

史料紹介

木浦開港反対の建議書について

徳間一芽

広島大学文学研究科博士課程後期

Introducing the petition against the opening of Mokpo

TOKUMA Hajime

Abstract: In 1895, Japanese merchants in Busan, Korea, submitted four proposals in a petition opposing the opening of the Port of Mokpo to the Japanese Government. The petition included a variety of reasons for opposing the opening. This study introduces these proposals.

Keywords: Mokpo, Busan, open-port period of Korea, Japanese merchants, proposal to the government

1. はじめに

1895年6月、釜山商業会議所（以下、会議所）より1通の建議書が日本政府に提出された。建議書は日本政府が朝鮮政府に要求していた木浦開港を中止するよう求めたものであった。そもそも開港の要求は朝鮮利権奪取のため、日清戦争時に日本が朝鮮に要求したものだ。それにもかかわらず、日清戦争後、会議所の主要構成員たる日本人貿易商が中心となって木浦開港反対を唱えたことの意義は何だったのだろうか。これは、会議所の面々が朝鮮の行く末をおもんばかったのではなく、端的に言えば、木浦開港が彼らの利益に符合しなかったため日本政府に意見したものであった。

ところで日本における会議所は、1878年の東京商法会議所を嚆矢として全国の主要都市で開設され、早くも翌年の8月には釜山にも設置された。¹ 会議所の一つの機能として、商業上の利害得失において官民で連携するにあたり、商業者は官庁からの下問に答え、問題があれば彼らは政府筋に建議を行った。釜山においても、特に貿易に関する利害関係について官庁に定期的に建議がなされた。朝鮮に存在した会議所に限って言えば、現在、数多くの建議がな

されたことは分かっているが、多くの場合その概要のみが羅列されるのみで、提出された建議の原文が残されることは稀である。木浦開港反対の建議については、その原文が「木浦及鎮南浦開港並我居留地特設ニ付対韓交渉」として外務省外交史料館に所蔵され、ここに具体的なやり取りが残されている。筆者はこの建議が外務省の公文書として残されたことについて、偶然の産物ではなく、当時何らかの問題を含んでいたためだったと考えている。

建議書は6月18日に提出されたものを皮切りに、会議所および釜山居留地会の両団体より2通ずつ、合計4通が提出された。後述する建議書の提出者に見られるように、居留地会の構成員は会議所とほぼ同一の人員であったと考えられるため、ここでは両者を特別区別せず逐一その主張を整理していきたい。なお建議書は本来「具申書」の用語が用いられたのだが、ここでは分かりやすく建議書に統一した。本稿ではこの建議書を紹介することを目的とし、具体的にこれが提出された背景や人物に対する考察、その他分析については別稿で論じることとする。²

2. 最初の建議書

前述の通り、建議書は会議所と居留地会より計4通提出されたのだが、建議書はともに加藤増雄釜山領事³の取り次ぎを経て、外務省の原敬外務次官に報告されている。⁴会議所において開港反対が正式に議決されたのは1895年6月16日だったが、⁵その3日後の19日に加藤は原に報告を行っている。この報告は以下の通りである。

「木浦開港反対ニ付釜山在留民ノ請願」（公第78号）

一般來全羅道木浦開港ノ風説頻リニ相起リ居ル処、同処開港之義ハ当港ノ貿易上ニハ少カラサル影響ヲ及ホシ候事ナレハ、当港在留商估ハ深く之ヲ杞憂シテ異口同音ニ非開港ヲ主唱シ、此程遂ニ商業會議所ノ決議ヲ以テ別紙写ノ如キ具申書差出候ニ付、本日在京城公使へ轉達致置候、尚ホ此儀ニ関シテハ当居留地会ニ於テモ本日臨時会ヲ開キ右議決シ上ハ商業會議所ト同一ノ手續ヲ履クヘキ趣ニ有之候此段申置候敬具

加藤は木浦開港に対して、釜山商人から反対の声があがっていること、そして彼らにとって「当港ノ貿易上ニハ少カラサル影響」があることを示唆している。では具体的に、前日の18日に会議所から加藤に提出された、一通目の建議書から見ていきたい。

