creative commons

COMMONS DEED

저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

敎育學碩士學位論文

日帝强占期 大邱商業會議所의 構成과 請願運動

2014년 8월

서울大學校 大學院
社會敎育科 歷史專攻
金 希 眞

日帝强占期 大邱商業會議所의 構成과 請願運動

指導敎授 金 泰 雄

이 論文을 敎育學碩士 學位論文으로 提出함

2014년 4월

서울大學校 大學院

社會敎育科 歷史專攻

金 希 眞

金希眞의 碩士學位論文을 認准함

2014년 6월

委 員 長 _____ (印)

副 委 員 長 _____ (印)

委 員 _____ (印)

國文抄錄

개항 이후 大邱에 이주해 온 일본인 상공업자들은 조선총독부의 庇護와 자본력을 바탕으로 전통적인 조선인 상권을 침탈하고 지역 경제계의 우위에 섰다. 이 과정에서 조선인과 일본인 상인은 각자의 민족적·경제적 이해를 보호하기 위해 상업회의소를 설립하였다. 민족별로 이원화되어있던 상업회의소는 1915년 조선총독부의 「조선상업회의소령」 발포 이후 일본인 상업회의소를 중심으로 통합되었다.

통합된 대구상업회의소는 회원 구성과 운영 면에서 민족 차별적 성격을 띠었다. 府營業稅 일정액 이상으로 규정된 회원 자격은 다수의 조선인 영세 상공업자의 가입을 제한하였다. 또한, 상업회의소의 활동 방향과 각종 규정의 개폐를 결정하는 평의원 20명 중 조선인은 4~5명에 불과하여 구조적으로 지역의 조선인과 조선인 상공업자의 이해는 배제될 수 밖 에 없었다. 소수의 상층 조선인 상공업자가 상업회의소 내에서 활발한 활동을 보이기도 하지만 이들은 민족적 이해관계보다는 같은 업종의 이익을 우위에 두었다.

대구 상업회의소의 역할은 다양했으나 본 연구에서 특히 주목한 것은 지역사회를 대표하는 압력기구의 역할이다. 일제강점기 지역상업회의소는 지역 사회를 대표하여 지방관청이나 조선총독부를 향해 특정 정책의 실행을 압박하는 請願運動을 전개하였다. 대표적인 사례가 慶東線, 邱安線 등의 地域鐵道敷設運動과 電氣府營化 논의였다.

개항장 부산과 지리적으로 인접한 까닭에 대구는 개항 직후부터 빠른 속도로 성장할 수 있었다. 그러나 점차 부산의 상권에 蠶食 되었을 뿐 아니라, 경상도의 내륙 중심지로서 가지고 있던 전통적인 상업도시로서의 集散力을 인근 철도역이 설치된 지역에 빼앗기고 있었다. 이러한 사회경제적 위기 상황을 맞이하여 대구상업회의소는 1910년대 후반부터 1930년대에 걸쳐 지역철도부설운동을 전개하였다. 포항과 울산이라는 동해안 항구를 대

구와 私設 鐵道로 연결하여 대구의 독자적 外港을 확보함으로써 경상북도 지역까지 영향력을 미치고 있던 부산 상인을 견제하기 위함이었다. 또한, 교통이 불편하였던 경상북도 북부지역으로 상권을 확장하기 위하여 邱安線(大邱-安東)의 부설을 조선총독부에 지속해서 請願하였으며 지역 여론을 환기하고 다른 지역과 연대하는 방식으로 총독부를 압박하였다.

이 같은 지역 개발·지역 성장에 관한 사안은 조선인 상공업자뿐만 아니라 지역주민 전체를 회유하고 포섭하는 데 매우 효과적이었다. 조선인·일본인을 막론하고 상업회의소 내 대부분의 상공업자는 지역철도부설운동에 적극적으로 참여하였으며, 慶東線(대구-포항)의 성공적인 부설을 바탕으로 대구를 중심으로 하는 다양한 철도 노선 부설을 위한 청원운동을 지속해서 전개하였다.

한편 대구상업회의소 내부에는 大興電氣株式會社를 중심으로 상호 출자와 중역 겸임으로 연결된 電氣派라는 파벌이 존재하였다. 이에 대항하는 미곡유통·정미업자로 구성된 非電氣派는 상업회의소와 지역 경제의 주도권을 둘러싸고 전기파와 치열하게 경쟁·갈등하고 있었다. 두 파벌은 업종을 기준으로 조선인·일본인의 구분 없이 구성되어 있었으며 2년마다 상업회의소 회원들의 투표로 선출되는 20석의 평의원직과 임원직을 차지하기 위해 경쟁하였다. 이 때문에 1929년 상업회의소 평의원 선거에서는 30여 명의 전기파 조선인들이 같은 파벌의 일본인에게 투표하는 흔치 않은 현상이 등장하기도 하였다. 특히 非전기파에 속한 회원들은 1920년대 후반에서 30년대 초반까지 전개된 電氣料金引下 및 電氣府營化 논의에서 역시 민족 구분 없이 연대하여, 논란을 확산시키는 역할을 하며 전기파를 압박하였다. 이 같은 모습은 상업회의소 구성원들의 중층적·복합적인 이해관계가 지역사회의 현안을 통해 표출된 대표적인 사례였다.

이상에서 정리한 것처럼 상업회의소의 동향은 조선총독부, 그리고 지역사회와 밀접한 영향을 주고받고 있었다. 지역 개발·성장을 뒷받침할 철도 부설을 위해서는 민족과 업종의 구별 없이 연대하여 조선총독부를 향한 활발한 請願運動의 구심점이 되었다. 한편 지역사회 내에서 전기부영화 여론

이 팽배할 때는 업종별 이해의 충돌로 분열하여 갈등하는 모습도 보이고 있다. 이처럼 사안에 따라 연대·갈등하는 상업회의소 구성원들의 모습은 당시 지역사회의 복합적이고 중층적인 모습을 반영하고 있다.

주요어: 대구, 대구상업회의소, 지역상업회의소, 재조일본인, 청원운동, 지역철도부설운동, 전기부영화
학 번: 2011-21542

次　　例

國文抄錄

Ⅰ. 序 言 ····· 1

Ⅱ. 大邱商業會議所의 構成과 運營 ····· 4
1. 大邱商業會議所의 設立 ····· 4
2. 大邱商業會議所 運營의 實際 ····· 15

Ⅲ. 地域鐵道敷設運動과 構成員의 連帶 ····· 30

Ⅳ. 電氣府營化 논의를 둘러싼 構成員의 葛藤 ····· 45

Ⅴ. 結 語 ····· 58

參考文獻 ····· 62

Abstract ····· 66

表 次 例

<표 1> 1920년 현재 조선 내 12府의 인구 ····· 9
<표 2> 대구상무소와 대구일본인상업회의소의 현황 ····· 11
<표 3> 대구 내 민족별 회사표 ····· 13
<표 4> 1910년대 대구상업회의소 의원 선거 결과 현황 ····· 14
<표 5> 1910년대 대구상업회의소 의원 선거 당선자의 직업별 구성 ····· 18
<표 6> 1920년대 대구상업회의소 의원 선거 결과 현황 ····· 19
<표 7> 1927년 대구의 민족별 직업 분포도 ····· 21
<표 8> 대구의 민족별 조세부담액 비교 ····· 22
<표 9> 1920년대 대구상업회의소 의원 선거 당선자의 직업별 구성 ····· 26
<표 10> 1929년 대구상업회의소 평의원 선거 당선자 ····· 27
<표 11> 1916년 조선경편철도회사 주주 중 대구의 자본가 ·· 38
<표 12> 1910-1930년대 대구의 전기요금 ····· 47
<표 13> 1924년 10월 현재 조선 내 각 지역의 전기요금 ····· 48
<표 14> 1925년 小倉武之助의 주식 소유 현황 ····· 50
<표 15> 대흥전기주식회사의 수입·지출과 배당률 ····· 51
<표 16> 1929년 대구부협의원 명단 ····· 53

<그림 1> 대구부 내 신설회사 수(1907-1925) ····· 25

1. 序言

조선 후기 이래 大邱는 영남의 행정 중심지이자 내륙 상업도시로서 전통적인 상권을 바탕으로 성장한 지주·상인 자본의 본거지였다. 수운과 육운을 겸비한 편리한 교통과 배후지의 풍부한 미곡 생산을 배경으로 전주, 평양과 더불어 3대 鄕市로 손꼽힐 정도로 전국적인 상업 중심지로서 발전하였다.

대구의 전통 상권에 변화가 나타난 것은 부산이 개항되면서부터였다. 대구는 부산과의 인접성과 경부선 부설에 힘입어 근대 도시로 변모하였다. 이 과정에서 대거 이주·정착한 대구의 일본인 상공업자들은 조선총독부의 정책적 지원 아래 조선인을 구축하고 지역의 상권을 장악하였다. 이들과 소수의 상층 조선인 상공업자들은 일본인 우위의 새로운 상업 질서를 형성하고, 1915년 그들의 기득권을 보호하기 위한 경제 단체인 대구상업회의소를 설립하였다.

일제강점기 지역 도시의 變容과 지역상업회의소에 관해서는 많은 연구가 이루어졌다. 특히 상업회의소는 지역 사회를 주도세력 중심으로 파악하려는 시도나 在朝日本人社會의 활동에 관한 연구에서 매우 중요한 참고 단체로 논의되었다.[1] 상업회의소의 성격에 대해서도 연구 초기에는 조선총독부 정책 추진의 하부 기구로서 관변적 성격이 강조되었으나 최근에는 이러한 한정적인 시각에서 벗어나 지역 상공업자의 이해를 적극적으로 대변하는 공동의 대응기구로서 나름의 자율성을 지니고 있었다는 점이 주목되고 있다.[2]

---

1) 木村建二, 『在朝日本人の社会史』, 未来社, 1989; 기유정, 「일본인 식민사회의 정치활동과 '조선주의'에 관한 연구-1936년 이전을 중심으로」, 서울대학교 박사학위논문, 2011; 平沢助子, 「1920년대 전반 조선총독부의 산업정책 수립과정과 재조일본인기업가」, 연세대학교 석사학위논문, 2007.

2) 강명숙, 「1920년대 일본인 자본가들에 대한 조선인 자본가들의 저항-평양상업회의소를 중심으로」, 『국사관논총』 90, 2000, 「1920년대 일본인 자본가들에 대한 한국인 자본가들의 저항-상업회의소를 중심으로」, 『한국민족운동사연구』 30, 2002; 오미일, 「1910~1920년대 평양지역 민족운동과 조선인 자본가층」, 『역사비평』 28, 1995; 조재곤, 「일제강점 초기 상업기구의 식민지적 재편 과정-1910년 상업회의소와 조선인 자본가」, 『한국문화』 31, 2003; 차철욱, 「개항기~1916년 부산 일본인상업회의소의 구성원 변화와 활동」, 『지

또한 최근 일제강점기 지역 사례 연구에서는 기존의 '지배와 저항'이라는 이항 대립적 인식을 극복하기 위해 일제하 조선을 민족적·계층적·지역적 이해관계 등이 중층적으로 작동하는 공간으로 파악하려는 경향이 대두하였다.[3] 이러한 접근은 다양한 민족·계층·업종으로 구성된 지역민들이 살아가는 지역의 생활모습을 보다 세밀하게 들여다보는 시도라는 점에서 큰 의의가 있다.

그러나 이처럼 변화·확장된 연구 관점에도 불구하고 지역 사회와 지역 상업회의소 양자 사이의 照應을 실증적으로 검토한 연구는 드물었다. 조선 전체를 논의의 대상으로 삼은 상업회의소 연구는 지역에서 전개된 상업회의소의 구성과 활동을 간략하게 다루어, 각 지역에서 제기된 현안 속에서 지역적 편차를 포착하는 단계에는 이르지 못하였다. 또한 특정 지역 상업회의소를 대상으로 하였더라도 지역 사회의 '중층적 이해관계'를 고려하지 못한 까닭에 상업회의소 내부에서 벌어지는 연대와 경쟁의 모습, 그리고 지역 사회와의 관계가 간과되는 경우가 많았다. 이처럼 개별 지역상업회의소의 활동 양상과 특징을 충분히 설명하지 못하고 있는 점이 상업회의소 연구의 한계이다.

이에 본 논문은 일제강점기 경상북도의 중심도시 대구와 대구상업회의소를 사례로 삼아 상업회의소 구성원의 다양한 이해관계와 그에 따른 활동 내용을 구체적으로 검토하고자 한다. 특히 시기와 사안에 따라 연대와 갈등을 오가는 상업회의소 내부의 이합집산의 모습을 실증적으로 해명하는데 중점을 두었다. 때로는 해당 지역의 이해관계를 대변하는 압력단체로서 請願運動이라는 방식을 통해 지역 사회와 조선총독부 사이에 발생할 수 있는 이견을 조율하기도 하였지만, 지역 내에서 첨예하게 이해가 충돌하는 사안에 있어서는 구성원의 이해관계에 따라 파벌을 이루어 갈등하기도 하는 모

역과 역사』 14, 2004, 「일제강점기 부산상업(공)회의소 구성원의 변화와 '부산상품견본시'」, 『지역과 역사』 17, 2005; 전성현, 『일제시기 조선상업회의소 연구』, 선인, 2011; 양지혜, 「1930년대 전반기 경성상공회의소의 '중소상공업옹호운동'」, 한양대학교 석사학위논문, 2009.

3) 정연태, 『한국근대와 식민지 근대화 논쟁-장기근대사론을 제기하며』, 푸른역사, 2011.

습이 일제강점기 지역 사회의 복잡다단한 면모와 내적 動學을 짐작케 해주기 때문이다.

論考의 전개는 다음과 같다. 첫 번째 장에서는 대구상업회의소의 설립과 운영, 구성원들의 사회경제적 기반을 바탕으로 한 복합적인 이해관계를 확인함으로써 상업회의소의 실체에 가깝게 다가가고자 하였다. 두 번째와 세 번째 장에서는 구성원의 연대와 갈등의 모습을 적절히 보여줄 수 있는 지역의 두 가지 현안을 중심으로 상업회의소의 활동과 의미를 고찰하였다. 구체적으로 地域鐵道敷設運動에서는 조선총독부에 대한 請願運動을 통해 지역사회와 조선총독부 권력 사이를 매개하는 상업회의소의 역할을, 電氣府營化 논의에서는 이해관계에 따라 이합집산하는 상업회의소 내부의 모습을 조명해보겠다.

Ⅱ. 大邱商業會議所의 構成과 運營

1. 大邱商業會議所의 設立

1915년 7월 조선총독부는 조선 내 상공업자 단체를 정비하는 조처로 전문 22조의 「朝鮮商業會議所令」을 공포하였다. 법령의 내용은 상업회의소에 법인격을 부여하며 명칭, 설립요건, 회원자격, 의원・임원, 사무범위, 감독 및 기타 사항에 관한 세세한 규정을 포함하고 있었다.[4] 조선총독부는 1913년부터 상업회의소령을 기안하며 이를 조선인과 일본인 상공업자 모두의 통제에 활용할 방침을 표방하고 있었다. 이것이 1년여의 심의를 거친 후 제령 4호로 공포된 것이었다.[5]

「조선상업회의소령」의 기본 골자는 상공업자에 대한 통제를 강화하는 것이었다. 총독부로서는 조선 내 상공업 단체의 감독과 제반 경제 정책의 원활한 수행을 위해 법률에 의한 강력한 통제가 절실하였다. 이러한 감독과 통제 의도는 1910년 12월 「조선회사령」에서부터 드러났다. 총독부는 회사령을 통해 조선 내 회사의 설립과 활동 전반에 대해 통제를 제도화하였고 조선인・일본인을 막론한 모든 민간 자본의 투자 방향을 장악할 수 있었다. 이처럼 일제는 1910년대 초반 조선회사령과 조선상업회의소령의 연이은 발포로 경제면에서의 통제 수단을 점차 확립해나가고 있었다.[6]

조선에서 상업회의소 관련 법령의 제정 논의는 1901년 재조일본인들의 촉구로부터 시작되었다. 개별적・정책적으로 이주한 재조일본인들은 정착 이후 조선인을 배제한 그들만의 임의 상공인 단체를 만들었다. 러일전쟁 이후 일본인 상인의 본격적 이주・정착은 이러한 움직임을 가속화시켰다. 그리하여 1914년 현재 조선 각지에는 일본인들로만 이루어진 일본인상업회의소가 京城을 비롯한 11곳에 설립되었고 회원 수는 1,870여명에 달하였

---

4) 『朝鮮総督府官報』 885, 1915년 7월 15일.
5) 『每日申報』 1913년 11월 4일, 「商議法人의 組織」.
6) 전우용, 『한국 회사의 탄생』, 서울대학교출판문화원, 2011, 331~332쪽.

다.[7]

조선 각지의 일본인상업회의소는 일본의 條例와 法에 근거하여 나름의 定款을 제정하고 있었다. 조선에서는 어떤 법적 근거도 없었기 때문에 회원의 자격이나 회비 규정이 강제력을 지니지 못했고 단체 유지와 활동이 순탄치 않았다. 때문에 일본인상업회의소는 조선에서의 상업회의소 관련 법령 제정을 수차례 일본 정부와 조선총독부에 請願하였다. 재조일본인 상공업자의 경제적 이해를 집약하고 그것을 식민 정책에 반영시킬 목적으로 상공업 단체의 법인화를 추진한 것이다.[8]

총독부는 일본인상업회의소의 청원을 받아들여 상업회의소 정책을 전개해나갔다. 그 방향은 기본적으로 일본 상업회의소의 전개 과정을 답습하되 식민지라는 특수한 상황을 고려한 것이었다.[9] 메이지유신 이후 부국강병을 목표로 여러 권업 정책을 추진해가던 일본 정부는 상공업자 계층의 대표기관을 설립하고 이를 지원・감독하여 상공 정책에 대한 국민의 지지를 얻고자 하였다. 이러한 의도 때문에 상업회의소 관련 조례와 법령 구비 과정은 각지에 산발적으로 존재하였던 임의단체들을 정리하고 법인격을 부여하여 공적인 색채를 띠게 하는 관리 수준의 것이었다. 또한 不備한 면들은 의견을 수렴해 改造해가는 형식을 취했다.[10]

그러나 「조선상업회의소령」에는 식민지 특유의 사정이 참고되어 「일본상업회의소법」과는 다른 변형된 규정이 몇 가지 존재하였다. 예를 들어 사무규정 중 '상공업에 관한 법규의 제정, 개폐, 시행에 대한 의견을 행정청에 改新 또는 상공업의 이해에 관한 의견을 표시할 것'이라는 조항이 삭제되었다. 상공업에 관한 법규는 총독부의 필요에 의해서만 제정·시행될 수 있도록 한 것으로 이는 상업회의소가 정치운동으로 轉化되는 것을 금지하려 했던 총독부의 의도를 보여준다. 또한 상업회의소가 '관청의 명령에 의해

---

7) 『朝鮮総督府統計年報』, 1914年版.

8) 일제의 「조선상업회의소령」 제정 과정에 대한 구체적 내용은 전성현, 「日帝初期 '朝鮮商業会議所令'의 制定과 朝鮮人 商業会議所의 解散」, 『한국사연구』 118, 2002를 참조.

9) 전성현, 앞의 책, 46쪽.

10) 木村晴寿, 「戦前日本の商業会議所立法-商業会議所法の制定·改正·再改正-」, 『松本大学研究紀要』 7, 2009. 5~8쪽.

상공업에 관한 사항을 조사하거나 자문에 응할 것'을 강제하여 자율적인 활동을 제약하였다. 뒤이어 총독이 상업회의소의 설립부터 회원자격, 평의원 정수, 선거, 해산에 관련된 모든 권한을 감독할 수 있도록 규정하였다.[11] 이처럼 「조선상업회의소령」은 상업자들의 경제적 이익 보호를 통해 권업을 최우선 목표로 하였던 일본의 법령과 달리 조선 내 모든 상공업자들이 총독부의 식민지 정책에 순응하도록 감시하는 관변적 성격을 강하게 띠었다.

