

근대 부산 조선산업의 전개양상과 실태분석*

공 미 희**

本研究は釜山の影島の近代的な歴史的背景に基づき、日本人により影島地域に構築された造船産業の実態分析をしたものである。分析方法として近代造船技術を確保した日本が国内造船産業及び水産資源を掌握及び支配する日本の帝国主義の実状を把握する。日本は戦略的に1883年に「朝日通商章程」をはじめ、様々な漁業条約を締結した。その結果、日本の漁業者が朝鮮に自由に進出し始め、移住漁村まで作り日本人を影島などに移住させ、漁労行為を強化し、水産物を独占・強奪した。これにより、日本の漁船修理および建造の必要性が生じ、影島に日本人造船所が設立されるなど、日本人のための造船産業が形成された。これらの造船所は、国内造船産業の発展に寄与したと見るよりは、韓国の伝統造船産業まで崩壊させるという悪影響を及ぼしたと捉えなければならない。また、朝鮮総督府の戦略として設立された造船重工業(株)も近代的な船舶を建造したが、日本人の監督の下で運営され、戦時計画造船の業務が行われたため、国内造船産業の発展に貢献した事実はなかったということを確認できた。

このような日本の政策により、韓国人が造船所に勤務したが、日本の近代的な造船技術の伝授を受けることができず、造船産業の近代化に必要な船舶の設計・建造・進水法も学ぶことができなかったと考えられる。

キーワード：日本の漁業者、移住漁村、釜山、造船産業、侵略主義
(일본어업자, 이주어촌, 부산, 조선산업, 침략주의)

1. 들어가기

일본인들이 조선 연근해에 침입해서 불법 어로행위는 지속되어 왔고, 삼포왜란, 사랑진왜변, 을묘왜변과 같이 일본인이 조선의 어선을 습격하여 부수는 등의 횡포를 부렸다. 이런 사건이 발생할 때

* 이 논문은 2017년도 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2017S1A6A3A01079869).

** 부경대학교 인문학국플러스사업단 연구교수, kongmihe@pknu.ac.kr

마다 조선에의 입국을 엄격히 제한했으나, 메이지 초기까지 일본 서쪽지방의 어민들은 여전히 밀어행위를 계속하였다. 설상가상으로 일본에 의해서 1876년 불평등으로 체결된 조일수호조규에 의해 부산이 개항되었고, 1883년 「在朝鮮国日本人通商章程」(약칭 朝日通商章程)을 비롯해 1908년 「어업에 관한 협정」까지 각종 조약을 체결했다.¹⁾ 이런 조약으로 조선 연근해에서 일본인들의 불법적 어로행위를 합법 및 자유롭게 할 수 있도록 하여 조선의 어업권을 침탈하였다. 이에 따라 일본인 통어자들이 조선에 급속하게 증가했고, 더 나아가 이주어민 정책도 실시되어 부산의 대변, 용당, 영도, 하단, 다대포 등에서는 이주어촌이 형성되었다. 통어민과 이주어민들과 같은 일본 어업자의 대량 침투와 해운업자들의 출현으로 선박에 대한 수리의 필요성이 증가했고, 또 일본인들이 조선에서 어업활동을 확대하는 데 필요한 어선의 건조가 필요하게 되었다.

최초의 개항지인 부산은 일본인 어업의 중심지로서, 어로활동 및 일본어선의 증가로 수리 및 건조를 위한 조선소가 일본인에 의해서 일찍 설립 및 운영이 되었다. 1887년 부산 영도에 설립된 다나카 조선소가 대표적인 일본 조선소이며, 한일합방이 되면서 부산은 물론 전국에서 일본인의 조선소가 증가하였다. 개항초기 조선소는 일본어민의 조선(朝鮮)어장 침투에 따른 소형의 어선건조가 대부분이었고 그것도 동력선은 일본에서 주로 건조되었으며, 국내에서는 무동력선 건조가 주를 이루었다. 1920~30년대를 거치면서 일본은 기

1) ①1883년 6월: 「在朝鮮国日本人通商章程」을 조인하고, 그 제 41조에 의거하여 日本漁船의 全羅·慶尙·江原·咸鏡의 四道沿海에서의 어로가 허용됨 ②1888년 11월: 朝鮮政府는 「仁川海面日本漁船捕漁額限規則」을 정하여 日本漁船 15척의 仁川沿海操業을 허가함. 1895년부터 30척으로 증액됨 ③1889년 11월: 「朝鮮日本兩國通漁章程」을 조인하여 兩國海岸 三海里 이내에 通漁하는 漁船에 대한 通漁수속·漁業稅·捕鯨許可·取締規則 등을 정함 ④1900년: 항후 20년간 日本漁船의 경기도연해 通漁가 허가됨. 또 慶尙·江原·咸鏡의 三道沿海의 捕鯨이 日本漁業會社에 허가됨 ⑤1904년: 忠淸·黃海·平安의 三道沿海이 日本漁船의 漁船區域으로 허가됨. 이로서 韓半島의 全水域이 日本人의 通漁區域으로 됨 ⑥1908년 10월: 「漁業에 관한 協定」을 조인하고 日本人은 韓國人과 동등한 자격을 가지고 韓國의 沿海 및 內水面에서 자유롭게 漁業을 할 수 있게 됨(박구병(1967) 「개항 이후의 부산의 수산업」 『항도부산』6권, 부산광역시사편찬위원회, pp.349-361 ; 金在瑾(1994) 『統韓國船舶史研究』 서울大學校出版部, pp.231-232 참조.

술적인 면에서 월등히 앞선 동력선 건조와 강제건조를 실시했다. 그리고 근대 후반기에는 군사적인 수요에 의한 전시계획선 건조까지 이르게 되면서 일본제국주의 정책의 뒷받침 역할을 국내에서 수행하게 되었다.

따라서 본고에서는 이런 부산 영도의 근대 역사적 배경을 바탕으로 영도 지역에 일본인에 의해서 구축된 조선산업의 실태분석을 통하여, 근대 조선기술을 확보한 일본이 교묘하게 국내 조선산업 및 수산자원을 장악·지배하는 일본의 제국주의 실상을 분석하고자 한다.

2. 선행연구의 고찰

개항기 이후 한반도에서는 일본어민의 증가에 따른 어선의 수리 및 건조에 대한 필요성에 의해 일본인의 조선소들이 설립되었다. 이와 관련된 조선산업이 형성된 배경인 일본어업자의 침투와 이주어민에 대한 선행연구가 활발히 이루어져 왔다.²⁾ 이영학(1995)은 일본의 어업침투과정과 어업행위의 특성을 살펴보고 이에 한국정부와 어민의 대응에 관해 분석했고, 요시다 케이이치(吉田敬市(1954))는 일본인의 조선해안 출어와 그 성격 및 통어시대의 조선해안 어업개발과 이주어업의 건설 등에 대해 분석했다. 그리고 조선어업자의

2) 吉田敬市(1954) 『朝鮮水産開發史』 朝水會發行, pp.77-332 ; 金在瑾(1994) 『統韓國船舶史研究』 서울大學校出版部, pp.9-57 ; 呂博東(1994) 『日帝下 統營·巨濟地域의 日本人移住漁村 形成과 漁業組合』 『일본학지』14, 계명대학교 국제학연구소, pp.63-84 ; 이영학(1995) 『개항 이후 일제의 어업 침투와 조선 어민의 대응』 『역사와 현실』18, 한국역사연구회, pp.154-188 ; 影島區郷土誌編纂委員會(2003) 『影島郷土誌』 釜山広域市影島區, pp.31-350 ; 김승(2010) 『해항도시 부산의 일본인 이주어촌 건설과정과 그 현황』 『역사와 경계』75, 부산경남사학회, pp.1-56 ; 안영수·문성주(2012) 『일본의 어업침투와 권현망어업의 변천사』 경영사학 27(4), 한국경영사학회, pp.79-101 ; 김수희(2004) 『개항기 한국내의 일본인 어민의 조직화 과정』 『수산연구』 20호, 한국수산경영기술연구원, pp.1-21 ; 김수희(2005a) 『어업근거지건설계획과 일본인 집단이민』 『한일관계사 연구』22, 한일관계사학회, pp.123-155 ; 김수희(2005b) 『일제시대 고등어어업과 일본인 이주어촌』 『역사민속학』20, 한국역사민속학회, pp.165-190 ; 김수희(2011) 『개항기 일본어민의 조선 어장 침탈과 러,일 간의 각축』 『대구사학』102, 대구사학회, pp.61-86 등이 수행되었으나, 본고에서는 모든 선행연구자들에 대한 구체적인 분석은 지면상 생략함.

