

論文

明治期の土木建設業と「朝鮮人」労働

——京釜鉄道建設と日本土木建設業の進出——

大 村 陽 一*

はじめに

本論文は、明治期における日本の土木建設業が植民地鉄道の建設を通して、朝鮮農民層の脱農化に果たした役割について考察する。植民地からの労働力の移動は、すでに政治的、経済的要因について多くの論証がなされているが、京釜鉄道建設による、日本土木建設業との直接的な労働関係が及ぼした植民地化について論じられているものは僅かである。本論文の目的は、この京釜鉄道建設において日本の土木請負企業が雇用した「朝鮮人」労働者の規模を推計して、さらに朝鮮半島南部地域における労務と賃金の状況について考察する。

1. 京釜鉄道の建設と朝鮮半島の情勢

近代日本における土木建設事業は、朝鮮半島における植民地支配、大陸での経済的な権益の確保、対ロシア政策として、政治的目的と人的、軍事的動員において、まさに帝国建設そのものであった。

近代日本において土木という概念は、欧米における civil engineering を土木工学と訳し、また public (engineering) works を土木工事と訳してきた。この civil や public は、十八世紀のイギリスにおいて military に対する反語として civil という民生部門の工事を総称したとされている。しかし、日本の近代国民国家の形成期において civil や public という土木の概念は、民生部門よりも、殖産興業や富国強兵という明治政府の軍事政策を含めた国家的戦略を意味することになっていった。

土と水に関する施設の一切を計画し実施するを以て土木技術者の使命とす。施設と文化の魁にして文化の基なり、一国文化の水準も民族発展の如何も土木技術の高低に依って左右せらる。(佐藤應次郎、1941、p. 1)

これは、満州土木学会が昭和 16 年 2 月に発刊した、『土木満州』の発刊に際しての会長佐藤應次郎の巻頭の辞である。明治の近代化とともに始まった近代日本における土木建設事業は、植民地における高度国防国家体制の構築のために「国土開発重要諸建設は総て土木技術者の手に」委ねられるべき事業として、自ら帝国建設の主体としてあり続けたのである。

明治期の日本の土木建設業は、国内の鉄道や港湾施設や上下水道などの国内のインフラの整備とともに、台湾や朝鮮半島における植民地都市の整備と植民地鉄道の建設を手掛けてきた。日本国内においては、明治 10 年から 20 年代かけて、大倉（大成建設）、鹿島、清水、大林組などの土木請負業が成立していった¹。しかし、旧来の棟梁を中心とする建築請負業や土木請負業における親方作業請負人や人足請負人などの未発達な請負制度は、明治政府による大規模事業に対処することができず、明治初期の官僚による直轄制（外国人技術者に依存する事業など）に移

キーワード：京釜鉄道、日本の土木建設業、商品経済、朝鮮人労働者、韓銭證票

* 立命館大学大学院先端総合学術研究科 2003年度入学 共生領域

行しながら、土木建設業の組織化が進められて大規模請負業者と政府との相互依存関係が成立していった²。

請負事業者の大規模化は、明治10年代に始まる政府による政策的優遇措置によって成立していった。明治19年の東海道線工事では、政府が「請負人は金三千円以上の資産を有し、信用すべき保証人を二人以上要す」として、新興請負人や小規模請負人を「足切り」していた³。日清戦争以降は、資本保有する新興の請負業が増加するなかで、官営工事での競合が始まった。「大倉組」「鉄道の鹿島」などは、いち早く植民地における鉄道建設に参入していくことになった。しかしながら、明治32年に始まる朝鮮の京仁鉄道や台湾の官営鉄道建設などの国外における各事業は、日本の土木建設業にとっては「未開の地」での事業であり、請負者の安全や資材の輸送、調達を含めた経済的リスクを考えれば、収益性のある事業ではなかったといえる。日本の土木建設業者を植民地における事業に向かわせた動機は、これらの事業が明治政府の官営事業、あるいは国策事業であったことにあった。

朝鮮半島における鉄道敷設は、イギリス、アメリカ、ドイツ、フランス、ロシアなどの欧米諸国と日本による朝鮮政府との鉄道敷設権の獲得に向けた競合のなかで、明治政府と渋沢栄一などの民間有力者によって計画されていった。しかし、明治29年の請願に対して、内閣総理大臣伊藤博文と外務大臣陸奥宗光は、日清戦争後の物価高騰などの経済情勢から、支援に対して慎重であった⁴。

今日経済界の恐慌時に際し内国の相当有力な鉄道に於いても株式募集に應ずるものなく、殊に国民は外国における鉄道経営に経験なく之を危険視すべく…列強との国際的關係上慎重の考慮を要する。(朝鮮総督府鉄道局、1929、p. 32)

明治政府は、ロシアによるシベリア鉄道と東清鉄道の完成が近づくなかで、軍事的緊張が高まり、朝鮮半島と大陸における経済的覇権を獲得するために、官民共同での京釜鉄道会社の設立を急ぐことになった。明治31年3月には、モールスがアメリカ国内での資金調達に失敗し、京仁鉄道の特許の転売を申し出るなどの状況から、韓国政府と明治政府が京釜鉄道合同条約を締結して京仁、京釜鉄道の特許を獲得する。

京釜鉄道における国家と土木建設業との相互依存関係は、明治政府の政治的、軍事的目的によって組織化され、近代国民国家形成の過程において国家の権力構造の一部として機能していくことになったのである。本論文のテーマである日本の土木建設業が朝鮮半島の植民地化に果たした役割の研究は、日本の植民地支配と日本資本の大陸進出における国家的戦略を再考する上で、新たな視座を提供できていると思っている。

2. 植民地鉄道の建設と日本資本の進出

日本国内では、日清戦争後の戦費処理に対する経済的負担が増加する中で、植民地都市の建設や国外の鉄道敷設について、国際的な干渉や未経験な国外投資への危険性から、慎重論が優越していた。しかし、そのような政治、経済的状况にあっても日本土木建設業は、台湾における都市整備事業や朝鮮半島における鉄道敷設を進めた。日本の土木建設業は、なぜこのような収益性が見込めない、危険性の高い事業へ進出していく必要があったのであろうか。

