

日帝末 戰時海運과 釜山港 關聯 資料紹介

노 기 영
(동경대 대학원)

차 례

I. 머리말

II. 일제의 해운통제정책과 자료의 개요

III. 자료의 내용

1. 남선선박대의 보고

1) 수송

2) 선박 및 항만의 일원운영

3) 항만의 호위·방공대책

2. 조선군관구사령부의 보고

3. 진해양탑사령부의 보고

IV. 맺음말

I. 머리말

해방 직전의 1945년 전반기는 일제의 식민통치가 종말적 양상을 보이는 시기로서, 식민통치의 역사적인 평가에도 중요한 시기임에도 불구하고 연구가 활발하게 진행되지 못했다. 그 이유는 전쟁의 혼란 속에서 자료가 체계적으로 생산·보존되지 못했을 뿐만 아니라, 패전 후 일제가 철수하면서 조직적으로 소각·폐기하여 많은 자료가 유실되었기 때문이다. 전시총동원체제가 극단에 이르는 1944년 이후 1945년에 이르기까지의 자료 유실은 더욱 극심하였다.

본고에서 소개하는 자료 「해운총감순시에 대한 상황보고(海運總監巡視に對する狀況報告-朝鮮之部)」는 패전을 눈앞에 둔 1945년 1월부터 7월까지 부산을 비롯한 남해안의 항만상황과 물자수송현황을 기록한 보고서류이다. 남선선박대(南鮮船舶隊), 진해양탑사령부(鎭海揚搭司令部), 조선군관구사령부(朝鮮軍管區司令部)의 공동명의로 된 이 자료는 부산의 결전대세를 순시하기 위해 일본에서 온 해운총감에 대한 보고서류로서 작성되었다.

이 자료는 현재 도쿄대학 경제학부도서관의 「전시해운관계자료(戰時海運關係資料)」 속에 포함되어 있다.¹⁾ 「전시해운관계자료」는 1937년부터 1945년 패전에 이르는 시기의 해운통제관계 자료를 모아

1) <http://e-server.e.u-tokyo.ac.jp/~takeda/kaiun/index.htm>에서 도쿄대학 경제학부의 「전시해운관계자료」에 대한 검색이 가능하다. 본 논문에서 소개하는 자료는 「전시해운관계자료」(22)MF98:W10:22 해상수송호위관계자료2[K-13-2]로 분류되어있다.

놓은 컬렉션이다. 자료의 작성자는 해운자치연맹·해운자치통제위원회·해운중앙통제수송조합 등의 업계단체, 체신성 관선국(管船局)·해무원(海務院)·기획원 등의 일본정부 제기관, 선박운영회·산업설비영단 등의 통제기관 및 각종 조사기관과 민간기업이었으며, 이 기관들이 해운통제사무중에 작성한 자료와 의회설명용으로 정리한 보고서류를 주로 모아둔 것이다. 특히 정책문서나 계획·실적에 관한 수량데이터는 당시 극히 일부인사들만이 볼 수 있는 극비사항이 대부분이다. 이 컬렉션은 공식 보존문서로서 체계적으로 분류·보존된 것이 아니기 때문에 각 부국의 업무내용을 시간순으로 찾아보는 것은 어려운 일이지만 특정 중요과제마다 제1급 자료를 수록하고 있다.²⁾

본고는 1945년 7월에 작성된³⁾ 「해운총감순시에 대한 상황보고」 자료를 소개함으로써 해방직전 일제의 전시해운의 실태 및 부산항의 모습을 복원하는데 도움이 되고자 한다.

II. 일제의 해운통제정책과 자료의 개요

일본은 1944년에 들어서면서 전쟁수행능력이 이미 한계에 다다랐음에도 불구하고 전쟁을 계속하는 길을 선택했다. 1945년 2월부터 본토결전을 준비하였으나, 일본의 패배는 피할 수 없는 상황이었다. 3

2) <http://e-server.e.u-tokyo.ac.jp/~takeda/kaiun/kaisetsu.htm>의 原朗, 「戰時海運關係について」, 1993 참조.

3) 남선선박대의 상황보고 말미에 “소화20년 7월 11일 제1선박수송대 남선선박대장 今井周”라고 찍여진 것으로 보아 7월 11일 상황보고가 이루어졌다고 추정된다.

월에는 미군에 의한 일본 본토공습이 본격화되었고 미군기의 기뢰 투하에 의해 3월말부터는 관부연락선이 불규칙적으로 운항되었다. 조선해협을 인력·물자수송은 소형선박에 의한 야간운송체제로 전환되었으며 5월부터는 구축함의 호위하에 운항하거나 구축함에 의한 야간운송이 실시되었다.⁴⁾

1945년 4월 19일 일본의 최고전쟁지도회의에서는 운송력을 확보하기 위해 ‘국가선박 및 항만 일원운영 실시요강(要綱)’을 결정하고, 4월 27일 각의결정을 거쳐 실시했다. 이 요강에 의하면大本營(大本營)에 해운총감부(海運總監部)를 설치하여 육해군·군수성·운수통신성 해운총국·선박운영회 등의 인원으로서 편성하고, 해운총감은 선박사령관·진수부(鎮守府)장관·해운총국장관 및 철도총국장관에 대해 국가선박의 일원운영을 지휘하는 강력한 권한을 가지도록 하였다.

이 결정에 따라 5월 1일 해운총감부가 설치되고, 노무라 나오쿠니(野村直邦)해군대장이 초대 해운총감으로 임명되었다. 해운총감부는大本營 전력회의의 명령을 받아 선박사령부에 국가선박 일원운영에 관한 지시를 하고, 지방실행기관과 국가선박에 대해 배선(配船) 및 배선조정(配船調整)지시를 직접 내리는 구조였다.⁵⁾

6월 15일 해운총감부가 결정한 ‘국가선박 및 항만 일원운영 실시요령(要領)’에 의하면 관장업무는 다음과 같다.

- ① 전력회의 자료의 작성
- ② 수송계획의 책정

4) 林鍾國, 『日本軍의 朝鮮侵略史』Ⅱ, 일월서각, 1989, p. 147.

5) 寺谷武明, 『日本海運經營史』3, 日本經濟新聞社, 1981, pp. 109~114. 지방실행기관으로는 해운운수부, 지방해운국, 히로시마(廣島)철도국, 선박운영회지부 등이 있다.

- ③ 배선(조정을 포함함)
- ④ 운행감독에 관한 사항
- ⑤ 선박의 보안, 구난, 자위, 호위에 관한 사항
- ⑥ 항만운영에 관한 사항
- ⑦ 양탐에 관한 사항
- ⑧ 선박준비의 대강의 계획 및 관계 각 기관에 대한 요청
- ⑨ 선원에 관한 사항
- ⑩ 통신에 관한 사항
- ⑪ 제조사, 제통계에 관한 사항이었다.

해운총감부는 해운의 운영통제를 주무로 하고, 육군·해군·민간의 구별없이 선박과 항만의 일원적인 운영을 목표로 하였으며, 해운총감은 해군에서, 참모장은 육군에서 파견했다.⁶⁾ 그러나 일원화요령은 만들었지만 육군·해군·민간의 조직이 원만하게 공조하지 못했고, 법령의 남발과 폐쇄, 행정조직의 끊임없는 개편으로 인해 현장은 더욱 혼란하였다. 더욱이 일본항만에 대한 폭격과 기뢰투하가 일상화되고 항만시설은 파괴되었으며, 남방점령지의 해상운송이 차단된 상태에서 전시수송은 현실적으로 무력했다. 결국 1945년 8월 패전과 함께 폐지됨으로써 해운총감부는 3개월여의 짧은 활동을 마쳤다.⁷⁾

본고에서 소개하고자 하는 자료 「해운총감순시에 대한 상황보고」는 1945년 7월 해운총감 노무라(野村直邦)가 부산을 순시했을 때 남선선박대, 진해양탐사령부, 조선군관구사령부의 세 기관이 작성한 보

6) 秦郁彦編, 『日本海陸軍綜合辭典』, 東京大學出版會, 1991, p. 422, 678. 초대총감은 해군대장 野村直邦, 참모장은 육군중장 磯矢五郎, 참모부장은 해군소장 森下信衛가 임명되었다. 해운총감부의 지도권은 육해군의 경쟁속에서 육군이 장악하였고 野村는 간판에 불과했다.

7) 寺谷武明, 『앞의 책』, pp. 116~117.

고서이다. 그중 남선선박대의 보고내용이 압도적으로 많은 분량을 차지하고 있다.

