

1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개*

김윤미**

〈목 차〉

- | | |
|----------------------|------------|
| I. 서론 | V. 결론 |
| II. 북선루트 논의와 나진 개항 | 참고문헌 |
| III. 나진항 건설과 나진요새 구축 | <Abstract> |
| IV. 蘇滿국경 강화와 나진항 수송 | |

〈국문요약〉

이 글은 1935년 나진 개항의 배경, 나진항을 중계지로 한 만주-조선-일본의 교통망 구축 과정과 목적을 살펴보고자 했다. 근대 일본과 만주를 잇는 북선루트는 청진, 나진, 웅기 3항을 근간으로 했다. 북선3항의 항만 물류네트워크 능력 강화와 대륙의 통합적 철도망 구축은 경제성 뿐 아니라 군사전략적 결정이었다.

1932년 일본군의 영향력으로 만주 동북지역과 일본을 잇는 철도의 종단항으로 나진이 결정되었다. 나진항은 군사수송, 만주이민 수송, 만주 자원과 일본 상품의 수송 기지가 되었다. 조선총독부는 1948년까지 연간 900만톤의 하역능력을 가진 항만건설을 계획했다. 동시에 일본군은 나진과 웅기를 군사지역인 요새지대로 설정하고, 나진항을 방어하기 위해 1935년 나진요새사령부를 신설하여 포대구축을 시작했다. 소련의 극동 군비 증강에 맞춰 1933년 관동군도 만주동북부 국경지역을 중심으로 병력을 증강하고, 진지구축을 시행했다. 이러한 과정으로 1930년대 환동해 교통망은 군사적 요인에 의해 작동되고, 강화되었다.

주제어: 교통망, 환동해, 철도, 수송, 만주, 만철, 일본군, 관동군

* 이 글은 부경대학교 HK+사업단과 연변(延邊)대학이 공동 개최한 국제학술대회(2019년 9월 26일)에서 발표한 「만철의 대륙철도 종단항 설정과 나진 도시건설」을 수정, 보완하였음.
이 논문은 2017년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임.
(NRF-2017S1A6A3A01079869)

** 부경대학교 인문사회과학연구소 HK연구교수

I. 서론

일제시기 일본과 만주를 잇는 북선루트는 청진, 웅기, 나진3항을 근간으로 했다. 북선3항의 항만 물류네트워크 능력 강화와 대륙의 통합적 철도망 구축은 경제성 뿐 아니라 군사전략적 결정이었다. 이에 따라 일본이 북선3항 중 가장 먼저 개항을 요구한 곳은 청진이었다. 일본은 러일전쟁 시기에 상륙지점이자 운송거점으로 청진항을 병참기지로 이용했다. 일본군은 조선과 중국 길림, 간도를 잇는 교통의 요지인 회령 점령을 목적으로 북진했다. 옛부터 동으로는 신의주를 기점으로 교역의 장이 열렸고, 서로는 회령과 경원이 유명한 경제중심지였다.¹⁾

청진은 러일전쟁시기에 일본군의 군수품과 군대의 수송항이었지만 군수품을 수송하는데 많은 어려운 점이 있었다. 이후 일본은 1907년 청진-회령간 경편철도를 건설하고, 조선에 청진의 개항을 요구했다. 1908년 청진항 개항은 일본이 중국동북부와 조선북부의 경제진출을 위한 것이었을 뿐만 아니라 군사적으로는 나남에 군사기지를 설치하기 위한 수송루트를 건설하려는 목적이었다. 일본은 러일전쟁 이후 함경북도에 영구병영을 설치하고자 했고, 물자와 병력의 수송은 청진항으로 결정했다. 1915년 조선에 2개 상설사단 편성을 결정했고, 그해 12월 24일 나남에 19사단 배치를 결정했다. 청진항은 군사적으로는 나남 군사기지 건설을 위한 것이었고, 경제적으로는 일본인에 의한 중국동북부 교역의 거점으로 삼고자하는 것이었다.²⁾

그러나 1930년 이후 청진이 중심이던 북선루트는 1931년 만주사변 이후 변화가 나타났다.³⁾ 1932년 동북만주와 일본을 잇는 吉會線(길림-회령)의 종단항으로 나진이 선정되면서 환동해 교통망의 최단거리인 나진-니가타(新瀉)항로는 만주이민 수송, 나진-쓰루가(敦賀)항로는 화물 수송을 중심으로 계획되었다.⁴⁾

1) 오미일, 「問島の 通道, 근대 회령지방의 월경과 생활세계」, 『역사와 세계』51, 효원사학회, 2017.
2) 加藤圭木, 「植民地期朝鮮における港湾「開發」と漁村—一九三〇年代の咸北羅津—」, 『人民の歴史学』190, 東京歴史科学研究会編, 2011, 26면.
3) 송규진, 「일제강점기 ‘식민도시’ 청진 발전의 실상」, 『사학연구』110, 한국사학회, 2013 ; 김주용, 김태국, 「철도부설과 길장지구 무역구조의 변화」, 『한국학연구』38, 인하대학교 한국학연구소, 2015.

나진에 관한 연구는 일본에서 먼저 시작되었다. 廣瀨貞三, 加藤圭木, 井村哲郎이 대표적이다.⁵⁾ 廣瀨貞三은 나진항 선정 과정과 토지수용에 대한 지역 사회의 반응에 주목했다. 加藤圭木는 영흥만과 원산, 청진, 나진, 웅기 등 북선지역에 관한 연구를 일찍부터 시작하고, 많은 성과를 발표했다. 특히 박사학위 논문을 간행하여 1900년대 청진개항부터 1930년대 청진항과 나진항 건설에 따른 지역의 변화를 토지수용과 지역유지들의 대응, 무역의 추이, 시가지계획 등의 측면에서 면밀히 분석했다. 필요에 따라 군사적 요인들을 설명하고 있지만, 전반적으로는 사회변화를 살펴보는 데 주안점을 두고 있다. 井村哲郎은 나진항 선정의 군사적 성격에 집중하여 연구를 전개했다. 일본군의 요구에 따라 나진항이 구축되는 과정을 살펴보기는 했지만, 군사적 측면에서 분석이 충분하지 않다.

한국에서는 손정목, 송규진, 이규태와 김백영, 하지영의 연구가 있다. 손정목은 나진의 도시건설 배경과 경과를 처음 소개하여 나진에 대한 연구의 출발점을 제공했다. 송규진은 청진에 관한 연구 이후, 북선3항을 한 시야에 두고 분석하는 연구를 발표하여 나진의 군사적인 성격 규명에 여러 가지 단초를 제공했다. 이규태와 김백영의 연구에서도 북선루트로 나진을 선정하고, 일본 서부지역의 경제성장과 군사수송로 구축 진행을 밝혀냈다. 하지영은 조선총독부의 해운정책과 조선우선주식회사의 항로 경영을 개항기부터 1945년 전반을 다루었다. ‘동해횡단항로’ 설정을 둘러싼 조선 북부지역과 서일본 지역의 변화상을 깊이 있게 분석하여 많은 시사점을 주었다.⁶⁾ 吉會線 등의 조선 내 철도와 항만의 군사수송에 관해서는 사카모토 유이

4) 朝鮮殖産銀行調査部, 『朝鮮經濟情報』4, 1938, 55면.

5) 廣瀨貞三, 「植民地期朝鮮における羅津港建設と土地収用令」, 『環日本海研究年報』17, 新潟大学 大学院 現代社会文化研究科環日本海研究室, 2010; 加藤圭木, 「植民地朝鮮における‘市街地計劃’-咸鏡北道羅津の事例を中心に」, 『朝鮮學報』217, 朝鮮學會, 2010; 『植民地期朝鮮の地域變容-日本の大陸進出と咸鏡北道』, 吉川弘文館, 2017; 井村哲郎, 「村上義一文書に見る北鮮鐵道-港灣建設-滿鐵の北鮮經濟經營-再論」, 『環東アジア研究センター年報』7, 新潟大学 コアステーション 人文社会・教育科学系 付置環東アジア研究センター, 2012.

