

## 근대 동북아해역의 이주 현상에 대한 미시적 접근: 부관연락선을 중심으로\*

최민경\*\*

### 〈목 차〉

I. 서론	IV. 부관연락선과 이주 경험
II. 선행연구 검토	V. 결론
III. 근대 동북아해역, 이주 그리고 부관연락선	참고문헌
	<Abstract>

### 〈국문요약〉

본 연구에서는 부관연락선을 통한 한인과 일본인의 이동에 주목하여 근대 동북아해역에 있어서의 이주 현상에 대하여 미시적 접근을 시도했다. 바꾸어 말하자면 부관연락선을 타고 대한해협을 건너 이동한 한인과 일본인의 이주 경험에 주목하여 부관연락선이 이들에게 어떠한 공간이었는지, 그리고 그곳에서는 어떠한 이벤트들이 있었는지를 밝히고자 했다. 본 연구에서는 근대 시기 한인과 일본인의 이주 양상이 그 동기, 형태, 결과에 있어서 큰 차이를 보인다는 점을 감안하여 이주 경험에 대한 분석 또한 ‘민족’의 경계에 따라 나누어 살펴보았다. 우선 한인의 경우, 강제동원 이전과 이후로 부관연락선을 통한 이동의 경험은 크게 달라짐을 알 수 있었다. 1930년대 전반까지 부관연락선은 승선 자체가 어렵지만 삶을 이어나가기 위해서는 반드시 올라타야만 하는 대상이었으며 혼란 속에 이루어진 이동은 고됨, 절박함과 더불어 희망, 설렘이 뒤섞인 것이었다. 한편, 1930년대 후반 이후가 되면 부관연락선을 통한 ‘강제적인’ 이동은 생사를 가리지 않고 폭력이 난무하는 보다 가혹한 것으로 바뀌게 된다. 다음으로 일본인의 경우 부관연락선의 이주 경험은 양면성을 지니고 있었다. 일반적으로 부관연락선을 통한 이동은 무엇보다 제국의 최신식 기선의 체험을 의미했지만 이와 더불어 삶의 개척과 좌절을 동시에 경험할 수도 있었다. 부관연락선은 일본인 이주자를 기회의 땅과 연결시켜주는 역할을 하기도 했지만 다양한 이유에서 스스로 삶의 마지막을 선택하는 사람들을 위한 수단이기도 했다. 이처럼 부관연락선을 통한 이동은 그 자체로도 다양한 의미와 감정이 교차하는 것이었

\* 이 논문은 2017년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.  
(NRF-2017S1A6A3A01079869)

\*\* 부경대학교 인문사회과학연구소 HK교수.

고 특히 한인과 일본인이라는 민족의 ‘경계’가 주는 특징은 분명했다. 그리고 이와 같은 작업은 기존에 거시적 분석을 중심으로 이루어져 온 부관연락선 연구가 지니는 한계를 보완하고 관련 연구의 종합성을 높인다는 의의가 있다.

주제어 : 근대, 동북아해역, 부관연락선, 이주, 미시적 접근

## I. 서론

국경을 넘는 이주<sup>1)</sup>는 개인에게 어떠한 경험으로 다가올까. 본 연구는 이 질문에 대한 답을 근대 동북아해역에 주목하여 찾고자 한다. 구체적으로는 20세기 전반에 걸쳐 한반도와 일본 사이의 인구이동의 주요 수단이었던 부관연락선(釜關連絡船)<sup>2)</sup> 승선자의 경험에 대한 미시적 고찰을 시도한다.

기존 이주연구의 특징이자 한계점 중 하나는 이민의 삶의 고찰하는 데 있어서 이동이 완료된 후의 ‘정주’ 국면에만 주목한다는 것이다. 그러나 이러한 경우 이민을 이해하는데 필수 불가결한 이동성(mobility)이라는 부분을 놓치게 된다. 이동은 정주를 향한 과정이기도 하지만 그 자체로서도 다양한 의미를 지닌다. 특히 해역을 통한 이동은 이동수단인 선박 안에서 보내는 시간 자체가 길기 때문에 개인에게 그 경험은 더욱 응축되어 나타나며 큰 의미를 지닐 수밖에 없다. 본 연구에서는 이 선박 안에서의 시간이 이민에게 어떠한 경험이었는지에 주목할 필요성이 있음을 지적하고자 한다. 이들이 마냥 즐겁고 가벼운 마음으로 바다를 건너고 있지 않았음은 분명하다. 아마도 착잡함과 기대와 두려움 등 여러 가지 감정인 뒤 섞인 채 이동을 하고 있었을 것이며 이러한 이동 과정 중에는 다양한 사건, 사고가 발생하기도 하였다. 대한

- 1) 본 연구에서는 이주를 포괄적으로 정의하여 기간, 구성원, 원인에 상관없이 국경을 넘어 사람이 이동하는 현상으로 이해한다(「이주란」, 국제이주기구 한국대표부 홈페이지 (<http://iom.or.kr/index.php/%ea%b5%ad%ec%a0%9c%ec%9d%b4%ec%a3%bc%eb%9e%80/>), 최종접속일: 2020.05.12.)
- 2) ‘부관’은 한국의 부산, 일본의 시모노세키(下關)의 한 글자씩을 따서 만들어진 이름이다. 일본측에서는 시모노세키의 ‘세키(關)’를 앞에 두어 ‘간푸(=관부)’ 연락선이라고 한다. 본 연구에서는 인용하는 경우를 제외하고는 ‘부관연락선’이라고 칭하도록 한다. ‘연락선’의 의미에 대해서는 제3장에서 자세하게 설명한다.

해협을 가로지르는 부관연락선에서는 어떠한 일들이 일어났을까. 그리고 그러한 이벤트들은 이동하는 사람들에게 어떻게 다가왔을까.

본 연구에서는 이와 같은 문제의식을 바탕으로 부관연락선을 개인의 이주 경험이라는 측면에서 살펴보고자 한다. 개인의 이주 경험을 살펴보는 데 있어서, 특히 그것이 본 연구에서처럼 역사를 거슬러 올라가야 하는 것이라면 가장 문제가 되는 것은 사료이다. 승선자가 일기와 같은 기록을 남겼다면 그것이 매우 의미 있는 사료가 되겠지만 그러한 경우는 드물고 특히 부관연락선은 승선 시간이 짧아서 기록의 존재 가능성이 자체가 낮다. 결과적으로 부관연락선 같은 경우, 실제 이동으로부터는 꽤 시간이 지난 후 남겨진 회고록이나 신문 기사, 소설 등을 재구성하는 방법이 현실적이라고 할 수 있겠다. 이에 본 연구에서도 기본적으로 신문 기사를 활용하여 고찰하도록 하며 부분적으로 구술 자료집<sup>3)</sup>을 이용한다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 우선 제2장에서 부관연락선 관련 기존 연구를 비판적으로 검토하고 본 연구의 의의를 정리한다. 다음으로 제3장에서는 근대 동북아해역에서의 이주 현상을 한반도와 일본, 그리고 부관연락선에 초점을 맞추어 정리한다. 제4장에서는 부관연락선승선자의 이주 경험을 한인과 일본인으로 나누어 구체적으로 재구성하도록 한다. 마지막으로 제5장 결론에서는 본 연구의 논의 내용을 정리하고 앞으로의 과제를 제시한다.

## II. 선행연구 검토

부관연락선에 대한 고찰은 근대 시기 한반도와 일본 사이의 인구 이동을 이해하는데 있어서 필수불가결한 작업이지만 지금까지 양적, 질적으로 충분한 연구가 이루어졌다고는 말하기 어려운 상태이다. 그럼에도 불구하고 소수이지만 부관연락선에 주목한 역사학, 사회과학 분야의 실증적 연구,<sup>4)</sup> 그 중에서도 국내에서 이루어진

3) 강제동원에 의한 이동의 경우, 신문에서는 거의 다루어지지 않고 다루어지더라도 당시의 정세를 고려했을 때 왜곡되기 쉬운 상황이었다는 판단 하에 국내에 출판된 경험자의 구술 자료집을 참고하였다.

