

【論 説】

帝国内分業の形成と都市

——仁川の事例を中心に——

福 岡 正 章

本稿では、1920年代末から30年代の仁川を対象とし、植民地期朝鮮における都市のあり方を帝国内分業の形成と関連づけながら検討する。朝鮮は、植民地化によって帝国内分業に組み込まれ、日本資本主義の構造変化によって社会の再編成が進んでゆく。植民地期初期においては、日本の食糧供給基地として位置づけられ、農村の急激な商品経済化が進展する。さらに、20年代末から30年代における朝鮮は、単なる食料、原料品供給基地という性格のみならず、工業製品の供給地という性格をも有するようになる¹⁾。こうした朝鮮社会の変化の中で仁川は、釜山とならぶ重要な貿易港となる。そこで、本稿では、帝国内分業の結節点となる貿易港の存在が仁川という都市にどのような特徴を与えたのかという点を明らかにする。そもそも仁川は、首都漢城の外港でありながら、日朝修好条規によって開港地とされ、居留地が設定された都市である。その結果、開港と同時にまったく新しい形で都市形成がなされた。当初、仁川では、日本人人口が多く、日本人街を中心に発展してきた²⁾。すなわち、開港による居留地の設定が民族別居住地分離現象を生み出し、

1) 堀和生 (2009) 『東アジア資本主義史論Ⅱ』 ミネルヴァ書房。

2) 橋谷弘 (2004) 『帝国日本と植民地都市』 吉川弘文館。橋谷は、植民地都市を3つに類型化している。1つめは、仁川のように日本の植民地支配とともに都市形成をはじめた事例、2つめは、在来社会の都市の上に新しい都市が形成される事例、そして、3つめは、既存の大都市に日本人が新市街を形成する事例である。

居留地撤廃後もその現象は解消せず、仁川府庁、郵便局、警察、病院、図書館、銀行、取引所など、都市機能を担う主要施設が旧居留地とその付近に集中していた³⁾。

従来の植民地期朝鮮における都市形成に関しては、次のような時期区分と特徴づけがなされている⁴⁾。まず、時期区分については、1920年代における米の対日移出が離農現象を生み出し、朝鮮で都市が形成されはじめた。30年代になると、引続き都市人口は増加傾向にあるものの、日本の大資本の進出に規定され、人口増加率には、都市ごとの差異が発生していた。また、植民地期朝鮮における都市形成の特徴は、都市人口が膨張するにもかかわらず、非公式部門への就労が大きい過剰都市化であった⁵⁾。過剰都市化を招いた要因としては、都市内の需要のみに対応する工業しか育たなかったことと、中小零細企業が圧倒的多数を占めたことがあげられている。先行研究では、大資本のみならず、中小の都市工業と都市形成を関連づけて分析している点に注目される。しかし、都市工業の存在形態そのものを具体的に分析しているわけではない。仁川では、港湾によって、都市内の需要のみならず、広く日本の需要と結びつけられていた都市工業も存在していた。また、港湾というインフラそのものが雇用を生み出す側面も存在していた。本稿では、帝国内分業の結節点となる港湾がどのような形で雇用を生み出し、都市工業の存在形態を規定したのかを明らかにしたい。

本稿の構成は、次の通りである。まず、第1章では、仁川の人口動向と職業構成を概観し、第2章では、仁川の都市工業の存在形態を検討する。そして、第3章では、港湾そのものがいかなる形で雇用を生み出していたのかを明らかにする。

3) 尹正淑(1987)「仁川における民族別居住分離に関する研究」『人文地理』第39号3号, 87-101頁。

4) 孫禎睦(1996)『日帝強占期都市化過程研究』一志社。

5) 橋谷(2004)前掲書。ただし、橋谷は、植民地期に地方でも一定の工業化が進んだため、地方中小都市の発展も見られたとしている。

1 仁川における人口動向の特徴

1.1 仁川における人口増加

仁川は、日朝修好条規に基づき、1883年に日本の専管居留地が、84年に清国、各国居留地が設定される⁶⁾。開港地という性格に規定され、当初、仁川の人口は、外国人、とりわけ日本人の比重が大きかった⁷⁾。日本人居留民の職業は、官吏、貿易商のみならず、小売商から沖仲仕、大工にいたるまで各階層が在住した⁸⁾。一方、開港後の朝鮮人人口については、大韓帝国期の戸籍台帳を分析した呉星の研究によれば、持続的な人口流入とそれによる商業戸の急速な増加に起因して、仁川の新興商業都市としての性格が強まるとされている⁹⁾。例えば、外洞では、朝鮮人戸主の職業の88%が商業戸であり、1戸当の人口も平均4.7人と他地域と比較しても多かった。また、特定の階層（保有家屋の面積が20間以上）における寄口及び雇用人口の比重が大きかった。これは、大規模な商業を営んでいる商業戸が多く、流入人口が多かったためであり、開港という新しい事態に対応し、成長しつつあった朝鮮人商人達が存在したことを意味している。

それでは、仁川の民族別人口趨勢を第1表で確認してみる。まず、総人口は、1910年代に停滞し、20年代に入ると増加趨勢に転じている。とりわけ、35年から40年の間には、10万人と大幅に増加している。これは、富平郡が1940年に仁川府に編入されたことによるものであると考えられる。民族別に人口の趨勢をみると、当初、日本人人口と朝鮮人人口は拮抗していたものの、10年代以降日本人の人口増加は停滞する。これは、1900年の京仁線の開通により、仁川

6) 仁川における各国租界の設定については、孫禎陸（1982）『韓国開港期都市変化過程研究——開港場・開市場・租界・居留地——』一志社を参照。

7) 尹正淑（1987）前掲論文。

8) 橋谷弘（1993）『釜山・仁川の形成』大江、浅田、小林他編（1993）『近代日本と植民地3 植民地化と産業化』岩波書店、243-262頁。

9) 呉星（1998）『韓国近代商業都市研究——開城仁川の戸籍臺帳分析을 중심으로——』國學資料院。

第 1 表 仁川における民族別人口の趨勢

(単位：人)

