大日本帝国統治下の朝鮮の港湾

千須和　富士夫
（広島商船高等専門学校）

目　次

1. 朝鮮港湾研究の視点
2. 朝鮮領有への道筋と併合後の政策
3. 港湾行政と整備

1. 朝鮮港湾研究の視点

第２次大戦終戦の直前までの朝鮮半島は，日本の領土として，天皇に直属する朝鮮総督の統治下にあった。1929（昭和４）年に総督府の事務は拓務大臣の下に統轄されるが，1944（昭和19）年時の同地域の開港は14港指定港38港，関税指定港９港，地方港は326港，これらの重複を避けた実数では368の港湾が朝鮮にはあり，このうち，主要な港湾をまとめたものが表１である。

開港とは，関税法上通商港として開放された港で，基本法源は国際法上の通商条約において締結国が相互に承認しあい，貿易（通商）章程により具体的な港が確定する。指定港とは，朝鮮公有水面取締規則（朝鮮総督府令）第３条により，船渠，船溜，繋船壁，荷揚場，桟橋，橋梁，護岸，防波堤，防砂堤，馴導堤，導水堤，間門，繋船その他の浮標，各種灯標または堅固な建物を新築，改築，変更または除却，水面の区域を変更する工事を施行，または掘鑿など行うに際しての朝鮮総督の許認可を要する港湾のことである。関税指定港とは，当時日本領となっていた台湾，樺太，南洋諸島及び内地と朝鮮との間で，朝鮮の特殊事情から移入税，消費税，出港税の賦課・免除を受ける物品を不開港で特定の港において出入させ，税関出張所を設けてその移出入事務を扱わせた。関税指定港は内地との交通が比較的活発な重要な不開港である。地方港というのは，開港，指定港，関税指定港を除く，漁港を含む管理対象となる港すべてを指している。

鈴木武雄が朝鮮経済文献の紹介の中で，「港湾に関するものは最近殆んど

表1　日本統治下の朝鮮の主要港湾

（1944年現在）

地方区分	港名	開港	指定港	関税指定港
咸鏡北道	西水羅港		1927. 2	
	雄基港	1922. 6	1938. 5	
	羅津港	1936. 11	1938. 5	
	清津港	1908. 4	1938. 5	
	漁大津港		1930. 5	
	咸津港	1899. 5	1938. 5	
咸鏡南道	端川港		1940. 12	
	遮湖港		1940. 5	
	新昌港		1930. 5	
	新浦港		1937. 6	
	興南港（西湖津港）		1927. 6	○
	元山港	1880. 5	1938. 5	
平安北道	新義州港	1910. 8		
	竜岩浦港	1909. 8		
	多獅島港	1939. 8		
平安南道	鎮南浦港	1897. 10		
江原道	庫底港		1930. 5	
	長箭港		1937. 6	
	東草港		1942. 10	
	注文津港		1927. 6	
	墨湖港		1937. 10	
	汀羅港		1930. 5	
京畿道	仁川港	1883. 1		
慶尚北道	江口港		1930. 5	
	浦項港		1927. 6	○
	九竜浦港		1927. 6	
	甘浦港		1927. 6	
同　稜島	道洞港		1927. 6	○
慶尚南道	蔚山港		1943. 10	
	方漁津港			○
	釜山港	1876. 10	1938. 5	
	鎮海港		1927. 6	○
	馬山港		1927. 6	○
	統営港		1927. 6	○
	三千浦港		1927. 6	
金羅北道	群山港	1899. 5		
金羅南道	麗水港		1927. 6	○
	木浦港	1897. 10	1938. 5	
	法聖浦港		1927. 6	
同済州島	城山浦港			○
黄海道	海州港	1940. 7		

（註）①出典：鮮交会編「朝鮮交通史」（昭和61年）P.1075～7より作成。
②開港欄の数字は、対日本に係わる開港年月。
③指定港欄の数字は、指定年月。
④関税指定港欄の○印は1944年現在の指定状況。

秘文書となった。」（「朝鮮の経済」p. 315）と述べているように，1938年の国家総動員法施行に前後する国防思想の強調が，港湾研究の客観的な資料の発表を抑制してしまい，朝鮮の港湾の体系的な著述を1920年代においてのみ残しえなかったことは誠に遺感ではあるが，これらの限られた論著に基づいて，日本治政下の朝鮮の港湾の姿を概観してみることにする。

