

《研究論文（査読付き）》

戦前の「鮮満一如」構想による^{たしとう}多獅島港開発

井上 敏 孝
(常磐会学園大学)

目 次

1. はじめに
2. 1910年以前の多獅島
3. 築港機運の高まりと工事開始
4. 「鮮満一如」の考えと港湾開発
5. おわりに

1. はじめに

本稿は戦前期の朝鮮において行われた港湾開発の全体像を解明する研究の一環として、朝鮮北西部の多獅島で実施された港湾開発の歴史について明らかにするものである。具体的には昭和初期に、朝鮮総督府と南満州鉄道株式会社¹による共同プロジェクトの一環として進められた多獅島港の港湾整備事業について明らかにする。

これまで多獅島港における築港計画や港湾開発に着目し、その歴史的意義や、工事内容について詳細に明らかにした研究は、多く見ることはできない。同港における、港湾修築の経緯について触れたものとしては、間組百年史編纂委員会『間組 100 年史. 1889-1945』²がある。しかし、記述されているのは同社が携わった昭和初期の工事内容が中心であり、同港修築工事の社会経済的影響や、工事の全体像については明らかにされていない。

また従来の研究では、満鉄が携わった港湾建設を巡っては、大連港や羅津港・清津港・雄基港の北鮮3港、さらには大東港に関する研究は見ることができる。まず満鉄による港湾建設及び経営の全体像を明らかにした研究としては、風間秀人「満州国期における満鉄の港湾」³が挙げられる。同研究では満州国期の満鉄による港湾経営の特質について詳細に明らかにされているものの、多獅島港における築港計画に満鉄が携わっていたという点については言及されていない。

続いて大連港に関する研究としては、宋芳芳「『日満支』ブロック下の大連港」⁴、小澤榮『小樽と大連の港づくりに尽くした技師内田富吉 関わりのあった先輩技師たち』⁵、井上

¹ 南満州鉄道株式会社は、以下本文では満鉄と表記する。

² 間組百年史編纂委員会『間組 100 年史. 1889-1945』、1989 年

³ 風間秀人「満州国期における満鉄の港湾」『南満州鉄道株式会社の研究』日本経済評論社、2008 年

⁴ 宋芳芳「『日満支』ブロック下の大連港」『現代社会文化研究』(45)、2009 年、105 頁～120 頁

⁵ 小澤榮『小樽と大連の港づくりに尽くした技師内田富吉 関わりのあった先輩技師たち』近藤工業株式会社、2008 年



図1 朝鮮北部港湾地図

出所)『朝鮮港湾要覧』より転載したもの。

注) 図中①・②・③・④・⑤・⑥・⑦は多獅島・龍岩浦・大東港・鴨綠江・清津港・羅津港・雄基港を指す。

敏孝「台湾航路開設による大連港貿易の変化について」『中国の政治・文化・産業の進展と実相』⁶等がある。ただし、いずれの研究も満鉄による大連港を中心とした港湾の築港・経営方針に関する分析にとどまっている。

さらに北鮮3港に関しては、風間秀人「満州国期における満鉄の港湾」⁷に加えて、1930年代以降の北鮮3港の建設状況や役割について明らかにしたものとして、井村哲郎「満鉄の北鮮港湾建設と経営」⁸がある。

ある。ただ、多獅島港に関する分析はなされていない。そして大東港に関しては、越沢明「大東港の計画と建設(1937～1945年)」⁹に加えて、風間秀人「満州国期における満鉄の港湾」の研究¹⁰がある。これらの研究においては、満州国内で産出される資源とその加工品を輸出する貿易港として整備が計画された大東港の開発計画やその経緯について詳細に明らかにされている。また越沢明「大東港の計画と建設(1937～1945年)」¹¹では大東港と近接した多獅島港に関する記述も見る事ができる。しかし同研究も主として分析対象とするのは大東港であり、多獅島港に関する分析は、同港の位置や修築計画の概要を取り挙げているのみである。

以上の日本国内における研究状況に加えて、韓国において、多獅島港に関する研究としては、김승「일제시기다사도항(多獅島港) 개발과신의주·다사도간의 철도부설」¹²等の研究を挙げることができる。

ただし、いずれの研究も歴史的・政治的視点からの分析に留まっており、同港築港工事の土木・技術的特徴や同港が整備されるに至る同港周辺地域の輸移出入状況等の社会・経済的側面を明らかにした分析は見ることができない。さらには満鉄との関連を巡る分析等についても同様になされていない。

以上のことから戦前の多獅島において、朝鮮総督府、さらには満鉄による港湾修築計画の特徴や建設に至る経緯、さらには同港を巡る社会経済的な役割や歴史的意義について実

⁶ 井上敏孝「台湾航路開設による大連港貿易の変化について」『中国の政治・文化・産業の進展と実相』晃洋書房、2015年、180頁～199頁

⁷ 前掲論文3)

⁸ 井村哲郎「満鉄の北鮮港湾建設と経営」『南満州鉄道沿線の社会変容』知泉書館、2013年、91頁～127頁

⁹ 越沢明「大東港の計画と建設(1937～1945年)」『日本土木史研究発表会論文集』、1986年、223頁～234頁

¹⁰ 前掲論文3)

¹¹ 前掲論文9)