釜山商業會議所（臨時会頭）亀谷造次郎

「木浦開港ニ関スル件ニ付具申」

当朝鮮国ニ於テ從來開カレタル三港ノ外其筋ニテハ新ニ全羅道木浦ヲ開港セントノ計画アリテ今ヤ既ニ其測量ヲモ了セリトハ近時噴々人口ニ伝稱スル所ナリ、此事タル彼我兩國間ノ商工業ニ偉大ノ關係アルヲ以テ其利害得喪ハ予メ周到精密ナル考察ヲ下サルヘカラス、抑モ朝鮮ノ国タル積年ノ政弊ヲ承ケ農事振ハス工業興ラス随テ既開ノ三港ニ出ス所ノ物資モ其主要タルモノハ米穀ニシテ其他ハ殆ント言フニ足ルモノナシ、而シテ其米穀ノ産地ハ慶尙全羅忠清ノ三道ヲ最トシ該道米穀ノ多数ハ從來釜山ニ輸送シテ其貿易ニ供シ他ノ部分ヲ仁川ニ出セルモノナルニ、今木浦ヲ開港セハ該地最寄即チ全羅忠清ノ米穀生産者ニ在テハ便利ナルヘキモ本邦商人ニ取り為メニ利益アリヤ否、又縦令一部ニ利益アリトスルモ他ノ一面ニ於テ却テ損失ナキヤ否、若シ一得一失アルモノトスレハ其得ル所ハ其失ヲ償フテ尚ホ余リアリヤ否、是即チ精深思考セサルヘカラサル所トス、元來朝鮮ニ於ケル貿易地タル從來三港ノ外尙京城龜山ノ互市場アリ、殖産興業ノ發達セサル人民ノ貧弱ナル国柄ニシテハ其数敢テ少シト云フヘカラス、其中ニ就キ本邦商人カ商權ヲ占有シ他国人ヲシテ衝ヲ争フコト能ワサラシムルハ唯釜山ノ一港而已其余ニ在テハ開港以來商權ハ早く已ニ清国人其他ノ占ムル所トナリ本邦人ハ瞠若トシテ其後ニアルノ狀況ナリキ是他無シ、釜山ハ根拠已ニ定マリ我商人ト韓人トノ間ニ於ケル交親極メテ濃厚ニシテ泰然能ク通商ノ大計ヲ画スルヲ得ルカ故ニ他ノ外国人來テ衝ヲ争ハント試ルモノアルモ自ラ失敗ヲ招クヲ以テ也、蓋シ釜山ニ於ル貿易タルヤ基ヲ嘉吉ノ昔ニ肇メ礎ヲ慶尙延寶ノ當時ニ定メ再来數百年ノ久シキニ亘リ以テ今日ノ現狀ヲ成シタルモノニシテ外国人ヲシテ釜山ハ我帝国ノ植民地ナリトノ羨望ヲ懷カシムルモ決シテ偶然ニアラス、實ニ釜山ノ地タル朝鮮トノ貿易上金湯ノ形勝ヲ扼セルモノ也、畜ニ是ノミナラス其地勢ハ本邦トノ距離僅ニ一衣帶水ニ過キスシテ東露北清連絡ノ要衝ニ當リ居レハ国勢上政略上亦共ニ此地ノ貿易ヲシテ他ニ侵奪セラルカ如キコトアラシムヘカラサルハ勿論益々進シテ其根拠ヲ堅固ニシ之ヲ維持スルヲ得ルモノハ一南三道ノ穀類比ニ輻湊スルニ由ル、然ルニ今木浦ヲ開クトセハ全羅忠清ノ米穀ハ必ス此処ニ出ルヲ以テ釜山ニ輸送スルモノハ豊穰ノ歳ト雖モ其半数以上ヲ減殺スヘリ（又海産物牛皮ノ如キハ米穀同様釜山ニ輸送スルモノナキニ至ルヘシ）、殊ニ慶尙道ハ動モスレハ水旱ノ災害ヲ蒙ルコト太甚シキ地方ナレハ若シ凶歉相繼トキハ釜山ニ出ル米穀ハ絶無ニ至ルコトアランモ保シ難シ、輸送ノ米穀減殺セハ從テ貿易萎靡スヘリ故ニ釜山居留商民ハ其資力ヲ分チテ之ヲ木浦ニ移スル等ノ舉ニ出テサルヲ得ス、此處ニ乘シテ彼商略ニ機敏ナル清国人等ノ入來ツテ競争ヲ試ミ若シ我商人カ勝ヲ制スルコト能ワサルコトモア