港湾を求めるのは，経済活動であり，政治である。「朝鮮経済の近代化は開港以来すべて日本の指導に依ったのであり，そこに朝鮮経済近代化の特殊的性格が汲み取られねばならない。」（「朝鮮の経済」p. 180）というのが第2次大戦期まで，広範な分野の日本人が抱き続けた朝鮮に係わる日本の役割観であった。日清戦争により清国の影響力を，日露戦争によって帝政ロシアの勢力を朝鮮から排除し，1905年11月，第2次日韓協約（乙巳保護条約）により，朝鮮を日本の保護国とし，朝鮮統監府を設けて，朝鮮軍隊を解体，司法権を日本側に移し，警察権も掌握し，遂には1910年8月，日韓併合条約によって領有化し，朝鮮総督府施政を行うに至る。この全過程において日本国内に浸透させられたイデオロギーは「民衆ハ直接朕力綏撫ノ下ニ立チテ其ノ康福ヲ増進スヘク産業及貿易ハ治平ノ下ニ顕著ナル発達ヲ見ルニ至ルヘシ」（日韓併合の詔書）に集約しうる。朝鮮は日本の庇護と経済的技術的援助の下に，近代化を成し遂げられる。日本がいなければ，朝鮮民族の存立さえありえないと，自らが民族性を否定しながら，逆にその自立を授けるという論理を展開し，併合後には，各方面への近代化投資と内地化，すなわち従属下の異民族でありながら，同一の民族意識の養成を図る政策が採られて行くのである。

朝鮮の港湾の経営を考察するに際しては，領有に至る政治過程並びに領有後の植民地朝鮮の全統治政策との関連ぬきには，港湾の研究はありえないのである。

2. 朝鮮領有への道筋と併合後の政策

1876（明治9）年の江華条約に至る日韓の交渉をみると，両国間の比較的安定した善隣友好関係は，1609年6月，李朝政府と日本対馬藩宗氏との間で

釜山において結ばれた「己酉条約」が，その後300年の国交と釜山倭館利用の根拠となり，条約の内容からいえば，対馬藩が李朝政府の保護を受け，日本よりの歳遣船の受入れ，倭館滞在期間の設定，日本人の館内居住と朝鮮陶工らを使役して行う特注陶磁器の製造，国王よりの歳賜の受領などを約しており，公私貿易船の通交回数や貿易船の証明書である「文引」携帯義務など，日本側が義務を負うものであった。明治新政府ができて間もない頃の1870年5月に外務省職員であった佐田白茅らが政府に提出した「朝鮮国交際始末内探書」によれば，李朝政府と宗氏との関係は，①文引に用いる勘合印と宗氏に歳賜として渡される米50石，豆50石は，宗氏の李朝政府に対する服属を意味している，②朝鮮に近接する島しょである対馬藩は財政が窮乏する際には朝鮮に対し借財をしてきた実績がある，③むしろ朝鮮は北京の政府（明・清）に臣礼を執ってきている，④歳遣船とは「彼国ニ対シ藩臣ノ礼ヲ取ルニ近ク」⑤釜山の草梁倭館は7万坪の敷地の中にあって地租は納めたことがないが，300人の居住日本人がおり，門の開閉は東萊府の番兵が担当し，府中の出入もできず，館外300歩（歩は朝鮮の長さ単位）以内に遊歩は限られている，それも監視付きとされている，施設維持は朝鮮側が行っている。これが国交と倭館居住の実態であった。

日本は1872年9月新政府による外交を開始するに先立ち，宗氏を当事者からはずし，アメリカとも連絡協調しつつ，草梁倭館に外務省職員を駐在させた。朝鮮側はこれを認めず，支給品もなく，取引も許さず，倭館は半封鎖状態，外交交渉はここでは行えなかった。倭館は朝鮮側の見方からすれば，恩典つきの自国の施設であり，外交の場ではないと考えていたためである。「倭館の沿革と歴史の無視」としたのである。

日本が他の欧米諸国に先駆けて，朝鮮の開国交渉に着手せざるを得ない理由は，隣国でありながら，明治新政府を認めようとしない朝鮮の姿勢に非難の目を向けたところに始まる。征韓論の淵源は，勝海舟らの日本開国後の反幕運動に対抗する論として生まれたといわれるが，明治新政府樹立後の1860年に朝鮮へ日本の変革の通告と併せ，近代的自由平等の原則に立つ国交を求めたが，朝鮮はこれを受入れず，政府官吏の入国すら拒んでいたので，1869年