¹² 김승「일제시기다사도항(多獅島港) 개발과신의주·다사도간의 철도부설」和訳「日本時期多獅島港の開発と新義州・多獅島との間の鉄道敷設」『해항도시문화교섭학』和訳『海港都市文化交渉学』18、2018年、331頁～362頁『해항도시문화교섭학』18、2018年、331頁～362頁

証的に分析するという内容は、従来の港湾研究や朝鮮研究、さらには満鉄会『満鉄四十年史』¹³等の社史や満鉄に関する研究においても明らかにされていない点である。

しかしながら同時代に建設が進められた同港の築港事業は、満州と朝鮮を一体的に開発・発展させることを目指した「鮮満一如」の考えに大きく影響していたとともに、その考えのもとで計画・実行された一大プロジェクトの1つであった。さらには、同港の工事で試みられた工法及び採用された技術は、戦前期の日本で初めてかつ唯一の事例であった。

これらの点を踏まえて本稿では朝鮮の多獅島で行われた港湾開発の知られざる一面について説明することを目指す。

2. 1910年以前の多獅島

多獅島は朝鮮北西部、中国との国境を流れる鴨緑江河口に点在する島嶼を指す場所である。同島嶼は、朝鮮平安北道北西部の海岸から約 540mはなれた沖合に位置する小多獅島と、そこから 1.8 kmほど隔てた大多獅島の大小 2つの島で構成されていた。

多獅島が歴史の舞台に登場するのは、日清・日露戦争の際に、船舶の投錨地として利用されたことに始まる¹⁴。特に日露戦争時には、多獅島から約 24 km離れた龍岩浦に陸軍運輸部出張所が設置されたことで、同地は物資積替地としての役割を担うこととなった。具体的には同錨地に碇泊する船舶から舢艀等への積替が実施され、軍事物資等を積んだ小型船舶が鴨緑江を遡って龍岩浦の出張所に荷揚されるようになった¹⁵。

そして陸軍運輸部では、1905年から3年間にわたって、鴨緑江河岸地域において港湾及び海陸連絡調査が実施されることとなった。同調査では、多獅島一帯が鴨緑江で唯一の不凍港であること等が評価され、同港が良港となりうる可能性を持っている点が強調された¹⁶。こうしたことから同調査は多獅島に関する港湾調査の端緒と位置付けられ、同地の港湾としての価値を初めて明確にしたものとなった。その後も龍岩浦灯台所長となった技師の三浦梧楼予備海軍少佐らから、同港の港湾としての価値が繰り返し指摘されるとともに、築港の必要性が提言されるようになった¹⁷。多獅島と龍岩浦の位置は図1を参照されたい。

ただし多獅島港が通商港として開港したのは 1939年であり¹⁸、それまでは 1905年に開港場となった龍岩浦港が貿易に供する港としての位置づけを得ていた¹⁹。したがって、その間、多獅島に海陸連絡のための施設が整備されることはなかった。

しかし鴨緑江下流の変化等によって、次第に龍岩浦港内に寄洲が生じ、1920年頃には港内が全く閉塞し、小蒸気船あるいは喫水 1.8m 以下の舢艀が満潮時に辛うじて出入りするに過ぎない状態となっていた²⁰。そのため鴨緑江の河口に位置する薪島沖あるいは多獅島附近で碇泊した船から舢艀等に積替えを行い、手続きのみを龍岩浦で行う状態となっていた。

当時、船舶の錨地とされていた多獅島は約 300 万 m²以上の広範な不凍錨地を有しており、

¹³ 満鉄会『満鉄四十年史』吉川弘文館、2007年

¹⁴ 南満州鉄道株式会社庶務部調査課「多獅島の研究」『満鉄調査資料』第62編、1926年、62頁～63頁

¹⁵ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C03020428100、明治39年「満密大日記 自1月至4月」（防衛省防衛研究所）

¹⁶ 『京城日報』1930年8月14・15日

¹⁷ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C09122084200、明治38年自1月至2月 大日記 副臨人号 自第1号至第231号 共6冊（防衛省防衛研究所）

¹⁸ 鮮交会『朝鮮交通史』、1986年、1,075頁

¹⁹ ちなみに鴨緑江の河口に位置する龍岩浦は 1903年にロシアが軍事基地を建設しようとした龍岩浦事件の舞台となった場所であり、同事件は日露戦争の引き金となったとされる。

²⁰ 朝鮮総督府内務局土木課『朝鮮港湾要覧』、1931年、59頁

附近一帯に点在する干潟地は本錨地に対する天然の防波堤を形成していた。また干満差は6.48m と大きかったものの²¹、その影響をほとんど受けないほど周辺一帯の水深は深かった。さらに干潮時には波浪を見ることはなく、満潮時においても最大で1.3m内外の波浪を生じるのみであった。したがって河口に位置する他の錨地の中でも多獅島附近は水深・潮流・航路及び結氷状態に照らしても²²、半島北西部における「優良なる錨地」であった²³。しかしながら同錨地では3,000トン級以上の船舶が碇泊可能であったものの海陸連絡を可能とする港湾施設は上述した通り皆無の状態であった。

