

개항장으로서의 부산항과 기록*

As an Open Port, Busan Port and Related Records

송 정 숙(Jung-Sook Song)**

목 차

- | | |
|----------------------|---------------------------|
| 1. 머리말 | 4.1 조선 측 기관이 생산하거나 관련된 기록 |
| 2. 부산항의 유래와 발전 | 4.2 일본 측 기관이 생산하거나 관련된 기록 |
| 2.1 개항 이전 | 4.3 개인기록 |
| 2.2 개항 이후 | 5. 부산항의 개발과 관련기록 |
| 3. 조약으로 본 부산항의 개방 | 6. 맺음말 |
| 4. 부산항에 설치된 기관과 관련기록 | |

<초 록>

이 연구에서는 부산항이 개항장으로 거듭나면서 조선과 일본을 비롯한 국가 간에 체결한 조약과 조선과 일본이 부산항에 설치한 기관과 그 기관이 생산했거나 관련된 기록들, 그리고 부산항의 개발과정에서 생산하거나 관련된 기록들을 살펴봄으로써 개항기와 식민지 시기 부산항을 중심으로 부산에 관한 로컬리티를 재현하는 데 필요한 맥락을 분석하였다. 일본은 조선과 조약을 체결해 가면서 부산항을 중심으로 일본인의 활동범위를 확대하고 초량왜관을 전관거류지로 함에 따라 이 지역을 중심으로 일본영사관, 상업회의소 등을, 조선은 동래감리서, 개항장재판소 등을 설치하였다. 부산항의 개발과 관련해서는 조선총독부 관보 등에 당시 상황들이 잘 나타나 있으나, 관련 기록이 규장각과 국사편찬위원회와 부산시민도서관에도 상당량이 소장되어 있었다. 개항 이후 부산항의 개발과 변모에 관련된 기록들을 국내뿐 아니라 국외에 소장되어 있는 자료들을 망라적으로 수집하여 생산기관별 기록의 특성을 파악하는 것이 앞으로의 과제이다.

주제어: 조일수호조규(병자수호조약), 부산항, 개항장, 부산항 개발, 부산항 개발기록

<ABSTRACT>

The Treaty of Friendship, Commerce and Navigation between the Chosun dynasty and Japan and the United States of America etc. began signing procedures from Feb. 1876. Thus, Busan port became an open port to foreign vessels in 1876. This has resulted in Busan port becoming the greatest port in Korea. This study explored records which were made by the Chosun dynasty and Japan on the opening and development of Busan port. The results are as follows : According to making treaties between the Chosun dynasty and foreign countries, Chosun dynasty gradually opened a door to the international community. Various institutions were established in and around Busan port by Chosun and Japan. For example, maritime customs, a court of justice, police station by the Chosun side, a Japanese consulate, the Board of Trade for Japan etc by the Japan side. Records made by or related to these institutions and on the development of the Busan port during the open-port period and the Japanese colonial period were preserved at the Kyujanggak Institute for Korean Studies, the National Institute of Korean History, and the Busan Metropolitan Simin Municipal Library.

Keywords: treaty of Friendship, Commerce and Navigation between the Chosun dynasty and Japan, Busan port, records on development of Busan port, records on locality

* 이 논문은 2010년도 정부재원(교육과학기술부 인문사회연구구역량강화사업비)으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었음(NRF-2010-330-H00006).

** 부산대학교 문헌정보학과 교수(songjs@pusan.ac.kr)

■ 접수일: 2011년 5월 24일 ■ 최종수정일: 2011년 6월 1일 ■ 게재확정일: 2011년 6월 22일

1. 머리말

우리나라는 지난 100여 년 동안 사회변동이 급격하게 진행되었고, 정보통신과 교통의 발달로 지역이 균질화 되어 지역은 정체성과 역사성을 상실할 위기에 놓여 있다. 그럼에도 지방의 기록을 체계적으로 관리할 기록물관리기관은 전무하다. 더구나 오늘날 지역에서 이루어지는 다양한 활동들은 단기적이고 휘발성이 강한 디지털매체에 기록되고 있어서 장기간 보존되기 어렵다. 따라서 지역의 정체성과 역사성을 보존하기 위해서 '로컬리티를 기록화 하는 것'은 더 이상 미룰 수 없는 시급한 과제이다.

내가 발 딛고 있는 부산도 많은 변화를 거쳐 오늘에 이르렀다. 조선시대에서는 경상도 동래현의 남쪽에 위치한 포구였던 동래현 부산포가 어떻게 부산광역시 동래구로 위상이 바뀌었고, 부산항이 한국 제1의 관문으로 발전하였는가? 그 변화의 출발점은 부산포가 개항장이 되면서 부터이다.

이 연구에서는 조선이 일본을 비롯한 외국과 어떤 조약들을 체결하게 되면서 부산항과 부산이 외국인들에게 개방되어 갔는가? 일본을 비롯한 다른 나라들은 부산항에 어떤 기관을 설치하여 자국의 국민의 안전과 경제적 이익을 확보하려 하였는가? 조선은 외국의 공격적인 개방 요구에 대응하여 어떤 기관들을 설치하여 조선의 영토와 국민들을 보전하고 이익을 확보하고자 하였는가? 이러한 과정에서 조선과 일본이 생산한 기록은 무엇이며, 현재 어디에 보존되어 있는가?를 살펴보고자 한다.

또한 일본은 무슨 필요에서 거액을 투자하여 부산항을 지속적으로 개발하였는가? 항구란 해

상교통과 육상교통을 연결하는 곳이다. 이 연구에서는 일본과 부산을 연결하는 해상교통, 부산과 서울, 또는 의주로 연결되는 육상교통 발달과의 관련 속에서 부산항의 개발 과정을 살펴볼 것이며, 이 과정에서 주요한 역할을 한 기관이 생산한 기록, 그 당시의 모습을 담고 있는 기록에는 무엇이 있는가? 등을 개항기와 식민지 시기의 부산, 특히 부산항을 중심으로 살펴볼 것이다.

이를 연구하기 위해 「고종실록」 등의 사료와 조약집, 관련 연구 성과 등을 통해 조선과 외국이 체결한 조약과 협정의 원문 및 전후 맥락을 조사 분석할 것이다. 다음으로는 「조선항만사정」, 「부산시사」, 「부산항사」 등을 통해 부산항에 설치된 기관들을 조사한 후, 각 기관이 생산한 기록들은 무엇이 보존되어 있는지 살펴볼 것이다. 부산항의 개발과 관련해서는 부관연락선, 경부철도의 개통, 전선의 설치 등 부산항을 중심으로 한 교통 통신의 발달과정에 관한 연구를 통해 시기별 추이를 파악한 후 그 당시에 생산된 기록들은 무엇이 있는지를 파악하기 위해 규장각한국학연구원, 국사편찬위원회 한국사데이터베이스, 국가기록원, 부산시민도서관, 부산대학교도서관, 부산박물관의 자료를 조사할 것이다.

이를 통해 변방에 있던 부산포가 개항기와 식민지시기에 어떤 이유에서 어떤 과정을 거쳐 조선 제1의 관문으로 성장하였으며, 이러한 과정에서 생산된 기록들이 어디에 보존되어 있는지를 살펴봄으로써 부산항을 중심으로 부산에 관한 로컬리티를 재현하는 데 필요한 맥락을 제공할 수 있을 것이다.

2. 부산항의 유래와 발전

2.1 개항 이전

『신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽)』 제23권에 의하면, “부산은 조선시대에는 경상도 동래현이었다. ‘부산(釜山)’이라는 산은 동평현에 있으며, 산이 가마솥 모양과 같아서 이렇게 이름 지었다. 그 아래가 바로 부산포(釜山浦)인데, 상주하는 일본인[恒居倭戶]의 집들이 있다.”고 한다.¹⁾ 이 항거왜호는 왜관으로 장사할 물건을 가져오거나 그런 사람을 따라와서 이곳에 머무르고 있는 일본인들의 집을 말하는 것으로, 왜관과는 성격이 다르다. 왜관은 상관(商館)으로서 무역관인 동시에 일본에서 온 사

신을 조선 측에서 접대하는 곳이다.

조선시대 왜관의 설치에 관한 사항을 정리하면, 다음 <표 1>과 같다(표용수 2010, 273-299).

일본상선이 조선의 각 포구에 마음대로 드나들므로, 1407년 처음으로 그 선박이 드나들 수 있는 곳을 부산포와 제포²⁾로 한정하였다. 이곳에는 왜리(倭里)와 왜관(倭館)이 형성되었다(김동철 2010). 이처럼 왜관은 1407년(태종 7)에 제포와 부산포에 설치된 것을 시작으로 <표 1>에서 보듯이 폐쇄와 설치를 반복하였다.

1607년(선조 40) 부산 수정동 부근의 두모포에 왜관이 설치되고 양국 간에 국교가 정상화되자 왜관에는 쓰시마 섬 관인과 일본인이 상주하게 되고 일본 상인들의 출입도 빈번해지면서 두 나라 상인의 접촉도 많아졌다. 이에 따라 밀무

<표 1> 왜관의 설치

| 연도 | 왜관의 설치 |
|---------------|--|
| 1407(태종 7) | 부산포(현 부산진시장 무일대)와 제포에 왜관 설치 |
| 1418(태종 18) | 염포(현 울산 북구 염포동) 왜관 설치 |
| 1419(세종 1) | 이종무의 대마도 정벌로 부산포왜관 1차 폐쇄 |
| 1423(세종 5) | 부산포, 제포 왜관 다시 설치 |
| 1510(중종 5) | 삼포 왜관으로 왜관 2차 폐쇄 |
| 1512(중종 7) | 『임신약조』 체결, 제포 단일왜관으로 일본과 무역재개 |
| 1541(중종 36) | 제포에서 조선관병과 일본인 사이에 싸움이 일어남 → 제포의 왜관을 부산포로 옮김 |
| 1544(중종 39) | 『사랑진왜변』으로 교류중단, 왜관 폐쇄 |
| 1547(명종 2) | 『정미약조』 체결, 부산포왜관만 유지 |
| 1592.4(선조 25) | 임진왜란 일어남, 부산포왜관 3차 폐쇄 |
| 1603(선조 36) | 절영도 임시왜관(1603~1607) 설치 |
| 1607(선조 40) | 두모포(현 부산 동구 수정동 일대)에 왜관(1607~1678) 설치 |
| 1609(광해군 1) | 『기유약조』 체결로 조일국교 정상화, 항거왜인의 거주와 상행위 허용 |
| 1678(숙종 4) | 초량(현 용두산공원 일대)으로 왜관 옮김 |
| 1683(숙종 9) | 약조제찰비 설치 |

1) 李荇等 受命編, 『新增東國輿地勝覽』, 제23권, 경상도 동래현.

2) 제포(齊浦)는 지금의 경남 진해시에 해당하는 웅천(熊川)으로 내이포(乃而浦)라고도 함.