に至り，木戸孝允・岩倉具視らが中央政権強化の目的から諸藩の兵を外国へ送ることを計画し，朝鮮を仮想敵とした。しかし国内統一の基盤が固まっていなかった政府は，征韓を議決するに至らず，1871年に廃藩置県，1873年の徴兵令を経て士族身分の解体が進む中で，この士族対策として西郷隆盛，板垣退助らが外征論を樹てるに及び，1873年８月13日，政府は征韓の口実をつくるための大使派遣を決定した。木戸・岩倉の征韓論に反対していた西郷が征韓論者の代表となって特派大使を引受けたところへ，遣欧視察に出ていた木戸・岩倉・大久保利通らが帰国し，逆に日本の自立のためには内治が先決と西郷らの征韓論に反対する主張をするようになったのである。こうして政府決定はくつがえされ，西郷は参議を辞職し，反政府へと転回する。板垣もまた民選議院設立建白を行って，在野からの自由民権運動を展開するようになる。

他方，イギリス，フランス，ロシア，アメリカなどは通商と艦船補給を目的に朝鮮へ開国を迫り，1866年フランス艦隊の江華島占領，同年のアメリカ船シャーマン号の大同江侵入と焼打ち，1871年のアメリカ艦隊江華島占領と挑発を重ねたが，朝鮮はこれに反撃した。70年代は，欧米各国は領土内の安定，勢力圏の体制強化に力を削られ，朝鮮問題は重視されなくなってきた。1875年の江華島沖での日本軍艦雲揚号事件は，欧米列強の挑発行為に連なるものであり，列強の「力の真空に代行する」こととなった。

翌1876年２月26日，日本側黒田清隆特命全権弁理大使，朝鮮側申憲及び尹滋承両全権の間に調印された日朝修好条規がこの事件の結末である。12款から成る条約は，①朝鮮を独立国として扱うと共にここに清国との宗属関係を否認する，②釜山港ほか２港（後に仁川・元山と決定）の開港，③日本の一方的な領事裁判権の承認，④日本人による朝鮮沿岸の測量，海図作成の容認が主な内容である。引き続き同年８月24日締結の同条規付録並びに貿易章程において，米穀類の輸出及び金銀の搬出の承認，関税条項無視，日本円の開港場における自由流通の承認など，朝鮮の以後の国民経済に重大な影響を与えるに至るところの約定，約定洩れがなされた。「日本の軍艦に包囲される険悪な雰囲気の中で締結された不平等条約」であり，一方当事者の朝鮮側代表らは「条約の意義をほとんど理解できない国際知識水準」の条件の下で交

渉が進められたのである。

仁川，元山が選ばれた理由は，日本側の測量調査に基づく一方的な要求であった。朝鮮政府も国民世論も仁川が首都ののど元であり，日本のこれまでの行動から猛烈な反対運動が起こった。日本は準備を重ね，1882年7月，朝鮮国内の争乱に乗じ，済物浦（仁川）条約（同年7月23日），日韓修好条規続約（同年8月30日）を締結させ，仁川・元山開港を確認させた。

朝鮮の対欧米諸国との通商条約締結状況を時系列でみると，アメリカ（1882年5月），清国（同年8月），イギリス（1883年），ドイツ（同年），ロシア（1884年），イタリア（同年），フランス（1886年），オーストリア（1892年）ベルギー（1901年），デンマーク（1902年）等の順で，いずれも互恵条項により，1883年仁川開港は援用され，「開港と同時に国際港の性格を帯びる」（「朝鮮近代史」p. 120）こととなったのである。

釜山港は1876年11月日本公館初代管理官近藤真鉤が赴任し，事実上開港開始となり，1885年日本郵船が，1890年大阪商船が釜山支店を開設し，不開港に至る沿岸輸送にも従事するようになった。なお両社の仁川支店は日清戦争後に開設された。

無関税制などの欠陥は朝鮮側に直に認知され，厘金（りきん）税（通過税）賦課の対抗策もとられたが，日本は実力でこれを押しつぶし，1882年朝米通商条約に関税率が明記されたことから，1883年には日本も通商章程の改訂を受入れざるをえなくなり，無関税の実態は失くなった。

