

日本の朝鮮侵略と元山日本人居留民の 鉄道敷設運動

大山高弘

I. はじめに

明治維新以降、日本は日清戦争・日露戦争をおこし海外植民地を獲得し、帝国主義国家へと変貌していった。この過程のなかで朝鮮半島東北部に位置する咸鏡南道の元山は、日朝修好条規に基づき 1880 年に開港し、日本人が移住するようになり、朝鮮半島北部における日本の侵略活動の拠点になった。

これまで日本の朝鮮侵略における咸鏡南道の元山に焦点をあてた先行研究には、大別して以下のようなものがある。

一つ目は、朝鮮王朝の開港後に朝鮮半島各地で形成された外国人居留地の設置過程や地方都市の機能に関する研究である。ソン・ジョンモクは元山を含む外国人居留地の設置過程を分析し¹、橋谷弘は地方都市の機能を実証的に考察した²。これらの研究では、各居留地の選定、条約交渉の内容、都市社会の形成・機能などの事例が検討されているが、その後に居留地を拠点に日本人居留民・外国人居留民が周辺地域にどのように侵略していったのかが十分に分析されていない。

二つ目は、元山開港後の咸鏡道の流通網の変化や元山の日本人商人の対日輸出をあつかった研究である。ハ・ウォノとミン・ウォンギは開港後の元山を含む咸鏡道の流通網の変化を分析し³、イ・ガヨンは『通商彙纂』を利用して元山港から日本への輸出が増大していく過程を描いた⁴。これらの研究では主に貿易に関する資料を利用して、元山港から日本への輸出が増大していく過程を分析しているが、元山の日本人商人たちがどのように朝鮮の物品や商業圏を掌握していったかについては触れられていない。

三つ目は、地域経済の独自性と日本の「開発」と向き合う地域の人びとの動向に関する研究である。梶村秀樹は元山を含む咸鏡南北道がロシアとの交易を通して独自の経済圏を形成したことを指摘し⁵、加藤圭木は 19 世紀末から日本の敗戦・朝鮮解放にかけての咸鏡北道の社会変容を通史的に叙述し、日本の「開発」が地域社会で引きおこした矛盾を論じた⁶。しかし、咸鏡道の地域社会の「開発」に注目する場合、当時、朝鮮半島で展開された民族運動や労働運動が咸鏡道の「開発」

にどのような影響をあたえたのかについては十分に言及されなかった。

本稿では、これらの先行研究と先行研究の課題を踏まえながら、元山開港から1910年代前半の元山の歴史について、元山日本人居留民の地域経済の侵略活動と鉄道敷設運動を中心に論じることとする。

筆者が咸鏡南道の元山に注目したのは、朝鮮王朝時代から日本との交易があった釜山とは違い、日本政府が元山を軍事的な観点から開港したこと、本稿でも述べる京元鉄道などの交通網拡充が1930年代の興南などを中心とする咸鏡南道の重化学工業化、さらには戦時体制下の軍事兵站基地化の素地になったと考えるからである。

本稿では、とりわけ、これまであまり論じられてこなかった以下の点に注目して論じてみたい。一つ目は本国・植民地権力(日本陸軍・朝鮮総督府)・日本人居留民社会が元山を含む咸鏡南道をどのように認識し、その認識がどのように変化していったのか。二つ目は、朝鮮半島での平元鉄道敷設運動を扱って、元山日本人居留民が平壤日本人居留民・本国の政治家などと提携していく過程を論じる。三つ目は、元山日本人居留民の鉄道敷設運動を含む咸鏡南道での日本の経済侵略に対して、元山を含む咸鏡南道の朝鮮人がどのように認識し、対応をとったのかを考察してみたい。

II. 元山開港と日本人居留民の経済侵略

朝鮮半島東北部に位置する元山は、高句麗が支配した時代には泉井郡と呼ばれ、統一新羅では井泉郡または東牟郡と改称し、高麗時代は湧州と称された⁷。朝鮮王朝時代に徳源や元山津と呼ばれるようになり、19世紀初め以降、咸鏡道内で有数の商業都市として成長していた。元山周辺は、海流が穏やかで、船の停泊がしやすい場所にあったため、沿岸地域の漁船があつまり、漁業が盛んな地域であった。咸鏡道沿岸でとれた海産物は元山に寄せ集められ、その後に朝鮮半島各地に供給されていたという⁸。

1875年、日本は江華島事件を起こし、翌年に朝鮮王朝と日朝修好条規を締結し、朝鮮王朝を侵略するための準備を始めた。その初期段階として朝鮮半島内に開港場を設置することをめざした。

当初、日本は、永興府の海口や文川郡の松田を要求したが、朝鮮政府はこれらの地域が朝鮮王朝の建国者である太祖李成桂の廟に近い距離にあるため断固として反対した⁹。朝鮮政府は交渉の中で元山津の開港を提示した。日本政府はその提案を受け入れ、元山津の開港に向けての交渉を続ける。

日本政府が元山津の開港を受け入れた背景には、元山の経済的な価値とともに

軍事的な価値を見いだしていたと推察される。なぜならば、当時、外務卿の寺島宗則は元山に開港場を設置することは、貿易において重要であるのみならず清国やロシアと軍事的侵略に備えることができる点を主張していたからである¹⁰。

その後も日朝間の交渉が続き、1879年に元山に開港場を設置することが決まり、1880年5月に元山の開港場が設置され、同月の23日には日本領事館を開業した。

元山が開港した1880年に移住してきた日本人は男性210名、女性は25名であった。職業は、職人が100名、領事館関係者が75名、商人60名であった¹¹。留意すべきことは、領事館関係者中の32名は警察官であった。警察官が多いということは、日本人居留民が朝鮮人の襲撃を恐れていたためであろうと推測される。元山日本人居留民は同年には港会議という自治行政および商業団体を組織し、元山での商業活動を始めた。

ちなみに港会議の構成員は、大倉組の高橋平格、三菱商店の榊茂雄、住友商店の谷田富吉郎であった¹²。彼らが日本有数の商業組織に所属していることから、開港時に日本国内でも元山が注目されていたことを確認することができる。

元山への日本人移住が進むなか、元山の朝鮮人の商業活動はどのようなものであったのかも述べておきたい。当時、元山には2カ所の市場があり、一つは遠市と近市があった。遠市は場村にあり、毎月10日・20日・30日に市が開かれ、近市は北村洞にあり、毎月5日・15日・25日に定期市が開かれていた¹³。

元山の朝鮮人の商業活動をおもに担ったのは客主(問屋)たちであった。この地域には3つの客主が商業活動に従事していた。それは、宿泊業と問屋業に従事する客主、海參(ナマコ)の取り引きを中心に行う客主、行商人の歩行客主が存在した。宿泊業と問屋業に従事する客主は朝鮮半島各地で商業活動を行い、倉庫を有し、この3つの客主のなかでは最も資金力があつた。海參客主はおもにナマコを中心に高麗人參や麝香などをロシアのウラジオストクに住む朝鮮人との取引を行い、歩行客主は行商人に飲食物を売る客主たちであった¹⁴。

また、元山を含む咸鏡南道の商業の特徴としては、市場の小さな店舗では女性を中心に営まれていた点が挙げられる¹⁵。ちなみに、この咸鏡南道で生産される農産物は、咸興・定平の米、端川・安辺の大豆、端川・北青・甲山の麦、北青・永興・咸興の粟などがあげられる。それらの農産物は元山に集積され、咸鏡北道、平安南北道、黄海道に供給されていた¹⁶。