6) 孫禎陸, 『日帝強占期 都市計劃研究』, 一志社, 1990; 송규진, 「일제의 대륙침략기 ‘북선루트’, ‘북선3항」, 『한국사연구』163, 한국사연구회, 2013; 「함경선 부설과 김희선 중단항 결정이 지역경제에 끼친 영향: 나진-웅기-청진을 중심으로」, 『한국사학보』57, 고려사학회, 2014; 이규태, 「일본의 동해횡단항로의 개척과 전개」, 『도서문화』45, 국립목포대학교 도서문화연구원, 2015; 이규태, 김백영, 「만주사변 이후 일본의 동해군용정기항로의 설치와 운용」, 『도서문화』49, 국립목포대학교

치, 김윤미의 글이 있다. 나진을 대상으로 한 것은 아니지만, 나진항의 군사수송에 관해서 일부 논의한 내용이 있어 참고할 만하다.⁷⁾

그 간의 연구성과를 종합하여 논문의 출발점으로 삼고, 나진항과 나진 도시건설의 성격을 더욱 면밀히 밝혀보고자 한다. 기존연구에서 일본군이 나진을 길회선의 종단항으로 정하고, 군사수송항으로 확장하고자 한 점이 명확하게 밝혀졌다. 그러나 청진항을 확장하는 것보다 몇 배의 비용이 더 투입되는 나진항 건설을 1932년 일본군이 결정한 이유를 군사적으로 분석한 부분은 간략하다. 이 글에서는 1931년 만주사변을 일으키고, 1932년 만주국을 세운 관동군이 만주 국경을 접하고 있는 소련에 대해 어떠한 군사전략을 수립했는지, 그에 따른 군사수송과 나진항의 필요성을 고찰하는데 집중했다.

II. 북선루트 논의와 나진 개항

나진은 러일전쟁 당시 일본 함대가 2일간 정박했고, 1918년 시베리아로 출병할 당시 군함 47척이 입항하여 약 3개월간 정박한 곳이었다.⁸⁾ 전쟁 시 이용되는 군사적 거점이긴 했으나, 나진은 작은 어촌이었다. 이 곳이 군사적 필요성으로 항만도시 건설이 거론 된 것은 1932년이였다. 1931년 만주사변 이후, 만주와 일본을 잇는 수송로로 조선의 청진·나진·웅기, 일본의 敦賀·伏木·新瀉항을 고려했다. 1932년 4월 조선총독부, 일본 육해군, 만철 등 관계자가 모여 회의를 열었다. 조선총독부와 만철은

도서문화연구원, 2017; 하지영, 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문, 2019.

7) 사카모토 유이치, 「植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送-시베리아 출병, 만주사변과 부산을 중심으로」, 『한국민족문화』 28, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006; 김윤미, 「일본군의 군사수송과 한반도 해안요새」, 『역사와 실학』 59, 역사실학회, 2016.

8) 雄基憲兵分遣隊, 「羅津灣の概況」, 『滿洲關係資料 羅津灣の概況, 穩城守備隊狀況報告, 鍾城歴史等 昭和4~7年』(JACAR, Ref. C13010182700).

이 보고서에 따르면 웅기현병분견대 군마보충부본부장은 1927년 6월 “나진항은 군사 교통 운송 무역상 중요한 위치에 있고, 천연의 지리에 해당하므로 조선동해안 중계지역으로” 역할을 할 것이라고 평가했다.

나진항 건설에 소극적이었지만, 일본 육군은 군사적 이유를 들어 강하게 요구했다.⁹⁾ 조선총독부는 조선 북부의 도시로 시가지가 발전하여 인구도 많고, 상공업과 어업이 번성하다는 것을 배경으로 청진항 개발을 주장했다. 만철은 吉會線 경유의 화물은 청진항에서 수송하고, 청진항에서 처리하지 못하는 경우에는 웅기항을 이용하며, 수송화물이 격증할 경우 나진항을 건설, 개항하는 것을 주장했다.¹⁰⁾ 만철은 1931년 만주사변 이전까지 남만주지역의 화물을 大連항으로 집중하는 ‘大連항 중심주의’를 고수하고 있었고, 경제적 이익이 없는 북선루트의 운영은 소극적이었다. 그러나 관동군이 만주의 교통망을 만철에 모두 위탁하는 방침을 결정하면서 만철은 ‘大連과 北鮮’ 2대항만주의로 선회했다.¹¹⁾ 이후 만철은 大連기선을 내세워 나진-니가타(新瀉)항로 개설도 시도했다.¹²⁾

나진, 청진, 웅기항은 대륙과 일본을 연결하는 항로로 일찍부터 논의되어 왔다. 특히 일본 육군은 군사적 이유에서 만주와 일본을 최단거리로 연결하기 위해 나진을 선정해야 한다고 주장했다. 육군성의 일부는 웅기가 연해주, 琿春과 접경하고 있

9) 加藤圭木, 『植民地朝鮮の地域變容-日本の大陸進出と咸鏡北道』, 吉川弘文館, 2017.

10) 井村哲郎, 『村上義一文書に見る北鮮鐵道-港灣建設-滿鐵の北鮮經濟經營-再論』, 『環東アジア研究センター年報』7, 新潟大学コアステーション人文社会・教育科学系付置環東アジア研究センター, 2012, 59면.

11) 稻吉晃, 『海港の政治史』, 名古屋大學出版會, 2014, 263~265면.

관동군이 1931년 12월 만철에 제안한 것은 ‘3항 3대 幹線주의’였다. 大連항을 중심으로 동부에는 웅기항, 서부에는 葫蘆島항을 배치하는 교통망을 구상했다. 관동군이 나진이 아니라 웅기를 설정한 것은 나진의 항만시설이 갖추어지지 않았기 때문이다. 大連항은 ‘滿蒙의 중앙부’를 후방지역으로 하고, 安寧과 營口항은 대련항의 보조항으로 설정했다. 葫蘆島항은 ‘중국 북부의 항만으로 활용’하고, 秦皇島를 보조항으로 설정했다. 웅기항은 ‘일본 관계항만으로 활용’하고, 청진과 나진을 보조항으로 설정했다. 그리고 배후의 모든 철도는 만철이 운영하는 것을 전제로 했다.

12) 하지영, 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문, 2019, 159~161면.

만주 경도선(京圖線) 완성, 북선철도와 북선3항의 만철 위탁, 나진축항 등으로 북선루트에 대한 강력한 영향력을 행사하게 된 만철은 나진-新瀉루트에 大連기선이 수명회사로 지정받기를 원했다. 관동군의 정치력과 만철의 자본력을 배경으로 한 大連기선은 횡단항로를 개설하기 위해 적극적으로 나섰다. 게다가 만철은 1934년 만주 물산의 일본 수송을 위해 大連기선이 니가타에 설립했던 日滿倉庫株式會社の 준공이 가까워지자 보조금 없이도 정기항로를 개설하겠다고 적극적으로 공세를 취했다. 그러나 일본 체신성은 일본 국적의 기선회사를 수명회사로 한다는 입장을 고수했고, 大連기선이 수명회사가 될 가능성이 높아지자, 이에 대한 대책으로 일본해기선주식회사라는 신규회사를 설립했다.

어 유사시에 적의 공격을 쉽게 받을 수 있다는 이유로 부적합하다고 했다.¹³⁾

일본 해군도 나진항을 고려했다. 해군함정의 전진기지와 보급지로, 육군수송선 집합과 군대 승선 등을 감안한다면 방비가 용이해야 했다. 또한 사계절 풍파의 영향이 적어 수용력이 큰 양항만이라는 이점에 주목했다. 1932년 1월 19일 해군측 견해를 밝힌 자료에서 나진항 건설의 주장 이유가 자세히 나타나 있다. 나진은 방파제 공사를 별도로 하지 않아도 섬이 만의 입구를 가려주어 큰 파도가 없고, 바람도 막아주고 있다. 또한 만이 깊고, 항만 면적이 넓어 함대 정박이 적합하며 축항공사도 용이하다. 동쪽은 반도가 돌출하고 남쪽은 섬이 있어 전략적 군사기지가 위치하기에 적합하다는 것이 이유였다.¹⁴⁾ 나진에서 출발하는 철도는 웅기-琿春-南陽을 거쳐 두만강 국경지역과 맞닿아 있다.

이처럼 1930년대 나진항 개발은 만주와 일본을 잇는 교통망 확보에 있었다. 동해를 통해 조선 청진·나진·웅기, 일본 敦賀·伏木·新瀉항을 연결하고 대륙의 철도와 항만을 잇는 루트이다. 1930년대 말 조선, 만주, 일본을 연결하는 항로와 철도의 현황은 <그림 1>과 같다.

