

研究ノート

日本土木建設業の近代化と「朝鮮人」労働者の移入

大村陽一*

はじめに

鉄道建設は、近代国民国家建設と植民地の拡大に最大の役割を果たした。その鉄道建設は、自ら「帝国」建設の主体として日本の土木建設業が請け負ってきた。そして、土木建設業は、「帝国」建設において、鉱業とともに最大の中国人、「朝鮮人」労働者の雇用主であり、最大の受益者であった。さらに、土木建設業は敗戦後の日本社会の復興過程においても、「朝鮮人」労働者の最大の雇用主としてあり続けたのである。日本の土木建設業の歴史は、在日となった「朝鮮人」労働者の存在なくして語ることはできない。

本論文の狙いは、京釜鉄道建設における日本の土木建設業の役割について、これまでの歴史学、社会学、土木・建築史の研究成果を、土木建築技術者の立場から再評価する試みである。本論文の検証方法は、先行研究が少ない土木学会の前身である工学会の「技術史」資料からのアプローチであり、これまでの植民地鉄道建設における強制労働と収奪、また移入した「朝鮮人」労働者の低賃金という二つの通説について、さらなる論証が必要であることを提示するまでにとどめて論証をする。

本論文の目的は、京釜鉄道建設において投じられた巨額な資本が、植民地化前の朝鮮半島南部の地域社会に与えた経済的、社会的影響の規模と日本に移入した「朝鮮人」工夫の雇用について考察することにある。

本論文の構成は、第一節において、日本の土木建設業が京釜鉄道建設で雇用した「朝鮮人」工夫の雇用契約の賃金決定要因と、賃金として支払われた日貨や韓銭證票が、朝鮮半島南部地域の貨幣の流通と商品経済に与えた経済的影響の範囲について検証する。第二節では、日本の土木建設業が朝鮮半島南部地域に投下した資本による、「韓国併合」以前の「朝鮮人」農民の貧農化と脱農化によって生じる賃金労働者層の拡大と流動化について、日本に移入した「朝鮮人」工夫の雇用状況から検証する。

そして、この京釜鉄道建設後に始まる「朝鮮人」労働者の移動は、これまでの植民地鉄道建設における強制労働と収奪、また移入した「朝鮮人」労働者の低賃金という二つの通説にあるような労働搾取よりも、むしろ朝鮮半島の労働者の形成だけでなく日本国内の土木建設業労働者の労働構造の変容に連動していったことを展望する。これらの植民地鉄道建設と東アジアの労働者の移動について論じることは、朝鮮半島の植民地形成後における日本社会と「朝鮮人」労働者との関係性を考察するうえで、新たな視座を提供することになるだろう。

1. 韓銭證票の発行と労働の変容と植民地化—日本の土木建設業の役割

「帝国」による植民地経営は、軍事的支配を目的とする鉄道建設に始まり、植民地の実効支配のための鉄道支配と経済・金融支配と土地支配によって行われていく¹。近代国民国家による植民地支配は、概ね被植民地の物的資源や人的資源の不平等な交換であって、被植民者に強制的な犠牲を強いる行為であったといえる。しかし、朝鮮半島の植民地化は、「帝国」による政治的、軍事的支配のみならず、植民化前に進出した民間企業と被植民地側との直接的な接触、交渉によっても南部地域の社会構造に大きな変容を生じさせている。

「韓国併合」以前の京釜鉄道の建設は、朝鮮半島南部地域の貨幣の流通を一変させただけではない。その鉄道建設

キーワード：京釜鉄道、「朝鮮人」労働者、工学会誌、賃金労働、階層化

* 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

にともなう賃金用韓貨の流通量の増加は、南部地域の農家経済を、これまでの年貢などの現物による交換経済から、貨幣を前提とした商品経済に変化させていったと考えられる。そして、この賃金用韓銭の急激な需要増加は、さらに日貨との交換相場を高騰させ、ついには工事の進捗にも直接影響するようになったのである。

各受持区まで現金運搬より延いて工事の進捗にも甚大の影響を及ぼすのみならず、工事開始以来釜山に於ける日韓両貨の両替相場が日々高騰せるため請負業者はこれを苦痛とし、京釜鉄道会社に対して何らかの便法を講ぜられむことを請求した。(朝鮮総督府 1929: 122)

これは、明治 36 年までの京釜鉄道建設初期における大倉組、志岐組、釜山土木、日韓工業などの請負業者の担当工区において、韓銭(葉銭)に対する需要が増加し、韓銭の管理が工期に直接影響していたことを示している。この韓銭の需要圧力に対して京釜鉄道会社は、日本国内の炭鉱等で工夫たちの賃金の代用通貨として利用されていた斤券、炭券などの私札の制度を導入しようとした。そして、韓銭の調達に困窮する土木建設業者に対して京釜鉄道会社は、韓銭証券の発行を組合方式によって導入することを工事請負人たちに促したのである。この組合は、日貨との交換規定を定め、韓銭証券の中央交換所を釜山、大邱に置き、小交換所を各現場や各組の出張所に配置した。これにより、鉄道建設における工夫への賃金は、韓銭証券によって支払われ、現金の輸送費や韓銭の調達という問題を解決することにつながった。その後、韓銭証券の流通は、工事現場だけでなく一般の取引にも広く利用されるようになったのである²。

