

근대 시기 재일한인의 부두노동에 관한 연구*

—기타규슈항을 중심으로—

최민경**

< 目 次 >

- | | |
|-------------------------|----------------|
| I. 머리말 | IV. 재일한인과 부두노동 |
| II. 선행연구 검토 | V. 맺음말 |
| III. 근대 기타규슈항의 변천과 부두노동 | |

Key Words : 재일한인(Koreans in Japan), 기타규슈항(Kitakyushu Port), 부두노동(Harbor Labor), 나카시(Nakashi)

< 要 旨 >

기타규슈지역은 20세기 초반부터 본격화된 한반도로부터 일본으로의 인구이동에 있어서 매우 중요한 지역이다. 이 지역은 도쿄나 오사카와 비교했을 때 시모노세키항과 인접한다는 강점을 지녔다. 즉, 무관연락선을 타고 일본에 건너와 시모노세키항에 내린 한인이 더이상의 경비를 들이지 않고 일자리를 얻을 수 있는 지역이던 것이다. 기타규슈 지역에 유입한 재일한인은 이 지역의 기간산업인 광업과 관련된 일을 하는 경우가 많았는데 나카시, 오늘날의 부두노동도 그 중 하나였다. 기타규슈항은 근대 이후 국내외로의 석탄 수송 거점으로서 크게 성장하는 가운데 석탄을 중심으로 각종 화물의 선, 하적을 담당하는 나카시의 수요도 급증하였다. 그리고 바로 재일한인이 이 수요를 채우게 된 것이다. 재일한인 나카시는 노동강도가 센 석탄의 선, 하적 작업을 해상에서 하는 경우가 많았고, 당시 나카시 노동력 운용을 위한 구미제도로부터는 이탈하여 존재하는 경향이 강했기 때문에 기본적인 의식주를 보장받지 못하기도 했다. 이들의 임금도 일본인 나카시는 물론 재일한인 광부나 공장노동자에 비해서도 매우 적었으며, 상대적으로 불안정하고

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

** 부경대학교 인문사회과학연구소 HK교수, 일본지역학·사회학 전공,
minminchoi@pknu.ac.kr

궁핍한 생활을 할 수 밖에 없었다. 이러한 본 연구의 고찰은 근대시기 제일한인의 노동세계를 분석한 기존연구의 한계를 보완하고 지역 및 업종의 다양성을 높인다는 의미를 지닌다.

I. 머리말

기타규슈(北九州)지역은 제일한인을 탄생시킨 국제적인 인구이동, 바꾸어 말하자면, 20세기 초반부터 시작된 한반도에서 일본으로의 인구이동에 있어서 매우 중요한 지역이다. 기타규슈지역은 한반도와 일본을 이은 다양한 항로의 출발·도착지이자 경유지였던 시모노세키항(下關港)과 간몬해협(關門海峽)을 사이에 두고 인접하는데 특히 물자가 아닌 사람의 이동과 관련해서는 1905년부터 1945년까지 부산과 시모노세키를 이어 운항한 부관연락선(釜關連絡船)의 역할이 컸다. 강제동원을 통한 인구이동이 일어나기 전이자 한반도로부터 일본으로의 ‘자발적인’ 이주¹⁾가 가장 활발하게 진행되었던 시기인 1910년부터 1935년까지 부관연락선을 이용하여 부산에서 시모노세키로 건너간 승객의 총수는 6,375,597명에 이른다.²⁾ 여기에는 일본인과 반복적인 이용자도 포함되어 있지만 부관연락선을 통한 인구이동의 규모가 작지 않았음을 짐작할 수는 있을 것이다. 그리고 이렇게 시모노세키항을 통해 일본에 건너온 한인들은 일자리를 찾아 이동하였는데 주요 목적지 중 하나가 바로 기타규슈지역이었다.

기타규슈지역의 경우 도쿄(東京)나 오사카(大阪)와 비교했을 때 시모노세키항과 인접한다는 강점을 가진 지역이었다. 즉, 부관연락선을 타고 와서 시모노세키항에 내린 한인이 더 이상 많은 이동경비를 들이지 않고 일자리를 구할 수 있는 지역이었던 것이다. 일반적으로 이주단계가 진행되어 친인척이나 지인네트워크가 만들어진 후에는 처음 도착한 지역보다 좋은 기회를 찾아 이동할 가능성이 크다. 그러나 그 이전 단계, 이주가 발생하고 얼마 지나지 않은 시점에서는

- 1) 뒤에서 다시 한 번 언급하겠지만 물론 당시 한반도에서 일본으로 인구이동은 제국식민지 사이의 비대칭적인 힘의 관계 속에서 이루어진 것이었으며 그 과정은 브로커의 존재 등으로 인해 완전한 자유의지가 작용한 것은 아니었다.
- 2) 홍연진 「부관연락선 시말과 부산부 일본인 인구변동」, 『한일민족문제연구』11, 한일민족문제학회, 2006, pp.156-157.

그러한 인적네트워크가 전무하거나 취약하기 때문에 처음 도착한 지역 또는 그곳에서 매우 인접한 지역에 그대로 체류하며 일자리를 구하는 경향이 강한테 한인의 일본 이주 초기단계도 마찬가지였다. 그리고 이러한 기타규슈지역의 강점은 이 지역이 일본에 있어서 근대 산업자본을 확립하는데 필수 불가결했던 철과 석탄의 집결지점으로 형성, 발전하였다³⁾는 사실로 인해 배가되었다. 이 과정에서 근대시기 기타규슈지역에서는 단순 노동자에 대한 수요가 매우 높아 졌고 바로 이 노동력 수요에 흡수되는 형태로 일본에 건너온 한인이 기타규슈지역으로 이동하였던 것이다.

본 연구에서는 이와 같은 배경을 바탕으로 1930년대 전반까지의 기타규슈지역, 그 중에서도 기타규슈항(北九州港⁴⁾)에서의 재일한인의 노동세계를 부두노동을 중심으로 재구성하고자 한다. 본 연구에서 분석대상 시기를 1930년대 전반까지로 한정하는 이유는 강제동원 문제와 의식적으로 분리해서 고찰하기 위함이다. 물론 본격적인 강제동원이 시작되기 이전에도 재일한인의 한반도로부터 일본으로의 이주는 제국과 식민지라는 비대칭적, 수직적 관계에 의한 ‘유도된(induced) 이동’이라는 측면이 있었다. 하지만 불법성과 폭력성을 내포하는 강제동원과는 분명하게 단절하여 다른 시각에서 바라볼 필요가 있고 이를 통해 궁극적으로는 강제동원 이전과 이후, 모든 시기에 걸친 재일한인의 ‘이동’과 ‘노동’을 이해하는 시사점을 이끌어 낼 수 있을 것이기 때문이다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 우선 제2장에서 관련 선행연구를 검토하고 본 연구가 가지는 의의를 설명하겠다. 다음으로 제3장에서는 근대 기타규슈항의 변천과정을 이해하고 당시의 부두노동의 형태, 내용에 대하여 개괄한다. 그리고 제4장에서는 기타규슈항의 두 지구, 구체적으로는 모지(門司)와 와카마쓰(若松)를 중심으로 부두노동에 종사했던 재일한인의 노동세계를 살펴본다. 마지막으로 제5장에서는 본 연구의 논의를 정리하고 한계점과 앞으로의 과제를 제시하도록 한다.

3) 大島藤太郎 「港湾労働の成立と発展 門司港の場合」, 『経商論纂』47, 経済・商業学会, 1952, p.1481.

