

Y994-J5243

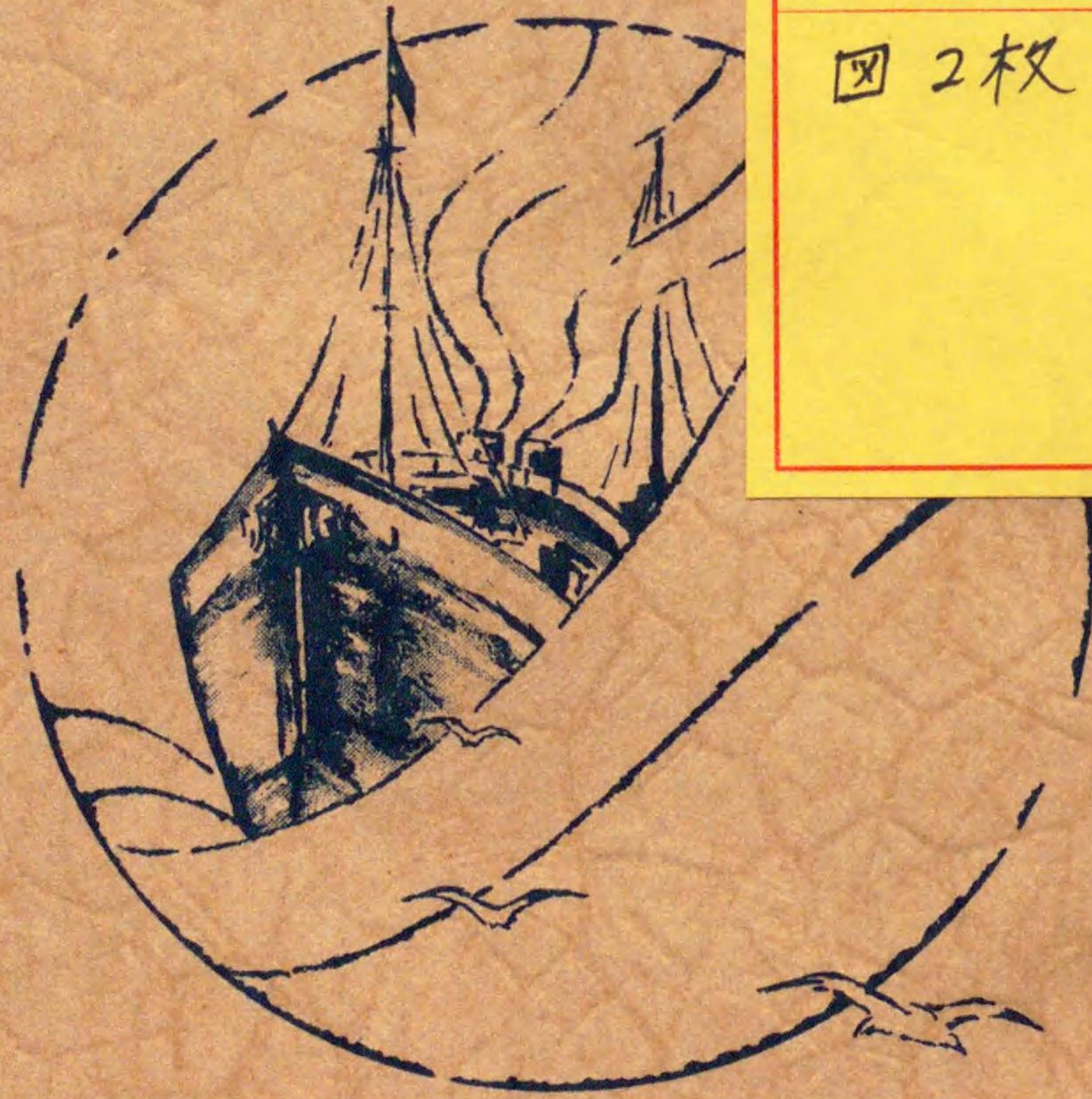


1200800154969

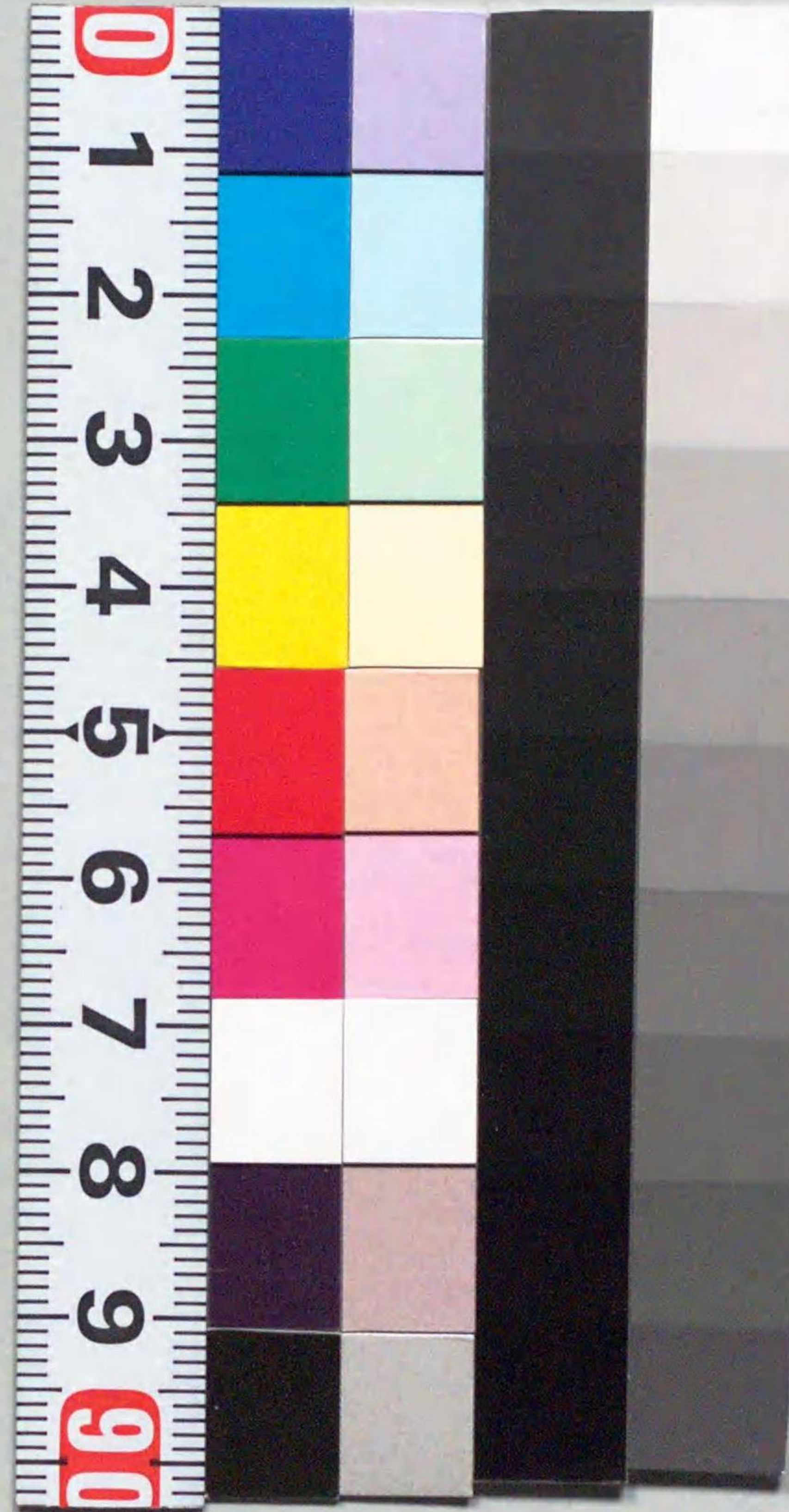
朝鮮海峽西女

添附物

回 2枚



朝鮮總督府通信局



Y994

J5243



I 種

W

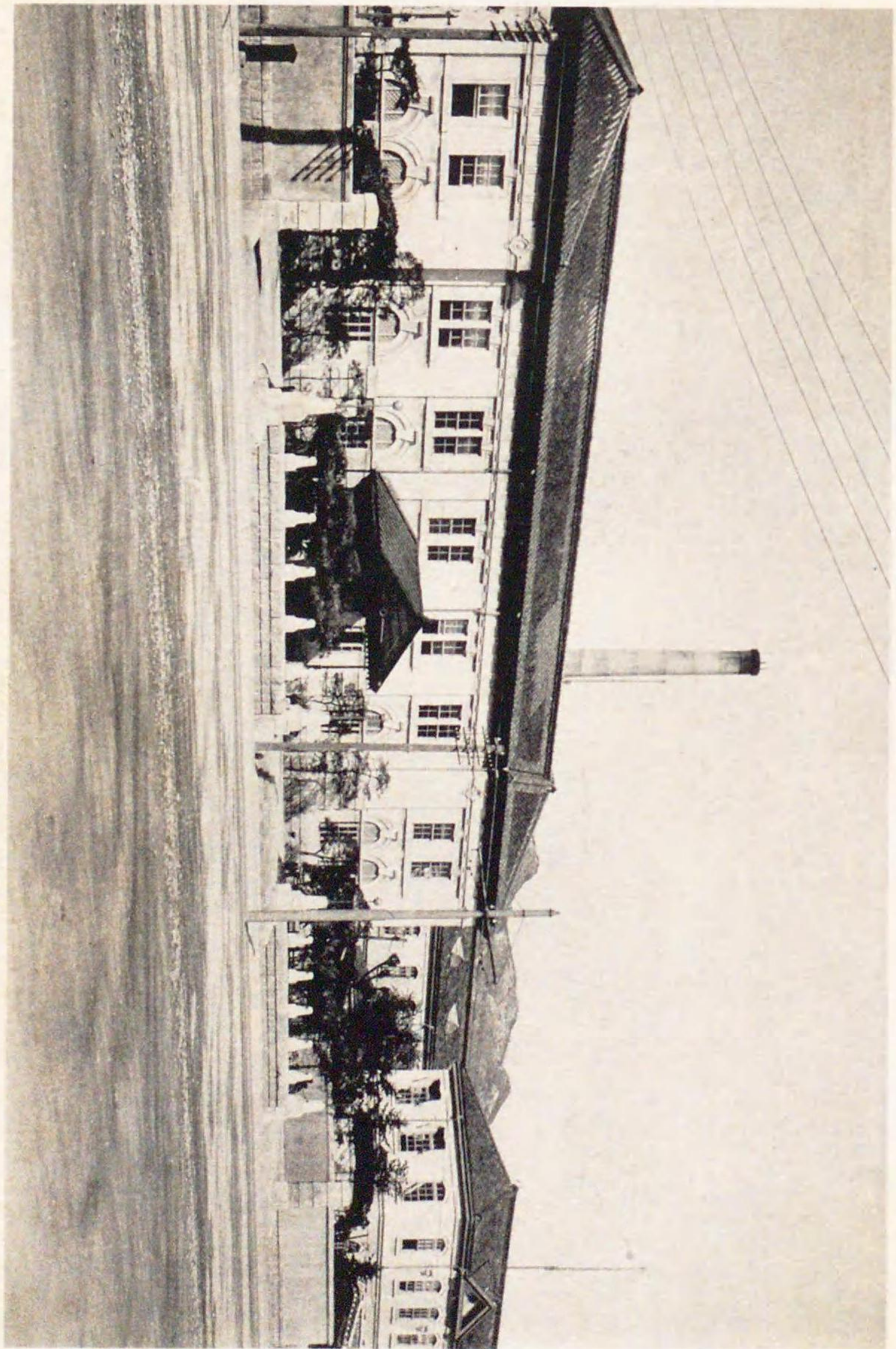


1200800154969

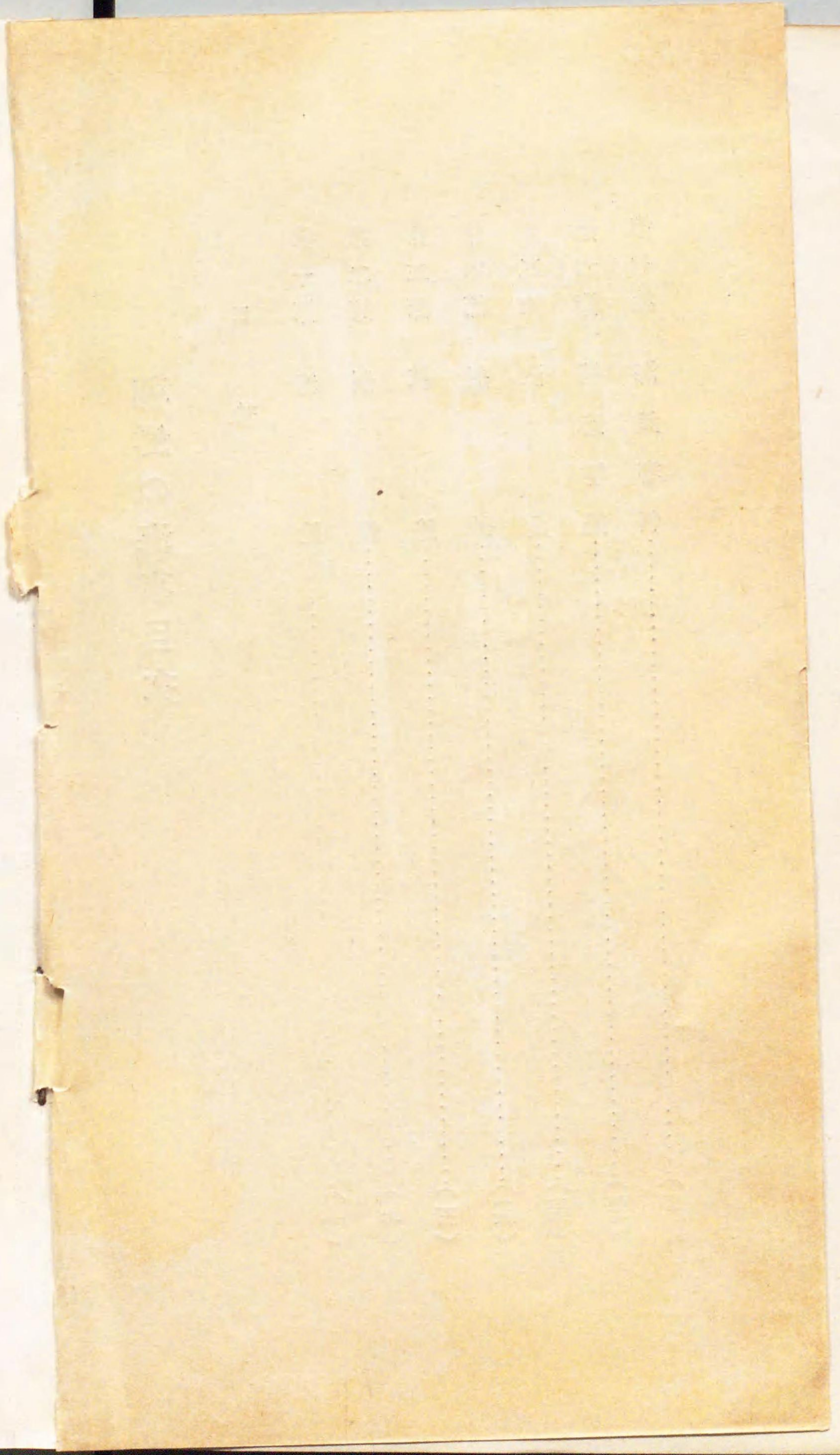
朝鮮の海事目次

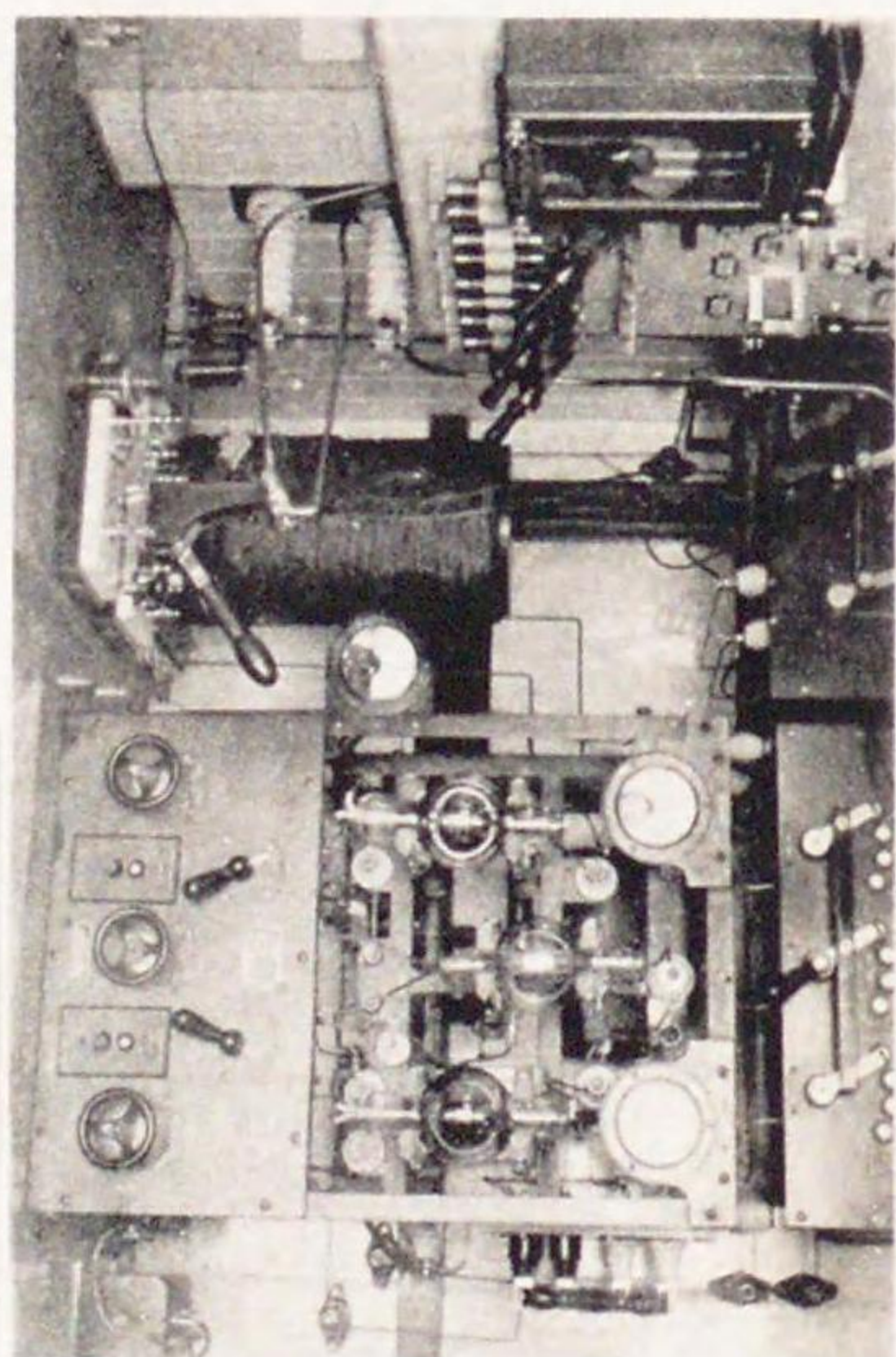
口
繪

第一節	總說	(一)
第二節	航路規	(二)
第三節	船舶	(一〇)
第四節	海員	(三五)
第五節	航海員	(三)
第六節	航路標識	(四三)
第七節	海員審判	(四)

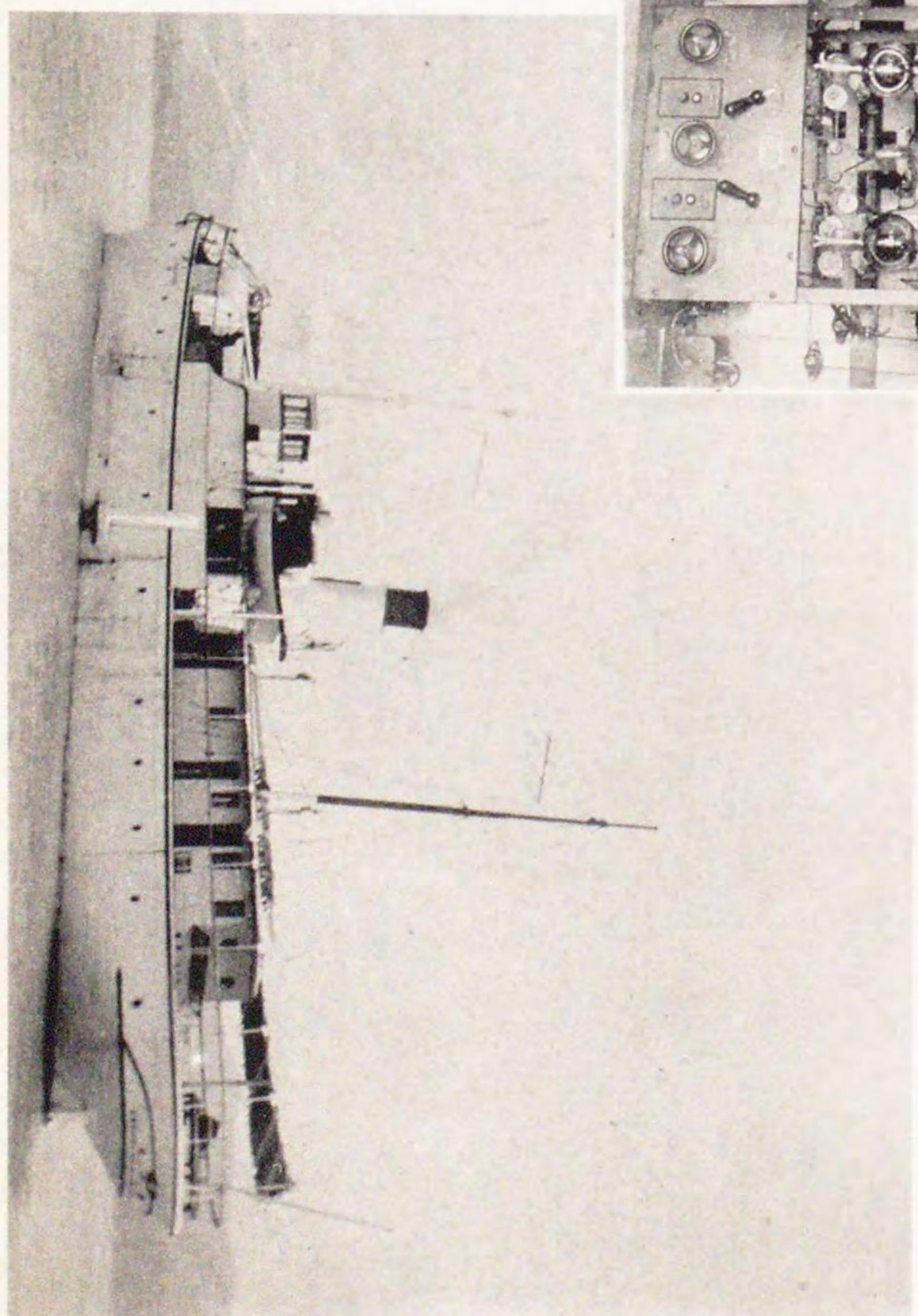


朝鮮總督府海員審判所





同船無線電信機



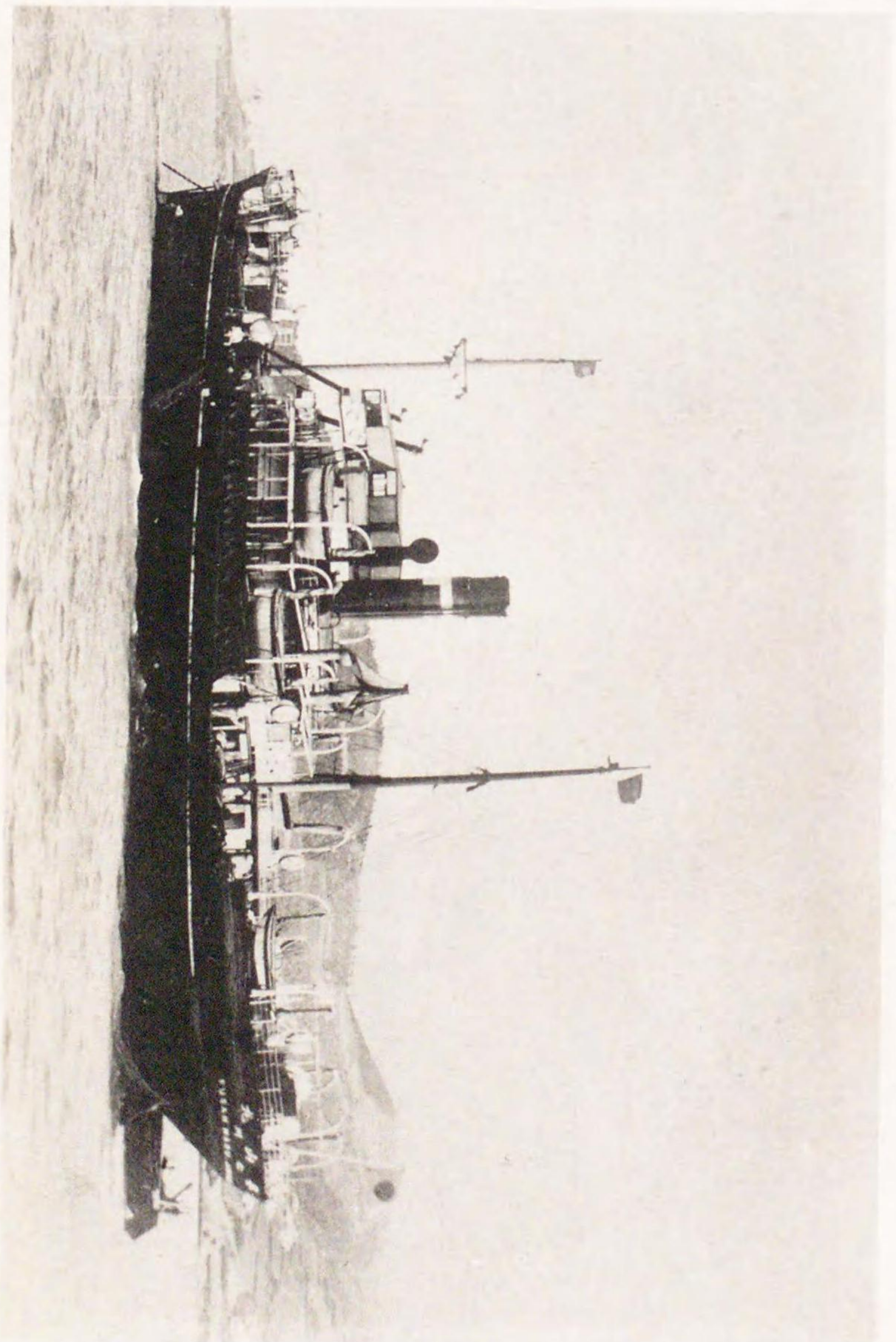