京釜鉄道の速成事業では、明治政府による保護政策もあって、より多くの日本の土木建設業者が朝鮮半島での鉄道事業に参加することになり、さらに大量の日貨や韓銭証券や葉銭を流通させるようになっていく³。この明治政府による速成工事は、ロシアとの政治、軍事的緊張から、植民地に対する帝国主義的な「経済の論理」よりも、輸送機関の整備を急ぐ軍部の意向によって「軍事の論理」が優先されていったのである。明治 37、38 年の京釜鉄道建設では、建設資材の高騰や「朝鮮人」工夫の件費が高騰することになり⁴、朝鮮半島での鉄道工事の採算性を悪化させていたのである。明治 44 年には、京義鉄道建設工事における「朝鮮人」工夫の賃金が明治 37 年の 20 銭前後から 60 銭にまで上昇している⁵。その一方で、朝鮮半島南部地域に流通した韓銭証券や日貨は、速成工事期の「朝鮮人」工夫を通じて「韓国併合」による植民地化前に「朝鮮人」農民の脱農民化や農家の商品経済化に重要な役割を果たしていくことになったのである⁶。

この京釜鉄道建設は、経済的要請よりも軍事的要請によるものであったために、鉄道建設における賃金の決定は、工期的な要請に基づく妥当性を欠いた過剰な賃金の評価であったといえる。その結果、朝鮮半島南部地域の「朝鮮人」工夫は、労働需要の高まりから日本国内の工夫の賃金と同等か、それ以上のものとなっていったのである⁷。また、この「朝鮮人」工夫の高賃金化は、日本の土木建設業者に協力する「朝鮮人」の飯場頭(工夫頭)を通じた労働者の組織化を促進させたと考えられる(鄭 2008: 203-205)。

京釜鉄道建設では、日本の土木建設業者が明治政府によって朝鮮半島の植民地化と大陸への進出という国家的戦略に総動員される以前に、日本の民間資本と朝鮮の農村労働力との賦役ではなく雇用関係が成立していた。

植民地となった朝鮮半島の農民の窮乏化と脱農家は、朝鮮縦貫鉄道の整備と鉄道を結ぶ道路の整備によって、朝鮮経済が日本経済に直結されたことによって生じたとする議論がある。あるいは、朝鮮総督府の土地調査事業によって農地の収奪が行われたことによる農民の窮乏化が脱農化や農業労働者の移動を早めたとする議論もある。しかし、京釜鉄道建設において投じられた巨額な資本が、植民地化前の朝鮮半島南部の地域社会に与えた社会的影響の規模を考慮すると、これまでの議論は、再考される必要があると考えられる。

もう一つの問題として、これまでの論証から、日本の土木建設業の京釜鉄道建設事業などの朝鮮進出は、物価高騰や危険負担に見合う収益を得ることができなかつたと考えられることにある。その代償として日本の土木建設業は、何を得ることができたのであろうか。

この朝鮮半島における鉄道工事に参加している大倉組や鹿島組などの土木建設業は、これまで国内の鉄道工事の多くを請け負い、企業規模の拡大と中小の請負業者の組織化を進めてきたが、明治 23 年に成立した会計法によって、これまでの指名入札が一般競争入札にされたことで独占的な地位が揺らいでいった。

此會計法と云ふものの其精神に決して悪いものではない惣へての事を公平にしてさうして公衆に事業を分たしめると云ふ風の精神で御座いますから一方には大いに取締りが付いて良いことがあるが一方には甚だ工事上の発達を害し…技倆の如何を問はず財産の如何を問はず会社の信用の如何を問はない、只々直（値）段が安ければ誰にでも此仕事をさせる…。(大倉 1893: 186)

さらに国内の鉄道事業においては、明治39年の鉄道国有法の成立によって、民間の有力な鉄道が統合国有化された。これらの民間鉄道の国有化は、旅客量の増加と軍事、一般貨物の輸送を拡大させたが、一方で民間による新規の鉄道建設が見直されただけでなく、鉄道建設費用も抑制されていくことになったのである。明治27年度末の私設鉄道の状況は、既設線路長1,537.44哩、線路延長1,823.27哩であった。(T・N1896a: 660) 民間鉄道の国有化以降は、明治41年の開業哩数が国有鉄道で4,542.4哩、大正5年の開業哩数が5,858.7哩となっている。このことから明治期後半から大正初期にかけての鉄道建設事業は、開業哩数の伸び率が減少傾向にあることが理解できる。例えば、京都と奈良間で開業した奈良鉄道では、国有化前には電化と複線化を予定されていたが、国有化以降に敷設計画が見直され、単線のままで営業することになったのである。

あれは、ちょうど三十七年の一月でした。…遅まきながら釜山・京城間の鉄道を速成する。…それをさらに急がせるという意味で、内務省の技官の古市公威さんという人が総裁になりました。(白杉 1968: 31)

すでに京釜鉄道建設は、大倉組や鹿島組などが工事を請け負っていたが、これらが政府主導の速成工事になったことから、先行企業に続いて大林組も参加している。後発の大林組は、古市公威の紹介を受けて、永同付近の工区を受注したが、それと同時に、国内の第四師団、第五師団、第十一師団からの予備病院の建築工事も受注していた。また、大林組は大阪築港事務所から五隻の貨物船に石を積み込む仕事を受注しており、これが旅順港封鎖のための第一回閉塞船に利用されたのである。大林組の朝鮮半島における工事は、京釜鉄道から始まり、京義鉄道建設において本格化している。その京義鉄道建設工事は、龍山から新義州までの軍用鉄道であり、軍の鉄道監である山根武亮陸軍少将が工事管理をしていた。

何分総延長三百哩のところ五十のステーションを点々と建てるのですからな…これらの材料のほとんどを内地から取り寄せる…殊に軍からの支給材料は仁川と鎮南浦と新義州の三か所で受け取りおのおのに配給しなければならなかった。(白杉 1968: 43-45)