1882年、壬午軍乱での清の介入と朝中商民水陸貿易章程の締結によって、朝鮮半島で清の影響力が政治的・経済的に強まり、元山にも中国人が移住するようになった。1884年には元山にも清国領事館が設置され、翌年には清国の商業団体の同豊泰が元山の日本人居留地にも商店を開業し¹⁷、朝鮮人向けの絹織物や雑

貨類を販売した¹⁸。日清戦争の頃には、元山の外国貿易で清国からの輸入額は日本から輸入額を徐々に上回っていった¹⁹。

しかし、日本は「韓国間行里程約定」で日本人居留民の朝鮮での商業圏を拡大させ、元山日本人居留民の商業圏は、大豆などの生産地で知られていた安辺郡、文川郡などにも拡大していった²⁰。

元山への日本人・中国人の流入が激しくなりつつあるなかで、朝鮮人は1883年には朝鮮最初の近代的な私立学校である元山学舎を設立した。この学校は元山周辺の朝鮮人に対して学校設立基金を出さなくても入学を許可し、また他地域の朝鮮人も入学できる公共学校として、外国語、歴史、自然科学などの教育を行っていた²¹。

1889年、この年はひどい干害が続き、咸鏡道でも大豆などの穀物生産が減産し、観察使趙秉式は咸鏡道の穀物を道・外に輸出すること禁じる防穀令を發布した。この防穀令の背景には凶作という理由もあるが、元山の日本商人による咸鏡道産の穀物輸出が関係している²²。これに対し、元山日本人居留民の葭濱忠太郎はソウルに行き日本公使の近藤真鋤に咸鏡道の防穀令の撤回を訴えた²³。その後、日本は朝鮮政府に圧力を加え、この防穀令は撤回され、元山の日本商人は咸鏡道周辺の米穀の商業圏に蚕食していった。

また同年に日韓漁業規則が締結されると、日本人漁民が元山周辺で出漁するようになり、日本海(東海)での経済侵略が本格化した。当時、元山周辺の咸鏡南道沿岸では、明太、鯖、ニシン、ナマコなどの漁業が行われていた。とくに咸鏡南道では明太の漁業が盛んであった。明太の漁場は馬養島を中心に咸鏡南道内に65カ所あり、朝鮮人が操業する船は700隻にも達し、朝鮮人漁民は1920年代まで伝統的な千曳網漁などで日本漁船の漁獲量を圧倒し、日本海での明太をめぐる漁業を制して、日本人漁民の日本海侵略に抗っていた²⁴。

1894年、元山港は大きく変貌することになる。この年、甲午農民戦争をきっかけに日清戦争が勃発した。日清戦争が勃発したことで、元山港は日本陸軍の軍事的な橋頭堡の役割を担うことになった。元山港は日本陸軍の上陸地となり、元山朔寧枝隊や元山枝隊は元山港を起点にして平壤・満州(中国東北部)にむかって進撃した²⁵。日清戦争後、朝鮮政府は戦争での朝鮮人の被害を調査するために咸鏡道にも金恒基を派遣し、朝鮮人被害の状況や物流の状況を探らせた²⁶。

日清戦争後、日本は閔妃殺害事件などの政治的な侵略活動を本格化させると、朝鮮半島各地では朝鮮人が抵抗を行った。元山を含む咸鏡南道を例にあげると、次のような事件が起こった。1898年、大韓帝国政府が閔泳注を咸南観察使に任命すると、当時、仁川の月尾島の開拓権を吉川佐太郎に譲渡し、その見返りとして39000円の賄賂を受け取ったことが発覚していた閔泳注に対して、咸鏡南道の

朝鮮人は憤激し、朝鮮政府に「(閔泳注が) その来るのを待って、当然、踏み殺す」と抗議した²⁷。さらに、1900年には、元山港で朝鮮人の民乱が起こり、警察署など襲撃し、日本の朝鮮侵略に頑強に抵抗した²⁸。

1896年、ロシアの支援を受けて高宗が景福宮からロシア公使館に逃避した俄館播遷後、ロシアが朝鮮半島で政治的に影響力を強め、元山にも経済的浸透を強めていく。ロシア人たちはおもに日本海沿岸地域の水産資源と鴨緑江地域の森林資源の獲得するため元山周辺に出没した²⁹。

こうしたなかで、日露戦争前年の1903年には元山や元山周辺に暮らしていた朝鮮人たちは日露の対立はやがて戦争につながると思い、戦禍を逃れるためや仕事場所を求めて、数千人から1万人もの人々が元山港からウラジオストクに移住した。そして生活の場を奪われた朝鮮人たちはウラジオストク、ハバロフスクなどで鉱山採掘や鉄道敷設の工事に従事したのであった³⁰。

1904年に日露戦争が勃発すると、元山は日本とロシアが死闘を繰り広げる戦場と化し、ロシア軍がたびたび元山に出没した。この年の7月には元山に日本陸軍の司令部が設置され、同時に咸鏡道全域で軍政が施行された³¹。したがって、元山港は朝鮮半島北部において日本陸軍の軍事的要衝地として、さらには日露戦争での日本海(東海)の制海権掌握における重要な拠点となったのである。

Ⅲ. 元山日本人居留民の韓国横断鉄道敷設運動 －平元鉄道と京元鉄道－

日露戦争後、ポーツマス条約によって満州権益を獲得し、乙巳保護条約(第2次日韓協約)によって大韓帝国の外交権を強奪した日本は、戦後も日本の脅威でありつづけたロシアの再攻に備えるため、ロシア国境と隣接する朝鮮半島北部の支配を重要視した。そのため、当該時期の陸軍大臣であった寺内正毅は、朝鮮半島北部、すなわち元山を含む咸鏡南道の鉄道網の拡充を注視していた³²。

1907年4月、日本陸軍は「帝国国防方針」を発表した。この方針は寺内正毅も所属する長州閥の首領である山県有朋が作成し、日本が朝鮮半島の支配を確立し、中国大陸に進出することを国内外に宣言したこと意味するものである。「帝国国防方針」の第5項では「海上交通及満州ニ現在スル交通網ヲ益々発達スルハ勿論、満韓ニ新ニ交通線ヲ施設経営シ且ツ韓国北閔地方ニ防御陣地ヲ構成スルノ必要アルヘシ」と述べた³³。つまり、日本陸軍は、ロシアに対抗するため、そして何よりも大陸帝国としての礎を築くため、朝鮮半島南部と北部を結ぶ鉄道網を拡張し、とくに咸鏡南道を含む朝鮮半島北部に日本陸軍の防衛拠点を築く必要があると認識していた。

「帝国国防方針」が発表された翌月には、寺内正毅は5月中旬から6月下旬まで満州と朝鮮半島北部に視察旅行をおこなっている。5月10日に漢城(ソウル)に到着し、韓国統監の伊藤博文や韓国駐劄軍大将の長谷川好通と対韓政策について協議を行い、15日に仁川を出発して、朝鮮半島北部の西湖津・城津・清津・会寧・羅南・鏡城などを視察した³⁴。

一方、日露戦争後、元山では、日本人居留民たちが元山と平壤を結ぶ平元鉄道敷設運動を始動していく。それでは、元山日本人居留民たちが平元鉄道敷設運動をおこなう背景にはどのような事情と目的があったのだろうか。

元山日本人居留民たちが鉄道を必要とするようになった事情には、日露戦争時にロシア軍が咸鏡道へ侵攻した際に、日露の海軍によって海上封鎖が行われて船を利用することができず、陸路で逃げるしかなかったが、この時に元山の陸上交通の不便さを痛感したという³⁵。さらに元山日本人居留民は、日露戦争中に京元鉄道の着工が始まったことを知り、朝鮮半島北部の都市間にも鉄道網の拡充が必要だと考えるようになったという³⁶。