남선선박대의 상황보고는

1. 개황(概況)
2. 군기풍기(軍紀風紀)
3. 복무
4. 교육
5. 수송
 - (1) 특공조수송작전(特功朝輸送作戰)
 - (2) 군대수송
 - (3) 군수품수송
 - (4) 소형선수송
6. 국가선박일원운영
 - (1) 선박수리 및 정비보급
 - (2) 선원관리
7. 호위(護衛)
8. 항로대(航路帶) 설정
9. 방공대책으로 별지가 25개 첨부된 보고서이다.

조선군관구사령부의 상황보고는

1. 선박 및 항만일원화에 대하여
2. 특공조수송에 대하여
3. 해상호위에 대하여로서 6개의 별지가 첨부되었다.

진해양탐사령부의 상황보고는

1. 일반정황
2. 입항선박개황

3. 항 만
4. 양탑시설
5. 양탑작업원
6. 창 고
7. 야적장
8. 철도
9. 육상소운송(陸上小運送)
10. 결언으로 구성되어 있다.

그 내용은 1945년 1월부터 7월까지 부산항을 중심으로 한 남해안의 수송 및 선박항만의 운영상황에 대한 각종 데이터와 그림을 첨부하고 있다. 이 자료를 통해서 일제가 전쟁막바지에 어떤 식으로 총동원체제를 유지했는지, 그리고 그 속에서 부산지역이 가지는 위치는 무엇이었는지에 대한 구체적 파악이 가능할 것으로 기대된다.⁸⁾

III. 자료의 내용

1. 남선선박대의 보고

먼저, 자료에 나타난 남선선박대의 개요에 대해 간단히 살펴보자. 남선선박대는 제1선수송사령관 예하의 부대로서 38도 이북의 동해안

8) 이 자료는 마이크로필름으로 판독이 어려운 부분이 있으며, 특히 첨부한 통계자료중에는 각각의 수치와 합계가 맞지 않거나 지역명의 오류도 있었다. 하지만 자료소개의 목적을 살려 기본적으로 자료를 그대로 인용하였다. 그리고 자료에 첨부된 〈표〉에는 데이터의 단위가 기재되지 않은 것이 많은데 수송실적의 단위 는 대개 톤(ton)으로 추정된다.

을 제외한 조선 및 그 해역의 선박운송 사무를 담당하였다. 단절양탐 작전(短切揚搭作戰)에 관해서 조선군관구사령관의 담당구역 내에 있으며, 작전수송 및 국지수송에 관해 제17방면군사령관의 담당내에 있었다.⁹⁾ (부록 〈그림 1〉 남선선박대 배치요도(要圖) 참조)

그 임무는 ‘수송제일주의’에 따라 안벽(岸壁) 및 부주(桴舟)하역을 병행하면서 철야양탐(徹夜揚搭)작업과 만선탄재(滿船搭載)를 단행하여 초단절양탐(超短切揚搭)을 실시하는 것이었다. 국가선박 및 항만의 일원운영에 따라 본 부대는 선박운영회, 교통국, 부두국 및 해운작업회사 등의 관계자로 구성된 양탐사령소(揚搭司令所)를 설치하여 관계 군관민과 각 기관의 협력을 결집하여 양탐력(揚搭力)을 높이고 수송에 만전을 기하도록 하였다.

또 단절양탐의 실시와 함께 선박호위의 강화, 선박수리의 촉진을 꾀하여 회전율의 향상을 기하였다. 그리고 공습에 의한 항만의 능력저하를 방지하기 위해 방공처치 기뢰감시, 소해(掃海)를 강화함과 함께 하역 자재의 분산소개 및 부근 광역해안을 이용한 예비양탐장의 준비 등 갖은 수단을 준비하였다.

1) 수송

1945년 4월 이후 남선선박대의 주된 수송은 본토결전 군대집중수송, 제주도 작전준비 수송 및 특공조수송으로 그 세부는 〈표 1〉과 같다.

9) 본토결전의 준비로 1945년 2월 전국적인 통수조직이 개편됨에 따라 조선군사령부가 해소되고, 이를 기간으로 한 제17방면군과 조선군관구가 신설되었다. 제17방면군은 야전부대로서 조선의 방위를 담당하고, 조선군관구사령부는 管區의 제부대를 통솔하여 보충, 교육, 경리, 위생, 위수업무를 담당하며 제17방면군의 지휘를 받았다. 그러나 양사령부의 사령관·참모장은 겸임이었고 사령부청사를 공용으로 하면서 긴밀히 연락을 취하였다(森田芳夫 『朝鮮終戰の記錄』, 嚴南堂書店, pp. 14~15).

〈표 1〉 남선 제항만 하역력 일람표(1945년 7월 8일 현재)

항 별	曳 船			艇						勞 務				大發	吃水 제한
	數	가동	후선 이유	總數	톤수	회전 율	가동	수리	폐기	상용 인부	출근 율	병 력	기타		
부 산	21	12	수리	328	29,745	8.9	273	55		약4,016	8.1할	6,795	5,320	8	없음
마 산	5	1	선체 수리	74	5,455	5.2	59	15	13	843	7.7할	750	560	機付 艇舟 ¹	8
인 천	15	1		108	9,362	1.5	88	20		539	6.35할	414	200		滿潮 干潮 ³
여 수	9	5		77		10	55	22		900	7.0할	600	107		7
목 포	8	5	기관 고장	92	7,460	4	85	7		1,269	9.0할	400			7
경이포	6	6		101	12,535		90	11		225	7.0할		1,500		10
진남포	5	2	연료 부족	90	7,180	1.5	51	39		278	7.5할		2,084		5
군 산	4	3	기관 고장	48	4,100	1.8	38	10		518	6.8할	510	722		6
목 호	1	1		11	1,425		9	2		332	8할		92		8.5
울 산	9	8	수리	7	105		7	0		450	6할	221	300	7	4.5-12

가. 특공조수송작전(特攻朝輸送作戰)¹⁰⁾

1945년 2월부터 조선해협에 미군기의 위협이 가중되었고 대형선에 의한 수송이 곤란에 처하게 되자 일본내의 자재·식량난은 날이 갈수록 악화되었고 남선헤안에는 만주산 콩, 좁쌀 등의 화물이 적체되기 시작했다. 미군은 대일수송을 방해하기 위해 항내에 기뢰를 투하하였으며 일본은 소해정(掃海艇)의 항로개척으로 수송을 강행하였다.¹¹⁾ 대륙에서 육운전가물량이 격증하여 부산, 마산, 여수, 목포는 해로중계항으로서 그 중요성이 더욱 커졌다.

특공조수송작전은 1945년 6월 25일부터 7월 7일까지 전반기 계획이 실시되었으나 철도수송의 저조, 배선의 부진, 기후의 불량으로 성과를

10) 特攻朝輸送作戰의 朝는 朝鮮을 의미한다. 본고는 자료에서 사용된 朝鮮, 南鮮, 本土, 內鮮 등의 용어를 그대로 인용하였다.

11) 林鍾國, 『앞의 책』, p. 147.

거두지 못했다. 7월 11일까지의 수송계획량에 대한 부족양곡은 44,522톤에 이르렀기 때문에 양곡의 수송을 최우선 배선하도록 하였다.

이 수송작전의 실시에 따라 ‘특공조수송작전 필수대책’ 10항을 결정하였다.

- ① 노동자 최말단에 이르기까지 필송(必送)신념의 견지·고양과 양탑지휘관 이하 주야를 가리지 않고 진지지휘
- ② 하역력의 증강 및 근무대(勤務隊)에 대한 임시특배(臨時特配)
- ③ 선박동정의 신속정확한 파악
- ④ 선박수리력의 정비강화
- ⑤ 선원에 대한 즉효적 포상 수여와 위안의 간이신속화
- ⑥ 수해력(搜海力)의 획기적 증강과 선박호위력의 강화에 의한 선박회전율의 증대
- ⑦ 항만 방공화력(防空火力)의 중점적 배치와 자위방공의 완벽촉진
- ⑧ 적전상륙식(敵前上陸式) 양탑작업에 대한 준비의 촉진
- ⑨ 철도수송과의 밀접한 연계
- ⑩ 대륙이설 공장 자재의 양륙계획 책정

특공수송 전반기(6월 25일~7월 7일)의 배선실적은 부산 81%, 마산 83%, 여수 35%(임시배선을 포함)로서 6월 25일부터 30일까지는 전반적으로 입항이 활발하였고 단절양탑도 효과를 발휘하였다. 하지만 7월에 들어서부터는 배선이 극히 저조하여 7월 8일까지 부산의 재박선(在船舶)은 17척정도(선복16,000톤)였고, 특공계획량에 대한 수송부족양곡이 44,000톤을 넘었다. 이로 인해 남선선박대는 상부에 배선을 강행해줄 것을 요망했다.