ランカ終ニ数百年來慘憺經營ノ末ニ成リタル釜山ノ金城湯池ハ一朝ニシテ其守ヲ失ハントス、而シテ之ニ対シ木浦ニ於テ得ル所ノ利益如何ト考查スルニ忠清全羅ノ米穀ハ他港ニ送ルヘキヲ止メテ坐ナカラ此地ニ於テ売却スルニ過キス之ヲ換言スレハ他港ノ貿易ヲ此一港ニ分配スルニ止マル也、縦令米穀ノ外ニ多少雜貨ノ出入アリトスルモ其数僅少重キヲ為スニ足ルヘキモノアルヲ見ス、且其地ハ今日新タニ開クモノナレハ釜山ノ如数百年ノ養素アルニアラサルヲ持テ当初ヨリ他国商人ト競争セサルヘカラサルコト猶仁川京城ニ於ケルカ如クナラン、況ンヤ日清開戦ニ際シ一旦当國ヲ去タル清國人ハ平和ニ復シタル今日更ニ来リテ大ニ商略ヲ施サント希図シツルアルニ於テヲヤ、由之視是木浦ノ開港ハ本邦商人ニ利益スル処ナク釜山居留地ノ如キハ却テ其害ヲ被ムル少カラサル也、然則木浦開港ノ事タル朝鮮内地ノ殖産興業發達シタル後ノコトハ姑ラク惜シキ目今ニ在テ其害アルモ其利ナキハ智者ヲ竣タスシテ明白ナリトス、然ルニ朝鮮ノ開港中釜山仁川間距離遠クシテ其間船舶ノ寄港スヘキ地ナキニ因リ從來稍不便ヲ感セシコトアリ、木浦ハ該兩港ノ中間ニ位置シ且全羅道中米穀ヲ出スコト多キ地ナレハ船舶ヲシテ此ニ自由ニ出入スルヲ得セシメナハ一層ノ便利ナルヘキヲ察シ此事ニ関シ昨年十一月ヲ以テ当會議所ハ意見具申セシコトアリキ、然レトモ爾來朝鮮之国情モ一變スル所アリテ該國ニ屬スル船舶ハ我日本郵船会社ニ委託シテ運轉セシムルコト、ナリタル由ナレハ今日ヨリ其船舶數ヲ増シ其航路ヲ延長シ朝鮮各道沿岸ニ遍ク通航シテ貨物運輸ノ便ヲ得セシメナハ他ニ開港ヲ必要トスル理由ハ是レアラサルナリ

以上ハ木浦開港ニ関スル我々商人ノ意見ニシテ要之兩開港ハ姑ラク之ヲ止メ是ニ代フルニ前陳ノ如ク我日本郵船会社カ委託サレタル当國沿海ノ船舶航通ヲ頻繁ナラシメ其利便ヲ當國人民及ヒ我々商人ニ及ホサシメハ為メニ殖産ノ途ヲ開キ工業ノ利ヲ興スニ裨補スル所少カラサルノミナラス内地行商ノ便亦將サニ大ナラントス、於是乎我釜山居留商人ハ益々奮勵シテ其根柢ヲ堅固ニシ既得ノ商圏ヲ維持シ國家ニ尽スノ資材ヲ失ナフコトナカラシコトヲ期ス、是我々商人ノ微哀ナレハ仰キ冀クハ之ヲ諒照セラレ在京城公使ヘ執達セラレンコトヲ茲ニ本會議所臨時會ノ議決ヲ以テ謹而具申ス

この内容を二つに整理すると、まず釜山と全羅道との関係および重要性の説明、次に清国商人（以下、清商）に対する憂慮に分けられる。まず一点目について、釜山の輸出貿易が全羅道・忠清道・慶尚道の三南地方から収集した主に米穀の対外輸出で成り立っていることを前置きした上で、とりわけ釜山の近接地たる慶尚道は旱害、水害の多い地域であり、これら被害を受けた年に全羅道からの貿易品が途絶えた場合、釜山の死活問題となる。穀物以外にも、海産物、牛皮なども全羅道が主産地であるため、釜山貿易に与える影

響が大きい。木浦の開港はつまり、貿易の品目を釜山港と木浦港に振り分けるに過ぎない。次に二点目について、釜山は地理的に要衝の地にあり、他国からの貿易における「侵奪」があってはならない。木浦に日本人勢力が分散すると、商略に長けた清商と競争した場合、負けてしまうおそれがある。また日清戦後、清商が再び勢力を伸ばしつつある

木浦開港の問題点が論じられた後、建議書は木浦開港の代替案を示した。釜山商人らも釜山と仁川の間は距離があり不便であることを認めていた。そのため昨年（1895年）11月に日本政府に釜山—仁川間の航路開設を建議した。日清戦争の勃発によりこれが一時立ち消えた後、政府は日本郵船会社に委託して航路開設を決したが、これを増便すれば木浦開港の必要はない。また、建議書では釜山商人の利益保護が、日本国家としても有益であることを強調し、釜山商人の奮闘が国家の基盤を強固にし、既存の商圈が維持されることで、国家にも有益となることを説いた。