4) 기타규슈항은 전후 항만통합에 의해 탄생한 것으로 엄밀하게 말하면 근대시기에 사용된 명칭은 아니다. 그러나 본 연구에서는 지리적 이해를 돕기 위해 현재의 명칭을 사용하며 기타규슈항 탄생까지의 경위는 제3장에서 간략하게 서술한다.

II. 선행연구 검토

20세기 들어 본격적으로 시작된 한반도로부터 일본으로의 한인의 이동이 조선 농촌의 몰락에서 비롯되었다는 사실은 잘 알려져 있다. 일본에 의한 식민지배, 농촌 수탈 속에서 많은 수의 농민은 소작농이 될 수밖에 없었다. 그리고 그 과정에서 조선인 소작농 중에는 오랫동안 생업으로 삼아왔던 농업을 포기하고 ‘노동자’가 되어 새로운 생계수단을 찾아 헤매는 경우가 많아졌다. 하지만 당시 조선에는 이들을 흡수할 만큼의 근대 산업이 발달하지 못했기 때문에 결국 일자리를 찾아 일본으로 가는 경우가 늘어났다. 한편, 일본은 1900년대 들어 제국으로서 세력을 확대하고 산업화에 박차를 가하면서 많은 노동자가 필요한 상황이었고 한인 노동자는 바로 그 수요를 채우게 된 것이다.

그리고 이러한 역사적 배경에 대한 이해를 바탕으로 근대시기 재일한인의 노동에 관한 연구는 비교적 이른 시기부터 축적되어 왔다. 다만, 초기에는 일본 제국주의의 억압과 재일한인의 ‘저항’이라는 이분법적인 관점에서 이들의 노동을 바라보는 연구가 주를 이루었고⁵⁾ 보다 실증적인 연구가 본격적으로 시작된 것은 국내외에 있어서 재일한인 연구의 세부분야가 다양해지고 재일한인의 생활상 자체를 파악, 평가하려는 사회사적 연구방법이 활발하게 도입되는 1990년대 이후라고 할 수 있다.

1990년대 이후의 관련 연구동향을 살펴보면 방대한 각종 관련 자료를 정리, 해석하여 근대시기 재일한인의 일반적인 노동양상을 분석한 연구에서 특정 지역, 분야로 검토 대상을 좁혀 재일한인의 노동세계가 지니는 다양성을 구체적으로 고찰하는 연구로 확장되고 있음을 알 수 있다. 우선, 재일한인의 일반적인 노동양상을 고찰한 대표적인 연구로 하명생(河明生), 전기호, 도노무라 마사루(外村大)의 연구를 들 수 있다. 하명생의 연구는 가장 초기에 이루어진 것으로 일본 노동시장의 수요·공급 구조에 대한 이해를 바탕으로 재일한인 노동자의 실태를 분석하였고,⁶⁾ 전기호의 연구는 일본 자본주의의 특수성이라는 시각에서

5) 대표적인 연구로 다음을 들 수 있다. 岩村登志夫 『在日朝鮮人と日本労働者階級』, 校倉書房, 1972, pp.1-318; 小林末夫 『在日朝鮮人労働者と水平運動』, 部落問題研究所出版所, 1974, pp.1-257.

6) 河明生 『韓人日本移民社会經濟史 戦前編』, 明石書店, 1997, pp.1-215.

재일한인 노동자계급의 형성 요인과 이에 기인한 노동쟁의를 살펴보았다.⁷⁾ 그리고 도노무라 마사루의 2004년 연구의 경우는 일본 경찰 및 행정당국, 신문사의 사료뿐만이 아니라 재일한인 스스로가 남긴 사료를 활용하여 노동세계를 포함한 이들의 일상생활을 폭넓게 재구성하였다.⁸⁾

한편, 특정 지역, 분야에 있어서의 재일한인의 노동양상을 고찰하는 연구는 최근 들어 점차 축적되고 있는 상황이다. 전반적인 연구경향을 살펴보면 아무래도 당시 재일한인이 많이 취업했던 분야를 중심으로 구체적인 분석이 이루어지고 있음을 알 수 있다. 우선, 토목공사 등 건설현장에서의 재일한인의 노동세계를 분석한 사례들이 눈에 띈다.⁹⁾ 이들 연구는 일본 건설업의 노동력 조직 및 규제의 특징인 증충적인 하청계약과 인부청부 구조를 중심으로 그 안에서 한인 노동자가 어떻게 자리매김하였는지를 구체적으로 검토한다. 다음으로 섬유방직업에 종사한 재일한인에 대한 검토도 국내외에서 이루어지고 있다.¹⁰⁾ 이들 섬유방직업 관련 연구에는 흥미로운 특징이 하나 있는데 바로 재일한인 ‘여공(女工)’에 초점을 맞춰 분석을 진행함으로써 젠더연구로서의 측면을 아울러 갖는 경우가 많다는 것이다.

이처럼 근대시기 재일한인의 노동양상을 실증적으로 살펴보려는 시도는 꾸준히 진행 중이다. 하지만 아직까지 그 내부의 다양성을 충분히 파악하는 단계에는 이르지 못한 상태라고 할 수 있다. 위에서 살펴본 기존연구의 대부분은 도쿄와 오사카(교토)라는 재일한인의 최대 집주(集住)지역을 중심으로 이들의 노동세계를 검토하였다. 많은 재일한인이 거주하는 지역과 관련하여 많은 연구

7) 전기호 『일제시대 재일한국인 노동자계급의 상태와 투쟁』, 지식산업사, 2003, pp.1-322.
8) 外村大 『在日朝鮮人社会の歴史学的研究 形成・構造・変容』, 緑蔭書房, 2004, pp.1-503.
9) 켄 카와시마 「상품화, 불확정성, 그리고 중간착취: 전간기 일본의 막노동시장에서의 조선인 노동자들의 투쟁」, 『아세아연구』51-3, 아세아문제연구소, 2008, pp.54-88; 高野昭雄 「洛北松ヶ崎地区の近代と朝鮮人労働者」, 『人文学報』105, 京都大學人文科學研究所, 2014, pp.141-159; 김광열 「관동대지진 이후 일본의 제도(帝都)부흥사업과 한인 노동자: 건축자재 자갈의 공급을 중심으로」, 『한일민족문제학회』31, 한일민족문제학회, 2015, pp.5-52.
10) 藤永壯 「植民地期・在日朝鮮人紡績女工の労働と生活—大阪在住の済州島出身者を中心に」, 『女性史学: 年報』22, 女性史総合研究会, 2012, pp.16-32; 安田昌史 「西陣織産業における在日朝鮮人労働と民族的アイデンティティを中心に」, 『同志社グローバル・スタディーズ』6, 同志社大学グローバル・スタディーズ学会, 2016, pp.95-118; 권숙인 「일본에 돈 벌러 간 이야기: 1910-20년대 일본 방직산업의 조선여공」, 『한국문화인류학』52-2, 한국문화인류학회, 2019, pp.3-45.

가 이루어지는 것은 물론 당연한 현상이다. 하지만 그 결과 건설과 섬유방직이라는 특정 분야를 중심으로만 재일한인의 노동세계 연구가 이루어지고 있다는 한계도 인식할 필요가 있다. 이에 본 연구에서는 기존연구에 대한 비판적인 검토를 바탕으로 근대시기 재일한인의 노동세계를 보다 다양하게 이해하기 위한 시도로서 기타규슈지역의 부두노동에 주목하겠다.

