

# KANSAI GAIDAI UNIVERSITY

## 戦間期における日満経済関係の模索： 満鉄による対日経済進出策と海運・港湾

メタデータ	言語: jpn 出版者: 関西外国語大学・関西外国語大学短期大学部 公開日: 2019-03-28 キーワード (Ja): 満鉄（南満洲鉄道株式会社）, 港湾, 海運, 日満経済 キーワード (En): 作成者: 北野, 剛 メールアドレス: 所属: 関西外国語大学短期大学部
URL	<a href="https://doi.org/10.18956/00007855">https://doi.org/10.18956/00007855</a>

## 戦間期における日満経済関係の模索

— 満鉄による対日経済進出策と海運・港湾 —

北 野 剛

### 要 旨

これまで、満洲国以前の日本と満洲との関係については、満洲事変原因論から日本の膨張プロセスに注目することが多く、満洲から日本への経済アプローチについてはほとんど考察されることがなかった。そこで本稿では、1920年代から満洲事変期までの満鉄の対日経済進出策について、特に石炭とその輸送体制の整備に注目して跡づける。具体的には撫順炭の対日輸出拡大およびそれにともなう海運業の拡張と、日本国内における港湾整備の過程を明らかにする。石炭は日本の工業化にとって不可欠な物資であり、また、それを具体的に橋渡しするのが、日満を結ぶ点と線である港湾と海運であった。ところが、これまで満鉄の海運や港湾経営に注目する研究はほとんどない。満鉄による対日経済進出策を日満経済関係の形成過程として分析し、そこから満洲国成立初期の日満経済関係を展望することが本稿の目的である。

キーワード：満鉄（南満洲鉄道株式会社）、港湾、海運、日満経済

### はじめに

本稿は第1次世界大戦後から満洲事変期までの日本と満洲との経済関係について、特に満洲側——この場合は主として満鉄、以下同じ——からのアプローチに注目してその一端を明らかにしようとするものである<sup>1</sup>。これまでも、この時期の日満経済関係については多くの研究蓄積がある。例えば、日本植民地研究では、満鉄をはじめとする企業や日本人商業団体の動向などについて繰り返し論じてきたし<sup>2</sup>、さらにかつてであれば、満洲現地における支配と収奪も重要なテーマであった<sup>3</sup>。また、日本経済史においても、資本主義史的関心から、日本内地資本と満洲経営との関わりに注目するものがある<sup>4</sup>。ただし、これらは後に満洲事変が起こることもあり、日本の対外膨張の要因分析という問題意識を共有するものが多かった。ゆえにここでは、日本を主体とした膨張の過程として分析することが普通であり、日本と満洲との間の相互作用的な関係性を明らかにしようとするものではなかった。しかし、満鉄や在満日本人は「日本」側に属するとはいえ、満洲という地域にある以上、当然のことながら独自の利害が生じていたのであり、となれば日満の関係性にもそうした要素が反映されることになろう。

もっとも、満洲権益と日本内地経済との利害関係については、これまでの研究でも、石炭や製鉄といった個別の産業分野において、満洲と日本内地との間に競合関係の側面があり、複雑な関係性が生じていたことを指摘している。ただし、それらは主として日本国内産業とのカルテルの展開に関心を向けるものであり<sup>5</sup>、ゆえに主眼はあくまでも国内の各産業にあった。そのため、日満経済関係を跡づけるうえで、満洲側からの経済的アプローチという点については十分に論及されてこなかった<sup>6</sup>。

しかしながら、満洲の資源が日本の国内産業と競合関係にありながらも、それでもなお両者が結びついていくとすれば、そうした関係性を把握するうえで、満洲側の動向は看過できないといえよう。そこで本稿では当該期の日満経済関係について、満洲側がいかにして日本との通商体制を形づくろうとしていたのかを、特に輸送体制の側面に注目して考察してみたい。具体的には、満洲の石炭が1920年代以降に増産体制に入って対日輸出が増加するなかで、国内経済との摩擦緩和と同時並行し、満鉄によって対日輸送体制の整備が推し進められていく過程を明らかにする。これまで満鉄による輸送といえば鉄道に関心が向けられることが多く、海上輸送についてはあまり研究がない。しかし、満洲と日本を直接結びつけるのは海運と港湾であり、本稿ではここに注目する<sup>7</sup>。そして、こうした通商体制の整備の過程から、満洲国成立以降に本格化する日満経済関係を展望してみたい。

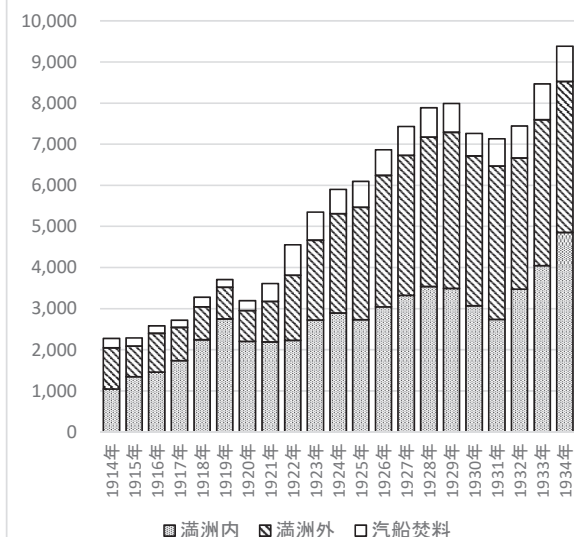
## 1. 新たな日満経済関係のはじまり

### (1) 撫順炭と日本市場

日本が満洲に対して抱く経済的な期待としては、まず資源が挙げられるであろう。そして、満洲の資源といえば、大豆関連品（主として豆粕）を除いては、石炭が最大の対日輸出品であった<sup>8</sup>。特に日本の工業化を考える場合、その果たす役割が大きいであろうことは、いうまでもない。しかし、実際に満洲の石炭が本格的に日本に流入するようになるのは1920年代中頃からであり、すでに日本の満洲経営がはじまって15年以上の時間が経過した後のことであった。では、なぜこの時期に満洲の石炭が日本と結びつこうとしたのであろうか。まずはこの点について、これまでの研究に依拠しつつ整理しておこう。

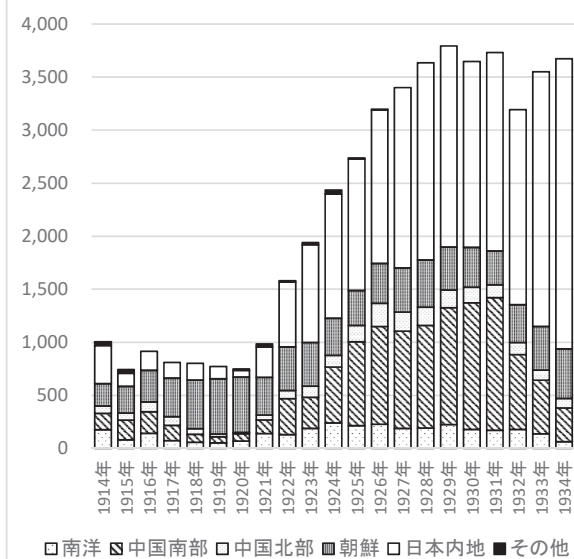
石炭は大戦中、好景気によって満洲の域内需要が増大し、さらにはシベリア出兵などもあって、むしろ供給が追い付かないほどであった。したがって、1910年代の満洲炭の消費内訳を見ると、満洲外への供給は、数量的には横ばいから減少といった傾向を示し、その一方で満洲内消費が増大したために、満洲炭消費全体に占める割合は低下していった（図1）。さらに、満洲炭の域外販売の仕向地の割合を見ると、1920年までは対朝鮮の割合が大きく、日本内地向けは比較的少なかった（図2）<sup>9</sup>。このように、満洲炭の対日輸出は、大戦終結時点まで本格的な

