

1930年代の樺太における石炭業

み き まさ ふみ
三 木 理 史

- I 課題の設定
- II 内地化と拓殖計画
- III 樺太石炭業の形成と発展
- IV 樺太における石炭液化と輸送問題
- V 植民地機能の分化と樺太——結論に代えて——

I 課題の設定

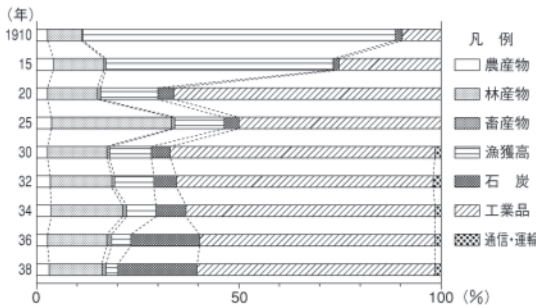
日本の植民地は、欧米諸国のそれと異なり、自国の周辺部を囲郭する防波堤の如く形成された点を特徴とした〔ピーティ 1996, 23-39〕。そして、それらの地域の間には、植民地統治に伴う内地・外地関係の成立以前から民間レベルの地域間関係の存在したところが多い。それは、沖縄と台湾を含む「琉球」や、北海道と樺太^(注1)を含む「蝦夷地」のような古くから共通の地理的枠組みに属した地域の間では、明治維新後の異国意識より地域的一体感が勝っていたように思われる。1905年の日露戦争後の樺太割譲は、日本人にとって植民地編入より樺太千島交換条約（1875年）の旧領地回復意識の方が強かったのかもしれない。

そうした地理的枠組みに加え、法・制度に関する政治史研究が樺太を早くから最も内地的な外地として位置づけたため^(注2)〔遠山・安達 1961, 102〕、樺太は植民地研究での関心が低かった。しかし、筆者は、むしろ「内地性」に着目し、領有から1920年代には政府から個々の移

住者までが、その地を植民地としてよりも北海道の延長上で認識していたことを実証してきた〔三木 1999; 2001; 2003〕。その論点を継承して1930年代以後の樺太植民地研究の展開を展望すれば、43年3月の内地編入を経て樺太は一貫して内地的外地であったとする政治史的概説が補強できそうである。

ところが、1930年代の樺太は、内地編入に向けて地方制度などで内地化を強めつつ、経済的には急速に他の外地と共通した資源供給基地化によって植民地の枠組みに収まることが多くなった。筆者は、約40年間に及ぶ樺太植民地史の後期3分の1の15年間に進行した、政策面での内地化と社会経済面での外地化という分離した指向を植民地機能の分化と表現し、その時期に樺太は最も植民地的位置づけを得ることが多くなったと考える。それは、その植民地経済的機能が1920年代までの林産物やパルプに、戦時体制^(注3)に向けての生産を支えた石炭を加えて強化されたことが要因である（図1）。樺太炭は、当初島内のパルプ工場動力用と家庭用が主たる用途であり、島外経済との関係が稀薄で、大日本帝国の経済（以下、帝国経済）界でほとんど意識されなかったが、戦時体制に向けての生産拡大によって、工業用炭としての使用に耐え、かつ時局を反映した液化にも適するという潜在的性質に注目が集まったことと関わっている。

図1 樺太における産業別生産額の推移



(出所) 溝口・梅村 (1988, 308) により作成。

本稿の課題は、まず1930年代樺太の植民地機能の分化のうち、特に植民地性強化に関わる社会経済的变化を石炭業に着目して実証することにある。

ところで、従来の植民地経済史研究が樺太に関心を向けなかった一因は、植民地性の強化の一方で、相変わらず経済的に小規模で国策との関係が稀薄という印象を払拭できなかった点にある。それは内・外地一元化の実態である大東亜共栄圏の研究にも共通し、その形成と崩壊の総体を描出した小林 (1975) は樺太にほとんど言及せず、原 (1976, 16) がわずかに1920年代以前から継続したパルプ、木材に、石炭を加えた取引関係を図示した。しかし、個別に検討を加えれば、植民地経済的機能の強化により1930年代の樺太産業は帝国経済における潜在的規模や国策との関係が、通説ほど小規模かつ稀薄であったとはいえない。本稿の第2の課題は、植民地機能の分化にもかかわらず、樺太がそれ以前からの経済や国策上での小規模感を依然として払拭できなかった原因を追究することにある。

樺太産業は、1915~16年頃を境に漁業中心から工業中心に転換し、林産物とパルプ・製紙工業依存の状況は1920年代を通じて継続した (図

1)。1930年代半ばに帝国経済全体の約18%を占めた植民地純生産額の中で、樺太の工業純生産は0.99%に過ぎず、しかもそれはパルプ・製紙工業にはほぼ限定された。平井 (1997b) は、1930年代の樺太行政が、林政改革を背景に、34年度成立の樺太拓殖計画 (以下、拓計) によって森林収入の代替財源獲得のため産業開発を模索したことを明らかにした。しかし、拓計は森林依存を脱却できぬまま挫折し、それが樺太における植民地機能分化の考察において重要な前提条件を成した。

II 内地化と拓殖計画

1. 外地から内地へ

前述した樺太の行政的内地化は戦中期の1943年に突如浮上したのではない。その前史は、領有間もない1906~07年頃に台湾と同様の総督制を主張する陸軍と、内地延長主義を主張する原敬内務大臣との間での意見対立にまで遡及できる [平井 1997a, 177-182]。そして、それ以後も樺太の内地編入計画は北海道への併合を含め断続的に浮上しつづけた。

特に1929年6月の拓務省設置後には中央でも具体的検討がはじまり、30年7月の行政刷新委員会では「樺太行政制度改正案」(以下、「改正案」)を審議していた。「改正案」提出の理由は、まず「樺太ノ現状ハ内地ノ状態ニ近ク朝鮮台湾等ノ地域ト趣ヲ異ニシ殊ニ異人種問題ハ殆ント存セスシテ単ニ拓殖問題ヲ存スルノミナル点ニ於テ北海道ニ近似ス」とし [内閣官房総務課 1930]、植民地的意味での民族構成の特異性を発端とした。つぎに「財政的ニ之ヲ特別会計トスルコトハ其ノ趣旨ヲ徹底スレハ国家財政ノ全

局ヲ離レテ地域的財政計画ヲ立ツルコトト為リテ甚タ理由ナキモノト云フヘク又現在ノ如ク毎年一般会計ヨリ補給（補充？——引用者注）金ヲ與フルモノトスレハ特別会計ノ意義乏シキ」とした〔内閣官房総務課 1930〕。樺太庁財政は特別会計法で処理されながら、一方で補充金への依存が1918年度を除き継続し〔平井 1997a, 177-246〕、さらに「各種法制ハ内地同様ニ施行セラルルモノ多ク…（中略）…各種制度モ内地ニ近ク唯特殊行政地域ナルコトニ妨ケラレテ内地制ソノモノニ依ラスシテ内地制ヲ別ニ横写スルモノ多キ」ことも問題視された〔内閣官房総務課1930〕。要するに樺太の内地編入は中途半端な外地性の払拭が目的であった。

その審議の結果、(1)樺太庁を廃して樺太県とすること、(2)樺太県は当分官治とし、時機をみて自治体を認めること、(3)樺太庁特別会計を廃止すること、などを骨子とした行政制度改革案を提示した〔内閣官房総務課 1930〕。行政刷新委員会の推移は不明ながら、立憲民政党内閣下での組織であり、以後の政権交代や五・一五事件後の政党政治崩壊により一旦は樺太内地編入も立ち消えになった。しかし、1943年の内地編入を戦時体制下での構想とする通説〔樺太終戦史刊行会 1973, 62；全国樺太連盟 1978, 373〕に対して、その編入構想の内容は1943年度実施時の行政措置と骨子を共有するものであり、両者を断絶性よりも連続性で考えるべきことを示唆するものといえるであろう。

2. 森林から石炭へ

日本領有以前の樺太では先住民の営む漁業とロシア人流刑者中心の農業が主な生業で、領有後樺太民政署も当初日本人移住者の誘致と定着を目的に農業拓殖を進めようとしたが〔三木

1999〕、厳しい気候条件と未開性に阻まれて挫折した。そして、樺太庁時代には、パルプ・製紙工業を中心とした産業化がそれを代替し〔三木 2001〕、同庁は「自由移民」の美名の下に農業移民の確保を長らく放置したため、産業別人口構成も商・工業が農業を常に上回って農業拓殖は停滞することになり〔竹野 2000, 124〕、1920～30年代の樺太では実質的に林業とパルプ・製紙工業の資本拓殖が主導していた（図1）。

