

三陟炭田の開発と石炭輸送

— 日本電力による植民地朝鮮の資源開発史 —

林 采 成

はじめに

本稿の目的は植民地期朝鮮の三陟炭田が日本電力系によって如何に開発されて、さらに採掘された石炭がどのように運ばれたのかを明らかにし、それがもつ戦後史的意味合いを吟味することである¹⁾。

植民地期朝鮮半島の主要炭田はおもに北朝鮮、とりわけ無煙炭は平安南道、有煙炭は咸鏡北道に位置し、さらに水力発電も北朝鮮に集中していた。1910年代には年産78,453トンに過ぎなかったが、1932年には100万トンを超えることとなり、戦時下の1940年代前半には600 700万トンに達したのである。その生産量を地域別に見ると、朝鮮半島の北部では1944年に606万 2千トンを生産し、一方、南部では155万 7千トンに過ぎなかった²⁾。そのため、解放後の南部では北部からの石炭と電力の供給が遮断され、エネルギー危機に直面した³⁾。そのなかでエネルギー源として注目されたのが、江原道に位置する三陟炭田であった。この炭田から生産された無煙炭は、1980年代に石炭合理化政策が立案されるまで、韓国経済にとって重要なエネルギー源となった⁴⁾。この点から見れば、植民地期にどのようにしてこの炭田が開発されたのかを考察することは非常に有意義な作業であろう。

それにもかかわらず、三陟炭田の開発史は全く注目されてこなかった。その理由として考えられるのは、石炭産業史研究において分析の焦点が北朝鮮に置かれ、平壤周辺の無煙炭鉱や咸鏡北道の有煙炭鉱が注目されてきたからである⁵⁾。鉄道史の面でも植民地朝鮮の私鉄に関する

1) 本稿は早稲田大学商学部産業経営研究所の産研講演会 (2014年12月6日) で報告されたものである。

2) Kurts, C. W. 1947. Chief, Plans & Resources Sub sec., Solid Fuel Sec., Fuel & Lubricants Br., Supply Div., OQMG. "Review of Korea Coal Situation and Possible Source of Supply." Mar., 1947. RG 407, Entry 368B, Box no. 2051, NARA.

3) 林采成 「解放後石炭産業^의 [の] 再編斗 [と] 帰属炭鉱^의 [の] 運営 (1945 1950年)」高麗大学校亜細亜問題研究所 『亜細亜研究』 51 (4), 2008年12月, 208 240頁。

4) 宋泰潤 『韓国石炭産業史』石炭産業合理化事業團, 1990年。

5) 金恩静 「日本^의 [の] 韓国石炭産業侵奪研究」梨花女子大学校博士学位論文, 2007頁; Chaisung Lim, "The Development of a Control Policy over the Coal Industry and the Management of the Coal Mining Industry in Wartime Colonial Korea," *The Review of Korean Studies*,

研究が少ない中、比較的規模の大きい朝鮮鉄道株式会社のみが分析されており、金剛山電鉄が近代観光を分析するのに際して少しばかり言及される程度であったため、三陟炭の輸送問題が取上げられなかった⁶⁾。また、こうした研究史上の理由のほかにも、実際の採炭が戦時下で始まり、残っている資料が少ないことも考えられる。

この炭田は、総督府によってもその重要性が認められたが、山岳地帯にあって交通の利便性がなかったこともあり、実際には長らく開発されなかった。日本内地への発電用石炭を供給するため、日本電力系が設立した三陟開発株式会社によってその開発が始まった。さらに採掘炭を港まで運ぶためには、姉妹会社として三陟鉄道株式会社が運炭線を敷設したのである。採炭は計画通りにはならなかったが、解放後になると、これが韓国政府だけでなく、アメリカの援助機関からも重要視され、三陟炭田開発がトップ・プライオリティのプロジェクトとして推進された⁷⁾。

ここで、次のような疑問を持たざるを得ない。三陟炭田は、なぜ朝鮮に進出していた財閥系の炭鉱会社によってではなく、それまで朝鮮とは縁の薄かった日本電力によって開発されたのだろうか。さらに、その販売先として朝鮮内での供給を目指すよりむしろ日本内地への送出が前提されたのだろうか。とはいえ、計画の採炭量にはとうてい到達できず、期待通りの供給ができなかった理由は何であったのか。戦時下で想定される資材や労働力の不足がやはり大きい原因であったのだろうか。これらの疑問に答えるため、本稿は日韓両国で散逸している関連資料を集め、植民地期における三陟炭田開発の実態を検証するとともに、解放後の歴史的意義を明らかにし、エネルギー史や鉄道史の面で歴史的空白を埋めようとするものである。

1. 三陟炭田の特徴と炭田開発権の帰趨

(1) 三陟炭田の自然条件

1920年に大阪市北区真砂町鉦山技手の今井菊太郎によると「江原道三陟郡黄地里附近にて石炭鉦を発見し約四十日間に涉り実地調査をなしたるが該鉦山炭質良好豊富にして寧越及旌善郡に跨り一帯に石炭鉦」であることがわかった⁸⁾。朝鮮南部における最大の三陟炭田の発見であ

Volume 14, No 4, December 2011, pp. 85-133.

6) 矢島桂「植民地期朝鮮への鉄道投資の基本性格に関する一考察：1923年朝鮮鉄道会社の成立を中心に」『経営史学』44(2), 2009年9月, 59-84頁; 矢島桂「戦間期朝鮮における鉄道金融の展開：朝鮮鉄道会社の社債発行を中心に」『社会経済史学』78(1), 2012年5月, 25-47頁; 砂本文彦「日本統治下朝鮮半島における国際観光地・リゾート地開発に関する研究：植民地時代の観光とリゾート」『訪韓学術研究者論文集』第9巻, 日韓文化交流基金, 2009年, 71-101頁。

7) 林采成「解放後石炭産業의 [의] 再編과 [의] 歸屬炭鉦의 [의] 運營 (1945-1950年)」高麗大学校亞細亞問題研究所『亞細亞研究』51(4), 2008年12月, 208-240頁。

8) 「新石炭鉦脈発見 江原道三陟旌善寧越三郡に亘る一大長脈」『京城日報』1920年4月27日。

表1 朝鮮無煙炭埋蔵量

(単位：万トン)

炭田名	埋蔵量	備考
三陟炭田	29,810	地方水準以上 851
所達区域	8,449	地方水準以上 206
黄地理区域	3,115	地方水準以上 1,517
黔川区域	5,921	埋蔵計算資料前三者より不充分
咸白山区域	12,325	尚増減あるべし
平壤炭田	30,000	
平南北部炭田	49,154	
徳川区域	29,154	地方水準以上 4,796
价川区域	10,000	尚増減あるべし
順川・孟山区域	10,000	尚増減あるべし
寧越炭田	7,614	地方水準以上 1,232
江界炭田	2,000	尚増減あるべし
文川炭田	1,391	熊店洞区域を含む
聞慶炭田	2,730	
烏井山区域	2,500	地方水準以上 580
旺陵里区域	230	地方水準以上 120
高原炭田	11,096	
和順炭田	958	地方水準以上 164
合計	134,753	

(資料) 朝鮮総督府殖産局鉱山課高濱保「朝鮮の石炭鉱業」『朝鮮鉱業会誌』20 5, 1937年5月。

った。表1でみられるように、朝鮮北部では無煙炭の平壤炭田、平南北部炭田などがあり、そのほかにも有煙炭田が多数存在したが、南部では三陟炭田以外に寧越、聞慶、和順といった規模の小さいものしかなかった。三陟炭田はその炭質においても極めて良好なものであったと評価された。

三陟炭田の地質は朝鮮平壤、満州本溪湖、復州、冀東開灤および山東省淄川などの各炭田と同様であり、炭層は夾炭層として大体砂岩、頁岩の互層中に夾有された⁹⁾。炭層を見れば、所達区域は一般に断層が多く複雑な地質を構成したが、上長区域は日本と同じく整然たる発達を示し、朝鮮においては見ざる良好なものであった。炭層は7層に及び、そのうち稼行に適しているのは2層または3層であり、上長区域各沿層坑道の状況によれば、炭層の厚さはだいたい6mないし10mに及びその他の坑道においてもすべて6m内外であり、いずれも変化が少なく整然たるものであった。

露頭の延長は所達区域において断層によって切断され、短いものが多かったため、長いもの

9) 三陟開発株式会社『事業案内』1939年11月。

でも2キロ程度であった。ところが、上長区域においては約8キロにわたって連続した。露頭の高さはだいたいカラシキ採炭（地方水準以上の採炭）を為し得る点から見ると、表1のように、所達区域は約200m、上長区域は400mないし500mであって、地方水準以上の炭量は2,500万トン以上の見込みがあった。こうしてカラシキ採炭可能の炭量が豊富に埋蔵し、中でも上長区域は発達状態良好であり、かつその大部分が1次塊炭層よりなつたので、日本のように集約採炭ができると期待された。カラシキ採炭のみによっても年産100万トンを出炭し、地方水準以下の採掘に着手すると、年産は150万トンに達すると推定された。

その炭質を見れば、所達区域は大体ザラメ粉、上長区域においてはその大部分が一次塊炭であって塊炭の供給可能量は所達および上長区域総出炭量の約60%に達すると見込まれた。三陟炭に対して行なわれた朝鮮総督府燃料選鉱研究所の分析試験によれば、比重1.8台、灰分18%、発熱量6,500カロリーのもの最も多かった。また、日本電力尼崎発電所の分析試験によれば、固有水分4.81%、揮発分4.01%、固定炭素79.87%、灰分11.32%、発熱量6,506カロリーであった。ほかに、目黒研究所と彦島ガス工場の分析試験が行なわれたが、これらの分析試験を総合すれば、三陟炭は粉炭の場合、練炭原料、発電所、その他の工場用燃料に適しており、塊炭は工業原料用として高価を厭わず使用しているコークスまたはフランス領インドシナ炭の代用として使われ得ると期待された。日本の石炭自給を強化することで、国際収支の改善にも寄与できると予測されたことはいうまでもない。

しかしながら、炭田開発の最大隘路は運炭経路の確保であった。これらの地域が既存の鉄道ネットワークから離れ、東海岸に寄る山岳地帯に属した。そのため、炭田が発見された当時より、「採炭の搬出に付いては三陟郡内には適当なる船舶寄港地なきを以て竹辺港より搬出する外途なく鉱山より竹辺迄軽便鉄道を布設し且つ竹辺港は現在の港湾にては船舶の寄港不便に付築港工事を施し棧橋より直ちに汽船に積卸容易なる設備をなし二千噸位の汽船をして石炭を搬出せしむる」ことが想定された¹⁰⁾。さらに、炭田開発が将来的には「住民の喝望する慶北奉化街道も軽鉄の布設促す」と期待された。