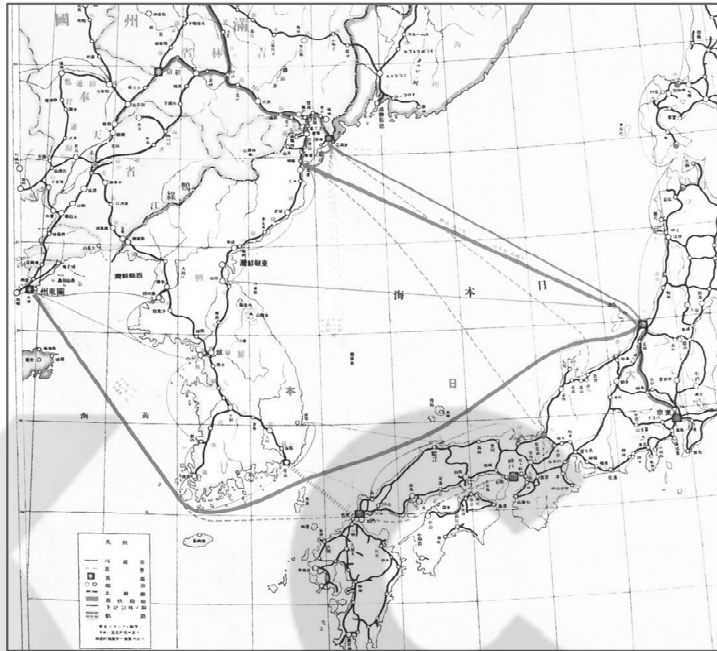
13) 송규진, 「일제의 대륙침략기 ‘북선루트’, ‘북선3항’」, 『한국사연구』163, 한국사연구회, 2013.

14) 井村哲郎, 「村上義一文書に見る北鮮鐵道·港灣建設·滿鐵の北鮮經濟經營·再論」, 『環東アジア研究センター年報』7, 新潟大学コアステーション人文社会·教育科学系付置環東アジア研究センター, 2012, 58-59면.

일본해군이 나진항을 지지 이유는 다음과 같다. ①청진과 웅기는 대규모의 방파제공사를 하지 않으면 안전한 정박지가 될 수 없지만, 나진은 천연의 양항이다. ②청진은 남쪽 입구가 열려있어, 항구라고 하기 어렵다. 이 지역은 독특한 강풍이 있어 북동의 바람은 차단이 가능하지만 편남풍에는 개방되어 있다. ③웅기와 청진은 거의 같아서 소형 증기선과 평저선은 항해가 곤란하고, 게다가 방파제를 필요로 한다. ④여기에 비해 나진은 북동으로 깊은 만대로 들어가 있고, 동으로는 반도가 돌출하며, 남쪽으로는 대초도, 소초도가 있기 때문에 편남풍을 차단하기에 좋은 만이다. 게다가 나진은 항만면적이 넓어 함대가 정박하기에 적합하고, 축항공사도 용이하다. ⑤나진은 길회선(吉會線)의 臨海港으로서 1년에 300만톤의 하역을 감당하는 경제적 시설과 전차 작전기로서 필요한 군사시설을 건설할 수 있는 수륙면적이 있다. 또한 해군함정의 전진기지 보급지 및 육군수송선의 집합, 군대의 승선 등을 위한 방비가 용이하고, 또 사계절 모두 풍파의 영향이 적어 활용도가 높다.

1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개

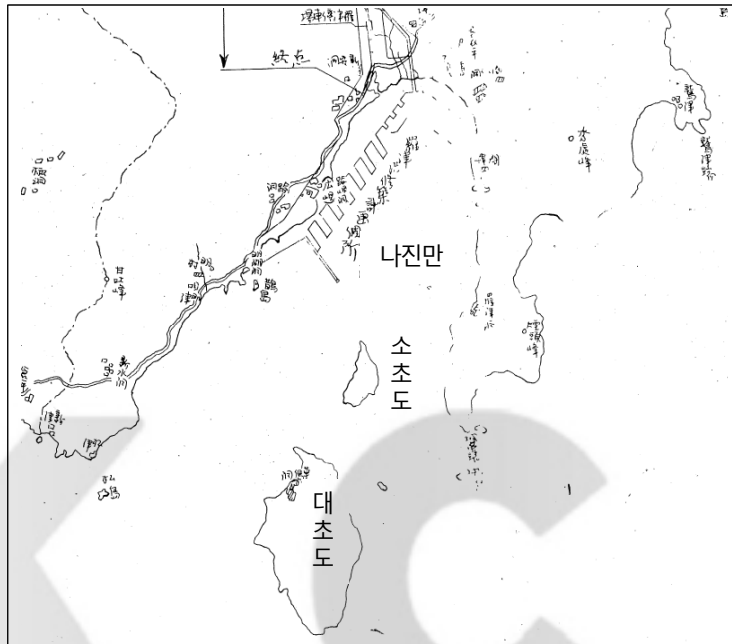
〈그림 1〉 1930년대 말 만주, 조선, 일본의 철도와 동해 항로도



출전 : 新潟市, 新潟市歴史博物館(2018), 『図説 新潟開港一五〇年史』, 株式會社アステージ.

결국 1932년 5월 3일 일본정부는 <吉敦延長線ニ關スル方針要綱>을 결정했다. 5월 11일 척무대신은 만철총재에게 통첩하여 중단시설을 건설하기 위해 나진을 조사하고, 5년 이내에 준공할 것과 조선 내의 접속철도(圖們線, 淸會線, 雄羅線)와 만철의 중단시설 경영을 지시했다. 5월 15일 <灣鐵ニ對スル指令案第一稿>에는 나진항 건설과 나진항을 연결할 선로의 운영에 관한 사항이 기록되어 있다. 만주 동북부 철도와 나진선은 平時에 수송능력을 높여 군사수송의 간선으로 구축해야 한다는 점을 강조했다. 만철과 조선총독부는 나진항 건설과 운영 등에 관한 협의를 했다. 만철은 화물수송, 부관, 하역, 여객의 해륙연락에 필요한 모든 업무 등을 맡기로 했다. 한편 조선총독부는 항로표식, 검열, 관세, 선박 및 항만을 감독하기로 했다.¹⁵⁾

〈그림 2〉 일본군의 나진항 건설 계획(1932년 7월 현재)



출전 : 朝鮮軍參謀長, 「雄羅鐵道敷設並羅津港築港のため公有水面埋立及浚渫の件」, 『密大日記 第5冊 昭和8年』, 1932. (JACAR, Ref. C01004003500)

<그림 2>와 같이 1932년 7월 나진항 건설은 10여 개의 부두를 가진 대규모 항만 도시로 계획되었다. 나진항은 1948년까지 15년간 900만톤의 항만으로 건설될 예정이었다. 1938년 나진항 1차 공사가 끝나면 300만톤, 2차 공사가 끝나면 600만톤의 화물처리가 가능했다.¹⁵⁾ 계획 상으로는 나진항, 청진항, 웅기항의 수용능력을 합치면 대련항과 여순항의 수용력에 견줄 수 있는 수준이 될 수 있었다.¹⁶⁾

15) 井村哲郎, 「村上義一文書に見る北鮮鐵道・港灣建設・滿鐵の北鮮經濟經營・再論」, 『環東アジア研究センター年報』7, 新潟大学コアシステーション人文社会・教育科学系付置環東アジア研究センター, 2012. 60~61면.

16) 東京市産業局雄基出張所, 『北鮮三港比較』, 日滿実業協會, 1935, 3~9면.
1935년 웅기항, 나진항, 청진항을 비교해 보면 다음과 같다.

1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개

나진항은 1935년 11월 1일 개항했다. 1936년부터 나진항에서 화물영업이 개시되자 관동군사령부는 <만주산업개발5개년계획요강>을 만주국 국책으로 결정하고 1937년 1월 실행했다. 이에 따르면 개발 계획이 잘 이루어져 화물이 증가하게 되면 나진, 靑蘆島, 대련 등의 항만 설비 확장은 당연한 수순이었다. 나진항은 ‘만주국을 배후지로 하는 항만’으로 동북만주의 물자를 이출하고, 이곳으로 향하는 화물을 수입하는 呑吐港일뿐 아니라, 이민의 상륙지로¹⁸⁾ 역할이 규정되었다. 한편으로는 신속히 각종 시설을 정비하여 제2기 600만톤 계획이 완성되면 소련과 전쟁시 중립국들이 나진항을 이용하게 하고, 블라디보스톡을 이용하는 외국선박도 나진항으로 흡수한다는 방안이었다.