ところが仁川方面、あるいは鎮南浦、新義州にしても、京城以北には、道路というものは人が歩く道くらいで、二輪車はない、朝鮮独特の一輪車はありましたがそれに材料を積むか、あるいは馬背によるかまたはチゲという荷持…これ以外に運送の方法がないのです。(白杉 1968: 45-46)

大林組は、これ以降軍部との関係を深め、明治37年にロシアから接収した新義州の木材集積場の製材工場建設を特命で請け負っている。また、国内工事では、旅順陥落によって第四師団から、大林組が捕虜収容所を大阪の浜寺で請け負うことになったのである。

京釜線、京義線の工事も…苦労もありましたが、最後には山下閣下や幹部の方にも喜んでいただきました。そういうことで、その後中小工事を十数件特命でいただき、すべて都合よく完成し…(白杉 1968: 53)

このように、大林組を含め、国外での工事に参加する日本の大規模土木建設業にとっては、会計法導入による入札制度の変更によって生じた独占的地位の後退の復権と、鉄道国有法による国内鉄道工事量の減少に対応するために⁸、植民地における鉄道工事が有効であったといえるだろう。この朝鮮半島における鉄道建設に参加した大倉組や

鹿島組、大林組は、植民地における明治政府や軍部の要請を受け入れる代償に、国内の大型事業を次々に受注していく。これ以降、日本の土木建設業は政府や軍部との相互依存関係を深め、帝国の建設に直接動員されていくようになったのである。

2. 日本土木建設業の近代化と「朝鮮人」労働者の移入

朝鮮半島などの国外での工事によって政府や軍部との結びつきを強化した日本の土木建設業は、国内の大型事業を受注している。しかし、国内の労働状況は、多くの労働者が日露戦争に動員されていたために、労働者不足と賃金、資材などの物価高騰に直面していたのである⁹。さらに、国内の労働市場においては、農林業部門から非農業部門への移動が十分ではなく、特に熟練工が不足しており、不熟練工を含めた鉄道建設労働者の質的低下が問題となっていた。工学士の野澤房敬は、大正6年の「鉄道工事の変遷」において、鉄道と労働の問題について、三つの段階に分けて報告している。

故子爵井上勝氏にして、之を第一期とす。子爵退官後、其後を継承したるは、智者の聞へある工学博士松本莊一郎氏にして、愛撫培養充分の發育に努められたり、之を第二期とす。松本博士死後、鉄道院総裁となりしは、男爵後藤新平氏なるか、此時に當り斯業も漸く、精華を附くるに至りしか、枝葉稠密等の為各自相傷ひ未た其實を結ぶ時期に到達せざるに將に凋落を來たさんとする状態を呈せり、之を第三期とする。(野澤 1917: 912)

明治初期における第一期の鉄道工事は、当初は直営工事であったが定雇用人夫のなかから人望あるものが総代として賃金を受け取り始め、人夫の管理などの業務を雇用者から一任されていくようになった。その後の鉄道工事は、直轄制から専門化した労働者を抱える請負業者に委託する請負関係に転換していく。その請負業のなかでも資本を蓄えた請負業者は、人的資源や技術力を駆使して工事管理能力を高めたのである。特に鹿島岩藏、吉田寅松、杉井定吉らの有力者たちは、井上勝の保護を受けながら土木建設業者として成長していった。(野澤 1917:914)

斯業たる素、其原料たる粗暴なる壮漢なれば、是に従事せんとする者は、是非共彼等壮漢を制馭するに足る…心ある者は、好んで之に従事する者なし。(野澤 1917: 913)

往時に於ける土砂の運搬は畚を使用し…数百の労働者を要し、老幼男女打混りて労働に従事するを以て、単調にして無味乾燥なる工事にても實に愉快にして、又比較的迅速に進捗し、且つ農事の閑散なる時期に於ては、地方を潤澤せし…。労働者の使役は常に寛大にして、彼等にして一定の業務を了り、終日の疲労を慰藉す可く、速に帰路に上らんと欲する者、或は更に居残りて、増歩の賃金を獲得す可く、引続き業務に従事せんと欲する者等、其作業上支障なき範囲に於いて、彼等の任意たらしめたり。総て如斯、故に労働者も悦んで大に努力せしを以て、請負業者に取りても、實に良好の結果を得たりし也。(野澤 1917: 914-915)

この野澤の報告では、労働者と雇用者との関係が強性的なものではなかったとしている。しかし、この報告の論旨は「鉄道事業の投資額、拾余億円中、祐に其三分の一に該当する多額は、實に請負業者に於て消化し乍ら、国家社会より何等認識せらるゝ處なく、寧ろ指導を蒙るの傾向あり」(野澤 1917: 911) という文脈で書かれており、明治期の強制的労働に関する社会的批判について、土木建設業者を擁護するという側面もあったと考えられる。

明治初期の鉄道建設工事は、都市部から離れた地域での施工であり、数少ない現金収入と、さらに夜間も焚火によって続けられる工事が、当時の農業従事者にとって「甲冑は具せざるも其勇壮なる、宛然戦闘の如く見る者をして源平時代の野営も斯くやと思はしむる程なりしか」(野澤 1917: 915) として、賃金労働を地域社会に浸透させる事業であったろう。このように、労働者を管理する明治初期の請負業者は、賃金によって不熟練工の集積と管理を進め、さらに近代的な雇用関係を構築していったのである。

