福井県文書館講演

戦前期の日満交通路と福井県
―「日本海湖水化」の時代―

白木沢旭児*

はじめに
１．吉会線問題の解決と終端港問題
２．敦賀港の役割と発展策
３．戦時下の日本海航路

はじめに

私はご紹介いただきましたように、近代日本史を専攻しております。福井県には住んだことはないのですが、福井県史編さんの時に６年か７年ぐらいお世話になって、いくつかの項目を担当させていただきました。その中のひとつに「昭和戦前期の対岸貿易」という項目がございまして、敦賀港を舞台にして当時の満州国とか朝鮮との交易・貿易、これを扱いました。

その時に調べたことの結論を申し上げますと、敦賀港は周りからも非常に期待されていますし、天然の要港というふうに言われます。歴史が古い港で、今日お話ししますように距離的にも大陸に非常に近いということで、地元敦賀もそうでしょうし、内外で期待を集めます。しかし蓋を開けてみると、実際に1930年代に日本と大陸との貿易が活発になるのですが、その中で新潟と伏木との競争になってしまうんですね。新潟と伏木と比べて、はたして敦賀はどの程度だったのかということを、まずひとつ、私はその時に関心を持ちました。

それからもうひとつは、新潟も伏木も敦賀も日本海側の港として共通点もあるわけで、日本海側の港は日本海側の港として、太平洋側に対する対抗意識を持っておりましたので、太平洋側の港と比べてどうなのかということも興味を持ちました。福井県史の原稿はいつも締め切りが迫っていて書くものでして、今言ったこともきちんと十分に自分自身で解明できないままに、一応その時の結論は、敦賀港は期待されたほど対岸貿易では昭和戦前期に実績は伸びなかった。それから、日本海側の港を全部足してみてもやはり太平洋側の港にはむしろかなわないし、その差が開いていってしまったということを書きました。これは県史の時の話です。それを今回こういうテーマを与えられましたので、少しその後の資料の検討なども加えて、この問題を考えたいと思います。

最初にお配りした資料では、古厩（ふるまや）忠夫さんの論文を引用しておきました。新潟大学の先生ですが、もう亡くなられましたけれども、この先生が『岩波講座日本通史』というところで、「『裏日本』の成

＊北海道大学大学院文学研究科教授

立と展開」という論文をお書きになっています。ちょうどこれが出たのが94年となっていますが、このころに「裏日本論」というのが一部の人の間で流行しまして、新潟大の先生ですとか何人かそれに同調する方がいて、日本における裏日本というのが一体いつ成立してどのように展開したのかということが問題になりました。

この、『岩波講座日本通史』という日本史全部を扱った講座、論文集を作るときに、この「裏日本論」が選ばれて古厩先生が論文をお書きになっているんですね。その中で「裏日本」という言葉がいつ頃から使われ始めたのかということなどを問題にしています。「注目すべきは、『裏日本』意識が一般化した日露戦争期は日本の目が日本海対岸に集中された時期であった」と述べています。「しかし、昭和に入って日本の大陸進出が本格化するとともに、国策にのって『裏日本の首都』(『新潟毎日新聞』)を目指し、表日本への転化を図ろうとする動きが局面を制していく。改修された新潟港が『繁栄』するのは昭和10年代、貿易額が戦前の最高を記録したのは1944年（昭和19)」だとされます。で、「このような形での『表日本化』の夢は敗戦とともに崩壊」したというふうなことで、戦争中に裏日本の地域は大陸と近いということ、それから戦争中になりますと、太平洋側が空襲の危機にさらされることなどもあって、裏日本地域にとってはチャンスが訪れたんだということが書かれています。

このように、昭和の戦前期に大陸との侵略戦争ということもありますが、大陸との関わりが非常に深くなってきたときに、裏日本地域とされた日本海側の地域は果たしてどういうことになったのか、ということが今回のテーマです。

１．吉会線問題の解決と終端港問題

そこでまず最初に敦賀にとって非常に重要だったことは、大陸側での鉄道の建設でした。**図１**を御覧ください。こちらの日本との主要な交通路ですが、元々一番メインのルートは、ハルビンからこちらの関東州、大連のところまで。満鉄（南満州鉄道）の線路は長春―大連間ですが、満鉄本線が走っております。満州地域の物とか人の行き来の場合、この満鉄線を通って大連港まで行きまして、大連港から朝鮮半島の西側を廻って、例えば大阪港に着く、これが一番メインの太い交通路でした。

これを第１の交通路としますと、第２の交通路としては満州地域から鉄道で南下しましたら、今度は朝鮮半島を朝鮮国鉄が通っていまして、これで縦断して、ここに釜山がある。この釜山から下関まで船に乗って下関からまた鉄道に乗ると。これが第２のルートになります。

図１　羅津港と日本海側諸港との距離
羅津税関『昭和十三年羅津港概覧』1939年（北海道大学附属図書館蔵）

そしてこの昭和戦前期、満州事変の段階に登場する

のが日本海側地域にとって重要な第３のルート。この地図はそれをきれいに示してありました。**図２**では、このあたりを拡大してあります。ここには３つ港があるのですが、一番古い順からいきます。清津（「せいしん」というふうに当時日本では読んだと思いますが、チョンジン、地名の読み方としてはチョンジンと言います）と書いてある港が一つ。それからもう一つがその上になりますが、古い順でいきますと一つとばして雄基と書いています。ウンキ港と読みます。これが２つ目。真ん中にあります羅津（なじん）、この３つですね。この３つの港が新しく拡張されていきます。

図２　清津港と日本海側諸港との距離
清津商工会議所『清津商工案内』1937年（北海道大学附属図書館蔵）

これらの港が使われるようになった理由というのは、**図２**にありますように、この港に満州地域から鉄道が伸びてきまして、ついに海側と満州側が結ばれたことにありました。この鉄道は吉会線と言っています。**図２**では吉林という町が長春の右側に書いてありますが、この吉林からずっと右の方に鉄道線が、これは実現した線を書いていますが、この線が朝鮮半島に、朝鮮に入りますと、会寧という地名の町がありまして、この会寧まで結ぶ予定だったんで吉会線と呼ばれていました。

この線がなぜ重要かといいますと、元々あった線はこの北を走っていました。ハルビンから東へ東へと走っていって、ウラジオストックに達します。これが元々使われた鉄道で中東鉄道です。この鉄道はソ連系の鉄道、ロシア系の鉄道ですので、満州国誕生後、これをなるべく使わずに日本側といいますか、満州側の勢力範囲で輸送しようというので、この吉会線が作られることになっていきます。

この吉会線を通って北朝鮮に入りますと、３つの港にたどり着きます。これが第３のルートになるわけです。そこで、もう一度**図１**を見ていただきますと、この資料は羅津税関が作った『昭和十三年羅津港概覧』という資料からとったものですが、羅津港から日本海側の主な港への距離を書き込んであるんです。これは、従来のルートに比べると、満州地域と日本との距離を圧倒的に縮めることになる。とくにこの時に日満最短距離・最短経路を名乗り出て争ったのが新潟と伏木と敦賀になります。他の港も実は距離が全部書き込んであるんですが、日本海側の港は日本列島が弓なりになっているために、実は島根県の方でも、あるいは東北地方・北海道でもある程度同じような距離になっていきます。放射状に距離が大体近くなっているわけですね。この清津とか羅津という港が戦略的に非常に重要視されてこの頃に整備されてきました。

図２は清津商工会議所の商工案内ですが、これはほとんど同じような地図ですが、清津の港からの日本海側の主要港湾との距離を書き込んであります。どこに行くにもこの清津を通ると近いということを説明した資料ですね。この資料では完全に鉄道が満州側から清津までつながった状態で地図が描かれています。