年 度	朝鮮人	日本人	外国人	総人口
1895年	4,728	4,148	※	8,876
1900年	9,393	4,215	2,837	16,445
1905年	10,866	12,711	2,753	26,330
1910年	14,820	13,315	2,876	31,011
1915年	18,185	11,898	1,181	31,264
1920年	23,855	11,281	1,354	36,490
1925年	41,538	11,969	2,769	56,276
1930年	49,960	11,238	2,460	63,658
1935年	65,595	12,492	2,333	80,420
1940年	160,340	18,088	1,788	180,216

注：※は不明。

資料：尹正淑(1987)「仁川における民族別居住地分離に関する研究」『人文地理』第39巻3号, 87-101頁。

が京城の中継地としての重要性を低下させたこと、京義線、京釜線、馬山線の開通により、貿易港としての仁川の重要性が低下したためである¹⁰⁾。一方、朝鮮人人口は、一貫して増加しており、特に20年から25年の間、30年から35年の間の朝鮮人人口の増加が著しい。以上から、仁川の人口増加は、朝鮮人人口の増加が主導していたことがわかる。朝鮮人人口の増加は、どのような要因によってもたらされたのかを第2表で検討する。第2表は、京畿道内の都市である京城、仁川、開城における1930年の出生地別人口を比較したものである。これをみると、京城、仁川は、京畿道他府面、他道出生者が同一府内出生者を上回る¹¹⁾。さらに、総人口に占める同一府内出生者の割合をみると、京城が約43%であるのに対し、仁川は、28%に過ぎない。つまり、仁川は、朝鮮の中心都市である京城と比較しても、他地域からの人口流入が大きかったといえる。また、他道出生者の出生地域をみると、忠清南道4,531人、黄海道2,116人、忠清北道1,164人、慶尚南道1,149人となっており、京畿道に隣接する道からの流入が大半を占める。以上から、仁川の人口増加は、朝鮮人の他地域からの流入によってもたらされたものであった。また、有配偶者率の比較を第3表で行ってみると、年齢別の有

10) 橋谷(1993)前掲論文。

11) 他府面出生者とは、京畿道内の他地域で出生したものを指す。

第2表 京城府、仁川府、開城府における出生地別人口（単位：人）

京畿道道内	京城府			仁川府			開城府		
	総数	男	女	総数	男	女	総数	男	女
同一府面	179,226	89,632	89,594	19,228	9,825	9,403	37,411	17,011	20,400
他府面	71,382	34,770	36,612	25,652	13,398	12,254	6,647	2,966	3,681
他道	143,627	82,164	61,463	23,257	13,359	9,898	5,462	3,035	2,427
合計	394,235	206,566	187,669	68,137	36,582	31,555	49,520	23,012	26,508

資料：朝鮮総督府(1930)『国勢調査』。

注：他道には、内地、台湾、外国など朝鮮外の出生が含まれる。

第3表 京城、仁川における年齢別有配偶者率（1930年）（単位：%）

年齢	京城府		仁川府	
	男	女	男	女
0～4歳	0.0	0.0	0.0	0.0
5～9	0.0	0.0	0.0	0.0
10～14	0.6	1.2	0.2	2.8
15～19	10.9	28.7	10.6	47.0
20～24	36.2	75.1	51.8	83.6
25～29	72.4	88.3	77.6	91.6
30～34	87.4	88.7	85.1	93.5
35～39	89.8	86.4	87.9	91.3
40～44	90.8	80.7	86.7	86.9
45～49	89.9	72.7	84.8	76.3
50～54	87.5	61.0	81.7	68.3
55～59	83.6	47.5	76.2	51.8
60～64	78.1	36.0	74.2	35.9
65～69	70.9	24.0	61.5	24.8
70～74	60.1	16.0	53.7	17.1
75～79	55.7	8.7	50.0	8.6
80～84	41.8	4.4	36.0	9.0
85～89	35.9	3.7	33.3	8.3
90～94	0.0	0.0	0.0	0.0
95～99	0.0	16.7	0.0	0.0

資料：第2表を参照。

配偶者率をみれば、男女とも20～24歳の有配偶者率は、仁川の方が高く、とりわけ男性は、京城36%、仁川51%と、仁川の方が大幅に高かった。

1.2 仁川における職業構成

前節では、仁川の人口増加は、主に他地域からの朝鮮人人口の流入によってもたらされたことと、20～24歳の有配偶者率では、京城と比べ、仁川の方が高いことを明らかにした。本節では、仁川の職業構成を京城と比較する。第4表と第5表は、男女の年齢別職業構成を京城、仁川と京畿道郡部とで比較したものである。まず、無業者の割合を比較すると、男女とも京城、仁川などの都市の方が郡部よりはるかに高いことがわかる。しかし、第4表で、京城と仁川の男性無業者をみると、15歳以上の年齢における無業者の割合は、仁川の方が低いことがわかる。とりわけ、仁川の20～24歳、25～29歳における無業者の割合は、京城の半分程度である。その理由は、京城と比べ、仁川の方が工業従事者の割合が低いものの、「その他有業者」、交通業従事者の割合が高いことである。交通業などが仁川の雇用を生み出し、他地域からの人口を招きよせていたと考えられる。また、仁川の有配偶者率の高さは、こうした20代の無業者の割合が低いという職業構成のありかたを反映したものであるといえる。次に第5表で女性の職業構成をみると、無業者の割合は、京城より仁川の方が高いものの、20～49歳の工業従事者は、仁川の方が若干高いことがわかる。

それでは、職業構成のあり方をより具体的にみてゆく。最初に第6表で、男性交通業従事者と「その他有業者」から検討する。交通業従事者についていえば、「仲仕」、「舵夫・水夫」など港湾、海運に関わる職業の比重が大きい。「その他有業者」では、「日雇」が圧倒的な割合をしめていることがわかる。おそらく、この「日雇」のなかにも港湾の荷役労働に関連するものがあると推測される。さらに、第7表で仁川の女性工業従事者を検討してみると、「飲食料品、嗜好品製造」「被服、身装品製造」が多くを占めている。「飲食料品」の場合「精穀、製粉、澱粉製造工」が225人とほとんどであった¹²⁾。京城の場合、「精穀、製粉、澱粉製造工」の女性職工数は、40人にすぎず、男性職工は、166人であっ

