

## 旧韓末北関地域経済と内外交易

梶 村 秀 樹

### 1 はじめに

……洪原・新浦では明太（たら）漁を見物した。とあるがっしりした女が、籠にわたりがにを一匹入れて重そうに頭に載せてゆくのを見たが、そのかにの足一本がわたしの腕よりも太いのに驚いた。威鏡道に入っていちばん感服したことは、教育制度が黄海道や平安道よりも発達していることだった。いくら藁ぶきの家ばかりの貧村でも「書齋」（書堂）と「都庁」だけは瓦ぶきだった。<sup>(1)</sup>

これは、一八九五年初冬の頃、黄海道出身の旅人、若き日の金九の目に映った、北関地方の民衆生活の、活気に満ちた、また落ち着いた姿である。

甲午以後一九一〇年に至る時期の朝鮮社会は、すでに確立されていた国民経済Ⅱ全国市場が日帝によって外から解体されていった過程を示しているというよりは、開港期以前からの下からの商品経済の展開が、局地的範囲を越えてしだいに地域経済圏を形成し、やがて上からの契機と結合しつつ国民経済に統合されていこうとしていたまさにその

進行過程自体を、外圧によって抑止されたものである。従つて、外圧は中央の管制高地を掌握することによって一挙に朝鮮經濟全体を制圧するというわけには必ずしもいかず、相對的に独自性をもった地域經濟がそれぞれ個性的に日帝の圧迫に對峙する局面も存在したといえる。例えば、日本商人による商權奪取の企圖の貫徹度が地域ごとに異なつて表れたのも、このことと関連する<sup>(3)</sup>。

本稿では、このことを、とりわけユニークな地域的特質をもつて咸鏡道北關地方<sup>(4)</sup>という場において、確かめてみることにしたい。上掲の史料にもうかがわれるように、當時の北關地方のイメージは、単なる寒々とした辺境<sup>(2)</sup>後進地域のそれではなく、むしろ活気に満ちた新興地域であつた。農業部門の經營のあり方も、南部朝鮮地域と大きく異なつていたことは事實だが、單に後進的な農業が営まれていた地域とみることは、科学的とはいえない。確かに北關地方は、その自然条件のために米・綿花などの重要作物を、當時としてはほとんど栽培しえなかつたし、比較的人口希薄で広濶な平野地帯が少なくないため、畑作中心に土地生産性の低い粗放な農業が営まれていたのは事實だが、經營当りの耕作規模は南部地方よりずっと大きく、労働生産性や戸当り実質所得は、決して南部地域より低いことはなかつた。米や綿花が栽培できないかわりには、自然的条件に適合した他の作目が移出向けに生産されていた。私は最近、一九一〇年代初頭の朝鮮の各地域ごとの主穀生産の過不足率(域内自給率)を試算してみたが、そこから一九一年の咸鏡北道についてのデータを引用してみると、人口四四・五万人に対し、米二・二万石、麦類(米穀に換算して)一二・七万石、雜穀(同前)三九・五万石で、過不足率はプラス二・七%であつた。米の収量こそ僅かだが、粟や麦類、馬鈴薯等を主軸に、域内住民の需要は充分域内の生産によって充足されていたのである。

また、例えば、觀察者の報告によつて、咸興付近並びに以北の地方には比較的平坦で良い道路があり、南部地域とちがつて牛車による運輸がごく普通であつたことがわかるが、これは、当地域が他地域以上に商品流通の進展によつ

ての好条件を備えていた面もあることを物語っているといえる。

本稿では、こうした北関地域経済の開港期以降の展開を、歴史的条件に対する積極的・能動的対応の側面からとらえ、日本側によって容易に制御しえない経済活動領域が存在したことを浮びあがらせることを目的としたい。<sup>(7)</sup> 具体的には、史料上の制約から、まず当地域経済がかかわる隔地間交易の進展の軌跡を追うことになるが、それは、域内における社会的分業の進展等について、今後の研究の手がかりを得ることにもつながると思う。

## 2 北関地域と国内隔地間交易の進展

古く開港前から、釜山・元山等を中継点とする在来型帆船による沿岸航路を通して、北関地域と慶尚道地域との間に、活発な隔地間交易が営まれてきたことは、周知のとおりである。主要な隔地間交易路として、他にも咸興ないし元山より陸路江原道・黄海道を経てソウルに至るルートなども存在したが、北関地域側の主たる移入品である綿布および米の主産地としての慶尚道方面との関係は、最も密接であったといえる。

国内隔地間交易における北関地域からの移出品としては、咸鏡南道の洪原・北青・利原の三郡、前津・新浦・新昌・遮湖等の地方を主産地とする明太と、吉州以北六鎮地方を主産地とする麻布とが、最も重要であった。

明太漁は、主に冬の産卵期の前後に沿岸に群をなして回遊するものを漁獲するのだが、一八二〇年代頃<sup>(8)</sup>に明川の太矢達という人が始めたものと伝えられ、全国市場にくまなく乾太がゆきわたるようになったのは、そう昔のことではない。漁法は一九〇〇年前後の時点では、一〇人の漁夫が一船に乗り組む刺網漁が最も多く、他に四〜五名の労働組織を要する手繰網、延縄漁も若干みられたようであるが、いずれにしろ資本制的に経営された。船主は毎漁期ごとに船と網その他の資材・労働力を調達して出漁させるのだが、一九〇一年の刺網漁の場合の聴取事例では、表1のよう

表 1 刺網明太漁一漁期必要経費事例

漁船 1 隻新造費	韓 錢 100 貫文
漁夫 10 名雇入料 (内 5 名は巧手にして 213 貫文, 残り 5 名は 10 貫文ずつ)	155 貫文
刺網 200 反新調費用	300 貫文
漁夫食料	52 貫文
薪及諸雜費	13 貫文
合 計	580 貫文

(出所) 『通商彙纂』188号, 1901年, 69頁「韓国咸鏡道北関沿海明太漁況」中の遮湖漁港での聴取事例。

する仕事で生計を維持しているといわれた。なお、一九〇〇年前後の総漁獲高は七万駄程度、副産物分もふくめて一

駄七貫五〇文とみて、五〇万貫以上、日本円に換算して七〇〇八〇万円の売上高をもつ一大産業だったのである。<sup>(11)</sup>

次に麻布は、吉州以北六鎮地方で主に農家副業として製織されていた。「農民は麻布の織造を以って其の恒業となす<sup>(12)</sup>」というような記述もあるが、専業化していたという意味ではないように思われる。麻布は産地ごとに地名の略称を冠して品目を区別したが、地域ごとに高級品ないし廉価品に特化する傾向がみられたようである。換布ないし六鎮布と称される六鎮地方(鏡城・会寧・慶源・穩城・鍾城・慶興)の産品は該して細手の高級品で、一疋六〇八円、時に一〇

に必要投資額五八〇貫文であった。<sup>(9)</sup>これに対し、漁獲高は通例一五〇駄程度<sup>(10)</sup>を見込むことができ、一駄六貫文で売り渡すことができれば売上高九〇〇貫文で純益三〇〇貫余をあげることができるという。しかしこれは全てが順調に運んだ場合のことで、一般に諸種の危険があり、船主は自己資金で先行投資を行うこともあるが、三〇五名で合資するか、産地客主乃至元山・咸興等中継地客主が明太の販売権確保とひきかえに融資を行ない、有利な買上げ価格で引き取るという金融支配をとまうケースが普通であったという。このようにして一漁期ごとに出漁する漁船数は六〇〇〇七〇〇艘、漁夫一〇人とすれば六〇〇〇〇七〇〇〇人が雇用されていたことになる。もっとも明太生産にかかわるのは出漁する漁夫だけではなく、浦口ごとに徳主と呼ばれる凍乾工程請負業者と内臓及び明太子を分離する作業に携わる婦女労働力等があり、さらに流通過程に従事する部分もふくめて、上記咸南三郡の沿海部に居住する人口のほとんど、すなわち数万人が明太と関連

円に及ぶものがあり、かつては貢物として上納されたためもあってか、ソウルの「上流」階級の夏衣用に販路をもっていたという。これに対し吉州産の吉布は喪服用の粗製品で単価は安いが全国にわたって需要量が多く、明川の明布、茂山の茂布等は両者の中間の品質であったという。麻布の生産量統計には正確なものが乏しく、市場流通量の断片的データからこれを推定していくほかないのだが、一九一一年の一史料によれば、咸鏡北道内総生産額約五〇万疋、道外移出高約一五万疋、その価額は上製品四円三万疋・粗製品一円一二万疋とみて二四万円と推定されている。麻布の全国流通の主要な中継点は、開港後は咸興から元山に移ったようで、一八九六年に元山には麻布専門の客主が一七戸存在したとされている。<sup>(13)</sup>