明治の20年代から30年代にかけて国内の土木建設業は、政府による政策的優遇措置によって、資本の蓄積と請負組織の系列化による前期的下請け制度の解体と再編を繰り返していた。

鉄道工夫は専制国の民の如し。其故は一工事に關して先ず資本主あり、受負師あり、之に従ふ帳元あり、其以下に下受人あり、小頭あり、工夫あり。…工夫が小頭の下に附属したる時は、即ち親分子分の盃を取交はし互に盟約を為して曰く、今後両人の關係は通常の交際にあらずして、親子の關係なり。(隅谷三喜男、1963、p. 249 - 250)

明治期の鉄道建設においては、請負組織と工夫の間に歴史的な前期的労働関係があったとする研究もある⁵。しかし、すでに当時の工夫や職人は、専門化した集団と運搬や軽作業を主とする不熟練労働者の集団に分化する過程にあり、「親分子分」という旧来の組織形態をとりながらも労働組織の近代化が進められていた。明治初期の直轄制に

よる鉄道建設では、鉄道寮が直接労働者を募集するのではなく、請負人が世話料によって労働者の供給（人入れの類）をするという工事を行った。そのために、直轄制の鉄道工事には、質の悪い労働者が集められていた。また、熟練労働者の育成については、雇外国人技師による恣意的な労働管理によって技能の移転が進まないというような、外国人雇用の構造的問題が生じた⁶。これにより鉄道建設は、前期的な雇用関係を結ぶ直轄制から、専門化した労働者を抱える請負事業者に委託するという、近代的な請負関係に転換されるようになっていった。鹿島組では、明治20年代の情報伝達手段が未発達な段階から、定雇用制による現場代人⁷が店主（組長）の意図を代理して工事を進めるという請負方式（部長請負方式）⁸を導入し、工事の出来高に対して賞与を支払うことで利益を還元させていた。そして、技術者や熟練労働者は定雇用制などによって、大規模な請負事業者に蓄積されていくようになった。

このような大規模な官営事業を請負う土木建設業者は、技術者や熟練労働者を定雇用しながら、多くの下請け業者や職人を支配下に置くことで、広範囲・複数の事業を同時に請負うことが可能になった。このような土木建設業における雇用体制の階層化は、不熟練労働者を必要に応じて現地募集することや労働者の集積地から派遣する体制を整えたことで、農業労働者を流動的に雇用することが可能になった⁹。このような雇用関係は、植民地における鉄道工事においても不熟練労働者を雇用していく上で重要な手段となっていく。

其頃釜山から京城に陸行するといふことはなかなか大変な話でありました。何しろ銭が穴あき銭しか通用しないため穴あき銭を俵に入れ馬に積んで持って行ったもので、駄馬一頭に銭が十円位しか積めない。（朝鮮総督府鉄道局、1929、p.124）

戦禍、外国文化の排斥運動などが予想される朝鮮半島や台湾での事業は、形成期にある日本の土木建設業にとって、収益以上の予測できない危険を負担する可能性があった。鉄道建設における建設資材の搬入は、日本から海路で仁川港、あるいは釜山港に荷揚げした上で、港から馬かチゲ（人足）に担がせるしか方法がなかったのである。さらに、朝鮮内陸部での鉄道工事では、未整備な道路や橋などのために資材搬入が極めて困難であり、また季節ごとに起こる洪水や硬い岩盤などが建設機器の利用を制限したために、作業のほとんどを人力に頼るしかなかった。そのため建設労働者の確保（不熟練労働者）は、鉄道建設を進める上で重要な作業となっていった。言葉や労働習慣の異なる国外の工事では、施工経験を要する隧道工事や橋梁工事などの大量の労働力を必要とする工事を進めるために、現地における未経験な労働者の教育と管理が不可欠であった。特に農業に従事する朝鮮や台湾の労働者層と近代的な労働関係を結ぶことは、日本における賃金や労働や時間に対する認識を共有させる必要があり、それが個々の請負事業者と現地労働者との間の対立に発展することも容易に予想された。

当時韓国の上下一般に鉄道に対する理解に乏しく（…）地方官民の鉄道知識の頗る幼稚なりしことは云ふまでも無く、為めに工事施工上にも種々の困難を免れなかった。加ふるに当時対日感情甚だ良好ならず、更に工事の進行に伴い多数の従業員及び日本人工夫等朝鮮の内地に深く出入りして韓人に接触する結果、言語の不通風俗習慣の相違より相互に意思の疎通を欠きて思はざる衝突を惹起し（朝鮮総督府鉄道局、1929、p.118 - 119）

この京釜鉄道の総工費は、2646万円であった¹⁰。当時の日本の土木建設業にとっては、巨額の国家的プロジェクトであったといえる。しかし、当初の工事発注者は、民間人の渋沢栄一が代表者発起人を務める京釜鉄道会社であり、資金面の不安や請負者に課せられる巨額の工事費の立替金など問題があり、工事における採算について不安を持っていたことが考えられる。しかもこれらの大工事を請負うことが可能な日本の土木建設業者は、大倉組や鹿島組などの資本力のある企業か、すでに朝鮮国内で土木建設業を経営する、現地の事情に詳しい日本人の企業に限られていた。一方で当時の日本国内では、国内の鉄道工事や軍事、民間企業の工事が増加しており、技術者や専門技能を持つ職人たちを長期にわたり海外に出すことになるために、国内工事での技術者や職人が不足する懸念もあった。日本国内における職人などの建築業労働者の賃金は、年による変動があったが明治期を通して上昇していた。特に日清戦争後の国内賃金（男子）は、建築労働者と工場などで労働する職人と比較すると1895年で134.0%（建築業賃金/工業賃金）であり、1900年で136.6%、1905年で137.1%であった（梅村又次1961、p.247、第4表）。また、