図1 満洲炭販売内訳(単位:千トン)



南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』(1928年)より作成。

図2 満洲炭の域外販売の内訳(単位:千トン)



前掲『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』より作成。

ものではなかった。

こうしたなか、満鉄は大戦景気を受けて大幅な増産を図るべく、1919年、満洲炭の主産地である撫順において、露天堀による大拡張計画実施を決めた<sup>10</sup>。ところが、1920年には戦後の反動不況が到来し、満洲内の需要が急激に落ち込むこととなり、そこで、余剰分の販路を海外に求める動きがあらわれる<sup>11</sup>。1921年には、中国南方や南洋へと販路を広げただけでなく、対日輸出も増加した。对中国南方については開平炭の進出が目覚ましく<sup>12</sup>、また対南洋についてもやはり豪州炭などとの競合関係があったため<sup>13</sup>、日本内地の市場としての重要性は高かったと考えられる。事実、不況によっていったん低迷した満洲炭の販売は、1922年頃にはそのダメージを克服するが、販売の内訳をみると、満洲内消費がほぼ横ばいなのに対し輸出の増加が著しく(図1)、なかでもその牽引役となっているのが日本市場であった(図2)。

しかし一方で、満洲特産物の日本市場への進出が拡大すれば、日本内地における当該事業者との間に摩擦が生じることになる。日本内地では戦後不況から石炭価格が下がったため、それを調整すべく、1921年10月、全国の主要石炭業者が集まって石炭鉱業連合会を組織し、価格維持のた

めに出炭制限を実施していた<sup>14</sup>。満洲炭は、こうして石炭の出廻りを抑えて価格の維持に努めているところに流入してきたのであり、したがって、当然、日本内地の石炭業者は国内炭価に与える影響を懸念した。

石炭鉱業連合会では、満洲炭の代表である撫順炭を統制下に置くべく、1922年6月には、満鉄に対して同会への加入を呼びかけたが、満鉄側はこれを断っている。しかし、1924年9月、石炭鉱業連合会と満鉄は交渉の末、ついに出炭額を協定するにいたった。その額は1925年分を150万トンとするものであった<sup>15</sup>。当初この取極めは、満鉄が内地の状況を考慮して対応する、といった努力義務に近い性格のものであったが、石炭鉱業連合会では、1926年より制限を厳格化し、超過分に対して1トン当たり50銭の賦課金を徴収することを決め、1928年からは撫順

炭に対してもこれが適用されることになった<sup>16</sup>。もっとも、表1を見ると明らかなように、内地調節高が横ばいか減少傾向であるのに対して、撫順炭の協定高は漸増となっており、そこには撫順炭に対しての一定の配慮があったことがわかる。また、実際の輸入高が協定高に達していない年も見受けられる。したがって、この制限については、撫順炭の障壁というよりも予防的措置であるとの見方もあった<sup>17</sup>。言い換えれば、日満経済協調の枠組であったともいえよう。

表1 撫順炭協定高および輸入実績と内地調整高の比較(単位:千トン)

	協定高	輸入高	達成率	内地調整高
1925年	1,500	1,204	80.3%	26,392
1926年	1,350	1,346	99.7%	25,283
1927年	1,550	1,608	103.7%	27,823
1928年	1,742	1,681	96.5%	27,838
1929年	1,893	1,892	99.9%	26,810
1930年	1,956	1,653	84.5%	24,048
1931年	1,762	1,718	97.5%	21,065
1932年	1,650	1,784	108.1%	20,447
1933年	3,126	2,274	72.7%	23,109
1934年	3,909	3,376	86.4%	31,059
1935年	3,184	2,300	72.2%	26,121

石炭鉱業連合会編『石炭統計 昭和12年版』(1937年)より作

※1934年は15ヶ月分で1935年は会計年度

## (2) 撫順炭輸出計画を契機とする海運の整備

次に、前節で見た満鉄による撫順炭の積極的対日進出が、単なる増産だけでなく、輸送までを含めた総合的な通商体制の構築を目指して展開していた点に注目したい。

先ほど見た撫順炭の対日輸出増加は、満鉄の計画にもとづくものであり、1923年時点では100万トンの対日輸出計画を立てていたが<sup>18</sup>、これにともなって輸送体制も整えられていくのである。戦後不況の到来後、貯炭の増加に悩んだ満鉄では、従来の満洲域内消費中心をあらため、日本内地向け輸出の増加を目論んだ。当時撫順炭鉱長であった梅野実によると、撫順炭の低価格は大量生産のスケールメリットによる部分が大きく、したがって満洲の域内消費が一定である以上、新たな販路の開拓が不可欠であった。そこで日本内地の状況を斟酌し、撫順炭の増産を年50万トン程度に抑えるとともに、出炭額の半数を輸出に、さらにその内の半数を日本向け

にしたという<sup>19</sup>。また、満鉄理事の赤羽克己は、農商務省と交渉の末、内地炭業に脅威を与えない程度とすることを条件として輸出増加の許可を得、内地業者との協調を図る意味から、新たに撫順炭の販売会社を設立することとした<sup>20</sup>。かくして満鉄と三井、三菱、南昌洋行との共同出資により1923年4月に設立されたのが、撫順炭販売株式会社（資本金300万円、本店は東京）であった<sup>21</sup>。

また、輸送手段としては、大連汽船株式会社を利用し、満鉄独自の供給ルートを確認する方針をとった。大連汽船は1910年設立の北清輪船公司を前身とし、1913年に改組して社名を大連汽船とした後、1915年の株式会社化とともに満鉄の子会社となっていた<sup>22</sup>。その事業は満鉄の海運政策と密接に関わり、満鉄から航路の委託、船舶の供給を受け、特に中国沿岸を中心に事業を展開していた。また、大戦末期には撫順炭の輸送も独占的に引き受けていた。

ところが、大戦後は不況のあおりと銀価格の低落、さらに排日運動の激化に直面し、窮地に立たされた。同社の社史に「殊に支那沿岸を得意とする当社にありてはその政治的、経済的動向に支配せらるゝ事多く」とあるように、大連汽船は事業内容的に中国国内の政治経済上の変動に影響されやすかった。ここにはじまるのが満鉄の撫順炭輸出積極策であり、大連汽船はこの計画と時を同じくして、資本金を200万円から300万円に増資するとともに、新たに計5隻、1万6000トンにおよぶ増船を計画し、不況下にもかかわらず積極路線に乗り出すのである。この頃、大連汽船の内地向け定期航路は1922年にはじまる大連・阪神線（月1回）のみで、撫順炭の輸送は主として不定期航路によったが、社史によれば、この1923年は「不定期船による定期化」と称して、不定期航路を重要な経営戦略に位置づけた年でもあった<sup>23</sup>。

大連汽船による撫順炭の取り扱い、やはりその後も中国の政治経済上の変動に影響を受け続けたものの、業績自体は比較的堅調に推移していく。大連汽船の事業の主力は貨物輸送であり、なかでも多くの割合を占めるのが撫順炭であった<sup>24</sup>。政治的なリスクを抱える中国市場にくらべ、日本市場は安定性という点で有利であったと考えられ、この間、大連汽船は1921年から1923年まで赤字に陥ったものの、1924年から再び黒字化している<sup>25</sup>。同社の経営は、この時期を境に満鉄の対日事業および日本市場と強く結びつけられていったのである。

