

華北の開発と港灣問題

寺 田 貞 次

一、緒 言

二、華北の地形と港灣

三、青 島 港 の 性 質

四、天 津 港 の 性 質

五、天津港發達の原因

六、華北の開発と港灣

七、青 島 の 重 要 性

八、青島と其施設の要

九、青 島 港 と 鐵 道

一〇、連雲港との關係

一一、結 語

一 緒 言

此夏休暇を利用華北方面視察拜命、八月六日に高松を出立、月末歸任した次第である。目的は華北の經濟資源

の考究であり、山西の太原迄は是非歩を進める考で、神戸から海路青島に上陸、山東地方の視察を振出し天津・北京・石家莊と山西に向ふ豫定であつたが、濟南で水災に遭遇、遂に天津迄も行けず、歸路通過の豫定であつた津浦線で南京・上海を経て歸高したのみとなり、目的は全く水泡に歸したのであるが、幸山東を視察して大に感ずる處があつたから、研究は未だ不完全ではあるけれども、自分の考ふる處を述べて將來の成行を眺めたいと思ふ。

二 華北の地形と港灣

山東を踏査して感じた點は少くないが、就中こゝに述べたいのは華北の港灣問題である。華北の地は渤海灣の西部及び西南部に擴がれる地方であり、従つてこの地方の出口は又渤海灣であることは當然である。而この渤海灣を観ると其の地形が全然對照的に出來てゐる、灣の東西兩側に發達せる土地は、滿洲と蒙古との境をなす興安嶺山脈と、之と並行して走つてゐる滿洲と朝鮮との境界をなす長白山脈との間の土地であるからであつて、何れも西南から東北の方向に連亘し前者は滿洲に於ては興安嶺として熱河省より其の以北の山地を形成し、華北にあつては山西・陝西の高原地即ち大行山脈を形成して居り、後者は滿洲にあつては長白山脈より西南に延びて遼東の丘陵地を形成して居り、華北にあつては山東の丘陵地即ち山東山塊を形成して居る。而この間は以前は海水地であつたのが、山脈地から流出する泥土のため埋められ、次第に冲積平地を形成し、其の一部を渤海灣として残

してゐるのである。例へば、この冲積平地にある天津の如きも極く最近の發達にかゝり、秦・漢の古には素より海であり、近く宋時代に至りても尙塘濤と稱し、現天津より西、保定に至る二百料の間は渤海灣であつた。元代に入り、漸くこゝが河口となり、小直沽即ち今の天津から十七哩上流の楊村まで海運が發達し、明代になり漸く陸地が増加し、南から來る大運河と北運河即ち白河と合する處の直沽が重要地點となり、衛門を建て、後楊村の位置を奪つて北京の港となつたのである。(藤田元春著西湖より包頭まで、頁二七六)從て河川皆この低地に集り、滿洲では遼河・渾河等となり、華北では白河を中心とする永定河・子牙河・北塘河・北運河・猪龍河・湖陽河・衛河・南運河の一群となり、(改造社、地理講座、外國篇第二卷支那頁二八五)更に近時黃河河道の大變遷により又こゝに流入するに至つた次第である。かく渤海灣の兩側は地形が對照的になつてゐるので、其の地の利用も亦自然と類似の傾向を有し、産業的利用の開發と共に集散の中心地を生じ、港灣の發生を促した。滿洲に於ける牛莊・華北に於ける天津が是であり、其の港灣としては滿洲に營口・華北に太沽が生じたのである。然し此等集散地は何れも同一河流に濱してゐるので、時勢の進運と共に河口に在る港、營口並に太沽よりも川を遡れる牛莊並に天津が發達したのであつた。而して滿洲方面に於ては其の後奥地の開發進歩するにつれ、從來の港灣は其の勢を半島地に於ける自然の良港に讓ることとなり、今や大連の發達を觀、滿洲の玄關は全く大連となつた次第である。港灣の變遷として興味ある現象である。

然るに華北側は維然として天津が其の盛をつゞけて居り、山東にある青島の如きは獨逸人の努力により最初か

ら港灣として經營されたものではあるが、天津を凌ぐの勢には達してゐない。これは滿洲と華北とは其の地形を等しくするにせよ、開發の時期を異にするためである。此點より推す時、華北地方の開發と共に將來に於ては滿洲と同様の發展狀態を現出し、大連に相當する青島の有望さを考へさせられるのである。然しこの考は單なる地形上の推論であつて、これだけでは未だ港灣の將來を卜するには足らないことは勿論である。

然しこの度華北を視察し、青島港を目撃するに及び、從來の地形論は必ずしも不當でない、青島港の將來の有望さを熟々感ずるに至り、滯在中案内の近藤謹一君にも大に之を主張し、港當局者にも此考で聞たゞした所以である。

三 青島港の性質

然らば何故にかく主張するか、卒直に申せば、青島港の將來はすべて滿洲に於ける大連の發達と同理によつて解釋し得ると考へたからである。

大連が現今牛莊・營口を凌いで滿洲唯一の玄關として發達した理由は何處にあるか。素より牛莊・營口が河港であり、近世港灣として不便の多いのに反し、大連は自然的良港であり、近世的大港として好適であること、奥地即ち港に對する後背地の開發の擴大すると共に、其の位置はたとへ半島の先端に近く存在し、港灣發達條件にそはなにいにせよ、後背地並に我が日本に對する位置との關係上、牛莊に勝る點は遂にこれに代つて大港灣として