다음해인 1938년 5월 23일 관동군 주최 선만합동협의회에서 <東北滿洲對裏日本交通刷新並北鮮三港開發要綱>이 가결되었다. 이에 따르면 나진을 일본과 만주의 중심항으로 하여 만주의 자원으로 공업도시를 형성하고, 이것을 반출하는 항으로 결정했다. 웅기는 석탄과 목재 수송항으로 하고, 나진의 보조 공업도시로 비정했다. 청진은 청진 부근의 일반 자원으로 공업도시를 형성하고자 했다.¹⁹⁾

	웅기항	나진항	청진항
개 항 일	1921년 6월	1935년 11월	1908년 4월
만내, 항내면적	만내 327만평, 항내 189만평, 내항 40만평	만내 950만평, 항내 400만평	만내 220만평, 항내 363만평
처리능력	60만톤	300만톤(제1기 공사 완료 후)	100만톤
인 구	24,000명	24,500명	41,500명

17) 1937년 8월 이전 주요 항구의 수용능력을 보면 다음과 같다.

항구	수용력	항구	수용력	항구	수용력
대련항	1,100만톤	여순항	50만톤	영구항	200만톤
안동항	50만톤	靑蘆島항	200만톤	나진항	300만톤
청진, 웅기항	150만톤	블라디보스톡	300만톤		

출전: 有近恒次, 『雄基の全貌』, 雄基商工會, 1937, 63면.

18) 일본은 1936년 만주농업이민 <20개년 100만호 송출계획>을 결정하고, 국책이민을 시작했다. 20년 동안 일본인 100만호를 만주에 ‘이식’한다는 정책이었다. 특히 소련과 국경인 동북만주지역에 ‘개척단’ 마을을 조성하여 군사력의 공백을 대체하는 방식으로 운영했다.(김윤미, 『日帝의 滿洲開拓 政策과 朝鮮人 動員』, 『韓日民族問題研究』17, 한일민족문제학회, 2009.)

19) 加藤圭木, 『植民地期朝鮮の地域變容-日本の大陸進出と咸鏡北道』, 吉川弘文館, 2017, 221~223면.

이에 따라 1938년 11월 11일 각의에서 <東北滿洲對裏日本交通刷新並北鮮三港開發要綱>을 결정하고, ‘東京-新瀋羅津-新京’을 기본 노선으로 확정했다. 敦賀를 병행하는데, 나진-新瀋 간 항로는 일본과 만주에서, 나진-敦賀는 일본과 조선에서 출자하는 것으로 명시했다. 다음으로 항만시설 등 제반 시설을 개선하는 사업이 제시되었다. 나진항은 일본과 만주를 이어주는 중추역할을 하고, 만주자원을 이용한 공업도시이자 수출항으로 역할을 하기 위한 설비와 상업기능을 마련하도록 했다. 웅기와 청진도 나진의 보조항으로 지역 개발을 위한 시설을 확충하도록 했다. 東京-나진, 나진-新京 간 급행열차의 소요시간을 단축하고, 철도 개수를 통해 수송력을 높이도록 했다. 덧붙여 일본 新瀋, 敦賀를 기점으로 조선 청진, 나진, 웅기를 이용해 블라디보스톡을 연결하는 방안도 거론했다.²⁰⁾

1937년 현재 나진항은 주로 통과무역항으로 만철에서 공사가 한창이고, 웅기항은 공업지로서 조건을 갖추어 공업항이자, 석탄, 목재, 철재 등의 무거운 화물을 취급하는 무역항으로 변화되고 있었다.²¹⁾ 청진도 환동해권 교통요충지로 지정되면서 항만과 어항시설을 완성했고, 공업도 성장하면서 인구가 급증하여 시가지의 확장을 시작했다.²²⁾

Ⅲ. 나진항 건설과 나진요새 구축

나진항 건설을 맡은 만철은 1933년 4월 공사를 착공했다. 만철은 1948년 완공할 예정으로 15년간 부두면적을 100만평 확보하고, 900만톤의 물자를 자유롭게 취급할 수 있는 항만을 계획했다. 여기에 조선총독부는 30만 인구를 목표로 나진시가지 계획을 시행했고, 일본군은 군사적 견지에서 수정안을 제시했다. 나진항만과 만주

20) 内閣, 『東北滿洲對裏日本交通革新並北鮮三港開發ニ関スル件ヲ決定ス』, 『公文類聚·第六十二編·昭和十三年·第八十四卷·交通二·河川港湾·道路橋梁·船舶』, 1938. (JACAR, Ref. A02030084300)

21) 有近恒次, 『雄基の全貌』, 雄基商工會, 1937, 63-64면. (경인문화사, 『韓國地理風俗誌叢書』294, 1995.)

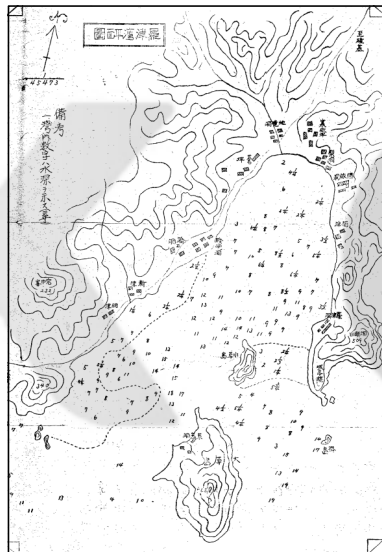
22) 淸津府, 『淸津府府勢一斑』, 1938.

1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개

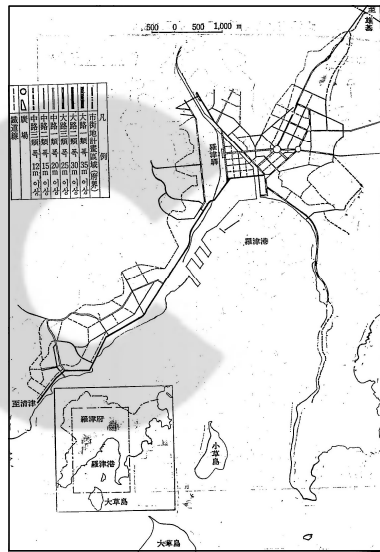
를 잇는 철도건설을 담당했던 만철은 1933년 조선총독부로부터 북선철도의 경영을 위탁받았다.²³⁾

나진의 도시건설은 1934년 6월 20일 <조선시가지계획령> 제정으로 시작되었다. 나진은 1931년말 행정구역 상 ‘경흥군 신안면 나진동’으로 분류되었고, 인구수는 4,520인(일본인 62명 포함)의 작은 어촌에 불과했다.²⁴⁾ <그림 3>는 나진항이 구축되기 이전의 모습이고, <그림 4>은 1934년 수립된 나진시가지계획도이다.

<그림 3> 1930년 나진만 평면도



<그림 4> 1934년 나진시가지계획도



출전 : <그림 3> 雄基憲兵分遣隊, 『羅津灣の概況』, 『滿洲關係資料 羅津灣の概況, 穩城守備隊狀況報告, 鍾城歴史等 昭和4~7年』1932 (JACAR, Ref. C13010182700).

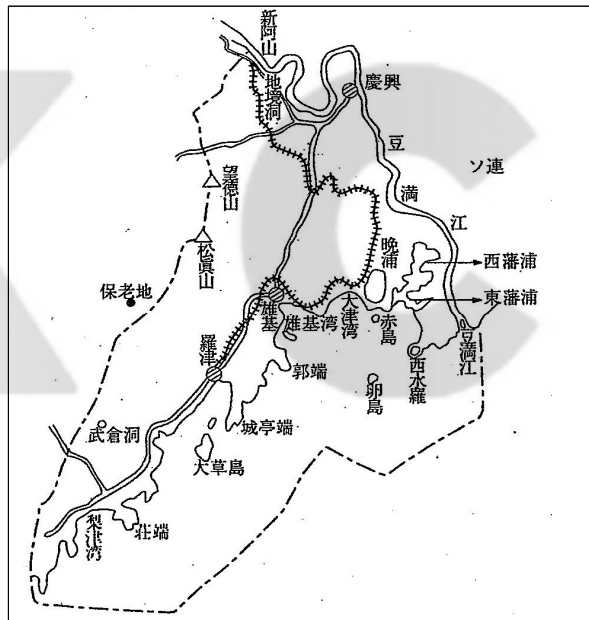
<그림 4> 孫禎睦, 『日帝強占期 都市計劃研究』, 一志社, 1990, <附錄>.