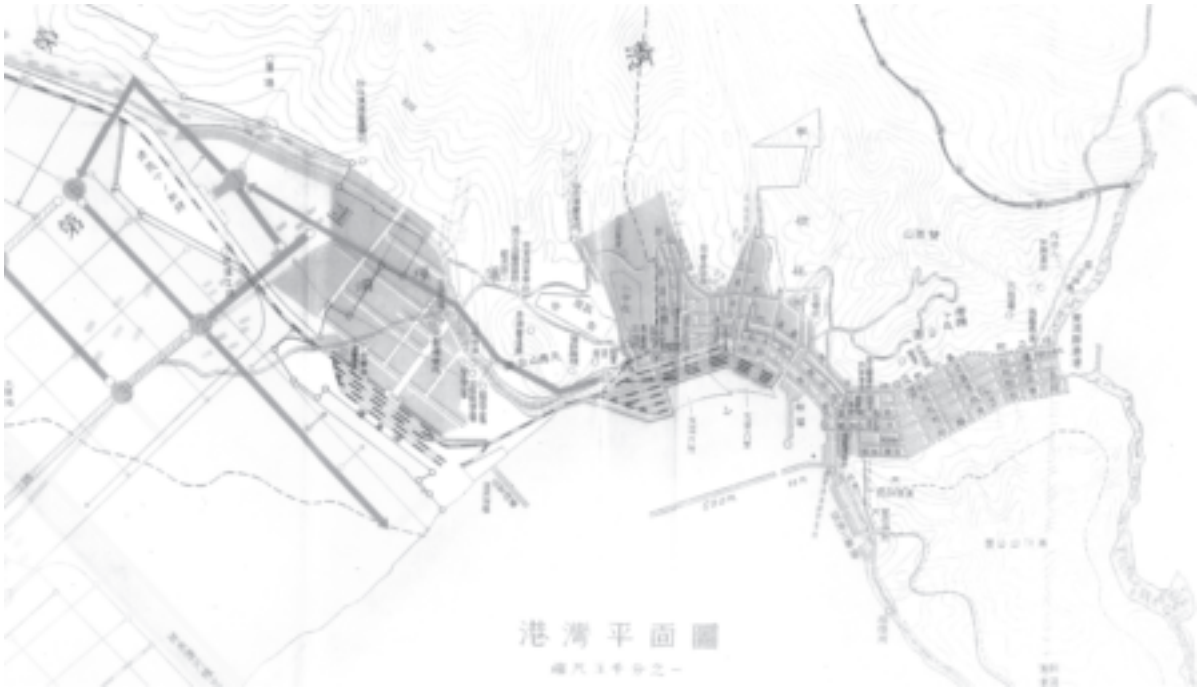

図３　清津市街図
清津商工会議所『清津商工案内』1937年（北海道大学附属図書館蔵）

次の**図３**ですが、これは清津の港の市街図です。もう少し下を出していただけますか。これは港ですね。鉄道の線路がここまで来ていまして、清津港は日露戦争の時に見つかった港でして、その時にはまったく港湾施設は貧弱でして、軍事的な作戦のために清津港、たまたまこれ天然の良港で、これを陸揚げ地点に使ったそうです。その後、開発が徐々に進んでいきまして、1930年代に急激に人口も増え都市化もしていったところです。街並みが碁盤の目状にきれいに造られて、短期間に計画的に造られた町であったことがわかります。鉄道などもちゃんと港湾まで届いていまして、これで港湾地区が形成されてまして、この地図、実は左側はコピーをとらなかったのですが、**図３**の左側は工業用地として造成されているようです。この1937年の時点で港と市街地の何倍かの地域を工業用地として造成していて、工場は建っていないわけですが、広大な敷地を用意しています。ですから臨海工業地帯にもなりうる、そういう町として清津は建設途上でありました。

図４　北日本汽船の航路（1924年）
北日本汽船株式会社『北日本汽船株式会社二十五年史』1939年所収。

清津は1908年（明治41年）開港で、この３つでは一番古い開港です。1910年に府制、都市化が進んだのでこれは市制のようなものだと思うのですが、府制が敷かれました。雄基港は21年（大正10）の開港、羅津港が一番新しくて35年（昭和10）の開港、36年府制、これも歴史が浅いのですが、急激に開発が進んだ町です。この３つがいわゆる「北鮮三港」といわれた北朝鮮の３つの重要港湾でした。

陸軍は羅津港をとくに育成しようとします。その経緯を示した論文がありますので紹介しますと、これは1932年（昭和７）の時点ですが、日本政府だとか軍部内でこの３つの港を建設する、拡大するというプランがつくられます。とくに陸海軍の主張は「新たに羅津港を呑吐能力四〇〇万トンを目途とする終端港として築造し、雄基と羅津の間に鉄道を敷設するというもの」でした（芳井研一『環日本海地域社会の変容』2000年）。400万トンというのは、後ほど統計資料でもご紹介しますが、敦賀港が大体最盛期で70万トンぐらいの貨物量でしたから相当大規模な港を想定していることがわかります。

ここで終端港といっていますが、この終端港というのは吉会線、満州地域から抜けてきた吉会鉄道の終端、海側の終点という意味であります。その後も五相会議など政府内の調整を経て、羅津港をとくに重視するというプランができていきます。それでは実際に航路はどうなっているのかということですが、日本海航路の増え方についてご説明します。

図４・５・６を御覧ください。まず、北日本汽船株式会社というのは元々小樽に本社があって、樺太と小樽航路をやっている会社でした。この会社は樺太航路を独占状態だったのですが、政府の方針で樺太航路に他の会社が参入すると、少し事業をこちらの南の方に広げようと

図５　北日本汽船の航路（1934年）
北日本汽船株式会社『北日本汽船株式会社二十五年史』1939年所収。

図６　北日本汽船の航路（1939年）
北日本汽船株式会社『北日本汽船株式会社二十五年史』1939年所収。

して、日本海航路に乗り出してきます。**図４**は1924年（大正13）４月１日現在で、まだ、北日本汽船の船は大陸との航路は開いておりませんでした。日本国内でこのように樺太・北海道・日本海地域・北陸地域を結んでいました。

これが1934年（昭和９）４月１日になりますと（**図５**）、北日本汽船は敦賀から清津までの航路を開いています。この航路ができたのは昭和３年頃でしたね。この昭和９年現在の航路図には載せられています。ですからここで、北日本汽船が日本海航路、敦賀を拠点とした日本海航路に乗り出していくことがわかります。そこで**図４**をもう一度御覧ください。清津港までの鉄道ですが、満州側に吉林の町があって吉林の町までは長春から鉄道線がきているんですが、吉林から先がまだできていないというのがこの地図でわかるんです。

図４の地図の吉林から東へ鉄道が延びてきて、北朝鮮３港とつながったのが**図５**です。戻って恐縮ですが、**図５**の地図ではこの鉄道線が書かれています。吉林から東へ延びて、清津まで鉄道がつながっています。ただ、この時にまだ足りないのが吉林のすぐ先にある町（拉法（らほう））、そこにハルビンから斜めに南東に下りてきてこの吉会線に合流する鉄道、拉濱線といいます、これが建設中で、まもなく完成します。そうすると、北部の貨物はこのハルビン経由拉濱線経由で吉会線に乗り入れてきますので、この地域の交通がかなり北朝鮮に向かって流れてくるようになります。

図６、これは北日本汽船株式会社としては最後の年である1939年（昭和14）現在の航路図で、その時には、新潟とか伏木からの航路も書かれています。雄基港・羅津港・清津港それぞれに航路が結ばれているのがわかりますね。この年の終わり頃に、北日本汽船株式会社は、他の会社と一緒になりまして、日本海汽船株式会社という大きな国策会社となります。この点については後ほどまた話します。

このように航路は徐々にできていきました。北日本汽船株式会社は1932年（昭和７）に「日本海湖水化」というスローガンを提唱します。はじめにこのことを言ったのは、京城日報の社長松岡正男という人らしいです。この人が大阪毎日新聞や東京日日新聞に昭和７年12月にこういう「日本海湖水化」という文章を書きまして、これを北日本汽船株式会社が自分の会社のスローガンに取り入れたそうです。そこで日本海を湖水化しましょうというポスターを貼り出したりして、ひとつの合い言葉、スローガンとしてこの時期から使われていきます。

「日本海湖水化」の意味は、要するに大陸側と日本海地域の交通が活発になって、しかも相手は朝鮮半島と満州ですから、そういう意味では外国と言っても障壁がない外国なわけですね。そことの行き来、貿易を盛んにして、日本海という外洋ですが、これを湖水、つまり、まるで一つの国の中の湖水のようなものにしていく、そういう風なスローガンでした。北朝鮮側の港は先に清津の地図を見ていただきましたが、国家的な資金を投入されて、かなり大規模な都市計画、都市づくりをやっているんですね。それを知った日本海側の各地域では対岸の日本海側の方、日本の方にも同じような大規模プロジェクトで大規模港湾を造ることが可能だと考えます。それに各県が名乗りを上げるわけです。

さきほど終端港という言葉がありましたが、大陸側の終端港を羅津にするのか清津か、どこを中心にするのかという議論が政府内で行われるのですが、対する日本海側でもやはり大陸側の終端港に対応した、日本海側の最短距離の港をどこにするかという議論が起こってきます。例えばこのレジュメに書きましたが、日本海商業委員会という、任意団体でしょうが、こういうものもこの時期に開かれ