(2) 炭田開発権の帰趨

a. 海軍省の鉱区権の返上と「競願」

実際に炭田開発が始まったのは1930年代に入ってからである。というものの、最初にその埋蔵量と炭質に注目したのは海軍省であった。朝鮮総督府は1926年に無煙炭田開発のため平安南道保留炭田の開放を決し、これと民有未着手区域120鉱区を合併して三井、三菱、明治、久原などの日本炭鉱資本を誘致しようとし、朝鮮無煙炭の創立を促した¹¹⁾。それによって、1927年2月に資本金1千万円払込250万円の朝鮮無煙炭株式会社が創立されると、この会社に総督府

10) 「新石炭鉱脈発見 江原道三陟旌善寧越三郡に亘る一大長脈」『京城日報』1920年4月27日。

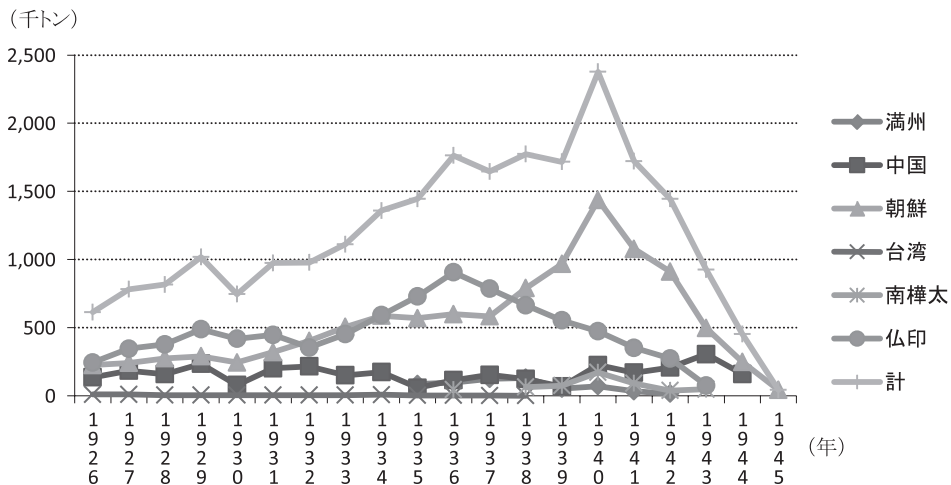
11) 日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。

は保留鉱区30余力所を無償譲与した。その資本関係から見れば、「三菱の制覇」が確認される。

しかしながら、この際、「江原道三陟炭田は出炭質優秀、埋蔵量五億トンと推定される優良炭鉱地であるが、同地は半島脊梁山脈帯間にあつて送炭施設費に巨額を要するため、さきの朝鮮無煙炭会社創立の際も除外され海軍へ」委譲されたのである¹²⁾。1920年代に朝鮮総督齋藤實が海軍大将出身であったこともあり、海軍省による鉱区権の確保は何も問題なかったはずである。

海軍省はすでに朝鮮で炭鉱運営の経験を有した。1905年に「韓国宮内府」によって始まった平壤寺洞炭鉱が、朝鮮の植民地化後に朝鮮総督府の直営となり、採炭炭の殆どが日本の徳山海軍練炭工場に輸出されたが、1922年になると、この平壤鉱業所の施設一切及び炭田の一部が海軍省に移管された。そのため、海軍燃料廠平壤鉱業部が設置され、その運営に当たっていた¹³⁾。こうして朝鮮から軍艦の燃料炭を調達していた海軍省側が総督府保留の三陟炭田に対する鉱区権を確保したのである。しかし、海軍省が艦船燃料の重油化に伴って1931年12月に「無煙炭の国蔵解消を理由に朝鮮総督府に鉱区権を返上する」ことになると、有望な炭田であっただけに、保留解除鉱区払下げ願書が続々と提出された¹⁴⁾。いわば「競願状態」が生じたのである。

そのうち、最も先手をとったのが三井であった。朝鮮で生産される無煙炭はおもに燃料として日本内地では使われたが、販売権において三井、三菱、安宅の三つの財閥が競争していた。すなわち、「黒ダイヤ景気」の中で、朝鮮無煙炭株式会社の「販売権は大体名古屋以東は三井、名古屋以西即ち大阪市場を中心とする市場は三菱が握っているものであるが、実際問題として



(資料) 配炭公団石炭局『日本石炭株式会社戦時石炭統計集』1949年；根津知好編『石炭国家統制史』日本経済研究所、1958年

図1 日本の無煙炭輸入の推移

12) 「三陟炭田に三井、東拓、浜岡の三者競願」『京城日報』1933年6月6日。

13) 日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。

14) 「三陟炭田採掘に三井愈々着手」『釜山日報』1933年7月22日。

三井は年五万トンしか売ってはず、これに反して三菱は十万トン以上を売っているから、実権を三菱が握っているのも同様である。これに対抗して三井は、鴻基炭の輸入減によって、久しく無煙炭界の中心勢力としての地位を失墜して、挽回に汲々としていたが、最近旧朝無、福井武次郎の鳳泉炭鉱の販売権を握って虎視眈々としており、また電興時代から深い縁故がある安宅は東拓鉱業の販売権を一手に引受けて侮るべからざる潜勢力を有している」状態であった¹⁵⁾。朝鮮炭の販売においてその販売数量が三菱より少なく、一手輸入の鴻基炭（ホンゲイ炭）¹⁶⁾も昭和恐慌の影響を被った後、さらに為替レートの低落によって販売量が1932年には減り、それを補って収益源を確保するため、三井側が三陟炭田に注目したのである。

三井鉱山牧田環取締役は、1932年に入って朝鮮総督宇垣一成の東上に際して総督に会い、三陟炭田の中で唯一の民有鉱区であった、京城商工会議所副会頭の平井熊三郎が所有した鉱区を三井鉱山との共同事業として開発することを決定し、「附近一帯の総督府保留炭田一切縁故払下げ」を受けたいと申し入れた。そのため、1933年6月末には三井鉱山徳田石炭部長が京城に出張し、総督府などと採掘上の打合せを進め、7月上旬に帰東したが、7月下旬には再調査のため、技師数名を引率して三陟に乗込み、4ヶ月にわたって約3万円の費用をもって実地調査を行なった¹⁷⁾。炭鉱鉄道敷設費400万円、築港建築費200万円、その他50-60万円、合計650-660万円という膨大な事業費を要すると予測された。「三井鉱山としては第一期計画として100万円程度の予算で年10万トン見当の採掘を行なう」予定であった¹⁸⁾。三陟「炭田の無煙炭は総督府燃料研究所内田技師が鴻基現場に出張して三陟無煙炭と炭質比較の結果、鴻基炭に比し一層良好なことが判然としたので、[日本：引用]内地方面においては早くも期待され」た。

それだけでなく、「旧朝無煙会社 [朝鮮無煙炭鉱株式会社：引用] がこれを採掘すると共にかねてこれが運炭のため払下げを受けた当時軽便鉄道の敷設を鉄道局にお願いしたのであるが、当時鉄道当局ではこれを認可しても差支へないと言質を与へていたため、昨今旧朝無煙が盛んに鉄道当局に即時認可を迫っている事実」があった¹⁹⁾。そのほかにも、競願は続き、「三陟炭鉱の民間払下問題はその間三井、三菱の日本大財閥と東洋拓殖会社が巻き込まれ、そのほかにも十数団体、団体であれ、個人であれ、採掘権を確保するため、策定が多かった」と評価された²⁰⁾。それによって、三陟炭田の開放が確かなものとして取扱われる中、無煙炭鉱がもっと

15) 「販売権を廻り無煙炭合同至難」『京城日報』1933年12月24日。

16) ベトナム北東部の石炭産地。トンキン湾北西部のアロン湾に面し、トンキン地方北東部の山地末端にあたる。鉱区は西部のドンチューから東部のケパオ島まで延長130km、幅6kmにわたり、炭層は厚さ50~100mに達する。良質の無煙炭の産出で知られ、熱量は6,500~8,000calで粘結性に富む。1865年に中国人が露天掘りで採掘を始め、84年以来フランスが採掘権を握り、植民地時代の1937年には年産130万tにまで達した。

17) 「三井鉱業手を引く 問題の三陟炭田から」『京城日報』1934年2月25日。

18) 「三陟炭田採掘に三井愈々着手」『釜山日報』1933年7月22日。

19) 朝鮮無煙炭は「三陟炭田開放を促進させる諸理由」『朝鮮日報』1933年12月14日。

20) 「問題の三陟炭鉱 平壤地方炭鉱業者に払下方針」『朝鮮日報』1933年11月9日。

も密集していた平壤附近の石炭業者を中心として「無数乱立の不良炭鉱も東拓の手によって大なる犠牲を払って整理され無煙炭統制を前提として」朝鮮無煙炭会社〔新朝無：引用〕が設立され、漸く経営改善を示すにもかかわらず、「今三陟炭田を払下げこれに大資本の威力を發揮してどんどん探掘されてはたまらぬと払下げ反対の猛運動を起こし」た²¹⁾。

b. 平壤商工会議所の合同案と総督府の無煙炭政策

その利害を代表する平壤商工会議所の福島会頭は「朝鮮における無煙炭の埋蔵量は約2億トンで現在採掘されているものは1ヵ年僅かに80万トンにしか過ぎぬ。然るに内地における朝鮮無煙炭の需要はその内50万トン内外で最近支那鴻基炭の輸入減からこれを朝鮮に需めた為これが約15万トン余朝鮮の需要を増加させこれによって朝鮮無煙炭の好況を示しただけであり、これに対しては平南でも出炭計画を拡張し3ヵ年後には約50万トンの増加をみることとなっている。然るに3ヵ年後と雖も内地における無煙炭の需要増加は大した期待をかけることが出来ず、この際埋蔵量の豊富な三陟無煙炭田を開放するならば3ヵ年後における朝鮮無煙炭は実に惨憺たる状態に陥ることは予想するに難くない。」と見た²²⁾。埋蔵量の豊富な三陟炭田が開発されると、帝国全体で無煙炭の供給過剰をもたらし、炭鉱会社の経営が保たれないと判断したのである。

さらに、福島会長は「この際朝鮮無煙炭統制の意義から斎藤総督時代に創設せられた新無煙を中心にして旧朝無、三井、三菱、片倉、福井、東拓鉱業、明治等の一大合同を行いこの合同会社に対しこの三陟炭田を本府が無配当で出資しもって朝鮮における無煙炭の一大統制を行ふべきものであると信ずる。しかも最近においては無煙炭の好況によって新朝無の株も暴騰しており合同には適当な時機でこれに三陟炭田を本府が無配当で出資するとならば合同も極めて楽に出来るものではないかと思われる」と述べた。新たな統制合同案を提示し、それによって石炭の数量と価格を調整しようとしたわけである。この旨を含む三陟無煙炭開放問題に関する建議を平壤商業会議所の議員総会で可決し、福島会頭は1934年1月15日に総督府の各要路に発送した²³⁾。

