

2014년도 만주학회 추계 국제학술회의

관전기(貫戰期) 동아시아와 만주
EAST ASIA AND MANCHURIA IN TRANS-WAR PERIOD



- 일 정 -

- 일시: 2014년 9월 27일(토), 09:30-18:00
- 장소: 국민대학교 경상관 301호 학술대회장
- 주관: 만주학회, 국민대학교 한국학연구소
- 후원: 동북아역사재단, 국민대학교, 소명출판

■ 모시는 글 (Invitation) ■

오늘 만주학회가 초가을 정취가 물씬 풍기는 국립공원 북한산 자락의 국민대학교 한국학연구소와 함께 매우 뜻있는 학술 행사를 마련했습니다. “관전기(觀戰期) 동아시아와 만주”라는 주제로 국내외 연구자들이 모여 만주 연구에 대한 새로운 시각과 방법을 모색해보려고 합니다.

이번 학술회의에서는 제2차 세계대전 전후 만주의 의미를 다양한 시각으로 분석해보려고 합니다. 그 동안 만주학회는 전근대와 근현대 만주의 민족과 지역에 대한 인문학과 사회과학의 학제간 연구를 지향해 왔습니다. 특히 한국과의 인접성에서 비롯된 관심뿐만 아니라 동아시아 나아가 세계 속에서 만주가 갖는 국제관계상의 의미를 규명하고자 노력해 왔습니다. 이번 학술회의는 그간 우리가 다루었던 만주 연구의 영역을 냉전시대로까지 확장하고자 하는 첫 시도입니다. 이제까지는 전혀 이루어지지 않았던 새로운 시도임에 틀림없고, 그러한 시도만으로도 이번 학술회의의 학술적 의미가 충분하다고 생각하며, 또한 많은 학술적인 논의가 있을 것으로 기대합니다.

우리는 만주 지역과 인접해 있어서 역사상 지속적으로 관계를 가져왔고 또 만주를 객관적인 시각으로 연구할 수 있는 입장에 있습니다. 이러한 이점을 살려 만주학회가 만주 연구를 주도하고 견인하는 역할을 해야 한다고 자임해 왔습니다. 그간 만주지역을 둘러싸고 있는 중국, 일본, 러시아 학자들뿐만이 아니라 구미의 관련 연구자들과도 끊임없는 학술교류를 추진해 왔습니다. 이번에도 미국과 일본 그리고 중국 발표자가 참석하여 국내 연구자들과 의견을 교환할 수 있는 자리를 마련되었습니다.

이번 학술회의의 새로운 학술적 시도에 성원과 격려를 보내주시고 앞으로도 만주학회의 활동을 관심을 갖고 지켜보아 주시기 바랍니다.

2014년 9월 27일
만주학회장 노기식

■ 일 정 ■

◎ 제1부 문학과 언어(10:00-12:00)

※사회: 손유경(서울대)

(1)발표: 조은주(아주대), “墓地로의 散策: 심연수, 유치환의 시에 나타난 만주 이미지와 그 의미”

토론: 김예리(강원대)

(2)발표: 김재용(원광대), “帝國의 言語로 帝國 넘어서기: 일본어를 통한 조선 작가와 중국 작가의 상호소통 ”

토론: 안지나(가천대)

점심(12:00~13:00)

◎ 제2부 정치와 경제(13:00-15:00)

※사회: 문명기(국민대)

(1)발표: 竹內祐介(東京首都大學), “滿鐵의 貨物 連絡 輸送의 分析: 陸路經由から見る 閩東州・附屬地と 滿洲國の 經濟關係”

토론: 임채성(서울대)

(2)발표: Aaron S. Moore(Arizona State University), “The Technological Imaginary of Colonial Manchukuo”

토론: 한석정(동아대)

Coffee Break (15:00~15:20)

◎ 제3부 유산과 전망(15:20-17:20)

※사회: 박철현(국민대)

(1)발표: 정안기(고려대), “滿洲國의 遺産과 1960년대 朝-中 國境條約 體制: 국경협력 기구의 설치와 활동을 중심으로”

토론: 박선영(경북대)

(2)발표: 李海燕(東京理科大学), “延邊에서 地域의 權力構造와 朝鮮族 엘리트의 推移, 1945-1960”

토론: 윤휘탁(한경대)

◎ 제4부 종합토론(17:20-18:00)

※사회: 김기훈(육군사관학교)

토론(1): 서재길(국민대)

토론(2): 조정우(한림대)

만찬(18:30-20:00)

■ PROGRAM ■

◎ Session 1. Literature and Language (10:00-12:00)

※Chair Son You-kyung (Seoul National University)

(1)“A Walk to the Grave : The Meaning and Imagery of Manchuria in the Poetry of Sim Yŏn-su and Yu Ch’i-hwan”
(Cho Eun-joo, Ajou University)

Discussant: Kim Ye-rhee (Kangwon National University)

(2)“Cutting across the Empire through the Imperial Medium:
Communication between Korean and Chinese Writers in the
Japanese Language” (Kim Jae-yong, Wonkwang University)

Discussant: Ahn Ji-na (Gachon University)

Lunch (12:00~13:00)

◎ Session 2. Politics and Economics (13:00-15:00)

※Chair Moon Myung-ki (Kookmin University)

(1)“An Analysis of Mantetsu Cargo Liners” (Takeuchi Yusuke,
Tokyo Metropolitan University)

Discussant: Lim, Chai-sung (Seoul National University)

(2)“The Technological Imaginary of Colonial Manchukuo”
(Aaron S. Moore, Arizona State University, tentative)

Discussant: Han, Suk-jung (Dong-A University)

Coffee Break (15:00~15:20)

◎ **Session 3. Legacy and Prospect (15:20-17:20)**

※**Chair** Park Chul-hyun (Kookmin University)

(1)“Legacy of Manchukuo and the North Korea-China Border Treaty Regime of the 1960s”

(Joung An-ki, Korea University)

Discussant: Park Sun-young (Kyungpook National University) / Park Jang-bae (Northeast Asian History Foundation)

(2)“The Power Structure of Chosŏnjok Communities: Changes among Elites, 1945-1960” (Li Hai-yan, Tokyo University of Science)

Discussant: Yoon Hwytak (Hankyong National University)

◎ **General Discussion (17:20-18:00)**

※**Chair:** Kim Ki-hoon (Korea Military Academy)

Discussant: Seo Jae-kil (Kookmin University)
Cho Jung-woo (Hallym University)

RECEPTION(18:30-20:00)

■ 목 차 ■

◎ 제1부 문학과 언어

- (1) 墓地로의 散策: 심연수, 유치환의 시에 나타난 만주 이미지와 그 의미 - 조은주(아주대) 1
- (2) 帝國의 言語로 帝國 넘어서기: 일본어를 통한 조선 작가와 중국 작가의 상호소통 - 김재용(원광대) 17

◎ 제2부 정치와 경제

- (1) 滿鐵의 貨物 連絡 輸送의 分析: 陸路經由로부터 關東州·附屬地 그리고 滿洲國과의 經濟關係 - 竹內祐介(東京首都大學) 29
[번역] 49
- (2) The Technological Imaginary of Colonial Manchukuo - Aaron S. Moore(Arizona State University) 69
[번역] 85

◎ 제3부 유산과 전망

- (1) 滿洲國의 遺産과 1960년대 朝-中 國境條約 體制: 국경협력 기구의 설치와 활동을 중심으로 - 정안기(고려대) 101
- (2) 延邊에서 地域의 權力構造와 朝鮮族 엘리트의 推移, 1945-1960 - 李海燕(東京理科學) 147
[번역] 161

■ CONTENTS ■

◎ Session 1. Literature and Language

- (1) A Walk to the Grave : The Meaning and Imagery of Manchuria in the Poetry of Sim Yŏn-su and Yu Ch'i-hwan (Cho Eun-joo, Ajou University) 1
- (2) Cutting across the Empire through the Imperial Medium: Communication between Korean and Chinese Writers in the Japanese Language (Kim Jae-yong, Wonkwang University) · 17

◎ Session 2. Politics and Economics

- (1) An Analysis of Mantetsu Cargo Liners (Takeuchi Yusuke, Tokyo Metropolitan University) 29
- (2) The Technological Imaginary of Colonial Manchukuo (Aaron S. Moore, Arizona State University, tentative) 69

◎ Session 3. Legacy and Prospect

- (1) Legacy of Manchukuo and the North Korea-China Border Treaty Regime of the 1960s (Joung An-ki, Korea University) 101
- (2) The Power Structure of Chosŏnjok Communities: Changes among Elites, 1945-1960 (Li Hai-yan, Tokyo University of Science) 147

제1부 문학과 언어

Session 1. Literature and Language

墓地로의 散策

- 심연수, 유치환의 시에 나타난 만주 이미지와 그 의미 -

조은주(아주대)

1. 일제말기 만주 관광과 공동묘지(共同墓地) 코스

1900년대 조선을 방문했던 외국인들은 한결같이 조선의 이색적인 풍경을 ‘무덤’에서 찾는다. 바가지를 뒤엎어 놓은 것처럼 생긴 봉분의 모양이 “놀라운 화젯거리”¹⁾이기도 했지만 무엇보다도 대도시 근처 야산을 뒤덮고 있는 무덤의 숫자가 실로 엄청났기 때문이다. 경성 주변의 민동산에 예외없이 빼곡히 들어찬 무덤의 모습이 “심하게 얽은 사람의 얼굴과 같다”²⁾고 묘사될 정도였으니, 당시 조선의 도시는 죽은 자를 위해서도 상당히 많은 공간을 할애한 셈이다. 이는 ‘근대화된’ 외국인의 눈에 기괴할 뿐만 아니라 도시 발전을 저해하는 요소로 비춰졌다. 일제 역시 마찬가지였다. 1912년 6월 20일 조선총독부는 <墓地火葬埋葬及火葬取締規則>(이하 묘지규칙)을 발표했다.

묘지를 개설, 변경, 폐지하거나 화장장을 신설, 증축, 폐지할 때 또한 사체나 유골을 매장하고 화장할 때 경무부장의 허가를 받아야한다는 내용을 골자로 하는 <묘지규칙>은 묘지를 “공중위생에 해가 되”³⁾ 공간으로 명시한다. 묘지는 질병의 진원지이자 인가와 반드시 차단되어야 할, 더럽고 위험한 공간이다. 이렇듯 위생담론이 관통하는 <묘지규칙>은 뒷자리를 각별하게 여기던 전통적 풍속은 물론이거니와 공동묘지에 모여 살기 시작한 빈민층과 그로 인한 폐해, 묘적과 묘표 관리부실, 각종 비리 사건(예컨대 이태원 공동묘지 사건) 등으로 성공적으로 시행될 수 없었다. 다각도로 완화된 기준을 도입하며⁴⁾ 1915년부터 1940년까지 수차례 개정되었음에도 암매장이 증가하는 등 사실상 실패했는데⁵⁾ 1930년대 대대적으로 ‘공원묘지’ 조성⁶⁾과 공동묘지 ‘미화’ 작업⁶⁾이 강조된 데에는 이러한

1) 에밀 부르다레, 정진국 옮김, 『대한제국 최후의 숨결』, 글항아리, 2009, p.168.

2) H.N. 알렌, 신복룡 옮김, 『조선견문기』, 집문당, 1999, p.130.

3) 『조선총독부관보』 제544호, 1912.6.20.: “墓地, 火葬場 規則”, 『매일신보』, 1912.6.30.: 정대영, 「일제 식민지기 장묘제도의 변화와 ‘근대성’의 이면」, 서강대학교 박사학위논문, 2014, pp.20-21 참고.

4) 묘지 면적의 제한을 풀어주거나 지정된 장소가 아니더라도 개인 소유지(선산)에 매장하는 것을 허용하고 화장시 비용을 대납해주는 등의 다양한 방식들이다.

5) 정대영, 앞의 논문, pp.

6) “瑞山 共同墓地 美化키로 計劃”, 『조선일보』, 1933.11.27.: “墓地美化, 統制策 平壤府

배경이 깔려 있다. ‘불결한 것’으로 규정되던 묘지는 청결하고 위생적인, 심지어 아름다운 장소로 재규정되기에 이른다.

예컨대 1929년 신당동과 아현동의 일본인 묘지와 화장장이 폐지된 이후 홍제동에는 일본인 ‘공원묘지’가 조성되었다. 일본인 서울 안내 책자에서 이 묘지는 “질서적이고, 풍치적이고, 위생적이고 (...) 인간이 최후로 영원히 쉴 수 있는 안전 완비한 묘소”⁷⁾로 소개된다. 서울 당인리에 있던 <외인묘지>를 둘러 본 기자 역시 비슷한 감흥을 들려준다.

일광에 반사하여 더욱더 精彩를 발하는 白大理石의 여러 石碑와 청동의 구리 十字架 들 기둥에 아름답게 미술의 精華를 다하여 만든 듯한 ‘성모마리아의 상’, 그리고 무덤 한가운데에 깨끗한 돌로 碑石을 하야겐 깎아 품과 무덤 앞마다 가을 국화, 봄 진달래, 장미꽃 등을 수북히 심어 마치 공원 비슷하게 꾸미어 놓은 모양, 묘지 갖지 않게 생각된다.⁸⁾

하얀 대리석과 청동 십자가, 성모 마리아 상 등은 완성도 높은 미술품 못지 않고 비석 앞에 만발한 꽃들은 여느 공원의 풍경을 연상시킨다. ‘묘지 갖지 않게 생각’되는 이 묘지들은 죽음의 이미지와 무관한 대상처럼 서술된다. 공동묘지는 아름다울 뿐만 아니라 대중적으로 잘 알려진 유명인사들이 묻힌 장소로 소개되기도 한다. 가령 미아리 공동묘지는 소설가 최서해와 같은 문인들이 묻힌 곳, 단성사 사장, 동양극장 주인 등과 같은 인사가 묻힌 곳, 이광수의 어린 아들과 조선일보 주필 서춘의 딸이 안타깝게 요절한 뒤 묻힌 곳이라는 식이다.⁹⁾ 기자는 묘지를 둘러보고 묘지명을 읽고 그들의 생애를 떠올리면서 자신의 기억과 생각을 담담히 적어 내린다. 묘지는 여행의 여정 혹은 목적지가 되고 서사가 읽히는 장소로 부상한다.¹⁰⁾

조선의 공동묘지 공원화의 모델은 1923년 일본에 건설된 공원묘지 ‘다마영원(多磨靈園)’일 것이다. 다마영원은 도쿄의 서부 교외에 위치한 최초의 근대적 공원묘지다. 다마영원의 설립 구상과 개원 과정을 살펴보면 공원묘지가 도시 계획

稅意考慮”, 『동아일보』, 1938.6.16.:

- 7) 萩森茂, 「朝鮮の都市」, 大陸情報社, 1931, p.102(다카무라 료헤이, 「공동묘지를 통해서 본 식민지시대 서울- 1910년대를 중심으로」, 『서울학연구』 15, 2000, pp.153-154에서 재인용)
- 8) 「서울외인묘지」, 『삼천리』, 1938.8.
- 9) 「歲色도 將暮! 미아리 공동묘지 풍경」, 『조광』, 1937.12.
- 10) 羅惠錫, 「西洋藝術과 裸體美, 歐美 一週記 續」, 『삼천리』 제5권 제10호, 1933.10.1.; 路星, 「東京文人墓」, 『삼천리』 제7권 제5호, 1935.6.1.; 咸大勳, 「作家日記, 外人墓地有感」, 『삼천리문학』 제2집, 1938.4.1.

을 위한 필수불가결한 요소로 인식되었음을 알 수 있다. 근대화가 진행되면서 인가와 근접해 있던 묘지는 미관상, 위생상의 이유로 도시의 외곽으로 밀려나기 마련이다. 메이지유신과 더불어 급속도로 이뤄진 ‘도시화’와 인구 증가는 매장 공간의 부족으로 이어졌으며 외곽에 설치되었던 묘지는 거대하게 팽창한 도시의 내부로 편입될 수밖에 없었고 이를 다시 이장하는 것은 현실적으로 불가능했다. 도시 내의 묘지를 ‘묘지 같은 얇은’ 공간으로 만드는 것만이 유일한 해결책이었는데 그 구체적 방안이 바로 공원묘지였다.¹¹⁾ 다마영원의 담당자 이노시타 기요시(井下清:1884-1973)는 유럽과 미국의 아름다운 공원묘지를 참고했다고 밝힌다. 구미의 공원묘지 역시 대도시 성장에 따른 고안물이었다. “죽음은 공포와 위협이 아니라, 평온함과 위안, 휴식”이 되고 공동묘지는 “죽은 이와 산자 모두를 위한 정원”¹²⁾이 된다.

1930년대 봄을 이룬 만주 관광 코스에 ‘묘지’가 들어가 있었던 점은 전혀 이상해 보이지 않는다. 1920-30년대 일본과 조선에서 공동묘지가 공원화되던 양상을 염두에 둘 때 묘지가 관광의 장소라는 점은 쉽게 수긍된다. 춘해, 나혜석, 심연수, 유치환, 함대훈, 엄시우, 이효석 등은 정도의 차이는 있으나 만주 관련 텍스트에서 ‘공동묘지’ 체험을 들려준바 있다. 그런데 선만(鮮滿) 공식 관광루트와 관광 안내서, 만주 수학여행 일정을 살펴보면 만주 관광 코스에서 ‘공원묘지’로서의 ‘묘지’는 매우 제한적 코스였음을 알 수 있다. 관광의 대상으로서의 ‘묘지’는 대부분 빈 무덤들, 즉 전쟁 유적지와 전사자를 위한 참배지였다. 『여정과 비용개산』(1932-1938)에서 소개된 ‘만선일주코스’¹³⁾를 비롯하여 중앙불교전문학교(1935), 경성제일공립고등보통학교(1936), 나라고등사범(1939)의 수학여행 일정을 참고하면¹⁴⁾ 주요 방문 도시로 청진, 묵단강, 대련, 안동, 봉천, 신경, 무순, 여순, 하얼빈 등이 꼽힌다. 이 코스에 ‘白玉山 表忠塔’(여순), ‘奉天大會戰 忠靈塔’(봉천), ‘寬城子’(신경), ‘南嶺’(신경), ‘沖 · 橫川 兩志士の 碑’(하얼빈)는 반드시 포함된다. 이러한 근대 민족주의적 문화의 상징인 무명용사의 기념비와 무덤¹⁵⁾은 만주 관광이 궁극적으로 제국 의식을 배양하는 “일본 국민으로서의 일종

11) 이은경, 「근대 일본 공원묘지의 탄생」, 『동양사학연구』 127, 동양사학회, 2014, pp.341-359.

12) 황주영, 「근대적 발명품으로서의 도시공원: 19세기 후반 런던과 파리를 중심으로」, 서울대학교 박사학위논문, 2014, p.138에서 재인용.

13) 김백영 · 조정우, 「제국일본의 선만(鮮滿) 공식 관광루트와 관광안내서」, 『일본역사연구』 제39집, 일본사학회, 2014, pp.42-43.

14) 우미영, 「전시되는 제국과 피식민 주체의 여행 -1930년대 만주수학여행기를 중심으로」, 『동아시아 문화연구』 제48집, 한양대학교 동아시아문화연구소, 2010, pp.49-50.; 임성모, 「1930년대 일본인의 만주 수학여행 -네트워크와 제국의식-」, 『동북아역사논총』 31호, 동북아역사재단, 2011, pp.171-172

의 성지 순례”¹⁶⁾였음을 예증한다.

하얼빈은 일본의 전쟁 유적지는 아니었기에 수학여행일정에서 제외되는 경우가 많았다.¹⁷⁾ 1934년판 『여정과 비용개산』에 간략히 소개는 되었지만 만주일주코스’에 명시된 것은 1938년판에 이르러서이다.¹⁸⁾ 하얼빈은 이국적인 정취를 지닌 유럽 문화 체험지로 표상되었을 뿐, 제국의 감각을 체득할 수 있는 공간은 아니었을 터. “동양의 모스크바”¹⁹⁾, “露人の 도시라는 느낌”²⁰⁾, ‘하르빈’이라는 도시명에서 풍기는 “이국냄새”²¹⁾, “인종전람회장”²²⁾ 등의 표현이 단적으로 보여 주듯이 하얼빈(哈爾濱)은 백계러인(白系露人)은 물론이고 여러 종족이 모여 사는, “만주국 전체의 국제성을 표상”²³⁾하는 도시였다. 1934년 인구 50만의 도시 하얼빈에는 만주인 420,000명, 러시아인 20,000명, 일본인 16,000명, 조선인 6,000여명 등이 살고 있었는데 러시아 양식의 건축물이 많았고 거리의 간판, 광고판, 안내문 다수가 러시아어로 작성되어 이국적인 분위기를 풍기는 도시였다.²⁴⁾ 당시 하얼빈에는 50개 이상의 민족 집단과 45개의 언어가 혼재되어 있었다.²⁵⁾

특히 조선인 작가의 하얼빈 기행문에서 백계러인이 운영하는 카페나 카바레, 댄스홀의 풍경이 자주 재현된다. 하얼빈에 간 작가들은 비공식적으로 하얼빈의 유흥문화를 체험했고 그것이 지닌 퇴폐주의적 면모를 인상적으로 조명했다.²⁶⁾ 그렇다면 다시 원점으로 돌아가서 이런 질문을 던져볼 필요가 있다. 만주 체험을 재현한 몇몇 조선인 작가들은 왜 전적지나 전사자의 기념비가 아닌, 혹은 퇴폐적 카바레의 풍경이 아닌, ‘묘지’에 대해서 언급했던 것일까? 춘해, 나혜석, 심연수, 유치환, 함대훈, 엄시우, 이효석은 모두 하얼빈 소재의 외국인 공동묘지

15) 베네딕트 앤더슨, 윤희숙 역, 『상상의 공동체 -민족주의의 기원과 전파에 대한 성찰』, 나남, 2003, p.29

16) 임성모, 위의 논문, p.178.

17) 우미영, 앞의 논문, p.48.

18) 김백영 · 조정우, 앞의 논문, p.45.

19) 엄시우, 「哈爾濱의 外國情緒」, 『만선일보』, 1940.5.23~24.

20) 안용순, 「北滿巡旅記」, 『조선일보』, 1940.2.28~3.2(소재영 편, 『간도유랑 40년』, 조선일보사, 1989, 314~315쪽).

21) 엄시우, 앞의 글.

22) 홍종인, 「哀愁의 하르빈」, 『조광』, 1937.8.

23) 김경일 · 윤희탁 · 이동진 · 임성모, 『동아시아의 민족이산과 도시』, 역사비평사, 2004, p.278

24) 조은주, 「일제말기 만주의 도시 문화 공간과 문학적 표현 -신경, 하얼빈을 중심으로」, 『한국민족문화』 48, 부산대학교 한국민족문화연구소, 2013, pp.12-17.

25) 한석정 · 노기식 편, 『만주, 동아시아 융합의 공간』, 소명, 2008, p.6.

26) 조은주, 위의 논문.

(共同墓地)를 언급했다. 1936년부터 1943년까지 하얼빈에서 운영한 관광버스 노선은 “하얼빈역→ 중앙사원→ 충령탑→ 二志士之墓→ 孔子廟→ 露人墓地→ 松花江”²⁷⁾으로 연결된다. 여행차 하얼빈에 방문한 조선인 작가들은 ‘러인공동묘지’를 둘러보았을 가능성이 높다.

이 글에서 주목하는 심연수와 유치환 역시 하얼빈에서 공원으로 잘 조성된 공동묘지를 산책하면서 자신의 감상을 시로 남겼다. 심연수의 시 「露人共同墓地」, 유치환의 시 「우크라이나 寺院」은 ‘공동묘지’의 재현이라는 측면에서 주목된다. 두 작품이 하얼빈 남강구에 위치한 러인공동묘지와 우크라이나 사원(묘지)를 중심 제재로 삼고 있다는 점 자체도 물론 흥미롭다. 그러나 이미 여타의 작품에서 ‘묘지’는 조상의 기록이 영혼의 목소리가 되어 나의 낮을 끌어당기는 공간(김소월, 「무덤」), 구더기가 들끓는 식민지 조선의 알레고리(염상섭, 「만세전」), 묵시록적 예언의 흔적을 확인하는 공간(김기림, 「공동묘지」)으로 형상화되어오지 않았던가. 두 작품이 무엇보다도 흥미로운 것은 공동묘지를 바라볼 때 제국의 시선을 내면화한 ‘관광자’로서가 주체가 아닌, 일정한 거리를 유지하는 피식민지 ‘지식인’ 주체로서의 시선을 부각시켜 보여준다는 점에 있다. 이 죽음의 공간에서 관광은 중단되고 산책이 시작된다. 심연수, 유치환이 공통적으로 노래한 외국인 공동묘지(共同墓地)를 살펴보고 두 시인의 텍스트에 재현된 만주 이미지를 읽고 그 특징과 의미를 파악하는 것, 이것이 식민지 지식인으로서의 만주 체험의 한 부분을 조명하는 또 하나의 방식이 될 수 있으리라는 믿음에서 이 글은 시작된다.

2. 「露人共同墓地」와 백계러인(白系露人)의 운명

심연수(沈連洙:1918-1945)는 강원도 강릉군 경포면 태생으로 1925년 블라디보스토크로 이주한 이후 줄곧 만주에서 생활한 시인이다. 그는 1931년 구소련이 조선인을 중앙아시아로 집단 이주시킬 때 중국으로 건너갔고 흑룡강성 밀산, 신안진을 거쳐 1935년부터 용정에서 살았고 1945년 황청현 춘양진 부근에서 사람들과 다투다가 피살된 것으로 전해진다.²⁸⁾ 심연수가 생전에 발표한 시와 기행문, 평문 등은 9여 편 정도밖에 되지 않는다. 그러나 2000년 동생 심호수에 의해 항아리에 묻어 간직해 온 유고작품이 공개되었고 동흥중학교, 용정국민고등

27) 大連都市交通株式會社, 奉天·新京·哈爾濱交通株式會社 共編, 『滿洲の觀光バス案内』, 大連都市交通株式會社, 1939; Japan Tourist Bureau 滿洲支部(奉天), 『滿支旅行年鑑』, 各年度版, 1939~1943; 高媛, 「‘樂土’を走る觀光バス」, 『岩波講座 近代日本の文化史 6』, 岩波書店, 2002, pp.225~229(임성모, 위의 논문, p.175 참고)

28) 황규수, 「심연수의 삶과 문학」, 『한국문예비평연구』 26권, 한국현대문예비평학회, 2008, pp.262-290.

학교를 졸업할 무렵 활발하게 창작한 250여 편의 시가 전집²⁹⁾으로 출간된 상태이다. 몇 편의 문제작을 제외하고는³⁰⁾ 중국 조선족 문단에서 심연수는 운동주와 쌍벽을 이루는 “일제 암흑기의 대표적인 저항시인”³¹⁾으로 평가받는다. 이러한 관점은 한국 학계에서도 비슷하게 유지되고 있는데 심연수의 시는 민족의식, 항일정신, 유랑의식, 고향의식 등의 테마로 연구되고 있는 실정이다.³²⁾

심연수는 1940년 5월 5일부터 22일까지 17일간 수학여행을 다녀왔다. 그의 여정은 ‘용정 → 두만강 → 원산 → 금강산 → 서울 → 개성 → 평양 → 신의주 → 대련 → 여순 → 봉천 → 신경 → 하얼빈 → 목단강 → 용정’ 등으로 이어졌다. 그런데 그는 17일간의 대장전을 무려 65편이나 되는 기행시조로 남겼다. 심연수는 창작일시를 작품에 꼼꼼히 적어두었기 때문에 이를 바탕으로 세부적 여행의 일정과 각 방문지에서 받은 감상이 어떤 시로 탄생되었는지 알 수 있다는 점이 이색적이다.

5월 5일	「떠나는 길」, 「國境의 하로밤」
5월 6일	「東海」
5월 7일	「元山埠頭에서」, 「東海 北部線 車안에서」, 「外金剛驛」, 「溫井里」, 「舊萬物相」, 「溫井里의하로밤」
5월 8일	「神溪寺」, 「金剛門」, 「飛鳳瀑」, 「玉流洞」, 「九龍淵」, 「毘沙門」, 「麻衣太子陵」, 「毘盧峰」, 「銀弟와 金濟」, 「妙吉山」, 「麻詞淵」, 「萬瀑洞」, 「長安寺」, 「長安寺村에서」
5월 9일	「三佛岩」, 「西山大師와 四溟堂碑」, 「望軍台」, 「面鏡台」
5월 10일	「金剛山을 떠나면서」, 「金剛山 電鐵을 타고서」, 「漢江」, 「南大門」, 「北岳山」
5월 11일	「서울의 밤」, 「景福宮」, 「慶會樓」, 「德壽宮」, 「松都」
5월 12일	「滿月台」, 「善竹橋」, 「松都를 떠나며」
5월 13일	「牧丹峰」, 「牧丹台」, 「乙密台」, 「浮碧樓」, 「大同江」, 「箕子陵」
5월 14일	「淸川江」, 「鴨綠江」
5월 15일	「大連港市」
5월 16일	「旅順」, 「遼東半島의 하로」, 「黃海」, 「連京線 밤車」
5월 17일	「奉天」, 「北陵」
5월 18일	「奉天城 우에서」
5월 19일	「新京」

29) 황규수, 『심연수 시의 원전 비평』, 한국학술정보, 2008

30) 예컨대 5월 19일 방문한 신경에서 창작된 시 「신경」에서 오죽협화와 왕도낙토를 예찬하는 그의 목소리는 매우 문제적인 대목으로 지적된다.

31) 김룡운, 문단에 나타난 또 하나의 혜성 , 『20세기 중국조선족문학사료전집』 연변인민출판사, 2000.(김해웅, 『심연수 시문학 연구』 한국학술정보, 2006. p.25에서 재인용.)

32) 홍윤기, 『심연수와 운동주의 비교 연구』, 『한국시문학』 17, 한국시문학회, 2006, pp.102-111.

5월 20일	「哈爾濱 驛頭에서」, 「露人共同墓地」, 「松花江」, 「끼다야쓰카의 밤」
5월 21일	「濱綏線 車中에서」, 「牧丹江」
5월 22일	「旅行은 오늘이 끝이다」, 「修學旅行을 맞이고」, 「낮익은 품속의 사랑」, 「龍井 驛頭에서」

심연수가 하얼빈에 도착한 것은 1940년 5월 20일이다. 여행 후 그가 쓴 기행문 「일만리 려정을 답파하고서」에서 하얼빈은 다음과 같이 언급된다.

로씨야 사람들의 활발한 걸음걸이가 눈에 띄었다. 나는 처음으로 국제도시의 낮을 보게 되었다. 우리는 만주 교통맥으로 되고 있는 송화강도 구경하였다. 송화강의 흐름은 그토록 도도하고 세차 보였다. 우리는 먼길에 피곤했던 발을 물에 잠그고 송화강의 노래를 불렀다.³³⁾

“4학년 3반 심연수”라는 기록이 병기된 것으로 보아 이 글은 학교 제출용이었을 가능성이 높다. 단편적으로나마 하얼빈은 활기찬 국제도시로서의 풍광으로 환기된다. 그런데 심연수가 1940년 하얼빈교통주식회사에서 운영하던 관광버스를 이용했다면 틀림없이 총령탑, 二志士之墓 등을 방문했을 터인데 그와 관련된 언급은 일절 없다. 이는 기행시조에서도 마찬가지다. 심연수는 하얼빈역, 露人墓地, 송화강, 중심거리 끼다야쓰카에 대해서만 형상화했다. 4편의 기행시조는 만주어를 유창하게 하는 러시아인, 하르빈의 뱃사공, 이역에 묻힌 러시아인의 영혼, 퇴락한 노점에 앉아 졸고 있는 ‘로시아 노파’ 등을 묘사한다. 혁명기에 러시아로부터 망명하여 하얼빈에 정착했지만 조선인과 더불어 가장 가난하고 소외된 계층으로 전락했던 백계러인(白系露人)의 이미지가 그 중심에 있는 것이다. 「露人共同墓地」는 심연수가 하얼빈에서 보고 느낀 것들이 무엇이었는지 암시해준다.

하루빈 온사람은 이골을 다본다니
 바스에 몸을실고 墓地를 찾아갔오
 入口에 많은거지 머리속겨 경에하더라

異域에 못인무덤 외를선 그靈이
 파란과 싸호다가 죽은이 이세상을
 남은일 다못하고 異域에 못어지다

- 심연수, 「露人共同墓地」 전문(1940.5.20.)³⁴⁾

33) 이상규 편, 『20세기 중국조선족 문학사료전집 제1집 심연수 문학편』, 중국조선민족문화예술출판사, 2004, p.498.

심연수는 하얼빈 역에서 버스를 타고 공동묘지를 보러 간다. 러인공동묘지는 하얼빈 역에 근접한 신시가지 남강(南崗)의 東大直街에 위치한 것으로 聖母帡幪教堂(우크라이나 사원) 옆에 있었다. 러인공동묘지는 1958년 하얼빈 동부 黃山新墓地로 이전되었다.³⁵⁾ 언뜻 보면 위의 시는 버스를 타고 이동한 묘지의 입구에 많은 거지들이 구걸을 하고 있었다는 점, 이역에 남겨진 러시아인들의 묘지가 그들의 외로운 삶을 연상시켰다는 점에 대해 노래하는 것으로 읽힌다. 심연수는 시조의 형식을 차용했기에 공동묘지에 관한 구체적인 묘사는 거의 없다. 나혜석, 엄시우 등의 기행문을 보조적으로 참고하면 당시 러시아 공동묘지의 풍경과 윤곽이 잡힌다.

여러 知友와 함께 공동묘지를 구경갓섯다. 정면에 잇는 납골당 옥상에는 金色 십자가가 번적이고 잇서 멀니서 오는 상여를 보고 鍾을 울녀 환영의 意를 표한다. 넓은 묘지에는 形形色色의 墓形이 잇고 아직도 푸른 잔디로 잇는 곳은 누구의 주인이 될는지 때를 기다리고 잇다.³⁶⁾

신시가 대직가(大直街)의 북단(北端) 광대한 지역에 지(至)하여 슬라브 인 묘지, 유태인 묘지, 타타르 인 묘지, 조선인 묘지 등이 있는 이 외인 묘지를 바로 그 앞 버스에서 내려 들어서니 당탑(堂塔)이 정문에서 보인다. 그리고 좌우로 십자가를 세운 묘비들이 이름모를 꽃 위에 옛추억 애달게 서 있다. 여기는 전부가 노문자로 적혀있다. 외인의 묘지에 가면 항상 느끼는 것이 묘비에 쓴 묘비명이다. (...) 사후 자기 묘지에 이렇게 꽃나무 하나라도 가꾸어주는 이가 있다면 이 얼마나 행복된 일이라? 하고 나는 한껏 감상적인 기분에 사로잡혔다. 3시간 후 여기저기 재미있게 쓴 묘비명을 보며 배회하다가 송화강 구경을 하기로 하고 다시 우리는 버스에 올랐다.³⁷⁾

금색 십자가로 화려하게 장식된 공동묘지는 푸른 잔디가 깔려 있을 뿐만 아니라 형형색색의 무덤이 널찍하게 배치되어 있다. 나혜석이 “공동묘지를 구경갓섯다”고 말하고 있듯이 그의 시선은 철저히 관광자의 것이다. 상여가 들어올 때 십자가가 그들을 환영한다는 표현은, 그만큼 공동묘지가 깨끗하고 잘 정돈되어 있다는 의미이다. 묘지는 경쾌하리만큼 가볍고 명랑한 공간이다. “신시가 대직가 북단 광대한 지역”의 “外人墓地”에 “슬라브 인 묘지, 유태인 묘지, 타타르 인

34) 『전집』, p.107.

35) 俞濱洋 主編, 『哈爾賓印象(上)1897-1949』, 중국건축공업출판사, 2004, p.145.

36) 羅蕙錫, 「쏘비엣露西亞行, 歐米遊記의 其一」, 『삼천리』 제4권 제12호, 1932.12.1.

37) 함대훈, 「南北滿洲遍踏記」, 『조광』1939.7.

묘지, 조선인 묘지 등이” 있다는 함대훈의 말을 참고하면, 하얼빈의 러인공동묘지는 엄밀히 말하면 ‘외인묘지’ 가운데 하나였다고 할 수 있다. 러인공동묘지에 방문한 작가들은 싫든 좋든 여타 외국인들의 묘지와 조선인 묘지를 보았을 것이다. 조선인 묘지를 보고 간혹 십자가를 그었다고 언급하지만 함대훈 역시 러시아어로 쓰인 묘비와 묘비명에서 알 수 없는 엑조티즘을 느끼며 “재미있게” “배회하다가” 다른 장소로 이동한다. ‘외인묘지’는 3시간을 배회할 정도로 넓은 공간에 조성된 공원묘지였던 것 같다. 하얼빈 관광버스 노선에 공동묘지가 포함된 이유도 이 때문일 것이다. 그러나 방인근의 감상은 그 초점이 전혀 다른 곳에 있다.

어디나 그랬겠지만은 더욱 哈爾濱의 露國人形便을 보면 貧富의 差異가 너머도 甚하다. (...) 거기서 조금더가면 外國人, 共同墓地가있다. 各各땅을 논화 올타리를 치고 돌노쇠로 무덤을 곱게단장하였스며 나무와 꽃을 무덤옆에 심어노코 죽은사람의 寫眞도 틀을잘해서 거러노왔다. 朝鮮人의共同墓地도 한편에잇서 나는한참이나 정시농코 쳐다보왔다. 數千數萬의 무덤 옆을 걸어가며 人生의덧없음 나도쉬히 저렇게 되고야 말 것을 생각할 때 숨을 못참았다. 그리고뜻뜻한 古國을떠나 고생사리 하다가 멀고 먼- 이런 잇따별판에 主人업는 무덤속에 못친 同胞의 情景을 生角할 때 곳업시 숨혔다.³⁸⁾

방인근은 안태후와 자동차를 타고 “太直街 一帶”의 부호 주택과 외국 영사관 등을 구경하고 이를 “찬란한거리”로 일컫는다. 극락사를 둘러본 뒤 그 인근에 있던 ‘외국인 공동묘지’로 이동했는데 울타리, 나무, 꽃, 사진으로 곱게 단장된 묘지의 풍경을 방인근 역시 인상적으로 기록한다. 여기까지 그의 시선은 나혜석, 함대훈과 크게 다르지 않다. 그런데 방인근은 외국인 공동묘지 한켠에 자리 잡았던 ‘조선인의 공동묘지’를 “한참이나 정시농코 쳐다보왔다”고 언급한다. 공원묘지의 한적함과 여유로움에 대한 묘사는 사라지고 그 자리를 ‘인생의 덧없음’과 ‘슬픔’이 덧씌운다. 왜일까. 그저 디아스포라로서의 모국지향성이 작동된 탓이었을까. 엄시우의 기행문을 통해 유추하면 외인공동묘지에서 조선인의 무덤은 형편없이 볼품없었고 비좁게 맞닿은 형태였던 것으로 보인다.³⁹⁾ 그의 꿈속에 나타난 “鮮系魂靈”들이 통곡하며 “집이배조바나왔습니다”라고 호소했다는 에피소드는, 만주에서 주택난에 시달리던 조선인의 현실에 대한 은유이면서 동시에 조선인 묘지에 대한 간접적 형상화일 것이다.

이러한 기행문들을 염두에 두면 심연수의 시조는 기실 많은 함축이 담겨 있

38) 春海, 「만주여행기」, 『조선문단』, 1925.9.

39) 엄시우, 「秋夕墓祭參觀記」

는 것으로 보인다. 심연수는 하얼빈에 처음 방문했음에도 불구하고 같은 날 작성한 시 「끼다야쓰카의 밤」에서 “변화한” 중심거리 ‘끼다야쓰카’를 놓고 가난한 ‘백계러인’의 모습과 병치한다. “그들이 色도變했고 그들에 風俗도變했다”면서 고향을 떠나 타향에서 살아가는 처지를 안타깝게 바라본다. 이는 다른 시 「哈爾濱 馱頭에서」에서 만주어를 능숙하게 사용하는 러시아 운전수의 모습과도 겹쳐 있다. 「끼다야쓰카의 밤」의 마지막 연 “아아 잊을수는 없으리 이곤의밤 / 못손이 이곤에서 얼마나 이걸봤나 / 나는 化石처럼서 밤의 공기를마시다”와 같은 구절에서 알 수 있듯이 그의 시적 주체는 ‘못손’이 잘 볼 수 없는 것을 보았다. 그가 하얼빈에서 본 것은 국제도시로서의 ‘화려한’ 풍모가 아니었다. 방인근이 하얼빈에서 받은 인상 중 하나가 러시아인들의 극심한 빈부 격차였듯이, 심연수는 거리의 부랑자로 전락한 백계러인을 많이 만났을 것이다. 그리고 그 백계러인이 몰락해가는 현실을 러인공동묘지에 묻힌 이들의 운명과 동일한 차원에서 바라본 것이다.

“하루빈 온사람은 이곤을 다본다니 / 바쓰에 몸을실고 墓地를 찾아갔오”는 하얼빈에서 러인공동묘지가 관광의 명소임을 명시한다. 그런데 입구에서 맞닥뜨린 것은 “많은거지 머리숙겨 경예하”는 모습이다. ‘많은 거지’ 가운데 대다수는 아마도 ‘백계러인’이었을 것이다. 단 2개의 수로 구성된 「露人共同墓地」 가운데 첫 수의 마지막 종장을 왜 이들에게 할애했는가는 다른 방식으로 잘 해석되지 않는다. 관광의 장소로 치장된 공원묘지는 경제적으로 몰락한 거지들이 구걸하는 곳으로 추락한다. 거지는 제국의 얼굴로 찾아온 관광객에게 고개를 숙이고 경예를 표하는, 피식민 주체들이다. 이 경예의 방향은 펍 잘못된 것이고 서글픈 것이라는 독해가 여기 깔려 있다. 만주국 공식 이데올로기인 오족협화, 왕도낙토의 이념은 매장되고 식민 자본의 논리가 부활한다. 두 번째 수인 “異域에 못인 무덤 외물선 그靈이 / 파란과 싸호다가 죽은이 이세상을 / 남은일 다못하고 異域에 못어지다”에서 화자는 ‘파란’(波蘭), 즉 폴란드와의 전투에서 희생된 러시아인들을 애도한다.

심연수는 왜 러일전쟁(1904-1905)이 아닌, 폴란드-소비에트 전쟁을 언급했을까. 1919년부터 1921년까지 이어진 이 전쟁은 1795년 러시아, 프로이센, 오스트리아 등에 의해 영토가 분할된 폴란드의 독립전쟁이었다. 제1차 세계대전이 끝나고 러시아가 혁명으로 인해 혼란스러운 상황에서 폴란드는 프랑스의 원조를 받아 독립을 시도했고 1921년 3월의 강화조약으로 영토의 일부를 되찾았다. 폴란드와의 전쟁에서 희생된 러시아인들의 “남은일”이란 영토를 되찾고 재건하는 것일 터이다. 그런데 하얼빈의 백계러인들은 끝없이 추락하고 있다는 것. 그러한 현재가 러인공동묘지에 묻힌 이들의 무덤을 더 비극적인 것으로 만들고 있다는

것. 이를테면 심연수는 거지들의 경계가 향해야 할 진정한 곳이 어디인지를 보여준 셈이다.

3. 「우크라이나 寺院」와 망국(亡國)의 백성들의 ‘나라’

유치환(柳致環:1908-1967)은 1940년 3월 가족과 함께 만주 빈강성 연수현(延壽縣)으로 옮겨갔다. 그는 아나키스트들과의 친밀한 관계 때문에 “항상 일제 관헌의 감시의 표딱지”가 붙어 다녔고 자신의 만주행이 “탈출”이었다고 회고한다.⁴⁰⁾ 때문에 선행 연구에서 유치환의 만주 이주는 일제의 압력을 견디지 못하고 만주로 도피한 것이라는 관점이 지배적이다.⁴¹⁾ 그러나 이와 달리 치정관계에 얽힌 개인적 도피였으며 형과 사돈의 재력, 만선척식회사 관리였던 김옥주의 도움으로 대농장의 관리인직을 맡는 등 생계형 이주가 아니라는 해석도 존재한다.⁴²⁾ 만주에서 그는 농장 관리인으로 일하며 정미소를 운영한 것으로 전해진다. 만주행의 원인은 여러 가지일 수 있겠으나 실제로 경제적 부족함이 전혀 없었기 때문에 저항적 선택으로 보는 데에는 무리가 따른다.

유치환은 1945년 6월말 귀국했는데 만 5년이 넘는 시간동안 만주에서 18여편을 발표했다. 대부분 『문장』, 『인문평론』, 『조광』 등에 발표되었고 그중 극히 일부만 만주에서 간행된 『재만조선시인집』, 『만주시인집』에 게재되었는데 재수록작을 제외하면 만주 문단에 발표한 것은 4편⁴³⁾에 불과하다. 만주에서도 유치환은 여전히 조선 문단을 의식하며 창작활동을 지속했다고 볼 수 있다.

1940년 3월 이후	「夏日哀傷」(『문장』), 「編磬」(『문장』), 「鶴」(『조광』), 「曠野에 와서」(『인문평론』), 「兒喪」(『여성』), 「蜀葵가 있는 漁村」(『문장』), 「絶島」(『인문평론』), 「喬木」(『문장』), 「나비인양」(『문장』)
1941년	「歸故」(『문장』), 「春日遲遲」(『문장』)
1942년	「首」(『국민문학』), 「生命의 書 二章」(『재만조선시인집』), 「怒한 山」(『재만조선시인집』), 「陰獸」(『재만조선시인집』) ⁴⁴⁾ , 「편지」(『문장』, 1940.3에 발표된 것을 『만주시인집』에 재수록), 「하르빈도리공원」(『만주시인집』), 「歸故」(재수록),
1943년	「前夜」(『춘추』, 1943.12.)
1944년	「北斗星」(『조광』, 1944.3.)

40) 유치환, 「차단의 시간에서」, 『구름에 그린다』, 신흥출판사, 1959, pp.22-23.

41) 박철석, 「유치환 평전」, 『유치환』, 문학세계사, 1999, pp.190-191; 오세영, 『유치환』, pp.32-33.

42) 박태일, 「청마 유치환의 북방시 연구」, 『어문학』 98권, 한국어문학회, 2007, pp.306-310.

43) 「生命의 書 二章」(『재만조선시인집』), 「怒한 山」(『재만조선시인집』), 「陰獸」(『재만조선시인집』), 「하르빈도리공원」(『만주시인집』)이 이에 해당한다.

유치환은 만주국에 이주한 이후 시 9편을 발표했다. 이후 작품 수는 현저히 줄어 1941년에 2편, 1942년 5편, 1943년과 1944년에 각각 1편씩만 발표했다. 조선에서 한 해 평균 10편이 넘는 작품을 써왔던 점을 참고하면 이는 상당히 큰 변화이다. 특히 친일작품으로 평가되는 「수」, 「전야」, 「북두성」 등이 1942년부터 씌어져 문제적으로 읽히기도 한다. 어떤 사상적 변화 때문이었는지 만주 문단의 검열제도가 제약으로 작동했던 것인지 정확한 사정은 알 수 없고 또 이 글의 관심사도 아니다. 다만 분명한 것은 실제로 발표되지는 않았지만 그가 지속적으로 많은 작품을 써내려가고 있었다는 점이다. 1947년 간행된 제2시집 『생명의 서』 서문에서 그는 다음과 같이 말한다.

그중에도 第2部는 내가 북만주로 도망하여 가서 살면서 (진정 도망입니다) 떠날 새 없이 허무 절망한 그곳 광야에 위협을 당하며 排泄한 것들입니다.⁴⁵⁾

유치환은 제2시집 2부에 실린 작품들이 북만주에서 창작한 작품이라고 밝힌다. 자신이 “북만주로 도망하여 가서 살면서” 광야로부터 “위협을 당하며” 쓴 것들이라는 것이다. 만주행을 무엇으로부터 도망간 일종의 ‘쫓김’으로, 만주에서의 삶을 ‘위협’으로 인식했다는 점에서, 유치환의 디아스포라 의식이 확인된다. 2부에 실린 작품은 총 25편이다. 뿐만 아니라 『청마시집』(1954)의 ‘祈禱歌 第四章’에 분류된 7편 역시 후기에서 “行李바닥에서 偶然히 나타난 在滿 當時의 것이므로 實은 「生命의 序」에 屬할 셈”⁴⁶⁾이라고 밝히고 있기에 재만기 쓰인 작품 수는 대략 50여 편 가까이 된다. 이 가운데 만주의 구체적인 지명이나 장소가 표제로 등장하고 있는 작품으로 「郭爾羅斯後旗行」, 「極樂寺所見」, 「우크라이나寺院」, 「哈爾濱 道裸公園」, 「沙曼屯附近」 등을 꼽을 수 있다. 이들 작품은 직·간접적으로 ‘하얼빈’과 연결된다.⁴⁷⁾ 특히 「極樂寺所見」, 「우크라이나寺院」, 「哈爾濱 道裸公園」은 하얼빈의 거리 풍경을 보여준다. 이 글에서 주목하는 것은 「우크라이나寺院」이다.

하얼빈 南崗大路에 있는 이 寺院은 一九〇三年 하얼빈 建設當時의 犧牲者와 拳匪事件의 籠城者를 中心으로 우크라이나인만이 모시는 절이라고 한다

44) 『재만조선시인집』에 게재된 이 세 편은 1942년 1월 18-20일에 걸쳐 『만선일보』에 먼저 게재되었다.

45) 『전집』, pp.85-86

46) 『청마시집』

47) 「郭爾羅斯後旗行」은 유치환의 설명에 의하면 하얼빈 서북 200km 부근의 몽골 부락인 ‘카클라스’를, 「沙曼屯附近」 역시 하얼빈의 근교 ‘沙曼屯’ 풍경을 제재로 삼았다.

여름의 지나간 한낮
고당은 적적히 그늘도 짙어

찾는 이 없는 鐵門 안엔
적은 얼굴들을 가우리고
피어 있는 새빨간 금전화

一九〇三年
하그리 먼 歲月은 아니언만

異國의 땅에 고이 바친 삶들이기에
十字架는 一齊이 西녁으로
꿈에도 못잇을 祖國을 向하여 눈감았나니

아아 우크라이나 우크라이나
보리빛 먼 하늘이여

- 유치환, 「우크라이나 寺院」 전문(『생명의 서』, 1947)⁴⁸⁾

하얼빈은 유치환이 거주했던 빈강성(濱江省)에서 가장 큰 도시였다. 아마도 유치환은 농장에서 비교적 가까운 하얼빈으로 종종 여행을 떠났던 것 같다. 그의 설명에 따르면 우크라이나 사원은 남강대로에 위치한 사원으로 하얼빈 건설 당시의 희생자와 ‘拳匪事件의 籠城者’를 위한 “우크라이나人만이 모시는 절”이다. 이는 1922년 남강 新賣買街에 목조물로 건축되었다가 1930년 東大直街로 옮겨 벽돌건물로 새롭게 건축된 聖母蜚幪教堂(烏克蘭教堂)을 일컫는다.⁴⁹⁾ 우크라이나 사원은 러시아의 유명 건축가인 지다노프(Zhdanov)의 작품으로 비잔틴식 러시아 정교회(正教會) 사원이다. 이 사원은 우크라이나인 공동묘지에 자리 잡고 있었는데 앞서 심연수가 그렸던 러인공동묘지 바로 옆에 붙어 있었다.⁵⁰⁾ 주지한바 외국인 공동묘지 가운데 심연수가 특별히 ‘러인공동묘지’를 언급한 이유는 하얼빈에서 백계러인이 차지하던 의미와 시인의 특별한 문학적 정신이 어느 선에서 만났기 때문일 것이다. 그렇다면 유치환이 東大直街의 공동묘지 중에서 가장 유명했던 러인공동묘지 대신 우크라이나 묘지(사원)를 선택한 이유는 무엇일까.

48) 『청마 유치환 전집 1 -시전집』, p.136.

49) 서여명, 「청마 유치환의 북만 기행시」, p.224.

50) p.25.

