

村上義一文書に見る北鮮鉄道・港湾建設

—満鉄の北鮮港湾経営・再論—

井村哲郎

はじめに

1930年代までの日本と満洲との間の交通路には、大連港を経由するルートと朝鮮半島経由（下関－関釜連絡船－釜山-新義州－安東－奉天間）ルートの2つがあった。昭和7（1932）年満洲国設立後にはそれに加えて、北部朝鮮（北朝鮮、北鮮）経由のルートが付け加わる。筆者は、以前に「満鉄の北鮮港湾経営」において⁽¹⁾、羅津港建設以降の日本と満洲国との貿易について、北鮮3港、すなわち清津、雄基、羅津の3港経由の貨客輸送がいかなるものであったかを満鉄『鉄道統計年報』に依拠して明らかにした。しかし、『鉄道統計年報』には、輸出入・輸送の金額は記されておらず、輸送数量を明らかにできただけであった。輸出入額については、通関統計・貿易統計を利用する必要があるが、後に触れるように、北鮮3港、ことに羅津港については税関（海関）が複雑な制度を採ったこと、さらにそれら税関の統計はごく部分的に得られるだけであるため、北鮮3港経由の満洲国の輸出入については、年次を追って貿易額の経緯を明らかにすることは困難である。

本稿では、第一に満洲事変以降羅津港建設にいたるまでの経緯について、主に「村上義一文書」⁽²⁾（以下、村上文書）によってまとめておきたい。村上は、満洲事変前後満鉄理事であり、鉄道部を主管していた。このため、村上文書には、羅津港建設経緯に関する様々の文書が含まれている。第二に、羅津税関の統計を利用して、羅津港開港以降昭和13（1938）年までの貿易の推移を紹介することとしたい。

1. 関東軍の吉林省の新線建設指示と北鮮三港問題

関東軍が満洲事変を引き起こした後、中国東北の中国側鉄道の経営を担っていた張学良政権の東北交通委員会は活動を停止した。事変勃発当時東北交通委員会の主要人物は北京滞在中であり、また東北にいた委員は行方不明になった。大量の軍隊・軍需物資輸送を行い事変を遂行するために中国側鉄道の運行は、関東軍にとって必要不可欠のものであった。このため、昭和6（1931）年9月18日の事変勃発当初から関東軍は満鉄に対して、満鉄線だけでなく、一部の中国側鉄道での軍需物資輸送を要求し、さらに、10月10日には「鉄道委任経営並新線建設等二関スル指示」を行い、10月23日には東北交通委員会を再建させた⁽³⁾。「鉄道委任経営並新線建設等二関スル指示」は、吉林省における吉敦延長線と延海線を満鉄資金で

建設し、さらに清津以北の北鮮鉄道と北鮮港湾経営を朝鮮総督府から買収または受託を受けて満鉄が行うことを指示したものである⁽⁴⁾。その理由としてあげられているのは、吉敦延長線と延海線は北鮮海港に通ずる最も重要な幹線であり、満洲と北鮮を結ぶ鉄道と北鮮の港湾を統一した政策によって経営することが必要であるというものであった。この文書によって、関東軍が満洲事変直後から北鮮の港湾経営をめざしていたことが明らかになる。おりしも事変直前には、東京と新潟を結ぶ上越線が開通していた。この指示は、上越線を利用し北鮮経由で日本と満洲を結ぶいわゆる「日本海ルート」の構築を目指したものであったといえよう。「日本海ルート」は、それまでの日本と満洲を結ぶ幹線ルートであった大連ルートおよび朝鮮半島を鉄道で縦断し奉天線経由奉天にいたるルートを補完すると同時に、哈爾濱を中心とする北部満洲（北満）と日本を最短距離で結ぼうとするものであった。これは、北満の特産物など物資・資源を日本およびヨーロッパに輸送するためのルートであり、かつソ連が経営する中東鉄道に対抗し、さらに、後に見る海軍の主張にあるように、有事の際の軍事的な重要路線であると位置づけられていた。このような構想は満洲事変以前にすでに軍内部で検討されていたと推測される。ただし、この時期には、羅津港建設についてはまだ触れられておらず、図們線、清会線建設によって、既存の雄基港および清津港を結ぶこととされていた⁽⁵⁾。

2. 羅津港建設の浮上

昭和7（1932）年1月19日にまとめられた海軍側見解「朝鮮北東岸ニ於ケル北満及蒙古ニ対スル物資吞吐港ニ関スル海軍側意見送附」に、はじめて羅津港建設の主張が明瞭に現れる⁽⁶⁾。そこでは、「朝鮮北東岸ニ於ケル北満及蒙古ニ対スル物資吞吐港トシテ将タ又吉会線ノ臨海港トシテ羅津、雄基及清津三港中羅津ヲ主港トシ雄基ヲ副港ニ選定シ所要ノ施設ヲ経営スルヲ要ス（註）清津ハ右吞吐港トシテノ価値尠シ」とされ、その理由として以下をあげている。(1)清津と雄基は相当大規模な防波堤工事を行わなければ安全な停泊地にはならないが、羅津は天然の良湾である、(2)清津は南に向かって開口し、湾口と称すべきものではなく、この地方独特の強風である北東の風を遮蔽できるだけで、偏南風及び長濤に対して開放されている、(3)雄基も清津にほぼ同じで、小汽艇及び舢舨は航行困難であり、ともに防波堤を必要とする、(4)これに対して羅津は北東に向かい深く湾内に入り込み、東に向かって半島が突出しており南方には大草島・小草島があるため（70ページの図参照）、偏南風を遮蔽する良湾である。さらに羅津は港湾面積広く艦隊の停泊に向いており、築港工事も容易である、(5)羅津には、吉会線の臨海港として一ヶ年300万トンの荷役に耐える経済的施設と戦時作戦基地として必要な軍事施設を建設できる水陸の面積があり、かつ海軍艦艇の前進基地補給地及び陸軍輸送船の集合、軍隊の乗船などのためには防備容易で、かつ四季を通じて風波の影響が少なく収容力が大きい、というものであった。本文書は、羅津港建設を強く主張するはじ