12) 仁川の男性「精穀、製粉、澱粉製造工」は、436名であった。

第4表 京畿道（郡部）、京城府、仁川府における男性年齢別職業構成（単位：％）

京畿道（郡部）	0～11 歳	12～15 歳	16～19 歳	20～24 歳	25～29 歳	30～39 歳	40～49 歳	50～59 歳	有配偶 者率
農業	2.0	44.3	72.2	74.3	73.2	73.0	75.0	77.6	70.3
水産業	0.0	0.2	0.5	0.7	0.7	0.9	0.9	0.7	72.3
鉱業	0.0	0.0	0.1	0.3	0.5	0.5	0.3	0.2	64.8
工業	0.2	1.9	3.3	4.5	5.2	5.1	4.4	3.2	65.8
商業	0.0	1.5	3.7	4.5	4.9	5.8	5.9	5.0	75.2
交通業	0.0	0.2	1.3	2.5	2.8	2.6	2.1	1.3	76.4
公務自由業	0.0	0.1	0.6	2.7	3.4	2.6	1.7	1.4	79.8
家事使用人	0.1	0.9	0.5	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	16.6
其の他有業者	0.0	1.4	4.2	5.9	7.0	8.0	7.8	6.1	65.4
無業	97.6	49.4	13.7	4.4	2.3	1.55	1.84	4.28	4.7
総数(人)	269,042	75,064	70,916	74,719	57,913	107,797	86,426	58,397	
京城府									
農業	0.0	0.1	0.6	1.2	1.8	1.9	2.4	2.6	83.2
水産業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	82.6
鉱業	0.0	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.6	0.5	71.8
工業	0.1	7.3	16.3	19.6	24.4	23.2	20.2	16.1	62.6
商業	0.1	7.7	18.4	18.1	23.8	26.5	28.4	28.0	68.0
交通業	0.0	0.9	4.5	7.0	7.6	6.9	5.7	3.6	66.9
公務自由業	0.0	0.3	3.3	25.8	21.5	18.9	14.8	10.0	62.6
家事使用人	0.1	1.9	1.9	0.8	1.0	1.2	1.6	1.5	45.3
其の他有業者	0.0	2.8	5.7	6.0	8.6	12.6	15.0	14.0	70.3
無業	99.7	78.9	49.1	21.3	11.0	8.5	11.4	23.7	14.9
総数(人)	51,531	17,389	22,573	26,561	17,784	28,807	21,793	12,411	
仁川府									
農業	0.0	0.5	1.7	3.4	3.4	3.2	3.6	4.1	74.7
水産業	0.0	0.1	1.0	2.0	1.9	2.1	1.9	1.3	73.8
鉱業	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.3	0.2	0.0	83.3
工業	0.1	5.4	15.2	18.4	18.3	17.4	16.9	12.7	68.7
商業	0.1	9.1	23.9	23.7	23.8	23.9	24.5	26.5	69.8
交通業	0.0	1.4	7.8	15.2	17.8	17.8	16.9	12.0	70.3
公務自由業	0.0	0.2	2.7	7.1	8.9	7.0	5.7	4.1	67.6
家事使用人	0.0	1.4	1.5	0.6	0.4	0.3	0.4	0.5	29.8
其の他有業者	0.1	4.5	12.5	19.0	20.3	24.8	25.9	25.4	71.0
無業	99.7	77.3	33.6	10.5	5.1	3.2	4.1	13.6	8.5
総数(人)	9,616	2,924	3,163	3,602	3,080	5,825	4,335	2,505	

資料：第2表を参照.

第 5 表 京畿道 (郡部), 京城府, 仁川府における女性年齢別職業構成 (単位: %)

京畿道 (郡部)	0~11 歳	12~15 歳	16~19 歳	20~24 歳	25~29 歳	30~39 歳	40~49 歳	50~59 歳	有配偶 者率
農業	0.4	10.5	20.8	25.6	29.3	32.2	32.3	28.1	81.7
水産業	0	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	80.3
鉱業	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
工業	0.3	4	4.6	4.3	4.3	4.4	4.3	3.3	72.6
商業	0	0.5	1.1	1.7	2.8	4.1	4.9	4.4	70.2
交通業	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.9
公務自由業	0	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.5	0.7	50.9
家事使用人	0.4	2	1.2	0.8	0.7	0.6	0.8	0.8	41.3
其の他有業者	0	0.1	0.2	0.3	0.5	0.7	0.8	0.6	61.9
無業	98.9	82.7	71.5	66.6	61.9	57.2	56.0	61.8	39.6
総数(人)	257,220	69,229	65,457	67,943	53,070	96,093	77,911	56,447	
京城府									
農業	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	71.1
水産業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鉱業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0
工業	0.0	3.8	4.5	2.0	2.2	2.7	2.8	1.9	36.6
商業	0.1	3.3	9.1	7.9	5.4	5.7	6.6	5.7	39.5
交通業	0.0	0.6	1.7	0.7	0.2	0.1	0.1	0.0	7.7
公務自由業	0.0	0.5	4.1	4.0	2.2	1.7	1.9	1.9	26.9
家事使用人	1.3	10.2	7.3	5.5	5.4	5.3	8.0	9.8	34.7
其の他有業者	0.0	0.4	0.3	0.1	0.1	0.3	0.3	0.4	34.5
無業	98.6	81.2	73.0	79.6	84.5	84.1	80.2	80.2	45.0
総数(人)	50,498	15,251	17,407	19,133	15,045	25,462	20,022	13,275	
仁川府									
農業	0.0	0.0	0.1	0.3	0.4	0.5	0.6	0.5	79.0
水産業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0
鉱業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
工業	0.1	2.9	2.4	2.7	2.8	3.9	3.5	1.7	58.4
商業	0.0	2.5	9.1	8.2	7.4	7.2	8.3	7.5	47.4
交通業	0.0	0.4	1.2	0.7	0.2	0.1	0.1	0.0	12.3
公務自由業	0.0	0.3	1.6	1.4	0.8	0.9	0.9	0.9	28.7
家事使用人	0.5	5.4	3.0	2.1	1.9	2.3	2.8	2.7	32.5
其の他有業者	0.0	0.4	0.5	0.1	0.5	0.5	0.6	0.6	44.8
無業	99.3	88.1	82.1	84.5	86.2	84.9	83.1	86.1	47.7
総数(人)	9,246	2,457	2,585	3,076	2,428	4,479	3,176	2,287	

資料: 第 2 表を参照.