23) 송규진, 『함경선 부설과 길회선 중단항 결정이 지역경제에 끼친 영향: 나진·웅기·청진을 중심으로』, 『한국사학보』57, 고려사학회, 2014, 342면.

24) 손정목, 『日帝強占期 都市計劃研究』, 일지사, 2002, 177~178면.

조선총독부의 조선시가지계획령 공포는 나진을 개발하기 위한 정책이었다. 1938년 10월 경성에서 개최된 일본전국도시문제회의 제6차 총회에서 발표된 글에 따르면 “조선에는 도시계획에 관한 법령이 없었기 때문에 법적 효력을 가지는 계획을 공포할 수 없었으므로 시급히 법령의 발포를 서둘러 1934년 7월 공포하여 8월 10일부터 시행하게 되었다.”라고 밝히고 있다.²⁵⁾ 1934년 11월 2일 조선총독부 고시 제 574호에 따라 나진시가지계획이 공포되었고, 면적 약 300만㎡(90만 9천평)의 공사가 시작되었다.²⁶⁾

〈그림 5〉 나진요새지대 (1936년 8월 1일 현재)



출전 : 朝鮮所在重砲兵聯隊史編纂委員會, 『馬山·永興灣·羅津·麗水 重砲兵聯隊史』, 千創, 1999, 207면.

25) 高倉 馨, 「羅津の都市建設に就て」, 『都市計画の基本問題全国都市問題会議』, 下券, 1938, 253~254면 (손정목, 『日帝強占期 都市計劃研究』, 180면 재인용)

26) 『朝鮮總督府官報』, 「朝鮮總督府告示第五百七十四號, 朝鮮總督府告示第五百七十五號」, 1934.11.20. 2359호.

나진은 1932년 일본군이 설정한 요새지대에 포함되었다. 1939년에 가서야 포대 건설을 시작했지만, 긴급히 나진요새사령부를 설치한 이유가 있었다. 하나는 만주 사변 후 조선 북부, 특히 나진과 웅기 등의 발전과 중요성을 감안하여 해당 지역의 방위를 위한 것이었다. 또 하나는 요새건설에 필요한 토지를 속히 취득하고, 토지를 관리하기 위한 것이었다. 그러나 나진개발로 지가가 급격히 상승한 탓에 군용지를 마련하기가 쉽지 않았다. 1936년 8월 1일 육군성 고시 나진요새지대는 <그림 5>와 같다.²⁷⁾

1936년 나진요새건설은 대소작전 준비를 위한 것이었다. 북선지구는 소련군 소함정의 기습공격과 상륙작전을 대비하고, 국경부근이기 때문에 육상으로 접근하는 적에 대응하기 위한 화포 배치가 필요했다. 1936년 5월 30일 발표한 <1936년도 육군평시편제 전면개정>에 근거해서, 같은 날 <1936년도 軍備改變요령>, <동 세척>에 따라 나진 및 웅기요새사령부의 신설을 결정했다. 본 계획은 5개년 계획으로 평시편제 부대의 신설, 개편이 실시되었다. 나진요새사령부의 신설 목적은 일본·조선·만주의 연락 거점을 확보하고, 해군과 협력하여 상륙과 해상의 적 공격에서 나진항 및 웅기항을 엄호하고, 국경의 주요 지역을 선점하여 야전군의 방어체계를 구축하는 것이었다.

나진지역에서 일본군이 요구한 군사지역은 나진만의 동쪽 間洞, 間津지역 해안 가까이 약 6만평이었다.²⁸⁾ 해군은 대초도에 군기지를 건설하고, 육군은 나진 곳곳에 군사용지를 확보했다. 1936년 8월 15일 함경북도 경흥군 나진읍 蓬末町 299번지에 나진요새사령부를 설치하고 사무를 시작했다. 1936년 성정단포대 부지를 시작으로 아오지, 갈은단, 동기동, 서수라, 고성동의 각 포대예정지를 매수하고, 1937년도에 광단, 대초도 다음으로 1938년도에 일부 포대건설을 간신히 착수했다.²⁹⁾

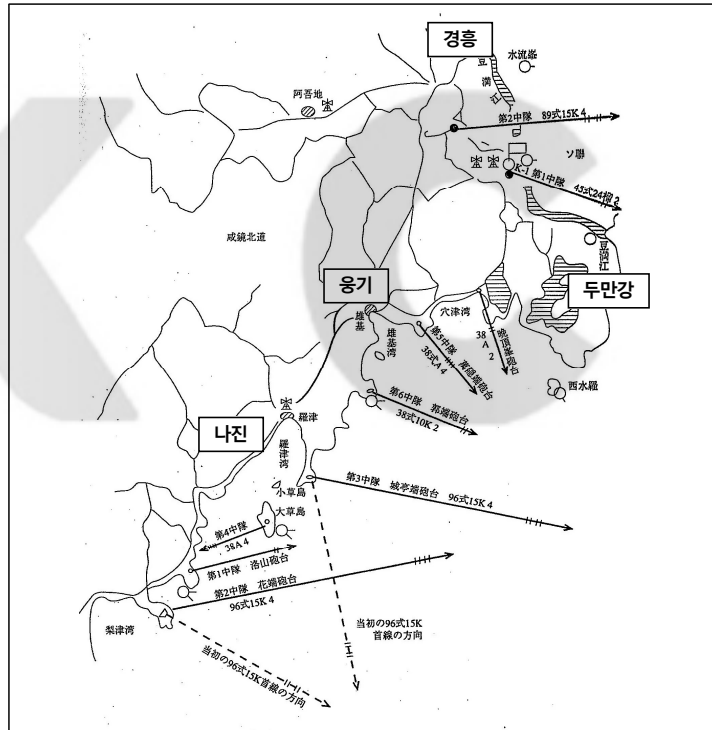
27) 朝鮮所在重砲兵聯隊史編纂委員會, 『馬山·永興灣·羅津·麗水 重砲兵聯隊史』, 千創, 1999, 205~208면.

28) 井村哲郎, 「村上義一文書に見る北鮮鐵道·港灣建設·滿鐵の北鮮經濟經營·再論」, 『環東アジア研究センター年報』7, 新潟大学コアステーション人文社会·教育科学系付置環東アジア研究センター, 2012, 63면.

29) 朝鮮所在重砲兵聯隊史編纂委員會, 『馬山·永興灣·羅津·麗水 重砲兵聯隊史』, 千創, 1999, 205~208면.

1939년 3월 참모본부는 <나진요새 花端 및 城亭端 포대, 전등소, 탄약고 및 통신 망> 건설요령서를 책정하고, 이에 근거해 4월 1일 <축성본부장에 나진요새의 건설 공사실시명령>을 하달했다. 1941년 말 부대 배치를 그린 <그림 6>에서 나진과 응기를 포함하여 두만강 지역의 병력 현황과 소만국경의 방어태세를 확인 할 수 있다. 나진 포대에는 중포병연대 1~4중대, 응기 포대에는 5~6중대, 두만강 포대에는 1~2중대의 일부가 배치되어 있다.

<그림 6> 나진요새시대의 포대와 부대 배치도 (1941년 말 현재)



출전 : 朝鮮所在重砲兵聯隊史編纂委員會, 『馬山·永興灣·羅津·麗水 重砲兵聯隊史』, 千創, 1999, 220면.

IV. 蘇滿국경 강화와 나진항 수송

1. 소련의 극동 군비 증강에 따른 관동군의 요새 구축

1931년 관동군은 만주사변을 일으켰다. 이것은 남만주에서 일본의 권익을 무력으로 확보한다는 것보다 북만주 진주에 목적이 있었다. 전장은 제2송화강(長春-哈爾濱) 부근에서 한번 평지까지, 조남(洮南) 부근에서 치치하얼(齊齊哈爾) 평지까지로 예정했다. 즉 소련에 대한 전쟁에 앞서 북만주에 진주하여, 소련에 대한 전략태세를 초전부터 유리하게 해두려는 것이 사실상의 의도였다. 관동군이 치치하얼에 입성하자 소련은 일본과 불필요한 마찰을 피하기 위해 동지철도의 권익을 포기하고 북만주로 후퇴했다. 일본 육군은 만주사변 이후 소련과 전쟁준비를 위해 병력을 증강했다. 1932년 관동군은 4개 사단으로 증설 배치하고, 공습에 대비하여 비행중대도 증강했다.³⁰⁾ 주요 병력과 물자는 일본에서 만주로 이동했다.