ところが、樺太庁が、1919年8月以後の樺太材の大虫害による官行斫伐を契機に、虫害材の立木価格を下げ、かつ払下人資格を大幅に緩和したため、内地や北海道の「一旗組」中小木材業者が大挙来島して不法伐採が進んだ〔萩野 1957, 189-209〕。そして、樺太森林資源への危機感が募り、伐採量を制限する林政改革に着手し、1930年代には「今や樺太森林ノ将来ニ多クノ期待ヲ持ツコトヲ得ザルコト瞭トナリ…（中略）…現在主トシテ樺太ノ財政ヲ維持スルパルプ工場モ林木ノ減少ニ伴ヒ近キ将来ニ於テ必ズヤ之ヲ整理スルノ時期到来スルハ誠ニ瞭然」として、「樺太拓殖ノ総合的方針ヲ樹立シ諸般ノ施設ノ整備改善ヲ図ル」ため拓殖事業の計画化を進めた〔樺太庁 1934, 1-2〕。その結果、森林依存の樺太庁財政は、必然的に代替財源確保のため計画的産業開発を必要とした〔平井 1997a, 238〕。

拓計は、まず樺太庁自らが1931年12月に「総合的拓殖方策ヲ確立シ其ノ方策ニ基キ諸般ノ施設改善整備ヲ計ルト共ニ既存産業ノ合理的改良発達、新興産業ノ創始助成等ニ努メテ積極的拓地殖民ノ途ヲ講ス」べく〔樺太庁 1931, 8〕、10カ年継続事業として予算総額1億152万1434円（1015万2143円/年）を計上して立案した「樺太拓殖計画案」（以下、31年拓計）に始まった。

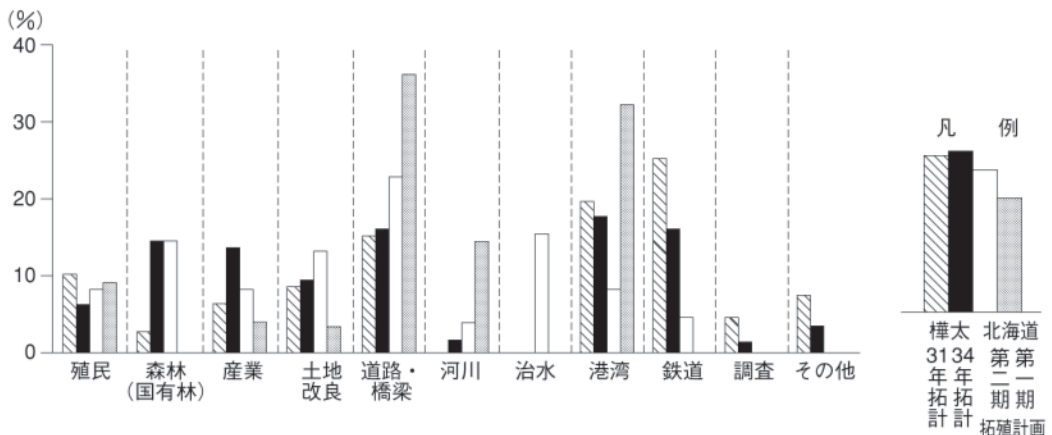
その後、1933年4月拓務省内に樺太拓殖調査委員会（以下、委員会）を設置したが、そこでは林業を代替する産業としてビートと石炭・石油に注目が集まった〔樺太拓殖調査委員会 1933〕。ビートは当初台湾糖業への影響が危惧されたが〔今村長官談 1934〕、結局帝国経済に大きな影響を与えるには至らなかった^(注4)。それに対して石炭・石油業は1930年代の燃料問題と関わって樺太産業の中核を担い、拓計の本義である過剰開発の予防と計画的開発こそ達成されなかったが、帝国経済に一定の影響力を示した。

満洲事変後の時局変化によって前述の委員会では、1934年5月に「主トシテ産業ノ振興開発ヲ基調ト」し、「普通財源ヲ以テシテハ施行困難」な事業を「十五箇年継続事業トシ其ノ経費ハ主トシテ公債金又ハ借入金及補充金ヲ以テ之ニ充」てるべく〔樺太庁 1934, 2-3〕、予算総額1億6千291万8650円（1千86万1243円/年）を計上し、予算増額と計画年度を延長した（以下、34年拓計）。両年の拓計を比較すると（図2）、鉄道関係費の減額と森林・産業関係費の増額が

目を引く。満洲事変後の樺太では満洲の急激な産業開発に危機感が募り〔室岡 1932〕、農業・水産業で産業振興を試みつつもほとんど効果がなく、その一方で森林の伐採・移出統制は徹底されぬまま乱伐が継続した〔平井 1997a, 237-246〕。それらが、基盤整備優先の31年拓計を森林・産業振興にも配意した34年拓計に改変された背景といえよう。

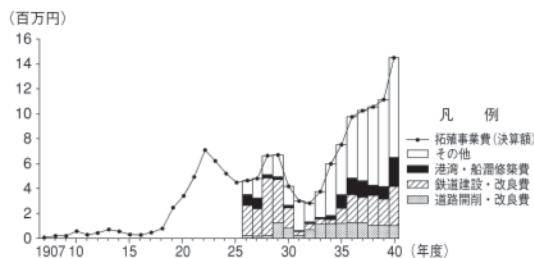
ところで、拓殖事業の先行した北海道では、開拓使十年計画（1872年～）、北海道十年計画（1901年度～）、第一期拓殖計画（10～26年度；以下、一期計画）、第二期拓殖計画（1927～46年度；以下、二期計画）を相次ぎ実施した^(注5)。1910年代以後のそれは概ね一期計画で輸送関係社会資本整備に、二期計画で産業化に、おのこの重点を置いたといえよう（図2）。そして、拓計策定時の審議では、それら北海道拓殖計画の財源が租税や自然増収への依存である点が批判されたが〔佐々木 1934, 129-133〕、拓計の財源も同様に不安定な公債支弁と一般財源の充当、特に後者への依存が高かった。内務省管下の北

図2 樺太および北海道の拓殖計画費費目別比率



（出所）31年拓計は樺太庁（1931）、34年拓計は樺太庁（1934）、北海道は北海道（1975, 116）により作成。

図3 樺太拓殖事業費の推移と構成内容



(出所) 大蔵省昭和財政史編集室編 (1963, 288; 294; 296; 300-303) によって作成。

(注) 構成内容は数値の判明する1926年度以降のみ棒グラフで表示した。

海道拓殖計画と拓務省管下の拓計は、内容や予算規模の相違に加えて時代背景も異なり安易な比較はできない。しかし、両者の相違は、拓計の産業振興の挫折 [平井 1997a, 245] と不十分な輸送社会資本整備が原因しており (図3)、さらに実際上の拓計の実施時期が戦時体制下に及んだことで、島内開発より臨戦体制優先を余儀なくされたことも併せて示唆している。

Ⅲ 樺太石炭業の形成と発展

1. 1930年代の石炭問題と樺太炭

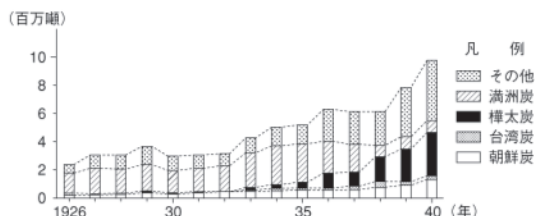
1930年代初期に恐慌下で停滞した日本の石炭需要は、恐慌脱出策に加えて31年の満洲事変や金輸出再禁止を契機とした輸出工業の世界的進出と、軍需インフレの進展による重化学工業の躍進によって33年に入って急増した [堀久保 1939, 119-122]。そして、「内地ニ於ケル各炭田ハ梢々老齡ニ達シタルヲ以テ今後ハ主トシテ北海道炭田ノ躍増ト満洲炭ノ輸入及樺太炭増加ニ俟」つことになった [樺太庁 1937a]。1920年代まで内地炭を除く石炭生産は、領土炭と通称された朝鮮・台湾・樺太炭と、「満洲」炭 (以下、

「」省略) から構成され、朝鮮・台湾炭は大正期に内地移出されていたが、それまで専ら島内用であった樺太炭は26年に初めて内地移出された [東亜経済調査局 1933, 95]。