조선 각지의 일본인 상업회의소는 상업회의소령 발포 후 이러한 총독부의 의도에 비판을 가했다. 상업회의소의 사무범위를 규정한 「조선상업회의소령」 제6조 4항의 '관청의 명에 의하여 상공업에 관한 사항을 조사하고 또는 그 자문에 응할 것'이라고 한 규정을 '사무권한의 수동적 규정'이라 비판하였다. 또한 소극적인 사무권한을 규정한 「상업회의소령」을 개정하려는 움직임을 보이기도 하였다.[12] 이처럼 재조일본인들은 상업회의소가 단순한 상공업 단체에 머무르기보다 조선에서 자신들의 민족적이자 계급적인 이해관계를 대변해 줄 수 있는 이익 단체가 되기를 희망하였다. 이들은 재조일본인에게 유리한 식민정책을 계획·입안·실행하기 위해 의견을 제시할 수 있는 압력단체로서 상업회의소를 운영할 구상을 가지고 있었다.

그러나 수동적 권한 극복을 위한 주장은 식민지라는 특수한 상황으로 인해 받아들여지지 않았다. 총독부의 엄격한 감독 아래에서 在朝日本人들은 일본인 위주로 재편된 지역 상업회의소를 장악하여 지역경제의 주도권을 점하는 정도에서 타협하지 않을 수 없었다. 이처럼 상업회의소령 규정에 내재한 관변성은 조선총독부와 일본인 상공업자간의 갈등을 내재하고 있었던 셈이다.[13]

同令 공포에 따라 지역마다 각각 존재하고 있던 민족별 상업회의소는 저마다의 통합 과정을 거치게 되었다. 일본인 상업회의소는 1879년 부산을

---

11) 전성현, 앞의 논문, 66쪽.
12) 『釜山日報』 1915년 7월 22일, 「朝鮮商業会議所漫評」; 전성현, 앞의 책, 55쪽.
13) 문영주, 「20세기 전반기 인천 지역경제와 식민지 근대성」, 『인천학연구』 10, 2009, 144쪽.

시작으로 원산, 인천, 경성 등 각 개항장을 중심으로 설립되어 있었다. 개항 초기 조선에 진출한 일본인 상인들은 대체로 영세하였다. 때문에 상업회의소, 상업회의소연합회 같은 조직을 통해 통감부에게 산업 관련 사안을 건의하는 등 다양한 활동을 펼쳤다.[14] 이 같은 활동은 조선인 상공업자에게도 자극을 주어 1914년 당시 조선인 상업회의소가 존재하던 14개 지역의 조선인들도 상업회의소를 결성하고 일본인들의 경제 활동에 대응하려 하였다.[15]

1구역에는 1개의 회의소 설립만이 인정된 점, 설립지역이 일본인 집주지역인 府로 한정된 점, 회원자격을 지역의 자율에 맡기는 형식은 결과적으로 각 지역의 일본인이 주도하는 통합 상업회의소 설립을 가능하게 하였다.[16] 조선인 상권이 우세하던 의주와 개성의 조선인 상업회의소는 해산되었다.[17] 조선인 상권이 일본인과 경합하던 평양에서는 회원자격인 영업세 납부액의 上限을 올려 조선인에 대한 일본인의 절대적 우세를 인위적으로 조장하였다.[18] 그리하여 1916년까지 상업회의소가 설립된 9개 府는 경성, 인천, 부산, 원산, 평양, 진남포, 대구, 목포, 군산으로, 경성을 제외하고는 모두 開市場이나 日本軍 주둔 지역이었다.[19]

결과적으로 조선총독부는 상업회의소령을 통해 강점 이전에 설립되었던 각 지역의 민족별 상업회의소를 하나로 통합시켜 지역 자본가들을 통제하는 수단을 확보하였다. 동시에 상업회의소 통합 과정에 엄격한 조건을 강제하여 지역 경제계에서 일본인들의 우위를 제도적으로 확보해주었다.[20] 조선인 상공업자의 이해를 일본인 자본에 종속시키고, 조선총독부가 다시

---

14) 田中麗水 編,『全鮮商工会議所発達史』, 1936, 70쪽.
15)『朝鮮総督府官報』, 1915년 7월 6일자「商業会議所表」에 의하면 일본인 상업회의소는 11곳(경성, 인천, 군산, 목포, 대구, 부산, 마산, 평양, 진남포, 원산, 청진), 조선인 상업회의소는 14곳(경성, 인천, 강화, 개성, 수원, 대구, 김천, 부산, 평양, 진남포, 의주, 함흥, 원산, 북청)에 존재하고 있었다.
16) 전성현, 앞의 책, 56쪽.
17)『每日申報』1916년 4월 7일,「의주상업회의소」.
18)『每日申報』1915년 12월 5일,「평양상의와 선인측」.
19) 孫楨睦,『韓国開港期 都市変化過程 研究』, 一志社, 1982.
20) 강명숙,「1920년대 일본인 자본가들에 대한 조선인 자본가들의 저항-평양상업회의소를 중심으로」,『국사관논총』90, 2000.

일본인 상공업자를 통제할 수 있게 한 셈이다.

이러한 일본인들의 조선 이주 및 정착, 그리고 통합 상업회의소 설립에 이르기까지의 과정은 전 조선에서 동시다발적으로 진행되었다. 대구에서도 1893년부터 일본인 이주가 시작되었고 이들이 전통적으로 성장한 조선인 상인을 제치고 조선총독부의 정책적 지원을 등에 업은 채 지역 경제의 전면에 나서게 되었다. 또한 조선후기 이래 상품화폐경제의 발달 과정에서 장시를 중심으로 형성되어온 전통적인 상권 범위와 사회경제적 위상이 재편되기 시작하였다.[21]

대구는 내륙 도시임에도 불구하고 상당히 이른 시기부터 일본인들의 대거 이주·정착이 이루어져 일본인 사회가 강고하게 형성되었다. 개항장이자 대일무역의 중심지였던 부산항과 낙동강 水路 및 동해안 海路를 통해 연결되어 있는 까닭이었다. 또한 내륙의 수로・육로를 잇는 교통 요충지이자 전통적인 상업지라는 입지 조건은 내륙 침투를 위한 거점으로서 적절하였다. 배후지의 풍부한 미곡 생산은 농장경영이나 미곡무역을 도모하려는 일본인 지주나 상인에게 매력적이었다. <표 1>에서 알 수 있듯이 1920년 시점 경성과 부산, 평양 다음으로 대구의 일본인 인구가 많았던 사실은 이러한 조건이 뒷받침되었기 때문이었다.

21) 김경남, 「한말·일제초기 조선본점기업 자본가네트워크의 형성」, 『지역과역사』 12, 2004, 170~172쪽.

<표 1> 1920년 현재 조선 내 12府의 인구

(단위: 명, %)

	府名	조선인(A)		일본인(B)		합계(C)
		인구수	A/C	인구수	B/C	
1	경성부	180,107	72.8	64,630	26.1	247,467
2	부산부	40,549	55.1	32,786	44.6	73,583
3	평양부	45,618	77.8	12,417	21.2	58,630
4	**대구부**	**32,137**	**72.7**	**11,756**	**26.6**	**44,205**
5	인천부	23,484	65.4	11,078	30.9	35,908
6	원산부	19,583	71.8	7,064	25.9	27,259
7	진남포부	16,042	75.2	4,784	22.4	21,344
8	목포부	11,110	67.7	5,152	31.4	16,420
9	마산부	11,855	73.9	4,114	25.6	16,039
10	신의주부	7,013	50.9	3,792	27.5	13,783
11	군산부	7,822	57.4	5,564	40.9	13,617
12	청진부	6,546	61.8	3,813	36.0	10,592
전국		16,891,289	97.8	346,496	2.0	17,264,119

출전:『朝鮮總督府統計年報』1920年版.

비고: 1914년 府制 실시 당시 대구부의 府域은 종래 대구군의 관할구역과 동일하였다. 1917년 4월 達城郡의 壽城面, 鳳德洞, 大明洞 지역이 통합된 후 1938년까지 변동 없이 유지되었다.

일본인이 대구에 정착하여 점포를 열고 영업을 시작한 것은 1893년경이었다. 大邱城 南門 밖에 거주하며 의약과 잡화상점을 운영한 岡山縣 출신의 膝付益吉, 室 등 2명이 처음 정착하였다. 이후 점포를 여는 자가 점차 늘어나 1894년 말에는 일본인 거주호가 10戶에 이르렀다.[22] 러일전쟁이 발발한 후 경부철도 부설이 속성으로 요구되자 일본인의 이주식민이 본격화되었다. 당시 철도 통과가 예정된 지역에는 일본인이 줄지어 들어왔다. 대구가 병참기지로 지정되었던 청일전쟁 당시만 해도 대구의 일본인 거류민은 약 10戶에 불과했고 1900년 11월 일본인회가 결성되었을 때도 회원은 10여명이었다. 그러나 경부철도 건축사무소가 설치된 이후 거류민 수는 급격히 증가해 1904년 2월말에는 약 200명으로 늘어났고, 6월말에는 1천명을 넘어섰다.[23]

22) 大邱府 編,『大邱民団史』, 1915, 22쪽; 大邱府 編発行,『大邱府史』, 1943, 98쪽.

강점 직전인 1908년 말, 대구에는 6,139명의 일본인이 거주하고 있었다. 그 중 대다수는 지리적으로 인접한 山口・福岡・長崎 출신으로 압도적 다수를 차지하고 있었다. 九州・中國・四國 출신이 대부분인 점은 경성, 부산, 평양, 인천, 원산 등과 비슷한 모습이다.[24] 이 지역 출신은 정착 초기부터 대구의 유력 상인이자 지주이자 자본가로서 일본인 거류민단 등의 자치기구와 수출상조합 등 각종 이익단체의 임원을 역임하며 지방유지로 행세하였다.[25]

일본인 중 상업에 종사하는 비중이 30% 정도로, 초기에는 잡화상・과자상・무역상 등 수출입 상품을 취급하는 상인의 비중이 높았다. 다소의 증감은 있지만 상업에 종사하는 일본인이 다수인 상황은 강점 내내 유지되었다.[26] 시간이 흐를수록 업종이 좀 더 다양해져 미곡상 이외에도 시계상・양복상・포목상・장유판매업・건구상 등이 등장하고 대금업자가 늘어났다. 이후 관공리・회사원・토목건축청부업자도 증가하고, 이들을 대상으로 한 서비스업 종사자, 일상 생활용품의 제조 및 판매업자도 증가하였다.

통합 상업회의소가 설립되기 직전인 1915년 당시, 대구에는 조선인 상공업자들로 구성된 大邱商務所와 대구 일본인상업회의소가 동시에 존재하고 있었다.[27] 1907년 대구 일본인상업회의소가 먼저 설립되었다. 大邱商務所의 설립 과정은 명확하지 알려진 바가 없다. 다만 1923년 대구상업회의소 회장을 역임했던 河井朝雄이 남긴 『大邱物語』에 '조선인들은 일본거류민단에 대항하는 조직으로 大邱市議所를 결성 하였다. … 일본인들이 상업회의소를 설립하자 이를 모방하여 대구조선인상업회의소로 개칭하였다.'[28]라는 기록을 찾아볼 수 있을 뿐이다. 대구시의소는 대구민의소의 誤記인 것으로 보이는데, 1907년 국채보상운동을 발기하고 주도했던 단체이다. 이후 일제의 탄압 과정에서 해산되었는데 徐相敦을 중심으로 개편된 조직이 대구상

23) 大邱府 編発行, 위의 책, 189쪽.
24) 『朝鮮総督府統計年報』, 1908年版.
25) 大邱府 編, 위의 책, 82쪽.
26) 『朝鮮総督府統計年報』, 各年版.
27) 『朝鮮総督府官報』, 1915년 7월 6일, 「商業会議所表」.
28) 河井朝雄, 『大邱物語』, 1931, 102쪽.

무소이다. 대구상무소를 대구의 조선인상업회의소로 볼 수 있을 듯 하다. 대구상무소의 평의원들은 당시 대구의 조선인 경제 활동 범위로 보아 대부분 서문시장 상인들로 이루어졌을 것이라 추측된다.[29]

<표 2> 대구상무소와 대구일본인상업회의소의 현황(1915년)

(단위: 명, 圓)

	의원수	특별의원수	회의횟수	의사건수	선거권자	피선거권자	예산액(圓)
조선인(大邱商務所)	25	2	16	28	220	120	1,120
일본인(大邱日本人商業會議所)	12	4	45	78	205	194	2,741

출전:『朝鮮總督府官報』1915.7.6.,「商業會議所表」.
비고: 선거권자는 회원임.

<표 2>에 따르면 당시 대구상무소와 대구일본인상업회의소의 회원 수는 각각 200명 남짓으로 크게 차이나지 않았다. 일대일 통합을 한다면 운영면에서 민족 차별이 발생할 여지가 없었다. 그러나 통합상업회의소 성립을 주도한 일본인들은 최초 회원자격을 府營業稅 年額 7圓 이상으로 규정하였다.[30] 그 결과 1916년 5월 통합된 대구상업회의소는 일본인 회원 164명, 조선인 21명으로 설립되었다. 대부분의 하층 조선인 상공업자의 회의소 유입이 제한된 것이다. 회원 수 비율을 보았을 때 1915년 당시 대구에서 일본인 상공업자와 조선인 상공업자의 영업 규모의 차이가 현저했던 것을 알 수 있다.

일제강점 초기부터 영업세액의 극심한 차이가 보이는 이유는 무엇일까. 대구 상업의 주도권이 일본인에게 넘어간 상황은 대구의 상권이 서남쪽에서 북쪽으로 이동한 것과 관련되어 있다.[31] 전통적으로 대구 상권의 중심

29) 大邱府 編, 앞의 책, 1943, 430쪽.
30) 朝鮮総督府,「商業会議所一覧」,『朝鮮彙報』, 1917.

지는 영남대로와 대구읍성이 접하는 서문에서 남문에 이르는 지역이었다. 강점 초기 서문시장의 開市日에는 근처 도로에 白衣를 입은 자들이 넘쳐날 만큼 많은 인파가 몰렸다. 경북 각 郡에서 米豆, 가축, 기타 농산품을 牛馬 등에 싣고 와 돌아갈 때 일용품, 어류 등을 구입해 갔다. 원거리에서 오는 사람들은 麻布, 明紬, 牛皮 등을 가져와 면포, 면사, 석유, 소금 등을 대규모로 구입해 돌아갔다.[32]

초기 정착한 일본 상인들은 이러한 조선인 상업 중심지를 피해 대구읍성의 북쪽, 즉 北城路에 정착하였다. 그 중에서도 경부선 철도 건설의 관계자였던 小倉武之助, 藤繩文順, 涉澤周藏 등의 초기 이주 일본인들은 대구읍성 동쪽 저습지 및 구릉지, 북부 주변의 토지를 대량으로 구입한 뒤 대구역의 위치를 북쪽으로 적극 유치하는 기민함을 보였다.[33] 이들의 희망대로 京釜線은 조선인 주거지인 서남쪽을 피해 대구의 동쪽을 크게 돌아 일본인 집단 거주지인 북문 밖에 위치하게 되었다. 이 때 토지 매입으로 큰 이익을 얻은 철도 관계자들은 이후 대구 일본인 사회의 유력자로 활동하게 된다. 이처럼 대구의 일본인들은 조선총독부의 경부선 부설이라는 지원을 계기로 공격적으로 토지를 확장해가며 대구 상권의 북쪽 변경에서 중심부로 잠식해 들어갔다. 상권의 이동은 곧 조선인 상권의 침탈이었고 이는 지역 경제의 주도권 상실을 의미하였다.

1904년 경부선 개통 이후 지역 내 민족별 경제력 격차는 점차 커져갔다. 그로부터 20년 후인 1924년 현재 대구에 本店이 있는 주요 회사를 민족별로 정리한 것이 <표 3>이다. 조선인이 대표로 있는 회사의 자본금은 전체 자본금의 26.8%정도에 불과했다. 금융, 상업, 제조업, 운수, 전기업 등 대부분의 업종을 일본인들이 주도하고 있으며, 조선인들은 은행업, 무진업, 요업 등을 제외하고는 매우 영세하여 통계에 등장하지 않을 정도였다.

---

31) 임식경, 「大邱邑城의 撤去와 日本人 商圈의 変化」, 한국교원대학교 석사학위논문, 2008, 5~15쪽.
32) 達捨蔵, 『慶北大鑑』, 1936, 268쪽.
33) 河井朝雄, 앞의 책, 8쪽.

<표 3> 1924년 현재 대구 내 민족별 회사표

(단위: 圓, %)

업종	회사 수			공칭자본금(원)				
				朝		日		計(C)
	朝	日	計	자본금 (A)	A/C	자본금 (B)	B/C	
은행업	2	2	4	4,000,000	63.5	2,300,000	36.5	6,300,000
금융업	1	8	9	14,000	5.6	238,000	94.4	252,000
무진업	1	2	3	100,000	20	400,000	80	500,000
신탁업	0	3	3	0	0	610,000	100	610,000
상업	1	22	23	7,500	0.4	1,760,950	99.6	1,768,450
보통공업	2	7	9	9,000	8.1	102,700	91.9	111,700
양조업	0	3	3	0	0	275,000	100	275,000
정미제분업	1	3	4	3,500	0.2	2,221,000	99.8	2,224,500
요업	1	1	2	200,000	87.0	30,000	13.0	230,000
농림업	0	1	1	0	0	2,500,000	100	2,500,000
잠업	0	1	1	0	0	7,500	100	7,500
수산업	0	1	1	0	0	5,000	100	5,000
광업	0	1	1	0	0	100,000	100	100,000
전기업	0	1	1	0	0	700,000	100	700,000
자동차업	0	2	2	0	0	26,000	100	26,000
운수업	0	3	3	0	0	250,000	100	250,000
인쇄업	0	2	2	0	0	35,000	100	35,000
토지건물경영	1	1	2	10,000	4.8	200,000	95.2	210,000
토목건축청부	0	2	2	0	0	100,000	100	100,000
기타잡업	0	5	5	-	-	-	-	-
합계	10	66	76	4,344,000	26.8	11,861,150	73.2	16,205,150

출전: 大邱商業會議所, 『大邱商業會議所報』 26, 1924, 9.

<표 4> 1910년대 대구상업회의소 의원 선거 결과 현황

(단위: 명)

	1916년			1917년			1919년		
	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計
인구수	26,325	10,718	37,185	27,190	11,772	39,106	28,609	13,603	41,413
선거권자수	21	164	187	-	-	227	-	-	-
투표자수	14	140	154	18	128	146	-	-	-
후보자수	4	17	21	4	18	22	-	-	-
당선자수	4	16	20	4	14	18	5	14	19

출전: 大邱商業會議所, 『大邱商業會議所報』 14, 1920, 28쪽; 인구수는 『朝鮮總督府統計年報』, 各年版을 참고하였다.

이 같은 지역의 회사 설립·운영 상황은 상업회의소 구성원에도 그대로 반영되었다. <표 4>를 보면 1916년 1회 선거 당시 대구부의 인구는 일본인 10,718명, 조선인 26,325명으로 조선인이 2배 이상 많았다. 그러나 상업회의소 회원 총 187명 중 조선인은 21명으로 일본인 회원 수의 10분의 1정도에 불과했다. 이러한 민족별 회원 수의 격차는 당시 상업회의소 통합 과정의 불균형과 지역 내 민족 간 경제력의 격차를 반영하는 것이라 할 수 있다. 아울러 회원자격 기준으로 인하여 상업회의소는 대구의 상층 상공업자만을 회원으로 하는 폐쇄적 성격의 단체라는 사실도 알 수 있다.

2. 大邱商業會議所 運營의 實際

설립 당초부터 민족별 회원 수의 큰 격차를 보이고 있었던 대구상업회의소는 운영 면에서도 철저히 일본인의 이해관계가 중심이 되었다. 상업회의소 중요한 사항을 결정하는 평의원 수 및 임원 수에서도 일본인이 압도적 우위를 유지하였고, 총독부의 인가를 받는 특별 평의원 수도 일본인이 다수를 차지하도록 선정되었다. 대구상업회의소의 평의원 수는 설립 이후부터 총 20명 중 16명이 일본인, 4명이 조선인으로 이 비율은 1930년 조선상공회의소로의 개편 이전까지 총 8차례의 개선에서 대체로 유지되었다. 또한 상업회의소의 활동 내용을 결정하는 주도층이라 할 수 있는 의원과 회장, 부회장 등의 임원들도 평의원 비율에 따라 철저히 일본인 중심으로 선출되었다. 특히 회장은 일본인이 대부분이었다.