역, 잡상행위 등 여러 가지 폐단이 일어났고, 정부에서는 이러한 폐단을 바로잡기 위하여 여러 차례의 약조를 맺어 위반자를 엄히 단속하였다. 1607년부터 1678년까지 부산 동구청 일대에 있었던 두모포 왜관을 용두산 일대로 이전시킨 것은 일본인과 조선인을 격리시키려는 의도였다(김동철 2008). 두모포는 부산진성과 가까운 군사기밀이 탐지될 위험이 있어서 부산진에서 멀리 떨어진 구석에 위치한 용두산 공원 주변으로 왜관을 옮기게 되었다. 부산진은 통영과 수영의 통제를 받고 海左의 6진을 주관하는 군진이었기 때문이다. 초량왜관의 면적은 광복동, 용두산공원, 대청동, 북병산 일대 10만평이다. 이처럼 두모포에서 초량(용두산 일대)으로 왜관을 옮긴 후 왜관의 규모가 커지고 면적도 넓어지자 밀무역 등 왜인들의 범법행위가 심해졌다.

이 당시의 상황을 잘 드러내는 비석이 약조제찰비(約條製札碑)인데(〈그림 1〉 참조), 그 내력을 보면 다음과 같다. 1683년에 통신사로 일본에 갔던 윤지원이 돌아올 때 조선에 대한 일본의 교섭관계를 위임받고 있던 대마도주와 전문 5개조에 달하는 약조를 체결하였다. 이것을 한문과 일문(日文)으로 각각 비석에 새겨 조선 측은 수문(守門) 안에, 일본 측은 왜관의 경계 지역에 세워서 알리게 하였다. 이때 조선 측에서 세운 비가 용두산 공원에 있었는데, 1978년 부산광역시립박물관으로 옮겨 놓았다.

비문의 내용은 첫째로, 출입을 금한 경계 밖으로 넘어 나온 자는 크고 작은 일을 논할 것없이 사형으로 다스린다. 둘째, 노부세(路浮稅):



〈그림 1〉 약조제찰비(約條製札碑)

통행 수수료)를 주고받은 것이 발각되면, 준자와 받은 자를 모두 사형으로 다스린다. 셋째, 시장을 열었을 때 각 방에 몰래 들어가 암거래를 하는 자는 피차 사형으로 다스린다. 넷째, 5일마다 여러 가지 물건을 공급할 때 아전·창고지기·통역 등은 일본인을 붙들어 끌어내어 때리는 일이 없도록 한다. 다섯째로, 피차 범죄인은 왜관 문 밖에서 함께 형을 집행한다. 왜관에 있는 여러 사람은 만약 불 일이 있으면 왜관 사직(司直)의 통행증을 가지고 훈도와 별차가 있는 곳에 왕래할 수 있다 등이다.³⁾

이처럼 개항 이전 조선에서 일본인의 활동범위는 왜관으로 제한되어 있었다.

3) 문화재청. [cited 2011. 5. 6].

〈http://www.chago.kr/korea/heritage/search/Culresult_Db_View.jsp?mc=NS_04_03_01&VdkVgwKey=23,00170000,21〉.



〈그림 2〉 『地乘』 동래부4)

18세기 중엽에 제작된 동래부지도인 〈그림 2〉를 보면, 왜관에 수문(守門)과 설문(設門)이 설치되어 있음을 볼 수 있다. 수문은 동관의 동쪽 담에 있는데 부사의 허가를 받은 사람만이 다닐 수 있었다. 1709년 동래부사 권이진 때 흙담이었던 왜관은 2m 높이의 돌담으로 바뀌고 초량왜관 밖(지금의 부산역 맞은편 상해문 근처)에 설문을 더 만들었다. 이로 볼 때 설문은 조선인과 일본인 사회를 구분하는 중요한 경계였다(김동철 2008).

조선조는 500년 동안 강력한 쇄국정책으로 외국인의 국내 거류는 원칙적으로 금지되었고, 소수의 왜인들이 三浦(삼포: 부산포·제포·염포) 또는 부산포의 왜관에서 임시 거류하는 것이 허용되었을 뿐이다.

2.2 개항 이후

1876년 2월 〈조일수호조규(朝日修好條規)〉로 인해 부산포가 조선 최초의 개항장으로 개방되고 난 이후 일본인과 일본자본은 지속적으로 부산으로 유입되어 부산항의 모습은 빠르게 변모되어 갔다. '동래 부산'이라는 명칭에서도 알 수 있듯이, 조선후기 이래 동래를 중심으로 정치, 행정, 경제, 사회, 문화가 발전해 오던 구조는 일제의 대륙침략정책에 따라 부산을 중심으로 변화되어 가기 시작하였다. 즉, 봉건사회 태내에서 상품화폐경제가 발달하면서 이루어진 촌락도시와는 달리, 초량왜관이 일본의 전관거류지로 바뀐에 따라 일본에서의 인구와 물자 이동의 편리성에 중점을 두고 도시가 급속하게 형성되었던 것이다.

4) 『地乘』 동래부는 18세기 중엽의 채색필사본으로 규장각 소장품에 소장되어 있음.(김기혁, 2008, 『釜山古地圖』, 부산광역시, 72.)

〈그림 3〉의 『동래부산고지도』에서 보듯이 부산항은 지리적으로 3면이 육지로 둘러싸여 있으며, 입구의 절영도와 오륙도가 자연 방파제를 이루고 있어 항구로서의 좋은 조건을 두루 갖추고 있다. 게다가 왜관이 있으므로 일본은 이 지역을 중심으로 그들의 정치적, 경제적 이익을 극대화하기 위해 적극적으로 투자하여 부산항을 지속적으로 개발하였다. 1세기에 걸친 축항과 항만시설의 정비로 한국 최대의 항만이 자내·외 무역의 관문이 되었다. 1935년경에 이미 부산항은 조선 전체 무역액의 3할을 점하는 2억 7천만원에 달하는 수출입화물이 드나들고 있었으며, 조선 제1의 무역항으로서 활약하고 있었다.

1935년경 부산항의 항내면적은 동항 263만평, 남항 36만평으로 전체 약 300만평에 달하였다. 세계의 저명한 항구들의 수면적이, 고베[神戸] 263만평, 오사카[大阪] 187만평, 요코하마[横浜] 130만평, 따렌[大連] 91만평, 함부르크 130만평, 런던 80만평인 것과 비교하면, 부산항의 선박 수용력이 매우 거대함을 알 수 있다.

부산항을 통한 교역 규모를 개관하면, 1884년 부산해관 개청 직후 무역액은 약 60만원에 지나지 않았는데, 1885년 일본우선회사의 한일항로 개시에 이어 1890년 大阪상선회사의 부산오사카선[釜山大阪線]이 개시되었다. 이리하여 점차 내지 및 외국 간의 연락이 밀접하게 되었다. 한편 해륙제반의 시설과 더불어 무역도



〈그림 3〉 동래부산고지도⁵⁾

5) 『東萊釜山古地圖』는 18세기 후반의 채색필사본으로 국립중앙도서관에 소장되어 있음. (김기혁, 2008. 『釜山古地圖』, 부산광역시, 138-139.)

급속히 발달하여 1919년에는 1억 5천만 원에 달해, 실로 250배의 격증을 보임에 이르렀다. 그 후 유럽대전, 즉 제1차 세계대전의 종언에 의한 세계의 대변동으로 일시적으로 수천 만원의 감소를 보였으나, 후관세 제도를 개정하여, 내지 경제관계의 접근, 조선과 만주의 산업 개발, 연안무역의 발전 등으로 1931년 무역액은 1억 7천 만원에 달했다. 따라서 선박에 의한 출입화물 톤수도 1932년도에 1,326,590톤, 1934년도에는 실로 2,034,798톤의 거액에 달하였다(前原一喜 編, 1936, 155-156).

3. 조약으로 본 부산항의 개방

부산항이 개항장으로 거듭나면서 조선과 외

국 간에, 특히 일본과 어떤 조약과 협정들이 체결되면서 부산이 어떻게 점진적으로 개방되었는가?

조선은 자의든 타의든 일본을 비롯한 세계 각국과 조약을 맺음으로써 우리의 영토를 개방하고 외국과 통상하기 시작했다. 조약이란 국제법 주체 간에 국제법률 관계를 설정하기 위한 명시적(문서에 의한) 합의이다. 일본은 어떤 조약이나 협정들을 통해 조선이 영토를 개방하도록 압박하였는지를 부산항을 중심으로 살펴보고자 한다.

부산항이 개항되면서 일본인을 비롯한 외국인들이 부산항과 인근 지역을 자유롭게 왕래하면서 무역할 수 있도록 조선국과 다른 나라 사이에 많은 조약들이 체결되었다. 이를 연대순으로 보면, <표 2>와 같다.

<표 2> 조선이 외국과 맺은 조약

| 연번 | 연월일 | 조약명 | 내용 | 서명자 | 출전 |
|----|------------|-------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| 1 | 1876.2.2 | 조일수호조규(朝日修好條規) | 제4조. 조선국 부산 초량항에는 이미 오래 전부터 일본 공관(公館)이 세워져있어 양국 백성들의 통상 지구로 되어왔다. 지금은 응당 종전의 관례와 세건선 등의 일은 없애버리고 새로 만든 조약에 준하여 무역 사무를 처리한다. 제5조. 경기, 충청, 전라, 경상, 함경 5도 중에서 연해의 통상하기 편리한 항구 두 곳을 골라서 지명을 지정한다. | 대관(大官) 신현(申櫛), 부관(副官) 윤자승(尹滋承) / 일본 사신 흑전청룡[黒田清隆, 구로다 기요타카], 정상형[井上馨, 이노우에 가오루] | 고종실록 권13, 고종 13(1876) 2월 3일 (을축) |
| 2 | 1876.7.6 | 조일수호조규(朝日修好條規附錄) / 무역규칙(貿易規則) | 제3관. 부산 초량항의 일본관에다 그 전에 설치하였던 수문(守門)과 설문(設門) 같은 것은 지금부터 없애고, ... 제4관. 부산항에서 일본국 인민이 통행할 수 있는 도로의 거리는 부두로부터 동서남북 각 직경 10리로 정하며, 동래부도 왕래할 수 있다. / 일본 사람들이 조선국 항구들에서 진행하는 무역하는 규칙 | 강수관(講修官) 조인희(趙寅熙) / 일본 이사관 미야모토 쇼이치[宮本小一] | 고종실록 권13, 고종 13년(1876) 7월 6일 (갑자) |
| 3 | 1876.12.17 | 부산구조계조약(釜山口租界條約) | 조선국 경상도 동래부에서 관할하는 초량항의 한 구역은 예로부터 일본국 관리와 백성들이 거류하는 땅인데, ... -> 종전의 초량 왜관 지역이 일본인 전관거류지가 됨. | 동래부사 홍우창 / 일본 관리관 곤도 모토스케[近藤真鋤] | 고종실록 권13, 고종 13년(1876) 12월 17일 (병자) |