ところで、日本の石炭独占組織は当初地方的協調機関に始まり、1921年に全国組織として石炭鉱業連合会 (以下、石炭連合会) が成立して送炭調節を実施してきたが、32年に昭和恐慌期の全国的販売統制機運の中で昭和石炭株が成立し、送炭・販売数量統制を強化して恐慌脱出を図った [松尾 1985]。全国的石炭独占組織は、満洲炭の中心であった撫順炭を対象にして、創立時から南満洲鉄道株 (以下、満鉄) との間で需給調整を重ねたが [石炭鉱業連合会 1936, 14-15]、満鉄は終始それらに非加盟であった。1930年代前半の撫順炭は、満洲事変や上海事変に伴う中国国内での日本炭排斥の高まりによって、重要な販路を喪失して内地で投げ売りされた結果 [戸田 1932, 13-14]、34年に内地輸入がピークを成した (図4)。しかし、その後満洲国成立後の産業化による現地需要量増加に加え、満洲炭鉱株を優遇した撫順炭増産抑制政策によって [松村 2002, 292]、1938年以降は輸入が激減した。

平時においても国民経済の基礎産業と位置づけられた鉄鋼業は、製鉄業や水素系化学工業に

図4 領土炭および海外炭の移輸入量の構成



(出所) 1926~35年は石炭鉱業連合会 (1936)、36~40年は日本石炭協会 (1950, 50-51) により作成。

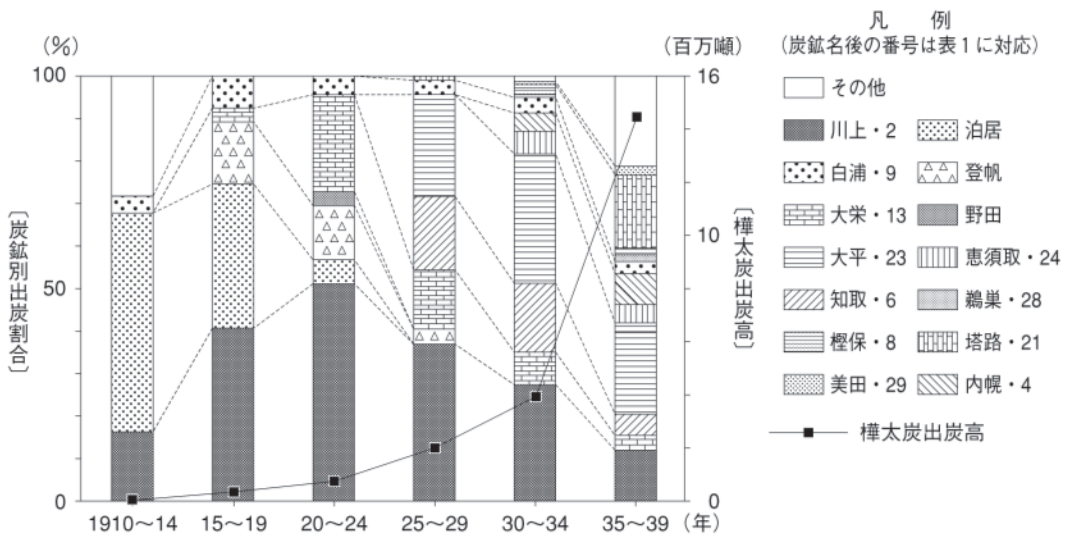
適した強粘結炭やガス発生炉炭に適した内地炭が少ないため、撫順炭への依存度が高かった。1930年代後半の戦時体制移行期に鉄鋼業は軍需産業の根幹となり、さらに強力な国家管理による統制と設備能力の拡大が求められた電力業でも、それら工業用炭の需要を高めた〔村上1994, 181-196〕。ところが、そのような時期の撫順炭輸入の減少は、それを代替しうる高品質の華北を中心とした中華民国からの輸入炭（通称：北支炭）と樺太炭への注目を高め、樺太炭は1933年に内地移入量が激増して台湾炭を上回り（図4）、37年には出炭高で朝鮮炭をも凌駕して領土炭の首位に立った〔堀久保1939, 129-130〕。樺太炭は、工業用のコークス、ガス原料、製鉄用特殊配合用炭として撫順炭の代替用途が多く、さらに液化にも好適であった〔堀久保1939, 354-356〕。1930年代の撫順炭輸入減少に伴う日本の石炭需給体制全体の中で樺太炭が

重要性を増した点は既に指摘されているが〔松尾1985, 256-263〕、結果的には業界で撫順炭に匹敵する影響力はもちえなかった^(注6)。樺太炭が当時の燃料需要に好適でありながら、その影響力を十分に発揮できなかったのはなぜか。それは、前述の本稿第二の課題の解明にも重要な鍵を与えると考えられるが、そのためにはまず実証的空白の多い樺太石炭業の実態解明が不可欠であろう。

2. 石炭業の形成と発展

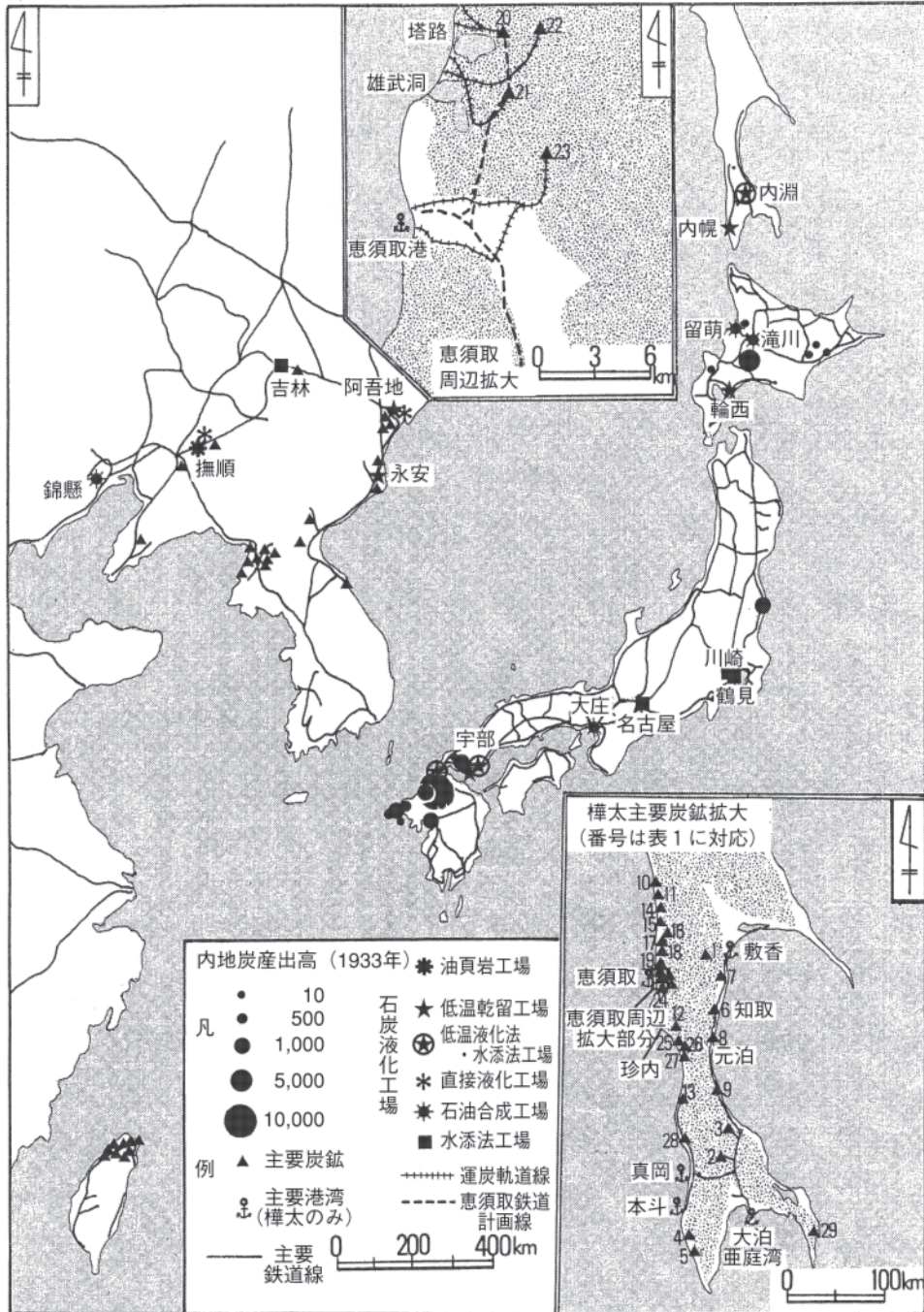
日露戦争下の1905年9月にいち早く島内炭鉱調査を実施した樺太民政署は、当初豊富な石炭資源の保護のために採取・移輸出を禁止した〔樺太民政署1907〕。樺太庁もその方針を基本的に堅持して1907年6月に「樺太鉱業令」を公布した。その後、樺太庁は1909年1月に三大（北部・中部・南部）封鎖炭田、恵須取・北名好両炭田を除き開封し、さらに12年内地の「鉱業