めてのものであった。この羅津港建設の主張は、北満と内モンゴルの物資の吞吐および対ソ戦を想定していたが、いかに良港が建設可能とはいえ、ソ連領に近い羅津を主張する地政学的判断はどこからきたものかについては何も記されていない。

これに対して、朝鮮総督府鉄道局は天図軽便鉄道を広軌に改築し、清津港と結ぶことを主張した。雄基港に比べて、清津港にはすでに商業施設が備わっていること、400万トン以上の吞吐港に港湾を拡張する場合の経費が少なくすむことがその理由であった⁽⁷⁾。朝鮮総督府のこの主張には、清津は北鮮の都市としては市街化が進み、人口も多く、商工業、漁業などが盛んであるという背景があった。その後、朝鮮総督府はやや方針を変更し、吉会鉄道・吉敦延長線の経由地と終端港について、(1)敦化から老頭溝、延吉を経て南陽付近で朝鮮鉄道図們線と接続し雄基または羅津を終端港とする北回り線、(2)老頭溝から龍井村を經由して図們線上三峯に連絡する天図軽便鉄道を広軌に改築し清津を終端港とする南回り線を想定し、後者を主張した。その理由としてあげられているのは、清津が年間100万トンの能力を有する港湾であることと、400万トン程度まで拡張が容易であることとして、清津港を主要港にしようというものであった。ただ、この文書の最後では「南廻り線ノ速成ヲ第一義トセント希望スル所以ナリ然レトモ若シ周囲ノ事情北廻り線ノ建設モ遅延セシムルコト能ハサルモノトセハ両線同時ニ起工セムコトヲ切望シテ止マサル次第ナリ」とされている⁽⁸⁾。満洲と北鮮を結ぶ吉会線の終端港として雄基・羅津にいたる「北廻り線」建設を軍が強くと主張したため、清津港を終端としようとする朝鮮総督府の見解が次第に不利となったために、「南廻り線」の同時着工を希望したのである。ここにおいて、ほぼ羅津港建設かあるいは清津港拡張かに関するそれぞれの論点は出揃ったといえよう。

こうした軍、朝鮮総督府の主張を折衷したとみてよい拓務省案「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱」が3月にまとめられた⁽⁹⁾。この要綱では、鉄道路線については、敦化から局子街を経て朝鮮・南陽に至る線を建設するとし、別途朝陽川で分岐して龍井村経由、朝鮮・上三峰に至る線も採用することとして、両線共に満鉄が建設工事を請負施行して、建設費用は完成後満洲国政府に対する貸金とすること、昭和7（1932）年度内起工、昭和8（1933）年度中竣工としていた。また、終端施設としてはさしあたり清津及び雄基港を利用するが、貨物輸送量の増加に対応できるように終端施設の候補港の調査を一年以内に終わるとされている。

これに対する満鉄側の主張は、吉敦延長線終端港として想定される清津港、雄基港、羅津港については、ソ連のポシュツ港を牽制し、中東鉄道のウラジオストック港と競争し、東北満洲からの貨物を吸収するために重要ではあるが、吉会線経由の貨物は清津港から輸出され、清津港だけでは処理しきれない場合には雄基港を利用する、そして輸出貨物が激増した場合には羅津港を建設・開港すればよいというものであった⁽¹⁰⁾。満鉄の主張は、新線建設による建設費の負担を抑えるために、膨大な費用を必要とする羅津港の建設を先延ばしにし、清津港および雄基港を拡張することですませようというものであったと考えられる。

その後、軍の主張に抗しきれず、満鉄が新港建設を表明したのが4月15日付文書である⁽¹¹⁾。これは4月14日付で出された海軍省の見解に対する対案であった。海軍省の見解は「終端施設トシテハ差当り清津及雄基港ヲ利用スルモ両港ノ吞吐能力ニ鑑ミ尚吉敦延長線及培養接続線ノ貨物輸送量ノ増進ニ適応スル為新ニ羅津港ニ吞吐能力四百万噸ヲ目途トシ終端施設ヲ築造スルコト」というものであったが⁽¹²⁾、これに対して、満鉄は「終端施設トシテハ差当り清津及雄基港ヲ利用スルモ両港ノ吞吐能力ニ鑑ミ別ニ主要港トシテ終端施設ヲ築造スル必要アリト認メラルルヲ以テ昭和七年中ニ調査設計ヲ了シ昭和八年度以降五箇年以内に竣功スルコトトシ可成至急工事ヲ進捗セシムルコト」とした。満鉄は、新港建設の調査を開始するとしているが、その具体的地名をあげていない。その内容は、土地買収を迅速に行うとともに、直ちに羅津築造計画調査に着手し、設計、材料準備をなし、昭和8（1933）年度初めに着工し、4、5年以内に竣工させるという計画であった。また羅津への鉄道線は昭和8（1933）年4月には着工することと、羅津港の吞吐能力を第1期300万トン、第2期600万トン、第3期900万トンとすることを決定している。ただし、これは、買収対象となる土地の高騰を防ぐため、羅津の名称を明記せず秘密とするためであった。ここにいたって、満鉄側がはじめて羅津港建設に踏み切ったことになる。このような判断にいたった背景にあった動きは明瞭ではないが、羅津港築港に対する軍全体の強い要求があったためであると推測される。

満鉄は、土地の高騰によって買収が困難になることを恐れて、羅津港の地名を伏せることを考えていたが、4月20日の五省会議幹事会においては陸海軍がこれに賛成せず、翌21日五省会議本会議での議論の結果、羅津港と雄羅線の建設を明記することが決定された⁽¹³⁾。

このような経緯を経て、拓務省は以下のような決定を行った。路線は、敦化から局子街を経由し、朝鮮・南陽に至る線を採用し、それとは別に朝陽川で分岐し龍井村を経て朝鮮・上三峯に至る線も建設する、両線は昭和7（1932）年度内に起工、昭和8（1933）年度中に竣工し、両線とも満鉄が満洲国から経営の委託を受け、この両線に接続する朝鮮鉄道の図們線・清会線及び終端施設、すなわち港湾は満鉄が経営する、港湾については、「終端施設トシテハ差当り清津及雄基港ヲ利用スルモ両港ノ吞吐能力ニ鑑ミ別ニ主要港トシテ羅津ニ終端施設ヲ築造スル必要アルヲ以テ本年中ニ満鉄ニ於テ調査設計ヲ了シ昭和八年度以降五箇年以内（雄基、羅津間ノ鉄道ハ昭和八年度以降二箇年半以内）ニ竣工スルコトトシ可及的速カニ工事ヲ進捗セシムルコト」というものであった⁽¹⁴⁾。すなわち、羅津港の昭和8（1933）年度着工、昭和13（1938）年開港という計画であった。

