
일제강점기 부산항 연구성과와 과제

김 승 / 한국해양대학교 국제해양문제연구소

目 次

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| I. 머리말 | Ⅲ. 부산진매축과 적기만매축 |
| Ⅱ. 북항매축과 부산축항 제1,2기
항만공사 | Ⅳ. 해운수송과 관부연락선
Ⅴ. 맺음말 |

I. 머리말

부산은 일본과 가까웠을 뿐만 아니라 조선시대 왜관이 있었던 곳으로 한국 최초의 개항장으로 성장할 수 있었다. 더구나 지형상으로 보았을 때 영도가 마치 방파제와 같은 기능을 하고 있어 일찍부터 좋은 항구로서 주목을 받았다. 그러나 해안선과 배후지의 산들이 맞닿아 있어 인구증가에 따른 생활공간과 산업시설 부지의 확보를 위해서는 바다를 매축하는 것이 불가피하였다. 그 결과 19세기 후반부터 해방이 될 때까지 북항(北港), 영선산착평(營繕山鑿平), 부산진(釜山鎭), 남항(南港), 영도의 대풍포(待風浦), 적기만(赤崎灣) 등의 앞바다를 매축하여 현재와 같은 부산항의¹⁾

1) 본고에서 사용하는 ‘부산항’은 매축을 통해서 새롭게 형성된 수변공간과 항만시설의 의미를 내포한 뜻으로 행정구역상의 명칭인 ‘부산’과 구별해서 사용한다.

해안선을 만들게 되었다.

1910년 이후 일제는 매축과 함께 선박의 정박과 물자의 원활한 수송을 위해 여러 가지 부두시설들 건설하였다. 특히 제1부두와 제2부두는 관부연락선과 경부선을 연결하는 중요 시설로 이미 당시에 2만 톤급 규모의 대형선박을 정박시킬 수 있는 국제적 규모의 부두시설로 만들어졌다. 부산항의 이런 시설들은 일제의 한반도 지배와 대륙침략을 위한 중요 기반시설로 사용되었다. 그리고 한국전쟁기 유엔군의 군수물자와 원조물자들이 신속하게 한국정부에 전달될 수 있는 시설로 활용되어 부산항의 각종 항만시설들은 한국전쟁을 승리로 이끄는 원동력이 되었다. 나아가 1960년대 이후 산업화 과정에서 부산이 경부성장축의 핵심 도시로 성장하는데 밑거름이 되기도 하였다. 부산은 현재 동북아의 21세기 허브항으로 도약하기 위해 신항만을 중심으로 대규모의 항만시설을 정비하고 또 북항을 시민들의 친수공간으로 뒤돌려주기 위해 현재 공사를 진행하고 있다. 본고는 지난 100여 년간 진행된 부산항의 개발에서 매축을 중심으로 한 연구 성과를 정리하고 향후의 연구 과제에 대해서 살펴보고자 한다.

II. 북항매축과 부산축항 제1,2기 항만공사

일제강점기 부산항의 매축에 대한 연구는 1963년 부산시가 직할시로 승격되고 부산시사편찬위원회가 운영되면서 체계적인 부산의 역사에 대해 관심이 쏠리면서 『港都釜山』의 지면을 통해서 연구되기 시작하였다.

개항 이후 부산항의 변화와 변천에 대해서 최초로 연구한 것은 김용욱(金容旭)의 연구이다.²⁾ 그는 개항이후 외교관계, 일본인의 토지 및 가옥 지배과정, 시가(市街)와 도로 및 토지구획, 북빈매축공사, 부산세관공사, 부산착평공사, 제1기 항만공사, 제2기 항만공사, 전차노선과 상수도, 부산진과 영도 대포포 매축공사, 남빈의 매축공사, 북빈연안의 무역설비공사, 영도대교의 가설공사, 부산시청공사 등 부산의 시가지개발과 각종 해안매축공사 등에 대한 내용들을 동래감리서보고, 외부대신 훈령, 부산부사원고, 한국이대항실세(韓國二大港實勢), 조선총독부관보, 부산축항지(釜山築港略誌), 조선토목사업지(朝鮮土木事業誌), 각종 도면 등의 방대한 자료를 활용하여 부산항의 매축과 근대도시 부산의 발전 과정에 대한 기본적인 사실들을 밝혔다. 그는 부산항의 매축에 한정하지 않고 도시개발의 측면에서 부산과 부산항의 전반적인 내용을 다루었다는 점에서 이후의 부산 관련 연구에 기초를 제공하였다.

그의 연구 전반부는 개항 직후 일본인들이 근대법적인 전관거류지를 어떻게 확보했으며 또 전관거류지 이외 지역으로 확장하기 위해 일본인들이 어떤 법적 제도적 장치들을 마련했는지 법적 측면에서 구체적으로 다루었다. 부산항 매립을 집중적으로 다룬 논문의 후반부는 1차 사료를 소개하는 듯한 인상을 주지만 초기 부산항 연구의 단초를 열었다는 점에서 연구사적 의의는 크다고 하겠다.

부산항의 변천과 관련해서 빼놓을 수 없는 것이 김의환의 연구이다.³⁾ 그는 일제강점기 부산항의 매축관련 내용들 중 많은

2) 金容旭, 1963, 「釜山築港誌」 『港都釜山』 제2호, 부산시사편찬위원회

부분을 김용욱의 연구성과를 차용하였다. 그러나 부산과 부산항에 대한 개설적 연구성과가 없던 시기 조선시대 부산지역 왜관(倭館)들의 중요성을 부각시키고 그것을 바탕으로 근대도시 부산항의 매축과 관련된 내용들을 일목요연하게 정리했다는 점에서 그의 연구는 지금까지 부산 및 부산항연구의 기본적 텍스트로 활용되고 있다. 김용욱과 김의환의 연구 성과가 나온 뒤 2002년이 될 때까지 관련 연구들은 나오지를 않았다. 그 만큼 두 사람의 선행연구가 갖는 연구사적 비중을 짐작할 수 있다. 이밖에 부산항의 매축과 관련한 김홍관의 연구는⁴⁾ 부산의 도시개발의 측면에서 매축문제를 정리하여 부산항의 매축을 개괄적으로 이해하는데 도움을 준다.

현재 부산경남세관본부로부터 연안여객터미널이 위치한 해안 일대를 개항 이후 일제강점기 때 북빈(北濱)으로 불렀다. 이곳의 매립에 대해서는 이미 기존의 김용욱과 김의환의 연구를 통해 전체적인 개요는 밝혀지게 되었다. 그러나 북빈, 곧 북항의 매립에 대한 구체적 내용은 알려져 있지 않았는데 류교열은⁵⁾ 북빈매축과 관련하여 『近衛篤磨日記(別卷)』과 『慶尙道事情』 등의 자료를 활용하여 북빈의 매축과정을 집중적으로 다루었다. 그는 북빈의 매축지 자체가 경부철도의 출발지로서 경부철도회사와 부산의 일본인거류민, 그리고 일본정부의 이해관계가 맞물려 있었던 점에 주목하여 이들 삼자간에 있었던 여러 가지 사정들을 서술

3) 金義煥, 1973, 『釜山近代都市形成史研究』, 研文出版社

4) 김홍관, 1999, 「일제강점기 부산의 도시계획과 그 성격」 『港都釜山』 제15호. 부산시사편찬위원회

5) 柳敎烈, 2002, 「釜山 日本人專管居留地와 北濱埋築에 關하여」 『日語日文學』 제17집, 大韓日語日文學會

하였다.

당시 북빈매축에 앞장선 구마모토(熊本)의 다카시마(高島義恭)와 사토(佐藤潤象)는 일본정부로부터 북빈매축의 허가를 받았지만 부산의 일본거류민단으로부터 거절을 당하게 된다. 그 이유는 부산의 일본거류민들이 이미 1897년 한국정부로부터 북빈의 일부 매축허가를 받아 놓은 상태였기 때문이다. 이에 다카시마(高島義恭)와 사토(佐藤潤象)는 백방으로 일본정부의 실세와 한국주재 일본영사, 경부철도회사, 부산의 일본거류민단과 부산상업회의소 측과 접촉한 결과 공사는 1기(1902.7~1905.12)와 2기(1907.4~1909.8)로 나누어 부산매축주식회사가 중심이 되어 북빈매축사업이 추진되었다. 류교열은 매축사업이 단지 일본인자본과 한국정부 사이에 체결된 약조에 따라 해결되는 것이 아니라 매축과 관련된 여러 가지 이해 당사자들이 서로 얽힌 상황에서 진행된 사업임을 지적하였다.