서론에서도 언급하였듯이 기타규슈지역은 재일한인의 이주 초기단계에 있어서 유입이 가장 활발했던 지역이며 이 지역이 일본 최대의 철강, 석탄산업 중심지라는 사실로 인해 재일한인도 도쿄나 오사카(교토)와는 다른 산업에 흡수되었다. 예를 들어 기타규슈지역에 있는 치쿠호탄전(筑豊炭田)¹¹⁾은 1900년대 들어 개발이 본격적으로 시작된 이후 1950년대 후반 주요 소비 에너지가 급격하게 석유로 바뀌어 폐광에 이르는 시기까지 일본에서 최대 석탄 생산량을 기록하였다. 그리고 이러한 특징으로 인해 이 지역의 재일한인 중 광업종사자의 비중은 압도적이었다. 재일한인과 광업을 교차시켰을 때 보통은 1930년대 후반 이후의 강제동원을 떠올리기 마련이다. 하지만 기타규슈지역을 중심으로는 그 이전부터 재일한인의 유입이 두드러졌으며 단적으로 이 지역을 포함하는 후쿠오카현의 경우 1927년 거주 한인의 49.1%가 광부였다.¹²⁾ 그리고 이와 관련해서는 사가와 교헤이(佐川享平)의 일련의 연구¹³⁾를 주목할 수 있다. 사가와 교헤이에 따르면 한인 광부에 관한 연구는 오랫동안 강제동원을 전제로 이루어져 왔지만 이와 더불어 이들의 “존재형태를 시기적인 변화나 동시대 탄광업의 구조에 대한 이해를 바탕으로 고찰”하여야 한다고 지적하며¹⁴⁾ 광업에 종사한 한인의 생활사,

11) 치쿠호라는 이름은 근대 이전 이 지역을 부르던 치쿠젠(筑前)과 부젠(豊前)의 앞글자를 딴 것이며 탄전은 석탄층이 존재하는 지역을 가리킨다. 치쿠호탄전의 대표적인 탄광으로는 미즈비시광업(三菱鉱業), 미쓰이광산(三井鉱山), 아소탄광(麻生炭鉱) 등이 있다.

12) 福岡地方職業紹介事務局 『管内在住朝鮮人労働事情』, 福岡地方職業紹介事務局, 1929, pp.35-39.

13) 佐川享平 「戦間期の筑豊における朝鮮人鉱夫の労働と生活 飯塚炭鉱を事例として」, 『史観』166, 早稲田大学史学会 2012, pp.22-43; 佐川享平 「一九三〇年代の筑豊における炭鉱経営と朝鮮人の労働 麻生商店を事例に」, 『民衆史研究』84, 民衆史研究会, 2013, pp.29-48; 佐川享平 「1920年代の炭鉱業における技術革新と労働力構成 三菱工業筑豊炭業所における朝鮮人鉱夫の使用拡大をめぐる」, 『大原社会問題研究所雑誌』677, 法政大学大原社会問題研究所, 2015, pp.27-41.

14) 佐川享平(2012), 上掲論文, p.22

사회사적 연구의 필요성을 제안했다.

한편, 기타규슈지역에서는 지역 기간산업인 광업에서 파생되는 일자리에도 한인의 취업이 특징적으로 나타났는데 그 중 하나가 바로 부두에서 석탄을 중심으로 배와 육지 사이의 화물 선적과 하역을 하는 나카시(仲仕)¹⁵⁾의 일이었다. 나카시는 일본의 다른 지역에 거주하는 한인의 직업구성에서는 좀처럼 찾아볼 수 없지만 기타규슈지역에서는 광부, 그리고 구체적으로 어떠한 일을 하는지 알 수 없는 일용직 인부 다음으로 많으며¹⁶⁾ 그만큼 이 지역에 거주하던 재일한인의 노동세계를 종합적으로 이해하기 위해서는 반드시 검토해야 할 부분이다. 본 연구에서는 위와 같은 근대시기 재일한인의 노동세계에 관한 선행연구의 검토를 바탕으로 근대 기타규슈항의 변천과정과 그 속에서의 부두노동의 일반적인 양상을 이해하고 특히 재일한인 나카시의 존재가 두드러졌던 모지와 와카마쓰 지구를 중심으로 그들의 노동양상을 살펴보고자 한다. 이러한 작업은 기존에 이루어진 재일한인의 노동세계를 고찰하는 연구가 지니는 지역과 분야의 한계를 부분적이거나 극복하고 관련 연구의 저변을 넓힌다는 의미가 있을 것이다.

Ⅲ. 근대 기타규슈항의 변천과 부두노동

1. 근대 기타규슈항의 시작

기타규슈항은 후쿠오카현 기타규슈시에 위치하며 일본 항만법에서 정하는 중요 항만 중, 국제해상수송망거점으로 특히 중요한 국제거점항만(國際拠点港湾)¹⁷⁾에 포함된다. 오늘날 기타규슈항이라고 칭하는 항만은 모지항(門司港), 신 모지(新門司), 고쿠라(小倉), 도카이(洞海), 히비키나다(響灘)의 다섯 지구로 이루어져 있는데, 이는 기타규슈항이 1964년 모지항, 고쿠라항(小倉港), 도카이항

15) 오늘날의 부두, 항만노동자를 가리키며 항만 시설이 현대화되기 이전 시기에 사용된 용어이다. 현대 일본사회에 있어서는 차별적인 뉘앙스를 지니는 측면이 있다.

16) 福岡地方職業紹介事務局(1929), 前掲書, pp.35-39.

17) 2011년 특정중요항만(特定重要港湾)에서 명칭이 변경되었으며 총 18개 항이 지정되어 있다.

(洞海港)이 통합하여 탄생하였다는 역사를 반영한다. 즉, 모지항, 고쿠라, 도카이 지구는 과거의 모지항, 고쿠라항, 도카이항에 해당하며 신모지와 히비키나다는 기타규슈항 탄생 이후에 정비된 지구이다. 따라서 근대 이후 기타규슈항의 역사는 모지항, 고쿠라항, 도카이항의 과거를 살펴봄으로써 이해할 수 있으며, 이 중 도카이항은 와카마쓰항(若松港), 도바타항(戸畑港), 아하타항(八幡港)을 총칭하므로 아울러 이들에 대한 검토도 필요하다. 단, 본 연구에서는 기타규슈지역 석탄의 2대 집산지이자¹⁸⁾ 제일한인 나카시의 존재가 두드러졌던 모지항와 와카마쓰항을 중심으로 기타규슈항의 발전 과정을 살펴보기로 한다.

기타규슈지역에서 근대 항만의 시작은 당시 동북아시아의 교통망 발전과 밀접한 관계가 있다. 19세기 후반부터 철도와 기선이 빠르게 보급되기 시작하면서 이들의 동력인 석탄의 수요는 크게 늘어났고 그 결과 일본 최대의 석탄 산지였던 기타규슈지역은 일본 국내는 물론 상하이(上海), 홍콩(香港) 등으로의 석탄 공급 거점으로 급부상한다. 기타규슈지역에서도 가장 초기에 정비된 곳은 모지였다. 에도(江戸)시대까지 모지는 염전이 있는 작은 어촌에 불과했다. 그러나 기타규슈지역의 다른 곳 보다 수심이 상대적으로 깊고 중국 대륙과 가까우며 규슈와 혼슈의 결절점이었던 모지는 석탄 수출은 물론 국내 수송에도 적합하다는 이유로 주목받기 시작했다.



<그림 1> 모지와 와카마쓰의 위치

18) 筑豊石炭鑛業組合 『筑豊石炭鑛業要覧』, 筑豊石炭鑛業組合事務所, 1931, p.112.