| 연번 | 연월일 | 조약명 | 내용 | 서명자 | 출전 |
|----|------------|--|--|---|--|
| 4 | 1877.5.23 | 조선표류선 취급 약정 (朝鮮漂流船取扱約定) | 조선국 사람들이 일본국에 표류되어간 경우 타고 간 배가 파손된 것은 일본 정부가 종전대로 모두 수선하여 주고 거기에 있는 일본선박을 시켜 끌어서 돌려보낸다. 매우 심하게 파손된 것은 대체로 값을 주고 사는 것을 통례로 한다. | 동래부사 홍우창 / 일본 관리관 곤도 모토스케 [近藤眞鋤] | 고종실록 권14, 고종 14(1877) 5월 23일 (정축) |
| 5 | 1882.4.6 | 조미 조약 (朝美條約) | 제1조. 금후 대조선국 군주와 대아메리카 대통령 및 두 나라 백성들은 영원히 화평하고 우호롭게 지낸다 만약 다른 나라가 어떤 불공평하고 멸시하는 사건을 일으켰을 때 일단 통지하면 반드시 서로 도와주며 중간에서 잘 조절해 줌으로써 두터운 우의를 보여 준다. | 전권대관 신헌, 전권부관 김홍집 / 전권 대신 설비 이[薛斐爾, 슈벨트] | 고종실록 권19, 고종 19년(1882) 4월 6일 (신유) |
| 6 | 1882.7.17 | 조일수호조규속약 [朝日修好條規續約] | 제1조. 이제부터 부산, 원산, 인천의 각 항구에서 자유로 다닐 수 있는 거리를 다시 사방 50리씩 정하고, 만 2년이 지난 다음에는 다시 각각 100리씩으로 한다. 제2조. 일본국 공사과 영사 및 그 수원(隨員)들의 가족은 조선의 내륙 지방 각 곳을 유력(遊歷)할 수 있다. | 전권대신 이우원, 전권부 관 김홍집 / 변리공사 하 나부사 오시타다[花房義 質] | 고종실록 권19, 고종 19년(1882) 7월 17일 (신축) |
| 7 | 1882.10.17 | 조중상민 수륙 무역 장정(朝中商民水 陸貿易章程) | 조선과 중국 상인들의 수륙 무역에 관한 규정: 지금 여러 나라들은 벌써 뱃길로 통상을 하고 있다. 이로부터 마땅히 바다에 관한 금령을 하루 빨리 취소하고, 두 나라 상인들이 똑같이 상호 무역을 하여 함께 이득을 보아야 한다 | 진주정사(陳奏正使) 조 영하(趙寧夏) / 진해관도 (津海關道) 주복(周馥) | 고종실록 권19, 고종 19년(1882) 10월 17일 (경오) |
| 8 | 1883.1.24 | 부산구설해저전선 조관(釜山口設海 底電線條款) | 부산항에 해저전선을 설치할 것에 대한 조약 : 제1조. 두 나라 정부는 덴마크국 대북부 전신회사에서 해저 전선을 설치해 주도록 약정하되, 일본 규슈 서북 해안으로부터 쓰지마를 거쳐 조선의 부산 해안에 이르기까지 해저 전선을 설치하고 해안으로부터 육상으로 전선을 이어 일본인 거류지에 달게 한다. | 교섭통상사무이문 독관 민영목, 협판 홍영식 / 일 본 변리공사 다케조에 신 이치로(竹添進一郎) | 고종실록 권20, 고종 20년(1883) 1월 24일 (병오) |
| 9 | 1883.6.22 | 조일통상 장정(朝日 通商章程) / 통상 장 정 속약(通商章程續 約) | 제1조. 일본 상선이 조선국 통상 항구에 들어오면 즉시 해관에서 파견한 관리가 화물적재실과 화물을 실은 다른 곳들을 봉인하고 잘 관리·통제한다. | 전권 대신 민영목 / 전권 대신 다케조에 신이치로 [竹添進一郎] | 고종실록 권20, 고종 20년(1883) 6월 22일 (경오) |
| 10 | 1883.6.22 | 조선국한행이정약 조(朝鮮國間行里 程約條) | 조선국에서 일본인이 자유롭게 다닐 수 있는 거리에 관한 조약. 제2조 ... 부산항은 동쪽으로 기장까지, 서쪽으로 김해까지, 남쪽으로 명호까지 북쪽으로 양산까지로 한다. | 독관교섭통상사무 민영 목 / 변리공사 다케조에 신이치로[竹添進一郎] | 고종실록 권20, 고종 20년(1883) 6월 22일 (경오) |
| 11 | 1883.10.27 | 조영수호조약(朝英 修好條約) / 부속통 상장정(附屬 通商章 程)/뒤처리를 위한 후속조약[善後續 條] | 제4관. 양국이 조약을 시행하는 날로부터 조선국 인천부의 제물포, 원산과 부산 등 각 항구와 [부산항이 적합하지 않은 점이 있을 때에는 따로 부근의 다른 항구를 선택할 수 있다.]함께 경성인 한양의 양화진을[혹은 부근의 편리한 다른 곳] 모두 통상하는 장소로 삼고 영국 사람들이 오가면서 무역하도록 허가한다. | 교섭통상사무이문 독관 민영목 / 특간전권대신 파야크스 하리[巴夏禮: Porkes, Harry Smith] | 고종실록 권20, 고종 20년(1883) 10월 27일 (갑술) |
| 12 | 1883.10.27 | 조선·독일수호조 약[朝德修好條約] | 조영수호조약과 동일 | 교섭통상사무이문 독관 민영목/ 주차일본요코하 마총영사관 찰페[擦貝, Edward Zappe] | 고종실록 권20, 고종 20년(1883) 10월 27일 (갑술) |

| 연번 | 연월일 | 조약명 | 내용 | 서명자 | 출전 |
|----|---------------------|--|---|--|--------------------------------------|
| 13 | 1884.윤5.4 | 조선·이탈리아조약[朝義條約] / 조선·이탈리아 조약 부속 통상 장정[義約附續通商章程] | 조영수호조약과 동일 | 교섭통상사무이문 독관 김병시 / 페르디난도 데 루카(盧喜德: Ferdinando de Luca) | 고종실록 권21, 고종 21년(1884) 윤 5월 4일 (경미) |
| 14 | 1884.윤5.15 | 조선·러시아조약[朝俄條約] / 러시아조약 부속 통상장정[俄約附續通商章程] | 조영수호조약과 동일 | 교섭 통상 사무 이문 독관 김병시 / 전권대신 위페[位牌, 웨베르] | 고종실록 권21, 고종 21년(1884) 윤 5월 15일 (무오) |
| 15 | 1884.10.12 | 조선국한행이정약 조 부록(朝鮮國間行里程約條附錄) | 일본사람들이 조선국에서 자유롭게 다닐 수 있는 도로의 이수에 관한 약조가 체결되었다. 부산항 동쪽 한계 남창, 북쪽 한계 언양, 서쪽 한계 창원, 마산포, 삼랑창 남쪽 한계 천성도(天城島) | 독관교섭통상사무 김홍집 / 변리공사 다케조에 신이치로[竹添進一郎] | 고종실록 권21, 고종 21년(1884) 10월 12일 (경오) |
| 16 | 1885.6.6 | 중조전선 조약(中朝電線條約) | 계1조 인천항으로부터 서울을 거쳐 의주에 이르기까지 1,130리에 달하는 지상 전선을 가설해주고 경영비용까지 차관해 준다. | | 고종실록 권22, 고종 22년(1885) 6월 6일 (계유) |
| 17 | 1885.11.16 | 해저전선 조관 속약(海底電線條款續約) | 부산항에 해저전선을 놓을 것에 대한 조약의 속약. 이번에 조선정부에서는 인천으로부터 서울을 거쳐 의주에 이르기 까지 전선을 가설하여 연결시켜서 모든 해외 전선을 처리할 수 있게 하였다. 계1관 조선정부는 인천과 의주 사이의 전선을 부산항의 일본 전신국에 연결시킨다. 다만 조선정부는 해당국의 부근에 별도로 한 국을 설치하고 해당국을 경유하여 해외 전선을 발송하고 접수하는 것을 또한 임의로 할 수 있다. | 교섭통상사무 독관 김윤식 / 임시대리공사 다카하라 쇼고로[高平小五郎] | 고종실록 권22, 고종 22년(1885) 11월 16일 (경술) |
| 18 | 1885.12.27 | 조차절영도지기약조(租借絶影島地基約條) | 부산 절영도에 일본해군 저탄소(貯炭所)부지 확보를 위해 일본의 조차지를 두기로 한 약정 | 교섭통상사무 독관 김윤식 / 대리공사 高平小五郎 | 규장각 租借絶影島地基約單 |
| 19 | 1886.2.19 | 중국 대관 조선 육로 전선 속관 합동(中國代辦朝鮮陸路電線續款合同) | 중국이 조선의 육상에 전선을 대신 가설해 주는 것에 대한 속조약: 계1조. 조선정부가 현재 부산에 전선을 다 가설하려는데 전무인원(電務人員)이 없기 때문에 지난해에 체결한 합동 제3조 "25년 이내에 조선정부에서 전선을 보충하거나 확장해서 더 가설하려고 할 때는 반드시 화전국(華電局)에 맡겨 공사를 진행하여 분쟁을 면하도록 할 것이다."라는 조항에 따라 공문으로 요청하여 북양대신은 화전국(華電局)에다가 대신 가설해 줄 것을 지시한다. | | 고종실록 권23, 고종 23년(1886) 2월 19일 (계미) |
| 20 | 1886.음 5.3 양 6.4 | 조법조약(朝法條約), 조선과 프랑스 조약 부속 통상장정[附屬通商章程]/선 후속조(先後續條) | 조영수호조약과 동일 | 특간 전권 대신 김만식 내무부 협관 겸 외이문 덕니[德尼, 테니] / 전권 대신 외무부교섭과 시랑 과거 당[戈可當, 꼬고르당] | 고종실록 권23, 고종 23년(1886) 5월 3일 (을미) |

| 연번 | 연월일 | 조약명 | 내용 | 서명자 | 출전 |
|----|---------------|---|---|---|------------------------------------|
| 21 | 1888.8.18 | 판리통련만국전보약정서(辦理通聯萬國電報約定書): 일본체신청과 체결 | 조선 정부에서 부산 항구까지 전선을 연결하는 일이 지금 이미 준공되었다. 이에 조선과 일본 두 나라 정부는 모두 위원들을 파견하여 함께 부산항에 모여서 세계 각국과 전보연계에 대한 세칙을 협의하고 해당 조항을 아래에 열거한다. 제5관 ... 부산에 있는 일본우편전신국에서 값을 것이 있으면 조선의 부산전보국에서 보내며, 조선의 부산전보국에서 값을 것이 있으면 부산에 있는 일본우편전신국에 보내 타당하게 결산한다. 제6관 두 나라간의 전보국의 전보는 영어를 사용하며, 비용을 받고 배상금을 물고 보고를 하는 등의 문제로 각국과 교섭할 때에는 영어와 프랑스어를 통용한다. | 통훈대부 전보국주사 김관제(金觀濟) / 일본체신청 의신국 차장 나가노 무네히로[中野宏久] | 고종실록 권25, 고종 25년(1888) 8월 18일 (정유) |
| 22 | 1892.5.29 | 조오수호통상조약(朝奧修好通商條約), 부속통상장정(附屬通商章程) 및 세칙장정(稅則章程) | 조선과 오스트리아 수호통상조약 제4관 6. 각 통상지역으로부터 100리 이내의 지방은 마음대로 유람한다. | 통리교섭사무아문 주사 권재형 / 특과전권대신 로버트 비르케본 | 고종실록 권29, 고종 29년(1892) 5월 29일 |
| 23 | 1894.7.20 | 조일잠정합동조관(朝日暫定合同條款) | 경성과 부산 사이, 경성과 인천 사이에 철도를 부설하는 한 가지 문제는 ... 다만 좋은 방법을 타산하여 될수록 목적인 바를 빨리 성취하여야 할 것이다. | 외무대신 김윤식 | 고종실록 권32, 고종 31년(1894) 7월 20일 (갑오) |
| 24 | 1899.9.11 | 한청통상조약(韓淸通商條約) | 제1조. 이후부터 대한민국과 대청국은 영원히 우호 관계를 가져 두 나라의 상인과 백성들이 서로 상대방 나라에 거주하는 경우에는 모두 다 보호와 우대의 이익을 전적으로 보장받는다. | 전권대신 외부대신 박제순(朴齊純) / 청 전권대신 서수봉(徐壽朋) | 고종실록 권39, 고종 36년(1899) 9월 11일 (양력) |
| 25 | 1900 | 인천·부산 및 원산 청국거류지 규정안 | 한국의 인천·부산 및 원산 청국거류지 위치, 구역, 측도 및 지구의 등은 별지 도면에 제시한다. | | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |
| 26 | 1901.3.23 (양) | 한-벨기에 수호 통상 조약(修好通商條約) / 한-벨기에 조약 부속 통상 장정(條約附屬通商章程) | 제4조. 1. 두 나라 간에 체결한 조약을 시행하는 날부터 한국의 제물포, 군산, 목포, 마산포, 성진 각 항구와 평양, 진시, 서울의 양화진을 모두 통상하는 장소로 삼고 벨기에국 사람들이 오가면서 무역하도록 허락한다. | 특명전권대신 박제순 / 특명전권대신 방갈(方葛) | 고종실록 권41, 고종 38년(1901) 3월 23일 (양력) |
| 27 | 1902.7.15 | 한정수호통상조약(韓丁修好通商條約) / 한국-덴마크국 조약 부속통상장정(附屬通商章程) / 세칙장정의정(稅則章程議定) | 제4조. 1. 두 나라 간에 체결한 조약을 시행하는 날부터 한국의 제물포, 원산, 부산, 진남포, 군산, 목포, 마산포, 성진 각 항구와 평양의 진시 그리고 서울의 양화진을 모두 통상하는 장소로 삼고 덴마크국 사람들이 오가면서 무역하도록 허락한다. | 외부대신 임시서리 유기환(兪箕煥) / 파우로후 [巴馬路厚, 뵘블로브] | 고종실록 권42, 고종 39년(1902) 7월 15일 (양력) |