「우크라이나 사원」의 배경은 여름이지만 햇볕 하나 없는 그늘진 사원은 한적하다 못해 쓸쓸한 기운이 감돈다. 철문 사이로 보이는 선홍빛깔의 금전화는 애처롭다. 심지어 “적은 얼굴들을 가우리고” 있다는 표현은 우크라이나 인들의 위축된 내면을 형상화한 것처럼 보인다. 작품 앞머리에 유치환은 우크라이나 사원이 1903년 하얼빈 건설당시의 희생자와 권비사건의 농성자를 위한 공간이라고 설명한다. 3연에서 1903년이 다시 한 번 강조되는 이유는, 우크라이나인 묘지에 러일전쟁과 1911년 페스트 등으로 목숨을 잃었던 사람들도 묻혀 있었기 때문이다.⁵¹⁾ 우크라이나 사원의 묘지에 묻힌 이들은 1896-1903년 하얼빈에 중동철도가 건설될 당시 희생된 것이다. 1896년부터 부설하기 시작된 러시아의 중동철도(中東鐵道)는 1900년 의화단(義和團) 사건으로 상당한 피해를 입었다. 유치환이 언급하는 “拳匪事件”은 바로 이 의화단에 의해 우크라이나인이 희생된 사건이다.⁵²⁾

의화단 운동은 청말 중국에서 농민과 노동자가 중심이 되어 펼쳐진 반제국주의 운동이다. 의화단이 중동철도를 파괴하자 러시아 군대는 만주에 주둔하기 시작했고 이는 1902년 영일동맹, 1904년 러일전쟁의 도화선이 되었다.⁵³⁾ 반제국주의를 표방했던 의화단이 아이러니하게도 서구 열강을 적극 끌어들이는 결과를 초래한 셈이다. 하얼빈에서 의화단 운동으로 큰 타격을 입은 것은 중동철도 직원들과 선교사들이었다. 이렇게 볼 때 ‘우크라이나 사원’은 철도 제국주의의 역사와 이에 맞선 반제국주의 운동이 관통하는 현장이다. 유치환의 시선은 그러한 역사의 거친 소용돌이 가운데 놓여 있던 ‘금전화’처럼 미약한 소수 민족을 향한다. 그가 러인공동묘지가 아닌 우크라이나 사원을 시의 제재로 선택한 이유도 이와 유사하지 않을까.

그 당시 「하르빈」은 진정 나라 없는 백성들의 거리였습니다. 두 겹으로 나라를 잃고 영화롭던 옛날의 추억 속에 연명하는 육중한 白系露人과 어디고 인간의 堆積物 같이 번식해 사는 중국인과 안하 무인과 거만스런 왜인들과 그리고 그 속에서 어떠한 수단

51) 유치환의 설명과 서여명의 연구, 『하얼빈 인상』의 설명에 따르면 러인공동묘지와 우크라이나 사원은 바로 옆에 붙어 있다. 서여명은 우크라이나 묘지에 러일전쟁에서 희생된 이들이 함께 묻혀있다고 설명한다. 추정일 뿐이지만 러인공동묘지 안에 우크라이나인 공동묘지가 있고 그 안에 우크라이나 사원이 있었을 가능성도 있다.

52) 권봉(拳棒)을 연습하며 다소 낙후된 투쟁방식을 택했기에 ‘권비(拳匪)’라고 비하되기도 했다(루신, 홍석표 역, 『화개집』, 선학사, 2005, 2번 역주, p.312). ‘권비사건’이라고 지칭한 것으로 보아 유치환은 약탈, 방화, 학살 등 외국의 것이라면 무엇이든 파괴하던 폭력적인 방식을 비판적으로 인식한 것으로 이해된다.

53) 박완호, 『영화로 이해하는 중국 근현대』, 르네상스, 2006, p.36; 허홍범, 『군함이야기』, 좋은책만들기, 2006, p.125.

으로서도 약착 같이 다가 붙어 살려는 우리 겨레.⁵⁴⁾

유치환은 하얼빈을 “진정 나라 없는 백성들의 거리”라고 말한다. 나라를 잃고 추억 속에 연명하는 백계러인부터 퇴적물 같이 번식해 가는 중국인, 거만한 일본인, 그 속에서 수단을 가리지 않고 살아남으려 아등바등하는 조선인까지, 이들에게 모두 ‘나라가 없다’고 표현된다는 점에서 여기서 ‘나라’는 국가가 아니다. 그것은 어떤 정신적 근거나 기반 같은 것이다. 하얼빈의 우크라이나인 역시 표면적으로 나라가 없는 백성이다. 우크라이나는 고대부터 여러 민족의 지배를 받아왔는데 1922년 12월 구소련이 창설될 때 소련의 구성원이 되었다. 그런데 1928년 이후 스탈린의 농업집단화 정책에 우크라이나인들이 저항하면서 엄청난 박해를 받기 시작했다. 민족말살정책에 의해 부르주아 민족주의자를 비롯하여 부농, 공산당, 작가, 학자, 정신적 지도자였던 성직자에 이르기까지 많은 사람들이 가혹하게 처형당했고 인위적인 기아 정책으로 농민 800만명이 아사당했다.⁵⁵⁾ 「우크라이나 사원」이 쓰여질 무렵에는 독일의 지배를 받고 있었다. 의화단에 의한 피해를 더하면 이들의 지난한 역사를 향한 연민과 안타까움은 수긍되고도 남는다. 그런데 유치환은 묘지가 아닌 ‘우크라이나 사원’, 즉 정교회를 시상의 중심에 둬으로써 우크라이나인들이 끝까지 포기하지 않았던 정신적 기반을 언급한다. 그리고 그것이야말로 “영혼이 돌아가 의지할 그러한 정신의 안주지”, 진정한 ‘조국’이라는 인식을 보여준다.

이 때 내 자신을 스스로가 주체 못하는 밑 없는 절망 속에서 아프게도 나를 불러 손짓하고 또한 내 스스로 그것을 치욕으로 생각하는 망향의 먼 향수는 어쩌면 현실의 나의 고향이나 조국에 대한 그것이 아니라 영혼이 돌아가 의지할 그러한 정신의 안주지가 아니었던지 모릅니다. 그러므로 이국의 혼령들이 귀의한 혼령의 고토마저 내게는 내 것인 듯 애달게도 간절하게 느껴졌던 것입니다

(미완)

54) 「광야의 생리」, 『유치환 전집V』, pp.296-297.

55) 최호근, 『제노사이드』, 책세상, 2005, p.253; 로버트 서비스, 윤길순 역, 『스탈린 강철 권력』, 교양인, 2007, p.567.

帝國의 言語로 帝國 넘어서기

-일본어를 통한 조선 작가와 중국 작가의 상호소통-

김재용(원광대)

1. 경계를 넘는 일본어

일본 제국 하에서 피식민지 지역의 작가들이 서로 소통하려는 노력은 많았지만 실제로는 언어의 장애로 인하여 쉽지 않았다. 조선의 작가들이 같은 식민지 혹은 반식민지의 고통을 겪었던 대만이나 중국의 작가와 문학에 대해 알고 싶었지만 언어와 정보의 부족 등으로 인하여 쉽게 접근하기 어려웠다. 이육사가 상해의 노신이나 신경의 고정의 작품을 소개하고 번역하였던 것은 매우 드문 일종의 하나였다. 이육사가 동아시아의 미래라는 차원에서 중국의 역할을 아주 중요하게 보았기 때문에 가능했던 것은 아니다. 그러한 시야를 가진 사람들은 당시 조선에 매우 많았지만 대부분 생각에 그치고 말았다. 이육사가 이런 일을 할 수 있었던 것은 북경의 중국대학을 비롯하여 여러 지역의 기관에서 오랜 세월 중국어를 공부했기 때문이다.

중국의 작가들이 조선의 문학을 번역하고 소개하는 일은 더욱 힘들었다. 중국의 지식인들은 자신들의 나라와 동아시아 미래의 차원에서 조선이 중요하다는 것을 일찍이 깨닫지 못하였기 때문에 굳이 알고 하지 않았던 것으로 보인다. 조선을 일본 제국의 식민지가 된 아주 힘없는 초라한 나라로 간주했기 때문이다. 게다가 중국에서는 한국어를 아는 작가들이나 번역자가 거의 없었기 때문에 더욱 그러하였다. 중국이 일본 제국의 위협에 놓이게 되면서 강한 반제국의 식이 싹트게 되자 비로소 같은 처지에 있는 조선을 알고 하는 의욕이 생겼다. 하지만 조선의 문학어를 번역할 만한 능력을 갖춘 이들은 배양되지 않았다. 의욕은 생겼지만 능력은 여전히 없었던 것이다.

그런 점에서 일본 제국하의 상해와 신경에서 나온 두 가지 조선문학의 번역서인『산령』과 『조선단편소설선』은 매우 중요한 의미를 갖는다. 흥미로운 것은 이 두 책은 모두 일본어를 통한 중역이라는 점이다. 1936년의 『산령』이나 1941년의 『조선단편소설선』 모두 중국의 작가들과 번역자들이 일본어로 쓰여졌거나 혹은 일본어로 번역된 작품들을 보고 이를 중국어로 번역하였다. 이육사에서 보듯이 조선의 작가들이 중국어에서 조선어로 직접 옮긴 것과 꺾 대조된다. 56) 일본

56) 안수길의 「부억녀」가 중국어로 직접 번역된 것은 아주 예외적이다. 조선인들이 조선

어를 통해서라도 조선 작품을 번역하여 소개하려고 할 정도로 중국의 작가들과 독자들은 조선의 문학 정황에 대해서 깊은 관심을 가졌던 것이다. 보통의 관심이라면 이렇게까지 하지 않았을 것이다. 바로 식민지의 연대의식을 빼놓으면 이것을 설명하기는 힘들 것이다. 중국이 일본 제국의 위협과 침략에 노출되면서 지식인들과 작가들은 이미 식민지가 된 조선의 사정에 대해 매우 큰 관심을 갖게 되었다. 그렇지 않았다면 중국의 지식인들은 조선의 문학에 대해 그렇게 깊은 관심을 가지지 않았고 따라서 이러한 번역 책은 나오지 않았을 것이다. 그런 점에서 이 두 책이 번역되어 나온 동아시아적 정황을 고찰하는 것은 일본 제국 하 식민지 문학인들의 연대에 있어 중요한 의미를 가질 것이다.

2. 상해의 『산령』: 프롤레타리아 국제주의와 민족문제의 괴리

호풍이 1936년에 조선대만단편집 『산령』을 출간할 때 참고한 일본어 번역 작품은 주로 조선과 대만의 프로문학 작품이다. 일본의 좌파 잡지와 출판사에서 일본어로 번역된 조선과 대만의 작품을 중국어로 번역한 것이다.

일본의 좌파 작가들이 조선과 대만의 작품을 번역할 때 기본적으로 프롤레타리아 국제주의에 입각해 있었다. 당시 일본의 좌파 작가들은 식민지와 같은 문제에 대해서는 별다르게 신경을 쓰지 않았다. 식민지 문제는 전지구적으로 프롤레타리아가 승리하여 자본주의를 극복하면 자연스럽게 해결될 수 있다고 믿었다. 제국주의라는 것은 자본주의의 극단적 발전이기 때문에 자본주의가 극복되면 제국주의는 자동적으로 해결될 수 있다고 믿었던 것이다. 레닌의 제국주의론의 연장선상에서 나온 생각이다. 오히려 민족과 같은 것을 고려하는 이들은 부르조아지의 계략에 이용당하는 것이라고 생각하였다. 민족과 같은 말은 금지어였다. 부르조아 민족주의와 프롤레타리아 국제주의의 대립틀 속에서 세계를 이해하였던 것이다. 이 작품집에 소개된 이복명, 정우상의 작품을 일본으로 번역한 것은 바로 이러한 이유 때문이었다. 장혁주의 경우 번역은 아니었다. 일본의 좌파 문학인들이 보기에는 장혁주야말로 조선과 일본의 프롤레타리아 국제주의 연대의 상징이었다. 장혁주는 자본주의에 의해 피폐해가는 조선의 농촌과 마을을 너무나 잘 그려내고 있었기 때문이다. 자본주의가 지배하면서 평지의 농민으로서 살아갈 수 없어 화전민이 되었지만 그것도 여의치 않게 되자 가족이 죽거나 팔려가는 이야기를 담고 있는 단편소설 「산령」은 그러한 경향의 대표작이다. 또한 그는 일본어로 창작을 하였기에 번역할 필요성도 없다. 그런 점에서 당시 일본의 좌파들이 장혁주에 열광하였고 그를 본받는 작가들이 조선과 대만에서

어 작품을 중국어로 번역하여 준 것을 그냥 실었던 것으로 보인다. 중국 동북지역이기 때문에 가능한 일이었다.

나을 정도였다. 장혁주는 특히 대만에서는 본받아야 할 모델이었던 것이다. 당시 조선에서는 조선어로 창작하는 것이 당연한 것이었지만 대만에서는 이미 일본어로 창작을 하는 것이 하나의 큰 흐름을 형성하였기 때문에 일본에서 일본어로 창작하면서 프롤레타리아 국제주의를 선양하는 장혁주야말로 가장 본받고 싶은 작가였다.

실제로 이 단행본에 실린 작품 중에서 대만 작가 양규의 작품「신문배달부」는 이러한 프롤레타리아 국제주의를 가장 잘 보여주는 것이라고 할 수 있다. 대만에서 동경으로 와 신문배달부로 고학을 하려고 하지만 별기는커녕 오히려 빚만 늘어날 뿐이다. 결국 마지막에 깨닫는 것은 일본인인가 대만인인가 하는 것이 중요한 것이 아니라 자산계급이나 무산계급이나 하는 것이 핵심이라는 것이다. 일본에 와서 만나 사람들 중에서도 무산계층은 자기를 이해해주지만 유산층은 그렇지 않다. 대만에서도 자산층은 자기를 이해하지 못하지만 무산층은 잘 이해해준다. 그렇기 때문에 국적이나 민족이 중요한 것이 아니라 무산계급이나 아니냐 하는 것이 중요하다는 것이다. 일본인이면 무조건 미워하던 주인공이 결국 이러한 생각을 버리고 일본 프롤레타리아와의 연대를 느끼는 것으로 마무리되는 이 작품은 당시 일본의 좌파 지식인들이 가장 좋아하는 작품이다. 이 작품집에 실린 다른 작품들도 「신문배달부」만큼 강하게 프롤레타리아 국제주의를 내세우지는 않지만 이러한 입장에 서 있는 것이라 할 수 있다.

하지만 호풍이 일본어로 창작되거나 번역된 조선 작품과 대만의 작품을 중국어로 번역하여 출판할 때에는 상황이 사뭇 달랐다. 잘 알려져 있는 것처럼 호풍은 좌련에 참가할 정도로 철저하게 프롤레타리아문학의 작가였다. 하지만 이 무렵에 이르면 상황이 다소 달라진다. 호풍은 무산계급의 혁명문학을 주장하다가 1934년 무렵에 이르면 이전과는 다른 태도를 보여준다. 즉 일본 제국이 만주국을 건설하는 것에 그치지 않고 중국 화북지역을 침략하는 것을 보면서 자본주의와 제국주의를 동일한 것으로 볼 수 없다는 인식에 이르게 된다. 제국주의라는 것은 자본주의를 전제하지만 그렇다고 제국주의가 자본주의와 완전하게 겹치는 것이 아님을 알게 되는 것이다. 따라서 이전처럼 프롤레타리아 국제주의의 입장을 그대로 견지할 수는 없었던 것이다. 일본의 제국주의에 대해서 새롭게 인식하기 시작하였던 것이다. 바로 이러한 태도의 미묘한 변화가 있었기에 일본의 식민지였던 조선과 대만의 작가들을 소개하고자 했던 것이다.

호풍의 이러한 태도는 이 책을 내면서 쓴 서문에 잘 드러나 있다. 호풍은 최근에 이르러 중국의 민족은 생사존망의 기로에 서 있기에 조선과 대만의 이야기를 남의 이야기가 아니라 자기의 이야기로 읽을 수 있을 것이라고 말하고 있다. 민족이란 말은 당시 조선에서도 그러하였지만 중국에서도 부르조아적 용어로 취

급당하고 있었던 어휘이다. 민족이란 말은 바로 민족주의로 이어지고 이것은 곧 부르조아적이라는 것이다. 당시 민족주의 혹은 부르조아적이라고 했던 것은 중국 내에서는 당연히 국민당을 가리키는 것이었다. 그런데 이러한 용어를 이렇게 쉽게 쓰고 있다는 것은 이 시기에 이르러 호풍의 인식이 어느 정도 바뀌어나가고 있으며 그러한 인식의 변화가 조선과 대만의 작품을 번역하려고 하였던 역사적 배경임을 알 수 있다.

실제로 이 시기에는 중국의 좌파 문단에서는 ‘국방문학논쟁’으로 시끄러울 때이다. 주양으로 대표되는 국방문학 논자들과 노신과 호풍으로 대표되는 ‘민족혁명전쟁의 대중문학’ 논자들로 나누어져 논쟁을 하였다. 비록 호풍은 국방문학 구호 대신에 민족혁명전쟁의 대중문학이란 구호를 내걸었지만 그것 자체가 이미 이전의 무산계급혁명의 문학 구호와와는 매우 다른 것이었다. 물론 호풍과 노신은 민족혁명전쟁의 대중문학이란 구호가 과거의 무산계급혁명의 문학이란 구호의 연속이라고 말하지만 그 내용의 변화는 부정하기 어려운 것이었다. 오늘날 이러한 변화가 어디에서 나온 것인가에 대해서는 여전히 중국을 비롯한 서구 학계에서도 논쟁적이지만 필자가 보기에 호풍이 내걸었던 민족혁명전쟁중의 대중문학 구호는 단순히 코민테른의 방향전환 즉 1935년 8월에 있었던 7차 대회에서의 결정-반파시즘 인민전선-을 단순하게 추종하는 것이 아님은 분명하다. 이 작품집에 실린 작품들은 이 결정 이전에 이미 중국의 좌파 잡지에 번역되어 실렸던 것임을 고려할 때 코민테른의 영향으로 이렇게 변화한 것은 아니라는 점을 확인할 수 있다.

이러한 것을 더욱 잘 보여주는 예가 하나 더 있다. 호풍이 이 조선과 대만의 작품을 번역하고자 했을 때 기본적으로는 자신의 판단에서 출발한 것이기는 하지만 노신의 영향도 아주 강하였다. 노신은 일찍이 소련 작품을 비롯하여 여러 나라의 무산계급문학을 소개하는 일을 하였다. 하지만 식민지의 작품을 번역하는 일은 특별하게 하지 않았다. 그런데 일본이 중국의 화북 지역을 집적거리는 것을 보면서 생각이 조금씩 바뀌기 시작하였다. 만주사변이 일어날 때도 태연했고 상해사변이 일어났을 때에도 동요를 하지 않았던 노신이 일본이 화북 지역을 점령하려고 하는 기미를 보면서는 생각을 바꾸기 시작한 것이다. 그리고 이 무렵에 일본의 지식인들과의 만남을 통해서 일본의 진보적이고 양심적인 지식인에게 더 이상 기대할 것이 없다고 판단할 정도였으니 당시 노신의 심정을 짐작할 만하다. 노구찌 요네지로와의 대담에서 노신이 했던 말 “이왕 착취당할 바에야 외국인보다 자국민에게 당하는 것이 낫다. 이것은 감정의 문제이다” 라고 한 유명한 말은⁵⁷⁾ 이 시기 미묘하게 바뀌고 있는 노신의 제국주의에 대한 인식을 보여주는 말이다. 이러한 것은 이 시기에 노신이 쓴 글에서 잘 드러난다.

민족혁명전쟁의 대중문학은 무산계급의 혁명적 문학이 한 걸음 발전한 것이며 무산계급의 혁명적 문학의 현 시기에 있어서의 진실하고 보다 광범위한 내용이다. 이런 문학은 현재 이미 존재하고 있으며 그 기초 위에서 다시 실제 전투생활을 통해 육성됨으로써 아름다운 꽃을 활짝 피우게 될 것이다. 그러니 새로운 구호가 나온 것은 혁명적 문학운동의 중지로 간주되거나 ‘막다른 골목’에 이른 것으로 인정될 수 없는 것이다. 따라서 이 새로운 구호는 결코 종전에 파쇼주의를 반대하고 모든 반동들을 반대하던 피어린 투쟁을 중지하려는 것이 아니라 이 투쟁을 더욱 심화 확대하고 더욱 실제적으로 더욱 세밀하고 굴곡적으로 진행하려는 것이며, 투쟁을 항일하며 민족반역자를 반대하는 투쟁으로 구체화하고 모든 투쟁을 항일하며 민족반역자를 반대하는 투쟁이라는 이 총체적인 흐름에 모아 넣으려는 것이다. 또 그것은 결코 혁명적 문학이 자기의 계급적 영도 책임을 포기하게 하려는 것이 아니라 계급적 당파를 불문하고 전 민족적으로 일치단결하여 외래 침략자를 반대하여 투쟁하도록 그 책임을 더 무겁게 하고 더 확대하려는 것이다. 이 민족적 입장이 바로 진정한 계급적 입장이다.⁵⁸⁾

노신과 호풍이 국방문학논쟁 과정에서 ‘민족혁명전쟁의 대중문학’이란 구호를 내걸었던 것은 주양 등의 공격에 단순히 방어적 차원에서만 나온 것이 아니라 오랜 고민 속에서 나온 것임을 알 수 있다.

이런 점들을 고려할 때 이 단행본은 미묘한 긴장의 산물임을 알 수 있다. 호풍은 민족문제에 대해 새롭게 인식하기 시작하면서 이러한 기획을 했던 것임에도 불구하고 실제로 이 작품에 실린 작품들은 과거의 프롤레타리아 국제주의의 경향의 작품이라는 것이다. 당시 호풍이 선택할 수 있는 조선과 대만의 작품은 일본어로 창작되거나 번역된 것밖에 없고 또 이들 작품들은 기본적으로 프롤레타리아 국제주의에 입각한 것이었기 때문에 자신의 변화한 입장과 부합하는 작품을 고르기는 원천적으로 불가능했던 것이다. 따라서 과거 프롤레타리아 국제주의의 입장에서 있는 작품들 중에서 조선과 대만의 민중들이 겪는 고통을 잘 그려내고 있는 작품을 선정한 것으로 보인다. 이러한 괴리는 호풍을 비롯한 중국의 문학인들이 조선어를 직접 읽을 수 없어서 일본어를 통하여 작품을 고를

57) 堀まどか, 『二重国籍詩人 野口米次郎』(名古屋大學出版會, 2012)

58) 魯迅, 「論現在我們的文學運動」, 『魯迅全集, 6卷』(人民文學出版社, 2005) 612쪽. 한국어 번역은 『노신전집4』(여강출판사, 2004)를 따름.

수밖에 없는 제한성에서 나온 것이다. 조선과 대만의 작품을 폭 넓게 읽을 수 없었던 당시 상황을 고려할 때 어쩔 수 없는 것이기도 하다. 이러한 불리한 조건 속에서도 조선과 대만의 작품을 이렇게라도 번역하고 소개하여 중국인민들에게 일본의 제국주의적 위협을 보여주려고 했던 그 노력이 대단한 것이라 할 수 있다.

3. 신경의 『조선단편소설선』: 반제국적 지향과 시선의 착종

1941년 7월 만주국 신경에서 『조선단편소설선』이 나왔다. 일제하 조선의 작품이 중국으로 번역되어 출판된 것으로는 『산령』에 이어 두 번째이다. 하지만 『산령』이 조선뿐만 아니라 대만의 작품도 함께 수록한 것이기 때문에 엄격히 말해 조선문학선집으로는 처음이라 할 수 있다. 제9회 식민주의와 문학 포럼에 참가하여 발표한 바 있는 만주국 문학 연구자인 大久保明男에 의하면⁵⁹⁾, 이 책의 편자 王赫은 국민당 좌파의 일원이었고 1942년에 항일의 죄명으로 옥사한 王覺과 동일한 인물이라는 것이다. 필자도 같은 생각이다. 당시 이 책을 편집했던 편자는 작품집 『산령』을 알고 있었던 것으로 보인다. 물론 이 『조선단편소설선』에는 이러한 이야기가 없지만 이 책이 나온 후에 나온 陳因의 서평을 보면 『산령』에 대한 인식이 아주 분명하게 나온다.

현대의 조선민족은 그 형세에 있어서 우리와 아주 근접하지만 그 뜻에서는 깊은 간극이 있다. 압록강을 분계선으로 이웃하여 위치해 있을 뿐만 아니라 만주에는 많은 조선의 농민들이 우리와 삶을 같이 하고 있다. 그럼에도 사실 뜻의 소통, 감정의 교류는 모두 아주 빈약하여 간간히 있을 뿐이다. 우리한테 지금 필요한 것은 여전히 뜻의 소통이다. 이것만이 협조를 바랄 수 있기 때문이다. 만약 서로를 이해하지 못한다면 건설의 효율에 있어서도 늦어질 수밖에 없는 것이다. 뜻의 표현에 있어 제일 어울리는 도구는 문학이다. 두 민족의 교류도 문학의 소개와 이해에 있을 것이다. 비록 조선은 우리와 가까이에 있지만 문학에서는 어떤 교류도 없었다고 할 수 있다. 우리는 일본문학을 알고 있고 나아가 북유럽문학까지도 알고 있지만 조선문학에 대해서는 망연자실하다. 그렇다고 조선에 문학이 없는 것은 아니다. 또한 그들의 문학이 국제적 수준에 미달한 것도 아니다. 설령 수준에 미달하였다 하더라도 양 문학의 소통을 위하여서라면 알아둘 필요가 있는 것이다. 그들 내부에서라도 어떤 하나의 수준이 있을 것이며 이를

59) 大久保明男, 「만주국의 조선문예에 관한 고찰-중국어 신문 잡지의 일별」, 『일본 제국하/후의 동북아 문학』, 2013년 11월

취하기 위하여서라도 우리가 오히려 이에 대하여 더 많이 알아둘 필요가 있다. 우리는 항상 그들에 대한 인식이 부족하여 그들의 현황과 문학사에 대하여 아는 것이 없었다. 과거에 호풍이 번역한 『산령』에 실린 네 편의 소설을 보았을 뿐이다. 나는 이 책의 서문에서 장혁주를 알았다.⁶⁰⁾

서평자의 이런 언급을 미루어 볼 때 편자인 왕혁 역시 『산령』의 출판을 잘 알고 있었던 것으로 보인다. 그 작품집은 대만의 작품을 함께 수록하고 있기 때문에 조선 작품이 불과 네 편밖에 수록되지 않았기에 중국 독자들의 독서욕을 만족시키기 어려웠던 것이다. 그렇기 때문에 다시 이러한 성격의 책을 출판하려고 했던 것이다.

이 작품집에 모인 것들은 이미 만주국의 잡지와 신문에 실렸던 것들을 추린 것들이다. 현재 확인 가능한 것으로는 잡지 『명명』 1937년 12월호에 실린 것이 가장 이른 시기에 번역되어 발표된 것이고, 마지막으로 잡지 『華文大版每日』 47호인 1940년 10월호에 실린 것이다. 물론 당시 잡지 『作風』 1940년 11월 역문특집에 실린 작품들도 이 책에 수록되었다는 회고가 있기는 하지만 실물이 확인되지 않고 있다. 이 책이 출판된 것이 1941년 7월임을 감안하면 늦게 잡아도 1940년 말인 것이다. 1937년부터 1940년까지의 시기에 만주국의 잡지와 신문에 실린 조선문학의 중국어 번역 작품들을 추린 것임은 분명하다. 또한 각 작품들의 번역자가 모두 다르다는 사실도 중요하다. 『산령』의 경우 편자인 호풍이 작품을 일일이 선정하고 그 다음에 번역하여 잡지 등에 발표하였다가 이 책으로 묶은 것이다. 반면에 이 책의 편자가 이 책에 수록된 모든 작품을 고르고 번역하여 묶은 것이 아니라는 점이다.

이러한 책의 특징으로 인하여 이 책의 성격은 매우 복잡하게 되어 있다. 우선 주목할 것은 장혁주 작품의 번역과 그 시기이다. 이 작품집에는 장혁주의 작품 「늑대(山狗)와」 「이치삼(李致三)」 두 편이 나란히 실려 있어 눈길을 끈다. 「늑대」는 1934년과 1935년에 일본과 조선에서 일본어와 조선어로 각각 발표되었다가 후에 만주국에서 발간되던 잡지 『明明』에 중국어로 번역되어 실렸다. 「이치삼」은 1938년 2월에 『제국대학신문』에 일본어로 발표되었다가 중국어로 번역된 후에 만주국의 잡지 『黎明』에 수록되었다. 그런데 『黎明』잡지에 대해서는 구체적으로 알려진 것이 없기 때문에 정확한 과정을 알기는 어렵다. 분명한 것은 장혁주가 여전히 중국 내에서 조선의 가장 진보적인 작가로 알려져 있다는 것이며 또한 이 책에 실린 그의 작품들은 장혁주가 1939년 이후 일본의 국가주

60) 陳因, 「朝鮮文學畧評」, 『盛京時報』, 1941년 10월 1일

의에 투항하기 이전의 작품이라는 사실이다. 일본 좌파 문인들의 후원 속에서 장혁주가 프롤레타리아 국제주의를 견지하면서 작품을 쓸 무렵에 나온 작품들이다. 즉 자본주의의 연장으로서의 일본 제국주의에 대한 저항으로 일관되어 있는 작품이 이 책에 실려 있는 셈이다.

그런데 이 책 전체의 상황은 더욱 복잡하다. 이 책의 대부분은 조선에서 이미 한국어로 오래 전에 발표되었다가 1939년 이후 ‘조선봄’의 열기로 일본어로 번역되어 일본 잡지에 실린 것들이다. 김동인의 「붉은 산」, 이효석의 「돈」, 이태준의 「까마귀」, 이광수의 「가실」 등이 그러하다. 이 작품들은 중국어로 다시 번역되어 잡지에 실렸고 이것 중에서 편가가 선택하여 책에 수록하였다. 이 책에 수록된 작품 중에는 이 책이 출판될 시점에서 거리 멀지 않은 무렵에 나온 것들도 있다. 김사량의 「월녀」와 유진오의 「복남이」는, 현재 확인된 것으로는, 1941년 5월 18일 일본에서 출간되던 『週刊朝日』의 반도작가특집의 일환으로 발표된 것이다. 이 작품들은 중국어 잡지에 발표되지 않고 바로 이 작품집에 실렸다.

『산령』은 편자가 직접 작품을 선정하였을 뿐만 아니라 거의 비슷한 시기에 발표된 유사한 성향의 작품을 골라 번역하였기 때문에 편자의 편찬 의식이 아주 명백하게 드러난다. 하지만 『조선단편소설선』은 각 작품을 선정하고 번역한 이들이 다르기 때문에 공통된 편찬의식을 찾기는 쉽지 않다. 물론 편자인 왕혁이 이미 중국어로 번역된 작품들을 다시 골랐기 때문에 편찬의식이 전혀 없지는 않다. 실제로 이 작품집에는 일본에 대한 협력을 하는 작품은 전혀 없다. 여기에 수록된 작가들 중 이광수, 장혁주는 이 책이 나올 무렵에는 친일협력을 하기 시작했지만 그들의 작품들은 1939년 이전이기 때문에 그러한 선택이 전혀 없다. 당시 만주국에서 국민당 좌파로 활동하던 왕혁이기 때문에 일제에 협력하는 작품들을 고르지 않았다는 점에서 나름대로 일관된 편자의 의식이 있다고는 할 수 있지만 『산령』에는 미치지 못한다.

이러한 혼란상은 당시 만주국 문단에서도 문제가 되었다. 이 책이 나온 후 진인은 서평을 썼는데 아주 흥미로운 대목이 많지만 이 책의 혼란상과 관련하여 주목할 것은 김동인의 「붉은 산」에 대한 논평이다. 편자인 왕혁은 일본어로 번역된 작품 중에서 이 작품이 만주를 다루고 있기 때문에 큰 관심을 갖고 선택한 것이다. 이 작품집에서 맨 처음에 배치한 것도 바로 이러한 관심에서 나왔을 것이다. 하지만 평자인 진인은 이 작품의 의미를 정확하게 파악하여 그 문제성을 거론하고 있다.

수집한 자료에 의하면 조선의 농민과 현지의 농민 사이에는 충돌이 심심찮게 있었다. 종래로 이른바 이중국적의 보호하에서 사실을 쓸 수 있는 작가

는 없을 것이다. 우리는 작가를 동정한다. 그가 원한을 품은 것은 당연한 것이다. 핍박에 의해 방랑의 운명을 면치 못하고 안정된 생활을 할 수가 없는 것이다. 하지만 그는 더욱 정확한 세계관을 가지지 못한다. 다만 어렵פות하고 협애한 민족적 테두리에서 유희를 하는 것이다. 이로써 작가는 실패했다고 할 수 있다.⁶¹⁾

김동인의 「붉은 산」은 눈이 먼 민족주의에 입각한 작품이어서 당시 동북 지역의 실상을 제대로 다루지 못하였다는 것은 한국의 학계 내에서도 이미 거론된 바 있다.⁶²⁾ 일본 제국의 지배하에서 조선인들과 중국인들이 겪는 충돌의 실상을 보지 못하고 중국인의 억압에 대한 조선인의 고통을 일방적으로 그리고 부분적으로 다룸으로써 그 실상을 놓쳐 버린 것인데 평자 진인은 이 점에 대해서 아주 정확하게 말하고 있다. ‘협애한 민족적 테두리’라고 말한 것이 바로 이것을 두고 말한 것이다. 편자인 왕혁은 만주의 조선인 문제를 다루고 있다는 점에 주목하여 선정하였지만 평자인 진인은 이것이 그렇게 좋은 선택은 아님을 말하고 있는 것이다. 이러한 혼란상에서 불구하고 이 선집은 조선의 다양한 작품을 실어 한국문학의 폭과 깊이를 보여주려고 했다는 점에서 프롤레타리아 국제주의의 시선만이 존재하는 『산령』을 넘어선 것이라 할 수 있다.

4. 제국의 언어, 반제국의 언어

『산령』과 『조선단편소설선』은 출판된 지역과 편찬 과정의 차이에도 불구하고 공통적인 것은 중국이 일본 제국의 식민지로 전락하고 있다는 사실에 대한 역사적 각성에서 시작되었다는 점이다.

노신과 호풍이 『산령』을 번역하여 출판할 무렵은 일본 제국이 동북 지역을 넘어 화북 지역을 침략하려고 다양한 사건을 만들 때이다. 노신과 호풍도 프롤레타리아 국제주의의 입장을 수정하여 식민지 민족문제를 고려하기 시작할 때이다. 1932년 자기가 살고 있던 상해 지역에서 상해사변이 일어났을 때에도 노신이 끄덕하지 않은 것은 바로 프롤레타리아 국제주의에 입각하여 국민당과 일본 자본주의의를 동일시했던 시각이었다. 그런데 일본 제국이 화북 지역을 본격적으로 침략하려고 한다는 것을 감지하기 시작하면서 무산계급혁명문학의 구호를 버리고 민족혁명전쟁의 대중문학을 내걸었는데 이것이 바로 『산령』을 번역 출판하였던 역사적 배경이라고 할 수 있다.

일본 제국이 1937년 ‘치외법권철폐’를 통해서라도 만주국이 독립국가라는 사

61) 陳因, 「朝鮮文學畧評」, 盛京時報, 1941년 10월 8일

62) 이상경, 「1931년의 배화사건과 민족주의 담론」, 『만주연구 11집』, 2011.6

실을 대외적으로 선전하려고 하였지만 많은 중국인들이 만주국은 일본 제국의 식민지라는 사실을 깨닫고 이에 대해 저항했던 것이 바로 『조선단편소설선』이 번역 출판되었던 역사적 배경이었다. 『조선단편소설선』에 수록된 작품 중에서 중국어로 처음 번역되어 잡지에 실렸던 장혁주의 「늑대」가 중국에서 나온 것이 1937년이라는 점은 단순한 우연이라고 할 수 없다. 일본 제국이 만주국을 건설한 후 독립국임을 가장하기 위하여 행했던 일 중에서 가장 핵심이라고 할 수 있었던 치외법권철폐가 공포되던 해에 중국의 문학인들은 자신들이 일본 제국의 식민지라는 사실을 강조하기 위하여 같은 식민지의 고통을 겪고 있는 조선의 작품에 눈길을 돌렸던 것이다.

하지만 중국의 지식인들은 조선어를 몰랐기 때문에 결국 일본어로 번역된 조선문학 작품 중에서 골라 중역을 시도했다. 식민지 조선을 알아야 한다는 의욕이 언어의 문제를 넘어섰던 것이다. 그들이 중역의 불안전함을 몰랐을 리가 없었을 것이다. 더욱 중요한 것은 조선의 문학을 통하여 조선인들과 그들의 처지를 이해해야 한다는 절박감이었다. 이를 통하여 궁극적으로 일본 제국의 위협하에 놓여 있던 자신들의 미래를 가늠해보고 삶을 성찰해보려고 했던 것이다. 제국의 언어인 일본어를 반제국의 언어로 전유하는 지혜이다.

제2부 정치와 경제

Session 2. Politics and Economics

満鉄の貨物連絡輸送の分析

—陸路経由から見る関東州・附属地と満洲国の経済関係—

竹内祐介(首都大学東京)

1. はじめに

(1) 問題意識

日露戦争の結果、関東州と満鉄附属地は、日本の実質的な植民地となり、日本経済との結びつきを強めることとなった。そして、1932年には「満洲国」が建国されることで、それ以前の「点と線の支配」から「面の支配」へと変化した。日本経済と当該地域の経済的関係を強めるにあたって、南満洲鉄道（以下「満鉄」）が果たした役割の重要性については、既に多くの研究で指摘・分析されている。しかし、満鉄が担った最も重要な役割の一つである鉄道貨物輸送＝商品流通に関しては、意外にも、あまり本格的に検討されたことはない¹⁾。その理由の一つは、鉄道統計の膨大さと複雑さによるものと考えられる。鉄道統計は、他の社会経済統計に比べて、統計の性格を詳細に検討したような研究もなく²⁾、多くの場合、総輸送量や貨物別の総輸送量、あるいは、主要駅（路線）・主要貨物（特に大豆三品）の発着量を利用する程度の分析しか行われてこなかった。また、特に満洲国建国以後の鉄道貨物輸送については、ほとんど具体的な検討はされていないといってよい。満洲国建国以前と以後、すなわち、「点と線」から「面」へと支配領域が拡大したことが、それ以前の支配領域内の鉄道（関東州・附属地内の路線、いわゆる満鉄社線）と、その他満洲国領域内の鉄道（そのほとんどが満洲国によって国有化された）との間の輸送関係に、どのような影響を与えたのか、その結果、「満洲（国）経済」はどのように成立したのかを検討することが満鉄貨物輸送分析の際に重要なことだと思われる。

一方、同じ物資移動という次元では、貿易統計を利用した研究が相当進んでいるということができる³⁾。貿易統計は、満洲国がどのような対外経済関係を結ん

1) 鉄道輸送に言及した研究は数多くあるが、例えば、高橋泰隆 [1995] 『日本植民地鉄道史論：台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究』日本経済評論社、高成鳳 [1999] 『植民地鉄道と民衆生活：朝鮮・台湾・中国東北』法政大学出版局、塚瀬進 [1993] 『中国近代東北経済史研究』東方書店、などがある。

2) これは豊富な研究蓄積のある日本の鉄道研究においても同様である。

3) 例えば、山本有作 [2003] 『「満洲国」経済史研究』名古屋大学出版会、堀和生 [2009]

でいるかを検討するのにもっとも適した素材ではあるが、あくまで満洲国という領域全体とそれ以外の地域の関係を分析する素材であり、満洲地域内部の経済関係を検討することはできない。

満洲内における地域間経済関係を検討するためには、領域内での物資移動を明らかにできる資料が必要であり、その意味では鉄道貨物輸送統計は最も適した素材の一つである。しかし、管見の限り、後述する、もっとも基礎的な鉄道貨物輸送統計を、その性格まで把握した上で加工・利用したような研究はこれまで存在しない。満洲国建国以後に、満鉄社線以外にも、満洲国国有鉄道が加わることになり、その統計量がさらに膨大になったこと、その統計理解がより複雑になったことも関係していると思われる。

(2) 既存研究の検討と課題設定

満鉄の貨物輸送統計を用いた本格的な研究としては、松本俊郎の研究を挙げることができる⁴⁾。松本の問題意識は、満鉄輸送統計を利用して、主に関東州の対外関係について理解することにあった。その際、利用した資料は関東局 [1937] 『関東庁統計三十年誌』である。松本が同統計書を用いて行った分析方法は、①同統計書記載の貨物別の輸送トン数に、独自に推計した各貨物のトン当単価を掛けて「鉄道輸送額」を推計し、②それを貨物別に「輸出品」と「輸入品」に分割して、関東州・満鉄附属地の対外経済関係として把握する、というものである。

この方法は、第一に、鉄道で輸送される貨物のすべてが貿易品である、第二に、輸送方向（輸出か輸入か）を考えるのに、単にその貨物が多く輸出されている商品であれば、その総輸送量の全てを「輸出量」と見做し、逆に、その貨物が多く輸入されている商品であれば、その総輸送量を「輸入量」と見做すという、大胆な仮定を置いていることになる。しかし、実際には、例えば関東州・附属地内で生産・発送されて、同地域内で到着・消費されるような貨物も多く（例えばセメント）、また仮に、すべての輸送貨物が貿易品だと仮定しても、その輸送元・輸送先を区別しないので単に関東州・満鉄附属地とそれ以外の地域（日本なども含む）対外関係としてしか把握できないことになる⁵⁾。このような鉄道統計の利用

『東アジア資本主義史論Ⅰ』ミネルヴァ書房、など。

4) 松本俊郎 [1986] 「満鉄輸送統計と関東州貿易」『岡山大学経済学会雑誌』18(3)、および同 [1988] 「関東州・満鉄附属地の経済」梅村又次・溝口敏行編『旧日本植民地経済統計：推計と分析』東洋経済新報社。

5) もう一点、松本推計で不可解なのは、同統計書で補足できる年度の範囲を「1907年から1936年の30年間」としている点である。実際には1906年から1935年（明治39年か

方法は、貿易統計による研究と大差はないように思われる。

そこで、本報告の主たる課題は、この松本推計の問題点の内、第二点目を若干でも克服するための基礎的な作業をおこない、その成果を提示することである。但し、鉄道統計を利用して対外関係を把握することは、後述するように、容易なことではない。結果的には、現時点では「鉄道経由」で関東州・附属地を超えて輸送されるもの（陸路輸送）しか把握することはできない。しかし、最初に述べた通り、満洲国建国によって「面の支配」が可能となった満洲において、それ以前の「点と線の支配」地域である関東州・附属地とそれ以外の地域の間、どのような経済関係の変化が生じたのか、あるいは生じなかったのかを検討することには、満洲国建国が当該地域経済に与えた意義を考える上でも重要な論点であると考えられる。

本報告ではまず、満鉄の貨物輸送統計をどのように理解し、どのように利用できるのかについて検討をする。次に、統計資料の限界を把握した上で、算出可能な限り、関東州・附属地（＝満鉄社線）と隣接地域との間でどのような輸送関係＝経済関係が結ばれていたのかについて検討する。最後に、その分析結果から得られる含意について、現時点での暫定的な結論を提示する。

2. 満鉄の貨物輸送統計の性格

(1) 満鉄の貨物輸送統計資料

松本が利用した『関東州統計三十年誌』の問題点の一つは、既に指摘した通り、貨物別の「総輸送量」のみが記載されており、発送・到着の情報が省略されている点にある。すなわち、どの地域からどの地域へと輸送されたのかという情報が欠落しているということである。地域別の輸送方向（関係）を把握するためには、『関東州統計三十年誌』ではなく、その元となっている統計から検討する必要があるだろう。

満鉄の貨物輸送に関する包括的で長期的に得られる統計は、現在確認できたところによると、1907年～1939年の『統計年報』⁶⁾と1931年～1945年の『鉄道統計年報』⁷⁾が存在する。『統計年報』は満鉄の事業全般に関する統計書であり、

ら昭和10年)までである。単なる誤記か、あるいは何らかの推計の手続き上、年度を一年ずらした(1935年のデータを1936年とみなした)のかもしれないが、それに関する明示的な説明はない。

6) 日本の龍溪書舎から復刻されているが、欠落年度(1933年、1935年、1938年)もある。
7) その多くは米国議会図書館に所蔵されており、それをマイクロフィルムにしたものが日本の国会図書館に所蔵されている。また両者には所蔵されていない年度の統計が中国のいくつかの図書館(大連市図書館や、中国鉄路工会瀋陽鉄路局図書館)に分散的に所蔵

その内、鉄道事業に関するものに特化してより詳細に数値を収録したのが『鉄道統計年報』である。但し、1935年までは、両者ともに、満鉄社線の情報のみを記載されており、大きな相違はない。1936年以後、『鉄道統計年報』では社線とは別に、満洲国国有鉄道（満洲国建国以後に国有化された、日本の借款線や中東鉄路などの買収路線、新設路線など。以下「満洲国線」と表記する）に関する統計を別途作成されるようになる。

満洲国建国直後から、上記の社線と満洲国線の一元化は徐々に進められてきたが⁸⁾、実際には、社線を管理する本社鉄道部と、満洲国線を運営する鉄路総局が併存する状態が続いていた。そのため、両者はあくまで「別の事業体」としてそれぞれ統計が作成されていたのである。しかし、1936年に鉄道総局が設置されると、本社鉄道部はその中に吸収された⁹⁾。その結果、それまで主に社線のみの情報を掲載していた『統計年報』にも、1937年からは国線の輸送に関する情報がある程度詳細に記載されるようになった。しかしその一方で、貨物輸送の「到着」に関する情報が欠落するようになる。そのため、『統計年報』のみでは貨物輸送の発着関係が検討できなくなる¹⁰⁾。

そこで、今回の報告では、満洲国建国以前の状況を把握するために1928年のみ『統計年報』を使用し、建国以後の1932・36・41年のデータに関しては『鉄道統計年報』を使用した。1932・1936・1941年を選定したのは、（1）満洲国建国時点、（2）後述するように、社線・国線間の連絡輸送を把握できる最終年、（3）1937年以後で発送・到着の詳細統計が得られる最後の年¹¹⁾、という理由である。

（2）連絡輸送及び鉄道統計量の基本概念

以下では、上記の鉄道統計資料に記載されている用語や数値の意味に関して、本報告を理解するのに必要な範囲で解説をする。

されているが、一般公開はされていない。

- 8) 社線・国線の一元化問題については、満鉄会編 [2007] 『満鉄四十年史』龍溪書舎など。
- 9) 社線は、他のいくつかの国線を含めて奉天鉄道局として編成されることになる（後に、さらに奉天鉄道局と大連埠頭局に分割する）。
- 10) 理由は不明だが、以下のように推測できる。1937年以後、満鉄社線と満洲国国有鉄道の一元化により、満鉄が（委託）経営する鉄道路線は大幅に増加した（貨物営業路線距離は、1936年1129.1kmから1937年には9655.5kmとなった）。『統計年報』は、満鉄の鉄道事業以外に関する統計も記載するため、鉄道輸送に関する統計だけでも膨大となるため、簡略する目的で到着情報を削除したものと思われる。
- 11) 同資料の「貨物編」は、1939年以後、「総括編」「発送編」「到着編」が別々の統計として編成されるようになる。「総括編」では詳細な数値を得ることはできず、発着関係を分析するためには「発送編」「到着編」の両方が必要だが、1940年は「総括編」のみ存在し、1942年は「総括編」「到着編」はあるものの、「発送編」がない（アジア経済研究所 [1979] 『旧植民地関係機関刊行物総合目録：南満洲鉄道株式会社編』）。

まず、本報告で主に検討・分析する「連絡輸送」(連帯輸送という場合もある) についてである。連絡輸送とは、2つ以上の運送事業者間を経由する旅客・貨物を輸送する際に、事業者間で締結した契約に基づき行われる輸送業務のことである。例えば、本報告の場合では、満鉄社線と日本鉄道省線、朝鮮鉄道局線、大阪商船などの間で往来する貨物(旅客) の輸送である。満鉄社線が貨物連絡輸送を行っていた事業者を整理すれば、表1の通りである。

表1 満鉄社線の連絡線一覧

	1928	1932	1936	1941
海路	鐵道省(大阪商船經由) 大阪商船 大連汽船 日本郵船 朝鮮郵船 澤山汽船 近海汽船 日清汽船 鐵道省線(大連經由)	岡崎汽船 近海郵船 原田汽船 大阪商船 大連汽船 朝鮮郵船 日清汽船 鐵道省線(大連經由)	岡崎汽船 近海郵船 原田汽船 三井物産 大連汽船 大連汽船 朝鮮郵船 日清汽船 日本郵船 鐵道省線(大連經由)	岡崎汽船 原田汽船 三井物産 山下汽船 川崎汽船 台鉄線 大阪商船 大連汽船 朝鮮郵船 鐵道省線(大連經由) 東和汽船 嶋谷汽船 東亜汽船 日本郵船 鐵道省線 澤山汽船
鐵道	日本線 朝鮮線 烏原線 澤山汽船 鐵道局線 朝鮮線 京南線 价川線 金剛山線	鐵道省線 高原線 澤山汽船 局線 南鉄線 京東線 京南線 金剛線 价川線 齊克線	鐵道省線 澤山汽船 局線 京東線 京南線 金剛線 朝鮮線	局線 朝鮮線 多編島線 京春線 京東線 京南線 金剛線 新興線 西鮮中央線
滿州	東支線	中東線 齊克線	京濱線 虎林線 白温線 北黒線 圖佳線 拉濱線 濱北線 濱綏線 齊北線 北鮮線	松浦線 林佳線 濱洲線 訥河線
州	吉長線 吉敦線 奉海線	吉海線 瀋海線 吉長吉敦線	京圖線 虎林線 朝開線 梅運線 平梅線 泰吉線 林佳線 圖佳線 北鮮線	
国	四洮線	四洮線 洮昂線 洮秦線 奉山線	京白線 平齊線 河北線 錦承線 奉山線 北寧線 葉峰線 臺置島線	
線				
その他	金福線	金福線	金福線	安南線 安城線(自動車)

注1 実際に貨物連絡輸送の実績があった連絡線のみ記載。

注2 澤山汽船を「日本線」に含めているのは、1928年の統計を検討した結果、その値が「海路」に含まれていないことを確認したからである。
出所 南滿洲鉄道株式会社『統計年報』1928年版、同鉄道部(鐵道総局)『鐵道統計年報』1932・1936・1941年版。本報告の全ての数値は同資料による。

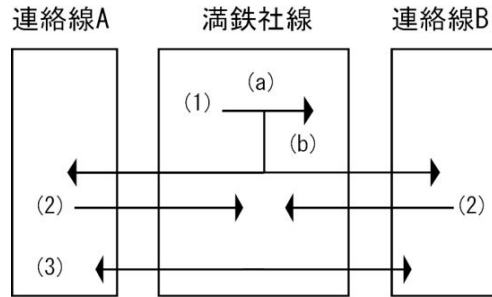
表2は、社線の貨物連絡輸送の総括表である。表の一番上にある「総輸送量」とは、単に社線内の発送（到着）量を示しているのではなく、連絡線の輸送量も含まれている。これを図1によって整理してみよう。鉄道統計におけるその事業体の「貨物発送総計」とは、(1)社線内の各駅から発送した貨物量、(2)連絡線から発送し社線内の各駅に到着した量、および(3)連絡線から発送し、社線を経由して、別の連絡線に到着する量（「通過輸送」）、3つの輸送経由の合計を示している。(1)はさらに、(a)社線内各駅から発送し、社線内各駅に到着する量と、(b)社線内各駅から発送し、連絡線に到着する量とに区別することができる。これは、到着側からみても、同じ経路に整理することができる。すなわち、一般的に、一つの事業体を中心にみた場合、発送量と到着量は必ず一致し、それを「総輸送量」と表現する。

表2 満鉄社線の輸送量総括表（単位：千MT）

	1928	1932	1936	1941
社線総輸送量	19,634	16,573	21,366	—
(1-a) 社線[発]社線[着]	15,486	11,886	15,521	—
(1-b) 社線[発]連絡線[着]	1,547	1,711	2,765	682
(2) 連絡線[発]社線[着]	2,544	2,930	2,724	728
(3) 連絡線[発]連絡線[着](社線通過)	57	46	355	—
(*A) 社線[発]社線・満州国線[着](通過含)	16,072	12,821	17,673	25,577
(*B) 社線・満州国線[発]社線[着](通過含)	17,902	14,739	18,261	31,602

注1 1928年の統計記載の単位は、英噸。1932年以後のMTに統一するため、1英噸 = 1.008MTで換算した。以下、すべて同様。

図1 連帯輸送と総輸送量の概念



- (1-a) 社線[発]社線[着]
- (1-b) 社線[発]連絡線[着]
- (2) 連絡線[発]社線[着]
- (3) 連絡線[発]連絡線[着] (社線通過)

注1 統計表に(1-a)「社線[発] 社線[着]」の数値が記載されることはない。算出式は、次の通り。「(1-a)=「総輸送量」-(1-b) -(2) -(3)」

再度表1に戻り、連絡線の分類について検討してみよう。表では大分類として「海路」「鉄道」「その他」を分類し、「鉄道」については、その地域・经营主体によっていくつかの中分類を設定した。