發達したものであらうと考へる。

大連港の發達が果して右の理由に歸因するものとせば、華北に於ける青島港も亦この地方將來の狀勢によつては大連港と同事情を生じ得るものと觀察することが出來ると思はれるのである。

然らば青島港の將來は如何、先第一に青島港の強味は何と申しても自然の良港であると云ふ點である。單に地圖上に於て觀る許でなく、實際視察してみると其の良港たることが頷かれる、我か船は朝鮮の南方沖を通つて直に此港に向ひ、讚岐の五劍山とも申すべき峻峯を有する山東の連山を眺めて港口に達するのである。港口には小島即ち青島を有し、灣内袋の如く一見するに良灣たるを思はしめる、右方は丘陵性をなし、民國には珍らしと思はれるまで綠濃に赤煉瓦屋根の洋風住宅丘陵を埋めて建ち並び、中には大厦高樓の聳ゆる閑靜の中に爽快を感じしめる、埠頭も大規模に流石は獨逸人經營の港と感深きものがある。港は外港・内港に分れ、外港は市の南側廣潤な錨地であり、内港は市の西方にあり、繫泊場として大港・船渠港・小港及び放泊區に別れてゐる。大港は東西北三方防波堤を以て廻らし、港内水域面積一二〇萬坪、水深干潮時二十八尺、滿潮時四十三尺、港内第一乃至第五碼頭延長三、二三八米、六千噸級の大船を同時に十八隻、三千噸級汽船二十六隻を同時に繫船し得、一日の荷役力五千噸乃至一萬噸である。(地理講座、支那頁三一〇)この外に支那帆船のみを入れる小港が傍に在る。誠によく纏つたこじんまりした立派な港であると評されてゐるのは、(青島案内頁一〇八、北支那經濟調查報告頁八一)誠に道理で、之を他の港、即ち天津港や太沽港に比べると天地の差があることが知れる。

四 天津港の性質

天津港は天津から大沽沖までを含むもので、多數の河川並に運河の白河への合流點、又北寧・津浦兩線の會合點に位して居り、物資の集散上には好適の位置を占めてゐることは事實であるが、之を海外に輸送すべき大船舶の入港には全く不便である。申すまでもなく、所謂黃土地方で河水は泥砂に埋まり水深淺く、殊に白河は河川の特性たるメアンドー（蛇行）極端に甚しく、水路河幅狹隘であるのを、近時改修、運河の四大灣曲を切り割り眞直にした爲に、一層堆積作用を増大せしめ全體が淺くなつた、往年は總噸數二、五〇〇噸級汽船の通航が出来たのであると申すが、近時は僅々一、〇〇〇噸級船の通航も困難を感じつゝある状態であり、

（北支經濟開發と青島港の再檢討頁四）

船舶は河口近くの塘沽に着くが、大型船にありては河口八里の大沽錨地で荷役するの外がない。然も白河のデルタたる大沽バーを越すには満潮時を待たねばならない、其の不便は想像の外である。かく天津港は既に施設擴張には餘地がなく又大沽の如きも望がないので、之が培養港たる塘沽に築港を修築して機能擴大の意圖が試みられてゐると云ふ事である。即ち塘沽沖合から河口に至る二萬六千米の防砂導流堤を築造して、塘沽築港並に白河上流に於ける治水及び本流への土砂放出防止設備による天津港修覆計畫を提出し、之により貨物積卸能力年七百五十萬噸の擴張を圖らんとしてゐるのである。

（北支經濟調查報告頁八一〇）
青島頁七―八

尙文献に依ると「白河の水深は天津附近で一二呎乃至三〇呎、塘沽で一二呎乃至二二呎であり、河口では國外門洲、所謂大沽バーが水深極く淺く、船

船の航行を阻害するので、大型船は河口沖合十哩の處で荷役する現狀ではあるが、（北支經濟調査報告頁四、改造社地理講座支那二八五）然し浚渫に依つては二千噸級の船舶ならば天津迄のぼすことが出来ると考へられてゐる、然しこの浚渫には却々の骨折と巨費をも要する事で、大沽築港にしても此處で鐵・石炭・農産物を積出すやうにするには、少くとも五千噸級、出来得るならば一萬噸級の汽船の繫留を必要とするのであり、之には少くとも一億圓の巨費を費やさねばならぬと考へられてゐるのである（北支那調査報告頁八〇）これが第一不便な點であるが、尙一つ不便なのは海水河水の氷結する點である。

白河は毎年十一月下旬から氷結、十二月中は全く封鎖され、翌春二月下旬でなければ解氷しないのであり、開河となるのは將に三月上旬である（北支經濟調査報告頁八一）故にこの期間は航行杜絶、漸く碎氷船を利用して漸く遡航し得る程度である（支那頁三〇四）然し結氷には年によつて差異があり、酷暑が永く續いた年には碎氷船と雖も効果がなく、或る期間は全く缺航の已むを得ざるに至ると云ふことである（北支經濟調査報告頁八一）。かゝる不便は青島港には全くない。渤海灣は氷結するにも係はらず實際青島港は氷結しないのである。