상륙 및 조선산업에 관한 연구가 수행되었으며 그 대표적인 선행연구자로서 金在瑾³⁾과 배석만⁴⁾을 들 수 있다. 金在瑾(1994)은 일본인 조선업체를 일제 강점기의 전기인 1910~20년대와 후기인 1930~40년대로 분류해, 전기는 조선업체의 정착으로 보았고, 후기는 업체의 대형화 및 계획조선으로 분류해서 각각의 특징 및 업체실태에 대해 분석했다. 배석만은 1930년대부터 본격적으로 확장된 조선공업의 전개과정과 해방 후 재편방법에 대해 분석(2005)했고, 태평양전쟁기 전시계획조선하의 조선중공업의 경영실태(2006)와 조선총독부의 공업 육성정책의 성패를 좌우한 조달적인 측면에 대해 고찰(2008)했다. 또한, 조선기계제작소의 자본축적 과정이 일제의 전시체제 구축에 비례하여 군수회사의 성격을 강화해 나가는 과정에 대해 분석(2009)했다.

이상으로, 개항기 이후 일본어업자들이 침투해 조선어장을 침탈해 가는 과정에 초점을 두어 분석한 연구가 많이 수행되었고, 또한 1930년대부터 본격적으로 확장된 조선산업의 전개과정에 대한 연구가 활발히 진행되었다는 것을 알 수 있었다. 그러나 개항기 근대식 일본조선소가 가장 먼저 설립된 부산 영도를 중심으로 형성된 일본의 근대 조선산업이 국내 조선산업 및 수산자원을 장악·지배하는 일본의 제국주의 실상을 밝히는 연구는 수행되지 않았다. 따라서 일본어업자의 행위 및 일본인이 영도에 설립한 조선소들의 특징을 분석하여, 제국주의 일본이 조선을 식민지화 시키는 과정을 밝히고자 한다.

-
- 3) 김재근(1978) 「일정시대의 조선업체」 『대한조선학회지』15(4), 대한조선학회, pp. 6-18 ; 金在瑾(1994) 앞의 책, pp.215-271.
- 4) 배석만(2005) 『1930~50년대 造船工業 정책과 造船会社の 경영』 부산대학교 대학원 박사학위논문, pp.1-33 ; 배석만(2006) 「朝鮮重工業株式会社の 戰時經營과 해방 후 재편과정」 『역사와경계』60, 부산경남사학회, pp.221-268 ; 배석만(2008) 「태평양전쟁기 조선총독부의 국책조선소 건설추진과 그 귀결—朝鮮造船工業株式会社の 사례」 『한국사연구』143, 한국사연구회, pp.377-413 ; 배석만(2009) 「일제시기 조선기계제작소(朝鮮機械製作所)의 설립과 경영(1937~1945)」 『인천학연구』 10, 인천대학교 인천학연구원, pp.167-194 등

3. 영도에 일본인에 의한 조선산업이 형성되는 배경

3.1 영도의 지리적 특성

영도는 부산 앞바다에 위치한 섬으로서, 신라부터 조선 선조 중기까지 말을 방목하는 국마장(國馬場)이 있어 명마들이 사육되었다. 영도의 원래이름인 절영도(絶影島)는 그림자가 따라오지 못할 정도로 빠른 천리마가 산다하여 절영도라 불렀다는 설도 있다. 일제 강점기에는 영도를 마키노시마(牧の馬)라고 칭했으며 말을 키우는 섬이란 의미⁵⁾로서, 이런 일본말이 등장한 건 부산항이 개항되고 일본인들이 급격히 유입되면서 영도가 그들의 어업 전진기지화 되었기 때문이다.

영도는 북서에서 남동으로 길게 옆으로 뻗어 있으며, 그 동쪽으로 오륙도와 아치섬을 전방에 두고 있어 그 자체가 부산항을 드나드는 배들의 항로표지가 되는 독특한 지형의 주체가 되는 것이다. 주위 부산민단이 재산으로 부분림(部分林)을 경영할 정도로 여름에는 잡초가 무성하여 수목이 번성했고, 영도의 중심에 위치한 봉래산은 방풍벽과 방파제 역할을 하기 때문에 편서풍과 태풍이 심한 시기에 주변 선박들의 피난항으로서도 적합한 항구였다.⁶⁾ 개항 후 이 지역에 일본선박의 왕래가 급증했고 초량왜관의 선창으로는 감당이 안 되었기 때문에, 일본은 왜관 맞은편 영도 내 대평동에 정박해 급수나 피난, 선박건조 및 수리 등을 할 수 있도록 조치를 취했었다.

대평동은 18세기 일본지도에는 주빈(洲浜)으로 기록되어 있고, 1910년에는 주비(洲鼻)로 변경되었으며, 1911년에 주갑(洲岬)으로 본격적으로 사용되었다. 한때는 바람을 기다리는 포구라 하여 대풍포라 불리기도 했고, 그 이전에는 바람을 피하던 갯가였다는 뜻에서 대풍개라 불리기도 했으며 동, 서, 남의 3면이 육지로 둘러싸인

5) 影島区郷土誌編纂委員会(2003) 앞의 자료, p.32.

6) 農商工部水産局編纂(1910) 『韓国水産誌』第二輯, 農商工部水産局, p.573; 影島区郷土誌編纂委員会(2003) 앞의 자료, pp.31-32.

호안으로 풍랑에 대피하기 좋은 포구였다. 대평동은 1916년부터 1926년까지 일본인 오자와(小沢)가 대평포 해안을 매립하여 주택지와 용지를 조성해 항만의 면모를 갖추게 됨에 따라 일본어민들의 어로 본거지가 되었으며 이에 중소조선소와 선박수리업체들이 집중적으로 들어왔다.

3.2 영도의 사회·경제적 특성

이주어촌은 부산거류지 건너편인 영도 내 영선동에 있었고 1910년 이 어촌에 거주한 일본인은 549호구에 2,465명으로, 농업에 종사하는 사람들도 있었지만 어민들이 많았다. 이들은 자망(刺網), 물고기 잡는 장치인 어전(漁箭), 외줄낚시(一本釣) 등으로 어로행위를 했으며 주로 청어, 대구, 조기, 갈치, 잡어, 오징어, 미역 등을 생산했다. 또한, 주로 가족을 동반해서 정주하였고 일본의 각 현에서 매년 건너와 이곳을 근거지로 어업활동을 했다. 어부와 서로 제휴한 어선의 집합은 적지 않았으며 출입하는 어선은 하루 70~80척에 달했다. 그래서 부산거류지에 판매되는 생선은 물론이고 부산수산조합 어시장생선의 대부분도 영도 어부 또는 이곳을 드나드는 어선에 의해 공급되었다.⁷⁾

영선동의 해안에는 일본해군의 저탄창고가 있었고 또 부산거류민이 경영하는 각종 공장이 있었으며 나카무라(中村)조선소도 있었다. 일본은 서양세력이 여기에 세력권을 뻗치기 전에 뭔가 일본의 사용지로 기득권을 확보해두고자 했기에 해군용 저탄창고를 건립하기 위해 4,900평의 지역에 매년 토지에 대한 세금으로 은 20원을 주겠다는 일본 측의 감언이설에 1886년 영도가 일본의 조차지로 전략된 것이다.⁸⁾ 영도가 한반도에 주둔해 있던 제국주의 국가사이에 주목의 대상이 된 것은 러시아가 해군기지를 설정키로 한 1895년 이후부터이다. 이렇게 영도를 둘러싼 러·일 간의 대립이 심해지자 영도에 대한 중요성을 우리정부는 물론 다른 제국주의 국가도 선점을

7) 農商工部水産局編纂(1910) 앞의 자료, pp.575-576.

