

## 京仁鉄道(上)

李氏朝鮮は明治 30 年(1897)10 月 14 日、国の名称を従来の朝鮮国から大漢国に改めると発表した。ようやく自らの意思で清国の属国であるという認識を捨てたと言えるかもしれない。大という文字が入っていることについて日本公使館は「われわれが大日本帝国と称しているのと同じで、あまりこだわることはない。韓国でよい」と解説、在朝鮮国仁川港日本領事館は在韓国日本領事館に改められている。

ロシア公使館に居を遷していた高宗は、閔妃の廟のそばに新王宮を建て、7 月からそこで執務していた。

この時期、日韓の間で交渉が続いていたのは仁川と漢城を結ぶ京仁鉄道問題だった。明治 27 年(1894)8 月 20 日に結ばれた日朝暫定合同条款では明確に日本に敷設権を与えるとなっていた。ところが翌年、井上馨公使が具体的交渉に入ったところ米、英、独、露 4 カ国公使が異議を申し立てた。このため交渉が難航している間に公使が替わり、閔妃殺害事件が起きて韓国人の対日感情が悪化、それをよいことに朝鮮政府は米人のモールズに権利を与えてしまった。モールズ・タウンゼント商会のモールズである。1 年以内に着工、3 年以内に竣工すること、違反したら権利を失うという条件つきだった。

仁川駅をどこにするかが最初の難題だった。モールズたちがまず考えたのは後の浜町付近だった。しかし牛角岬から浜町のルートの中の日本人地主が土地の買収に応じず、結局現在のように鷹峰山(気象観測所のところ)を大きく迂回し、仁川港近くに駅を作る案に落ち着いた。

モールズは明治 30 年 3 月 22 日、京仁街道の牛角岬で起工式は行った。しかし資金不足となり、ニューヨークでの資金調達もうまくいかず、日本に権利買い取りを打診してきた。そこで渋沢栄一を委員長にした京仁鉄道引受組合が設立された。委員には岩崎弥之助、三井高保、益田孝、中上川彦次郎、安田善次郎、大倉喜八郎、原善三郎、森村市左衛門、前島密といった日本経済界のトップが顔をそろえていた。吉田茂の父、竹内綱も一員だった。岩崎と三井が各 5 万円、渋沢、大倉、安田が各 2 万 5000 円、その他の者は前島を代表にして 2 万 5000 円、計 20 万円を出資した。

引受組合とモールズの交渉は価格や条件を巡って紛糾、一時はフランスが買収する動きをみせていたが大隈重信外相が動き、日本政府も資金負担することになって結局 180 万円での契約が成立した。工事は途中だったが日本が引き継ぐことになり、引受組合は明治 32 年 5 月 15 日、京仁鉄道合資会社に衣替えした。しかしそれまでの工事は粗雑であり、日本から九州鉄道社長の仙石貢を招いて指導を受け改修、仁川から鷺梁津(現在の永登浦)までは同年 9 月に完成、18 日に開通式を行って部分開通した。しかし漢江鉄橋は大雨により運搬用仮橋が 2 度も流され、厳寒もあって難航、半年の工期延長を申請して認められ、全線が完成したのは 33 年 11 月 12 日だった。

## 京仁鉄道(下)

京仁鉄道は朝鮮半島で最初に敷設された鉄道だった。当初主導したのが米人モールズだったため、軌道は世界標準とされる 1435 ミリで日本の鉄道より幅が広く、ゆったりして乗り心地がよくスピードも出せる。そういう点ではよかったのではないだろうか。仮に日朝暫定条款どおり最初から日本が敷設権を持ち設計していたら、日本と同じ 1067 ミリの狭軌になっていたかもしれない。

初めての鉄道だけに韓国人の人気は高く、仁川—鷺梁津(現永登浦)間の部分営業だった時の乗客の 80%は韓国人だった。日本人は鷺梁津駅から漢江の船着き場まで歩き、船で漢城に入る面倒くさい旅程を嫌い、従来の交通手段を利用する人がかなりあった。営業開始直後は仁川と鷺梁津の双方から朝 1 本、午後 1 本の 2 往復だけだったが全通直前には 4 往復に増えていた。旅客数は 1 日 360 人を超え、貨物の収入も 1 キロメートルあたり 7 円 39 銭あった。

