

大東港の計画と建設 (1937～1945年)

—— 満州における未完の大規模開発プロジェクト ——

正会員 神奈川県都市部都市政策課 越沢 明

Planning of Daitoko (Ta-tung-kang, present Dandong City and Donggou County), 1937-1945:
An Unfinished Large-scale Development Project of New Coastal Industrial City in Manchuria

by Akira KOSHIZAWA

概要

「満州国」が中央政府直轄で都市建設を実行したのは、新京と大東港の2都市である。前者は新首都の建設であり、後者は大規模な臨海工業都市の建設であった。

大東港は朝鮮との国境を流れる鴨緑江の河口一帯に計画された。大東港の計画は、満州国唯一の不凍港をこの地に建設し、地下資源と水力発電を活かして、人口100万人の臨海工業都市を新規に建設しようとするものであった。

この計画は岸信介、直木倫太郎らの支持によって進められ、現地機関では近藤謙三郎、黒田重治、米田正文らが事業を推進した。

大東港に見られる港湾と工業地帯のセット開発、高速道路の建設、土地経営による事業費償還などの方式は、戦後日本の大規模開発プロジェクトの方式を先取りしていたと言えるものである。

[満州、大東港、臨海工業都市]

1. はじめに

日本が中国の東北地区(満州)の全土を支配していた満州国時代に満州と朝鮮の国境となっている鴨緑江の河口付近で大規模な臨海工業都市の建設が計画された。この新港・新都市は「大東港」と命名された。満州国において中央政府が特別会計を設置して、直轄で都市建設を実行したのは、新京(満州国都)と大東港の2都市のみである。前者は新首都の建設であるのに対して、後者は築港を伴う大規模な工業開発を目的としていた。

大東港は戦後日本国内で展開された大規模工業開発プロジェクトの先駆けとも言えるものであり、その意味で近代日本の土木史・都市計画史にとって少なからぬ意義を持っていると思われる。本研究は従来、その歴史的事実さえ充分に知られていなかった大東港の計画と建設について、その経緯と特徴を取りまとめたものである。(1)

2 大東港建設の沿革

(1) 東遼道と安東

朝鮮との国境に近い満州東南部は東遼道と呼ばれた。この安東(現在は丹東と改称されている)を中心とする一帯は元来、遼外の地と称して清朝政府も治外の地として顧みない地域であったが、同治年間(1860年代)に山東地方の大飢饉のため、農漁民が移住して集落が形成され、1875年には安東県が設置された。

日露戦争の際、安東は日本軍の補給基地となったため、成長し、1911年に鴨緑江鉄橋が竣工して満州と朝鮮は鉄道で結ばれた。1913年には鴨緑江採木公司(大倉系)が設立された。以後、安東は鴨緑江流域の木材の集散地として発展した [図1]。

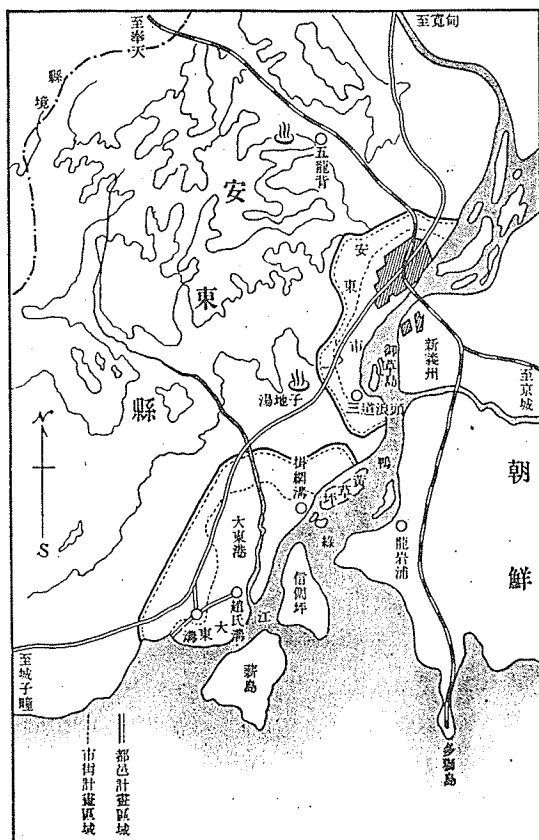
満州国初期、安東は奉天、錦州、鞍山、本溪湖とともに南満の工業地帯として予定されていた。しかし他の都市が発展していったのに対して安東のみは発展から取り残されていた。

安東の最初の都邑計画は1934年夏に水害に襲われ、鎮安橋が流出し、満鉄付属地水源池堰堤が崩壊した直後、旧中国人街に接続した東坎子に重点を置いたプランが黒田重治(安東省民政庁土木科長、北大土木1928年卒)によって立案された。

都邑計画法の公布により、1937年1月、都邑計画法の施行39都邑のひとつとして安東が指定され、同年、事業費30万円の起債で安東県公署によって事業が着手された。1937年12月の安東市制の施行により、プランも市域に順応するよう変更し、下流の三道浪頭の工業地帯造成を含む計画を立案した。（1938年11月の、中央関係機関の協議会で決定。図3参照）。しかし、1937年の間は安東では、地元の官民の熱意にもかかわらず、工場誘置が1つも実現しなかった。その大きな原因は安東の港湾機能の低下にあったのである。

