

第18章 植民地治政下における大連港経営

I 南満州鉄道株式会社の設立

中国遼東半島南端、大連湾の西南部に大連港はある。黄海に臨み、年間平均温度は10度以上、結氷期は1月から2月の約7週間、寒暑の差は甚だしく、冬は西北の烈風、夏冬の時期には濃霧に見舞われる。現在は旅大市の一部となっている。この港は、1907（明治40）年4月より日本が第2次大戦で敗北した1945（昭和20）年8月まで、南満州鉄道株式会社（以下「満鉄」と略称）により、港湾施設が整備され、運営された。この満鉄の性格、港湾管理運営の実態を通して、日本国内では実現できなかった港湾管理運営の一元化の姿、管理主体の仕組み、満鉄を利用せざるを得なかった理由などを明らかにする。

大連港の生みの親は帝政ロシアである。清国海軍の寄港地にしかならなかった寒村柳樹屯に代わる近代的市街地、近代港湾の建設を現在の地に造成する計画を立て工事に着手したからである。

帝政ロシアはシベリアより南下するため、海軍基地としての不凍港を朝鮮に求めていた。

日清戦争後、清国は朝鮮より手を引き、日本に台湾、澎湖諸島、遼東半島の割譲を認める下関条約に調印した時、ロシア、ドイツ、フランスは中国の領土保全を口実に、日本に遼東半島の返還を迫った。日本はこの三国干渉を吞まざるを得ない軍事力しかなかった。この後、ロシアは旅順と大連、ドイツは膠州湾（青島）、フランスは広州湾、イギリスは香港島対岸の九龍と山東半島の威海衛の租借に成功した。清国内では、帝国主義列強の中国の植民地化の動きに対して民衆の反帝闘争が湧き起こってきた。

日本は、1896（明治29）年にロシアとの間で「モスクワ議定書」を結び、朝鮮の独立を認め合ったものの、朝鮮の支配をめぐる対立が続いており、朝鮮を完全な影響下に置くことが最大の関心事であった。

ロシアの関東州租借条約では旅順および大連を25年間租借し、旅順は軍港、大連湾は外国商船の航行にも開放されることになっていた。条約は1898年3月締結、翌99年からロシアは大連港の整備にかかった。ロシアは既に北満を横断する東清鉄道の利権を清国から得ており、この鉄道に連絡し、シベリア鉄道本

線へと結ぶ中国東北部縦貫鉄道を旅順を起点として建設したい意図をもっており、この鉄道建設にともなう付属地の取得も、この条約に含まれていた。遅れて清国に入ってきたアメリカは借款を通じて粵漢鉄道の支配権を握り、中国に対する門戸開放、機会均等を主張するようになってきた。ロシア、ドイツ、フランスのグループとイギリス、アメリカ、日本のグループが中国を中心に競い合うようになっていた。この中でロシアと日本は朝鮮における支配をめぐる対立が鋭くなり、日露戦争が勃発した。1904～5（明治37～8）年、朝鮮および中国東北部を戦場に戦いが展開し、日本はイギリス、アメリカで戦費を調達し、軍需品、輸送用鉄道車両などをアメリカ、イギリスから買付けている。戦端が開かれてから、日本は旅順、大連を占領し、大連港は兵站基地の役割を担った。

講和に際し、ポーツマス条約では第2条でロシアが日本の朝鮮における利益を認め、日本の行動については不干渉の態度をとる。第5条で旅順、大連一帯の租借権とこれに付随する特権を日本に譲渡する。第6条で長春（寛城子）旅順口間の鉄道および支線、付属地の炭鉱を無償贈与する。第9条でサハリン島南部の割譲を認めるなど權益分与を約した。また第7条規定で「満州ニ於ケル各自ノ鉄道ヲ全ク商工本ノ目的ニ限リ経営シ決シテ軍事ノ目的ヲ以テ之ヲ経営セサルコト」を両国は約束した。この約束が満鉄誕生の根拠となったものと考えられるが、講和を斡旋したアメリカが後に満鉄共同経営あるいは経営の譲渡を交渉してくるようになることから、国際世論がこの地域の鉄道の自由利用を期待していたともとれる。