ここまで見てきたように、満蒙の代表的資源である石炭が、その枠内を越え、日本と結びつく可能性をより現実的なものとするのは1920年代中頃のことであった。それは大戦後に出現した状況に条件づけられたもので、満鉄は不況下において増産した撫順炭の余剰分を安定的に振り向ける市場が必要となったのであった。そして、この積極的輸出策は、海運へのテコ入れからわかるように、単なる増産や販売だけでなく、輸送体制の整備をともなって展開していくのである。



## 2. 日満を結ぶ海運と港湾

### (1) 港湾協会の設立

大戦後、撫順炭の日本進出が本格化するのにもなって対日輸出体制も整備されていくが、それは満洲と日本とを結ぶ輸送全般を含めたものであった。日満間の輸送手段といえば海運であるが、その起点となる港湾についても、この時期、見逃せない動きが起こっている。

ここでは港湾による日満関係構築の動きを示す事例として、港湾協会の設立に注目してみたい。港湾協会は現在の公益社団法人日本港湾協会の前身で、「港湾政策ヲ攻究シ、港湾ノ修築及海陸連絡設備ノ完成ヲ促進シ港湾利用ノ方法ヲ改善スルト共ニ港湾関係者ノ連絡懇親ヲ図ル」ことを目的とする港湾事業者団体である<sup>26</sup>。実はその設立の発端は満鉄にあった。

港湾協会の設立に重要な役割を果たした人物に、当時、満鉄の大連埠頭事務所長であった梅野実がいる。梅野は相生由太郎に委託していた大連港の埠頭業務を満鉄に取り戻すべく、三菱から引き抜かれてきた人物であった。なお、この後、梅野は1923年4月に撫順炭鉱長兼鞍山製鉄所長に就任し（同年6月、満鉄理事を兼任）、4年後の1927年6月に辞任するが、この間、満鉄の石炭、製鉄の両事業は発展の基礎を確立するのである<sup>27</sup>。その梅野によると、まず、大連埠頭事務所庶務課長の市川数造が、日満貿易の円滑を図るために日本内地の主要港湾との間に意思疎通の場を設けてはどうか、との意見を出し、梅野が大阪港湾部長直木倫太郎にこの話を持ちかけたところ、直木が内務省港湾課長の松本学に相談して計画が具体化したという<sup>28</sup>。それは1922年6月頃のことであった。

満鉄の当初の目論見は、「相互の荷物と船の便宜を図る」ことにあったが、内務省ではこれを発展させて、日本内地および植民地の一切の港湾関係者を糾合し、船舶、金融、倉庫などすべての港湾関係業務を網羅する団体を作ろうと考えた。その結果、同年10月、満鉄の主催で大連に関係者180名近くが集まり、会合が開かれることになった。ここで港湾協会設立の趣旨説明をおこなった松本は、「官民合同した処の団体を作つて、そして一つ港湾に権威ある輿論を起すこと」がねらいであると述べている。それは港湾行政の基本法として内務省の念願であった、港湾法の制定をにらむものであった。一方で、満鉄としては、「満洲の宣伝」、つまり「満洲の状況を内地の有力なる方々に紹介するのが一つの目的」であったという。この両者の思惑が一致した結果、港湾協会の設立にいたるのである<sup>29</sup>。

かくして、港湾協会は同年11月、会長に内相水野錬太郎、副会長には土木工学の権威で政府の港湾調査会委員もつとめていた古市公威、同じく副会長に内務次官堀田貢が就任して発足した。理事には内務省など関係各省の局長級と、東京、大阪、横浜、神戸の商業会議所会頭、関係都市の市長および助役、さらに満鉄のほか、三井、三菱などの財閥系企業や日本郵船をはじめとする船会社などの代表者が名を連ねている。港湾協会の主たる業務は、港湾関係の調査研

究と関係当局への建議であり、したがって、設立後、多くの建議書を政府に提出している。しかし実際には、設立の主旨である港湾行政統一に関するものや同じく港湾法制定を求めるものより、各地の港湾の状況を斟酌した重要港指定の要請や港湾修築およびその促進といった、地域利害に関するものが圧倒的に多い。一方、満洲に直接関連するものは、満洲事変以前においては1926年の「満鮮交通に関する北鮮港湾の件」を除いてほとんど確認できない<sup>30</sup>。しかし、日本内地における港湾整備は、満鉄にとっても輸送の効率化、費用の削減につながり、今後さらに対日輸出を拡大していくうえで、重要な意味を持つものであった<sup>31</sup>。また、満鉄としては、当初の意図にあるごとく、日本内地における官民双方の関係者と意思の疎通を図り、円滑化するという点では、ひとまずその目的を果たせたものと思われる。では、そうした港湾への注目は、いかなる具体的施策に結びつくのであろうか。

## （２）満鉄の対日進出と日本の港湾政策

港湾協会設立の経緯からわかるように、この頃満鉄では、日本を満洲産品の重要市場と位置づけ、その通商を円滑に行うべく、港湾の機能にも注目していた。通商の拡大は、生産の増大や需給関係の調整だけでは実現しない。日満関係の点と線である港湾と海運がその物流機能を拡充し、効率的かつ安定的な供給体制を構築することもまた不可欠の条件であった<sup>32</sup>。

満鉄は創業以来、大連港の埠頭、防波堤などの設備の修築を進め、1920年時点で第三埠頭まで竣成していた。しかし、貿易の拡大により、それでもなお入港できない船舶が港外に輻輳する状態であったため、1923年5月より第四埠頭の築造に着手することとした（8ヶ年、総工費600万円）。ところが、撫順炭の輸出増加が著しいことから石炭輸出設備の改善が急務となり、1926年には第一埠頭に積込機械を設置したもののまだ不十分であったため、同年9月、大連港の対岸の甘井子における石炭専用埠頭の建造に着手した（4ヶ年、総工費369万円）。一方、第四埠頭の建造工事は、甘井子埠頭の工事が優先されたため、1928年よりいったん中止が決まる。この甘井子埠頭では、高架栈橋、カーダンバー式積込機などの設備の近代化により、年300万トン以上の積み出しが可能であり、完成後、輸出向け石炭はもっぱらここに集中することとなる<sup>33</sup>。なお、この頃、在満日本人も満鉄の港湾政策に期待しており、在満有識者と関東庁の官僚などからなる関東庁経済調査会では、1926年7月、甘井子をはじめとする南満諸港の設備改善と、対日本を含む新規航路の開拓などの要望を決議していた。これらは今後10年間ににおいて実現すべき重要施策として位置づけられるものであった<sup>34</sup>。

この時期の満鉄の輸送強化策は、大連港修築にとどまらない。海運の拡充と仕向け地における受け入れ態勢の整備もまた、同時に行われている。まず、前に見た大連汽船であるが、1926年に資本金を300万円から1000万円に増資してさらなる経営拡大に乗り出し、所有船および備船を増加して撫順炭増産に対応した<sup>35</sup>。次に、日本内地の受け入れ態勢であるが、新聞報道に



