일제시기 조선우선주식회사의 阪神航路 진출

하 지 영*

－ 목 차 －

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 조선우선주식회사의 설립과 연안항로 통일
Ⅲ. 조선우선주식회사의 阪神航路 진출과 조선미 수송
Ⅳ. 맺음말

개 요

1912년 ‘조선의 산업개발’을 위해 ‘연안항로를 통일’할 목적으로 설립된 조선우선은 조선총독부로부터 항해보조금을 지급받으며 명령항로를 경영하였다. 여기에는 해운업에 종사하던 재조일본인뿐만 아니라 일본 본토의 기선회사까지 참여했는데, 특수회사라고는 하지만 주식회사의 형태로 설립되었으므로 회사를 경영할 때 ‘국책수행’과 ‘이윤창출’을 함께 고려하지 않을 수 없었다. 조선우선의 설립으로 조선 연안항로는 조선우선에 일원화되었다. 하지만 이전에 비해 수익성이 좋은 개항장 위주로 지나치게 축소되면서 노선에서 제외된 연안 각 지역에서는 큰 불편을 초래하였다.

철도의 부설과 도로의 정비 등 내륙교통로의 발달로 연안항로의 수익성이 감소되자 조선우선은 근해항로로 시야를 돌렸다. 조선-오사카·고베(한신) 항로는 일제시기 조선의 대표적 상품인 조선미의 수송항로였다. 대판상선 등 일본 기선회사에 독점된 한신항로가 기선회사에만 유리하게 경영되자 조선총독부는 이를 조선총독부 명령항로로 지

* 동아대학교 석당학술원 특별연구원(haji518@hanmail.net)

정, 조선우선을 그 수명회사로 지정하고 '조선본위의 안정적 경영'을 하도록 명령하였다. 한신항로 진출에 성공한 조선우선은 조선총독부의 직접적인 지원을 받으며 조선미 수송에 적극 가담할 수 있게 되었다. 이로써 조선우선은 '조선본위의 항로운영'이라는 조선총독부의 해운정책을 충실하게 수행하는 한편 상당한 규모의 영업수익까지 올리면서 일제시기를 대표하는 조선의 유력한 식민기업으로 성장할 탄탄한 기반을 마련하였다.

주제어 : 조선우선주식회사, 조선총독부, 명령항로, 연안항로, 한신항로, 조선본위, 조선미

Ⅰ. 머리말

해운업은 평소에는 여객과 화물의 수송을 주로 하여 한 나라 무역의 성쇠를 좌우하는 산업이지만 유사시에는 군대를 수송하는 등 군사상으로 중요한 의미를 가진다. 조선의 식민지화와 함께 만주로의 진출까지 꿈꾸었던 일제는 조선과 일본, 만주의 철도를 잇는 간선철도의 중요성을 강조하는 한편 '제국'을 그물망처럼 연결할 항로를 개설하도록 하였다. 조선-일본 간 항로는 개항 직후 일본 기선회사의 진출로 처음 개설되었는데, 이들은 조선상인과의 상권경쟁에서 승리하면서 연안항로까지 장악하였다. 1905년 러일전쟁의 승리로 조선의 식민지화가 가시화되자 부산과 목포, 원산을 근거지로 한 유력 해운업자들은 정부에 항해보조금을 신청하며 적극적인 해운활동에 나섰다. 통감부는 '명령항로'를 지정해 이들에게 보조금을 지급하였다. 명령항로란 정치·경제상의 필요에 의해 정부에서 정기항로를 운항하도록 명령하는 항로로, 항해

보조금을 지급하는 대신 기항지를 비롯하여 운임, 운항횟수와 선박의 종류와 규모 등을 명령하였고 그 업적을 정기적으로 감독하였다.

한일합병 직후인 1912년 통감부 명령항로 기간만료가 다가오자 조선총독부는 각 항구를 기반으로 경합을 펼치던 해운업자들의 뜻을 모아 조선 연안항로를 통일적으로 경영할 큰 회사의 설립을 계획하였다. 이로써 자본금 300만엔의 조선우선주식회사(이하 주식회사 생략)가 설립되는데, 여기에는 해운업에 종사하던 재조일본인뿐만 아니라 일본 본토의 기선회사까지 참여하였다. 1912년 교부된 제1회 항해명령서에는 연안항로 외에 하천항로에 대한 명령도 포함되었는데, 수명자는 진남포기선합자회사와 일본인 마츠나가 사다지로(松永定次郎), 다카바 히데요시(高羽秀吉)였다. 제1회 명령서가 교부된 이후 항해명령은 5년마다 갱신되다가 1930년부터 1년으로 단축되었는데, 수명자는 점점 확대되어 1940년 무렵에는 무려 9개 회사가 수명회사로 지정되었다. 하지만 지속적으로 항해보조금의 대부분을 교부받았던 조선우선은 일제시기 내내 조선총독부의 최대 수명회사로서 공고한 지위를 유지하였다.

조선우선에 대한 기존의 연구는 한국 해운사 전체를 다룬 연구에서 일부 언급하거나 조선우선이 경영한 항로를 개괄적으로 소개하는 정도에 그치고 있다. 대개는 일제시기 "조선의 산업개발과 무역의 진흥, 교통의 개선・발달"을 명목으로 설립된 조선우선은 명령항로를 충실하게 수행한 특수회사로, 조선총독부의 해운정책을 실현한 기관으로 평가되었다.[1] 하지만 연구의 초점이 명령항로나 항해보조금 등 조선총독부 해운정책 자체에만 맞추어지다 보니 정작 그 수행회사인 조선우선에 대한 구체적인 연구는 제대로 이루어지지 않았다. 키무라 겐지(木村健

1) 손태현, 『한국해운사』, 아성출판사, 1982 ; 문철한, 『한국해운산업의 근대적 발전에 관한 연구』, 성균관대 박사학위논문, 1987 ; 노정호, 「근대 한일항로에 관한 연구」, 부경대 석사학위논문, 2007 ; 松浦章, 「朝鮮郵船會社と朝鮮半島沿海の航運」, 『關西大學文學論集』 63-2, 2013.

二)가 조선우선의 설립에 관여했던 세 주체, 곧 재조일본인, 조선총독부, 일본 본토의 자본가에 대한 분석을 토대로 조선우선의 설립과정과 초기의 영업실태를 밝혔을 뿐이다.[2)]

조선우선은 조선총독부로부터 항해보조금을 지급받는 대신 '조선의 부원(富源) 개발'에 기여해야 한다는 '국책의 의무'를 부여받은 특수회사였지만 본질적으로 민간의 자본으로 설립된 주식회사였다. 때문에 '국책'을 성실히 수행하는 외에 주주들에게 배당할 '이윤'을 창출하는 것 또한 회사를 경영하는 중요한 이유였다. 지금까지의 연구로 조선우선은 명령항로로 구현된 조선총독부 해운정책을 성실하게 수행한 대표적인 식민기업으로 규정되었다. 그러나 그 수행과정이 회사 참여자들의 이익과는 어떠한 관련이 있는지는 밝혀진 바가 없는데, 주식회사의 특성상 이들의 이해관계는 조선총독부의 해운정책에 일정한 영향을 미칠 수밖에 없다.

이를 살펴보기 위해서는 조선우선이 경영했던 항로에 대한 개별적인 연구가 필요하다. 주지하다시피 일제시기 명령항로는 조선총독부의 정치・경제적 목적 하에 개설되었다. 하지만 이 명령항로의 개설과 운영과정에 조선우선의 이해가 전연 배제될 수는 없다. 때문에 각각의 명령항로가 개설되는 과정, 그리고 그것이 조선우선에 의해 어떻게 경영되었으며, 또 그것을 통해 창출된 이윤이 어디로 귀속되었는지 살펴보는 것은 조선총독부 해운정책과 그 수행자인 조선우선과의 관계를 밝히는 작업인 동시에 식민지 조선에서 명령항로가 수행한 실질적 역할과 조선총독부 해운정책의 본질을 규명하는 작업이 될 것이다.

본고는 이상과 같은 문제의식 하에 일제시기 조선우선이 경영한 명령항로 중 1910~1920년대 가장 중요한 항로였던 '한신항로(阪神航路)'의 개설과정에 대해 살펴보고자 한다.[3)] 조선우선 설립 당시 연안항로

2) 木村健二, 「朝鮮郵船株式會社成立過程の一考察」, 『日本經濟史論集』 1, 1977.
3) 손태현은 일제시기 해운을 "연안항로 전담시기(1912~1914), 일본항로에 주

에 한정되었던 명령항로는 1910년대 중반 이후 일본과 중국 등을 잇는 근해항로로 확대되었다. 처음에는 식민지 무역관계상 조선과 일본을 연결하는 항로가 중요했는데, 조선의 대표적인 생산품인 쌀의 이출지로 태평양 연안의 오사카(大阪), 고베(神戶)를 연결하는 '한신항로'와 도쿄(東京), 요코하마(横濱)를 연결하는 '게이힌항로(横濱航路)'가 그것이다. 1930년대 이후에는 중국과의 무역이 확대되면서 중국항로가 중요시되는 한편 일본과는 대륙으로 가는 새 간선으로 '북선루트(北鮮Root)'가 주목받으면서 조선과 쓰루가(敦賀), 마이즈루(舞鶴) 등 동해 연안의 항구를 연결하는 '동해횡단항로'[4]의 중요성이 커졌다.

한신항로는 조선미의 이출항로이자 일본으로부터 자본제적 상품을 들여오는 항로로, 개항 이래로 조선의 수이출입 무역에서 가장 중요한 항로였다. 본고에서는 한신항로가 조선총독부 명령항로로 지정되는 과정을 조선우선의 경영확대 과정을 통해서 살펴보려고 한다. 2장에서는 우선 조선우선이 설립되는 과정을 통해 조선우선이 조선 연안항로를 통일적으로 경영하게 된 것의 의미를 짚어보고자 한다. 3장에서는 연안항로에 한정되었던 조선총독부 명령항로가 근해항로로 확장된 데에는 조선우선의 한신항로 진출이 중요한 계기였던 것으로 보고, 조선우선의 한신항로 진출과정을 조선미 수송과 관련해서 살펴볼 것이다. 이로써 조선우선에 부여되었던 '국책수행'의 의무와 조선우선이 추구하였던 '이윤창출'과의 관계를 살펴보고, 조선우선의 한신항로 진출이 가지는 역사적 의미를 살펴보려고 한다.

력한 시기(1915~1930), 중국항로에 주력한 시기(1931~1940), 해운통제가 강화된 시기(1941~1945)"로 구분하였다[앞의 책, 1982, 279~282쪽].

