

[報告 3]

# 植民地期の釜山港湾の設備事業とその社会的意義

車 喆 旭

(釜山大學校 韓國民族文化研究所 助教授)

## 目 次

はじめに

I. 1910～20年代 港湾設備工事

II. 1930年代 港湾拡張工事

III. 埋築工事と釜山の労働者

結び

## はじめに

開港以後釜山港は日本と大陸との人、物、文化の交流において重要な空間として浮上した。釜山港の開発は北濱の埋め立てをはじめ、營繕山鑿平工事、釜山鎮埋め立てなど、海岸線の埋め立てから始まった<sup>1</sup>。これら埋め立てのほと

---

1 最近発表された釜山港の埋め立てに関連する研究成果は、次のようである。柳教烈「釜山 日本人專管居留地와 北濱埋築에 關하여」『日語日文學』第17号, 2002年 5月. 차철욱「부산 북항 매축과 시가지 형성」『韓國民族文化研究』第28号, 2006年 1月; 「1910년대 부산진 매축과 그 성격」『지역과 역사』第20号, 2007年 4月; 「대한제국기 부산 北濱 매축관련 자료의 내용과 성격」『港都釜山』第22号, 2006年 9月. 노기영「일제말 부산 직기만 매립과 임해철도 건설사업」『港都釜山』第22号, 2006年 9月.

んどは、個人が会社を組織して埋め立て権を獲得して進めた。もちろんそのなかには、日本の政府や朝鮮総督府と公益的な利害関係がなかった訳ではないが、個人的な経済の利害関係が基にあった。この埋め立てはその後進む総督府が主導する釜山港の設備工事前提になった。

本稿は朝鮮総督府が直接施行した釜山港の設備工事について検討しようとする。朝鮮総督府の事業は前に言った個人中心の事業と違って、日本政府の国家的な利益を鮮明に見せてくれるからである。代表的な工事は第1、2期の港湾設備工事、1936年以後の港湾拡充工事である。これ等の事業で釜山港中の浚渫作業がほとんど出来上がって、1、2、3、4 棧橋まで造営された。このような基盤施設は、この後韓国の高度成長期に大きな役割をしたことは間違いない。

しかしこの設備が持っている結果的な解釈ではなく、この設備が必要とした当時の時代的状况と朝鮮総督府の意図を検討することが、釜山港の歴史を理解するのに重要な点だと考える。

## I. 1910～20年代 港湾設備工事

### 1) 港湾設備工事計画

釜山港の設備工事の計画は1909年に日本大蔵省が発行した『釜山海陸聯絡設備計画書』（以下「計画書」）に紹介されている。この資料を基にして実際の港湾の建設計画を確認できる。「計画書」の総論には釜山港の設備工事の必要性が書いてある。

まず、アジアとヨーロッパを連結する鉄道建設、すなわちシベリア鉄道、南満洲鉄道の完成、安奉線、鴨綠江架橋工事などが進んでいる時代的状况が基にあった。そして釜山港が持っている貿易港としての役割を背景に農業並びに水産業の発達も考慮していた。

このような条件を背景に「五十年後の発達」を予想する港湾設備を計画した

のである<sup>2</sup>。韓日合併の直前、日本の大蔵省がこの「計画書」を作って釜山港の建設に関心を見せているのは、日本の国家的な利益との関連性も推測できる。

釜山港の長期発展計画は大規模であった。釜山港の出入口に防波堤の築造と航路に沿って浚渫を計画した。釜山港内整理のため釜山鎮方面の100万坪の浚渫を計画して重要な突堤（棧橋）は八つを計画したあと、各々取り扱う貨物を分けあった。

赤崎湾（釜山港内で釜山棧橋の反対側に位置）を埋築して、危険物を取り扱う船舶が使えるようにして釜山港を危険物から遮断できるように計画した。釜山鎮はこの時からもう製造工場地域と予想して、これに相応しい埋め立てが進行できるように構想が進んで、運河まで建設しようと設計をした。

そして棧橋と海岸線の岸壁を活用した全体貨物処理能力を1年間630万トンと予想した。1929年頃の約100万トン処理能力と比べると大げさではないか。棧橋設備で重要な起重機の場合、揚力1トンないし5トンの電力移動起重機45台、50トンの固定起重機1台の設置を計画した。およそ主な内容だけを整理しても、大規模な釜山港を計画したことが判る<sup>3</sup>。だが、この計画を推進するには財政的な問題が少なくないから、この計画を作成した人たちは10年後の釜山港を造成する方法を提案した。基本的に釜山港の貨物処理能力を115万トンに合せて、棧橋は1、2、3号を計画した<sup>4</sup>。