第6表 仁川交通業従事者, その他有業者(男性)内訳 (単位: %)

交通業従事者	
仲仕, 荷扱夫, 運搬夫	28.4
舵夫, 水夫	25.3
その他	9.4
荷車, 挽馬方	7.4
配達夫	6.9
船舶油差, 火夫, 石炭夫	4.0
総数(人)	3,396
その他有業者	
日傭	83.4
雑役夫	10.9
掃除夫	1.7
官庁の給仕	1.6
門衛, 番人	1.1
総数(人)	5,270

資料: 第2表を参照.

第7表 仁川工業従事者(女性)内訳 (単位: 人)

飲食料品, 嗜好品製造	285
精穀, 製粉, 澱粉製造工	225
菓子, パン, 水飴製造工	18
被服, 身装品製造	130
裁断, 裁縫工	119
被服, 裁縫業主	6

資料: 第2表を参照.

た. 以上で明らかにしえたことを整理すると, 仁川における男性有業者の特徴は, 交通業, その他有業者の比重が高いことであり, これは, 港湾というインフラが雇用を生み出していたことを表している. また, 女性の場合, 20~49歳の工業従事者の割合が京城より高く, 「精穀, 製粉, 澱粉製造工」がその割合を押し上げていたといえる. 次章では, こうした仁川の職業構成を規定した都市工業のあり方を検討する.

2 仁川における都市工業の展開

2.1 精米業

最初に仁川における業種ごとの工場労働者数を第8表で確認しておく. これをみると, 労働者総数では, 33年にいったん減少するものの, 35年に増加に転じている. 35年では, とりわけ女子労働者の増加が著しい. これは, 東洋紡績仁川工場の操業が開始するためである. 業種では, 酒造などの醸造

第 8 表 仁川における工場労働者

(単位：人)

	1931 年		1933 年		1935 年		1937 年	
	男	女	男	女	男	女	男	女
精米	722	1,482	839	975	855	962	951	1,134
粉摺	116	—	197	—	212	—	108	—
酒造	208	—	301	7	321	10	373	36
醤油	105	—	102	—	94	—	86	—
燐寸	132	224	122	239	137	255	127	273
石鹼	32	0	19	—	22	—	5	—
製材	※	※	95	—	108	—	105	—
洋蠟	※	※	12	—	11	—	5	—
製麵	※	※	※	※	※	※	10	8
製綿	※	※	※	※	※	※	72	293
染色	※	※	※	※	※	※	48	20
染料	25	—	15	—	10	—	※	※
機械	※	※	81	—	153	—	383	—
紡績	※	※	※	※	328	1,529	288	1,228
製粉	※	※	※	※	31	—	84	—
ゴム	※	※	※	※	22	69	23	52
車両	※	※	※	※	※	※	147	—
清涼飲料水	※	※	※	※	10	13	※	※
石粉	※	※	※	※	9	—	※	※
硝子	※	※	※	※	30	—	※	※
製氷	※	※	※	※	10	—	18	—
煉瓦	※	※	※	※	※	※	139	—
麵子	※	※	※	※	※	※	24	—
製繩	※	※	※	※	※	※	165	—
製塩	5	—	※	※	※	※	37	—
その他	933	18	571	22	325	8	266	—
合計	2,278	1,724	2,354	1,243	2,688	2,846	3,464	3,044

資料：仁川府『府勢一斑』各年版。

注：※は、不明。—は、データなしを示す。

業、燐寸、粉摺・精米業、紡績業などの労働者が多くをしめることがわかる。1933年までは、精米業の労働者数の比重が高く、女性労働者もこの精米業に集中していた。

仁川の精米業の存在形態を第9表で分析してみる。第9表は、1930年の国勢調査を利用し、経営を行っている階層にあたる「業主」と労働者の比率を京城と仁川で比較したものである。これをみると、京城の「精穀、製粉、澱粉」

第9表 京城と仁川における業主－職工比率 (単位：人)

	仁川				京城			
	総数	業主	労働者	1業主 当職工数	総数	業主	労働者	1業主 当職工数
工業								
飲食, 嗜好品製造	1,304	182	1,122	6.2	2,822	607	2,215	3.6
精穀, 製粉, 澱粉	705	44	661	15.0	307	101	206	2.0
菓子, パン, 水飴	246	61	185	3.0	1,178	200	978	4.9
麺類, 豆腐, 湯葉	95	30	65	2.2	492	168	324	1.9
朝鮮酒醸造	80	17	63	3.7	132	57	75	1.3
その他酒類醸造業	49	8	31	3.9	25	16	19	1.2
味噌, 醤油, 酢醸造	56	9	47	5.2	97	24	73	3.0
木, 竹, 草蓆に関する製造	632	50	548	11.0	3,228	122	2,341	19.2
被服, 身装品	538	59	479	8.1	4,906	447	4,459	10.0
被服裁縫	306	39	267	6.8	3,476	326	3,150	9.7
金属, 機械器具, 造船, 運搬用具	396	29	367	12.7	3,149	184	2,965	16.1
化学製品	236	25	211	8.4	1,109	168	941	5.6
紡織工業	184	18	166	9.2	3,175	219	2,956	13.5
商業								
物品販売業	3,471	1,541	1,930	1.3	20,921	9,449	11,472	1.2