소련은 북만주를 포기한 후 만주와 국경 일대의 병비를 급속히 강화했다. 1932년 소련은 시베리아철도의 복선화 공사를 시작했고, 4월 극동해군의 재건에 착수, 폐쇄되었던 블라디보스톡 군항을 부활시켰으며, 여름에는 만주와 소련 국경에 토치카 구축을 시작했다.

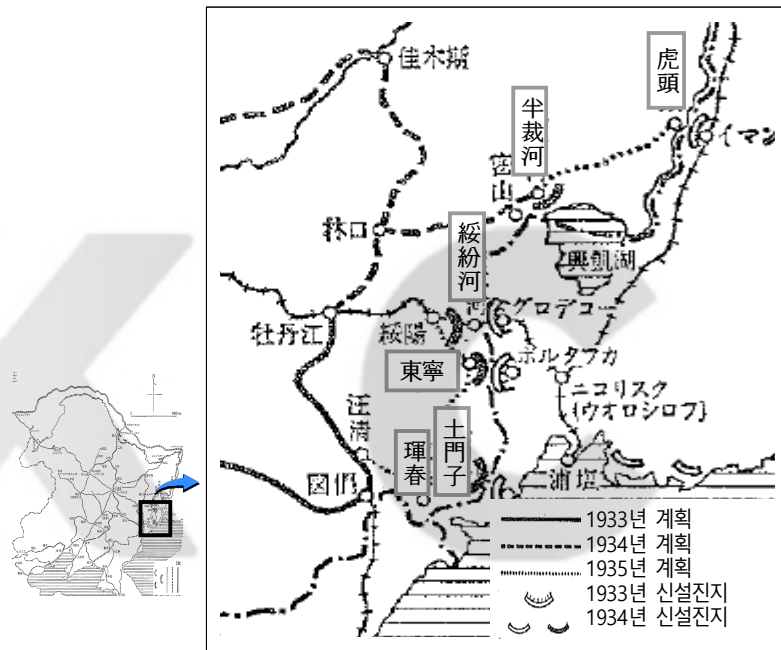
소련의 군비강화에 대해 참모본부와 관동군도 구체적인 대소작전계획을 작성했다. 러시아 혁명 이후, 1929년 7월 만주의 군벌인 장학량이 東支철도를 점유하자 소련군이 1개월 만에 무력으로 장학량군에 큰 타격을 입혔다. 이를 통해 관동군은 소련의 군사력을 다시 한번 확인했고, 현실적인 위협의 존재로 작전 준비를 서둘렀다. 관동군의 작전은 만주와 소련 국경 동부에서 소련 내로 신속히 진격하여 블라디보

30) 후지와라이치라 저·서영식 역, 『일본군사사』上, 제이앤씨, 248, 252, 259면.
1931~1935년 관동군의 병력 증강은 다음 표와 같다.

구분	1931	1932	1933	1934	1935
사 단	2	4	4	4	4
비행중대	2	9	12	15	18
총 병 력	64,900	94,100	114,100	144,100	164,100

스톡 주변의 지상전력과 항공전력을 격파한 후 서부에서 공세를 취해 소련군과 결전하고, 바이칼호 방면으로 진격하는 것이었다. 1937년도 대소작전계획부터는 동부의 결전만 채택했다.³¹⁾

〈그림 7〉 만주와 소련의 철도, 요새 부설 개요도 (1933년 현재)



출전 : 防衛廳防衛研修所 戦史室, 『戦史叢書8, 大本營陸軍部(1)』, 朝雲新聞社, 1974, 343면.

1933년 관동군 소만국경의 각지에 토치가라고 불리는 철근콘크리 진지를 구축하고, 한편으로는 병력을 동만주로 수송하기 위해 철도수송력을 강화하기 시작했다. 3월~12월 조선북부의 도문-돈화선, 봉천-길림선을 부설하여 만주 내 수송능력을 증가시키고, 도문-목단강선을 건설하여 조선북부 항구를 통해 수송될 병력을 목

31) 야마다 아키라 지음, 윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014, 178~183면.

단강에 집중시킬 수 있도록 했다. <그림 7>은 1933년 당시 만주와 소련의 철도 부설 현황과 국경에 구축된 요새를 그린 것이다.

1933년부터 국경수비를 담당하는 국경수비대는 국내치안과 철도경비를 임무로 했다. 이들은 1934년부터 국경요새를 건설했다. 1938년 8개 국경수비대 중 제1국경수비대는 東寧, 제2국경수비대는 綏芬河, 제3국경수비대는 半截河, 제4국경수비대는 虎頭에 배치되었다. 국경수비대는 1943년 관동군의 병력이 태평양 전장으로 이출되면서 상당한 병력이 차출되었고, 1944년 폐지되었다. 그러나 특별히 虎頭요새는 1945년 제15국경수비대를 신설 배치하고 패전시까지 유지했다. 시베리아철도와 인접한 곳으로 높은 지대에서 움직임을 감시하고, 즉각 군사행동을 할 수 있는 군사적 요지였기 때문이다.³²⁾

1936년 6월 8일 <제국국방방침>을 개정했다.³³⁾ 이에 따른 작전계획에서 일본 육군은 조선철도와 남만주철도의 수송력 증가, 선박수송 능률 증대를 위한 방안을 강구하고, 대소작전을 위해 선박 징발도 계획했다. 北九州와 조선 남부의 항만시설을 증강하고, 동해 수송로를 적극 활용하기로 했다. 그러나 극동소련군 잠수함의 출현과 항공병력 증가는 동해와 조선해협의 해상교통선을 위협할 수 있었다. 조선 북부 지역에 비행장을 신설해서 항공병력을 증강하고자 했으나 본격적으로 준비하지는 못했다. 만주 서쪽의 대소작전은 축성강화와 지구전 준비로 계획하고, 동쪽과 북쪽을 긴밀히 연결하는 작전도 도모했다.³⁴⁾

2. 관동군 증원과 나진항 수송

32) 陸軍省, 『第5節 国境警備』, 『国境問題(満州)』, 1963. (JACAR, Ref. C13010019100)

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

제국국방방침은 소련을 주적으로 한 일본 육군과 미군을 주적으로 한 해군의 합의가 도출되지 못했고, 이에 따라 가상적으로는 미국과 소련을 동시에 주적으로 상정하고, 중국과 영국을 추가했다. 제국국방방침의 취지는 “유사시 기선을 제압하고, 초동 위력을 강화하여 전쟁목적을 조속히 달성하는데 힘쓰고, 한편으로는 장기전의 가능성이 높으므로 이에 대한 각오와 준비를 하겠다”는 것이었다. 즉 속전속결의 전투를 우선하지만, 장기지구전의 가능성도 염두해 두고 있었다.

34) 防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書8, 大本營陸軍部(1)』, 朝雲新聞社, 1974, 358~359, 410~411면.

철도와 항만을 이용한 군사수송선 확보는 일본의 대륙진출 기반이었다. 1905년 경부선·경의선이 연결되고, 1920년대 함경북도선도 완료되면서 종관철도가 완성되었다. 일본군은 일찍이 조선의 철도부설을 통한 군사수송을 계획했고, 조선과 만주는 철도로 이어졌다. 대륙수송의 병참선은 ①부산-安東-奉天, ②부산-강계-통화, ③정주-삭주-桓仁, ④청진-연길 또는 汪清, ⑤나진-옹기-琿春 등 5가지가 중심이다. ①은 수송능력이 가장 뛰어나므로 중요 병참선으로 지정했고, ③은 ①의 보조병참선으로 확보하고자 했다. 북쪽의 청진·나진·옹기 3항을 이용하는 ④, ⑤ 병참선도 있지만, 병참선 단축이나 수송능력의 규모면에서는 ⑤가 유리했다. 만주에서 전쟁이나 작전을 전개할 경우 대부분의 군수물자와 병력은 일본에서 수송되었다. 식량과 기타 특수 물품을 제외하고는 일본의 공업력에 의존해야 했다. 일본에서 기계와 기계부품, 일용잡화물, 시멘트, 직조류 등을 만주로 수송했다면 만주에서는 석탄, 강재, 잡곡, 대두, 두유 등을 일본으로 수송했다.³⁵⁾

1930년대 나진항을 통한 수송은 1935년 이후 시작되었다. 일본에서 만주로 병력을 투입하는 긴급수송 외에 일반 군사수송도 평시에 이루어지고 있었다. 조선에 제19사단과 제20사단이 상주했던데 반해, 만주에는 사단 증설이 이루어지지 않았다. 일본 내의 상설 사단이 만주로 교대 파견되었다. 만주사변 이전에는 1개 사단이, 1933년 이후에는 상시로 3개 사단이 배치되었다. 대규모로 부대의 신설과 개편이 이루어진 것은 1936년이었다.³⁶⁾ 일본군의 입장에서는 일본과 만주의 병력을 교대시키고, 유지하기 위한 대규모 수송은 중요한 문제였다.