大分類の「海路」であるが、注意しなければならないのは、「連絡輸送で把握できる海路による輸送量 = 海路による全ての貨物の輸送量」とはならないことである。海路との連絡輸送によって把握されるのは、発送時点で行き先（連絡先）が決められている貨物の輸送量である。例えば、社線内のA駅から発送し、大阪商船にて輸送することが、事前に決められている場合などである。しかし、実際の商品流通では、一旦、港（倉庫）に輸送し、市況に応じて販売先を判断する場合は多い。これは、自由港である大連港の場合などは、特にそうだとはいえる。その場合、鉄道統計には、「大連埠頭駅」の到着量として集計されることになる。また、海路で輸送される貨物の全てが、鉄道を經由して港に集まるわけではないので、実際の海路による輸送量は、鉄道統計上に表れる数値よりも、格段に大きいと考えられる。さらに、例えば、社線内A駅から大阪商船に連絡輸送したものが、その後、どの地域（日本内地か朝鮮か、など）へ到着したのかを知ることもできない。すなわち、鉄道統計上の連絡輸送から把握できる「海路」輸送量は、かなり補足範囲が狭く、輸送地域としても曖昧だといわざるをえない。海路による輸送量がある程度正確に把握するためには、港湾統計などを利用して鉄道統計と組み合わせる必要がある。（関東州・附属地の場合は、大連及び営口と考えればよい。安東では

海路經由の出入りはほとんどなかったと考えられる。)

次に、大分類の「その他」は、関東州・附属地内の鉄道・自動車との連絡輸送である¹²⁾。本報告の主たる目的が、関東州・附属地とその他地域との間の輸送関係の把握にあることから、これらについては検討しないこととする。

一方、「鉄道」間の輸送量は、その発着の路線名が明記されているので、発送元と到着先の関係を正確に把握することができる¹³⁾。そこで、今回の報告では、とくに鉄道による、社線と、その他の路線との間の輸送関係の検討に焦点を絞ることとする¹⁴⁾。

但し、総貨物量では、表2に示した通り、社線・連絡線間の輸送量と、社線經由で連絡線間で往来する輸送量(通過輸送)¹⁵⁾を分離することができるが、貨物別の統計になると、通過輸送を分離することができない。例えば、「朝鮮線発送量」のデータには、「朝鮮線→社線」の輸送量の他にも「朝鮮線→(社線經由)→東支線」などの輸送量も含まれる。但し、通過輸送量は表2で確認できるように、それほど大きくはないので、今回の作業ではその点は無視せざるを得なかった。

(3) 社線・国線一元化と統計編成上の変化

1936年の鉄道総局設置により、社線と国線の一元化が図られ、社線・国線は「同一の事業体」として把握されることになった。これに伴い、統計に記載される情報も大きく変更されることになった。それまでは「社線」と「国線」は、あくまで別の事業体として運営されていたため、両者間の輸送は「連絡輸送」として統計に記載されていたが、両者が再編成され、管轄する局は異なるものの(旧社線は奉天鉄道局の管轄となる)、「同一鉄道上の輸送」として把握されることになった。これは、統計数値の連続性を保つ上では決定的に重要な変化となる。すなわち、それ以前のように「社線」と「国線」の間の輸送関係を把握することができなく

12) なお、金福線(金州-城子瞳)は、社線・国線一元化に伴って奉天鉄道局内の管轄路線に編入された。統計の連続性の観点からすると、金福線の数値は「社線」内に組み込むべきだが、その処理は行わなかった。理由は、編入以前に関しては、社線-金福線間の輸送量は把握できるが、金福線内発着量が不明なため。

13) 但し、連絡輸送は路線別にしか把握できないので、その連絡路線内の駅までは把握できない。例えば、朝鮮鉄道局線の発送は、ソウル発の可能性も、釜山発の可能性もある。社線到着も大連の可能性も、奉天の可能性もある。

14) 但し、鉄道による貨物輸送が、当該地域と関東州・満鉄附属地との間の貨物輸送の全体ではない。鉄道以外の手段で輸送されるものもあるためである。

15) 三つの路線を經由するので「三線連絡輸送」ともいう。宮崎信之助[1919]『鉄道貨物事務』鉄道講習会。

なってしまうということである。

幸いにも、国線以外の連絡輸送については、局単位で把握することができるため、「社線 = 奉天鉄道局」とすることで、その他の連帯輸送についてはある程度連続して把握することはできる。但し、「通過輸送」量については把握できない。

再度、表2をみてみよう。1941年になると、(1-b)社線[発]連絡線[着]、(2)連絡線[発]社線[着]の数値が大きく減少していることがわかる。これは、旧・社線（奉天鉄道局）の連絡輸送の内、旧・国線（別局の管理路線）との間の輸送量が把握できなくなったためである。（表1の「鉄道 - 満洲国線」部分に該当。）現時点では、奉天局と別局の間の輸送量を正確に把握する方法はないが、(*A)社線[発]社線・満洲国線[着]、(*B)社線・満洲国線[発]社線[着]のような値は計算できるので、それを用いて1941年についても可能な限り社線・満洲国線間の輸送状況についても把握する（計算方法は後述）。

3. 関東州・附属地（＝社線）と隣接地域間の輸送方向・経済関係 (1) 重量からみる貨物の輸送方向

表3 満鉄社線の「鉄道經由」連絡輸送量（単位：千MT）

		1928	1932	1936	1941
連絡線[発]	日本線	30	8	39	35
社線[着]	朝鮮線	71	54	105	540
	国線: 北部	1,390	1,539	1,539	
	国線: 東部	758	1,030	731	
	国線: 西部	268	277	306	
	国線: 南部		7	165	
連絡線[発]社線[着]計		2,518	2,914	2,885	576
社線[発]	日本線	1	0	1	22
連絡線[着]	朝鮮線	790	563	622	390
	国線: 北部	314	333	1,062	
	国線: 東部	125	174	484	
	国線: 西部	146	253	272	
	国線: 南部		175	335	
社線[発]連絡線[着]計		1,377	1,499	2,776	412

前章で検討した統計資料の性格を考慮した上で、まずは鉄道經由の経路別の連絡線輸送量について概観してみよう。その際、満洲国線との関係は、便宜的に東西南北で地域別に区分した¹⁶⁾。表3は、連絡輸送の内、鉄道經由で輸送された貨物の地域別発着量を示している。社線との連絡輸送量が最も大きかったのは、北部地域である。発送・到着を合計して比率を求めると、連絡輸送量の40%は北部地域となる。その大部分は、ロシアが経営する東支線（中東線）との間の輸送である。次に大きかったのは、東部地域である。東部地域には、日本の借款鉄道である吉長吉敦線と、「満鉄平行線」として有名な中国資本の瀋海・吉海線があるが、両者の連絡輸送量は同程度である点が興味深い¹⁷⁾。その他、西部地域と朝鮮

16) 詳細は、表1に示した通りだが、1937年の社線・国線一元化以後の管轄路線との対応を示せば、次の通り。北部＝牡丹江鉄道局・哈爾濱鉄道局・齊齊哈爾鉄道局の一部（齊齊哈爾以北）、東部＝吉林鉄道局・羅津鉄道局、西部＝齊齊哈爾鉄道局、南部＝錦州鉄道局となる。羅津鉄道局の管轄路線は、地域区分としては朝鮮線に含めるべきだが、1937年の一元化以後、社線との間の輸送量を確定できないため、統計の連続性を重視して国線側に含めた。

17) 1932年の連絡輸送量を示せば、吉長吉敦線→社線：549,433MT、社線→吉長吉敦線：96,845MT、瀋海・吉海線→社線：479,863MT、社線→瀋海・吉海線：77,041MTであ

線がほぼ同程度、南部はやや小さいことがわかる。

次に、輸送方向について検討してみよう。発送量と到着量を比較することで、各地域との間で貨物がどのように流れているかを把握することができる。「連絡線→社線」の輸送量が大きいのは、北部・東部・西部であり、逆に、「社線→連絡線」の輸送量が大きいのは、朝鮮線及び南部地域である。つまり、社線と周辺地域の間の輸送方向は、朝鮮を含めて、南行きに流れており、それは満洲国建国以前も以後も、基本的に変化がなかったということがわかる。

(2) 鉄道輸送額の推計

しかし、上記の分析は、あくまで鉄道貨物量の輸送方向を確定したにすぎない。つまり、経済関係の実態を示しているとはいえない。それは、前章で検討した満鉄統計の性格に加えて、より根本的な鉄道貨物輸送統計の問題点である「その単位がすべて重量であること」に起因する。つまり、重量では、経済実態を把握するのが難しいということである。なぜなら、一般的に、経済実態の分析は、普遍的価値基準である価格を用いて行われており、それは、他の社会経済統計（例えば生産統計や貿易統計）でも、基本的に価額単位で表記されていることから分かる。また、そのため、他の統計と鉄道統計を比較したり、組み合わせることは容易ではない。

先述した松本の研究は、この問題を克服するために、各貨物のトン当単価を計算し、それを輸送量に掛けて「鉄道輸送額」を推計している。単価を計算する具体的な方法は、『日本外国貿易年表』に記載される数量・価額を利用し、この数量単位をトンに換算するというものである。本報告でも、同様の方法でトン当単価を計算し、発送・到着量に掛けて鉄道輸送額を推計した¹⁸⁾。

但し、この方法では、「軍需品」「社用品」「其他」など、具体的な内容が不明な貨物については計算できない。そのため、把握できる輸送額は、実際よりも小さくなる。1928-1941年の貨物を整理した結果、50品目が共通して把握できる¹⁹⁾ので、この輸送額を検討してみよう。

表4 満鉄社線の「鉄道経由」連絡輸送額（単位：万円）

-
- る。
- 18) 貿易統計記載の数量には、重量単位の他、例えば、織物のヤードなどの単位が含まれている。これらについては、適宜関連する資料などを用いて重量単位に換算した。詳細は、同様の作業を朝鮮鉄道においておこなった拙稿（竹内祐介「植民地期朝鮮の「鉄道輸送額」推計とその活用—鉄道からみる帝国内分業と「朝鮮内」分業」『経済科学』第60巻第2号、2012年12月）を参照。
- 19) 具体的な貨物とその分類については、付表を参照。

		1928	1932	1936	1941
連絡線[発]	日本線	2,913	353	3,005	200
社線[着]	朝鮮線	1,433	633	1,447	1,937
	国線:北部	21,087	23,556	24,163	
	国線:東部	9,959	14,293	7,215	
	国線:西部	4,668	4,163	4,157	
	国線:南部			3,164	
連絡線[発]社線[着]計		40,060	42,997	43,149	2,136
社線[発]	日本線	7	9	8	155
連絡線[着]	朝鮮線	2,833	1,835	1,903	1,240
	国線:北部	8,722	5,134	13,805	
	国線:東部	2,025	2,538	4,100	
	国線:西部	1,983	1,356	2,408	
	国線:南部		31	2,889	
社線[発]連絡線[着]計		15,570	10,903	25,113	1,395

表4は、表3と同様の地域区分で輸送額を示したものである。全体の輸送方向が「連絡線→社線」であることは変わらない。しかし、その差は1928年より1936年のほうが小さくなっていることがわかる。「連絡線→社線」の輸送額はそれほど大きく変化しておらず、反対に「社線→他地域」の輸送額が大きく増加しているためである。その他、輸送量の場合と比較すると、次の2点が異なる。第一に、朝鮮線の比重が小さくなること、第二に、南部地域との輸送方向も「連絡線→社線」の輸送額が大きくなるということである。

(3) 産業分類別からみる関東州・附属地 (= 社線) と隣接地域間の経済関係

以上のように、社線と鉄道経由での隣接地域の基本的な輸送方向は、満洲国建国以前も以後も、「周辺地域→社線」で変わらないものの、その差は少しずつ小さくなってきている。それでは、そのような変化が具体的にどのような貨物の輸送の変化によるものなのか。次に、より具体的な貨物次元で地域別の相違や変化があったかどうかを検討してみよう。50品目を1つ1つ検討することはできないので、産業別に分類した上で検討してみる。

表5 満鉄社線の産業別・地域別連絡輸送額（単位：万円）

	北部			東部			西部			
	1928	1932	1936	1928	1932	1936	1928	1932	1936	
①連絡線[発]	15,421	21,968	20,387	7,226	13,163	5,642	3,319	3,472	3,539	
社線[着]										
農産品	527	268	1,617	22	19	79	1,164	579	356	
畜産品	2,026	160	530	2,467	958	768	1	1	33	
林産品	0	0	0	9	4	260	0	0	0	
鉱産品	3	0	2	0	2	1	0	18	56	
水産品	2,351	290	1,265	2	3	19	28	4	21	
工産品：食品	97	9	20	22	34	41	24	10	15	
工産品：繊維	0	0	1	2	6	18	0	0	0	
工産品：窯業	662	860	340	210	104	386	132	78	136	
工産品：雑										
連絡線[発]社線[着]計	21,087	23,556	24,163	9,959	14,293	7,215	4,668	4,163	4,157	
②社線[発]	863	650	1,652	163	99	255	159	91	223	
連絡線[着]										
農産品	381	100	717	17	11	60	8	2	67	
畜産品	4	364	174	110	81	200	199	83	104	
林産品	366	107	634	134	75	220	127	188	225	
鉱産品	1,602	1,168	1,465	355	500	789	153	121	417	
水産品	31	109	615	81	294	400	198	112	174	
工産品：食品	4,772	2,128	5,508	771	1,247	754	884	620	680	
工産品：繊維	133	53	288	24	28	100	46	17	78	
工産品：窯業	570	456	2,752	371	203	1,321	209	122	440	
工産品：雑										
社線[発]連絡線[着]計	8,722	5,134	13,805	2,025	2,538	4,100	1,983	1,356	2,408	
①—②										
農産品	14,558	21,318	18,735	7,063	13,064	5,387	3,160	3,381	3,316	
畜産品	146	169	901	5	8	19	1,155	577	289	
林産品	2,022	-204	357	2,357	877	568	-199	-82	-70	
鉱産品	-366	-107	-634	-126	-71	39	-127	-188	-225	
水産品	-1,599	-1,168	-1,463	-355	-498	-788	-152	-103	-361	
工産品：食品	2,320	180	650	-79	-291	-380	-170	-108	-153	
工産品：繊維	-4,675	-2,118	-5,488	-749	-1,213	-712	-859	-610	-665	
工産品：窯業	-133	-53	-287	-22	-22	-82	-46	-17	-78	
工産品：雑	92	405	-2,412	-161	-99	-935	-78	-44	-304	
①—②計	12,365	18,422	10,358	7,934	11,755	3,115	2,685	2,807	1,749	
	南部	1936	満州国線 計	1928	1936	朝鮮線	1928	1932	1936	1941
①連絡線[発]										
社線[着]										
農産品		2,140	25,966	38,603	31,708	51	121	196	1,136	
畜産品		815	1,713	866	2,868	57	7	135	157	
林産品		12	4,493	1,120	1,344	507	298	603	41	
鉱産品		14	9	4	274	0	1	0	108	
水産品		2	3	21	61	12	25	35	206	
工産品：食品		2	2,381	296	1,307	206	94	285	16	
工産品：繊維		25	143	53	101	582	55	152	49	
工産品：窯業		12	2	6	31	4	3	7	87	
工産品：雑		142	1,004	1,042	1,005	15	27	34	136	
連絡線[発]社線[着]計		3,164	35,714	42,012	38,698	1,433	633	1,447	1,937	
②社線[発]										
農産品		1	196	1,184	841	2,327	1,936	1,269	952	719
連絡線[着]										
畜産品			318	406	113	1,162	1	1	0	101
林産品		15	496	312	544	974	55	5	15	1
鉱産品			347	627	371	1,426	544	402	554	299
水産品			126	2,110	1,789	2,798	0	0	1	17
工産品：食品			271	310	515	1,460	1	1	2	0
工産品：繊維		12	316	6,427	4,006	7,257	1	0	8	0
工産品：窯業			75	203	97	541	11	5	3	1
工産品：雑		2	744	1,150	782	5,257	283	152	367	101
社線[発]連絡線[着]計		31	2,889	12,730	9,059	23,202	2,833	1,835	1,903	1,240
①—②										
農産品		-1	1,944	24,782	37,762	29,381	-1,886	-1,148	-756	417
畜産品			497	1,307	753	1,706	56	7	134	55
林産品		-15	-484	4,180	576	370	452	293	588	40
鉱産品			-332	-619	-367	-1,152	-544	-401	-554	-191
水産品			-124	-2,107	-1,769	-2,737	12	25	35	189
工産品：食品			-270	2,071	-219	-153	206	93	283	16
工産品：繊維		-12	-291	-6,284	-3,953	-7,156	581	55	143	49
工産品：窯業			-63	-200	-91	-510	-8	-1	3	86
工産品：雑		-2	-602	-146	260	-4,252	-268	-125	-333	34
①—②計		-31	274	22,984	32,953	15,496	-1,399	-1,202	-457	697

表5は、地域別・産業別の貨物発着額を示している。さらに、「発送額 - 到着額」を計算することで、各産業別の輸送方向を分かるようにした。まずは対満州国線に関して検討してみると、地域別・年度別で若干の違いはあるが、大きく分けると、農産品・畜産品・林産品が「連絡線→社線」が大きく上回り、他の産業の貨物については「社線→満州国線」が大きく上回っているということが出来る。そして、農産品の「満州国線→社線」の輸送額が相当に大きいため、全体としても「満州国線→社線」の額が大きくなっているということである。

その輸送されている具体的貨物は、やはり大豆である。表6で、農産品の「満州国線→社線」輸送額の内、大豆の占める割合をみると、南部を除いて、70~90%を占めていることが分かる。南部のみ、大豆の割合は11%（1936年）であり、農産品の中で最も大きい比率を占めたのは、綿花だった（52%）。

表6 満州国線各地域の農産品発送額に占める大豆の割合（単位：%）

	1928	1932	1936
北部	92.4	98.2	84.4
東部	88.8	86.9	85.4
西部	48.7	77.8	72.7
南部			10.5

一方、「社線→満州国線」の額で大きかったのは、水産品、鉱産品および各種工産品であった。例外は、北部地域の「食品」であり、具体的には、豆油と小麦粉である。しかし、それ以外は全て「社線→満州国線」の額が上回っており、その中でも特に数値が大きいのは「繊維」であった。繊維製品については、1920年前半までは日本製品が、1920年代後半からは中国製品が、さらに1930年代になってからは朝鮮からも綿製品が輸入されるようになることが指摘されているが²⁰⁾、南部地域から綿花の流入が増えたこととあわせて考えると、社線沿線地域でも繊維製品の生産が開始されるようになったと考えられる。そしてそれらは、社線沿線での需要とともに、隣接地域の需要にも対応するものだったということができる。

一方、対朝鮮線の輸送構造は、対満州国線の場合とかなり異なる。まず1936年までの状況を見ると、対満州国線の場合とは逆に、農産品で「社線→朝鮮線」が大きくなっている。但し、その内容は大豆ではなく、粟・高粱などの穀物である。逆に工産品（食品や繊維）で「朝鮮線→社線」が大きい。朝鮮内での繊維製品生産が増加し、満洲向けに輸出されたことは、先述した通りである。

20) 堀和生、前掲書。金子文夫 [1993] 『近代日本における対満州投資の研究』近藤出版社。

ところが、戦前の輸送方向は、戦時下の1941年になると変化する。例えば農産物は、戦前期とは逆に、「朝鮮線→社線」の輸送額が大きくなる。その内容は、米・果物・葉煙草などである。他にも、以前には比較的「朝鮮線→社線」の額が大きかった食品や繊維製品の値が小さくなり、雑工業（紙類、薬品・葉材類）の輸送額が増加する。このように、戦時期になり、それ以前の輸送関係とは異なる状況が表れてくるようになった。果たして、関東州・附属地（＝社線）と満洲国線の間では、戦時期に輸送関係に変化は生まれたのだろうか。

4. 戦時下の関東州・附属地(＝社線)と隣接地域間との経済関係

既に指摘した通り、1937年以後は、統計編成の変化にともない、社線と満洲国線との間の輸送関係を正確に把握することはできなくなる。しかし、表2に示したように、(*A)社線[発]社線・満洲国線[着]、(*B)社線・満洲国線[発]社線[着]の輸送量であれば計算可能である²¹⁾。そして、この数値を利用すれば、社線と満洲国線との間で、どちらがより輸送額(量)が大きかったか、については把握することができる。例えば、表2の1941年 (*A)社線[発]社線・満洲国線[着]と、(*B)社線・満洲国線[発]社線[着]を比較すると、(*B)の方が輸送量大きい。つまり、(*A)の輸送量(2558万MT)が全て社線[着]だと仮定しても、(*B)との差(602万MT)は「満洲国線→社線」だということができる。

21) 計算式は、「(*A)社線[発]社線・満洲国線[着] = 奉天局発送総量 - 連帯線発送総量」、
「(*B)社線・満洲国線[発]社線[着] = 奉天局到着総量 - 連帯線到着量」。

表7 1941年における社線 - 満洲国線間の産業別輸送方向 (単位: 万円)

		1941
(*A)	社線[発]社線・満洲国線[着](通過含)	117,452
(*B)	社線・満洲国線[発]社線[着](通過含)	140,973
	(*B) - (*A)	23,521
	農産品 (*B) - (*A)	24,561
	畜産品 (*B) - (*A)	1,770
	林産品 (*B) - (*A)	12,069
	鉱産品 (*B) - (*A)	5,461
	水産品 (*B) - (*A)	-3,718
	工産品: 食品 (*B) - (*A)	-3,094
	工産品: 繊維 (*B) - (*A)	-5,651
	工産品: 窯業 (*B) - (*A)	-306
	工産品: 雑 (*B) - (*A)	-7,572

注1 (*B) - (*A)は、「満洲国線→社線」の輸送方向と「社線→満洲国線」の輸送方向のどちらがより大きかったかを示す。プラスの値は、「満洲国線→社線」の輸送額が大きく、マイナスの値は「社線→満洲国線」の輸送額が大きい。

注2 各産業別の値は、それぞれについて(*A)(*B)の値を算出した上で、(*B) - (*A)の計算を行った。

表2は、輸送「量」で計算した値なので、これを輸送「額」によって表してみたのが表7である。これらの数値は、表6の「満洲国線 計」における下段「① - ②」の数値に対応している。戦時下になっても、基本的な輸送方向は「満洲国線→社線」であることに変化はなく、また産業別にみても、農産品・畜産品・林産品が「満洲国線→社線」に輸送され、工産品を中心に「社線→満洲国線」の輸送方向になっている構造にも変化はなかった。さらに、1936年に小さくなっていた両者の差は、再び大きくなり、「満洲国線→社線」の関係が強まっているのがわかる。それは、鉱産品の輸送方向が逆転したためであり（「満洲国線→社線」）、より具体的にいえば石炭の輸送方向が逆転したためである。工業生産の燃料として、石炭需要が社線内で増えたためであると考えられる。それに対応するように、「工産品: 雑」の値がより大きくなっている。具体的には、「鉄及鋼」「鉄及鋼製品」の輸送であり、これらは関東州・附属地内での生産品が隣接地域へ輸送されたためだと考えられる。戦時期に入ると、満洲国内の工業化が進展することが指摘されているが²²⁾、それによって満洲地域内の地域間分業の内容も若干の変化をみせるようになったといえる。

22) 堀、前掲書。

4. おわりに

(1) 分析結果と含意

本報告では、満鉄の鉄道貨物統計、中でも連絡輸送統計を用いて、鉄道を経由した満鉄社線と隣接地域との間の貨物の輸送方向および地域間経済関係を検討した。日露戦争以後、関東州・満鉄附属地は、実質的に日本の植民地となり、その地域における貨物輸送を満鉄社線が担当した。たしかにその大部分は関東州・附属地内での発着であったが、「点と線の支配」領域を超えて、隣接する地域（朝鮮を含む）に敷設する鉄道との間でも貨物の輸送をおこなっていた。満洲国建国以前、満鉄社線と隣接地域との間の輸送方向・地域間経済関係は、満洲北部・西部・東部地域からは大豆を主として、農産品・畜産品・林産品などが流入し、逆に鉱・工産品をそれら地域へと輸送する垂直的分業関係を形成していた。しかし、両者を比較すると、量でも額でも、流入するほうが圧倒的に大きく、基本的な輸送方向は「南向き」だったといえる。そして、そのような分業関係は、「点と線の支配」から「面の支配」へと領域が広がっても、基本的に変化はなかった。満洲内での工業化が進展すると、一旦は両者の差は小さくなるが、戦時期に入り、一層工業化が進展すると、以前には関東州・附属地内から他地域に向けて輸送されていた石炭が、逆に関東州・附属地内で需要が高まり、再び輸送方向が「満洲国線→社線」向けに強まることとなった。

満洲国建国以前と以後、すなわち支配領域が「点と線」から「面」へと拡大したにもかかわらず、両地域間での輸送方向に変化がなかったことは、何を意味するのだろうか。それは結局、支配領域が拡大しても、日本の満洲経済「開発」は、依然として関東州・附属地内に限定されたということではないだろうか。そのため、関東州・附属地以外の満洲国は、それ以前の大豆中心の経済構造から変化することなく、南向きの輸送がさらに増加しただけであった。輸送された大豆の大部分は、海路を通じて輸出されたと考えられるので、北部を中心とする満洲地域は、関東州・附属地を経由して、対外関係（より具体的には日本帝国経済）の中に直接組み込まれていったのではないだろうか。つまり、「面の支配」への変化は、関東州・附属地およびその他の満洲地域を包括する「満洲経済」を成立させるよりも先に、当該地域が直接「日本帝国経済」の一部となったと理解することができるのではないか。しかし、その一方で、徐々に関東州・附属地内の経済が工業化していく中で、戦時期に石炭の輸送方向が逆転したように、少しずつ関東州・附属地内経済の中に組み込まれていく側面も表れてきた。すなわち、「日本帝国経済」の一部となった後、遅れて「満洲経済」と呼ぶことのできる実態が生じてきたと理解することができるのではないだろうか。

(2) 課題と分析の可能性

今回の報告では、鉄道貨物輸送統計の中でも、社線の連絡輸送に限って分析を進めてきた。松本推計が試みた「満鉄貨物輸送統計を用いた関東州・附属地の対外経済関係」という課題を継承しつつ、その問題点の内、少なくとも「鉄道経由の対外経済関係」について、現時点で可能な限りの分析結果を提示した。最後に、同課題に取り組むために必要な作業を、その実現可能性とともに提示しておく。

第一に、関東州・附属地と他地域との間の経済関係の分析を進めるためには、単に「社線」とするだけではなく、その内部での輸送構造について、より詳細に検討する必要があると考えられる。それを実現するためには、社線の各駅ごとに発着量を入力し、都市と農村、港と内陸など、ある程度まとまった地域設定を行いながら、対内輸送と対外輸送の関係を把握することが必要になる。

第二に、「海路」による対外輸送の問題を解決する必要がある。今回利用した満鉄統計には、港湾統計も残されている。これを鉄道統計と組み合わせることで、実現可能な分析だと考えられる²³⁾。

第三に、より具体的に関東州・附属地経済、あるいは「満洲経済」を捉えるためには、鉄道統計や港湾統計のような物流統計以外の社会経済統計（生産・人口など）との組み合わせも必要になる。但し、このような作業は、すべての貨物について行うことは難しいので、ある程度分析対象を絞っていく必要がある。

23) 港湾統計が存在するのは、満鉄（関東州・附属地）分析の優位な点である。管見の限り、朝鮮や台湾では港湾統計が存在しないので、海路輸送の把握は難しい。

付表 輸送額推計に使用した貨物とその分類

農産品	大豆 小豆 米及粃 高粱 玉蜀黍 粟 小麦 落花生 其他穀物及種子 生野菜 生果 葉煙草 綿花 繭(柞蚕)	水産品	塩 鮮魚及介類 塩干魚及介類
		工産品:食品	豆油 麦粉 砂糖 酒類
		工産品:繊維	綿糸 綿布 麻袋
		工産品:窯業	コークス セメント 生石灰 消石灰 煉瓦及瓦 陶器類 板硝子 硝子類
畜産品	家畜類 獸骨 獸毛 皮革		
林産品	木材類 薪炭	工産品:雜	豆粕 肥料 紙類 鉄及鋼製品 鉄及鋼 藥品及藥材 燐寸
鉱産品	石炭 鉍・砒物 石材類 石油類		

滿鐵의 화물연락 운송의 분석

— 陸路經由로부터 關東州·附屬地 그리고 滿洲国과의 經濟關係 —

竹内祐介(首都大学東京)

1. 머리말

(1) 문제 의식

日露戰爭의 결과, 關東州와 滿鐵附屬地는 日本의 實質的인 植民地가 바뀌면서 日本經濟와의 關係를 強化하게 되었다. 더욱이, 1932년 「滿洲国」이 建國으로 그 이전 ‘點과 線의 지배’로부터 ‘面의 지배’로 바뀌었다. 日本經濟와 해당 地域과의 經濟的 關係를 強化하는데 南滿洲鐵道(이하, 滿鐵)이 擔當한 역할의 重要性에 대해서는 이미 많은 연구에서 指摘·分析되었다. 그러나 滿鐵이 擔當한 가장 重要的 역할 가운데 하나였던 鐵道 貨物 輸送 = 商品 流通에 관해서는 그 동안 本格的인 검토가 없었다.¹⁾ 그 이유 가운데 하나는 鐵道統計의 방대함과 복잡성 때문이라 판단된다. 鐵道統計는 다른 社會經濟統計와 比較해서 統計의 性格을 상세히 검토한 연구가 없었다.²⁾ 대부분의 경우, 總輸送量과 貨物別 總輸送量 혹은 主要駅(路線)·主要貨物(특히, 大豆三品)의 발착량을 이용하는 정도의 分析에 그쳤다. 또한, 滿洲国 建國 以後 鐵道 貨物 輸送에 대해서는 거의 구체적인 검토가 없었다. 滿洲国 建國 이전과 이후, ‘點과 線’으로부터 ‘面’으로 그 支配영역이 확대된 것이 그 이전의 支配領域內의 鐵道(關東州·附屬地內의 路線, 이른바 滿鐵社線)과 그 외 滿洲国 領域內의 鐵道(그 대부분이 滿洲国이 國유화하였다)와의 輸送關係에 어떠한 影響을 미쳤는가. 그 결과, 「滿洲(國)經濟」은 어떻게 成立하였는가를 검토하는 것은 滿鐵 貨物輸送 分析和 關聯해서 重要的 論점이 판단된다.

한편, 동일한 物資移動을 중심으로 貿易統計를 활용한 연구는 상당하다.³⁾ 무역통계는 滿洲国이 어떠한 對外 經濟關係를 갖었는가를 검토하는데 가장 적절한 소재인 것은 사실이지만, 어디까지 滿洲国이라는 領域 全体와 그 외 地域과

-
- 1) 만철의 鐵道輸送을 言及한 研究는 상당히 많다. 예를 들어, 高橋泰隆(1995), 『日本植民地鐵道史論: 台湾、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史的研究』日本經濟評論社, 高成鳳(1999), 『植民地鐵道と民衆生活: 朝鮮·台湾·中国東北』法政大学出版局, 塚瀬進(1993), 『中国近代東北經濟史研究』東方書店 등이 있다.
 - 2) 이 점은 豊富한 研究蓄積이 있는 日本의 鐵道研究에서도 동일하다.
 - 3) 예를 들어, 山本有作(2003), 『「滿洲国」經濟史研究』名古屋大学出版会, 堀和生(2009), 『東アジア資本主義史論 I』ミネルヴァ書房.

의 關係를 분석하는 소재이며, 만주지역 내부의 경제關係를 검토할 수는 없다.

滿洲内에서 地域間 經濟關係를 檢討하기 위해서는 領域内에서 物資移動을 해명하는 자료가 필요하며, 그런 의미에서 鐵道貨物 輸送統計는 가장 적절한 소재 가운데 하나이다. 그러나 나중에 지적하지만, 가장 基礎的인 鐵道貨物 輸送統計의 性格을 파악한 후에 이를 加工·利用한 연구는 지금까지 존재하지 않는다. 그 이유는 滿洲国 建国 이후, 滿鐵社線 以外에도 滿洲国 國有鐵道가 추가되면서 그 통계량이 더욱 방대하게 증가하면서 統計의 理解가 더욱 복잡하게 되었다는 점과 相關성을 갖는다.

(2) 기존연구의 검토와 과제 설정

滿鐵의 貨物輸送 統計를 활용한 본격적인 연구로는 松本俊郎의 연구가 있다.⁴⁾ 松本の 問題意識은 滿鐵輸送 統計를 이용해서 주로 關東州의 對外關係를 理解하는데 있었다. 이용한 資料는 關東局(1937) 『關東庁統計三十年誌』이다. 同 統計書를 활용한 松本의 分析方法은 ①同 統計書 記載의 貨物別 輸送 噸수에 독자적으로 推計한 각 貨物의 噸 당 단가를 곱해서 鐵道輸送額을 추정하고, ②여기에 貨物別 輸出品과 輸入品을 구분해서 關東州·滿鐵附屬地의 對外經濟關係를 파악하였다.

이러한 방법은 첫째, 鐵道로 輸送되는 貨物의 전부가 貿易品이다. 둘째, 輸送 方向(輸出 혹은 輸入)을 고려하는데 단순히 貨物이 대량으로 輸出되는 商品 이라면, 그 總輸送量을 전부 輸出量으로 간주한다. 반면, 그 貨物이 대량으로 수입되는 商品이라면, 總輸送量을 輸入量으로 간주하는 大膽한 假設을 전제로 하게 된다. 그러나 실제로 예를 들어, 關東州·附屬地内에서 生産·發送되어 同 地域内에 到着·消費되는 貨物도 많다(예를 들어, 시멘트). 또한, 예를 들어 모든 輸送貨物이 貿易品이라 가정하더라도 輸送元·輸送先를 구분하지 않고 단지 關東州·滿鐵附屬地와 그 외 지역(日本을 포함)과의 對外關係로 把握하는데 한계를 갖는다.⁵⁾ 이러한 鐵道統計의 利用方法은 貿易統計를 활용한 研究와 大差가 없게 된다.

4) 松本俊郎(1986), 「滿鐵輸送統計と關東州貿易」『岡山大学經濟学会雜誌』18(3) 및 同(1988), 「關東州·滿鐵附屬地の經濟」梅村又次·溝口敏行編, 『旧日本植民地經濟統計: 推計と分析』東洋經濟新報社.

5) 한 가지 松本推計의 不可解한 점은 同 統計書에서 補足 가능한 年度의 範圍를 「1907년부터 1936년까지 30年間」으로 파악했다는 점이다. 실제로는 1906년부터 1935年(明治39年から昭和10年)까지이다. 이는 단순한 誤記인지 혹은 推計과정에서 어떤 연유로 年度를 一年씩 뒤로 미룬 것(1935年 자료를 1936年으로 간주)인지 알 수 없지만, 이에 관한 명시적인 설명이 없다.

따라서 본 연구의 주요 과제는 松本推計의 問題点 가운데 두번째의 문제점을 약간이라도 극복하는 기초 작업이며, 그 성과를 제시하는데 있다. 그러나 鐵道統計을 利用해서 對外關係을 把握하는 것은 後述하는 바와 같이 容易한 일이 아니다. 結果的으로, 現時点에서는 鐵道經由로 關東州·附屬地를 넘어서는 輸送品(陸路輸送)에 한정한다. 그러나 앞서 기술한 바와 같이 滿洲国 建國에 따른 ‘面의 支配’가 가능하게 된 滿洲에서 그 以前의 ‘点과 線의 支配’ 지역이었던 關東州·附屬地와 그 외 地域간에 어떠한 經濟關係의 變化가 발생했는가 혹은 발생하지 않았는가를 검토하는 것은 滿洲国 建國이 해당 地域經濟에 미친 영향과 의의를 평가하는데 주요 논점이다.

이 연구는 우선 滿鐵의 貨物輸送 統計를 어떻게 理解하고 어떻게 利用할 수 있는가는 검토한다. 그 다음, 統計資料의 限界를 把握한 후에 算出 可能한 關東州·附屬地(=滿鐵社線)과 隣接地域과의 輸送關係=經濟關係의 實態를 檢討한다. 최종적으로, 그 분석결과로부터 涵의와 現시점에서의 잠정적인 結論을 제시하고자 한다.

2. 滿鐵, 貨物輸送 統計의 性格

(1) 滿鐵의 貨物輸送 統計資料

松本이 利用한 『關東州統計三十年誌』의 問題点 가운데 하나는 앞서 지적한 바와 같이 貨物別 總輸送量만이 記載되어, 發送·到着情報가 省略되었다는 점이다. 즉, 어느 지역에서 어느 지역으로 輸送되었는가 하는 情報를 결여하고 있다는 것이다. 地域別 輸送方向(關係)을 파악하기 위해서는 『關東州統計三十年誌』만이 아닌 그 원자료 統計에 대한 검토가 불가결하다고 하겠다.

滿鐵의 貨物輸送에 관한 包括적이고 長期的인 統計는 現在 確認된 것으로는 1907年~1939年の 『統計年報』⁶⁾와 1931年~1945年の 『鐵道統計年報』⁷⁾가 존재한다. 『統計年報』는 滿鐵의 事業全般에 관한 統計書이며, 그 가운데 鐵道事業에 특화해서 보다 詳細한 數值를 수록하고 있는 것이 『鐵道統計年報』이다. 그러나 1935年까지는 양 자료 모두 滿鐵社線의 情報만을 記載하고 있다는 커다란 차이가 있다. 1936年 이후, 『鐵道統計年報』에는 社線과는 별도로 滿洲国 國有鐵道(滿洲国 建國 이후 國有化되었던 日本의 借款線과 中東鐵路 등 買收路線과 新

6) 日本의 龍溪書齋으로부터 復刻되었지만, 欠落年度는 1933年, 1935年, 1938年이다.

7) 그 대부분은 米國議會圖書館이 所藏하고 있으며, 그 마이크로필름이 日本 國會圖書館에 所藏되어 있다. 또한, 兩者가 所藏하고 있지 않은 年度의 統計가 中國 여러 도서관(大連市圖書館 혹은 中國鐵路工會瀋陽鐵路局圖書館)에 分散 所藏되어 있지만, 一般에게 公開되어 있지 않다.

設路線 등, 이하에서는 ‘滿洲国線’으로 표기한다)에 관한 통계를 별도로 作成하게 되었다.

滿洲国 建国 直後부터 점차 앞서 社線과 滿洲国線의 一元화가 進行되었지만,⁸⁾ 實際로 社線을 管理하는 本社鐵道部와 滿洲国線을 運營하는 鐵路總局이 併存하는 상황이 계속되었다. 그 때문에 양자는 어디까지나 ‘별도의 事業體’로 구분되어 각각의 통계가 작성되었다. 그러나 1936年 鐵道總局이 설치되면서 本社鐵道部가 흡수되었다.⁹⁾ 그 결과, 당시까지 주로 社線에 한정해서 情報를 게재해던 『統計年報』에도 1937년부터 国線의 輸送情報가 어느 정도 상세히 기재되게 되었다. 그러나 한편으로, 貨物輸送의 到着에 관한 情報를 결여하게 되었다. 그 때문에 『統計年報』만으로는 貨物輸送의 發着關係를 검토할 수 없게 된다.¹⁰⁾

따라서 이번 발표에서는 滿洲国 建国 이전의 상황을 파악하기 위해서 1928年 『統計年報』을 활용하고, 建国 이후 1932·36·41年 자료에 관해서는 『鐵道統計年報』를 활용한다. 1932·1936·1941年을 선정한 것은 (1) 滿洲国 建国時点、(2) 후술하는 바와 같이 社線·国線間의 連絡輸送을 把握할 수 있는 최종년도, (3) 1937年 이후 發送·到着의 詳細統計가 확보되는 최종년도라는 이유 때문이다.¹¹⁾

(2) 連絡輸送 및 鐵道 統計量의 基本概念

이하에서는 앞서 鐵道統計 資料에 기재된 용어와 수치의 意味에 관해서 본 발표를 이해하는데 필요한 범위에서 해설하고자 한다.

먼저, 이 발표에서 주로 檢討·分析하는 連絡輸送(連帶輸送의 경우도 있다)이다. 連絡輸送이란 2개 이상의 運送事業者를 經由해서 旅客·貨物을 輸

8) 社線·国線의 一元化問題에 대해서는 滿鐵會編(2007), 『滿鐵四十年史』龍溪書舍 등.

9) 社線은 다른 몇 개의 国線을 포함해서 奉天鐵道局으로 編成되었다(나중에 奉天鐵道局과 大連埠頭局으로 分割되었다).

10) 理由는 不明하지만, 以下와 推測할 수 있다. 1937年 이후 滿鐵社線과 滿洲国有鐵道の 一元化에 의해 滿鐵이 (委託)經營하는 鐵道路線은 大幅으로 增加하였다(貨物營業 路線距離는 1936年 1129.1km로부터 1937년에는 9655.5km가 되었다). 『統計年報』는 滿鐵의 鐵道事業 이외에 관한 統計도 記載하고 있기 때문에 鐵道輸送에 관한 統計만으로도 膨大하기 때문에 간소화를 위해 到着情報를 削除한 것으로 추정된다.

11) 같은 資料의 「貨物編」은 1939年 이후 「總括編」, 「發送編」, 「到着編」가 각각 별도의 統計로 編成되게 되었다. 「總括編」에서는 詳細한 數値를 얻을 수 없지만, 發着關係를 分析하기 위해서는 「發送編」과 「到着編」이 필요하다. 1940年은 「總括編」만이 存在하고 1942年은 「總括編」과 「到着編」이 있지만, 「發送編」이 없다(『アジア經濟研究所(1979),

『旧植民地關係機關刊行物總合目錄：南滿洲鐵道株式會社編』).

送하는 경우, 사업자간에 체결한 契約에 기초한 輸送業務를 지칭한다. 예를 들어, 본 발표의 경우, 滿鐵社線과 日本鐵道省線、朝鮮鐵道局線、大阪商船등과 往來하는 貨物(旅客)의 輸送이다. 滿鐵社線이 貨物の 連絡輸送 關係를 갖는 事業者를 整理한 것이 [表1]이다.

表1 滿鐵社線의 連絡線 一覽

	1928	1932	1936	1941
海路	鐵道省(大阪商船經由) 大阪商船 岡崎汽船 日本郵船 近海郵船 澤山汽船 日清汽船 大連東和汽船	岡崎汽船 近海郵船 大阪商船 大連汽船 日清汽船 鐵道省線(大連經由)	岡崎汽船 近海郵船 三井物產 大阪商船 朝鮮郵船 日清汽船 鐵道省線(大連經由)	岡崎汽船 原田汽船 山下汽船 川崎汽船 大阪商船 大連汽船 鐵道省線(大連經由) 鳴谷汽船 東亞汽船 鐵道省線 澤山汽船
鐵道	日本線 朝鮮線 鐵道高線 价川線 東支線	鐵道省線 島原線 澤山汽船 局線 南鐵線 京東線 京南線 价川線 金剛線 中東線 齊克線	鐵道省線 澤山汽船 局線 京東線 金剛線 朝鮮線 京濱線 虎林線 白溫線 北黑線 圖佳線 拉濱線 齊北線 濱綏線 齊北線 北鮮線	局線 朝鮮線 京春線 京東線 金剛線 新興線 多獅島線 京南線 西鮮中央線
滿州				
東部	吉長線 吉敦線 奉海線	吉海線 潘海線 吉長吉敦線	京圖線 虎林線 梅通線 平梅線 林佳線 圖佳線 京白線 平齊線	朝鮮線 奉吉線 北鮮線
西部	四洮線	四洮線 洮昂線 洮秦線	河北線 錦承線 奉山線 北寧線 葉峰線 壺蘆島線	
南部		奉山線		
その他	金福線	金福線	金福線	安南線 安城線(自動車)

注1 實際로 貨物 連絡輸送의 実績이 있었던 連絡線만을 記載.

注2 澤山汽船을 「日本線」에 포함시키는 것은 1928年 統計를 檢討한 結果, 그 수치가 「海路」에 포함되지 않았음을 확인했기 때문이다.
出所 南滿洲鐵道株式會社 『統計年報』1928年版、同鐵道部(鐵道總局) 『鐵道統計年報』1932・1936・1941年版. 본 보고의 모든 수치는 같은 자료에 의거한다.

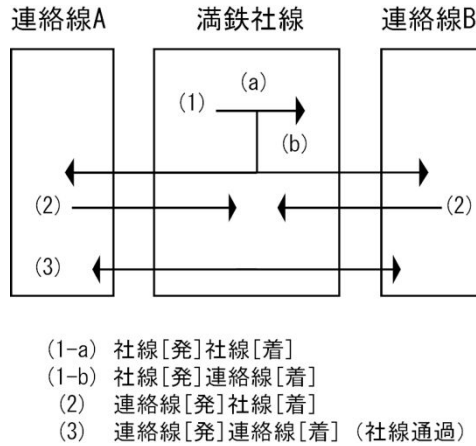
[表2]는 社線의 貨物 連絡輸送의 總括表이다. 表2에서 總輸送量이란 단지 社線內的 發送(到着)量만이 아닌 連絡線의 輸送量도 포함한다. 이를 [圖1]로 整理하였다. 鐵道統計에서 해당 事業體의 貨物發送總計란 (1)社線內的 各駅으로부터 發送한 貨物量、(2)連絡線으로부터 發送해서 社線內的 各駅에 到着한 貨物量、(3)連絡線으로부터 發送하고 社線을 經由해서 別도의 連絡線에 到着한 貨物量(通過輸送)의 3개 輸送經由의 合計를 표시하였다. (1)은 (a)社線內 各駅에서 발송하고, 社線內 各駅에 도착한 貨物량과 (b)社線內 各駅에서 發送하고 連絡線에 到着한 貨物량과 구분하였다. 이는 到着側에서도 동일한 경로로 정리할 수 있다. 즉, 일반적으로 하나의 事業體를 中心으로 검토하면, 發送量과 到着量은 필히 일치할 것이며, 이를 總輸送量이라 한다.

表2 滿鐵社線의 輸送量總括表(單位:千MT)

	1928	1932	1936	1941
社線總輸送量	19,634	16,573	21,366	—
(1-a) 社線[發]社線[着]	15,486	11,886	15,521	—
(1-b) 社線[發]連絡線[着]	1,547	1,711	2,765	682
(2) 連絡線[發]社線[着]	2,544	2,930	2,724	728
(3) 連絡線[發]連絡線[着](社線通過)	57	46	355	—
(*A) 社線[發]社線·滿州國線[着](通過含)	16,072	12,821	17,673	25,577
(*B) 社線·滿州國線[發]社線[着](通過含)	17,902	14,739	18,261	31,602

注1 1928年 統計記載 單位는 영국 噸. 1932年 이후 MT와 통일하기 위해 1영국 噸 = 1.008MT로 환산하였다. 이하 동일.

図1 連帶輸送과 總輸送量의 概念



注1 統計表에 (1-a)「社線[發] 社線[着]」의 數值가 記載되는 경우는 없다. 산출식은 「(1-a)=「總輸送量」-(1-b) - (2) - (3)」이다.

다시 [表1]로 돌아가서 連絡線의 分類에 대해 檢討해 보자. 表에서는 大分類로 海路, 鐵道, 기타로 분류하고, 鐵道에 대해서는 해당 地域·經營 主体에 따라서 몇 가지로 中分類하였다.

大分類 海路의 경우, 注意하지 않으면 안되는 것은 ‘連絡輸送으로 把握 가능한 海路에 의한 輸送量 = 海路에 의한 모든 貨物의 輸送量’이 아니라는 사실이다. 海路와의 連絡輸送에 의해 把握되는 것은 發送時点에서 發송처 (連絡先)가 결정된 貨物의 운송량이다. 예를 들어, 社線內의 A 驛부터 發送하고 大阪商船에서 輸送이라는 점에 사전에 결정된 경우 등이다. 그러나 實際의 商品流通에서는 일단, 항구 (倉庫)로 輸送하고, 市況에 따라서 販賣先을 判斷하는 경우가 많다. 이는 自由港인 大連港의 경우 등은 더욱 그러하다. 이 경우, 鐵道統計에는 大連埠頭驛 到着量으로 集計된다. 또한, 海路輸送 貨物 전부가 鐵道를 經由해서 항구에 집중하는 것은 아니기 때문에 실제로 海路에 의한 輸送量은 鐵道統計에 표시되는 數值보다도 훨씬 클 것이다. 더욱이, 예를 들어, 社線內 A 驛부터 大阪商船 連絡輸送한 貨物이 그 후 어느 地域 (日本内地 혹은 朝鮮 등)에 到着했는가를 알 수 없다. 즉, 鐵道統計上의 連絡輸送으로부터 把握 가능한 「海路」輸送量은 상당히 補足範圍가 좁고, 輸送地域으로서 曖昧하다고 하겠다. 海路에 의한 輸送量을 어느 정도 정확하게 파악하기 위해서는 港灣統計 등과 鐵道統計와 결합해서 활용할 필요가 있다 (關東州·附屬地의 경우, 大連 및 營口라 할 수 있다. 安東에서는 海路經由의 수출입이 거의 없었던 것으로 판단된

다).

다음, 大分類의 ‘기타’는 閔東州·附屬地內的 鐵道·自動車와의 連絡輸送이다.¹²⁾ 본 논문의 주요 목적이 閔東州·附屬地와 다른 地域과 輸送關係의 把握에 있기 때문에 구체적인 검토를 생략한다.

한편, ‘鐵道’間的 輸送量은 그 發着의 路線名이 明記되어 있기 때문에 發送元와 到着先의 關係를 正確히 把握할 수 있다.¹³⁾ 따라서 금번 발표에서는 특히 鐵道에 의한 社線과 기타 路線間的 輸送關係가 檢討의 主要 焦點이다.¹⁴⁾

단, 總貨物量에는 [表2]와 같이 社線·連絡線間的 輸送量과 社線經由로 連絡線間에 往來하는 輸送量(通過輸送)¹⁵⁾을 分離할 수 있지만, 貨物別 統計에서는 通過輸送을 分離할 수 없다. 예를 들어, ‘朝鮮線發送量’ 자료는 ‘朝鮮線→社線’의 輸送量 이외에도 ‘朝鮮線→(社線經由)→東支線’ 등의 輸送量도 포함된다. 단, 通過輸送量은 [表2]에서 確認할 수 있지만, 그렇게 크지 않기 때문에 금번 작업에서는 무시하기로 한다.

(3) 社線·國線一元化와 統計 編成上的 變化

1936年 鐵道總局 設置에 따른 社線과 國線이 一元化되었고, 社線·國線은 ‘同一事業體’로 把握되게 되었다. 이에 따라 統計에 記載되는 情報도 크게 바뀌었다. 그 때까지 社線’과 ‘國線’은 별도의 事業體로 運營되었기 때문에 兩者間的 輸送은 ‘連絡輸送’으로 統計에 記載되었지만, 兩者가 再編成되어 管轄局은 다르지만(舊社線은 奉天鐵道局의 管轄이 되었다), ‘同一鐵道上의輸送’으로 把握되게 되었다. 이는 統計 數値의 連續性을 유지하는데 결정적으로 중요한 변화이다. 즉, 그 이전과 같이 ‘社線’과 ‘國線’간의 輸送關係를 把握할 수 없게 되었음을 의미한다.

다행스럽게도 國線 이외의 連絡輸送에 대해서는 局 單位로 把握할 수 있기

12) 또한, 金福線(金州-城子瞳)은 社線·國線 一元化를 동반해서 奉天鐵道局內的 管轄路線으로 編入되었다. 統計의 連續性 觀點으로부터 金福線의 數値는 「社線」內로 포함시켜야 하지만, 그렇게 處理하지 않았다. 그 이유와 關係해서 編入 以前에 관해서는 社線-金福線間的 輸送量은 把握 가능하지만, 金福線內 發着量이 不明하기 때문이다.

13) 단, 連絡輸送은 路線別 把握만이 가능하기 때문에 그 連絡 路線內的 駅까지의 把握은 불가능하다. 예를 들어, 朝鮮鐵道局線의 發送은 서울발 혹은 釜山發 可能性이 병존하며, 社線 到着도 大連 혹은 奉天 可能性이 병존한다.

14) 단, 鐵道 貨物輸送이 당해 地域과 閔東州·滿鐵附屬地간의 貨物輸送의 전체는 아니다. 鐵道 以外의 수단으로 輸送되는 것도 있었기 때문이다.

15) 3개 노선을 경유하기 때문에 「三線 連絡 輸送」이라고 한다. 宮崎信之助(1919), 『鐵道貨物事務』鐵道講習會.