最終的には「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱」は、昭和7（1932）年5月3日閣議決定された⁽¹⁵⁾。5月11日には秦豊助拓務大臣から内田康哉満鉄総裁に対して、上記の内容にそった方針、すなわち、満鉄は羅津に終端施設を築造するための調査設計を行い、5年以内に竣工すること、朝鮮内の接続鉄道（図們線、清会線及び雄羅線）と終端施設の満鉄による経営を指示する通牒が出された⁽¹⁶⁾。さらに同月15日作成の「満鉄ニ対スル指令案第一稿」⁽¹⁷⁾は、

最終案ではないが、羅津港建設と羅津港への新線において必要な鉄道運営に関わる事項を記している。「一、運輸体系ヲ律スルニ当リテハ四平街－洮南－齊々哈爾－克山－海倫－拉法站－羅津ヲ連スル路線ハ国防上軍事輸送ノ幹線ヲ構成スヘキモノナルヲ以テ平時運営上相当ノ能力ヲ有セシムルコトヲ考慮スルヲ要ス 二、敦図線－拉法站－哈爾濱線 海克線ノ建設ニ当リテハ局部的ニ其施設ヲ現況ニ即シテ簡易化スルハ敢テ支障ナシト雖前項ノ主旨ニ基キ線路ノ基礎的素質即勾配曲半径軌条及橋梁ノ強度等ハ戦時ニ於テ軍事輸送ノ幹線トシテノ機能を發揮スルニ充分ナル能力ヲ有スル永久的施設タルヲ要ス」というものであり、鉄道従事員については重要な人事政策は関東軍にあらかじめ提示し承認を受けるものとされていた。すなわち、戦時の軍事輸送を想定する能力を備えた路線を建設するというものである。

この間の経緯を昭和7（1932）年8月に満鉄鉄道部が「鉄道建設ニ関スル件」としてまとめている。これは、佐藤鉄道部次長等が昭和7（1932）年2月現地踏査を行って、各候補港を比較対照した結果およびその後の経緯を記したものである。ややくどくなるが、その内容を紹介すると⁽¹⁸⁾、昭和12（1937）年度の年間貨物数量を340万トン程度と想定し、清津・雄基の既設設備100万トンを差し引き、第1期300万トン、第2期600万トン、第3期900万トンの港湾設備を建設する。その際に、清津港は背後鉄道の距離が大きいこと、輸送能力に制限があり、また、雄基は風波が激しく、また築港設計上最大吞吐能力は500万トンから600万トンにしかならないこと、羅津及雄尚は港湾として最も良好であり、また鉄道距離も最も短く、採算上最も有利であるが、現在は両地ともに港湾としての設備のまったくない漁村である、もし即時に決定する必要があるのであれば、水陸共に面積が広く、かつ風波を避けられ、かつ工事費予算が最小である羅津を採ることが望ましいとしていた。そして、その後、昭和7（1932）年5月11日付拓務大臣指令により羅津を終端港とし直ちに築港工事を開始する命令があった、という経緯が記されている。

ここにいたって、羅津港建設が決定されたことになる。はやくも5月12日には満鉄社内では、新線用に必要な車両数を検討する打合会を開催している⁽¹⁹⁾。そして18日には関東軍後宮大佐、石原参謀に対して、「新線鉄道建設施行計画要綱」を手交し、説明を行った⁽²⁰⁾。

羅津港建設にあたっては満鉄と朝鮮総督府との間で協議決定すべき多くの事項があった。これらをまとめるために、満鉄社内での整理が行われた。それらをまとめたものが、「羅津港築港並経営ニ関シ総督府ト打合セヲ為スニ先チ決定スヘキ要綱」である⁽²¹⁾。そこでは、羅津港は朝鮮鉄道及び吉林省東部各鉄道の終端港であり、貨物輸送、保管、荷役、旅客の海陸連絡に必要な一切の業務は満鉄が行う、その他の航路標識、検疫、関税、船舶及び港湾の取締は朝鮮総督府が行う、また、羅津港に保税地区を設けること、一般市街施設、羅津・雄基間道路その他公共施設は総督府が建設する、用地買収に着手すると直ちに地価の暴騰を招くことが予想されるため、土地売買禁止令を発令するか急速買収を行うかのどちらかをとる必要があるとされている。

3. 羅津港建設着工

羅津港築港決定以前にすでに民間業者による土地投機が行われており、地価は大幅に高騰していた⁽²²⁾。羅津および雄基において土地を買い占めた業者の例も明らかになる⁽²³⁾。この時期にはすでに、吉敦延長線の終端港は羅津となることを見越して、土地ブローカーが狂奔していた。土地価格の高騰はすでに昭和5（1930）年頃から始まっていたとされ、昭和7（1932）年8月23日の築港決定発表後には、昭和5（1930）年頃の50倍を超すまでに至った⁽²⁴⁾。このため土地買収を急ぐ必要があった。

また、羅津築港、水道、鉄道工事はいずれも昭和8（1933）年度中に起工し、築港・水道は昭和12（1937）年度末、鉄道は昭和10（1935）年9月までに完成を予定し、測量および調査を実施することとし、昭和8（1933）年7月1日から測量および調査に着手し、築港関係は同年9月末、鉄道関係は8月末、水道関係は9月末までに完了し、通年の調査が必要な気象観測と検潮は継続して実施するとして、調査費予算10万円を見込んだ。土地売買禁止令の発令が不可能な場合に、土地買収に先立って測量を実施した場合には、買収を見込んで地価の暴騰を招き買収困難となる恐れがあるため、土地買収後に測量を開始し、買収期間を3ヶ月と見込んでいた⁽²⁵⁾。