대구상업회의소의 평의원은 2년마다 회원들의 선거를 통해 선출되었다.[34] 평의원들은 상업회의소의 운영과 활동 방향을 정하는 주도층이었다. 또 상업회의소가 압력단체로서의 역할을 할 때에는 請願· 期成 운동의 구심점이 되기도 하였다. 때문에 이들의 사회경제적 기반과 경제 활동의 범위, 규모가 어떠했는지 살펴보는 것은 매우 중요하다. 또한 이들이 지역 내에서 어떠한 이해관계를 기반으로 연대하고 갈등했는지 파악하는 데도 일정한 도움을 줄 수 있을 것이다.

1916년 설립 인가 후 대구상업회의소는 제1회 평의원 선거를 집행하게 되었다. 개표 결과 20명의 제1기 평의원이 선출되었다.[35] 4명의 조선인 당선자와 16명의 일본인 당선자로 구성되었다. 조선인의 경우 朴基敦, 李柄學, 韓潤和, 鄭在學의 4명의 인물 중 朴基敦과 韓潤和가 통합 직전 대구 조선인상업회의소의 회원이었던 점이 주목된다.[36] 朴基敦은 회장으로, 韓潤和는 평의원으로 통합 과정 전체에 참여하였다. 朴基敦은 대구지역에서 근대

34) 『釜山日報』 1916년 2월 6일, 「대구상업회의소 정관」.
35) 『每日申報』 1916년 6월 17일; 7월 4일; 『釜山日報』 1916년 6월 20일, 6월 25일, 6월 27일, 6월 30일, 7월 4일.
36) 『每日申報』 1915년 4월 28일.

적 자본가로의 전환이 상당히 빠른 인물에 속했다. 그는 일찍이 晦山鐵工所와 은단을 제조하는 普惠藥房을 설립하여 제조업에 진출하였다. 量地衙門 量務委員(1901), 대구상공학교 교관(1903) 등을 지낸 관직 경력으로 상공업에 밝았는데 1905년 이후 대구에 상당한 대토지를 마련하여 이주한 후 대구상무소장으로 선출될 만큼의 영향력을 키워나갔다.[37] 岩瀨靜이라는 일본인과 친분이 있어 그가 중심이 된 대구제분주식회사에 감사로 참여하였던 경력도 있다. 岩瀨靜은 일본인거류민단 의원과 일본인상업회의소 초대 회두를 역임한 정착 초기 일본인 사회의 유력자이다.[38]

한편 李柄學(1866-1942)은 설립 시기부터 1930년대 후반까지 상업회의소의 평의원 혹은 부회장으로써 지속적으로 활동했던 거의 유일한 조선인이었다. 1901년 8월 하급관료인 판임관 6등급의 통신원 전화과 주사를 한 달 정도 역임한 짧은 관료 경력과 소극적인 사회 활동으로 그가 어떤 식으로 막대한 부를 축적했는지 알기 어렵다.[39] 다만 무리한 지주제 운영으로 지역 사회에서 원성의 대상이었던 점으로 미루어보아 대토지 소유를 기반으로 한 지주 출신이라는 점은 확실하다.[40] 지주로서 축적한 부를 바탕으로 대구지역 은행업에 주로 참여하였다. 1906년 대구농공은행의 설립 주주로 참여한 후 1918년 10월 농공은행이 식산은행이 될 때까지 은행장으로 활약하였다. 또 1913년 대구에서 처음으로 설립된 보통은행인 鮮南銀行에 대주주로 참여하여 이사가 되었고 1931년까지 주식 보유의 변동 없이 260주를 소유한 대주주였다. 같은 해 설립된 조선인 은행인 大邱銀行에도 참여했는데 2,050주를 소유한 대주주였고 역시 이사로 활동하였다. 殖産銀行, 鮮南銀行, 大邱銀行의 대주주 및 중역으로 활동한 것 이외에 여러 회사에 자본을 투자한 자본가이기도 하였다.[41] 대흥전기주식회사, 조선물산무역주식회

---

37) 『大韓帝国官僚史研究』 2권, 280쪽; 박영규, 「대구재계의 선각자들: 朴基敦 편」, 『대구상의』 244.

38) 大邱新聞社, 『鮮南要覧』, 1911, 117~118쪽.

39) 国史編纂委員会, 『大韓帝国官員履歴書』31책, 1972, 734쪽. (국사편찬위원회 한국사데이터베이스 http://db. history.go.kr/id/im_108_02748).

40) 『東亜日報』 1935년 3월 12일.

41) 김일수, 『근대 한국의 자본가-대구의 은행 회사를 중심으로-』, 계명대학교출판부, 2005, 264~266쪽.

사, 大東社 등 전기업과 농업 분야 회사에 주주로 참가하였고, 초기에는 대구에서 주로 활동하였으나 경성의 戶田農具, 東洋畜産興業에 주주이자 감사로 활동한 사례도 있다.[42]

鄭在學(1858~1940)은 서문 시장에서 元山 생산의 명태를 판매하는 건어물 장사를 통해 초기 자본을 모았고, 이후 洛東江을 배경으로 한 魚鹽米豆 무역을 통해 막대한 부를 축적하여 대구 최대의 부호 徐相敦과 견줄 수 있을 정도로 성장한 인물이다. 이러한 부를 이용하여 開寧郡守, 順興郡守가 되어 곡물 유통에 관여하고 관찰사의 공전무역에 참여하며 사회 경제적 위치를 높여나갔다.[43] 대지주이자 농공은행의 설립에 관계하였고 이러한 경험을 바탕으로 대구은행 설립을 주도하며 은행장이 되었다.[44]

이처럼 朴基敦, 李柄學, 鄭在學 등의 초기 상업회의소 조선인 평의원은 대지주로 그들의 주요한 자본 축적 기반은 미곡 유통이었다. 특히 李柄學, 鄭在學은 미곡 유통을 얻은 이익을 이른 시기부터 금융업에 투자하여 금융자본가로서의 변화에 성공하였다. 풍부한 자금력을 바탕으로 지역 경제계에서 큰 영향력을 발휘했던 것으로 보이며 이 같은 영향력이 상업회의소에 평의원으로 다수 당선되는 배경이 되었을 것이다. 조선인 평의원의 경우에도 당선의 가장 중요한 요소는 경제력이었다는 것을 알 수 있다.

일본인 의원들은 수가 상대적으로 많은 만큼 다양한 업종에서 고루 당선되었다. 회장인 吉村鎭雄, 그리고 부회장 2인 중 한 명인 堺萬次郎이 일본인 상업회의소의 의원이었던 것을 보아 통합 이전 상업회의소에서 영향력 있던 인물이 통합 이후에도 어느 시기까지는 영향력을 가지고 있었던 것을 짐작할 수 있다.

吉村鎭雄은 1913년 대구 일본인 상업회의소의 회장이 된 이후 1920년까지 약 8년 간 상업회의소의 수장직을 맡았다. 계속해서 연임을 했던 것으로 보아 상당한 명망을 지닌 인물이었을 것이다. 그는 1904년 정착한 이래 대구 북성로에서 양복점을 경영하였고, 토지 매입으로 이득을 얻어 금융업

42) 『朝鮮銀行会社要録』 各年版 ; 김경남, 앞의 논문, 189~190쪽.
43) 河井朝雄, 앞의 책, 47~50쪽.
44) 김일수, 앞의 책, 199~204쪽.

에 진출, 1912년 9월 부산의 일본인 재력가 伊藤甚三郎과 합작으로 鮮南商業銀行(자본금 30만원)을 설립해 은행장이 되었다.[45] 1913년 鄭在學, 李一雨 등 지역 유력인사들이 대구은행을 설립하려하자 적극 방해하기도 하였다. 부회두인 堺萬次郎은 三重縣출신으로 과자 제조, 신문 중개 등 다양한 물품을 다루는 잡화상이었다.[46]

<표 5> 1910년대 대구상업회의소 의원 선거 당선자의 직업별 구성

(단위: 명)

업종	1916년			1917년			1919년		
	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計
제조판매업					1	1			
기타상업				1	2	3			
은행금융업	2	2	4	3	3	6	3	3	6
운수업								1	1
고물상/골동		1	1		1	1		1	1
과자상		1	1		1	1		1	1
자전거상		1	1						
재목상	1		1						
양조업		1	1		1	1		1	1
잡화상		4	4					1	1
토목청부업		1	1					2	2
무역상	1	1	2		2	2		1	1
관공리		1	1						
곡물상,정미업					2	2	1	3	4
광업		2	2		1	1			
未詳					2			1	
합계	4	15	19	4	16	20	4	14	18

출전: 田中麗水 編,『全鮮商工會議所發達史』, 1936, 27~34쪽; 達捨藏,『慶北大鑑』, 1936, 405~484쪽; 大邱商業會議所,『大邱商業會議所報』, 各號;『朝鮮銀行會社要錄』 各年版.

45)『每日申報』1912년 02월 17일.
46) 大邱府 編, 앞의 책, 47쪽.

다음으로 1910년대 후반 대구상업회의소 의원의 직업 분포는 <표 5>와 같다. 민족별로 상이한 양상을 보이는 가운데 공통적인 특징도 발견할 수 있다. 조선인은 수가 적지만 대부분이 지주로서 금융업을 겸업하고 있는 인물이 많다. 일본인들은 금융업 종사가 역시 다수이기는 하나 정미업, 토목청부업, 양조업 등 다양한 업종에서 대표가 선출되고 있다. 조선인과 일본인 의원 모두 은행과 금융업 종사자가 다수이다. 앞서 살펴보았듯 초기 평의원들 중 회장, 부회장직은 조선인, 일본인을 막론하고 금융업에 종사하는 인물이 맡았다. 1910년대 후반까지만 해도 대구에서는 미곡으로 대표되는 수이출 무역으로 이익을 얻는 상인들이 많았고, 미곡 무역에 필요한 자금력을 가진 인물들이 지역 경제계에서 영향력을 발휘했기 때문일 것이다. 1910년대 이후로도 금융업 종사자는 언제나 평의원의 1/3정도를 상회하고 있는데 이는 그만큼 자본력이 상업회의소 의원 선출의 중요한 요소였음을 보여준다.

당선자들의 면면을 보면 특별히 업종상의 유리점이나 지역 연고 보다는 개인의 富力과 활발한 경제적 활동이 무엇보다 중요한 요소였던 것 같다. 자전거상, 잡화상이 1916년에 5명에서 1919년에 1명으로 줄어드는 점으로 보아 소비재 상품을 취급하던 소규모 상공업자의 발언권과 영향력이 축소되고 있을 것이라 짐작할 수 있다.

상업회의소 선거를 위해 토목조합회의에서 2인의 후보자를 추천하였다는 기사를 보면 지역 내 각 업종의 조합에서 의원을 추천하여 당선시키는 선거 운동도 벌어진 것 같다.[47] 또 1910년대 후반의 상업회의소 선거에서는 府制 실시 이전 居留民團과 통합 이전 일본인상업회의소에서 활동하던 인물이 대다수를 차지하고 있는 점도 특징적이다.[48]

---

47) 『釜山日報』, 1916년 6월 27일자.

48) 대구거류민단과 일본인상업회의소에 참여한 인물들에 대해서는 大邱府 編, 『大邱民団史』, 1915, 42~64쪽.

<표 6> 1920년대 대구상업회의소 의원 선거 결과 현황

(단위: 명)

	1921년			1923년			1925년			1927년			1929년		
	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計
선거권자	223	420	643	73	365	438	75	381	456	170					684
투표자							61	336	397	129	372		186		611
후보자										12	23		8	18	
당선자	3	17	20	4	16	20	4	16	20	5	15	19	6	14	20

출처:『東亞日報』1929년 11월 21일.

1920년대에 접어들면 <표 6>에서 볼 수 있듯이 상업회의소의 선거권자(회원)수가 1923년에 급격히 감소하였다가 1927년에 다시 증가하는 경향이 발견된다. 특히 조선인 선거권자 수의 변동이 심한 것을 알 수 있다. 회원 수의 변동으로 이 시기 회원자격의 변화가 있었음을 짐작해볼 수 있다. 1916년 설립 당초 대구상업회의소의 회원자격은 府營業稅 年額 7圓 이상이었다. 당시 경성상업회의소의 회원자격이 13圓, 평양은 10圓 이상이었던 것에 비하면 매우 낮은 자격이었고, 실제로 조선 내 지역 상업회의소 중 가장 낮은 회원 자격이었다.[49]

1920년 12월 15일 회장, 부회장, 5~6명의 상무위원으로 구성된 역원회에서 회원자격 강화에 관한 논의가 처음 나왔다, 이후 1921년 1월 정기평의원회에서 이 안건이 정식으로 제안되어 대구부 영업세 연액 7圓 이상을 10圓으로 상향하는 것이 만장일치로 가결 되었다. 會報에서 밝히고 있는 회원자격 강화의 이유는 설립 당시에는 인가를 받기 위한 회원 수 충족을 위해 부득이 7圓으로 설정하였으나, 최근 경제 盛況 및 회원 수 증가로 인해 10圓 이상 납부자를 자격으로 해도 회의소 운영에 별 지장이 없다는 것이

49) 朝鮮総督府,「商業会議所一覧」,『朝鮮彙報』, 1917.

었다.[50] 이는 설립 이후 5~6년간 사이에 20명 남짓한 인원에서 223명(1921년)으로 폭발적으로 급증한 조선인 회원 수에 대한 일본인 측의 대응이었다. 당시 임원회에는 총 9명 중 2명의 조선인이 포함되어 있었지만 이들이 회원 자격 강화에 어떠한 입장을 취했는지는 알 수 없다. 그러나 같은 시기 평양상업회의소에서 회원 자격 상향 조정 논의가 전개될 때 조선인 평의원들이 公益정신 운운하며 극렬히 반대했던 상황이 연이어 신문에 보도되던 것과는 대조적인 모습이었다.[51]

<표 7> 1927년 대구의 민족별 직업 분포

(단위: 명, %)

업종	일본인			조선인		
	호수	인구수	인구 비중	호수	인구수	인구 비중
농업 및 어업	230	1,488	6.14	2,505	10,699	19.37
공업	1,201	5,884	24.27	1,992	8,584	15.54
상업 및 교통업	**1,984**	**8,191**	**33.78**	**5,152**	**22,842**	**41.35**
공무원 및 자유	2,437	8,454	34.86	1,142	6,659	12.05
기타 직업	49	144	0.59	784	2,576	4.66
무직자	50	128	0.53	909	3,844	6.96
계	5,951	24,248	100	12,484	55,245	100

출전: 大邱商工協會, 『大邱商工協會會報』, 1927.

50) 大邱商業会議所, 『大邱商業会議所報』 17, 1921.3, 4쪽.
51) 『東亜日報』 1921년 3월 31일; 4월 12일; 4월 15일.

<표 8> 대구의 민족별 조세부담액 비교

(단위: 圓)

	조선인 1戶당 부담액	일본인 1戶당 부담액
국세	16.550	96.90
지방세	4.310	7.830
상업세	**4.988**	**22.3**

출전: 大邱商工協會,『大邱商工協會會報』, 1927.

회원 자격의 강화에 따라 1923년 통계에서 조선인 회원의 67%가 급격히 감소하게 되었다. 이 같은 사실은 조선인 상공업자의 영세성을 극명하게 보여준다. <표 7>에서 볼 수 있듯이 1927년 대구에 거주하는 조선인 중 가장 큰 비중을 차지하는 업종은 상업 및 교통업이었고, 일본인 종사자에 비해 3배 가까이 많은 수를 차지하고 있었다. 또한 <표 8>의 1926년 기준의 민족별 부담세액을 보면 조선인 1戶당 상업세는 4원 988전, 일본인 1戶당 상업세 부담액은 22원 3전이었다. 더 많은 조선인이 상업에 종사하고 있었으나 조세부담능력은 저조한 상황이었던 것이다. 이처럼 1920년대 대구의 조선인과 일본인 상공업자 사이에는 위계적이라 할 수 있을 정도의 경제력 격차가 있었다.

그렇다면 상업회의소의 회원들은 어느 정도의 府영업세를 부담하고 있었을까. 1923년 당시 부영업세 자료는 없으나 1918년 자료를 통해 비슷한 상황이 이어졌으리라 짐작해볼 수 있다. 1918년 상업회의소 회원 총 268명 중 회원 자격인 府 영업세액 7圓 이상 10圓 이하에 속하는 20등급(8圓), 21등급(7圓)의 회원이 각각 47명, 79명이었다.[52] 회원자격을 10圓으로 강화하면 전체 회원의 47%가 자격미달이 되는 상황이었다. 자격 미달의 회원의 민족별 구성을 정확히 알 수는 없지만 아마 조선인의 비중이 컸을 것이다. 실제 회원 자격 강화 후 1923년의 조선인 회원은 73명으로 150명 정도가

52)『釜山日報』1918년 4월 26일「상의부과율」.

급감하였다. 이에 비해 일본인은 50여명이 감소하였을 뿐이었다.

이처럼 1921년의 회원 자격 강화가 조선인 회원의 급감이라는 결과로 이어지고 있음을 확인할 수 있었다. 상업회의소의 회원 구성에서 일본인은 경제적 상층, 조선인은 하층으로 상당한 민족별 계층성을 띄고 있었던 것이다. 일본인들은 회원 자격을 결정할 수 있는 임원회와 평의원회의 다석를 차지하며 상업회의소를 민족 차별적으로 운영할 수 있었다.

지역 내 민족별 경제력 차이의 심화와 1921년 이후 상업회의소 내 조선인 회원의 대거 탈락 현상은 지역 내 조선인 상공업들에게 큰 위기를 느끼게 했다. 『東亞日報』는 1926년 11월 8일부터 20일까지 총 13회에 걸쳐 「日人은 旺盛 우리는 漸衰」라는 제목의 논설을 연재하기도 하였다.[53] '대구의 주인이 바뀐 지 오래'되었다며 각종 세액, 가옥, 회사, 상업, 교육, 종교계에 이르기까지의 민족별 비교를 자세한 통계와 함께 전하고 있다.

이 같은 현실에 극소수의 상층 자산가를 제외한 대구의 조선인 상공업자들은 조선인 상공업의 凋落현상에 대한 공감대를 바탕으로 1927년 11월 조선인 상공업자만의 독자적 경제기관인 大邱商工協會를 설립하였다.[54] 조선인 상공업이 훨씬 발달했던 평양에서 1928년 12월에, 경성에서 1930년 상공협회가 조직된 것에 비해, 대구상공협회의 설립이 전국 주요도시 중 가장 빨랐던 사실은 그만큼 지역 내에서 조선인 경제가 열악했던 점을 바탕으로 하고 있었다. 또한 전통 상업도시로서의 저력, 그리고 국채보상운동의 경험이 결집의 토대로 작용하였을 것이다.

대구상공협회는 '우리 문제는 우리 스스로가 강구하며 우리 운명은 우리 서로가 해결'하자는 취지에서 드러나듯[55] 민족적 성격을 띤 단결체의 성격을 분명히 하였다. 임원진은 포목상, 미곡상, 약종상, 잡화상, 중개업, 양조업 등 제조업에 종사하는 영세 상공업자로 이루어져있었다. 조선인 상공업자 총 1,653업체 가운데 466업체가 회원으로 가입하여 약 28%의 조직률을 보였다.[56] 이로써 한 지역 내에 민족통합의 상업회의소와 조선인 상공협회

53) 『東亜日報』 1926년 11월 8일~19일.
54) 김준헌, 「大邱商工協会의 実体」, 『성곡논총』 14, 1983, 258~259쪽.
55) 『中外日報』, 1927년 11월 11일.

가 공존하게 되었다.

