

## 제주도와 大阪

### —大阪에서의 東亞通航組合과 勞動運動—

姜 在 彦

#### I. 大阪의 제주도민

일제통치하에 제주도의 자급자족적인 자연경제가 붕괴되자 생계유지를 위한 현금수입에 대한 요구가 높아졌다. 제주도 연안에서 잠수업에 종사하던 해녀들이 한국본토 및 해외에까지 출가하게 되었다. 뿐만 아니라 일본 제1위의 공업지대인 大阪이 제주도민의 가장 중요한 노동시장으로 등장하였다.

大阪이 제주도민의 중요한 노동시장으로 등장하게 된 것은 1923년에 尼崎汽船部가 제주도와 大阪을 직결하는 정기항로에 ‘君代丸’(第一君代丸을 26년에 第二君代丸으로 바꾸었다)를 취항시킨 때부터라 하겠다(阪濟船路).

물론 한국인이 일본의 노동시장에 본격적으로 건너가게 된 것은 제1차 세계대전(1914~18) 시기였으나 阪濟정기항로가 개설될 때까지는 한국인이 가장 많이 집중된 지역은 한국과 가깝고 탄광이 집중되어 있는 福岡縣이었다.

그러나 阪濟航路가 개설된 후에 재일한국인의 지역적 분포에서 大阪이 제 1위를 차지하여 오늘에 이르기까지 변동이 없다. 예를들어 1930년 현재 大阪府의 한국인 96,943명은 재일 한국인전체의 23%를 차지한다. 다음으로 제2위의 東京府가 38,355명(9%), 제 3위의 愛知縣이 35,301명(8%), 제 4위의 福岡縣이 34,639명(8%)으로 된다.

해방전에는 주지하는 바와 같이 제주도는 전라남도에 소속되어 있었다. 따라서 당시 在阪한국인의 출신지별 통계에는 제주도민도 전라남도에 포함되어 있었기 때문에 제주도민만의 인구동태를 색출하기란 매우 어렵다. 하나의 자료로서 1923년 9월 현재 在阪한국인의 출신지별 인구는 다음 <표 1>과 같다.<sup>1)</sup>

<표 1> 在阪 한국인의 출신지별 인구

출 신 지	인 구 수	백 분 율(%)
전 라 남 도	11,352	51.5
경 상 남 도	6,425	29.1
경 상 북 도	2,013	9.2
전 라 북 도	546	2.5
기 타	1,684	7.7
계	21,984	100.0

즉 1923년 9월 현재 在阪한국인 총수는 2만1,984명인데 그 중에서 전라남도 출신자가 51.5%의 1만1,352명이라 한다. 전라남도 출신자중에서 제주도 출신자가 7,500명쯤으로 추측된다. 오늘 현재도 大阪府下 한국인이 19만명이 되는데 生野區를 중심으로 기타 지역에 6만명쯤이 제주도 출신자다.

다음 <표 2>는 일본에 出稼한 제주도인구의 동태에 관한 통계다. 그 대부분이 阪濟航路를 이용했을 것이고, 大阪에 도착한 제주도인의 대다수가 아마 大阪의 노동시장에 정착한 것으로 추측된다.

1934년에 제주도출신자의 직업조사에 의하면 남자 29,362명, 여자 20,688명, 합계 50,050명 중에서 농업이 244명(0.5%), 어업이 687명(1.3%), 상업이 6%에 대하여 66% 이상이 공업에 종사하는

1) 梁永厚, 『戰後·大阪の朝鮮人運動』, p.11 (未來社, 1991年).

2) 송연옥, “大阪における解放前の在日朝鮮人の生活”, 『在日朝鮮人史研究』, 第13號, p.31, 在日朝鮮人運動研究會.

노동자로 되어있다.<sup>2)</sup>

일반적으로 제주도이외의 한국인이 土方, 人夫, 仲仕등 막노동이 많은데 비교하여 제주도 출신자의 대다수가 직공(職工)이란 점이 큰 특징이라 하겠다.

앞에서 언급한 바와 같이 재일한국인의 지역별분포에서 大阪이 제1위를 차지하게 된 이유가 阪濟航路다. 따라서 제주도는 大阪공업지대의 下請의인 零細공업에 대한 중요한 노동력 공급원천이 되었다.