「無煙炭合同会社創立」案が総督府にとって長年の懸案であったので、受け入れない理由がなかった。「総督府殖産局では朝鮮新旧無煙炭会社および東拓炭鉱の三者に三陟保留無煙炭田の払下げ条件付で合同」方針を提示して三社が「合同工作準備に着手」し、「東拓では合同案を本府の依頼により昨冬〔1934年初頭：引用〕作成提出、本府〔総督府：引用〕では右案を中心に着々合同準備工作を進め」た²⁴⁾。これに対し、財閥系が反発し、「三井鉱業はこれらの状

21) 「三陟炭田の開放は大きな痛手」『京城日報』1933年10月17日；「三陟炭田を繞る“陳情譜”三重奏」『大阪毎日新聞 朝鮮版』1933年10月19日。

22) 「三陟炭田の開放問題に就て」『朝鮮新聞』1933年11月2日。

23) 「三陟炭田開放阻止陳情書」『西鮮日報』1934年1月16日。

24) 「三井鉱業手を引く 問題の三陟炭田から」『京城日報』1934年2月25日。

勢に嫌気がさし今回平井氏との契約を解除すると同時に三陟無煙炭田より一時手を引くことに決定した。そして、最も有力な会社であった「三菱系の朝鮮無煙炭会社が合同にあくまで反対の意向を有し総督府が合同を強行するならば持株七万株を全部他に譲渡して手を引くとまで強硬な意見」をも打ち出した。三菱の反対理由は「他の無煙炭会社の将来の採炭量はあまり豊富でない」し、「活況期」に「会社財産の評価を過大に見積るおそれ」があり、三陟炭田を開発するための鉄道敷設費が「莫大な高に上り急には採炭量を増加させることは不可能で新会社は必ずしも予想通りの好成績を上げることができない」ということであった²⁵⁾。

それにもかかわらず、総督府は新合同会社に三陟炭田を払下げることにし、殖産局鉱山課を中心に払下方式を研究して無償払下方針を樹立した。1934年5月9日に新朝無、旧朝無、東拓鉱業、三菱鉱業及び明治鉱の5社代表が総督府に会同し、第一回協議を行い、合同形式及び資産評価等に関する基礎案について意見を交換した。その結果に基づいて、5社はそれぞれ自社資産内容の調査を急ぎ、5月末までに調査を完了して資料を提出し、7月上旬には官民合同の資産評価委員の手によって、実地資産調査を開始することにした。資産評価委員会は5社からそれぞれ1人、総督府から3人、合計8人からなり、各社の資産調査を行なった²⁶⁾。しかし、このうち、旧朝無は参加せず、東拓鉱業、三菱鉱業、明治鉱業の諸炭鉱を新朝無が吸収合併し、資本金2千万円、払込金1千万円の朝鮮無煙炭株式会社が設立されたのである²⁷⁾。

c. 日本電力の登場と鉱区権の取得

このように、第2次合同案が進められる中、「東京に事務所を置く電力連盟の加盟団体である日本電力会社の副社長である内藤熊喜²⁸⁾と電力連盟の書記長松根宇一の両名はさる[1935年1月：引用]10日に入京して総督府殖産局を訪問し」た。1933年度中に電力用として消費された石炭が253万1千トンに達し、その前年に比べて64万9千トンの増加を示し、朝鮮からの無煙炭供給を確保するため、三陟、寧越の炭田開放を要求したのである²⁹⁾。この両炭田からは年間60万トンが充分に出炭できるため、そのうち50万トンを日本内地に移出できると見たのである。その「意思を諒解」した総督府は電力連盟との打合せで、「新朝無が総督府より開放をうけこれを電力連盟が委託経営することに方針決定した」³⁰⁾。「平南炭田を脅威に置く」ため「新朝無内の大橋系[取締役会長大橋新太郎：引用]、旧朝無系は三陟開発に反対意向」を示し、第2次合同が実現されても三陟炭田開発が実現されていなかった。そのなかでの日本電力によ

25) 「無煙炭合同に三菱は断然反対」『大阪毎日新聞 朝鮮版』1934年3月16日。

26) 「朝鮮無煙炭大合同の準備工作着々進む」『京城日報』1934年6月10日。

27) 朝無社社友会回顧録編集委員会編『朝鮮無煙炭株式会社回顧録』朝無社社友会事務局、1978年、15頁。

28) 人物評論社編集部『時代を創る者』人物評論社、1938年11月、43-44頁。

29) 「日本電力側から三陟寧越炭鉱解決要求」『東亞日報』1935年1月13日。

30) 「三陟無煙炭 電連委任経営」『釜山日報』1935年7月17日。

る三陟炭の日本移出は総督府にとってきわめて魅力的な案であったことに違いない。

1935年4月29日には内藤熊喜が技術員78人とともに京城に赴き、寧越および三陟炭田を実地調査した³¹⁾。その後、「朝鮮電力³²⁾」副社長内藤熊喜氏並びに三木支配人は過般来三陟開発に関して無煙炭合同会社加藤常務と共に通信局及び総督府当局と折衝中のところいよいよ朝鮮電力が三陟保留炭田の払下げを受くべき無煙炭合同会社よりこれが採掘委任経営を受けるに契約を了した³³⁾。そのため、日本電力が三陟炭鉱の運営に当る三陟開発株式会社と採掘炭の港向け輸送を担う三陟鉄道株式会社を1936年に設立することとなった。この「三陟開発会社と新朝無との関係は前者より出炭1トン当り20銭を後者に支払う契約が成立しているので、第1期100万トンを出炭するとして1ヵ年約20万円を三陟より新朝無に支払う必要があり、右の内より鉱山税6万円、鉱区税2万円を納税するものとしても1ヵ年約12万円は新朝無社としては右鉱区を交付されたことにより収益を有するわけで、三陟〔開発：引用〕側では右の不合理的な支払いに不願を抱いて」いた³⁴⁾。三陟開発側がクレームし、鉱区権の委任経営というのは日本内地にも先例がないことから、その主張が受け入れられ、鉱区権「の所有者たる朝鮮無煙炭会社から権利を譲り受け」たのである³⁵⁾。

三陟炭の需要先が日本内地の火力発電用であることが確定したため、炭田の譲渡が可能であったことはいうまでもない。「三陟炭の処分に付ては朝鮮総督府が本炭田を開放せらるる事前に於て、粉炭は大部分〔日本：引用〕内地に移出し、電力連盟関係会社の火力発電用燃料に供し得ることを特に総督府の承認を得置きたる所であり」これによって「大量処分の途確実と為るので、「三陟炭鉱の急速なる開発経営に乗り出した次第であ」った³⁶⁾。こうした「乗っ取り」が可能であった条件として寧越火力発電所を建設しなければならなかったが、実際にはこれを朝鮮電力株式会社社長の小倉武之助が引受けることとなった。この発電所は交通の不便さに加えて採掘した寧越炭の質も悪く、のちに苦しい経営難に陥った³⁷⁾。一方、三陟炭田開発は総督府と朝鮮電力などとの協議を経て朝鮮電力系として別の会社を設立しこれに担当させ、そこで中心人物が日本電力専務取締役として朝鮮電力にも関与した内藤熊喜であった³⁸⁾。のちに、内藤熊喜は朝鮮電力会社専務理事職を辞任し、結果的に「甘い水」の三陟炭田開発のみを取る

31) 「電気興業社創立事務進行」『東亜日報』1935年5月2日。

32) 朝鮮電力株式会社は日本電力側が投資した子会社として認識されていた。「三陟鐵道創總三四月頃」『毎日申報』1936年1月18日。

33) 「朝鮮電力の三陟炭田開発」『釜山日報』1935年12月19日。

34) 「新朝無に許可の三陟無煙炭鉱区」『朝鮮新報』1937年5月4日。

35) 三陟開發株式会社『事業案内』1939年11月；鮮交會編『朝鮮交通史』1986年，844頁。

36) 三陟開發株式会社『事業案内』1939年11月。

37) 「螢の謡と内藤熊喜氏」『朝鮮鐵道協會會誌』1939年9月。

38) 「三陟開發에는「には」別會社를「を」設立」『毎日申報』1935年12月21日；「三陟開發會社設立 朝鮮電力重役會決定」『毎日申報』1936年2月9日。

こととなった³⁹⁾。

こうして、三陟炭田の開発をめぐる三井をはじめ大手鉱山業者らの競願が始まり、これに平壤附近の炭鉱業者が反発すると、炭田の払下を前提に石炭業の第2次合同が実現した。しかし、実際には新設の会社にはその開発意思が希薄であったことから、火力発電用石炭の日本移出を前提として日本電力が炭田開発の件を申し入れると、鉱区権が朝鮮無煙炭から日本電力の子会社であった三陟開発へ譲渡されたのである。

2. 現地会社の設立と炭鉱および交通投資

(1) 三陟開発の設立と三陟炭鉱の開発

日本電力側は炭田開発に当る三陟開発株式会社を姉妹会社三陟鉄道株式会社とともに、1936年4月1日に資本金各500万円をもって設立した⁴⁰⁾。三陟開発株式会社の事業目的をみれば、

三陟無煙炭田の開発経営、三陟炭その他の鉱物資源を原料とする化学工業の経営、三陟開発沿線地方の産業開発に関する諸事業の経営あるいはこれらの諸事業に対する投資やその他の助成などであった。三陟開発は三陟炭鉱を設置したことはもとより、カバイトおよび石灰窒素、カーボン電極を生産する北三化学工業所を三陟郡北三面松亭里に設置した。また、1937年10月には朝鮮黒鉛無煙炭鉱株式会社(1935年4月設立、資本金20万円、全額払込)の全株4,000株中、3,000株を引受け、黒鉛を確保し、販売とともに北三化学工業所に調達した。事業の進捗に伴って、図3のように、三陟開発は1939年5月15日に資本金1,000万円を増資し、総資本金は1,500万円となった。それによって、三陟開発に対する日本電力の持ち株率は従来の7%から47%へ急増した⁴¹⁾。