북항과 관련하여 차철욱은⁶⁾ 북빈 매축을 둘러싸고 일본정부, 부산거주 일본거류민, 매축회사, 부산상업회의소, 경부철도주식회사 이들 5자의 협력과 갈등 관계를 아주 자세히 서술하여 북빈 매축을 둘러싼 지역 사회의 동향을 더욱더 세부적으로 밝히게 된다. 원래 북항의 매축은 1891년 일본거류민들이 동래감리로부터 매축권을 획득한 것이었다. 그러나 자본 부족과 갑오농민전쟁 등의 정치적 사건들이 겹치면서 공사에 착수할 수가 없었는데, 일본거류민회에서는 경부철도부설권자가 확정되자 북항의 매축에 대해 1899년 11월 거류지의 사업으로 재차 의결하였다. 그러

6) 차철욱, 2006, 「부산 북항 매축과 시가지 형성」 『한국민족문화』 28, 부산대학교 한국민족문화연구소

나 일본정부의 실세로부터 지원을 받고 있던 사또(佐藤潤象)와 고지마(高島義恭) 역시 1899년 6월부터 이미 북항 매축에 본격 뛰어들면서 북항매축은 복잡한 양상을 띄게 된다.

이들은 이후 한국정부, 일본 외무대신, 주한공사 하야시(林權助), 일본거류민회 등과의 협상을 통해 매축지 중 6천 평을 1평당 12원으로 일본거류민회에 인도한다는 조건으로 북명산과 적기(赤崎)의 토사를 매축지에 사용할 수 있었다. 그리고 매축의 허가조건으로 한국정부 또한 매축지의 매환(買還), 곧 한국정부에서 매축지를 사들일 수 있는 조항을 추가하였다. 이에 북항의 매축은 1902년 6월 사또(佐藤潤象)와 고지마(高島義恭)를 비롯해 최대주주로 오쿠라 키하치로(大倉喜八郎) 등이 부산매축주식회사를 설립하면서 본격적으로 시작되었다.

이 회사는 원래 매축지의 설계 면적을 202,480평으로 잡고 이 가운데 도로는 29,207평, 나머지 면적은 173,454평으로 하고 총경비는 공사비 896,053원과 예비비 103,946원 등으로 산정하였다. 그러나 설계 변경으로 1기는 31,635평으로 수정되고 공사는 오쿠라 키하치로(大倉喜八郎)의 토목회사였던 대창조(大倉組)가 낙찰 받아 시모노세키의 등승조(藤勝組)에서 시공하였다.⁷⁾

북항 1기공사는 1902년 7월 19일부터 1905년 12월에 준공하였다. 공사 중 소요 인원이 가장 많을 때는 하루 조선인 900명, 일본인 2,000명이 동원되었으며 매립지의 토지가격은 1등지 1평 60원, 2등지 55원, 3등지 45원으로 결정하였다. 그러나 땅값은 1기 준공 이후 70원으로 오른다. 한편 1906년 10월 17,219평을 조성하기 위한 제2기 북항매립공사를 시작할 즈음 한국정부에서는

7) 차철욱, 2006, 「앞의 논문」, 7~10쪽.

부산상업회의소에서 요구한 제1기 매축지 내 어선정박장(船溜) 시설의 보존 요구를 수용하여 부산매축주식회사의 매축사업을 중지할 것을 요구하였다.

그러나 부산매축주식회사는 원래 계획대로 매축하기 위해 다 방면으로 실세들을 접촉하게 된다. 상황이 이렇게 되자 당시 통감부 탁지부 재정고문이었던 메카다(目賀田種太郎)는 절충안으로 제2기 매축 예정구역 가운데 어선정박장(船溜) 약 6천 평과 한국 정부(세관)가 시공할 석축 매립지 약 2,500평을 제외한 7,500평을 매축회사에서 시공하는 방안을 제시한다. 이에 부산매축주식회사는 절충안을 수용하면서 거류민단에 제공해야 할 토지 2,700평(민단 소유분 6천 평 가운데 1차 매립 후 3,300평 제공 이후 잔여분) 지급을 없었던 것으로 하고 해안가 도로와 석축은 한국정부에서 시공할 것을 요구하였다. 이것이 메카다(目賀田種太郎)에 의해 수용되면서 제2기 매축공사는 기존 계획에 비해 대폭 축소된 6,665평(혹은 8,747평)의 매립을 1907년 4월 1일 기공하여 1908년 8월 31일 준공할 수 있었다.

제2기 매축공사 준공 이후 땅값은 1등지 100~120엔, 2등지 70~90엔, 3등지 55~70엔으로 등귀하였으며 부산매축회사는 1909년 총회를 거쳐 매축사업을 청산하게 된다. 북항매축으로 새롭게 생겨난 땅에는 매립신정(埋立新町), 혹은 경부선 정거장의 명칭을 이용한 경부정(京釜町), 부산매축회사의 중역 이름을 차용한 대창정(大倉町) 등과 같은 지명들이 붙여지게 된다. 이들 명칭은 1927년 행정구역 개편으로 대부분 대창정(大倉町)으로 통합된다.⁸⁾

북항매축 이후 이들 지역에는 각종 공공시설로서 부산역, 세

8) 차철욱, 2006, 「앞의 논문」, 10~12쪽.

관, 잔교(棧橋), 우체국 등이 세워졌으며 잔교는 일본정부의 재정 지원으로 이루어진 항만공사의 일부로 실현되었다. 그리고 상업 시설로 해운회사, 운송회사, 창고, 여관 등이 들어섰다. 이들 시설들은 일본정부가 국가차원에서 제기했던 항만시설의 필요성과 부산매축회사의 경제적 이윤추구 그리고 부산거류민들의 시급한 도시생활공간의 확대 요구들이 맞물린 그 결과로 북항매축지에 생겨났다. 차철욱의 연구는 북항매립을 통해 여러 이해 당사자들의 갈등과 조율 그리고 도심의 확대와 개발과정에서 드러난 여러 가지 양대들을 보여 주었다는 점에서 연구사적 의의를 갖는다.

북항매축이 진행되는 시기 현재 연안부두 일대에 부두시설 또한 생겨나게 된다. 부산항 최초의 잔교 곧 구잔교(舊棧橋)는 1904년 12월 자본금 10만 원으로 설립된 부산잔교주식회사에서 1905년 2월 기공하여 1906년 12월 완공하였다. 이것이 당시 부산항 유일의 부두시설로 길이 200미터 폭 16미터로 준공되었다. 설립 이후 관부연락선은 구잔교에서 발착하였으며 여타의 선박 또한 일정의 요금을 지불하고 구잔교에 계류할 수 있었다. 구잔교는 늘어나는 물동량에 따라 1916년 부산잔교주식회사와 함께 철거되었다.⁹⁾ 그런데 1906년 경부철도가 국유화되고 1908년 경부선의 출발지였던 초량역(현, 지하철 초량역 일대)에서 현 중구 중앙동 4가 부산무역회관 빌딩이 있는 곳에 새롭게 부산역 일대가 조성되자 초량역에서 끝났던 경부철로는 신청사 부산역까지 연결된다.

