

朝鮮東北部の社会変容と植民地支配

——清津港の建設をめぐる——

はじめに

本稿は、一九世紀末から一九二〇年代までの朝鮮東北部の社会変容を、日本側によっておこなわれた清津港の建設問題と関連づけて、考察するものである。

本稿において、「朝鮮東北部」という用語は、咸鏡北道を指すものとする。咸鏡北道は、植民地化以前から国境を越える活発な経済活動が営まれた地域であり、日本側の経済進出が相対的に進んでいない地域であった。こうした地域をとりあげること、日本側の侵略と朝鮮社会のせめぎ合いを描き出し、日本の植民地支配によって一方的に規定されてしまうわけではない、地域独自の社会

像を提示したい。

清津は、元々は咸鏡北道の浦口（小さな港のこと）・漁村の青津であった。日露戦争において、日本軍の上陸地点・輸送拠点となり、清津―会寧間に軽便鉄道が敷設されて勃興し、日露戦後の一九〇八年四月一日に日本の意向により開港させられた。咸鏡北道における日本側の進出拠点であった。

ところで、清津近郊には朝鮮王朝時代以来、咸鏡北道の政治・経済・軍事上の拠点たる鏡城が存在した。また、咸鏡北道には清津建設以前に城津（一八九九年開港）・雄基（一九二一年開港、ただし一九世紀末から勃興）などが交易拠点として存在しており、これらの地域は植民地下でも朝鮮人側の交易拠点となった。本稿では、これら

加藤 圭木

の地域、特に鏡城や城津の動向と関連づけて、日本側による侵略政策において重要な位置を占めた清津港建設の意味を、検討していきたい。鏡城は、清津建設の影響を直接的に受けた地域としてとりあげることになる。また、城津は、清津と並ぶ咸鏡北道における開港地として、比較の対象とすることにしたい。

それでは、先行研究について検討しておこう。まず、芳井研一は、日本史研究の立場から咸鏡北道に対する日本の侵略政策を考察し、その際、清津港に注目し、開港に至るまでの経緯などを論じている^①。ただし、朝鮮社会の実態に対する考察は乏しく、清津港建設の意味を朝鮮社会との関係から論じる必要がある。次に、ソン・ギュジン^②は清津の形成と「発展」について論じている。ソンの論文は、清津の内部についての考察を深めたという点で重要な成果であると考ええる。ただし、清津港建設が朝鮮社会においてもついていた意味を明らかにする上で、周辺地域との関係を考察することが必要だと考える。また、清津開港時の土地収奪についての考察も、課題として残されている^③。

一方、咸鏡北道の交易に関しては、梶村秀樹の研究が

重要である^④。梶村は、一八九四年の甲午改革以降一九一〇年に至る時期の朝鮮社会について、「相対的に独自性をもった地域経済がそれぞれ個性的に日帝の圧迫に対峙する局面も存在した」と指摘する（二一九七～二九八頁）。そして、このことを「北関」（梶村は咸鏡北道と、咸鏡南道北部を含む領域として定義している）において検討するとして、「北関」の内外交易の実態を描き出した上で、「日本側によって容易に制御しえない経済活動領域」（二九九頁）の存在を浮かび上がらせている。そして、そうした「北関」の朝鮮人経済には、植民地化後においても「植民地化前の活気に満ちた地域経済の名残りがなお認められ」と見通している（三二一頁）^⑤。本稿の作成にあたっては、梶村論文を大いに参考にした。ただし、梶村などの先行研究は、基本的に植民地化以前を考察の対象とするものであり、その後の時期については本格的に検討していない。そこで、植民地化以前の状況を踏まえながら、植民地化後の咸鏡北道の社会変容を論じようというのが、本稿の基本的なねらいである^⑥。

以上を踏まえて本稿では、①日本による清津港の建設過程―特に土地収奪に焦点をあてて―を論じるとともに、

②一九世紀末以来の歴史を踏まえながら、周辺地域との関係から清津港建設の意味をとらえなおしていく。そうすることで、清津港建設が朝鮮社会との間にいかなる軋や葛藤を生じさせたのかを明らかにするとともに、日本の支配と向き合う咸鏡北道地域の独自の歴史像―日本側の支配政策が一方的に貫徹していくのではない―を浮かび上がらせてみたい。

なお、本稿は一九二〇年代までを対象とする。一九三〇年代以降の清津港の状況については、「満洲国」の建国や「工業化」政策の進展なども踏まえて議論する必要があるため、今後の課題とする。⁶⁾

本稿では、地域・民族名は朝鮮とし、大韓帝国は韓国と記す。史料引用にあたっては適宜新字体に改め、句読点を補った。「」は報告者の注である。「鮮人」「北鮮」などの差別的表現は不適切であるが、史料引用に際してはそのままにした。また、朝鮮語文献は日本語に訳し、筆者名等の前に*を付した。

一 咸鏡北道の特質と鏡城・独津

本節では、植民地化以前の咸鏡北道の特質、さらには、同道の中心的地域であった鏡城とその浦口である独津について、見ていくことにしたい。⁷⁾

咸鏡北道は、朝鮮南部と異なり、気候的条件から稲作に適さず、大豆など畑作中心の農業が展開していた。そうした中で、商業や漁業が盛んであった。そして、一九世紀後半には国境を接するロシア・中国との交易が隆盛を極めていた。輸出品としては生牛が有力であった。また、ロシアへの出稼ぎ労働に赴く者も多かった。咸鏡北道の交易は、牛車や帆船といった輸送手段によって支えられていた⁸⁾。そして、同道の活発な交易の拠点となった港としては、城津港（咸鏡北道南部の臨溟市場などを近郊に擁する港、従来から存在する商業の拠点と結びついて発展していた）、清津港近郊の独津港（咸鏡北道の政治・経済の中心地たる鏡城に直結している港）や、雄基港（一九世紀末に雄基は朝鮮人の交易の拠点となっており、現地では雄基開港を目指す動きがあった）をあげる

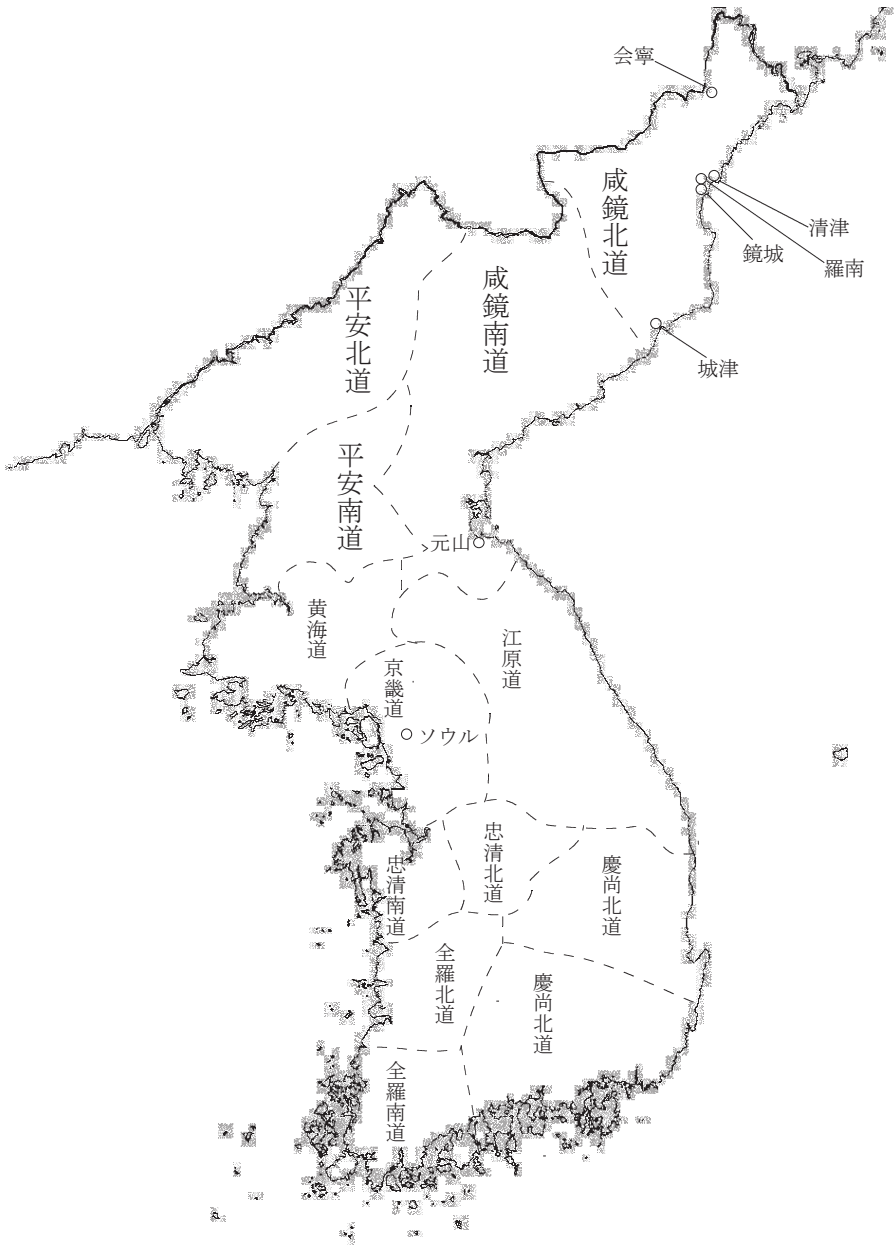


図1 朝鮮全図

注：筆者作成。本稿関連地名を記した。なお、濟州島は省略した。



図2 清津近郊概略図

注：筆者作成。

ことができる。

ここでは、議論の前提として、清津港の近くに位置しその影響を直接に受けることとなった鏡城・独津が、清津港開港以前においてどのような地域であったのかを、見ておこう。⁽⁹⁾