〈표 2〉 특공조수송 실적 일람표(1945년 6월 14일~7월 8일)

항별	품 명	철도도착			선적발송					7월 현재 채화	철도 요도착량	계획에 한 철도도착 량
		계획	실적	대비 (%)	계획	실적	대비 (%)	선적 부족	선적 과잉			
부산	소 금	40,900	55,788	136	78,800	73,204	94	5,596		29,470		
	양 곡	81,900	35,342	43	136,700	74,549	55	62,151		23,232	38,919	46,558
	마그네시 아노링카		92		1,400	7,334			5,934	17,525	-	
	형 석		180		400	3,944			3,544	13,977	-	
	흑 연		1,046		750	4,341			3,591	9,645	-	
	망 간		1,007		0	1,420			1,420	4,556	-	
	알루미늄 마그네슘		517		0	782			782	368	-	
	강 재		609		2,900	2,922	101		22	19,323	-	
	기 타		3,160		0	0		0	0	14,577	-	
	계	122,800	97,911	79	220,950	168,496	76	67,707	11,702	132,676	38,919	46,558
마산	양 곡	31,800	7,022	22	18,250	16,034	88	2,216		1,356	860	24,778
	선 철	0	0		0	0		0	0	43,777	-	0
	계	31,800	7,022	22	18,250	16,034	88	2,216		45,133	860	24,778
여수	양 곡	24,372	18,960	72	13,300	12,236	92	11,064	0	8,416	-	5,412
	석 탄	0	0		1,400	1,400	100	0	0	10,188	-	0
	계	24,372	18,960		14,700	13,636	93	11,064		18,604	-	5,412
목포	양 곡	0	0		16,000	0		16,000		800	-	
군산	양 곡	0	0		8,500	0		8,500		9,994	152,000	
합 계		178,972	117,112 양곡 소금 23,893	66 70	278,400	198,166	71	95,487	13,633	207,207	69,112	98,452

- 주) 1. 선적계획은 선사(船司)로부터의 특공조수송 배선에 의한다.
 2. 선적실적은 위의 계획에 기초하여 25일 이후의 임시배선도 이에 포함시킨다.
 3. 철도계획은 25일부터 특공조수송으로 한다.

단절양탑부문을 살펴보면 특공조수송 전반기 부산항의 단절양탑 실적은 70%이상의 호성적을 거두었다. 이는 단절양탑작전을 위해 하역력을 집중하고 연장작업, 철야작업 등을 강행하여 일량(日量) 하역량을 현저하게 상승시킨 데 따른 것이었다.

〈표 3〉 특공조수송 관민하역협력 상황표

월/일	월/일	부 대 명	병 력	합 계
부산	7/2	육상근무제216중대(통과부대) 육상근무제217중대(상동) 육상근무제219중대(상동)	350명 350명 350명	1,050명
	7/3	육상근무제216중대(통과부대) 육상근무제217부대(상동) 육상근무제219부대(상동) 부산병참사령부(주둔부대) 제37야전근무대(상동) 廣島철도국 부산영업소(지방)	350명 350명 350명 10명 240명 100명	1,400명
	7/4	육상근무제217중대(통과부대) 제37야전근무대(주둔부대) 廣島철도국부산영업소(지방)	350명 360명 75명	785명
	7/5	부산항만경비대(해군) 제37야전근무대(주둔부대)	170명 240명	410명
	7/6	제37야전근무대(주둔부대) 부산항만경비대(해군)	360명 150명	510명
	7/7	제37야전근무대(주둔부대) 진해해군경비대	240명 700명	940명
	7/8	진해해군경비대 부산해군경비대	700명 120명	820명
			총 계	5,915명
마산	6/30~7/15	제155경비대대(대구사관구)	200명	

- 비고 1. 위의 이외에 헌병대는 방첩, 취체 및 노무공출에 특별히 협력한다.
2. 廣島철도국부산영업소는 위의 외 여사무원 11명을 근무봉사시켰다.

하역작업의 강화에 따라 선박의 정박시간을 단축하여 6월 상순에는 유래가 없던 성적을 거두고 6월 하순 이래에는 ‘탑재 즉시 출항주의’를 내세워 전월대비 1척당 10시간을 단축하였다. 그리고 하역 전후의 쓸데없는 소요시간을 줄임으로써 특별한 사정을 제외하고는 불하역선박이 생기지 않았다고 한다.

특히 중앙으로부터의 지시에 의해 소금·양곡의 수송을 지향하였으나, 7월 이후 미군의 공습에 의해 일본항만의 양탑능력이 감소하였

다. 이에 따라 남선 각 항에서 물동물자가 항두(港頭)에 집적되고 재박선(在船舶)이 생기게 되자 양륙지를 일부 변경하기도 하였다. 이러한 사정으로 인해 남선선박대는 철도의 수송촉진과 배선의 강화를 재삼 요망하였다. (부록 〈그림 2〉 부산항중계 대일총동원 물자재화 요도 참조)

나. 군대수송 및 군수품수송

4월 이후 실시중인 본토결전 집중수송은 5월 중순이후 미군기의 일본항만에 대한 기뢰투하가 격화됨에 따라 일부 양륙지를 변경하여 대개 순조롭게 수행하였으며, 7월 상순 현지 부산에 체재하는 군대는 없었다.

제17방면군은 1945년 3월 12일 '決7호작전'을 작성하여 조선의 방위를 위한 병력의 기초배치 및 증강계획을 세웠다. 이 작전은 8월 이후 미군이 남선 및 제주도에 상륙할 것을 예상하여 상륙 예상지점을 확보하고 전력·병력을 집중하도록 하였다. 특히 제주도에는 유력한 병력을 배치하고 독자적으로 섬을 확보토록 하였다. 이 작전으로 인해 1945년 2월 약 1천명이었던 제주도의 병력은 1945년 8월 당시 74,000여명에 이르렀다.¹²⁾

여수와 목포항에서는 제주도로 가는 제17방면군의 병단(人員 24,424, 馬 2,495, 車 178, 荷物 37,390m³)을 긴급수송하였고, 제주도로 가는 제58방면군 직할부대(人 8,624 馬 890, 차량 95, 하역 20,000m³)의 선박수송을 단행하였다. 그러나 오키나와(沖繩)의 전황에 따라 제주도의 공습, 수송선의 폭침 등이 시작되어 이미 상당한 피해를 받고 있었다.

12) 森田芳夫, 『앞의 책』, pp. 15~17; 林鍾國, 『앞의 책』, pp. 138~141.

〈표 4〉 남선중계 대일총동원 물자채화 일람표(1945년 7월 11일 현재)

항 별	품 목	수 량	荷 主
부 산	화북염	7,404	화북염업
	관동주염	21,423	일본염업
	대 두	17,039	帝國油糧
	大豆粕	4,036	일본비료
	고 량	1,626	일본사료
	苞 米	1,394	일본사료
	백 미	1,628	식량영단
	油 實	23	帝國油實
	철 강	19,323	日滿商社
	만주비철	24,120	日滿商社
	아연정광	1,354	三稜商社
	티탄광	288	三稜商社
	알루미늄 마그네슘	320	交易營團
	흑 연	9,964	일본흑연
	중창석	212	조선광업
	조선중석	7,945	조선광업
	석 먼	252	조선광업
	알루미늄 마그네슘	143	조선경금속
	아연광	745	三井物産
	粗 鉛	576	三井物産
	망 간	4,556	철강원료
	粗 銅	108	일본흑연
	무순철	7,495	日滿商社
	계	131,974	
마 산	선 철	34,344	
	대 두	5,184	帝國油糧
	백 미	5,775	식량영단
	계	45,303	
여 수	백 미	11,832	식량영단
	조선비철	2,802	
	석 탄	10,188	日滿商社
	대 두	250	帝國油糧
	고 량	116	일본사료
	계	25,188	

〈표 5〉 대일총동원 물자수송 실적표(1945년 1월~6월 24일)

항 별	월 별	철도계획	도착실적	대비(%)	선적계획	실 적	대비(%)
부 산	1월	142,984	44,955	31	128,499	73,950	57
	2월	123,586	73,169	59	114,910	60,669	54
	3월	128,411	103,278	81	98,441	90,800	92
	4월	137,411	136,932	99	128,700	70,673	55
	5월	211,096	177,630	84	213,770	95,996	40
	6월	75,631	117,729	156	212,730	176,891	83
여 수	1월	69,731	23,387	35	74,500	28,387	38
	2월	70,452	27,235	38	65,000	28,327	43
	3월	53,502	45,496	85	59,114	29,511	50
	4월	53,597	41,294	76	53,971	37,654	70
	5월	22,500	34,025	151	50,880	49,168	96
	6월	11,728	3,315	28	57,430	23,056	41
마 산	1월	56,116	4,068	7	69,300	17,787	26
	2월	26,784	22,027	82	31,300	10,175	32
	3월	23,410	28,258	121	37,400	16,084	43
	4월	23,410	19,109	81	23,300	7,901	34
	5월	39,560	34,806	88	8,760	13,535	155
	6월	0	3,603		8,500	8,107	95
목 포	1월	13,008	7,473	58	13,008	7,473	58
	2월	10,404	6,412	64	10,000	6,832	68
	3월	0	0		8,000	2,488	31
	4월	20,559	3,185	15	20,000	9,741	49
	5월	7,740	4,160	54	21,400	760	3
	6월	0	2,272		6,830	9,646	145