연구<sup>5)</sup>를 살펴보면 2004년부터 1년에 걸쳐 진행된 공동연구 ‘식민지시기 부관연락선이 부산에 끼친 영향에 관한 협동 연구’의 성과물이 중심이 됨을 알 수 있다. 이 공동연구는 부산의 연구자들이 중심이 되어 “유동적인 개념으로서 ‘민족’을 인식하고 한반도라고 하는 공간에서 내외적으로 끊임없이 이동하는 민간의 실체를 파악하는 한편 부관연락선의 개통으로 일본 제국의 대륙 진출의 전진기지가 된 부산의 지역적 특성에 맞추어 식민지 역사를 지역의 차원에서 집중 재조명”하는 것을 목적으로 수행되었다.<sup>6)</sup>

이 공동연구의 대표적인 성과물을 살펴보면 다음과 같다.<sup>7)</sup> 첫째, 홍연진의 연구<sup>8)</sup>는 부관연락선과 부산의 역사를 연계시켜 분석한다는 특징을 지니는데 특히 부산으로의 일본인 인구 유입과 변동의 역사에 주목하여 검토하였다. 이 연구의 결론은 부관연락선과 부산 거주 일본인 인구의 증가율이 “일치하지는 않지만 어느 정도 상관관계를 가지는 것으로 볼 수 있다”인데<sup>9)</sup> 근대 시기 한반도와 일본 사이의 양방향적 인구 이동에 있어서 부관연락선이 차지했던 위치를 생각하면 완전히 새로운 것은 아니다. 단, 이 연구는 다양한 통계 자료를 풍부하게 사용했고 그 중에서도 부관연락선 관련 통계와 부산 거주 일본인 관련 통계를 접목시켰다는 점에서 의의가 있다.

4) 이 밖에 이병주의 소설 『관부연락선』을 비평한 문학 연구가 다수 존재한다.

5) 여기에서 국내 연구를 중심으로 살펴보는 이유는 국외, 구체적으로는 일본에서 이루어진 연구가 거의 없다고 해도 과언이 아니기 때문이다. 단행본으로는 재일한인 2세의 논픽션 작가 김찬정(金贊汀)이 부관연락선의 역사를 개괄하고 재일한인이라는 집단에 투영된 일본 식민 지배의 폭력성을 지적하여 정리한 대중 교양서가 유일하며, 학술 논문으로는 일본 제국의 교통망 분석의 일환으로 이루어진 히라야마 노보루(平山昇)의 연구가 있으나 관련 연구가 지속적으로 축적된 상태라고 말하기는 어렵다. 이들 연구의 서지 사항은 다음과 같다. 金贊汀, 『閔釜連絡船: 海峡を渡った朝鮮人』, 大阪: 朝日新聞社, 1988; 平山昇, 『『日鮮滿』を結んだ鉄路と航路: 閔釜連絡船・朝鮮鉄道・滿鉄』, 『歴史と地理』 592号, 山川出版社, 2006, pp.1~13.

6) 「연구과제 상세정보: 식민지시기 부관연락선이 부산에 끼친 영향에 관한 협동 연구」 기초학문자료센터 홈페이지 ([https://www.krm.or.kr/krmits/link.html?dbGubun=SD&m201\\_id=10007202&res=y](https://www.krm.or.kr/krmits/link.html?dbGubun=SD&m201_id=10007202&res=y)), 최종접속일 2020.05.12.

7) ‘식민지시기 부관연락선이 부산에 끼친 영향에 관한 협동 연구’의 성과물은 단행본(최영호 외, 『부관연락선과 부산』, 서울: 논형, 2007)으로도 출판되었지만 여기에서는 초출 논문을 소개하기로 한다.

8) 홍연진, 「부관연락선의 시말과 부산부 일본인 인구변동」, 『한일민족문제연구』 제11호, 한일민족문제학회, 2006, 141~175면.

9) 위의 논문, 167면.

둘째, 류교열의 연구<sup>10)</sup>는 부관연락선에 주목하여 이를 타고 이동했던 사람들과 그 이동을 통해 제국과 식민지의 경계가 어떻게 그어졌는지를 고찰한 것이다. 구체적으로는 선박의 취항 시기에 따라 다섯 시기로 나누어 한반도로부터 일본으로의 이동이 어떻게 규제되거나 권장되었는지 도항 정책을 통하여 살펴보았다. 류교열에 따르면 부관연락선은 “제국 일본의 자기중심적인 폭력성을 전제하며 제국과 식민지의 노동력의 재편성과 재분배를 조절하는 장치로 기능하였고, ‘경계해야 할 존재의 방지’라는 측면에서 식민지 조선에 대한 ‘선별적도일규제’의 상징적 장치로 기능”하였다.<sup>11)</sup> 제국 일본의 도항 정책이 지니는 모순과 차별성에 관한 연구는 이미 다수 존재하지만 대부분 이동의 수단인 부관연락선의 존재는 전면에 드러나지 않는다는 점에서 이 연구는 의의를 지닌다. 다만, 부관연락선을 통한 또 하나의 대규모 인구 이동, 즉, 일본에서 한반도로 일본인의 이동을 포함한 종합적 분석에는 이르지 못한 것으로 보인다.

셋째, 최영호의 연구<sup>12)</sup>는 1945년 일본의 패전 이후 부관연락선을 통한 ‘귀환’ 양상을 살펴본 것이다. 부관연락선이 귀환 선박으로 활용되는 과정에 대한 검토를 시작으로 한반도에서 거주하던 일본인과 일본에서 거주하던 한인이 부관연락선을 타고 각각의 고국으로 돌아가는 흐름과 당사자의 인식을 고찰하였다. 이 연구의 가장 큰 특징과 의의는 부관연락선을 타고 귀환한 사람들의 회상을 분석 자료로 사용하고 있다는 것인데 한인 귀환자의 회상은 일본인 귀환자의 회상과 비교하여 상대적으로 구체성이 떨어지고 불명확한 부분이 많아 보인다. 이는 한반도 거주 일본인과 일본 거주 한인이 전혀 다른 직업, 교육 수준, 이주 경험을 지니기 때문에 당연하다고도 할 수 있으며 부관연락선을 통한 귀환 연구의 실마리를 제공하고 있음은 분명하다. 다만, 필자 스스로도 지적하듯이 이 연구에서는 귀환의 초기 상황을 중심으로 분석이 이루어지고 있기 때문에 귀환 양상의 통시적 변화까지는 파악하기 어렵다.

이 외에 부관연락선과 관련된 실증적 연구로는 부관연락선의 여객 및 화물의 수

10) 류교열, 『제국과 식민지의 경계와 월경: 부관연락선과 『도항증명서』를 중심으로』, 『한일민족문제연구』 제11호, 한일민족문제학회, 2006, 211~241면.

11) 위의 논문, 236면

12) 최영호, 『일본의 패전과 부관연락선: 부관향로의 귀환자들』, 『한일민족문제연구』 제11호, 한일민족문제학회, 2006, 243~287면.

송 실적을 상세하고 분석하고 1930년대 후반 보조항로 확충이 지니는 의미를 고찰한 기무라 겐지(木村健二)의 연구가 유일하다고 할 수 있다. 이처럼 부관연락선에 관한 연구, 그 중에서도 실증적 연구는 손에 꼽을 수 있을 정도이며 양적으로 매우 부족하다. 그리고 이와 같은 관련 연구의 양적 부족은 질적인 한계로도 이어질 수밖에 없다. 특히 본 연구에서 기존에 이루어져 온 부관연락선과 관련된 실증적 연구가 지니는 한계로 지적하고자 하는 점은 거시적 검토에만 집중되어 있다는 것이다. 바꾸어 말하자면, 부관연락선의 탄생과 성장 과정, 그리고 그 마지막을 제국 일본의 역사적 전개라는 큰 틀 속에서 분석해 왔다고도 할 수 있다. 물론, 부관연락선은 일본의 식민 정책, 대륙 진출 정책과 불가분의 관계에 있다. 하지만 본 연구에서는 부관연락선에 대한 입체적인 분석을 위해서는 이와 같은 거시적 측면뿐만이 아니라 실제 부관연락선을 탄 사람들의 경험, 즉, 미시적 측면에도 주목할 필요가 있음을 지적하고자 한다.