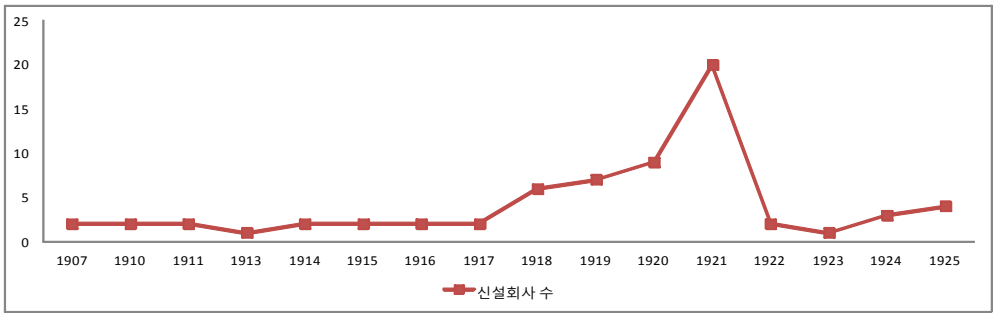
조선인 상공협회에서는 顧問으로 李宗勉, 徐丙五, 李柄學, 李一雨, 鄭在學, 張吉相, 李章雨 등의 조선인 대자본가를 영입하고자 교섭하였다. 이들은 대구상업회의소 회원들로 입회에 충분히 자격이 있었으며 지역 경제계에서 조선인 상공협회의의 영향력을 높여줄 수 있는 인물들이었다. 그러나 이들은 상공협회 가입을 모두 거절하였다.[57] 李宗勉은 1906년 설립된 대구농공은행의 초기 은행장이었던 李錫珍의 장남으로 선대 때부터 축적된 재산을 바탕으로 1910년대 말부터 대구은행, 경일은행 등의 은행업과 무역회사인 大東社를 운영하는 등 다방면에 걸친 경제활동을 한 인물이다.[58] 徐丙五 역시 대구농공은행의 초기 전무이사를 맡은 인물로 이후 대구은행의 대주주로 활동한 금융자본가로 정미회사 등에 투자하며 회사 경영에 참여하기도 하였다.[59] 이처럼 나열한 위의 인물들은 모두 대구농공은행이나 대구은행 등 지역은행의 이사나 감사 등의 중역으로 활동하던 지주이자 금융자본가였다. 대구의 유력한 부호로 손꼽히는 이들이 상업회의소에서는 꾸준히 평의원으로 선출되는데 반해 조선인 상공협회 고문직은 고사한 것으로 두 단체 사이의 관계를 짐작해볼 수 있다. 두 단체 사이의 관계는 일부 겹치는 조선인들이 소수 존재하였으나 대체로 대립적인 관계였음을 추측할 수 있다.

한편 1920년대 초반은 제1차 세계대전 이후의 호황으로 지역에서 起業의 분위기가 활발하였다. <그림 1>에서 살펴볼 수 있듯 대구에서도 1918년~1922년 사이 신설회사 수가 급격히 증가하는 경향을 발견할 수 있었다. 은행보다 자본 규모가 작은 無盡會社, 금전대부회사, 그리고 무역회사, 양조장, 정미소 등 다양한 제조공업이 발흥하였다. 이러한 산업자본 단계로의 전환을 주도한 주체는 일본인들이었다. 앞서 살펴 보았듯 1924년 대구 각 산업 별 회사가 대부분 일본인 소유였으며, 조선인 회사가 있다 하더라도

56) 김준헌, 위의 논문. 272~273쪽.
57) 김준헌, 위의 논문, 275쪽.
58)『朝鮮銀行会社要録』各年版; 大邱新聞社 編,『鮮南要覧』, 1911, 21쪽.
59)『朝鮮銀行会社要録』各年版.

窯業을 제외하고는 자본금 규모가 지극히 작았던 것에서 증명할 수 있다. 대부분의 조선인 상공업자들은 영세한 수준에 머물렀고, 일부 조선인 자본가들의 투자는 일본인 자본으로 세워진 회사에 투자되는 경우가 흔했다.

<그림 1> 대구부 內 신설회사 수(1907~1925)



출전: 達捨藏,『慶北大鑑』, 1936, 387~393쪽.

이 같은 대구 경제계의 변화는 1920년대 상업회의소 평의원 구성의 변화에도 영향을 미쳤다. <표 9>는 1920년대 당선된 의원들의 업종별 구성 나타낸 표이다. 이를 <표 5>의 1910년대와 비교해 보면 제조업에 종사하는 의원들의 수가 시간이 갈수록 늘어나며 업종의 분포 또한 다양해지고 있는 점을 확인할 수 있다. 1919년 18명의 평의원 중 6명이 금융업에 종사하는 인물들로 편중되었던 것과 비해 1920년대에는 금융업 종사자가 3명 남짓으로 줄고, 전무하였던 제조업 종사자가 점차 증가하여 1920년대 후반에는 6명으로 늘어났다. 미곡 및 정미업 종사자는 매번 증감을 달리하며 최대 5명에서 최소 2명의 평의원을 배출하여 발언권을 안정적으로 유지하고 있었다.

<표 9> 1920년대 대구상업회의소 의원 선거 당선자의 직업별 구성

(단위: 명)

업종	1921년			1923년			1925년			1927년			1929년		
	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計	朝	日	計
제조판매		2	2		3	3		3	3		3	3	1	5	6
기타상업		1	1		1	1		1	1	1	1	2		1	1
금융업	1	2	3	2	1	3	2	1	3	1		1	2	1	3
운수업		1	1		1	1		1	1		2	2		2	2
잡화상		2	2		1	1		3	3		3	3		2	2
토목청부업		3	3		3	3		3	3		2	2			
무역상	1		1	1		1	1	1	2	1		1			
곡물/정미	1	4	5	1	3	4	1	1	2	2	3	5	1	2	3
변호사								1	1		1	1		1	1
회사원													1		1
未詳		3	3		2	2							1		1
기타					1	1									
계	3	18	21	4	16	20	4	15	19	5	15	20	6	14	20

이처럼 다양한 업종의 대표로 구성된 상업회의소 평의원들은 내부적으로 몇 개의 계파 혹은 파벌에 속해 있었다. 이와 관련해 주목할 필요가 있는 것이 <표 10>의 1929년 상업회의소 평의원 선거 결과이다.

1929년 11월로 예정된 상업회의소 선거를 앞두고, 평의원 회의에서 평의원 20석 중 5석을 점하고 있던 조선인 평의원 수를 4명으로 감원할 것을 일본인 측에서 제의하였다. 이 소식이 알려지자 조선인 회원들은 '조선에 전례 없는 감원'에 반발하며 '아무리 조선인 측과 별 상관없는 상업회의소' 이지만 조선인 회원을 무시하는 처사라며 다가올 선거에 조선인 모두 불출마 할 의사를 표시하였다. 더 나아가 조선인 평의원을 6인으로 증가시킬

것을 집단적으로 요구하여 성공하였다.[60] 당시 조선인 정수 제한을 철폐하는데 성공한 평양상업회의소의 영향이 컸을 것이다.[61] 그리하여 선거 유권자 총 684명 중 611명이 투표하여 <표 10>처럼 평의원 당선자가 배출되었다.

<표 10> 1929년 대구상업회의소 평의원 선거 당선자

번호	민족	이름	득표수	업종	임원	계파
1	日	小口肇	30	山十製絲所 대표	회장	중립
2	日	靑木勝	27	운수업	부회장	非전기
3	朝	李柄學	21	慶尙合同銀行 대표	부회장	전기
4	日	濱崎喜三郞	28	穀物株式會社 대표	상무	非전기
5	日	柴田千代吉	26	도시락상	상무	전기
6	日	難波幸作	28	釀造業	상무	전기
7	日	三春藏	32	大興電氣 지점장	상무	전기
8	日	和田淸十	29	악기완구상	상무	非전기
9	朝	白南埰	13	大邱煉瓦工場 대표	상무	
10	日	吉田周藏	25	가방제조,여행구잡화상		
11	日	稻田昇治郞	30	고무제조판매상		
12	日	木村綾治	33	미곡상		非전기
13	日	武田百藏	27	大邱運送會社 대표		
14	日	小野寺勝藏	24	석유상		
15	日	加藤一郞	28	信託事業 및 辯護士		전기
16	日	小倉武之助	38	鮮南銀行 대표		전기
17	朝	裴永悳	30	금융업		
18	朝	許智	13	양복상		
19	朝	徐相鉉	13	미곡상		非전기
20	朝	韓翼東	17	곡물상		非전기

출전:『東亞日報』1929년 11월 18일;『朝鮮時報』1929년 11월 29일;『朝鮮銀行會社要錄』各年版.

60)『東亜日報』1929년 10월 16일; 10월 20일;『每日申報』10월 17일; 1929년 10월 27일.
61) 강명숙, 앞의 논문, 197쪽.

그런데 당시 조선인 유권자 186명 중 150여 명 정도만 조선인 평의원에게 투표하고 나머지 36표가 일본인 측에 투표되는 현상이 일어났다.[62] 그동안의 선거에서 민족별 투표가 관행처럼 이뤄지고 있던 차에 왜 이런 현상이 일어났는지에 대해서는 이후 평의원들 간의 임원 선출 경쟁에서 더욱 확실히 드러났다. 11월 27일 평의원 중 임원을 뽑는 선거에서 '電氣派'와 '非電氣派'로 호명되는 양 파가 대립하여 서로 회장, 부회장 2석, 상무위원 6석을 놓고 치열하게 경쟁하였다. 언론에서는 이 임원 선거의 결과를 회장은 중립자, 부회장은 일본인 측 전기파 몰락, 조선인 측은 전기파 승리, 상무의원은 反전기파 실패라고 보도하였다.[63] 당시 世間의 인식을 통해 전기파와 非전기파의 계보를 파악할 수 있는 자료이다.

기사의 부제에 '濱崎喜三郞과 小倉武之助 양씨의 軋轢이 노골화'라는 표현에서 대립각을 세우던 두 파벌의 수장이 이들임을 추측해 볼 수 있다. 小倉가 당시 대흥전기주식회사의 대표였기 때문에 電氣派라는 명칭이 생긴 듯하다. 회장 선거에서 製絲會社 대표인 小口肇가 18표, 小倉武之助는 단 1표를 획득하였다. 조선인 부회장 선거에서는 李柄學과 韓翼東, 일본인 부회장에는 靑木勝, 加藤一郞의 두 평의원이 출마하였다. 李柄學, 靑木勝이 10표, 韓翼東, 加藤一郞이 9표를 획득하여 상당한 경합이 벌어졌음을 알 수 있다.[64] 부회장 후보자인 조선인 李柄學과 일본인 加藤一郞은 대흥전기회사 초창기부터 大株主로 활동한 경력이 있었다. 한편 조선인 韓翼東과 일본인 靑木勝은 둘 다 濱崎喜三郞과 같은 미곡・정미업자로 濱崎喜三郞이 대표로 있는 대구곡물신탁에 대주주로 활동하고 있었다. 조선인 측에서 1명, 일본인 측에서 1명씩 선출하는 부회장 선거에서 小倉武之助와 濱崎喜三郞의 代理戰이 치러졌던 셈이다.

상무위원으로 당선된 6명 중 三春藏은 대흥전기회사 지점장이며, 柴田千代吉은 小倉이 대표로 있던 鮮南銀行에 1925년부터 1933년까지 대주주이자 중역으로 활동한 경력이 있다. 難波幸作 역시 양조업에 종사하고 있었으나

62) 『東亞日報』 1929년 11월 18일; 11월 21일.
63) 『東亞日報』 1929년 11월 29일.
64) 『朝鮮時報』 1929년 11월 29일.

慶州電氣의 이사직을 맡고 있었던 것으로 보아 전기파로 볼 수 있다. 和田清十은 악기완구상으로 특별히 회사에 중역이나 주주로 참여한 기록이 보이지 않는다. 다만 1929년 대구부의 부민운동화한 전기요금인하기성회의 대표직을 맡은 점으로 미루어 보아 非전기파임이 확실하다. 白南埰는 어느 파벌에 속해있는지 자료의 부족으로 확실히 알기 어렵다.[65]

이 같은 임원들의 파벌 분석을 통해 대구상업회의소 내 두 파벌이 전기회사 대표인 小倉을 중심으로 한 자본가들과 그 반대 세력으로 규합되어 있었음을 알 수 있다. 反전기파 또는 非전기파의 구심점 역할을 했던 것은 大邱穀物商組合의 대표인 濱崎喜三郎을 비롯한 곡물상 연대였던 것이라 결론내릴 수 있다. 또한 전기파와 非전기파의 갈등은 비단 일본인들 내부에 한정되는 일이 아니었으며 조선인들 역시 파벌 대립에 적극 참여하고 있었다. 1929년 11월 평의원 선거에서 약 30여인의 조선인이 일본인에게 투표한 奇現象이 나타난 이유는 조선인 전기파가 일본인 전기파에게, 조선인 非전기파는 일본인 非전기파에게 투표한 결과로 추정할 수 있을 것이다.

이처럼 1920년대 후반 대구에서는 상업회의소 내부에서, 나아가 지역 경제계에서 자본력과 그에 따른 큰 영향력을 가진 인물과 업종을 중심으로 파벌이 형성되었다. 이들은 민족 구분 없이 상호 출자와 중역 겸임을 통해 견고한 지역 자본가 네트워크를 구축하였고, 상업회의소의 의제 주도권을 두고 개선기마다 대립하였다. 상업회의소 내의 이러한 파벌에 따른 대립은 지역 상층 자본가들의 이중적인 분화를 확인할 수 있게 해줄 뿐 아니라 지역 사회로 확장되어 균열과 '정치적' 파벌이 형성되는 계기로 작용하였다는 점에서 분석의 의미를 가진다.

65) 각 인물들의 업종과 회사 출자, 중역 활동에 관해서는『朝鮮銀行会社要録』各年版을 활용하였다.

Ⅲ. 地域鐵道敷設運動과 構成員의 連帶

1910년대 중반, 대구는 南鮮의 상업도시로 성장해나가고 있었으나 조금씩 그 성장의 한계가 드러나기 시작하였다. 도시의 상공업자들은 누구보다 주의 깊게 이러한 위기 상황을 주시하고 있었다. 대구의 사회경제적 위기의 조짐은 두 측면에서 나타났다.

첫째, 전통적인 내륙 상업도시라는 대구의 사회경제적 위상이 낮아지고 있었다. 철도 부설 이전까지 대구는 조선 후기 이래 내재적 발전을 통해 성장한 상업 선진지대였다. 조선 후기 대구는 전주, 평양과 더불어 3대 鄕市의 하나로 명성이 높았다.[66] 이 같은 상업도시로서의 발전은 水運과 陸運을 겸비한 천연의 교통지리적 이점 덕분이었다. 조선후기 6개 간선도로 중 유일하게 경상도를 지나는 嶺南大路는 서울 홍인문을 통과하여 용인, 충주, 문경, 대구, 청도, 양산, 동래부, 부산진에 이르는 길이었다. 대구는 영남대로의 중간 경유지 중 하나였다. 또한 경상도 남북을 가로지르는 洛東江은 내륙 깊숙이까지 배가 다닐 수 있을 정도로 연중 수심이 유지되었기 때문에 水運으로써 경상도 물자유통에 큰 역할을 담당하고 있었다.[67] 대구 西門市場에서 남쪽으로 3里 거리의 沙門津은 대구를 중심으로 하는 부근 각지의 물화 집산지였다.[68] 이처럼 낙동강의 수운은 간선도로와 적절히 연계되어 대구를 중심으로 한 독자적인 상권을 형성하고 있었다.[69]

아울러 상업 중심지로서 대구가 발전할 수 있었던 또 하나의 원동력은 대구・星州를 중심으로 하는 낙동강 중류, 그리고 대구에서 永川으로 이어지는 금호강 유역 평야에서 생산되는 풍부한 米穀이었다. 경상북도에서는

---

66) 朝鮮総督府,『朝鮮の市場経済』, 1929, 311쪽.

67) 허우긍, 도도로키 히로시,『개항기 전후 경상도의 육상교통』, 서울대학교출판부, 2007, 27~30쪽. 구체적으로 금호강에서 나룻배로 강을 건넌 다음 원대동에서 대구읍성 서문을 거쳐 남문으로 향하는데, 때문에 서문, 남문 사이의 도로 주변에는 난전이 많고 성내에서는 볼 수 없는 망건, 탕건, 갓방 들이 늘어서 있었고 여관을 비롯한 숙박시설, 음식점들이 즐비하였다고 한다.

68) 朝鮮総督府鉄道局 編,『朝鮮鉄道沿線市場一斑』, 1912, 54쪽.

69) 新納 豊,「鉄道開通 前後의 洛東江 船運」,『韓国近代経済史 研究의 成果』, 형설출판사, 1989, 179~207쪽.

15세기에 이미 농업생산력 발전의 획기가 되었던 이앙법이 보급되기 시작하였다. 조선 후기에는 이앙법이 다른 지역보다 앞서 논농사의 지배적 농법으로 확립되었고, 이앙법의 장점이 충분히 발휘될 수 있게끔 수리시설의 증축이 활발히 이루어졌다.[70] 이러한 농업생산력의 발전을 토대로 경상북도에서는 상업적 농업이 활발하게 전개되었다. 쌀 뿐 아니라 보리, 콩 등의 곡물류, 면화・대마・모시・고치 등의 섬유원료, 인삼・지황 등의 약재, 도시 근교의 소채・과수・닥나무・莞草 등의 공예작물, 기호품으로 인기였던 煙草에 이르기까지 상업적 농업은 다방면에 걸쳐 발전하였다. 대구 인근 낙동강 중류와 금호평야 지역은 경상도 중에서도 벼농사에서 상업적 농업의 발전이 가장 두드러지는 지역이었다.[71] 이처럼 상업적 농업이 발전한 경상북도 평야를 배후지로 지니고 편리한 교통을 구비한 대구는 조선후기 이래로 상업도시의 면모를 일신하고 있었다.

그러나 대구의 내재적 발전을 추동하고 일본인의 이주식민을 유인했던 교통 지리적 환경은 일제에 의해 경부선이 개통되고 일제강점기를 거치며 큰 변화를 겪게 되었다. 개항 이후 일본 상인들이 본격적으로 곡물 무역에 침투하면서 전통적인 조선의 곡물 유통권이 개항장 중심으로 재편되었기 때문이다.[72]

급격하게 성장하는 대일무역의 이익을 독점한 것은 수이출입의 관문인 개항장이었다. 특히 부산항은 일본과 지리적으로 가장 가까운 항구로, 일제는 부산항을 起點으로 한 철로를 통해 조선 내륙 각지로 촉수를 뻗쳐나갔다.[73] 이 과정에서 개항장과 수・육운으로 연결된 몇몇 철도역이나 浦口 같은 전략적 시장은 성장하였으나, 그렇지 않은 전통적 내륙 도시들이 배제되었다. 일제가 의도한 유통구조 하에서 무역의 급격한 성장은 개항장과 그에 직결된 전략적 시장 몇 곳의 비약적인 발전을 낳았고, 그 곳을 활동

70) 金容燮,『朝鮮 後期 農業史 研究Ⅱ-農村経済·社会変動』, 一潮閣, 1995.
71) 이윤갑,『한국근대 상업적 농업의 발달과 농업변동』, 지식산업사, 2011, 64쪽~66쪽, 188쪽~191쪽.
72) 하원호,『한국근대경제사연구』, 신서원, 1997, 72쪽.
73) 김백영,「식민지적 도시성에 대한 이론적 탐색: 공간사회학적 문제설정」,『사회와 역사』 72, 한국사회사학회, 2006, 183~184쪽.

기반으로 하는 일본 상인의 자본 축적을 진전시켰다. 그러나 철도 부설 등으로 새로 만들어진 상업 경로에서 소외된 내륙 중심지는 점차 전통적 명성을 잃어갔다.[74] 일제가 선택한 거점을 중심으로 한 식민지 유통망이 강고해져 갈수록 조선의 전통적 상업구조는 왜곡되고 그곳에서 활동하는 조선 상인들은 周邊化하였다.