〈표 6〉 부산항 군대수송 실적표(1945년 1월 1일~7월 7일)

월	양답별	인 원	馬(犬鳩)	隊 貨		左記의 中		적 요
				梱 數	數	차 량	화 포	
1월	답 재	12,916	2,263 (鳩167)	108,222	22,388	393 (7,753 m)	45 (385 m)	제18사단외 제부대
	양 룽	18,013	2,407	57,578	10,388	138 (2,341)	40 (245)	관동군보충마 登溫部隊의 제부대
	합 계	30,929	4,670 (鳩167)	165,800	32,776	531 (10,094)	85 (630)	
2월	답 재	9,072	871 (犬32,鳩44)	88,904	12,726	194 (3,381)	72 (473)	제71사단외 제부대
	양 룽	1,151	1,391 (犬297)	7,699	5,557	3 (35)	大發54 (4,426)	中支軍군대 船工제29연대외 제부대
	합 계	10,223	2,262 (犬329,鳩14)	96,603	18,283	197 (3,416)	72(473) 大發54 (4,426)	
3월	답 재	8,104	1	85,137	26,542	574 (12,347)	101 (1,106)	주차제1사단외 제부대
	양 룽	17,028	10 (犬11)	10,907	4,773	112 (2,693)	롤라6 (48)	204비행장대대 水勤135중대의 제부대
	합계	25,132	11 (犬11)	96,044	31,315	686 (15,040)	101(1,106) 롤라6(48)	
4월	답 재	58,014	509	332,851	79,633	1,045 (29,490)	121 (482)	제25사단외 제부대
	양 룽	16,614	2,986	7,756	3,291	73 (1,665)	/	161비행장대대 관동군보충마외 제부대
	합 계	74,628	3,495	340,607	82,924	1,118 (31,155)	121 (482)	
5월	답 재	10,790		370,890	61,670	1,370 (37,260)	32 (574)	전차제8여단 독립자동차대대의 제부대
	양 룽	4,974	349	10,224	2,370	27 (513)		제22항공정보대의 제부대
	합 계	15,764	349	181,114	64,040	1,397 (37,773)	32 (574)	
6월	답 재	2,934		3,786	499	/	/	内地兵備要員の 제부대
	양 룽	2,293		1,044	181	5 (93)	/	191독립정비대외 제부대
	합 계	5,227		4,830	680	5 (93)	/	

7월	탑 계	6,138		8,038	1,953	25 (625)	24(10)	内地兵備要員の 체부대
	양 룩							
	합 계	6,138		8,038	1,953	25 (625)	24(10)	
합계	탑 계	107,968	3,644 (大32, 總311)	797,828	205,411	3,601 (90,856)	395 (3,030)	
	양 룩	60,073	7,143 (大308)	95,208	26,560	358 (7,340)	40(245) 大發108(8,852) 롤라12(96)	
	합 계	168,041	10,787 (大340, 總311)	893,036	231,971	3,959 (98,196)	435(3,275) 大發108(8,852) 롤라(96)	

군수품의 수송에 관해서는 엄밀한 중앙의 계획·지시에 따라 불급품(不急品)의 철저한 억제, 급수품(急需品)의 최우선 선적수송을 원칙으로 하였다. 그러나 철도계획과 배선계획사이에 10~15일간의 격차가 생기고 일본공장 이설에 의해 소재자재가 증가함으로 인해 항두(港頭)지구의 체화(滯貨) 및 적치부주(積置舢舨)가 증가하여 하역작업에 지장이 생겼다. 이에 따라 해당 물건은 북선방면으로 수송을 전환시키고 부산항의 양륙수량을 감소시키면서 철도부대와 연계하여 체화물자의 일소에 노력한 결과 점차 항두지구는 정비되었다. 6월 하순에 들어 특공조수송이 개시되자 군수품의 철도수송이 일시 억제되었기 때문에 군수품의 항두집적은 대폭 감소되었다.

〈표 7〉 부산항 군수품 양탑물건 수량명세표(1945년 1월~6월 24일)¹³⁾

	양						탑					
	1월	2월	3월	4월	5월	6월	1월	2월	3월	4월	5월	6월
병 기	2,879	3,895	(30) 5,023	9,137	2,064	(44) 1,721	3,404	1,876	3,483	2,785	(10) 3,331	3,782 (40)
탄 약	309	62	2,365	630	936 (2)	1,306	879	1,104	35	636	(77) 2,369	3,170 (105)
의 복	337	413	1,882	815	8	178	4,496	13,569	9,840	6,114	1,605	
糧 秣	558	1,932	5,640	873	244	471	3,695	12,850	29,163	74,004	99,995	9,794
위생재료	1,480	475	372	295	176	320	1,500		2,132	677	408	1,206
獸醫재료	3	691	508	378		115	168	4	12	165		28
항공재료	2,224 (5)	1,860	6,621	5,337	8,808 (66)	3,033 (5)	259	711	1,351	159 (30)	1,166	1,169 (168)
자 동 차 연료	558		31		4	8	2,312	1,662			914	714
기 타 유 지 류	193	111	379	700	509	1,143	2,345	1,871	3,502	3,120	7,605	1,972
空드럼켄	641	4,105	848	402	1,629	260		120			272	348
목 재	120			2,015	120	1,807 (491)	772	520	6,724	2,945	869	1,299
船 艇	63 6,588	(20) 2,120		(36) 2,756		(8) 115	(6) 120	(19) 1,352		(15) 890	(36) 2,362	
船艇부품	3		71		19	30						
차 량	22 782	(27) 226	(99) 2,759	(48) 1,309	(30) 915	(11) 378	(5) 150	(10) 250	(16) 2,177	(30) 674	(4) 53	(1) 30
기 타	10,126 (1,088)	7,130 (1,807)	15,169 (7,947)	16,244 (4,370)	9,896 (2,701)	8,724 (2,074)	(1,838) 3,697	2,602 (1,452)	17,919 (8,799)	20,334 (5,566)	32,557 (1,537)	2,014 (3,553)
석 탄	(425)		(5,945)	(6,987)	(10,432)	(1,647)						
우 편 물				(1,126)		483				10		
합 계	26,799 (1,518)	23,020 (1,807)	41,699 (13,922)	42,014 (11,357)	25,765 (13,201)	20,092 (4,261)	24,297 (1,838)	38,490 1,452	76,406 (8,799)	112,513 (5,596)	153,509 (1,624)	25,526 (3,866)

13) ()내의 수치는 그 내용과 단위를 알 수 없다.

〈표 8〉 부산항 군수품 체화상황¹⁴⁾

	1월	2월	3월	4월	5월	6월
항공창	10,133 (944)	9,855 (1,802)	6,399 (819)	1,938 (185)	1,368	1,045 (108)
병기창	1,929 (12,578)	3,353 (13,385)	4,514 (13,161)	2,161 (4,867)	1,982 (13,548)	2,608 (3,482)
피복창	44,429	23,923	19,330	8,588	6,927	2,855
糧秣廠	6,420	5,229	7,000	13,580	68,562	1,881
연료창	1,713	695 (216)	11,556 (324)	3,875 (498)	19,063	675
합계	64,624 (13,522)	43,055 (15,403)	43,799 (14,304)	30,142 (5,550)	97,902 (13,548)	9,064 (3,590)

〈표 9〉 7월 8일 현재 군수품 집적상황

港 別	廠 別	方面別	품 別	수 량		적 요
				용 적	중 량	
부 산	兵	大 阪	강 재		332	
			주물선철		3,150	
			규석,형석	765		
		門 司	탄 약	367		
			燃料脂油	606		
			탄 환	150		
			차 량	720		
			계	2,608	3,482	
	航	博 多	원 목	340		
		各 港	선 철		108	
			흑 연	585		
			탄 환	70		
			기 재	50		
			계	1,044	108	

14) ()내의 수치에 대해서는 그 내용과 단위를 알 수 없다.