그러나 신청사 부산역과 구잔교 사이에는 여전히 교통상의 불

9) 김승 외, 2010, 『신편 부산대관』, 선인, 100쪽. 구잔교를 설치한 부산잔교회사의 설립을 1906년, 구잔교의 철거를 1918년으로 기록한 자료도 있다.(조선총독부, 1937, 『釜山築港略誌』, 74쪽)

편이 있었다. 이 문제를 근원적으로 해결하는 것이 제1잔교(현, 부산항국제여객터미널부두)의 완공이었다. 제1잔교로 불렸던 부두시설은 1906년 대한제국에서 5개년 계획으로 공사비 151만여 원을 들여 부산세관 개축과 함께 설비를 착공한 뒤, 1912년 6월 15일 만주와 한반도의 직통열차 개통과 더불어 관부연락선의 제1잔교 사용이 가능하게 된다.¹⁰⁾

이 과정에서 일제는 1911년부터 4개년 연속사업으로 예산 3,824,060원을 투자한 부산축항 제1기항만공사를 추진하였다. 이 사업은 제2잔교(현, 제2부두)의 가설과 제2잔교의 토대 해면(海面)의 매축, 상옥(上屋)과 창고의 건설, 부산항의 준설 및 방파제 축조 등을 통해 부산항의 교통과 무역의 발달을 도모하는 것이었다. 부산축항 제1기항만공사는 재정문제로 연기되다가 1917년 제2잔교를 완공하였다. 일제는 제2잔교의 완공에 따라 제2잔교 위에 철로시설과 잔교토대의 설비를 2년에 걸쳐 보강하였다. 경부철로와 제2잔교를 연결하는 철로공사는 총독부 철도국에서 예산 40만 3,570원으로 주관하고 제2잔교 토대에 속한 설비는 토목국에서 각각 시행하였다. 이때 부산항의 준설공사 또한 함께 진행하였는데 제1잔교 앞의 수면 41,600평을 간조 기준으로 24척 준설함으로 3천~4천 톤급의 기선이 정박할 수 있도록 하였다. 그리고 제2잔교 주위와 부산항의 해면(海面) 29만 3,012평을 27척~36척으로 준설하여 거대 선박의 부산항 출입을 자유롭게 함으로 제2잔교에는 7천 톤급의 기선 2척, 2만 톤급의 기선 2척이 각각 정박할 수 있는 계류시설을 완비하게 된다.

이밖에 부산축항 제1기항만공사를 통해 제1잔교에는 폭 63척

10) 김승 외, 2010, 『앞의 책』, 100쪽.

길이 912척의 철골 상옥(上屋)를 설치하고 내부에 여객대합실, 사무실, 소화물취급소, 매표장, 화물장치장(貨物藏置場), 다과점 등을 갖추고 부산세관 내부에는 각각 169평의 벽돌창고 2동, 제2잔교에는 평가옥 철조 상옥 3동을 각각 두게 되었다. 그리고 부산진매축지 앞쪽에 총길이 626칸의 방과제를 축조하여 약 15만 평의 선류(船溜)를 형성하여 소형기선과 범선의 정박이 가능하게 되어 부산진매축지와 더불어 방과제 또한 유효한 구역으로 활용할 수 있었다.

부산축항 제1기항만공사는 1917년까지 계획대로 거의 완공을 보는데 잔여공사의 일부는 1919년 3월 준공되고 육상시설은 1920년 2월 17일 전부 완성되었다. 그 결과 1918년 일본군의 시베리아 출병 당시 1개사단 이상의 병력과 군마, 식량 등을 수송할 때 제2잔교와 뒤에서 살펴 볼 부산진매축지는 군사전략상 유용한 시설로 그 효력을 발휘할 수 있었다.¹¹⁾

한편 일제는 1919년부터 6개년 계획으로 부산축항 제2기항만공사를 실시하였다. 그러나 이 사업은 원래 계획보다 3년을 더 연장하여 9년간의 사업으로 시공하게 되는데 사업의 내용은 남방과제, 제1잔교와 제2잔교의 확장, 부산항의 매축과 준설, 항만 시설과 관련된 철도와 도로, 상옥(上屋)과 창고 등의 시설들을 건설하는 것이었다. 9년간 소요된 부산축항 제2기항만공사에 사용된 석재는 당시 동래군 사하면 구평리(현, 구평동) 감래포(甘來浦, 통칭 大浦)의 서해안 일대 송정(松亭) 끝 언덕 채취장과 동래

11) 김용욱, 1963, 「앞의 논문」, 186쪽~199쪽; 김의환, 1973, 『앞의 책』, 76~80쪽; 시베리아 과건부대와 부산항의 관계에 대해서는 坂本悠一, 2006, 「植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送-시베리아 출병, 만주사변과 부산을 중심으로-」 『한국민족문화』 28, 150~155쪽.

군 서면 감만리 부봉말(浮鳳末, 통칭 적기반도)에 가까운 용당리에서 채취하였다. 부산축항 제2기항만공사에 동원된 총 노동인력은 199만 6,866명(한국인 140만 9,394명, 중국인 5만 3,524명, 일본인 533,943명)으로 매월 16만 4,555명 동원된 대규모 공사였다.¹²⁾

Ⅲ. 부산진매축과 적기만매축

부산항의 북항매축 이후 추진되는 매축사업이 부산진 매축사업이다. 현재 부산진역 일대의 앞바다에 해당되는 부산진매축에 대해서는 차철욱의 연구가¹³⁾ 있다. 그는 부산진매축을 둘러싸고 동래감리서와 한국정부에서 발급한 매축권의 이동과정, 최종적으로 부산진매축권을 손에 넣게 되는 일본정부의 막후 실력자 스기야마 시게마루(杉山茂丸)와 통감부권력의 결탁과정, 나고야(名古屋)를 중심으로 한 일본인 자본가들이 세운 조선기업(朝鮮起業)주식회사의 매축을 통한 이윤획득, 그리고 부산진매축이 부산의 도시개발에 미친 영향 등을 자세히 밝혔다.

부산진매축과 관련된 매축권의 인가는 대부분 1900년~1902년 사이에 이루어졌다. 당시 매축권을 획득한 인물들 중에는 한국인과 일본인들이 섞여 있었다. 차철욱은 1902년과 1905년 두 차례에 걸쳐 한국인 소유의 매축권이 일본인들에게 양도되는 현상을

12) 김용욱, 1963, 「앞의 논문」, 208~249쪽; 김의환, 1973, 『앞의 책』, 81~88쪽.

13) 차철욱, 2007, 「1910년대 부산진 매축과 그 성격」 『지역과 역사』 제20호; 차철욱, 2006, 「大韓帝國期 釜山 北港 埋築關聯 資料의 內容과 性格」 『港都釜山』 제22호 참조.

포착하고, 이런 현상에 대해 당시 부산 북항매축의 제1기 공사가 마무리되고 경부선 건설과 개통 등의 대규모 토목공사들이 추진되었던 시기와 맞물려 부산에서 매축붐이 있었던 현상과 관련된 것으로 보았다. 실제 한국정부는 매축과 관련해서 매축허가권과 실제 매축공사를 담당하는 공사청부권을 구분하여 매축권을 허가할 때 '만 2년 이내 기공하지 않거나 매축권을 외국인에게 양도 또는 전당할 때 특허효력을 상실'하는 것으로 규정하고 있었다. 그런데 문제는 매축허가권을 받은 한국인이 공사청부권을 일본인에게 넘기게 되고 그것이 또 다른 일본인들에게 몇 차례 양도되면서 결국 매축공사권 전체를 스기야마 시게마루(杉山茂丸)가 1908년 무렵 틀어쥐게 된다는 사실이다.

이 과정에서 스기야마 시게마루(杉山茂丸)는 매축공사권 뿐만 아니라 통감부 권력을 이용해 한국인의 매축허가권까지 완전히 장악하게 된다. 그 결과 이전에 동래감리로부터 발급받았던 한국인의 매축허가권 또한 통감부시대를 거치면서 실질적으로 사라지게 되었음을 차철욱은 1913년 분쟁을 통해서 밝혔다.¹⁴⁾ 이런 사실들을 통해 그는 부산진매축을 통해 한국정부로부터 인가받았던 한국인의 법적권리가 통감부에 의해 철저히 무시된 식민성을 강조하였다.

1908년 부산진매축권을 손아귀에 넣은 스기야마 시게마루(杉山茂丸)는 곧바로 공사에 착수하지 않고 여러 차례 연기신청을 한 끝에 1912년 일본 나고야(名古屋) 지역을 중심으로 한 일본자본가들에게 넘겨주게 된다. 매축권을 양도받은 일본 본국의 자본가들은 1912년 9월 10일 조선기업(朝鮮起業)주식회사를 창립하고

14) 차철욱, 2007, 「앞의 논문」, 49~57쪽.