以上のような多獅島を取り巻く状況が大きく転換したのは、1921年、地元有志によって結成された組織の存在と同組織によって「請願書」が作成・提出されたことにあった。

3. 築港機運の高まりと工事開始

3. 1 多獅島築港期成同盟会の設立とその活動

1921年8月28日、新義州を代表する実業家の一人であった多田栄吉を会長として多獅島築港期成同盟会が創立された。同会は国家的見地より新義州及び安東の「繁栄挽回策を説き伸て満蒙開発に貢献せんとする」ことを目的に設立されたものである²⁴。

当時において国境都市であった新義州と安東は、京義線の改築・鴨緑江鉄橋の架設・安奉線の改築等が実現し、満鉄・朝鮮・日本内地間で結ばれた三線連絡運賃政策によって陸運での貿易が伸長を遂げていた。さらに海運においても第一次世界大戦の大戦景気を受けて、「異常の発展」を遂げる状況であった²⁵。

しかし大戦後はその状況が一転し、戦後の恐慌によって市場は漸次衰退をするとともに、海運は冬季、結氷のために両都市への海運輸送が全く杜絶するという状態であった。陸運においては、三線連絡による通過貿易の恩恵を受けるものの、全体的な不況を脱するまでには至らず一般市場までは「均霑するに至らない」ままであった²⁶。

こうしたことから両市民の中から不況を脱するには「一に築港による外なし」として、冬でも結氷の影響を受けない多獅島における「築港速成の気運」が熟成されることとなった²⁷。そして同年11月、多獅島期成同盟会は朝鮮総督府をはじめ内閣総理大臣及び各省大臣等、さらには京城・東京等の官公署及び地方有志や各種団体に向けて書簡電報による援助要請を行なった。その際に同期成同盟会によって提出されたのが「多獅島築港二関スル請願」であった²⁸。

多獅島における貿易港の建設と、港湾機能拡大を目的として新義州と同港間に鉄道敷設を要請するための同請願書は、同港を巡る地理的条件や社会経済状況、交通運輸状況等について、詳細な調査等に基づいて記述がなされるとともに、政治的・経済的・軍事的・文化的な観点で同港築港の効果に関してまとめられていた²⁹。そのため同期成同盟会による

²¹ 前掲書18)、1,083頁

²² 前掲書20)、59頁

²³ 朝鮮総督府内務局土木課「朝鮮港湾修築概要」『港湾』9巻1号、1931年、68頁

²⁴ 前掲書14)、41頁、多田栄吉は新義州において製材事業を始め米穀貿易や官塩特約販売など各種事業の経営に携わり、当時新義州商工会議所会頭を務めていた人物であった。

²⁵ 同上

²⁶ 同上

²⁷ 同上

²⁸ JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. B10073440300、築港関係雑件 (B-3-1-1-41) (外務省外交史料館)

²⁹ JACAR (アジア歴史資料センター) Ref. A14080218000、議院回付建議書類原議 (四) (国立公文書館)

活動と請願書の存在は、多獅島築港問題として築港計画実現の重要性を広く朝鮮内外に提言する役割を担うこととなった。

同提言を踏まえ 1924 年には第 3 代総督であった齋藤実^{さいとうまこと}（後の首相）も国境方面の巡視の際に、多獅島を実際に視察し、「同地が国際的河川の河口にあって貿易の伸展上最も枢要なる位置にある」として、国際的にも重要な地位にあり、なおかつ鴨緑江上流地域の経済的關係や築港自体の価値等に鑑みても将来良港となる素質を有しているとの認識を示した³⁰。こうした地方官民共同による動きを受け、多獅島における海陸連絡設備の建設が決定され、長年にわたる「多獅島築港問題」は実現を見ることとなった。

3. 2 総督府による第一期工事

朝鮮総督府による工事は 1926 年からの 4 か年継続事業として実施された³¹。しかし多獅島港における第一期工事となった同工事で計画された内容は当初の計画から大幅に縮小され、応急的な施設建設のみに留まるといった限定的なものであった。

この背景には、1923 年に起こった関東大震災後の緊縮財政のあおりを受け、朝鮮総督府では、同港に海陸連絡設備を完備するためには巨額の工事費を必要とすることから、計画を縮小する形での工事実施を余儀なくされるという状況があった³²。したがって第一期工事では、まず①小多獅島^{かくかんし}を削り一部を埋め立てることで 8,100 m²の荷置場及び上屋 1 棟を設置、②①と郭串嘴間に全長 496m・幅 12m の連絡道路を埋築、③郭串嘴基部附近に全長 453m の道路を築設、④荷置場地先に全長 120m・幅 10m の突堤を築造することとした³³。これらの設備により泊地に碇泊した船から舳荷役によって貨物を陸揚げすることで、船舶の碇泊時間の短縮を図るとともに「貿易上の不利を除かん」とすることを目的とした³⁴。各施設の位置等については図 2・3 を参照されたい。

ただし、同工事では大型汽船が直接岸壁に接岸し、荷役を行うことは不可能なままであった。そのため朝鮮半島西海岸屈指の良港となるべく、臨海鉄道の敷設と共に、港湾機能の拡張を目的とした、さらなる築港工事を実施することが「各方面から多大の期待」を寄せられることとなった³⁵。