以上のような、国内隔地間交易は、外国貿易のように開港後急激に拡大するということとはなかったにせよ、西洋型汽船の就航等による運輸手段の改善に応じて、徐々に拡大していく趨勢を歩んだものと思われる。釜山・元山間には、早く一八八〇年元山開港直後から、三菱会社（↓日本郵船）の命令航路の定期船が就航していたが、その積荷の中には、麻布や綿布など内国隔地間交易商品も一定量含まれるようになっていく。ただし、開港後も、在来型帆船による輸送は依然として盛んであった。開港地間定期船の寄港地は開港場に限られ、積出し地、仕向け地が非開港地であるような国内隔地間交易商品については、仮に釜山・元山間のみ定期船を利用したとしても、元山で在来型帆船に積み替えて最終仕向け地まで運ばねばならず、経費・時間・手間の点であまりメリットがなかったのだから、それが当然である。

実際、元山以北鏡城から豆満江口までの間には数多くの小さな浦口があつて、それぞれ近隣地方の物産の集散地として機能していた。咸興以北に限っても、当時の史料に記されている主な浦口として、西湖・退潮（咸興）、三湖・前津（洪原）、新浦Ⅱ馬養島・新昌（北青）、遮湖（利原）、梨浦・汝海津（端川）、城津Ⅱ臨溟場（城津）、泗浦・臨湖（吉州）



多津洞(明川)、渙大津・独津・清津(鏡城)、梨津Ⅱ洛山洞(富寧)、雄基・羅津・西水羅(慶興)等数多くの名を挙げることができる。

こうした内国隔地間交易のための沿岸航路に西洋型汽船を就航させることにより運輸の安定と低廉化を期そうとする試みは、早くから朝鮮側の自主的企図として始められていた。朝鮮全体として最も早いのは、一八八四年朝鮮政府自体が主に南部地方の税穀を輸送するために、海竜(二三六トン)、蒼竜(三〇四トン)、顕益(四四四トン)号の三隻の西洋型汽船を購入して運輸局を設立したことである。やがて朝鮮政府は一八八九年に官営汽船会社利運社を設立して上記三隻をこれに払下げ、税穀輸送に当らすかたわら、民間貨物の委託輸送も引き受けて営業するようにした。一八九四年甲午改革の租税銭納化により、税穀輸送の必要がなくなるとともに、利運社は廃止されたが、一八九五年朝鮮顕益号を日本郵便船社に貸下げて仁川—釜山—元山—吉州(鏡城・豆満江)間の沿岸航路での営業を委託しようとし、政府は試験航海まで行われた<sup>(14)</sup>。その後紆余曲折があったが、蒼竜・顕益は、韓国郵遞汽船会社等の名で、不定期船として沿岸航路に就航していた。

しかし、この頃から日本居留地商人らは、朝鮮人の名義を借りるなどして非合法的に、非開港地を結ぶ沿岸航路への参入を企図するようになった。特に元山以北の北関航路についても、「国境条約で外国船舶の非開港地派遣は禁止されているにもかかわらず、実際上違反行為は容易であり、日本商人は元山から小汽船を派遣して半島北部に商品を移出している」と記述されている<sup>(15)</sup>。

だが、領事報告に述べられているような、生産から消費まで全て朝鮮人の生活領域で営まれる純内国隔地間交易の商権まで日本商人の手に奪取しようという途方もない野望<sup>(16)</sup>が、そうしたやすく何の抵抗もなしに実現したわけではない。小型の西洋型汽船を購入ないしチャーターして、沿岸航路の漕運業の主導権を維持し、以って商権を確保しようとする

る開港地客主其の他の朝鮮人商人の、数多くの積極的対応がみられたのである。いま北関航路にかかわるそうした営為の事例を、日本側史料に記されているかぎりで集めてみたので、以下に列挙しておく。

○ 元山商人らによる半官半民の元山経理会社は、一八九四年から一〇〇トン程度の小汽船元山丸・理雲丸を就航させ、元山より吉州・豆満江岸までの北関航路を独占的に営業している。

○ 元山の韓商のチャーターした利栄号は、一八九六年より吉州までの間に就航しており、「大韓国汽船」と称している。

○ 一八九七年六月より、元山の豪商金呂熙は小汽船泰興号九四・八トンを購入し、元山―北道間を月に三往復させて営業している。

○ 釜山の北魚組合の韓人客主丁致国<sup>(17)</sup>が、秀吉丸四六六トンをチャーターし、協同汽船会社と称して、釜山―元山―鏡城間を月二回運行させて営業しているが、初航海は一八九九年一月二四日であった。

○ 一九〇二年四月現在、元山―北関間の航路には利栄丸と萩の浦丸・相生丸が就航しているが、新たに仁川裕盛泰所有(堀力太郎経営)の慶宝丸九九トンが参入し、四月七日元山―鏡城間を初航海した。なおこの時点でのほかに不定期便として、蒼龍、顕益号、また京畿号四二〇トンも時々来航している。

○ 一九〇二年六月、元山商人李汝弼・朴仁賛共同チャーターの正成丸一二二トンが北関航路に就航し、六月一八日初航海した。

○ 一九〇四年二月、日露戦争勃発の時点から見て、それまで北関航路に就航してきた主な船として、慶尚号、日新号、泰盛号、顕益号等があげられる<sup>(18)</sup>。

以上のように、少なくとも日露開戦前までの内国海運業とりわけ北関航路は、日本商人の関与が多少はあり、また

日本の船舶が雇用されることはあったにしても、日本側が完全に牛耳っているなどということではなかった。史料が断片的で各個の営為がどこまで続いたか不明のものがあ、また前後の脈絡、異同をまだ整理しきれていないが、朝鮮側商人の積極的な営為が少なからず見られたことは確認しえたと思う。沿岸航路が強権的に再編・統合されて、完全に日本側主導の朝鮮郵船株式会社が創立されたのは、「併合」後の一九二二年のことである。<sup>(19)</sup>

ところで、こうした運輸手段をはじめとする流通の便宜の増進は、一面では内国隔地間交易商品に対しても、生産規模の拡大、生産性の上昇を促す刺激として働く一般的可能性をもっていたが、その可能性が現実性に転化しうるか否かは各個の産品ごとの具体的条件に左右された。明太漁業はすでに資本制的に経営されていたのだから拡大再生産への刺激を受け入れる一般的条件は具備していたものの、資源と市場規模の規定条件ゆえに、さほど飛躍的な拡大はもたらされなかった。

一方、麻布生産の方は、従来の単純再生産に近い地域間分業とは異なる脈絡のもとでの市場規模の拡大を展望しえた。すなわち、従来、夏衣需要に対応して流入していた清国産麻布の駆逐、さらには近代工業製品としての紡績糸との交織等による量産、輸出商品化の可能性を与えられた。実際一時は開化派系官僚により輸出産業化のアイデアが真剣に検討されもしたのだが、<sup>(20)</sup>諸種の隘路により実現には至らなかった。紡績糸を経糸とする交織麻布の発明による飛躍的増産の可能性は、一時元山日本人商人の注目するところとなり、それを目当てに原料としての紡績糸を売りこむことが、領事報告で推奨されたほどだったが、恐らく産地側の事情で大規模な産業史的発展をみることなく終わった。<sup>(21)</sup>殖産興業的アイデアを現地に結びつけるようなプロモーターの出現する余地が与えられなかったというような事情もあろうが、より根本的要因としては、農家副業を基本とする北関東地方の麻布の生産様式が、飛躍的な拡大再生産を実現させていく諸条件をまだ十分に準備するに至っていなかったということがあるのではないかと思われる。



北関地域の域外輸移出向け生産物中で、開港後の市場条件の変動とともに、より急速に生産規模が拡大していったのは、上述のような内国隔地間交易商品であるよりは、むしろ、新たに輸出商品化していった日本向けの大豆、ウラジオストーク（以下ウラジオと略す）を中心とする沿海州方面向けの生牛等ではなかったかと思われる。いずれも資本家的生産によるものではなく、小農経営による生産物であった。