農業賃金との比較では、昭和に至るまで、建築業賃金との格差が2倍程度になっている。

国内の土木建設業における技術者や職人の賃金の上昇から考えられることは、日清戦争以降の官私鉄道建設の急増と急激な経済成長によって、鉄道建設における労働力の確保が困難となっており、一定の技術能力を有する職人に対する高賃金による囲いこみが行われていたといえる。明治20年以降の日本国内においては、鉄道建設などの土木建設業だけでなく、他の産業の成長があり、このような熟練労働者の賃金の高低によって、高い移動性を示していた¹¹。

日本ガ占領シマシテ軍政時代ニ、道路ハ専ラ縦貫ヲ目的トシテ極メテ速カニヤラウト云フ事デ、手ヲ着ケマシタ、ソレ故ニ施工者ニ就イテモ色々議ガアリマシタケレドモ、結局工兵隊ニヤラセル方ガ宜イト云フコトニナツテ(…) (近藤虎五郎、1899、p. 683)

植民地支配体制が未整備な台湾での事業は、結局工兵隊などの軍事的な動員が必要だったのである。さらに、その施工は軍事としての施工経験しかない工兵隊によるもので、工事としての完成度の低さがうかがえる。軍事的、経済的な大陸進出政策を進める明治政府にとっては、技術力を持つ日本国内の土木建設業の進出を促すために、いくつかの保護政策を打ち出す必要があった。明治政府内には、国内の鉄道網の整備を優先する保守派と日本の国防と大陸での軍事、経済的覇権の確立を急ぐ推進派との政治的対立があった。しかし、ロシアとの軍事的緊張が高まるなかで、日本の土木建設業は大陸進出などの国家戦略に動員されて、積極的に加担していく。

3. 京釜鉄道建設における「朝鮮人」労働者

日本の土木建設業は、「未開の地」である朝鮮半島で、どのような手段で鉄道建設のための「朝鮮人」工夫（不熟練労働者）を確保していったのであろうか。併合前の朝鮮半島における労働構造は、8割以上が農業に従事していた。そのために農民は、京仁鉄道（アメリカ人モールズ）や京釜鉄道の建設が開始されるまで、アメリカや日本の鉄道建設のような、組織化された労働と近代的な雇用関係に接することがなかったと考えられる。

京釜鉄道より先に開始された京仁鉄道は、モールズによってアメリカ人技術者と「朝鮮人」工夫による工事として計画されていた。この韓国政府とモールズの工事許可書の第六条では、「土工作业は韓人に優先権を與ふるものとする。」として、韓人工夫の雇用を優先させることを条件にしている。モールズとアメリカ人技術者は、350人の「朝鮮人」工夫を組織して、明治30年に京仁街道上仁川付近の牛角里において起工したが、鉄道用地の変更などで工事を進めることができなかった。しかも、前述したように当時の官僚や「朝鮮人」工夫は、鉄道に関する知識が乏しく、京城、仁川間のような平坦な地形の区間においても工事が難航していた。その後モールズは、アメリカ国内での鉄道資金の調達が不調に終わり、後に日本の京仁鉄道引受組合に敷設の権利を譲渡することになる。そして、この京仁鉄道工事は、明治32年に京仁鉄道会社から鹿島組が特命で工事を請負うことになる。この京仁鉄道が日本人資本家に譲渡されたことで、朝鮮半島における日本の鉄道敷設権は支配的になった。この京釜鉄道の建設は、前島密などの朝鮮半島縦貫鉄道の推進派である政府有力者と日本人資本家によって本格的な工事計画が進められることになった。明治34年には、釜山の草梁・亀浦間と京城の永登浦・鳴鶴洞間から工事が始まり、釜山の草梁側では大倉組、志岐組、釜山土木組（代表者福田増兵衛）、日韓工業組などによって工事が始められた¹²。

当時の土木工事はなにもかも人力で進められた。(…) 当時の韓人人夫の賃金は大体二十銭内外で、その代わり食糧は請負者側が負担した。(…) 韓国人労働者の通弊として、金のある間は何日でも仕事をせず飲食に耽る。仕事などまったく顧みない。これがあるので、請負業者は月に二回とか三回などまとめて金を渡すことができない。面倒でも毎日支払いをし、仕事を怠けさせないようにするしかない。」(日本土木工業協会 HP、2007年7月)

この「朝鮮人」工夫に対する賃金については、15銭から20銭程度の低賃金による労働で、日本人による労働の搾

取として議論される場合がある。しかし、請負者から食事が支給される一人工当たりの15銭から20銭/日という賃金は、前述のように、この時期の日本国内の農業賃金と比較すれば、低賃金であるとはいえない。明治29年10月着工、明治35年12月に開通した篠ノ井線では、星野組が冠着隧道工事において千人程度の工夫を雇用しており、その工夫の賃金は並人夫で25銭、坑夫で45銭から50銭であった（社団法人鉄道建設業協会、1967、p. 259）。前述のように明治期の農林業部門の賃金は、建築業賃金の大工や石工や坑夫（職工）など職人の賃金の二分の一程度であったことから、実質的に20銭から25銭程度であったと考えられる。さらに、朝鮮半島のように国外における工夫の参考賃金としては、田辺朔朗が工学会誌に台湾鉄道の「人足賃」を報告しており、そこでは人足賃が一日15銭、石工が20銭、大工が27銭、土工が一立方坪で27銭から48銭で、特に硬い岩盤では96銭としている（日貨換算と考えられる。田辺朔朗、1893、133巻、p.24）。このように「朝鮮人」工夫の賃金の評価については、明治期を通じた日本国内の鉄道建設に就労する工夫の低賃金状況との比較や植民地における工夫の賃金との正確な比較が必要である。

次に、この京釜鉄道建設が開始された初期の朝鮮半島の農民の移動状況は、移動のための幹線道路や橋が整備されておらず、農民が自作の農作物の売買や生活必需品の購入のために近隣の市場に移動する程度であった¹³。特に京釜鉄道建設においては、北部線、南部線合わせて四工区に分けられていた。請負業者も各工区で異なっていたことから、工区における「朝鮮人」工夫の募集は、地域ごとに行われたと考えられる。また、前述のように朝鮮半島の農民の移動性の低さは、「朝鮮人」工夫自身が工区を越えて自薦することは考えにくい。これらの「朝鮮人」工夫は、日本の請負業者に随伴する工夫と、地域ごとに募集された工夫であったといえる。そして、地域から募集された「朝鮮人」工夫の賃金は、それぞれの地域の集落において消費されたはずである。