明治22年の会計法の施行によって、それまで特命請負法によって保護されてきた土木建設業者は、入札者に対して一定の制限を課したものの、一般競争入札制度の導入によって後発、あるいは新規土木建設業者の参入を容易にしたのである。この報告では、この会計法の導入から日清戦争後の新規鉄道事業の増加時期を第二期としている（野澤 1917: 916）。

明治三十八年、平和克服と同時に復ひ事業勃興し…此頃より彼等労働者も漸く放縦に流れ、次第に反上抗官を敢てするの傾向を呈し且明治三十七年（ママ）、鉄道国有を断行せられたり…国有後は鉄道としては、旅客の吸取、貨物輸送の設備は、大に発達し、欧米の一流鉄道に比し敢て遜色なきに至りしも。鉄道資金を制限せられ、事業も亦縮小せられたるを以て、工事著しく減少し、為に今日の不況を觀るに至れり。（野澤 1917: 917）

この報告における第三期は、一般競争入札制度から指名入札制度に改められたが、鉄道国有化後における鉄道資金の制限による工事量の減少と、工事量の減少に反比例する新規参入業者の増加によって生じた激しい入札競争によって、既存の土木建設業者の経営環境の悪化が歴然となってきたことを示している。第三期における特徴の内容は、鉄道不況と合わせて、労働意欲の低下と請負者に対する労働者の組織的抵抗が生じ始めたとする記述にある。しかしながら、雇用と賃金の関係は、労働者との緊張関係が高まりながらも大正期における労働者の賃金が、この鉄道不況期においても上昇傾向にあったことが史料に残されている¹⁰。この報告では、アメリカの鉄道建設工事現場における労働者の「同盟罷工」行為が及ぼす経済的損失から、国内労働者との雇用関係についても報告している。

殊に現時彼の蒸気掘鑿機を使用するに至っては、其威力の壮大なる、其人力を節約し得る程度の甚大なる殆んど労働者の代務を之に為さしむるもの也。人夫の募集困難なる時健康に適せざる土地に操業する時、或は雨期に際し、就業を厭ふ者多き時、等是れか防衛法として、之を使用せんか…此の蒸気掘鑿機を併用するあらんか、人為の労力を減少し作業の能率を増大するを以て彼労働者募集の難易の復問を要せざるに至らん。（野澤 1917: 918）

この鉄道労働と経済の関係では、労働者不足と労働意欲の低下による経済的損失を補うため、近代的な建設機械を導入することによって、作業効率を向上させることが経済的に有効な手段になるとしている。しかし、一般の土木建設業者にとっては、これらの近代的建設機械の導入が経済的に有効であることを理解していても、機械の消耗や損傷などの予測できない経済的負担を考えれば非現実的な問題であった。そのために、土木建設業者は近代的建設機械の導入よりも旧来の工事手段に依存する傾向が強かった（野澤 1917: 919）。鉄道建設の施工をする地域によっては、不熟練労働者が容易に確保できる地域や低賃金で雇用が確保できる場合があり、従来通りの施工においても相応の利益を上げることができていたのである。

土工に要する労働者は、請負業者に取りては、生産の原動力なれば、素より健全なる發達を希望する處なるも、時運の趨勢は彼等を驅つて劣悪ならしめ、労働能率の減少せる近年著しきものあり。今試みに是を十數年前に比較せんか、十に對する八も相当せざる可し。彼等の體格は逐年羸（るい）弱に赴き勞務に耐へず、意志も亦健全を缺き、従つて労働に服するを厭ひ、動もすれば雇主に逆ひ同盟罷業を企畫せんとなす（野澤 1917: 920）

国外での工事に参加する日本の大規模土木建設業にとっては、京釜鉄道建設などの工事によって政府や軍部との関係を深めて国内における大規模工事を受注することに成功していたのであるが、他方で国内の労働市場の悪化が問題となっていたことが、この報告からも確認できる。京釜鉄道建設などの工事に参加した大倉組、鹿島組、大林組、稲葉組などの土木建設業者は、体力や労働意欲が低下した国内の労働者と比較して、鉄道建設工事の経験を持った中国人労働者や「朝鮮人」労働者を利用することが、国内の工事の請負利益を確保する上で重要な意味を持つことになっていったのである。

二つの碑文

九州の熊本と鹿児島を結ぶ肥薩線の大畑駅には、明治41年に建立された「鉄道工事中殉難病没者…間組」の石碑が残されている。その石碑は、矢岳隧道工事や大畑のスイッチバック工事で死亡した労働者の慰霊碑であり、その碑文中に「崔吉南」という「朝鮮人」工夫と思われる名前が残されていた。そして、山陰線久谷駅近くの久谷八幡神社には、難工事であった山陰西線の桃観隧道、余部橋梁などの工事中に死亡した労働者の「招魂碑」が明治44年に建立されており、その碑文の27名の名前のなかに7名の「朝鮮人」工夫の名前が確認されている。

戦前における日本国内の「朝鮮人」労働者に関する記録は、1890年代からの炭鉱労働者としての記録が残されているが、本格的な移入に関する記録は、1907年の肥薩線の鉄道工事に鹿島組が150人の「朝鮮人」工夫を雇用しており、間組も隧道工事に160人を雇用したことが新聞記事で見ることが出来る。また、山陰西線の鉄道工事では、200人以上が雇用されたとある。当時の新聞では、「肥薩線鉄道工事近況…朝鮮人人夫三十名は鹿島組下受け松浦組の使役中なるが内地労働者に比し成績頗る好良なりと云ふ」（『大阪朝日新聞』1907.9.14）という記事があり、この工区を施工していた鹿島組が「朝鮮人」工夫を雇用していたのである。九州で「朝鮮人」工夫を雇用した鹿島組は、朝鮮半島における京仁鉄道、京釜鉄道、京義鉄道建設に参加した土木建設業者であった。また、京都では、大阪朝日新聞京都附録（『大阪朝日新聞』1907.6.30）と京都日出新聞に「韓国労働者使役」（『京都日出新聞』1907.6.30）という記事があり、綾部、園部間を施工していた稲葉組が「朝鮮人」工夫を雇用していたことが記録されている。この稲葉組は、鹿島組と同じように朝鮮半島における京釜鉄道建設に参加していたのである。