航路標識船櫻丸井



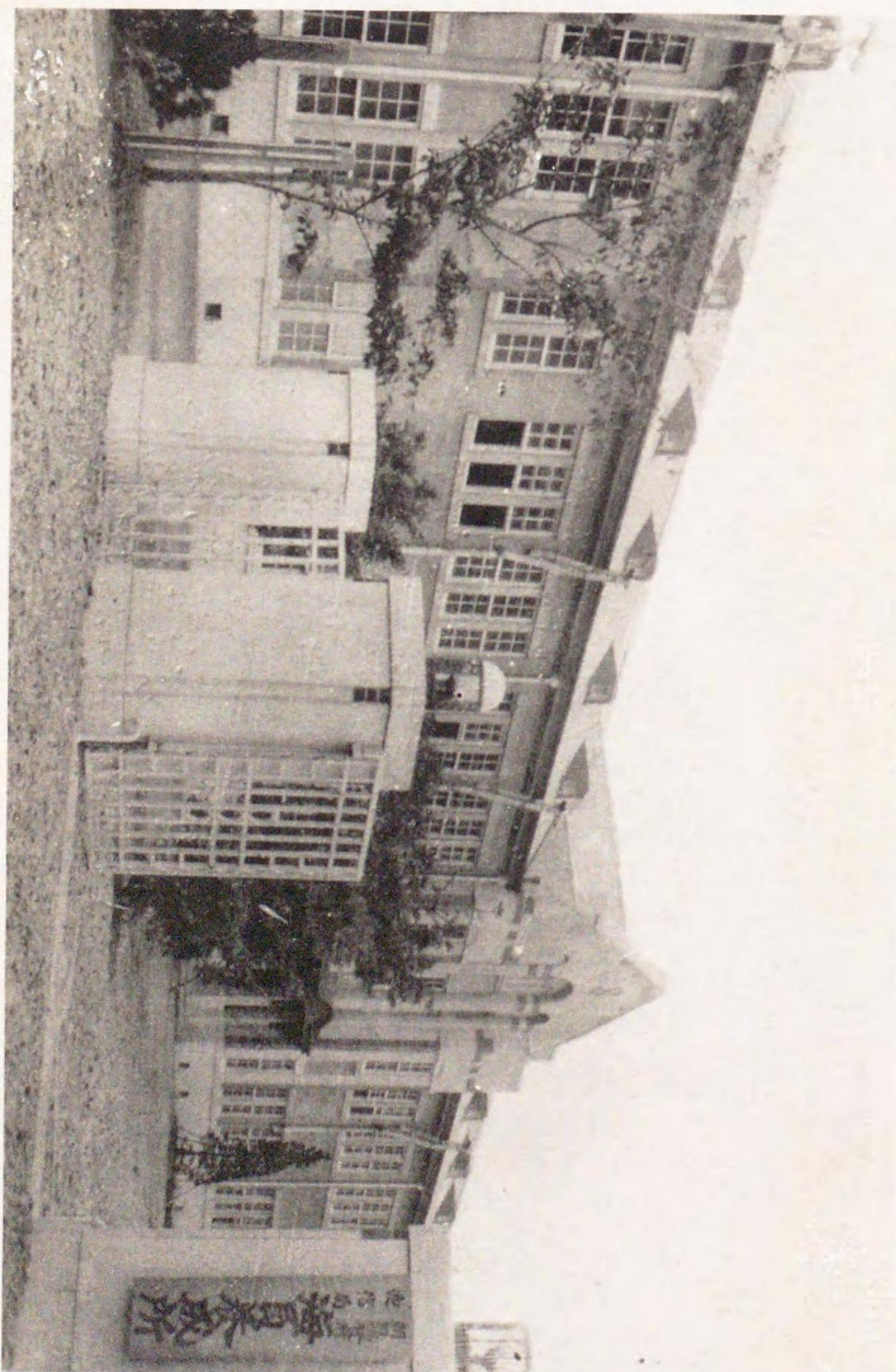
梅加島燈臺



卵島燈臺



丸
山
釜



朝鮮總督府遞信局員養成所

朝鮮の海事

第一節 總說

朝鮮に於ける海事行政は之を航路標識に關する事務と航路・船舶及海員に關する事務とに二分するを得べく、前者は明治三十五年、後者は明治四十年前後に遡りて施設の迹を尋ね得ざるにあらざるも當時創始早々の時に屬し特に記述するに足るものを見ず、其の後明治四十三年日韓併合の大業行はるゝに及び、前者は朝鮮總督府遞信局管理の下に航路標識管理所をして之を執行せしめ、後者は本府度支部及税關に於て之を管掌し又日本船舶に關しては理事廳をして其の取扱を爲さしめたりしが斯る同性質の事務は須く之を一系統の下に羅致配屬するの正當なるを認め、明治四十五年三月勅令第三十號を以て朝鮮總督府遞信官署官制を公布せられ、海事行政は總て遞信局の所管に屬せしむることとし、航路標識管理所は之を廢止し又税關に於て施行したる管海官廳の事務は之を遞信局海事出張所に於て執行せしめ、次で二三郵便局を指定して船員令に依る管海官廳の事務を掌理せしむることとせり、更