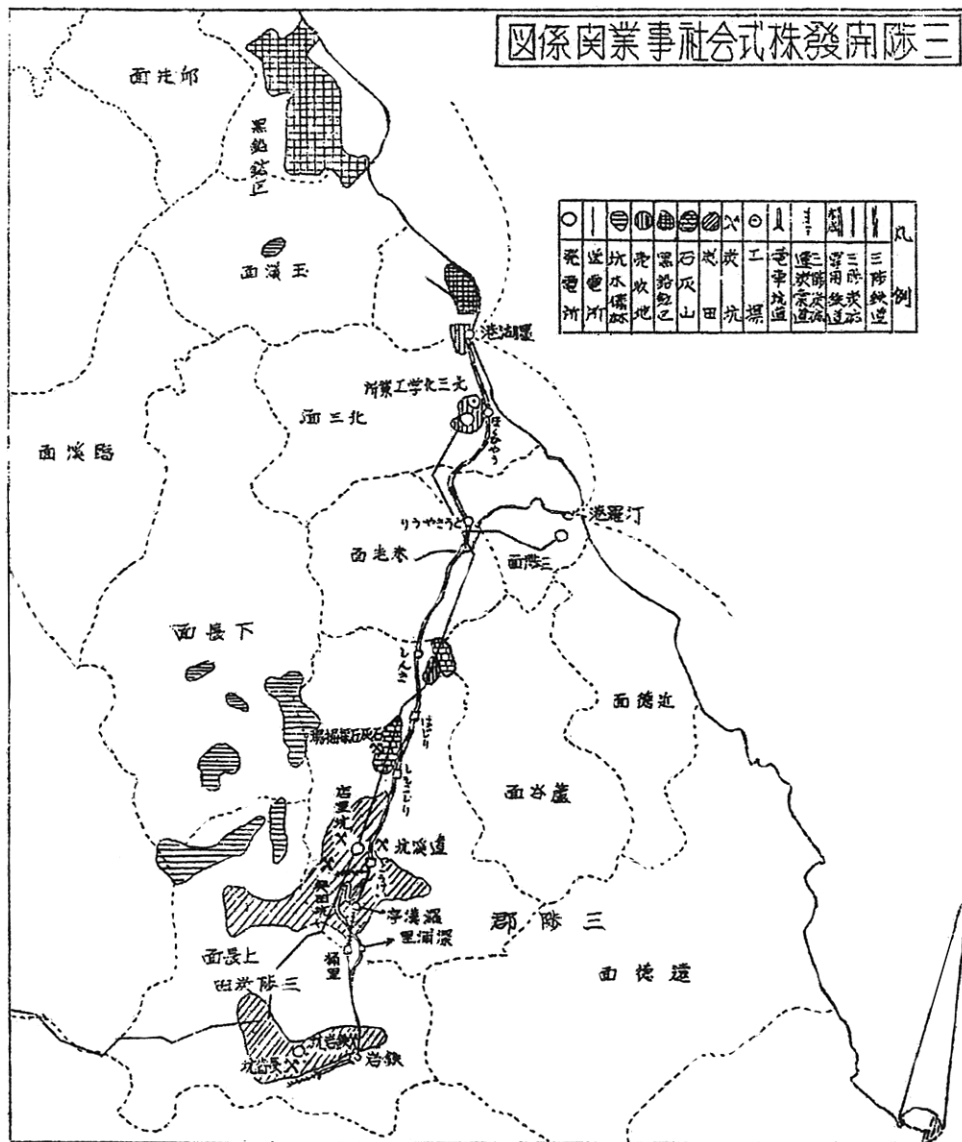
三陟開発は総督府より保留炭田32鉱区3050万坪の払下を受けて炭鉱建設に取り掛かり、1938年より採炭を始めたが、その量は当初計画35万トンより少ない切込炭12万1,424.5トンに過ぎなかった⁴²⁾。採炭状況(1939年9月)を見れば、所達区域の道溪坑および与田坑に21坑口、上

39) 内藤熊喜(1881-1960)は熊本県出身で県費留学生として東亜同文書院商務科に留学を命じられ、第一期生として卒業。1907年に東洋製革株式会社に入社するもまもなく独立し、羊毛や皮革類の貿易に従事、1918年に東洋拓殖の満州進出に際して、職歴を買われて東省実業会社専務取締役就任し、満州で活躍。1921年には病気のため辞職したが、翌年、東邦電力に調査部長代理として入社、営業部次長や名古屋支店長・常務代理などを経て、1932年には日本電力専務取締役に転じ、その後朝鮮や中国で朝鮮電力専務理事、三陟開発・三陟鉄道社長、華北電業株式会社副総裁に就任。三陟開発と三陟鉄道の社長は1942年度上半期に大石直次良に交替された。

40) 三陟開発株式会社『事業案内』1939年11月；鮮交会編『朝鮮交通史』1986年、844頁。

41) 三陟開発株式会社『現況調査』1939年9月；三陟開発株式会社『事業案内』1939年11月；日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。

42) 京城鉱山専門学校採鉱科第3学年上野忠之「三陟炭鉱報告書」1941年10月10日、4頁；日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。



(資料) 日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。

図2 三陟開発株式会社事業関連地図

長区域の鉄岩坑，長省坑および黔川坑に44坑口，合計65坑口を開鑿した。これらの坑道はすべて水平坑道であって，カラシキ採炭（地方水準以上の採炭）のみによって1939年度に54万トン，1940年度85万トン，1941年度100万トンへと出炭量を増やす計画であった。これが実現されると，引続き未着手の文曲里区域をも稼行すると同時に，水準以下の採掘に着手し，生産量を150万トン以上を採炭するとともに，輸送力の許す限り増産するつもりであった。稼働鉱夫は1939年9月末に3,600人であったが，1941年には約6,000人を必要とする見込みであった。坑道の掘

進は20馬力ないし400馬力の空気圧縮機22台、合計2,665馬力を設備し、使用削岩機は232台に及んだ。採炭方法は大体において上長区域は長壁法 (long wall) およびシュリンゲージ法 (shrinkage)、所達区域は平壤方面と同じ沈下法であった。

こうして三陟炭鉱は地方水準以上の採炭であったため、自然通気および排水の好条件に恵まれていた。それにもかかわらず、万全を期するため、局部扇風機2.5 10馬力のもの16台、合計77.5馬力と、ポンプ1 75馬力のもの17台、合計324馬力を設備した。坑内運搬施設としては炭層が地方水準以上に発達しており、坑内本卸の代わりに地表に捲卸を設けたので、巻揚卸機15馬力ないし300馬力のもの24台、合計1,780馬力を設備しており、水平坑道内の運搬は4.5トンの蓄電池機関車14台が担当し、一般切羽および曲片での運搬はシウトコンベヤーおよび炭車などによって行われた。坑外に出された石炭は機械による選炭過程を経なければならなかった。そのため、所達区域に年間15万トン、上長区域には年間60万トンの選炭場が設置されて稼働されていた。

三陟鉄道の積込までの運搬は上長区域において約3キロの電車坑道によって鉄岩に集中し、約9キロの広軌専用鉄道および約2.8キロの架空索道さらに約3キロの広軌専用鉄道によって行われ、所達区域道渓里において三陟鉄道と接続させ、所達区域においては約2.3キロの架空索道によって三陟鉄道に連絡していた。後には運炭専用線の敷設が不備し、石炭輸送能力が不足したので、その改善のため、三陟開発は総督府および企画院からの支援と資材配給を得て、桶里・深浦里間に30トン炭車巻卸しの大型インクラインを1941年8月に竣工した⁴³⁾。

(2) 三陟鉄道の設立と鉄道および港湾投資

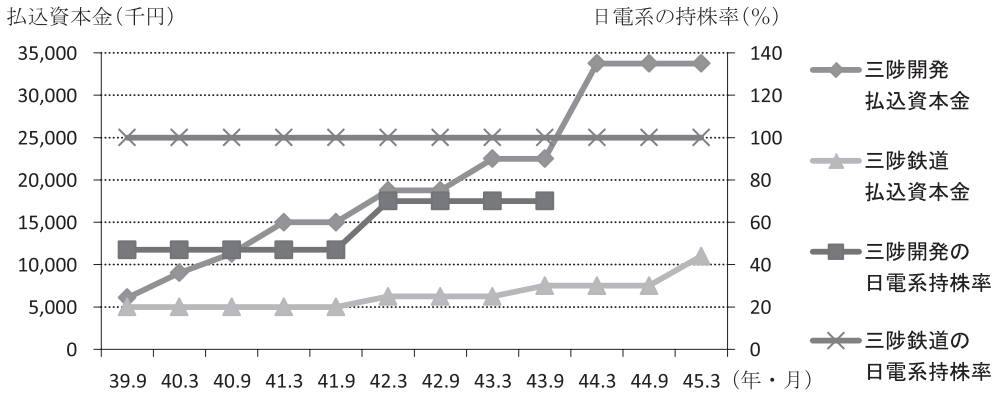
三陟鉄道株式会社は 三陟無煙炭田の開発経営に関連し、石炭その他貨客の運送、これらに付随する諸般の業務、海陸連絡運輸および倉庫業、給水業などの経営などを主たる事業目的として、1936年4月に設立されて同年9月に着工された。取締役社長内藤熊喜、常務取締役大石直次郎、常務取締役藤井雄之助という日本電力系の人物が会社の重役であったが、実際に鉄道および港湾を建設・運営したのは総督府出身の技術専門家であった。たとえば、取締役兼技師長永田光之助、庶務課長鉅鹿暁太郎、工務課長高橋正富は鉄道局出身者であり、港湾課長鈴木千代蔵は内務局釜山土木出張所出身であり、そのほかにも資料上で確認できる⁴⁴⁾。

実際の建設工事はトンネルの天井が崩れ落ち、埋没圧死事故が起こるなど、難工事であり、その後戦時下の物資不足が生じ、予期以上の時日を要した⁴⁵⁾。そのなかでも「同鉄道完成の緊

43) 「三陟鉄道株式会社：1日1キロ200円目標」『朝鮮鉄道協会々誌』1941年8月。

44) 朝鮮国鉄出身者の私鉄採用は高級な技術者の調達ルートが細い朝鮮では一般的現象であった。「冷言厳語」『会誌』1937年10月；「三陟鉄道株式会社 1日1キロ200円目標」『朝鮮鉄道協会々誌』1941年8月。

45) 「生埋된 [された] 廿八名 大部無事救出」『東亜日報』1937年7月3日；「三陟鉄道株式会社：1



(資料) 三陟開発株式会社『営業報告書』各半期版；三陟鉄道株式会社『営業報告書』各半期版；東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年；東洋経済新報社『朝鮮産業の決戦再編成』1943年，91頁。
 (注) 日電系持ち株率は資料上公称資本金基準。

図3 三陟開発と三陟鉄道の払込資本金ならびに日電系持株率

急性」のため、「鉄鋼配給も優先的に」行われ、事業資金の手当も受けて、三陟鉄道は1939年5月に建設と試運転を終えて、石炭運搬を開始した⁴⁶⁾。会社として運炭専用線として使うことを希望したものの、最初の出願に際して一般営業を行なうことにしたことから、鉄道局は専用線としての鉄道運営を不許可にする方針を示した⁴⁷⁾。昭和鉱業会社が三陟炭田の一部の払下を受け、三陟鉄道を利用して出炭を輸送することを希望すると、三陟鉄道の一般営業はさらに遅れた⁴⁸⁾。そのため、実際の開通から一年以上も経った1940年8月に一般営業が始められたのである。