図5 樺太の炭鉱別出炭割合の推移



〔出所〕1910年～29年は「明治四十二年以降各炭鉱別出炭調」樺太鉱業会『鉱友』第1巻，1930年，43-44ページ，30～36年は久保山（1942，465），37年以降は樺太庁殖産部鉱務課（1940）によって作成。

図6 戦中期内地・領土炭鉱（含・満洲）および石炭液化工場の分布（1940年頃）



（出所）炭鉱分布は、内地（産出高を含む）が山口（1933, 751），樺太が樺太炭業会（1943），台湾・満洲が久保山（1942），朝鮮が商工省鉱務局（1934）に，石炭液化工場は榎本（1942, 52-65），鈴木（1985, 62-63）により作成。

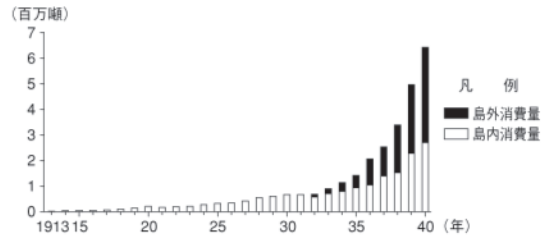
法」全部を施行して「樺太鉱業令」を廃止したが、明治45年法律第23号を公布して資源保護のために封鎖炭田制度は存置した〔樺太庁 1936, 810-813〕。

その後も封鎖炭田の開封は、1913年4月に中部の一部川上炭鉱、ついで28年12月に北部の一部内川炭鉱と南部の一部内幌炭鉱にとどまっていた。樺太ではパルプ・製紙工場の多くが火力発電依存であったのに加え、極寒地ゆえ家庭用燃料需要も多く、1929年以前には島内の石炭消費さえ産出炭では賅えず、北海道、九州、撫順などからの輸・移入を余儀なくされていた〔可野 1932, 21-40〕。そうした状況は1920年代後半、特に30年代に封鎖炭鉱の開放が進むことで炭鉱数や出炭高が急増して、結果的に解消することになったが、それらの急増は本来それらの解消を目的としたものではなかった。

樺太の炭鉱別出炭割合を見ると（図5）、1910年代に多産炭鉱の双壁であった川上、泊居両炭鉱は、20年代以後に特に泊居炭鉱の占有割合が激減し、代わって30年代半ば以後西海岸北部恵須取周辺を中心に炭鉱（以下、それらを新規炭鉱とする）数が増加した（図6）。また、その時期に樺太炭は島外消費量が急増し、1938年以後島内消費量を上回るようになった（図7）。それは、1934年に重化学工業用と電力用を中心に、さらに内地石炭需要が増加した一方で、石炭連合会が内地炭の送炭調節の強化と撫順炭輸入量を抑制したためで、樺太炭は開平炭、朝鮮炭と共に大幅に移・輸入量を伸ばした〔松尾 1985, 260〕。

1920年代以前に開坑した樺太の主要炭鉱は、三井・三菱の財閥あるいは王子製紙・樺太工業等のパルプ・製紙資本によって経営され（表1）、

図7 樺太炭の消費地構成



（出所）1913～35年は樺太庁（1936, 858）、36年は久保山（1942, 492-493）、37～39年は日本石炭協会（1950, 410）により作成。

島内のパルプ・製紙工場の多くはそれらに近接して立地した。ところが、1930年代以後の開坑炭鉱は、さまざまな産業資本が燃料炭確保のために資本進出したもので、30年代前半は日本曹達(株)や昭和肥料(株)などの電気化学系企業が、後半には国策的統合により成立した日本製鉄(株)、東邦電力(株)、日本発送電(株)などが相次いで燃料炭確保のために西海岸北部の新規炭鉱に出資・進出した。特に内地の「電力国策代行機関トシテ」電力飢饉の活路を樺太炭に見出した日本発送電(株)は、「良質多量ノ適性炭ヲ獲得スルヲ要スルト共ニ、他方会社ノ経営、計算上ヨリ見レバ可及的割安ノ石炭ヲ入手…（中略）…セナケレバナラヌト云フ相矛盾シタ立場ニ置カレ」ての進出であった〔日本発送電(株)文書課 1940〕。その結果、採掘炭の多くも一般市場に出回るのはなく、島内に生産拠点を設けない各開発資本の内地工場へ直送されるものが多かった。1930年代を境に樺太石炭業は国策との関係を強めつつ内地移出量を増大させ、樺太産業の帝国経済への包摂を強化しつつあったといえよう。

3. 島外輸送と島内輸送

「樺太の石炭は海岸に埋蔵さるゝもの多く又海岸なくとも島の地形狭小なるため石炭島外移出は直ちに沿岸より船に荷役せらるゝか或は僅

表1 樺太における主要稼行炭鉱とその輸送方法 (1940年現在)

区分	炭田	稼行炭礦	炭種	番号	鉱業権者	資本系統	稼行着手	積出方法	主な積出地	備考	
北緯頭 中部 封鎖 南緯 封鎖	内川	内川	不粘結性瀝青炭	1	三井炭山株	三井	1929年7月	運炭軌道	敷香駅・敷香港	1928年開封後に蕃札、敷香の人絹ハルブ工場用に本格的な採炭を開始	
	川上	川上	不粘結性瀝青炭	2	三井炭山株	三井	1913年11月	樺太庁鉄道	川上炭山駅	個人経営を経て1916年に三井炭山株が鉱業権取得	
	内幌	内幌	不粘結性瀝青炭	3	樺太人造石油株	帝燃	1939年12月	社線鉄道1)	内幌炭山駅	石炭液化向けに1939年に採掘権登録	
	内幌	内幌	不粘結性瀝青炭	4	三菱石油工業株	三菱	1929年10月	社線鉄道1)	内幌炭山駅	1928年鉱業権取得、低温乾溜兼営	
	南名好	南名好	不粘結性瀝青炭	5	東洋拓殖株	東拓	1940年6月	不明	不明	1940年に東拓が調査開始、41年樺太開発株に譲渡	
	南名好 内路・知取	知取	不粘結性瀝青炭	6	樺太鉱業株	王子	1924年9月	専用引込線	樺鉄2) 知取駅	1919年塚越卯太郎が採掘権獲得、22年登帆炭礦株に譲渡、34年現社に再譲渡	
新東 第三系 民営	泊岸	泊岸		7	日鉄炭業株	日鉄	1938年1月	専用鉄道	樺鉄泊岸駅	泊岸炭礦株が私有・採掘未着手を、1937年に日本製鉄株が同社を買収	
	樫保	樫保		8	樫保炭礦株	吾妻商会3)	1926年6月	運炭軌道	樺鉄樫保駅	1925年細入益太郎開坑、36年樫保炭礦株を創立	
	白浦	白浦		9	南樺太炭礦株	川崎汽船	1914年1月	樺太鉄道	樺鉄白浦駅・北樫保港・白浦船入調	1914年組合組織で採掘開始、18年樺太炭礦株、36年白浦炭礦株、38年現社へ	
古西 第三系 民営	安別・知内	安別	粘結性瀝青炭	10	新興炭礦株	日鉄	1938年1月	運炭軌道	安別船入調 (37年～)	1935年開坑、同年新興炭礦株を創立、38年日本製鉄株に株式を譲渡	
	興南	興南		11	大成炭業株	日鉄4)	1935年9月	運炭軌道	知内海岸	1935年安別炭礦と共に、新興炭礦株が事業着手、39年日本製鉄株に譲渡	
	珍内	珍内	不粘結性瀝青炭	12	樺太炭業株	昭和肥料	1934年4月	軽便鉄道	珍内川海岸	1934年に鉱業権設定	
	大栄	大栄	不粘結性瀝青炭	13	樺太炭業株	王子	1918年6月	軽便鉄道	泊居駅・泊居船入調	1917年樺太工業株工場用炭供給用に起業、同社合併で王子傘下に入る	
	北栄	北栄	粘結性瀝青炭	14	北辰炭礦株	磐城セメント	1938年2月	自動車・馬籠	沃内海岸	1937年試掘開始	
	西樺丹	西樺丹	粘結性瀝青炭	15	三井炭山株	三井	1938年7月	不明	不明	1917年調査開始	
	北名好	北名好	粘結性瀝青炭	16	豊畑炭礦株	日本鋼管	1937年11月	馬力・畜電車	不明	不明	中村炭礦で創業後、礦名変更
	北小澤	北小澤	粘結性瀝青炭	17	増田亀吉	三菱	1934年12月	運炭軌道	名好浜	1934年調査着手、開坑後、北樺太炭業株と提携、41年南樺太炭業株に譲渡	
	諸津	諸津	粘結性瀝青炭	18	諸津炭業株	東邦電力	1938年1月	運炭軌道	諸津船入調	1937年諸津炭業株を設立して着手	
	塔路	塔路	粘結性瀝青炭	19	樺太炭業株	王子	1939年5月	運炭軌道	塔路海岸	1924年試掘権登録	
新東 第三系 民営	塔路	塔路	粘結性瀝青炭	20	樺太炭業株	王子	1933年10月	運炭軌道	雄武河海岸	1915年頃より三菱鉱業が調査	
	上塔路	上塔路	粘結性瀝青炭	21	樺太炭業株	王子	1938年2月	運炭軌道	浜路路	1919年藤田組、三井、三菱等が調査、37年鐘淵紡織株が買収	
	大平	大平	不粘結性瀝青炭	22	樺太炭業株	王子	1924年12月	軽便鉄道・運炭軌道	恵須取船入調	1924年樺太工業株が調査に着手、同社工場用炭を供給、同社合併で王子傘下に入る	
	天内	恵須取	不粘結性瀝青炭	24	恵須取炭礦株	日曹	1927年12月	運炭軌道	天内海岸	1926年佐藤興造が採掘権獲得	
	小田洲	杉森	不粘結性瀝青炭	25	樺太石炭鉱業株	日本発送電	1940年5月	運炭軌道	来知志川河口	樺太炭業組合管理の炭炭を日本発送電株が買収	
	三濱	三濱	不粘結性瀝青炭	26	小田洲炭礦株	北越製紙	1935年2月	手押軌道	小田洲海岸	1934年に松野三久炭業権取得、36年北越製紙株へ譲渡	
野田 皆別	野田	野田	不粘結性瀝青炭	27	安部政次郎	安部政次郎	1939年6月	自動車	小田洲海岸	1937年から炭層調査	
	皆別	皆別	不粘結性瀝青炭	28	樺太炭業株	昭和肥料	1934年8月	樺太庁鉄道	鶴巣駅5)	1918年佐々木善右衛門が採掘権取得、34年現社創立時に経営移管	
		美田	不粘結性瀝青炭	29	石原炭業海運株	石原	1931年9月	運炭軌道	弥満船入調	1929年試掘掘区出願、30年瀧口松太郎買収、37年石原炭業株が買収、39年現社買収	