講和に先立ち、遼東半島より東北部一帯の将来を日本がどう取扱うか、鉄道、炭鉱、港湾をどう運営するか、これらは「満州経営論」の名で、後藤新平、児玉源太郎らの主張が現れる。児玉は台湾総督、後藤は児玉の下にいて民政長官を務め、植民地経営の経験をもっている。両人ともイギリス東印度会社に近い構想を抱いていたが、児玉は当初「満州鉄道庁」構想を出し、後藤は国策会社構想を抱いたようである。児玉は日露開戦に当たり満州軍総参謀長として出陣、占領地行政に携わることになるが、1906（明治39）年5月の日本政府の満州政策に関わる最高会議「満州問題に関する協議会」で、伊藤博文の提議した「軍政より民政への移行」が承認され、終戦後に開始された満州経営委員会、これに次ぐ「南満州鉄道会社」設立委員会の委員長に児玉が座り、民政への途が検討され、具体化されていく。会社運営の最高責任者に後藤が推された。児玉は後藤と共に台湾経営を行い、後藤からは満州経営の献策を受け、かつ児玉が軍の先輩である山県有朋に後藤を奨め、児玉は軍政の当事者として民

政移行に際しての円滑な事務処理を望む。こうした点を総合すると「後藤新平ヲ総裁ニスル外、此満州経営ノ原動力タル鉄道ノ始末ヲ付ケ得ル者ナシ」(杉山茂丸の児玉からの伝聞)と山県、伊藤、西園寺公望が揃って推挙した理由が推察される。

講和後の関東州の治政機関としては、関東都督府が1906(明治39)年9月1日に発足、都督は陸軍大将または中將で、初代都督には陸軍大将大島義昌が発令された。都督府は関東州および付属地の司法、行政、警察を担当し、南満州鉄道線の保護取締り、満鉄の業務監督に当たることになった。同日大連港については「大連開放に関する宣言」を発し自由港とした。満鉄については、同年6月8日勅令第142号により「南満州鉄道株式会社ヲ設立セシメ満州地方ニ於テ鉄道運輸業ヲ営マシム」とし、日清満州善後条約(1905年12月)に基づき、満鉄の株式は清国政府、清国人も出資できるようになっていたが、応募する者がなかった。設立準備がすべて日本側で行われたためである。

国内における満鉄に対する監督と植民地政策の権限が錯綜する恐れもあった。後藤はこの問題を解決するために、関係機関の代表者、元老たちと調整を図っている。「若し官僚政治の流弊此間に滲入し、殖民政策上無経験の徒此権宜の事局を解せず、漫に法律官則の具文に牽かれ、枝葉の理論に趨り、実務を口舌の間に誤るが如きことに至らんか。是寔に満州経営の大患なり。……東印度会社の故態を満州に再演し得べきものに非ざることは固より某の予知する所」と権限をめぐる争いに陥入ることを極度に恐れている。総裁とはいえ、民間会社の代表者にすぎず、官の権限の前に平伏^{ひれふ}さざるを得ないことを予期したからであり、彼は就任に際し、さまざまな特権の付与を所望している。

満鉄の事業は、南満州鉄道および鉄道付属地にある炭鉱その他の経営、付属地内における土木、教育、衛生等の施設の管理運営であり、付属地における費用の支弁のため、政府の承認を得て、付属地の居民から手数料その他必要な費用を徴収できる権限が与えられた。付属地の裁判事務、外交事務は領事に属した。満鉄は当初外務大臣の所管とされ、後藤は関東都督府顧問を兼ねる。港湾行政は関東都督府(1929年に関東庁と改称)が担当した。

後藤の満鉄経営理念は、軍事外交以外の権限をもつ総合的組織づくり、裁量の余地ある対政府関係、経営向上に結びつく自由な事業体制であった。

1932(昭和7)年3月1日、長春(新東)に首都を置く満州帝国が建国された。租借地行政と満州国行政との二元化、従来大連中心で進められた満州経営の流れに新たな流れが混入することになったのである。

満鉄の事業は多角化しており、満州国建国により欧米の勢力が満州から撤退

すると、日本企業集団が満州市場で競争するようになるのは避けられない。

新京と大連の対立の形をともなつて、政策論争から満鉄の解体案、持株会社案などが提起され、満鉄設立期の満鉄の使命と国際環境は大きく変わったとの認識から満鉄の地域独占を排し、満州を一般企業に開放すべきである。満鉄は鉄道運輸の本務にのみ務めるべきであるなどの議論がひろまった。1934年に満鉄は拓務省の監督を離れ、陸軍の兼任である在満特命全權大使、対満事務局の監督を受け、関東軍の事実上の統括下に入るようになった。1936年には満鉄付属地行政権は満州国に移り、治外法権の一部撤廃が進む。この時期、松岡洋右総裁は満鉄改組に踏み切り、鉄道の一元的経営と專業化を表明する。社線、受託の満州国鉄線・朝鮮鉄道線を鉄道総局を奉天に置いて一元的運営に当たるといふものである。鉄道と並び港湾を受託経営するものが増えている。この專業化宣言とともに、事業の多くは直営から分離し、関係会社として独立させて行った。これらが満鉄コンツェルンの一群である。