関税自主権が確立できずに終わった朝鮮側は，清国の推薦したドイツ人を改訂交渉顧問に招いていたが，逆に日本と結托する行動に出られたため，税関業務は日本の第一銀行釜山支店に委託するようになり，関税の捕捉は実質上困難となってしまった。朝鮮側はこの弊害に対処し，1889年10月にイギリス人J．C．Johnsonを仁川税務司に任用した。ここから朝鮮の税務司が欧米人に牛耳られる原因となるのである。

関税制度に関する限り，李朝・大韓帝国期，日韓併合の経過措置期間の10年間の時期，経過措置期限過ぎとなって以後の時期の3期に分けうる（草間秀雄「朝鮮関税制度概要」）。この第1期時代には，欧米諸国との通商条約締結で

日本の通商条約がかっての日英通商条約に範をとっていたように，片務的な協定税率を基礎にしており，輸出品は従価５％，輸入品は５ないし８％にすぎず，朝鮮国内市場の保護は思いも寄らないものであった。

財政顧問となったロシア人アレキセーエフ（1896年10月）は，日本軍隊による閔妃虐殺（1895年10月）で朝鮮国内が反日に湧きたち，朝鮮国王がロシア公使館で１年も過す状況の中で，ロシアを代表する形で，総税務司の地位についた。朝鮮は1897年10月，「大韓帝国」を名乗り，国王は始めて，皇帝と称し，中国からの独立を宣明した。光武改革といわれる近代化施策は，日本とロシアの勢力が拮抗する中で進められた。しかし交通，鉱業，林業，漁業，電気，水道などの産業分野に列強の特権を認めて行く方向に変わりはなかった。日本は京仁鉄道，京義鉄道の敷設権をアメリカ，フランスから継承し，忠清道稷山金鉱採掘権，京畿道，忠清道，黄海道，平安道沿岸の漁業権，薬用人蔘の独占的輸出権を確保した。

政治ではロシア，経済では清国に圧倒されていたが，1890年代は，日清戦争勝利（1896年）を機に，朝鮮における日本人及び日本企業の地位は，列強諸国に対しては，ずば抜けた優位性を保つことになった。日清戦争前までは，日本と清国の貿易額は，ほぼ均衡状態に達しており，仲介貿易を特徴とする取引内容であったのである。しかし戦後の清国勢力の衰退で朝鮮の輸入の60～70％，輸出の80％は対日取引となり，外国人居住者の84.６％が日本人，外国商館の81.４％が日本商館で，日本に次ぐ勢力を持っていたのは，やはり清国であった。日本の優位性は，隣国であり，1876年開国以来の経済的進出の実績を持っていたためであり，居留地貿易からの脱皮を図ろうとしていた時期である。朝鮮の農村土布市場に破滅的な打撃を与える機械工業製品の小巾木綿が日本とアメリカから大量に流入するようになってき，代わりに穀物輸出が大量に行われ，大阪の堂島米市場へ結びつくという貿易構造ができあがってきた。特に対外貿易で1894年以後，貿易額が急増してきており，外部要因は日本の進出，内部要因は朝鮮国内の経済構造の変化，とりわけ自給自足的な農村の経済が解体して，市場依存を高め，農村の家内工業を崩壊させた。（趙璣濬「近代韓国経済史」p.120）としており，輸出品は米，大豆，大麦

胡叔，煙草，人蔘，棉花，生糸などの農産品，海産品，家畜，生産品，鉱産品，軽工業品など，米穀・大豆で約60％を占めていた。輸入品は綿布，綿製品，紡績綿糸，毛織物，麻布等の織物，鉱産品，石油，石炭，木炭等の燃料醤油，砂糖・清酒・ビール・塩・タバコ等の食品，紙類，鉄鋼製品・車両，電信電話器材，染料・薬品，窒業製品，板材などで，織物は輸入額の10％に達している。

日本の植民地化対策の第一段は，まず1902年1月に日英同盟を結んで，緊張する日本・ロシア間の開戦時の援助関係を確立しておいて，日露開戦直後の1904年3月に「日韓議定書」を強制し，大韓帝国政府はこれを呑んだ。「大韓帝国政府ハ大日本帝国政府ヲ確信シ施設ノ改善ニ関シ其ノ忠告ヲ容ルル事」（第1条）が港湾についても重要な意味をもつ条款である。