때문에 ‘社線 = 奉天鐵道局’으로, 기타 連帶輸送에 대해서는 어느 정도 連續해서 把握할 수 있다. 단, ‘通過輸送’量的 把握은 불가능하다.

다시 [表2]를 검토해 보자. 1941년에 이르러 (1-b)社線[發] 連絡線[着]、(2)連絡線[發] 社線[着]의 數值가 크게 감소하였다. 이는 旧·社線(奉天鐵道局)의 連絡輸送 가운데 旧·国線(別局의 管理路線)간에 輸送量을 把握할 수 없게 되었기 때문이다(表1의 ‘鐵道-滿洲国線’部分에 該當). 現時点에서 奉天局과 別局과 사이에 輸送量을 正確하게 파악할 방법이 없지만, (*A)社線[發]社線·滿洲国線[着], (*B)社線·滿洲国線[發]社線[着]과 같이 계산 가능하기 때문에 이를 활용해서 1941년에 대해서도 가능한 범위에서 線·滿洲国線間의 輸送狀況을 把握한다(計算方法은 후술한다).

3. 關東州·附屬地(=社線)와 隣接 地域間의 輸送方向·經濟關係

(1) 重量로부터 보는 貨物의 輸送方向

表3 滿鐵社線의 「鐵道經由」連絡輸送量(單位:千MT)

		1928	1932	1936	1941
連絡線[發] 社線[着]	日本線	30	8	39	35
	朝鮮線	71	54	105	540
	国線:北部	1,390	1,539	1,539	
	国線:東部	758	1,030	731	
	国線:西部	268	277	306	
	国線:南部		7	165	
連絡線[發]社線[着]計		2,518	2,914	2,885	576
社線[發] 連絡線[着]	日本線	1	0	1	22
	朝鮮線	790	563	622	390
	国線:北部	314	333	1,062	
	国線:東部	125	174	484	
	国線:西部	146	253	272	
	国線:南部		175	335	
社線[發]連絡線[着]計		1,377	1,499	2,776	412

앞서 검토한 統計資料의 性格을 考慮한 후에 우선은 鐵道經由의 經路別 連絡線 輸送量에 대해서 概觀해 보자. 滿洲国線과의 關係는 便宜의으로 東西南北 地域別로 区分하였다.¹⁶⁾ [表3]은 連絡輸送 가운데 鐵道經由로 輸送되는 貨物의

16) 상세한 것은 [表 1]에서 표시하였지만, 1937年 社線·国線 一元化 以後 管轄 路線과 의 対応을 제시하면, 北部 = 牡丹江鐵道局·哈爾濱鐵道局·齊齊哈爾鐵道局의 일부

地域別 発着量を 표시하고 있다. 社線과의 連絡輸送량이 가장 큰 것은 北部地域이다. 発送·到着을 合計해서 比率를 구하면, 連絡輸送량의 40%는 北部地域이다. 그 대부분은 러시아가 경영하는 東支線(中東線)과의 운송이다. 그 다음은 東部地域이다. 東部地域에는 일본의 차관철도인 吉長吉敦線과 滿鉄平行線으로 유명한 中国資本의 瀋海·吉海線이 있지만, 兩者의 連絡輸送량은 거의 같은 정도라는 점에서 흥미롭다.¹⁷⁾ 기타 西部地域과 朝鮮線은 거의 같은 정도이며, 南部지역은 상당히 소규모이다.

다음, 輸送方向을 檢討해 보자. 発送량과 到着량을 比較함으로써 각 地域間의 화물이 어떻게 유통되었는가를 把握할 수 있다. ‘連絡線→社線’의 輸送량이 큰 것은 北部·東部·西部이며, 반대로 ‘社線→連絡線’의 輸送량이 큰 것은 朝鮮線 및 南部地域이다. 즉, 社線과 周辺地域간의 輸送方向은 朝鮮을 포함해서 南측을 향하고 있으며, 이는 滿洲国 建国 以前과 以後에도 基本的으로 커다란 變化가 없었음을 시사한다.

(2) 鐵道輸送額の 推計

그러나 이상의 분석은 어디까지나 鐵道貨物量の 輸送方向을 確定하는데 불과하다. 즉, 經濟關係의 實態를 의미하는 것은 아니다. 그렇다면, 앞서 檢討한 滿鉄統計의 성격을 추가해서 보다 根本적으로 鐵道貨物 輸送統計의 問題点으로 ‘그 單位が 전부 重量이라는 점’에 起因한다. 즉, 重量으로 經濟實態를 把握하는 것은 곤란하다. 왜냐하면, 一般的으로 經濟實態의 分析은 普遍的인 價值基準으로 價格을 사용한다. 이는 다른 社會經濟統計(예를 들어, 生産統計 혹은 貿易統計)에서도 基本的으로 額單位로 表記하고 있기 때문이다. 그 때문에 다른 統計와 鐵道統計를 比較하거나 결합시키는 것은 용이한 일이 아니다.

앞서 松本研究는 이 문제를 극복하기 위해서 各貨物의 噸 당 단가를 계산해서 이를 운송량에 곱해서 ‘鐵道輸送額’을 推計하였다. 單價를 計算하는 구체적인 方法은 『日本外國貿易年表』에 기재된 數量·價格을 이용하고, 그 수량 단위를 噸으로 환산하는 것이다. 이 보고에서도 동일한 방법으로 噸 당 단가를 계산해서 発送·到着량에 곱해서 鐵道輸送額을 추정한다.¹⁸⁾

(齊齊哈爾以北)、東部 = 吉林鐵道局·羅津鐵道局、西部 = 齊齊哈爾鐵道局、南部 = 錦州鐵道局이다. 羅津鐵道局의 管轄路線은 地域区分으로서 朝鮮線에 포함시켜야 하지만, 1937年 一元化 以後、社線과의 輸送량을 確定 불가능하기 때문에 統計의 連續性을 중시해서 國線側에 포함시켰다.

17) 1932年 連絡輸送량을 제시하면, 吉長吉敦線→社線 : 549,433MT、社線→吉長吉敦線 : 96,845MT、瀋海·吉海線→社線 : 479,863MT、社線→瀋海·吉海線 : 77,041MT이다.

그러나 같은 방법은 軍需品, 社用品, 其他 등 구체적인 내용이 不明한 貨物에 대해서는 計算이 불가능하다. 그 때문에 파악 가능한 輸送額은 실제보다도 작아지게 된다. 1928-1941년 화물을 정리한 결과, 50품목을 파악할 수 있었기 때문에 그 운송액을 검토해 보자.¹⁹⁾

表4 滿鐵社線の「鐵道經由」連絡輸送額(單位:万円)

		1928	1932	1936	1941
連絡線[発]	日本線	2,913	353	3,005	200
社線[着]	朝鮮線	1,433	633	1,447	1,937
	国線:北部	21,087	23,556	24,163	
	国線:東部	9,959	14,293	7,215	
	国線:西部	4,668	4,163	4,157	
	国線:南部			3,164	
連絡線[発]社線[着]計		40,060	42,997	43,149	2,136
社線[発]	日本線	7	9	8	155
連絡線[着]	朝鮮線	2,833	1,835	1,903	1,240
	国線:北部	8,722	5,134	13,805	
	国線:東部	2,025	2,538	4,100	
	国線:西部	1,983	1,356	2,408	
	国線:南部		31	2,889	
社線[発]連絡線[着]計		15,570	10,903	25,113	1,395

[表4]는 [表3]과 동일하게 地域区分으로 輸送額을 표시한 것이다. 전체적인 輸送方向이 '連絡線→社線'이라는 점에는 변화가 없다. 그러나 그 차이는 1928年보다 1936年이 작다는 점이다. '連絡線→社線'의 輸送額은 커다란 변화가 없다. 반대로 '社線→他地域'의 輸送額이 크게 증가하고 있다. 기타 輸送量の 경우와 비교하더라도 다음 2가지 점이 상이하다. 첫째, 朝鮮線の 比重이 작아진다는 점이다. 둘째, 南部地域과의 輸送方向도 '連絡線→社線'의 輸送額이 커진다는 점이다.

(3) 産業分類別로부터 關東州·附屬地(=社線)과 隣接地域間の 經濟關係

18) 貿易統計의 기재한 量에는 重量 單位 외에 예를 들어 織物의 야드 등의 單位가 포함 되어 있다. 이에 대해서는 적절한 關聯자료 등을 사용해서 重量 單位로 換算하였다. 詳細한 것은 조선철도를 대상으로 동일한 작업을 실시했던 拙稿, 竹内祐介(2012.12), 「植民地期朝鮮の「鐵道輸送額」推計とその活用—鐵道からみる帝国内分業と「朝鮮内」分業」『經濟科学』第60卷 第2号, 참고.

19) 具體的인 貨物과 그 分類에 대해서는 付表를 참고.

이상, 社線과 鐵道經由 隣接地域의 基本的인 輸送方向은 滿洲国 建国 以前과 以後에도 ‘周邊地域→社線’에서는 變化가 없지만, 그 차이는 조금씩 작아지고 있다. 그렇다면, 그러한 變化가 구체적으로 貨物운송의 어떠한 變化에 따른 것인가. 다음은 보다 구체적인 貨物 次元에서 地域別 상이와 變化의 여부를 검토해 보자. 50品目を 개별 품목별로 검토할 수 없기 때문에 産業別로 分類해서 檢討해 보자.

表5 満鉄社線の 産業別・地域別 連絡輸送額 (単位:万円)

	北部			東部			西部		
	1928	1932	1936	1928	1932	1936	1928	1932	1936
①連絡線[発]	15,421	21,968	20,387	7,226	13,163	5,642	3,319	3,472	3,539
社線[着]	527	268	1,617	22	19	79	1,164	579	356
林産品	2,026	160	530	2,467	958	768	1	1	33
鉱産品	0	0	0	9	4	260	0	0	0
水産品	3	0	2	0	2	1	0	18	56
工産品:食品	2,351	290	1,265	2	3	19	28	4	21
工産品:繊維	97	9	20	22	34	41	24	10	15
工産品:窯業	0	0	1	2	6	18	0	0	0
工産品:雑	662	860	340	210	104	386	132	78	136
連絡線[発]社線[着]計	21,087	23,556	24,163	9,959	14,293	7,215	4,668	4,163	4,157
②社線[発]	863	650	1,652	163	99	255	159	91	223
連絡線[着]	381	100	717	17	11	60	8	2	67
林産品	4	364	174	110	81	200	199	83	104
鉱産品	366	107	634	134	75	220	127	188	225
水産品	1,602	1,168	1,465	355	500	789	153	121	417
工産品:食品	31	109	615	81	294	400	198	112	174
工産品:繊維	4,772	2,128	5,508	771	1,247	754	884	620	680
工産品:窯業	133	53	288	24	28	100	46	17	78
工産品:雑	570	456	2,752	371	203	1,321	209	122	440
社線[発]連絡線[着]計	8,722	5,134	13,805	2,025	2,538	4,100	1,983	1,356	2,408
①—②	14,558	21,318	18,735	7,063	13,064	5,387	3,160	3,381	3,316
農産品	146	169	901	5	8	19	1,155	577	289
畜産品	2,022	-204	357	2,357	877	568	-199	-82	-70
林産品	-366	-107	-634	-126	-71	39	-127	-188	-225
水産品	-1,599	-1,168	-1,463	-355	-498	-788	-152	-103	-361
工産品:食品	2,320	180	650	-79	-291	-380	-170	-108	-153
工産品:繊維	-4,675	-2,118	-5,488	-749	-1,213	-712	-859	-610	-665
工産品:窯業	-133	-53	-287	-22	-22	-82	-46	-17	-78
工産品:雑	92	405	-2,412	-161	-99	-935	-78	-44	-304
①—②計	12,365	18,422	10,358	7,934	11,755	3,115	2,685	2,807	1,749
	南部	満州国線 計			朝鮮線				
	1932	1936	1928	1932	1936	1928	1932	1936	1941
①連絡線[発]		2,140	25,966	38,603	31,708	51	121	196	1,136
社線[着]		815	1,713	866	2,868	57	7	135	157
林産品		12	4,493	1,120	1,344	507	298	603	41
鉱産品		14	9	4	274	0	1	0	108
水産品		2	3	21	61	12	25	35	206
工産品:食品		2	2,381	296	1,307	206	94	285	16
工産品:繊維		25	143	53	101	582	55	152	49
工産品:窯業		12	2	6	31	4	3	7	87
工産品:雑		142	1,004	1,042	1,005	15	27	34	136
連絡線[発]社線[着]計		3,164	35,714	42,012	38,698	1,433	633	1,447	1,937
②社線[発]		1	196	1,184	841	2,327	1,936	1,269	952
連絡線[着]		318	406	113	1,162	1	1	0	101
林産品		15	496	312	544	974	55	15	1
鉱産品			347	627	371	1,426	544	402	554
水産品			126	2,110	1,789	2,798	0	0	1
工産品:食品			271	310	515	1,460	1	1	2
工産品:繊維			12	316	6,427	4,006	7,257	1	0
工産品:窯業			75	203	97	541	11	5	3
工産品:雑			2	744	1,150	782	5,257	283	152
社線[発]連絡線[着]計		31	2,889	12,730	9,059	23,202	2,833	1,835	1,903
①—②									
農産品		-1	1,944	24,782	37,762	29,381	-1,886	-1,148	-756
畜産品			497	1,307	753	1,706	56	7	134
林産品		-15	-484	4,180	576	370	452	293	588
鉱産品			-332	-619	-367	-1,152	-544	-401	-554
水産品			-124	-2,107	-1,769	-2,737	12	25	35
工産品:食品			-270	2,071	-219	-153	206	93	283
工産品:繊維			-12	-291	-6,284	-3,953	-7,156	581	143
工産品:窯業			-63	-200	-91	-510	-8	-1	3
工産品:雑			-2	-602	-146	260	-4,252	-268	-125
①—②計		-31	274	22,984	32,953	15,496	-1,399	-1,202	-457

[表5]는 地域別·産業別 貨物 発着額을 표시한 것이다. 더욱이, ‘發送額 - 到着額’을 계산해서 각 産業別 輸送方向을 확인할 수 있다. 먼저, 淸州國線의 경우, 地域別·年度別 약간의 차이가 있지만, 크게 구분하면, 農産品·畜産品·林産品이 ‘連絡線→社線’을 크게 상회하고, 기타 産業의 貨物에 대해서는 ‘社線→淸州國線’이 크게 상회하고 있음을 알 수 있다. 農産品の ‘淸州國線→社線’의 輸送額이 상당히 크기 때문에 全体로서도 ‘淸州國線→社線’의 운송액이 커지게 되었다.

운송의 구체적인 화물은 역시 大豆이다. [表6]의 農産品の ‘淸州國線→社線’의 輸送額 가운데 大豆의 비율은 南부를 제외하고 70~90%를 차지하고 있음을 알 수 있다. 南部만이 大豆 비율은 11% (1936年)이며, 農産品 가운데 가장 큰 비율을 차지하는 것은 52% 비율을 차지하는 綿花이다.

表6 淸州國線 各地域의 農産品發送額에 차지하는 大豆의 비율 (單位 : %)

	1928	1932	1936
北部	92.4	98.2	84.4
東部	88.8	86.9	85.4
西部	48.7	77.8	72.7
南部			10.5

한편, ‘社線→淸州國線’ 운송액이 큰 것은 水産品、鈹産品 및 各種工産品이다. 예외적으로 北部地域은 ‘食品’이다. 구체적으로 豆油와 小麦粉이다. 그러나 그 이외는 전부 ‘社線→淸州國線’의 운송액을 상회하고 있으며, 그 가운데 특히 수치가 큰 것은 ‘纖維’이다. 纖維製品에 대해서는 1920년 전반까지는 日本産, 1920年代 후반부터 中国産, 1930年代에는 朝鮮産 綿製品이 輸入되었음을 지적할 수 있지만,²⁰⁾ 南部地域으로부터 綿花 流入이 증가했음을 고려하면, 社線 沿線地域에서도 纖維製品의 生産이 開始되었음을 시사한다. 그리고 이는 社線 沿線에서의 需要와 함께 隣接地域의 需要에도 対応하는 것이다.

한편, 淸州國線의 輸送構造는 淸州國線의 경우와 상당한 차이가 있다. 먼저, 1936년까지 상황은 淸州國線의 경우와 반대로 農産品에서 ‘社線→朝鮮線’이 커지게 되었다. 단, 그 내용은 大豆가 아닌 粟·高粱 등 穀物이다. 반대로 工産品 (食品과 纖維)에서 ‘朝鮮線→社線’의 비중이 크다. 朝鮮内の 纖維製品 生産이 增加해서 淸州國線 輸出이 증가했음은 앞서 지적한 바와 같다.

20) 堀和生、前掲書. 金子文夫(1993), 『近代日本における淸州投資の研究』近藤出版社.

그러나 戰前의 輸送方向은 戰時下 1941年이 되면서 變化하였다. 예를 들어 農産品은 戰前期와는 반대로 ‘朝鮮線→社線’의 輸送額이 커지게 되었다. 그 내용은 미곡, 과실, 엽연초 등이다. 그 외에도 그 이전에는 比較的 ‘朝鮮線→社線’의 운송액이 컸던 食品 혹은 纖維製品의 금액이 작아졌고, 雜工業(紙類、藥品·葉材類)의 輸送額이 증가하였다. 이상과 같이 戰時期에는 그 이전의 輸送關係와는 상이한 狀況이 발생하였다. 과연 關東州·附屬地(=社線)와 滿洲國線간에는 戰時期 輸送關係의 變化가 발생한 것일까.

4. 戰時下 關東州·附屬地(=社線)와 隣接 地域間의 經濟關係

앞서 지적한 바와 같이 1937年 이후에는 統計編成의 變化를 동반해서 社線과 滿洲國線과의 輸送關係를 精確하게 파악할 수 없게 된다. 그러나 表2와 같이 (*A)社線[發]社線·滿洲國線[着]、(*B)社線·滿洲國線[發]社線[着]의 輸送量이라면, 計算이 可能하다.²¹⁾ 이 수치를 이용하면, 社線과 滿洲國線 사이에 어느 쪽의 輸送額(量)이 보다 컸는지를 파악할 수 있다. 예를 들어, 表2의 1941年 (*A)社線[發]社線·滿洲國線[着]과 (*B)社線·滿洲國線[發]社線[着]을 比較하면, (*B)의 輸送量이 크다. 즉, (*A)의 輸送量(2558萬MT)가 전부 社線[着]이라 가정하더라도 (*B)와의 차이(602萬MT)는 ‘滿洲國線→社線’이라 할 수 있다.

21) 計算式은 「(*A)社線[發]社線·滿洲國線[着]=奉天局發送總量-連帶線發送總量」、
「(*B)社線·滿洲國線[發]社線[着]=奉天局到着總量-連帶線到着量」.

表7 1941年 社線 - 滿洲国線間의 産業別 輸送方向 (單位：万円)

		1941
(*A)	社線[発]社線・滿洲国線[着](通過含)	117,452
(*B)	社線・滿洲国線[発]社線[着](通過含)	140,973
	(*B) - (*A)	23,521
	農産品 (*B) - (*A)	24,561
	畜産品 (*B) - (*A)	1,770
	林産品 (*B) - (*A)	12,069
	鉱産品 (*B) - (*A)	5,461
	水産品 (*B) - (*A)	-3,718
	工産品：食品 (*B) - (*A)	-3,094
	工産品：纖維 (*B) - (*A)	-5,651
	工産品：窯業 (*B) - (*A)	-306
	工産品：雜 (*B) - (*A)	-7,572

注1 (*B) - (*A)은 '滿洲国線→社線'의 輸送方向과 '社線→滿洲国線'의 輸送方向 어느쪽이 컸는가를 표시한다. 플러스値는 '滿洲国線→社線'의 輸送額이 컸고, 마이너스値는 '社線→滿洲国線'의 輸送額이 컸다.

注2 各 産業別値는 각각에 대해서 (*A) (*B)의 値를 算出한 후에 (*B) - (*A)로 計算하였다.

表2는 輸送量으로 計算한 수치이기 때문에 이를 輸送額으로 표시한 것이 [表7]이다. 이들 數値는 [表6]의 '滿洲国線計'에서 下段 ① - ②의 數値에 対応한다. 戰時下에서도 基本的인 輸送方向은 '滿洲国線→社線'에는 變化가 없다. 또한, 産業별로 보더라도 農産品, 畜産品, 林産品이 '滿洲国線→社線'으로 輸送되어, 工産品을 中心으로 하는 '社線→滿洲国線'의 輸送方向과 構造에는 變化가 없다. 더욱이, 1936年 적어진 兩者의 차이는 다시 커지면서 '滿洲国線→社線'의 關係가 더욱 強化되었다고 하겠다. 이는 鉱産品の 輸送方向이 逆轉하였기 때문이며 (滿洲国線→社線). 보다 具體的으로는 石炭의 輸送方向이 逆轉하였기 때문이다. 工業生産 燃料로서 석탄수요가 社線内에서 증가하였기 때문이라 추정된다. 이에 대응해서 '工産品：雜'의 수치가 보다 커지고 있다. 具體的으로는 鉄及鋼, 鉄及鋼製品의 輸送이다. 이들은 關東州·附屬地内的 生産品이 隣接地域으로 輸送되었기 때문으로 추정된다. 戰時期 滿洲国内 工業化가 進전했다는 지적이 있다.²²⁾ 이로 인해서 滿洲地域内的 地域間 分業의 內容도 약간 變化했다고 하겠다.

22) 堀, 前掲書.

4. 맺은말

(1) 分析結果와 含意

이 보고에서는 滿鐵의 鐵道 貨物統計 가운데서도 連絡輸送 統計를 활용해서 鐵道를 經由한 滿鐵社線과 隣接地域간의 貨物の 輸送方向 및 地域間 經濟關係를 검토하였다. 日露戰爭 以後、關東州·滿鐵附屬地는 實質的으로 日本의 植民地가 되었고, 이들 地域에서 貨物輸送은 滿鐵社線이 담당하였다. 실제로, 그 大部分은 關東州·附屬地內 兪着이었지만, ‘點과 線의 支配’ 領域을 넘어서 隣接地域(朝鮮을 포함)에 設置된 鐵道間에도 貨物輸送을 전개하였다. 滿洲國 建國 以前、滿鐵社線과 隣接 地域間的 輸送方向과 地域間 經濟關係는 滿洲北部, 西部, 東部地域으로부터 大豆를 중심으로 農產品, 畜產品, 林產品 등이 流入하였고, 반대로 鈷·工產品을 각각 해당地域에 輸送하는 垂直的 分業關係를 形成하였다. 그러나 兩者를 比較하면, 수량과 금액에서도 流入이 압도적이었고, 基本的인 輸送方向은 ‘南측’이었다. 그리고 그러나 分業關係는 ‘點과 線의 支配’로부터 ‘面의 支配’로 領域이 확대되었지만, 基本的인 變化는 없었다. 滿洲內의 工業化가 進展하면, 일단 兩者의 차이는 작아지게 되지만, 戰時期 일층 工業化가 進전하면, 그 이전 關東州·附屬地內로부터 다른 地域으로 輸送되었던 石炭이 역으로 關東州·附屬地內의 需要가 증가하면서 재차 輸送方向이 ‘滿洲國線→社線’측으로 강화되게 되었다.

滿洲國 建國 以前과 以後、즉, 支配領域이 ‘點과 線’으로부터 ‘面’으로 擴大되었음에도 불구하고, 兩 地域間的 輸送方向에는 變化가 없었다는 것은 무엇을 의미하는 것일까. 이는 결국, 支配領域이 擴大되더라도 日本의 滿洲 經濟開發은 變함없이 關東州·附屬地內에 限定되었기 때문은 아닐까. 그 때문에 關東州·附屬地 以外的 滿洲國은 그 이전 大豆 중심의 經濟構造로부터 커다란 變化가 없이 南方輸送이 더욱 증가한 것 뿐이었다. 輸送된 大豆의 大部分은 海路를 통해서 輸出되었다고 판단되기 때문에 北部를 中心으로 하는 滿州地域은 關東州·附屬地를 經由해서 對外關係(보다 구체적으로 日本 帝國經濟) 가운데 직접 편입된 것은 아닐까. 즉, ‘面의 支配’로의 變化는 關東州·附屬地 및 기타 滿洲地域을 包括하는 ‘滿洲經濟’를 成立시키기 보다는 먼저 당해 地域이 직접 「日本帝國經濟」의 일부였다는 이해가 가능한 것은 아닐까. 그러나 다른 한편으로 점차 關東州·附屬地內의 經濟가 工業化하는 가운데 戰時期 石炭의 輸送方向이 逆轉한 바와 같이 점차 關東州·附屬地內經濟 가운데 편입되는 측면도 발생하였다. 즉, 「日本帝國經濟」의 一部分이 된 이후 「滿洲經濟」할 수 있는 實態가 발생했다고 이해하는 것은 어떨까 한다.

(2) 課題와 分析의 可能性

금번 보고에서는 鐵道 貨物輸送 統計 가운데 社線의 連絡輸送에 한정해서 分析하였다. 松本推計가 시도한 「滿鐵貨物輸送統計를 활용한 關東州·附屬地의 對外經濟關係」라는 과제를 계승하면서도 그 문제점 가운데 적어도 '鐵道經由의 對外經濟關係'에 대해서 現時点에서 가능한 정도의 分析結果를 제시하였다. 마지막으로 같은 課題에 착수하기 위한 필요한 작업과 그 가능성을 제시해 보고자 한다.

첫째, 關東州·附屬地와 여타 地域間의 經濟關係 分析을 수행하기 위해서는 단지 '社線'만이 아닌 그 내부의 輸送構造에 대한 보다 詳細한 檢討가 必要하다는 점이다. 이를 위해서는 社線 各駅마다의 發着量을 入力하고 都市와 農村、항구와 內陸 등 어느 정도 명확한 地域을 設定하면서도 对内輸送과 對外輸送 關係를 파악할 필요가 있다.

둘째, '海路'에 의한 對外輸送의 문제점을 해결할 필요가 있다. 금번에 이용한 滿鐵統計에는 港灣統計도 남아있다. 이를 鐵道統計와 결합해서 實現 可能한 分析이다.²³⁾

셋째, 보다 구체적으로는 關東州·附屬地經濟 혹은 「滿洲經濟」를 파악하기 위해서는 鐵道統計와 港灣統計와 같은 物流統計 이외에도 社會經濟統計(生産·人口 등)과의 결합이 필요하다. 단, 이러한 작업은 모든 貨物에 적용하기는 곤란하기 때문에 어느 정도 分析對象을 한정할 필요가 있다.

23) 港灣統計가 存在하는 것은 滿鐵(關東州·附屬地) 分析의 優位点이다. 그러나 현재 朝鮮과 台灣의 경우에는 港灣統計가 부재하기 때문에 海路輸送량의 把握은 곤란한 상황이다.

附表 輸送額推計에 使用한 貨物과 그 分類

農產品	大豆 小豆 米及粃 高粱 玉蜀黍 粟 小麦 落花生 其他穀物及種子 生野菜 生果 葉煙草 綿花 繭(柞蚕)	水產品	塩 鮮魚及介類 塩干魚及介類
		工產品:食品	豆油 麥粉 砂糖 酒類
		工產品:纖維	綿糸 綿布 麻袋
		工產品:窯業	コークス セメント 生石灰 消石灰 煉瓦及瓦 陶器類 板硝子 硝子類
畜產品	家畜類 獸骨 獸毛 皮革		
林產品	木材類 薪炭	工產品:雜	豆粕 肥料 紙類 鉄及鋼製品 鉄及鋼 藥品及藥材 燐寸
鉱產品	石炭 鉍・砒物 石材類 石油類		

제3부 유산과 전망

Session 3. Legacy and Prospect

滿洲國의 遺産과 1960년대 朝-中 國境條約 體制

- 국경협력 기구의 설치와 활동을 중심으로 -

정 안 기(고려대)

I. 머리말

북한과 중국은 1962년 10월 ‘조-중 국경문제에 대한 회담기요’와 1962년 10월 ‘조-중 국경조약’ 그리고 1964년 3월 ‘조-중 국경의정서’를 체결하면서 압록강-백두산-두만강으로 이어지는 북-중 국경을 획정하였다. 1962년 조-중 국경조약은 북한이 근대적 국경개념에 입각해서 한반도의 북방 국경을 획정한 최초의 국경조약이다. 그 동안 조-중 국경조약의 연구는 2000년 10월 길림성혁명위원회외사공판실(1967년)이 간행한 「中朝, 中蘇, 中蒙, 關條約, 協定, 協定書 集成」⁵¹⁾이 발굴된 이래 북한이 한국전쟁 참전 대가로 중국에 대해 백두산 천지를 할양했다는 종래의 통설(백두산 천지의 할양설)을 부정되는 등 다양한 연구 성과를 확보할 수 있었다.⁵²⁾ 전체적인 연구 동향은 주로 1909년 중-일간에 체결한 간도협약과 관련한 조-중 국경조약의 무효성과 밀약성 혹은 중국측의 시혜성에 주목한 정치사 연구, 조-중 국경조약이 중소분쟁기 조-중관계의 결속을 다지는 외교적 수단이었음을 강조하는 외교관계사 연구, 독일 등 외국 사례와 비교를 통한 통일 이후 조-중 국경조약의 계승 문제를 검토한 국제법 연구 등등 이다. 그러나 이들 연구 동향은 다음과 같은 문제점을 갖는다.

첫째, 1962년 조-중 국경조약 체제에 대한 경제지리를 포함한 식민지기에 대한 연구 관심의 불충분이다. 종래의 연구는 1962년 조-중 국경조약 체제의 성립 배경, 내용,

51) 그 발굴 경위에 대해서는 『중앙일보』2000년 10월 16일.

52) 김명기(2011), 「통일 후 한중국경문제와 조-중 국경조약의 처리문제」『남북법제연구보고서』, 한명섭(2011), 『남북통일과 북한이 체결한 국경조약의 승계』한국학술정보(주), 김정호(2001), 박선영(2005), 「한중 국경획정의 과거와 현재」『북방사논총』제4호, 박선영(2005), 「북한과 중국의 비밀 국경조약」『중국사연구』제34호, 이화자(2011), 『한국국경사 연구』혜안, 이현조(2007), 「조-중 국경조약 체제에 관한 국제법적 고찰」『국제법학회논총』제52권 제3호, 이근관(2010), 「통일 후 한-중 국경 문제에 관한 국제법적 고찰」『국제법학회논총』제55권 제4호, 양태진(1992), 『한중 국경사 연구』법경출판사, 박종철(2012), 「중북 국경문제 해결에 대한 역사적 고찰」『아태연구』제19권 제1호, 박아름(2011), 「조-중 국경조약」『북한학연구』제7권 제1호, 이동률편(2008), 『중국의 영토분쟁』동북아역사재단, 노영돈(2008), 「북한-중국의 국경획정 상황의 고찰」『白山學報』제82호, 이상희(2011), 「통일후 조중 국경조약의 국가승계문제」『白山學報』제90호, 이근관(2010), 「통일 후 한-중 국경 문제에 관한 국제법적 고찰」『國際法學會論叢』제55권 제4호, 김춘선(2002), 「압록-두만강 국경문제에 관한 한-중 양국의 연구동향」『한국사학보』제12호, 서길수(2009), 『백두산 국경연구』여유당, 이옥희(2011), 『북-중 접경지역: 전환기 북-중 접경지역의 도시네트워크』푸른길, 沈志華(2012), 「‘중·북 국경문제 해결’에 대한 역사적 고찰(1950-1964)」『아태연구』제19권 제1호.

성격 그리고 통일한국 시대를 전망하는 조약의 계승문제 등에 주목하였다. 그러나 국경하천 압록강은 조선과 중국의 접경수로이며, 양측의 경제적 이해가 첨예하게 대립하는 정치적 공간이었다는 경제지리적 특성과 이에 기초한 1962년 이전 조-중 국경협정 혹은 식민지기 선만 국경협력에 대한 연구관심이 희박하였다. 실제로, 1962년 조-중 국경조약이 정식으로 체결되기 이전 양측은 1955년 5월 ‘북중간 압록강 수풍수력발전소에 관한 협정’을 비롯한 다수의 조-중 국경협정을 체결하였다.⁵³⁾ 이들 1962년 이전 조-중 협정은 1937년 이후 ‘선만압록강공동기술위원회’설치를 비롯한 선만 협력의 연장으로서 1950년대 조-중 국경협력을 재확인했다는 역사적 경위와 함께 1962년 조-중 국경조약 체제를 규정하는 역사적 유제로 작용하였다.

둘째, 1962년 조-중 국경조약 체제에 대한 제도사적 연구 관심의 불충분이다. 1962년 조-중 국경조약은 조-중 국경협정의 기본조약으로 백두산 천지의 경계설정과 천지의 범위, 국경하천(압록강과 두만강)의 섬과 사주의 귀속 원칙, 압록강과 두만강의 경계협정 원칙, 국경공동위원회 설치를 규정하였다. 나아가, 1962년 조-중 양측은 국경조약 제4조에 입각해서 조중국경공동위원회를 설치해서 국경하천의 조사와 측량, 국경경계비의 건립, 국경하천의 도서와 사주의 귀속확정 등 국경협정과 관련한 다양한 업무를 추진하였다. 또한, 1964년 3월 체결한 조-중 국경의정서는 앞서 국경공동위원회의 활동과 성과에 기초해서 최종적으로 조-중 국경조약의 실효성을 확보하였다. 나아가, 같은 해 5월 국경조약과 그 의정서에 입각한 국경협력의 제도화를 목적으로 ‘조중국경하천이용공동위원회’를 설치하였다. 결국, 1964년 설치한 ‘조중국경하천이용공동위원회’는 1937년 선만압록강공동기술위원회와의 역사제도적 연속성을 갖는다고도 하겠다.

셋째, 1962년 조-중 국경조약의 밀약성과 그 결과에 대한 중국측의 시혜성 여부이다. 최근, 중국측 연구자 沈志華는 물론이고 그 동안 국내의 연구자들조차도 조-중 국경조약과 관련한 북한측의 유리성 혹은 중국측의 시혜성을 주장하였다.⁵⁴⁾ 특히, 沈志華는 조-중 국경조약을 둘러싼 중국 수뇌부의 입장과 그 결과에 주목해서 북한에 정치적 지지와 형제관계 유지를 목적으로 북한측에 조-중 국경을 크게 양보했다는 중국측의 시혜성, 예외성, 전근대성을 강조하였다.⁵⁵⁾ 주장의 논거는 조-중 국경조약의 결과, 백두산-두만강 국경이 1909년 간도협약보다 북방으로 이동하면서 북한이 차지한 국토면적이 백두산 55%를 포함한 1,200km²에 달하였고, 압록강의 사주와 도협도 북한측이

53) 국가정보원(2006), 『북·중간 국경업무 조약집』.

54) 특히, 김대중 정권 시절 통일부 장관을 역임한 이종석은 沈志華의 연구를 높이 평가하였다. 이종석(2014), 『북한-중국 국경 획정에 관한 연구 -경위, 내용, 특징, 평가』 세종연구소.

55) 沈志華(2012), 「‘중·북 국경문제 해결’에 대한 역사적 고찰(1950-1964)」 『아태연구』 제19권 제1호.

전체의 59%를 차지했기 때문이었다. 그러나 최근 중국이 동아시아 전역(한국의 이어도, 일본의 釣漁島, 동남아시아 제국과의 서사군도와 남사군도)에 걸쳐 패권주의적 영토분쟁화를 촉발해서 동아시아 역내질서를 ‘混沌의 角逐場’으로 변모시키는 21세기 중국 패권주의 혹은 新中華主義의 현실을 고려할 필요가 있다.⁵⁶⁾ 바뀌어 말하면, 20세기 전반 중국 사회주의 혁명과정에서 잔뼈가 굴었던 1962년 조-중 국경조약 체결의 당사자였던 주은래를 비롯한 중국 수뇌부의 老獪한 정치가들이 과연 북한과 형제관계의 유지, 사회주의 세계혁명의 이상 혹은 전근대의 天朝意識⁵⁷⁾에 기초해서 백두산 등 대규모 영토를 북한측에 양보했다는 주장이 과연 설득력이 있는는 의문이다.

본 연구는 종래의 조-중 국경조약과 관련해서 연구사적 공백기로 남아있는 식민지기 중-일 국경문제의 경과와 국경협력의 식민지적 유제가 1962년 조-중 국경조약에 미친 영향과 제도적 연속성에 주목하고자 한다. 그 연구 대상은 1962년 조-중 국경조약에 기초해서 1964년 양측이 설치를 합의한 ‘조중국경하천이용공동위원회’와 1937년 1월 선만 양측이 합의한 ‘선만압록강공동기술위원회’와의 제도적 관련성을 구체적으로 검토하고자 한다. 즉, 1962년 조-중 국경조약 체제에 대한 새로운 자료의 발굴과 사회제도 일반의 경로 의존성에 주목하는 역사 제도분석의 시점에서 1962년 조-중 국경조약 체제에 대한 또 다른 관점과 나름의 가설을 제시해 보고자 한다.

II. 압록강의 경제지리와 水路標式 설치 문제

먼저, 압록강의 경제지리적 특성과 함께 분쟁하천으로 변모하지 않으면 안되었던 저간의 사정을 구체적으로 검토해 보자. 나아가, 1935년 10월 만주국 안동항정국 관계자의 경성방문과 함께 조선총독부 관계자 회합에서 압록강 하구의 수로표식을 둘러싼 양측의 협의 경위와 1936년 4월 압록강 하구의 수로표식 설치에 합의할 수 있었던 저간의 경위와 의의를 구체적으로 검토해 보자.

(1) 분쟁하천, 압록강의 경제지리와 특성

압록강은 두만강(약 570키로)과 함께 조선 북서부 유역 약 800키로를 가로질러 중국과 경계를 이루는 대규모 국경하천이다. 압록강 하구에 위치한 국경도시 신의주와 안

56) 신주백(2010), 「동아시아에서의 식민주의와 영토문제」『한국 근현대사 연구』제55권.

57) 여기서 天朝의식은 중국 고대 왕조의 통어환우(統御寰宇, 온 우주를 통치한다)와 천하일가(天下一家)의 주권개념에 입각해서 ‘천조는 이웃나라와 경계가 없다(天朝無隣國)’는 영토관념을 지칭한다. 沈志華의 주장은 1962년 조-중 국경조약의 경우, 모택동이 중국 고대 왕조의 천조의식과 사회주의 혁명 이상을 완벽하게 결합시킨 산물이라는 것이다. 그러나 天朝의식에 입각한 중국의 영토관념은 1940년대 아편전쟁 이후 구미 열강이 추구하는 근대적인 민족국가의 주권개념에 의해 사라졌다. 그럼에도 불구하고, 沈志華는 1962년 조-중 국경문제와 영토주권을 처리하는 중국정부 대외정책의 출발점이었다는 사실에 주목해서 1962년 조-중 국경조약과 관련한 시혜성, 예외성, 전근대성을 주장하였다.

동은 1907년 안동항의 개항과 러일전쟁 이후 일제의 진출, 1910년 신의주항 개항 그리고 1912년 압록강 철교가설로 安奉線과 京義線이 접속하면서 대륙의 관문이자, 물산의 집산지로 발전하였다. 그러나 압록강 수로는 河床의 급경사와 수로 도처에 산재한 암초와 여울(淺瀨) 및 河床島嶼으로 溯上運航이 곤란한 峽流的 하천이었다. 이러한 嵌入曲流, 河心彎曲, 河幅狹隘의 압록강은 항상적인 수량부족과 불안정을 특징으로 했고, 매년 12월부터 다음해 3월에 이르는 결빙기에는 항행선박의 출입마저 불가능하였다. 그럼에도, 안동항은 압록강 하구의 하천항로를 이용하는 하천항만으로 역내의 교역항으로 중요한 역할을 담당하였다.

압록강 유역의 행정권은 만주국의 안동성과 조선의 평안북도였고, 만주국측은 안동현을 비롯한 연안의 7개 현, 조선측은 신의주부와 삭주군을 포함한 1부 10개 군이었다. 압록강 강역은 만주 2,722만 8,000평방키로미터, 조선 1,915만 평방키로미터였다. 또한, 1935년 당시 만주국측 압록강 연안 7개현의 인구는 [표1]과 같이 합계 154만 9,924명이었고, 그 가운데 안동현과 寬甸현의 거주인구는 각각 30만을 넘어서는 상대적 인구가밀지역이었다. 반면, 조선측 연안 1부 10군의 인구는 88만 383명이었고, 그 가운데 의주, 용천, 강계군이 각각 10만을 기록하였다. 나아가, 1935년 당시 만주국 안동시 인구는 19만 7,285명(중국인 16만 6,251명, 조선인 1만 5,426명, 일본인 1만 5,559명, 외국인 49명)이었고, 조선의 신의주시 인구는 5만 4,310명(조선인 3만 8,950명, 일본인 8,276명, 만주인 7071명, 외국인 12명)이었다.⁵⁸⁾

[표1] 1936년 말 압록강 유역의 인구 분포

(단위: 人)

국적별		만주인	조선인	일본인	외국인	합계
만주국	안동시	166,251	15,426	15,559	49	197,285
	안동현	322,419	1,414	95	46	323,974
	寬甸현	321,384	7,450	52	-	328,886
	杭人현	209,184	9,298	55	-	218,537
	통화현	176,217	7,945	232	2	184,396
	집안현	125,092	19,368	64	-	144,524
	임강현	110,775	1,944	138	-	112,857
	장백현	20,100	19,259	105	1	39,465
	계	1,451,422	82,104	16,300	98	1,549,924

58) 滿洲弘報協會(1937),『鴨綠江』3면.

조선	신의주부	38,950	8,276	7,072	12	54,310
	의주군	165,158	1,270	2,475	9	168,912
	용천군	122,173	1,033	1,281	-	124,487
	삭주군	50,229	386	142	1	50,758
	창성군	56,789	530	635	29	57,983
	벽동군	52,983	411	476	-	53,870
	초산군	75,150	735	460	-	76,345
	渭원군	37,705	381	481	-	38,567
	강계군	145,846	1,895	1,119	9	148,869
	자성군	63,248	970	1,119	1	65,338
	후창군	39,487	865	592	-	40,944
	계	47,718	16,752	15,852	61	880,383

(자료)滿洲弘報協會(1937),『鴨綠江』4-5면.

나아가, 만주측 압록강 수로의 화물운송이다. 먼저, [표2]와 같이 상행 화물운송은 1932년 만주국 건국과 동변도개발계획으로 급격하게 증가하였다. 상행 화물은 주로 잡화를 비롯해서 염료, 소맥, 석유, 연초가 중심이었던 반면, 하류 화물은 水災와 匪禍으로 연안지역의 생산력 변동이 격심한 상황에서 주로 주로 목재를 비롯한 대두, 잡곡, 豆粕 등으로 상류 화물운송이 압도적인 비중을 차지하였다. 나아가, 압록강 상류 화물은 안동과 신의주가 중계지였기 때문에 양 지역에 집중하였지만, 만주국 안동측이 절대적인 비중을 차지하였다.⁵⁹⁾ 한편, 안동항과는 달리 신의주항은 압록강 수로를 이용한 화물운송이 극히 저조했던 것은 의주와 혜산진을 잇는 2등 도로와 평남 개천으로부터 희주와 강계를 거쳐 만포진과 후창을 잇는 2등 국도를 이용할 수 있었기 때문이었다.⁶⁰⁾ 이들 국도는 신의주를 기점으로 의주, 창성, 벽암, 초산, 위원, 만포진, 자성, 중

59) 실제로, 안동항은 압록강 하구로부터 상류 25리 좌안에 위치하였고, 1907년 3월 중국이 안동해관포고 제1호에 의해 개항되었다. 하천 폭은 1,000미터에서 1,500미터이며, 신의주에 비해 수운이 편리해서 강안에는 선박 및 부선의 왕래가 성행하는 물자의 집산지를 형성하였다. 특히, 1910년 3월 안동항 부두 건설 이래 기선의 출입이 증가하였고, 商勢가 번창하였다. 1911년 安奉線의 개통과 압록강 철교의 완성으로 만선 연락이 가능하게 되면서 상업적으로도 천진, 산둥, 조선 연안, 중국 연안 및 일본과의 긴밀한 거래관계를 형성하였다. 압록강 수로를 활용해서 상류 지방의 대두, 고량, 柞蠶, 목재가 안동항에 집중하였다. 그러나 수심과 간만의 격심한 변화는 항행의 불편을 초래하였고 그래서 안동항의 입출항 기선 톤수는 약 10톤 내외로 한정되었다.

강진, 후창 강구를 거쳐 함경남도 해산진에 이르는 총연장 약 597키로미터에 달하였다. 이들 국도는 압록강 연안을 따라 건설되면서 신의주와 그 배후지를 잇는 서북지역 화물운송의 주요 경로이자, 연안 경비의 중요 도로였다.⁶¹⁾

[표2] 압록강 수로의 운송량 추이

(단위: 톤)

년도	조선			만주국		
	上航	下航	합계	上航	下航	합계
1932	3,113	1,456	4,569	7,804	-	7,804
1933	4,206	1,016	5,222	27,026	-	27,026
1934	4,496	2,034	6,530	21,936	-	21,936
1935	6,098	943	7,041	49,906	5,922	55,828
1936	5,970	6,643	12,613	32,469	7,609	40,078

(자료)滿洲弘報協會(1937),『鴨綠江』20-23면.

이상과 같은 압록강 유역의 지리적 특성과 인구 구성 그리고 화물운송의 물류 실태를 고려하면, 만주국의 경우, 압록강 하구 수운을 활용한 안동과 그 배후지인 동변도 지역을 연계한 물자수급은 안동 상공업계와 지역경제의 성쇠를 좌우하는 이른바 “동변도, 압록강, 안동 3자는 샤프트, 벨트, 기어라는 불가분의 관계”⁶²⁾였다. 반면, 조선측은 압록강 연안의 2등 국도를 활용할 수 있었기 때문에 압록강 수운을 이용한 물자수급은

60) 南滿洲鐵道安東地方事務所編,『朝鮮側鴨綠江上流地方一般狀況』1933년, 20-21면.

61) 1932년 이래 만주국 동변도 지역은 匪賊활동이 횡횡하면서 동변도 벽지는 물자의 수급의 곤란에 처하였다. 따라서 조선측 상인들이 압록강을 월강해서 동변도 일대의 지역상권을 장악하였다. 만주사변 이전에는 오히려 만주측의 일용물자가 조선보다 저렴해서 조선측 상인들이 월강해서 물자를 매입하는 경우가 많았다. 그러나 만주사변 이후에는 오히려 만주국 상인들이 월강해서 물자를 매입하는 상황으로 바뀌었다. 그 때문에 경성과 평양 상인은 화물트럭을 이용해서 중강진과 만포진 등 압록강 연안의 유력지역에 대한 물자공급을 강화하였다. 종래 조선측의 벽지거래는 강계가 중심이었지만, 만주사변 이후에는 강계를 주요 거점으로 바뀌었다. 1933년 당시 만포진이 개통되면, 평양산 물자가 홍수와 같이 압록강 상류지방으로 유입되면서 동변도 지역이 평양 상권의 배후지로 변모할 것으로 예상하였다. 1932년경 벽지거래의 최대 상품은 면포와 장화 등이었고, 거래량은 200만 원을 상회하였다. 압록강 對岸 무역은 세관통계와 별개로 각지에서 밀수가 성행하였는데, 특히, 염료와 설탕은 가격차가 심해서 밀거래의 주요 대상이었다. 南滿洲鐵道安東地方事務所編,『朝鮮側鴨綠江上流地方一般狀況』1933년, 33면.

62) 安東商工會(1942),『安東産業經濟概觀』125면.

지극히 부차적인 것이었다.⁶³⁾ 따라서 대규모의 거주인구와 압록강 수운의 의존도를 고려하면, 만주국의 입장에서 압록강 수운은 안동과 동변도를 비롯한 강역의 배후지를 연계하는 물류의 대동맥이었고, 그 경제적 가치도 결정적이었다고 하겠다.

한편, 압록강은 1904년경 근대적인 국경개념이 희미한 상황에서 日帝가 강압적으로 압록강과 강역의 영유권을 장악하였고, 특히 1920년대 중국과의 이해관계가 대립하는 분쟁의 하천으로 변모하였다. 당시 조선총독부는 중국과의 국경획정과 관련해서 “조선과 支那의 경계는 백두산정계비를 기점으로 동서로 분기하는 수류로 정하고, 동북계는 도문강 左岸 서북계는 압록강 右岸으로 한다” 혹은 “연혁과 기록에 따르면, 古來로부터 압록강과 도문강은 조선에서 관리한 곳으로 국경선은 오히려 對岸이다. 따라서 江中の 도협 가운데 1-2개의 불명한 것을 제외하고는 전부 조선에 속한다”⁶⁴⁾는 입장이었다. 이러한 일본 혹은 조선총독부의 입장은 만주국 건국 이후에도 “일반 선박업자의 편익을 위해 1904년 이래 사실상 압록강 전체 수역을 우리(조선총독부)의 관리구역으로 설정해서 각종 시설을 해 왔다. 만주국 성립 후에도 종래의 방침이 계속”⁶⁵⁾되었다.

그래서 압록강의 하천국경은 당시 국제법에 따라 압록강의 江心을 긋는 국경선이 아닌 중국측 對岸이었고, 그래서 조선총독부는 압록강의 이용권, 관리권, 영수권을 장악하고, 자체 예산으로 수로의 개수, 보전, 시설, 관리를 독점하였다. 이는 결국 압록강 유역에 걸친 거주인구의 증가와 근대적 국경개념의 확산으로 국경하천 압록강을 둘러싼 중일 외교마찰을 초래하였다. 즉, 압록강 수운을 둘러싼 운항선박의 과세권과 항행권 문제, 황초평을 비롯한 河中 도서의 귀속 문제, 水先人의 수로와 어업자의 어업권 침해 문제 등 다양한 분쟁이 빈발하였다.⁶⁶⁾ 결국, 압록강은 전근대 이래 그 어떤 국경협정도 없이 방치되었고, 1904년 전후 일제가 무력으로 강점하면서 여러 수로분쟁을 유발시켰다. 당시 만주국측의 언설을 빌리면, 이른바 ‘(일본의) 變態的, 偏務的 管理’가 압록강을 둘러싼 국경분쟁의 불씨를 제공하였다는 것이다.

나아가, 압록강 국경수로 분쟁은 강역의 수로개발과 유역경제권 개발을 크게 제약하였다. 따라서 1932년 이후 만주국은 근대 국가 건설과 수운통제정책의 일환으로 航政

63) 南滿洲鐵道安東地方事務所編(1933),『朝鮮側鴨綠江上流地方一般狀況』20-21면.

64) 朝鮮總督府,『鴨綠江保全工事及國境線劃定の件』『第五十一回帝國議會說明資料』1925년(아시아역사자료센터).

65) 朝鮮總督府通信局長(1935.11.27),『鴨綠江下流ニ於ケル航路票識設置ニ付滿州國參加ニ関スル件』.

66) 沈志華도 대만의 國史館 자료를 인용해서 “당시 중국과 조선의 국경선 분쟁 또는 국경시대 문제는 주로 압록강 하류지역에서 발생하였다. 예를 들면, 최하류에 위치한 영문(迎門港) 일대에서 월경한 중국 어부들에게 북한국이 경고 사격한 사건과 같은 압록강의 황초평도 분쟁이나 중·북 양국이 공동 건설한 수풍발전소 전력 배분문제에 관한 분쟁 등이 있었다”는 것이다. 沈志華(2012), 『중·북 국경문제 해결’에 대한 역사적 고찰(1950-1964)』『아태연구』제19권 제1호.