●韓人工夫 鉄道廳にては園部、綾部間の鉄道線路工事を神戸の稲葉組に請負はしめたるが同組は數日前より京釜鉄道に使役したる線路工夫及び土方四十餘名をして使役しつゝあり▲是等の韓人は釜山郡守の周旋にて目下何鹿郡山家村、船井郡下和知村の二箇所に韓人合宿所を設け日々労働して得る工賃は一等六十五錢、二等六十錢、三等五十錢等に區別し合宿所の食料は一圓十錢にして六十五錢の人夫は一日三十錢の飯料を引去らるゝことゝなり居れり▲…内地の土方等よりは一層清潔にして日々の工賃を貯蓄する韓人もあり中々使役し易しとて成績凡て好良なれば尚續々入り込む傾向あり地方廳は一層の注意を拂ひ居れりと（『大阪朝日新聞』1907.6.30、京附）

韓国労働者使役 目下工事中なる園部綾部間官設鉄道敷設の爲使用せる人夫中韓人四五十名加はり居れるが右は同工事請負人稲葉組に於て韓国釜山附近の村落より郡守等の斡旋にて備入れたる労働者にして賃銀は日本人夫と高低なく最下一日六十錢内食費に二十四五錢差引き手取り三十四五錢に相当する由而して彼等は頗る規律正しく…日本人夫の不規律なるに比し大に優れるものあり加之ならず日本人の如く親分乾児の関係ならざる爲雇主に於ても極めて便利なりと（『京都日出新聞』1907.6.30）

この京都日出新聞の記事において「朝鮮人」工夫の賃金は、一日60錢で食費24～25錢をひかれて、手取り34錢～35錢であったと記述されている。しかし、この京都日出新聞の記事については、その他の記事において「●朝鮮人の保護願…韓人京都鉄道の園部驛附近のトロック工事労働者に雇はれ來りしに毎日常一食に握り飯二箇與へらるゝ外に食物なく…兩名申合せ監督者の隙を窺い逃亡し今より歸韓せんと思へど旅費なきを以て保護を得たしと云う」（『大阪朝日新聞』1907.7.23、京附）や「韓人の哀訴」（『大阪毎日新聞』1907.7.23）で「朝鮮人」工夫が逃亡したことを伝えている。さらに、1907年8月には「京都電報▲韓国人夫逃亡 園部綾部間鐵道工事に使役され居りし韓国人夫廿名は十三日午前三時逃亡して行方不明となれり或は勞役に堪え兼ねたる爲めなりといひ或は日本人夫の爲めに虐待せられし爲めなりとも風説せらる」（『萬朝報』1907.8.14）、「京都電報▲果して然る乎…韓人人夫の逃亡は日本工夫の虐待せる爲にして…非難の殻高し（以上十四日發）」（『萬朝報』1907.8.15）などのように、日本人工夫からの虐待や「朝鮮人」工夫の逃亡が伝えられており、差別的な雇用関係にあったとされ、賃金についても記事にある金額が支給されたとすることに疑問を呈する水野直樹の研究もある（水野1998:70-81）。

ところが、九州の鹿島組や間組の肥薩線施工現場では、「同盟罷工」（『大阪朝日新聞』1908.1.29）についての記事

があるだけで、記事の件数からすれば京都の稲葉組との差が歴然としている。これは、京仁鉄道、京釜鉄道、京義鉄道建設を経験した鹿島組や間組と、京釜鉄道建設に参加した経験しかない稲葉組との「朝鮮人」工夫に対する労務管理経験の蓄積の差が生じさせた事件であった。九州の鉄道施工現場の居住地には、男性の「朝鮮人」工夫の名前だけでなく夫婦者の名前も確認されており、朝鮮式の食事を提供していたと考えられる。鹿島組や間組は、朝鮮半島における鉄道建設工事において「朝鮮人」工夫の組織的な雇用が確立できていたとすることが妥当であるだろう。一方、稲葉組は、京釜鉄道建設において短期の施工経験しかなく、国内の工事において予想される日本人工夫からの威嚇や危害から「朝鮮人」工夫を保護することや、朝鮮式の食事を提供するなどの福利施設の準備がなく、長期雇用に関する労務管理が不十分であったことにある。大阪朝日新聞にあるように稲葉組は、雇用した「朝鮮人」工夫の安全の確保や朝鮮式の食事や居住などの最低限の福利施設を用意していなかったことから、これらの逃亡事件が発生していたと考えられる。このように稲葉組の問題が労務管理上の経験不足に起因するとすれば、賃金に関する水野の疑問も稲葉組の他の施工現場における雇用関係から精査することで、この記事を再評価することができるだろう。稲葉組は、明治44年に着手した宮崎線の第7・8工区と、明治45年には第14工区の清武川橋梁を請け負っており、その本線工事中の人夫賃金が並人夫で50～55銭、女人夫が30～33銭、鳶が60～75銭、大工が75～80銭であった（鉄道建設1967:546）。よって、稲葉組が1907年の園部、綾部間の工事で雇用した「朝鮮人」工夫の賃金55～65銭は、日本人工夫と比較してやや高めではあるが、極端な差があるとは考えられない。「朝鮮人」工夫は「韓国釜山付近の村落より郡守の斡旋」により雇用されており、福利施設の問題だけでなく、これらの賃金に郡守の中間搾取金や斡旋者の費用が含まれていたのではないのだろうか。いずれにせよ、常庸の「朝鮮人」工夫の賃金は、相対的に低賃金とされていた九州地域における、日本人工夫の日給40銭から57銭との差がなかったのである¹¹。これらの「朝鮮人」工夫の賃金については、明確な資料が残されていないが、並人夫賃金についてみれば「朝鮮人」、日本人の双方ともに低賃金職種であって、表-1のように極端な格差は確認されない。