조선이 일본과 체결한 조약들은 조선의 영토를 점진적으로 개방하는 것이 주요내용인데, 여기서 부산을 중심으로 보겠다.

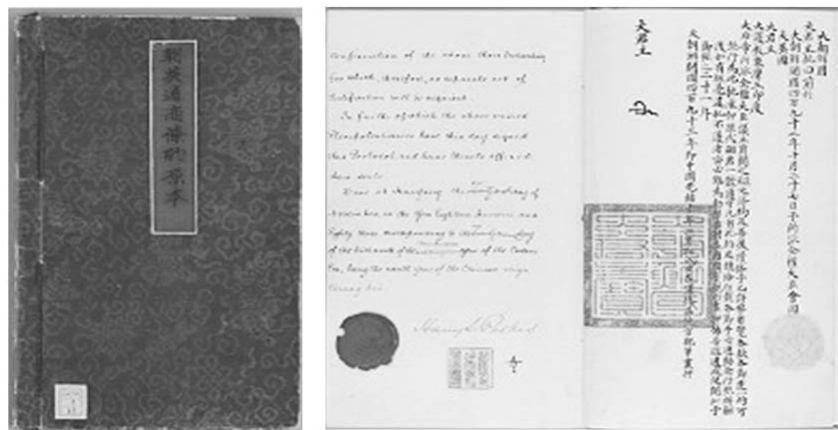
1876년 2월 2일 체결한 <조일수호조규>에서는 부산 초량항을 개항장으로 한 후 '중전의 관례와 세견선(歲遣船) 등의 일은 없애버리기'로

하였다.

1876년 7월 6일 서명한 <조일수호조규부록>에서는 부산 초량항의 일본관(日本館), 즉 왜관에다 그 전에 설치하였던 수문(守門)과 설문(設門) 같은 것은 지금부터 없애고, 부산항에서 일본국 인민이 통행할 수 있는 도로의 거리는 부두로부터 동서남북 각 직경 10리로 정하며, 동래부도 왕래할 수 있도록 하였다. 1876년 12월 17일에 체결한 <부산구조계조약(釜山口租界條約)>에 의해 종전의 초량 왜관 지역이 일본인의 전관거류지가 되었다. 1882년 7월 17일에 체결한 <조일수호조규속약>에서는 이제부터 부산, 원산, 인천의 각 항구에서 자유로 다닐 수 있는 거리를 다시 사방 50리씩 정하고, 만 2년이 지난 다음에는 다시 각각 100리씩으로 한다고 하였다. 아울러 일본국 공사와 영사 및 그 수원(隨員)들의 가족은 조선의 내륙 지방 각 곳을 유력(遊歷)할 수 있도록 하였다.

1883년 6월 22일에 <조선국한행이정약조(朝鮮國間行里程約條)>, 즉 조선국에서 일본인이 자유롭게 다닐 수 있는 거리에 관한 조약이

체결되었는데, 제2조에서 부산항은 동쪽으로 기장까지, 서쪽으로 김해까지, 남쪽으로 명호까지, 북쪽으로 양산까지로 하였다. 1884년 10월 12일에 <한행이정약조 부록[朝鮮國間行里程約條附錄]>, 즉 일본사람들이 조선국에서 자유롭게 다닐 수 있는 도로의 이수에 관한 약조의 부록이 체결되었다. 부산항의 경우를 보면, 동쪽 한계는 남창, 북쪽 한계는 언양, 서쪽 한계는 창원, 마산포, 삼랑창, 남쪽 한계는 천성도(天城島)이다 이를 보면 조일수호조규를 체결한 지 8년 만에 자유롭게 다닐 수 있는 범위가 동으로는 부산에서 기장을 넘어 현재의 울주군까지, 서쪽으로는 김해, 진영, 장유를 넘어 마산, 창원까지, 북으로는 양산을 넘어 언양까지, 남으로는 가덕도까지임을 알 수 있다. 일본인의 행동범위를 왜관으로 제한하고 왜관 문을 나서면 사형에 처한다고 <약조제찰비>에서 명기한 것이 1683년으로, 이후 1876년 개항 전까지 그 효력이 지속되었다. 그런데 개항 이후 10년이 안되어서 부산과 동래뿐 아니라 울산 마산, 창원까지 부산을 중심으로 일본인의 활동과 통상이 자



<그림 4> 조영수호조약(朝英修好條約) 원본

유로워졌음을 알 수 있다. 일본의 조선 점유가 빠른 속도로 진행되고 있음을 볼 수 있다.

조선이 외국과 조약을 맺은 순서를 보면, 일본과 1876년 2월 2일에 체결한 이후 미국과는 1882년 4월 6일, 영국과 독일과는 1883년 10월 27일, 1884년 윤 5월 4일에는 이탈리아, 열흘 후인 윤 5월 15일에는 러시아, 1886년 5월 3일에는 프랑스, 1892년 5월 29일에는 오스트리아, 1901년 3월 23일에는 벨기에, 1902년 7월 15일에는 덴마크와 통상수호조약을 맺었다.

일본에 대해 영토를 개방한 이후 1883년 영국과 수호조약을 맺을 때부터 다른 나라에 대해서도 각 통상지역으로부터 100리 이내의 지방은 마음대로 유람할 수 있도록 통행을 허락하였다. 이로 인해 부산항을 비롯한 부산 인근 지역에서 일본인을 비롯한 이방인의 모습을 볼 수 있는 국제도시로 변모하게 되었다.

이를 단적으로 나타내는 기록이 재부산일본 총영사관이 편한 『경관정사건서류(京阪亭事件書類)』⁶⁾이다. 이 기록은 1899년 7월 11일 오후 2시경 부산 일본거류지내 '경관정(京阪亭)'이라는 서양요리점에서 술을 마시던 러시아 해군 사관이 일본기생의 뺨을 때리고 말리던 종업원에게 부상을 입힌 이른바 경관정사건의 관련서류로서, 이 사건은 당시 일·러 양국 간의 외교적 문제로 비화되었다.

4. 부산항에 설치된 기관과 관련기록

부산항이 개항장으로 거듭나면서 조선과 일본은 자국이 정치적, 경제적으로 유리한 지위를 확보하기 위해 어떤 기관을 설치하였으며, 그 기관의 기능은 무엇이고, 그 기관에서 생산한 혹은 관련된 기록은 무엇이 있는지 살펴보고자 한다.

1876년 2월 〈조일수호조규(병자수호조약)〉로 부산항이 개항된 이후 1876년 12월 17일 동래부사 홍우창과 일본관리관 곤도 모토스케[近藤眞鋤] 사이에 체결된 〈부산구조계조약(釜山口租界條約)〉으로 인해 초량왜관은 일본인 전관거류지로 바뀌었다.⁷⁾ 일본은 그들의 거류지내에 영사관 건물을 중심에 세우고, 경찰서, 은행, 상업회의소 등 공공건물을 차례로 배치하여 일본의 시가지를 모방하여 거류지를 형성하였다. 이것이 오늘날 부산의 중구 동광동·광복동·창선동·신창동 등 사실상 부산의 중심을 이루는 지구의 원형이 되었던 것이다(손정목 1982, 100).

부산과 부산항에 조선과 일본이 자국이 정치적, 경제적으로 유리한 지위를 확보하기 위해 설치한 기관⁸⁾들과 관련 기록을 연대순으로 보면, 다음 〈표 3〉과 같다.

6) 在釜山日本總領事館 編. 1899(明治 32). 『京阪亭事件書類』, 寫本, 137張으로 부산시민도서관에 소장되어 있음.

7) 전관거류지는 일반 외국인 거류지와는 달리 일국의 국민만이 거주하여 상행위를 하는 곳으로서, 일본은 재일본세력의 확대방법으로서 부산 개항장에 전관거류지를 설정하여 거류일본인들에게 영업규칙과 영업종목까지 정하고 치외법권의 특혜하에서 상권을 점유하도록 하였다. 따라서 일본전관거류지의 설정은 조선침략을 위한 전초기지를 마련한 셈이며, 이 거점을 발판으로 일본은 대조선·대륙침략을 추진해갔다. 이를 위해 일본은 우선적으로 부산에 일본인의 이민정책을 실시하고 상품시장 확대에 주력하였다(강대민, 1992.12. 開港 以後 釜山과 日本: 日本租界설치를 중심으로. 『항도부산(부산시사편찬위원회)』, 9: 3).

8) 부산광역시. [cited 2011, 5. 6]. <http://www.busan.go.kr/06_intro/02_history/03_01_10.jsp>.