まず、鏡城は、朝鮮時代前期より兵馬都節制使が置かれるなど軍事的に重視されていた。近代に入り、一八八四年に、鏡城以北の十邑を統括する北道按撫使が鏡城に置かれた⁽¹⁰⁾。さらに一八九六年には咸鏡北道の觀察使の所在地となった。以上のように、鏡城は政治的・軍事的に

咸鏡北道の中心地域だったのである。一八九七年の日本側の觀察によれば、鏡城には官公庁が多く、また農業と商業が相半ばしており、城内外に多くの商店が見られたという。⁽¹¹⁾

鏡城は咸鏡北道の商業の重要拠点であった。そのことを示すのが、天一会社の設立である。天一会社は鏡城を根拠地とし、元山と吉州、江陵等の地の沿岸貿易に従事した経験がある者たちが、咸鏡北道の地理的な利点を活かし、ウラジオストクとの貿易のために設立した会社である。⁽¹²⁾ 天一会社の詳細は、金載昊の先行研究に譲ることにし、ここでは設立した商人たちによる会社設立の請願書（一八九六年）を示すだけにとどめておこう。

請願書

本人等ハ北関〔咸鏡北道〕ニ居生シ商務ヲ以テ営業トスル者ナリ。鏡城ハ十州中央ニ在リ、南ハ元〔元山〕、釜〔釜山〕ノ港ニ通シ、北ハ清俄〔ロシア〕ノ界ニ交リ、西ハ中江ヲ控ヘ、東ハ大洋ニ臨ミ、山河間ノ都会天府ト謂フ可キナリ。商業ヲ各自凶生〔生きよう〕と図ること〕スルモ発達スルコト能ハサルヲ

以テ同志十余人各資本ヲ出シ会社ヲ組織シ天一会社
ト称シ本社ヲ鏡城府下ニ設立シ各浦口ニ支店ヲ分設
シ風帆船ヲ購買使用ス。⁽¹³⁾

鏡城は咸鏡北道の中心であり、各方面とも通じていて、商業地として適当だとして、会社を設立して、商業の発展を図ろうとしたのである。このように鏡城は、朝鮮人側から、咸鏡北道において商業の拠点となるべき地域と見られていた。

さて、次に独津について見ていこう。独津は、鏡城に直結する浦口であり、荷物の積み卸しに便利であつたといわれる⁽¹⁴⁾。また、独津は「日露戦役前迄繁栄ヲ持續」してきたと評価されている。近郊に位置した清津（青津）も浦口として多少利用されてきたようであるが、独津に比べるとその存在は取るに足らないものであつた。以下に示すのは、一九〇五年における会寧等の豆満江沿岸に移送された物貨額を、ルートごとにまとめたものである⁽¹⁵⁾。会寧は朝鮮王朝時代以来の清との貿易拠点であり、朝鮮人商人も多かつた地域である。

元山↓独津↓鏡城↓会寧其他豆満江沿岸ノ都邑村落
及間島 五万一千四一三円
元山 ↓清津 ↓会寧其他豆満江沿岸ノ都邑村落
及間島 七万二三四四円

独津と清津では、七倍以上の差があり、陸揚げ場としての独津の優位性が明らかである。しかも、この年には日露戦争下で日本軍が清津を積極的に利用したことを踏まえれば、それ以前の両者の差は歴然としていたと考えられる。独津が優位であつた背景には、独津が商業地たる鏡城に近いことに加え、「商人ノ清津ニ寡クシテ鏡城ニ多カリシ」ことと、「北方行貨物ハ牛車馬ニテ運搬セラレタル力故ニ、鏡城ハ是等ノ供給ニ富ミ連絡ニ便宜多カリシコト」があつた⁽¹⁶⁾。また、清津と鏡城は山で隔てられ、連絡はあまりよくなかつた。

日露戦争以前の咸鏡北道では、独津—鏡城—会寧等といった輸送ルートが存在し、鏡城に多くの商人がいた。その一方で、清津は一浦口に過ぎず、利用は限定されていたのである。

二 清津港の開港

本節では、清津の開港がどのようにおこなわれたのかを検討していきたい。(一)では、前提として日露戦争時における清津の軍事利用を明らかにする。その上で、(二)では清津開港の日本側の目的を検討する。そして、(三)で清津開港に伴う土地収奪の問題を考察する。

(一) 日露戦争における清津の軍事利用

日露戦争において、咸鏡北道は当初ロシア軍に占領された。そして、戦局の進展に伴い、日本軍は、咸鏡北道においてロシア軍を撤退させながら北進し、会寧占領を目標とした。こうした中で、清津は日露戦争時に日本軍の軍需品や軍隊の揚陸地とされた⁽¹⁷⁾。ただし、清津經由の軍需品の輸送は困難を極めた。

　　輸城占領後糧食、弾薬の集積地に清津港を兵站主地とし、瀨名少将司令の下に輸送を図りしも、前記降雨のため橋梁は流出し、輸送亦意に委せず、一般戦

　　關員は、糧食半減(三合)し架橋、道路修繕及運搬等、労役者は四合を給するの止むなきに至りぬ⁽¹⁸⁾

架橋や道路修繕等のために、兵士の食糧を半減させてまで、労働者に多くの食糧を与えざるをえなかったのである。積極的に労働に応ずる者が少なかったであろう。日本軍の作戦に伴って、「軍需品の集積配給にたづさわる御用商人を中心に内鮮の商人労務者等、日一日と聚来し忽然北鮮荒涼の海浜は市場の如き雑間を呈するに至つた」⁽¹⁹⁾。ところで、日本軍は、清津港を軍事的に利用する際に朝鮮人の住宅を徵発したようである。日露戦争中に關する史料はないが、戦後の一九〇六年夏においても、「清津守備隊八未夕兵舎ナルモノヲ有セスシテ、事務所ノ外ハ、何レモ韓人家屋ヲ徵発シ、宿舍ニ充用シツ、アル」⁽²⁰⁾との状況であつたためである。

　　日露戦争中には家屋のみならず、軍事的目的から土地が占拠されたと推測される。軍隊の上陸、軍需品の置き場として、土地が必要だからである。日露戦争中には、日本軍によって、朝鮮の各地で土地が占拠されている⁽²¹⁾。清津でもこうしたことがあつた可能性が高い。

日露戦後のことになるが、鏡城に駐屯していた日本軍向けの軍需品は、通常は独津より揚陸して鏡城へと送られることとなっていた。しかし、独津は風浪などの条件が悪く、清津港から揚陸し軽便鉄道で輸城まで送り、さらに鏡城へと牛車や人夫によって陸送することとなった。⁽²²⁾ ここから、鏡城を占領する日本軍への軍需品のルートとしての清津港の重要性がわかる。

日露戦争中より、清津―会寧間に軍事的目的から軽便鉄道の敷設が開始された。ただし、清津―蒼坪（清津と会寧の中間に位置している）間が一九〇五年六月着工、一〇月開業、蒼坪―会寧間が一九〇六年五月着工、九月開業である。⁽²³⁾ なお、日露戦争中に清津―蒼坪間は軽便鉄道を利用して軍用物資を送ったとの記録もあることから、一〇月開業前に一部利用された可能性もある。その際に、蒼坪から会寧・茂山方面へは牛車で軍用物資が運搬されたとのことである。⁽²⁴⁾ 朝鮮人側によって盛んに利用されてきた牛車も、戦争の中に組み込まれていったのである。

(二) 清津開港の決定

日露戦後、日本は韓国を強制的に「保護国」とした。

その後、日本は清津港の開港を推進していった。一九〇七年、統監伊藤博文が韓国政府に清津開港の要求を突きつけ、一九〇八年一月七日付で韓国政府が清津港の開港に関する勅令を公布した。⁽²⁵⁾ この過程において、「韓国政府部内に於いて若干反対の空気のあつたのを（日本が）押し」たという。⁽²⁶⁾

芳井研一は、前述した著書の中で、清津が日露戦後に「慌ただしく」開港された理由として、①「ロシアに對抗して朝鮮半島の支配権を確保しようとする日本にとつて、早急に北の国境を自己の政治的・経済的領域として確保することが必要となった」こと、その拠点が清津であったこと、②対露戦準備のために間島を通過する交通路の確保とその窓口となる港が必要だったことをあげている。⁽²⁷⁾ すなわち、清津港は対ロシアの観点から開港の対象となったのであり、軍事的意味合いが極めて強かったといえよう。この芳井の見解は適切であると思われる。ただし、清津開港の軍事的な目的について、日本軍による咸鏡北道における軍事基地の建設と関連づけて議論する必要があるように思われる。以下で検討していこう。

