

# 일본 니가타[新瀉]항을 통해 본 ‘제국’의 환동해 교통망\*

김 윤 미\*\*

## 【 목 차 】

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| I. 머리말                | III. 환동해 횡단항로 정책      |
| II. 니가타 개항과 항로 개설     | 제1장. 명령항로 지정과 항만도시 건설 |
| 제1장. 개항장 형성과 기반시설 구축  | 제2장. 新瀉北鮮 항로의 군사수송    |
| 제2장. 항만공사와 北鮮 정기항로 개설 | IV. 맺음말               |

## I. 머리말

한국을 둘러싼 동북아 바다는 지형학적 영역을 넘어 정치, 경제, 군사적 개념으로 논의되고 있다. 한국, 북한, 일본, 러시아, 중국 등이 관계망을 형성하고 있는 환동해는 경제권 구상에서 출발했지만, 현재는 일반적으로 동해를 둘러싸고 있는 주변국과 해역을 지칭하고 있다.<sup>1)</sup> 환동해권은 다양성과 역동성을 가진 공간으로 항로를 통해 네트워크를 형성하고 있다.

근대 항로는 국가차원의 대규모 프로젝트에서 시작되었다. 근대 동북아 해역을 빈번히 오고갔던 항운회사는 일본의 거대 기업이었다.<sup>2)</sup> 국가의 필요에 따라 항로는 정부의 정기 명령 항로로 지정되었고, 많은 보조금이 책정되었다. 1905년 ‘관부연락선’이 오고갔던 부산-시모노

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

\*\* 부경대학교 인문사회과학연구소 HK연구교수

1) 환동해 지역의 개념에 대해서는 다음의 글을 참고 할 수 있다. 권세은(2010), 『지역연구 대상으로서 환동해 지역의 설정』, 『아태연구』17-2, 경희대학교 국제지역연구원. ; 권세은(2015), 『환동해 복합관 계망의 개념화에 대한 일고』, 『아태연구』22-2, 경희대학교 국제지역연구원. ; 하세봉(2011), 『근대 동아시아사의 재구성을 위한 공간의 시점』, 『동양사학연구』115, 동양사학회.  
2) 근대 일본의 대표적인 해운회사는 日本郵船, 大阪商船, 東洋기선이었다. 日本郵船은 1870년 九十九商 會라는 이름으로 운영을 시작해서 1873년 三菱商會, 1885년 日本郵船으로 사명을 바꾸었다. 大阪商 船은 현 商船三井으로, 러일전쟁 시기 군수물자 수송을 통해 대기업으로 성장하는 기회를 얻었다. 東洋기선도 청일전쟁 시기에 군수물자를 수송하면서 회사의 성장 발판을 마련했고, 전세계 항로를 운영했다.

세키[下關] 항로는<sup>3)</sup> 동북아의 지형을 바꾸어 놓았다.

일본 '제국'이 동북아 해역에 구축한 교통망은 크게 3가지였다. 첫번째는 일본(新潟, 伏木, 敦賀)-동해-北鮮 3항(나진, 청진, 웅기)-만철 루트, 둘째는 일본-대한해협-경부선·경의선-만철 루트, 셋째는 일본-황해-만주 3항(大連, 營口, 旅順)-만철 루트였다. 첫번째 환동해 루트가 각광을 받은 것은 1930년 이후였다. 이 글은 환동해를 횡단하던 北鮮루트를 주제로 삼았다. 항로는 평소 여객과 화물수송을 주로 하면서 무역을 통한 경제, 산업을 영위하지만, 유사시에는 군대와 군수물자를 수송하는 등 군사상으로 중요한 의미를 가진다. 일본은 조선과 만주의 항로를 지정하고 철도를 통해 '제국'의 교통망을 형성 했다.

시기는 자유항로를 운영하던 시기와 命令航路를 운영하던 시기로 나누었다. 첫째는 1869년 개항부터 1935년까지 자유항로를 운영하던 시기, 1935~1938년 정부 보조금이 지급되던 시기이다. 둘째는 통제회사를 지정하고, 명령항로를 운영하던 1938년부터 1945년까지이다. 명령항로는 군사, 정치, 무역, 기타의 목적으로 정부의 명령에 따라 설정된 항로로, 정부에서 보조금을 지급하는 대신 기항지를 비롯하여 운임, 운항횟수, 선박의 종류와 규모 등을 정부에서 지정하고, 운영을 정기적으로 감독한다.

국가 명령항로로 지정되기 위한 지역의 경쟁은 치열했다. 직선항로로 할 것인가, 회항항로로 할 것인가, 직항항이 될 것인가, 기항지가 될 것인가 등은 관련 지역의 항만 시설의 정도에 달려있었다. 서일본의 거점은 新潟항, 伏木항, 敦賀항으로 압축되었다. 결과적으로 일본은 新潟항을 선택했다. 이 글에서는 분석 지역을 명령항로로 지정된 新潟항으로 했다. 일본이 운영한 전체 항로에서 니가타항이 차지하는 비중은 1%정도에 지나지 않는다.<sup>4)</sup> 그러나 동해 횡단 항로의 중요성은 숫자만으로 평할 수 있는 것이 아니다. 일본과 만주의 수도를 잇는 최단 거리로 지정 운영되었던 新潟北鮮 항로는 1930~1940년대 환동해루트의 완성이었다. 1940년대에 들면 일본과 대련항로, 일본과 부산항로가 사실상 정지되기에 이른다.<sup>5)</sup> 이후 니가타의 화물 수송량은 몇 배로 급증한다.

환동해 항로에 대해서는 일본에서 먼저 연구가 시작되었지만, 한국에서도 관심이 증가하면서 동일 주제를 여러 각도로 논의하는 글이 발표되고 있다. 1930년대 활발하게 제기되었던 환동해 '內海化'에 대한 정치, 경제사 측면의 연구도 적지 않다.<sup>6)</sup> 일본에서는 환동해 항로에

3) 관부연락선(부관연락선)의 운행은 1905년에 당시 산요 본선을 운영하던 사철회사 산요철도(山陽鐵道)의 자회사인 산요기선(山陽汽船)에 의해 개통되었다. 이후 1906년에 산요철도의 국철 합병에 의해서 일본 국철에 인수되었으며, 1945년 미군 공습으로 운행이 불가능해질 때까지 유지되었다. 해방 이후 국교단절로 인해 정기 운항은 폐지되었으나, 1970년에 해당 항로를 이어받아 부관페리가 개설되어 운항 중이다. 부관연락선에 관한 대표적인 연구는 다음과 같다. 기무라겐지(2006), 『關釜連絡船이 輸送史에서 차지하는 위치』, 『한국민족문화』28, 부산대학교 한국민족문화연구소 ; 최영호, 박진우, 류교열, 홍연진(2007), 『부관연락선과 부산 : 식민도시 부산과 민족 이동』, 논형.

4) 白木澤旭兒(2008), 『戰前期の日滿交通路と福井縣 : '日本海湖水化'의時代』, 『福井縣文書館研究紀要』5, 福井縣文書館, p.17 表4. 1930~1941년 일본항 전체의 이출입 화물량 통계를 보면, 니가타는 0.6~0.9%를 담당하고 있었음을 확인할 수 있다.

5) 林采成(200), 『戰時下朝鮮國鐵の組織的對應 : 「植民地」から「分斷」への歴史的経路を探って』, 東京大學校 博士學位論文.

6) 芳井研一(2000), 『'裏日本' 脱却の夢と現實』, 『環日本海地域社會の変容』, 青木書店. ; 白木澤旭兒(2008), 『戰前期の日滿交通路と福井縣 : '日本海湖水化'의時代』, 『福井縣文書館研究紀要』5, 福井縣文

관해서 연구가 일찍 시작되었다.<sup>7)</sup> 松浦章은 일본의 근세, 근대 동북아 해운회사와 항로에 대한 연구를 총망라하여 동북아 네트워크에 대한 선구적인 역저를 발표했다.<sup>8)</sup> 大宮誠은 니가타항을 중심으로 1896~1945년 환동해 항로에 대해 시기별로 수송내역을 면밀히 분석함으로써 항로 연구의 기반을 올려놓았다.<sup>9)</sup> 니가타시의 관계기관에서 발행한 대중저서도 상당수 있어 니가타시의 역사에 대한 이해를 높일 수 있다.<sup>10)</sup>

한국에서는 한반도와 동해항로를 기반으로 연구가 진행되었다. 1931년 일본이 만주를 침략한 이후 부각된 北鮮루트에 주목하면서 北鮮지역의 변화와 철도를 분석했고, '동해횡단항로'에 대해서도 고찰했다.<sup>11)</sup> 손에 꼽을 정도이지만 일본 니가타를 주제로 한 글이 있다.<sup>12)</sup>

이 글에서는 선행연구에서 개별 주제로 삼았던 것을 총체적으로 살펴보고자 한다. 해역을 연결하는 점은 항구이다. 항구를 핵으로 해상과 육상 교통망이 선으로 뻗어나간다. 이 교통망은 풍부한 전력과 항만의 배후지가 형성되어야 유효성이 높아진다. 즉 전력을 공급할 수 있는 발전소 건설, 배후지를 건설할 수 있는 넓은 용지 확보, 항구도시를 건설할 수 있는 노동력과 행정 등의 인프라를 구비하는 과정을 거치게 된다. 물론 예산은 정부의 지원금이 대부분