〈표 3〉 부산항에 설치된 기관과 관련 기록

| 년월일 | 조선 측 | 일본 측 | 관련 기록 | 소장처 |
|------------|---|-------------------------------------|--|----------------------|
| 1678.4 | 초량왜관 설치 | | | |
| 1876.2 | 부산항 개항 | | | |
| 1876.6 | | 사설 제일은행 설치 | | |
| 1876.10 | | 일본의무성 곤도 모토스케[近藤眞鋤] 부산 관리관으로 부임 | | |
| 1876.11.1 | | 일본영사관 내 일본제 외우체국 설치 | | |
| 1877.2.25 | 초량왜관 수문, 설문 폐지 | | | |
| 1878.6.21 | | 일본국립 제일은행 부산지점 설치 | 日本第一銀行借款合同 | 규장각한국학연구원 |
| 1878.8 | | 일본인 부산상업회의소 설립 | “大釜山の建設과 港灣의 改善.” 부산상업회의소 서기장 花輪熊次郎 (반도시론, 제1권 9호, 1917.12.10) | |
| 1878.9.3 | 부산 두모포에 해관 설치, 조선상인에게만 관세 징수 | | | |
| 1878.9.14 | | 일본관리관 해관설치가 병자수호조규에 위배된다고 동래부에 철폐요구 | | |
| 1878.11.26 | 부산 두모포 해관을 폐지하고 수세 중지 | | | |
| 1878.12.19 | 부산 해관 폐쇄 | | | |
| 1879.3 | | 일본관리관 청사 本町 (현 동광동) 착공, 9.6.준공 | | |
| 1880.2 | | 일본 거류민 관리관청을 부산영사관으로 명칭 변경 | 朝鮮事務書, 日照 | 부산시민도서관 규장각한국학연구원 |
| 1880.4 | | 부산영사관에 일본경찰서 설치(현 동광동) | | |
| 1881.2.21 | 영도에 절영도첩사영 실진 | | | |
| 1881.10.19 | | 일본상인들 부산에서 旬刊〈朝鮮新報〉발행 | | |
| 1883.8.19 | 3개 항구에 해관사무를 위해 감리를 둘 세 항구의 해관사무는 높은 관리에게 책임지워 과견한다. 부산항 감리는 부호군 이현영을 임명) | | 釜山港監理署日錄 | 규장각한국학연구원 |
| 1883.9.8 | 3개항구의 해관세 수세업무를 일본제일은행과 위탁계약 | | | |
| 1883.11.3 | 부산 해관 개설(현 중앙동) | | 東萊府啓錄 | 규장각한국학연구원 |

9) 『고종실록』 권20. 고종 20년(1883) 8월 19일(병인).

| 년월일 | 조선 측 | 일본 측 | 관련 기록 | 소장처 |
|------------|--|-------------|---|-----------|
| 1884.5 | | 부산 청국이사부 설치 | 中國理事府往復照會存案, 1888년(고종 25)부터 1891년까지 중국이사부와 거래한 통상사무에 관한 去照·來覆·來照·去覆·護照 등의 공문을 동래감리서에서 모은 것이다. | 규장각한국학연구원 |
| 1885.12.19 | 다대진에 다시 첨사를 두다. ¹⁰⁾ | | | |
| 1892.7.10 | 부산항의 어세(漁稅)를 검열하기 위해 다대포첨사 박기종을 사검관으로 차하(差下) ¹¹⁾ | | 完文, 1894년(고종 31) 부산항 감리서에서 작성하여 감리서 大聽直에게 준 것으로, 본서 소관 漁基의 漁稅增收에 관한 完文이다. | |
| 1884.1.13 | 동래부사 조병필에게 부산항 감리통상사무를 겸대하다. ¹²⁾ | | | |
| 1896.3.25 | 재판소 구성법을 반포하다: 개항장 재판소 ¹³⁾ | | 부산항재판소 刑名簿 | 규장각한국학연구원 |
| 1896.8.7 | 칙령 제50호 『각 개항장에 감리를 다시 둘 것에 대한 관계 규칙』을 비준하여 반포하다. ¹⁴⁾ | | 監理署關牒存案, 東萊港報牒, 東萊關牒內案, 報告書, 東萊港案 | 규장각한국학연구원 |
| 1896.8.10 | 인천, 동래, 덕원, 경흥 등 각 개항장에 경무서를 설치한 데 대하여 비준 ¹⁵⁾ | | 東萊監理各面署報告書, 日人荒尾安藏被打致死查案 | 규장각한국학연구원 |

4.1 조선 측 기관이 생산하거나 관련된 기록

4.1.1 해관(海關)

1883년(고종 20) 8월 19일에 3개 항구에 해관사무를 위해 감리를 둔다. 세 항구의 해관사무는 높은 관리에게 책임지워 파견한다. 부산항 감리는 부호군 이현영을 임명한다¹⁶⁾고 하였다.

(1) 동래부계록(東萊府啓錄)

1849년(헌종 15)부터 1893년(고종 30) 사이

의 동래부의 장계를 베껴쓴 등록으로 비변사에서 모은 것이다. 1883년에는 부산에 해관이 설치되는 해였기 때문에 해관설치에 관한 기록과 함께 총세무사 穆麟德[P. G. von Moellendorff]·柏卓安[Brown]과 부산항세관사무 백려(帛黎, T. Piry, 佛人) 등의 방문기사도 있다.

4.1.2 감리서(監理署)

개항 당시 부산의 외교·통상사무는 동래부사가 관장 처리하였고, 그후 전문외교, 통상사무를 위해 1883년 8월 19일에 부산에 감리를 두

10) 『고종실록』 권22. 고종 22년(1885) 12월 19일(계미).
 11) 『고종실록』 권30. 고종 30년(1893) 7월 10일(경인).
 12) 『고종실록』 권22. 고종 22년(1885) 1월 13일(계축).
 13) 『고종실록』 권33. 고종 32년(1895) 3월 25일(병신).
 14) 『고종실록』 권34. 고종 33년(1896) 8월 7일(양력).
 15) 『고종실록』 권34. 고종 33년(1896) 8월 10일(양력).
 16) 『고종실록』 권20. 고종 20년(1883) 8월 19일(병인).

고, 동래부사가 겸하게 하였다. 1890년(고종 27)에는 독립된 관서로서의 감리서(監理署)를 설치하였으나, 1895년 5월 1일 폐지되었다가 이듬해 8월 7일에 재차 설치(현 봉래초등 자리)되었다.¹⁷⁾

1896년(고종 33) 8월 7일(양력)에 비준하여 반포된 칙령 제50호 『각 개항장에 감리를 다스릴 것에 대한 관제 규칙』에 의하면, 감리는 각국 영사(領事)와의 교섭, 조계지, 일체 항 내의 사무를 관장한다. 감리가 일을 보는 처소는 본 항구에 그전부터 있던 청(廳)을 그대로 쓰고 감리서라고 부른다. 감리는 항구 내에 거류하는 외국인의 생명, 재산과 본국인에 관한 일체 소송을 각국 영사와 서로 심사할 권한을 가진다.¹⁸⁾

1899년(고종 36) 5월 4일(양력)에 비준하여 반포한 칙령 제15호 『각항 시장 감리서 관제와 규칙』에 의하면, 각 개항 시장에 감리를 둔다. 감리서를 두는 위치는 동래 부산으로 한다고 하였다.¹⁹⁾

1905년 11월 일본은 <을사조약>을 강제로 체결한 후 12월 21일자로 일본 왕의 칙령으로 중앙에 통감부와 그에 부수된 기구를 설치하고 각지의 영사관 자리에 이사청을 두도록 하는 '통감부급이사청관제(統監府及理事廳官制)'를 공포하였다. 이에 따라 이듬해인 1906년 2월에 통감부와 함께 지방에 이사청을 개청(開廳)하였다. 1906년 2월에 부산에서도 이사청이 개청되면서 일본영사관과 감리서가 폐지되었다.

감리서에서 생산하거나 관련된 기록들은 주로 규장각한국학연구원에 소장되어 있는데, 이

는 감리서가 1986년부터 1906년까지 설치되어 있었으므로 구한말 조선조의 공문서들이 규장각으로 이관되었기 때문인 것으로 파악된다.

규장각한국학연구원에 소장되어 있는 감리서 기록철들은 다음과 같은데, 대부분 해제는 제공되고 있으나 원문의 이미지 파일은 일부만 제공되고 있다.

(1) 감리서관첩존안(監理署關牒存案)

1886년(고종 23)부터 1887년 사이의 부산감리서의 관첩을 모은 1책(52장)의 성책(成冊) 고문서이다. 부산감리서가 통리고섭통상사무아문·각영·총세무사와 내왕한 문건이 들어 있다.

이 기록철에 들어있는 문서명을 예시하면, 다음과 같다. ① 기장 구획(區劃) 1884년 穀作錢 244냥 2전 1푼과 1885년 牟作錢 488냥을 오는 봄에 新結錢에서 劃送할 예정이라는 回移. ② 牛皮 公貿所의 혁파를 바라는 첩(牒). ③ 동래부 전로(電路)에 쓸 樺木 500株를 일본 나가사키[長崎] 등지에서 가져와 육지로 들여올 때 공용이므로 징세하지 말아달라는 조회(照會). ④ 조회한 것에 의거해 면세하겠다는 조복(照覆). 이처럼 이 기록은 감리서의 운영 경비 염출이나 개항장의 세수실태를 보여주고 있다.

(2) 부산항감리서일록(釜山港監理署日錄)

부산항감리서의 일록을 모은 책으로 현재 7책만이 규장각한국학연구원에 소장되어 있다.

17) 부산광역시. [cited 2011. 5. 4]. <http://www.busan.go.kr/06_intro/02_history/03_01_09.jsp>.

18) 『고종실록』 권34. 고종 33년(1896) 8월 7일(양력).

19) 『고종실록』 권39. 고종 36년(1899) 5월 4일(양력).

제1책: 1888.5.1~9.30, 제2책: 1888.10.1.~12.29, 제3책: 1889.1.1.~8.30, 제5책: 1890.9.1~12.30, 제6책: 1891.4.1.~10.27, 제7책: 1891.10.28~12.30, 제8책: 1901.9.1.~1902.5.13, 제9책: 1904.10.29.~12.31.(奎 18148)

(3) 동래관첩내안(東萊關牒內案)

1889년(고종 26)에서 1895년까지 동래감리서와 의정부·호조·친군영 등 중앙의 각 기관 사이에 오고간 관문을 동래감리서에서 낱자순으로 기록한 2책의 성책 고문서이다. 주된 내용은 동래항 출입선박에 대한 세금징수, 매월稅簿 및 當年稅金總數修成冊上送, 항주소요 경비의 지출, 항구세의 상납, 미납 세은(稅銀)에 대한 독촉 등에 관한 것이다.(奎18118)

(4) 동래항보첩(東萊港報牒)

1896년(건양 원)에서 1905년(광무 9)까지 동래감리서와 외부대신 간에 오고간 7책의 보고서와 3책의 훈령으로 외부(外部)에서 편한 성책 고문서이다. 이 기록철 안에 들어있는 문서명을 예시하면, 다음과 같다. ① 개항장 부군(府郡)에 교제비가 필요하므로 탁지부에 청하였더니 1896년도 예산 중 중앙교제비 8,600원을 각 개항지에 1,500원씩 마련하기로 하였으니, 이를 각 개항 부군에 명령하여 정액 내에서 외부(外部)로 보고하게 하라고 하니, 이에 따라 보고하면 탁지부에 轉照하겠다는 훈령 제1호. ② 전에 보낸 집조(執照, 통행허가 증명서)는 개국 연호여서 지금 사용할 수 없으므로 건양 연호로 바꾸어 500장을 보내니 이 종이를 사용하고 옛 종이는 외부로 돌려보내라는 훈령 제2호. ③ 부산에서 온 電碼 1紙를 보니 미국

워싱턴[華盛頓]에서 온 전보인 듯하나 난해하여 原碼紙를 돌려보내니 부산 전국(電局)에 알아보고 신속히 교정하여 회시하라는 훈령 제3호. 이처럼 「동래항보첩」은 동래감리서의 업무상황을 구체적으로 살필 수 있으며, 개항장의 실태를 파악하는 데에 도움이 되는 기록이다.(奎17867의2.)