その後昭和7（1932）年6月13日から18日の間、朝鮮総督府内務局関係者、満鉄鉄道部関係者が羅津港建設について協議を行った⁽²⁶⁾。これを受けて、さらに朝鮮軍と打合せが行われた。これらの結果をまとめた文書が、佐藤鉄道部次長から村上鉄道部長に提出された⁽²⁷⁾。

そこでは、(1)雄羅線は私設鉄道として満鉄が建設を行い、雄羅線・羅津港の測量及び調査は土地収用令公告後に着手すること、(2)羅津港は朝鮮鉄道と満洲国東部各鉄道の終端港として経営し、満鉄は貨物の輸送、保管、荷役、旅客の海陸連絡に必要な業務を取り扱う、(3)羅津港の施設は、満鉄が貨客の海陸連絡に必要な埠頭・棧橋・倉庫・上屋・線路・埠頭構内道路、これらの付帯設備を建設するものとし、朝鮮総督府は防波堤・航路標識その他の施設、検疫・税関に必要な施設を設置する、(4)港湾経営に必要な水道施設は満鉄が建設し、総督府はそのための便宜を供与する、(5)羅津港市街計画は朝鮮総督府と満鉄が協議して決定する、(6)土地買収は満鉄があたり、総督府は便宜供与を行う、(7)羅津港内河川の付け替え、乱流小河川の付け替え整理は満鉄が行う、(8)満鉄の希望する埠頭地域を保税地域とすることを総督府は考慮する、(9)海陸連絡設備は満鉄が海面埋立及海面占有の出願を行い、許可を得て施工、(10)清津、雄基両港の経営範囲は総督府が調査の上決定、(11)清津・雄基・羅津3港の将来の新設・増改築については、満鉄が施工するものについては総督府の認可を受けること、そして総督府が施工するとき、あるいは満鉄以外の企業者に施工を許可するさいは満鉄の意見を徴すること、(12)清津・雄基両港も将来相当の地方貨客を取り扱うと予想されるため、必要に応じて満鉄が相当の施設を施工すること、(13)雄羅線は私設鉄道法により満鉄が建設、(14)図們江橋梁は満鉄が施工、図們江から南陽駅に至る連絡線については総督府が施工すること、(15)通

関設備は、灰漠洞及び上三峯の2カ所とし、南陽・地坊には設置しないが、満鉄の要望があるため、北鮮鉄道局と税関との間で十分な打合せを行うこと、(16)建設及び改築すべき満鮮連絡鉄道は昭和8（1933）年9月完成、同年10月1日引き渡し、などが掲げられている。

これらを受けて、満鉄と朝鮮総督府はさらに詳細の打合せを行い、その結果、上に述べた内容を再確認したほか、漁港・共同荷揚場は、雄基・清津を地方港として利用するため、羅津港にはさしあたり建造しないこと、危険物取扱棧橋（武器弾薬用の棧橋と考えられる）は大部分鉄道を利用すると考えられるため満鉄が建設するが、この時期にはなお貨物移動状況が不明であるため、今後さらに協議すること、また地価高騰を防ぐため土地収用令を適用すること、航空測量を朝鮮軍に依頼し、昭和7（1932）年7月中に実施（費用は約1万円）することとした。ここではじめて土地収用令を発令して、港湾用地の確保を行うことが決定された。昭和8（1933）年度の建設予定線についても航空測量によるとして、従来陸軍省に依頼してきた航空測量を、専用飛行機、カメラ、製図に要する人材と機材を満鉄に派遣してもらるか、あるいは満鉄がそれらを整えるとして、撮影は昭和8（1933）年2月までに終了させることも了解された⁽²⁸⁾。なお、新線建設のための航空測量は、満鉄の航空測量としてはごく初期のものである。

陸軍用地については、港湾施設設計前に決定することを軍に要望することとしている。軍からは暫定的要望として、羅津湾東海岸間洞、間津地域の海岸近くに約6万坪（内訳は埠頭の基部一带に約4万坪の空地、端末停車場積載場付近に約6千坪、駅前に約2千坪、羅津市内に約1万2千坪）があった⁽²⁹⁾。

その後、朝鮮軍と関東軍からの正式の要望があった。そこでは、(1)各埠頭の基部付近に40メートル幅の空き地あるいは道路を設けること、(2)陸軍運輸部庁舎用地として満鉄埠頭事務所付近に約500坪を、宿舎用地として鉄道宿舎用地内新安洞付近に約1000坪を確保すること、(3)羅津駅前に約2000坪の空き地を設けること、(4)軍用貨物積卸場として軍用ホームを設置、このホームは平時は満鉄が使用して差し支えない、(5)この貨物積卸場用地東側地区に約1万坪を空き地として確保、(6)要塞司令部用地として梨洞付近に約2000坪を確保、(7)憲兵隊用地として羅津駅東方地区に約3000坪を確保、(8)軍需品及危険品集積場用地として間洞付近海岸に接する約4万坪、間津付近海岸に接する約2万坪を空き地又は埋め立て地として確保。舢舨を接岸できる護岸の築造、(9)軍需品及び危険品集積場に至る軍用引き込み線用地は満鉄用地とし、無償で軍の使用に供すること、(10)これらの用地は満鉄用地とするなどである。また、他方で満鉄から朝鮮軍に対して、(1)雄基－羅津間鉄道線路用地として幅員50メートル、長さ約5キロ（約8万坪）、(2)中間駅用地 寛谷洞付近に幅員150メートル、長さ約1キロ、約3万坪、(3)羅津駅操車場用地、土砂捨て場、河川付け替え用地及び水道用地として皮介洞北方に16万5000坪の確保が要望された⁽³⁰⁾。

また、満洲国内の新線建設工事の警備は、満洲国の国有鉄道であるため、本来は満洲国に依頼すべきであるが、現状では困難であるため、関東軍に依頼すること、さらに、長春吉長

建設部を灰漠洞に移し、灰漠洞建設事務所（敦図線、天図線、延海線を担当）を設置し、羅津建設事務所（雄羅線、築港、水道を担当）の行う築港工事のための要員は大連埠頭から大部分を転属させた⁽³¹⁾。

