

勞 働 經 濟 論 集
第 17 卷 (2), 1994. 12. pp.1 ~ 30
© 韓 國 勞 働 經 濟 學 會

日帝下 在日 韓國人勞働者階級の 形成*

全 基 浩**

< 目 次 >

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| I. 序 論 | III. 韓 國 人 日 本 渡 航 關 聯 政 策 |
| II. 日 帝 的 植 民 地 政 策 及
無 產 者 的 創 出 | IV. 勞 働 者 階 級 的 形 成 |
| | V. 結 語 |

I. 序 論

일반적으로 勞働者階級の 形成은 두 가지 과정을 통해서 이루어진다. 하나는 종래의 자급자족적인 생존수단에서 인간을 분리시켜 無產者化함으로써 대량의 無產者가 創出되는 과정이고, 다른 하나는 이렇게 분리된 無產者가 資本과 결합하여 資本·賃勞動關係로 편입되는 과정이다.

勞働者階級の 形成도 역사적으로 볼 때 性格을 전연 달리하는 두 가지 단계로 나눌 수 있다. 資本主義的 生産은 勞資關係의 形成을 전제로 하고 있다. 그리고 資本主義의 발전의 내용을 이루는 資本의 蓄積은 이미 성립되어 있는 勞資關係의 확충·발전을 의미한다. 그런데 資本主義가 이미 전제하고 있는 勞資關係는 역사적으로 形成되어 온 것이다. 이미 성립되어 있는 勞資關係 위에서 전개되는 蓄積에 대하여 그것이 전제하고 있는 勞資關係 그 자체의 歷史的 形成을 本源的 蓄積 또는 原始蓄積이라고 한다. 勞働者階級の 形成過程은

* 이 연구는 1993년도 경희대학교 교비지원에 의하여 수행되었다.

** 慶熙大 經濟學科 教授

바로 勞資關係의 形成·發展을 의미하며, 이를 내용으로 하는 資本蓄積過程은 따라서 이를 原始蓄積과 原始蓄積 이후의 蓄積의 2단계로 크게 나눌 수 있다.

資本의 原始蓄積, 즉 資本主義的 生産은 封建社會의 生産적 기초인 自營의 農民 및 手工業者로부터 生産手段 특히 自營農民으로부터 토지를 분리시켜 가족노동력과 生産수단의 자연적 결합을 파괴시키고, 生産手段을 빼앗긴 勞動力을 賃金勞動力으로 轉化하며, 生産手段을 이윤 획득 수단인 資本으로 轉化했을 때에 성립된다. 原始蓄積期의 無產者 創出의 원천은 영국의 인클로저 運動(enclosure movement)에서 전형적으로 나타나는 바와 같이 주로 農民層이었다.

일단 資本主義가 形成된 이후, 즉 원시축적기 이후에도 아직 自營農民層이 많이 잔존하고 있는 동안에는 資本蓄積은 주로 資本關係의 확산에 따라 沒落한 農民層의 無產化를 기초로 해서 진행된다. 물론 농업부문 이외에도 전통적인 手工業部門 등 전통적인 부문도 자본관계의 확대에 따라 무산자 창출의 원천이 될 수 있다. 모든 전통적인 부문이 모두 파괴되어 한 사회전체가 資本關係에 편입되고 나면 이제 無產者(勞動力)의 創出은 資本關係 内部에서 機械化·合理化 등 省力化를 통해서 주로 이루어지지 않으면 안된다. 이상의 과정들은 부분적으로는 동시에 진행될 수도 있다.

在日韓國人¹⁾ 勞働者階級의 形成도 한편으로는 無產者의 創出過程과 다른 한편으로는 資本·賃勞働關係로 편입되는 두 가지 계기를 기본적으로는 갖고 있다. 그러나 여기에는 경제의 자생적 발전과정에서 形成된 勞働者階級의 形成과는 근본적으로 다른 계기가 개입된다. 그것은 바로 韓國의 日本植民地化였다.

우리나라에서는 朝鮮王朝 末期에 官營手工業이 점차 쇠퇴하고 獨立自營匠人이 출현하여 資本主義的 발전을 향한 맹아를 보였으나 19세기 후반부터 시작된 日本의 정치적·군사적·경제적 浸透와 이에 이은 植民地化는 겨우 움터 오던 이러한 혁신적인 요인을 말살하여 버렸다.

따라서 在日韓國人 勞働者階級의 形成은 日本의 對韓植民地政策에 의해서 결정적인 영향을 받게 된다. 여기에서 勞働者階級 形成에 몇 가지 특징이 나타난다. 우선 無產者의 創出過程은 日本의 對韓植民地 經濟政策을 통한 經濟收奪, 특히 주로 農民收奪에 의한 全農民의 계급적 沒落에 의해서 이루어진다. 그래서 우선 日本의 對韓植民地政策, 그 중에서도

1) 日本 신문들은 우리나라 사람을 韓日合邦 이전에는 주로 '韓國人' 또는 '韓人'이라고 불렀는데 일부 드물게는 '朝鮮人'이라고 부르기도 했다. 이것이 韓日合邦과 함께 '朝鮮人'으로 호칭이 바뀌고, 특히 차별하여 멸시하는 경우에는 '鮮人'이라고 불려 이 用語가 점차 정착되어 간다. 본고에서는 인용문이나 각주에는 원문대로 사용하고 필자가 객관적인 호칭을 할 때에는 '韓國人'으로 표기하도록 한다.

특히 植民地農業政策과 無産者 創出의 관련성을 밝히지 않으면 안된다.

다음으로 在日 韓國인 노동자계급의 형성을 다루는 데 있어서는 이렇게 창출된 무산자들이 어떤 경로를 통해서 在日 日本자본과 결합되는가를 밝히는 것이 중요하다. 한국과 일본은 지리적으로 바다를 가운데 두고 떨어져 있을 뿐만 아니라 비록 한국이 일본의 식민지로서 일본 영토의 일부로 귀속되기는 했지만 양국간에는 정치·경제·문화적으로 사실상의 국경이 엄연히 존재하고 있었기 때문에 사람의 이동이 같은 국가 내에서처럼 완전히 자유로운 것은 아니었다. 그래서 한국에서 창출된 무산자와 在日 日本자본과의 결합에서 비로소 이루어지는 在日 韓國인 노동자계급의 형성은 일본의 韓國인 渡航政策에 의해서 결정적으로 영향을 받는다. 마지막으로 일본에 渡航한 韓國인 무산자가 일본에서 어떤 자본과 어떻게 결합하여 어떤 상태로 존재하는가 하는 것이 중요한데, 여기에는 在日 韓國인의 고용과 실업, 직업구성 등이 포함된다. 마지막의 在日 韓國인 노동자계급의 상태에 대해서 좀더 깊이 알기 위해서는 그들에 대한 日本자본의 노무관리나 그들의 賃金, 勞働條件 및 生活狀態에 대한 분석이 필요하지만 이에 대해서는 다음 기회로 미루기로 하고, 상술한 雇傭과 失業 그리고 職業構成에 논의를 한정하기로 한다.

상술한 일본의 對韓植民地 經濟政策이나 對韓人渡航政策, 그리고 일본 내에서 韓國인과 日本자본과의 결합의 양태는 물론 크게는 일본 자본주의의 특성 또는 총체적으로 보아 日本資本의 要求에 의해서 결정적으로 규정된다.

II. 日帝의 植民地政策과 無産者의 創出

日帝는 韓日合併 전후를 통하여 植民地 韓國을 조직적으로 收奪하기 위한 기초적인 틀을 마련한다. 그것은 두 가지 방향에서 착수되었는데 그 하나는 근대적인 土地制度 및 貨幣金融制度의 確立 등 制度의 近代化이고, 다른 하나는 鐵道·港灣·道路·通信·電氣 등 收奪의 神經系統이라고 할 수 있는 交通통신 등 社會간접자본의 건설이었다.

이러한 植民地政策 중에서 특히 다수 農民의 無産者化와 관련이 깊은 것은 근대적인 土地所有權의 確立 등 土地制度에 關連된 近代化 政策이다. 朝鮮總督府는 1910년부터 1918년에 걸쳐 土地調査事業을 시행하여 土地에 대한 절대적·배타적 所有權을 確立하고 나아가 土地所有權者에게 자기기준의 地稅를 부과하는 地稅制度를 創出하였다. 土地調査事業으로 막대한 土地가 직접 國유지로 수탈되었다.

“막대한 양의 國有地가 創出되었다. 事業 직후 國有地 面積은 12만 7,331정보에 달하였고, 東拓에 出資한 것까지 합치면 총 13만 7,225정보(2.8%)에 달하였다. 1918년 東拓의 所有面積은 7만 176정보이고, 國유지와 東拓의 소유토지는 1918년 현재 전체 사정면적의 4.2%를 차지하였다. 1918년 당시 일본인의 토지소유는 課稅地로 환산할 경우 전체의 7.5%에 달하였다.”²⁾

이러한 토지조사 과정에서 한국인이 일본인에게 속아 신고하지 않아서 빼앗긴 토지가 상당히 있는 것으로 생각된다. 1941년 日立鑛山에 強制連行된 金永鎭씨에 진술에 의하면, “그 당시 논이나 산은 地主가 분명하지 않은 토지가 있었다. 그곳에 일본인이 측량하러 와서 토지를 가지고 있으면 많은 세금을 내게 된다고 말한다. 그래서 신고하지 않아 몰수된 토지를 일본인이 빼앗아 갔다.”³⁾

일본인들의 토지수탈은 토지조사사업의 직접적인 실시과정에서만 아니라 高利貸의인 수탈에 기인한 것도 있다. 이러한 토지수탈에 의해서 많은 농민층이 무산자로 전환되었다.

그러나 토지조사사업의 결과로 토지소유관계에 구조적인 변동이 일어났는데 이것이 지속적으로 농민들의 無産化와 脫農을 계속 추동시키는 온상으로 되었다.