(5) 보고서(報告書)

1900년(광무 4) 1월에서 2월 사이에 경상도 각 군의 군수가 경상도 독쇄감리(督刷監理)에게 보낸 보고서를 모은 책이다. 각 보고서에는 독쇄감리가 보고 내용을 검토하고 다시 지시하는 내용이 추록되어 있다. 그밖에 각 군에서 필요한 내용을 보고하는 경우도 있는데, 公錢을 임치하는 객주를 비롯하여 세무주사 등 상납과 관련된 사람들의 소장을 처리하기 위한 보고 내용이 대부분이다.(奎26201)

(6) 동래항안(東萊港案)

1905년(광무 9)부터 1907년까지 동래감리서에서 의정부에 보낸 보고서를 합철한 1책(44장)의 성책 고문서이다. .

이 기록철 안에 들어있는 문서명을 예시하면 다음과 같다. ① 11월朔 동래항 進出口收稅實數 成冊과 入出款 實數 성책을 올려 보낸다는 보고 제60호. ② 1905년 12月朔 동래감리서 교섭안건을 修上한다는 보고 제1호. ③ 露軍에 포획된 이들이 송환되면서 쓰인 여비를 상환하게 해 달라는 보고 제3호. ④ 동래감리서 1906년도 봉급경비 月別表를 另繕下送하니 동래항 세무사에게 按月支用하게 하라는 훈령 제11호. 이처럼 「동래항안」은 주로 동래감리

서의 재정상황을 보여주고 있다.(奎17867의1)

4.1.3 부산항 재판소

1896년(고종 32) 3월 25일에 재판소 구성법을 반포하였는데, 각 재판소에는 판사, 검사, 서기와 정리(廷吏)를 두는데, 부산 재판소의 직원은 1. 판사 1. 검사 1. 서기 1. 정리를 두기로 되었다.²⁰⁾ 부산항재판소가 생산한 기록도 규장각한국학연구원에 소장되어 있었다.

(1) 부산항재판소 형명부(刑名簿)

부산항 재판소에서 형이 선고된 죄수들의 명단, 즉 거주지와 직업, 성명, 나이, 범죄종류, 형명(刑名), 형기(刑期) 등을 적은 성책 고문서이다. 현재 규장각한국학연구원에 소장되어 있는 『부산항재판소 형명부』는 ① 1897년부터 1900년 (奎 26469), ② 1900년 [(奎 21102), ③ 1908년 (奎 26468)에 재판하여 선고된 죄수들이 기록되어 있다. 죄명과 형량의 예를 보면, 사사로이 화폐를 주조하려다 미수에 그친 죄, 즉 사주전미수죄(私鑄錢未遂罪)는 태(笞)100, 징역 10년이었다. 이를 통해 개항기의 사회상을 살필 수 있다.

4.1.4 경무서

1896년(고종 33) 8월 10일(양력)에 칙령 제 52호 「인천, 동래, 덕원, 경흥 등 각 개항장에 경무서를 설치한 데 대하여」를 모두 비준하여 반포하였다.²¹⁾ 이에 따라 인천, 동래, 덕원, 경흥 각 개항장에 경무서를 설치하여 해양경찰 사무를 담당하게 하였다.

(1) 동래감리각면서보고서(東萊監理各面署報告書)

1899년(광무 3) 7월부터 1905년(광무 9) 12월 까지 동래부의 각 군·면 경무서 등으로부터 동래감리서로 보낸 보고서를 모은 6책의 성책 고문서이다. 이 가운데 제2책은 1899년 8월부터 1901년 11월까지 동래항 경무서와 동감리서 사이에 오고간 공문이며, 일인의 漁基 침입, 동래항의 치안, 일본으로의 밀항자 체포, 일인들의 토지매입, 상인들로부터의 세금징수, 염상(鹽商)들로부터의 무명잡세 혁파 청원 등에 관한 것이다.(奎18147)

(2) 일인황미안장피타치사사안(日人荒尾安藏被打致死查案)

1902년(광무 6) 5월에 동래 부민동에서 발생한 일본인 황미안장(荒尾安藏) 치사사건에 대한 동래항 경무관 이재인(李在寅)의 1차조사 보고서로서 1책(19장)의 성책 고문서이다.(奎 25066)

4.2 일본 측 기관이 생산하거나 관련된 기록

4.2.1 일본영사관

〈조일수호조규〉에 의하면, “일본은 조선이 지정한 항구에 영사를 파견하여 주재시키고 일본인의 범죄 행위에 대하여는 일본영사가 처리한다.”고 하였다. 이를 통해 부산항 개항 후 일본 영사관이 개설되고 영사가 파견되었음을 알 수 있다. 이러한 불평등조약에 따라 조선인에게 불리하게 사건이 처리될 수 있음을 짐작할

20) 『고종실록』 권33. 고종 32년(1896) 3월 25일.

21) 『고종실록』 권34. 고종 33년(1896) 8월 10일(양력).

수 있는데, 아래 기록에서 그러한 상황을 볼 수 있다.

(1) 부산감리서첩정(釜山監理署牒呈)

1891년 2월에 부산감리서에서 통리교섭통상 사무이문으로 보낸 첩정 및 보고서로 제주의 양민 두 사람이 일본인에게 살해당한 사건에 관한 문서들이다. <奎 24211>본은 2월 6일(양력 3월 15일)에 보고된 것으로, 1887년 5월에 제주도민 이만송(李晩松)이 일본인 古屋利涉에 의해 살해된 일과 1890년 5월에 제주도민 양종신(梁宗信)이 일본인 荒木坂四郎에게 살해된 사건에 대한 처리 경과를 보고한 첩정이다. 일본 측에서 범인을 체포하여 나가사키[長崎] 재판소로 보내어 재판을 하였는데 얼마 후에 일본 측에서 범죄 사실은 인정되지만 시효가 지났다는 이유로 범인들을 방면하였다는 재판 결과를 통보해 오며 따라 피해자들이 배상을 받을 수 없게 되었다는 사정을 말한 후에, 이 사건의 전후 사정과 조선과 일본 간에 왕래한 공문서들의 내용을 기록하여 올려 보내니 이 내용을 일본 공사에게 통지하여 피해자들이 속히 배상을 받을 수 있도록 해 달라는 내용이 기록되어 있다. <奎 24210>본은 위의 첩정과 함께 올린 문건으로, 제주도민 이만송 등이 일본인에게 살해된 사건과 관련된 공문서들의 내용을 기록한 책이다. 표지에는 '濟州民命案'이라고 기록되어 있으며, 모두 9개의 공문서가 실려 있다.

(2) 조선사무서(朝鮮事務書)²²⁾

부산영사관이 설치된 후, 부산 일본영사관은

장래의 대 조선정책 수행 상, 지금까지의 한일 외교문헌이 필연적으로 요청되었다. 이러한 요청에 의해 일본외무성 조선사무과에 보존된 1867~1874년(慶應 3~明治 7)까지의 과거 문헌을 년·월별로 정리 집대성한 것이 '조선사무서'이며, 29권의 방대한 문헌으로 완성되어, 부산영사관에 비치하게 된 것이다. 현재 부산시민도서관에 소장되어 있다.

(3) 일안(日案)

1888년(고종 25) 3월부터 1906년(광무 10) 12월까지 동래감리서와 일본영사관 간에 내왕한 문서(原案, 謄本)를 동래감리서에서 모아놓은 4책의 성책 고문서이다.(奎 18120-v.1-4)

(4) 일조(日照)

1893년(고종 30) 7월부터 1902년(광무 6) 12월까지 駐釜日本領事館에서 동래감리서에 보내온 공문을 동래감리서에서 편철한 6책의 성책 고문서로서 일문(日文)으로 표기되어 있다.(奎 18144-v.1-6)

4.2.2 제일은행

개항 이후 부산항에 일본상인이 대거 진출하자 일본인 실업가 시부자와[澁澤榮一]와 오쿠라[大倉喜八郎]는 자본금 5만원을 공동출자하여 사설 제일은행을 설립했다. 이것이 한국 내에 설립된 최초의 일본인 은행이었다. 이 은행은 1878년 6월에 폐점되고 대신 국립제일은행 부산지점이 일본 조계 내에 설치되었다. 설치의 주된 목적은 일본통화를 조선에 유통시키

22) 在釜山日本總領事館 編, 『朝鮮事務書』, 1-29, 日本寫本 釜山: 日本總領事館, 1867-1874, 29卷29冊, 부산광역시 시민도서관 소장, 古913.05-15-1-29.

고 조선의 금을 매입하는 데 있었다. 제일은행은 일본에서는 보통 상업은행이었으나 한국에 진출한 제일은행은 일반 은행업무 외에 특수업무, 즉 관세업무를 위탁받았다. 1884년 2월에 제일은행 부산지점 주임인 오하시[大橋半七郎]와 조선총세무사 뮐렌돌프[穆隣德] 사이에서 <해관세취급조약(海關稅取扱條約)>이 체결되면서 업무가 개시되었다. 이 조약은 일인의 무역업에 대단히 편리하게 작용하였다. 부산에는 제일은행 외에도 다수의 일인 은행이 진출했는데, 이들 은행 부산지점의 대출금이 연안무역을 포함한 수출입액의 2배나 되었으며, 이들 은행이용자는 일인 상인이 압도적 우위를 차지하였다. 이는 이들 은행이 부산의 무역을 주도하여 그들의 경제적 침투의 파이프라인 역할을 했음을 보여주는 것이다(강대민 1992).

침략을 위한 단체로 일본상인들의 조직체인 '부산항일본인상법회의소(釜山港日本人商法會議所)'의 설립을 들 수 있다. 개항 이후 부산에서 활동하던 일본인 경제인들은 일본 조계 내에 '거류지상회의소'라는 자치단체를 조직하여 상호의 이익을 도모하다가 1879년 8월에 '부산항일본인상법회의소'를 설립하였다. 이후 1893년에는 '부산항일본상업회의소', 1908년에는 '부산상업회의소', 1916년에는 조신인과 일본인 회의소가 통합된 '부산상업회의소', 1931년 4월에는 '부산상공회의소'로 변신하였다. 상업회의소는 구성원들의 이해 조정, 요구의 통일과 정부 혹은 지방행정기관으로의 건의, 진정, 그리고 정보 센터의 기능 등 일본의 경제적인 이익을 실현하기 위한 집단이다(차철욱 2004, 204).