注：木、竹、草蓆に関する製造業の労働者から大工は除外した。商業労働者は、店員・売子、商業手助、注文取・外交員の合計。

資料：第2表を参照。

業は、1業主当たりの労働者数は、2.0人であるのに対し、仁川の場合15.0人となっている。1業主当たりの労働者数が2.0というのは、京城の精米業がほぼ雇用労働に依存しない、すなわち家族労働を中心にした都市小経営という性格が強いことを意味している。それに対し、仁川の精米業は、かなり大規模化していることがわかる。ここでは、国勢調査の産業分類である「精穀、製粉、澱粉」となっているが、例えば、1931年の京城の場合、精米業の労働者は698人、穀粉業は35人となっているので、その内容は、精米業であると判断しても問題がない¹³⁾。また、仁川も第8表でみた精米労働者の多さと、35年に日本製粉仁川

13) 京城府(1932)『産業要覧』49-54頁。

工場の操業が開始されることから同様であるとみていい¹⁴⁾。以上から、仁川の精米業は、京城と比較すると、女性労働力を多用し、大規模化していたことがわかる。

仁川の精米業が女性労働力を多用した要因は、何なのであろうか。次の史料をみしてみる。

飯米ノ需給調整関係ニ付テハ内地人経営者、朝鮮人経営者間ニ稍々趣ヲ異ニスルモノガアル即チ大体ニ於テ前者ハ内地人消費者ヲ後者ハ朝鮮人消費者を顧客トスルカラ内地人経営者ハ石抜米ヲ調整シテ之ヲ供給シ朝鮮人経営者ハ一般朝鮮人ノ求ムル不拔米ヲ調整スルモノ多ク。¹⁵⁾

この史料は、京城の精米業に関する史料である。ここからは、京城では、朝鮮人経営者と日本人経営者では、消費者が違うため、生産工程にも相違があったことが述べられている。京城における内地人向け精米業者は、精米工程の中で、「石抜」をおこなっていた。さらに、「職工中女工の女工ノ内地人経営ニ比較的多数ヲ示スノハ朝鮮人経営者ニ比シ所謂石抜米ヲ多ク調整スルガ為デアル」¹⁶⁾とあるように、この「石抜」工程に従事していたのは、女性労働者であった。

次に、仁川精米業が大規模化した要因を探ってみる。第 10 表と第 11 表は、京城と仁川の精米高や搬入米をみたものである。精米高をみると、仁川の精米高は、京城の 2～3 倍程度であった。次に両精米業の販路についてみてみると、京城の場合、第 11 表で府内消費と府外の消費である輸移出搬出米を比較すると、府内消費の方が大幅に大きく、京城の精米業は、京城府内の需要に対応したものであったことがわかる。一方、仁川の方は、搬入米、精

14) 日本製粉株式会社 (1968)『日本製粉株式会社七十年史』328 頁。

15) 京城府 (1935)『精米工業 ゴム工業ニ関スル調査』10 頁。

16) 同上書、25 頁。

第10表 仁川府における精米高と輸移出高 (単位：石)

	前年度在庫	搬入米	府内精米高	輸移出	輸移出 (全朝鮮)
1929年	※	43,367	935,081	896,331	2,081,582
1931年	8,280	84,090	1,078,606	1,266,497	3,764,232
1933年	※	118,759	1,001,060	1,184,603	3,758,954
1935年	※	64,482	1,030,992	951,351	3,654,115
1937年	12,328	73,824	1,295,144	1,075,924	3,973,940

資料：仁川商工会議所（各年版）『統計年報』。

注：※は、不明。

第11表 京城府における米消費 (単位：石)

	輸移出搬出米	搬入米	府内精米高	府内消費
1928年	20,000	10,400	318,700	309,100
1929年	17,100	79,700	360,800	423,400
1930年	50,600	8,000	379,800	337,200
1931年	53,300	7,200	391,600	345,500
1932年	60,500	16,800	400,600	356,900

資料：京城府（1935）『精米工業・ゴム工業に関する調査』1935年。

米高と輸移出を比較してみると、仁川に廻着、加工される白米のほとんどは、輸移出向けのものであった。輸移出といっても、仁川から搬出される白米は、ほとんどが日本向けであった。以上から、仁川の精米業者の大規模化と女性労働者の多用は、需要の相違によるものであったといえる。

仁川における精米業者は、第12表に見られる通り、大規模な精米工場は、日本人工場がほとんどを占めていた。おそらく、日本向け移出米の精米を担ったのも日本人工場であると、推測される。また、大規模な精米工場は、粳摺を兼営している場合が多かった。一方、主要な粳摺専業工場は、第13表にあるとおり、すべて朝鮮人工場であった。専業の粳摺工場が朝鮮人によって担われた理由は、「粳ニハ玄米ノ様ニ格付ニ依ル売買取引ガナイ為メニ業者自身ガ地方ニ出テ実見ニ依ル商取引ヲ為サネバナラヌ此ノ場合ニ地方商人又ハ農家トノ商取引ニ経験ヲ有シ精通スルモノデナケレバ往々円滑ナ商談ヲ纏メ得ナイコトガ多ク粳原料トスルモノガ朝鮮人経営者ニ多ク内地人経営者ニ

第 12 表 仁川府における粳摺精米業 (1927 年)

	資本金 (千円)	創業年	生産能力 (玄米) (石)	生産能力 (精米) (石)	馬力
力武物産	700	1904	—	1,600	180
合資会社加藤精米仁川支店	300	1919	1,600	1,600	375
有馬精米所	150	1924	400	500	200
奥田精米所	225	1919	300	400	100
斎藤合名会社仁川支店	300	1919	400	400	275
朝鮮精米仁川支店	300	1918	200	300	90
直野精米所	50	1920	250	250	100
辻川精米所	50	1914	200	200	84
馬場精米所	40	1917	—	150	41
合資会社園田精米所	35	1927	250	200	70
杉野精米所	50	1927	300	250	100
青木精米所	20	1926	200	200	50
吉村精米所	30	1927	150	100	50
朱命基精米所	50	1925	250	100	60
劉君星精米所	10	1924	250	100	80
李興善精米所	50	1925	200	100	45
金泰勲精米所	※	1924	60	100	※
宇一精米所	※	1926	100	100	※
鄭鎮壽精米所	※	1926	—	80	※
尹永壽精米所	※	1924	100	50	※
門畑精米所	※	1918	—	30	※
綿島精米所	※	1920	—	20	※
宮本精米所	※	1922	—	20	※
南波精米所	※	1925	—	20	※
青松精米所	※	1923	—	20	※
木村精米所	※	1923	—	10	※
杉本精米所	※	1923	—	10	※
松茂精米所	※	1924	—	10	※
仁華屋精米所	※	1924	—	10	※