#### 書館.

- 7) 野村治一良(1995), 『わが海運六十年』, 國際海運新聞 ; 關本健(1997), 『北鮮ルートと日本海航路』, 『東アジア:歴史と文化』6, 新潟大學.
- 8) 대표적인 연구는 다음과 같다. 『近世東アジア海域の文化交渉』, 思文閣出版(2010). ; 『汽船の時代 近代東アジア海域』, 清文堂出版(2013). ; 『近代東アジア海域の人と船—經濟交流と文化交渉』, 關西大學出版部(2014). ; 『東洋汽船と映畫』, 關西大學(2016). ; 『汽船の時代と航路案内』, 清文堂出版株式會社(2017).
- 9) 大宮誠, 『日本海航路新潟北鮮線乗船客の檢討』, 『現代社會文化研究』43, 新潟大學(2008). ; 『朝鮮東海岸主要港における移出入貨物の檢討-1931年~1941年の元山港、興南港、西湖津港、城津港』, 『現代社會文化研究』49, 新潟大學(2011). ; 『日中全面戰爭期の日本海航路』, 『環東アジア研究センター』7, 新潟大學(2012). ; 『アジア・太平洋戰爭期の日本海海上輸送』, 『現代社會文化研究』52, 新潟大學(2012). ; 『日本海橫斷航路の研究(1896-1945)』, 新潟大學 博士學位論文(2013).
- 10) 新潟市 編(2011), 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』, 新潟日報事業社 ; 新潟市 編(2014), 『鐵道と新潟』, 新潟日報事業社 ; 新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社 ; 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.
- 11) 송규진(2012), 『일제강점기, '식민도시'청진 발전의 실상』, 『사학연구』110, 한국사학회. ; 송규진(2013), 『일제의 대륙침략기 '북선루트', '북선3항』, 『한국사연구』163, 한국사연구회. ; 송규진(2014), 『함경선 부설과 길회선 중단항 결정이 지역경제에 끼친 영향 : 나진·웅기·청진을 중심으로』, 『한국사학보』 57, 고려사학회 ; 정재정(2015), 『일제하 '北鮮鐵道'의 경영과 日滿鮮 新幹線の 형성』, 『역사교육연구』54, 한국역사교육학회. ; 이규태(2015), 『일본의 동해횡단항로의 개척과 전개』, 『도서문화』45, 목포대학교 도서문화연구원. ; 이규태, 김백영(2017), 『만주사변 이후 일본의 동해군용정기항로의 설치와 운용』, 『도서문화』49, 목포대학교 도서문화연구원. ; 하지영(2019), 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문.
- 12) 이종호(2014), 『혈력(血力) 발전(發電/發展)의 제국, 이주노동의 식민지 : 니가타현(新潟縣) 조선인 학살사건과 염상섭』, 『사이間SAI』16, 국제한국문학문화학회. ; 박광현(2016), 『귀국사업과 '니가타' : 제일조선인의 문학지리』, 『동악어문학』67, 동악어문학회. ; 양아람, 이행선(2018), 『1980년대 말 니가타(新潟)의 결혼이민과 뉴커머 한국 여성의 삶』, 『다문화와 디아스포라 연구』 13, 한국다문화 디아스포라학회. ; 배규성(2018), 『러일전쟁 이후 일본의 환동해 인식 및 접근에 대한 연구 : 니가타현의 『블라디보스토크와 가라후토 조사보고서』(1907)를 중심으로』, 『아태연구』25-1, 경희대학교 국제지역연구원.

분을 차지한다. 환동해의 대표적 교통망 역할을 했던 일본 니가타의 사례를 통해 이러한 관계를 고찰하려고 한다.<sup>13)</sup> 구체적으로는 항로의 지정과 정부의 정책, 매립과 축항을 통한 항만건설, 수송현황 등을 분석하여 환동해 횡단항로의 역할과 성격을 규명해보고자 한다.

## II. 니가타 개항과 항로 개설

### 제1장. 개항장 형성과 기반시설 구축

일본 에도막부는 1843년 니가타를 서일본의 해운거점지로 지정하고, 막부의 영지에 편입했다. 막부는 니가타에 행정기관으로 奉行所를 설립하고, 해안에 방어시설물을 구축했다. 포를 탑재하고 군사력을 갖춘 외국 선박들을 경계하기 위한 군사시설이었다. 1853년 미일화친조약이 체결된 이후, 미국을 비롯한 서양 각 국은 서일본 연안에도 개항장을 열어줄 것을 요구했다.<sup>14)</sup>

1858년 미일수호통상조약에 따라 니가타항은 1860년 1월 1일 개항이 결정되었다. 일본의 5대 개항장 중 유일하게 서일본 연안에 위치한 곳이었다.<sup>15)</sup> 그러나 니가타는 1869년에서야 개항장이 되었다. 미일수호통상조약에서 ‘니가타의 개항이 어려울 경우 가까운 다른 항을 연다’는 내용과 니가타만 개항장의 거류 범위를 추후에 결정하기로 명시 한 것은 니가타항의 역할에 대한 확신이 없었던 것으로 보인다. 니가타를 포함한 서일본 지역은 지리적으로 서양인들이 쉽게 접근할 수 있는 지역이 아니었다. 게다가 무역을 할 만한 물산이나 조건이 갖추어지지 않고, 해안선이 단조로워 항만 기능을 하기에 자연적 악조건이 있었다. 반면 동일본의 개항장은 태평양을 마주하여 세계 각국의 무역이 활발히 진행되면 항만, 철도 등 기반산업은 물론, 인구가 많은 대도시로 확장할 가능성이 높은 곳이었다.

1859년 러시아, 네덜란드 등의 선박이 니가타항을 조사하기 위해 등장했다. 만내의 수심을 측정하고, 니가타에 상륙하여 여러 가지 정보를 확인했다. 그 결과 서일본 개항장으로 니가타 대신 이시카와(石川) 나나오(七尾)나 교토(京都) 미야즈(宮津)로 변경할 것을 요구했다.<sup>16)</sup> 니가타항은 시노가와(信農川) 하구에 위치했다. 하천은 경사가 급하고 험한 산지가 해안까지 뻗어 있어 토사유입이 심하고 유량도 가늠할 수가 없었다. 하구에 쌓인 유기물 때문에 수심이 낮아 대형선박이 입항할 수 없었고, 정박이 안전하지도 않았다. 게다가 바다를 정면으로 마주

13) 근대 일본은 1907년 중요항만 선정과 시설 방침’을 결정하고, 정부가 직접 공사를 시행하는 제1종, 국고보조를 지급하는 제2종으로 구분했다. 니가타는 제2종이었다. 제1종은 横濱, 神戸, 敦賀, 關門海峽, 門司, 下關, 大阪, 東京항이 지정되었다. 제2종은 長崎, 新潟, 船川·土崎, 鹿兒島, 青森, 境항이 지정되었다. 이외 제2종항은 시기별로 추가 지정되었다.(稻吉晃(2014), 『海港の政治史』, 名古屋大學出版會, p.157, 附表1)

14) 新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社, pp.70-71.

15) 일본은 1858년 미국, 영국 등 5개국과 수호통상조약에 따라 하코다테, 요코하마, 고베, 나가사키, 니가타 5곳을 개항했다.

16) 新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社, pp.72-73.

하고 있는 긴 해안선은 막힘이 없어 거센 북서풍을 막지 못했다.

서양 각국은 1867년 사도(佐渡)의<sup>17)</sup> 에비스(夷)항을 보조항으로 지정한 후에야 니가타항에 외국인 거류를 결정했다. 일본 정부는 세관인 運上所를 1869년 개소하고, 1873년 니가타세관으로 개칭했다. 니가타항은 수심이 낮아서 민간의 작은 배나 艇船이 대형선과 부두를 오가며 화물을 운송했다. 일본은 1872년 니가타항 내를 오가는 전용 수송선인 新瀉丸을 건조했다. 일본이 처음으로 건조한 철제증기선이었다. 니가타항을 안내할 등대도 1869년 건설했다.

니가타항은 개항장의 외형적인 형태를 갖추어 갔지만, 제일 중요한 항만의 기능이 문제였다. 니가타항의 상인들은 니가타항의 무역 부진과 화물취급량이 감소하는 것은 항만시설이 갖추어지지 못한 것이라고 판단했다. 信農川은 매년 범람하여 홍수 피해가 극심했고, 니가타항으로 토사가 계속 쌓이면서 수심이 계속 바뀌었다. 니가타현은 1886년부터 信農川 개수와 제방공사를 시작했다. 공사비와 공사기술 문제로 진척이 어려워지자 니가타현은 일본 정부에 청원서를 제출했다. 1895년 각의에서 1897년부터 5년간 공사비 지원을 결정했고, 니가타현과 니가타시에서도 일부 공사비를 부담하는 조건을 내걸었다. 공사 도중 홍수 등의 악천후가 계속되면서 예정보다 2년이 지난 1903년 12월 공사를 마쳤다. 니가타항은 선박의 정박이 항상 가능한 수심을 유지하게 되었다.

니가타 축항이 시작되던 시기 한편에서는 철도공사도 진행되었다. 1887년 일본은 도쿄를 중심으로 연결된 전국 철도망 건설을 시작했다. 1893년 나오에즈(直江津)-군마현(群馬縣) 다카사키(高崎) 간을 개통한 후, 나오에즈-도쿄(東京) 우엔노(上野)를 연결하는 철도를 완성했다.<sup>18)</sup>

개항 이후 니가타항의 해운은 거의 외국선박이었다.<sup>19)</sup> 그 틈에서 미쓰비시(三菱)회사가 일본 해운을 독점적으로 운영하고 있었다. 1876년까지 일본의 동서해안을 돌며 환동해안의 항로를 개설했고, 500~1000톤급 기선을 니가타항에도 기항했다. 1879년 三菱회사는 니가타지점을 열고, 니가타에서 생산되는 대량의 쌀을 도쿄로 수송했다. 1882년 미쓰이(三井)물산회사에서도 운수회사를 설립하고, 니가타에 지점을 개설했다. 두 회사의 경쟁이 심각한 상황에 이르자 일본 정부는 중재안으로 두 회사가 출자하여 일본우선회사를 창립할 것을 제시했다.<sup>20)</sup> 이

17) 사도는 니가타항에서 북쪽으로 약 45km 떨어진 곳에 위치한 섬이다. 면적은 855.33km로 일본 본토의 4개 섬(혼슈, 규슈, 시코쿠, 홋카이도)과 오키나와를 제외하고 일본에서 가장 큰 섬으로 제주도의 절반 크기이다. 풍부한 어장도 형성되어 있지만, 1601년 금맥이 발견되면서 에도시기부터 중요한 국가 재원으로 개발되었다. 니가타-사도 항로는 1868년 에비스항이 니가타항의 보조항으로 개항되면서 1872년 '新瀉丸', 1875년 '北越丸'이 취항했다.(新瀉市 編(2011), 『新瀉港のあゆみ-新瀉の近代化と港』, 新瀉日報事業社, pp.50-51.)