모지항의 본격적인 정비는 1888년에 세워진 모지축항회사(門司築港会社)에 의해 시작되는데 이 회사는 야스바 야스카즈(安場保和)¹⁹⁾의 주도로 모지항 정비에 필요한 재원을 확보하기 위해 시부사와 에이치(渋沢栄一) 등 재계 주요 인물을 주주로 하여 설립된 것이었다. 모지축항회사의 설립에 이들 재계 주요 인물이 참여한 것은 석탄 집산지로서 모지의 발전성을 확신했기 때문일 것이며, 이는 일본 전국의 근대 항만 정비 사례 중에서도 이례적인 것이었다.²⁰⁾ 이후 모지항은 1889년 7월 30일 특별수출항²¹⁾으로 지정되면서 크게 발전하게 된다. 흥미로운 사실은 모지축항회사에 의해 매립공사가 시작된 직후, 즉, 항만이 완성 되기도 전에 특별수출항 지정이 이루어졌다는 것으로 그 만큼 당시 이 지역의 항만 정비의 필요성과 기대감이 높았다는 사실을 알 수 있다.

한편, 와카마쓰항은 치쿠호탄전의 석탄이 온가가와(遠賀川)와 호리카와(堀川) 운하를 거쳐 일차적으로 모이는 곳으로 에도시대 이 지역에서 석탄이 발견된 이후 줄곧 석탄 수송, 특히 국내 수송에서 중요한 역할을 해 왔으며 메이지시대에 들어서는 이전과는 비교할 수 없을 정도로 대량의 석탄이 흘러들어 왔다. 그러나 모지항과 달리 와카마쓰항은 수심이 매우 얇아 대형 기선의 입출항이 어려워 효율적인 석탄 수송이 불가능했고 이에 1890년 와카마쓰축항회사(若松築港会社)의 설립을 시작으로 근대적 정비가 이루어진다.²²⁾ 와카마쓰축항회사 설립 후 와카마쓰항은 수차례의 준설 작업을 통해 대형 기선의 입출항이 가능해졌으며 1897년 아하타제철소(八幡製鐵所)의 가동을 시작으로 이 지역의 공업화가 급속도로 진행되면서 더욱 번창한다. 결과적으로 와카마쓰항 또한 1904년 특별수출항으로 지정되었다.

한 가지 간과해서는 안 되는 사실은 이처럼 모지항, 와카마쓰항을 중심으로

19) 1886년 후쿠오카현 현령(県令)(오늘날의 현지사)으로 부임하였다. 이와쿠라 사절단(岩倉使節團)을 수행하여 유럽과 미국을 시찰한 경험이 있었으며 특히 식산흥업(殖産興業)을 위해서는 근대적 교통 인프라 정비가 필수 불가결하다는 측면을 강조했다.

20) 稲吉晃 『海港の政治史 明治から戦後へ』, 名古屋大学出版会, 2014, p.42.

21) 특별수출항이란 개항하지 않은 항구 중, 당시 일본의 주요 수출품이었던 쌀, 밀, 밀가루, 석탄, 유황의 다섯 품목의 산지 근처의 항구를 선정한 것으로 이들 항구에서는 일본 선박 또는 일본인을 고용한 외국 선박에 의해 위 품목의 수출이 가능했다.

22) 와카마쓰항의 정비는 이시노 간페이(石野寛平)라는 인물의 주도 하에 이루어 졌다. 이시노 간페이는 지방 관료 출신으로 일찍이 광산 관련 업무를 맡아 석탄 산업의 중요성을 인식하였으며 그 연장선상에서 석탄 적출항으로 와카마쓰항을 키우려고 하였다.

한 기타규슈항의 정비가 철도 부설과 함께 진행되었다는 것이다. 모지축항회사가 설립된 1888년에는 규슈철도(九州鐵道)도 함께 설립되어 1891년에는 모지항과 하카타(博多) 사이에 철도가 운행되기 시작하였다. 그리고 와카마쓰항의 경우 와카마쓰축항회사가 설립되기 한 해 전인 1889년에는 이미 치쿠호철도(筑豊鐵道)가 설립되어 1891년 와카마쓰항과 치쿠호탄전을 잇는 치쿠호흥업철도(筑豊興業鐵道)가 개통하였다. 규슈철도와 치쿠호흥업철도는 1897년 합병하여 규모를 키우는데 이들 철도의 존재는 석탄의 해로 및 육로 수송을 효율적으로 연계함으로써 모지항과 와카마쓰항이 지나는 석탄의 국내외 수송 기능을 한층 강화하였다.²³⁾ 그리고 이렇게 철도와 항만의 정비를 통하여 발전하기 시작한 근대 기타규슈항에서는 바다와 육지 사이에서 석탄을 중심으로 각종 화물을 실어 나르는 부두노동, 나카시의 수요가 크게 늘어나게 된 것이다.

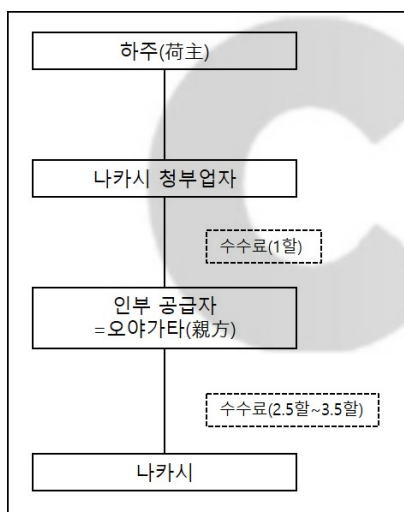
2. 부두노동의 일반적인 내용과 특징

앞에서 이미 언급하였지만 근대 일본에서는 배와 육지 사이의 화물 선적과 하역을 하는 노동자, 바꾸어 말하자면 오늘날의 항만노동자, 부두노동자에 해당 하는 노동자를 나카시라고 불렀다. 그런데 한 마디로 나카시라고 해도 작업장소와 화물에 따라 이들의 노동양상은 다양할 수밖에 없었다. 우선 작업장소에 따라서는 바다 나카시(沖仲仕 또는 海仲仕)와 육지 나카시(陸仲仕)로 나뉘었다. 바다 나카시는 해상에서 작업을 하는 노동자로 본선과 거룻배 사이의 화물 선적과 하역을 담당하였다. 육지 나카시는 거룻배가 출발·도착하는 선창 등 육지에서 화물을 선적, 하역하였다. 다음으로 작업화물에 따라서는 잡화 나카시와 석탄 나카시로 나눌 수 있다. 잡화 나카시는 석탄 이외의 각종 물건, 예를 들어, 밀가루, 설탕, 시멘트, 철판 등의 선적, 하역을 담당하였다. 한편, 석탄 나카시는 말 그대로 철도 등을 통해 실려 온 석탄을 선적, 하역하며 노동 강도는 잡화나카시보다 섰다.

한편 나카시의 노동세계를 이해하기 위해 반드시 검토해야 할 제도가 있는데

23) 이처럼 1900년을 전후로 한 규슈지역의 개발 과정 자체가 도쿄, 오사카 등 중앙 공업지대의 동력 자원인 석탄을 수송하기 위한 해륙 시설의 정비 과정이었다고도 할 수 있다(山口大学經濟研究所調査室 『関門經濟史第2輯』, 門司市, 1954, p.3).