매축공사를 위한 준비에 들어갔다. 조선기업주식회사의 설립에 재부산일본자본가의 참여가 있었지만 그것은 부산지역의 여론에 떠밀린 결과일 뿐 처음에는 배제될 정도로 조선기업주식회사는 재부산일본인들에게도 인색하였다. 부산진매축공사는 40만 평을 3기로 나누어 대략 제1기 13만 7천 평, 제2기 17만 평, 제3기 잔여 평수를 매축한다는 계획을 세웠다. 제1기 공사의 대상지는 초량 앞바다에서 영가대(永嘉臺)에 못 미친 지역이었다. 영가대 아래는 원래 제2기 공사구역이었으나 제1기 보충공사로 마무리하게 된다.

조선기업주식회사의 제1기공사는 매축에 필요한 흙을 제2잔교 부근 준설에서 생긴 흙을 무료로 이용하고 부산진매축지 토지 8만 평과 매축지 앞쪽의 방파제를 총독부 철도국에서 매입하였기 때문에 조선기업주식회사는 팔장만끼고 공사하는 것과 다름이 없었다.¹⁵⁾ 그럼에도 1915년 3월 준공 예정이었던 제1기 공사는 1916년 3월 1차 연기된 후 1917년 3월로 추가 연장되었다. 제1기 공사가 연기되자 제2,3기 공사도 처음 계획한 1919년 10월에서 1921년 10월 5일, 1922년 3월 31일로 연기되었다. 물론 총독부에서는 준공 기한 연장이 불가능하다는 통첩안을 발송하였지만 결국 제2기와 제3기의 공사설계 인가는 1920년 3월 나게 된다. 그러나 1920년부터 1922년까지 약 27만 평을 공사한다는 것은 애초부터 불가능한 일이었다. 조선기업주식회사 또한 처음부터 제1기 공사에만 관심이 있었고 이윤이 그다지 보장되지 않는 제2기와 제3기 공사에는 흥미가 없었다. 결국 제1기 공사의 준공기한을 연장함으로써 제2기와 제3기 공사는 자연스럽게 포기하는 수

15) 차철욱, 2007, 「앞의 논문」, 67~69쪽.

순을 밝혔다.

이 과정에서 조선기업주식회사는 애초 제2기 공사과정에 있었더라도 자신들에게 이득이 되는 구간은 제1기공사에 부속시켜 사업을 진행하였다. 그곳이 바로 영가대 아래 매축공사 구역이었다. 원래 이 지역은 제2기 공사구역이었는데 조선방직주식회사가 설립되면서 철도가설부지가 필요하게 되면서 서둘러 매축하게 된 것이다. 결국 부산진매축은 1916년 8월 5일 1만 180평이 인가되어 1917년 9월 준공할 예정이었으나 1922년 준공검사를 마치게 된다.

원래 부산진매축은 공장지역으로 구상되고 매축이 제안되었다. 하지만 1910년 전후 부산의 공업적 상황이 부산진까지 공장이 입지할 가능성은 적었다. 부산진매축지의 활용을 보면 1908년 매축사업이 계획될 때 부산진 매축지에는 철도관련 시설과 세관설비, 하양장, 창고 등 화물 수송관련 시설을 설치할 계획이었다. 사실 철도국은 늘어나는 물동량에 따라 부산항에서 철도관련 부지가 많이 필요하였다. 왜냐하면 1905년 경부선 개통 당시 종착지였던 초량역에서부터 1910년 신축된 부산역에 이르는 선로는 면적이 좁아 철도공작장이 들어설 부지가 필요했다. 이런 필요성 때문에 철도국에서는 철도 관련시설 부지 8만 평을 계획하였고 해당 지역은 오늘날 부산진역 주변으로 선정했던 것이다. 그 결과 부산진매축지 중 8만 평은 1915년 제1기 사업이 완공되기 전 준공인가를 얻어 철도국에 매각될 수 있었다. 이후 1920년 부산진매축지에 새롭게 경부선 고관(古館)정차장을 낙성하고 선로확장 공사를 진행하여 1920년 4월 고관정차장에서 여객과 화물을 취급하기 시작하였다. 이로써 기존의 초량역(현, 증발장군 동상

주변)과 부산진역 두 곳을 폐쇄하고 1920년 10월 고관정차장을 부산진정차장으로 개칭하여 11월 개통식을 거행했다.

이밖에 부산진매축지에는 동양척식주식회사에서 1923년 매축지 1만 5천 417평을 평당 32원에 구입하여 창고, 매갈이(糶摺)공장, 정미소 등을 건설하고 조선비료주식회사 분공장을 신설할 계획을 세웠다. 그리고 부산진매축을 통해 전차와 일반 도로를 매축지 구역으로 옮길 수 있었고 현재 양정의 송상현동상이 있는 마비현(馬飛峴)고개는 명칭 그대로 말이 날라서 넘어야 할 정도로 높았던 곳이다. 그런데 이곳의 흙을 깎아서 부산진매축지에 사용함으로 현재와 같이 송공삼거리 높이를 유지하게 되어 부산과 동래를 연결하는 전차와 도로를 편리하게 이용하게 되었다. 한편 부산진 일대의 매립으로 이곳에서 어로를 하던 어민들은 자신들의 어업권을 보장받기 위해 총독부에 진정하였으나 끝내 보호받지 못한 사실들 또한 밝혀지게 된다.¹⁶⁾

부산항의 매축은 현재 광복동 롯데백화점 뒤쪽의 연안부두 일대를 시작으로 시계 역방향으로 진행되었다. 그 중 적기만¹⁷⁾ 매축은 상업적 용도뿐만 아니라 만주사변 이후 부각되는 부산항의 군사전략적 중요성과 맞물려 매축이 논의되었다는 점에 이전의 부산항 매축과 다른 특징을 갖는다. 이들 지역에 대한 매축은 배석만의 연구성과를¹⁸⁾ 들 수 있다. 그는 기존의 매축관련 연구들

16) 차철욱, 2007, 「앞의 논문」, 72~74쪽.

17) 적기만은 현재 우암동, 감만동 일대로 부산 북항의 끝단인 제7부두, 제8부두가 위치한 지역을 지칭한다.

18) 배석만, 2012, 「1930년대 부산 赤崎灣 매축 연구」 『港都釜山』 제28호. 최근 에 그는 赤崎灣 매축과 관련된 자료집 형태의 단행본으로 간행하였다.(배석만, 2013, 『일제시기 부산항 매축과 池田佐忠』, 부산대학교 한국민족문화연구소 편, 선인

이 북빈매축과 1902년 조선기업(朝鮮起業)주식회사에서 시행한 부산진 제1기 매축이 완성된 1920년대 초반에 집중된 한계를 극복하고 부산항 매축의 연구 영역을 확대했다는 점에서 연구사적 의의를 찾을 수 있다. 지금까지 적기만매축은 그 결과만 알려져 있었을 뿐 구체적인 실체가 밝혀져 있지 않았다. 물론 이것은 자료의 한계 때문이었다. 배석만은 일본 국립공문서관 츠쿠바분관(筑波分館)에 소장되어 있던 『閉鎖機關清算關係資料』와 일본의 무성 외교사료관 소장의 『묘가다니 문서(茗荷谷文書)』의 발굴을 통해서 그 동안 베일에 가려져 있던 적기만 매축의 현황을 밝힐 수 있었다.