よると、この頃、満鉄は撫順炭輸出の対応地として東京湾の鶴見埋立地に注目し、貯炭場建設のため10万坪の土地買収を計画していた。満鉄はその理由を、撫順炭の毎年増産分は、「当然これが消化地を内地に求める事になる」が、「現状のみでは撫順炭消化策として不安極まるものがある。そこで設備の完成と共に一気に堅実なる消化地を求めんとするのだ」と説明している<sup>36</sup>。なお、ほかに日本内地の候補地としては、大阪、名古屋が挙げられていたが<sup>37</sup>、それまで満鉄が満洲域外に有していた埠頭は1911年開設の上海埠頭のみであり、この頃の満鉄がいかに日本市場に傾注していたかが伺えるであろう<sup>38</sup>。

この京浜方面への進出策は、横浜港の重要性を考えれば、当然と見ることもできよう。しかし、それだけでなく、実は日本の港湾行政とも連動したものであった可能性がある。ここで指摘したいのが、1926年2月、臨時港湾調査会において横浜港新拡張計画（第4期拡張計画）が決議されている点である。この計画は、京浜運河開削と合わせて、それに接合する形で埋立・護岸工事を行おうとするものであり、その意図は京浜臨海地域における工業発展を見越して、横浜港の工業港化を図る点にあった<sup>39</sup>。実際には、京浜運河開削はその後もしばらく実現を見ないが、京浜地域における港湾体制の整備は着々と進行していた。つまり、満鉄の京浜方面への着目は、こうした港湾行政の進展と軌を同じくするものだったのである。

さらに、満鉄が日本内地の進出先として、従来の横浜港内ではなく、新興地帯である鶴見埋立地を選んだ点にも、やはりこうした港湾をめぐる動きとの一致を見出すことができる。浅野埋立事業の進行にともなって、1926年10月、開港港則が改正され、横浜港の港域が鶴見・川崎地先にまで拡大する<sup>40</sup>。その理由は外国貿易上の利便性のほか、「其ノ背後即東神奈川町、鶴見町、川崎町方面ニ大工場ノ設立多ク近ク大製造工場地帯ヲ現出スヘキ状態ニ在リ」との状況判断にあった<sup>41</sup>。そして、横浜と東京の間に位置するこの鶴見埋立地の工業化は、新たな港湾のあり方として、重要な意味を持っていた。

先ほどの松本学は、この頃、今後の港湾行政について次のように観察している。日本が港湾政策において注意すべきは、近年、中継港が衰退し、「地方産業の中心に位置を占むる港湾」が優勢になりつつあることである。そこで、「我国港湾の大宗たる横浜及神戸の両港は夫々東京及大阪の中継的任務を為せるもの」であるが、「国策上宜しく両港の中継を廃して直接東京及大阪に築港すべしと論ずる」向きもある。その当否はひとまず措くとするも、「其の航路を成るべく貨物集散の中心点に近く引入れんとする傾向の存することは看過すべからざる所なり」というのである<sup>42</sup>。鶴見や大阪は、中継港から工業港へという時代の変化と、それにともなう港湾の大都市への接近という、いずれの条件にも見合う好適地であったことになる。そして、同地における埠頭建設事業は、こうした日本国内における経済構造の変動のなかに、日満経済関係を組み込むことを意味していたといえよう。

### (3) 満鉄川崎埠頭の建設計画

上に述べた日満間の輸送体制の整備が大きく進展するのは、1927年の山本条太郎の満鉄社長就任以降であった。ここでは引続き、海運と港湾への施策が実際に着手されていく過程について確認する。

1927年10月15日に張作霖と懸案解決協定を締結した山本条太郎は、新聞報道によると、その直後の19日に満鉄の重役会議を開き、満鉄経営の具体策について決定している。そこで決まったのは、まず、対満蒙経済政策の基本は日本の経済的実状に則し、人口および食糧問題解決を目標とすること、次に、日本の産業立国策と矛盾しないこと、最後に、在満邦人の経済発展を促すこと、であった。ここで注目すべきが、これらの諸決定と同時に、同じく重役会議で大連汽船の拡張が決まったと報じられている点である。その概要は、従来、興業部が担っていた撫順炭の輸送を大連汽船に委託し、そのために船腹を増加すること、近海航路拡張のために満鉄から補助を給付すること、であった<sup>43</sup>。

かくして日満輸送体制の整備は、1928年頃からさらに本格化していく。7月、大連汽船では幹部の人事交代があり、社長が塚本貞次郎から元日本郵船専務の安田柁に代わった。この人事は山本の意向であるとされ、安田は赴任に際して「唯、山本満鉄社長の指揮に従ひ、命難れ奉ずるのみ」と述べたという<sup>44</sup>。さらに11月には資本金を1000万円から2500万円とし、大幅に事業を拡大する。まず、大戦後に停止していた撫順炭輸送の一手引受の再開が決まり、また、1929年4月からは、愛知県の命令航路として大連・名古屋線が定期航路に加わった（月2回）。この間、船腹は1926年時点で社船・傭船計28隻（計7万1506総トン）であったのが、1929年度末には社船・傭船計56隻（約18万総トン）へと増大した<sup>45</sup>。なお、この造船も山本が命じたもので、その結果、当時としてはまだ珍しかったディーゼル船が導入されている<sup>46</sup>。

表2 1トン当たりの炭価の推移(単位:円)

	九州一種炭 (門司着)	磐城炭 (隅田川着)	夕張炭 (小樽着)	満洲炭 (日本着)
1922年	16.77	19.93	14.60	14.01
1923年	16.83	19.65	13.90	14.56
1924年	16.00	17.99	13.30	14.81
1925年	16.18	15.81	12.92	13.77
1926年	16.07	16.30	13.08	13.07
1927年	16.68	16.73	14.66	13.03
1928年	16.83	16.13	14.38	13.24
1929年	16.73	15.25	14.53	13.08
1930年	14.95	13.38	13.57	12.53
1931年	13.23	11.41	10.34	10.35
1932年	12.82	11.21	8.56	9.86

商工省鉱山局編『本邦鉱業の趨勢』および大蔵省編『大日本外国貿易年表』の各年版より作成。

満洲炭の価格は、輸入額(CIF価格)／輸入量で算出。

また、鶴見埋立地における埠頭建設計画も進展した。1928年5月、山本は石炭および満洲特産物の一挙引き受けの拠点を形成すべく、満鉄鉄道部において候補地、岸壁、陸上設備などの研究を進めさせた<sup>47</sup>。満鉄鉄道部次長となっていた先述の市川数造によれば、従来、内地諸港では荷役、保管、運搬などにおいて不便が多く、それらを解消して海陸接続の諸費用を軽減

するため鶴見埋立地における埠頭建設を決めたが、これが実現すれば、輸送諸費用を1トン当たり1円低減することが可能となるはずであった<sup>48</sup>。表2の石炭価格を見れば、こうした輸送費の削減が大きな意味を持っていたことが理解できよう。そして、ここで具体化するのが鶴見埋立地の川崎地先の用地買収である。川崎市は1924年に市制が施行されて成立を見たばかりであったが、この地域では明治末年以来、工場の誘致に積極的で、1926年には浜川崎まで鶴見臨港鉄道が敷かれるなど、新興の工業地帯であった。

かくして1928年11月、満鉄はついに東京湾埋立会社との間に川崎地先約6万坪の用地買収契約を成立させた。そして、翌1929年2月、重役会議の結果、土地および埠頭は満鉄が所有するものの、埠頭業務は新会社を設立して任せることが決まり、同年5月、日満倉庫株式会社が設立された。資本金500万円で、社長は満鉄東京支社長の入江正太郎が兼任したが、設立発起人の一人にはさきほどの市川数造があり、市川は1932年より日満倉庫の社長に就任することになる。同社はその使命を「日満貿易の助長と増進」とし、海陸連絡上において荷役の効率化を図り、もって物流・商取引の円滑化を目指した<sup>49</sup>。