併行して、建設費用の分担、連絡運輸、税関設置に関する議論も行われた。建設費用の分担については、既成鉄道及び終端施設の改良資金、支線建設資金は、国有財産であるため日本の国費によること、羅津港の終端施設は満鉄が施行するが、船舶航行停泊発航に必要な航路標識、灯台、信号所などの施設は朝鮮総督府が施行する、委託鉄道の満鉄への経営引き継ぎは昭和8（1933）年9月30日とする、経営期間は法定での最長期間20箇年とし、期間満了の際は更新するように協定を行うこと、清津、雄基両埠頭の終端施設は、満鉄が事業経営上必要な範囲で施工、雄羅線は朝鮮私設鉄道令により満鉄が建設経営にあたり、さらに、委託鉄道、終端施設、雄羅線に対しては所得税をのぞく諸税公課は徴収しない。清津、雄基両埠頭の荷役作業は現行どおり自由営業とし、羅津埠頭では満鉄の直営とする、などを定めている⁽³²⁾。

連絡運輸、国境直通運転、税関設置箇所については、関東軍交通監督部、朝鮮総督府、満鉄の間で調整が行われた⁽³³⁾。満鉄側は税関設置箇所について、当初、満洲国税関を羅津、清津、雄基の北鮮3港に設置することを要望したが、朝鮮側はこれに反対した⁽³⁴⁾。このため、図們、上三峯において通関手続きを行うことで妥協がはかられ、まず昭和8（1933）年に満洲国鉄道と朝鮮鉄道との国境直通運転に関する協約を結び、満洲国側は図們停車場で、朝鮮側は上三峯停車場で通関検査を行うこととし⁽³⁵⁾、さらに昭和10（1935）年7月1日から清津、雄基、上三峯に満洲国税関吏を、図們に朝鮮税関官吏を進出させ、両国税関が共同で事務を行うことになった⁽³⁶⁾。また羅津港は昭和10（1935）年11月に開港したが、満洲国税関官吏が羅津港に進出して共同執務を行う共同通関制度をとった⁽³⁷⁾。

雄羅線（雄基・羅津間）、羅津港建設については、昭和7（1932）年9月から11月にかけて実測および空中写真測量が完了した。雄羅線ではこの年度に延長3850メートルの雄羅隧道建設などが進められた（70ページ図参照）⁽³⁸⁾。昭和9（1934）年3月には図寧線（図們・寧北間）の工事も進み、さらに雄羅線建設もほぼ予定通り進行し、昭和9（1934）年7月までに完成予定とされている、羅津港内土木工事は昭和8（1933）年11月着工、昭和9（1934）年11月までには完成の予定、羅津港内の軌道その他の施設も昭和9（1934）年9月末までに完成の予定、防波堤は昭和10（1935）年3月完成の予定、岸壁もケイソン工場を作り、昭和10（1935）年10月には3パースが完成予定、陸軍関係の埋め立て工事は昭和11（1936）年3月までには完成予定、など着々と工事が進められた⁽³⁹⁾。

一方、満鉄の子会社である国際運輸株式会社も北鮮進出計画を昭和8（1933）年に立案している⁽⁴⁰⁾。国際運輸が北鮮に進出するためには、朝鮮側運送会社との交渉が必要であったが、当時北鮮で営業していた北鮮運輸、国際通運、朝鮮運送などの各社を買収し、北鮮3港における貨物取り扱いを行うことをめざした。詳細は現在のところ不明であるが、『羅津港

概覧』には、国際運輸のみが運輸会社として掲げられており⁽⁴¹⁾、実現したようである。さらに満鉄鉄路総局自動車科は、咸北自動車株式会社が経営していた羅津、雄基、清津のバス路線を買収し、満鉄北鮮鉄道管理局が経営する計画を昭和9（1934）年2月に立案した⁽⁴²⁾。この計画が実行に移されたかどうかは未確認であるが、鉄道だけでなく、自動車運送によって、雄基、羅津、清津の北鮮三港間を結ぶ計画があったことが明らかになる。とはいえ、この時期、満洲国の国有鉄道を経営する鉄路総局と満鉄社線を経営する鉄道部との間では、北鮮3港および北鮮鉄道の経営をめぐる齟齬があったようで⁽⁴³⁾、鉄路総局の意図がどの程度実現されたかについては、今後さらに検討を深める必要がある。

おわりに

羅津港と満洲側を結ぶ敦図線の建設工事は相当難航したようである。この建設は満洲国建国まもない時期であり、東満は反満抗日運動の根拠地であったことに加えて、悪天候のためであった。「敗残兵」「匪賊」のために工事が妨害されているとして、軍に対して鉄道警護の強化を申し入れている⁽⁴⁴⁾。

羅津港建設と鉄道建設をいそいだ結果、昭和10（1935）年10月1日雄基と羅津を結ぶ雄羅線が開通した。ほぼ同時に羅津港の一部が竣工、船車連絡が開始され、さらに羅津港は昭和10（1935）年11月1日から営業を開始した。その後の経緯については、概略をすでにまとめたので、それを参照されたい⁽⁴⁵⁾。

羅津港の第一期工事は昭和8（1933）年に着工、昭和12（1937）年度末に完成した。面積12万6760坪の海面を埋め立て、3埠頭を備え、施設としては倉庫10棟9565坪、保税地域10万813坪、日満両国税関共同検査区域43万2206坪、鉄道引込線、給水栓、給炭場、曳舟、起重機などを設備し、第1埠頭には船客待合所、食堂などが設けられた⁽⁴⁶⁾。他に、埠頭事務所、日満両国の税関、海事出張所など港湾関係諸官庁の入る鉄筋コンクリート・化粧煉瓦を併用した三階建一部四階建の埠頭事務所や羅津駅、上水道施設が建設された。航路標識については、すでに触れたとおり、朝鮮総督府が、燈台、霧信号、無線電信設備、気象観測所などを設置している⁽⁴⁷⁾。