この三陟鉄道は江原道江陵郡望祥面墨湖港駅を基点として北坪，桃京里，末老，上鼎，新基，馬次里，下古土里および古土里などの停車場および停留場を経て、三陟炭鉱所達区域の道溪駅において三陟炭鉱専用鉄道および架空索道に接続する区間42キロ・軌間1.435mの広軌（国際標準軌）鉄道であった⁴⁹⁾。車両は1939年9月にミカド型テンダー機関車3両，プレナ型タンク機関車2両，30トン積石炭車30両，88人乗客車4両，有蓋車6両，無蓋車22両および車掌車3両を備え，さらに石炭増産に備えてプレナ型タンク機関車2両および30トン積の石炭車20両を増備する計画であった。三陟鉄道の営業路線は総督府鉄道局（朝鮮国有鉄道）と連絡されてい

日1キロ200円目標』『朝鮮鉄道協会々誌』1941年8月。

46) 「資金調整法と私鉄」『朝鮮鉄道協会々誌』1937年11月；「三陟鉄道工事意外に進捗 鉄鋼材入手の優先」『西鮮日報』1938年4月1日。

47) 「三陟鉄道専用線不許可」[される] 모양 [様子]』『東亜日報』1939年8月26日；「三陟鉄道開放問題」『東亜日報』1939年10月31日。

48) 「施設完備要望」『東亜日報』1940年1月30日。

49) 三陟開発株式会社常務取締役技師長素木卓二「三陟炭鉱とその開発状況」『朝鮮鉱業会誌』24 2，1941年2月。

ないため、北坪駅に簡易工場を特設した。また、この北坪駅には機関区および保線区を置き、なおかつ7カ所に線路班を設けて線路の保守に任じた。それとともに、通信施設として保線、閉塞および各駅間の3回線を設置した。

石炭が鉄道によって港湾まで運び出されると、そこから需要先たる日本向けの船舶に積まれなければならなかった。そのため、終端港の選定において墨湖港と汀羅港が検討された。汀羅港は炭鉱からの鉄道敷設距離が短く、鉄道工事費の節約ができるが、五十川の河口に当り流砂のため港口は逐年埋没し、漁船および一般航路船の出入りが困難を来したため、無煙炭搬出港として墨湖が指定された⁵⁰⁾。そのため、当初の三陟鉄道の営業キロは35.7キロであったが、1937年3月に基点が汀羅から墨湖に変更され、41.7キロへと6キロが長くなった⁵¹⁾。

その後、朝鮮総督府は1937年以来墨湖港で4ヵ年の継続として工事費予算150万円をもって港内北東の既設防波堤の南端よりさらに南に向かい延長550mの函塊および捨石の混成防波堤を築造し外海より襲来する放浪を防いで港内水面42万m²を掩護するとともに、港内の南端より東方海中に210mの防波堤を築造し、港内に侵入する漂砂を防止する計画の下に着々と工事を進めた⁵²⁾。一方、三陟鉄道は岸壁および護岸延長1,056mの築造海面22万5,302m²の埋立を行い、埋立地には貯炭場、上屋倉庫、道路、鉄道引込線その他海陸連絡運輸施設を施行した。埋立地先には第1棧橋(幅員6m, 延長230m)、第2棧橋(幅員7m, 延長275m)を架設した。第1棧橋には1939年6月以降2,000トン積船舶2隻が繫留荷役できるようになり、第2棧橋も竣工されて1939年11月中旬以降に3,000トン積船舶1隻が片側に繫留荷役され、ほかの片側にも1940年12月まで6,000トン積船舶1隻が繫留できるようになった。その附近の海面2万9千m²を浚渫し、船舶の出入を保障した。石炭の積込みは最新式の移動式ベルトコンベヤーなどによって行われ、年間荷役能力は石炭150万トンに達した。

3. 炭鉱および鉄道の運営と会社経営実態

(1) 三陟炭鉱の経営実態

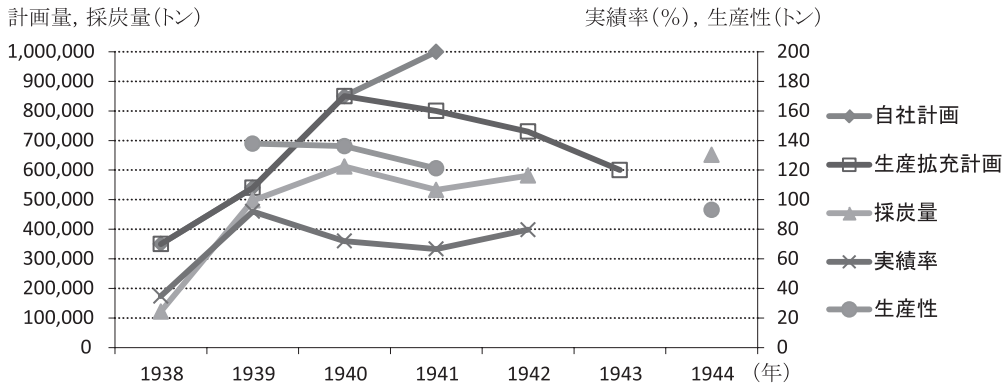
三陟炭鉱の採炭は1938年より始まり、当初の採炭量は12万1千トンに過ぎなかったが、その後も増えて、1940年に61万2千トンに達した。当時、朝鮮の無煙炭鉱のなかで1939年度10万トン以上の出炭を見たものは江東、平壤(海軍)、三神、三陟、黒嶺、江西、鳳泉、竜潭の順で9炭鉱のみであったが、1940年度になると、三陟炭鉱が進展し第一位に飛躍した⁵³⁾。これを半

50) 「流砂で港口閉塞汀羅港の浚渫に地元民必死の運動」『釜山日報』1934年2月10日；「三陟炭田鉄道の[の]終端港은 [は] 墨湖?」『東亜日報』1935年6月5日。

51) 朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版。

52) 京城鉱山専門学校採鉱科第3学年上野忠之「三陟炭鉱報告書」1941年10月10日。

53) 日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。



(資料) 三陟開発株式会社『現況調査』1939年9月；三陟開発株式会社三陟炭鉱『現況調査書』1941年1月；京城鉱山専門学校採炭科第3学年上野忠之『三陟炭鉱報告書』1941年10月10日；朝鮮總督府『在朝鮮企業現況概要調査書12（カーバイト工業）』1946年；原朗・山崎志郎編『生産力拡充計画資料 第3巻昭和14年度生産力拡充実施計画』現代史料出版、1996年、74頁；『同第4巻』10頁；『同第5巻』8頁；『同第7巻』9頁；『同第8巻』p. 9；李賢在『我国炭政斗【と】石公斗【の】当面課題』『石炭社報』1、1953年、66頁。
 (注) 1944年度の生産性は解放時の鉱夫数約7,000人を利用する。1945年3月から7月にかけて増員が急激に行われたと考えられないので、生産性の推移を把握するには大きな問題はないと思われる。

図4 三陟炭鉱の生産量推移 (単位：トン)

期別に見れば、1939年度上半期には13万5千トンから下半期に32万7千トンを記録し、その翌年より半期別に30万トン内外の生産量を記録した。そのうち1940年度上半期に17万1千トン、下半期28万6千トンが船積みされた。朝鮮では珍しい優良の炭鉱であって、主たる採炭方式として長壁式が採られており、採炭機械も導入され、さらに三陟鉄道および墨湖港の建設工事も終わり、本格的に運営されたため、一気に生産量が増えた。

しかし、それを自社採炭計画あるいは生産力拡充計画に比べると、1940年度の実績率が72.0%に過ぎず、その後はむしろ生産量自体が低下し、1941年度の実績率は66.6%へと低落した。1942年の採炭量は若干増え、実績率も79.6%を記録したが、1943年のそれは資料上確認できない。ただし、生産拡充実施計画が60万トンに過ぎなかったため、実績が目標を下回ったと見るのが合理的であるとすれば、1944年になって漸く60万トン台を回復したと見るべきである。というものの、鉱夫（坑内外）1人当り採炭量という労働生産性を基準としてみれば、1939年の137.9トンピークに年々低下した。

このような生産推移は何によってもたらされたのか。まず、いえるのは戦時下の資材と労働力の不足である。年々の資材配給量が把握できれば、理想的であるが、そのデータが得られないので、三陟炭鉱への配当計画に注目してみることにする。1940年度資材配当計画によれば、三陟炭鉱には普通鋼鋼材として素材1,236トン、機械819トン、鋼索101.8トン、製品345.9トン、合計2,502.7トンが計画されており、そのほかにも電管の普通63,600個、携帯灯の鉛1,500個、

アルカリ1,200個、揮発油150個、セメント21,500トンが計画されていた⁵⁴⁾。そのまま実行されたとは言い難いが、その後は資材、とりわけ鋼材の配給計画が縮小した。1941年度設備拡充計画では、拡充用鋼材配当量が採炭用93トン、運炭用134トン、選炭用74トン、合計270トンに過ぎず、そのうち採炭用77トン、運炭用74トン、選炭用74トンが配給され、その翌年には残りの採炭用および運炭用76トンが計画された⁵⁵⁾。すなわち、1941年度の三陟炭鉱の設備拡充計画が完成できず、その残りの事業のみが実施されたのである。

労働力についてみると、1939年9月に 職傭員425人、坑内夫1,390人、坑外夫1,210人、鉱夫計3,604人、総計4,029人、「受負工事人夫」1,400人であった⁵⁶⁾。これが1940年12月には職員219人、傭員218人、坑内夫2,619人、坑外夫1,874人、鉱夫計4,493人、総計4,930人へと増加したが、1941年10月には上長区域の坑内夫2,300人、坑外夫700人、所達区域の坑内夫1,100人、坑外夫300人、鉱夫計4,400人、職傭員600人、総計5,000人であって、大きな採用の拡大は見られなかった。この時、鉱山投資がすでに資材面から制限され、それを人力で補うため、労働力の多投が必要とされたという点から見れば、労働力の確保もなかなか進まなかったと判断せざるを得ない。