次の史料は、一九〇七年五月八日に伊藤が日本外務大

臣林董に宛てた次の文書である。

韓国政府ハ咸鏡北道鏡城郡〔富寧郡の誤り〕清津セ
イシン（キヨキツ）ヲ開キ、万国通商港ト為スノ希
望ヲ、当方ニ通牒セリ。同地ハ間島吉林ニ対スル通
商上ノ要地ニシテ、北韓ノ開發ニ資スルハ勿論、駐
筈軍ニ於テモ輸城平原ニ対スル設備上、其開港ノ必
要ヲ認め居レリ。⁽²⁸⁾

韓国政府が「万国通商港」とすることを希望したとあるのは事実反しているが、伊藤の目的が、中国東北部や朝鮮北部への経済進出に加えて、韓国駐筈軍が「設備」をする輸城平野への連絡にあつたことがわかる。

日本は、日露戦争中に、戦後も引き続き朝鮮に日本軍を駐屯させる方針を決定し、具体的な地点は未定であるが咸鏡北道に永久兵営を置くことを企図していた。そして、一九〇九年一月頃の史料によれば、兵営の建設地としては、当初は「輸城平野ヲ敷地トナサントシタレトモ、日露戦役ノ際富寧川ノ氾濫ハ恐ルベキモノナル事ヲ実験シ」、羅南へと変更したという⁽²⁹⁾。どの段階で羅南へ

の建設が決まったのかは定かではないが、伊藤の文書は咸鏡北道に設置する日本軍の軍事基地のことを念頭においたものと見てよいだろう。

さて、羅南は、かつては「一寒村に過ぎず、戸数僅に三十戸内外にして鮮人の農作地」であつたという⁽³⁰⁾。一九〇七年より約一〇〇万坪近い広大な土地が買収され、一九〇八年春から一九〇九年一〇月にかけて歩兵連隊や騎兵連隊の兵営が建設された⁽³¹⁾。基地建設当初は、日本から兵力が交代で派遣されたが、一九一六年より、朝鮮常設師団編成を進め、一九二一年に完了して、羅南に第一九師団、龍山に第二〇師団が設置された。

一九〇七年一〇月には清津―羅南間の軽便鉄道が開業したが、これを利用して清津港経由で多くの建築資材が運びこまれた⁽³²⁾。

以上のように、清津港の開港の背景には、日本側の中国東北部や朝鮮北部への経済進出という目的のみならず、軍事的目的があつた。そして軍事的目的という際には、羅南に軍事基地を置くにあつたの輸送ルートとして意味があつたのである。

(三) 清津における土地の確保

清津の開港に向けて、日本は清津の土地の買収を進めた。一九〇六年夏に清津を視察した度支部書記官藤原正文は、清津において「現在ノ韓人家屋所在地ハ将来ノ最モ枢要ナル商業区域ナルヲ以テ、是非共之ヲ他ニ移転セシメサルヲヘカラス」として、「一定ノ期日ヲ限り、現在ノ韓人家屋ノ取払ヲ断行スルコト」の必要性を提起している。⁽³³⁾ 以下で見ると、藤原の提起は実行に移されたようである。

一九〇七年一月九日、統監伊藤博文は日本外務大臣林董に宛てて、清津開港に向けて「最早民有地ハ悉ク買上済トナリ、市街ノ設計モ大略整理シタル」と述べている。⁽³⁴⁾ つまり、一月以前の段階ですでに「民有地」の「買上」は済んでいたわけである。これに該当する時期と考えられる一九〇七年八月の「青港買収訓飭」という新聞記事は、「青港」(清津港のこと)の土地買収にあたって、「鬧事」(騒動)が起きており、これを説得するために税関工部技師永井松次郎および本部書記官韓圭復が派遣されたと報じている。⁽³⁵⁾ また、同時期の日本軍の史料は清津の状況について、「目下民家撤去ノ為メ、他事ヲ顧ル暇

ナキモノノ如」しと述べている。この引用箇所には「官用ニテ買収セシ土地ノ民家ヲ云フ」との附箋が貼られている。⁽³⁶⁾ 以上から、朝鮮人住民との間に軋轢を生じさせながら、民家の撤去が進められていたことがわかる。

さらに、開港前の一九〇七年に日本は「韓国政府をして築港費四十二万円を支出せしめ、高株山麓の西南湾曲部より防波堤二百六十八間を突出せしめ、一万二千坪を埋葬して艇の繫留所及税関棧橋等を修築した」。⁽³⁷⁾ 日本側は自ら費用を負担することなく、清津築港させたのである。

(四) 清津の開港と官有地の競売

一九〇八年四月一日に清津港は開港した。開港直前に相次いで、①②③の規則や取極書が、制定された。これらは日本が韓国を「保護国」化し、すでに内政権をも掌握した後であるので、みな日本が強制したものである。以下、順に引用し、それぞれの内容を整理していこう。

①一九〇八年三月二一日：勅令第十五号 清津土地規則

第一條 本規則は咸鏡北道富寧郡清津に適用する。

第二條 清津の境界は附属図面の如く清津境界といふ文字を彫刻した石標によつて此を指示する。石標は境界線の両端に在る満潮点に各一個を置き、他は其角点に置く。

第三條 清津の土地を分けて一等地及二等地の二種とする。各種地区間の境界は石標又は其他の方法によつて此を指示する。

第四條 清津の土地に賦課する租税其他の公課は、別に規定が有る者を除いた外、其地を管轄する理事官に納付することが可なり⁽³⁸⁾

①は、当時行政区分として存在しなかつた清津を、新たに境界を石標によつて設定し、その土地を一等地、二等地にわけた上で、日本の理事官が租税等を賦課することができるとしたのである。

②一九〇八年三月二五日：「勅令第十七条 清津官有地売下規則」

第一條 本規則は咸鏡北道富寧郡清津に適用する。
第二條 清津に在る官有地の売下は清津を管轄する

理事官が此を行う。

第三條 官有地の売下は競売の方法に依る。⁽³⁹⁾

②は、日本の理事官が官有地の払い下げを「競売」によつて行うことができると規定したものである。

③一九〇八年三月三〇日：「清津土地管理ニ関スル取極書」

(日韓間)

第一 清津ニ在ル官有地ノ管理及売下、市街ノ区画及土木経営並租税其ノ他ノ公課ニ関スル事項ハ、清津ヲ管轄スル日本理事官、之ヲ掌理スルコト

第二 理事官ハ官有地ノ競売ヲ行フトキハ、左ノ金額ヲ競売ノ日ヨリ一箇月以内ニ韓国政府ニ交付スルコト

一等地	一坪二対シ	金五拾錢
二等地	同	金拾六錢

第三 理事官ハ其ノ徴収シタル地租中ヨリ一坪二対シ一箇年金貳錢ノ割合ヲ以テ、清津土地規則ノ定ムル所ニ依リ、徴収シタル日ヨリ一箇月以内ニ韓国政府ニ交付スルコト

第四 左ノ金額ハ之ヲ清津ノ經營費ニ充ツルコト

- 一 第二二掲ケタル交付金ト競売価格トノ差額
- 二 第三二掲ケタル交付金ト地租トノ差額
- 三 清津官有地売下規則ニ依ル没収金⁽⁴⁰⁾

③第一項は、大韓帝国の清津の官有地に関する一切の権限を、日本の清津理事官が掌握するとし、官有地を「売下」できると規定している。第二〜四項については、後述する。

以上を踏まえれば、①で土地への理事官の徴税権を確保し、②および③の第一項で、官有地の「売下」・「競売」を規定したとすることができる⁽⁴¹⁾。そして、③の第二項は、理事官が官有地の「競売」をした場合には、「競売」の日より一ヶ月以内に韓国政府に規定の金額を支払うことを決めたものである。規定の金額とは、一等地の場合が、一坪あたり五〇錢、二等地が一坪あたり一六錢であるとされていたが、競売価格は「二坪七円、十円、十五円、二十円と云ふ高価であつた」といわれているので、韓国政府への交付金は少額であつたといえる。③の第三項は、①で確保した清津の地租から、一年に二錢ずつ韓国政府

に交付することを規定したものである。そして、③の第四項は、競売価格から韓国政府への交付金を引いた額、そして地租から韓国政府への交付金を引いた額などを、「清津ノ經營費」にあてるとしたものである。

以上をまとめれば、次のとおりである。第一に日本は清津の土地に対する徴税権を確保した。第二に、日本は韓国の官有地を払い下げた。その際に韓国政府に交付された額は少額であり、日本は韓国の官有地を極めて低廉な価格により、略奪した。そして、これにより清津の經營費を確保したのである。清津の開港とは、韓国の官有地を強制的に奪うものであつた。

三 「韓国併合」以前における清津港建設の影響

本節では清津港や羅南軍事基地の建設が、周辺地域にいかなる影響をもたらしていたのかを検討しよう。まず、(1)では主として人口変動の観点から考察する。そして、(2)では、軽便鉄道の敷設が、朝鮮人側との間にどのような摩擦を引き起こしていたのかを見ていきたい。

(一) 清津・羅南・鏡城の人口變動

ここでは、清津・羅南・鏡城という近接する三地域の人口變動を取り上げ、清津港や羅南軍事基地の建設が、地域にどのような変化をもたらしたのかを検討しよう。

清津

「……此所〔清津〕を兵站基地と定めた当時は、陸軍運輸部出張所、野戦郵便局及び駐屯部隊等直接軍関係の機関があつたのみで、その地方人の來住を始めたのは明治三十八年の秋頃からの事で、当時軍機関以外の内地人としては僅かに三名の酒保商人と一戸の料亭があつたのみと伝へられてゐる」と言われるように、日露戦争当時は清津には日本人はほとんどいなかった。戦後になつてから徐々に日本人の進出がはじまつた。一九〇六年末には日本人は七三名、一九〇七年六月には二八〇名（依拠した史料には、四〇〇余名との説も併記されている）、一九〇八年六月には朝鮮人・日本人をあわせて一五〇〇名に達し、一九〇九年末には四八六戸、一七一四名を数えたという⁽⁴³⁾。

