



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권으로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

近代 韓日航路에 관한 研究



2007년 08월

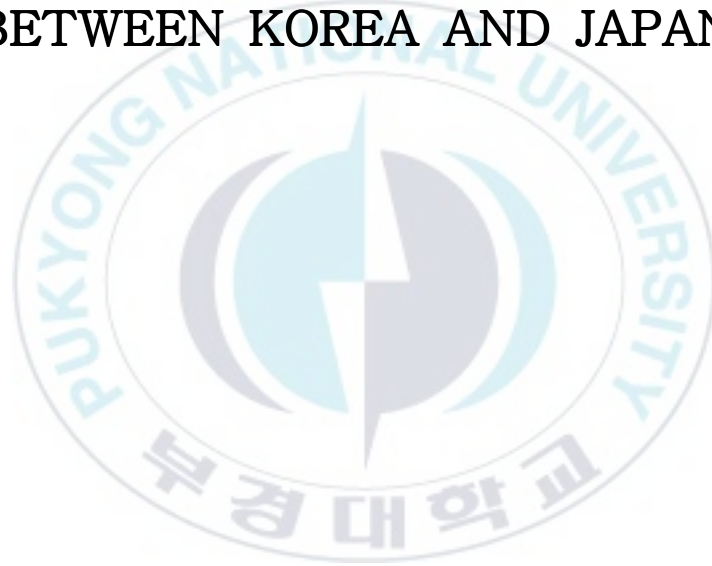
釜慶大學校 教育大學院

歷 史 教 育 專 攻

盧 正 鎬

Thesis for the Degree
Master of Education

**A STUDY ON THE MODERN SEAWAYS
BETWEEN KOREA AND JAPAN**



by

Roh, Jung Ho

Graduate School of Education

Pukyong National University

August 2007

碩士學位論文

近代 韓日航路에 관한 研究

지도교수 신명호

이 논문을 교육학석사 학위논문으로 제출함.



2007년 08월

釜慶大學校 教育大學院

歷史教育專攻

盧 正 鎬

A STUDY ON THE MODERN SEAWAYS
BETWEEN KOREA AND JAPAN

Advisor: Prof. Shin, Myung Ho

by
Roh, Jung Ho

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement
for the degree of
Master of Education

Graduate School of Education
Pukyong National University

August 2007

노정호의 교육학석사 학위논문을 인준함.

2007년 08월



주심 문학박사 박원용 (인)

위원 문학박사 이근우 (인)

위원 문학박사 신명호 (인)

목 차

ABSTRACT.....	v
I. 序 論	1
II. 本 論	3
1. 近代 海運과 航路	4
2. 朝鮮의 近代 海運	21
가. 朝鮮海運의 近代化	21
나. 朝鮮의 近代 海運會社	27
(1) 轉運局	27
(2) 朴琪淙의 汽船會社	30
(3) 移運社	34
3. 日本의 近代 海運	39
가. 日本海運의 近代化	39
나. 日本의 近代 海運會社	48
(1) 郵便汽船三菱會社	49
(2) 日本郵船株式會社	55
(3) 大阪商船株式會社	58
4. 韓日航路의 運營	61
가. 近代 韓日航路와 朝日條約	61
나. 開港期(1876~1910)의 韓日航路	67
(1) 三菱會社의 朝鮮航路	67
(2) 日本郵船의 朝鮮航路	74

(3) 大阪商船의 朝鮮航路	78
다. 日帝强占期(1910~1945)의 韓日航路	84
(1) 大阪商船의 朝鮮航路	84
(2) 朝鮮郵船의 日本航路	97
(3) 關釜連絡船	106
III. 結 論	126
참고문헌	137



표 차 례

<표1.1, 1860~1900년, 영국항 입출항 선박량에 대한 증기선 점유율>...	21
<표1.2, 1870~1900년, 주요 해운국 선박량>	21
<표2.1, 1893년 인천항의 일본 선박운수업자 일람>.....	26
<표2.2, 이운사 소유 기선목록>.....	35
<표3.1, 1870~1943년, 일본 종별 선박 수의 변동>	41
<표3.2, 1870~1943년, 일본 종별 선박 총톤 변동>	43
<표3.3, 1870~1943년, 일본 종별 선박 척당 평균 톤수>.....	45
<표3.4, 1880, 1884년 일본 汽船 중 三菱會社 선박의 규모>.....	53
<표3.5, 일본우선 초기 8년간 기선운영 실적누계>	57
<표4.1, 三菱會社の 長崎~부산항로 최초 운항시각표>.....	68
<표4.2, 1877년 부산항 선박 입출항표>	68
<표4.3, 長崎~부산항로 초기운임표 및 첫 개정>	70
<표4.4, 三菱會社 조선항로 발착표>.....	70
<표4.5, 1878~1881년 神戸~부산, 원산항로 운임개정표>.....	71
<표4.6, 1882년 7월 조선항로 운임표>.....	72
<표4.7, 1886년 일본우선의 해외항로 중 조선항로의 비중>	76
<표4.8, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 개설 및 변경현황>	87
<표4.9, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 貨客현황>	92
<표4.10, 大阪商船의 총운임 중 荷物·旅客運賃 비교>	94
<표4.11, 大阪商船의 여객운임과 승객수>.....	96
<표4.12, 조선우선 총운임 중 화물·여객운임 비율>	99
<표4.13, 関釜連絡船 연도별 수송인원>.....	111
<표4.14, 関釜連絡船 연도별 수송화물>.....	114
<표4.15, 関釜連絡船 운항표>	116
<표4.16, 関釜連絡船 여객운임표>	117
<표4.17, 1921~1930년간 関釜連絡船 화물운임>	118
<표4.18, 1912~1935년간 関釜連絡航路 수지표>	120
<표4.19, 関釜連絡船舶 주요 재원>.....	122

그 래 프 차 례

<그래프2.1, 1886~1894년 조선에 접안한 조선, 일본선박의 총톤수> ...	24
<그래프3.1, 1875~1943년 일본내 선박 종별 총톤량 변동>.....	44
<그래프3.2, 1875~1943년 일본 선박의 종별 총톤수 점유비율>.....	47
<그래프4.1, 1876~1885년 三菱會社の 조선항로 현황>.....	74
<그래프4.2, 開港期 日本郵船의 조선항로 현황>	75
<그래프4.3, 開港期 大阪商船의 조선항로 현황>	79
<그래프4.4, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 현황>	88
<그래프4.5, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 승객변동추이>	93
<그래프4.6, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 화물량변동추이>	93
<그래프4.7, 大阪商船 전체운임에서 승객과 하물운임 비율>.....	95
<그래프4.8, 1912~1937년 조선우선의 일본항로 현황>	100
<그래프4.9, 関釜連絡船 투입선박별 운항기간>	109
<그래프4.10, 関釜連絡船 여객운송량 변동>.....	113
<그래프4.11, 関釜連絡船 화물운송량 변동>.....	115
<그래프4.12, 1912~1935년 関釜連絡航路 수지변동 현황>.....	121

A Study on the Modern Seaways between Korea and Japan

Roh, Jung Ho

*Major in History Education
Graduate School of Education
Pukyong National University*

Abstract

Busan port had opened to Japan in 1876; Japan had established the seaway between Korea and Japan as a modern seaway. After then there have been a lot of seaways operating in both countries until the present time. However, there is not much research focused on the administration of the modernized seaway yet. Korea-Japan routes have been a particular part and have a meaning whether it's positive or negative effort on both country for the process to Modernization.

Knowing the circumstance of operation of Korea-Japan's seaway is one way to understand the modernization of Korea and Japan. Therefore, paper aims to discuss how the seaways operated between Korea and Japan from 1876 to 1945. For this research purpose, article examines what is the modern seaway in terms of extended theory of the modern shipping industry. It will show how the modern seaway could be parted from the traditional one.

The shipping industry has been distinguished from marine transportation which had belonged to commerce in nineteenth century. The modernized sea-lane can be defined as stabilized shipping service with notice schedule, be operated by modernized ship, and advent of

common carrier that they make a business of shipping service but not trade. On this view of the modernized seaway, the first modern seaway between Korea and Japan had been established by Mitsubishi Co. in the end of 1876.

There were a couple of shipping Companies established in the open-door period of Josun Dynasty such as Jeonunguk, Park's Kisunhoisa(Park's Steam Ship Co.) and Yiunsa. Some of them had still managed a traditional system even though they operated steam ships, but some were managed as a modernized shipping agent. At that time none of those could advance to operate the service between Korea and Japan as a Korean capital side. Paper explains the modernization of shipping circumstances during the open-door period of Josun Dynasty. On the other hand, the article investigate some Japanese shippers that they are still major shipping not only in Japan but also in the world such as Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha(Mitsubishi Mail Steamship Co.) which operate the Korea-Japan route for the first shipping company, Nippon Yusen Kaisha(NYK Line), and Osaka Shosen Kaisha(O.S.K Line). These shippers' background of establishment and growth has shown the developmental process of Japanese shipping industry in modern Japan.

In order to study about the circumstance of the modern seaway between Korea and Japan, paper first, investigates the convention between Korea and Japan during the open door period (1876~1910). It has been found some provisions about navigation and fishery but no provision which concerns the seaway. But just before establishing the residency of Japan in Korea, Japanese ships could navigate even inland of the Korean peninsula in 1905 according to 「The ship navigation convention」. Dissertation divides two time period for the first, the open-door period of Josun Dynasty(1876~1910), the routes were mainly

operated by before mentioned shippers and during the Japanese occupation(1910~1945), the main operator had changed to Josun Wosun(Josun Mail Ship Co.), Osaka Shosen Kaisha(O.S.K Line), and Kanpu-Renrakusen(Connecting line for Japanese Railway). In particular, paper makes the fact clear those fares on passengers and cargo, schedules, and the changing of fares and schedules has not been researched yet.

The sea-lanes were surprisingly improved in the colonial period but most of those were controlled by Japanese government. It has not caused normal trade with Japan. The operations of Korea-Japan seaways had taken advantage of this situation as a way to govern Korea and to push their way into China. It has shown the aims to establishing the Josun-Wosun(Josun Mail ship Co.) by the Japanese government.

For this reason, it is necessary to analyze the shipments and passengers in order to find the Japanese invasion policy toward China and the governing policy to Korea. But dissertation discusses the administration of the seaways between Korea and Japan during the open-door period of Josun Dynasty and during the Japanese occupation. It also discusses what the modernized seaway of Korean shipping infrastructure is. This can be viewed as a part of developmental processes of modern nation.

Key Words : Modernized Seaway, Modern Sea-lane between Korea and Japan, Josun Wosun(Josun Mail Ship Co.), Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha(Mitsubishi Mail Steamship Co.), Nippon Yusen Kaisha(NYK Line), Osaka Shosen Kaisha(O.S.K Line), Kanpu-Renrakusen(Connecting line).

I 序 論

현대 세계의 경제 질서가 자리 잡은 시작이라 할 수 있는 근대화는 한 나라에 국한된 사회적 변혁으로서 뿐만 아니라 세계사 속에서의 흐름으로 파악할 필요가 있다. 한국은 개항과 함께 세계와 적극 조우하게 되었다고 볼 때, 근대화의 출발점으로 조선후기의 개항을 꼽는데 큰 이견이 없으리라 본다. 조선의 개항은 일본에 의한 강압으로 이루어지는데 일본 역시 1859년 미국의 강요에 의해 개항을 하고 약 20여년이 지난 당시 정치, 경제적으로 역동적이고 치열한 근대화 과정을 겪는 중이었다.

급속한 근대화 과정을 진행해 나가던 일본은 자신들의 개항과정에서 습득한 교훈을 가지고 조선에 개항을 요구하고 결국 조선은 1876년 일본에 의한 강제적 불평등 조약을 체결하여 개항을 하게 된다. 즉, 조선은 일본에게 조선의 항으로 일본선박의 왕래를 허용하게 된 것이다. 개항 직후 일본정부는 한일항로를 개설했는데 이것이 한반도 최초의 정기 해외항로가 되었다. 외국에게 문호를 개방한 조선은 이후 점차 일본뿐만 아니라 서구 열강과도 통상조약을 체결함으로써 쇄국에서 개국으로 전진해 나가게 되고 근대화과정 속으로 본격적으로 진입하게 된다.

海洋力の 한 부분으로써 海運力, 해운력의 한 부분으로서 논할 수 있는 항로의 운영이 국가 혹은 지역간의 역학관계에 어떤 개연성이 있을까. 이는 물론 시대를 따라 그 의미를 달리 할 것이다. 한일간에 최초로 항로가 개설될 당시 이를 유지 운영하는 해운력은 당시의 국내·국제사회에 어떤 의미와 위치를 점할 것인가. 특히 역사를 대륙위주의 관점이 아닌 바다를 중심으로 해서 본다면 더더욱 특별한 의미를 가질 것이다. 그런 면에서 유

럽의 섬나라인 영국과 동아시아의 섬나라인 일본에서 각각 유럽 최초의 근대국가와 아시아 최초의 근대국가가 탄생하게 된 점에 주목하고 바다와 자본주의를 역설하며 海洋史觀論을 제기한 川勝平太의 주장은 상당히 흥미롭다.¹⁾ 그렇다면 해운업의 진흥이 근대화 과정에서 특별한 위상을 가질 수 있지는 않을까. 실제로 일본에서는 이미 19C말 商略은 물론 兵略을 위해서라도 해운의 패권은 반드시 장악해야하는 무엇보다 중요한 국가의 과제임을 주장하는 논의가 심도 있게 제기되었다.²⁾ 그리고 실제적인 접근을 위해, 지리상으로도 일본과 유사하며 해양력을 바탕으로 당대 최고의 강대국이었던 영국을 쫓아 해운력 및 해군력 육성에 힘을 쏟는다.

대륙보다는 바다를 중심으로 근대화를 생각할 때, 영국이 산업혁명으로 생산력의 혁신을 일으키고, 또 汽船의 발전으로 유통혁신을 가져오면서 가장 먼저 자본주의화 되고, 汽船의 來航으로 미국에 의해 개항당한 일본이 다시 그 汽船으로 朝鮮을 개항시켰다는 것은 근대화 과정에서 汽船 운영의 실태를 살펴봐야할 필요성을 느끼게 한다. 汽船은 가장 과학화되고 선진화된 운송수단으로 건조 기술력과 운항 기술력을 바탕으로 운영의 근대화를 필요로 한다. 그리고 이러한 유통망의 혁신은 좀 더 빨리 안정적으로 시장공급을 가능하게 함으로 상권을 지배할 수 있는 힘을 수반한다.

일본은 자국 개항 후 재빨리 汽船도입을 장려하고 汽船을 바탕으로 해운업 중흥에 노력한다. 그리고 조선의 개항과 함께 汽船회사를 조선에 진출시켜 항로를 개설하도록 한다. 조선 역시도 개항 후 서서히 汽船을 도입하기 시작하고 관영汽船회사와 민영汽船회사가 등장하기 시작한다. 아시아에 등장한 汽船은 청나라, 일본 그리고 조선을 개항하게 했고, 조선에 진출한 일본해운회사는 일본정부의 적극적인 지원에 힘입어 한일항로를 운영해나

1) 川勝平太, 《經濟史入門》, 日本經濟新聞社, 2003.

2) 寺島成信 共著, 《日本海運論》, 日本經濟會 編, 日本經濟會, 1894, p.86.

가게 된다.

그렇다면 과연 개항과 함께 부산에 개설된 일본과의 항로는 어떻게 운영되고 있었을까. 우선 근대사회에 있어서 해운업이 가지는 의미와 역할에 대해 과거와 달라진 점을 살펴보고 전통적인 항로와 근대적 항로가 어떤 시대적 차이점을 가지고 있는지에 대해서 검토해 보고자 한다. 그리고 한반도에서 최초로 개설된 근대적 항로인 한일항로의 운영에 관해 운영주체와 운영항로의 변천 내지 발전에 관해 개항기와 일제강점기로 구분하여 파악해 볼 것이다.

근대화과정에서 개항의 중요성이 평가받는데 비해 개항으로 입출항하게 된 선박의 운영과 항로에 대한 연구가 아직 활발히 논의되고 있지 않다. 그런 가운데 최초의 한일항로가 개설될 당시의 운임과 운항시간을 비롯해 일본이 패망할 때까지의 한일항로의 운영현황을 밝히는 작업을 통해 해운업이 근대화 과정에 미치는 영향에 관한 연구가 근대화를 바라보는 하나의 시각으로 많은 연구자들의 관심을 얻을 수 있기를 기대한다.

Ⅱ 本論

근대화라 함은 생산력의 혁신으로 자본을 축적하여 사회가 농업생산 중심에서 산업화, 상업화 되어, 그 자본을 바탕으로 경제력을 확장시켜 나가는 기존의 경제구조와 차별화되는 사회화 과정으로 파악할 수 있다. 산업혁명으로 재화의 생산이 대량화된 서구의 자본은 더욱 무역을 확대하기 위해 힘을 기울였다. 유통망의 확장을 위해서는 당연히 먼 바다로 갈수 있도록 하는 항해술과 선박의 건조기술의 발전과 경험의 축적 그리고 이러한 선박

의 건조와 항해가 가능하도록 하는 새로운 자본의 형성 즉, 해운자본의 형성이 가능하게 되었다. 더욱 멀리 그리고 남들보다 더 빨리 항해가 가능하게 되는 것은 더 큰 이익을 확보 할 수 있었으므로 해운업은 자본가들에게 직접적 투자의 대상이 충분히 될 수 있었다. 뿐만 아니라 해운력의 우세가 가져다주는 경제적 이익은 상인자본에 국한되지 않고 국가전체의 이익과도 직결되었다. 그런데 조선과 해운업은 초기자본의 투자가 막대하여 해운업의 성장을 위해 정부차원의 지원을 통해 대형선박의 건조와 운항에 국비 지원내지 원조가 이루어지도록 해 그 속에서 해운자본이 성장하기 시작했다.

해운업의 경영에서 특징 중 하나는 선박이라는 고도로 발달한 해상운송 용역의 생산설비에 거액의 자금이 투자된다는 점이다. 일단 자금을 투자하여 선박을 건조하거나 구매하면 운송용역의 질이 선박의 기술적 조건에 의하여 결정되고, 또한 그 선박의 선형에 의하여 시장의 범위가 지역적으로 한정된다.³⁾ 따라서 소유선박의 기술적 조건과 선형 여하에 따라 해운경영의 운명이 거의 결정된다고 할 수 있다.

1. 近代 海運과 航路

오늘날 우리가 해운이라고 하는 것은 해상에서 선박이라는 운송수단을 사용하여 사람이나 화물을 운송하는 행위를 말한다.⁴⁾ 다시 말하면 바다를 통해 사람과 물건을 실어 나르는 행위이다.⁵⁾ 따라서 해운업이라고 하는 것

3) 地田知平, 《海運市場論》, 有斐閣, 1962, 문철한, 〈韓國海運産業의 近代的 發展에 관한 研究〉, 성균관대 박사학위 논문, 1987 에서 재인용.

4) 박명섭, 《국제해운론》, 법문사, 1997, p.15.

5) 김성준 역, 《서양해운사》, 해안, 2004, p.257. 역자는 Ernest Fayle, 《A Short History of The World's Shipping Industry》, George Allen & Unwin Ltd.,

은 이러한 해운행위를 통해 그 대가인 운임을 얻어 이익을 추구하는 행위 또는 그러한 사업을 말한다.

선박을 이용해서 사람이나 물자의 이동이 발생한 것은 그야말로 문명의 등장과 함께였다고 해도 과언이 아니다. 그러나 불과 18~19세기만 해도 해운업은 무역업과 결합되어 무역업으로서 존재하고 있던 것이 일반적인 형태였다. 즉, 이것은 양자가 미분화 형태로 동일한 주체에 의해 영위되는 되고 있는 상태를 말한다. 무역에 있어서의 商기능과 運送기능이 미분화 상태에 있을 경우에는 선박을 소유한 자만이 해양을 독점적으로 이용할 수 있었다. 하지만 그 기능이 분화됨으로써 운임만 지불하면 누구나 선박을 이용해 바다를 건너 다른 지방으로 이동하거나, 또는 다른 지방과 지속적인 경제관계를 유지 할 수 있게 된다.

따라서 무역업에서 해운업이 분화되었다는 것은 해상운송기능이 자기운송(Private Carrier) 형태에서 타인운송(Common Carrier) 형태로의 발전을 의미하는데 다시 말해서 해운이 타 기능에 예속된 단계에서 탈피하여 독립산업을 이룬다는 것을 의미한다.⁶⁾

자기운송 형태의 운송은 현재에도 일부 존재하고 있는데, 서양 중세의 무역상인들은 자기선박을 운영하면서 상품을 사고파는 상행위를 했는데 이것이 대표적인 자기운송 혹은 상인수송(Merchant Carrier)의 예이다. 신라의 장보고도 이러한 예로 볼 수 있다. 장보고는 한반도해역 뿐만 아니라 폭넓은 국제 해상활동으로 영향력을 행사하였다. 그러나 그는 운송업으로써가 아니라 무역업을 기반으로 세력을 확장하였고, 그의 해상력은 자신의 무역을 위한 수송 즉, 상인수송(Merchant Carrier)의 단계를 탈피하였다고

1933.을 번역하면서 원저가 인도양과 태평양 그리고 극동에서의 해운사에 대한 언급이 없는 유럽중심의 저술이어 ‘세계해운업의 역사’라는 서명을 ‘서양해운사’로 변경 하였다고 밝히고 있다.

6) 孫兌鉉, 《韓國海運史(增訂版)》, 효성출판사, 1997, p.178.

보기는 어렵다. 이것은 비록 당시 항해기술이나 조선술의 발전을 어느 정도 이루어져 원거리 무역이 가능하게 되었다 하더라도 여전히 장거리 운송의 어려움과 상품유통 규모의 한계로 자기운송에 국한되는 것이 어찌면 당연하다고도 할 수 있다.

그렇다면 왜 해운업이 오랜 기간 무역업에서 분화되지 못하였다가 근대에 와서 해운업으로써 분화가 가능하게 되었을까. 그 이유는 첫째로 해외 상품시장의 확대와 발달이었다. 해외 상품시장이 미발달된 상태에서는 해운업자가 규칙적이고 빈번하게 배선할 필요 없이 무역업자가 스스로 선박을 소유하여 운항하면서 자기상품을 운송하는 것으로 충분하였다. 둘째로 선박의 근대화이다. 이것은 두 가지 면에서 살펴볼 수 있는데, 우선 선박의 운항동력의 변화 즉, 동력기관의 근본적인 변화와 선박의 건조 재료의 변화로 인한 선박 규모의 확대로 구분할 수 있다. 木材船은 재료의 특성상 대형선으로 건조하는데 한계가 있다. 그리고 또 철선의 등장은 증기선의 발전을 촉진할 수 있는 촉매가 되었다. 증기선은 이미 발명되었지만 석탄 소비가 많아 운항을 위한 석탄을 적재하고 나면 화물적재 공간이 적어 운송에의 실효성은 미미하였다.⁷⁾ 그러나 선박이 대형화됨으로 인해 운송용 석탄을 충분히 적재하고도 적화공간의 여유가 생기게 되었다.

세 번째로 항해기술의 발전인데, 위도를 계산하는 능력의 향상과 수로측량 기술의 향상으로 육지가 전혀 보이지 않는 곳에서 자신의 위치를 정확하게 파악하거나 해안의 암초와 모래톱 그리고 조류 등에 대한 지식들이 축적되어갔다. 이러한 지식을 기반으로 더 먼 해역에서의 항해가 좀 더 규칙적이고 확실하게 가능하도록 하였다.

이렇게 과학기술이 진보하고 해외시장이 발전해 감에 따라 해운업과 무

7) 1807년 Fulton의 Clermont호가 뉴욕~알바니(Albany)사이의 241km를 정기운항하기 시작했다.

역업이 점진적으로 분화되어 갔다. 즉, 帆船에서 汽船으로, 木船에서 銅鐵船으로 변천함에 따른 선박의 대형화, 그리고 상인이 자기 상품만으로 규칙적으로 운항하는 선박에 만재하기가 어렵게 되어 점차 자기상품에 더해 운임만 받고 타인의 상품을 함께 수송하거나 아예 선박만을 가지고 타인의 상품만으로 운송업을 영위하는 해운업자가 하나 둘 나타나기 시작했다. 또 다른 면에서 선박건조에 막대한 자본이 필요한 만큼, 해운업이 근대적 영리기업의 형태로 되어가자 다수가 투자에 참가해야 할 필요성이 발생하였다. 항해의 모험성이 감소하여 감에 따라 일반인도 막대한 손해를 감수해야 할 위험성이 거의 없이 해운업에 관여할 수 있게 되었다.

결국 해외시장과 무역이 발전함에 이르러 규칙적이고 빈번한 수출입 운항이 필요하게 되고, 상인의 자기운송만으로는 이러한 요구를 부응하기가 어렵게 되었다. 하지만 상인이나 생산자로서의 사적운송(Private or Merchant Carrier)에서 일반적 운송업자(Public or Common Carrier)로의 변천은 점진적으로 진행되었다.

해운업은 한편으로 회사의 근대적인 경영방법에 의해서 발전하게 되었다. 이를테면 선박의 소유형태에서 처음에는 개인선주의 소유나 선장의 소유, 조합의 소유, 회사의 소유로 변화해 갔다. 특히 해운업에는 조합사업이 많이 성립되었다. 16~17세기에 있어서 大무역회사도 조합조직이었다. 조합은 선박을 건조하는 외에, 상품도 구입하고 본국에 돌아온 상품은 그대로 조합원에 분배하거나 경매에 붙이거나 하였다.⁸⁾ 1척의 선박을 소유하는 것은 상당한 자산의 소유를 의미하고 운송기업의 등장에서 개인소유의 선박을 투입하는 것은 일반적이기 어려웠다. 영국에서는 1823년 이후 각종 법률에 따라 선박의 소유는 조합조직으로 해서 초기에는 선박가격의 1/8, 다음에는 1/64

8) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1973, p.76.

의 주식으로 분할하였다. 이 방법은 1840~50년대의 영국에서 일반적이었는데 1850~80년대 사이에 64주제가 중요하게 되어 19세기 후반기에 일반적인 형태가 되었다. 따라서 다수의 사람들이 적당한 금액으로 선박소유에 참여했다. 선박의 관리운영은 해운의 경험자에 위탁하고 위탁받은 사람은 봉급이나 운임의 일부를 받았다. 64주 분할소유자의 상당수는 단순한 출자자였지만 중심 멤버는 조선업자나 선박중개업자 또는 무역상이나 선내식료품상과 선용품상 등의 해운관계 인사들로 이들은 항해이익을 분배받는 것 외에 직업상의 편의도 얻었다. 이 제도는 범선이든 기선이든 적용되었는데 선박의 대형화에 동반해 거액의 건조자금이 필요해지자 더욱 개인보다는 회사에 의해 소유되었다. 이것은 선박의 소유자 층을 넓힘으로 투자를 대중에 확대한 점에서 근대적인 회사로서의 큰 약진이었다. 1834년 상업회사법에서 출발해 1862년 영국의 주식회사에 관한 입법이 완성되면서 해운회사의 근대적 형태가 출현하게 되었다.⁹⁾

그러면 해운업이라고 하는 상행위는 현대 사회에 어떤 기능을 하고 있을까. 그것은 역시 무역업에서 분화되어 나온 만큼 우선 무역의 발전을 들 수 있다. 무역은 일반적으로 “국가간의 생산물의 교환”이라고 정의된다. 국가간의 생산물 교환은 상품유통의 법칙에 따라 일어난다. 상품유통은 상품형태→화폐형태→상품형태로 변화하며 이루어지는데 이 상품유통의 법칙을 이용해 무역을 정의하면 그것은 “국민경제간의 상품교환”이 되고, 그것을 구체적으로는 ‘여러 나라 사이의 상품 수출입으로 실현’ 된다. 이러한 무역의 정의에 따라 국제해운을 정의한다면 그것은 “국민경제간의 해상수송”이 된다. 단, 해상운송에는 사람의 수송도 포함되지만 수송의 중심은 상품 즉, 화물이다. 이 때문에 상품수송에 한정하면 국제해운이라는 것은 “국민경제간의 해상

9) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1973, pp.74~76.

상품수송”이 된다. 그런데, 이렇게 정의되는 국제해운을 실현하기 위해서는 국민경제간의 상품교환 결국 무역이 존재하지 않으면 있을 수 없다. 이러한 의미로 국제해운은 무역의 산물 또는 결과이다.¹⁰⁾ 따라서 해상운송은 경제에 있어 생산과정의 일부로서 생산적 역할을 수행함과 동시에 경제의 유통과정에서 유통경제의 발전을 촉진하는데 특히 오늘날과 같이 교환경제 즉 고도로 발달한 유통경제의 시대에 있어서 더 없이 중요한 기능을 한다고 볼 수 있다.

두 번째로 국제경쟁력 강화를 들 수 있다. 해운이 비록 무역의 파생수요라고 하지만 무역과 해운은 궤를 같이 하고 있다. 국제무역에 있어 국제경쟁력을 제고시키기 위해서는 물적 유통비의 절감이 절실한 만큼, 국제무역의 대부분이 해상운송에 의해 이루어지고 있음을 생각할 때, 해상 운송비를 절감시켜 해운 및 무역의 국제경쟁력을 향상시키고, 나아가서 해운의 수익성을 높일 수 있도록 해운 생산성을 제고하는 것이 절실하다.

세 번째로 관련 산업의 육성인데, 해상운송의 발전은 조선공업, 보험업 등 관련 산업과 밀접한 연관성을 가지며 이들 산업의 발전은 전후방연관효과를 나타내므로 고용증대 및 국민경제에 미치는 영향이 크다. 예컨대 조선업의 경우는 철강과 기계 등 관련 산업이 넓을 뿐만 아니라 조선소 자체로도 고용유발 효과가 크므로 조선소가 있는 곳의 지역 경제는 물론 거대한 규모로 인해 국가 경제에 미치는 영향 또한 적지 않다.

마지막으로 국방력 강화를 들 수 있다. 해상운송의 육성을 통한 선박증강은 경제적인면 뿐만 아니라 유사시 국방력의 측면에서도 큰 의의를 가진다. 전시에 여객선 및 일반상선을 군대와 군수품의 운송에 이용하여 전쟁수행을 원활하게 함은 물론 특수선으로 개조하여 군에 종사하게 함으로써 전력을 크게 증대시킬 수 있다.¹¹⁾

10) 澤 喜司郎, 《國際海運經濟學》, 海文堂, 2001, p.2.

이상과 같이 살펴본 해운업의 의의나 기능에 대해서는 해운업의 특성상 오늘날이나 초기의 해운업이 크게 달라지지는 않았다고 할 수 있다. 그것은 해운업이 무역업에서 분화되는 과정에서 살펴본 것과 같이 해운업은 그 자체로서 근대적인 산업으로 발생하고 존재하게 되었다. 따라서 해운업은 근대화 과정에 동반하여 서서히 발전하게 된 근대적 산업이면서 한편으로는 오히려 근대화를 촉진시키는 구심력을 가진 근대화 산업으로 등장하였고, 근대 영국의 등장과 함께 세계에서 최초로 발전하였다.

근대 해운업이 발전할 무렵 영국의 경제 환경은 어떤 상황이었을까. 18세기 영국은 네 분야에서 두드러진 발전을 이룩하였는데 첫째가 농업에서 개량된 농법의 도입으로 크게 증가한 인구를 부양할 수 있었다. 둘째, 운하의 건설로 국내 수송량이 크게 증가하였다. 셋째, 석탄을 산업용 연료로 사용하게 되었다. 넷째, 섬유공업에 기계를 도입하였다. 이는 곧 생산과 유통의 증가를 초래하여 18세기 말 영국은 사상 유래가 없었던 많은 잉여생산물을 수출할 수 있었다. 이는 자연스럽게 해운에 대한 수요증가를 초래하게 되었다. 영국의 자본이 축적되고 국제무역이 번창해짐에 따라 자유무역의 필요성이 대두하였다. 곧, 외국 상선이 영국항에 자유로이 출입함으로써 입는 손실보다 영국해운이 외국항에 자유롭게 출입함으로써 누리는 이익이 더욱 크다는 결론에 이르러, 1660년 자국 선박 보호를 위해 발효된 항해조례를 1849년에 와서 폐지하게 되었다. 항해법의 폐지는 런던이 금융, 통상 및 보험의 중심지로서 자리 잡게 했으며 영국 선사의 독점은 세계무역의 운송인으로서의 지위를 강화시켰다.¹²⁾

18세기 특정항해마다 하나의 조합을 결성하는 모험조합제도가 여전히 성행했지만 시일의 경과로 점점 고정적이고 영속적 성격의 상회의 설립이

11) 박명섭, 《국제해운론》, 법문사, 1997, pp.15~17.

12) 박명섭, 《앞의 책》, 법문사, 1997, p.44.

주로 특정 항로별로 추진되었다. 특히 잉여생산물이 최고조에 달한 18세기 말 무역업에서 상선업 즉, 해운업의 분화가 상당한 진전을 이룬다. 그리고 19세기 초에는 이러한 구분이 더욱 뚜렷해져서 영국선주협회(General Shipowners' Society)가 회원모집 광고를 낼 때, 회원 자격을 선박을 운항하고, 그 외의 사업에는 일체 관여하지 않는 사람으로 한정한다는 사실을 강조할 정도가 되었다.¹³⁾

상업활동에서 분리되어가는 개별산업으로서의 해운업의 촉진은 이 밖에도 선박 중개인·해상 보험업자·보험중개인과 같은 해운 전문인들의 등장과 자연스럽게 함께하였다. 산업발달 과정에서 자연스럽게 등장한 영국의 해운업 발달을 뒤쫓아 서구 각국에서 영국과 같은 해운업이 등장하기 시작했고 아시아에서는 일본에서 정부의 주도로 근대적인 해운업의 발전을 유도하였다.

그렇다면 이제 항로라고 하는 것은 무엇인지 구체적으로 살펴보자. 일반적으로 항로라고 하는 것은 선박이 항해하는 뱃길을 말한다. 이를 좀 더 규정화해서 표현하면 선박의 안전한 통항을 위하여 양쪽에 부표를 설치하는 등의 방법으로 설정하여 둔 可航水域을 뜻한다.¹⁴⁾ 따라서 항로는 선박이 다닐 수 있는 수역 혹은 해역을 설정한 것으로 이 수역범위 내에서 선박이 지장 없이 다닐 수 있는 수심을 가진 통로라 할 수 있는데, 그렇다고 꼭 법령에 의해 항로로 규정되어야만 하는 것은 아니다. 그래서 항로는 기상 및 해상조건, 거리의 장단, 그리고 과거의 경험에 비추어 결정되고 변경될 수 있다.

항로에 관한 대한민국 법령을 보면 『海上交通安全法』¹⁵⁾ 제2조 제35호에

13) 김성준 역, 《서양해운사(Ernest Fayle 著, A Short History of The World's Shipping Industry, 1933)》, 해안, 2004, p.257.

14) Samir Mankabady, *Collision at Sea*(Amsterdam, North-Holland Pub Co., 1978), 지상원, 〈海上交通法上 航路와 水域管理〉, 《海事法研究》第15卷 第2號, p.95를 재인용하였다.

15) 제1장 제1조 이 법의 목적은 「해상에서 일어나는 선박항행상의 모든 위험을

서 다음의 세 항목 중 하나에 해당될 경우의 수로를 항로로 규정하고 있다.

㉔ 『開港秩序法』¹⁶⁾ 제2조 제7호의 규정에 의한 航路 즉, 「航路라 함은 선박의 입출항 통로로 이용하기 위한 水路를 말 한다.」 ㉕ 제45조의 규정에 의한 交通安全特定海域안의 航路¹⁷⁾ ㉖ 제50조의 규정에 의하여 고시된 좁은 수로 등에서의 航路이다.¹⁸⁾ 그런데 현재 이렇게 인위적으로 航路를 법제화하여 설정해 두는 것은 다름 아닌 선박의 안전운항을 이루기 위한 것이다. 그렇기 때문에 항로는 넓은 의미의 교통법규인 『海上交通安全法』과 『開港秩序法』이라는 海上交通法の 틀 속에 규정되어 있다.¹⁹⁾ 그러나 이것은 항로의 안전을 위한 법률상의 항로 규정으로 전술 한 바와 같이 현대에 있어 항로의 의미가 굳이 법 규정에 국한되는 것만은 아니다.

법률상의 규정 외에도 항로는 몇 가지 관점에 따라 분류 할 수 있다. 우선 운영 방법적인 측면에서는 정기항로와 부정기항로로 나누어지며 거리상으로는

방지하고 장애를 제거함으로써 해상교통의 안전을 확보함」에 있다.

16) 1991.3.8일 법률 제 4,359호, 1961. 12. 30 법률 제918호의 개정법.

제1장 제1조 이 법의 목적 「이 법은 개항의 항계 안에서 선박 교통의 안전과 질서를 유지함을 목적으로 한다.」

17) 동법, 제45조 교통안전 특정해역의 설정 및 관리 ①항 해양수산부장관은 다음 각호의 1에 해당하는 해역으로서 대형해난이 발생할 우려가 있는 해역(이하 “교통안전 특정해역”이라 한다.)안에서 선박의 항행안전에 위하여 해양경찰청장의 의견을 들어 해양수산부령이 장하는 바에 의하여 항로지정방식과 해상교통 관제방식을 시행할 수 있다. 1호. 해상교통량이 폭주하는 해역. 2호. 거대선 위험화물운반선·고속여객선 등의 통행이 빈번한 해역 ②항 교통안전 특정해역의 범위는 대통령령으로 정한다.

18) 동법, 제50조, 해양수산부장관은 교통안전 특정해역 외의 해역으로서 그 해역의 지형·조류 기타 자연적인 조건 등으로 해난이 발생할 우려가 있다고 인정되는 경우에는 해양경찰청장의 의견을 들어 그 해역의 범위, 선박의 항로 및 속력 등 선박의 항행안전에 필요한 사항을 정하여 고시할 수 있다.

19) 이 법의 法源은 「1972년 국제해상충돌방지규칙」, 1972년 10월 20일 國際海事機構에서 채택된 국제규칙으로 1977년 7월 15일 발효된 이후 2003년 12월 1일 현재 141개국 이 비준하고 있는 국제조약의 하나로 해상교통법의 국제적 原典의 지위를 가지고 통일화를 이루고 있다. 이 규칙은 발효 이후 1981년, 1983년 1989년, 1993년 및 2001년 개정된 바가 있다. 지상원, 〈海上交通法上 航路와 水域管理〉, 《海事法研究》第15卷 第2號, 2003.12, p.96.

원양항로·연안항로·내륙항로 등으로 구별되면서 또 행정상으로는 원양, 근해, 연안, 평수항로 등으로 구분할 수 있다.²⁰⁾

그렇다면 항로가 선박이 다니는 뱃길이라고 해서 오늘날의 항로와 근대화 시기 일본이 개설한 조선항로, 전통시대에 조선통신사 행렬이 이용했던 일본행 항로, 그리고 더 올라가서 신라의 장보고가 무역으로 세력을 확장시키던 무렵의 항로들이 다 같은 항로라고 정의할 수 있을까. 전통시대에도 분명히 선박이 이곳에서 저곳으로 이동하기 위해서 항해 가능 수역을 통해 항해가 가능했을 것이다. 하지만 이동 경로로서의 항로는 선박의 종류에 따라 항로를 달리해야 한다. 선박의 규모에 따른 吃水의 차이도 항로변경의 아주 중요한 요소이다. 바람과 조류에 의지해야하는 선박과 동력기관을 이용한 선박은 항로의 선택과 이용에 많은 차이를 유발한다. 선박의 종류에 의한 항해 가능 수역의 변화로 인한 항로의 차이 외에도 항로를 이용하는 방법과 의미에 있어서 과거의 항로를 현재의 항로와 반드시 같다고 하기에는 어려운 점이 몇 가지 있다. 전통적인 항로에서 근대적인 항로로의 전환은 다음과 같은 차이로 구분할 수 있다.

첫째로 운항의 安定化이다. 근대적 항로는 항로를 定期航路(Liner Routes)로 하여 路線化하거나 설사 不定期航路라 하더라도 사전에 약속한 바대로 定時運航하여 운항의 안정화를 이룰 수 있어야 한다. 항로는 전술한 바와 같이 해상 의 도로와 같아서 선박이 항행할 수 있는 수역이면 어디나 항로로서의 기능을 할 수가 있다. 하지만 정기항로는 사전에 정해진 항해 구간을 정기적인 서비스로 제공하는 것이다.²¹⁾ 따라서 조선통신사가 일본을 향한 것도 항로이며 일본 기선의 조선항로도 항로이지만 일본이 조선항로를 개설했다고 했을 때 그 항로가 이전에 존재하지 않았던 뱃길을 새롭게 발견한 의미의 항로는 아니다. 그럼에도 통신사선의 일본 운항을 두고 우리는 누구도 항로를 개설했다 하지 않

20) 평수항로란 호수, 港灣, 灣 안의 수면서 지정한 항로.