引き続き同年8月には第1次日韓条約が締結され，財政顧問を日本が派遣することになり，目賀田種太郎が着任し，釜山，仁川両港の整備に着手する。これが植民地化の第2段階であり，翌1905年9月，ポーツマス日露講和条約締結後に第2次日韓条約（同年11月　乙巳保護条約）に調印する。これが第3段階であり，この保護条約に基づき，朝鮮統監府が設置される（1906年2月）。保護の実態は，韓国からの外交権の略取であり，地方都市に理事官を置いて地方行政の監理に当たらせた。統監には伊藤博文が就任し，韓国駐留日本軍の統帥に当たった。国内の外国公使は退去し，海外駐在の韓国公館は閉鎖された。日露戦争下の第一段階から，戦略体制と治安の維持には，交通・通信施設の整備，確保が焦眉の課題であり，1905年4月には通信機関を掌握し，鉄道では同年開通の京義線や馬山線を統監府が軍用鉄道から引き継ぎ，規格統一する必要から，翌1906年には全線改修に入り，1909年には鴨緑江架橋，平南線工事に着手し，中国大陸への連絡の便を図ることにしたのであり，採算は度外視された。道路も1907年に第1期4路線，1908年に第2期6路線の修築工事を開始し，引き続き路線を広げ整備が進められた。

港湾は，日露戦時には，鎮南浦，仁川，元山，清津が陸軍の上陸地点として利用され，鎮海湾は東郷艦隊の集結地，鎮南浦は遼東半島南岸上陸のための輸送船の待機集合点となったのである。釜山は戦後になって，日本本土と

中国大陸とを結ぶ唯一の連絡港と認められ，鉄道との一体運用が重視されるようになった。釜山港，仁川港は1906年より税関工事で埠頭構築に着手したのは，目賀田財政顧問の積極方針とはいうが，この大陸政策が織込まれていたといえる。仁川港は1884年の開港に当たり，朝鮮最初の税関が置かれた港湾であり，京城とは鉄道で26マイルの近郊に位置している。

関税制度上の第2期に当たる日韓併合後の10年間は，朝鮮と列強とが締結した条約は，併合と共に無効となったが，日本が朝鮮の関税を無視するならば，列強の経済に与える影響も大きいと考えられたので，10年間は関税もとん税も据置きとし，その間に関税制度の整理改革に努め，1912年4月には朝鮮関税令，朝鮮関税定率令などの付属令を制定し，輸移出税は1919年4月に最終的に全廃し，加工貿易に役立つ原料品は輸入関税を免税し，鉱業・製鉄業振興のための事業用器材，馬匹改良や緬羊飼育奨励のための馬匹緬羊の輸移入税も免税とすることなどを定めてきた。

経過措置終了の翌日，すなわち1920年8月29日よりは，関税制度の第3期に入り，以後1945年8月まで，この体制は持続することになる。

1910年の併合後の10年間が関税制度上の特殊時期をなすとするならば，経済活動の発展段階区分では，1910年より1920年に至る丁度関税制度の第2期に重なるこの時期は，朝鮮産業発展の第1段階に当たった。1912年頃には日本内地と同一の度量衡制が確立し，1918年には8年余の日子をかけた土地調査事業が完了し，近代的土地所有権が確定する。交通・通信に係わる産業基盤施設の整備が進められ，原始的な近代産業育成期をなすのである。

第2段階は1920年より1930年にわたる時期であるが，1914年の第1次大戦が内地に戦争景気を呼び起こしたのと併わせ，朝鮮にも浸透してきたが，内地の急激な工業化の進展が朝鮮に対しては，原料品，特に食料品の移出基地の役割分担を大きくしていったことである。1918年に内地で発生した米騒動で，朝鮮米の重要性が認められるに至る。産業政策も米穀中心に向けられ，1918年の地方農工銀行の統合により農業金融機関としての殖産銀行を設立するなど流通部門での金融制度合理化の顕著な動向を示している。この基礎の上に1920年には総督府は産米増殖計画を打ち出す。また内地資本の自由な進

出を規制していた会社令も同年には撤廃されるのである。

第2段階では，1921年の朝鮮産業経済調査会答申に支えられて，米穀中心の単作型産業構造への傾斜を深める。米穀の対内地移出は朝鮮の内地貿易における出超原因とさえなるのであり，この米穀の移出基地となったのが，群山港であり，釜山港であり，仁川港である。全鮮の米穀輸移出の割合では3港各ぞれ23.8，27.6，22.3％ずつである（昭和2年統計）。全鮮の総産米高は1730万石，うち移出高615万石（35.5％），輸出13,000石（0.008％）であった。総督府は1935年よりさらに産米増殖計画を立て，10か年で820万石を増産し，その半分の400万石を合わせ，1,000万石の内地移出を目標としていた。群山港は米穀を鉄道や錦江その他の航運により集荷し，輸移出するが，米の地位は輸移出貨物量の60％強，輸移出額の実に99％に達している。群山港からは玄米，仁川港からは精米で100万石余輸移出されるという特徴をも示している。米中心単作型産業構造は，一方で内地では見ることのない資本主義的農業経営，大規模精米工業を発達させ，酒造その他食品工業の勃興を促し，他方で農民の商品経済依存を高め，内地の流通経済に織り込まれ全産業の独立性を失わせるに至った。