II 大連港の整備と運営体制

大連港は大きく分けると、第1埠頭から浜町埠頭に至る輸出入および旅客船繫船を目的とする大連埠頭区、危険品および油類取扱いを主とする寺児溝区、雑貨貨物および漁獲類を取扱う露西亞町区、輸出石炭積出し専門の対岸の甘井子区の4区になる。

1908（明治41）年6月から第1埠頭に接する東防波堤の築造と第1埠頭の改築に着手するとともに、航路の浚渫を開始した。工事の経過は表一1のとおりである。

事業に要した資金は、創業から10年間をみると、資本金2億円（政府現物出資1億円、民間1億円）、国内の実際の払込みは3,100万円にすぎず、運営資金の大部分は社債（外債）により調達した。1,400万ポンド（日本円約1億3,668万円）の外債が過小資本の日本資本主義を押し上げる力となったわけである。技術力も低く車両製造が自前でできるようになるのが、1914（大正3）年からであり、軌条、機器類は輸入品であり、発注費の58%が外国あてであった。

大連港の自由港宣言には満鉄が本社を大連においたように、満州開発の拠点の意義が見出される。租借地という国際法上の地位は、鉄道付属地にすぎない奉天などの都市に比べ安定性があり、ロシアがここを1,000トン級船舶100隻を同時繫留する意図で、港湾整備に着手したのも、この大連港の重要さを理解していたといえる。第1期工事を終えたところで日本に占領されたが、日本はロシアの開発計画をほぼ踏襲した。自由港制度は、日清満州前後条約で関東州を

表－１ 大連港主要築港工事

工 事 名	新改築の別	着 工 期	完 成 期
防波堤			
東防波堤	築 造	明治41年 6 月	大正 4 年12月
西北防波堤	改 築	明治41年 7 月	大正 7 年 3 月
乃木町地先防波堤	築 造		大正14年 3 月
寺児溝検疫防波堤	築 造		大正12年10月
甘井子防波堤	築 造	大正15年 9 月	昭和 5 年 7 月
露西更町防波堤	築 造	昭和 3 年 6 月	昭和 7 年 3 月
寺児溝船溜防波堤	築 造	昭和 7 年 4 月	昭和 9 年 3 月
小崗子海面仮防波堤	築 造	昭和 4 年 5 月	昭和 5 年 3 月
繫船岸壁			
第 1 埠頭	改 築	明治41年 6 月	大正 4 年12月
甲埠頭	改 築	明治44年 5 月	大正 2 年 3 月
	第 2 次	昭和 4 年 7 月	昭和 5 年 3 月
第 2 埠頭	築 造	明治44年 6 月	大正 6 年 3 月
	第 2 次改築拡張	大正 7 年 3 月	大正12年 3 月
第 3 埠頭・乙埠頭	築造・海面埋立	大正 2 年 3 月	大正 9 年 3 月
第 4 埠頭	築 造	大正12年 5 月	昭和 3 年一時中止
		昭和 9 年 8 月再開	
丙埠頭	築 造	大正12年 5 月	大正14年 3 月
長門町埠頭	築 造	大正14年 5 月	昭和元年
浜町埠頭	ロシア時代のまま	入渠船繋留	
栈橋			
寺児溝第 1 栈橋	築 造		大正 3 年 3 月
	改 築	大正14年 5 月	大正15年10月
寺児溝方 2 栈橋	築 造	昭和 4 年12月	昭和 6 年 4 月
	危険品専用栈橋		
甘井子第 1 埠頭栈橋	築 造	大正15年 9 月	昭和 5 年 7 月
	石炭専門栈橋		
甘井子第 2 埠頭栈橋	築 造	――	――
	油類専門栈橋		
海面埋立工事			
寺児溝海面	323,700㎡	明治43年 9 月	大正 7 年 3 月
東寺児溝海面	367,400㎡	大正 7 年 7 月	昭和 3 年 3 月
寺児溝第1浅橋以東海面	333,400㎡	大正15年 3 月	昭和10年
露西目町海面	49,000㎡	昭和 3 年 5 月	昭和 5 年11月
第 2 次工事	153,493㎡	昭和 4 年12月	昭和10年 3 月
小崗子海面	1,695,000㎡	昭和 7 年 9 月	昭和13年 3 月
馬家套海面	208,000㎡	昭和 2 年 7 月	
航路維持		明治41年 3 月	