五 天津港發達の原因

天津青島兩港の得失は右の如くであり、天津の方は青島に比べると全く港としては不便なことは事實であり、現今までの處では天津埠頭の改良は望みなく、現狀維持が出来れば、良い位で、塘沽の改良も望み少く、二千噸

級といふ所であらうから、大沽沖に築港する方がよいと云ふ説が有力になつてゐる（北支經濟調）と云はれてゐる程である。夫にも係はらず天津は北支に於ける唯一の貿易港として發達し今日に及んだのである。是は何故であらうか。

かく天津港は全く不便な港であるにせよ、現今まで兎に角北支の玄關として繁えて來たと云ふものは、素より種々の原因に依ることではあるが、一つには本港の沿革が然らしめたのであり、北支開發の程度が現今までの處天津港の利用でやつて行けたと云ふ爲であると申してよろしい。即ち天津港は北支平原に於ける諸川の合流點として、古來民船はこゝを中心として往來し、北は北京、西は保定方面に通じ、南は臨清より江淮に通じ、貨物の大集散地として元時代以來盛え今日に及んだもので、一八六〇年には北京條約の結果開港場となり、一九〇〇年北清事變以來は萬般外國式を採用、市の情勢一變し、日露戰爭には兩軍需品調達の中心となり、一層進展、各國租界も定められ、人口八十萬と云ふ大都市として發達したのである（藤田元春、西湖より）
（包頭まで、頁二八一）
かゝる有様で天津は、眞に北支に於ける經濟財政の中心となつてしまつたのである。文献によると「明朝が北京を京師と定むるや、天津衛城に南方の商賈を廣東、福建、江西等より移住せしめ、北支經濟財政の中心と化せしめた」と申してゐる（支那三）
（頁三三）
。現今銀行等金融機關を始め大商賈は全部此處に集合固着してゐる爲め、容易の變化は不可能であり、又他港の之に競争することも容易の業でないのと、青島在住の實業家は語つてゐる。斯くの如くして天津は單に北京に對する港たるのみでなく、前述の交通網に依り、中原北部を商圏とするの他、遠く北方熱河蒙疆方面より

の物資をも集め、今では民國に於て上海に次ぐ活氣を呈してゐるのである。石油、麥粉、綿絲、綿布等を輸入し、棉花、雜穀、獸皮、羊毛、石炭等を輸出し、工業は上海に比べるとおくれではあるが、之は全く民國人中大資本家が少い爲であることゝ、又一方には後背地からの物資が上海に及ばない爲であるが、是とても近時は開平炭などを利用して諸種の工業を起して居り、紡績、製粉、醬油、煙草、燐寸、硝子、石鹼、骨粉等諸種の工業が發達してゐる。

更に今次の事變以來は北方地方との交通が開發せられ、又北京府の如きも北支に於ける中心として萬事大規模の經營が計畫されて居り、従て天津港の重要性は一層大なるものがあり、大沽の代りに塘沽築港問題の如きも研究されるやうになつた次第である、青島新報(昭和十四年八月十一日號)には北支最大海港塘沽築港建設(北京九日)と題し。

北支開發會社傘下の興中公司是、來十三日外局として北支新港臨時建設事務局を開設、内務省大阪土木出張所長を局長とし、北京に事務局をおき、經費一億五千萬圓の内第一期計畫、昭和十七年度までに七千五百萬圓を會社より仰ぎ、白河下口に大馴導堤を設け兩側を掘り、埋立地を造り、後に吞吐能力七五〇萬噸に達する豫定、右工事々務局は港灣事業の主體が正式決定するまでとし、將來經營主體決定せば當然元に吸收される」と記してゐる。極力時勢に適應し、商圏の擴大に應じ得るやう努力してゐる狀勢が知れるのである。從來華北

唯一の港灣たる天津大沽港として、此努力は當然の事であり、將來に於ける華北の一要港として最適切な活動と云はねばならぬ。

六 華北の開発と港灣

然し華北地方は將來其の商圏に於て決して今日のまゝで止まるべき性質の所でない、時局の進展と共に南關益々擴大致すものと想像されるのである、此の際に當つて果して從來の港灣のみで充分であらうか、是華北港灣問題の起る所以である。

現今の處、天津港の背後經濟力は重に其の位置の關係上、こゝに集合する諸川の流域地即ち、白河、永定河等の流域地であるが、近時は尙其の上流たる熱河、張家口、古北口等にも及び、最近には一層遠方まで及んでゐるわけである。現今に於ける天津の後背地は河北省を中心とする察哈爾、綏遠、山西、及山東北部、河北省境を含む地域と申して居り、北支經濟調查報告(東京商工會議所 昭和十三年版)にも天津の商業勢力は以前は河川の範圍たる河北一省