第3段階は，この単作型農業が世界的農業恐慌に巻き込まれ，産業政策の再検討を迫られるところから始まる。内地農村も深刻な危機に見舞われた，1930年前後，朝鮮米移入や朝鮮の産米増殖計画に圧力（資金抑止）がかかり農業に代わる工業化政策が求められた。工業化の先導役となったのは電源開発であり，上流にダムを設け流域を変更するいわゆる「流域変更方式」が，「水路式」に代わって登場する。1929年11月，赴戦江第1発電所が送電を開始し，これを受け1930年1月に朝鮮窒素肥料興南工場が操業に入った。

1931年の満州事変（柳条溝事件）に続く，翌1932年の満州国創設が，日満を結ぶ大陸ルートとしての朝鮮半島縦断，湖水化した日本海横断・北鮮諸港経由の2大ルートが再評価されるようになり，清津，羅津，雄基の各港が注目されだした。しかし1925年以来の先行した港湾整備は利用者にとっては不評であった（川村豊三「海員の見たる清津・雄基の築港」）。東岸港湾は干満差2尺以下，日本海の波浪は厳しいが，西岸の潮差の甚しさに比べれば，鉄

道連絡が完全になれば，大型船には有利とみなされていたものである。

金輸出禁止を機に恐慌回復に向かった日本の内地経済では，1931年に重要産業統制法等による統制強化が進み，国内資本は朝鮮へと移動を始めた。朝鮮は工場法等の社会立法が未整備で，投資条件には有利であった。繊維工業を先頭に化学，金属，窒業などの工業立地，生産額が伸び，8名以上の工場統計であるが，1930年から1936年の6年間で工場労働者数は83,900名から148,800名（77.4％増），工場数4,261から5,927（39.1％増）と高まった。民族資本は1929年当時工業生産額の51％，日本資本は31％，官公営工場が13％をあげていた時に，会社数において70％，資本額で僅か6.4％に過ぎなかった朝鮮人企業が工業生産額の過半を抑えたということは，土着手工業がなお広範に存在していることを示している。民族資本は中小企業経営で家内工業形態をとるものの中に多数存在し，またそれらが絶えず創廃の流動を繰り返していたとみられるのは，1937年統計で家内工業の工業生産額が27.1％を占め，食料品，木材品では家内工業の方が50％を超えているところからもその健在ぶりが伺えるからである（朴玄採「韓国資本主義と民族運動」p.80～82）。むしろ朴玄採は「中小工業や家内工業の比重がこのように高いことは，近代的工業が発展を重ねてきたとはいえ，韓国における近代工業の成立が内包的工業化過程の所産ではなく，日本工業の単純な移植型的延長によるものであったためである。」としている。民族資本は日本資本の力の及ばないところ，例えば日本資本の製品を使った最終加工業，原料の加工業などである。1934年には第2次産米増殖計画は，遂に中止に追い込まれた。

1937年7月の日中戦争開始に伴い，第4段階を迎える。1937年4月に国家総動員法が公布され，5月10日から植民地にも一斉に施行された。1942年3月には物資動員計画，交通運輸計画が決定され，5月には生産力拡充・電力動員・国民動員・国家資金動員・生活必需物資動員・交易の諸計画が決定され，労働・物資・資金に統制が加わり，全面的な戦時統制経済に突入した。この戦時統制は，過剰な生産設備の調整を目的とするものではなく，生産性の低い中小企業，流通部門を整理して，労働，資材，資金の効率的配置を図ろうとするものだけに，大企業指導型の重化学工業中心の躍進を図るものと

なり，1936年から1939年の3か年間で，生産額の単純比較ではあるが，金属工業で4倍，機械器具工業でも4倍，化学工業で3.5倍に拡大した。しかし電気ガス部門が後退したのは，生産額の47％を占めるに至った重化学工業の将来の隘路を明示するものであった。