関税自由区域としたことに基づくものであって大連港を介し関東州へ輸入される貨物には関税をかけないということであり、外国船が大連港と日本国内の開港との間を通商航海することをも認めることであった。さらに海陸発着特定運賃制を導入した。この制度は1907（明治40）年7月、大連および営口各発着貨物に対し、鉄嶺以北より両港に達する運賃を均等にしたことに始まるのであるが、こうなると営口港と遼河を結ぶジャンク水運貨物は、連京線の輸送力を大きくするにつれ、大連港へ流れるようになる。

大連を行政、産業の中心都市として近代化投資を進めれば進めるほど金融、商業・保管など企業活動が促される。こうして営口港の地位は低下して行くのに反し、大連港へは貨物が集中した。この事態に驚いた東三省総督徐世昌が對抗策として葫芦島築港計画を立て、葫芦島支線建設に着手したほどである。大連港は満州の貨物の70～80%を独占する位に成長するのである。これには中国の民族資本の反感を大きく買った。

大連港取扱貨物量は1907（明治40）年度105万トンから1935（昭和10）年度2,036万トンへと19.3倍、港湾収入は同期間に24.4倍の1,270万円に伸び、就業延人員数は同じく7.7倍の338万人に達し、支払い賃金も13.1倍の315万円に達している。港湾部門に限れば、鉄道、鉱業に次ぐ売上高の大きい利益も同様にあげている満鉄の好成績部門であった。

港湾収入は1907（明治40）年9月に大連埠頭船舶取扱規則を定めて原則的に、繫船料並びに棧橋使用料を廃したが、1925（大正14）年7月より徴収基準を明確にすることとした。これは満鉄の収入になり、他に満鉄の収入となる港湾諸掛りには船舶給水料、船内人夫賃、船内荷繰賃、舁船料、貨物陸揚船積賃、倉庫料、荷繰料、接続貨物費用、船用バラスト作業賃、貨車積卸賃、人夫供給料、代弁手数料などの費目がある。1924（大正13）年11月から保管検査、輸入貨物通関、運送、倉庫寄託、保険契約、手続き立会い等の代弁事業は国際運輸会社扱いとなった。

関東都督府時代の1907（明治43）年11月に大連港港則が制定され、都督府海務課（後に海務局へ昇格）が船舶航行安全管理に当たった。埠頭事務所長と海務課長が兼任となるなど、満鉄と関東州行政官との融通がなされている。

大連港に出入した貨物の特徴をあげれば、輸出品は大豆、豆粕、豆油、雑穀類、石炭等の原料品、輸入では綿糸、綿布、麦粉、鉄鋼製品、麻袋、石油、砂糖、苳（煙草）、木材、セメント、石灰類である。日本向けでは大豆、豆粕、石炭で東京、横浜、大阪、神戸、門司、下関、熱田、輸入先は大阪、神戸、門司、下関からである。港湾管理は、関東州行政官の管掌であるが、実際の運営

は次項で述べるように、業務の調整が行われており、航路標識使用料、船舶物件消毒・停留人の食餌（検疫所関係）並びに患者等の手数料は海務局で徴収され、港区・錨地指定、強制水先、航路標識、検疫事務が海務局に属し、自由港とはいえ、関東州を出る物品には、関税が課せられるので1908年に清国との協約で大連海関が置かれ、満州国建国後は、大連税関となって残っている。

検査検量業務は大連海務協会が一括担当してきている。

Ⅲ 埠頭の荷役と港湾労働の供給体制

大連港の港湾荷役は、満鉄の直営で通してきているが、港湾労働者の供給には福昌公司、後には1926（大正15）年に至って、満鉄直系で100%出資の福昌華工幇が全面的に請負うことになる。

満鉄創設期の理事の1人である田中清次郎の招きで、三井物産幇門司支店で港湾ストの解決に成功した相生由太郎が大連港を訪ねる。港湾荷役形態の改善のための調査を1907（明治40）年4月から相生は始める。田中は三井物産から満鉄に転出し、相生の上司の犬塚建次郎と共に理事になり、海運業務に通じていた人である。