대구는 이 같은 개항장 중심 유통구조 아래에서 기존의 지역 高次 중심지로서의 상권을 빼앗긴 대표적인 내륙도시라 할 수 있다. 대구에 운임과 시간 면에서 경제적이며 대량운송이 편리한 京釜線이 통과하게 되자 무역량이 크게 증가하였다. 이는 '내륙 상업도시 대구 - 항구도시 부산 - 일본 국내 시장' 이라는 식민지 유통망 아래에 포섭됨을 뜻하였다. 부산의 상권에 연계되고 일본시장에 변화에 민감해지는 등 대구의 독자적 상권은 축소되었고 유통구조의 위상 또한 낮아졌다.

두 번째, 김천・왜관・안동 등 경상북도 내 京釜線 沿線의 도시들이 급부상하며 대구의 집산력을 위협하였다. 경부선 개통 초기만 해도 대구는 기존의 집산력을 유지하며 배후지에서 산출되는 물자를 모아 이출해가는 거점 역할을 하였다. 그러나 시간이 갈수록 대구가 지녔던 경상북도 지역에 대한 전통적 물자 집산력은 약화되어 갔다. 그 이유는 경부선, 경북선 등의 철도 부설로 교통 환경이 정비되며 대구의 사회경제적 위상을 위협할 만한 중간 수준의 중심지들이 여럿 생겨났기 때문이었다. 새롭게 등장한 경상도의 철도역들은 굳이 대구까지 물자를 집산시킬 필요 없이 인근 지역의 물자를 모아 부산으로 발송할 수 있었다. 근대 교통망의 정비가 전통도시에 가져온 변화인 셈이다.

철도 연선의 도시들이 인근 지역의 물자를 집산하는 중간 거점으로 성장하자 그만큼 대구의 상권은 축소되었다. 더구나 기존의 경부선은 경상북도를 서북방향으로 縱斷하고 있어 대구와 경부선으로 연결되어 있지 않은 나머지 지역과 대구와의 교통은 매우 불편하였다. 특히 경상북도 북부와의

74) 이헌창, 「개항기 시장구조와 그 변화에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 1990, 71~78쪽.

연결은 조선 후기 이래 육로와 별다를 것이 없던 상황이었다. 경북 북부의 永川, 尙州, 安東은 대구와 2등 도로로 연결되어 있었으나 운임이 상당히 높은 편이었다. 1909년에 玄米 1石을 대구에서 안동까지 육운으로 운반할 경우 운임은 3.05원이었다.[75] 대구에 도착하여 시장에서 현미가 매매될 때의 가격은 7.60원이었다.[76] 가격의 무려 46%를 차지하는 운임은 상인들의 수익을 보장하기 힘들었을 것이다.

이러한 상황에서 새롭게 경상북도 북부의 물자 집산지 역할을 맡게 된 곳은 경부선 왜관역이었다. 철도 부설 이전까지 경상북도 북부의 물자는 낙동강 수운을 통하는 경우가 대부분이었다. 경부선 개통 이후 수운은 그 중요성이 약화되지만 일부 수운과 철도가 結節하는 지점에서는 상승효과가 나타나기도 하였다.[77] 대표적인 사례가경부선이 낙동강과 만나는 경상북도의 유일한 도시, 倭館이었다. 1911년 당시 철도연선의 시장 상황을 알려주는 자료에서 왜관은 낙동강 연안의 인동, 선산, 상주, 비안, 예천, 안동 성주군 각지에서 이입한 곡류를 모두 철도편으로 부산, 경성, 일본으로 이출하는 주요역으로 소개되고 있다. 1910년 시점에서 이출하는 쌀의 경우만 보았을 때, 대구역은 2,460여톤, 왜관역은 6,600여톤으로 왜관이 3배나 많은 양의 쌀을 주변 지역으로부터 수집하여 발송하고 있었다.[78] 이처럼 왜관은 경부선 개통 이후 급격히 성장하며 대구역의 위상을 위협하는 주요 역으로 발전하였다. 대구의 상공업자로서는 상업 중계지로서의 대구의 위상을 확보하기 위해 왜관을 견제하는 일이 시급하였을 것이다.

대구를 기반으로 한 지역의 상공업자들은 이러한 지역 성장의 한계를 극복할 수 있는 방안을 모색하였다. 대구 자체의 생산력을 높여가는 일도 중요했지만 유통 상의 우위를 점하는 일은 그들의 경제적 이익이 對日貿易과 직결되어 있는 까닭에 더욱 중요하였다.

---

75) 「개항장과 부근시장과의 경제 및 교통관계(부산세관보고)」, 『財務彙報』 24, 부록 5쪽.
76) 『朝鮮総督府統計年報』, 1909年版.
77) 오세창, 「낙동강 유역의 수운연구-칠곡군 왜관을 중심으로-」, 『사회과학연구』 8, 2000, 194~195쪽.
78) 朝鮮総督府鉄道局 編, 앞의 책, 62~63쪽.

부산의 상권에서 벗어나고 전통적인 대구 자체의 집산력을 유지·강화하기 위해서는 기존 관설 철도의 수송력을 확충하여 경부선 연선 각지와의 연계성을 강화할 필요가 있었다. 나아가 대구를 중심으로 경북 각지와 연결되는 지역 경제선을 부설하여 부산·왜관·김천 등의 도시를 견제하는 방안이 요구되었다. 무엇보다도 대구를 중심으로 한 교통망의 확충이 지역 상공업자, 지역 주민의 현안이 되었다. 대구 지역 상공업자들의 집합체인 대구상업회의소는 설립 이후부터 지속적으로 지역철도부설운동에 주력을 기울였다.

대구에서는 상당히 이른 시기부터 철도에 대한 관심이 상당했다. 이는 京釜線 부설을 계기로 대구에 이주하기 시작한 경험을 가진 일본인들에게는 당연한 것이었다. 1911년 영일만~경주~영천~대구를 지나, 현풍~고령~전주를 거쳐 호남선 군산에 이르는 三南橫斷鐵道의 부설이 이미 계획되어 대구와 부근 유력의 유지들에 의해 철도회사 설립이 추진되고 있었다. 또한 삼남횡단철도에 완성을 기다려 대구~전주 간, 목포~진주 간, 진주~아산 간 철도 운동을 일으켜야 한다며 支線의 확장을 연이어 계획하는 모습도 보이고 있었다.[79] 1912년에는 대구거류민단과 대구일본인상업회의소가 공동으로 中央線 노선을 공론화하기도 하였다. 구상된 노선은 마산 인근의 군항인 진해를 시작으로, 대구를 거쳐 상주, 충주, 서울에 이르는 것이었다.[80] 노선의 기점을 부산 대신 마산(진해)로 한 점, 경부선보다 거리가 짧은 간선임을 강조한 점으로 미루어 보아 기존의 부산 기점의 경부선을 대체할 상당히 거창한 계획이었다. 대구 일본인상업회의소와 마산의 일본인상업회의소는 연합조사단을 만들어 실지 답사를 계획하였고, 당시 대구 거류민장이었던 菊池謙讓은 일본 東京까지 출장하여 이 노선의 로비활동을 하였다. 구상의 스케일이 너무 컸던 관계로 실행에 옮겨지기는 어려웠으나 대구상업회의소가 꾸준히 관심을 갖고, 간헐적이지만 1930년대 중반까지 지속적으로 추진된 노선이기도 했다.

---

79) 『每日申報』 1911년 11월 10일 「大邱의 鉄道計劃」.
80) 『每日申報』 1912년 8월 31일 「中央線의 計劃」.

이처럼 1910년대 초반부터 대구 지역 상공업자들은 지역중심철도 노선을 구상하여 신문 지상과 지역 출판물에 게재하였다. 노선들은 정리되지 않았고 구심점을 갖지 못한 채로 다소 혼란스럽게 주장되고 있으나 지역 개발, 지역 발전을 목적으로 한 지역 본위의 노선이었다는 점에 주목할 필요가 있다.

철도에 대한 관심은 타 지역과의 경쟁의식과 더해져 한층 추진력을 얻었던 것으로 보인다. 지역 의식의 형성의 一端을 살펴볼 수 있는 부분이다. 1910년대 초반 경원선, 호남선이 차례로 개통되자 '경원선 개통, 호남선 개통으로 대구의 번영이 사라질까 걱정'하며 원산 지방과의 교통망을 서둘러 구비하자 주장하는 사람들이 많았다. 철도의 효용에 대한 믿음이 절대적이었다는 사실과 함께 다른 지역의 철도선 확충이 우리 지역의 발전에 저해된다는 사고의 일단도 확인할 수 있다. 또 '대구는 慶尙의 대부원지의 首府이다. 남의 것을 이용해 자기 실속을 차리는 항만의 땅과는 다르다.'라며 '自家의 특산물을 판매하는 생산지'임을 강조하고, '철도에 끌려가서 움직이기보다 철도를 끌어올 수 있는 백성이 되어야 한다.'고 주장하는 등[81] 타 지역 중에서도 특히 釜山을 의식하는 모습도 보이고 있다. 내륙도시인 대구가 성장하는데 철도가 차지하는 비중이 절대적이라는 인식과 부산과의 경쟁의식이 드러나고 있는 점도 특징적이다. 대구가 개항 이후 부산의 상권에 종속되어 있었던 상황을 고려해 볼 때 지역 상공업자들은 부산 상권에서의 극복, 나아가 경쟁을 위해서 대구를 중심으로 한 철도 부설을 가장 큰 방안으로 삼았고, 우리 지역의 성격, 우월함 등을 강조하며 지역 사회에서 여론을 형성해나갔던 것을 확인할 수 있다.

한편 일본 정부가 조선에서 식민 정책을 펼치면서도 '南鮮의 富源'을 도외시하고 있음을 비판하며 총독부가 아닌 衆議院, 貴族院을 통해 의견을 개진하는 적극적인 모습도 보이고 있었다.[82] 이 같은 모습은 식민지라는 공간에서 행정적으로는 조선인과 같은 법적 지배 아래에 있었던 在朝日本

81) 三輪如鉄, 『大邱一斑』, 1912, 8쪽.
82) 三輪如鉄, 위의 책, 8쪽.

人의 특수한 처지가 府 단위의 지역에서도 드러나고 있음을 알려준다. 식민권력의 편에서 지배자로서 군림하지만 특정 지역에 거주하고 있기 때문에 자신들을 위한 정치경제적 노력을 위해선 조선 내 타 지역, 총독부, 그리고 일본 정부와도 갈등할 여지가 존재했던 것이다. 조선인 역시 지역의 정치경제적 주도권을 장악한 일본인들과 많은 경우 대립하였지만 지역민으로서는 일치하는 이해관계가 존재할 수 있었다. 이처럼 각 민족이 공유할 수 있는 이익이 발생하는 지역 현안의 경우 조선인과 일본인의 협력과 갈등의 착종이 가능하였다. 대구의 경우 상업 도시로서의 면모를 일신할 수 있는 교통망 확충이 공동의 이익이 될 수 있었던 셈이다.

대구상업회의소 역시 지역철도부설을 위해 압력단체로서의 역할을 하였다. 지역 철도 노선을 개발하고 沿線 지역의 경제 상황을 조사하여 홍보하는 등의 활동을 통해 지역 내 여론을 만들었다. 또한 鐵道敷設期成會・聯合會 등의 지역 여론을 대표할 수 있는 단체를 만들어 이를 중심으로 총독부에 陳情하는 형태의 請願運動을 펼쳐나갔다.

먼저 부산의 상권에서 벗어나 독자적인 상권을 형성하려는 움직임이 먼저 시작되었다. 1912년 대구지역의 유지들은 포항, 경주에 출장하여 철도부설 문제를 조사하고, 해당 지역의 유지와도 협의하여 대구~경주 간을 중심으로 하는 경편철도의 부설을 결정하였다.[83] 그런데 그 와중에 부산의 조선와사전기주식회사가 신청한 동래연장선의 부설인가가 승인되었다.[84] 부산지역 자본가가 중심이 된 조선와전의 사설철도선에 대구와 경주를 연결하는 노선이 포함되어 있었던 것이 문제의 시작이었다.[85]

조선와사전기주식회사(이하 조선와전)는 1910년 10월 부산, 경남을 중심으로 조선 전역으로 가스・전기・전철사업을 확대하고자하는 목적으로 설립된 회사였다. 부산의 대자본가인 오이케, 하자마, 고시마 등을 포함한 東京과 大阪의 일본인 자본가들이 중심이 되어 자본금 300만원으로 설립되었

83) 『每日申報』 1912년 8월 16일 「軽鉄敷設線踏査」.
84) 『釜山日報』 1912년 7월 14일 「軽鉄延長許可条件」.
85) 慶東線 부설 과정에 관한 논의는 전성현, 「일제하 東海南部線 건설과 지역 동향」, 『한국근현대사연구』48, 2009를 참고하여 작성하였다.

다. 조선와전은 1912년에 부산을 중심으로 하는 지역철도 건설계획을 수립하여 총독부에 신청서를 제출, 허가를 받았다. 조선와전의 철도건설계획은 기존에 부설되어 있던 부산진·동래 간 경편철도의 궤간을 확대하고, 이를 연장하여 동래로부터 울산, 경주를 거쳐 경상북도 대구에 이르는 간선을 부설하고, 다시 경주~포항, 울산~장생포의 지선을 연결하고자 하는 것이었다. 부산항을 중심으로 한 경제권의 확대가 그 목적이었다.[86]

이 같은 부산의 경편철도 연장 계획은 대구상업회의소가 추진하던 경편철도의 노선과 정확히 일치하였다.[87] 때문에 대구와 포항의 자본가들은 일단 자체적으로 철도 회사를 설립하려던 기존 계획을 중지하고, 동래연장선의 부설을 적극 원조하는 것으로 방침을 전환하였다. 다만 동래연장선의 경철연장허가서에 따르면 인허가일로부터 1년 이내에 부설을 완료해야 하는 제1기선은 동래~울산~경주간과 울산~장생포 간이었고, 2년 이내에 부설해야 하는 제2기선은 경주~ 대구 간, 경주~포항 간이었다. 부산과 가까운 노선이 먼저 착공되는 순이었으므로 대구상업회의소는 회장의 이름으로 '경편철도 포설에 대한 의견서'를 조선와전 회장에게 제출하였다. 그 내용은 총독부 허가서에 기재된 부설기한 2년 이내라는 조건을 좀 더 단축할 수 있도록 대구~ 포항선을 제1기선에 편입시켜달라는 것이었다.[88] 뿐만 아니라 만약 조선와전이 허가를 받아놓고 공사를 방관한다면 대구의 자본가들은 이를 스스로 부설할 생각임을 지속적으로 회사와 부산지역 언론에 전달하고 이에 관한 구체적인 상담 및 협의도 계속하는 등 압력을 행사하였다.[89]

그러나 조선와전의 대구~포항 간 부설은 대구상업회의소가 우려했던 것처럼 기한인 2년을 넘어 면허권이 취소되는 사태를 맞게 되었다. 조선와전의 내부 사정으로 인한 자금의 결핍과 경제계의 불황이 겹치고, 동래연장선 이외 부산내 전철부설을 앞서 건설하고자 하는 부산 지역 일본인들의

86) 전성현, 위의 논문, 122쪽.
87)『釜山日報』1912년 7월 23일「東莱軽鉄延長許可書」.
88)『釜山日報』1912년 7월 14일「軽便延長と大邱」, 1912년 7월 18일「大邱通信」.
89) 전성현, 위의 논문, 132쪽.

요구도 무시할 수 없었기 때문이었다.[90] 조선와전 내부는 당장 이익이 되지 않는 부산 시내 전철보다는 동래연장선의 부설을 시급한 것으로 보는 일본 본국 자본을 대변하는 鐵道派와 애초의 회사 설립 목적이었던 부산의 전철, 전기, 가스 사업에 충실하려는 부산 자본가들로 구성된 非鐵道派로 나뉘어져있었다. 대구~포항의 경편철도 부설을 최우선 목표로 하고 있었던 대구상업회의소는 조선와전 내 철도파와 입장을 같이 할 수 밖에 없었다. 경영진 내부의 다툼은 결국 철도파의 퇴진으로 일단락 되었는데, 퇴진한 철도파는 새롭게 조선경편철도주식회사를 설립하게 된다.[91]

<표 11> 1916년 조선경편철도회사 주주 중 대구의 자본가

연번	이름	주식수	업종	상업회의소	민족
1	永井幸太郎	400	大邱酒造 重役	○	日
2	眞家六藏	300	未詳		日
3	岡本小三郎	200	大邱相互金融 代表	○	日
4	勝崎作太郎	150	未詳	○	日
5	李一雨	100	大邱銀行 重役	○	朝
6	李柄學	100	大邱銀行 重役	○	朝
7	小倉武之助	100	大邱電氣 社長 鮮南銀行 社長	○	日
8	吉村眞雄	100	鮮南銀行 重役	○	日
9	谷口小次郎	100	土木建築請負業		日
10	鄭在學	100	大邱銀行 社長	○	朝
11	崔浚	100	大邱銀行 重役 慶南銀行 重役		朝
12	崔鐘允	100	未詳		朝
13	秦喜葵	100	慶一銀行 重役		朝
14	杉原新吉	100	杉原商店 代表	○	日

출전:『釜山日報』1916년 6월 6일「朝鮮輕鐵株主」;『朝鮮銀行會社要錄』各年版.

90)『釜山日報』1914년 2월 18일「瓦斯会社と総会」.
91) 전성현, 위의 논문, 124쪽.

대구 자본가들의 입장에서 조선와전 경영진의 불화와 그에 따른 새로운 회사의 설립은 대구~포항간의 철도 부설을 주도적으로 실현할 수 있는 절호의 기회였다. 때문에 대구의 자본가들은 새롭게 설립되는 조선경철에 어느 지역보다도 적극적으로 참여하였다. 이는 <표 11>에서 조선경편철도주식회사 창립 발기인 명단에 대구 자본가들이 다수 참여하고 있는 것을 통해서도 알 수 있다.

동경에서 조선경철의 창립위원회가 열리고 그 설립이 본격화되자 대구지역 자본가들은 몇 가지 조건을 내걸며 회사설립 참여를 제안하였다. 그 조건은 첫째, 본점을 대구에 둘 것, 둘째, 제1기 공사는 대구~포항 간으로 할 것이었다. 본점 설치를 제외한 대구지역 자본가들의 요구는 대부분 받아들여졌다.[92] 조선경철의 발기인으로 조선과 일본 측 인사가 각각 25명씩 선정되었는데, 조선 측 발기인 25명 중 過半이 넘는 수가 대구지역의 자본가들로 채워졌다. 李柄學, 鄭在學 등의 조선인 자본가과 小倉武之助, 吉村鎭雄, 永井幸太郎, 杉原新吉 등 당시 상업회의소 평의원으로 적극 활동하고 있던 인물들이 대부분이었다.[93]

더불어 주주로의 참여도 매우 적극적이었다. 조선경철의 총 주주 299명 중 조선에 거주하는 자는 49명에 불과했다. 다시 주주들을 지역별로 구분하면 경성지역이 12명, 부산지역이 13명, 대구지역이 15명, 지역을 알 수 없는 주주가 6명이다. 경성 지역의 주주는 설립과정 상 창립 위원의 적극적인 유치 때문에 참여한 것이고, 부산지역은 조선와전 설립 때에 비해 소극적인 참여라 할 수 있으므로 조선경철의 주주는 대구지역의 자본가들이 자발성 면에서 중요한 위치를 점하고 있었다고 할 수 있다.[94] 대구지역의 자본가들은 역시 상업회의소의 중심 인물이 많았을 뿐 아니라 조선인 자본가의 참여도 두드러져 철도를 둘러싼 지역 자본가들의 적극성과 연대를 단적으로 보여주고 있다.

설립과 더불어 조선경철은 대구를 중심으로 하는 노선을 최우선적으로

92)『釜山日報』1915년 11월 16일「軽鉄会社創立に付協議」.
93)『釜山日報』1916년 1월 7일「朝鮮軽鉄会社定款, 附 発起人引受株と賛成人」.
94)『釜山日報』1916년 5월 8일「朝鮮軽鉄株主府県別」.