바로 구미(組)제도²⁴⁾이다. 구미제도는 오야가타(親方)라고 불리는 우두머리가 ‘구미’를 만들고 노동자를 확보한 후 이들을 통괄하여 작업을 하청 받는 제도²⁵⁾로 근대 일본에 있어서 나카시는 바로 이 구미제도를 통해 운용되었다. 나카시의 운용이 구미제도를 기반으로 했던 이유는 날씨, 조류 등의 요인으로 인해 선박의 입·출항 여부, 시간이 매우 유동적이었고 작업량의 변동이 심했기 때문이다. 작업량이 변동이 심하다는 것은 필요한 나카시의 수 또한 수시로 바뀌었음을 의미했다. 따라서 하주(荷主)(무역회사) 입장에서 보면 화물의 선적과 하역을 위한 노동자를 직접 상시 고용하는 것보다 나카시의 수요에 맞춰 하청업자로부터 노동력을 제공받는 간접고용이 경영상 이득이었다.²⁶⁾



<그림 2> 구미제도에 의한 나카시 운용

24) 구미제도는 부두노동뿐만 아니라 근대 이후 일본의 건설·토목업 등에서 널리 운용되었다. 다만, 부두노동의 경우, 기상조건 등으로 인해 노동력 운용이 다른 분야에 비해 훨씬 더 유동적이었고 그 만큼 구미제도가 나카시의 생활 전반에 지니는 영향력을 컸다고 할 수 있겠다.

25) 喜多村昌次郎 『日本の港湾労働 港湾労働の社会史』, 財団法人港湾労働經濟研究所, 1990, pp.20-27.

26) 不破和彦 「港湾労働者の同盟罷業と「組」制度 明治期・門司港の石炭仲仕の事例」, 『東北大学教育学部研究年報』23, 東北大学教育学部, 1975, p.75.

그리고 그 결과 ‘하주-나카시 청부업자-인부공급자-나카시’라는 계층적인 질서 속에서 부두노동은 이뤄졌다. 그런데 이 계층질서를 조금 더 자세히 살펴보면 나카시 청부업자는 하주로부터 화물의 선적과 하역을 위탁받았지만 직접 나카시를 고용하지는 않았음을 알 수 있다. 나카시를 고용, 현장에서 작업을 지휘한 것은 나카시 청부업자와 ‘특정한 ‘종속관계’에 있었던 오야가타라고 불렀던 인부공급자’였다.²⁷⁾ 즉, 오야가타는 나카시 청부업자로부터 재하청을 받아 나카시를 고용, 이들을 자신의 구미에 속하게 한 후 노동력으로 운용하고 있었던 것이다.

하나의 구미에는 보통 20~50명 정도의 나카시가 속해 있었는데 이들은 노동뿐만이 아니라 생활 전반을 함께하는 집단이었다. 나카시는 오야가타로부터 부두에서의 작업에 필요한 도구는 물론 의·식·주의 대부분을 아주 사사로운 부분까지 제공받았다. 예를 들어 “[나카시는] 큰 방에 뒤엉켜 잤으며, 모기장, 이불, 식기 등을 시작으로 매일의 식사는 물론 쥘신, 목욕 비용 등이 주어졌고 가령 일을 쉬는 날일지라도 일용품은 오야가타를 통해서 지급’되었는데²⁸⁾ 이러한 사실로부터 나카시는 오야가타에게 종속적이고 의존적인 존재일 수밖에 없었다는 사실을 알 수 있다.

그리고 이러한 사실은 나카시의 임금구조를 통해서도 알 수 있다. 위에서 언급한 ‘하주-나카시 청부업자-인부공급자-나카시’라는 부두노동의 계층질서에서 가장 상층에 있는 하주는 나카시 청부업자에게 보통 월 2회 화물 선적 및 하역 대금을 지급하는데 이 대금에서 나카시 청부업자는 얼마간의 수수료를 떼고 일할(日割)로 인부공급자, 즉 오야가타에게 지급한다. 그리고 오야가타는 여기에서 다시 얼마간의 수수료를 제하고 일할로 나카시에게 지급하며, 각 항구마다 조금씩 차이는 있지만 대부분의 경우 오야가타가 떼는 수수료의 비율이 나카시 청부업자보다 크다. 물론 의·식·주와 관련되는 각종 비용은 나카시가 그때그때 오야가타에게 지불해야 한다. 즉, 오야가타를 거침으로 인해 나카시는 수중에 들어오는 돈이 크게 줄어들게 되는 것인데 그럼에도 불구하고 비교적

27) 木庭俊彦 「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役 石炭積込の機械化と港湾荷役業界の再編」, 『経営史学』46-4, 経営史学会, 2012, p.23.

28) 不破勝敏夫 「関門地方の港湾労働事情」, 山口大学経済学部 『創立五十周年記念論文集 [第1]地方経済編関門経済の研究』, 山口大学経済学部, 1955, p.311.

안정적으로 일거리를 주고 자연조건을 비롯하여 여러 가지 이유로 인해 일을 할 수 없는 날에도 의·식·주를 제공하는 오야가타는 나카시의 생활에 필수불가결한 존재였다. 한편 오야가타에게 구미제도는 자신이 ‘거두는’ 나카시를 일정 규모 확보함으로써 언제든지 인부를 공급할 수 있다는 장점이 있었다.

IV. 재일한인과 부두노동

이 장에서는 후쿠오카지방 직업소개 사무국(福岡地方職業紹介事務局)에서 1927년과 1929년에 펴낸 『관내 나카시 노동사정, 돈벌이여공에 관한 조사(管内仲仕労働事情、出稼ぎ女工に関する調査)』와 『관내거주 조선인 노동사정(管内在住朝鮮人労働事情)』이라는 두 보고서를 통해 재일한인 부두노동자의 노동세계를 재구성하도록 한다. 근대시기 재일한인 부두노동자의 노동세계는 제3장에서 설명한 당시 일본에 있어서의 일반적인 부두노동의 특징을 반영하는 한편, 특정 분야, 형태에 집중되는 모습을 보이므로 별도로 자세하게 고찰할 필요가 있다. 특히 이 장에서는 재일한인 나카시의 존재가 두드러졌던 모지와 와카마쓰 지구를 중심으로 재일한인의 부두노동이 지녔던 특징을 검토하겠다.

1. 석탄 선·하적 중심의 노동

앞에서도 언급하였듯이 나카시는 작업 화물에 따라 잡화 나카시와 석탄 나카시로 나뉘는데 특히 석탄 나카시의 존재는 서일본 지역, 그 중에서도 규슈지역의 특징이었으며 “번한(繁閑)은 있지만 일이 아예 끊어지는 경우는 없다”²⁹⁾는 설명을 통해서도 알 수 있듯이 당시 이 지역의 석탄산업 발전 속에서 필수 불가결한 노동자였다. 한편, 재일한인 나카시는 상대적으로 노동 강도가 센 화물의 선·하적을 담당하는 일이 많았다. 잡화와 석탄을 비교하면 보다 ‘고된’ 선·하적 대상이었던 석탄을 담당하는 재일한인의 비중이 높았고 잡화 중에서는 시멘트처럼

29) 東京職業研究所『現代生活職業の研究 一名・最新職業案内2版』, 東京職業研究所, 1923, p.202.

가루가 날리는 등의 이유로 일본인 나카시가 기피하는 화물을 맡는 경우가 많았다.³⁰⁾ 바꾸어 말하자면 근대 기타규슈항에 있어서 제일한인 나카시는 많은 경우 석탄 나카시였고 일부 잡화 나카시의 경우에도 주로 일본인 나카시의 기피 대상 화물을 담당하였다고 할 수 있겠다.