8) 影島区郷土誌編纂委員会(2003) 앞의 자료, p.92.

하려고 하였다.⁹⁾ 이처럼, 영도에 이주어촌이 형성되어 하루에 출입하는 어선이 많았고, 또한 일본의 사용지로 기득권을 확보해두고자 해군용 저탄창고 건립 등의 사회적인 특징들로 인해 일본인이 영도에서 생활터전을 굳혀갔고, 특히 어로활동의 증가로 어선선박 건조에 대한 필요성이 증가했다고 볼 수 있다.

그리고 당시 경제적인 특성으로서 영도 내에서 토지소유 실태를 분석하면, 외국인의 소유가 한국인의 5.7배가 되며 외국인 소유가 된 토지 약 386필지 중에서 서양인 토지는 약 13필지인 3%에 불과하고 나머지는 모두 일본인이 거의 차지해 버렸다. 이것은 1906년부터 일본인의 절영도 내 토지매점이 왕성하게 전개되었기 때문이다. 이 중에서 가장 많은 토지를 소유한 일본인은 하사마 후사타로(迫間房太郎), 오이케 츠스케(大池忠助), 카시이 겐타로(香椎源太郎)였다. 이들이 많은 토지를 소유할 수 있었던 것은 무역업, 창고업, 수산업 등의 사업으로 자본가로 성장을 하였고 토지의 집적을 도모하였기 때문이다.¹⁰⁾ 즉, 절영도의 토지가 점차 일본인의 소유로 변화되었다는 것을 의미하고, 이에 일본인들이 정착하면서 수산업, 조선산업 등 다양한 직종에 종사하고 있었다는 것이다.

3.3 일본어업자의 침투

영도는 일본과 거리가 가깝고 또 조선개항장 중 제 1이라고 부를 수 있는 부산항내에 있었으며, 어획물 처리판매 및 어업자의 정주지로 되었던 것은 1897년 이후이다. 당해 1월 5일 강풍이 남쪽으로 엄습해오고 풍랑 또한 심해 부산항에 정박해 있는 일본인의 어선이 난파된 것이 50여 척 이상에 이르렀고, 그 외 다른 어구들도 유실되어 배도 파손되었었다. 자원이 빈약한 어민들은 영업이 불가능하였고 이에 일본인 단체인 부산자선교사(釜山慈善敎社)에서 주관하여 2백 원을 모았다. 그리고 이것을 일본영사에게 전달 및 분배를

9) 影島区郷土誌編纂委員会(2003) 앞의 자료, pp.86-88.

10) 影島区郷土誌編纂委員会(2003) 앞의 자료, pp.92-93.

위탁해서 선박의 난파 등을 극복한 후에 조선어업협회를 조직했는데 이것이 영도에 어민이주의 기원이다.¹¹⁾

1904년 러일전쟁이 일어난 이후부터 일본인의 어획활동은 더욱 증가하였고, 군용식량이 급히 필요한 일본은 일부지역에 한정되어 있었던 어로행위를 한반도 전 수역에서 통어를 할 수 있도록 확대시켰다. 1908년 「어업에 관한 협정」으로 일본인도 조선에서 어업권을 가질 수 있도록 내수면까지 강탈했으며, 이를 계기로 일본인어민을 조선에 정착시키는 어민이주정책이 본격적으로 시작하였다. 이것은 일본어민을 이주시켜 경제적 침탈을 극대화시키는 것은 물론 조선에서 일본인의 세력을 확보하고 생활 활동 근거지를 확보한다는 목적을 가지고 있었다. 따라서 일본인 통어민과 이주어민에 의한 어업활동은 제국주의로 향한 일제 식민지정책의 전략으로 추진되었던 것으로 간주할 수 있다.

『慶尙南道に於ける移住漁村』기록에 의하면, 영도로 이주한 일본인은 1,138호수에 4,214명으로 한국에 건너온 이주어촌 중에서 가장 많았고, <표 1>은 영도(절영도)의 이주어촌의 이주자 호구를 나타내고 있다.

<표 1> 절영도 이주어촌의 이주자 호구(戶口)

부현	호구	어업	어부	수산	수산	수산	농업	각종	의	신직	관공리	대좌부	요리	기타	무직	계
				제조	상업	이외	목축	공업	사	승려			음식	유업자	업자	
東京	호					2							1	1	2	6
	남녀					5							1	2	4	12
京都	호	1						1			1			1		4
	남녀	2						3			3			3	1	12
大阪	호					3		3				1		3	2	12
	남녀	1				3		5						3	4	16
神奈川	호	1	1	1											2	5
	남녀	2	1	2											3	8
兵	호	1	1	5											5	12
	남녀	2	8		1	3		4			1		1	9	2	31

11) 慶尙南道編(1921) 『慶尙南道に於ける移住漁村』 慶尙南道、pp.100-101.

庫	남	6	7		1	6		5		2		1	14	13	55
	녀	6	3			4		3		1		3	17	20	57
長崎	회	30	33			18	11	21	2	2	3	2	27	12	161
	남	73	47			35	23	43	6	3	2	2	52	21	307
	녀	57	9			27	24	36	4	4	9	3	85	50	308
新瀧	회					2							2		4
	남					2							2		4
栃木	녀					2							2		4
	회									1					1
千葉	남									2					2
	녀									4					4
	회					1	1							1	3
茨城	남					1	1							3	5
	녀					1	1							2	3
	회		1						1	1		1	1	1	5
奈良	남								2	1		3	1	8	8
	녀								2	2		2	1	7	
	회					1		2						1	4
三重	남					1		6						1	8
	녀					1								4	5
	회	5	11		1	2	1	2		1	1		15	4	43
愛知	남	10	20		1	8	3	7		2	2		25	8	86
	녀	20	6			2	4	3		1	1		29	8	74
	회	16	8			3	1						3	2	33
静岡	남	39	8			8	1						6	4	66
	녀	23	14			5	2						4	4	52
	회													1	1
山梨	남							1						1	2
	녀							1					1		2
	회							2						1	3
滋賀	남							5	1					4	10
	녀							4						1	5
	회							1		2					3
岐阜	남							1		3					4
	녀							1		1					3
	회									1			1		2
長野	남									1			1	1	2
	녀									1			2		3
	회														
富	남													1	1
	녀														
福	회						1								1

鳥	남						5										5	
	녀						3										3	
岩手	호									1							1	
	남									5							5	
	녀									2							2	
山形	호						1										1	
	남						1										1	
	녀																	
福井	호												1	1			2	
	남												1				1	
	녀													1			1	
石川	호				1		4			1			2	1			9	
	남				1		8			1			4	1			15	
	녀				1		5						1	1			8	
富山	호				2	1			1								1	5
	남				3	2			3								1	9
	녀					1			2							2		5
鳥取	호			1	2	3	1			2			2					11
	남			2	3	7	3			2			3					20
	녀			2	1	7	1			3			3	1				18
鳥根	호	5			3		6	1	1	1			11	2				30
	남	3			4		10	2					18	7				44
	녀	1			6		7	1	1	2			17	8				43
岡山	호	42	16			11	1	9		3		2	8	2				94
	남	96	37			19	1	22		6		2	21	7				211
	녀	77	7			11	1	14		2			17	6				135
広島	호	38	47	3	3	16	3	43	1	5	2	2	28	6				197
	남	85	85	5	8	28	5	80	1	11	4	5	55	5				377
	녀	75	54	4	3	26	8	73	3	6	6	5	53	35				351
山口	호	32	20	1	1	15	7	30	1	2	1	1	25	7				143
	남	83	27		2	27	23	68	1	5	1	2	52	27				318
	녀	82	12	4	3	25	13	41				1	51	34				266
和歌山	호	3				2		1					4	4				14
	남	5				3		1					8	9				26
	녀	5	1			4		1					6	9				26
徳島	호		1			2		2					4	3				12
	남		1			4		3					10	1				19
	녀		1			3		5					9	3				21
香川	호	15	11	2		10		8		2			7	11				57
	남	31	14	2		20		21		4			17	22				131
	녀	19	7			7		10		1			14	14				102
愛媛	호	12	18	1	1	5		10					10	3				60
	남	21	20	2	1	5		21					21	24				115
	녀	30	15		1	8		11					20	14				99
高	호	1										1	1	3				7

