

569-182



1200501517789

569

182

昭和四年

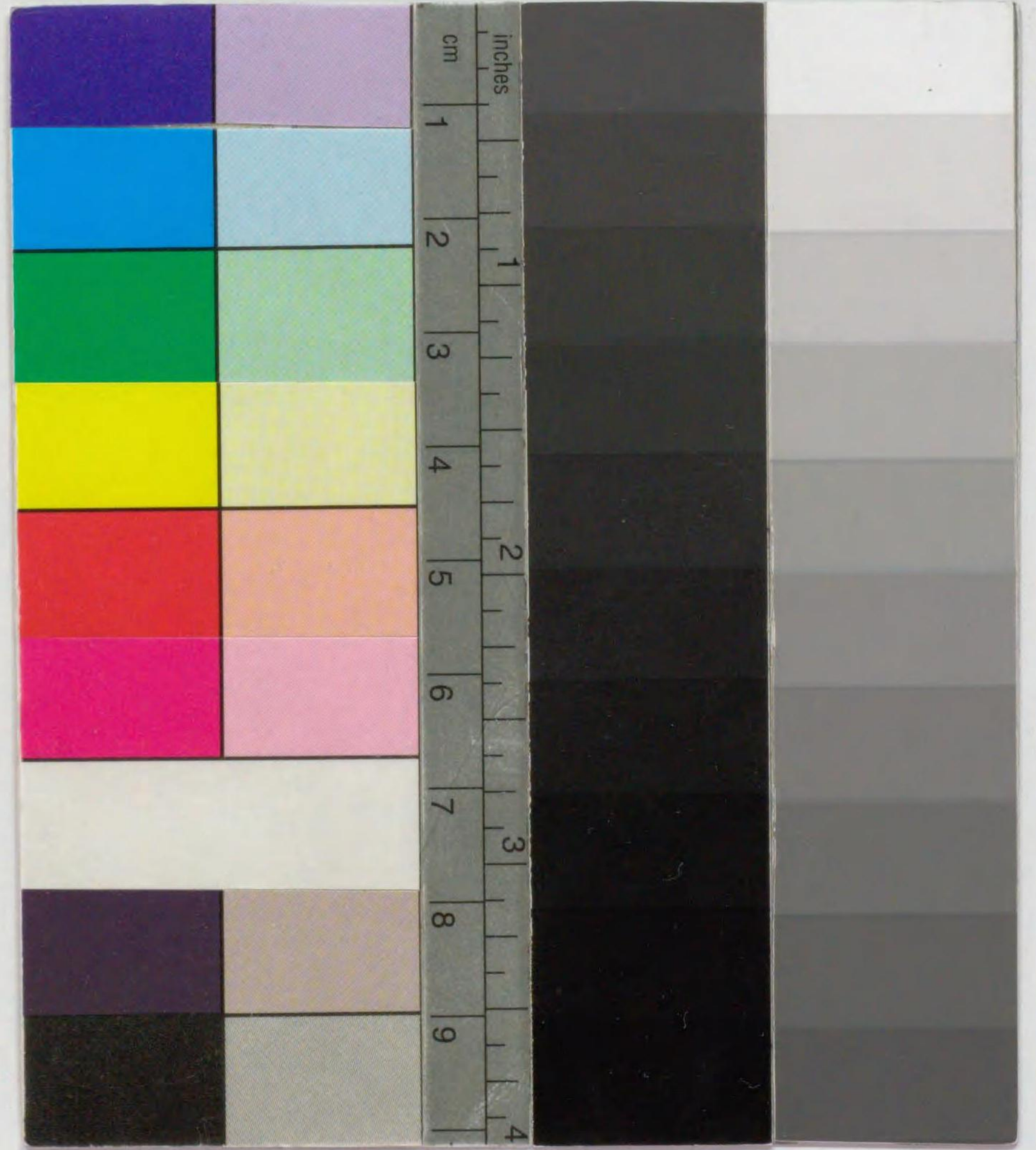
# 朝鮮の遞信事業

朝鮮總督府遞信局

〇 複写

5

18



朝鮮の

通信書





遞信事業



本書は最近に於ける朝鮮の遞  
信事業の一斑を紹介せんが爲  
に編纂したものであります。

昭和四年九月

發行所寄贈本

保険人は人生の不安を除く



朝鮮簡易生命保険

569-182

# 朝鮮の遞信事業

昭和四年

## 目次

一	創始	一
一	組織及職員	三
一	遞信官署の沿革	三
二	遞信官署と所管事務	五
三	遞信従業員の比較	七
四	遞信吏員の養成	七
五	海員の養成	一
六	遞信現業員共済組合	三
一	通信	一五
一	通信事業の沿革	一五
二	通信事業の概況	一七

目次



三 通信機關合同當時並に施政當時と現今との比較……………二七

一 朝鮮簡易生命保險……………二九

一 航 空……………三〇

一 施設の概要……………三〇

二 民間航空事業の概況……………三一

一 海 事……………三一

一 海運事業の沿革……………三一

二 海運事業の概況……………三二

三 施政當時と現今との比較……………三三

一 電 氣……………三三

一 電氣事業の沿革……………三三

二 電氣事業の概況……………三四

三 施政當時と現今との比較……………三五

一 瓦 斯……………三五

一 發電水力……………三六

一 遞信歲計……………三九

# 朝鮮の遞信事業

昭和四年

## 創 始

朝鮮に於ける往古の郵政に關しては殆ど文獻の徵すべきものがなく、從て茫漠として洵に考證に困難を感じるのであるが、新羅炤智王の九年(顯宗天皇三年西曆四八七年)四方に郵遞を置き有司に命じて官道を治めしめたのを以て、即ち朝鮮に於ける郵遞制度としての最初のものであらうと思料されるのであります。

高麗朝の初めには驛路を分ちて大路、中路、小路と爲し、驛毎に丁戸(郵遞に従事すべき軍丁を供給する家)を置き、而して各驛の丁戸は所在地の驛勢又は地勢上の要衝等に由り、之を分ちて六科と爲し、即ち一科の丁戸に屬する軍丁の數は七十五にして二科は六十三、三科は四十五、四科は三十、五科は十二、六科は七と丁戸の等級に依り夫々其の配屬すべき軍丁の定員が決定せられました。

又軍事に關する文書を傳送する爲には懸鈴傳送式(鈴を懸け、皮袋に文書を納めて

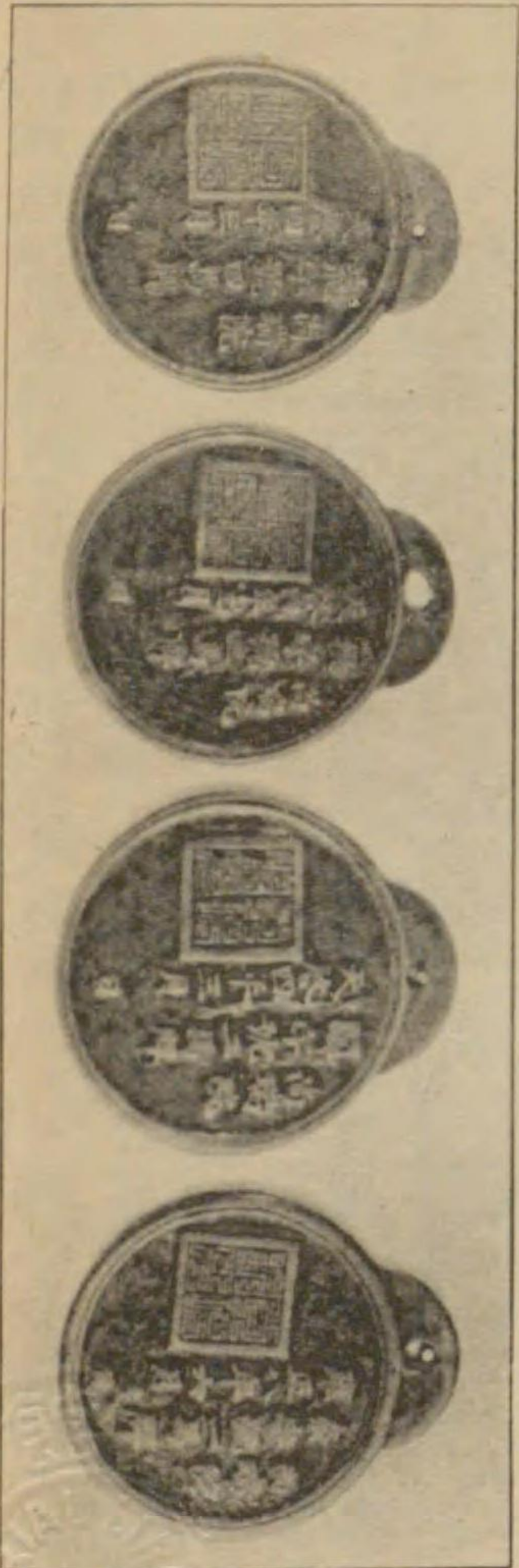
傳送する方法であつて、三急には三懸鈴を用ひ、二急には二懸鈴、一急には一懸鈴と其の緩急に隨て懸鈴の數を増減す) 及皮革傳送式(津驛即ち水邊の驛間に行はれた傳送方法であつて一日の遞送里程を季節に依りて加減す)の制度が設けられました。

成宗二年(圓融天皇永觀元年西曆九八三年)には各驛に驛長を置き、驛務を管掌せしめ、元宗十五年(龜山天皇天長二年西曆一五九九年)には明朝の例を模倣し、擺撥(公文書の類を急送する爲に設けたる驛站)を設け、軍事に關する文書のみならず一般公文書をも傳送する制度が定められました。擺撥には騎撥と步撥の二種があり、騎撥とは騎馬遞送にして二里半毎に一站を設け、站には撥將一、軍丁五、騎馬五匹を置き、步撥とは歩行遞送にして三里毎に一站を設け、站に撥將一、軍丁二を置き、當時又馬牌の制度がありました。

馬牌とは官の高卑に依り驛に於て供給すべき馬匹の數を定めた榜牌であつて尙瑞院(璽寶、符號、節、鉞の出納を司掌する官衙)に於て之を給付し、銅を以て之を作り、其の形狀は圓く、一面には各品數(位階)に依り馬を書き、他面には字號年月日等を記したるものであります。



(面表) 馬牌



(面裏) 馬牌



顯宗(後西院天皇及靈元天皇の朝  
西曆一六六〇年、同一六七四年)の朝に至りまして京畿に監司を置き、六郵館を創立し、驛馬の事務を管掌せしめました。而して此等の時代に於ける郵遞制度が主として軍事上又は官廳相互間に往復する文書の送達に使用せられましたことは諸他各國と其の軌を一にして居るのであります。

## 組織及職員

### 一 官署の沿革

明治三十八年二月、日本政府と韓國政府との間に日韓議定書の締結せらるるや、先づ韓國通信機關の全部を我國に於て管理するの己むを得ざるを認め、其の協約案を樹て同三十八年四月韓國通信機關の委託に關する取極書の調印を了り、幾多の難關を排し迂餘曲折を経て明治三十八年七月遂に之が引繼を完了し、明治三十九年一月初めて統監府通信官署官制の發布を見ました。而して右發布に伴ひ、統監府通信管理局、郵便局、郵便所及取扱所の設置を見、茲に系統上遞信省の管轄を離れ、韓國に於ける帝國通信事業の一切の組織を完成したのであります。

明治四十三年八月、日韓併合の鴻業成るに及び同年十月統監府通信管理局を朝鮮總督府通信局と改稱し、通信行政事務と共に航路標識、氣象觀測及電氣事業の監督に關する事務をも掌理し、京城郵便局外三局を管理事務分掌局に指定せられ、大正三年三月には更に清津郵便局をも追加指定せられました。

郵便爲替貯金管理事務に關しては其の一部を除き、遞信省と協定を遂げ、便宜郵便爲替貯金管理所（現時の貯金局）に於て之を執行せしめて居りましたが、明治三十九年十一月之を統監府通信管理局に移管し、爾來事業の進運に伴ひ、之を分割掌理するの必要を認め、明治四十三年十月、朝鮮總督府郵便爲替貯金管理所（現時の朝鮮總督府貯金管理所）を設置し、一切の事務を掌理せしめました。

朝鮮に於ける海事行政は從來之を大別し、航路、船舶及海員に關する事務は度支部又は税關に於て之を掌理し、航路標識に關する事務は通信局に於て之を管理して居りましたが、事業の統制上之を同一系統の下に配屬せしむるの必要を認め、明治四十五年四月、朝鮮總督府遞信官署官制施行せられ、通信局を遞信局と改稱し、度支部及税關所管の海事事務は擧げて遞信局の所管に移し、同時に航路標識管理所を廢止し、茲



遞 信 局



舊 韓 國 通 信 院

に海事行政の統一を見るに至りました、而して本官制の改正に伴ひ、従來通信局の所管たりし氣象觀測事務は本府内務部に移管しました。

大正三年六月、特に指定したる郵便局に於て、朝鮮船員令の規定に依る管海官廳の事務を掌理することと爲り、又朝鮮海員懲戒令の實施に伴ひ、海員の審判に關する事務を司掌する爲に朝鮮總督府海員審判所を遞信局内に設置し、事務を開始しました。大正十二年五月、電信局及電話局の設置を見、昭和二年一月よりは航空に關する事務をも遞信局の所管とせられました。

昭和二年九月郵便爲替貯金管理所を貯金管理所に改め京城の外釜山にも同年十二月貯金管理所を置かれました。

昭和四年七月より朝鮮簡易生命保險に關する事務をも遞信局に於て掌理することと爲りました。

## 二 遞信官署と所管事務

朝鮮に於ける遞信官署は之を分ちて遞信局、貯金管理所、郵便局、電信局、電話局

及郵便所とし、逓信局は郵便、郵便爲替、郵便貯金、朝鮮簡易生命保険、電信、電話、航路標識、海員の養成、發電水力及航空に關する事務を管理し、航路、船舶、海員、電氣事業及瓦斯事業の監督に關する事務を掌理して居ります。

貯金管理所に於ては郵便爲替、郵便貯金の檢査計算に關する事務を掌り、郵便局及郵便所に在りては郵便、郵便爲替、郵便貯金及朝鮮簡易生命保険の事務を掌り、電信、電話事務及特に指定したる郵便局所に在りては海員に關する事務をも兼掌して居ります。

電信局は電信に關する事務を、電話局は電話に關する事務を掌理し、外に電信取扱所又は電信電話所を置き電信電話事務を取扱はしめて居ります。

又總督の指定したる逓信官署は國庫金の出納竝に郵便物の出港税に關する事務をも掌り、而して逓信局の管掌事務の一部を分掌せしむる爲に、郵便局を指定し區域を定めて郵便、電信、電話局所の監督に關する事務をも掌理せしめ、又別に海事に關する事務を分掌せしむる爲に地方に海事出張所を設置して居ります。



京 城 郵 便 局



舊 漢 城 郵 遞 司



### 三 遞信從業員の比較

最近の調査に依る遞信部内の従事員數は一萬二千四百九十六人であつて、其の内朝鮮人の從業員數は五千八百五十七人に及んで居ります。而して通信機關合同以來に於ける遞信事業の發展膨脹に伴ふ從業員數の増加の狀況を示せば左の通りであります。

#### 從業員數の比較

年	内地	朝鮮人	計
通信機關合同當時(明治三十八年)	七三六	一、三〇六	二、〇四二
施政當時(明治四十三年)	三、四三三	一、五九九	五、〇三二
現(昭和四年)	六、六三九	五、八五七	一二、四九六