第一期工事の結果、羅津港は吞吐能力300万トンの大港湾となった。昭和10（1935）年当時の満洲国に連なる各港の吞吐能力は、大連港1100万トン、羅津港300万トン、葫蘆島港と營口港が200万トン、清津・雄基港100万トン、旅順港と安東港が50万トンであったから⁽⁴⁸⁾、第2位を占める大港湾となったのである。

羅津市街の戸口は、昭和6（1931）年12月末には4520人であったが、昭和9（1934）年末には、2万4485人（日本内地人5284人、朝鮮人1万8948人、満洲国・中華民国人253人）と、港湾・鉄道建設にともない、急速に増加した⁽⁴⁹⁾。将来さらに増加することが見込まれるため、朝鮮総督府は昭和9（1934）年11月羅津市街地計画区域、計画街路、土地区画整理地区

を告示し、市街地計画を樹立している⁽⁵⁰⁾。

開港以来の羅津港の貿易額に触れておく。輸移出額は昭和10（1935）年31万7433円、昭和11（1936）年383万7803円、昭和12（1937）年590万9578円、昭和13（1938）年743万3550円、輸移入額は昭和10（1935）年302万1434円、昭和11（1936）年663万8703円、昭和12（1937）年1077万3715円、昭和13（1938）年1446万3118円と年々増加した。とくに輸移入額の伸びが目立つ。外国貿易だけを見ると、昭和11（1936）年輸出203万5789円、輸入166万7661円、昭和12（1937）年輸出529万6106円、輸入310万8413円、昭和13（1938）年輸出717万0821円、輸入75万559円となっている⁽⁵¹⁾。なお、輸入とは主に満洲国・関東州からのものであり、輸出は満洲国向けである。

他方、羅津港の建設には日本海ルートの実が強調されていたが、表日本と裏日本との移出貿易額は、昭和12（1937）年では、表日本33万4690円（55%）、裏日本27万8782円（45%）、昭和13（1938）年は表日本16万0007円（61%）、裏日本10万2722円（39%）、移入貿易額では昭和12（1937）年表日本582万7786円（76%）、裏日本183万6516円（24%）、昭和13（1938）年表日本1004万5589円（73%）、裏日本366万6970円（27%）と、圧倒的に表日本諸港が優位に立っていた。表日本側では、大阪、下関、門司、神戸、東京、横浜の諸港、裏日本側では、敦賀、新潟が中心である⁽⁵²⁾。昭和12（1937）年の日中戦争開始、満洲国産業開発五箇年計画のための満洲国経由の物資輸送、物動計画の影響なども考慮する必要があるが、圧倒的に表日本港湾が優位にたっていた。これはもともと明治以降の日本の輸出産業構造が表日本に偏っており、上越線の開通など物流構造の変化の兆しがこの時期にはあったといえ、裏日本には農産物などを除くと見るべき輸出用産業が少なかったためである。昭和13（1938）年以降については、金額は不明であるが、貿易額については前稿に触れたとおりである⁽⁵³⁾。

羅津港経由の物流は、そのほとんどが通過貿易であり、羅津港経由朝鮮各地への地方的貨物輸送は多くなかった。京函線（新京・函門間）および函佳線（函門・佳木斯間）の開通によって、羅津港が北滿各地と結ばれるようになり、北滿をその背後地として有するようになったため、羅津港と京函線などの開通は、北滿各地の社会経済に大きな影響を与えたと考えられる。ただし、北滿各地での鉄道建設があり、さらに、哈爾濱・新京・奉天・大連を結ぶ鉄道の輸送力も著しく増強されているため、羅津港とそれに関わる新線の建設が北滿の社会経済にどの程度影響を与えたかを見ることは困難であろう。また、羅津港の建設によって船舶から雄羅線への貨客の積み換えがあったため、羅津の都市化は進んだが、雄羅線、さらに京函線、函佳線などの沿線各地の都市では、貨客ともに通過がほとんどであったため、これら直接の背後地に与えた影響は小さかったと考えられる。

さらに、この時代の鉄道・港湾のほとんどは、戦時には軍事輸送として利用することが想定されていた。羅津港も例外ではなかったことは、これまで見てきた建設にいたるまでの間の海軍、陸軍の主張に明らかである。また、添付した地図にもあるとおり、軍用地などの港湾設備も設置されていた。羅津港は戦時の軍港を想定して建設されたということは、強調し