부관연락선의 운항을 근대 동북아해역에서 일어난 사회현상의 하나라고 한다면 이를 이해하는데 거시적 관점과 미시적 관점이 상호 보완적으로 작용할 수 있음은 분명하다. 기존 연구에서는 부관연락선을 식민 도시의 형성, 식민지 교통망의 전개, 도항 및 귀환 정책의 변화 등과 관련지어 살펴보았지만 정작 그 안을 움직이고 있던 사람들의 모습은 잘 드러나지 않는다. 본 연구에서는 바로 이 사람들을 전면에 끌어내고자 한다. 물론, 예외적으로 앞에서 살펴본 최영호의 연구<sup>13)</sup>가 부관연락선의 미시적 고찰을 시도하였는데 본 연구는 이러한 시도에 공감하며 분석 대상 시기를 확대하여 20세기 전반의 이동에 주목하겠다. 이와 같은 작업은 서론에서 언급하였듯이 기존의 이주연구가 일반적으로 지니는 한계를 극복하려는 시도이며 부관연락선을 통해 이루어진 국제적인 인구 이동 양상뿐만이 아니라 부관연락선이라는 존재 자체에 관한 연구 전반의 양적, 질적 제고를 가능하게 해 줄 것이다.

---

13) 앞의 논문, 243~287면.

### Ⅲ. 근대 동북아해역, 이주 그리고 부관연락선

#### 1. 부관연락선의 탄생과 전개

부관연락선의 탄생은 근대 동북아해역의 철도망 확충과 함께 진행되었다. 일본은 1901년 ‘대동맥’ 격인 산요본선(山陽本線)<sup>14)</sup>을 개통한 후, 조선에 대한 침략을 노골화하는 과정에서 한반도의 철도 부설을 추진한다. 1901년 서울 영등포와 부산 초량에서 공사를 시작하였고 1904년 12월 말에는 완성, 이듬해 1월 1일에는 운행을 시작하였다. 그리고 이렇게 경부선이 개통하면서 경부선과 산요본선을 이어 일본과 한반도 그리고 중국 대륙까지를 연결하고 인적, 물적 수송을 도모하고자 하는 움직임이 시작되었는데 그 결과 1905년 9월 부산과 시모노세키를 ‘연락’하는 부관연락선이 탄생한 것이다. 경부선 개통 및 운행에서 불과 9개월여 만에 부관연락선이 운항되기 시작했다는 사실은 그만큼 부관연락선이 일본의 국가적 관심, 그리고 이익과 밀접한 관계가 있었으며 이는 궁극적으로 제국주의의 진행과 연관이 있다고 할 수 있을 것이다.<sup>15)</sup>

부관연락선이 처음 운항되기 시작했을 때 투입된 기선은 두 척으로 이름은 이키마루(壹岐丸)(1,680톤)와 쓰시마마루(對馬丸)(1,679톤)이며 300명을 조금 넘는 승객을 싣고 부산과 시모노세키를 11시간 30분 만에 이었다. 이들은 기본적으로 밤에 출발하여 이튿날 아침에 도착하는 형태로 매일 1회 운항되었고 이용객은 ‘식민자’인 일본인 위주였다. 그리고 이와 같은 ‘식민자’의 움직임은 일본에 의한 조선의 국권 침탈이 다방면에서 진행되면서 점점 더 가속화되었다. 부관연락선의 수송량 급증으로 인해 1907년에는 에게산마루(會下山丸)(1,458톤), 1908년에는 사쓰마마루(薩摩丸)(1,946톤)를 민간 선박회사로부터 빌려 운항하기 시작하였으며 낮과 밤 하

14) 산요본선(고베(神戸)와 아카마세키(赤間關)) 중 일부 구간은 1895년에는 이미 도카이도본선(東海道本線)(도쿄(東京)-고베)과 직통 운행을 시작하였다.

15) 이는 부관연락선의 운항을 처음에는 산요철도(山陽鐵道)(산요본선 건설·운행)에서 담당했지만 곧 국영화했다는 사실로 부터도 알 수 있다. 엄밀히 말하자면 산요철도의 국영화인데 일본은 1906년 철도국유법(鐵道國有法)을 통해 전국 철도망을 국가 운영, 관리 아래에 둔다. 이 법에 따라 관련 중앙 관청으로 철도원(鐵道院)이 설치되고 1920년에는 철도성(鐵道省)으로 승격되었다.

루에 두 편으로 운항 횟수도 늘렸다. 이는 1908년 경부선의 기점이 초량역에서 부산역까지 연장되면서 부관연락선과의 연결이 대폭 개선되었다는 사실과도 관련이 있다.<sup>16)</sup>

이후에도 신예 선박들이 차례로 부관연락선에 투입되어 1913년에는 3,000톤급 대형 선박, 고마마루(高麗丸)(3,029톤)와 시라기마루(新羅丸)(3,021톤)가 운항을 시작한다.<sup>17)</sup> 한편, 부관연락선에 투입되는 선박의 대형화에 따라 기점의 두 항구, 부산항과 시모노세키항의 정비도 계속되었다. 특히 대형선이 직접 접안할 수 있는 잔교 설치가 여객 및 화물 수송의 효율화를 위해 필수 불가결했고 이것이 발 빠르게 추진되었다.<sup>18)</sup> 그리고 이렇게 부두 시설까지 정비되면서 부관연락선은 더욱 크고 빠른 선박을 운항하기 시작한다. 1922년에는 게이후쿠마루(景福丸)(3,619톤)와 도쿠슈마루(德壽丸)(3,619톤), 1923년에는 쇼케이마루(昌慶丸)(3,619톤)가 투입되었는데 이들은 기존의 운항 시간을 3시간 이상 앞당겼다. 그리고 여객과 화물 수송을 분리하여 각각 왕복 2회와 1회 운항하여 수송량 또한 크게 늘었다. 이는 제1차 세계 대전 이후 호황을 등에 업은 일본이 각종 물자 생산을 늘리고 이를 대륙으로 수송한 데서 기인한 것으로 병행하여 노동자, 특히 한인 노동자를 중심으로 한 여객 수요도 증가한 것이었다.

그리고 1930년대 중반 이후, 부관연락선의 수송량은 더욱 급격하게 증가하기 시작한다. 이는 일본이 만주국을 세우고 본격적으로 대륙 침략에 나섰다 때문이며 한 반도는 그를 위한 병참기지가 되었다. 일본은 군수 물자 생산과 대륙으로의 조달에 힘을 쏟기 시작했는데 부관연락선은 바로 그 중심에 있었다. 그리고 이 과정에서 보

16) 초량역의 경우 부두로부터 1.5km 이상 되는 거리에 있어 접근성이 떨어졌으나 부산역은 거의 바로 연결되는 형태였기 때문에 부관연락선이 지나는 철도와의 ‘연락’이라는 특성 그리고 강점이 더욱 두드러지기 시작한 것이다.

17) 고마마루와 시라기마루 전에 우메가카마루(梅ヶ香丸)(3,272톤)와 사쿠라마루(さくら丸)(3,204톤)가 잠시 운항되었다. 이 두 선박은 제국해사협회(帝國海事協會)가 전시에 해군의 보조함으로 쓰기 위해 국민 의연금으로 건조한 것인데 1911년 부관연락선에 투입되었다가 이듬해인 1912년 유럽 항로를 운항하게 된다. 다만, 우메가마루의 경우 모지항(門司港)에서 현창(舷窓)에 침수가 일어나 침몰한다.