元山日本人居留民は、元山と平壤を結ぶ平元鉄道敷設の目的を次のように述べている。

商取引上より観る時は京城(ソウル)より寧ろ平壤は密接関係を有し、特に満州は今や我勢力圏範囲たり。須らく平壤元山間に鉄道を敷設し以て、元山の勢を満州北清に延長するは永遠の策なり³⁷。

この言及からもわかるように、元山日本人居留民が平元鉄道敷を推進していく背景には、元山と平壤の商取引が元山とソウルよりも盛んであること、日露戦争後、満州が日本の支配下にはいったという認識があったことがわかる。つまり、陸上交通の不便解消と満州市場への進出が、元山日本人居留民の平元鉄道敷設運動を突き動かしたのである。

1905年10月には、元山日本人居留民は、在朝日本人商業会議所連合会を元山で開催した。元山日本人居留民は平壤日本人居留民を誘い、平元鉄道の敷設案を作成し連合会に提出した。

その請願案では平元鉄道を敷設する3つの理由を次のように述べている。一つ目は、「西北鮮一帯にわが国民の実力を扶植するの要件たる事」、二つ目は、「朝鮮軍事上に大なる便益あること」、三つ目は、「日本海に於ける交通貿易の大発展を促し得ること」をあげた³⁸。

具体的には、一つ目の項目で、朝鮮半島の南部では、京釜線、京義線にいたる縦断鉄道があるが、朝鮮半島北部には北部の都市を結ぶ交通機関の整備がなされ

ていない状況であり、朝鮮半島北部の交通網を整備することによって、日本の朝鮮半島北部の支配が完成する。二つ目の項目では、朝鮮半島北部はロシアと国境を接触する軍事・国際関係において重要な地点である。また日露戦争後に朝鮮半島に二個師団が平壤付近と元山付近に設置されるだろうと情報を収集しており、平元鉄道を敷設することによって2個師団が派遣される地域を連携させることができる。三つ目の項目では、1905年時点で、満州・朝鮮半島北部・ロシアへの交易品は、一度大阪に集まり、瀬戸内海・玄界灘を經由して釜山に至り、釜山から朝鮮半島東岸を経て元山・ウラジオストクに至っていた。平元鉄道が敷設されれば、元山港を基点として満州・朝鮮半島北部の交易品が北海道や福井県の敦賀港に直航することができるようになり、時間の短縮と同時に距離の減少によって、貨物・旅客の往来は盛んになり、日本海における交通・貿易を促進させると説明している³⁹。

この3つの理由を掲げた請願案は連合会で満場一致で可決された。11月26日には元山では居留民団の委員と元山商業会議所の役員を中心に平元鉄道期成会を旗揚げした。

これと時同じくして、平壤でも日本人居留民によって平元鉄道敷設運動が展開されていた。平壤日本人居留民は平元鉄道期成会を組織し、宮川五郎を中心に、常置委員には佐々木芳松・松井民次郎など3名が選出されて、元山日本人居留民と合同で平元鉄道敷設運動を推進した⁴⁰。

当時、平壤日本人居留民たちは、平元鉄道を敷設することによって、次のような利点があると考えていた。一つ目は平壤が日本の石川県・福井県・富山県との貿易ができるようになること、二つ目は平壤を基点に中国大陸・満州・朝鮮半島・日本を結ぶ交通網ができること、さらに平壤の無煙炭の販路の拡充であった⁴¹。要するに平壤日本人居留民は平壤を基点にした交通網の整備と日本への市場開拓を目的にこの鉄道敷設運動に参画したのであった。

つまり、元山と平壤の日本人居留民はそれぞれの思惑がありながら、自分たちの商業圏を拡大するために、歩調を合わせて平元鉄道の敷設運動を推進していたことがわかる。

1906年2月、元山の平元鉄道期成会は清水文之助を請願委員として日本に派遣し、平元鉄道の請願運動を展開した。清水は日本政府の要人・衆議院・貴族院の議員を訪問する一方で、日本各地で遊説しながら平元鉄道の重要性を訴えた⁴²。

清水は6月に元山に戻ってきて、平元鉄道の請願運動に関する報告を行った。彼は大阪や京都を遊説しながら、各地の商工会議所を訪問し、平元鉄道の敷設に関して賛同を得たといい、日本政府と鉄道敷設に関して意見を交換したと述べた。日本政府は平元鉄道の必要性を認めており、また陸軍は平元鉄道も関心をもって

いると言った。

清水は今後とらなければならない方針として3つの提案をおこなった。一つ目は陸軍に平元鉄道の敷設を哀願すること、二つ目は逓信省に京元鉄道敷設に執着しないように促すこと、三つ目は伊藤博文統監に平元鉄道敷設するように付託することを提案した⁴³。

一方、本国の帝国議会でも韓国横断鉄道に関する論議がくり広げられていた。1907年3月の第23回帝国議会で立憲政友会の横井時雄が「韓国横断鉄道速成ノ請願」案を提出した⁴⁴。

この横井が請願案を帝国議会に提出した背景には、当該時期に元山居留民団長の島貢介が日本の実業家たちを説得するために日本に行ったことと関係している。実際に島は日本の実業家に接触し、横井を通して、帝国議会にこの請願案を提出したと述べている⁴⁵。

ただし留意すべきことは、この請願の発起人の大韓帝国側の代表として、李完用などの親日派の朝鮮人が名を連ねている点である。横井時雄は、あたかもこの鉄道敷設に朝鮮人全体が賛成しているかのように見せかけるために、敢えてこの請願案の中に大韓帝国側の代表に李完用などの親日派の朝鮮人の名をいれたと考えられる。

横井が帝国議会に提出した請願案には、元山を含む咸鏡南道は、ソウル・釜山・平壤などの朝鮮半島各都市と連結する陸上交通の整備がなされていない状況にあり、とくに元山とソウル・平壤とは交通が遮断されている状態だと訴えた。また横断鉄道が完成されれば、元山の水産物や農作物がソウルや平壤に輸送できるのみならず、ソウルや平壤の生産物が元山を經由して、短期間で日本の市場に輸出ができるようになり、朝鮮半島と日本国内との交易が活発化すると強く主張した⁴⁶。

こうして平元鉄道敷設運動が進むなか、ソウル・仁川の日本人居留民の有志と商工会議所が京元鉄道の敷設運動を駆動し始める。そもそもソウルから元山に至る京元鉄道敷設問題は、日清戦争後の1896年にフランス人のグリーユ(Greill)が京義線・京木線とともに朝鮮政府にこの地域の敷設権を要求したことから始まったものである⁴⁷。

その後、ロシア・ドイツ・アメリカが京元鉄道の敷設権を要求したが、朝鮮政府は京元鉄道に関する諸外国の利権要求を拒否した。1898年、高宗は農商工部の上奏をもとにこれまで許可したものを除くすべての鉄道と鉱山に関する経営は外国人には許可しないと通告した⁴⁸。

しかし、日本は、1894年8月に朝鮮政府と締結した日朝暫定合同条約を通じて、京釜鉄道と京仁鉄道の敷設権を保有していたので、ロシアの攻撃に備えるという

口実で、1899年に朝鮮政府に京元鉄道の敷設権を要求した。

これに朝鮮政府は外務大臣の朴濟純の名義で日本側の要求を拒否し、京元鉄道は将来朝鮮政府自らが経営すると説明し、京元鉄道の経営権を朝鮮人が運営する鉄道会社に敷設権を許諾した⁴⁹。しかしその後、朝鮮人による京元鉄道の敷設は資金問題によって頓挫した。1903年9月に、日本は、大韓帝国に京義鉄道敷設するための資金を貸与する契約を通じて、京元鉄道の敷設権を手中に収めた⁵⁰。