21) 《海運・物流用語大辭典》, 코리아워핑가제트, 2002.

는다. 하지만 일본이 1876년 三菱會社를 통해 浪花丸으로 새롭게 長崎에서 부산에 도착하는 항로를 열었을 때 비로소 한일항로를 개설했다고 한다. 이것을 우리가 최초의 한일항로라고 할 수 있는 이유는 바로 三菱會社의 취향으로 부산~長崎가 定期路線화 되어 선박이 항해에 임하게 되었기 때문이다. 나아가 특정 항로를 꾸준히 정기운항 한다고 해서 근대적인 항로로 인정할 수 있다면 나루터에서 강을 건네주던 나룻배도 나름대로 정기운항과 유사한 운항을 하였겠지만 이를 근대항로라 하기는 어렵다. 三菱會社의 부산~長崎항로 취향시의 자료를 보면 기항지와 운항 스케줄이 출항 전에 분명히 정해져 있어서 회사간 운항 스케줄을 공시하여 승객이나 화주가 선박의 운항일정을 분명히 양지 할 수가 있었다. 즉, 정기운항과 정시운항 두 가지를 동시에 충족함으로써 항로운영의 안정화를 기하고 있었다.

이런 운항의 안정성이야말로 운항의 근대화라는 커다란 성과를 초래하였고 이에 따라 진정한 정기항로의 개설이 가능하게 되었는데, 이것은 규칙적으로 돌아가는 국가와 국가의 경제를 불규칙이 아닌 규칙적 관계로 연결하게 된 것을 의미한다.

둘째로 운항 선박의 근대화이다. 정시운항이 가능한 정기운항을 위해서는 이를 가능하게 하는 선박인 정기선(Liner)이 필요하다. 정기선은 특정 항로를 미리 정해진 입출항 예정표에 따라 규칙적으로 반복 운항하는 선박을 말한다. 범선은 19세기에 이르기까지도 광범위하게 운항되었다. 그런데 근대화된 선박의 발전은 해상을 통한 화물과 여객의 운송을 과거보다 더 빠르고 안전하게 또한 저렴하도록 하였다. 이런 변화를 가능하게 한 것이 鐵材로 건조된 汽船이고 또 기선이 가진 최고의 기능은 바로 선박 운항을 안정적으로 가능하게 하였던 점이다. 비록 기선보다 빠른 범선이 얼마든지 있었지만 범선은 항속성이 없어 바람이 없으면 운항이 좌절되었고 직선항해가 아닌 지그재그 항해로 인한 숙명에서 또한 기선은 자유로웠다. 운항

의 안정성을 기할 수 있었던 것은 근대화된 정기선을 확보함으로써 가능하였다.

셋째로 해운업을 목적으로 하는 항로운영이다. 정시운항을 정기적으로 한다는 것은 운송당사자와 운송업자에게 운송을 위탁한 위탁인과의 약속을 전제로 한다. 다시 말하면, 운송당사자 자신이 자기화물의 운송에 목적이 있는 것이 아니고, 선박이라는 수단을 이용해 의뢰인 승객이나 화주의 위탁물품을 목적지까지 약속한 시간에 운송을 보장 한다는 개념을 바탕에 두고 있다. 운송을 통한 이익창출을 목적으로 한 서비스업 즉, 해운의 근대화가 필요하다.

이상에서 살펴본 바와 같이 근대항로의 개념을 설정한다고 했을 때, 왜 우리가 통신사선의 항로를 근대적인 항로라고 할 수 없는지 이유를 찾았다. 그것은 해운업을 목적으로 하지 않았고, 선박이 근대화되지 않았으며, 무엇보다 운항의 안정성이 결여되어 있었다. 반대로 말하면, 그래서 三菱會社에서 조선항로를 개설했을 때, 그것이 최초의 근대적 항일항로가 될 수 있는 것이다.

그러면 정기항로는 언제 어떻게 등장하게 되었을까. 초기의 정기항로는 17세기 초엽부터 북부 독일에서 범선을 이용한 정기항해를, 순전히 항해로 이익을 창출하고자 하는 목적으로 시행하여 근본적으로 무역업과 해운업이 분리된 채 이루어졌다. 이는 범선선주가 제의하여 조직되었는데, 활동 범위는 중부·서부 유럽의 여러 항구에 한정되었지만 1613년 이래 함부르크~암스텔담항로, 1647년 이후 브뤼셀~암스텔담항로, 1769년 이후의 함부르크~런던항로 등이 운영되어 정기항로 자체는 증기선이 이용되기 오래전부터 등장한 역사를 가지고 있다.²²⁾

22) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1973, p75.

定期船을 배선해 대서양을 횡단하는 세계최초의 정기항로는 1818년 1월 1일 Black Ball Line의 범선이 뉴욕과 리버풀 2주에 1항차 운항하면서 시작되었다.²³⁾ 그리고 Red Star Line과 Dramatic Line 그 외 몇몇 선사가 그 뒤를 따랐고 1830년대 미국의 여러 항구와 런던·리버풀 간을 정기적으로 운항하는 서비스도 등장하였다. 그러나 실제 帆船으로 대서양을 정기적으로 그것도 2주에 1항차를 운항하기에는 무리였다. Black Ball Line은 정기항로를 개설 후 처음 10년 동안 뉴욕과 리버풀 간을 항해하는데 평균 23일을 소요하였고, 리버풀에서 뉴욕으로 향할 때는 43일 이상을 소요하였다.²⁴⁾

이때에 점차 증기선의 개발이 활발해져 Fulton(1767~1815)이 제작한 Clermont호 1807년 뉴욕과 Albany간의 정기운항에 들어가면서 겨우 상용으로 인정할만한 기선의 운항이 이루어졌다. 1820년 General Steam Navigation Company는 연안항해와 근해 여객 운송 항로에 증기선을 투입할 준비가 되었다. 증기선이 범선을 제치고 범용적으로 상용화되기에는 아직 몇 가지 난관이 남아 있었지만 증기선의 범선에 비해 빠른 수송 그리고 무엇보다 수송에서 항해의 정기성을 유지할 수 있었다는 점은 각국 정부로 하여금 증기선 개발에 관심을 가지게 하였다.

1837년 영국 해군본부와 동인도 회사는 사기업인 Peninsular Steam Navigation Company²⁵⁾와 공동으로 영국과 인도간의 정기항로를 개설하였다. 1838년 당시 최대형 증기선이었던 Great Western호가 증기선으로

23) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1973, p48. 정기선으로 범선 4척이 배선되었으며 Pacific, Amity, Courier호가 384t, 그리고 James Monroe호가 424t 이었다.

24) 김성준 역, 《서양해운사(Ernest Fayle 著, A Short History of The World's Shipping Industry, 1933)》, 해안, 2004, p.288.

25) 이후 Peninsular Orient Steam Ship Company로 변경되었다가, 1999년 네덜란드의 Nedlloyd와 합병하여 P&O-Nedlloyd로 개편되었다.

는 최초로 브리스톨~뉴욕간 대서양을 횡단함으로써 증기선의 가능성을 획기적으로 확인시켜 주었다.

그러나 여전히 세계 해운시장의 대부분은 범선이 실직한 역할을 하고 있었고 증기선이 이를 역전하기까지는 아직도 많은 시간이 지나야 했다. 우선 증기선의 석탄 소모량으로 인해 운임과 적하량에서 상당히 시장경쟁력이 저하되었는데 이로 인해 연근해 항로를 제외하고는 범선과 가격경쟁에서 뒤질 수밖에 없었고 원양항로의 운항은 정부의 보조금이 가능한 우편선이나 여객 운송선 가운데 제한적으로 운항되었다.

1850년 영국에서는 선장과 고급·보통선원의 노동조건의 개선 및 선박의 규율을 지키기 위한 목적으로 법률이 제정되었다. 이는 선원의 자격시험을 의무화하고 항해일지 작성의 의무, 승조원의 규율과 선내 설비 및 선내 식사나 의약품 등에 관한 기준을 규정했다. 그리고 이를 시행 감독하기 위해 주요항에 해운국이 설치되었다. 1854년에는 상선법(Merchant Shipping Act)을 제정하여 선박의 건조와 설비에 대한 商務部의 권한과 책임을 크게 확대하였다.²⁶⁾

1860년대 철이 증기선과 범선을 건조하는 조선용 재료로 빠르게 보급되어 갔다. 철재는 두 가지 큰 장점을 가지고 있었다. 철이 비록 목재보다 무겁기는 했지만 더욱 강하기 때문에 선체의 외판을 얇게 유지할 수 있었다 결과적으로 鐵船의 무게는 같은 크기의 木船에 비해 약 1/4 정도밖에 되지 않았다. 이는 부력을 감소시키지 않고 목선보다 훨씬 더 많은 화물을 실을 수 있도록 했다. 이 점은 범선에게도 유리하였지만 특히 증기선에게 크게 효과적이었다. 엄청난 석탄 사용량으로 일반화에 어려움을 겪던 증기선들이 철선으로 선박의 대형화를 이루어낼 수 있게 되었다는 점에서 연료

26) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1973, p.57.

용 석탄 적재의 어려움을 해결하게 하였다. 1858년 18,914t급 Great Eastern호의 건조는 그 규모에서 상징적이었다. 그렇다 해도 아직 석탄소모량의 감소가 실현되지 않아 운항비에서 범선에 여전히 밀리고 있었다. 결국 이 문제는 엔진기관의 개량으로 가능하게 되었다.

증기선의 발전은 더욱 적극적으로 유럽의 아시아항로 진출을 자극하게 되었다. 영국의 P&O社의 선박은 이미 1842년 남아프리카의 Capetown을 돌아 인도의 북동부의 항구인 Calcutta에 입항하였다. 이후 1845년에 Ceylon²⁷⁾~홍콩항로를 개설한 후 1849년에는 홍콩~上海간 汽船航路를 개설하였다. 또한 이미 그 이전인 1844년 영국의 Jardine, Matheson & Co(怡和洋行)이 홍콩~上海간 汽船항로를 개설한 데 이어, 미국의 Russel & Co(旗昌洋行)이 1853년 홍콩~上海간 汽船운항에 진출하였다.

P&O社는 1859년 上海~長崎간에 700~800t급 4척으로 定期 汽船항로를 開設하여 월 1회는 橫浜까지 연장 운항하였고, 1863년에 이르러서는 월 2회로 증설하였다가 1867년에는 1700t급 2척을 포함하여 5척으로 홍콩~上海~橫浜선을 확장하였다.

미국의 Russel & Co은 1862년 Shanghai Steam Navigation Co(旗昌輪船公司)를 설립하였는데 이는 淸나라에서 홍콩상하이은행 다음으로 큰 자본기업이었다. 이 회사에서는 다수의 木造汽船을 포함하여 8척의 汽船을 운항하였는데, 영국의 怡和洋行을 비롯한 소규모 영국계 汽船회사를 압도하였다.

1865년 Holt Line의 정기선은 영국에서 희망봉을 경유 인도와 중국까지 정기 증기선 항로를 운영하기 시작했고, 1869년에는 수에즈 운하의 개통으로 아시아로의 항로가 짧아짐으로 동 항로에 증기선 운항이 더욱 유리하

27) 現 스리랑카

게 되었다.

또한 미국 정부의 보조금을 받는 Pacific Mail Steamship Co.(太平洋郵船會社)는 1867년 4,000t급 선박 4척으로 San Francisco~橫浜~홍콩항로를 개설하고 별도로 橫浜~上海지선을 경영하였다. 하지만 영국계 종합상사인 怡和洋行은 1859년 홍콩·상해로부터 개항 직후의 橫浜에 진출, 生絲나 茶는 물론 薩摩藩이나 長州藩 등의 선박 구입과 기타 다양한 무역을 전개하였지만 아직까지 해운업에는 그다지 적극적이지 않았다.

1866년 영국 제2의 동양해운기업인 Ocean Steam Ship Co.(大洋汽船會社)가 2,000t급 고속선과 그 외 2척을 동원하여 중국항로를 개설하여 Liverpool~上海 사이를 77일 만에 주파한다. 이는 당시 120~130일 정도 소요되던 운항기간을 혁신적으로 단축한 것으로 유럽에서의 동양항로의 汽船해운은 비약적으로 발전하여 간다. 같은 해 프랑스의 帝國郵便會社(Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiales)도 上海~橫浜 항로를 개설하기에 이른다.

1867년에는 Liverpool의 貿易商人 John·Swire Co와 Yorkshire의 모직물 수출상인 R. S. Butterfield와 공동으로 Butterfield & Swire Co(太古洋行)를 설립한다. 이 회사는 Ocean Steam Ship Co(大洋汽船會社)의 대리점 업무를 인수하여 上海·橫浜·홍콩·福州 등과 같은 중국과 일본의 주요항에 지점을 설치하여 茶·生絲의 취급과 汽船대리점 업무의 확대에 노력하다가 결국 1872년 런던에 China Navigation Co(中國航業公司)를 설립 적극적으로 해운업을 운영하기 시작하였다.²⁸⁾

이때쯤 일본에서도 汽船도입이 막 시작되어, 겨우 大阪~神戶항로를 개척하고 있었는데 1868년 4월 미국의 해운회사가 일본 연안해운에 침투하여

28) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.5.

阪神사이를 운항하기 시작했다. 그리고 같은 해 7월 15일 미국의 日支貿易商會의 往返丸, 영국 Ceylon商會의 선박이 阪神과 그 일대의 근해항로에 종사하기 시작하는 등 구미의 해운회사는 기선의 발전으로 아시아항로에 위력을 행사하기 시작했다.

1870년 영국의 등록 증기선은 110만 톤에 이르렀고 같은 해 건조중인 선박의 3/4이 증기선의 5/6이 철선이였다. 이때까지도 프랑스 같은 곳은 기선이 영국의 1/10에 불과하고 미국 역시 영국에 크게 뒤져 있었다.²⁹⁾ 미국의 경우 원양선으로 등록된 증기선이 당시 20만톤 미만이었는데 20년이 지나도록 이 수치는 크게 변하지 않았다.

1875년이 되자 호주항로를 제외하고 대부분의 항로에서 우편·여객·高價 화물의 운송은 실질적으로 증기선이 독점하게 되었다. 대부분의 최신 증기선들이 대형 범선에 비해 화물 적재능력이 적었다. 연안과 근해항로를 중심으로 수많은 증기선이 여객과 화물을 대량으로 운송하고 있었지만 여전히 장거리항로에서 범선과의 경쟁은 석탄 공급으로 인한 운항경비에서 어려운 문제였고, P&O社의 인도항로에는 증기선뿐 아니라 수많은 범선이 함께 운항되었다. 실제 1900년이 되기까지 장거리 항로 중 저급 화물의 운송과 선적과 하륙과정이 오래 걸리고 불확실한 항구에서는 범선이 여전히 효과적인 운송수단이였다. 그러나 이미 1880년에 이르러 전 세계 운송능력의 절반을 증기선이 감당하게 되었다. 19세기 후반 영국 입출항 선박량에 대한 증기선의 점유율과 주요 해운국의 선박량을 보면 아래의 <표1.1>, <표1.2>와 같다.³⁰⁾

29) 김성준 역, 《서양해운사(Ernest Fayle 著, A Short History of The World's Shipping Industry, 1933)》, 해안, 2004, p.303.

30) 김성준 역, 《앞의 책》, 해안, 2004, p.309.

<표1, 1860~1900년, 영국항 입출항 선박량에 대한 증기선 점유율>

	1860	1870	1880	1890	1900
총 선박	20.1	41.1%	63.4%	83.0%	91.7%
영국선박	30.1%	53.2%	74.9%	90.8%	94.7%
외국선박	7.2%	15.0%	35.9%	62.3%	83.8%

<표2, 1870~1900년, 주요 해운국의 선박량>³¹⁾

연도	범선	기선	범선으로 환산한 기선	선박량 중 기선점유율	운송능력의 기선점유율
1870	1224만2천	175만6천	526만8천	12.5%	30.0%
1880	1187만8천	398만6천	1195만8천	25.1%	50.2%
1890	913만9천	770만7천	2312만1	45.7%	71.7%
1900	674만3천	1193만9천	3581만7천	63.9%	84.1%

목선에서 철선으로 그리고 무엇보다 범선에서 기선으로의 이행은 선박의 근대화에 중요한 단서가 된다. 물론 선박의 변화에 따른 항해술의 변화와 항해 과학의 발전도 중요한 요인이 된다. 그리고 근대적 해운업 경영의 발전에 힘입어 정기항로의 실질적인 운항이 지켜지게 된 것이다.

2. 朝鮮의 近代 海運

가. 조선해운의 근대화

개항 직후 일본에서 조선항로가 개설된 10년 후 조선의 해운인식은 漢城旬報를 통해 어느 정도 살펴볼 수 있다. 1886년 8월 23일자 한성순보의 사설 〈外交論〉을 보면 베트남이 프랑스의 속국이 된 것을 경계하여 프랑

31) 미국, 프랑스, 독일, 노르웨이, 스웨덴, 덴마크, 이탈리아, 등이 포함, 기선과 범선의 톤수 측정법이 달랐다.

스의 불의를 비판하기보다는 ‘베트남이 정치와 교육에 힘써 인재 등용을 잘하여 국가를 안정시키고, 군비를 잘 갖추었다면 프랑스의 속국이 되지 않았을 것’이라고 오히려 베트남을 비판한다. 뒤이어 베트남의 전철을 밝히지 않도록 하기에 조선의 軍制가 미비하며 汽船의 활용을 충분히 못하는 것을 지적하고 있다. 뿐만 아니라 이미 그 이전인 1884년 「日本海軍再述」³²⁾에서 일본해군이 강대해진 원인을 분석하고 그 원인 중의 하나로 ‘三菱會社와 共同會社가 있는데 모두 민간들이 사사로이 자본을 모집하여 회사의 업무를 꾸려가고 있고 모두 火船 백 여척이 있어 항상 화물을 실어나르기도 하여 여객을 태우기도 하여 부지런히 이익을 꾀하고..(중략)..국가의 부강의 이름을 잃지 않게 하므로 매년 정부에서 金 약간씩을 주어 보호한다. 그러하므로 국가에 일이 있으면 이러한 火船들이 모두 해군의 관할로 소속된다.’고 하여 일본해군 및 해운이 강대해지는 원인을 분명히 파악하고 있었으며, 조선 역시 해운회사 육성이 시급함을 역설하였다. 더욱 직접적으로 〈海運說〉이라는 사설에서 沿海국가가 부강하게 된 원인으로 ① 海律의 정비 ② 선박의 풍부함 ③ 선진화된 항해술 세 가지로 요약했다.³³⁾ 이에 따라 네덜란드, 스페인, 영국과 미국이 세계의 부강국가가 되었으므로 조선 역시 항해에 대한 일에 힘써야 함을 주장하였고, 일본이 상선회사 보호, 육성책을 실시하면서 상업이 왕성해지고 있으니 조선도 미국이나 일본에 뒤지지 않도록 정부가 힘써야 한다고 주장했다.

이때가 되면 조선 내에서도 당시의 세계적 조류 속에서 뒤지지 않기 위해서 해운업의 육성이 무엇보다 중요하고 시급한 사업임을 깨닫고 이를 염려하는 목소리가 여기저기서 발산되고 있었고 더 나아가 정치인의 각성을 촉구하는 신문사설이 등장하였다. 사설의 주장은 상당히 구체적이어서 타

32) 《漢城旬報》 1884년 2월 27일 사설.

33) 《漢城旬報》 1884년 7월 13일 사설.

국의 부강한 원인이 무엇인지 분석하고 이미 이를 깨닫고 전진하는 이웃나라 일본의 정책을 거론하며 정부에 기대하였다.

그렇다면 조선후기의 해운은 어떤 상황이었을까. 우선 조선후기의 해운은 세곡운송에 목적³⁴⁾을 두어 근대적 개념의 해운업과는 아직 거리를 가지고 있었다.³⁵⁾ 세곡을 운반하는 漕運業 수준을 탈피하여, 타인의 교역물품을 대신 운송함으로써 이익창출을 추구하는 해운업의 경영과 선박의 개량으로 기계적 동력장치를 바탕으로 한 汽船의 운영이 아직 실현되지 않아 운항의 안정성이 실현되지 않았다.

1876년 부산항을 개항하기 전까지는 물론이고 개항 후 상당 기간이 지나도록 조선은 서구 열강은 물론이고 일본과 청나라가 근대적 해운업을 도입하고 있는 것에 대해 현실적 감각을 인식하지 못하고 있는 단계에 불과했다. 뿐만 아니라 조선업과 항해술에 있어서도 대형선박의 건조는 물론 원거리 항해에 대한 기술축척은 전무했고 오로지 江運과 沿岸항해를 담당할 뿐이었는데 이마저도 세곡운송을 통해 볼 때 운송업자가 기본으로 지켜야 할 정확성과 안전성에 심각한 차질로 결과적으로 정부 재정이 원활하지 못하게 하는 경우가 발생하였다.³⁶⁾

조선이 개항되고 몇 년 동안 일본회사의 기선이 부산~長崎를 운항 중이었지만 조선정부가 민간으로 하여금 汽船의 소유를 처음 인정한 것은 1882년 이었다.³⁷⁾ 그러나 관련규정이 미비하여 민간의 기선소유가 곧 이

34) 한우근, 〈선운과 전운사의 문제〉, 《韓國開港期の 商業研究》, 일조각, 1964, 을 羅愛子, 〈開港期(1876~1904) 海運政策과 官營海運業〉, 《梨大史苑》, 1995, 에서 재인용.

35) 笹木弘 共著, 《機帆船海運の研究-その歴史と構造》, 多賀出版, 1984.

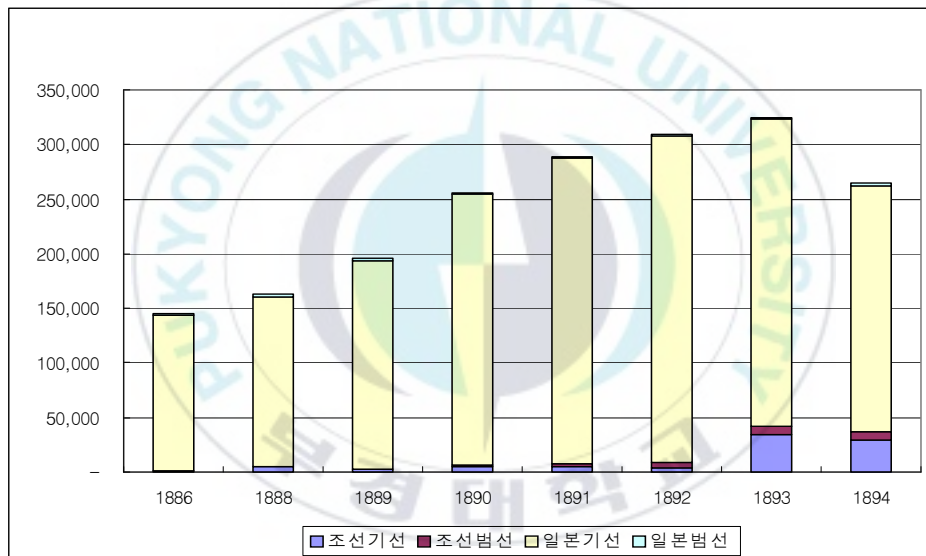
36) 《日省錄》, 高宗 11년 10월 8일조.

37) 《高宗實錄》, 高宗 19년 10월 14일

1882년 舟橋司에 민간이 공사에 자유로이 구매할 것을 분부한다. 그러나 1862년 해외 운항금지를 해제한 일본은 그에 앞서 1861년부터 민간으로 하여금 대형선박의 건조나 외국선박의 구입과 운항을 장려하였고, 1870(明治3)년 「商船規則」을 발표하여 서양형 帆船과 汽船의 구입 및 建造를 적극적으로 장려하여

루어지지 않는 못하였다. 조선정부에서 민간의 汽船소유를 허가하고 몇 년 후인 1886년에서 1894년까지 조선에 접안한 조선, 일본의 선박을 汽船과 범선으로 분류하고 선박 한 척당 톤수를 <그래프1>에서 비교해서 개항 후 조선 내에서 기선의 위상을 보았다. 선박의 톤수는 현재에도 등기선과 비등기선을 구분하는 기준이 되며,³⁸⁾ 톤수에는 선박의 용적을 나타내는 총톤수(總積量)와 순톤수(純積量)가 있다.³⁹⁾

<그래프1, 1886~1894년 조선에 접안한 조선, 일본선박의 총톤수>⁴⁰⁾



조선의 汽船과 범선의 총톤수를 모두 더하더라도 1892년까지는 전체 입항선박의 10%도 미치지 못하였고 입항선박의 절대량이 일본 선박이었다.

선박과 운항의 근대화에 진전을 보이기 시작했다.

38) 商法, 745조 「총톤수 20톤 미만의 선박은 등기의 대상이 되지 않는다.」

39) 최기원, 《해상법(新訂版)》, 博英社, 1997, p.43. 총톤수는 선박 내부의 총용적을 말하고, 순톤수는 화객의 적재·승선에 이용할 수 있는 순용적으로서 총톤수로부터 선원 상용실·海圖室·기관실 등을 공제한 톤수를 말한다.

40) 羅愛子, 〈開港後 清·日의 海運業 浸透와 朝鮮의 對應〉, 《梨花史學研究》 17,18 合輯 p441~443 부록2의 〈표〉에서 도출.

1893년이 되어서야 비로소 10%를 약간 상회하는 수준에 올라서는데, <그래프1>은 선박의 총톤수를 기준으로 그렸으므로 입출항 횟수에서는 조선 선박의 상황이 좀 더 나았을 가능성은 충분하다. 하지만 조선에서 주로 보유한 板船은 일본의 입출항선인 범선이나 특히 汽船과 비교하여서 소형선이라는 것을 감안한다면 조선 내 주요 運送權의 상당한 규모를 일본 汽船이 점유하고 있음을 쉽게 추측할 수 있다. 물론 일본선박을 이용해 조선인이 운송에 임하는 경우도 있다. 실제 轉運局에서도 세곡운송에 일본이나 외국의 선박을 용선하여 운항한 경우도 적지 않았다. 1889~1892년 사이의 용선상황을 보면 大阪商船의 선박을 가장 많이 용선하였으며 그 다음으로 日本郵船의 선박으로 총 16척의 外國船 용선 내역 중 12척이 일본선박이었다.⁴¹⁾ 그러나 조선인의 명의로만 이용한 일본선박이 조선연안을 운항하기도 하였고 무엇보다 전체에서 일본 汽船이 차지하는 비율이 절대적이어서, 이 시기에 이미 조선연안의 해운권은 일본 汽船회사의 실질적 영향력 하에 놓여있었다고 해도 과언이 아니다.

이 당시 일본 내에서 등록된 선박의 총톤수를 보면 양범선의 비율이 낮지 않다는 것을 알 수 있다. 그런데 조선 내에서 활동하는 일본 汽船과 범선의 차이가 월등한 것은 역시 汽船이 일본에서 조선까지의 장거리 항해를 더 안정적으로 가능하게 하였음을 확인할 수 있다. 더디기만 했던 조선의 선박 및 해운에서의 근대화의 틈을 일본의 海運政商들이 더욱 우수한 선박과 운송업의 경험을 무기로 일본과 조선, 중국 그리고 러시아를 연결하는 항로를 가지고 중개무역을 통해 상권을 지배하기 시작해 갔다. 심지어 조선 연안항로마저 자신들의 선박을 빌려주는 방법과 명의를 차용하는 방법 등을 이용해 개항장 뿐 아니라 미개항마저도 유통망을 장악해가며 상권을

41) 羅愛子, 〈開港期(1876~1904) 海運政策과 官營海運業〉, 《梨大史苑》 第28輯 p.240, 〈표1〉에서 상세 정리.

깊이 침식해 갔다. 그리고 1893년 이운사 설립시기이던 당시 인천항의 일본인 선박운수업자는 인천항 개항 10년 만에 이미 상당히 증가한 것을 알 수 있는데, 이를 <표2.1>에서 정리하였다.

<표2.1, 1893년 인천항의 일본 선박운수업자 일람>⁴²⁾

상점명	주인성명	출생지	상점위치
福島屋支店	三倉正寶	長崎	인천항 본정(本町)
荒木廻漕店	荒木助太郎	長崎	상동
	松本清太郎	長崎	상동
慶田組	慶田利吉	靑島	상동
林廻漕店	林市郎次	長崎	인천항 해안
郡廻漕店	郡金三郎	長崎	상동
木村組	木村友吉	長崎	상동
田中廻漕店	田中富之助	山口	인천항 각국거류지

그렇다면 조선의 해운회사는 어떤 상황이었을까. 민간에게 해운업의 인식은 어느 정도 확산되었으나 해운자본이 몇몇 개인에 의해 쉽게 형성될 수 있는 것은 아니었다. 정부에서도 기성회사의 필요성을 어느 정도는 인식한 듯하지만 구체적인 활성화 정책은 하루가 달리 부강하여져 가는 일본이나 유럽에서 구하지 않고 과거의 영광에 집착하며 아편전쟁 후 세계적인 종이호랑이가 된 청나라에서 찾고자 하여, 招商局을 모방해 轉運局이나 利運社 같은 기관을 설립한다.

해운에 대한 이해를 바탕으로 막대한 자본력 그리고 이를 운영할만한 능력을 골고루 갖춘 민간회사가 산업발달과정을 겪지 않은 조선에서 자연 발생하는 것은 산업구조상 쉬운 일이 아니다. 조운을 기반으로 한 운송업이 주류를 이루었다 해도 유통과정상 해상운송의 역할이 미미하였거나, 유통을 바탕으로 상업에 종사하는 무리가 존재하지 않는 것은 아니었다. 비록 근대적인 자본으로까지 성장하지 못하였지만 1884년 대흥회사라든가 얼마

42) 靑山好蕙, 《(譯註)仁川事情》, 인천광역시, 2004, p.47.

후 최초의 개항지인 부산에서 電察會社와 같은 汽船회사가 설립되었다. 그러면 최초의 개항장인 부산항과 낙동강 유역에서 활동을 벌인 汽船會社와 전운국 그리고 이운사의 전말을 간략하게 살핌으로 당시 조선후기 초기적 근대 해운회사를 살펴보도록 하겠다.

나. 조선의 근대 해운회사

(1) 轉運局

轉運局은 각도의 세곡운송을 전담하는 관아로 1883년 설치되었으나 통리고섭통상사무아문이 해운업무를 관장한 기간에는 적극적인 활동을 하지 않았다. 1885년 뮐렌이 해고되고 독일 상사인 세창양행의 선박운항에 의한 폐단이 노출됨에 따라 통리고섭통상사무아문은 후퇴하고 전운국이 해운 담당부서가 되었다.

전운국이 구매한 선박의 대부분이 외국의 중고선 이었는데, 그 중의 하나인 海龍號는 日本郵船會社가 성능이 불량하여 처분하는 것을 전운국에서 구입한 것이다. 또 다른 전운국 소속의 선박도 이 정도까지는 아닐지라도 실제 중고汽船 시세에 비해 비교적 고가에 들여왔을 가능성이 충분히 있다. 1886년 설립된 민간해운회사인 대흥상회도 일본의 미국 상인으로부터 구입한 汽船을 영업부진으로 공매하게 되면서 최초 구입가격의 약 10분의 1정도에 낙찰되어 버렸다.⁴³⁾ 공매였기 때문에 시세보다 저렴하였을 지라도 지나친 가격차를 감안할 때 역시 시세에 비해 높은 가격에 구입했을 가능성이 농후하다.

조선정부가 초기에 구입한 汽船 海龍號는 1886년 도입되었으며, 1887

43) 문철한, 〈韓國海運産業의 近代의 發展에 관한 研究〉, 성균관대 박사학위 논문, 1987, p.33.

년 廣濟號(蒼龍號)와 朝陽號가 도입되었다. 海龍號는 일본 第一銀行과 미국상인 타운센드(W.D.Townsend)의 차관으로 구입되었다.⁴⁴⁾ 전운국은 세곡운송에 사용할 목적으로 타운센드의 주선에 의하여 일본우선의 志摩丸을 구입하였으며, 이 선박은 1886년 6월 28일 인천에 내항하였고, 선명이 海龍號로 개칭되었다. 해룡호는 236t 정도의 二帆汽船이며, 이천사백包 내외의 화물을 적재하고 空船시의 吃水는 13呎 정도의 汽船이었다.

朝陽號는 독일의 세창양행의 차관과 주선으로 구매되었다. 즉, 정부는 세창양행의 주선으로 1887년 독일汽船 “Deutschland”호를 구매하였으며, 이 선박은 동년 8월에 독일 함부르크로부터 내항하였고, 선명이 조양호로 개칭되었다. 그러나 구매대금이 완전 상환되지 않아 獨逸旗를 게양한 채, 木浦, 馬山浦 등의 未通商港口에서 인천까지의 運米에 종사하였다.

조양호는 294t의 二帆汽船이었으며 세곡 積載차 인천을 출항 목포로 향하여 空船 항해 중 1888년 7월27일에 좌초 난파 되어 보험회사는 이를 714달러로 공매 처분하였다.⁴⁵⁾

廣濟號(蒼龍號)는 역시 세창양행의 주선으로 독일汽船 “Signal”호를 구입한 403톤의 二帆汽船이며, 이 선박은 1887년 7월에 홍콩으로부터 인천항에 입항하여, 정부는 당초 이 선박을 광제호라 命名하였다가 창룡호로 개칭하였다. 이 선박의 구입대금은 인천, 부산, 원산의 해관 稅收金으로 매월 7,000원씩 상환코자 계획하였으나 여의치 못했다. 세창양행은 12%라는 高利 船債에 대한 심한 독촉을 하고, 드디어 이 선박이 운송해온 세곡을 船債의 상환조로 압수함으로 조선정부를 곤혹하게 하였는데, 이를 타개하고자 만약 조선이 일본에 차관을 얻게 되면 각종 利權 쟁탈에서 뒤지게 될 것을 염려한 청나라의 總理交涉通商事宜 袁世凱가 北洋大臣 이홍장에게 요

44) 문철한, 〈韓國海運産業의 近代的 發展에 관한 研究〉, 성균관대 박사학위 논문, 1987, p19.

45) 孫兌鉉, 《韓國海運史(增訂版)》, 효성출판사, 1997.

청하여 月利 6厘로 80개월 분할 상환 조건으로 1892년 銀十萬兩 차관을 얻게 되었는데⁴⁶⁾, 이로써 선박의 船債를 완전 상환할 때까지 蒼龍號는 독 일기를 게양하고 운항하였다. 그런데 청은 얼마 지나지 않아 또다시 조선 에 거액의 차관을 주었다. 왜냐하면 仁川에서 한강으로의 江運에 외국선의 운항이 금지되어 있었는데 일본상인이 표면상 조선의 선박이라 稱託하고 일본 소련선 2척으로 강운을 독점 운항하여 이익을 크게 내고 있었다. 그 런데 마침 조선정부는 일본 제일은행과 미국의 상인 타운센드로부터 洋銀 十四萬餘元을 차관하여 상환독촉에 시달리고 있는 중이었다. 청은 이것을 놓치지 않고 조선정부에 차관을 주어 우선 변제하는 도움을 주는 조건으로 韓淸商民이 공동으로 公司를 설립하여 청의 商人이 한강에 소련선을 투입 하여 화물과 漕米 十萬石항의 운송권을 얻고자 제의하였다. 결국 조선정부는 銀十萬兩을 월 6厘 100개월 분할하여 인천과 부산의 海關稅에서 상환 하는 것을 조건으로 청의 차관을 얻었다.⁴⁷⁾ 조선정부는 차관을 도입하여 차관을 상환하고, 그 차관을 도입하는 대가로서 각국에 조선의 국운이 걸 린 利權을 할애하는 악순환을 지속함으로써 정부의 건전한 재정의 악순환 을 반복하였다. 또한 조선상인에게 주어졌어야 할 많은 기회들, 특히 시급 하였던 해운업을 통해 취할 수 있는 자본축적의 기회를 놓치고, 나아가 조 선의 상권을 지킬 수 있었던 기회를 놓치면서 상권은 점차 청과 일본 상인 에게로 넘어갔다. 이미 이 시기 조선 내에서도 대흥상회 같은 민간 해운기 업이 등장하였으나 정부의 적극적인 지원정책의 부재와 자본과 경험미숙 등으로 얼마지 않아 사라진 바 있다.

轉運局은 세곡운송을 우선 汽船으로 각지의 未通商港에서 인천으로 운송 시키고 土船 혹은 吃水가 낮은 소형 선박에 換積하여 한강을 통해 서울로

46) 《舊韓國外交文書》 第15卷 德案 1001호 高宗 27년 3월 12일 고종29년.

47) 《日省錄》 고종 31년 3월 9일, 《高宗實錄》 고종 31년 3월 9일, 《統記》 15 甲午 3월 7일

운송하였다. 그러나 전운국의 운영은 오로지 세곡운송에만 치중되어 있어 조선연안의 무역진흥이나 해운육성에 관한 활동은 기대할 수 없어 선박이 필요할 때는 일본의 汽船이라도 용선하여 조선연안에서 運米시켰고⁴⁸⁾, 오히려 전운국 소속인 蒼龍號나 漢陽號가 때로는 군함이 되어 활용되기도 하였으며⁴⁹⁾, 그런 만큼 담당 관리들은 해운경영에 소극적이었으며 비능률적으로 이루어졌다. 거기에 汽船 운항을 담당할 조선인 선원의 부재로 외국인 선원을 士官으로 고용하고 조선인 선원을 하급으로 하였는데 선원들의 급여지급이 순조롭지 못해, 차관에 의해 지급되는 경우도 있을 정도로 체불이 잦아 선원들의 작업 능률이 크게 발휘될 여건은 아니었다. 전운국은 비록 汽船을 도입하여 운영을 시도하였지만 운송업 자체로서 이익을 추구하거나, 일반화물이나 여객운송을 통해 경영 근대화를 도모하지는 않았음으로 근대적 의미의 해운업을 경영하였다고 볼 수는 없었다.

(2) 朴琪淙의 汽船會社

박기중은 평민이었으나 1876년 수신사사절의 통역관으로 동행하면서 관인이 됨과 동시에 汽船을 탑승하는 경험과 개화과정을 겪는 일본을 몸소 체험하게 되었다. 또한 그는 1898년 조선 최초의 민영철도회사인 釜下鐵道會社⁵⁰⁾의 설립자이기도하고 그 외에도 몇 차례의 철도회사 설립에 참여한 조선 철도사업의 선구자라 할 수 있는 인물이다. 그가 최초로 철도사업에 뛰어들기 10년 전에 이미 汽船會社의 설립에도 관여하였다.

그런데 汽船會社의 설립에 관해 살펴보면, 1889년 음4월 1일 汽船會社 개설을 허가⁵¹⁾하고 「汽船會社章程」이 작성되었다. 이 장정을 통해 보면

48) 《舊韓國外交文書》 第2卷 日案 1790호 高宗 27년 10월 30일.

49) 《梅泉野錄(國譯)》 第2卷 高宗 31(1894)년 7월. 淸國軍艦 淸遠號와 우리 軍艦 蒼龍號, 漢陽號에 병사 800을 싣고....

50) 下端鐵道라고도 불렸는데, 하단포와 개항장 부산사이의 총구간 6km의 輕便鐵道の 부설을 목적으로 설립하였지만 진행되지는 못하였다.

汽船會社 창설의 주된 목적은 三南의 稅米수송으로 內務部(公作司)에서 구입한 3척의 汽船으로 稅米와 貨物운수에 종사하도록 하기 위해서였다. 12조항으로 이루어진 세부내용 중에서 주요부분은 ① 汽船을 사들이고 당분간 일본인을 고용하여 운전하도록 한다. ② 汽船 세 척을 운항하되 한 척은 부산항에서 경상·전라도 연해의 각 포구, 또 한 척은 부산항에서 낙동강 각 포구, 나머지 한 척은 원산항에서 강원·함경도 연해 각 포구를 왕래하도록 한다. ③ 海關進出口禁貨외는 마음대로 운항하며 買賤賣貴한다. ④ 통리아문은 각 영·감리서에 조회하여 중대사는 통리아문에 보고하여 처리하도록 하고, 小事는 감리서에 물어 辦理하도록 한다. ⑤ 승객과 화물의 운임은里程에 따라 정가제로 하고 각 포에 날짜를 정시하여 淹滯가 없도록 한다. ⑥ 정박하는 각 포에 汽船주인을 擇定한다. ⑦ 汽船에 대해서는 각 포에서 징세하지 못한다. ⑧ 회사발전을 기다려 회사가 안정을 취하면 통리아문에 세금을 납부하도록 한다는 조항들이 있다. 그리고 회사는 부산감리서 관할 하에 운영되도록 하였다.