一九〇八年に開港されると、「陸続として來住した者は

矢張り主として商業を志すものであつたといふので⁽⁴⁴⁾、日本人人口の急速な増加は主に商業を志す人々の移住に因るものであつた。しかし、一九〇六年時点では「当港〔清津港〕ノ商業ハ其日本人タルト韓人タルトヲ問ハス、未タ微々タルヲ免レス」とされ、「韓人雜貨店五六軒、日本商店二十三軒ニシテ、韓商ハ専ラ韓人向キ商品ヲ、日本商ハ例ニヨリ在留日本人需要品ノミヲ販売ス」といつた状況であり、日本人と朝鮮人の棲み分けは明確であつた⁽⁴⁵⁾。

次の史料は、度支部書記官藤原文が現地視察に基づいて作成したものであるが、清津近郊の地に日本軍の軍事基地が建設されることが、清津への日本人の移住の要因となつていたことを示すものである。

本年二、三月頃迄ハ在留民合シテ五六十人ニ過キサ
リシニ、〔清津〕開港ノ予想ニ加フルニ羅南兵營建設
ノ声ハ倍々來住者ノ數ヲ増シ、汽船ノ入港時二三四
十人宛ノ上陸者ヲ見サルナク、現今ニテハ日本人約
四百人以上ヲ算スルニ至リ、地方會黨其他ノ都邑ニ
赴クモノハ比較的寡ナク、何レモ当地ニ足ヲ止ムル

見てみよう。

モノ多キヲ以テ、之等来住者ノ住居スヘキ家屋ニ不足ヲ来シ、止ムナク一時凌キノ「アンペラ」葺「バラック」建或ハ韓人家屋ノ間借ヲナシテ、漸ク雨露ヲ凌キツ、アルノ現況ナリ⁽⁴⁶⁾

この史料で示されている内容が、藤原が視察した一九〇六年のことであるのか、発行年である一九〇八年現在のことであるのかは明確ではないが、内容面から一九〇六年の視察当時のことを一九〇八年の段階で振り返って執筆していると推測される⁽⁴⁷⁾。いずれにしても開港の予想に加えて、軍事基地建設に対する噂による来住者が多かったことを知ることができる。また、住宅難の様子も記述されている。

その後、清津には日本人が多数移住し、一九二五年末には清津府の全人口中、日本人が三割を占めるに至った。清津は、日本人を中心とする地域として形成されていったのである⁽⁴⁸⁾。

羅南

まず、羅南の兵営工事の様子について述べた史料を、

去る明治四十年四月今日の羅南兵營建築に著手せられたる。当時陸軍省にては羅南市街の設計を画立し、彼の広漠たる軍用地一円を以て最も文明的なる市街設計を立てたるは、何人も之を知れる所なり。翌四十一年下半年頃に至るや、恰かも兵營建築工事の最中にして幾百千の工夫は新に入込み、幾千幾萬の巨費を投ずる工事は続出し、羅南の景気は殆んど沖天の概あり。忽ちにして数十数百の商估は並び数十の料理店、数百の娼婦立るに現はれ、彼の南鮮釜山港口頭苟くも足を北方に向くるの客は十中の八九迄悉く是れ羅南を目指して来れるの感ありたりき。而かも是れ健全なる景気に非ざりしなり。建築工事と云ふ臨時的の事業に伴ふ一時的の景気にして、戦争の爲めに軍需品の騰貴を見たるに異ならず。果然建築工事の終了に近くに従ひ、日一日月一月と昂上したる景気は次第に寂れ行き、終に工事の終了と共にさしもに殷盛を極めたりし羅南の天地は哀れ火の消えたるが如くに銷沈し了り。戸口は減じ、物価は低落し、

又昔の面影だに見る能わざるに至り……⁽⁴⁹⁾

工事の開始とともに多くの人々が集まったが、建設工事は「臨時的の事業」に過ぎなかつたので、工事が終了すると人口が減少していったという。統計データによれば、一九〇八年春より兵營の建築工事がはじまると、人口増加が進み、一九一〇年には実に二万名近い人口を擁するようになった。しかし、工事終了が近づくと、人口は減少し、四千名台となつた⁽⁵⁰⁾。羅南の景気と人口増加は一時的なものに過ぎなかつたのである。

また、次の史料が示すように、羅南に店舗を置く商人の物資は、ほとんどが清津經由で運び込まれていたのであつた。

羅南に店舗を開く商人は其の大小を問はず、位置の關係上物質の移入は之を清津に俟たざるべからず。独津揚陸の貨物としては、従来に於ても今日に於ても殆んど米穀のみに限られ、他は全部清津港經由のものに属す。されば羅南に於て大店舗を構ふれば、また夫程多くの物資は清津を通じて移入さるべきも

のなり。内地直接の商取引も其の商品なるもの通關の關係上必ず清津に揚陸せらるゝを以て、清津・羅南の商的關係は甚だ密なるものあり⁽⁵¹⁾。

清津と羅南は密接な結びつきを持っていたのである。これに対して、独津との關係は非常に薄かつたことを知ることが出来る。

さて、植民地期に入ると、羅南へもまた、日本人の移住が進んでいった。一九二五年末には、羅南面（羅南は行政区分としては、鏡城郡所屬の羅南面であつた）の全人口中日本人が四五%を占めるに至つた。日本人を中心とした軍事都市として形成されていったのである⁽⁵²⁾。

鏡城

日露戦後、鏡城に「旅団司令部（旅団長丸井少将）、連隊本部を置かれたれば内地人一時に集合して……千三百人の邦人を見たが、其後に至り軍隊の羅南に移転せしより」、日本人人口が減つたといわれる⁽⁵³⁾。「今や旅団ノ移転ト共二本邦人ノ多少ハ羅南ニ移転シツツアリ」とのことであつた⁽⁵⁴⁾。日本人の多くは日本軍を相手として商業等

をする人々であつたとみられ、漸次減少していく趨勢にあつたのである。また、一九〇九年の段階で、鏡城の人口は日本人四六四名、朝鮮人三八四名、計四三〇七名であつた⁽⁵⁵⁾。前述の史料のとおり、往時は「千三百人」の日本人がいたことからすれば、大幅な減少であるといえよう。なお、このとき鏡城では朝鮮人の約六割が農業に従事していた⁽⁵⁶⁾。

さて、清津・羅南が日本人を中心とする地域として形成されていったのに対して、鏡城はその後、日本人の人口はほとんど増加しなかつた⁽⁵⁷⁾（植民地期において、旧来からの鏡城の中心部は、鏡城郡鏡城面という行政区分とされた）。鏡城（特に鏡城面）は、植民地期においても朝鮮人を中心とした地域であつた。

(二) 軽便鉄道と牛車

一九〇八年、清津―会寧間を結ぶ清会軽便鉄道の一般向けの利用が、和清洋行によつて開始された⁽⁵⁸⁾。その様子について、度支部書記官であつた藤原正文の報告を見てみよう。

……清会軍用鉄道ノ開放ト共ニ日韓商人ハ争フテ之ヲ利用シ、出入貨物ノ全部ハ之ニ依ラサル無キ筈ナルニ、事実ハ之ニ反シ、開放後今日迄清津ヨリ会寧ヘ向ケ運搬セラレタルハ、日本商人ノ雜貨及塩ノ類ニシテ（軍需品ハ除外ス）、韓人貨物ハ端午節ノ期日ニ迫ラレ、止ヲ得ス十二三台ノ織物雜貨ヲ運搬シタルコトアルモ、現今ハ一切積載セス……而シテ其会寧ヨリ清津ニ向ケラレタル貨物ノ如キニ至テハ、殆ント皆無ト称スルモ誣言ニアラス⁽⁵⁹⁾

朝鮮人側がほとんど軽便鉄道を利用しなかつたことがわかる。藤原はその理由として、軽便鉄道は事故が多く朝鮮人に忌避されたことをあげている他⁽⁶⁰⁾、次のように分析を加えている。

清会軽便鉄道ノ軍隊ノ専用ナリシ間ハ、清津若クハ鏡城ヨリ会寧ニ至ル約三十二里ノ行程、韓国牛車ヲ使用シタルモ、今春軽便鉄道ノ公開セラレテヨリ彼等モ其利便ヲ自覚シ、一時二之ニ貨物ノ運送ヲ託スルモノアリシモ

一、運賃ノ廉ナラサルコト

二、一部韓人労働者ノ業ヲ失フコト

三、韓牛車ヲシテ貨物ヲ運搬セシムルトキハ、彼等ハ之ニ依リテ得タル賃金ヲ以テ直ニ粟、麻布等ノ必需品ヲ購求シ去ルモノ多ク、荷主ハ現金ヲ支払フノ要ナキニ、軽便鉄道ニ在テハ直ニ現金ヲ要スルカ故ニ、如上ノ便宜ヲ失フノミナラス、勢ヒ粟、麻布等ノ取引ニ大ナル影響ヲ及ホサ、ルヲ得ス
右ノ如キ理由ニヨリ彼等ハ今ヤ牛車運送組合ナルモノヲ設ケ、一切軽便鉄道ニ貨物ノ輸送ヲ依託セサルコト、シ、現ニ実行シ居レリ⁽⁶¹⁾