### 四 遞信吏員の養成

朝鮮に於ける遞信吏員の養成は明治四十一年に創められ、爾來年々養成を繼續して

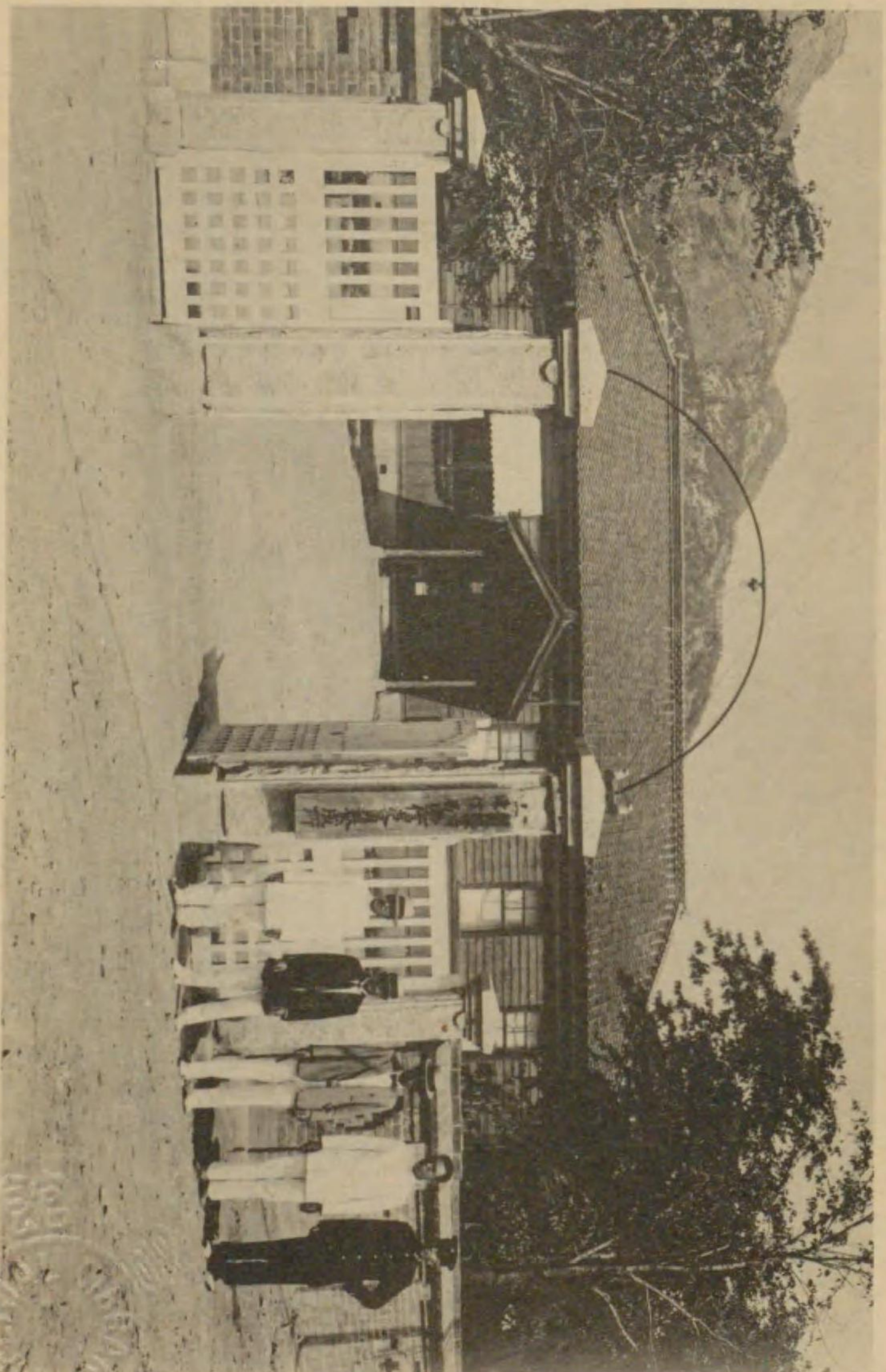
居りましたが猶、小規模であることは免れませんでした。然るに時恰も歐洲大戰の時局に際會し、従業員の拂底其の極に達するや、從來の養成機關を革新擴張する必要を認め、大正七年一月始めて遞信吏員養成所を設置し、爾來毎年養成人員を増加し現今に至りました。

今、吏員養成所に於ける傳習生の種類及其の概要を擧げて見るに、

普通科通信生 本科生は年齢十四歳以上二十歳（郵便所に勤務する者は二十五歳迄とす）以下の男子又は十四歳以上の家事に繋累のない女子に對して、高等小學卒業程度の試験を行ひ選抜入學せしめ、遞信局吏員養成所及釜山郵便局（釜山局に在りては第三部普通科通信生に限る）に於て養成するものであります。

而して本科生は之を分ちて第一部、第二部、第三部とし、第三部普通科通信生は郵便所長が之を推薦するのであります。

第一部普通科通信生は電信事務に、第二部普通科通信生は郵便及電信事務共通に、第三部普通科通信生は郵便所の一般現業事務に従事せしむるものであつて、養成期間は第一部、第二部普通科通信生は何れも一箇年間にして、第三部普通科通信生は六箇



所 成 養 員 吏 信 遞

月間であります。在學中は日額八十五錢以内の手當を支給し、卒業後は第一部、第二部普通科通信生とも直ちに郵便局所の雇員に採用し、初任月収は四十圓乃至五十圓で漸次増給せしめ、成績優秀なる者は判任官に登用します。

又第三部普通科通信生は相當増給の上推薦郵便所の雇員に採用します。

高等科通信生 本科生は近來鮮内各局に於ける高等通信機の逐年増加するの趨勢に鑑み、之に順應せしむる爲に、此等通信機運用者を育成供給すると共に尙普通科通信生卒業者に向上の途を與ふる趣旨の下に養成するものでありまして、既に第三回の卒業生を出し、夫々主要局に配置し實務に就かしめました。

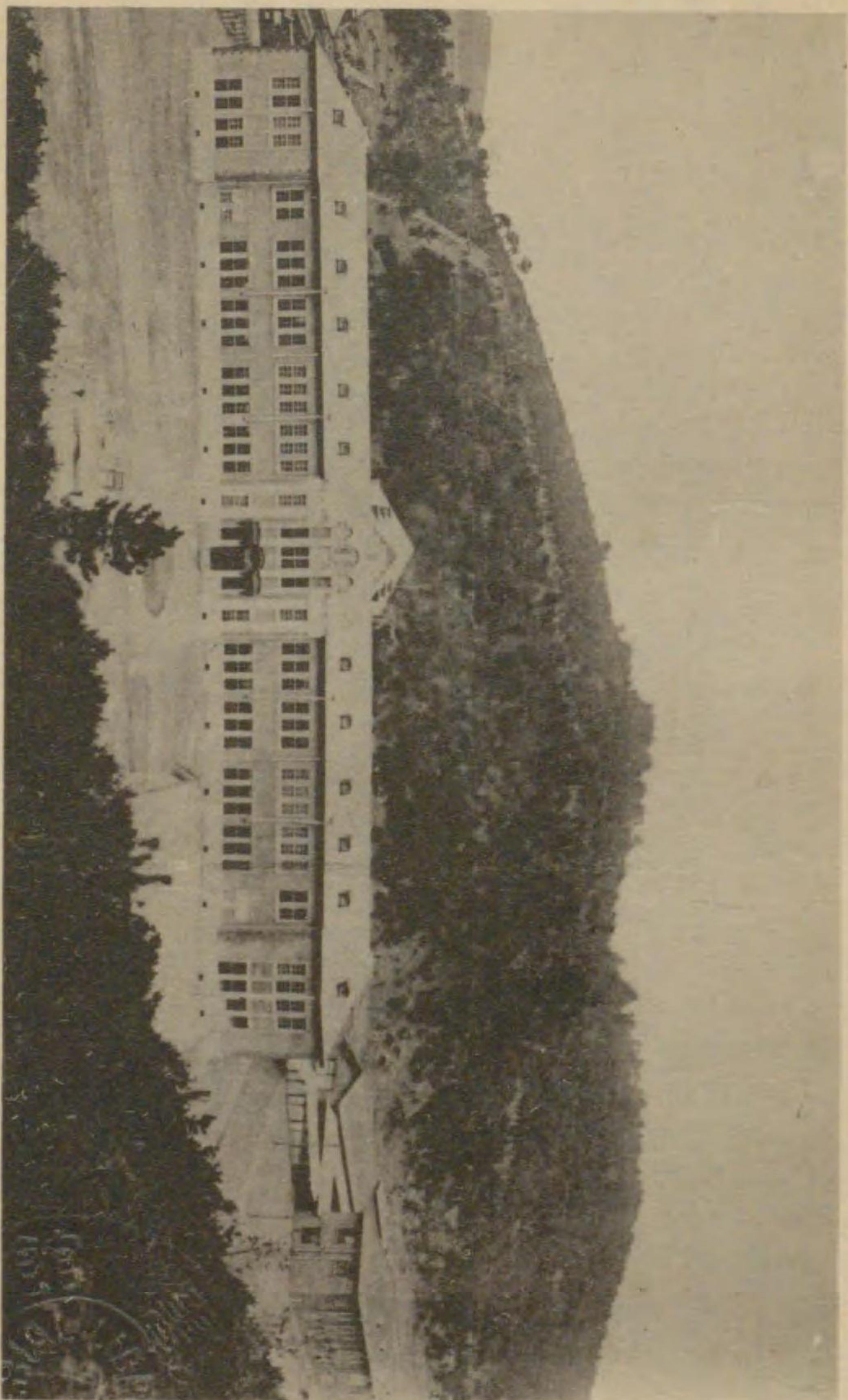
本科に入學せしむる者は普通科通信生卒業後六箇月以上實務に従事したる年齢二十三歳以下の男子中より選抜し、在職の儘入學を命じ、一箇年間遞信局の吏員養成所に於て専ら高等通信術及中等程度の學科を授け、卒業後は漸次判任官に登用します。

工務生 本科生は卒業後部内電信電話の工務に従事せしむるものであつて、年齢十七歳以上二十五歳以下の男子に對し、中學三年修業程度の試験を行ひ選抜入學せしめ十箇月間遞信局吏員養成所に於て養成します。

在學中は手當日額一圓を支給し卒業後は直に工手（雇員）に採用し、初任月収は五十圓乃至六十圓であります。成績技倆に應じ、順次増給せしめ、成績優秀なるものは遞信技手（判任官）に登用します。

航路標識生 本科生は卒業後部内航路標識の業務に従事せしむるものであつて、年齢二十歳以上三十五歳以下の男子に對し、高等小學卒業程度の試験を行ひ選抜入學せしめ、在學中は手當日額一圓を支給し卒業後は助手（雇員）に採用し、凡そ一年内外に於て航路標識看守（判任官）に任用し、初任給其の他は前記工務生と略同様であります。

依託練習生 本科生は部内に於ける優良なる従事員又は部外者にして郵便局所長の推薦する年齢十七歳以上二十五歳以下の男子に對し、中學卒業程度の試験を行ひ選抜し、東京遞信官吏練習所に二箇年間依託入學せしめ、斯業に關する専門の學藝を修得せしむるものであつて、第一部行政科、第二部行政科、技術科及無線通信科の四部に別れて居りまして、在學中は月手當四十圓を支給し、且被服を貸與し、卒業後は判任官に任用し、將來斯業の中堅となるべき人物を養成するものであります。



所 成 養 員 海 局 信 遞



朝鮮人判任官見習生 本科生は部内朝鮮人従事員中の有能者を選抜し、在職の儘入學せしめ、斯業に關する學術を修得せしめ、將來朝鮮人従事員の中堅たるべき人材を養成するものであつて卒業後は順次判任官に登用します、養成期間其の他は高等科通信生と略同様であります。

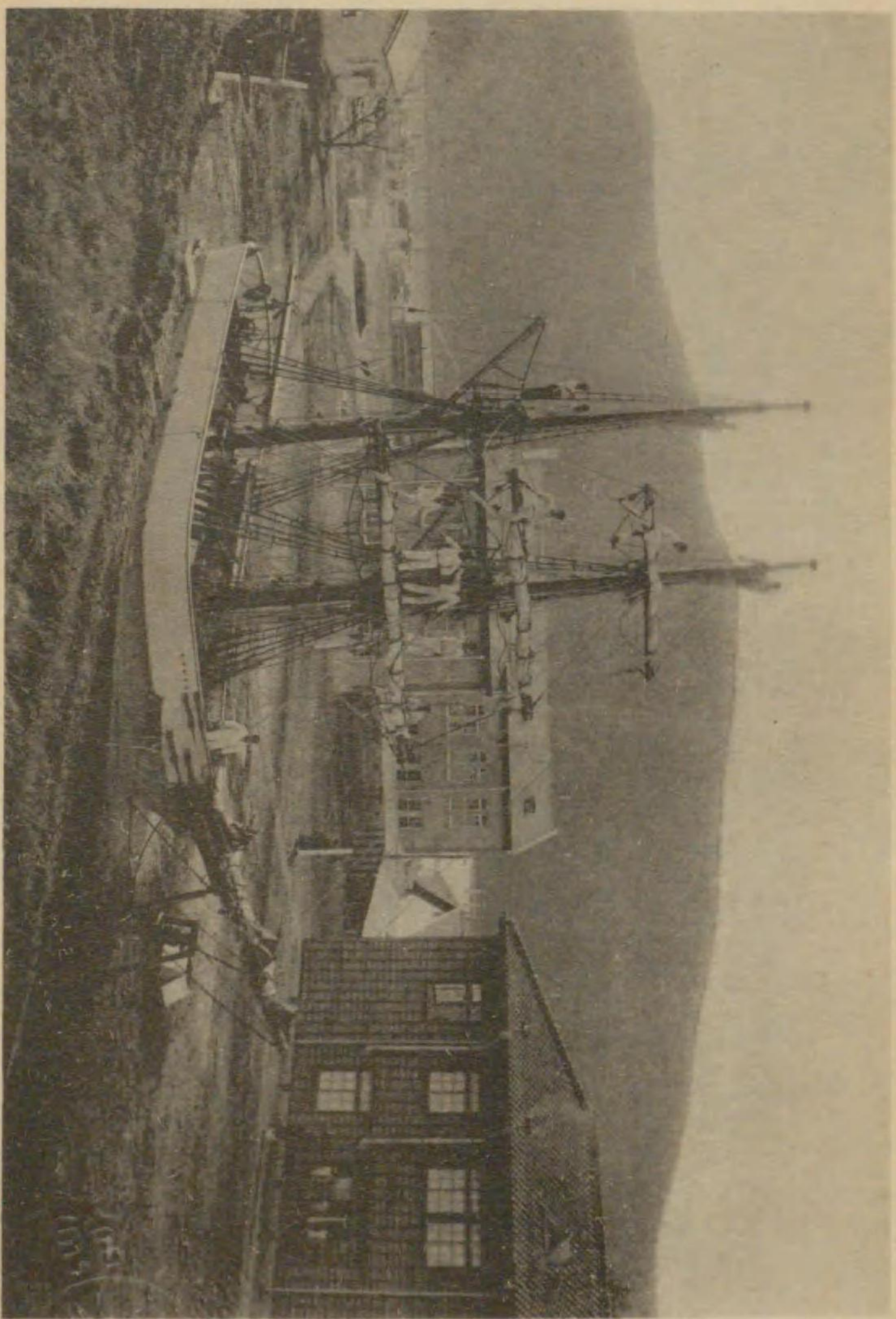
## 五 海員の養成

海員養成所は大正八年七月仁川に設置せられました。當時朝鮮在籍船舶に乗り組みしめる船舶職員即ち海技免狀受有者は約九百名に達して居りましたが、正則なる海事教育を受けざる下級海技免狀受有者が其の大部分を占め、従て大型船舶乗組みの高級船舶職員は主として遞信大臣の交付したる海技免狀受有者であり、時恰も海運事業の好況時に際會し、其の免狀の効力が内鮮共通なる關係上該高級職員の内地在籍船舶に轉職するもの輩出し、爲に朝鮮在籍船舶の一部をして、運航停止の危惧を懐かしむるの情勢に立ち至りましたので、本府に於ては朝鮮海員の需給調節を計り、將來に於ける朝鮮海運の自給自足の基礎を確立するの目的を以て、海員養成所を設置したのであ

ります。

而して當時に於ける入學志願者は半島海運の勃興に伴ひ逐年増加の趨勢を示し、教授上幾多の不便を感じるのみならず、校舎が全く狹隘を告ぐるに至りましたので、昭和二年八月經費十七萬圓を投じ、鎮海に現校舎を新築し、仁川より移轉したのであります。