적기만 매립의 주인공이었던 이케다 스케타다(池田佐忠)가 부산진매축주식회사로부터 적기만 매립권을 양도받아 매립사업에 적극적으로 뛰어들게 된 직접적인 이유는 일제가 국방상의 관점에서 당시 영도에 있던 스탠다드 석유회사와 라이징선 석유회사의 원유저장시설을 도시 외곽으로 옮기는 방안을 고려하고 있었기 때문이다. 일본전관거류지와 마주보고 있던 영도는 일찍부터 공업지역으로 개발되기 시작하였다. 그러나 1920년대를 거치면서 이미 영도는 부산부의 중심지로 개발되어 각종 산업시설은 물론이고 다수의 석유저장 시설들이 들어서 유사시 군사전략상으로 문제가 되었다. 이에 일본 당국은 군사적 측면에서 부산항의 유지와 관리를 염두하지 않을 수 없었다. 결국 이케다는 영도의 석유저장 시설을 적기만으로 옮기는 것과 관련하여 적기반도가 군사 요충지로 그 중요성이 부각되는데 착안하여 조선총독부와 육군대신으로부터 적기만 매축의 승인을 받게 된다.¹⁹⁾

19) 배석만, 2012, 「앞의 논문」, 64~65쪽.

그런데 적기만 매축 과정에서 동양척식주식회사는 적기만 매립권을 양도받은 이케다에게 단순히 자본을 대여하는 형태를 넘어서 자신들이 직접 적기만 매축사업에 큰 관심을 갖고 투자하게 된다. 그 결과 배석만은 적기만 매축과정을 통해 동척이 농지 확보에 그치지 않고 매축사업까지 주관하였음을 밝히게 된다. 적기만 매립은 전체 7구역(A,B,C,D,E,É·F,G)²⁰⁾ 나뉘어 공사가 진행되었다. 그 중 최대 면적을 차지하였던 A와 B 지역은 당시 조선총독부의 석유업법 시행에 따라 이 지역에 석유저장시설이 들어설 것을 예상하고 부지 구매자가 확정되지 않은 상태에서 매축이 먼저 시작되었다. 그러나 예상외로 석유업법이 빨리 시행됨으로 기존의 부산지역 석유회사의 석유저장시설이 이곳으로 옮겨올 이유가 사라지게 된다. 그 결과 이케다는 자신이 대동석유회사를 설립하여 A구역 공사를 착공하게 되는데 이 과정에서 동척과 이케다의 지리한 교섭과정이 전개되고 결국 적기만 매축에 따른 자본의 대부분이 동척에서 조달하게 되어 이케다 자신은 매축을 수행하는 하청업자로 전락하게 된다.

적기만 매축은 1934년 4월 착공하여 3년 4개월이 경과한 1937년 8월 전체 7구역 12만평을 매립하였다. 각 구역의 매립지는 대동석유주식회사 부지인 A구역을 제외하고 늦어도 1939년 4월 무렵 전부 판매된다. 적기만의 7구역 매립을 완성한 적기만 1기 공사가 끝나갈 무렵 이케다는 1928년 남항매축을 위해 설립했던 부산축항합자회사를²¹⁾ 개조하여 1938년 4월 부산축항주식회사를

20) 배석만, 2012, 「앞의 논문」, 63쪽, 87쪽, 89쪽 각 지도 및 노기영, 2006, 「일제말 부산 적기만의 매립과 임항철도 건설사업」 『港都釜山』 제22호, 332~333쪽 지도 참조.

설립하였다. 이 회사는 남항매축의 마지막 공사 제4기(남부민동 일대) 5만 평의 매축공사, 용당의 저목제재(貯木製材)지대조성, 영도 공업지대(현, SK에너지물류센터 일대)조성, 울산 대공업지대 건설사업, 적기만1기공사의 A지구 남쪽방향으로 2만 평을 더 확보하기 위한 적기만2기공사와 A지구 남서쪽 방향으로 32,000천 평을 확보하기 위한 적기만3기 공사를 각각 추진하였다. 적기만2기공사는 총 공사비 55만 엔으로 1937년 6월 착공하여 1940년 2월 완공하였다. 적기만3기공사는 총 공사비 225만 엔으로 1937년 7월 착공하여 계획보다 많이 늦은 1944년 12월 완공하였다. 이로써 1934년 4월 시작된 적기만 매축공사는 10년 9개월의 기간을 통해 총 공사비 405만 엔을 들여 전체 15만 평 부지를 매립하였다.²¹⁾

그런데 적기만의 이런 매립공사는 그 배후지에 있던 대연동과 감만동 지구일대의 도시시가지 개발과 연동되어 있었다. 1934년 부산부는 부산시가지개발에 대한 기본적인 계획을 세우게 되는데 부산진역 일대에서 감만동과 대연동까지 도로망을 건설할 계획이 세워져 있었다. 이는 적기일대의 공장지구와 군수창고를 연결하기 위한 것으로 당시 부산의 시가지계획에서 도로와 철도는 경제적인 이유는 물론이고 국방상의 차원에서 중요한 사업이었다. 예를 들어 1942년 부산부는 철도 수송화물의 수송 순위를 첫째, 긴급물품, 둘째, 군수품, 셋째, 생산확충품, 넷째 생활필수품 등으로 순서를 정하고 계획적인 물자의 수송과 통제를 강화하였다. 이와 더불어 체화(滯貨)된 수송물자의 원활한 수송을 위해

21) 남항매축과 관련된 부산축항합자회사에 대해서는 김승 외, 2010, 『앞의 책』, 460~463쪽 참조.

22) 배석만, 2012, 「앞의 논문」, 70쪽, 90쪽.

공한지를 적극적으로 활용하게 된다. 그 결과 1940년 전후 적기만 매축지의 공한지는 187,680평으로 당시 남빈(南濱, 현 자갈치 해안일대), 부산진, 영도 지역 등의 공한지를 합친 199,086 평 중 8할에 해당하는 면적으로 이들 공한지의 전체 장치(藏置)능력 중 적기매립지의 장치(藏置)능력은 93%를 차지하는 506,736톤 규모였다.²³⁾ 그 만큼 전쟁말기로 갈수록 적기매립지는 부산항 물자수송에서 매우 중요한 부분을 차지하였음을 배석만의 연구를 통해서 확인할 수 있다.

한편 적기만 매립과 관련된 노기영의 자료소개는²⁴⁾ 적기만 매축에 따른 부산임항철도 건설사업의 개요를 설명하고 있어 적기만 매축지에 물자수송을 위해 설치된 철도시설들이 어떻게 건설되었는지 알 수 있다. 부산임항철도주식회사는 적기만 매축지를 중심으로 철도운수업과 부대사업을 수행할 목적으로 1938년 1월 무렵 이미 회사설립 인가를 요청한 상태였다.²⁵⁾ 그러나 회사인가 신청이 늦어져 1939년 3월 회사를 설립하게 된다. 부산임항철도주식회사의 설립과 함께 적기만의 임항철도는 1939년 연말 부산진에서 적기만 남단에 이르는 8키로의 구간에 영업선을 설치할 계획이었다. 그러나 철도당국과 총독부의 철도부설이 정식으로 인가되는 것이 1940년 6월 17일이었다.²⁶⁾ 따라서 부산진역에서 적기만에 이르는 철로공사는 원래 예상했던 시기보다 상당히 늦게 착수하게 된다. 자본금 1,000,000원으로 설립된 부산임항철도

23) 김경남, 2007, 「일제말 전시체제기 부산 시가지계획의 전개와 그 특질」 『지역과 역사』 제20호, 106~109쪽.

24) 노기영, 2006, 「앞의 논문」

25) 『부산일보』 1938.1.21

26) 『동아일보』 1939.4.6; 1940.6.26.

주식회사는 설립과 함께 600,000원을 불입하고 1942년 동척의 증자를 앞두고 300,000원을 재차 불입하여 불입자본금은 900,000원이 되었다. 이 자본금으로 부산진역에서 적기부두에 이르는 5,893미터의 임항철도를 부설하게 된다. 이 과정에서 동척은 1942년 7월 전시기 부산임항철도의 중대성을 절감하고 철도부설을 통해 대륙전진 병참기지인 부산항의 하역능력 부족상황을 해소하고, 적기부두를 연간 60만 톤의 하역능력을 가진 부산항의 보조항으로 만들 계획을 일본 척무성에 제출하였다. 동척에서 이런 계획을 제출할 수 있었던 것은 조선주둔군의 특별한 요청이 있었기 때문이다.