仁川—南大門—西大門間 43 キロが全面開通すると 5 往復になり、清国人が増え始めた。それでも韓国人 60%、

清国人 20%、日本人その他 20%だった。清国人は日清戦争直後に失った朝鮮での商権を取り戻す努力をしており、着々と成功しつつあった。清国人が得意にしていた仁川での野菜栽培が復活していた。鉄道開通は彼らにとって追い風になっていた。

仁川—京城(けいじょう=日本人はいつの頃か漢城をこう呼びはじめていた)間旅客運賃は 1 等 1 円 50 銭、2 等 80 銭、3 等 40 銭だった。乗客の 80%は 3 等客だった。開通前、乗馬だと片道 2 円 50 銭、輿だと 4 円かかっていたから割安だった。貨物運賃は品目ごとに定められていたが 1 キロメートルあたり収入は 16 円 3 銭に跳ね上がった。結局京仁鉄道合資会社は初年度から 5%の配当を行ったのである。36 年度の決算をみると、営業収入 108 万円で営業費 51 万 4000 円となっており、収入の半分以上が利益として残る超優良企業に育っていた。

仁川—京城の所要時間は当初 1 時間 40 分だったが徐々にスピードアップ、大正時代には 1 時間 20 分に、昭和 7 年には 13 往復走る快速で 50 分に縮まった。

京仁鉄道の順調な滑り出しを確認した日本政府は明治 34 年 8 月 21 日、敷設権のある京城—釜山をむすぶ京釜鉄道の起工式を永登浦駅で行った。軌道は京仁鉄道と同じ 1435 ミリとし、永登浦—西大門間は京仁鉄道のレールを使う計画だった。永登浦から釜山までの工事は順調に進み、京釜鉄道は 36 年夏に完成、一体経営ということで京仁鉄道は京釜鉄道に合併され京釜鉄道京仁線になった。それもつかの間、39 年には国鉄に、日韓併合後は朝鮮総督府鉄道局になっている。

京仁線のうち仁川駅と上仁川駅の営業をしてみると、仁川駅は貨物中心になっていた。仁川全体の貨物の 95%が仁川駅扱いとなっていた。上仁川駅は旅客中心の駅で、昭和にはいると乗降客数が 100 万人を超えた。このため駅舎の大拡張工事が行われている。

## 堀家の凋落

京仁鉄道が開通すると、仁川にとって予想もしなかったマイナスの影響が現れた。漢城に赴く欧米の人たちが仁川を素通りするようになったのである。開通前は少なくとも 1 泊、場合によっては数泊していたのに、全く泊まろうとしなくなった。漢城まで 1 時間と少しで行くことができるのだから当然と言えば当然である。仁川の歴史が短く、魅力のある街になっていなかったとも言える。

影響をモロに受けたのが大仏ホテルであり、堀久太郎、力太郎親子だった。堀親子は堀商会を設立、大仏ホテルの収益をもとに事業の多角化を進めていた。最も力を入れていたのは海運業、それも漢江江運だった。漢江を利用して漢城と仁川など諸都市を結ぶ航路である。漢城には松坡、鷺梁津、龍山、麻浦、楊花津などの港があった。

明治 25 年 11 月、堀商会は汽船龍山号で仁川—龍山航路を開設した。旅客運賃は上等 1 円 20 銭、下等 60 銭、貨物は穀物 1 石 25 銭、木綿 50 疋 30 銭などだった。これまた大成功、翌年には慶運号、寶丹丸を次々投入した。この盛況をみた清国の袁世凱が利運社を設立して参入、仁川居留民の荒木助太郎も 2 隻の船で参戦、激戦になった。しかし堀商会はトップを守り続けた。

堀久太郎は 26 年、10 数日かけて大同江を測量、仁川—平壤航路を開いた。この区間は地形が複雑で難所が多いため船で 20 日程度かかっていたが堀商会は 30 時間で通行できるようにし、月 5 往復の定期便を開設したのである。日清戦争の平壤会戦の直前には平壤周辺の日本人を避難させるため特別便を出すなど救出に尽力している。また軍需物資の輸送に船を提供、日本の勝利に貢献している。