而して新築に依り大いに面目を一新すると共に内容の充實を計りましたが、本養成所が實業學校令に依らざる關係上、他の上級學校との連繋なく、又海軍豫備練習生規則の適用を受けざる爲、就學の中途に在りても徴兵に應ぜなければならぬ不便がありますので、近く此等の諸問題の解決を計り將來の發展に資せんとしつゝあります。而して開所以來已往十箇年間に於ける海員養成所の卒業者は本科八回、八十一名（内地人二十五名、朝鮮人二十六名）、別科三十五回、四百九十名（内地人五十二名、朝鮮人四百三十八名）、練習科三回十九名（内地人十三名、朝鮮人六名）現在生徒は各科合せて百五十一名（内地人四十六名、朝鮮人百五名）に達し、内練習科を終了したる者は朝鮮及内地の船舶職員試験に合格し、何れも高等海技免狀を得て、近海竝に遠洋航路



信局海員養成所內陸上帆船

船舶に乗組み服務して居ります。

次に別科修業者に在りては其の大多數が朝鮮在籍船舶に下級船員として乗組み何れも好成績を挙げ、尙、中には朝鮮船舶職員試験に合格し、海技免狀を得て沿岸船舶の職員として乗船服務して居る者もあります。

以上が海員養成の大要であります。已往の實況より徴するに朝鮮人生徒中學業半ばにして退學する者多く、前途有爲の生徒をして徒らに志向を過らしむるの虞もあり、洵に危惧の念に堪へないのであります。之は畢竟生徒の志操の堅固ならざるに基因すると雖も、一面海事思想の幼稚を物語る一證とも見るべく、尙進んで生徒の家庭の内容に就き穿鑿して見る時は全く學資の不充分の爲已むを得ず中途退學する者も亦相當數に上るやに認められ、半島海運事業の前途に對し、洵に憂慮に堪へざる現象と思量せられますので當局に於ても此の點に留意し、就學手當の給與等目下之が對策に就き考究中であります。

## 六 遞信現業員共濟組合

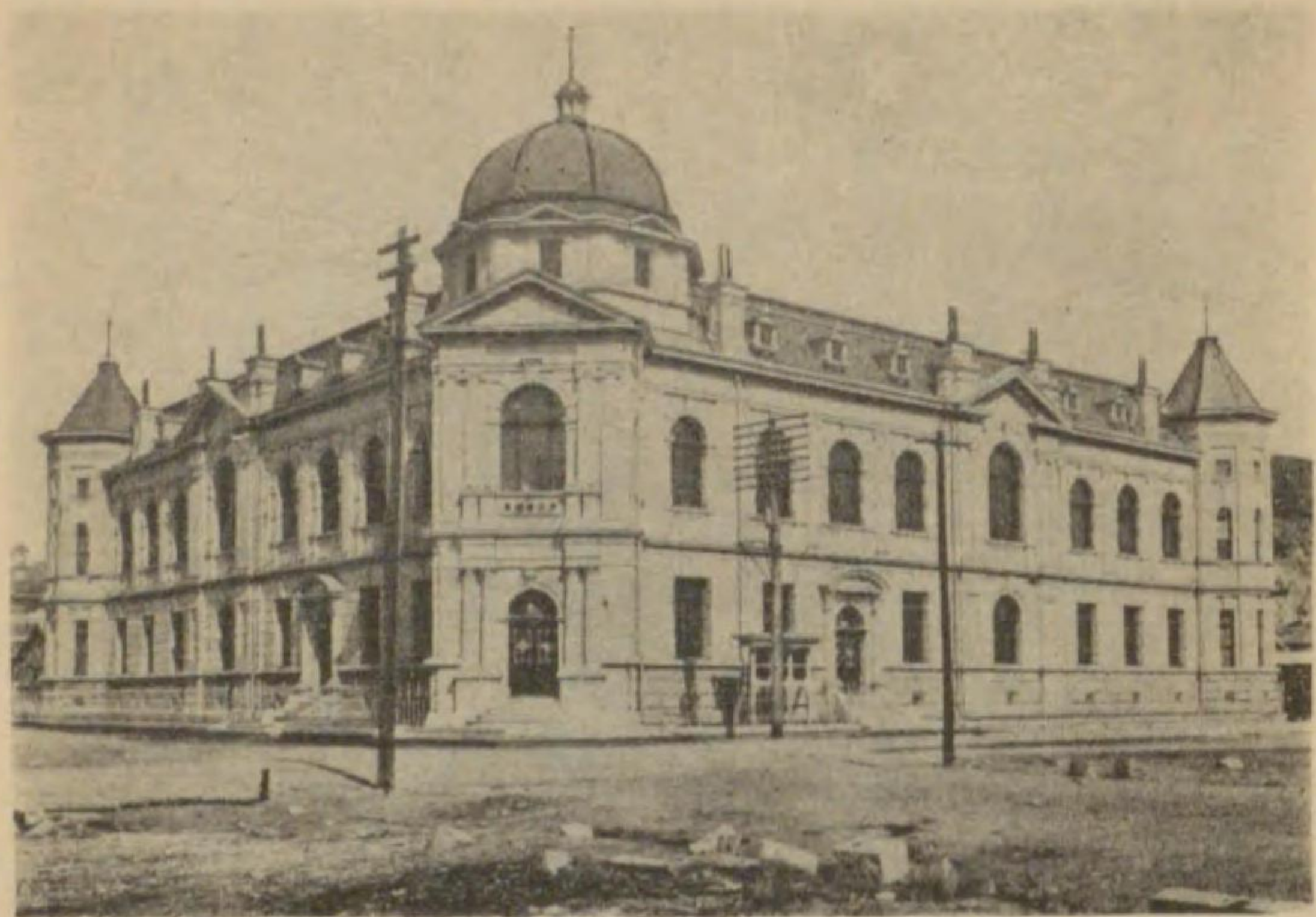
逓信官署の従業員中約八割を占むる現業員に對し、相互救済の保障を與ふるの必要を認め、大正十年一月逓信官署現業員共済組合を創設しました。

政府の補給金並に組合員の掛金を以て原資とし、雇員以下の現業員に對しては甲種組合員として義務的に之を加せしめ、其の他の従業員に對しては乙種組合員として任意加入を認めて居ります。而して本組合は朝鮮總督の監督に屬し、逓信局長が之を管理し、現在に於ては共済給與金の種別を殉職、傷痍、疾病、特症、療養、醫療、産婦、死亡、葬祭、災害、脱退及勤續の十二種に區別して居ります。

最近に於ける本組合の概況は組合員一萬三十六人にして、其の資産は百六萬九千八百七十三圓に上り、創立以來規定に基き給與せられたるものは受給者數二萬七千六百十四人にして、其の金額は九十六萬五千六百六十五圓に及んで居ります。

低利貸付 共済組合の附屬事業として組合員若は其の家族が不慮の災厄に罹り、生計窮迫したる者を保護救済の目的を以て低利貸付金制度を設け、大正十四年四月より之を實施しました。

又組合員の福利増進施設として組合員の生計に必要な物品又は辨當等の供給の目



釜山郵便局



平壤郵便局

的を以て購買組合を組織し、之が資金を要する局所に對し、共済組合資金中より融通貸付の途を開き、昭和二年九月より之を實施しました。

共済年金 本制度は活動力を減耗して退職したる組合員の退職後の生活に安定を與ふるを以て目的とし、恰も官吏の恩給の如く終身間毎年一定の金額を補償するものであつて銳意之が實施に努めつゝあります。

## 通 信

### 一 通信事業の沿革

往時韓國に於て郵便制度と稱し得べきものは税關相互間に往復する文書の送達に於て僅に其の形態を認むるに過ぎなかつたが、明治二十九年内地人を郵政顧問に傭聘し日本の郵便條例に倣ふて郵便規則を制定し、茲に初めて不完全ながら近世的郵便制度の創始を見るに至りました。其の後幾多の變遷を經、着々改善に勗むる所がありましたけれども、其の成績は依然として不振の状態に在つたやうであります。

帝國政府の韓國に於ける通信事業の創始は明治九年十一月釜山に郵便局を設置したことで、其の後各地の開港に伴ひ、内地人の移住者が漸次増加した爲、明治十三年元山に、同十六年仁川に、同二十一年京城に各郵便局を設置し、それより順次木浦、鎮南浦、群山、馬山、城津及平壤に郵便局又は出張所を設置しました。

三十七八年戦役に際し、韓國政府は自國の現況に鑑み、其の經營せる通信事業を擧げて帝國政府の管理に委託するを得策なりと思惟し、帝國政府と協議の結果、遂に明治三十八年四月韓國通信機關委託に關する取極書を締結し同年七月に至り、從來併立せし日韓同種の機關を合同統一し、茲に朝鮮郵政史上に一時期を劃するに至りました。

其の後統監府の設置せらるゝや、朝鮮に於ける通信事業は擧げて之を統監の管理に屬せしめ、次で明治四十三年日韓併合に伴ひ、通信事業は朝鮮總督の管理に屬し、以て今日に至りました。

今や局所の配置は都鄙を通じ八百十四に達し、通信機關合同當時に比し、實に三百六十九を増加せるのみならず、其の取扱の内容は合同當時に於て大半通常郵便のみを取扱ふ郵遞所なりしも、漸次小包郵便、電信、電話、爲替貯金等の取扱を爲す局所に



元山郵便局



淸津郵便局

改めたる等其の取扱の内容に著しき改善を加へました。

## 二 通信事業の概況

通信機關の普及狀況 郵便局所數は全鮮を通じ、七百四（分室四を含む）にして、面積二十方里、人口二萬七千人に對し一局所設置の割合であります。而して右郵便局所中電信事務を取扱ふ局所六百四十、電話通話事務を取扱ふ局所六百三十四あり、又電信、電話のみを取扱ふ局所として電信局五、電話局三（分局二を含む）、電信電話所九にして、尙外に鐵道驛に於ける電信線を利用して公衆電報の取扱を爲さしめつゝあるもの九十一箇所あります、以下朝鮮に於ける通信機關の分布狀況を内地及其他の地方間と對比して見るに。

郵便取扱局所分布狀況

朝	區	別	局所數	面積		人口
				一	所當	
朝鮮			七三	方里 二〇・九		七、三三三

電信取扱局所分布状況

區	別	局所數	一 局 所 當	
			面 積	人 口
内 臺 關 南	地 灣 内 太 洋	九、二四 三、三 二、六 七	方里	二、七
			積	一〇、三六
			人	一、〇三
			口	一七、八三四
東 廳 管	洋 太 内 灣 地 鮮	三、九 二、九 一、四	方里	二、七
			積	三、六六
			人	三、二九
			口	三、二九
朝 鮮 地 灣 内 太 洋	洋 太 内 灣 地 鮮	一	方里	一、三三
			積	七、八〇〇
			人	一、三三
			口	一、三三

電話取扱局所分布状況

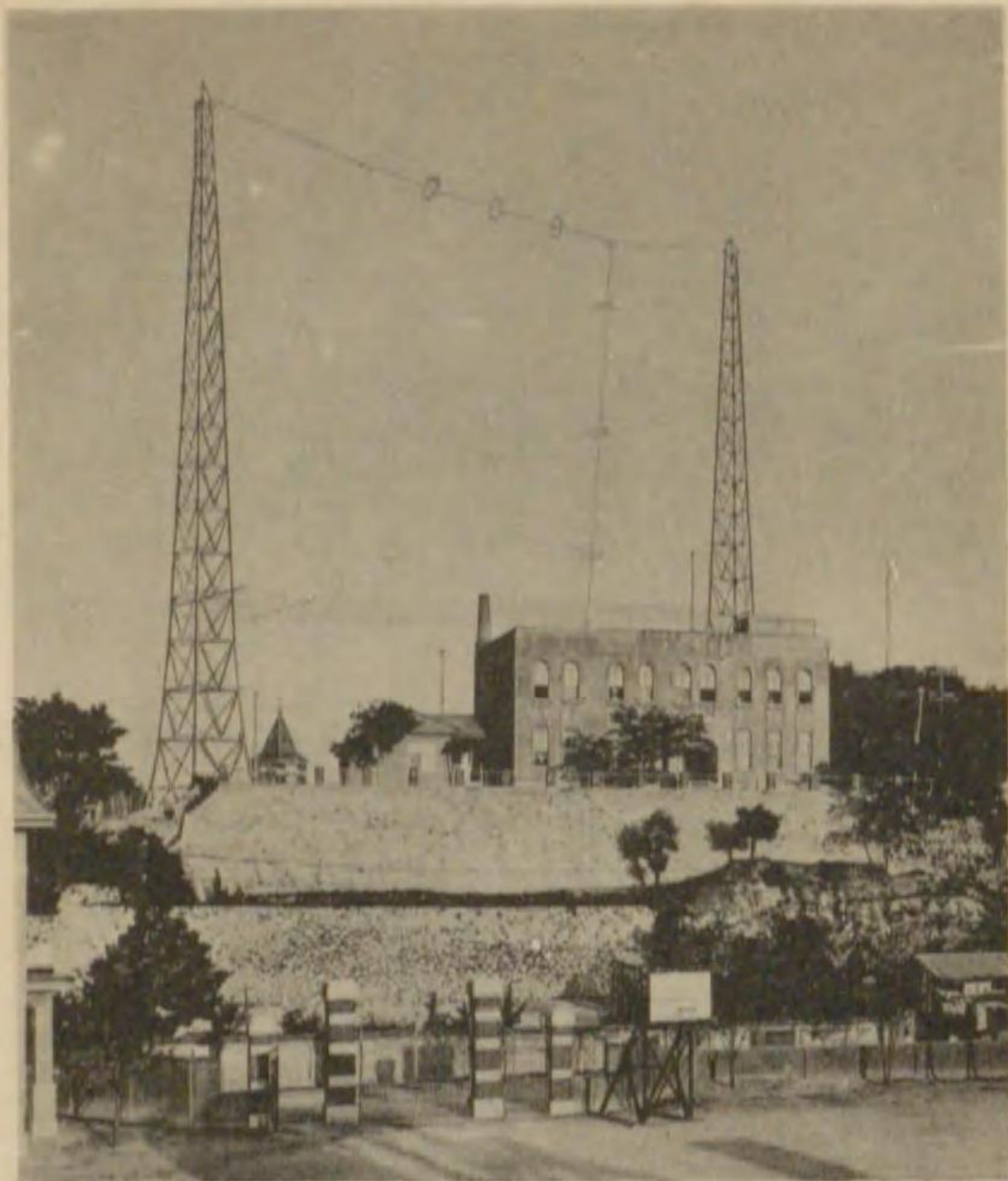
區	別	局所數	一 局 所 當	
			面 積	人 口
内 臺 關 南	地 灣 内 太 洋	七、一 七、一 一、九 一、二	方里	一、九
			積	三、八四
			人	一、四
			口	三、三
東 廳 管	洋 太 内 灣 地 鮮	七、一 七、一 一、九 一、二	方里	一、九
			積	三、八四
			人	一、四
			口	三、三
朝 鮮 地 灣 内 太 洋	洋 太 内 灣 地 鮮	七、一 七、一 一、九 一、二	方里	一、九
			積	三、八四
			人	一、四
			口	三、三

通信線路 先づ郵便線路は鐵道延長二千七十八哩、通常道路延長二千九百五十九里、水路延長一萬五千四百八十九哩で、陸路に於ては朝鮮に於ける道路の發達せる關係上自動車交通頗る發達せるを以て、概ね之を郵便遞送に利用し、實に自動車遞送線路延