1940年12月17日に京城ホテルで開かれた無煙炭鉱座談会における三陟開発株式会社常務取締役技師長素木卓二の発言によれば、三陟炭鉱の労働力供給源は地域的に慶尚道、なかでも慶尚北道であって、鉱夫の3分の1がこの地域の出身者であった⁵⁷⁾。しかし、この地域は戦時下で日本内地や北鮮方面の労働者募集が優先され、日本内地からは出張員が派遣され、炭鉱の熟練鉱夫であった什長を狙って、彼との縁故関係にあった一般鉱夫も引き抜かれていた。それにもかかわらず、三陟炭鉱は総督府政策に従って斡旋募集を行わなければならなかった。しかし、1940年4月から11月にかけて斡旋鉱夫の「歩止り」（定着率）は25%に過ぎず、自由募集＝縁故募集の45%より極めて低かった。斡旋募集の場合、「面〔行政単位：引用〕に委して置くと、面では割当を受けたものだから、唯その数だけ集めなければならんといふ単なる義務だけでやる結果、不具者その他労働に堪へない者も掻き出て来るといふ傾向があった。」それだけでなく、食糧の不足あるいは悪化が鉱夫の離脱原因となった⁵⁸⁾。この8ヶ月間、採用5,067人、退

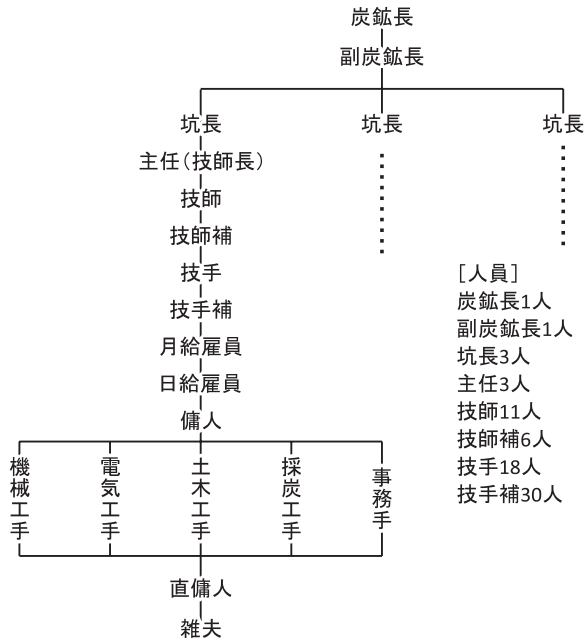
54) 原朗・山崎志郎編 『生産力拡充計画資料 第4巻昭和15年度生産力拡充実施計画』現代史料出版、1996年、45頁。

55) 原朗・山崎志郎編 『生産力拡充計画資料 第5巻昭和16年度生産拡充実施計画』現代史料出版、1996年、40頁；原朗・山崎志郎編 『生産力拡充計画資料 第7巻昭和17年度生産拡充実施計画・第二次生産力拡充計画立案資料』現代史料出版、1996年、30頁。

56) 三陟開発株式会社 『現況調査』1939年9月；三陟開発株式会社三陟炭鉱 『現況調査書』1941年1月；京城鉱山専門学校採炭科第3学年上野忠之 『三陟炭鉱報告書』1941年10月10日。

57) 炭鉱労働者の充足対策に関する無煙炭鉱業者の座談会 『朝鮮炭業会誌』24 2, 1941年2月。

58) 1940年10月に三陟炭鉱では2日ほど米がなくて鯉とジャガイモを食べさせたことがあったが、そのとき原州より連れてきた斡旋労働者が50人全部帰ってしまった。



(資料) 京城鉱山専門学校採鉱科第3学年上野忠之「三陟炭鉱報告書」1941年10月10日，5頁。
 (注) 人員は上長区域と所達区域との技師補以上の人員を示す。

図5 三陟炭鉱の労働系統

職5,539人であって、鉱夫数がかえって少なくなった。そのため、三陟開発は形式上斡旋募集として総督府の許可を受け、縁故募集を行なうことにしていた。

戦時下坑内夫は危険にさらされていたことはいうまでもない。資料上確認できる最新の災害事故統計（1941年）によると、年間の災害回数が749回に達し、鉱夫の場合、死亡21人、重傷216人、軽傷518人、計755人に達し、全体の17%が事故に遭遇し、ほかにも係員その他の職員でも死亡1人、重傷4人、軽傷2人、計7人を記録した⁵⁹⁾。これらの要因が激しい労働力の流動化をもたらし、労働力の質的低下が避けられず、これらが図4のような生産性の低下としてあらわれたのである。

労働力の流動化とそれに伴う労働力の質的低下が甚だしく進んだことに対し、どのような対策が採られただろうか。ここで、三陟炭鉱の組織構造（1941年）を見ると、三陟炭鉱は機械（本部直轄機械、長省・黔川機械）、電気（本部直轄電気、長省・黔川電気）、経理（病院、庶務、会計、受付、調度、倉庫）、配給、林務、営繕（建築、土木）、運輸、労務（本部直轄労務、長省・黔川労務）という7つの係が置かれて炭鉱運営に当たった⁶⁰⁾。図5のように、その下に

59) 朝鮮總督府殖産局鑛山課編『朝鮮鑛業の趨勢』1941年度版。

60) 京城鉱山専門学校採鉱科第3学年上野忠之「三陟炭鉱報告書」1941年10月10日，6頁。

技師 技手 雇員 傭人 工手 直傭夫という労務管理体制が整えられた。こうした管理組織のなか、日本人が管理上層部ないし技術部門に配置され、朝鮮人は中層部ないし下層部の炭鉱労働者として位置づけられ、民族別ヒエラルキーが確認できる。三陟炭鉱では2・3交替制が採用されたが、3交替制は機械設備を100%に利用して、採炭集約化を実現しようとしたものである。それによって労働時間は坑内で2交替10時間、3交替8時間、坑外でそれぞれ10時間、9時間であった⁶¹⁾。資本集約度が低ければ低いほど、長時間労働を必要とするが、この点から見れば、三陟炭鉱は先進的であったといえよう。

そのなかで1941年の上長区域の鉱夫とその日給を見れば、坑内夫は採炭夫800人、2.40円、仕繰夫600人、1.80 2.00円、掘進夫450人、2.00円、支柱夫200人、1.90円、測量係夫80人、1.70円、雑夫170人、1.40円、小計2,300人、坑外夫は選炭夫200人、1.60円、坑外運搬夫100人、1.65円、捲揚卸夫80人、1.75円、石炭積込夫(貨車)90人、1.50円、雑夫180人、1.30円、その他50人、小計700人、総計3,000人であった⁶²⁾。そのほかにも、所達区域の坑内夫1,100人、坑外夫300人があった。採炭部門への労働力の重点的配置があっただけでなく、高い賃金が設定されていた。

賃金制度についてみれば、坑内鉱夫はその80%までが請負制度を採ったが、坑外鉱夫は全部炭鉱直轄のものであった。請負制度の管理下にある鉱夫の賃金は作業の進行度合によって決定された。例えば、採炭夫38銭/トン、仕繰夫は4円/m、掘進夫12 13円/mであった。この請負制度が採炭関係作業に対して比較的高いインセンティブを提供すると同時に、生産性を高める方法であった。戦時インフレの進行とともに、鉱夫の賃金引上げが行われたことは言うまでもない。

さらに、従業員に対するフリンジ・ベネフィットが提供された⁶³⁾。本給のほかにも、解雇手当、勤続手当、応召手当、入坑手当、不便手当などが支給された。現金以外にもさまざまな現物給与が行われた。電灯付き社宅が無料貸与されており、独身者に対しては合宿の設備が提供された。炭鉱自体が山間に位置したので、社宅が提供されたわけであって、1940年12月現在職員住宅461戸、鉱夫住宅2,308戸が立てられており、その使用戸数はそれぞれ439戸、2,167戸であった。会社は長省里、道溪里、鉄岩里には従業員生活必需品配給所を設置して従業員の家族にたは低廉な日用品を供給し、戦時下の生活安定を図った。さらに、長省里には内科、外科、歯科からなる病院を設け、道溪、鉄岩里には出張所を設置し、従業員およびその家族の疾病と傷痍に治療した。共同浴場として職員浴場3カ所、労働者浴場9カ所、合計12カ所が設けられた。水道も従業員飲料水を供給するため、3カ所設けられた。

会社側は名士あるいは重役の講演会を開催して、毎月映画を上映し、教化のためには毎月三

61) 日本石炭株式会社企画部企画課『朝鮮石炭鉱業事情研究』1941年11月。

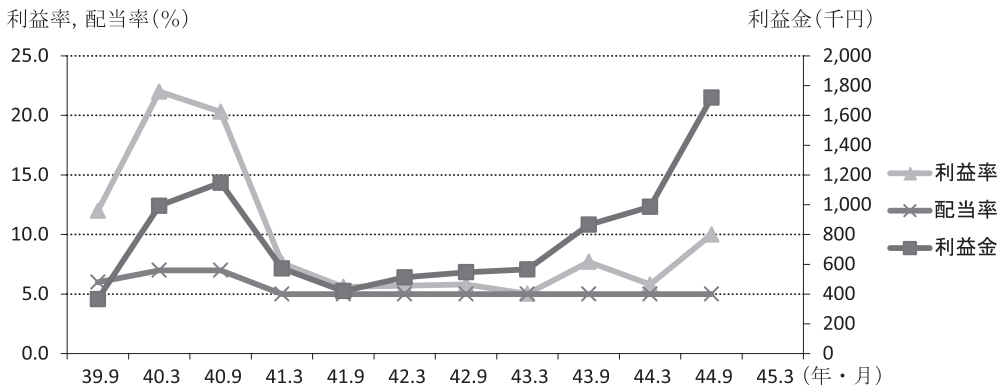
62) 京城鉱山専門学校採鉱科第3学年上野忠之「三陟炭鉱報告書」1941年10月10日、7 8頁。

63) 三陟開発株式会社三陟炭鉱「現況調査書」1941年1月；京城鉱山専門学校採鉱科第3学年上野忠之「三陟炭鉱報告書」1941年10月10日、18頁。

陟月報を公刊した。野球、蹴球、庭球、卓球など各班を設置して、体育の普及を期し、とりわけ春秋2回各坑対抗の優勝戦を実施しており、また倶楽部を設けて碁、将棋、撞球などを行なわせた。炭鉱には国民学校を設置し、従業員の子弟教育に努め、通学用バスをも運行した。さらに養成所を設置して従業員の子弟のうち小学校卒業後炭鉱への勤務希望者に対し1年間必要な技術並びに学業を授けた。それによって、戦時下で技術者の確保が難しくなる中、安定的な下級技術者を自ら確保しようとしたのである。

このような労務管理体制が一定の効果を有したのだろうが、労働力の流出を差し止めるのには限界があった。戦時下で朝鮮にも軍需会社法が適用されると、1944年12月に三陟開発も第1次軍需会社として指定され、資材および労働力の優先的配分、現員徴用による労働力移動防止などの優遇を受けるようになった⁶⁴⁾。解放時の三陟開発のマンパワーをみれば、職員は日本人500人、朝鮮人750人、計1,250人、炭鉱鉱夫は朝鮮人7,000人、化学工業夫800人、合計7,800人であった⁶⁵⁾。植民地雇用構造が最後まで維持されたことがわかる。

三陟開発の経営状態を把握するには利益金自体も重要であるが、戦時インフレを念頭に置けば、より正確な経営状態を示す代表的指標は利益率である。利益率(図4)は1940年3月期に22.0%、40年9月期に20.3%を記録した。株式が公開された1939年春以後から1940年夏までは、石炭不足時代を反映して当社に対する世間の期待は相当に大きく、成績も1939年9月期から1940年3月期にかけて急向上し、配当も6分から7分に上げられた。それに伴い、株価も



(資料) 三陟開発株式会社『営業報告書』各半期版；東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年；東洋経済新報社『朝鮮産業の決戦再編成』1943年、91頁。

(注) 利益率 = 利益金 ÷ 払込資本金 × 200。即ち、200をかけるのは年率換算するためである。

図6 三陟開発の利益率と配当率

64) Chaisung Lim, "The Development of a Control Policy over the Coal Industry and the Management of the Coal Mining Industry in Wartime Colonial Korea," *The Review of Korean Studies*, Vol. 14, No. 4, December 2011, pp. 85-133.