1936년 11월 6일 조선군사령부에서 작성한 <제9, 제12사단 유수대요원 선내철도수송간병참업무상보>에서 수송상황을 자세히 알 수 있다. 陸滿機密 제5호 제15조에 근거하여 만주에 파견되었던 제1사단, 제9사단, 제12사단 유수대원의 일본 귀환수송이 시작되었다. 관동군은 상주사단이 아니라 2년에 한번씩 교대를 하는 교대사단이었다. 제1사단은 대련, 제9사단과 제12사단은 나진에서 승선하여 일본으로 이동했다. 나진에는 1936년 10월 29일~11월 2일, 11월 9일~11월 12일 임시로 2차례

35) 復員局, 「第1節 兵站の見地に於ける滿洲の地誌的背景」, 『滿洲に関する用兵的觀察 第7卷 第4編 滿洲に於ける各種作戰の史的觀察 第3章 兵站 昭和9-20年』, 1952. (JACAR, Ref. C13010243100).

36) 야마다 아키라 지음·윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014, 177면.

에 걸쳐 나진정차장사령부가 설치되었다. 제9사단 1,338명, 제12사단 883명은 圖們을 지나 나진역에 도착했고, 철도가 연결된 나진항 제1부두를 통해 제9사단은 11월 1일, 제12사단은 11월 11일 승선했다.

나진정차장사령부의 보고에 따르면 나진이 수송항으로 역할을 하기 위해서는 몇 가지 제반시설이 갖추어져야 했다. 그 중 가장 부족한 것으로 지적된 것이 군인들이 쉬면서 대기할 수 있는 공간이었다. 겨울에는 열차 내에서 승선을 기다릴 수밖에 없는 형편이었다. 부두에는 큰 창고 있고 화물이송이 많아 별도의 휴식장소를 만들기가 어려웠다.³⁷⁾

1938년 나진항의 군사수송은 원활하지 못했다. 1938년 3월 만주파견 제7사단, 제19사단 수송과 관련한 업무보고에 따르면 北海道의 旭川와 札幌지역에 주둔하던 부대가 室蘭항에서 나진항으로 이동했다. 1938년 나진항은 공사가 진행 중이었고, 군인들의 숙영지도 확보하지 못했다. 만철사택과 주변지역에서 숙영을 하는데, 가장 많이 인원이 숙영한 날은 1,200여명이다. 나진에 숙영시설이 부족하여 일부는 거리가 떨어진 웅기에서 숙영했다. 마계장은 ‘국제운송회사’의 시설을 이용했다.³⁸⁾

1940년에 가서는 군사수송을 위한 기반시설이 일정부분 갖추어진 것으로 보인다. 1940년 나진항을 통한 군사수송은 일본에서 징집된 현역병들이 나진항을 통해 관동군으로 배치되고, 관동군 예하의 귀환병들은 나진항을 통해 일본 각지로 귀환하는 계획이 수립되었다. 1939년 징집한 현역병 大阪 9,866명, 廣島 7,695명, 기타 6,767명, 神戶 1,724명, 총 2만 6,052명이 1940년 1월~12월 동안 나진항을 통해 만주로 배치되도록 했다. 한편 관동군 예하 귀환병들도 2월부터 나진항을 통해 일본으로 귀환했다. 1940년 2월 21일 약 2,200명, 2월 24일 약 1,600명, 2월 27일 약 2,000명, 2월 29일 650명, 3월 4일 1,550명, 3월 5일 약 620명, 3월 7일 약 930명, 3월 8일 약 130명, 3월 9일 약 160명, 총 9,840명이 수송되었다.³⁹⁾

37) 朝鮮軍司令官, 「第9, 第12師團留守隊要員鮮內鐵道輸送間兵站業務詳報の件」, 『昭和12年「陸受大日記」』 1936. (JACAR, Ref. C01003219200)

38) 朝鮮軍司令官, 「滿洲派遣第7師團に對する羅津及鮮內輸送間に於ける兵站業務詳報の件」, 『昭和13年「滿受大日記」』, 1938. (JACAR, Ref. C01003338000)

39) 第十九師團長, 「北鮮輸送部隊鐵道輸送間に於ける兵站並給養業務詳報の件(3)」, 『昭和15年「陸支密大日記 第20号2/2」』, 1940. (JACAR, Ref. C04122178800)

V. 결론

1931년 만주사변 이후, 일본은 만주와 일본을 잇는 수송로로 조선의 청진·나진·웅기, 일본의 敦賀·伏木·新瀉항을 고려했다. 1932년 4월 조선총독부, 일본 육해군, 만철 등 관계자가 모여 회의를 열었다. 조선총독부와 만철은 나진항 건설에 소극적이었지만, 일본 육군은 군사적 이유를 들어 강하게 주장했다. 일본 육군은 군사적 이유에서 만주와 일본을 최단거리로 연결하기 위해 나진을 선정해야 한다고 주장했다. 해군도 해군함정의 전진기지, 보급지와 육군수송선 집합, 군대 승선 등을 위해서는 방비가 용이하고, 또한 사계절 풍파의 영향이 적어 수용력이 큰 양항만으로 나진을 고려했다. 결국 1932년 5월 3일 일본정부는 만주 철도의 종단항으로 나진을 결정하고, 5년 이내에 나진항을 준공할 것을 만철에 지시했다.

나진항은 1935년 11월 1일 개항하여 업무를 시작하고, 1936년 화물영업을 개시했다. 나진항 건설이 막바지에 접어들던 1937년 1월 관동군사령부는 <만주산업개발5개년계획요강>을 만주국 국책으로 실행했다. 이에 따르면 개발 계획이 잘 이루어져 화물이 증가하게 되면 나진, 壘蘆島, 대련 등의 항만 설비 확장이 필요했다. 이때 나진항은 만주국을 ‘배후지로 하는 항만’으로 동북만주의 물자를 이출하고, 이곳으로 향하는 화물을 수입하는 吞吐港일뿐 아니라, 이민의 상륙지로 역할이 규정되었다. 이에 따라 1938년 11월 11일 일본 각의에서 ‘東京-新瀉羅津-新京’을 기본 노선으로 확정하고, 나진항을 만주자원을 이용한 공업도시이자 수출항으로 역할을 하기 위한 설비와 상업기능을 마련하도록 했다. 웅기와 청진도 나진의 보조항으로 지역 개발을 위한 시설을 확충하도록 했다.

나진항 건설을 맡은 만철은 1933년 4월 공사를 착공했다. 만철은 1948년 완공할 예정으로 15년간 부두면적을 100만평 확보하고, 900만톤의 물자를 자유롭게 취급할 수 있는 항만을 계획했다. 여기에 조선총독부는 30만 인구를 목표로 나진시까지 계획을 시행했고, 일본군은 군사적 견지에서 수정안을 제시했다. 나진항만과 만주를 잇는 철도건설을 담당했던 만철은 1933년 조선총독부로부터 북선철도의 경영을 위탁받았다. 나진은 1932년 일본군이 설정한 요새지대에 포함되었다.

1930년대 나진 개항과 항만도시 건설의 군사적 전개

일본 육군은 1936년 대륙작전준비를 위해 나진에 요새건설을 결정하고, 8월 15일 나진요새사령부를 설치했다. 1939년 요새를 구축을 시작해서 나진에는 중포병연대 1~4중대, 웅기에는 5~6중대, 두만강에는 1~2중대의 일부를 배치했다. 한편으로 만주 동북부지역의 군사력도 강화했다. 만주사변 직후, 관동군은 4개 사단으로 증설 배치하고, 공습에 대비하여 비행중대도 증강했다. 1933년 관동군은 소만국경의 각지에 토치가를 구축하고, 한편으로는 병력을 동만주로 수송하기 위해 철도수송력을 강화하기 시작했다. 소련도 북만주를 포기한 후 만주와 국경 일대의 병비를 급속히 강화했다. 1932년 소련은 시베리아철도의 복선화 공사를 시작했고, 4월 극동해군의 재건에 착수, 폐쇄되었던 블라디보스톡 군항을 부활시켰으며, 여름에는 만주와 소련 국경에 토치카 구축을 시작했다.