全国的に、開港後間もなくの輸出増大による価格上昇に刺激されて、農民が積極的に大豆の作付を拡大していく対応を示したことは、すでによく知られているが、北関地方でもそれは同様であった。<sup>(23)</sup>ただし、つとに防穀令事件において顕在化していったように、対日穀物輸出は青田買いなど従属的貿易関係に帰結していく危険をはらんでいた。一九〇〇年前後の北関地方の実情としては、元山日商の「仕込買」<sup>(24)</sup>「出買」<sup>(25)</sup>等も行われていたが、端川・吉州・明川等産地の商人乃至農家自体が翌年の春先まで現品を持ち越してから販売し、朝鮮人の手で居留地まで運送していくケースもまだ決して少なくはない段階であった。しかし、貿易を通じての穀物と工産品との交換は、単に個別の高利貸的従属関係をもたらすというばかりでなく貿易不均衡により、国民経済の全般的従属関係を強要される前提条件ともなる。やがて南部朝鮮地域において、対日貿易を通じての従属経済化の軌道から脱出することは、植民地化へ向かう政治状況の進行ともあいまって、しだいに困難の度を増していくのだが、その点、対日貿易とは異質な関係を内包するウラジオ貿易をもつ北関地方は、一九〇〇年代以降においても、その肯定的な刺激によって条件づけられた域内経済の発展の可能性をなお保持していたという。

もとより一般的に資本主義的発展の決定的要因は域内的諸条件であろうが、事実として貿易黒字による蓄積の可能性をもたらすような積極的な外国貿易の存在が、どここの国でも重要な役割を果たしてきたことはまちがいない。そこで以下、北関地域固有の国際貿易関係の進展状況を具体的におさえながら、その域内経済的意義を考えてみることに

しよう。

### 3 ウラジオストーク貿易と北関地域経済

周知のとおり北関地方は中国・ロシアと直接国境を接しており、古くから現地住民レベルのおのずからなる交易が営まれてきた。陸路の交易路を西寄りの方から順にあげるとすれば、まず会寧は北間島・吉林方面への出口であり、慶源とは豆満江を挟んで中国領の琿春と相對しており、琿春を経て北満また露領沿海州へ向かうルート<sup>(26)</sup>の出口であった。さらに下流の慶興は豆満江を渡り中国領を経てウラジオ方面へ直接向かう出口で、一九〇〇年頃、ウラジオへの経路としては、やや内陸部のクラスノエ村を経るもの、ノヴォキエフスコ村を経て海寄りに進むもの、始めから海岸伝いに豆満江口を越えてサヴェロフカ、ポシエツト方面に至るものなどがあり、後述のように朝鮮人商人や出稼ぎ労働者が盛んに利用していた。

制度的には朝・中間交易については、古くから会寧で年一回、慶源では隔年一回の開市が行われていたが、一八八二年朝清水陸商民貿易章程の締結以後、会寧と琿春が自由市として常時交易に開放されることとなった。朝露間では古来の慣行として自由な交易・往来が認められてきたが、初めての成文の条約は一八八八年に結ばれた朝露陸路通商章程で、これにより朝鮮側は慶興に監理を、ロシア側はクラスノエ村に国境監督官をおいた。ただし、当初ロシア側は交易に關稅を課しておらず、一方朝鮮側は從價五分の稅を監理が徴収していたようであるが、交易量の把握は<sup>(27)</sup>いずれの側でも充分ではなく、公然と無届けの交易が行われた。一九〇〇年前後の時期に朝露貿易は朝中貿易よりも速いスピードで拡大していったものと思われる。ウラジオ・沿海州ではヨーロッパロシアから遠く隔って物産も發達していない極東の拠点での生活の維持のために、中国・朝鮮からの必要物資の流入は不可欠だったから、特にロシア側の

制度は概してゆるやかなものだったのである。<sup>(28)</sup>

一方、朝露間の海路の貿易については、ロシア側は条約によってロシア臣民の朝鮮の非開港地への立ち入りを禁止しており、実際ウラジオをはじめ元山・城津など開港地以外でロシア人が交易活動を行うことはめったになかった。反面、朝鮮側の非開港地から朝鮮人が在来型の帆船に商品を積んでウラジオに行き交易することについては、何ら禁令はなく、それは必需品確保の観点から実質上ロシア側によって奨励されていたといつてよい。なお、やはりこの観点からウラジオは当初ずっと無関税の自由港であった。一九〇一年一月からは国内産業保護のために関税が課されるようになったが、日露戦後はまた自由港制に戻り、本格的に自由港制度が廃止されたのは一九〇九年三月に至ったことである。こうしたウラジオ側の特殊事情は、朝鮮人商人の積極的な進出交易活動にとって有利な条件をなした。ここで本題の背景として、東海沿いの開港地を結んでウラジオに至る国際海運業の状況を一瞥しておこう。

東海側の朝鮮の開港地としては元山が最も早く一八八〇年五月に開港した。次いで城津が開港したのは一八九九年の五月、清津開港は一九〇八年四月のことであった。雄基・羅津等の開発はさらに遅れて植民地期後半のことに属するので、本稿の扱う時期には登場しない。神戸―長崎―釜山―元山を経てウラジオに至る三菱会社（日本郵船）の命令航路は早く元山開港直後から開かれていたが、一八九二年にはこの元山―ウラジオ線に大阪商船も参入し、競争をくり広げるようになった。一方ロシア側ではセベリョフ汽船会社が一八八八年六月に皇帝の認可を得て、九一年五月からウラジオ―元山―釜山―長崎―芝罘―上海線の営業を開始したのが、定期航路としては最も早い。一九〇〇年一月からは、東清鉄道付属汽船会社がセベリョフ会社から利権を買収して事業を引き継ぎ、ウラジオ―旅順線として開業した。このほかこの時期には不定期便としては、バルチック海とウラジオをつなぐ義勇艦隊汽船会社、東亜汽船会社の遠洋航路があった。このほかロシア人以外の営業の主なものをあげれば、ドイツ人ウンスト・アリベルスの香港

表 2 ウラジオストーク港入港船舶国籍別 (汽船のみ)

国 籍	1901年		1902年	
	隻 数	トン数	隻 数	トン数
ア 本	312	324	190	263
シ 日	122	111	111	117
イ ギ	26	43	10	24
ド イ	36	39	25	33
韓 国	4	3	14	10
ア メ リ	18	24	8	16
ノ ル ウ ェ	23	30	29	28
ス ウ ェ	—	—	4	5
オ ス ト	1	1	1	2
デ ン マ	5	14	5	5
清 国	2	0.05	—	—
合 計	549	579	397	503

(出所) 『通商彙録』1904年18号「浦潮港三十五年貿易年報」10頁。

市経済にとって、こうした国際海運業ももちろんそれなりの意義をもつけれども、穀物や野菜、食肉など大量消費する基本的必需品をこれによって充足することはできなかった。沿海州地方農業がまだそうした農畜産物を供給しきれないかぎり、隣接する朝鮮の北関地方および中国の東北地方にその供給を依存するほかなかった。こうしたウラジオ側の切実な需要に応じる性格の輸出が、一方では陸路でも活発に行われたが、朝鮮北関地方非開港地から在来型帆船で盛んに行われるようになったのである。

『韓国誌』は一九〇〇年頃のこうした朝鮮人商人の在来型帆船による積極的なウラジオ進出について具体的に記述

—ウラジオ間臨時便、大家七平回漕店の函館—大泊（コルサコフ）—ウラジオ線等もあった（なお、この時期のウラジオ出入船舶国籍別は表2参照。朝鮮よりの汽船は後述の生牛輸出船であらう）。日露戦争中は不可避的に民間航路は杜絶した。ロシア兵の進駐等があった一九〇四年四月—〇五年二月の間は元山以北の汽船便は全てストップしており、城津への入港再開は五年一〇月のこと、日本郵船ウラジオ線の再開は六年一〇月まで遅れた。そして日露戦後のロシア側の変化としては、東清鉄道が海運行から撤収し、東亜汽船会社が権利を継承してウラジオ—上海線、ウラジオ—敦賀線等を営業したことがある。<sup>(29)</sup>