翌日の20日には、釜山居留地会からもほぼ同一の内容の建議書が提出された。

釜山居留地会副議長 亀谷造次郎

「木浦開港ニ関スル具申」

当朝鮮国政府ニ於テハ在来三港ノ外更ニ全羅道木浦ヲ開港セントノ計画アリテ今ヤ已ニ其实測ヲ卒ヘタリトハ近時伝称スル所ナリ、夫レ木浦ノ開港ハ釜山仁川ニ損害ヲ及ホスモノ又言ヲ要セサル也然ルニ木浦開港ハ通商ニ利益アリトスルカ其利益ト認ルモノハ僅カニ小間物雜貨ノ販路ヲ増スニ止マリ輸出品ニ於テハ著シキ増額ヲ見ルニ至ラサルヘシ、何トナレバ朝鮮国ハ総テ殖産ノ道開ケス工業ノ途興ラス故ニ貿易品ハ米穀ヲ以テ其主眼トシ他ハ殆ント言フニ足ルモノナシ然ルニ米穀類ニ於ケル産地多ト雖モ当釜山ヘ輸送スルモノハ慶尚全羅ノ両道ニ外ナラス、故ニ今木浦開港ノ曉ニハ当釜山唯リ慶尚道ノミ頼ルノ外ナシ、慶尚道ハ旱害甚シキ土地ナルカ故ニ若シ数年ノ凶歉相繼クアラハ釜山輸出ノ物品ハ皆無ニ至ルヘシ、而シテ外面上ヨリ言フトキハ釜山居留地ハ由来殆ント我邦殖民地ノ如キ觀ヲ呈シ韓商トノ間柄ニ至リテモ最モ親密ニシテ居留商人モ泰然能ク通商ノ大計ヲ画スルヲ得ルカ故ニ偶ニ外商其間ニ来リテ競争ヲ試ントスルモ失敗ヲ招カサルモノ殆ント稀ナリ、是レ根拠已ニ定マルカ故ナリ、是ニ反シ今新ニ木浦ヲ開クニ至ラハ外商四方ヨリ来集スヘク、然ラバ則チ商業ノ競争ヲ見ルハ必然ナリトス、夫レ釜山港ハ我邦ト僅ニ一衣帯水ヲ隔テ日韓ノ関係上尤極要ノ地タリ、若シ木浦ニ開港スルニ至ラハ当港ノ衰頽ヲ来シ加フルニ朝慶

尚道ノ凶歎ニ遭遇セバ当港ノ景況ハ実ニ言フニ忍ヒサルモノアラン、果シテ然ラハ豈ニ唯リ釜山居留地ノ利害ノミニ止マランヤ、其係ル所更ニ大ナルモノアラン

以上陳フルカ如ク木浦ノ開港ハ朝鮮国貿易上ニ於テ著シキ利益ヲ見サルノミナラス却テ日韓関係上及ヒ已開港地ノ不利益ナルヲ以テ当居留地会ハ徹頭徹尾木浦ノ開港ヲ非トスルモノナリ

右之趣其筋へ御執達被下度爰ニ居留地ヲ代表シ意見具申仕候也

この建議書では一通目の主張のように、全羅道との関係性、清商への危惧といった危機感や不満が同じように吐露される。これらに加えて、木浦開港によって小間物、雑貨の販路など、輸出品については多少の増額が期待されるのみで、輸出品については一切期待できないことや、朝鮮は工業が未熟であり、貿易品は米穀がその主たるものであり、その他の品目はあまり期待できないこと、そしてこれが釜山居留民の利害のみに留まらず、日韓関係上の不利益にもなることなどが説かれた。

3. 再建議書

前記2通の建議書に対して加藤は7月2日、当時臨時で在朝日本公使を務めていた杉村濬より回答を得たことを原に報告した。杉村は「己ニ談判モ熟シ今更廢議スルハ困難ナリ」として、この建議を却下したのだが、会議所では再び建議を行うべく、さらに審議を重ねていた。ここでは再建議の内容についてあらためてみていきたい。まず3通目となる建議書が7月5日に加藤に提出された。

釜山日本商業会議所臨時会頭 大橋淡

「木浦開港ニ関スル件ニ付再具申」

木浦開港ニ関スル件ニ付去ル六月十八日付甲第二〇号ヲ以テ本会議所ノ意見具申仕候処、之ニ対シ同公使ヨリ來信ノ趣旨ヲ以テ該所開港ノ談判ハ已ニ其筋ニ於テ熟セラレ朝鮮政府ニ於テモ進テ之ヲ開カレントスルノ場合ニ至リタル事ナレハ今更廢議スルハ頗ル困難ノ事ニ有之云云御示諭ノ趣敬承仕候、然ルニ木浦ノ開港ハ前具申書ニ縷述セルノ外獨リ釜山貿易ノ一局部ニ不利益ナルノミアラス当国全体ノ上ニ於テモ亦著シキ利益無之却テ之ニ勝ル廣大ナル利益ノ存スル主意左ニ開陳仕候

抑モ客年來日清戦争ニ際シ我軍連戦連捷ノ当時ト平和ニ復シタル今日トハ局面一変シ当時ニ於テ斯国ニ計画施設セントセシ事業ハ今日トハ局面一変シ今日ニ在テハ総テ立消ノ姿トナリ唯木浦開港ノ一事ノミ其形跡ヲ存続シ