長二千百九十九里に及び郵便物の速達上多大の利便を得ました。次に電信、電話回線は、陸上電信線互長二千百二十四里、延長九千二百七里、海底電信線（朝鮮内）互長四十九里、延長九十三里、陸上電話線互長二千二百四里、延長三萬六千五百五十三里、海底電話線互長一里、延長二十五里で、各地の通信状況に照し、地方都邑の連絡の完成を圖ると共に朝鮮と内地、滿洲の主要地との間に直通線を架設し、通信の圓滿なる疏通を圖つて居りますが、近時通信力の増加に伴ひ、改良増設を要するの急なるものあるを以て、全鮮各地發展の趨勢に鑑み、豫算の關係施設の緩急を考慮し、漸次整備擴張を企圖しつゝあり、殊に近時滿洲との交通經濟關係は益々密接となつたので互地間連絡電話實施の緊要を認め、大正十四年十一月竝に昭和三年六月の二回に亘り京城以北主要地と滿洲（安東縣、奉天、長春及大連其の他間）との通話を開始しました、尙朝鮮に於ては警備の必要に基く警備電話回線延長四千五百五十里に及び全鮮各地方に架設普及せるに依り之を公衆電信及電話の通信に利用し、以て通信疏通上多大の利便を得つゝあります。

又無線に於ては從來朝鮮にては三箇所の燈臺（内、一箇所は昭和二年十一月より當分



(上) 京城放送局 (JODK)  
(下) 同放送ノ狀況

休止)に於て、各燈臺間の通信及海軍艦船との中継通信を爲すを目的として小規模の無線電信機を設置し、併て近海航路の船舶との警報通信及海難救助の用に供しましたが、大正十二年四月陸軍所管無線電信の移管を受けたる爲、京城府龍山に京城無線電信局を設置したるを初めとし、木浦、濟州、釜山、鎮南浦及清津にも無線電信局を設置し、公衆通信の取扱を開始して居りますが、右の内京城無線電信局は從來の設備を擴張して在來の龍山局舎を送信所とし、別に清涼里に受信所を設け、京城中央通信所に於て通信を送受するの装置を爲して居ります。

放送無線電話 放送無線電話は輓近内外急激の發達を見つゝあるの狀勢に鑑み、大正十五年十一月社團法人京城放送局の設立を見、昭和二年二月より其の事業を開始しました。

而して昭和四年三月末に於ける聽取者は内地人七千百二人、朝鮮人千三百五十三人、外國人十四人計八千四百六十九であります。

朝鮮に於ける特殊施設 通信事業の各種施設は概ね内地同様の制度を採用し、彼我共通の取扱を爲して居りますけれども、内地其の他の殖民地と事情を異にするを以て

制度上自ら異なるものがあります。其の主要なるものを挙げて見るに

郵便

- 1 普通小包の取扱を爲さず
- 2 小包郵便の出港税、賦課徴収の事務を取扱ふ

電信

諺文電報（朝鮮固有の文字に依る電報）の取扱を爲す

電信

- 1 市外發受用電話の制を設く（加入區域外の地に於て電話通話事務を取扱ふ郵便局所との間に電話の施設を爲し、其の電話機に依り市外通話を爲す制度にして、即ち市外通話のみを目的とする簡易電話交換設備であります）
- 2 警備電話の利用（警備上の目的に基く警備電話を公衆の利用に供す）
- 3 軍用電話の制（軍隊の必要に基き郵便局の中繼に依り又は軍隊相互間軍用に關する通話を爲さしむる制度）
- 1 高額爲替の取扱（金融機關の不備を補ふ必要上特に認可を受けたるものは證書一枚の金額を規定の制限額以上に高むることを得せしむ）

爲替貯金及其の附帶業務

- 2 朝鮮人郵便貯金一部拂殘置額低下（朝鮮人の民度低きに鑑み貯金の拂殘置額を十錢（内地人は五十錢）に低下す）
- 3 郵便振替貯金高額拂出（爲替高額振出認可と同様の理由に基き振替貯金拂出書に對しても高額拂出認可の制を認む）
- 4 開市日に於ける爲替貯金事務の取扱（日曜日に於ては爲替貯金等の取扱を爲さざるも、朝鮮に於ける地方金融の實情に鑑み日曜日が開市日に相當する場合には特に其の取扱を爲さしむ）
- 5 國庫金の取扱（内地に於ては各廳の歳入歳出金を取扱ふも朝鮮に於ては朝鮮總督府及其の所屬官署の歳入歳出金に限り之が取扱を爲す）

通信事業利用の狀況 最近年度中に於ける通信事業利用の狀況は全般を通じ、概して健實なる進歩を遂げ、逐年益々發展の趨勢を示して居るが、今、内地及其他の地方との狀況を對比して見るに、

郵便比較

區別	通常郵便物		小包郵便物	
	引受配達	人口一に對する發出數	引受配達	人口十に對する發出數
朝鮮	二二二,七三三,一七五	一一・六	二,二九二,七六三	三,三二一,九五三
内地	四,八三三,二八七,五二〇	七六・〇	六〇,五五五,八八七	七七,六五七,三三〇
臺灣	九〇,〇三二,三三三	一五・五	六六〇,三三三	一,一五二,六五九
關東廳管内	五九,九三九,一三三	五五・八	三三六,九三三	七九九,六一三
樺太	二,一三三,一八二	一〇〇・七	一四六,〇三三	六〇五,五八五
南洋	五二九,二二二	七・八	五,七七八	二〇,六七〇

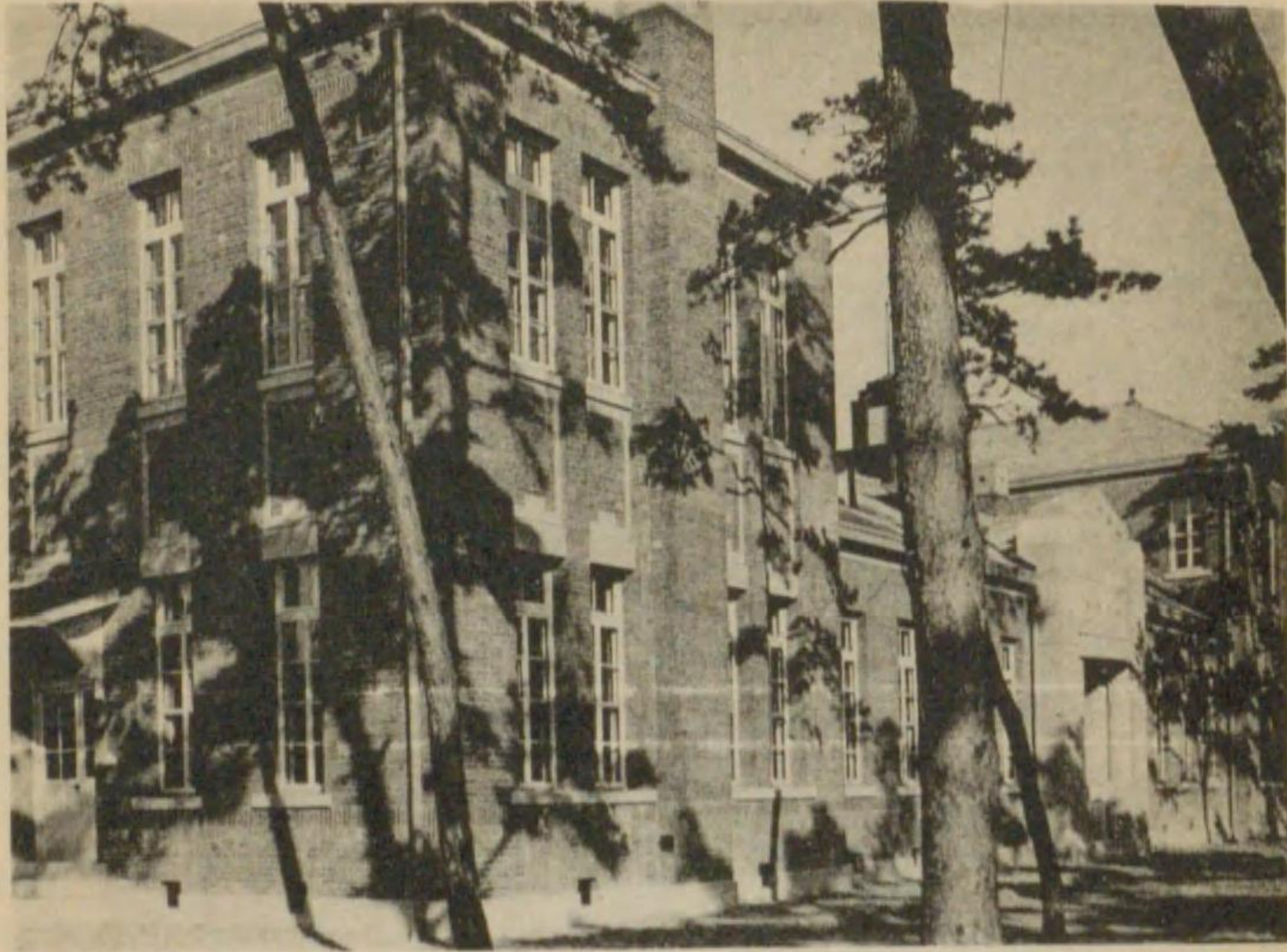
郵便爲替比較

區別	内國爲替(振出)		外國爲替(振出)		内國爲替(振入)	
	口數	金額	口數	金額	口數	金額
朝鮮	五,〇六九,九一三	一一二,五九一,七三三	一〇,五五五	五〇一,八一七	一・六〇	五八・六七

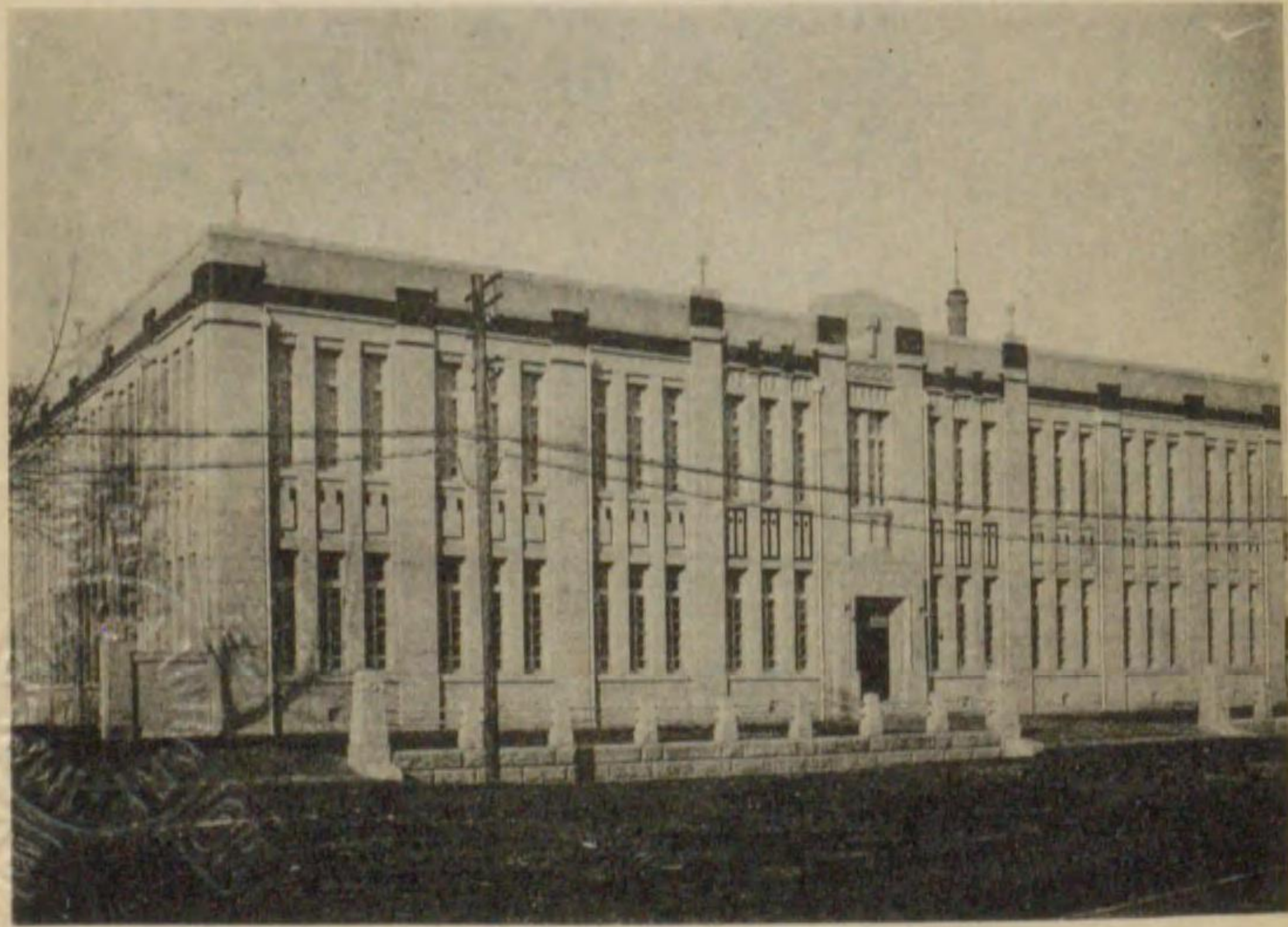
郵便貯金比較

區別	現在		預け人員一人當り金額		人口千人當り	
	預け人員	預け金額	人當り金額	預け人員	預け金額	
内地	三,六〇九,六三九	七九二,九九八,六〇七	三六,二六三	一,五三四,一五七	五・二六	一三九,三三三
臺灣	九〇八,三三六	二八,一三六,九五二	一〇,三七九	三八一,二二〇	二・二七	七〇,〇四三
關東廳管内	五六九,六三六	一七,四九八,九四九	一,九八二	六六,一九三	五・四〇	一三九,六三三
樺太	五三六,〇〇五	三一,八三九,六六八	五九	二,二二一	三六・三四	一,五三四,五七七
南洋	三一,〇九九	五,七七七,七三〇	二六	一,三三一	五・五三	六六,〇七七

區別	現在		預け人員一人當り金額		人口千人當り	
	預け人員	預け金額	人當り金額	預け人員	預け金額	
朝鮮	二,〇三三,九七七	三〇,八〇五,五二八	一五・三	一〇五	一・六一	二五,六七六
内地	三二,三三九,〇七三	一,五七四,三五四,〇九九	四九・七	五二六	二五,〇六〇	三三,〇三〇
臺灣	四六九,五〇七	一〇,二二三,一三三	二一・〇	一一八	三,〇三〇	三,〇三〇
關東廳管内	二四三,九五二	一六,三七三,三三八	六七・二	二五二	一五,五三三	二四,一八
樺太	一〇〇,五七七	四,九〇八,一三三	四八・八〇	四九四	二四,一八	二四,一八
南洋	六四,六三三	八四二,八八一	一三〇・三	一一五	一四,九七三	一四,九七三



所信受里凉清局信電線無城京



局分門化光局話電央中城京

電話比較

區別	電話通話年度數	電話加入者
朝鮮	二、五八六、〇五三、九三三	三〇、三七三
內地	二、七九〇、〇九八	一〇九、一四六
台北	四、八七八、三五一	一一、六一七

電信比較

區別	電報通數	人口十に對する通數
朝鮮	五、七一九、六四〇	三・〇一
內地	六七、三三九、二八三	一〇・九八
關東	一、四三三、二三八	三・五六
樺太	二、〇六六、五三三	一九・六一
南洋	一、五七九、五〇九	二七・七〇
台北	四七、三三八	八・四二

通信

關東管内	二五、三九、九五四	一五、四八四
南 洋	一四、一八七、八五五	三、四二七
南 洋	三三、二八五	八五

### 三 通信機關合同當時並に施政當時と現今との比較

日韓通信機關合同當時に於ては諸般の設備不完全にして其の利用も亦幼稚の域を脱しませんでした。其の後制度が漸時改善せらるゝに伴ひ、業務各般の利用も全く面目を一新し、現今の如き盛況を呈するに至つたのであります。今、事業發展の内容の一斑を示せば左の通りであります。

通信力の比較

種 別	通信機關合同當時 (明治三十八年度)	施政當時 (明治四十三年度)	現 今 (昭和三年度)
通常郵便(發著)	五、二〇、一、〇〇〇 箇	一〇〇、三三、〇〇一 箇	五、八、九、〇〇〇 箇
小包郵便(發著)	三、六、七、七三三 口	一、五、八、九、七三三 口	五、八、九、〇〇〇 口
郵便爲替(受拂)	五、〇、九、一、一三三 口	一、八、八、五、四七七 口	五、八、七、五、八六六 口