時を同じくして大阪方面でも1928年頃より埠頭建設の交渉が進み、大阪市港湾部の提案により満鉄が岸壁工費を寄付することと、竣工後30年同地の貸借権を得ることで話がまとまり、1931年3月、契約を締結した。なお、名古屋方面における埠頭建設は、1926年以来、満鉄から愛知県当局に交渉を試みており、1930年1月に正式出願したが、愛知県直営の埠頭建設計画があったため、結局取り下げることとなる<sup>50</sup>。

### 3. 昭和恐慌から満洲事変にかけての日満関係

#### (1) 昭和恐慌前後における日満経済摩擦

1920年代半ばにおける満洲の石炭の日本内地進出は、内地経済との協調を図りつつ、通商体制の整備をも含めて総合的に展開した。結果、図2を見ると分かるとおり、撫順炭の販売は順調に推移する。しかし、こうした満洲側からの積極的なアプローチは、一方で日本内地経済との関係を複雑化させる可能性を孕んでいた。また、そこに経済的な変動が起れば協調のあり方にも影響が及ばざるをえない。ここでは、昭和恐慌前後において日本国内が満洲側の動きにどのような態度を示したのかについて確認する。

すでに述べたように、満鉄では海運の効率化を図るべく自社主義を採り、傘下企業である大連汽船による撫順炭の一手引受を実施することにしていった。経費の節減は社長である山本条太郎の方針であったし、このこと自体は合理的な経営判断であったといえよう。しかし、日本内地の海運業者はこれを満鉄の内地進出と捉え、大連汽船が満洲産品の輸送を独占するのではないかと危惧した。そこで反発したのが阪神・大連間の定期航路を持つ大阪商船であり<sup>51</sup>、大阪、

神戸両船主会も「満鉄自体の使命にもとり日本海運界をかう乱〔引用者註 攪乱〕する」として、日本船主協会を巻き込んで反対運動を起こした<sup>52</sup>。そもそも、日本内地における出炭制限を不利として、撫順炭の増産に期待していたのが内地海運業者であり、満洲産品の輸送に関してこれまで利害が一致していたはずであったが<sup>53</sup>、満鉄が経営効率化を進めることで対立が生じたのである。もっとも、満洲産品全般の独占は噂に過ぎず、また、陳情を受けた満鉄および大連汽船では、さらに「相当考慮スル旨」を回答したため事態はいったん収まった<sup>54</sup>。しかし、こうした内地事業者の過剰な反応からは、内地における既存の経済枠組に参入することの難しさが見てとれよう。

既存の枠組に変更を迫ることで起こる摩擦という意味では、川崎における満鉄の埠頭建設についても同様であった。地域の利害関係から横浜側において反対運動が起こったのである。すでに横浜市では、川崎における三井埠頭建設（1928年完成）に対し、繁栄を奪われることに警戒感を強めていた。1929年上半期の横浜側の石炭荷揚げ量は88万トンであったが、これは前年同期比で40万トンの減少であり、その減少分は川崎側に吸収されたと考えられていた<sup>55</sup>。この頃から横浜港における石炭貿易の中心が川崎側へとシフトしていくのである。そうしたなか、1929年9月以降、横浜市労働者組合、同実業組合連合会、さらには横浜市長からも満鉄の川崎埠頭建設の取り止めと、横浜市域への移転が要望された。しかし、満鉄では再検討の結果、やはり川崎における埠頭建設を有利とみなし、既定計画通り建設を進めることとし、1930年10月、各種認可を得て着工へといたることになる<sup>56</sup>。

では、すでに内地との協調関係を築いてきた石炭はどうであろうか。満鉄においても、これまで見てきたとおり、内地炭業との協調関係の必要性については十分認識していた。しかし、この頃の調査では、内地の石炭埋蔵量はあと数十年のうちに限界に達すると言われており、さらにはその出炭能力は遠からず不足を来すとも予測されていた<sup>57</sup>。撫順炭の増産には十分に客観的な理由があったといえる。しかし一方で、政府内では、産業合理化の観点から安価な撫順炭の意義は認めるものの、日本内地市場への全面進出については慎重であったようである。

この時期の燃料政策に関する政府内における議論としては、民政党内閣下の商工審議会が燃料問題（1929年4月諮問）を扱っているが、その特別委員会においては、撫順炭の開発および利用について積極的な議論はなされていない。むしろ、石炭政策について現状維持的な意見が強く、新規利権の開拓よりも「現ニ採掘シツツアル石炭ノ値段ヲ甚シク低下セシメザル為適切ナル方策ヲ講ズルノ必要アルベシ」との声があったほどであった。撫順炭が内地市場において脅威となることはないか、との点については、もし満鉄がこれ以上石炭運賃を値下げすることがあれば「撫順炭ハ内地市場ヲ脅威シ益々競争ヲ激甚ナラシムルヤモ計リ難シ」と、懸念している<sup>58</sup>。結局、1930年5月に決定した答申では、「海外ニ於ケル石炭資源中既ニ邦人ノ力ニ依リ開発セラレツツアルモノヲ適當ニ指導後援」する、と述べるにとどまった<sup>59</sup>。

そうしたなか、昭和恐慌がはじまると、石炭鉱業連合会では満鉄に対し、内地出炭制限に合わせて撫順炭にも輸入削減を迫ることになる。1930年分については、そもそも210万トンと指定していたが、5月より10月までを5分減とし、さらに11、12月分については内地同様2割2分減を要求した。その結果、輸入数量は195万トンとなり、さらに翌1931年も2割削減を継続したため指定数量は170万トン（最終的な調整後は176万トン）と決まった（表1）<sup>60</sup>。

以上のように、満鉄による対日積極進出策が本格化するにしたがって、日本内地の既存の枠組との間にはしばしば摩擦を引き起こした。やがて昭和恐慌が到来すると、日満協調の枠組みは抑制策としての側面を見せるようになる。松岡洋右が議会で「満蒙生命線論」を唱えたのは1931年1月のことであり、日本国内では満蒙權益への関心が高まりつつあったが、一方でその資源は、日本国内経済をめぐる複雑な利害関係に直面していたのである。

## （2）満洲事変後の日満関係と川崎埠頭の開業

前節で見た日満の経済関係は、1931年に勃発する満洲事変と翌年の満洲国建国後においても、実はさほど好転しなかった。満洲事変の発生後、さらに上海事変が勃発するにいたって、中国市場において大きな打撃を受けた撫順炭は、日本市場をこれまで以上に重要なものとした<sup>61</sup>。一方、日本国内では、出炭制限にもかかわらず貯炭が増加傾向を示し、炭況の悪化が続いていた。そこで筑豊石炭鉱業互助会では不満の矛先を撫順炭に向け、これをダンピングとして非難し、1932年6月頃より輸入阻止運動をはじめるのである<sup>62</sup>。