18) 부산항에는 1912년, 시모노세키항에는 1914년에 잔교가 완공되어 더 이상 거룻배를 이용하지 않고도 여객의 승하선, 화물의 선하적이 가능해졌다.



다 빠르고 많이 사람과 물자를 실어 나를 수 있는 선박 투입을 불가피하다는 목소리가 높아졌다. 그 결과 1936년 곤고마루(金剛丸)(7,081.7톤), 1937년 고안마루(興安丸)(7,080톤)가 운항을 시작하였다. 곤고마루와 고안마루는 부산과 시모노세키 사이의 운항 시간을 7시간 까지 단축했으며 한 번에 실어 나를 수 있는 여객의 수는 1,700명 이상이였다.

이후 중일전쟁 그리고 태평양전쟁으로 이어지는 과정에서 부관연락선 다시 한 번 수송량 증강의 필요성에 직면하게 된다. 특히 이 시기 한인의 강제동원이 본격적으로 진행되면서 부관연락선은 이들의 수송에 이용되는데 전쟁이 진행되면 될수록 더 많은 한인을 실어 나를 필요가 있었다. 물론 동원된 한인이 일본에서 생산한 물자 그리고 대륙으로 향하는 병력을 부산까지 싣고 온 것도 부관연락선이었다. 이에 부산-시모노세키 항로에는 1942년과 1943년 각각 텐잔마루(天山丸)(7,906.8톤)와 곤론마루(崑崙丸)(7,909톤)가 새롭게 투입되었다. 그러나 이전과 달리 더 이상 부관연락선의 안전한 운항이 보장받기 힘들어진 것도 사실이었다.<sup>19)</sup> 실제 곤론마루의 경우 운항을 시작하고 6개월이 채 안되어 미국 잠수함의 어뢰 공격을 받고 침몰하였다.<sup>20)</sup> 곤론마루 침몰 이후에도 부관연락선은 어뢰에 의한 크고 작은 공격의 대상이 되었고 1945년 6월 운항 종료에 이른다.

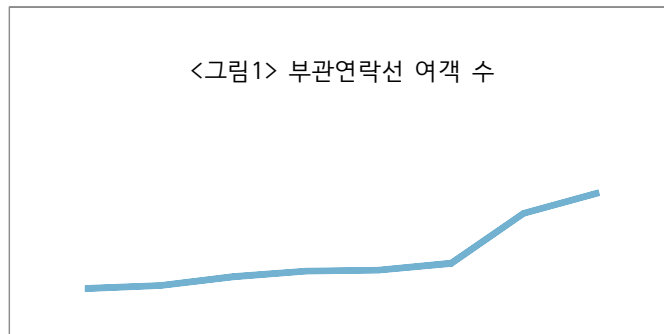
## 2. 대한해협을 건넌 한인과 일본인

그렇다면 부관연락선을 타고 대한해협을 건넌 사람들은 어떤 사람들이었으며 이들의 구체적인 이주 양상은 어떠했을까. 당연한 사실이지만 부관연락선을 타고 이동을 한 사람들은 대부분 한인과 일본인이었다. 다만 이들의 이동 목적, 양상은 차이가 났으며 결과적으로 시간이 흘러 서로 다른 특징을 지닌 이민 집단, 즉, 재일한인과 재조일본인의 탄생과 전개로 이어졌다. 재일한인과 재조일본인에 대하여 구체적으로 살펴보기 전에 우선 부관연락선의 여객 수와 민족적 구성을 시기별로 개괄

19) 이는 텐잔마루와 곤론마루가 잿빛의 위장색으로 칠해졌다는 사실에서도 알 수 있다.

20) 곤론마루는 1943년 4월 12일에 취항하여 같은 해 10월 5일 침몰하였다. 시모노세키항에서 출항하여 부산으로 향하는 중이었으며 승객, 승무원 합계 583명이 사망했다.

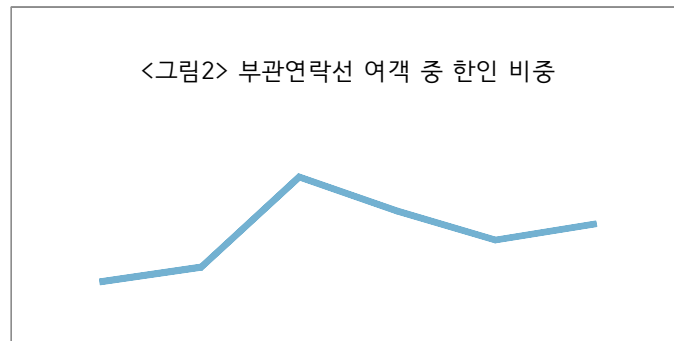
하도록 한다. <그림1><sup>21)</sup>은 히로시마철도관리국(廣島鐵道管理局)에서 출판한 『관부연락선사(關釜連絡船史)』로부터 부관연락선이 수송한 여객 수를 시계열적으로 나타낸 것이다.



<그림1>의 경우 운항 시작 직후와 패전 직전의 정확한 수치 또한 알 수 없지만 부관연락선이 대한해협을 오고 가며 얼마나 많은 사람들을 실어 날랐는지 엿보기에는 충분할 것이다. 부산과 시모노세키는 한반도와 일본 사이를 이동하는 대부분의 사람이 거쳐 가는 거점이었으며 부관연락선의 지위는 독점적이었다.<sup>22)</sup> 다음으로 <그림2><sup>23)</sup>는 부관연락선의 수송 여객 중 한인의 비중을 나타낸 것이다. 여기에서 알 수 있는 사실은 부관연락선은 운항 초기 대부분의 승객이 일본인이었으며 1920년대 이후 한인의 이용 비중이 늘어났으나 1930년대 이후부터는 다시 감소하였다는 것이다. 물론 1935년 이후 강제동원이 진행되면서 부관연락선에 몸을 싣는 한인이 늘어났지만 일본인 승객, 이 시기에는 대부분인 군인 또한 크게 증가하였기 때문에

21) 이하로부터 재구성. 日本国鐵道廣島鐵道管理局, 『關釜連絡船史』, 廣島: 日本国鐵道廣島鐵道管理局, 1979, pp.25-43.  
22) 예를 들어 1934년 조선총독부 경보국이 발행한 『고등경찰보』에 따르면 1933년 8월 도입한 조선인이 이용한 항구의 76.2%가 부산이었다. 제주(12%), 여수(8.9%)가 그 뒤를 이어나 격차가 압도적이다(도노무라 마사루, 신유원·김인덕 옮김, 『재일조선인 사회의 역사학적 연구』, 서울: 논형, 2010, pp.65-66).  
23) 이하로부터 재구성. 홍연진, 앞의 논문, pp.156~157.

전체에서 차지하는 비중은 크다고 할 수 없었다. 그리고 이와 같은 부관연락선 승객의 민족적 구성의 변화는 근대 시기 한반도와 일본 사이에서 이루어진 한인과 일본인의 이주 흐름과 궤를 같이 한다.



대한해협을 먼저 건너기 시작한 것은 일본인이었다. 1876년 개항한 조선에는 개항장을 중심으로 일본인 상인들의 이주가 시작되었다. 1868년 메이지유신(明治維新) 이후 근대화를 강력하게 추진하는 과정에서 일본의 경제 및 사회 변동은 여러 측면에서 매우 심했고 그러한 가운데 이루어진 조선의 개항은 어떤 이들에게는 큰 기회로 여겨졌을 것이다. 그 결과 청일전쟁 이전 시기 조선으로 건너온 일본인들은 대부분 비즈니스를 목적으로 하였으며 정주하고자 하는 경우는 거의 없었다.<sup>24)</sup> 이후 청일전쟁과 러일전쟁을 거치면서 조선에 대한 일본의 영향력은 점점 세졌고 이와 더불어 조선으로 건너오는 일본인의 수는 급증하게 된다.<sup>25)</sup> 지역별로 보면 인천과 서울(경성) 거주 점차 늘어나기는 하나 가장 많은 재조일본인이 거주한 곳은 1905년 까지 계속해서 부산이었다. 그리고 을사늑약 체결 이후 통감부의 설치에 일본인의 조선 이주에 있어서 “기폭제”가 되었다.<sup>26)</sup> 물론 이 이주 흐름에 있어서 부관연락선

24) 1877년에는 273명에 불과하던 재조일본인의 수는 1897년에는 6,067명으로 크게 늘어나고 러일 전쟁 이듬해이자 을사늑약이 체결된 1905년에는 51,934명에 이른다(이동훈, 『『재조일본인』 사회의 형성에 관한 고찰: 인구 통계 분석과 시기 구분을 통해』, 『일본연구』 29, 고려대학교 글로벌 일본연구원, 2018, 246~249면).