전우용 그의 논문에서 1886년 박기종의 전찰회사 혹은 汽船會社라고도 하는 電警會社의 설립과 회사의 활동을 밝혔다.⁵²⁾ 그런데 김동철은 박기종의 汽船會社 설립을 1889년으로 하여 회사의 활동에 대해서는 전우용과 유사한 서술⁵³⁾을 하고 있다. 김동철이 1889년을 박기종의 汽船會社 설립으로 본 것은 아마도 『汽船會社章程』이 1889년 4월 1일 있었기 때문일 것이다.

통리아문에서 동래감리서에 발신한 關文에 ‘과거 小汽船 일을 허락한 電察會社를 南沿會社로 개칭하여 부산항의 상무를 일으킬 수 있도록 효과적

51) 《高宗時代史》3집. p.84

52) 전우용, 〈19세기말~20세기초 韓人회사 연구〉, 서울대학교 국사학과 박사학위 논문, 1997, pp.49~50.

53) 〈박기종의 《上京日記》 해제〉 《(國譯)上京日記》, 부산근대역사관 편, 2005.

인 조치를 하라'는 지시를 한다.⁵⁴⁾ 이는 다시 말해 1888년 이전에 汽船을 운영하는 전찰회사의 설립이 있었고 1889년에 기선회사장정이 있었으니 전찰회사와 汽船會社는 각기 다른 회사로 볼 가능성이 크다. 羅愛子도 1887년에 부산에 小汽船을 운항하는 電察會社가 있어 통리아문의 지시로 남연회사로 개칭하였고, 1889년 汽船회사가 부산항에 설립 되었다고 기술하였다.⁵⁵⁾ 그런데 추후에 저술한 그의 저서 《韓國近代海運業史研究》⁵⁶⁾에 따르면 《釜山港關草》1, 己丑 4월 30일 關釜監을 근거로 하여 남연회사를 기선회사로 개명한 것이라고 밝혔다. 이로써 전찰회사와 박기종의 기선회사와의 모호한 관계를 확실하게 하였다.

조선정부는 기선회사장정으로 汽船의 국기만을 보고 조선의 선박임을 알고 연해를 지날 때 어떠한 세금도 금지하고, 본 회사의 사무에 대해서 각 지방의 관리는 조금도 관여하지 말고, 중대 사건은 통리아문으로, 소사는 부산 감리서에서 처리하도록 한 것은 보다 적극적으로 변한 정부의 지원이었다.⁵⁷⁾

이 기선회사의 정확한 성격에 관해서는 추가적인 연구가 필요하다. 하지만 현재 알려진 바로는 박기종이 1886년에 경찰관으로 부임했음으로 전찰회사에 관한 조치는 부산항 경찰관인 박기종이 담당이었을 가능성이 크고, 그래서 전찰회사에 대해 잘 알고는 있었을 것이다. 그러나 아직은 직접적인 관계를 맺고 있다고 볼 수는 없고 조선정부가 남연회사를 기선회사로 개명시키면서 장정을 만들고 회사체제를 정비하였음으로 이때부터 부산항 경찰관인 박기종이 주도적으로 간여 했을 것이라는 추측이 가능하다. 거기

54) 《東萊統案》奎18116, 《釜山港關草》奎17256, 발신 統理衙門 1888년 음7월 20일, 수신 東萊監理署 1888년 음 8월 2일.

55) 羅愛子, 〈開港期 淸·日의 海運業 浸透와 朝鮮의 對應〉, 《梨花史學研究》第17·18輯, p.432.

56) 羅愛子, 韓國資料院, 1998, p.230.

57) 《釜山港關草》奎17256, 1889년 4월 13일 統理衙門 발신.

다 구입 기선도 박기중의 명의로 구입하였다면⁵⁸⁾ 부산항 경찰관인 그를 실질적인 경영자로 볼 수 있다. 하지만 이 회사를 박기중 개인회사로 보기에는 어려워 이 汽船會社를 민영회사라 쉽게 구분 할 수는 없을 것 같다. 전철회사 설립당시에는 민간의 汽船 회사로 시작을 하였으나 어려움을 겪고 있는 전철회사를 상무의 진흥을 위해 남연회사로 개칭하며 행정지원을 통해 발전을 기대하였지만 결국 기대에 미치지 못해 1889년 좀 더 직접적인 개입과 지원이 가능한 汽船會社로 전환하면서 근대화된 해운업의 진흥을 도모하였던 것으로 보인다.

박기중의 汽船會社는 일본에서 汽船을 구입하여 낙동강 연안 각 포구를 왕래하면서 상환 할 계획을 세우고, 사업이 흥왕한 후에 통리아문에 납세하겠다는 조건으로 인허를 받았다. 汽船회사는 설립 초기 小汽船 한 척에 상고를 태운 관선 10여척으로 구포, 삼랑진 등을 다니면서 이익금 1/10을 수취하는 형태로 영업하였다.

1890년 雄乃丸을 구입하여 보다 멀리 영업을 하였는데 11월 30일 배가 낙동강 하구에서 침몰하여 선원 전원이 사망하는 사고가 발생한다. 부산항 감리서에서는 이 회사가 수입이 적고 汽船 운항에 따른 비용이 항상 적자를 면치 못하고 있다고 지적하고 있었다. 汽船會社가 경영난을 타개하기 위해 택한 방식은 일본 상인들의 내륙해상을 지원하는 것이었다. 1891년 11월 小川實은 사원의 자격으로 미개항장인 평양으로 갔다. 통리아문에서는 이 때 빙표를 발급해 주고 있었다. 그러나 이와 같은 행위는 어디까지나 불법적인 것이었으며, 아마도 그 형적이 발각된 때문이었는지 다음해 초에는 汽船회사에 대한 혁파지령이 내려졌다. 그러나 감리서에서는 汽船會社가 필요성과, 인원과 화물의 운송이 나날이 늘어나고 있다는 점 그리고 이미 일본인과 정약한 바가 있어 바로 철폐하기 어렵다고 호소하였고,

58) 羅愛子, 《韓國近代海運業史研究》, 韓國資料院, 1998, p.232.

통리아문에서도 감리서의 주장을 받아들여 혁파지령을 취소하였다.⁵⁹⁾ 1893년경 汽船회사는 일본 大阪商船주식회사 및 朝日組朝鮮汽船會社와 협동계약을 체결하여 영업권이 사실상 일본 회사측에 귀속되면서 박기종은 汽船회사의 일에 참여하지 않게 되었고, 1897년부터 철도회사 설립에 적극적으로 뛰어 들었다.⁶⁰⁾

(3) 利運社

利運社は 당시 세력가인 閔泳駿과 轉運局 總務官, 인천 경찰관 우경선 등의 발의에 의해 전운국이 청국에서 도입한 低利 20만냥 차관으로 1893년 1월 창립되었다.⁶¹⁾ 이운사는 청나라의 초상국을 모방한 정부직영의 官企業으로 轉運局이 利運社를 감독하는 行政官廳이 되었다. 따라서 창설 당시 정부의 관리가 사장과 부사장 등으로 임명되었고, 汽船구입에 관한 실무는 경찰출신인 우경선이 담당하였다. 이러한 회사조직은 1889년 박기종의 汽船會社와 유사한 모습은 가지고 있으나 더욱 구체적이고 적극적인 정부의 개입이 이루어졌다. 설립 후 부산항을 위주로 상업의 興旺을 노력하였지만, 결국 운항과 운영 경험의 부족으로 大阪商船의 영향권에 넘어가는 것이 1893년이요, 이운사의 설립이 1893년 이라면 박기종의 汽船會社 실패를 교훈삼아 인천항을 무대로 한 汽船會社로 성장하기를 이운사에 기대하지는 않았을까. 기선회사와 달리 이운사는 稅穀운송을 목적으로 하되 연안무역의 편리를 조성하고자 일반 화물과 여객운송을 수행하였으므로 일본

59) 《釜山港關草》 奎17256, 1889년 4월 4일 釜山監理署 발신.

60) 전우용, 〈19세기말~20세기초 韓人會社 연구〉, 서울대학교 국사학과 박사학위 논문, 1997, pp.49~50.

61) 禹慶善은 이운사설립 직후인 1893년 3월 일본 운송회사인 堀商會에 명의를 빌려주어 일본 汽船이 인천과 미개항장인 평양을 항행하며 조선근해 해운권을 침해하도록 도와주었으므로 우경선을 매관직 관리로 지적하였다. 羅愛子, 〈開港期(1876~1904) 海運政策과 官營海運業〉, 《梨大史苑》, 1995, pp.247~248.

의 回漕會社와의 유사성도 없지는 않다. 그러나 회조회사는 半官半民적 회사였고 이운사의 경우는 官營企業이라는 차이를 가지고 있다.

利運社는 초기에 轉運局으로부터 汽船 蒼龍號를 불하받고 顯益號를 구입한 후 세창양행의 汽船 潮州府號를 구입 利運號와라 개칭하고 3척으로 영업을 개시하였다. 이후 長崎에서 건조한 목조汽船을 구입 각각 慶濟號라 하고, 1893년말 通惠公司 소유의 중국汽船 漢陽號를 매수하며 선박을 추가로 확보해 갔다.⁶²⁾ 아래의 <표2.2>에 이운사가 소유한 汽船을 간략히 정리하였다.⁶³⁾

<표2.2, 이운사 소유 기선목록>

선명	종류	총톤수	적재량	구입처	구입시기
蒼龍號	汽船	476t	2750石	전운국, 불하	1893
顯益號	汽船	505t	3500석	전운국, 구입	1893
利運號	汽船	796t	8,000석	세창양행	1893
慶濟號	목조汽船	130t		長崎造船所 新造船	1893
漢陽號	汽船	107t		通惠公司	1893년말
海龍號	汽船	236t	2,400포	정부 불하	1893
慶運號		23t		일본	1893
慶利號		30		일본	1893
轉運號		미상		일본	1893

이운사 설립의 주 목적은 세곡운송에 있었으나 1893년 8월경 일정한 賃錢表를 만들어 개인의 화물과 보통여객의 운송까지 취급하여 일반운수사업에 종사함으로써 근대적 의미의 해운기업이 되었다.⁶⁴⁾

62) 《統記》 고종30년 9월 3일 31년 2월 11일, 通商彙纂 제8호 부록 “明治26年中 仁川港商況年報”

63) 《統記》 第6冊 乙酉 5월14일조 및 7책 乙酉9월22일조 그러나 표의 汽船들은 각종 기록마다 총톤수를 달리 하는데 《駐韓日本公使館記錄》2권 機密第30號 利運社 처리방법의 별지에서는 현익호 700톤, 창룡호 610톤 그리고 해룡호는 350톤의 소선으로 기록하였다. 羅愛子は 《統記》 고종30년 9월3일, 고종 31년 2월 11일과 《釜山港關草》 癸巳 11월 30일 關釜監元監仁監을 통해 차이를 보이고 있다.

그러나 경영의 미숙함으로 이익 확보를 하지 못해 급여 체불과 물품 구입마저 어려운 상황도 발생하고, 결국은 갑오개혁으로 이운사의 관할권이 통리아문에서 외무아문으로 넘어갔다. 租税金納化 조치로 이운사 선박의 용처가 줄어들자 더욱 적극적인 해운업 확장에 추진하지 않고 일반인에게 임대료를 허용하기도 하였다. 그런데 전운국이 혁파되고 운수사무가 이운사 소관이 되면서 탁지아문이 이운사를 관할하게 되어 이운사의 경영 정상화를 위한 노력으로 인천항 상인들을 통한 민영화를 시도한다. 1894년 인천항 상인들의 요청으로 이운사의 사옥과 창고, 汽船 3척 그리고 庫板船 14척의 운영권 일체를 인천항의 이운사 상인들에게 위임함으로 상업진흥에 노력하였다.⁶⁵⁾

한편, 조선연안 해운권 장악의 필요성을 절감하던 일본은 이운사의 선박이 청일전쟁중 청나라에 화물을 수송하자 이운사의 汽船이 조선해협 밖으로 운항하지 않도록 하고 이운호의 잔금을 상환하지 못한 이운사로 하여금 이운호를 일본우선회사에 용선해 주도록 하여 용선료를 받게 하였다. 만약 이로 인해 일본우선이 손해를 입게 되면 일본정부가 용선료 4,500원의 1,000을 보상해 주는 것으로 하였다.⁶⁶⁾ 이렇게 일본은 조선연안에서 실력을 행사하던 이운사의 운영권을 획득하는 것으로 조선의 연안해운권을 장악하고자 하였다. 1894년말 특명전권공사 井上馨를 통해 이운사의 경영악화를 이용해 조선정부와 교섭을 시작한다.

이운사에 대한 일본의 의견을 보면, 이운사 설립시 사업전망이 좋았다.

64) 《國譯韓國誌》, p.514.를 羅愛子, 〈開港期(1876~1904) 海運政策과 官營海運業〉, 《梨大史苑》, 1995, p.249에서 재인용.

《韓國誌(러시아 대장성 原著)》, 일본 농상무성 역, p.84를 문철한, 韓國海運産業의 近代的 發展에 관한 研究, 성균관대 박사논문, 1987, p.27.에서 재인용.

65) 羅愛子, 〈開港期(1876~1904) 海運政策과 官營海運業〉, 《梨大史苑》, 1995, p.251.

66) 《駐韓日本公使館記錄》 第5卷 機密第172號 本96의 別紙, 1894년 8월 15일.

당시 연안 운수화물이 많았지만 小蒸氣船조차 도입되지 않았던 사정으로 1,000t급 대형 증기선을 포함한 3척의 汽船을 보유한 이운사가 연안 해운권을 확보할 수 있으리라 보았던 것이다.⁶⁷⁾ 그러나 이운사는 뛰어난 선박을 확보하고도 운영방법의 미숙함으로 이익은 고사하고 선박 도입시의 미지급금마저도 환급하지 못할 정도로 경영의 어려움을 겪고 말았다. 비경제적인 운영은, 예를 들어 貢米 외에도 정부의 여러 가지 御用物에서 官吏의 개인물건에 이르기까지 무제한 수송을 해주었고, 수입이 있을만한 것에 눈을 전혀 돌리지 않아 결국에는 선박 연료비마저 구하지 못해 장기간 항구에 정박하는 일도 발생하였다. 이러한 상황에서 汽船의 취급을 일본회사가 맡게 되면 이익을 창출하여 부채의 변제는 물론이고 자본을 형성시킬 것과 아직 턱없이 부족한 항해기술자도 양성할 수 있어 진정 운수의 편리성을 일반에게 알 수 있도록 하여 조선에서 해운사업의 발달을 이룰 수 있을 것이라고 명분을 삼을 수 있었다. 그러나 실제 일본으로서는 이 일을 통해 일본이 조선 연안항해의 실권을 점유하여 상업전략상과 군사전략상 이익이 크다고 판단하였다. 조선 연안에서의 汽船 운항으로 증가하게 될 일본과의 무역액 증가로 日商의 이익이 커질 것이며, 조선 연안을 운항하며 연안측량도 충분히 하면 지형을 분명히 파악할 수 있기 때문에⁶⁸⁾ 군사 전략상 이익도 커짐으로 이러한 이점을 주위의 열강에게 선점당하여 불이익이 되

67) 利運社가 소유하고 있는 선박의 총톤수에 대한 기록이 조금씩 다른 것을 발견할 수 있는데 《駐韓日本公使館記錄(國譯)》 第2卷 〈京城・釜山・仁川・元山機密來信〉, 機密第30號, 在釜山總領事 室田義文의 特命全權公使 井上馨에게 한 이운사 처리방안에 대한 보고내용에 이운사가 1000t급 선박을 보유하고 있다고 하였지만 선박명을 밝히지는 않았다.

68) 《駐韓日本公使館記錄(國譯)》 5卷 機密第7號. 진남포와 기진포 중에서 新개항장 택일의 건에 兩浦를 미리 조사한 바가 있으나 별도로 日本郵船, 大阪商船 소속의 사원에게 탐문하기도 하였고, 더욱 상세한 정보를 얻고자 利運社 汽船 海龍號의 船長으로 이 지역을 운항해본 경험이 있는 일본인 谷本槌太郎에게 水路와 潮流, 선박의 항해 및 정박 등에 관한 세밀한 정보를 얻었음을 밝히고 있다.

지 않도록 오히려 선점하면 이익이 될 것이 분명하기에 시급히 추진해야 할 과제로 판단하였다.⁶⁹⁾

열악한 재정에 어려움을 겪던 조선정부는 연리 8%에 13만원의 차관을 제공받는 조건으로 1895년 1월 5일 利運社 소속의 汽船을 日本郵船會社에 위탁하는 계약을 체결한다.⁷⁰⁾ 계약은 利運社 사장 어성준과 조선연안무역권 획득을 위해 일본정부의 지원 하에 일본우선회사의 본사에서 인천지점 지배인으로 1894년 11월 10일 파견한 久保扶桑⁷¹⁾간에 이루어 졌으며 이로써 상업진흥을 위해 인천상인들 중심으로 운영을 시작한지 불과 얼마 지나지 않아 이운사는 일본의 세력에 장악 당한다.

체결계약은 9개의 기본계약과 14개의 부대계약으로 되어있는데⁷²⁾ 이 계약으로 조선정부는 독자적인 해운활동을 봉쇄당하고 이운사 선박의 운항권, 이운사의 인사권을 일본우선에 넘겼으며, 외국선박의 입출항이 금지되었던 미개항장의 왕래를 허용하게 되어 조선 해운업의 발전과 연안 해운권을 심각하게 저해 당하게 되었다. 이운사의 인준 없이는 내·외국인을 막론하고 자기의 운선이나 품범선으로 내지 항해를 할 수 없도록 하였으니 실로 그 영향이 막대하였다.⁷³⁾

그러나 계약 후 오래지 않아 1896년 2월 俄館播遷으로 친일내각이 물러나고 친러내각이 들어서 이운사와 일본우선과의 계약을 파기시켜 버린다.⁷⁴⁾ 하지만 일본우선의 반발로 갈등이 지속되어 정부는 해운업 진출에

69) 《駐韓日本公使館記錄(國譯)》 第2卷 〈京城・釜山・仁川・元山機密來信〉, 機密第30號, 在釜山總領事 室田義文의 特命全權公使 井上 馨에게 이운사 처리방안에 대해 報告.

70) 《日本郵船株式會社五十年史》, p.140.

71) 《駐韓日本公使館記錄》 第2卷, 〈五. 機密本省及其他往來〉, 機密第82號.

72) 孫兌鉉, 〈舊韓末의 官營汽船海運에 관한 研究〉, 《東亞論叢》7, 東亞大 1970, pp.275~276.

73) 《東來關牒內案》2, 乙未 4월 2일 工務衙門來關.

74) 《仁川府使》 p.793.

적극적이지 않게 되고, 1894년의 租稅金納制 실시 후 이전같이 세곡 수송의 지연으로 정부 재정의 어려움이나 세곡수송의 각종 폐단이 해소된 만큼 정부의 선박소유의 필요성이 감소하였으므로 官用船으로 현익호와 창룡호 2척만 남기고 해룡호와 이운호는 각각 매각하였다. 해운업에 소극적이게 된 정부는 汽船관리를 총세무사 브라운에게 맡도록 하였다가 1900년 6월에야 汽船 관리권과 운항권을 회수하여 통신국에서 승격된 通信院에게 담당하게 한 후 통신원의 汽船을 민간회사에 불하한다.

3. 日本의 근대 해운

가. 일본해운의 근대화

16세기 경 해외 교역이 활발했던 일본은 에도막부에서 500石 이상 규모의 선박건조를 금지시키고 1639년 이후 중국과 네덜란드를 제외한 외국과의 교역을 전면 금지하는 鎖國으로 일본상인의 활동은 일본국내로 제한되었고, 그 이전에 비교적 활발하였던 일본해운업은 200~400석 규모의 소형범선인 和帆船으로 일본 江運과 沿岸에 국한되어 造船術과 航海術 모두 퇴보 되어갔다. 그러는 동안 유럽 국가들은 아시아 교역시장에 진출하면서 조선술과 항해술의 경쟁으로 비약적인 발전을 이루어, 쇄국일본이나 조선과 유럽의 격차는 더욱 확대되어 갔다.

비록 쇄국이었다고 하지만 일본은 조선과는 조금 다른 상황이 전개되고 있었다. 유일하지만 幕府 직할의 교역장인 長崎가 있어서 이곳의 出島를 통해 유입된 蘭學은 醫學을 중심으로 점점 확산되어 중국 중심적 문명론에 대한 회의론이 대두하였고, 급기야 1853년 페리제독의 黑船 사건은 유럽의 先進을 인정하는 분위기의 확산에 일조하였다. 이 일로 막부는 大名에

대해 대형 선박의 건조 금지를 해제하고 이어서 1858년 미국과 기타 몇몇 나라와 통상조약을 체결하고 체제를 새롭게 해 가면서 서구화된 선진의 문물을 적극적으로 수용해 나가기 시작한다. 1861년에는 일반 백성에게까지 대형 선박의 건조와 소유를 장려하고 이듬해에는 해외 渡航 금지를 역시 해제하고 鎖國令을 전면적으로 철폐함으로 汽船을 앞세운 歐美諸國 세력의 진출에 대응책을 추진했다. 幕府와 각 藩들은 서양 선박의 수입과 함선의 건조에도 노력하여 幕府말 明治初年이던 1868년 막부는 西洋形 機帆船 44척, 藩들은 94척을 소유했으며 이는 총 138척에 약 17,000톤에 달했다. 하지만 이 무렵까지도 일반 민간에서는 단 한 척의 汽船도 소유하지 못했으며 또한 汽船의 상당수는 이른바 軍艦으로써 군사적 목적으로 운영하였다.⁷⁵⁾

明治정부는 계속되는 서구 해운회사의 침입으로 해운 발전의 시급함을 인식하여 1870년 1월 「商船規則」을 포고하여 서양형 선박의 소유를 장려하였다. 그 후 1871년 3월간 大阪에서 외국인으로부터 구입한 선박은 16척에 달하여 구입은 각 藩의 藩主를 위주로 해서 이루어졌고 민간으로는 大阪의 商人 수명이 있는데 三菱會社の 전신이었던 土佐藩의 九十九商會도 그중의 하나였다.

하나 둘 늘어난 汽船들은 大阪과 여러 藩들, 大阪과 東京 그리고 大阪과 神戸 사이의 항로를 만들어 운항하기 시작하였고 서구의 선진 해운회사들도 일본 연안 항로에 취항하여 서로 경쟁하기 시작하였다. 그러나 1874(明治7)년 大阪과 神戸사이에 철도가 개통되자 화객을 철도에 빼앗기게 되어 본 항로에 운항하였던 汽船들이 다른 항로를 모색하게 되면서 점차 항로가 다양하게 확장되어 갔다.

일본조선업의 발달은 汽船의 도입과 함께 조금씩 진전을 보이다가 1896

75) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.7.

년 3월 조선장려법이 공포되어 본격적으로 발달하게 되었다. 700t 이상의 일본산 철강선에 장려금이 교부되게 되어 이제는 대형선 건조에도 박차를 가하게 된 것이다. 1899년 3월에는 항해장려법의 개정으로 외국건조선에의 항해보조금이 半減되자, 해운회사는 더욱더 일본국내 조선소에 新造船을 발주하는 방향으로 돌아섰다. 이에 따라 일본의 건조량은 1901년 이후 거의 3만총톤 전후로 증가하고, 1908년 이후는 더욱 증가하여 7만톤 가까이까지 이른다. 이로 인한 汽船의 자급률은 1886~90년까지 5개년간의 평균이 25.4%였지만 1906~10년까지 5개년간의 평균은 62.9%로 증가한다.⁷⁶⁾

이러한 일본 조선업 확립을 바탕으로 일본 개항 직후부터 태평양전쟁이 끝날 무렵까지의 선박 종류별 보유현황을 선박수별, 총량별로 살펴보면 아래의 <표3.1>과 같다.

<표3.1, 1870~1943년, 일본 種別 선박 數의 변동(단위, 隻)>⁷⁷⁾

연도	汽船			西洋形帆船			和帆船		
	登簿船	不登簿船	합계	登簿船	不登簿船	합계	登簿船	不登簿船	합계
1870	35	-	35	11	-	11	-	-	-
1875	149	-	149	44	-	44	-	21,260	21,260
1880	210	-	210	329	-	329	-	18,937	18,937
1885	228	233	461	358	151	509	-	17,006	17,006
1890	335	251	585	304	561	865	-	19,375	19,375
1895	528	299	827	173	529	702	-	17,360	17,360
1900	859	470	1329	3,309	541	3,850	911	17,885	18,796
1905	1,390	598	1,988	3,699	433	4,132	1,135	19,713	20,848
1910	1,703	842	2,545	4,958	1,434	6,392	2,098	20,545	22,643

76) 三和良一, 《概説日本經濟史近現(第2版)》, 東京大学出版会, 2006, p.71.

77) 笹木弘 共著 《機帆船海運の研究—その歴史と構造》, 多賀出版, 1984. 원자료를 《日本帝國統計年鑑》, 內閣通計局, 및 《遞信省年報》에서 재인용, 일본형 범선의 경우 10石을 1톤으로 換算. 1940년 등부和帆船의 경우는 1939년의 수치임.

1915	2,132	1,504	3,636	8,656	8,842	17,498	1,257	16,172	17,429
1920	2,931	2,879	5,810	14,415	20,406	34,821	988	9,362	10,350
1925	3,187	4,136	7,323	14,084	26,595	40,679	607	5,001	5,608
1930	3,351	5,160	3,351	15,379	32,424	15,379	367	4,411	367
1935	3,471	4,421	3,471	15,287	36,002	15,287	154	-	154
1940	4,256	3,994	4,256	16,936	39,380	16,936	74	-	74
1943	4,547	-	4,547	16,963	-	16,963	-	-	-

不登簿 汽船의 선박당 평균 선적량은 초기의 30t 규모에서 시기가 지날 수록 10여t 수준으로 작아져서 그 수가 많다 하여도 실제 수송능력을 신뢰하기 어렵다. 그래서 登簿船⁷⁸⁾만을 가지고 살펴보면 1870(明治3)년의 35척이 30년 뒤에 약 25배 증가하였고 다시 30년이 지난 1930년 무렵엔 96배, 1943년엔 약 130배로 꾸준하고 폭발적인 증가세를 보이면서 단 한번도 이전보다 감소하지 않고 증가되었다.

서양형범선의 경우에도 초기에는 汽船 숫자보다 더 적었으나 1900년을 전후로 하여 대폭 증가해 그 수에 있어서는 줄곧 汽船보다는 몇 배 우위를 점하며 범용적으로 운항되었다. 和帆船의 경우는 대부분 소형선이었기 때문에 등록된 선박보다 등록되지 않은 선박이 압도적으로 많았다. 明治초기부터 선박의 수가 2만을 넘어서 수를 유지하다가 1915년 무렵부터 급감하기 시작 해 1920년에는 종전의 약 절반수준 가까이 감소한다.

선박 종류별 수량의 변화를 보면 1900년 이전까지 汽船이 점진적인 증가를 이루다가 1895년 이후 급진적인 증가를 보이면서 그 수가 확대되어 갔으나 여전히 서양형범선이나 和帆船과 비교하여서는 그 숫자가 많지는 않았다. 和帆船은 1900년이 되기까지도 수가 크게 줄지 않고 유지해갔던 것을 확인할 수 있는데 눈에 띄는 점은 서양형범선의 수가 1895년에서 1900년간에 폭발적 증가를 한 점이다. 19세기 후반 1900년까지는 선박의

78) 登簿汽船은 20t 이상.

종류와 관계없이 전체적으로 선박수가 급진적으로 증가하는 것을 확인할 수 있으며 그 비중에 있어서 1870년과 1900년이 조금 다른 양상을 보이는 것이 확인 된다.

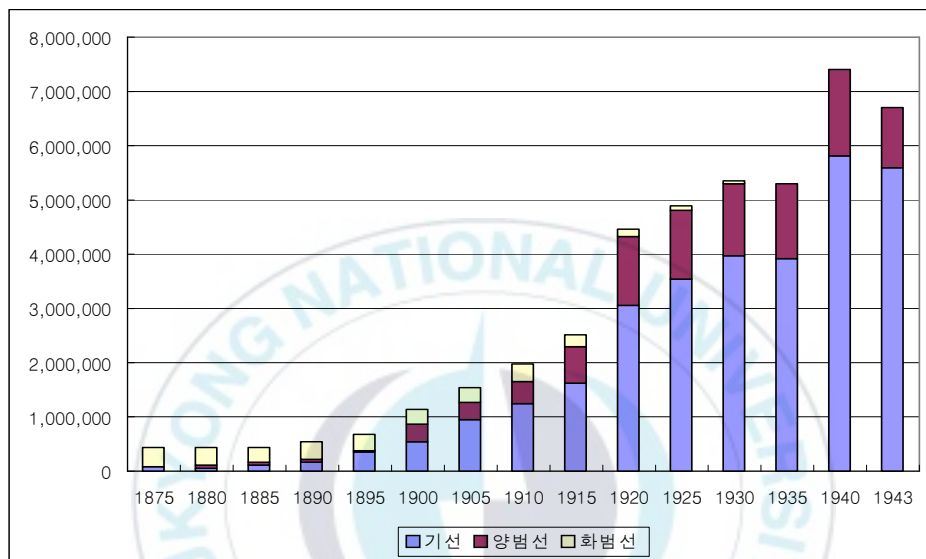
<표3.2, 1870~1943년, 일본 중별 선박 總톤 변동>

연말	汽船			洋帆船			和帆船		
	톤수	톤수	톤수	톤수	톤수	톤수	톤수	톤수	톤수
	登簿船	不登簿船	합계	登簿船	不登簿船	합계	登簿船	不登簿船	합계
1870	24,997	-	24,997	2,611	-	2,611	-	-	-
1875	68,227	-	68,227	9,398	-	9,398	-	357,785	357,785
1880	66,476	-	66,476	51,164	-	51,164	-	327,370	327,370
1885	88,765	7,210	95,975	50,772	6,521	57,293	-	285,463	285,463
1890	141,970	8,088	150,058	40,267	14,722	54,989	-	330,238	330,238
1895	331,374	9,995	341,369	29,322	15,472	44,794	-	296,088	296,088
1900	534,239	9,126	543,365	306,393	14,179	320,572	41,526	236,985	278,511
1905	932,740	7,009	939,749	329,806	6,765	336,571	44,215	206,557	250,772
1910	1,224,091	9,818	1,233,909	390,796	22,924	413,720	71,990	242,140	314,130
1915	1,604,900	18,191	1,623,091	542,579	128,694	671,273	41,096	184,444	225,540
1920	3,011,634	35,864	3,047,498	976,286	296,699	1,272,985	28,687	115,072	143,759
1925	3,496,263	50,679	3,546,942	883,353	386,207	1,269,560	19,010	54,538	73,548
1930	3,907,908	-	3,907,908	896,231	-	896,231	11,704	-	11,704
1935	3,862,942	-	3,862,942	900,792	-	900,792	4,804	-	4,804
1940	5,768,914	-	5,768,914	1,080,265	-	1,080,265	2,108	-	2,108
1943	5,593,748	-	5,593,748	1,109,134	-	1,109,134	-	-	-

汽船과 범선의 경우 등록선박이 明治초기부터 파악이 되고 있으나 당시 일반적으로 널리 분포되었던 和帆船의 경우 구체적인 파악이 되지 않았고, 또한 소형선의 경우 등록이 필요하지 않았는데 和帆船의 경우는 범선이나 특히 汽船과 비교해서는 소형선의 대부분이어서 등록되지 않는 경우가 압도적으로 많았다. 선박종류별 규모에 대해서는 추후의 그래프를 통해 살펴보고 서양의 機帆船을 도입하기 시작한 초창기인 1875년부터 和帆船이 운

송의 역할을 다하는 태평양전쟁 終戰기까지의 일본내 선박 종류별 총톤량의 증가를 <그래프3.1>로 확인하면 다음과 같다.

<그래프3.1, 1875~1943년 일본내 선박 종류별 총톤량 변동>



1875년에서 약 10년간 전체적인 보유 수량은 크게 달라지지 않았지만 1890년에 들어서면서 서서히 증가하기 시작해 1900년부터 큰 폭의 증가세를 보인다. 그 속에서 和帆船의 수량은 아주 근소하게 줄어들지만 汽船은 급격한 증가세를 보이고 그 뒤를 이어 양범선이 1900년 갑작스럽게 증가한다. 1910년 정도가 되면 이미 총톤수량 규모의 수준이 1900년 이전과 확연하게 구분되어 거대해진 것을 알 수 있다. 거기서 결정적인 역할을 하는 것은 물론 汽船이지만 범선도 절대수치에서는 많이 증가해서 汽船의 폭발적인 활동 속에서도 꾸준히 활동하고 있는 볼 수 있다.

<그래프3.1>은 登簿船, 不登簿船의 총량의 합을 표시하여 선박 종류별 톤수량의 차이가 확연하게 드러나지만, 실제로 선박 한 척당 평균 톤수를 <표3.3>에서 정리하였다.

<표3.3, 1870~1943년, 일본 중별 선박 척당 평균 톤수(단위, t)>

연별	登簿船 척당톤수			不登簿船 척당톤수		
	汽船	洋帆船	和帆船	汽船	洋帆船	和帆船
1870	714	237	-	-	-	-
1875	458	214	-	-	-	17
1880	317	156	-	-	-	17
1885	389	142	-	31	43	17
1890	425	132	-	32	26	17
1895	628	169	-	33	29	17
1900	622	93	46	19	26	13
1905	671	89	39	12	16	10
1910	719	79	34	12	16	12
1915	753	63	33	12	15	11
1920	1,028	68	29	12	15	12
1925	1,097	63	31	12	15	11
1930	1,166	58	32	12	14	10
1935	1,113	59	31	12	14	-
1940	1,355	64	28	10	13	-
1943	1,230	65	-	-	-	-
평균	793	109	34	17	20	14

부등부선의 평균은 규모는 汽船, 양범선, 그리고 和帆船이 모두 20톤 이하로 거의 비슷하다. 그나마 汽船은 1800년대 말에는 대체로 30t 규모였으나 이후로는 줄곧 12t 정도를 유지한다. 서양형 범선의 경우도 크게 다르지 않아 1800년대 말까지 약 30t 수준을 유지하였지만 1900년을 마지막으로 해서 이후로는 15t 내외에 머물고 있다. 和帆船의 경우는 이보다도 더 소규모로서 한번도 20t을 넘어보지 못한데다가 그나마 1900년 이후로는 10t을 약간 상회하는 수준을 유지한다.

이에 반해 등부선의 경우를 보면 和帆船이 역시 가장 작은 규모였으나 줄곧 30t급 규모를 지킨다. 양범선은 1900년 전까지는 200t이상 되는 대형선에서 100t이상 규모를 지키다가 1900년을 기점으로 점차 축소되어 약 60t내외를 유지한다. 그러나 汽船의 경우 1870년 선박당 평균 톤수는

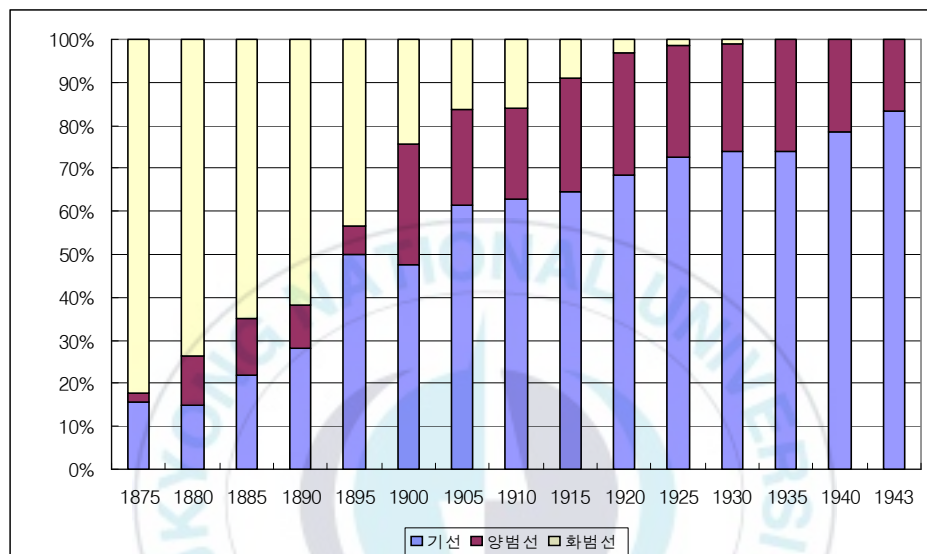
714t으로 당시 범선이나 和帆船과는 비교할 수 없는 대형선이었는데 이후 소형화되어 1880년에는 317t으로 10년 전의 절반수준에까지 축소된 후로 다시 증가하게 되는데, 1910년이 되어서야 719톤으로 40년 전인 1870(明治3)년의 규모를 상회하기 시작한다. 1920년경부터 1,000톤 이상의 규모로 넘어서며 계속적인 대형화 추세를 보인다. 明治초기 汽船은 해외에서 들여온 汽船이 대부분이었는데 비록 고가이지만 정부위주로 중대형 위주의 선박을 구입하였다. 그런데 점차 일본 내에서 汽船의 건조가 가능해 지면서 소형 汽船부터 건조하기 시작해 비교적 저렴한 가격으로 민간에서의 구입도 이루어지고, 점차 그 건조 규모를 확대시켜 나온 것으로 이해할 수 있다. 1868년 막부와 藩들의 機帆船 소유규모가 138척에 이르렀다고 밝혔으나 이중 일본내 조선소에서 건조한 汽船과 범선은 각각 1척과 20척에 지나지 않았으니 나머지 전량을 수입에 의존하였던 것을 알 수 있다.⁷⁹⁾

이상의 표를 통해 선박의 종류에 따른 건조규모의 차를 확인해 보았는데, 오늘날과 같이 물동량이 대단하지 않았던 당시 연안 내지 江運에서 차지하는 소형선의 역할도 무시못할만한 존재감을 가지고 있었을 것이다. 그러나 장거리 항로의 경우 비록 연안이라 하더라도 소형선으로는 운송의 안정성과 한 번 운항시의 수송량을 고려할 때 汽船의 능력은 탁월하다고 할 수 있었다. 이러한 汽船의 운항능력을 활용할 줄 알게 될 때라야 장거리 항로를 확보하더라도 안정적인 항로의 경영을 할 수 있었다. 그렇다고 해도 범선의 능력 또한 적지 않아서 간선항로를 비롯한 다수의 항로는 양범선이나 和帆船으로 안정적이고 규칙적인 운항을 할 수 있었다. 무엇보다 비용면에서 汽船은 초기의 막대한 구입비용은 물론 운항에 소요되는 연료비, 고급 선원에 대한 상대적으로 고가의 인건비 등에 필요한 운영 경비의 지출이 지나치게 과도하여 개인 선주들 위주로 양범선과 和帆船의 운영이

79) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.7.

광범위하게 이루어졌다. <그래프3.2>는 <표3.2>를 근거로 汽船, 洋帆船 그리고 和帆船의 총톤수를 기준으로 상대적 점유 비율을 나타내었다.

<그래프3.2, 1875~1943 일본 선박의 종별 총톤수 점유비율>



<그래프3.2>은 등부선과 부등부선의 합을 총량으로 하여 비율을 계산하였다. 1870년의 경우 和帆船의 보유량을 확인할 수 없어 1875년부터 나타냈지만 이 경우에도 1895년까지 和帆船의 등부선은 확인이 되지 않아 부등부선만 집계되었다. 1875년 和帆船의 비중이 전체의 80% 넘고 汽船은 약 15% 정도로 분포되어 있었는데 1895년의 汽船비율이 50%까지 이른 것을 볼 수 있다. 이후 1900년 약간의 감소를 제외하고 汽船의 비중은 지속적으로 증가한 것을 확인할 수 있다. 그런데 주목할 만한 부분은 1900년의 경우 서양형범선의 비중이 5년 전 10%미만에 비해 30% 가까이 약 3배정도 확대되어 和帆船이 점점 소멸해 가는 와중에서도 1943년까지 20%이상 자리를 잃지 않고 해상 운송을 담당해 갔다.

일본은 1869(明治2)년 西洋形 선박의 소유를 처음 허가하여 1870(明治

3)년말 등록汽船이 35척 15,500t 이었으나 약 10년이 지난 1879(明治12)년에 이미 汽船 199척에 등록된 톤수는 42,763톤에 달해 1870년(明治3)년 말과 비교하면 164척, 27,263톤이 증가되었다. 그러나 당시의 汽船은 일부 객화수송을 담당하기는 하였지만 군사적 수요에 의한 도입의 직접적인 경우가 많아서 운송업의 주류를 담당한 화물수송은 선박 수량의 압도적 우위에서나 운송비용의 저렴함에서나 여전히 범선이 중요한 역할을 하였다. 西南전쟁이 끝난 뒤 1883년까지 전국의 汽船 선박수가 대체로 증가하지 않았던 것과는 상관없이 帆船의 수는 1888(明治21)년까지 약 4.5배 정도까지 지속적인 증가를 해갔고, 전국 汽船선박의 총톤수가 범선의 그것을 상회하는 것은 1884(明治17)년 정도가 된다.