種別	通信機關合同當時 (明治三十八年度)	施行政 政當時 (明治四十三年度)	現 昭和三 三年度 今
郵便貯金(預拂)	一五九、七〇五度	一、〇五五、七九〇度	七、五〇五、六三三度
電報(發著)	一、五七〇、二八八度	四、〇六八、五六八度	一一、四八五、六八四度
電話通話度數	四、七四八、三〇七度	二一、三三〇、九一八度	一六、七九〇、〇九八度

郵便、電信、電話局所の比較

種別	通信機關合同當時 (明治三十八年度)	施行政 政當時 (明治四十三年度)	現 昭和三 三年度 今
局所數	三三三	五〇六	八一三

電信、電話機關の比較

種別	通信機關合同當時 (明治三十八年度)	施行政 政當時 (明治四十三年度)	現 昭和三 三年度 今
電信局所	八一	三〇九	七二六
電話交換局所	六	三三	一三三
電話通話局所	七	一八五	五二三
電話加入者	一、〇一八	六、五二八	三〇、一四三



△ 落ち 安心 ねば 落ち 安心 なほ 安心

郵便遞送線路の比較

種別	明治三十九年度末	（施政四十三年度末） 時	（昭和三年度末） 今
陸路	三、九〇三 哩	三、九〇三 哩	六、三三六 哩
水路	一、五三八 哩	二、八八〇 哩	五、一七九 哩
鐵路	二、七七一 哩	三、三三三 哩	一〇、三六〇 哩

電信電話線路の比較

種別	（通信機關合同當時） （明治三十八年度末）	（施政四十三年度末） 時	（昭和三年度末） 今
電信線路 （延長）	一、一七七 哩	一、三九九 哩	二、一七三 哩
電話線路 （延長）	三、二二五 哩	三、一七三 哩	九、四〇〇 哩
電話線路 （延長）	三 哩	一三三 哩	二、二〇五 哩
電話線路 （延長）	三三一 哩	五、二一九 哩	三〇、三七八 哩

朝鮮簡易生命保險

朝鮮に簡易生命保險事業を創始すべしとの議は既に大正三年頃に其の端を發し、爾





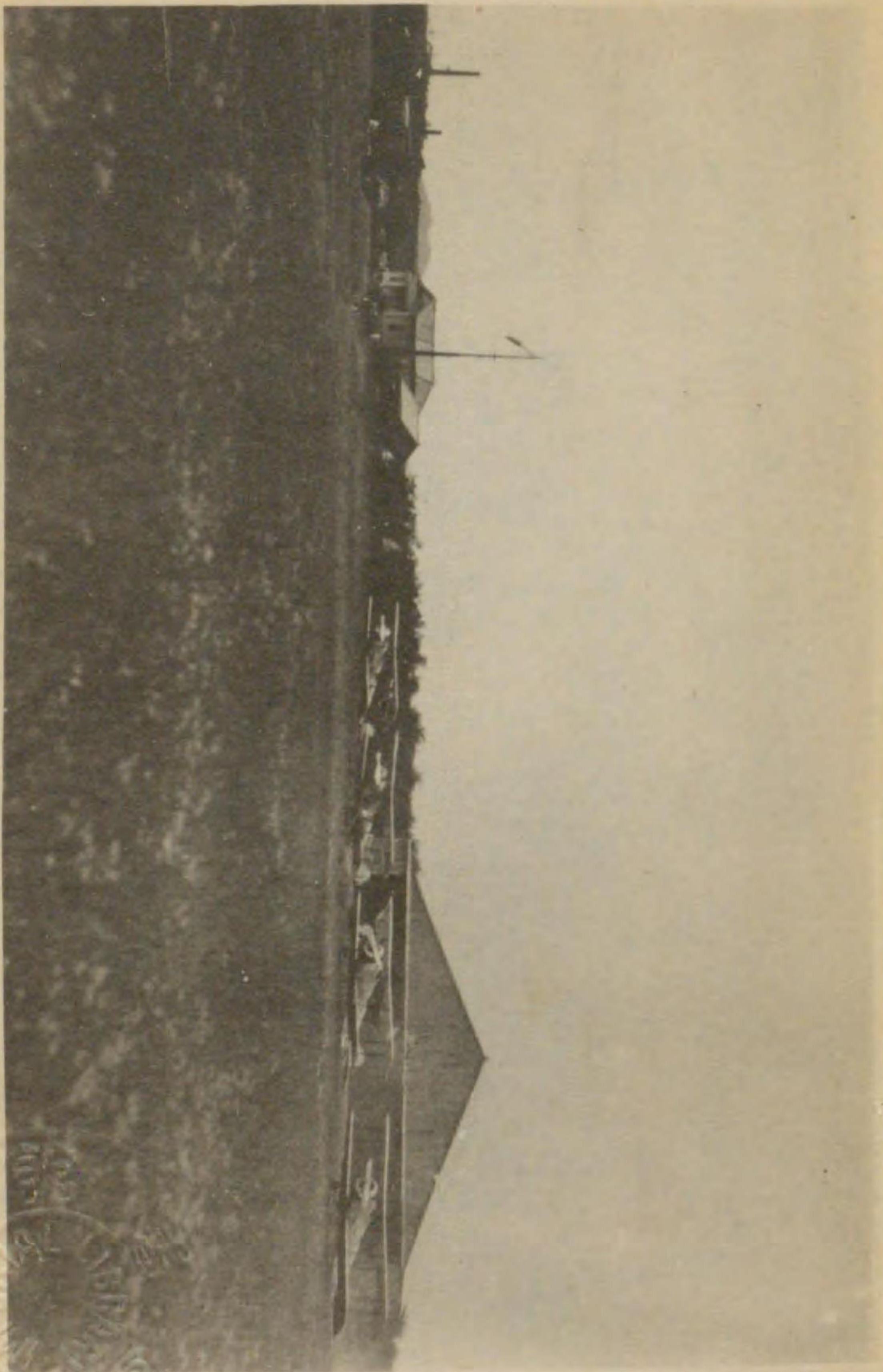
來幾多の曲折を経ましたが、昭和四年十月一日より愈實施することに爲りました。本事業は遞信局に於て之を管理し、郵便局及郵便所に於て契約申込の受理、保険料の受入及保険金支拂等の取扱を爲すものであつて、保険の種類を分ちて終身保険及養老保険とし、養老保険には十年、十五年、二十年、二十五年、三十年、三十五年及四十年満期の七種とし、保険金額は四百五十圓以下で、加入年齢は満十二歳以上六十歳以下と定められて居ります。

## 航空

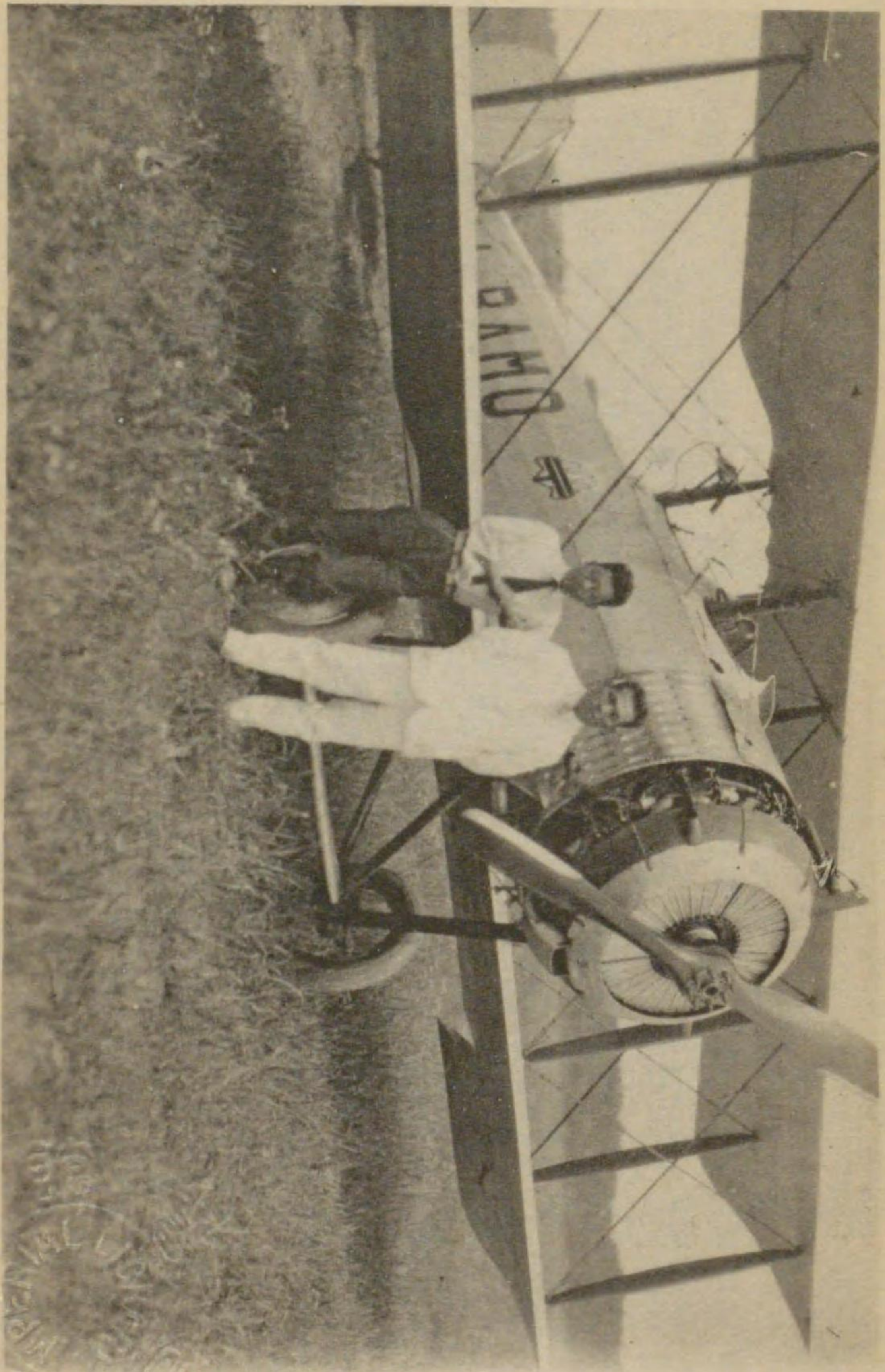
## 一 施設の概要

航空事業の發達は其の國の一般文化、殊に運輸、交通、通信等に極めて重要な關係がある許りでなく、一面國防上から謂つても不可分の關係があるので、世界各国では其の發達に孜々たる有様であります。

翻て我朝鮮に在りては遞信省の航空路設置計畫と相呼應し、又一面朝鮮が國際航空上の要衝に當つて居る關係上、航空路の設置は最も緊要なことでありますから、先づ



東京飛行場



機 行 飛 便 郵



内、鮮、滿を繋ぐ航空路の設置計畫を樹てましたところ此の施設には飛行場や、航空標識の設置等の外、航空氣象觀測所や、有線無線の通信連絡設備等を伴ひ、多額の經費を要しますので財政の關係と施設の緩急を考慮し、昭和三年度に於ては京城、蔚山兩飛行場の設置及蔚山外七箇所の航空標識の設置を企畫し、何れも既に完成したので更に昭和四年度に於ては近く蔚山航空無線電信局を設置の見込であります。

## 二 民間航空事業の概況

曩に政府補助の下に設立された、日本航空輸送株式會社は昭和四年四月より内、鮮滿連絡定期航空輸送を開始し、當初は蔚山、大連間の定期輸送のみを實施中であつたが、更に六月より福岡、蔚山間の連絡定期輸送を開始したので愈内地、朝鮮、滿洲間の定期輸送の運びとなり、昭和四年の秋頃よりは内、鮮、滿連絡の空の旅が開始される見込であります。斯の如き情勢で鮮内の民間航空事業者も近來益々活氣を呈するやうになり、此等の事情から推しても將來朝鮮に於ける民間航空事業は逐年發達するものと思惟されるのであります。

### 一 海運事業の沿革

古來朝鮮は日本及支那に對し通商の事實がありましたけれども、近世に至る迄彼我僅に帆船の來往するものあるに過ぎなかつたのでありますが、明治九年日韓修好條規が締結せられてから、初めて日本郵船株式會社所屬汽船の來航を見るに至り、次で元山、仁川の開港を見るに及び、大阪商船株式會社も亦汽船航路を開始し、爾來世運の進歩に伴ひ内鮮間及鮮内沿岸全部に亘りて汽船航路を漸増し、遂に今日あるを致したのであります。

海運事業は之を大別して本府の補助命令に依るものと、本府以外の命令に依るもの又は命令に依らざるものに分つことを得べく、先づ本府命令に依るものより述べれば韓國政府の海運に關する施設は從來何等見るべきものがなかつたのであります。日清戰役後、同政府は海運事業の忽にすべからざるを悟り、當時政府の所有船たりし蒼龍外二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、爾來同



朝鮮郵船株式會社

會社は其の保護の下に之を繼續すること三箇年に及びましたが、偶、釜山に於て朝鮮人の經營する協同汽船會社が設立されたので、政府は日本郵船株式會社に對する委託を解除すると同時に、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りました。後明治三十年仁川在住の堀某が仁川、群山及大同江附近の間に航路を開始し、日本郵船及大阪商船の釜山、仁川航路と連絡を取り、専ら米の輸出を圖りたるも、經營數年にて廢止するに及び、元山在住の吉田某其の使用船を買收し、元山を基點とする北鮮沿岸航路を開始しましたが、經營動もすれば困難を感ず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、前記吉田某に貸與し、釜山雄基間に命令航路回線を開始せしめたのであります。

東沿岸に於ける航運は斯の如く稍節制ある秩序的航海を見るに至つたのであります。が、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ぐもの少からざりしに由り、當時釜山理事廳は民間有力者を説きて釜山汽船會社の創立を見るに至り、韓國政府は同社に命令し、金三萬圓を貸與して浦項、木浦間に命令航路を開かしめましたが、其の後幾何もなくして松江の共同汽船、大阪商船等の競争航路現れたる

爲其の經營常に一消一長あるを免れず、之が爲釜山汽船會社は維持甚だ困難に陥りたるものゝ如く、明治四十二年に至りては韓國政府更に木浦在住の武内某に對し、年額約五千圓を貸與して多海島及木浦、群山間に命令航路を開始せしめ、南沿岸に定期汽船の出入を見るに至りました。

而して上叙の命令航路は日韓併合後朝鮮總督府に於て之を繼承しました。斯く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ましたが、何れも小規模の會社又は個人の經營に屬し、朝鮮産業の獎勵貿易の振興交通の改善發達等は到底之を期待すべからざるを認め、總督府は命令期間の將に滿了せんとするを好機とし、個々に分立せる各經營者に對して合同經營を慫慂したる結果、明治四十五年一月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て沿岸定期航路九線の航海遂行を命令し、茲に沿岸航路を統一しました。其の後命令を更改すること三度、昭和四年三月末の總督府命令航路は近海航路八線、沿岸航路八線、河川航路三線、寄港航路二線、計二十一線に達しました。

翻て本府命令以外の航路に付て海運事業消長の跡を尋ぬるに、命令に於ては日本郵



(上) 漁郎 端全 燈臺  
(下) 同 景

船、大阪商船の兩社は朝鮮の開港と共に遞信省の命令に依り朝鮮航路を開始し、十數年に亘り産業の開発に貢獻せし所少からず、其の命令解除の已むなきに至りたる後に於ても、日本郵船は横濱北支那線の往航を仁川に寄港せしめ、又大阪商船は自營と地方廳の補助に依り西鮮沿岸航路を、又陸軍省命令に依りて互光商會と共に東沿岸航路を經營し、以て大正三、四年に至りました。然るに歐洲戰亂の勃發は航運系統に尠からざる影響を及ぼし、大阪商船會社の如き一時西鮮航路を休止又は廢止する所ありましたが、平和克復と共に自營を以て再び同方面に航路を復活し、其の後定期航路に更改して今猶繼續中に在り、その他對馬商船會社は地方廳の補助に依りて長崎又は博多より釜山との間の航路を、阿波國共同汽船會社は關東廳の補助に依りて大連、仁川間の航路を經營し、大正十一年に至りては本府も亦之を補助して其の支持に努めました。