図 2 多獅島港突堤

出所) 国際日本文化研究センター朝鮮写真絵葉書データベース

<https://kutsukake.nichibun.ac.jp/CHO/detail.html?id=340236>

(令和 3 年 2 月 16 日閲覧) より転載したもの。

注) 図中、丸で囲んだ箇所は突堤を指す。

3. 3 満鉄による築港設備計画の立案

経営が軌道に乗り始めた 1920 年代前半から南満州鉄道株式会社において製鋼事業拡大

³⁰ 『満州日日新聞』、1924 年 11 月 25 日

³¹ 朝鮮総督府内務局『朝鮮直轄工事年報 昭和 11 年度』、1939 年、191 頁

³² 「多獅島築港今秋完成」『港湾』7 卷 7 号、1932 年、90 頁

³³ 水路部『簡易水路誌：朝鮮沿岸』第 2 卷、1947 年、237 頁

³⁴ 前掲論文 23)、68 頁～69 頁

³⁵ 前掲論文 32)、90 頁

が取りざたされることになり、その新工場の候補地の一つとされたのが、満韓国境に近い新義州南方一帯の平野部であった。

その後、1927年に満鉄総裁となった山本条太郎は、さらなる製鉄設備の拡充を目指す中で、中華民国が輸出関税を引き上げる動きがあることを懸念して、日本本土に対しては関税もなく運輸コストも低い朝鮮の新義州に新たな製鉄所を設置する計画を着想した³⁶。

そこで海運貨物輸送の面で鴨緑江河口付近に「適当な築港地を得るや否や」が課題となった³⁷。山本総裁は、当面は鞍山の精鉱、撫順の石炭を用い、製品の販路として、主に支那・満州方面を想定していた。そのため経費の節約と工事の速成を図ることを目的に、海運に関しては当分の間は大規模な計画を立てず 3,000 トン級船舶の出入りが可能な場所が求められた。そのため、調査を同社顧問の服部省三に命じ、実際の築港計画が立案された。同計画では鴨緑江東水道に位置する大多獅島附近の海面を候補地としていた。

しかし同計画は山本総裁が退職し、その後 1929 年に工学博士であった仙谷貢が総裁に就任したことで、再検討されることとなった。再検討の背景には、仙谷総裁により鞍山の精鉱に南洋方面の鉱石を混用することの可否を調査するとともに、南洋方面の鉱石を輸移入する場合、6,000 トンから 10,000 トン級の船舶に対する港湾設備が必要となることがあった³⁸。

加えて、多獅島周辺の海面はすでに錨地として利用されていたものの、鴨緑江は上流、さらには新義州以下の河川の中央部が不安定な状態であったため、慎重な調査が必要であるとして仙谷総裁は「本邦築港の権威者」に調査を依頼した。古市公威・原田貞介・中山秀三郎・丹羽鋤彦・中川吉造・安藝杏一・直木倫太郎・井上範らによって調査が実施、その結果に基づいて計画が立てられることとなった。この結果は、1930 年 1 月に調査報告書として提出されている。同報告書内の築港計画の概要は以下の通りであった³⁹。

- ①大多獅島西南端より東水道に沿って突堤を設置。
- ②石炭石用の 1,500 トン級汽船の繫留用として、全長 380m・水深 7m の岸壁築造。
- ③岸壁の東側水面を船溜とする。
- ④③の出入口南方に突堤を埋立て。その西側岸壁を鉱石及び製品の輸移出入に供する大型船の繫留用とする。
- ⑤④の繫船岸壁の全長は、第 1 案 520m・第 2 案 800m・第 3 案 1,000m の 3 案として、第 1・2 案については 6,000 トン級に対応し、岸壁水深は 9m、第 3 案について 10,000 トン級に対応し、岸壁水深は 10m とする。
- ⑥繫船岸壁の構造は、潮流の作用によって海底移動が起きやすい点を鑑みて、杭打基礎による鉄筋コンクリート横棧橋の形式を採用。
- ⑦航路は幅 300m・水深 8m として⑤の第 3 案を採用した場合は水深 10m とする。
- ⑧船待ちあるいは舁荷役を要する船舶用の錨地を設ける。
- ⑨臨海鉄道は不二農場から小多獅島を経て大多獅島に設置する操車場に連絡し、さらに分岐して各繫船岸壁に直通する。

³⁶ 解学詩「鞍山製鉄所の変遷(2)」(翻訳・松野周治)『立命館経済学』第 38 巻 1 号、立命館大学経済学部、1989 年、127 頁

³⁷ 故古市男爵記念事業会『古市公威』、1937 年、127 頁

³⁸ 同上書、129 頁～130 頁

³⁹ 同上書、130 頁

以上の計画に基づいて工費の概算や工事期間等が報告されることとなったが、報告書には委員から附帯事項として大多獅島上流における海面に関して「重要な一般的注意」が明記された。具体的には、朝鮮総督府等によって大多獅島北西部あるいは小多獅島周辺で、新たな荷役設備の建設や工事を実施する場合、大多獅島周辺の水域や同島南東部の航路等、さらには大多獅島における港湾設備にも「重大なる影響を及ぼすの虞あり」と言及している。そのため大多獅島における港湾設備を整備するという同計画案を実現するにあたっては、朝鮮総督府との調整が不可欠である点が指摘されていた⁴⁰。