군사적 긴장이 높아지던 시기에 일본과 만주사이에 많은 수송이 계획되고, 시행되었다. 철도와 항만을 이용한 군사수송선 확보는 일본의 대륙진출 기반이었다. 1930년대 나진항을 통한 수송은 1935년 이후 시작되었다. 일본에서 만주로 병력을 투입하는 긴급수송 외에 일반 군사수송도 평시에 이루어지고 있었다. 일본군의 입장에서는 일본과 만주의 병력을 교대시키고, 유지하기 위한 대규모 수송은 중요한 문제였다. 이러한 배경으로 1930년대 환동해의 철도와 항만, 그리고 항로 네트워크는 경제적 요인보다 정치·군사적 요인에 의해 작동되고, 강화되었다.

〈참고문헌〉

연구논문

- 김윤미, 「日帝의 '滿洲開拓' 政策과 朝鮮人 動員」, 『韓日民族問題研究』17, 한일민족문제학회, 2009.
- 김윤미, 「일본군의 군사수송과 한반도 해안요새」, 『역사와 실학』59, 역사실학회, 2016.
- 김윤미, 「일본 니가타[新潟]항을 통해 본 '제국'의 환동해 교통망」, 『동북아문화연구』60, 동북아시아문화학회, 2019.
- 김주용, 김태국, 「철도부설과 길장지구 무역구조의 변화」, 『한국학연구』38, 인하대학교 한국학연구소, 2015.
- 사카모토 유이치, 「植民地期 朝鮮鐵道에 있어서 軍事輸送-시베리아 출병, 만주사변과 부산을 중심으로」, 『한국민족문화』28, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2006.
- 손정목, 『日帝強占期 都市計劃研究』, 일지사, 2002.
- 송규진, 「일제강점기 '식민도시' 청진 발전의 실상」, 『사학연구』110, 한국사학회, 2013.
- 송규진, 「일제의 대륙침략기 '북선루트', '북선3항」, 『한국사연구』163, 한국사연구회, 2013.
- 송규진, 「함경선 부설과 길회선 중단항 결정이 지역경제에 끼친 영향: 나진·웅기·청진을 중심으로」, 『한국사학보』57, 고려사학회, 2014.
- 오미일, 「間島의 통로, 근대 회령지방의 월경과 생활세계」, 『역사와 세계』51, 효원사학회, 2017.
- 이규태, 「일본의 동해횡단항로의 개척과 전개」, 『도서문화』45, 목포대학교 도서관문화연구원, 2015.
- 이규태·김백영, 「만주사변 이후 일본의 동해군용정기항로의 설치와 운용」, 『도서문화』49, 목포대학교 도서관문화연구원, 2017.
- 하지영, 「조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社의 항로 경영」, 동아대학교 박사학위논문, 2019.

번역서 및 외국논저

- 야마다 아키라 지음·윤현명 옮김, 『일본, 군비확장의 역사』, 어문학사, 2014.
- 稻吉晃, 『海港の政治史』, 名古屋大學出版會, 2014.
- 井村哲郎, 「村上義一文書に見る北鮮鐵道·港灣建設·滿鐵の北鮮經濟經營·再論」, 『環東アジア研究センター年報』7, 新潟大学 環東アジア研究センター, 2012.
- 加藤圭木, 「植民地朝鮮における‘市街地計劃’-咸鏡北道羅津の事例を中心に」, 『朝鮮學報』217, 朝鮮學會, 2010.
- 加藤圭木, 「植民地期朝鮮における港灣『開發』と漁村-一九三〇年代の咸北羅津-」, 東京歴史科学研究会編, 『人民の歴史学』190, 東京歴史科学研究会, 2011.
- 加藤圭木, 『植民地期朝鮮の地域變容-日本の大陸進出と咸鏡北道』, 吉川弘文館, 2017.
- 廣瀬貞三, 「植民地期朝鮮における羅津港建設と土地収用令」, 『環日本海研究年報』17, 新潟大学 環日本海研究室, 2010.

기타자료

- 朝鮮總督府, 『朝鮮總督府官報』, 1934.11.20. 2359호.
- 東京市産業局雄基出張所, 『北鮮三港比較』, 日滿実業協會, 1935.
- 有近恒次, 『雄基の全貌』, 雄基商工會, 1937.
- 朝鮮殖産銀行調査部, 『朝鮮經濟情報』4, 1938.
- 清津府, 『清津府府勢一斑』, 1938.
- 雄基憲兵分遣隊, 「羅津灣の概況」, 『滿洲關係資料 羅津灣の概況, 穩城守備隊狀況報告, 鍾城歴史等 昭和4~7年』, 1929~1932. (JACAR, Ref. C13010182700)
- 朝鮮軍司令官, 「第9, 第12師團留守隊要員鮮内鐵道輸送間兵站業務詳報の件」, 『昭和12年「陸受大日記」』1936. (JACAR, Ref. C01003219200).
- 朝鮮軍司令官, 「滿洲派遣第7師團に對する羅津及鮮内輸送間に於ける兵站業務詳報の件」, 『昭和13年「滿受大日記」』, 1938. (JACAR, Ref. C01003338000)
- 內閣, 「東北滿洲對裏日本交通革新並北鮮三港開發ニ関スル件ヲ決定ス」, 『公文類

인문사회과학연구 제20권 제4호 (2019. 11. 30)

聚·第六十二編·昭和十三年·第八十四卷·交通二·河川港湾·道路橋梁·船舶』, 1938. (JACAR, Ref. A02030084300)

第十九師團長, 「北鮮輸送部隊鉄道輸送間に於ける兵站並給養業務詳報の件(3)」, 『昭和15年「陸支密大日記 第20号2/2」』, 1940. (JACAR, Ref. C04122178800)

復員局, 「第1節 兵站的見地に於ける滿洲の地誌的背景」 『滿洲に関する用兵的觀察 第7卷 第4編 滿洲に於ける各種作戰の史的觀察 第3章 兵站 昭和9~20年』, 1952. (JACAR, Ref. C13010243100)

復員局, 「第1節 兵站的見地に於ける滿洲の地誌的背景」 『滿洲に関する用兵的觀察 第7卷 第4編 滿洲に於ける各種作戰の史的觀察 第3章 兵站 昭和9~20年』, 1952. (JACAR, Ref. C13010243100)

陸軍省, 「第5節 国境警備」, 『国境問題(滿ソ)』, 1963. (JACAR, Ref. C13010019100)

防衛廳防衛研修所 戰史室, 『戰史叢書19, 本土防空作戰』, 朝雲新聞社, 1968.

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

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

朝鮮所在重砲兵聯隊史編纂委員會, 『馬山·永興營 羅津 麗水 重砲兵聯隊史』, 千創, 1999.

<Abstract>

The military development of constructing Najin open port and port city in the 1930s

Kim Yunmi

The North Korean Route connecting Japan and Manchuria(滿洲) in the modern era was based on three ports, which were Chungjin(淸津), Najin(羅津) and Unggi(雄基). Strengthening the logistics network capabilities of the three ports of North Korea and establishment of the integrated railway network of the continent were not only economic but also military strategic decision. In 1932, Najin was designated as the shortest distance transit port connecting Manchuria and Japan under the influence of the Japanese military. Najin Port became the base for military transportation, transportation of Manchurian immigrants and transportation of Manchurian resources and Japanese products. The Japanese Government General of Korea planned to construct Najin Port as a port with a capability to load and unload 9 million tons annually by 1948. At the same time, the Japanese military designated Najin and Unggi as fortresses and managed them as military zones, and established Najin Fort Command Post in 1935 to begin constructing a fort. In the 1930s, the Korean East Sea traffic network was operated and strengthened by the military factor through this process.

Keywords : Traffic Network, Pan East Sea, Railway, transpor, Manchuria, South Manchuria Railways Company, Japanese Military

논문접수일 : 2019년 10월 05일

심사(수정)일 : 2019년 10월 29일

게재확정일 : 2019년 11월 22일

КСІ