次に命令に依らざる航路に在りては、仁川の堀某が西海岸の一部に航海を開始したるを以て嚆矢とするものゝ如く、次で元山の吉田某、仁川の秋田某等、年々漸を逐ふて沿岸及近海に幾多の經營者を續出するに至りましたが、何れも其の事業に一長一消

ありて開廢常なく、其の沿革と經營とは今之を詳にすることが出来ぬけれども、逐次朝鮮の産業開發に依りて健實なる經營者を増加し、今日に於ける自營航運の隆盛を致したるものであります。而して現在に於ける定期航路は前記本府命令航路二十一線の外他官廳命令航路十三線、官公營航路四線、自營航路八十七線の多數に上つて居ります。

## 二 海運事業の概況

船舶 朝鮮に於て初めて船舶事務を執行したのは明治四十三年四月でありまして、當時海事行政事務は度支部關稅局に於て之を管掌し、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、尙外に各開港場に於ける統監府理事廳に於ても亦登録及検査事務を執行せしめて居りました。而して創業當時たる明治四十三年度末に於ける登録船舶は汽船四十艘、七千八百十五噸、帆船三十三艘、千九十九噸、石數船十五艘、四百六十八噸で今日の隆盛に比すれば洵に微々たるものであります。

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

見るに及びまして朝鮮に於ける海運事業も駸々乎として進展し、置籍船舶も亦著増の趨勢を見るに至りました。試に創業當時の船舶數を僅々四箇年を経過したるに過ぎない大正三年度末の現在數に比較して見るに船舶數に於て二百四十六艘、噸數に於て一萬三千七百四十七噸の大増進を示して居ります。

而して此の著しき増加の現象は從來無鑑札又は韓國政府より交付したる鑑札類似の證票に依り自由に通航に従事し居りましたものが新法の適用に依りて漏なく登記登録を爲したる特殊の理由に因ることも確に其の一因ではあります。尙當時已に事業の進運の特に著しかつた事も亦見逃すことは出来ません。爾來此の趨勢は年を逐うて益々健實味を増し、加之、機を見るに敏なる船主間に朝鮮に於ける置籍が内地又は關東州に比し有利なることが認めらるるに及びまして大正五年前後に於ては特に大型汽船の朝鮮に轉籍するものが輩出するに至りました。

而して最近に於ける登録船舶數は汽船百八十二艘、五萬一千五百五十五噸、帆船六百四十六艘、二萬一千六百四噸の多數に上り、之を創業當時に比すれば船舶數に於て八十四割、噸數に於て六十八割の増加を示して居ります。



造船及鐵工業に對しては從來何等保護政策として見るべきものがなく、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獎勵の一助たらしめて居りました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新造及修繕を爲すに過ぎませんでした。昭和二年釜山西條鐵工所に於て初めて總噸數三百噸の鋼鐵船の建造を見ましたが之が先づ朝鮮造船史上に於ける特筆すべき記録であります。

朝鮮に於て造船事業の兎角振はないのは種々な理由があるべきも熟練職工の不足と造船材料を總て内地に之を仰がなければならぬ關係上、勢ひ賃銀竝に材料の不廉と爲り、之が爲に船舶所有者は多く所有船を内地に廻航して修繕を施すの實情に在つたやうであります。然るに偶、戰時活況に由る一時的現象として大正六年以後に於ては一般に船腹不足の影響を受け、朝鮮造船界にも一時異常なる活氣を呈し、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を爲し、其の需要は鮮内及支那方面に迄伸長するに至りましたが平和克復と共に船腹緩和と爲り事業上に一頓挫を來し、其の後打續く一般海運界の不況に伴ひ再び沈衰の状態



梨 津 燈 標

に陥つて仕舞ひました。

而して大正元年以降昭和三年度に至る鮮内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數は汽船四十二艘、二千百八噸、帆船二百六十七艘、一萬四百十噸に及んで居ります。

海員 海員の保護及取締に關しては韓國政府時代に在つては何等施設の見るべきものがなく僅に隆熙四年(明治四十三年)に發布せられたる検査法規中技能劣惡の職員に對する制裁的の一條文がありしに止り、事實上は内地の規定を參酌して其の取締を爲して居りましたが帆船の如きに至つては往々にして無免狀者が自由に操縦して居たやうな次第で隨て海難の事故等も生じ易く、航海上の保安は到底期待し得られないのみならず、職員試験制度が確立して居ないが爲に有技者は總て之を内地に求めざるの已むなき狀況に在り、自然海運事業の發展に影響する所が甚大でありました。而して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まして此等の弊は一掃され、海員に關する施設も漸次完備するに至りました。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、海員の需給俄に均衡を失し朝鮮の海員も亦其

の影響を受けて不足の状態が日を逐うて増大しましたので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竭さしめ、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施すと共に尙海員養成機關急設の計畫を樹て大正八年七月海員養成所を仁川に設置しました。

其の後鎮海に校舎を新築して昭和二年八月同地に移轉し専ら内容の充實改善を期しつゝあります、其の外船舶職員試験を毎年二回定期に仁川及釜山の管海官廳所在地に於て之を行ひ、尙必要に應じて各地に臨時試験を執行する等銳意其の充足に意を用ひつゝあります。

而して昭和三年度末に於ける海員數は内地人三千四百二十八人、朝鮮人四千三十四人、外國人百二十一人計七千五百八十三人の多數に上つて居ります。

航路標識 朝鮮に於ける航路標識事業は明治二十七、八年日清戰役に際し、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亘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に始り、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、明治三十五年初め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以て嚆矢とします。

其の後日露戰役に際會し、日本大本營に於て鴨綠江に多數の浮標を碇置し、一面工専用船舶竝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んで南岸及東岸に燈竿四箇所を建設し以て韓國政府の計畫と相俟て標識の急設を圖りました。

明治三十九年度より五箇年間繼續事業として韓國政府は全沿岸に亘りて標識施設に着手したる結果相當整備するに至りました。而して明治四十三年日韓併合後諸般の施設は着々として改善せらるるに及び航路標識も亦逐年改良増設せられ、昭和四年三月末現在に於ては燈臺六十六、其の他の燈標五十五、晝標百七、霧信號二十一計二百四十九を算するに至りました。

然れども之を海岸線の割合より見るときは全標識に對して二十哩に一基の割合と爲

り、就中夜標に至りては七十七湮に對し一基の配置に過ぎず、之を歐洲諸國の海岸線二湮乃至十湮に一基、支那の二十七湮及内地の三十四湮に一基の割合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、内容ともに甚だしく劣勢に在ると謂わなければなりません。

殊に朝鮮の沿岸たるや西南岸の一帶は幾多の島嶼が碁布羅列し、加ふるに潮水の干満の差の甚だしきことは洵に世界に其の類例少なく、隨て潮流急激なるのみならず、且全沿岸を通じて春夏の候襲來する濃霧に至りては航海を困難ならしむること甚大にして海難を惹起し人命財産等の保全は到底期し得られない實情に在り、之が改良増設は洵に焦眉の問題でありますが、豫算の關係上一時に之が理想的完備は到底期し難く、先づ最も緊急施設を要すると認むべきもの四十餘基の建設を企畫し、漸次實現に努めつゝあります。

海員審判 朝鮮に於て初めて海員審判制度を實施したのは大正三年六月海事に關する諸法規の實施と同時に、其の職員は朝鮮總督府海員審判所官制の定むる所に依り所長一人、審判官六人、理事官二人、書記三人を以て定員とし、所長、審判官及理事

官（審判官の内二人は朝鮮總督府判事の中より任命す）は何れも朝鮮總督府遞信官署高等官中より之を任命し書記も亦同判任官中より之を任命します。

審判組織は所長、審判官の内三人の列席合議を以て之を行ひ一審制度を採用して居ります。而して從來發生したる海難事故の主なるものは衝突、乗揚、接觸及汽機の損傷等が其の大部分を占め、多くは職務上の懈怠に起因して居ります。

朝鮮に於ける海員審判は内地の二審制度なるに對し依然創始時代の儘一審制度を採用しつつありますが、元來海員審判は海員の責任を糾明するもので在つて其の影響する所は甚大であります。例へば積荷船舶に對する海損負擔の裁定基礎となるべき重大なる機關でありますので、唯一回の審判のみにて之を決定するが如きは、海員は勿論航運業者の蒙る不利も亦尠くなく、之が改正は洵に忽諸に附し難き問題でありますので近く内地同様二審制度に改正の意嚮を有し目下實現に努力中であります。

### 三 施政當時と現今との比較

今、明治四十三年施政當時の狀況より十箇年經過後の大正九年を経て現今を通じて

の海事事業の發達消長の跡を表示して見るに左表の通りであります。  
命令航路

種 別	線 路		種 別
	使 用 船 數	噸 數	
(施政時) (明治四十三年度末)	八線	一、八〇〇噸	(現) (昭和三年度末)
	二線	一三、五〇五噸	
	三線	二一、七〇六噸	
大 正 九 年 度 末	八線	一、八〇〇噸	(現) (昭和三年度末)
	二線	一三、五〇五噸	
	三線	二一、七〇六噸	
今	八線	二〇、〇九二噸	(現) (昭和三年度末)
	二線	一三、五〇五噸	
	三線	二一、七〇六噸	

登 簿 船 舶

種 別	汽 船		帆 船		種 別
	總 噸 數	船 數	總 噸 數	船 數	
(施政時) (明治四十三年度末)	四〇噸	七、八五五艘	一、五七噸	一、五七艘	大 正 九 年 度 末
	九噸	三、八五三艘	五三噸	一、七〇五艘	
	二九噸	六、八五三艘	五三噸	一、七〇五艘	
大 正 九 年 度 末	四〇噸	七、八五五艘	一、五七噸	一、五七艘	(現) (昭和三年度末)
	九噸	三、八五三艘	五三噸	一、七〇五艘	
	二九噸	六、八五三艘	五三噸	一、七〇五艘	
今	四〇噸	一七、九噸	六噸	三、二六八噸	(現) (昭和三年度末)
	九噸	四九、五九噸	六噸	三、二六八噸	
	二九噸	一七、九噸	六噸	三、二六八噸	

不 登 簿 船 舶

種 別	汽 船		帆 船		種 別
	總 噸 數	船 數	總 噸 數	船 數	
(施政時) (明治四十三年度末)	二六噸	一、五二艘	三、四九噸	二、四九艘	大 正 九 年 度 末
	三〇噸	三、〇〇艘	六、二〇噸	六、二〇艘	
	九噸	九、九噸	六、六八噸	六、六八艘	
大 正 九 年 度 末	二六噸	一、五二艘	三、四九噸	二、四九艘	(現) (昭和三年度末)
	三〇噸	三、〇〇艘	六、二〇噸	六、二〇艘	
	九噸	九、九噸	六、六八噸	六、六八艘	
今	三、二四噸	三、七九三艘	七、八八六噸	八、三九七艘	(現) (昭和三年度末)
	三、二四噸	三、七九三艘	七、八八六噸	八、三九七艘	
	三、二四噸	三、七九三艘	七、八八六噸	八、三九七艘	

海 員

種 別	船 員	再 掲	海技免狀受有者
明 治 四 十 四 年 度 末	一、一〇〇		
	一、〇七三		
	一、〇七三		
大 正 九 年 度 末	三、九八二		
	三、九八二		
	三、九八二		
(現) (昭和三年度末)	五、七三三		
	五、七三三		
	五、七三三		

種別	施政當時 (明治四十三年度末)	大正九年度末	現 (昭和三年度末)
夜	五七	九六	一三二
晝	一〇〇	一〇二	一〇九
霧	二六	二九	三二
信			
號			

電氣

一 電氣事業の沿革

朝鮮に於ける電氣事業は明治三十二年創設米國人「コールプラン」の經營に係る韓  
美電氣會社（京城電氣株式會社の前身）が舊韓國政府の特許を得て京城に軌道を敷設  
し、電鐵事業を開始したるを以て嚆矢とします。

後明治三十四年同社に於て電燈事業を兼營するに及び、始めて朝鮮に電燈の光を見



東京電氣株式會社

るに至りましたが、此等は何れも外國人の經營するところで、本邦人の手に創設せられたるものは同三十九年仁川及釜山に於て電燈事業の開業を見たるに止まり、斯業の發達遅々として見るべきもなかつたのでありますが、同四十三年日韓併合と共に百般の産業興隆するに伴ひ、電氣事業を企畫するもの漸く輩出するに至りました。

## 二 電氣事業の概況

前述の如く電氣事業の發達は極めて晩近のことでありまして、即ち明治四十三年三月末に於ては事業者數營業用僅に三、其の資本金三百二十五萬圓、拂込資本金二百六十四萬九千八百圓、發電力千六十五キロワット、電燈數一萬五千八百十五燈を算するに過ぎなくて、電力の需要は皆無でありましたが、昭和四年三月末に於ては營業用實に八十六、資本金二億七千三百九十五萬五千圓、拂込資本金三千九百九十四萬三千五百圓、發電力四十四萬一千六百八十七キロワットにして、其の内營業を開始せるもの六十六、資本金五千七百三十六萬五千圓、拂込資本金三千二百九十九萬三千五百圓、發電力四萬五千七百八十キロワット、動力二萬三千八百四十馬力、電燈數百十三萬三千

九百七十六燈に達し、主要都邑に於ては殆ど電燈の點ぜざるはなきに至りました。  
 其の他自家用として電氣工作物を施設せるもの七十五、發電力二萬二千四百キロワ  
 ット、官應用としては十一、發電力三千二百四十三キロワットにして營業用電氣事業  
 の詳細は左表の通りであります。

開業の分(營業用)

事業 者 名	目 的	資 本 金	拂込資本金	原 動 力	發 電 力	電 燈 數	馬 取 力
京城支店	電燈、電鐵	1,500,000	10,500,000	汽力、受電	10,100	4,541	10,100馬力
仁川支店	電燈電力			受電		43,819	2,091
水原支店	同			瓦斯力受電	115	5,809	
馬山支店	同			汽力	600	13,119	175
鎮海支店	同			受電		6,960	13
朝鮮瓦斯電氣株式會社	力電燈、電鐵	6,000,000	3,750,000	瓦斯力(密陽)	20	131,638	2,836