を出づるを得なかつたが、其の後鐵道の敷設と共に地方に擴張せられ、京綏線により蒙古方面の經濟をも支配し、又山西より陝西、甘肅にも及びロシア革命の際には新疆との取引すら行はれ、南は山東の西部にまで達したのであると云ふてゐる。(頁六)かゝる有様で天津は華北に於ける唯一の港灣として發達して來たのであるが、將

來に於ては單に河北の低地許でなく、從來モンロー主義を以て他人の容喙を許さなかつた山西方面も開發されねばならないのであり、而して山西の地は河北省とは異つて、全くの山岳地帯であり、従て所謂モンロー主義も稱へ得たのであつたが、現今に至つては、既にかゝる主義を許すべきの秋でない、事變以來其の主都太原は皇軍の

占據する處となり、石家莊よりの鐵道も既に開通、尙省の北部なる大同は早く皇軍の手により秩序回復、今や着々事業も活動の緒を示してゐる、大同の名跡石佛の世に紹介されてゐる状態を觀ても其の一般を知ることが出来る。尙大同より南方太原までの交通の如きも不便ながらに連絡されてゐるやうに聞いてゐる。斯くして從來別天地であつた山西は近き將來に於て大に開發されるに相違ない、而してこの山西の地は地勢上山岳性で、殆ど役にたつない土地のやうに感ぜられるのであるが、事實は全く反對に經濟上實に重要な場所であるのである。夫は農産以外に鑛産資源に富んでゐるからである。鑛物資源と申せば各種のものを擧げることが出来るのであるが、就中最重要的なのは勿論石炭であることは周知の事實であり、中華民國中でも山西稗炭脈に充ちてゐる處は他にないのである。埋炭量の如き、從來學者に依り色々と計算されてゐるが、單に其の豊富なことは英本國と同じと稱してゐるのもあり（（フンドレー著經
濟地理 第三卷））又夫の支那の研究家であつた獨逸のリヒトホーヘン博士の如きは山西の埋炭量を五千五百餘億萬噸と見積り、一ヶ年世界の石炭消費を六億萬噸とするも約一千年間供給し得と申してゐる。

（神戸商大商業研究所
著山西省ノ工業發展）これだけを觀ても其の重要さを察することが出来るのであるが、尙この以外に農産品の產出も決して少くない。棉花の如きも華北では天津の西南より山東地方にかけて多く栽培されるのであるが、閻氏の經濟開發努力に依り棉花栽培が奨励され、結果今日では移出をもなし得るまでに發達してゐるのである（（北支經濟
調査報告
頁七））

かゝる有様で、山西は山岳地であるとは云へ、其の經濟資源に於ては單に華北に於て許でなく、中華民國中に

ても重要な位置を占めてゐる處である、故に時局の進運と共に之が開發は最必要なことであり、現に皇軍占據以來は續々開發の緒をすゝめられつゝあることは事實であり、近き將來に於ては河北地方處でない大産業地として發展することは明である。かゝる重要な山西開發の曉には、其の集散地は果して之を何處に求むべきか。從來の天津港のみにて甘んずべきであらうか、然も港としても不便極まる天津、大沽を以て甘んじてよいであらうか、大に考慮すべき問題であると思ふ。

山西の生産物果して從來の如く河川のみにたよることが出来るであらうか、河川に依て河北に送り又は南方黃河に送りて更に之を下り海州方面に出すべきであらうか。萬一河川によつて送るとせんか、太原を中心とした生産物の南下する場合では大迂回となることは明であり、經濟的の輸送法でないことは申すまでもないことであり、殊に河北に入り、更に北方に向はねば天津港に出ることは出来ない。山西生産物と申しても、大同方面のものは天津に集散するは適當と思はれるが、太原邊のものは天津に出廻ては稍處をな得い感に打たれる、もつと適當な方面があれば、其の方に向ふは至當であると考へられるのである。

七 青島港の重要性

この點から觀ると、河北に於ては天津以外に尙他の港灣の要を痛切に感ずる次第である。然らば其の港灣は何處であらうか。誰が考へても夫は青島をおいて他にないのである。然し青島は其の位置に於ては半島の先端に近

く存在して居り、港灣の條件としては確に適切でないかも知れない事實、青島に物資を輸送するには陸路によらねばならない、水の便もなければ河の利も全然ないのである、之が爲、從來港として餘り發達せず、天津に其の盛を譲つてゐたのである。現に青島港は在住の日本商人でも、この關係上青島港の將來に就いて囑望してゐる人は餘りないやうに見受られる、然し青島港は其の他の點に於ては確に天津などに勝る條件を備へてゐる。

第一 青島港は自然の良港である、この點は天津大沽の比でない。

第二 港内の水面積も廣く、尙將來人工を加えるならば一層良港の性質を具備せしめることが出来る。

第三 青島港は不凍港である、渤海灣内の港灣は多くは氷結するが、この港は大連と同様この缺點を有せず、年中港灣としての價值を失はない。

第四 港内の水が深い、天津大沽の場合と大差がある。海洋航行船の潮待を要するが如き缺點はない。

第五 後方に山岳があるが、岳陵性のもので、其の頂上まで住宅が建設され海岸には相當の平地もあり市街も縦横に通じ港灣としての不便はない。

第六 後背地に於ける人口分布を觀るに、天津は抱擁人口四千五百萬に滿たないのに對し、青島は七千萬人に上り、農村經濟甦生の諸政策實施による購買力増進と相俟て、消費力は遙に天津を凌駕するものがあらうと云はれてゐる。
(北支經濟と青港、頁六)