18) 新瀉市 編(2011), 『新瀉港のあゆみ-新瀉の近代化と港』, 新瀉日報事業社, pp.16-22., pp.42-44.

19) 1876년 1월 니가타 개항장에는 독일, 네덜란드, 영국, 프랑스, 미국, 이탈리아에서 온 사람들이 거류하고 있었다.(新瀉都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新瀉の社會史』, 新瀉日報事業社, p.80.)

20) 日本郵船은 1870년 大阪에서 설립한 十九商會(이후 三菱商會)에서 시작되었다. 東京, 大阪, 高知 간 해상물자수송을 시작한 후, 1875년 일본과 상해간 정기선을 취항했다. 국유회사였던 日本郵船의 경영을 岩崎弥太郎이 위탁받고, 사명도 '郵便汽船三菱會社'로 바꾸었다. 1877년 西南戰爭 시기에 군사수송을 담당하면서 급성장했다. 1893년 日本郵船株式會社로 체제를 바꾼 후 인도 봄베이, 유럽, 미국, 호주 항로도 개설했다. 인도 봄베이 항로의 경우 당시 일본 경제를 이끌고 있던 방직사업을 위해 일본과 영국, 호주, 이탈리아가 조직한 '봄베이 일본해운동맹'에 따른 것이었다. 紡績회사연합과

외에도 기업들이 성장하면서 해운사업에 뛰어들었다. 1883년 北洋運漕회사가 北洋丸을 건조하여 니가타항을 중심으로 北海道-敦賀를 운항하는 등 각 지역에서 설립된 해운회사가 지방항로를 개설했다.<sup>21)</sup>

에도시대부터 니가타항의 수출품 대부분은 쌀이었다. 개항 이후 평균 40~45만석의 쌀이 니가타항에 집산되었고, 대부분은 도쿄와 홋카이도 방면으로 수출되었다.<sup>22)</sup> 1894년 이후에는 니가타에서 유전이 발견되면서 수입하던 석유와 홋카이도산 석탄을 자체 해결했다. 수입품은 세토나이카이(瀬戸内海)산 소금, 홋카이도산 자반연어, 京阪지역의 설탕, 오사카 방면의 면사와 방직사였다. 니가타에서 외국으로 수출한 것은 대부분 북양어업 관련이었다.<sup>23)</sup>

개항 이후 일본은 華太<sup>24)</sup> 연해주, 캄차카반도 3곳의 해역으로 나갔다. 이 지역에서는 연어와 송어잡이가 번성했다. 니가타항에서 북양어업을 하려는 사업가들이 몰려들면서 니가타항은 '北前航路'<sup>25)</sup> 중계항으로 번영을 누렸다. 일본인 어업자들은 1890년대부터 러시아령이었던 연해주로 진출을 시도했고, 華太와 캄차카까지 어장을 이동하려고 했다. 러시아는 자국민 어업보호를 명분으로 어업을 허가하지 않았고, 일본인들에게 어업 허가를 받은 것은 러일전쟁 이후 1907년 일러어업조약을 체결하면서였다. 니가타항에서 매년 많은 出稼어업이 이루어졌다.<sup>26)</sup>

## 제2장. 항만공사와 北鮮 정기항로 개설

1868년 개항장으로 지정된 니가타항은 러일전쟁 이후 그 명성을 敦賀항으로 넘겨야 했다. 니가타항의 항만 시설이 갖추어지고, 도쿄와 철도가 연결되기까지 그러했다. 1906년 일본과 블라디보스톡 무역의 발전을 중시한 러시아는 시베리아철도를 개방하고, 주1회 블라디보스톡-敦賀 직항을 개설했다. 일본과 유럽을 연결하는 최단거리 항로로 이를 중시한 일본정부는 敦賀항을 환동해의 유일한 제1종 중요항만으로 지정했다. 니가타항은 기항지 중 한 곳이 되었다.<sup>27)</sup> 니가타항과 경쟁관계에 있던 항은 敦賀항만이 아니었다.<sup>28)</sup> 伏木항도 규모를 키워가

1년간 수송계약을 맺었다. 1905년 홋카이도 函館-南華太간의 명령항로를 개설했다. 1912년에는 朝鮮郵船을 설립했다. 1917년 남미동해선을 개설하는데, 1916년 11월 브라질이민조합과 계약하여 이민수송을 할 목적이었다. 1923년 근해와 내해를 분리하고, 근해우선주식회사를 별도로 설립했다. 1935년 大阪상선 등과 공동출자하여 남양해운주식회사를 설립했다.(日本郵船株式會社 編(1935), 『日本郵船株式會社五十年史』, 凸版印刷株式會社本所分工場.)

21) 新瀉市 編(2011), 『新瀉港のあゆみ-新瀉の近代化と港』, 新瀉日報事業社, pp.48-49.

22) 1890년 이후 일본은 대량의 쌀 수입국이 되었다. 주요 수입국은 베트남과 미얀마였다.

23) 新瀉市 編(2011), 『新瀉港のあゆみ-新瀉の近代化と港』, 新瀉日報事業社, pp.52-54.

24) 華太는 현재의 러시아령 사할린을 지칭한다.

25) 북전항로란 에도시대 중반부터 1897년경까지 일본 해안을 따라 교역한 북전선(기타마에후네, 北前船)의 항로를 이른다. 세토나이카이(瀬戸内海)에서 홋카이도 마쓰마에(松前)까지 통상이 발달하지 못한 시기에 운영되었다.

26) 新瀉都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新瀉の社會史』, 新瀉日報事業社, pp.96-99.

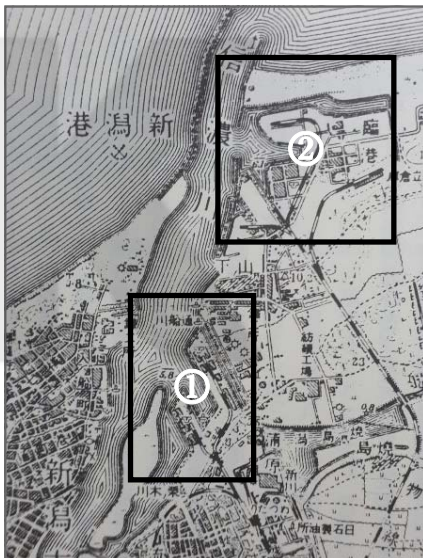
27) 新瀉市 編(2011), 『新瀉港のあゆみ-新瀉の近代化と港』, 新瀉日報事業社, p.58.

28) 敦賀港의 역할에 관해서는 白木澤旭兒(2008), 『戰前期の日滿交通路と福井縣: '日本海湖水化'의時代』(『福井縣文書館研究紀要』5, 福井縣文書館.)을 참고할 수 있다.

며 급성장하고 있었다.<sup>29)</sup> 敦賀항은 1918년부터, 伏木항은 1920년부터 성진, 원산, 청진 등을 기항지로 일본과 조선을 오가며 조선총독부가 명령항로로 운영되고 있었다.<sup>30)</sup> 반면 니가타는 1906년 니가타현의 보조금을 받은 사도(越佐)기선회사가 니가타-블라디보스톡 직통항로를 운영했고, 1907년부터는 華太까지 운항하는 정도였다.<sup>31)</sup>

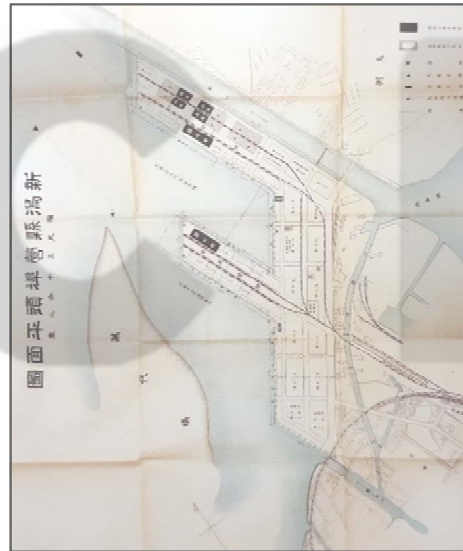
니가타항의 성장을 위해서는 근대식 항만이 필요했다. 1919년 북부두의 접안시설 공사를 시작으로 니가타현에서 시행하는 항만공사와 민간회사에서 건설하는 임항부두공사가 진행되었다. 1925년 니가타현에서 운영하는 부두 공사가 완료되고, 곧이어 임항 1부두도 완성되었다. 임항 1부두는 석탄하역장으로 역할을 했다.<sup>32)</sup> 니가타항의 항만공사가 끝나면서 물동량이 크게 증가했다. 주요 수입품은 중국산 콩, 석탄, 동남아시아 인광석, 러시아산 연어, 華太와 미국산 목재였다.<sup>33)</sup> <그림 1>은 1926년 완성된 니가타 부두의 평면도이고, <그림 2>는 1931년 니가타항 부두와 임항부두의 지도이다.

<그림 1> 1931년 니가타항 지도



출전: 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』(2011), p.83. <그림 28>  
① 니가타항 부두, ② 니가타항 임항부두

<그림 2> 1926년 니가타 부두 평면도



출전: 『図説 新潟開港一五〇年史』(2018), p.63.  
(아래)중앙부두 - 동부두, (위)북부두 - 남부두

29) 東洋協會調査部(1935), 『北鮮三港と日滿通商關係』, 三秀舎, pp.24-26.