그러나 이것은 일본뿐만 아니라 1885(明治18)년 런던에 입항한 수는 범선이 汽船의 2~3배를 웃돌았고, 대형선박의 입항이 많았던 Liverpool에도 汽船과 거의 대등한 수의 범선이 입항하였다.⁸⁰⁾ 일본의 경우 새롭게 도입된 서양식범선이나 세계사의 범선시대를 구축한 구미의 대형 快速船과는 비교하기에는 어려운 소형선으로 연안항로의 輸送業務를 임하는데 그쳤음으로 일본의 해운업은 구미와 같은 航洋帆船海運의 경험을 가지지 못한 채 汽船海運의 시대로 돌입하게 된다.⁸¹⁾

나. 일본의 근대 해운회사

80) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社 1984, p.11.

81) 이러한 견지에서 볼 때 한국의 경우는 1880년대 이후 조선자본으로 근대적 해운업이 始發 되었으나 일본에 의해 국권이 상실되면서 해운관련 산업 또한 일본의 통치 하에 놓이고 해운업의 자력 건설이 좌절 된다. 따라서 한국은 일본과 같이 범선 대양시대를 겪지 못한 채 汽船해운으로 접어드는 듯 하였으나 이마저도 채 자립하기 전에 국권을 상실하면서 외항해운업 건설은 대한민국 정부 수립 후 대한해운공사를 설립하기까지 늦어진다.

(1) 郵便汽船三菱會社

幕末明初 운송의 낙후성으로 地租米納制에 따라 東京・大阪에 대량으로 운송되었던 貢米의 輸送이 원활하지 못해, 재정확보에 어려움이 발생하기도 했는데 이와 유사한 문제는 조선에서도 발생하였다. 1870년 1월 「商船規則」을 발표함으로써 서양선박의 소유와 운항을 보호 장려하고자 했던 明治정부는 나아가서 三井組를 비롯한 東京・大阪의 豪商과 回船業者 등의 출자를 얻어 1870년 1월 일본 최초의 汽船會社라 할 수 있는 關民 합병의 回漕會社를 東京에 설립⁸²⁾하고 정부 소유선 5척과 藩 소유선 6척을 위탁받아 東京~大阪를 월 3회 정기운항 하도록 하였고 大阪에서는 大阪通商會社가 업무를 담당하였다. 이 회사는 貢米의 수송을 독점하고 이를 바탕으로 일반 貨客・郵便物 수송에 종사하였으므로 본래적 의미의 근대적 해운회사가 되었으나 해운업에 경험 있는 인재의 부족과 선진 외국회사와의 경쟁 격화 등으로 1년이 지나지 않아 해산하고 선박사무를 回漕取扱所에 인도하게 된다. 이때는 이미 P&O社가 上海~長崎항로를, 미국의 太平洋郵船會社가 上海~橫浜항로를 운항하고 있었으며 몇몇 서구의 회사가 일본 연안 항로도 汽船운항을 진출시키고 있었다.

回漕取扱所는 회조회사의 半官半民적인 경영을 개선하기 위해 三井家에 명하여 설립시키고 東京~大阪 정기항로 외에도 石卷~函館항로를 개설 운항하게 했다. 그러나 1871(明治4)년 廢藩置縣으로 각 藩 소유의 선박이 明治정부의 大藏省에 접수되어 정부는 1872(明治5)년 회조취급소를 확대 개선하고자 선박증선, 보조금 지급을 약속하고 社名을 日本國郵便蒸氣船으로 하는 會社를 설립한다.⁸³⁾ 明治정부는 정부소유의 선박 십수 척을 불하하여

82) 《日本産業資料大系》第11卷〈運輸業〉, 中外商業新報社, 1926~27, p.621. 1870(明治3)년 1월 회조회사를 설립하여 舊幕부와 각 藩으로부터 받은 서양식 선박으로 東京~橫浜~神戸~大阪을 정기운항 하였으며 운임은 승객 1인당 金五兩, 食料는 별도로 金二分을 징수.

상기의 2개 항로 외에 沖繩항로를 개설토록 하고 전국의 貢米수송을 독점하게 하였다. 그러나 선박의 다수가 군함을 개조한 선박이어서 상선으로는 적합하지 않았고, 船員의 운항기술 또한 미숙하여 운항·감관원 등 다수의 외국인 선원을 고용하지 않으면 안 되었다. 게다가 太平洋郵船會社는 물론 신평의 三菱會社와의 경쟁에 따른 운임저하로 경영은 쉽지 않았다. 이런 가운데 1873(明治6)년 地租가 金納으로 변경되면서 영업에 큰 손실을 입고 정부의 융자보조가 회계법의 개정으로 실현불가능하게 됨으로 결정적 타격을 받아 1875(明治8)년 정부에 소유선 18척과 일체의 시설을 일괄적으로 35萬円에 매각하고 해산하게 되었다.⁸⁴⁾

三菱會社は 土佐藩의 下級武士였던 岩崎彌太郎가 1867년 土佐藩 開成館의 長崎土佐商會에 근무하며 藩 물산의 판매와 武器·汽船의 구입에 종사하다가 大阪土佐商會에 전근하여 土佐藩의 汽船구입을 위한 자금을 담당하게 되었다. 1870(明治3)년에 大阪土佐商會가 九十九商會로 변경되고, 藩船 3척을 차입하여 回漕業에 진출하여 藩土와 藩用物을 수송하는 것으로 해운업에 첫발을 디딘다. 이후 1871(明治4)년 廢藩置縣에 따라 九十九商會는 번으로부터 독립하여 三川商會로, 다시 1873(明治6)년에는 岩崎彌太郎의 개인 기업인 三菱商會로 설립되었다.

三菱商會는 1874(明治7)년 본점을 東京으로 이전하고 三菱蒸氣船會社로 개칭 후 東京~大阪, 大阪~高知항로와 이외에 博多灣과 伊勢灣에 이르는 항로를 개설하여 운송에서 고객 서비스를 중시, 관료적 경영을 하던 日本國郵便蒸氣船會社로부터 貨客을 뺏아왔다. 그리고 그해 明治정부는 대만 침략을 위한 수송을 三菱會社에 의뢰하여, 수송기관의 不備를 통감하고 정부가 직접 외국으로부터 구입한 汽船 13척을 三菱會社에 위탁, 병사와 물자

83) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1972, p.209.

84) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.8.

를 수송하게 하였다. 이 때의 군사수송을 통해 三菱會社は 정부의 신뢰를 얻게 되었고, 정부는 대만침략 후 郵便蒸氣船會社를 해산시키고 三菱會社에 병합시킨다.

1875(明治8)년 1월 정부는 三菱會社에 대해 日本近海에 세력을 확장시켜오던 미국의 太平洋郵船會社에 對抗해 上海~横浜항로를 개설 운항하도록 명령하는데, 이것이 일본해운회사에 의한 최초의 해외항로가 된다.⁸⁵⁾ 이보다 앞서 미국의 태평양우선회사는 이미 San Francisco~横濱~神戸에 항로를 개설하고 다시 그것을 上海에까지 연장하였었는데, 三菱의 상해항로의 개설은 일본연안과 근해의 海運權을 외국汽船회사에 장악 당한 상황을 조금씩 개선하게 되는 계기가 되었다. 이 무렵 대만침략을 통해 수송기관의 중요성을 절감한 당시 内務卿 大久保利通는 해운회사와 선원의 보호육성의 중요성을 깨닫고 통칭 「海運三策」이라 불리는 해운정책에 관한 의견서를 太政大臣에게 제출하면서 明治初年 이래 半官半民적 경영 실패의 경험과 三菱會社の 실적을 기초로 民營自由主義도 官營海運事業도 아닌 民有民營海運의 保護・監督이 最善의 海運政策임을 주장한다.⁸⁶⁾

1875년 9월 三菱蒸氣船會社は 汽船 13척을 무상 불하와 함께, 운항조성금으로 연 25万円, 그리고 해기사양성보조금으로 연 1.5万円을 교부받고 사명을 郵便汽船三菱會社로 개칭했다.⁸⁷⁾ 또한 이때 郵便蒸氣船會社소속의 선박 18척도 무상 교부받았는데 이로써 본래 회사소유 선박을 합하여 일거에 40여척의 대형 선단을 이루는 회사가 되어 일본 최대의 해운회사로써 일본국내 해운권을 장악하게 되었다. 아울러 10월에는 정부로부터 빌린 81万弗로 미국의 태평양우선회사의 선박 4척과 神戸・長崎・上海 소재 자산을 78万弗에 매입하고, 그 회사의 자회사인 西方東洋汽船會社(Occidental

85) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1972, p.210.

86) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.9.

87) 1875년 11월 三菱商船学校를 개설하여 해원양성에 직접 참여함.

& Oriental S. S. Co.)에도 3万弗을 지불하여 양사로부터 향후 30년간 일본~중국항로와 일본 연안항로에 배선하지 않을 것을 약속 받았다. 이로써 일본연안은 구미해운자본의 진출을 억제하며 조금씩 자신의 연안 海運權을 지켜나가게 되었다.

上海항로는 비록 그 이듬해인 1876년 2월 영국의 P&O社가 上海~橫濱에 정기항로를 개설하고 阪神~東京항로에도 운항을 시작하며 태평양우선회사의 木造外輪船과는 다른 뛰어난 鐵製暗車船과 앞서가는 운송시스템으로 전통적 回船業務 체제의 三菱會社보다 경쟁력을 가지고 뛰어들었으나 결국 이들의 경쟁은 운임의 하락을 초래했다. 일본정부는 자국 회사 보호를 위한 노력으로 외국선박을 이용하는 승객에 대해 수속을 엄중하게 하는 등의 방법으로 三菱을 은근히 지원하였지만 화물 수송이 P&O社로 편중되어 가는 것을 막을 수는 없었다. 이 어려움을 타계하게 된 것은 三菱會社가 개시한 荷爲替金融이었다. 三菱은 大藏省으로부터 연리 7%의 爲替자금을 借入하였다. 그것을 수송화물을 담보로 한 화주에게 대부하였다. 자금이 필요했던 화주는 이를 환영하며 다시 三菱로 돌아서기 시작하였다. 이로 인해 결국 P&O社 마저도 1876년 8월 일본 연안항로에서 완전히 철수하게 되었다. 이로써 일본정부의 정책적 지원과 염원 속에서 일본은 근해의 航權을 스스로 확립해가기 시작했고, 『朝日修好條約』을 통해 개항을 약속받은 부산항에 그해 11월 첫 취항을 하면서 일본연안 해운권에서 머물지 않고 이를 확장해 나가는 움직임을 보이기 시작한다. 한편, 1877(明治10)년 3월에 큐슈에서 西南전쟁이 발발하였는데 이는 일본에 있어 근대 해운의 발전을 크게 자극한 사건이 되었다.⁸⁸⁾ 이때는 이미 三菱도 자력

88) 西南戦争에서 大阪이 정부의 병참기지가 되어 関西지방의 해운회사의 발전에 기여하게 되는데, 明治初期부터 수입선박을 阪神~瀬戸内・四国・九州방면에 배선하였던 藩들과 상인, 외국인이 많았으나 본 전쟁으로 선박이 부족, 그들 외에도 汽船을 구입해 해운업에 진출하는 선주가 속출했다. 그런데 西南戦争중 약70여일에 걸쳐 연일 거친 남풍이 일어 大和船의 운항이 곤란한 경우가 많게

으로 선박을 약 15척 정도 소유하기에 이르렀는데 전쟁으로 上海항로의 정기선을 제외하고는 전 선박이 동원되어 군사 수송을 담당하여 長崎~釜山항로도 약 9개월간 중단 되었다. 이로 인해 일반화객 수송선이 절대부족하게 된 三菱은 정부로부터 80万弗을 대여 받아 高千穂丸(2,362t) 이하 8척의 외국 汽船을 구입한다. 三菱의 대정부 운송 수입은 약 300万円을 상회하고, 같은 해 말 이익금은 93万円으로 창업 이래 최고의 실적을 올리게 되었다.⁸⁹⁾

三菱會社は 1880(明治13)년에서 1882~1883(明治15~16)년에 이르기까지 상황을 누리며 일본연안을 독점적으로 운영해왔으나 1882(明治15)년 共同運輸會社の 設立과 1884(明治17)년의 大阪商船會社 설립으로 경쟁운항을 하게 된다.

1880년대 일본내의 100톤 이상 되는 汽船을 기준으로 三菱會社 소유선의 규모를 기타 회사와 비교해 보면, 1884년에 이르러 三菱會社は 화물 수송량을 제외하고는 선박수, 총톤수 그리고 수송객 마저 감소하였는데 반해 다른 회사의 선박수나 총톤수가 증가한 것을 확인할 수 있다. 하지만 그렇다 하더라도 100t 이상의 대형선에 있어서는 三菱會社 소유 선박의 총톤수가 전체 선박 총톤수의 과반을 여전히 훨씬 상회한다는 것을 <표 3.4>에서 확인하였다.⁹⁰⁾

<표3.4, 1880, 1884년 일본 汽船 중 三菱會社 선박의 규모>

연도	三菱會社				기타 회사	
	선박	톤수	수송객	화물량	선박	톤수

되었는데 이 일이 汽船의 운항에 신뢰를 단숨에 높이게 되었다.

89) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社 1985, p.11.

90) 《日本産業資料大系》 第11卷 〈運輸業〉, 中外商業新報社, 1926~27, p.626.과 《創業百年史》, p.12와 일부 상이한 면이 있다. 이는 100t 이상 汽船을 기준한 데서 야기되는 것으로 짐작된다.

1880(明治13)	36	25,000	340,000	440,000	27	6,500
1884(明治17)	33	23,000	100,000	550,000	38	8,700

1880년 일본전국의 汽船은 210척, 66,476t에 이르는 것으로 집계됐는데, 이중 三菱이 차지하고 있는 규모는 37척에 41,000t에 이르렀고, 100t 이상의 대형汽船 과반 이상이 三菱會社の 수중에 있었다. 또한, 荷爲替業務 이외에도 海上保險·倉庫業을 운영하고 이에 따라 일본해운업에 있어 三菱의 독점적 위치를 지켜나갔다. 더욱이 이미 1875년에 横浜에서 동쪽으로 青森·函館까지의 항로와 下関에서 일본 여러 항을 경유 函館까지 운항한 서쪽의 항로를 개설한데다 西南戰爭으로 더욱 막강해진 三菱會社와의 경쟁을 전국 연안항로의 船主들은 부담스러워 하였다. 게다가 1876년 설립한 三井物産會社 같은 연안항로의 대규모 貨主마저도 三菱의 독점적 운임에 불만을 가지고 각지의 貨主와 船主를 규합해 1880(明治13)년 東京風帆船會社를 설립하고, 1881년에 越中風帆船會社가 그리고 1882년에는 北海道運輸會社가 설립되었다. 그러는 동안 1878년(明治11)년 明治정부의 권력자이자 강력한 개혁론자였던 大久保利通의 암살과 1881년 大隈重信도 北海道開拓團官有物 불하사건에 관련하여 下野하는 등 三菱會社の 강력한 정부내 지원 인사가 사라져가고 三菱의 航權獨占에 대한 사회의 비판도 높아져갔다.

이에 따라 정부는 1882(明治15)년 제삼명령서를 三菱에 교부하여 규제하는 동시에 外務卿 井上馨가 三菱을 대항하는 강력한 해운기업의 설립을 추진, 해군소장 伊藤雋吉을 사장으로 정부가 총 600万円중 260萬円の 자본금을 출자하여 共同運輸會社를 설립하게 되었다. 설립 다음해에는 東京風帆船會社, 越中風帆船會社와 北海道運輸會社를 합병하고 소유선박을 계승해, 3월 横浜~四日市, 横浜~神戸항로를 개설하여 三菱會社와 치열하게 경쟁하기 시작한다. 설립시의 선박은 汽船 5척, 범선 22척에 지나지 않았

지만 곧 영국으로부터 新造船 16척 약 23,000t 규모의 선단을 구입해 三菱과의 경쟁을 전국 각지에서 전개해 나갔다.

1883(明治16), 1884(明治17)년간 격렬했던 운임인하와 속도경쟁 등의 貨客 쟁탈전은 두 회사 모두에게 치명적인 손실을 가져왔는데 여기에 1884년 5월 大阪商船會社가 설립되어 瀬戸内海 方面으로 영업을 전개한 것도 兩社の 어려움을 더욱 가중시켰다.⁹¹⁾ 兩大 海運社の 손실 규모가 점차 가중되자, 이를 해운업의 위기로 판단하고 방관할 수 없었던 일본정부는 결국 1885(明治18)년 10월 두 회사의 합병을 유도한 결과 日本郵船會社를 창립하게 된다.

(2) 日本郵船株式會社

1885년 10월 1일 일본우선회사 창립시에 소유하게 된 선박은 汽船 58척 64,609t, 서양형 범선 11척 4,700여 톤이다.⁹²⁾ 이 선박들은 옛 回漕會社에서 郵便蒸氣船會社를 거쳐 三菱會社를 이어 온 선박들과 1874(明治7)년 대만침략의 때에 정부가 외국으로부터 구입하여 三菱會社에 위탁하였던 선박들 그리고 共同運輸會社の 선박 중 당시 일본국내 汽船들 가운데서 최고수준의 우수선이 포함되어 있었다. 이 외에 다수의 지방 개인선주 소유의 老船들도 있었다. 회사의 운영을 위해 선원은 물론 육상 직원도 兩社로부터 인계하고 重役도 양사로부터 선택, 정부가 任命하는 소위 半官半民의 조직이 되었다. 일본정부는 이로써 평시에는 해상운송의 기관으로써 무역과 교통의 발달, 증진에 활용하고 유사시에는 군역을 복무토록 하여 국가적 기간산업이 되도록 하였다. 즉, 日本郵船會社は 回漕會社, 郵便蒸氣船會

91) 黒田英雄, 《世界海運史》, 成山堂, 1972, p.211.

92) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式會社 発行, 1985. 양사로부터 인계한 汽船이 三菱社船 29척 36,599t 共同社船이 29척 28,010t으로 합이 58척에 64,609t 이다.

社, 三菱會社와 共同運輸會社の 전통을 계승하여 국가해운의 중추기관으로 설립되었다.

이 때 關西지방에는 大阪商船會社가 1년 전에 설립되어 운영 중이었으나 그 규모면에서는 1885(明治18)년을 기준했을 때 日本郵船이 65,000여 톤, 大阪商船이 만여 톤이 채 되지 않아 일본우선이 압도적이었다.⁹³⁾ 따라서 당시의 일본의 주요 해운권은 日本郵船會社の 손에 들어갔지만 한편으로 그 책임 또한 중대해서 단순히 영리사업에 국한되었다고 할 수는 없었다. 이는 설립 당시 정부로부터 일본 국내의 주요 연안항로와 본토와 떨어진 島嶼지역 그리고 橫濱~上海, 長崎~블라디보스톡, 長崎~인천 및 長崎~天津 항로의 운항을 명령 받은 데서 알 수 있다. 이를 바탕으로 일본해운도 일본연안에 국한되지 않고 해외로 진출을 본격적으로 시작하게 되는 기틀을 다질 수 있었다.

1892(明治25)년과 1893(明治26)년 일본내 자유당과 정부는 각각 의회에 航路擴張案과 航海獎勵法案을 제출하였으나 이들 兩案이 미처 결의되기에 앞서 일본우선회사는 스스로 봄베이항로를 개척하고 1894(明治27)년 淸日戰爭의 때에는 20만 대군을 중국 대륙에 수송키 위해 새로이 선박을 구입하여 군사수송의 임무를 수행하며 막대한 이익을 취득하였다. 그 결과, 1896(明治29)년 航海獎勵法과 造船獎勵法이 發布되어 일본우선회사는 정부로부터 매년 막대한 보호금을 수령하게 되었다. 그와 동시에 봄베이항로의 특정조성금이 결정되기에 이르러 일본우선회사는 일시에 그 세력을 확장, 歐洲항로를 열고 자본금을 증자시켜 새롭게 汽船 12척을 建造하여 北美, 濠洲항로를 개설함으로 일본해운의 원양해운 개척의 선구자가 된다.⁹⁴⁾

93) 《朝鮮貿易史》, 朝鮮貿易協會 編, 1943, p.627.

94) 《三菱と三井》, 實業之世界社發行, 1942년 pp.98~99.

이 시기를 전후로 일본철도 또한 발흥하기 시작했는데 1872(明治5)년 東京~横濱구간을 시작으로 철도가 개통하여 山陽철도와 九州철도도 점차 공사를 진행해 갔다. 이는 곧 일본이 주요도시를 육상과 해상으로 승객과 화물을 수송 할 수 있는 수송망을 확보하여, 이를테면 北海道 개척에 선박에 의한 대량 이민과 이주는 물론 수요물품의 수송을 저렴한 운임으로 가능하게 된 것이다. 일본우선 창립 후 조직개편이 단행되기 전 초기 8년간의 汽船운항 海里數, 운반화물톤수 및 수송승객의 합을 살펴보면 <표3.5>과 같다.

<표3.5, 일본우선 초기 8년간 汽船운영 실적누계>

	운항(海里)	화물량(t)	승객(명)
1886~1893	11,472,920	8,599,546	1,551,930
연평균	1,434,115	1,074,943.25	193,991

1880년 三菱會社시절보다 승객은 감소하였지만 화물량은 2배 이상 증가하였다. 이 사이 일본의 汽船은 1870(明治3)년 365척 15,498톤에서 1892(明治25)년 642척 102,352톤으로 증가했으며 이중 일본우선의 선박이 47척 66,784톤이었다.

1867년 兵庫·大阪 兩港이 개항된 이래 阪神방면에는 美·英國·獨逸 각국의 商社가 진출해 50t 내외의 小蒸氣船을 팔려하였고 그 汽船으로 阪神 및 일본 西南지방의 여러 藩들과의 해상수송에 종사하게 하였다. 廢藩置縣 후에는 이들 외국상사로부터 汽船을 구입하여 해운업에 진출하는 민간기업이 나타났다. 三菱會社の 前身인 九十九商會가 그랬고 그 외에도 紀万汽船, 薩摩屋 등이 있었는데, 大阪에서 横浜·鹿児島·長崎·日向·下関·伊予·岡山 등에 항로가 개설되었다. 그 중 阪神 사이에는 일시에 30여척의 小蒸氣船이 취항하기도 했는데 1873(明治7년) 阪神간에 철도가 개통됨으로 인해 이들

小蒸氣船은 다른 연안항로에로 옮겨, 阪神방면에서 瀬戸内·四国·九州방면에 걸쳐 汽船海運이 발전해 나간다.

(3) 大阪商船株式會社

1877(明治10)년 西南戰爭이 발발함에 따라 大阪가 정부의 병참기지가 됨에 따라 關西를 중심으로 군수품이 집산되어 海運業이 발전하게 되었다. 대표적으로 三菱會社가 그러했지만 절대적인 선박의 부족으로 船主에게 이익이 커지며 해운업이 활황에 오르자 새로이 汽船을 건조 혹은 구입하여 해운업에 진출하는 선주가 늘어났다. 이 시기의 瀬戸内海를 중심으로 증가한 선주는 70여명, 선박은 110여척에 달하게 되었다.⁹⁵⁾ 그러자 얼마 지나지 않아 선박의 공급이 과하여 서로 간의 운임경쟁이 불가피하게 되었는데, 이 당시 汽船을 소유한 사람은 자본이 크지 않은 경우가 많아 한 사람이 한 척의 배를 소유한 경우가 대부분이어서 선주들은 운임을 하락시키는 것으로 화객을 흡수하고자 노력하였다. 그러나 곧 이에 따른 피해가 증가하자 해운업계의 발달을 저해하게 되었고 大阪府는 이러한 상황을 타개하고자 1879(明治12)년 5월 30일 「西洋形商船 및 問屋取締假規則」을 발표하고 福島町商船学校내에 取締所를 설치했다. 규칙의 내용으로는 운임경쟁을 금지하고, 각 선주 및 問屋의 연합을 권장하는 것으로 이에 근거하여 같은 해 각 선주들이 盟約하여 운임을 일정하게 하기로 하였다. 그러나 이 맹약은 법적효력을 발휘하는 것이 아니었으므로 외형적으로는 운임이 일정하게 정하여졌어도 운임경쟁이 완전히 사라진 것은 아니었다. 지속적인 동맹규합노력 끝에 단순한 取締令 또는 동맹규약으로 헤서는 어려움의 타개를 기대하기가 도저히 어렵고, 종래의 추상적 규약을 대신할 완전한 기업합병에 따라 다수의 선주를 다스릴 일환으로 一大汽船會社の 설립을 기대

95) 《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.13.

하는 의견이 1882(明治15)년 3월경부터 대두되었다. 당시 同盟汽船取扱會社 뿐만 아니라 많은 大阪 財界의 유력자들이 大阪의 盛衰가 이들 群小汽船會社の 興廢에 달려 있음을 통감하고 住友家の 總理인 廣瀬 幸平이 有志를 규합해 商船會社 설립에 관한 협의를 더하고 또한 각 선주들의 회합과 회동의 필요성을 강조, 참가를 설득하는 노력을 하였다. 이러한 노력으로 회사실현의 가능성이 나타나기 시작하였고 결국 7명이 중심이 되어 발기인회를 열고는 한 株당 50원에 주식을 모집하기 시작했다. 1883년 각 선주 소유 船舶評價에 관한 원서를 官船局長에게 제출하고 창립사무소를 설치해 발기인 총회를 개최하였고, 船主會를 열어 회사의 성립에 노력할 것을 결의했다.

결국 1884(明治17)년 55명의 선주로부터 제공된 선박 93척과 자본금 120만원을 조성 5월 1일 大阪商船會社를 출범시켰다. 출범당시 정기항로는 총 18개의 본선항로와 4개의 지선항로 하여 본사는 大阪로 하고 馬關, 博多, 徳島, 長崎, 熊本, 広島에 지점을 개설하였다. 본사 사원 94명, 지점 30명 그리고 해상직원 1,309명에 달했다. 개업 당시의 개설 항로는 회사 설립 시 각 선주가 종래의 개설 항로를 답습한 것이어서 설립 후 업적에 따라 기존 항로의 폐지 내지는 신규 항로의 개설을 추진해 나갔다.

설립시의 소유선박들 중 상당수는 100t 내외의 소형목선으로 그 대부분은 1877(明治10)년 이후에 제조되었으나 그동안의 과도한 경쟁으로 혹사당해 古船이나 다름없었다. 따라서 회사의 기초를 확립하기 위해서는 선박의 개량은 물론 우수한 선박을 건조하는 것이 급선무라는 것을 알고 설립 전부터 이를 개선하고자 노력하였다. 이에 따라 목선보다는 우수한 철선의 도입을 계획하였고, 이를 위한 자금은 사용하지 않는 汽船을 매각하거나 해체하여 조달할 정도로 선박의 개량을 시급히 추진하였다. 하지만 회사의 자력으로는 도무지 어려움이 많아 1884(明治19)년 10월 정부의 보조를 요

청한 결과 결국 1885(明治20)년 인가를 얻어 1886(明治21)년부터 8개년 간 매년 5만원씩 조성금을 교부받게 되었다. 그러나 조성금을 받음으로 정부로부터 항로에 관한 명령서가 下達되었는데, 이로 인하여 株主간에 조성금 반납을 주장하는 의견이 대두되어 회사 重役과 株主간의 격심한 갈등이 발생하였다. 결국 이 문제로 인해 그동안 회사 창립을 위해 창립발기인으로 활동하고 頭取에 역임 중이었던 廣瀬 幸平이 辭任하기에 이르고 새로이 頭取와 副頭取가 취임하지만 초대 頭取의 뜻을 이어 정부 조성금으로 회사 선박의 개량화 작업을 계속해서 진행해 나간다. 결국 일본 최초의 鋼船인 加茂川丸, 球磨川丸 등을 도입 하는 등 노력을 기울여 개업 당시 평균 척당 약 100t 정도였던 선박들이 1892(明治26)년 말에는 척당 약 350여 톤에 이르게 되었다. 이는 당시 일본 소유선박 680척에 총톤수는 약 11만 톤⁹⁶⁾ 가량으로 척당 약 160t이었던 것을 감안하면 평균치보다 약 2배정도의 대형선박을 보유하게 된 것이었다.

1894년(明治27) 8월 청일전쟁이 발발하자 군수품 수송 등으로 일본내 보유선의 대부분이 징발되어, 징용규모가 한 때 140척, 약 227,000t을 상회하였다. 이렇게 일본국내의 선박 보유량이 격감하자 부족한 선박을 보충하기 위해 외국선을 구입 또는 용선하였는데 전시 중 일본이 수입한 선박은 87척에 총톤수는 132,963t이었다. 大阪商船 역시 이 기간 상당수의 선박을 일본정부에 징발 당하였다.

그렇지만 전쟁의 승리로 일본은 국가발전의 비약적인 계기가 마련되었다. 첫째로 戰費 2억圓과 상금 3억6천만圓이 유입되어 기업 활동을 왕성하게 하였으며, 둘째로 일본의 신용도가 상승되어 외자 1억9천만圓의 수입을 실현하여 新기업의 발흥을 꾀하였으며, 그리고 셋째로 전승의 확고한 효과로 일본제품의 판로가 확장돼 결과적으로 財界는 경기 호조를 맞보게

96) 《大阪商船会社五十年史》, 大阪商船株式会社 編, 1934, p.56.

되었다.⁹⁷⁾ 여기에는 물론 조선에 대한 淸의 利權포기와 일본의 더욱 적극적인 조선내 이권 침탈도 포함되어 있다.

1896년의 항해장려법 및 조선장려법의 실시로 日本郵船會社가 유럽·미국·호주 3대 원양항로를 개설하는 한편, 大阪商船會社도 1896년 대만항로를 개설 大阪~臺灣항로가 臺灣總督府로부터 명령항로로 지정되었고, 1898년 양자강항로 1899년 南중국항로와 北중국항로에 정기항로를 개설하게 하면서 일본해운계는 발전하였고, 大阪商船會社は 日本郵船會社와 함께 일본해운계의 양대 축으로 일본에서 세계로 진출해가는 해운자본회사로 성장해 나간다.

4. 韓日航路의 운영

가. 근대 한일항로와 朝日條約

주지하는 바와 같이 1875년 말 운양호 사건을 빌미로 일본은 해상에서 함포를 동원하여 강하게 조선을 압박함으로써 결국 1876년 2월 27일 「朝日修好條規」⁹⁸⁾의 調印하여 최초로 부산을 개항하기에 이른다. 이러한 방법은 이미 미국의 흑선이 일본에 來港 했을 때 그들이 몸소 체험 하였거니와, 특히 강화도가 그들의 목적을 달성시키기에 지리적 유리함이 크다는 것을 그들뿐만 아니라 서구 열강 또한 충분히 파악하고 있었다.⁹⁹⁾ 조약을 통해 조인 후 6개월 이내에 通商章程의 체결하기를 명시 하였고,¹⁰⁰⁾ 따라

97) 《大阪商船會社五十年史》, 大阪商船株式會社 編, 1934, p.59.

98) 『江華島條約』, 『丙子修護條約』 혹은 『朝日修好條約』이라고도 칭하나 정식 명칭은 『朝日修好條規』이다.

99) 《近代史料集成》 第11卷, 〈프랑스 외무부 문서 1(1854~1889)(번역)〉 No.1 프랑스 함대의 강화도 원정의 필요성에 대한 報告.

100) 『朝日修好條規』 제11관.

서 동년 8월 「朝日修好條規附錄」¹⁰¹⁾와 「朝日貿易規則」을 체결하는데 여기서 일본은 개항장에서 일본화폐의 통용과 무엇보다도 일본선박의 港稅는 물론 수출입 화물의 關稅까지 면제하는 파격적인 조건을 얻어내었다. 관세를 면제받게 된 것은 다른 나라에서도 유례를 찾아볼 수 없는 불합리·불공정 조약으로 세계정세와 만국공법에 밝지 못하였던 조선의 어두운 세계인식과 국력의 한계를 여실히 보여주는 독소 조항이었다. 얼마 지나지 않아 문제의 심각함을 깨달은 조선정부는 1880년 2차 修信使의 김홍집으로 하여금 문제제기를 취하면서 지속적으로 개정노력을 해나간다. 하지만 일본은 그보다 신속히 1882년 『濟物浦條約』¹⁰²⁾과 「朝日修好條規續約」을 체결하여 일본군대의 주둔권, 병영설치권, 일본인의 조선내 여행범위 확대 등을 규정하며 조선내 일본의 권리를 넓혀 갔다.

그런데 開港이라고 하는 의미는 선박의 입출항을 전제로 한 것이기 때문에 당연히 선박의 운항을 전제로 한다. 하지만 몇 차례의 조약들을 체결해 가는 가운데 어디에도 운항규정이나 항로에 관한 언급은 발견 할 수 없다. 다만 風浪시에 임의로 개항장이 아닌 곳에 접안할 수 있고 海圖 작성을 위해 임의로 조선 연안을 항해 할 수 있다는 조항을 두었다.¹⁰³⁾ 그리고 선박의 입출항절차와 積荷, 揚陸 그리고 船積 등과 관련하여서는 「朝日貿易規則」을 통해 아주 상세히 규정해 놓고 있으나 역시 항로에 대한 정의와 규정은 별기하지 않았다. 이는 조선에 입항하고자 운항해온 선박이 규정된 입출항 절차만 따르면 양륙이 가능함으로 조선연근해까지의 운항 자체에 대해서는 별도의 규제를 가하지 않았다.

1883년 7월 「朝日通商章程」¹⁰⁴⁾, 「日本人魚採犯罪」, 「日本人朝鮮國

101) 1876년 7월 6일(음) 체결.

102) 1882년 7월 17일(음) 일본군함 함상에서 전권대신 李裕元, 부관 金弘集이 일본 辦理公使 花房義實와 두 조약을 동시에 체결함.

103) 『朝日修好條規』 제6, 7관.

104) 1883년 6월 22일(음) 閔泳穆과 日本公使 竹添進一郎와 체결.

間行里程條約」 등을 체결하였으나 항로의 규정에 대한 언급은 역시 별기 하지 않았다. 주목할 점은 「조일통상장정」 제41관에 따라 일본어선의 조선연안, 즉 경상도·전라도·강원도·함경도에서의 연안어업권을 인정하고 구체적인 시행세목은 2년 후에 작성하기로 한다.¹⁰⁵⁾

비록 항로규정과는 개념을 달리하지만 어업을 목적으로 한 선박이라 하더라도 조선연안에서 일본 선박의 운항을 허가 한 점에서 눈여겨 볼 수 있는 대목이다. 그런데 이보다 앞선 1882년 淸과 체결한 「朝淸商民水陸貿易章程」의 제7조에서 ‘海道往來’라 하여 淸은 조선에 자국 汽船의 운항을 요구하여 실제 약 두 달 후 운항에 들어간다.¹⁰⁶⁾ 여기서의 海道는 일반적인 의미의 바닷길로 사용되었다 하더라도 매월 정기 왕복 운항을 언급 하

105) 《高宗時代史》2집 1883년 음6월 22일.

第41款 准日本國漁船 於朝鮮國全羅·慶尙·江原·咸鏡四道海濱 朝鮮國漁船 於日本國肥前·筑前·石見·長門(對朝鮮海面處)出雲對馬海濱往來捕漁 但不准私將貨物貿易 違者將本貨入官賣買 其所獲魚類 不在此例 至其彼此應納魚稅 及其他細目 俟遵行兩年後核其情況 更行妥議酌定.

제41관 日本國漁船은 朝鮮國 全羅·慶尙·江原·咸鏡 4道の 海濱에서, 朝鮮國漁船은 日本國 肥前·筑前·石見·長門(對朝鮮海面處)·出雲·對馬海濱에 往來捕漁함을 許한다.

106) 《高宗時代史》2집 1882년 음8월 23일.

第7條 兩國驛道 向由柵門陸路往來 所由供億 極爲煩費 現在海禁已開 自應就便聽由海道 來往 惟朝鮮現無兵商輪船 可由朝鮮國王 商請北洋大臣 暫派商局輪船 每月定期往返 一次由朝鮮政府 協貼船費若干 此外中國兵船 往朝鮮海濱遊歷 並駛泊各處港口 以資扞衛 地方官所有供應 一切豁除 至購辦糧物經費 均由兵船自備 該兵船自官駕管以下與朝鮮地方官 俱屬平行優禮相待 手水上岸 由兵船官員 嚴加約束 不得稍有騷擾滋事.

第7條 兩國의 驛道는 從來 柵門 陸路로만 往來하여 供億 煩費하였으나 現在는 海禁이 열려 各自가 便利한 곳을 取하여 海道로 來往하는 것을 聽從하되 오직 朝鮮에는 現在 兵船 輪船같은 것이 없으니 朝鮮國王으로부터 北洋大臣에게 請하여 暫時 동안이라도 商局의 輪船을 派遣하여 每月 定期的으로 往來케 하는 것이 可하다. 一次는 朝鮮政府에서 船費 若干을 辦出하고 이밖에 中國兵船이 朝鮮海邊에 가서 調練과 아울러 各處港口에 停泊하여 그 國防을 공고하게 하는 데 있어서 地方官의 諸般需應費一切는 없애버리고 糧穀을 購買하는 經費까지도 모두 兵船의 自備로 하고 이 兵船은 管駕官 以下 朝鮮地方官과 더불어 均等하게 優禮로 相待하고 水手가 上陸할 때에는 兵船의 官員으로부터 嚴하게 注意시켜 조금도 騷擾事가 없도록 한다.

고 있음으로 근대적 의미의 향로와 유사한 의미를 가졌다고 할 수 있다. 그러나 이때까지도 조선에서는 근대적 향로에 대한 이해가 부족했던 것으로 보인다.

한편, 해운업에서의 향로와는 다른 개념이지만 선박을 특정 해역에서 운항하면서 漁撈활동을 하는 어업관련 조항에 관해 살펴보면 「朝日修好條規」는 물론이지만 「수호조규부록」이나 「조일무역규칙」 등을 체결할 당시만 해도 어업에 관한 조항이 역시 생략되어 있었다. 이는 당시 향로는 물론 어업마저도 정부의 큰 관심의 대상이 되지 못하였음을 반증한다고도 볼 수 있다. 독도와 울릉도는 물론이고 조선근해 및 연안에서 일본인의 조업과 이것이 문제화되기도 한 것은 역사적으로 오래되었던 일이었지만 德川막부의 쇄국은 이러한 원거리 출어마저도 禁海의 대상이 되도록 하여 일본 어민의 조선연해에서의 합법적 어로활동은 상당히 축소되어 있었다. 그러나 일본이 개항을 하고 해외도항금지를 해제하면서 일본의 어민들은 풍부한 어자원이 있는 조선해역으로 출어를 시도하였고 부산의 개항과 함께 단순한 출어수준을 넘어서 조선에 입국하여 근해 도서의 어시장 조사는 물론 이주민까지 진출, 조선 남해의 어업자원에 깊숙이 침투해왔다. 정확한 법적 근거와 제어 없이 시작된 일본어민의 조선내 어로활동은 1883년의 8월 「조일무역장정」에서 정식으로 조선연해의 어업권을 인정하게 되면서 이전까지의 무허가 漁撈 활동에서 허가받은 어업권을 행사하게 되었다. 이 어업행위에 대한 구체적인 시행세칙은 양국이 협상을 거듭한 끝에 1889년 12월에 「조일통어장정」을 통해 양국간의 어업 문제를 보다 명확히 규정화 한다. 그러나 통어장정의 체결후에 특히 제주도민의 집단 반발로 조선 정부는 1891년 일본에 조일통상장정과 조일통어장정의 개정을 요청하지만 거절당한다.¹⁰⁷⁾ 하지만 일본어민의 제주도출어로 해당지역 어민들의 피해

107) 《高宗時代史》 3집, 고종 28년 음6월 24일, 음7월 1일.

와 민원이 심하여 조선정부에서 계속해서 개정을 시도하고자 協辦內務府事 李善得을 동경에 파견하여 논의하게 하고 參議交涉通商事務 리젠들을 일본에 파견하여 개정을 지속적으로 노력하였다.¹⁰⁸⁾ 그러자 일본은 반대급부로 평양을 개항할 것과 海關稅務司의 직원으로 일본인을 고용할 것을 요청하였고, 조선정부에서는 이를 대신해 대동강 하류의 鐵島를 평양에 대신 하는 것에 대한 논의가 있어 淸나라의 이홍장이 반발하는 일들이 발생한다.¹⁰⁹⁾ 이처럼 어업에 대하여서는 직접적인 이해 당사자인 어민의 반발과 요구 등으로 ‘어업권’에 대한 규정을 명확히 해야 하는 필요성이 절실했으므로 규정의 체결과 개정 논의가 구체적으로 이어지지만, 항로라 하여 양국의 바다를 오가는 海路의 이용 범위라든가 어업 이외의 목적으로 조선연안을 항행하는 부분에 대해서는 여전히 굳이 논의의 대상이 아니었다. 어업활동을 위한 선박의 왕래는 어업자체에 목적이 있어 선박의 항해가 조선근해까지 이어지거나 심지어 어업을 목적으로 조선에 상륙하고 체류하는 일이 발생한다 하더라도 이것은 교역활동이 아닌 조선연해의 자원을 획득하여 돌아가는 활동으로 항로를 두고 한쪽 지역에서 다른 지역으로 이동하면서 사람이나 화물을 탑재하여 운송에 목적을 둔 선박의 활동인 해운과는 분명히 구분된다.