第七 資源を觀るに、鑛產資源は天津に比し、比較的劣つてゐるが、又石炭、鐵、金等と共に重要な鐵產資源

が相當埋藏されてゐる、農産資源に至りては天津の後背地が耕地面積一億八千萬畝、生産量約一千九百萬噸で、あるのに對し、青島の後背地は面積二億七千萬畝、生産量約三千萬噸に當り、棉花の產品に就ても二、三割方多いと云はれてゐる。

かく青島港は港灣としての條件が良好であるから、青島港將來の伸展性は後背地の擴大に伴ひ天津を凌駕すべき期があるかも知れない、其の前途は洋々たるものがあるやうに考へられるのである。(北支經濟調査報告頁七)

然し、其の位置たる惜いかな半島の先端に近く存在してゐる爲に、從來は地方的港灣の色彩を脱することが出来なかつたのであるが、然し其の貿易狀況を觀ると、獨逸經營時代より日本の經營時代に移り、貿易は漸次發達し、一九〇二年支那還附後と雖歳と共に殷盛を極め、民國有數の貿易港となり、北支に於て天津と肩比の狀態を示すまでに發達してゐるのである。青島港に於ける貿易發展の跡を觀るに、左表の如くである。(青島の現勢昭和十四年版頁一八)

(單位千銀元)

一九〇一年	六、一七八
一九一三年	九一、七一一
一九二三年	一五一、二六五
一九三一年	三三八、三二六
一九三二年	二四七、七六四

一九三六年

二三五、六〇三

一九三七年

(日支事變)

二三二、七一

一九三八年

一四三、一五九

全支貿易額の五%を占め、日支事變後を除き上海、天津に次ぎ第三位に累進し、北支に於ては天津港と比肩して制覇を爭ふの狀勢を示すに至つてゐるのである。(青島の現勢青島日本商工會議所版頁一八一—一九)。殊に日支事變前に於ては青島港は

時局の波及を免れ、對支貿易の安全路として世界の注目を惹き、尙南華方面に於ける熾烈な日貨排斥は自然と平和な青島港の貿易を發達せしめた傾向があると云はれてゐる。(青島案内八年版頁四一)。現に青島に着して見ると意外にも氣持のよい港であり、市街と云ひ海岸の風光と云ひ、民國稀に見る爽快地であり、在留歐人の避暑の爲、滯留せる者も多いと聞いた、かゝる處であるから前述の傾向も事實であり、又道理であると考へられた。

然し事變後の現今に於ては青島は何時までも右の如き閑靜港として止るべきの時でない、將來華北の港灣として大に重大責務を荷負ふべき場所であるとの感に打たれたのである。今や皇軍は山西の地を占據し、太原府を中心として着々秩序回復、指導開發に努めてゐる。天津並に青島兩港の後背地經濟力の將來が熟々考へさせられるのである、之に就ては既に昭和十三年二月に青島日本商工會議所に於て此處に着眼し「北支經濟開發と青島港の再認識」と題する小冊子を公にしてゐる、これに依ると^(六)、天津青島兩港の背後經濟力の將來に於ける伸展性に關し次の如く論じてゐる。

天津青島兩港現在の貿易は前者は、河北省を中心とする察哈爾、綏遠、山西及山東東北部、河北省境を含む廣範圍の經濟力を背景とするも、後者は山東を中心とする河北省西南尾部、河南北境及山西東南境一部の經濟力を背景とするに過ぎずして、其の繁榮が到底前者に及ばなかつたのは、その後背地域との連絡が僅に青島濟南間の膠濟線に據らなければならなかつた爲に外ならない。然るに、今後我が國の指導に基いて、北支の開発事業が積極的に進められ、濟南以西、京漢線に至る膠濟線の延長線、或は高密より津浦、臨海兩鐵路の交叉點徐州を結ぶ高徐線等の諸鐵道が建設されるやうになれば、青島の後背地域は一躍して河南省及山西省南部の大半を加へ、更に遠く陝西省をも收むることは至難でない。天津港が後背地域の擴張に於て、其餘地のないのに比すれば、甚しき相違を認むるに難くない、云々」

以上は自分も同感であり、事實であると信するので、青島の後背地域は時局の進展につれて漸次擴大し、其の貿易の如きも將來大に伸展することは天津に勝り、遂には天津を凌駕するに至るの時期が来るであらうと考へてゐる。

八 青島港と其施設の要

然し、夫には從來の儘では如何によい條件が伸展して來つても、之に應ずることは不可能であるから、青島港に於ては此自然の好條件を利用するの實を擧げねばならない。青島港にして果して之に應ずるだけの準備を有し