港 別	廠 別	方面別	품 別	수 량		적 요
				용 적	중 량	
부 산	糧	各 港	고 량	808		
			대 두	126		
			소 두	60		
			無炊飯	90		
			기 타	797		
			계	1,881		
	被	各 港	마	2,328		靑麻2,271 線麻57
			양 모	159		
			피 혁	59		
			기 타	309		
			계	2,855		
	燃	大 阪 福 岡	脂油	74		
			피마자	176		
			유채씨	188		
			땅 콩	125		
			기 타	112		
			계	675		
			합 계	9,064		

부산, 여수, 목포를 기점으로 제주도로 가는 수송은 1945년 1월 이후 점차 증가하였다. 수송개시 당초 배당되었던 대형선은 전황의 변화에 따라 소형선화되었고, 특히 해상수송대대의 기범선을 주력으로 하는 배선으로 변경시켰다. 제17방면군사령관의 구역하에 수송을 실시하였으나 미군의 방해로 인해 고장선(故障船)이 증대하여 기범선의 상당수가 운항하지 못하는 지경에 이르렀다.¹⁵⁾ 그리고 가까운 장

래에는 소형선 혹은 상륙용주정(舟艇) 등에 의존해야만 할 것으로 예측하였다.

내선간(內鮮間)의 소형선수송에는 새롭게 해상수송 제17·18대대를 증가하고, 내선수송의 일부를 제주도 작전수송에 종사시켰다. 그 선복(船腹)은 다음과 같다.

부 대 명	척 수	총 톤 수	사용방면별
해상수송제13대대	56	8,792	제주도작전수송 71척 10,629톤
해상수송제14대대 제5중대	15	1,832	
해상수송제14대대	60	6,758	내선수송 269척 26,691톤
해상수송제16대대	770	9,076	
해상수송제17대대	77	55,554	
해상수송제18대대	62	4,903	

〈표 10〉 내선간 소형선수송 실적표(1945년 4월~6월)

구 분	양 료				탑 재			
	군 수 품		민 수 품		군 수 품		민 수 품	
	척수	수량(㎡)	척수	수량(톤)	척수	수량(㎡)	척수	수량(톤)
4 월	128	8,925	23	2,480	147	35,261	72	2,740
5 월	73	8,956	32	3,135	130	28,044	11	6,644
6 월	121	15,355	87	5,960	157	22,017	78	8,194
6월25일이후					61	8,653	6	523

15) 제주도로 수송하는 선박부대는 미군기 및 잠수함의 공격으로 패전시 대형선은 거의 전멸하고 기범선은 40%를 잃었다(森田芳夫, 『앞의 책』, pp. 18~19).

조선해협에서는 미공군기의 위협으로 인해 5월 하순이후 야간운행에 철저를 기하도록 하였으나, 하카다(博多)지구의 공습 및 일본항만에의 기뢰투하가 계속되어 소형선도 현저하게 운반회전율이 저하되었다. 이와 함께 각 조선소에서는 자재, 노무, 기술의 부족으로 더욱 곤란한 지경에 이르렀으며 당시 수리선박은 전체의 1/3에 달했다.

2) 선박 및 항만의 일원운영

선박 및 항만 일원운영사무의 능률향상을 위해 1945년 6월 22일 지부계획기관, 정보직, 선원반, 선박창 부산지창의 주력, 선박포병과 견단의 일부, 선박운영회의 주력, 부두국의 일부, 작업회사, 계획기관이 부산역 2층 청사에 집합하여 합동사무소를 설치함과 함께 부산지구 양탐사령소를 이전했다.

그리고 3월 1일 이후 물동물자가 군수품으로 취급됨을 계기로 남선 제항만 중계사업의 실시는 남선선박대, 대륙철도사령부 출장소, 수송통제부가 3자 합동으로 임했으며, 관계 관민기관의 협력으로 양탐력의 향상을 도모했다.

가. 선박수리 및 정비보급

본선(本船)의 수리는 冲修理로서 양탐기간 내 수리완성을 목표로 실시하였다. 특히 대수리를 요하는 경우를 제외하고는 수리소요일수는 1~2일로 했다.

4월 이후에는 아래와 같은 수리실적을 보였다.

4월	27척	81,166톤
5월	55척	178,700톤
6월	61척	106,892톤
7월 상순	32척	49,234톤

수리의 지휘감독기관으로 양탑사령부 내에 상주연락관, 운영회, 해사관(海事官)에 의한 수리반을 두었다. 그리고 수리실시기관으로는 소재지의 조선소 및 선박창에 담당시켰는데, 부산의 선박수리시설은 조선중공업, 선박창 冲修理班, 선박창지정의 민간공장, 부산공작선회사였다.

수리대책으로서 국가선박수리에 대해 조선중공업을 우선적으로 사용하고, 조선중공업을 강력한 군(軍)의 관리하에 두며, 부산지구에 해운상주감독관을 파견하고 浮도크를 급히 건조하도록 요청하였다.

나. 선원관리

국가의 선원일원관리에 따라 남선선박대는 선박운영회를 지도하여 선원관리를 강화하였다. 각 선박의 승조원 상태를 조사하여 보충교대를 요할 경우는 운영회와 연락하여 보충하도록 하였다. 그리고 전상병사(戰傷病死) 선원에 대해서는 정중히 취급하고 위령제를 실시하였다.

급식은 종래 조선육군창고 釜山之庫(1945년 현재 조선화물창 부산지창)에서 실시하였으며, 피복 및 일용품의 보급은 운영회가 맡았다. 일용품의 보급에 대해서는 도청·부청 등 지방관청의 협력을 독려하

였고, 금전관계의 제공여는 운영회에서 담당하였다.

의료에 관해서 살펴보면 종래 부산지구에는 선박승조원에 대한 위생기관이 전혀 없었기에 선원의 의료를 육군의 경우는 남선선박대의무실에서 진료하고 입원을 요하는 환자는 부산육군병원 및 부산부립병원에 수용하였다. 해군은 무관부(武官府)¹⁶⁾, 일반민간선원(民間船員)은 운영회에서 진료하였다. 7월 1일에는 남선선박대 종합진료소를 개설하고, 의관 4명, 위생하사관병 9명이 선박의 방역·검역 및 진단치료를 실시하고 세균학적인 검사는 부산육군검역소에 의뢰하도록 하였다. 위생자재는 부산육군병원에서 수령하고 약물은 3개소에 분산적납하여 공습하의 진료사무에 대비토록 하였다.

환자중 공상병자(公傷病者)는 관료의 책임하에 남선선박대 진료소에서 진단치료를 실시하고, 입원환자는 부산육군병원에 송환하였다. 군인을 제외한 평병(平病)환자는 유상(有償)으로 하고 육군공제조합 규칙에 준하는 월말정산서를 선박운영회에 송부하여 육군위생재료창에 납부하도록 하였다. 6월중 남선선박대 진료소내 선박승조원 입원치료환자수는 전상군인(戰傷軍人) 15명중 8명 입원, 선원 35명중 13명 입원, 전염병 1명 입원, 평병 56명이었다.

3) 항만의 호위·방공대책

5월 이후 미군기와 잠수함의 기습적인 공격에 따른 선박의 피해와 손실이 격증하여 야간항해에 철저를 기함과 함께 호위를 강화하도록 하였다.

16) 1941년 11월 20일 진해요항부는 진해경비부로 개편되었는데, 이는 조선에서의 해군최고통솔기관이었다. 해군무관부는 진해경비부의 예하로 경성, 부산, 청진, 나진의 4곳에 설치되었다(林鍾國, 『앞의 책』, p. 133).

〈표 11〉 조선연안 선박피해상황

	침몰 및 사용불가능선(척)		피해근소 사용가능선(척)	
	대형선	소형선	대형선	소형선
5월상순	9	7	2	
5월중순	2	5	2	5
5월하순	1	4	1	1
6월상순	7	3	1	3
6월중순	4	4	1	2
6월하순	3	3	3	3
7월상순	2			
합계	28	26	10	14

7월 현재 해상호위는 남선연안 및 제주도방면, 서남선연안을 제 103전대(본부는 부산)가 직접 호위를 담당하고 필요에 따라서 소속 해방함(海防艦)이 직접호위를 실시하였다. 항공호위대는 제5항공군(경성)에 하 제1비행단(경성), 제2비행단(대구), 제206전대(해운대)를 통합하여 직접 호위에 임하고, 그 외에 제103전대, 제901항공대(진해)에도 이를 담당시켰다.

그리고 부록의 〈그림 3〉 선박호위 정보항공 정보통신망 전개요도와 같이 항공정보통신망을 전개하면서 선박의 동정을 파악하였다. 적절한 통신연락을 확보하기 위해 부산요새에 정보연락관(見習士官)을 파견하고 정보의 모집·속보(速報)에 임하게 함과 함께 육해군 항공부대와의 통신연락을 밀접히 취하도록 하였다. (부록의 〈그림 4〉 남선지구 선박통신망도, 〈그림 5〉 남선선박대이용 타부대통신계 참조)

항로대 설정에 대해서는 중수송선 265척에 대한 남선지구 항로대의 연결, 비닉(秘匿)기지의 설정 작업은 진행중이었고, 마산이북은 아직 사용하지 않지만 여수-제주, 목포-제주간은 사용하고 있었다. 특히 선공(船工)36, 38연대의 동굴식 비닉(秘匿)설비는 각각 포항, 울산, 부산지구 및 목포, 제주지구에 구축중으로, 이에 필요한 자재의 수송은 남선선박대가 담당하였다. 그러나 수송요구량에 비해 약 1월에 불과한 1,000m³의 원목을 수송하는데 그쳐서 선박과 연료부족 및 탑재장 설비의 불충분으로 인해 성과를 거두지 못하였다.