日露戦争が勃発すると、日本は、大韓帝国に日韓議定書の締結を強制し、軍事的に必要とした線路を自由に起工できる権利を獲得し、この時期に京元鉄道の敷設計画を実行に移した。日本陸軍は1904年11月に渡辺中佐を派遣して京元鉄道を敷設するために実測をはじめ、翌年の4月から元山と龍山の両地から工事を着手した。さらに日本政府は必要に応じて豆満江岸に達する線路の拡張を行う韓国政府に通告した⁵¹。しかし、その後に設置された韓国統監府の鉄道管理局が朝鮮半島の鉄道を管理することになり、さらに日露戦争後の日本政府の財政難から日本陸軍は京元鉄道の敷設を中止した。

元山と平壤で平元鉄道敷設運動が展開されるなかで、当時、ソウルの日本人居留民たちは、京元鉄道は敷設されないのではないかと疑心暗鬼に陥っていた。そこでソウルの居留民団長であった熊谷頼太郎と元山の商業会議所の書記長の荻谷壽夫を誘い、2人は1906年2月に伊藤博文統監を訪問し、京元鉄道を敷設するのか平元鉄道を敷設するのかに対する意見を求めた。伊藤統監は次のように語った。

京元と云ひ平元と云ひ、共に巨額の資金を要し。而かも其線路たるや到底収支相償ふものにあらず。故に私設鉄道補給利子の如きは政府の同意する能はざる所ならむも深く干渉すべきに非ず。一に政府当局の所見に任すのみと云ふ⁵²。

当時、元山日本人居留民たちは、平元鉄道が京元鉄道よりも有益である点を次のように伊藤統監に説明した。一つ目は平元鉄道が完成すれば、日本が朝鮮半島北部の全域を支配できる点、二つ目は朝鮮半島北部が日露戦争の時に日本とロシアが戦闘をおこなった地域であり、将来の国際関係においても地政学的にも重要な地域である点、三つ目は満州やロシアへの輸出ルートの距離が最短である点などをあげた⁵³。

元山とソウルの日本人居留民の間で平元鉄道と京元鉄道の敷設をめぐる葛藤が生じるなか、1907年、ハーグ密使事件を契機に第3次日韓協約が強制的に締結され、日本は大韓帝国の内政権を掌握し、さらに韓国軍を解散させた。この日本

の強圧的なやりかたに対して、解散させられた旧韓国軍が義兵に参加した義兵闘争が盛んに展開されていた。

咸鏡道南道では、豊山郡熊耳面では車道善が「天は一進会の徒を圧せんとするや。我れをして義を安山に挙げしむ。」と標榜して蜂起し、朝鮮民衆もこの蜂起に参加し、甲山郡や三水郡で遊撃戦を展開し、日本の守備隊に打撃を加えていた⁵⁴。その翌年の1908年には義兵の洪範図が約70名の部下を率いて、元山周辺の咸興の赴戦嶺で日本軍と交戦した⁵⁵。1908年12月24日付けの『皇城新聞』でも、11月下旬に咸鏡南道の雲山で日本の守備隊が16名の義兵と衝突したことを報じている⁵⁶。これに対して、日本の軍隊と警察は、義兵を討伐するために、合同の討伐隊を組織して山水郡に出撃したが、車道善の捕縛に失敗した⁵⁷。

また在米朝鮮人が発行する『新韓民報』では、ソウルと仁川の日本人居留民たちが京元鉄道を重視する主張をとりあげ、次のように掲載している⁵⁸。まず一つ目に、軍事的な観点と政治的な観点、つぎに中国と満州市場への開拓に便利である点などを挙げた。この記事からもわかるように、当時の在米朝鮮人は、京元鉄道の敷設は日本による朝鮮支配の強化であることを冷厳な目で認識し、日本・日本人居留民が朝鮮半島を足掛かりに満州の市場に進出しようと画策していることを警戒していた。

また、この時期にはロシアに帰化した崔鳳俊と趙益昌の2人は、城津を拠点にして、汽船会社を設立し、彼らが所有する俊昌号を元山まで寄港させ、咸鏡南道の朝鮮牛のウラジオストクに輸出し、日本へ朝鮮牛を輸出する元山日本人居留民に対抗した⁵⁹。

さて、韓国統監府は平元鉄道や京元鉄道の敷設する考えはないと言いながらも、統監府の鉄道管理局は、翌年清津港の開港と羅南の建設が延長されたために、同年の5月に技師の小城済に京元線と平元線の調査を命じた⁶⁰。

1909年6月14日に伊藤博文統監が辞任し、副統監の曾禰荒助が統監に就任したことによって、韓国横断鉄道敷設は本格的に動き出すことになる。曾禰統監は就任時に発表した韓国施政方針において朝鮮半島の開発のためには交通網の拡充が必要だと強調し、何よりも京元鉄道と湖南鉄道の敷設を急がなければならないと披露した⁶¹。

曾禰統監が京元鉄道を選んだ理由には日本政府の意向があったと考えられる。当時、日本政府は曾禰統監に京元鉄道・湖南鉄道などの管理を日本の鉄道院に委嘱させ、その経営を南満州鉄道に委託し、それを受け入れるかわり、この2つの鉄道敷設にかかる経費として1億円を拠出するという打診をしていた⁶²。

これによって韓国横断鉄道は京元鉄道の敷設に決定したかと思われたが、1909年の6月30日付けの『京城日報』⁶³では、曾禰統監が平元鉄道を敷設する意向が

あるという記事が掲載された。この『京城日報』の記事を見た仁川日本人居留民は平元鉄道の敷設が仁川の日本人居留民社会の盛衰にかかわると思ひ、統監府に押し寄せた。また『朝鮮日日新聞』では後藤通信大臣が平元鉄道を敷設することが経済的において重要だという記事が掲載されるや、仁川の日本人居留民たちは、ソウル・仁川・龍山の日本人居留民の有志を結集して京元鉄道期成同盟会を組織し、平元鉄道敷設運動に対抗するために、京元鉄道敷設運動を推進した⁶⁴。

ソウル・仁川の日本人居留民たちは、ソウルこそが朝鮮半島の政治・経済の中心地であり⁶⁵、京釜鉄道・京義鉄道・京仁鉄道を結ぶ朝鮮半島の鉄道網の中核であり韓国鉄道を統一・拡張するうえでも京元鉄道は敷設しなければならないと考えていた⁶⁶。そしてまた彼らは、日本政府が間島問題で清朝政府に譲歩して、中国東北部の吉林と朝鮮半島北部の会寧を結ぶ吉会鉄道の敷設を計画しているところから、その点において京元鉄道より平元鉄道を重視しているのだと看破していた⁶⁷。

当時、曾禰統監は横断鉄道の敷設に対して日本政府に見解を求めていた。それは通信大臣の後藤新平が湖南鉄道を先に敷設し、京元鉄道は湖南鉄道を敷設したあとで着手するという情報を得ていたためである⁶⁸。

曾禰統監は、韓国施政方針の発表した時、京元鉄道と湖南鉄道両方の敷設を掲げていたので、両鉄道建設の同時期に着工をしなければならないと考えていた。そのため、曾禰統監は京元鉄道を敷設するためには、京元鉄道と湖南鉄道を同時に敷設することを日本政府に要望した⁶⁹。