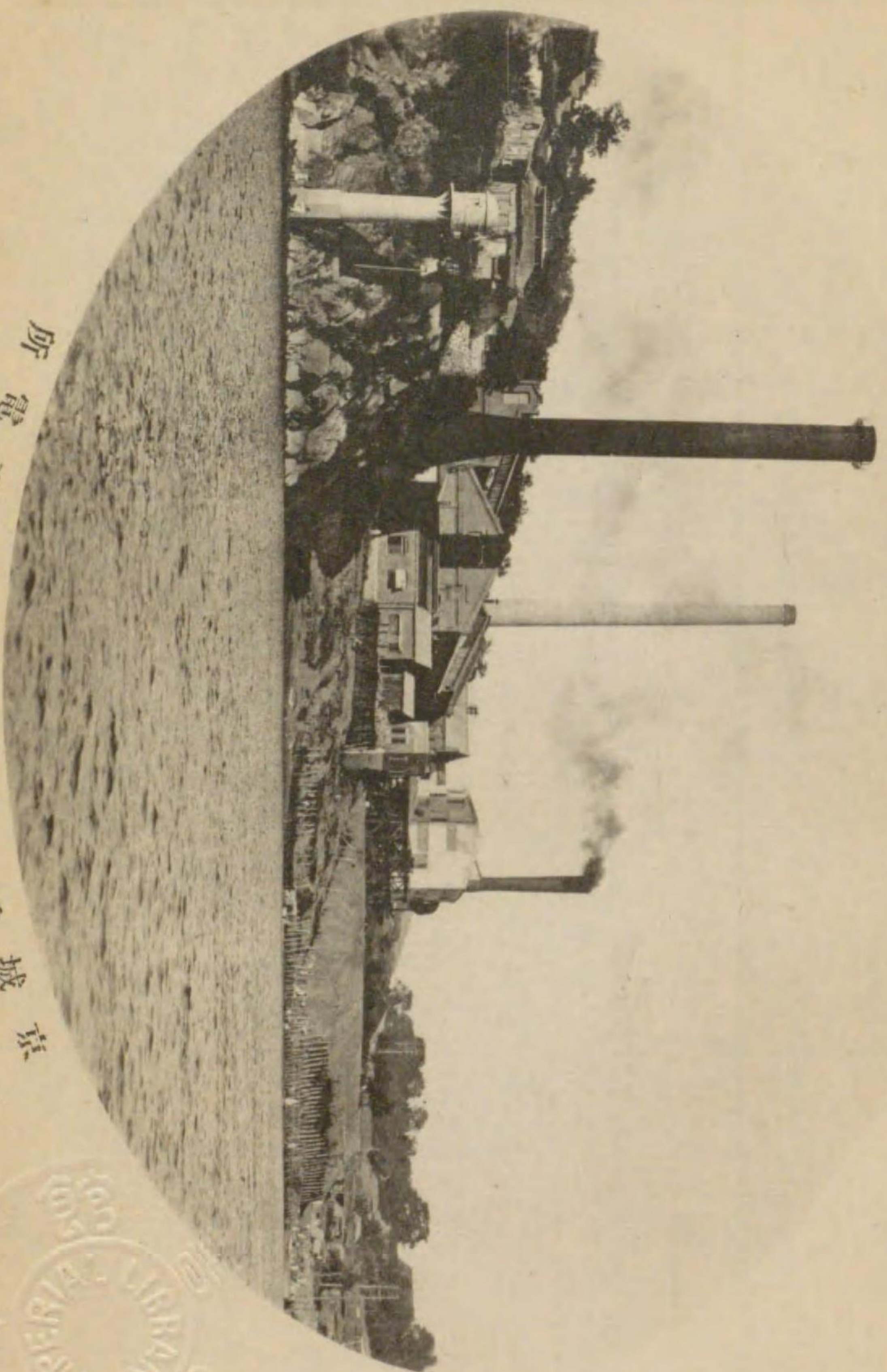
事業 者 名	目 的	資 本 金	拂込資本金	原 動 力	發 電 力	電 燈 數	馬 取 力
元山水力電氣株式會社	同	490,000	290,000	水力	120	311,326	310馬力
鎮南浦電氣株式會社	同	120,000	130,000	瓦斯力受電	120	12,311	47馬力
平壤府	電燈、電鐵	1,250,000	1,250,000	汽力、受電	200	11,131	1,035
朝鮮電氣株式會社	力電燈、電鐵	1,000,000	610,000	瓦斯力(未落成)	110	111,000	26
大田支店	同			汽力	1,200	13,251	87
鳥致院支店	同			重油	111	11,118	
清州支店	同	200,000	120,000	受電		2,323	
忠州支店	同			重油	20	1,312	
大邱支店	同			汽力	1,200	5,191	56馬力
威興支店	同			重油	110	14,232	101
金泉支店	同			瓦力	100	2,322	
浦項支店	同			汽力	103	2,322	
光州支店	同	11,000,000	1,125,000	瓦力	100	10,101	
統營支店	同			重油	100	2,322	
尙州支店	同			重油	20	11,001	
永同支店	同			同	100	1,122	



事業者名	事業的	資本金	拂込資本金	原動力	發電力	電燈數	取力馬力
木浦電燈株式會社	電燈、電力	500,000	275,000	汽力	883 K.W	110,000	馬力 271
南朝鮮電氣株式會社	同	2,110,000	1,135,000	汽力(群山) 重油力(裡里) 瓦斯力(全州) 重油力(江景)	1,250 1,000 100 100	50,105	352
新義州電氣株式會社	同	200,000	112,000	汽力(未落成)	1,200	50,566	1,250
晉州電氣株式會社	同	100,000	120,000	汽力(未落成)	100	8,809	—
同居昌支店	同	100,000	120,000	瓦斯力(千浦)	700	1,110	—
會寧電氣株式會社	同	120,000	102,000	汽力	200	1,110	—
兼 二 浦 面	同	20,000	20,000	受	—	6,536	35
朝鮮電氣興業株式會社	同	10,000,000	11,000,000	汽力	2,200	—	2,890
海州電氣株式會社	同	100,000	132,000	重油	100	1,112	—
麗水電氣株式會社	同	100,000	20,000	重油	100	2,211	—
公州電氣株式會社	同	100,000	100,000	重油	100	1,111	—
北鮮商事株式會社	同	120,000	22,000	瓦斯	200	1,111	—

事業者名	事業的	資本金	拂込資本金	原動力	發電力	電燈數	取力馬力
安州電氣株式會社	同	20,000	17,500	氣力	112	1,111	—
城津電氣株式會社	同	100,000	51,000	重油	120	2,120	—
蔚山電氣株式會社	同	100,000	52,000	瓦斯	112	1,200	—
滿鮮殖産電氣株式會社	同	200,000	127,000	受	1,000	320	104
金剛山電氣鐵道株式會社	同	11,000,000	6,027,000	水力(未落成)	10,270	9,312	132
慶州電氣株式會社	同	100,000	11,000	重油	20	1,111	—
天安電燈株式會社	同	20,000	12,200	汽力	20	1,111	—
雄基電氣株式會社	同	100,000	100,000	重油	20	2,212	—
沙里院面	同	22,000	22,000	重油	20	1,111	—
江界電氣株式會社	同	120,000	27,500	同	20	1,111	—
春川電氣株式會社	同	20,000	20,000	瓦斯	20	1,111	—
定州電氣株式會社	同	120,000	77,000	同	20	1,111	—
順天電氣株式會社	同	110,000	52,000	同	20	1,111	—
河東電氣株式會社	同	100,000	22,000	同	20	1,111	—
濟州電氣株式會社	同	100,000	22,000	同	20	1,111	—
安東電氣株式會社	同	100,000	22,000	同	20	1,111	—

事業者名	事業的	資本金	拂込資本金	原動力	發電力 K·W	電燈數	取力馬力數付
蔚山本府電氣株式會社	電燈、電力	100,000圓	25,000圓	同	20	1,363燈	馬力
全南電氣株式會社	同	100,000	20,000	同	20	3,201	
後橋電氣株式會社	同	100,000	10,000	同	28	650	
北青電燈株式會社	同	100,000	20,000	同	28	1,222	
南原電氣株式會社	同	120,000	22,500	同	33	1,102	
固城電氣株式會社	同	100,000	22,000	同	20	936	
靈法電氣株式會社	同	120,000	22,500	同	32	1,111	
城南電燈株式會社	同	100,000	22,000	同	20	1,120	
宣川電氣株式會社	同	100,000	20,000	同	22	2,580	
溫陽電氣株式會社	同	20,000	11,500	同	22	1,122	
甘浦電氣株式會社	同	20,000	22,800	同	28	883	
九龍浦電氣株式會社	同	100,000	22,000	同	30	1,022	
忠南電氣株式會社	同	100,000	20,000	同	20	1,232	
盈德電氣株式會社	同	100,000	22,000	同	30	862	



京 城 電 氣 株 式 會 社 變 電 所



江陵電氣株式會社	同	100,000	333,000	同	電	50	1,300	—
朝鮮送電株式會社	同	300,000	350,000	受	電	—	—	—
計		400,000	683,000		未落	50	1,300	—
						45,780		
						2,679		
							1,133,976	
								33,850

未開業の分（營業用）

事業者名	事業目的	資本金	拂込資本金	原動力	發電力	備考
鳴綠江水力電氣株式會社	電燈、電力	10,000,000 圓	會社未成立	水力	23,733 K·W	
鬱陵島水力電氣工業所	電燈、電力	30,000	同	同	15	
長津江電力株式會社	電燈、電力	100,000,000	同	同	217,073	
朝鮮水電株式會社	同	30,000,000	7,500,000	同	151,989	
西鮮電氣株式會社	同	1,000,000	250,000	受電	—	朝鮮電氣興業株式會社より受電
咸安電氣株式會社	同	100,000	會社未成立	重油力	35	
慶北水力電氣株式會社	同	200,000	同	水力	100	
城電氣株式會社	同	同	同	重油力	50	
吉州支店	同	同	同	同	50	

電氣



事業者名	事業的業	資本金	拂込資本金	原動力	發電力	
大興電氣株式會社	電燈、電力	圓	圓	重油力	K·W	
義城支店					50	
求駱支店					50	
海州電氣株式會社延安支店				重油力	50	
瑞山電氣株式會社		50,000	會社未成立	同	50	
長淵電氣株式會社		100,000	同	同	50	
朝鮮中央水力電氣株式會社		11,500,000	同	水力	5,000	
南朝鮮電氣株式會社		10,000,000	同	同	2,000	
昭和電氣株式會社		50,000	同	重油力	110	昭和電氣株式會社より受電
長興電氣株式會社		20,000	同	受電力	1	
平成電氣株式會社		100,000	同	重油力	100	
朝鮮網索鐵道株式會社	運搬用	1,000,000	同	受電力	1	京城電氣株式會社京城支店より受電
計		150,000,000	50,000,000		395,000	

電氣計器の檢定 内地に於ては電氣の取引に使用する電氣計器は電氣測定法の定むる所に依り總て檢定を経るを要し、朝鮮に於ても文化の進展に伴ひ、電氣利用一般に普及し、其の取引が次第に複雑にならうとするので、之が正確安固を期する爲電氣計器の檢定を爲すこと緊要なるを以て曩に之が實現を企圖し、大正十二年四月朝鮮電氣測定令の發布を見、同年十月施行規則を制定し、翌十一月より計器の檢定を開始しました。其の當時より昭和四年三月末迄の檢定取扱は二萬一千百箇、内、合格數は一萬九千七百五十三箇で、檢定手数料は六萬六千七百九十八圓に上つて居ります。

三 施政當時と現今との比較

今、明治四十三年施政當時の狀況より十箇年を経過せし大正九年を経て現今を通じての電氣事業の發達消長の跡を示せば左の通りであります。

電氣事業の比較

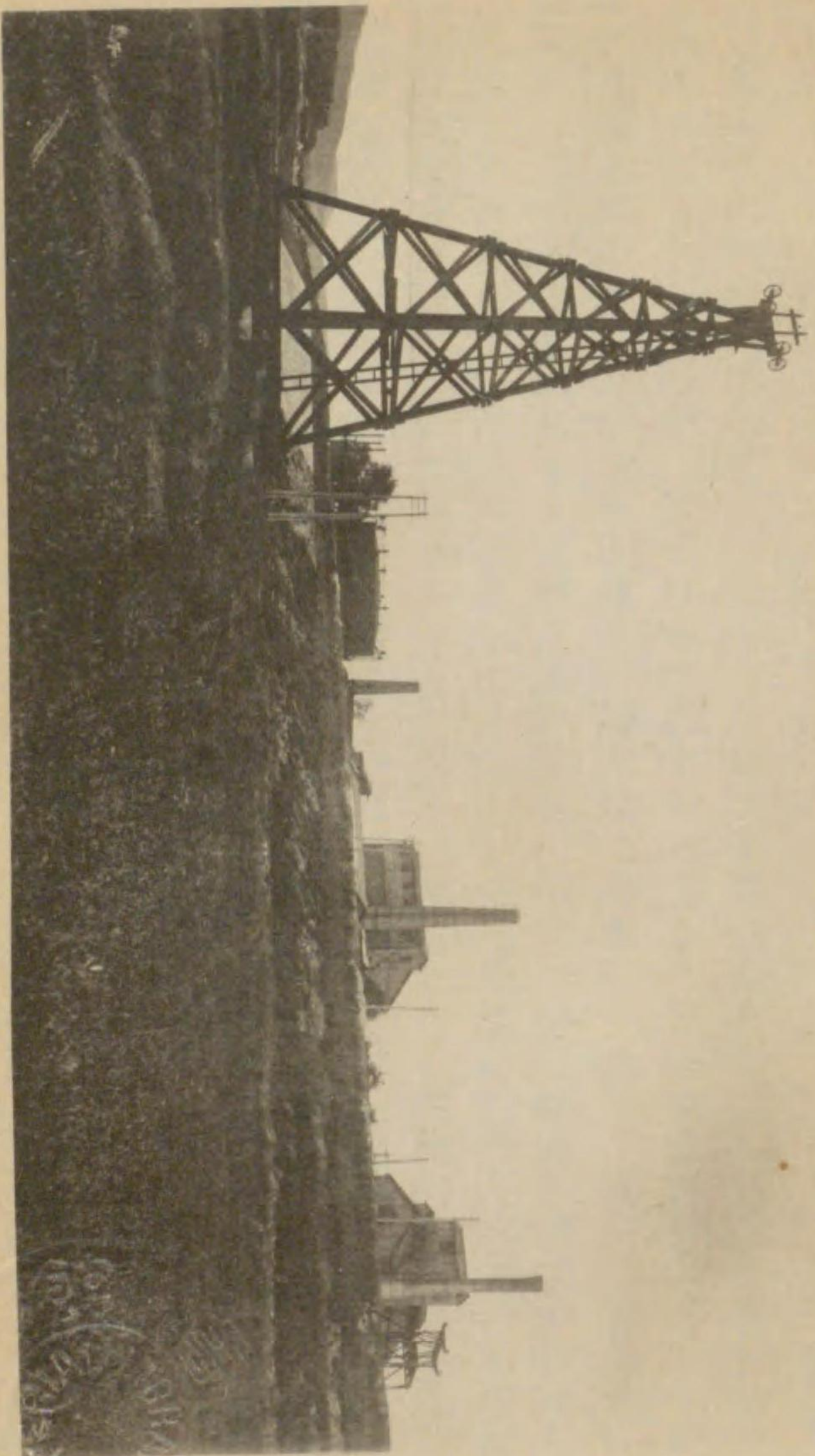
種別	施政當時 (明治四十三年度末)	大正九年度末	現今 (昭和三年度末)
事業者	九		三五
種別			七

種別	施政 (明治四十三年度末)	時 (大正九年度末)	現 (昭和三年度末)
資本	六、一五〇、〇〇〇 円	二、五二〇、〇〇〇 円	五七、三三〇、〇〇〇 円
電力	一、五七五 K・W	一五、三六 K・W	四八、八三 K・W

## 瓦斯事業

朝鮮に於ける瓦斯事業者数は京城及釜山に於て何れも電気事業者の兼營に係るものであるのみで、昭和三年度中に於ける瓦斯發生容量は二億二千三百二十一萬九千七百立方呎であります。

電気職工の養成 朝鮮に於ける電気事業の發達に伴ひ、技能を有する職工を朝鮮内に求むること難く、従來電気事業者の事業經營上支障尠からざりしに鑑み、之を救済して電気事業の圓滿なる發達に資すると共に朝鮮人に職業を與へ、其の生活の安定を得せしめんとする趣旨の下に主として朝鮮人を養成する方針を採り、大正十二年六月遞信局電気課所屬の電気職工養成所を設置し、其の事務を開始しました。



京 城 電 氣 株 式 會 社 瓦 斯 塔 ン

## 發電水力調査

由來朝鮮に於ける電氣事業は殆ど火力を以て原動力とし、水力利用の完全なる調査を缺いで居りましたので、當局は明治四十四年度より三箇年繼續事業として發電水力調査事業を開始し、先づ比較的流量の豊富なる洛東江、漢江、大同江等の十一水系其の他に付夫々調査を爲しましたが、其の結果に付ては鮮内將來の電力の需要を満すに足らざるのみならず、當時の調査方法は主として濁水量を標準として居たが爲、平時徒らに多量の有用水量を放流することに爲り、天然動力を經濟的に且完全に利用することが出来ぬので此等の地點に付更に永年に亘り精密なる河川水量の實測調査を爲さなければならぬのみならず、前記以外の水系に在りても、更に調査を必要とする向が尠くないので、遞信局に於ては大正十一年度より五箇年繼續事業として再び發電水力調査事業を遂行することと爲り、其の後種々の都合に由り昭和四年度末迄持ち越し、一先完了を告げることと爲りました。