るようになって、最短経路をめぐる議論がなされました。

おくばりした資料では、第１回日本海商業委員会という、1935年（昭和10）11月22日に開かれた会議の議事録を紹介しました（日満実業協会『第一回日本海商業委員会議事録』北海道大学満州パンフレット89）。これには日本海側の北海道から島根県ぐらいまで、日本海側の港の市長や商工会議所の関係者が集まっています。これはその最初の会議だったので、その中でこの日本海商業委員会の規約といいますか、自分たちの趣意書を巡って議論がたたかわされました。函館市長（坂本森一）はこういう発言をします。「最短距離として数字的に言へば、或は新潟辺りが一番最短距離かも知れませんが、さう云うものを茲に決めて接続することが経済の一体化に成ると云ふことは言へない」と批判しています。なぜならば「函館の如きは…羅津と函館を接続する場合に於ては、羅津と新潟とを接続する距離と殆ど変りがない」。これは先ほど地図で御覧いただきましたが、日本列島が弓なりになっているために、最短距離というと新潟か伏木かどこかになるらしいのですが、実際には他の地域もさほど大差がない、ということですね。それで仮に新潟港辺りが最短距離だということで重点的な開発がなされてしまう、航路が新潟港に集中してしまうと、函館と大陸を結ぶルートが、例えば函館から新潟にまず行って、新潟からさらに乗り換えて羅津に行く、そういう風になってしまって、現状よりもかえって不便になる。ですから、最短距離という議論をするなかで、どこかの拠点を選んでそこだけを開発するということはやめてほしいという意見であります。

この意見には同調者が多くて、新潟商工会議所理事（塚野俊郎）もほぼこれに同調しています。「内地の各港は皆それぞれに日本海を通つて行つた方が近い」と。要は日本海側を通れば太平洋側から行くよりも近いというのはそういう趣旨ですね。こういう説明をします。結局、この議論は常任幹事の篠崎芳郎という人が次のような発言をして納めます。「日満最短距離接続という意味は、今日の日満連絡経路が、大連を経るもの、朝鮮を経るもの、北鮮を経るものがありますが（これは、先ほど冒頭に申しました大連経由の第１のルート、一番古いルートですね、朝鮮を鉄道で通って釜山から出てくるものが第２ルート、「北鮮を経るもの」これが第３のルート、今問題になっているルートです）、此３つの最短距離と云う意味でありまして、新潟と何処とかゞ少しでも近いと云うような意味ではないのであります」とまとめます。

このまとめ方は実はごまかしていて、実際この時代に最短距離、最短経路という場合は日本海側の港のなかでどれが一番近いかということを指しますので、この説明は完全にこの場を納めるためにごまかしたんですね。大連や釜山ルートより日本海ルートが短いことは誰が見ても明らかなので、それは議論の余地がないわけです。しかし、ここでこのように日本海側地域が集まると、やはり新潟を中心にとか、そういうことは結論としては出せないという意見が噴出してまとまらないということがよくわかります。

それからこの日本海商業委員会では、現状に対してさまざまな不満が出されました。これは日本海商業委員会が作ったパンフレットに書いてあることです。これを見ていきますと、「直線的に繋ぐ第３交通路（北朝鮮ルートです）が空間的には短絡線であつても大連港経由路や朝鮮縦貫線経由路の迅速、的確優秀なるサービスに対しては太陽下の蛍光の如き存在となり」、つまり、距離的に近いことははっきりしているんだけれども、実際に貨物がそちらに廻ってこない。相変わらず大連ルート、釜

山ルートという従来のルートが使われていることがこの時期によく指摘されます。ちなみにこの日本海商業委員会のこの資料が書かれたときに、北鮮３港と新潟港・敦賀港間の航路はこのようなものだったというふうに紹介されます。これも問題なのですが、「スピードの如きは時速一九キロ乃至二四キロ」だ、非常に遅いということがまず指摘されます（日満実業協会『日本海商業委員会資料第一輯　日満最短経路と日本海に就て』北海道大学満州パンフレット175）。

また満鉄では、この北朝鮮ルートを使おうということで、いくつか割引運賃などを導入したそうです。しかし、割引をしてもなかなか貨物がそちらに集まらないで、相変わらず大連に流れていくということが指摘されています。「本年（1935年）六月には日満間主要取引物資約六十種に対し大幅の運賃引下げを断行せしも依然其の効果は見るべきものが無い。」と（『日本海商業委員会資料第一輯　日満最短経路と日本海に就て』）。そういうことで、この35年頃、航路は開かれて鉄道も繋がっていたのですが、なかなかそちらに貨物が集まってこなくて、古いルートの方が依然として使われているということが指摘されます。

そういうなかで、日本政府は相変わらず終端港問題、どこを開発するかと議論しています。やはりすべての港を対等に強化する、拡充するのは財政的に無理なのですね。地方の人間が集まりますと、先ほどのように、うちの県もうちの県もという話になって収拾がつきません。結局、日本政府は閣議で拠点港の問題をこのように結論づけました。「（２）東京・新潟・羅津・新京線を幹線とする。（３）敦賀・伏木その他の諸港により連絡する線を支線とする」（芳井研一『環日本海地域社会の変容』）。これは1938年（昭和13）11月の閣議決定でして、これを新潟・敦賀・伏木の競争という点でみると、新潟を重視するということが決定されます。

新潟をなぜ選んだのかということですが、朝鮮側でいうと羅津を選んでいます。これも陸軍の年来の主張でした。羅津港が一番新しく恵まれたところに造っているんですね。この羅津港が向こう側の拠点港で一番重要視する、これに対応して日本海側では新潟港だと。これは東京から近いということが、ひとつ大きな理由だと思います。これが閣議決定されました。

もう一つこの時に決まったことは、新会社の設立です。日本海側というのは港がドングリの背比べ状態でたくさんあって、汽船会社も同じように中小会社がたくさんあったそうです。北日本汽船という会社も大して大きな会社ではありませんでした。この北日本汽船を母体にしながら、一番大きな株の出資者としながら、国策会社を造ることが決められます。これが1939年（昭和13）の新潟を重視するという閣議決定の時に「（１）海運五社の現物出資により、日本海運会社（仮称）を設立する。」と決められました。これは準備に１年かかりまして、翌年、39年の12月に日本海汽船株式会社という名称でできました。このように政府としては新潟重視、海運会社をより大きくするということを行ったわけです。

２．敦賀港の役割と発展策

それではまず、敦賀港の大体の特徴をつかむために、**図７**のグラフを御覧ください。福井県史に書いたことなのですが、敦賀港の輸移出入についてのグラフであります。一番上を走っている折れ線グラフの点線ですね、これが輸移入価額とあって、外国貿易の輸入の分と国内とか、あるいは対植民地

貿易の移入を足したものです。それから、そのすぐ下の点線が、輸移入数量、それぞれ金額は左側の目盛りです。数量は右側の目盛りになります。次の太い実線の部分が輸移出価額、一番下を走っている実線部分が輸移出数量です。この輸移入と輸移出というのを対比しますと、敦賀港は輸移入超過ですね。輸出するよりも輸入する物の方が遙かに多い港でした。

しかし、輸移入の方は、数量とか金額を見ると、1931年（昭和６）に落ち込みが見られまして、その後回復はしてきますが、回復したといっても1920年代のレベルを回復した程度で一進一退を続けています。輸移出の方は、数量で見るとはっきりするのですが、増える傾向にありました。1930年代後半徐々に輸移出数量は増えていきました。これは、外国貿易の分と国内の取引と全部あわせたものです。その内訳を知るために、**表１**を御覧ください。この表では、陸路についても加えて統計を出しています。これで見るとまず輸移入の方ですが、輸入と移入があるわけですが、外国貿易の輸入というのは、33年で見ても37年で見ても非常に小さい数量でした。４万トンとか６万トンとかいうレベルです。

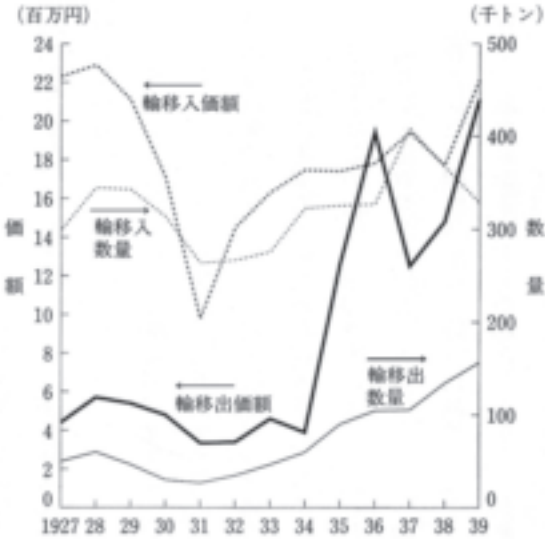

図７　敦賀港輸移出入貨物
福井県『福井県史　通史編６　近現代二』1996年

表１　敦賀における貨物の集散量

（単位：トン）

	区　分	1933年	1937年
輸移入	外国貿易（海路）	45,643	69,368
	朝鮮貿易（海路）	40,881	54,754
	内地貿易（海路）	190,831	285,556
	内地貿易（陸路）	78,236	179,494
	内地貿易（計）	269,068	465,050
	計	355,592	589,172
輸移出	外国貿易（海路）	6,738	32,749
	朝鮮貿易（海路）	11,590	33,849
	内地貿易（海路）	34,539	39,311
	内地貿易（陸路）	282,712	360,601
	内地貿易（計）	317,251	399,912
	計	335,579	466,510