曾禰統監が京元鉄道・湖南鉄道の敷設案を日本政府に要望したという情報が元山に伝わるや、当時、元山日本人居留民たちは、日露戦争時に痛感した陸上交通の不便さが少しでも改善できるのであれば、それだけでもよしと納得していた⁷⁰。

しかし、元山日本人居留民とともに平元鉄道敷設運動を推進した平壤日本人居留民はそうではなかった。平壤日本人居留民の松井民次郎は、京元鉄道敷設の決定後に日本陸軍の福島参謀次長に面会し、福島に京元鉄道の撤回と平元鉄道の敷設を要求した。松井は福島に平元鉄道を急設する理由を次のように述べた。

京義線は当分其収支の適合を見る能はざるを以て可成。其収入を増加せしむるのを策を執らざる可らず。而して此点に対しては京元線より平元線を先にするを以て京義線に利益を与ふるものとす⁷¹

ここで松井はこれまで平元鉄道敷設問題で議論として上がらなかった平元鉄道が京義鉄道の収益をあげるという主張を述べた。しかし、この松井の訴えも功を奏さなかった。その後も松井は帝国議会や政治家に何度も請願運動を行ったが失敗に終わった。

さて、帝国議会では京元鉄道敷設をめぐる具体的な議論が1909年3月から始まっていく。1909年3月5日、無所属の金尾稜巖は帝国議会に「韓国横断鉄道に関する建議案」を提出した。金尾は、まずこの建議案で統監府の韓国統治が成功していない理由として、韓国における交通網の不備を指摘した。彼は朝鮮半島西側では京釜鉄道・京義鉄道が整備され、運営されているが、東側では未だに鉄道が敷設されず、この地域の開発が遅れているのは交通機関が整備されていないことが原因にあると日本政府を糾弾した⁷²。

金尾は、その打開策として、工事が中断している京元鉄道の敷設を訴えつつ、軍事的な側面では朝鮮半島全域で頻繁に起こっている義兵闘争を鎮圧するためにも、朝鮮半島全域を掌握する交通機関の拡充が必要だと述べた。さらに経済的な側面では日本海に面する北陸地方や山陰地方と朝鮮半島北部を連結することができる点で京元鉄道の重要性を説いた。京元鉄道を敷設することによって、ソウルを中心とした朝鮮半島全域の交通機関が完成し、日本・朝鮮半島・満州を結ぶことができるかと強く訴えた⁷³。また、同日、貴族院でも元山商業会議所の太田儀三が韓国横断鉄道の速成の建議案を提出し、採択された⁷⁴。

1909年10月15日の閣議で曾禰統監が提案した横断鉄道の敷設案が受諾され、京元鉄道と湖南鉄道の敷設案を帝国議会に提出することが決定した。その後、帝国議会では京元鉄道と湖南鉄道の敷設案が通過したという電報が元山に伝わった。帝国議会では、京元鉄道と湖南鉄道をあわせて、工事費総額3620万円という巨額の資金を11カ年計画事業として投資することを決定した⁷⁵。ソウルでは、1910年の4月には測量が開始され、6月に龍山に建設事務所が設置され、10月から鉄道敷設工事が始まった⁷⁶。

一方で、この年も京元鉄道などの日本の経済侵略に対して、各地では義兵闘争が展開された。韓国統監府は、義兵を鎮圧するために、9月から大討伐作戦を咸鏡南道でも展開した。その際、韓国駐劄軍は朝鮮人から米・鶏・卵・野菜・魚・麻・綿などを徴発し、一般の朝鮮人の生活を困窮に追い込みながら、義兵討伐を行っていた⁷⁷。

IV. 朝鮮半島・満州を結ぶ要衝地としての元山

1910年5月に曾禰統監が辞任し、第3代韓国統監として寺内正毅が就任して、陸軍大臣と韓国統監を兼任することになった。8月29日には寺内正毅は韓国政府に「韓国併合条約」を強制的に調印させて、大韓帝国を日本の植民地とした。

10月5日、寺内正毅総督は第1回道長官会議を招集した。この会議で寺内は訓示のなかでも強調したひとつが交通機関の整備であり、「京城、元山間の線路

を昼夜兼行」と述べ、ソウルと元山を結ぶ鉄道の敷設工事を急ぐことを指示した⁷⁸。寺内が京元鉄道の敷設を急ぐ背景には、『帝国国防方針』の内容でもあったように、日本陸軍がロシア再攻に備えるためにも朝鮮半島北部の交通網拡充を重要視していたことが推察される。

また、朝鮮総督府鉄道局の大屋権平は、朝鮮半島全土に鉄道網を拡充することは、朝鮮半島の地方開発を促し、各地の産業力を高め、さらには帝国日本の経済力を下支えするものであると自負し⁷⁹、京元鉄道を含む鉄道網拡充を推進した。

さらに、1911年6月、山県有朋は、安奉線の開通による満州と朝鮮半島の鉄道網連結後に「満鮮鉄道経営方策」という意見書を発表した。山県は、この意見書のなかで、帝政ロシアと干戈に備えて、とくに咸鏡南道の鉄道網の拡充、すなわち元山と慶源線間などの鉄道建設の必要性も説き、この鉄道敷設は「平時輪転材料備附ヲ増加シテ戦時之ヲ軍隊輸送ノ幹線ニ利用セハ啻ニ軍事上ニ大利益アルノミナラス平時ニ於テ朝鮮八道中最未開ノ地タル咸鏡道地方開発ノ為メ多大ノ効益ヲ呈スルニ至ルヘシ⁸⁰」と強調した。

京元鉄道の工事が着工する前後、元山日本人居留民のあいだでは京元鉄道を咸興にまで延長し、縦断鉄道を敷設しようとする動きが出てきた。元山居留民団は1910年12月に咸興日本人会にこの提案を照会し、同意を求めた。元山日本人居留民団は咸興日本人会の同意を得て、朝鮮総督府に元山と咸興間の鉄道敷設を要請した⁸¹。

さらに、元山日本人居留民は1911年5月にソウルで寺内正毅を会長とする帝国鉄道協会の総会が開催されるという情報を入手するやいなや、元山居留民団長代理の荒木助役は、咸興・城津・鏡城・会寧の日本人会および北青・清津の学校組合に元山・咸興間の鉄道敷設の同意を取りつけ、帝国鉄道協会に元山・咸興間の鉄道敷設案を提出した。これに対して、帝国鉄道協会の副会長である井上角五郎は、この敷設案に同意した⁸²。

1912年8月には元山での機関車の試運転が開始された。なお、当時、咸鏡南道で行われた京元鉄道の敷設工事にはおもに朝鮮人と中国人が従事させられた⁸³。

さて、日本人居留民社会では、京元鉄道の開通と当時元山日本人居留民が推進した日本海横断航路の開拓事業⁸⁴による元山への波及効果が論議されるようになった。

京元鉄道の敷設が決定される以前は、日本人居留民社会では、朝鮮半島北部は、陸路は整備されておらず、海路は元山・城津・清津の開港場があったが、貿易港としての地位はとうてい朝鮮半島南部の釜山などに比べると値しないとの認識があった⁸⁵。

しかし、この日本人居留民社会における朝鮮半島北部の認識はしだいに変わることになる。日本人居留民社会では、京元鉄道の開通と日本海横断航路の開拓が実現されれば、元山は劇的に変化するだろうとみた。