## 2) 第1、2期港湾設備工事

本格的な港湾設備工事は第1、2、3期に分けて進んでいた。第1期の工事は1911年から4ヵ年の事業で予算382万4千60円であった。しかし工事期間は1918年まで続いて予算も388万490円へ増えていた。主な工事内容は第2棧橋の建設であって、1棧橋と2棧橋の間の埋め立てと棧橋のまわりと外港から内港への航路周辺の浚渫であった。

2 大蔵省臨時建築部『釜山海陸聯絡設備計画書』1909年。

3 大蔵省臨時建築部、前掲書、p.p.5～10。

4 大蔵省臨時建築部、前掲書、p.p.11～14。

第1 栈橋の上に倉庫を建築するのをはじめ、釜山鎮の埋立地の前に防波堤を築造することにした。第2 の栈橋は7 千トン級の汽船2 隻、2 万トン級の汽船2 隻の繫留ができる規模であった。この栈橋の完工は1919年3 月であったが、完工直前1918年8 月シベリア出兵の時、兵力・軍馬・食料などの運送に活用された<sup>5</sup>。

しかし、第1 期の工事が終わった頃、釜山港の貨物処理能力は70万トンに過ぎなかった。だが1917年現在輸出入貨物は143万トンに及んでいた<sup>6</sup>。この内容は計画書の予想を大きく上回っていることを意味する。だが、日本が朝鮮を支配する過程で予想以外の物資流通ができたことを意味する。予想より早い速度で朝鮮が資本主義の商品市場へ編入しているのを反証している。そのため釜山港が処理できる栈橋施設能力を拡充しなければならなかった。

そして第2 期の港湾設備工事が進行した。この工事の期間は1919年から6 ヵ年間、工事費は917万2 千円を予想した。しかし関東大震災などの要因で予算が減らされて786万6 千975円で期間はかえって増えて9 ヵ年の事業として施行された。結局1919年に起工して1929年3 月に竣工した<sup>7</sup>。何よりこの工事の中心は、第1、2 栈橋の拡張工事にあった。充分ではなかった港湾の揚陸能力を補強するのが急務であったからである。

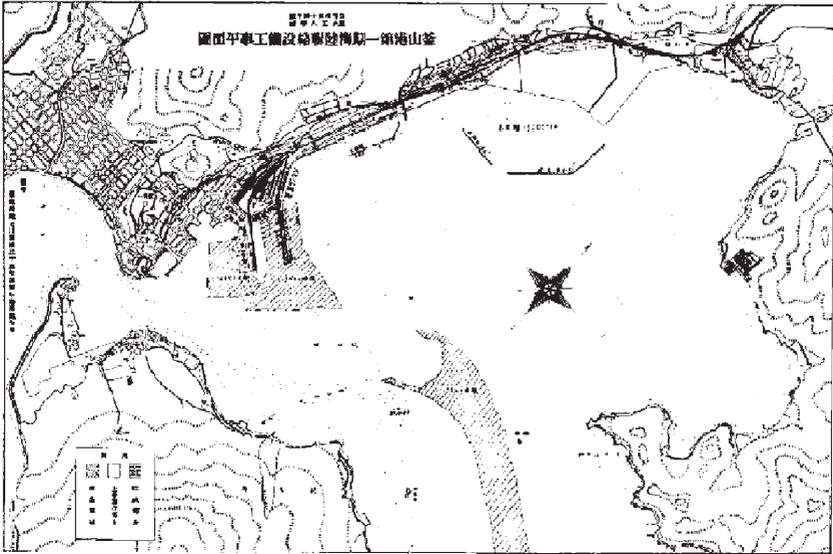
---

5 朝鮮總督府『釜山築港略誌』1937年, p.40.

6 この数は最初の第1 期の港湾設備工事に時に予想した946,267トンとは大きな差がある(大藏省臨時建築部, 前掲書, p.50)。

7 朝鮮總督府, 前掲書, p.62.

図1 第1期 港湾施設工事



出典：金義煥『釜山近代都市形成史研究』研文出版社, 1973, p.80.