65) 朝鮮総督府「在朝鮮企業現状概要調査12 (カーバイト工業)」1946年。

一時期に新株が62円を記録し、25円払込の新株が44円を示したほどであった⁶⁶⁾。ところが、利益率は1941年3月期以降7.6%へと低落し、その後も低い水準が続いた。それによって、配当も7分から5分に引下げられ、続く1941年9月期にも5分の配当は行われたが、収入の根幹ともいべき売炭収入は、すでに減少傾向であった1941年3月期よりさらに130万円の大減少を示した。その結果、貯炭も急増し、利益金は1940年9月期の3分の1水準である42万円へ急減した。

なぜこうした経営の悪化が生じたのだろうか。従来は大量出炭を当社経営の至上方針とし、石炭の質的生産を無視したため、積み出された石炭には「ボタ混りでないまでも、灰分きわめて多くしたがつてカロリーも低かった」⁶⁷⁾。1940年2月に日本内地が未曾有の電力飢饉で困った際、三陟炭が多量に移出されたが、それがかえって「不評を買い、その後買炭注文は予想以上に減少した」のである。その上、1940年10月1日から石炭統制会社たる日本石炭が業務を開始し、カロリー別売買炭価を実施したため、従来墨湖港へ渡す石炭の価格が16円50銭から10月以降一挙に13円75銭へ引下げられた。炭価の引下げが三陟開発にもたらしたショックは実に大きなものであった。さらに、アメリカによる対日資産凍結が1941年7月に断行されると、墨湖港への配船は大幅かつ急激に減少し、日本内地への移出が少なくなり、貯炭量が増えつつ、それが経営収支だけでなく、採炭量にも影響を及ぼした。その一方で、三陟開発の営業報告書(1941年3月期)において、「今期出炭量は前期に比し3分2毛の増量を示し販売量に於ても約3割6分増の成績を挙げましたが賃銀、坑木の騰貴に因り採炭費の増高を来し炭値値上りと相俟ち収益減を見るに至りましたことは洵に遺憾とする次第であります」と指摘されているように、投入要素の価格上昇も経営上大きな負担となった⁶⁸⁾。

これに対し、三陟開発としては資本金を拡充して選炭場を増設し、三陟炭の商品化に力を注ぐ必要が生じた。この悪循環によって株価は低落し、一般株主は明白に増資を避け、増資新株の殆ど全部を日電が引き受けることとし、図3のように1941年11月1日に半額増資(1株25円払込)が行われ、資本金は公称2,250万円、払込1,875万円となった⁶⁹⁾。それによって総株式の約70%近くを「旧日電系資本の秘蔵っ子」であった日電興業が所有することとなった⁷⁰⁾。三陟開発は朝鮮で初めて見る水選機(パウム式およびジャガ式)の新設に乗り出し、その第1期工事は大体完成を見たので、1942年3月より稼働開始、同年9月より選炭作業は漸次本格化するに至った。それによって、炭価も炭質の上昇によって格上げされると予測された⁷¹⁾。とはいえ、

66) 東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年。

67) 東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年。

68) 三陟開発株式会社『営業報告書』1941年3月期。

69) 東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年。

70) 電力国家管理政策に従って、日本電力が全施設を日本発想電と関西配電などに現物出資し、持株会社の日電興業となった。

71) 東洋経済新報社『朝鮮産業の決戦再編成』1943年、91頁。

サイジング能力がこれにタイ・アップしないため、ジンマースクリーンおよびトロンメルなどの増設に努力を注ぎ、1942年末に工事は大体完了した。

政策当局たる総督府殖産局鉱山課も1940年11月より石炭増産奨励補助金交付規則を制定し、増産奨励金、石炭買取価格補償金、新坑開発補助金などの補助金を支給し始めた。増産奨励金は年間出炭量が1万トン以上であった場合、年間増産量が1千トン以上となると、一定のトン当たり交付額が支給された。石炭買取価格補償金は生産条件が不順であると認められるとき、救済策として生産奨励金が支給されたが、1943年度下期に朝鮮石炭株式会社がプール平均価格制度を運用し始めることと相俟って当該会社に前記の増産奨励金と合わせて、石炭買取価格補償金が支給された。それが炭鉱会社にとって一定の効果をもたらし、三陟開発は1943年下半期には「出炭及売炭共に所期の業績を得られませんでした。来期は出炭を倍加致しますと共に其の全量を朝鮮石炭株式会社に売渡すことになりましたので業績頓に改善せらえることになりました」と指摘された⁷²⁾。1944年度に総督府鉱工局燃料課は日本内地で実施している「石炭価格奨励制」を実施し、出炭率を高めることとした⁷³⁾。また、新坑を開発するのに対して、掘進延長に応じて新坑開発助成金が支給された。それ以外にも、炭質の向上のため、1943年より選炭設備を設置しようとする炭鉱に対して選炭設備補助金が交付された。

三陟開発にも補助金（例えば、1943年度上半期石炭生産補償金79,000円、同期石炭山新坑開発助成金5,700円、1944年9月に選炭設備補助金209,392円）が支給され、それが戦時下で経営安定に一定の寄与をした⁷⁴⁾。それに伴い、経営成績も若干ではあるが、改善を示した。即ち、当期利益金は1944年9月期に171万9千円へと急増し、利益率も10%を回復したが、「余裕」はあまりなく、5分配当を余儀なくされた。内部資金の動員でも限界があったことから、石炭部門の拡充とともに、北三化学工業所におけるカーバイドの生産設備を増設をするためには、日電よりの借入金（1944年9月2,850万円）を受け一方、1943年春には公称資本金4,500万円への増資を断行した、その払込資本金が解放時に3,375万円に達した。

というものの、三陟開発の経営改善を妨げる要因は会社内部に限定されなかった。配船不足の問題が日米開戦後より深刻化したのである。そこで、三陟炭の輸送を担う三陟鉄道の経営実態を検討することにする。

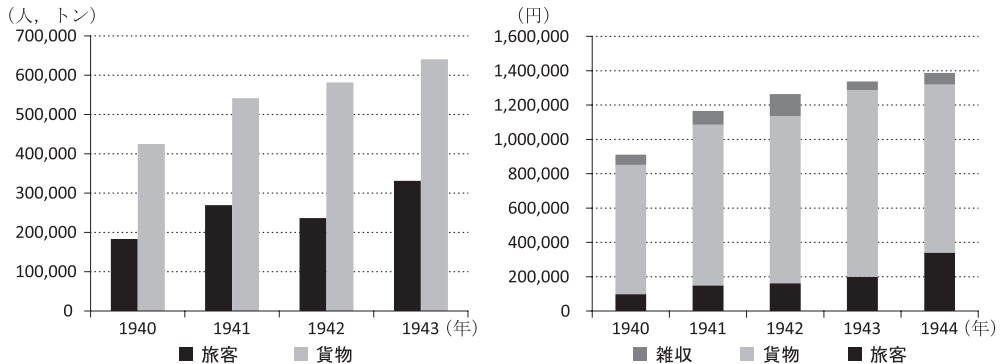
（2）三陟鉄道の経営実態

三陟鉄道は約650人の職員と従業員、そのうち日本人150人、朝鮮人500人をもって三陟炭の搬出および墨湖港の海陸連絡運輸施設事業を主とし、兼業としてバスおよびトラック事業を営んだ。そのため、三陟炭鉱の採炭量によって鉄道経営が影響を受けた。但し、1939年にも列車

72) 三陟開発株式会社『第17回営業報告書』1943年度下半期；同『第18回営業報告書』1944年度上半期。

73) 「重要鉱業日誌」朝鮮鉱業社『朝鮮鉱業』11 3, 1944年3月。

74) 三陟開発株式会社『第17回営業報告書』1943年度下半期。



(資料) 朝鮮総督府鉄道局『朝鮮鉄道状況』各年度版；朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版；三陟開発株式会社『第19回報告書』1944年度下半期(1944年10月 45年3月)。

(注) 1944年度の収入は下半期分を二倍したものである。

図7 三陟鉄道の輸送動向と輸送収入

運行を行なったものの、一般営業が始められなかったため、輸送状態を把握できる資料が残っていない。1940年から輸送動向が把握できるが、全体的に輸送量が貨物輸送を中心として一貫して増加した。墨湖港・道渓間混合列車が1942年10月ごろ毎日3回運行されたが、1944年10月になると、混合列車が同区間を3回、墨湖港・三陟間を4回運行した⁷⁵⁾。

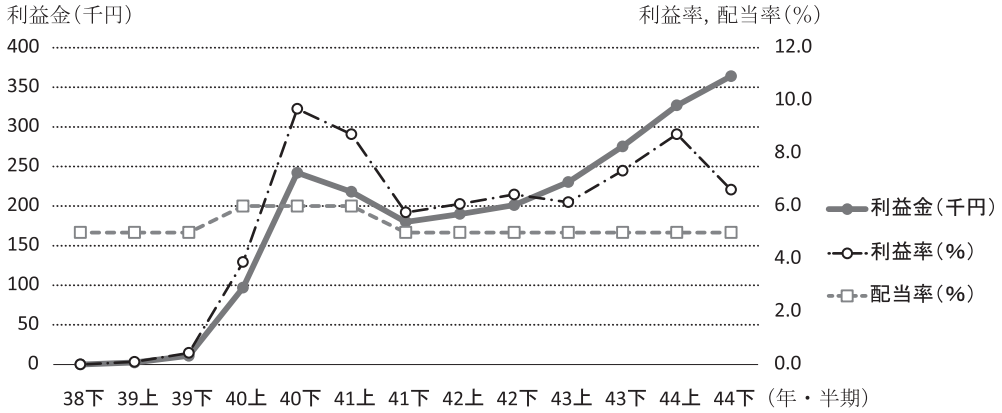
それに比例して運賃収入が必ずしも増加したわけではない。この傾向は1日1キロ平均運輸収入を見れば確認できるが、1940年90.60円、1941年77.16円、1942年83.60円、1943年84.67円であった⁷⁶⁾。とりわけ貨物運賃が一貫して増加したとは判断できず、全体的に小さい比率であったが、むしろ旅客収入の増加傾向が著しかった。すなわち、戦時下で貨物運賃が引下げられたのに対し、旅客運賃は貨物運賃の収入減少を補うために、輸送統制の観点から引上げられた。すなわち、運賃率は1942年12月に3等旅客1人1キロ当り4.0銭、貨物営業キロ当たり12.0銭であったが、1944年10月に3等旅客1人1キロ3当り4.8銭、貨物営業キロ当り7.0銭へと大きく変わった。朝鮮の石炭供給が強調され、その輸送に対して炭鉱業者への経済的補助が施されたわけである。