局管制을 공포하는 한편, 압록강 연안의 수운행정을 담당하는 안동항정국을 신설하였다. 실제로, 만주국은 수운행정 개편에 앞서 만철경제조사회를 앞세워 유역경제권에 대한 전면적인 현지조사와 함께 압록강 수운의 공동관리를 모색하는 한편, 그 합리적 이용을 위해 鴨綠江水路活用研究會를 결성하기도 하였다. 그러나 1935년경에 이르러 만주국은 정치경제적 요충지였던 동변도의 치안숙정공작과 함께 대대적인 압록강 유역의 개발 프로젝트를 추진하였다. 그러나 만주국의 동변도 개발은 당시 압록강의 영수권을 장악했던 조선총독부측의 전면적인 양해와 협력이 불가결한 사안이었다.⁶⁷⁾

(2)수로표식의 설치 문제와 조선총독부 회합

한편, 1935년 12월 7일 만주국 교통부대신은 조선총독부 今井田정무총감 앞으로 “압록강 수로 문제에 관한 협의를 위해 井戶川 사무관이 10일 아침 귀측에 출두할 것”이라는 요지의 전문을 발송하였다. 여기서 만주국 교통부 대신이 조선총독부 앞으로 협조 전문을 발송하게 된 경위이다. 관련해서 1935년 10월 27일 조선총독부 체신국장이 척무성 조선지부장 앞으로 발송했던 ‘압록강 하류 항로표식 설치에 관한 만주국 정부 참가에 관한 건’을 검토해 보자.⁶⁸⁾

1935년 10월 7일부 殖商秘 제139호로 조회한 首題의 건에 관한 당부의 방침은 屢次 통지한 바와 같이 일반 선박업자의 편익을 위해 1904년 이래 사실상 압록강 전 수역을 우리의 관리구역으로 설정해서 각종 시설을 해 왔다. 만주국 성립 후에도 종래의 방침을 계승하고 있고, 동시에 압록강의 항로표식 시설은 다른 지역과 뚜렷하게 그 취지가 다르다. 매년 해빙기 직후에는 수로측량에 착수해서 50개소 내외의 부표를 일제히 碇置하고 그 후에도 항상적으로 수로측량에 종사해서 빈발하는 沙洲의 이동을 확인할 때마다 이에 따라 부표의 정치 위치를 이동시킴으로서 항상 可航水路를 명시하는데 노력해 왔다. 결빙에 앞서서는 부표를 일제히 철거하는 등 모든 공작은 一連의 일 필요가 있고, 시설을 양분하면 지장을 초래하는 것이 명백할 뿐만이 아니라 1918년 조선총독부령 제100호로 공포한 조선항로표식규칙은 압록강 수역 전부에 적용해서 당 규칙에 따라 압록강의 항로표식을 관리하고 있다. 따라서 그 영역과 경비의 문제도 부수하는 관계로 지금 즉시 타국이 이들 부표 설치에 참가하는 것을 승인할 수 없는 상황이다. 그러나 만주국은 건국 이래 종래의 면목을 일신해서 안동항과 신의주항

67) 1937년 4월 당시 선만 협력의 주요 사안은 (1)국제교량 가설, (2)압록강공동기술위원회 운영, (3)압록강 수력발전 계획 수립, (4)시차 철폐, (5)만포진 철교 가설, (6)선만 직통화물의 운임 개정, (7)선만 직통 화물의 취급 간소화, (8)내선만 철도·항공의 연계 운송, (9)선만 철도기술회의 운영, (10)만주이주 계획, (11)통관협정, (12)우편협정, (13)국경 공동경비, (14)북선 3항 개발 등 14개 시책이었다. 『경성일보』1937년 4월 22일.

68) 朝鮮總督府通信局長(1935.11.27),「鴨綠江下流ニ於ケル航路票識設置ニ付滿州國參加ニ關スル件」.

출입선박에 대해 더욱 안전을 기하고자 우리와 협력해서 압록강 수로표식의 개선을 꾀한다는 목적으로 압록강 西水道 입구에 조선측이 현재 정치한 NO1, NO2, NO3 부표를 대신해서 만주국이 자비로 궤등부표 3개를 정치하고자 희망하고 있다. 그러나 압록강의 성격을 고려하면, 가령 3개의 궤등부표를 정치해도 야간에 압록강 입구로부터 안동과 신의주 兩港까지 항행은 불가능하지만, 적어도 薪導錨地까지 항행은 가능할 것이다. 만주국이 이토록 시설을 熱望하는 점을 고려하면, 동시에 앞서 제 사정을 고려해서 다음과 같은 조건을 구비할 수 있다면 반대하지 않을 것이다. (1)압록강 하류에서 조선총독부 NO1, NO2, NO3 부표를 만주국 부담으로 궤등부표를 개설한다. (2)궤등부표는 조선측이 다른 표식과 함께 조선항로표식규칙에 따라 이를 看守取締한다. (3)3개의 궤등부표 설치·유지 방법에 관해서는 표식의 一連的 機能을 저해하지 않는다는 취지에서 별도로 협의한다.

실제로, 만주국은 1935년 10월 이전부터 拓務省을 경유해서 수차례에 걸쳐 조선총독부 체신국 앞으로 압록강 하구에 3개 궤등부표의 설치문제에 대한 조선측의 협력을 타진했었다. 그 이유는 앞서 검토한 바와 같이 1904년 이래 조선측이 압록강의 영유권을 장악해서 수로 시설의 설치와 관리를 전담해 왔기 때문이었다. 한편, 1935년 11월 28일 조선총독부 체신국장은 “駐滿大使(관동군사령관)로부터 만주국 사이에 본 懸案은 중앙(제국정부)문제로 하지 않고 現地問題로 해결할 것을 관계방면과 의견일치를 보았다”⁶⁹⁾는 것이다. 이는 관동군사령부와 만주국 정부가 압록강 하류 궤등부표의 설치문제를 일본정부와 만주국 정부 차원이 아닌 만주국 정부와 조선총독부를 당사자로 하는 이른바 現地的 解決을 제안했음을 시사하는 것으로, 조선총독부측도 이를 적극 호응하였다.

한편, 선만 양측이 합의한 현지적 해결방식은 같은 문제를 만주국 정부와 일본 정부 차원에서 논의하게 된다면, 필연적으로 압록강 수로의 국경획정 문제로 연계되면서 국제적 관례를 적용한 공식적인 교섭이 불가피하였기 때문이다. 당시 만주국의 입장은 抗日反滿 세력의 최종 거점이었던 동변도에 대한 대대적인 치안숙정공작이 만주국의 정치적 안정을 위한 시급한 현안이었다. 실제로, 만주국은 1935년 이래 동변도 치안숙정공작과 함께 反滿抗日 세력과 지역민의 정치경제적 분리공작의 일환으로 빈민구제, 산업자원개발, 교통망 정비 등 東邊道復興5年計劃과 함께 通化縣에 東邊道復興事邊處라는 집행기구를 설치하였다.⁷⁰⁾ 따라서 만주국의 입장에서 압록강 수로교통의 개선과 동변도 지역개발은 만주국의 국제성을 확보하는 주요 국책이었다. 따라서 국제적 관례에 기초한 압록강의 국경 획정은 만주국과 조선측의 입장에서 정치경제적 장애물

69) 朝鮮總督府通信局長(1935.11.28),「鴨綠江下流ニ於ケル航路票識設置ニ付滿州國參加ニ関スル件」.

70) 朝鮮通信社(1937),『朝鮮通信』제129권 제325호.

에 불과한 것이었다.⁷¹⁾

한편, 조선총독부는 12월 9일 월요일 오후 2시부터 제3회의실에서 외사과 주재로 관 계당국(해사과, 보안과, 토목과, 세무과, 공무과(철도국), 육군어용계)의 회합을 개최하 였다. 회합의 주요 논점은 “수로문제가 압록강에 관한 여러 문제를 抵觸하는 것으로 본부(총독부)는 본 문제에 대한 根本原則에 관한 腹案을 결정해 둘 필요가 있다. 본 건 은 사안이 지극히 중대하기 때문에 과장 이하의 사무당국자만의 결정은 곤란하다. 또 한, 금번 만주국측이 제출하고자 하는 문제의 내용 여하도 明瞭하지 않다. 따라서 먼저 파견원의 도착·제안을 청취한 후에 사무당국의 의견을 收合해서上司에 제출한다”⁷²⁾는 것이었다. 다음 12월 10일 오전 11시 만주국 交通部路政司 제2과장 井戶川一와 安東 航政局 총무과장 島崎庸一가 조선총독부토목과 坂本사무관을 내방하였는데, 그 출장 목적은 다음과 같았다.

압록강 수로는 다년 일본측이 시설의 개선을 담당해 왔지만, 이는 支那의 無力 때문으로 수로의 이용과 이에 따른 이익은 日滿 양 국민의 것이다. 따라서 현재 만주국도 상당한 경비를 지출해서 일만협력으로 항로의 개선과 하천의 修築 등 을 시설하고자 한다. 그러나 일만 양국이 서로 하등의 연락도 없이 별개로 시설 하는 것은 때때로 불편·불리는 물론이고 齟齬를 초래할 수 있기 때문에 금번 일 만 協同機關을 설치하고 해당 기관이 수로의 조사와 개수의 설계 및 시행을 담 당하게 하고자 한다. 또한, 공사를 별개로 시행할 수 있는 것은 각자 시행하는 것도 가능하다고 생각한다. 또한, 불가분한 공사의 경우는 전체를 어느 한쪽에 위탁해서 시행하는 것이 가능하다고 하겠다.

이상, 만주국 교통부측의 조선총독부 방문은 압록강 수로 시설에 대한 만주국의 참 가와 압록강의 공동 관리기구 설치를 협의하고자 하는 것이었다. 실제로, 12월 11일 오전 만주국 관계자 2명과 조선총독부 체신국, 경무국, 해군어용계가 출석해서 본격적 인 협의를 개시하였다. 그러나 같은 회합에서는 1935년 12월 5일 南關東군사령관이 宇垣조선총독 앞으로 발송한 ‘압록강 수로시설에 관한 건’이라는 협의서 문구와 그 의 도가 주요 의제가 되었다. 당시 관동군사령관(南次郎)은 같은 협의서 서두에서 “압록강 수로는 일본국 정부 및 관동군사령관의 관리에 속한다”고 명기했기 때문이었다.⁷³⁾ 이

71) 임성모(1993), 「만주국 협화회의 대민지배정책과 그 실태」 『동양사학』 제42권.

72) 朝鮮總督府(1935.12.28), 「鴨綠江水路ニ關スル日滿關係問題」.

73) 1935년 12월 5일(關參發 2145호) 南關東軍司令官이 조선군사령부를 경유해서 조선총 독부 앞으로 발송한 협의서의 내용은 다음과 같았다. “압록강 수로는 일본국 정부 및 관동 군사령관의 관리에 속한다. 이들 이용시설과 제반 기술적 사항에 관해서는 적극적인 상호협 력을 필요로 하는 것이 적지 않기 때문에 이들 모든 것을 現地問題로 해결하고자 한다. 같은 문제를 처리하기 위해서 상호 협력을 담당하는 현지 공동기관을 설치해서 일만 양국의 새로 운 사태에 대응해서 기술적 세목 즉, 항로표식의 시설 개선, 수호의 조사 측량, 개수 등을 담

에 대해서 坂本사무관은 ‘이러한 妄斷에 따른 항로표식 협정에는 결코 응할 수 없다’는 입장이었다. 반면, 체신국은 ‘종래 수차례에 걸쳐 협의해 왔던 것을 고려하면, 지금에 와서 중지하는 것은 곤란한 상황으로 금후 해당 협의서를 수정 혹은 철회한다는 가정하에 항로표식 문제를 심의’할 것을 제안하였다. 즉, 압록강 수로가 관동군사령관의 관리에 속하는지에 대한 여부의 문제와 확인은 차후로 미루고 일단 항로표식의 시설안을 심의할 것을 제안하였다.

한편, 12월 11일 오후 조선총독부 제3회의실에서 회합을 재개하였다. 당시 조선총독부 관계자의 회의 출석자는 외사과사무관, 체신국장, 해사과장, 토목과장, 토목과 坂本사무관, 철도국기사, 경무국사무관, 小田재무국사무관, 육해군어용계 합계 9명이었다. 그러나 주요 의제는 역시 南관동군사령관이 발송한 협의서 서두 문구에 대한 해석과 만주측의 입장 해명이었다. 그 결과, 양측의 협의는 一問一答 형식으로 진행되었다. 그 내용은 다음과 같았다.

(조선총독부측) 관동군사령관이 일본국 정부와 함께 압록강 수로를 관리하고 있다는 것은 어떤 의미인가.

(만주국측) 관동군사령관은 만주국 성립 당시 溥儀씨와 밀약에 따라 만주국 국내의 항로에 관한 일절의 권한을 위임받았으므로 압록강 수로에 대해서도 관동군이 관리권을 갖는다는 의미이다.

(외사과사무관) 일본국이 압록강에 대해서 실제 제반의 권한을 행사하고 있는 것은 누구나 알고 있다. 그럼에도 관동군사령관이 조선총독과 하등의 협의도 없이 압록강에 관한 만주국의 행정권을 위임을 받았다는 것은 당연하다고도 할 수 있지만, 사안이 시급해서 총독의 협의할 만한 여유가 없었다면, 사후에라도 양해를 받을 필요가 있다고 생각한다.

(만주국측) 답변 없음.

(경무국)일본이 다년간에 걸쳐 압록강 河上에서 경찰권을 행사했고, 지나 및 만주국의 경찰권 행사를 배격해 왔던 것은 분명한 사실이다. 이러한 사실을 고려하면 압록강 수로가 양국의 관리에 속한다는 것은 인정하기 어렵다.

(만주국측) 이른바 ‘만주국 관리에 속한다는 것’은 단지 양국의 관계가 있다는 것을 의미하는 것으로 분명하게 하천의 관리권을 명시한 것은 아니다. 때문에 금번 상담은 수로의 관리권을 시작으로 국경문제 등에 저촉하지 않고 단지 양국 협력으로 수로의 개선에 기여하고자 하는 것이다. 따라서 의견과 같이 사안을 분리해서 항로표식 문제를 협의하고자 한다.

(坂本사무관) 수로의 이용자 입장에서 그 개선에 협력하는 것은 가능하다고 생각한다. 본 수로를 이용하는 자는 단지 일본인만이 아닌 양국인 공동으로 이용

당하게 하고자 한다. 나아가, 현지에 설치해야 하는 협동기관의 구성에 관해서는 별도의 협의를 추진해서 또한 종래 현안이었던 압록강 하류에 시설하는 궤등부표 3중은 만주정부 예산으로 설치하고자 한다”는 것이었다. 關東軍司令官南次郎(1935.12.5),「鴨綠江水路ノ施設等ニ関スル件」.

한다는 사실은 수십년 이래의 관행이다. 그렇다고 하더라도 관동군사령관의 언급과 같이 압록강이 日滿의 공동관리에 속하고, 나아가, 공동관리에 속하기 때문에 共同機關을 설치해서 협력·개선하자고 하는 취지에 대해서는 단호히 이를 배격하지 않을 수 없다. 모든 압록강의 관리권이 조선측에 속함에도 불구하고, 본 제안을 수락하는 것으로 인해 양국의 공동관리를 승인하는 결과를 초래하기 때문이다. 당초 조선은 압록강의 畝水域을 조선의 영토로 인정해서 필요 시설에 대해서는 조선이 독자적으로 시행해 왔다. 따라서 만주국이 시설하고자 하는 경우에는 조선측의 동의를 얻지 않으면 안된다. 예를 들어, 일본국은 수년에 걸쳐 江中の 破岩工事를 시행하는 과정에서 지나와 만주국의 동의를 얻지 않고 시행해 왔던 점을 고려하면, 만주국이 파암공사를 시행하고자 하는 경우에는 우리측의 동의를 구하는 것과 같다.

(만주국측) 지적과 같이, 근본적이고 커다란 문제는 우리들이 결정하기는 곤란하고 또한 관동군사령관의 협의서도 결코 管理權 혹은 領土權을 주장하는 것은 아니다. 금번에는 이들 문제를 저촉하지 않고 다음으로 넘기기로 하고, 단지 3개의 항로표식 설치를 인정해 주었으면 한다(같은 주장에 대해서는 체신국과 해사과장이 동의했음).

(坂本사무관) 압록강에 대해서 그 어떠한 문제를 불문하고 어떤 종류의 협정을 한다는 것은 만주국의 압록강에 대한 어떤 종류의 권리를 긍정하는 결과를 초래한다. 때문에 항로표식에 관한 양국의 협정을 체결하는 것은 조선 종래의 自覺에 반하는 것으로 하천의 領土權 혹은 管理權 확정 후에 그 결정에 반하지 않는 범위에서 시행해야 한다. 결국, 본 문제는 사안이 극히 중대하기 때문에 국장회의를 개최해서 그 결과에 따라 추진하고자 한다(같은 의견에 찬성이 많았고, 다음날 국장회의를 개최할 것을 결정하고 해산하였다).

나아가, 12월 12일 조선총독부는 국장급 회의를 개최하였다. 회의 출석자는 내무국, 체신국, 경무국, 식산국이었고, 기타 출석자는 해사과장, 육해군어용계, 재무국사무관, 철도국기사, 坂本사무관, 경무국사무관, 만주국측 2명이었다. 회의에서는 전날 논의의 연장으로 조선군사령부(村田중좌)의 折衷論, 식산국의 權利容認論, 경무국의 反對論이 경합하였다. 그 결과, 회합에서의 최종 결론은 村田중좌를 관동군사령부에 파견해서 南 관동군사령관이 발송한 협의서 서두 문구의 철회 혹은 변경을 요구하는 한편, 같은 요구를 관동군사령부가 전적으로 수용한다는 것을 전제로 압록강 하구의 3개 과등부표의 설치를 인정한다는 것이었다.

(3) 압록강의 영수권과 이용권의 분리

실제로, 1935년 12월 14일 村田중좌는 종래 조선측이 압록강에 대한 실질적 지배권을 갖는다는 관련자료(하천과 항로표식, 수선안내, 개항취체, 경찰권 행사 등)를 구비해서 경성을 출발하였다. 이후 신경에서 관동군사령부와 회합을 마치고 12월 22일 귀임해서 26일 조선총독부 제2회의실에서 관동군사령부와의 회합 경과와 내용을 보고하였

다.⁷⁴⁾ 村田중좌의 보고와 관련해서 주목할 만한 사실은 관동군참모장이 南관동군사령관의 양해도 없이 독단적으로 협의서를 작성해서 조선총독 앞으로 발송했다는 사실과 함께 조선총독부측은 이러한 관동군사령부의 행태에 대해 ‘綸言如汗’이란 수사를 동원해서 터무니없는 주장이라 비난했다는 사실이다.

그러나 더욱 놀라운 사실은 田村중좌의 관동군사령부 출장 당일이었던 1935년 12월 14일 조선총독부 정무총감은 관동군참모장 앞으로 “12월 5일부 關參發 제2145호(관동군사령관의 협의서)와 관련해서 귀 관동군사령관이 갖는다는 압록강 수로의 관리권과 현재 설정하고자 하는 공동기관의 구성 및 운용에 관한 貴軍의 견해를 급히 조회한다”⁷⁵⁾는 전문을 발송했다는 사실이다. 바꾸어 말하면, 조선총독부측은 회합에서 문제가 되었던 ‘관동군사령관이 압록강의 관리권을 갖는다’는 협의서 서두 문구와 관련해서 田村중좌를 관동군사령부에 대한 파견을 조치했음에도 불구하고, 다른 한편으로 조회 전문을 발송해서 사안에 대한 관동군사령부의 해명을 확보했다는 사실이다. 그 결과, 다음날 12월 16일 관동군사령부로부터 조선총독부 앞으로 ‘압록강 수로 관리에 관한 각서’에 대한 회신이 도착하였다. 그 요지는 다음과 같았다.⁷⁶⁾

관동군사령관이 갖는 압록강의 수로 관리권은 일만의정서 부속 비밀문서에 근

74) 村田중좌는 관동군사령부와와의 회합 경과와 내용보고의 요지는 “관동군의 설명에 따르면, 관동군사령관이 협의서 서두에서 압록강 수로가 일본국 정부 및 관동군사령관의 관리에 속한다는 요지는 압록강의 수로에 관해 관동군이 만주국의 대리권을 갖는다는 것을 명확히 한 것에 불과하다. 압록강의 영유권 또는 관리권의 저축을 피해서 관동군이 압록강의 수로에 대해 만주국을 대표할 수 있다는 것은 만주국 성립 당시 溥儀執政과 관동군 사이의 日滿議定書의 부속공문에서 압록강의 수로 관리에 관한 조항이 명기되면서 만주국이 이를 관동군에게 위임하였다. 또한, 만주국과의 議定은 관동군 독단으로 시행한 것이 아니고 閣議를 거쳐 내각에서 결정되었다면, 현재 일본국 정부가 만주국에 대해서 압록강 수로의 관리권이 없다고 주장할 수는 없을 것이다. 그럼에도 불구하고, 현재 일만의 새로운 사태는 對支시대와는 달리 만주국을 순수한 외국으로 간주할 수 없기 때문에 영도권 또는 관리권의 한계 등에 대해서는 적극적으로 이를 문제시 할 필요는 없다. 또한, 별도의 실익도 없기 때문에 이러한 문제는 접어두고 이용시설의 개선, 경제가치의 증대 등 실익적인 측면에서 關係 兩地가 협력할 것을 희망한다. 또한, 압록강에 관해서는 종래 정치, 경제, 교통 등 관행을 혁신해서 새로운 제도를 창설하고자 하는 것은 아니고, 앞서 지적한 바와 같이 오로지 경제적 이용가치를 증대시키고자 하는 것이다. 관동군사령관으로부터 조선총독 앞으로 발송한 공문서에 대해 미리 部下로서 양해를 확보하지 못한 것은 유감스럽지만, 같은 문서의 철회 또는 수정의 요구에는 응하기 곤란하다. 관동군 최고자가 총독부 최고자에게 제출한 것으로 하는 수정(綸言如汗)한 번 흘린 말은 주위 담을 수 없다는 의미인가). 본 건은 본부에서도 총독과 총감이 모르고 있다면, 관동군사령관의 귀에도 들어가지 않고 수습하고자 한다. 수로의 관리권에 대해서는 총감과 관동군 사이의 어떤 양해가 있었던 것 같다는 소문이 있다고 해서 총감의 귀청을 기다려 이상의 사실을 개진하고 결재한 것으로 하고자 한다”는 것이었다. 朝鮮總督府(1935.12.28),「鴨綠江水路=關スル日滿關係問題」.

75) 朝鮮總督府政務總監(1935.12.13),「鴨綠江水路ノ施設等=關スル件」.

76) 關東軍司令部(1935.12.15),「鴨綠江水路=關スル覺書」.

거한 것으로 그 관리 객체는 만주국 성립 이전 支那 구정권의 권리를 계승한 것으로 보아야 한다. 이를 국제법적으로 보아도 또는 압록강의 실정을 고려해도 압록강 수로가 日滿 양국의 공동관리에 속해야 하는 것은 당연하다. 종래 闡明 되지 않았던 것을 關參1發 2145호로서 본 건의 해결에 필요한 근거를 명확히 하고, 이에 근거해서 압록강 수로에 관한 관리 현황을 改變하고자 하는 것은 아니고 필요한 것은 금번 압록강 수로의 이용에 관해서 일만 양국의 새로운 사태에 부응하는 가장 유효하고 적절한 기술적 제시설의 확립 방법을 구비하는 것으로 일만 양국을 위해 국경하천 압록강의 기능을 유감없이 발휘하게 한다는 취지이다. 따라서 그 경우, 설정하고자 하는 현지 공동기관의 구성 및 운용은 다음과 같은 방침에 따른다. (1)압록강 수로에 관한 기존의 상태를 존중한다. (2)영수권 등 문제를 저촉하지 않는 것으로 한다. (3)본 기관의 구성 및 운용은 혼연일체의 의지로 상호 시설을 통제 및 협력 분야를 명확히 해서 공동관리의 실현을 유감이 없이 발휘하게 한다.

이상, 12월 14일 조선총독부 정무총감의 조회 전문에 대한 관동군사령부의 회신은 조선총독부가 주장하는 압록강의 영수권 문제와는 별개로 일만 협력의 일환으로 압록강의 경제적 가치의 증대와 기술적 이용을 도모하자는 것이었다. 이를 위해 관동군사령부는 압록강의 공동 관리기구 설치를 제안하였다. 바뀌어 말하면, 관동군사령부의 입장은 조선총독부의 반발을 반영해서 압록강의 영수권으로부터 그 이용권과 관리권을 분리해서 공유하자는 제안이었다. 나아가, 1936년 3월 10일 조선총독부 체신국장은 안동항정국장 앞으로 “압록강 하류에 만주국 예산으로 설치하고자 하는 3개의 괘등부표에 대해서 별지와 같이 각서를 교환하고, 같은 각서의 취지에 따라 시설하는 것으로 한다”⁷⁷⁾는 입장을 분명히 하였다. 각서의 취지는 “압록강 항로 표식은 一連的 機能을 발휘하도록 배치할 필요가 있고, 수로측량은 당측(조선측)에서 행하는 동시에 다음과 같은 조건을 확보하는 것을 전제로 3개의 挂燈浮漂를 만주국측이 설치하는 것으로 한다”⁷⁸⁾는 것이었다. 그러나 만주국이 압록강 하구 괘등부표를 설치하지만, 그 관리권은

77) 朝鮮總督府通信局長(1936.3.10),「鴨綠江下流ニ於ケル航路標識設置ニ付滿州國參加ニ関スル件」.

78) 교환 각서의 구체적인 내용은 다음과 같았다. “1. 괘등부표의 燈質은 다음과 같다. (1)제4호 괘등부표: 4초 반을 간격으로 1초 반에 2번 玄光 (2)제1호 괘등부표: 5초간에 1번 형광(明 1초, 暗 4초) (3)제3호 괘등부표: (1)의 燈質과 동일. 2. 전기 부표의 위치 및 정지기간은 신의주해사출장소와 안동항정국과의 협의해서 결정한다. 3. 전기 부표에 대해서는(삭제) 조선측에서 표식 간수를 하는 경우. (전기 부표에 대해서는) 만주국측은 이에 공동으로 이를 看守하는 것으로 한다. 4. 폭풍 등에 의한 괘등부표 유출의 경우 또는 洲의 변화에 따라 위치를 변경할 필요가 있는 경우에는 양측이 협의해서 재정지하는 것으로 한다. 5. 해당 괘등부표는 조선 항로표식규칙 제9조 및 제10조(의 취지)에 의해 조선측에서 看守取締하는 것으로 한다.(같은 조항은 1936년 3월 10일 시점에서 삭제) 6. 사무처리 상 양측의 관리(직원)를 양측이 촉탁하는 것으로 한다. 7. 표식작업선은 양측이 가능한 범위에서 편의를 공여한다. 8. 금후 항로 표식의 정비에 관해서는 전기 각호의 취지에 근거해서 협의해서 결정한다. 1936년 3월 10일

조선측이 갖는다는 것이었다.⁷⁹⁾ 나아가, 1936년 3월 25일 만주국교통부 안동항정국장과 조선총독부 체신국장은 “압록강 하류 항로 표식설치에 관한 건”⁸⁰⁾에서 각서 교환함으로써 같은 문제는 일단락될 수 있었다.⁸¹⁾

이상, 압록강 하구 수로표식 설치와 관련해서 만주측은 적극적인 입장이었던 반면, 조선측은 상당히 소극적인 대응으로 일관했고, 결코 호의적이지도 않았다는 사실이다. 문제는 만주국측이 협력을 요청하는 입장이었고, 조선측은 관동군사령부의 제안을 조건부 혹은 선별적으로 수용하는 입장이었다. 나아가, 협의 과정에서 조선총독부는 앞서 12월 5일 南관동군사령관의 협의회 서두 문구를 심각하게 받아드렸던 바와 같이, 압록강의 영수권을 저축하는 그 어떤 사안에 대해서도 극도로 민감하게 반응했다는 사실이다. 그러나 어쨌든, 조선총독부는 日滿一體化 혹은 선만 협력을 명분으로 압록강의 영수권과 그 이용권을 분리·공유하지는 관동군측의 제안을 조건부로 수용하였다. 결국, 압록강 하구의 수로표식 설치 문제와 그 귀결은 1936년 10월 조선총독에 취임한 南총독이 ‘만주국 성립 이후 선만 국경은 압록강에서 흑룡강으로 이동했다’는 주장과는 달리 오히려 그 이전 宇垣총독이 반복해서 주장했던 ‘압록강은 영원한 선만 국경이지만, 國境概念의 政治經濟的 分離政策’⁸²⁾의 연장이었음을 시사한다.

III. 「선만압록강공동기술위원회」의 설치 각서와 쟁점

1935년 12월 5일 南관동군사령관과 12월 16일 관동군참모장은 반복해서 압록강 수로의 공동 관리기구 설치를 요청하였다. 그러나 조선총독부는 1936년 3월 25일 압록강의 영수권과 이용권의 분리를 결정해서 압록강 하구 수로표식 설치에 대한 만주국의 참가는 양해하였지만, 공동 관리기구 설치 문제에 대해서는 별다른 반응을 보이지 않았다는 사실이다. 이하에서는 압록강 수로의 공동 관리기구 설치문제와 그 해결과정은 구체적으로 검토해 보자.

경성에서 본서 2통을 작성 조인해서 각 1통을 보유한다. 조선총독부 체신국장 井上清 만주국 교통부 안동항정국장 張景弼이었다. 朝鮮總督府通信局長(1936.3.10), 「鴨綠江下流ニ於ケル航路票識設置ニ付滿州國參加ニ関スル件」.

79) 조선항로표식규칙 제9조는 표식을 損壞 혹은 移轉 또는 그 성질을 변경하거나 또는 蔽遮하는 행위를 하거나 조선총독이 지정한 구역 내에서 항로표식의 燈光 혹은 警號로 오인하기 쉬운 행위를 한 자는 1년 이하 징역 또는 200원 이하의 벌금에 처한다. 제10조는 항로표식에 船筏 기타 물건을 繫留하거나 혹은 충돌하거나 이를 汚穢한 자는 料料에 처한다. 朝鮮總督府通信局長(1936.3.10), 「鴨綠江下流ニ於ケル航路票識設置ニ付滿州國參加ニ関スル件」.

80) 滿洲國交通部安東航政局長(1936.3.25), 「鴨綠江下流航路票識設置ニ関スル件」.

81) 朝鮮總督府政務總監(1936.5.13), 「鴨綠江水路ニ關スル件」.

82) 宇垣一成(1935), 『朝鮮を語る』 実業之日本社, 32면. 조선의 장래편에서 “두만강 압록강은 단지 정치적 국경에 불과, 궁극적으로 압록강과 두만강은 현재 정치적으로 엄연한 日滿 국경이고 또한 영원한 국경이다. 나아가, 경제적 문화적으로는 그 경계관념을 점차 희박화시키고자 여러 연구를 진행하고 있다”는 것이었다.

(1) 압록강 공동관리 문제와 협의 경과

이미 앞서 검토한 바와 같이 압록강의 기술적 이용을 둘러싼 공동 관리기구 설치 문제는 1936년 12월 5일 南관동군사령관의 협의서와 12월 16일 관동군사령부의 회신 전문에서 반복해서 요청했던 사안이었다. 이에 대해서는 1935년 12월 12일 만주국 교통부 관계자 협의에 참석했던 어느 조선총독부 관료의 메모는 다음과 같았다.⁸³⁾

본 건(공동관리기구 설치 문제)은 별도의 협이가 있을 때까지 유보한다(본 건에 대해서 7월 18일 체신국해사와 松崎技師에게 문의한 결과, 12월 5일부 관동군사령관의 협의서 본문은 本局(체신국)에서 보관중이지만, 같은 협의서 가운데 수로의 조사, 측량, 개수 등을 담당하는 공동기관의 설치 건에 대해서는 금년(1935) 3월 체신국장실에서 체신국장, 본부 육군어용계, 楊외사과사무관, 체신국해사와 松崎技師, 관동군참모와 회합한 결과, 이에 대해서는 금후 關東軍으로부터 어떤 提案이 있을 때까지 不問에 붙이기로 하였다.

메모 요지는 조선총독부가 1935년 3월 압록강 공동관리 기구 설치 문제에 대한 별도의 내부적인 회합에서 금후 관동군사령부의 본격적인 제안에 따라 유연하게 대응한다는 신중한 입장이었다. 그랬기 때문이야말로 조선총독부는 1936년 12월 5일 南관동군사령관의 협의서와 12월 16일 관동군사령부의 발송 전문에서 반복해서 요청했던 압록강 수로의 공동 관리기구 설치 문제에 대해 소극적인 대응으로 일관하였다. 실제로, 1936년 3월 25일 압록강 하구 수로표식 설치의 만주국 참가를 수용한 양해 각서 그 어디에서도 공동관리 기구 설치문제를 언급하지 않았다. 그러나 1936년 7월 28일 관동군참모장 板垣正四郎은 재차 조선총독부 정무총감 今井田 앞으로 “압록강 수로시설 등에 관한 內協議의 件”⁸⁴⁾이라는 다음과 같은 내용의 전문을 발송하였다.

압록강 수로 시설 등에 관해서는 작년(1935) 12월 5일부로 關參發 제2145호 당 군사령관으로부터 귀 총독 및 협의처에 본년(1936) 3월 10일부 회신의 기재 사항에 동의한다는 회답을 받았다. 그러나 당측 제안의 主眼이었던 현지의 공동기관 설치에 관해서는 아직 그 어떤 貴意를 접하지 못하였다. 그 때문에 그 대책으로서 別紙와 같은 覺書案을 송부한다. 검토·연구한 후에 의견을 주기바라며, 근일내에 협의하고자 한다.

실제로, 1936년 7월 27일 관동군사령부가 발송한 ‘압록강에 鮮滿共同技術委員會 설치에 관한 각서(案)’의 취지는 “압록강 수로의 제 시설 및 개선은 근년에 그 중요성이 가중되고 있음에도 불구하고, 이들 통제를 담당하는 현지기관을 결여함으로 日滿 양국의 불리불편이 적지 않은 점을 고려해서 압록강 수로 이용에 관한 日滿 양국의 새로운

83) 朝鮮總督府(1935.12.28),「鴨綠江水路ニ關スル日滿關係問題」.

84) 關東軍參謀長板垣征四郎(1936.7.28),「鴨綠江水路ノ施設等ニ關スル內協議ノ件」.

사태에 즈음해서 가장 적절한 조치를 강구하고자 조선총독부와 만주정부 사이에 다음과 같은 大綱에 근거해서 鮮滿鴨綠江共同技術委員會를 설치한다”⁸⁵⁾는 것이었다. 물론, 관동군사령부는 [표3]과 같이 공동기술위원회 설치 각서 이외에도 총 8개조에 달하는 세칙을 첨부하였다. 또한, 1936년 8월 1일 조선총독부가 파견한 新京 주재 高尾사무관이 조선총독부 외사과장 앞으로 지난 7월 28일 關東軍參謀長 板垣征四郎이 발송한 공동기술위원회 설치에 관한 ‘본부측(조선총독부)의 의견을 시급히 알려 줄 것’을 타전하였다. 이러한 독촉 전문의 발송이 불가피했던 이면에는 조선총독부측이 같은 사안을 지극히 소극적으로 대응했음을 시사하는 한편, 관동군사령부측은 공동관리 기수 설치에 적극적이었음을 시사한다.

[표3] 압록강공동관리위원회 설치 각서(안)의 비교⁸⁶⁾

관동군안 鴨綠江에 鮮滿共同技術委員會 설치 각서(안)	내무국수정안 鴨綠江鮮滿技術委員會 설치에 관한 각서(안)	외사과안 압록강에 선만공동기술위원회 설치에 관한 각서(안)	정식 조인각서 鴨綠江鮮滿共同技術委員 會 설치 각서
<p>趣旨: 압록강 수로의 제 시설 및 개선은 근년들어 그 중요성이 높아짐에도 불구하고 통제를 담당하는 현지기관을 결여했기 때문에 일만 양국 상호의 불화불편이 적지 않았음을 고려해서 압록강 수로의 이용에 관해 일만양국의 새로운 사태에 조응하는 가장 유효 적절한 조치를 강구하기 위해 조선총독부와 만주국 정부간에 이상과 같은 大綱에 기초해서 ‘鮮滿鴨綠江共同技術委員會’를 설치한다.</p> <p>제1조, 조선총독부「----」 및 만주국 교통부는 鮮滿鴨綠江共同技術委員會(이하, 위원회)를 설치한다.</p> <p>제2조, 위원회는 압록강에서 하천의 조사, 측량, 항로의 개설, 유지, 개량 및 항로표식의 설치, 관리 기타 항로개선에 필요한 사항의 기획 및 시행한다.</p> <p>제3조, 위원회는 선만 각</p>	<p>趣旨: 압록강의 수로는 일만 양국이 이용하고 교통경제상 가치가 상당함에도 불구하고 압록강에 관한 종래 양국간 하등의 연락이 없었고, 따라서 수로에 관한 시설 및 개선을 유감이 적지 않았음을 고려하면 최근 양국의 새로운 사태에 즉응하는 가장 유효적절한 조치를 강구하기 위해 조선총독부와 만주국 정부간에 이상과 같은 大綱에 기초해서 ‘鴨綠江鮮滿技術委員會’를 설치한다.</p> <p>제1조, 조선총독부와 만주국은 공동으로 鴨綠江鮮滿技術委員會를 설치한다.</p> <p>제2조, 위원회는 압록강에서 하천의 조사, 측량, 항로의 개설, 유지, 개량 및 항로표식의 설치, 관리 기타 항로개선을 위해 필요한 사항의 기획 및 그 시행방법 등에 관해서 서로 협조하고 그 실현을 도모한다.</p>	<p>趣旨: 압록강 수로의 시설 및 개선은 최근들어 그 중요성이 높아지는 실정을 고려해서 압록강 수로 이용에 관해서 일만 양국의 신사태에 부응하는 가장 유효적절한 조치를 강구하기 위해 조선총독부와 만주국정부 사이에 이상과 같은 大綱에 기초해서 ‘선만압록강공동기술위원회’를 설치한다. (註)선만압록강공동기술위원회의 명칭 가운데 ‘공동’의 유무는 본 위원회의 실체에 영향이 없음.</p> <p>제1조, 관동군안과 동일.</p> <p>제2조, 내무국안과 동일.</p> <p>제3조, 내무국안과 동일.</p> <p>제4조, 관동군안과 동일.</p> <p>제5조, 관동군안과 동일.</p> <p>제6조, 관동군안과 동일.</p> <p>제7조, 관동군안과 동일.</p> <p>제8조, 관동군안과 동일.</p>	<p>趣旨: 압록강 수로의 제 시설 및 개선은 근년들어 그 중요성을 더하고 있다. 이러한 실정을 고려해서 압록강 수로의 이용에 관한 일만 양국의 신사태에 부응하기 위해 가장 유효하고 적절한 조치를 취하고자 조선총독부와 만주국 양국 정부 사이에 이상과 같은 大綱에 기초해서 ‘선만압록강공동기술위원회’를 설치한다.⁸⁷⁾</p> <p>제1조, 조선총독부 및 만주국 교통부에 선만압록강공동기술위원회(이하 위원회)를 설치한다.</p> <p>제2조, 위원회는 압록강의 하천 조사, 측량, 항로의 개설, 유지, 개량 및 항로 표식의 설치, 관리 등 항로의 개선을 위해 필요한 사항의 기획 및 그 시행 등에 관해 서로 협조해서 그 실현을 꾀한다.</p> <p>제3조, 위원회는 선만 각 3명의 위원으로 이를 조</p>

85) 關東軍司令部(1936.7.27)、「鴨綠江ニ鮮滿共同技術委員會設置ニ關スル覺書(案)」.

86) 朝鮮總督(1936.12.19)이 關東軍司令部 앞으로 발송한 「鴨綠江ニ關スル鮮滿共同技術委員會ノ件」.

<p>3명의 위원으로 조직하고 쌍방 위원 가운데 각각 1명을 양측의 위원장으로 한다.</p> <p>제4조, 위원회 회장 1명을 둔다. 회장은 양측의 위원장 서로 교대해서 겸임하고 그 임기는 1개년으로 한다. 회장은 위원회를 대표하고 회무를 총리한다.</p> <p>제5조, 위원장의 의사는 쌍방 위원장의 의견 일치로 결정한다.</p> <p>제6조, 제2조의 목적에 필요한 경비는 쌍방이 각각 반액을 부담한다. 단, 특별한 사정이 있을 때는 위원회의 의결에 따라 그 부담액을 달리할 수 있다.</p> <p>제7조, 위원회 운영을 위해 필요한 세칙은 별도로 정한다.</p> <p>제8조, 본 각서는 서명일부터 효력을 발생한다.</p> <p>1936년 월 일</p> <p>조선총독 宇垣一成 관동군사령관 植田謙吉</p>	<p>제3조 위원회는 鮮滿 각 3명의 위원으로 조직하고 쌍방 위원 가운데 각 1명을 자기측의 위원장으로 한다.</p> <p>전항의 이외 필요에 응해서 쌍방의 협의를 거쳐 임시위원, 사무원, 또는 기술원을 둘 수 있다.</p> <p>제6조, 삭제</p> <p>1936년 월 일</p> <p>조선총독 南 次郎 관동군사령관 植田謙吉</p>		<p>직하고 양측 위원으로부터 각 1명을 각 측의 위원장으로 한다. 이외에 필요에 응해서 양측의 협조 상 필요한 위원, 간사, 사무원 또는 기술원을 설치할 수 있다.</p> <p>제4조, 위원회 회장 1명을 두고 회장은 양측의 위원장을 상호 겸임하고 그 임기는 1개년으로 하고 회장은 위원회를 대표해서 회의 업무를 총괄한다.</p> <p>제5조, 위원회 의사는 양측 위원장의 의견과 일치해야 한다.</p> <p>제6조, 제2조의 목적에 필요한 경비는 양측이 각각 반액씩 부담한다. 단, 특별한 사정이 있을 때는 위원회의 의결에 따라 그 부담액을 달리 할 수 있다.</p> <p>제7조, 위원회 운영을 위한 세칙을 별도로 정한다.</p> <p>제8조, 본 각서는 1936년 12월 18일부터 효력을 발생한다.</p> <p>소와 12년 1월 12일 강덕 4년 1월 12일</p> <p>조선총독부정무총감 만주국교통부대신</p>
---	--	--	---

(자료)朝鮮總督(1936.12.18.),「鴨綠江二關スル鮮滿共同技術委員會ノ件」과朝鮮總督府(1939.8.7),『第4回鮮滿鴨綠江共同技術委員會綴』.

한편, 조선총독부도 관동군사령부의 본격적인 제안에 따라 위원회 설치를 적극 고려하게 되었다. 그 이면에는 당시 관동국 사정부장이었던 武部六藏의 지적과 같이 “지난 8월 4일 각의에서 南조선총독, 大野정무총감을 결정하였고, 5일 발령하였다. 南씨의 八面玲瓏, 大野씨의 실질, 단, 양자 모두 八方을 배려하는 버릇이 있다. 宇垣과 今井田의 뒤를 이어서 호평을 받고 있다지만, 一抹의 疑惑도 있다. 크게 분발해서 조선통치와 邦家발전을 위한 일대 성공을 기원한다”⁸⁷⁾ 는 지적 혹은 “鹽原 만주국 인사처장은 조선의 비서관으로 진출을 결정하였다. 조선의 南, 大野, 鹽垣과 滿洲에서 결맹하였다.

87) 「滿鮮鴨綠江共同技術委員會設置ニ關スル覺書」『第五回滿鮮鴨綠江共同技術委員』1941년, 254-255면.

88) 田浦雅德編(1998),『武部六藏日記』芙蓉書房出版, 134면.

滿鮮간의 연락에도 좋은 일이다”⁸⁹⁾는 지적을 참고할 수 있다. 같은 지적은 조선총독부가 종래의 관동군측이 제안한 위원회 설치 문제에 대한 입장을 전면 수정하게 되었음을 시사한다. 즉, 종래 宇垣총독과 今井田 정무총감에 대신하는 南총독을 중심으로 하는 이른바 ‘滿洲트리오’의 등장과 헤게모니의 교체가 결정적이었기 때문이다. 바꾸어 말하면, 위원회 설치의 제안자였던 관동군사령관이 1936년 8월 이후 조선총독으로 취임했기 때문이다.

따라서 1936년 8월 19일 조선총독부 내무국장은 만주국측과의 협의 당사자였던 외사과장 앞으로 “관동군으로부터 제시한 각서안은 별지와 같이 訂定하는데 동의한다. 나아가, 위원의 후보, 경비의 지출방법 등에 대해서는 관계 각 부국과 회합해서 협의할 것”⁹⁰⁾을 지시하는 한편, [표3]과 같이 7월 27일 관동군측이 제시한 각서에 대해 내무국안을 제시하였다. 나아가, 8월 24일 조선총독부 재무국장은 외사과장 앞으로 “직접 당국(외사과)과의 관계사항은 아니지만, 경비분담의 건에 대해서는 既定豫算으로 지출하는 것 외에는 예산 성립이 선결 조건이라는 내용을 첨부할 것, 나아가, 종래 관세법, 관세정률법 등 조선에서 특례에 관한 법률 해석은 압록강 및 두만강의 수면이 전부 조선의 法域에 속하는 것으로 취급하고 있음을 참고해 줄 것”⁹¹⁾을 요청하였다. 실제로, 1936년 10월 7일 관동군참모 奥田중좌는 조선총독부어용계 藤村소좌 앞으로 “9월 23일 건과 관련해서 貴地(경성) 회합 당시 질의가 있었던 사항을 별지와 같이 송부한다”⁹²⁾는 것이었다. 그 내용은 다음과 같았다.

1. 우리측(관동군)이 鴨綠江鮮滿共同技術委員會에서 附議하고자 하는 사항. (1) 하천의 조사, 측량, 준설, 破岩공사 등 항로 개선에 필요한 토목사항. 현재 예를 들어, 상류지방의 파암공사 또는 하류 하천의 측량 등은 양국의 긴밀한 연락과 함께 개별적으로 계획 실시하고 있지만, 위원회를 설치하면, 위원회에서 통제 가능한 실시계획을 수립할 수 있다. 따라서 실제적인 효과와 함께 경비 낭비도 적을 것이다. (2) 항로표식의 설치 등. 현재 항로표식은 대체로 조선총독부가 설치하고 있지만, 상류지방 개발로 인해 양국 출입선박의 증가가 예상된다. 또한 夜間入港의 편리를 위해 현재 시설의 상당한 정비 개선을 추가할 필요가 있다. 이 경우에는 위원회에서 협의해서 실시하는 것으로 한다. (3) 항로의 개설 유지 등. 예를 들어, 자국 연안에 신규 항로 개설의 출원 등이 있는 경우에는 현행 법규로서는 각자 단독으로 허가하고 있지만, 무익한 경쟁과 자본의 이중투하를

89) 田浦雅德編(1998), 『武部六藏日記』芙蓉書房出版, 135면.

90) 朝鮮總督府財務局長(1936.8.19)이 외사과장 앞으로 「鴨綠江=鮮滿共同技術委員會設置二閱スル覺書ノ件」.

91) 朝鮮總督府財務局長(1936.8.24)이 외사과장 앞으로 「鴨綠江=鮮滿共同技術委員會設置二閱スル覺書ノ件」.

92) 關東軍參謀奥田中佐(1936.10.7)가 朝鮮總督府御用係藤村少佐 앞으로, 「鴨綠江二鮮滿共同技術委員會設置二閱スル覺書二閱スル説明資料送付ノ件」.

초래한다면, 日滿一體觀의 근본에 반하는 것임으로 위원회의 자문사항으로 할 필요가 있다. 또한 예를 들어 상류항행 각 회사(조선측은 鴨綠江運輸會社, 鴨綠江輪船公司, 만주국측은 鴨運兩江航業公會, 大安汽船公司)의 운임율과 배선 등도 위원회의 자문으로 결정하도록 한다. (4)水路嚮導(水先人)의 감독, 현재 압록강 日滿水先人組合이 있고, 양국 현지기관에서 공동으로 감독함으로서 상당한 성과를 올리고 있다. (5)기타 양국의 공통적 수운행정 사항. 예를 들어, 港側을 시행하고 또는 港域을 결정하는 경우의 법리상 규정은 모두 國內法이 되지만, 이 때문에 자유롭게 제정할 수 없고 상기와 같이 국제하천의 관리가 偏務的 變態的인 양상으로 분규의 원인이다. 그래서 이러한 폐해를 교정하고 日滿 特殊關係를 점차 긴밀히 하고자 한다. 2.覺書에서 (-----의 기획 및 그 시행을 한다)에서 시행의 의미는 위원회에 시행기관을 설치하고 자체적으로 시행한다는 취지가 아니라 위원회가 결정사항을 해당 관계기관으로 하여금 시행하게 하는 책임을 갖는다는 의미이다.

이상, 1936년 9월 23일 조선총독부와 관동군은 7월 28일 관동군사령부가 제출한 압록강선만공동기술위원회 설치 각서안과 조선총독부 재무국의 수정안을 비교 검토하는 경성 회합이 있었음 시사한다. 즉, 관동군사령부가 제출한 설치 각서의 취지는 물론이고 설치 목적과 위원회 역할 등을 집중 논의하였다. 또한, 9월 23일 회합에서 조선총독부의 문제 제기에 대해 관동군사령부가 적절하게 대응하지 못했기 때문에 약 2주일이 지난 10일 관동군측이 서면으로 조선총부측의 질의 사항에 회답했음을 시사한다.

(2) 「鮮滿鴨綠江共同技術委員會」설치 각서와 그 쟁점

이처럼 양측은 위원회 설치 각서의 취지와 내용에 대한 10월 29일 선만 수뇌의 도문회담⁹³⁾에서 조정을 거쳐 1936년 12월 18일 위원회 설치 각서에 일단 합의할 수 있었다. 실제로, 1936년 12월 14일 신경 중앙은행구락부에서 만주국 교통부 總務司長 平井出과 조선총독부측의 高橋를 비롯한 3명의 사무관이 위원회 설치의 간담회를 개최하였다.⁹⁴⁾ 이후 양측은 조정과 협의를 거쳐 1936년 12월 18일 植田관동군사령관 대리 奧田중좌가 경성을 방문해서 조선총독부와 협의를 통해 위원회 설치 각서에 假조인하였다.⁹⁵⁾ 또한, 당일 南조선총독도 植田관동군사령관 앞으로 “鴨綠江에 關한 鮮滿共同

93) 정안기(2011), 「1936년 鮮滿 수뇌의 圖們회담과 鮮滿一如」, 『만주연구』 제12집.

94) 간담회의 논의 사항은 정식 각서의 부속서류로서 “각서 제2조의 ‘航路의 開設’은 航運業의 위해 정기항로와 무관하다는 것과 본 위원회가 스스로 특별예산을 편성해서 다양한 사업을 수행하는 일은 없지만, 장래는 항운업에 관한 문제도 본 위원회를 통해서 협조하도록 상호 노력한다는 것과 하천의 조사 등도 본 위원회에서 수행할 수 있도록 노력한다는 취지를 양측의 관계서류에 기재한다”는 것이었다. 1936년 12월 30일 滿洲帝國外交部政務司長 失野征記이 朝鮮總督府官房外事課長 相川勝六 앞으로 발송 서신.

95) 東洋協會(1937.2), 『東洋』.

技術委員會의 件”⁹⁶⁾이라는 전문을 발송해서 선만압록강공동기술위원회 설치 각서에 합의하였다. 그러나 양측이 위원회 설치 각서의 전체적인 요지에는 합의하였지만, 1937년 1월 12일 설치 각서의 정식 교환을 앞둔 1월 10일까지도 각서의 조항과 그 해석과 관련한 절충을 반복했다는 사실이다. 다음은 각서 수정을 둘러싼 양측의 절충 과정과 쟁점이다.

첫째, 압록강 수로의 공동 관리기구의 명칭의 문제이다. 관리기구의 명칭은 [표3]과 같이 당초 관동군사령부는 ‘鮮滿鴨綠江共同技術委員會’로 할 것을 제안하였다. 반면, 조선총독부 내무국은 당초 ‘鮮滿鴨綠江水路改良共同技術委員會’로 명명하였으나, 이후 ‘鴨綠江鮮滿連絡委員會’로 개칭하였다가, 최종적으로 ‘鴨綠江鮮滿技術委員會’로 수정하였다. 이는 관동군사령부와 달리 조선총독부는 위원회 업무를 각서 제2조와 같이 압록강의 수로 시설과 개선에 한정하고자 하는 소극적인 입장이었다. 반면, 관동군사령부와 교섭 당사자였던 조선총독부 외사과는 1936년 12월 18일 관동군참모장 앞으로 발송한 조선총독부안에서 별도의 외사과안이라는 항목에서 “委員會名稱 가운데 共同의 有無는 委員會의 實體에 影響을 미치지 않는다”⁹⁷⁾는 입장에서 관동군사령부안의 지지를 분명히 하였다. 그러나 어쨌든 이후 양측의 각서 문구와 내용을 둘러싼 절충을 거쳐 관동군사령부가 제안했던 ‘鮮滿鴨綠江共同技術委員會’로 합의하였다. 그럼에도 불구하고, 당초부터 관동군사령부가 위원회 명칭을 滿鮮이 아닌 압록강에 대한 조선총독부의 이니셔티브를 고려해서 鮮滿을 제안했고, 그래서 최종 각서에도 그 명칭으로 그대로 반영했다는 사실이다.