すでに満鉄では内地出炭制限に合わせて1932年分を185万トンとすることに同意していたが、石炭鉱業連合会では、右の状況を受けて、1932年7月より半年間、さらに100万トンの出炭制限を実施すべく、撫順炭に対しても負担を要求した。しかし満鉄がこれに反発したため、政府を巻き込んで事態が紛糾することになる。当初削減要求額は45万トン（日本国内が55万トン）であったが、商工省と拓務省による調停の結果、30万トンの削減要求（日本国内が70万トン）となった。しかし、満鉄はなお負担割合が過大であるとして応じず、かくして交渉の結果、20万トン削減、つまり輸入額を165万トンとすることで合意した。ここで注意すべきは、満鉄の主張が削減の反対にあるのではなく、負担割合が不公平な点にあったことである。表1を見れば分かるとおり、撫順炭と国内炭との割合からすれば、たしかに満鉄側の負担は過大であり、ここに日満経済関係の複雑さが垣間見えるといえよう<sup>63</sup>。

以上のように、日満の経済関係は満洲事変後にいたっても、やはりそれまで同様の課題に直面した。しかし、この頃から盛んに唱えられる、日満の経済一元化を目指す統制経済論は、こうした経緯のうえに立つものでもあったことも指摘しなければならない。その第一人者である元満鉄理事で貴族院議員の大蔵公望は、撫順炭問題を日満統制経済の前例と位置づけ、問題解決の経緯について、「日満統制の途上には如何なる荊棘が横たはつて居るか、これらを克服す



るには如何なる覚悟と方策が必要であるかを教へる貴重な教材である」と指摘する<sup>64</sup>。

そして、実際に日満統制経済策は、まさにこうした問題と同時期に政策化していったのである。満洲国側の最初の経済基本方針である「満洲国経済建設綱要」は、1932年5月頃から立案がはじまり、翌年3月に発表へといたるが、その策定過程では、関東軍が満洲産品への日本内地側の阻害に対して懸念を示していた。また、日本側の日満統制経済への取組みは1932年9月にはじまり、1934年3月に「日満経済統制方策要綱」に結実するが、そこでもやはり、関東軍特務部の案に対して、日本内地産業に与える影響を警戒した商工省や農林省などから意見が出され、修正が加えられていた<sup>65</sup>。

1920年代以来の日満経済関係は、このように統制経済の前提をなしただけでなく、具体的に新たな日満関係をも形づくっていくことになる。1933年6月、川崎の満鉄埠頭が開業し、大連汽船の撫順丸が初めて入港している（大連汽船はこの年から大連・横浜間に月3回貨物定期船を就航）。この満鉄埠頭は橋型運搬機（ブリッジ・トランスポーター）などの最新設備を備えたもので、日満倉庫はこれを「世界に誇り得る近代科学の精華」と自賛している。満洲産品の荷役力は1日当たり3000トンで、石炭は舁を介さずに栈橋から直接貨車に積み込まれ、埠頭専用線から省線へと連絡した<sup>66</sup>。その威容はまさに日満の新時代を象徴する存在であった。

京浜工業地帯がこの頃から重化学工業を中心に発展していくことはよく知られている。その玄関口となるのが横浜港であるが、同港は1920年代に関東大震災の損害により劣勢に立たされるものの、1930年代になって工業港として再びその地位を回復する。その牽引役が鶴見・川崎の工業地帯に隣接する川崎港（横浜港第4区）であった<sup>67</sup>。そして、川崎港の特徴として挙げられるのが対満貿易の比率の高さであり、満鉄埠頭は川崎港の三大埠頭の1つに数えられた。満鉄埠頭は、対外国貿易の取扱高が他の埠頭と比べて群を抜いて多く、またその内訳は、石炭

が半数以上を占め、鉄類

がこれに続いた<sup>68</sup>。表3

を見ると分かるとおり、

京浜地域の石炭貿易にお

いて主要な地位を占める

のが川崎港であった。こ

こに日満は有機的な結び

付きを形成したといえよ

表3 横浜港における石炭輸入高と内訳(単位:千トン)

	横浜港全体の 石炭輸入高	(その内の満洲 炭の輸入高)	川崎港の 取扱高	(その内の満 洲炭輸入高)
1931年	745	469	266	145
1932年	718	485	213	150
1933年	847	572	482	392
1934年	912	620	723	596
1935年	926	576	732	560

石炭鉱業連合会編『石炭統計』1936年版から作成。

う。なお、大阪の満鉄埠頭が完成するのはそれより遅れて、1935年のことであるが、やはり同様の最新設備が備えられていた<sup>69</sup>。

満洲国建国後、日満最短ルートとして日本海側に注目が集まり、朝鮮では羅津築港が進められたのはよく知られる。しかし、その第1期工事を終えるのは1936年末のことであり<sup>70</sup>、すでに

これまでの研究でも指摘されているように、日本海ルートは日満関係の主経路とはならなかった<sup>71</sup>。むしろ1920年代以来の日満関係構築の延長線上にこそ、その後の日満関係が展望しうるのである。

## おわりに

最後に、本稿がこれまで述べてきた諸点を整理しておきたい。満洲の経済的価値としてまっさきに挙げられる石炭であるが、対日輸出の諸条件が揃うのは1920年代のことであった。日本内地側はこれを必ずしも無条件で歓迎したわけではなかったが、協調関係が形成されるとともに、その輸出は順調に拡大していくのである。この間、満鉄では単に増産体制を構築するだけでなく、それをいかに効率的に日本に輸送するのか、という点についても対策を講じていった。満鉄は海運を大連汽船による自社主義に徐々に切り替えていき、大連汽船はそれに合わせて規模を拡大していくのである。

そして、海運と並行して整備されていくのが港湾であった。この時期の満鉄が、満洲と日本を結ぶ接点となる港湾についても重視していたことは、港湾協会設立の経緯からうかがえる。満鉄では増加する撫順炭輸出に対応すべく、大連港の整備を進めるとともに海運力をさらに強化し、これに対応する日本側の埠頭建設をも計画する。対日経済進出をより拡大するためには輸送手段のさらなる効率化が有効であった。ここで候補地となったのが新興の工業地帯である京浜地域であった。それは日本国内の港湾政策とも連動するものであったと考えられる。そして、やがて山本条太郎総裁期には、川崎や大阪における専用埠頭の建設に着手するのである。

しかし、満鉄の対日進出策は、日本国内産業との微妙な関係を生み、時として日本内地側の警戒心を引き起こした。満洲の資源といっても、それを日本と接合することについては、政府内でも慎重論が存在していた。さらに間もなく昭和恐慌によって日本国内の経済状況が悪化すると、日満協調の枠組みは抑制策としての性格を見せるようになる。それは満洲事変の勃発と満洲国の建国を見てもなお変わらなかった。撫順炭輸入制限問題は、満洲と日本との一元的経済関係の難しさを象徴するものであったし、日満統制経済政策はそうした状況を前提としつつ策定されていくのである。

そうしたなかで、1920年代にはじまる日満通商の整備が、満洲国成立後に実現し、やがて日満経済関係の具体的な基礎を形づくっていくことは重要である。川崎埠頭をはじめとして最新鋭の設備を備えた港湾が日本と満蒙との架け橋となり、新たな時代が幕を開けるのである。従来、日満関係は満洲事変を画期として理解されがちであったが、満洲側からの経済アプローチを通して見ると、それが1920年代の模索のうえに成り立ち、方向づけられたものであった側面は看過できないといえよう。