“사업이 완료될 당시 조선인구의 80%는 농민이었다. 土地所有狀況은 전농가호수의 3.1%(약 9만호)에 불과한 지주가 전경지면적의 50.4%를 차지하고 있었으며, 소작을 하지 않고는 살 수 없는 농가는 77.2%(약 200만호)나 되었다. 농가는 농지를 매우 불균등하게 소유하고, 農村에서 地主-小作關係가 지배적인 지위를 차지하였음을 알 수 있다. 植民地地主制라고도 표현되는 이러한 생산관계는 1910~20년대에 더욱 강화되었다. 자작농의 沒落과 小作關係 農家の 증대경향은 정도의 차이는 있지만 日帝의 통치기간 내내 유지되었다.”⁴⁾

근대적 토지소유권의 확립과 더불어 토지의 상품화가 진행된다. 또한 이와 더불어 진행된 地稅의 가중, 日本商品의 農村浸透로 인한 農家副業의 파괴 등은 끊임없이 零細農을 沒落시켜 이를 소작농으로 편입시키면서 식민지주체는 확대·강화된다.

농촌에 있어서 인구의 自然增加, 영세농의 몰락에 의한 소작농의 확대는 소작지를 둘러싸고 소작농간의 경쟁을 격화시키며, 이는 소작인에게는 小作率의 인상 등 소작조건의 악화를 초래한다. 이를 기회로 國유지와 東拓 혹은 일본인 지주를 중심으로 소작료의 인상과 통제·강화가 진행된다.

2) 조석곤, 「土地調査事業과 植民地 地主制」, 『韓國史13, 植民地시기의 사회경제-1』, 한길사, 1994. pp. 232~233.

3) 山田 昭次, 「日立鑛山朝鮮人強制連行の記録」, 在日朝鮮人運動史研究會編, 『在日朝鮮人史研究』, 第7號, 1980. 12. p. 28.

4) 조석곤, 「앞의 글」, 『앞의 책』, pp. 235~236.

이러한 과정을 통해서 몰락한 영세농이나 소작농은 대량의 잠재적 혹은 현재적 프롤레타리아트로 된다.

대량의 농민의 무산화를 촉진시킨 또 하나의 식민지정책은 産米増殖計劃의 추진이다. 산미증식계획은 일본제국주의의 요구에 따라 施行과 中斷이 반복되었는데, 대체로 3기에 걸쳐서 시행되었다.

第1期 계획은 1920~25년 사이에 시행되었으며, 第2期 계획은 1926~34년 사이에 실시된 産米増殖更新計劃이며, 第3期 계획은 戰時期에 실시된 것으로 1940년의 조선증미계획과 1943년의 개정증미계획이 있다. 산미증식계획은 토지개량사업(灌漑改善, 지목변경, 개간·간척)과 耕種法 改善事業을 중심으로 실시하여 미곡생산량을 획기적으로 증대시킨다는 것이다. 일제는 農業恐慌 심화로 1934년에 산미증식계획을 중단했으나, 1937년 중일전쟁의 발발과 1939년의 大凶作을 계기로 1940년 조선증미계획(6개년계획)을 실시하였으나 1942년 태평양전쟁이 시작됨에 따라 조선증미계획이 보다 장기적인 계획으로 확충되었다.

이러한 산미증식계획의 실시로 한국에서는 농업생산량이 크게 증가함에 따라 米穀商品化의 급진전과 米穀單作型 농업생산구조가 확립되었다. 뿐만 아니라 米穀輸移出量은 미곡생산량의 증가를 훨씬 앞질러 급격하게 증가했다. 輸移出量의 대부분이 일본으로서의移出이기 때문에 산미증식계획은 결국 일제가 우리나라 미곡을 수탈하는 데 목적이 있었음을 알 수 있다.

또한 산미증식계획 실시의 결과로 수리조합비 부담이 과중해졌고, 이것은 수리조합 구역 내에서 경제력이 취약한 중소 토지소유자를 沒落시키고, 대지주계급에의 土地集中을 야기했다.

결국 산미증식계획이 소농민경영에 미친 영향에 관해서는 종래 小作貧農層의 퇴적, 소작농의 경작권의 불안정화라는 사실이 거의 공통적으로 지적되어 왔다.⁵⁾

일제의 식민지 농업정책의 二大支柱인 토지조사사업과 산미증식계획은 극소수의 지주에게 토지를 집중시키고, 중소영세농의 몰락, 대부분의 농민의 소작화를 초래하여 지주-소작농이라는 식민지지주제를 확대·강화시키는 가운데 소작농에 대한 지주의 착취가 강화되었다. 이에 더하여 地稅 기타 각종 공과금, 면직 등 가내부업 파괴, 공출강요 등 일제의 각종 수탈정책이 농민의 몰락을 가속화시켰다.

이렇게 몰락한 농민은 일부는 잠재적인 프롤레타리아트로서 농촌에 소작농 등으로 잔존해 있고, 일부는 농촌을 떠날 수밖에 없었다. 移村한 농민대중은 1930년대에 기형적으로나마 발달하기 시작한 공업부문에 흡수되고 나머지는 국외로 移住한다.

5) 장시원, 「産米増殖計劃과 農業構造의 變化」, 『韓國史』, 13, p. 280.

在日 韓國人 노동자계급의 원천은 주로 이렇게 몰락한 농민층이었다.

Ⅲ. 韓國人 日本渡航 關聯政策

이제 在日 韓國인 노동자계급의 형성에 있어서 한국에서 창출된 무산대중을 在日 日本 자본과 연결하는 媒介項이라고 볼 수 있는 한국인의 日本渡航에 관련된 여러 정책을 살펴 보기로 한다.

여기에는 몇 가지 논의되어야 할 중요한 점이 있는데, 그것은 첫째 渡航政策과 관련하여 제일 한국인사회 형성의 핵심적인 내용을 이루고 있는 제일 한국인 노동자계급 형성이 시작되는 기점의 문제이고 둘째, 渡航政策의 시기구분 문제 셋째, 각 시기별 渡航政策의 내용에 관한 것이다.

이들 문제에 관해서 차례로 검토해 보기로 한다.

1. 在日 韓國人 勞働者階級 形成의 起點

한국인 노동자의 日本渡航이 언제부터 시작되어 제일 한국인 노동자계급이 형성되기 시작했는가 하는 문제이다. “이에 관해서 지금까지의 지배적 견해는 1910년 일본에 의한 조선의 完全植民地化(朝鮮合併) 이후에 조선인이 서서히 일본에 노동자로서 渡航해 오게 되었다고 한다. 즉 1899년(明治 33년)의 勅令 제352호 「條約 또는 관행에 의하여 거주 자유를 가지지 않은 외국인의 거주 및 영업 등에 관한 件」에 의하여 조선인 노동자의 일본 입국이 금지되어 있었던 바, ‘합병’에 의하여 일본국민으로 된 조선인에게는 이 칙령이 적용되지 않게 되어 노동력으로서 유입되게 되었다는 설명이 통설로 되어 있는 것이다.”⁶⁾

그리고 金英達은 이러한 통설은 이제는 유지될 수 없는 도그마라고 비판하고 그 이유를 다음과 같이 설명하고 있다. “그 첫째 이유는 칙령 제352호에 관한 樞密院의 심의록이나 內務省의 운영통첩을 현재로서는 볼 수 있는데, 그것에 의하면 칙령에 대한 지금까지의 해석은 완전히 오해였다는 것이 판명되기 때문이다. 그리고 둘째 이유로서 현재까지 각지의 제일 조선인의 地域史研究 중에 ‘합병’전 일본에 있어서의 조선인 노동자의 就業狀況이 상

6) 金英達, 「在日朝鮮人社會の形成と1899年勅令第352號について」, 在日朝鮮人運動史研究會, 「在日朝鮮人史研究」, 第21號, 1991. 9. pp. 94~95.

당히 발굴되어 있고, 그것이 예외적인 사례로 볼 수 없을 정도로 다수에 이르고 있기 때문이다.”⁷⁾

그러면서 그는 “조선인은 당초 ‘관행에 의하여 거주 자유를 가진 외국인’에 해당되기 때문에 처음부터 칙령 제352호에 의한 입국단속의 대상으로 되지 않았던 것이다. 법안의 제정의도에 있어서도, 운용에 있어서도 이 칙령의 대상은 중국인의 移住·移民이었다”⁸⁾고 한다. 그리고 그는 지금까지 일본 각 지방의 在日 朝鮮人史研究의 성과 중에 밝혀진 합병 및 합병 이전의 조선인 노동자의 史實을 열거하면서⁹⁾ 합병 이전에도 한국인 노동자가 일본에 전국적인 범위에 걸쳐서 상당수 있었음을 증명하고 있다. 뿐만 아니라 그는 또 “칙령 제352호에 의하여 이미 상당수 일본에 들어와 있었던 중국인 노동자가 배척된 결과 그것에 대체하는 노동력으로서 조선인이 移入되게 된 것은 아닐까. 이 推測은 아직 충분한 사료의 보증이 없는 가설에 불과하지만, 만일 그렇다고 한다면 칙령 제352호가 제일 조선인 사회 형성에서 한 역할의 평가는 종래와는 완전히 역전되지 않으면 안된다. 칙령 제352호는 조선인의 일본 이주의 防波堤로 되어 있었던 것이 아니라 吸引器였다”¹⁰⁾고 하여 한국인 노동자의 일본 이주에 대하여 칙령 제352호가 한 역할을 한층 더 적극적으로 평가하고 있다.

이러한 金英達의 견해는 山脇 啓造에 의해서도 지지되고 있다. 山脇 啓造는 “‘조선합병’에 의하여 조선인은 내무성령 제32호의 적용대상에서 제외되지만 칙령 제352호는 시행 당초부터 조선인에게는 적용되지 않았기 때문에 1910년 이전에도 조선인 노동자의 移入은 합법적으로 행하여지고 있었다는 것이 본고의 견해다”¹¹⁾라고 밝히고 있다.

칙령 제352호에 의하여 중국인 노동자가 배척되고 대신에 한국인 노동자가 일본에 移入되게 되어, 칙령 제352호는 한국인 일본 이주의 吸引器였다는 金英達의 견해는 각종 신문 기사를 통해서 확인된 다음 사실에 의하여 뒷받침된다.

“이들 기사에 의하여 ‘병합’ 전에 이미 조선인 노동자가 山陰東線의 工事に 종사하고 있었던 것을 알 수 있다. … 우선 그들이 제 1 진이 처음 일본에 온 것은 1907년 10월 노동브로커적 존재인 清水庄太郎이 처음에는 중국인 노동자를 移入하려고 하여 神戸까지 데려왔지만, 칙령 제352호에 걸려 神戸港에서 돌려보내지 않을 수 없게 되고, 대신에 데려온 것이 100인의 조선인이었다. 境港에 상륙후 城崎까지 걸어서 山陰線 공사를 청부하

7) 『위의 책』, p. 95.

8) 『위의 책』, p. 97.