第2期の工事は釜山港の浚渫、防波堤の建設、第1、2 棧橋の拡張工事が中心であった。主な浚渫は草梁と釜山鎮の沖であった。特異なことは浚渫区域が第2 棧橋から釜山鎮の埋立地の前の防波堤までであって、陸地の方が1930年代に進行する今日の海岸道路の埋立地を除いて進行されたということである。ここには3、4 棧橋が設置されているのをみると、その頃1936年から進行する釜山港の拡張工事を予想していたと思われる。

図2 第2期 港湾施設工事



出典：金義煥, 前掲書, p.88.

第1、2 栈橋の拡張は係留船舶の数を増やすためであって第1 栈橋を拡張した3、5、7千トン級の汽船が各1 隻が同時に係留できるようになった<sup>8</sup>。以前は3千トンないし4千トン級の汽船2 隻しか係留できなかったが規模と数量からみて随分向上された。第2 栈橋の拡張は3千トン級の1 隻、7千トン級の2 隻を同時に係留できるようになるように拡張された。その外栈橋の上の道路、軌条、倉庫、起重機など付帯施設を揃えた。

第2 期の工事から第1、2 栈橋を拡張して100万トン以上まで処理できる能力を取り備えた<sup>9</sup>。しかし2 期の拡張工事が終わる1926年当時もう処理しなければならない量が150万トンを越えていた。以上から1、2 港湾施設工事は第2 栈

8 朝鮮總督府, 前掲書, p.53.

9 朝鮮總督府, 前掲書, p.43.

橋の建設、第1、2 棧橋の拡張、釜山港の浚渫、港湾の人工の防波堤の建設などが主な内容であった。この内容は、計画書が立てた棧橋三ヶ所、処理能力115万トンには及んでいないことであった。

### 3) 北濱沿岸の貿易設備工事

この工事は左藤町の前に沿岸貿易船の停泊に必要な施設を揃える工事で、基本的に釜山府の管轄であったが、財源不足で朝鮮総督府から支援を受けて進行了。この工事の必要性は釜山府尹が1927年6月6日に宇垣一成総督宛の申請書でよく説明されている。その内容を要約すればつぎのようである<sup>10</sup>。

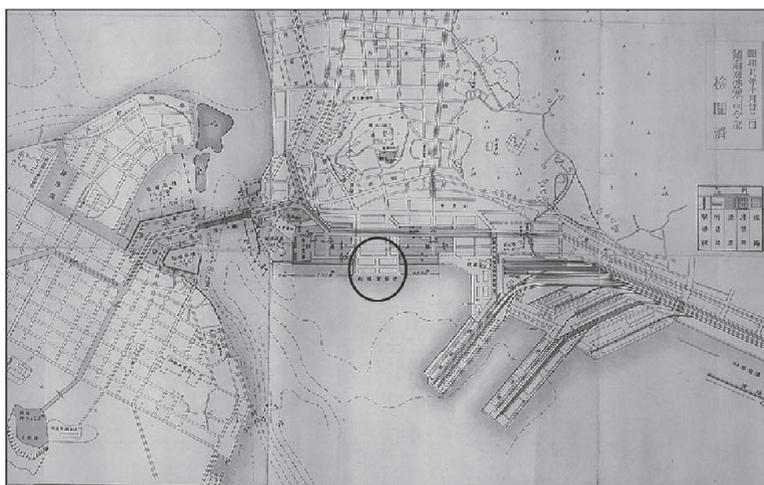
釜山港を利用する沿岸貿易船が増加しているが貿易船が活用できる施設は北浜、龍尾山の下の波止場など小規模にすぎない。第1、2 棧橋は対外貿易に使うことになっていて沿岸貿易に使えなかった。それでこれら施設は大規模の汽船が停泊できなくて大抵艀船を使わなければならなくなる。艀船はわずかな風でも沖へ出られなくて汽船の貨物を揚陸できない。

時間が過ぎれば、荷役作業の運賃が増えて汽船の損が多くなる。これを利用するじ旅客の不便も同じである。したがって汽船が釜山港にすぐ停泊できるような施設が必要で、貨物を荷役できる物揚場が必要である。左藤町の前を埋め立ててこの施設を造成しようとする。しかし釜山府の財源が不足して、総督府へ支援を要請した。この計画は1919年、1924年の二回着手しようとしたが、予算問題でできなかった。

---

10 「釜山港北濱設備公事費國庫補助ノ件申請」『昭和二年國庫補助申請書』（釜山府尹→朝鮮總督）（1927年6月6日）。

図3 北濱沿岸貿易設備工事 完工位置



出典：「釜山幹線道路船溜整環工事, 釜山南港防砂堤築造工事施工圖」(1934年).