즉 조선군 참모장 다카하시(高橋坦)는 1942년 5월 9일 적기만 일대는 “유사시에 군용으로 사용할 수 있도록 속히 정비”하고 “그 지대는 장래 공터를 보유하여 육상시설이 필요할 경우 군의 지시를 받도록”하라는 통첩을 조선총독부 재무국장에게 하달하였다. 이로 인해 당시까지 적기만 매립지 중 대부분 매각되고 나머지 아직 매각되지 않았던 8만여 평은 양도처분할 수 없게 되며 적기항은 부산항의 보조항으로서 뿐만 아니라 군사상 중요한 수송연락을 맡는 중요 시설로 운영된다. 이처럼 부산임항철도 부설은 중일전쟁 이후 구체화되었던 사업으로 계획단계에서부터 조선총독부와 조선주둔군이 관여하여 이들의 요구에 따라 동척 역시 투자를 확대하는 모습을 보였다.

적기만의 임항철도공사는 전이하 진행된 대규모 시설공사로서 조선주둔군의 요구와 사업과정에서 철강의 배급이 원활이 조달되지 못함으로써 공사기한은 연장되었다. 그리고 1944년 적기통(赤崎通) 5정목 소재 26,229평을 부산임항철도주식회사에서 매립

까지 하기에 이른다. 부산임항철도주식회사에서 추진한 철도부설과 부대시설 확충 계획은 모두 실현되지 못했으나 철도부설 자체는 해방이 되기 이전에 거의 끝났던 것으로 파악된다.²⁷⁾

노기영과 배석만의 연구는 1930년대 중반이후 전시체제의 강화 속에서 적기만의 매축지가 상업지 성격뿐만 아니라 군사시설로서 그 비중이 높아지고 있었음을 보여준다. 곧 적기만 매축과정을 통해 부산항이 기존의 상업무역의 중심항에서 군사적 항구로서 성격이 강화되어 가고 있었음을 엿 볼 수 있다.

IV. 해운수송과 관부연락선

부산항의 역사에서 매축 못지않게 중요하게 다루어져 할 부분이 항만시설과 관련된 해운업일 것이다. 한국의 해운업에 관해서는 손태현의 선구적 연구를²⁸⁾ 통해서 전체적인 윤곽은 파악하게 되었다. 그러나 부산항을 중심으로 한 일제강점기 해운업의 구체적인 연구는 아직까지 미진한 상태이다.

배석만은 조선기선(朝鮮汽船)주식회사(이하-조선기선)의 경영자료 분석을 통해서 중일전쟁 이후 1942년까지 부산을 중심으로 활동한 조선기선의 대체적인 활동상을 밝혔다.²⁹⁾ 일제는 식민지 조선의 원활한 지배를 위해서는 일본 본국과 조선 사이에 군사상 물자수송과 경제적 상품수송이 원활하게 유지되어야 함을 직

27) 노기영, 2006, 「앞의 논문」, 320~323쪽.

28) 孫兌鉉, 1982, 『韓國海運史』, 亞成出版社.

29) 배석만, 2005, 「朝鮮汽船株式會社의 경영자료 분석」 『港都釜山』 제21호, 부산광역시시사편찬위원회

시하고 한국병탄 직후부터 조선의 해운업에 대해 직접적인 통제책을 실시하였다. 그 결과 1912년 국책회사로 조선우선(朝鮮郵船)주식회사를 설립하여 조선의 해운업을 독점시켰다. 1910년대 후반 일제의 해운업 재편은 한일간 근해항로의 강화와 연안해운업자들의 과열경쟁 등을 해소할 필요성에서 시작되었다. 일제는 1925년 2월 조선우선 및 부산을 거점으로 활동했던 해운업자들을 합동시켜 자본금 100만원의 조선기선을 탄생시켰다. 조선기선은 출발부터 거의 50%를 출자한 조선우선이 최대주주였다. 조선기선은 1930년 초 대공황으로 어려움을 겪지만 1930년대 중반 조선의 공업화와 중일전쟁을 계기로 자본규모, 선박의 보유, 물동량의 증대 등 사세를 획기적으로 확장할 수 있었다.³⁰⁾

그러나 1939년 해운업을 국가통제로 강하게 묶어 두기 위한 해운조합법이 일본 본국에서 제정되고 2년이 지난 1941년 4월부터 이 법이 조선에 적용되면서 조선의 해운업은 7개 지구(인천, 군산, 목포, 진남포, 원산, 청진, 부산)로 나뉘어 지역해운조합과 이들 조합의 중앙기구인 조선해운조합연합회가 설립되어 배선(配船)통제 및 중점수송을 수행하였다. 이 과정에서 1941년 8월 조선기선, 부산의 타테이시(立石)기선주식회사, 여수의 교요(晁陽)기선주식회사 등이 통합되어 자본금 600만원의 서일본기선주식회사가 설립되는데 조선기선과 타테이시(立石)기선이 주식 소유지분 65%를 차지하는 2대 지주가 된다.³¹⁾ 서일본기선은 형식적으로 3개의 회사가 통합된 것이지만 내부 구조를 보면 교요(晁陽)기선은 시간이 지나면서 소멸하고 조선기선과 타테이시(立石)

30) 배석만, 2005, 「앞의 논문」, 177~182쪽, 187~193쪽.

31) 배석만, 2005, 「앞의 논문」, 183~185쪽.

기선이 실질적 지주로서 운영되었다. 석유판매로 자본을 축적한 타테이시(立石) 집안이 회사의 경영에서 중요한 한 축을 형성한 점은 유의해 볼 점이다. 조선기선에 대한 배석만의 연구는 자료 소개의 성격을 띠는 것이지만 1930년대 이후 부산을 중심으로 한 해운업의 동향을 이해하는데 많은 도움을 준다.

해운업과 관련해서 살펴봐야 할 것이 부산항의 조선업(造船業)이다. 일제강점기 부산항에는 각종 중소형의 선박제조와 수리를 전담한 여러 조선업체들이 있었다. 그 중에서 일제강점기 최대 규모의 조선소로 설립된 것이 1937년 조선중공업(현, 한진중공업)이다. 여기에 대해서는 배석만의 연구가³²⁾ 있다. 조선중공업은 대형강선(大型鋼船) 전문조선소로 자본금 300만 원으로 설립되었다. 조선중공업은 동양척식주식회사, 조선식산은행, 조선우선주식회사, 미쓰이(三菱)중공업 등이 출자하였는데 중일전쟁 이후 군수공업화에 빠르게 편승하여 자본금 1,500만 원, 연간 최대 2만 톤의 선박을 건조할 수 있는 시설로 성장하여 해방이후 1970년대까지 현대중공업과 같은 거대 조선소가 출현하기 이전까지 부산이 조선업의 메카로 군림하는데 결정적 역할을 하였음을 알 수 있다.

노기영의 또 다른 자료소개 역시 1945년 1월부터 7월까지 부산항의 항만상황과 물자수송의 현황을 보여준다.³³⁾ 일제는 1945년 4월 대본영에 해운총감부를 설치하여 육군, 해군, 민간 구별 없이 선박과 항만의 일원적 운영을 지휘하는 지도부를 설치하였

32) 배석만, 2005, 『1930~1950년대 造船工業정책과 造船會社の 경영』, 부산대학교 사학과 박사논문.

33) 노기영, 2005, 「日帝末 戰時海運과 釜山港 關聯 資料 紹介」 『港都釜山』 제 21호

는데, 소개된 자료는 해운총감이 부산에 왔을 때 남선선박대와 조선군관구사령부에서 각각 보고한 각종 수송과 항만운영에 대한 것들이다. 남선선박대는 제1선수송사령관 예하의 부대로서 38도선 이북의 동해안을 제외한 조선 및 그 해역의 선박운송 사무를 담당했던 부대이다. 이 부대는 당시 특공조(特攻朝)수송작전, 군대수송 및 군수품수송, 선박 및 항만, 선원관리, 항만의 호위와 방공대책 등의 업무를 보고 있었다. 이를 통해 전쟁말기 부산항에 유입된 일반물자와 군수물자의 품목, 군대의 수송과 군수품체화, 선박피해 상황 등을 파악할 수 있다.³⁴⁾ 나아가 조선군관구사령부의 보고를 통해서 당시 부산항 항만양탑(港灣揚搭)을 관장한 11개 중대, 하역과 관련된 노무자들의 현황, 방공화기와 항로대설정의 근무중대 배치현황 등을 이해하는데 도움을 준다.