4) 최근 일제시기 新幹線으로 '북선루트'에 주목하면서 동해횡단항로에 대한 연구가 진척되고 있다. 정재정, 「일제하 '北鮮鐵道'의 경영과 日滿鮮 新幹線의 형성」, 『역사교육연구』 54, 2015 ; 이규태, 「일본의 동해횡단항로의 개척과 전개」, 『도시문화』 45, 2015.

Ⅱ. 조선우선주식회사의 설립과 연안항로 통일

개항 직후인 1876년 11월 미쓰비시회사(三菱會社, 1885년 이후 日本郵船株式會社)가 나가사키(長崎)-부산 간 정기항로를 개설한 이래 조선과 일본 간 근해항로는 니혼유센주식회사(日本郵船株式會社)와 오사카상선주식회사(大阪商船株式會社) 등 일본의 기선회사에 독점되었다. 당시 부산과 인천, 원산 등 개항장으로 진출한 일본인 가운데에는 해운업에 종사하는 자들이 많았는데, 이들은 회조부(回漕部) 등을 경영하며 이들 기선회사의 대리업무를 수행하는 한편 갖은 편법을 동원해 진입이 금지되어 있던 연안항로에까지 진출하였다.[5] 이들은 조선후기 이래 상품화폐경제의 발달과 함께 성장하고 있던 조선인 해운업자와 치열한 상권경쟁을 벌였다. 하지만 1905년 8월 「한국연해 및 내하 항행 약정」의 체결로 일본인의 조선 연안 및 하천항로 진출이 법적으로 인정되면서 경쟁은 일본인의 승리로 종결되었다.[6] 이로써 조선 연안항로는 일본인에게 장악되었다. 이후 이들은 본격적인 연안항로 경영에 나섰는데, 기선회사를 설립하여 활동을 조직적으로 진행하는 한편 정부에 항해보조금을 신청하여 그 경영을 보다 안정적으로 영위하려 하였다.[7]

부산지역의 유력 무역상인 오이케 츄스케(大池忠助) 등 20여 명은 1907년 부산상업회의소 주최로 부산-목포 간 연안 및 도서지역을 시찰하고 돌아온 후 기선회사 설립을 계획하는데, 1908년 한남기선주식회사(이후 부산기선주식회사)를 설립, 부산을 기점으로 한 남해안과 동해

---

5) 각 개항장을 중심으로 활동한 재조일본인 해운업자의 실태는 木村健二, 「朝鮮航運部門への參與」, 『在朝日本人の社會史』, 未來社, 1989에서 확인할 수 있다.

6) 개항기 양국 상인의 연안해운권 쟁탈과정은 나애자, 『한국근대해운업사연구』, 국학자료원, 1998에서 잘 드러나 있다.

7) 木村健二, 위의 논문, 1989, 115~128쪽.

안 항로를 개설하였다.[8] 원산에서는 1908년 원산상업회의소가 중심이 되어 북한기선주식회사의 설립, 원산을 중심으로 한 동해안 항로의 경영을 계획하였다.[9] 목포에서는 인천 호리상회(堀商會)의 항로를 양도받은 다케우치 츠루타로(武內鶴太郎)가 목포를 중심으로 한 연안항로를 경영했는데, 1909년 후쿠다 유조(福田有造)가 목포항운합명회사를 설립하여 이를 계승하였다.[10] 한편 인천에서도 게이다 리키치(慶田利吉), 가쿠 에이타로(加來榮太郎) 등이 협동하여 한서기선 항로를 개설할 계획을 세웠다.[11] 이들은 연안항로의 개설과 동시에 정부에 항해보조금을 신청했는데, 통감부는 그 청원을 받아들여 1911년까지 3년간 부산기선에는 매년 30,000엔, 북한기선의 항로를 양도받은 원산의 요시다 히데지로(吉田秀次郎)에게는 17,000여엔, 목포의 다케우치 등에게는 14,800엔의 항해보조금을 지급하기로 결정하였다.[12]

그런데 이들 회사의 수익률이 기대한 만큼 좋지는 않았다. 당초 약간의 손실은 각오하고 진출한 연안항로였지만 정부의 보조금으로는 그 유지가 불가능한 정도의 상태였다.[13] 1911년 항해보조금 지급 만기일이 다가오자 재조일본인 해운업자들은 대책을 고민하게 되는데, 이에 부산기선의 오이케를 중심으로 한 연안항로 통일계획이 만들어졌다.

---

8) 부산일본인상업회의소, 『부산일본인상업회의소연보』, 1904, 7쪽 ; 임시재원조사국, 『韓國沿岸航路開始顚末』, 1909, 66쪽 ; 『釜山日報』 1915.4.3, 「思出の記」.

9) 高尾新右衛門, 『元山發展史』, 1916, 481~482쪽.

10) 「沿岸航路寄港豫定地」, 『朝鮮之實業』 30, 1907, 24쪽 ; 목포지편찬회, 『木浦誌』, 1914, 314~324쪽.

11) 보조금 3,800엔을 청구하였으나 항로경영을 둘러싼 조합원 간의 내분으로 보조금 지급에까지는 이르지 못하면서 인천을 중심으로 한 연안항로 통일은 실현되지 못했다[『대한매일신보』 1909.11.12, 「補助又請」 ; 인천부, 『仁川府史』, 1933, 801~802쪽].

12) 임시재원조사국, 앞의 책, 1909 ; 恩田銅吉, 「朝鮮海運事業의 今昔」, 『조선』 144, 1929, 160~161쪽.

13) 木村健二, 앞의 논문, 1977, 10~13쪽.

1911년 7월 30일 회사 창립을 위한 발기인 협의회를 개최, 부산기선 및 요시다선박부(吉田船舶部), 목포항운을 통합하여 자본금 300만엔의 조선우선 설립을 결의하였다. 원산의 요시다와 목포의 후쿠다를 비롯하여 인천의 유력한 무역상이자 해운업자였던 호리 리키타로(堀力太郎)까지 가세한 이날의 협의회에서 오이케가 발기인 총대로 추대되었다. 그리고 회사의 설립과정에서 '가장 필요한 일'로 간주된 조선총독부 항해보조금을 신청함과 동시에 300만엔을 액면가 50엔의 6만주로 분할, 3만주는 발기인이 인수하고 나머지 3만주는 공모하기로 결정하였다. 그러나 각 회사의 조직과 경영방침이 달랐던 만큼 합동이 용이하게 진행되지 않았다. 10월 19일 개최된 제1회 발기인회에서는 "종래 발기인은 부산과 원산, 목포에서 통감부 명령항로에 종사하는 자와 상의한 것에 불과하더니 이번에는 인천과 진남포, 군산 등 각지의 당업자를 망라하여 발기인"으로 삼는 한편 "내지 발기인을 권유"하는 등 참여자를 확대하는 것으로 방침을 변경하였다.[14] 그러나 이날의 발기인회에는 후쿠다 등 목포지역 인사들은 참여하지 않았다. 이는 회사의 설립과정에서 발기인 사이에 갈등이 있었음을 추측하게 함과 동시에 주식 인수자를 모집하는 데에 상당한 어려움이 있었음을 짐작하게 한다.

이 무렵 조선총독부는 산업개발이라는 경제적인 이유와 조선의 안정적인 통치를 위한 정치적·군사적 목적으로 철도의 부설과 함께 해운권을 장악할 필요를 느끼고 있었다. 앞서 1906년 조선의 재정고문으로 재직 중이던 메가다 다네타로(目賀田種太郎)는 탁지부임시재원조사국 기사 와타나베 키이치(度邊歸一)를 보내어 경상남도와 전라남북도 등 소위 삼남지역의 도서를 시찰하여 조선의 어업, 염업 등의 財源을 조사하도록 하였다. 시찰에서 돌아온 와타나베는 삼남지역의 실상을 보고

14) 『매일신보』 1911.11.19, 「朝鮮郵船의 發起人會」; 조선우선주식회사, 『朝鮮郵船株式會社二十五年史』, 1937, 13~15쪽.

하면서 '조선의 부원개발'을 위해서는 정기적인 연안항로의 개설이 필요하다는 점을 강력하게 피력하였다. 메가다는 그 실행방법으로 자본금 100엔의 반관반민(半官半民) 기선회사를 설립하여 조선의 각 연안과 도서, 내륙의 하천을 연결하는 정기항로를 경영하도록 할 계획을 세웠다. 그러나 1908년 관제개정으로 인한 고문제도의 폐지로 메가다가 일본으로 돌아가면서 정부 차원에서의 통일적인 연안항로 경영계획은 보류되었고, 앞에서 살펴본 대로 부산기선과 요시다, 다케우치에게 항해보조금을 지급하는 형태로 이들의 연안항로 경영을 보조하는 데에 그쳤다.[15] 경부·경의철도가 개통되면서 육상교통이 크게 편리해졌다고는 하나 조선 전역을 연결하는 철도를 개통하고 도로를 정비하는 데에는 많은 시간과 경비가 필요했다. 때문에 연안 각 항구를 연결하고 풍부한 자원을 가진 도서지역을 잇는 연안항로의 통일적 경영은 식민지 조선을 경영하는 데에 무엇보다도 필요하였다. 여기에 병합 직전까지 치열하게 투쟁하였던 의병 등 저항세력에 기민하게 대응할 수 있는 교통편을 마련해 둔다는 측면과 유사시 조선에서의 출동체제를 해운면에서 구축해 둔다고 하는 정치·군사적인 이유도 더해졌다.[16]

때마침 오이케 등이 조선 전역의 연안항로를 통일적으로 경영할 회사의 설립을 계획하고 보조금을 신청할 뜻을 전해오자 조선총독부는 흔쾌히 받아들였다. 데라우치 마사타케(寺內正毅) 총독은 조선우선이 주식 인수자를 찾는 데 어려움이 있다는 것을 알고 직접 니혼유센 사장 곤도 렌베이(近藤廉平)를 만나 국가적 견지에서 원조해 줄 것을 요청하였다. 러일전쟁 이후 조선항로에 대해 소극적이었던 니혼유센은 조선항로를 조선우선에 모두 넘기는 대신 그 계통에 속하게 하는 조건으로 주식의 인수를 승인하였다.[17] 이에 앞서 조선우선의 일부 발기인

15) 임시재원조사국, 앞의 책, 1909 ; 目賀田男爵轉記編纂會, 『男爵目賀田種太郎』, 1938, 507~509.
16) 木村健二, 앞의 논문, 1977, 15~16쪽.