배치하였다. 즉, 대구～경주 간을 제1구간, 포항～경주 간을 제2구간, 경주～동래 간을 제3구간, 울산～장생포간을 제4구간으로 정하고, 제1구간 공사는 건설허가일로부터 6개월 이내로 계획한 것이다.[95] 원래 조선경철이 설립된 당시에는 부산과 대구에서 동시에 착공하는 것으로 계획되었으나, 조선와전의 면허권 취소 이후 대구 지역 상공업자들이 주도하는 조선경철이 그 면허권을 다시 획득하고 창설 당시 부산이었던 본사를 이듬해 다시 대구로 이전하는 한편, 조선중앙철도주식회사로 개편하여 본격적으로 대구 중심의 철도건설이 시작되었던 것이다.

이러한 조선경철의 慶東線 건설계획은 앞선 조선와전 시기에 면허를 받은 부산 중심의 노선과는 차이를 보인다. 조선와전 시절의 동래를 거점으로 울산～포항～대구로 이어지는 노선의 설치를 폐기하고, 새롭게 대구를 시작으로 南下하는 건설계획을 수립한 것이다. 대구에서 경주를 거쳐 포항으로 가는 노선과, 도중 서악(경주)에서 분기하여 울산, 동래로 가는 노선, 그리고 울산에서 분기해서 외항이 장생포로 가는 노선이었다.[96] 큰 차이점은 대구, 포항과 울산지선의 분기가 기존의 조선와전과 다른 구조인 점이다. 경주읍 부근의 西岳驛에서 양 노선이 분기하는데, 포항 방면으로 가는 노선은 경주를 거치지 않고 바로 포항으로 직행하였다. 경주역을 지나가는 것은 울산지선 뿐이었다. 즉 울산과 동래에서 포항방면으로의 이동은 의도적으로 회피되어 포항은 대구를 거치지 않으면 부산과 연결될 수 없게 된 것이다.[97]

경동선은 1916년 2월 15일 면허가 교부되어 익년부터 공사를 시작하였다. 일차적으로 대구포항 간 선로건설이 우선 이루어졌고, 1917년 11월 대구～하양 간 14.3마일, 1918년 11월 하양～포항 간 49.6마일 및 서약～경주～불국사 간 8.3마일, 1919년 8월에는 포항 학산 간 1.2마일, 1921년 10월 불국사～울산간 18.7마일 등 합계 92.1마일이 개통되었다.[98]

---

95) 『釜山日報』 1915년 11월 18일; 11월 19일.
96) 佐田弘治郎, 『朝鮮の私設鉄道 : 調査報告第25巻』, 1935, 93쪽.
97) 『釜山日報』 1918년 9월 6일, 「軽鉄の関係と邱浦経済関係」.
98) 佐田弘治郎, 위의 책, 93～95쪽.

마지막으로 남은 구간인 울산～장생포, 울산～동래 간은 계속해서 건설이 지연되었다. 게다가 조선경철은 건설해야 할 노선이 남아있음에도 불구하고 새롭게 조선 중부를 관통하는 선로 부설을 총독부로부터 인가받는 등[99] 부설 의지가 없음을 드러냈다. 대구 지역 자본가들이 중심이 된 조선경철이 계획에서 실질적 건설까지 대구 중심의 세력권 확보에 주안점을 두고 부산 상권의 약화를 기도하였던 것이다.[100]

이처럼 慶東線은 경부선과 낙동강 수운을 통해 경북지역까지 영향권을 미치고 있던 부산을 견제하고, 경북지역, 특히 경상도 동해안지역을 대구의 경제권으로 끌어들여 상권을 재편하기 위한 철도 계획이었다. 慶東線의 대구～포항간 선로의 우선 건설로 인하여 대구는 포항이라는 항구를 자신의 세력권 내에 포함시킬 수 있었고 경상도 동해안 지역에서 부산의 영향력을 견제할 수 있었다.

1918년 경동선 개통으로 포항을 비롯한 경상북도 동남부 지역이 대구의 유통권 내로 포섭되었다. 대구는 영일만이라는 독자적 외항을 갖게 됨으로써 부산의 영향력에서 벗어날 수 있는 단초를 마련한 셈이었다. 그러나 당장 부산을 관문으로 하는 개항장 중심의 유통 구조에서 벗어날 수는 없었다. 유통 경로 상 대일무역을 장악하고 있는 부산을 배제하기는 힘들었다. 대구상업회의소가 주목한 것은 우선 철도 연선의 高次 중심지로서의 기능을 강화시키는 것이었다. 경상북도의 각 지역 상권을 대구 중심으로 재편하는 것이 향후 과제가 되었다.

경동선 부설 이후 대구상업회의소는 경북 북부의 안동과 대구를 연결하려는 邱安線 부설을 위해 활발한 활동을 펼쳤다. 경상북도 북부지방은 낙동강의 중・상류로 평야 지대에는 인구 밀도가 조밀하고 산간 지대에는 광산자원이 풍부하였다. 그러나 경부선이 추풍령을 거치도록 건설되어 간설철도의 혜택을 직접적으로 누릴 수 없었다. 때문에 경북 북부의 자원과 물자는 도로를 통해 각지로 운반될 뿐이었다.

---

99) 『朝鮮総督府官報』 1917년 8월 23일.
100) 전성현, 앞의 논문, 137쪽.

전통적으로 경북 북부의 중심지였던 안동과의 철도 연결은 1912년 일본인 상업회의소 시절부터 논의되었던 노선이었다. 그러나 추진 과정 상 어려움이 많았다. 총독부가 이 노선의 긴급함을 인정하지 않았고, 또 자본력과 일본 정・재계와의 인맥이 있었던 부산 지역 자본가들이 앞장서서 추진하여 부설이 빠르게 진행되었던 경동선과는 부설 주체의 역량 면에서 큰 차이가 있었기 때문이다.

邱安線 청원운동은 1913년 무렵부터 신문 지상에 등장하기 시작하였다. 자본금 200만원으로 대구 안동 간 경편철도를 부설할 발기인회가 구성되어 대구에서 회의를 개최한 후 총독부에 청원한 것이다.[101] 이후 1917년까지 경동선 부설이 가장 큰 현안이었기 때문에 안동의 경편철도기성회의 희망에도 불구하고 대구상업회의소 측에서는 구안선 부설을 등한시하였다. 경동선 부설이 확정되고 全線 개통을 앞둔 1917년에 와서야 대구상업회의소는 본격적으로 안동 지방 부근의 경제 상황을 조사하기 위한 시찰단을 파견하고 연선 도시들을 규합하여 연합기성회를 조직하였다.[102]

대구상업회의소가 발간한 『大邱商業會議所報』 6호(1918.6)에는 회의소의 상무위원과 서기장을 조사원으로 파견하여 수집한 안동 지방의 경제상황 조사가 실려 있다. 안동 지방의 위치와 호수, 인구 및 중요 생산물인 米・麥・大豆의 生産高, 주변 예천, 봉화, 영양, 청송 방면의 물자 집산력 등에 관한 내용이 자세하게 담겨져 있다. 특히 강조하고 있는 점은 경북 북부의 中樞가 되는 군으로 주변의 예천, 봉화, 영양, 청송 諸郡의 물자가 집산되는 도읍이며, 특히 봉화의 중석광, 금은광이 발견되었다는 점이었다. 또 대구 안동 간 경편철도에 대한 안동 지역 期成會가 설치되어 활발히 활동하고 있다는 점, 麻布와 고치의 유명 생산지로 최근 고치의 경우 대구의 제사소를 두고 있는 片倉,・山十 製絲所에서 絹 매입소를 설치하였다는 사실 등 전반적인 지역 현황을 요약하고 있다.

대구상업회의소가 본격적으로 안동과의 연결을 청원하기 이전부터 이미

101) 『매일신보』, 1913년 12월 12일, 「大安間軽鉄請願」.
102) 『매일신보』, 1917년 3월 14일, 「안동: 경철기성회 역원 조정」.

김천과 상주의 유지들은 김천과 상주를 연결하는 慶北線 부설을 조선경편철도회사에 陳情하고 있었다. 1916년 회사에 제출한 탄원서에는 '김천은 경부선 중 물자 집산에서는 대구를 능가'하며 '북쪽의 상주와 밀접한 관계'를 지녀 '교통기관이 정비될 경우 더욱 더 왕성한 상업 활동을 기할 수 있을 것'을 강조하며 사설철도의 부설을 촉구하였다.[103]

표면적으로는 경북 북부의 개발이 목적이지만, 진정한 목적은 김천을 중심으로 한 상권 확장이었다. 김천을 경상북도 북부지방의 관문으로 만듦으로써 대구와의 경쟁에서 유리한 고지에 서려는 의도였던 것이다. 그러나 이 운동은 조선경편철도가 해체되면서 유야무야 되었다.

1918년 김천의 유력 자본가인 渡邊榮太郎을 중심으로 이번에는 철도회사의 힘을 빌리지 않고 스스로 철도회사를 설립하는 방안을 공론화하기 시작했다. 김천에서 상주 간의 단거리 철도가 아니라, 영주에서 김천과 전주를 거쳐 삼천포로 가는 경상도 산간지방 종관노선을 구상하였다. 渡邊榮太郎는 도쿄의 유력자를 규합하여 자본금 600만 엔의 '남조선경편철도 주식회사' 설립계획을 확정하였다. 이 계획 역시 김천의 발전에 속뜻이 있었던 것이다. 그가 김천에서 '남조선경편철도기성동맹회'를 조직하자 순식간에 700만 엔 이상의 출자금이 모아졌을 정도였다. 이어 같은 해 8월, 東京상공회의소 소장인 藤山雷太의 지원을 끌어내어 자본금을 2,000만 엔으로 증액, '조선산업철도주식회사' 부설 계획이 현실성을 띠게 되었다. 이 계획대로 1919년 조선총독부에 부설 신청을 하였고, 9월에 인가되었다. 사장은 藤山雷太, 이사는 渡邊榮太郎 등이 맡았다.[104]

渡邊을 중심으로 하는 조선산업철도회사는 처음에는 김천-영주간의 노선 건설 계획을 세웠다. 그러다 1920년, 갑자기 종점을 영주에서 안동으로 변경하였다. 당시 대구상업회의소의 대구-안동간의 邱安線 건설 계획에 정면으로 대항하기 위함이었다. 원래 조선산업철도의 노선은 김천-영주였는데, 종점을 안동으로 변경하여 안동 상권을 확보하려 한 것이었다. 즉 철도

---

103) 達捨蔵, 『慶北沿線発展誌』, 1931, 11쪽.
104) 達捨蔵, 위의 책, 15~17쪽; 허우긍, 도도로키 히로시, 앞의 책, 141쪽.

노선을 대상으로 한 김천과 대구의 상권 다툼이었다. 당시 철도의 기점 유치는 배후지의 획득과 상실에 직결되어 있었기 때문에, 개항장이나 내륙의 상업거점은 배후 철도 유치에 혈안이 된 것이다.

조선산업철도는 1922년 4월 15일 드디어 慶北線을 기공하였다. 첫 구간의 개통은 1924년 10월 11로 김천-상주 간 22.4 마일이었다 .이어 같은 해 12월 1일 상주-점촌 간 14.8마일, 1929년 11월 1일 점촌-예천 간 15.8마일, 마지막인 예천-안동 간 20마일은 1931년 9월 1일 완공되었다. 개통 이후 경북선은 명실공히 경상북도 북부의 기간 교통로 역할을 하였다.[105] 이에 반해 대구상업회의소에서는 구안선 촉진회의를 열고 총독부에 누차 연합기성회의 의견을 전달하였으나 당국의 허가를 얻지 못하였다.[106]

105) 허우긍, 도도로키 히로시, 앞의 책, 142쪽.
106) 『동아일보』 1928년 1월 14일.

Ⅳ. 電氣府營化 논의를 둘러싼 構成員의 葛藤

전기부영화 논의는 1920년대 후반에서 1930년대에 걸쳐 대구, 경성, 평양, 부산 등 일본인이 다수 集住하는 府에서 지속적으로 일어났던 지역단위 운동이다. 조선총독부의 1地域 1社 원칙에 따라 특정 전기회사가 독점하고 있는 지역의 전기 사업을 府營으로 전환하여 지방재정을 보조하고 서비스의 품질을 개선하는 것을 목표로 하였다.

이 논의는 지역의 전기 서비스 개선이라는 공통의 이해를 바탕으로 한다는 점에서 민족적·사회경제적 처지를 달리하는 주민들이 連帶할 수 있는 가능성을 보여주는 사례로 주목받아왔다. 또한 재조일본인들이 특정 자본 혹은 조선총독부와 相異한 이해관계를 주장하는 모습은 그 동안 단일하게 파악되어 왔던 일제의 권력을 보다 다층적·복합적인 것으로 파악하는 연구 관점의 변화를 가져오기도 하였다.

1920년대 후반 대구에서는 전기 문제가 부민 전체의 관심 대상이 되었다. 그 이유는 大興電氣會社가 독점하고 있는 대구 지역의 전기요금이 다른 지역에 비해 터무니없이 높은 반면, 서비스는 매우 열악하였기 때문이었다. 잦은 정전과 높은 전기요금은 부민 전체가 불만을 표하는 하나의 도시문제로 飛火되었다. 가장 큰 피해자는 전력 수요가 큰 상공업자였다. 때문에 이후 전개되는 전기요금감하, 전기부영화를 둘러싼 논의는 지역의 상인, 공장과 회사를 운영 자본가가 적극 참여하며 지역사회 여론을 형성하는 역할을 하였다.

대구 지역의 전기 서비스를 독점적으로 공급했던 대흥전기회사는 1910년 8월에 설립된 大邱電氣會社를 그 모태로 하였다. 1908년 10월 日韓瓦斯株式會社(이후 京城電氣) 창립 이후 전기사업의 이익에 주목한 각지 재조일본인들 사이에서 전기 사업붐이 일어났다.[107] 釜山電燈, 仁川電氣, 元山水力電氣 등의 전기회사가 연이어 설립되었다. 대구 역시 일본인 거주자의 증가로 전기에 대한 수요가 나날이 증가하고 있던 상황이라, 起業權을 얻

107) 『皇城新聞』 隆熙 2년 10월 6일.

고자하는 자들이 많았다. 대구에서는 총 네 곳이 전기사업 경영권을 신청하였다. 세 곳은 일본 내 靜岡縣의 駿豆電氣會社, 東京의 자본가, 그리고 釜山府의 자본가 세력이었다. 나머지 하나가 대구의 유력 일본인으로 당시 大邱製莚合資會社를 운영하던 小倉武之助였다. 小倉은 조선인 경제단체라 할 수 있는 大邱市議所의 소장 徐相敦을 회유하여 起業 인가 서류를 함께 신청 하였다. 총 네 곳의 신청자 중 小倉측이 토착 자본인 점과 內鮮人 합동인 점을 높게 평가받아 최종 허가되었다.[108]

공칭자본금 10만원, 불입액 2만5천원으로 창립된 대구전기주식회사(이후 대구전기)는 1913년 1월부터 府內 322戶에 送電하며 사업을 개시하였다. 대구전기는 인구 증가에 따른 자연스런 수요 확대와 총독부의 1地域 1社 원칙에 따른 지역 독점에 따라 창립 2~3년 후 부터는 지역 내 수요에 미처 응하지 못할 정도로 순조롭게 발전하였다.[109] 세계대전으로 인한 好景氣로 전등 수요가 격증하며 성장일로에 있던 대구전기는 대구 외 지역으로도 공격적 진출을 감행하였다. 1918년 咸興電氣를 합병한 이후 大興電氣로 회사명을 바꾸고, 1920년 7월 光州電氣, 浦項電氣를 합병, 1922년에는 尙州 방면으로 송전을 시작하였고, 1926년에는 統營電氣를 합병하는 등 지방 각지에 소규모로 흩어져 있는 중소 전기회사를 적극적으로 합병하였다.[110]

전기에 관련된 논란이 본격적으로 지역 내에서 불거진 것은 1921년부터였다. 대흥전기의 전기 공급 상태가 불량하다는 것이 불만의 원인이었다. 수요자인 대구 부민들은 府民大會를 열어 불만을 토로하였고 이는 遞信局 電氣科長의 斡旋 아래 電氣改善實行委員會가 조직되어 대흥전기와의 협상을 거치면서 일시적으로 해결되었다. 부민들의 요구 사항인 안정적인 전기 서비스 공급을 위하여 회사 측은 새로운 발전기 추가 설치와 증기기관으로의 교체를, 당국에서는 기술관을 수차 파견하여 회사를 감독할 것을 약속하였다.[111]

---

108) 大興電気株式会社 編,『大興電気株式会社沿革史』, 1939, 21쪽.
109) 大興電気株式会社 編, 위의 책, 38쪽, 44쪽.
110) 大興電気株式会社 編, 위의 책, 42쪽.
111)『每日申報』1921년 2월 8일; 2월 21일.

이후로도 전기 서비스에 대한 부민의 불만은 간간히 튀어나왔다. 정전이 잦고 회사 측이 오히려 고압적인 태도를 취한다는 등 서비스에 대한 불만이 가장 컸다. 가장 큰 문제는 停電이었다. 정전이 발생하면 상점과 공장을 운영하는 상공업자들은 금전적 손해를 입기도 하였다. 예를 들어 1921년에 대구의 조선인 정미업자 40명이 모여 대흥전기를 항의 방문하였다. 대흥전기는 1920년부터 조선인 정미업자들과 매일 9시간의 전기 배송을 계약한 상태였다. 그러나 회사 측에서는 하루 4~5시간, 때로는 하루 종일 전기를 보내주지 않는 일이 많아 정미업에 큰 손해를 끼쳤던 것이다.[112] 이 같은 항의가 끊이지 않을 정도로 대흥전기는 부민 전체의 비난의 대상이 되었고 별다른 개선 노력을 하지 않는 회사의 태도는 지역민의 반감을 더욱 크게 만들었다.

부민들의 반감은 곧 대흥전기를 향한 전기요금인하운동으로 표출되었다. 조선의 전기요금 제도는 일본의 신고제와는 달리 認可制였다. 요금 인가의 기한은 2년으로 기한이 만료했을 때 다시 사업자의 규모, 수요의 정도 및 경제사정 등을 고려하여 총독부에서 심사·조정하는 형태를 취하고 있었다.[113]

<표 12> 1910~1930년대 대구의 전기요금

(단위: 圓)

구분 \ 연도	1914	1923	1925	1927	1929	1931	1933	1936
정액등(10燭)	1.20	0.90	0.87	0.79	0.68	0.62	0.60	0.60
정액등(16燭)	1.70	1.20	1.15	1.03	0.85	0.76	0.74	0.73
종량등 (1,000㎾기준)	0.25	0.25	0.24	0.22	0.15	0.14	0.13	0,12
종량동력 (10,000㎾기준)	-	0.80	0.75	0.65	0.58	0.52	0.45	0.38

출전: 大興電氣株式會社 編,『大興電氣株式會社沿革史』, 1939, 附錄 32쪽.

112)『每日申報』1921년 8월 19일.
113) 朝鮮電気協会,『飛躍途上にある朝鮮電気事業の概観』, 1937, 5쪽.

<표 12>를 보면 대흥전기의 전기요금은 대구부에 전기를 공급하기 시작한 1913년 이후, 인가기 때마다 꾸준한 인하 추세에 있었다. 이는 2년마다 돌아오는 요금 인가기 때마다 부민들이 요금 인하에 관심을 기울이고 회사에 지속적으로 요구했기 때문이었다. 이러한 요구를 조선총독부와 감독관청인 遞信局이 주도하여 대흥전기와 협의하여 조정하는 형태로 1920년대 전기요금이 조금씩 인하되었던 것이다.

그러나 이러한 인하 추세 속에서도 대구의 전등 요금은 비싼 편이었다. <표 13>을 보면 1924년 현재 대구의 전등요금이 조선 각지 주요 도시와 비교해 상당히 높은 가격이라는 것을 알 수 있다. 경성과 평양에 비해 높으며 부산과는 동일한 요금을 형성하고 있었다.

