

〔報告5〕

コ メ ン ト

木 村 健 二

(下関市立大学 経済学部 教授)

1

本シンポジウムにおけるコーディネーター／総合司会の坂本悠一九州国際大学教授とコメンテーターの木村は、2007年3月に共著『近代植民地都市 釜山』（桜井書店）を上梓した。第1章「釜山への日本人の進出と経済団体」、第2章「1920年代後半における釜山府政－広報誌『釜山』に見るその動向－」、第3章「関釜連絡船の輸送史上に占める位置」、第4章「朝鮮鉄道における軍事輸送と釜山－シベリア出兵・満州事変を中心として－」、第5章「戦時下釜山商工会議所の取引照会業務」の全5章からなり、1、3、5章を木村が、2、4章を坂本氏が執筆した。

そこでは、1876年の日朝修好条規以降、日本人の来住とともに都市が建設され、朝鮮における商業・交通・軍事輸送の窓口として巨大化していったことや、その内部における「自治」のあり方、統合のあり方などを取り上げている。そして戦時体制の深化とともに、港湾都市としての釜山の限界や民族的矛盾が露わになっていったとする。要するに、釜山という植民地新興都市における人と物の集散をめぐる諸問題を取り扱うことを通して、植民地「近代」のあり方の一側面を提示しようとしたのである（本書に対しては書評・紹介の形で、『朝鮮史研究会会報』第168号（2007年）、『経済科学通信』第117号（2008年）、『日本植民地研究』第20号（2008年）、『移民研究年報』第14号（2008年）、

『東アジア史研究』第12号（2009年）、『歴史と経済』第204号（2009年）、『（九州国際大学）社会文化研究所紀要』第61号（2007年）などで取り上げられている）。

2

そもそも「近代植民地都市」論とはどのようなものとして展開され得るのだろうか。それに答えるために、まず近代都市形成過程における諸論点をあげるならば、ヒト・モノ・カネの集中、商工運輸業の集積と商店街の形成、港湾・鉄道・道路・ガス・水道・電気・学校・病院・公園など産業基盤や生活関連のインフラ整備、住民の自治と統合に関する制度や団体の成立、そして近代都市でくりひろげられる新しい消費文化やメディアの勃興などになるであろう。それらが一応整った時点で、住民の意向をふまえた都市計画の立案とその実施という問題も現出してくる。

それが植民地都市ということになれば、支配民族と被支配民族とのあいだでどのような偏差がみられるか、とりわけ産業構成や就業人口、公共部門における受益の実態、民族間「交流」や住み分け、「自治」や諸団体の活動などにおいて、いかに立ち現れるかが検証されなければならない。また、日本の植民地統治政策、さらには大陸政策全般のなかで、個々の都市がどのように位置づけられていたのかについても問題とされなければならない。とりわけ大陸への「玄関口」として位置する釜山であれば、この点はなおさらのことといえよう。なおまた、戦時統制経済下における植民地都市の位置づけも特殊なものとして立ち現れよう。

このように整理してみれば、先の我々の著書が果たした論点は、ほんのわずかな部分でしかなかったことが明らかであろう。すなわち、釜山という新興植民地都市に日本人や朝鮮人がどのように集まり、そこで売買されるモノは戦時体制が進行していくなかでどのように変容したのか、また京釜鉄道や関釜連絡船を通してどのように人々が移動していったのか、釜山に集まった人々は商工

団体や「自治組織」を通してどのような要求を通していったのかといった点に関する一定の知見である。

3

今回のシンポジウムは、我々の著書では扱い切れなかった論点を埋めるべく企画されたといってもよからう。

すなわち、第1報告の洪淳権氏「植民地期釜山の議会と日本人」では、釜山府に設置された在朝日本人「自治」機関としての府協議会や府会に着目し、その機能面について検討して、1920年代には派閥間対立を含みつつも電気府営化運動など一定の住民自治的運動がみられたが、1930年代になると本国政治状況の変化や戦時体制への突入によって沈滞化したとする。そしてこの間、朝鮮人側勢力は議員の数こそ増加傾向にあったとはいえ、一貫して無視されたとする。