(出所) 樺太庁殖産部鉱務課 (1940) を基礎に、樺太鉱業会 (1943)、樺太庁 (1936)、樺太庁殖産部 (1942) で補足して作成。

(注) ・表中の不明は情報が不明なこと、? は情報が不明確なことを示す。

1) 社線鉄道は樺太鉄道以外の民営鉄道を指す。

2) 樺鉄は樺太鉄道を意味する。以下同じ。

3) 1938年4月創立、本店を東京市に置き、石炭・コークス、煉炭および瓦斯副生産物の販売、その関係事業への投資・金融を行った。

4) 樺太庁殖産部鉱務課 (1940) によれば大日本人造肥料となっている。

5) 鶴巣海岸からの沖積みもあり [樺太庁 1936, 855]。

少の距離しか鉄道の厄介にならぬと云ふことは樺太以外の石炭に比して著しく恵まれた特異な点で」あった〔大島 1937〕。新規炭鉱の多くは、運炭軌道のような簡単な陸上輸送設備を介して、各々近接の海岸から船積による人力積出を行っていた（表1）。加えて「荷役開始可能トナルハ大体三月下旬ニシテ終了ハ十一月迄可能ナルモ十月限り打切ル」季節的制約を受けた〔田邊 1940a, 3〕。それは樺太の気候・日照条件に加え、荷役が「肉弾式」と表現される「労務者口数ヲ多ク建テ」る方法で、労務者の帰省する正月前後に口数確保が困難になったためでもあった〔田邊 1940b, 1-4〕。特に1930年代半ば以後に恵須取以北の新規炭鉱の出炭が樺太炭の大半を占めるようになると、冬期は樺太炭の発送自体が激減する状況となった（図8）。

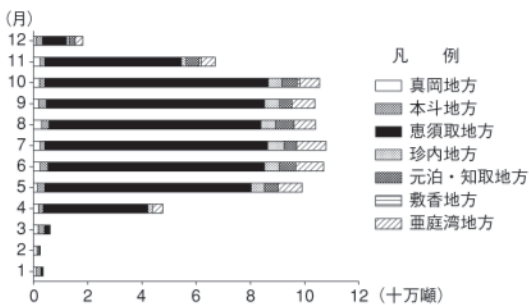
さらに、恵須取周辺では、「附近ニハ港湾ノ設備ナキ為炭山ヨリ最近ノ距離ニ於ケル海岸マデ五噸車ヲ連結セル軽便軌道ニテ運炭シ、簡易ナル棧橋式ノ連絡設備ヲ設ケ船積ヲ通ジテ掛リ本船ニ積込ミヲ為シツツアル…（中略）…故ニ時化ノ禍ヲ受クルコト多ク一年ノ荷役可能日数

モ百五十日ヲ出」ない不安定な船積が継続していた〔樺太庁 1939〕。拓計では大泊、本斗、真岡、恵須取、敷香の5港を内地や諸外国と結ぶ大型船向け主要港湾とし（図6）、それ以外を漁船など小型船向けの船入澗として整備する計画であった。大泊、本斗、真岡の3港は拓計以前から施工されており、さらに本斗港は拓計での修築によって1940年頃に通年使用と岸壁荷役が可能になり、また大泊港では石炭積出専用機械備付埠頭も築造したが、水深不足もあって「何レモ荷役力ハ船積ニ劣」っていた〔田邊 1940b, 3〕。

一方、鉄道による積出の東海岸や中・南部の各炭鉱は、「昭和八（1933：引用者）年以来出炭量ノ通増振りハ異状ノ發展過程ヲ見セ」たが、「各炭鉱ノ山元ニ於ケル一日ノ出炭能力ニ対シ鉄道輸送上ニ於ケル貯炭能力余リニ過少」であり、「使用貨車ノ之ニ伴ハザルガ為次第ニ滞貨ノ増大ヲ来シ屢々輸送ノ渋滞ニ陥」った〔樺太庁鉄道事務所 1937a〕（表1）。さらに樺太は「旧臘カラ春ニカケテ豊真線、川上線ニ於ケル雪害ノ為」、また「十月上旬ヨリ十二月中旬迄約八十日間ハ『ビート』ノ出盛期ニ際会シ」て、島内石炭輸送は約半年間に限定された〔樺太庁鉄道事務所 1937b〕。そして、出炭高が急増しながら、雪害により島内流通の杜絶した1937～38年の冬期には、移出炭輸送を優先したため南部を中心に家庭用炭の輸送が滞って燃料飢饉が生じた（注7）〔『樺太日日新聞』1937年12月30日〕。

1928年9月の豊真線全線開通によって樺太は念願の鉄道による東西連絡が可能になった。しかし、その建設に1928年度まで拓殖事業費の鉄道建設費を重点配分したため〔樺太庁 1936, 1299〕、21年の第46議会で野田一久春内間の建設費予算が成立した西海岸線建設が、30年11月

図8 樺太炭の発送地別月別移出高



（出所）樺太鉱業会『鉱友』第4-5巻，1933-34年，同『樺太鉱業会誌』第6-11巻，1935-40年各巻所収の「樺太炭移出量調」により作成。

（注）数値は1933-39年度の移出高を月別集計したものの。

の泊居開通以後の拓殖事業費削減の影響もあって滞り(図3)、冬季の新規炭鉱採掘炭は島内輸送でさえ不安定な沿岸海運に依るよりなかった。拓計では当初から「東西兩岸ノ鉄道ハ跛行的延長ヲ有スルヲ以テ現在ノ西海岸線北端終点泊居ヨリ恵須取迄一〇九哩ヲ延長シ又中央横断線トシテ本島東西ノ幅員最狭少ナル久春内真縫間ヲ連結」する計画で[樺太庁 1931, 30]、泊居一久春内間は1938年12月に開業したが、久春内以北の建設は頓挫した。さらに先の豊真線が冬季に度々雪害で不通になり、北部東西横断線建設が急務となったが[[樺太日日新聞] 1940年4月16日]、結局それらは日本時代に実現しなかった[全国樺太連盟 1978, 837-841]。それには、「元来樺太の貨物は北海道の小樽地方から西海岸を廻つて船で輸送する貨物が多いので…(中略)…東西両海岸の経済上の交通は非常に少な」く[[樺太日日新聞] 1938年3月25日]、石炭輸送の円滑化に東西横断線を活用する発想に乏しいことも一因であった。満洲炭が満鉄線で大連港へ集約され[松村 2002, 291-292]、加えて30年に石炭専用の甘井子埠頭完成によって内地輸出が増加した[西澤 2000, 50-52]のとは対照的に、樺太炭は内地輸送方法が確立されていなかったことになる。

