

# 羅津港への「出海」の持つ今日的意義

安部 桂 司

## 一、豆満江の水運

朝鮮と中華人民共和国の国境を流れる豆満江（中国名図們江）は、咸鏡北道穩城から下流約一二〇kmにかけて延辺朝鮮族自治州（以下間島）と日本海を結ぶ水路として、水運が戦前には盛んであった。そこでは、筏流しで木材が運ばれていただけでなく、サケマス漁も行われていた。

「豆満江口の土里は秋の鮭産卵期にはその漁獲で盛況を呈し、対岸の蘇領鹿島にも朝鮮人の居住する者多く」（『日本地理風俗大系』改訂版朝鮮地方、誠文堂新光社、一九三七年三月刊）鮭漁を通して豆満江流域は朝鮮人の居住地域を構成していたのである。新たに満洲へ進出した漢族に、施設を伴う鮭漁が行われていた話は聞かない。豆満江の鮭漁については、中流域の会寧で行われた模様が写真入りで紹介されており（『前掲書』七三〇頁）、鮭漁は流域全般に行われていた模様である。

豆満江流域の森林開発は上海・天津などの租界建設を助けた。欧米系住民は居住空間に樟春材を使うことを好んだことで知られている。木

材は筏流しの手で雄基（現先鋒）に運ばれた。雄基は豆満江流域の木材積み出し港であった。雄基は豆満江河口の港として近代化しつつあった。また雄基は羅津港が整備される以前は、石炭積み出し港でもあった。

昭和二年（一九二七）に刊行された『豆満江流域経済事情』（朝鮮総督府鉄道局営業課刊）は豆満江流域の炭鉱の主な販路について、以下のように紹介している。会寧炭鉱は、会寧・清津・羅南方面の官庁関係や家庭用、それから鉄道方面にも石炭供給していたが、ウラジオストクから日本への新販路の開拓を模索中であった。鶏林炭鉱は、一般家庭用および工場用炭として需要があり、鉄道局にも納入していたが、日本海横断航路を利用し裏日本から京阪に販路を開拓中であった。鳳儀炭鉱の大口販売先は鉄道局と図們軽鉄であった。図們鉄道の鉄道は軌間が狭いので「軽鉄」と呼ばれていたらしい。青鶴炭鉱は雄基など付近一帯の冬季の燃料用で、牛車で納入先へ運ばれたそうである。近く起工する

豆満江江岸鉄道の開通が待たれていた。この昭和の初めの雄基の人口は、約五、五〇〇人であ

った。

鉄道建設は昭和六年（一九三一）一〇月に雄基から穩城まで、七年十二月には南陽に達した。南陽は豆満江を間にして対岸が図們である。昭和八年五月に、満鉄は新京（現長春）から図們迄に鉄道を通して営業をはじめた。雄基から図們、新京へ鉄道が通じたのである。だが、昭和七年八月の羅津港建設の発表により、満鉄の終端港建設計画から雄基は外された。

新京から雄基まで列車が通じるようになった昭和八年、雄基・羅津間の延長一五、一七〇mに鉄道を通す工事がはじまっていた。雄基・羅津間には昼夜兼行してトンネルが掘削され、昭和一〇年十一月一日に、満鉄北鮮鉄道管理局図們東部線の終着駅は雄基駅から羅津駅に替わった。この年、雄基港は小麦粉、織物、穀類、セメント類を入れて、大豆、石炭、木材、豆粕、魚類などを出していた。物産は雄基港へ鉄道で運ばれたが、豆満江の水運にも依拠していた。

## 一、国境紛争

雄基港は豆満江の河口から南へ約二四kmに位置している。昭和一〇年（一九三五）版の『北鮮線案内』（南満洲鉄道株式会社北鮮鉄道管理局刊）に、港湾の設備では清津、羅津の二港に比べると劣るが、東満の木材が鉄道と豆満江の流筏によって収容される集散地として、また石炭輸出港として重要な地歩を占めるであろう、と予測している。それから三年後、ソ連との国境紛争である張鼓峯事件が起こる。事件後の一