第2報告の柳教烈氏「帝国と植民地の境界と越境－釜関連絡船と『渡航証明書』を中心に－」では、帝国と植民地との連絡連携手段であった釜関連絡船に着目し、出身地と釜山との二重の渡航管理体制の存在や、没落農民の流民化による社会不安から日本渡航を歓迎する朝鮮総督府と、内地の治安問題から一貫して渡航阻止を行う内務省とのあいだで葛藤がみられた点などを指摘し、釜関連絡船における朝鮮人乗船管理システムのなかに帝国による統合と排除の論理をみようとする。

第3報告の車喆旭氏「植民地期の釜山における港湾建設」では、近代的な港湾施設は近代都市のシンボルであるとしたうえで、埋立て事業に関わりをもった日本人の内部構成は定住日本人実業家よりも外部からの投資家によるものが多かったこと、栈橋の設置や浚渫工事など港湾施設面では政府事業としてなされたことなどを明らかにした。

第4報告の金慶南氏「戦時体制期釜山市街地計画の変化と軍事的特性」では、釜山は早くから大陸への関門として重要視され、輸送基地としての役割を担わされたとし、とくにそれが1934年の「朝鮮市街地計画令」から1937年の

「釜山都市計画決定」に至る過程で、兵站基地の大陸ルートとしての重要性が増大したとする。しかしそれは同時に要塞地としての重要性が増すということでもあり、「鎮海湾要塞地帯釜山圏域」の設定とその中心の釜山への移動及び防空要塞としての転換がみられたとする。

つまり、第1報告や第3報告では、電気や港湾などのインフラの整備が取り上げられ、そこにおける主として日本人勢力の内部構成や運動機関がより深く掘り下げられた。また第2報告では朝鮮人の移動をめぐる総督府と内務省との葛藤を取り上げ、さらに第4報告では都市計画における要塞都市化への推転過程が明らかにされたといえる。我々の課題がより広く深く掘り下げられていったとすることができる。

そのうえでまず個別的コメントを述べるとすれば、洪・車報告に関連して、在朝日本人の株式会社設立や投資活動は第一次大戦期に活発化するが、資金面で外部に依存するようになるのはどの時点のことであろうか。ぜひとも、その進出・定着・発展・爛熟・帰還といった通史を描き、そのなかに位置づけて欲しいところである。また柳報告では、釜山における渡航管理によって1930年代前半期には約6割の朝鮮人が日本への渡航を阻止されたというが、それではそうした人々はその後どのようなようになったのであろうか。橋谷弘のいう「過剰人口の『吹き溜まり』」論（「釜山・仁川の形成」『岩波講座近代日本と植民地』第5巻、1993年）、のように故郷に帰ることなく釜山に滞留したのか知りたいところである。さらに金報告については、近年刊行されている日本の自治体史をふりかえると、たとえば青森県史にあっては、「北の要塞」という視点から近代の青森県を再構成してみようとする試みがなされていたり、山口県や福岡県においても、「大陸前進兵站基地」という位置づけも可能な事実が明らかにされてきている。実際1940年代になると、「国土計画設定要綱」なるものが立案され、大東亜共栄圏建設のための都市計画が樹立されていこうとする。そうした際に植民地朝鮮さらには大陸への「玄関口」としての釜山では、どのような位置づけを与えられつつ都市建設が着手されていったのか、あるいはされよう

としたのかに関する点は、軍事要塞都市の建設とともにたいへん重要な論点であろうと考える。そうした視点からの再構成が期待されるところである。

最後に全体的コメントを述べるとすれば、1999年の朝鮮史研究会大会で松本武祝氏は、「公共性」の具体的言説、及びそれらを駆使して構成員のうち誰がどうやって合意を調達したのか、その合意を前提に、誰がどのように公共財を供給したのか、という問題提起を行っている（「大会テーマのねらい」『朝鮮史研究会会報』第133号、1998年9月）。都市の公共性に関して、その受益者が誰であったのかを含め、これらの問いに答えていくことを通して、「近代植民地都市論」の内実もいっそう豊富化していくことと考える。