に進みて大正三年に至りては海事法規を統一制定するに共に海員審判所官制公布せられ、一審制度に依る海員懲戒の事務を開始し次で大正八年海員養成機關として海員養成所を設置せり之を海事行政組織に關する沿革の概要を述べ。

第二節 制 規

海事法令中朝鮮船舶に關するものは隆熙三年（明治四十二年）法律第二十七號を以て甫て海上衝突豫防法を、翌四年船舶法・船舶検査法及船舶積量測定法並に各法の所屬又は關係命令を制定發布し、内地人所有の日本船舶に對しては明治四十三年統監府令第三號を以て船舶規則を、同第四號を以て船舶検査規則を發布し、以て船舶關係諸法規の整備に努めたり。

然るに如上の法規たるや、専ら海上衝突豫防法並に船舶の登録及検査に關するものに止まり、船員船舶職員・海員懲戒及水難救護等に關する法規は全く之を缺如せるが故に船舶及海員に對する取締及保護を爲すこと困難なりしのみならず、朝鮮船舶と日本船舶とは兩々相對して各別に法規の適用を異にするを以て、其の取扱徒に煩瑣にして保護取締亦普遍的なるを得ず、甚しきに至りては舊韓國法に

支配せらるる船舶は所有權の保存・抵當權及賃借權の設定を認めらるるに反し、統監府令に依る船舶は全然之を認められざるが如き缺陷ありしのみならず、本令に支配せらるる船舶は日本法人の所有に屬するものに限定せられ、個人たる内地人は假令朝鮮に生活の本據を有する者と雖其の所有船舶の船籍港を朝鮮に置くを得ざるが如きは、最も理由に乏しき缺點にして當時關係者の齊しく、不便利とせる所なるを以て總督府亦茲に鑑みる所あり、此等法規を改正統一し、朝鮮海事の基礎を確立するの計を定め、大正三年朝鮮船舶令・同船舶積量測定令・同船舶検査令・同船員令・同船舶職員令・同海員懲戒令・同登録稅令・同水難救護令及其の附屬又は關係命令並に海上衝突豫防法施行の件を發布し同年六月より之が實施を見るに至れり。

以上骨子の海事法規制定ありたる外、大正四年四月には朝鮮船舶通報規程を、又同年十月よりは朝鮮水先令及其の關係命令を實施し、越えて五年に至りては亞米利加合衆國諸港に出入せむとする朝鮮在籍船舶の船員にして同國海員法に依る水夫適任證書交付規則を制定發布し、又朝鮮に於ける船籍港を有する船舶の所有者にして巴拿馬運河船舶測定規則、又は蘇士運河會社の通航規則に依る船舶の測定及噸數證書の交付を受けむとするものゝ爲巴拿馬及蘇士運河噸數證書交付規則を制定發布し、前者

は其の年六月より、後者は八月より之を實施するに共に仁川・釜山海事出張所を指定して兩規則に依る事務を行ふ管海官廳とし、大正六年に在りては内地造船規程の改正に伴ひ朝鮮造船規程を改正し次で戦時船舶管理令の制定發布を見るに及び、朝鮮に在りても亦之が施行規則を同年六月制定發布し以て戦時船政を統制し聯合各國共同策應の便に供せるのみならず、大正七年七月に在りては朝鮮水難救護令中の改正及其の關係命令の制定發布を見、同十一月に於ては地方費又は府面の費用を以て航路標識を設置するを得せしむるが爲朝鮮航路標識規則を改正し、更に進みて大正八年に至りては朝鮮總督府遞信局海員養成所規程を制定し、次で朝鮮船舶職員令施行規則・同試験規則・朝鮮船舶検査令施行規則及同検査規程の一部を改正せり、蓋し此等の諸施設は戦時以來帝國海運事業の發展に伴ひ上下海員の缺乏日を逐て甚しく、船腹亦常に不足を告ぐるの實情に鑑み之を緩和せむとするの趣旨に外ならず、越えて大正九年に入りては朝鮮船舶令施行規則・同船舶検査規程・同船舶検査令施行規則・同水先令施行規則・水夫適任證書交付規則を改正し、以て近海航路區域の擴張・公共團體に對する手数料の免除・帆船に對する検査手数料の新設・船級協會の爲したる検査の効力承認・水先料金の引上・水夫適任證書交付資格の範圍擴張を爲したるものとす、更に大正十年に至りては朝鮮船舶令施行

規則・巴拿馬及蘇士運河噸數證書交付規則を改正し、新に船舶建造及修繕用物品承認規則・大正十年勅令第二百三十九號第一條第四號に依る物品認可の件を制定し、次で朝鮮總督府遞信局海員養成所規程及前記船舶建造及修繕用物品承認規則を改正し、船舶建造修繕用材料にして、特殊のものに對する輸入税の免除並製鐵獎勵法の施行に伴ふ必要項目の挿入を爲したるものとす、越えて大正十一年に至りては朝鮮舷窓試験規程を制定し、朝鮮造船規程・同木船検査規程・同船舶検査規程・同船燈信號器救命具取締規則・同船燈信號器救命具試験檢定規程・同船鑑札規則中の改正を行ひて從來不備の點を補ひ、又は救命具類の進歩に伴ひ之が認定品の改正を爲し、以て時代に順應することに努むるに共に朝鮮鐵鋼船検査規程及同機關検査規程は前記の改正に依り不必要となりたるを以て之を廢止したるものとす、次で大正十二年に至りては日英船舶積量互認に關する件を公布せられ其の實施地域は「兩國版圖及其の管治する區域」全部を包含すに規定せらるゝを以て朝鮮にも之が積量互認の途を拓き、越えて大正十三年に於ては朝鮮船員令施行規則・同水先令施行規則・同水先人試験規則中を改正して、船員手帖流用の弊を防止するの手段を講じ、料金の改定・受験者資格の範圍の擴張を期し、次で大正十四年度に至りては朝鮮船舶職員令施行規則・同水先人試験規則・同船舶検査規程中の改正を行ひて

海技免狀の新設に船齡二十年以上の木造船の使用範圍を縮小して航海の安全を圖り又前記朝鮮船舶職員令施行規則の改正に伴ひ朝鮮船舶職員試験規則を制定して新に受験資格の規定を設け更に大正十五年に於ては船舶の建造又は修繕の爲使用すべき物品の承認に關する件を改正して従前規定する手續上の不便不備を除去し越えて昭和二年に於ては朝鮮總督府遞信局海員養成所規程中を改正し、海員養成所の鎮海移轉に伴ひ從來之が保證人の一人は仁川在住者たるの規定なりしも之を鎮海在住者に改め又同年勅令第二十五號休日に關する件の改正に伴ひ同所休日の改正を行ひ更に昭和三年に於ては朝鮮船舶検査令施行規則中を改正し沿海航路以下に於て季節的多數の團體旅客を搭載する場合之が定員増加の途を拓くと共に一方之に起因する危險防止の爲噸數並に航行期間の制限を附し又前記朝鮮船舶検査令施行規則の改正に伴ひ同船舶検査規程中の改正を爲し甲板上其他閉塞せざる場合に於ける臨時旅客の搭載範圍を擴張すると共に之が設備の方式を規定し更に昭和四年に在りては日獨及日本「ソヴェエト」社會主義共和國聯邦間船舶積量測定證書互認に關する件並に朝鮮海事資源調査規則を制定公布し前者は船舶積量測定互認に關する取極の實施區域が「兩國版圖及其の管治する區域」全部を包含すこと規定せらるゝを以て朝鮮に於ても之が取極實施の途を拓き後者は資源調査令の公布に伴ひ統制運用

計畫の設定及遂行上海事資源に關する調査の範圍方法其他必要なる事項を規定し又朝鮮船舶職員令施行規則並に朝鮮總督府遞信局海員養成所規程中を改正し海上交通保安の爲船舶職員取締規定を一層明確簡捷ならしめ、或は船舶職員の素質向上を圖る爲同所本科の教授時間を増加し、越えて昭和五年に至りては制令第二號を以て朝鮮船舶職員令に劃期的大改正を加へ今其の主なる點を擧ぐれば(一)臺灣總督の授與したる海技免狀にして朝鮮總督が授與したるものと同等と認めらるゝものは本令に依り授與したるものと看做し(二)從來船舶の法定職員は甲板部に在りては二等運轉士迄なりしを之に三等運轉士を加へ、機關部に在りては一等機關士迄なりしを之に二等機關士を加へ(三)海技免狀中効力制限の免狀に對して一大改廢を加ふ、例へば甲板部に在りては從來の小形船乙種二等運轉士免狀及漁船乙種二等運轉士免狀を合併して沿岸乙種二等運轉免狀を、又漁船甲種船長免狀を新設して帆船甲種一、二等運轉士及帆船甲種船長免狀を廢止し但し既に發給せられたるものは在來の通行使用することを得ることを爲し、機關部に在りては在來の二等機關士免狀の効力を昇格し之に代ふるに近海二等機關士又は近海發動機二等機關士免狀を新設し(四)各船舶に乗組みしむる船舶職員の設定及其の免狀の種類に對しては一大刷新を加へ定員に於ては從來法定職員は各一人と限定したるも新制度に於ては船長・

機關長を除くの外必要に應じ二人以上を置くことを得るの途を開き例へば一等運轉士又は一等機關士は船主の都合に依り二人を爲すことを得し又一般に免狀行使の範圍を擴大し例へば乙種船長免狀は從來近海路總噸數千噸迄なりしを新制度に於ては之を二千噸迄擴充し(五)從來學術試驗を行はずして相當の免狀を授與し得る者は高等商船學校卒業者又は海軍士官に限られたるも新制度に於ては公立商船學校卒業者・水産學校漁撈科卒業者又は朝鮮總督の認可したる海員講習會の修了證書を受有する者に之が範圍を擴大したり、是れ一時異常なる海運事業の發展に伴ひ船體機關の構造は増大且複雑化し一面航路は海外的に擴大するに至りたるを以て之が大勢に順應せんことを外ならず、從て之が施行に伴ふ朝鮮船舶職員令施行規則及朝鮮船舶職員試驗規則に大改正を施したり、次に同年四月制令第三號を以て朝鮮水先令を改正し從來水先人停年は六十五歳を限度としたるも新制度に於ては之を六十年に制限し從來朝鮮に於ては適當なる水先人を得るに困難なる事情ありたるを以て特に五箇年延長の特例を設くるの必要ありたるも其の後朝鮮に於ける海運事業の發展に伴ひ適當なる水先人を得るに困難を感じず、此の特例を撤廢するも支障なきに至り從つて之が施行に伴ひ朝鮮水先令施行規則を改正したる等専ら時代の進運に策應せんことをしたるものとす。

海事法令の沿革大要上述の如くにして今や其の施設は殆ど遺憾なきを期したり、雖内鮮間に於ける海事法規共通の問題は多年の懸案にして未だ解決を告ぐるに至らざるは頗る遺憾とし爲に内鮮兩地間を往來する船舶及船員の蒙る不利不便尠からざるのみならず産業の伸暢を阻害すること亦自明の理なるを以て之が統一聯絡を圖るは現下の急務なりと認め船舶法以下各種法律を朝鮮に施行するの案竝に審判制度改正案を樹て遞信省當局の諒解を求むる所あり幾多折衝の結果孰れも關係當局の同意を得て法制局の審議を了するに至り内審判制度改正に關する豫算案は幸にして五十二議會の協賛を経たるも船舶法其の他の法律を朝鮮に施行するの案は會期切迫等の事情に因り閣議の決定を経るに至らず次で第五十四回及第五十五回帝國議會に提案、目的を以て遞信省と協議を開始したるも遂に意見の一致を見ず、自然一時中止の已むなきに至れり。

海運の保護獎勵に就ては舊韓國政府時代に在りても一・二 法人又は個人に對して航海補助金を貸與し其の發展助長を促したる事實ありしと雖、而も其の方針不徹底にして成績殆ど見るに足るものなかりしを以て總督府設置以來銳意各地に個々分立せる航海業者を懲懲し相合同せしめて資本の豊富と基礎鞏固なる今日の朝鮮郵船株式會社を成立せしむるに共に總督府に於ても専ら同社に補助金を支給

して沿岸海運の發達に寄與せしむることし又漸次近海に進出擴張せしむるの方針を樹て現に其の進歩の過程に在り今之が保護獎勵の事蹟に至りては次項更に之を詳述する所あらむとす。

第三節 航路

古來朝鮮は日本及支那に對して通商の事實ありしと雖、近世に至る迄彼我僅に帆船の來往するものあるに過ぎざりしが、明治九年日韓修好條規の締結せられてより甫て日本郵船會社所屬汽船の來航を見るに至り、次で元山・仁川の開港を爲るに及びて、大阪商船會社亦汽船航路を開始し、爾來世運の進歩に伴ひ内鮮及鮮内沿岸全部に互りて汽船航路漸く多きを加へ、遂に今日の如き隆昌を示せるに至れるものとす。

今航路を別ちて本府の補助命令に依るもの、或は自營又は他の命令に依るものに大別し先づ最初本府補助命令航路に就て之を説かむとす。

韓國政府の海運に關する施設は從來何等見るべきものなかりしが、日清戰役後同政府は海運事業の忽にすべからざる所以を悟り、當時政府の所有船たりし蒼龍・顯益及海龍の三隻を日本郵船會社に貸與し、政府保護の下に北鮮方面の航海を爲さしめたり、之れ實に韓國政府當初の海運政策と見るべきものにして、爾來同會社は其の保護の下に之を繼續すること三年に及びたりしが、偶々釜山に於て朝鮮人の經營に成る協同汽船會社の設立せらるゝに會し、政府は日本郵船會社に對する委託を解除すること共に同社に對して其の所有船の拂下又は貸與を爲し、其の經營を引繼がしむるに至れり、越えて明治三十年仁川在住堀某なる者汽船慶寶丸外一隻を以て仁川・群山及大同江附近の間に自營航路を開始し、日本郵船會社及大阪商船會社の釜山・仁川航路と連絡を取り専ら鮮米の輸出を圖りたりしが經營數年にして其の業を廢止するに及び、元山在住吉田某の使用船を買收して元山を起點とする北鮮沿岸の自營航路を開始し同地方の開發に資する所尠からざりしも、收支の計算必しも良好と謂ふを得ず、稍もやれば經營困難を感じるに至りたるを以て明治四十一年韓國政府は國幣三萬圓を割きて、之を同人に貸與し、釜山・雄基間に命令航路四線を開始せしめたり、之れ朝鮮に於ける補助航路の嚆矢とす。