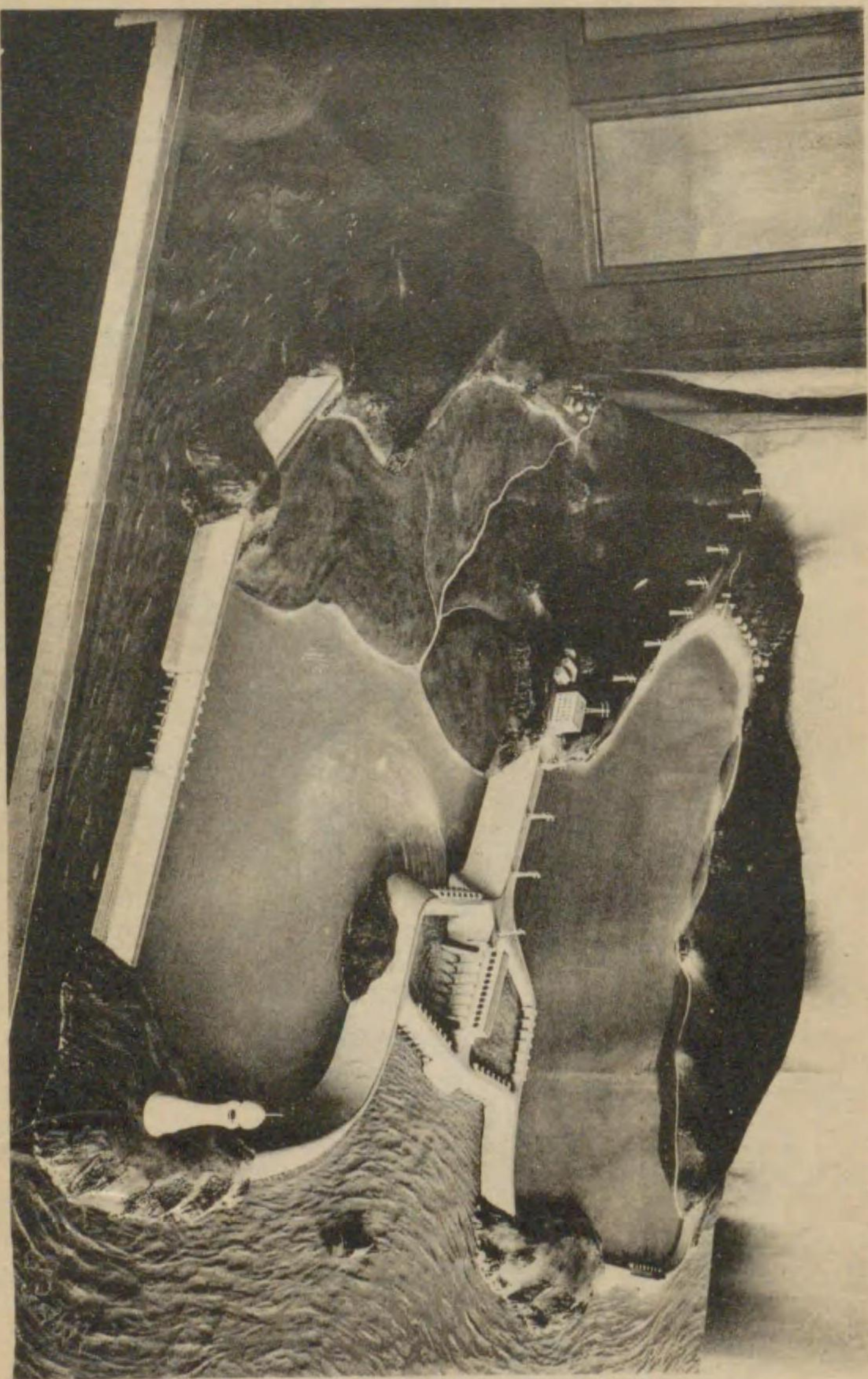
其の結果に付ては目下資料を取纏中でありませんが、前回の調査及今回の調査とも何

れも主として河川流量の調査と簡易なる地形測量其の他に依りて水力地點の所在、水量、落差、發電力等の概定を爲す調査でありましたが、此の結果より見ますと朝鮮の概定全水力は百三十三箇所で、最大約百六十萬キロワット、平均百萬理論キロワット、(五百キロワット以上の地點)に上り、其の他五百キロワット未滿の水力地點や鴨綠江豆滿江本流地點等を見込めば最大二百二十萬理論キロワットを遙に超過するの見込であります。

水力地點の分布の状態は地形其の他の關係から有望なる地點は概して北部及東部地方に偏在し、之を地方別に付て見るときは大體に於て咸南、平北地方が最も豊富で江原、咸北等の地方が之に次ぎ比較的文化の開けたる南鮮及中鮮方面は餘り恩恵に浴して居ないやうであります。

從來朝鮮の水力は種々なる事情から兎角其の存在が判然して居りませんでした、前後二回の調査を行つた結果前述の如く水力の豊富なることが明瞭と爲り、爾來水力開發の機運は急激に促進されたのであります。

最近に於ける水力事業の概況は既許可發電力約四十一萬キロワット、内、開業せるも



潮 力 發 電 模 型

のは約八千二百キロワットで其の他は未開業であります。

目下取纏中に屬する資料は臺帳として之を保管し、傍ら發電水力調査書を刊行し、普く企業者の指針たらしむるとともに各種臺帳類は閱覽の途を講じ、以て發電水力の經濟的な利用開發に資せんとするものであります。

朝鮮の動力資源としては前述の河川水力の外に西海岸の潮汐を利用する潮力發電があり、當局に於ては先年河川發電水力調査の傍ら、仁川港外の一小區域に於て之が實地調査を試みたる結果隨時七千五百キロワット、平均四千五百キロワットの電力を稍經濟的に發生し得ることが確められました。

然して此の實地調査の結果より推しても中鮮西海岸には尙莫大なる動力資源が包藏せられあるものと見るべく、之が活用を爲すことを得ば朝鮮産業の發達上絶大なる貢獻を致すべきものと信するのであります。

## 遞 信 歲 計

昭和三年度に於ける遞信局主管の歲入歲出額は

遞信歲計



郵便貯金

國は我等の  
一錢に富む

十五日迄の預入金には  
其の月から利子をつけます

通信局

逓信歳計

歳入

經常部

通信事業収入  
其の他の収入

一三、七六一、三九八圓

二六、六五四圓

計 一三、七八八、〇五二圓

歳出

經常部

通信事業經營費  
國庫金取扱費  
電氣監督費  
航空監督費  
海軍費

一一、三七七、五七七圓

四四二、八四九圓

七五、〇五九圓

三、〇〇〇圓

六四一、三四七圓

計 一一、五三九、八三二圓

臨時費



通信事業費 九五三、四〇七圓  
 航空監督費 五四、〇五九圓  
 海 事 費 一、〇三〇、六六七圓  
 發電水力調査費 三七、二九二圓  
 警備電話營繕費 九八、九一六圓  
 計 二、一七四、三四一圓  
 合 計 一四、七一四、一七三圓

でありまして、更に之を通信事業のみに就て明治三十九年度より施政當時を経て現  
 今に至る間の收支關係を表示して見れば左の通りであります。

年 度	入 入	經 常 歳 出	歳 出 比 比 歳 入 ノ 過 不 足	歳 入 百 圓 二 對 ス ル 經 常 歳 出 割 合	臨 時 歳 出
明 治 三 十 九 年 度	1,033,371 円	1,579,223 円	△ 545,852 円	151.9%	812,101 円
施 政 當 時 (明 治 四 十 三 年 度)	2,250,693 円	2,278,075 円	△ 27,382 円	100.7%	295,673 円
現 今 (昭 和 三 年 度)	13,711,398 円	11,377,577 円	△ 2,333,821 円	82.9%	953,507 円

(欄中△は不足額を示す)

昭和四年九月十七日印刷  
昭和四年九月二十日發行

朝鮮總督府遞信局

印刷所

京城府長谷川町七六

會社名

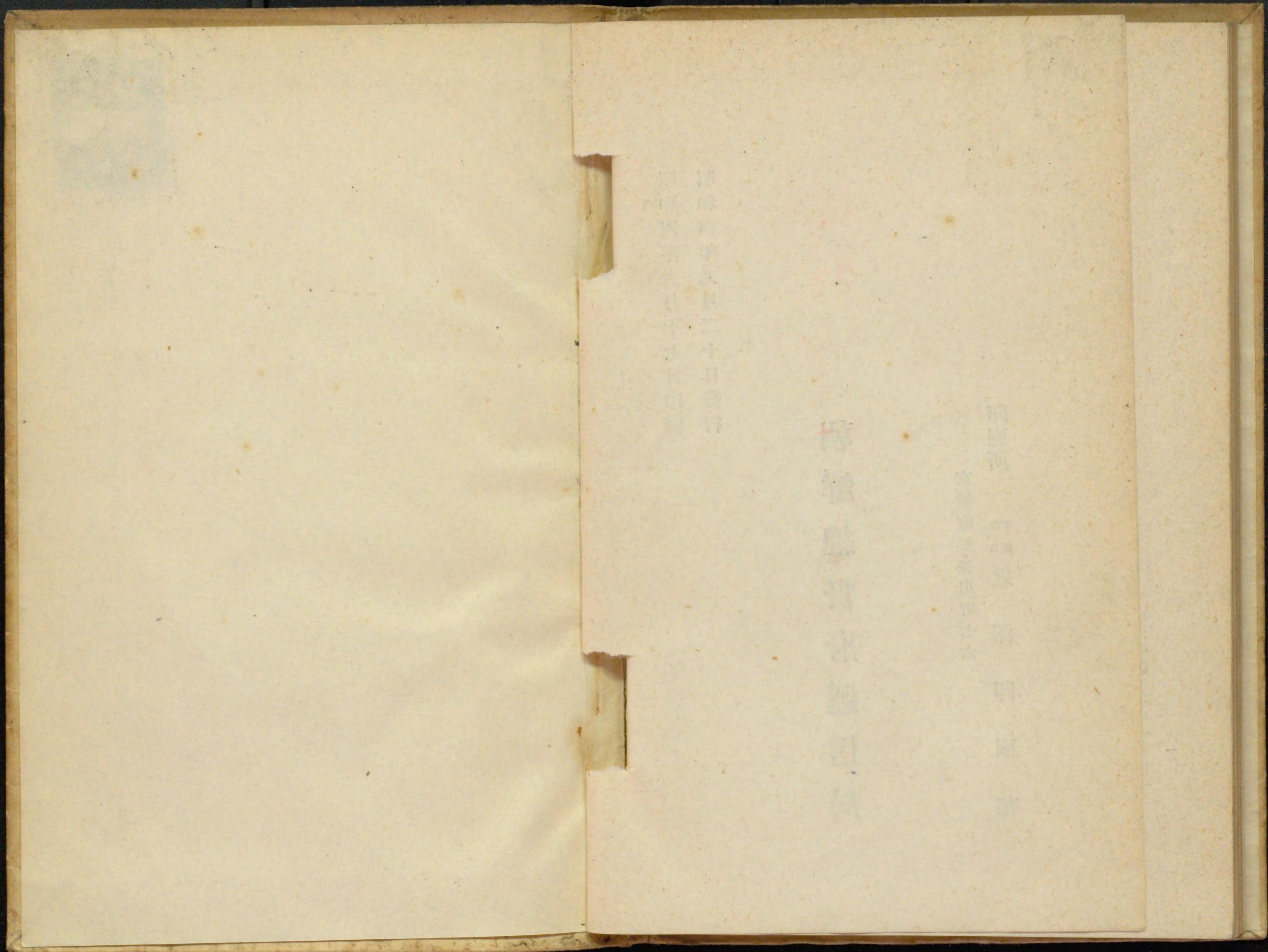
近

澤

印

刷

部

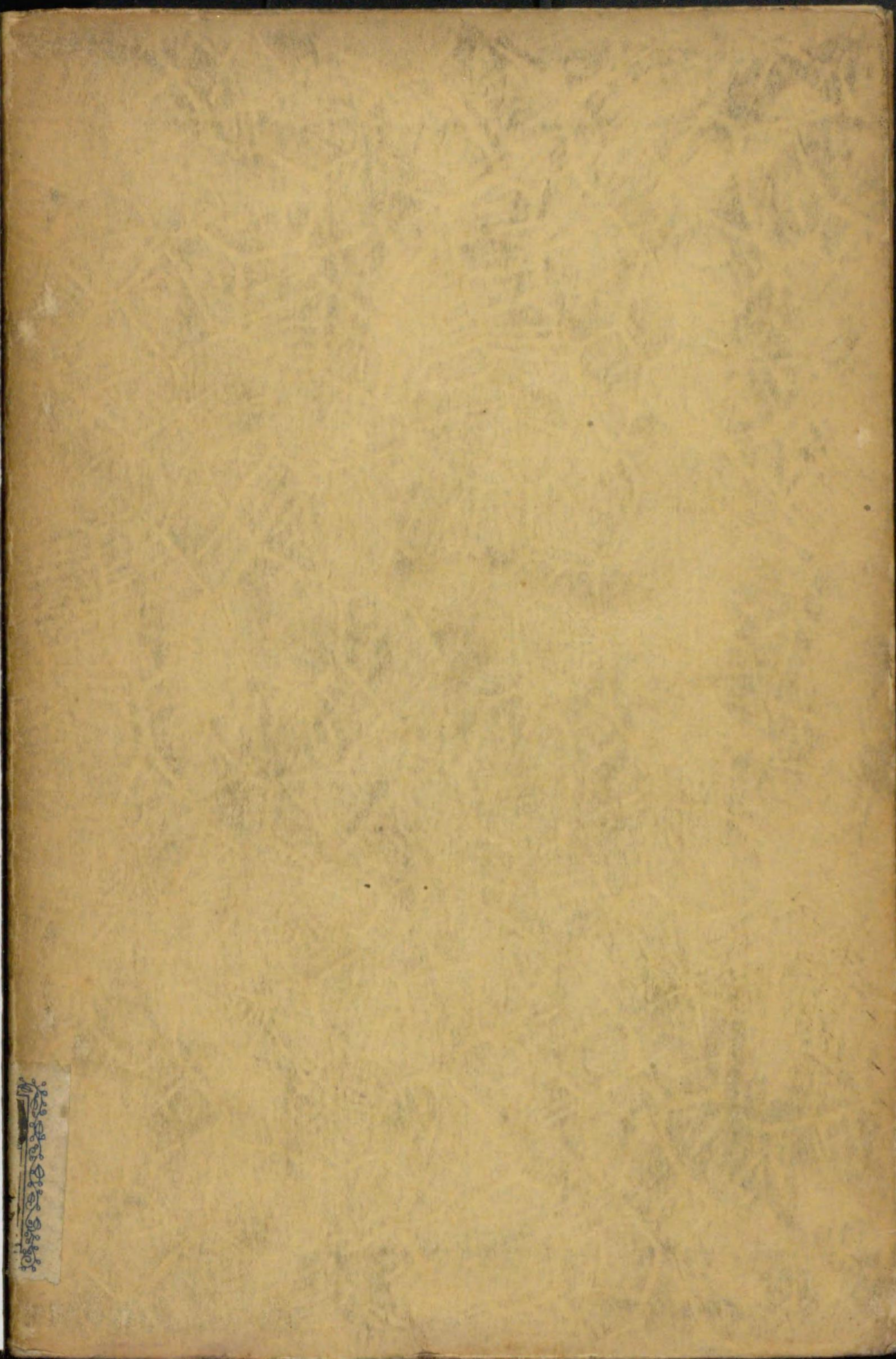


民國二十一年六月廿五日

博覽會

明

569  
182



Small, illegible label on the bottom left corner of the book cover, possibly containing a title or author's name.