비록 개항을 한다고는 했지만 조선은 아직까지 근대적 개념의 항로 운영에 대한 인식이 부족했고, 일본은 국제사회 속에서의 근대적 조약을 맺음으로 조선의 인식여하와는 무관하게 자국의 이익을 추구하기 위한 행보를 계속한다.

조약상으로 상호대등의 관계를 인정하였지만 조선의 선박이 일본에 가는 것 보다 일본의 허가받은 선박이 조선으로 오는 것을 전제로 하였던 조약

108) 《高宗時代史》 3집, 고종 28년 음8월 28일.

109) 《앞의 책》 3집, 고종 29년 음2월 10일.

이기에 별도로 항로에 대한 규정을 두는 것은 오히려 일본으로서는 불편할 지도 모를 일이었다. 개항장의 입출항 수속에 관한 규정만 정해 놓고 조선 입항시의 수속 절차만 지킨다면 그것으로 일본 선박의 입항을 허용하도록 하는 것이다. 당시에 일본은 海外渡航禁止가 해제된 뒤 「商船規則」을 발표하였는데 이에 따라 일본의 선박이 他國에 가고자 할 때는 일본정부에서 발급한 船牌와 항해증서를 발급받아야 했다. 그리고 항구에 도착해서 선주는 해당국 주재 일본 영사에게 선패와 항해증서를 제출하여 확인 받은 다음 해당지방 관리에게 입항관련 보고서를 제출하되 반드시 영사관의 도장과 기록이 있어 일본국의 배라는 것을 확실히 증명해야 했다.¹¹⁰⁾

조선과 일본 간에 굳이 어업을 목적으로 하지 않고 선박의 운항에 관해 체결한 조약은 1905년 8월의 『船舶航行條約¹¹¹⁾』이다. 그런데 사실 이

110) 《高宗實錄》 고종13년 음2월 3일.

111) 《한국독립운동사 자료4(임정편Ⅳ)》, 국사편찬위원회 編, 史料集 第一, 5. 韓日條約 集, 10. 『船舶航行條約』

紀元四二三八年 西曆一九〇五年乙巳 八月十二日 日使林權助와 韓國議政署理 朴齊純·內部大臣 李址鎔·外部大臣 李夏榮 等으로 協定하니 全文은 左開함.

第一條 日本國 船舶이 條約의 規定에 從호야 貿易으로써 目的호고 韓國沿海 及 內河에 航行함을 得호고 開港場間의 航行은 此限에 不在함.

第二條 沿海 及 內河의 船行의 日本船舶에 從事코져 할진댄 日本領事館을 經由호야 船舶所有者의 氏名 及 住所와 船舶의 名稱 及 載量과 其 航行區域을 韓國海關에 報告호야 鑑査를 受호 事 鑑査를 受호 日로부터 一個年間 限호야 效力이 有호 者.

第三條 日本國 船舶이 鑑査를 受호 때에 左開의 金額을 韓國海關에 納附호 事.

百噸以下の 西洋形船舶 十五圓, 日本形船舶 十五圓, 百噸以上五百噸以下の 西洋形船舶 五拾圓, 五百噸以上千噸以下の 西洋形船舶 一百圓, 千噸以上の 西洋形船舶 百五拾圓.

第四條 日本國船舶은 其航行區域內에 自由航行함을 得호고 但 天災 及 事變의 境遇 外에 韓國領土 以外の 地에 赴치 못호 事.

第五條 日本船舶이 航行中에 在호야 鑒査를 必히 携帶호야 韓國海關 地方官 又는 地方官의 委任者 洞長 或 村長이 請求가 有호 時는 必히 提示호 事.

第六條 日本國 船舶所有者ㅣ 船着場에서 倉庫를 建築호기 爲호야 土地의 借用함을 得호고 又 韓國海關의 認許로 沿岸의 埠頭에 築造호 事.

第七條 日本國船舶이 本約定을 違反호는 時는 韓國海關으로부터 其事實을 取調호야 그 情의 重호 者는 鑑査를 還付호고 又 그 下附함을 得호 事.

第八條 日本國船舶 乘組員이 本協約을 違反호는 時는 又 其他 條約을 違反호는 時 又 犯罪함에는 日本領事館으로부터 條約 及 日本法 處分에 依호 事.

第九條 本協約의 有效期限은 調印日로부터 起算호야 滿十五個年을 定호고 期限滿了 後에는 商議協定함을 得호고 但 將來의 韓國航海業이 發達되면 兩國政府는 右期限內에 協議호야

조약을 통해서 일본은 한국연해 및 內河의 자유항행을 전면허용 함으로 더 이상 조선 해운회사의 발전을 기대하기는 요원하게 되었다. 해운업발전에 가지는 역할에 대한 인식 부족과 육성정책의 부재, 그 위에 일본의 해운업 침탈로 조선의 해운회사는 올바른 자본을 축적할 만한 발전을 이루지 못하고 『船舶航行條約』으로 조선내 해운권을 전방위적으로 일본에 잠식당하게 되었다.

일본은 조선에 통감부를 설치하자 해운장려를 위한다는 명목으로 일본에서 그랬던 것처럼 항해보조금을 몇몇 해운회사에 지급하기로 결정하였다. 그러나 수혜대상 회사들은 거의가 일본계 회사로써 釜山汽船會社, 목포 거류 福田의 회사, 그리고 원산의 吉田船舶部 등 이었다.¹¹²⁾ 이들은 조선내 자유로운 항해가 가능함에 따라 조선 연안항해권을 장악하기 시작했다. 이렇게 되기까지 조선은 자립으로 일본에 진출하여 항로운영을 하지 못하였다.¹¹³⁾

나. 開港期(1876~1910)의 한일항로

(1) 三菱會社の 朝鮮航路

일본 明治정부는 1876년 2월 조선정부와 「朝日修好條規」을 조인하고 그해 5월 郵便汽船三菱會社 소속의 선박 黃龍丸로 하여금 朝鮮修信使 일행을 부산항으로부터 송영하는 임무를 맡긴다.¹¹⁴⁾ 곧이어 일본정부는 郵便汽船三菱會社에 운항보조금을 지급하기로 하고 월 1회 長崎를 출발 五島,

다시 約定을 續 事.

112) 《朝鮮郵船株式會社二十五年史》, 朝鮮郵船株式會社 編, 1937, p.33.

113) 利運社의 汽船을 日本郵船이 위탁하게 되었을 때 이운사 汽船으로 일본 연안 항로에 운항시키고자 하였던 적이 있지만 비록 그 선박이 조선정부 소유의 이운사 汽船이라 해도 이것을 일본에 진출시킨 선박이라 볼 수는 없다.

114) 《三菱社誌》3卷, 三菱總合研究所編, 東京大學出版會, 1982, p.198.

對馬를 경유 釜山에 이르는 釜山~長崎간 정기항로의 開設하도록 명령하여 11월 20일 汽船¹¹⁵⁾ 浪花丸이 첫 취항한다.¹¹⁶⁾ 浪花丸의 長崎~釜山 왕복 운항일정은 개설 초 당분간은 시험운항으로 <표4.1>과 같이 하여 경험을 쌓은 뒤 다시 발착시일을 확정하도록 하였다. 이 운항이 한국과 일본간의 최초의 정기선 운항이다.

<표4.1, 三菱會社の 長崎~부산항로 최초 운항시각표¹¹⁷⁾>

기항지	도착	출항	일수
長崎		11월20일 밤 월요일 밤	1일
五島	화요일 이른 아침	수요일 정오	3일
對馬	목요일 이른 아침	금요일 이른 아침	5일
釜山	금요일 오후	일요일 해질 무렵	7일
對馬	월요일 이른 아침	화요일 정오	9일
五島	수요일 이른 아침	목요일 이른 아침	11일
長崎	11월 30일 목요일 오후		11일

1876년 11월 첫 취항하였지만 정기선이라 해도 월 1회로 국한되어 있어 그해의 부산항 선박 입출항 규모는 극히 미미하였을 것이고, 항로가 본격적으로 안정화되기 시작한 1877년의 부산항 선박입출항 규모는 <표 4.2>와 같다.

<표4.2, 1877년 부산항 선박 입출항표¹¹⁸⁾>

	入港				出港			
	선박수		船積의 합		선박수		船積의 합	
	帆船	汽船	石數	噸數	帆船	汽船	石數	噸數
1월	22	0	2,469	0	13	0	1,295	0

115) 《三菱社誌》11卷, p.103. 汽船 浪花丸으로 표기하고 있다.

116) 《앞의 책》3卷, p.524.

117) 《앞의 책》3卷, p.525.

118) 《앞의 책》5卷, p.609.

2월	16	2	1,356.9	304	24	2	2,734.9	304
3월	28	0	2,326	0	12	0	680	0
4월	60	0	6,032	0	39	0	4,029	0
5월	50	0	4,777.9	0	59	0	6,065	0
6월	39	1	4,441.8	416	44	1	5,016.9	416
7월	26	0	2,865	0	30	0	2,825	0
8월	12	0	1,000	0	24	0	2,085.9	0
9월	5	1	445	208	16	1	1,939	208
10월	26	1	2,540	208	18	0	1,442	0
11월	17	1	1,841	208	18	2	1,694	416
12월	16	1	1,252	180	15	1	1,398	180
합계	317	7	31,346.6	1,524	312	7	31,204.7	1,524

浪花丸은 汽船이었으나 월중 汽船의 입출항이 한 번도 없는 달이 총 6회나 있는 것은 대만침략 때 三菱會社の 기선이 징용되어 조선항로가 일시 중단 됨으로 인한 것으로 보인다. 정기편으로는 월 1회 입출항으로 한정되어 있었으나 선박의 입출항 내역을 볼 때 부정기선의 입출항 규모가 정기선의 그것보다 몇 십 배 이상 대규모인 것을 확인할 수 있다. 그럼에도 정기항로의 개설이 가지는 의미는 실제 화물이나 여객의 운송규모를 가지고 논할 수 없을 만큼 큰 의미를 지니는 것임에는 의심의 여지가 없다.

정기선 항로가 개설되었으나 부정기선에 비해 효용성 면에서 실제 높은 운항가치를 가지지는 못하며 운항되고 있었다. 그러자 부산거주 일본상인들이 상거래 활성화를 위해 上海~橫濱항로와 운임¹¹⁹⁾을 비교, 형평성이 맞지 않는 등을 이유로 일본정부에 요청한 결과 1877년 11월 23일 출항하는 貫效丸부터 부산~長崎항로의 운임을 <표4.3>과 같이 인하하였다.¹²⁰⁾

119) 《日本産業資料大系》 第11卷 〈運輸業〉 p625, 三菱會社가 운항하던 橫濱~上海 항로는 미국의 太平洋郵船會社와의 경쟁으로 하등승객의 요금을 30원에서 8원으로 인하하고, 橫濱~神戶 항로의 상등 요금은 20원에서 5원, 하등은 10원에서 3원으로 인하하고 심지어는 경쟁으로 橫濱~神戶간 5원을 1.50원까지 인하하기도 한다.

120) 《三菱社誌》 4卷, pp.467~470.

<표4.3, 長崎~부산항로 초기운임표 및 첫 개정(단위, 圓)>¹²¹⁾

區間	上等		下等		荷物1톤 (尺量 40尺)		元價百圓당 (귀중품)	
	종전	개정	종전	개정	종전	개정	종전	개정
長崎~五島	3.00	2.00	1.50	0.70	1.50	1.00	0.10	0.10
長崎~對馬	6.00	4.50	3.00	1.50	3.00	2.00	0.20	0.25
長崎~釜山	12.00	6.00	4.50	2.00	4.50	2.40	0.30	0.30
五島~對馬	3.00	3.50	1.50	1.20	1.50	1.60	0.15	0.20
五島~釜山	9.00	4.50	4.50	1.50	3.00	2.00	0.30	0.25
對馬~釜山	6.00	2.00	3.00	0.70	3.00	1.00	0.20	0.10

첫 항로 개설 후 점차로 교역량이 증가함으로 무역상의 편리를 위해 1878년 9월 13일 항로를 神戸~下関~長崎~五島~釜山으로 변경 결정하여 9월 21일 출항편부터 출항지는 長崎에서 神戸가 되었는데 이에 따른 출발 착 시각표는 <표4.4>과 같다.¹²²⁾

<표4.4, 三菱會社 조선항로 발착표>

기항지	도착	출항	일수
神戸		水02시	1일
下関	木08시	木16시	2일
長崎	金16시	土16시	4일
五島	日04시	日12시	5일
對馬	月06시	月14시	6일
釜山	火08시	木12시	9일
對馬	金08시	金16시	10일
五島	土10시	土18시	11일
長崎	日06시	月06시	13일
下関	火06시	火16시	14일
神戸	水24시		15일

121) 운임개정이 1877년 11월 23일 출항부터 시행되었으므로 종전 요금이라 함은 첫 취항인 1876년 11월부터 개정 전까지의 요금을 말하는 것으로 추정한다.

122) 《三菱社誌》5卷, p.602, 1878년 9월 13일 개정직후 출항일을 11월20일, 12월 18일, 1월15일로 지정했다.

1878년 輸出入 양이 1877년과 비교하여 몇 배에 증대되어 1879년 1월 8일 부산에 사원 1인을 파견하여 조선출장소를 개소하고 1879년 8월 1일 다시 운임개정을 실시하였다.¹²³⁾

1880(明治13)년 3월 19부터 원산 개항에 따라 새롭게 원산항로의 개설을 명령받아 격월 1회로 개설 일본정부로부터 항해보조금으로 조성금과는 별도로 연간 1万圓을 지급받기로 하고 4월16일부터 운항에 들어갔고, 같은 달 朝鮮出張所를 이전하고 釜山支社로 개칭한다.¹²⁴⁾ 1881년 1월 23일자로 조선항로 운임 개정을 포달하였는데 1878년부터 1881년에 이르기까지의 운임변동을 <표4.5>에 정리하였다.

<표4.5, 1878~1881년 神戶~釜山, 元山항로 운임개정표(단위, 圓)¹²⁵⁾>

등급 일시 구간	上等乘客				下等乘客				화물1톤			귀중품 백원당
	1878. 9.13	1879. 8.1	1880. 4.16	1881 .3.1	1878. 9.13	1879. 8.1	1880. 4.16	1881 .3.1	1878. 9.13	1879. 8.1	1880. 4.16	1878. 9.13
神戶~下関	6.00	左同	左同	-	2.50	2.50	左同	-	2.80	左同	左同	0.30
神戶~長崎	10.00	左同	左同	-	4.00	左同	左同	-	3.20	左同	左同	0.50
神戶~五島	12.00	13.00	左同	15.00	4.50	5.50	左同	6.00	3.60	左同	左同	0.60
神戶~對馬	15.00	15.50	左同	17.00	5.50	6.50	左同	7.50	4.00	左同	左同	0.70
神戶~釜山	16.00	18.00	左同	20.00	6.00	7.50	左同	9.00	4.00	左同	左同	0.70
神戶~元山	-	-	26.00	30.00	-	-	12.00	14.00	-	-	5.60	-
下関~長崎	5.00	左同	左同	-	2.00	左同	左同	-	2.00	左同	左同	0.25
下関~五島	6.50	8.00	左同	-	2.50	3.50	左同	-	2.40	左同	左同	0.30
下関~對馬	10.00	10.50	左同	-	3.50	4.50	左同	-	2.80	左同	左同	0.50
下関~釜山	12.50	13.00	左同	-	4.00	5.50	左同	-	3.20	左同	左同	0.50
下関~元山	-	-	21.00	-	-	-	10.00	-	-	-	4.20	-
長崎~五島	2.00	3.50	左同	4.00	1.00	1.50	左同	2.00	1.20	左同	左同	0.20
長崎~對馬	5.00	6.00	左同	7.00	2.00	2.50	左同	3.50	2.00	左同	左同	0.25
長崎~釜山	6.50	8.00	8.50	9.00	2.50	3.50	左同	4.50	2.40	左同	左同	0.30
長崎~元山	-	-	17.00	19.00	-	-	7.00	9.50	-	-	3.60	-

123) 《三菱社誌》6卷, p.156.

124) 《앞의 책》7卷, p.270, p.293.

125) 《앞의 책》5卷, pp.601~607, 1880년 7월 2일 神戶~元山구간 下等客을 11원, 長崎~釜山구간 上等客을 8원으로 일부 개정한다.

五島~對馬	3.50	4.50	左同	5.00	1.50	2.00	左同	2.50	1.60	左同	左同	0.20
五島~釜山	5.00	6.00	左同	7.00	2.00	2.50	左同	3.50	2.00	左同	左同	0.25
五島~元山	-	-	15.00	17.00	-	-	6.50	8.50	-	-	3.00	-
對馬~釜山	2.00	3.50	左同	5.00	1.00	1.50	左同	2.50	1.20	左同	左同	0.20
對馬~元山	-	-	12.50	15.00	-	-	5.00	7.50	-	-	2.60	-
釜山~元山	-	-	10.00	12.00	-	-	4.00	6.00	-	-	2.20	-

1881년 2월 28일 정부로부터 神戸에서 출항 長崎, 부산, 원산을 경유 러시아 블라디보스톡에 매월 1회 운항하는 新航路의 개설 명령과 함께 洋銀 8萬弗을 허가받아 新造船 구입자금에 충당하고, 이를 無利子 10개년에 반납하기로 한다. 이와 함께 원산항로를 폐지하고 인천항로를 개설하도록 하는데 원산항로의 항해조성금은 인천항로 개설에 따라 그대로 승계하도록 명령받았다.¹²⁶⁾ 그러나 인천개항이 1883년까지 늦어짐에 따라 인천항로 운항은 인천개항까지 늦어지게 된 것으로 보인다. 그리고 1882년 7월 조선항로의 운임을 <표4.6>과 같이 개정한다.

<표4.6, 1882년 7월 조선항로 운임표>¹²⁷⁾

기항지	상등승객	하등승객	화물1톤	귀중품 백원당	화물 4才 이하
東京~神戸	20.00	7.00	4.00	0.55	0.48
東京~下関	28.00	10.00	8.60	1.00	0.80
東京~長崎	33.00	12.00	8.40	1.10	0.90
東京~釜山	45.00	17.00	10.80	1.30	1.00
東京~仁川	58.00	22.00	12.80	1.70	1.25
神戸~下関	8.00	3.00	3.60	0.64	0.48
神戸~長崎	13.00	5.00	4.80	0.90	0.56
神戸~釜山	25.00	10.00	5.80	1.28	0.64
神戸~仁川	38.00	15.00	7.20	1.60	0.80
馬関~長崎	6.50	2.50	3.20	0.56	0.32
馬関~釜山	20.00	8.00	4.80	0.80	0.56

126) 《三菱社誌》8卷, pp.35~36, 同書에 기록된 명령서 내용에는 정부 지원금액이 銀貨 八萬圓으로 되어 있다.

127) 《앞의 책》9卷, p.322.

馬関~仁川	30.00	13.00	6.40	1.36	0.72
長崎~釜山	15.00	6.00	4.00	0.56	0.48
長崎~仁川	25.00	11.00	5.60	1.12	0.64
釜山~仁川	18.00	7.00	4.00	0.80	0.48

1883년 9월 20일 정부의 명령으로 조선항로를 개정 연장하여 神戸에서 下関, 長崎, 五島, 對馬를 경유해 仁川에 이르는 운항을 연 11회(연중 1월을 제외)에 항해 보조금으로 매 항차 당 800원을 수령하기로 하고, 9월 30일 汽船 옥포환(瓊浦丸)을 첫 운항 시킨다.¹²⁸⁾

1876년 부산항의 개항과 함께 진출한 일본의 對조선항로는 郵便汽船三菱會社에서 일본정부의 지원을 받아 거의 독점적 운항을 하게 된다. 당시의 조선항로는 시장원리상 경제성 있는 항로는 아니었고 항로운영에 일본정부의 보조금이 보장 되는데다, 항로의 변경이나 요금의 변경문제에서도 정부의 명령에 三菱會社가 유기적으로 대처하였기 때문에 조선항로는 회사의 경제적 목적보다는 국가의 정치적인 이유로 인한 항로운영이었음은 의심의 여지가 없다. 한편, 이 시기 일본내부에서는 각종 신흥 해운회사의 발흥과 그에 따른 경쟁과 일본해운사의 내부 경쟁 뿐 아니라 서구에서 침투해 오는 외부 해운사와의 경쟁에서 경쟁력 있는 자본해운회사로 자리 잡을 수 있도록 다양한 정부 육성방안과 함께 정부 주도의 회사 통폐합으로 1885년말 郵便汽船三菱會社は 共同運輸會社와 통합하면서 日本郵船會社가 탄생하게 되는데, 기존의 郵便汽船三菱會社가 운영하던 모든 朝鮮航路는 그대로 日本郵船會社가 승계하여 운항하게 되었다. 이상의 내용을 토대로 三菱會社の 對조선항로의 운항을 <그래프4.1>에 정리하였다.

128) 《三菱社誌》10卷, p.142. ‘조선항로를 연장하고 1883년 9월 30일 神戸출항부터 적용’한다고 한 만큼 기존의 神戸~부산항로를 인천까지 연장시킨 것으로 보인다.

<그래프4.1, 1876~1885년 三菱會社の 조선항로 현황 >

연도 船名	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	기항		
長崎~부산 ¹²⁹⁾	11	9																																				
神戶~부산		9							9																													
神戶~인천									9																												부산	
神戶~원산				4	2																																부산	
神戶~블라디보스톡 ¹³⁰⁾					2																																부산, 원산	
佳友會社 ¹³¹⁾																																						
大阪~부산																																						

(2) 日本郵船會社の 朝鮮航路

日本郵船會社가 1885년 10월 郵便汽船三菱會社와 共同運輸會社の 통합으로 설립되고 곧이어 1886(明治19)년 정부 명령서를 기초로 개설된 해외항로의 현황은 다음과 같다. ① 横浜·神戸·下関·長崎·上海항로 매주 1회 ② 長崎·부산·원산·블라디보스톡항로 매년 1월을 제외한 매월 1회 ③ 長崎·五島·對馬·부산·인천항로 매월 1회로써 三菱會社の 助成항로를 계승한 항로들이며, 이외에도 11개의 연안항로를 명령항로로 개설하게 되었다.¹³²⁾ 그 외에 1886년 3월 長崎~天津항로가 시험 운항되었고, 1887년 이후 조성금을

129) 1876월 11월 20일 첫 취항 후 매월 1회 운항, 그러나 西南戰爭으로 1877년 일시휴항 함.

130) 《三菱社誌》8권 p35. 1881년 2월 28일 神戸, 長崎 부산 원산 경유 블라디보스톡항로 개설 월1회 운항을 명받음.

《日本郵船株式會社百年史》, p65. 日本郵船 설립 후 長崎~블라디보스톡항로로 유지되었으나 1889년 4월 항로를 神戸~블라디보스톡, 上海~블라디보스톡선으로 분할한다.

131) 《朝鮮貿易史》조선무역협회 編, p234. 佳友會社에서 1880년 개설하였으나 운항기간은 확인하기 어렵다.

132) 《日本郵船株式會社百年史》, 日本經營史研究所 編, 日本郵船株式會社, 1988, p.63.

《創業百年史》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式會社 1985, p.13.

《三菱と三井》, 實業之世界社 發行, 1942.에는 상기의 세 항로 중 長崎~仁川항로를 神戸~仁川항로로 서술하였다.

받아 3주 1회 운항의 정기항로로 개설되었다.

三菱會社の 항로를 계승한 것부터 1910년 한일합방에 이르기까지 일본 우선의 조선항로 운영현황을 <그래프4.2>로 그려보았다.

<그래프4.2, 開港期 日本郵船의 朝鮮航路 현황>

연도 船名	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	기항
長崎~블라디보스톡 ¹³³⁾																																				부산, 원산
長崎~인천 ¹³⁴⁾																																				부산
神戶~블라디보스톡																																				부산
上海~블라디보스톡																																				인천, 부산, 원산
神戶~天津																																				부산, 인천
神戶~牛莊 ¹³⁵⁾																																				부산, 인천
神戶~太沽																																				부산, 인천
横浜~北清선																																				인천
横浜~牛莊																																				인천

이와 같이 운영된 조선항로가 일본우선의 해외항로에 있어서는 어느 정도 비중을 차지하였는지 1886(明治19)년의 경우를 예를 들어 <표4.7>¹³⁶⁾

133) 《日本郵船株式会社百年史》, p65. 1889년 4월 神戶~블라디보스톡과 상해~블라디보스톡선으로 분할한다.

134) 《日本郵船株式会社百年史》, p719. 1886년 일본우선으로 하달된 명령서에 의해 개설된 長崎~인천항로로 神戶까지 연장되었다가 1889.4 長崎~천진선과 병합되어 神戶~천진선이 됨.

135) 개설첫해 6월부터 보조급 수령. 4주 1회 운항으로 겨울에는 인천까지만 운항하였고 1900년 9월 폐항 되었으나 10월에 명령항로로 개설하였다.

136) 《日本郵船株式会社百年史》p.63의 표를 원자료로 하여 일부 내용을 수정 및 첨가하였다. 원본에서 승객운임수입은 일본행 승객분에 한하고, 승객은 상등의 90%는 서양인, 10%는 일본인 및 중국인으로 중등의 50%는 서양인, 40%는 일본인 그리고 10%가 중국인. 하등승객의 60%는 중국인 30%는 일본인 그리고

에 나타내었다.

<표4.7, 1886년 일본우선의 해외항로 중 조선항로의 비중>

외국港	입항		화물운임수입(円)			승객수					승객운임 수입(円)
	회수	비율	수입	수출	계	上等	中等	下等	합계	비율	
부산	31	15.3	9,596	12,911	22,507	32	22	1,150	1,204	16.7	4,674
인천	48	23.6	58,103	11,724	69,827	117	30	1,064	1,211	16.8	6,292
원산	10	4.9	40,551	13,207	53,758	13	9	345	367	5.1	2,410
上海	54	26.6	135,058	86,149	221,207	533	112	992	1,637	22.7	37,168
芝罘	25	12.3	1,022	3,447	4,469	8	1	991	1,000	13.9	6,816
天津	25	12.3	5,125	219	5,344	18	3	703	724	10.0	2,501
블라디 보스톡	10	5.9	29,366	1,822	31,188	32	7	1,026	1,065	14.8	4,657
계	203	100%	278,821	129,479	408,300	753	184	6,271	7,208	100%	64,518

운항회수에서 조선항로가 차지하는 비중은 전체의 43.8%로써 중국항로의 51.2%와 비교하면 7.4%의 차이를 가지며 중국항로 쪽의 비중이 약간 더 높은 것을 확인할 수 있지만 러시아와는 양국이 비교할 수 없을 만큼의 차이를 가지고 있다. 그리고 실제 이용승객에 있어서는 조선항로가 전체 해외항로 이용승객의 38.6%, 중국항로가 46.6%인데 러시아항로가 항해회수에 있어서는 5.9%에 불과하지만 이용승객에 있어서는 14.8%에 이른다. 원산항과 블라디보스톡항을 제외하고는 정기항로로 지정한 운항편수에 비해 실제 입항회수가 많은 것은 그만큼 정기편 외의 임시선을 활발히 배선하였다는 것을 확인 할 수 있다.

1889(明治22)년 4월 일본우선은 부산과 원산을 기항하는 長崎~블라디보스톡항로를 변경하여 ① 神戸~블라디보스톡항로와 ② 上海·芝罘·天津·인천·長崎·부산·원산·블라디보스톡항로를 개설한다.¹³⁷⁾ 이것은 블라디보스톡이

나머지 10%가 서양인으로 구분되어 있다. 따라서 이를 바탕으로 구분하여 보면 일본인 약 1,990명, 중국인 약 3,840명, 그리고 서양인이 약 1,390명이다.

137) 《日本郵船株式会社百年史》, p.65.

중국과 교역이 많아 麦粉, 織物, 洋酒 등 중국으로부터 수출품이 많았고 또 중국 산둥지방의 노동자도 상당수 블라디보스톡으로 이주하였는데 이 승객과 화물은 모두 상해항로 등을 이용하여 長崎에서 長崎~블라디보스톡 항로로 환승하였다. 그런데 長崎에서 환승하는 과정에서 화물의 손상도 높아졌고 아예 분실되는 경우도 많았다. 이러한 문제점의 해결과 무엇보다 신규항로의 개설로 중국방면으로부터 블라디보스톡으로 직접무역 경로를 확보하였다. 이들 노선은 단순히 상해와 블라디보스톡과의 직접무역을 매개하는 것에 국한하지 않고, 종래의 長崎를 경유하여 중국과 조선 사이의 직접무역 경로를 만드는 역할도 담당하였다. 이 시기 일본의 對조선무역은 중계무역적 성격이 강해서, 수출품의 중심이 된 금이나 寒冷紗¹³⁸⁾ 등은 長崎 거주 청나라 상인을 통해 상해로부터 수입되었다. 조선으로부터의 수입품인 해산물과 나물류 등도 청나라에 재수출 되었는데, 이러한 것들의 商權도 淸商이 장악하고 있었다. 이 노선은 명령항로가 아닌 자유항로로써 개설 되었고, 芝罘·仁川·釜山·元山에 기항하면서 중국과 조선과의 직접무역을 촉진하며 청나라 상인의 상권을 약화시키는데 일조하게 되었다. 이러한 사업관계를 통하여 보더라도 해운을 통한 유통망의 변화는 상권을 구조적으로 변화시켜 놓을 수 있는 힘을 가지고 있었고, 아직 철도와 같은 도로 교통이 발달하지 않은 당시에 海運權을 장악한다는 것은 상품 유통권을 장악하여 지역 상권을 장악할 수 있는 거대 조건으로 등장 하였다. 1890년대 전후만 하더라도 일본우선은 조선항로의 운영에 대해서 적극적이었으며, 이를 통한 외항해운업에 대한 경영수업과 운항 기술도 축적하여갔다.

일본우선의 인천항로는 1888년에 중단 되면서 일본우선의 조선항로의 신규취항에 힘쓰지 않고, 1900(明治33)년 중국항로인 神戶~北清항로가 체

138) 가는 실로 거칠게 平織으로 짜서 풀을 세게 먹인 직조물. 얇고 풀기가 세기 때문에 장식, 조화(造花), 커튼, 모기장 따위에 쓴다. ≡ 빅토리아 룬.

신성 명령항로가 되어 4주에 1회-동절기는 3주에 1회- 취항하게 되면서 부산과 인천항에 기항하다가 1910년 3월 명령항로가 만료되면서 폐항하였다. 그리고 1901년 4월 명령항로의 보조항로로써 사설 항로인 神戸~太沽항로를 개설하면서 역시 부산과 인천에 기항했는데, 이 항로는 역시 1904년 4월 휴항되었다가 1905년 9월 완전히 폐항하였다.

日本郵船會社の 전신인 郵便汽船三菱會社 시절 明治정부의 정책적 지원하에 조선항로에 단독 진출하여 1877년부터 이미 부산에 지점을 개설하고 인천과 원산에도 각각 지점과 출장소를 개소하여 운영하면서 조선항로를 개척하였다. 그러나 1908년 8월 31일 부산지점과 원산출장소를 철수하고 1910년 인천지점마저 철수 하면서 한국항로에 대한 운영을 완전히 마감한다.¹³⁹⁾ 하지만 이것이 일본우선의 해운업 쇠퇴나 축소는 아니었고, 이후로 그동안의 근해항로에서 쌓은 해외항로 경영의 경험을 바탕으로 원양항로에 더욱 집중하면서 다양한 해외항로를 운영하며 세계를 무대로 하는 해운회사로 활동해 나간다.

(3) 大阪商船會社の 朝鮮航路

大阪商船會社は 日本郵船會社가 北中國航路에 부산을 기항시키게 되었을 무렵 조선과 阪神간의 무역관계를 고려, 조선 진출을 계획하게 되었다. 1887년경부터는 岸本, 八馬, 廣海, 大家, 牛近 등의 개인 船主 소유선이 수시로 조선에 선박을 운항하였다.¹⁴⁰⁾ 大阪商船도 그동안 선박 개량도 착착 진전되어 해외 항로 진출의 첫걸음으로 1890(明治23)년 9월 釜山~大阪항로를 개설하였고 1893(明治26)년 3월 18일 大阪~仁川, 같은 해 6월 2일에 朝鮮연안선을 개설 하였다.¹⁴¹⁾ 하지만 조선연안선은 같은 해 12월

139) 《日本郵船株式會社百年史》, 日本經營史研究所 編, 日本郵船株式會社, 1988, p.807.

140) 《朝鮮郵船株式會社二十五年史》, 朝鮮郵船株式會社 編, 1937, p.5.

폐항하였다. 淸日戰爭 중에는 회사의 선박이 전쟁에 징발되어 나감으로 인해 다소 缺航이 되는 경우도 있었지만 1895(明治28)년 7월부터 大阪~仁川항로는 횡수를 증가시키며 부산항로를 폐지시켰다. 1899년 4월 1일 이후부터 嚴原, 木浦에 기항하는 것으로 해서 연안항로의 성질을 갖게 하며 遞信省으로부터 보조금을 받게 되었고, 같은 달 계속적인 조선과의 물동량 증가에 따라 명령항로로써 大阪~鎮南浦(1907년 폐항)개설하고 1901(明治34)년 4월 마산, 군산 경유 大阪~인천항로를 신설하여 연안항로에 종사하도록 하여 보조금을 지급받았다. 1902(明治35)년 2월 大阪~부산항로를 다시 재개하였다가 1906(明治39)년 9월 폐지하였고 1902년 9월에 大阪~원산항로를 개설한 것 외에도 1903(明治36)년 하반기 인천~진남포선¹⁴²⁾과 인천~군산선(1907년 4월 폐항)등의 한국 연안항로를 운영하며 한국연안 전역을 아우르는 항로를 경영하기에 이르는데, 상기의 정기항로 외에도 매년 임시항로를 운영하여 한국연안 해운권을 깊숙이 침투하여 갔다.

개항 후 조선이 국권을 상실하기 전까지 大阪商船會社가 운영한 對조선항로의 운영현황을 <그래프4.3>¹⁴³⁾로 그려보면 다음과 같다.

<그래프4.3, 개항기 大阪商船의 조선항로 현황>

船名	연도																							비고	
	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910			
大阪~부산선		7							7						2				9						폐항
大阪~인천선					3												9								大阪~군산선에 병합
大阪~진남포선												4								2					폐항
마산·군산경유 大阪~인천선														4											大阪~군산선 개칭
																2									

141) 《大阪商船株式會社五十年史》, 大阪商船株式會社 編, 1934. 그런데 부록의 年表에는 1890년 7월 16일 開始, 12월 26일 釜山支店을 개설로 나타나 있다.

142) 뒤에 인천~안동현선이 되었다가 1906(明治39)년 상반기 폐항 된다.

143) ※표시 항로는 1918년 6월까지 계속운항 된다.

본 노선은 후에 마산·군산경유 大阪~인천선이 되었다가 大阪~군산선, 大阪~南鮮선이 되었다. 大阪商船의 선박 개량화가 일단락되어 다시 해외에 진출하고자 1893(明治26)년 3월 大阪~인천선을 개설하였다. 神戸·赤間關·부산을 기항지로 월 2회 항해하였다. 청일전쟁으로 약 6개월 휴항하였다가 재개하였고 1895년부터 추가선을 투입 운항회수를 월 4회로 늘렸다. 1897년부터는 목포를 기항지로 추가했고 1898년부터는 嚴原를 기항지로 추가하였다가 1904년 2월 폐지했고, 같은 해 9월 大阪~군산선에 병합하면서 노선이 폐지되었다.

大阪~인천선과 함께 1901년 마산·군산경유 大阪~인천선을 개설했다. 이 항로는 정부의 명령 취지와 지방의 편의를 참작하여 개설하였는데 기항지를 神戸·馬關·부산·마산·목포로 해서 매월 2회 항해하였다. 1904년 2월 항로를 단축하여 大阪·군산선으로 개칭하고 매주 1회 항해하고 기항지는 神戸·下關·부산·목포로 하고 그 외에는 매월 1회 嚴原, 매월 2회 마산에 기항하였다. 1906년 6월 다시 인천에까지 연장하여 大阪~인천선으로 개칭 월 2회 운항을 시작하였다. 기항지는 神戸·門司·부산·목포·군산으로 월 1회 嚴原에 기항하였다. 그해 10월부터 선박을 증설하여 매주 1회 항해하고 1907년 4월 선박을 더욱 증설해서 汽船 4척으로 매주 2회 항해하게 되었다. 그리고 7월 마산·嚴原 기항을 폐지하고 수시로 마산을 기항하였다.

③ 大阪~진남포노선

1899년 4월 개설하여 월 1회 운항하기로 하고 神戸·馬關·長崎·부산·인천에 기항하였다. 1900년 10월 체신성의 명령항로가 되어 汽船 두 척으로 증설, 목포·嚴原·에도 기항을 시작하였다. 1902년 4월부터는 汽船 세 척으로 증가시켜 매주 1회 운항으로 개정, 겨울에는 진남포항이 결빙되어 인천까지만 운항하였다. 1904(明治37)년 2월 이후로는 長崎·嚴原 기항을 폐지

하고 9월부터 大阪~인천선의 폐지로 汽船 6척 내지 7척으로 매주 3회 운항으로 개정하게 되었다. 당시 木浦丸, 群山丸, 安東丸, 平壤丸 등의 新造船이 운항에 투입되었다. 1906년 4월부터 매주 2~3회 운항으로 감소시키고 10월에는 다시 매주 1회 운항으로 감소시키는 동시에 부산·목포 기항을 폐지했다가 1907년 상반기 본 노선을 폐지하였다.

④ 大阪~北鮮노선

이 노선은 종래 개설된 한국항로가 한반도 서해안에 운항이 집중되어 있어 1902년 9월 大阪~원산선을 개설, 汽船 1척으로 매월 2~3회 운항하면서 神戶·下関·부산에 기항하였다. 러일전쟁으로 1904년 4월부터 휴항하였지만 1905년 1월 재개하였다. 1906(明治39)년 4월부터 블라디보스톡에 연장, 汽船 2척으로 매월 3회 운항하여 大阪~블라디보스톡선으로 개칭, 大阪·門司·부산·원산·城津에 기항했다가 9월에 운항을 城津까지로 하면서 大阪~城津선으로 개칭해 매주 1회 운항 하였다. 1907년 2월에 다시 원산까지만 운항하게 되면서 大阪~원산선이 되어 매월 5회 운항으로 변경하였다. 그러나 1908년 4월 다시 城津·淸津까지 연장 운항하고 1909년 4월 淸津을 중항지로해서 大阪~北韓선으로 개칭하였던 것을 1911년 9월 다시 大阪~淸津선으로 개칭하고 1912년 상반기부터 汽船 2척으로 매월 3회 운항하였다.

⑤ 조선경유 長崎~大連노선

이 항로는 원래 두 노선을 통합하여 개설되었는데 그 중 최초의 항로는 1905년 5월 개설한 長崎~진남포선이다. 이 노선은 7월부터 長崎県 및 長崎市の 보조금을 받는 명령항로가 되었다. 개설 당시 매월 3회 운항하기로 하고 부산과 인천에 기항하였으나 8월에 인천까지만 운항하게 되면서 長

崎~韓國선으로 개칭하였다. 그해 11월 汽船을 2척으로 증가시켜 매월 6회 운항하다가 1906년 4월 운항선박을 1척으로 줄이고 9월부터 목포기항을 개시했다. 그런데 1907년 4월 안동현까지 연장운항을 시작하면서 長崎~안동현선으로 개칭하고 매월 2회 운항하면서 鄉鄕浦·嚴原·부산·목포·인천을 기항하였다.

그리고 이 항로와 병행해서 1906년 4월 長崎~大連선을 개설 매월 2~3회 운항으로 부산·인천을 기항하였는데 이 두 노선을 1910년 6월 합병하여 朝鮮경유 長崎~大連선이 개설되었던 것이다. 汽船 두 척으로 매월 4회 운항하고 한국 쪽 기항지는 부산·목포·군산·인천·진남포로 하였다. 이후 본 노선에 대한 항해보조금이 폐지되면서 1918년 3월 폐지되었다.