これが鉄道経営収支にも反映され、一般営業が始まった1940年8月以降、図8の利益率が大きく上昇し、1941年9月までは高い水準を示したが、既述のように三陟炭が炭質粗悪化により、日本内地での評価が落ちたため、注文が急減し、三陟炭の「搬出減にたたられて[三陟鉄道：引用]成績は低下」し、純益金も18万9千円と前期に比し3万1千円の減少を示した⁷⁷⁾。その後、利益率がさらに低下し、6%内外を推移したのは、1942年2月期から「時局進展のために

75) 朝鮮総督府鉄道局『朝鮮鉄道状況』1942年度版；朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版。

76) 朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版；鮮交会『朝鮮交通史 資料編』1986年、163頁。

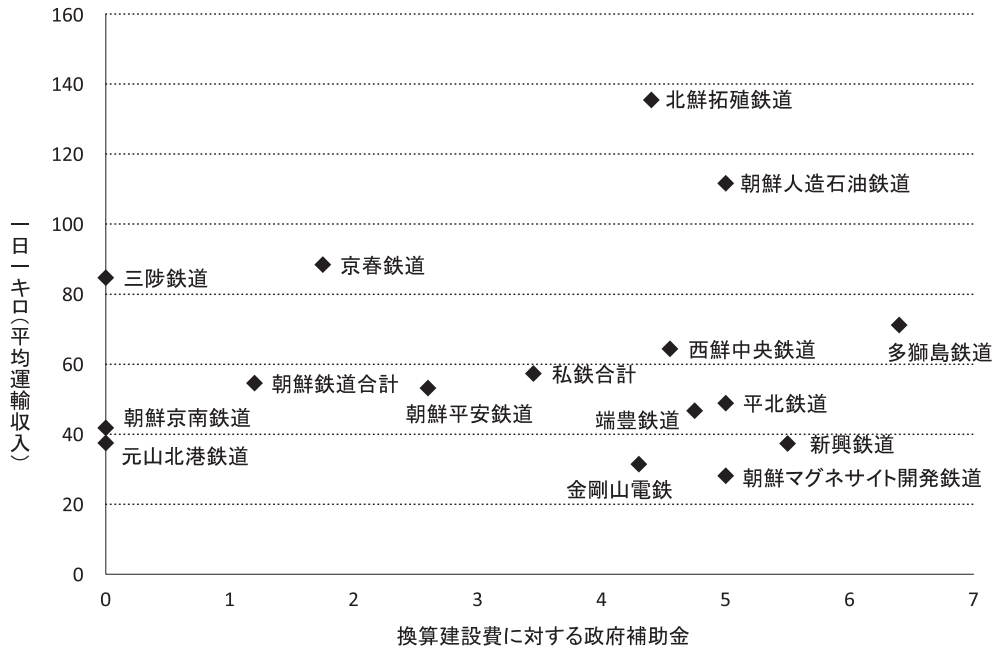
77) 東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年。



(資料) 三陟開発株式会社『営業報告書』各半期版；東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年；東洋経済新報社『朝鮮産業の決戦再編成』1943年，91頁。

(注) 利益率 = 利益金 ÷ 払込資本金 × 200。

図8 三陟鉄道の利益率と配当率



(資料) 朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版。

図9 1943年の私鉄の1日1キロ平均運輸収入と政府補助金受給状況 (単位：円，%)

墨湖港積出配船が激減し「運炭も激減したので」，「不振の業績を招」いたからである⁷⁸⁾。「配当も1分減の5分としたわけ」であった。1942年9月期も「配船減は依然たりだったが」，[1942

78) 東洋経済新報社『朝鮮産業の決戦再編成』1943年。

年：引用] 2月に実施の旅客運賃値上などによる客車収入増と港湾事業収入増があったので、兎に角純益金は前期よりも激増を示した」。それにしても、配船の不足が改善されるどころか、より深刻化したため、三陟鉄道の大幅な利益改善は期待できなかった⁷⁹⁾。

このような「苦難期における耐久力」を三陟鉄道が示したのは、日本電力系から殆どの資本が賄われたからである⁸⁰⁾。例えば、1941年11月に姉妹会社三陟開発の半額増資と同時に、三陟鉄道の半額増資(500万円 750万円)が行われ、1944年11月には350万円の増資が実施された。さらに、借入金も日本電力系などから調達され、その金額が1942年12月には1,195万円に達した⁸¹⁾。三陟鉄道の経営状態を他の私鉄と比較したのが図9である。三陟鉄道は1943年に1日1キロ当りの平均運輸収入が比較的高いほうであって、政府補助金を受けていなかった⁸²⁾。三陟鉄道、朝鮮京南鉄道、元山北港鉄道の3社を除く殆どの私鉄が政府補助金を受けていた。こうした三陟鉄道も1944年に貨物運賃の引下などの運賃改正が行われる一方、1944年2月より朝鮮国鉄=総督府交通局から北坪・三陟間12.9キロが三陟鉄道に委託経営され、1944年10月には三陟開発の専用鉄道(道深・鉄岩間)が三陟鉄道に譲渡されたことによって、経営安定化を図るため、私鉄補助金を申請せざるを得なかった⁸³⁾。もし、1945年3月期には補助金がなかったら、利益率が6.6%から2.0%へと低下したのだらう⁸⁴⁾。こうして戦時下で三陟鉄道の経営も日電系のバックアップや総督府の補助金によって支えられたのである。

おわりに

三陟炭田は自然条件が比較的優れていたが、交通不便のため、開発が遅れていた。昭和恐慌から景気拡張が続き、石炭需要が増えて、海軍省から鉱区権が返上されると、開発権をめぐる競争が激しくなったが、鉱区権の払下を前提にむしろ朝鮮内の第2次統制合同案が進められた。しかし、朝鮮無煙炭会社は超過供給を懸念し、実際の開発をためらったので、開発権は採掘炭の需要先が確定した日本電力系に譲渡された。それによって、三陟開発と三陟鉄道の両社が設立され、それぞれ炭鉱開発と鉄道および港湾の投資を担当した。1939年から1940年にかけて

79) 1944年度下半期の営業報告書によれば、「今期は石炭積取配船順調なる入港を見ませんでしたので港頭貯炭累増し石炭輸送を制約されました為貨物輸送量著減しましたが一般貨客は略前同様の成績を挙げることを得ました」と指摘された。三陟鉄道株式会社『第19回報告書』1945年3月期。

80) 東洋経済新報社『朝鮮産業の大東亜参加体制』1942年。

81) 朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版；鮮交会『朝鮮交通史』1986年、888頁。

82) 朝鮮では1921年以来朝鮮私設鉄道補助法によって建設費の5分を基準として建設費に対する益金がこれを下回る場合、その差額を補助した。朝鮮総督府交通局『朝鮮交通状況』1944年度版、161-169頁。

83) 鮮交会『朝鮮交通史』1986年、874頁。

84) 三陟鉄道株式会社『第19回報告書』1945年3月期。

て日本内地の石炭飢饉に際して三陟開発は生産拡大を続け、それに伴って経営収支も大きく改善した。これが三陟鉄道の経営にも反映された。しかし、炭質の粗悪化が発生したため、三陟炭に対する日本内地の評価は厳しく、販売難に陥り、日本の石炭統制機関たる日本石炭会社が設立されると、炭質の落ちる三陟炭の価格が低落し、この影響が三陟鉄道側にも時差を置きながら浸透した。投入要素の価格、すなわち資材の価格と鉱夫の賃金が高くなり、これが炭鉱経営を圧迫する要因となった。

そこで、親会社たる日本電力系からの資金調達を得て選炭場の増設を図ったものの、日米開戦後には墨湖港への配船が不足し、貯炭の増加を避けられなかった。炭鉱内部でも、生産要素としての資材が確保できず、当初の100万トンという大量生産はできなかった。資材の不足を労働力の多投によって、補わなければならなかったため、植民地雇用構造の下で鉱夫たる朝鮮人に対する請負賃金制度やフリンジ・ベネフィットの強化が実施されたが、三陟炭鉱からの鉱夫の流出も多く、さらに募集難も続き、甚だしい労働力の流動化やそれに伴う労働力の質的低下が不可避であった。そのため、労働生産性は低下し、経営の悪化も続いた。三陟鉄道もこれに連動し、さらに国鉄からの委託経営や専用鉄道の譲渡を受けて営業路線が拡張され、なお貨物運賃引下げを余儀なくされ、経営悪化が生じた。それを資金面で支えたのが日本電力系の資金力であった。資本金の払込だけでなく、借入金の調達も行われたのである。さらに会社側の利潤確保を補填するため、炭鉱会社と鉄道会社に対してそれぞれ補助金が支給された。それにもかかわらず、鉱夫の募集難と資材不足が甚だしくなったため、軍需会社の指定と徴用が行われ、戦時下の三陟炭鉱に対する優先的資源配分が行われた。

このように、戦時下の経済統制が進行するなか、三陟炭鉱と鉄道に対しては資源配分が重点的に行われ、さらに日本電力系の資金調達と総督府の補助金の支給が行われた。戦時下の統制・増産のロジックとともに市場のロジックが存在し、経営補填に対し政策的注意が払われたのである。しかし、それが計画通りには行かず、計画を常に下回ったのである。というものの、三陟炭田が解放後韓国の重要なエネルギー源となったことは見逃すことができない。日本人の引揚による技術者の不足、炭鉱への食糧配給の途絶などが続き、解放後、三陟炭鉱は大きな打撃を被ったものの、米軍政庁の下で直営化され始め、その復旧が鉄道ネットとの連結（栄岩線：中央線栄州と三陟鉄道鉄岩との86.4km）がECA 援助プログラムのなかで第1プロジェクトとして指定され、韓国経済復興のために最重要視された。三陟炭鉱は他の帰属炭鉱とともに大韓石炭公社として再出発し、三陟鉄道も国有化されると、三陟炭田は1980年代まで韓国において貴重なエネルギー供給源となったのである。