さらに、朝鮮半島では、日本による植民地支配が未完成な時期であり、雇用における韓国政府側の関与についても考慮する必要があるだろう。それは、不熟練労働者である「朝鮮人」工夫の雇用が日本の請負者による直接募集ではなく、韓国官僚（郡守など）を介した間接募集が主であったために、高賃金が保障されたと考えられる。この頃の朝鮮南部地域の「朝鮮人」農民の収入は、小作料などの年ごとの限られた収入であり、短期労働による日払い賃金というような現金収入を得る機会がなかった。そのために、「朝鮮人」農民にとっては、鉄道建設における賃金と労働という近代的な労使関係が、植民地主義的搾取や強制労働を意味するものではなく、非農林業部門の労働を理解する上で重要な接触となったのである。

日本国内においても労働力の需要は、明治期を通して増加しており、鉄道建設や工場などの雇用に対して、農林業部門からの移動によって供給されてきた。明治期の農林業部門からの流失人口は、年当たり17万人程度（流失率1.2%）で、明治年間の累計でも約700万人の農林業部門の労働者が非農林業部門における雇用の増加に対応してきた¹⁴。

明治年間における職人などの熟練工の雇用は、1880年から1885年の非農林業部門で192万人であり、「韓国併合」時期の1910年においても229万人の雇用があった（梅村又次1962.p. 27, 第4表）。このような熟練工などの技能労働者が不足する傾向にあった労働の需給関係のなかでは、労働者に支払われる実質的な賃金の格差による産業間の労働者の移動が頻繁に生じていた。これは、日本国内の土木建設業においても熟練工の不足と労働者の高賃金化があったことを示している。その意味で、朝鮮半島や台湾における鉄道建設は、日本の土木建設業にとって、人的にも経済的にも負担であった。しかも、朝鮮半島における日本の軍事的支配は、朝鮮半島の内陸部にまでは及ばない状況にあった。

日本の土木建設業は、経済的負担や人的危険負担があるなかで、大多数の不熟練工である「朝鮮人」工夫を強制的な手段で労働させることが可能であったとは考えられない。日本の軍事的圧力が及ばない地域での事業にあっては、韓国官僚や「朝鮮人」工夫との対立や労働争議があれば、建設工事に必要な労働者数の確保ができず、結果として工期の遅延が生じることになるからである。日本の土木建設業者は、日本国内と同様に労働に対する賃金や宿泊や食事などの福利施設によって熟練工を育成、管理していくことを選択せざるを得なかった。それは、「朝鮮人」工夫の賃金が明治34年に15銭程度であったものが明治43年には60銭（安奉線）にまで上昇しており、日本国内の並人夫と同等の賃金になっていることから理解される。つまり、これは「朝鮮人」工夫の賃金の決定が、強制ではなく労働の需給関係によって決定づけられたことを示している¹⁵。日露戦争の準備のために輸送機関の整備を

急ぐ明治政府は、明治36年に京釜鉄道速成命令を出した。このことで、京釜鉄道建設事業は、国家による建設工事費の保証と引き換えに、さらに工期の短縮や工期の厳守を求める状況になった。

これ以降、京釜鉄道建設の実質的な工事主体は、京釜鉄道会社から明治政府の技師と軍部によるものとなり、国内の多くの土木建設業者が鉄道工事に参加することになった。請負者の工事費の立替負担が軽減されたために、資金力の弱い国内の土木建設業者たちの参加が可能になり、朝鮮半島内部に多数の日本人技術者や職人が入り込むようになった。その結果、日本や朝鮮の貨幣は、朝鮮南部地域の奥地の農村にまで持ち込まれたのである。

4. 京釜鉄道建設と「朝鮮人」労働者数の推計

この日本の貨幣や朝鮮の貨幣は、併合前の朝鮮半島南部地域においてどのような規模で経済的影響を及ぼすことになったのだろうか。そのためには、京釜鉄道建設における「朝鮮人」労働者数を推計する必要があるだろう。

明治34年から始まる京釜鉄道建設では、京畿道、忠清北道、忠清南道、慶尚北道、慶尚南道、全羅北道、全羅南道などの比較的農業人口密度の高い地域で、建設工事が進められた。工学博士大屋権平の「京釜鉄道速成工事ニ就テ」の演説資料によれば、この京釜鉄道の総延長は、草梁から永登浦間の267.5哩（マイル）であった。この速成工事の区間は、四つの工区に分かれており、第一工区（草梁・省峴）は62.4哩で土工の量が71万5900坪（一坪＝6.03㎡）、第二工区（省峴・永同）は77.1哩で土工の量が46万3000坪、第三工区（永同・芙江）は46.4哩で土工の量が37万5200坪、第四工区（芙江・永登浦）は81.6哩で土工の量が51万3400坪であった。この演説資料の数値を集計すると、京釜鉄道建設工事の土工総量は、206万7500坪となる。

朝鮮の切取は岩石が多い、殊に急ぐ仕事には切取はむずかしい、又朝鮮人を使って切取をすることは余程の難事でありました。日本と少し違って…切取するには僅かなものでも余程難儀でありました。（工学会誌、1905、274巻、p. 261）

この工事区間のなかでは、第一工区と第三工区が最も難工事の区間で、忠清北道と慶尚南道の山岳部での切取工事の多い工事区間となっていた。そのために工事現場では、鉄道資材搬入のための線路の仮設や余分な土木工事が必要であった。さらに、急傾斜地では、スイッチバック線路の敷設や隧道（トンネル）工事が必要であり、このような内陸奥地においても大量の「朝鮮人」工夫を雇用しなければならなかった。特に内陸奥地での工事は、建設工事に伴う資材の搬入だけでなく、大量の「朝鮮人」工夫の食糧や水を運び込む必要があった。