注　『敦賀商工会議所月報』、『敦賀商工会議所統計年報』による（福井県『福井県史　通史編６　近現代二』1996年、P.213収載）。

これに対して、この輸移入覧で一番大きいのは内地貿易（海路）ですね。これは朝鮮貿易も区別してますから、朝鮮でも外国でもない内地、すなわちは日本国内から来た海を通って移入された物資、これが19万とか28万という数字になります。これが輸移入のうちの大部分を占めています。

これに対して輸移出の方ですが、やはりこれも外国貿易の輸出というのは、６千トンから３万トンですから、さほど多くはないんですね。国内、朝鮮を除いた内地貿易も、この場合海路は多くなくて、内地貿易、陸路というのが非常に多く、30万トンまで達します。そうしますと、たいへん大雑把な見方をしますけど、敦賀港の役割として最も重要なのは、国内からきた貨物、つまり船で運ばれまして、それが敦賀港に着き、敦賀港で陸路に積み替えられて、鉄道でそこからさらに出される、海で荷物が国内から届いて鉄道でそれをまた国内に送り出す、そういう役割だったことがわかります。

これは江戸時代から多分変わっていないと思いますが、おそらく北前船時代からそういう役割がずっと続いていたのだと思います。代表的な商品等も加味して考えると、海路で到着した貨物を陸路で

発送するのが基本的な敦賀港の役割。具体的に言うと北海道からの石炭、満州・北海道からの魚粕・豆粕という肥料類ですね、これを陸路に積み替えて中京・京阪神地区に搬出する、そういう役割を果たしていたのだろうと思います。**表２**は敦賀港の主要な輸入品を示したものですが、品目だけ確認しますと石炭がやはり第１位。その他魚粕・鰊粕などが上がっています。外国貿易でも石炭が１位で国内の移入でも石炭が１位になっています。ですから満州炭と国内は北海道炭だと思われますが、これが一番の商品でした。

表２　敦賀港の主要輸移入品

（単位：トン）

		1937年	1938年	1939年	1940年	1941年
外国貿易輸入	石炭	56,777	27,057	7,771	－	－
	豆糟	5,975	14,003	18,726	－	－
	ふすま	2,681	－	－	－	－
	大豆及小豆	1,674	－	－	－	－
	計	69,363	47,462	34,376	－	－
内国貿易移入	石炭	253,305	235,702	223,436	278,704	219,448
	魚糟（其ノ他ノ）	30,426	23,226	15,328	－	11,847
	鰊糟	12,161	12,128	－	－	－
	牛	3,758	11,317	11,289	11,080	6,824
	大豆	6,664	6,219	6,941	6,713	854
	肥料	－	－	15,839	6,541	－
	計	340,248	329,109	302,027	349,292	293,614

注１　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和12年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。
２　輸移出入貨物は、1939年までは国内移出入、外国貿易輸出入を合わせたもの。1940年からは国内移出入のみの数値となる。
３　計には表示していないその他の物品を含む。

そういう敦賀港でしたが、**図７**で1930年代の敦賀港のグラフを見ますと、35年・36年ぐらいですか、輸移出金額が跳ね上がっています。これは不自然な増え方をしていますが、北満州鉄道の譲渡代償物資ということがありまして、先ほど地図で御覧いただきましたハルビンからウラジオストックまで通っています中東鉄道は、満鉄ができ、満州国ができた後もロシア系の鉄道として存続していました。元々敦賀港はウラジオストックとの交流が盛んでしたが、中東鉄道を使って満州の物資がウラジオストックに集まっていた時代があるんですね。

このソ連系の鉄道を35年に満州国が買収しました。その時の支払う方法として、現金ではなく物で払うということがされまして、満州国からソ連に中東鉄道の代償としてこれらの日本の物産がソ連に運ばれました。この時に敦賀港が搬出港に使われたので、北鉄譲渡代償物資というのが、この時期にとくに輸出が増えた原因です。でもこれは一時的なもので、それが終わるとまた元に戻ってしまいます。

それではこの敦賀港は、「日本海湖水化」と言われた時代にどのようになっていくのでしょうか。ここで示したのはいずれも福井新聞の記事ですが、たとえば1938年（昭和13）に「敦賀港振興座談会」というのが敦賀で行われ、その様子が福井新聞に書かれています。この中で吉本正利理事（敦賀商工会議所）が言うには、敦賀港と、新潟・伏木とで、昭和12年中の北朝鮮３港に向かった乗船客数、および北朝鮮３港からこの３港へ上陸した客数を比較し、敦賀港が第１位だったそうです。それから貨物でも、輸入がいくら輸出がいくらと数を挙げた後に、やはり敦賀港が優位だったと。数字を確認すると確かに伏木・新潟よりも敦賀の数の方が多くなっています。この段階では北朝鮮３港と日本海側の競争している３港との航路が全部開かれているのですが、比較をすると敦賀港はこの限りでは３つの中では第１位というふうにされています（『福井新聞』1938年３月28日）。

それから次の問題です。敦賀港が発展するためにはどういう条件が必要かということですが、木村貿易商組合長という人物（名前までは調べられませんでした）の発言です。敦賀の貿易商組合だと思われます。歴史を話しているので、非常に参考になります。ウラジオストックとの関係が非常に深い

ということは知っていたのですが、この人の説明によると、ウラジオストックから出てくる荷物というのは勿論ロシア産のものもあるのですが、満州地域の雑穀が主にウラジオストックから出てくるということがわかります。

ですから、日本海側のルートを通って大陸の満州地域の物産を日本が受け取るときに敦賀港が使われたというのはウラジオ時代からそういうことが言えるんだと思います。これはしかし、満鉄の政策とかいろんなものがあって、このウラジオルートは廃れてしまいました。それから、さらにここで言っているのは、名古屋方面に運ぶものが敦賀港経由をしないで、「従来の敦賀港経由を一転して例えば直接名古屋港へというようになつて商取引の深味が薄くなった様だ。…敦賀の悩みは大阪から北鮮への直航路で恐るゝのは京阪地方である」と言っていまして、要するにせっかく大陸との交通路が開かれているのですが、名古屋港と清津港、あるいは大阪港と羅津港のように、せっかくできた北朝鮮側の港と大阪などが直接結びついてしまうと、これまた敦賀は素通りになってしまう、そのことを非常に心配しています。これは実際にのちほど検証しますが、こういうことは実際に起きています。

それから同時に、こんなことも言っています。「かりに清津から敦賀港経由で岐阜方面へ仕向けるよりは北鮮から直接名古屋経由して岐阜へ仕向ける方が運賃が割安だという一種の奇現象」があるそうです。これは明らかに遠回りですね。敦賀港ができてそこから北陸本線で岐阜まで運ぶという方式の方が距離的には短いんですが、北朝鮮の清津かどこかから名古屋港まで船でまず運んで、名古屋から陸揚げして岐阜に運ぶ。この方が遠回りだけどれも結果的に運賃設定の関係でこっちが安くなってしまっている、ということを指摘されます。

それから、この座談会は非常に面白くて、統計とか普通の資料でわからないことがこの関係者たちの証言でわかるのです。まず敦賀港の問題として、どこが悪いと言えば設備の不揃いだと。敦賀港は設備が非常に貧弱だと。荷下ろしをする上屋ですとか、倉庫とかが非常に少ない、狭いということはよく言われます。そのことは堀井三井物産主任、これも敦賀にいる出張所の主任ですが、この人がこういう発言をしています。

それから、福島通運支店長、これも新聞のため苗字しかわからなかったんですが、日本通運の敦賀支店長と思われます。この人はやはりさっきの問題、名古屋と大阪の荷物が、敦賀を使ってくれるかどうかということを問題にしていまして、「敦賀は地元に入るものは肥料と石炭で、出るものは全然皆無といってよい」と。全然皆無というのは言い過ぎで、例えばミカンだとか果物類ですか、敦賀の移出品はいくつかありますが要するに非常に少ないと。「その多くは大阪、名古屋方面との間に中継貨物がある位だ」と。大阪・名古屋方面からの荷物が敦賀を通って出ていくので、敦賀港の輸出・移出があるという理解です。

「ところが大阪から急行線が隔日発になれば敦賀経由の必要はないわけで、名古屋もまた同様であるかのようにして輸出貨物には悲観材料が多い」というように、やはり大阪名古屋航路というものが充実していけば、敦賀を通す必要はなくなるということを心配しています。これについて、先に出てきました商工会議所の吉本理事が、こんな風な証言をしています。福井には人絹織物業など織物業があるので、福井県産の織物を敦賀港から輸出すればいいんじゃないかという意見が常に出るのですね。これに対して吉本理事が言うには、「福井から大阪、神戸行きにはトン当り十二銭安い特定運賃制が