부산항의 해운업과 관련해서 빼놓을 수 없는 것이 관부연락선의 운항이다. 1905년 9월부터 1945년 6월까지 부산과 시모노세키(下關)를 운항한 관부연락선은 일본과 한반도를 연결하는 중요 해상운송 수단이었다. 그럼에도 관부연락선에 대한 연구는 그 중요성에 비해 일본은 물론이고 국내에서조차 연구가 그리 많은 편이 아니다. 따라서 관부연락선에 대한 최영호, 박진우, 류교열, 홍연진 등의 연구는³⁵⁾ 관부연락선의 중요성을 환기시켰다는 점에서 연구사적 의의를 들 수 있다.

홍연진은 부산역을 통한 운송체계와 부산거주 일본인의 인구변동에 따른 관부연락선의 상관관계에 주목하고 박진우는 개항기 부산으로 이주한 일본인들의 조선인식을, 류교열은 관부연락

34) 노기영, 2005, 「앞의 논문」, 268~273쪽.

35) 최영호, 박진우, 류교열, 홍연진 지음, 2007, 『부관연락선과 부산』, 논형

선의 각 시기별 취항과 인적물적 수송량의 증가 그리고 도항(渡航)을 둘러싼 일제의 정책이 제국 일본의 상황에 따라 통제와 완화를 거듭했다는 사실들을 밝혔다. 최영호는 패전이후 한인들의 귀환은 물론이고 일본인들의 본국 귀환에 관부연락선이 귀환선으로 활용된 과정을 분석하였다.

한편 기무라 겐지(木村健二)는 부산 발착 선박의 국적별 월별 승객수를 통해 일본인들과 한국인들의 계절별 도항시기의 차이를 언급하였다. 그는 일본인의 경우 부산에서 일본으로, 일본에서 부산으로 어느 쪽이든지 대개 3월~5월과 8월 이동이 많았으며 그 이유는 취직, 진학, 관광수학여행 등의 영향으로 보았다. 한국인은 부산에서 일본으로 건너가는 시기가 3~5월인 반면 일본에서 부산으로 귀환하는 시기는 대개 9월부터 이듬해 1월에 걸쳐 있음을 분석하고 화물수송량 또한 1937년 이후 비약적으로 증가함을 지적하였다. 그리고 1930년대 중반 이후 일본과 한국 사이의 항로 또한 다항로(多航路)주의에 따라 시모노세키와 여수, 하카다(博多)와 부산, 야마구치현 유야만(油谷灣)과 울산을 연결하는 항로들이 설치되었던 것을 지적하였다.

관부연락선은 한반도와 일본을 연결한 가교로 1905년 운항 이후 중단될 때까지 관부연락선을 통해 3천 만 명의 인원이 한국과 일본 사이를 왕래하였다. 현재 동북아의 허브항으로서 부산항에 많은 크루즈선이 입항한다는 사실을 상기할 때 근대시기 부산항의 문화적 교류성을 설명하는 중요 매개체로서 사회문화사적 측면에서 관부연락선은 보다 더 깊이 있게 연구될 필요성이 제기된다고 하겠다.

이밖에 부산항의 항만설비와 관련해서 영도대교(개통 당시에

는 부산대교) 건설을 지적하지 않을 수 없다. 흔히 영도다리로 불리는 영도대교는 육지 쪽과 영도 사이의 늘어나는 인구이동과 물동량을 해결하기 위해 설치되었다. 다리 공사는 1932년 3월 8일 착공하여 1934년 3월 31일 준공할 계획으로 착공하였으나 공사의 연기로 개통식은 1934년 11월 23일이 거행된다. 영도대교 공사는 도선업자들과 부산부회 의원들의 반대에 부딪쳐 다리의 상판 한쪽을 들어 올리는 도개교(跳開橋) 형식으로 설계가 변경되었다. 영도대교는 한국전쟁을 거치면서 오랫동안 부산을 대표하는 시설물로 그 명성을 유지하였다. 영도다리의 보강공사와 관련하여 동아대학교 산학협력단에서 발행한 책³⁶⁾ 영도대교에 대한 사회문화사적 내용들이 부족한 아쉬움이 있지만 영도다리에 대한 최초의 종합보고서라고 할 수 있다.

이밖에 해운업과 관련하여 부산지방해운항만청에서 간행한 보고서는³⁷⁾ 부산의 해운업에 대해서도 전체적인 흐름을 이해하는데 도움을 준다. 끝으로 부산항의 매축과 이를 통한 해안선의 변화와 항만시설의 현황을 한 눈에 파악할 수 있는 것이 부산항 관련 지도이다. 부산광역시립중앙도서관에서 간행한 지도첩은³⁸⁾ 부산항의 변화는 물론이고 부산의 근대도시변천을 파악하는데 매우 중요 자료로 활용될 수 있다.

36) 동아대학교 산학협력단, 2008, 『影島大橋 實測調査 結果 報告書』

37) 釜山地方海運港灣廳, 1991, 『釜山港史』, 현대

38) 부산광역시립중앙도서관, 2012, 『부산근대지도모음집』

V. 맺음말

일제강점기 부산항의 매축 및 항만시설에 대해서는 기존의 연구들을 통해서 어느 정도 전체적인 내용들이 밝혀지게 되었다. 그러나 1888년 부산 최초의 매축사업인 세관부지 매축을 비롯해 1927년부터 시행한 부산진 제2기 매축, 영선산착평공사, 남항과 남부민동, 영도대포포 매축 등에 대해서는 향후 좀 더 구체적인 내용들이 밝혀져야 할 것이다. 이들 지역에 대한 매축관련 내용은 김용욱의 연구에서 개괄적으로 논의된 이후 지금까지 더 이상 진전되지 못하고 있는 실정이다. 향후 이들 해안지역에 대한 매축의 내용들이 자세히 밝혀진다면 부산항의 매축과 관련된 전모를 파악할 수 있을 것이다.

2000년대 이후 부산항 관련 연구들이 축적될 수 있었던 것은 대개 새로운 자료들의 발굴에 의해서 가능하였다. 향후 한국의 국가기록원, 일본외무성, 일본국회도서관, 동경대학 경제학부도서관의 전시해운관계자료, 일본에 소재한 각 대학부설 연구소들에 대한 자세한 자료조사들이 뒷받침된다면 향후 보다 더 많은 부산항 관련 사실들을 밝힐 수 있을 것이다.

부산항 매축과 관련해서 관심을 돌려야 할 것 중에 하나가 항만운영에 따른 노무자들의 동원과 그들의 일상사에 대한 연구이다. 매축공사에는 장시간에 걸쳐 한국인, 일본인, 중국인 등의 많은 노동자들이 동원되었다. 따라서 이들 노동자들은 공사가 진행되는 동안 부산에 체류하면서 부산경제와 사회생활에 적지 않은 영향을 미쳤다. 따라서 이들 노동자들에 대한 노무관리 시스템, 주거생활과 소비문화 등이 밝혀진다면 부산항 매축뿐만 아니라

부산 전체의 근대도시사를 한층 풍성하게 할 것이다. 나아가 부산항의 매축 및 항만시설에 대한 연구는 비교사적 관점에서 진행될 필요성이 있다. 부산은 동아시아 여러 식민도시 중 대표적 해항도시라고 할 수 있다. 따라서 일본 제국하의 여타 식민지 해항도시는 물론이고 서구 열강의 식민지배에 있던 해항도시들과의 항만시설, 해운수송체계들과 비교 분석될 때 20세기 전반기 부산항이 갖는 세계사적 특성을 포착할 수 있을 것이다.

끝으로 북항재개발과 관련하여 지난 100여 년간 진행된 부산항의 매축과 항만관련 자료의 종합적인 집대성과 데이터베이스의 구축의 필요성이 제기된다. 부산항관련 자료들의 정리와 보존 그 자체가 부산항의 또 다른 역사가 될 수 있기 때문이다.