ところで、軍港であり消費都市でもあるウラジオの都

しており、ウラジオ交易に専従する帆船が四五隻ほど存在するが、そのうち一五隻は春先に朝鮮の港を出てポシエツト方面に行くと、その近辺で回漕業を営んで夏中をすごし、秋になると朝鮮に戻ってくる、これに対して残りの三五隻は解氷季の八カ月間にウラジオと朝鮮北關地方との間を大体六往復して、常時国際漕運業に携わっていたという。こうした帆船の積載量は六〇〇〜一〇〇〇ブード<sup>(30)</sup>、通常の航海では乗客一〇〜二〇人と六〇〇ブード(約一〇トン)程度の積荷を運んでいたという<sup>(31)</sup>。ことに極東に駐屯するロシアの陸海の軍隊にとって、朝鮮人御用商人の存在はなくてはならないものであった。「最近に至り、韓国人たちはロシア軍隊に燕麦・白菜とジャガイモ等を供給してくれる重要にして唯一の供給者とさえなっている。不便な小帆船で運ぶのに骨の折れる農産物をもたらし販売した後、朝鮮人はウラジオ、ポシエツトの中国人商店等でヨーロッパ商品を購入して帰っていく」と記されている<sup>(32)</sup>。軍隊ばかりでなくウラジオの都市生活全般が朝鮮・中国からの商品と労働力の流入なしでは成り立たないものであったといっても過言ではない。朝鮮人は当初商人・労働者として一時的に出稼ぎに來ただけれども、やがてその一部はウラジオ・沿海州に定住するに至っていた。ちなみに一九〇一年一月現在ウラジオとその周辺の人口約六万人のうち、朝鮮人は四〇〇〇人ほどを占め、沿海州全体としては総人口二七二、七六七人のうち、ロシア人が一六九、〇七四人(六二・〇%)、シベリア少数民族四一、八六二人(二五・三%)、ロシア国籍をもつ朝鮮人一六、〇九六人(五・九%)、(以上ロシア国籍者合計が二二七、〇三二人、八三・二%)外国人としての朝鮮人二一、八五五人(四・七%)、清国人三〇、四八三人(一一・二%)、日本人二、〇九九人(〇・八%)、その他欧米人二九八人(〇・一%)という構成であった<sup>(33)</sup>。

ウラジオ・朝鮮間の貿易の性格はかくして、ウラジオ側が必需品を輸入してその対価を砂金やループル、金巾等で支払う貿易、朝鮮商人側が積極的に進出して行方貿易、そしてウラジオ側の入超、朝鮮側の出超を基調とする貿易ということであった。この最後の点が、南部地域の対日貿易とは明らかに異なる、朝鮮側の資本蓄積にとって有利な条



表 3 ウラジオストーク港の貿易 (全体)

年 次	輸 入		輸 出	
	重 量	価 額	重 量	価 額
1907	万プード 1,237	万ルーブル 6,899	万プード 435	万ルーブル 437
1908	1,082	4,790	735	628
1909	1,110	2,163	1,501	1,043

(出所) 『通商彙纂』 1911年4月臨時1号「浦潮斯  
德四十二年度貿易年報」45頁。

表 4 ウラジオストーク港主要相手国別貿易額  
(1909年)

国 別			輸 入	輸 出
			万ルーブル	万ルーブル
清	イ	国	920	230
ド		ツ	530	4
日	ン	本	371	175
イ		ド	148	305
朝	メ	鮮	71	5
ア		カ	63	0.01
エ	ジ	プ	—	115

(出所) 表 3 と同じ 45~46頁。

(注) インド, エジプトへの輸出は通過貿易をふくむ。

三万プード、輸出二二九万プードといったよう<sup>(34)</sup>で、輸出入重量の開きは非常に大きかった。比較的統計が完備してきた日露戦後のデータを表3、表4に掲げておく。見られるとおり浦潮側の入超は一目瞭然である。ヨーロッパのブルジョアジーの要求に従って、自由港制を廃して保護関税制度を導入したのは一九〇九年三月のことで、その年の輸出入の差が比較的小さくなっているのはその効果であるが、それでもなお輸入は輸出の倍以上に上っているのである。こうしたウラジオ側入超傾向は相手国別によって大きな差異はなく、共通の傾向である。朝鮮との貿易は国別にみて五位、清国の一〇分の一程度の規模なのであるが、輸出(ウラジオからの)がとりわけ僅かであるのは、この年は特に新たな関税の賦課により出稼ぎ労働者等が金巾の購入を避けて現金を持ち帰ったためと思われる。なおこの海路貿易額以外に、清国・朝鮮との間には陸路貿易額があったことをわすれてはならない。いずれにせよ、朝鮮・ウラ

件となりうる、ウラジオ貿易の特徴であったといえよう。

早くから一貫して、ウラジオ貿易が総体として極度のロシア側入超であったことはまちがいない。自由港時代の貿易統計は全く不備で、重量統計しかないのだが、例えば一九〇〇年輸入二、一七六万プード、輸出二二二万プード、一九〇一年輸入二、〇九五万プード、輸出四〇四万プード、一九〇二年には輸入一、四〇

ジオ間の貿易の朝鮮側の担い手の大半は北関地域の住民だったといえる。

ところでこうした北関地域からウラジオ・沿海州へ向けての輸出貿易におけるユニークな品目として食肉用の生牛輸出があった。それは価額面でも総輸出に対して小さからぬ比重を占め、またその規模も旧韓末の短い期間に急速に伸びていったとみられる。生牛輸出は早くから陸路で行われていたが、西洋型汽船を導入して海路ウラジオへ直接よりスピーディに生牛を輸送する事業が、ウラジオ・城津間に拠点を置く北関商人たちによって創始されたことは注目に値する。従来、帆船が就航していた北関―ウラジオ間に、生牛輸送を主目的としつつも他の商品や旅客も乗せて営業する近代型汽船による航路が開かれたのだが、この北関―ウラジオ国際航路はさしもの日本商人も手の及ばぬところであり、朝鮮人商人主導で開発されていったのである。いまその詳細を摘記しておこう。

こうした汽船便ウラジオ航路を創始したのは浦潮在住の帰化朝鮮人金秉学で、一九〇一年のことであった。「本年（一九〇一年）六月以来、露国帰化韓人金秉学ナルモノ、自家商用ノ生牛輸出ヲ目的トシテ本邦汽船幸照九三四八トンヲ雇用シ、当城津港及元山浦潮港間ノ運輸航路ヲ開始シ、本年十一月ニ至リテ航路閉止ヲ告ゲタルモ、本航路ノ開始ニヨリテ当港対外国貿易ノ通路始メテ開通セラレ、ソレガタメ当港及ビ附近ノ地方ニマデ利益的影響ヲ及ボシタルハ真ニ少々ナラザルモノトス<sup>(35)</sup>」という。なお翌一九〇二年には牛疫が流行し、ロシア側の検疫制度が厳しく行われたため全般的に生牛の形態での輸出は不振であり、御用商人でもあった金秉学は他に転進して、この事業からは手を引いていくことになる。そして後を継いでこの汽船便生牛輸出を行ったのが、やはりウラジオ在住商人であった崔鳳俊であった。崔鳳俊は仁川の堀力太郎所有の京畿丸四二〇トンを雇用して、一九〇三年四月に初航海、以後、元山―城津―浦潮間を盛んに運航した。日露戦争中は中断を余儀なくされたけれども、戦後もこの事業を再開し、京畿丸だけでなく五洋丸等も雇用してこの事業を拡大し、一九一二年に破産するまで継続した。<sup>(36)</sup>

かくしてウラジオ向け生牛輸出の拠点となっていく城津港は、もともと元山等に比べて日本商人の勢力が相対的に弱く、威興<sup>(37)</sup>などとともに民族的な商人層が対日姿勢を鮮明にしている土地柄であった。実際、開港後数年を経ても城津港における日本商人の活動は領事が慨嘆するほど全く不振で、「当港ニ於ケル四六万余円ノ貿易ハ悉ク韓人ノ一手ニ依リテ営ナマレタリ」<sup>(38)</sup>、「本年輸入額五一万円ノ内韓人ノ手ニ經營セラレタルモノ多キニ居ルハ実ニ遺憾ノコトナリ<sup>(39)</sup>」という状況であった。もっとも、これには、日本郵船の浦潮線定期船が城津に寄港するようになるのが、ようやく一九〇二年一〇月のことで、それまでは開港地とはいっても事実上沿岸航路の浦口と変りなく、当港を経由する商品の大半が内国隔地間交易商品であったから、日本商人が容易に割り込めないのはむしろ当然という事情もあった。例えば輸出向け穀物商が城津に拠点をおいたとしても、城津―元山間は沿岸航路で商品を託送し、元山で国際便に積み替えることになるということもあってコストが割高になり、<sup>(40)</sup>それくらいなら元山港で朝鮮商人の売り込みを待ち受けている方が得策ということになるのであった。ただし日商の不振が単にこうした物理的事情にのみよるものでないことは、郵船寄港後もこの城津港の特質はさして変わらないことによってわかる。臨溟場を中心とする朝鮮人商人の活発な動きが、日商の意のままにならぬ独自の空間を保持せしめたのであろう。なお前述の金秉学によるウラジオ汽船航路開始は郵船の城津寄港より先行しているという関係にも注目しておきたい。後に清津が開港されると、郵船ウラジオ航路は早々に城津寄港を廃止して清津にだけ寄るようにされてしまうが、このこともこの間のこうした事情と関連していよう。