しかしながら 1931 年の満州事変の勃発後、1933 年 5 月に塘沽停戦協定が締結され、日本と中華民国との間の武力紛争が落ち着いたことで、それまでの状況が一変した⁴¹。そこで、工場新設に対して、経済的に最も有利な鞍山製鉄所の拡張・増築へと方針が変更となったことで同築港計画は実現することはなかった。

こうして 1926 年から朝鮮総督府による第 1 期工事後、総督府さらには満鉄によって同港における追加工事等の必要性が認められながらも実際の工事は数年間にわたって実施されることがなかった。そのため、工事で建造された小多獅島の突堤も「残骸を風雨にさらしたまま数年間顧みる人も無かった」と揶揄されるまでになっていた⁴²。

3. 4 鉄道敷設と追加工事

以上のような状況において同港再整備へと向かう流れを生み出すべく、再度立ち上がったのが地元有志の代表として築港期成同盟を立ち上げた多田栄吉であった。

多田栄吉は当時、新義州に工場を持つ王子製紙株式会社に新義州—多獅島間の鉄道敷設建設を働きかけた。これに応じて王子製紙は同地における鉄道敷設に踏み切り、1936 年新義州を起点として、多獅島に至る 39.3 km の鉄道敷設権を得た⁴³。同時に同鉄道敷設工事と共に「一層設備拡張の要ある」ことが認められ⁴⁴、朝鮮総督府により鉄道工事と並行して多獅島港における修築工事も実施されることとなった。そして先述した第一期工事で完成した施設の拡張を目的として 1936 年から 4 か年継続事業として総工費 1,018,508 円（現在の価値で約 6 億円⁴⁵）を以て工事が開始された。多獅島港第二期工事となる同工事では①

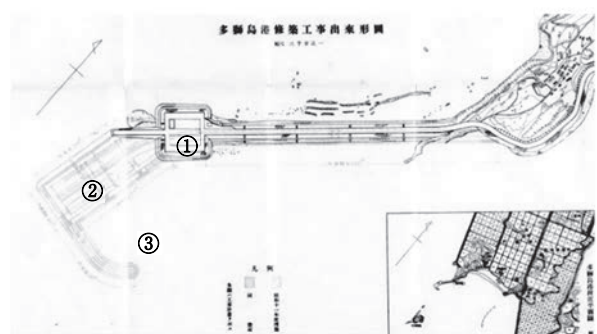


図3 多獅島港築港工事図

出所)『朝鮮直轄工事年報』より転載したもの

注) 図中①②③は、突堤・繫船岸壁・船溜を指す。

既設の突堤先の海面 33,925 m² を干潮面下 10.6m に埋立て、②全長 200m の物揚場及び

⁴⁰ 同上書、130 頁～131 頁

⁴¹ アジア歴史資料センターホームページ (令和 3 年 2 月 19 日閲覧)

<https://www.jacar.go.jp/learning/term.html?uid=Y50C300075>

⁴² 『満州日報』、1934 年 6 月 27 日

⁴³ 前掲書 2)、535 頁

⁴⁴ 前掲書 31)、191 頁

⁴⁵ 現在の貨幣価値は全て、日本銀行ホームページ (令和 3 年 11 月 12 日閲覧)

<https://www.boj.or.jp/announcements/education/oshiete/history/j12.htm/>内の企業物価指数等から算出したもの。

1,042m にわたる護岸を築造、③上屋及び道路を設置し、引き込み鉄道を敷設、④物揚場前面には、2基の起重機を設置、⑤埋立地南側に接して弓状に全長 200m の波除堤を築造し、庇護水面積約 39,000 m²を舳専用船溜に充てる⁴⁶。

1938 年には同工事中埋立て工事を始めとした①②③の大部分の施設が竣工したことに加えて、翌 1939 年には新義州・多獅島港とを結ぶ多獅島鉄道も完成したことから朝鮮総督府は同年 5 月 5 日に多獅島港を新たに開港することとなった⁴⁷。

しかしながら鴨緑江上流一帯における工業化の急速な進展に対して、現状の港湾機能では当該地域における吞吐港として到底不十分であることが、総督府をはじめ満州国、そして満鉄による協議により指摘され、同港のさらなる拡張が強く求められた⁴⁸。そこで朝鮮総督府では第 2 期工事で計画された④⑤等の残工事に追加建設する形で、新たな工事計画を樹立。追加工事として 1938 年から 6 か年事業として 1,300 万円（現在の価値で約 66 億円）を以て工事が開始された。工事内容は、第 2 期工事で築造された②の物揚場を整備し、3,000 トン級の船舶 6 隻を同時に繋留可能な 750m の繋船岸壁を築造し、同岸壁上に起重機を設置することとした。

ちなみに同工事で整備が進められた繋船岸壁の一部には同港の 6m 余りある干満差に対応するべくドルフィンを設置するとともに、荷役に供するためのデマッグ・クレーンを整備することとなった⁴⁹。

ここでいう、ドルフィンは、陸岸から離れた水面に束ねた木杭、ケーソン、矢板などを打ち込んで作った柱状の構造物のことをいう⁵⁰。また沖がかり施設を代表する施設の 1 つとされ、現在では一般的に荷役用エプロンを必要としないタンカーなどの専用船の係留施設として建設されている。明確な定義はないものの、防波堤で遮蔽されていない海面に設けられるケースが多い施設となっている⁵¹。