その理由として、咸鏡南道の農産物や水産物が朝鮮半島の中心地であるソウルに輸送され、さらには京義鉄道を經由して満州市場へと拡張できると見ていた⁸⁶。さらに日本海横断航路が開拓されれば、元山は、日本の北陸地方の福井と山陰地方の舞鶴との関係が密接になって、鉄道と海運によって朝鮮半島と日本列島を結ぶ交通網が統一されるのであり、さらにウラジオストクとの取り引きや吉会鉄道との連絡が活発になれば、ロシアや北満州の物産が元山港に集積されるかもしれないという可能性に言及する人々も現れた⁸⁷。軍事上の観点からは、清津・釜山・大連以外の日本軍の満州への輸送経路として、元山を兵站基地として咸興と南満州の奉天を結ぶ鉄道の必要性を説く者もいた⁸⁸。

朝鮮人官吏も朝鮮半島北部の認識が変わりつつあった。たとえば、咸鏡南道長官の申応熙は、咸鏡南道では大豆の品質向上、養蚕の発達、牛の増産に成功しており、今後さらなる発展が見込めると主張した⁸⁹。

さらに日本人居留民社会では、京元鉄道の開通と日本海横断航路の開拓が朝鮮半島の各地の開港場、とくに釜山港におよぶ影響についても言及した。

従来、日本海に面する元山などの朝鮮半島北部の開港場は、釜山に明太・海藻・太刀魚などの海産物や肥料などを釜山に輸出し、釜山から米・塩・タバコ・雑貨などを輸入していた。とくに朝鮮半島北部の開港場で需要があったのが米で、釜山からは朝鮮半島北部の各開港場に毎年 60 万円以上の米穀が輸出されていた⁹⁰。

京元鉄道と日本海横断航路が完成すれば、米はソウルや仁川から供給され、さらに今後元山周辺で米の生産がさかんになり朝鮮半島北部の各開港場やロシアへ米が輸出されれば、釜山の精米業者に大打撃をあたえるだろうと予見した⁹¹。

元山に対しては、ソウル・仁川との経済関係がこれまで以上に緊密になることによって、元山の商業圏が確実に拡大していくことを強調した。その理由として、京元鉄道が開通することによって、元山とソウル・仁川間の距離の短縮化・輸送の便利化・運送の低廉化などの実現を挙げた。これによって、元山とソウル・仁川の商業関係が従来よりも密接なり、元山の商業圏は拡大し、さらにはソウル・仁川の日本人居留民を元山への旅行を呼びこむことで、観光業も振興できると見ていた⁹²。

日本国内でも京元鉄道の開通が及ぼす影響について議論された。日本では、京元鉄道の開通は、咸鏡南北道・江原道地域の交通史上において画期的な出来事であり、さらに平元鉄道や元山・清津間の鉄道が敷設されれば、元山の前途は洋々と評した⁹³。

しかし一方で、当時の朝鮮人は京元鉄道の開通をどのように見ていたのだろうか。

当時、朝鮮人が発行した『勸業新聞』によれば、京元鉄道の開通は、元山や元山周辺に住む朝鮮人の商業圏に圧迫を加え、その地域に経済混乱を生み出したにすぎないと痛烈に批判した⁹⁴。朝鮮人の目には、京元鉄道の開通は自分たちの地域経済を混乱に陥れ、破壊するものであると認識していたことがわかる。

このようななかで、ついに1914年8月16日に高山と洗浦間の工事が終わり、京元鉄道が開通した。これによって、日露戦争以来、元山日本人居留民が望んでいた鉄道敷設が実現したのであった。

京元鉄道開通後、寺内総督は、11月初旬にかけて京元鉄道を視察し、11月7日の元山での晩餐会では、京元鉄道について、「凡ソ朝鮮ニ於ケル交通機関ノ施設ハ大局ノ利益ヨリ打算シタルモノニシテ、一地方一部局ノ利益ヲ目的トシテ経営セシモノニ非ス」と演説した⁹⁵。つまり、寺内が述べた「大局」とは京元鉄道の開通が中国大陸への侵略においても重要であることを示唆している。ここに咸鏡南道の元山は、日本の朝鮮半島北部を支配するうえでの経済・軍事・交通の要衝地、さらには大陸進出の拠点として浮上したのである。

V. むすびに

本稿では、元山日本人居留民の咸鏡南道における地域経済の侵略活動と鉄道敷設問題をテーマに、日本が朝鮮侵略を本格化していくなかで元山日本人居留民の侵略活動が日本の朝鮮侵略どのように連関していったのかを概観した。本稿の論点をまとめると以下ようになる。

まず、日本・日本人居留民が侵出する以前の元山の経済状況に立ち戻って検討した。朝鮮王朝時代、元山津とよばれた元山は、漁業と商業の都市として栄えていた。しかし、1880年の開港以降、元山を含む咸鏡南道は変容していく。

日本政府は清やロシアに対抗するため、軍事上の観点から元山の開港を要求した。開港後、この地に日本人が本格的に移住するようになった。やがて日本人居留民は、防穀令事件や日韓漁業規則の締結によって、日本の朝鮮侵略の尖兵として元山周辺地域や沿岸地域にも進出し、咸鏡道南道の米穀の商業圏や沿岸地域の漁業圏を蚕食していった。さらに日清戦争・日露戦争を通して、元山港は軍港として日本の軍事拠点の役割を担うようになり、日本軍は元山を拠点に平壤そして満州へ進撃した。

こうしたなかで、咸鏡南道の朝鮮人たちは、元山港での民乱や明太漁業の操業で、日本・日本人居留民たちの経済侵略に抵抗したのである。

第2の事例は、元山日本人居留民の鉄道敷設運動である。日露戦争後、山県有朋や寺内正毅を中心とする日本陸軍は、ロシア再攻に備えて、朝鮮半島北部の交通網拡充の必要性を認識するようになった。1907年には日本陸軍は「帝国国防方針」を発表し、朝鮮半島北部を日本陸軍の防衛拠点築くことを定め、朝鮮半島北部の鉄道網拡充を本格的に進めることになる。

一方、元山では、日本人居留民によって、元山を起点に満州・平壤・元山を結ぶ平元鉄道を敷設する動きが始まった。元山日本人居留民は、平壤日本人居留民と提携し、自分たちの商業圏を満州・朝鮮半島・日本に拡大するために、平元鉄道敷設運動を推進し、平元鉄道期成会を旗揚げした。元山日本人居留民の清水文之助は立憲政友会の横井時雄などと接触し、横井時雄は帝国議会で「韓国横断鉄道速成ノ請願」案を提出するに至った。

こうした状況のなかで、ソウルと仁川・龍山の日本人居留民たちは、京元鉄道敷設運動を始める。彼らは、ソウルは朝鮮王朝時代から政治的・経済的な要衝地であることを強調しながら、平元鉄道の敷設運動を牽制し、京元鉄道の敷設の正統性を韓国統監府や在朝日本人社会に訴えた。こうして、平元鉄道と京元鉄道の敷設をめぐる、ソウルと元山の日本人居留民による利害対立が先鋭化した。

一方、第3次日韓協約締結以降は、咸鏡南道では洪範図や車道善によって義兵闘争が展開され、日本の朝鮮侵略に徹底的に抗戦していた。またこの時期にはロシアに帰化した崔鳳俊と趙益昌の2人は、城津を拠点にして、汽船会社を設立し、彼らが所有する俊昌号を元山まで寄港させ、咸鏡南道の朝鮮牛のウラジオストクに輸出し、日本へ朝鮮牛を輸出する日本人居留民に対抗した。