9) 『위의 책』, pp. 98~100.

10) 『위의 책』, p. 100.

11) 山脇 啓造, 「朝鮮合併以前の日本における朝鮮人労働者の移入問題」, 在日朝鮮人運動史研究會, 『在日朝鮮人史研究』, 第22號, 1992. 9. p. 3.

<표 1> 목적·지방별 조선인 일본도항자(1907년)

	出 稼	상 업	유 학	어 업	기 타	합 계
부 산	295	0	130	0	0	425
군 산	0	244	9	0	47	300
목 포	21	18	0	20	21	80
인 천	—	—	—	—	63	63
평 양	0	2	50	0	3	55
대 구	10	6	9	0	16	41
기 타	1	10	25	0	2	38
합 계	327	280	223	20	152	1,002

주 : 「제2차 統監府統計年報」 <표 50>에서 筆者 作成(인천은 職業別 調査가 없기 때문에 모두 其他에 포함되어 있음).

자료 : 山脇 啓造, 「앞의 책」, p. 14.

고 있었던 철도공업합작회사와 계약하고, 철도공사에 종사하게 되었다.”¹²⁾

여러 가지 자료로 미루어 보아 제일 한국인 노동자계급 형성의 기점은 1890년대 말경 이라고 생각된다. 그러나 이것은 앞으로 더욱 많은 사료가 발굴됨에 따라 변경될 수도 있다. 참고로 1907년도 目的·地方別 한국인 日本渡航者의 통계를 보면 <표 1>과 같다.

2. 渡航政策의 時期區分

전술한 바와 같이 제일 한국인 노동자계급의 형성은 한국에 대한 일본의 영향력이 막강하게 된 1890년대 후반부터이지만 이때부터 한일합병 때까지는 한국인의 日本渡航에 관하여 뚜렷한 정책이나 규제는 없었던 것 같다. 일본자본은 필요한 경우에는 자유롭게 노동브로커를 통해서나 또는 직접 한국에서 노동자를 모집해 갈 수 있었다고 생각된다. 말하자면 自由渡航期였다고 생각된다.

또한 이 시기에는 아직 일본에서 한국인 노동자가 문제로 될 만큼 그렇게 많은 수에 이르지도 않았다.

한국인의 日本渡航에 관한 정책이 뚜렷하게 형성되기 시작한 것은 한일합병에 의하여 한국통치의 주체인 조선총독부가 들어선 이후부터이며, 그것이 비교적 체계화된 것은 한국인 노동자의 渡日이 급증하기 시작한 1910년대 후반부터이다.

일본 厚生省의 「協和事業」 자료¹³⁾에 의하면 한국인의 日本渡航에 관한 제도를 3시대,

12) 堀内 稔, 「兵庫鼎朝鮮人の初期勞動運動」, 『在日朝鮮人史研究』, 第23號, 1993. 9. p. 85.

즉 제1기 自由渡航制度時代(합병으로부터 1923년 4월까지), 제2기 制限渡航制度時代(1923년 5월부터 1939년 7월까지), 제3기 計劃渡航制度時代(1939년 8월 이후)로 구분하고 있다.

그러나 水野 直樹가 적절하게 지적하고 있는 바와 같이 1919년의 旅行證明書制度 확립 이전을 自由渡航의 시기라고 하는 것은 실태를 정확하게 파악한 것이라고 할 수 없다.¹⁴⁾ 더욱이 한국내의 3·1운동을 계기로 日帝는 이러한 독립운동이 일본 국내로 확산될 것을 두려워하여 1919년 4월 조선총독부 警務總監部令 제3호 「조선인의 旅行取締에 관한 件」을 공포하고, 한국인의 일본 渡航時에는 경찰에 대한 届出許可制(여행증명서제도)를 규정하여 한국인의 일본 출입에 엄격한 규제를 가하였다. 일본에 渡航하는 한국인 개개인에게 여행증명서를 갖도록 요구한 이 경무총감부령은 1922년 12월에 일단 폐지되지만, 이러한 엄격한 渡航制限 시기까지 포함하여 自由渡航制度時代라고 분류한 일본 厚生省의 견해는 어불성설이라고 하지 않을 수 없다.

日帝는 기본적으로 일본자본의 요구에 따라, 또 부수적으로는 일본 국내외의 정치·사회 정세에 따라, 그리고 부분적으로는 한국내의 경제사정에 따라 조선총독부에 의한 견제를 받으면서 한국인의 日本渡航을 장려하기도 하고 제한하기도 하였다. 제한의 경우에도 사정에 따라 엄격한 제한의 시기가 있는가 하면 제한이 상당히 완화되는 경우도 있다. 渡航政策의 전체적인 맥락에서 보면 渡航의 장려도 일종의 渡航의 관리로 볼 수 있다. 그래서 필자는 한일합병에서부터 1939년 7월까지를 渡航管理期로 일괄해서 부르기로 한다. 그리고 1939년 8월부터 해방까지의 시기는 일본의 입장에서는 計劃渡航期일 수도 있겠지만 우리의 입장에서는 그 내용을 한층 부각시키는 뜻에서 強制連行期라고 부르는 것이 좋다고 생각한다. 이와 같이 양시기를 구분하는 이유는 1939년 7월 「國民徵用令」이 발표되어 일본 내에서는 그대로 시행되었고, 한국에 대해서는 「徵用令」 그대로의 형태로는 시행하지 않고 '모집' 형식의 동원계획이 수립되어 실시되었지만 내용상으로는 강제연행이기 때문이다. 그래서 일본 내에서의 국민징용령의 발동을 기준으로 하여 그 이전을 渡航管理期, 그 이후를 強制連行期로 구분하는 것이다.

3. 渡航政策의 內容

이러한 渡航政策은 말할 필요도 없이 전체적으로 일본 자본주의의 이익을 위한 것이다. 그러나 경우에 따라서는 在日 일본자본가와 在韓 일본자본가의 이익이 반드시 일치

13) 厚生省 健民局 指導課(第84回 帝國會議 參考資料), 在日朝鮮人に對する同化政策の「協和事業」, 『在日朝鮮人史研究』, 第17號, 1987. 9. pp. 110~141, 所收.

14) 水野 直樹, 「朝鮮總督府の内地渡航管理政策」, 『在日朝鮮人史研究』, 第22號, 1992. 9. p. 36.

되는 것은 아니었다. 따라서 조선총독부는 이 양자의 이해관계를 적절히 조절하여 전체로서 일본 자본주의의 이익을 극대화하는 방향으로 渡航政策을 전개하였다.

“조선총독부에 의한 渡航管理政策은 ‘内地’ 자본가의 이익을 도모함과 동시에 한편으로는 조선내의 노동력 사정과 在朝 일본인 사업가의 이익도 고려한 것이었다.

그것은 1918년 10월의 통첩에 나타나 있다. 물론 전체로서 일본 자본주의의 이익이라는 관점에 입각한 渡航管理政策이 시행되었다고 해야 되겠지만 조선총독부로서는 조선내의 狀況을 무시할 수 없었던 것도 사실이다. 그것은 이 시기에 한정되지 않고 이후의 渡航管理政策을 고려할 때에도 중요할 것이다. 1930년대말 이후의 強制連行時期에 있어서도 ‘内地’의 노동자부족의 해소라는 측면과 함께 조선 내에서의 노동력 動員政策을 고려할 필요가 있는 것은 아닐까.”¹⁵⁾

조선총독부는 한국내의 노동력 사정을 고려하여 도항관리를 하였던 것이다. 이에 관해서는 후술하기로 한다. 이제 시기별로 나누어 渡航政策의 大綱을 보기로 한다.

가. 도항관리기의 정책

조선총독부 警察當局은 1911년 1월부터 한국인의 日本渡航의 실태를 파악하려고 했고, 1913년 4월에는 警務總監部 保安課長의 통첩에 의하여 内地人에 의한 한국인 노동자모집을 認可制로 하여 도항관리를 강화하였다. 1917년 이후 일본인 각종업자에 의한 한국인 노동자모집이 활발하게 되고, 또 한국인측에서도 적극적으로 일본으로 도항하려는 요구가 나타나게 되자 조선총독부는 1918년 1월 29일 조선총독부령 제6호 「勞働者募集取締規則」을 제정하여 그때까지의 도항관리를 한층 체계화시켰다. 이 ‘규칙’에 의하여 노동자모집은 종전의 인가제에서 허가제로 바뀌었다.

전술한 바와 같이 조선총독부의 도항관리정책은 내지자본가의 이익도모만을 목적으로 한 것은 아니고, 한국내의 노동정책적인 측면도 고려했다.

“1918년에는 노동자모집·도항이 급증했다는 사실, 일본에서 米騒動이 일어나 米價가 고등했기 때문에 조선 내에서도 노동쟁의가 증가한 사실, 이들 요인으로부터 임금의 상승이 나타났던 사실 등에 기인하여 조선내의 사업자는 노동자부족, 임금상승이라는 사태에 직면하게 되었다.”¹⁶⁾

그래서 운수노동자나 토목노동자 등을 사용하는 업자는 총독부에 노동자모집의 관리를 엄격하게 할 것을 요구했고, 조선토목건축협회 등의 단체는 노동자 移出制限運動을 전개

15) 水野 直樹, 「앞의 논문」, 「앞의 책」, p. 36.

16) 「위의 책」, p. 33.

하면서 동협회는 총독부 경무총장 앞으로 진정서를 제출하여 현재 고용되어 있는 노동자의 모집을 허가하지 말도록 요구했다.

“조선토목협회의 陳情을 받아들여 경무총감부는 「현재 다른 토목, 건축, 광산 및 공업의 고용에 계류중인 자」의 모집을 금지함과 동시에 허가에 있어서는 「渡航者の 수 및 노력 수급의 정세 등을 고찰한」 후에 「조선내 각종 사업의 경영에 지장」을 초래하지 않도록 배려할 것을 지시했던 것이다.”¹⁷⁾

총래 총감부의 방침이 단지 서류의 형식만 완비하면 거의 무제한으로 노동자의 移出을 허가해 왔던 것에 비하면 노동자의 모집허가가 상당히 엄격해졌다는 것을 알 수 있다. 모집허가건수, 인원수, 그리고 실제 도항자수는 <표 2>에 나타나 있다. 모집허가건수와 인원수는 1917년에, 그리고 실제 도항자수는 1918년에 정점에 이른 후 감소의 경향을 나타내고 있다. 제1차 세계대전의 종료와 함께 경기후퇴를 고려한 일본자본가들이 한국인 노동자의 고용을 억제하기 시작했던 것이다.