てゐるであらうか。視察中青島在住の邦人に聞いて見た處、現今この認識を有してゐる人は未だ多くはないやうな感じがした。自分がかゝる質問を發しても之に對し、或は天津は古來の商港で大實業家も居り、金融機關も確立してゐるのに反し、青島には全くかゝる點が缺けてゐるのであるから、地理的條件に於ては如何に良好であるにせよ、俄に天津を凌ぐなどは不可能の業であらうとの意を述べられるのが多かつた。夫も一理あることゝは考へるのであるが、然し將來の青島として時局の伸展と共に後背地の擴大は事實である以上、餘り消極的にならず積極的に之に應ずるだけの心構が必要なことゝ考へた。

この點に就ては、既に青島港擴大の計畫がなされてゐると聞いた。自分は着の日近藤謹一君の案内を得て、海岸公園地に設置されてゐる山東産業館を訪ひ技師の石原忠正氏から色々説明をお聴きした、こゝには港灣を一目にて理解し得るやうに造られた模型が陳列されてゐる、氏は之について説明を試みられ、よく理解することが出来た。

更に石原氏より贈られた「青島港模型説明大要」(昭和十四年三月現在)によると、本港の將來の擴張案が載せられてゐる。夫によると、青島港の擴張計畫は

第一 現港を擴張して、石炭専用埠頭を増築し、大操車場、埋立等の施設に依り、吞吐能力を二〇〇〇萬噸乃至一、二〇〇萬噸となす。

第二 新築港計畫をなし、四方海泊河口附近より現第五埠頭の背後に達する築造をなす。

以上により吞吐能力二、〇〇〇萬噸以上を有する東洋第一の港灣たらしめんとす。

と云ふのである、兎に角、現今の港を擴張し、四方の處まで埠頭を埋立て、現今の吞吐能力五百萬噸を一千萬噸に高めやうと云ふ計畫であり、後には更に大埠頭を新設して、二千萬噸の能力を造らうとの考をもつてゐるのである。斯くなれば本港は實に東洋有數の港たるの資格を備へることになるであらうし、又軍用港としても役立つことになるであらうが、何分にもこの港は其の位置上半島の先端に近く存在するので、此處まで物資を運び出すには是非とも膠濟鐵道に因るより道がない、而して現今の處では濟南以西の貨物はこの鐵道で青島に出ることは運賃等の點からして利用されると考へられないが、然し若し青島港にして能力さへ充分に出來たならば、出廻が全然ないとも考へられない。現に山東産業館の技師石原氏の談に依ると、山東産の石炭が鞍山鐵工所に輸出されるが、若し青島港にして能力があればこゝに出廻り得る見込があるのであると、又濟南方面の工業製品のように青島に引き得る見込はあるのであるが、現今は尙青島には船腹が不足してゐると、勞働力が不足してゐる爲に遺憾ながら出廻らないで他に輸送されてゐるのであると、この他山東奥地の産物、例へば棉花落花生煙草の如きも今でこそ太沽の方に出されてゐるけれども青島に出廻り得る見込があるとのことであつた。

斯くの如く現今のまゝでも青島港に能力さへあれば貨物の出廻り得る見込があるのであるから、若し濟南府がもつと發展して貨物が多く出るやうになるか、或は奥地が開發されて、其の貨物を青島に引くに足るやうな交通機關が出來たならば、天津にのみ出廻るものでない、青島港に出廻ることは明である。これに關しても現今色々

と考究されてゐるやうである。

濟南府の如き古來山東の首府として發達して來た處であり、今日でも工業地として相當發達してゐるのであるから、將來愈工業地として發達せしむる方策が講ぜられて居るのであり、尙事實として現はれるか否やは素より不明であり、青島邊の人士も餘り期待してはゐないやうではあるが、濟南の北支首府説と云ふのがあつた。實は北京の方では北支の一大都市として各種の計畫が建てられてゐるが、又北京は其の位置が稍北方に偏して居り不便であるのに反し、濟南は支那文化發祥の地でもあり、又支那文化の指導者たる孔子の故郷曲阜の近くでもあり、又地理的位置より觀ても重要地點であり、工業原料品を得るにも便利であるから工業を起すにも足り、文化上から觀ても、又經濟上から觀ても、北支の中心となるべき資格のある所であると云ふ點よりして、北支の首都をここに移す計畫があるのだと申す人もある。萬一にも事實として現はれたならば、其の玄關として青島港の重要さの増すことは又明な事實である。濟南の首都問題は兎に角とするも若し濟南府にして、各種工業が發達した曉に於て其の生産物が維然天津に出廻るであらうか、將、青島港に集るであらうか考究すべき問題である。

濟南商工會議所の正木生虎氏の觀察に因れば、濟南より物資を出す場合青島、天津兩港中いづれに出す方が得策であるかと云ふに、青島へ出すには鐵道によらねばならぬ、鐵道の運賃は水運のそれに比して勿論高いであるが、若し天津に出す場合には鐵道によることも出來れば、又水運によることも出來るのであるが、今日の處では此の運賃は青島に出すのも、天津に出すのも畧同程度になつてゐる。而して天津に出す場合には其の上更に天津