伏木港은 1899년 개항장이 된 후, 다음해부터 항만공사가 시작되었다. 敦賀港은 1896년 특별수송항으로 지정되었고, 1899년 개항령 공포로 개항장이 되었다. 1907년 환동해 일본 지역에서는 유일하게 '제1종 중요항'에 지정되어 러시아 무역에 대한 특수 위치를 가졌다.

30) 稻吉晃(2014), 『海港の政治史』, 名古屋大學出版會, p.269 表6-1.

31) 新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社, p.99.

32) 新潟市 編(2011), 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』, 新潟日報事業社, p.58.

33) 新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社, p.114.

니가타와 조선 간 항로는 여객과 화물이 많지 않아 부정기선이 왕래하는 정도였다. 1929년 니가타의 한 회사에서 니가타와 조선을 연결하는 정기항로를 개설했지만 타산이 맞지 않아 항로운영을 유지하기 어려웠다. 1931년 니가타현과 니가타시에서 시마다니(嶋谷)기선에 보조금을 지급하고, 니가타-원산과 청진 간 정기항로를 개설했다. 여기에 니가타항 근처에 비행장까지 건설하면서 기반 시설을 갖추었다. 니가타시는 1930년 니가타비행장 제1기 공사를 시작해서 1932년 완공했다.<sup>34)</sup>

니가타항과 육지를 잇는 철도공사도 빠르게 진행되었다. 1924년 羽越線(니가타~아키타)이 전면 개통되고, 1931년 上越線이 전면 개통되었다. 아오모리(靑森)에서 오사카(大阪)를 잇는 서일본의 종관철도가 완성된 것이다. 上越線은 東京과 환동해를 연결하는 최단거리로, 서일본 측 철도수송의 집산지가 되었다.<sup>35)</sup> 니가타는 東京-新京을 연결하는 최단거리 교통로 부상하면서 서일본의 새로운 거점항으로 주목받기 시작했다. 그동안 간사이(關門)로 가는 관문으로 있었던 敦賀항은 그 위상이 흔들리기 시작했다. 만주와 조선을 연결하는 吉會線의 중단항으로 나진을 선정한 관동군이 일본 측 거점항으로 니가타를 지목하면서 더욱 확고해졌다. 그러나 일본 체신성은 敦賀, 伏木, 新瀉 3항주의, 철도성은 敦賀 중심주의, 내무성은 다항주의를 취하여 각 부서의 입장 차이가 컸다.<sup>36)</sup>

명령항로 유치를 위해 먼저 나선 곳은 敦賀였다. 敦賀항은 1922년부터 착공한 제1차 축항을 통해 최대 6,000톤급 선박의 입항이 가능했고, 이는 1930년대 초 서일본해 항구에서 유일하게 6,000톤급의 선박 입항이 가능했다. 게다가 조선총독부와 체신성의 명령항로로 조선북부와 블라디보스톡 항로를 운영 중이었다.<sup>37)</sup> 니가타도 뒤이어 명령항로개설을 신청했다. 기업가들은 니가타항을 비롯한 서일본의 항구에서 조선 북부의 청진과 나진을 경유하는 것은 비교적 거리가 짧고 유리하다는 주장을 제기하면서 환동해 정기항로 유치 운동을 시작했다.<sup>38)</sup> 니가타현은 니가타항의 최단교통, 철도집중, 항공운송, 후방지대 등 9가지 장점을 제시하며 敦賀항과 함께 2대 직통항로 개설을 요청했다.<sup>39)</sup>

34) 新瀉都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新瀉の社會史』, 新瀉日報事業社, pp.128-129, p.136.

1936년까지 국책회사 일본항공수송회사가 니가타-하네다[羽田] 간의 정기항로를 운항했지만 중일전쟁으로 비행기가 부족해짐에 따라 정기항로는 폐지되었다. 일본은 1939년 나리타비행장을 국영화하고, 비행장도로 등을 부설하여 확장공사를 진행했다.

35) 新瀉市 編(2014), 『鐵道と新瀉』, 新瀉日報事業社, p.53.

도쿄에서 니가타항에 이르는 ①나오에즈[直江津]-니가타항(현 信越本線), ②군마현[群馬縣] 다카사키[高崎]-니가타항(현 上越線), ③나가노현[長野縣] 이야마[飯山]-니가타항(현 飯山線), ④후쿠시마[福島] 고리야마[郡山]-니가타항(현 磐越西線) 루트가 완성 되었다.(新瀉市 編(2011), 『新瀉港のあゆみ-新瀉の近代化と港』, 新瀉日報事業社, pp.103-104.)

36) 하지영(2019), 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문, p.155.

37) 稻吉晃(2014), 『海港の政治史』, 名古屋大學出版會, pp. 268-274. 참고,

38) 대장성은 환동해 횡단항로 선정을 위해 각 부의 장 <교통심의회위원회>를 설치하고, 서일본해의 10개 개항장(船川, 夷, 新瀉, 伏木, 七尾, 宮津, 敦賀, 濱田, 境, 萩)의 만주무역액, 수출입 품목, 입항출항 선박, 외국무역설비, 배후지의 수송설비 등을 조사했다. 1933년 작성된 이 보고서에는 각 지역의 청원서 등도 수록되어 있다. (大藏省, 『昭和財政史資料第4号第226冊』.(JACAR, Ref. A08072687 300)



니가타의 명령항로 결정은 만철의 영향이 컸다. 만철은 만주 경도선(京圖線) 완성, 북선철도와 북선삼항의 만철 위탁, 나진축항 등으로 북선루트에 대한 영향력을 강력하게 행사하고 있었다. 만철은 나진-新潟루트에 大連기선을 수명회사로 지정하고자 했고, 관동군의 정치력과 만철의 자본력을 배경으로 한 大連기선은 횡단항로를 개설하기 위해 적극적으로 나섰다. 게다가 1934년 만주 물산의 일본 수송을 위해 大連기선이 니가타에 설립했던 日滿倉庫株式會社の 준공이 가까워지자 보조금 없이도 항로를 개설하겠다고 적극적인 공세를 취했다.

체신성은 일본 국적의 기선회사를 수명회사로 한다는 입장을 고수했고, 大連기선이 수명회사로 될 가능성이 높아지자, 이에 대응할 새로운 방책으로 신규회사를 설립했다.<sup>40)</sup> 이것이 1935년 3월 28일 北日本기선회사<sup>41)</sup>와 嶋谷기선회사가<sup>42)</sup> 출자하여 설립한 日本海기선이었다.

39) 新潟縣, 『新潟北鮮間日滿直通航路開設說明要綱』, 『昭和財政史資料第4号第226冊』, (JACAR, Ref. A08 072688600)

- ① 최단교통 : 上越線이 완성되어 東京新潟간 교통이 단축되었고, 吉會線 역시 개통되므로 新潟北鮮간 직통항로가 개설되면 東京-新京간 약 40시간이 소요되고, 거리도 1,839km이다. 日滿간 최단교통로가 될 수 있다.
- ② 철도집중 : 新潟항은 上越線을 비롯하여 磐越, 羽越, 信越, 中央, 北陸, 越後 등 각 철도선이 집중되어 사통팔달의 형국이다.
- ③ 항공운송 : 新港항 근처에 48만m<sup>2</sup>의 비행장이 신설되어 현재 朝日飛行은 東京新潟간 격일로 왕래하며 정기우편비행을 실행하고 있다. 게다가 항구 근처에 島屋野瀨(\*호수)에 수상비행장을 건설하기에도 적당하다.
- ④ 후방지대 : 新潟港의 후방에는 東京을 비롯하여 關東 동북 전체와 信越(\*新潟縣, 長野縣)이 있다.
- ⑤ 항내수심 : 新潟항은 약 3천만원의 국고를 들여 大河津 分水를 완공하여 토사의 퇴적이 거의 없고, 현재 18척~22척의 수심을 유지하고 있어 5천톤급 선박의 출입이 자유롭다. 3년마다 사업을 계속하고 있는데, 경비 81만원을 투자하여 수심을 깊게 하는 준설공사를 실시 중이다. 1934년 25척~30척의 수심을 갖춘다면 1만톤급의 거대선박 출입이 가능하게 될 것이다.
- ⑥ 화객선박 : 선박 입항, 화물 수출입톤수는 눈에 띄게 증가하고 있다. 1932년 현재 선박 167만톤, 화물 125만톤에 이르고, 1933년에 들어 직통기선을 취항함에 따라 다시 비약적이 상승을 보이고 있다. 특히 여객의 왕래가 급증하여 '일본해'의 모든 항 중에 최고의 성적을 거두고 있다.
- ⑦ 하역능력 : 항내 잔교 암벽의 길이 1천間, 上屋 창고의 면적 2만7천평, 270만톤의 하역능력으로 일본해 모든 항에서 최고의 위치에 있다. 게다가 항내 水面積 60만평, 부두 앞 하천 폭은 200여 間(\*약 1.8m)에 이른다. 제2기 축항확장 계획은 항만협회에 의탁하여 설계중이다. 완성한다면 500만톤의 화물을 하역할 수 있다.
- ⑧ 공장증설 : 新潟항에는 현재 日本石油, 日東硫曹, 新潟硫酸, 北越製紙, 名古屋紡績, 新潟鐵工所, 新潟電力, 각 종 製材공장이 있다. 이후 대규모 방직과 인건공장 신설계획이 진행 중이고, 縣과 市가 함께 공장 조성정책을 추진하고 있다.
- ⑨ 취항기선 : 新潟北鮮간 직통항로의 발전성은 큰 기선회사가 주목해왔다. 현재 嶋谷기선회사는 1933년 5월부터 약 1만원을 보조받아 매일 3회 鮮海丸(3천톤급)을 취항하여 日滿항로에 기여하는 바가 크다.

40) 하지영(2019), 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문, pp.159-161.