あって福井から敦賀までの運賃より安くなってゐるから人絹が敦賀を素通りしていくわけです」と。これは私も初めて知りました。だから福井で造った織物類は北陸本線に載せて、大阪神戸まで運んでしまって、そこで輸出をする。実際に織物類は大阪・神戸港の輸出が多いことは分かるんですが、敦賀港がなぜ輸出できないかというと、運賃設定が既にこうなっているということのようでした。ですから、こういう敦賀港を振興するための座談会とかよく開かれるんですが、大体話は毎回同じでありまして、中京方面・大阪方面の荷物をいかにとるか、という問題、それから福井県内の工業化、そういうのが課題になっていきます。

さらに、この翌年、1939年の記事ですが、このようなことが書かれてます。「昨年十一月（1938年）敦賀港振興同盟会を組織し」たそうです。この年月に注目したいんですが、先ほどご紹介しました新潟港を拠点にするという38年11月の閣議決定がありました。その時にちょうどこの敦賀港振興同盟会というのがつくられたそうです。その経緯を見ると、下の方で書いてるんですが、元々は新潟と敦賀で協同して提携して日本海港湾協会というものをつくって、おそらくこれは港の拡充などを政府に陳情したんだと思いますね。日本海側で足並みを揃えてそれぞれの拡充を政府にお願いするということをやってるんですが、これはしかし新潟と敦賀で常に利害が反してしまい意見が対立する、これは要するに拠点港をどこにするかという問題になると途端に対立してしまうわけです。

38年の11月には、この日本海港湾協会自体は立ち消えになったというか機能が停止していたんだと思いますが、最後に言っていますのが、新潟と敦賀の対立が相当先鋭化して来たので昨年十一月にこの同盟会ができたと。ですから閣議決定で新潟重視を決めたということは敦賀にとっても非常に影響が大きかったということであります。

それではこの敦賀港の実績について、確認をしていきたいと思います。**図８**は、富山県の伏木商業学校というところが出した「日本海諸港総貿易噸数累年比較表」というもので、貿易と言っていますが、実際国内の移出入と外国貿易全部含めています。日本海側の港を比較しているのですが、伏木・新潟・小樽とあります。実はこれ目盛りが二重についていまして、小樽の線は赤い線、他は全部黒い線です。実はこの小樽の線は目盛りがこっち側（右側）の目盛りを使えということで、小樽の線は上にあるんです。グラフに書けないから下におろして目盛りを右側にしてあります。

小樽は他の港よりはるかに高いのです。ですから小樽がトップで、それで伏木・新潟がこの位置です。敦賀はその他大勢、七尾とか直江津とかいっぱいあってその中のその他大勢組のなかで比較的上の方にあります。昭和７年から昭和13年までの間の数字で、増えてはいます。移出入数量は増えてはいるのですが、新潟

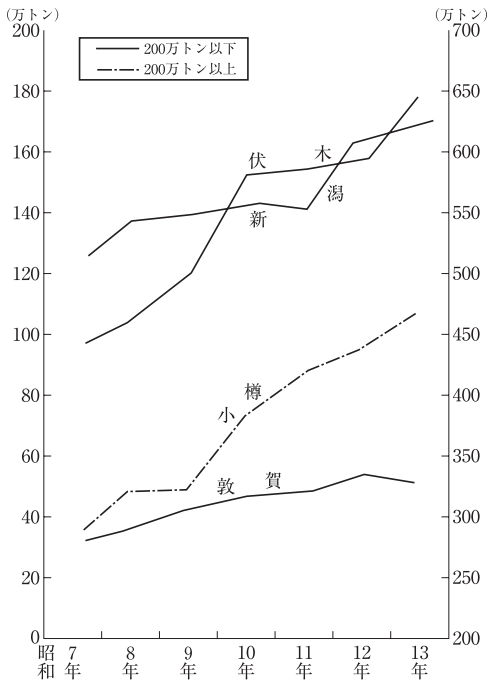

図８　日本海諸港総貿易トン数
富山県伏木商業学校『日本海貿易と北陸三港伏木・新潟・敦賀の地位及其特殊性』（北海道大学附属図書館蔵）より作成。

と伏木には大分差を付けられていることがわかります。先ほど、新聞に出た座談会で吉本理事という人物が新潟・伏木・敦賀を比べて勝っているということを言っていました。どうしてこういう矛盾が生じるかといいますと、対北朝鮮航路つまり清津・羅津港、この辺と結んでいる航路だけで見ると新潟・伏木よりも敦賀の方が貨物も人の数も上回るそうです。ところが**図8**のグラフはすべての貿易・国内移動を含んでいるので、そうすると新潟・伏木の方が圧倒的に敦賀よりも大きい港なんですね。噸数・数量で見て北陸三港のなかで敦賀は少し見劣りする位置にありました。

3．戦時下の日本海航路

戦争中の様子は統計資料等もあまり発表されなくなりますので、わかりにくいのですが、断片的ですがいくつかわかるものがありました。その一つは、「日満経済懇談会」という会合が開かれてその議事録（速記録）です。その発言を見ると港の実態、航路の実態というのがわかります。1940年（昭和15）、日中戦争が始まっている時の懇談会です。各地域の関係者とか政府関係者が集まって懇談をして速記録がこのように活字化されました。たとえば、築島という日本海汽船（先ほど紹介した国策会社としてできた）の人物は、「三月十六日から逓信省の方で北陸方面並に東海道の静岡以東、関東・東北方面の郵便物にして北鮮及び東北満州に参りますものは新潟航路に依ることになった」と。これは要するに郵便物は新潟経由で送ることが決められたということで、このように政府が強制的に新潟を使うようにすれば、多少貨物はそちらに来るわけですね。政府の措置でこのようにやったということの例です。北陸地域の地元側はこういう、政府がもっと強制的に満州行きの荷物は日本海ルート、敦賀とか伏木・新潟を使うように指導してくれということを要求します。郵便物はその例です。日本海汽船の船はまだ空きがある、スペース的に空いている、荷物が埋まらないため空きがあるんだということも言われています（社団法人東亜経済懇談会『日満経済懇談会報告書昭和十五年五月』）。

それから、政府が一応新潟港重視の政策を決めてはいたんですが、それについて不満が出てきます。野村治一良という人（もともと北日本汽船の社長で、この時には日本海汽船の社長になっています）の話ですが、新潟港というのは信濃川の河口の港ですね。これは昔から変わらない位置にあるんでしょうが、現在の新潟に居る日本海汽船の4.5千トンの船が2千トンの荷物だけしか積めないと。これはいわば水深が浅いために重たくすると船底がついてしまうということです。ですから、浚渫を常にしながら川の土砂が堆積するのを防ぎながら使われている港でした。

大型船が入りにくいということ、それからもう一つの問題は、「あの港は入口が北向きで、北風が吹くと冬には出入りする事がはなはだ困難」だと、乗組員は新潟航路に従事することを嫌がっていると言ってます。私も新潟というのは1回か2回しか行ったことがないのですが、新潟大学というのが海の近くにありまして、10月でしたのでものすごい強風が吹くんですね。地元の人に聞いたら、1年の内に傘が何本も折れるんだと言っていましたが、やはりそういう海沿いの地域で風が強いということは新潟港の場合よく言われます。河口港で土砂が堆積すること、気候が悪いこと、こういうことが多く言われました。

敦賀からは、さっきから何回も出てくる商工会議所の理事、吉本正利です。この人が言っているのは、敦賀と新潟を比べて、要は敦賀の方が天然の良港で条件がいいということを言いたいんですね。

新潟港のような問題というのは敦賀では起きません。風も防げますし、土砂の滞留もないわけですね。天然の良港なわけです。それで新潟港ばかりあまり重視しないで敦賀にも目を向けるようにという趣旨の発言をしています。

さらに、渡邊浩逓信省管船局航路課長（逓信省は港湾を指導監督している省庁です）がこのように言っています。「新潟北鮮の航路に付て考えますと、従来三千噸級・四千五百噸級の船二隻で履行して居りました航路を四隻に増加致しまして航海度数も隔日航海と云ふことに致したのであります。」それから敦賀から北朝鮮への航路も従来１隻だったものを２隻に増やしたと言っています。ですからこの1940年（昭和15）のこの段階では、日本政府は新潟港を重視しながらも、新潟も敦賀もそれぞれ航路は拡充するという方向、そういう政策をとっていたことがわかります。

これが1940年（昭和15）に行われた懇談会でわかったことです。次に太平洋戦争が始まってしまった後、42年に同じような懇談会があります。９月に行われました東亜経済懇談会というところが主催した「第一回日本海経済懇談会」というものの記録です。この時代は全くの戦争中ですけれども、こういう懇談会と称するものがよく開かれて、そのたびに議事録がこのように作られます。これはたまたま北海道大学の図書館で見たものですが、議事録をあちこちの大学等に寄贈していますから、かなりオープンな懇談会です。