【참고문헌】

- 김경남, 2007, 「일제말 전시체제기 부산 시가지계획의 전개와 그 특질」 『지역과 역사』 제20호
- 김 승 외, 2010, 『신편 부산대관』, 선인
- 金容旭, 1963, 「釜山築港誌」 『港都釜山』 제2호, 부산시사편찬위원회
- 金義煥, 1973, 『釜山近代都市形成史研究』, 研文出版社
- 김흥관, 1999, 「일제강점기 부산의 도시계획과 그 성격」 『港都釜山』 제15호. 부산시사편찬위원회
- 노기영, 2005, 「日帝末 戰時海運과 釜山港 關聯 資料 紹介」 『港都釜山』 제21호
- 노기영, 2006, 「일제말 부산 적기만의 매립과 임항철도 건설사업」 『항도부산』 제22호
- 동아대학교 산학협력단, 2008, 『影島大橋 實測調査 結果 報告書』

- 柳敎烈, 2002, 「釜山 日本人專管居留地와 北濱埋築에 關하여」 『日語日文學』 제17집, 大韓日語日文學會
- 배석만, 2005, 「朝鮮汽船株式會社の 經營자료 분석」 『港都釜山』 제21호, 부산광역시시사편찬위원회
- 배석만, 2005, 『1930~1950년대 造船工業정책과 造船會社の 經營』, 부산대학교 사학과 박사논문
- 배석만, 2012, 「1930년대 부산 赤崎灣 매축 연구」 『港都釜山』 제28호
- 배석만, 2013, 『일제시기 부산항 매축과 池田佐忠』, 부산대학교 한국민족문화연구소 편, 선인
- 부산광역시립중앙도서관, 2012, 『부산근대지도모음집』
- 釜山地方海運港灣廳, 1991, 『釜山港史』, 현대
- 孫兌鉉, 1982, 『韓國海運史』, 亞成出版社
- 조선총독부, 1937, 『釜山築港略誌』
- 차철욱, 2006, 「부산 북항 매축과 시가지 형성」 『한국민족문화』 28, 부산대학교 한국민족문화연구소
- 차철욱, 2007, 「1910년대 부산진 매축과 그 성격」 『지역과 역사』 제 20호
- 차철욱, 2006, 「大韓帝國期 釜山 北港 埋築關聯 資料의 內容과 性格」 『港都釜山』 제22호
- 최영호, 박진우, 류교열, 흥연진 지음, 2007, 『부관연락선과 부산』, 논형

【국문초록】

부산은 한국 최초의 개항장으로서 일찍부터 일본인들에 의한 근대 도시로 형성된다. 부산은 해안선과 그 배후지의 산들이 맞닿아 있어 인구증가에 따른 생활공간과 산업부지의 확보를 위해서는 바다의 매립이 불가피하였다. 부산항은 19세기 후반부터 일제강점기를 거치면서 북빈(北濱), 영선산착평(營繕山鑿平), 부산진(釜山鎭), 남항(南港), 영도의 대풍포(待風浦), 적기만(赤崎灣) 등의 앞바다를 매축하여 현재와 같은 부산항의 해안선이 생겨나게 되었다. 매축과 함께 일제는 선박의 정박과 물자의 원활한 수송을 위해 부두시설을 비롯한 각종 항만시설을 설비하였다. 특히 제1부두와 제2부두의 경우 관부연락선과 경부선을 통해 한반도와 일본이 연결되는 중요 시설로 간주되어 2만 톤급 규모의 대형선박이 정박될 수 있는 시설들로 만들어졌다.

그 결과 이들 부두시설들은 한국전쟁 때 유엔군의 군수물자와 원조물자들이 신속하게 전달될 수 있는 시설로 이용되기도 하였으며 한국전쟁 이후 부산이 경부성장축의 중심 도시로 성장할 수 있는 물적기반이 되기도 하였다. 부산항의 매축과 항만시설의 정비는 일제강점기 이전에는 한국정부, 부산에서 외국인 관련 사무를 관장했던 동래감리서(東萊監理署), 부산거주 일본인사회의 대표기관인 거류민단(居留民團), 그리고 일제강점 이후에는 부산상업회의소, 일본 본국의 자본가, 조선총독부, 동양척식주식회사, 일본의 군부 등의 이해관계들이 서로 맞물려 진행된 사업들이었다.

특히 중일전쟁 이후 한반도가 대륙병참기지로써 역할이 강화되면서부터 부산항은 군사전략적 측면에서 물자수송과 해운항로 운행에서 중요한 위치를 차지하게 된다. 부산항의 역사에서 매축 못지않게 중요하게 다루어져 할 부분이 해운업 및 해운수송 체계이다. 일제는 한국병탄 직후부터 군사전략상 뿐만 아니라 경제적 목적에서 부산항

을 매개로 한반도와 일본 사이의 해운수송 체계에 대해서 많은 관심을 갖는다. 그 결과 조선우선주식회사와 조선기선주식회사 등과 같은 대규모의 해운업이 성행하였다. 특히 관부연락선의 경우 한반도와 일본을 연결하는 가교로서 1905년 취항 이후 해방이 될 때까지 3천 만 명이 한국과 일본 사이를 왕래했을 정도로 매우 중요한 기능을 담당하였다.

따라서 과거 부산항 매축과정과 해운수송 체계를 자세히 살펴보는 것은 단순히 바다를 매립했다는 건축공학적 측면뿐만 아니라 식민도시 부산이 어떻게 성장하게 되었는지 그 과정을 도시사회사적 측면에서 이해할 수 있는 매우 중요한 단서가 될 수 있다. 본고는 일제강점기 부산항의 연구현황을 매축과 해운수송의 측면에서 기존의 연구성과들을 정리하고 향후 이 방면의 연구과제에 대해 살펴보는 것을 주요한 목적으로 서술되었다.

핵심주제어 : 부산항 매축, 부산거주 일본인자본가, 일본본국 자본가, 조선총독부, 일본 군부(軍府), 철도와 항만수송

【Abstract】

**Achievements and Future Studies on Busan Port
under Japanese Rule**

kim, Seung / Korea Maritime University

Busan is the first port that opened trade in Korea. It is where Japanese established a modern city earlier. The port itself had good locational conditions thanks to geographic characteristics of Busan. However, its coastlines faced the hinterland mountains, making it necessary to reclaim the sea to secure urban space. Japan reclaimed the coastal waters such as Bukhang, Youngseon sanchakpyeong, Busanjin, Namhang, Daepongpo of Youngdo, and Jeokgiman to make the current coastlines of Busan Port. Japan built the dock facilities for smooth transportation of materials and anchoring along with the reclamation. Especially, materials to build the first and second docks were those to enable anchoring of ships as heavy as 7,000 tons as they were important facilities where the Korean Peninsula and Japan were connected through public ferries and the Gyeongbu Railroad. As a result, these facilities were useful to speedily deliver military and relief supplies of the United Nations forces during the Korean War.

The reclamation of Busan Port and arrangement of port facilities were the projects carried out based on the interests of the Korean Government before Japanese rule, Dongraegamriseo which

was responsible for foreigner-related affairs in Busan under Japanese rule, Japanese settlement corporation among Japanese residents in Busan, Busan Chamber of Commerce after Japanese Rule, capitalists in Japan, Japanese Government-General of Korea, Oriental Colonial Company, and Japanese army.

As the Korean Peninsula's role as a base for military supplies since the Sino-Japanese War became more important, Busan port also became important in military strategic aspects such as logistics and marine transportation.

Therefore, a detailed exploration of Busan port reclamation will be a very important clue to understand the process of Busan's growth as a colonial city from the urban-sociological aspects as well as construction engineering.

This paper sums up achievements of the previous studies on reclamation of Busan port prior to the national liberation and the future tasks to be done.

Key words : Busan Port Reclamation, Japanese Capitalists Living in Busan, Japanese Capitalists Living in Japan, Japanese Government-General of Korea, Japanese Military Authority, Railroad and Port Transportation

투 고	심 사	완 료
2012.10.30	2012.11.28	2012.12.15