41) 1896년 大阪商船은 대만의 명령항로 운영하며 자리를 잡았고, 1914년 출자하여 北日本기선회사를 설립했다. 1914년 창업한 北日本기선회사는 3월 30일 본점을 華太 오도마리(大泊, 콜사코프)에 두고, 영업소를 홋카이도 오타루(小樽)에 설치했다. 4월 1일부터 홋카이도와 남사할린(南華太)를 연결하는 華太廳의 명령항로를 운영했다. 1937년 북일본기선회사의 정기항로는 남사할린, 북해도, 華太 서해안항로, 華太동해안항로, 일본北海道연락항로(靑森, 室蘭 연락선), 일본항로(大阪, 小樽 華太線),

1935년 日本海기선회사는 일본 정부의 보조금을 받고 니가타-북선항로를 취항했다. 니가타항을 통해 니가타산 잡화와 식료품을 만주로 수출하고, 만주산 석탄·대두·목재 등을 수입했다.<sup>43)</sup> 1935년 北鮮 3항과 서일본을 기항하는 정기항로 현황은 <표 1>과 같다.

<표 1> 1935년 北鮮 3항과 서일본 정기항로

항로	종별	기항지	선박수	경영자
북선-新瀉	체신성, 新瀉市 명령	웅기, 나진, 청진, 新瀉	1	일본해기선
북선-新瀉 <sup>44)</sup>	조선총독부 명령	웅기, 나진, 청진, 新瀉	1	조선우선
북선-敦賀 <sup>45)</sup>	체신성 명령	웅기, 나진, 청진, 敦賀	2	북일본기선
청진-敦賀	조선총독부 명령	웅기, 나진, 청진, 성진, 원산, 敦賀, 新舞鶴, 宮津, 境	1	조선우선
북선-伏木	富山縣 명령	웅기, 청진, 伏木, 七尾	1	北陸기선
북선-北陸	조선총독부, 체신성, 富山縣, 石川縣 명령	청진, 원산, 홍남, 성진, 伏木, 七尾	1	北陸기선
북선-北海道	조선총독부 명령	웅기, 청진, 성진, 서호진, 원산, 伏木, 新瀉, 船川, 青森, 函館, 小樽	1	鳴谷기선
북선-華太	자영	웅기, 나진, 청진, 성진, 나남, 舞鶴, 敦賀, 新瀉, 伏木 ... 惠須取	2	북일본기선
북선-대련	자영	웅기, 나진, 청진, 大連, 青島, 芝罘	1	大連기선

출전 : 東京市産業局雄基出張所 編(1935), 『北鮮三港比較』, 日滿實業協會, pp.11-12.

新瀉北鮮 항로는 日本海기선이 체신성과 니가타시의 명령항로로 운항했다. 日本海기선회사와 함께 朝鮮郵船도 조선총독부 명령항로 운영을 맡았다.<sup>46)</sup> <표 2>와 <그림 3>은 日本海기선회사에서 1935~1938년 운영한 정기항로 현황이다.

조선과 서일본항로, 日滿歐亞연락항로(敦賀 北鮮線) 등이었다. (北日本汽船株式會社(1937), 『北日本 : 定期航路案内(昭和12年版)』, 北日本汽船.)

42) 鳴谷기선회사는 조선총독부의 명령항로를 맡고, 北海道에서 일본해연해의 모든 항에 기항하며, 조선 서해안 항에 이르는 정기항로를 개설하였다. 또한 新瀉에서 환동해를 횡단하고, 조선의 북서부 항구에 이르는 정기항로를 개설하였다. (松浦亨(2017), 『第4編, 第3章 鳴谷汽船會社と日本海定期航路』, 『汽船の時代と航路案内』, 清文堂出版株式會社.)

43) 新瀉都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新瀉の社會史』, 新瀉日報事業社, pp.130-134.

44) 『東亞日報』, 1933년 7월 16일자, 『新瀉과 羅津間定期命令航路』

1934년 나진-新瀉 신항로는 정부의 '정기명령항로'로 지정되었고, 정부보조금 연 4만원에 新瀉縣, 新瀉市, 조선총독부 3곳에서 약 2만원, 모두 합하여 약 7만원을 지원하기로 되었다.

45) 『釜山日報』, 1930년 1월 22일자, 『北鮮と山陰の連絡 命令航路清津敦賀線』.

46) 朝鮮郵船은 조선총독부가 주도하여 1912년 세운 회사이다. 통감부 명령항로 개정이 다가오면서 조선총독부는 각 항구를 기반으로 경합을 펼치던 해운업자들의 뜻을 모아 조선 연안항로를 통일적으로 경영할 기선회사 설립을 계획하였다. 이로써 자본금 300만 엔의 朝鮮郵船株式會社가 설립되었다. 조선우선은 조선총독부로부터 다액의 보조금을 지급받으며 명령항로를 경영했다. (하지영(2018), 『1910년대 조선우선주식회사의 연안항로 경영과 지역』, 『역사와 경계』109, 경남사학회. ; 일제시기 조선우선주식회사의 경영 분석』, 『석당논총』71, 동아대학교 석당학술원. 참고)

<그림 3> 日鮮滿 명령항로도



연도	1935	1936	1937	1938
기점지	니가타	니가타	니가타	니가타
기항지	청진,나진	청진	청진	청진
중점지	웅기	나진	나진	나진
선박	鮮海丸 嘉義丸 天草丸	嘉義丸 新高丸	嘉義丸 滿州丸 新高丸	滿州丸 天草丸 月山丸
항해수	36회	36회	44회	88회

출전 : 北日式會社(1939), 『北日本汽船株式會社二十五年史』, 其水堂金井印刷所, p.218, 327-328.

### III. 환동해 횡단항로 정책

#### 제1장. 명령항로 지정과 항만도시 건설

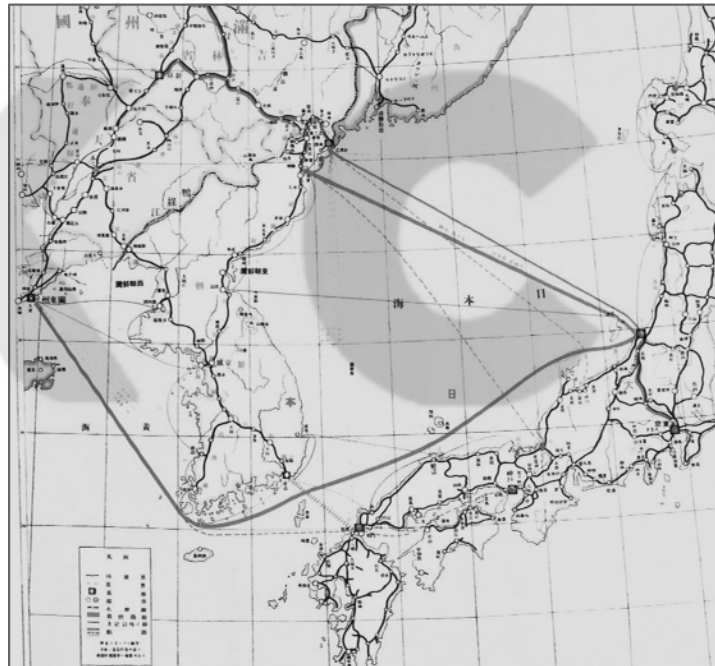
일본은 1931년 만주사변을 일으키고, 1932년 만주국을 세웠다. 만주와 일본간 항로를 이용한 수송이 활발해지기 시작했다. 1937년 중일전쟁을 일으킨 후 군사수송도 급증했다. 1937년부터 시행된 만주개발5개년 계획은 환동해 항로의 확장을 가속화 시켰다. 무산철광 개발, 제철사업 신설, 인조석유사업, 無水알콜 증산, 면화·양모 증산, 임업개발회사 설립 등은 日滿경제권을 설정하고 추진한 산업개발이었다. 일본은 만주에 많은 노동력이 필요해지자 1936년 만주농업이민 <20개년 100만호 송출계획>을 결정하고, 국책이민을 시작했다. 20년 동안 일본인 100만호를 만주에 '이식'한다는 정책이었다. 곧이어 만주의 자원과 식량은 일본으로 운송하고, 일본의 사람과 생산가공품들을 만주로 운송하기 위해서 물동량을 감당할 선박과 기반 시설을 갖추기 시작했다.

1938년 11월 11일 각의에서 <동북만주, 裏日本 교통혁신 및 북선3항 개발에 관한 건>을 결정했다. 문건의 내용은 '東京-니가타-나진-新京'노선을 기본노선으로 하고, 敦賀를 병행하는데, 니가타-나진 간 항로는 일본과 만주에서 출자하고, 敦賀-나진은 일본과 조선에서 출자한다는 것이다. 그 다음으로 항만시설 등을 개선하는 사업 추진이 제시되었다. 니가타항에 대해서는 항구와 정박지를 개선하고, 접안시설 등을 완비하며, 북조선 3항에 대한 대책도 명시했다. 나진항도 일본과 만주를 이어주는 중추역할을 하고, 만주자원을 이용한 공업도시이자

수출항으로 역할을 하기 위한 설비와 상업기능을 마련하도록 했다. 옹기와 청진도 나진의 보조항으로 지역의 개발을 위한 모든 시설을 확충하도록 했다. 東京-나진, 나진-新京 간 급행 열차의 소요시간을 단축하고, 철도 개수를 통해 수송력을 높이도록 했다.<sup>47)</sup>

덧붙여 일본 니가타, 敦賀를 기점으로 조선 청진, 나진, 옹기를 이용해서 블라디보스톡을 연결하는 방안도 거론되었다. 일본 각의에서 니가타항을 ‘日滿連絡’과 ‘만주개척민 수출항’으로 지정하고, ‘횡단항로’는 통제회사에서 경영하기로 결정했다. 통제회사는 北日本汽船회사로 지정했다.<sup>48)</sup> 니가타항 수입의 80%가 중국산 콩과 석탄, 미국 석유였다. 수출은 대부분 만주로 향했고, 공업제품이 대다수였다.<sup>49)</sup> 니가타항을 출발하는 북선항로가 東京과 만주의 수도 新京과 연결하는 최단거리라는 점을 보여주는 <그림 4>의 지도가 있다. 新潟港務所에서 제작한 것이다.