東沿岸に於ける航運は如斯稍節制ある秩序的の航海を見るに至りたりと雖、南沿岸の航運に對しては未だ何等の施設なく、物資の運輸圓滑を缺くこと尠からざりしを以て、當時の釜山理事廳は民間有

力者を説きて其の間に斡旋盡力する所あり、遂に釜山汽船會社の創立を見、韓國政府亦同社に命令し補助金三萬圓を貸與して浦項・木浦間に命令航路を開始せしむるに至りたるも、其の後幾何もなく、松江共同汽船會社及大阪商船會社も亦同方面に自營の航路を創設するに至り、互に相競争して其の經營常に一消一長あるを免れざりしも、其の結果釜山汽船會社は維持上甚だ困難に陥りし事情ありしものゝ如し、越えて同四十二年に至り、韓國政府更に木浦在住武内某に對し補助金年額約五千圓を貸與して多島海及木浦・群山間に命令航路を開始せしむる所ありたるを以て、南沿岸に於ける定期汽船の出入は運輸交通上大いに資する所ありたり、而して如上の命令航路は日韓併合後總督府に於て之を繼承したり。

斯の如くにして朝鮮沿岸は西北部を除くの外、定期航路の實現を見るに至りたるも、孰れも小規模の會社又は個人の經營に屬し、其の成績多少見るに足るべきものなかりしに非ざり雖、而も朝鮮産業の鼓舞獎勵・貿易の振興・交通の改善發達の如きは、之を如上の命令航路に期待すること困難なるの事情ありしを以て、總督府に於ては命令期間の將に満了せむとするを好機とし、之等個々に分立せる航海業者を集めて一團とし、以て一大會社を組織せしめ之に相當航路補助金を支給して總督府監督の

下に節制ある航海を遂行せしめ、日韓併合の目的を達成するの一助ならしむること共に一朝有事の場合に際しては一令の下に船舶の徵發又は買収に應ぜしめ、軍隊兵器輸送上遺憾なからしむるの必要を認め、各經營者に對し合同經營の利を獎說すること共に、切に各自の奮勵を希望せり、然るに各營業者は從來營業上の組織並に其の經營方針を根本的に異にする關係上、遅々として合同の進行を見るに至らざりしが、再三督勵の結果遂に明治四十五年一月十九日を以て資本金三百萬圓の朝鮮郵船株式會社の成立を見るに至り、總督府は同社に對し明治四十五年度以降三箇年を期し沿岸定期航路釜山雄基線外八線の航海遂行を命令し、茲に初て沿岸航路を統一し、其の整理改善を期するの基礎を築くに至れり而して之と同時に内陸産業の開發に資し交通に便せむが爲、大同江及錦江に河川航路を開設し前者は之を鎮南浦汽船合資會社に、後者は之を江景在住松永某に命令せり、即ち之を本府命令航路の第一期とす、越えて大正二年四月沿岸航路の一部改正と共に、朝鮮郵船株式會社に對する命令に追加して南沿岸多島海航路二線を開始し次で大正三年四月鴨綠江航路を創設し、在新義州高羽某に對し其の航行を命令せり。

斯くして第一期命令航路は稍々良好なる成績を擧げ、大正三年度末を以て其の期間孰れも満了する

に至りたるも時世の進運は更に現在航路を改良整理し、更に之を近海に擴張するの必要を認め大正四年度以降も補助を繼續するの計畫を樹てしが、偶々議會の解散に依りて豫算不成立となりたるに依り應急措置として、實行豫算に依りて從來の命令航路に多少整理を加へ、水路閉塞の爲航行不能となりたる錦江航路を廢止し、大正四年四月一日より其の年十二月末日迄を期間として、從來の各受命者に命令して其の航海を繼續せしめたりしが、其の後追加豫算の成立に依りて各航路に豫定の整理を加へ一面對露貿易關係愈々密接の度を加へ來りたるに鑑み、元山より浦鹽斯德に至る近海航路を新設し孰れも大正九年三月三十一日迄五箇年を期間として近海及沿岸航路は依然朝鮮郵船株式會社に、河川航路は鎮南浦汽船合資會社及高羽某に對し其の航海遂行命令を交付せり、之を第二期の航海補助命令とす。

大正三年に勃發せし歐洲の戰亂は、本期命令の初頭より其の戰局を擴大し、戰時的方面に於ける船舶の需要は日を逐ふて益々急激となり、各地一般其の影響を受けて船腹の不足を告げ航運上の支障を來したる所尠からざりしが、朝鮮沿岸の航運に至りては幸に本命令航路の支持に依り其の影響甚大ならざりしと雖、對内地及支那方面との連絡通商に至りては、從來此の間の航行に従事したる大阪商船

會社其の他社外船の廢航又は航海減少等に依り物資の輸送上の圓滑を缺き彼我共に多大の不便を受くるに至りたるを以て、之が緩和策として大正六年十二月以降命令航路元山・浦鹽斯德線を每航大阪迄延長せしめ以て内鮮間輸送上の連絡を圖り、又北支那に對しては朝鮮郵船株式會社に懲憑して鎮南浦大連間に自營航路を開始せしむる等極力輸送上の缺陷を補ふの方針を採りたるも、朝鮮の對支貿易は漸次進展し嘗に懲憑に基ける一時的自營航路のみにしては、之に對應する能はざる憾あるを以て、大正十一年阿波國共同汽船株式會社の大連・芝罘線を仁川に寄港せしむるに共に、朝鮮郵船株式會社をして朝鮮北支那線の補助航路を開始したり、又咸鏡鐵道開通迄の應急施設として朝鮮郵船株式會社に命令し元山・清津線を開始せり、尙鴨綠江輪船公司に命令して鴨綠江に汽船航路を開始せしめ爾來三箇年間順年下流より施設して新義州楚山間、楚山中江鎮間、中江鎮新架坡鎮間三線延長三百二十餘哩の長き流域に達するを得て、國境警備上の利便に資するに共に荷客の輸送上に一新紀元を劃したり。

北朝鮮と裏日本とは一葦帶水の地利的關係上當然近接すべく彼我通商貿易を助長せしむるの必要よりして、此の間に於ける航路開始の問題は多年の懸案として唱道せられたる所なるが、時代の進運に伴ひて其の施設の緊急なるを認め、大正七年四月以降朝鮮郵船株式會社に對する補助命令に追加して

二千噸級一隻を以て一箇月二回半の航海を遂行せしむる條件を以て清津・元山・敦賀間に定期航路を開設し、更に十三年八月宮津・舞鶴に寄港命令を以て航路の延長を策し切に航路の利用に努めたり、俗に之を日本海横斷航路と稱す、亞で西伯利亞内陸の擾亂に因る我が出兵の事ありしより、對露交渉の度を加ふるに至りたるを以て、之が對策として朝鮮郵船株式會社に對し從來結氷中休航せし元山浦鹽斯德間の航路を周年續航せしむるの策を採り、更に烏蘇里沿岸に於ける軍需品の輸送に便する爲元山・雄基線の延長を懇懇する等臨機の措置を講じ、尙大正九年以降北陸汽船株式會社の伏木七尾浦鹽斯德線を清津に寄港せしむるの命令を發せしが如き、専ら時代の要求に順應して機宜の措置を採り、以て産業開發・貿易の振興並交通改善發達に資せしめたり。

本府命令航路第三期命令は大正十三年度を以て終了を告ぐるこころなるを以て、之が更改擴張計畫を樹つるに際して大體從來の保護方針を踏襲せむとするも、既往の實蹟に鑑み從來の命令航路中、尙繼續を必要とするものにして常に缺損多かりしもの若は條件を増加したる線路に對しては相當補助額を増加し又利益線と目すべきもの或は發動機船の發達著しき地方の線路に對しては之を自營に移して補助額を削減し又は廢航を以てする等専ら各線に對する整理按配を加ふるに共に新規擴張計畫として

近海航路に朝鮮上海線及朝鮮長崎大連線、沿岸航路に釜山濟州島關門線を創設し、越えて大正十五年には朝鮮・北海道・裏日本・南滿洲相互間の運輸交通に資せむが爲、朝鮮北海道大連線を開始し、亞で昭和三年九月咸鏡鐵道の開通に依り航路施設の理由消滅し存置の要なきに至りたる元山清津線を廢止し、同時に北鮮と東京方面との連絡に付ては現在直通航路の施設なく、彼此取引は總て裏日本諸港・釜山又は阪神仲繼と爲さざるべからず、從て仲繼費嵩み取引の進展を阻害するの虞れありしに依り新に北鮮東京線を開始したり。

斯くして第四期命令は昭和四年度末を限り期間終了するこころなれるを以て、之が更新計畫を樹つるに際し全航路に對して根本的整理改廢を加へ新なる補助豫算の要求を爲さんとするものなるも、時恰も本命令期間は海運不況深刻なる時機に屬し、受命會社の經營成績良好ならず、此等變調期の状態と實蹟とを基礎として刷新改善を加へんとするは妥當ならざるを以て、釜山濟州島關門線、鎮南浦載寧津江浦線及新義州中江鎮線中臈子航路を廢止し、他は一箇年間現狀維持と爲し暫く財界の情勢推移を看取するこころとして、近海八線・沿岸七線・河川二線・寄港航路二線・計十九線を命令したり。

右に依り第五期命令は僅に一箇年にして期間満了したるが、昭和六年四月命令更新に當りては、海

運の不況は深刻を極め、一面國家歳入の減少は日に月に險惡の情勢に在りて、長期の契約を爲すを不可としたる爲、第六期命令も亦命令期間を一箇年とし、其の内容に於ては發動機船の發達又は陸上交通機關の完備に依り存置を必要とせざる仁川鎮南浦線及仁川木浦線を廢止し、朝鮮物資の販路擴張の見地より釜山博多線及北海道新潟線の北鮮寄地を新設し、對支貿易の進展に備ふる爲、天津大連線の西鮮寄港及朝鮮北支那線の増設を爲したるの外、航路の系統整理及寄港地の整理等各線に互り改善を期したり、此の結果第六期命令航路は近海八線・沿岸三線・河川二線・寄港四線・計十七線にして其の内容を示せば左の如し。

命令航路一覽表 (昭和六年四月一日現在)

航路	近海航路								航路名		船種	船速	命令	航海回数	命令期間	受命者
	朝鮮	北鮮	東鮮	京京	線	朝鮮	朝鮮	朝鮮	新義州	清津						
朝鮮	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月	朝鮮郵船株式會社	
北海道	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			
大連	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			
北支那	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			
東鮮	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			
京京	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			
線	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			
朝鮮	釜山	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	雄基	鋼製	二	二	三月			

河川航路					計	沿岸航路			計
新新	義坡	新中	義江	州鎮	計	木浦	釜山	釜山	計
新江	新江	新江	新江	新江		濟州島線	濟州島線	元山線	
新江鎮間	新江鎮間	新江鎮間	新江鎮間	新江鎮間	三線	〃	〃	汽鋼船製	釜山博多線
〃	〃	舟高瀬	〃	機發船動		〃	〃	〃	〃
			八	八		九	九	一〇	一一
(五〇石)									一二
			一〇	一〇	一、九八〇	一八〇	三〇〇	五〇〇	二五、三〇〇
四月	三月	三月	二月	六月	五	一月	一月	三月	一一
四年四〇	三年三〇	三年二一	六年三五	九年七七		一月一〇年一二〇	一月五年六〇	九年一〇八	二月二八年三六〇
同			同			同			同
						朝鮮郵船株式會社			北九州商船株式會社
						株式會社			
						鴨綠江輪船公司			
						鴨綠江運株式會社			

寄港航路					計
北道	天大	仁川	伏木	計	
鮮新	連芝	津大	浦鹽		
寄港	寄港	寄港	寄港	計	二線
〃	〃	〃	〃		
汽鋼船製					
一〇	一〇	一〇	一〇	二八〇	
一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	一、〇〇〇	四	
一月	一月	一月	一月	三七	
一年一八	三年三六	二年二七	一年二〇		
同	同	同	同		
鴨谷汽船株式會社	阿波國共同汽船株式會社	阿波國共同汽船株式會社	北陸汽船株式會社		

備考 結氷期中左記の通航海又は寄港休止す。

新義州大阪線・朝鮮北支那線以上鎮南浦・新義州寄港休止)朝鮮上海線・朝鮮長崎線・朝鮮大連線・朝鮮大連線
 (以上鎮南浦寄港休止)、新義州新芝坡鎮線・新義州中江鎮線(以上航行休止)

次に本府以外の命令又は自營航路の方面に就て海運事業消長の跡を尋ねるに、朝鮮人經營の韓國協同汽船會社は明治二十二年前後韓國政府の保護を受けて沿岸航路を開始せしも、其の後經營久しからずして廢業するに至りたることは前に述べたる如くなるが、又日本郵船及大阪商船の兩會社は朝鮮の開港と共に、遞信省の補助命令に依りて朝鮮航路を開始し、爾來經營十數年に互りて産業開發に貢獻せし所尠からず、然るに其の後命令解除の已むなきに至りたる後に於ても、日本郵船會社は大正十年末迄横濱北支那線の往航を臨時仁川に寄港せしめ、又大阪商船會社は自營地方廳の補助に依りて朝鮮航路を又陸軍省の特殊命令に依りて互光商會と共に北朝鮮航路を經營し、以て十數年に及びたるも歐洲大戰の勃發は航運系統に尠からざる影響を來し、大阪商船會社の如き多年培養せる西鮮航路を一時廢止又は休止するの已むなき状態に至りたるも平和克復後再び自營を以て同方面に不定期航路を復活し、更に之を定期航路に更改して今尙繼續中に在り、又北九州商船會社は地方廳の補助に依り長崎又は博多より釜山間の航路を隱岐汽船會社は同じく濱田浦項間の航路を又阿波國共同汽船會社は關東廳の補助に依り大連仁川間の航路を經營し、本線に對しては大正十一年本府之を命令航路として支持し。隱岐汽船會社の濱田浦項航路は採算上經營幾何もなくして廢止したるも北九州商船會社の博多釜

山航路は昭和五年一月より日發航路とし、その他地方廳又は府面の補助に依り拮据經營せるもの近海沿海及河川を通じ十數線を算する狀況なり。

次で會社又は個人の自營航路に在りては仁川堀某の西沿岸の一部に航海を開始したるを以て嚆矢とするもの、如く次で元山の吉田某・仁川秋田某等々歳々漸を逐て沿岸及近海に幾多の經營者を續出するに至りたるに雖、孰れも其の事業には一長一消ありて開廢常なく其の沿革に經營の經緯は複雑にして今日之を詳にするを得ざるも、逐年朝鮮の産業開發に伴ひて漸次健實なる發達を示し經營者の増加と共に自營航運の勢力は侮るべからざるものあるに至れり。