朝鮮人は「牛車運送組合」を設けて、軽便鉄道を拒否していたというのである。その原因を改めてまとめれば、①運賃が高かったこと、②労働者が仕事を失うことになると、そして③朝鮮人の牛車労働者は、現金を媒介せず必需品と労働と交換する場合が多く、現金を支払う必要のある軽便鉄道が利用しにくかったことをあげられる。

軽便鉄道に従事する人夫の募集も困難であった。藤原

の次の指摘を見てみよう。

和清洋行ニテ人夫ノ欠乏ニ苦シミ、態々元山二人ヲ派シ人夫ヲ募集シ、之ヲ試用セルニ、僅カ一日ニシテ逃亡スルモノ或ハ劇勞ニ耐ヘスト称シ労働ヲ拒ミタルモノ多ク、何レモ等シク「斯ル激烈ニシテ而カモ危険ナル労働ニ従事センヨリハ、寧口浦塩若クハ間島ノ出稼ニ赴クノ容易ナルニ若カス。若シ取締者ニシテ吾等ニ労働ヲ強制スルニ於テハ彼ヲ殺戮スヘシ」等ノ言ヲ以テシ、非常ノ困難ヲ惹起セシメタリ⁽⁶²⁾

朝鮮人側において、軽便鉄道に関わる労働に対して、拒否感が極めて強かったことを読み取ることができる。このように日本側の経済進出の重要手段である軽便鉄道は、朝鮮人側に対して浸透できなかつたのである。

四 植民地下の清津港の展開と周辺地域

本節では、植民地期における清津港の展開と、それが周辺地域にとつてもつた意味を検討する。(1)では清津

表1 沿岸貿易額 (単位：円)

	城津港		清津港	
	沿岸移出	沿岸移入	沿岸移出	沿岸移入
1908年	139,572	323,087	136,259	359,195
1909年	136,978	468,448	295,916	699,685
1910年	223,150	451,048	350,325	579,358
1911年	484,043	595,546	655,326	512,303
1912年	-	-	743,252	563,252

出典：高坂松男『咸鏡北道ニ於ケル経済状況』1913年、12～14頁。

備考：税関の統計に基づくデータである。ただし、1912年の清津港の額は「廻送店ノ見積額」である。1912年の城津港については、税関の統計が廃止され、データが無い。

港の性格を、同じく開港場であった城津港との比較を通して明らかにしたい。その上で、(2) 清津の近郊に位置する鏡城・独津がいかなる状況に置かれたのかを論じる。

(一) 清津港と城津港——異なる性格——

交易額の概略

表1は清津・城津港の沿岸貿易(朝鮮内交易)額である。表2は両港の一九〇八～一九三〇年の輸移出入額(対日本及び外国)を示したものである。

表1によれば、城津・清津港は、沿岸移出・移入ともに伸張をしてい

る。後述するように、清津港では主として日本人商人、城津港では朝鮮人商人を中心とした交易の活性化を示すものと考えられる。

次に表2について検討しよう。まず、清津港における、貿易の伸張に注目したい。一九一七年に清会鉄道(清津—会寧。軽便ではない通常のもの)が開通し、一九二四年には天図鉄道(延吉県の老頭溝の近くにある天宝山鉱山から図們江岸の地坊(上三峰対岸)までの軽便鉄道)が全通したが、これらは清津を中国東北部と結びつける役割を果たした⁽⁶³⁾。清津港ではこれらが契機となって、貿易額の拡大を引き起こしたと考えられる。他方、城津港も伸張する傾向にはあるが、一九二〇年代は清津港ほどの伸張はみられない。また、清津港は、一九〇八年の開港当初から、輸移入額は城津港より大きく、その差は時間の経過とともに広がっている。そして、清津港では輸移出額は相対的に小さく、一貫して輸移入額が超過している。

清津港と城津港の特徴

さて、両港の特徴を詳細に明らかにするには、統計データからのみでは困難であるので、朝鮮銀行羅南出張所

表2 清津・城津港の輸移出入額の変遷 (単位：円)

	清津		城津	
	輸移出	輸移入	輸移出	輸移入
1908年	2,468	436,289	325,487	371,315
1909年	16,118	1023,843	268,649	334,700
1910年	38,128	600,086	548,336	448,857
1911年	24,905	988,671	677,751	694,221
1912年	64,233	1,165,163	567,469	675,223
1913年	104,609	1,268,885	569,185	714,050
1914年	171,098	1,477,304	373,084	762,259
1915年	181,439	2,056,410	502,597	568,346
1916年	551,246	2,474,268	827,226	920,643
1917年	1,126,267	2,800,083	3,733,030	1,359,990
1918年	3,442,064	4,138,412	4,789,582	1,239,533
1919年	3,380,155	6,679,083	3,514,617	1,967,586
1920年	2,867,843	6,081,392	2,379,924	1,993,691
1921年	4,072,332	7,632,681	1,959,714	2,500,766
1922年	4,058,166	7,644,723	1,527,824	2,350,831
1923年	6,728,897	10,640,178	2,006,300	4,733,978
1924年	9,023,801	11,147,574	2,694,502	2,344,155
1925年	6,898,898	10,616,564	2,739,873	2,491,546
1926年	7,234,525	12,137,122	3,709,743	3,815,527
1927年	9,459,227	13,073,710	4,099,535	4,682,330
1928年	10,487,625	14,034,763	3,803,112	2,994,321
1929年	13,197,261	13,943,852	3,831,493	3,225,724
1930年	8,283,639	9,953,193	3,017,674	2,849,242

出典：① 1908～1913年：咸鏡北道庁『咸鏡北道地方産業並経済ニ関スル講演集』1914年2月、65頁。② 1914～1930年：『昭和五年 朝鮮総督府統計年報』1932年、266～269頁。

備考：「輸出入」「輸移入」は「沿岸貿易」を含まず、日本および外国との間の貿易を示している。

表3 1912年の清津港の輸移入額の内訳（単位：円）

日本人の需要分	614,030 (53%)
工事関係品	154,526 (13%)
朝鮮人の需要分	396,607 (34%)
輸移入合計	1,165,163

出典：高坂松男『咸鏡北道ニ於ケル経済状況』1913年、10～11頁。
備考：「朝鮮人の需要分」は、史料である高坂の報告書の表中には記載が無かったが、高坂の文章の部分には396,600円と記されていた。ただ、史料の表中の諸項目より計算すると、396,607円となるので、そちらを採用した。

高坂松男『咸鏡北道ニ於ケル経済状況』（一九一三年）の分析を参考にして、「併合」前後の両港について検討しよう。高坂は「城津ニ於テハ大豆、生牛等ノ重要産物豊富ナルニ反シ、清津ニ於テハ地方農産物ノ収穫少ナク、且生牛輸出船ノ寄港セサルヲ以テ、僅二間島方面ヨリ輸入シタル大豆及小豆約五千石ノ輸出アリシニ過キサルヲ以テナリ」と述べている。⁽⁶⁴⁾すなわち、城津港が大豆、生牛など咸鏡北道の特産物の輸移出港として機能していたのに対して、清津港は間島からの物資の輸移出港としての機能していたのである。これは城津港が従来か

ら朝鮮人側の商業や交易の拠点であったのに対して、清津港は日本が一方的に港湾を建設し、軽便鉄道で間島と結びつけたものだったということの反映であろう。清津港は、鏡城の朝鮮人商業を取り込めなかったのである。次に、清津・城津港の輸移入について考えてみよう。高坂は、特に清津港を念頭において「輸移入貿易ハ前記ノ如ク巨額ニ達セリト雖モ、其過半ハ内地人ノ消費品ト諸工事ニ関連シタル物品ニシテ鮮人ノ消費額ハ比較的僅少ナリト云ハサルヲヘカラス」と指摘している。⁽⁶⁵⁾前述の羅南における軍事基地建設や軽便鉄道工事などに利用された物品、羅南や清津へと移り住んだ日本人による消費品ということであろう。表3は、高坂が清津港の輸移入額の詳細を、まとめたものである。「日本人の需要分」と、日本による軍事基地等の「工事関係品」をあわせれば、実に六六%もの部分を占めることになる。清津港と朝鮮人の需要品の連関は弱く、日本人のための港としての性格が濃厚である。高坂は「内地人ノ生活ハ主トシテ輸移入品ヲ需要シ、鮮人ノ生活ハ概ネ朝鮮産品ヲ以テ日用ヲ弁スル」と述べている。⁽⁶⁶⁾清津港の輸移入の超過の原因はここにあったといえる。

なお、城津港の輸移入の詳細を示す史料を発見できていないが、清津に比して同地に日本人が少なかったことを背景として、城津港の輸移入額は一貫して清津港を下回ったのであろう。城津港の輸移入品の多くは朝鮮人に消費されたと推測される。⁽⁶⁷⁾