전술한 바와 같이 3·1 운동이 발발한 직후 조선총독부는 한국인에게 개별적으로 여행 증명서를 요구하는 渡航管理政策으로 정책을 전환시킨다.

요컨대 “1910년대 조선총독부는 집단적인 노동자모집·도항의 관리를 목적으로 하는 정책을 시행했던 것이다. ... 확실히 수명 정도의 노동자의 모집이나 單身渡航은 그만큼 엄격

<표 2> 조선인 노동자 모집·渡航자수

	모집허가 건 수	전 체 (명)	도항자		도항자 (명)	도항자	
			남 자	여 자		남 자	여 자
1917	80	28,737	18,715	10,022	6,220	5,204	1,016
1918	57	21,264	14,376	6,888	7,324	6,610	714
1919	27	10,115	5,060	5,055	2,468	1,946	522
1920	23	5,392	4,178	1,214	1,573	1,247	326
1921	5	7,469	4,519	2,950	1,233	660	573
1922	21	5,126	3,511	1,615	3,023	2,286	337
1923	4	600	-	600	436	70	366

주 : 1) 1918년 이후의 渡航者數에는 前年許可分の 渡航者를 포함함.

2) 1918년의 數字에는 募集許可 2件 3,401명(남자 2,400명, 여자 1,001명)에 대하여 ‘南洋行’, 渡航者 84명(남자 73명, 여자 11명)을 포함함.

3) 1919년의 數字에는 募集許可 2件 230명(남자만)에 대하여 ‘滿洲行’ 89名, ‘南洋行’ 105名(남자 91명, 여자 14명)을 포함함.

자료 : 前掲, 「朝鮮警察概要」大正 14年版, p. 176.

大野 直樹, 「위의 글」, p. 39 <附表 1>에서 再引用.

17) 『앞의 책』, p. 35.

한 관리를 받고 있었던 것은 아니다. 그러나 이 시기의 조선인 노동자의 內地 渡航은 대부분 집단모집이었다는 점을 고려하면 노동자모집을 관리하려고 했던 조선총독부의 정책은 중요시되지 않으면 안된다.”¹⁸⁾

지금까지 1910년대의 도항관리정책을 비교적 상세하게 논의한 것은 이것이 이후의 정책의 기초로 되기 때문이다.

1922년 12월에는 3·1 운동후 渡航을 엄격하게 규제했던 조선총독부 경무총감부령 「조선인의 旅行取締에 관한 件」이 폐지되어 渡航은 한층 자유롭게 된다. “이것은 만성적인 不況에 있었던 일본 독점자본이 값싼 조선인 노동력을 일본 노동시장에 무제한으로 도입하여 보다 많은 이윤을 얻기 위하여 저임금과 가혹한 노동조건으로 노동시켜 恐慌의 피해를 노동자에게 전가시키려는 것이었다.”¹⁹⁾

1923년 9월에 발생한 關東地方 大震災 직후 한국인과 일본인간의 감정이 매우 악화되어 일시적으로 조선인의 일본도항을 절대로 금지하는 방침을 실시했지만, 그 후 震災地의 질서회복 및 민심의 진정과 함께 금지를 해제했다.²⁰⁾

그러나 震災 후 이의 복구사업을 위하여 노동력 수요가 크게 증가함에 따라 한국인 노동자의 일본도항이 현저하게 증가한 결과 1924년말에는 약 12만명에 이르러 공급과잉의 현상을 보게 되고, 드디어 한국인 노동자의 실업문제를 야기할 우려가 있게 되어²¹⁾ 渡航 沮止制度가 공포되게 되었다. 그러나 “이 법령은 일본에서 노동운동이 고양되고, 조선인과 일본인의 연대가 강화되었기 때문에 일본인 노동자의 실업의 원인을 조선인의 도항에 있다고 하여 民族排外主義를 조장하기 위한 것이었다.”²²⁾

渡航團束을 한층 강화하기 위하여 1928년 7월 24일 조선총독부는 警保局長 名義로 각 도지사 앞으로 통첩을 보내어 다음 조건을 구비한 자에 한하여 釜山水上署 앞 紹介狀을 교부하도록 지시하였다.

- ① 就職處가 확실하다고 인정되는 자
- ② 船車의 표값 기타 필요한 여비를 제하고 아직 10円 이상의 여유를 가진 자
- ③ 모르핀 注射 常習者가 아닌 자
- ④ 브로커의 募集에 응하여 渡航하는 자가 아닌 자.”²³⁾

18) 「앞의 책」, pp. 35~36.

19) 朴慶植, 「朝鮮人強制連行의記錄」, 未來社, 1965, p. 26.

20) 厚生省 健民局 指導課, 「앞의 자료」, 「앞의 책」, p. 112.

21) 「위의 책」, p. 112.

22) 朴慶植, 「앞의 책」, p. 26.

23) 厚生省 健民局 指導課, 「앞의 자료」, 「앞의 책」, p. 112.

상술한 渡航阻止政策이 계속 강화되어 왔음에도 불구하고 도항자수는 감소하지 않았다.

1921~30년의 渡航, 歸還, 居住人口는 <표 3>과 같다. <표 4>는 한국인 1만명 이상 거주지역인데, 大阪府의 인구가 다른 지역에 비하여 압도적으로 많다.

1929년에 발생한 世界大恐慌은 일본경제에도 대타격을 주었음은 물론이다. 일본은 이것을 연이은 전쟁으로 극복하려고 하여 1931년 滿洲侵略, 1932년 上海侵入, 1937년 中國本土侵略(中日戰爭) 등 대륙에 대한 侵略戰爭을 일으킨다. 그리고 1930년대에 들어서 政治的自由와 勞働運動을 완전히 억압하는 파시즘체제로 돌입한다.

<표 3> 渡航, 歸還, 居住人口(I)

	渡航	歸還	居住(A)	人口(B)
1921	38,118	25,536	38,641	48,774
1922	70,462	46,326	59,722	82,693
1923	97,395	89,745	80,415	112,051
1924	122,215	75,430	118,152	168,002
1925	131,273	112,471	129,870	187,102
1926	91,092	83,709	143,796	207,853
1927	183,016	93,991	177,215	346,515
1928	166,286	117,522	238,102	341,737
1929	153,570	98,275	275,206	387,901
1930	127,776	141,860	298,091	419,009

出處：渡航, 歸還, 居住人口(A)는 內務省 조사, 居住人口(B)는 國勢調査.
 朴慶植, 「朝鮮人強制連行의記錄」, p. 28에서 再引用.

<표 4> 韓國人 1万名 이상 居住地域의 人口(1930년 현재)

	인 구
大阪府	96,343
東京府	38,355
愛知縣	35,301
福岡縣	34,639
京都府	27,785
兵庫縣	26,121
山口縣	15,968
北海道	15,560
神際川縣	13,181
廣島縣	11,136

자료：朴慶植, 「朝鮮人強制連行의記錄」, p. 28.

韓國은 소위 대륙침략의 兵站基地로서 米穀 등 식량과 지하자원 등 軍需資源이 약탈된 결과 한층 더 피폐해지고, 무산자는 한층 대량으로 발생한다. 그 일부는 한국 내에서 군수공업화에 따라 공업부문에 흡수되지만 나머지는 해외로 移住한다.

일본에서도 經濟恐慌으로 많은 실업자가 발생하고 있음에도 불구하고 한국인 日本渡航者數는 그치지않아 더욱 적극적인 대책을 강구한다.

1934년 10월 일본은 閣議 결정으로 在日 조선인 및 조선인 도항에 대한 종합대책으로서 「移住對策要目」이 만들어지는데 그 주요 내용은 다음과 같다.²⁴⁾

- ① 조선 내에서 조선인을 안주시키는 조치를 강구할 것
- ② 조선인을 滿洲 및 北鮮으로 移住시키는 조치를 강구할 것
- ③ 조선인의 內地渡航을 한층 감소시킬 것
- ④ 內地에 있는 조선인의 지도향상 및 그 內地融和를 도모할 것.

이것은 한국인을 滿洲 및 北鮮의 軍需工業을 위한 노동력으로 이용한다는 것과 在日 한국인을 日本化(皇民化)한다는 것이다. 그래서 제일 한국인의 황민화를 위해서 1936년에는 「協和事業」이 계획되고, 1938년부터 各 府縣에 協和會가 잇달아 만들어졌으며, 1938년 11월에는 中央協和會가 만들어져 제일 한국인의 皇民化事業과 戰時動員體制를 진행시켜 나간다.

協和會는 태평양전쟁중에는 제일 한국인의 전시동원(군인 및 노무) 강화를 위해 진력하고, 1944년 11월에는 「中央興生會」로 개칭되어 解放時까지 제일 한국인의 統制機關으로 존

<표 5> 渡航, 歸還, 居住人口(II)

	渡航	歸還	居住(A)	人口(B)
1931	140,179	107,420	311,247	437,519
1932	145,579	103,452	390,540	504,176
1933	189,637	113,218	456,217	573,896
1934	175,301	117,665	537,695	689,651
1935	112,141	105,946	625,678	720,818
1936	115,866	113,162	690,501	780,528
1937	118,912	115,586	735,683	822,214
1938	161,222	140,789	799,878	881,345

출처: 渡航, 歸還, 居住人口(A)는 內務省 調査, 居住人口(B)는 國勢調査.

朴慶植, 「朝鮮人強制連行의 記錄」, p. 31에서 再引用.

24) 朴慶植, 「앞의 책」, p. 30.

<표 6> 韓國人 1万名 이상 居住 主要 地域의 人口(1937)

	인 구
大阪府	234,188
兵庫縣	66,043
愛知縣	60,227
東京府	59,512
京都府	50,619
福岡縣	50,565
山口縣	35,653
廣島縣	19,525
神奈川縣	15,077
北海道	11,249
岐阜縣	11,205

자료 : <표 5>와 같음.

재했다.

1931~38년간의 도항, 귀환, 거주인구는 <표 5>와 같다. 동기간에 거주인구는 2.5배 이상 증가하고 있다. <표 6>에서 보면 특히 大阪府의 인구가 급증하고 있다.