은 주식의 인수 문제로 직접 오사카상선에 원조를 요청하였다. 그 무렵 부산상선조(釜山商船組)를 두고 조선 연안항로 진출에 적극적이던 오사카상선은 이에 응하지 않았다. 오사카상선의 입장에서는 여기에 참여하는 것이 지금까지 쌓아올린 조선방면에서의 권익을 방기하는 것으로 생각되었던 것이다. 하지만 조선총독부와 니혼유센의 적극적인 원조로 회사 설립이 가시화되자 오사카상선은 태도를 바꾸어 주식 인수의 뜻을 조선총독부로 전했다.[18]

1911년 12월 경성에 모인 오이케 등 조선측 발기인 대표와 니혼유센, 오사카상선 관계자는 회사 창립에 관한 전반적인 논의를 진행하였다. 이 교섭에서 발기인이 인수할 주식 수와 경영진 구성 등이 논의되었다. 그 결과 애초 5,000주의 주식을 인수할 예정이었던 니혼유센은 오사카상선과 동일하게 10,000주의 주식을 인수하기로 하였다. 그러나 오사카상선의 전무취체역 참여 요청으로 경영진 구성 건은 합의하지 못한 채 해를 넘기게 되었다. 어떻든 니혼유센과 오사카상선의 참여로 설립에 탄력을 받게 된 조선우선은 이후 재조일본인뿐만 아니라 일본 본토의 자본가도 다수 참여하게 되었다. 주식은 발기인이 모두 인수하는 것으로 하여 계획 단계에서 논의되었던 일반 공모는 하지 않기로 하였다. 아래 [표 1]은 설립 당시 조선우선의 대주주와 그들이 인수한 주식 수이다.

[표 1] 1912년 설립 당시 조선우선주식회사 대주주와 소유 株數

성 명	거주지	주 수	성 명	거주지	주 수
日本郵船株式會社	東京	10,000	石垣孝治	원산	500
大阪商船柱式會社	大阪	10,000	植竹龍三郎	청진	500
大池忠助	부산	9,000	原田金之祐	東京	500

17) 『중외일보』 1929.3.19, 「朝郵의 支配權問題, 交涉成立難?」 ; 조선우선주식회사, 앞의 책, 16쪽.

18) 松平恒若, 『朝鮮海運界の眞相』, 朝鮮經濟日報社, 1929, 2~4쪽 ; 岡崎幸壽, 「岡田永太郎氏の爐辺談話(4)」, 『海運』 369, 1958, 43쪽.

吉田秀次郎	원산	6,000	原田十次郎	大阪	500
堀力太郎	인천	5,000	大倉喜八郎	大阪	500
이왕직장관	경성	5,000	右近權佐衛門	大阪	500
大池喜三郎	大阪	2,000	中村精七郎	진남포	500
村上太三郎	東京	1,000	近藤廉平	東京	500
福島浪藏	東京	1,000	한상룡	경성	500
小池國三	東京	1,000	조진태	경성	500
麻生音波	진남포	800			

* 출전: 조선우선주식회사, 『朝鮮郵船株式會社二十五年史』, 1937, 195~207쪽.
* 비고: 500주 이상인 자를 대상으로 하였음.

[표 1]에서 니혼유센과 오사카상선이 각각 10,000주로 가장 많은 주식을 인수하였고, 오이케와 요시다, 호리가 그 뒤를 잇고 있다. 조선우선이 보유한 전체 주식 60,000주 중 재조일본인이 인수한 주식은 46.3%인 27,800주였고, 일본 본토의 자본가가 인수한 주식은 43.7%인 26,200주였는데, 애초 재조일본인 중심의 회사를 설립하려 한 데라우치 총독의 의도대로 재조일본인이 인수한 주식의 비중이 조금 더 많았다.[19] 그러나 최대주주인 니혼유센과 오사카상선의 회사 내에서의 영향력 또한 컸음을 짐작할 수 있다. 조선우선이 조선총독부의 항해보조금을 받는 특수회사라 하더라도 주식회사의 특성상 주주들의 이윤을 전연 무시한 채 '국책수행'에만 매진하지는 않았을 것이라는 사실은 두말 할 필요도 없다. 그렇다 하더라도 재조일본인 주주들은 조선총독부가 언명한 '조선의 개발을 위한 조선본위의 항로운영'이 곧 자신의 이익으로 귀결될 수 있는 부분도 있었던 반면 니혼유센, 오사카상선을 중심으로 한 일본 본토의 자본가들은 오로지 자신의 이해가 반영된 항로운영에만 충실할 소지가 높다. 이는 조선우선이 조선을 본위로 한 '국책수행'으로서의 항로운영과 본토 자본가의 이윤창출을 위한 '영리사

19) 조선우선주식회사, 앞의 책, 1937, 195~198쪽 ; 木村健二, 앞의 논문, 1977, 15~16쪽.

업'으로서의 항로운영 사이에서 갈등하게 될 가능성이 있음을 시사한다. 이 가능성은 조선우선의 초기 경영진을 통해서도 확인할 수 있다.

[표 2] 설립 당시 조선우선주식회사 경영진

직 위	성 명	약 력
취체역사장	原田金之祐	1882. 共同運輸株式會社 창립발기인 1894. 日本郵船株式會社 오사카지점 근무 1911. 日本郵船株式會社 취체역 1912. 조선우선주식회사 취체역사장
전무취체역	吉田秀次郎	1897. 인천 堀商會 선박업 종사 1902. 堀商會 원산지점 지배인 1908. 吉田商會(吉田船舶部, 1909) 설립 1912. 조선우선주식회사 전무취체역
취체역	大池忠助	1889. 부산수산주식회사 설립 1901. 부산잔교주식회사 설립 1907. 大池回漕合資會社 설립 1909. 부산기선주식회사 설립 1912. 조선우선주식회사 취체역
취체역	堀力太郎	1883. 堀商會 개업 1888. 인천 大佛호텔 개업 1892. 인천을 근거지로 해운업 개시 1912. 조선우선주식회사 취체역
취체역	深尾隆太郎	1912. 大阪商船株式會社 운수과 근해계장
감사역	麻生音波	1912. 진남포기선합자회사 설립
감사역	松崎文六	1912. 大阪商船株式會社 내항경리과장
상담역	近藤廉平	1912. 日本郵船株式會社 사장

오사카상선의 전무취체역 참여 요청으로 지체되던 경영진 구성은 1912년 1월 데라우치 총독과 나카하시 토무고로(中橋德五郎) 대판우선 사장의 면담으로 오사카상선과 합의, 취체역과 감사역 각 1명을 오사카상선에서 배출하는 것으로 결정되었다. 그 결과 [표 2]와 같이 취체역사장은 니혼유센 취체역이었던 하라다 킨노스케(原田金之祐)[20]가,

전무취체역은 원산의 요시다,[21] 취체역은 오사카상선의 후카오 류타로(深尾隆太郎)와 부산의 오이케, 인천의 호리, 감사역은 오사카상선의 마츠자키 분로쿠(松崎文六)와 진남포의 아소 오토나미(麻生音波)로 결정되었다. 데라우치 총독은 조선우선의 설립을 주도하였던 오이케가 사장에 취임하도록 추천했으나 니혼유센과의 관계를 생각한 오이케가 고사했다고 하는데, 협상과정에서 니혼유센 계열의 인물로 한다는 정치적 조율이 있었을 것으로 추측된다.[22] 게다가 오이케, 요시다, 호리 등은 재조일본인이기는 하나 회사 설립 이전 니혼유센의 대리점을 맡았던 인물들이다. 때문에 조선우선이 재조일본인과 니혼유센, 오사카상선 계열 인물들로 경영진을 구성했다고는 하나 전체적으로는 니혼유센 계열의 인물들 주축으로 경영진이 구성되었음을 알 수 있다.

회사설립 준비가 완료되자 발기인은 1912년 1월 17일 직할 관청을 경유하는 것 없이 조선총독에게 바로 「회사설립허가원」을 제출하였다. 여기에는 "조선연안에서 운송업을 경영하는 것"을 목적으로 하고 있음을 명확히 밝히고 있다. 3월 2일 제2회 발기인회를 열어 임원을 선출한 조선우선은 본사를 경성에 두고 부산에는 지점을, 목포와 원산에는 출

20) 조선우선의 설립과정에 대해 하라다는 "1912년 조선총독부는 종래 개개로 분립되어 있던 항해업자를 합동하여 하나의 큰 회사를 창립하고 총독부 감독 하에서 절제있는 항해를 수행하도록 한다는 계획으로 곤도와 상담하였다. 당시 나는 니혼유센 취체역이었는데, 창업의 임무를 띠고 도쿄에서 정무총감인 야마가타 이사부로(山縣伊三郎)를 만나 협의하였다. 곤도가 위원장이 되고 내가 위원이 되어 자본금 300만엔의 조선우선회사를 창립하였다"고 회상했는데, 하라다가 조선우선의 사장으로 취임한 데에는 야마가타의 적극적인 추천이 있었기 때문이라고 한다[德富猪一郎, 『素空山縣公傳』, 1929, 286~289쪽].

21) 요시다과 관련해서는 이가연, 『개항장 일본인 자본가 연구』, 동아대 박사학위논문, 2016 참고.

22) 『중외일보』 1929.3.19, 「朝郵의 支配權問題, 交涉成立難?」 ; 전성현, 「일제시기 大池忠助의 지역성과 '식민자'로서의 위상」, 『한국민족문화』 49, 2013, 298쪽.

장소를 두었으며, 그 외에 약 50개소의 대리점을 설치하였다.[23] 선박은 처음에 합동에 참여한 해운업자가 현물출자의 형태로 그 사용선을 제공하도록 했지만 중도에 회사에서 매수하는 것으로 변경되었다. 매수가격은 조선총독부 기사와 니혼유센 선박감독장이 감정·평가했는데, 창업 당시 조선우선이 보유한 선박은 매수한 기선 26척과 신조한 범선 1척이었다. 1912년 3월 28일자로 제1회 항해보조금 명령서가 발급되어 조선우선은 4월 1일부터 조선총독부 명령항로에 종사하게 되었다. 이렇게 해서 조선의 연안항로는 조선우선에 의해 일원화되었다.

[표 3] 제1기(1912~1915) 조선우선주식회사 명령항로

구역	명령항로	구역	명령항로
동해안	부산-雄基 원산-雄基 영일만-울릉도 부산-방어진	남해안	부산-목포선 (內廻線/ 外廻線) 목포-제주도선 (東廻線/ 西廻線) 목포-다도해선 (南島線/ 北島線)
서해안	목포-군산 인천-군산 인천-진남포 인천-해주		

* 출전: 조선우선주식회사, 『朝鮮郵船株式會社二十五年史』, 1937, 119~130쪽.