둘째, 각서 제1조에서 명기한 위원회 설치 주체와 각서의 조인 주체의 문제이다. [표3]과 같이 당초 관동군사령부는 위원회 설치 주체를 ‘조선총독부’----」 및 만주국 교통부’로 명기했던 반면, 1936년 12월 18일 조선총독부 내무국은 ‘조선총독부 및 만주국’으로 명기하였다. 관련해서 1937년 1월 6일 만주국 파견 조선총독부 高橋사무관은 조선총독부 외사과장 앞으로 “각서 전문 가운데 자구를 ‘滿洲國政府’를 ‘滿洲國 該當官憲(교통부)’이라 한 것은 만주국 정부로 하면, 만주국 정부 전체를 의미하지만, 본 각서는 교통부대신과 조선총독과의 사안이기 때문에 字意상 만주국 해당 관헌으로 결정했다”⁹⁸⁾는 것이다. 이후 양측은 절충을 거쳐 1937년 1월 12일 정식 조인 각서에서

96) 그 내용은 “貴軍 參謀長으로부터 政務總監 앞으로 조회가 있었으므로 정부추감을 시켜서 본부의 의견(본부의 각서안)을 회답하도록 조치하였다. 수력발전에 관한 건 및 이미 현지 관계 당국에서 문서 교환과 함께 원만하게 처리되고 있는 제 건은 본 각서안과 관계가 없다. 각서안 제6조에 규정하는 경비는 대체로 사무비 정도를 의미하는 것으로 양해 바란다”는 것이었다. 朝鮮總督(1936.12.18), 「鴨綠江二關スル鮮滿共同技術委員會ノ件」.

97) 朝鮮總督府政務總監(1936.12.18)이 關東軍參謀長 앞으로, 「鴨綠江二關スル鮮滿共同技術委員會ノ件」.

98) 高橋사무관(1936.10.7) 朝鮮總督府外事課長 앞으로 보낸 電文.

‘조선총독부와 ‘만주국 교통부대신’으로 최종 확정하였다. 즉, 공동관리 위원회 설치 주체와 관련해서 조선총독부는 그 위상을 만주국 정부와 대등한 입장으로 위치지우고자 했던 반면, 관동군사령부는 조선총독을 일본의 지방정부로 위치지우고자 하였음을 시사한다. 반면, 조선총독부 외사과안은 국제적 관례를 고려해서 관동군사령부의 제안을 지지하는 입장이었다.

셋째, 각서의 조인 주체와 그 변경의 문제이다. 당초 관동군사령부가 제시한 각서 조인의 주체는 조선총독 宇垣一成과 관동군사령관 植田謙吉이었다. 이는 당초 관동군사령부가 공동관리 기구 설치를 제안했던 7월 27일 당시 조선총독이 宇垣였기 때문에 어찌면 당연한 것이다. 그러나 1936년 12월 18일에 이르러서도 각서 조인의 주체가 조선총독과 관동군사령관이었다는 사실이다. 그러나 같은 문제와 관련한 별도의 자료에서 “주목되는 점은 1936년 12월 18일 각서의 조인은 관동군사령관과 조선총독을 주체로 하였지만, 이후 만주국측으로부터 軍事上 技術的 協約이라 하지만, 국내 수속상의 관계로 交通部大臣을 합의 당사자로 변경하게 되었다. 실제 각서 조인은 만주국 교통부대신과 조선총독부 정무총감을 조인 주체로 하는 純粹한 技術的 協約으로 관동군은 正式介入을 자제하였다”⁹⁹⁾는 것이다. 그 결과, 1936년 12월 18일 이후 각서 조인의 주체는 조선총독부 정무총감과 만주국 교통부 대신으로 변경되었고, 1937년 1월 12일 정식 각서에도 그대로 반영되었다. 실제로, 조선총독과 관동군사령관을 주체로 하는 각서 조인은 국제적인 관례를 넘어서는 것으로 만주국의 괴뢰성을 스스로 자인하는 결과의 초래를 우려했기 때문이었다.

넷째, 설치 각서에 압록강 수력발전사업의 명기 여부이다. 1936년 12월 18일 조선총독은 관동군사령관 앞으로 발송한 전문에서 “水力發電에 관한 건은 이미 현지 관계당국에서 문서 교환과 함께 원만하게 처리되고 있는 건으로 본 각서안과는 無關하다”¹⁰⁰⁾는 입장이었다. 조선총독부 입장은 당시 관동군사령부가 각서의 절충과정에서 대규모 선만 협력 프로젝트로 추진하던 압록강 수력개발을 선만압록강공동기술위원회의 관장 사업으로 규정하고자 했기 때문이었다. 실제로, 당시 만주국은 1937년 본격적인 산업개발5개년의 개시와 함께 막대한 전력수요를 예상하였고, 따라서 종래의 화력발전 중심의 전력정책을 수력중심으로 전환하고자 하는 중대 국책사업이었다.¹⁰¹⁾ 반면, 조선총독부는 압록강 수력개발 사업이 아직 입안과 실측에 단계에 있었기 때문에 신중해야 한다는 입장이었다. 그러나 1937년 3월 28일 경성에 개최한 제2차 선만압록강공동기술위원회는 선만 협력의 일환으로 압록강에서 100만 키로와트에 달하는 공동 수력개발을 결정하는 한편, 압록강에서 발전용 수리사용 및 공작물 설치사업에 대한 허가 안건

99) 有田大臣(1937.1.12)이 植田大使 앞으로, 「鴨綠江共同技術委員會ノ件」

100) 朝鮮總督(1936.12.18), 「鴨綠江二關スル鮮滿共同技術委員會ノ件」.

101) 朝鮮總督府(1939.8.7), 『第4回鮮滿鴨綠江共同技術委員會綴』.

을 검토하였다.¹⁰²⁾ 이후 1937년 8월 20일 양측은 압록강 공동 수력개발 사업의 각서를 교환할 수 있었다.

다섯째, 각서 제6조의 위원회 경비 부담과 그 범위이다. 당초 관동군사령부안은 각서 제6조에서 ‘제2조의 목적에 필요한 경비는 쌍방이 각각 반액을 부담한다. 단, 특별한 사정이 있을 때는 위원회의 의결에 따라 그 부담액을 달리할 수 있다’고 명기하였다. 반면, 조선총독부 내무국안은 당초 “제2조의 목적에 필요한 경비 지출 방법 및 부담액은 위원회의 회의에서 결정한다”¹⁰³⁾고 주장하였다. 그러나 조선총독부 내부적인 논의를 거쳐 1936년 12월 18일 조선총독부 내무국안에서는 제6조가 삭제되었던 반면 외사과안에서는 관동군안과 동일하다는 입장을 명기하였다. 이 점은 위원회 활동과 관련한 조선총독부 내부적으로 상당한 논의가 있었음을 시사한다. 문제의 소재는 당초 관동군안 제6조의 문제는 제2조 말미의 ‘企劃 및 施行한다’는 문구와 긴밀한 관련성을 때문이었다. 실제로, 내무국수정안 제2조 말미에서는 ‘및 시행한다’ 문구를 삭제하였다. 그러나 1936년 12월 18일 南총독이 관동군 앞으로 발송한 전문에서 “각서안 제6조에 규정하는 경비는 대체로 사무비 정도를 의미한다”¹⁰⁴⁾는 내용과 함께 ‘기획 및 그 시행 등에 관해 서로 협조해서 그 실현을 도모한다’는 완곡한 표현으로 바뀌었다. 결국, 양측의 협의를 거쳐 제6조의 경비와 범위는 위원회의 사무비에 한정할 것을 합의하였다. 이는 양측이 위원회 활동을 선만 협력의 전반적인 통괄과 기획 그리고 연락에 한정하고, 실질적인 사업의 실행은 별도의 실행기구를 설치해서 담당하게 하는 것에 합의했음을 시사한다.

이외에도 관동군안 제8조와 같이 각서의 효력은 서명일로 명기하였으나, 이후 조선총독부측의 의견을 반영해서 1937년 1월 12일과는 달리 각서의 효력은 1936년 12월 18일로 소급 적용한다는 것으로 수정하였다.¹⁰⁵⁾ 그 결과, 선만압록강공동기술위원회는 압록강을 중심으로 하는 선만 협력을 기획 통괄하는 심의·결정기구 혹은 국제 협력기구의 출현이었다. 바꾸어 말하면, 선만 양측은 다양한 선만 협력 프로젝트에 대한 분산적인 협의기구 설치를 회피해서 선만 협력의 효율성을 제고하고자 하였다. 그 결과, 조선총독부와 관동군사령부는 1937년 1월 선만압록강공동관리위원회의 설치를 정식으로 결정함으로써 압록강의 영수권과 이용권의 분리·공유만이 아닌 영수권과 관리권의 분리·공유에도 합의하였다.

(3) 「鮮滿鴨綠江共同技術委員會」의 설치와 활동

102) 滿鮮鴨綠江共同技術委員會(1941), 『第五回滿鮮鴨綠江共同技術委員』.

103) 朝鮮總督府(??????), 「鮮滿鴨綠江水路改良共同技術委員會設置二關スル覺書(案)」.

104) 朝鮮總督(1936.12.18), 「鴨綠江二關スル鮮滿共同技術委員會ノ件」.

105) 外事課長(1937.1.10), 「鴨綠江共同技術委員會設置二關スル件」.

1936년 7월 이래 협의·절충을 반복했던 선만압록강공동기술위원회 설치 문제는 1937년 1월 12일 정식 조인으로 일단락될 수 있었다. 즉, 1937년 1월 12일 오전 10시 조선총독부 정무총감실에서 만주국 교통부대신 李紹康과 조선총독부 정무총감 大野綠一郎은 선만압록강공동기술위원회 설치 각서의 교환하면서 위원회 설치를 완료하였다.¹⁰⁶⁾ 이와 관련해서 “위원회는 압록강의 하천개수, 護岩공사, 항로표식 등을 선만 공동으로 실시한다는 것으로 압록강의 水運開發과 朝滿一如라는 一石二鳥의 效果를 거두게 되었다”¹⁰⁷⁾는 공식 입장과 함께 양측은 [표4]와 같이 선만압록강공동기술위원회 설치에 관한 성명서를 발표하였다.

[표4] 鮮滿鴨綠江共同技術委員會 설치에 관한 선만 양측의 담화 요지

구분	鮮滿鴨綠江共同技術委員會 설치 각서 교환	鮮滿鴨綠江共同技術委員會 설치에 관한 각서
발표자	조선총독부정무총감 大野綠一郎	만주국교통부대신 李紹康
내용	<p>일만 양국의 관계가 일수를 더해 더욱 밀접함을 더함에 따라 선만간에 제반의 시책도 이에 조응해 나갈 필요가 절박하게 되었다. 이미 국경세관에 관한 협정 및 국경가교에 관한 협정을 완료하였지만, 양국이 경계로 하는 압록강 수로 이용에 대해서는 일층 유효하고 적절한 조치를 강구하기 위해 작년 이래 조선총독부, 관동군사령부, 만주국정부간에 공동으로 연구를 거듭한 결과로서 선만일여의 정신에 따라 조선총독부와 만주국정부간에 선만압록강공동기술위원회를 설치하게 되었다. 이에 따라 압록강 수로의 제시설 및 그 개선에 필요한 제반의 사항의 기획 및 그 시행방법 등 협의 결정함으로써 선만 양관계 당국자가 상호 제휴해서 그 실현에 노력하게 되었다. 이러한 취지에 기초해서 위원회 설치에 관한 각서 조인을 위해 금번 만주국 교통부대신 이소강각하가 래성하시었다. 최근 선만 근접이 일층 필요하게 되었음을 고려해서 금후 압록강 수로의 개선에 관한 약속을 완료한 것은 일만일체 선만일여의 이상 실현을 위한 진일보이며, 참으로 경하할 일이라 하겠다.</p>	<p>본일 경성에서 만주국 교통부와 조선총독부간에 만선압록강공동기술위원회 설치에 관한 각서 조인을 완료한 것은 선만간의 교통경제의 밀접 불가분의 관계를 표상하는 일 사례로서 참으로 경하할 만한 일이다. 만주국과 조선의 경계인 압록강 수로의 제반 시설 및 그 개선은 근년 그 중요성을 더하는 실정임을 고려해서 압록강 수로의 이용에 관해 만일 양국의 신사태에 대해서 가장 유효적절한 조치를 강구한다는 견지하에 미리 관계 각 당면에서 다양한 구체책을 연구하였다. 금번 그 실현을 보아서 만선압록강공동기술위원회 설치에 관한 각서를 조인하게 되었다. 본 위원회는 만선 각 3명의 위원으로 조직해서 주로 압록강의 조사, 측량, 준설, 항행로의 개설, 유지, 개량, 항로표식의 설치, 관리 등 항로개선에 필요한 사항의 기획 및 그 시행 등에 관한 만선 상호 협조해서 그 실현을 꾀하고자 하는 사명을 갖는다. 이른바 금번 압록강수로개설에 관해서 선만일여의 구체적인 기관의 설치를 보았다고 할 것이다. 장래 본 위원회의 활동으로 선만간의 교통, 경제 기타 제반의 사항이 일층 긴밀도를 더할 것이라 확신한다.</p>

(주)담화 발표일은 1937년 1월 12일.

(자료)東洋協會(1937.2),『東洋』.

106) 만주국 교통부대신 일행은 交通部總務司長 平井出貞三, 交通部工程科長 蓮尾誌藏, 安東航政局總務課長 島崎庸一, 秘書官 玉福海, 事務官 石井辰雄, 外交部文書課長 梅谷武雄의 총 7명이었다. 在新京高橋事務官(1937.1.6),「滿洲國交通部大臣一行渡鮮日程ニ關スル件」.

107) 東洋協會(1937.2),『東洋』.

한편, 선만 양측은 설치 각서 제7조에 근거해서 선만압록강공동기술위원회 설치 세칙을 결정하였다.¹⁰⁸⁾ 실제로, 관동군사령부는 위원회 세칙 제3조에 따라 만주국측 3명의 위원을 임명하였는데, 위원장은 당시 교통부 路政司長이었던 平井出眞三이었고, 이하 2명의 위원은 교통부 공정과장 蓮尾誌藏과 안동항정국 총무과장 島崎庸一였다. 반면, 조선총독부측 위원장은 내무국장 大竹十郎과 위원으로 내무국토목과장 棒葉孝平和 체신국해사과장 岡田修一이었다. 또한, 위원회 운영을 위한 2명의 간사를 임명했는데, 내무국토목과 사무관 坂本嘉一과 외사과사무관 福島四雄三이었고, 서기 2명은 체신국 서기 金木良之助과 내무국소속 石原豊造를 각각 임명되었다.¹⁰⁹⁾ 이처럼 양측 위원회 구성과 관련하여 만주국은 교통부, 조선측은 내무국 소속이 중심이었다. 조선측의 경우에는 선만압록강공동기술위원회 위원이 1937년 5월 압록강 수력개발을 위해 설치한 압록강수력개발위원회 위원을 겸직했기 때문이었다.

나아가, 선만압록강공동기술위원회 제1차 위원회는 [표5]와 같이 각서 조인 다음날인 1월 13일 경성에서 개최되었고, 주로 압록강 호안공사, 축항, 준설, 항로상의 기술적인 문제를 논의하였다.¹¹⁰⁾ 제2회는 3월 22-23일에 걸쳐 신경 소재 日滿軍人會館에서 만주측이 조사한 압록강의 수운 현황과 장래에 관한 보고 그리고 수력발전소 건설에 따른 압록강 수운의 경제적 가치 변화와 그 기술적인 문제를 협의하였다. 회의에서 논의된 압록강의 수운상황은 압록강 수상 자산의 경우, 연액 流木 2,000만 원, 화물 2,000만 원, 운임수입 150만 원에 달한다는 점을 지적하며, 수풍댐 건설이 종래 압록강 유역의 경제활동에 지장을 초래하는지 여부에 대한 조사를 결정하였다. 이후 위원회 활동은 수풍저수지의 제언과 공사실행 계획에 집중하였으나, 1938년 8월 13일 선만 공동의 鴨綠江堤堰技術委員會¹¹¹⁾의 설립 이후에는 그 결의사항과 그 승인 여부를 심의

108) 1937년 1월 12일 조선총독부 정무총감과 만주국 교통부대신간에 교환한 선만압록강공동기술위원회 설치에 관한 각서 제7조에 근거해서 선만압록강공동기술위원회 세칙을 정하였다. 제1조, 위원회의 회의는 그 필요한 경우 위원장의 요구에 의해 회장이 이를 소집한다. 제2조, 위원장 또는 위원의 사고가 있을 때에는 그 대리자를 출석시킬 수 있다. 제3조, 위원장 또는 위원을 임명 또는 해임할 때는 상호 이를 통보한다. 제4조, 회장은 위원회가 의결한 사항 및 회계를 조선총독과 만주국 교통부대신에게 즉시 통보해야 한다. 제5조, 본 세칙은 1936년 12월 18일부터 효력을 발휘한다. 朝鮮總督府政務總監・滿洲國交通部大臣(1937.1.12),「鮮滿鴨綠江共同技術委員會設置ニ關スル覺書」.

109) 朝鮮總督府政務總監(1937.2.26)이 만주국 교통부대신 앞으로,「鮮滿鴨綠江共同技術委員會設置ニ關スル覺書」.

110) 鮮滿鴨綠江共同技術委員會(1939.8), 「第四回鮮滿鴨綠江共同技術委員會綴」.

111) 압록강제언기술위원회 설치 경위는 다음과 같다. 수풍댐 공사는 댐의 높이와 소요 콘크리트량에서 당시로서는 세계 굴지였기 때문에 그 설계와 시공에 대해서 기술상의 신중과 주도면밀한 심사가 필요하였다. 이를 위해 제국내 댐 기술의 권위자를 위원으로 1938년 8월 압록강제언기술위원회를 설치하였다. 본 위원회는 조선총독부 산하 압록강수력개발위원회 소속의 특별 분과회의 형태였고, 주로 댐 기술에 관한 심의를 담당하였다. 따라서 압록강 수력발전사업은 일만 양 정부의 감독하에 있었기 때문에 만

하였다.

[표5] 鮮滿鴨綠江共同技術委員會의 활동과 내용

회의차수	회의장소	회의연월일	논의사항
제1차	경성	1937년 1월 13일	(1)압록강 벽동에서 통과화물의 조사에 관한 건. (2)다음 위원회 개최 장소 및 기일에 관한 건.
제2차	신경	1937년 3월 22일-23일	(1)제1차 회의 의결에 의해 조사한 결과 보고 (2)압록강에서 발전용 수리사용 및 공작물 설치의 허가 조건 안 검토 (3)다음 위원회 개최 장소와 기일 등의 결의 환담
제3차	삭주	1937년 9월 2일	(1)본 위원회의 기능을 도문강(두만강)으로 확대 (2)국경하천 관리사무의 연락방법에 관한 건 (3)도문강 공동조사계획에 관한 건 (4)선만압록강수력발전(주)에 대한 발전용수 사용 및 공작물 설치허가에 관한 건 (5)다음 위원회 개최 장소 및 기일에 관한 건
제4차	안동	1939년 8월 7일	(1)선만(만선)압록강수력발전(주)에 대한 발전용수 사용 및 공작물 설치 허가의 건 변경에 관한 건. (2)선만(만선)압록강수력발전(주)에 대한 수풍수력지점공사 실시 허가 조건에 관한 건과 실제 시설 계 인가에 관한 주 의사항의 통보안에 관한 건 (3)두만강 공동조사에 관한 건 (4)선만압록강공동기술위원회 내부에 소위원회(전문위원회)의 설치에 관한 건 (5)다음 위원회의 개최 장소 및 기일에 관한 건.
제5차	경성	1941년 3월 11일-12일	(1)1940년 12월 23-24일 개최 선만압록강공동기술위원회 준 비 회합 결정 사항 및 보고 승인의 건 (2)압록강수력발전(주) 수풍저수지 종료의 건 (3)압록강수력발전(주)에 대한 시설의 인가에 관한 건 (4)압록강에서 차기 개발수력 지점에 관한 건

(자료) 滿鮮鴨綠江共同技術委員會(1941), 『第五回滿鮮鴨綠江共同技術委員』.

제3회 위원회는 1937년 9월 10일 안동 현지에서 流木, 향로 표식, 기타 기술적인 문제를 중점적으로 심의하였다. 회합에서는 문제가 되었던 것은 주로 압록강 수로 개발과 관련한 기술적인 문제가 압록강 연변의 만선 국민생활에 직접적인 영향과 함께 산업개발에도 영향이 상당하다는 것을 확인하였다. 특히, 압록강 수운 건설이 만주국의 동변도 개발에 커다란 영향을 미칠 수 있으며, 따라서 위원회는 압록강만이 아닌 두만강의 하천관리에 대해서도 구체적인 심의가 불가피하다는 입장이었다. 나아가, 위원회는 압록강을 국제하천이 아닌 단지 관정용수와 산업하천으로 간주해서 이용·개발한다

주국측의 의견을 청취해서 사실상 양국의 공동기관화를 위해 미리 만주국과 협의하였고, 만주국 대표도 회의에 참가시켰다. 朝鮮電氣事業史編纂委員會(1981), 『朝鮮電氣事業史』社團法人中央日韓協會, 296면.

면, 그 경제적 가치도 상당하다는 것을 확인하였다.

이상, 선만압록강공동기술위원회의 활동에 대해서는 1937년 1월부터 1941년 3월에 걸쳐 5차례의 회합을 확인할 수 있었다. 그러나 위원회 활동과 업무는 압록강 본류의 공동 수력개발과 관련한 압록강의 수로 이용과 관리에 집중하였고, 그래서 회합도 1937년에 집중되었다. 결국, 선만압록강공동기술위원회 활동은 압록강을 중심으로 당시 南총독이 제창하는 鮮滿一如 슬로건과 선만 협력의 제도화를 표상하는 포괄적인 국제 협력기구였다.

IV. 1962년 「조-중 국경조약 체제」와 식민지 유제

한편, 1962년 10월 12일 북한과 중국은 ‘조-중 국경조약’의 체결을 체결하고, 1964년 3월 20일 ‘조-중 국경의정서’를 교환하였다. 나아가, 1964년 5월 북한과 중국은 ‘조-중 국경하천이용공동위원회’의 설치를 결정하였다. 이하에서는 1962년 조-중 국경조약 체제를 식민지기의 선만 협력 혹은 ‘선만압록강공동기술위원회’와의 역사적 연속성 혹은 제도적 경로의존성을 구체적으로 검토해 보자.

(1) 「조-중 국경조약 체제」의 성립과 경과 그리고 내용

1962년 조-중 국경조약 체제는 크게 3단계로 추진되었다. 즉, 1962년 10월 3일 ‘조-중 국경문제에 대한 회담기요’와 1962년 10월 12일 ‘조-중 국경조약’의 체결 그리고 1964년 3월 20일 최종적으로 ‘조-중 국경의정서’에 합의하면서 국경조약의 실효성을 확보할 수 있었다.¹¹²⁾ 북한과 중국은 국경협정을 위한 기본사항을 명기한 회담기요를 작성하고, 이에 대한 법적 구속력을 부여하는 국경조약을 체결해서 압록강-백두산-두만강으로 이어지는 국경선을 확정하였고, 이후 1년 5개월 걸친 구체적인 조사와 확인을 거쳐 1964년 조-중 국경의정서를 교환하면서 최종적으로 조-중 국경을 확정할 수 있었다.¹¹³⁾

먼저, ‘조-중 국경문제에 대한 회담기요’는 1962년 9월 26일부터 10월 2일까지 중국 외교부 부부장 姬鵬飛를 단장으로 하는 중국측 대표단이 평양을 방문해서 북한 외무성 류장식을 단장으로 하는 북한측과 국경문제 해결을 위한 실무회담을 개최하고 10월 3일 회담기요를 작성하였다. 이 회담기요는 모두 8개조의 구성이며, 제1조는 향후 체결할 국경조약의 당사자(총리와 수상)를 명기하였고, 제2조는 압록강 하구 江海의 분계선, 제3조는 해상 분계선, 제4조는 자유 항행구역의 경계와 범위, 제5조는 국경하천의

112) 여기서 편의를 위해 조약집에서 명기한 邊界는 국경으로, 중조는 조-중으로 고쳐서 서술하였다.

113) 조-중 국경협정의 경위와 내용에 대해서는 여러 연구가 있지만, 여기서는 선구적인 연구로서 노영돈(2008), 「북한-중국의 국경협정 상황의 고찰」 『백산학보』 제82호를 참고로 하였다.

도서와 사주의 귀속원칙, 제6조는 압록강과 두만강 강역의 국경 기준을 강의 너비와 범위의 획정할 것, 제7조는 국경획정 이후 양측이 출간하는 지도제작의 원칙, 제8조는 조-중 국경연합위원회의 설치와 구성 그리고 임무를 규정하였다.

나아가, 1962년 10월 12일 '조-중 국경조약'은 평양에서 북조선 최고인민회의 상임위원회 전권대표 김일성 내각수상과 중국의 전권대표 주은래 당시 중국 국무원 총리가 조인하였다. 국경조약은 앞서 회담기묘에 대한 법적 구속력을 부여하고, 국경획정의 원칙을 구체화하였다. 국경조약은 [표6]과 같이 제1조는 백두산 천지의 분할선, 백두산 천지와 압록강 사이의 국경선, 압록강의 하천국경, 백두산 천지와 두만강 사이의 국경선, 두만강의 하천국경을 규정하였다. 제2조는 국경하천의 도서와 사주의 귀속원칙을 규정하였다. 제3조는 압록강과 두만강 사이의 너비는 수면의 너비를 기준으로 양측이 공유하고, 공동이용과 관리를 규정하는 한편, 압록강 하구 해역의 해상 분계선의 기준과 자유항행 구역의 범위를 규정하였다. 제4조는 국경협정의 실무를 담당하는 국경연합위원회의 설치와 구성 그리고 임무, 국경의정서와 국경지도의 작성 원칙 등 그 부속문건을 명시하였다. 제5조는 국경조약의 비준서 교환과 경과 조항, 조약 본문과의 관련사항을 명기하였다.

[표6] 조-중 국경조약(1962.10)

<p>중화인민공화국 주석과 조선민주주의인민공화국 최고인민회의 상임위원회는 마르크스-레닌주의와 무산계급 국제주의 원칙에 근거하여 양국간 역사적으로 내려온 국경문제를 전면적으로 해결하는 것이 양국 이민의 근본 이익에 부합할 뿐만이 아니라 양국간의 형제적 우의를 공고히 하고 강화시키는데 도움이 된다는 것을 확신하며, 이를 위해 본 조약을 체결하기로 결정하고, 각기 전권대표를 파견한다. 쌍방의 전권대표는 전권 위임장을 상호 검토하여 해당문건이 정확하다는 것을 확인한 후에 다음과 같은 조항에 합의하다.</p>	
제1조	<p>(1)백두산 천지에서 국경선은 백두산 천지를 일주하는 산등성의 서남단 2520고지와 2664고지 사이 안부의 대체적인 중심점에서부터 동북 방향 직선으로 천지를 가로질러 맞은편 산등성이의 2628고지와 2680고지 사이 안부의 대체적인 중심점까지이며, 그 서북부는 중국, 동남부는 조선에 속한다.</p> <p>(2)천지 이남의 국경선은 앞서 2520고지와 2664고지 사이 안부의 대체적인 중심점에서부터 그 산등성이를 따라 동남방향으로 같은 산등성이 최남단의 한 지점에 이른 후, 산등성을 따라 동남방향 직선으로 2469고지를 거쳐 2071고지 동쪽의 압록강 상류와 이 고지에서 가장 가까운 소지류상의 한 지점에 이르고, 여기서부터 국경선은 이 지류의 중심선을 따라 내려와 이 지류가 압록강으로 흘러드는 지점까지이다.</p> <p>(3)위에서 말한 2071고지 동쪽의 압록강 상류와 이 고지에서 가장 가까운 소지류가 압록강으로 흘러 들어가는 곳부터 압록강 하구까지는 압록강을 경계로 한다. 압록강 하구는 조선의 小多獅島 최남단부터 薪島 북단을 거쳐 중국 대동항 이남의 돌출부 최남단까지 이어지는 직선을 압록강과 황해의 분계선으로 한다.</p> <p>(4)천지 이동의 국경선은 위에서 말한 산등성이의 2628고지와 2680고지 사이 안부의 대체적인 중심점에서부터 동쪽 방향 직선으로 2114고지까지, 다시 직선으로 1992고지까지, 다시 직선으로 1956고지를 거쳐 1562고지까지, 다시 직선으로 1332고지까지, 다시 직선으로 두만강 상류의 지류인 흥토수와 북쪽의 한 지류가 합류하는 곳(1283고지)까지이며, 여기서부터 국경선은 흥토수와 수류 중심선을 따라 내려와 흥토수와 弱流河가 합류하는 곳까지이다.</p>

	(5)홍토수와 약류하가 합류하는 곳에서부터 조-중 국경 동단 종점까지는 두만강을 경계로 한다.		
제2조	(1)본 조약을 체결하기 전에 이미 어느 일방의 인민이 정주하거나 경작하고 있는 도서와 사주는 해당국의 영토로 하고, 다시 변경하지 않는다. (2)본 조약 제1항에서 언급한 이외의 도서와 사주는 중국측에 가까운 것은 중국에 속하고, 조선측에 가까운 것은 조선에 속하며, 양안의 정중앙에 위치한 것은 쌍방의 합의를 거쳐 그 귀속을 결정한다. (3)일방의 하안과 그에 속한 도서 사이에 위치한 도서와 사주는 비록 다른 일방의 하안에 가깝거나 또는 양안의 정중앙에 위치하더라도 그대로 그 해당국의 소유로 한다. (4)본 조약 체결 후 국경하천 중에 새로 출현하는 도서와 사주는 본 조항 제2항과 제3항의 규정에 근거해 그 귀속을 결정한다.		
제3조	(1)압록강과 두만강 상 국경의 너비는 어느 시기든지 수면의 너비를 기준을 한다. 양국간의 국경하천은 양국이 공유하고, 선박운항, 어로, 강물의 이용 등의 문제를 포함하여 양국이 공동으로 관리하고 공동으로 사용한다. (2)압록강 하구 바깥 조-중 양국의 해역 획분은 강/해 분계선상의 동경 124도 10분 6초 지점에서 대체적으로 남쪽 방향으로 공해까지 이르는 직선을 양국의 해상분계선으로 하고, 그 서쪽 해역은 중국에 속하고, 그 동쪽 해역은 조선에 속하는 것으로 한다. (3)압록강 하구 강/해 분계선 밖 동경 123도 59분부터 동경 124도 26분 사이의 해역에서는 양국의 모든 선박이 자유롭게 운항할 수 있으며, 제한을 받지 않는다.		
제4조	(1)본 조약 체결 후 즉시 양국 국경연합위원회를 구성하여 본 조약의 규정에 의거해서 국경의 실지 조사를 실시하고, 경계팻말을 세우고, 국경하천 중의 도서와 사주의 귀속을 확정 한 후에 의정서를 작성해서 국경지도를 제작한다. (2)본 조약 제1항에 언급한 의정서와 국경지도는 양국 정부대표의 서명을 거친 후에는 즉시 본 조약의 부속문건이 되고, 연합위원회의 임무는 종결한다.		
제5조	본 조약은 비준을 받아야 하고, 비준서는 조속한 시일 내에 북경에서 교환한다. 본 조약은 비준서를 교환한 날로부터 효력을 발생한다. 본 조약 체결 전 양국 국경에 관한 일체의 문건은 1962년 조-중 양국 정부대표단이 조인한 ‘조-중 국경문제에 관한 회담기요’를 제외한 모두 본 조약 제4조에서 언급한 의정서가 효력을 발생하는 날부터 즉시 효력을 상실한다. 본 조약은 1962년 10월 12일 평양에서 조인되었으며, 모두 2부이고, 2부 모두 중문과 조선문으로 작성하였으며, 두 종류의 문건은 동등한 효력을 갖는다.		
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">중화인민공화국 전권대표 주은래</td> <td style="width: 50%;">조선민주주의인민공화국 전권대표 김일성</td> </tr> </table>	중화인민공화국 전권대표 주은래	조선민주주의인민공화국 전권대표 김일성
중화인민공화국 전권대표 주은래	조선민주주의인민공화국 전권대표 김일성		

(자료)동북아역사재단(2007), 『中·朝, 中·蘇, 中·蒙 관계條約, 協定, 議定書 집성』11-13면.

나아가, 1964년 3월 ‘조-중 국경의정서’는 앞서 1962년 10월 조-중 국경조약 제4조에 따라 창설된 조중국경연합위원회 산하에 2개 대대와 6개의 소조를 설치해서 1963년 5월 13일부터 11월 15일에 걸쳐 조-중 국경에 대한 실지조사, 국경표지의 설치, 국경하천상의 도서와 사주의 귀속을 확정하였다.¹¹⁴⁾ 이를 반영한 국경의정서는 1964년 3월 20일 북경에서 북조선의 전권대표

114) 沈志華(2012), 「‘중·북 국경문제 해결’에 대한 역사적 고찰(1950-1964)」『아태연구』제19권 제1호.

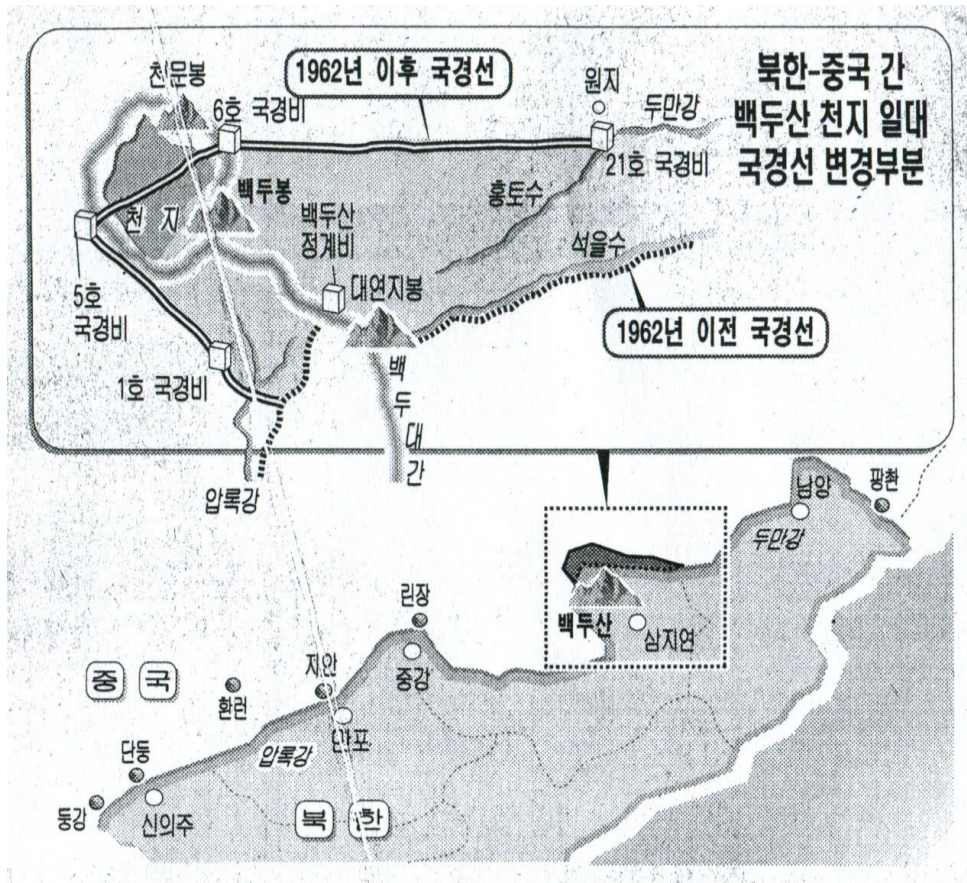
박성철과 중국의 전권대표 陳毅가 서명하였다. 국경의정서는 모두 21개조의 구성이었고, 제1-6조는 총칙, 제7-11조는 백두산 일대 국경선의 획정 방향과 국경표지의 위치, 제12-13조는 압록강 하구의 해상 분계선과 자유항행 구역의 획정, 제14-19조는 국경의 보호와 관리, 제20-21조는 최종 조항이었다. 또한, 의정서의 말미에는 부록으로 압록강과 두만강의 '도서와 사주 일람표'를 각각 첨부하였다. 실제로, 국경의정서에서 명기한 구체적인 내용은 자유항행 구역을 제외한 모든 사항은 '조-중 국경조약 부도'에 병기하였고, 국경의정서 규정과 같이 관련 부도는 즉시 인준할 것을 명기하였다.

결국, 1962년 북한 중국은 역사적인 논란거리였던 국경문제를 종결하고, 압록강-백두산-두만강으로 이어지는 1344km에 달하는 조-중 국경을 획정하였다. 백두산 천지의 국경선은 [그림1]과 같이 2,628고지와 2,680고지 사이의 鞍部 중심으로부터 동쪽 직선으로 2,114고지였고, 이는 홍토수의 수류 중심선을 따라 내려와 弱流河와 만나는 지점으로 획정하였다.¹¹⁵⁾ 그 결과, 조-중 국경선(압록강-백두산 천지 분할선-두만강 홍토수)은 1712년 백두산정계비와 1909년 간도협약(압록강-백두산정계비-두만강 석을수)의 경계에 비해서 한반도 북측으로 이동하였고, 그래서 종래 중국측이 영유했던 98km²의 백두산 천지는 북한 54.5%와 중국 45.5%의 비율로 분할되었다. 또한, 압록강과 두만강의 국경은 하천의 공유원칙이었고, 江上에 소재하는 도서와 사주 451개(압록강 205개, 두만강 246개)의 귀속은 북한 264개(압록강 127개, 두만강 137개)와 중국 187개(압록강 87개, 두만강 109개)로 확정하였다. 결국, 조-중 국경조약의 결과는 북한측에게 크게 유리한 것이었고, 그래서 종래 연구에서 중국측의 시혜성 혹은 예외성의 논거가 될 수 있었다.¹¹⁶⁾

115) 『중앙일보』2000년 10월 16일.

116) 한편, 배명해는 전직 중국 외교관의 증언을 빌려서 “중·조 국경조약은 중·소 분쟁이라는 배경 속에서 체결되었으며, 역사적으로 볼 때 명·청 이래 중국정부가 진행한 국경교섭 중 타국에 가장 유리하게 일방적으로 양보한 사례”였다고 주장하였다. 배명해(2009), 『중국·북한 동맹관계』오름, 202면.

[그림1] 1962년 조-중 국경조약과 국경획정



(자료) 『중앙일보』 2000년 10월 16일.

(2)1950년대 조-중 국경협력과 압록강 수력개발

여기서 주목하고자 하는 것은 1962년 10월 조-중 국경조약 가운데 조약 체결 이전 조-중 국경협약을 지적한 제5조의 존재이다. 그 내용은 “본 조약 체결 전 양국 국경에 관한 일체의 문건은 1962년 조-중 양국 정부대표단이 조인한 ‘조-중 국경문제에 관한 회담기요’를 제외하고 모두 본 조약 제4조에서 언급한 의정서가 효력을 발생하는 날부터 즉시 효력을 상실한다”는 것이었다. 결국, 제5조의 요지는 조-중 양측이 1962년 10월 국경조약 체결 이전에도 이미 양국 국경에 관한 여러 문건 혹은 협약이 존재했음을 시사한다. 즉, 1962년 10월 20일 조-중 국경조약 체결을 계기로 그 이전의 모든 조-중 국경관련 협약은 전면 무효화한다는 것이다. 이와 관련해서는 현재 2006년 국가정보원이 출간한 ‘北·中간 국경업무 조약집’에 주목할 필요가 있다. 같은 조약집은 [표기]과 같이 1954년 6월 ‘조-중간 국경철도와 교량 유지사업에 관한 임의 의정서’를 비롯해서 총 31개의 협정서와 의정서를 포함하고 있다. 그 가운데 1962년 조-중 국경조약 이전의 문건은 총 15개였다. 그러나 이들 문서는 국제법상의 실효성을 결여한 양국 차원의 협정서였다는 점과 그 대부분이 압록강을 중심으로 하는 국경협력에 한정했다는 사실이다. 또한, 중국측의 연구에 따르면, 1950년 후반 “중국-북한 간 국경 문제에 있어 상호이견이 있었지만, 갈등이 표면화되지 않았고, 양측이 공동으로 진행한 국경의 하천자원 개발협력을 하였고, 또한, 안정적으로 발전하고 있었다”¹¹⁷⁾는 것이다.

[표기] 조-중 국경협약과 내용(1954-1964)

구분	협약일자	발효일자	협약과 내용	조선대표	중국대표
1	1954.6.7	1954.7.7	조-중간 국경 철도, 교량 유지사업에 관한 임시 의정서	교통성 대표	철도부 대표
2	1955.4.7	1955.7.1	조-중 압록강 수풍 수력발전소에 관한 협정	정부 전권대표	정부 전권대표
3	1955.5.7	1955.5.7	조-중 압록강 수풍 수력발전회사에 관한 의정서	-	-
4	1955.6.8	-	조-중간 국경지역의 몇 가지 사무 처리에 관한 연석회의 기록	내무성 수석대표	공안부 수석대표
5	1955.6.8	1955.6.8	중-안동-북 신의주간 압록강 철교의 안전보호를 위한 임시 의정서	내무성 수석대표	공안부 수석대표

117) 沈志華(2012), 「‘중·북 국경문제 해결’에 대한 역사적 고찰(1950-1964)」『아태연구』제19권 제1호.

6	1956.1.14	1956.1.14	조-중간 압록강, 두만강에서의 목재 운송에 관한 의정서	정부 전권대표	정부 전권대표
7	1956.7.3	1967.1.1	조-중-소간 해상조난 인명구호 및 해상조난 선박, 비행기 구조에 관한 협력 협정	정부 전권대표	정부 정권대표
8	1956.12.20	1959.12.20	조-중간 두만강 유역의 중국측 电灣子村, 西藏子간 북한측 혼용, 승랑리간 치수공사에 관한 의정서	농업성 대표	수리부 대표
9	1957.10.8	1957.10.8	조-중간 두만강 치수공사에 관한 의정서	농업성 대표	수리부 대표
10	1958.12.16	1958.12.16	조-중간 국경지역 상품교역에 관한 의정서	소비협동조합 중앙연맹	요녕-길림성 인민위원회
11	1959.6.29	-	조-중 수풍호 양어사업에 관한 의정서	평안북도 인민위원회	요녕성 인민위원회
12	1960.2.12	1960.4.1	중국 길림성과 함경북도, 양강도, 자강도간 지방관계 설정에 관한 의정서	길림성위원회 대표	함경북도, 양강도, 자강도, 인민위원회
13	1960.5.13	1960.5.23	조-중간 국경 하천 운항 협력에 관한 협정		
14	1960.5.23	1960.5.23	조-중 국경하천 운항협력에 관한 협정	-	-
15	1961.11.24	1961.11.24	'조-중간 압록강과 두만강에서의 목재운송에 관한 의정서'에 대한 보충의정서	정부 전권대표	정부 전권대표

(자료)국가정보원(2006), 『北·中간 국경업무 요약집』.

여기서 특히 주목하고자 하는 것이 1955년 조-중 양측이 합의한 압록강 수풍 수력 발전소에 관한 협정과 그 의정서이다. 즉, 수풍 수력발전소는 식민지기 선만 협력의 金字塔으로도 회자되었고, 1960년대 이후에도 조-중 국경협력의 상징적인 존재였기 때문이다. 앞서 검토한 바와 같이 1937년 3월 제2차 선만압록강공동기술위원회는 선만 공동으로 압록강 분류에 100만 키로와트의 수력개발을 결정하였다. 나아가, 조선총독부는 1937년 5월 12일 훈령 제28호에 발령해서 압록강수력전기개발위원회규정을 제정하는 한편, 조선총독부 관계국 과장을 중심으로 위원회를 편성해서 압록강 수력조사에

본격적으로 착수하였다.¹¹⁸⁾ 나아가, 1937년 8월 20일 조선총독부 정무총감과 만주국 산업부 대신은 '鴨綠江 및 圖們江 發電事業에 관한 각서'¹¹⁹⁾를 교환하였다. 각서에 기초해서 조선과 만주국은 각각 자본금 5,000만 원을 출자해서 조선압록강수력발전주식회사와 만주압록강수력전기주식회사를 설립하는 한편, 개발전력의 50%를 양측이 양분한다는 것이었다. 나아가, 양측은 각서에 기초해서 만주국은 1937년 8월 신경, 조선측은 1937년 9월 경성에 각각 회사의 창립 총회를 개최하였다.¹²⁰⁾

압록강 수력개발계획은 [표8]과 같이 압록강 본류 7개 발전지점(후창, 임강, 자성, 운봉, 위원, 수풍, 의주)의 확정함과 아울러 제1기 계획으로 수풍댐 건설을 개시하였다. 수풍댐은 제방높이 107미터, 제방용적 320만 입방미터, 총저수량 116억 입방미터, 유효낙차 85미터, 사용수량 990입방미터, 최대발전량 70만 키로와트에 달하는 당시 동아시아 최대 규모의 발전소 건설이었다.¹²¹⁾ 공사는 일본질소의 창업주 野口 遵과 조선측 주도로 1937년 말 착수해서 1941년 9월 제1차 수풍발전소 준공과 함께 본격적인 送電을 개시할 수 있었다. 나아가, 수풍댐 개발전력의 송전지역은 남만주(봉천, 무순, 안산, 안동, 영구, 대련) 지역에서 새롭게 발흥하는 電氣冶金, 電解苛性소다, 알미늄정련, 비료제조업에 필요한 전력공급이었고¹²²⁾, 조선측에 대해서는 신의주와 다사도 일대의 서선 중화학 공업지대에 입지하는 전기화학공업 등 전기합금, 제철, 알미늄정련, 전해가성소다, 펄프 등 당시 군수를 담당하는 전력다소비형 산업에 대한 집중적인 전력공급이었다.

118) 北條亮英(1938), 『朝鮮大觀』215면.

119) 각서는 “제1조, 일본국 당해 관헌은 조선압록강수력주식회사(이하 甲社)에 대해서 또는 만주국 관헌은 만주압록강수력주식회사(이하 乙社)에 대해서 압록강 및 두만강 각 본류에 의한 양자의 발전사업의 공동경영을 허가하기 위해 소요 조치를 취하는 것으로 한다. 제2조, 일만 양국 당해 관헌이 각각 갑사 또는 을사에 대해서 감독상 필요한 명령을 발하는 경우에는 앞서 협의하는 것으로 한다. 제3조, 일만 양국의 해당 관헌은 제1조에 규정하는 발전사업의 시설에 대한 감독에 대해서는 그에 앞서 협의한다. 제4조, 일만 양국 당해 관헌은 각자 영역 내에서 甲乙 양사의 전기사업에 대한 공익상 또는 전력 통제상 필요한 명령을 발하는 경우에는 상호 협의하는 것으로 한다. 제5조, 일만 양국 당해 관헌은 갑을 양사의 사업 양도를 허가하지 않는다. 단, 특별한 사정에 의해 사업의 양도를 허가할 필요가 있는 경우에는 상호 협의한다는 것이었다. 朝鮮總督府(1939), 「第4回 滿鮮鴨綠江共同技術委員會鐵」.

120) 東洋協會(1937.5), 『東洋』.

121) 朝鮮鴨綠江水力發電株式會社/滿洲鴨綠江水力發電株式會社(1940), 『鴨綠江水力發電計劃の概要』.

122) 滿鐵經濟調查會(1936), 『鴨綠江水力發電計劃概要』.

[표8] 압록강 본류의 수력개발 계획 개요

발전소명	제방높이 (m)	저수량 (억방미터)	유효낙차 (m)	사용수량 (입방미터)	발전력 (만kw)	착공연도	완공연도
厚昌	96	30.0	79	234	15.5	-	-
臨江	53	6.7	45	254	9.5	-	-
慈城	55	9.4	40	308	10.4	-	-
雲峰	84	29.0	76	372	23.4	1942	1970
渭原	50	4.2	44	510	18.4	1976	1970
水豊	107	116.0	85	990	70.0	1937	1944
義州	33	8.2	20	1,040	17.3	1943	1987
합계	-	203.5	-	-	164.5		

(자료)朝鮮鴨綠江水力發電株式會社/滿洲鴨綠江水力發電株式會社(1940), 『鴨綠江水力發電計劃の概要』와 이옥희(2011), 『북·중 접경지역-전환기 북·중 접경지역의 도시네트워크-』 75면.

나아가, 1943년 수풍댐을 완공 이후 선만압록강공동기술위원회는 당초 계획과 같이 운봉과 의주댐 건설을 추진하였다. 운봉댐은 수풍 수력발전소에 다음가는 최대 출력 50만 키로와트였고, 수풍댐 상류 지점 蛇形部 지형을 이용해서 대규모 저수지를 시설하고, 유역변경수로 터널 745미터를 굴착해서 그 낙차를 이용한 수력발전이었다. 종전 당시 댐 시설은 수풍댐 건설자재를 이용해서 콘크리트 타설량 25%를 기록하였고, 취수구와 수로터널의 굴착을 완료한 상황이었다.¹²³⁾ 또한, 댐 시설과 자재운송용으로 만포로부터 운봉에 이르는 약 40킬로미터의 전용철도를 부설하기도 하였다. 한편, 의주댐은 수풍댐 하류지점으로 최대 출력 20만 키로와트였고, 2킬로미터에 달하는 강폭과 상당량의 모래 퇴적을 고려한 특별 설계와 공법을 적용해서 수력개발에 착수하였지만, 기초 굴착과정에서 종전을 맞이하였다. 결국, 운봉과 의주댐은 1960년대 이후 조·중 공동개발을 추진해서 완공할 수 있었다. 결국, 선만압록강공동기술위원회가 주도한 선만 협력의 최대 성과물은 역시 압록강 수력개발과 발전량 70만 km의 수풍 수력발전소의 건설이었다.

123) 朝鮮電氣事業史編集委員會(1981), 『朝鮮電氣事業社』社團法人中央日韓協會, 456-458면.

(3) 「朝中國境河川利用共同委員會」의 설치와 내용

한편, 1955년 4월 17일(1955년 7월 1일 발효) 조-중 양측의 전권대표(조선의 박창옥, 중국의 이부춘)는 북경에서 “조-중 압록강 수풍 수력발전소에 관한 협정”¹²⁴⁾을 체결하였다. 그 내용은 [표9]와 같았고, 여기서 주목할 만한 사실은 협정 제4조와 같이 ‘1945년 8월 15일 이전의 재산은 조-중 양국의 공동 투자로 인정하며, 1945년 8월 16일 이후 북조선측이 단독으로 투자한 일체의 재산은 북한측의 자금으로 한다’는 규정이다. 같은 규정은 종전 후 1955년 4월 17일까지 수풍 수력발전소는 만주국 해체 이후 중국측이 국공내전 등 정치적 혼란에 휘말리면서 조선측이 그 수풍 수력발전소의 시설보수와 관리를 담당하였음을 시사한다. 그러나 1955년 4월경에 이르러 북한은 중국이 요청하는 1937년 이래 선만 협력의 연장으로 수풍 수력발전소의 공동소유, 공동관리, 공동이용을 재확인하였다.

[표9] 조-중 압록강 수풍 수력발전소에 관한 협정(1955.4)

중화인민공화국정부와 조선민주주의인민공화국정부는 우호협력, 평등 호혜 및 영토주권의 상호존중원칙에 입각하여 압록강 수력발전 사업을 발전시키고 양국 경제건설의 공동 염원을 실현하기 위하여 다음과 같이 본 협정을 체결한다.	
제1조	압록강 수풍 수력발전소의 모든 재산은 조-중 양국의 공동 소유이다.
제2조	조-중 양국 영내에 있는 수풍 수력발전소의 모든 건물과 설비는 조-중 양국의 영토주권을 방해하지 않으며, 조-중 양국의 국경을 변경하지 않는다.
제3조	조-중 양국 정부는 압록강 수풍 수력발전소를 공동 경영하기 위하여 조-중 압록강 수풍 수력발전회사(이하, 수풍수전회사라고 약칭한다)를 설립한다. 쌍방은 북조선측이 회사 근무 인원을 배치하고, 일상 업무를 관리하는데 합의한다. 회사 정관은 별도로 작성한다. 조-중 양국 정부는 평등원칙에 따라 파견인원으로 수풍수전회사 이사회 및 감사회를 조직함으로써 조-중 양국정부를 대표하여 수풍수전회사를 지도/감사하게 한다. 이사회 및 감사회의 권한과 임무는 별도로 회사 정관을 규정한다.
제4조	조-중 쌍방은 압록강 수풍 수력발전소의 모든 재산을 수풍수전회사의 자금으로 하는데 합의한다. 1945년 8월 15일 이전의 재산은 조-중 양국의 공동 투자로 인정하며, 1945년 8월 16일 이후 북조선측이 단독으로 투자한 일체의 재산은 북한측의 자금으로 한다. 재산의 실사 평가 및 자금 차액의 납입방법 등은 별도로 결정한다. 조-중 쌍방은 회사의 업무상 필요에 의하여 공동 출자를 통해 자금을 늘릴 수 있다.
제5조	수풍수전회사의 감가상각과 이윤은 조-중 쌍방이 균등하게 분배한다.
제6조	수풍수전회사에서 생산하는 전력은 원칙적으로 조-중 양국이 균등하게 분배한다. 그러나 어느 일방의 권리와 이익에 손해를 끼치지 않는다는 조건하에 구체적 상황에 따라 비율을 조정할 수 있다. 조-중 양국에 공급하는 수풍수전회사의 전기요금은 동일한 가격으로 계산한다.