⑥ 大阪~안동현노선

1905년 8월 2척의 汽船으로 매월 4회 운항하며 神戶·門司·인천에 기항했으나 安東縣항이 결빙일 때는 휴항하였다. 1906년 6월 汽船을 3척으로 해서 6회 운항으로 늘이고 10월부터 다시 2척으로 4회 운항하였다. 1907년 상반기 진남포 기항을 시작하고 1909년 7월 매월 2회만 운항하게 되었다. 그 후 1917년 6월 大阪~仁川선과 합병해서 大阪~南鮮선으로 개칭했는데 종점은 안동현으로 하였다.

1922년 11월 大阪~南鮮선을 분할해서 다시 大阪~安東선을 개설하고 汽船 세 척으로 매월 6회 운항하면서 神戶·門司·부산·목포·군산·인천·진남포에 기항하였다. 1925년 6월 목포·군산의 기항을 폐지하고 월 3회 정도로 운항을 감소시켰다. 그리고 1928년 4월 汽船 2척으로 줄였다가 1930년 4월부터는 부산기항을 폐지시켰다. 1932년 7월 大阪~안동현선으로 개칭하고 월 3회 운항을 확립하였다.

⑦ 大阪~마산노선

1906년 12월 개설되어 월 3회 운항으로 神戸·下関·博多·厳原·부산을 기항하였으나 1년이 채 되지 않은 1907년 6월 폐항되고 大阪~인천선이 수시로 마산에 기항하였다.

⑧ 宇品경유 大阪~안동현노선

일본 육군이 취항선 威興丸의 3분의 1을 사용한다는 계약을 한 것을 계기로 1907년 1월 개설하고 神戸·宇品·門司·인천·진남포에 기항하는 것으로 월 1회 운항했으나 1908년 7월 폐항하였다.

다. 日帝强占期(1910~1945)의 한일항로

(1) 大阪商船의 韓國航路

大阪商船은 19세기말 해외항로에 처음 진출하기 시작하면서 한일합방에 이르기까지 이미 개설된 항로의 정리와 개선에 노력하면서, 만주항로에 진출, 대륙의 철도와 연락하는데 힘을 쏟기 시작하고, 중국항로에도 진출하여 양자강유역 등지에서 招商局과 太古洋行, 怡和洋行 등과 경쟁해 나간다. 그러면서 기존의 조선항로를 꾸준히 경영하던 大阪商船은 중국항로의 기항지로서 조선에 기항하기도 했는데, 1910(明治43)년 북중국항로의 横浜~大連노선을 정기항로로 개시하면서 汽船 2척을 배선 격주 1회 운항 하면서 名古屋, 大阪, 神戸, 門司와 함께 인천을 기항지로 하였고, 수시로 鎮南浦에 기항하기도 하였다. 1914(大正3)년 귀항편에 한해 진남포, 인천, 군산, 부산에 기항하고, 부산에서 横浜에 직항하도록 하였다. 하지만 조선항로의 운영을 기반으로 했을 때 중국항로에서의 기항의 규모는 대단하다 할 정도는 아니라고 할 수 있다.

이미 한일합방 이전에 적극적으로 조선에 진출한 大阪商船은 여러 항로를 개설, 운영과 폐지를 반복하다가 大阪~仁川선, 大阪~北鮮선, 조선경유 長崎~大連선, 그리고 大阪~安東縣선은 한일합방 이전에 개설하고 꾸준히 운항하면서 항로의 안정을 기하고 있었다. 그러면서 1920년대 들어 새로이 항로를 추가 개설하게 되는데, 1924년(大正13년) 12월에 이르러 大阪~馬山선(이후 大阪~釜山~馬山선으로 변경)을 신규 개설 했다. 다음해인 1925년(大正14년)9월에 九州~鮮滿선, 1926년(大正15년)5월 京濱~朝鮮선(이후의 東京~西鮮선)을 개설 한다.

九州~鮮滿선은 朝鮮總督府, 長崎市, 熊本縣 그리고 鹿兒島縣으로부터 보조금을 받아 朝鮮郵船과의 공동명령항로로 한 것을 1931(昭和6)년 이후 조선우선에 양도 했다.

1932년 滿洲國 설립으로 만주까지 철도가 개통되고 일본과 北鮮간의 화물이동이 늘어나자 종래의 京濱~北鮮사이에 매월 1회의 임시선을 투입하고 동년 7월 東京~北鮮선을 개설하면서 항해 회수도 늘었다. 이 항로의 신설과 동시에 기존에 경영해 왔던 각 항로에도 대 개정이 있었는데, 大阪~인천항로를 5척으로 늘이고, 京濱~朝鮮항로를 東京~西鮮선으로 개칭한 뒤 월 3회 정기운항으로 확립하였다. 또한 大阪~마산선을 大阪~부산~마산선으로 개칭했다. 1933(昭和8)년에는 大阪~清津線을 大阪~北鮮선으로 개칭함과 함께 새롭게 阪神~清津간 직항로를 개설하게 되었다.

이상의 정기항로 외에도 大阪商船會社에서는 다수의 臨時線을 운항시키며 활동을 하였다. 그런데 이들 항로의 임시선은 다른 중국방면의 임시선과 성질을 달리하였다. 주로 조선 각 항로의 정기선의 선박수의 과부족을 조절하기 위해서나 다른 방면의 조선 각항을 출입하는 화물을 積取하기 위해 운항했다.

한국항로에 大阪商船會社 외에도 다수의 汽船會社가 경영에 참여를 했는

데 이로 인한 경쟁으로 그 폐해가 속출, 1930년 11월 1일 日鮮航同盟會 수준의 南鮮同盟會, 또 같은 해 12월 1일 日北鮮同盟會를 조직해서 불이익한 경쟁은 하지 않도록 하였다.¹⁴⁵⁾

鮮航同盟會는 처음에 大阪商船, 朝鮮郵船, 尼崎汽船部, 澤山兄弟商會, 山下汽船, 川崎汽船, 近海郵船, 島谷汽船, 中村組가 가맹하였고 이후에 大連汽船, 辰馬汽船, 飯野汽船도 가맹하였다. 그런데 이 동맹회는 大阪商船과 朝鮮郵船이 盟主가 되었고, 많은 社外 船主를 糾合해서 성립하여서 鞏固한 하나의 해운단체를 실현하였다.

南鮮同盟會는 大阪商船, 朝鮮郵船, 澤山兄弟商會, 辰馬汽船에 의해 성립되었고, 北鮮同盟會에는 大阪商船, 朝鮮郵船, 枳木商社の 세 회사가 가맹하였고, 준가맹사로는 川崎汽船, 中村組, 澤山兄弟商會가 있었다.

조선항로에 있어 선박과 열차의 連絡을 보면 朝鮮總督府 鐵道局과의 大貨物 連絡 輸送에 관한 계약은 이미 1907년(明治40년) 4월 1일 統監府 鐵道管理局과의 사이에 締結하였다. 시작할 당시의 連絡驛은 초량역 뿐이었으나 이후 1911년(明治44년) 3월 10일부터 청진역, 1916년(大正5년)에는 원산역, 다시 1926년(大正15년) 4월 1일부터는 목포역, 인천역, 진남포역, 1928년(昭和3년)부터 군산역을 連絡역에 추가하였다.

일찍이 旅客, 手小荷物은 1909(明治42)년 10월 15일 連絡지를 부산, 인천으로 하고, 조선철도국과 連絡수송을 시작, 1924(大正13)년 12월 2일부터 청진, 원산을 連絡지로 해 철도와 大阪~清津선과의 連絡수송을 시작했다. 사실 朝鮮鐵道와는 1924(大正13)년 11월 1일부터 마산을 連絡지로 해서 荷客의 連絡수송을 개시하고, 또 1933(昭和8)년 9월 1일부터 동 철도와 龍塘浦를, 京南鐵道와는 馬項驛과 貨物의 船車 連絡을 실시하였다.¹⁴⁶⁾

145) 《大阪商船株式會社五十年史》, 大阪商船株式會社 編, 1934, p.192.

146) 《앞의 책》, 大阪商船株式會社 編, 1934, p.193.

한일합방 이후에도 조선항로의 경영에 소홀하지 않았던 大阪商船의 日帝强占期 동안 기존에 이미 운항중인 항로 외에 신규항로도 개설하였지만 무수한 항로변경을 진행한다. 따라서 항로개설 및 변경에 관한 현황을 <표 4.8>에서 정리하였다.

<표 4.8, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 개설 및 변경현황¹⁴⁷⁾>

구간	開始	廢止	비고
大阪~安東현선	1905.8	1918.6	大阪~인천선으로 병합한뒤에 大阪~南鮮선으로 개칭
大阪~인천선	1906.6	1918.6	大阪~安東縣선과의 병합 뒤에 大阪~南鮮선으로 개칭
大阪~淸津	1911.9	1918.6	大阪~北鮮선으로 개칭
大阪~北鮮	1918.6	1920. 하반기	大阪~淸津선으로 개칭
大阪~南鮮	1918.6	1922.11	大阪~인천선 및 大阪~安東선으로 분할
大阪~淸津	1920. 하반기	1933.5	大阪~北鮮선으로 개칭
大阪~인천	1922.11	1937.4	大阪~인천~진남포선 개칭
大阪~안동	1922.11	1932.7	大阪~안동현선으로 개칭
大阪~마산	1924.1	1932.7	大阪~부산~마산선으로 개칭
九州~鮮滿	1925.4	1931.6	朝鮮郵船株式會社에 양도
京濱~朝鮮	1926.5	1932.7	東京~西鮮선으로 개칭
大阪~釜山~馬山선	1932.7	1937.4	폐 항
東京~北鮮선	1932.7	1941.11	휴 항
東京~西鮮선	1932.7	1934.9	東京~인천, 東京~安東縣 분리
大阪~安東縣	1932.7	1937.4	폐 항
大阪~淸津선	1933.5	1936.11	大阪~北鮮急航선 개칭
大阪~北鮮선	1933.5	1936.11	東京~성진선 개칭
東京~인천선	1934.9	1936.12	東京~西鮮선 병합
東京~安東縣	1935.9	1937.12	東京~西鮮선 병합
東京~西鮮선	1937.12	1941.7	휴 항
大阪~北鮮急航선	1937.11	1941.8	휴 항
大阪~성진선	1937.11	1941.7	휴 항
大阪~인천~진남포선	1937.4	1941.11	휴 항
大阪~南鮮선	1937.4	1941.8	휴 항
大阪~부산~마산선	1937.7	1942.1	휴 항

147) 《創業百年史資料》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, pp.18~21.

<표4.8>을 바탕으로 大阪商船의 조선항로 운항현황을 <그래프4.4>에 그려보았는데, 최대로 운영할 때에도 노선이 7개가 넘지 않음을 알 수 있다.

<그래프4.4, 日帝强占期 大阪商船의 조선항로 현황>



이렇게 운항된 조선항로의 주요노선의 운항상황을 노선별로 《大阪商船株式會社五十年史》의 조선항로 항목을 통해 살펴보았다.

① 大阪~부산~마산노선(大阪~마산선)

1907년 폐항한 大阪~마산선을 1924년 12월 재개하면서 汽船 두 척으로 월 5회 운항하면서 神戸・門司・부산에 기항했다. 1930년 5월 임시로 여수까지 연장 운항을 시작했다가 1932년 폐지하고 大阪~부산~마산선으로 개칭해서 월 3회 운항하였다. 1933년 6월 사용선을 두 척으로 월 약 8회 운항으로 증가시키고 남조선철도와 船車 연락을 개시한 결과 1933년 11월 다시 선박을 추가하여 월 약 9회로 운항을 늘리게 되면서 임시로 여수까지 연장운항을 시작하였지만 3월부터 9월까지는 汽船 두 척으로 월 6회 운항하였다. 1942년 1월 운항을 중단한다.

② 九州~鮮滿노선

1925(大正14)년 4월 汽船 한 척으로 매월 한 번 운항하는 것으로 개설하여 長崎를 출발 부산·목포·군산·인천·진남포·대련을 정기 기항지로 해서 귀항편에는 다시 安東縣과 鹿兒島, 三角, 著津에 기항했다. 9월 이후부터 著津·水俣·마산·신의주를 임시기항지로 하고 안동현 기항을 폐지했다. 1926년 7월부터 갑·을편으로 나누어서 갑편은 인천·대련·진남포·인천·군산·목포·부산·長崎·鹿兒島·三角·長崎, 을편은 인천·진남포·대련·인천·長崎·鹿兒島·三角·長崎·부산·목포·군산에 기항하였다. 1931년 3월 운항을 마지막으로 하고 이 노선은 朝鮮郵船株式會社에 양도하였다.

③ 東京~西鮮노선(京濱~朝鮮선)

처음에 1926년 5월 京濱~朝鮮선으로 개설해서 汽船 3척을 투입 월 약

3회 운항하며, 東京·橫濱·名古屋·大阪·神戸·門司·釜山·목포·군산·인천·진남포·안동현·마산·清水에 기항하였다. 같은 해 11월부터 진남포까지 운항하면서 수시로 안동현까지 연장운항하다 1928년 7월 기항지를 가는편에는 東京·橫濱·名古屋·大阪·神戸·門司·釜山·목포·군산·인천·진남포로, 귀항편에는 진남포·인천·군산·門司·名古屋·清水·橫濱으로 변경 하였다. 1930년 2월부터는 선박을 두 척으로 해서 월 약 2회 운항하고 1932년 7월 안동현을 중점으로 東京~西鮮선으로 개칭하면서 다시 월 3회 정기운항 노선으로 확립하였다. 大阪·神戸를 임시기항지하고 결빙기에는 안동현 연장운항을 중단 진남포까지만 운항하였다. 이후에 東京~인천선과 東京~안동현선으로 분리되었다가 다시 1937년 東京~西鮮선이 되어 1941년 7월까지 운항하게 된다.

④ 東京~北鮮노선

1932년 7월 東京~清津간을 월 1회 운항기로 하고, 橫濱·名古屋·門司·부산·원산·서호진·성진을 정기 기항지로 하여 개설했다. 1933년 상반기 용기를 중항지로 해서 汽船을 추가 투입해 월 2회 운항으로 개정하고 1941년 11월까지 운항하였다.

⑤ 大阪~北鮮노선

大阪~北鮮선으로 한일합방전부터 운항되었다가 1911년 9월 大阪~清津선으로 개칭하였다. 1915년 7월 大阪~清津선에 汽船 1척을 추가, 총 3척이 되어 그중 2척은 清津에서 블라디보스톡에 연장 운항하다가 1916년 7월부터 운항선박을 총 2척으로 하고 그중 1척을 블라디보스톡까지 운항시켰으나 1917년 상반기 블라디보스톡 운항을 폐지하였다. 1918년 6월 大阪~北鮮선으로 개칭한 후 1920년 하반기 다시 大阪~清津선으로 개칭하였다가 1929년 6월에는 포항을 정기 기항지로 추가하였다. 그런데 1933년

5월 별도로 大阪~清津선을 개설하여 다시 大阪~北鮮선으로 개칭한 뒤 매주 1회 운항으로 하고 가는 편에 城津에 기항하였다.

⑥ 大阪~清津노선

大阪~北鮮노선에서 별도로 개설한 大阪~清津선은 1933년 5월 汽船 두 척으로 매주 1회 운항하고 神戸・門司에 기항하고 청진에 정박하면서 나진·웅기에 연장운항 하였다.

⑦ 大阪~인천노선

1906년부터 大阪~인천선으로 운항하였고, 1907년부터 매주 2회 운항하였다. 1917년 汽船 2척으로 매월 6회 항해로 감소하고 당분간 인천 연장운항을 중지하고 군산을 최종항으로하고, 1918년 6월 노선을 大阪~安東縣선과 합병하여 大阪~南鮮선을 개설하게 되었다. 이 노선은 汽船 4척으로 매월 10회 항해하며 神戸・門司·목포·군산·인천·진남포에 기항하고 안동현을 최종항으로 했다. 1919년 4월 汽船 5척으로 매월 13회로 증가하였으나 1922년 11월 본 노선을 大阪~인천선과 大阪~안동현 두 노선으로 분할하여 다시 大阪~인천선이 개설되었다. 汽船 3척으로 매월 6회 운항하며 神戸・門司·부산·목포·군산에 기항하였다. 1926년 8월 부산 기항을 폐지하고 1927년 12월 이후 汽船 5척으로 해서 매월 10회 운항으로 변경하였으나 1928년 7월 다시 汽船 4척으로 매월 8회 운항으로 변경하였다. 1929년 7월 매월 2회 여수에 기항, 1930년 6월부터는 汽船 3척으로 매월 6회 운항으로 축소하였다. 10월부터는 여수를 정기 기항지로 하였다. 1932년 汽船 5척으로 매월 10회 운항으로 다시 증설하였다. 1933년 2월부터는 조선살의 이출이 격증하여 용당포에 임시 기항해 12월부터 여수기항을 폐지하였고, 1937년 4월 이 항로를 大阪~인천~진남포항로로 개정하면서

1941년 11월에 폐항하였다.

이와 같은 항로운영 현황위에 1908년에서 1945년까지 大阪商船會社の 조선항로 영업실적을 <표4.9>에 정리하였는데, 大阪商船의 조선내 일부 연안항로도 포함되었다.

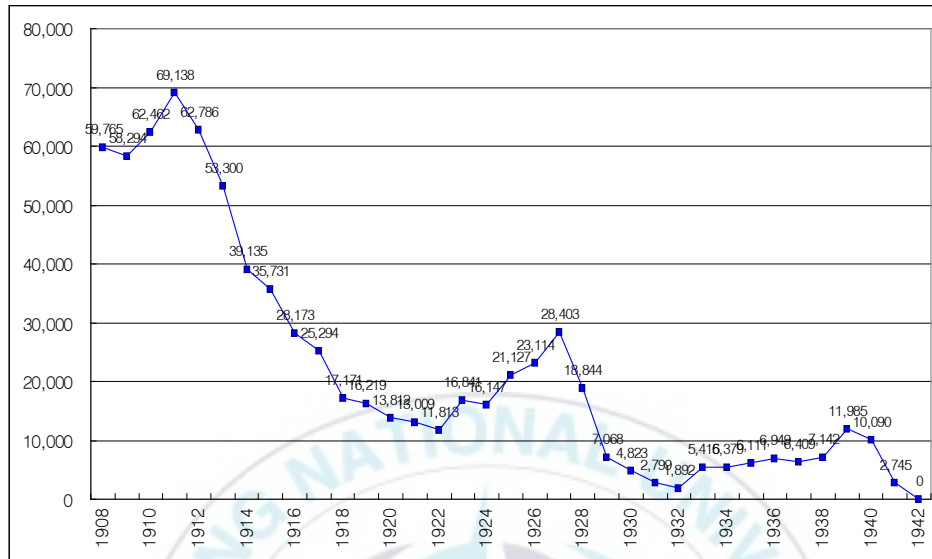
<표4.9, 日帝强占期 大阪商船의 朝鮮航路 貨客현황¹⁴⁸⁾>

년도	승객(명)	화물(톤)	년도	승객(명)	화물(톤)
1908	59,765	327,698	1926	23,114	1,262,386
1909	58,294	343,305	1927	28,403	1,418,330
1910	62,462	361,868	1928	18,844	1,351,605
1911	69,138	380,090	1929	7,068	1,394,847
1912	62,786	448,650	1930	4,823	1,153,053
1913	53,300	460,051	1931	2,799	1,104,371
1914	39,135	424,658	1932	1,892	1,169,176
1915	35,731	519,230	1933	5,416	1,322,127
1916	28,173	680,138	1934	5,379	1,840,918
1917	25,294	473,876	1935	6,111	2,045,028
1918	17,171	399,631	1936	6,949	2,131,194
1919	16,219	316,460	1937	6,409	1,805,430
1920	13,812	488,850	1938	7,142	1,623,070
1921	13,009	453,410	1939	11,985	1,648,995
1922	11,813	458,046	1940	10,090	1,154,760
1923	16,841	754,608	1941	2,745	649,293
1924	16,147	966,229	1942	0	628,304
1925	21,127	951,569			

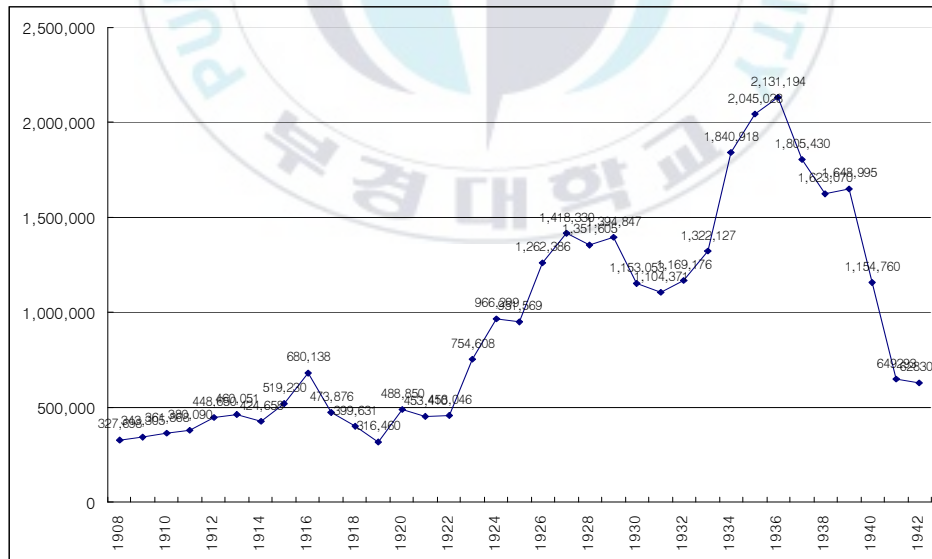
<표4.9>를 가지고 승객과 화물의 변동 상황을 <그래프4.5, 4.6>에 각각 나타내었다. 大阪商船은 <그래프4.4>에서 확인한 바와 같이 1941년부터 조선항로에서 철수하기 시작해 1942년 1월에 모든 조선항로에서 철수하였다.

148) 《創業百年史資料》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式会社, 1985, p.63에서 원 자료는 《最近十年史》에서 인용하였다.

<그래프4.5, 日帝强占期 大阪商船 조선항로 승객변동추이>



<그래프4.6, 日帝强占期 大阪商船 조선항로 화물량변동추이(단위, 톤)>



승객의 변화를 살펴보면 한일합방 전후 시기만 하더라도 월 약 5,000명 가량의 여객을 수송한다. 그러나 1911년을 기점으로 급감하기 시작한 여

객은 1925년에서 1927년간 약간의 상승을 보이기는 하지만 전과 비교할 정도는 못되었다. 그런데 화물의 운송량을 지켜보면 여객운송과는 다르게 꾸준히 증가해서 1930년대 중반에 이르러 최고조에 달한다. 여객의 운송은 줄었으나 화물이 늘어난 것은 大阪商船의 조선항로 운영이 여객보다는 화물 위주의 영업에 치중하여 취항 선박 역시 화물선 위주로 취항시킨 결과라고 볼 수 있다. 아울러 분명한 것은 大阪商船의 여객감소는 한일간 여객의 감소라고 판단하기는 힘들고 한반도내에서의 철도발달로 인하여 선박을 이용해 이동한 여객이 점차 철도로 빠져나간 것이 더 큰 요인으로 판단할 수 있다.

그러면 大阪商船의 총운임에서 화물운임과 여객운임 차지하는 비율을 어느 정도를 보였는지 <표4.10>에서 확인해 보았다.

<표4.10, 大阪商船의 總運賃 중 荷物旅客運賃의 比較¹⁴⁹⁾>

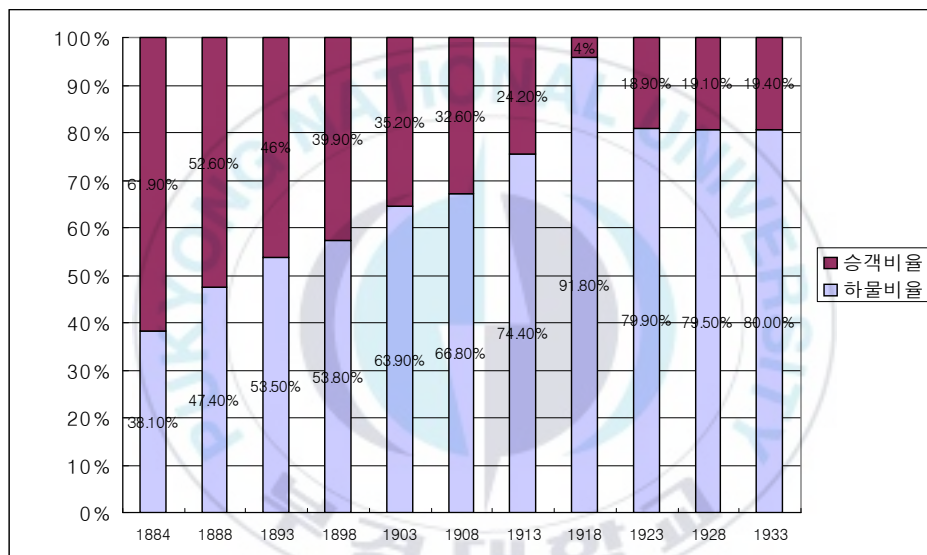
연도	總운임(円)	荷物운임(円)	여객운임(엔)	하물비율	승객비율
1884년	525,651	199,980	325,671	38.1%	61.9%
1888년	794,809	376,892	417,917	47.4%	52.6%
1893년	865,689	463,573	402,116	53.5%	46.0%
1898년	2,583,934	1,389,424	1,194,510	53.8%	39.9%
1903년	5,196,093	3,322,609	1,873,484	63.9%	35.2%
1908년	9,613,947	6,418,595	3,195,352	66.8%	32.6%
1913년	16,174,532	12,033,247	4,141,285	74.4%	24.2%
1918년	162,327,831	149,019,698	13,308,133	91.8%	4.0%
1923년	47,932,940	38,296,250	9,636,690	79.9%	18.9%
1928년	64,232,877	51,039,537	13,193,340	79.5%	19.1%
1933년	69,667,989	55,744,678	13,923,311	80.0%	19.4%

大阪商船의 전체적인 운임수입을 통해 보았을 때, 영업방향이 여객보다는 화물을 중심으로 했다는 것을 확인 할 수 있다. 하지만 여객운임도 상당한 증가를 했다는 것을 역시 알 수 있는데, 이것은 여객을 축소지향 하

149) 《大阪商船株式會社五十年史》，大阪商船株式會社 編，1934, p.825.

였다기 보다 화물을 주로 하면서 회사를 성장시켰다고 하는 것이 타당할 것이다. 여객 또한 설립 초기와 비교한다면 약 50년 사이 43배 정도 증가하였으나 화물의 그것에는 미치지 못하였다. 그런데 이러한 전체적인 영업 상황에 비해 조선항로에서 만큼은 눈에 띄는 여객의 감소를 보였던 것이다. <표4.10>의 화물과 승객의 비율을 백분대비로 <그래프4.7>을 그렸다.

<그래프4.7, 大阪商船 전체운임에서 승객과 하물운임 비율>



1890년(明治23년)大阪~釜山선을 개설하고 1893(明治26)년 大阪~인천선과 조선연안선을 개설하였다. 곧이어 일본에서 航海獎勵法の 실시로 日本郵船이 원양항로에 진출을 하여 조선항로에 조금씩 비중을 줄이게 되면서, 大阪商船은 조선항로와 조선연해에서의 운항에 더욱 적극참여하고 아울러 대만항로와 중국항로로 진출해 나가게 되었다. 大阪商船이 일본 연해 해운에서 점점 장거리 항로로 영업을 확대해 나간 것은 <표4.11>의 승객 1인당 단가를 통해서도 확인 할 수 있다.

<표4.11, 大阪商船 여객운임과 승객수 그리고 인당 단가¹⁵⁰⁾>

연도	운임(円)	승객수	단가(円)
1884년(明治17年)	324,671	327,011	0.99
1888년(明治21年)	417,916	745,315	0.56
1893년(明治26年)	398,605	982,445	0.41
1898년(明治31年)	1,031,716	931,365	1.11
1903년(明治36年)	1,830,097	1,898,601	0.96
1908년(明治41年)	3,137,817	2,001,616	1.57
1913년(大正2年)	3,916,213	2,106,080	1.86
1918년(大正7年)	6,522,935	2,195,814	2.97
1923년(大正12年)	9,074,445	1,838,025	4.93
1928년(昭和3年)	12,246,883	2,106,355	5.81
1933년(昭和8年)	13,497,600	1,556,510	8.67

1884년에서 1933년까지 49년간 첫해에 비해 승객의 수가 5배정도 늘어난 반면 여객 1인당 운임은 9배 가까이 올랐는데 이것은 제반 물가의 상승을 고려하더라도 1909년 관부연락선의 1인당 운임이 3.97円에서 1915년 3.28엔 수준이었던 것을 감안하면 大阪商船의 영업범위가 일본 내에서 근해로, 그리고 근해에서 원양으로 이동 해 감으로 인한 장거리 여객의 증가에 기인함을 지적할 수 있다.

특히 근해항로를 개시한 1898년을 1893과 비교해 보면 승객수는 오히려 줄었으나 운임은 폭발적인 증가를 보였다. 러일전쟁의 결과로 1905년 220만엔 정도 되었던 것이 1907(明治40)년에는 300만을 넘고 1916년(大正5년)에 400만, 1918년 600만, 1920(大正9)년 1,000만을 넘어선다. 이렇게 大阪商船은 일본내에 국한되지 않고 조선과 중국항로에서 점차 원양항로에까지 진출하여 항로운영의 안정화 단계에 접어들어 명실공히 일본우선과 함께 일본의 거대 해운회사로의 위치를 확립해 나갔다.

150) 《大阪商船株式會社五十年史》，大阪商船株式會社 編，1934, p.825.

(2) 朝鮮郵船의 일본항로

해운에 있어 汽船으로 한 운송망이 일본에 의해 완전히 장악 당하게 될 무렵 일본정부는 京釜線鐵道株式會社를 창립하고 부산~京城간의 철도부설을 착공하여 1905(明治38)년 1월에 개통하기에 이른다. 서울~新義州사의 철도를 1906(明治39)년 4월 개통하고 같은 달 경부·경의선을 연계 운행하도록 하여 일본은 한국을 관통하여 대륙을 향하는 교통로를 확보한다. 이외에도 경부선의 三浪津에서 연계하는 삼랑진~馬山구간이 1905(明治38)년 10월에 완성되고 平壤에서 연계되는 평양~鎭南浦구간이 1910(明治43)년 9월에 완성하게 되었다.

다음으로 한반도 동서 양쪽 해안을 연결하는 서울~원산구간이 일본정부로부터 1904(明治37)년 8월 기공식을 가졌지만 원활한 공사를 진행해 나가지 못하다가, 1910(明治43)년 朝鮮總督府에서 공사를 계승하여 1914(大正3)년 8월 개통한다. 호남의 요지인 군산, 목포를 통하는 호남선은 1910년 기공하여 1914년 1월 개통하고 이렇게 일본의 손에 의해 조선내의 철도간선의 대부분이 부설되고, 조선에 있어 일본의 필요에 의한 수륙교통망이 어느 정도 정비되어 갔다.

한반도 북부지역에 있어서는 러일전쟁 당시에 일본군이 군사용품 수송의 목적으로 1905년 9월 淸津~會寧, 淸津~羅南, 그리고 西湖津~咸興구간에 手押式 輕便궤도를 급설한데 불과했으나, 1917년 12월에 淸津~會寧구간, 1928년에 원산~翰城구간을 완전개통하게 된다.

조선을 침투해온 일본이 직접적으로 간여하여 철도부설을 시행중이었지만 朝鮮郵船株式會社가 설립되는 1912년 현재까지도 조선의 내륙운수는 아직 충분하지 않아 서울과 통하는 철도로써 인천·부산·마산·진남포구간이 개통되어있는 정도여서 교통운수상 海運의 역할은 조선에서 여전히 상당히 중요한 위치에 있었다.

1910년 8월 한일합방으로 대한제국의 국권이 일본에 强占되면서 일본은 조선총독부를 설치하였고 총독부는 통치상의 목적으로 해운업이 확립되지 못한 조선내 각 항로의 항해사업을 통일하고 이로 하여금 조선통치의 목적을 달성하는데 일조하는 것을 목표로 해운회사를 설립하도록 하였다.¹⁵¹⁾ 이러한 결과로 1912년 3월 朝鮮郵船株式會社를 설립하기에 이른다. 설립 당시 자본금 삼백만엔 가운데 日本郵船이 50만엔을 출자 하였고, 大阪商船 역시 50만엔을 출자 하여 양사의 지주율이 16.7%로 동일 하였다. 이후 大阪商船은 조선우선의 증자와 함께 1936년 6월에는 21.9%, 1942년 1월에는 23.9%로 지주율을 높인다.¹⁵²⁾ 물론 조선우선은 회사의 설립과 함께 총독부감독 하에 회사의 설립 목적 달성과 회사의 발전을 목표로 진력하였고, 세계대전의 발발로 해운계가 호황을 이룬 일본의 유력 해운사가 조선항로를 떠나 보다 수익성 있는 항로로 진출하여 일본과 조선사이 물자의 수송에 현저한 어려움을 겪을 때에도 조선우선은 일본과 조선간의 물자수송을 충실히 담당한다.

설립당시의 보유선박은 釜山汽船會社 소유선 11척, 합자회사 吉田船舶部 소유선 3척, 大阪商船 소유선 2척, 木浦航運合名會社 소유선, 1척과 개인 船主 소유선 2척을 인수하여 총 汽船 19척이었고 설립 후 추가 구입을 통해 상반기까지 26척에 이른다. 아울러 개업당시의 항로는 총독부의 명령항로 9선 11항로와 명령항로 외의 門司~雄基, 원산~永興, 부산~통영, 부산~벌교, 부산~거제도, 목포~榮山浦, 인천~海州간 7線에 명령항로에 16척 일반항로에 11척을 배치하였는데 곧 항로를 확장하여 원산~雄基, 부산~盈德, 목포~茁浦의 세 정기항로와 부산~원산, 목포~제주도간의 두 임시항로를 증가하여 회사 창립 후 상반기 말에만 私營 정기노선이 10線, 임

151) 《朝鮮郵船株式會社二十五年史》, 朝鮮郵船株式會社 編, 1937, p.32.

152) 《創業百年史資料》, 日本經營史研究所 編, 大阪商船三井船舶株式會社 發行, 1985, 관계회사 목록 31.

시노선이 2線 그리고 명령항로 9線을 포함 모두 21개 路線에 총톤수 7,250t에 이르는 33척의 선박을 운영하게 되었다. 회사 설립 첫해의 성적이 이미 화물 75,073t에 수송객 96,927에 이를 정도로 조선우선은 영업개시와 함께 조선 연안해운을 장악하기 시작했다.

그런데 조선우선도 大阪商船과 유사한 영업양상을 보이는데 그것은 바로 전체 운임수입에서 여객운임 수입이 갈수록 점점 줄고 화물위주의 영업으로 전환하는 것을 알 수 있다. 아래의 <표4.12>¹⁵³⁾을 통해 총운임 수입에서 화물과 여객의 비율을 나타내었다. 여객운임의 운임이 비록 증가하기는 하였지만 전체에서 차지하는 비율이 점점 하락하였고, 1930년대 들어서는 비율뿐만 아니라 금액자체도 개업초년인 1912년에 비해 줄어들었다.

<표4.12, 朝鮮郵船 총운임 중 화물·여객운임 비율>

연도	총운임(圓)	화물운임(圓)	비율(%)	여객운임(圓)	비율(%)
1912	720,944	420,097	58.3	300,847	41.7
1916	1,374,721	934,982	68.0	439,749	32.0
1921	3,199,497	2,237,010	69.9	961,487	30.1
1926	4,709,789	3,756,010	78.1	1,053,977	21.9
1931	3,270,791	3,002,979	91.8	267,812	8.2
1935	5,064,411	423,519	97.2	140,892	2.8

이전까지 조선의 해운업계는 日本郵船會社, 大阪商船會社, 尼崎汽船部, 互光商會 등이 조선과 일본사이의 선박을 운항시켰으며 조선연안항로에는 釜山汽船株式會社, 合資會社吉田船舶部 그리고 木浦航運合名會社 등의 3사가 경영을 해왔다. 朝鮮郵船會社가 연안항로를 많이 운영하기는 하였지만 일본항로의 운항현황과 운항기간을 <그래프4.8>에 나타내었다. 그런데 조선우선 항로의 운항기간은 1937년 이후의 항로에 대해서는 자료 확보 문제로 충분한 검토를 하지 못하였다. 그렇지만 1937년 이후로 갈수록 태평

153) 《朝鮮郵船株式會社二十年年史》, 朝鮮郵船株式會社 編, 1937, p.337.

양전쟁의 심화로 일본과 대륙간의 수송량은 더욱 증대되어 가고 이러한 현상은 관부연락선의 수송변동을 통해서나 大阪商船의 조선항로를 미루어 1942년경 전후까지는 항로의 감소는 있지 않았을 것으로 추측된다.

<그래프4.8, 1912~1937년 조선우선의 일본항로 현황>

항로	연도	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	주요기항지
① 北鮮~敦賀선																												청진, 원산, 웅기
② 北鮮~新潟선																												원산, 웅기
③ 부산~블라디보스톡~大阪선																												神戸, 원산
④ 웅기~東京선																												원산, 부산, 横浜
⑤ 웅기~大阪선																												장생포, 포항, 강릉, 청진
⑥ 北鮮~横浜 급행선																												부산, 원산, 성진
⑦ 신의주~東京선																												진남포, 군산, 목포, 부산
⑧ 신의주~大阪선																												진남포, 군산, 목포, 부산
⑨ 大阪~제주도선																												
⑩ 大阪~여수선																												
⑪ 목포~약송선																												군산
⑫ 해주~大阪선																												
⑬ 해주~東京선																												인천, 군산, 목포, 부산
⑭ 조선~長崎~大連선																												인천, 군산, 목포, 부산

對日항로의 상당수는 명령항로로 개설되었고 자유항로로 영업수지 상 운영이 가능한 항로는 얼마 되지 않았다. 그럼에도 명령항로로 개설하여 총독부 뿐 아니라 일본 지방행정부의 보조금으로 지원된 까닭은 물론 이들 항로의 운영이 조선과 일본, 그리고 만주지역과 일본 사이의 물자의 유통에 지대한 영향을 미쳐, 운송품목을 세부 조사한다면 당시 이지역의 경제

구조나 식민지의 경영의 실태를 어느 정도 파악할 수 있으리라 본다.

조선우선회사의 해외 항로는 위의 14노선 외에 중국항로에 조선~北중국선, 조선~上海선이 운영되었고, 수많은 조선 연안노선을 운항하였다. 위에서 정리한 일본항로를 노선별로 구분해서 운항현황을 《朝鮮郵船株式會社二十五年史》의 일본항로를 참조하여 살펴보도록 하겠다.

① 北鮮~敦賀선

1917년 平壤丸(1,127t)으로 동해를 횡단하는 항로를 수시로 운항하였다. 이전의 동해 횡단항로는 北鮮에서 北海道외에 일본 각항을 경유 동해안에 이르는 부정汽船이 있었지만 본 항로는 1918년 총독부의 명령으로 淸津~敦賀선이라는 명칭으로 월 2회 이상 연 30회 운항하고 청진·성진·원산·敦賀에 기항하였다. 平壤丸외에도 立神丸(2,483t)이 운항되기도 하였고, 1925년부터는 新造船인 慶安丸(2,091t)을 투입하고 같은 해 11월부터 3월까지 2,000t급 화물선을 투입해 연간 34회 운항하였다. 처음 일본 측 기항지는 敦賀뿐이었지만 宮津·舞鶴·新舞鶴을 기항지로 추가하고 이에 대해 京都府부로부터 기항보조금을 받게 되었다. 1933년 4월 新京~圖們사이에 철도가 완전 개통됨과 함께 웅기, 나진 그리고 청진 3항을 경유해 북만주와 일본사이의 수송량이 증가하면서 이 항로의 중요성은 더욱 커져갔다.

갈때는 주로 대두·蠶締粕(온채박)·生牛 등이었고 일본으로부터는 空罐(공관)¹⁵⁴⁾, 도기, 야채 외의 여러 잡화 등이 이입되었다. 1936년 명령이 갱신되어 본 항로를 北鮮~敦賀선으로 개칭하고, 웅기·나진·청진·성진·원산·敦賀·新舞鶴·舞鶴·宮津·境에 기항하였다.