それから此の間に朝鮮人を多く使いました。其の人数ははっきりと分かりませぬが、色々の所から寄せ集めて三十四年の八月から三十五年三十六年の十二月までに使った朝鮮人の数が二百二十一万八千人、三十七年に使った朝鮮人が二百十二万八千人、是は直接に朝鮮人を使った人数で、船、運送という線路以外に使ったのは勘定以外で這入って居りませぬ。（工学会誌、1905、274巻、p. 267）

大屋権平によれば、速成工事期間の「朝鮮人」工夫の雇用は、明治35年から明治37年の間で、鉄道工事における直接雇用が434万6千人とされ、さらに帳簿外の雇用や速成工事以前の「朝鮮人」工夫の雇用を加算すれば、膨大な数の労働者が存在したことになる。「朝鮮人」工夫の直接雇用については、土工総量が206万7500坪であり、当時の熟練した中国人労力でも一人で1坪/日であったことから、不熟練な「朝鮮人」工夫の作業能力を一人0.5坪/日とすることが妥当（賃金比）であるだろう。よって、「朝鮮人」工夫の掘取方は、 $206万 \div 0.5人 = 412万人$ と積算される。この積算から直接雇用の434万人は、「朝鮮人」工夫の掘取方の労働者数であると考えられる。この京釜鉄道工事の主要な技術者であった笠井愛次郎は、「土工の労働」のなかで当時の工夫の仕事量について、次のように試算している。50ヤードを土車で運送するという条件において「固結土」の場合は、掘取方0.2人に対して積込方が0.4人、運送方が1人と積算している。また簀（スノコ）による運送の場合の積算方法からは、土砂の搬出や資材の搬入などに必要とされる人数が、直接雇用の「朝鮮人」工夫の五倍の人数を必要としている¹⁶。これは434万人

の掘取方、積込方の「朝鮮人」工夫に対して、運送方や資材の搬入、搬出に関連する人数を約 2170 万人程度と積算する必要がある。さらに、35 年以前の工事区間についても、ある程度加算される必要がある。

当時の朝鮮半島南部の総人口を 700 万人程度と仮定すれば、人口の数倍の「朝鮮人」農民が日本の貨幣や朝鮮の貨幣を手にしたことになる¹⁷。しかしながら、この「朝鮮人」の雇用に関する数値は、「朝鮮人」工夫の作業延べ人数であるために、工夫の実数は把握しにくい。当時の朝鮮南部地域の農民の移動範囲が限られており、請負者が工区ごとに「朝鮮人」工夫の現地採用が繰り返されたものと考えられる。

これらの「朝鮮人」工夫の雇用推計からは、京釜鉄道建設によって、朝鮮半島南部の三南地域における日貨や韓銭などの大量の通貨が供給されたことが理解される。その総量は、前述の「朝鮮人」工夫の雇用総数に一人当たりの平均日給を 15 銭で積算すれば、2604 万人×0.15 円となり、約 390 万円の日本円が 34 年から 38 年の四年間に、南部地域を中心に投下されたことになる。これは、京釜鉄道速成工事費用の土工費 636 万円、橋梁費 396 万円、溝橋費 107 万円（測量費等諸経費 380 万円などを含めず）の直接工費合計 1139 万円の三分の一に相当する¹⁸。（朝鮮総督府鉄道局、1929、p.618 - 619）

京釜鉄道建設当時工事に使役する韓人の賃金は毎日支払う必要があった。その故は十日若しくは十五日毎に賃金支払をなすときは下級韓人の習慣として、数日間は作業を怠りて飲食に耽るため工事の進捗を計るには煩鎖を免れざるも毎日賃金の支払を為さざるを得ず…当時南韓地方に於ける通貨は…寛永通宝、文久通宝の如き俗に穴空き銭と称する粗悪なる葉銭にして…（朝鮮総督府鉄道局、1929、p.124）

京釜鉄道工事の開始当初は、この朝鮮の韓銭（葉銭）によって「朝鮮人」工夫への支払いが行われていた。しかし、当時の日貨と韓銭との交換レートは、日貨 20 円に対して 30 貫文程度（一貫文は 3.75kg）であって、その総重量が 112kg にもなった。そのために百人分の「朝鮮人」工夫の賃金を支払うためには、韓銭を持ち運ぶだけでも、数頭の馬や多数のチゲ（人足）が必要となっていた。さらに、直接工事費に含まれない食費や宿泊費などの諸経費は、韓銭だけでなく日貨によっても支払われている。

朝鮮半島南部の農業では、封建遺制的な地主制度のなかで、地域の天候に左右される未整備な農業経営のために農民の多くが低収入であったと考えられる。農民の農業外所得は、地主による使役以外になかった。そのような経済状況のなかで、京釜鉄道建設による農業外収入の増加は、朝鮮半島南部の農民に対して、近代的な商品経済と貨幣価値を急激に浸透させた。これは、西成田の示す朝鮮農業構造の崩壊と農林業部門人口の移動が植民地化や鉄道の建設後からとする指摘を補足する形で、日本の土木建設業によって持ち込まれた日貨や韓銭による貨幣流通が、「朝鮮人」農民の労働の価値観を変容しながら、農業労働からの移動を早めたとする点についても検討する必要がある。

おわりに

この京釜鉄道建設において日本の土木請負企業は、その土木建設労働に、延べ人数で約 450 万人以上の韓銭證票や日貨による「朝鮮人」の雇用を創出したのである。この日本土木建設業との直接的な雇用関係による日貨の浸透は、植民地化前の「朝鮮人」農民層の賃金労働者化が形成されるうえで重要な契機となった。これらの植民地化前の京釜鉄道建設における「朝鮮人」工夫の賃金は、これまでの通説にあった強制労働や収奪による雇用関係ではなく、労働の需給関係によって決定されてきたと考えられる。これらの事実は、植民地化以降における鉄道建設と「朝鮮人」農民の脱農化を考察するうえで、新しい素材と視点を提供することになるだろう。

注

- 1 日本国内においては、大倉組（大成建設）は明治 6 年、鹿島組は、明治 13 年の創業としている。清水組は、明治 14 年に三代目清水満之助が事業を拡大していった。大林組は、明治 25 年に大林芳五郎が大阪で創業している。
- 2 「明治初期の…初期の鉄道建設では直轄制が基調であったが、いっさいの請負人を排除して完全な直轄制がとられたのは大阪神戸間の