国庫補助は釜山府協議会で総工事費の41万円の50%である20万5千円を要求したがその後修正されて12万円へ縮小された。この設備は元は1928年に始まって1929年に終える計画であったが、1932年8月1日付で竣工検査が許可された<sup>11</sup>。

## II. 1930年代 港湾拡張工事

### 1) 拡張工事の背景

1931年の満州事変は、その直前の世界恐慌を克服する過程で日本が起こした戦争であった。戦争直後一時的に釜山を中心とする朝鮮の景気は沈滞しそうであったが、新しい市場の満州の確保は輸出入貨物の増加をもたらした。恐慌克

11 「釜山港北濱沿岸貿易設備国庫補助工事竣工認可ノ件」『昭和二年国庫補助申請書』（朝鮮總督→釜山府尹, 1932年8月）。

服対策として日本では多様な産業法が実施されて、工場の運営で多少自由な朝鮮への移転が多くなった。

特に釜山は1936年から重化学工業の分野への発達が目につく。このような工業の発達は、技術と原料を日本をはじめ外国に依存している限界を持っていた。そして日本は1936年から中日戦争を準備していた<sup>12</sup>。朝鮮と釜山の工業化を裏つける工業原料の調達、朝鮮内需要の増加、満州への通貨貿易など多様な形態で釜山港の貨物の通過量は増加していた。

〈表－1〉釜山港輸出入額（単位：円）

年度	輸 出	輸 入	合 計
1926	130,588,380	115,356,766	245,945,146
1927	131,097,095	115,669,367	246,767,320
1928	122,353,484	125,457,644	247,811,131
1929	115,572,331	130,446,812	246,019,143
1930	82,255,228	108,441,964	190,697,192
1931	82,352,164	90,571,717	172,923,881
1932	82,897,107	102,164,407	185,061,514
1933	88,576,768	129,984,080	218,560,848
1934	104,042,707	165,394,492	269,437,199
1935	120,105,460	205,179,620	325,285,080
1936	134,073,422	238,264,698	372,338,120
1937	156,397,606	250,181,471	406,579,077
1938	209,362,241	326,393,884	535,756,125
1939	284,908,205	447,601,174	732,509,379

出典：釜山税関『釜山港貿易概覽』各年度。

〈表－1〉で確認に見られるように、釜山港の輸出入は1920年代中半に増加して、1920年代末恐慌の波で急激に減少し、1930年代初めから回復して、1935年から急激に増加している。輸出入の中では朝鮮の輸出の大部分は日本に依存

12 박영구 『근대부산의 제조업』 부산발전연구원, 2005年, p.p.277～323.

していたので、日本の景気に敏感に反応していた。そして恐慌の影響で輸出が輸入よりも沈滞を迎えていて、それに従う朝鮮内の消費力の減退に影響を与え、輸入でも1930年を前後してまた沈滞をみせるがすぐ回復する。

〈表2〉1920～30年代 釜山港 棧橋貨物処理量（単位：トン）

年度	第1 棧橋	第2 棧橋	第1、2 棧橋 基部	沖合（其他）	合計
1926	629,201	439,350		491,933	1,560,484
1927	790,127	344,885		839,407	1,774,419
1929	715,992	221,059		730,240	1,667,291
1930	613,761	208,088		732,883	1,554,732
1932	549,427	263,578		826,636	1,639,641
1933	541,794	217,436		994,557	1,639,641
1934	505,231	414,433	147,197	1,111,545	2,178,406
1935	554,750	553,272	141,131	1,232,878	2,482,031
1936	647,147	667,259	198,502	1,215,119	2,728,027
1937	658,492	527,655	197,758	1,248,825	2,632,730
1938	822,582	713,799	249,945	1,252,860	3,039,186
1939	781,083	791,982	260,070	1,348,995	3,182,130