② 北鮮~新潟노선

154) 빈 깡통

1932년 4월 北鮮~伏木~新潟선으로 개설되었다. 伏木·七尾·新潟·원산·홍남·신창·성진·청진·웅기에 기항하며 동해를 횡단하였다. 1935년 총독부로부터 北鮮~新潟선으로 명령받고 新造船인 神京丸(2,672t)을 투입하였다가 1936년 4월 총독부의 새로운 명령으로 화물수송 전용노선으로 하여 웅기·나진·청진·新潟·원산·홍남·성진·청진·나진을 순환 운항한 본 항로는 일본 육군성으로부터 군수품 수송을 담당하고 일반화물은 조선의 각항으로부터 대두, 豆粕, 鰯締粕(온채박)등을 이출하고, 新潟로부터 鑛油, 과일, 식료품, 건축용 자재 등을 수송하였다.

③ 부산~블라디보스톡~大阪선

1915년 원산~블라디보스톡선으로 월 3회 운항명령을 받았다. 항로개설 후 곧 부산~블라디보스톡~關門선이 되었다가 다시 부산~블라디보스톡~大阪선으로 개칭하였는데, 1917년에 이미 阪神에 연장하였다. 1934년에 이르러는 大阪·神戸·廣島·關門·부산·원산·홍남·성진·웅기·블라디보스톡에 기항하였다. 1937년 이후 종래의 大阪~웅기선을 폐지하고 부산·블라디보스톡·大阪선의 사용선박을 증설하였다.

④ 웅기~東京선

1928년 8월 개설 3,500t급 新造船 長白山丸을 투입하였다. 이 항로의 개설로 北鮮과 伊勢灣, 京濱을 연결하는 직통항로를 완성하여 조선과 일본과의 무역진전에 큰 역할을 담당하여 총독부에 있어 본 항로의 중요성을 인식하고 같은 해 12월 명령항로가 되었다. 운항은 연 16회, 웅기·청진·성진·원산·부산·萩·關門·名古屋·橫濱·東京에 기항했다. 1934년 4월 선박을 두 척으로 해서 항해횟수는 29회로 증설하였다.

⑤ 웅기~大阪선

1912년 개설하여 처음에 부산~웅기선으로 명령을 받아 강원도·함경도 연안을 기항하여 원래 동해연안 화물수송을 주로 하였으나, 1915년에 웅기~門司항으로 기항지가 변경되었다. 그리고 1925년에 다시 기항지를 阪神으로 연장하였다. 운항횟수는 월 3회 이상 연간 36회로 하면서 부산·장생포·포항·강릉·양양·원산·서호진·성진·청진에 기항하였다.

⑥ 北鮮~橫濱급행선

1934년 봄 청진에서 津輕해협을 경유해서 橫濱에 이르는 급행항로를 개설했다. 오천톤급 화물선으로 일본의 本州의 동해안을 돌아 瀨戶内海를 지나 부산과 원산을 경유하고 청진으로 돌아오는데, 한 번 항해에 27일 정도 소요되는 항로였다. 기항지를 구체적으로 살펴보면 웅기에서 나진·청진·大船渡·塩釜·橫濱·東京·名古屋·大阪·神戸·關門·부산·원산·성진으로 운항하였다. 岩手県, 仙台県을 기항하여 조선·만주지역과 북해도·靑山県 지역의 교역을 담당하였다.

⑦ 신의주~東京선

1920년 체신성의 보조를 받아 개설한 후 1932년 총독부의 명령항로가 되었다. 처음 개설당시는 朝鮮西岸~橫濱선이라 하였는데 총독부로 이관되면서 신의주~東京선이 되었다.

西鮮과 京濱을 직통 연락하는 정기항로는 朝鮮郵船의 본 항로가 처음이었다. 1923년 9월 관동대지진으로 본 항로의 취항선박이었던 昌福丸이 조선쌀과 기타 식량 구호품을 수송하는 명령항로가 되었다. 당시의 사용선박은 이천톤급 두 척이었으나 1937년부터 오천톤급 신조선 4척이 배선되어 월 4회 연간 48회 운항으로 신의주·진남포·인천·군산·목포·부산·關門·大阪·名

古屋·清水·横濱·東京에 기항하였다.

⑧ 신의주~大阪선

한반도 서해안에서 조선쌀을 적재하여 처음으로 阪神에 항로를 연장시킨 것은 세계대전이 한창이던 1917년 이었다. 이즈음부터 조선쌀은 점차 兵庫·堂島의 시장에 나타났다. 1920년 총독부는 西鮮~阪神간에 명령항로 개설의 필요성을 인식, 월 2회 연간 36회 이상 운항조건으로 명령항로로 지정하고 신의주·진남포·인천·군산·목포·부산·關門·神戸·大阪을 기항하도록 하였다. 이 당시의 취항선박은 3척이었으나 천톤 미만의 소형선이었다.

1935년 이후 본 항로는 북부선과 남부선으로 분할되어 북부선은 신의주·진남포·인천에서 일본으로 직항하고, 남부선은 인천을 기점으로 해서 군산·목포·부산에 기항하고 일본으로 직항하였다. 이 때 북부선은 사천톤급 화물선 두 척으로, 남부선은 삼천톤급 두 척으로 수송을 담당하였다.

⑨ 大阪~제주도선

제주도에서 일본을 갈 때, 우선 제주도에서 부산으로 와서 관부연락선을 이용 下関에서 기차편을 이용해 목적지까지 가는데 소요일수는 물론 경비 또한 많이 들어 직항로 개설의 필요성을 느껴 1924년 大阪~제주도간에 항로를 개설하였으나 수지상의 이유로 1935년 항로를 폐지하기까지 10여년간 운항하였다.

⑩ 大阪~여수선

1927년 전남도청의 명령으로 월 3회 阪神·關門·여수 사이를 운항하였다. 본항로에는 처음에 平壤丸을 취항시켰는데 석탄소비가 많이 운영비용이 커서 사용선을 威鏡丸으로 교체해 가며 항로를 살리고자 노력하였으나 결국

손실액이 너무 과다하여 1930년 폐항하고 말았다.

⑪ 목포~若松선

1913년 개설하여 1914년 군산까지 연장하고 군산·목포·若松을 정기운항하게 되었으나 1917년 폐항하였다.

⑫ 해주~大阪선

1932년 10월 황해도 해주항에 해륙연락의 설비가 이루어져 조선철도주식회사선과의 연대활용을 기하고자 항로를 개설하였다. 해주는 뒤에 신의주~大阪선의 임시기항지로 지정되면서 본 항로는 폐지하게 되었는데, 그때는 아마도 신의주~大阪선이 북부선과 남부선으로 나뉘는 1935년으로 보인다.

⑬ 해주~東京선

해주축항은 1932년 완성되었는데 오천톤급 이상의 선박의 입항은 어려워 신의주~東京선에 사용선을 대형선으로 기항하는 것은 불가능한 실정이었다. 그래서 1936년 出穀期에 해주~東京간에 항로를 개설하고 3,700t급 선박인 大速丸을 용선 투입하였다. 해주 쌀의 거래는 일본 關西지방보다 京濱지방에서 더욱 많아 본 항로의 개설은 관계지방에 편의를 제공하게 되었다. 운항은 월 1회 정도로 해주·인천·군산·목포·부산·名古屋·清水·橫濱·東京에 기항하였다.

⑭ 朝鮮~長崎~大連선

1925년 大阪商船주식회사와의 공동 명령항로로 수령하여 총독부외에 福岡縣, 市, 熊本縣, 長崎市, 그리고 鹿児島市로부터 보조를 받아 양사가 각

한 척씩 배선시켜 항로를 개설하여 운임은 공동 계산하였다. 1931년 양사협정 하에 朝鮮郵船株式會社 단독수령 항로로 하여 甲船·乙船으로 구분해 각기 월 1회 이상, 연간 16회 이상 운항하였다. 갑선은 기항지를 인천·대련·진남포·인천·군산·목포·부산·博多·長崎·三角·鹿児島로 귀항시는 三角·長崎·博多·인천으로 하였던 것 같고, 을선은 인천·진남포·大連·인천·博多·長崎·三角·鹿児島에 기항하였다가 귀항편에는 三角·長崎·博多·부산·목포·군산·인천에 기항하였던 것 같다. 1937년 이천통급 화물선 두 척으로 주요 화물은 조선에서 큐슈로 향한 쌀·대두·과일·牛骨, 대련에서 대·소두·豆粕·飼料 등이 있었고, 큐슈에서는 飼料水·금속제품·석탄·목재·보라·시멘트·비료 등이 있었다.

(3) 関釜連絡船

関釜連絡船은 1905년 개설되어 1945년 일본이 2차 대전에서 패하기까지 40년간 기록된 인원만 총 30,507,559명을 수송하였으며 이는 연평균 744,086명이다. 2004년 부산과 福岡, 下関, 広島, 大阪, 対馬 사이에 개설 운항된 모든 한일항로의 수송 승객을 포함, 부산국제여객터미널¹⁵⁵⁾ 개장 후 처음으로 100만 명을 넘어서고 2006년 11월에 100만이 넘어섰던 것을 감안하면 단일노선으로 1937년 이미 이용객 100만을 넘어서고 1942년 300만을 넘어선 것은 실로 대단한 수송실적이다. 그러나 관부연락선의 1930년대 후반과 1940년대 초반 수송인원이 급증 하게 된 원인으로 태평양전쟁 발발로 일본이 조선인 강제징용 노동자를 송출한데 기인한다는 것

155) 부산국제여객터미널은 1970년 한일회담의 결과로 부관훼리(일본측의 관부훼리 소속의 일본국적 선박이 취항하고 부관훼리는 2006년 현재까지도 한국측 운항대리점 임.)가 취항 부산~下関항로가 개설됨으로 개장 하게 된 여객터미널로써 100만 명 수송은 1944년 이후 60년 만의 일이며, 이후 2006년까지 3년 연속 輸送客은 증가하고 있다. 그러나 현재의 승객 상당수는 순수 관광을 목적으로 하는 승객으로써 당시의 승객과는 이용 목적과 성질에 있어서 엄연한 차이를 가지고 있다.

을 김민영이 밝히고 있다.¹⁵⁶⁾

1905년의 포츠머스조약에서 서구열강은 일본의 조선에 대한 정치, 군사, 경제상의 이권을 승인함에 따라 일본의 대륙진출은 활기를 띠게 되었고, 청일전쟁은 물론 러일전쟁에서의 승리로 일본국민의 대륙진출에 대한 관심도 역시 증가되었다고 볼 수 있다. 그리고 같은 해 『乙巳保護條約』과 『船舶航行條約』을 체결하였는데 그 이전 1월 부산과 서울을 잇는 京釜線철도가 완전 개통되었다. 이를 기회로 일본 산양철도의 계열회사인 山陽汽船株式會社は 경부선과 山陽鐵道の 연락운수를 계획하게 되는데 이때는 조선통감부가 설치되기 직전이었다.

산양기선주식회사는 사용선박 2척을 1척당 약 40만7천圓의 建造價에 三菱長崎조선소에 발주하였다. 그리고 1905(明治38)년 9월 11일 첫 선박인 壹岐丸(1,680t)을, 11월 1일엔 對馬丸(1,679t)을 취항시킴으로 격일 운항에서 매일 운항이 가능하게 되었다. 운항거리 226Km, 운항시간 11시간 30분으로 이로써 東京에서 서울까지의 거리는 60시간으로, 철도와 연락선 그리고 철도의 연락으로 이동이 가능하게 되었다.¹⁵⁷⁾ 양 선박은 당시 일본으로서도 초유의 대형 연락선이며 선내 또한 1등실과 응접실에 있어서는 상당히 호화로웠다. 그런데 바로 이듬해인 1906(明治39)년 일본정부는 鐵道國有法에 따라 山陽鐵道株式會社로부터 항로와 선박을 사들여 관부연락선 역시 일본철도성 소속으로 국유화되어 계속해 수송을 담당케 하였다.¹⁵⁸⁾ 그리고 이듬해 수송인원 10만을 넘기고 만다. 그러나 비록 당시로서는 초유의 대형 선박이라고는 해도 2척으로 늘어나는 수송량을 대처하기에는 충분하지 않아 1907년 8월 민간회사로부터 객화선 會下山丸

156) 金旻榮, 〈植民地時代 勞務動員 勞動者の 送出과 鐵道 連絡船〉, 《韓日民族問題研究》 第4號, 2003.

157) 《閔釜連絡船史》, 日本國有鐵道広島鐵道管理局 編, 1979, p.18.

158) 1906(明治39)년 3월 31일 제22회 일본의회는 「鐵道國有法」(法律第17號)를 공포.

(1,458t)을 용선하게 되었다. 1908년 4월 1일부터 초량·부산간의 영업이 개시되고 부산과 신의주사이를 26시간에 연결하는 직통열차가 개통되자 4월에 薩摩丸(1,946t)을 용선하였다. 그러나 이 두 척은 선형이 작고 속도가 느린데다 선박의 설비도 좋지 않았다.¹⁵⁹⁾

1910년 한일합방 직후인 1911(明治44)년 11월 압록강의 철교가 완공되었다. 이로써 중국 북동부, 즉 만주의 봉천까지 열차가 이어지게 되었다. 이와 발맞추어 일본에서는 일본 본토와 조선 그리고 만주를 연결하는 즉, 『철도연락운송체계』가 확립되어간다. 따라서 1911년 新造船인 梅梅香丸(3,272t)과 桜丸(3,204) 두 척을 용선하고 기존의 老朽船 두 척의 용선을 해지 하지만 梅梅香丸과 桜丸 두 척도 본 항로에 오래 운항하지 못하고 1912년 遠洋항로를 급히 개시하면서 전환배치 되었다. 그 후 1913년 1월과 4월 철도성에서 발주한 선박인 高麗丸(3,029t)과 新羅丸(3,021t)을 본 항로에 취항시켜 늘어나는 수송수요를 본격적으로 대응하기 시작했다.¹⁶⁰⁾ 이 선박들은 야간항해를 염두에 두고 설계한 雙暗車汽船¹⁶¹⁾으로 기존의 두 선박은 현해탄의 섬 이름을 船名으로 壹岐丸, 對馬丸이라 하였으나 조선을 합방하고 난 이때는 한반도의 옛 왕실 이름을 船名으로 하였다.

열차와 연락선이 정비되었으나 부산의 항만의 접안시설이 완비되지 않았으나 1912년 6월부터 부산에 신설한 釜山稅關棧橋를 차용하게 되어 수송력을 증대시켰다. 그럼에도 불구하고 1913년 제1차 세계대전에 따른 호황으로 인해 화물은 1일 평균 1,000t 이상 늘어 정기편 외에도 화물선 2척을 수시로 운항시켰지만 폭증하는 수요를 충분히 감당하지 못할 정도였다.

관부항로 운항 40년간 투입된 선박은 모두 15척이며 그중 第二阪鶴丸이 1912년 4월과 5월 두 달 운항한 것을 제외하고는 장기간 운항하였다. 초

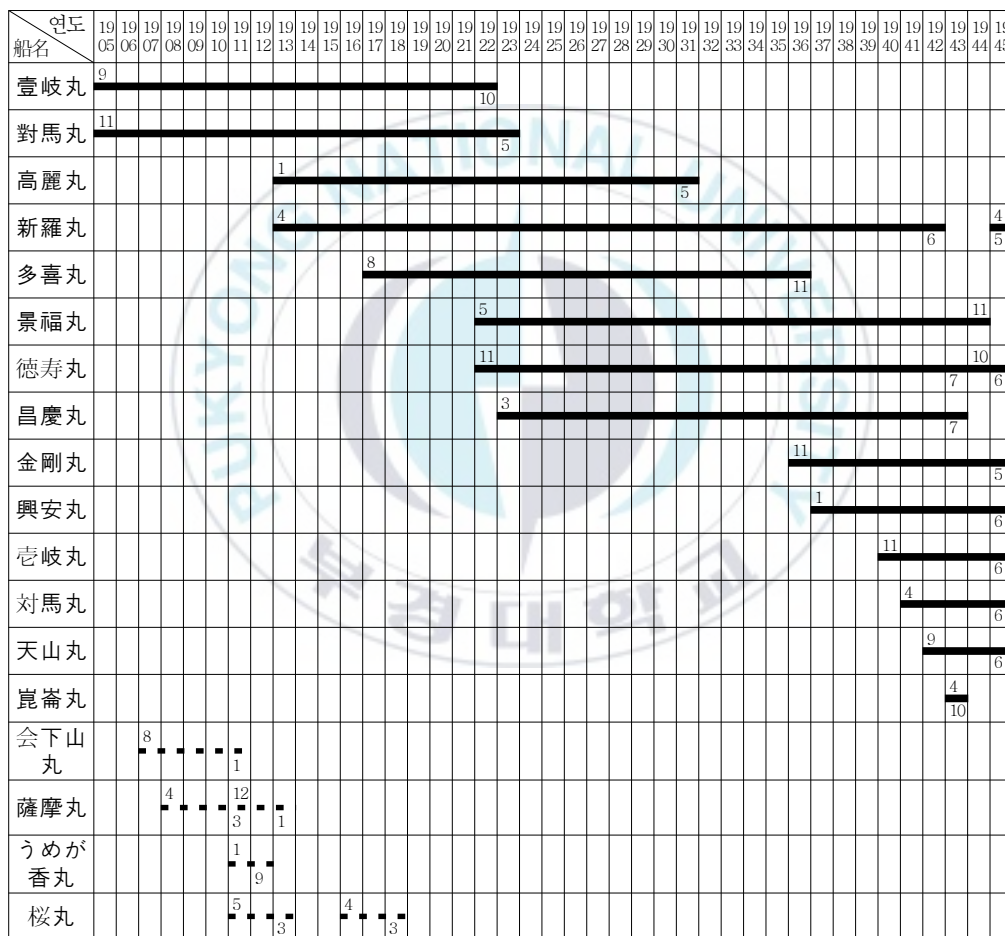
159) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局 編, 1979, p.20.

160) 《앞의 책》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局 編, 1979, p.22.

161) 스크류 프로펠라가 2기 장착된 汽船.

기에 일부 傭船으로 운영하기도 했지만 1920년 이후 景福丸, 德寿丸 그리고 昌慶丸 투입 시점으로 용선보다는 일본철도 소유선 위주로 운영해 나가게 된다. 관부항로에 투입된 철도성 소유 선박들과 용선된 선박들의 운항기간을 <그래프4.9>¹⁶²⁾로 구성해 보았다.

<그래프4.9, 関釜連絡船 투입선박별 운항기간>



162) 古川達郎, 《鐵道連絡船100年の航跡(二訂版)》, 成山堂, 2001, p.42, p.347을 일부 참조하여 작성. 검은 실선은 일본철도성 소유선, 점선은 용선 선박이다. 이외에도 12척의 용선 선박이 있으나 이들은 거의 1년 미만의 단기용선 운항으로 생략하였다.

에 뇌격 침몰하고 만다.¹⁶⁴⁾ 이것은 전쟁으로 인한 첫번째 연락선 희생이었다.

결국 미군의 공습으로 더 이상 관부항로의 운항이 어려워지기까지 약 40년간 운항된 관부연락선의 운송인원 및 화물의 양을 구체적으로 살펴보기 위해 연도별로 구분하여 <표4.13>을 구성하였고 이를 바탕으로 <그래프4.10>을 도식하였다.

<표4.13, 關釜連絡船 연도별 수송인원¹⁶⁵⁾>

년도	釜山發 ¹⁶⁶⁾	下関發	인원	년도	釜山發	下関發	인원
1905			35,000	1926	296,831	284,148	583,011
1906			95,000	1927	372,609	315,730	688,645
1907	56,077	55,019	111,096	1928	360,229	269,590	711,332
1908	56,298	62,616	118,917	1929	382,522	347,438	729,243
1909	56,718	63,618	120,466	1930	295,156	330,304	625,276
1910	67,451	80,546	148,254	1931	300,017	290,202	590,164
1911	81,185	93,785	175,502	1932	319,787	322,995	643,008
1912	95,422	104,597	200,674	1933	382,955	360,427	743,421
1913	103,029	109,611	197,403	1934	371,337	391,439	769,648
1914	96,593	102,411	192,153	1935	392,692	427,569	814,230
1915	97,011	102,320	199,201	1936	441,668	473,497	915,165
1916	106,379	102,199	208,746	1937	527,700	593,015	1,029,201

164) 古川達郎, 《鐵道連絡船100年の航跡(2訂版)》, 成山堂書店, 2001, p.102.

165) 《下関市史》, 下関市史編纂委員会, 《朝鮮總督府統計年鑑》, 朝鮮總督府編, 1925년.

관부연락선의 수송인원은 《下関市史》, 《朝鮮鐵道四十年略史》, 《神戸新聞》1913년 2월 1일자 記事 〈關釜連絡船의 将来〉 철도원부총재 담화내용, 그리고 《朝鮮總督府統計要覽》 등에서 각기 그 수를 약간씩 달리하고 있다. 이는 당시 기록원의 착오에서 기인할 수도 있고 수송인원에 승조원의 포함여부 등에서 기록차가 발생할 수 있으나 전체에서 미미한 차이로 판단할 수 있는 수치로 인정할 수 있다.

한편, 1905~1906년 두 해의 수송인원은 대부분의 자료에서 누락이 되어 있는 바 상기의 인원은 下関市史編纂委員會의 추정치로 추정되며, 《關釜連絡船史》, 日本国有鐵道広島鐵道管理局 편찬 자료에서는 1905~1908까지 4년간의 수송인원을 約으로 밝히고 있다. 그러나 이후 1920년까지의 수송인원은 《下関市史》와 동일하게 기록되어 있다.

1917	149,510	134,250	283,557	1938	735,949	814,106	1,353,993
1918	189,672	177,053	365,567	1939			1,793,059
1919	214,413	216,164	431,776	1940			2,198,113
1920	218,268	221,220	442,027	1941			2,200,845
1921	238,148	227,030	464,915	1942			3,057,092
1922	303,510	261,726	563,107	1943			2,748,798
1923	283,725	293,548	576,745	1944			1,659,500
1924	358,112	280,451	628,036	1945			499,512
1925	299,036	300,347	598,174	합계			30,509,572

지속적으로 증가를 보여 온 여객수요는 1937년 100만을 초과하여 더욱 폭발적인 증가를 보이는데, 연 100만명 수송은 1일 약 2,740명이며 매일 부산발 1,370명, 下関발 1,370명이 탑승한 것이고 1940년 200만명이 넘어선 것은 매일 양쪽 부두에서 각각 2,740명 이상 탑승하고 현해탄을 건너는 것이다. <그래프4.10>을 보면 1937년 100만 명이 되기까지 약 30여년간 때로는 감소할 때도 있었지만 전체적으로 지속적이고 점진적인 증가를 이룩한다. 1937년 100만 명 수송을 기점으로 6년간 수송인원이 급등 1942년 300만 초과를 정점으로 급감 1945년 일본이 항복하기 전 미군의 기뢰공습으로 운항이 중단되었다.

연락선의 개설 당시로부터 폐지될 때까지 부산발, 下関발로 구분하여 탑승객의 국적을 구분하고 신분을 파악해 내는 등 관부연락선의 탑승객성향

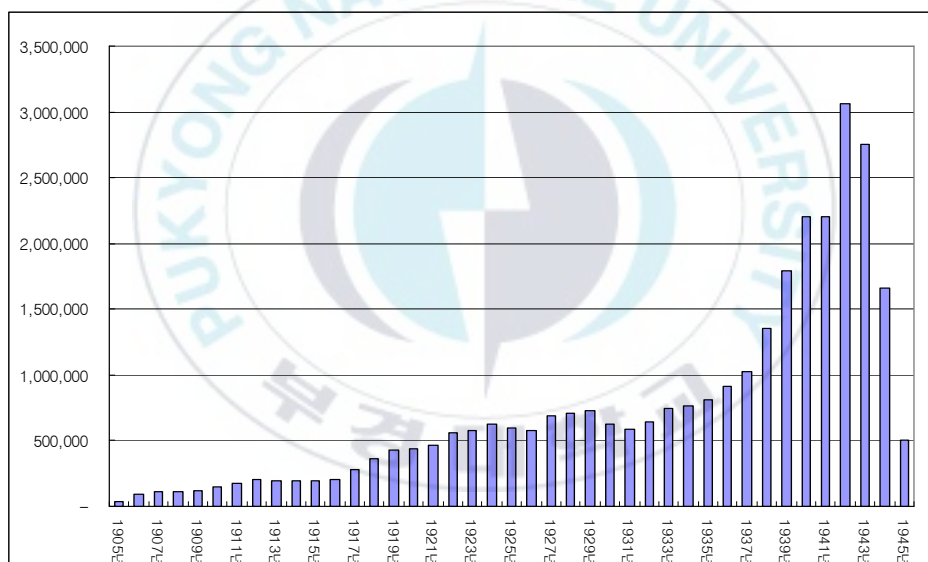
166) 《朝鮮鐵道四十年略史》, 朝鮮總督府鐵道局, 1940, p.585.에서 釜山발 탑승인원과 下関발 탑승인원을 발췌하여 승선인원의 합이 연도별 수송인원과 일부 차이가 발생하는 것을 확인할 수 있다. 또 다른 차이를 《朝鮮總督府統計要覽》, 1911, 아래의 <표>를 통해 알 수 있다.

연도	釜山發	下関發	年間 輸送人員
1907(明治40)	51,407	53,618	105,025
1908(明治41)	57,218	62,890	120,108
1909(明治42)	55,692	63,686	119,378
1910(明治43)	63,641	73,855	137,496
1911(明治44)	81,479	94,023	175,502

을 분석함으로 일제시기 양국민의 이동 성향을 파악해 당시의 시대상을 읽을 수 있을 것이다. 1930대 후반에서 1940년대 초의 수송객 급증의 원인이 바로 조선인 강제징용 노동자의 동원으로 인함이라고 밝힌 김민영의 작업이 바로 그런 경우라 할 수 있다.

<그래프4.10>에서 관부연락선이 운항된 40년 동안 100만 명 수송이 이루어진 것은 1937년부터 1944년까지 8년간 이다. 그전의 약 30년간은 점진적으로 서서히 증가한 것을 쉽게 알 수 있다.

<그래프4.10, 관부연락선 여객운송량 변동>



한편, 화물운송을 살펴보면 별도의 화물운송의 수송량과 함께, 탑승객이 手荷物로 동반하는 手小貨物의 증가량까지 감안하면 여객운송 못지않게 화물운송의 증가도 뚜렷하였다고 볼 수 있다. 관부연락선의 화물 운송량은 다음의 <표4.14>와 같다.

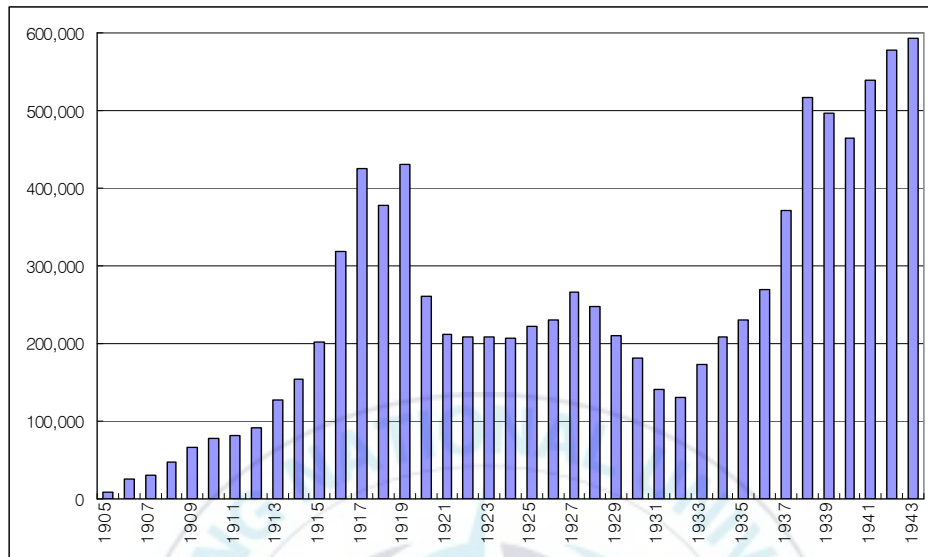
<표4.14, 関釜連絡船 연도별 수송화물¹⁶⁷⁾>

년도	貨物量 t	手小貨物量(箇)	년도	화물량	수소화물량(箇)
1905	9,135		1926	231,248	1,004,718
1906	25,286		1927	266,810	1,139,302
1907	30,507		1928	246,742	1,305,122
1908	47,402		1929	209,945	1,469,640
1909	65,970		1930	180,866	1,413,043
1910	78,653	1,457t	1931	140,017	1,457,494
1911	81,844	1,859t	1932	131,191	1,515,449
1912	92,099	236,787	1933	172,597	1,789,571
1913	126,384	222,775	1934	208,185	2,225,609
1914	154,087	251,803	1935	230,786	2,452,138
1915	202,529	305,502	1936	269,690	2,752,630
1916	318,365	374,174	1937	370,634	
1917	424,659	522,361	1938	516,559	
1918	377,763	556,821	1939	496,684	
1919	431,278	644,907	1940	465,028	
1920	261,147	659,471	1941	538,474	
1921	212,697	694,229	1942	577,999	
1922	207,908	757,186	1943	592,511	
1923	207,727	804,724	1944	불명	
1924	206,719	847,431	1945	불명	
1925	221,192	968,975	합계	5,845,966	

<표4.14>를 보면 취항 후 1913년 처음으로 10만톤 이상을 수송한다. 그리고 곧 1915년 이십만 톤, 1916년 삼십만 톤, 1917년 40만톤으로 급증하였지만 1919년을 기점으로 감소하기 시작해 1937년에야 다시 30만톤 이상 수송하게 된다. 화물 수송량의 흐름을 <그래프4.11>을 통해 쉽게 확인하자.

167) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.66,p.74. 일부 원자료는 《国鉄統計資料》와 《鉄道技術発達史》등에서 인용.

<그래프4.11, 관부연락선 화물운송량 변동>



취항 초부터 점진적인 증가를 보이던 화물수송량이 1911년 韓日合邦후 증가량이 급증하여갔다. 더군다나 1914년부터 약 5년간은 1차 세계대전의 영향으로 해운계의 호황으로 일본의 조선을 통한 대륙에의 수송량은 늘어갔고, 운임도 안정적이었다. 여객의 경우와는 달리 1920년대에 들어서 1차대전 종전으로 조선쌀과 만주의 大豆의 수송량이 급감한데다 수송량의 감소로 민간 업자들이 소형발동汽船을 이용해 저가로 조선쌀을 일본으로 수송하는 회사가 증가했던 때문이기도 하였다. 이러한 민간 해운업자들에게 대항하여 특별 운임할인을 시행, 화물영업에 노력을 기울였지만 큰 효과는 얻지 못하였고 화물량의 감소로 화물편을 휴항해야 하는 경우까지도 발생하여 정기편임에도 화물이 전무일 때가 있어 화물선인 多喜丸, 新羅丸을 선석에 계류해야하는 일도 있었다. 이러한 어려움은 1929년 세계적인 불황의 영향으로 더욱 힘들어지지만 1931년 만주사변이 발발한 이후부터 회복해가기 시작한다. 滿洲國을 설립한 일본은 만주국 건설을 위한 자재의 수송량이 늘어날 수밖에 없었다. 여객도 화물도 급증하기 시작한 바로 이

리한 때에 金剛丸, 興安丸이 건조되었던 것이다.

그러면 이렇게 엄청난 운항실적을 쌓은 관부연락선의 운항 시각표, 여객 운임 화물운임 등에 대해 시기별로 대략적인 변천과정을 살펴보도록 하자. 우선 운항시각표의 대략을 보면 <표4.15>와 같다.

<표4.15, 관부연락선 운항표¹⁶⁸⁾> (1922년 4월 현재)

편명		釜山發	下関着	편명		下関發	釜山着
여객	2편	09:40	17:40	여객	1편	11:00	19:00
	6편	22:00	07:00		5편	21:30	06:30
화물	乙편	19:30	07:00	화물	甲편	20:30	09:30
부정기 화물	口편	22:30	13:30	부정기 화물	イ편	16:00	09:00

(1939년 7월 1일 현재)

편명		釜山發	下関着	편명		下関發	釜山着
여객	2편	11:45	19:30	여객	1편	10:30	06:00
	8편	23:30	07:15		7편	2245	06:00
	1008편	23:50	07:50		1007편	2245	06:15
회항	98편	22:20	07:50	회항	97편	2250	09:20
화물	62편	20:20	08:20	화물	61편	2130	08:30
	54편	19:50	06:40		53편	2140	08:30
	變54편	19:50	07:50				

(1943년 10월 8일 현재)

편명	부산發	下関着	편명	下関發	부산着
2편	09:30	18:10	1편	10:00	18:40
1002편	10:00	18:40	1001편	09:30	18:10
52편	06:00	16:30	51편	06:00	16:30

매일 운항을 하면서도 장기간 항해인 만큼 오전 출발과 야간 출발로 구분하여 운영되어 온 것을 확인 할 수 있다. 무엇보다도 1922년에 이미 운항시간이 단축되어 주간에 약 8시간 야간은 약 9시간 정도에 주파하였다. 관부연락선의 여객운임과 화물운임을 아래의 <표4.16>와 <표4.17>에서

168) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.36, pp.65~66. 1943년의 운항시간표는 원자료를 《広島鉄道局報》 등에서 인용하였다.

각각 정리하였다.¹⁶⁹⁾ 명칭과 의미를 약간 달리하지만 오늘날에 운항을 재개한 부관훼리(関釜훼리)와 요금비교를 하는 것도 재미있는 일이다.

<표4.16, 관부연락선 여객운임표>

개정월일	등급	1등실	2등실	3등실	비고
1905년 9월 11일		12엔00전	7엔00전	3엔50전	식사포함, 2등침대는 50전
1918년 7월 16일		12엔00전	7엔50전	3엔75전	식사포함
1920년 9월 1일		10엔65전	7엔10전	3엔55전	식사제외
1924년 11월 15일		12엔15전	7엔10전	3엔55전	1등실은 침대요금을 가산
2006년 12월 01일 ¹⁷⁰⁾		18,000엔	12,500엔	9,000엔	한국출발요금은 이의 약 90%

1876년의 三菱會社の 長崎~부산항로 下等客 운임이 4.50圓으로 해서 이듬해 2.00圓으로 인하 하였다. 이를 <표4.16>의 요금과 비교해 본다면 근대적 교통비의 사회적 가치의 변천을 파악하는 의미 있는 작업이 될 것이다. 그런데 <표4.16>에서 볼 수 있는 것처럼 운항 20년간 요금은 크게 달라지지 않았다. 이는 추가 조사가 필요하겠지만 물가의 안정보다는 三菱會社の 요금인하에서 보이는 것처럼 일본정부가 정책적으로 요금을 적정선으로 유지하고자 하였으리라 생각된다. 요금여객운임과 별도로 화물 운임은 <표4.17>에 표시하였지만 여객운임과 같은 운임의 변천까지는 나타내지 못하였다.¹⁷¹⁾ 그러나 여객운임을 고려할 때 화물운임도 큰 변동은 있지 않았을 것으로 추측된다.

169) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.41, p.141.

170) 関釜훼리의 일본출발 요금과 부관훼리의 한국측 요금은 양국간의 물가차로 인해 약간의 차이를 두고 있는데, 미래고속(주)와 JR九州鉄道の 공동운항이 이루어지고 있는 부산~博多항로도 출발지간의 요금차를 두고 있다.

171) 《関釜連絡船史》 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.79. 1921년에서 1930년 4월 1일까지.

<표4.17, 1921~1930년간 관부연락선 화물운임 >

급수	小口扱(100斤당)	貸切扱(1톤당)	무게	特別小口扱(1927.2.1 신설)	
				철도와 연락 시	선박 운송 한정
1급	90전	10엔80전	50斤이하	40전	75전
2급	69전	8엔20전	75斤이하	55전	80전
3급	54전	6엔50전	100斤이하	70전	90전
4급	44전	5엔50전	20斤초과당	14전	18전
5급	36전	4엔80전			
급외품	2종 위험품(갑판 적재에 한함) 小口扱 100斤당 90전, 貸切扱 1톤당 10엔80전 3종 가축, 馬 1두 15엔				

1930년 미터법 실시에 따라 운임표의 단위가 개정되었다. 초기의 여객 운임에는 식사비가 포함되어 있었으나 현해탄의 거친 파도에 배멀미가 심해 식사요금이 포함되어 있어도 멀미로 인해 식사를 하지 못하는 경우가 비일비재하였다. 그러자 식사요금이 선비에 포함되어 있는 것이 불합리하다는 의견이 불거지고 결국 식사는 선택적으로 할 수 있도록 식당에서 판매하게 되었다. 선내의 식사는 양식의 경우 아침 1엔, 점심 1엔50전, 저녁은 1엔50전으로 비교적 비싼 요금을 책정하였고, 일식(和食)의 경우는 보다 저렴해서 고급 도시락 50전, 보통 도시락으로 30전을 책정하였다. 이외의 간식으로 커피, 빵, 아이스크림 등을 10전에 판매 하였고, 선내의 목욕탕을 무료로 운영하였다.¹⁷²⁾ 선내 목욕탕의 운영은 현재 운항중인 釜関훼리나, 高麗훼리의 야간운항 선박에서도 여전히 무료로 운영되고 있다.

본 항로의 재미있는 운영방식으로 1925년 승객이 증가하는 성수기에는 화물편으로 이용된 高麗丸에 탑승하는 대신 할인 해 주는 제도가 있었다. 1925년 4월 13일부터 釜山과 下関에서 출도착하는 3등실 여객에 한해 10% 할인을 실시하였다. 그러나 高麗丸형은 景福丸형의 客船과 비교하여

172) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.40.

선내 시설이 낙후한데다 속도가 너무 느려 4시간 이상이나 운항시간의 차이가 있어 이용자가 적어 결국 약 1년 후 할인제도가 폐지되었다.

1920년대에서 30년대 중반에 이르기까지 점진적인 이용객 증가를 보여왔던 본 항로에 일본 철도성은 1936년 11월과 이듬해 1월 총톤수 7,000t급에 이르는 金剛丸, 興安丸 두 척을 투입하여 종래의 소형화물선보다 뛰어난 속력과 파도에 대한 내구성을 강화, 여객과 화물을 동시에 대량 수송하는 안정성을 확보하였다. 1930년대 후반부터 급증하게 된 수송수요를 감당한 운항표를 확인해보면 여객편으로 金剛丸, 景福丸, 德寿丸, 昌慶丸을 回航편으로 景福丸 德수환 昌慶丸 그리고 화물편으로 景福丸형과 新羅丸을 충당하였고 여객 성수기에는 임시편으로 주간 1001, 1002편과 야간 2007, 2008편을 운항하였다.¹⁷³⁾

1940년 11월 3,500t급 新造 화물선 壱岐丸을 취항시키고 1941년 4월에는 對馬丸을 배속시킴으로써 종전까지의 화물편을 폐지하고 새로운 운항편을 설정하였다. 이 배들의 船名은 관부연락선 개설초기 운항하였다가 1931년과 1925년에 각각 종향한 壱岐丸과 對馬丸의 옛 이름을 계승하여 命名되었다. 그 후 1942년 11월 天山丸을 취항시키면서 운항시각을 개정하고 1943년에는 崑崙丸이 취항하기까지 전쟁이 격화되는 와중에도 신규 취항 선박이 지속적으로 투입되며 수송에 임했다.

그런데 관부연락선의 경영상태는 어떠했는지 1912년부터 1935년까지 관부연락항로의 영업수지를 다음의 <표4.18>에 나타내었다.¹⁷⁴⁾

173) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.65.

174) 《앞의 책》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.85.