タルモノナリ、是頗ル考察ヲ要スルノコトナリトス良シヤ全国内に數個所ノ開港アリトスルモ千海千陸運輸ノ便開ケサルトキハ決シテ其効用アラサルナリ、既ニ我帝国ニ於テ近年海外貿易ノ駸々發達セルハ即チ内地陸海運輸ノ便開進セルニ由ラスンハアラサルハ現然事實ノ証明スル所ニシテ今更歟々ヲ庸フルノ要ナシ、故ニ嚮キニモ具申セル如ク未タ交通運輸ノ開ケサル当國ノ事ナレハ木浦ヲ開クハ姑ラク措キ當國沿岸船舶航通ノ便ヲ開キ至ル所ノヲシテ往復スルコトヲ得セシメハ其内地ノ貨物ハ是ニ由テ有無相通スルノミナラス已ニ開カレタル三港ノ貿易ニ供スルヲ得ト同時ニ輸入ノ貨物亦益内地ニ入ルヲ得ヘク、從テ已ニ條約上ニ許サレタル内地行商ニ對シ其便利ヲ与フル幾許ナルヤ復タ知ルヘカラサラントス、夫レ木浦ヲ開キ居留地ヲ造ラントスルニハ之ニ要スル費用ノ鮮少ナラサルハ勿論ナレハ今之ニ要スル費用ヲ持テ船舶ノ購入又ハ借入ニ充テ以テ其數ヲ増加スレハ實ニ一挙兩得ノ良計ト云フヘクシテ嚮キニモ具申セル如ク當國ニ屬スル船舶ハ我日本郵船会社ニ委託シテ内地沿岸ヲ航行セシムルトノコトナレハ之ヲ以テ益擴張セラレンコトヲ得ヘキナリ、果シテ然ラハ沿海至ル所ニ運輸ノ便アルヲ以テ啻ニ木浦ノ一港ヲ開クトハ其利益徑庭ノ差アルノミナラス從テ外國ノ空氣ヲ輸入スルコト亦獨リ全羅ノ一道ニ止ラス各道ノ頑民ヲ開化ノ域ニ導クノ助ト為ル事蓋シ莫大ナラン且已ニ開カレタル三港ノ貿易亦之ニ由テ益増進スル論ヲ竣タサル也、是則本會議所カ木浦ノ開港ヲ止メ之ニ代フルニ先ツ各道沿岸船舶航通ヲ頻繁ニシ以テ運輸ノ便ヲ図ラレン事ヲ希望シテ止マサル所以ナリトス

今木浦ヲ開カンカ前述フル所ニ反シ釜山ノ貿易ヲ減殺スルハ姑ラク措キ一擱千金ノ利ヲ獲ントスル種々雑多ノ人物陸續トシテ入込為メニ該所ハ商戰上競争修羅ノ巷トナリ互ニ利益スル所ナク却テ損失ヲ招キ從テ當國全体ノ貿易場裏ヲ攪乱セラルノ虞ナキニアラサルノミナラス該同頑民ヲ開化ニ導カントスルモノ却テ狡猾奸詐ノ手段ヲ長セシムルコトナキニアラサルヘシ、若シ事茲ニ至ランカ其不利復タ尠少ニアラサル也

退ヒテ窺カニ按スルニ明治九年釜山開港後已ニ二十年同十三年元山開港後已ニ十六年ヲ過クレトモ其今日ニ至テ慶尚咸鏡二道輸出品ニ如何ナル異動アリシヤ又其人民カ如何ナル程度ニマテ開化ニ進ミタルヤ、物価ハ依然トシテ異動ナク人民ハ頑乎トシテ開進ノ徵憑ヲ看ス、果シテ然ラハ其國民ヲシテ開化ノ域ニ進マシメンニハ一ニ政府施政ノ方針ヨリ根底的改革ヲ行ハルニアラサレハ能ハサルモノニテ開港ノ多寡ニ由ラサル事ハ明白ナル事實ニアラス乎、然則木浦ヲ開テ全羅道ノ頑民ヲ開化ニ導クト云フモノ亦其目的ヲ達シ得ルヤ否未タ俄ニ斷了スル事能ハサルナリ由是視之今ノ時ニ方リ當國ノ為メニ図ルニ寧ろ木浦一港ヲ開カンヨリハ先ツ内地沿岸船舶ノ航通ヲ頻繁ニシ以テ運輸ノ便ヲ開クノ勝ルニ如カサル事ヲ倍信シテ疑ハサル也

木浦開港ノ不利ナルハ管ニ釜山貿易ノ一局部ニ拘ハルニアラス之ニ代フルニ内地沿岸運輸ノ途ヲ拡張スルヨリ生スル利益ノ却テ広大ナル理由ハ上来開陳セル如クニシテ前御示諭ノ趣モ有之候ニ今又喋々スルハ僭越ノ至ニ候ヘ共俯シテ願クハ微意ノ在ル所ヲ諒察セラレ更ニ其筋ニ御執達被下候様相請ノ至ニ不堪候此ニ本會議所臨時會ノ議決ヲ以テ重ネテ具申仕候謹言