ともかく、ウラジオにとっての食肉需要の充足が城津以北からの海・陸路の生牛輸出を主軸とする形に落ち着いていくまでには紆余曲折があった。当初は、清国からの屠牛輸入が図られたのだが、遠隔地であるためのコストと鮮度に問題があり、近隣の満州と朝鮮からの生牛輸入に如くはなしということになっていった。そして一八九九年頃には

表5 ウラジオストークにおける牛肉輸移入

輸 出 地	区 分	1906	1907	1908	1909	1910	合 計
満 洲 州	生牛	6,548	16,871	15,804	17,684	10,280	67,187
	屠牛	1,243	11,827	27,722	27,593	20,891	89,276
清 国	生牛	2,658	232	7,122	780	9,907	27,699
	屠牛	3,050	—	3,846	10,630	14,036	31,562
朝 鮮	生牛	9,013	5,932	7,943	15,024	24,663	62,575
	屠牛	—	—	—	—	—	—
沿 海 州	生牛	7,955	5,659	6,353	8,089	18,220	46,276
	屠牛	—	—	—	—	—	—
ア メ リ カ	生牛	—	—	—	—	—	—
	屠牛	5,461	—	—	—	—	5,461
オーストラリア	生牛	—	—	—	—	—	—
	屠牛	14,038	15,368	10,605	—	—	40,011
西 シ ベ リ ア	生牛	—	—	—	—	—	—
	屠牛	10,119	11,905	920	—	—	22,944
合 計		60,085	67,794	80,315	79,800	97,997	

(出所) 『通商彙纂』1912年1号「浦潮ニ於ケル牛肉供給状況」43～45頁

ロシア商人が通訳等を連れて直接元山に買付けにやってくるにやっていたのが、漸次金秉学らの朝鮮人商人主導の形に変わると同時に、城津以北が主軸となっていたのである。もちろん、それ以後も、咸鏡道南部、江原道産生牛の元山經由の輸出も一定の比重を占めはするが、輸出需要に刺激されて小農による牧牛業が大いに活性化したのは、とりわけて北関地方と甲山・三水等咸鏡道内陸部地方だったのである。

一九〇〇年前後の朝鮮からウラジオ・沿海州地方への生牛輸出の規模については、例えば金秉学が一九〇一年に城津港から積み出したもの合計一、六二二頭<sup>(42)</sup>というように、ごく断片的な記録があるだけで、トータルな統計は存在しない。当時、陸路を徒歩で生牛を連れて行った場合、時間的には一カ月ほどかかるので海路よりはるかに遅いが、経費の点では大差がなかったから、陸路による小商人の輸出もまだ並行して盛んに行われていた。当時の推定として、ウラジオと沿海州一帯の軍隊および民間の食肉需要を中心に、若干の牧畜用の導入もふくめ

て、清韓兩國から生牛・屠牛合わせて年間四万頭くらいはまちがいはなく輸入されていたとされている。<sup>(43)</sup>一見過大にみえるがまずそう見当ちがいな推定ではないと思われる。もしその半分が朝鮮からの生牛輸出であったとすれば、二万頭ほどであり、価額にして年額一〇〇万円余りの輸出産業ということになる。一地域産業としては決して小さくない規模であるといえよう。一九〇一年に観察者が若干の郡について郡毎の生牛輸出頭数を調査したデータがあるが、それによると明川一、一〇〇頭、鏡城一、〇〇〇頭、富寧一、〇〇〇頭、会寧・甲山・三水・茂山合わせて五、〇〇〇頭となっている。<sup>(44)</sup>ここには最も生牛輸出が盛んな主な郡名は出ているが、北関地域の全ての郡名が網羅されているというわけではない。そして他の史料でわかるように、江原道や平安道の山間地帯でも、はるばる輸出用生牛が若干は収買されていて、生牛輸出にかかわる地域は、その密度はさておき案外広範である。こうした点を勘案した場合、この郡別記録の数値も、上述の総輸出量推定と整合的であると考えてよいように思われる。

日露戦後の時期については比較的確度が高いと思われる統計がある(表5)。沿海州庁獣医務監督官の報告によるものである。なお、高坂<sup>(45)</sup>によれば、一九一一年の朝鮮からの生牛輸出は、海路一二、六五四頭、陸路一、八二四頭、合計一四、四七四頭であったという。年によってアンバランスがあるが、日露戦後も北関地方等からウラジオ方面への生牛輸出は年間一万数千頭という規模を維持してきたことがわかるのである。

こうした輸出用生牛の飼養はもちろん専業の大経営があつたわけではなく、小農経営が需要に応じて飼養規模を拡大していったものであり、その流通組織も在来の牛市と仲買商人が機能を拡大していく形で対応したものであった。

「……北関地方牧牛ノ現況ニ関シ少シク記述センニ此地方ニ於テハ殆ンド毎戸二三頭以上五六頭ノ生牛ヲ飼養シ夏季ハ山野ニ放飼シ冬季ハ厩舎ニ繋ギ粟穀ヲ食セシムルモノ三四年目ニシテ通常体格ヲ具シ売出シ得ルニ至ル、而シテ甲山、三水、北青、利原、端川五郡ノ戸数十一万二千五十戸ヨリ毎年四、五万頭ヲ出売スルハ容易ノ業ナリ、而テ生牛



売買ノ方法ハ各人其最寄小市場ニ於テ売買シ……転帳売買セラレ鏡城慶興ヲ経テ終ニ露領浦潮港地方へ輸出セラルヲ常トス<sup>(46)</sup>という。もちろん、小農経営の小規模性ゆえに、一時的には確かに需要の増大に応じきれない局面もみられたが、趨勢的には飼養規模の拡大によって積極的に対応しようとした営為をみとめることができる。もしも、この輸出市場関係が安定的なものとして形成されたなら、北関地方農民はこれに対応する有畜農業体系の拡大によって経営の基盤をいっそう堅固なものにすることができたものと思われるのである。

次に、北関地域経済の充実に寄与したいま一つのユニークな要因として、ウラジオ・沿海州方面への出稼ぎ労働による外貨（ルーブル）の獲得ということがある。「……従来、咸鏡北道人民ハ商業ニモアレ出稼ニモアレ該地方ニ往来スルモノ夥多シク、就ク労働者ノ如キハ十中七八分マデハ該地方ニ依テ一年ノ生計ヲ立ツルモノナリト云フモ誣言ニアラザルベク北咸地方人民等ガ沿海州ヲ指シテ外国視セス只「江東」ト称シ居レルヲ以テモ其一斑ヲ証スルニ足ランカ<sup>(47)</sup>という。こうした慣行がいつから始まったかの記録はないが、おそらく、一八六〇年、全ての生産要素を欠く帝政ロシアの東方の要塞としてウラジオストークが開かれてまもなくの時期から、中国・朝鮮人労働力への依存ということが、すでに始まっていたものと思われる。確かなことは、一九〇〇年前後の時期には年々一万人前後の朝鮮人労働者が国境を往来していたことである。咸鏡北道の一九一〇年時点の総人口が五〇万足らずであることを考えれば、これは地域経済に非常に大きな影響を与える規模であるというべきであろう。

ロシア側の国境監督官マチュニンの言によれば、一八九一年にすでに五、〇〇〇人の出稼ぎ者があり、一人平均三〇ルーブルないし相当分の綿布を購入して持ち帰っていた<sup>(48)</sup>。そして一九〇一年のある報告では、郡別の出稼者数を明川二、〇〇〇、鏡城一、〇〇〇、富寧一、五〇〇、甲山・三水・茂山・会寧四、〇〇〇、四、五〇〇人等と列挙した上で、慶興監理の調査による出稼者総数一万余と記している<sup>(49)</sup>。さらに日露戦後の一九〇七年についての記述をみる