1930년대에는 한국인 渡日의 성격이 근본적으로 바뀌고 있는 사실에 주목할 필요가 있다. “永住 覺悟로 渡日하는 자가 증가하고, 돌아갈 고향마저 없어진 그들은 1936년에는 8割 이상이 永住의 意志를 나타내고 있다. 조선인의 渡日은 1930년대에 들어서 出嫁의인 것으로부터 移住的인 것으로 바뀌었다고 할 수 있다.”²⁵⁾

나. 강제연행기의 정책

일제는 중일전쟁 개시 이후 전쟁을 위한 군수산업의 확대에 따라 노동동원을 강화시킨다. 1938년 4월에는 「國家總動員法」을 공포하고 이어 6월에는 「勞務動員計劃」을 책정하며, 이 계획의 실행을 위해 1939년 4월 「國民徵用令」을 발표하였다. 그리고 이 징용령을 배경으로 1937년 7월 28일에는 후생성, 내무성, 조선총독부 3자의 합의에 의해 「조선인 노무자 内地移住에 관한 건」이 발표되어 石炭鑛山, 金屬鑛山 등에 대해서 조선 각지로부터 노동자의 모집이라는 명목에 의한 연행이 허가되었고, 각 기업은 조선 각지에 모집인을 보내어 속속 일본으로 연행에 갔다. 이와 같이 일제가 徵用의 형식을 취하지 않고 募集의 형식을 택했던 것은 “민족적 저항을 무엇보다도 두려워했던 것이라고 생각된다.”²⁶⁾

25) 後藤敬二, 「京都における在日朝鮮人をめぐる狀況」, 『在日朝鮮人史研究』, 第21號, 1991. 9. p. 40.

26) 朴慶植, 「앞의 책」, p. 50.

그러나 이 형식적인 모집은 실제로는 강제연행이었다. 朴慶植은 이에 대하여 “이 조선인 연행은 종전의 모집허가에 의한 개별적 渡航과 병행하여 새로이 계획된 것이고, 사업주측에 대해서 募集的 連行을 인정하는 戰時保國의 強制力을 가진 것이었다”²⁷⁾고 하여, 그 강제성을 분명히 하고, 그 증거로 「조선인 노동자모집요강」의 내용을 들고 있다.

「조선인 노동자모집요강」 안에는 연행하는 조선인 노동자에게 알려야 할 사항으로서 다음과 같은 규칙이 있다.²⁸⁾

- ① 時局産業에 종사함으로써 국가에 공헌하게 된다는 것을 자각할 것
- ② 內地渡航後에는 소정의 훈련소에 입소하여 훈련을 받을 것
- ③ 직장의 변경을 하지 않을 것
- ④ 協和事業團體에 가입하여 그 회원증을 소지할 것
- ⑤ 주소를 변경할 때에는 5日 이내에 協和事業團體에 届出할 것
- ⑥ 內地의 생활풍습에 순응하고, 내지인이 혐오하는 행위를 하지 말 것
- ⑦ 언어는 國語(일본어)를 사용할 것
- ⑧ 기타 協和事業團體幹部, 경찰관 및 職業紹介所員의 지시에 복종할 것.

위의 내용에서 이것이 얼마나 권력적이고 강제적인가를 알 수 있다.

이러한 한국인의 강제연행은 당초에는 일본석탄연합회가 商工大臣 앞으로 진정서를 낸 데서 발단한 것이다. 따라서 그 본질은 “탄광자본이 중일전쟁 개시에 따른 군수공업의 호경기에 촉발되어 일본인 노동자의 탄광노동 기피를 현재화시켜 조선인 강제연행을 불가피하게 했던 것이다.”²⁹⁾

1939년의 연행은 석탄산, 금속산, 토건업에 대하여 허가되고 사업소 관계자가 대상지역인 南朝鮮 7道(경기도, 충청남북도, 전라남북도, 경상남북도)에 출장하여 할당인원의 사냥에 나섰다. 강제연행에는 때로는 임금이 높고 근로조건이 좋다는 사기에 의하는 경우도 있고, 관권에 의해 강제되는 경우도 있다는 것을 피연행자들의 진술에서 알 수 있다.

1942년 2월 일본정부는 연행을 강화하기 위해 「조선인 노무자 活用に 관한 方策」을 각 의에서 결정하고, 이에 따라 조선총독부는 「朝鮮人內地移入斡旋要綱」을 제정했다. 이것이 소위 ‘官斡旋’이라고 불리는 모집방법이며, 보다 경제적인 연행정책이다. 모집대상지역도 종래의 7道에서 강원도, 황해도가 추가되었다.

‘관알선’의 내용을 그 실시 요강에 따라 살펴보면 “운영의 주체를 조선총독부 안에 두었

27) 『위의 책』, p. 50.

28) 『위의 책』, p. 50.

29) 山田 昭次, 「朝鮮人強制勞動の歴史的な前提」, 『在日朝鮮人史研究』, 第17號, 1987. 9., p. 29.

던 朝鮮勞務協會(1941년 6월 설립)가 담당하고, 모집허가신청서의 제출 및 절충의 대상을 各道로 하여 연행사무를 간소화했다. 또 노무자의 편성을 隊組織으로 하여 일본의 勤勞保國隊의 供出에 준거하고, 노무자의 공출을 강력하게 하기 위하여 사업소에서 補導員이 파견되어 현지에서 일정기간 훈련을 받은 후 연행하고, 연행후의 훈련도 6개월로 연장되었다.”³⁰⁾

이 시기에 일본에서는 초기 ‘모집’자의 「契約滿期」가 계속되었으나 각 기업에서는 다양한 방법으로 「再契約」이라고 하는 귀국만류책이 강화되었다.³¹⁾ 이 귀국만류책이란 회유와 협박에 의한 강제성이 짙은 것이었다.

1944년에는 전쟁의 격화와 함께 노동력의 充員이 한층 절실한 문제로 되어 근로보국대, 官斡旋의 강화와 함께 전년부터 시행해 온 學徒, 여자근로자의 동원을 한층 강화한 學徒徵用令, 女子挺身勤勞令이 공포되고, 동년 9월에는 드디어 한국인에게도 國民徵用令이 적용되어 무차별한 拉致連行이 강화된다. “1944년 4월부터는 만기자의 계약기간도 일방적으로 연장되어지고 모든 조선인 노동자는 ‘도망’ 이외에는 사업장을 벗어날 방법이 없었다. 북해도의 炭鑛에는 1943년 3,300여 명이었던 逃走者 수가 1944년에는 4월부터 5개월 만에 무려 2,700여 명에 달했으나 일단 도망에 성공해도 대다수의 사람은 관헌에 의해 다시 원래의 사업장으로 돌려보내지거나 다른 사업장으로 보내져 일본군의 패전까지 일본국내의 어딘가에서 강제노동에 종사당했다.”³²⁾

國民徵用令의 적용에 의해서 재일 한국인(소위 既住朝鮮人)³³⁾에게도 강제연행이 시행되었음은 물론이다.

1939년에 시작된 조선인 연행의 순서는 “사업장의 신청수 결정→府縣 長官에게 모집신청→후생성 査定→총독부가 모집해야 할 道の 할당→후생성→府縣 長官→사업장허가서 수령(이 동안에 5~7개월이 걸림)→모집원 朝鮮渡航→총독부→지정된 道廳→지정 군청→지정 면사무소→면사무당국, 區長, 경찰서 또는 주재소, 面有力者의 협력하에”³⁴⁾행하여졌다.

상술한 바와 같이 강제연행기의 渡航政策은 ‘募集’ → ‘官斡旋’ → ‘徵用’으로 연행방식을 강제성이 한층 강한 것으로 바꾸어 갔다. 이렇게 강제연행된 한국인은 석탄산, 광산, 토목, 철강, 육상 및 해상운송 등 군수관계 산업전반에 걸쳐 강제노동을 강요당했다.

30) 朴慶植, 「앞의 책」, p. 54.

31) 白戶仁康, 「北海道の 朝鮮人勞働者 強制連行 概況」, 「朝鮮人強制連行에 關한 國際심포지엄」, 1992. 2. 29. p. 5.

32) 「위의 자료」, pp. 5~6.

33) 당시의 여러 통계에서는 集團連行 이전에 日本에서 온 사람들을 ‘既住朝鮮人’, 集團連行에 의해 日本에 온 사람들을 ‘移入朝鮮人’으로 분류했다. 「위의 자료」, p. 5.

34) 勞働科學研究所, 「炭鑛における半島人勞務者」, 朴慶植, 「앞의 책」, pp. 68~69에서 再引用.

표 <7-A>와 <7-B>는 산업분야별로 日帝에 의한 한국인 강제연행의 수와 비율을 나타내고 있다. 1939~44년의 6년간 총 약 80만명의 한국인이 일본에 강제연행되었다. 산업별로는 석탄산이 44.7%로 가장 많고, 이어서 공장 기타 23.9%, 토건 18.4%, 금속산 9.9%, 港灣荷役運輸 3.0%의 순이다. 약 56%가 鑛山에 연행되고 있음을 알 수 있다.

그리고 “일본에 연행된 조선인 중에서 약 30%가 北海道로 연행되었다. 전국적으로는 45% 이상의 사람들이 탄광에서 사역당하고 있었는데 대하여 北海道는 탄광의 比率이 더욱 높아 1942년에서 1943년의 統計에서는 약 65%에 달했다.”³⁵⁾

<표 7-A> 조선인 강제연행수

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	계	1945 3월 현재수
석탄산	24,279	35,441	32,415	78,660	77,850	108,350	356,995	136,810
금속산	5,042	8,069	8,942	9,240	17,075	30,900	79,268	34,060
토 건	9,479	9,898	9,563	18,130	35,350	64,827	147,247	29,642
항만하역운수	-	-	-	-	-	23,820	23,820	15,333
공장·기타	-	1,546	2,672	15,290	19,455	151,850	190,813	114,044
계	38,800	54,954	53,592	121,320	149,730	379,747	798,143	329,889*

<표 7-B> 同上職場別 比率

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	계	1945 3월 현재수
석탄산	62.6	64.5	60.5	64.8	52.0	28.5	44.7	41.5
금속산	13.0	14.7	16.7	7.6	11.4	8.1	9.9	10.3
토 건	24.4	18.0	17.8	14.9	23.6	17.1	18.4	9.0
항만하역운수	-	-	-	-	-	6.3	3.0	4.6
공장·기타	-	2.8	5.0	12.6	13.0	40.0	23.9	34.6
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

주: 「朝鮮經濟統計要覽」, p. 134에 의한. 「日本厚生省資料에 의한다」고 기록되어 있다. 이 표를 비롯하여 인용한 亞細亞問題研究所 「日帝의 經濟侵奪史」(民衆書館, 1971년)은 上記의 「計」를 省略하고, 「1945년 3월 現在數」를 「1945년 3월 現在」라고 註記하여, 이것을 1945년 1~3월의 連行總數로 이해하고 있는 것 같지만 이것은 1945년 3월 現在 事務所에서 노동하고 있는 被強制連行 朝鮮人總數를 意味할 것임. <표 7-B>는 山田이 算出. ※의 數字는 原表에서 329,890이다. 그러나 集計하면 上記의 數字로 된다. 山田 昭次, 「앞의 책」, p. 46.