知	남	1										1	1	3	7	
	녀	3											1	3	10	
福	호		10		7	1	11			1	2	1	12	5	51	
	남		6		14	1	17			1	2	2	21	26	94	
岡	녀		5		12	3	17				11	3	44	14	108	
	호	3	9		2	2	9			2			6	6	40	
大	남	4	6		1	5	13			3			19	22	77	
	녀	8	11		3	2	13			1			29	15	87	
佐	호	1	3		9	3		3		1	5		9	3	35	
	남	1	6		13	9		7		1	2		15	10	58	
賀	녀	3	4		7	7		6		2	6		18	8	55	
	호	6			1	1	1	4		3		1	6	6	28	
熊	남	9			3	1	3	8		6		2	8	6	43	
	녀	17			1	1	1	4		2		2	27	8	62	
宮	호				1		1			1			3	2	8	
	남				1		1			1			2	3	8	
崎	녀				2								2	3	7	
	호	1		1			1	1					1	1	6	
鹿	남	1		1			2	1					1	1	7	
	녀	4						1					2	4	11	
北	호			1									2	1	4	
	남			2									7	1	10	
海	녀												6	1	7	
	호	208	203	10	9	124	40	176	3	7	34	17	12	205	90	1138
합	남	467	292	14	18	216	92	354	7	15	62	13	18	397	246	2211
	녀	450	153	13	10	173	78	253	6	12	37	37	17	470	294	2003

출전: 慶尙南道編(1921) 前掲資料, pp.101~106.

위 표의 내용을 분석하면, 영도에 이주해온 일본인 출신 지역은 히로시마(広島) 출신이 197호수에 728명으로 가장 많았고, 다음이 나가사키(長崎) 출신으로 161호수에 615명이었으며, 야마구치(山口)는 143호수에 584명, 오카야마(岡山)가 94호수에 346명으로 그 뒤를 이었다. 대부분 규슈(九州)지방이나 주고쿠(中国)지방에서 많이 건너왔으며 동경(東京), 가나가와(神奈川), 이바라키(茨城), 치바(千葉) 등의 관동지방에서는 이주인구가 아주 적었다.

그리고 분야별 직종을 보면, 어업 450명, 어부 153명, 수산 이외 각종 상업 173명, 각종 공업 253명, 기타 유업자 470명, 무직자 294명의 순이었다. 무직자는 아마 가족동반의 경우라 판단되며 또한, 각종 공업이란 영도 영선동에 일본인 조선업자들이 대다수를

이루고 있었던 것으로 보아 조선산업과 관련된 직종으로 사료된다. 이 조선산업 이외에도 내연기관제작이나 철강재제조, 기계기구료 등과 같은 업체 수도 많았을 것이다. 각종 공업에 해당하는 호구 수는 176호로 가족단위로 건너온 경우가 많음을 알 수 있고, 전체 607명으로 선박수리 및 건조의 수요가 많았다는 것을 짐작할 수 있다. 히로시마가 43가구에 153명, 야마구치 30가구에 109명이며 오카야마 9가구에 36명, 후쿠오카 11가구에 34명 등이 뒤를 이었고 주로 주고쿠 지방과 규슈 지방의 출신이 대부분이었다.

그리고 흥미로운 것은 나가사키에서는 어업, 각종 상업, 농업목축, 각종 공업, 요리음식, 기타 유업자 등 수산 관련 이외에 다양한 직종에서 모두 이주해 왔다는 것이다. 나가사키는 일본의 쇄국시대에도 개항된 유일한 항구도시로서 난학 등이 발전하였고 또한, 서양으로부터 문물제도를 빨리 수용했기 때문에 다양한 업종이 발달하게 되어 영도에 진출하는 데도 영향을 미쳤던 것은 아니었을까라고 추정해본다. 그러나 수산제조 및 수산상업의 이주민이 없었던 것은 좀 더 분석해 볼 가치가 있다. 마지막으로 의사는 사가(佐賀) 출신뿐으로 3호수에 13명으로 남녀비율이 비슷했다.

한편, 부산이 일본어민의 최대 근거지로 부각됨에 따라 일본은 자국어민을 보호한다는 미명 아래 부산에 각종 수산단체를 조직하였으며, 이러한 수산단체들은 궁극적으로 일본 어민들의 우리나라 해산물 침탈을 부추기고 있었다. 부산에 출어한 일본의 총 어선 수량은 690척, 어획고는 2,842,400원 정도이었고 이것 외 영도에 이주한 일본인 어업자의 어선은 258척, 어획고는 692,510원이었으며 어업 종류별 상황은 慶尙南道(1921)에 상세히 기술되어 있다.¹²⁾

당시 어업·수산물 관련 사업으로서, 조선에서 어획된 수산물을 일본에서 유통하는 형태로 사업을 진행했던 하야시카네 상점(林兼商店)이 대표적 업체이다. 1907년 오사카의 수산물 도매상에서 자금 원조를 받아 조선에 진출한 후 수산물 유통업·어업·수산물 관련 사업 등을 경영하면서 막대한 자본을 축적하였다. 그들은 조선에서 구축된 기반을 바탕으로 나중에는 경영 영역을 일제 세력권

12) 慶尙南道編(1921) 前掲資料、p.106.

전역에 확대해 나감으로써 군국주의적 성격을 지닌 ‘수산재벌로 성장하였다.’¹³⁾ 하야시카네의 경영주 나카베 이쿠지로(中部幾次郎)는 1905년 처음으로 선박용 발동기를 개발하는데 성공했고, 이 발동기를 탑재한 운반선 신세마루(新生丸)를 탄생시켰다.¹⁴⁾ 하야시카네는 영세한 조선 어민들에게 어획시기 이전에 어업자금을 먼저 지불하는 선대계약(先貸契約)을 통하여 어획물을 독점적으로 매수했다. 또한, 어로행위 과정에 인건비가 일본인보다 낮은 조선인 어부들을 이용함으로써 많은 이윤을 확보했으며, 경찰기관을 통해 조선인의 노동조합 결성이나 파업 등의 행위를 철저히 억압했다.¹⁵⁾ 이렇게 하야시카네와 같은 일본의 자본가들과 조선총독부가 연계해서 조선의 어로활동, 어시장 및 수산물유통까지 독점, 지배 및 침탈하여 제국주의 정책의 수단으로 활용하였다.

이상으로 제 3장에서는 영도에 조선산업이 형성되는 배경으로서, 지리적·사회적·경제적 특성 및 이주어촌의 실태에 대해 분석하였다. 이주어민의 증가로 일본어선의 수리 및 건조의 필요성에 의해 조선소가 일본인에 의해서 일찍 설립 및 운영이 된다.

4. 조선산업의 전개양상과 실태분석

1883년에 일본의 어선이 전라도, 경상도, 강원도 및 함경도의 연근해에서 어로활동이 가능하도록 체결한 「朝日通商章程」을 시작해서 일본인이 한국인과 동등한 자격을 가지고 한국의 연근해는 물론 강, 호수 및 하천에서도 자유롭게 어업활동을 할 수 있는 「어업에 관한 협정」 등 1908년까지 각종 조약을 체결하여 조선의 수산자원을 강탈하기 위한 기반을 마련하였다. 따라서 국내에서 일본 어민의 어로행위 및 수산업의 증가로 인하여 일본의 어선 및 관련 선박

13) 香野展一(2011) 「일제하 中部幾次郎의 林兼商店 경영과 ‘水産財閥’로의 성장」 『東方学志』153, 연세대학교국학연구원, pp.282-294.