- 鉄道建設のみであった。」(西成田豊、1990、p. 157)
- 3 明治19年11月着工の東海道線工事では「土工仕様書及請負人入札心得」で「請負人は金三千円以上の資産を有し、信用すべき保証人二人以上を要す。但し入札保証金として毎区各五十円を差出すべし。」とされ、三千円以上の資産を持たない請負人は排除された。(西成田豊、1990、p. 179) (社団法人鉄道建設業協会、1967、p. 101)
 - 4 日清戦争後の明治27年には、日韓両国が暫定合同条約を締結し、日本が京仁、京釜鉄道などの敷設権を獲得していた。当時日本国内には、前島密などのヨーロッパ大陸や中国と国内の鉄道網を連結することによる経済的利権と軍事的重要性を訴えるものと、福沢諭吉のように日清戦争後の国内の経済情勢から朝鮮縦貫鉄道の敷設に対する慎重論者がいた。
 - 5 隅谷三喜男は「日本賃労史論」において鉄道建設労働における「前期的労働関係」の存在を強調している。(隅谷三喜男、1955.1963.3版、p. 240) これに対して西成田豊は「つまり資本制生産の一定の段階で生成した歴史的諸関係であって、鉄道建設に初発から内在した『封建遺制』的關係ではない。」としている。(西成田豊、1990.P156) 大倉喜八郎は工学会誌において、土木事業や土木労働が旧来の枠組みを改変、利用した新事業であり、「封建遺制」的な関係の継続がないことを論じている。(大倉喜八郎、1893、36巻、p. 186)
 - 6 「神戸鉄道局職場の実況」においては「此監督長及子頭ハ皆外人ノミナレハ其事務タル我法邦人ノ一人関係シ能ハサルモノ即チ職工ノ黜陟日給ノ増減等モ悉ク関渉スル所ナリ」として、職工の雇用や日給に関しても外国人技師がことごとく干渉している状況を報告している。(栗塚又朗、1884、28巻、p. 51-52)
 - 7 清水建設HPの「清水建設の歴史」では、明治15年ごろに三代目の清水満之助が地位も権限も明確でなかった肝煎制度を廃止して、「場所掛」として肝煎のなかから力のあるものを選び出し、工事担当の責任と権限を持たせたとしている。
 - 8 鹿島組では、星野鏡三郎、新見七之丞、池田亀吉が現場権限を持つ部長として働き、組長・鹿島岩蔵の意志を工事現場全体に反映させていた。(鹿島建設HP、「鹿島の軌跡-第6回賞与の始まり」)
 - 9 隅谷三喜男は、明治初期の鉄道工夫の募集について、工事の規模が比較的小さいときは周辺の農村から行われたとしている。しかし、大規模な鉄道工事における工夫は、農村からの供給では需要を満たすことができず、次第に都市部において必要な数の工夫を組織化して、請負者が統括するようになった。
 - 10 明治40年の明治政府が京釜鉄道会社から同鉄道を買収した公式な会計上の価格は、2012万3800円であった。しかし、これには京仁鉄道の経費や引次ぎ費用が除外されている。この京釜鉄道の総工費「2646万円」は、京釜鉄道会社が通信大臣に提出した会社引次規定における「京釜線貸借対照表」の興業費並速成工事費内訳書から、直接工事費の興業費2425万9308円と速成工事費221万135円の合計を示している。
 - 11 梅村は、明治年間の労働者の移動について「…発展する近代工業は常に熟練工の不足に悩まされ続けた。」としている。そのために熟練工の産業間の移動性は、熟練工の需給バランスによる賃金の高低差によって高められたとしている。(梅村又次、1961、p. 246-247)
 - 12 当初の北部線の第一着工の韓国の請負者は、権在衡運輸会社、閔詠璇役夫会社(あるいは京城土木会社)、京城北済特許会社、閔詠喆用達会社などの韓人の請負企業であった。しかし、これらの韓人企業は、鉄道工事の実績も経験もなく、実質的な鉄道工事の請負については日本の請負業者である日韓工業組、志岐組、山口太兵衛が施工した。(社団法人鉄道建設業協会、1967、p. 422-426)
 - 13 明治初期の朝鮮および満州の状況については、市村忠蔵が明治28年の工学会誌において次のように報告している。「釜山ヨリ京城ニ達スル道路は朝鮮国縦貫ノ街道ニシテ所謂一等国道トモ云フヘキ主要ナル線路ナルニモ拘ラス宛然我邦ノ耕作道ト異ナラサル不規則千萬ノ道路ニシテ…降雨ノ時ニ當テハ通行ス可クモ非ス…」このように、当時主要な幹線道路は、不規則な農道程度であったとしている。朝鮮半島の農民は、道路や橋が未整備な状況であったために、行動範囲が限られていた。(市村忠蔵、1895、p. 718)
 - 14 梅村は、明治年間の農林業部門から非農林業部門への超過流出について年間17万人から21万人、兩大戦間で18万人から24万人と推計している。これにより明治年間の非農林業部門への流入労働力を700万人から800万人としている。(梅村又次、1961、p. 244)
 - 15 榎谷仙次郎の明治43年の日記では、安東から奉天につながる安奉線の鉄道工事の状況と工事費用や工夫賃金の調査をしている。「労働賃金及労働能率を聞けば、賃金は坪抜きに付一日五、60銭の収入となり、山東、天津の苦力は一日平均一坪の盛土は容易なりとのことであった。」ということを現場担当者から聞取っている。(榎谷仙次郎、1969、p. 4)
 - 16 京釜鉄道の南部線工区は、固結した岩盤が多く、しかも鉄道工事などの土工事に熟練していない「朝鮮人」農民の雇用ということからも、作業性がかなり低かったと考えられる。
 - 17 当時の朝鮮の総人口に関しては、まだ確定的な資料が存在しない。当時の朝鮮の人口の数値で確認されているものは、明治43年の朝鮮総督府統計年報による約1312万人というものである。しかし、この数値についても初期の人口調査については、多くの研究者からの議論がある。昭和元年の朝鮮総督府統計年報による1925年の人口調査では、朝鮮の人口を1854万人としており、その内南部地域の人口は約60%と考えられる。(西成田豊、1997、p. 30、表I-11)
 - 18 「朝鮮鉄道史」第17章経理の興業費並速成工事内訳表において工事費の細目が示されている。