한편, 남선선박대는 방공대책의 중점을 선박보전에 두고 요새(要塞) 및 해군측과 밀접히 연락하여 공습시에는 선박을 소개하여 항역내(港域內) 방공화력의 옹호하에 두도록 하고, 항선(港船)에 대해서는 대피지를 지정함과 함께 대피훈련을 실시하였다. 하지만 7월 현재 부산항 방공화기의 일부는 목포, 제주도의 항두방공강화를 위해 전용되어 다소 약화된 상태였다.

항로대 설정에 따라 중수송선의 분산비닉이 착착 실시되어 동남선 지구는 이미 완료되었다. 양탐용 부주(艇舟) 및 예선(曳船)의 확보는 금후 상륙작전식 양탐작전 실시에 극히 중요하기 때문에 항내 9개소에 분산소개, 계류(繫緊)시켰다. 양탐자재 및 무선통신소는 각각 동굴내에 분산 방호시켰다.

부산항의 방위강화를 위해 부록의 〈그림 6〉 부산항만지구 기뢰감시대 배치요도와 같이 기뢰감시 1개 중대를 배치하였다. 그리고 자기소해대(磁氣掃海隊)를 부산지구에 배치하였다.

〈표 12〉 부산지구의 소해대편성표

편 성	103명 제1처리대 35명(내 6명 선원) 제2처리대 35명(내 6명 선원) 수색정비대 35명 장교 4명, 하사관 9명, 병사 78명, 선원 12명
기 계	라호기(ラ号機) 2조(탐뢰기) 어선 4척(저에어선) 소해구(掃海具) 2조(전류식) 대발(목제) 3척
비 고	1. 7월 3일 전원집결 완료(선원을 제외함) 2. 처리대용(處理隊用) 어선이 수리중(방어진)으로 20일경 완료·도착예정(수리촉진중) 3. 소해구 기타는 7일 도착, 현재 조정중 4. 라호기의 정비는 10일 완료예정 5. 해군경비대의 상황 인원은 장교이하 220명 집결 완료 예정어선 24척 미착 소해구는 자한식(磁桿式) 8조를 사용하고 있다.

2. 조선군관구사령부의 보고

선박 및 항만의 일원운영이 실시되자 조선군관구사령부는 관계부대의 수송담당 장교를 회동시켜 중앙의 의도를 전달하고 지방의 관계군관민에게도 이를 주지시켰다.

특히 단절양탐은 조선군관구사령부의 책임으로서 군양탐지휘관이 실시하도록 규정되어 있었다. 종래 각 사관구(師管區)사령관 및 요새사령관에게 명령하였던 단절양탐의 임무를 해제하여 군양탐사령관의 단절양탐에 협력하도록 조치했다. 군양탐사령관은 경우에 따라서는 계급이 낮아 우려도 있었지만 철도수송통제부는 물론 관계관민이 군양탐지휘관에게 협력함으로써 충분히 능력을 발휘하고 있다고 보고했다.

〈표 13〉 항만양탑작업에 있어서 조선군관구예하
근무중대배치일람표

지 휘 하	부 대 명	소 재 지
나진육군수송통제부장	육상근무제210중대 육상근무제211중대 육상근무제212중대	나 진
청진선박지구대장	제29야전근무대본부 육상근무제184중대 육상근무제185중대 육상근무제186중대 육상근무제189중대	청 진
원산선박지구대장	육상근무제182중대 수상근무제77중대	원 산
부산육군수송통제부장	특설육상근무제105중대 특설육상근무제106중대 특설육상근무제107중대 특설육상근무제108중대 특설수상근무제109중대 특설수상근무제110중대 육상근무제187중대 육상근무제188중대	마 산 부 산
남선선박대장	육상근무제213중대 육상근무제214중대 수상근무제78중대	부 산
여수요새사령관	제38야전근무대본부 육상근무제183중대 수상근무제79중대	여 수
광주사관구사령관	특설육상근무제109중대	목 포
궤부대장	특설육상근무제110중대	제 주
護朝부대장	육상근무제181중대	군산부근
護鮮부대장	육상근무제180중대	정읍부근

비고 1. 護朝, 護鮮부대에 배속된 근무중대는 주로 축성자재의 수송에 임하고 있다.

〈표 14〉 조선내 주요항 노무자조사표

港 名	제적(명)	가동(명)
진남포	937	560
검이포	1,403	1,180
해 주	261	160
인 천	1,445	693
군 산	1,084	729
목 포	1,255	939
여 수	舊 139 / 新 1,700	133 / 1,445
마 산	1,263	916
부 산	10,248	8,092
울 산	200	170
포 향	120	92
鐵湖津	441	350
원 산	1,016	830
홍 남	1,276	1,050
성 진	478	371
청 진	3,497	2,980
나 진	5,166	4,300
웅 기	1,040	825
합 계	32,969	25,815

〈표 14〉에 의하면 양탑작업에 임하던 부산항의 노무자수는 10,248명이었다. 이 노무자들이 어떤 구성원으로 이루어졌는지는 1944년의 통계를 통해서 짐작할 수 있다. 아래의 〈표 15〉에 따르면 1944년말 부산의 항만노무자중 상비노무자는 약 36%에 지나지 않으며 그외에는 근로보국대, 응원대, 항만정신대 등의 노동력동원에 의해 이루어졌다는 것을 알 수 있다. 당시는 하역작업이 심각한 상태였

기 때문에 항만하역에 종사하는 민간노무자는 군대와 같이 조직되어 일해야만 했다.¹⁷⁾

〈표 15〉 노무원 보유상황표(1944년 12월)¹⁸⁾

종별	상비	근로보국대	항만정신대	수인	쿨리	응원대	기타	합계
부산	3,918	3,183	186	339	429	396	2,319	10,770
마산	1,112		282				185	1,579
여수	556	639	178		92		261	1,726
목포	630	438	227			28		1,323
합계	6,216	4,260	873	339	521	424	2,765	15,398

- 주)1. 항만정신대는 사범보호자의 항만하역총성대(總成隊)이다.
 2. 응원대는 조선해륙운수회사내 타지점으로부터의 임시응원이다.
 3. 부산의 기타 주된 부분은 청년연성소 특별연성소 생도이다.

조선군관구사령부는 특공조수송에 협력하기 위해 근무중대를 남선향만에 집중시키고 있었다. 하지만 미군기의 공습에 더하여 6월부터는 동해에 미군 잠수함이 나타남으로써 해운, 항공, 선박부대의 연결에 힘쓰고 선박보전에 만전을 기하도록 하였다. 또 조선해협에서 대형선박의 계획운반이 불가능하게 되는 경우를 고려하여 항로대를 설정하기로 하고 그 작업을 약 60%정도 진척시킨 상황이었다. (부록 〈그림 7〉 부산나진육군수송통제부 각 출장소 및 분주반배치요도 참조)

17) 寺谷武明, 『앞의 책』, p. 115.

18) 近藤劔一編, 『太平洋戰下の朝鮮』 (5), 友邦協會, 1964, p.158.

〈표 16〉 조선항만 방공화기 배치일람표

港 名	병 력	적 요
나 진	8高 2中 12門	부대는 전개되었지만 화포미착
청 진	8고 1중 6문	위와 동일
홍 남	7고 1중 4문	
부 산	7고 2중 8문 8고 6중 36문 10고 1중 4문	
여 수	7고 2중 8문	
목 포	7고 1중 4문	
인 천	8고 1중 6문	
검이포	7고 1중 4문	
제 주	10고 2중 8문	

〈표 17〉 향로대설정의 근무중대 배치상황일람표

	중 대 명	소 재 지
제 36야전근무대	제36야전근무대본부 육상근무제166중대 육상근무제167중대 육상근무제168중대 육상근무제169중대 육상근무제170중대 육상근무제171중대 육상근무제172중대	목 포 제 주 도 제 주 도 추 자 도 可 五 島 於 蘭 鎮 高 下 島 許 沙 島
제 37야전근무대	제37야전근무대본부 육상근무제173중대 육상근무제174중대 육상근무제175중대 육상근무제176중대 육상근무제177중대 육상근무제178중대 육상근무제179중대	부 산 여 수 부 산 부 산 여 수 마 산 통 영 통 영

3. 진해양탐사령부의 보고

해운총감부의 국가선박 및 항만 일원운영에 따라 하역을 위한 강력한 기관의 설치가 요구되자 각 항에 양탐사령관을 두게 되었다. 양탐지휘관은 육해군 군인이 임명되었으며 항만작업을 통일운영하였다. 그러나 양탐사령관은 항만하역에 대해서는 전문지식이 없었기 때문에 기존의 해운국의 행정력에 의존하는 경우가 많았다.¹⁹⁾

진해양탐지휘관의 보고에 따르면 진해의 양탐물건중 대부분은 해군관계 물건으로서 수년간 그 양이 급격히 증가하였다고 한다. 그러나 급증하는 양탐량에 비해 항만 및 양탐시설은 충분한 상황이 아니었다.