35) 白戶 仁康, 「앞의 자료」, p. 7.

IV. 勞働者階級の 形成

1. 勞働者の 出身階層

재일 한국인 노동자의 뿌리는 한국의 농촌이고, 그것도 식민지정책의 施行過程에서 몰락한 소작인, 영세농, 半프롤레타리아 등이다.

그 하나의 예로써 在京都 朝鮮인의 渡日前의 직업은 86.1%가 농업이었다.³⁶⁾ 탄광노동자의 경우에도 그 대부분은 농민 출신이다. “1939년 당시 筑豊의 주요 탄광에 고용된 노동자의 전직은 그 반수 가까이가 농민, 약 30%가 탄광노동자이다. 후자는 탄광노동자의 탄광간 이동을 나타내는 것이므로 이를 제외하면 탄광노동자를 창출시키는 사회층은 농민이라고 할 수 있다.³⁷⁾ 여기에서 전직이 탄광인 경우에도 그 뿌리를 캐면 대부분 농민 출신일 것이다.

그러면 농민 중에 어떤 계층에 속하는 사람들이 주로 渡日했을까. 여기에 대해서 梶村 秀樹는 蔚山郡 達里의 사례를 분석한 결과 1935년 현재 渡日者의 농민계층에 대하여 다음과 같은 결론을 내리고 있다.³⁸⁾

우선 첫째로 전체로서는 하층으로 갈수록 流出者를 내고 있는 戶數의 비율이 높고, 流出의 기본원인이 生活困窮이라는 것을 읽을 수 있다. 그러나 둘째로 상세하게 流出行先地 別로 보면 조선내 他地유출이 압도적으로 하층에 많은 데 대하여 일본 유출은 오히려 中層中을 최고율로 하여 좌우로 대략 비슷한 下降曲線을 그리고 있는 것이 주목된다.

그리고 그는 그 이유를 다음과 같이 설명하고 있다.³⁹⁾

最底層보다는 한층 窮迫의 정도가 낮은 층에 渡日者가 가장 많이 집중되어 있는 것은 渡日을 실행하는 데는 氣力과 便宜와 旅費를 준비할 수 있을 정도의 資力의 3조건을 필요로 하기 때문이다. 하층은 미지의 세계에 모험을 시도할 여유가 없다. 또 渡航비용을 조달하는 일이 매우 어렵다. 뿐만 아니라 그들에게는 渡航便宜가 주어지는 일이 매우 드물다. 노임은 싸더라도 쉽게 또 비용을 들이지 않고 확실하게 수입을 얻을 수 있는 年雇(머슴)로

36) 後藤 敬仁, 「앞의 논문」, 「앞의 책」, p. 38.

37) 山田 昭次, 「앞의 논문」, 「앞의 책」, p. 26.

38) 梶村 秀樹, 「1920~30年代 朝鮮農民渡日の背景」-蔚山郡 達里の事例-, 「在日朝鮮人史研究」, 第6號, 1980. 6., p. 61.

39) 「위의 책」, p. 61.

나갈 수밖에 없는 것은 이 때문이다. 실제 조선내 유출인구의 직업분류에서 보면 年雇(達里內의 他家에 들어가 사는 자를 포함하여)가 25명을 차지하는데, 그 출신배경은 中層 中 1명을 제외하면 모두 하층에 집중되어 있다.

그는 또 이러한 中層中的 渡日背景을 농촌의 피폐화와 청년층의 좌절에서 찾고 있다.

“이상과 같이 1930년대 조선농촌에서는 中層農民까지도 窮迫渡日을 하지 않을 수 없는 상황이 보편적으로 존재했고, 더욱이 세대를 나누어서 송금하는 생활을 감당할 수 없는 소득상황 때문에 가족 전체가 고향을 떠나지 않을 수 없게 되었다. 그런데 촌락의 最底邊層은 渡日보다도 한층 보수가 나쁜 年雇生活에 체류하지 않을 수 없는 상황이었다. 종전에는 年雇는 소작농으로서 분가하는 전제였지만 지금은 內地勞動者로 되기 위한 하나의 단계로 되어 있다. 하층출신자는 이 經歷을 거침(그래서 저축함)으로써 비로소 渡航條件을 갖출 수 있었다고 한다.”⁴⁰⁾

“조선의 농촌 및 농업이 문화적으로 경제적으로 그들을 흡수할 힘이 전혀 없기 때문이다. 젊은 신인의 마을에 있어서의 발언권은 老人과 慣習의 세력에 봉쇄되고 농촌문화건설에 열정을 쏟으려는 욕망은 官權에 의하여 禁壓되어 버리기 때문이다. 日帝官憲에 의한 지배와 촌락내의 地主·有志에 의한 보스적 지배가 전도유위의 청년을 포용할 수 없었다... 또한 학교에서의 일본어의 습득이 渡日과 결부되어 있다. 의무교육제가 아니었던 당시의 조선상황에서 경제적 사정 등으로 하층농민의 子弟나 女子는 공교육에서 배제되어 있는 경우가 많고, 따라서 학력자의 渡日이라는 사실과 前節에서 본 渡日者의 계층성의 문제 사이에는 일정한 관련이 있게 된다.”⁴¹⁾

이상의 논의에서 보면 농민층 중에서도 하층보다 바로 위에 있는 계층이 많이 渡日하는 것으로 되어 있다. 그러나 여기서도 하층이 渡日할 가능성을 배제하고 있는 것은 아니다. 渡日하기 위한 하나의 단계로서 年雇에 종사한다는 것이다. 이것은 오히려 중층까지도 渡日하지 않으면 안되는 농촌의 궁핍상을 잘 증명해 주는 것이라고 볼 수 있다.

뿐만 아니라 이상의 사례는 개별적인 도일의 경우에는 타당하지만 집단적인 도일의 경우에는 타당하지 않다고 본다.

강제연행기 이전에도 재일자본가들은 한국에서 집단적으로 노동자를 모집하는 경우가 많았는데, 이런 경우에는 상술한 渡日의 조건인 氣力과 便宜·資力은 별로 문제로 되지 않기 때문에 하층 출신이 많이 渡日했을 것으로 추측할 수 있다.

이러한 상황은 탄광자본이라는 특수한 경우에 인정되는 것일지는 몰라도 탄광의 모집기

40) 위의 책, p. 64.

41) 위의 책, p. 67.

준을 보면 알 수 있다.

“전술한 바와 같이 炭鑛자본은 일본의 사회상황에 익숙해져 저항력을 가진 제일 조선인의 고용을 피하고 조선에서 직접 ‘素朴柔順’한 노동력을 도입하려고 했는데, 이 방침은 강제연행기에도 계속되었다. 즉 이 시기에도 來日한 적이 없는 ‘素朴’한 농촌출신자를 연행의 대상으로 고르는 방침을 세웠다. 이를테면 북해도 茂尻炭鑛의 경우 冒頭に 기술한 高島炭鑛과 마찬가지로 모집의 기준은 “한 번 内地에 건너왔던 자는 좋다가보다 너무 많은 것을 생각하고 있기 때문”이라는 이유로 來日했던 적이 없고 일본어를 모르는 자로 되어 있고, 北海道 鴻之舞金山의 경우 그 기준은 ‘朴訥濫順할 것’, ‘되도록이면 농업종사자일 것’, ‘邑出身者보다는 面出身者일 것’, 應募者 全體의 약 20%를 제하고 “전체로서는 内地語를 해독할 수 없는 자를 채용하도록 한다”는 것이 제1조건으로 되어 있었다. 筑豊에서도 마찬가지였을 것이다.”⁴²⁾

한마디로 素朴柔順하며, 세상물정 모르고 무식하여 불평이나 저항하지 않고 시키는 대로 일만 하는 자라야 한다는 것이다. 이러한 기준은 농민의 하층계급에 가장 잘 어울리는 조건이기도 하다.

탄광자본뿐만 아니라 다른 직종에 있어서도 마찬가지일 것이다. 특히 우리나라 사람이 많이 종사하고 있었던 토목공이나 日雇勞働者の 경우에도 역시 힘센 肉體勞動만 요구되는 것이기 때문에 마찬가지라고 생각된다. 공장노동자의 경우 일부는 일본어를 해독한다든가 기초적인 셈을 한다든가 하는 약간의 기초교육이 필요할지도 모른다. 그러나 한국인들은 공장노동의 경우에도 雜役夫로 많이 종사하고 있었다.

노동력의 供給源인 한국에서 몰락한 계층으로 보나 또는 수요자인 일본자본의 요구로 보나 제일 한국인 노동자의 주된 원천은 역시 한국의 하층농민이며 일부 몰락한 중농층이나 기타 도시의 하층민이 여기에 가세했을 것이다.

특히 강제연행기 피강제연행자들은 역시 資力이 없고, 힘이 없는 하층농민들이었을 것이라는 것은 쉽게 짐작할 수 있다. 그 하나의 예로 住友鑛業歌志内鑛業部の 「半島鑛員募集關係書類」(1940년)를 보면 교육정도에서는 文盲者가 87.6%로 압도적으로 많고, 나머지는 대부분 소학교 졸업 정도와 소학교 중퇴 정도이다. 또한 일본어 이해 정도에 있어서는 전혀 모르는 자가 52.14%로 절반 이상을 차지하고 있다.⁴³⁾

또 하나의 특이한 존재로 「女子勤勞挺身隊」가 있다. 1944년 8월 23일 「女子挺身勤勞令」이 공포·시행된 데 근거한 것이다. 그러나 女子挺身隊의 送出은 그 이전인 1944년 4~5월

42) 山田 昭次, 「앞의 논문」, 「앞의 책」, p. 37.

43) 市原 博, 「戰爭下 朝鮮人 炭鑛勞動의 實態」, 「朝鮮人 強制連行에 關한 國際심포지엄」, 1992. 2. 29., p. 14.