14) 稻村桂吾(1960) 『漁船論』 恒星社厚生閣, pp.11-12(香野展一(2011) 앞의 논문, p.285 재인용)

15) 香野展一(2011) 앞의 논문, pp.280-281.

이 증가하기 시작하였다. 1907년 말 조선 전체의 어선 수량은 조선형 9,070여 척이고, 조선인 소유의 일본형 어선은 882척, 일본인 소유의 일본형 어선이 2,133척이었다. 1920년 말에 한국형은 약 1.5배로 일본형은 약 4배로 증가해 일본형과 한국형 어선의 수량은 근접할 정도였다.¹⁶⁾

한편, 조선총독부는 전략적으로 일본형 어선을 한국에 보급하기 위해 한국인이 일본형 어선을 구입하는 경우에 한해서 어선구입 보조금을 지급하였다. 여기서 주목해야 할 부분은 일본 총독부의 정책은 국내 조선산업을 식민지화 하고 일본의 조선산업을 부흥시키기 위한 것으로 판단할 수 있다. 이런 정책 속에는 일본의 근대 조선 기술이 조선인에게 전달되는 흔적은 전혀 찾아볼 수 없다. 러·일전쟁 이후로는 국내에 일본인 이주어촌이 생겨나는 등 일본인 어로 활동 및 어선들이 증가하였고, 또한 군용식량으로 수산물을 운반하기 위한 선박들이 증가하였다. 이들 어선 및 선박을 수리하거나 건조하기 위한 일본인 조선소는 1900년 초반에 2개의 일본인 조선소가 러·일전쟁 이후로는 약 10개의 조선소¹⁷⁾로 증가하였다. 결국 일본인의 어로활동은 조선의 수산자원을 강탈하는 행위로 그 수산물은 제국주의 침략전쟁에 사용이 되었으므로, 이들 어로행위 및 수산업을 지원하는 조선산업은 일본의 식민지 및 침략의 수단으로 사용이 되었다.

부산은 최초의 개항지이고 일본인 어업의 중심지로서 일본 선박의 활동이 많았던 관계로 선박의 수리 및 건조의 필요성이 증가했다. 다음 <표 2>는 개항 이후 부산항에 출입한 선박의 종류를 나타낸 것이다.

16) 吉田敬市(1954) 앞의 책, p.283.

17) 田中造船鐵工所, 中村造船鐵工所, 光田造船所, 谷口製船所, 岡田造船所, 佐佐木造船所, 絳谷鐵工所, 大田造船所, 岡野造船所, 菊田造船所

〈표 2〉 융희(隆熙)2년(1908년) 釜山港 出入船舶種類別

구	별	기선		범선		용극(戎克)		계	
		척	톤	척	톤	척	톤	척	톤
입항	외국 무역선	1,550	1,098,160	397	18,324	1,093	18,789	2,940	1,135,273
	연안 무역선	581	47,226	18	772	1,010	17,592	1,609	65,590
	계	2,131	1,145,386	415	19,096	2,103	36,381	4,549	1,200,863
출항	외국 무역선	1,446	1,092,080	373	16,486	965	16,810	2,784	1,125,374
	연안 무역선	575	47,584	19	743	970	16,166	1,564	64,493
	계	2,021	1,139,664	392	17,229	1,935	32,970※	4,348	1,189,867
합계	외국 무역선	2,896	2,190,240	770	34,808	2,058	35,599	5,724	2,260,647
	연안 무역선	1,156	94,810	37	1,515	1,980	33,758	3,173	130,083
	계	4,052	2,285,050	807	36,323	4,038	69,357	8,897	2,390,730

출전: 農商工部水産局編纂(1910),『韓國水産誌』第二輯, 農商工部水産局, pp. 551-552.

※ 32,970으로 기록되어 있지만 정확한 합계는 32,976임

1908년 부산항 출·입 선박에 대해서 종류별로 분석하면, 입항선박으로는 기선을 이용한 외국무역선이 1,550척으로 범선을 이용한 것보다 약 4배였고, 출항선박 역시 기선을 이용한 외국무역선은 1,446척으로 범선 373척보다 약 4배였다. 그리고 기선과 범선 둘다 외국무역선이 연안무역선과는 상당한 차이를 보였으나 중국식 용극(戎克)선은 입출항 선박 전부 외국무역선과 연안무역선이 별 차이 없이 비슷했다. 부산항에 입출항한 외국무역선을 보면, 외국에 대한 국명이 표시되어 있지는 않지만, 아마 일본이 대부분인 것으로 생각되며¹⁸⁾ 이것은 조선보다 우수한 기선을 이용하여 부산항에서 무역활동을 장악하고 있었음을 볼 수 있다. 그리고 일본정부 및

18) 1908년 한반도 전체에 입항선박을 국적별로 비교하면, 일본(기선: 3,510척, 범선: 709척, 장크(戎克): 1,897척), 한국(기선: 117척, 범선: 15척, 장크(戎克): 164척), 미국(기선: 55척, 범선: 0척, 장크(戎克): 0척), 영국(기선: 49척, 범선: 0척, 장크(戎克): 0척), 러시아(기선: 9척, 범선: 0척, 장크(戎克): 0척), 독일(기선: 7척, 범선: 0척, 장크(戎克): 0척), 노르웨이(기선: 3척, 범선: 0척, 장크(戎克): 0척), 청국(기선: 0척, 범선: 104척, 장크(戎克): 1,872척). 趙璣濬(1973) 『韓國資本主義成立史論』 고려대 출판부, p.133(金在瑾(1994) 앞의 책, pp.236-237 재인용)

수산단체들의 이주어민에 대한 적극적인 장려금지원 등으로 일본어민의 집단 이주어촌이 부산의 영도, 대변, 용당, 다대포, 하단과 같은 여러 곳에 형성되면서 인구이동 및 직종에 따라 개항 이후부터 영도에는 선박수리 및 조선건조가 실시되었다.

한편 연안 무역선의 경우, 이전에는 대부분이 한국식 목조선이었으나 러·일전쟁 이후 한국의 어업자들도 일본인의 어로방식에 자극을 받아 다소 기선도 사용하게 되었으며, 한일합방이전까지는 주로 일본형기선과 중국식 용극선의 왕래가 주를 이루었다는 것을 알 수 있다.

고베 출신 일본인 조선(造船)사업자인 다나카 와카타로(田中若太郎)는 1887년 부산으로 건너와 남포동 자갈치 해안에서 다나카(田中)조선소를 설립하여 목선 제조업을 시작했다. 다나카조선소 다음으로 일본인이 우리나라에 설립한 조선소인 나카무라조선소는 야마구치 현 출신의 나카무라 규조가 나가사키에서 활동하다가 부산으로 건너와 1892년 3월에 설립한 조선소이다. 자본금 2만원에 직공 16명으로 시작했으며, 당시 생산품 가격은 2만 5천 8백 원이었다.¹⁹⁾ 이 이외에도 영도에 상시 종업원 5명 이상의 일본인 경영의 조선업체 및 선박수리 기업체가 <표 3>과 같이 많이 설립되었다.

<표 3> 영도 일본인 경영의 조선업체 및 선박수리

기업체명	소재지	직원수	생산업종	창업연월
전중(田中)조선공장	영선동	A	목조어선건조	1887.10
(주)대전중(田中)조선철공소	영선동	B	조선 및 내연기관제작	1890.10
중촌(中村)조선소	영선동	A	목선건조	1892.05※
중촌(中村)조선철공소	영선동	A	동력선건조 및 수리	1902.03
강전(岡田)조선소	영선동	A	동력선수리	1906.03
강야(岡野)조선소	영선동	A	선박수리	1909.08
전고(田尻)조선소	영선동	A	선박수리	1915.01
야방조선소	영선동	-	조선 및 수리	1916.03
부산철공소	영선동	-	조선	1916.09
대지(大地)조선소	영선동	A	동력선수리	1917.05
전미조선소	영선동	A	조선 및 수리	1917.08

19) 農商工部水産局編纂(1910) 앞의 자료, pp.566-567.