資料：仁川商業会議所『仁川に於ける生産工業』出版年度不明。

注：生産高は、1日12時間当たりの生産高を示す。※は、不明。—は、データなしを示す。

尠イノハ此ノ間ノ事情ヲ物語ルモノデアル」とあるとおり、格付がなされていない粳を農村と直取引を行うためであった¹⁷⁾。

仁川の精米業が大規模化し、女性労働力を多用していたのは、港湾を媒介にして、日本市場と結びついていたためであるといえる。以上から、仁川の

17) 同上書、30頁。

第 13 表 仁川府における粳摺精米業（1927 年）

業主名	創業年	1927 年生産高（石）
金泰潤	1918	9,700
徐元一	1914	7,700
朴宗植	1921	6,000
金善佑	1919	5,300
趙聖文	1915	5,000
崔鎮燮	1921	5,000
李春葉	1916	4,500
姜容熙	1914	4,300
趙聖瑞	1914	3,200
沈宜英	1916	3,000
韓道瑞	1916	2,500
鄭昌謨	1917	2,300

資料：第 12 表を参照。

精米業のありかたは、港湾に規定されていたといえる。

2.2 仁川におけるその他の都市工業——酒造，燐寸，紡績業

仁川では、精米業以外にも酒造業，紡績業，燐寸などの労働者数の比重が大きかった。ここでは、これらの工業のあり方を検討する。

2.2.1 酒造業

まず、精米業と同じ食料品工業である酒造業をみってみる。前掲第 9 表で、醸造業の 1 業種当たりの職工数をみみると、京城とくらべ、仁川の方が大きい。とりわけ日本酒を含むその他酒類は、仁川の方がより大規模になっている。第 14 表で酒類醸造業の工場規模を京城と比較してみると、1931 年を除いて、1 工場あたりの生産額，動力数，労働者数ともに仁川の方が大きい。1927 年の仁川における種別の酒類生産高は、清酒 6,400 石，焼酎 12,000 石，朝鮮酒（濁酒，薬酒）19,000 石となっている¹⁸⁾。清酒の原料は、京畿道，忠清

18) 仁川府（1933）『仁川府史』1101-1109 頁。

第 14 表 京城と仁川の酒造業

	京城				仁川			
	工場数	労働者数	馬力数	生産額 (千円)	工場数	労働者数	馬力数	生産額 (千円)
1929年	30	208	※	1,471	25	223	75	2,172
1931年	32	238	56	1,254	48	208	91	1,503
1934年	33	387	39	1,840	21	338	222	2,428

資料：仁川商工会議所（各年版）『統計年報』，京城府（各年版）『産業要覧』。

注：※は不明。

南北道の穀良都や神力を使用していた¹⁹⁾。穀良都や神力は、日本米穀市場に適合させるために、1910年代より朝鮮で普及が図られた品種である²⁰⁾。清酒の販路は、生産高の40%が京畿道、20%が中国及び満洲方面であった。仁川の酒造業が大規模化した要因は、仁川が対日米穀移出港であったため、原料である米の集積地となっていたことである。

2.2.2 燐寸工業

1917年に創立された朝鮮燐寸株式会社が仁川で生産をおこなっていた。朝鮮燐寸株式会社は、朝鮮で唯一燐寸を生産していた企業である。仁川で生産が行われた理由は、原料軸木である鴨緑江産出の木材が安価に利用できたことである²¹⁾。すなわち、仁川の港湾を利用して、新義州からの木材を大量に輸送することが可能であったためである。さらに、仁川における燐寸生産に付随して、仁川近隣の素砂、富平では、家庭副業として製函が行われていた。従事していた家庭は、1,500戸、賃金は、1,000組仕上げで17銭であった²²⁾。

2.2.3 紡績業

東洋紡績は、1932年から仁川府萬石町に用地を確保し、工場建設をはじめた。

19) 仁川商業会議所（1927）『仁川ニ於ケル生産工業』12頁。

20) 河合和男（1986）『朝鮮における産米増殖計画』未来社、20-22頁。

21) 仁川府（1933）前掲書、1123頁。

22) 「朝鮮に於ける燐寸工業のなやみ」『朝鮮毎日』（1928年9月20日）。

1934年には、仁川工場の操業を開始する²³⁾。東洋紡績が朝鮮に進出した理由は、そもそも日本綿布の一大消費地であったこと、工場法の適用がなされないことなどであった。仁川を選定した理由は、京城に近く港湾が存在したこと、通勤可能な労働力が豊富に存在したことであった²⁴⁾。労働力については、当初通勤制を採用しようとした²⁵⁾。しかし、「時間を定めて集团的に勤務することは、これに馴れない現地人にとって少なからぬ苦痛であったと見えて、欠勤者が続出し、それを責めると翌日から出勤しないという」²⁶⁾状態であったため、結局、寮制度を導入し、労働者の規律化を図ることとなった。また、労働者も慶尚北道奉化などから女性労働者を雇用したことから、仁川府内だけで必要な労働力を充足することはできなかったといえる²⁷⁾。

酒造業のあり方や燐寸、紡績業の立地は、仁川港の存在によって規定されていたといえる。

3 仁川港と荷役労働

3.1 仁川港の荷役能力の拡張

本章では、精米業をはじめとした仁川の都市工業の存在形態や立地を規定した仁川港そのものを検討する。

第1図によれば、仁川港の貿易量（トン数）は、1920年代初頭まで増減を繰り返し、20年代半ばくらいから増加趨勢に転じる。貿易量の増加により、仁川港の狭隘化問題が発生する。仁川港では、1921年に、船待時間のため岸壁仕役ができなかった船舶が45隻、43,400トンにのぼった。また、1隻当たりの平均船待時間は17時間となっていた²⁸⁾。こうした船待時間の長期化は、岸