日露戦争下の1905（明治38）年7月の門司港の港湾ストは賃上げに起因するものであるが、人夫供給請負が重層構造になっているため、労働者の不満も大きかったのである。相生は、実労働部分を掌握し、港湾荷役を直営形態に切り換え港湾ストを収拾した。この経験を犬塚は買って、相生を大連港の埠頭経営に当てようと考えたのである。

大連港は、満鉄に引継がれる直前直後の埠頭経営の姿としては、第1埠頭、第2埠頭が2本海中に突き出し、この2本の埠頭間の岸壁を甲埠頭と称し、第1、第2埠頭は民間、甲埠頭は陸軍運輸部が使用することになっており、民間では三井、大阪商船、日本郵船や諸企業、港湾荷役には磯部組、郵船組、神戸組、大阪組、泰正公司等の大小数十に及ぶ「仲仕組」が進出していた。

「倉庫並に野積地はそれぞれ領域を作って縄張りとなし、互にその勢力を争ふために紛擾は絶へず、其間種々な弊害を生じ、一度その貨物の領域を異にし、若しくは他領域の貨物が船積せらるる時はその貨物は直に紛失することになる。」というありさまであった。こうした混乱を統一監督する機関がないうえ、実際の荷役作業は中国人労働者が行っており、日露戦争中の占領行政からの移行期に際していたとはいえ、経営形態の整備と埠頭利用効率の向上は重大な課題となっていたのである。

相生由太郎は、田中清次郎満鉄理事港務課長の「大連港は今や各荷主、運送

店の分割経営に委ねあり。之を如何に経営するか理想的にして、且つ実行可能なりや」の調査テーマに答えるため、大連港に連絡する満州内陸部の背後地調査も自らの耳目で行い、さらに三井系の泰正公司を買収し、私財で門司から日本人の有力仲仕を呼び寄せ、自ら「仲仕組」を経営し、作業方法、賃金などを調べ、「仲仕組」の各首脳と交誼を結び、統一経営のための方策を研究説明した。この過程で、関係者から業務を奪われるのではないかとの恐れから、相生には脅迫威嚇が相次いだといわれる。これらの実践を経て、提出した報告は、埠頭管理の統一と港湾荷役の直営化であった。

満鉄が大連港を引継いだ当初、大棧橋事務所を置き、坂口新甫を所長に所員は10名、この人員で、①繫船料（船舶総トン数に対し1トン5銭）②通過料（乗客1名につき手荷とも5銭）、③棧橋使用料（貨物1トンにつき10銭）の徴収業務に当たっており、貨物の中心は軍貨で陸軍運輸部の管轄、その他は運送店扱いで、港湾荷役はこれらの下で行われていた。「埠頭百年の繁栄は直営統一より外に途はない」とする相生に対し、満鉄総裁後藤新平は相生案を直截し「今後埠頭の事は大小を挙げて君に委す。一層努力して国家に尽せよ」と相生を大連港埠頭事務所長に招ずることとした。1907年10月1日組織変更をともなう新管理運営体制は発足した。直営化への協議期間は約3カ月、この間に既存の「仲仕組」は既に購入している荷役道具は購入原価での買取り、入社を希望する日本人は組頭、人夫、運送店主、事務員の別なく、すべて満鉄直庸との条件で、社員化を図った。満鉄は年内に社宅を新築して提供し、住居環境は一新した。埠頭事務所は50余名の職員を擁することになった。しかし埠頭事務所には船舶の離着岸の権限がなく、関東都督府に属す海務課が独立していて、作業に齟齬を生じていたため、1909（明治42）年11月に所長と海務課長は併任となり、これを機に相生は満鉄を退社した。時の総裁中村是公は、相生の埠頭経営の実績を評価し、労働力供給の一手引受けを依頼した。

相生には、かねてより政界雄飛の志があり、満蒙の玄関口としての大連で事業を行う用意はあったが、直ちに福昌公司を設立し、中村の要請にこたえつつ、大連財界において多面的な活躍をした。1916（大正5）年から1925（同14）年まで大連商工会議所会頭を務めている。