25) 위의 논문, 242면.

의 운항이 중요한 역할을 한 것은 거듭 강조하지 않아도 될 것이다.

1905년 이후 재조일본인의 동향을 보면 인구가 양적으로만 급증한 것이 아니라 질적으로 변화하였다는 점에 주목할 수 있다. “조선을 ‘제2의 일본’ 즉 식민지로 여기는 의식”이 확산되면서 정주를 하고자 하는 사람들이 늘어나기 시작한 것이다.<sup>27)</sup> 그리고 이렇게 정주 의식을 지니는 재조일본인이 늘어나면서 집단 내부의 다양성도 높아졌다. 직업의 측면에서 보면 이전에는 수출입에 종사하는 무역상(중개상)이 대부분이었는데 점차 일상생활에 필요한 다양한 업종에 종사하는 사람들이 늘었다. 그리고 단신의 남성이 중심이었던 구성이 바뀌어 가족 구성원으로서 여성, 아동의 인구도 눈에 띄게 증가하였다. 결과적으로 1910년대, 1920년대 재조일본인 인구는 크게 성장하여 1930년대가 되면 50만~60만 명에 육박한다.<sup>28)</sup> 이와 같은 재조일본인 인구의 증가는 1930년대 후반까지 계속 되나 태평양전쟁에 이르러서는 징병, 귀환 등으로 인하여 감소하기도 하였다.<sup>29)</sup>

한편, 한인의 일본 이주는 재조일본인 보다 조금 늦게 시작되었다. <그림2>에서 살펴보면 부관연락선의 승객 중 한인의 비중은 1917년 6.3%, 1920년에는 11%에 불과했다. 그런데 1925년이 되면 갑자기 40%대로 급증하는데 그 이유는 일본 식민지 정책에 의해 농촌에서 유리, 노동자가 된 한인들이 일자리를 찾아 일본으로 건너가는 경우가 크게 늘어났기 때문이었다. 당시 조선에는 노동자가 된 농민을 흡수할 만큼 근대 산업이 발달한 상태는 아니었기 때문에 이들의 일본으로의 이주가 활발하게 일어나게 된 것이다. 특히 일본은 제1차 세계대전 이후 호황을 등에 업은 상태였기 때문에 이들 한인 노동자를 ‘흡수’할 만한 수요가 있었다.<sup>30)</sup> 다만 이와 같은 한인 노동자의 일본 이주는 1929년 세계대공황을 시작으로 일본의 불황이 심해지

26) 위의 논문, 255면.

27) 위의 논문, 256면.

28) 이 시기 일본에서 조선으로 직접 이주하는 인구는 감소하는 반면 자연 증가는 두드러졌는데 조선에서 성장한 재조일본인 2세가 사회 활동을 시작하는 시점이기도 했다.

29) 위의 논문 237면.

30) 물론 일본이 한인 노동자를 무조건적으로 받아들인 것은 아니었다. 1920년대 내내 자의적인 도항 규제 조치가 이루어졌고 실제 일본으로 이주한 한인은 희망자의 일부에 불과했다. 그 결과 부산에는 일본의 도항 규제를 ‘넘어서’ 부관연락선에 타고자 하는 사람들이 몰려들었고 도일의 성패가 갈리는 과정에서 많은 혼란이 야기되었다. 이 부분에 관해서는 제4장에서 자세히 논한다.

면서 규모가 줄어든다.

이후 한인의 일본 이주는 강제적인 이동으로 변화한다. 1937년 중일전쟁 발발 이후 일본인 남성 노동자의 징집과 군수 물자 증산으로 인해 노동력 부족이 심각해진 일본은 1938년 5월 국가총동원법을 한반도에서부터 실시하면서 한인 노동자를 동원하게 된다. 강제동원된 한인은 이전 시기와 마찬가지로 대부분의 경우 부관연락선을 타고 대한해협을 건넜는데 앞에서 이미 언급하였지만 1935년대 후반 부관연락선 승객 중 한인의 비중이 늘어난 것은 이 때문이었다. 부관연락선을 타고 일본에 도착한 한인은 이후 ‘연결된’ 철도를 통해 탄광, 각종 건설 현장, 군수 공장 등에 배치되었는데 그 중에서도 탄광이 차지하는 비중이 압도적이었다. 그리고 이와 같이 20세기 전반기 진행된 한반도로부터 일본으로의 인구 이동의 결과 1945년 시점에서 약 220만 명의 재일한인이 탄생하게 된다.

#### IV. 부관연락선과 이주 경험

이 장에서는 부관연락선을 통한 이주 경험을 살펴보는데 있어서 한인과 일본인 승선자의 민족의 ‘경계’에 따른 경험으로 나누어 살펴보도록 한다. 이는 제3장에서 검토한 것처럼 근대시기 대한해협을 사이에 두고 이루어진 한인과 일본인의 이주 양상에는 큰 차이가 있었기 때문인데 이와 관련하여 1929년 9월 2일 동아일보 실린 부관연락선에 대한 풍자 칼럼은 주목할 만하다.

그들의[일본인 부부] 말과 行動을 畵히 想像건데 조선 와서 몇해 장사해서 돈을 톡톡히 벌여가지고 自己故郷에 暫聞다니러 가는 것이다. 한 便에는 남의 땅에 가서 돈을 잔뜩 벌여가지고 가는데 제 땅에서도 못 살고 나가는 것은 넘우도 웃은 社會 想이다. 뒤숭숭한 내 머리에는 닛대어 이러한 光景이 떠오른다. 日本에 온 數十萬 朝鮮 勞働者들이 헤매며 땀흘리고 故國이 그리어 돌아오고 십허도 路費 조차 업서 애태우는 그들의 그림자를 보았다.<sup>31)</sup>

31) 『諷刺漫話(二) 본대로 들은대로: 關釜連絡船』, 『동아일보』 1928년 9월 2일.

위의 인용은 필자가 부관연락선을 탔을 때 본 한인과 일본인 승선자의 대조적인 모습을 나타낸 것으로 이처럼 부관연락선은 한인과 일본인의 이주 동기, 과정, 결과의 차이가 극명하게 표출되는 공간이기도 했다. 따라서 부관연락선을 중심으로 근대 동북아해역의 이주 현상을 미시적으로 고찰할 때 이와 같은 차이를 염두에 두고 살펴볼 필요가 있겠다.

#### 4.1. 한인의 경험

한인은 부관연락선을 어떻게 경험하였을까. 이 질문에 대한 답을 찾아보는데 있어서 한 가지 간과해서는 안 되는 사실은 한인에게는 부관연락선의 승선 자체가 자유롭지 않았다는 것이다. 한인의 일본 이주는 노동자를 모집, 알선하는 일본 업체를 매개로 이루어졌는데 이들은 1910년 중반까지 아무런 제재를 받지 않았고 그 결과 무분별한 영입으로 인해 도일하는 한인 노동자의 수는 폭증하게 된다. 그리고 이러한 한인 노동자의 대규모 유입은 정치적, 경제적 불안을 야기한다는 이유로 특히 3.1 운동을 계기로 규제되기 시작한다. 1919년 도항증명서 제도가 도입된 이후 일본은 여러 가지 조건을 내세우며 계속적으로 한인의 도일을 규제, 조정하려 하였고 그만큼 한인에게 부관연락선 승선은 쉽게 얻을 수 있는 기회가 아니었다. 부관연락선을 타기 위해서는 부산항에 머물면서 알선업체 등을 통해 필요한 서류를 구비하고 자리가 나기만을 기다릴 수밖에 없었다. 결과적으로 부산, 그 중에서도 부산항 주변은 부관연락선을 타고 대한해협을 건너고자 하는 많은 한인들이 적체되어 혼란스러운 상황이 계속되었다.