ておくべき事実であろう。

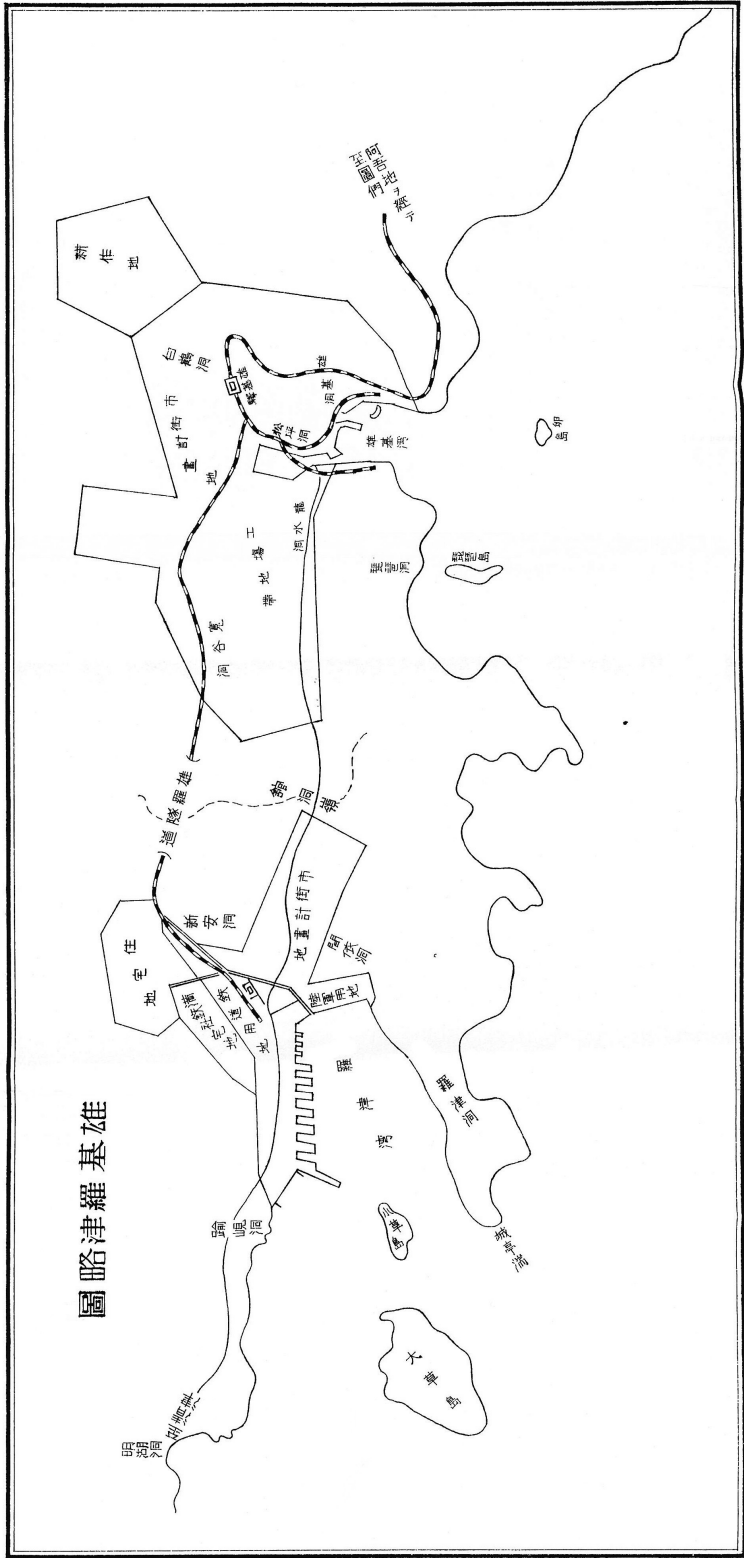
付記：本稿は、科学研究費基盤B海外調査「戦時期南満州鉄道沿線の社会変容に関する史料調査研究」（研究代表者 芳井研一）の成果の一部である。

- (1) 井村哲郎「満鉄の北鮮港湾経営」（『環日本海研究年報』第15号、2008年2月）117-138ページ。
- (2) 村上文書は慶應義塾図書館に所蔵されている。本稿で利用したのは、そのマイクロフィルム版である。
『マイクロフィルム版 慶應義塾図書館所蔵 村上義一文書 収録文書目録』（雄松堂出版、2003年）がある。
- (3) 事変直後の満鉄の軍事輸送および東北交通委員会の設置経緯については、アジア経済研究所図書館編『史料 満鉄と満洲事変（下）満洲事変勃発後—山崎元幹文書』（岩波書店、2011年11月）の第1章「満洲事変」、第2章「事変処理」を参照。
- (4) 「鉄道委任経営並新線建設等ニ関スル指示」関東軍司令官本庄繁発南満洲鉄道株式会社総裁伯爵内田康哉宛 昭和6年10月10日（関参発第二八號第一）（村上文書6B-4）。その第6項には次のようにある。
「六、清津及以北ノ鉄道及港湾経営 清津及以北ノ鉄道及港湾ハ左記理由に依り朝鮮総督府ヨリ買取又ハ委託ヲ受ケ総督府監督ノ下ニ満鉄ニ於テ経営スルコト 委託経営条件（一）朝鮮総督府ハ満鉄会社ニ対シ清津及以北ノ鉄道並港湾ノ建設改良保存、運輸附帯業務一切ノ経営ヲ総督府監督ノ下ニ委託スルコト（二）朝鮮総督府ハ建設改良ニ要スル資金ヲ負担スルコト（三）満鉄ハ前項経営ニ依り取得シタル利益金ノ相当額ヲ朝鮮総督府ニ納付スルコト」。
- (5) 「鉄道関係問題処理方針並現状」昭和6年12月24日、特秘、村上理事とペン書き（村上文書6E-4）。
- (6) 「朝鮮北東岸ニ於ケル北満及蒙古ニ対スル物資吞吐港ニ関スル海軍側意見送附」昭和七年一月二十六日 海軍次官左近司政三発 南満洲鉄道株式会社総裁伯爵内田康哉宛（官房機密第九二号ノ三）（村上文書6F-4）。
- (7) 朝鮮総督府鉄道局「吉敦延長線ニ関スル朝鮮側ノ希望条件要綱」昭和7年1月（村上文書6G-1）。
- (8) 朝鮮総督府政務総監「吉会鉄道（吉敦延長線）敷設ニ関スル件」昭和7年2月18日 陸軍次官、参謀次官、関東軍司令官、海軍次官、外務次官、拓務次官宛（村上文書6G-5）。
- (9) 拓務省「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱」（昭和7年3月）（村上文書6H-7）。「四月十五日拓務省案ニ依ル幹事会決議」と手書きで付記。
- (10) 「北鮮ノ港湾ト吉敦延長線トノ関係（極秘）」編纂者の記入なし（村上文書6I-11）。
- (11) 「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱第六項訂正案（七、四、一五）」（村上文書7A-9）。
- (12) 「海軍省意見」「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱第六項訂正案（七、四、一五）」（村上文書7A-9）の4枚目。
- (13) 「吉敦延長線建造方針要綱閣議決定経緯」（村上文書7B-5）。
- (14) 拓務省「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱（四月二十一日五省会議本会議決定 四月二十五日閣議決定）」（村上文書7B-1）。
- (15) 「吉敦延長線建設ニ関スル方針要綱」（村上文書7B-4）。
- (16) 「吉敦延長線建設ニ関シテハ左記方針要綱ニ依り処理相成度此段及通牒候也」昭和7年5月11日 拓務大臣秦豊助発南満洲鉄道株式会社総裁伯爵内田康哉殿宛（村上文書7B-7）。
- (17) 「満鉄ニ対スル指令案第一稿」後宮大佐、昭和7年5月15日（村上文書7B-10）。
- (18) 「鉄道建設ニ関スル件」鉄道部、昭和7年8月（村上文書7H-7）。