堀商会はさらに船腹を拡充、仁川—群山—木浦航路、仁川—鎮南浦航路などの定期航路、不定期航路として仁川—大阪、仁川—台湾、仁川—上海、仁川—元山と手を広げた。けれども漢江の相次ぐ洪水で龍山号、寶丹丸、新龍山号を次々と失い大損害を被った。そうしたところに京仁鉄道が開通したのである。本来の事業である大仏ホテルは閑古鳥が鳴くようになり、営業を続けられなくなって売却した。海運業の方も仁川—龍山航路の旅客や貨物は鉄道に奪われてしまった。二つのドル箱が同時になくなった堀家にとって京仁鉄道開通は二重の打撃になった

のである。

しかしながら堀商会はその他航路を維持、海運業は続けていた。堀家にとどめをさしたのは明治 37、38 年の日露戦争だった。日本郵船、大阪商船など大手海運会社が、釜山以北は危険として船舶の運航を停止したのに対し堀商会は全面的に日本軍に協力、多くの船を提供して軍需物資の輸送に従事した。このためロシア軍の攻撃を受け、4 隻の船と船員を失ったのである。挽回不可能な痛手だった。

それでも細々と営業をつづけていたが、明治 45 年、韓国内航海運会社が大同団結して朝鮮郵船を設立したのを機に海運業から撤退した。

## 日露戦争前夜

閔妃殺害事件後、韓国国王・高宗のロシア傾斜は激しくなった。南下政策を続けるニコライ二世は、三国干渉で日本が清国に返還した遼東半島の旅順を租借、太平洋艦隊の基地にして朝鮮半島にらみをきかせ、韓国北部の金鉾山、石炭採掘権、森林伐採権、東海岸の捕鯨権を取得、さらに英国人の財政顧問をロシア人に替えるよう要求して実現させた。顧問として着任したアレキシーフがまずやったことは、明治 34 年 2 月に発令した貿易の決済通貨となっていた日本の銀貨の使用禁止令だった。しかし海関の責任者の英国人ブイオンは禁止令を無視して日本の銀貨での決済を認めたため、ロシアは海関の責任者もロシア人にするよう求め英国と対立した。露漢銀行設立は決まった。

日本はできるだけ外交交渉で対抗しようとし、ロシアとの間で「小村—ウェーバー協定」「山縣—ロバノフ協定」「西—ローゼン協定」を相次いで結んだが効果はほとんどなかった。こうしたなか、やはりロシアの南下政策を懸念していた英国との間で明治 35 年(1902)「日英同盟」が締結された。

日露関係が緊迫するなか、仁川ではいろいろな動きがみられている。まず江華島でロシアの旅順軍港建設のための石材切り出しと運搬作業がはじまった。発注者はロシア人サバチンで輸送を請け負ったのが日本の居留民小川回漕店だった。石材は長さ 90 呎から 120 呎、幅 60 呎、厚さ 30 呎、重さ 450 キログラム。量は 5000 個で 1 個 2 円、運送費は 1 個 2 円 15 銭だった。領事館は神経をとがらせたが、民間契約ということで口出ししなかった。

明治 33 年 8 月 7 日には帝国常備艦隊司令長官の東郷平八郎海軍中将が、英国で建造され就航してまもない巡洋艦常盤(9700 トン)、巡洋艦高砂(4155 トン)両艦を率いて仁川を訪れた。ちょうどロシアの軍艦「シラーチ」が入港しており、生牛 10 頭を積み込んで出港するところだった。

東郷中将の突然の来訪は仁川の内外人を非常に驚かせ、さまざまな噂が流された。領事館の報告には「海軍大臣の内命をうけての挨拶まわりというという噂がある」と書かれている。しかし実際はそういう人事はなかった。また報告には「閔妃殺害事件後、帝国の威信が損なわれた感じがあったが、北清事変(義和団事件)発生し、帝国は続々兵を派遣し、武威をあげ各国から賞賛されていることは我が国に対する韓国人の意向にもおおいに影響しているが、今回の常盤、高砂のような大艦を見て、我が国への畏敬の念が高まっている。このようなことはここ数年なかったことである」と書かれている。