1909年、韓国統監に就任した曾禰荒助は京元鉄道を敷設することを決定し、平元鉄道と京元鉄道の敷設をめぐる論議に終止符を打った。この時、元山日本人居留民は陸上交通の不便が改善されるということから京元鉄道の敷設決定に納得する一方で、平壤日本人居留民の松井民次郎はあくまで平元鉄道の敷設に拘った。ちなみに、この平元鉄道敷設問題は1920年代に朝鮮総督府が推進した朝鮮鉄道12年計画で再燃することになる。その後、元山日本人居留民は金尾稜巖などの政治家に接触し、金尾などが帝国議会で京元鉄道の敷設を訴えたことで、京元鉄道敷設案は帝国議会で可決されたのである。

「韓国併合」後、朝鮮総督に就任した寺内正毅は、日本の軍事・安全保障上の観点から朝鮮半島北部の鉄道網を重視し、ソウルと元山を結ぶ京元鉄道の急設を指示した。寺内は、当時も朝鮮半島で散発的に起こっていた義兵闘争の再発を防ぐことや、中国大陸への進出するための橋頭堡を構築しようとする思惑から京元鉄道の工事に着手した。

京元鉄道の着工と元山日本人居留民による日本海横断航路の開拓事業が進むな

かで、日本人居留民社会や日本では、京元鉄道と日本海横断航路によって元山の重要性を認識するようになった。1914年8月に京元鉄道が開通し、元山は日本の大陸侵略における経済・軍事の要衝地として浮上したのである。

このように京元鉄道は日本陸軍と日本人居留民によって敷設されたといっても過言ではない。すなわち、日露戦争後の日本軍の中国大陸進出への野望と、満州市場への進出を狙った元山日本人居留民などの思惑が、複雑に絡み合いながら、朝鮮の植民地化、日本の大陸侵略を前進させる両輪のように手を結んでいったといえるのではないだろうか。「軍」の朝鮮半島・満州・中国大陸への軍事侵略と「民」の経済侵略が一体となって京元鉄道が具現化したといえよう。さらには、京元鉄道の開通と日本海横断航路の開拓によって、満州・朝鮮半島・日本が横断的に結ばれたことが、これまで以上に日本の朝鮮半島・満州・中国大陸への侵略を押し支えることになったと考えられる。

そしてこの後、京元鉄道を含む朝鮮鉄道は南満州鉄道の管理下に入り、運営されることになる。このことを敷衍するとき、京元鉄道とこの後に朝鮮半島北部に開通する咸鏡鉄道が南満州鉄道の管理下のもとでどのような目的のもとで運営され、日本の朝鮮半島・満州支配において、どのような歴史的な意味をもったのかという論点も浮かび上がる。またこれらの鉄道敷設が朝鮮半島北部・間島に居住する朝鮮人・中国人の地域社会をどのように破壊していったのか、そして何よりも朝鮮人・中国人が、日本が推し進める鉄道敷設に対してどのように対応・抵抗し、彼らの行動が日本の朝鮮・満州支配をどのように動揺させたのかを検討する必要があるだろう。

注

- 1 손정목 『한국개방도시변화과정연구』 (일지사. 1982). 손정목 『일제강점기도시계획』, (일지사.1995).
- 2 橋谷弘 『帝国日本と植民都市』 (吉川弘文館.2004).
- 3 하원호·민원기 「개항기 함경도 지역의 풍흉과 원산의 상품유통」 『한국사학보』 60 (2015).
- 4 이가연 「개항장 원산과 일본 상인의 이주」 『동북아문화연구』 제 63 집 (2020).
- 5 梶村秀樹 「旧韓末北關地域經濟と内外交易」 『商經論叢 (神奈川大)』 26-1(1990).
- 6 加藤圭木 『植民地朝鮮の地域変容－日本の大陸進出と咸鏡北道』 (吉川弘文館.2017年).
- 7 高尾新右衛門 『大陸發展策より見たる元山港』 (東書店.1922)37.
- 8 고승희 「18·19세기 함경도 지역의 유통 발달과 상업활동」 『역사학보』 151.(1996)97.
- 9 『高宗時代史』 2(国史編纂委員會)1879.4.29.
- 10 『日本外交文書』 12.212.
- 11 김용욱 『한국개항사』 (수문당.1976).104.
- 12 高尾新右衛門, 『元山發展史』 (1916)22.
- 13 元山商業會議所 『元山案内』 (1914)90.
- 14 同上. 78 - 79.
- 15 神谷財務官報告 「咸南情況一斑」 『財務周報』 第 29 号 (1907)9.
- 16 高尾 『大陸發展策より見たる元山港』 .143 - 145.

- 17 元山府庁『元山府史年表』(1936).25 - 27.
- 18 元山府編『(日本海の商港)元山』(元山府.1926).178.
- 19 塩川一太郎『朝鮮通商事情』(八尾書店.1895).61.
- 20 国家図書館立法調査局『旧韓末の約条(中)』(新書苑.1989).28.
- 21 신용하「우리나라의 최초의 근대학교 설립에 대하여」『한국사연구』10.(1974).5.
- 22 정덕기「조선왕조말기의 양정연구」『호서사학』4 (1976).45.
- 23 「함경도방곡반대의 건」『구한국외교문서』일안 2.24.
- 24 朝鮮総督府殖産局編『朝鮮の十大漁業』(1921).15 - 18.
- 25 高尾『大陸發展策より見たる元山港』.50.
- 26 黄玿著／朴尚得訳『近代朝鮮誌・韓末人間群像－黄玿・梅泉夜録』(国書刊行会.1990).230.
- 27 同上.302.
- 28 同上.322.
- 29 「江咸의 外人捕鯨」『皇城新聞』1898. 3.8.
- 30 農商務省農務局編『韓国土地農産調査報告 咸鏡道』(1907).103 - 104.
- 31 日露戦争時に咸鏡道における日本軍の軍政については、加藤圭木「日露戦争下における朝鮮東北部の「軍政」」『一橋社会科学』第8号(2016)を参照。
- 32 黒田甲子郎『元帥寺内伯爵伝』(大空社.1988).424 - 425.
- 33 山県有朋『帝国国防方針』(1907).22.
- 34 山本四郎編『寺内正毅日記』(京都女子大.1980).412 - 413.
- 35 高尾『元山發展史』382.
- 36 高尾『元山發展史』382.
- 37 同上.382 - 383.
- 38 平壤民団役所編『平壤發展史』(平壤民団役所.1914).199 - 200.
- 39 同上.199 - 201.
- 40 同上.48.
- 41 平壤商業會議所『平壤全誌』(1927).1000.
- 42 「鐵道法案及平元鐵道急説」『皇城新聞』1906.3.29.
- 43 絶影生「元山と鐵道問題」『朝鮮の実業』25.(1907).4 - 5.
- 44 「韓国横貫鐵道速成ノ請願」『帝国議會 日本衆議院議事録速記録』22.(1907.3.28).392.
- 45 この請願案を發起人は、日本側は大倉喜八郎・(東京)・小川長堅(鎮南浦)・松井民次郎(平壤)・葭濱忠太郎・島貢介(元山)であり、韓国側は、李完用・宋秉峻などが名を連ねている。高尾『元山發展史』429を参照。
- 46 高尾『元山發展史』429.
- 47 『日本外交文書』29. 678 - 679.
- 48 鐵道庁広報担当官室編纂『韓国鐵道史』2.(1977).93.
- 49 「韓国の現況報告」『駐韓日本公使館記録』13. 392.
- 50 정재정『일제침략과 한국철도』(서울대대학교출판부.1999).140.
- 51 朝鮮総督府鐵道局『朝鮮鐵道四十年略史』(1940).237.
- 52 高尾『元山發展史』.432.
- 53 絶影生「元山と鐵道問題」『朝鮮の実業』25.(1907).14 - 16.
- 54 澤田佐市『咸鏡南道誌』(咸鏡南道.1930).295.
- 55 『高宗時代史』6.1908.6.2.
- 56 「地方消息一通」『皇城新聞』1908.12.24.
- 57 澤田佐市『咸鏡南道誌』295 - 296.
- 58 「平元鐵道の經營」『新韓民報』1909.8.28.
- 59 高尾『大陸發展策より見たる元山港』.140頁.
- 60 岩本善文『北鮮の開拓』(1928).468.
- 61 「局面多少展開せん」『朝鮮』17(1909).4.