[표 3]과 같이 조선우선은 부산을 중심으로 한 동남해안 항로와 목포를 중심으로 한 남서해안 항로, 인천을 중심으로 한 서해안 항로 등 기

23) 발기인회에서는 본사를 부산에 두기로 했으나 부산에 둘 경우 행정적으로 부청과 도청을 경유해야 하는 등의 절차상의 불편이 있다는 이유로 조선총독부에서 반대하여 경성에 두게 되었다. 하지만 본사의 부산이전 요구는 재조일본인 주주를 중심으로 계속 불거졌는데, 1920년대 후반 해운계의 불황으로 회사 사정이 어려워지자 그 타개책은 '회사의 발상지'인 부산으로 본사를 옮기는 것에서부터 시작해야 한다는 제안이 나왔다.[『매일신보』 1912.1.21, 「郵船社의 位置」; 『부산일보』 1928. 5.6, 「忙裡閑」]

존의 세 회사가 경영하던 주력항로를 모두 포함하는 연안항로 경영을 시작했다. 여기에는 제주도와 다도해 등 도서지역을 연결하는 항로도 포함되었다. 1910년대 조선총독부의 교통운수정책이 간선철도에 집중됨에 따라 연안항로는 철도의 부설로부터 배제되었던 연안 각 지역을 연결하는 교통로로서 중요한 의미를 가졌다. 더구나 경부·경의철도가 개통되기는 했지만 그 운임이 지나치게 고율로 책정되면서 연안항로를 통한 화물 수송은 철도편 보다 훨씬 경제적이었다.

그러나 조선우선에 의해 일원화된 연안항로는 기존에 개별적으로 경영되던 것에 비해 부산과 인천, 목포 등 개항장을 중심으로 노선이 지나치게 축소되면서 각 지역에서는 큰 불편을 호소하였다. 이는 예산상 조선총독부 항해보조금이 한정되어 있었기 때문이기도 하겠지만 항해보조의 조건이 기선사용으로 규정되면서 이전에 범선으로 운항되던 연안 각 항구 및 도서는 거의 기항지에서 제외되었기 때문이다. 또한 조선우선의 입장에서도 수익성이 좋은 항구 위주로 항로를 운영하기를 원했기 때문일 것이다. 노선에 포함되었다 하더라도 이전보다 줄어든 배선과 불편한 시간표 등으로 각 지역민들은 크게 불평하였다. 조선우선 설립이 가시화되던 1911년 12월 조선우선의 연안항로 통합정책에 반대하면서 제시한 인천 아키타상회(秋田商會) 대표 아키타 츠요시(秋田毅)의 지적은 이와 관련해서 시사하는 바가 크다.

> "통감부 시대 보조금을 지급한 이후 지금까지 계속 연안항로에 종사하고 있는 당업자와 각 민간의 유력자를 하나로 묶어 연안항로를 통일하고 나아가 반도 전 연안 및 도서의 연락운송을 이상적으로 협동·경영한다는 미명 하에 총독부로부터 많은 보조를 받는 기선회사를 조직하려고 기획되었는데, 조선 현재의 상태에 비추어 보면, 현재 각지에서 경영되고 있는 연안항로를 廢滅하고 다시 많은 國幣를 들여 큰 기선회사를 설립해 종래의 항로를 통일해야 한다는 기운에 봉착한 것이 아닌가. 오히려 지

> 금 급무는 각 개항지를 기점으로 해서 연안 소도읍 촌락의 포구 및 도서에 비교적 많은 기항을 하는 데에 있다. 그러나 현재 개인이 영업하는 연안 기항지 이외에 다시 신기항지를 개척해야 하는 당연한 사명을 가지고 있는 회사는 이것을 하려고 하지 않을 뿐 아니라 도리어 이것을 삭제하거나 혹은 자유항로로 하면서 우선적으로 회사의 이익을 늘이려고 하면서 직접 성명한 주지에 어긋나며 연안 각지의 개발을 저해하는 점이 적지 않다 (中略) 신회사에 지급하려고 하는 반액 내외의 보조금이면 전 조선 연안 및 도서의 모든 항로를 열어 개발의 실효를 거둘 수 있음은 의심할 여지가 없다."[24]

그간 인천을 중심으로 황해도·충청남도 연안항로를 경영하면서 구축한 기득권을 옹호하려는 아키타의 개인적 의견이기는 하지만 소수의 유력 해운업자 중심으로 설립되는 조선우선은 회사의 수익을 우선적으로 고려하게 될 것이라고 우려하던 당시의 분위기는 잘 알 수 있다. 이를 둘러싼 논란은 조선우선 설립 이후까지 계속되었다.

이에 조선우선은 명령항로 외에 자영항로로 원산-웅기선, 부산-영덕선, 목포-줄포선 3개의 정기항로와 부산-원산선, 목포-제주도선의 2개의 임시항로를 추가하는 등 새로운 항로를 열어 지역민의 불만을 완화시키고자 하였다. 하지만 철도나 도로 등 내륙의 교통기관이 정비되면서 연안항로는 더욱 축소되는 경향을 보였다. 1915년 4월에 개정된 제2기 명령항로에서 노선과 배선시간 등은 더욱 축소되므로 연안 각 지역의 불만은 더욱 고조되었다. 지역민들은 조선우선에 '조선의 개발을 위해 설립된 보호회사'라는 점을 상기시키며 그 역할에 충실할 것을 요구하는 한편 지역 차원에서 마련한 별도의 비용으로 발동기선 등을 구입해 지역 내 화물을 수송하는 등 자구책을 마련하기도 하였다.[25] 이러한 분위기는 이후 소규모 기선회사 설립으로 이어졌다. 이들 기선회사

24) 인천부, 앞의 책, 1933, 802~804쪽.
25) 이와 관련된 구체적인 사례는 別稿를 통해 보다 상세하게 살펴볼 것이다.

들은 조선우선이 경영하는 항로와는 별개로 지역을 중심으로 한 새로운 연안항로를 개설해 갔는데, 이로써 '조선의 산업개발'을 위해 '연안항로를 통일'한다고 한 조선우선의 설립 취지는 상당히 무색해졌다.[26]

Ⅲ. 조선우선주식회사의 阪神航路 진출과 조선미 수송

1911년 7월 개최된 창립 협의회에서 조선우선은 앞으로 "경영할 항로는 조선의 모든 연안을 주로 하나, 장래 그 개발에 따라서는 사업을 확장하여 항로의 연장을 도모"할 것이라고 하여 연안항로뿐만 아니라 장래 근해항로에까지 진출할 것임을 밝히고 있다. 하지만 애초 조선총독부의 방침이 조선 연안항로의 통일적 경영에 있었던 만큼 1912년 1월 「회사설립허가원」을 제출할 때에는 회사의 설립 목적을 '조선연안에서 운송업을 경영'하는 것으로 명시해서 허가를 받았다. 그러나 사업확장과 이윤창출 등 회사의 장래를 고민해야 했던 발기인들은 다음 달인 2월 「회사설립목적변경허가신청서」를 제출, '필요에 따라서는 艀業, 창고업, 대리업, 상업 諸 증권의 할인 및 荷爲替, 기타 운송업과 관련한 업무와 함께 조선 연안 이외 항로에서의 운송업을 경영한다'는 단서를 부가하면서 근해항로로 진출할 수 있는 가능성은 열어 두었다.

조선우선의 근해항로 진출은 예상보다 빨리 추진되었다. 1910년대 중반 철도의 부설과 도로교통의 발달 등 내륙 교통로가 정비되면서 조선우선은 연안항로를 통해 이윤을 획득하는 데에는 한계가 있다고 생각하였다. 특히 철도의 영향은 매우 컸다. 군산-인천선 및 인천-진남포

26) 조선우선은 1925년 자매회사인 조선기선주식회사를 설립하여 연안항로를 담당하도록 했는데, 조선기선과 관련해서는 배석만, 「조선기선주식회사의 경영자료 분석」, 『항도부산』 21, 2005를 참고.

선 등 서해안 항로는 개업 직후부터 철도편에 압도되어 거의 빈 배로 운항되는 상태였는데,[27]1914년 호남선 개통 직후 목포-군산선은 곧 인천-목포선(군산 기항)으로 통합되었다. 남부 및 서북부지방과 북부지방 간에 이동하는 화물은 종래에는 부산을 경유했으나 1914년 경원선의 개통으로 이를 이용하게 되면서 동해안 항로인 부산-원산선이 큰 타격을 받았는데, 함경선의 개통까지 앞두고 있어 동해안 항로의 수익 역시 장담할 수가 없게 되었다.[28]

반면 한일합병 이후 조선의 수이출입 화물이 급격하게 증가하면서 이를 근간으로 한 근해 해운에 대한 수요는 해마다 증가하였다.[29] 1915년 명령항로 개정기를 앞둔 조선총독부가 조선우선의 근해항로 진출을 긍정적으로 고려하는 가운데 조선우선은 앞으로 무역관계에서 유망할 것으로 전망되는 칭타오(青島), 블라디보스토크(浦鹽), 쓰루가 등지로의 항로 개설을 모색하였다. 그 가운데 오사카, 고베는 개항 이래 급증하고 있던 조선미의 주요 이출지로, 한신지역으로의 조선미 수송은 니혼유센, 오사카상선 등 몇몇 기선회사가 독점하고 있었다. 근해항로 진출을 고려하던 조선우선에게 한신항로는 그 어떤 항로보다 매력적인 항로였다.

> 조선우선주식회사의 현상이라고 하면 同 회사 개업 이후의 성적, 영업방침에 대해 불만을 적지 않게 느끼고 있습니다. 원래 同 회사의 지금의 비운은 그 기인하는 것이 많지만, 同 회사가 母國과의 운수관계를 권외에 두고 항해구역을 주로 조선 연안에만 한정시킨 것이 최대 원인으로, 지금의 상황에서 조선연안

27) 『매일신보』 1912.4.13, 「朝鮮航海와 航路」
28) 『매일신보』 1914.1.11, 「鐵道開通과 航路」; 『釜山日報』 1916.2.15, 「釜山沿岸貿易趨勢」
29) 일제시기 조선의 무역구조와 관련해서는 송규진, 『일제하의 조선무역 연구』, 고려대 민족문화연구원, 2001을 참고.