그리고 이러한 혼란을 뚫고 올라탄 부관연락선에서의 경험 또한 기록한 것은 아니었다. 부관연락선에는 1등부터 3등까지 총 세 종류의 객실이 있었는데 거의 대부분의 한인이 3등 객실을 이용했다. 예를 들어 1929년 2월 21일 부산일보에 따르면 “연락선은 이들 내지 도항 조선인만으로도 3등 객실 정원이 꽉 차, 결국 못 탄 사람들은 화물선으로도 다수 도항하였”다.<sup>32)</sup> 이 당시 운항했던 게이후쿠마루를 예로 구체

32) 「閔釜連絡船は労働軍で満員」, 『釜山日報』, 1929년 2월 21일.

적으로 살펴보면 949명 정원 중 1등 객실 45명, 2등 객실 214명, 3등 객실 690명으로 3등 객실의 비중이 압도적이었는데 그 정원을 한인이 다 채우고 그것도 모자라 화물 선을 이용했던 것이다. 그리고 그 3등 객실이 얼마나 혼잡하였을지는 쉽게 상상할 수 있다. 특히 3등 객실은 기관실과 가까워 온도가 높고 불쾌지수가 매우 높았다. 다만 1930년대 중반 이후가 되면 부관연락선의 3등 객실도 “대중 서비스를 철저히”<sup>33)</sup> 하게 되어 침대칸이 설치, 일부 선택할 수 있었다. 이전 시기에는 일본 전통 바닥재인 다다미로 된 공간이 제공될 뿐이었다는 사실을 생각하면 개선되었다고도 볼 수 있지만 침대칸은 한정적이었고 무엇보다 추가 요금을 징수하였기 때문에 대부분의 한인은 일반 좌석에서 쪽잠을 자며 대한해협을 건넜다.

한편 이러한 열악한 환경일지라도 부관연락선의 승선은 한인에게 있어서 노력과 기다림의 결과였고 따라서 견딜 수밖에 없는 것이었다.

이 땅의 남단 부산(釜山) 떠나는 고범(孤帆) 1척. 이것이 관부(關釜) 六百里를 연결하는 연락선이라면 내지(內地)를 찾아가는 동포들의 생활전선은 도항(渡航)에서부터 시작되는 것이다. 두-하고 출항을 고하는 기적 1발에 떠나는 이보는 이주구나 설레이는 가슴을 어찌할 바 모르것만 다만 절박된 생활에서 길을 구하고 앞날의 희망을 바라보는 아득한 실마리와 어설푸리한 꿈에 현해(玄海)의 물결도 무서움을 모르게 뱃속의 하룻밤은 풍토 다른 이역에 심어다노코 마는 것이다.<sup>34)</sup>

위의 인용은 부관연락선은 통한 도항은 “생활전선”이 시작됨을 의미하였고 그 자체가 한인에게 삶을 이어나가기 위한 방법 중 하나였으며 따라서 그 공간에서의 경험은 절박함, 희망, 아득함, 설렘 등 다양한 감정이 뒤섞여 이루어짐을 보여 준다.

그러나 1930년대 후반 이후가 되면 이렇게 부관연락선을 채웠던 다양한 감정은 일원화된다. 이는 강제동원에 의한 이동이 시작되기 때문이며 그 이전 시기의 부관연락선을 통한 이주가 고되지만 한편에 희망과 설렘이 있는 것이었다면 이제는

33) 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 前掲書, p.58.

34) 「百萬渡航同胞 生活報告 (一) 渡航이 生活의 前哨戰」, 『동아일보』, 1939년 7월 5일.

고됨에 더해 슬픔과 두려움까지 섞이게 된다. 우선 전국에서 부산으로 이동해 온 한 인 강제동원자들은 영도에 위치한 검역소에서 신체검사, 목욕, 예방접종을 한 후 “지금 아파트 같이”<sup>35)</sup> “큰 건물”처럼 보이는<sup>36)</sup> 부관연락선에 뒀다. 이후 “지하실과 마찬가지로”<sup>37)</sup> 선저 공간에 밀어 넣어진 이들을 가장 괴롭혔던 것은 “죽나 사나” 싶은 생각이 들 정도의 심한 멀미였다.<sup>38)</sup>

막 주옥 올라갔다 주옥 내려가고 처음 배 탔으니깐, 알고보니깐 파도가 그냥 셋터만. 쫘 있으니께, 나가 바람 좀 쐬야겠어. 바람 쐬러 나갈라니께, 오바이트 해가지고서 여까지 빠져, 드러워. 복도가.<sup>39)</sup>

이처럼 주먹밥 하나를 먹으며 견디던 멀미 이외에도 이들은 구명복을 제대로 착용을 못한다, 마음대로 돌아다닌다 등의 이유로 폭력에 시달렸고, 미군 공격에 대비하는 훈련을 받는 과정에서 파도에 휩쓸려 목숨을 잃는 경우도 있었다.<sup>40)</sup> 한편, 소수이지만 부관연락선 자체가 동원의 현장이었던 사람들도 있었다. 예를 들어 선저(船底) 기관실의 화부(火夫) 일은 한인을 ‘모집’해서 이루어졌는데 이들은 “150도의 초열(焦熱) 지옥”에서 노동을 강요받았다. 한마디로 강제동원과 맞물려 일본으로 가는 이들에게 부관연락선에서의 경험은 생사를 넘나드는 절박한 것이었다고 할 수 있다.

#### 4.2. 일본인의 경험

부관연락선을 통한 일본인의 이주 경험 중 가장 알기 쉬운 형태로 드러나는 것은

35) 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 『똑딱선 타고 오다가 바다 귀신 될 뻔 했네』, 국무총리실 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 2006, 173면

36) 위의 책, 141면

37) 위의 책, 199면

38) 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 『아홉머리 넘어 북해도로: 홋카이도 강제동원 피해 기술자료집』, 국무총리실 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 2009, 431면

39) 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 앞의 책, 2006, 142면

40) 화성시, 『일제강점기 강제동원 기술자료집Ⅲ』, 화성시, 2017, 157면.



그것이 당시 일본의 조선 기술을 집대성한 최신식 선박을 경험하는 것이었다는 사실이다.<sup>41)</sup> 물론 이와 같은 경험은 같은 선박을 이용한 한인에게 배제된 것은 아니었고 앞 절에서 살펴보았듯이 강제동원자들조차도 부관연락선의 규모에 대한 놀라움을 표현하였다. 다만 부관연락선 내부에서의 ‘즐거움’은 객실 등급과 심리적 상태의 차이 등으로 인해 대부분 일본인에 의해 점유되는 경험이었을 것이다. 부관연락선에는 철도와 철도를 연락한다는 기술적 의미와 제국 일본의 대륙 진출 과정과 발맞추어 탄생, 전개한다는 상징적 의미 두 측면에서 당시 일본의 최고급 기선을 투입, 운항하였다. 최고급 기선이 운항하는 부관연락선의 호화로움의 정점은 1930년대 중반에 투입된 곤고마루가 찍었다. 이들은 “지금까지의 해협 도선형(渡船型)이 아니라 얼핏 보면 외국 항로의 객선을 떠올릴 수 있을 만큼 위풍당당한 풍격”을 보였다.<sup>42)</sup> 부관연락선의 일본인 승선자는 이른 시기부터 전보, 라디오 등 최신 통신 서비스를 이용할 수 있었고,<sup>43)</sup> “현해탄의 여왕”<sup>44)</sup> 곤고마루의 시대에 와서는 “바다의 호텔”이라 불렸으며<sup>45)</sup> 냉난방 시설이 완비되고 최고급 인테리어로 꾸며진 객실에서 우아하게 대한해협을 건널 수 있었다.