と「本年一月以降当管内韓人ノ浦潮ニ出稼スルモノ六千人以上ニ達シ尚続々出稼セルガ故ニ……」<sup>(50)</sup>「北関地方ノ韓人等ハ浦潮ニ渡航シ昨年迄ノ例ニ徴スルニ彼等ハ妻子養族ヲ本国ニ残シ单身解氷当時ヨリ浦潮ニ出稼シ、結氷期ニ至リ少ナクモ六七十円ヨリ多キハ数百円ノ貯蓄ヲ為シテ帰郷越年スルモノナルニ本年ハ家族ヲ取纏メ殆ンド永住ノ目的ヲ以テ渡航スルモノ多キ割合ニ帰国スル者ノ少数ナルハ聊カ懸念スル処ナリ」とされている。<sup>(50)</sup>「併合」後は制度的制約ゆえに表面的には人数が減り、一九一一年中出稼人二、五一二人、同帰来者二、一一〇人、一九一二年中には出稼人一六、〇一一人、同帰来者四五五人と統計されている。しかしこれは明らかに実態より過少で、「日韓併合以来鮮人ノ露領へ出稼セントスルモノハ凡テ旅行券ノ出願ヲ要スルヲ以テ彼等ハ其手續ヲ厭ヒ一旦間島方面へ渡リ同方面ヨリ間接ニ露国ニ出稼スルヲ便利トスルモノアルニヨリ右統計以上ノ出稼人アルモノト推測スルコトヲ得ベク且一回旅行券ヲ得タルモノハ数年間返納ヲナサズシテ数回ノ往復ヲナスモノアルニ依リ表面上ニ現ハレザルモノ尠シトセズ而シテ此等出稼人ノ内ニハ間々家族ヲ帶同シテ永遠ニ出稼スルモノアリト云フモ其大部分ハ永クトモ二三年乃至十年ノ内ニハ必ズ帰来スルモノニシテ帰来者ノ内ニハ一人ニテ能ク露貨千留以上ヲ携帶スルモノアルヲ見ルモ平均ニ於テハ一人百留ヲ越ヘザルベシ……」<sup>(51)</sup>という。

以上要するに、少なくとも一九〇〇年から一九一〇年代初頭までの間、多い年で一万人少なくとも五千人の出稼労働者が北関—ウラジオ間を往来し、その間に数万人の露領定住者を形成する一方、北関地域に年々相当額の外貨がもたらされたのである。仮に控え目に年間の帰来者七千人、一人当りの携帶金額五〇ルーブルとしても、三五万ルーブル（北三五万円）という少なからぬ純外貨稼得額があったことになる。もちろん、外貨稼得が直ちにそれに比例した経済発展を生むというわけではないが、貿易赤字のために不利な飢餓輸出を強いられるような状態に比べれば、資本蓄積に有利な条件であることはまちがいない。

表6 城津港における各種外貨の韓銭との交換比率 (1文銭で表わされた対価)

外貨種類		時期	1902年上半期	1902年下半期	1905年4月
日本旧円銀	1円		534文	542文	600文
日本紙幣	1円		668	678	500
第一銀行一覽払券	1円		668	678	500
露国紙幣	1ルーブル		668*	678*	470**

(出所) 『通商彙纂』1904年18号 46-47頁, 1905年27号1頁。

\* 露国紙幣は六鎮地方では5~60文ほど高く売られていると原史料に註記されている。

\*\* 露国紙幣の存在するのは、従来流通したもののほかロシア兵の駐屯のさいに使用したものであると原史料に註記されている。

実際、例えば一九〇二年城津港に於いては、外国貨幣流通高二万円余であったが、その内訳は、旧日本円銀四割、露国紙幣三割、日本紙幣二割、第一銀行一覽払券一割という割合であったといい、旧円銀と露国紙幣は「北咸内地の至る処」に流通しているのに対し、日本紙幣と第一銀行一覽払券は「商取引上関係多い土地」でしか通用しないと記されている。<sup>(52)</sup>それが日露戦争中の一九〇五年四月になると、同じ城津港でも第一銀行一覽払券が最多となっており、<sup>(53)</sup>日本貨幣圏への編入戦略が進行している様相を示しているが、それでもなお露国紙幣も根強く通用し続けている。さらに下って一九〇七年二月という時点で、しかも城津ではなく元山においても、露国紙幣が相当量流通していたことがうかがわれるのである。<sup>(54)</sup>ちなみに、城津港における各種外貨の韓銭(一文銭)との交換比率を示せば、表6のとおりである。本来の実価としては、一ルーブル＝一ドル＝一円なのだが、日露戦前においてはルーブルに旧円銀以上の打歩がついており、特に六鎮地方ではルーブルのレートが高かったということが注目される。それが一九〇五年四月になると、ルーブルが下がって逆転しているが、これは戦中にルーブル紙幣が多く散布されたことが主要因である。

以上、ウラジオ交易の進展という特に顕著な側面のみからみてきたが、開港後の北関地域経済が独自の対外交関係の拡大に支えられて、比較的順調な成長を遂げてきたことが明らかになった。その過程は、地域内部で資本・賃労働関係が急速に

展開する過程であつたというよりは、小農経営をベースとする地域経済が全般的に活気を帯び、商品流通の増大と関連して商業・高利貸資本の蓄積を促すプロセスでもあつたとみられる。これは、日本資本主導下の従属的編成を拒否しうる基盤が存在することを意味した。北関地方民衆の比較的開明的な生活態度と購買力については、日本の領事報告も「本道人民ハ案外浦潮風化サレツツアルヲ以テ舶来品ヲ希望スルノ念ハ亦他道ノ想像遠ク及バザル状態」と伝えている。<sup>(55)</sup>

#### 4 「併合」後、ウラジオストーク交易の切断と日帝による地域経済再編

こうした北関地域経済の独自の論理がその展開を阻止されたのは、日韓「併合」後、権力を握った日帝がこれを行使して強圧的再編を敢行したことによってであつた。

ウラジオ交易の数量的減少については、ロシア側の事情による一九〇九年三月よりの自由港制廃止等の要因も関連しているが、「併合」以後諸種の制度的阻害要因が造成されることによって不振に陥り、さらに一九一七年のロシア革命期以降は平常的な交易関係がいつそう強く切断されることになっていった。一九一二年崔鳳俊の破産について、まだその詳細な経緯を知りえずにいるが、おそらく「併合」にともなう制度、手続的制約要因の増大と関連していたことだろう。

一方、独自の対外交易を遮断された北関地域内の再生産活動全般に対しての権力的介入も強まり、独自の商品流通を圧迫する上からの管理が倍加したと思われる。朝鮮内の隔地間流通と関連する朝鮮人商人の自主的活動領域であつた沿岸海運業についてすら、官権のバックアップによる朝鮮郵船による上からの統合が急進展したことは、象徴的である。

表7 咸鏡北道の域外交易収支 (1912年)

収入 (輸移出額)	
○清津・城津二開港場よりの輸移出額	603,701円
○清津・城津・独津・雄基四港よりの沿岸移出額	1,597,415円
○露領より帰来の朝鮮人の携帯金	150,000円
○陸上生牛輸出額	80,000円
合 計 (A)	2,459,116円
支出 (輸移入額)	
○清津・城津二開港場よりの輸移入額	1,840,386円
○清津・城津・独津・雄基四港よりの沿岸移入額	2,152,236円
合 計 (B)	3,992,622円
差引 (域外交易収支) (A-B)	-1,533,506円

(出所) 高坂前掲書 23-24頁。

こうした環境条件の変化によって、北関地域経済の内部構造も広範に改編を被り、その内部でのイニシアチブの所在、およびその担い手の性格もここで大きく変わったものとみられる。比較的民族的色彩を鮮明にしていた従来の地域経済内のリーダーたちが後退し、これに代ってより日帝統治機構への隷属性の明らかな事業家たちが抬頭することになったのは、こうした背景と深く関連することからであるといえよう。日帝期北関地域経済の朝鮮側の担い手である金基徳、洪鍾華、方義錫等が抬頭するのはいずれも一九一〇年代以後のことであり、実際その致富の方法も、統治権力との関連で重要な要素をなしているようなものであった<sup>(56)</sup>。

開港期北関地域経済がはらんでいたユニークな発展の可能性は、一九一〇年の植民地化によって遮断され、より隷属的性格の強い日帝本位の植民地的再生産構造への改編が強行されていったのであった。

しかしながら、植民地的な地域経済構造への改編が表面的には貫徹されていった一九一〇年代以降においても、地域民衆の相対的に独自の再生産の営為と社会的分業関係とはなお辛うじて維持されていた。総督府サイドの文献でも、一九一〇年代初頭の北関地域において、そうした事実があることを明確に確認しているものがあることが注目される。最後にそれを紹介しながら、小論を一旦閉じることにはしたい。