## 注

- 1 当時の日本は南満洲に東部内蒙古を合せて「満蒙」とも呼称したが、本稿では「満洲」で統一する。なお、資料や書名中の「満州」はそのままとした。
- 2 満鉄や貿易関係などを含めて、本稿と時期的に重なる代表的な研究として、金子文夫『近代日本における対満州投資の研究』（近藤出版社、1991年）がある。また、日本人商業団体については、柳沢遊『日本人の植民地経験』（青木書店、1999年）がある。
- 3 通史的に扱った研究として、鈴木隆史『日本帝国主義と満州』（塙書房、1992年）。
- 4 例えば、桜井徹「南満洲鉄道の経営と財閥」（藤井光男ほか編『日本多国籍企業の史的展開』上、大月書店、1979年）、石井寛治「国際関係」（大石嘉一郎編『日本帝国主義史2』東京大学出版会、1987年）など。ほかにも、東アジアレベルから日満経済関係について分析した研究に、堀和生『東アジア資本主義史論Ⅰ』（ミネルヴァ書房、2009年）がある。
- 5 撫順炭と国内カルテルの展開について扱った研究として、松尾純広「日本における石炭独占組織の成立」（『社会経済史』50-4、1984年10月）、同「石炭鉱業連合会と昭和石炭株式会社」（橋本寿朗・武田晴人編『両大戦間期日本のカルテル』御茶の水書房、1985年）があり、ほかにも製鉄については、奈倉文二『日本鉄鋼業史の研究』（近藤出版社、1984年）、岡崎哲二「銑鉄共同組合」（前掲『両大戦間期日本のカルテル』所収）などが挙げられる。
- 6 この点について、三木理史「1920年代南満洲鉄道における撫順炭輸送」（『アジア経済』56-1、2015年3月）は、満鉄の石炭輸送・輸出について分析し、そこで満洲側の視点から対日貿易についても触れているが、日満関係自体を考察しようとするものではなく、また、数値的把握に重点を置きがちである。ただし、同論文は満洲炭輸出について、本稿では触れていない満洲域内の動向を知ることのできる重要な研究成果である。
- 7 満鉄の港湾経営については、満洲国期を扱った研究はあるものの（風間秀人「満洲国期における満鉄と港湾」（岡部牧夫編『南満洲鉄道株式会社の研究』（日本経済評論社、2008年）所収）、その前の時期に関するものは、管見の限りではほとんどないようである。例外的に前掲「1920年代南満洲鉄道における撫順炭輸送」が、この時期の大連港の整備や海上輸送についても考察している。
- 8 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『南満三港海運事情』（1928年）、8-40頁。
- 9 農商務省商務局貿易通報課編『重要輸入品ニ関スル調査（二）（石炭）』（1922年）。この時期の撫順炭輸出の展開については、前掲「1920年代南満洲鉄道における撫順炭輸送」も参照。
- 10 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』（1928年）、587-588頁。ほかに、松野周治「日米合資満洲製鋼所」構想について」（『立命館経済学』53-1、2004年4月）、陳慈玉（加島潤沢）「撫順炭鉱と満鉄の経営」（富澤芳亜ほか編『近代中国を生きた日系企業』大阪大学出版会、2011年）も参照。
- 11 満鉄の石炭事業においては、全般的に見て満洲内消費が主であり、輸出は副次的な位置づけであった

- (前掲『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』1928年、720頁)。ただし、この頃、販路開拓に積極的な態度を示していることは、後述のように様々な状況から確認できる。
- 12 塚瀬進「上海石炭市場をめぐる日中関係」(『アジア研究』35-4、1989年) 参照。
  - 13 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課『撫順炭の販路』(1925年)、25-61頁。満鉄としては、中国南方および南洋で他国炭に圧迫されれば、その分を日本市場に振り向けざるを得なかった。そうした見方は、新聞でも報じられている(「どれ丈け掘っても間に合わぬ撫順炭の盛況」『満洲日日新聞』1923年1月11日)。
  - 14 この間の日本国内の状況は、前掲「日本における石炭独占組織の成立」に詳しい。また、以下における送炭調節および撫順炭販売協定に関する記述も同上。ほかにも関連する研究として、比較的近年のものに、長廣利崇『戦間期日本石炭鉱業の再編と産業組織』(日本経済評論社、2009年)がある。
  - 15 石炭鉱業連合会編『石炭鉱業聯合会創立十五年誌』(1936年)、14-15頁。
  - 16 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『本邦の工業と満洲の原料(二) 満蒙の石炭と本邦燃料問題』(1928年)、58頁。南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『満洲政治経済事情』昭和3年版(1929年)、81-82頁。
  - 17 桑村剛次郎「撫順炭の内地輸入制限問題に就て」(『燃料協会誌』12-1、1933年1月)。
  - 18 伊藤武雄ほか編『現代史資料』第31巻(みすず書房、1966年)、4頁。同計画について指摘した研究として、前掲『近代日本における対満洲投資の研究』があるが、計画の存在に触れるのみで、それが実際にいかなる経緯をたどるのかについては論及していない(398-401頁)。
  - 19 梅野実「私の満鉄時代」(『石炭時報』8-6、1933年6月)。
  - 20 「撫順炭増掘と輸出会社の新設」(『満蒙実業彙報』93、1923年4月)。
  - 21 撫順炭販売株式会社については、前掲「日本における石炭独占組織の成立」のほか、山村睦夫「戦前における三井物産の海外進出 I 第1次大戦後における三井物産の海外進出」(前掲『日本多国籍企業の史的展開』上)を参照。
  - 22 大連汽船については、社史(大連汽船株式会社編『大連汽船株式会社二十年略史』1935年《波形昭一ほか監修『社史で見る日本経済史 植民地編』第21巻として、ゆまに書房より2003年に復刻)》があり、さらに、同社の後身である、東邦海運、新和海運の社史にも記述がある(東邦海運株式会社社史編纂委員会編『東邦海運株式会社十五年史』1962年、新和海運株式会社編『新和海運三十年史』1992年)。また、航路の変化を中心に同社の経営を分析する研究として、松浦章『汽船の時代』(清文堂出版、2013年)がある。
  - 23 前掲『大連汽船株式会社二十年略史』、53、245-255頁。
  - 24 蘇崇民(山下睦男ほか訳)『満鉄史』(葦書房、1999年)、102-103頁。
  - 25 前掲『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』、961-963頁。
  - 26 港湾協会編『港湾協会十年史』(1934年)、31-35頁。
  - 27 梅野実先生伝記編さん委員会編『梅野実翁伝記』(1972年)62-91頁。
  - 28 前掲『港湾協会十年史』、24頁。