그렇다면 석탄 나카시로서 제일한인의 노동양상은 어떠했을까. 1929년 후쿠오카현의 조사에 따르면 당시 모지와 와카마쓰에 있던 제일한인 석탄 나카시의 수는 각각 203명과 518명이다. 나카시라는 직업의 특성 상 이·퇴직이 매우 빈번하여 정확한 수를 파악하는 것도 전체 석탄 나카시 중 제일한인이 차지하는 명확한 비중도 알기는 어려우나 당시 이 지역에서 한인 석탄 나카시의 존재감은 여러 가지 의미에서 작지 않았다.³¹⁾ 예를 들어 한인은 석탄 나카시의 재편 과정에서 일본인에 비해 고용을 유지하는 경우가 많았다. 모지항과 와카마쓰항이 석탄 적출항으로 성장하면서 석탄 적재, 운반, 정리의 기계화에 대한 요구는 높아졌으며 이를 위한 노력의 결과 석탄 나카시의 수는 점차 줄어 들었다. 그러나 석탄 나카시 중 먼저 해고된 사람들 중에는 일본인의 비중이 높았으며 한인은 “임금의 저렴함과 더불어 바다 나카시로서 내지인[일본인] 이상으로 수완이 있어” 해고되지 않는 경우가 많았다고 한다.³²⁾

한인 석탄 나카시는 대개 해상에서 작업을 하였고 석탄 가래질, 선적된 석탄을 고르게 하는 일을 맡았다. 이들의 노동시간은 선박의 입출항에 좌우되었기 때문에 일정하지 않았지만 보통 바다 나카시는 5시간 내외, 육지 나카시는 7시간에서 9시간 정도로 노동강도가 센 바다 나카시가 상대적으로 짧다. 그리고 바다 나카시의 경우 기상조건 등으로 인해 일을 할 수 없는 날이 육지 나카시 보다 많았다. 한 달을 기준으로 했을 때 바다 나카시가 육지 나카시 보다 2, 3일 일을 적게 했다. 일반적인 노동일수는 바다 나카시는 20일, 육지 나카시는 22, 23일 정도였다. 노동시간과 일수가 유동적인 만큼 한인 석탄 나카시의 소득 또한 일정하지 않았으며 단편적으로 파악할 수 있을 뿐이다. 예를 들어 모지항의

30) 福岡地方職業紹介事務局『管内仲仕労働事情、出稼ぎ女工に関する調査』, 福岡地方職業紹介事務局, 1927, p.18.

31) 1920년대 후반, 모지항과 시모노세키항을 포함한 간문(関門)지역 전체 부두노동자 중 한인의 비율은 20%을 넘었다 (小野俊彦 「門司港の朝鮮人港湾労働者 主体になり損ね、暴力を記憶する」, 『立命館言語文化研究』19-2, 立命館大学国際言語文化研究所, 2007, p.129.)

32) 福岡地方職業紹介事務局(1929), 前掲書, p.57.

특정 나카시 청부업자 아래의 오야가타가 운영하는 구미에 소속된 한인 석탄 나카시의 경우 월수입이 22에서 23엔 정도였는데 이 중 오야가타에게 매일 식비 등으로 45전을 지불했기 때문에 순수하게 수중에 들어오는 돈은 8, 9엔에 그쳤다. 단, 노동일수가 최대 23일 밖에 되지 않았기 때문에 소속한 구미에서 일이 없는 경우는 다른 구미의 일을 임시로 하면서 10엔에서 15엔 정도의 수입을 보충하는 것이 일반적이었다.³³⁾ 즉, 한인 석탄 나카시의 월수입은 20엔 전후였다고 할 수 있겠다.

그런데 앞에서 이미 언급하였듯이 한인 석탄 나카시의 존재감이 컸던 이유 중 하나는 일본인 나카시에 비해 상대적으로 적은 임금으로 고용할 수 있었기 때문이었다. 그렇다면 그 격차는 어느 정도였을까. 후쿠오카현이 1927년 실시한 조사에 따르면 일본인과 조선인을 포함한 일반적인 모지항 나카시 노동자의 월수입은 평균하여 40엔 전후였다.³⁴⁾ 즉, 오야가타에게 지불하는 식비 등 경비, 노동 일수, 다른 구미의 일을 통한 수입 보충이 유사하다고 했을 때 조선인 나카시의 임금과 평균 임금과의 격차는 거의 50%에 육박하였으며,³⁵⁾ 따라서 단순하게 계산한다면 일본인 나카시와의 임금 격차는 그 이상이었음을 알 수 있다. 그리고 이는 같은 시기 다른 직업에 종사하는 재일한인 보다도 현저히 낮은 수준이었다. 우선 같은 지역의 탄광에서 일하는 한인의 경우 대부분이 갱내에서 작업을 하였는데 이들의 평균 월수입은 36.23엔에서 41.73엔 정도로 석탄 나카시의 2배 전후의 소득이 있었다.³⁶⁾ 공장 노동자가 많은 도쿄 거주 재일한인의 경우 평균 월수입은 63.71엔에 이르러 더욱 격차가 컸다.³⁷⁾ 즉, 근대 시기 기타규슈항에서 석탄 나카시 노동에 종사했던 재일한인은 일본인은 물론 전체 재일한인과 비교했을 때도 상당히 궁핍한 생활을 할 수 밖에 없었던 것이다.

33) 福岡地方職業紹介事務局(1929), 上掲書, p.58.

34) 福岡地方職業紹介事務局(1927), 前掲書, p.21.

35) 이 점은 다음 연구에서도 동일하게 지적한다. 小野俊彦, 前掲論文, p.129.

36) 福岡地方職業紹介事務局(1929), 前掲書, pp.105-110. 탄광 노동의 경우 성과급 제도에 기반하여 임금 지불이 이루어졌기 때문에 광산마다 편차가 크다. 여기에서 제시하는 수치는 평균적인 것이라고 보면 된다.

37) 東京府学務部社会課 『在京朝鮮人労働の現状』, 東京府, 1929, p.108.

2. 구미 제도로부터의 일탈

제3장에서 살펴보았듯이 근대 일본에 있어서 부두노동의 가장 큰 특징 중 하나는 구미제도에 의한 노동력의 운용이었다. 하주로부터 나카시로 이어지는 계층적인 구조 속에서 특히 오야가타와 나카시의 관계는 특수한 것이었다. 노동력 운용 자체만을 두고 봤을 때 오야가타와 나카시는 서로 협조적인 관계라고도 할 수 있다. 나카시는 오야가타로부터 비교적 안정적으로 일자리를 알선 받고 오야가타는 하주 및 나카시 청부업자의 요구에 맞춰 언제든지 제공할 수 있는 노동력을 확보한 것이다. 그러나 오야가타는 나카시의 생활 전반에 걸쳐 막대한 영향력을 미쳤고 둘의 관계는 결코 대등할 수 없었다. 특히 나카시 중에는 “떠돌이가 많고 지방에서 뒤이어 의지하여 모인 자”가 많았기 때문에³⁸⁾ 기본적인 의·식·주와 일거리를 동시에 제공해주는 오야가타의 존재는 절대적이었을 것이다. 즉, 구미에 속한다는 것은 단기적으로는 오야가타에게 지불하는 수수료 등으로 수입이 적을 수 있지만 장기적으로는 나카시에게 최소한의 안정적인 생활을 보장했다고 할 수 있다.