再建議書で述べられる開港反対の理由について、ここでは3点が挙げられる。まず一つ目に、釜山だけが不利益を被ることにに対する不満である。日清戦争時と平和を取り戻した今日とでは局面が変わり、鉄道敷設など他の事業は立ち消えつつある一方、木浦開港のみが議論の俎上に残った。最初の建議で述べられたように、航路の増便と木浦開港とを天秤にかけた時、その利益には甚大な差が出てしまう。二つ目に、朝鮮人の近代化についての主張である。釜山開港以来、朝鮮内の貿易額は増えることがなく、物価の変動もないため、朝鮮人民は「開化ニ進ミタル」ことがないが、これは朝鮮政府の施政方針から「根底的改革」が必要なものであり、居留地の多寡が重要ではない。朝鮮人のことを考えれば木浦一港を開港するより、まずは朝鮮内の沿岸船舶を日本の援助のもとで増便し、運輸の便をよくすることが先決である。そのようにして「外国ノ空気ヲ輸入スルコト」は、全羅道のみならず、朝鮮全土の「頑民ヲ開化ノ域ニ導ク」ことに大いに貢献し、既存の「三港」（釜山、元山、仁川。以下でもこれら三港を指す）の貿易額も増加が期待される。三つ目に清商あるいは他の商人に対する憂慮である。木浦が開港すれば一攫千金を狙う「種々雑多ノ人物陸続トシテ入込」み、木浦は商業上の競争が甚だ厳しいものとなり、結局は相互に利益を享受することができない。そのため朝鮮の貿易にとっても混乱をもたらし、かえって損失が大きいものとなる。さらに朝鮮の「頑民ヲ開化ニ導カントスル」者がかえって「狡猾奸詐ノ手段ヲ長セシムル」おそれがある。

木浦開港の対案として、最初の建議書でも示されたように、沿岸航路の充実がより具体的に主張された。交通運輸の未発達な朝鮮では「当国沿岸船舶航通」の便をよくするべきで、そのためには、この運営を「我日本郵船会社ニ委託シテ」朝鮮内の沿岸航路を充実させれば一層利益が拡大する。朝鮮の沿岸航路整備は既存の「三港」の貿易にも利益をもたらすとともに、朝鮮の外国人居留地を逸脱した、「内地行商」にも便を与えるものである。木浦に居留地を造成すれば費用は莫大なものとなるため、ここにかかる費用を船舶の

購入や借入に充てれば、「実ニ一挙兩得」である。したがって、木浦開港の議論は航路が整備された後に行うべきであることが述べられた。

その翌日の7月6日、居留地会から4通目の建議書が提出された。

釜山居留地会副議長 亀谷造次郎

木浦開港ニ関スル具申ニ付杉村臨時代理公使ヨリノ書面ヲ属シ御示諭ノ趣敬承仕候

木浦開港ノ当港ニ影響ヲ及ホスハ素ヨリ論ヲ待サル儀ニシテ当居留地会取テ之ヲ非トスルモノニアラサルナリ請々之ヲ陳セン

開港開市ノ貿易ヲ發達シ人民ヲ開化ニ導クハ或ハ之ニアラン、然レトモ其國ノ状体ト人民ノ程度トニ依リ大ニ利害ヲ異ニスルモノアラン、之ヲ既往ニ徴スルモ釜山元山ノ開港ハ十数年ノ前ニアリ、而シテ開港ノ為メニ貿易上ノ進歩ヲ来シタルモノ果シテ幾何カアル物資果シテ増加シタルカ交通果シテ進歩シタルカ人民果シテ開化シタルカ一モ未タ著シキ進歩ヲ見サルナリ、畢竟人民ヲ開化ニ導クハ政体ノ如何ト海陸交通ノ便否ニアリテ決シテ開港開市場ノ多寡ニ因ラサルナリ

夫レ政体ヲ改正シ交通ヲ便ニシ人民ノ權利ヲ重シ身体ノ自由ヲ得セシムルトキハ道路開クヲ得ヘシ汽船通スルヲ得ヘシ人民心ヲ安シテ自由ニ往来スルヲ得ヘシ金錢ヲ貯蓄シテ生計ノ度ヲ高フスルヲ得ヘシ、何ソソ苦シテ開港開市場ヲ増スノ要アランヤ

只恐ル新ニ木浦ヲ開クトキハ前具申書ニモ陳述スルカ如ク当港ハ既得ノ貿易品ヲ該港ニ割カル、ヲ以テ勢ヒ当港ノ商人ハ已ニ得タル堅固ナル城郭ヲ棄テ新ニ設クル競争場裏ニ移ラサルヲ得サルヲ以テ我國ノ貿易上ニ大ナル影響ヲ及ホスモノアルハ論ヲ待サルナリ、為メニ独リ釜山ノ商況ヲ衰頽セシムルノミナラス延テ日韓貿易上ニ言フヘカラサル悪結果ヲ来シ其利害ノ関スル所更ニ大ナルモノアラン事ヲ、加之木浦開クトキハ四方ノ猾商競ヒ集ルヘク朝鮮未開ノ頑民ヲシテ俄ニ此狡獪奸詐ノ手段長スル奸商ニ接セシムルヲ以テ其結果ハ徒ラニ朝鮮人民ノ風俗ヲ壞ルニ止リ國家ノ開化進歩物産ノ發達増加ニ至テハ更ニ益スル所ナキハ既往ニ徴シテ信スルニ足レリ以上陳ルカ如クナルヲ以テ木浦ノ開港ハ我國ノ商業上ニ於テ利益ナキノミナラス朝鮮國ニ於テモ決シテ其利アルヲ見シテ却テ其害ヲ来スモノアラン事ヲ信スルナリ、因テ再応具申仕候也