- 29 前掲『港湾協会十年史』、18-19頁。
- 30 前掲『港湾協会十年史』、220-234頁。
- 31 大蔵公望「港湾修築の中止は不可なり」（『港湾』2-6、1924年6月）、市川数造「大連港より見たる日本の港湾」（『港湾』9-7、1931年7月）。
- 32 後述する日満倉庫株式会社の社史である、日満倉庫株式会社編『日満倉庫株式会社十年略史』（1940年）によれば、満鉄では1922年頃より販売価格の低廉化を図るための研究をはじめ、輸送の円滑化、効率化に努めるようになり、1925年頃から日本内地における埠頭建設などについても本格的な調査をはじめていた（3頁）。
- 33 前掲『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』、479-484頁。大連市編『大連市史』（1936年）、683-688頁。前掲「1920年代南満洲鉄道における撫順炭輸送」も参照。
- 34 外務省記録「帝国産業政策及法規関係雑件」（アジア歴史資料センター（以下、レファレンスコードのみ記す）、Ref. B11090821400）、「第三回経済調査会交通運輸特別委員会決議事項」（1926年7月）。
- 35 前掲『大連汽船株式会社二十年略史』、205-206、255頁。
- 36 「満鉄が積極的に撫順炭輸出を計画」（『大阪毎日新聞』1926年4月1日）。同様の報道として、「満鉄が鶴見に石炭棧橋計画」（『読売新聞』1926年3月19日）。
- 37 「冬季の出貨調節に満鉄貯炭場増設」（『東京朝日新聞』1926年7月25日）。
- 38 南満洲鉄道株式会社編『南満洲鉄道株式会社十年史』1919年、456-460頁。
- 39 横浜市港湾部編『横浜の港湾』（1929年）、60-68頁、「臨時港湾調査会設置と横浜新拡張計画」（『工人』55、1926年4月）。横浜港史刊行委員会編『横浜港史 各論編』（1989年）、1231-1252頁。横浜市総務局市史編集室編『横浜市史Ⅱ』第1巻上（1993年）、719-774頁。
- 40 『官報』4252、1926年10月26日。
- 41 国立公文書館『昭和財政史資料』4号172冊（Ref. A08072569200）、「横浜港港堺拡張ノ件」。
- 42 松本学「港湾調査の方針」上下（『港湾』3-1、3-3、1925年1月、同年3月）。
- 43 「満鉄の新方針」（『大阪朝日新聞』1927年10月21日）。ただし、山本自身は撫順炭の単純な対日輸出拡大に慎重で、雑誌のインタビューにおいて「私の方は石炭を一噸も持つて来たくないのです。大体、石炭を其保持つて来るのは愚である。残らず姿を変へて持つて来ようと考へて居ます」と述べている（ダイヤモンド社編『経済座談』ダイヤモンド社、1929年、316頁）。
- 44 「問題の大連汽船！」（『日支』1-4、1928年9月）。
- 45 前掲『大連汽船株式会社二十年略史』、205-206、249頁。前掲『東邦海運株式会社十五年史』、12-16頁。
- 46 上中龍雄「旧大連汽船五十年の思い出」（『海運』450、1965年3月）。同記事では、当時大連汽船の社員で、後に同社の幹部となる長坂清太郎と高木磐雄が、大連汽船の事業発展について、「満鉄の幹部によく船のことを理解する人がいてくれなけりゃ、発展しません。それについて、山本条太郎さんが来てくれたということは僕らうれしかった」と述べ、山本は「船に興味があり、非常な関心を持っている人でした」と述懐している。
- 47 以下、日満倉庫の設立経緯については、前掲『日満倉庫株式会社十年略史』、1-8頁参照。



- 48 「鶴見及名古屋に於ける満鉄の埠頭計画」（『大連商工会議所報』156、1928年6月）。また、そこに港湾の改修や海運力の増強が加われば、現状のトン当たり2円を同50銭にまで削減できるとの見通しがあった（『大連内地間の大運輸計画』『東京朝日新聞』1928年5月26日）。
- 49 日満倉庫株式会社川崎埠頭事務所『川崎埠頭要覧』（1934年）、1頁。
- 50 前掲『日満倉庫株式会社十年略史』、101-109頁。15年史編纂委員会編『東洋埠頭株式会社15年史』（1961年）、15頁。
- 51 「往復の荷物を奪はれ商船には致命傷」（『読売新聞』1928年12月27日）。
- 52 「大連汽船の内地進出反対」（『東京朝日新聞』1929年2月10日）。
- 53 例えば「燃料炭価調節有望」（『神戸新聞』1922年9月20日）によると、日本船主協会では政府および満鉄に対し、撫順炭に炭炭制限を実施しないこと、内地出炭制限に対しても何らかの考慮を加えること、を訴えていた。
- 54 外務省記録「本邦汽船会社関係雑件」第1巻（Ref. B09030165300）、1929年2月19日、兵庫県知事長延連発、内相ほか各関係者宛。
- 55 「横浜港を圧倒する川崎港の大発展」（『港湾』7-10、1929年10月）。
- 56 前掲『日満倉庫株式会社十年略史』、93-97頁。
- 57 前掲『本邦の工業と満洲の原料（二）満蒙の石炭と本邦燃料問題』、36-59頁。
- 58 防衛省防衛研究所「密大日記」1930年第2冊続（Ref. C01003902600）、商工省「商工審議会第四特別委員会（燃料問題）議事録（一）」。1930年2月25日の第17回会議、同年3月4日の第18回会議。
- 59 外務省記録「燃料問題並同研究所関係雑件 本邦ノ部」第1巻、（Ref.B08060552200）、「石炭石油及其ノ代用燃料ニ関スル具体的国策答申」（1930年5月）。この答申は、田中内閣下における「燃料調査委員会答申書」（1928年8月提出、同上資料）とほぼ同内容であるが、海外石炭資源についてはやや消極的な表現に変わっている。
- 60 前掲『満洲政治経済事情』昭和5年版、195-196頁。
- 61 満鉄経済調査会編『満洲経済年報』1933年版（改造社、1933年）、559頁。
- 62 この撫順炭輸入問題の経緯については、東亜経済調査局編『本邦を中心とする石炭需給』（1933年）を参照。これに論及する研究として、前掲「石炭鉱業連合会と昭和石炭株式会社」、君島和彦「鉱工業支配の展開」（浅田喬二・小林英夫編『日本帝国主義の満州支配』時潮社、1986年）のほか、丁振聲「昭和恐慌期の石炭独占組織の動揺」（『年報近代日本研究』13、1991年）も参照。なお、日本内地といっても、消費者が低価格の石炭を歓迎していたことはいうまでもない。ただし、失業問題などに敏感な政府としては、炭鉱業者の声を無視することはできなかったと考えられる。
- 63 海運業についても、やはり日満の緊密化が新たな摩擦を引き起こしかねない状況であった。大阪商船専務の岡田永太郎は、この頃、満洲を視察したうえで、内地産業との関係について懸念を示し、特に大連汽船について「冬場主要貨物たる満洲特産物の独占的積取を策して、社外船の領域を侵蝕しつつある」と警戒心を露わにしている（岡田永太郎「満蒙産業開発に関する諸問題」『工業評論』18-7、1932年6月）。なお、その後も、対日航路参入をめぐる対立など、大連汽船と日本内地とは微妙な関

- 係が続くことになる（芳井研一『「環日本海」地域社会の変容』青木書店、2000年、288-291頁。）。
- 64 大蔵公望『日満統制経済論』（日本評論社、1956年）、135、167-168頁。
- 65 原朗「1930年代の満州経済統制政策」（満州史研究会編『日本帝国主義下の満州』御茶の水書房、1972年）、疋田康行「財政・金融構造」（前掲『日本帝国主義の満州支配』）、瀧口剛『日満経済ブロック』政策の展開」（『ヒストリア』254、2016年）。
- 66 前掲『川崎埠頭要覧』、7-17頁。市川数造「日満倉庫株式会社川崎埠頭に就て」（『港湾』13-4、1935年4月）。
- 67 前掲『横浜市史Ⅱ』第1巻上、748-754頁。
- 68 川崎市編『川崎市史』通史編四下（1997年）、93-98頁。
- 69 前掲『日満倉庫株式会社十年略史』、54-60頁。
- 70 日満の日本海ルートについては、すでに前掲『「環日本海」地域社会の変容』、田中隆一『満洲国と日本の帝国支配』（有志舎、2007年）など、いくつかの研究がある。
- 71 前掲『「環日本海」地域社会の変容』、白木沢旭児「戦間期の日満交通路と福井県」（『福井県文書館研究紀要』5、2008年3月）、兒玉州平「敦賀港における対「満州国」貿易の展開」（『海港都市研究』9、2014年3月）など参照。

（きたの・ごう 短期大学部講師）