九四〇年に刊行された『羅津』（満鉄北鮮鉄道事務所刊）には、「雄基より汽車にて約三十分で彼の張鼓峯事件にて有名な洪儀駅に至る。広々とした田圃が豆満江まで続き其の流を距てて指呼の間に聳ゆる二連の山嶺の中左は將軍峯で、右は名にし負ふ張鼓峯である。昭和十三年夏所謂張鼓峯事件に於て我皇軍は優勢なる敵の機械化大部隊と戦ひ、敵に大損害を与へて遂に之を撃退して国境を確保し、国威を宇内に誇示したのであった。壊れたる駅舎と付近山野に見られる数多の砲弾弾痕は当時の激戦を具に物語るに足るものである。」

張鼓峰での軍事衝突のあと、偕行社では「事件の経過」を発表している。それに拠れば、昭和十三年八月七日午前一〇時頃、ソ連戦闘機は洪儀、四会両駅付近にて対地攻撃を行い、午後二時三分には慶興付近に機銃射撃と爆撃を行い、朝鮮人を傷付けたことが記録されている。

図們東部線の駅舎、豆満江の渡船場、慶興橋を爆撃したことは、明らかにソ連は間島と雄基間の輸送網へ打撃を加えようとしたことが明らかである。この張鼓峯事件以後、豆満江の水運は中断する。

### 二、石炭積み出し港

羅津港の再開発に関わる情報が現在溢れている。それは中国のコークス炭需給との関わりが生じたからである。二〇〇四年に比し、二〇〇五年はコークス炭の国際価格が倍増した事情がその背景にある。豆満江流域の開発は一九九〇

年代前半に幾たびも論じられたが、その時は中華人民共和国（以下中国）の製鉄業がコークス炭を国際市場を買い漁る状況でなく、黒龍江省東南部のコークス炭も脚光を浴びていなかった。周知のように、清津に日本製鉄（株）が一九四〇年代に製鉄所を建設したのは現黒龍江省東南部の密山炭鉱の開発と深く関わっていた。密山に強粘結性の石炭が見つかったからである。当時の製鉄業は輸送コストとの関わりから鉱山より炭田の近くに立地した。

中国が黒龍江省東南部でコークスの生産に着手できたのは、その積み出し港として羅津港再開発へ投資の目的が建ったからと見られる。その間の事情を韓国の『朝鮮日報』紙は「羅津港に対する五〇年間の開発・使用権を有する共同開発プロジェクトに本格的に着手したことが確認された」（二〇〇六年三月一〇日）と報じている。

### 四、豆満江水運の今日的意義

朝鮮王朝（李朝）末期、豆満江周辺の住民は女眞族以外は江原道、慶尚南道、忠清南道からの移住民及びその子孫が大部分であったと伝えられている。だが一九三〇年を区切りとして咸鏡北道の状況は一変している。それは、その翌年のいわゆる満洲事変の勃発と一九三二年の満洲国の建国が事情を一変させたからである。さらにそれを一変させた原因は、密山での強粘結炭発見と満鉄の終端港建設であった。李燦雨は『図們江地域開発一〇年 その評価と課

題』（ERNA booklet, vol.2 2003年2月刊）のなかで、満洲国建国の一九三二年に豆満江下流域は閉鎖されたと述べている。東満から物産が「出海」遮断されたのであれば、清津、羅津の三〇年代から四〇年代に懸けての発展はなかった。確かに、満洲国の成立は東支鉄道によるウラジオストクからの「出海」を閉鎖させた。それに対抗して満鉄は京図線を建設し、羅津に築港し、京図線から北鮮鉄道に繋いで「出海」を行った。同時に清津と雄基は終端補助港として整備されている。清津には北鮮鉄道の西回りの路線が使われた。満洲国の首都新京から図們を繋ぐ京図線は南陽で北鮮線となり、その北鮮線は南陽・羅津間の東回りと南陽・清津間の西回りの路線が整備されていた。

一九三八年の張鼓峯事件は豆満江下流域の水運を途絶させ、一時的には洪儀駅への空爆で鐵路も止めた。だが、北鮮線は西回りもあり、満洲国の「出海」をソ連は途絶出来なかった。そして皮肉なことに、「出海」が途絶するのはソ連軍の一九四五年夏のこの地域への侵略以降である。豆満江流域が社会主義一色に染まっただけで、「出海」が途絶したのである。

二〇〇四年末にコークス炭価格が倍増してから、東満の強粘結炭の持つ資源価値が高まり、中国が石炭積み出し港を羅津に求めることになり、「出海」を求めるようになった、と単純には見えるが、羅津の五〇年間租借問題の背景には満洲国の産業開発のやり方を中国が見習い始めたことがある、と見るべきだろう。

（あべけいじ・技術史研究家）