表-1 『鮮人労銀漸落』

年次	指物大工		左官		農夫人足	
	内(日本)	鮮(朝鮮)	内(日本)	鮮(朝鮮)	日(日本)	鮮(朝鮮)
明治四十三	1.57	0.8	1.6	0.66	0.65	0.33
明治四十四	1.57	0.79	1.58	0.68	0.8	0.42
大正元年	1.57	0.79	1.61	0.79	0.77	0.39
大正 二	1.57	0.79	1.56	0.78	0.77	0.38
大正 三	1.5	0.74	1.55	0.72	0.71	0.4
大正 四	1.47	0.71	1.55	0.72	0.66	0.38
内地労銀	—		0.8		0.47	
年次	人足		下男		下女	
	日(日本)	鮮(朝鮮)	日(日本)	鮮(朝鮮)	日(日本)	鮮(朝鮮)
明治四十三	0.83	0.42	8.01	4.17	5.89	—
明治四十四	0.87	0.42	7.96	4.07	6.03	2.34
大正元年	0.84	0.44	8.34	4.37	5.53	2.7
大正 二	0.87	0.42	8.29	4.38	5.55	2
大正 三	0.77	0.42	7.84	4.25	5.61	2.1
大正 四	0.72	0.39	7.83	3.82	5.51	1.72
内地労銀	0.56		4.6		2.95	

※記事の労銀(円)の比較は、朝鮮内の日本人と「朝鮮人」の賃金を比較している。

※記事の内地労銀は、日本国内の日本人労働者の賃金を示している。

※この朝鮮における日本人の賃金は、国内同業種賃金よりも50%程度の高い賃金であった。

※表中の下男、下女の賃金は、年雇賃金の月額割りと考えられる。

※記事の労賃の表記は、円、銭単位のため、編者が数字変換、小数点を加筆した。

1916(大正5年9月18日)『鮮人労銀漸落』大阪毎日新聞

「朝鮮人」工夫の賃金に関する評価は、日本の植民地化政策によって朝鮮半島の窮乏化した脱農農民の移入であり、不熟練工＝低賃金とされている。しかし、定住を前提としない「朝鮮人」工夫への賃金評価は、当時の日本国内の零細な農民賃金との比較においても低賃金であるとはいえない。前述の日本に移入した「朝鮮人」労働者は、鉄道建設における隧道工事や山陰線香住の難工事個所に動員されており、彼らが不熟練工＝低賃金という言説で論じられることには、疑問を呈する必要があるだろう。それは、「朝鮮人」労働者の本格的な移入が京釜鉄道竣工の明治38年以降であり、そこに登場する「朝鮮人」労働者は明治34年から始まった、京釜鉄道建設工事に関与してきた工夫であったのである。これは、鉄道建設など大規模工事における「朝鮮人」労働者の賃金が、国内の並人夫と比較しても同程度であったことから「朝鮮人」工夫を積極的に利用していったことがわかる。国内鉄道工事で初めて中国人、「朝鮮人」工夫を使用した鹿島組の肥薩線事業では、これらの工夫を雇用することで、相応の事業利益を上げていたことが資料に残されている。(鉄道建設1967:388)つまり、これは日本の土木建設業者が、国内の工事において不足する熟練工、不熟練工を補うために労働者を国外で募集したのである。この「朝鮮人」労働者の移入は、賃金の上昇に反比例するように労働意欲が低下する国内労働者の問題や、日露戦争後の物価高騰に苦しむ日本の土木建設業が、労働の効率化のために生産性の低い国内の労働市場よりも、国外市場からの労働者調達に転換した結果でもあったのである。

おわりに

本論文は、この日本と韓国における植民地鉄道建設における低賃金労働と収奪、そして、その後日本に移入した「朝鮮人」労働者の低賃金という二つ通説について検証した。その成果として、朝鮮南部地域の都市、農村では、日本帝国による政治的、軍事的植民地支配が確立されるよりも早い時期に日本円への信認が急速に拡大していることを確認した。また、日本による朝鮮半島の植民地化と商品経済化は、民間資本である日本の土木建設業と「朝鮮人」農民との直接的な接触による労働市場の形成が深く関係しており、さらに、日本の土木建設業の進出と国内労働市場との関係における論証も不可欠であることを示した。