<그림 4> 니가타와 만주항로도



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

47) 内閣(1938), 『東北滿洲對裏日本交通革新並北鮮三港開發ニ關スル件ヲ決定ス』, 『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』. (JACAR, Ref. A02030084300)

48) 1938년 일본 각의에서 환동해를 중심으로 운영할 日滿해운통제회사 창립을 결정했다. 통제회사에 조선우선회사의 참여여부를 두고 조선총독부는 관동군, 만주국과 협의에 나섰다. 그 결과 조선우선이 참여 가능한 항로는 北鮮敦賀線, 北鮮元山-伏木新潟線으로 제한되었다. (『毎日申報』, 1938년 11월 15일자, 『日本海汽船에 朝郵參加는 二航路論』.)

49) 松浦章(2017), 『第3編, 第3章 野村治一良と日本海航路-大阪商船・北日本汽船・日本海汽船』, 『汽船の時代と航路案内』, 清文堂出版株式會社, p.219.

니가타항이 국가 지정명령 항로로 설정되면서 항만의 역할에 맞는 기반시설 확충이 필요하다는 논의가 제기되었다. 니가타현은 1939년 방과제를 연장하고, 해안과 하천하류의 수심을 깊이하기 위한 준설공사를 예정했다. 1941년 인구 50만의 도시건설을 목표로 한 니가타시 도시계획을 결정했다. <新潟市都市計劃通船川運河事業並工業地帶造成土地區劃整理事業>은 하천의 운하공사와 공업지대 조성을 위한 토지정리 계획을 우선으로 했다.

1941년 12월 이후 아시아태평양전쟁이 치열한 가운데 니가타의 공업화는 급격히 진행되었다.<sup>50)</sup> 태평양 방면의 공장을 니가타로 분산시키기 시작한 것이다.<sup>51)</sup> 특히 군수공장을 긴급히 이전했다. 국책회사인 일본경금속주식회사도 이전하여 항공기 등에 사용하는 알루미늄을 생산했고, 주식회사新潟철공소도 시설을 확충해서 해방함과 소형잠수함 등을 건조했으며, 중소석유회사를 통합하여 昭和석유주식회사를 니가타에 설립했다.<sup>52)</sup>

아시아태평양전쟁 이후 1942년 전시수송계획으로 <전시해운관리령>을 공포하고 물자동원 계획을 발표했다. 조선-도쿄, 요코하마 간 수송물자를 니가타항으로 수송하여 육로로 중계한다는 것이었다. 1943년 서일본의 각 항 설비를 강화하고, 上越線의 화물수송력 증강을 시도했다. 1935년부터 100만~130만톤으로 유지되던 니가타항의 수송력은 1943년 210만톤, 1944년 235만톤으로 증가했다.

1943년 10월 미국 잠수함의 어뢰공격으로 관부연락선이 대한해협에서 침몰했다. 1945년 4월부터 계속해서 어뢰공격으로 선박이 침몰되자 6월부터 관부연락선의 모든 항로는 안전한 항로로 이동시켰다. 이키마루(壹岐丸)와 쓰시마마루(對馬丸)는 나진-니가타항로에 배치되어 식량 수송을 담당하고, 텐잔마루(天山丸)와 고안마루(興安丸)는 원산-마이즈루(舞鶴)항로에, 게이후쿠마루(景福丸)·도쿠주마루(德壽丸)·쇼케이마루(昌德丸)는 청진-敦賀항로에 배치되었다.<sup>53)</sup> 이 시기 니가타항의 수송력은 한계를 넘어섰다.

1945년에는 태평양 쪽의 모든 일본 항이 미군의 폭격과 기뢰봉쇄로 기능을 잃었다. 일본과 대륙간 수송은<sup>54)</sup> 환동해 항로 뿐이었다. 1945년 일본군은 <裏日本地區短切揚揚搭作戰>을 개시하고 작전을 담당할 新潟육군수송통제부를 편성했다. 통제부 아래 4개 중대를 신설하고, 독립자동차 제66대대도 니가타항에 파견했다. 선박부대로 아카츠키(曉)부대도 파견했다.<sup>55)</sup>

50) 니가타 주변은 정비된 항만과 철도, 풍부한 전력을 배경으로 대규모 공장이 들어서면서 공업단지를 형성했다. 1890년대부터 석유관련 산업공장이 해안에 들어서기 시작했고, 1900년대에는 관련 산업인 화학공장, 화학비료공장, 화력발전소 등이 진출했다. 일본석유주식회사의 자회사로 기계제작을 하는 新潟철공소도 개설되었다. 공업생산력이 향상되고 항만시설을 갖추면서 인구도 크게 증가했다. 니가타시의 1920년 인구는 9만, 1930년 인구는 12만 5천명, 1940년 15만명까지 늘었다.(新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社, p.94, p.115, pp.128-134.)

51) 1941년 니가타에 설립된 대표적인 회사는 名古屋紡績新潟공장, 新潟電化山下공장, 日本新潟제조소, 新潟製品新潟공장, 주식회사島本製造所, 新潟전기공업주식회사, 新潟硫酸新潟공장, 일본硫曹新潟공장, 新潟제지주식회사, 北越製紙新潟공장, 新潟製材所, 藤澤桑山製材회사, 일본新潟공장 등이다.(富山縣伏木商業學校(1941), 『日本海貿易と北陸三港伏木新潟敦賀の位置及び其特殊性』, pp.106-107.)

52) 新潟市 編(2011), 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』, 新潟日報事業社, pp.104-105.

53) 최영호, 박진우, 류교열, 홍연진(2007), 『부관연락선과 부산』, 논형, p.28.

54) 이 전부터 환동해는 안전한 항로는 아니었다. 1941년 敦賀-청진 항로가 소련의 기뢰로 침몰하여 150여명이 사망하는 일이 일어났다.

55) 新潟市 編(2011), 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』, 新潟日報事業社, pp.136-138.

## 제2장. 新瀉北鮮 항로의 군사수송

일본군은 1935년 5월 23일 陸滿普 제572호 <일본해 군용 정기항로 설치 요령>을 통첩하고, 6월 10일부터 '新瀉-청진선, 敦賀-청진선'을 설치하여 군대, 마필, 군수품을 수송하도록 했다.<sup>56)</sup> 급송 화물이나 3톤 이상의 포장 짐, 큰 군수품은 당분간 우지나(宇品)-대련 항로를 이용하도록 했다. 수송을 담당할 기관으로 니가타와 쓰루가에는 육군운수부업무촉탁소를 설치하고, 육군운수부 상근인원을 두어 업무를 지휘 감독하거나 연락을 담당하게 했다. 청진에도 육군운수부출장소 설치를 결정했다.

2년 뒤 니가타-청진 간 수송항로는 니가타-나진으로 변경되었다.<sup>57)</sup> 1937년 4월 7일 <일본해 정기항로 설치에 관한 건 중 개정의 건>을 통첩하여 1935년 건을 개정하도록 했다. 1937년 4월 12일자로 시행할 사항은 기본항로 '新瀉-청진선, 敦賀-청진선'을 '新瀉-나진선, 敦賀-나진선'으로, 제3수송기관의 배치 중 '2, 청진'을 '2, 나진'으로 개정한다는 것이다.<sup>58)</sup>

1936년 만주농업이민 <20개년 100만호 송출계획>을 결정하고, 1938년 8월 12일 각의에서 '新瀉北鮮線'을 東京-新京을 연결하는 간선으로 지정했다. '만몽개척청년의용대' 파견도 1937년 11월 각의에서 결정하여 1938년 4월 제1진이 니가타항에서 출발했다. 임시노동력으로 청년들을 동원하여 조직한 '만주건설근로봉사대'도 1939년 창설되었다. 만주로 건너간 사람들은 소련 접경지대나 주요 농업이민 개척지에 배치되었다. 만주이민 혹은 노동대는 니가타항을 통해 1939년부터 매년 6,800~9,600명이 파견되었다.<sup>59)</sup>

1940년 1월 北日本기선, 大連기선, 朝鮮郵船이 출자한 국책회사 日本海기선주식회사가 설립되고, 2월부터 3000~5000톤급 4척이 니가타항을 출항했다. 만주로 이민예정인 3만 6500여명 중 2만 3천여명이 니가타항에서 출발할 계획이었다. 1938년 4월 新瀉村개척단 제1차 선견대 41명과 가족 81명이 출항했다. 1945년까지 142호 500여명이 遼東만 부근 新瀉村에 입식했다. 1940년 6월에는 이바라키현(茨城縣)에서 훈련을 마친 니가타현의 만몽개척청년의용대 247명이 만주로 향했다.

니가타항이 중요항으로 결정되면서 1938년 8월 헌병이 배치되었다. 니가타항의 경비를 주요 임무로 했던 헌병분주소는 1940년 헌병분견대로, 1941년 헌병분대로 승격하여 권한도 강화되었다. 출입선박과 화물의 항만정보는 방첩 대상이 되었고, 상공회의소의 통계연보는 간행되지 않았다. 판매되는 니가타시의 지도에서는 항만주변의 공장과 철도 연선이 기재되지 않

56) 陸軍省(1935), 『日本海軍用定期航路設置の件』, 『昭和10年『滿受大日記(普)』其6 1/2』. (JACAR, Ref. C04012149100) ; 『日本海定期航路設置の件』, 『昭和10年『滿受大日記(普)』其6 1/2』. (JACAR, Ref. C04012149300). 이 두 문서는 내용은 같으나 건명이 다르다. 제목에 '군용'이 포함된 건은 陸滿普受 제1068호로 관방대신에게 5월 6일 접수되었고, 제목에 '군용'이 포함되지 않은 건은 陸滿普受 제1184호로 관방대신에게 5월 21일 접수되었다. 모두 6월 26일 완료되었다.