(1) 일본제일은행차관합동

(日本第一銀行借款合同)

1892년(고종 29) 5월 11일에 일본제일은행으로부터 은 5천원을 차입하기로 한 계약서로서 부산해관세를 담보로 한다는 내용이다. 조선이 개화하기 위해 일본에 경제적으로 의존하는 것을 보여주는 서류이다.(奎 26379)

4.2.3 부산상업회의소

위에서 살펴본 은행과 더불어 일본의 경제적

(1) 관련 기록

1899년 5월 6일자 『황성신문』에 “釜商會議”라는 기사가 있는데, 경부철도를 부설하는 데 일본상업회의소가 조사한 것을 제공한 내용이 실려 있다.²³⁾ 1904년 4월 4일에는 부산에 있는 일본자본가들이 일본상업회의소 총회를 열고 경제침투를 강화하기 위해 일본선박 자유항행 등 9개조 요구를 일본외무상에게 제기하기도 하였다.²⁴⁾ 1916년 10월 9일자 「조선총독부관보」에 의하면, 부산상업회의소가 선임한 임원을

23) 『皇城新聞』, 1899.5.6. “京釜鐵道敷設하는 資料에 供하기 爲하야 日本商業會議所의 調査한거슬 據하즉 龜浦, 三浪津, 茵橋, 靈山, 昌寧, 玄風, 大邱, 倭館, 金泉等の 各市邑을 經하야 洛東의 津船을 藉하야 釜山에 致하 一箇年間の 貨物은 米穀 九萬一千七百五十石, 大豆 四萬二千九百五十石, 雜穀 四千七百四十五石, 諸雜貨 二千五百五十個, 又外國으로서 輸入物品은 食鹽 七萬四千五百石, 明太魚 五千五百七十駄, 石油 一萬七千一百箱, 燐火木(성냥) 八千四十一箱, 諸雜貨 五千一百三十個라더라.”

24) 국사편찬위원회 한국사데이터베이스. [cited 2011, 5, 10]. <http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=tc_md_1904_04_04_0010>.

조선총독부가 인가하였다²⁵⁾는 기사도 보인다.

4.3 개인기록

기관이 생산한 공기록이 아니라 사기록인 일기가 남아 있어 개항기 연구에 귀중한 자료가 된다. 민건호(閔建鎬, 1843~?)가 자신의 호를 붙여 1883년부터 1914년까지의 사실을 기록한 일기인 <해은일록(海隱日錄)>이다. 이 기간 중 민건호는 부산에서 해관업무에 관여하는가 하면 다대진 첨사를 지내기도 하여 이 기록은 우리나라 근대사, 특히 개항기 역사와 개항 이후의 개회사 연구에 매우 귀중한 자료라 할 수 있다. 부산근대역사관사료총서로서 국역이 연차적으로 이루어지고 있다.

위에서 살펴본듯이 조선측이 설치한 기관이 생산하거나 관련된 기록은 주로 규장각한국학연구원에 소장되어 있으며, 일본측이 설치한 기관이 생산하거나 관련된 기록은 규장각, 국사편찬위원회, 부산시민도서관 등에 보존되어 있음을 알 수 있다.

5. 부산항의 개발과 관련기록

일본은 그들의 정치적, 경제적 이익을 극대화하기 위해 부산항에 적극적으로 투자하여 항만을 지속적으로 개발하였다. 항구란 해상교통과 육상교통을 연결하는 곳이므로 항만만을 개발하여서는 효과가 제한적이다. 그리하여 부산과 일본을 연결하는 부관연락선 등 해상교통과 일본과 부산 간의 해저전선 설치 등 통신의 개발, 부산에서 서울이나 의주로 잇는 철도의 부설 등 육상교통의 개발을 부산항 개발과 동시에 추진하였다. 따라서 여러 교통수단과의 관계 속에서 파악하면 항만을 개발하는 이유와 목적을 보다 입체적으로 파악할 수 있을 것이다. 아울러 이러한 과정에서 생산된 기록들을 파악하고 이 당시의 상황들이 어떻게 기록화 되어 있는지 등 관련 기록들을 점검해보고자 한다.

부산항의 개발과정과 육상, 해상교통의 개발 과정을 연대순으로 보면, 다음 <표 4>와 같다 (김영호 289-297: 홍연진 2007, 15-28).

일본이 1906년 이후 1936년까지 부산항에 투자한 항만시공비의 대략을 열거하자면, 1906년

<표 4> 부산항의 개발과정과 육상, 해상교통의 발달과정

| 년월일 | 전선, 기차 개설 | 한일 항로개발 | 항만 개발 |
|-------------|-------------------|---------------------|---|
| 1876.2.2 | | | 부산항 근대 국제항으로 개항 |
| 1876.11.1 | | 일본우편선 나나와마루(浪花丸) 입항 | |
| 1880.윤 2.24 | | | 각 항구 서기관원수를 정함(인천 5명, 원산·부산 각 4명, 회령·경흥 각 2명) |
| 1883 | 부산항 해저전선 큐슈~부산 조관 | | |

25) 조선총독부가 인가한 부산상업회의소의 임원은 다음과 같다. “會頭 大池忠助 副會頭 中村俊松 李圭正 常務委員 香權源太郎 武久捨吉 水野巖 石原源三郎 堤貞之 上田勝藏.” 국사편찬위원회 한국사데이터베이스, [cited 2011, 4. 16]. <http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=su_003_1916i_10_05_0140>.

| 년월일 | 전선, 기차 개설 | 한일 항로개발 | 항만 개발 |
|------------|--|---|--|
| 1885 | | 日本郵船會社, 한일항로 개시 | |
| 1890 | | 大阪商船會社, 부산大阪船의 개시 | |
| 1888.2.18 | 경성·부산 전선 착수 | | |
| 1898 | | | 부산해관부지 매축공사 및 확장공사 |
| 1901.5.30 | 부산·창원 전선개통 | | |
| 1901.8 | 경부선 철도부설공사 착공 | | |
| 1902 | | | 지금의 대창동에 41,400평을 매축하여 정차장, 세관, 우편국 설치 부산항 북빈지구 제1기 매축공사 |
| 1904.11.10 | 경부선 철도 완공 | | |
| 1904.12 | | | 부산항 매축공사 준공 |
| 1905.1.1 | 경부선 철도 운행 개시 | | |
| 1905 | | 부산과 시모노세키[下關]을 잇는 연락선이 1,680톤의 이키마루[壹岐丸] 출항과 함께 개통 | |
| 1906 | | | 부산잔교회사 설립 |
| 1906.3 | 철도국유법 발표 | | |
| 1907.3 | 경부선 기점 초량역을 부산 역까지 연장 완공, 부산과 신 의주가 직통열차로 연결 | 부관연락선이 격일간격으로 출발이 가능 하도록 증편 | |
| 1907.4 | | | 제2기 부산항 매축공사 착수(1909까지) 8,747평 매립 |
| 1907.8 | | 에게산마루[倉下山丸, 1,458톤] 취항, | |
| 1908.4 | | 사쓰마마루[薩摩丸, 1,679톤] 취항 | |
| 1908.4.1 | 경부선 부산역 운수영업 개시 | | |
| 1910 | | | 부산항 제1기 항만시설공사 착수 |
| 1911 | | 쾌속선인 우메가카마루[梅ヶ香丸]와 사쿠 라마루[櫻丸]가 에게산마루와 사쓰마마루 대신 취항 | |
| 1911 | | 연간 수송인원 20만명 초과, 화물량도 126,000톤 | |
| 1912 | | 목, 금, 토 부산과 시모노세키를 9시간 30분 만에 연결하는 급행선박 운행 | |
| 1913 | | 고마마루[高麗丸, 3,029톤], 시라기마루[新 羅丸, 3,024톤] / 부산항과 시모노세키항은 접안시설 미미로 본선에서 정박지까지 소 형선박을 이용해야 함, | |
| 1913 | | | 부산항 잔교 설치 |
| 1913.6 | | | 부산진 제1차 매축공사 착수, 고관에서 부산진까지 해면 144,188평 매립 |
| 1914 | | 시모노세키항 잔교 설치 - 직접 접안 가능 | |
| 1919 | | | 부산항 제2기 항만시설공사 착수 |
| 1922.4 | 원산·부산 직통 기선항로 개설 | | |

| 년월일 | 전선, 기차 개설 | 한일 항로개발 | 항만 개발 |
|---------|-----------|-------------------------|------------|
| 1922.5 | | 고속선 게이후쿠마루(景福丸, 3,620톤) | |
| 1922.11 | | 고속선 도쿠주마루(德壽丸, 3,620톤) | |
| 1923.5 | | 고속선 소케이마루(昌慶丸, 3,620톤) | |
| 1925 | | | 남항 매축공사 착수 |
| 1939.2 | | | 남항 매축공사 완료 |

메가타 다네타로[日賀田 種太郎]가 한국 政府顧問으로서 공사비 350만원의 5개년 계속 사업으로 기공한 것이 처음이며, 조선총독부는 이것을 계승하여 총 공사비 1,300만원을 투자하여 현재의 제1잔교·제2잔교, 방파제 등의 설비를 마련했다. 또 부산부는 연안무역 시설에 50만원을 투자하여 북쪽 바닷가 안벽을 준공시키고, 이어서 1934년에는 총 공사비 3백 60만원을 투자하여 영도로의 도진교(渡津橋) 가설, 船溜 정비광장을 완성하였다. 지방민간 측의 사업으로는 총 공사비 500만원으로 장래의 공장지대로 유망한, 부산진 방면에 32만평을 매립하였다. 또한 남쪽 바닷가 일대의 해안도 연안무역지대 및 어항(漁港)으로써 이것을 이용할 공사비 500만원을 투자하여 50만평의 민영 매립 공사를 진행해, 1936년 대부분이 준공을 보기에 이르렀다(前原一喜 編, 1936, 155-156).

이처럼 부산항에 대한 개발은 조선총독부, 부산부, 민간인 등 다양한 주체에 의해 지속적으로 투자되었음을 알 수 있다.

항만시설은 1902년~1909년까지 1기 32,627평, 2기에 8,347평을 매축하였고, 부산진 매축은 1913년~1932년까지 1차로 부산진 앞바다 14만 5천평과 2차로 우암동에 걸친 31만 5천평의 바다를 매축하였다. 그리고 부산축항합자회사에서 남항일대 147,300평의 바다를 매축하

고, 선류장, 하양장, 방파제 등을 축조하였다. 1902년부터 1908년까지 해관공사로 41,375평을 매축하였다. 1909년에는 중앙동 부근 쌍산(또는 쌍악)의 착평 공사로 파낸 토석으로 30,590평의 바다를 매축하는 공사를 1912년 8월에 준공하였다. 부산축항 제1기 공사를 1911년~1919년까지 제1부두의 축조, 항내의 준설 등의 설비공사를 완공하였고, 제2기 공사는 1927년에 완공되었다.

그 후 1935년부터 5개년 계획으로 남쪽 방파제에 상대하는 적기반도로부터 연장 286간의 북쪽 방파제를 축조하였다. 또 부산부에서는 연안 설비를 위해 1928년부터 1931년에 걸쳐 북빈 연안 설비공사 및 영도연안 매축공사를 시행하여 각각 3,400평과 4,200평을 매축했다.

부산항은 1876년 근대 국제항으로 개항한 이후 1876년 한일 간 일본 우편선이 취항하여 처음에는 월 1회 운행하였다. 1883년 한일 간의 해저전선이 일본인의 전관거류지까지 닿도록 한 이후 1885년에 한일 여객항로가 개통되었다. 경부철도가 1904년 11월에 완공되어 1905년 1월1일에 개통되었으나 초량을 기점으로 하였으므로 부관연락선과 경부철도가 연결되지 않았다. 한일 간 교역량이 증대되었으므로 현재 중앙동에 있는 부산항과 초량역 사이 1마일(1.6km)을 연결하는 일이 일본인으로서 매우 요긴했다. 부두와 철도를 연결하기 위해 중

양동의 부산항과 초량역 사이에 있는 영선산과 영국 영사관산을 깎고 바다를 매워 철도연장공사를 하여 1907년 3월에 부산역을 개장하였다. 이때의 부산역은 현재의 부산역 위치가 아니라 중앙동 부두가에 위치하여 한일 간의 해상교통인 부관연락선과 육상교통인 경부철도가 바로 연결되도록 하였다.