またデマッグ・クレーンとは現在のクローラークレーンを指すと考えられる。クローラークレーンとは、無限軌道式履帯を装備した移動式のもので、不特定の場所まで自力で移動できることから万能クレーンとされている⁵²。

これらのことを踏まえると同港における繋船岸壁の一部は繋留用のドルフィン棧橋が築造されるとともに、同棧橋上を移動し荷役が可能なデマッグ・クレーンが整備される予定であったと指摘することができる。同港において防波堤工事が実施されることなしに以上の 2 つの施設の整備が計画された背景には、1 つ目として築港予定となった場所が、先述した通り、同港周辺に広がる砂州が自然の防波堤の役目を兼ねているという自然条件を有していたことがあった。2 つ目には工費縮減と作業の効率化が念頭に置かれていたためと考えられる。

つまり工費のかさむ防波堤建設を避け、干満の差が大きい同港において安全かつ効率的な係留施設としてドルフィンを設置するとともに、限られた埠頭スペースを有効活用する

⁴⁶ 同上書、192 頁

⁴⁷ 「多獅島開港」『港湾』17 卷 6 号、1939 年、59 頁

⁴⁸ 「多獅島修築問題」『港湾』15 卷 6 号、1937 年、87 頁

⁴⁹ 前掲書 18)、1,083 頁

⁵⁰ 池田宗雄『港湾知識の ABC (9 訂版)』成山堂書店、129 頁

⁵¹ 日本埋立浚渫協会ホームページ (令和 3 年 1 月 28 日閲覧)

<https://www.umeshunkyo.or.jp/108/prom/222/index.html>

⁵² 住友重機械工業ホームページ (令和 3 年 1 月 28 日閲覧)

<http://www.hsc-cranes.com/j/products/hs1.html>

ために移動が可能なクローラクレーンの整備がなされたためといえよう。こうした経緯で整備が進められた両設備を組み合わせた港湾修築の実施事例は、戦前の朝鮮だけでなく、日本帝国下では唯一のものであった。

表1 多獅島港工事状況（1944年時）

施設名	1944年時点	満潮時水深	数量
物揚場	既設	2.3m	200m
突堤	既設		120m
埋立及整地面積	工事中		63,000 m ²
碇泊面積	既設	6m以上	2,400,000 m ²

出所)『朝鮮直轄工事年報』より著者が作成したもの。

各施設の位置等については図3を参照されたい。

朝鮮総督府の直轄工事として開始された同工事中、埋立工事については「多獅島港埋築其他工事」として間組が70万5,000円（現在の価値で約3.6億円）で受注していた⁵³。さらに、1941年に工事費が追加され1944年の時点では埋立工事については大半の部分が完了していた。1944年時点の工事状況は表1の通りであった。

4. 「鮮満一如」の考えと港湾開発

1932年に満州国が建国され、それを契機として満州への関心が高まる中で、満州・朝鮮関係も同様に重視されるようになった⁵⁴。そして、「日満一体」を前提とした両地域の結びつきの重要性は、第8代朝鮮総督であった南次郎によって国策として提唱された「鮮満一如」というスローガンと共に強調されることとなった⁵⁵。

南総督の鮮満関係に対する認識は、1936年8月27日に南総督が総督就任時に述べた、総督諭告の中にも見ることができる。具体的には統治の方針ともされる同諭告内で、「日満一体」のもとで「鮮満相依の境地を洞観して、資源を開発し、民心を啓沃し、^{けいよく} 治く真に雄強国民として間然するなき生活の基準に達せしむる」ことが重要と指摘していた⁵⁶。そして「鮮満一如」という言葉がはじめて、公式に発表されたのは、1936年10月29日の南総督と関東軍司令官植田謙吉の会談の時であった。同会談では、「鮮満国境の観念を精算」し「鮮満一如」を実現するための、国境橋梁協定や匪賊及び密輸の共同対策、鴨緑江水力発電開発協定等の各種協定が結ばれることになった⁵⁷。

さらに翌1937年4月には新たな朝鮮統治の方針として「国体明徴」「鮮満一如」「教学振作」「農工併進」「庶政革新」で構成された「五大政綱」が発表されたが、なかでも「鮮満一如」の方針については、その必要性が繰り返し強調されていた。そして満州と朝鮮は「唇齒輔車^{しんしほしや}の関係」であるとして、両者は日満関係においても重要な位置づけにあることから「鮮満一如の実体の成立を切要とす」という点が重要視されていた⁵⁸。

こうして南総督によって積極的に唱えられた「鮮満一如」のスローガンは、朝鮮と満州

⁵³ 前掲書2)、536頁

⁵⁴ 井上直樹『帝国日本と〈満鮮史〉』、塙書房、2013年、202頁

⁵⁵ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A17110156600、収受文書（各省、各官庁関係）・第二冊（国立公文書館）

⁵⁶ 朝鮮総督府官房文書課『諭告・訓示・演述総攬』朝鮮行政学会、1941年

⁵⁷ アジア歴史資料センター アジア歴グロッサリー（令和3年2月2日閲覧）

<https://www.jacar.go.jp/glossary/gaichitonaichi/table/history2.html> 及び『帝国日本と〈満鮮史〉』、202頁

