



✧ 研究会報告 ✧

中国・韓国の旧日本租界研究会

「日露戦争前後の朝鮮半島における 灯台建設と日本」

日 時：2010年9月3日（金） 16時～

会 場：神奈川大学横浜キャンパス 21号館4階405号室

谷川 竜一（東京大学生産技術研究所 助教）

アジアの近代は、海の灯台から。ここ数年私はそう思っている。灯台は暗黒の海に光をともし、人々をつなげていく。それは様々な文化や考え方、技術や資本の海を越えた移動を支えるものであり、それによって19世紀のアジア社会は大きな変動を迎えることになった。移動を支える、といえば響きは良いが、一方でそれは帝国主義の時代であった当時、日本や欧米列強の重要な侵略の道具でもあった。私はその両面を読み解きながら、近世と近代のはざまに起こる灯台建設という出来事を通して、何が受け渡しされた／されなかったのか、その視野をアジアの海域へと広げたときに何が見えてくるのか、ということに興味を抱いている。その中で本発表では、特に帝国主義の道具としての灯台の側面に絞り、近代日本が海を通じて大きな軍事的・政治的影響力を伸ばし獲得した、日露戦争前後の朝鮮半島の状況を検討した。

高性能なレンズを装備した近代的な灯台は、19世紀半ばから、東アジア、東南アジア海域に出現する。最初は西洋と大航海時代からつながってきた海辺の都市などから点灯が始まり、日本が明治維新を迎えると、一気に日本の太平洋岸で灯台が点灯した。また、中国の開港場付近やハワイでも同時期（1860～70年代）に多くの灯台が点灯している。これらは、太平洋を渡ってアメリカへ向かう航路の整備などと連動していることは明らかである。そして日露戦争以後は日本の植民地化によって一気に朝鮮半島で灯台が建設され、同時にアメリカによる植民地化が進んだフィリピンなどでも一斉に点灯した。そうした灯台の点灯を見ていくと、アジアに日本や欧米列強が植民地支配を広げる中で、最初に建設した建造物が灯台であったことが分かる。アジアではとりわけ日本が灯台を熱心に建設し、ミャンマーからハワイまで（オーストラリア周辺を除く）のアジア太平洋海域で19世

紀半ばから第一次世界大戦終結までに点灯した灯台のおおよそ3割を建設した（表1参照）。

一方で灯台は、付近を航行するすべての船に、安全な航路情報を提供する「公益」を目的にしたインフラストラクチャーでもある。台風で波が高くなれば避難港を示し、暗礁地帯や航路の変更地点を教えてくれる公共的な建造物である。そのために、例えば20世紀初頭の韓国において、開港以後に蓄えられていた海関税の使途をめぐって、列強たちが利権争いを繰り広げた際、灯台の建設は列強一同が納得できる（拒否できない）落としどころとなった。本発表においては、この韓国の海関税収入をめぐる列強の利権争いが、最終的に日本による灯台建設へと方向付けがなされていく過程を考察した。いわば灯台の持つ公益性を隠れ蓑にして、日本が東アジアの灯台建設をリードしたわけである。ただし、そうはいつても日露戦争まではイギリス人の総税務司が韓国沿岸の灯台建設を取り仕切っており、日露戦争を契機にしてはじめて日本がその建設へゲモニーを強引に握ったのであった。特にイギリスで灯台建設の専門教育を受けた一人の日本人技師が、大きな役割を果たしながら、日本海海戦までに朝鮮半島の灯台建設を間に合わせた。そして戦後

灯台数			
	日本によって建設された灯台		全灯台
～1849	0	0.0%	4
1850～1859	0	0.0%	7
1860～1869	2	6.3%	32
1870～1879	33	54.1%	61
1880～1889	19	20.4%	93
1890～1899	61	48.0%	127
1900～1909	64	23.1%	277
1910～1919	79	28.9%	273
合計	258	29.5%	874

『東洋燈臺表』上巻、水路部、1924年、同・下巻、水路部、1925年より作成

表1 1919年までにアジア太平洋海域で点灯した灯台とその内の日本が建設したと考えられる灯台の数

朝鮮における構造材ごとの灯台建設数と帝国全体対応表								
		木造	鉄造	コンクリート	レンガ	石造	その他	合計
1903-1905	朝鮮	1	0	0	2	2	1	6
	帝国(朝鮮除く)	2	4	1	0	6	0	13
	帝国全体	3	4	1	2	8	1	19
1905-1910	朝鮮	0	4	26	4	0	0	34
	帝国(朝鮮除く)	0	4	2	3	2	0	11
	帝国全体	0	8	28	7	2	0	45
1911-1919	朝鮮	0	2	6	11	0	0	19
	帝国(朝鮮除く)	2	15	24	3	3	0	47
	帝国全体	2	17	29	15	3	0	66

『東洋燈臺表』上巻、水路部、1924年、同・下巻、水路部、1925年より筆者作成。

表2 韓国における構造材ごとの灯台建設数と帝国全体の灯台の建設数

は、日本人が総税務司として入り、灯台を大量に建設してゆくことで朝鮮半島沿岸の航路の「近代化」や植民地化を進めていった。

その中で灯台の構造、材料、点灯年、場所、建設の様子などを見ると、例えば日露戦争後の韓国における新設灯台は、コンクリート灯台に偏っていたこと、加えて帝国日本の版図の中ではほとんど灯台建設が進んでいない一方で、朝鮮半島沿岸においては集中的に灯台が配備されたことなどが明らかとなった（表2参照）。発表では、その理由を建築材料や生産体制などに求めて論証した。一言で言えば、コンクリートが石材などと比べて施工上の技術的ハードルが低いこと、鉄材などに比べて価格が安いこと、にもかかわらず高い耐久力を誇る点や、当時のいわゆる外地に進出したセメント会社とスミーズに連携できたことなどがあげられる。朝鮮半島の植民地化を急ピッチで進めるということは、材料の特性や材料が要請する技術的な要素と不可分であったのだ。

こうしたことを通して、日露戦争前後において日本が朝鮮半島における灯台建設に全力を傾け、それがいかなる技術や人々によってなされたかを明らかにしたが、本発表ではいくつかの検討せねばならない問題も浮かび上がった。例えば灯台の数量分析を行う上で大正期の日本海軍が作成した資料『東洋灯台表』を私が資料批判を十分に行わずに利用したことに対する甘さや、あるいは形態そのものが持つ意味をほとんどここでは問わなかったことに対する同じ専門分野である建築史からの批判、また、19世紀末から20世紀初頭の東アジアの国際情勢を語る上で、日本の資料のみを利用している点など（逆に中国の状況をもっと見なくてはならないことなど）、発表では多くのご批判、アドバイスを頂いた。また私自身の反省としては、朝鮮の人々が灯台をどのように受け

取ったのか、ということを描ききることができていないことにも力不足を感じている。

これらのアドバイス、ご指摘は、どれもが私にとって大変有意義であり（というのも、そもそも灯台を通して近代史を語る研究者は他にほとんどいないので、コメントをもらう場が極めて少ないのである）、今後の大きな糧となったと感じている。少しずつではあるが、この機会 で得た多くのことを、今後の論文などでお返ししていければと思っている。最後になりましたが、孫先生、韓先生、及び当日の参加者の皆様、貴重な機会・アドバイスを下さり、ありがとうございました。



写真1 1903年に点灯した韓国で最も古い灯台の一つ、八尾島灯台