相生の福昌公司は労働力供給の業務部門に華工部を置き、中国人労働者の収容施設として、「碧山荘」を経営した。「碧山荘」の建設は1911（明治44）年であるが、規模は総面積が38,377坪の敷地内に、煉瓦造平屋、2階建を含め95棟、延べ6,240坪の宿舍、これに加えて事務所、売店、療養所、倶楽部、道場、図書館、山東人の風習を尊重し、信仰する天后宮社などの設置も図り、中国人

蔑視の強い時代に、貧しい衣食住の中国人労働者社会の中において「疲弊の山東から来た者にとっては一つの楽園」とみられるような生活環境を提供した。相生の理念の中に、「日本中国の温き繋がり」と「労資の間に間隙なき連繋をつける」があり、自らも恩典を経験した育英事業にも熱心であったところから、「国際的な家族主義者、労資協調主義者」と呼べる人物であったのであろう。

碧山荘で収容した中国人労働者は、家族持ちをも含め、12月から翌年の5月までの繁忙期には16,000余名、閑散期は8,000～9,500名、閑散期の労働力の利用は、大連港を離れ、営口港や撫順炭鉱などへ転用した。これが福昌公司の他部門の兼営事業が必要だった理由である。この福昌公司華工部の労働力供給業務並びに碧山荘経営は1926（大正15）年11月に相生が病に倒れた際、満鉄では180万円で引取り、180万円出資の満鉄直系の子会社福昌華工㈱に変わった。

重役会議記録をみると、福昌公司是「荷役請負業」という認識で、単なる労務提供とはみていない点が注目される。1925（大正14）年7月3日付の「青島、天津、上海、営口、大連埠頭労働事情比較」によれば、満鉄直属820名（傭員577名、常役夫243名）6.4%（すべて中国人で女子なし）に対し、福昌公司所属華工11,963名93.6%（同上）となっており、華工は船舶関係揚積み作業に従事する者「海上華工」3,701名、沿岸関係作業と貨車積卸し作業に従事する者「陸上華工」4,323名、船内・沿岸を問わず石炭積卸し専門に従事する者「石炭華工」3,221名、会社常傭ではあるが会社常役夫と福昌公司荷役華工との中間にあって半肉体半知的労働に従事する者「常傭華工」524名、常傭華工が不足する時、当日限り雇入れる者「臨時華工」104名、埠頭構内野積貨物の監視、防火の目的で大正13年より採用した者「警戒団華工」90名がその内訳である。大正14年5月1カ月の実績でみると、就労延人員陸上華工142,024人（在籍に対し32.9日分相当、以下同様）、海上華工114,731人（31日）、石炭華工99,534人（31日）、常傭華工16,248人（31日）、臨時華工3,222人（31日）と連日の出勤、とくに陸上華工は所属員以上の動員を図るほど多忙であったとみられる。

満鉄所属傭員常役夫の職種は16種あがっているが、多い順に水夫、庫手、連結方現業助手、雑務方、線路方、火夫、見廻方など港内船や臨港鉄道、倉庫管理などの業務に従事していることがわかる。労働時間は、傭員、常役夫、常傭華工は原則10時間、荷役華工もこれに準じ、警戒団華工は12時間である。年間公休は埠頭全体の作業が止まる祝祭日4日、他に月2日間となっているが、常傭華工、臨時華工、荷役華工には公休制はない。賃金は傭員、常役夫、福昌公司所属常傭華工、警戒団、臨時作業華工は日給月給制、荷役華工は出来高払制

である。賃金支払方法は、傭員、常役夫は本人直接払、その他は福昌公司に一括払し、苦力頭を経て華工に渡る。日本人と中国人との賃金格差は3倍以上であったとみ立てている。

労働組織をみると、満鉄所属傭員、常役夫は社員服務規定により日本人社員の命令を受け、福昌公司所属の常傭華工、臨時華工は、常役夫に準じ、埠頭事務所庶務課が配属先を指示する。警戒団華工は満鉄監視係員の指揮に従う。作業華工のオーダーは、現場詰所より作業があるごとに福昌公司に作業の性質、貨物の種類に応じ、供給人員を連絡する。

作業華工は30～40人が1ギャングを構成し、これを1幫（^{ほう}仲間、組合の意）とよび、幫に華工頭（苦力頭）がついて、配下華工を鞭撻する。幫の華工は常に動作を共にし、幫は満鉄社員の指揮に従う。同じ作業に複数の幫が従事する際には、福昌公司是中国人の「番頭」を送り、満鉄社員と華工頭の間の意志疎通、便宜を図る。華工頭は167名おり、福昌会社が華工頭を統制している。