その文献とは、先にも再三引した高坂松男『威鏡北海道ニ於ケル經濟狀況』（一九一三年）であるが、同書は一九一二年の時点における威鏡北海道地域の域外交易收支を、まず表7のようにまとめている。もちろん大きな項目だけを拾い出しての概算だが、一見して明らかな大幅な交易收支赤字があり、きわめて不健全な様相を呈しているかの如くである。しかし、高坂はこの数字を、当時の威鏡北海道における日本人の經濟と朝鮮人の經濟に分解して、検討する。当時、羅南に師団本部がおかれたことをはじめ、この地域には多くの日本の軍事機關・官庁がおかれ、これと関連する民間人が鏡城以北だけで一万人、威北全体では一万五千人と非常に多く、しかも軍事基地建設などをふくむ消費支出を盛んに行っていた。高坂は、輸移入品をこうした日本の機關・個人の需要によるものと朝鮮人の需要によるものとに品目別に区分して積算しなおし、外国・日本からの輸移入品一八四万円については、少なくとも清津港輸移入分中七六万円が日本の機關・個人によるもの、朝鮮人の需要によるものは城津輸移入品が全てそうと仮定して残りの一〇八万円（清津分四〇万円、城津分六八万円）にとどまるとしている。また、鏡城以北に限定して約一万人の日本人が一人平均六一円四〇銭の輸移入品を消費しているのに対し、朝鮮人二七万人の一人平均輸移入額は一円四六銭八厘にすぎず、けたちがいであるとも指摘している。同様に、沿岸貿易移入額（朝鮮内の遠隔地からの移入額）についても、南部から移入される三〇万円ほどの白米のほとんどは日本人の需要によるもので、朝鮮人は域内産の粟を常食としており、このことから推定されるように、日本人の需要の部分が大きな比重を占めているとしている。具体的には、沿岸移入総額二二五万圓中、通過貿易額とみなされる六三万圓を除くと一五二万圓だが、その少なくとも半分は日本人の需要で、朝鮮人の需要によるものは七〇〜八〇万圓であるという。一方、輸移出の大半は、その品目からもわかるように、朝鮮人地域住民の所得に帰すべきものである。とすれば、朝鮮人住民による輸移入総額一八〇万圓余は輸移出所得で充分まかなわれうる額であり、不健全な収支の要因はもっぱら日本人サイドにあることが明らかだ、と高坂は主張す

る。高坂はまた、この地域の日本の軍事機関等の建設支出や官庁経費等の日常的支出額を積算して、軍隊と官庁がこの地域で民間に散布した金額が約一七〇〜一八〇万円に達しており、これが前述の日本人の需要の源泉、また域外交易収支赤字の原因にほかならないとして、上記の推論を裏付けているのである。

高坂のこの推計はかなり確からしいものと思われるが、そうとすれば、一九一〇年代初頭、北関地域における日本人経済は、軍港ウラジオにおける帝政ロシアの消費経済と酷似した不健全な消費経済であったのに対し、同地域の朝鮮人経済には、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、地域内自給性を強めつつも、総体として健全な域外交易収支をなお維持していた、ということになるのである。ただし、植民地的制度の枠組の中で、それはさらなる発展の展望を見出しえなくなっていたことも見落としてはなるまい。

# 〔注〕

(1) 金九『金九自叙伝 白凡逸志』(一九四七年国土院刊本)五五頁。

(2) 地域経済ないし地域経済圏という用語はやや多義的だが、ここでは道程度の範囲を指す広い意味に用いることにする。

(3) 当該時期に、外圧による貨幣制度の攪乱と関連して、白銅貨地域と葉錢地域が分化したが、これも緊密な一体性をもつ全国市場がまだ完成していないところに外圧が加わった結果を物語るものと考えられる。

(4) 北関地方という用語もまたやや多義的だが、本稿では、狭義の北関地方、つまり六鎮ないし威鏡北道地方に限定することなく、この地方を中心としつつも、咸興以北の地域全般を漠然とやや広く指す、当時の史料の用語法に従うこととしたい。

(5) 拙稿「一九一〇年代朝鮮の経済循環と小農経営」(日本評論社等近刊の論文集に収録)参照。

(6) 「牛車は元山地方では見られないもので、一台一疋である。とても堅固な製造で、高原以北で使用されている。牛車は実に道路が險しかったり泥濘凸凹があっても、自由自在に貨物を積載して運搬するのが見られる。車輪の高さは地面より車軸まで三尺五寸に及ぶので水量三尺ほどの河川を渡っても荷物がぬれる恐れがなく実に便利である。高原以北では毎戸一輛乃至二輛を備えているという。仮に平均毎戸一輛としても咸興までだけで二万以上に達するだろう。牛車一台には大豆三俵即

ち日本の二石七斗の容量を搭載して一日五〜六日本里を行くことができるという。……」（『朝鮮国威鏡道北部巡回復命書』日本外務省通商局編刊『通商彙纂』二二二号、一八九五年六月雜の部一七頁）。なおこうした牛車輸送の運賃は日本里（四キロ）につき二〇〜二三〇文程度であったという（『通商彙纂』一三二二号、一九〇二年六月、一三四頁）。

(7) 開港期に李容翊をはじめ北関地方出身の実務派官僚群が輩出するという興味ある事実がある（趙璣潛『韓国企業家史』博英社、一九七三年、第五章、三六九〜三七〇頁参照）が、これも対日従属化の進展の圏外にあった北関地域経済のありようを、何らかの意味で反映していたものといえるかもしれない。日本側は、思い通りにならない李容翊らを、単純に「親露派」と決めつけていたが、後述のように朝・露貿易の実態が、少なくともストレートに従属関係を強要する朝・日貿易のありようとは異なる性格のものであったことを考慮しつつ、彼らの自主的政治活動のモチーフをとらえかえてみることも可能であろう。こうした政治史の課題と関連しては、劉孝鐘「極東ロシアにおける朝鮮民族運動」（『朝鮮史研究会論文集』二二集、一九八五年）、広瀬貞三「李容翊の政治活動——一九〇四〜〇七年」（同上 二五集、一九八八年）等参照。

(8) 末永一三『城津視察復命書』（大阪商船株式会社、一九〇三年一月）に「未だ漁獲より八〇年に充たず」と記されている（二頁）。

(9) 別の聴取事例では、同じ刺網漁で二三〇〇貫文を要するというものもある（『通商彙纂』二三二二号、一九〇三年、一三七〜九頁）が、それだと大多数の漁船は採算が合わないことになり、やや過大見積りではないかと思われる。

(10) 一駄は一〇〇連、一連は二〇尾。従って一駄は二〇〇〇尾。

(11) 以上は『通商彙纂』二二二号（一八九五年）二二〜二三頁、一六七号（一九〇〇年）四七〜四八頁、一八八号（一九〇一年）六六〜七一頁、一八九号（一九〇一年）九八頁、二〇〇号（一九〇一年）四二頁、二二三号（一九〇二年）九七頁、二三二号（一九〇三年）一三七〜九頁、二三五号（一九〇三年）四五〜四八頁、二四八号（一九〇三年）五七頁、改三号（一九〇三年）二四〜二六頁、明治三八年一号三六〜三七頁等による。なお朝鮮殖産銀行調査課『朝鮮ノ明太』（一九二五年）によれば、明太の総漁獲高は一九一四年六二二、二六八円、一九二三年四、一一六、四〇一円、一九二〇〜二三年の道別漁獲内訳は威鏡南道七三・四％、威鏡北道二七・二％、江原道九・三％、慶尚北道〇・一％、一九二三年において明太専門に出漁した漁船三、三七九隻、乗組漁夫総数二一、九四〇人等であった。

(12) 『通商彙纂』三三二号（一八九六年）一五頁。

(13) 『通商彙纂』三三二号（一八九六年）一三〜一五頁、一七一号（一九〇〇年）三〇頁、高坂松男「威鏡北道ニ於ケル経済状

況」(『朝鮮銀行月報』四卷六号付録、一九一三年四月)三、四頁。

- (14) 『通商彙纂』一八号(一八九五年) 交通の部二頁、一九号(一八九五年) 交通の部五頁、二六号(一八九五年) 交通の部一頁。

- (15) 旧帝政ロシア大蔵省編『韓国誌』(韓国訳版、精神文化研究院、一九八四年)九七頁。

- (16) 『通商彙纂』二〇三号(一九〇一年)九七頁。

- (17) 末永一三前掲『城津視察復命書』(一九〇三年)には、「数年前ニ於テハ明太ナルモノハ一切釜山ニ於テ日本商人ノ手ニ在リテ支配セラレ韓国ニ配給セラレタルモノナリシガ今ヤ釜山北魚組合ナルモノ韓商ノ手ニ依リテ支配セラレ居留地外古館ニ明太倉庫ヲ設ケ其利ヲ壟断シツツアリ 従テ韓商ニ結バズンハ明太ヲ他ニ積送スルコト能ハザルノ状況トナレリ 目下韓商ヲ支配セルモノハ丁致国ト云ヘル釜山人ニシテ大韓国汽船会社ヲ督シ元潮州府号ヲ買入レ専ラ北關黃海道ヲナシツツアリ 此外尚一年若干ノ積立金ヲナシ之ヲ以テ汽船買入ノ計画アリト云ヘリ」と記されている(九頁)。日本商人が明太の商權を握っていたかの如く記されているのは、開港地間の汽船便回漕業について一時そういうことがあったという意味かと思われるが後考にまつ。