図1 鴨緑江口付近略図 【文献8】〔筆者所蔵〕

鴨緑江口附近略図



（注）都邑計画区域は1939年当時のもの。安東の鉄橋と三道浪頭の間は8.6 km、安東の鉄橋と趙氏溝との間は2.7.0 kmの直線距離がある。

（2）安東港と多獅島港

満州はその面積と海岸線延長に比較して、港湾整備は遅れていた（2）。南満三港のうち大連港は外洋に面し、満鉄が長年、整備してきた。これに対して安東港（鴨緑江の河口の48km上流）、営口港（遼河の河口より30km上流）は港湾設備も劣り、冬季は結氷のため使用不可能になる外、土砂の堆積のため水深が浅くなり、港湾機能が低下していた〔図2〕。

安東港では長年の上流での木材伐採で、流出土砂が堆積し、鉄橋より12km下流の三道浪頭まで1500トン級の船舶がようやく通航できる程度になっていた。

一方、対岸の多獅島は水深の点で有利であり、1928年より朝鮮総督府の手で築港が開始され、朝鮮ばかりでなく東辺道をも港湾背後地として計画していた。1929年に設立された昭和製鋼所もその工場位置を鞍山、大連ではなく、朝鮮側の新義州に置くことを決定した（満州事変後は鞍山に変更された）。

満州国成立後、満州と朝鮮の国境にある鴨緑江の管理と開発は共同で行なうことになり、1935年3月、両当局の間に水路協定が成立した。鴨緑江の水力発電計画については両者の合同調査の結果、安東の80km上流に水豊ダム（出力70万kw）を建設することになり、1937年9月に着手されている。

（3）大東港と臨海工業地帯の計画

東辺道の資源開発と鴨緑江の電源開発が具体化するにしたがって、満州国当局は自国内での港湾整備の必要性を感じた。多獅島港については満州国側としては国境通関の手續と輸送の点で不便があるため、安東側での築港を希望した。しかし1937年7月の民政部土木局と安東省の共同調査では適地を発見できなかった。

1938年2月、安東省と安東市の当局者（黒田重治ら）は安東都邑計画の変更説明のために新京に行ったが、満州軽金属の進出計画が関係があるため、産業部にも赴いた。その際、岸信介（産業部次長）は「もつと広い地域を考え而も工場地帯には是非船をつける事を考究して貰い度い」と要望した。この要望に基づいて、地元当局は安東の下流地域を再調査し、鴨緑江河口の近くで、趙氏溝という小河川が合流している地点が水深7mで、堆積がないことを発見した。この一帯は一面の平原であり、工業地帯の造成も可能であった〔図1〕。

[文献 18]

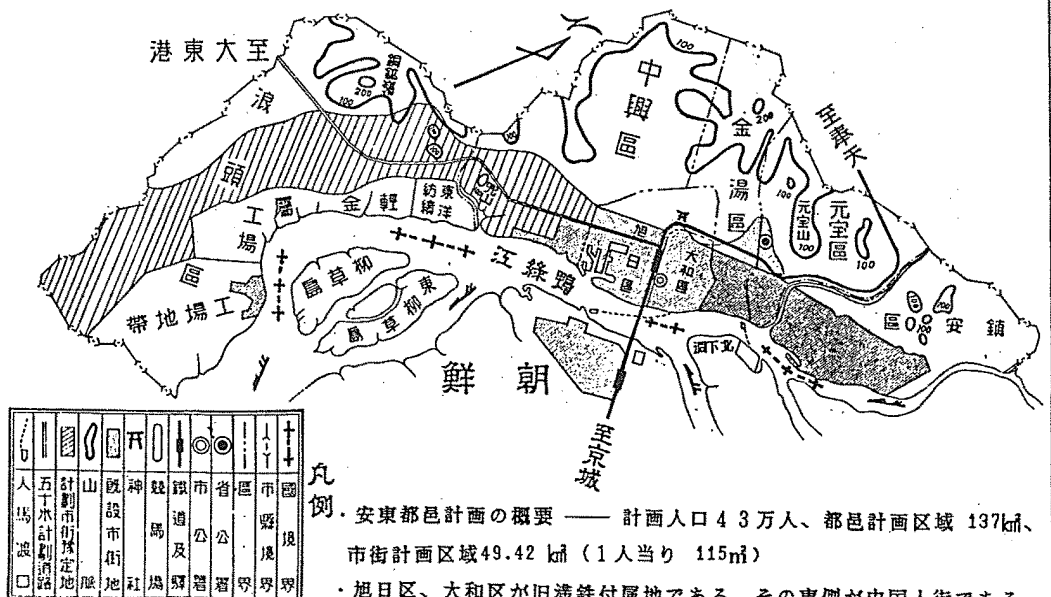
- 註



されるため、趙氏構一帯は常に平穩である。

図3 安東都邑計画区域図 [文献11]

縮尺拾萬分之壹 安東市近傍並計劃圖



翌3月、地元当局がまとめた築港計画案に対して産業部首脳(岸信介次長、椎名悦三郎鉱工司長)は賛同し、交通部も技術的に可能との判断を下した。4月には岸次長一行、5月には交通部の直木倫太郎技監、原口忠次郎技正(戦後、神戸市長)が現地視察した。