このなかで、日本海航路の利用状況についてこのように説明されます。1939年度（昭和14）において、日満間貨物輸送の状況を３つの航路、すなわち大連航路、釜山―下関の航路・朝鮮鉄道ルート、日本海航路（北朝鮮ルートのこと）の３つを比較しています。その結果、総輸送量の70％が大連航路、20％が関釜航路（朝鮮半島経由の関釜航路）、残り10％が日本海航路（北朝鮮ルート）だと言っています。ですからやはり日本海航路というのは距離が一番近いというふうに言われましたが、利用状況はこんなものでした（社団法人東亜経済懇談会『第一回日本海経済懇談会昭和十七年九月』）。

それから大蔵省主税局長（松隈秀雄）が次のように証言をしていますが、1941年（昭和16）の数字で見ると、本邦の対満輸出入額の中で日本海の諸港からの輸出入額の割合は輸出においては４％、輸入においては８％程度にすぎない、とあります。資料の出所は逓信省や内務省ルートで船の出入りをチェックしている側の統計と、大蔵省は税関の統計を元にやってますので、違う側面から言っております。この対満輸出入額の中で、日本海の港から出入りしたものがこのパーセンテージです。少ないことは少ないですね。ともあれせっかく政府がてこ入れしながら「日本海湖水化」の時代だというので、地元でも非常に期待をした日本海航路ですが、利用状況は大体こういうものでした。

その際に、この主税局長は日本海航路があまり使われない理由を２つ言っています。一つは、北朝鮮側の港が開発されてきたのはごく最近であり、先方の玄関口がきちんと整っていなかった、と言っています。実はこれもごまかしで、日本海側の港の方がもっと設備的には貧困だったのです。ですから、日本海側の地域はこの機会に日本海側の港を拡充せよと要求するわけですが、それは財政的になかなか進みませんでした。むしろ清津港あたりの方がはるかに設備的には拡大されていきますが、一応歴史が浅いから不十分だということは言っています。

２つ目の問題、これはこの42年（昭和17）９月という時の懇談会なので太平洋戦争が始まって半年以上たっています。この頃の問題としては、「広大なる水域を差挟む大規模なる作戦の必要上、船舶

を極度に集約利用しなければならないこと」と言っています。いきおい、日本海方面への船舶の回航は極度に制限せざるを得なかった。これは要するに南方との物資の交流が盛んになっているので、船は徴用されて南方航路の方にたくさん使われていきます。それで日本海航路は後回しにされて、船が回せないということですね。これは太平洋戦争の時期に起きた問題です。

さらに今でもよく言われると思うんですが、こういう日本海側地域をきちんと港も利用するためには、地元の工業化、地元産業が必要だということで、福井商工会議所理事（小林一馬）がこの懇談会に「日本海沿岸地域に於ける工業振興の件」という議案を出しています。

この、日本海地域工業化ということについて、高岡市の助役の宮崎という人が賛成討論を行っています。高岡市は伏木港があるところですが、富山県富山市・高岡市あたりは実は工業化で言うと一番進んでいるところで、北陸地域の新潟・敦賀・伏木の特色で言いますと、地元に工場ができてその工場のために原料が入ってきたり、製品が出ていったりというのは伏木港が一番であります。ただ、この工業化の提案には同意する発言をしていました。

この1942年（昭和17）というのは、実は船が廻らない、廻ってこないという問題はかなり深刻なようで、清津商工会議所からも代表が出席をしていて、「日本海航路の復旧に関する件」という議題を出します。復旧という言葉が示すように、せっかく確立した日本海航路が、船が減らされてしまっていることがわかります。伏せ字というか、文章が消されているのですが、この時代、戦争中で言論統制も相当厳しいと思うんですが、この懇談会は速記録がまるごと出されます。ただ、さすがに清津の商工会議所の発言は具体的に配船が減ったことを言ったものだから、これはさすがに戦争中の秘密事項だというので、この会議の場で「只今の発言は少し差し障りがあるので議事録としては削除させてもらいます」ということを議長が断っています。その結果点線部分のようになってます。ただその直前を見ると、「最近漸次就航船の減少を見」とありますから、要は清津に来る船が減ったんだということがわかります。頭隠して尻隠さずみたいなもので、まあ、言ったことは分かるんですね。ただ、その後に具体的にどのぐらい減ったかということが多分入っていたんだと思います。

また、これはハルビンの商工公会の主事であり、日本人ですが、ハルビン在住の人です。日満航路、北朝鮮ルートというのは北朝鮮の地元の人たち、清津の商工業者、それからハルビン、牡丹江（ムータンチャン）など満州側の商工業者たちから非常に歓迎されていて、船がないならジャンク船でもいいから配置せよという、そういう意見を言っています。実際にはこれは無理だと思いますがそういう意見がありました。そして牡丹江商工公会の常務理事は、満州側でも日本海ルートと言っていろんな取り組みをしてきたと。「日本海湖水化」というのもやってきたんだというふうに紹介しまして、現状は日本海ルートが退化しているということが示されます。このように、植民地側と言いますか、大陸側でも日本海地域との交流というのは非常に熱望していたことがわかります。

最後に敦賀港と大阪や中京地域との関係というのが、ちょっと断片的ですが、ある程度分かるものをご紹介します。

まず、**表 3** は新潟・伏木・敦賀の貨物の数量とか金額を示したもので、これは 3 つの港の順位が分かるものです。**表 4** に全国比を示しておきました。北陸 3 港の地位という**表 4** ですね。表の右側の方を御覧ください。輸移出入貨物全部について全国を100としてその内訳を見ますと、新潟港が0.8%か

ら0.7%に下がりました。伏木港は0.8%からやはり0.7～0.6%に下がっています。敦賀港は0.3%（これはさっきも見たように新潟・伏木よりも敦賀は落ちます）から0.2%に落ちます。ですから、1930年代から41年までとっていますが、戦争の時代、満州事変だとか日本海湖水化ということを言った時代に、北陸３港の全国に占めるシェアというか割合は下がってしまうんですね。福井県史の通史編（近現代２）においてもこのことは指摘したんですが、距離が近くて非常に地元でも期待が高まって盛り上がるのですが、結果的に大阪だとか名古屋とか、いわゆる表日本側、瀬戸内側の港に負けてしまうというのが、この時期の特徴でした。

次に**表５**を御覧ください。時間もちょっと迫っていますので少し急がせていただきます。次の**表６・７**も同じですが、戦争中の港湾統計で主要な移出品・移入品の清津・羅津・雄基という北朝鮮３港に向かったものが、載ってるんですね。それを拾い集めて計算したものです。**表５**が名古屋港について、**表６**が敦賀港について、**表７**は大阪港について北朝鮮３港との行き来をした貨物のトン数を拾ったものです。若干行き先が書いてある中に、北朝鮮３港以外（釜山・清津とか）のものもどうしても分離できない関係で入れています。基本的に北朝鮮３港に向かった、あるいはそこから来た商品の量です。これはあくまでも元の資料で明記されていたものだけ拾ったので、元の資料でその他で扱われて、その他の中に清津が含まれているものもあります。ですから厳密な数ではありません。

表３　北陸３港の船舶・貨物

	入港船舶隻数（単位：隻）			
	新潟	伏木	敦賀	全国
1930年	8,719	1,972	9,254	4,269,842
1931	9,284	2,359	7,532	4,368,964
1932	9,268	2,368	6,207	4,363,475
1933	9,132	2,227	6,384	4,268,951
1934	8,516	2,254	6,638	6,026,833
1935	8,445	2,406	6,835	6,399,525
1936	9,366	2,381	6,940	6,685,467
1937	10,124	2,660	6,883	6,688,196
1938	9,316	2,667	7,217	6,716,413
1939	8,051	3,498	7,319	6,599,967
1940	7,965	2,737	7,259	7,316,212
1941	7,269	2,685	7,362	6,808,684

	輸移出入貨物数量（単位：トン）			
	新潟	伏木	敦賀	全国
1930年	1,004,537	1,000,028	364,538	131,048,495
1931	1,032,490	909,830	310,859	130,199,433
1932	1,258,289	931,162	301,239	143,102,202
1933	1,393,534	1,043,014	341,597	168,419,214
1934	1,406,139	1,204,359	415,756	196,013,042
1935	1,434,162	1,502,580	452,818	216,170,997
1936	1,415,226	1,550,068	473,994	235,994,640
1937	1,624,253	1,586,394	531,534	255,179,512
1938	1,705,683	1,781,195	517,333	255,638,282
1939	1,976,452	1,753,976	516,970	271,571,741
1940	1,629,978	1,567,320	455,831	237,966,652
1941	1,565,619	1,342,815	390,619	223,413,590