⁵⁸ JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. A17110156600、一 鮮満一如強化助長ニ関スル件（国立公文書館）、ここでいう唇齒輔車は、密接な関係にあって、お互いが助け合うことによって成り立つことの例えを指す。

の政治・軍事・経済面における「満鮮不可分」を重視するとして、その重要性が広く主張されるようになった⁵⁹。

まず国防・経済上から「鮮満一如」の必要性を訴えた満州国軍政大臣于芷山^{うしざん}や、満州開発・物資の輸出、電力などの経済的観点から満州と朝鮮は不可分であると説いた満鉄総裁であった松岡洋右、さらには内・鮮・満州経済ブロックの一環として移民・貿易・産業・金融などにおいて満州・朝鮮が密接な関係にあるとの満州中央銀行総裁であった田中鉄三郎らによってその重要性が示された⁶⁰。

ただ、こうした「日満一体」を前提とした「鮮満一如」という考えは、単なるスローガンに留まらず、実際の総督府や満州国の政策に反映されることで、朝鮮と満州の政治的・経済的な結びつきが強まっていくことにつながった。

さらには1930年代後半になると、日本統治時代の朝鮮では長期戦に備えて「戦争経済」の構築のために、日本内地から自立した軍事・非軍事工業の建設を企図した動きが加速するようになった。具体的には日本政府及び総督府により内地の設備や技術の朝鮮移転を推進する計画が立てられ、一部が実行に移されていたとされる。その一例として朝鮮の諸工場は満州からコークス炭といった燃料と工業原料を大量に購入する一方で、化学製品や機械類等の半・完成品を販売した。そして水豊ダム^{みづとよ}の電力の半分が満州に送電されていたこうした「朝鮮と満州における自立的工業の建設は、完全には達成されなかったが、帝国崩壊時まで大きく前進」することとなった⁶¹。

以上のように南総督によって提唱された「鮮満一如」という考えは、1937年から建設が開始された水豊ダムに代表されるインフラ整備の面でも実現することとなったが、従来の研究では、同地域において実施された、他のインフラ建設について具体的に採り挙げ同じ範疇で述べられることはなかった。

しかしながら朝鮮と満州との結びつきが強まるなかにおいて、両地の国境線に位置していた多獅島港の築港工事も、貿易の趨勢を始めとした経済的、さらには軍事的な利害に大きく影響を与える役割を担っていた。したがって多獅島港の築港事業の進展は「鮮満一如」を体現する事業の一つであったといえる。さらに「鮮満一如」の考えのもとで進められたインフラ整備という面では、多獅島港の事例は、水豊ダムよりも早い時期に実現していたと指摘することができよう。

実際、同港における築港を巡る動きには、時に朝鮮総督府はもちろんのこと、地元有志、そして満鉄がそれぞれ独自に、築港計画を立案するとともに、時に共同して同港における計画の推進を進めるという動きが特徴的であった。

具体的には、「鮮満一如」がスローガンとして掲げられるようになった1936年頃以降、それまでの築港計画の立案が総督府及び満鉄それぞれが独自に行っていたことに対して、同港修築計画の立案に総督府と満鉄、さらには満州国それぞれの代表が多獅島港の築港を巡って共同で計画の立案に携わっていた。

こうした背景には、西鮮国境地帯一帯における工業地帯の建設が進められたことにより、多獅島港再拡張の必要性に迫られていたことが一つの要因として挙げられる。新義州一帯では、朝鮮と満州国との国境を流れる鴨緑江に建設された水豊ダムで生じる電力を利用し

⁵⁹ 「日満一体の推進力としての鮮満一如」『京城日報』1937年4月9日～14日

⁶⁰ 前掲書54)

⁶¹ 木村光彦『日本統治下の朝鮮』中公新書、2018年、166頁～167頁

て、東拓無水アルコール工場、鐘紡新義州工場、三井精錬所等の建設が進められるなど、急速な工業化が促進されていた⁶²。さらには満州側でも満州南部の東邊道での鉄道敷設が進められるなど将来的には安東・新義州を一体とした一大工業地帯の実現が期待されるようになった。そのため現状の築港計画では西鮮国境地帯及び東邊道の吞吐港としては機能が不十分となることから同港のさらなる拡充が強く求められるようになった⁶³。

そこで1937年4月11日には朝鮮総督府の榛葉土木課長、満州国の島崎安東航政局総務科長、満鉄の松岡洋右総裁・佐藤鉄路総局長・田邊満鉄建設局長等が多獅島港を訪れ、7時間にわたって現地視察を行った。そして翌日、松岡総裁は南総督を訪問し、視察の結果に基づいて多獅島港における築港拡充計画について協議を行うこととなった。その際、松岡総裁からは「鮮満一如の見地から」満鉄においても一定の築港資金を引き受けるとの申し出がなされていた。以上の総督府・満州国・満鉄が共同で実施した視察と総督と総裁の協議の結果、総督府によって1938年から実施中の工事を拡張する形で拡張工事を実施することを決定した⁶⁴。同工事内容の詳細については第3章で述べた通りである。