그런데 모든 나카시가 구미제도에 편입되었던 것은 아니다. ‘방 나카시(部屋仲仕)’라고 불리는 구미 소속 나카시 외에 ‘부랑 나카시(浮浪仲仕)’라고 하는 소속이 불명확한 나카시도 있었다. 부랑 나카시는 이른바 일용직 인부이다. 오야가타는 인부 공급 요청을 받으면 자신의 구미에 속한 나카시를 우선 현장에 보냈지만 부족할 경우에는 부랑 나카시를 추가로 모았다. 부랑 나카시는 부두노동의 수요에 따라 오야가타를 통해 하루 단위로 현장에 보내졌기 때문에 보다 작업 유무가 유동적이고 강도가 센 해상작업 담당, 즉, 바다 나카시로 배정되는 일이 많았다. 그리고 부랑 나카시의 경우 계절에 따라 일자리를 얻을 수 있는 가능성이 크게 차이가 났다. 상대적으로 석탄 수송량이 적은 여름에는 부랑 나카시는 일을 얻지 못할 가능성이 높았고 따라서 이들은 얼음 장사, 청소일, 과일·야채의 운반 등 다양한 일에 종사했다.³⁹⁾ 한편, 부랑 나카시의 경우 의·식·주와 관련된 일체의 비용은 스스로 부담해야 했다. 흥미로운 사실은 부랑 나카시

38) 東京職業研究所(1923), 前掲書, p.202.

39) 福岡地方職業紹介事務局(1927), 前掲書, p.8.

와 일반 나카시를 비교했을 때 수중에 직접 들어오는 돈은 전자가 더 많았다는 것이다. 대신 부랑 나카시의 경우 일을 구하지 못하였을 때 의·식·주의 위험부담을 스스로 떠맡는 형태였다고 할 수 있다.

그리고 바로 이 부랑 나카시 중에 한인의 비중은 상대적으로 높았다.⁴⁰⁾ 제1장에서 설명하였듯이 도일(渡日)한 한인이 일본에서 단기간에 확보, 활용 가능한 인적네트워크는 거의 없었고 이들이 할 수 있는 일이란 매일 아침 부두에 남아 남는 일자리를 기다리는 일 뿐이었다는 사실을 생각하면 당연하다고도 할 수 있겠다. 뒤에서 사료(각주 42)를 확인하겠지만 부랑 나카시로 일을 시작한 한인 중에는 오야가타의 눈에 띠어 구미에 소속하는 경우도 있었다. 하지만 대부분의 경우는 그렇지 못하고 매우 불안정한 노동 및 생활 구조 속에 놓여 있었으며 예상컨대 최소한의 이동자금을 모으면 기타규슈항에서 벗어나 다른 지역으로 이동, 다른 업종에 종사하는 경우가 많았을 것이다.

그리고 이 장에서 살펴 본 한인 나카시의 노동세계를 집약적으로 나타내는 기술이 『관내 나카시 노동사정, 돈벌이여공에 관한 조사』에 다음과 같이 있다.

조선인 노동자는 애초에 부랑 나카시로 이 지역에 모여 있었지만, 바다 나카시 작업에 있어서 내지(内地) 노동자가 따라 잡을 수 없을 정도의 성적을 내는 사실이 밝혀지면서 뱃[구미]에 수용하게 된 것이다. (중략) [조선인인] 전혀 동일 대우를 받는 것이 아니라 바다 나카시 작업을 보아도 석탄 가루가 많이 있는 구역에서 무심하게 일하는 것을 환영받는 상태이다.⁴¹⁾

즉, 당시 한인 나카시는 석탄 나카시로서 그리고 부랑 나카시로서 존재하는 경우가 많았으며, 부랑 나카시의 비중이 높다는 것은 그만큼 바다 나카시의 일을 하는 경우가 많았다는 사실을 말해 준다. 그리고 이러한 점에 비추어 볼 때 일반적으로 부두노동은 불안정성과 유동성이 높다는 특징을 지니지만 근대 시기 기타규슈항에 있어서 재일한인 나카시의 경우 그 정도는 일본인 나카시에 비해서도 매우 컸다고 할 수 있다.

40) 福岡地方職業紹介事務局(1927), 上掲書, pp.5-6.

41) 福岡地方職業紹介事務局(1927), 上掲書, p.7.

V. 맺음말

본 연구에서는 근대 기타규슈항을 중심으로 재일한인의 노동세계를 검토하였다. 이 지역은 일본이 근대화를 추진하는데 필수 불가결했던 석탄의 최대 산지로 기타규슈항 또한 철도와의 연계 속에서 석탄의 국내외 해상수송 거점으로 발전하였다. 그리고 이 과정에서 기타규슈항에서는 많은 나카시, 즉, 부두노동자 수요가 발생했는데 이 수요에 흡수되는 형태로 현해탄을 건너온 한인 또한 기타규슈항에 유입, 나카시 노동에 종사하게 되었다. 기타규슈항에서의 부두노동은 도일한 한인이 더 이상 경비를 들이지 않고 인적네트워크 없이도 얻을 수 있는 일자리로서 의미를 지녔다.

그리고 특히 재일한인 나카시의 존재가 두드러졌던 모지, 와카마쓰 지구를 중심으로 이들의 노동세계를 살펴 본 결과 다음과 같은 특징이 있었다. 한인 나카시는 석탄의 선·하적을 주로 담당하였고 근대 일본에서 나카시 운용의 중심에 있었던 구미제도로부터 일탈하여 부랑 나카시로 해상작업을 하는 경우가 많았다. 바꾸어 말하자면 한인 나카시는 구미제도를 통해 기본적인 의·식·주를 보장받지 못한 채 노동강도가 센 해상에서의 석탄 선·하적 작업에 투입되었던 것이다. 그리고 물론 이와 같은 노동양상은 일본인 나카시와의 ‘구별짓기’를 통해 나타났다. 결과적으로 재일한인 나카시는 저임금의 굴레에서 벗어나기 어려운 상황이었는데 일본인 나카시에 비해서는 물론 다른 분야의 한인 노동자에 비해서도 매우 궁핍한 상태였다.

이와 같은 본 연구의 고찰은 기존의 근대시기 재일한인의 노동세계를 재구성한 연구가 지니는 한계를 보완하고 지역적, 분야적 다양성을 높일 수 있을 것이다. 다만 본 연구에서는 특정 시기 후쿠오카지방 직업소개 사무국에서 출판한 보고서를 중심으로 분석을 진행하였기 때문에 재일한인의 부두노동의 양상이 시계열적으로 변화하는 모습을 담을 수는 없었다. 이 부분은 추후 추가적인 사료의 발굴 등으로 보완해야 할 것이다. 아울러 본 연구에서는 모지와 와카마쓰라는 두 지구에 초점을 맞추었지만 기타규슈항의 기타 지구는 물론 부관연락선을 타고 도일한 한인이 도착하는 시모노세키항 등에서도 한인 나카시는 존재하였기 때문에 이에 대한 추가적인 연구 또한 필요할 것이며 이를 통해 근대시기

재일한인 부두노동자의 노동세계를 보다 종합적, 입체적으로 재구성하고 관련 연구에 대한 함의를 제공할 수 있을 것이다.