	輸移出入貨物価額（単位：円）			
	新潟	伏木	敦賀	全国
1930年	51,998,341	53,337,048	22,056,833	10,902,399,666
1931	46,786,502	37,872,680	17,146,184	9,349,252,623
1932	60,281,899	43,360,826	18,065,904	10,732,570,322
1933	72,125,229	51,767,795	21,162,832	13,659,115,197
1934	72,894,722	62,238,133	24,742,668	16,447,709,226
1935	76,073,448	70,111,849	31,427,545	18,531,724,646
1936	75,727,286	70,322,805	37,815,640	20,754,287,945
1937	87,860,099	80,555,095	33,175,404	26,640,032,836
1938	110,665,677	92,221,080	33,776,874	27,278,881,941
1939	202,371,603	99,174,000	43,423,137	31,732,117,750
1940	198,087,230	99,483,592	26,625,738	25,014,369,894
1941	199,226,178	95,068,834	45,448,377	24,911,563,770

注１　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和５年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。
２　輸移出入貨物は、1939年までは国内移出入、外国貿易輸出入を合わせたもの。1940年からは国内移出入のみの数値となる。

表８は**表５・６・７**の数値をもとに、1937年（昭和12）から41年までの移出における敦賀・名古屋・大阪の北朝鮮３港向けの数字、移入の同じく北朝鮮３港から来た敦賀・名古屋・大阪の荷物をトン数で合計を示しました。ここではっきり分かったことは、37年の状況を見ると大阪港は北朝鮮３港に対して５万２千トンの貨物を出しています。それから、大阪港は同じく北朝鮮３港から３万７千トンの貨物が入っています。敦賀はこの時、37年で

表４　北陸３港の地位

（単位：％）

	入港船舶隻数				輸移出入貨物数量			
	新潟	伏木	敦賀	全国	新潟	伏木	敦賀	全国
1930年	0.2	0.0	0.2	100.0	0.8	0.8	0.3	100.0
1931	0.2	0.1	0.2	100.0	0.8	0.7	0.2	100.0
1932	0.2	0.1	0.1	100.0	0.9	0.7	0.2	100.0
1933	0.2	0.1	0.1	100.0	0.8	0.6	0.2	100.0
1934	0.1	0.0	0.1	100.0	0.7	0.6	0.2	100.0
1935	0.1	0.0	0.1	100.0	0.7	0.7	0.2	100.0
1936	0.1	0.0	0.1	100.0	0.6	0.7	0.2	100.0
1937	0.2	0.0	0.1	100.0	0.6	0.6	0.2	100.0
1938	0.1	0.0	0.1	100.0	0.7	0.7	0.2	100.0
1939	0.1	0.1	0.1	100.0	0.7	0.6	0.2	100.0
1940	0.1	0.0	0.1	100.0	0.7	0.7	0.2	100.0
1941	0.1	0.0	0.1	100.0	0.7	0.6	0.2	100.0

注１　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和５年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。
　２　輸移出入貨物は、1939年までは国内移出入、外国貿易輸出入を合わせたもの。1940年からは国内移出入のみの数値となる。

表５　名古屋港の対北朝鮮３港移出入

（単位：トン）

			1937年	1938年	1939年	1940年	1941年
移出	小麦粉	清津	－	648	1,070	－	－
		羅津	－	－	825	－	－
	陶磁器	清津	3,031	2,855	3,297	3,101	2,993
	金属及同製品	清津	－	－	－	－	480
	機械類	清津	－	－	－	－	100
	木材	雄基	－	－	2,709	－	－
	板	清津	－	－	－	685	639
	計		3,031	3,503	7,901	3,786	4,212
移入	大豆	清津	3,895	2,842	1,936	1,679	－
		雄基	3,416	1,743	2,310	2,525	－
		羅津	－	－	－	2,923	－
	人絹用パルプ	雄基	－	－	400	－	－
	金属	清津	－	－	－	7,167	－
	鰊糟	清津	－	1,864	5,178	1,385	875
		雄基	2,071	1,566	2,115	770	－
	豆糟	雄基	1,241	－	－	－	－
		清津	－	－	1,399	－	－
	計		10,623	8,015	13,338	16,449	875

注　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和12年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。

見ると７千トンに１万２千トンですから、大阪に負けているのですね。

距離は何度も言うように日本海側が一番近いのですが、大阪の場合には、大阪から瀬戸内海を通って下関、関門海峡を通って朝鮮半島の東を廻って羅津に行くわけですね。ですから、ものすごく遠回りをしているのですが、その方が貨物の利用は多かったということです。具体的に先ほどの**表６**と**７**を見ていただきますとどんな品目かわかります。要は工業製品の移出、それから工業原料の移入ということで、重たいものを運ぶ時に鉄道との往復、積み替えというのは非常にロスがあるわけですから、距離が長くても船１本で運んだ方が合理的だということがわかります。ところが、名古屋については言われているほど多くなくて、先ほど新聞記事等では、まず中京方面名古屋方面に荷物を取られる、そういうことを言われるのですが、名古屋港の扱っている貨物量は敦賀よりも少なかったです。

表６　敦賀港の対北朝鮮３港移出入

（単位：トン）

			1937年	1938年	1939年	1940年	1941年
移出	果実	清津	3,932	－	－	21,989	－
		羅津	－	－	－	2,882	－
	林檎	清津	－	3,666	－	－	－
	密柑	清津	－	1,506	1,772	2,229	－
		雄基、羅津	－	350	339	－	－
		羅津	－	－	－	2,729	－
	蔬菜及果実	清津	－	－	7,049	－	32,813
		羅津	－	－	1,072	－	11,428
	缶詰食料	羅津、清津	－	－	－	－	886
	鶏卵	清津	－	－	－	－	539
	醤油	清津	－	－	－	－	308
	麦酒	羅津	－	735	－	－	－
		雄基	－	3	－	－	－
	薬品	清津	－	－	－	－	205
		城津、羅津	－	－	－	－	104
	絹糸	雄基	－	－	12	－	－
	絹及綿織物	清津	373	－	－	－	－
		羅津	275	－	－	－	－
		雄基	158	－	－	－	－
	人造絹織物	城津、清津	－	－	57	－	－
		釜山、清津	－	－	－	56	－
		清津、興南	－	－	－	－	100
	麻布	羅津	－	37	－	－	－
	漁網	清津	152	87	－	－	－
	衣類及同付属品	清津	－	－	－	－	6,172
		羅津	－	－	－	－	4,021
	古新聞紙	清津	－	－	1,793	－	－
	セメント	清津	－	－	3,712	－	－
	煉瓦	清津	－	－	－	－	1,861
	陶磁器	羅津	－	－	－	－	4,949
		清津	－	－	－	－	1,589
	鉱石	雄基	－	－	4,199	1,042	－
	金属製品	清津	－	－	－	－	148
	機械類	羅津	－	－	－	－	1,490
		清津	－	－	－	－	674
	車輌及同部分品	清津	559	－	－	－	－
		羅津	－	－	－	1,198	－
		清津、城津	－	－	－	280	－
	文房具	羅津	－	－	726	－	－
		清津	－	－	541	－	－
	藁製品	清津	2,252	－	2,377	3,834	4,320
	叺	清津	－	4,005	－	－	－
	丸太材	清津	－	588	－	－	－
	木材	清津	－	－	1,012	－	－
	挽材	羅津	－	－	－	－	469
	木製品	清津	－	－	－	－	635
		羅津	－	－	－	－	296
	計		7,701	10,977	24,661	36,239	73,007
移入	大豆	雄基	1,261	－	1,039	1,188	－
		清津	1,261	1,349	915	2,928	－
		雄基、仁川	－	836	－	－	－
		羅津	－	－	839	884	854
	魚油	雄基	－	818	－	－	－
		清津	－	－	－	227	－
	硬化油	清津	－	－	－	5,266	－
		羅津、浦項	－	－	－	674	－
	麻布	清津	－	－	181	－	－
	衣類及同付属品	羅津、清津	－	－	－	－	479
	苧及麻	清津	－	－	－	－	844
		羅津	－	－	－	－	336
	パルプ	羅津	－	－	－	1,634	3,780
		清津	－	－	－	－	8
	石炭	雄基、清津	－	532	－	－	－
	金属	清津	－	－	－	1,040	－
	金属及同製品	清津	－	－	－	－	2,373
		城津、羅津	－	－	－	－	224
	魚糟（其ノ他ノ）	雄基	3,106	4,815	－	2,237	－
		清津	1,629	3,924	－	3,600	3,807
		羅津	－	－	－	962	－
	豆糟	清津	2,113	4,624	4,008	－	－
		雄基	1,787	205	2,804	－	－
		羅津	1,237	3,676	5,172	－	4,224
	糠	雄基、元山	－	－	819	－	－
	肥料（其ノ他ノ）	清津	－	－	4,101	1,410	－
		雄基	－	－	－	2,238	－
	飼料（其ノ他ノ）	清津	－	－	－	－	18,471
	ふすま	羅津	－	－	－	－	1,458
		元山、清津	－	－	－		395
	計		12,369	20,779	19,878	24,288	37,253