出典：釜山税関『釜山港貿易概覽』各年度。

注：‘沖合’は1934年から‘其外’と表記されている。

輸出入量の増減によって、釜山港の貨物処理量も〈表2〉のように1930年前後の輸出入の物量の変化によってしばらくは変化をみせているが、1930年代半ば以後急激に増加している。釜山港の貨物処理が輸出入と朝鮮の工業化に従って変化していることを確認できた。

しかし2期の拡張工事が終わる1926年当時に処理しなければならない量は、150万トンを超えている。そこで第1、2 棧橋はその限界能力である100万トンを持しながら、外の施設を多く活用している。即ち「沖合」とか「其他」で記されている場合は主に舢舨を利用することを意味して、この施設の活用が増加していることを表す。そして1934年から第1、2 棧橋の基部を活用していて、

第2期港湾施設の工事の際、基部を埋め立てて物揚場を造成して貨物処理に必要な起重機を設置した<sup>13</sup>。このように釜山港の貨物処理能力は飽和状態になって、新しい棧橋の設置が必要であった。

## 2) 釜山港の拡張工事

このように1930年代後半以後、処理する貨物量は増加するのに対応するために朝鮮総督府では釜山港の拡張計画を推進した。この計画は國家記録院所蔵の文書が『釜山港擴張、馬山港擴張、麗水港防波堤、麗水港修築工事の総体計画書』(昭和11～14年)となっていることをみても、釜山港のみならず主な港湾の拡張工事が推進されていることがわかる。この事業は朝鮮総督府が1千万円の巨金を投入して推進する工事で釜山港開発はもちろん馬山、麗水港まで開発しながら全体的に朝鮮～日本の間の航路を追加しようとする政策的な背景から施行された<sup>14</sup>。この計画を承認する理由をみると釜山港の拡張工事の意味もよく解かる。

1935年の釜山港の貿易貨物は248万噸に及んでいて本港の第2期擴張工事を企劃する当時の目標である120万噸を突破しても128万噸を超えていることで約2倍の増加を見せている。それに今後10ヵ年後にはその貿易貨物は348万噸に及ぶと予想される。けれども本港は地形上平地が少なく、これら大量の貨物を処理する余裕がなく荷役上の不便が多いから陸地の造成はとり急がなければならないことである。それで1936年から1938年に渡って3ヵ年間つづける事業として公費5百万圓で草梁と釜山嶺の沖の一带海面34万8千坪を埋め立てて、延長830米の物揚場を築造して焦眉の急に応じることで本計画は適當であると認める<sup>15</sup>。

---

13 朝鮮總督府, 前掲書, p.52.

14 『東亞日報』1936年5月7日.

15 「釜山港擴張工事實施計劃二關スル件」(1936年7月24日, 朝鮮總督府内務局長→草梁土木出張所長).

即ち釜山港の貨物処理能力を高めるために物揚場を築造するという説明である。この工事はいろんな文書で「第1区埋め立て工事」と呼ばれている。この工事は1940年着手する「第2区埋め立て工事」と対になっている。即ち草梁と釜山鎮駅の沖が重要なところであって、第2栈橋で釜山鎮駅前までがその対象になっている。その中で第1区の工事は釜山鎮駅の前の方で、第2区はこれを基準に第2栈橋と予城臺の方を一部分含めている（図4）。この工事は物揚場の築造という意味を持っているが、以後第3栈橋と第4栈橋の建設に前提されなければならない工事であった。

図4 第1, 2区埋築工事 位置



出典：Army Map Service, U. S. ARMY, Wasington. D. C., 1946.

第1区埋め立て工事は、総面積359,600坪を埋め立てる予定であった。埋め立てに必要な土は、その当時おおかた門岬里と田浦里から採取して人力で掘削してガソリン機関車で運搬した。予算は最初は1,301,500円と策定されたが、三回に渡った設計変更で1,510,000円まで増えた。工事期間は計画の時は1936年9

月に着手して、3年後の1939年に竣工予定であった。しかし中日戦争で工事材料が騰貴して、第3 栈橋工事が進行するにつれて遅れ、1940年の竣工を予想して工事を進行させた<sup>16</sup>。