この建議書で示される内容も3通目の建議書に対応しており、開港反対の理由についてもやはり交通の重要性が強調されている。3通目の建議書を補完するいくつかの内容としては、政体を改正して交通を整備し、人民の権利を尊重して身体の内自由を得ることで、道路を建設して汽船を通航させること

ができ、人々の心安らかな交通の往來を可能にし、あるいは貯蓄によってよりよい生活を享受することができる。それなのに「何ソ苦テ開港開市場ヲ増スノ要アラシヤ」と疑問を呈する。

また清商らによる悪影響が、朝鮮の国家的発展の阻害にまで結びつけて論じられる。木浦が開港されれば釜山で商人らが得ていた既存の「堅固ナル城郭ヲ棄テ」、新開港場における「競争場裏」に移らざるを得ない。これは釜山の一局地にとどまらず、日本の貿易にとっても甚大な悪影響を及ぼす。木浦開港により「狡獪奸詐ノ手段長スル奸商」⁶が四方より集まってくることにより、「朝鮮未開ノ頑民」の風俗を破壊し、ひいては朝鮮「国家ノ開化進歩」、物産の発達にも利益をもたらすことがない。つまり木浦開港は、日本の商業的利益だけでなく、朝鮮にも利するところがなく、「却テ其害ヲ来ス」ものであると主張する。

このような建議書を外務省に取り次いだ釜山領事の加藤は、建議書が提出された段階においては、釜山の建議者らの立場をとっていた。⁷ 7月8日に原に宛てた文書は以下のように建議者らの立場を説明した上で、その弁護を控えめに訴えている。

(公第 94 号)

木浦開港ノ件ニ関シ当港商業會議所並ニ居留地会ヨリ差出候具申書写ハ前ニ及御送付置候処、之ニ対シ在京城杉村臨時代理公使ヨリ木浦開港ノ儀ハ已ニ談判モ熟シ朝鮮政府ニ於テモ進テ之ヲ開港セントスルノ場合ニ至リタル事ナレハ今更ニ之ヲ廢議スルハ困難ナリトノ趣意回答有之トニ付テハ其趣夫々へ諭示致置候処、前具申書ニモ在ル如ク木浦開港ハ当居留地ノ盛衰ニ関スル一大事ナレハ当居留民ニ於テハ痛ク其開港ヲ非トシ已ニ委員モ選定シテ京城ニ派遣セシメント決定シタル際ナリシカ故ニ京城ニ於テ開港ノ談判斯クマテ進捗セルヲ聞キテ一層ノ恐慌ヲ来シ再ヒ會議ヲ開キテ種々熟議ヲ凝ラシ居候ニ付、本月二日電信ヲ以テ此由杉村公使ヘモ報知シ併テ貴官ヘモ御再考ヲ乞ヒ置候次第ニ有之処、翌三日杉村公使ヨリ所詮之ニ対スル運動ハ無益ナルヘキ旨返電有之候ニ付是再同様諭示致置候ヘ共、尚当商業會議所並ニ居留地会ニ於テハ之ニ拘ハラズ再ヒ會議ヲ開キ別紙写ノ通り再応具申書差出候、要スルニ木浦開港モ当国開進事業中ノ一条件ニ有之候ヘ共改革ノ進行ニ伴ヒ他ノ事物ト同時ニ右開港モ相行ハレ候儀ナレハ差シタル苦情モ有之間敷候ヘ共、反之他ノ事業ハ一モ挙ラスシテ独リ当港ニ直接ノ害アル木浦開港ノミ率先挙行ノ姿ト相成候故旁ヲ以テ此恐慌ヲ惹起セシモノト被相考候条、尚ホ御熟考相煩度別紙相添此段及上伸候敬具

この中では、再建議書に対する日本政府の反応を窺い知ることはできないが、釜山商人の主張を代弁する加藤の立場を見ることはできる。すなわち、釜山商人としては木浦開港も日本の朝鮮における「開進事業中ノ一条件」であり、その改革の進行が、例えば鉄道敷設のような他の事業と同時に進められるならば納得できるが、他の事業が着手されず、「独り当港ニ直接ノ害アル木浦開港ノミ率先挙」されることに不満があることを説明しつつ、日本政府に「熟考」を促している。