注　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和12年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。

表７　大阪港の対北朝鮮３港移出入

（単位：トン）

			1937年	1938年	1939年	1940年	1941年
移出	穀粉及澱粉	清津	－	641	－	500	－
	鮮魚	清津	－	－	－	624	－
	乾物類	清津	－	－	－	659	－
	果実	清津	2,562	1,985	1,902	850	－
	菓子	清津	－	－	503	－	－
	洋酒	清津	1,918	－	－	－	－
	工業用薬品	清津	－	1,494	1,506	1,937	1,135
		羅津	－	－	－	－	1,500
	原料用薬品	清津	－	－	－	513	－
	薬品（其ノ他ノ）	清津	665	446	395	583	322
		羅津	－	－	－	－	626
	ゴム及同製品	清津	203	375	－	－	－
	石鹸	清津	1,579	1,171	1,036	1,567	－
	綿織物	清津	1,052	－	－	－	－
	織物類（其ノ他ノ）	清津	512	－	456	－	－
	メリヤス及タオル	清津	742	－	－	－	－
	麻製品	清津	813	－	－	－	－
	苧麻製品	清津	－	－	904	1,560	－
	被服	清津	－	325	287	－	－
	パルプ	清津	－	－	1,013	－	－
	和紙及洋紙	清津	1,624	2,216	2,194	1,395	1,096
		羅津	－	559	－	－	－
	紙製品	清津	－	－	1,124	958	1,000
	硝子及同製品	清津	－	－	1,239	1,544	1,490
	煉瓦及瓦	清津	－	－	4,033	6,280	4,759
	金属	清津	7,955	11,083	8,005	16,738	－
		雄基	4,014	－	－	－	－
		羅津	－	－	－	8,555	6,990
	金属製品	清津	10,128	19,664	16,464	9,638	6,807
		雄基	2,173	－	2,675	－	－
		羅津	1,469	5,246	2,082	4,404	4,690
	金属材	清津	2,312	－	－	－	－
		雄基	1,353	－	－	－	－
	鉄管	清津	2,219	－	－	－	－
	金属線	清津	1,376	－	－	－	－
	機械類	清津	514	2,685	1,718	3,202	4,937
		羅津	－	－	271	1,673	4,425
	車輌	清津	528	399	1,012	465	348
		羅津	－	－	696	460	－
	電気用品	清津	515	689	803	1,006	743
		雄基	445	－	－	－	－
		羅津	－	－	－	－	596
	木材	清津	5,023	8,713	12,912	11,304	3,606
		雄基	－	－	6,220	－	－
		羅津	－	－	－	9,280	－
	加工木材	清津	－	－	1,192	1,099	－
		羅津	－	－	－	－	1,414
	文房具	清津	539	645	546	－	－
	計		52,233	58,336	71,188	86,794	46,484
移入	米	清津	－	－	1,837	－	－
		羅津	－	－	－	1,000	－
	大豆	清津	－	3,651	3,279	4,333	－
		雄基	－	1,889	1,609	3,934	－
	塩魚	清津	－	－	－	397	－
	油脂及蝋	清津	2,993	2,231	－	3,177	6,866
	魚油	清津	－	8,510	4,564	1,131	2,525
		雄基	2,127	2,800	1,593	1,254	－
	製紙原料	雄基	－	486	－	－	－
	紙製品	羅津	－	－	－	465	－
	石炭	雄基	－	21,617	9,007	－	－
		清津	－	5,969	－	－	－
	鉄鉱石	清津	－	－	－	－	12,023
	金属	清津	－	－	－	7,294	－
	木材	清津	11,160	－	－	－	－
		雄基	8,091	－	－	－	－
	海産肥料	清津	6,977	5,481	7,531	2,463	－
		雄基	2,567	－	3,677	－	－
	飼料	雄基	3,410	－	－	－	－
	計		37,325	52,634	33,097	25,448	21,414

注１　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和12年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。
２　1937年の金属は資料では鉄。
３　1937年の金属製品は資料では鉄製品。

ところが、この数字を今度は1941年（昭和16）までわかるのでずっと後までたどっていきますと、敦賀の数字はだんだん増えていきます。そして、ついに41年には大阪を遙かに引き離して、移出で見ると７万３千トン、移入で見ると３万７千トン、これはほぼ37年の大阪の数字ですね。大阪の方は減りまして41年移出が４万６千、移入が２万１千に減っております。ですからこの41年の時点というのは大阪港から従来出入りしていた貨物のうち何割かが敦賀港利用に切り替えられて、北陸本線で大阪から（当時、湖西線はないので）米原経由で敦賀まで運ばれて、それが船に載って北朝鮮に行くという、そういうルートをたどった、切り替えられたことがわかります。

表８　敦賀・名古屋・大阪港の対北朝鮮３港移出入総括表

（単位：トン）

		1937年	1938年	1939年	1940年	1941年
移出	敦賀	7,701	10,977	24,661	36,239	73,007
	名古屋	3,031	3,503	7,901	3,786	4,212
	大阪	52,233	58,336	71,188	86,794	46,484
移入	敦賀	12,369	20,779	19,878	24,288	37,253
	名古屋	10,623	8,015	13,338	16,449	875
	大阪	37,325	52,634	33,097	25,448	21,414

注　内務省土木局編『大日本帝国港湾統計』昭和12年～14年、同『大日本帝国港湾統計（内国貿易）』昭和15年・16年による。

なぜ41年にこれが起きたのかということは分かりません。これはまた今後の課題にさせていただきたいと思います。日本海ルートに関しては、後背地中京、京阪神を擁する敦賀港が中継港としての役割を果たしている。一応、41年の実績を見て、果たしているというふうに評価しました。あと、具体的に例えば名古屋産と思われる陶磁器などがこの41年などはたくさん運ばれていますから、名古屋から敦賀に運ばれていることがわかります。

しかし、**表３**でわかるのですが、敦賀港の貨物総量はむしろ41年は減ってるんです。だから北朝鮮ルートについてだけ敦賀港が伸びていて、全体としての敦賀港の港としての働きはむしろ減ってしまっているということです。敦賀港を利用した経緯については分かりません。ただ、政策的に無理やりそうさせたという可能性はあります。それからなぜ敦賀港全体の貨物総量が減ってしまったのかという点を考えると、そもそも敦賀港の設備・施設というのが上屋の坪数を見ても36年から44年であまり増えていません。ですから、貨物総量が増える余地がもうなかったんですね。

敦賀港第２期築港計画というのが昭和７年ぐらいに終わっていますが、それで55万トンの貨物が扱えるようにしたそうですが、その状態から基本的に変わっていないので、第３期築港計画という更なる拡大策は戦争中に結局うやむやになりました。ですから、55万トンを一応上限とするようなそういう設備なものですから、仮に中継貨物が大阪方面からどっと来た場合、当然港がパンクしてしまうので、他を減らして中継貨物を、物資を増やすしかないわけですから、総量が増えなかったというのはそういう事情があるのかと思います。

それから、このレジュメの最後に書いてある「北陸本線米原―敦賀間は改良されたのか」については、わかりませんでした。どなたか御存知でしたら教えていただきたいと思います。これはどうもこの時に懇談会の場では米原・敦賀間の複線化をすることは予算が通っていて、昭和18年度完成予定だったということが言われているんですが、その同じ懇談会で、政府の関係者が、それは材料・資材がないために繰り越しになったということも言われています。

この時の複線化というのは柳ケ瀬トンネルのいわゆる古い北陸本線じゃなくて、これは余呉から西に廻って疋田に至るという現在の北陸本線深坂トンネルのことが昭和17年の懇談会に出てきますので、構想として、計画としては現在の北陸本線のルートを造ることが戦争中にも固まっていたようで

す。しかし結局予算が通ったけれども工事は延期ということで、戦争中に実現はしていないと思います。戦後、開通は1957年（昭和32）のようです。ですから、北陸本線の拡充・複線化をして名古屋・大阪方面の貨物を、ということも戦争中には結局実現はしなかったようです。

さて、終わりにこの「日本海湖水化」の時代に、結局地元での期待というのは非常に高まるんですが、必ずしも想定したような活発な経済交流、それから経済発展というのは期待したほどできなかったように思います。ただ、こういう環日本海の経済的つながりというのはどこでも言われていますし、北海道でも非常に強調されます。戦前のことを見ていると、非常に現在と似ているなという感じを持ちました。ただそこで、距離が近いからと言って荷物が動かない。やはり必ずその壁にぶちあたるんですね。その時に例えばやはり工業化をしなければいけないとか、そういう話になっているのも現代のこういうものと非常に似ているというふうに思いました。

以上、たいへん長くなってしまいましたが、私の話を終わります。ご静聴ありがとうございました。