IV 樺太における石炭液化と輸送問題

1. 石油試掘から石炭液化へ

1920~30年代に日本の石油需要は、灯油需要の頭打ちにもかかわらず増加した。それは、国際的石油資本競争による価格不安定性や石油精製業の発展などによって鉱業部門の採算性悪化に、油田老朽化も加わって産油量は低下して自

給率が減少し、海外油田への関心が高まったためであった[鈴木 1985, 18-19]。また、1920年代になると、船舶燃料の重油転換により海軍を中心に石油の重要性が認識されるようになった。政府は燃料政策の一環として台湾、満洲、英領ボルネオ、蘭印などに加え、北サハリンで石油採掘事業に着手し[安達 2002, 29-30]、サハリン島ではシベリア出兵時の調査以後1926年に北樺太石油(株)が採掘を開始した[日本石油史編集室 1958, 287-291]。北サハリンでの採掘と前後して、樺太でも1923/24年度に樺太庁直営の本斗町吐鯤保での試掘を皮切りに、日本石油(株)や日本鉱業(株)によって内幌村牛荷澤や野田町重牛で調査や試掘が試みられたが[樺太庁 1937b]、石油試掘は前述の北サハリンと台湾の小規模油田を除き成功せず[奥田・橋本 1986, 24]、代わって石炭液化への注目が高まることになった。

1931年の満洲事変を機に液体燃料自給体制確立の要望が高まり、33年に外務他5省と資源局が「液体燃料国策二関スル関係各省協議会」を設置し、石油増産と併せて石炭液化を国策対象とし、34年に石油業法を制定して補助金制度を創設した[金子 1962, 1]。石炭液化研究は、1921年頃から徳山海軍燃料廠で始まり、30年代には主に(1)低温乾溜法、(2)直接液化法、(3)石油合成法の3つが試みられた。1930年に人造石油事業の指定外ながら満鉄撫順油頁岩工場が創業し[三輪 2004, 21]、37年に第一次人造石油製造計画が、さらに40年に第二次同計画が策定され、38~39年に各工場が相次いで建設された[金子 1962, 10-11](図6)。しかし、液化油生産は油頁岩乾溜のみで、その他は硫安製造用コーライトの生産が目的で[鈴木 1985, 45]、外地工場の多くは輸送費抑制のため炭鉱付近に立地した。

樺太炭の液化適性は早くから知られ、なかでも適性炭を産出した内幌炭田は前述の開封時に三菱鉱業(株)が落札し、出炭開始後の1935年4月から附属事業として低温乾溜工場も操業を開始した〔樺太庁 1936, 852-853〕。その後1936年12月に中部封鎖炭田に位置した内淵炭田の開封と液化事業を計画し〔可野 1936〕、39年3月に明治45年法律第23号改正による封鎖解除で、石炭液化の国策会社帝國燃料興業(株)に開放した^(注8)〔堀久保 1939, 107-110〕。

ところで、石炭連合会の成立によって1920年代から送炭調節期に入っていた内地業界とは異なり、28年3月に設立された樺太鉱業会は、島内消費中心の業界における情報交換や調査が中心で送炭調節の機能が弱かった。樺太鉱業界に送炭調節の意識が芽生えたのは、1932年11月の昭和石炭(株)創立時の三井鉱山(株)川上・内川両炭鉱、三菱鉱業(株)内幌炭鉱^(注9)などの参加が契機と考えられ〔澤田 1942, 58-63〕、30年代からの樺太炭の内地移入増加に対して「内地市場が可なりの疑懼を抱いて居」ることを次第に意識するようになった〔『樺太日日新聞』社説1935年6月11日〕。しかし、昭和石炭(株)への加盟は前述の財閥系主要炭鉱に限定され、1930年代に増加した未加盟新規炭鉱は34年以後も移出量を伸ばしていたが、内地の送炭調節の強化によって早晚行き詰りが予想された。そこで、「出来る限り内地移出量を制限する方法として低温乾溜工場の拡張若くは増設が計画せられた」〔『樺太日日新聞』社説1935年6月11日〕。すなわち、樺太での石炭液化は、通説的な燃料国策の遂行に加えて、内地の石炭送炭調節を回避して移出市場の拡大を継続し、樺太炭の発展を維持してゆくための方法の1つでもあったのである。

さらに樺太での石炭液化重視には、「運賃諸掛の多い本島から石炭其のものを内地に供給するといふことは…(中略)…少なからぬ不経済である。之を産地である本島に於て加工し、燃料として価値高きものとした上で内地へ移出する方法を執るといふことは…(中略)…多大の利益である」とする運賃負担能力の確保や〔『樺太日日新聞』社説1935年6月11日〕、加えて「樺太ハ地理的關係上冬期五ヶ月間ハ島外移出不可能ナルヲ以テ之等石炭ハ主トシテ内地ニ於ケル所謂石炭不需要期ニ移出」を余儀なくされる季節的不利の解消の一助でもあったことが重要であろう〔樺太庁 1937a〕(図8)。ところが、炭質劣化に悩んだ三菱石炭油化内幌工場、寒冷障害に悩んだ樺太人造石油内淵工場ともに、関係者の非常な努力の末にタールやコーライトの生産を開始したものの、実際にはそれらさえ輸送できずに滞貨の増加する一方であったというのが実状であった〔金子 1962, 14-15〕。

2. 交通社会資本対策

ところで、拓殖事業費は、樺太財政上の歳出臨時部の枢要部門で、歳出科目への「樺太拓殖事業費」(以下、事業費)の設定は拓計成立の1934年度であったが、07年度から実質的に「事業費」や「特別事業費」名目で存在した〔大蔵省昭和財政史編集室 1963, 287〕。事業費は拓計成立以前から歳出が行われ、特に1920年代以後増加基調にあったが、20年代と30年代の各前半に大幅な下落が認められ、特に後者が顕著であった(図3)。後者の原因は、1920年代以来注力してきた豊真線建設が完成したことも一因ながら、当時の恐慌の影響も重要な背景であった〔大蔵省昭和財政史編集室 1963, 288-289〕。その結果、1930年代前半には交通社会資本整備費の極

度な切り詰めを余儀なくされた。その原因は、1930年に樺太庁歳入財政の柱の1つであった官行斫伐収入が途絶え、併せて公債金・借入金も皆無となったことにあった。すなわち、森林収入を除けば財源に乏しい樺太庁財政の不安定さが、継続的な社会資本整備の阻害要因となっていた〔平井 1997a, 208-211〕。そして、拓計の産業開発は本来そうした状況の打開を期待していたはずであった。

まず、拓計成立を機に主要港湾は第二期工事に着手し、1934年度に本斗港、翌35年度に大泊、真岡両港で始まったが、敷香港は34年度から航路浚渫のみで本格的修築工事は未着手のまま終戦を迎え、恵須取港は39年度から工事に着手したものの〔全国樺太連盟 1978, 841-843〕、港湾・船渠修築費の制約によりいずれも不十分なものとどまった(図3)。恵須取港^(注10)では、従来通り夏季には原則「口数ヲ多ク建テ以テ能力ヲ増強シ実績ニ於テハ却テ機械積ヲ凌駕」する貯積荷役を継続し〔田邊 1940b, 4〕、港湾利用は「風波の激しき時、或は冬分凍結しているやうな場合が主にならうと思」われ〔『樺太日日新聞』1939年3月28日〕、しかも「竣工ノ上ハ年間使用可能ナル様努力ヲ要スルモ冬期ニ、三ヶ月間ハ結氷又ハ流水期ニシテ普通船舶ノ入出港ハ大体ニ於テ不可能ナルカ若シクハ甚シク航海日時ヲ要」したため〔田邊 1940b, 20〕、修築効果への期待もさほど大きくはなかった。