- 62 「鉄道問題에 統監意向」『皇城新聞』1909.8.10.
- 63 これは『統監府文書』6の238頁に依拠する。『京城日報』は1906年から発刊されたが、現存する『京城日報』では、この典拠となる記事が確認できなかったために、『統監府文書』6の238ページの記録にしたがった。
- 64 「京元鉄道敷設ノ運動」『統監府文書』6.238.
- 65 「横断鉄道の争い」『朝鮮』18(1909)6.
- 66 京城居留民団役所編『京城發達史』(京城居留民団役所.1912)206 - 207.
- 67 「横断鉄道の地方的争い」『朝鮮』20.(1909)617.
- 68 「韓国鉄道に関する件」『統監府文書』8.437.
- 69 「韓国横断鉄道に関する件」『統監府文書』8.438.
- 70 高尾『元山發展史』530.
- 71 平壤商業會議所『平壤全誌』1002.
- 72 「韓国横貫鉄道敷設に関する決議案」『帝国議會 日本衆議院速記録』23.298.
- 73 「韓国横貫鉄道敷設に関する決議案」,『帝国議會 日本衆議院速記録』23.298.
- 74 「韓国横貫鉄道速成ニ関スル件」,『帝国議會 貴族院議事速記録』25.360.
- 75 「両鉄道敷設費」『皇城新聞』1910.2.24.
- 76 朝鮮総督府『朝鮮ノ保護及併合』(朝鮮総督府官房総務局.1918)224.
- 77 黄玑著/朴尚得訳『黄玑・梅泉夜録』606 - 607.
- 78 黒田甲子郎『元帥寺内伯爵伝』656.
- 79 大屋権平「我朝鮮鉄道の任務」『朝鮮公論』5.(1913)7.
- 80 大山梓『山県有朋意見書』(原書房.1966)328.
- 81 高尾『元山發展史』638.
- 82 同上.639.
- 83 澤田佐市『咸鏡南道誌』529 - 530.
- 84 日本海横断航路は、元山・清津などの朝鮮半島北部の海港都市と日本の敦賀港・舞鶴港・新潟港などを結ぶ航路である。日本海横断航路に関する研究は、日本側では、古厩忠夫『裏日本 - 近代日本を問い直す -』(岩波新書.1997).芳井研一『環日本海地域社会変容』(青木書店.2000).大宮誠『日本海横断航路の研究』(新潟大学博士学院論文.2013)などがあり、韓国側では、이규태「일본의 동해횡단항로의 개척과 전개」『도서문화』45.(2015).하지영「일제강점기 동해횡단항로 개설을 둘러싼 역학관계」『지역과 역사』46.(2020).하지영「1930년대 동해횡단항로와 조선총독부 해운정책」、『인문사회과학연구』제21권 제2호.(2020年)などがある。ただし、これらの研究は、朝鮮総督府や朝鮮郵船による日本海開拓事業や新潟港や敦賀港の日本海横断航路の形成をおもに扱い、本稿で扱う元山日本人居留民の日本海横断航路の開拓事業については十分に検討されていない。元山日本人居留民の日本海横断航路の開拓事業については別稿で論じたい。
- 85 一記者「半島を横断せる京元線の将来」『朝鮮公論』2号.(1914)60.
- 86 同上.60 - 61.
- 87 村瀬鎌次郎「京元鉄道と其価値」『朝鮮公論』18号(1914).40 - 41.蘇峰生「朝鮮統治の成績」『京城日報』1915.10.30.
- 88 小川運平「北朝鮮の経営を論ず」『朝鮮及満州』80号.(1914)16 - 17.
- 89 申応熙「各道重要産物成績」『朝鮮公論』36号.(1916).52 - 55.
- 90 村瀬鎌次郎「京元鉄道全通と釜山港」『朝鮮公論』15号.(1914).16.
- 91 同上.17.
- 92 村瀬鎌次郎「京元鉄道と其価値」『朝鮮公論』18号(1914).40 - 41.
- 93 臯天「裏朝鮮の経済(8)」『大阪毎日新聞』1912.9.19.「半ば開通せる京元線(上・下)」『東京時事新報』1912.10.31.
- 94 「원산의 산업계」『勸業新聞』1914.8.2.
- 95 山本四郎編『寺内正毅関係文書(首相以前)』(京都女子大学.1984).115.

Abstract

Japanese Invasion of Korea and Railway Construction Movement of Wonsan Japanese Residents

Takahiro OYAMA

During the Joseon Dynasty, Wonsan flourished as a commercial city in Hamgyong-do. However, with the opening of the port in 1880, this land is transformed. Japan demanded the opening of the port from a military standpoint in order to oppose Qing and Russia.

After the opening of the port, Japanese immigrants in Wonsan took control of the commercial area in Hamgyong-do. Under these circumstances, Koreans in Hamgyongnam-do fought against the invasion of Japanese settlers through civil unrest at Wonsan Port.

After the Russo-Japanese War, the Japanese Army recognized the need to expand its transportation network in the northern part of the Korean Peninsula in preparation for another Russian attack and decided to build a defense base for the Japanese Army.

On the other hand, in Wonsan after the Russo-Japanese War, Japanese residents started to build a Pyeongwon Railway connecting Manchuria, Pyongyang starting from Wonsan.

In response, Japanese residents in Seoul, Incheon and Yongsan launched a campaign to build the Gyeongwon Railway. They emphasized that Seoul has been a key political and economic hub since the Joseon Dynasty, and appealed to the Korean government and Japanese society for the legitimacy of the construction of Gyeongwon Railway.

Thus, due to the interests surrounding the crossing railway, conflicts of interest arose between Japanese residents in Seoul and Wonsan. Meanwhile, after the signing of the third Korea-Japan Agreement, a righteous army struggle was carried out in Hamgyongnam -do by Hong Beom-do to thoroughly resist Japan's invasion of Korea.

In 1909, Sonne Arasuke, who took office as the head of the Korean government, decided to build Gyeongwon Railway and ended the controversy

over crossing railways. Japanese residents of Wonsan contacted politicians such as Kanao and others appealed for the construction of Gyeongwon Railway in the Imperial Diet.

Terauchi Masatake, who became governor of Korea, ordered the rapid establishment of the Gyeongwon Railway linking Seoul and Wonsan, placing importance on the railway network in northern Korea from a military and security perspective. Terauchi started construction of the Gyeongwon Railway in order to prevent the recurrence of sporadic righteous army struggles on the Korean Peninsula and build a bridgehead to advance into China.

With the construction of Gyeongwon Railway and the development of a crossing Sea of Japan route by Japanese Wonsan residents, Japanese communities in Korea and Japan began to recognize the importance of Wonsan through Gyeongwon Railway and crossing Sea of Japan routes.

With the opening of the Gyeongwon Railway in August 1914, Wonsan emerged as an economic and military hub during Japan's continental invasion.