その後、計画の具体案の取りまとめを経て、1938年8月18日、中央政府関係者を網羅した会議が総務庁で開かれ、築港事業の断行が決定された。

同年9月と12月に関東軍、満州国、朝鮮総督府、満鉄の四者首脳会議が開かれ、新港の建設に利害を持つ朝鮮総督府は築港計画に協調的な態度を採ることが確認された。

ここで問題として残されたことは、趙氏溝一帯が不凍であることの証明であった。そこで翌年1939年2月大連港さえ結氷した例年でない厳冬の中で、交通部、安東省、満鉄の共同調査が実施され、趙氏溝一帯の不凍が確認された。この調査に加わった直木倫太郎(明治・大正期に東京と大阪の築港を推進した経験を有する)の築港支持の所信は、建設の具体化に有利に作用した。

こうして満州国唯一の不凍港の建設計画の具体化は進んだ(大連港は関東州内にあり、満州国内ではない)1939年2月16日、総務庁の企画委員会幹事会で大東港建設機構整備要綱が取りまとめられ、4月20日の関係機関合同協議会で最終決定した。この要綱は計画実施の基本方針を定めたもので、大東港建設事業の範囲、満州国と満鉄の事業分担、経費負担、現地機関の機構と予算についての方針をその内容としている。

新港の名称は当初は鴨緑江河口港、新安東港、趙氏溝港などと呼ばれていたが、1939年2月16日の企画委員会で「大東港」と命名された。

大東港の「大東」の二字は、大東港建設区域の西南端にある古い港町・大東溝(3)に因んだものであった。

(4) 大東港建設局の設置

大東港の築港と臨海工業地帯造成を所管する現地機関として交通部の外局である大東港建設局が設置された(1939年6月1日官制公布)(4)。

局長は安東省次長の兼任とし、その下に副局長を置き、局の全体業務を指導した(局長は第3代より専任となり、副局長は廃止された)。また第一処長は安東

図4 趙氏溝計画図の一部(当初)

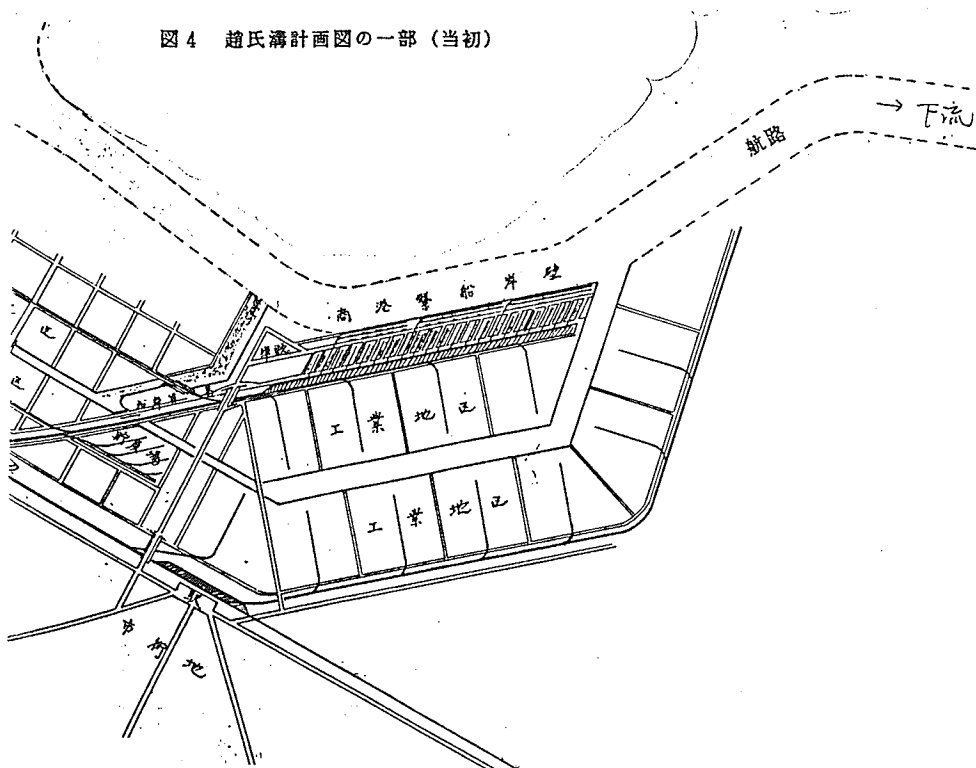
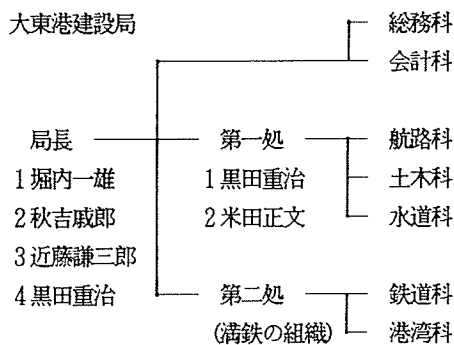


図5 大東港建設局の機構



省土木庁長が兼任した。築港を担当する第二処は、清鉄側の機関とした。大東港建設局は実態としては満州国、安東省、清鉄の三者からなる二重人格という特殊な組織となっており、これは事業が三者の共同事業であることを反映していたのである〔図5〕。