そして、基盤整備の足踏みの影響は鉄道でより顕著であり、1937年の日中戦争勃発後の日ソ関係悪化によって北サハリンへの主要道路が通じる東海岸半田付近の国境警備強化に伴い〔樺太庁 1943〕、37年度から拓計には含まれない敷香―上敷香間の建設を「諸般ノ状勢ニ鑑ミ急速

施行ノ必要アリ」る区間として優先した。1941年度からはさらに北方の気屯への延長も予定され、「時局ノ影響ニヨリ物資勞力ノ関係上予定事業ノ遂行ハ困難」となった西海岸線建設は放置された〔樺太庁 1941a〕。すなわち、拓計成立を追うかのように到来した戦時体制によって、島内経済円滑化より臨戦体制の優先を余儀なくされたのである。「森林の管理以外はインフラの投資にすぎず」〔平井 1997a, 245〕との通説を得てきた拓計は、産業振興のみならず、そのインフラ投資でさえ「拓殖」の趣旨である島内経済を放置したまま、実際には臨戦体制確立を優先して挫折したというのが実態であった。

V 植民地機能の分化と樺太 ——結論に代えて——

1930年代初頭から計画されてきた樺太の内地編入は、42年11月拓務省の大東亜省への発展的解消と時を同じくして、樺太庁が内務省へ移管されることによって実現した。そして、樺太庁は北海道庁とほぼ同じ内地の地方官庁となった〔百瀬 1990, 417〕。

植民地機能が稀薄であった樺太において石炭業は、島内に限定視する限りでは拓計との関係から林政改革の中で勃興した。しかし、より広く見れば、1930年代の戦時体制移行期を反映し、一時は帝国経済全体の石炭流通に包摂され、満洲事変後の撫順炭流通の停滞および内地炭枯渇を補填する存在として期待された。そして、1920年代までは森林およびパルプ・製紙工業に限定して帝国経済と関係してきた樺太は、折からの燃料国策遂行にも助けられて新興財閥や国策的巨大大企業の資本進出の場となり、石炭増産

によって島内産業の重層化が進行したのみならず(図1)、内地移出割合の増加により石炭業を通じて帝国経済との関係を強め、一時は資源供給基地として機能することを期待された。

一方、森林収入以外に主たる財源をもたない樺太庁財政は継続的な社会資本整備が困難で、拓計はその打開を期待したはずであった。しかし、その産業開発が挫折したうえに、財政的不安定に起因して交通社会資本整備も遅れがちで、ようやくその整備が緒に着いたときには島内経済の活性化よりも臨戦体制を優先せざるをえず、結局産業開発向けの交通社会資本整備は放置された。そのため石炭流通では貯積という人力荷役への依存が継続し、増産された石炭も滞貨に悩むこととなった。1940年代になると「年間ノ積出期間モ長ク船舶ノ運行率モ良好」な南名好や美田などの南部新規炭鉱の開発が活発化し(図6)、逆に季節的制約や移出不能となる北部炭鉱に対しては「石炭低温乾溜事業等ノ施行ニ依リ^(マ)原地処理ヲ行」うことを計画したのも[樺太庁1941b]、結局交通社会資本整備の遅滞を補う苦肉の策であったが、実際にはそれら乾溜生成物でさえ滞貨に悩むありさまであった。このように交通社会資本整備の遅滞こそが、樺太炭の大規模移出計画を挫折させ、ひいては樺太植民地経済の小規模感払拭も夢想に帰させた原因を成したといえるであろう。

ところで、樺太炭輸送を担った「肉弾式」労働は満洲などでも認められ、戦時下にはその担い手の不熟練性が作業能率の低下を招いて、船腹不足に加えて海上輸送力減退の原因となった[柳沢2002]。1930年代末期の樺太は、物資不足と深刻な労働者不足にも悩まされ、交通社会資本整備の不備がそれに相乗して深刻な輸送難を

生み出した。ついには石炭採掘に不可欠な坑木の島内沿岸輸送さえ困難となり、採掘の拡大さえも不可能となった[『樺太日日新聞』1939年6月13日]。そこで、労働力不足が深刻化した1939年頃から樺太庁は、1920年代に一旦中止していた中国人苦力の使用を再度検討し、結果的に朝鮮人労働者の導入で代替することになった[『樺太日日新聞』日日評論、1939年7月5日]。

しかし、それら朝鮮人労働者の収容施設建設の資材を輸送することすら叶わず、1939年には十分な朝鮮人労働者数の確保さえ断念するありさまであった[『樺太日日新聞』1940年1月28日]。樺太の社会資本整備の遅れは、1940年代の戦時体制の本格化を前に樺太の社会経済を既に縮小再生産に陥れ、孤立化を招いていた。そして、その縮小再生産こそが帝国経済において樺太重視を妨げた最大の原因でもあった。その脱出を期して戦時体制下で朝鮮人の強制労働が強行されるが、その具体的分析は稿を改めたい。

(注1) 本稿での樺太とは、1905年以後の日本領南樺太を指す。なお、全島を指す場合には原則としてサハリン島とし、帝政ロシア、ソビエト連邦、そしてロシア連邦の統治範囲およびその統治時期を指す場合も同様にサハリンとした。

(注2) 内地的植民地性の根拠は、まず異民族が少数であること[外務省条約局法規課1969、序]、ついで委任立法制度や関税制度との関係[山本1992、28、65]が指摘されてきた。

(注3) 以下、第二次世界大戦に関わる場合は単に戦前・戦中・戦後、戦時と表現する。

(注4) 樺太のビート生産については、さしあたり竹野(2005)を参照。

(注5) 渡邊(1992)は、交通社会資本に重点を置き北海道拓殖計画の推移を概観している。

(注6) 1940年代以後の戦中期における樺太炭の動

向は別稿を期したいが、1940年には312万噸の移入によって北支炭輸入量に肉迫して満洲炭輸入量の約4倍を記録した樺太炭は、44年に移入量81万噸にまで減少した。そして、それは同年の北支炭輸入量の約半分、満洲炭輸入量の約1.4倍に過ぎなかった〔日本石炭協会1950, 50-51〕。

(注7) 島内の燃料飢饉は、当初島内輸送の遅滞が原因であったが、内地移送の本格化によって内地と島内間の取引価格の格差が拡大すると、低価格の島内への供給を拒否する石炭業者が現れるようになった〔『樺太日日新聞』1939年12月17日〕。

(注8) 帝国燃料興業株も樺太炭の内地工場への移出利用を検討していたが〔『樺太日日新聞』1937年10月5日〕、樺太庁はその中止を条件に内淵炭田開放に踏み切ったという。

(注9) 原文では「三菱鑛業株式会社幌内炭礦及樺太炭礦」となっているが〔澤田1942, 60〕、前者は内幌、後者は北樺太炭礦、の各々の誤植と判断できる〔久保山1942, 216〕。

(注10) 恵須取港の修築地点は、石炭輸送上では塔路海岸が適当ながら、港湾適性を考慮して恵須取とした。「各炭山カラ蝟集スベキ運炭鉄道ハ統制スルコトヲ前提トシテ船車連絡ノ圓滑ヲ期シ、冬期航海不能期間ヲ最大一ヶ月半」と推定し〔樺太庁1939〕、周辺炭鉱の運炭軌道を集約する恵須取鉄道の路線計画もそれを反映していた(図6)。

文献リスト

- 安達宏昭 2002.『戦前期日本と東南アジア——資源獲得の視点から——』吉川弘文館.
- 今村長官談 1934.「ビート糖業計画は台湾も諒解した筈」〔『樺太日日新聞』9月30日〕.
- 榎本隆一郎 1942.『人造石油政策とその事業』会計分析研究所.
- 大蔵省昭和財政史編集室編 1963.『昭和財政史 第16巻 旧外地財政(下)』東洋経済新報社.
- 大島忠康 1937.「鉄道交通より観たる樺太の将来」〔『樺太日日新聞』1月1日〕.
- 奥田英雄・橋本啓子訳編 1986.『日本における戦争と石

油』石油評論社.

外務省条約局法規課 1969.『日本統治下の樺太(「外地法制誌」第七部)』外務省条約局法規課.

金子幸男編 1962.『本邦人造石油事業史概要』人造石油事業史編纂刊行会.

可野信一 1932.『岩波講座 樺太の鉱業』岩波書店.

——(?) 1936.「石炭液化研究所設置ノ件」昭和11年12月(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十一年 鉱務」A9-47).

樺太鉱業会編 1943.『昭和十八年版 樺太礦業案内』樺太鉱業会(九州大学石炭研究資料センター所蔵).