- (18) 以上は、『通商彙纂』一八号(一八九五年)、六三号(一八九七年)、一〇七号(一八九八年)、一三〇号(一八九九年)、二一五号(一九〇二年)、二二二号(一九〇二年)、一九〇四年二〇号の記述を要約したものである。

- (19) 木村健二「朝鮮郵船株式会社成立過程の一考察」(『日本經濟史論集』創刊号、一九七七年)、木村光彦「植民地下朝鮮の沿岸輸送について」(『アジア研究』三一巻四号、一九八五年)。

- (20) 一八九七年安駟寿らによる大朝鮮苧麻製絲会社の企図。苧麻のみならず大麻の上海輸出を意図した。

- (21) 紡績糸……本年ニ至リ当地方人中一合二十手糸ヲ以テ麻糸ト混用シ以テ麻布ニ織立ルコトヲ発明シ其成績最好良ヲ告ゲ爾来弗々購用者ヲ増加スルニ至リタリ 抑当国ニ於ケル麻布ノ生産地タル当北關地方ヲ最トスルノミナラズ殊ニ吉州織ノ如キハ韓人一般ノ喪服上衣ニ好用セラレ終年絶ヘズ輸出セラルルヲ以テ今後該交織麻布果シテ一般ノ嗜好ニ適シ従テ其製造法ガ伸長発達スルノ晝ハ将来重要ノ貿易品トシテ本品ノ輸入ヲ仰グニ至ルベキハ聊カ疑ヲ容レザル所ナリ」(『通商彙纂』一八三号、一九〇一年、一四頁)。「紡績糸……本品ノ用途ハ裁縫用ハ裁縫用糸ニ供セラルルモノナリト云ヘリ 然レドモ将来機織業ノ発達スルト同時ニ本品ノ需要ハ益々増進スルニ至ルベキハ疑ヲ容レザルナリ」(『通商彙纂』二二二号、一九〇三年、一〇頁)。

- (22) 宮嶋博史「朝鮮甲午改革以後の商業的農業」(『史林』五七卷六号、一九七四年)、吉野誠「朝鮮開国後の穀物輸出について」(『朝鮮史研究会論文集』一二集、一九七五年) 参照。
  - (23) 「……本年ノ(大豆)輸出額ハ実ニ倍余ノ増進ヲ示シ未曾有ノ異例ヲ呈シタル所以ノモノハ当地方ニ於ケル耕地反別カ年々歳々に増加スルト……ノ結果……ナリ」(元山大豆輸出情況)『通商彙纂』一三〇号、一九〇二年、一一二二頁。
  - (24) 現錢の前貸による買付契約、青田買い。
  - (25) 出張買付。
  - (26) 慶源と対岸の琿春は毎年交互にどちらかが開市する互市の形態をとったから、慶源で開市されるのは隔年のことであった。
  - (27) 『通商彙纂』八一号(一九〇〇年)一〇九頁の元山領事報告によれば、一九〇〇年秋吉州臨湖津には鄭觀察なる慶興より派遣された税官吏が駐在しており、何国人であれ原価の五分の税を納めれば輸出を許可し「陸路通商貨物免証」を発給していると言ったという。各浦口ごとに同様の觀察がおかれていた模様だが、小浦口や陸路からの交易において事実上納税することがない場合も少なくなかったようである。なお、韓国政府は一九〇三年二月、ウラジオストークに通商事務官を派遣し常駐させるようになった(『通商彙纂』二五七号、一九〇三年参照)。
  - (28) 以上の記述は特記したもの以外主にロシア大蔵省『韓国誌』(韓国訳版)五七九～五八四頁「陸路による対外貿易」の項によっている。
  - (29) 以上、国際海運業の記述は、ロシア大蔵省『韓国誌』(韓国訳版五七九～五八四頁)と日本の『通商彙纂』各号の関係記事を集めて、総合叙述したものである。
  - (30) プードは重量単位で一プード＝一六・三六キログラムである。
  - (31) 前掲『韓国誌』(韓国訳版)五八四頁。
  - (32) 同上五八六頁。
  - (33) 『通商彙纂』二〇六号(一九〇二年)一四頁。
  - (34) 『通商彙纂』一九〇四年一八号一頁「浦潮港三十五年貿易年報」。
  - (35) 『通商彙纂』一三二号(一九〇二年)一〇三頁「城津三十四年貿易年報」。
  - (36) 『通商彙纂』一九〇三年改二二号、同年改五六号、前掲高坂松男『威鏡北道ニ於ケル經濟狀況』(一九一三年)一～三頁等。
- なお、崔鳳俊(一八六二～一九一七)は慶興郡の貧農の家に生まれ、八歳の時に烟秋(ノヴォキエフスコエ)に移住、種々



の事業に携わると同時に、一九〇八年海潮新聞を創刊するなど、民族運動にも寄与した(『新韓民報』四五八号(一九一七・一一・一)、四九四〜四九五号(一九一八・七・一一〜一八)参照。一九二二年の破産の原因は不明だが、「日韓併合」にもなう状況の変化によるものと思われる。

(37) 「威興……此地ノ人情ハ頗ル險惡ニシテ排外的精神ヲ持シ我等ニ対スル動モスレバ不穩ノ態度アリテ今日迄行商者ノ永ク此ノ地ニ足ヲ止メタルモノナシ」(『通商彙纂』二〇九号、一九〇二年) 一二四頁。

(38) 『通商彙纂』二二二号(一九〇二年)「城津三十四年貿易年報」一二二頁。

(39) 『通商彙纂』一九〇四年一八号「城津三十五年貿易年報」四七頁。

(40) 例えば元山―神戸間の穀物一石の運賃六〇銭に対し、元山―城津間は一円二銭という状態であった(『通商彙纂』一七一号、一九〇〇年、三一頁)。

(41) 『通商彙纂』二〇一号(一九〇二年)「元山港輸出生牛」、同二一九号(一九〇二年)「元山輸出生牛状況」、同一九〇三年改三九号「元山港生牛輸出状況」、同一九〇三年改五六号「城津生牛輸出状況」等参照。

(42) 『通商彙纂』二二二号(一九〇二年) 一〇八頁。

(43) 『通商彙纂』二〇六号(一九〇二年) 一一頁。

(44) 『通商彙纂』一九一号(一九〇二年)「韓国威鏡道内地情況」九三〜九八頁。

(45) 前掲『威鏡北道ニ於ケル経済状況』(一九一三年)。

(46) 『通商彙纂』二〇一号(一九〇二年) 九〇頁。

(47) 『通商彙纂』二〇六号(一九〇二年) 一〇頁。

(48) 前掲『韓国誌』(韓国訳版) 六四一頁。

(49) 『通商彙纂』一九一号(一九〇二年) 九五頁。

(50) 『通商彙纂』一九〇八年一〇号八頁(城津四十年第二季商況の報告)。

(51) 高坂前掲『威鏡北道ニ於ケル経済状況』(一九一三年) 六〜七頁。

(52) 『通商彙纂』一九〇四年一八号四六〜四七頁(「明治三十五年城津貿易年報」)。

(53) 『通商彙纂』一九〇五年二七号一頁。

(54) 「……二月以来前年中浦潮方面ニ出稼シタル韓人ガ持帰リタル露貨下落セル相場恢復スルニツレ韓人ノ(市場ニ)出動ス

ルモノ多ク……」(『通商彙纂』一九〇七年四六号三七頁「元山三十九年貿易年報」)。

(55) 『通商彙纂』二三二号(一九〇三年)一三六頁。

(56) 具体的な個別経営史については趙璣濬前掲論文が概観しているものを参照。

(付記)

本稿は一九八九年二月に日本語で脱稿され、朝鮮語に翻訳されて秋堰権丙卓博士華甲紀念論叢刊行委員会編『韓国近代経済史研究の成果(論叢Ⅱ)』螢雪出版社(ソウル)、一九八九年九月刊に収載された。ここに収録したのは当初の日本語版である。