이후 한일 간에 왕래하는 사람과 교역량이 증가함에 따라 선박의 규모가 커지고 고속선으로 바뀌게 되었다. 부산항과 시모노세키항의 접안시설 미비로 본선에서 정박지까지 소형선박을 이용하여 물자를 하역하여야 했으므로 잔교 설치공사를 하였다.

1912년 도쿄 신바시[新橋]와 시모노세키 사이에 1, 2등 특별 급행열차를 운행하고, 부산과 만주의 장춘(長春) 사이에 보통 급행열차가 운항되기 시작함에 따라 목, 금, 토요일에는 부산과 시모노세키를 9시간 30분 만에 연결하는 급행선박을 운행하였다.

1913년 3월 29일 제1잔교[국제여객부두]가 개통되었다. 이는 압록강 가교, 만주 안봉선(안동-봉천) 등 대륙연결시설이 완성되는 것과 연계해 진행됐다. 이로써 철로를 부두로 끌어들이 연락선과 열차가 곧바로 연결될 수 있게 되었다.²⁶⁾

제1차 세계대전(1914~1918) 이후 대륙으로의 수송물동량이 증가하여 1922년 5월 고속선 게이후쿠마루[景福丸, 3,620톤], 11월에는 고속선 도쿠주마루[德壽丸, 3,620톤], 1923년 5월에는 고속선 소케이마루[昌慶丸, 3,620톤]가 취항하였다(홍연진 2007). 일본은 1932년 만주국을 건립하여 중국침략을 가속화 함에 따라 일본인의 만주이주도 급증하였다. 한반도는 대륙침략의 병참기지화, 군수물자의 생산 강화, 조선인 강제징용, 물자 강제징발 등으로 인해 부관연락선을 통한 인적, 물적 수송량이 대폭적으로 증가함에 따라 항만을 지속적으로 개발하였다.

이상에서 보았듯이 부산의 항만시설과 일본인의 전관거류지가 되었던 용두산 공원을 중심으로 하는, 소위 부산의 원도심은 일본이 그들의 군사적, 경제적 욕구를 충족하기 위해 개발하였다. 이로써 부산의 중심은 조선시대의 동래에서 해방 이후에는 용두산 공원일대로 바뀌었다. 이 지역을 현재 부산에서는 '원도심'이라고 일컫는데, 이 명칭은 재고되어야 하지 않을까 한다.

부산항 매축 관련 기록의 일부를 예시하면, 다음 <표 5>와 같다.

<표 5> 부산항 매축 관련 기록

| | 문서명 | 서명 | 수신자 | 발신자 | 발행년 | 소장기관 |
|---|--------------------------------------|---------------------------|------|----------|------------|-------------------|
| 1 | 부산 일본거류지 해안 매립 건 | 주한일본공사관 기록 15권三. 各領事館電報往來 | 林 公使 | 能勢 領事 | 1900.9.24 | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |
| 2 | 부산항 일본조계 동북단 해면의 매축 건으로 일본공사 林權助의 照會 | 總關去函 | 總稅務司 | 외부대신 朴齊純 | 1900.11.13 | 규장각한국학연구원 |

26) 부산일보, [cited 2011. 4. 23].
 <<http://news20.busan.com/news/newsController.jsp?subSectionId=1010090000&newsId=20090902000145>>.

| | | | | | | |
|----|---|-----------------------------|------------|-----------------------------|-----------|----------------------|
| | 를 집하여 목포항 연해 堤岸의 축조를 살펴본 즉 이는 정부의 撥款으로 興工되었던 것으로 반드시 필요한 사업이었던 바, 日照 3紙를 조록하여 函商하니, 貴 總稅務司가 査照한 후 該工程을 允准하기 바란다는 函의 기안문. | | | | | |
| 3 | 부산 海面 매축 허가 건 / 來電 第399號 | 주한일본공사관기록 18권三. 本省 往來電報 一·二 | 林 公使 | 小村 | 1902.7.23 | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |
| 4 | “高島와 佐藤이 부항해면매축의 특허를 얻어 7월 24일 주식회사 조직을 알렸고 30일 공사에 착수했음을 알려왔고, 이 공사가 該港 海관장에게도 감독의 책임이 있으므로 특허조의 규정을 알려 달라”는 일본공사 林權助의 照가 있었음. 그 초록 1통을 보내니 貴 總稅務司는 釜山稅司에게 轉飭해 시행하도록 하기 바란다는 函의 기안문. | 總關去函 | 總海關 | 의정부贊政 외부 대신 임시서리 철도원 총재 俞箕煥 | 1902.8.4 | 규장각한국학연구원 |
| 5 | 부산해벽매축을 高島 등에게 허락해 기공한 건에 대해, 일본공사가 照로 “이것이 공공사업이므로 필요한 기구재료의 세를 특별히 면세해 달라”고 하므로 貴 總稅務司는 부산항세무사에게 札行해 辦理케 하라는 函의 기안문. | 總關去函 | 總海關 | 의정부贊政 외부 대신 趙秉式 | 1902.11.6 | 규장각한국학연구원 |
| 6 | “부산매축주식회사에서 매축에 쓸 암석의 채취에 사용할 左開 폭발약을 나누어 수시 수입하고자 하니, 인가해 주기 바라며 또 경부철도에 의해 지금 부산에 수입한 爆藥例를 해관에 訓飭해 放行해 달라”고 일본공사 林權助가 照會했으니, 貴 總稅務司는 釜山稅司에게 札行해 驗明 辦理케 하기 바란다는 函의 기안문. | 總關去函 | 總海關 | 의정부贊政 외부 대신 李道宰 | 1903.7.8 | 규장각한국학연구원 |
| 7 | 부산항 대풍포의 매축에 관한 청원서 | 청원서 | 의정부 참정대신 | 경성居民 尹憲燮 | 1907.1 | 규장각한국학연구원 |
| 8 | 부산항 牧地의 潛賣와 대풍포의 매축에 관한 청원서 | 청원서 | 의정부대신 | 부산항居民 金致文 등 | 1907.1 | 규장각한국학연구원 |
| 9 | 일본인 藤田平太郎 외 부산진 海面 매축에 관한 청원서 원본과 문서를 송부함 | 內 部 來 去 案 內 部 來 去 案 2 | 내부대신 任善準 | 太子少師內閣總理大臣 李完用 | 1907.1.25 | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |
| 10 | 부산진 海面 매축 사업 여부에 대한 통감부 조회 | 內 部 來 去 案 內 部 來 去 案 2 | 내부대신 任善準 | 太子少師內閣總理大臣 李完用 | 1908.1.6 | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |
| 11 | 부산진 海面 매축에 관한 청원서 및 관련서류를 내부에 송부함 | 內 部 來 去 案 內 部 來 去 案 2 | 내각총리대신 李完用 | 내부대신 任善準 | 1908.1.21 | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |
| 12 | 부산 절영도 용마굴과 그 앞바다 매축에 대한 허가서를 보냄 | 內 部 來 去 案 內 部 來 去 案 2 | 내부대신 任善準 | 태자소사내각총리대신 李完用 | 1908.3.21 | 국사편찬위원회 한국사데이터베이스 |

위의 부산항의 매축에 관련한 기록은 국사편찬위원회와 규장각에 소장되어 있는데, 이외에도 조선총독부의 관보에 그때그때 공지된 사항도 많고, 당시에 발간된 신문 등에 보도된 것도 많다.

6. 맺음말

이 연구에서는 부산항이 개항장으로 거듭나면서 조선과 일본을 비롯한 국가 간에 체결한 조약과 조선과 일본이 부산항에 설치한 기관과 그 기관이 생산했거나 관련된 기록들, 그리고 부산항의 개발과정에서 생산하거나 관련된 기록들과 소장처를 살펴봄으로써 부산항을 중심으로 부산에 관한 로컬리티를 재현하는 데 필요한 맥락을 분석하였다.

일본은 조선과 조약을 체결해 가면서 부산항을 중심으로 일본인의 활동범위를 확대하고 초량왜관을 전관거류지로 함에 따라 이 지역을 중심으로 일본영사관, 상업회의소 등을, 조선은 동래감리서, 개항장재판소 등을 설치하였다. 이들 기관에서 생산한 기록들은 주로 규장각한국학연구원에 소장되어 있고, 부산시민도서관에

도 일부 소장되어 있었다. 부산항의 개발과정에서 생산된 기록들은 주로 국사편찬위원회와 규장각한국학연구원에 소장되어 있으며, 조선총독부 관보에도 공시 등 당시 상황들이 잘 나타나 있다. 국사편찬위원회에서 원문보기를 제공하고 있으나, 규장각한국학연구원에서는 원문보기는 일부만 제공하고 해제는 대부분 제공하고 있었다.

개항기와 식민지 시기의 부산항과 관련된 다양한 형태의 기록들이 여러 기관들에 소장되어 있으나 그 전모는 아직 밝혀지지 않고 있다.

부산항의 개발과 변모에 관련된 기록들을 다양한 소장기관으로부터 망라적으로 수집하여 생산기관별 기록의 특성을 파악하는 것이 앞으로의 과제이다.

이울러 동래부사나 일본의 관리관 등 주요 인물이 생산한 기록이나 그들에 관한 기록, 이 시기 조선인과 부산거주 일본인들이 결성한 단체나 조직과 거기서 생산한 기록, 그리고 평범한 일상인들의 삶을 기록한 기록들을 조사 수집함과 아울러 기록화 되지 않았거나 기록이 결락된 부분에 대해서는 구술 등을 통해 기록을 생산하여 보완하는 작업이 필요하다.

참 고 문 헌

강대민. 1992. "開港 以後 釜山과 日本 : 日本租界 설치를 중심으로", 향도부산.(부산시사편찬위원회), 9.
 김기혁. 2008. 『釜山古地圖』, 부산광역시.
 김동철. 2008. "일본과 조선의 경계와 그 너머:

초량왜관", 부경역사연구소 역사강좌: 역사속의 부산 다문화, 일본인 마을을 중심으로 강연자료집. 부산영광도서(2008. 9.22).
 김동철. 2010. "조선후기 통제와 교류의 장소,

- 부산왜관”. 『韓日關係史研究』, 37(4): 3-36.
- 김영호, “釜山港史 年代表(1392-1945)”, 부산항의 역사.
- 사회과학원 역사연구소 편. 1973. 일제조선침략 일지. 평양: 사회과학출판사.
- 前原一喜 編. 1936. 朝鮮港灣之事情. 경성: 조선운송주식회사.
- 차철욱. 2004. “개항기~1916년 부산 일본인상업회의소의 구성원 변화와 활동,” 지역과 역사(부경역사연구소), 14 : 203-241.
- 표용수. 2010. 부산 역사의 현장을 찾아서. 서울: 선인.
- 홍연진. 2007. “부관연락선과 부산부 일본인”, 최영호 외, 부관연락선과 부산. 서울: 논형.
- [관련 사이트]
- 국사편찬위원회 한국사데이터베이스
〈<http://db.history.go.kr/>〉.
- 규장각한국학연구원
〈<http://e-kyujanggak.snu.ac.kr>〉.
- 문화재청 〈<http://www.cha.go.kr>〉.
- 부산광역시 〈<http://www.busan.go.kr>〉.
- 부산일보 〈<http://www.busan.com>〉.