124) 국가정보원(2006), 『北·中 國경업무 조약집』245-249면.

제7조	조-중 쌍방은 수풍수전회사에 대하여 자국의 국경기업과 동등하게 대우한다. 수풍 수전회사는 조-중 쌍방의 국내 법규의 규정에 따라 등록한다. 조-중 쌍방은 회사운영과 관련되는 모든 세금을 면제한다.
제8조	저수지의 발전, 홍수조절, 저수 등 종합적 기능을 발휘하고, 압록강 연안의 조-중 양국 주민의 안정을 보장하기 위하여 양국 정부는 1956년 12월 31일까지 저수지 운영규정을 합의/제정하여 수풍수전회사가 집행하도록 한다.
제9조	조-중 양국 정부는 본 협정의 정신에 입각하여 금후 압록강 수력자원의 종합적 이용과 공동개발에 대한 방안을 별도로 합의/작성한다.
제10조	조-중 쌍방은 상호 합의하여 본 협정과 부속 문건을 수정/보완할 수 있다.
제11조	본 협정은 1955년 7월 1일부터 효력을 발생한다.
본 협정은 1955년 4월 17일 북경에서 조인하며, 중국어와 조선어로 각각 2부씩 작성된 원문은 동등한 효력을 갖는다.	
중화인민공화국정부 전권대표 李富春	조선민주주의인민공화국정부 전권대표 朴昌玉

(자료)국가정보원(2006), 『北·中간 국경업무 조약집』245-249면.

나아가, 1955년 5월 7일 조-중 전권대표는 북경에서 “조-중간 압록강 수풍 수력발전소에 관한 의정서”에 합의하였다. 그 내용은 앞서 “1955년 4월 17일 체결한 조-중 압록강 수풍 수력발전소에 관한 협정에 근거”¹²⁵⁾한 실사작업을 거쳐 수풍수전회사의 정관, 재산실사와 평가 및 재정 문제, 복구공사에 대한 합의서를 작성하였다. 그 결과, 압록강 수풍수전회사는 조-중 양측이 추천한 인사를 중심으로 이사회, 감사회, 지배인 선정 등 조-중 공동 경영체제로 재편한다는 것이었다. 나아가, 이사회는 ‘조-중 양국 정부를 대표하는 회사의 최고 지도기관’이며, ‘이사회에서 합의할 수 없는 중요한 문제는 양국 정부에 제출해서 협의하고 해결’할 것을 규정하였다. 나아가, 북한측은 수풍 수력발전소의 복구공사와 관련한 복구설계와 예산편성을 비록해서 댐, 발전소, 건물, 전기기계, 배관계통 등 공사 전반을 담당한다는 것이었다.

그러나 여기서 주목하고자 하는 것은 1955년 4월 “조-중 압록강 수풍 수력발전소에 관한 협정” 제2조가 규정한 ‘조-중 양국 영내에 있는 수풍 수력발전소의 모든 건물과 설비는 조-중 양국의 영토주권을 방해하지 않으며, 조-중 양국의 국경을 변경하지 않는다’는 규정이다. 같은 규정은 당시 조-중 양측이 정식의 국경조약을 체결하지 않은 상황에서 1937년 이래 선만 양측이 합의했던 압록강에 대한 조선측의 영수권을 계승한다는 것이다. 즉, 중국은 압록강에 대한 북한측의 영수권을 인정하면서도 수풍발전소에 대한 이용권과 관리권만을 공유한다는 것이었다. 그러나 양측은 1964년 3월 국경조약

125) 국가정보원(2006), 『北·中간 국경업무 조약집』229면.

의정서를 체결과 함께 불과 2개월만인 5월 평양에서 ‘조-중간 국경하천 공동이용 및 관리에 관한 상호 협력 협정’을 체결하였다. 협정 체결의 당사자는 중화민국공화국 전권 대표 耿一凡과 조선민주주의인민공화국 전권대표 洪裕杓였다. 협정의 취지는 [표10]과 같이 “조-중 국경하천의 공동이용 및 관리 분야에서 제기되는 문제들을 신속히 해결함으로써 양국간 우호협력을 강화하고 양국의 사회주의 건설을 촉진하기 위해 본 협정을 체결한다”¹²⁶⁾는 것이었다. 여기서 문제는 조-중 양측이 1964년 국경협정의 체결과 함께 거의 동시에 ‘조-중 국경하천이용공동위원회’를 설치하게 된 경위에 대한 그 추론이다. 관련해서 앞서 ‘조-중간 국경하천 공동이용 및 관리에 관한 상호 협력 협정’ 제2조에 주목할 필요가 있다.

[표10] 조-중 국경하천 공동이용 및 관리에 관한 상호협력 협정(1964.5)

중화인민공화국 정부와 조선민주주의인민공화국 정부는 조-중 국경하천의 공동이용 및 관리분야에서 제기되는 문제들을 신속히 해결함으로써 양국간 우호협력을 강화하고, 양국의 사회주의 건설을 촉진하기 위하여 본 협정을 체결한다.	
제1조	쌍방은 조-중국경하천이용공동위원회를 설치한다. 조-중국경하천공동위원회(이하, 위원회라고 약칭한다)는 양국 정부가 각각 임명한 수석대표 1명과 대표 4명으로 구성한다.
제2조	위원회는 조-중 국경하천의 이용 및 관리 분야에서 제기되는 다음과 같은 문제를 토의 해결한다. (1)위원회는 조-중 국경하천의 이용 및 관리와 관련해서 설치된 전문기구(이하 ‘개별 전문기구’라고 약칭한다)에서 합의하지 못한 문제들을 토의 해결한다. (2)위원회는 개별 전문기구 혹은 복수 전문기구들의 사업과 관련된 문제를 필요에 따라 직접 토의 해결한다. (3)위원회는 개별 전문기구의 사업에 속하지 아니하는 기타 문제들을 토의 해결한다.
제3조	위원회 회의는 필요에 따라 수시로 소집하며, 쌍방의 합의한 장소에서 진행한다. 일방이 위원회 회의의 소집을 제의한 경우, 상대방은 이에 응하여야 하며, 통지를 받은 날로부터 늦어도 45일 이내에 소집되어야 한다. 회의 소집을 거기한 일방은 상대방에 회의 날짜와 장소를 제안하여야 하며, 이와 함께 회의 안건을 통지하여야 한다.
제4조	쌍방은 필요시 대표 외 약간명의 관계자를 위원회 회의에 참석시킬 수 있다.
제5조	(1)위원회 회의에서 합의된 문제들에 대해서는 결의서를 작성하며, 결의서에는 쌍방 수석대표가 서명한다. (2)위원회 회의 결의서는 서명한 날부터 효력이 발생한다. (3)각 전문기구들은 위원회 회의 결의서 내용 중 자기부서에 해당되는 사항들을 의무적으로 집행하여야 한다.
제6조	조-중 국경하천이용공동위원회의 양측 수석대표간에 제기되는 연락과 통보 및 실무문제를 신속하게 처리하기 위하여 중국측은 안동, 북측은 신의주에 연락처를 두고, 연락책임자를 상주시킨다.

126) 실제로, 1964년 7월 20일 중국의 국무원 문건 國外辦字 337호에 따르면, 對外經濟連絡委員會, 水電部, 林業部, 交通部, 요녕성과 길림성 人民委員會 앞으로 “국무원은 중-조국경하천공동위원회 대표단의 ‘조선에서 회담하고 체결한 중-조 국경하천 공동 이용과 관리의 상호 협력 협정’을 관한 보고’를 승인하고 여러분에게 통지하니 잘 연구하여 집행하기 바란다”는 통지를 하달하였다. 국가정보원(2006), 『北·中 國境업무 조약집』115면과 동북아역사재단(2007), 『中·朝, 中·蘇, 中·蒙 關係條約, 協定, 議定書 집성』56면.

제7조	쌍방은 필요하다고 인정할 때, 합의에 기초하여 본 협정을 수정 보완할 수 있다.	
제8조	본 협정은 서명한 날로부터 효력이 발생하며, 10년간 유효하다. 기한 만료 1년 전에 어느 일방이 협정의 폐기를 서면으로 제기하지 않는 한, 본 협정은 자동적으로 10년씩 연장된다.	
본 협정은 1964년 5월 5일 평양에서 체결되었으며, 중국어와 조선어로 각각 2부씩 작성된 이 두 원문은 동등한 효력을 갖는다.		
중화인민공화국정부 정부전권대표 耿一凡		조선민주주의인민공화국정부 정부전권대표 洪裕杓

(자료)국가정보원(2006), 『北·中 간 국경업무 조약집』114-117면.

위원회는 조-중 국경하천의 이용 및 관리분야에서 제기되는 다음과 같은 문제를 토의·해결한다. (1)위원회는 조-중 국경하천의 이용 및 관리와 관련해서 설치된 전문기구에서 합의하지 못한 문제들을 토의 해결한다. (2)위원회는 개별 전문기구 혹은 복수 전문기구들의 사업과 관련된 문제를 필요에 따라 직접 토의 해결한다. (3)위원회는 개별 전문기구의 사업에 속하지 아니하는 기타 문제들을 토의 해결한다.

이상, ‘조-중 국경하천이용공동위원회’의 주요 업무는 조-중 양측이 국경하천의 이용 및 관리와 관련해서 이미 설치된 ‘전문기구’에서 합의하지 못한 여러 문제들을 토의·해결하는 한편, 개별 전문기구 혹은 복수 전문기구들간의 국경협력 과정에서 발생하는 여러 문제를 필요에 따라 직접 해결한다는 것이었다. 실제로, 조-중 양측은 1964년 조-중 국경협정을 정식으로 체결하기 이전 1955년 4월 조-중 압록강 수풍 수력발전소에 관한 협정, 1955년 5월 조-중 압록강 수풍 수력발전회사에 관한 의정서, 1959년 조-중 수풍호 양어사업에 관한 의정서, 1960년 5월 조-중 국경하천 운항협력에 관한 협정 등 복수의 부문별 조-중 국경협력을 추진하였다. 이러한 조-중 국경협력은 1958년 이래 대약진운동을 개시했지만, 소기의 성과를 거두지 못하는 중국의 입장에서 동북지역 경제부흥과 관련해서 당시 비약적인 경제성장의 와중에 있던 북한과의 경제협력이 긴요했기 때문으로 추정된다.

결국, 제2조는 종래 개별 전문기구가 자체적으로 해결할 수 없는 문제 혹은 압록강 수풍수전의 사례와 같이 ‘이사회에서 합의할 수 없는 중요한 문제는 양국 정부에 제출해서 협의하고 해결’하지 않으면 안되었다. 이는 압록강 수풍수전회사를 비롯한 교통, 통신, 어업, 금융, 무역 분야에 걸친 국경협력에 상당한 비효율을 초래하였고, 따라서 부문별 전문기구를 조율하는 등 조-중 국경협력을 총괄하는 명실상부한 국경협력 기구의 창설이 불가피하였다. 그래서 조-중 양측은 1964년 국경협정의 체결과 동시에 국경하천을 둘러싼 종래의 분야별 조-중 협력을 조정·총괄하는 양 정부 차원의 ‘조중국경하

천이용공동위원회'라는 포괄적인 협력기구를 설치해서 조-중 국경협력을 확대·강화하고자 하였던 것이라 하겠다.

V. 맺은말

이상, 1930년대 압록강은 조선과 중국의 접경수로이며, 양측의 정치경제적 이해가 첨예하게 대립하는 정치적 공간이었다. 나아가, 1930년대 嵌入曲流 등 압록강의 정치경제와 인문지리의 특성 등을 고려한 압록강을 둘러싼 선만 협력은 압록강의 이용과 관리를 위해 鮮滿鴨綠江共同技術委員會의 설치와 1960년대 조-중 국경조약에 입각한 '조중국경하천이용공동위원회'라는 국경협력 기구의 등장을 불가피하게 하였다. 이하에 서는 과제와 관련한 논점을 정리하는 것으로 결론에 대신하고자 한다.

첫째, 1962년 조-중 국경조약 체제와 식민지기 선만 협력의 역사적 연속성이다. 즉, 압록강의 국경 획정은 [표11]과 같이 '압록강의 이용권->관리권->영유권'으로 분리·공유되는 역사적 경로를 갖는 것이었다. 실제로, 선만 양측은 1936년 3월 압록강 하구 수로표식 설치를 계기로 압록강의 영유권과 이용권 그리고 1937년 1월 선만압록강공동기술위원회 설치를 계기로 영유권과 관리권의 분리·공유에 합의하였다. 따라서 1904년 이래 일본(조선)측이 일방적으로 장악했던 압록강의 영유권은 1962년 조-중 국경조약에서 양국의 공동소유를 결정함으로써 압록강 국경획정의 제도화를 완성할 수 있었다. 결국, 1962년 조-중 국경조약은 1930년대 압록강 수력개발 등 선만 협력의 연장으로 압록강 강역의 공동 영유권 설정이었다는 점에서 식민지기와의 역사적 연속성을 갖는다. 즉, 조-중 국경조약은 단지 1962년 국경조약체제에 단순한 결과물이 아니라 1930년대 만주국 건국 프로젝트의 일환으로 추진된 압록강의 특수성을 반영한 선만협력과 그에 따른 역사적 분화과정의 결과물이었다. 한편, 1964년 '조중국경하천이용공동위원회'와 관련한 식민지기 제도적 유제이다. 1964년 5월 창설에 합의한 '조중국경하천이용공동위원회'는 1937년 선만 양측이 전력개발 등 압록강의 공동 이용과 관리를 목적으로 설치한 포괄적인 국경 협력기구 '鮮滿鴨綠江共同技術委員會'와의 제도적 연속성을 갖는다. 앞서 검토한 바와 같이 '조중국경하천이용공동위원회'는 전력, 통신, 어업, 금융, 무역 분야에 걸친 국경 협력사업의 개별 전문기구가 해결할 수 없는 중요한 문제를 조정·해결하는 조-중 국경협력의 사령탑이었다. 한편, 1937년 1월 선만 양측의 국경협력기구로 등장한 '鮮滿鴨綠江共同技術委員會'는 압록강 유역의 이용과 관리를 선만 공동으로 실시해서 압록강의 정치경제적 가치를 공유하자는 것이었다. 결국, 선만 압록강공동기술위원회는 1930년대 후반 선만 협력의 제도화를 위한 포괄적인 국경 협력기구였다는 점에서 '조중국경하천이용공동위원회'로 이어지는 1960년대 조-중 협력의 제도적 원형이었다고 하겠다.

[표11] 조-중 국경획정의 경과와 압록강 영유권의 분화

구 분	영수권	관리권	이용권
1904. ? - 1936. 3	조선	조선	조선
1936. 3 - 1936. 12	조선	조선	조선/만주
1937. 12 - 1942. 8	조선	조선/만주	조선/만주
1945. 8 - 1962. 10	북조선	북조선/중국	북조선/중국
1964. 3 - 2013. 12	북조선/중국	북조선/중국	북조선/중국

(자료)필자 작성.

둘째, 조-중 국경조약과 관련한 중국측의 시혜성 여부이다. 최근, 중국 연구자 沈志華은 물론이고 국내의 연구자들조차도 조-중 국경조약의 결과는 북한측의 유리성과 중국측의 시혜성을 강조하였다. 특히, 沈志華는 조-중 국경조약에 임하는 중국 수뇌부의 입장과 경과 그리고 결과에 주목해서 조-중 국경획정에 대한 중국측의 시혜성, 예외성, 전근대성을 강조하였다.¹²⁷⁾ 그 논거는 1962년 조-중 국경조약의 결과, 백두산-두만강 국경이 1909년 간도협약보다 북쪽으로 이동하면서 중국이 북한에 양보한 국토 면적이 백두산 55%를 포함한 1,200km²에 달하였고, 압록강의 사주와 도협도 북한측이 59%를 차지하였던 결과에 주목한 것이다. 그러나 沈志華의 주장은 ‘간도협약’이 단지 간도지역의 할양만이 ‘중-일 국경조약’을 포함하는 것이었다는 역사인식에 기초하고 있다. 그러나 앞서 압록강의 영유를 둘러싼 역사적 경위와 강역에서 빈발했던 중일분쟁 그리고 압록강의 영유권에 집착했던 일본정부(조선총독부)의 입장을 고려하면, 과연 간도협약이 근대적 국경개념에 입각한 중-일 국경조약이었는가에 의문을 갖게 한다. 현재로서는 다소 거친 추론이지만, 1962년 조-중 국경조약에서 북한측이 다소 유리한 결과를 획득할 수 있었던 것은 역시 1909년 중-일 간도협약¹²⁸⁾을 그대로 계승하면서도 압록

127) 沈志華(2012), 「‘중-북 국경문제 해결’에 대한 역사적 고찰(1950-1964)」『아태연구』제19권 제1호.

128) 간도협약과 관련해서 “당시 일본의 조선통감부는 이후 간도를 한국의 영토로 행동할 것을 성명하고, 간도문제에 대한 제국정부의 단호한 결심을 표명하였다. 그러나 당시 日淸간에는 만주에 관한 중요 교섭 현안이 교착상태였고, 그 원만한 해결은 만주에서 장래 일본의 거점을 확보하는데 가장 긴급한 사안이었다. 그래서 일본정부는 간도문제를 희생해서 그 영토권을 청국에 양도하고, 그 교환조건으로 이하 4대 문제를 해결”하게 되었다. 여기서 4대 문제는 (1)安奉線의 개축 문제, (2)청국의 無順과 煙台탄광의 반환 요구 문제, (3)청국의 營口支線 철퇴 요구 문제, (4)關外鐵道の 法庫門 연장 문제였다. 결국, 일본은 간도의 영토권을 청국에 양도해서 중대 현안 4대 문제를 해결할 수 있었다. 1909년 9월 4일 북경에서 조인한 ‘間島에 關한 協約’ 제1조는 “日滿 양국 정부는 圖門江을 淸韓 양국의 國境으로 하고, 江原지방은 경계비를 기점으로

강의 영수권을 공유할 수 있다는 양보적인 입장이었기 때문이었고, 그랬기 때문이야말로 沈志華의 주장과 같이 “중-북 국경문제의 해결방식과 그 결과는 1950-60년대 중-북 관계가 충분히 정상적이고 현대화된 국제관계”가 아니라 중국 고대왕조가 추구했던 천 조의식의 연장으로 파악할 수 있었던 것이라 하겠다. 결국, 1962년 당시 조-중 양측은 1909년 간도협약과 압록강을 둘러싼 식민지기 제도유산을 상호 유리하게 해석·계승했다는 점에서 조-중 국경조약은 중국측의 시혜성이 아니라 양측의 호혜성으로 새롭게 파악되어야 한다. 즉, 북한 김일성 정권은 식민지기 민족의 靈山 혹은 聖山으로 회자되었던 백두산을 획득해서 자신의 우상화 정책의 상징을 확보하는 대신에 간도와 압록강 영유권을 중국측에 양보하는 빅딜의 산물이었다고 하겠다. 바꾸어 말하면, 조-중 국경조약과 관련해서 북한은 일제의 식민지 유제를 적극 활용해서 백두혈통 운운하는 족벌통치의 이념적 기반을 확보할 수 있었다. 따라서 최근 조-중 국경조약과 관련한 沈志華가 주장하는 시혜성, 예외성, 전근대성 운운의 주장은 일제의 식민지 지배의 역사성을 무시한 중국 패권주의 혹은 新中華主義 주장 그 이상이 아니라 하겠다.

셋째, 1962년 조-중 국경조약 체제의 밀약성과 관련한 조약의 구조적 제약성이다. 널리 알려진 바와 같이 조-중 국경조약은 2000년 중앙일보가 조약집을 발견하기 이전까지 그 구체적인 내용은 비밀이었다. 그 때문에 한국에서는 오랫동안 여러 억측이 난무하면서 북한이 중공군의 6.25전쟁 참전 대가로 민족의 성산 백두산 천지의 상당 부분을 중국측에 할양했다는 이른바 ‘북한 할양설’이 통설적인 지위를 차지하였다. 이러한 통설을 뒷받침했던 것은 역시 북한과 중국이 체결한 국경조약의 경위와 실태가 불분명한 상황에서 북한에 대한 깊은 불신감의 발로였다. 그러나 2000년 조-중 국경조약집을 발견되면서 종래의 통설은 부정되었지만, 조-중 국경조약의 밀약성이 새로운 논점으로 부상하였다. 바꾸어 말하면, 왜 북한과 중국은 1962년 조-중 국경조약을 공포하지 않고, 밀약성을 유지하였던가 하는 점이다. 그러나 본 논문에서 검토한 바와 같이 중국은 만주족의 성산으로 알려진 장백산의 50% 이상을 북한에 양도하지 않으면 안되었던 반면, 북한은 압록강과 간도를 중국측에 양도하지 않으면 안되었다. 바꾸어 말하면, 조-중 국경획정을 둘러싼 양측의 빅딜(Big Deal)은 양측의 입장을 제약하는 구조적인 문제를 포함하는 것이었다. 실제로, 중국의 경우, 1962년 장백산의 많은 부분을 북한측에 대한 양도했다는 사실이 알려지면서 문화혁명 당시 홍위병이 길림성 연변자치족 主張이었던 주덕해를 음해하는 사건이 발생하였다. 사건의 요지는 주덕해가 1964년 조-중 국경 획정을 위한 실측탐사 당시 북한측에게 유리하게 국경선이 획정되도록 사주했다는 것이 그 죄상이었다. 그러나 문화혁명 직후, 중국공산당 연변조선족 자치주위원회는 홍위병의 박해로 사망한 주덕해의 무고를 판결하였다.¹²⁹⁾ 결국, 조-중 국경조

하는 石乙水를 양국 경계로 할 것을 성명한다”는 것이었다. 中村濤(1937), 『滿鮮一體』 大陸之日本社, 140-145면.

약과 빅딜(Big Deal)은 국경획정에 대한 구조적인 제약성에 따라 밀약성을 특징으로 하지 않으면 안되었던 것이라 하겠다.

129) 이종석(2001), 『북한-중국관계 1945-2000』중심, 230면.

참고자료

- 김경춘(1997),『鴨綠·豆滿江 國境問題에 關한 研究』국민대학교 문학박사학위 논문.
- 김경춘(1985),『압록강 하류 국경선에 대한 고찰: 하천 도협을 중심으로』『변태섭박사화갑기념논문집』.
- 김경춘(1979),『한청국경분쟁사』삼광출판사.
- 윤휘탁(2001),『만주국의 2등 국(공)민, 그 허상과 실상』『역사학보』제159권.
- 이승렬(1996),『1930년대 전반기 일본군부의 대륙침략관과 조선공업화정책』『국사관논총』제67권.
- 임성모(1993),『만주국 협화회의 대민지배정책과 그 실태』『동양사학』제42권.
- 김경춘(1979),『한청국경분쟁사』삼광출판사.
- 이인영(1984),『한국만주관계사의 연구』을유문화사.
- 최장근(1998),『韓中國境問題研究』백산자료원.
- 김춘선(2002),『압록·두만강 국경문제에 관한 한·중 양국의 연구동향』『한국사학보』제12호.
- 노영돈(2004),『한국 근대의 북방영토와 국경문제』『한국사론: 41』국사편찬위원회.
- 이화자(2008),『韓淸國境問題研究』집문당.
- 서길수(2009),『백두산 국경연구』여유당.
- 이종석(2001),『북한-중국관계 1945-2000』중심.
- _____(2014),『북한-중국 국경 획정에 관한 연구 -경위, 내용, 특징, 평가』세종연구소.
- 김정배편(2010),『백두산, 현재와 미래를 말한다』한국학중앙연구원.
- 김용기(2010),『일본질소에 의한 압록강 본류 전원개발과 조선총독부와 만주국간의 공조』『근대열강의 식민지 통치와 국민통합』동북아역사재단.
- 임성모(2009),『중일전쟁 전야 만주국-조선 관계사의 소묘』『역사학보』제201집.
- 임성모(1993),『만주국 협화회의 대민지배정책과 그 실태』『동양사학』제42권.
- 한석정(1997),『만주국 건국의 재해석』동아대학교출판부.
- 양태진(1984),『鴨綠江 國境河川에 關한 考察』『軍史』제8호.
- 김주용(2007),『일제강점기 경제신도시 신의주』『소통과 교류의 땅 신의주』혜안.
- 정안기(2011),『만주국기 조선인의 만주이민과 鮮滿拓植(주)』『동북아논총』제31호.
- 정안기(2011),『1936년 鮮滿 수뇌의 圖們회담과‘鮮滿一如’』『만주연구』제12집.
- 김명기(2011),『통일 후 한중국경문제와 조-중국경조약의 처리문제』『남북법제연구보고서』.
- 한명섭(2011),『남북통일과 북한이 체결한 국경조약의 승계』한국학술정보(주).
- 김정호(2001),『국제법상 간도영유권에 관한 연구』명지대학교 법학박사학위논문.
- 박선영(2004),『근대 동아시아 국경인식과 간도』『중국사연구』제32호.

- 박선영(2005), 「한중 국경획정의 과거와 현재」『북방사논총』제4호.
- 박선영(2005), 「북한과 중국의 비밀 국경조약」『중국사연구』제34호.
- 이화재(2011), 『한국국경사 연구』혜안.
- 이현조(2007), 「조-중 국경조약 체제에 관한 국제법적 고찰」『국제법학회논총』제52권 제3호.
- 이근관(2010), 「통일 후 한-중 국경 문제에 관한 국제법적 고찰」『국제법학회논총』제55권 제4호.
- 양태진(1992), 『한중국경사연구』법경출판사.
- 박종철(2012), 「중북 국경문제 해결에 대한 역사적 고찰」『아태연구』제19권 제1호.
- 박아름(2011), 「조-중 국경조약」『북한학연구』제7권 제1호.
- 이동률편(2008), 『중국의 영토분쟁』동북아역사재단.
- 노영돈(2008), 「북한-중국의 국경획정 상황의 고찰」『白山學報』제82호.
- 이장희(2011), 「통일후 조중 국경조약의 국가승계문제」『白山學報』제90호.
- 이근관(2010), 「통일 후 한-중 국경 문제에 관한 국제법적 고찰」『國際法學會論叢』제55권 제4호.
- 배명해(2009), 『중국·북한 동맹관계』오름.
- 이옥희(2011), 『북·중 접경지역: 전환기 북·중 접경지역의 도시네트워크』푸른길.
- 신주백(2010), 「동아시아에서의 식민주의와 영토문제」『한국 근현대사 연구』제55권.
- 沈志華(2012), 「'중·북 국경문제 해결'에 대한 역사적 고찰(1950-1964)」『아태연구』제19권 제1호.
- 滿州史研究会編(1971), 『日本帝國主義下の滿州』お茶の水書房.
- 淺田喬二(1991), 『日本帝國主義の滿州支配』時潮社.
- 田中隆一(2007), 『滿洲國と日本の帝國支配』有志舎.
- 姜尚中編(2010), 『大日本・滿州帝國の遺産(興亡の世界史)』講談社.
- 山本 進(2010), 「清末民国期鴨綠江流域の開墾」『九州大学東洋史論集』제38집.
- 鶴嶋雪嶺(2001), 『豆滿江地域開發』關西大學出版部.
- 姜在彦(1985), 『朝鮮における日窒ユンツェルン』不二出版.
- 山本有造(2003), 『「滿州国」の經濟史研究』名古屋大学出版会.
- 山本有造(2011), 『「大東亞共榮圈」經濟史研究』名古屋大学出版会.
- 安富歩・深尾葉子(2009), 『「滿州」の成立』名古屋大学出版会.
- アルヴィン・D・クックス、岩崎博一・岩崎俊夫(1998), 『もう一つのノモンハン長鼓峰事件』原書房.
- 山本有造編(1993), 『滿洲國の研究』京都大學人文科學研究所.
- 広瀬貞三(1998), 「植民地朝鮮における水風発電所建設と流筏問題」『新瀉国際情報大学情報文化学部紀要』第1号.

延辺における地域権力構造と朝鮮族エリートの推移 (1945 - 1960)

李 海燕(東京理科大学)

問題意識

- ①「満洲国」崩壊後に現れた朝鮮人政治勢力と中国共産党が朝鮮人が圧倒的に多い延辺で政権を成立するプロセスを考察
- ②地域の各権力レベルにおける民族的配置を明らかにする
- ③過去・現在の状況を踏まえて、遠近法的に捉える

一、「満洲国」崩壊直後の「政府」と党組織

8月20日ソ連赤軍駐延吉警備司令部第1号命令によって、元「間島省」副省長尹泰東¹⁾を省長とする間島臨時政府が成立され、ソ連軍への連絡と供給を担っていた²⁾。

一方、最初に延辺へやってきた共産党組織は、日本軍の弾圧からソ連領極東に逃れていた東北抗日連軍(指導者は、周保中)の姜信泰³⁾グループである。9月18日、彼ら30人は延辺分遣隊として延吉に入り、10月20日には延辺でののはじめての

-
- 1) 尹泰東 「満洲国間島省」副省長で、1945年11月以降はソ連赤軍によって、中央アジアに送られたとされる(南昌竜『満洲帝国朝鮮人』シンセリム、2000年、195頁)。
 - 2) 延辺歴史研究所編・発行『延辺歴史研究 第5輯』、1988年、17頁。
 - 3) 姜信泰 [1918-1950年] 本名姜健、慶尚北道尚州出身。1930~1940年、中国東北地区で抗日武装闘争を続け、東北抗日連軍第二路軍警衛大隊政治委員等の職に就いていた。東北抗日連軍がソ連で野営訓練をしていたとき、A営党委書記、ソ連遠東方面軍第88旅 4営大尉營長を担当する。解放後、東北人民自治軍延辺警備旅長、中共延辺委員会書記、延辺軍分区司令官等に任命される。1946年7月、朝鮮に帰国する。1950年6月朝鮮戦争が勃発すると、朝鮮人民軍総参謀長として、前線で戦闘を指揮。1950年9月沙里院での作戦中、空爆で32歳の若さで戦死。1950年 9月朝鮮民主主義人民共和国最高人民会議から「共和国英雄」を授与される(李昌役「姜信泰の軍人生涯」権立他『中国朝鮮族史研究 2』延辺大学出版社、1994年、291~303頁)。また、1946年6月、姜信泰を含む幹部たちが大規模に帰国した背景は、1946年5月以降北朝鮮で民主基地論(北朝鮮に根拠地を建設し、南朝鮮を解放することを目的とする)が形成され、その根拠地の確立が急がれ、幹部の不足が問題になったからである(鏗木昌之「朝中の知られざる関係:1945-1949-満洲における国共内戦と北朝鮮の国家建設」『聖学院大学論叢』第3巻、1990年12月、40頁)。

共産党組織である、中共延辺委員会を成立させ、姜信泰が党書記を務めた。姜信泰は、ソ連赤軍延吉駐屯軍警備司令部副司令員をも務めていたが、彼は東北地区居住朝鮮人の中で非常に威信が高く、周保中の信頼をも得ていた⁴⁾。

二、延安幹部の到来

一方、雍文涛⁵⁾など33人の延安幹部らは延安から出発して、広東に向かっていたが、途中で日本敗北のニュースを聞いて、東北地区に向かうこととなった。彼らの多くは広東省出身で、なかには延辺出身の中国人幹部もいた。1945年11月初め、彼らは吉林省工委から延辺に派遣されるが、吉林省工委書記張啓竜は雍文涛に「延辺は非常に重要である。必ず延辺を守るべきである」⁶⁾と指示した。11月12日、彼らは延辺に到着し、東北局と吉林省工委の指示で、中共延辺委員会を吸収して、新たに雍文涛を書記とする中共延辺地方委員会（以下、中共延辺地委と略す）を成立させた。延辺地委は20日に延辺第1回各族各界人民代表大会を召集して、21日に関俊彦⁷⁾（＝関選庭）を専員とする延辺行政督察専員公署を成立させた。延安幹部たちは延辺の各県に3人ずつ、つまり、県書記、県長、警備団長或いは政治委員を派遣して⁸⁾、12月までに延辺で県レベルの政権を成立させた。

三、朝鮮人大衆団体－①延辺

延辺は1920年代から共産党の影響が及んでおり⁹⁾、「満洲国」崩壊後には自発的

-
- 4) 金亨植『激情歲月：文正一同志回憶錄』民族出版社、2004年、137～138頁。
 - 5) 雍文涛 [生没年不詳] 広東省出身の漢族幹部。解放後、中国共産党から東北地区に派遣され、延辺根拠地を創設した最初の延辺地方委員会書記、吉東分省委副書記である。中華人民共和国建国後、東北人民政府林業部長、中央林業部副部長、広東省委書記、宣伝部副部長等職に就いていた（「全心全意為人民 創建延辺根拠地—訪延辺地委第一任書記、国家緑化委員会副主任雍文涛」韓俊光他『解放戦争时期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年、1～12頁）。
 - 6) 延峰「当年他們都很年青」（金東和『解放戦争时期的延辺青年 閃光的青春』延辺人民出版社、1992年）、27頁。
 - 7) 関俊彦 [1885年 - 不明] = 関選庭、遼寧開原に生まれる。1910年から20年間延辺で学校教育に従事しながら、反日活動を行う。1936年中国共産党に入党してから、地下工作に従事した。解放後は初代の延辺行政督察専員公署専員に選出された（黄森「延辺は我們勝利前進の基地」韓俊光他『解放戦争时期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年、99頁）。
 - 8) 黄森「延辺は我們勝利前進の基地」（韓俊光他『解放戦争时期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年）、96頁。
 - 9) 延辺における最初の中国共産党組織は1928年2月に成立した竜井村支部である。1930年10月に中共東滿特別委員会が成立されてから、県・区レベルの系統的な党組織が成立された。1935年には日本の弾圧により大部分の党組織が破壊され、党員たちはほかの

に各種組織が結成された。1945年8月10日、竜井の中学教師朴根植はソ連のラジオ放送で、ソ連の対日宣戦を知り、12日姜東柱などと秘密裏に「歓迎蘇軍委員会」を組織した。彼らは、ピラを配布し、ソ連軍の入城の際には歓迎集会を開催し、ソ連軍司令部の指示を受けることとした。それ以来、延辺では自主的に「労働同盟」、「農民同盟」、「青年同盟」、「婦女同盟」などの大衆団体が組織され、9月19日これら団体が連合して「延辺労農青総同盟」を結成した。10月26日には、「民主連合政府を成立するため、奮闘する」¹⁰⁾という綱領を掲げて、「延辺人民民主大同盟」に改称し、池喜謙¹¹⁾が委員長に選出された。1945年年末には延吉、和竜、琿春、汪清、安図に県本部を設置し、区と村には支部、小組などの基層組織を設置した。「延辺人民民主大同盟」は15万人以上の盟員を有していたが、そのなか朝鮮人が99%を占めた¹²⁾。

「延辺人民民主大同盟」以外に、延辺では李泰俊（牧師・資本家）などがキリスト教徒である朝鮮西北青年会成員と一部の学生を集めて、南朝鮮の李承晩への支持活動を行っていた。「延辺人民民主大同盟」は朝鮮人大衆に李泰俊たちの「反革命的な罪行」を暴露し、追放した¹³⁾。

「延辺人民民主大同盟」は終戦直後の時期において、区、村レベルの基層政権の役割を果たした。例えば、民政事務を処理し、生産活動を再開させ、教育を運営し、避難民を救済した。また、「漢奸」、「走狗」などに対する清算闘争を行った。例えば、和竜県では万人大会を開いて、「満洲国」時代の警察署長などを処刑し、竜井では反奸清算大会を開いて、13人の親日分子をその場で処刑した¹⁴⁾。中共中央から派遣されてきた延安幹部は、幹部は少なく工作量は多いため、さまざまな

地域に移動して、延辺における中国共産党地方組織の活動は中断されていた（リチャン「延辺での中共地方組織の再建」『足跡叢書 5 勝利』、143頁）。

10) 李昌役・姚作起「延辺人民民主大同盟」（『足跡叢書 5 勝利』）、103頁。

11) 池喜謙 [1903 - 1983] 朝鮮咸鏡北道生まれで、幼少時家族と延辺に移住した。1927年朝鮮共産党に加入し、1928年には東満青年総同盟委員、延吉県青年連盟委員長に任命された。1930年9月中国共産党に加入し、北満洲で反日活動を行うが、1933年日本に逮捕され、朝鮮で3年間牢獄に投じられた。延辺に戻って来てからは党組織と離脱し、農業に従事した。解放後の1945年9月に延辺労農青婦総同盟を成立し、再び中国共産党に加入した。1946年7月から土地改革工作隊員として、農村に派遣され、1947年5月竜井高幹班で党籍からはずされた。その後は、延辺大学歴史学部助教授を任じ、朝鮮古代史の研究に努めた（『延辺党史事件與人物』延辺人民出版社、1988年、486～490頁）。

12) 白同活「延辺人民民主大同盟の歴史作用」(政協延辺朝鮮族自治州委員会文史資料研究委員会編・発行『延辺文史資料 第4輯』1985年)、146～147頁。

13) 李昌役他「延辺人民民主大同盟」(『足跡叢書 5 勝利』)、105頁。

14) 白同活「延辺人民民主大同盟の歴史作用」(政協延辺朝鮮族自治州委員会文史資料研究委員会編・発行『延辺文史資料 第4輯』1985年)、146頁。

面において「延辺人民民主大同盟」に頼っていた¹⁵⁾。しかし、この組織は基本的に朝鮮人に限定した結果、民族的傾向が非常に強い一面もあった¹⁶⁾。

延安幹部たちが延辺の県レベル以上の政権を掌握し、1946年夏に土地改革を始めると、「延辺人民民主大同盟」の幹部たちは土地改革の工作隊として各地の農村に派遣され、8月にはこの組織の解散を宣布した。さらに、「延辺人民民主大同盟」の指導者たちは1947年整風運動でほとんど粛清されることになる。

朝鮮人大衆団体－②吉林と長春

上述した延辺の状況と違って、戦後吉林市と長春の朝鮮人社会では政治的な主張の違いにより、激しい対立と闘争が起こった。8月22日吉林市で梁煥俊をはじめとする当地の朝鮮人共産主義者たちが、朝鮮の独立と統一への支持などのスローガンを掲げて、「吉林朝鮮人解放同盟」を立ち上げた。それとほぼ同時に、金九を支持する「韓僑民会」が成立され、民族主義の代表人物である申肅が委員長に選出された。申肅は李寛一（岔路河永新農場主）、李宗岱（国民党党员）などと、国民党の東北接收を支持した¹⁷⁾。

9月1日吉林市では朝鮮人大会が開かれ、吉林市と永吉県、蛟河県、舒蘭県、敦化県、長春市などから各階層の朝鮮人500人以上がやってきた¹⁸⁾。会議では、李大成（「満洲国」時代の吉林朝鮮人民会会長）、李竜祚（同副会長、僧侶）などが「民族自治」と「民族独立」を要求する演説を行った。朝鮮人共産主義者からなる「吉林朝鮮人解放同盟」の成員たちはこの大会に参加し、「親日分子に権力を与えることに反対する」と主張して活動した¹⁹⁾。それは大会参加者の支持を得て、「吉林朝鮮人解放同盟」はとりあえず親日分子を排除することに成功した。しかし、多数の大衆が当時まだ濃厚な「民族意識」を持ち、また、「民族主義分子」も積極的に活動したため、大会は、民族主義の代表人物である申肅を「吉林朝鮮人会」会長に選出した。

大会後に、梁煥俊などは中国共産党吉林特別支部責任者李維民、王効明に会って、彼らの指導を受け始めた。9月中旬、梁煥俊は中国共産党に入党し、10月18日には、中国共産党吉林特別支部朝鮮人支部書記に任命された。吉林以外に、

15) 雍文涛「延辺根拠地を創設した日々」(政協延辺朝鮮族自治州文史資料委員会編『延辺文史資料 第9輯 解放初期的延辺』遼寧民族出版社、2000年)、60頁。

16) 姜東柱「從『八・一五』到十一月間的延辺工作」(延辺朝鮮族自治州档案局編・発行『中共延辺吉東吉敦地委延辺專署重要文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』1985年)、6頁。

17) 張玉芝「吉林省民主連盟始末」(金沢他『吉林朝鮮族』吉林人民出版社、1993年)、225頁。

18) 梁煥俊「中共吉林特別支部朝鮮人支部」(『足跡叢書 5 勝利』)、148頁。

19) 張玉芝「吉林省民主連盟始末」(金沢他『吉林朝鮮族』吉林人民出版社、1993年)、218頁。

長春、蛟河、舒蘭、永吉など各地で「解放同盟」が成立された。「解放同盟」は、大衆に申肅が1929年に「韓族連合会」を設立し、軍閥とともに共産党員を迫害した事実を暴露するなどして、ついに「吉林朝鮮人会」を崩壊させた²⁰⁾。吉林を去らざるをえなくなった申肅は「吉林朝鮮人解放同盟」が「でっちあげの謀略、中傷と同時に、国民党と内通する反動を画策するなど、自分を東北から駆逐する方法を講じた」と回想記に書いている²¹⁾。

一方、長春は「満洲国」の首都であったため、朝鮮人の中に官僚、官庁の職員など親日分子が多かった。彼らの中には、「高麗青年団」・「高麗独立党」・「韓僑青年団」・「韓僑国民党」などの組織が乱立していた。なかでも、丁一権など「満洲国軍」、奉天軍官学校関係者が組織した「新京保安司令部」の影響が強かった²²⁾。「新京保安司令部」司令官は丁一権大尉で、参謀長は金成泰中尉、作戦参謀金東河中尉であった²³⁾。彼らは戦後の韓国軍の首脳部を占めた「満洲軍」系列という人脈を形成した。11月初め、「吉林朝鮮人解放同盟」の梁煥俊は長春に派遣され、「光復軍」の親日的な側面を大衆に暴露し、彼らを追放することに成功した。

梁煥俊は中国共産党の指導下、中国革命に積極的に参加することを表明した。1946年3月末中共吉林省委は吉林市で「吉林朝鮮人解放同盟」を中心に「朝鮮人会」、「青年同盟」、「婦女同盟」、「農民協会」などの諸組織を連合して、「吉林省朝鮮人民民主連盟」を設立し、梁煥俊を党組書記に任命した。

4月ソ連軍が吉林から撤退し、国民政府軍が吉林に進攻してきたため、中共吉林省委諸機関は延辺に移った。「吉林省朝鮮人民民主連盟」の成員たちも中共吉林省委諸機関とともに延吉に移動したが、6月から土地改革工作隊として、延辺各地の農村に派遣された。それ以降、「吉林省朝鮮人民民主連盟」は独自の活動を展開できなくなり、ついに解散された。さらに、その幹部たちは1947年の整風運動で粛清される。

朝鮮人大衆団体－③ハルビン

戦前の1942年末延安の朝鮮独立同盟から金沢明 (= 李相朝) が北満洲に派遣され、地下工作を始めた。金沢明は1943年春から巴彥県の朝鮮人村に潜入し、5月に朝鮮独立同盟第12支部を成立させた。終戦直後の1945年8月20日金沢明はハル

20) 梁煥俊「中共吉林特別支部朝鮮人分支部」(林昌培他『朝鮮義勇軍第7支隊』遼寧民族出版社、1996年)、28頁。

21) 申肅『剛齋 申肅の生涯と独立闘争 わが一生』2000年、国学資料院、159頁。

22) 丁一権『丁一権回顧録』高麗書籍、1996年、95頁。

23) 張昌国『陸士卒業生』中央日報社、1984年、51頁。

ピンに行って、「朝鮮独立同盟北滿特別委員会」を成立した。「朝鮮独立同盟北滿特別委員会」は朝鮮人が多く居住している五常、阿城、珠河、延寿などに支部を設置した²⁴⁾。

金沢明の「朝鮮独立同盟北滿特別委員会」と対立したのは国民党を支持する「韓国民会」・「大同民主党」・「高麗青年団」であった。9月に入って、ハンクァンスク（高利貸し業主）、ユンニョンジョ（「高麗青年団」団長、国民党员）などは毎日のように1000余人の聴衆を集めて、自分たちの主張を宣伝した。9月10日ユンニョンジョ、シムヤンソップ（「満洲国」期の校長、どのような学校だったのかは今のところ不明）、リソンキュン（「満洲国」期朝鮮民会会長）は、「朝鮮人はどういう道を歩むべきか」というタイトルで弁論大会を開いた。彼らは、「ヤルタ協定によれば、ソ連軍は満洲の主権を国民政府に渡すこととなっている。私たちは国民政府の指導を受ける道しかない」、「国民政府は中国の唯一合法的な政府である。中国に居住しているわれらは蔣委員長の指導を受けるべきだ」、「朝鮮も国民政府とともに戦ってきた金九の『韓国独立党』の引導する道に向かうべきだ」と主張した。これに対し、「朝鮮独立同盟北滿特別委員会」の幹部10余人は朝鮮人は中国共産党の指導下で、解放の道に向かうべきだと反論した。さらに、土地は耕している農民に与え、労働者は8時間労働制を実施し、日本と親日分子の財産を没収するなど具体的な主張を提出して、大衆を説得した。9月の弁論大会後に、ユンニョンジョは消息不明となり²⁵⁾、ハンクァンスクは1946年5月に中国共産党に逮捕された²⁶⁾。

終戦直後に北満洲居住朝鮮人のなかで活躍していた「独立同盟北滿特別委員会」は「歴史的な使命を完成した」という理由で、1946年5月に「朝鮮人民民主連盟」に改称することとなった²⁷⁾。

四、「竜井高幹班」による粛清

1947年4月に中共吉林省委組織部は「関于軍大分校設立高級幹部研究班的決定 [軍大分校に高級幹部研究班を設立する決定]」を下し、116人の幹部を竜井に召喚した。「高級幹部研究班」（以下、「竜井高幹班」）に召喚された116人の幹部のなかには中国人幹部が1人含まれている以外、残りの115人は全員朝鮮人幹部で

24) 徐明勳『朝鮮義勇軍第3支隊』（中国人民政治協商会議黒竜江省哈尔滨市委員会編・発行『哈尔滨文史資料 第10輯』1986年）、3頁。

25) 李義一・徐明勳『朝鮮義勇軍3支隊』黒竜江朝鮮民族出版社、1987年、64～66頁。

26) 李義一・徐明勳『朝鮮義勇軍3支隊』黒竜江朝鮮民族出版社、1987年、82頁。

27) 徐明勳他『朝鮮独立同盟北滿特別委員会』（『足跡叢書 5 勝利』）、132頁。

あった。そして、幹部のクラスをみると、なかには県・区レベル以上の幹部91人と軍隊の団・營レベル以上の幹部25人であった。彼らのなかには、戦後初期に自発的に現地で武装団体を組織した人たちや、抗日連軍と朝鮮義勇軍の元幹部や、延辺人民民主大同盟と吉林朝鮮人解放同盟の元幹部が含まれていた²⁸⁾。例えば、元抗日連軍幹部呂英俊、石東洙、元朝鮮義勇軍幹部金平、劉章竜、吉林朝鮮人解放同盟幹部梁煥俊、裴克、黄載東などが含まれていた。また、「竜井高幹班」には93人の党員が含まれていたが、その多くは戦後直後に姜信泰が成立させた中共延辺委員会に入党し、幹部に任命された経緯を持つ。

「竜井高幹班」では、最初は延安における整風の経験に沿って、参加者たちに文献を読ませ、自ら革命に参加した動機を告白するやり方で進めていた²⁹⁾。そのなかで、「満洲国」時代に日本に転向したり、中国共産党組織を離脱したケースが発見され、7月に入ってから「竜井高幹班」は個人の政治歴史審査を主とするようになった。その後の5ヵ月間にわたる審査を経て、1948年1月に非常に厳しい審査結果が出された。93人の党員のなかの71人が党籍を取り消され、20人が党籍を保留されるという結果となった³⁰⁾。『延吉党史資料匯編』によれば、罪名の内訳は「叛徒走狗」13人、「叛徒」12人、「走狗」2人、「敵偽残余」7人、「変節者」33人、「消極的に革命を離脱した者」17人、「投機的な商人」2人、「革命者を装った者」2人、「偽職員」2人、「背信した後にまた革命に参加した者」2人、「未定」1人である³¹⁾。

つまり、「竜井高幹班」で出された厳しい処分理由について、中国共産党は「満洲国」時代における日本への寝返りおよび中国共産党組織との連絡断絶などを挙げている³²⁾。しかし、当時「竜井高幹班」の工作を担当していた文正一³³⁾が「この人た

28) 文正一「高幹班的整党整隊運動」(姚作起他『東北軍政大学吉林分校』遼寧民族出版社、1994年)、82頁。

29) 文正一「高幹班的整党整隊運動」(姚作起他『東北軍政大学吉林分校』遼寧民族出版社、1994年)、82~85頁。

30) 中共延辺州委組織部・中共延辺州委党史研究室、延辺朝鮮族自治州档案馆『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』延辺人民出版社、1991年(以下、『組織史』と略す)、137頁。

31) 『延吉党史資料匯編』編写組『延吉党史資料匯編』東北朝鮮民族教育出版社、1988年、188頁。金東和他『延辺党史事件與人物』(延辺人民出版社、1988年、以下、『事件與人物』と略す、339~340頁)にも同様な記述がある。

32) 雍文涛「全心全意為人民、創建延辺根拠地」(韓俊光他『解放戦争時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年)、10頁。

33) 文正一 [1914-2004年] 吉林省琿春生まれで、本名は李雲竜である。文正一の政治活動は1934年に南京で朝鮮民主革命党に参加したことから始まる。1938年には武漢で朝鮮独立同盟に参加し、朝鮮義勇隊の創設に携わる。1939年には八路軍洛陽弁事処で朝鮮義勇隊隊長を任じ、1942年は「華北朝鮮独立同盟」の秘書長を務める。戦後の1945年12月に朝鮮義勇軍第5支隊を率いて、延辺に入る。文正一は1946年に延吉県の副党書記に、1947年に吉東専員公署副専員に任命される。また、1947年には「竜井高幹

ち[「竜井高幹班」の参加者]の過去を論じる時には、延辺の状況を歴史的に分析すべきだ。彼らのさまざまな問題については、当時の状況によって寛大な処理をすべきである」³⁴⁾と述べているように、「満洲国」成立後には日本の弾圧によって、延辺で革命活動を行うことは事実上不可能となっていたことを考慮すべきであった。

「竜井高幹班」については資料の未公開のため解明できない部分が多い。しかし、「竜井高幹班」は、結果的には戦後直後に延辺各地で活躍し、姜信泰が組織した中共延辺委員会を通して、中国共産党に入党した朝鮮人幹部多数を権力から追放することとなった。処分された幹部のなかには戦後初期に延辺で活躍した延辺人民民主大同盟の指導者池喜謙³⁵⁾、姜東柱、朴根植などが含まれていたが、彼らは1945年9月末に姜信泰が入党させたのである³⁶⁾。中共延辺地委を新たに組織した延安幹部雍文涛は、戦後直後に実質的な基層政権の役割を果たした延辺人民民主大同盟について「[その]組織綱領は抗日連軍のものであり、指導者は複雑で、転向者、スパイが多い」と述べた³⁷⁾。「竜井高幹班」による朝鮮人幹部への粛清は抗日連軍系列の姜信泰が組織した、朝鮮人が中心になっていた中共延辺委員会への全面的な否定といえるだろう。

班」の工作を担当し、1948年には延辺専員公署副専員に任命される。1949年3月に延辺専員公署専員に任命されるが、8月に中共東北局の農林部秘書長に転勤した。朝鮮戦争が勃発した1950年10月には中国人民志願軍後勤部運輸部長、政治部保衛部副部長として朝鮮戦場に派遣された。中国に戻ってからは民族事務委員会に配属された。文化大革命の受難の時期を経て、1980年代は民族事務委員会副主任などを務めた(「文正一同志逝世」『人民日報』2004年3月24日)。