咸鏡北道にある雄基・羅津・清津3港は，1932年8月より南偶州鉄道㈱へ経営委託されることになった。満鉄が満州国鉄道の経営受託とともに，隣接する朝鮮内の関係路線並びに港湾について，船車連絡一貫運営の効率化を求められたためである。清津港は工業化の進展に伴ない，1940年6月には朝鮮総督府の管理下に戻されたが，雄基・羅津両港は1945年8月の終戦まで満鉄という国策会社ではあるが，民間企業による港湾の一元管理下にあったという特徴ある管理形態を生み出している。

朝鮮は戦場化することはなく，中国大陸の「前進兵站基地」（鈴木武雄p.100）として，「農工各産業の比較的跛行せざる発達状況」と「半島同胞の顕著なる皇国臣民化傾向」に支えられ，対満物資輸出・労働力供給において過酷な役割を果すものとなったのである。港湾は終戦時の1945年8月，ソ連軍の清津，羅津の砲撃を受けた以外は，全域にわたって無傷の状態で，朝鮮民主主義人民共和国と大韓民国に継承されることになったのは，不幸中の幸いであった。

3. 港湾行政と整備

土橋宜夫が「これら港湾の施設の整備は大体が日韓併合（1910年）以後に実施されたもので，その施行主のあり方は現在の日本の港湾開発のあり方とほぼ同じで，地域の振興または避難のための港とされる類は国が補助して管理主体の地方庁がこれを施行し，重要な主要港湾は国が直接管理施行する方式が取られた。」と管理区分を述べている（「朝鮮交通史」p.1071）。

港湾投資は，日韓併合に先立つ朝鮮統監府による保護期，さらに朝鮮開国期に遡りうるものがあり，日韓併合以後に発生したものと解することは，必ずしも正確とはいえない。しかし全期を通じ，統一的な港湾行政制度が確立しえなかったこと，まして内地においてさえ，港湾の基本法が成立しなかっ

たことと相俟って，港湾管理，取締り，築造，維持，費用負担の区分等に依拠すべき統一基準がなく，慣例により，開港における施設の経営維持は国費負担，開港内の施設でも沿岸貿易用施設は地方庁，地元府・面が実施し，開港以外の港湾は地方庁，地方団体が施設経営の主体となり，そのうち主要なものは指定港として指定し，総督府が計画を策定し，監督し，国庫補助を行うことにしていた。

総督府政務総監下の部局ごとの港湾行政分掌状況は次のごとくである。

内務局……港湾の修築，設備，港内の埋立，浚渫，工作物の設置等の処分

逓信局（特別行政庁）……航路，灯台，標識，船舶，海員水先人に関する事項

医務局……移出牛検疫，開港港則の制定

財務局……関税その他移入税，トン税，出港税，関税の取締り，上屋保税倉庫，税関桟橋及び船渠の使用許可

学務局……気象の観測，天気予報，暴風雨警報等

各道知事……開港港則の執行，海港検疫，水上取締り等

鉄道局（特別行政庁）……鉄道連絡取扱い及び埠頭構内の鉄道運転等

これは1924（大正14）年の文献によるものであるが，1918（大正８）年８月に朝鮮統治形態の転換が行われて以後，終戦までには，政務部局の編成替えが行われ，所管替えがあったが，基本的な枠組みには，ほとんど変化はないとみてよいものである。

朝鮮統治の実態は，1910年６月３日の閣議決定「併合後ノ韓国ニ対スル施政方針決定ノ件」に基づき，天皇直属の親任武官（陸海軍大将）による武断政治といわれるものであった。朝鮮総督は，①委任の範囲内で陸海軍を統率した。限定されてはいるが統師権を保持していた。②補粥機関として政務総監部を置いた。③朝鮮内に施行すべき政令は総督の命令（府令）により規定できた。④警察権・司法権を警務総監の補粥で行使し，警務総長は憲兵隊司令官，各道の警務部長は憲兵隊長が兼任し，地方行政機関とは独立して警察衛生事務を分掌させた。軍隊と警察を同時に統率したところに武断政治のいわれがある。

日本政府は，朝鮮民族の独立を希求する運動，萬歳事件に象徴される民衆の斗争に直面した。1918年の総督の権能の変更は，総督が武官に限定されていたのを止め，陸海軍の統率権の委任を廃し，出兵請求権を残すに留めたこと，憲兵警察制度を廃し，警察権を政務総監下に置き警務局として一般行政事務としたことなどである。しかし，山辺健太郎によれば，総督は最後まで軍人であり，「武断政治」の実態と変わるところはなかったと述べている（「日本統治下の朝鮮」p. 112）。