<표 13> 1924년 10월 현재 조선 내 각 지역 전기요금

(단위: 錢)

구분 / 지역	전등요금(錢)			
	10촉	16촉	50촉	100촉
경성	80	110	240	450
부산	90	120	300	530
원산	90	120	310	510
평양	85	115	250	480
진남포	90	120	270	500
대구	**90**	**120**	**300**	**530**
광주	100	130	340	540
함흥	90	125	320	550
목포	110	140	345	650
신의주	90	120	270	400

출전: 경성상업회의소, 『조선경제잡지』, 1924년 11월호, 2~4쪽. (정제정, 「일제 식민지기 경성지역 전기사업과 부영화 운동」, 서울대학교 대학원 석사학위 논문, 1998, 25쪽에서 재인용)

한편 대흥전기는 함흥전기와의 합병 이후인 1918년부터 주주들에게 10%

이상의 高配當을 지속하고 있었다. 배당은 6개월간의 분기마다 이루어졌는데 <표 15>에서 알 수 있듯이 특히 1923년부터 1929년까지는 11~12%의 고배당이 이어지고 있었다. 12%라는 가장 높은 배당이 이루어진 1925년의 영업 상태를 보면, 공칭 자본금이 70만원, 불입 자본금이 70만원인데 1년 영업의 순이익금 총액이 16만2천여 원으로 불입 자본금에 대해 23.1%가 넘는 상당한 이익을 거두고 있음을 확인할 수 있다.

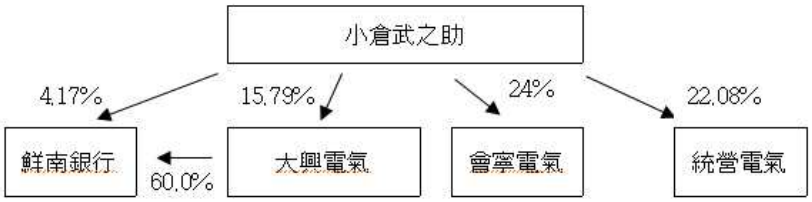
이러한 대흥 전기의 급격한 성장은 대흥전기의 사장인 小倉武之助의 사업적 재능에 바탕 한 것이기도 했다. 小倉은 1904년 토목회사 사원 자격으로 조선에 들어와 대구에 정착하였다. 약 20년 후에 그는 '조선의 전기왕'으로 불릴 정도로 전력업 분야에서 조선 최고의 위상을 구축하였다. 토목회사 사원으로 받은 월급을 성벽철거 과정에서 토지에 투자하여 큰 이익을 얻었고 이를 1907년 大邱製延合資會社 설립에 투자하였다. 가마니를 제조하는 이 회사는 미곡 이출과의 관련 덕분에 통감부 시기부터 재정 지원을 받았다. 1909년부터 3년간 매년 1천원씩 농상공부의 보조를 받았고, 1910년에는 금액이 2천원씩으로 증액되기도 하였다.[114] 이러한 일제의 지원 아래 자본을 축적한 小倉은 1911년 대구전기주식회사를 설립하고 이를 함흥의 전기회사와 합병하여 자본금 35만원의 대흥전기주식회사로 발전시켰고, 이후 군소전기회사를 공격적으로 합병하기에 이른 것이다. 농장경영, 부동산 경영, 운송업 등 다양한 업종으로의 확장 대신 주력업종인 전기업을 수직적으로 다각화하는 데 힘썼다.

물론 이러한 사업적 재능의 원천은 강력한 인적 네트워크였다. 동경제국대학 동창인 日本窒素肥料會社 社長 野口遵과의 친분, 역시 동창이었던 杉野文六郎이 東京에서 경영하고 있던 高田商會를 통해 Osram社, Westinghouse社의 전구와 엔진기관을 수월하게 공급받을 수 있었던 점 등이 그것이었다.[115]

---

114) 전우용, 앞의 책, 228쪽.
115) 大興電気株式会社 編, 앞의 책, 43쪽.

<표 14> 1925년 小倉武之助의 주식 소유 현황



1925년 당시 小倉武之助는 <표 14>과 같이 대흥전기 총 지분의 15.79%를 가진 최대 주주로 경영권을 안정적으로 확보한 후 鮮南銀行과 姉妹 전기회사에 개인 주주이자 법인 주주로서 막강한 영향력을 행사하였다. 금융업에 겸하고 있었던 점은 시설 정비나 개선을 위해 대규모의 자금이 필요한 전기사업에 편리하게 자금을 융통할 수 있기 위함이었을 것이다.

이처럼 1920년대 계속 10% 이상의 고배당이 이어지는 영업 실적이 대흥전기만의 예외적 현상은 아니었다. 1930년경의 조선 내 전기회사 45사 중 10% 이상의 배당을 하는 회사 22사로 절반을 차지하고 있었다.[116] 당시는 1927년 금융공황, 1929년 금해금으로 인한 경제계의 위축 등 세계적 불황으로 다른 회사들이 무배당 또는 결손을 하고 있던 상황이었다. 때문에 전국적으로 각 도시에서 전기요금인하운동이 붐처럼 일어났고 대구도 예외는 아니었다.

116) 김제정, 「일제 식민지기 경성지역 전기사업과 부영화 운동」, 서울대학교 석사학위논문, 1998, 24쪽.

<표 15> 대흥전기주식회사의 수입・지출과 배당률

연도	공칭자본 (만엔)	불입자본 (만엔)	적립금 (엔,누계)	수입금 (엔)	지출금 (엔)	상각금 (엔,누계)	이익금 (엔)	배당률 (%)
1918	14.5	14.5	4,925	96,762	60,624	20,608	20,138	4/10
1919	50	31.8	14,875	158,400	110,674	29,408	38,966	10
1920	50	32.2	26,875	223,555	159,537	29,408	44,018	10/9
1921	70	39.7	43,175	315,791	248,311	32,908	63,980	10
1922	70	42.2	63,156	383,909	310,565	32,908	72,844	10
1923	70	56.1	86,776	523,813	624,783	32,908	99,030	11
1924	70	70	130,636	621,209	472,707	49,908	131,602	12/9.6
1925	70	70	176,061	679,265	486,944	79,908	162,317	12
1926	200	102	182,911	778,093	557,114	106,408	194,474	12
1927	200	102	244,311	796,654	599,230	124,122	189,710	11/12
1928	200	119	306,200	956,550	709,444	157,122	214,106	12
1929	200	141	368,550	1,016,648	720,382	292,622	215,816	11
1930	200	175	428,535	1,147,282	839,628	246,622	253,654	10
1931	210	175	477,535	1,149,377	584,830	273,622	237,547	10
1932	240	202	513,685	1,238,813	1,008,708	312,784	250,975	10
1933	240	225	243,324	1,388,496	1,243,700	673,784	283,796	10
1934	500	290	306,532	1,593,598	1,157,208	773,784	366,390	10
1935	500	355	305,631	2,005,652	1,419,780	963,784	425,872	10
1936	702	463	260,907	2,333,617	1,612,992	1,315,703	559,173	10/13

출전: 大興電氣株式會社 編,『大興電氣株式會社沿革史』, 1939, 31쪽.

대구 부민들은 2년마다 돌아오는 요금 개정 시기마다 전기요금 인하를 주장하였다. 1927년 3월, 요금 인가기에 맞추어 대흥회사 측은 자진하여 6월부터 전기요금을 약 11% 인하할 것을 발표하였다. 그러나 대구부민들은 요금 인하가 대구 부내만이 아니라 道內, 道外를 불문하고 대흥회사 영업지 전체에 대한 것이라는 점에 불만을 표했다. 대구 이외의 영업지에서 대

구와 동일한 요금으로 전기를 이용하는 것은 타 지역의 결손을 대구의 수요자가 보충하는 셈이라는 주장이었다.[117] 전기요금인하에 대해서 慶尙北道 當局에서도 인하율을 부민들이 요구만큼 올리기를 여러 차례 중재하였으나 회사 측에서는 무성의한 태도를 견지하였다.[118]

전기 사업에 대한 불만이 확산·심화됨에 따라 점차 전기사업을 府營化하자는 주장이 등장하게 되었다. 초기의 논의는 신문 지상에 '일부 공직자들이 주장하는' 라는 표현에서 알 수 있듯 대구부협의회에서 제기되었다.[119] 부영화론은 점차 공론화되어 1927년 7월 대구부협의회에서는 電氣事業調査會(이하 조사회)를 설치하여 대구부 내 전기요금을 위시한 전기문제 전체를 조사할 필요가 있음을 滿場一致로 가결하였다.[120] 1928년 12월에는 부협의원 전부로 구성된 전기사업조사회가 설치되었다. 조사회에서는 수력, 瓦斯(가스), 전차 문제 등의 연구는 물론 현재 대흥전기를 매수할 경우의 가격을 조사하는 것도 한 목표로 되어 있었다.

이처럼 전기부영화 논란은 주로 대구부협의회를 무대로 진행되었다. 당시 대구부협의회가 전기문제에 적극적이었던 이유는 대구부 장래 2대 사업으로 상수도 대확장과 시내전차계획을 세워두고 있었기 때문이었다. 아직까지 부영화가 언급되고 있지는 않지만 대흥전기를 買收한 후 수력전기를 발전하여 시내전차의 동력 전부를 부영할 목적이 있었기 때문에 적극적인 태도를 보였던 것으로 짐작된다.[121]

---

117)『東亜日報』1927년 3월 10일「大邱電気府営説」.
118)『每日申報』1927년 6월 9일.
119)『朝鮮日報』1929년 7월 15일.
120)『東亜日報』1927년 7월 30일.
121)『東亜日報』1928년 12월 6일.

<표 16> 1929년의 대구부협의원 명단

	이름	업종
1	小川德長	
2	金宜均	관리, 출파사 경영
3	黑田圓治	
4	韓翼東	미곡상
5	立本要三	대구일보 발행인
6	朴炳兌	대구은행 감사
7	金正悟	교사 퇴직 후 藥種商 및 제약업
8	武尾禎藏	동양척식회사 퇴사 후 변호사
9	大平德三郎	대구곡물조합 이사
10	金斗性	농업
11	鄭道均	경일은행 대주주, 경주전기 대주주, 영덕전기 임원
12	靑木重信	회령, 대흥, 통영 전기 이사
13	大塚健治郎	
14	吉武甲子男	대구인쇄합자회사 사장 대흥전기 취체역
15	加藤一郎	
16	小口肇	대구제사소 山十製糸場 대표
17	烟本儀平	
18	趙柱泳	변호사
19	柳敎夏	안동전기 이사
20	小野元太	금융업

출전: 국사편찬위원회 한국사데이터베이스(http://db. history.go.kr).
비고: 1929년 당시 부협의원의 임기는 1926년 11월~1929년 10월.

1929년은 대구에서 전기요금인하 및 부영화 움직임이 가장 활발했던 시기였다. 요금 인가 시기가 7월로 임박하자 지역 내 조선인, 일본인 단체와 각종 조합·상업회의소 등의 활동이 분주해졌다. 회사 측에서는 12% 정도의 요금 인하를 총독부에 신청해둔 상태였다.[122)]

먼저 대구부 각 지역 주민의 대표인 町洞總代가 회합하여 회사 측에 현재 요금의 20% 이상을 대폭 감하할 것, 가로등은 반액으로 인하할 것, 계량등은 京城과 동일한 요금으로 개정할 것 등을 결의하였다.[123] 다음으로는 町總代를 포함한 일본인 측에서 전기요금저하기성동맹회(이하 기성동맹회)를 조직하여 대대적인 운동을 예고하였다. 각 조합·단체의 결의도 잇달았다. 대구곡물상조합이 필두에 나서 다른 조합의 참여를 독려하였다.[124] 이때 대구곡물상조합이 앞장 선 사실은 앞장에서 살펴 본 것처럼 미곡·정미업 종사자들이 非전기파의 주축을 구성하고 있었다는 점에서 당연한 일이었다. 한편 일본인들의 기성동맹회 조직에 자극을 받은 조선인들은 대구상공협회를 중심으로 조선인만의 운동단체를 만들기 위해 노력하였다. 그리하여 조선인의 7개 단체가 電氣料減下實現會(이하 실현회)를 조직하고 許智를 회장으로 선출하였다. 여기에는 대구상공협회를 포함한 미곡상조합, 한약상조합, 해륙물산위탁조합, 포목상조합, 고물상조합 등 조선인 경제권을 주장하는 단체들이 망라되었다. 조선인 측 실현회에서는 21일에 부민대회를 열어 여론을 환기하기로 결정하고 총독부에 陳情할 위원을 선거하였다.[125]

서로의 움직임에 자극을 받아 조선인과 일본인은 전기 문제에 한정하여 연대를 모색하였다. 그 결과 조선인 측 실현회에서 총회를 거쳐 일본인측 기성동맹회와 보조를 일치하여 운동의 효과를 극대화 것을 먼저 제의하였다. 21일에 예정된 일본인 측 부민대회 연사를 보내는 한편 조선인으로서의 특수한 요구조건을 수집하여 회사에 전달할 것도 결정되었다.[126] 실현회 측 간사를 맡고 있던 朴晩成은 '한 번 일어나는 이상 소기의 목적을 달성하고야 말 것인데, 이에는 무엇보다 부민의 단결이 굳세어야 할 것'이라며 조선인과 일본인의 단결을 주장하였다. 이처럼 전기요금 인하 문제가

122) 『每日申報』 1929년 6월 5일.
123) 『東亜日報』 1929년 6월 7일.
124) 『東亜日報』 1929년 6월 16일.
125) 『東亜日報』 1929년 6월 19일.
126) 『東亜日報』 1929년 6월 21일.

전례 없이 확대되자 대구부에서도 공직자, 유지 백여명을 소집하여 의견 청취를 하였다. 대구상업회의소에서도 부회장인 加藤一郎과 서기장이 조선총독부를 방문하여 전기과장으로부터 부민의 요구 사항을 고려하겠다는 답신을 받아왔다.[127]

6월 21일에는 부민대회가 개최되어 대구 부민 수천명이 모였다. 대회에서는 전등 요금 감하를 다시 한 번 결의하고 총독부에 파견할 진정위원을 선출하였다. 진정위원 5인 중 대구상업회의소 의원은 일본인 측 기성회장이기도 한 和田淸十, 裵永悳 2인이 포함되어 있었다.[128]

7월에는 전기 요금 인하 문제가 마침내 府營化 논의에까지 이르게 되었다. 조선인 측 실현회에서 가장 먼저 부영문제를 제기하였는데, 부협의원 일동이 이에 비밀간담회를 가지고 대흥전기회사 대구지점을 매수하여 부영으로 할 것을 결의하였다.[129] 조선인 단체가 앞장서고 대구부협의원이 적극 후원하면서 부영화 논의가 문제의 근본적 해결이라는 여론이 점차 확산되어간 것이다.

그러나 대구부 당국은 부민의 여론에 함구하였다. 부협의원들의 부영 채용 의견에 대해 山崎 부윤은 총독부 방면 등의 의향을 참고할 필요가 있다며 즉각적인 대답을 회피하였다. 이때 부협의원들 중 加藤一郎, 烟本儀平 두 의원은 부영은 시기상조라며 결의문에 조인을 거절하였다.[130] 물론 이들이 드러내놓고 부영 반대를 주장한 것은 아니었다. 부영안 실시를 희구하던 여론을 정면으로 거스르기 어려워 시기상조설을 제기했을 뿐 여러 가지 정황으로 보아 이들은 부영에 소극적이었던 것이 틀림없었다. 부협의원이면서 동시에 1925년과 1927년에 상업회의소 부회장을 역임한 加藤一郎은 대흥전기의 대주주였기 때문에 자신에게 불이익을 가져오는 부영에 적극 찬성하기는 어려웠을 것이다.

전기부영에 반대하는 입장에서는 비용 문제로 인해 시기상조라는 점을

127)『東亜日報』1929년 6월 21일.
128)『東亜日報』1929년 6월 26일.
129)『東亜日報』1929년 7월 10일.
130)『東亜日報』1929년 7월 11일.

가장 큰 근거로 들었다. 부영으로 전환할 경우 매수와 운영에 적어도 200만원 정도의 起債를 해야하는데, 이 200만원을 대략 年 6%로 모집한다고 해도 12만원 정도인데, 대구부민의 여력으로는 어렵다는 것이었다.[131]

그러다 돌연 전기요금 감하운동에 가장 앞장섰던 조선인측 전기료감하실현회에서 7월 31일 긴급총회를 모집한 후 전기 문제 대해 '신중한 태도로 당분간 관망'을 제안하며 실현회를 자진해산하는 일이 벌어졌다. '전기 문제는 민족별 감정의 여하가 있는 문제가 아니지만 서로의 경제적 사정과 주위 환경이 다른 것을 인정해야 한다', '일본인 측에서 떠든다고 부화뇌동하여 응하는 것은 생각해 볼 문제다', '우리는 우리대로의 입장과 사정이 다른 만큼 우리의 참된 소리로 일어나야 한다' 는 것을 이유로 들었다.[132] 행간에서 일본인 측과 연대하면서 어떤 문제가 발생했음을 미묘하게 짚어낼 수 있으나 정작 어떤 이유로 운동 자체를 포기하였는지는 알 수가 없다. 이후 전기 문제는 '일반의 熱이 미미하게 되어' 여러 차례 여론 환기를 위한 부민대회가 열리지만 특별한 성과 없이 진행되게 되었다.[133]

이후 대흥전기로서는 2년마다의 요금 개정기마다 환기되는 부영화론의 대책 마련에 부심하지 않을 수 없었다. 1929년 11월 대구상업회의소 평의원 선거에 대흥전기 대구본점 지배인 三春藏이 출마한 것은 회사 측의 나름의 대응이었던 것 같다. 또한 小倉武之助가 38표로 최다 득표, 三春藏이 32표로 세 번째로 다 득표한 사실은, 조선인 회원들의 표가 일본인에게 30여표 정도 투표된 사실은 상업회의소 회원들 사이에서 막강한 조직력과 자금력을 갖추었던 전기파의 상당한 로비가 있었음을 짐작케 한다. 전기파와 非전기파의 경쟁이 유독 1929년에 노골화된 것은 아마도 이후의 부영화 논의에서 회사측 세력을 비호할 세력을 구축하기 위한 전기파와 이를 저지하려는 非전기파의 경쟁이 근저에 있었기 때문인 것이다.

이처럼 대흥전기는 상업회의소를 부민 전체의 부영화 논의에 반대하는 지렛대로 삼고 적극적인 로비를 통해 전기파를 형성하였다. 이 과정에서

131) 『每日申報』 1929년 7월 12일.
132) 『東亞日報』 1929년 8월 3일.
133) 『東亞日報』 1929년 8월 3일; 8월 5일.

상업회의소 내 조선인 회원들은 전기파에 투표하기도 하였다. 또한 조선인 7개 단체의 결합으로 이루어진 전기요금감하실현회도 이유는 명확치 않으나 스스로 해산하였다. 이 같은 부민들의 열망과 대치되는 일부 일본인과 조선인의 행태는 우연한 결과가 아닐 것이다. 지역 사회에 뿌리를 둔 대표적인 독점자본의 사회경제적 위력이 얼마나 강고한 것인지를 잘 보여주고 있다.

이처럼 대구상업회의소 내부에는 大興電氣株式會社를 중심으로 상호 출자와 중역 겸임으로 연결된 電氣派라는 파벌과 이에 대항하는 미곡유통·정미업자로 구성된 非電氣派가 존재하였다. 두 파벌은 상업회의소와 지역경제의 주도권을 둘러싸고 전기파와 치열하게 경쟁·갈등하였다. 특히 非전기파에 속한 회원들은 1920년대 후반에서 30년대 초반까지 전개된 전기요금인하 및 전기부영화논란에서 민족 구분 없이 연대하여, 논란을 확산시키는 역할을 하며 전기파를 압박하였다. 이 같은 모습은 상업회의소 구성원들의 중층적·복합적인 이해관계가 지역 사회의 현안을 통해 표출된 대표적인 사례라 생각된다.