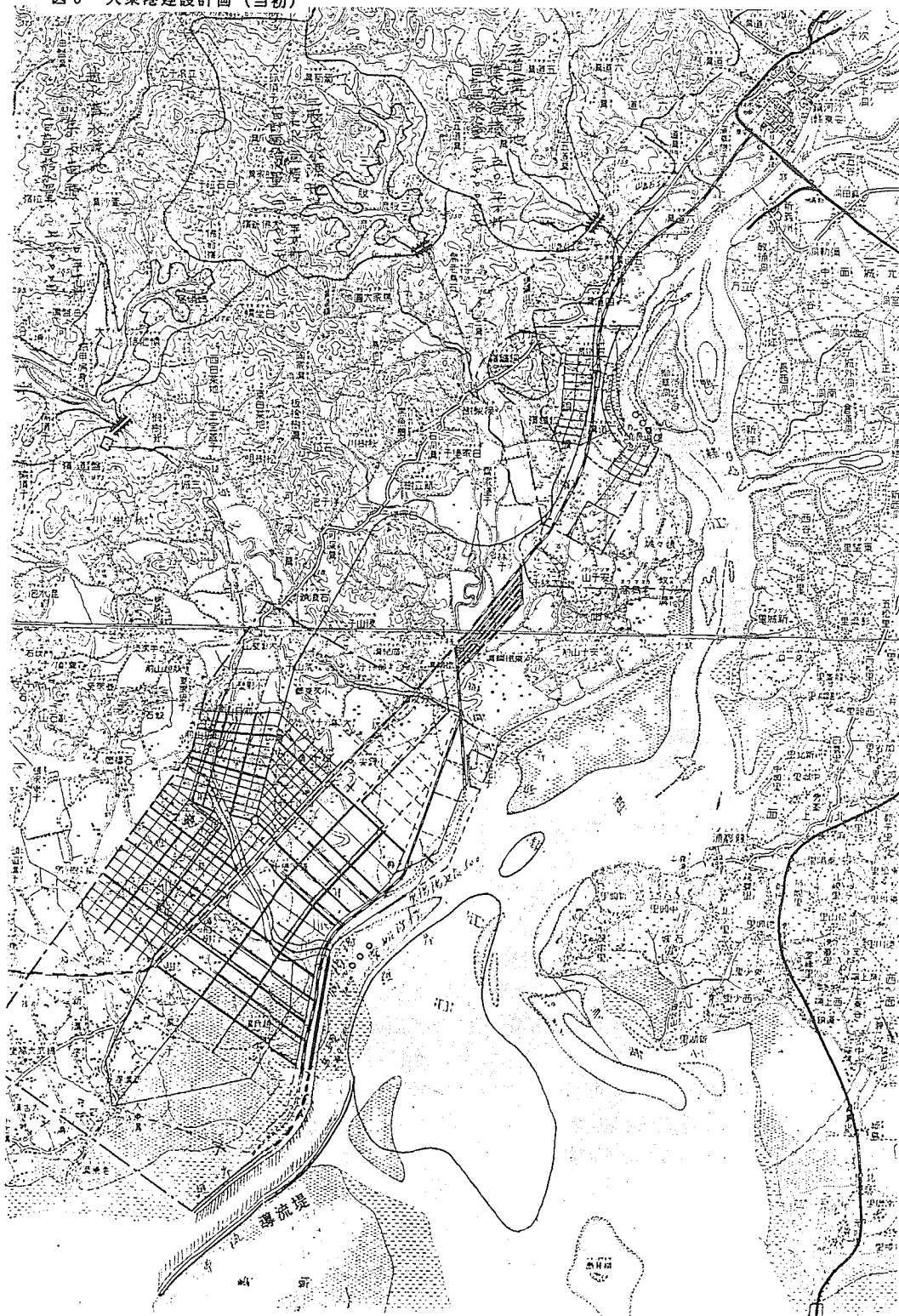
局の開設に先立ち、1939年3月30日、副局長近藤謙三郎、総務科長吉田門七の両名が大東港開設籌備員として発令された。交通部当局と籌備員は大東港建設整

備要綱にもとづいて、大東港建設事業説明書、同官制、分科規程、予算書の作成を進め、水曜会（各部次長会議——満州国の事実上の意志決定会議）を経て、國務院会議、參議院會議でそれぞれ可決された。この結果、局の官制と康德6年度（1939年度）追加予算の公布となり、局の開設と同時に事業が着工されたのである。

大東港建設事業の当初からの責任者は、副局長を経て専任の局長となった近藤謙三郎（東大土木1921年卒）である。戦前も戦後も、日本政府の都市計画課長は事務官僚のポストとなっている。これに対して満州国では民政部土木司都邑科長には都市計画東京地方委員会技師であった近藤が就任した。近藤は都邑計画法の制定、都邑計画標準の策定を進め、各都市の計画立案を指導し、満州国の都市計画行政の基礎をつくった人物である。満州国後半の最大の都市建設事業であった大東港建設事業は再び、近藤が指導することになったのである。

副局長に河川屋・道路屋ではなく都市計画屋である近藤が就任したことは、大東港建設事業の最終目的が築港そのものではなく、都市建設（臨海工業地帯の造成）であったことを物語っている(5)。