성기조선소	영선동	A	어선건조	1917.10
백합야(百合野)조선소	영선동	A	동력선건조 및 기박수리	1920.01
죽내조선소	영선동	A	어선건조	1920.11
상전조선소	영선동	A	선박수리	1921.10
조선선거공업	영선동	-	조선 및 수리	1922.03
㈜전중조선철공소	영선동	-	조선	1923.02
상전조선소	영선동	A	조선 및 수리	1923.03
림조선소	영선동	-	조선	1924.03
목도조선철공소	영선동	A	동력선수리	1925.05
중본조선철공소	영선동	A	어선건조 및 수리	1925.08
조선중공업(주)	영선동	C	철강선건조	1928.01
서조조선철공소	영선동	B	동력선건조 및 기선수리	1928.01
우도궁조선소	영선동	A	어선건조	1928.03
서중조선소	영선동	A	동력선건조	1931.02
송등조선소	영선동	A	어선건조	1931.04
율산조선소	영선동	A	어선건조	1931.04
백합정조선소	영선동	A	선박수리	1932.06
㈜전중조선철공소	영선동	C	동력목조선 및 내연기관제작	1932.11
단상조선소	영선동	A	선박수리	1933.07
전촌조선소	영선동	A	동력선건조	1933.12
삼지조선소	영선동	A	어선건조	1937.01
㈜전중조선철공소 제2공장	영선동	A	동력목조선건조	1937.03
조선중공업(주) 제2공장	영선동	-	철강선건조 및 수리	1937.07

출전: 影島区郷土誌編纂委員会(2003) 『影島郷土誌』 釜山広域市影島区, pp.312-313를 바탕으로 재정리²⁰⁾

※ 중촌(中村)조선소의 설립일자가 農商工部水産局編纂(1910), 『韓國水産誌』 第二輯, pp.566-567에서는 1892년 3월로 기입되어 있으므로 확인이 필요함

참고: 1) A: 직원수 5~50명 B: 직원수 50~100명 C: 직원수 100~200명
2) 소재지명은 현재 지명임.

<표 3>은 부산개항 이후 일제 강점기를 거치는 동안 영도에 일본인이 경영하는 조선업체 및 선박수리를 중심으로 설립 및 운영현황

20) 金在瑾(1994) 앞의 책, p.238 ; 배석만(2005) 앞의 논문, p.18에서 부산에 소재하는 조선소는 西條조선철공소, 田中조선철공소, 中村조선철공소, 岡田조선소, 大地조선소, 富森조선소, 百合野조선소, 村上조선공장 합계 8개를 들고 있으나, 실제로 영도에는 직장 5명 이상을 항시 고용하는 조선소 수가 더 많았다.

을 나타낸 것이다. (주)대전중(田中: 다나카)조선철공소는 1887년 목조선 건조 및 수리업을 겸하고 있던 전중(다나카)조선공장을 토대로 발전한 회사이며, 중촌(中村: 나카무라)조선철공소는 1892년 영도에서 목선 건조 및 수리업을 겸하고 있던 중촌(나카무라)조선소를 토대로 발전한 회사이다. 그리고 조선선거공업주식회사는 1922년 3월 20일에 사장 오토모 요신(大友頼辛)이 자본금 40만원으로 영도 영선동에 설립했으며 이것이 바로 대한조선공사(현 한진중공업)의 시조라 할 수 있다. 이 조선선거공업은 당시 감사로 있었던 사이조 도시하치(西条利八)에게 1928년 1월 23일에 인수되어 서조조선철공소로 개명되었으며, 생산업종은 동력선건조 및 기선수리를 담당했다. 사이조도시하치는 1906년 5월에 자본금 2천원을 가지고 부산부 부평에서 서조철공소를 창립하여 선박기계업을 영위해 오던 사람이었다. 그런데 철공소 전면이 매립 당하게 되자 활로를 찾아 조선선거공업주식회사를 병합하여 조선업도 하게 되었다.²¹⁾

백합야조선소는 야마구치현 출신인 고로(五郎)가 1914년에 조선으로 건너와서 1920년 1월 동부해안절호의 해안선 영도 영선동에 설립한 4백 여 평으로 백 톤급의 50척은 입거해서 얻을 수 있다는 규모의 조선소이다. 이 조선소는 동력선건조 및 기범선수리를 생산업종으로 하고 있었으며, 고로는 입지전중(立志伝中)의 사람으로 당시 노동자와 은행문제가 대두되었음에도 불구하고, 동요하지 않고 초연해 한 것은 그 사람의 체험에 의한 인격의 소양이라고 부산일보에서는 기술했다.²²⁾ 이처럼, 영도에는 <표 3>에서처럼 크고 작은 일본인 조선소들이 설립이 되었고, 선박 수리의 업무가 증가함에 따라서 업무량이 많아져 조선 노동자 임금협상에 대한 상황을 보도한 기사내용을 소개하면 다음과 같다.²³⁾

지난번 폭풍우로 경남 각 연해안에서는 선박의 피해가 많아
각 조선소에서는 해당 수선에 바쁠 뿐만 아니라 현재직공이 부

21) 한국조선협회 <https://m.cafe.daum.net/changhwa1716/1oeO/108?> (검색일: 2020.04.07)

22) 「백합야조선소(百合野造船所)」, 『釜山日報』(1925.11.29)

23) 「조선공 임금 50전을 올려」, 『동아일보』(1925.09.21)

족했다. 이에 부산부 목도(영도) 조선공들은 지난 14일 오전 8시에 오해정(鳴海亭)에서 모여 종래 임금 3원 30전을 3원 80전으로 올리게 하자는 협의를 했고 오후 2시경에 해산하였다. 1시간에 50전이나 올리는 것에 대해 한편 조선소 측에서는 어떠한 반응으로 대할는지 문제이라고(목도)

1910년대는 한국전체 조선소가 15개 정도이었지만, 1914년에 발생한 제 1차 세계대전이 확대됨에 따라 교전각국으로부터 일본 조선계에 주문이 쇄도하였지만, 한국의 조선계도 호황을 맞이하여²⁴⁾ 일본인 조선업체들은 비약적으로 발전하였고 1920년대에도 꾸준히 발전을 하게 된다. 선박의 수량도 1911년에 1만 3천여 척이었던 것이 1920년에는 200% 증가하여 2만 6천여 척으로, 1930년대는 210%가 증가하여 약 2만 척의 선박이 운항되었다. 그 중에서 한국형 어선은 1911년에 9천여 척이었던 것이 1920년에 1만 4천여 척으로 150% 증가했고, 일본형 어선은 1911년에 3천여 척에 불과했던 것이 1920년에는 약 4배인 1만 2천척으로, 1930년에는 6.6배인 약 1만 8천 척으로 급증했다.²⁵⁾

1930년대는 일본정부의 제국주의 정책이 강화되고 만주와 몽고를 침략하기 위해서 한국을 대륙침략의 교두보로 병참기지화 하려는 전략을 세웠다. 1936년 8월에 조선총독으로 부임한 미나미 지로(南次郎)는 한국경제의 유기적 발전과는 아무 관련이 없이 일본재벌을 유치하여 조선산업에 진출시켰다.²⁶⁾ 즉, 일본 거주 일본재벌들을 군수산업의 육성책과 공업화계획을 추진하기 위해 한국에 진출시켜 일본정부의 대륙침략을 뒷받침했던 것이다. 이 당시에 동력어선도 수적으로 증가하였을 뿐만 아니라 50톤급 이상의 대형동력선도 증가했으며, 1930년에 1천척 미만이던 동력선이 1940년에는 약 3배로 급증되었다.²⁷⁾ 따라서 군소 일본인 조선업체들이 새로 설립되고 대·중형 조선업체도 등장했다.