第2 区埋め立て工事は図4のように釜山の瀛洲町、草梁町、釜山鎮の沖に位置して総面積283,000坪を埋め立てる作業であった。この工事は連絡船の岸壁と物揚場を築造するのにあった。総予算は1,740,000円を予想して、1940年7月1日に施行して1943年8月末に竣工する予定であった<sup>17</sup>。この工事は解放直前の航路写真(図5)を参照すると、解放の時まで岸壁工事はかたづいているが、埋め立て工事はまだできていなかったように見える。

これら埋立地には貨物倉庫が主に登場して、海岸にはクレーン、物揚場などが設置されていた。

図5 解放直前の釜山港



出典：不詳(金翰根氏提供)。

- 16 朝鮮總督府内務局草梁土木出張所「釜山港第一區埋築工事設計書」, 同「釜山港第一區埋築工事第二回設計變更理由書」。
- 17 朝鮮總督府内務局釜山土木出張所『釜山港第二區埋築工事設計書』。

### 3) 3、4 棧橋の建設

中日戦争以後、軍需物資だけではなく工場稼動に必要な原料の輸入と円ブロックでの物資輸入で、釜山港の貨物は急増していた。かつての施設では貨物処理能力に限界があって第3、4 棧橋が建設された。

1939年の釜山港の拡張計画では、第1区と第2区の埋め立て工事をした沖の浚渫と第3 棧橋工事が主な内容であった。1939年「港湾修築改良工事実施計画書」によれば総工事費2,318,000円の中で埋め立て費がその半分である1,105,100円である。その外浚渫費と陸上設備費が多くの費目を占めてある。

埋め立て費は第1、2区の埋め立て並び物揚場の工事費用と共に第3 棧橋の埋め立てと岸壁築造工事の費用に主に使っていて、後者が109,100円で埋め立て費の大部分が第3 棧橋に関する工事に割り当てられていた<sup>18</sup>。したがってこの工事の中心は浚渫と第3 棧橋の建設と言え、つまり第3 棧橋も1939年以後着工されたことが推測できる。

第3 棧橋は草梁町の沖に施設していた第1区の埋立地に接続して建設されるように計画された。総面積は72,500坪を埋め立てた。工事費用は802,000円と策定された。ここに必要な土石は田浦里と門峴里で人力で掘削して、ガソリン機関車（一部カーバイト使用）で運搬して使った。この棧橋は中日戦争後の燃料難で揮発油が不足になるにつれてカーバイトを使うようになる。いろいろな影響で工事が長引かされた<sup>19</sup>。それで本工事の浚渫期限は1941年8月末と予想された。

第4 棧橋は図5で確認できるように、釜山鎮駅の前に造成された。1940年8月16日現在、第4 棧橋の物揚場の築造工事の着手を報告していることをみると、これより少し早く始まったとみえる。この物揚場は第4 棧橋と埋立地が接する部分に続いて造成したので、第4 棧橋の工事が始まらなければ困ったから

18 朝鮮總督府内務局土木課「港湾修築改良工事実施計画書」。

19 朝鮮總督府内務局釜山土木出張所「釜山港埋築工事第三埠頭埋築工事第三回變更設計書」。

である。この物揚場は元々は1941年5月末に竣工予定であったが、期間が1942年9月末へ延期され、また1944年6月30日まで延期している。

物揚場の竣工期限の延長理由は、第4 棧橋の岸壁工事が予想通り進まなかったことである<sup>20</sup>。したがって第4 棧橋も1944年6月30日の物揚場の完工より少し早い時期か、同じ時期に完成されたとみえる。しかし図5を見ると、棧橋の左側の物揚場にはクレーンが設置されているのが見られ、一部完工しているように見えるが、右側はまだ工事が進行していて、棧橋の上にも外の棧橋のように倉庫ができていないままである。したがって第4 棧橋は完全に完工できないまま、部分完工状態で解放を迎えるようになったと思われる。

太平洋戦争が終わる頃の釜山港の姿は図5のようである。中央棧橋に貨物倉庫とクレーン、第1 棧橋にはクレーンと旅客棧橋と貨物倉庫、第2 棧橋に貨物倉庫、野外野積場、油タンク、クレーンがある。第2 棧橋と3 棧橋の間の物揚場にはクレーン2 個、第3 棧橋には貨物倉庫と野外野積場とクレーン3 個、第4 棧橋はまだ工事が片付いていなくて貨物倉庫はなく、左側の物揚場にクレーン3 個が設置されている。その側の子城臺の方は物揚場である。