図6 大東港建設計画(当初)

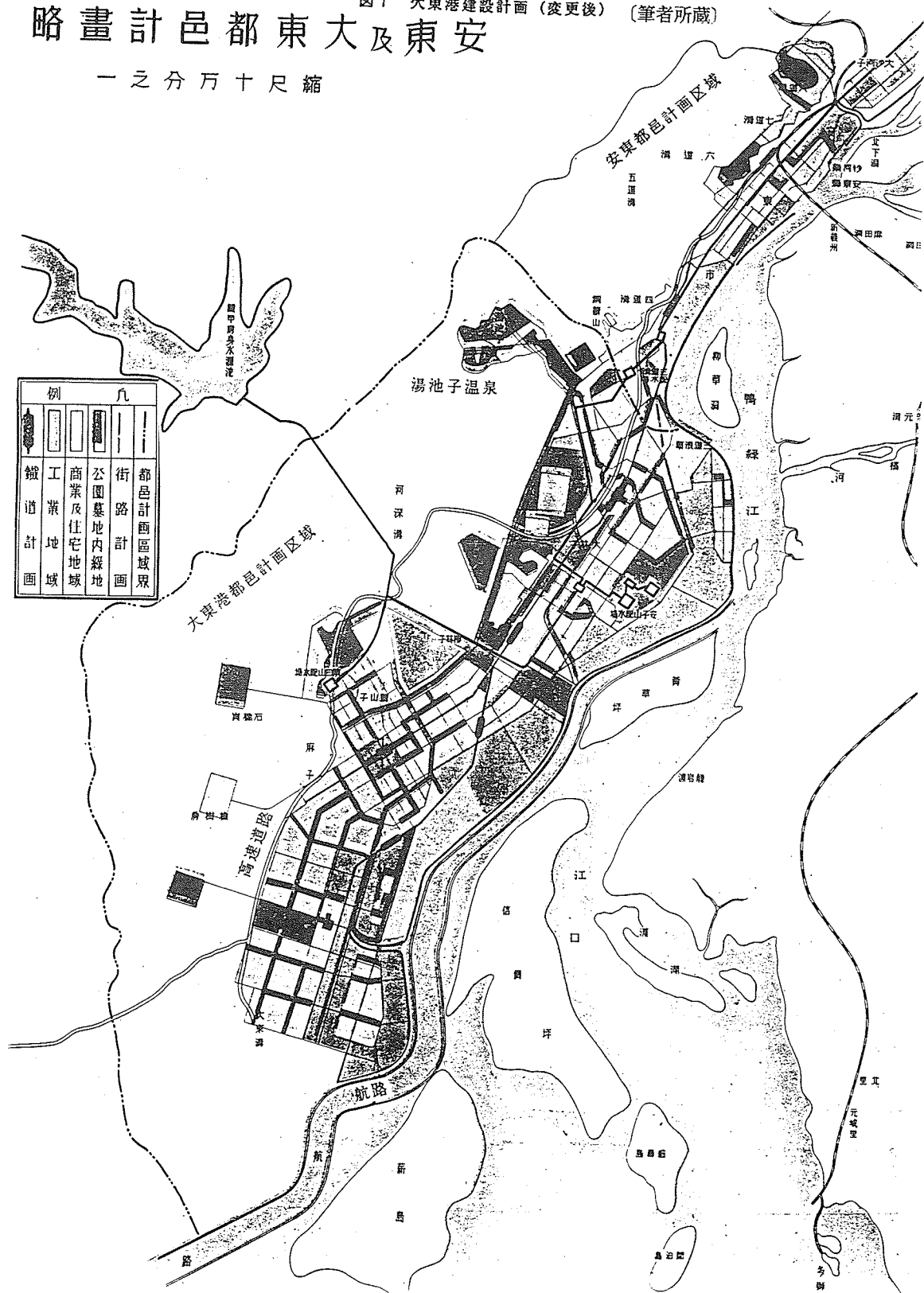


(注) 航路は西水道に建設される。幅員 100m、水深 7.8mの航路を確保するように浚渫し、航路の埋没防止のため航路両側に各15km、その間隔 300mの導流堤を築造する計画であった。

略畫計邑都東大及東安

圖7 大東港建設計画（變更後）（筆者所蔵）

一之分万十尺縮



3 大東港建設計画の概要

(1) 当初の建設計画

大東港建設事業は1939～46年度の8カ年計画で、その内容は次のようなものであった。

- ①都邑計画 —— 計画人口40万人、市街計画面積50km²の臨海工業地区を重点とする市街地の造成
- ②水道 —— 1日給水能力20万トンの工業用水の設備
- ③航路 —— 4000トン級船舶の出入可能となる航路建設（浚渫と導流堤の築造）
- ④埠頭 —— 年額200万トン（商港100万トン、工業港100万トン）の取扱能力を有する築港設備
- ⑤鉄道 —— 安東、大東港間35kmの連絡鉄道および構内引込線の敷設

このうち①、②は国債で、③は国費で満州国が事業をし、④、⑤は満鉄の事業費で事業を行なうとなった。（総事業費1億1460万円）。起債の償還は土地経営と水道収入に依ることになっていた。