> 에 적재되는 화물은 모국과의 운수관계를 떠나서는 거의 없다고 단언할 만합니다. 조선 생산품은 그 종류가 매우 적으며 대부분은 미곡으로, 해륙화물 중 本品을 제외하고 달리 화물다운 것은 발견할 수 없습니다. 이것이 모국으로만 이출되는 현 상태에 同 회사가 특별히 阪神航路를 피하는 것은 매우 잘못된 것입니다. 때문에 연안항로에서도 접속 등의 관계상 항상 하주가 회피하고 있으며, 大阪을 泉原地로 한 이입품에서도 마찬가지인 듯합니다. 조선 이출입품 운수의 대동맥인 阪神航路의 본류를 떠나 굳이 조선 각 항구 간의 지류를 선택한 이 잘못된 영업방침으로는 항상 필요없는 운행을 하면서 이익도 없이 空船으로 달려야 하는 것은 당연합니다. 다시 말해 同 회사 현재의 영업 모습은 화물의 적재를 목적으로 하지 않고 단지 소순인 각 항구 간의 여객과 이사하는 화물을 수송하는 데에 自任하는 것이라 해야 할 것입니다. 총독부의 방침이 여기에 있다고 한다면 그 보조는 자못 高價이며 게다가 무의미한 것입니다.[30]

수익을 장담하기 어려운 연안항로 중심의 조선우선 경영방침에 특히 강한 불만을 가지고 있었던 이들은 조선에 거주한 주주들이었다. 이들은 조선의 주요한 생산품인 미곡의 주요 이출지인 한신지역으로 진출할 것을 강하게 주장하였다. 이러한 회사 내의 요구에 대해 당시 조선우선 사장이었던 하라다는 “한신항로는 상당히 유망한 것으로 조선우선이 장래 꼭 경영해야 할 것 중의 하나이지만 이를 개시하면 현재의 소형선으로는 불가능할 뿐만 아니라 오사카상선 및 아마가사키기선부(尼崎汽船部) 등과 경쟁하는 모습으로 될 것”이므로 “실력의 충실을 도모한 후 차츰 확장해야 한다”는 소극적인 입장을 취하였다.[31]

조선우선이 근해항로 진출을 위한 선결문제로 하라다 사장이 지적한 것은 첫째, 선박문제이다. 창립 당시 조선우선이 세 회사로부터 인계받은 선박은 26척, 6,236톤이었는데, 모두 소형의 노후선으로 겨우 연안

30)『부산일보』1915.4.25,「朝鮮株主の移轍」
31)『부산일보』1915.7.10, 7.11, 7.13,「原田朝鮮社長談片」

항로에만 종사할 수 있을 정도의 상태였다. 그 가운데에는 운항하기에 적합하지 않는 선박조차 있었다. 당시 자본금은 총액의 1/4인 75만엔만 불입되어 있었고, 보조금은 20선에 달하는 항로를 경영하기에도 부족하였으니 자금 사정상 선박을 용선하거나 신조하는 것은 생각할 여력이 없었다.[32] 둘째, 대주주인 오사카상선과의 관계이다. 앞에서 살펴보았듯이 개항 이래 조선항로 진출에 적극적이었던 오사카상선은 조선우선 설립 당시 조선우선이 한신항로를 개설하지 않는 등 상호의 세력권을 서로 침범하지 않는다는 조건을 달았는데, 때문에 한신항로로 진출하기 위해서는 오사카상선의 승인이 필요하였다.[33] 이 두 문제를 어떻게 해결하느냐는 조선우선이 근해항로로 진출할 수 있는 관건이었다.

이러한 내부사정으로 조선우선은 한신항로 진출에 적극적이지 못했다. 하지만 당시 조선의 해운사정은 조선우선의 한신항로 진출을 강하게 요구하고 있었다. 주지하다시피 한신항로는 조선미의 주요 이출항로였다. 그런데 쌀의 특성상 그 출하가 계절별로 달라지므로 오사카상선 등은 이출시기인 10월경부터 집중적으로 배선하는 한편 출하가 종료되는 3~4월 이후로는 거의 배선하지 않는 식의 임시배선 형태로 항로를 운영하였다. 출하기라고 해서 충분하게 배선한 것도 아니어서, 1916년 군산항에서는 이출액의 절반도 수송하지 못하는 상황이었다.[34] 배선부족은 운임인상으로 귀결되어 배가 있어도 운임이 비싸 선편을 이용하지 못하는 이들도 많았다. 따라서 곡물이 본격적으로 출하되는 10월 이후 조선의 각 항구는 수송하지 못한 곡물들로 가득 차 골머리를 썩여야 했다. 제1차 세계대전의 여파로 선박부족과 운임앙등 등 해운 상황이 더욱 악화되면서 조선미 수송정체는 큰 사회문제로 되었다.

---

32) 『경성신보』 1912.2.4, 「朝鮮郵船と買收船舶」; 松平恒若, 앞의 책, 1929, 4~5쪽.
33) 『매일신보』 1917.8.29, 「阪神航路問題」
34) 『매일신보』 1916.11.26, 「南鮮滯貨問題」

조선미 수송정체가 특히 심하였던 1916년 말, 인천에는 50,000섬(叭), 군산 58,000섬, 부산 72,000섬, 목포 10,000섬, 진남포 139,700섬 등 각 항구에 총 336,000섬의 곡물이 산적해 있었는데, 대부분 쌀이었다. 재계에서는 거래시기를 놓친 미곡상은 금융상 많은 손실이 입게 될 것이고 생산자 역시 농촌금융의 경색으로 연말 납세를 하지 못할 것이라며 염려하였다.[35] 상황이 이러했지만 오사카상선 등은 기회에 편승하여 운임을 인상하는 등 여전히 이윤추구에만 골몰하는 횡포를 보였다.[36] 이에 따라 기존에 선편을 이용하던 이출상 가운데에는 철도를 통해 부산항으로 수송하는 코스를 선택하는 자가 많아졌다.

1900년대 초 경부·경의철도가 개통된 이후 조선총독부는 철도시설의 개량, 운임개정, 연락운수의 확대 등 철도로의 화물흡수정책을 강력하게 추진했지만 1910년 무렵까지도 이출품의 수송은 비용면에서 철도보다 저렴한 선박이 선호되었다.[37] 하지만 조선 내 수송정체가 심각해지자 이출상들은 조선미의 신속한 발송을 위해 철도를 이용할 수밖에 없었다. 당시 조선철도는 조선의 생산품뿐만 아니라 만주에서 출발한 화물까지 일본으로 수송하고 있었다. 특히 미곡 등 중요 이출품에 대한 특정운임제가 실시되면서 조선철도를 경유하는 만주 잡곡의 운임이 크게 인하된 데다가 전쟁의 여파로 다롄항의 선박 역시 부족해지면서 이들은 안봉선(安奉線)을 경유하여 조선철도로 유입되게 되었다. 조선철도를 '점령'할 정도로 많이 유입된 곡물은 철도의 수송능력을 초과하였고, 각 역에는 철도의 수송을 기다리는 곡물로 넘쳐났다.[38] 부산항에

35) 『매일신보』 1916.12.2, 「滯貨問題와 應急策」; 『매일신보』 1916.12.3, 「滯貨問題와 財界」

36) 『부산일보』 1916.12.8, 「船腹問題如何」

37) 경부·경의철도의 병참간선화정책 하에 철도에 유리하도록 한 조선총독부의 교통정책과 관련해서는 정재정, 『일제침략과 한국철도』, 서울대출판부, 1999를 참고.

38) 화물정체가 심각해지자 철도국은 조선철도-관부연락선-산요선을 경유하

집하된 곡물은 관부연락선을 통해 시모노세키(下關)로 수송되었다. 하지만 관부연락선의 수송능력에도 한계가 있었고, 시모노세키역의 설비나 산요선(山陽線)의 차량 사정 등으로 화물의 출하가 신속하게 진행되지 못하면서 부산항에서의 정체는 특히 더 심각해졌다.

상황이 이에 이르자 기선회사의 횡포를 비난하던 목소리는 점점 조선총독부로 옮겨갔다. 조선총독부는 부산항에 정체된 화물의 해소가 우선이었던 만큼 관부연락선 이외에 대형의 전용화물선을 투입하도록 하는 한편 조선우선이나 니혼유센, 오사카상선 등 기선회사에 여분의 배를 융통해 줄 것을 요청했으며, 이출상에게는 직접 용선할 방법을 찾도록 종용하는 등 대책마련에 부심하였다.[39] 조선총독부의 요청을 받은 조선우선은 블라디보스토크항로 취항선 1,000톤급의 선박 2척을 부산과 군산으로 파견하여 정체된 화물을 오사카로 수송하였다. 하지만 조선우선 외에는 모두 채산을 이유로 난색을 표명하였다. 조선우선 역시 그 이상의 배선은 정기선 운항에 영향을 주므로 곤란하며 용선은 채산상 할 수 없다는 입장이었다. 조선총독부로서는 해마다 반복되는 이 문제를 해결할 보다 근본적인 대책의 수립이 필요했다. 충분한 배선, 저렴한 운임의 '조선을 본위'로 하는 한신항로를 개설해야 한다는 분위기가 형성되고 있었다.

1917년 출하기를 앞두고 조선철도가 남만주철도주식회사에 위탁되면서 다량의 만주화물 유입이 예상되는 가운데 전해진 니혼유센의 배선감소, 오사카상선의 운임인상 소식은 업계에 1년 전의 악몽을 상기시켰다. 부산항의 화물정체가 특히 심할 것으로 전망되면서 업계에서는 대응책 마련에 고심하였다. 9월 경성에서 개최된 전선곡물무역업자대회에서 부산-한신 간 항로문제가 주요 안건으로 상정되었고, 부산지

는 연대화물에 제한을 두는 조치를 취했지만 여전히 대량의 만주화물이 유입되면서 정작 조선의 생산품을 수송하는 데에는 큰 장애로 되었다.

39) 『매일신보』 1916.11.26, 「南鮮滯貨問題」

역 정미업자들은 사와야미상회(澤山商會)와 손을 잡고 한신으로 가는 직통항로를 개설하였다. 체신국은 오사카상선에 부산-한신 간 임시선의 추가 배선을 요청하였다.[40] 한편 그간 한신항로에 대해 조사・연구 중이던 조선우선은 11월부터 이듬해 2월까지 4개월간 조선 각 항구와 한신을 잇는 자유항로를 개설하기로 했는데, 이에 따라 1915년 개설된 원산-블라디보스토크선을 부산경유, 한신까지 연장하기로 하였다.[41]

그 와중에 니혼유센, 오사카상선, 아마가사키의 부산-한신 간 협정운임은 매 석당 90엔에서 180엔으로 배액 증가되었다. 부산상업회의소는 운임인하운동위원을 오사카로 보내어 각 기선회사에 운임인하를 요청했지만 기선회사 측에서는 채산상의 이유로 교섭에 응하지 않았다. 운

40) 『부산일보』 1917.9.10, 「社外船の阪神航路」 ; 『釜山日報』 1917.9.16, 「穀物大會提案」

41) 『부산일보』 1917.9.21, 「朝郵會社阪神航路」 ; 조선우선의 한신항로 진출 건으로 당시 오사카상선과 어떻게 협의되었는지 구체적으로 알려주는 자료는 확인할 수 없었고, "도쿄에 체재 중이던 하라다 사장이 오사카상선으로 가서 한신항로 연장 승낙을 받아올 것이다" "동양의 일대(一大) 해운회사인 오사카상선이 시세가 크게 바뀐 금일 조선우선의 항로연장은 승인할 수밖에 없을 것이다" 등의 추측성 기사들만 일간지를 통해 확인하였다[『매일신보』 1917.8.29, 「阪神航路問題」]. 오사카상선의 입장에서 한신항로에서의 기득권을 유지하기 것은 자사의 영리추구를 위해 중요한 문제였다. 하지만 또 한편 오사카상선은 '식민지로부터 본국으로의 쌀 수송'이라는 제국주의적 과업을 수행해야 하는 처지에 있었으므로 심각한 화물정체로 조선미 수송이 지체되고 있던 당시 조선의 상황에서는 조선우선의 한신항로 진출을 묵인할 수밖에 없었던 것 같다. 다만 조선우선이 한신항로를 명령항로로 개설하기에 앞서 오사카에서의 대리점 업무를 오사카상선에 위탁하는 조건을 제시하는 등 두 회사 간에는 한신항로에서의 오사카상선의 주도권을 일정정도 보장해 주는 조건의 합의가 있지 않았을까 추측한다[松平恒若, 앞의 책, 1929, 5~6쪽]. 이와 관련해서 키무라 겐지는 당시 조선항로의 화물 수송량이 두 회사의 운송능력 이상으로 많았으므로 조선우선의 근해항로 진출 문제로 오사카상선과의 큰 갈등은 없었던 것으로 보았다[木村健二, 앞의 논문, 1977, 22쪽].