부터였다고 한다.⁴⁴⁾

桶口 雄一은 조선인 소녀의 강제연행에 관하여 다음과 같이 정리하고 있다.⁴⁵⁾

첫째, 조선 각도(적어도 남반부)에서 수백, 수천의 단위로 소녀가 연행되었다는 것

둘째, 연령은 12~16세까지의 독신여성으로 주로 12~16세의 소녀였다는 것

셋째, 長崎의 사례에서도 알 수 있는 바와 같이 주로 공장에 동원되어 있었던 소녀들은 미군의 공습을 받게 되어 희생자가 상당수 나왔으리라 예상된다.

넷째, 소녀들에게 노동이 부과되었을 뿐만 아니라 禮儀作法 등의 皇民化가 강제되었다는 것

다섯째, 강제연행의 과정에서 總督府機構가 결정적 역할을 하고 있고, 연행의 당사자였다고 할 수 있는 사실

여섯째, 配屬處는 戰時下의 항공기·병기 생산 등의 수요공장이었다.

일곱째, 소녀들의 부모에게 안심하고 보낼 수 있는 직장이라고 많이 선전하고 있는 것에서 알 수 있는 것처럼 부모가 소녀의 송출에 불안을 느끼고 있었다는 것 등을 지적할 수 있다.

여자근로정신대의 연행에 국민학교, 중학교의 교장, 교사들이 동원되어 총력을 기울이고 있는 것으로 보아 정신대원들은 학생이거나 또는 졸업생이었을 것이고, 또 따라서 그 중에는 비교적 가난하고 낮은 계급의 자녀들일 것이다.

2. 勞動者의 職種

渡日한 한국인들은 대부분 가난한 농민출신으로 어떠한 기능도 갖지 않았다. 그들이 할 수 있는 일은 오직 힘을 쓰는 과중한 근육노동밖에 없었다. 그것도 일본인들이 기피하는 더럽고 힘들고 위험한, 요즘 식으로 말하면 소위 3D 업종밖에 일할 곳이 없었고, 그마저 없으면 실업자로 流浪할 수밖에 없었다.

在日 한국인의 직업별·직종별 구성은 <표 8>, <표 9>와 같다. 우선 직업별 구성에서 보면 노동자가 71.8%, 무직이 18.4%였던 것이 1934년에는 각각 48.2%, 35.4%로 변했고, 나머지는 미미하다. 1934년에 이와 같이 무직자가 급증한 것은 물론 공황으로 실업자가 많아진 것에도 일부 기인하겠지만, 대부분은 전술한 바와 같이 1930년대에 渡航이 出嫁의인 것으로부터 移住的인 것으로 바뀐 데 기인하는 것이다. 1934년에 학생의 비중이 1.7%에서

44) 桶口 雄一, 「朝鮮人少女の日本への強制連行について」, 『在日朝鮮人史研究』, 第20號, 1990. 10., p. 14.

45) 「위의 책」, p. 45.

<표 8> 재일 한국인의 직종별 구성비

(단위 : %)

	1928	1934
노동자	71.8	48.2
자유업	0.3	0.2
상업	2.1	5.0
농업	0.4	0.5
학생	1.7	7.1
기타	5.0	2.9
在監者	0.1	0.4
무직	18.4	35.4

자료 : 朴慶植, 『朝鮮人強制連行の記録』, p. 33.

<표 9> 재일 한국인 노동자의 직종별 구성비

(단위 : %)

	1928	1934
토목근로자	57.1	33.0
직공	26.8	32.7
일반사용인	5.8	9.6
광산근로자	7.9	3.5
교통·운수근로자	1.3	2.3
仲仕業	1.1	3.4
기타	-	15.2

자료 : <표 8>과 같음.

7.1%로 대폭 증가한 것이 바로 그것을 입증하는 것이라고 할 수 있다. 상업종사자가 2.1%에서 5.0%로 증가한 것이 또 하나의 특징이다. 재일 한국인이 종사하는 상업이라고 해도 그것은 역시 행상, 고물상 등 노동자와 같은 성질의 것이라고 할 수 있다.

다음으로 <표 10>에서 직종별 구성비를 보면 1928년에는 토목근로자의 비중이 57.1%로 가장 많고 다음이 공장직공으로 26.8%, 광산근로자 7.9%의 순이다. 1934년에도 토목근로자의 비중이 33.0%로 가장 많지만 1928년에 비하여 상당히 낮아졌고, 대신에 직공이 32.7%로 매우 높아졌다. 일본에서는 1931년 滿洲侵略을 계기로 군수공업화를 비롯한 공업화가 진행되어 이 부문에 수요가 증가된 때문인 것으로 생각된다. 특히 1934년에는 광산근로자의 비중이 7.9%에서 3.5%로 급감하고 있는데 이것은 1930년대의 대공황으로 광업불황이 심각해지자 광산자본이 이의 극복책으로 노동자를 기계로 대체하는 합리화운동을 전개하여 많은 인원을 감축했기 때문이다.

<표 10>의 1937년도의 노동자의 직종별 구성을 보면 토목건축이 아직도 많은 비중을 차지하고 있지만 일본공업화의 진전에 따라 공업노동자가 현저하게 증가하고 있다. 仲仕(貨物運搬夫)가 상당히 증가하여 광산노동자를 앞지르고 있는 현상도 볼 수 있다. 한국인 공장노동자 가운데는 직공이 아닌 雜役夫가 많이 포함되어 있다는 것을 지적해 둔다.

<표 11>에서는 실업률을 나타내고 있는데, 평균 20% 가까운 높은 실업률을 보이고 있다. 실업자의 대부분은 한국인 노동자였다. 이렇게 실업률이 높은 것은 한 곳에 정착하지 못하고 유랑할 수밖에 없는 토목노동자가 많기 때문이기도 하다.

“여기 보이는 토목노동자는 소위 자유노동자라고 불리워진 日雇勞動者이다. 이 일고노동자는 당시 ‘土方 죽이는 데 칼은 필요없다. 비가 열흘만 오면 된다’고 흔히 말하는 것처럼

<표 10> 조선인 노동자의 직종별 인원수(1937)

	인원수
노 동 자 수	304,002
토 목 건 축	88,322
섬 유 공 업	39,758
화 학 공 업	37,807
금속기계공업	30,933
仲 仕	14,318
광 산	13,703
使 用 人	7,851
농 업	5,236
교 통 운 수	8,480

자료 : 「위의 책」, p. 36.

<표 11> 제일 조선인 실업률

(단위 : %)

	실업률(1925)
岡山市 및 그 附近	40.45
横浜市 및 그 附近	29.65
東京市 및 그 附近	20.20
神戸市 및 그 附近	26.97
大阪市 및 그 附近	12.93
平 均	19.36

자료 : 「위의 책」, p. 34.

럼 월평균 취로일수는 겨우 15일 이내이고(동경 1935) 또 언제나 실업의 불안에 빠져 있다.”⁴⁶⁾

<표 12>는 북해도의 조선인 직업별 추이를 나타내고 있는데, 1939년 이후로 특히 해가 지날수록 광업에 종사하는 비중이 높아져 압도적인 비율을 차지하고 있다. 또한 토건업도 급증하고 있으며 광업 다음으로 높은 비중을 차지하고 있다.

이것은 북해도로 강제연행된 한국인의 대부분이 가장 위험한 광산 특히 석탄산에 투입 되었으며, 나머지 일부가 토건업에 투입된 것을 의미한다. 1934~38년 평균으로 석탄산의 死亡者 百分率은 47.25로 공장노동자의 0.025에 비하여 1890배나 되며, 死傷者 百分率은 2,588.85로 공장노동자의 3.349에 비하여 773배나 된다.⁴⁷⁾ 死傷者 百分率이 2,588이라는 것은 4분의 1 이상의 노동자가 죽거나 부상을 당한다는 말이니까 그야말로 목숨을 건 노동이라고 하지 않을 수 없다.

<표 13>에는 탄광노동자의 직종별 조사가 나와 있는데, 여기서 보더라도 한국인의 대부분은 가장 위험하고 힘든 갱 내부를 담당하고 있다. 더욱이 같은 坑夫라도 조선인 갱부는 일본인 갱부가 경원하는 위험하고 조건이 나쁜 切羽(광석이나 석탄을 파내는 갱도의 종점현장)에 배치받는 것이 일반적이었다.⁴⁸⁾

다음으로 한국인이 가장 많이 거주하고 있는 大阪에 관해서 살펴보기로 한다. 일본 전국에 在留하는 조선인 총수에서 차지하는 在阪 조선인의 비율은 1915년에는 9%에 지나지

<표 12> 在道朝鮮人 職業別 推移(1935~42, 各年 모두 12月末 現在)

	有識的 職業	商業	農業	漁業	勞働者			兒童 生徒 學生	其他	合計
					鑛業	土建業	工業他			
1935	15	273	1,300	6	539	930	1,794	803	3,754	9,414
1936	19	472	1,658	3	724	1,065	1,720	1,120	4,848	11,629
1937	19	586	1,714	7	787	897	1,436	998	4,805	11,249
1938	18	823	1,890	14	746	1,142	1,400	1,449	4,581	12,063
1939	45	975	1,845	6	8,384	2,193	1,233	1,717	5,318	21,716
1940	73	986	2,012	15	17,159	4,457	1,910	2,320	9,341	38,273
1941	95	761	1,624	-	22,294	5,969	2,070	2,787	9,151	44,751
1942	168	738	2,194	34	33,764	11,231	2,558	4,503	11,797	66,987

주: 內務省警保局 「社會運動の狀況」(「在日朝鮮人關係資料集成」所收)에 의하여 作成.
자료: 白戶 仁康, 「國際심포지엄 資料」

46) 朴慶植, 「앞의 책」, p. 34.

47) 山田 昭次, 「앞의 논문」, 「앞의 책」, p. 48 第3表의 A 및 B.

48) 「위의 책」, p. 37.