Ⅴ. 結 語

경상도의 전통적 행정·상업 중심지였던 大邱는 개항과 일제강점기를 거치며 사회경제적 위상의 큰 변화를 겪게 되었다. 일본인들의 이주와 정착으로 강고한 일본인 사회가 형성되기 시작했으며, 상업적 측면에서도 근대적 교통망의 구비와 대일무역의 확대로 인해 수치상의 큰 성장을 이루었다. 대구의 일본인들은 조선총독부의 지원과 막강한 자본력을 바탕으로 지역 상권을 장악하였고, 지역 사회의 경제적 상층부를 차지하였다. 여기에 소수의 상층 조선인 지주, 상공업자들이 참여하여 상업회의소라는 지역의 경제 기구가 설립되었다.

상업회의소는 본래 총독부가 지역 상공업자의 통제라는 의도를 가지고 설립한 관변성 짙은 기구였다. 그러나 지역 상공업자의 이해를 대변할 수 있는 거의 유일한 압력단체로서, 지방관청이나 조선총독부를 향해 조선경제정책에 관한 의견을 개진하는 역할도 담당하고 있었다. 한편 내부적으로는 다수의 일본인 회원이 운영과 활동의 방향을 결정하는 평의원회와 임원직을 장악하였기 때문에 지역민의 대다수를 차지하는 조선인, 조선인 상공업자의 경제적 이해는 무시되기 쉬운 운영구조였다. 민족차별적 운영과 활동을 가능하게 했던 회원자격은 府營業稅 일정액 이상으로 규정되어 다수 영세 상공업자들은 가입조차 제한되었다. 지역 내 경제력 격차를 기반으로 한 계층성 또한 지니고 있었던 것이다. 이에 더하여 지역의 다양한 업종별 조합은 저마다의 이권을 위해 조합 대표를 임원으로 당선시키기 위한 치열한 선거 운동을 반복하였다. 이처럼 상업회의소는 지역 내의 민족, 계층, 업종 등의 중층적이고 복합적인 이해관계를 들여다볼 수 있는 窓과 같았다.

개항장 부산과 지리적으로 인접한 대구는 개항 직후부터 대일무역에 참여하여 빠른 속도로 성장할 수 있었다. 그러나 시간이 흐르면서 부산의 상권에 잠식되었을 뿐 아니라, 경상도의 내륙 중심지로서 가지고 있던 상업도시로서의 集散力을 인근 철도역이 설치된 지역에 빼앗기고 있었다. 이러

한 사회경제적 위기 상황을 맞이하여 대구상업회의소는 1910년대 후반부터 1930년대에 걸쳐 지역철도부설운동을 전개하였다. 포항과 울산이라는 동해안 항구를 대구와 사설철도 노선으로 연결하여 대구의 독자적 外港을 확보함으로써 경상북도 지역까지 영향력을 미치고 있던 부산 상인을 견제하기 위함이었다. 또한 교통이 불편하였던 경상북도 북부지역으로 상권을 확장하기 위하여 邱安線(대구-안동)의 부설을 조선총독부에 지속적으로 請願하였으며 지역 여론을 환기시키고 타 지역과 연대하는 방식으로 총독부를 압박하였다.

이 같은 지역 개발·지역 성장에 관한 사안은 조선인 상공업자뿐만 아니라 지역주민 전체를 회유하고 포섭하는데 매우 효과적이었다. 조선인·일본인을 막론하고 상업회의소 내 대부분의 상공업자들이 지역철도부설운동에 적극 참여하였으며 慶東線(대구-포항)의 성공적인 부설을 바탕으로 대구를 중심으로 하는 다양한 철도 노선 부설을 위한 청원운동은 지속적으로 전개되었다. 당시 대구상업회소 내부 구성원들은 지역중심 철도부설이 조선총독부 처지에서는 우선순위로 두지 않을 것이라 판단했다. 이에 대구지역의 상공업자들은 상업회의소를 중심으로 연대하여 자신들의 위세와 능력을 시위함으로써 지역사회에서의 지위와 역할을 스스로 확보하려고 하였던 것이다. 이러한 과정을 통해 일본인과 조선인 모두에게서 동일 거주 지역에 대한 일정한 일체감을 바탕으로 일본정부 또는 조선총독부, 타 지역과 경쟁하려는 경향을 살펴볼 수 있었다.

한편 대구상업회의소 내부에는 大興電氣株式會社를 중심으로 상호 출자와 중역 겸임으로 연결된 電氣派라는 파벌이 존재하였다. 이에 대항하는 미곡유통·정미업자로 구성된 非電氣派는 상업회의소와 지역 경제의 주도권을 둘러싸고 전기파와 치열하게 경쟁·갈등하고 있었다. 두 파벌은 2년마다 상업회의소 회원들의 투표로 선출되는 20석의 평의원직과 임원직을 차지하기 위해 경쟁하였다. 파벌은 업종을 기준으로 삼아 조선인·일본인의 구분 없이 구성되어 있었다. 때문에 1929년 상업회의소 평의원 선거에서는 30여명의 전기파 조선인들이 같은 파벌의 일본인에게 투표하는 흔치

않은 현상이 등장하기도 하였다. 특히 非전기파에 속한 회원들은 1920년대 후반에서 30년대 초반까지 전개된 전기요금인하 및 전기부영화논란에서 역시 민족 구분 없이 연대하여, 논란을 확산시키는 역할을 하며 전기파를 압박하였다. 이 같은 모습은 상업회의소 구성원들의 중층적·복합적인 이해관계가 지역 사회의 현안을 통해 표출된 대표적인 사례라 생각된다.

이상에서 정리한 것처럼 상업회의소의 동향은 지역 사회, 지역 경제와 뗄 수 없는 관계를 맺고 있었다. 사안에 따라 연대·갈등하는 상업회의소 구성원들의 모습은 당시 지역사회의 복합적이고 중층적인 모습을 반영하고 있다. 사안에 따라 조선총독부에 '우리 지역' 위주의 정책을 달리 청원하는 모습은 기존 지배자로서의 단일한 권력집단으로 비춰졌던 재조일본인 사회를 다면적·다층적으로 파악하는 것이 보다 실제에 가깝다는 의견에 힘을 실어주고 있다. 기존의 민족 간 지배와 저항의 구도로만 설명해왔던 일제강점기를 연대·경쟁·암묵적 동조 같은 보다 다양한 관점과 시각에서 구체적으로 재검토해야 할 필요가 있는 것이다.

그러나 일제강점기 조선이라는 공간에서 지역 발전을 둘러싼 조선총독부, 지역사회, 지역상업회의소라는 세 주체의 관계가 균형을 이루고 있는 것은 아니었다. 민족모순이 완전히 탈각된 연대는 현실적으로 성립 할 수 없다. 근대적 교통망의 확충, 대일무역으로 인한 성장 등 대구의 외면적 변화가 이 시기에 이루어졌지만, 이러한 변화는 민족별 격차를 벌리는 중요한 조건이기도 하였다. 대구상업회의소의 회원자격 강화로 탈락된 많은 조선인 상공업자들이 조선인 경제의 발전을 위해 대구상공협회를 결성하여 대구상업회의소에 대립하였다는 사실은 지역 또는 업종 등의 이해관계가 일제강점 하에서 언제든지 민족 간 대립으로 대체될 수 있는 불안정한 것이었음을 의미하였다. 외부로부터 이식된 근대화의 압력에 다양한 방식으로 대응하려는 대구상공협회를 위시한 조선인 상공업자들의 면모는 향후 구체적으로 연구되어야 할 과제로 남겨둔다.

參 考 文 獻

1. 資料

『皇城新聞』,『大韓每日申報』,『東亞日報』,『朝鮮日報』
『每日申報』,『朝鮮民報』,『京城日報』,『大邱日報』,『釜山日報』
『朝鮮』,『朝鮮彙報』

朝鮮統監府,『弟1次, 2次, 3次統監府統計年報』
朝鮮總督府,『朝鮮總督府官報』
朝鮮總督府,『朝鮮總督府統計年報』
朝鮮總督府,『慶尙北道調査材料』, 1910.

慶尙北道廳,『慶尙北道産業調査』, 1912.
慶尙北道 編,『慶尙北道統計年報』, 1930.
大邱府 編纂,『大邱 府勢一般』, 1935年版, 1937年版.
大邱府 編發行,『大邱府史』, 1943.

中村資郎編,『朝鮮銀行會社要錄』, 東亞經濟時報社, 各年版.
大邱商業會議所,『大邱商業會議所月報』, 1916～1923.
大邱商業會議所,『大邱の實業』, 1923～1925.
大邱商業會議所,『大邱の商工』, 1929～1938.

岡崎唯雄,『朝鮮內地親告書』, 1895.
大邱新聞社 編,『鮮南要覽』, 1912.
三輪如鐵,『大邱一般』, 1912.
近燈徹君, 朝鮮銀行 編,『大邱地方經濟事情』, 1913.
大邱府編纂,『大邱民團史』, 1915.
朝鮮民報社編輯局 編,『慶北産業誌』, 1920.
大邱商業會議所,『最近大邱要覽』, 1921.
大邱商業會議所,『大邱案內』, 1923年版, 1928年版.

大邱商業會議所,『大邱商工名錄』, 1925.
吉田由已 編,『大邱』, 1928.
朝鮮總督府鐵道局庶務課編,『朝鮮鐵道論纂』, 1930.
河井朝雄,『大邱物語』, 1931.
大邱商工會議所,『統計年報』, 1933.
佐田弘治郎,『朝鮮の私設鐵道 : 調査報告第25卷』, 1935.
達捨藏,『慶北大鑑』, 1936.
田中麗水編,『全鮮商工會議所發達史』, 1936.

2. 단행본

김일수,『근대 한국의 자본가-대구의 은행 회사를 중심으로』, 계명대학교 출판부, 2009.
동선희,『식민권력과 조선인 지역유력자』, 선인, 2011.
방기중,『근대 한국의 민족주의 경제사상』, 연세대학교 출판부, 2010.
손정목,『한국개항기 도시사회경제사연구』, 일지사, 1982.
안용식,『한국행정사연구』 1, 2, 대영문화사, 1993.
역사문화학회,『지방사연구입문』, 민속원, 2008.
오미일,『한국근대자본가연구』, 한울, 2002.
이윤갑,『한국근대 상업적 농업의 발달과 농업변동』, 지식산업사, 2011.
이현종,『한국개항장연구』, 일조각, 1975.
전성현,『일제시기 조선상업회의소 연구』, 선인, 2011.
정연태,『한국근대와 식민지 근대화 논쟁-장기근대사론을 제기하며』, 푸른 역사, 2011.
전우용,『한국 회사의 탄생』, 서울대학교출판문화원, 2011.
정재정,『일제침략과 한국철도: 1892～1945』, 서울대학교출판부, 1999.
하시야 히로시 저, 김제정 역,『일본제국주의, 식민지 도시를 건설하다』, 모티브북, 2005.
하원호,『한국근대경제사연구』, 신서원, 1997.
허영란,『일제시기 장시 연구』, 역사비평사, 2009.
홍순권,『근대도시와 지방권력』, 선인, 2010.

홍순권 외,『부산의 도시 형성과 일본인들』, 선인, 2008.

坂本悠一, 木村健二,『近代植民地都市 釜山』, 桜井書店, 2007.
木村建二,『在朝日本人の社會史』, 未來社, 1989.
波形昭一 編,『近代アジアの日本人經濟團體』, 同文館, 1997.
橋谷弘,『帝國日本と植民地都市』, 吉川弘文館, 2004.
吉川昭,『大邱の日本人』, ふるかわ海事事務所, 2007.

3. 論文

강명숙,「1920년대 일본인 자본가들에 대한 조선인 자본가들의 저항- 평양상업회의소를 중심으로」,『국사관논총』90, 2000.
_____,「1920년대 일본인 자본가들에 대한 한국인 자본가들의 저항- 상업회의소를 중심으로」,『한국민족운동사연구』, 2001.
기유정,「일본인 식민사회의 정치활동과 '조선주의'에 관한 연구-1936년 이전을 중심으로」, 서울대학교 박사학위논문, 2011.
김경남,「한말·일제초기 조선본점기업 자본가네트워크의 형성」,『지역과 역사』12, 2004.
김경림,「1920년대 전기사업 부영화운동-평양전기 부영화를 중심으로-」,『백산학보』46, 1996.
김동철,「부산의 유력자본가 香推源太郎의 자본축적과정과 사회활동」,『역사학보』186, 2006.
김양식,「충북선 부설의 지역사적 성격」,『한국근현대사연구』33, 2005.
김영미,「일제시기 도시문제와 지역주민운동」,『서울학연구』28, 2007.
김우숙,「일제하 조선의 상공회의소에 관한 고찰」,『순국』, 1990,10.
김일수,「일제강점 전후 대구의 도시화과정과 그 성격」,『역사문제연구』10, 역사문제연구소, 2003.
김제정,「일제 식민지기 경성지역 전기사업과 부영화 운동」, 서울대학교 석사학위논문, 1999.
김병하,「개항기의 거류일본인과 그 직업」,『慶熙大學校論文集』2집, 경희대학교, 1972.

김태웅, 「日帝下 群山府에서 住民의 移動事情과 階層分化의 양상」, 『한국민족문화』35, 2009.
_____, 「日帝下 群山府 華僑의 存在形態와 活動樣相」, 『지방사와 지방문화』13, 역사문화학회, 2010.
문영주, 「20세기 전반기 인천 지역경제와 식민지 근대성」, 『인천학연구』10, 2009.
박재상, 「한말·일제초기 목포일본인상업회의소와 경제침략」, 전남대학교 석사학위논문, 1999.
배석만, 「일제시기 부산의 대자본가 香推源太郎의 자본축적 활동」, 『지역과 역사』25, 2009.
손경희, 「한말 일본의 농업이민정책과 민족운동」, 『계명사학』7, 1996.
_____, 「1910년대 경북지역 일본 농업이주민의 농장경영」, 『계명사학』11, 2000.
양지혜, 「1930년대 전반기 경성상공회의소의 '중소상공업옹호운동'」, 한양대학교 석사학위논문, 2009.
임식경, 「대구읍성의 철거와 일본인 상권의 변화」, 한국교원대학교 석사학위논문, 2008.
전성현, 「일제시기 지역철도 연구-근대 식민도시 부산의 전철 건설을 둘러싼 지역사회의 역학관계」, 『역사와 경계』84, 2012,9.
_____, 「일제하 東海南部線 건설과 지역 동향」, 『한국근현대사연구』48, 2009.
_____, 「日帝初期 '朝鮮商業會議所令'의 制定과 朝鮮人 商業會議所의 解散」, 『한국사연구』118, 2002
정연태, 「조선말 일제하 資産家型 地方有志의 成長 추구와 利害關係의 中層性-浦口商業都市 江景地域 사례」, 「한국문화」 31, 2003
정태헌, 「조선총독부의 경상합동은행 경영권 장악 과정과 일본인은행으로의 흡수」, 『한국사학보』40, 2010,8.
조재곤, 「일제강점 초기 상업기구의 식민지적 재편 과정-1910년 商業會議所와 조선인 자본가」, 『한국문화』31, 2003.
지수걸, 「일제하 공주지역 유지집단의 도청이전 반대운동」, 『역사와 현실』20, 1996.

_____, 「충남 공주 지역 '지방정치'와 '지방유지'」, 『내일은 여는 역사』11, 2003.
_____, 「일제하 충남 서산군의 '관료-유지 지배체제'」, 「역사문제연구」 3, 1999
차철욱, 「일제강점기 부산상업(공)회의소 구성원의 변화와 '부산상품견본시'」, 『지역과 역사』17, 2005.
_____, 「개항기~1916년 부산 일본인商業會議所의 구성원 변화와 활동」, 『지역과 역사』14, 2004.
平澤助子, 「1920년대 전반 조선총독부의 산업정책 수립과정과 在朝日本人 기업가」, 연세대학교 석사학위논문, 2007,12.
木村晴壽, 「戰前日本の商業會議所立法-商業會議所法の制定·改正·再改正-」, 『松本大学研究紀要』7, 2009. 5~8쪽

Abstract

The composition and petition movement of Daegu Chamber of Commerce during Japanese Colonization of Korea

Kim, Hee Jin
History Education Major,
Department of Social Studies Education
The Graduate School
Seoul National University

Upon opening the port, Japanese merchants and industrialists who moved to Daegu has pillaged traditionally Koreans' business district and placed themselves at the top of regional economy under the protection of the Japanese colonial government and with a considerable capital strength. During this process, both Japanese and Korean merchants established chambers of commerce to protect their national and economic interest. Such separate chamber of commerce was integrated into Japanese chamber of commerce in 1915 when the Japanese colonial government promulgated 「Law of Joseon Chamber of Commerce Dissolution」.

The integrated Daegu Chamber of Commerce was discriminatory both in terms of its members and operation. The membership was only given to those who pay a certain amount of municipal sales tax, which prevented many Korean small business owners from joining. Also, the board of trustees composed of 20 people, which decide the direction and opening/closing of regulation only included 4-5 Koreans; thus, the interest of Koreans and Korean business owners were excluded. A few Korean business owners were quite active; however, they prioritized the interest of their own industry than national interest. Daegu Chamber of Commerce had many roles, and this research focuses on the one as a pressure organization that represents the local community. The regional Chamber of Commerce represented the local community and conducted petition movements to pressure municipal governments and the Japanese colonial government to implement certain policies. Notable examples include The Regional Railroad Construction Movement such as Gyeongdong Line and Guan Line, and The Electric service municipalization movement.

Daegu is geographically close to Busan which has an open port, and this condition enabled Daegu's rapid development upon opening a port. However, as time went by, it was encroached by business district of Busan and the commercial reception and distribution strength that Daegu traditionally had as the inland center point was being taken away by nearby cities with railway stations. Under such social and economic background, Daegu Chamber of Commerce took on the Regional Railroad Construction Movement from the late 1910s to 1930s. By connecting two East Coast ports, Pohang and Ulsan, with Daegu using private railway, Daegu could secure its own outport, and this could keep Busan's merchants in check who were expanding their

district to North Gyeongsang Province. Not only that, in order to expand its business district to the northern part of North Gyeongsang Province, Daegu continually petitioned the Japanese colonial government to construct Guan Line (Daegu-Andong), and pressurized the government by allying with other areas as well as stirring up the public opinion.

Such issues of regional development and growth proved very effective to convince and winning not only the Korean merchants, but also all local residents. The members of chamber of commerce, both Koreans and Japanese, actively participated in the Regional Railroad Construction Movement, and petition movement to build many railway lines that center around Daegu continued based on the success of Gyeongdong Line (Daegu-Pohang).

Within Daegu Chamber of Commerce, there existed a faction named Electricity faction of which center was Daeheung Electricity Corporation and its members connected through mutual investment and interlocking directors. On the opposite side, there was Non-electricity faction composed of people in grain distribution and rice cleaning business. These two factions were in serious competition and conflict over dominance of local economy. The two factions were composed in a non-discriminatory manner of which members included both Japanese and Koreans as long as they belong to the same industry, and the two factions competed in the biannual election participated by members of chamber of commerce over 20 seats in the board of trustees and executives. Due to this, during the board of trustee election of chamber of commerce in 1929, quite unusual situation unfolded in which about

30 Koreans who belong to the Electricity Faction voted for Japanese in the same faction. The members of Non-electricity faction, especially, banded together regardless of nationality for issues such as reduction of electricity rates and electric service municipalization, which increased the controversy and pressured the Electricity faction. Such phenomenon is a representation in which the multi-layered interests of members of chamber of commerce exposed itself through pending issues of local community.

As discussed so far, the trend of chamber of commerce was influencing the Japanese colonial government and local community, and vice versa. It was the pivot of active petition movement to construct railways to support local development and growth, and to do so, they worked together regardless of nationality and industries to pressurize the Japanese colonial government. Also, when public opinion surged regarding electric service municipalization, they showed division and conflicts due to the clash of interests between industries. As such, the chamber of commerce, which showed solidarity at times and conflict at other times based on the nature of issues, reflects the complex and multi-layered local community at the time.

Keywords: Daegu, Daegu Chamber of Commerce, regional Chamber of Commerce, petition movement, Regional Railroad Construction Movement, electric service municipalization

Student Number: 2011-21543