임이 저렴한 다른 선박을 찾지 않으면 한신과의 거래가 두절될 정도로 상황이 악화되자 부산상업회의소는 11월 “조선총독부 보조회사인 조선우선이 싼 운임으로 조선미 수송에 나서야 한다”는 취지의 청원서를 조선총독부 체신국장관 앞으로 제출하였다.[42] 그 필요성을 인식하고 있던 조선총독부는 조선우선의 자유항로인 원산-블라디보스토크선의 한신 연장선을 ‘당분간’ 명령항로에 포함시키기로 하였다. 운임은 협정운임보다 낮은 144엔으로 책정되었다.[43]

전쟁이 막바지에 이른 1918~1919년 해운계 경기는 최호조기에 달했고 일본의 기선회사는 근해항로 배선을 거의 정지하기에 이르렀다. 1920년 명령항로 개정기를 앞둔 조선총독부는 항로개정을 위한 조사를 펼치는 한편 상업회의소 등 관련 기관으로 의견 제출을 요청하였다. 이번 개정기의 화두는 단연 근해항로, 특히 한신항로의 개설이었다. 조선총독부는 “작년 이래 사외선(社外船)의 참여가 있어 각 항구의 화물 정체가 다소 완화되었으나 정기항로가 아닌 까닭으로 그 배선 및 운임 등이 각별하게 된 바, 그 폐해가 미곡의 거래에 불안을 초래하는 것이 많으니 이번에는 미곡수출에 안정을 주고 또 운임의 통일을 기하기 위함”[44]이라고 개정의 취지를 밝히고 있는데, 산미증식계획의 실행까지 앞둔 상황에서 조선미를 안정적으로 수송할 수 있는 한신지역과의 정기항로 개설이 조선의 입장에서는 무엇보다도 중요하였다.

---

42) 『부산일보』 1917.11.20, 「朝郵阪神航開始命令請願」
43) 『부산일보』 1917.12.2, 「朝郵阪神命令航路」; 『釜山日報』 1917.12.8., 「朝郵阪神行運賃決定」
44) 『매일신보』 1919.6.22, 「命令航路更新」; 『매일신보』 1920.1.17, 「西海岸航路補助」

[표 4] 제2·3기 조선우선주식회사의 명령항로

		제2기(1915)	제3기(1920)
근해	일본	원산-浦鹽(新)	부산-浦鹽-關門(新)
		청진-敦賀(新)	청진-敦賀
			신의주-阪神(新)
			조선서안선(新)
	중국		조선-북지나(新)
연안	동해안	웅기-門司	웅기-關門
		원산-웅기	
		부산-포항	부산-원산
		부산-울릉도	부산-울릉도
	남해안	부산-제주도	부산-제주도
		부산-여수	부산-목포
		목포-여수	
		목포-제주도선	목포-제주도선
		목포-다도해선	목포-다도해선
	서해안	인천-목포	인천-목포
		인천-해주	
		인천-진남포	인천-진남포

* 출전: 조선우선주식회사, 『朝鮮郵船株式會社二十五年史』, 1937.
* 제2기 청진-敦賀선은 1918년 추가로 명령됨.

[표 4]는 제2기와 제3기 조선우선의 조선총독부 명령항로를 비교한 것이다. 제3기 명령항로에서 두드러진 특징은 근해항로의 신설이다. 우선 한신까지 연장되었던 원산-블라디보스토크선이 부산-블라디보스토크-칸몬(關門)선으로 신규 명령되었다. 1917년 '당분간 연장'을 명령받았던 한신 연장선의 만료기한이 1918년 2월로 다가오자 원산, 청진, 성진 등 북부지방에서는 북부지역 번영책의 일환으로 이를 유지시켜 줄 것을 조선총독부로 청원하였다.[45] 한신 연장선은 그렇게 정기항로로 되었다가 1920년 명령항로에 포함되었다. 부산을 출발해서 원산, 성진, 청진, 웅기를 거쳐 블라디보스토크로 갔다가 시모노세키, 모지(門司)로

45) 『매일신보』 1918.2.3, 「阪神延航과 北韓」

이르는 코스로, 월 3회, 연 36회 이상의 항해조건으로 명령되었다.

다음은 신의주-오사카선의 개설이다. 조선 곡물의 주요 집산지인 인천, 군산, 목포, 부산 등 서남해안 주요 항구를 거쳐 일본의 모지, 시모노세키, 고베, 오사카로 이르는 항로로, 조선미 이출에서 가장 중요한 노선이었다. 앞서 1917년 겨울 화물정체에 대한 대응책으로 조선우선이 4개월 한정 자유노선을 개설했을 때 이 항로도 개설되었으나 정기항로로 실현되지는 못했다. 때문에 개설을 요구하는 지역민들의 청원은 계속 이어졌다. 1918년 9월 평양 및 진남포상업회의소는 진남포-한신 간 항로 개설을 관계 기선회사로 청원하였다.[46] 1918년 11월 조선철도원거리운임체감법이 철폐되면서 부산으로 집중되던 이출미가 인천, 군산으로 회항하기 시작하자 인천과 진남포, 군산, 목포의 4개 상업회의소는 1919년 3월 이들 지역을 기항지로 하는 정기항로 개설을 체신성을 비롯 중의원 의장, 니혼유센, 오사카상선 등으로 청원하였다.[47]

> 조선 대 내지 간 수송관계 여하를 보면 최근 수년간 서해안은 1척의 정기 항행선이 없고 종래 조선철도는 미두 등 이출 중요 품에 대하여 특정운임제를 설정한 결과 자연히 부산항만 이출을 占斷하는 상태로 되어 서해안 100여리에 걸쳐 무한한 米산지를 포옹한 각 海港은 점차 閑却되어 심히 수이입출 부진을 초래한 까닭으로 수급관계의 物價平調를 저해한 일이 적지 않다. 특히 1917년 이래 歐洲戰亂의 영향은 심히 선복의 부족을 초래하고 운임이 갑자기 폭등하니, 戰前 서해안 대 阪神 간 米 100석의 운임이 50엔 전후이던 것이 지금 230엔으로 올라 기차운임에 비하여 약 100엔의 차이가 생긴 결과, 미곡 특히 대두의 경우는 거의 철도에 흡수되었음은 당연하다. 그러나 철도 수송력에는 제한이 있어 현재 하루 600톤을 내지 못하는 까닭으로

46) 『부산일보』 1918.9.13, 「西鮮海運, 平壤商議の活動」
47) 『부산일보』 1918.11.3, 「遠距離運賃撤廢」; 『부산일보』 1918.12.1, 「特定運賃の影響」; 『매일신보』 1919.2.17, 「西鮮沿岸 定期航路開始」

> 체화가 심하여 4개월 내지 6개월이 경과하지 않으면 화물의 授受가 불가능한 까닭으로 상거래를 중단하는 悲況을 현출한지라. 총독부는 이에 작년 1918년 11월 이후 우선 곡류장거리운임체감법을 개정하여 단거리 운임을 약 半減한 결과 연안 각 海港은 米豆의 집산에 비상한 이편이 생겨 戰後 선복 충실에 수반한 정기 항행선의 개시와 함께 공급상 특히 유감이 없는 지경에 도달한지라. (중략) 서해안 각 항구 대 내지 무역상 수급관계의 평형을 보호하고 경제상 조화를 기할 적당한 교통기관으로 서해안 각 항구의 명령정기항로의 개시를 간청하는 까닭이 실로 여기에 있음이라.[48]

이렇게 해서 4개 상업회의소는 니혼유센과 오사카상선으로부터 각각 요코하마-진남포, 오사카-진남포 간 정기항로 개설을 약속받으며 추후 체신성으로부터 보조금을 받을 가능성도 열어 두게 되었다. 상황이 이에 이르자 조선총독부도 가만히 있을 수 없었다. 조선미 이출 추이로 볼 때 서해안을 기점으로 한 한신항로 개설이 필요하다는 것을 인정한 조선총독부는 1920년 개정 명령항로에 신의주-오사카선을 포함시켰다. 월 3회, 연 36회 이상을 항해조건으로 하는 정기항로로, 수명 당시 사용선은 신의주마루(新義州丸, 708톤), 충청마루(忠淸丸, 762톤), 웅기환(雄基丸, 701톤) 3척이었다. 한편 조선우선은 일본 체신성으로부터 1,000톤급 이상의 기선 2척을 배선하는 조건으로 조선서안선을 명령항로로 수명하였다. 이는 신의주를 기점으로 해서 도쿄까지 가는 항로로, 일본측 기항지에 오사카를 포함하고 있어 미곡 이출상들은 신의주-오사카선과 함께 이 항로를 통해 조선미를 수송하였다.[49]

한신항로 진출 이후 한신항로에서의 조선우선 성장세는 두드러졌다. 조선의 산업개발을 목표로 설립되어 조선미 수송이라는 사명을 띠고 한신항로로 진출한 조선우선은 조선총독부의 직접적인 지원을 받고 있

48) 『매일신보』 1919.3.9, 「定期航路請願, 西海岸內地間」
49) 조선우선주식회사, 앞의 책, 1937, 141~142쪽.