1944년 양탐총량	171,337톤
1944년 월평균양탐량	14,270톤
1945년 1월 양탐량	8,341톤
1945년 5월 양탐량	26,049톤

진해의 입항선박으로는 국가선박이 매월평균 3~4척, 기범선 및 해군잡역선이 매월 약 90척에 이르렀다. 양탐작업은 진해의 佐藤組, 矢吹組, 조선해륙운수회사의 3자가 1944년 합동으로 설립한 진해운수회사가 담당하였다. 상용인부 40명과 1개월 교대의 근로보국대 약 400명을 사용하였으나 작업능력이 오르지 않았기에 해군병력 약 150명을 다시 보충시켰다. 하지만 회사측의 작업능력만을 강요할 수 없

19) 寺谷武明, 『앞의 책』, pp. 114~116.

는 상황으로 인해 8월 중순부터는 징용공원(工員) 약 400명을 징용하여 양탑장에 편성할 계획을 세우고 있었다.

한편, 진해양탑사령부는 육상운송을 위해 자동화차(自動貨車)와 우차(牛車)를 이용하였다. 자동화차는 회사 1대, 운수부 1대, 해군의 각 부가 약간씩을 보유하고 있었다. 우차는 경찰서장을 조합장으로 하는 우차조합소속의 331대가 있었다. 매월 약 150대 정도의 우차를 출동시켰지만 당시는 농번기였기 때문에 출동차수는 80대에 지나지 않았다.

IV. 맺음말

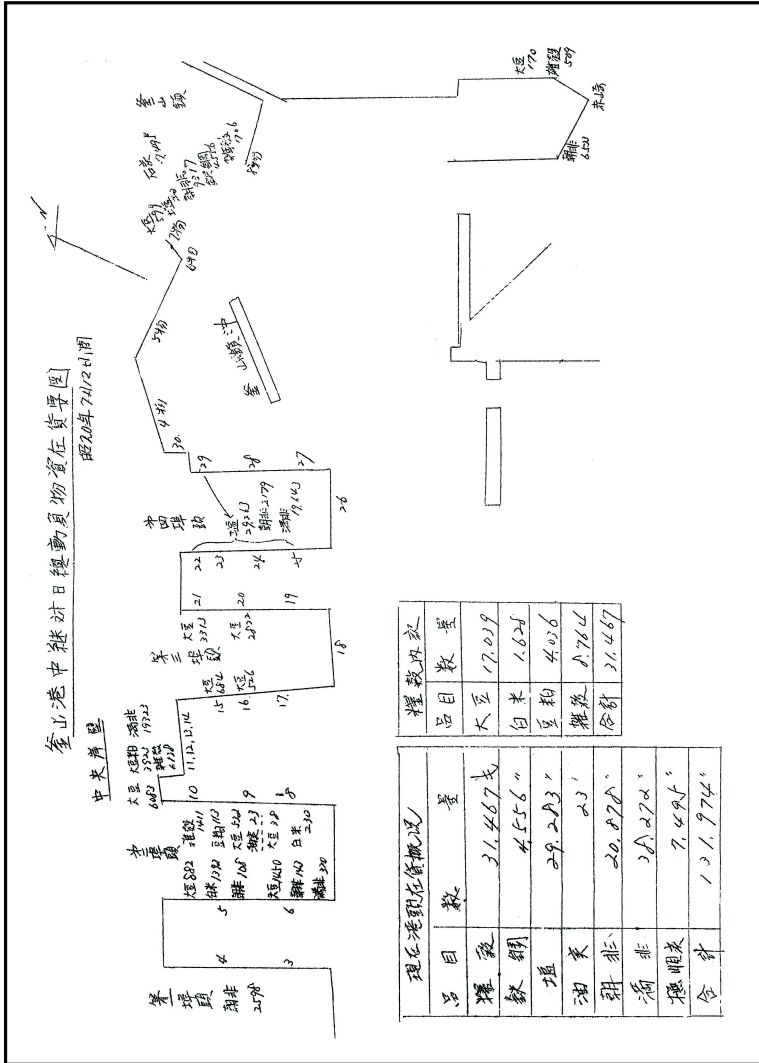
본고에서는 1945년 전반기 일제의 전시해운정책과 「해운총감순시에 대한 상황보고」의 자료내용을 중심으로 검토해 보았다.

1945년 3월 일본 본토에 대한 미군의 본격적인 공습과 함께 조선해협의 기뢰투하로 인해 일본과 조선간의 해륙수송은 곤란을 겪게 되었다. 이에 따라 남선선박대를 비롯한 남해안의 군대는 특공조수송, 단절양탑 등을 실시함으로써 수송난을 타개하고자 했다. 부산은 남해안의 마산, 여수, 목포와 함께 대륙물자의 중계항으로서 그 중요성을 더해 나갔다.

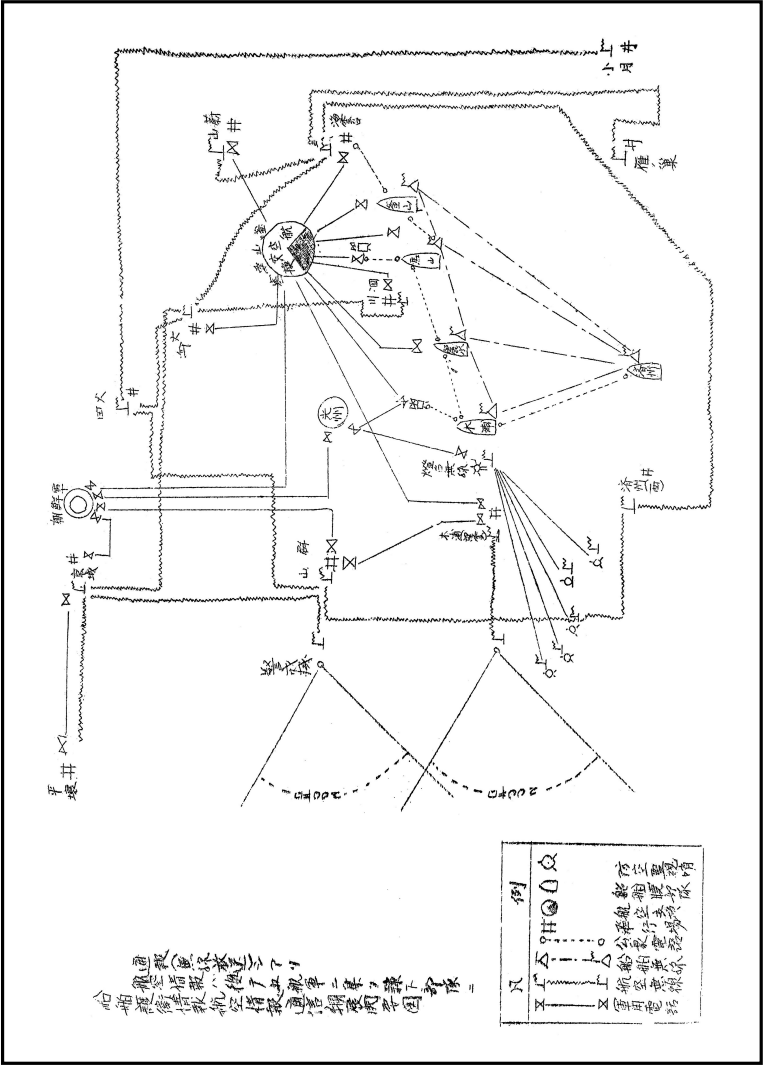
전시해운은 일제의 항만 및 선박일원운영이라는 강력한 ‘통제’를 통해 실시되었으며, 그 실행을 위해서는 육군·해군뿐만 아니라 민간인까지 ‘동원’되어 하역작업을 수행해야 했다. 하지만 본고에서 소개한 자료가 작성된 1945년 7월에는 급증하는 선박의 피해로 인해 병사와 선원의 피해가 속출하였고 호위와 방공대책을 강구했지만 패

전을 피할 수는 없었다.