注

- 1 高橋泰隆(1995:6)を参照されたい。
- 2 この斤券、炭券などの炭鉱札は、工夫への賃金(現金)支払いの代わりに、数種類の各単位の斤券で支払われ、定期的に通貨と交換された。
- 3 この韓銭証券は、とくに永同以南の地域において流通し、炭鉱私札制度が利用してきたような工夫の労働管理だけでなく、朝鮮半島南部地域の商品経済の浸透に大きな役割を果たした(鉄道建設1967:431-432)。
- 4 これについては、大きく1904年から1905年の京釜鉄道における「朝鮮人」工夫の賃金の為替差損と実質的な賃金高騰という二つの要因がある。第一には、木村光彦、浦長瀬隆の付表から(1987,付表[2]釜山(2)「韓銭相場(円/貫)」)、日露戦争開戦前の1903年の韓銭相場1.44、1907年の韓銭相場2.19であった。つまり「朝鮮人」工夫の一日の賃金が日本円で20銭前後であり韓銭(葉銭)換算すると200文(枚)であった。しかし、1907:1903比較で韓銭相場が $2.19/1.44 = 1.52$ 倍となったために韓銭200文の交換相場は、相場上昇分だけで日本円20銭が30.4銭になっている。第二には、朝鮮から1907年に日本国内で雇用された「朝鮮人」工夫の賃金が50銭から65銭であったこと(『大阪朝日新聞』1907.6.30,京附)、また、中国大連から1907年に鹿児島に上陸した中国人苦力の賃金が入国までの一切の旅費食料支給(ただし帰国費用を除く)で日当50銭であったことなどから(『大阪朝日新聞』1907.9.9)、1903年から1907年までの工夫賃金の日本円換算比は50銭/20銭となり約2.5倍となっていることが分かる。日露戦争中の鉄道建設と物資調達については、木村、浦長瀬(1987)を参照されたい。
- 5 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おり「奄野氏の丁場にて中食(ママ)をしながら労働賃金及労働能率を聞けば、賃金は坪抜きに付一日五、六〇銭の収入となり、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。尚隧道用工夫は一円内外の収入となっている。…全七工区に使用せる苦力は、諸職工人夫合計二〇〇〇人以上にして、賃金五〇銭及至六〇銭である。」(榎谷1969:4)ということ現場担当者から聞取っている。
- 6 これについては、第一に1903年から1907年における朝鮮の通貨制度について理解する必要があり、1904年前後の京仁地域では白銅貨が流通し、釜山元山地域では葉銭が流通していた(李碩崙2000:304)。しかし、1904年当時の白銅貨は、官鑄、私鑄を含め560種類が

流通しており、正貨としての信頼を欠くものであった。一方葉銭は、形態の大小、地金の良否、重さの差異がありながらも1553種類が流通し、さらに銅の合金であったことから貨幣としての信認とともに金属である銅としての評価があったとされている。しかしながら、当時の経済の基本は、定期市（現物）経済、銅銭経済であり、体系的な貨幣（通貨）システムは存在しなかった（木村、浦長瀬 1987: 622）。このように政府貨幣は、京仁地域でも光武9年の貨幣改革などが行われてきたが統一的な通貨として十分に流通しておらず、一方で農村地帯や内陸山間部では、信認のない白銅貨（当五銭や旧銭）などの悪貨よりも、旧来の定期市（現物）経済や銅銭経済が支配的であったといえる。つまり、李朝末期における朝鮮の「通貨の位置はたかくなく」（木村、浦長瀬 1987: 621）、通貨（本位貨）と商品とを交換するという近代的通貨制度が成立しなかったのである。第二には、京釜鉄道建設では、約434.6万人の「朝鮮人」工友が雇用されていたのである。注5で論証した工友の賃金を為替相場の30銭とした場合には、直接雇用した土工数 $4,346,000 \times$ 平均賃金 0.30 円 = $1,303,800$ 円となり、忠清道永同付近を白銅貨と葉銭の流通境界として考えれば、 $1,303,800$ 円 \times $1/2 = 651,900$ 円が両地域で消費されたことになる。この当時の葉銭流通地域では、日本円にして約65万円（土工数 $4,346,000 \times 1/2 \times$ 一文銭 200 枚/日 = $434,600,000$ 枚）相当の葉銭が農村部、山間部で消費されたことになる。このような鉄道建設現場における周辺地域の一時的な物価の上昇は、国内各地の鉄道建設現場でも生じていたのである（鉄道建設 1967: 398）。

- 7 京釜・京義鉄道の日本人工友の賃金は、職種によるが1円前後と考えられている。しかし、表-1でも分かるように日本人工友については外地割増しがあり、国内賃金と「朝鮮人」人足との格差は明治43年で「朝鮮人」人足42銭に対して国内の平均的日本人が56銭となっている。これまでの近代史研究で議論されてきた朝鮮内の「朝鮮人」と日本人の「差別的賃金」とされる賃金格差については、再評価が必要である。
- 8 これについては、土木工業会（1971: 36-49）を参照されたい。
- 9 これについては、大阪商業会議所の「物価と労銀」の調査を参照されたい（『大阪毎日新聞』1912.3.9）。
- 10 注9に同じ。
- 11 明治32年に着工し明治42年に開通した鹿児島線では、鹿島組が「人夫不足」を補うために朝鮮支店を通じて「朝鮮人」工友150人を雇用している（鉄道建設 1967: 388）。また、その賃金は、「この時点では暴力等による強制労働であった可能性は少ないだろう。ちなみに賃金は九州以外の鉄道工事に比べると、少し低めであったようである」（木村 1987: 122）