〈표 2〉 濟州人の 日本出稼 변동표

연 도	渡 航 者			歸還者	殘 留 者 累 計
	총 수	남	여		
1926	15,862	11,742	4,120	13,500	28,144
1927	19,224	14,479	4,745	16,863	30,305
1928	16,762	11,745	5,017	14,703	23,564
1929	20,418	15,519	4,903	17,660	35,322
1930	17,890	12,029	5,861	21,416	31,786
1931	18,922	11,635	7,287	17,685	33,023
1932	21,409	11,695	9,719	18,307	36,125
1933	29,208	15,723	13,485	18,062	47,271
1934	16,904	9,060	7,844	14,130	50,045
1935	9,484	4,327	5,157	11,161	48,368
1936	9,190	4,739	4,451	11,095	46,463
1937	7,484	3,917	3,567	8,004	45,943
1938	8,979	4,780	4,199	8,972	45,950

자료 : 濟州島勢要覽, 濟州道, 『濟州道誌』, 제2권, p. 1412(1993년).

## II. 제주도와 大阪간의 自主運航運動

이와같은 노동력의 공급루트로서 尼崎汽船部가 등장했는데 여기에 朝鮮郵船(京城丸), 鹿兒島郵便(順吉丸)등이 등장하여 치열한 화객쟁탈전이 벌어진다.<sup>3)</sup> 그래도 12원 50전이란 비싼 船賃은 제주도민에게 큰 부담이었다. 1928년 4월에 朝鮮郵船과 尼崎汽船에 선임인하를 요구하자 거절당했다. 在阪제주도민들은 대회를 열고 일본자본에 대항하여 '우리는 우리배로'의 슬로우건을 내걸어 자주운항운동을 시작했다. 1930년 4월에 재판제주인과 제주도의 4500명의 조합원으로 결성된 것이 東亞通航組合이다.

東亞通航組合은 文昌來, 金達俊 등이 중심이 되어 31년 11월 1일에 蛟龍丸을 취항시켰으며, 이듬해 12월 1일부터는 伏木丸으로 바꾸었다.

당시 일본기선회사의 운임 12원 50전에 대하여 東亞通航組合은 6원 50전으로 대항했는데 일본 三社는 선임을 3원으로 절하하여 압력을 가했다. 뿐만 아니라 일본 경찰은 대판과 제주도에서 음으로 양으로 조합활동에 대하여 탄압했다.

당시 『東亞日報』도 “在阪同胞의 壯圖”(1930년 11월 4일부)라 하여 크게 보도했고 大阪과 제주도에서의 광범한 지원운동도 전개되었다.

伏木丸의 취항을 앞두고 東亞通航組合이 발표한 호소문은 다음과 같다.<sup>4)</sup>

全國渡航勞動者諸君에게 고향

친애하는 渡航勞動者 형제 제군! 우리들은 정다운 부모형제들, 친구들과 이별하여 고향에서의 생활근거를 잃고 일본노동시장에 노동하러 오게 되었

3) 杉原達, “在阪朝鮮人の渡航過程 - 朝鮮·濟州島との關連で -”, (杉原薰, 玉井金五篇, 『大正·大阪·スラム』, 新評論, 1986年).

4) “内地における朝鮮人とその犯罪に就て”, (司法省調査課, 『司法研究』, 제 17집, pp. 141~143).

다. 이를 좋은 기회로 삼아 일본 船舶業資本團 등은 새로운 착취의 대상이 되었다고 좋아하여 濟州島를 중심으로 부산, 목포, 완도에 이르기까지 착취의 그물을 포치하고 있다.

보라! 놈들은 과거에 우리들을 얼마나 착취하고 또한 얼마나 확대하였는가. 엄청나게 비싼 船賃과 手荷物運賃을 바치는 인간으로서 참을 수 없는 인격무시와 야수적 대우에 대해서는 다 말할 필요도 없이 우리가 체험한 바요, 전체 제주도민이 모두 公憤하는 바다.

여기서 제주도민은 꺾기하여 무자비한 착취와 야수적 대우를 없애기 위하여 <우리들은 우리의 배로>란 슬로우건을 걸고 탄생시킨 것이 東亞通航組合이다. 이 조합은 1년전인 작년 4월에 창립하고 오늘까지 피어린 투쟁을 계속해 왔다.

친애하는 형제들!

농랍게도 通航組合이 출현할 때까지는 大阪간의 運賃이 12원 50전이었던 것을 3원으로 절하시켜 通航組合을 뿌실려고 했다. 그러나 실비운임 6원 50전으로서 전도항노동자들의 지지하에 蛟龍丸의 僱船기간의 일기사업을 마무리하고, 금년 4월의 제2차 대회에서는 제2기 계획을 수립했다. 그를 위하여 배를 사야 한다. 조직은 더욱 강화되고 광범한 戰線이 확대되었다. 東亞通航組合은 全東亞를 망라한 全渡航노동자 농민의 조합이며 伏木丸은 全無産階級の 배가 아닐 수 없다.