### III. 埋築工事と釜山の労働者

以下、釜山港の拡張工事と釜山の変化を検証しようとする。この工事は多くの資金を投資する国費事業として進行して、ここには多くの労働力が投入された。

---

20 「直營工事竣工期限延長ノ件」(1940年8月31日；1942年9月28日；1943年3月31日，棧橋工場主任→釜山土木出張所長)。

〈表3〉 港湾設備 工事費内訳 (単位：円)

	材料費	人件費	合 計
第1期港湾設備工事		659,284,809	3,880,490
第2期港湾設備工事			7,866,975
北濱沿岸貿易設備補助			120,000円 (総工事費 410,000円)
釜山港第1区埋築工事	611,213,900	898,786,100	1,510,000
釜山港第2区埋築工事	804,990	935,010	1,740,000
第3棧橋埋築工事	312,050	490,050	802,100

出典：朝鮮總督府『釜山築港略誌』1937年.

ここに使われた全体人数はどのくらいであるかは確認できないが、埋め立ての場合大抵埋立地10坪あたり1人の人夫を使用している。第1期港湾設備工事の場合妊人員で計算して日本人489,832人、朝鮮人457,381人で合計約100万人に及ぶ。1911年から1918年まで約8ヵ年間100万人の人夫を使用したことにより、これに充当された人件費も上の表のようであった。大抵の工事で材料費より人件費の構成が高いということである。

〈表4〉 釜山府 居住者職業

	朝 鮮 人			日 本 人		
	1920年	1929年	1934年	1920年	1929年	1934年
農 林 牧 畜 業	4,149	5,143	5,241	906	1,145	1,667
漁業及製鹽業	2,014	2,447	3,891	1,778	1,840	2,252
工 業	4,804	8,140	13,842	7,099	8,276	9,334
商業及交通業	11,927	20,518	35,364	16,385	16,055	19,511
公務及自由業	2,323	6,421	10,838	5,759	11,310	13,074
其他有業者	14,475	31,162	29,943	636	2,494	2,667
無 職 業	840	2,539	7,078	522	1,522	2,526
合 計	40,532	76,370	105,197	33,085	42,642	51,301

出典：釜山府『釜山府勢要覽』各年度.

〈表4〉で確認できるように1920年代から1930年代半ばごろには朝鮮人の場合商業と自由業ならびその外有業者の数が増えていた。日本人も類似的な変化をみせている。何よりも特異なことは自由業と有業者の増加であろう。自由業者は軍人、公務員、僧侶、弁護士、医者などで、その外有業者は自由労働者として分類している<sup>21</sup>。したがって有業者は港湾と棧橋で臨時的に雇用されている労働者のように見られ、これらの大抵は港湾の埋め立ての労働者として動員されたと思う。

これらの中日本人たちは日本から来たはずであるが、朝鮮人は大抵釜山近くの地方から集まってきたとみえる。特に1930年前後になって農村経済が没落しながら多くの農民たちの大都市への移駐が増加して、これは都市の労働需要能力の問題になった。この問題を解決したのが多くの労働力が受容できる土木工事であった。釜山博物館に所蔵されている「勞動出稼歸來者ノ言動ニ關スル件」(1937年2月20日)に興味深い内容がある。これは陝川郡守から各面長宛の公文であるが、釜山鎮埋立工事に参加した労働者たちが日給1円20銭をもらったと噂するのを取り締まるようにしたという内容である。

つまり農村の農民たちに都市の日割りが高いという宣伝で、農民たちの離農が激しくなることを心配する郡守の対策である。この点で釜山近隣の農民たちの釜山への移動の多かったことが見当できる。そして1931年2月、南濱埋築工事中人夫が埋め立て用の土を採取する過程で崩壊した事故がおこる。新聞では事故者の住所地を記録しているが、死亡者は慶北漆谷、慶南山清、負傷者は全南濟州島、慶北尙州などであった<sup>22</sup>。

このように釜山港の埋立工事は釜山近くの農村の農民たちの離農を催す役割をして、かれらの釜山定着の助けになったようである。そして彼らがもらった人件費は自然に釜山の購買力を高くするのにある程度の役割をしたはずであ

21 홍순권 「일제시기 부산지역 일본인 사회의 인구와 사회계층구조」 『역사와 경계』 第51号, 2004年6月, p.59.

22 『東亞日報』 1931年2月10日.