24) 金在瑾(1994) 앞의 책, p.247.

25) 이에 관한 상세한 사항은 金在瑾(1994) 앞의 책, p.249 표 참조.

26) 대한조선공사 편집위원회(1968) 『대한조선공사30년사』 대한조선공사, p.24.

27) 金在瑾(1994), 앞의 책, p.249 표 참조.

이 시기는 한국인의 근대식 조선소가 몇 개 되지는 않았지만, 한 국의 전통적 목선의 조선장(造船場)들은 한일합방 직후에는 상당한 활동을 통하여 선박건조 수량이 일본인 업체들을 압도하기도 했고, 1930년대에까지 걸쳐 왕성한 활동을 보였으나 이들 조선장들 중에 근대식 조선소로 발전한 예는 하나도 찾아볼 수가 없었다.²⁸⁾ 이런 역사적 사실은 국내 조선산업이 식민지 근대화와 무관함을 입증하는 자료이다. 즉, 일본의 근대 조선기술이 한국인에게 전수되지 않았기 때문에 국내 조선소가 근대화 되지 못하였다는 것이다.

1937년 부산 영도 영선동에 설립된 조선중공업주식회사도 조선총독부의 국책에 대한 일환으로, 정치세력의 뒷받침과 일본재벌의 호응을 얻어 부산에 있는 소규모의 조선공장, 철물공장, 선박수리공장 등을 합병해서 강선(鋼船)의 신조나 수리를 사업목적으로 설립한 것이다.²⁹⁾ 다음 기사는 조선총독부가 부산에 중역을 담당할 조선소를 설립하겠다는 내용이 언급되어 있다.

체신국의 의도는 해운국책의 사업으로서 조선소는 최소한 전체조선에 3곳의 건설을 필요로 하고, 조선해협 및 남쪽조선 연안에서는 부산에 설치할 것이 제1요건이다. 두 번째는 목포에 조선소를 둔다는 설이 유력했으며, 세 번째는 동해안 일본해 항로 쪽으로 나진 또는 원산에 설치한다는 계획이다. 이것을 기초로 몇 년 계속사업으로서 전 조선 중요항에 3개 조선소를 연달아 개설해 한반도 자체가 우수선 건조에 힘을 쏟는 것이다. 그렇지만 이 조선소는 물론 철공소를 겸하는 것이기 때문에 한반도의 일반 산업 등에 공급해야만 할 기계기구 제작은 본래보다 군수요 공업 안에 기획된 지위에서 한편 군수요 의의를 가진다.³⁰⁾

조선유일의 중요 항만으로 일컬어지고 있는 부산, 인천 2개 장소에 총독부 지정조선소를 신설한다. 그래서 대소선박의 수리 및 소형기선의 건조를 실시하여 한반도 조선사업의 조성발

28) 金在瑾(1994) 앞의 책, pp.261-262.

29) 대한조선공사 편집위원회(1968) 앞의 자료, p.24.

30) 『朝鮮沿岸に 三造船所を開設』 『中鮮日報』(1936.07.07)

달을 기대함과 함께 해운계의 발전을 도모해야 할 계획된 신규 사업계획의 하나이다.³¹⁾

위 기사는 조선총독부가 부산에 계획된 지정 조선소인 조선중공업주식회사와 인천에 조선기계제작소주식회사를 설립하겠다는 계획을 신문에 보도한 내용이다.

조선총독부의 계획과 같이 대한조선공사의 전신인 조선중공업주식회사는 1937년 4월경 조선우선사장 모리 벤지로(森 弁治郎) 외 9명의 발기로 총 주식 수량 60,000주를 불입완료 함으로서 시작되었다. 이어 7월 10일 영도에 소재한 사이조 도시하치 소유의 사이조(서조)철공소를 69만 2천 6백 원에 매수하였고, 더불어 조선주강(朝鮮鑄鋼)주식회사를 5만 7천 4백 원에 추가 매수하여 조선중공업주식회사가 탄생되었다. 이 공장에서 소요되는 기계류도구는 전부가 일본에서 수입하였고 선대, 선거 등의 축조 또한 일본인 기술자에 의하여 준공되었다.³²⁾

이 조선소는 일본인의 감독 하에 철강 전문 조선소로서는 한국에 처음으로 설립되었으며 강선(鋼船)의 건조와 수리를 담당하였다. 따라서 1930년대에는 해운선복(船腹)이 증가하고 특히 기선(汽船)이 점차 대형화되어 급격히 늘어남에 따라 강선건조가 비로소 착수되었다. 그리고 1940년대에는 계획조선에 의한 강선건조에 주력하였다. 1940년부터 해방 전까지 조선총독부는 전쟁수행을 위한 중요산업의 하나인 조선산업에 군소업체의 정비 및 통합을 실시하고 이렇게 통폐합이 된 조선소는 군의 지정공장으로 되어 전시표준형선 등을 건조하는 전시계획조선을 담당하게 되었다. 부산의 영도는 조선업체가 봉래동과 대평·남항동 쪽에 집중되어 있었으며, 봉래동 일대의 우츠노미야(宇都宮)·도미모리(富森)·구리아마(栗山) 등의 조선소는 조선중공업(주) 제 1공장이 되었고, 당췌(段上)·하야시(林)·이케모토(池本)·다케우치(竹内)·다지리(田尻)·유리노(百合野) 등은 조선중공업(주) 제 2공장으로 통합되었다. 한편, 대평동과 남

31) 「(本府で立案中) 新設造船所」, 『釜山日報』(1936.08.06)

32) 대한조선공사 편집위원회(1968) 앞의 자료, pp.25-26.

항동의 영도 서부에 위치한 조선소중 나카무라(中村)·마쓰후지(松藤)·미에(三枝)의 3개 조선소는 동아(東亜)조선소주식회사로, 시로사키(城崎)·다무라(田村)·다이치(大地)·우에다(上田)·니시나카(西中)·유리마사(百合政)의 6개 조선소는 일출(日出)조선주식회사로 정리되었다. 다나카(田中)와 나카모토(中本)만은 그 규모와 실적이 인정되어 통합에서 면제되고 고가(古河)도 독립을 유지했다.³³⁾

이상 영도를 중심으로, 일본인 이주어촌과 일본인에 의해 설립된 조선소, 일본어선 및 선박의 현황에 대한 자료 분석을 하였지만, 일본의 근대화 조선기술이 한국인에게 전달 혹은 전수된 역사적 자료는 확인할 수가 없었다. 반면에 일본은 계획적으로 일본형 어선 보급 정책과 일본인 조선소를 바탕으로 국내 전통 조선산업을 무너뜨리고 수산자원을 침탈했으며, 국내 수산업을 제국주의 정책의 수단으로 활용하였다. 또한, 병참기지화 전략으로 조선중공업이란 조선소를 설립하였지만, 전시계획조선 업무를 수행하였다. 이처럼, 국내 조선산업을 일본인 자본에 의해 지배당했고, 조선인 자본은 매우 영세해 차지하는 비율이 미미했으며 일본 조선산업에 종속된 식민적 특성을 가졌음을 확인할 수 있었다. 따라서 일본인에 의해서 운영된 국내 조선소에서 근무했던 한국의 기술자가 일본의 근대화 조선기술을 확보하지 못한 이유를 분석해 보면, 일본이 근대적 기술을 제공하기 위한 의도와 배려가 없었고 또한, 한국인 기술자 모두가 중급 이하의 기술자에 속해 있었으므로 기술적 노동에서 배제되어 일본인의 보완적 노동으로서 육체적 노동에 종사하였기 때문으로 사료된다.

5. 결 론

본 연구는 부산 영도의 근대적 역사적 배경을 바탕으로 일본인에 의해서 영도지역에 구축된 조선산업의 실태분석을 통하여, 근대 조선기술을 확보한 일본이 교묘하게 국내 조선산업 및 수산자원을 장

33) 당시 통폐합된 부산에 있는 조선소에 대한 상세설명은 金在瑾(1994) 앞의 책, pp.263-269 ; 배석만(2005) 앞의 논문, pp.117-120 참조.