から大沽に出るまで河川による諸費を負担してなければならぬから、結局天津に出す場合にはこれだけ餘分の費用を要するわけになる、従て青島に出し、直に汽船に積み込む方が有利と云ふわけである。故に從來は青島に出廻るのも多かつたのであるが、然し之は平素の事で、一朝爲替關係が變化する場合にはこの關係は破壊されることがあり得る、今時の如く法幣が下落する場合には天津租界では之を利用する關係上、平常と異り反て天津に送つた方が有利になるのである、従て出廻關係は最近急變天津に奪はれる傾向になつてゐる、例へば山東產の落花生の如きも從來は青島に出廻つたものであつたが、昨昭和十三年度に於ては天津に出廻る方が多かつた。此等は勿論一時的現象であらうから、爲替關係さへもとにもどれば再び青島に出廻ることになるであらう。と談つてゐた、然れば濟南の發達は青島港の重要さを増すことになるかと考へて差支ないと思はれる。

九 青島港と鐵道

次に、濟南と西方奥地との關係を觀察するに、目下山西方面とを鐵路にて連絡する計畫がなされてゐる、青島日本商工會議所調の「青島を中心とする交通對策」昭和十四年八月版によると(頁二一五)次のやうに計畫されてゐる。

第一 膠路の強化 現今の膠濟鐵路の機能を擴充せしめる必要上、復線になす計畫。

第二 濟 彰 線 濟南から大體京漢線の一驛彰德を結ぶ線を新設する計畫で、將來は之より山西内部へ進み、更に必要に應じては道口、臨津に支線を以て連絡する計畫である。

第三 高 蘭 線 膠濟線沿線の高密驛より莒縣を経て西進し、新泰を連結する計畫で、之より兗州にて津浦線とを結び、既設の濟寧と兗州間の鐵路と直通せしめ更に濟寧から黄河の東岸流域の山東、河北、河南の大平野を横ぎり、大陸の横斷線たる隴海線に連絡せしめる計畫である。

第四 德 石 線 石家莊と津浦線とを連結せしめる計畫で、膠濟線との連絡上大體德州が適當とされてゐる。

第五 高 徐 線 先の高蘭線完成の曉着手せんとする第二段の新設線で、高蘭沿線の莒縣から津浦線の徐州を結ぶ計畫である。

以上の計畫線が夫々完成するならば、北支の開発と其の地方に於ける資源の利用上に於て貢獻することが大であることは勿論、青島港への出廻は大に多くなることであろう。即ち各線の有する經濟上の價值としては、

先づ現今の膠濟線が複線となる曉には、從來の貨物輸送能力三百五十萬噸であつたのが九百萬噸程度に向上することになると云はれてゐる。然し實際の運行上、今後一千萬噸以上の貨物の輸送を圓滑にする爲には、當然複線にしなければならぬことであり、又今後は日支間の往來も益々頻繁となることであるから、この點から觀ても是非複線の要がある。然るに膠濟線の現今の能力では折角の良港と海運の利便とを抹殺することになるわけであるから、是非複線にして交通の便を計る要がある。

次に濟彰線にして完成せば、之は膠濟線の延長となり、黄河兩岸流域なる山東・河北・河南の平野は自然に開

發されることになるであらうし、一方貿易を目的として青島港に集る物資も増大し、之と共に此等奥地市場に對する近代商品の進出も増大することになるであらう。

次に高蘭線が開通せば、隴海線の終點たる連雲港が將來望がない以上、物資は青島港に集るやうになるであらう。而して隴海線との交叉は蘭封が好適とされてゐるので、結局從來未開發であつた新泰炭は青島港に出廻ることになるであらう。

次に德石線が開通せば從來石家莊から滄州或は天津と何れも天津港への連絡が考へられてゐたのに反し、この線完成の上は青島港に搬出されることになり、之に依り我が國の燐料資源の確保の建前から見て、圓滑な供給を受けることが出来るやうにならうし、又石德沿線に擴がれる河北・太平洋の開發促進にも大貢獻をなすことになるであらう。

次に高徐線が完成せば、この線は山東南段の未開發地を縱走するので、沿線の資源を確保することが出来、又隴海線の港連雲港と競争して隴海線に出る物資を吸収することも出来、又津浦・隴海兩線の交叉點たる徐州を後背市場となすことが出来るであらうし、尙又本線は單に經濟上に於てのみでなく、政治上軍事に於ても重大な意義を有するものであり、併せて文化の普及にも貢獻する處が大であると云はれてゐる。(頁五)

かゝる有縁であるから、青島港は奥地の開發と共に益々重要性を加へるものは、從來の天津・大沽港でなくして寧ろ青島港であらうと確信してゐる次第で、今回の視察により益々この感を強くするに至つた次第である。