(2) 計画の拡大変更

このような大規模な事業が着手されて間もなく、満州重工業開発（満業）の鮎川義介総裁はこの事業に関心を示し、傘下の各工場の進出を決定したため、用地が不足する事態となった。

1939年11月末で進出希望工場面積は44件、5288haとなり、売却予定地民用地3050haはおろか、市街計画総面積5000haをも超過してしまった。

そこで航路、築港、鉄道は当初計画のままとするも、都邑計画と水道事業は拡大変更することになり、1940年1月、建設区域の変更を公布した。この結果、市街

計画面積は3倍、事業費は2倍に拡大された。将来人口は40万人から100万人に変更し、8カ年事業で33万人を収容しうる都市施設を建設することとした。大東都邑計画区域は安東都邑計画区域と接続することになり、こうして安東から大東港に至る人口200万人の巨大な帯状都市が計画されたのである〔表1、図7〕。

(3) 都邑計画の特徴

大東港都邑計画区域は趙氏溝を中心に東北に21km、西方に20km、西南に10kmの細長い帯状を成している。江岸を除く三方の周囲は幅員2km以上の緑地区（市街化調整区域に相当するグリーンベルト）が設定され、その中央部分145km²が市街計画区域となっている。市街地には三つの都心があり、安東を加えてこれら4つのブロックの間に公園緑地が挿入されている。

市街計画区域の外周境界には安東・大東港間（将来は大連まで伸ばす）の高速自動車専用道路（設計速度毎時120km、車道幅員25m、その各両側に幅75mの緑地帯を設ける）を計画している。幹線街路のうち市街計画区域内の中軸となる第4号幹線（幅員60m）も両側に各50mの樹林地帯を造成し、沿道の商店街立地を阻止するとともに、工業地帯と住宅地との分離を意図していた。幅員40m以上の街路にはすべて植樹帯を併走させ、工業都市としての保健衛生とタウンスケープを図ることとしていた。

また三道浪頭より西5kmにある湯池子温泉を面積150haのリゾートタウンとして開発することとした。これは市民の林養と大東港の視察団の接待を目的としていた（近藤謙三郎のアイデアによる）。

表1 大東港建設計画の変更内容

	当初（1939年）	変更（1940年）	変更（1942年）
計画人口	40万人	100万人 （安東50万人、大東港以南50万人） を合わせた大安東で200万人	
都邑計画区域	215 km ²	323 km ²	375 km ²
市街計画区域	50 km ²	125 km ²	145.6 km ²
民用地	30.5 km ²	62.6 km ²	65.5 km ²
緑地区	不明	180.7 km ²	163.6 km ²
工業用水	1日20万トン	1日30万トン	
事業費	114,600千円	235,000千円	

（出所） 文献3.6.12より作成。

表2 大東港都邑計画用地別面積（1942年6月現在）

区 域 用 地	市 街 計 画 区 域		都 邑 計 画 区 域 内	
	面積（千㎡）	%	面積（千㎡）	%
街路及広場	2 1 4 5 2.9	1 4.7	2 1 9 1 0.0	4.9
公園緑地及運動場	3 5 2 5 9.6	2 4.2	5 0 6 0 6.6	1 3.5
墓 地	1 1 4 9.0	0.8	4 1 0 7.0	1.1
鉄 道	0	0.0	0	0.0
埠 頭	0	0.0	0	0.0
水 面	3 7 0 1.0	2.5	1 8 1 5 1.0	4.8
其他公共並公用地	4 5 8 4.0	3.1	3 6 7 8 2.5	9.8
民用地	6 5 5 0 1.9	4 4.9	6 5 5 0 1.9	1 7.5
緑地区	—	—	1 6 3 6 4 3.7	4 3.6
計	1 4 5 5 9 5.4	1 0 0.0	3 7 5 0 0 0.0	1 0 0.0

（出所） 文献6より作成。

4 事業の進捗状況

（1）用地の買収

都邑計画事業区域内の民有地については、都邑計画法第12条の規定（都邑計画区域決定当時の時価で買収できる）により買収することとなった。当地区では1938年より地籍整理事業が実施され、所有者と実面積が確定していたため、1939年12月に土地評価額を決定し買収に着手した。

しかし買収予定面積 176千㎡のうち、1941年度末までに48.4千㎡しか買収できなかったため、1942～43年度に特殊な方法（6）で一括買収を実施し、残余面積の買収をほぼ完了した。

（2）民用地の分譲

市街計画区域のうち公共施設用地を除いた民用地65

50ha（人口 100万人、1人当り65.5㎡と計画）については、買収価格に都市施設費を加算して売価とし、一般に分譲する方針であった。

1943年4月末における民用地の分譲申込は8199haであり、予定面積6550haをすでに25%超過していた。

このように分譲申込みが順調であった理由として大東港の持つ、次のような工業立地上の利点①豊富な地下資源、②水力発電による低廉な電力、③地価が安い土地、④直接、製品を船で輸出できる不凍港、⑤清州で最も温暖な気候と豊富な労働力——が働いたものと思われる。