関税制度においても，内地の関税法，関税定率法，保税倉庫法，仮置場法は朝鮮にも施行されたが，関税率も同率，内地朝鮮は同一関税区域となり，保税運送も両地域間相互に可能となった。ただし朝鮮の産業，民衆生活の状況などの特殊性を考慮し，1919年に特例法を定め，関税率では緬羊，コークス，木材などは無税，塩，しょう油は軽減し，従来から朝鮮で関税免除されたものの存続を特例としたものに，特定の法人の輸入する播種用種子，鉱山・製錬用並びに，製鉄用器材などの免税があり，また中国と陸上隣接する国境地域住民の取引についても，関税法不適用の特例を認めたりしている。

内地その他日本領土間の関係では，内地側は移入税を撤廃し，両地域間の船舶・貨物の出入は自由となったのであるが，朝鮮側では財政事情から1921年まで移入税を撤廃できないでいた。アルコール，アルコール含有飲料，織物を除き，一切の商品の移入税を廃止すると同時に，併合後も外国貿易船扱いされていた内地通航船舶は，とん税納付義務がなくなり，開港不開港の別なく，出入できるようになった。

また両地域間を流れていた貨物は，移入税，消費税，出港税に関係ないものでも，開港経由を義務づけられていたのが，開港不開港を問わず，移出入できることになり，積荷目録だけで取締りと統計に当てられるようになった。

移入税の残存する商品，朝鮮で消費税のかかる酒類や砂糖，内地で消費税が課せられ，朝鮮に移出される商品は，未納税のまま移入されるか，納税後払戻しを朝鮮で受ける場合，朝鮮税関の証明をとりつける必要があり，さらに出港税を納付しなければならない物品は，移入港を限定し，開港以外に関税指定港に税関出張所を置いて，証明並びに徴税事務を行わせることにした

のである。

出港税は1919年の特例法制定時に新設されたものであって，朝鮮では関税定率法の特例を設けた結果，内地に比べ無税または軽減したものがあり，消費税でも課税の有無の差があったため，朝鮮より内地へ移出する際に，その税の均衡を図る必要が生じたのである。これが出港税に当たり，消費税へかかる朝鮮よりの移出品の消費税は，移出時に総督府より払戻されることになっていたのである。

参考文献

丸山芳樹「朝鮮の港湾概況」（『港湾』３－２　1925年）
木原　清「軍事上より見たる朝鮮の諸港湾」（『港湾』３－２　1925年）
安藤又三郎「朝鮮に於ける船車連絡」（『港湾』３－２　1925年）
川村豊三「海員の見たる清津・雄基の築港」（『港湾』６－２　1928年）
大瀧白桜「南鮮の要津・米の群山を観る（上・下）」（『港湾』７－１～２　1929年）
川添種一郎「築港促進を叫べる鎮南浦の現勢」（『港湾』６－５　1928年）
草間秀雄「朝鮮関税制度概要」（『港湾』３－３　1925年）
仁川税関「仁川港一班」（『港湾』３－３　1925年）
吉岡秀次郎「仁川港の荷役能力」（同上）　釜山税関「釜山港勢」（同上）
三井物産「東洋主要港の荷役と風雨」（同上）
鈴木武雄「朝鮮の経済」（日本評論社　昭和17年）
渡辺豊日子「朝鮮の産業と港湾」（『港湾』第３巻第８号　大正14年11月）
姜萬吉著：小川晴久訳「韓国近代史」（高麗書林　1986年）
朴玄採著：滝沢秀樹訳「韓国資本主義と民族運動」（御茶の水書房　1985年）
趙璣濬著：徐龍達訳「近代韓国経済史」（高麗書林　1981年）
渡部　学編「朝鮮近代史」（勁草書房　1969年）
細川嘉六「植民史」（東洋経済新報社　昭和16年）
李　進熙「倭館倭城を歩く―李朝のなかの日本」（六興出版　昭和59年）
高乗雲「近代朝鮮租界史の研究」（雄山閣　1987年）
鮮交会編「朝鮮交通史」（鮮交会　昭和61年）
山辺健太郎「日本統治下の朝鮮」（岩波新書　1971年）「日韓併合小史」（岩波新書　1966年）