23) 東洋紡績（1953）『東洋紡績70年史』377頁。

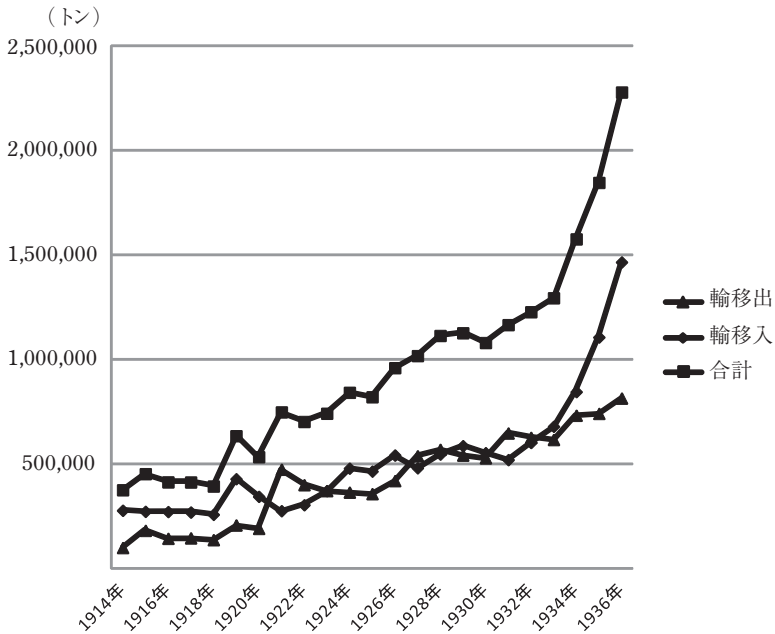
24) 東洋紡績（1986）『百年史』307頁。

25) 東洋紡績（1953）前掲書、378頁。

26) 同上書、378頁。

27) 「春窮의 農村處女 卅八名 都會로 進出 奉化서 仁川紡織工으로」『東亞日報』（1938年3月20日）（국사편찬위원회 한국사데이터베이스 <http://db.history.go.kr>）。

28) 「仁川築港拡張の急 船渠の利用は年々増大す」『京城日報』（1922年12月9日）。



資料：仁川税関『仁川港貿易要覧』各年版。

第 1 図 仁川港輸移出入推移

壁の狭隘化によるものであった。仁川港の岸壁1坪当たりの積降貨物量は、2,000トン近くにもほった。同じ指標を日本本国の港湾と比較してみると、神戸港1,000トン、大阪港900トン、門司港1,200トンとなっていた。貿易量の増加により、仁川港では、岸壁の狭隘化問題が発生し、効率的な港湾業務が行えなかったといえる。このような状況に対し、仁川商業会議所を中心にした商工業者は、議会に仁川港拡張の請願をおこなう²⁹⁾。1929年より140万円を投じ、船渠南側の係船壁と構内の拡張工事が開始され、工事は、1935年に終了する³⁰⁾。

29) 「仁川築港拡張請願 会議所で詳細調査の結果議会にも建議案を提出せん」『京城日報』(1922年12月27日)。

30) 朝鮮運送(1936)『朝鮮港湾之事情』57頁。

その結果、1936年の仁川港における船渠内の埠頭設備は、北側係船壁が4,500トン級の船舶であれば3隻、2,000トン級の船舶であれば5隻を係留することが可能であった。さらに、船渠内の南側棧橋は、1,000～2,000トン級の船舶4隻の係留が可能であった。荷役能力は、雑貨20トン/毎時、穀物30トン/毎時、石炭35トン/毎時であった³¹⁾。

3.2 仁川における港湾荷役業と労働者の供給

仁川における港湾荷役業は、どのようなものであったのであろうか。第15表を見てみる。仁川では、国際通運仁川支店、慶田組、共同海運商会などが港湾荷役業務をおこなっていた。これらの荷役業は、日本郵船、朝鮮郵船などの船会社と専属関係を取り結んでいた。また、これら以外にも木村組、大和組、福島組などが存在し、仁川の荷役業者によって、仁川回漕組合が結成され、荷役賃などが協定されていた³²⁾。各地の領事による調査である『農工商業等ニ従事スル在外邦人営業状態取調一件』には、慶田組（貨物仲次）、木村回漕店（舢舨営業）、福島組（仲仕受負）、大和組（仲仕受負）などの名がみられる³³⁾。荷役業者は、朝鮮の開港後の日本貿易商社、船会社の進出に伴い、朝鮮へ進出したものと考えられる。

こうした荷役業への労働者の供給は、どのような形で行われていたのであろうか。次の史料をみてみる。

当港は左の二組の労働者組合に依りて各船會社の船内及埠頭作業の人夫供給をなす。

永信組 組長 金貞坤 組員約 八十五名

昌信組 組長 金相圭 組員約 六十五名。³⁴⁾

31) 朝鮮運送(1936)同上書、57-79頁。

32) 日本港湾協会(1967年)『日本港湾運送事業史』446頁。

33) 外務省通商局(1905年)『海外日本実業者ノ調査』芳賀登他編(2001年)『日本人物情報大系 朝鮮編1』皓星社、15-19頁。

34) 朝鮮運送(1936)同上書、71頁。この史料でいう組員とは、什長のことを指すと思われる。什長制度とは、日本の飯場制、納屋制度と類似した制度である。

第 15 表 仁川における荷役業者 (1931 年)

荷役業者	船会社
国際通運仁川支店	日本郵船, 近海郵船, 朝鮮郵船
慶田組	大阪商船
協同運輸商会	山下汽船
朝日組	辰馬汽船, 鹿児島郵船
日鮮海運	島谷汽船, 沢山兄弟商会
高橋回漕部	尼崎汽船
野口商会	阿波共同汽船