ところで、高坂松男は、輸移入の需要の大半を占める日本の軍事基地工事が終わりに近づいたにもかかわらず、一九一二年の咸鏡北道の輸移出入が前年に比して増加したことについて、「一般民衆ノ生活状態」の「向上」を伴うような「本道経済上ノ発展ヲ示スモノ」と評価している。⁽⁶⁸⁾ このことは日本への大豆移出の増加（次項参照）など、日本への経済的な結びつきを徐々に強める側面もあったと考えられることから手放しに評価できないが、表1・表2に現れる一九一〇年代における城津港の伸張は、朝鮮人側の積極的な経済活動によるものと考えられることができる。

以上、高坂の分析に基づき「併合」前後の両港の特徴を整理したが、城津港の交易は朝鮮内の商業地と結びつく形で朝鮮人によって展開されたのに対して、清津港では日本人による中国東北部との貿易中心であったといえ

る。そして、こうした特徴を前提としながら、表2に示されるように、一九一〇年代後半以降、清津港は鉄道整備によって日本人による中国東北部との貿易が強化され、交易額が大幅に伸びていく。他方、城津港は、日本側の「開発」対象とされず、一九二〇年代以降は清津港ほどは伸張しなかった。

穀物輸移出の視点から

ここでは、両港の特徴をさらに深く理解するために、両港の主要輸移出品であった大豆を中心とした穀物について検討しよう。⁽⁶⁹⁾ 「大豆ハ朝鮮ノ重要農作物タルト共ニ米二次ク重要貿易品ナリ」といわれ、一九二〇年代前半の段階で朝鮮の全輸移出額の一割弱を占めていた。そのほとんどが日本本国に於ける食用に供せられ、日本本国においては競争品である「満洲大豆」よりも上位の商品であったと指摘されている。⁽⁷⁰⁾ 朝鮮の大豆の「主産地」は朝鮮北部であり、「産額ニ於テ北鮮力優レルノミナラス、品質ニ於テモ北鮮産ヲ優良トス」といわれていた。⁽⁷¹⁾

朝鮮総督府は朝鮮から大豆を日本本国に供給させる政策をとり、特に生産量の多かった咸鏡北道などの地域は、

大豆の供給地として確保された。これにより、咸鏡北道を含む朝鮮経済が日本経済に対する従属を一層深めた。

一例として、一九二四年の城津・清津港の輸移出額の内訳を検討すると、穀物、特に大豆の占める割合が極めて大きかった。⁽⁷²⁾ただし、城津港が咸鏡北道の大豆を輸移出していたのに対して、清津港からは朝鮮大豆はほとんど輸移出されておらず、間島や琿春の大豆が中心であった。⁽⁷³⁾ある記録は、清津港は「当方面の産物寡少」のために輸移出品が少なく、「通過輸出品」としては「間島及び琿春よりの大豆小麦等を主要とせる」と指摘する。⁽⁷⁴⁾

このように、以前から朝鮮人側の交易拠点であった城津港において、大豆などの朝鮮の穀物輸移出が占める割合が極めて高かった一方で、清津港において輸移出されたのは多くが中国東北部産の穀物であった。日本人主導で形成された清津港では、朝鮮産大豆を輸移出するためのルートが城津港ほどには形成されていなかったのである。

城津港に対する朝鮮人の認識

こうした中で、城津港を朝鮮人側が有利な位置を占め

る港であるとする認識が生じていた。まず、城津の経済に関して、一九二五年の新聞記事は、①城津が商業都市であり、商業従事者が多いこととともに、②数年前までは「大資本の日人（日本人）」と中人（中国人）たちに商権を奪われ」、朝鮮人商業は「不況」だったが、一九二四年の綿布組合の設立により挽回し、むしろ日本人・中国人商人が劣勢となったことを述べている。⁽⁷⁵⁾朝鮮人側の「不況」とその挽回がやや誇張されて語られているようにも思われるが、朝鮮人商業の存在感を知ることができる。また、一九二五年の別の記事は次のように述べている。

城津は朝鮮人が商権を全く把握した点が、より意を強くさせる。他の都市において、城津のように一港口の主人の役をする場所は、珍しいのである。朝鮮人の港口となったことはどれほど嬉しい現象であろうか。⁽⁷⁶⁾

ここでは、城津は他の都市とは異なる「朝鮮人の港口」であるとの認識が表明されているのである。前述のように、大豆が日本に移出されるなど、城津港もまた日本本

国に対する経済的従属を強めていたわけであるものの、このような朝鮮人側の認識は清津港とは異なる城津港の特徴を示しているといえよう。

以上をまとめておこう。交易額だけに注目すれば、一九二〇年代には清津港が圧倒的に大きな位置を占めるに至ったということになる。しかし、交易額で清津港に圧倒された後も、朝鮮人の交易拠点は城津港に他ならなかった。城津港は朝鮮人側が有利な立場にある朝鮮人側の港であるとの認識も生じていた。また、清津港の伸張は、主として中国東北部との貿易によるもので、朝鮮経済との連関性は弱かった。

(二) 鏡城・独津の「衰退」と朝鮮人の認識

それでは、清津港から近い鏡城・独津は、どのような状況に置かれていたのだろうか。次の史料から読み取れるように、一九一七年の清会鉄道の開通は、従来の物資のあり方に再編をもたらし、物資の集散拠点としての清津の地位を確固たるものにし、鏡城・独津の没落を招いたという。

……(独津は) 従来鏡城を経て羅南に至る要路として重きを措かれたるが、輪城より鏡城方面の鉄道開通せられてから、物資の集散は清津に移ることになった。今は僅に奥地二里の地点にある、生氣嶺炭鉱の出炭地として利用せらるゝに過ぎない。出貨物は生氣嶺炭、木節粘土、蛙目粘土、大豆、麻、明太等にて入貨物は米、綿布、砂糖等である。¹⁷⁾

こうした動向は天図鉄道の開通以降に、さらに強まっていたものと思われる。なお、一九二三年には鏡城郡鏡城面に置かれていた咸鏡北道庁が鏡城郡羅南面に移転し、鏡城(面)は行政上の位置づけも弱められていった。

では、一九二〇年代後半の鏡城郡の産業はどのような状況に置かれていたのだろうか。鏡城郡には、旧来からの中心地であった鏡城面が存在する一方で、新たに日本の軍事都市として形成された羅南面が存在していた。こうした対照的な地域が、同じ郡内部に存在することになったのである。そのことを前提に、ここでは、「鏡城一記者」の執筆になる新聞記事の内容をとりあげていこう。

同記事によれば、鏡城郡は農業・林業で全人口の六割を占めるといふ。ただし、農業については今後、鉄道の敷設などが進み「外来資本の輸入」が生じることで自作農が減少して、「貧富の差異が発生する」と、記事は予想している。咸鏡北道は全体として自作農が非常に多かつたので、⁽⁷⁸⁾鏡城においても同様だったであろうが、ここで鉄道の敷設が農民間の階層分化を進行させるのではないかとこの憂慮が示されているのは大変興味深い。また、生産物としては粟や豆類などが多かつたが、鏡城郡の生産量だけでは郡内住民の消費をまかなうことができず、間島の粟を輸入していると、記事は指摘している。林業は日本人が主導権を握っており、特に国有林野貸付などでは日本人が優遇されていると述べられている。次に、水産業であるが、これについては独津の朝鮮人経営の北鮮商會が牛耳っているとの評価が与えられている。最後に商工業についてであるが、「大部分が日本人経営であり、朝鮮人自主経営（朝鮮人自らの手で経営しているとの意）の会社・工場が幾個所に過ぎない微弱な状態にある。其中でも醸酒会社が朝鮮人経営機関の全部といつても過言ではない」と指摘されている。また、「月五六回ずつの定

期市場が八個所があり、多少の盛況を致し、其外会社数が一八、工場数が三七、合わせて五十五個になるが、朝鮮人経営が十個所以内に過ぎず、醸酒所が半数以上を占有している」と述べている。年産額でいえば一位は日本醤油、二位は焼酎、三位は麻布とされる。日本醤油は羅南面在住の日本人向けと見られ、日本人による企業と思われる。ただし、朝鮮人側として焼酎と麻布が有力であったことを確認しておきたい。⁽⁷⁹⁾以上のように、この時期の鏡城郡においては日本人の経済進出―おそらくは主として羅南面への進出―が相当に進展していたことがわかる。とりわけ、商業において日本人優位の状況が指摘されていることは、以前の時期と比べて変化した点である。こうした中で、一九二〇年代の鏡城において朝鮮人は、地域に対してどのような認識を持っていたのだろうか。この時期の鏡城をめぐるのは朝鮮人側では、社会運動や教育の「中心」であるとの認識が生じていた。まず前者の社会運動についてであるが、「鏡城一記者」は新聞記事で「鏡城は各方面において咸北の中心地であるだけに、社会運動においても咸北の中心」であると述べ、一九二三年に組織された咸北青年団連合会の事務所が鏡城に置

かれたことなどを指摘している。後者については、「鏡城は咸北で他郡に比して最も具備した教育の中心地である」と指摘している。⁽⁸⁰⁾ このように鏡城は咸鏡北道の「中心」であるとの認識が見られるわけであるが、先に見た一九二〇年代後半の状況を紹介する記事では、商業が日本人に押されていることなど、限界面も多く指摘されている。むしろそうした劣勢ゆえにこそ、教育や社会運動での「中心」性が強調されているものと思われる。