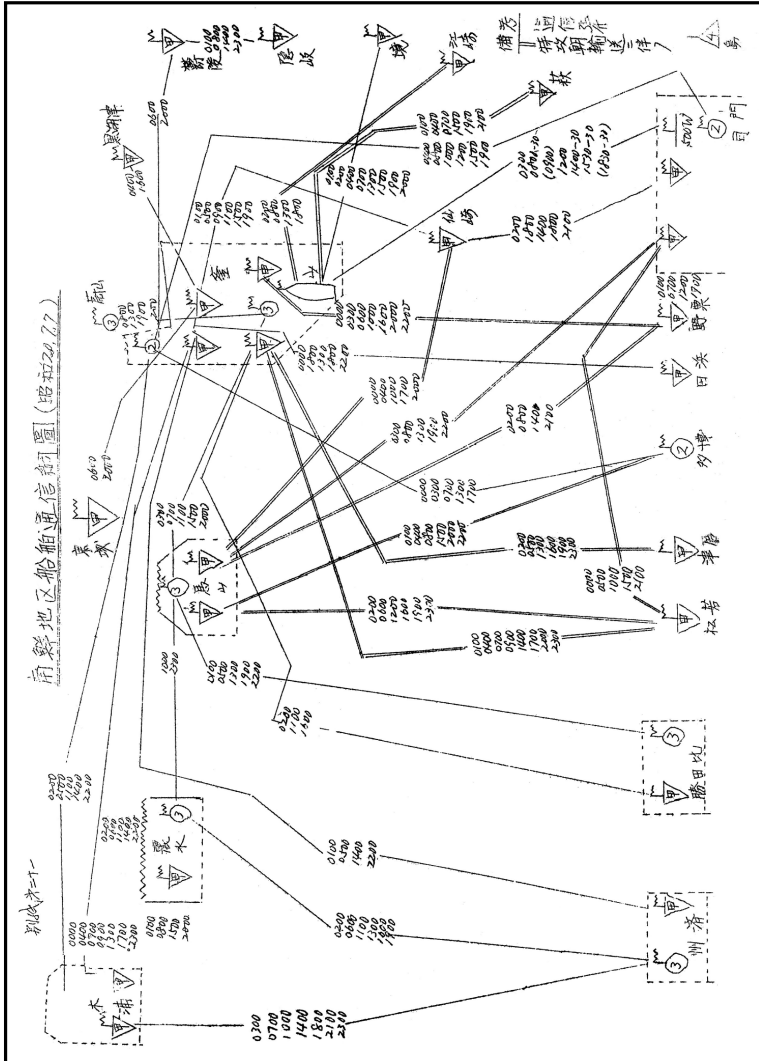
이 자료를 통해서 일제의 전시해운과 총동원체제의 실태를 비롯하여 패전직전 부산항의 수송 및 방위상황을 살펴볼 수 있었다. 본고의 자료와 함께 「전시해운관계자료」 컬렉션이 적극 활용되어 해방직전의 역사상을 복원하는데 도움이 되기를 기대한다.



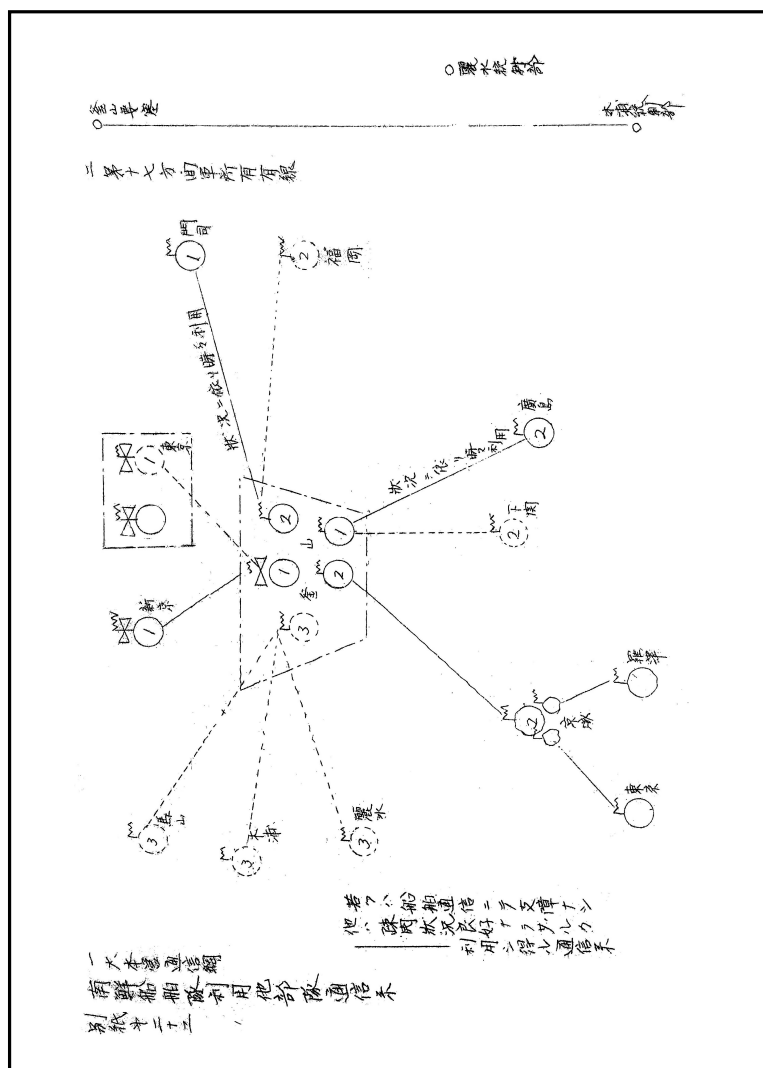
〈그림 2〉 釜山港中繼對日總動員物資在貨要圖(1945. 7. 12 調査)



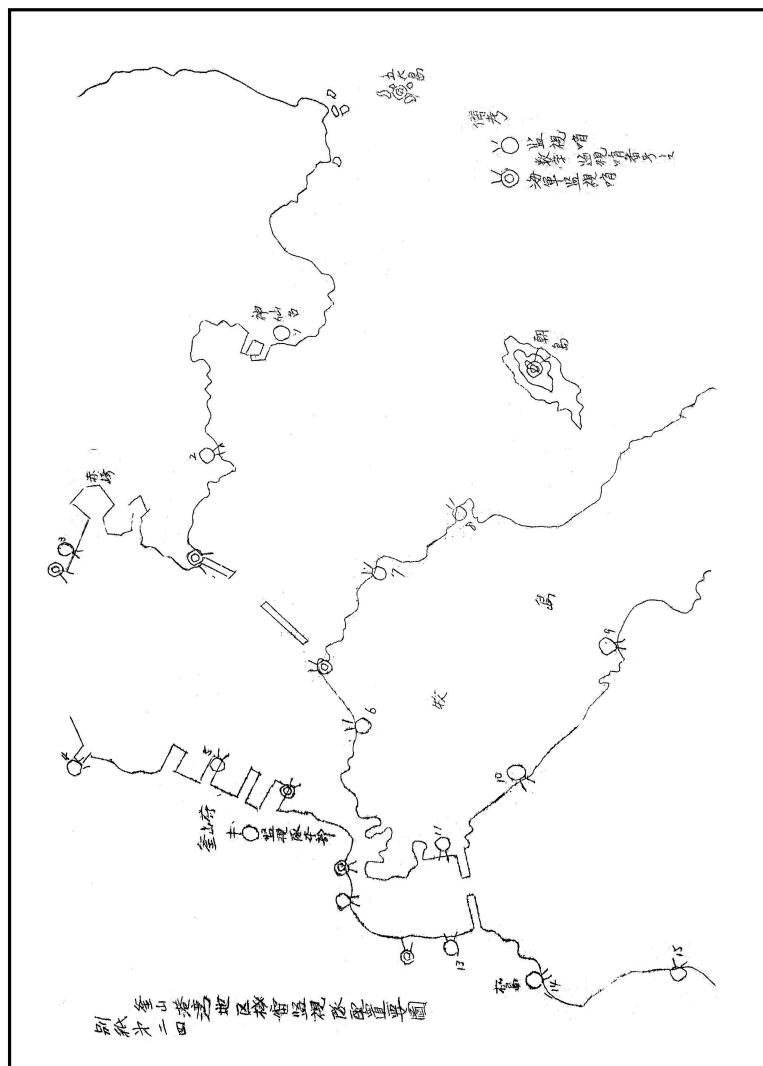
〈그림 3〉 船舶護衛情報航空情報通信網展開要圖



<그림 4> 南鮮地區船舶通信網圖(1945. 7. 7)



〈그림 5〉 南鮮船舶隊利用他部隊通信系



〈그림 6〉 釜山港灣地區機雷監視隊配置要圖