57) 청진에서 나진으로 변경한 이유에 관해서는 이규태, 김백영, (2017), 『만주사변 이후 일본의 동해군용정기항로의 설치와 운용』(『도서문화』49, 목포대학교 도서문화연구원.)을 참고할 수 있다.

58) 陸軍省(1937), 『日本海定期航路設置に關する件中改正の件』, 『昭和12年『滿受大日記(普)』其4 1/2』. (JACAR, Ref. C04012508500) ; 『日本海定期航路設置に關する件中改正』, 『昭和6年滿洲事變に關する綴』. (JACAR, Ref. C01002674800)

59) 大宮誠(2012), 『日中全面戰爭期の日本海航路』, 『環東アジア研究センター』7, 新潟大學, pp.10-11.

았다. 전시기에 니가타항이 군사항으로 역할을 했기 때문이다.

1931년 만주사변 이후 교대부대로 니가타항에서 많은 일본군 부대가 만주로 출발했다. 보병 제16연대, 제4연대, 제29연대, 제30연대 등이 있었다. 니가타역에 집결한 병사들은 니가타 시내의 여관이나 민가에 숙박하면서 재향군인과 학생들의 환송식을 받고 출항했다. 1938년 니가타-나진 간 군사수송이 결정된 이후, 일부이지만 자료를 통해 현황을 살펴보면 다음과 같다. 1939년 병사 61명, 말1,180필, 군수품 95건, 1940년 병사 8591명, 말 2,863필, 군수품 14건을 수송한 사례를 확인할 수 있다.<sup>60)</sup>

1940년 2~3월 만주에서 일본으로 귀환하는 일본군 병사 중 나진에서 출발하여 일본 각지로 귀국할 병사는 약 9,840명이었다. 한편으로 2~3월 나진항을 통해 만주로 파견될 병사도 大阪 9,866명, 廣島 7,695명, 기타 6,767명, 神戸 1,724명으로 총 2만 6,052명이었다. 이 중 니가타에서 나진으로 파견될 병사는 2월 22일 6,510명, 2월 22일 1,179명이 예정되었다.<sup>61)</sup>

일본은 아시아태평양전쟁 직후 선박을 전쟁터로 동원했고, 일본과 대륙간 수송에 필요한 선박은 턱없이 부족하게 되었다. 1941년 12월 일본은 체신성관리국을 개편하여 체신성의 별도기관으로 海霧院을 두었다. 海霧院은 군의 작전행동과 밀접하게 관계해서 진행되었고, 해군 주도의 국가관리체제가 되었다. 지방관청으로서 神戸, 横浜, 門司, 名古屋, 函館에 해무원을 설치했다. 新潟에는 横浜해무국 지국을, 伏木과 郭賀에는 名古屋해무국 지국을 두었다.

1942년 12월부터 해운수송보다 철도수송을 우선하는 '大陸轉稼輸送'을 결정했고, 1943년 전면 시행했다. 1943년 4월 제1차 대륙철도수송협의회에서 조선 남부에서 수용할 수 없는 화물은 조선 북부와 大連루트로 의뢰하고, 大連항과 北鮮항의 해상루트를 보조경로로 했다. 1943년 4월 1일 전시 해운능력을 최대한으로 끌어올릴 목적으로 선박운영회를 설립했다. 9개 지부와 11개 출장소를 설치했다. 해상수송력이 점점 낮아지자 해무원은 가장 중요한 물자 23개 품을 우선적으로 수송하기로 했다. 석탄, 철광석, 銑鋼, 소금, 비철금속류, 시멘트, 유류, 펄프, 면화와 양모, 기계와 차량, 목재, 곡류, 설탕, 인광석, 사료, 油脂, 기타를 선정했다. 1942년 선박운영회 출장소 현황은 <표 3>과 같다.

<표 3> 선박운영회 출장소 일람 (1942년 7월 5일 현재)

명칭	소재지	관할구역	주요항
新潟출장소	新潟市 임항개발 내	新潟, 秋田, 山形	新潟, 船川, 土崎, 酒田 直江津
伏木주재소	高岡市 伏木湊町	富山, 石川	伏木, 東岩瀬, 七尾
郭賀주재소	郭賀市 일본해기선 지점 내	福井, 京都, 兵庫 鳥取, 島根	郭賀, 小浜, 舞鶴, 宮津, 境
청진출장소	청진부 조선운송빌딩 내	함경북도	청진, 성진, 나진, 웅기
원산주재원	원산부 조선우선 내	강원도, 함경남도	홍남, 원산, 서호, 목호진

출전 : 大宮誠(2012), 『アジア~太平洋戦争期の日本海海上輸送』, 『現代社會文化研究』52, 新潟大學, p.36.

60) 新潟市 編(2011), 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』, 新潟日報事業社, p.103, pp.111-112, p.130-134.

61) 陸軍省(1939), 『昭和15年『陸支密大日記 第20号2/2』』, 『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)』, (JACAR, Ref. C04122178800)

新潟北鮮線으로 1943년 4월 30일~1944년 5월 29일 운항한 것은 白山丸이었다. 新潟-나진-청진을 36회 왕복하며 新潟에서 여객 19,640명, 화물 90,724톤, 나진과 청진에서 여객 13,145명, 화물 103,540톤을 수송했다. 1944년 2월 29~7월 12일 月山丸은 13회 왕복했다. 1945년 7월 대륙물자를 일본으로 실어 나르는 조선의 주요 항구는 나진, 청진, 원산이었고, 서일본의 주요 항구는 伏木, 新潟, 舞鶴였다. 탑재지는 나진이 57.8%를 집했고, 양육지는 伏木이 33.7%, 新潟가 27.2%, 舞鶴이 15.5%였다.<sup>62)</sup>

#### IV. 맺음말

1858년 미일수호통상조약에 따라 니가타항은 1860년 1월 1일 개항이 결정되었다. 일본의 5대 개항장 중 유일하게 서일본 연안에 위치한 곳이었다. 그러나 1869년에서야 개항장이 되었다. 서양 각국은 1867년 사도(佐渡)의 에비스(夷)항을 보조항으로 지정한 후에야 니가타항의 외국인 거류를 결정했기 때문이다. 니가타항은 信農川 하류에 위치하여 토사가 계속 쌓이면서 수심이 계속 바뀌었고, 매년 범람하여 홍수 피해가 극심했다. 니가타현은 1886년부터 信農川 개수와 제방공사를 시작하여 1903년 공사를 마쳐 선박의 정박이 항상 가능한 수심을 유지하게 되었다.

니가타항의 성장을 위해서는 근대식 항만이 필요했다. 1919년 북부두의 접안시설 공사를 시작으로 니가타현에서 시행하는 항만공사와 임항회사에서 건설하는 임항부두공사도 진행되었다. 1926년 니가타현에서 운영하는 부두 공사가 완료되고, 곧이어 임항부두 공사도 마쳤다. 니가타항의 항만공사가 끝나면서 물동량이 크게 증가했다. 주요 수입품은 중국산 콩, 석탄, 동남아시아 인광석, 러시아산 연어, 사할린과 미국산 목재였다.

니가타항과 육지를 잇는 철도공사도 빠르게 진행되었다. 1924년 羽越線(니가타~아키타)이 전면 개통되고, 1931년 니가타항과 도쿄를 연결하는 上越線이 전면 개통되었다. 上越線은 도쿄와 환동해를 연결하는 최단거리로, 서일본측 철도수송의 집산지가 되었다. 한편 信農川의 수력을 이용한 수력발전소는 1920년 건설을 시작해서 1938년 완공되었다. 풍부한 전력은 니가타항의 확장을 뒷받침 했다.

항만도시의 기반시설이 갖추어지자 니가타 지역에서는 본격적인 항로 유치운동이 시작되었다. 기업가들은 니가타항을 비롯한 서일본의 항구에서 조선 북부의 청진과 나진을 경유하는 것은 비교적 거리가 짧고 유리하다는 주장을 제기하면서 환동해 정기항로 유치를 일본 정부에 요구했다. 니가타의 명령항로 결정은 만철의 영향이 컸다. 만철은 만주 경도선(京圖線) 완성, 북선철도와 북선삼항의 만철 위탁, 나진축항 등으로 북선루트에 대한 영향력을 강력하게 행사하고 있었다. 만철은 나진-新潟루트에 大連기선을 수명회사로 지정하고자 했고, 관동군의 정치력과 만철의 자본력을 배경으로 한 大連기선은 횡단항로를 개설하기 위해 적극적으로

62) 大宮誠(2012), 『アジア・太平洋戦争期の日本海海上輸送』, 『現代社會文化研究』52, 新潟大學, pp.34-37, p.45.



나섰다. 게다가 1934년 만주 물산의 일본 수송을 위해 大連기선이 니가타에 설립했던 日滿倉庫株式會社の 준공이 가까워지자 보조금 없이도 항로를 개설하겠다고며 적극적인 공세를 취했다. 체신성은 일본 국적의 기선회사를 수명회사로 한다는 입장을 고수했고, 大連기선이 수명회사로 될 가능성이 높아지자, 이에 대응할 새로운 방책으로 日本海기선회사를 설립했다. 1935년 일본 정부의 보조금을 받은 일본해기선회사가 니가타-북선항로를 취항했다.

일본은 1931년 만주사변을 일으키고, 1932년 만주국을 세웠다. 이후 만주와 일본간 항로를 이용한 수송은 활발했다. 1937년 중일전쟁 이후 군사수송도 급증했다. 1937년부터 시행된 만주개발5개년 계획은 환동해 항로의 역할을 강화시켰다. 일본은 1938년 만주와 일본을 잇는 교통혁신 정책으로 니가타-나진항 항로를 국가 명령항로로 결정했다.