4. おわりに

以上、4通の建議書について紹介してきた。すべての建議書を通して主張された論点を整理すると、以下になるだろうと思う。まず、建議書で最も強く主張されたと考えられるのは、釜山と全羅道との関係性についてである。これは19世紀末を取り巻く日朝貿易、とりわけ釜山の輸出貿易における貿易額の増大が釜山の日本人を大商人に押し上げる要因となっていたことに起因する。また同様に清商への警戒が繰り返され主張されたが、これは日清戦争前後の朝鮮における清商の台頭が背景にあり、それが日本商人の危機感として表出したものと考えられる。これに加えて、木浦開港が朝鮮人の「開化」に悪影響であるが如く強調されたのは、一つには「消費者」たる朝鮮の人々が清商に取り込まれることへの危機感、あるいは、1894年前後における朝鮮の東学や義兵の存在が在朝日本人に脅威となっており、そのような「反日」勢力を日本商人の多くが「開化」すべき存在と見ていた可能性を示唆する。建議者らがこのような不満を表出したのは、日本が朝鮮政府から奪取した複数の利権のうち、彼らにとって不利益となり得る開港事業のみが進められていたことに対する不公平さによるものだった。そして彼らが開港に代わる対案として示したのは朝鮮航路の充実だった。

実際のところ、この建議書が日本政府に容れられることはなく、木浦は1897年に開港されるに至った。開港後釜山の商人らは、木浦に支店を進出させるなどでこの状況を乗り切ろうとした。建議書からは日本政府の朝鮮開港に対する認識の転換点、在朝日本人の権利主張における範囲の伸縮など、様々な分析要素を含んでいるが、冒頭でも述べた通りここでは史料紹介のみにとどめておきたい。

注

¹ 設置当初は釜山商法会議所を名乗ったが、1893年に会議所に名称が変更された。日本では東京商法会議所を皮切りに、81年までに日本全国の主要都市34カ所で会議所が組織された(宮本又久「明治政治史と商業会議所」『岡山大学法文学部学術紀要』10、1958年、106頁)。釜山における会議所設置は日本の会議所設立の流れを汲みつつも、1876年の開港から間もない、かなり早い段階で組織されていたことが分かる。

² 別稿では木浦開港反対の建議について、これを取り巻く当時の幅広い状況を説明するために開港反対を総体的な「運動」として捉え、主に政治、経済面から説明を試みた。政治的には日本人の朝鮮利権を誘導する日本政府の政策の一環として、木浦開港を朝鮮に要求していたこと、経済面では明治20年代の日朝貿易の活性化を踏まえた上で、その中で釜山にとって物資調達地たる全羅道(木浦の背後に位置する広大な穀倉地帯)の重要性が増していたことを論じる予定である。

³ 加藤は1877年に外務省に入り、オランダ、イタリア、ロシア公使館で勤めた後、大臣官房記録課長を経て、94年に釜山領事となる。建議の一件を経て96年7月に朝鮮国公使館一等書記官として京城に赴任、翌年2月より朝鮮国駐劄弁理公使に任命され、木浦開港の朝鮮側との折衝にも加藤があたった(外務省外交資料館編『日本外交史辞典』山川出版社、1992年)。

⁴ JACAR(アジア歴史資料センター) Ref.B10073399300(第18画像目から)、木浦及鎮南浦開港並我居留地特設ニ付対韓交渉ノ分割1(B-3-1-1-15_003)(外務省外交史料館)。引用箇所は1895年のものである。建議のやりとりはすべてここから引用した。なお旧字体は新字体に直し、適宜読点を付した。

⁵ 『読売新聞』1895年6月26日付「木浦非開港説」。

⁶ 1879年2月に釜山駐在日本管理庁より「奸商人取締の示達」が日本人商人に向け出されて彼らへの処罰が検討されている(朴憲哲「開港期 釜山港을 中心으로 본 日本人의 商業活動」부산대학교 석사논문, 1985年、30~31頁)。「奸商」の範囲が清商のみならず、暗に彼らの利害と一致しない他の日本商人に対しても含まれていた可能性が示唆される。

⁷ これについても別稿で論じる予定であるが、加藤は日清戦争前、朝鮮で勢力を伸長しつつある清商に対する危機感から、むしろ速やかな開港を主張しており、開港を通して清商の上回る勢力圏の確保を狙っていた。しかし釜山領事に就いて後、在朝日本商人の立場を理解し、開港反対の立場に「変節」している。『木浦誌』には同時期加藤を訪れた仁川の新聞記者に語ったとされる記録が残っている。これによると「予は絶対的反対論者に非ず、開港は其主義に於て素より賛成也、左れど今は時期尚早しと言はざる可らず、何となれば前提として先づ運輸交通の利便を内地に開き、以て内地鮮人の生産及購買力の増進を図り、予め其實質を整へて後ち適當の地点を開港するを順序とすべし、それ等に拘らず今唯漫に某地を開放せんといふが如きは、釜山若くは仁川等近時漸く徐々として折角好調に進みつつある既開港地の繁栄を割截するの結果に終らざんばあらざるべし」(『木浦誌』木浦誌編纂委員会、1914年、10~11頁)と釜山の日本商人の立場を代弁している。