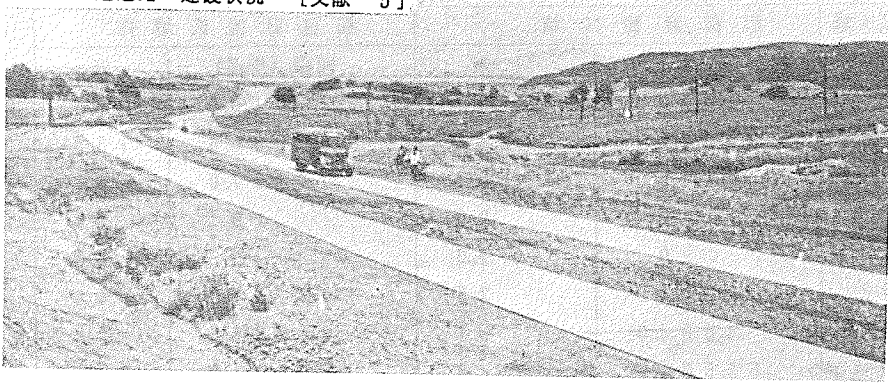
表3 民用地の分譲申込状況（1942年6月末） [単位：千㎡]

	都邑計画上の割当 面積	分譲申込面積	
		申込中	契約完了
工業用地	3 1 3 1 7	3 1 4 8 6	1 8 2 8 1
商業用地	6 5 2 9	2 5 0 7	6 1 9
住宅用地	2 2 8 1 6	2 0 6 4 2	5 2 5 7
混合用地	4 8 4 1	1 2 5 9	8 8 7
小 計	6 5 5 0 2	5 5 8 9 4	2 5 0 4 3
其ノ他	2 8 6 1 0	2 6 7 6 2	—
合 計	9 4 1 1 2	8 2 6 5 7	2 5 0 4 3

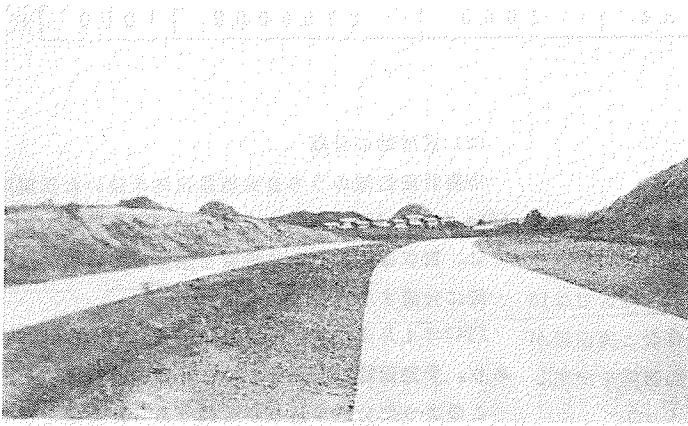
（注） 其ノ他は公共建築地帯、学校、社寺廟、病院等をいう。

（出所） 文献4より作成。

図8 高速道路の建設状況 [文献 5]



(筆者所蔵)



(佐藤昌氏所蔵)

幅員二五米の自動車専用道路は、両側へ各々七五米の緑地を保有し、時速八〇乃至一二〇キロを以て安東・大東港を結ぶ快速な道路である。

高速自動車専用道路

(3) 敗戦までの建設状況

事業は1941年度までに総事業費の15%である3000万円を執行し、戦争の影響で建設のテンポは鈍くなったが、他の都市とは異なり、大東港の建設事業は続行された。

高速自動車道路は1941年6月、幅員15mの碎石舗装で開通し、バスも運行され、引続きコンクリート舗装を着手していた。高速道路の両側には幼苗12万本を植栽済であった。このような緑化のために前陽村苗圃(70ha)を設置し、北海道から業者を呼んで幼苗の育成をした。

水豊ダムから安東への送電は1942年5月に開始された。埠頭の基礎工事1942年8月に完成し、引続き岸壁築造の本工事が着手された。一方、三道浪頭に浮桟橋が1942年9月に竣工した。鉄道については1942年4月、安東より9kmまで仮営業し、翌年4月、三道浪頭まで13kmが開通し、資材運搬に大きな役割を果たした。

1943年度までに操業もしくは建設中の主要工場は次の通りであった。

◎安東都邑計画区域内 —— 東洋人機、安東セメント、清州軽金属、清州炭素、牡丹江木材

◎大東港建設地域内(主に安東寄りの三道浪地区)

—— 清州自動車製造、清州鉱業開発、安東陶磁器製造、清州大豆化学工業

また1940年頃、フオードが進出を検討し、調査団を派遣した(100万坪の用地を希望)。この進出計画に大東港建設局は賛成であったが、関東軍の反対で実現しなかった。これは清州における日米関係の1つの秘話である。

以上のような大規模な臨海工業都市の建設事業は敗戦による清州国の解体によって、未完のまま中断したのである。高速道路、鉄道、築港、宅地造成などの事業は中断されたまま今日に至っている。

図9 鉄道工事と導水管工事 (佐藤昌氏所蔵)



注

- (1) 戦後、取りまとめられた記録としては黒田重治稿をもとにした文献1が唯一のものである(計画図等は無し)。
- (2) 南港三港以外の港としては葫蘆島港(張學良政權が1930年着工、未完成)、旅順港(軍港)、哈爾濱港(松花江の中流)があるのみである。
- (3) 当時人口7千人、日露戦争前は人口数万人と盛っていたが、その後、安東港に繁栄を奪われた。
- (4) 1939年12月の職員数は333名、1941年は約700名。
- (5) 近藤謙三郎は戦後は道路関係の外郭団体(全国道路利用者会議、日本道路協会)の事務局長、理事となり、都市計画の仕事には就いていない。近藤は戦後いち早く、首都高速道路の提案をしている。