악 및 지배하는 일본의 제국주의 실상을 분석한 것이다.

1876년 「조일수호조규」로 부산이 일본에 의해서 개항되고, 조선의 수산자원을 침탈하기 위하여 일본은 전략적으로 1883년에 「조일통상장정」을 비롯해 여러 어업조약을 체결하였다. 그 결과 일본어업자들이 조선에 자유롭게 진출하기 시작하였고, 이주어촌까지 만들어 일본인을 영도 등에 이주시켜 어로행위를 강화하고 수산물을 독점 및 강탈하였다. 이에 따라 일본 어선수리 및 건조의 필요성에 의해서 영도에 일본인 조선소가 설립이 되는 등 일본인을 위한 조선산업이 형성되었다. 이들 조선소는 국내 조선산업의 발전에 좋은 영향을 끼치기보다는 우리나라의 전통 조선산업까지 무너뜨리는 나쁜 결과를 낳았다.

또한 조선총독부의 전략으로 설립된 조선중공업(주)도 근대식 선박을 건조하였지만, 일본인의 감독 하에 운영이 되었고, 전시계획조선의 업무를 수행하였으므로 국내 조선산업의 발전에 기여한 것이 없었음을 확인할 수 있었다. 일본은 국내 조선산업의 발전에 기여하고자 하는 의도와 배려는 전혀 없었고, 오히려 일본 조선산업에 종속시켜 식민지적인 활용과 제국주의 정책의 도구로서 이용하기 위해서 국내에 조선소를 설립 및 운영하였다. 이런 일본의 정책으로 인하여 한국인이 조선소에 근무를 했지만 일본의 근대적 조선기술을 전수받지 못했고 조선산업의 근대화에 필요한 선박의 설계·건조·진수법도 배우지 못하였다고 사료된다.

참고문헌

- 깡깡이예술마을사업단(2017) 『깡깡이 마을 100년의 울림·산업』 영도문화원, pp.32-105.
- 김수희(2004) 「개항기 한국내의 일본인 어민의 조직화 과정」 『수산연구』20호, 한국수산경영기술연구원, pp.1-58.
- _____(2005a) 「어업근거지건설계획과 일본인 집단어민」 『한일관계사 연구』22, 한일관계사학회, pp.123-155.
- _____(2005b) 「일제시대 고등어어업과 일본인 이주어촌」 『역사민속학』20, 한국역사민속학회, pp.165-190.
- _____(2011) 「개항기 일본어민의 조선어장 침탈과 러·일간의 각축」 『대구사학』102,

- 대구사학회, pp.1-86.
- 김 승(2010) 「해항도시 부산의 일본인 이주어촌 건설과정과 그 현황」 『역사와 경계』 75, 부산경남사학회, pp.26-27.
- 김재근(1978) 「일정시대의 조선업체」 『대한조선학회지』15(4), 대한조선학회, pp.6-19.
- _____(1994) 『統韓國船舶史研究』 서울대학교출판부, pp.9-57, pp.215-271.
- 農商工部水産局編纂(1910) 『韓國水産誌』第二輯, 農商工部水産局, pp.31-32, pp.551-552, pp.566-567, pp.575-576.
- 대한조선공사 편집위원회(1968) 『대한조선공사30년사』 대한조선공사, pp.21-60.
- 박구병(1967) 「개항 이후의 부산의 수산업」 『항도부산』6권, 부산광역시사편찬위원회, pp.349-361.
- _____(1974) 「이조말 한일간의 어업에 적용된 영해 3해리원칙에 관하여」 『경제학연구』22, 한국경제학회, p.23.
- 배석만(2005) 『1930~50년대 造船工業정책과 造船會社の 經營』 부산대학교 대학원 박사학위논문, pp.1-33, pp.117-120.
- _____(2006) 「朝鮮重工業株式會社の 戰時經營과 해방 후 재편과정」 『역사와경계』60, 부산경남사학회, pp.221-268.
- _____(2008) 「태평양전쟁기 조선총독부의 국책조선소 건설추진과 그 귀결-朝鮮造船工業株式會社の 사례」 『한국사연구』143, 한국사연구회, pp.377-413.
- _____(2009) 「일제시기 조선기계제작소(朝鮮機械製作所)의 설립과 경영(1937~1945)」 『인천학연구』10, 인천대학교 인천학연구원, pp.167-191.
- 안영수 · 문성주(2012) 「일본의 어업침투와 권현망어업의 변천사」 『경영사학』27(4), 한국경영사학회, pp.79-101.
- 影島區郷土誌編纂委員會(2003) 『影島郷土誌』 釜山広域市影島区, pp.31-42, pp.83-94, pp.299-315.
- 呂博東(1994) 「日帝下 統營 · 巨濟 地域の 日本人移住漁村 形成과 漁業組合」 『일본학지』14, 계명대학교 국제학연구소, pp.63-84.
- _____(2002) 『일제의 조선어업지배와 이주어촌 형성』 보고서, p.30.
- 이영학(1995) 「개항 이후 일제의 어업 침투와 조선 어민의 대응」 『역사와 현실』18, 한국역사연구회, pp.154-188.
- _____(2003) 「개항 이후 조선인 어업의 근대화 시도와 그 좌절」 『성곡논총』34(1), 성곡언론문화재단, pp.256-258.
- 趙璣瀟(1973) 『韓國資本主義成立史論』 고려대 출판부, p.133.
- 香野展一(2011) 「일제하 中部幾次郎의 林兼商店 經營과 ‘水産財閥’로의 성장」 『東方學志』153, 연세대학교국학연구원, pp.282-294.
- 稲村桂吾(1960) 『漁船論』 恒星社厚生閣, pp.11-12.
- 慶尚南道編(1921) 『慶尚南道に於ける移住漁村』 慶尚南道, pp.100-106.
- 吉田敬市(1954) 『朝鮮水産開發史』 朝水會發行, pp.159-174, pp.283-284.
- 「백합야조선소(百合野造船所)」 『釜山日報』(1925.11.29)
- 「조선공 임금 50전을 올려」 『동아일보』(1925.09.21)
- 「朝鮮沿岸に 三造船所を開設」 『中鮮日報』(1936.07.07)
- 「(本府で立案中) 新設造船所」 『釜山日報』(1936.08.06)
- 강강이에술마을 <http://kangkangee.com/index.php/kangkangee-looks/attraction/attraction16/> (검색일:2020.03.05)
- 한국조선협회 <https://m.cafe.daum.net/changhwa1716/1oeO/108?> (검색일:2020.04.07)

〈Abstract〉

Analysis of the Development and Actual Conditions of the Modern Busan Shipbuilding Industry

Kong, Mi-Hee

This study examines the background of the establishment of the shipbuilding industry in Yeongdo, Busan, and analyzes the progress and development of the shipbuilding industry to analyze the process of colonization of Joseon. After “朝日通商章程” in 1883, Japanese companies started to freely enter the country, and even established migrant fishing villages to move Japaneseto Yeongdo, strengthening fishing activities and monopolizing and robbing marine products. As a result, the Japanese shipyard was established in Yeongdodue to the necessity of fishing and construction of Japanese fishery, and the shipbuilding industry was formed for the Japanese. These shipyards had a bad effect of destroying the Korean traditional shipbuilding industry rather than having a good influence on the development of the domestic shipbuilding industry.

In addition, as for “朝鮮重工業株式會社”, it was confirmed that nothing contributed to the development of the domestic shipbuilding industry. Because of this Japanese policy, Koreans worked in shipyards, but it is believed that they did not receive Japanese modern shipbuilding techniques and did not learn how to design, build, and launch ships necessary for modernizing the shipbuilding industry.

Key words : Japanese fishermen, migrant fishing village, Busan, shipbuilding industry, aggressive policy

투 고 일 : 2020년 4월 13일

심 사 일 : 2020년 4월 18일

게재확정일 : 2020년 5월 8일