日本人が集中する地域に対する格差意識や、日本の政策に対する批判も提示されていた。一例として、教育問題をめぐる「鏡城一記者」の論説の内容を、以下に紹介しておこう。咸鏡北道当局は、鏡城公立農業学校・会寧公立農業学校・吉州公立農業学校・咸鏡北道公立師範学校の「新築・増設」費用として、戸数割に準じて「負担金」総額八万円を徴収することにした。問題とされたのは、鏡城郡梧村面の負担の重さである。鏡城郡梧村面には修業年限三年の鏡城公立農業学校があった⁽⁸¹⁾が、同校を「昇格」させる費用として約二万円を同面住民に課すことにしたのだという。「昇格」の内容は記事上では明らかではないが、一九三〇年代に同校は修業年限五年となっ

ているので、修業年限の延長のことを指していると思われる。八万円中の二万円であるから、相当に重い費用負担である。この論説は、「農校が梧村面住民全般のための学校ではなく、咸北住民全般の為の学校」であるのに、梧村面への負担過重はおかしいと批判している。また、論説は、梧村面にあった咸鏡北道公立師範学校が「遠からず日本人の集中面である羅南に校舎を新築し、移転しようとしている」と指摘している。そして、「師範学校を奪っていく羅南面民にも当然、これ位〔見合うだけの〕の移転祝賀新築費を負担させなければならない」と主張している。しかし、実際は「師範学校を奪われる運命に処した梧村面民に、こうした過大な負担をさせる」のであると批判を述べている⁽⁸²⁾。以上からは、羅南を「日本人の集中面」と見て、費用負担もせず利益だけを得ていくと批判していることがわかり、大変興味深い。

一九三〇年代に入り、日本語新聞でも「我が鏡城だけが逆を行く昔時の繁栄から漸次衰退するの観がある」と鏡城駐在の記者は書いている。この新聞に「鏡城の発展策」を問われた鏡城公立農業学校長新谷嘉久は、「鏡城は清津、羅南の為衰へたなんていふよりも逆にこの両都市

を利用して鏡城の繁栄を計るのが一策ではないでせうか」と回答している。⁽⁸⁴⁾ 鏡城は清津や羅南のせいで衰えたという意見が広く存在したということが読み取れる。

おわりに

日露戦争から一九二〇年代にかけては、日本によって咸鏡北道の植民地的再編が進められた時期であった。まず、軍事的側面では、日本は軍事的目的から清津港を建設するとともに、羅南に軍事基地を建設した。これらは日本が一方的に進めたものであり、清津の官有地も強制的に奪われた。次に経済的側面であるが、日本人による中国東北部との交易拠点として清津港を建設し、独津―鏡城―会寧という従来からの交易ルートの「衰退」を招いた。また、咸鏡北道は日本本国への大豆などの供給基地に再編されていた。

こうした中で、日本側の政策は朝鮮社会とのあいだにさまざまな軋轢や葛藤を引き起こしていた。そして、日本側の政策が一方的に貫徹したわけではなかった。

まず、清津港建設の際の土地買収が引き起こした葛藤

や、牛車による輸送に従事してきた人びとによる軽便鉄道に対抗する動きを指摘することができる。また、「韓国併合」までの時期において、羅南の人口増加が一時的なものにとどまり、地域がただちに「発展」したわけでもないことを確認したい。

そして、重要なことは、咸鏡北道の社会のあり方は、植民地化以前の状況に規定されていたということである。清津港の日本商人は、咸鏡北道の経済との結びつきが弱かった。これに対して城津港からは現地の大豆などの物資が輸移出された。これは、城津が植民地化以前からの交易の拠点であったこと、それに対して、清津港は日本が新規に建設した港であったことの反映である。

経済的側面で「衰退」させられた鏡城の人びとは、羅南面等に対する対抗意識や日本の政策を批判する意識を有していたのであった。また、城津港は一貫して朝鮮人側の拠点の地位を維持し、城津港は「朝鮮人の港口」であるとの認識が見られた。

【註】

(1) 芳井研一『環日本海地域社会の変容―「満蒙」・「間島」

と「裏日本」』（青木書店、二〇〇〇年）。

(2) *ソン・ギュジン「日帝強占期「植民都市」清津の発展の実相」（『史学研究』一一〇、二〇一三年六月）。

(3) 梶村秀樹「旧韓末北関地域経済と内外交易」（『商経論叢』〈神奈川大〉二六（二）、一九九〇年）。

(4) 梶村論文以降、次のような研究がある。鈴木修「李朝末・大韓帝国初期咸鏡道の生牛輸出について—ウラジオストクの朝鮮移民との関連より—」（『中央大学大学院研究年報』二八、一九九八年。*金載昊「開港期遠隔地貿易と「会社」—対ロシア貿易と鏡城天一会社—」（『経済史学』二七、一九九九年）。石川亮太「二〇世紀初、朝鮮東北部のルーブル紙幣流通—近代東アジア域内流通と朝鮮の地域経済—」（『待兼山論叢』三五、二〇〇一年。原暉之「近代東北アジア交易ネットワークの成立—環日本海圏を中心に—」（左近幸村編『近代東北アジアの誕生』北海道大学出版会、二〇〇八年）。*高丞嬉『朝鮮後期咸鏡道商業研究』国学資料院、二〇〇六年。

(5) 筆者は、こうした問題意識から、雄基港を事例とした研究をすでに発表している（拙稿「朝鮮東北部・雄基港における交易の変容—一九世紀後半から一九二〇年代まで—」（君島和彦編『近代の日本と朝鮮—「された側」からの視座—』東京堂出版、二〇一四年）。雄基港は一

九世紀後半以来、植民地期まで一貫して朝鮮人側が中心となっていた港であった。これに対して、本稿が扱う清津港は日本側が建設した港であった。異なるタイプの地域をとりあげること、咸鏡北道の社会変容をより多面的に理解することが可能になると考えている。

(6) 筆者は一九三〇年代以降の咸鏡北道の社会変容について、羅津港の建設を中心として論じたことがある。拙稿「植民地期朝鮮における港湾「開発」と漁村—一九三〇年代の咸北羅津—」（『人民の歴史学』一九〇号、二〇一一年。同「一九三〇年代朝鮮における港湾都市羅津の「開発」と地域有力者」（『朝鮮史研究会論文集』四九号、二〇一一年。同「植民地期朝鮮における「労働者移動紹介事業」（一九三四—一九三六）—朝鮮内労働力動員政策前史—」（『日本植民地研究』二三号、二〇一一年。同「植民地期朝鮮における「市街地計画」—咸鏡北道羅津の事例を中心に—」（『朝鮮学報』二二七、二〇一〇年）。

(7) 咸鏡北道の特質については、前掲拙稿「朝鮮東北部・雄基港における交易の変容」でより詳細に論じている。

(8) 日本側の観察は「吉州ヨリ慶興府ヲ経テ浦潮斯徳（ウラジオストク）迄百里ナルモ、道路平坦ナルヲ以テ、牛車ニテ自由ニ運送シ、或ハ朝鮮船舶ニ搭載シ来ルモアリ」と、それらを評価する。「朝鮮国咸鏡道北部巡回復命書」

- (一八九五年六月一日、元山領事館報告)『通商彙纂』第二二号、一八九五年八月、一五頁。
- (9) 城津港・雄基港の詳細については、前掲拙稿「朝鮮東北部・雄基港における交易の変容―一九世紀後半から一九二〇年代まで―」および拙稿「朝鮮東北部・咸鏡北道の変容―植民地期の港湾「開発」問題を中心に―」一橋大学大学院社会学研究科博士論文、二〇一四年参照。
- (10) 韓国人文科学院編集部編『韓国近代邑誌』五七、咸鏡道一、韓国人文科学院、一九九一年、三三二頁。なお、北道按撫使は、節度使および鏡城都護府使を兼ねていた。
- (11) 「北道状況視察復命書」元山領事館書記生高雄雄三↓元山領事館二等領事二口美久、一八九七年八月二八日(「朝鮮国北関吉州臨湖へ露国船舶出入密貿易ノ事実取調一件」JACAR(アジア歴史資料センター)Ref:B10073668800、朝鮮国北関吉州臨湖へ露国船舶出入密貿易ノ事実取調一件(B3-1-5-16)(外務省外交史料館)、三三三画像目)。
- (12) 前掲金載昊論文、八八頁。
- (13) 前掲「朝鮮国北関吉州臨湖へ露国船舶出入密貿易ノ事実取調一件」、五〇画像目。
- (14) 『三十一年韓国公使館来信機密第四四号附属書写 韓国北辺事情視察報告書』(「北辺事情視察報告書進達ノ件」JACAR:B03050318400)『小山光利韓国北辺事情視察報告書』(B-1-6-1-235)(外務省外交史料館)、六画像目)。この報告書は、在韩国弁理公使加藤増雄の指示により、小山光利が一八九七年に朝鮮北部地方を内偵の上、作成したものである。
- (15) 度支部書記官 藤原正文『藤原書記官 清津方面視察報告』一九〇八年、三〇四頁。ただし、この視察は一九〇六年夏におこなわれたものである。
- (16) 同右、四頁。
- (17) 清津商工会議所『清津商工会議所史』一九四四年、二頁。
- (18) 永井勝三編『会寧及間島事情』一九三三年、六八〇六九頁。
- (19) 前掲『清津商工会議所史』総説二頁。
- (20) 前掲『藤原書記官 清津方面視察報告』、七頁。
- (21) この点については、*ソン・ジヨン「露日戦争以降日帝の軍用地収用と韓国民の抵抗―ソウル(龍山)、平壤、義州を中心に―」『梨大史苑』三〇、一九九七年。拙稿「日露戦争以降の朝鮮における軍事基地建設と地域―興湾を対象として―」『一橋社会科学』第五卷、二〇一三年一月。
- (22) 「輪城鏡城間二輕便鉄道敷設之件申請」韓国駐劄軍司令官長谷川好道↓陸軍大臣寺内正毅、一九〇六年一月七日(「輪城鏡城間鉄道敷設ノ件」JACAR:C03027467600)