한편, 이와 같은 부관연락선 자체의 특징을 반영한 일반적인 경험 이외에 근대시기 일본인의 한반도로의 이주 양상에서 비롯한 경험도 있다. 일본인의 한반도로의 이주의 시작은 주로 비즈니스를 목적으로 이루어졌음은 이미 지적한 바 있다. 물론 이 현상을 주도한 것은 일본 내에서도 활발하게 상업 활동을 하는 자본을 지닌 상인들이었을 것이다. 그러나 조선을 기회의 땅으로 인식한 것은 이렇게 자리를 잡은 상인들 뿐만은 아니었다. 메이지유신 이후 큰 사회 변동을 겪은 일본에는 새로운 국내 경제시스템에 편입되지 못한 자들도 많았고 이들은 조선과의 관계를 통해 ‘한 뭇’

41) 예를 들어 1913년에 운항을 시작한 고마마루와 시라기마루는 두 개의 추진기로 야간 운항의 안전을 도모하고 항해 중 엔진이나 키(舵)가 고장 났을 때를 대비하여 돛을 예비로 장착하는 등 부관연락선에는 계속해서 기술적 시도가 많이 이루어졌다.

42) 日本國有鐵道広島鐵道管理局, 前掲書, p.56.

43) 일반 승객에 의한 첫 전보 서비스 활용은 1915년 8월 28일 시모노세키에 송신한 것이었다(『無線電信初信』, 『釜山日報』, 1915년 8월 30일). 한편 라디오의 청취는 1927년부터 가능했다(『關釜連絡の三船にラヂオ』, 『釜山日報』, 1927년 4월 19일).

44) 日本國有鐵道広島鐵道管理局, 前掲書, p.54.

45) 『海のホテルにしいパラス女王様の悩み』, 『釜山日報』, 1936년 12월 18일.

잡아보려는 경우도 많았다. 그리고 부관연락선은 이러한 자본이 없이 돈을 벌어보려는 자들을 기회의 땅과 연결시켜주는 수단이었다. 그런데 부관연락선을 통해 이동한 것은 사람만이 아니었다. ‘한 뭉’을 잡기 위해서는 상품이 필요했고 상품은 부관연락선을 타고 ‘불법적’으로 움직였다. 상품을 합법적으로 움직이는 데는 까다로운 절차를 거치고 많은 비용을 지불할 필요가 있었을 것이다. 하지만 이들에게 그러한 여유는 없었고 선택할 수 있는 방법은 이른바 밀수였다.

밀수는 조선에서 싼 값에 물건을 사들여 일본에서 비싼 값에 팔기 위해 일본인에 의해 이루어지는 경우가 많았다. 한인의 경우 추측컨대 밀수를 할 만큼의 여윌돈도 없었을 뿐만 아니라 일본에 연고가 있지 않는 한, 연고가 있더라도 판로를 찾는 것이 쉽지 않았을 것이다. 그리고 이와 관련하여 또 하나 흥미로운 사실은 부관연락선의 승무원인 일본인이 밀수에 적극적으로 개입했다는 것이다. 부관연락선의 입출항, 운항 과정을 누구보다 잘 알았고 조선의 사정에도 밝았던 이들과의 협조 속에서 주정(酒精), 설탕 등이 부관연락선을 타고 ‘불법적으로’ 대한해협을 건넜다.<sup>46)</sup> 신문 기사를 통해 알 수 있는 밀수는 적발, 검거되어 ‘사건’이 된 사례만이기 때문에 실제로는 더 많은 상품이 ‘불법적으로’ 꿈을 싣고 현해탄을 건넜을 것이다. 한편, 이와 같은 부관연락선을 통한 밀수는 1930년대에 들어서면 조선을 넘어 만주까지를 염두에 두고 이루어졌다.<sup>47)</sup>

그런데 부관연락선은 이처럼 비록 좌절될지언정 꿈을 꿀 수 있는 공간인 동시에 이미 좌절해버린 삶을 스스로 마감하는 비극적인 공간이기도 했다. 부관연락선은 운항 초기부터 운항 중단 직전까지 투신자살 사건이 이어졌다. 특히 일본인의 투신자살 사건이 눈에 띄는데 앞 절에서 설명하였듯이 강제동원 이전 시기의 한인의 경우, 부관연락선은 오로지 삶을 이어나가기 위하여 많은 노력을 동반하여 절박한 마음에 승선해야만 하는 수단이었던 반면, 일본인의 경우 우선 승선 자체가 어렵지 않았기 때문에 밀수와 같이 ‘한 뭉’을 잡아 삶의 반전을 기대해 볼 수 있는 수단인 동시에 아이러니하게도 삶의 마감할 수 있는 수단이 되기도 한 것이다. 투신자살은 연령,

46) 「酒精の密移入發覺 關釜連絡船の雇員」, 『釜山日報』, 1915년2월28일; 「砂糖の密移入露顯 關釜連絡船のコックら」, 『釜山日報』, 1915년3월2일.

47) 「國際的モヒ密輸團 萬餘圓值現品押守」, 『중외일보』, 1930년5월25일.

성별을 가리지 않고 개인, 부부, 가족, 연인 다양한 단위로 일어났다. 대부분의 경우 투신자살을 한 사람의 인적사항은 알 수 있으나 유서가 없어 동기를 알기는 힘들었다. 동기를 알 수 있는 사례를 소개하면 사업에 실패한 경우,<sup>48)</sup> 생활고 등이 있었다.<sup>49)</sup>

## V. 결론

부관연락선은 일본 제국의 팽창 과정과 병행하여 탄생, 전개하였으며 그 중에서도 특히 제국과 식민지의 경계를 넘는 이동의 필수불가결한 수단이었다. 따라서 근대 동북아해역, 그 중에서도 현해탄을 사이에 두고 이루어진 이주 현상을 종합적으로 이해하기 위한 매우 중요한 실마리임에도 불구하고 양적, 질적으로 충분한 연구가 이루어진 상태는 아니다. 특히 부관연락선은 타고 이동한 ‘사람’이 전면에 드러난 연구는 매우 드문데 이주 현상의 주체가 결국 사람이라는 사실을 생각했을 때 큰 한계점이라고 할 수 있다. 이에 본 연구에서는 근대 시기 부관연락선을 통한 한인과 일본인의 이주 현상에 대하여 미시적 접근을 시도했다. 바꾸어 말하자면 부관연락선을 타고 현해탄을 건너 이동한 한인과 일본인의 이주 경험에 주목하여 부관연락선이 이들에게 어떠한 공간이었는지, 그리고 그곳에서는 어떠한 이벤트들이 있었는지를 밝히고자 했다.

본 연구에서는 근대 시기 한인과 일본인의 이주 양상이 그 동기, 형태, 결과에 있어서 큰 차이를 보인다는 점을 감안하여 이주 경험에 대한 분석 또한 ‘민족’의 경계에 따라 나누어 살펴보았다. 우선 한인의 경우, 강제동원 이전과 이후로 부관연락선을 통한 이동의 경험은 크게 달라짐을 알 수 있었다. 1930년대 전반까지 부관연락선은 승선 자체가 어렵지만 삶을 이어나가기 위해서는 반드시 올라타야만 하는 대상이었으며 혼란 속에 이루어진 이동은 고됨, 절박함과 더불어 희망, 설렘이 뒤섞인 것이었다. 한편, 1930년대 후반 이후가 되면 부관연락선을 통한 ‘강제적인’ 이동은

48) 「商業에 失敗코 六十老人 自殺」, 『동아일보』, 1933년8월4일.