資料：日本港湾協会『日本港湾運送事業史』1967年。

この史料では、船内荷役、陸揚荷役を行う労働者の供給が永信組、昌信組の2つの組織によって行われていたことがわかる。つまり、仁川の荷役業者は、直接に労働者を雇用していたわけではなく、労働力の供給を「労働者組合」に依存していた。仁川の荷役業者は、「労働者組合」に実際の荷役作業を依存し、「労働者組合」は、荷役業者と作業契約を取り結び、荷役作業を行っていた。「労働者組合」とは、労働組合を意味するわけではなく、荷役労働者の供給組織及び荷役下請業者としての性格を有するものであった。これらの組織は、什長制を採用し、什長が労働者の雇用、労務管理、賃金の支払について直接に責任を負っていた³⁵⁾。什長達は、自己の計算の下で、労働者の雇用、資材の利用を行い、請負額と費用の差額が自己の収入となっていた。

間接雇用組織によって、供給される労働者は、どのような性格を持っていたのであろうか。

マ
般人夫（船人夫＝筆者）は殆ど自由労働者にして多きは三千名少なきも一千名を下らず。船渠内は常に多数船舶輻湊し、時間的に多数の人夫を要するため労銀も比較的高率なるを以て自由労働者は築港に向かって集中す。従って農繁期以外各社の作業に人夫不足を感ずること殆ど稀なり。³⁶⁾

35) 李奎昌 (1974) 『韓国港湾荷役労務論——組織と管理を中心として——』一潮閣, 32-41 頁。

36) 朝鮮運送 (1936) 前掲書, 71 頁。

この史料からは、仁川港の荷役労働者のほとんどが日雇労働者であったことがわかる。一方、群山港では、間接雇用組織の中にも常雇労働者が500名で、日雇労働者は、500名であった³⁷⁾。仁川港の荷役労働者は、日雇労働者の比重が大きかったといえる。こうした荷役労働者の賃金は、1934年末における仲仕（朝鮮人）の場合、2.00円であった。それ以外の職業をみれば、大工（朝鮮人）2.00円、木挽（朝鮮人）2.00円、左官（朝鮮人）2.00円、石工（朝鮮人）1.80円³⁸⁾、工場労働者（成年男工）0.5 - 1.00円³⁹⁾となっており、荷役労働者の賃金は、建築労働者、工場労働者と比較しても遜色はなかった。

しかし、日中戦争が勃発すると、日雇荷役労働者不足が発生する。日雇労働者の供給源であった仁川近郊の農村にも大工場が進出してきたことによって、各農家の労働力不足が深刻化する。さらに、農閑期に生計をたてるために仁川港埠頭にやってきた労働者も労働条件が有利な農村に帰郷するようになる⁴⁰⁾。こうした労働者の移動に対し、仁川府では、「埠頭労働機構」の欠陥に対する対策を考究しはじめる。その具体案としては、労働者の移動防止と生活安定のために荷役業務を「下請制」から日給制の「府営制」とすることではないかという推測がなされていた⁴¹⁾。仁川府の「府営制」案の内容は、荷役労働や労働者の供給のみならず、団平船、舢舨などを統制し、府営化しようとしていたことが明らかになる⁴²⁾。仁川府は、陸上荷役のみならず、荷役作業全体を府営化しようとしていたようである。

1940年になると、労働力不足がさらに深刻化する。労働力不足が仁川港の荷役能力の低下をもたらし、荷役能力は、最大一日1000トンにすぎなくなる。9月に入港した船舶は、荷役能力の低下のため、最大7～14日までの滞船料

37) 港湾協会(1931)『朝鮮諸港荷役調査』97-105頁。

38) 仁川商工会議所(1937年)『統計年報』170-173頁。

39) 仁川商工会議所(1935年)『仁川に於ける企業のしるべ』21頁。

40) 「労働者歸郷으로 仁川埠頭 荷役に 異狀 富川農家에도 勞動飢饉」(1938年6月11日)。

41) 「人夫浮動을 沮止코저 埠頭労働機構改革 인천부서 경영코저 대책 고구 今後歸趨를 一般注視」(1938年10月26日)。

42) 「仁川埠頭人夫の統制」(1939年1月11日)。

を支払っていた⁴³⁾。この労働力不足は、農繁期で労働者が減少しているものの、内地における物資の需給統制や朝鮮内の米穀が自由出荷できなり、貨物が減少した結果、労働力不足が自然解消された⁴⁴⁾。

お わ り に

本稿で明らかにしえたことを整理すると、次の通りである。まず、仁川の人口は、地域からの流入者が多いこと、無業者の割合が京城と比べて低いことが特徴であった。その要因としては、男性では、交通業、とりわけ仲仕や水夫など港湾関連の労働者が多くを占めたこと、女性の場合、20～40歳代の工業従事者が比較的多かったことである。

さらに、仁川の都市工業は、精米業・酒造業といった食料品工業や醸造業で大規模化が進んだ。これは、精米業に関していえば、需要が仁川府内だけでなく、港湾を媒介にして日本市場と直結していたためであった。仁川の精米業が多数の女性労働者を雇用したこともこの点に規定されたものであった。酒造業は、日本へ移出される米が仁川に集積していたことにより、原料が豊富に存在していたためであると考えられる。また、紡績業や燐寸工業が仁川に立地したのも港湾の存在によるものであった。

以上をまとめると、仁川は、帝国内分業の結節点である港湾そのものが雇用を生み出し、都市工業の大規模化がもたらされた都市であるといえる。ただし、30年代後半の戦時期になると、労働力需要が増加し、港湾労働者の流動性が高まったことから、港湾の雇用創出にも限界が現れはじめたといえる。

(ふくおか まさあき・同志社大学経済学部)

43) 「仁川港の荷役停滞——人夫不足が最大原因」『朝鮮新聞』(1940年10月15日)。

44) 「人夫難も解消し、荷役先づ順調」『京城日報』(1940年11月21日)。

The Doshisha University Economic Review Vol.63 No.4

Abstract

Masaaki FUKUOKA, *Division of Labor in the Japanese Empire and in its Cities: The Case of Jinsen*

In Jinsen, the port linked the town's industry, such as its rice-cleaning mill, to the Japanese market, and helped the industry expand in scale. In addition, the port generated employment. As a result, people began thronging to Jinsen, and the city emerged.