一〇 連雲港との關係

然し、尙青島港と共に一競争の地位にあるものがある、以前より所々に述べた連雲港が是である。此港は舊黃河の河口に位する港で、隴海線の終點に當つてゐる。其の位置から申すと、丁度山東半島の南部の根元に位して居り、天津港の其の北根元に當ると對照の位地にある、港灣條件としては此位置は良好で、港灣として利用し得る位置と申さねばならぬ。従て從來一港として利用され、又將來に於ても其の發展が囑望されて居り港の改修などの計畫もあるやうに聞てゐる。殊に此港の連續する隴海線は之より黃河の南岸に沿ふて西し、徐州・開封・西安等の大都市を連結し、甘肅省蘭州方面に至る線であり、民國本部の中央に於ける一大横斷線であり、將來更に延長歐亞を横斷する幹線の一部と觀ることが出来るものであり、連雲港の後背地として最有益なものであることは誰も論をまたない處である。現今本鐵路の運輸業績を觀ると本鐵路は現今は江蘇・河南・陝西の三省を通過してゐるが、鐵路の西進と共に其の運輸業績が發達しつつあり、一九三四年西安迄の開通以來の如き著しき増加振展を示してゐるのである。(隴海鐵道運輸實績表頁一三五)

然し之を北支に於ける各鐵路の運輸實績に比較して見ると、尙低調を免れない、籽程より觀るならば約三分の一に過ぎないのであり、膠濟鐵路の運輸實績よりも低位に位してゐるのであり、尙料當り輸送量から觀ると、北支各鐵道中、隴海線は旅客輸送量に於て、僅に京綏鐵路の上位にあるのみで、貨物輸送量に至つては最下位になつ

てゐるのである。かく臨海線は輸送成績に於ては現今の處尙微々たるものであるにせよ、何分北支に於ける重要都市を連結してゐる關係上、將來に於ては定めし大に望があるものと自分は思考するのである。故に現今の輸送實績は寧ろ問題とすべき要もないのであるが、唯問題とすべき點は將來輸送實績が漸次増大するものとしての連雲港の關係である。

現今連雲港へ集散する物資は農産物は可能見込數量約百萬噸、礦産物は約五百萬噸（石炭陝西百萬噸、山西百萬噸、河南二百萬噸、石油陝西五十萬噸）（頁一五六）であり、尙將來蘭州或は成都方面へ延長した暁には出廻を約五十萬噸とすると連雲港への出廻礦産は約六百五十萬噸となるわけである。

然るに連雲港は事變前に於て其の吞吐能力は年約六十五萬噸と推定されてゐるのであつたが、此度同港の貿易統計入手により年能力百萬噸見當たるものが造られたのである（臨海鐵路運輸實
績表頁一五九）同港の能力は將來に向つては全く不足であることは察せられるのである。

而して連雲港は其の規模に於て從來僅に三千噸級の小型船を入れ得るに過ぎないものであり、此等汽船は何れも外洋船ではないのであるから、従て此港は沿岸貿易港としての價值しかないことになる。若し之を貿易港として利用せんとするには巨費を投じなければ臨海鐵路に對する吞吐港とはならないのであり、其の地勢上大築港をなし得るか否かは大に疑問である。されば連雲港の如きは巨費を投じてまで築港を營むよりも寧ろ改修に止めて、事變前の狀態に復舊せしめ、又河南省の東部・江蘇省の北部、山東省の南部地帯の一部に於ける生産物の積出港

として、青島港の培養港たるの位置に置き、隴海線奥地の物資吞吐は之を青島港に譲る方が得策であろうと考へられてゐる。(隴海鐵路運輸實蹟表頁一五九)

一一 結 語

以上青島港を觀察して天津港との得失に就いて觀察し、最後に尙一つ青島港に對する競争港として見のがすことの出来ない連雲港に就いても觸れたのであるが、結局華北の開発と共に此地に於ける港灣は港灣として從來不便とされて居る天津港のみにては不充分であることを感ずると共に、青島港の重要さを大に感じ、最後に連雲港を觀察して其の果して青島港に對し競争し得るやを疑つた次第であり、而若しこの連雲港にして將來發展の見込薄しとするならば將來華北に於ける物資の吞吐港として最活躍すべきものは青島を措いて他にないと考へた次第である。然しこの考は決して自分獨歩の考ではない、現今華北に於ける輿論を觀ても、現今華北に於ては或は塘沽港の擴充とか、連雲港の築港等港灣の整備には多大の注意が向けられてゐるのであるが、連雲港の如きは其の地勢的環境に於て恵まれてゐない所であり、塘沽港と雖も、白河の泥土は大築港を不可能たらしめてゐるのであり、強て築港を營むには巨費を要することであるから、塘沽や連雲港のやうな其の成果の疑はれるが如き港灣の修築に巨費と年月とを浪するよりも、天然の良港たる青島港の如きを利用することとし、人工的築港に要する費用を以て、天然の良港に物資を集中せしむる交通網の整備を圖る方が得策であろうと論ぜられるのが多いやうで

ある(臨海鐵路運輸實)。(附表頁一六一)。自分は此度、青島より華北の一部を瞥見、熟々この感を深くし、將來華北の開発を背負てたつものは青島港でなければならぬと信じたので、簡單ながらこゝに記して將來を眺めたいと思ふ次第で、終にのぞみ、青島方面諸氏のこの重要な青島港の將來性實現の爲、努力せられ、大に興亞經濟發展のため、貢獻せられんことを切望してやまない次第である。