樺太終戦史刊行会 1973.『樺太終戦史』全国樺太連盟.

樺太拓殖調査委員会 1933.『樺太拓殖調査委員会議』昭和8年4月26日~9月2日(北海道大学農学部所蔵).

樺太庁 1931.『樺太拓殖計画案』樺太庁(北海道大学附属図書館所蔵).

—— 1934.『樺太拓殖ニ関スル計画説明概要』樺太庁(小樽商科大学附属図書館所蔵).

—— 1936.『樺太庁施政三十年史』樺太庁.

—— 1937a.「炭礦開発及人造石油事業調査ニ要スル経費」(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十二年 六月追加予算」A9-32).

—— 1937b.「樺太ニ於ケル石油試掘ニ関スル件」(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十二年 予算資料」A9-23).

—— 1939.「恵須取港計画概要」(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十四年度 予算概算書」A9-38).

—— 1941a.「鉄道建設ノ状況」昭和16年6月(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十六年実地検査要求書類」A9-95).

—— 1941b.「樺太ニ於ケル石炭対策要綱」(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十七年三月 追加予算」A9-80).

—— 1943.「樺太国境警備状況ニ就テ」(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十八年一月議会資料」A9-98).

樺太庁殖産部鉱務課 1940.「部外秘 樺太石炭鉱業調査資料」昭和15年8月(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十七年一月 議会資料」A9-119).

樺太庁殖産部 1942.「樺太庁管内稼行鉱山調」昭和17年

- 4月(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十八年度予算要求書 殖産部」IK-52715).
- 樺太庁鉄道事務所 1937a.「石炭貨車増備説明書」(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十二年六月追加予算」A9-32).
- 1937b.「第二回大量貨物輸送事務打合せ協議事速記録」昭和十二年4月(北海道立文書館樺太庁文書「昭和十二年六月追加予算」A9-32所収).
- 『樺太日日新聞』1935.「社説：樺太炭加工の目的と意義」6月11日.
- 1937.「帝燃の本島進出」10月5日.
- 1937.「ストック炭は皆無 燃料飢饉益々深刻」12月30日.
- 1938.「樺太私鉄・東拓(二)」3月25日.
- 1939.「樺太の産業に関する質疑(二)」3月28日.
- 1939.「人石も坑木苦惱」6月13日.
- 1939.「日日評論：半島人労力のその対策」7月5日.
- 1939.「どこにあるのだ黒タイヤの島の幸」12月17日.
- 1940.「明年度労務動員計画 近く割当を決定」1月28日.
- 1940.「北部延長線完成後に第二横断線敷設せん」4月16日.
- 樺太民政署 1907.『樺太鉱産調査概報』樺太民政署(北海道大学附属図書館所蔵).
- 久保山雄三編 1942.『石炭大観』公論社.
- 小林英夫 1975.『「大東亜共栄圏」の形成と崩壊』御茶の水書房.
- 佐々木龍一編 1934.『樺太拓殖計画の全貌』中央情報社.
- 澤田慎一編 1942.『解散記念誌』昭和石炭株式会社.
- 商工省鉱務局編 1934.『昭和八年本邦鉱業ノ趨勢』商工省鉱務局.
- 鈴木 茂 1985.『日本のエネルギー開発政策』ミネルヴァ書房.
- 石炭鉱業連合会 1936.「附録 石炭鉱業連合会創立十五年誌」『石炭時報』11(4)(4月)1-48.
- 全国樺太連盟編 1978.『樺太沿革・行政史』全国樺太連盟.
- 竹野学 2000.「人口問題と植民地——1920・30年代の樺太を中心に——」『経済学研究』(北海道大学)50(3)(12月)469-484.
- 2005.「戦時期樺太における製糖業の展開——日本製糖業の『地域的发展』と農業移民の関連について——」『歴史と経済』189(10月収録予定)頁未定.
- 田邊貞造 1940a.『樺太ノ石炭船積参考事項』田邊貞造(奈良大学図書館所蔵).
- 1940b.『樺太石炭船積事情』北日本汽船(株)小樽支店(奈良大学図書館所蔵).
- 東亜経済調査局編 1933.『本邦を中心とせる石炭需給』東亜経済調査局.
- 遠山茂樹・安達淑子 1961.『近代日本政治史必携』岩波書店.
- 戸田薫一 1932.「樺太の石炭鉱業開発に就て」樺太鉱業会『鉱友』3(5)(6月)12-15.
- 内閣官房総務課 1930.「樺太行政制度改正案」昭和5年7月1日(国立公文書館「行政刷新委員会に関する件」2A-40-資30).
- 西澤泰彦 2000.『図説満鉄——「満洲」の巨人——』河出書房新社.
- 日本石炭協会編 1950.『石炭統計総観』日本石炭協会.
- 日本石油史編集室編 1958.『日本石油史』日本石油株式会社.
- 日本発送電(株)文書課 1940.『極秘 樺太, 北海道鉱区買取ニ関スル説明書 五』(奈良大学図書館所蔵).
- 萩野敏雄 1957.『北洋材経済史論』林野共済会.
- 原朗 1976.「『大東亜共栄圏』の経済的実態」『土地制度史学』71(4月)1-28.
- ピーティ, マーク (Peattie, Mark R./ 浅野豊美訳) 1996.『植民地——帝国50年の興亡——』読売新聞社.
- 平井廣一 1997a.『日本植民地財政史研究』ミネルヴァ書房.
- 1997b.「日中・太平洋戦争期における樺太行政の展開」『人文学報』(京都大学人文科学研究所)79(3月)103-130.
- 北海道 1975.『新北海道史 第五巻通説四』北海道.
- 堀久保正治 1939.『戦時戦後の石炭問題』昭和図書.
- 松尾純広 1985.「石炭連合会と昭和石炭株式会社」橋本寿朗・武田晴人編著『戦間期日本のカルテル』御茶の水書房 223-272.

松村高夫 2002.「撫順炭鉱」松村・解学詩・江田憲治編
著『満鉄労働史の研究』日本経済評論社 285-329.
三木理史 1999.「移住型植民地樺太と豊原の市街地形
成」『人文地理』51(3)(6月)217-239.
—— 2001.「樺太の産業化と不凍港選定——1910年代
の本斗港の選定をめぐって——」『日本植民地研
究』13(6月)19-37.
—— 2003.「農業移民に見る樺太と北海道——外地の
実質性と形式性をめぐって——」『歴史地理学』45
(1)(1月)20-36.
三輪宗弘 2004.『太平洋戦争と石油——戦略物資の軍事
と経済——』日本経済評論社.
溝口敏行・梅村又次編 1988.『旧日本植民地経済統計—
—推計と分析——』東洋経済新報社.
村上勝彦 1994.「軍需産業」大石嘉一郎編『日本帝国主
義史3 第二次大戦期』東京大学出版会 153-207.
室岡黙堂 1932.「満洲国承認と樺太島民の覚悟(四)」
『樺太日日新聞』10月14日.
百瀬孝 1990.『事典昭和戦前期の日本——制度と実態—
—』吉川弘文館.
柳沢遊 2002.「大連埠頭」松村高夫・解学詩・江田憲治
編著『満鉄労働史の研究』日本経済評論社 247-284.
山口平四郎 1933.「我国内地に於ける石炭運輸の研究」
京都帝国大学文学部地理学教室編『石橋博士還暦記

念論文集(地理論叢第八輯)』古今書院 749-787.

山本有造 1992.『日本植民地経済史研究』名古屋大学出
版会.

渡邊恵一 1992.「日露戦後における北海道拓殖方針——
運輸・交通部門を中心として——」『立教経済学研
究』45(3)(1月)163-175.

[付記] 本稿の調査・資料収集でお世話になった
諸機関、各氏に御礼申し上げます。なお、本稿の骨
子は、2004年7月の日本植民地研究会全国大会
(於：立教大学)、北海道大学スラブ研究センター
「ロシアの中のアジア／アジアの中のロシアーサハ
リン・樺太の歴史特集」研究会(於：同センタ
ー)での討論を経たもので、その際に貴重なご意
見を頂いた方々にも併せて御礼申し上げます。また、
本稿の調査には日本学術振興会科学研究費補助金
(平成13～16年度基盤研究A(1)「近代日本におけ
る国土空間・社会空間の編成過程に関する歴史地
理学的研究」代表者：山根拓・中西僚太郎 課題番
号13308002)を使用した。

(奈良大学文学部助教授、2004年7月8日受付、
2004年11月1日レフェリーの審査を経て掲載決定)