由來朝鮮に於ける航運施設は沿岸航路の整備充實に相俟て近海航路に擴張進出の計畫を樹て補助金の支給に依り、之が航路の維持發達を促すの方針を以て今日に至れることは以上記述せる如くなるも現下に於ける産業並に貿易の實勢に鑑み未だ以て完しと言ふを得ず、尙將來幾多の施設を要すべきは勿論なり、而して現在朝鮮を起點又は終點とし或は寄港する定期航路は百二十八線・二百二十六隻・九萬二千五百四十三噸にして之を大正二年現在と比較すれば五十六線・百二十七隻・三萬三千百七十一噸の増進（線數四割四分・隻數五割五分・噸數三割五分）を呈せり、今之が内容を示せば左の如し。

朝鮮定期航路比較表

航路別	經營別	昭和六年四月一日現在			大正二年四月一日現在			比較増(△)減		
		線數	隻數	總噸數	線數	隻數	總噸數	線數	隻數	總噸數
國內及國外航路	本府命令	三	二四	三五、七二	一	一	一	二	二	三五、七二
	其他命令	四	六	一〇、〇八八	九	一五	二六、五六	△	△	△
沿岸及河川航路	官營	一	五	一六、九七	一	五	一三、三三	一	一	四、六六
	自營	二〇	一四	二〇、二七三	一三	一三	二一、五七四	一	一	七、六九九
合計	官營	一	五	一六、九七	一	五	一三、三三	一	一	四、六六
	自營	二〇	一四	二〇、二七三	一三	一三	二一、五七四	一	一	七、六九九
合計	官營	二	一〇	三三、二四	二	一〇	三三、二四	〇	〇	〇
合計	自營	二〇	一四	二〇、二七三	一三	一三	二一、五七四	一	一	七、六九九
合計	合計	二二	二四	五三、五一	一五	二三	五四、八一	△	△	△

次で臨時航路に在りては朝鮮に於ける産業上の地位極めて低く農・林・鑛産等原始産業に屬すべきもの多くして其の貨物は季節場所等に依り消長常ならず、從て出貨の性質上臨時航路船を所要せる尙尠らざるも、今之が出入及運航に關しては不定期航路たる關係上確たる統計に依り難く大體一箇年に於ける船腹は四百萬噸に上り、之を定期航路船一千百萬噸に對比する時は其の三割六分に當り朝鮮航運に多大の貢獻を齎しつつあるも、時運の進歩に産業上の地位は漸次定期航路船の發達を促し臨時航路船は壓迫を免れざるものゝ如し。

第四節 船 船

朝鮮に於て甫て船舶事務を執行するに至りしは今を距る十四年以前にして即ち韓曆隆熙四年(明治四十三年)四月に在り、當時海軍行政事務は度支部關稅局に於て之を管轄し仁川・釜山・元山・鎮南浦の各稅關をして管海官廳の事務を掌らしめたる外、各開港場に於ける統監府理事廳に於ても亦登録及檢査事務を執行せり、前者は韓國船舶法及檢査法に依り舊韓國政府及同國臣民所有船舶に對する船舶法執行の機關にして、後者は統監府令に依る船舶規則及檢査規則に拘束せらるゝ日本官民の所有船

船に對する機關なりしが、創業當年度末に於て船舶原簿に登録せられたる船舶は汽船四〇艘七、八一五噸、帆船三三艘一、〇九九噸、石數船一五艘四、六八〇石又不登録船は汽船一六艘一五一噸、石數船三〇〇艘二四、一八六石にして、其の貧弱さ實に憐むべく以て當時に於ける海運事業の狀態を推知するを得べし、而して明治四十五年海事行政事務を遞信局の所管に移し、次で大正三年海事法規の統一を見るに至りてより海運事業賑々として進み置籍船舶の増加亦著しきものあり、試みに大正三年度末の現在を以て創業當年に較ぶれば、汽帆船に於て七七八艘二〇、一三七噸、石數船に於て三、二四八艘二六四、五九二石の増加を示せり、惟ふに此の現象は從來無鑑札又は韓國政府より交付したる船鑑札類似の證票に依り運航に従事せしめたりしが、新法に依りて登記登録を爲したる結果、増加を來たせるものなること疑ふべからず雖抑々又事業の進運に負ふ所尠からず、爾來此の趨勢は年々共に勢を進め漸く置籍船數増加を見るに至りたるが、特に機を見るに敏なる船主が内地又は關東州に置籍するに比し朝鮮置籍の有利なることを察知するに及び、大正五年前後大型汽船の朝鮮に轉籍するもの尠からず、爾來海運事業の發達に伴ひ累年増加し、昭和五年度末に於ける登録船は汽船一九六艘五三、九九八噸、帆船六九二艘二二、九一一噸を算し昭和五年度末に於ける不登録船は汽船三六〇艘四、〇二八噸

帆船六、八一〇艘八六、八五二噸、石數船一、九三一艘一九、二六九噸に達し之を各創業當年に比すれば登録船に在りては艘數十倍・噸數七、五倍の増加を示し不登録船に在りては艘數二十九倍・噸數十五倍の増加を示せり、今之が累年消長の迹を検すれば左の如し。

登簿船累年表

年 度	汽 船		帆 船		石 船		合 計	
	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	積石數	船數	總噸數
明治四十五年	七	一三、三〇	一五〇	四、三五四	三	五、九五〇	二二二	一八、三九九
大正元年度	七	一四、六三	一六二	四、六五	一八	五、一六四	二五四	一九、七四三
同 二 年度	六	一五、九八	二四三	六、七五三	一一	二、六九〇	三三〇	二三、九三〇
同 三 年度	六	一四、二七六	二五〇	七、〇九四	九	二、一四六	三三七	二二、五八四
同 四 年度	七	三九、八八一	二五六	七、三六二	六	一、四一〇	三四一	四七、三六四
同 五 年度	八	三六、七四〇	二六六	八、七四〇	六	一、四一〇	三七三	四五、六三二
同 六 年度	七	三三、〇九三	二六六	八、七四〇	六	一、四一〇	三七三	四五、六三二

年次	汽船		帆船		石船		合計	
	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	積石數	船數	總噸數
同七年年度	八三	三四、九六二	二〇、七四四	三六八	一〇、〇〇七	四	一、〇〇九	四五四
同八年年度	九三	三八、七九三	三三、六九二	四八五	一二、九七九	二	五八九	五五、三四〇
同九年年度	九三	三八、八五三	三三、三六三	五一三	一七、〇〇六	二	五八九	五五、九一七
同十年年度	九六	三六、一四四	二〇、六〇〇	五三五	一七、二八〇	二	五八九	五三、四八二
同十一年年度	一〇八	三六、一九五	二〇、六八五	五五三	一八、二四八	二	五八九	五四、五〇一
同十二年年度	一三三	三四、一四	一九、一九二	五八七	一九、三八〇	二	五八九	五三、五五二
同十三年年度	一三七	四三、七八〇	二四、九八〇	五九九	一五、二二六	二	五八九	六三、四四五
同十四年度	一四七	四四、五二〇	二五、四一一	六二七	二一、〇七五	二	五八九	六五、六五三
同十五年度	一五八	四五、一二	二五、八五四	六四五	二一、六三六	二	五八九	六六、八〇六
昭和二年年度	一六三	四六、六九五	二六、七六六	六四六	二一、五九三	一	八〇八	六八、二八八
同三年度	一八二	五一、五五五	二九、五七一	六四六	一六、六三三	一	八二八	七三、一五九
同四年度	一八五	四七、一六一	二六、九九九	六九四	一七、八二六	一	八七九	七〇、二四四
同五年度	一九六	五三、九九八	三一、〇一四	六九二	一七、六二四	一	八八八	七六、九〇九

不登簿船累年表

年次	汽船		帆船		石船		合計	
	船數	總噸數	船數	總噸數	船數	積石數	船數	總噸數
大正元年末	二	二〇四	一四四	一、一七八	六一〇	四、九四二	七七五	六、三四
同二年末	二五	二四四	三四	三、一四四	二、五五六	二、七四一	二、八九五	二五、二一九
同三年末	三九	三九〇	五〇九	六、一二二	二、五五二	二九、〇七七	四、一〇〇	三五、六一八
同四年末	七〇	六六八	一、〇四八	一一、三四六	三、三七四	二七、九〇九	四、四九二	三九、九二三
同五年末	七五	七四六	二、一三一	二四、一三七	二、九四四	二五、五一	五、一五〇	五〇、三九四
同六年末	七四	七三八	二、八六七	三一、六六六	二、五三二	二二、四二四	五、四七二	五四、八一八
同七年年末	六六	七二五	三、五九二	四〇、二五五	二、一二三	一七、九八八	五、七八二	五九、〇五八
同八年年末	七二	七七六	四、三〇八	四六、〇五六	一、九八四	一七、四八八	六、三六三	六四、三三〇
同九年年末	八三	九一九	四、四八三	五一、二三三	一、九二二	一七、四五〇	六、四八七	七〇、六〇二

同十年末	七三	七七九	四、三五六	四九、九六九	二、〇六一	一四、七三五	六、四九〇	六五、四八三
同十一年末	二二六	一、三三七	四、三五九	五〇、八一六	一、三六一	一二、三五四	五、八三六	六四、四八七
同十二年末	一五三	一、六八二	四、二八三	四六、六六三	一、七〇五	一四、四四一	六、一四〇	六二、七八六
同十三年末	一六六	一、八六〇	四、六六七	五四、四二七	一、九六五	一五、二七五	六、七五八	七一、五六二
同十四年末	一八七	二、一七九	四、九一三	五六、一三三	二、〇〇五	一六、八五二	七、一〇五	七五、一六四
昭和元年末	三三三	二、六三八	五、〇九〇	六〇、六三九	一、八八五	一八、一六三	七、一九八	八一、四三〇
同二年末	二七九	三、三四三	五、五五〇	六三、七六八	二、〇六八	一九、九一五	七、八七七	八七、〇〇四
同三年末	三三四	三、七九二	五、七〇七	六三、五二五	二、一七九	二〇、四五九	八、二〇〇	八七、七六六
同四年末	三六一	四、三七八	六、三五六	六九、六二九	二、四八四	二三、八〇六	九、三三一	九六、八一三
同五年末	三六〇	四、〇二八	六、八一〇	八六、八五二	一、九三二	一九、二六九	九、一〇一	一〇〇、一四九

備考 石敷船の積石数は十石を一噸として換算し計上したるものなり。

造船及鐵工業には從來何等保護政策を以て見るべきものなく僅に船舶建造及修繕用物品承認規則並に同物品輸入税免除認許に關する件を制定して造船奨勵の一助たらしめたるが、資本及設備の充實せ

るもの少く而も其の能力は漸く二百噸未満のもの、新造及修繕を爲すに過ぎざりしが、昭和二年四月釜山西條鐵工所に於て甫て總噸數三百噸の鐵鋼船を建造したり、之朝鮮造船史に特筆すべき記録とするも由來朝鮮に於ては熟練職工に乏しきのみならず、賃金の不廉なるも其の材料も總て内地に仰がざるべからざる關係上之亦不廉なるに依り船舶所有者は多く之を内地に廻航して修繕を施すの實情なり、曾て戰時活況に因る一時的現象として大正六年以後に於ては一般船腹不足の影響を受け、朝鮮造船界にも一時活躍を呈し、就中鴨綠江畔に在りては比較的大規模の造船所を設立し、鴨綠江材を以てする大型帆船の新造となりて其の需要は鮮内及支那方面に迄伸長するに至りしも、再び平和克復に伴ひて船腹緩和となり事業上一頓挫を來せし傾向なき能はず、其の後打續く一般海運界の不況に伴ひ朝鮮に於ける造船界も亦萎微振はず最近數年間僅かに自然淘汰に依る船舶の需要を充たすに止まれり、而して大正元年以降昭和五年度末に至る累年各造船所に於て新造したる總噸數二十噸以上のものにして朝鮮に置籍したるもの、總數は汽船四七艘二、三〇一噸、帆船三三三艘一一、二七一噸を算するに過ぎず今之が年次新造船の登簿狀況を示せば左の如し。

朝鮮新造登簿船表

年 度	汽 船		帆 船		合 計	
	船 數	總 噸 數	船 數	總 噸 數	船 數	總 噸 數
大正十四年	1	75	17	587	18	662
大正十三年	3	131	25	809	28	940
大正十二年	3	104	14	433	17	537
昭和九年	2	69	27	833	29	902
昭和八年	1	93	56	1,929	57	2,022
昭和七年	3	72	48	3,233	51	3,305
昭和六年	4	174	13	414	17	588
昭和五年	1	26	5	209	6	235
昭和四年	1	1	6	244	7	245
昭和三年	1	1	2	40	3	41
大正二年	1	1	7	186	8	187
大正元年	1	1	7	184	8	185

第五節 海 員

同 十三年度	279	106	255	11	534
同 十四年度	201	10	332	14	533
昭和十五年	332	7	336	13	547
昭和二年	235	8	264	10	499
同 三年度	338	9	262	16	590
同 四年度	107	57	1,633	60	1,740
同 五年度	86	7	239	9	325

海員の保護及取締等に關しても韓國政府時代に在りては何等施設の見るべきものなく、僅に隆熙四年發布せられたる検査法規中、技能劣悪の職員に對する制裁的の一條文ありしに止まり、事實上内地の當該規定を取捨參酌して其の取締を爲せし實情なりしを以て帆船の如きに至りては往々にして無免狀者に於て之を操縦せし事實ありしものゝ如く、從て海難の事故生じ易く航海上の保安は之を期待し

能はざりしのみならず、職員試験制度の確立せざりし結果、有技者は總て之を内地に求むるの已むなき状況に在りし爲、自然海運の發展に影響する所尠からず此の缺陷は大正三年船員及船舶職員に關する法規の發布を見るに及びて遺憾なく補はるゝに至り、海員に關する施設は漸く完きを得るに至れり然るに歐洲戰亂は帝國の海運事業をして急激なる發展を爲さしめたる結果として、海員の需給俄かに均衡を失し朝鮮の海員亦自ら其の影響を受けて、缺乏の事實日を逐ふて益々甚しからむに至りたるを以て、之が對策として一面管海官廳をして海員養成上多大の努力を致さしめ、更に講師を各地に派遣して出張講習を爲さしむる等機宜の措置を講じたり。

古來朝鮮に於ては海員養成の機關は皆無にして何等見るべきものなかりしが遞信局に於ては時勢の進展に鑑み優良海員の養成を痛感し遂に大正八年七月四日朝鮮總督府遞信局海員養成所規程の發布を見るに至れり、之れ朝鮮に於ける規則立つた海員養成の濫觴にして當時朝鮮總督府遞信局仁川海事出張所の舊倉庫を改増し假校舍として開所し以て高等海員（本科）及普通海員（別科）を養成し來りしが校舍の狹隘を感じ大正十五年八月二十六日慶尙南道鎮海邑鶯谷に於て總經費十七萬餘圓を投じ校舍・

陸上帆船・寄宿舎等必要なる建物の建築に着手し昭和二年六月三十日工事完成と同時に之に移轉して今日に至れり。又船舶職員に關しては毎年二回定期に仁川・釜山兩管海官廳の所在地に於て之が試験を行ふの外各地に於て必要に應じ臨時試験を執行し、大正三年以降に於ける各年の試験回数及受験成績を示せば左の如し。