었던 만큼 화물의 확보나 운임 등의 측면에서 경쟁력을 가질 수밖에 없었다. 때마침 전쟁 후 도래한 불경기로 과잉된 선박은 선박가격 하락으로 이어졌고 조선우선은 근해항로 운영에 큰 장애였던 선박문제를 해결할 절호의 기회를 얻고 있었다.[50] 1924년 새로 취임한 온다(恩田銅吉) 사장은 하라다 사장의 연안항로 중심의 소극정책과는 달리 다소 적극적인 태도를 취하며 선박의 구입 및 신조에 힘을 기울였다. 노후선은 도태 혹은 불하하는 한편 근해항로에 적당한 1,000급 이상 선박의 구입 및 신조에 집중하여 경성마루(京城丸, 1,033톤), 시바우라마루(芝浦丸, 1,260톤), 천안마루(天安丸, 2,147톤) 등 중고 경제선을 매입하였고, 백두산마루(白頭山丸, 2,091톤), 금강산마루(金剛山丸, 2,116톤), 장백산마루(長白山丸, 2,131톤), 장수산마루(長壽山丸, 2,131톤)와 같이 최신식 디젤 엔진의 경제선을 신조하였다. 그 결과 [표 5]와 같이 1910년대 후반 16척 10,334톤에 불과하던 소유선박은 20년대 중반 34척, 31,296에 달하였다. 한신항로와 관련해서는 부산-블라디보스토크-칸몬선에 평안마루(平安丸, 1,580톤)와 평양마루(平壤丸, 1,127톤)을 취항한 데 이어, 700톤급 기선으로 운항을 시작하였던 신의주-오사카선에는

50) 1919년 300만엔 불입금의 납입을 완료한 조선우선은 선박의 매입 및 신조 등 선박자금 마련을 위해 ①600만엔 증자, ②사채(社債)의 모집, ③차입금의 3가지 방법을 고려하였다. 하지만 ①증자는 전쟁 후의 재계 불황으로 주주들의 동의를 얻지 못했고, ②사채 발행을 위해 도쿄, 한신방면의 재계 거두와 여러 차례 교섭했지만 실현시키지 못했다. 결국 ③조선은행으로부터 차입하는 것으로 결정, 1923년 하라다 사장이 직접 도쿄로 가 조선은행과 교섭하였다. 하지만 설립 이래 조선은행에서 받은 차입금 누적액이 264만엔 달하고 있어 당시에는 성사시키지 못했다. 이 차입금은 1926년 조선은행에서 인수하는 조건의 물상담보부 사채(物上擔保附 社債) 250만엔을 발행하여 상환하였고, 1928년에는 일본의 노무라은행(野村銀行)에서 300만엔의 사채를 인수하므로 이로써 조선은행 사채 상환 및 선박자금으로 충당하였다. 이들 은행과의 거래에서 조선우선이 '조선총독부의 보조회사'라는 점은 중요한 전제조건으로 고려되었다.

1920년에 매입한 타테가미마루(立神丸, 2,485톤)을 배선하는 등 그 수송능력을 높이는 데 주력하였다.

[표 5] 조선우선주식회사 소유선박 현황

(단위: 척/톤)

	선박규모	1912	1914	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
소유선박	100 이하	16	13	4	4	3	3	3	2	3	1
		1,046	798	223	223	132	132	119	57	184	4
	100~500	14	18	15	17	17	17	14	11	10	11
		2,745	4,001	3,380	4,036	4,036	4,036	3,198	2,819	2,717	3,514
	500~1000	4	6	5	6	6	6	6	7	6	6
		3,130	5,119	4,023	4,731	4,731	4,731	4,731	5,702	4,967	4,967
	1000 이상	0	0	2	6	6	8	8	15	16	16
		0	0	2,708	9,146	9,146	11,676	11,676	21,079	22,811	22,811
	합계	34	37	26	33	32	34	31	35	35	34
		6,921	9,918	10,334	18,136	18,045	20,575	19,724	29,657	30,679	31,296

* 출전: 조선우선주식회사 해당 년도『營業報告書』및『朝鮮郵船株式會社二十五年史』153~187쪽.

대형의 최신식 경제선으로 무장한 조선우선의 한신항로 점유율은 급상승하였다. 1925년 당시 조선과 일본 간 이출입 무역에 종사한 각 기선회사의 화물 적취율은 대략 오사카상선 4할, 조선우선 2할 5분, 아마가사키, 가와사키기선주식회사(川崎汽船株式會社), 야마시타기선주식회사(山下汽船株式會社) 등 각 기선회사가 3할 5분의 비율이었다.[51] 1928년 무렵에는 조선미 수송을 위해 조직된 선항회(鮮航會, 1930년에 鮮航同盟會로 개조)[52] 소속 8개 회사 중 관련 항로에 선박을 취항한

51)『매일신보』1925.8.29,「大商朝郵協定成立」

52) 1925년 10월 조선미 수송에 관계된 기선회사가 모여 결성한 해운단체로, 결성 당시 오사카상선주식회사, 조선우선주식회사, 사와야미기선주식회사, 오카자키기선주식회사(岡崎汽船株式會社), 합명회사아마가사키선박부, 가와사키기선주식회사, 야마시타기선주식회사, 긴카이유센주식회사(近海郵船株式會社)의 8개 회사가 참여하였다.

회사는 오사카상선 9척, 조선우선 5~6척을 제외하면 대부분 1~2척이었으며 1척의 배도 취항하지 않은 회사도 있었다.[53] 조선미 수송에서 오사카상선이 차지하는 비중은 여전히 압도적으로 높았지만 뒤늦게 가담한 조선우선이 빠르게 성장하며 오사카상선을 뒤쫓았다.[54] 1920년대 중반 이후에는 매달 한신지방의 주요 기선회사가 모여 논의하는 전국선회사회의(全國船會社會議)에도 참석하여 조선미 운임 결정에 적극적으로 참여하는 등 높아진 영향력을 과시하였다. 이러한 형세에 대해 당시 오사카상선 동양과장이자 조선우선 취체역을 역임하였던 오카다 에이타로(岡田永太郎)는 훗날 "한신항로는 조선우선이 좌지우지"했다고 기억할 정도였다.[55] 오카다의 이러한 평가는 물론 당시의 상황을 오사카상선의 입장에서 해석한 다소는 과장된 설명으로도 보이지만, 니혼유센과는 달리 여전히 조선항로를 경영하면서 조선미 수송을 거의 독점하다시피 하였던 오사카상선의 입장에서는 온다 사장의 이러한 적극적인 행보가 다소 위협적으로 느껴졌던 것으로 생각된다.[56]

---

53) 『매일신보』 1928.4.14, 「鮮航會不統一」

54) 1928년 당시 일본으로 가는 화물에 대한 조선우선과 오사카상선의 화물 적재율은 아래와 같다.

	阪神지역				일본 내 각 항구			
	조선우선		오사카상선		조선우선		오사카상선	
南鮮	121,189톤	25%	358,168톤	75%	245,083톤	37%	419,504톤	63%
北鮮	44,656톤	45%	55,128톤	55%	13,929톤	53%	93,507톤	47%

조선-일본 간 항로에서 오사카상선의 화물 적재율은 월등히 높은데, 특히 남부지역의 화물수송에 적극적으로 임하고 있다. 남부지역의 주요 이출품이 조선미인 것을 감안한다면 조선미 수송에서 오사카상선의 영향력이 여전히 우세하였음을 알 수 있다[松平恒若, 앞의 책, 1929, 23~24쪽].

55) 『매일신보』 1925.8.29, 「大商朝郵協定成立」; 1925.9.20, 「朝鮮米運賃値上內定」; 岡崎幸壽, 「岡田永太郎氏の爐辺談話(4)」, 『海運』 369, 1958, 42~45쪽.

56) 오사카상선은 포항항로 등 조선우선과 겹치는 항로를 개설하는가 하면 동해횡단항로나 나가사키-다롄(大連) 항로 수명운동을 조선우선과 경쟁적으로 전개하는 등 여러 항로를 통해 조선우선을 압박하였다. 이 배경에는 단순히 이윤의 창출이라는 경제적인 목적도 있었지만 조선우선의 최대주주

[표 6] 1910~1920년대 중반 조선우선주식회사의 수익구조

(단위: 1엔)

영업기	총수입	총지출	諸상각금	순이익금	이월금	처분이익금	배당률
1913년 후반	577,264	499,081	51,317	26,683	13,012	39,876	6%
1914년 후반	544,906	481,277	40,883	22,740	1,382	24,122	6%
1915년 후반	720,718	549,073	96,073	75,570	17,828	93,398	7%
1916년 후반	1,019,434	651,013	201,781	166,638	41,580	208,219	7%
1917년 전반	1,165,020	715,623	235,660	213,735	45,354	259,089	7%
1919년 후반	2,064,839	1,971,879	77,665	114,383	64,723	179,107	7%
1920년 후반	2,182,410	1,886,013	158,462	137,935	8,142	146,077	8%
1921년 후반	2,169,964	1,862,447	158,790	148,725	22,392	171,117	8%
1922년 후반	2,383,296	2,062,294	173,350	147,650	6,610	6,757	8%
1923년 후반	2,644,027	2,262,832	203,831	177,363	20,781	198,144	8%
1924년 후반	2,567,275	2,213,742	254,900	157,344	51,612	208,956	8%
1925년 후반	2,996,598	2,608,264	237,361	150,972	10,707	161,679	8%

* 출전: 조선우선주식회사 해당 년도『營業報告書』손익계산서에서 작성하였음.
* 1엔 미만은 절사하였음.

한신항로에서의 조선우선의 성장세는 영업수익으로 연결되었다. [표 6]은 1910~1920년대 중반 조선우선의 수익구조를 정리한 것이다. 조선우선의『영업보고서』는 거의 전시기의 것이 남아 있으나 설립 초기와 1910년대 후반 일부 영업기의『영업보고서』는 확인하지 못했다. 때문에 이것으로 단순 비교하기에는 다소 무리가 있지만 조선우선의 총수입과 순이익금은 1910년대 중후반 급증한 이래 근해항로 진출시기인 1920년 이후 꾸준히 증가하고 있다. 조선우선의 개별 항로별 성적을 확인할 수 없어 이것으로 예단하기는 어렵지만, 1910년대 중반 제1차 세

였던 니혼유센과의 알력관계도 내재되어 있었다. 곧 밖으로는 경쟁항로 개설로 조선우선을 압박하는 한편 안으로는 1920년대 후반 그 경영권을 두고 니혼유센과 대립하였던 것이다. 조선우선을 둘러싼 두 회사의 대립에 대해 민간에서는 일본 재벌인 三菱係(니혼유센)와 住友係(오사카상선)의 경쟁으로 평가하면서 "조선의 해운정책이 재벌의 힘에 의해서 좌우되는 것이 애석"하다고 지적하기도 하였다.

계대전을 기회로 진출하였던 한신항로를 이후 계속 유지하면서 지속적인 수익을 확보할 수 있었던 것으로 보인다. 1920년을 전후해서 지출이 급증하고 있는 것을 볼 수 있는데, 앞서 지적한 대로 이 무렵부터 이루어진 대형 선박에 대한 과감한 투자는 보다 안정적인 근해항로 경영을 가능하게 하였고, 그것은 더욱 확대된 수익으로 귀결되었다.