参考文献

- 市村忠藏 1895「朝鮮及ヒ満州ニ於ケル土木学上ニ実見談」『工学会誌』167巻 p. 714-721 工学会
- 梅村又次 1961「建築労働者の実質賃金 1726 - 1958年」『経済研究』12巻第2号 p. 172-176 一橋大学経済研究所編集 岩波書店
- 梅村又次 1961「労働市場構造と労働力の産業間移動」『経済研究』12巻第3号 p. 243-248 一橋大学経済研究所編集 岩波書店
- 梅村又次 1962「明治年間における実質賃金と労働の供給」『社会経済史学』27巻第3号 p. 17-37 有斐閣
- 大倉喜八郎 1893「土木建築の実況」『工学会誌』136巻 p. 178-190 工学会
- 大屋権平 1905「京釜鉄道速成工事ニ就テ」『工学会誌』274巻 p. 258-272 工学会
- 笠井愛次郎 1886「土木の労働」『工学会誌』56巻 p. 1240-1252 工学会
- 鹿島建設社史編纂委員会 1980「鹿島建設 140年の歩み」鹿島出版会
- 木村健二・小松祐 1998『『韓国併合』直後の在日朝鮮人・中国人』明石書店
- 栗塚又朗 1884「神戸鉄道局職場ノ実況」『工学会誌』28巻 p. 49-65 工学会
- 近藤虎五郎 1899「台湾ノ話」『工学会誌』214巻 p. 681-701 工学会
- 榎谷仙次郎 1969『榎谷仙次郎日記』榎原仙次郎日記刊行会・鉄建建設
- 佐藤應次郎 1941「発刊の辞」『土木満州』1巻.1号 .p. 1. 満州土木学会
- 白杉嘉明三 1968『回顧 70年 - 大林組とともに』大林組
- 社団法人鉄道建設業協会 1967「日本鉄道請負史明治編」三秀社
- 杉山輯吉 1883「鉄道建築資本金ヲ論ス」『工学会誌』24巻 p. 483-490 工学会
- 隅谷三喜男 1955.1963.3版「日本賃労働史論」東京大学出版会
- 田辺朔朗 1893「台湾鉄道」『工学会誌』133巻 p. 22-24 工学会
- 朝鮮総督府 1913『朝鮮総督府統計年鑑』朝鮮総督官房総務局
- 朝鮮総督府 1926『朝鮮総督府統計年鑑』朝鮮総督府
- 朝鮮総督府鉄道局 1929『朝鮮鉄道史』
- 西成田豊 1990「明治初期鉄道建設をめぐる労使関係」『一橋大学研究年報・社会学研究 28』 p. 155-183 一橋大学
- 西成田豊 1997『在日朝鮮人の「世界」と「帝国」国家』東京大学出版会
- 服部勤 1883「神戸京都及京都大津間両区鉄道運転仕業ノ比」『工学会誌』17巻 p. 135-142 工学会
- C.B. デイヴィス・K.E. ウィルバーン 1996『『鐵路 17万マイルの興亡』日本経済評論社
- T.N 1896「本邦官設鉄道状況」『工学会誌』179巻 p. 728-738 工学会
- T.N 1898「明治 29年度ニ於ケル本邦鉄道概況」『工学会誌』193巻 p. 73-75 工学会

明治期の土木建設業と「朝鮮人」労働—京釜鉄道建設と日本土木建設業の進出

図表一覧

京釜鉄道の建設は、釜山の草梁と京城の永登浦から始まった。



第4表 賃金格差(男子)

	農業賃金	農業賃金	建築業賃金
	工業賃金	建築業賃金	工業賃金
1895	77.1%	57.5%	134.0%
1900	75.0	54.9	136.6
1905	69.5	50.7	137.1
1910	68.5	48.7	140.6
1915	71.1	52.9	134.4
1920	74.2	51.5	144.0
1925	76.7	51.6	148.6
1930	58.0	44.1	131.5
1935	45.8	43.2	106.0
1950	56.3	62.5	90.0
1955	37.1	51.3	72.3