参考文献

- 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』朝鮮総督府鉄道局。
- 鄭在貞, 2007, 『帝国日本の植民地支配と韓国鉄道 1892-1945』明石書店。
- C.B. デイヴィス・K.E. ウィルバーン, 1996, 『鉄路17万マイルの興亡』日本経済評論社。
- 藤井肇男, 2004, 『土木人物事典』アテネ書房。
- 服部勤, 1883, 「神戸京都及京都大津間両区鉄道運輸仕業ノ比」『工学会誌』17: 135-142。
- 市村忠蔵, 1895, 「朝鮮及ヒ満州ニ於ケル土木学上ニ実見談」『工学会誌』167: 714-721。
- 栗塚又朗, 1884, 「神戸鉄道局職場ノ実況」『工学会誌』28: 49-65。
- 笠井愛次郎, 1886, 「土木の労働」『工学会誌』56: 1240-1252。
- 近藤虎五郎, 1899, 「台湾ノ話」『工学会誌』214: 681-701。
- 高秉雲, 1962, 「日本帝国主義朝鮮植民地化過程の鉄道敷設をめぐる諸問題」『歴史評論』4・5。
- 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。
- 木村光彦・浦長瀬隆, 1987, 「開港後朝鮮の貨幣と物価」『社会経済史学』53 (5): 607-635。
- 木村健二・小松裕, 1998, 『韓国併合』直後の在日朝鮮人・中国人』明石書店。
- 高成鳳, 2006, 『植民地鉄道』日本経済評論社。
- 李碩崙, 2000, 『韓国貨幣金融史—1910年以前—』白桃書房。
- 水野直樹, 1998, 「京都における韓国・朝鮮人の形成史」『民族文化教育研究』1: 70-81。
- 野澤房敬, 1917, 「請負業者の眼に映したる鉄道工事」『工学会誌』412: 910-920。
- 野澤房敬, 1918, 「請負業者の眼に映したる鉄道工事」『工学会誌』413: 10-37。
- 野村龍太郎, 1918, 「本邦鉄道の過去現在及未来」『工学会誌』418: 375-378。
- 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: 155-183。
- 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。

- 大倉喜八郎, 1893, 「土木建築の実況」『工学会誌』136: 178-190.
- 大屋権平, 1905, 「京釜鉄道速成工事ニ就テ」『工学会誌』274: 258-272.
- 大村陽一, 2009, 「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－」『コア・エシックス』5: 11-24.
- 杉山輯吉, 1883, 「鉄道建築資本金ヲ論ス」『工学会誌』24: 483-490.
- 佐藤應次郎, 1941, 「発刊の辞」『土木満州』1 (1): 1.
- 隅谷三喜男, 1963, 『日本賃労働史論』東京大学出版会.
- 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.
- 白杉嘉明三, 1968, 『回顧70年－大林組とともに』大林組.
- 榎谷仙次郎, 1969, 『榎谷仙次郎日記』榎原仙次郎日記刊行会.
- 社団法人土木工業会・社団法人電力建設業協会編, 1971, 『日本土木建設業史』技報堂.
- 田辺朔朗, 1893, 「台湾鉄道」『工学会誌』133: 22-24.
- T.N., 1896, 「明治27年度末私設鐵道現況」『工学会誌』178: 658-660.
- T.N., 1896, 「本邦官設鐵道狀況」『工学会誌』179: 728-738.
- T.N., 1898, 「明治29年度ニ於ケル本邦鐵道概況」『工学会誌』193: 73-75.
- 高橋泰隆, 1995, 『日本植民地鐵道史論－台湾、朝鮮、満州、華北、華中鐵道の経営史的研究』日本経済評論社.
- 梅村又次, 1961, 「建築労働者の実質賃金1726－1958年」『経済研究』12 (2): 172-176.
- 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 (3): 243-248.
- 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 (3): 17-37.

Modernization of Japanese Civil Engineering Construction Industry and Korean Laborers

OMURA Yoichi

Abstract:

Generally, it is thought in historical studies that the mobilization of Korean laborers began after colonization as a result of land and labor deprivation caused by the construction of the colonial Kyonbu railroad. The purpose of this paper is to consider the economic and social impact of the construction of the Kyonbu railroad on rural society in the southern Korean Peninsula. The study is based on reports in *Kougakkaisi (Journals of Engineering Societies)* by Japanese engineers who participated in the construction of the railroad. The research found (1) that the employment agreements of Korean laborers were equivalent to those of Japanese paid laborers and (2) that the Korean paid laborers had been pushed out from the farming sector by poverty and the closing of farms before colonization. That is to say, the construction of the Kyonbu railroad produced surplus laborers in Korea from 1907 to 1910. The colonial railroad construction influenced not only the Korean labor structure but also the hierarchization of Japanese construction workers and the reformation of labor structures in Japan.

Keywords: Kyonbu railroad, Korean laborers, social impact, paid laborers, hierarchization

日本土木建設業の近代化と「朝鮮人」労働者の移入

大 村 陽 一

要旨：

本論文の目的は、京釜鉄道建設において投じられた巨額な資本が、植民地化前の朝鮮半島南部社会に与えた経済的、社会的影響を考察することにある。

本論文の構成は、第一節において、日本の土木建設業が雇用した「朝鮮人」工夫の雇用契約の賃金決定要因と、支払われた賃金が、朝鮮南部地域の貨幣の流通と商品経済に与えた経済的影響の範囲について検証する。第二節では、日本の土木建設業が朝鮮半島南部地域に投下した資本による、「韓国併合」以前の「朝鮮人」農民の貧農化と脱農化によって生じる賃金労働者層の拡大と流動化について、日本に移入した「朝鮮人」工夫の雇用状況から検証する。

そして、「朝鮮人」労働者の移動は、これまでの植民地における強制労働と収奪、移入労働者の低賃金という二つの通説にあるような労働搾取よりも、むしろ朝鮮半島の労働構造だけでなく日本国内の土木建設業労働者の階層化と労働構造の変容に連動していったことを論証する。