1931년 11월 5일

보는 바와 같이 東亞通航組合은 단순한 기업체가 아니라 제주도와 大阪을 연결하는 운동체라 하겠다. 그러나 거듭되는 경찰탄압과 일본선박회사의 압력외에도 제주도 근해에서의 좌초(坐礁)에 의한 수리비 등으로 경영난에 빠지게 되었다.

33년에 접어들면서 조합간부 玄吉弘, 康鎬景, 金達俊 등은 通航組合을 운동단체로부터 경영단체로 전환시켜 부채정리와 운항의 계속을 도모했다. 그러나 反帝同盟大阪地方委員會(한국인이 많았다)에 소속된 조합원들이 이를 반대하여 34년 1월에 조합을 해산했다. 극좌주의

5) 朴慶植, “東亞通航組合의 自主運航”, 『在日朝鮮人—私의青春』, 三一書房, 1981년.

자들은 通航組合을 계급투쟁의 한 수단으로 고집했던 것이다.<sup>5)</sup>

東亞通航組合이 해산된 원인은 기본적으로는 일제경찰의 탄압과 일본자본의 압력이었으나 내부적인 원인으로서의 제주도민의 생활적 및 경제적 요구를 무시한 정치지상주의라 하겠다. 자본주의 사회 속에서 기업의 경영난을 정치지상주의로 극복할 수는 없는 것이다. 그러나 大阪과 제주도를 직결한 자주운항운동이 제주도에서의 항일운동에 적지않게 영향을 준 것도 무시할 수 없다.

### Ⅲ. 在阪제주도민의 노동운동

일제시대에 재일한국인의 3대직종이 坑夫, 土工, 職工이다. 그들은 민족적 차별임금과 열악한 노동조건, 일본인으로부터 소외된 생활환경속에서 신음했다. 따라서 재일한국인속의 선각적인 인테리들은 그들에 대한 민족적 박해를 반대하고 차별적인 노동조건과 생활환경을 개선하기 위하여 노동운동에 투신했다. 당연히 그를 위한 사상적 무기는 사회주의사상이 아닐 수 없었다. 재일한국인의 노동문제를 해결하기 위한 노동쟁의가 점차 조직적인 노동운동으로 발전한 것이 1920년대 후반기라 하겠다. 大阪에서의 제주도민의 노동운동도 예외가 아니다. 여기에 등장하는 것이 金文準(1893~1936)이며 金明植과 같은 朝天面 출신이다.

20년대 전반기에는 대판에서의 한국인 운동에서 高順欽의 활약이 두드러졌으나 무정부주의자가 된 후에 점차 운동에서 소외된다.

在日本朝鮮勞動總同盟(在日朝鮮勞總)이 결성된 것은 1925년 2월이다. 그 전에 이미 선구적인 노동조합으로서 1922년에 東京朝鮮勞動同盟會와 大阪朝鮮勞動同盟會가 결성되었다. 在日朝鮮勞總이 결성된 후에는 그 산하단체로서 大阪朝鮮勞動組合이라 했다. 제주도에서 교원생활을 하다가 27년에 일본에 건너간 김문준은 노동조합간부로서 고무공장 노동쟁의, 阪濟航路의 선임 인하운동 등을 지도했다.

1930년을 전후하여 국제공산당의 一國一黨의 원칙에 의하여 재일

한국인 공산주의자는 일본공산당에 흡수되고 在日朝鮮勞總도 日本勞動組合全國協議會(全協)에 흡수되었다. 따라서 大阪朝鮮勞動組合도 全協산하의 산업별 노동조합(化學勞組, 金屬勞組, 皮革勞組 등)에 흡수되었다.

1930년에 金文準은 全協化學勞組大阪支部의 책임자로서 고무공장 파업투쟁을 지도하여 검거된 후에는 趙夢九가 全協化學勞組大阪支部의 책임자가 된다. 당시 在阪제주도민의 가장 많은 남성직종이 고무공장 노동자이고, 化學勞組에 소속되어 있었다. 이 화학노조에는 姜恒仁(姜鐵), 金石松 등 제주도간부들이 많았다. 玄尙好, 宋性徹 등도 당시에 이름난 제주도출신 활동가들이었다. 2년 6개월간의 옥중생활에서 출옥한 金文準은 34년부터 파괴된 일본공산당의 재건운동에 참가하면서 35년에는 『民衆日報』을 창간하는 등의 활동을 계속했으나 1936년에 肺結核으로 사망했다.<sup>6)</sup>