이와 관련해서는 "조선 각 항구와 한신지역을 잇는 유일한 정기항로"인 신의주-오사카선과 조선서안선은 조선의 가장 중요한 이출품인 미곡의 수송로이자 면사포, 도기, 금물류, 사당, 시멘트 등의 이입항로로, 각 영업기별 성적은 늘 '만선'이었다는 『영업보고서』의 기록을 통해서도 조선우선의 한신항로 성적은 상당히 좋았다는 사실을 알 수 있다. 또 한신항로 진출 초기 "700톤형의 소형선에 신의주에서 부산까지 6개 항구의 쌀 10,000섬을 분할·탑재한 데에 불과했으나 지금은 한 항구에서 20,000~30,000섬의 쌀을 일시에 적재할 정도로 되는 등 그 성적은 꾸준히 향상되었다"[57]고 하고, 일제시기 명령항로의 성적이 전반적으로 부진한 가운데서도 "서해안 항로는 1920년대 중반 이미 보조금 지급 없이도 충분히 수익이 날 정도로 장래가 유망시되었다"[58] 라는 등의 단편적인 기록도 이러한 추론을 뒷받침 해준다. 이렇게 해서 증대된 이익금은 매 분기별 8%에 달하는 높은 배당률로 각 주주들에게 지급되었다.

요컨대 조선우선은 '조선의 부원개발'을 목적으로 '연안항로의 통일적 경영'을 위해 설립되었지만 철도와 도로 등 육상교통기관의 발달에 대응하면서 근해항로로 사업을 확장해 나갔다. 조선의 무역구조상 당시 유망한 항로는 조선미 수송항로인 한신항로였다. 조선우선의 한신항로 진출은 1920년 산미증식계획 실시를 앞두고 있던 조선총독부로부

57) 조선우선주식회사 편, 앞의 책, 143~144쪽.
58) 『매일신보』 1920.5.2, 「서선 판신간 항로 개시」; 『조선시보』 1924.9.14, 「朝鮮基點航路改廢」

터 '본국으로의 안정적인 조선미 수송'이라는 새로운 임무를 부여받는 과정인 동시에 개항 이래로 한신항로를 독점해온 오사카상선으로부터 '양해'를 얻어 가는 과정이었다. 여기에는 때마침 찾아온 제1차 세계대전이라는 세계적 정세가 '호기'로 작용하였다. 한신항로 진출로 식민지 조선의 최대 생산품인 조선미 수송에 적극 가담할 수 있게 된 조선우선은 일제시기 조선 해운업을 대표하는 식민기업으로 성장할 수 있는 탄탄한 기반을 마련하였다.

Ⅳ. 맺음말

조선우선은 1912년 조선총독부의 지원 하에 '조선의 산업개발을 위한 연안항로 통일'을 목적으로 설립되었다. 여기에는 유력한 재조일본인 해운업자와 니혼유센과 오사카상선으로 대표되는 일본 본토의 자본가들이 주주로 참여하였다. 때문에 조선우선은 조선총독부로부터 항해보조금을 지원받는 특수회사였다고는 하나 일본 본토의 자본가들이 대주주로 참여하면서 조선을 본위로 한 '국책수행'으로서의 항로운영과 본토 자본가의 이윤창출을 위한 '영리사업'으로서의 항로운영 사이에서 갈등하게 될 태생적인 한계를 가지고 있었다.

조선우선의 설립으로 조선의 연안항로는 조선우선에 일원화되었다. 하지만 '조선의 부원개발'이라는 애초의 취지와는 달리 개항장 위주로 지나치게 축소된 연안항로는 각 지역의 교통에 큰 불편을 초래하였고, 오히려 각 지역의 상공업을 저해한다는 원성을 샀다. 이는 조선총독부의 항해보조금이 한정되어 있었기 때문이기도 했지만 조선우선이 보다 많은 이윤을 창출할 수 있는 개항장 위주로 항로를 경영하였기 때문이다. 그나마도 철도의 부설과 도로교통의 발달 등 내륙교통로가 정비되

면서 연안항로를 통한 이윤획득에 한계가 있다고 판단한 조선우선은 회사경영의 방향을 연안항로 중심에서 근해항로로 전환하였다.

당시 가장 유망한 근해항로는 조선의 대표적인 생산품인 조선미의 수송항로인 한신항로였는데, 개항 이래로 니혼유센과 오사카상선에 의해 거의 독점되고 있었다. 조선우선의 한신항로 진출은 재조일본인 주주를 중심으로 제기되었는데, 그것이 명령항로로 선정되기 위해서는 조선총독부의 '인가'와 함께 조선우선의 한신항로 진출에 부정적이었던 대주주 오사카상선과의 '합의'가 필요하였다. 그런데 제1차 세계대전에 기인한 선박부족과 운임인상 등의 대내외적 상황은 조선우선에 호기로 작용하였다. 조선우선의 한신항로 진출은 '임시배선→자영항로'의 형태로, 지역적으로는 동해안의 원산-블라디보스토크선의 부정기선 연장 이후 서해안 지역으로 확대하는 점진적인 형태로 진행되었다. 이는 한신항로 진출에 가장 큰 장애였던 오사카상선과의 충돌을 피하기 위한 조선우선의 전략이었다. 여기에 '조선미의 안정적인 수송'에 기여할 '조선본위의 항로운영'이 필요하다고 느낀 조선총독부가 한신항로를 명령항로로 포함시키면서 조선우선의 한신항로 진출은 실현되었다.

한신항로 진출에 성공한 조선우선은 조선총독부의 직접적인 지원을 받으며 조선미 수송에 적극 가담할 수 있게 되었다. 대형의 최신식 경제선을 확보하면서 한신항로 경영에 적극적이었던 조선우선은 일본 본토의 유력 기선회사들의 조선미 운임결정 과정에도 관여하였다. 이로써 조선우선은 '조선본위의 항로운영'이라는 조선총독부의 해운정책을 충실하게 수행하는 한편 한신항로 진출로 기대하였던 상당한 규모의 영업수익까지 획득할 수 있게 되었는데, 일제시기 조선 해운업을 대표하는 식민기업으로 성장할 수 있는 탄탄한 기반을 마련한 것이다.

한편 조선우선의 한신항로 진출로 조선미 수송전(輸送戰)이 한층 치열해지자 오사카상선 등 관계 기선회사들은 1925년 선항회라는 해운동맹을 결성해 기선회사 간의 불필요한 경쟁을 제어하고자 하였다. 조선

미 수송을 독점한 선항회는 이후 조선의 조선미 이출상들로 조직된 조선곡물상조합연합회와 그 수송운임을 협정하였다. 선항회의 일원으로 운임협상에 가담한 조선우선은 '조선본위의 항로경영을 통해 조선의 산업개발에 기여'해야 한다는 국책수행과 '선항회의 일원으로서 기선회사의 이윤창출에 기여'해야 한다는 기업경영 사이에서 선택해야 하는 처지로 되었다. 그 과정에서 조선과 일본에 근거하고 있던 각 주주들 간의 갈등이 있었음은 물론이며, 그 선택 여하는 '조선본위'에 기반을 두고 있던 조선총독부 해운정책의 원만한 전개에도 일정한 영향을 미치게 되었다. 이와 관련해서는 다음의 연구과제로 남겨 둔다.

이 논문은 2017년 5월 31일에 투고 되어,
2017년 6월 18일부터 7월 11일까지 심사위원의 심사를 거쳐,
2017년 7월 12일 편집위원회에서 게재 결정된 논문임.

참고문헌

『매일신보』,『동아일보』,『중외일보』,『부산일보』,『조선시보』
임시재원조사국,『韓國沿岸航路開始顚末』, 1909
조선우선주식회사,『營業報告書』, 1914~1943.
목포지편찬회,『木浦誌』, 1914.
高尾新右衛門,『元山發展史』, 1916.
松平恒若,『朝鮮海運界の眞相』, 朝鮮経濟日報社, 1929.
인천부,『仁川府史』, 1933.
須藤重一,『西鮮航路米穀輸送問題に就て』, 1935.
조선우선주식회사,『朝鮮郵船株式會社二十五年史』, 1937.
조선총독부체신국,『朝鮮遞信事業沿革史』, 1938.
조선총독부체신국,『朝鮮の海運』, 發行年不明.

고병운,「海運·遞信の近代化と日本帝國主義」,『近代經濟史の硏究』, 雄山閣, 1978.
노정호,「근대 한일항로에 관한 연구」, 부경대학교 석사학위논문, 2007.
손태현,『한국해운사』, 아성출판사, 1982.
송규진,『일제하의 조선무역 연구』, 고려대 민족문화연구원, 2001.
정재정,『일제침략과 한국철도』, 서울대출판부, 1999.
高橋太隆,「植民地の鐵道と海運」,『近代日本と植民地』3, 岩波書店, 1993.
木村健二,「朝鮮郵船株式會社成立過程の一考察」,『日本經濟史論集』1, 1977.
小風秀雄,『帝國主義下日本海運』, 山川出版社, 1995.
松浦章,「朝鮮郵船會社と朝鮮半島沿海の航運」,『關西大學文學論集』63-2, 2013.

Abstract

Entering the Hanshin Route of Chosun Yusen Corporation under Japanese imperialism

Ha, Ji-Young

Established in 1912 for the purpose of “Unified management of coastal ports” for “industrial development of Chosun”, Chosun Yusen Corporation received the navigation subsidy from the Government-General of Chosun and operated the government-directed service. The establishment participated not only Japanese residents in who worked in the shipping industry but also Shipping company in the mainland of Japan. However, Since it was established in the form of a corporation, its management had to take into account both ‘performance of national policies’ and ‘profit creation’. With the establishment of the company, coastal port of Chosun became unified to the company. However, the coastal areas that were excluded from the regular line became very uncomfortable due to excessive decreases around Open ports Area, which was more profitable than before.

When the profitability to the coastal port decreased due to the development of inland transportation such as laying of railroad and road maintenance, the company turned its view to offshore route.

The Chosun-Osaka · Kobe Route(Hanshin route) was the transportation route of Chosun rice, a representative product of Joseon under Japanese imperialism. When the Hanshin Route, which was monopolized by the Japanese shipping company such as Osaka Shosen Corporation, was managed favorably only for the shipping company, the Government-General of Chosun designated it as the government-directed service for the Government-General of Chosun, ordered the company to manage it and ordered “the stable route management of Chosun standard”. Having succeeded in entering the Hanshin route, the company received direct support from the Government-General of Chosun and was able to actively participate in the transportation of Chosun rice. As a result, the company has faithfully carried out the shipping policy of the Government-General of Chosun, which is called “Route management of Chosun standard”, and raised a considerable scale of operating income, thus laying a solid foundation for growth as a representative colonial enterprise of Chosun under Japanese imperialism.

Key Words : Chosun Yusen Corporation, Government-General of Chosun, government-directed service, coastal ports, Hanshin Route, Chosun standard, Chosun rice