埠頭構内作業華工取締規則を1924（大正13年）3月に制定し、埠頭内入門許可証の携帯義務、マッチ所持の禁止など防災対策を厳重にしている。傭員、常役夫は小学校卒業者で仲間内では知識層に属しており、作業華工の出身地とは異なる。福昌公司所属華工は山東省89%、直隸省8%、奉天省その他3%に比べ、傭員、常役夫は山東省43%、直隸省11%、奉天省その他46%となっており、「山東省、直隸省出身の労働者は大部未教育にして、性質温順、身体強大、賃金低廉、熟練労働者と言ひ得ないが、智力を特に要せざる肉体的労働に従事せしむるものとしては、実に理想的とも言ふべく」と評されている。昭和11年頃の統計では、碧山荘居住の中国人港湾労働者は、21～30才59%、31～40才33%、41～55才8%、山東省出身89%、直隸省7%、関東州4%とあるので、ほぼ30年間、出身地の構成に大きな変化がなかったとみられる。「華工ノ吸収及び統制方法宜シキヲ得開業以来好成绩ヲ持続シツツアリ」と1937（昭和12）年には伝えられている。

埠頭運営の一元化の意義は、他の埠頭と比較してみると、より明瞭となる。青島港ではバラ貨物（石炭、塩等）は港政局直営、しかし共同作業所が下請、日本中国船の雑貨荷役は共同作業所、日本以外の外国船の雑貨荷役はアダムス商会に特許している。天津は船社ごと厩房（原義は会計所）に請負わせ、所属の苦力頭に苦力の供給を行わせる。労働者の中核は苦力頭に日雇い形式で従属する。技能工は苦力頭内の階層で中苦力頭に当たる。上海港では、船社・棧橋会社は碼頭組頭（把頭）に荷役を請負わせ、組頭は苦力頭に苦力の供給をさせる。苦力は同郷者でまともな幫をつくる。常傭はいない。営口港では、歴史

ある苦力頭の連合体である労働組と福昌公司請負とに2分され、労働組は8名の苦力頭による8幫で形成され、守備範囲を相互に守り、天津苦力を主に使用している。福昌公司是牛家屯貯炭場作業に従事し、大連の石炭華工と同じであり、幫を構成し、山東出身者が中心である。労働組織としての幫はすべてに共通ではあるが、幫構成が同郷出身で固めているか常傭いとなっているかに相違が大きくある。その上に賬房、把頭がある。賬房の機能は荷役に留まらず貨物の積卸し、保管、受渡し業務一切を引受けている。青島ではやや協同化が進んでいるようにみえるが、共同作業所（1,300名）、アダムス商会（300名苦力頭9名）は荷役作業を寡占しているものと考えられる。共同作業所組織は20名の苦力頭の連合組織に他ならないように思われるが、史料では明確ではない。

労働力の基本組織に幫があり、この幫の利用の相違が、各港の作業組織の差を生んでいるものと思われる。大連港は労働者数でも、他港のほぼ10倍の規模であり、167の幫構成員を同一宿泊収容施設に居住させ、「満州における華工の宿舍としては最優なるもの」でこれを支えたのである。他港の幫は苦力頭と苦力の間は、主従関係のごとき身分関係がつきまっていた。また逆に「風成者」として日々の雇入れだけに終わる場合もあったが、大連港では、1925（大正14）年6月4日満鉄重役会議が決めた「支那従業員罷業予防に関する件」によるように①1カ所に同郷者を多数集合せしめない、②なるべく妻帯者を採用する、③なるべく土着民を多く採用する、④他の社外中国労働者との待遇を比較研究し低く抑えない、⑤接遇は丁寧になど、社員に対する処遇に気を使っている。福昌会社の社主相生由太郎の思想とも相通じ、大連港の港湾労働者は、比較的安定した地位を占めたものと思われる。

Ⅳ 日本のポート・オーソリティとしての満鉄

満鉄の歴史は1906年の会社設立命令（勅令）より1945年に至る39年で終わった。この間の流れを瞥見してきたが、その行程に現れた特徴をとりあげ、日本のポート・オーソリティの像を描いておきたい。

満鉄は第1に租借地に咲いた仇花である。経営の土台が自国ではなく、他国で育てられ植民地経営の全部または一部を担ったので、中国の民族的利益を抑え、逆に損ねたのは当然である。収益は中国に還元されることなく、日本が吸いあげた。