- (19) 「新線用車輛打合会議事録 昭和七年五月十二日九時車務課長室ニ於テ」(山崎文書7B-8)。
- (20) 「新線鉄道建設施行計画要綱」(村上文書7C-2)。
- (21) 「羅津港築港並経営ニ関シ総督府ト打合セヲ為スニ先チ決定スヘキ要綱」(村上文書7C-3)。
- (22) 加藤圭木「一九三〇年代朝鮮における港湾都市羅津の「開発」と地域有力者」『朝鮮史研究会論文集』No.49、2011年10月、209ページ。
- (23) たとえば羅津雄基土地工業株式會社『営業案内(昭和九年)』ゆまに書房、2002年(社史で見る日本経済史 植民地編 第9巻)によると、同社は、羅津、雄基、図們あわせて140万坪あまりの土地を所有しているとされている。
- (24) 秋山健治『東亞の大羅津 附雄基港』1933年(ソウル、景仁文化社1973年影印 韓国地理風俗誌叢書296) 28~33ページ。
- (25) 「羅津築港水道及連絡鉄道調査並準備工事ニ関スル件」(日付なし) 村上7.5.19の押印あり(村上文書7C-4)。
- (26) 「協議の経過」(村上文書7E-6)。
- (27) 「北鮮鉄道及港湾ノ経営並施設ニ関シ朝鮮総督府ト下打合ニ関スル件」(村上文書7F-1)。
- (28) 「新線建設ニ関スル調書」(山崎文書7M-3)。
- (29) 「羅津築港ニ対スル軍部の暫定要望事項」(「北鮮鉄道及港湾ノ経営並施設ニ関シ朝鮮総督府ト下打合ニ関スル件」昭和7年6月27日 佐藤鉄道部次長から村上鉄道部長宛)(村上文書7F-1)。
- (30) 「羅津築港ニ伴フ陸軍對滿鉄仮協定ノ件」朝鮮軍司令部調製 昭和7年9月1日(村上文書7J-1)。
- (31) 「新線建設ニ関スル調書」(山崎文書7M-3)。また、井村哲郎「滿鉄の北鮮港湾経営」120ページ参照。
- (32) 「北鮮ノ鉄道及終端施設委託経営ニ関スル根本方針」(村上文書8G-1)。なお、本文書は1933年8月3日付けで朝鮮総督府鉄道局長吉田浩と滿鉄理事村上義一の間で調印されたもの。
- (33) 「滿鮮運輸連絡懇談会議題送付の件」昭和8年8月1日 鉄道部長発、村上理事宛(村上文書8F-1)、「滿鮮運輸連絡懇談会議題骨子大要」(村上文書8F-2)、「滿鮮運輸連絡懇談会ニ関スル準備打合会報告」(村上文書8F-4)。
- (34) 「滿洲国税関ヲ北鮮三港(羅津、清津、雄基)ニ設置セムトスル問題ノ経緯」昭和8年8月16日 鉄道部長(村上文書8H-2)。また、滿鉄經濟調査会第三部第一班「北鮮ト東滿通貨旅客、荷物ニ対スル税関設置箇所ニ就テ」(執筆年月日不明)(村上文書8XII-3)は、羅津、清津、雄基に税関を設置することの必要性を滿鉄側の立場からまとめている。なお、「北滿ト北鮮海港ヲ結フ新線開通後ノ税関手續ニ関スル件」(執筆年月日、執筆者とも不明。ただし、鉄道部営業課連係の押印あり)(村上文書8XIII-4)も税関の海港設置の必要をまとめている。
- (35) 「国境列車直通運転ニ関スル協約案(滿鉄修正案)」(村上文書8XI-6)。
- (36) 「新京通関会議」昭和8年8月26日開催(村上文書8H-12)。
- (37) 「滿洲国史編纂刊行会『滿洲国史』各論、1971年、473ページ。
- (38) 「滿洲国国有鉄道建設工事概況 昭和八年九月十五日現在」(村上文書8K-2)。
- (39) 「第二次線建設工事概要(九、三、一〇)」(村上文書8V-5)。
- (40) 国際運輸株式会社「北鮮進出計画」昭和8年8月(村上文書8I-4)。
- (41) 羅津税関『羅津港概覽』67ページ。
- (42) 南滿洲鉄道株式会社鐵路総局自動車科「羅津ヲ中心トスル自動車運輸營業計畫書」省9年2月。
- (43) たとえば、北滿大豆の北鮮經由欧州向け輸出に関する鉄道部側文書「北滿大豆ノ北鮮經由欧州向輸出ニ就テ」(村上文書8XI-10)参照。
- (44) 「新線建設状況ニ関スル件」昭和7年7月18日 鉄道部長発、副総裁宛(山崎文書7G-5)。敦図線(敦

化-灰漠洞間 吉敦線敦化を起点とし延吉を経て図們江江岸灰漠洞に至り、図們江を渉り朝鮮鉄道図們線南陽駅に連絡する延長192キロ3の線路)については、「本鉄道沿線ハ交通不便且物資乏シク又沿線ノ治安維持サレス類々トシテ匪賊ニ襲ハレ加フルニ連日ノ降雨ニ支障サレツツ工事従事員及請負人共懸命ニ努力シツツアリ 本工事従事ノ六月末使役人夫数ハ苦力一七、〇〇〇人、鮮人約二、五〇〇日本人五〇〇名内外にして」ともされている。

- (45) 井村哲郎「満鉄の北鮮港湾経営」119～122ページ参照。
- (46) 羅津税関『羅津港概覧』昭和13年（ソウル、景仁文化社1995年影印 韓国地理風俗叢書 296）6～7ページ。
- (47) 羅津商工会『建設途上にある大羅津』昭和10年（ソウル、景仁文化社1989年復刻）23～30ページ。
- (48) 同上書、104ページ。
- (49) 同上書、13ページ。
- (50) 同上書、46～47ページ。
- (51) 同上書、11～12ページ。
- (52) 同上書、22～23ページ。
- (53) 井村「満鉄の北鮮港湾経営」参照。



雄基羅津略圖

出処：雄基羅津土地興業株式會社『營業案内（昭和九年）』ゆまに書房2002年復刻（社史で見ると日本經濟史 植民地編 第9卷）。