船舶職員試験合格者調

年 度	試 験 施 行 數	受 験 者	合 格 者
大 正 三 年 度	五	一七二	八三
同 四 年 度	五	一二八	六五
同 五 年 度	七	二六八	一八三
同 六 年 度	一五	四五一	二八三
同 七 年 度	八	一八二	一一〇
同 八 年 度	八	一七二	一一二
同 九 年 度	八	一九〇	一一一

同 九 年 度	同 十 年 度	同 十 一 年 度	同 十 二 年 度	同 十 三 年 度	同 十 四 年 度	同 十 五 年 度	昭 和 元 年 度	同 二 年 度	同 三 年 度	同 四 年 度	同 五 年 度
六八七	七二二	七六五	八八〇	九三二	九六二	一、〇四九	一、〇四九	九四八	一、〇一〇	一、〇四九	一、〇九七
一七六	一九二	二三八	二六四	二八五	三三九	四〇二	四〇二	四一三	四五〇	五二八	六二六
八六三	九一三	九九三	一、一四四	一、二〇五	一、二九二	一、四五一	一、四五一	一、三六一	一、四六〇	一、五六七	一、七二三
一七〇	二二一	二二〇	三三四	三五六	三九六	二九七	二九七	二八八	二八八	三〇三	二六二
一	四	四	一	四	三	八	三	五	三	一	五
一七二	二二五	二二四	二三五	二六〇	二九九	三〇九	三〇九	二九三	二九二	三三四	二六六
八五七	九三三	九七五	一、〇一三	一、一七六	一、二五八	一、三四六	一、三四六	一、三三六	一、二九六	一、三五二	一、三五八
一七七	一九六	二二三	二六五	二八九	三三三	四一〇	四一〇	四一八	四三三	五二九	六二二
一、〇三四	一、二一八	一、二〇七	一、三六九	一、四六五	一、五九〇	一、七五四	一、七五四	一、六五四	一、七五二	一、八八一	一、九七九

次で朝鮮船員令の規定に依り船員手帖の交付を受けたる者及船員法の規定に依りて内地管海官廳交付の手帖を受有せる者若は官廳船に乗組めるが爲手帖を要せざる者の朝鮮在籍船に従業せる大正三年度以降の海員現在数は左表に示す所の如し。而して大正三年度より大正六年度に至る四年間は全體に

於て其の員數を増加せるに反し、大正七八年度の頃が内地の手帖を有する者が大正六年度に比し内鮮人共減少したる所以のものは畢竟歐洲戰亂に因る内地海運界の好況に伴ひ内地船に移乗したる者多きに達したるを示すものにして内地人は大正十二年度に於て初めて大正六年度の數に略復舊したるに拘らず朝鮮人は僅かに二年後の大正九年度に於て既に大正六年度の數を超過し其の後順潮に遞増しつつあるを示す所以は前記歐洲戰亂當時の海運界好況に刺戟せられたる朝鮮人海事思想の向上を物語るものに外ならず、尙昭和二年度以降船員手帖受有者數激減せるは手帖受有者にして三年以上之を使用せざるものは使用期間経過して之を抹消するの規定施行せられたるに依る。

船員現在數累年調

年 度	朝鮮船員手帖受有者			計	内地船員手帖受有者			計	手帖を受有せざる者			計	合 計			
	内地人	朝鮮人	外國人		内地人	朝鮮人	外國人		内地人	朝鮮人	外國人		内地人	朝鮮人	外國人	
大正三年度	二四三	四七一	八	七三三	三四四	二二	一	三六七	三六九	七四	一	四四三	九五六	五六八	八	一、五三三
同 四 年 度	三六七	六三四	八一、〇〇九	一一、〇〇六	四八〇	三三	一	五一四	四七七	八四	一	五四四	一、三〇四	七五五	八	二、〇六七
同 五 年 度	五〇一	七七五	三〇一、三〇六	三〇一、〇八二	八九四	五二	一	九四五	四七三	八四	一	五五七	一、八六八	九〇〇	三〇	二、八〇八
同 六 年 度	六五一	九九二	三〇一、六七二	三〇一、〇〇九	一一、二五	七七	一	一一、二〇三	四八四	七六	一	五六〇	二、二六〇	一、一四四	三	三、四七五
同 七 年 度	八五五	一、四三八	八五、二、三六八	八五、二、三六八	四三九	五四	一	五四〇	三八八	一七三	一	五六〇	一、六八三	一、六五四	一三三	三、四六八

同 八年度	九五七	一、七五五	八五	二、七九九	三六五	六七	一四	四四六	三五二	一九四	—	五四六	一、六七四	二、〇一六	一〇一	三、七七一
同 九年度	一、〇五二	二、〇三七	一〇九	三、一九七	三七六	一〇三	三	四八二	一九五	一二二	—	三二六	一、六三三	二、二六一	一一二	三、九九五
同 十年度	一、一四九	二、三三七	一六	三、五八二	五八七	一一〇	三	七〇〇	一九六	一四一	—	三三七	一、九三三	二、五六八	一二七	四、六一九
同 十一度	一、二七六	三、七六二	一二二	四、一五九	八七〇	一七九	四	一、〇五三	一七三	二〇七	—	三七九	二、三三八	三、一四八	二五	五、五九一
同 十二年度	一、五〇四	三、二一〇	一六三	四、八七七	一、一九九	二九二	七	一、四九八	一五四	一四八	—	三〇三	二、八五七	三、六五〇	一七一	八、六七八
同 十三年度	一、六四四	三、六二二	一七三	五、四二九	一、五三八	四〇五	一〇	一、九四三	一五四	一四八	—	三〇三	三、三二六	四、一六五	一八四	七、六七五
同 十四年度	一、八〇五	四、〇二九	一七九	六、二二三	一、七二二	五二九	一〇	二、二六〇	一〇八	一七九	—	二八七	三、六三四	四、七三七	一九九	八、五六〇
同 十五年	一、九六一	四、五〇三	一八九	六、六五三	一、九二七	六五〇	一一	二、五七八	一〇九	二〇四	—	三二二	三、九八七	五、三三七	二〇〇	九、五四四
昭和元年	八二一	二、三三七	九九	三、二八七	九六一	五九七	五	一、五六三	九二	一二五	—	二二七	一、八六三	三、一〇〇	一〇四	五、〇六七
昭和二年	八四二	二、四五八	九五	三、三九五	九〇七	六五	九	一、五三二	一〇一	一四六	—	二四七	一、八五〇	三、二一九	一〇四	五、一七三
同 三年度	八八五	二、四三三	八九	三、四〇六	八一	五七一	一四	一、三九六	九六	一三五	—	二二二	一、七九二	三、一三八	一〇三	五、〇三三
同 四年度	九一〇	二、四二四	七三	三、三九六	八〇〇	五三九	一九	一、三五八	一〇六	二九七	—	四〇三	一、八二六	三、二五〇	九一	五、一五七

其の他朝鮮在籍船にして専ら内地と外國間を航行し又は朝鮮内地間を航行する船舶乗組員に資する爲、大阪・門司及長崎の各地に囑託員を配置して船員手帖の交付及船員の雇入雇止の公認等船員令に

依る事務を掌理せしめ朝鮮海員をして内地に於て船員令利用上の便を得せしむることせり。

大正四年發布したる水先令に依り水先免狀の交付を受けたる者は同年度末に於て七人に過ぎざりしが、昭和五年度末に於ては釜山港一人・仁川港二人・群山港三人・鴨綠江四人・大同江三人・木浦港一人・計十四人となり、又大正五年發布したる水夫適任證書交付規則に依り亞米利加合衆國海員法に依る水夫適任證書を交付したる者は同年末に於て三十九人に過ぎざりしが昭和五年度末の現在数は五十六人に増加せり。

歐洲大戰以來著しく興隆したる半島海運事業の實勢に鑑み其の需要を充さむが爲海事に關する補助機關として大正八年十二月朝鮮の海事關係者を以て組織せる朝鮮海事會を創設し現在約九百名の會員を有し海員の養成・保護・慰藉・航海及造船業の奨励發達を圖るを以て目的とし本部を京城に置き仁川・釜山・元山・鎮南浦・木浦・清津・新義州に各支部を置き海事に關する諸般の事項を調査報道し一面各支部にては海員の講習・媒介又は醫療等海員救濟を爲し尙仁川・釜山・元山・鎮南浦・木浦・清津・新義州の七箇所にては海員慰藉の爲、俱樂部を設け撞球・圍碁・槳棋・新聞・雜誌等娛樂設備の外土地家屋の狀況に應じ海員宿泊・沐浴・酒保等の設備を爲し以て半島海運事業の發達に資せり。

第六節 航路標識

四二

朝鮮に於ける航路標識事業は明治二十七八年日清戦役に際し日本政府に於て艦船の通航上標識設置の必要を感じたる結果明治二十八年六月より九月に至る四箇月間に互り汽船明治丸をして朝鮮全沿岸に於ける燈臺建設位置の調査を爲さしめたるを端緒とす、其の後明治三十四年時の駐韓日本公使は明治十六年七月日韓兩國間に締結せる日本人民貿易規則中「韓國政府に於て後來通商各港を修理し燈臺礁標を設くべし」この條章に基き韓國政府に交渉したる結果同國政府は日本より技師を招聘して各航路に標識を建設するの計畫を樹つるに至り明治三十五年甫て仁川に海關燈臺局を設置し度支部管理の下に小月尾島外三箇所の建設に着手し、翌三十六年點燈を開始したるを嚆矢とす。其の後日露戦役に際會し日本大本營に於て鴨綠江に多數の浮標を碇置し一面工用船舶並に技術員を韓國政府に提供して西南岸に於ける標識設置に便宜を與へたるのみならず、日本海軍に於ても進むで南岸及東岸燈竿四箇所を建設し以て韓國政府の計畫と相俟つて標識の急設を圖りたる爲、明治三十八年末に於ては夜標十六基・晝標三十七基・計五十三基を策するに至れり。然れども之を海岸線より見るべきは僅に夜

標は五百二十八湮に一基・全標識は百六十湮に一基を有するに過ぎざりき、然るに韓國政府は明治三十九年度より五箇年間繼續工事として全沿岸に互りて標識建設に着手し、同四十四年三月を以て燈臺三十一・燈標十二・其の他の晝標九十二・合計百三十五基を増設し尙他に八箇所の改築を行ひ全沿岸に於ける標識は燈臺四十・其の他の夜標十九・晝標百十三・霧信號十六・總數百七十二基に達し、夜標は百四十六湮に一基・全標識に對しては五十湮に一基を配置する割合と成れり。

然るに偶明治四十三年日韓併合の大業行はれ航路標識管理所は統監府通信局の所管に移屬するに及び同四十四年度に於て燈臺六・其の他の夜標六・晝標二十二基・霧信號一基を増設せり。明治四十五年四月に至り官制改正に依り航路標識管理所を廢止し、標識事務は直接遞信局に於て管理するに至り爾後年々歳々増設改廢を行ひ昭和五年度末に於ては燈臺六十八・其の他の夜標六十三・晝標百十・霧信號二十二基・計二百六十三基を數ふるに至れり。然れども之を海岸線九千三百二十五湮の割合より見るべきは全標識にて三十五湮に一基の割合となり、就中夜標に至りては七十一湮に對し僅に一基の配置に過ぎず。而も之が光達距離は舊式の石油燈芯の燈器に屬するもの多く大體一基の光達距離十四湮と見て兩夜標間二十八湮を照明するも残り四十三湮間は無標識の海上を推測に依り航海するところ

四三

なり其の不安名状すべからず。之を歐洲諸國の海岸線二哩乃至十哩に一基・支那の二十七哩及内地の二十八哩に一基なるに比較するときは朝鮮に於ける標識施設は其の配置内容共に未だ甚しく不備の狀態に在るを痛感せざるを得ず、殊に我朝鮮の沿岸たるや西岸及南岸の一帶は幾多の島嶼甚布羅列し加ふるに干満の差甚しきは他に類例少く、從て潮流急激なるのみならず全沿岸を通じて春夏の候襲來する濃霧の爲航海の困難なる地に於て、之が危険を除き人命財産の安全を期せむには如上の貧弱なる標識に甘ずべくもあらず、標識改良増設は當然の事柄に屬し贅言の要なきも之が理想的完備は豫算關係上到底至難のことに屬するを以て、差當り最も緊急施設の必要ありと認むるものを選定し年次經費の許す限り相當數の實現を期し以て朝鮮航運の發達に寄與せんす。

次に海難救助に備ふる施設としては明治四十三年八月韓國政府は日本海軍より小月尾島無線電信所の引繼を受くると同時に港門島・小青島及木浦の三燈臺並に航路標識視察船光濟丸に無線電信を設置し船舶と陸上との通報に便し併合後も引續き海軍艦船及官廳用無線として使用し來れるも光濟丸は大正十三年財政の都合上民間に貸與すると同時に無線電信を廢止し、貸與期間滿了後昭和五年八月海軍に本船を移管したり、又木浦は大正十四年五月一日より海岸無線局に変更せり。因に海岸無線局は右

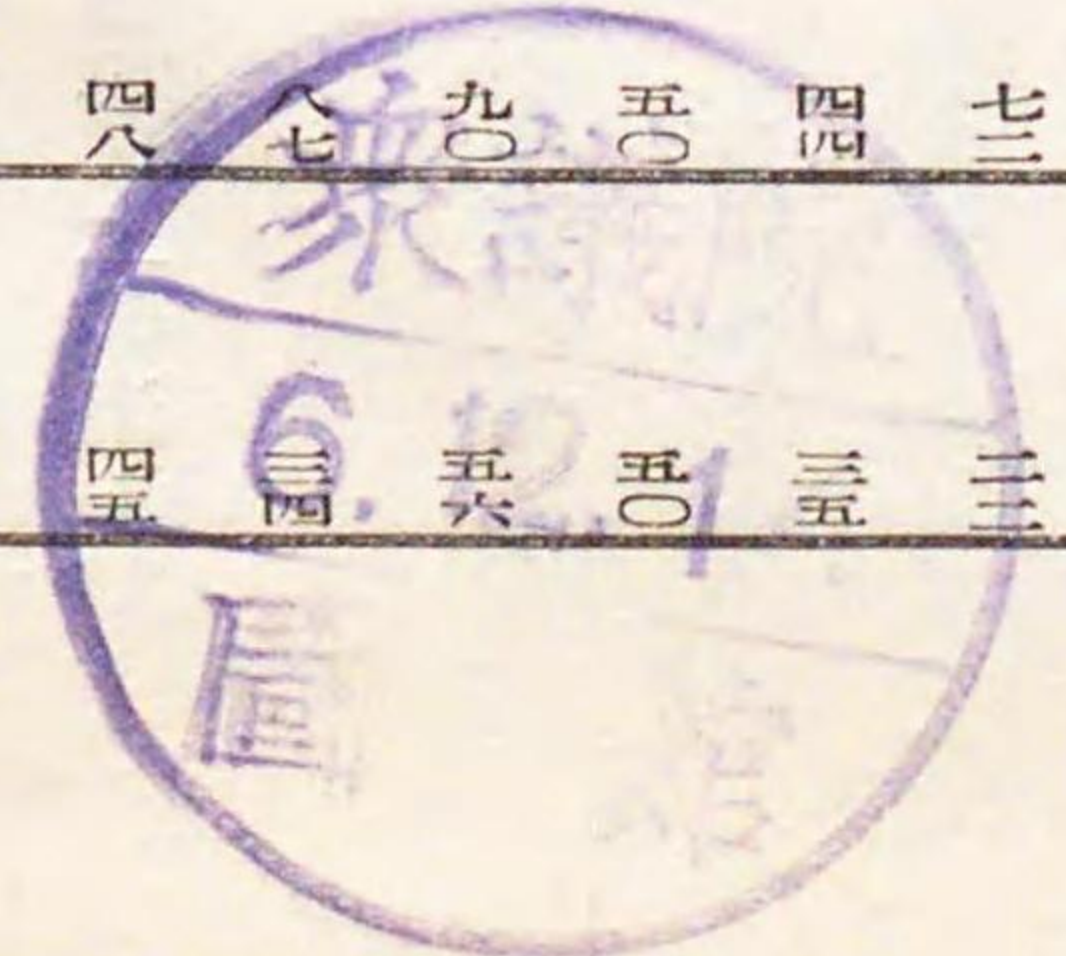
の外大正十二年四月一日京城に、同十四年五月一日濟州島山地に昭和二年六月二十一日釜山に同三年二月十一日鎮南浦に又同四年八月十六日清津に設置せり。而して以上の如く海岸局の配置成れる結果小月尾島無線は當分不要となれるを以て一時休止するこゝとなり。又昭和五年十月標識船櫻井丸に新式無線電信を設置したり。今左に航路標識の累年現在數を示せば左の如し。