<표4.18, 1912~1935년간 관부연락항로 수지표>

년별	항로별	關 釜 航 路		
	수지별	收入 円	支出 円	損益 円
1912		1,015,554	883,512	132,032
1913		1,055,791	736,687	319,104
1914		1,061,057	791,746	269,311
1915		1,128,826	806,360	322,466
1916		1,385,001	1,161,196	223,805
1917		1,850,264	1,753,761	96,503
1918		2,382,634	2,981,576	-598,942
1919		不 明		
1920		3,520,413	1,019,056	2,501,357
1921		3,586,680	2,441,716	1,144,964
1922		3,900,389	2,265,600	1,634,789
1923		3,887,754	2,654,737	1,233,017
1924		4,034,579	2,872,089	1,162,490
1925		4,165,773	2,810,326	1,355,477
1926		4,081,892	2,749,825	1,332,067
1927		4,673,649	2,642,805	2,030,844
1928		4,710,484	2,709,934	2,000,550
1929		4,584,721	2,536,255	2,048,466
1930		3,821,917	2,169,762	1,652,155
1931		3,547,882	1,847,331	1,700,551
1932		3,685,604	1,759,192	1,926,412
1933		4,466,499	1,893,895	2,572,604
1934		4,991,718	2,125,733	2,865,985
1935		5,448,134	2,231,940	2,916,194

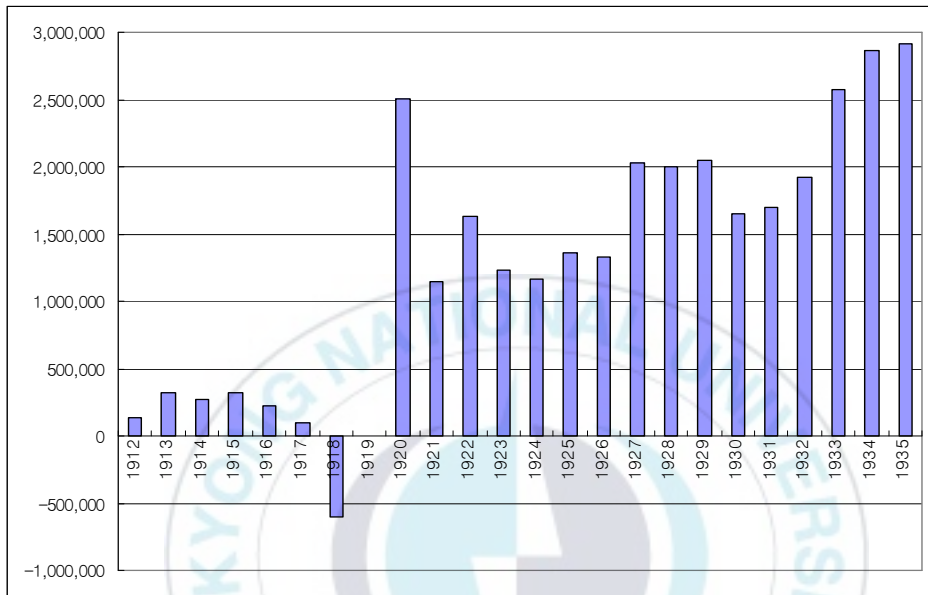
관부항로 개설 첫 해를 기준으로 30년 뒤인 1935년에는 수입은 50배 이상, 지출이 25배 이상 그리고 이익은 20배 이상 증가하였다. 1932년을 기준해서 관부항로의 本州와 九州를 연결하는 주요 연락항로인 關門항로의 關門연락선¹⁷⁵⁾의 수입이 445,975円, 지출은 221,534円 그리고 이익이 234,451円으로 규모면에서 관부항로와 비교가 되지 않았다.¹⁷⁶⁾ 관부항로

175) 本州 철도의 종착역인 下関과 九州의 철도가 시작되는 門司사이를 연결하는 연락선.

176) 《關釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鐵道管理局, 1979, p.86.

의 수지표를 <그래프4.12>에 나타내었다.

<그래프4.12, 1912~1935년 관부연락항로 수지변동 현황>



영업수지 상의 손익을 보면 1920년대 여객영업도 계속해서 증가하고 있었고 화물도 상당히 호조를 보이고 있었지만 1918년에는 적자를 보았다 하지만 1919년을 지나 1920년에 들어서면서 종전과 비교할 수 없는 이익을 내기 시작하면서 지속적인 흑자구조로 손익개선이 현저히 이루어진 것을 확인할 수 있다.

1905년 개설당시부터 1945년 세계대전으로 관부연락선이 중단되기까지 관부항로에 투입된 일본철도성 선박들의 재원은 <표4.19>와 같다.

<표4.19, 関釜連絡船舶 주요 재원(新造時)¹⁷⁷⁾>

船名	용도	총톤수	선박재원				재화톤수	탑승인원						엔진종류및개수	최고속력	제조소	취항종항결말
			전장	폭	깊이	흘수		1등	2등	3등	계	기타	승조원				
壹岐丸	여객	1,681	80.0	11	7	3.8	300	18	64	235	317		75	R 2	15	三菱 合資會社 長崎조선소	1905.9.10 1931.5.11 1932 매각
對馬丸	여객	1,679	82.0	11	7	3.8	300	18	64	235	317		75	R 2	15	"	1905.11.1 1925.12.17 1926 매각
高麗丸	화객	3,029	101	13	9	5.2	930	43	120	440	603	5	109	R 2	16	K.K 川崎조선소	1913.1.31 1932.10.30 1933 매각
新羅丸	화객	3,021	101	13	9	5.2	930	43	120	440	603	10	109	R 2	16	"	1913.4.5 1945.5.25 1945 침몰
景福丸	여객	3,620	114	14	9	4.5	430	45	214	690	949	10	148	T 2	20	三菱造船 K.K 神戸조선소	1922.5.8 1945.7.30 1958 매각
徳寿丸	여객	3,620	114	14	9	4.5	430	45	210	690	945	10	148	T 2	20	"	1922.11.12 1957.9 1961 매각
昌慶丸	여객	3,620	114	14	9	4.5	430	45	210	690	945	10	148	T 2	20	"	1923.3.12 1955.12 1961 매각
金剛丸	화객	7,082	134	18	10	6.1	3,170	46	316	1,384	1,746	18	141	T 2	23	三菱造船 K.K 長崎조선소	1936.11.16 1951.10.14 1953 해체
興安丸	화객	7,080	134	18	10	6.1	3,170	46	316	1,384	1,746	18	141	T 2	23	"	1937.1.31 1950.3.1 1950 양도
壹岐丸	화물	3,520	104	15	9	5.0	4,617	-	-	-		12	73	T 1	17	K.K 播磨조선소	1940.11.30 1948.6.5 1950 양도
對馬丸	화물	3,516	104	15	9	5.0	4,617	-	-	-		12	73	T 1	17	"	1941.4.12 1945.8.13 自沈
天山丸	화객	7,961	143	18	10	6.1	2,223	60	342	1,646	2,048	19	65	T 2	23		1942.9.27 1945.7.28 1945 침몰

崑崙丸	화객	7,909	143	18	10	6.1	2,223	60	344	1,646	2,050	19	165	T	2	23		1943.4.12 1943.10.5 1943 침몰
多喜丸	화물	1,228																1919.4.9 轉屬 1936.11.18 공용폐지

관부항로에 투입된 철도성 선박은 총 15척 그러나 이 중에서 관부항로를 주로하여 운항된 선박은 수는 14척 정도로써 関門항로 보다는 많지만 青函항로나 宇高항로의 투입된 선박 보다는 못 미친다.

그러면 관부항로에 투입한 선박의 규모를 살펴보자. 1945년 이전까지 일본의 각종 연락선 항로에 투입된 약 66척의 선박 중 가장 규모가 큰 선박의 상위 5척을 선정하면 모두 관부항로에 취항하였던 선박이다.¹⁷⁷⁾ 내역을 보면 崑崙丸, 天山丸, 金剛丸, 興安丸, 그리고 景福丸, 德寿丸이 같은 규모의 선박으로 공동 5위이다. 이들 선박들은 각기 취항 당시 연락항로 사상 최대 규모를 자랑하며 취항하였다. 그만큼 관부항로는 일본의 많은 연락항로 중에서도 특히 중요한 항로였던 것을 알 수 있다.

이상의 관부연락선 이외에 한일 연락항로로써 약 324Km에 이르는 麗水~下関항로를 1930년 12월에 개설하고 昌寿丸(2,010t), 昌福丸(1,730t) 두 척으로 개설하였고, 1일 1왕복으로 오후 5시 下関을 출항하여 다음날 아침 10시에 여수에 도착하는데 17시간이라는 긴 운항시간이 소요되었다. 여객의 정원은 330명이었지만 보통은 80여명 수준이었고 1937년에 이르

177) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.161.

① 본 일람표의 선박은 관부연락선으로 사용될 목적으로 건조된 것으로 용선은 제외, 그러나 多喜丸은 国鉄소유가 되었다.

② 탑승인원의 기타는 세무직원, 화물에 따른 인원 등을 말한다.

③ 주유기관의 R은 왕복동기관, T는 터빈을 뜻한다.

178) 古川達郎, 《鉄道連絡船100年の航跡(二訂版)》, 成山堂, 2001, 付表 2. 鉄道連絡船主要目一覧表(新造時).

리 약 150명 수준이 되었다. 여수에서 서울까지 직통열차가 운행되고 있어 關麗連絡船은 부관연락선, 경부선과 경쟁을 해야 하는 입장이었지만 이로써 4년후 關門해저터널의 개통과 下關항만의 개축 등으로 교통관문으로써 下關의 역량은 커져만 갔다.

1943년 釜山~博多항로가 개설되었는데 2차 세계대전의 영향으로 1941년 이후 일본에서 대륙으로의 수송량이 급증하였으나 관부연락선의 객화수송력은 下關측의 암벽 및 육상시설의 큰 제한으로 선박 계류시간에 선박수용능력을 충분히 발휘하기 어려운 상태가 되었다. 이에 따라 관부연락항로의 보조항로로써 연간 여객 72만, 화물 150만t의 수송을 목표로 釜山~博多항로를 개설하게 되었다. 본 항로를 개설하기 위해 福岡市로부터 博多港 중앙부두 동측 160m를 양도받아 博多港역을 개설하고 여객 연락에 필요한 설비를 시설하였다. 1944년 7월 15일부터 1일 1왕복 운항을 개시하였지만 얼마 지나지 않아 중단되었다.¹⁷⁹⁾

관부항로만으로 수용할 수 없었던 여객과 화물의 증가로 항로를 확대하였지만 1945년에 들어서자 미군은 일본본토에 공습이 강화와 함께 일본 주요항의 항만봉쇄 작전에 들어간다. 이로 인해 일본 주요항에 미군의 機雷가 대거 설치였다. 특히 대륙으로 연결하는 관부항로의 출발항인 下關港이 있는 關門해역은 미군의 최중요 항만봉쇄 지역이었는데 결국 1945년 4월 1일 興安丸이 下關를 출항한지 1시간 12분 후 觸雷 大破한다. 이일로 관부연락선의 여객편은 博多港에서 발착하게 되었다. 그런데 興安丸이 觸雷하고 4일 만에 역시 관부연락 화물선인 壱岐丸이 觸雷하여 항해불능이 되는 일이 발생한다. 더욱이 5월에 들어서면 新羅丸이 門司해역에서 觸雷로 침몰하고 그 이틀 후에는 金剛丸이 博多港에서 觸雷로 침수되어 배수불능의 상태에 빠지면서 미군의 항만봉쇄 작전은 사실상 관부연락선을 운항

179) 古川達郎, 《鐵道連絡船100年の航跡(2訂版)》, 成山堂書店, 2001, p.98.

불능상태로 만들어 버렸다. 이로 인해 관부연락선을 탑승하는 승객들의 불안감은 대단하였지만 대륙에서 유일하게 일본으로 연결되는 길이었던 관부연락선에 탑승하고자 하는 여객수는 여전히 많았다. 1944년 중반 미군의 공습이 강화되고 일본의 패색이 짙어지자 미군의 일본 공습으로부터 비교적 안전한 조선으로 가고자 하는 조선인도 상당히 많았던 것으로 보인다.

1944년 12월 일본정부는 「조선 및 만주동포에 대한 처치개선에 관한 건」을 발령하고 「日本渡航制限制度」를 폐지한다. 이러한 것들은 전쟁이 심화되면서 「日鮮一體」를 강조하며 조선인을 좀더 적극적으로 전쟁에 투입시키기 위해 남아있던 차별제도를 형식적으로 폐기한데 지나지 않았다. 그런데 이 제도의 폐지로 조선으로부터 일본으로 오는 사람보다 일본에 온 조선인들이 공습이나 징용으로부터 안전한 조선으로 돌아가기 시작하였다. 관부연락선 뿐 아니라 어선이나 소형汽船 심지어 범선 등을 구하여 귀국하고자 하는 조선인이 급증하자 일본경찰은 在日조선인 귀국자에 대한 동향을 상세히 파악하여 이를 저지할 적절한 대책을 논하기도 한다.¹⁸⁰⁾

관부연락선이 운항하는 한 계속해서 탑승하고자 하는 승객이 있었으나 결국 일본 운수성은 1945년 6월 20일 관부항로의 모든 연락선을 다른 항로로 전속 시키고 관부항로는 폐지된다.¹⁸¹⁾ 그러나 관부연락 항로에 취항했던 정기선들은 항로폐지 이후에도 곧 한일항로에 재투입되게 되는데 바로 본국으로 귀국하고자 하는 조선인, 일본인의 송환과 얼마 지나지 않아 발발한 한국전쟁 때문이었다.¹⁸²⁾

약 40년간 운항에 임했던 관부연락선의 폐지 후 박정희는 한일국교정상회담을 통해 일본의 침략과 수탈의 상징이라 할 수 있는 이 항로를 1970년 부활시킨다. 운항사는 일본철도에서 민간회사로 바뀌어 일본측은 関釜

180) 金贊汀, 《関釜連絡船-海峽を渡った朝鮮人-》, 朝日新聞社, 2003, p.188.

181) 金贊汀, 《앞의 책》, 朝日新聞社, 2003, p.194.

182) 《関釜連絡船史》, 日本国有鉄道広島鉄道管理局, 1979, p.121.

훼리, 한국측은 부관훼리가 운항선사로써 현재는 한국적 성희호와 일본국적의 하마유가 매일 1회 부산~下関항로를 운항하면서 이제는 더 이상 눈물의 연락선이 아닌 새로운 부산~下関항로의 역사를 이어 나가고 있다.

III 결론

개항과 함께 개설된 한일항로의 운영을 1876년부터 1910년까지 개항기와 1910년부터 1945년까지 일제강점기로 나누어 살펴보았다. 이를 위해 우선 근대적인 해운업과 항로에 대해 살펴보았는데 해운의 근대화에 대해서는 상당한 연구 성과를 확인할 수 있었다. 그러나 아직 전통적인 항로와 근대적인 항로의 구분에 대한 논의는 활발하지 않아 근대 해운업의 연장선에서 근대적인 항로에 대한 정의를 하고 근대 한일항로의 운영현황을 파악하였다.

항로라고 하는 것은 통념상 선박이 안전하게 운항할 수 있는 뱃길이다. 그런데 근대 해운업자의 등장은 항로의 운영에 변화를 초래하였는데 과거에 존재하였던 전통적인 항로를 어떻게 근대화된 항로와 구별할 수 있는지를 다음과 같이 정의하였다. 첫째 운항의 安定化를 이루어야 한다. 항로의 근대화는 우선 항로를 定期航路(Liner Routes)로 하여 路線化 하거나 설사 不定期航路라 하더라도 고객이나 잠재고객과 약속한 대로 定時運航 하여 운항의 안정화를 이룰 수 있어야 한다. 둘째로 운항 선박이 근대화 되어야 한다. 정기운항을 정시운항 하기 위해서는 이를 가능하게 하는 선박인 정기선(Liner)이 필요하다. 오늘날에도 조류나 파도 등의 자연조건에 반응하는 선박의 운항에서 정시운항이 가능하려면 바람의 영향이 절대적인 범선

으로는 불가능하다. 기계적 동력장치로 근대화된 선박인 기선의 도입이 이루어져야 한다. 셋째로 해운업을 목적으로 하는 항로운영이다. 상인이 자 기상품의 운송을 위한 항로가 아니라 운송을 통한 이익창출을 목적으로 한 항로의 운영 그리고 이를 운영하는 주체가 운송서비스업자인 해운의 근대 화가 필요하다.

근대항로에 대한 정의가 일반화되기까지는 아직 많은 논의를 필요로 하지만 위와 같은 관점에서 1876년 11월 20일 취향한 三菱會社の 長崎~부 산항로를 근대 최초의 한일항로로 설정하여 1910년 한일합방까지의 운항 상황을 살펴보았다. 개항 후 처음 약 10년간은 三菱會社가 일본정부의 명령으로 항로를 개설하여 독점적으로 운영하였지만 그동안 구체적인 운항내 역에 대한 연구가 명확히 이루어지지 않았다. 그런데 이번에 근대 최초의 한일항로 여객운임과 화물운임 그리고 운임의 변천에 대해서 밝히게 되었다. 그리고 첫 취향시의 운항스케줄과 항로의 연장이나 신규개설과 관련하여 변천 과정을 밝히게 되었다. 비록 정기항로로 개설되었지만 정부명령과 보조금 지급에 의해 운항되어 경제성 있는 항로가 되지는 못했고, 오히려 개설 이듬해에 부산거주 일본상인들이 명치정부에 요청함에 따라 상·하등 여객운임과 화물운임마저 개설당시의 50%이하로 인하되었다. 상인의 對 정부 요청에 따라 운항사가 요금인하를 단행하였다는 것은 항로개설 뿐만 아니라 운영에까지 절대적인 정부의 영향력 하에 있었다는 것을 확인할 수 있다. 개설 초기에는 운항횟수가 많지 않아 항로가 개설됐다는 상징성 외에 실질적인 물동량은 부정기항로가 더 많이 담당하였지만 항로를 원산과 블라디보스톡 그리고 인천으로 확장하면서 점차 일본상인의 상권형성에 큰 힘이 되어 간다.

그 후 三菱會社가 일본의 共同運輸會社와 통합하여 1885년 10월 日本 郵船株式會社로 거듭나면서 1900년 전후로는 조선항로를 활발히 운영하여

최대 4개 노선까지 운영하였다. 그러나 이후 이 회사가 원양항로에 적극 진출해 감에 따라 1910년 조선항로에서 완전히 철수하였다. 한편으로 日本郵船 창립 전해에 신규 설립된 大阪商船株式會社는 1890년 처음 大阪~부산항로에 진출한 뒤 1900년 이후로 조선항로를 적극적으로 운영해 나가기 시작했다. 1907년 1월경에는 노선 수가 최대 9개까지 되었지만 1900~1910년 사이 보통 4~5개의 조선항로를 운영하였다.

1905년 「船舶航行條約」과 조선통감부의 설치로 조선해운업은 결정적인 타격을 받고 일본회사에 해운권을 전방위적으로 침식당하게 된다. 더욱이 1910년 한일합방으로 국권을 상실함에 따라 모든 해운정책은 일본에 의해 결정되고 운영되었다. 이시기 일본의 구체적인 조선 해운정책에 관해서는 별도의 연구를 필요하다. 다만 본고에서는 조선우선주식회사의 설립 목적을 통해 기본적인 일본정부의 한일항로 운영 방침을 확인하고 운항현황을 알아보았다.

1910년 日本郵船이 한국항로에서 철수하였지만 대신 조선총독부가 주관하여 日本郵船과 大阪商船이 대주주로 출자하여 朝鮮郵船株式會社를 1912년 설립하여 조선연안 항로는 물론이고 중국항로와 일본항로도 적극 진출하여 大阪商船보다 더욱 항로를 확장 운영, 1938년에는 운영항로가 10개에까지 이른다. 뿐만 아니라 운항횟수도 三菱會社시절보다는 비약적으로 증가하였다. 그런데 조선우선회사는 조선총독부가 조선내 각 항로의 항해사업을 통일하고 이를 통해 조선통치를 효과적으로 달성하는데 일조할 목적으로 설립되었다.¹⁸³⁾ 비록 한일항로가 이전보다 더욱 다양하게 활성화 되지만 이는 활발한 무역으로 인한 양국간의 항로발전이 아니라는 것을 이 회사의 설립목적을 통해서 분명하게 확인할 수 있다. 일제강점기의 항로운영은 비단 조선우선뿐만 아니라 大阪商船이나 일본철도성의 관부연락선 운

183) 《朝鮮郵船株式會社二十五年史》, 朝鮮郵船株式會社 編, 1937, p.32.

항도 크게 다르지 않을 것이다.

大阪商船은 1907년을 전후한 시기보다는 공세적이지는 않았지만 꾸준한 항로경영과 1920~1930년대에 활발한 항로운영을 하였다. 1910년대에는 제1차 세계대전으로 조선항로보다 수익성이 좋은 항로운영에 진출하였다. 그러나 1930년대 중반 무렵 확장된 항로는 8개 노선까지 늘어났다. 하지만 1941년 태평양전쟁의 개전과 함께 大阪商船은 조선항로의 운영을 실질적으로 중단한다.

이런 가운데 일본철도와 조선철도와의 연락을 위해 1905년 운항에 들어간 관부연락선은 東京에서 서울까지 연결하는데 불과 60시간으로 단축하여 당시로서는 획기적인 교통체계를 수립하였다. 제1차 세계대전의 영향으로 1910년 전후로 수송가 폭발적으로 증가하고 이에 보조를 맞춰 연락선을 추가적으로 취항한다. 투입하는 연락선마다 당대 최대형선으로 수송력을 증대하였고 선내설비 또한 최신, 고급시설을 자랑하였다. 1930년대 후반에서 1940년대 접어들면서 더욱 운항선을 늘리고 항로운영을 확대해 1942년 한 때 운항선이 9척까지 배선된다. 1945년 미국의 일본항 봉쇄를 위한 機雷설치로 더 이상 운항이 어려워지면서 6월 20일 모든 관부연락선을 타항로에 배치하고 운항이 중단되었다. 이외도 일부 일본해운회사가 조선항로를 개설하지만 三菱會社, 日本郵船, 大阪商船, 朝鮮郵船 그리고 閔釜連絡船이 부산항 개항 후 약 70여 년간의 한일항로를 주도적으로 운영하였다.

본고에서는 근대항로의 정의와 그에 따라 근대 한일항로의 개설과 운항 현황을 파악하는데 주 목적이 있었다. 이를 위해 한국과 일본의 운항당사자인 근대해운업자를 파악하고 그들의 실체와 항로를 개설 할 수 있었던 배경까지 고찰하고자 하였는데, 1876년 최초의 한일항로부터 70여년의 기간 동안 운영된 한일항로를 살펴본 결과 운항사가 전부 일본자본의 회사들

이었다. 근대 해운업이라는 것이 무역업에서 분화되어 나왔다는 배경을 염두에 둘 때 70여 년 동안 兩國간의 항로운영이 한 나라에 의해서만 이루어졌다는 사실 하나만으로도 정상적인 무역 관계에 의한 항로운영일 수 없다는 것을 짐작할 수 있다.

그렇다면 이렇게 한일항로의 운영이 일본자본에게만 의해서 운영된 이유는 무엇이였을까. 이에 대한 구체적인 원인 규명하는 일이나 또 식민지 통치의 수단이라고는 하지만 개별 항로를 통해서 수송된 승객과 화물의 구체적인 실상을 추적하고 분석해서 식민한국과 일본의 관계를 고찰하는 연구가 향후 추가되어야 할 것이다. 그러나 앞서 살펴 본 한일항로의 운영과 이에 참여한 회사들의 항로개설 과정을 통해서 살펴본 바를 토대로 한일항로를 일본회사가 장악하게 된 대략적인 원인을 살펴보고자 한다.

明治정부는 개항과 함께 해운업 중흥의 필요성을 분명히 인식하고 해운회사의 육성에 노력을 기울였다. 이는 단순히 민간에 汽船 소유를 허가하는 수준이 아니라 정책적으로 해운회사를 장려하여 민간회사에 향해 보조금을 지급하여 항로를 지속적으로 경영하게 하고 그것을 통해 운항기술과 회사의 경영 노하우를 쌓을 수 있게 하였다. 이를 통해 해운업의 안정과 발전을 꾀하고 또 이들 회사선을 유사시에는 군용선으로 징용할 수 있도록 하여 해운업 중흥은 경제발전뿐만 아니라 군사적인 용도로의 중요성도 인식하고 활용하였다. 발전의 근간을 이루는 운항기술자 양성을 위해 해군학교를 설치하여 교육에도 힘쓰고 심지어는 島嶼와 해안지역의 20~25세의 젊은이는 모두 해군 복무를 하도록 입법하여 항해기술자의 확보에 노력하였다. 정부는 대형 군함의 도입에도 노력하여 해군의 확립에 힘을 쏟는다. 이와 같은 일본의 노력은 朝鮮에서도 널리 알려진다.¹⁸⁴⁾ 이러한 정책적 지원의 결과 해운업 진출로 政商으로까지 급성장하는 三菱會社같은 해운회사

184) 《漢城旬報》, 〈일본해군재술〉, 1884년 2월 27일.

외에도 많은 민간 자본이 해운업에 진출하였고 풍부한 항해인력에 힘입어 근대화된 선박과 항해술을 도입하여 해운업을 경영해 나가기 시작하면서 근대 해운업의 기반을 다지게 된다.

그리고 계속적으로 요구된 해운업 육성정책에 부응해 1896년 항해장려법을 공포, 외국항로에 취항하는 1,000t 이상의 鐵鋼船의 항해거리를 기준으로 항해장려금의 교부를 조치하고, 명령특정항로에 대해 조성금교부를 조치한다. 이에 따라 1896년의 日本郵船 다음으로 1898년에는 東洋汽船이 미국항로에 진출하는가 하면, 1905년에는 남미항로를 개설하였다. 또한 大阪商船역시 근해항로에서 더욱 진출하여 1909년 북미항로에 진출하였다. 1909년 일본정부는 항해장려법을 변경하여 원양항로보조법을 제정해서, 일반 항해장려금을 없애고 보조금을 4대항로인 유럽·북미·남미·호주항로에 집중하도록 정책을 변경하였다. 이에 따라 일본 수출입화물의 일본선박 사용비율이 1885년 10%미만에서 1900년 30.7%, 1914년 56.9%로 증가하여 갔다.¹⁸⁵⁾ 이러한 造船業과 항로운영에 대한 정부 보조금을 바탕으로 해서 일본의 해운업은 구미열강과 대등한 경쟁을 할 수 있는 해운업으로 확립되어 갔다.

이러한 사정을 바탕으로 일본의 한일항로 독점의 요인으로 다음의 몇 가지를 말할 수 있다. 첫째로 간과할 수 없는 것은 조선보다 약 20년 먼저 개항하고 汽船의 유입을 경험하였다.

둘째로 개항 후 일본정부는 1861년부터 민간으로 하여금 대형선박의 건조나 외국선박의 구입과 운항을 장려하였고, 1870(明治3)년 「商船規則」을 발표하여 서양형 帆船과 汽船의 구입뿐만 아니라 및 建造까지도 적극적으로 장려하였다. 즉, 정부차원에서 기선을 이용한 해운업의 중요성을 인식하고 이를 서양으로부터 적극적으로 도입하고자 했으며 구미의 대형선박

185) 三和良一, 《概説日本經濟史近現代(第2版)》, 東京大学出版会, 2006, p.73.

에는 미치지 못하지만 소형 증기선의 건조능력 배양에 박차를 가한다. 그리고 이를 위해 적극적인 장려법안을 공포하였다.

셋째로 적극적인 자금지원과 정책결정으로 해운회사 육성을 시도하였다. 그리고 정부가 육성한 해운회사와 일본정부는 적극 공조하여 일본 내에 진출한 구미해운회사를 격퇴하는데 힘을 쏟았다. 처음에는 1870년 민간의 출자를 얻어 半官半民적인 回漕會社를 설립하였다. 그러나 이 회사는 경영 미숙과 일본에 진출한 외국회사와의 경쟁으로 1년도 지나지 않아 해산되고 말았다. 그러자 정부는 민간기업인 三井組로 하여금 새롭게 回漕取扱所를 설립하도록 하고 연안 정기항로의 운항을 맡겼다. 그리고 이 회사를 郵便蒸氣船會社로 개칭하면서 정부 소유선을 열 척 이상이나 불하하여 항로도 확장시키며 육성에 적극 노력하였다. 하지만 영업과 경영의 어려움 위에 비슷한 시기에 해운업에 진출한 민간 기업인 三菱會社와의 경쟁에서 타격을 입고 결국 해산하게 되었다. 그런데 일본정부는 그 오히려 三菱會社를 지원하기 시작하여 구미의 해운회사와 경쟁이 가능할 정도의 해운회사로 육성하였다.

넷째로 적극적인 해운인력 양성을 들 수 있다. 이미 1875년 三菱會社の 보조금 지급 속에는 해기사양성보조금이 항해보조금과는 별도로 지급되었다. 뿐만 아니라 三菱會社1875년 11월 사립 三菱商船學校를 개설하였다.¹⁸⁶⁾ 하지만 이미 일본에서는 1869년 정부의 海軍操練所를 비롯해 海員양성을 위한 교육기관이 설립되어 1880~90년대에 많은 海員양성학교가 설립되어 해기사가 배출되기 시작하였다.

다섯째로 1894년 청일전쟁으로 일본의 해운회사가 호황을 맞았지만 무엇보다 전쟁승리로 인한 전쟁보상금은 일본의 전반적인 경제발전을 초래하였다. 즉 戰費 2억圓과 상금 3억6천만圓의 유입은 일본 기업의 활동을 왕

186) 現 東京商船大學

성하게 했고, 전쟁승리로 인해 일본의 세계적 신용도가 상승되면서 유입된 1억9천만圓의 외자 등으로 기업의 발흥이 활발해졌다. 전승효과는 일본제품의 판매확장으로 연결되었는데 이러한 호황은 바로 무역과 결부된 해운회사의 활황을 의미하였다. 물론 여기에는 조선에 대한 청나라의 이권포기와 일본의 더욱 적극적인 조선내 이권 침탈도 포함되어 있다.

마지막으로 어느 정도 해운업이 육성되자 특정한 하나의 회사가 아니라 일본해운의 원양진출과 일본해운계의 전체적인 발전을 도모하고자 1896년 「航海獎勵法」과 「造船獎勵法」을 공포하여 원항항해와 대형선 건조를 추진한다. 이를 계기로 일본의 몇몇 해운회사는 원양까지 진출 세계의 선진 해운회사와 국제경쟁에 돌입하게 될 정도로 자립하게 된다.

이에 반해 조선은 1876년 일본에 의해 개항하였다. 그해에 일본과 항로가 개설되었지만 1882년이 되어서 민간인이 기선을 소유할 수 있도록 한다. 그러나 기선의 도입과 관련한 규정이 미처 구비되지 않았다. 조선정부는 전운국이라는 정부기관을 통해 기선을 도입하였지만 세곡운송을 목적으로 하여 해운업으로의 진출은 시도하지 않았다. 1889년의 박기종의 기선회사를 통해서 보면 조선정부의 해운회사 육성의 염원을 어느 정도 확인할 수는 있지만 해운회사가 가지고 있는 대규모자본의 특성상 간접지원만으로는 자립하기 어려운 한계를 가지고 있었다. 우선 이 회사를 통해서 발견되는 몇 가지 한계는 다음과 같다. 첫째 기선도입이 풍부하지 못했다. 둘째 조선인 해기사가 없어 일본인 해기사를 수입한다. 셋째 기선해운업 경영의 미숙함과 영업력의 한계로 당시로서는 경쟁력 있는 기선을 도입하였지만 적자를 면하지 못한다. 넷째 경영난을 타개하기 위해 일본 상인들의 내륙행상을 지원하였다. 미개항장에 대한 외국인의 왕래는 조선정부가 엄금하고 있었음에도 실질적인 운영자가 官人이었던 汽船會社가 불법을 자행하였다. 특히나 이러한 행위는 조선인의 상업 흥왕에 명백히 반하는 것으로 정

부의 기선회사 설립의 취지에 위배되는 일이었다. 뿐만 아니라 미개항장의 항해권을 지킴으로써 일본상인과 경쟁해야 했음에도 당장의 어려움 때문에 일본상인을 성장하는 것을 돕고 말았다. 더욱이 이 회사는 조선연안에까지 해운권을 넘보던 大阪商船의 농간에 넘어가 협동계약을 체결하여 영업권이 사실상 일본회사 측에 귀속되어 그동안 쌓아왔던 낙동강 부근의 영업권을 일본회사에 넘겨주게 된다.

다른 민간 해운회사들도 거의 이와 유사한 경험을 하게 되는데, 정부는 기선회사의 발전과 상업의 진흥을 기대하면서 세금 우대를 비롯한 각종 행정 편의를 제공하고자 하였지만 그것만으로는 회사가 스스로 자립하기에는 역부족이었고, 일본과 같이 보조금을 지급 하는 등의 정부의 확실한 汽船 회사 육성화 대책이 필요했다. 정부의 실질적인 자금지원이 부족한데에는 정부의 열악한 재정문제가 있었다.

전운국의 창통호 구입과 관련하여 보면 조선정부는 해관 세수금을 담보로 세창양행에게 차관을 도입하여 구입하였다. 그런데 전운국은 수익을 낼 형편이 아니었고 오히려 차관 상환 독촉에 정부는 이를 상환하고자 외국선의 운항이 금지된 한강에서의 운항권 부여와 해관세를 담보로 다시 청나라에 차관을 얻는다. 기선운영으로 수익을 창출하지도 못하고 차관을 다시 차관으로 상환하며 여러 국가적 이권을 외국에 양도하면서 정부재정과 함께 조선상인의 경쟁력은 더욱 부실해져 갔다.

박기종의 기선회사가 실패할 무렵인 1893년 조선정부는 청나라의 초상국을 모방해 이운사를 설립하였다. 이운사는 확실히 정부의 기선의 운용과 세곡 운송권을 통해 전운국은 물론이고 박기종의 기선회사보다는 한 단계 발전하여 근대적 해운업을 추구하지만 아직까지 흑자경영을 할 만큼 경험 이 부족하였다. 마침 일본은 조선연안 해운권을 장악할 할 목적으로 조선 정부에 이운사의 경영권을 일본우선에 위탁하는 조건으로 다시 차관을 도

입하게 하였다. 일본역시도 이운사가 소유한 선박을 잘 운영 한다면 충분히 수익을 낼 수 있다고 보았지만 결국 조선정부는 차관을 대가로 이운사의 경영권 위탁함으로 이운사의 조선연안 해운권까지 고스란히 일본에 넘겨주게 되었다.

결국 조선정부도 해운업에 대한 관심과 육성의 의지가 어느 정도는 발휘되었으나 해운업에 대한 현실감각이 너무 부족하여 기선을 도입하고도 흑자운영에 실패하였다. 그리고 계속되는 적자운영 위에 기선도입시의 차관상환을 위해 차관을 도입하면서 그 대가로 더욱 많은 이권을 일본과 청나라에 넘겨주고 말았다. 전운국, 박기종의 기선회사, 그리고 이운사까지 기선운영의 처음 의도와는 달리 오히려 조선정부의 재정압박과 일본의 조선연안 해운권 침투에 유효하게 활용되고 말았다.

일본 역시도 개항초기 구미 해운회사의 적극적인 일본 연안해운 진출로 어려움을 겪고 있었다. 그런데 일본정부의 전폭적인 지원에 힘입어 일본 굴지의 해운기업이 된 三菱會社에게 일본 최초의 해외항로인 上海~横浜항로를 개설하게 하여 동일항로를 운영중인 미국의 태평양우선회사와 경쟁하게 하였다. 그리고 1875년말 일본정부는 81万弗을 대여하여 일본항로에 진출한 미국의 태평양우선회사의 선박 4척과 神戸・長崎・上海 소재의 자산을 78万弗에 매입하도록 하고, 거기다 이 회사의 자회사이며 역시 일본항로에 진출한 Occidental & Oriental S. S. Co.에 3万弗을 지불하면서 양사로부터 향후 30년간 일본~중국항로는 물론 일본 연안항로에 배선하지 않을 것을 약속 받아 구미의 해운회사로부터 일본 해운권을 사수해 나간다.

일본정부는 적극적인 해운업 육성책의 결실로 성장한 三菱會社와 협력하여 일본에 침입한 구미 해운회사를 철수시키는데 성공하지만 조선은 일본의 해운세력에 맞설만한 단 하나의 해운회사도 자립시키지 못했다.

18세기에서 19세기 서구의 통상요구가 점차 빈번해지면서도 조선은 국

경 넘어 중국과 동해 건너 일본 외에는 통상을 허용하지 않았고 이마저도 상당히 제한적으로 이루어졌다. 자연히 해운업이 분화되어 나올만한 무역업이 조선에 존재하기는 어려웠다. 폐쇄성은 자급자족으로 해결되지 않는 전분야에 걸쳐 성장결핍을 초래하였다.

유럽에서 근대화와 함께 근대적 산업으로 분화되어 나온 해운업의 등장은 국가 간의 무역관계에 지대한 영향력을 발휘하며 성장하였다. 그리고 근대적인 선박과 해운업 그리고 항로의 운영으로 천천히 진행되어 왔던 각국의 경제적·정치적인 관계는 대단히 빠르고 긴밀하면서도 규칙적인 관계를 형성할 수 있게 되었다. 그러나 개항기 해운력의 막강한 근간이 되었던 汽船의 운항능력 배양과 그 汽船을 바탕으로 한 해운회사의 확립에 실패한 조선은 유통혁신을 통한 상업자본의 축적에서 대자본형성을 이루지 못한 채 개항 후 대한민국 정부수립까지 한 번도 자립적으로 일본항로에 진출하지 못하는 결과를 낳았다. 처음부터 정상적인 무역관계에 의한 항로의 운영이 되지 못하였던 한일항로는 일본에 의해 조선에 진출을 목적으로 침투하기 시작한 후 곧 조선을 통치하고 침탈하는 식민지배의 도구가 되었고, 대륙을 향한 교두보가 되었던 것이다.

근대화라고 하는 것은 다양한 각도로 조망 가능한 시대화이다. 서구 산업사회화의 물결에 따라 세계로 번지기 시작한 근대화의 큰 축은 사회의 경제구조 변화에 있다. 따라서 자본을 축적할 만큼의 산업발달과정을 겪지 못한 조선의 개항이 바로 경제구조의 변화를 뜻하는 것은 아니었다. 하지만 개항을 함으로써 경제구조가 근대화된 나라들과 교류하게 되었고 이를 통해 사회변혁의 길에 들어서게 된 계기가 되었다는 점에서 개항은 조선 근대화의 상징적 사건이라 할 수 있다. 그러나 조선은 개항과 동시적 의미라고 할 수 있는 선박의 운항을 통한 해운업 육성에 결실을 맺을만한 노력이 부족했고 결국 한일항로는 장기간 일본자본에 의해 독점되고 말았다.

《 參 考 文 獻 》

<단행본>

- 《日本海運論》，寺島成信 共著，日本經濟會 編，日本經濟會，1894.
- 《日本産業資料大系》第11卷〈運輸業〉，中外商業新報社，1926~27.
- 《大阪商船株式會社五十年史》，大阪商船株式會社 編，1934.
- 《朝鮮郵船株式會社二十五年史》，朝鮮郵船株式會社 編，1937.
- 《朝鮮鐵道四十年略史》，朝鮮總督府鐵道局，1940.
- 《三菱と三井》，實業之世界社 發行，1942년.
- 《朝鮮貿易史》，朝鮮貿易協會 編，1943.
- 《日本国有鐵道百年史》第8卷，日本国有鐵道 編，1971.
- 《世界海運史》，黒田英雄，成山堂，1972.
- 《関釜連絡船史》，日本国有鐵道広島鐵道管理局 編，1979.
- 《三菱社誌》，三菱総合研究所編，東京大学出版会，1982.
- 《機帆船海運の研究—その歴史と構造》，笹木弘 共著，多賀出版，1984.
- 《創業百年史》，日本經營史研究所 編，大阪商船三井船舶株式會社，1985.
- 《創業百年史資料》，日本經營史研究所 編，大阪商船三井船舶株式會社，1985.
- 《通商彙纂(韓國篇)》，驪江出版社，1987.
- 《日本郵船株式會社百年史》，日本經營史研究所 編，日本郵船株式會社，1988.
- 《국제해운론》，박명섭，법문사，1997.
- 《해상법(新訂版)》，최기원，博英社，1997
- 《韓國海運史(增訂版)》，孫兌鉉，효성출판사，1997
- 《韓國近代海運業史研究》，羅愛子，韓國資料院，1998.
- 《國際海運經濟學》，澤 喜司郎，海文堂，2001.
- 《鐵道連絡船100年の航跡(2訂版)》，古川達郎，成山堂書店，2001.
- 《海運·物流用語大辭典》，코리아쉬핑가제트，2002

《関釜連絡船-海峡を渡った朝鮮人-》，金賛汀，朝日新聞社，2002.

《海と資本主義》，川勝平太 編，東洋經濟新聞社，2003.

《經濟史入門》，川勝平太，日本經濟新聞社，2003.

《(譯註)仁川事情》，青山好蕙，인천광역시，2004.

《서양해운사(Ernest Fayle 著, A Short History of The World's Shipping Industry, 1933)》，김성준 譯，해안，2004.

《(國譯)上京日記》，朴琪淙，부산근대역사관，2005

《概説日本經濟史近現代(第2版)》，三和良一，東京大學出版会，2006.

<논 문>

문철한, 〈韓國海運産業의 近代的 發展에 관한 研究〉, 성균관대 박사논문, 1987

羅愛子, 〈開港後 淸·日의 海運業浸透와 朝鮮의 對應〉, 《梨花史學研究》, 1988

羅愛子, 〈開港期(1876~1904) 海運政策과 官營海運業〉, 《梨大史苑》, 1995

전우용, 〈19세기말 20세기초 韓人會社 研究〉, 서울대 국사학과 박사논문, 1997.

金旻榮, 〈植民地時代 勞務動員 勞動者の 送出과 鐵道 連絡船〉, 《韓日民族問題研究》 第4號, 2003.

지상원, 〈海上交通法상 航路와 水域管理〉, 《海事法研究》第15卷 第2號, 2003.12.

《참고홈페이지》

국사편찬위원회, <http://www.history.go.kr>