1931년 9월 만주사변후에 일본에서의 좌익운동에 대한 탄압은 가혹했다. 특히 공산당에 대한 타격은 괴멸적이었고 많은 전향자들이 속출했다. 그 속에서 大阪의 일본공산당내에서 玄好景의 활동이 주목된다. 1933년에 1820명에 달하는 재일한국인이 검거됐는데, 그 중에는 240명의 공산당원, 152명의 공청원이 포함되어 있다. 피검된 공산당원중에서 제주도출신 玄好景은 關西地方委員이며 大阪市委員會의 책임자로 되어있다. 바꾸어 말하면 일본인과 한국인을 포함해서 그는 大阪에서의 공산당의 최고간부다.<sup>7)</sup>

이상에서 在阪한국인의 항일운동에서 제주도출신의 간부에 대하여 언급했는데, 이외에 大阪에는 친일적인 어용단체로서 〈協和會〉가 있었다. 물론 協和會는 재일한국인을 여기에 망라하여 ‘內鮮融和’를 실

6) 大阪公訴院의 金文準에 대한 판결문(1932년) 〈朝鮮人, 日本共產黨擴大強化行爲〉를 비롯하여, 『朝鮮社會運動史辭典』 중의 朝鮮革命家群像-〈金文準〉, 전계 “東亞通航組合の自主運航”.

7) 司法省刑事局, 『朝鮮人の共產主義運動』 (『思想研究資料』, 特輯 七十號, 第7章 “內鮮合體に依る運動の進展”).

현하기 위한 官制的인 어용단체다. 그 최고간부의 한사람으로서 康景玉은 제주도출신이다.

大阪을 중심으로 한 한국인 노동운동에서 제주도 출신자가 지도적 역할을 하고 있던 시기는 東亞通航組合의 자주운항운동 시기와 겹칠 뿐만 아니라 1932년초의 제주도 해녀투쟁 시기와의 연결된다.

제주도와 大阪을 직결하는 阪濟航路가 두개 지역간을 사상적 및 조직적으로 연결하는 파이프의 역할을 수행한 것은 당연한 귀결이라 하겠다.

#### IV 제주도 해녀투쟁과 大阪

이상에서 보는 바와 같이 1930년을 전후하여 일본에서의 노동운동에 대한 탄압이 극심한 시기에 在阪제주도 출신자들은 한편에서는 東亞通航組合에 의한 제주도와 大阪간의 자주운항운동을 벌였고, 다른 한편에서는 在阪한국인의 노동운동에 대한 지도적 역할을 담당했다.

특히 주목되는 것은 자주운항운동을 통하여 제주도와 在阪제주도 민간에 공동체적인 연계가 강화되고, 그것이 두 지역간의 사상적 및 조직적인 파이프가 되었다는 것이다.

이러한 시점에서 1932년초의 제주도 해녀투쟁과 그와 관련해서 일어난 〈革友同盟〉사건을 볼 때, 大阪과의 관련에 주목하지 않을 수 없다. 앞에서 언급한 玄好景은 城山浦 출신이다. 사실 일본의 치안당국은 다음과 같이 이 문제를 보고 있다.<sup>8)</sup>

“그런데 이 해녀운동의 이면에는 昭和 5년(1930년)이래 조직된 舊左面社會民衆運動協議會란 비밀결사가 大阪舊左青年聯合會와 연락해서 책동한 것이 분명하므로 1932년 1월 24일에 이면 책동분자들을 검거했다. 그러자 부근의 해녀 200명이 舊左面 세화리 경찰주

8) “内地における朝鮮人とその犯罪に就て”, 전게서, p 150~151.



재소에 몰려 와서 피검자의 석방을 강요하는 불온한 행동을 하므로 이를 해산시키려 했다. 오히려 소동이 더욱 커져서 5, 6백명의 군중이 주재소에 몰려들어 형세가 더욱 악화되었다.

겨우 수십명을 검속해서 일시적으로 진압했으나 26일에는 牛島에서 용의자 11명을 검거해서 城山浦에 돌아 왔다. 그러자 해녀 8백명이 이를 탈환하려고 대거해서 乘船場에 몰려 와서 반항적 행동이 완강하여 사태는 더욱 험악하게 되었다. 드디어 경관대는 위협으로 공포 14발을 쏘았기 때문에 군중은 일시적으로 퇴거했다. 그 후에도 곳곳에서 군중이 망동하므로 점차 진압하였다. 검거된 자는 남자 43명, 여자 35명, 합계 78명이다.”

아마 1932년초의 해녀투쟁은 일제하에서 제주도의 항일운동 중에서 가장 규모가 크고 조직적인 대중운동이라 하겠다. 그 배후에 있었다고 하는 〈舊左面社會民衆運動協議會〉, 그리고 〈大阪舊左青年聯合會〉에 대하여 보고자는 별로 아는 바가 없기 때문에 여러분의 연구과제로서 문제제기를 하고자 한다.