航路標識累年現在數

年 別	夜 標			晝 標			霧 信 號		合計	夜標一各標識 基當り一基當 海岸線一基當 割合	晝標一各標識 基當り一基當 海岸線一基當 割合
	熱臺 燈竿	導 燈標	浮 掛燈	立 標	導 標	浮 標	霧 笛	霧 砲			
明治三十八年	六	六	一	一	一	一	一	一	五	五八	一七
同 四十三年	四〇	三	六	二	一	一	二	一	一七	一六	六四
大正六 年	五	八	一四	一	一	一	一	一	二六	一〇	四一
同 十一年	六	一六	一八	二	一	一	一	一	二五	九	四一
同 十三年	六	一	一	一	一	一	一	一	二五	九	四一
昭和元 年	五	一	三	一	一	一	一	一	二六	八	四九
計	一〇九	二〇	二〇	一〇	一〇	一〇	一〇	一〇	二三八	八五	四九

合 計	同 五 年 度	同 四 年 度	同 三 年 度	同 二 年 度	昭 和 元 年 度	同 十 五 年 度
	三六	一九	五〇	六二	五三	
一、三三五	一三三	一二五	七七	八八	一〇九	
一、三三五	一六九	一三四	一二七	一四九	一六一	
三四一	四二	一八	一五	二五	二四	
八	三	二	六	四	三	
七九	六	六	一五	八	一三	
七〇	九	六	七〇	五九	五六	
四三	五	六	二	三	五	
一、三三三	一四七	九八	一〇八	九九	一〇〇	
三三	三三	三六	一九	五〇	六一	

年 度	大 正 三 年 度	同 四 年 度	同 五 年 度	同 六 年 度	同 七 年 度	同 八 年 度	同 九 年 度	同 十 年 度	同 十 一 年 度	同 十 二 年 度	同 十 三 年 度	同 十 四 年 度
受 前年越	一	八	六	六	三	三	三	三	三	三	三	三
受 付	四三	五〇	六一	七四	八六	六〇	五七	六五	六九	六五	六五	九七
理 計	四三	五八	七七	九〇	一一二	九四	七九	一〇〇	一四六	一二二	九三	一四二
裁 決	一〇	八	一七	一五	二	一五	一五	一五	二五	三	三	三
既 不繼續	四	六	五	四	九	八	四	五	七	六	二	三
不開始	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
不 要	三	二	三	三	四	四	一	二	三	三	四	四
其 他	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
計	三五	四三	六二	七五	七七	七三	四七	五〇	九〇	七九	七〇	九〇
未 濟	八	一六	一六	二五	三	三	三五	五〇	五六	四	四	五二



昭和六年九月五日印刷
昭和六年九月八日發行

朝鮮總督府遞信局

京城府蓬萊町三丁目六十二番地

印刷所 朝鮮印刷株式會社



寄贈

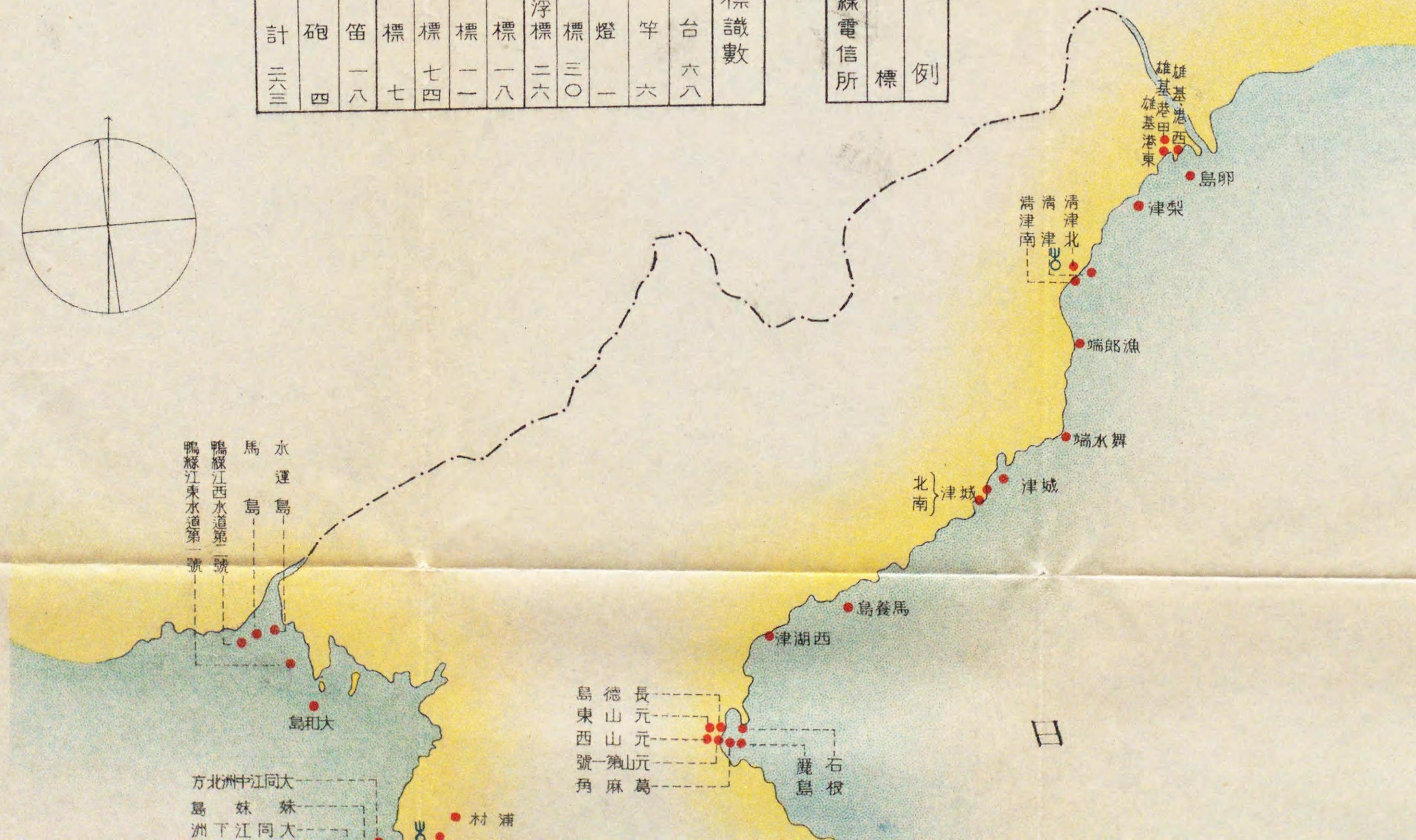
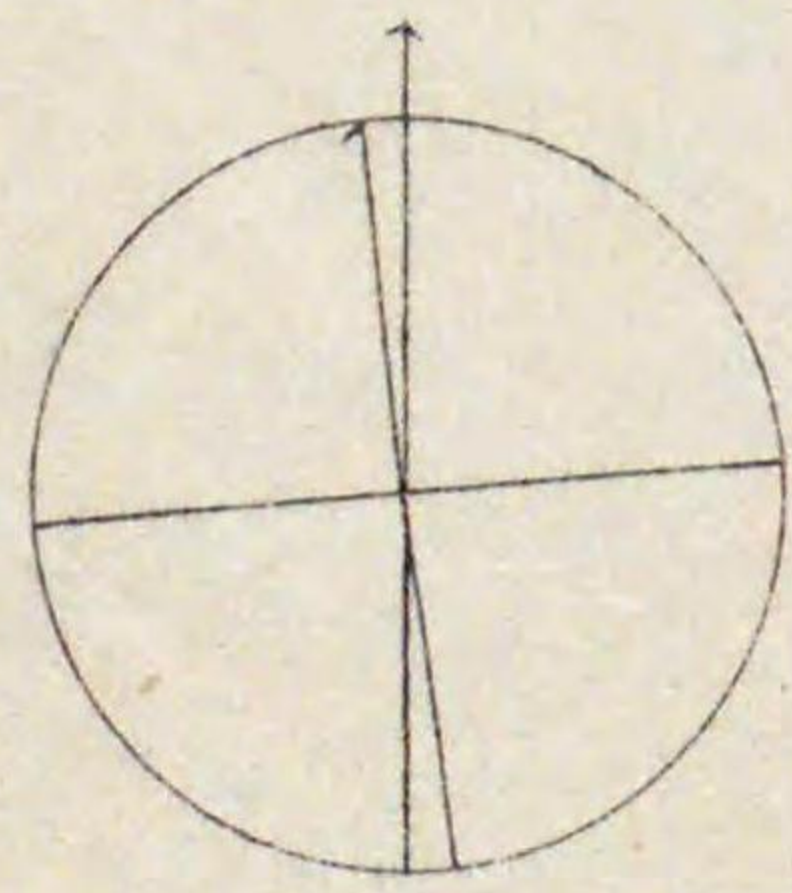
衆議院
6.12.14
圖書館



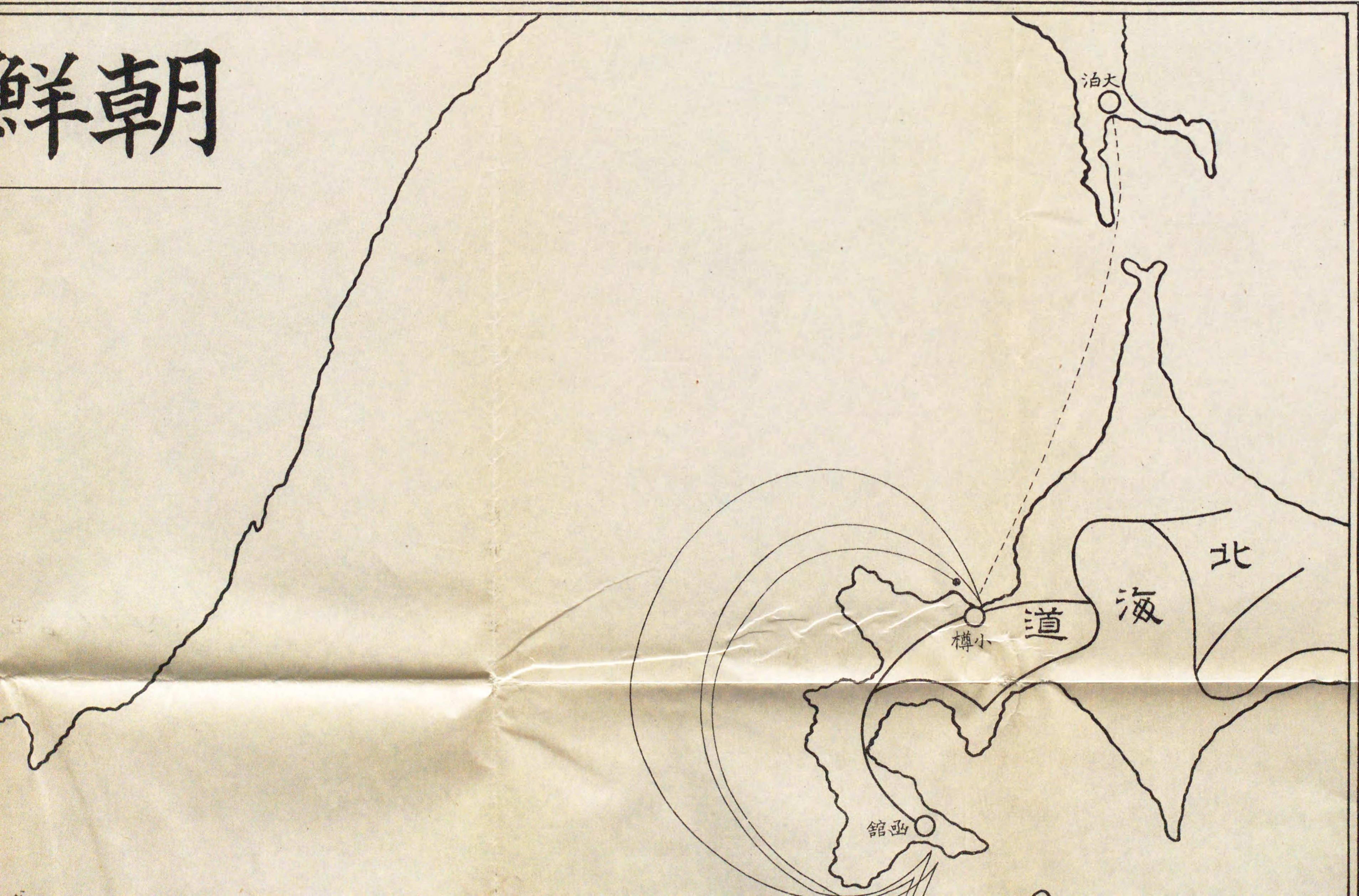
朝鮮航路標識配置圖

號	警	霧	標					標			航路標識數	
			澤	浮	導	立	挂	燈	導	燈		燈
合	霧	霧	澤	浮	導	立	挂	燈	導	燈	燈	三六八
計	砲	笛	標	標	標	標	燈浮標	標	燈	竿	台	
三	四	一八	七	七四	一一	一八	二六	三〇	一	六	六八	