- 明治四〇年「満大日記 二月下」(防衛省防衛研究所 二九〇三〇画像目)。
- (23) 前掲『清津商工会議所史』三八二頁。
- (24) 農商務省農務局編『韓国土地農産調査報告 咸鏡道』一九〇七年、一二四頁。
- (25) タイトル無し文書、統監代理副統監曾禰荒助↓外務大臣林董、一九〇八年一月九日(「4. 清津」JACAR:B10073399700『韓国各地開港関係雑件』第三卷(木浦、鎮南浦、開城府、蔚島、清津)(B-3-1-1-15_003)(外務省外交史料館)、二六画像目)。
- (26) 前掲『清津商工会議所史』五頁。
- (27) 前掲芳井、八九頁。
- (28) タイトル無し文書、統監伊藤博文↓外務大臣林董、一九〇七年五月八日(前掲「4. 清津」二画像目)。
- (29) 「第2艦隊報告(8)」JACAR:C06092190400『明治42年 公文備考』巻37 艦船22(防衛省防衛研究所)、三一画像目。
- (30) 國井天波『大清津港 附羅南 鏡城』一九一六年、一二九頁。
- (31) 宋連玉・金榮編『軍隊と性暴力―朝鮮半島の20世紀』現代史料出版、二〇一〇年、三七〜三九頁。
- (32) 前掲『清津商工会議所史』三八二〜三八三頁。
- (33) 前掲『藤原書記官 清津方面視察報告』八〜九頁。
- (34) 前掲「4. 清津」、五画像目。
- (35) 『皇城新聞』一九〇七年八月三〇日付。
- (36) 第十三師団司令部「明治四十年八月分 韓国駐劄軍隊報告の件」(第13師団 40年 8月韓国駐劄軍隊報告の件) JACAR:C0302288000、密大日記 明治40年(防衛省防衛研究所、一一画像目)。
- (37) 前掲『清津商工会議所史』総説三頁。
- (38) 内閣法制局官報課『官報』一九〇八年三月二六日付。同右、一九〇八年三月二八日付。
- (39) 同右、一九〇八年三月二八日付。
- (40) 統監府『韓国条約類纂』一九〇八年、七五六〜七五七頁。
- (41) 古江香蔓『清津港』に、一九〇八年に同港で「市街の土地」が「度支部より払下げ」られたという記述があるの
で、「競売」は実施されたといえる(古江香蔓『清津港』咸北日報社、一九〇九年、三五頁)。
- (42) 同右。
- (43) 前掲『清津商工会議所史』七頁。
- (44) 同右、一一頁。
- (45) 前掲『藤原書記官 清津方面視察報告』九頁。
- (46) 同右、一五頁。
- (47) 人口規模は一九〇六年当時の状態を指しているように思われる。なお、一九〇六年の段階では軍事基地の建設地

は羅南に決まっていなかったのであるが、この史料の中で「羅南兵營建設ノ声」とあるのは、一九〇八年に執筆したためではないかと思われる。

- (48) 一九二五年末の清津府の人口は、朝鮮人一三三六七名、日本人六一二六名、中国人一〇七三名、その他の外国人一七名、合計二〇五八三名であった。『朝鮮総督府統計年報 大正十四年』一九二七年、四四〇四五頁。
- (49) 國井天波『大清津港 附羅南 鏡城』一九一六年、二九〇頁。
- (50) 同右、一三二〇頁。
- (51) 同右、一四〇頁。
- (52) 一九二五年末の鏡城郡羅南面の人口は、朝鮮人六一〇名、日本人五三三二名、中国人三五六名、その他の外国人二名、合計一一八〇〇名であった。『朝鮮総督府統計年報 大正十四年』一九二七年、四四〇四五頁。なお、この統計には駐屯していた日本軍の人数は含まれていない。したがって、日本人の割合はさらに高いと考えるべきである。
- (53) 前掲『大清津港 附羅南 鏡城』、一六六〇一六七頁。
- (54) 釜山理事庁副理事官高瀬経徳「北韓視察復使命書」一九〇九年一月（「北韓視察復使命書」JACAR:B10073877000「北韓視察復使命書」(B-3-24-27)(外務省外交史料館)）
- (55) 五画像目。
- (56) 同右。
- (57) 前掲「第2艦隊報告(8)」二二〇二五画像目。
- (58) 一九二五年末の鏡城郡鏡城面の人口は、朝鮮人四七四七名、日本人二五〇名、中国人三五名、その他の外国人〇名、合計五〇三二名であった。日本人はわずか五%に過ぎなかった。『朝鮮総督府統計年報 大正十四年』一九二七年、四四〇四五頁。
- (59) 前掲『清津商工会議所史』によれば、一九〇八年一〇月一日に至り、「軍用輕便鐵道管理規定」が制定され(當時、輕便鐵道は韓国駐劄軍の管轄下に置かれていたので、この規定は韓国駐劄軍の制定によるものと考えられる)、和清洋行に輕便鐵道の運営が請け負わせたという(三八二〇三三三頁)。一方、度支部書記官藤原正文の報告書では、和清洋行は一九〇八年春に現れたとされ、日本陸軍より清会間の輕便鐵道の使用の特許を得て、一般旅客貨物の運搬を開始したという(前掲『藤原書記官 清津方面視察報告』、一六頁)。時期にズレはあるが、一九〇八年のいずれかの時期に開始されたのであろう。
- (60) 同右、一九〇二〇頁。
- (61) 同右、二五〇二六頁。

- (62) 同右、二一頁。
- (63) 天図鉄道については、芳井前掲書、第四章参照。
- (64) 高坂松男『咸鏡北道ニ於ケル経済状況』一九一三年、九頁。この史料を使った分析としては、前掲梶村論文の三二〇〜三二二頁も参照のこと。
- (65) 同右、一〇頁。
- (66) 同右、一一頁。
- (67) 一九二五年末時点の城津郡城津面の人口は、朝鮮人七九四四名、日本人一三八一名、二六一名、その他の外国人二六一名、合計九五九七名であった。日本人の占める割合は、一四％である。一方、前述のように、清津は同年末に全人口の三割を日本人が占めていた。『朝鮮総督府統計年報 大正十四年』一九二七年、四四〜四五頁。
- (68) 高坂前掲書、二四頁。
- (69) 植民地期の朝鮮大豆に関しては竹内祐介「日本帝国内分業における朝鮮大豆の盛衰」堀和生編著『東アジア資本主義史論Ⅱ―構造と特質―』ミネルヴァ書房、二〇〇八年がある。
- (70) 朝鮮殖産銀行調査課『朝鮮ノ大豆』一九二六年、一頁。
- (71) 同右、二六頁。
- (72) 一九二四年において、穀物が輸移出額内で占めた割合は、清津港四四％、城津港七五％であった。南満洲鉄道株式
- (73) 会社庶務部調査課編『吉会鉄道関係地方調査報告書』第三輯（農業）、一九二八年、四〇四頁。
- (74) 朝鮮総督府は、大豆を日本に移出する上で、「品質」確保のため、「優良品種」の普及を図り、大豆に対する検査を実施していた。検査場は一九二六年の段階で約一六〇箇所にかけていたが、一九二四年一月から二五年一〇月にかけてのデータを示せば、城津の検査数は全国で最も多く、唯一、二〇万呎を越えている。一方、清津港は城津港の五分の一程度であった（前掲『朝鮮ノ大豆』、二〜二三頁）。清津では大豆の通過貿易が多かったが、これらは清津での検査対象とはされなかった。
- (75) 前掲『大清津港 附羅南 鏡城』、一一頁。
- (76) 『東亜日報』一九二五年三月二七日付。
- (77) 『東亜日報』一九二五年三月二七日付。
- (78) 『東亜日報』一九二五年三月二七日付。
- (79) 咸鏡北道『咸北要覽 附間島瑣春』一九二六年、一六九頁。
- (80) 咸鏡北道の自小作関係を示した一九二八年の史料によれば、地主はわずか六％程度に過ぎず、小作農もまた六％程度に過ぎなかった。そして、自作農が全体の七割近くを占め、自作兼小作が二〇％である。すなわち、一九二〇年代後半の咸鏡北道は、農民間の格差は小さかったといえるだろう。南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『吉

会鉄道関係地方調査報告書』第三輯（農業）、一九二八年、三二三頁。

(79) 『東亜日報』一九二七年二月一日付。

(80) 『東亜日報』一九二七年二月一〇日付。

(81) 前掲『咸北要覽 附間島瑣春』、二八頁。

(82) 文部省実業学務局編『実業学校一覽 昭和8年4月現在』

一九三三年、一一八頁。

(83) 『東亜日報』一九二八年二月九日付。

(84) 『北鮮日々新聞』一九三四年五月二二日付。