る。購買力を確認できる資料が少ないから当時の釜山府に納める各営業者の営業税を通して間接的な根拠を見つけることができるだろう。

〈表5〉釜山府税 年度別変化（単位：円）

年 度	府 税
1926年	347,533
1927年	525,130
1928年	463,104
1929年	477,669
1930年	366,845
1931年	397,735
1932年	355,858
1934年	572,946

出典：釜山府『釜山府勢要覽』各年度。

釜山府の府税は営業税が多く部分を占めているので、営業税の趨勢を把握できる根拠であることからこの資料を選んだ。1920年代後半高かった府税徴収は1930年を前後にして景気沈滞で大幅に減っていたが1934年から急増している。釜山を經由する貿易量の変化と工業化の進行などが、重要な原因だった。

したがって当時の経済指標の根拠として認識できると思う。一方府税の変化が釜山港の建設事業で発生する労働力の雇用能力とかかわりがあるとみえる。釜山に集中した朝鮮人たちが埋立現場に雇用されて、賃金を受け取って消費した結果、釜山内経済循環に大きな役割をしたことと思う。

それでは、雇用された人夫たちの民族的な差別はどれほどであろうか。各工事ごとに経費内訳を整理しているが、人夫の場合民族別に整理していない。ただそれを確認できる資料は、第1、2期港湾設備工事の時、民族別に人件費を整理したものを参考して作成した表は次のようである。朝鮮人と日本人と共通している業種を基準にして、普通人夫と火夫に分けた。

〈表6〉 港湾施設工事 民族別人件費比較 (単位: 円)

年度	火 夫		人 夫	
	朝鮮人	日本人	朝鮮人	日本人
1911年	—	0.866	0.463	0.689
1912年	—	0.771	0.474	0.621
1914年	0.581	0.687	0.466	0.537
1916年	0.609	0.811	0.534	0.603
1918年	—	—	0.480	0.770
1920年	1.846	2.011	1.259	1.455
1922年	1.675	2.001	1.054	1.536
1924年	1.965	1.974	0.982	1.669
1926年	1.593	1.579	0.805	1.508
1928年	1.550	—	1.145	1.568

出典：朝鮮總督府『朝鮮築港略誌』1937年。

〈表6〉で確認できる火夫と人夫の比較をみると火夫の場合約2銭くらいの差があるが、1926年のようにかえて逆転する場合もある。人夫の場合、初めは約2～3銭ほど差があったが、1920年代には5～8銭位の差をみせている。第2期工事の場合、朝鮮人の火夫総数は17,859人、人夫は1,065,138人であるのに比して日本人の火夫総数は8,694人、人夫は116,845人に過ぎなかった。実際朝鮮人たちの一般労務者にあたる人夫をたくさん雇用していて、その外技術を要求する分野で日本人が多く雇用されたことと思われる。

## 結び

以上で朝鮮總督府が直接あるいは補助した釜山港湾の施設事業について検討してみた。この事業は大きく1910～20年代の港湾設備工事、1936年代の港湾拡張工事に分けてみることができた。港湾設備工事の目的は日本と大陸との連結にあったため、比較的日本の経済・軍事的な目的に応じる施設であった。こ

のような性格を濃厚に見せてくれる工事が、1936年から進行した港湾拡張工事であった。

中日戦争をきっかけに物資流通量が増加する時期の工事であった。1930年恐慌の打開と戦時経済への進入は日本通貨圏内の物資流通量を増加させた。特に満洲、中国と日本との連結網の拡充はもっと必要であった。現実的に輸出物量の急増は釜山港湾施設の拡充を必要として第3、4 棧橋はもちろん物揚場を作って物資輸送に充当させた。したがって釜山港の建設過程は日本の国家的な利益と密接に連結していることが明らかであった。

そして港湾施設の事業は多くの人件費が策定されていて、地域経済界に活力を吹き込んだりもした。この事業に雇用された人夫たちが釜山近くへ押し寄せ始めた。彼らは朝鮮の農村の没落と、相対的に人件費が高いという理由で釜山に定着した。彼らの消費力は確認できないが、釜山府内経営者が納める営業税を根拠に1930年代半ば以後釜山の景気は回復していることを、埋立の労働者の人件費と消費力で見出そうとした。一方労働者たちの人件費は民族的に多少不均衡を形成していたことも確認できた。