第2に勅令に基づく特殊法人、国策会社という国家目的と国家支援に支えられていた。このため満鉄は政府に従属し、国家活動に協力し、企業経営に政策的、軍事的配慮が必要であった。

第3に植民地統治と経済活動の矛盾を極力抑える配慮が払われ、満鉄の事業運営と監督に当たって法制上の調整が行われた。埠頭運営上の埠頭事務所長（満鉄業務）と海務課長（関東州官職）の兼任のごときものである。

第4に満鉄の事業経営基盤は鉄道であり、埠頭経営と結びつくのは、海陸連絡のうえから必然であった。大連港を中継点とし、あるいは南満州鉄道網を使って朝鮮經由日本へ、シベリア經由ヨーロッパへ、上海港等經由中国中・南部へと連絡運輸事業が展開された。

第5に港湾計画、施工に独自組織と能力を備えていた。沙河口重機工場では、埠頭荷役機械の自給もでき、石炭・電力などのエネルギーも自給した。

第6に港湾等の事業部門の基礎的労働力は中国人労働者に依存しており、中国の自立の動きと結びついており、事業基盤は不安定であった。

第7に満州国が設立され、日本の対中国植民地政策が新たな段階を迎えると、植民地経営主体が二元化し、いわゆる新京派、大連派の対立が現れ、満鉄の組織や存在形態が問題視されることになったが、抜本的改革をしないまま崩壊した。日本資本主義の発展過程では、満州経営は資本蓄積の未熟な段階において着手し、満鉄に地域独占を許し、鉄道、鉱山、港湾、工業、商業、農林、エネルギー、金融保険、ホテル、運輸通信、建設等のほとんど全産業分野で事業を展開し、最後には鉄道、港湾は直営、その他は79の関係会社（昭和12年現在）によって営まれている。満鉄の資本は日本国内で調達された株式、社債と初期は外債により賄われた。事業部門ごとに、国内独占企業群から人材が集められ、港湾関係では三井物産、炭鉱では三菱鉱業からというように管理と技術の専門家が加わっている。

港湾部門は独立採算ではないが、部門だけでも採算はとれ、輸出入の連繫先にあたる諸港に社営の埠頭を開設し、運用した点も、特色である。海上運送にも加わり、大連汽船をして日本・中国中・南部の貨物、旅客の輸送に当らせ、航空事業にも参加しており、満鉄自身がコンツェルンであったのである。

参考文献

- 岩間徹『露国極東政策とウイッテ』（博文館、1941年）。
原覚天『満鉄調査部とアジア』（世界書院、1986年）。
野々村一雄『回想満鉄調査部』（勁草書房、1986年）。
栄孟源『現代中国史』（中国研究所訳、大月書店、1955年）。
鶴見祐輔『後藤新平』第3巻（後藤新平伯伝記編纂会、1937年）。
井上勇一『東アジア鉄道国際関係史』（慶応通信、1989年）。
Whitney Griswold *The Far Eastern Policy of the United States 1939*（柴田賢一訳「米国極東政策史」ダイヤモンド社、1941年）。

C. F. Remer *Foreign Investment in China 1933* (東亜経済調査局訳『列国の対支投資』慶応書房, 1939年)。

満史会編『満州開発四十年史』上巻(満州開発四十年史刊行会, 1964年)。

満史会編『満州開発四十年史』補巻(満州開発四十年史刊行会, 1965年)。

『満鉄事業概況』(南満州鉄道㈱, 1922年)。

『南満州鉄道株式会社三十年略史』(1937年)。

小島精一『満鉄コンツェルン読本』(春秋社, 1937年)。

満鉄会編『満鉄最後の総裁山崎元幹』(満鉄会, 1973年)。

『現代史資料31満鉄1』(みすず書房, 1966年)。

『現代史資料32満鉄2』(みすず書房, 1966年)。

『現代史資料33満鉄3』(みすず書房, 1967年)。

原田勝正『満鉄』(岩波書店, 1981年)。

篠崎嘉郎『満州と相生由太郎』(福昌公司互敬会, 1932年)。

関東庁「昭和6年関東庁要覧」(関東庁, 1941年)。

日本港運協会「日本港湾運送事業史」(昭和42年)。

梅野実「大連港に於ける苦力及荷役作業」(『港湾』第3巻第1号・第3号 大正14年1月～5月)。

梅野実「大連港の作業及び使命」(『港湾』第3巻第6号 大正14年9月)。