<표 13> 북해도 탄광노동자 직종별 人員調(1945년 6월말 현재)

	在籍日本人	朝鮮人		短期	中國人	捕虜	合計	
		既住	移入					
坑 內	技術助手	1,063		5	56		1,124	
	事務助手	6 (3)					6 (3)	
	採炭夫	4,228 (1)	192	10,352	103	367	15,302 (1)	
	充填夫	392 (2)	10	1,640	41	24	2,107 (2)	
	仕繰夫	3,290 (9)	44	2,476	256	32	6,098 (9)	
	堀進夫	1,080	83	2,589	168	211	4,131	
	運搬夫	2,634 (3)	109	9,113	317(17)	973	245	13,392 (20)
	機械夫	2,489	28	760	31			3,308
	工作夫	1,903	16	1,478	85	13		3,495
雜夫	2,254	28 (1)	3,217	604	746	71	6,920(306)	
坑內計	19,399 (323)	510 (1)	31,630	1,662(17)	2,366	316	55,884(341)	
坑 外	技術助手	422 (30)					422 (30)	
	事務助手	977 (315)	1	25	35 (35)		1,039 (350)	
	選炭夫	2,194(1,820)	23 (12)	177	203(143)		2,597(1,975)	
	運搬夫	1,596 (92)	26 (3)	1,344	136 (17)	17	3,119 (112)	
	機械夫	3,785 (31)	23	187	42		2,172 (31)	
	工作夫	3,758 (128)	17	264	272		5	4,316 (128)
	電氣夫	305 (8)	14	74	2			895 (8)
	雜夫	13,769(7,078)	158 (25)	3,892	1,875(286)	696	520	20,910(7,389)
坑外計	25,439(9,502)	262 (40)	5,965	2,565(481)	713	525	6,569(10,023)	
合計	44,838 (9,827)	768 (41)	37,595	4,227(501)	3,236	941	90,452(10,365)	

주: 「北海道炭鑛資料集成」(석탄통제회 북해지부조사)에 의한. 臨時夫 및 請負夫는 제함. ()는 여성으로 내수.

자료: <표 12>와 같음.

않았으나, 1920년대에는 20% 이상, 1930년대에는 30% 이상이다.⁴⁹⁾

大阪에 한국인 노동자가 많이 유입되게 된 것은 1914~22년 1월에 노동력부족을 보충하기 위하여 大阪紡績工場 기타 회사가 제주도에서 노동자를 모집하고서부터이다.

한국인은 大阪市에서도 중소기업이 밀집한 지역에 많이 거주하고 있다. 더욱이 東淀川의 방적공업, 특히 메리야스, 染色공업, 그리고 기계, 금속공업, 東成의 고무, 硝子, 鑄物, 양산, 재봉업은 지금도 아직 토착산업으로서 殘命을 남겨 在日 조선인이 많이 종사하는 직종이다.⁵⁰⁾

“대체로 20년대 전반까지는 회사의 모집에 의하여 집단적으로 渡航하는 경우도 있고, 방

49) 宋連玉, 「大阪における解放前の在日朝鮮人の生活(I)」, 『在日朝鮮人史研究』, 第13號, 1984. 4., p. 25 <표 3> 참조.

50) 『위의 책』, pp. 26~27.

적공, 금속공, 유리공, 고무공 등 위험도가 높고, 공정이 복잡한 하청중소공장에서의 공장 노동자나 하천 改修工事와 철도신설·연장공사에 종사하는 토공, 자유노동자가 유직자 중에서 차지하는 비율이 높았지만, 1930년대에 들어서 在留朝鮮인이 증가함에 따라 취업하는 직종도 폭이 넓어져 공장노동, 토목노동, 자유노동 이외에 屑物商(고물상), 下宿業, 藥種商, 飲食店 등 상업에 종사하여 부를 축적하는 자도 소수이기는 하지만 나타났다. 1931년 만주 사변 이후 관영·민영 군수공장이 증가하여 숙련공이 요구되게 되고부터는 공장노동자 중에서도 숙련공과 미숙련공의 차이로부터 생활의 정도에 조금씩 차이를 가져오고, 그래서 1940년대에 걸쳐서 在日 朝鮮人社會에도 階級分化의 징조가 나타난다.⁵¹⁾

1930년대초 京都에서는 조선인 노동자의 실업이 특히 문제로 되고 있다. 1932년말 京都 시내의 조선인 노동자 중 38.1%, 日雇勞働者에 한정한다면 56.5%가 실업상태에 있었다고 추정되고 있다. ... 실업률이 일본인 노동자의 10배나 된다. 더욱이 동일한 실업자라고 하더라도 조선인의 경우에는 대부분이 일고노동자이다. 이것이 1933년, 1934년에도 계속되고 있다. 京都에서는 渡日者의 대부분이 最底邊 노동자로서 침전하고 있었던 것이다.⁵²⁾

“직종에서도 시간급이 높은 금속기계공업의 전노동자 중 조선인은 3.6%이고, 시간급이 낮은 纖維·窯業에서는 9.0%, 11.2%로 되어 있다. 가장 많이 취업하고 있는 섬유공업에서도 그 반수 가까이는 色染工과 그것에 부수적인 蒸業水洗로 영세성이 높은 직종에 집중되고 있다. 西陣織物業界에서는 제1차 세계대전의 만성적 불황을 조선인의 해고에 의해 극복하고 있었지만, 不況打開策으로서 조선이 해고자를 비로드工으로서 저임금 고용을 피하여 西陣에서 비로드가 제조되게 되었다. 당시 西陣織物業界 최저의 임금·대우로 많은 조선인이 취업하고 있었다. 더욱이 1935년 전후에는 전공장의 조선인은 7.6%인 데 대하여 15인 이상의 공장노동자에서는 4.3%이어서 조선인의 대부분이 소규모공장에 취업하고 있었던 것을 보여주고 있다. ... 渡日 조선인은 대공황중에는 먼저 해고되고, 경기회복후에 운 좋게 공장노동자로서 취업할 수 있었다 하더라도 그 대부분이 영세기업이었을 것이다.”⁵³⁾

마지막으로 토목공사에 관한 예를 하나만 들면 “水ノ口澤터널 사고에 의한 사망자 8명 이란 赤池현장감독을 제외하고 나머지 7명 전원이 조선인이었다”⁵⁴⁾는 사실로부터 우리는 한국 노동자가 가장 위험한 잡공사에 투입되었다는 것을 알 수 있다.

요컨대 在日 한국인 노동자는 제일 위험하고 힘든 토목노동이나 광산노동에 종사했으

51) 『위의 책』, p. 32.

52) 後藤 耕二, 「앞의 논문」, 『앞의 책』, p. 38.

53) 위의 책, p. 38.

54) 金浩, 「日本輕金屬(株)による富士川水電工車と朝鮮人勞働者動員」-1939~1541-, 『在日朝鮮人史研究 第19號』, 1989年10月, p. 62.

며, 그 내부에서도 가장 위험하고 힘든 직종에 종사했다. 일본의 공업화의 진전과 더불어 공장노동자수와 비율도 점점 증가하는데, 在日 한국인 노동자는 주로 중소영세기업에 많이 종사하고 있었으며, 그것도 임금이나 근로조건이 가장 나쁜 직종에 종사하고 있다.

한국인 노동자는 일본노동자의 最底邊을 형성하여 일본노동자의 임금이나 근로조건을 낮게 묶어 두는 역할을 하기도 하고, 불황시에는 우선 고용의 대상이 되거나 우선 임금인하의 대상이 되어 공황을 극복하게 하는 경제의 조절판 구실을 하기도 했다.

V. 結 語

在日 韓國人勞動者階級の 形成은 일반적인 경우와는 달리 無産者의 創出, 日本資本과의 結合 이외에 양자를 연결하는 媒介項으로서 日帝의 渡航政策을 고려하지 않으면 안된다.

韓國에서의 無産者의 創出은 주로 日帝의 植民地 經濟政策 특히 土地調査事業과 産米增殖計劃에 의하여 大量으로 이루어진다. 土地調査事業은 결과적으로 韓國農村에서 植民地 地主制를 創出·擴大·強化시켰으며, 이것은 無産者를 대량 創出하는 構造的 要因으로 작용한다. 中小零細農은 끊임없이 小作農으로 전락하고, 小作農은 農村 内部의 人口增加, 小作競爭의 격화로 계속 地主의 收奪을 강화시키는 대상이 된다. 産米增殖計劃은 이러한 경향에 박차를 가한다. 여기에 기타 여러 가지 日帝에 의한 植民地 收奪政策이 가세한다. 그 결과 농촌에서는 극소수 지주를 제외한 전농민의 계급적 沒落을 초래하여 대량의 무산자가 창출된다.

이렇게 창출된 대량의 무산자는 1930년대 이후의 공업화로 일부 흡수되지만, 나머지는 해외로 이주하는데 많은 사람이 渡日하게 된다.

일본의 渡航政策은 渡航管理期和 强制連行期로 나눌 수 있다. 渡航管理期の 도항정책은 기본적으로는 内地의 일본자본의 요구에 부응하고 부수적으로는 정치·사회정세에 따라 또 일부분은 한국내의 일본자본의 요구를 고려하면서 때로는 渡航장려, 때로는 渡航저지강화 등으로 수위를 조절하지만, 전반적인 방향은 渡航管理를 강화하는 경향이 있었다. 강제연행기에는 일본의 전쟁을 위한 軍需部門에 많은 한국인이 강제연행되었다. 강제연행기의 초기에는 募集이라는 형식을 빌리지만 내용적으로는 강제연행이었으며, 강제연행기에도 연행방식은 募集→官斡旋→徵用으로 강제성이 강화되는 방향으로 바뀌어 간다.

日帝의 渡航政策에 매개되어 渡航한 韓國人은 주로 農民의 下層出身이고, 植民地 搾取

가 강화됨에 따라 中層도 沒落하여 이에 가세한다. 일본자본도 素朴柔順하고 무식하여 저항하지 않고 시키는 대로 일을 하고, 주는 대로 먹고, 입고, 자고, 돈을 받는 이런 노동자들을 주로 요구하였다.

이러한 渡航韓國人들은 많은 실업을 겪으면서 土木, 鑛山, 工場勞働者 등으로 가장 위험하고, 더럽고, 힘든 職種의 노동자로 形成되어 간다. 在日 韓國人 勞働者들은 日本勞働者階級の 最底邊層을 이루면서 가장 賃金이 낮고 勞働條件이 나쁜 職種에 종사하여 日本勤勞者의 賃金과 勞働條件을 낮은 수준에 묶어 두는 데 기여하고, 그 결과 자본의 利潤極大化에 봉사한다. 그들의 입장에서 보면 搾取의 極大化라고 볼 수 있다. 그들은 不況期에는 가장 먼저 解雇되고, 賃金과 勤勞條件을 감소당하여 경제의 안전판 구실을 하면서 日本經濟의 발전에 기여해 왔다.