【参考文献】

- 권숙인 「일본에 돈 벌러 간 이야기: 1910-20년대 일본 방직산업의 조선여공」, 『한국문화 인류학』52-2, 한국문화인류학회, 2019, pp.3-45.
- 김광열 「관동대지진 이후 일본의 제도(帝都)부흥사업과 한인 노동자: 건축자재 자갈의 공급을 중심으로」, 『한일민족문제학회』31, 한일민족문제학회, 2015, pp.5-52.
- 전기호 『일제시대 재일한국인 노동자계급의 상태와 투쟁』, 지식산업사, 2003, pp.1-322.
- 켄 카와시마 「상품화, 불확정성, 그리고 중간착취: 전간기 일본의 막노동시장에서의 조선인 노동자들의 투쟁」, 『아세아연구』51-3, 아세아문제연구소, 2008, pp.54-88.
- 홍연진 「부관연락선 시말과 부산부 일본인 인구변동」, 『한일민족문제연구』11, 한일민족문제학회, 2006, pp.156-157.
- 稻吉晃 『海港の政治史 明治から戦後へ』, 名古屋大学出版会, 2014, p.42.
- 岩村登志夫 『在日朝鮮人と日本労働者階級』, 校倉書房, 1972, pp1-318
- 大島藤太郎 「港湾労働の成立と発展 門司港の場合」, 『経商論纂』47, 経済・商業学会, 1952, p.1481.
- 小野俊彦 「門司港の朝鮮人港湾労働者 主体になり損ね、暴力を記憶する」, 『立命館言語文化研究』19-2, 立命館大学国際言語文化研究所, 2007, p.129.
- 喜多村昌次郎 『日本の港湾労働 港湾労働の社会史』, 財団法人港湾労働経済研究所, 1990, pp.20-27.
- 木庭俊彦 「戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役 石炭積込の機械化と港湾荷役業界の再編」, 『経営史学』46-4, 経営史学会, 2012, p.23.
- 小林末夫 『在日朝鮮人労働者と水平運動』, 部落問題研究所出版所, 1974, pp.1-257.
- 高野昭雄 「洛北松ヶ崎地区の近代と朝鮮人労働者」, 『人文学報』105, 京都大學人文科學研究所, 2014, pp.141-159
- 佐川享平 「戦間期の筑豊における朝鮮人鉱夫の労働と生活 飯塚炭鉱を事例として」, 『史観』166, 早稲田大学史学会, 2012, pp.22-43·p.22
- 佐川享平 「一九三〇年代の筑豊における炭鉱経営と朝鮮人の労働 麻生商店を事例に」, 『民衆史研究』84, 民衆史研究会, 2013, pp.29-48
- 佐川享平 「1920年代の炭鉱業における技術革新と労働力構成 三菱工業筑豊礦業所における朝鮮人鉱夫の使用拡大をめぐって」, 『大原社会問題研究所雑誌』677, 法政大学大原社会問題研究所, 2015, pp.27-41.
- 筑豊石炭鑛業組合 『筑豊石炭鑛業要覧』, 筑豊石炭鑛業組合事務所, 1931, p.112.

- 朝鮮總督府(各年度版)『朝鮮總督府統計年報』.
東京職業研究所『現代生活職業の研究 一名·最新職業案内2版』,東京職業研究所,1923,
p.202.
- 東京府學務部社會課『在京朝鮮人労働の現状』,東京府,1929,p.108.
- 外村大『在日朝鮮人社會の歴史學的研究 形成·構造·變容』,綠蔭書房,2004,pp.1-503.
- 河明生『韓人日本移民社會經濟史 戰前編』,明石書店,1997,pp.1-215.
- 不破勝敏夫「關門地方の港灣労働事情」,山口大學經濟學部『創立五十周年記念論文集
[第1]地方經濟編關門經濟の研究』,山口大學經濟學部,1955,pp.308-327·p.311.
- 福岡地方職業紹介事務局『管内仲仕労働事情、出稼ぎ女工に関する調査』,福岡地方職
業紹介事務局,1927,pp.5-6·p.7·p.8·p.18·p.21.
- 福岡地方職業紹介事務局『管内在住朝鮮人労働事情』,福岡地方職業紹介事務局,1929,
pp.35-39·p.57·p.58·pp.105-110.
- 藤永壯「植民地期·在日朝鮮人紡績女工の労働と生活—大阪在住の濟州島出身者を中心
に」,『女性史學:年報』22,女性史綜合研究会,2012,pp.16-32
- 不破和彦「港灣労働者の同盟罷業と「組」制度 明治期·門司港の石炭仲仕の事例」,『東北
大學教育學部研究年報』23,東北大學教育學部,1975,p.75.
- 安田昌史「西陣織産業における在日朝鮮人 労働と民族的アイデンティティを中心に」,
『同志社グローバル・スタディーズ』6,同志社大學グローバル・スタディーズ學
會,2016,pp.95-118
- 山口大學經濟研究所調査室『關門經濟史第2輯』,門司市,1954,p.3

접 수 일 : 2020년 03월 24일
심사개시 : 2020년 04월 10일
심사완료 : 2020년 04월 21일
게재결정 : 2020년 04월 21일

〈要旨〉

近代における在日コリアンの港湾労働に関する研究
北九州港を中心に

北九州地域は20世紀初めから本格化した韓半島から日本への人口移動において大変重要な地域である。この地域は東京や大阪などと比較した際、下関港と隣接するというメリットを持つ。つまり、関釜連絡船で渡日し、下関港に降りたコリアンが追加の経費をかけずに仕事を探せる地域だったのだ。北九州地域に流入した在日コリアンはこの地域の基幹産業である鉱業に関わる仕事に就くことが多かったが、仲仕、今日の港湾労働もその中の一つだった。北九州港は近代以降、国内外への石炭輸送拠点として急浮上する中、石炭を中心とする各種貨物の船積み・船卸しを担う仲仕の需要も大きく増加した。そして人的資本、社会関係資本が脆弱だった在日コリアンがまさにこの需要を補うことになったのだ。在日コリアンの仲仕は労働強度が大きい石炭の船積み・船卸し作業を海上ですることが多く、当時、仲仕労働力の運用を担っていた組制度からは逸脱したまま存在する傾向が強かったため、基本的な衣食住を保証されないまま労働する場合もしばしばあった。彼らの賃金は日本人仲仕はもちろん、在日コリアンの鉱夫や工場労働者と比べても非常に低く、相対的に不安定で窮乏な生活を強いられていた。こうした本研究の考察は近代における在日コリアンの労働世界を対象とするこれまでの先行研究が持つ限界を補完し、地域及び業種の多様性を高めるという意味を持つ。

A Study on Harbor Labor of Koreans in Japan in Modern Times
Focusing on Kitakyushu Port

The Kitakyushu region is a very important area for the migration of population from the Korean Peninsula to Japan, which activated in the early 20th century. This area has the advantage of being adjacent to Shimonoseki Port when compared to Tokyo and Osaka. In other words, it was an area where Koreans who arrived in Japan on the Bugwan Ferry and landed at Shimonoseki Port could search for jobs without any additional expenses. Koreans who flowed into the Kitakyushu region often worked in various jobs related to mining, which is a key industry in the region, and one of them was *Nakashi*, namely harbor labor today. Because the port of Kitakyushu had rapidly emerged as a coal transportation base both in Japan and abroad since the modern times, the demand for *Nakashi*, which was responsible for loading and unloading various types of cargo, mainly coal, had increased significantly.

And Koreans in Japan, who had no human and social capital just made up for this demand. Korean *Nakashi* often carried out the loading and unloading of coal with high labor intensity at sea, and there was a strong tendency to deviate from the *Kumi* system that was in charge of operating the recruitment labor force at the time. As a results, in some cases, they worked without basic clothing, food and shelter. Their wages were very low compared to Korean miners and factory workers, as well as Japanese *Nakashi*, and they were relatively insecure and poor. These analysis in this study complement the limitations of previous studies on the Korean working world in Japan in the modern era, and have the meaning of increasing the diversity of regions and industries.

K C I