- 34) 文正一「高幹班の整党整隊運動」(姚作起他『東北軍政大学吉林分校』遼寧民族出版社、1994年)、82~85頁。
- 35) 池喜謙 [1903-1983年] 朝鮮咸鏡北道生まれで、1910年に家族と延辺に移住した。学生時代から革命活動を行い、1927年朝鮮共産党ML派に加入し、朝鮮共産党満洲総局北満第2道の責任者となった。1930年にはコミンテルンの「一国一党」原則に従い、中国共産党に加入した。1932年から中共珠河県委書記に任命され、珠河、五常、双城、延寿などで抗日運動を行った。1933年日本に逮捕され、1936年まで朝鮮で受刑した。釈放されて、延辺に戻ってからは農業に従事した。戦後の9月に延辺で労農青総同盟を組織し、姜信泰の紹介で中国共産党に再入党した。10月に労農青総同盟が延辺人民民主大同盟に改名されてからはその委員長に当選した。1947年5月「高級幹部班」に参加させられ、「歴史問題」により党籍を取り消された。その後延辺大学で歴史研究に従事した(『事件與人物』、486~490頁)。
- 36) 姜東柱「從八・一五到十一月間的延辺工作」1945年12月(延辺朝鮮族自治州档案局編・発行『中共延辺吉東吉敦地委延辺專署重要文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』[K29-55]、以下、『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』と略す)、5頁。
- 37) 雍文涛「全心全意為人民、創建延辺根拠地」(韓俊光他『解放戦争時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年)、10頁。

当時処分された幹部たちは、北朝鮮が建国のため幹部を大量的に必要としたこともあって、周保中の同意を経て北朝鮮へ送られた³⁸⁾。それは延辺のほかの朝鮮人幹部にも影響し、延辺の朝鮮人幹部が北朝鮮に移ることがブームにまでなった³⁹⁾。中共延辺州委組織部・党史研究室・档案馆が内部出版した『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』は、これについて「党[中国共産党]は民族政策を貫徹するなかで偏差が生じて、朝鮮入党員、幹部と知識人のなかでは、私的に外国[北朝鮮]に行く現象が生じた⁴⁰⁾と叙述している。

五、新党員の大量養成

中国共産党は、延辺で新党員の受け入れを始めた当初、労働者、貧雇農、革命的な青年知識人、軍人のなかで、秘密的に入党工作を行っていた。ところで、上述の「竜井高幹班」の粛清が始まった1947年7月に吉林省党書記の陳正人は、延吉で開かれた「第2次県団級幹部会議」において、目前の重要任務の1つとして、幹部が極めて不足しているため新幹部を大量に養成することが必要だと強調している⁴¹⁾。中共延辺地委も同時期に「計画的且つ、大胆に、積極的に」新党員の受け入れを行うべきだとし、「今後3、5ヵ月以内に[新党員の受け入れについて]成績を出すべきである」と指示している⁴²⁾。そして、管轄下にある延辺各県と区に党組織を発展させるための計画を作成するよう命じ、新年度工作計画のなかにも党員数を拡大する項目を入れさせた。また、大衆がすでに発動された一部の農村、工場、学校などには党の基層組織を置くべきだとしている⁴³⁾。

その結果、1年後の1948年7月に延辺には34個の区レベルの党委員会、221個の村レベルの党支部が成立され、党員数は1,789人に増えた⁴⁴⁾。中国共産党は東北での勝利を目の前にした8月にはさらに従来の秘密的な建党を取りやめ、公開的な建党を始めた。そこで、1949年1月には52個の区レベルの党委、440個の村レベルの党支部に拡充され、党員数も5,244人に急増した⁴⁵⁾。建党工作が活発に行われた

38) 金亨植『激情歲月：文正一同志回憶錄』民族出版社、2004年、132頁。

39) 姜權模「李浩源」(金沢他『吉林朝鮮族』吉林人民出版社、1993年)、541頁。

40) 『組織史』、142頁。

41) 陳正人「在第二次県団級幹部会上的總結」1947年7月16日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、71頁。

42) 延辺地委「關於全力準備反攻和延辺党的任務」1947年6月5日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、60頁。

43) 延辺地委「關於全力準備反攻和延辺党的任務」1947年6月5日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、60頁。

44) 『組織史』、140頁。

45) 『組織史』、197~199頁。

1948年に新たに入党した党員は3,175人で、1948年末の全党員数の6割を占めていた46)。

[表3-3] 国共内戦期における延辺の中国共産党員人数の推移

分類	党員数(朝鮮人党員の比率%) 1947年7月	党員数(朝鮮人党員の比率%) 1948年7月	党員数(朝鮮人党員の比率%) 1949年1月
延吉県	788 (49.2)	620 (66.4)	2331 (74.3)
和竜県	187 (36.7)	243 (68.8)	1080 (86.9)
琿春県	308 (40.5)	183 (59.3)	826 (68.4)
汪清県	307 (45.5)	235 (67.8)	652 (72.4)
敦化県	261 (13.2)	157 (22.0)	
安図県	77 (3.6)	83 (13.7)	231 (29.4)
地方委員会		26 (5.1)	124 (46.0)
軍分区		232 (49.3)	
公安処		10 (9.1)	
合計	1928 (39.1)	1789 (56.3)	5244 (73.1)

出所：中共延辺州委組織部・中共延辺州委党史研究室、延辺朝鮮族自治州档案馆『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』延辺人民出版社、1991年、197～199頁。

そして、新党員を大量に入党させた1948年に、延辺では中共吉林省委の指示で1,153人の幹部を訓練し、区レベル幹部全員を新幹部から抜擢した47)。要するに、中国共産党は1947年夏に戦後直後に活躍した現地の朝鮮人幹部層を粛清したうえで、新党員を大量的に養成しはじめ、1948年には区レベル幹部のポストを全部新党員に任命し、延辺における確固たる地位を確立し、基層政権を固めた。

六、戦後直後の延辺の党組織のトップの推移

「満洲国」崩壊後、中国共産党が延辺に進出して以来、延辺の党組織と政府の指導者にはほとんど中国人が任じられていた。まず、党組織を見ると、戦後直後にソ連から戻ってきた抗日連軍系列の姜信泰（朝鮮人）は10月20日に最初の党組織である中共延辺委員会を成立させた。しかし、中共延辺委員会が成立して半月も経たない11月初めに、雍文涛など32人の延安幹部が中共吉林省委から派遣されてきて、15日には新たに中共延辺地方委員会（以下、中共延辺地委）を成立させ

46) 『事件と人物』、342頁。

47) 劉俊秀「過去一年来主要成績和今年的新任務」1949年1月1日（『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』）、95頁。

た。それ以後、1949年2月に延安幹部が南下するまで、延辺の党書記は延安幹部が務めた。

国共内戦期における延辺の党組織と党書記

党組織の名称	党書記	在任期間
中共延辺委員会	姜信泰（朝鮮人）	1945年10月 - 11月
中共延辺地方委員会	雍文涛（中国人）	1945年11月 - 1946年2月
中共吉東分省委員会	唐天際（中国人）	1946年2月 - 7月
中共延辺地方委員会	孔原（中国人）	1947年3月 - 9月
中共吉東地方委員会	孔原（中国人）	1947年9月 - 1948年3月
中共延辺地方委員会	劉俊秀（中国人）	1948年4月 - 1949年2月

出所：中共延辺州委組織部・中共延辺州委党史研究室、延辺朝鮮族自治州档案館『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』延辺人民出版社、1991年、144～155頁。

そして、戦後における延辺の政府指導者（官職名は「延辺専員公署専員」）をみても、1948年3月に周保中の要請で北朝鮮から林春秋がやってきて専員になるまで、朝鮮人が務めたことはない。

国共内戦期における延辺の政府と指導者

政府の名称	専員	在任期間
延辺行政督察専員公署	閔選庭（錫伯人）	1945年11月 - 1946年4月
同上	董崑一（中国人）	1946年4月 - 7月
同上	徐元泉（中国人）	1946年7月 - 1947年9月
吉東行政督察専員公署	徐元泉（中国人）	1947年9月 - 1948年3月
延辺専区	林春秋（朝鮮人）	1948年3月 - 1949年3月

出所：延辺朝鮮族自治州地方志編委会『延辺朝鮮族自治州志 上』中華書局、1996年、440～443頁。

上述のように、戦後の延辺では党書記と政府指導者のポストは中国人幹部が占めていた。一方、その下の県、区レベルのポストには戦後直後に活躍した当地の朝鮮人幹部が就いていた。

七、地方民族主義批判と基層における朝鮮族幹部

少数民族地区に建国後最初の政治運動の嵐が吹き始めたきっかけは、1957年9月鄧小平の中共八期三中全会での「整風運動に関する報告」で、少数民族に対する社会主義教育と反右派闘争は、民族主義の傾向に反対することをさらに重視すべ

きであるということであった(日本国際問題研究所[1971:510])。この報告を受けて、中央民族事務委員会(以下、中央民委)は11月に少数民族代表を集めて、副主任の汪鋒が、「社会主義改造を行って以来、多くの少数民族のなかでは地方民族主義思想が成長し、嚴重なる危険な傾向にある」と述べた(『民族団結』1957(3):1)。翌年の1月に、中央民委副主任の劉春は、『民族団結』という中央の民族工作のプロパガンダ雑誌に、「地方の民族主義的傾向は大変危険で、分離主義として現れることもある。祖国の統一と民族団結に反対し、民族区域自治に反対し、独立王国、あるいは連邦共和国の成立を企てて、漸次分離する目的を達成しようとする。こうした言論と行動は、人口が多く、面積が広いウイグル・モンゴル・チベット・朝鮮などの民族のなかにある」(『民族団結』1958(1):2)と論文を発表した。中央の地方民族主義批判の政治運動は吉林省のレベルになると、さらに具体化され、朝鮮族は、社会主義的改造問題において、「民族利益」で階級矛盾を隠ぺいし、民族連合社の方向を否定し、分社して単独社になることを目論むと批判された(中共延辺朝鮮族自治州委統一宣伝工作部[1958:17])。

地方民族主義批判運動は、本来少数民族のなかのインテリなどを整風対象にしていたが、民族連合社に反対するために「右派分子」と判定された人もかなりいる。吉林省永吉県江密峰(音訳)民族連合社が分社した理由は、郷長のシン・ヨンファンが朝鮮族農民の不満を利用して民族主義思想を流布したことにありとして、シンは「右派分子」として批判された(『延辺日報』1958.5.13)。黒龍江省では、多くの朝鮮族幹部と農民が民族連合社の分社を要求したが、こういう意見は「民族主義」の表れとして批判された(徐基述他[1988:121])。遼寧省桓仁県友誼民族連合社は1956年に成立した後、「一部の富裕中農」は収入が減少したため、「民族連合社は優越性がない」、「水田技術が高い朝鮮族には分配が不合理である」といい、分社を主張した。この件に着手した遼寧省民族委員会のパク・キョンオクは分社を支持したため、のち「徹頭徹尾な右派分子」として批判された(『延辺日報』1958.3.14)。

上述の地方民族主義批判運動後に、延辺では、「漢族に学ぶ」キャンペーンが中心として行われ、農民たちは「先進民族である漢族」の漢語の学習に動員された。これは党中央からの指示によるものであり、全国人民代表大会民族委員会の副主任の謝扶民が1958年2月の第1期全国人民代表大会民族委員会第5次拡大会議で、「地方民族主義の突出した表現は漢族が先進的であることを認めず、漢族の助けを歓迎せず、漢族に学びたがらないことである」とされたことからきている(『民族団結』1958(3):3)。延辺では1959年秋には、「先進的で、主体民族の漢族を見習う」キャンペーンが行われ、朝鮮族知識人は、「私たち〔朝鮮族〕はまず、ブルジョアの

な民族主義の偏見を徹底的に批判し、克服し、漢族を中心とした各民族との団結を一層強化し、漢族に習い、漢族を中心とした各民族間の団結合作を強化すべき」(『延辺日報』1959.10.11)と発言した。

文化大革命の時期には、朝鮮族幹部がほぼ全面的に否定され、軍部が政府を支配する局面にはいった。

延辺에서 地域權力構造와 朝鮮族 엘리트의 추이 (1945 - 1960)

李 海燕(東京理科大学)

問題意識

- ① 「滿洲国」 붕괴 이후 등장한 朝鮮人 政治勢力과 中国共産党이 朝鮮人 중심의 延辺에서 政權을 성립시키는 과정의 고찰.
- ② 地域의 각 권력 차원에서 民族的 配置의 해명.
- ③ 過去·現在의 상황을 고려해서 遠近法的 접근을 시도.

一、「滿洲国」崩壊 직후 「政府」와 党組織

8월 20일 소련赤軍 駐延吉警備司令部 第1号 命令으로 이전 「間島省」副省長 尹泰東¹⁾을 省長으로 하는 間島臨時政府가 성립되어, ソ連軍과의 連絡과 公급을 담당하였다.²⁾

한편, 최초로 延辺에 진입한 共産党 組織은 日本軍의 彈压으로 소련령 極東으로 피신했던 東北抗日連軍(指導者 周保中)의 姜信泰 그룹이다.³⁾ 9월 18일 이들 30명은 延辺分遣隊로 延吉에 진입해서 10월 20일 延辺 최초의 共産党組織

1) 尹泰東 「滿洲国間島省」副省長で、1945年11月以降はソ連赤軍によって、中央アジアに送られたとされる(南昌竜『滿洲帝国朝鮮人』シンセリム、2000年、195頁)。

2) 延辺歴史研究所編・発行『延辺歴史研究 第5輯』、1988年、17頁。

3) 姜信泰 [1918-1950年] 本名姜健、慶尙北道尙州出身。1930~1940年、中国東北地区で抗日武装闘争を続け、東北抗日連軍第二路軍警衛大隊政治委員等の職に就いていた。東北抗日連軍がソ連で野營訓練をしていたとき、A営党委書記、ソ連遠東方面軍第88旅 4營大尉營長を担当する。解放後、東北人民自治軍延辺警備旅長、中共延辺委員会書記、延辺軍分区司令官等に任命される。1946年7月、朝鮮に帰国する。1950年6月朝鮮戦争が勃発すると、朝鮮人民軍総參謀長として、前線で戦闘を指揮。1950年9月沙里院での作戦中、空爆で32歳の若さで戦死。1950年 9月朝鮮民主主義人民共和国最高人民會議から「共和国英雄」を授与される(李昌役「姜信泰の軍人生涯」権立他『中国朝鮮族史研究 2』延辺大学出版社、1994年、291~303頁)。また、1946年6月、姜信泰を含む幹部たちが大量的に帰国した背景は、1946年5月以降北朝鮮で民主基地論(北朝鮮に根拠地を建設し、南朝鮮を解放することを目的とする)が形成され、その根拠地の確立が急がれ、幹部の不足が問題になったからである(鏗木昌之「朝中の知られざる関係: 1945-1949-滿州における国共内戦と北朝鮮の国家建設」『聖学院大学論叢』第3巻、1990年12月、40頁)。

中共延辺委員會를 결성하고, 姜信泰가 党書記에 취임하였다. 姜信泰는 소련赤軍 延吉駐屯軍警備司令部副司令員을 겸하였지만, 그는 東北地区 居住朝鮮人 가운데 가장 威信이 높고 周保中の 信賴마저 얻었다.⁴⁾

二、延安幹部의 到来

한편, 雍文涛⁵⁾ 등 33명의 延安幹部들은 延安을 出發해서 広東을 향하였지만, 도중에 日本 패전의 소식을 접하고 東北地区로 향하였다. 이들 대부분은 広東省 出身으로 그 가운데는 延辺出身 中国人 幹部도 있었다. 1945년 11월 초 이들은 吉林省工委로부터 延辺에 派遣되었지만, 吉林省工委書記 張啓龍은 雍文涛에게 “延辺은 무척 중요하다. 필히 延辺을 지켜야 한다”⁶⁾고 指示하였다. 11월 12일 이들은 延辺에 到着해서 東北局과 吉林省工委의 지시로 中共延辺委員會를 흡수해서 새롭게 雍文涛를 서기로 하는 中共延辺地方委員會(이하, 中共延辺地委로 약칭)을 결성하였다. 延辺地委은 20일 延辺 第1回 各族各界人民代表大會를 소집해서 21일 閔俊彦⁷⁾(= 閔選庭)을 專員으로 하는 延辺行政督察專員公署를 설치하였다. 延安幹部들은 延辺 各縣에 3명씩 縣委書記、縣長、警備團長 혹은 政治委員을 파견해서⁸⁾, 12월까지 延辺에서 縣 차원의 政權을 성립시켰다.

三、朝鮮人 大衆団体－①延辺

延辺은 1920년대부터 共産党이 影響이 미치고 있었고⁹⁾, 「滿洲国」崩壞 후에

4) 金亨植『激情歲月：文正一同志回憶錄』民族出版社、2004年、137～138頁。

5) 雍文涛 [生没年不詳] 広東省出身の漢族幹部。解放後、中国共産党から東北地区に派遣され、延辺根拠地を創設した最初の延辺地方委員会書記、吉東分省委副書記である。中華人民共和國建國後、東北人民政府林業部長、中央林業部副部長、広東省委書記、宣伝部副部長等職に就いていた(「全心全意為人民 創建延辺根拠地—訪延辺地委第一任書記、國家綠化委員會副主任雍文涛」韓俊光他『解放戰爭時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年、1～12頁)。

6) 延峰「当年他們都很年青」(金東和『解放戰爭時期的延辺青年 閃光的青春』延辺人民出版社、1992年)、27頁。

7) 閔俊彦 [1885年 - 不明] = 閔選庭、遼寧開原に生まれる。1910年から20年間延辺で學校教育に従事しながら、反日活動を行う。1936年中国共産党に入党してから、地下工作に従事した。解放後は初代の延辺行政督察專員公署專員に選出された(黄森「延辺是我們勝利前進的基地」韓俊光他『解放戰爭時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年、99頁)。

8) 黄森「延辺是我們勝利前進的基地」(韓俊光他『解放戰爭時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年)、96頁。

9) 延辺における最初の中国共産党組織は1928年2月に成立した竜井村支部である。1930年10月に中共東滿特別委員会が成立されてから、県・区レベルの系統的な党組織が成立された。1935年には日本の弾圧により大部分の党組織が破壊され、黨員たちはほかの

는 자발적으로 각종 조직이 결성되었다. 1945년 8월 10일 竜井中学 교사 朴根植은 소련의 라디오 放送으로 소련의 対日宣戰을 알았고, 12일 姜東柱 등과 함께 秘密裏에 ‘歡迎蘇軍委員會’을 조직하였다. 이들은 빠라를 배포해서 ソ連軍의 入城과 함께 歡迎集會를 개최하고 소련軍 司令部의 指示를 받게 되었다. 이후 延辺에서는 자주적으로 労働同盟, 農民同盟, 青年同盟, 婦女同盟 등의 大衆團體가 조직되었고, 9월 19일 이들 團體가 연합해서 ‘延辺勞農青總同盟’을 결성하였다. 10월 26일에는 “民主連合政府를 성립시키기 위해 奮闘한다”¹⁰⁾는 綱領을 내걸고 ‘延辺人民民主大同盟’으로 改稱해서 池喜謙¹¹⁾이 委員長에 選出되었다. 1945年 연말에는 延吉, 和竜, 琿春, 汪清, 安図에 県本部를 設置하고, 区와 마을에는 支部, 小組 등 基層組織을 설치하였다. 延辺人民民主大同盟은 15만 명이상의 盟員을 거느렸고, 그 가운데 朝鮮人이 99%를 차지하였다.¹²⁾

延辺人民民主大同盟 이외 延辺에서는 李泰俊(牧師·資本家) 등이 기독교 교도인 朝鮮西北青年會 成員과 일부 學生을 모아서 南朝鮮 李承晩에 대한 支持活動을 전개하였다. 延辺人民民主大同盟은 朝鮮人 大衆에게 李泰俊 등 ‘反革命的 죄상을 暴露하고 추방하였다.’¹³⁾

延辺人民民主大同盟은 終戰 직후 区와 마을 차원의 基層政權의 役割을 담당하였다. 예를 들어, 民政事務를 처리하고, 生産活動을 재개하고, 教育을 運營하고, 避難民을 救濟하였다. 또한, 漢奸과 走狗 등에 대한 清算鬭爭을 전개하였다. 예를 들어 和竜県에서는 万人大會를 개최해서 「滿洲國」時代의 警察署長 등을 처형하고, 竜井에서는 反奸清算大會를 개최해서 13명의 親日分子를 그 자리에서 처형하였다.¹⁴⁾ 中共中央으로부터 派遣되어 온 延安幹部는 幹部 수가 적고

地域に移動して、延辺における中国共産党地方組織の活動は中断されていた(リチャン「延辺での中共地方組織の再建」『足跡叢書 5 勝利』、143頁)。

10) 李昌役·姚作起「延辺人民民主大同盟」(『足跡叢書 5 勝利』)、103頁。

11) 池喜謙 [1903 - 1983] 朝鮮咸鏡北道生まれで、幼少時家族と延辺に移住した。1927年朝鮮共産党に加入し、1928年には東滿青年總同盟委員、延吉県青年連盟委員長に任命された。1930年9月中国共産党に加入し、北滿洲で反日活動を行うが、1933年日本に逮捕され、朝鮮で3年間牢獄に投じられた。延辺に戻って来てからは党組織と離脱し、農業に従事した。解放後の1945年9月に延辺勞農青婦總同盟を成立し、再び中国共産党に加入した。1946年7月から土地改革工作隊員として、農村に派遣され、1947年5月竜井高幹班で党籍からはずされた。その後は、延辺大学歴史学部助教授を任じ、朝鮮古代史の研究に努めた(『延辺党史事件與人物』延辺人民出版社、1988年、486~490頁)。

12) 白同活「延辺人民民主大同盟の歴史作用」(政協延辺朝鮮族自治州委員会文史資料研究委員會編·發行『延辺文史資料 第4輯』1985年)、146~147頁。

13) 李昌役他「延辺人民民主大同盟」(『足跡叢書 5 勝利』)、105頁。

14) 白同活「延辺人民民主大同盟の歴史作用」(政協延辺朝鮮族自治州委員会文史資料研究委員會編·發行『延辺文史資料 第4輯』1985年)、146頁。

工作업무가 많았기 때문에 여러 부문에서 延辺人民民主大同盟에 의존하였다.¹⁵⁾ 그러나 이들 組織은 基本的으로 朝鮮人에 限定한 결과, 民族的 傾向이 지나치게 강하다는 일면도 있었다.¹⁶⁾

延安幹部들은 延辺의 県 차원 以上の 政權을 掌握하고, 1946년 여름 土地改革을 개시하면서 延辺人民民主大同盟의 幹部들은 土地改革의 工作隊로서 各地의 農村에 派遣되어, 8월에는 이들 組織의 解散을 宣布하였다. 더욱이, 延辺人民民主大同盟 指導者들은 1947년 整風運動으로 거의 대부분 肅清되었다.

朝鮮人 大衆团体-②吉林과 長春

앞서 延辺의 狀況과는 달리 戰後 吉林市와 長春의 朝鮮人 社會에서는 政治的 主張의 차이로부터 격렬한 対立과 鬪爭이 발생하였다. 8월 22일 吉林市에서 梁煥俊을 시작으로 하는 현지 朝鮮人 共產主義者들이 朝鮮의 獨立과 統一에 대한 지지 등 슬로건을 내걸고 吉林朝鮮人解放同盟을 결성하였다. 거의 이와 동시에 金九를 支持하는 韓僑民會가 결성되어 民族主義 代表人物 申肅이 委員長에 선출되었다. 申肅은 李寬一(岔路河永新農場主), 李宗岱(国民党黨員) 등과 国民党的 東北接収를 支持하였다.¹⁷⁾

9월 1일 吉林市에서는 朝鮮人 大會가 개최되어 吉林市와 永吉縣, 蛟河縣, 舒蘭縣, 敦化縣, 長春市 등으로부터 각 階層의 朝鮮人 500명 이상이 운집하였다.¹⁸⁾ 會議에서는 李大成(「滿洲国」時代 吉林朝鮮人民會 會長), 李龍祚(同副會長, 僧侶) 등이 民族自治와 民族獨立을 비난하는 연설을 하였다. 朝鮮人 共產主義者 단체인 吉林朝鮮人解放同盟의 成員들은 이 대회에 參加해서 '親日分子에게 권력을 이양하는 것을 반대한다'고 주장하면서 활동하였다.¹⁹⁾ 이는 大會 參加者의 支持를 얻어서 吉林朝鮮人解放同盟은 우선 親日分子를 排除하는데 成功하였다. 그러나 당시 아직 多數의 大衆이 濃厚한 '民族意識'로 무장하였고, 또한, 民族主義 分子도 적극적으로 활동하였기 때문에 대회는 民族主義의 代表人物 申肅을 吉林朝鮮人會 會長에 선출하였다.

大會 이후, 梁煥俊 등은 中國共產黨 吉林特別支部 責任者 李維民을 비롯해서 王効明과 회합해서 이들의 指導를 받기 시작하였다. 9월 중순 梁煥俊은 中國共

15) 雍文濤「延辺根拠地を創設した日々」(政協延辺朝鮮族自治州文史資料委員會編『延辺文史資料 第9輯 解放初期의延辺』遼寧民族出版社、2000年)、60頁。

16) 姜東柱「從『八·一五』到十一月間的延辺工作」(延辺朝鮮族自治州檔案局編·發行『中共延辺吉東吉敦地委延辺專署重要文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』1985年)、6頁。

17) 張玉芝「吉林省民主連盟始末」(金沢他『吉林朝鮮族』吉林人民出版社、1993年)、225頁。

18) 梁煥俊「中共吉林特別支部朝鮮人分支部」(『足跡叢書 5 勝利』)、148頁。

19) 張玉芝「吉林省民主連盟始末」(金沢他『吉林朝鮮族』吉林人民出版社、1993年)、218頁。

産党에 入党하였고, 10월 18일 中国共産党 吉林特別支部 朝鮮人分支部 書記에 임명되었다. 吉林 以外에 長春, 蛟河, 舒蘭, 永吉 등 各地에서 解放同盟이 결성되었다. 解放同盟은 申肅이 1929年 韓族連合會를 결성해서 軍閥과 함께 共産黨員을 迫害했다는 事實을 暴露한 직후 吉林朝鮮人會를 崩壞시켰다.²⁰⁾ 吉林을 떠나지 않으면 안되었던 申肅은 吉林朝鮮人解放同盟이 “謀略 中傷과 동시에 国民党과 内通하는 反動를 画策하는 등 자신을 東北에서 驅逐하였다”고 회상하고 있다.²¹⁾

한편, 長春은 「滿洲国」의 首都였기 때문에 朝鮮人 가운데 官僚, 官廳의 職員 등 親日分子가 많았다. 이들 가운데는 高麗青年團, 高麗獨立党, 韓僑青年團, 韓僑国民党, 등 組織이 亂立하였다. 그 가운데서도 丁一權 등 滿洲国軍, 奉天軍官學校 關係者가 組織한 新京保安司令部의 影響이 강하였다.²²⁾ 新京保安司令部 司令官은 丁一權 대위였고, 參謀長은 金成泰 중위, 作戰參謀 金東河 중위였다.²³⁾ 이들은 戰後 韓國軍의 首腦部를 차지하는 滿洲軍 系列의 人脈을 形成하였다. 11월 초 吉林朝鮮人解放同盟의 梁煥俊은 長春에 派遣되어 ‘光復軍’의 親日的 行위를 暴露하고 그들을 追放하는데 성공하였다.

梁煥俊은 中国共産党 指導하에 中国革命에 積極的으로 참가할 것을 결정하였다. 1946년 3월 말 中共吉林省委은 吉林市에서 ‘吉林朝鮮人解放同盟’을 中心으로 朝鮮人會, 青年同盟, 婦女同盟, 農民協會 등 조직을 연합해서 ‘吉林省朝鮮人民民主連盟’을 결성하고, 梁煥俊을 黨組書記에 任命하였다.

4월 소련군은 吉林에서 철수하고 国民政府軍이 吉林에 進攻해 왔기 때문에 中共吉林省委諸機關은 延辺으로 이동하였다. ‘吉林省朝鮮人民民主連盟’의 성원들도 中共吉林省委諸機關과 함께 延吉로 이동하였지만, 6월부터 土地改革 工作隊로서 延辺 各地의 農村에 派遣되었다. 이후 ‘吉林省朝鮮人民民主連盟’은 독자적인 활동이 불가능하게 되었고, 그래서 해산하고 말았다. 더욱이, 그 幹部들은 1947년 整風運動으로 肅清되었다.

朝鮮人 大衆团体-③하얼빈

戰前 1942년 말 延安의 朝鮮獨立同盟으로부터 金沢明(=李相朝)가 北滿洲에 派遣되어 地下工作을 개시하였다. 金沢明은 1943년 봄부터 巴彥縣의 朝鮮人 4

20) 梁煥俊「中共吉林特別支部朝鮮人分支部」(林昌培他『朝鮮義勇軍第7支隊』遼寧民族出版社、1996年)、28頁。

21) 申肅『剛齋 申肅の生涯と獨立闘争 わが一生』2000年、国学資料院、159頁。

22) 丁一權『丁一權回顧録』高麗書籍、1996年、95頁。

23) 張昌国『陸士卒業生』中央日報社、1984年、51頁。

을에 潛入해서 5월에는 朝鮮獨立同盟 第12支部를 결성하였다. 終戰 直後 1945년 8월 20일 金沢明은 하얼빈으로 이동해서 ‘朝鮮獨立同盟北滿特別委員會’을 결성하였다. ‘朝鮮獨立同盟北滿特別委員會’은 朝鮮人이 많이 거주하는 五常, 阿城, 珠河, 延壽 등에 지부를 설치하였다.²⁴⁾

金沢明의 ‘朝鮮獨立同盟北滿特別委員會’와 對立한 것은 國民黨을 지지하는 韓國民會, 大同民主黨, 高麗青年團이었다. 9월 들어서는 환관스크(高利貸業主), 콘니온쥬(高麗青年團 團長, 國民黨員) 등과 매일과 같이 1,000여명의 聽衆을 모아서 自分들의 主張을 宣傳하였다. 9월 10일 콘니온쥬, 시뮤안소프(「滿洲國」期의 校長, 어떤 學校였는지는 불명), 이손균(「滿洲國」期 朝鮮民會 會長)은 “朝鮮人은 어떤 길을 걸어야 하는가”라는 주제의 圓辯大會를 개최하였다. 이들은 ‘알타협정에 따르면, 소련군은 만주의 주권을 國民政府에 넘기는 것으로 되어 있다. 우리들은 國民政府의 指導를 받는 길밖에 없다’ 혹은 ‘國民政府는 中國 唯一의 合法政府이다. 中國에 거주하는 우리들은 蔣委員長의 지도를 받아야 한다’ 혹은 ‘朝鮮도 國民政府와 함께 싸워온 金九의 韓國獨立黨이 인도하는 길을 걸어야 한다’고 주장하였다. 이에 대해서 “朝鮮獨立同盟北滿特別委員會”의 간부 10여명은 ‘朝鮮人은 中國共產黨의 指導下에 解放의 길을 걸어야 한다’고 반론하였다. 더욱이, 土地는 耕作 農民에게 나누어 주고, 노동자는 8시간 노동제를 實施해서 日本인과 親日分子의 財産을 沒收하는 등 구체적인 주장을 제출해서 大衆을 설득하였다. 9월 弁論大會 이후 콘니온쥬 消息不明이 되었고,²⁵⁾ 환관스크는 1946년 5월 中國공산당에 체포되었다.²⁶⁾

종전 직후 北滿洲 居住朝鮮人 가운데 活躍하고 있던 ‘獨立同盟北滿特別委員會’은 “歷史的인 使命을 完成하였다”는 理由로 1946년 5월 ‘朝鮮人民民主連盟’으로 改稱하였다.²⁷⁾

四、「竜井高幹班」에 의한 肅清

1947년 4월 中共吉林省委 組織部은 「關於軍大分校設立高級幹部研究班的決定[軍大分校에 高級幹部研究班 設立의 決定]」을 결정을 하고 116명의 幹部를 竜井으로 召喚하였다. 「高級幹部研究班」(이하, 「竜井高幹班」)으로 召喚된 116명의 幹部 가운데는 中國人 幹部 1명 포함된 것 이외에 나머지는 115명은

24) 徐明勳「朝鮮義勇軍第3支隊」(中國人民政治協商會議黑龍江省哈爾濱市委員會編·發行『哈爾濱文史資料 第10輯』1986年), 3頁.

25) 李義一·徐明勳『朝鮮義勇軍3支隊』黑龍江朝鮮民族出版社, 1987年, 64~66頁.

26) 李義一·徐明勳『朝鮮義勇軍3支隊』黑龍江朝鮮民族出版社, 1987年, 82頁.

27) 徐明勳他「朝鮮獨立同盟北滿特別委員會」(『足跡叢書 5 勝利』), 132頁.

全員 朝鮮人 幹部였다. 그리고 幹部급을 보면, 県·区 이상의 幹部 91명과 軍隊의 團·營 이상의 幹部 25명이었다. 이들 가운데는 戰後 初期 自發적으로 現地에서 武装団体を 조직한 사람들을 비롯해서 抗日連軍과 朝鮮義勇軍의 前幹部 혹은 延辺人民民主大同盟과 吉林朝鮮人解放同盟의 前幹部도 포함되었다.²⁸⁾ 예를 들어, 前抗日連軍 幹部 呂英俊, 石東洙, 前朝鮮義勇軍 幹部 金平, 劉章竜, 吉林朝鮮人解放同盟 幹部 梁煥俊, 裴克, 黃載東 등이 포함되었다. 또한, ‘竜井高幹班’에는 93명의 黨員이 포함되었지만, 그 대부분은 戰後 直後 姜信泰가 설립한 中共延辺委員會에 入党하고 幹部에 任命된 경위를 갖는다.

당초 ‘竜井高幹班’에는 延安에서 整風經驗을 살려서 参加者들에게 文献을 읽게 하고, 스스로 革命에 参加한 動機를 告白하게 방식이었다.²⁹⁾ 그 가운데 ‘滿洲国’ 時代に 日本으로 転向하거나 中国共産党 組織을 탈당한 경우도 發見되었고, 7월 들어서부터 ‘竜井高幹班’은 개인의 政治歴 審査가 주요 업무였다. 그 후 5개월에 걸친 조사의 결과, 1948년 1월 상당히 엄격한 審査結果를 제출하였다. 93명의 黨원 가운데 71명이 黨籍을 박탈당하였고, 20명만이 黨籍을 유지하였다.³⁰⁾ 『延吉黨史資料匯編』에 따르면, 罪명은 叛徒走狗 13명, 叛徒 12명, 走狗 2명, 敵偽殘余 7명, 變節者 33명, 消極적으로 革命을 이탈한 자 17명, 投機的な 商人 2명, 革命者을 가장한 자 2명, 偽職員 2명, 背信한 후에 다시 혁명에 참가한 자 2명, 미정 1명이었다.³¹⁾

‘竜井高幹班’이 제출한 엄격한 처분 이유에 대해 中国共産党은 「滿洲国」 時代に 日本으로 転向 및 中国共産党 組織과의 連絡断絶 등을 들고 있다.³²⁾ 그러나 當時 ‘竜井高幹班’의 工作을 담당했던 文正一³³⁾은 “이들 竜井高幹班의 参加者

28) 文正一「高幹班的整黨整隊運動」(姚作起他『東北軍政大学吉林分校』遼寧民族出版社、1994年)、82頁。
 29) 文正一「高幹班的整黨整隊運動」(姚作起他『東北軍政大学吉林分校』遼寧民族出版社、1994年)、82~85頁。
 30) 中共延辺州委組織部·中共延辺州委黨史研究室、延辺朝鮮族自治州檔案館『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』延辺人民出版社、1991年(以下、『組織史』と略す)、137頁。
 31) 『延吉黨史資料匯編』編写組『延吉黨史資料匯編』東北朝鮮民族教育出版社、1988年、188頁。金東和他『延辺黨史事件與人物』(延辺人民出版社、1988年、以下、『事件與人物』と略す、339~340頁)にも同様な記述がある。
 32) 雍文濤「全心全意爲人民、創建延辺根拠地」(韓俊光他『解放戰爭時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年)、10頁。
 33) 文正一 [1914 - 2004年] 吉林省琿春生まれで、本名は李雲竜である。文正一の政治活動は1934年に南京で朝鮮民主革命黨に参加したことから始まる。1938年には武漢で朝鮮獨立同盟に参加し、朝鮮義勇隊の創設に携わる。1939年には八路軍洛陽弁事處で朝鮮義勇隊隊長を任じ、1942年は「華北朝鮮獨立同盟」の秘書長を務める。戦後の1945年12月に朝鮮義勇軍第5支隊を率いて、延辺に入る。文正一は1946年に延吉県の副黨書記に、1947年に吉東專員公署副專員に任命される。また、1947年には「竜井高幹

의 過去를 논할 때는 延辺의 情況을 歴史的으로 分析해야 한다. 이들의 다양한 문제에 대해서는 當時의 情況에 따라 寬大하게 處理해야 한다”³⁴⁾라고 기술하고 있는 바와 같이「滿洲国」성립 이후 日本의 彈压으로 延辺에서 革命活動이 事實上 不可能했음을 고려하지 않으면 안되었다.

‘竜井高幹班’에 대해서는 資料의 未公開로 解明 불가능 부분도 많다. 그러나 ‘竜井高幹班’은 결과적으로 戰後 直後 延辺 各地에서 활약하고, 姜信泰가 조직한 中共延辺委員會를 통해서 中国共產党에 入党한 朝鮮人 幹部 多數를 權力으로부터 追放하게 되었다. 처분당한 幹部 가운데는 戰後 初期 延辺에 활약한 延辺人民民主大同盟 指導者 池喜謙,³⁵⁾ 姜東柱, 朴根植 등도 포함되었지만, 이들은 1945년 9월 말 姜信泰가 入党시켰다.³⁶⁾ 中共延辺地委를 새롭게 조직한 延安 幹部 雍文涛은 戰後 直後 실질적인 基層政權의 役割을 담당한 延辺人民民主大同盟에 대해서 “그 組織綱領は은 日連軍의 것이며, 指導者는 복잡하고, 轉向者, 스파이가 많다”³⁷⁾라고 기술하고 있다. ‘竜井高幹班’에 의한 朝鮮人 幹部에 대한 肅清은 抗日連軍 系列의 姜信泰가 組織한 朝鮮人이 中心이었던 中共延辺委員會에 대한 全面的인 부정이라 할 것이다.

班」の工作を担当し、1948年には延辺專員公署副專員に任命される。1949年3月に延辺專員公署專員に任命されるが、8月に中共東北局の農林部秘書長に転動した。朝鮮戦争が勃発した1950年10月には中国人民志願軍後勤部運輸部長、政治部保衛部副部长として朝鮮戦場に派遣された。中国に戻ってからは民族事務委員会に配属された。文化大革命の受難の時期を経て、1980年代は民族事務委員会副主任などを務めた(「文正一同志逝世」『人民日報』2004年3月24日)。

- 34) 文正一「高幹班的整党整隊運動」(姚作起他『東北軍政大学吉林分校』遼寧民族出版社、1994年)、82~85頁。
- 35) 池喜謙 [1903-1983年] 朝鮮咸鏡北道生まれで、1910年に家族と延辺に移住した。学生時代から革命活動を行い、1927年朝鮮共産党ML派に加入し、朝鮮共産党滿洲総局北滿第2道の責任者となった。1930年にはコミンテルンの「一国一党」原則に従い、中国共産党に加入した。1932年から中共珠河県委書記に任命され、珠河、五常、双城、延寿などで抗日運動を行った。1933年日本に逮捕され、1936年まで朝鮮で受刑した。釈放されて、延辺に戻ってからは農業に従事した。戦後の9月に延辺で労農青総同盟を組織し、姜信泰の紹介で中国共産党に再入党した。10月に労農青総同盟が延辺人民民主大同盟に改名されてからはその委員長に当選した。1947年5月「高級幹部班」に参加させられ、「歴史問題」により党籍を取り消された。その後延辺大学で歴史研究に従事した(『事件與人物』、486~490頁)。
- 36) 姜東柱「從八・一五到十一月間的延辺工作」1945年12月(延辺朝鮮族自治州档案局編・發行『中共延辺吉東吉敦地委延辺專署重要文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』[K29-55]、以下、『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』と略す)、5頁。
- 37) 雍文涛「全心全意為人民、創建延辺根拠地」(韓俊光他『解放戦争時期的東滿根拠地』延辺人民出版社、1991年)、10頁。

當時 처분당한 幹部들은 北朝鮮이 建國을 위해 幹部를 大量으로 必要하기도 했기 때문에 周保中의 同意에 따라 北朝鮮으로 보내졌다.³⁸⁾ 이는 延邊 이외의 朝鮮人 幹部에게도 影響을 미쳤고, 延邊 朝鮮人 幹部가 北朝鮮으로 이동하는 것이 하나의 癖이었다.³⁹⁾ 中共延邊州委組織部, 黨史研究室, 檔案館가 內部적으로 出版한 『中國共產黨延邊朝鮮族自治州組織史』는 이 점에 대해서 “中國共產黨은 民族政策을 貫徹하는 가운데 偏差가 발생해서 朝鮮人 黨員, 幹部와 知識人 가운데 私적으로 北朝鮮으로 이동하는 현상이 발생했다”⁴⁰⁾고 서술하고 있다.

五、新黨員의 大量養成

中國共產黨은 延邊에서 新黨員을 받기 시작할 당초 勞働者, 貧雇農, 革命的인 青年知識人, 軍人 가운데 秘密리에 入黨工作을 전개하였다. 그러나 앞서 ‘竜井高幹班’의 숙청이 시작된 1947년 7월 吉林省 黨書記 陳正人은 延吉에 개최된 ‘第2次團級幹部會議에서 當면한 重要 任務 가운데 하나는 幹部가 극히 不足하기 때문에 新幹部를 大量으로 養成할 需要가 있음을 強調하고 있다.⁴¹⁾ 中共延邊地委도 같은 시기에 “計画的이고 大胆하고 積極的으로” 新黨員의 받아들여야 한다는 것으로 “今後3-5개월 이내에 新黨員 接수의 成績을 올려야 한다”고 指示하고 있다.⁴²⁾ 그리고 管轄下에 있는 延邊 各 縣과 區에 黨組織을 發展시키기 위해 計畫을 作成하도록 명령하고, 新年度 工作計畫 가운데도 黨員數를 擴大한다는 項目을 포함시켰다. 또한, 大衆이 이미 發動시킨 일부의 農村, 工場, 學校 등에는 黨의 基層組織을 설치한다는 것이었다.⁴³⁾

그 결과, 1년 후 1948년 7월 延邊에는 34개의 區 차원의 黨委員會, 221個의 마을 차원의 黨支部가 설치되었고, 黨員數는 1,789명으로 증가하였다.⁴⁴⁾ 中國共產黨은 東北에서의 勝利를 눈 앞에 두고 8월에는 종래의 秘密스런 建黨작업을 취소하고 공개적인 建黨작업을 개시하였다. 여기서 1949년 1월에는 52個의 區 차원의 黨委、440個 마을 차원의 黨支部로 補充되었고, 黨員數도 5,244명으로

38) 金亨植『激情歲月：文正一同志回憶錄』民族出版社、2004年、132頁。

39) 姜權模「李浩源」(金沢他『吉林朝鮮族』吉林人民出版社、1993年)、541頁。

40) 『組織史』、142頁。

41) 陳正人「在第二次團級幹部會上的總結」1947年7月16日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、71頁。

42) 延邊地委「關於全力準備反攻和延邊黨的任務」1947年6月5日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、60頁。

43) 延邊地委「關於全力準備反攻和延邊黨的任務」1947年6月5日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、60頁。

44) 『組織史』、140頁。

急増하였다.⁴⁵⁾ 建党工作이 활발하게 전개되었던 1948년 새롭게 入党한 黨員은 3,175명이었고, 1948년 말 全黨員數의 60%를 차지하였다.⁴⁶⁾

[表3 - 3] 国共内戦期 延辺의 中国共産党 黨員 수의 추이

分類	黨員數(朝鮮人黨員의比率%)	黨員數(朝鮮人黨員의比率%)	黨員數(朝鮮人黨員의比率%)
	1947年7月	1948年7月	1949年1月
延吉県	788 (49.2)	620 (66.4)	2331 (74.3)
和竜県	187 (36.7)	243 (68.8)	1080 (86.9)
琿春県	308 (40.5)	183 (59.3)	826 (68.4)
汪清県	307 (45.5)	235 (67.8)	652 (72.4)
敦化県	261 (13.2)	157 (22.0)	
安図県	77 (3.6)	83 (13.7)	231 (29.4)
地方委員會		26 (5.1)	124 (46.0)
軍分区		232 (49.3)	
公安處		10 (9.1)	
合計	1928 (39.1)	1789 (56.3)	5244 (73.1)

出所：中共延辺州委組織部・中共延辺州委党史研究室、延辺朝鮮族自治州檔案館『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』延辺人民出版社、1991年、197~199頁。

新黨員을 大量으로 入党시켰던 1948년 延辺에서는 中共吉林省委의 指示로 1,153명의 幹部를 訓練해서 区 차원의 幹部 全員을 新幹部로부터 拔擢하였다.⁴⁷⁾ 결국, 中国共産党은 1947년 여름 戰後 直後에 活躍한 現地 朝鮮人 幹部層을 肅清한 후에 新黨員을 大量으로 養成하기 시작해서 1948년 区 차원의 幹部를 전부 新黨員으로 任命하고, 延辺에서 確固한 地位를 確立해서 基層政權을 굳건히 할 수 있었다.

六、戰後 直後 延辺의 党組織과 최상위층의 추이

「滿洲国」붕괴 이후, 中国共産党이 延辺에 進出한 이래, 延辺의 党組織과 政府의 指導者에는 거의 대부분 中国人이 취임하였다. 먼저, 党組織을 보면, 戰後 直後 소련으로 돌아간 抗日連軍 系列의 姜信泰(朝鮮人)은 10월 20일 最初의 党組織 中共延辺委員會를 결성하였다. 그러나 中共延辺委員會의 결성 6개월도 안되었던 11월 초 雍文濤 등 32명의 延安幹部가 中共吉林省委로부터 派遣되어 왔고, 15일 새롭게 中共延辺地方委員會(이하 中共延辺地委)을 결성하였다. 그 후 1949년 2월 延安幹部가 南下할 때까지 延辺의 党書記은 延安幹部가 재임하

45) 『組織史』, 197~199頁。

46) 『事件與人物』, 342頁。

47) 劉俊秀「過去一年來主要成績和今年的新任務」1949年1月1日(『文件匯編 第1集 1945.11-1949.1』)、95頁。

였다.

国共内戦期 延辺의 党組織과 党書記

党組織의 名称	党書記	在任期間
中共延辺委員會	姜信泰 (朝鮮人)	1945年10月 - 11月
中共延辺地方委員會	雍文涛 (中国人)	1945年11月 - 1946年2月
中共吉東分省委員會	唐天際 (中国人)	1946年2月 - 7月
中共延辺地方委員會	孔原 (中国人)	1947年3月 - 9月
中共吉東地方委員會	孔原 (中国人)	1947年9月 - 1948年3月
中共延辺地方委員會	劉俊秀 (中国人)	1948年4月 - 1949年2月

出所：中共延辺州委組織部·中共延辺州委党史研究室、延辺朝鮮族自治州檔案館『中国共産党延辺朝鮮族自治州組織史』延辺人民出版社、1991年、144~155頁。

그리고 戰後 延辺의 政府指導者(官職名은 延辺專員公署專員)을 보면, 1948년 3월周保中の 要請으로 北朝鮮으로부터 林春秋가 와서 專員이 될 때까지 朝鮮人이 재임한 적은 없었다.

国共内戦期 延辺의 政府와 指導者

政府의 名称	專員	在任期間
延辺行政督察專員公署	閔選庭 (錫伯人)	1945年11月 - 1946年4月
同上	董崑一 (中国人)	1946年4月 - 7月
同上	徐元泉 (中国人)	1946年7月 - 1947年9月
吉東行政督察專員公署	徐元泉 (中国人)	1947年9月 - 1948年3月
延辺專区	林春秋 (朝鮮人)	1948年3月 - 1949年3月

出所：延辺朝鮮族自治州地方志編委會『延辺朝鮮族自治州志 上』中華書局、1996年、440~443頁。

이상과 같이 戰後 延辺에서는 党書記와 政府指導者는 전부 中国人 幹部가 차지하였다. 한편, 그 이하의 県과 区의 주요 포스트에는 戰後 直後 활약한 현지 朝鮮人 幹部가 임명되었다.

七、地方 民族主義 批判과 基層의 朝鮮族 幹部

少数 民族地区에 建国後 最初の 政治運動의 바람이 불기 시작한 계기는 1957년 9월 鄧小平의 中共8期 三中全會에서 “整風運動에 관한 報告”에서 少数 民族에 대한 社會主義 教育과 反右派 鬭爭은 民族主義 경향에 반대하는

것을 더욱 중시해야 한다는 것이었다(日本國際問題研究所[1971:510]). 같은 보고를 받은 中央民族事務委員會(이하, 中央民委)은 11월 少數民族代表를 소집해서 副主任 汪鋒이 “社會主義 改造를 실시한 이래, 많은 少數民族 가운데는 地方 民族主義 思想이 成長하는 것은 嚴重하고 危險한 傾向”이라고 지적하였다(『民族團結』1957(3):1). 다음해 1월 中央民委 副主任 劉春은 『民族團結』이라는 中央의 民族工作 선전잡지에 “地方의 民族主義的 傾向은 무척 危險하며, 分離主義로 나타나고 있다, 祖國의 統一과 民族團結에 반대하고, 民族區域 自治에 반대해서 獨立王國 혹은 連邦共和國의 成立을 기고해서 점차 分離의 目的을 달성하고자 한다. 이러한 言論과 行動은 人口가 많고, 면적이 넓은 위구르, 몽골, 티베트, 조선민족 가운데 있다”(『民族團結』1958(1):2)는 논문을 발표하였다. 중앙의 地方 民族主義 批判의 政治運動은 吉林省 차원에서는 더욱 구체화되어 朝鮮族은 社會主義的 改造問題에서 ‘民族利益’으로 階級矛盾을 은폐하고, 民族連合社의 方向을 否定하고, 分社해서 單獨社를 목표로 하고 있다고 비판하였다(中共延邊朝鮮族自治州委統一宣傳工作部[1958:17]).

地方 民族主義 批判 運動은 본래 少數民族 가운데 지식인 등을 整風對象으로 하였지만, 民族連合社에 反對하기 위해서 ‘右派分子’라고 判定한 자들도 상당하였다. 吉林省 永吉縣 江密峰(音訊)民族連合社가 分社했던 이유는 鄉長 신용환이 朝鮮族 農民의 不滿을 利用해서 民族主義 思想을 流布했다는 것으로 신용환은 ‘右派分子’로 批判당하였다(『延邊日報』1958.5.13). 黑龍江省에서는 많은 朝鮮族 幹部와 農民이 民族連合社의 分社를 要求하였지만, 그러한 의견은 ‘民族主義’의 상징으로 비판당하였다(徐基述他[1988:121]). 遼寧省 桓仁縣 友誼民族連合社는 1956년 成립한 후에 ‘일부 富裕中農’의 수입이 감소하였기 때문에 “民族連合社는 優越性가 없다” 혹은 “水田技術이 우수한 朝鮮族에 대한 分配가 不合理的하다”고 주장하며, 分社를 主張하였다. 이 건의 처리에 착수한 遼寧省 民族委員會의 박경옥은 分社를 지지했다는 이유로 나중에 “철두철미한 右派分子’라 비판당하였다(『延邊日報』1958.3.14).

앞서 地方 民族主義 批判運動 이후 延邊에서는 “漢族을 배우자”는 캠페인이 주류를 이루었고, 農民들은 “先進民族 漢族”의 漢語 學習에 동원되었다. 이는 黨中央의 指示에 따른 것으로, 全國人民代表大會民族委員會의 副主任 謝扶民이 1958년 2월 第1期 全國人民代表大會民族委員會 第5次 擴大會議에서 “地方 民族主義의 돌출한 表現은 漢族이 先進적임을 인정하지 않고, 漢族의 도움을 歡迎하지 않고, 漢族을 배우고자 하지 않는다”는 것으로부터 시작되었다(『民族團結』1958(3):3). 延邊에서는 1959년 가을 “先進的이며 主体民族의 漢族을 배우

자”는 캠페인이 전개되었고, 朝鮮族 知識人은 “우리들(朝鮮族)은 먼저 부르조와적 民族主義 偏見을 徹底히 批判, 克服하고 漢族을 중심으로 각 民族과의 團結을 一層 強化하고 漢族을 배우고, 漢族을 중심으로 각 민족간의 團結合作을 강화해야 한다”(『延辺日報』1959.10 . 11)고 발언하였다.

文化大革命기에는 朝鮮族 幹部가 거의 전면적으로 부정되었고, 軍部가 政府를 支配하는 국면으로 바뀌었다.