니가타항이 국가 지정명령 항로로 설정되면서 기반시설 확충이 진행되었다. 1939년 니가타항의 방파제를 연장하고, 해안과 하천하류의 준설공사를 포함하여 제2차 항만공사가 시작되었다. 니가타시는 1941년부터 인구 50만의 도시건설을 목표로 하천의 운하공사와 공업지대 조성을 위한 토지정리 계획을 시작했다. 구획된 토지에는 태평양 방면의 공장, 특히 군수공장이 긴급히 이전되었다. 1941년 12월 이후 아시아태평양전쟁이 치열한 가운데 보다 안전한 곳으로 공업단지를 조성하려는 것이었다.

1942년 전시수송계획에 따라 해상수송은 조선-東京, 요코하마(橫濱) 간 수송물자를 니가타항을 이용하는 육로 중계로 변경되었다. 일본 정부는 1943년 서일본의 각 항 설비를 강화하고, 上越線の 화물수송력 증강을 시도했다. 1945년 태평양 쪽의 모든 일본 항이 미군의 폭격과 기뢰봉쇄로 기능을 잃게 되자 일본과 대륙간 수송은 환동해 항로로 집중되었다.

니가타항을 국가명령 항로로 지정한 것은 일본군의 영향이었다. 新瀉北線 항로는 만주 농업이민자, 만몽개척청년의용대 등 만주로 가는 일본인들의 수송항구이자, 군인과 군수물자를 수송하는 군용항구의 역할을 했다. 뿐만아니라 만주의 많은 자원이 수입되는 상업항이기도 했다. 니가타의 공업지대를 지탱하는 공업항의 역할까지 담당했다.

근대적 항만시설을 구축하고, 도시를 형성하며 번영을 누리던 니가타항은 1930~1940년대 일본의 제국주의 팽창과 맞물려 급성장했다. 1920년까지 일본과 만주를 잇는 항로는 대련항이 중심이었지만, 1932년 만주국을 세운 일본은 일본과 만주를 잇는 최단거리의 동해안 항로를 만들려 했다. 이 때 일본이 주목한 곳이 일본 新瀉港·伏木港·敦賀港과 조선 북부의 청진항·나진항·웅기항이었다. 명령항로를 지정한 이후, 일본은 니가타항에 항만시설을 확충하고, 도시 확장을 시작했다. 한편 조선총독부도 나진을 도시계획에 따라 항만시설을 갖춘 신도시로 탄생시켰다. 이것은 일본 제국의 환동해 교통망 정책의 결과였다.

## 참고문헌

- 『釜山日報』, 1930년 1월 22일자, 『北鮮と山陰の連絡 命令航路清津敦賀線』  
 『東亞日報』, 1933년 7월 16일자, 『新瀉과 羅津間定期命令航路』  
 『毎日申報』, 1938년 11월 15일자 『日本海汽船에 朝郵參加는 二航路選』

- 東京市産業局雄基出張所 編(1935), 『北鮮三港比較』, 日滿實業協會.
- 東洋協會調査部(1935), 『北鮮三港と日滿通商關係』, 三秀舎.
- 北日本汽船株式會社(1937), 『北日本：定期航路案内(昭和12年版)』, 北日本汽船.
- 北日本汽船株式會社(1939), 『北日本汽船株式會社二十五年史』, 其水堂金井印刷所.
- 富山縣伏木商業學校(1941), 『日本海貿易と北陸三港伏木新潟敦賀の位置及び其特殊性』, 富山縣伏木商業學校
- 日本郵船株式會社 編(1935), 『日本郵船株式會社五十年史』, 凸版印刷株式會社本所分工場.
- 內閣(1935), 『東北滿洲對裏日本交通革新並北鮮三港開發ニ關スル件ヲ決定ス』, 『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』. (JACAR, Ref. A02030084300)
- 陸軍省(1935), 『日本海軍用定期航路設置の件』, 『昭和10年「滿受大日記(普)其6 1/2』. (JACAR, Ref. C04012149100)
- 陸軍省(1935), 『日本海定期航路設置の件』, 『昭和10年「滿受大日記(普)其6 1/2』. (JACAR, Ref. C04012149300)
- 陸軍省(1937), 『日本海定期航路設置に關する件中改正の件』, 『昭和12年「滿受大日記(普)其4 1/2』. (JACAR, Ref. C04012508500)
- 陸軍省(1937), 『日本海定期航路設置に關する件中改正』, 『昭和6年滿洲事變に關する綴』. (JACAR, Ref. C01002674800)
- 陸軍省(1939), 『昭和15年「陸支密大日記 第20号2/2』, 『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)』. (JACAR, Ref. C04122178800)
- 권세은(2010), 『지역연구 대상으로서 환동해 지역의 설정』, 『아태연구』17-2, 경희대학교 국제지역연구원.
- 권세은(2015), 『환동해 복합관계망의 개념화에 대한 일고』, 『아태연구』22-2, 경희대학교 국제지역연구원.
- 기무라겐지(2006), 『關釜連絡船이 輸送史에서 차지하는 위치』, 『한국민족문화』28, 부산대학교 한국민족문화연구소.
- 배규성(2018), 『러일전쟁 이후 일본의 환동해 인식 및 접근에 대한 연구 : 니가타현의 『블라디보스토크와 가라후토 조사보고서』(1907)를 중심으로』, 『아태연구』25-1, 경희대학교 국제지역연구원.
- 손태현(1982), 『한국해운사』, 아성출판사.
- 송규진(2012), 『일제강점기, '식민도시' 청진 발전의 실상』, 『사학연구』110, 한국사학회.
- 이규태(2015), 『일본의 동해횡단항로의 개척과 전개』, 『도서문화』45, 목포대학교 도서문화연구원.
- 이규태, 김백영(2017), 『만주사변 이후 일본의 동해군용정기항로의 설치와 운용』, 『도서문화』49, 목포대학교 도서문화연구원.
- 정재정(2015), 『일제하 '北鮮鐵道'의 경영과 日滿鮮 新幹線の 형성』, 『역사교육연구』54, 한국역사교육학회.
- 최영호, 박진우, 류교열, 홍연진(2007), 『부관 연락선과 부산 : 식민도시 부산과 민족 이동』, 논형.
- 하세봉(2011), 『근대 동아시아사의 재구성을 위한 공간의 시점』, 『동양사학연구』115, 동양사학회.
- 하지영(2019), 『조선총독부 해운정책과 朝鮮郵船株式會社の 항로 경영』, 동아대학교 박사학위논문.
- 稻吉晃(2014), 『海港の政治史』, 名古屋大學出版會.
- 林采成(2002), 『戰時下朝鮮國鐵の組織的對應: 「植民地」から「分斷」への歴史的經路を探って』, 東京大學校博士學位論文.
- 大宮誠(2013), 『日本海橫斷航路の研究(1896-1945)』, 新潟大學 博士學位論文.
- 關本健(1997), 『北鮮ルートと日本海航路』, 『東アジア:歴史と文化』6, 新潟大學.
- 白木澤旭兒(2008), 『戰前期の日滿交通路と福井縣:「日本海湖水化」の時代』, 『福井縣文書館研究紀要』5, 福井縣文書館.

- 野村治一良(1995), 『わか海運六十年』, 國際海運新聞.
- 新潟市 編(2011), 『新潟港のあゆみ-新潟の近代化と港』, 新潟日報事業社.
- 新潟市 編(2014), 『鐵道と新潟』, 新潟日報事業社.
- 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.
- 新潟都市圏大學連合(2018), 『みなとまち新潟の社會史』, 新潟日報事業社.
- 松浦 章(2017), 『汽船の時代と航路案内』, 清文堂出版株式會社.
- 芳井研一(2000), 『'裏日本' 脱却の夢と現實』, 『環日本海地域社會の変容』, 青木書店.

K C I

## 【 논문초록 】

키워드 (Key words)	개항, 항구도시, 해로, 해운, 만주 open a port, port city, a sea route, marine transportation, Manchuria(滿洲)
<p style="text-align: center;"><b>Traffic Network for Pan East Sea of the ‘Empire’ examined through the Niigata Port in Japan</b></p> <p style="text-align: right;">Kim, Yun-Mi</p> <p>The Northeast Asian sea surrounding South Korea is being discussed in terms of politics, economy and military beyond the geomorphological area. Pan East Sea, where South Korea, North Korea, Japan, Russia and China form the network, initiated from the planning of the economic bloc, but it currently refers to the neighboring countries and the sea area surrounding the East Sea in general. The point that connects the sea area is the port. The marine and land traffic networks stretch out in line with the port as a core.</p> <p>The thesis intends to examine, in overall, the individual subjects from the precedent research. The traffic networks centered on ports, railways and sea lanes are only effective if abundant electricity and port hinterland are formed. In other words, it goes through the process of building power plants to supply electricity, securing a large tract of land to construct the hinterland, and creating the infrastructure such as labor and administration to build a port city. Of course, the budget is mostly funded by the government. This relationship will be studied through the case of Niigata in Japan that played the major role as the East Sea’s traffic network.</p> <p>The Niigata Port rapidly grew along with the expansion of Japanese imperialism in the 1930s and 1940s. The Dalian Port was the central route to connect Japan and Manchuria until 1920, but Japan, which founded Manchukuo in 1932, tried to make the shortest East Sea route between Japan and Manchuria. At that time, Japan observed 新瀉港·伏木港·敦賀港 in Japan and Cheongjin Port·Najin Port·Woonggi Port in the northern part of Joseon. After designating the subsidized line, Japan began expanding port facilities in the Niigata Port and enlarging the city. This was the outcome of traffic network policy for Pan East Sea of imperial Japan.</p>	
필자 인적사항	성명(한글): 김윤미           (한자): 金潤美           (영문): Kim, Yun-Mi 국문제목: 일본 니가타[新瀉]항을 통해 본 ‘제국’의 환동해 교통망 영문제목: Traffic Network for Pan East Sea of the ‘Empire’ examined through the Niigata Port in Japan 소속: 부경대학교 인문사회과학연구소 HK연구교수 E-mail: history-person@hanmail.net
논문작성 일시	투고일 : 2019. 08. 14.   심사일 : 2019. 08. 29.   심사완료일 : 2019. 09. 06.