九	例
●	夜標
☎	無線電信所



鮮朝

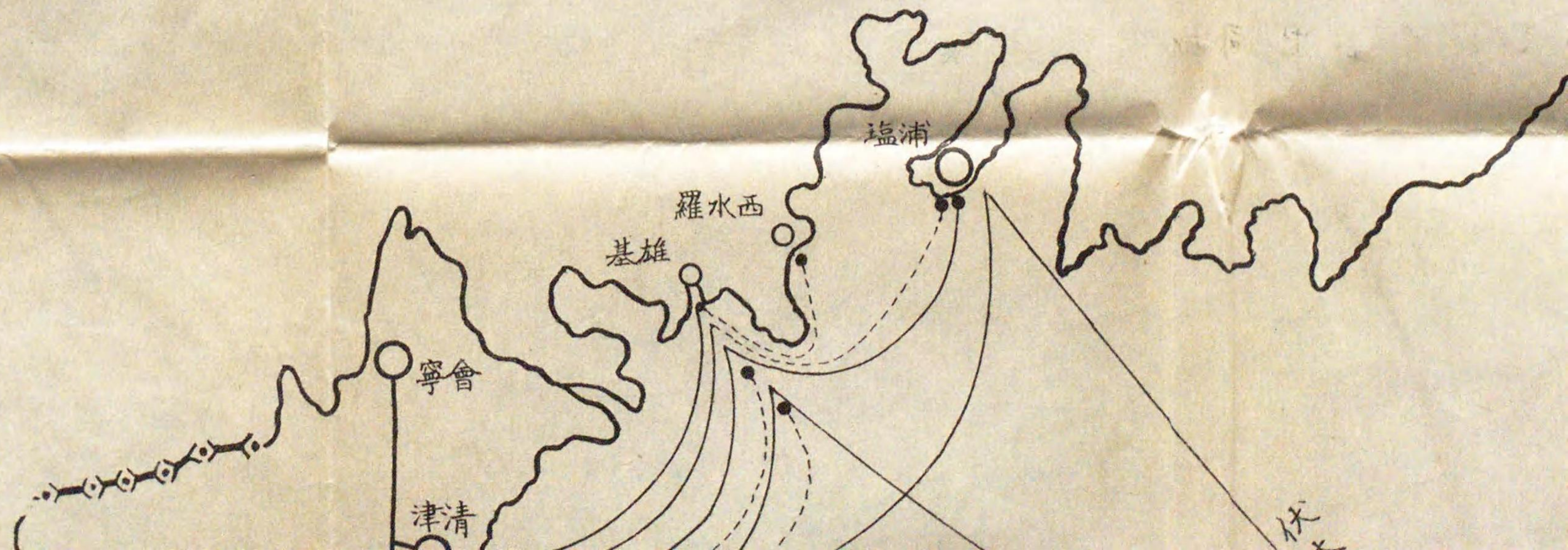


朝鮮總督府命令航路圖

昭和六年度

鴨綠江
 高瀨航路寄港地
 新義州 北義州 義城 清寧 九寧 安哥 甲巖 昌倉 私倉 大里 碧團 碧潼 忠山 楚山 新川 梨山 渭原 江界

滿



楚新梨渭江高美滿文洞慈土中
山川山原口鎮他鎮浦岳洞城城
界江山江

新民府





道海

小樽

函館

大森

青森

秋田

仙臺

新瀉

福島

本

伏木海塩線 (焚無焙粉)

北海道新瀉線 (北鮮寄港)

山江 吉倉 嚴奇學城 下義 路寄港地
也鎮口原山川山口潼團里洞城洞浦浦鎮州洞州

滿

洲

朝



塩浦

羅水西
基雄

寧會

津清

津大漁

化良大

浦四

津城

川端

仙群

湖遮

昌新

浦新

原洪

潮退

山元

底庫

(川通)

箭長

城高

(津巨)城行

(浦大)陽襄

(津文注)陵江

木安

降三

津湖里

島陵巒

伏木海塩線 (共軌)

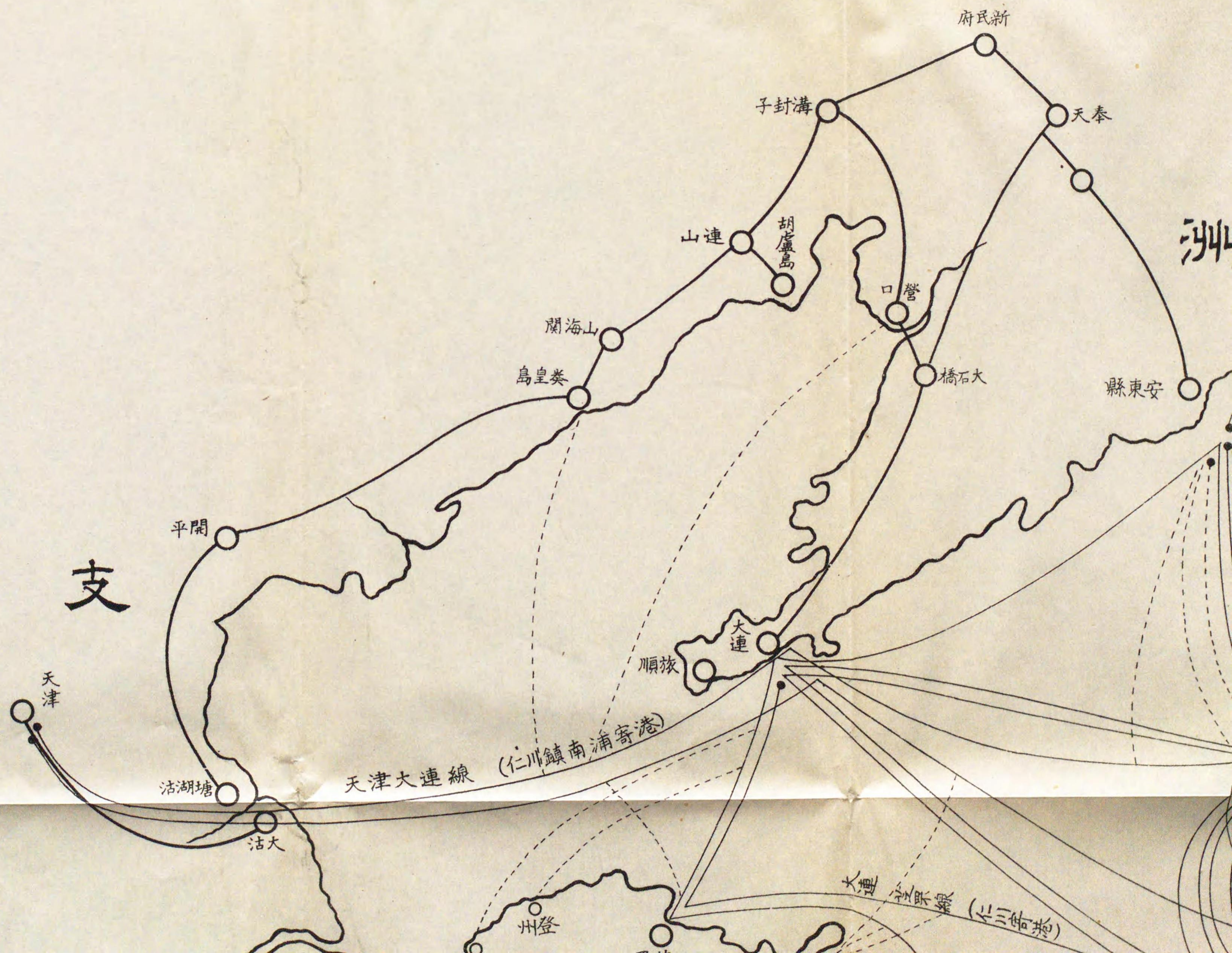
北海道新

青森鐵道線

雄基大阪線

(三管港)

山城 岳浦 山口
江城 江洞 鎮洞 口口 洞鎮 他鎮 口原 山川 山口





濟州島寄港地再掲



北海道新瀉線 (北鮮寄港)

津州青島線

釜山浦塩大阪線
雄基東京線

朝鮮北海道大連線

新義州大阪線

線島州濟山釜

釜山博發線

連線

鮮



沽湖塘

沽大

天津大連線 (仁川鎮南浦寄港)

州登

龍口

果芝

衛海底

青島

那

大連 聖果線 (仁川寄港)

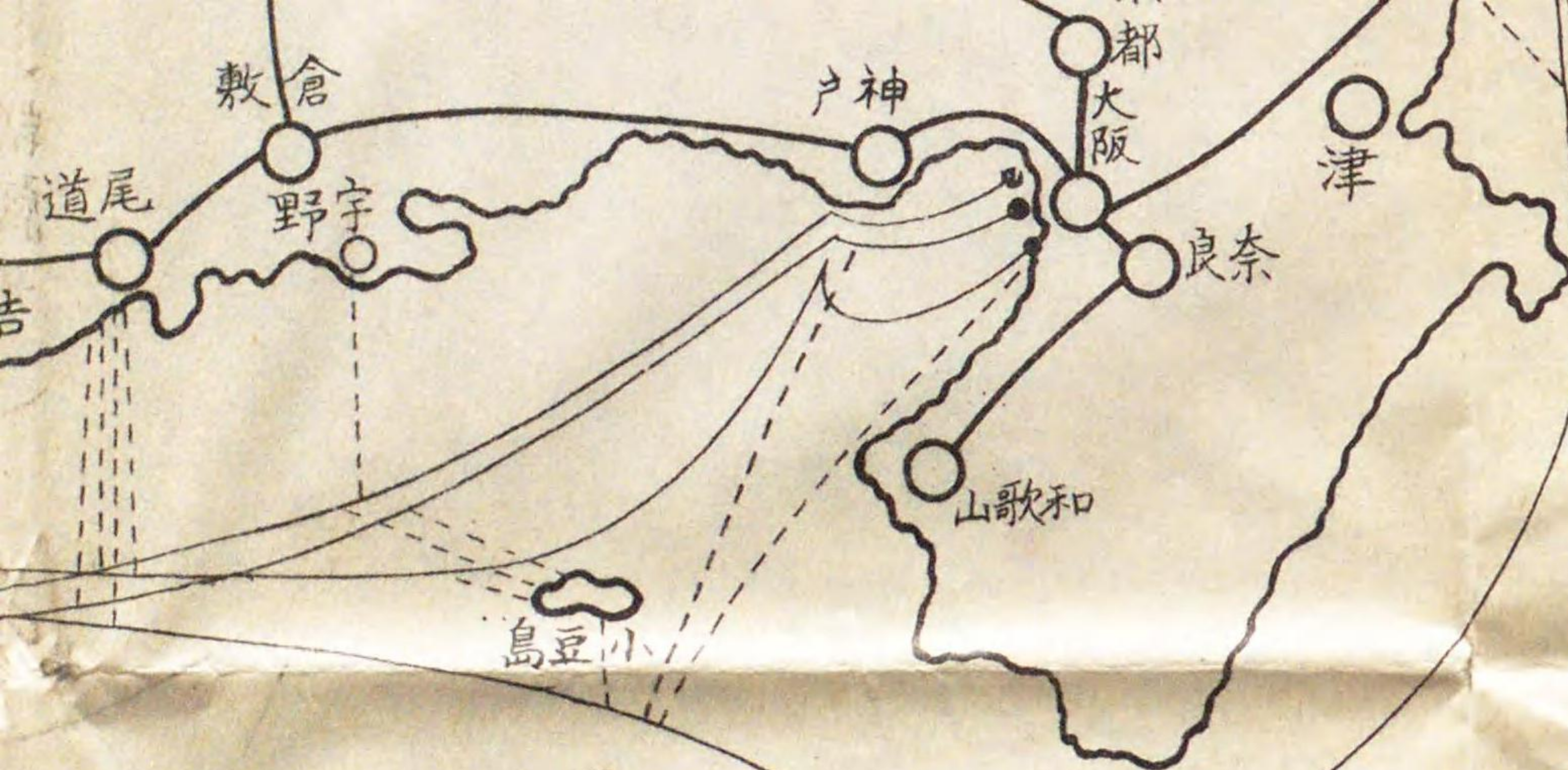
線那支北鮮朝
線海上鮮朝

朝鮮

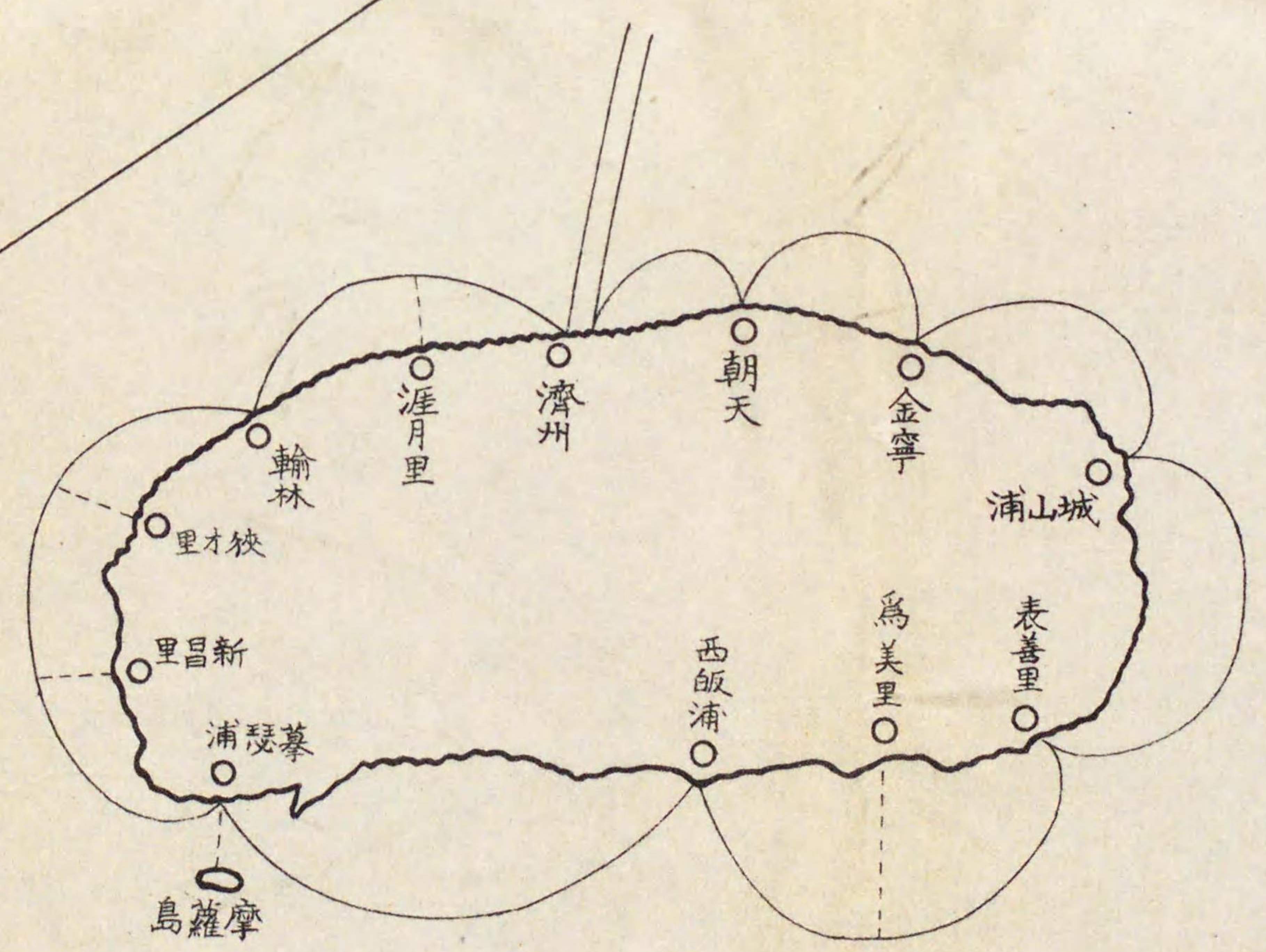
長崎大連線

島青





濟州島寄港地再掲





崎
大
連
線



海上