表-1 経済研究 1961 12巻3号 p. 247

第4図 建築業労働者の実質賃金、1880—1958年

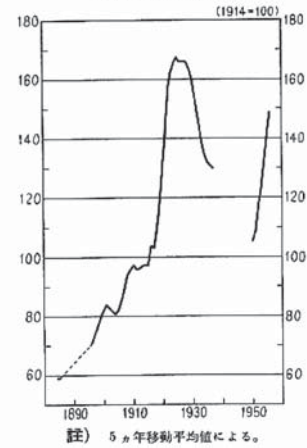


表-2 経済研究 1961 12巻2号 p. 174

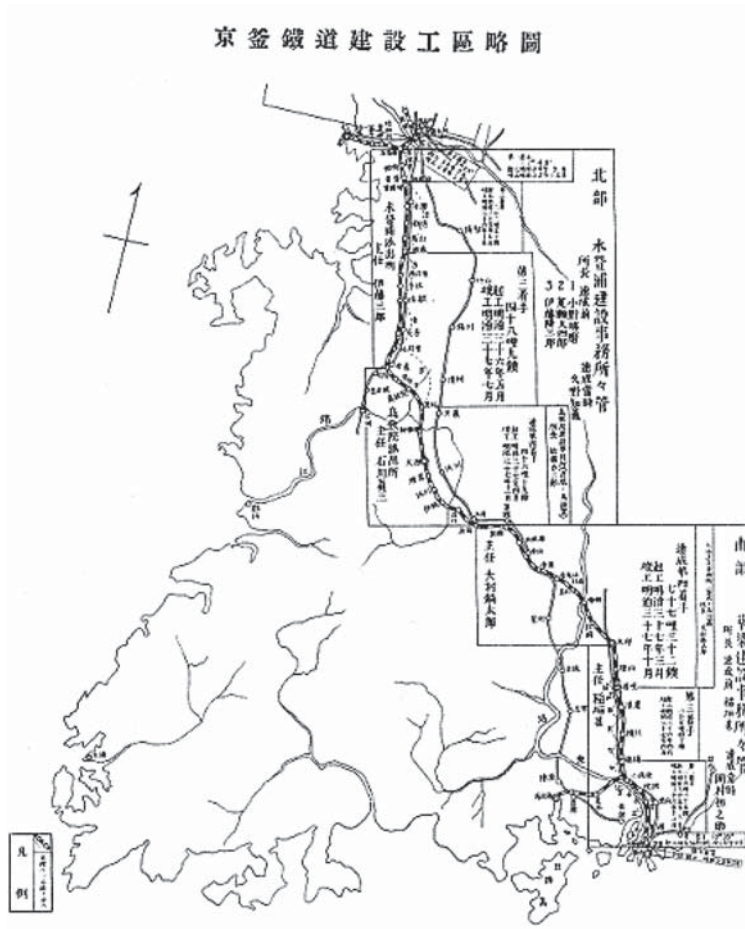


図-1 朝鮮鐵道史 1929 p. 166 抜粹

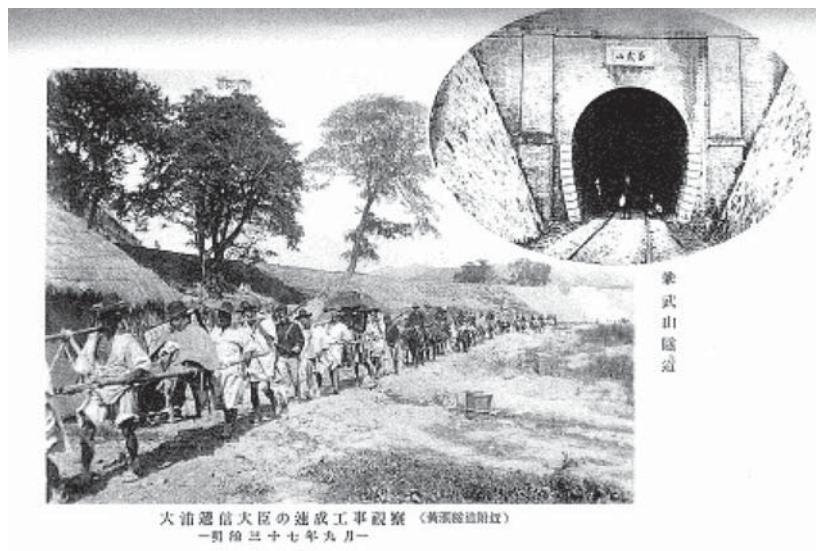


図-2 朝鮮鐵道史 1929 p. 176 抜粹

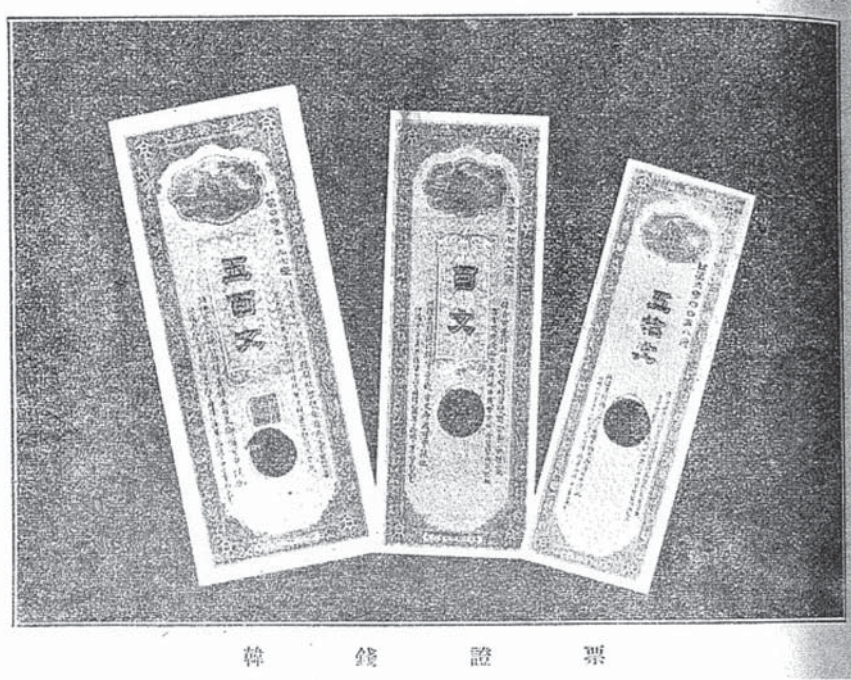


圖-3 朝鮮鐵道史 1929 p. 121 拔粹

Korean Laborers in the Construction of the *Kyonbu* Railroad

OMURA Yoichi

Abstract:

This paper considers the role that the civil engineering construction industry of Japan in the Meiji period played in the modernization of Korean farmers through the construction of a colony railroad in Korea. The political and economic factors of the movement of Korean laborers from the countryside have already been demonstrated. However, the relationship between Japanese management and Korean labor and the construction of the *Kyonbu* railroad (from Seoul to Busan) has not fully been demonstrated yet. This paper is based on records of a Japanese engineer who participated in the construction of the railroad.

The civil engineering construction industry of Japan introduced the newest technology to construct tunnels and bridges on the *Kyonbu* railroad. About 4,500,000 or more Korean laborers, of whom many were farmers unrelated to modern labor, participated in the construction work in return for Japanese money and coupons, giving them their first experience of a commodity based economic system and making them, in effect, modern paid workers.

It has so far been thought that Japan used forced labor to construct Korean railroads. However, Korean laborers' wages increased 4 times between 1901 and 1910. Therefore, Korean laborers' wages may have been determined by the relation of supply and demand.

Keywords: *Kyonbu* railroad, civil engineering construction industry of Japan, commodity economy, Korean laborers, coupon