49) 「連絡船から老人投身」, 『釜山日報』, 1933년7월9일.

생사를 가로지르고 폭력이 난무하는 보다 가혹한 것으로 바뀌게 된다. 다음으로 일본인의 경우 부관연락선의 이주 경험은 양면성을 지니고 있었다. 일반적으로 부관연락선을 통한 이동은 무엇보다 제국의 최신식 기선의 체험을 의미했지만 이와 더불어 삶의 개척과 좌절을 동시에 경험할 수도 있었다. 부관연락선은 일본인 이주자를 기회의 땅과 연결시켜주는 역할을 하기도 했지만 다양한 이유에서 스스로 삶의 마지막을 선택하는 사람들을 위한 수단이기도 했다.

이처럼 부관연락선을 통한 이동은 그 자체로도 다양한 의미와 감정이 교차하는 것이었고 특히 한인과 일본인이라는 민족의 ‘경계’가 주는 특징은 분명했다. 이와 같은 작업은 기존에 거시적 분석을 중심으로 이루어져 온 부관연락선 연구가 지니는 한계를 보완하고 관련 연구의 종합성을 높인다는 의의가 있다. 반면에 본 연구는 앞으로 보완해야 할 과제도 동시에 제시한다. 우선 100여년을 전후로 한 시기를 거슬러 올라가 이주 경험을 고찰하는 작업에는 무엇보다 사료 상의 제약이 많다. 따라서 근대 시기 동북아해역을 이동한 사람들의 이주 경험을 엿볼 수 있는 보다 다양한 사료의 발굴과 이를 토대로 한 분석이 필요할 것이다. 다음으로 사료 발굴의 문제와도 연관이 있지만 부관연락선 이외의 항로를 통한 이주 경험을 살펴보고 그들 사이의 보편성과 특수성을 검토해야 한다는 과제가 있다. 궁극적으로 이러한 작업을 통해 근대 시기 동북아해역의 이주 네트워크를 보다 촘촘하고 입체적으로 그려나갈 수 있을 것이다.

## 〈참고문헌〉

### 연구논문

- 류교열, 「제국과 식민지의 경계와 월경: 부관연락선과 『도항증명서』를 중심으로」, 『한일민족문제연구』 제11호, 한일민족문제학회, 2006.
- 이동훈, 「『재조일본인』 사회의 형성에 관한 고찰: 인구 통계 분석과 시기 구분을 통해」, 『일본연구』 제29호, 고려대학교 글로벌일본연구원, 2018.

최영호, 「일본의 패전과 부관연락선: 부관항로의 귀환자들」, 『한일민족문제연구』 제11호, 한일민족문제학회, 2006.

홍연진, 「부관연락선의 시말과 부산부 일본인 인구변동」, 『한일민족문제연구』 제11호, 한일민족문제학회, 2006.

### 단행본

일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 『똑딱선 타고 오다가 바다 귀신 될 뻔 했네』, 서울: 국무총리실 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 2006.

일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 『아홉머리 넘어 북해도로: 홋카이도 강제동원 피해 구술자료집』, 서울: 국무총리실 소속 일제강점하강제동원피해진상규명위원회, 2009.

최영호 외, 『부관연락선과 부산』, 서울: 논형, 2007.

화성시, 『일제강점기 강제동원 구술자료집Ⅲ』, 화성: 화성시, 2017.

### 번역서 및 외국논저

도노무라 마사루, 신유원·김인덕 옮김, 『재일조선인 사회의 역사학적 연구』, 서울: 논형, 2010

金贊汀, 『關釜連絡船: 海峡を渡った朝鮮人』, 大阪: 朝日新聞社, 1988.

日本国有鉄道広島鉄道管理局, 『関釜連絡船史』, 広島: 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979

平山昇, 「『日鮮滿』を結んだ鉄路と航路: 関釜連絡船・朝鮮鉄道・滿鉄」, 『歴史と地理』 592号, 山川出版社, 2006,.

### 기타자료

「諷刺漫話(二) 본대로 들은대로: 關釜連絡船」 『동아일보』 1928년 9월 2일.

- 「商業에 失敗코 六十老人 自殺」, 『동아일보』, 1933년8월4일.
- 「百萬渡航同胞 生活報告 (一) 渡航이 生活의 前哨戰」, 『동아일보』, 1939년7월5일.
- 「國際的모히密輸團 萬餘圓值現品押守」, 『중외일보』, 1930년5월25일.
- 「酒精의密移入發覺 關釜連絡船의雇員」, 『釜山日報』, 1915년2月28日.
- 「砂糖의密移入露頭 關釜連絡船의コックら」, 『釜山日報』, 1915년3月2日.
- 「無線電信初信」, 『釜山日報』, 1915년8月30日.
- 「関釜連絡の三船にラヂオ」『釜山日報』1927年4月19日.
- 「関釜連絡船は労働軍で満員」, 『釜山日報』, 1929년2月21日.
- 「連絡船から老人投身」, 『釜山日報』, 1933년7월9일.
- 「海のホテルにしいバラス 女王様の悩み」, 『釜山日報』, 1936년12月18日.
- 「연구과제 상세정보: 식민지시기 부관연락선이 부산에 끼친 영향에 관한 협동 연구」  
기초학문자료센터 홈페이지 ([https://www.krm.or.kr/krmnts/link.html?dbGubun=SD&m201\\_id=10007202&res=y](https://www.krm.or.kr/krmnts/link.html?dbGubun=SD&m201_id=10007202&res=y)), 최종접속일 2020.05.12.
- 「이주란」, 국제이주기구 한국대표부 홈페이지 (<http://iom.or.kr/index.php/%ea%b5%ad%ec%a0%9c%ec%9d%b4%ec%a3%bc%eb%9e%80/>), 최종접속일 2020.05.12.

<Abstract>

A Microscopic Approach to Migration in the Modern  
Northeast Asian Sea Region  
: Focusing on *Bugwan Ferry*

Choi Minkyung

This study attempted a microscopic approach to the migration phenomenon in the modern Northeast Asian sea region by focusing on the movement of Koreans and Japanese through Bugwan Ferry. In other words, by focusing on the experience of Korean and Japanese migrants across the Korea Strait on the Bugwan Ferry, this study wanted to find out what kind of space the Bugwan Ferry was and what events there were. In this study, the analysis of the migration experience was also divided according to the boundaries of 'ethnicity' in consideration of the fact that the migration patterns of Korean and Japanese during the modern period differed greatly in their motivation, form and outcome. First of all, in the case of Koreans, it was found that the experience of migration through the Bugwan Ferry before and after forced mobilization varies greatly. Until the first half of the 1930s, the Bugwan Ferry was an object that was difficult to get on, but had to be boarded to continue life, and the movement in chaos was a mixture of hardship, desperation, expectation and prospect. Meanwhile, by the late 1930s and beyond, 'forced' movements through the Bugwan Ferry turned into harsher ones that cross life and death and abound with violence. Next, in the case of the Japanese, the migration experience by the Bugwan Ferry was double-sided and ambivalent. In general, the movement through the Bugwan Ferry meant, first of all, the experience of the Japanese Empire's newest steamer, but at the same time, it was also possible to experience the pioneering and frustration of life at the same time. The Bugwan Ferry served as a link between Japanese migrants and the land of opportunity, but it was also a means for those who chose their own end of life for various reasons. Like this migration through the Bugwan Ferry itself was a cross of various meanings and emotions, and the characteristics given by the 'boundary' of the Korean and Japanese people were clear. And this kind of study has

인문사회과학연구 제21권 제2호 (2020. 05. 31)

significance in that it complements the limitations of the earlier researches on the Bugwan Ferry, which has been focused on macro-analysis, and enhances the comprehensiveness of related researches.

**Keywords:** Modern, Northeast Asian Sea Region, Bugwan Ferry, Migration, Microscopic Approach

논문접수일 : 2020년 04월 21일

심사(수정)일 : 2020년 05월 12일

게재확정일 : 2020년 05월 24일