ちなみに上述の協議の際には多獅島港における築港工事に附帯して、龍岩浦の対岸において貿易港の建設計画が満鉄によって進められていることについても協議が行われた⁶⁵。同港は満州国唯一の不凍港となるべく1938年8月に築港計画が正式に決定され、同9月・12月には関東軍・満州国・朝鮮総督府・満鉄の4者会議が開催され、朝鮮総督府においても同築港計画に協調的な態度をとることが確認された⁶⁶。翌年には同港は大東港と命名され、日本が敗戦を迎えるまで建設事業が続行されている⁶⁷。

以上のように朝鮮総督府と満州国、そして満鉄が共同で事業推進にむけた動きを積極的に採るといった点は、同港の整備及び機能拡大という点において、それぞれの利害が一致していたためと考えられる。こうした点は、同時期に実施された北鮮3港における築港工事を始め他の地域では見ることができない動きであり、同地における事業の特殊性と指摘しても過言ではないといえよう。

しかしながら1937年、盧溝橋事件を発端に中国との全面戦争に突入したことを契機として、「半島の軍事上、経済上における重要性」が急速に高まることとなった⁶⁸。そのため、重要物資の半島における縦貫輸送を円滑にするための半島南部における諸港湾の緊急整備が要求された。これにより1944・45年にそれぞれ釜山港・馬山港・麗水港・三千浦港の各港湾施設の拡充並びに荷役増強が図られることとなった。

その一方で仁川港・元山港・城津港等の縦貫輸送に直接影響を与えない港湾での修築工事は1944年10月以降、「未完成工事整理方針」に基づいて中止を余儀なくされた⁶⁹。多獅島港も同様の理由で、同年に全ての修築工事が中止となった。そして1945年日本の敗戦以後、同港における港湾修築は再開されることなく、今に至っていると考えられる。

現在、同地を含む周辺一帯は、朝鮮民主主義人民共和国の農業用地拡大の一環として大規模に干拓され、2010年6月30日には北朝鮮の干拓地開墾史最大となる大溪島干拓地が

⁶² 前掲論文48)、87頁

⁶³ 前掲書18)、1,083頁

⁶⁴ 前掲論文48)、87頁

⁶⁵ 同上論文、88頁

⁶⁶ 前掲論文9)、226頁

⁶⁷ 前掲論文3)

⁶⁸ 前掲論文18)、1,072頁～1,074頁

⁶⁹ 同上

完成している。同干拓地は多獅島から、大多獅島、加次島、ソヨンドン島、大溪島、小溪島、鉄山半島まで防潮堤を築き作られたものである。干拓地完成により新たに約 8,800ha が農地となることを見込んでいるとされる⁷⁰。

こうしたことから多獅島港周辺一帯の状況は、戦前の状況とは一変している。しかしながら戦前期に突堤が建設されていた場所では、現在も線路跡を見ることができるとともに、岸壁の建設予定地であった場所には軍の施設が設置されており、海軍のドックが建造されている。したがって戦前の多獅島港における港湾としての機能は、その役割を変えてはいるものの、戦後も継続しているとも見ることができよう。

5. おわりに

ここまで戦前の朝鮮北部の多獅島において港湾整備が進められた歴史的経緯と築港計画の詳細について明らかにしてきた。本稿で明らかにできた点は次の 2 点である。

1 点目は多獅島における築港事業が「鮮満一如」という考えのもとで計画され、実際の工事が実施されていた点である。具体的には地元有志が主導した、港湾修築に向けた動き、さらには満鉄における修築に向けた動き、そして朝鮮総督府における修築工事という各計画について、本稿では、国境に位置する同港の地理的・経済的・社会的・軍事的側面から、同港開発の歴史的意義について考察を行った。そこで明らかとなったのは、同港を巡る港湾開発の動きが、常に当該地域における従来の運輸交通体系の“重心”を大きく変化させる可能性を期待され行われたものであった点である。さらには「鮮満一如」の考えを具現化するインフラ事業として、その整備計画が朝鮮総督府・満州国・満鉄によって協議され、計画立案、さらには実際の工事が実施されていたことを明らかにすることができた。

2 点目は同港における工事施工内容と整備が進められた施設が戦前の朝鮮さらには日本帝国全体でも唯一の事例であったことを明らかにした点である。具体的には、朝鮮総督府により計画され工事が進められた同港工事では、係留及び荷役施設としてドルフィン及びデマッグ・クレーンの整備が計画されていた。両施設の整備の背景には、同港が抱える自然条件に合わせて、同港の貿易港としての機能を拡大することを目的とするためであった。これらの点は従来の研究では明らかにされていない点であり、独自の視点であると考えられる。

しかし本稿では明らかにできていない点も少なくない。その最大のものと同港で導入された技術の源流や、主導的な役割を担った人物、さらに試みられた港湾修築の「経験」が、同時期の総督府による港湾整備にどのような影響を与えたのか、あるいは与えなかったのかという点である。これらの点については今後研究を進め新たな史料発掘を行うことで明らかにしていきたい。

本研究の一部は、一般財団法人山縣記念財団 2020 年度補助金助成「戦前期の日本外地における築港政策とテクノクラートに関する一考察—朝鮮における築港事業を中心に—」によって行われたものである。

⁷⁰ 環日本海経済研究所『北東アジア動向分析』2010 年 5 号、2010 年、16 頁