黒田重治の後に第一処長となった米田正文は戦後建設次官、土木学会会長となった。

大東港建設事業のうち都邑計画を一貫して担当したのは赤木幹一技佐である。また公園緑地は横山光雄技佐(戦後、東大農学部教授)が担当した。

- (6) 地主との間で売買契約を締結し、地代は土地を実際に都邑計画事業で使用する時に支払い、それまでは年5%の起債とする。土地は賃貸料年3%で旧地主に耕作させる。土地代金支払い完了までの間、旧地主は差額の2%の利子と土地国有による地租免除の受益がある。

参考文献

- 1 「満州国史・各論」東京、清蒙同胞救護会、昭和46年。
- 2 満州帝国政府編「満州建国十年史」東京、原書房、昭和44年。
- 3 「大東港」第1輯、安東、大東港建設総署、康德7年(1940)。
- 4 「大東港」第2輯、安東、大東港建設局、康德9年(1942)。(筆者所蔵)
- 5 「建設年鑑」康德10年版、新京、満州帝国協和会科学技術連合部会建設部会、康德10年。
- 6 「交通部要覧」康德10年版、交通部大臣官房資料科、康德11年。
- 7 交通部「交通部法規類纂、第6編都邑計画」新京、満州行政学会、康德8年。
- 8 「大東港と宝庫東辺道」(満州事情案内所報告75)新京、満州事情案内所、康德7年。
- 9 直木参議「大東港不凍状況視察講演」。
- 黒田重治「不凍港「大東港」が問題になるまで」大東港建設総署、康德6年。
- 10 安東商工公会調査科「安東産業経済概観」安東商工公会、康德9年。
- 11 安東市公署「躍進安東」満州事情案内所、康德6年。
- 12 横山光雄「大東港都市建設事業と緑地」「都市公論」23巻8号、1940年8月。
- 13 米田正文「大東港建設事業に就いて」「新京経済季報」1巻4号、1941年12月。
- 14 堀内一雄「大東港建設と将来性」「満州土建」32巻10号、1939年10月。
- 15 「大東港建設計画変更拡大」「満州土建」33巻8号、1940年8月。
- 16 棒葉孝平「新義州多獅島間都市計画の特色」「都市問題」29巻3号、1939年9月。

17 長谷川泰敏「満蒙グラフ」新京、満州重工業開発

謝辞

株式会社、康德7年、

ヒアリングさせていただいた横山光雄先生に謝意を

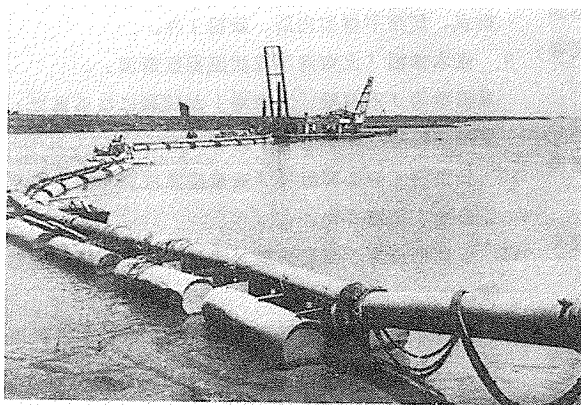
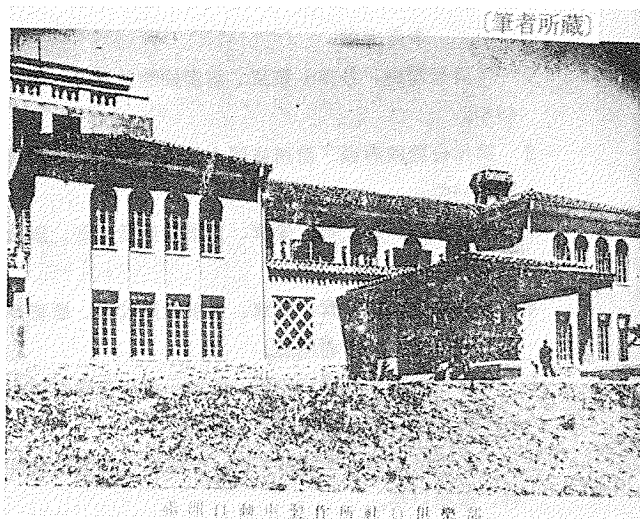
18 「満州・五箇年計画立案書類」第6編第1巻、

表します。

満鉄調査部、昭和12年。

19 越沢明「植民地満州の都市計画」アジア経済研究

所、1978年。



〔佐藤昌氏所蔵〕

種別	單價	最 高	最 低	平 均	買 取 價 (一平水)	康 德 九 年 度 土 地 出 賃 單 價
工 業 用 地	2.35	1.20	2.00	2.00		
商 業 用 地	12.00	2.60	7.00	7.00		
住 居 用 地	5.00	1.50	3.50	3.50		
混 合 用 地	7.10	1.50	4.00	4.00		

埠頭下流假壁岸工事