東郷の目的はやはり対露開戦の場合、仁川でどのような作戦ができるか実地調査するためだったと思われる。

東郷中将は仁川に 2 日滞在し港内をつぶさに視察したあと漢城に赴き、10 日に高宗に謁見した。同夜、宮中で晩餐会が行われ丁重なもてなしを受けている。当初の予定では 11 日に出港することになっていたが、高宗が返礼のため外務大臣と宮内大臣を差し向けるという連絡が入り、出発を延期した。両大臣は 11 日朝来訪、東郷中将は自ら艦内を案内、昼食をふるまった。また両大臣のため高砂艦で特別に戦闘訓練を催して喜ばれた。

東郷中将と常盤、高砂は 13 日出港、釜山に立ち寄って帰国している。

## 開戦前夜

韓国で日露が一触即発の危機にあるということが知れ渡ると、仁川には各国の軍艦やジャーナリストが次々とやってきた。明治 36 年 7 月から 12 月までの間に米、英、仏、伊、露などからなんと 16 隻の軍艦が入出港している。37 年になると 1 月 4 日、米国の陸軍用船が入港し約 100 人の兵士が上陸、うち 36 人が漢城の公使館護衛のため入京した。9 日にはイタリアの軍艦「エルバ」から水兵 20 人と士官 1 人が漢城入りした。16 日にはフランス艦「パスカル」から水兵 20 人と将校 3 人が入京した。19 日にはイギリス艦「タルボット」から水兵 15 人と士官 1 人が入京した。ロシアの「ボヤリン」からは 3 回に分けて 150 人を超える水兵、陸戦隊、コサック兵が入京した。

ジャーナリストでは、36 年 10 月ごろ仁川を訪れ、ドイツに帰国後「私の見た朝鮮土地および住民」を著したジエロゼウスキの記述のなかに「私の済物浦滞在中、ロシアの軍艦が 2 隻の水雷艇を引き連れて入港した。その目的はロシアの水兵と日本の居留民の間で起きた乱闘事件について補償金を要求するためだった」という一節がある。この乱闘事件というのは 11 月 1 日午後 5 時ごろ、仁川港埠頭でロシア軍艦「ポーブル」の水兵 25、6 人と多数の居留民が乱闘したもの。仲裁にはいった池田辰之助巡查がロシア兵に棒で殴られ、上膊複雑骨折で全治 5 週間の大怪我をした。ロシアに補償金を払ったかどうかは不明である。

12 月に仁川入りしたドイツ人ハミルトンは翌年「朝鮮」という本を出版した。「花鳥洞(花水街)、萬石洞などの丘陵地後背にあった漁師の村が僅々 20 年のうちに 2 万人の人口を有する賑やかな都市になった。仁川の発展ぶりはまことに著しい。日本、清国、各国の各居留地および韓国人街の四つに区分されているが、日本人居留地が最も好位置を占め賑盛を呈している。各国ごとの居住者は英国 29 人、米国 8 人、フランス 6 人、ドイツ 16 人、イタリア 7 人、ロシア 4 人、ギリシャ 2 人、ポルトガル 7 人、ハンガリア 5 人、デンマーク 2 人である。英国の船はまだ来ないが米国は近く不定期ながら貨客船を就航させる」と説明している。

日本は仁川港警備のため常時 1 隻の軍艦を停泊させていたが、12 月 18 日から任務に就いていた巡洋艦「千代田」の艦長村上格一大佐は 1 月 10 日過ぎ、ロシアの戦艦「ワリヤーク」と砲艦「コレーツ」の将校 11 人を高級料亭「一山楼」に招待した。「ロスキーどもの鼻歌を聴いて観察するのも面白いのでは」という発想だった。

「ワリヤーク」艦長のルードネフ大佐、「コレーツ」艦長のベリヤーエフ中佐たちは嬉嬉として 30 分以上も前にやってきた。初めて和食を食べる人がほとんどで、焼き魚を手でつまんで食べる人が多かった。宴会は芸者、妓生つきであり、芸者のなかにはこの時とばかりロシア人の口の中に大量の山葵をいれ、涙を流すのを見て鬱憤を晴らす者もいた。最後はカッポレで全員が踊り、お開きにした。ロシア人たちは気に入ったらしく、開戦までに自分たちだけで二度ほど「一山楼」を訪れ乱痴気騒ぎをして楽しんでいる。