

## 鴨緑江管理問題からみる「鮮満」関係 ——宇垣一成・南次郎朝鮮総督期に着目して——

The 'Korean-Manchurian' Relationship from the Perspective of the  
Yalu River Management Issue: Focusing on the Governor-Generalship  
Period of UGAKI Kazushige and MINAMI Jiro in Korea

落合 優翼\*

### はじめに

鴨緑江とは、中華人民共和国と朝鮮民主主義人民共和国の国境を流れる河川である。朝鮮半島が日本の植民地であり、中国東北部に日本の傀儡国家「満洲国」<sup>1)</sup>が存在した時期において、この「国境」河川は水力発電による電源開発地として期待され、産業開発5箇年計画のため電力を求めている満洲国<sup>2)</sup>と、朝鮮工業化のため電源開発事業を推し進めていた朝鮮総督府（以下、総督府と略記）との間で、同河川における電源開発が進展していく<sup>3)</sup>。

研究史において、この鴨緑江は前述した総督府と満洲国による電源開発の問題として研究が進められてきた。代表的なものを挙げれば姜在彦氏による、朝鮮窒素による鴨緑江電源開発の経緯を明らかにした研究<sup>4)</sup>や、満洲国の電源開発政策と鴨緑江開発を結びつけた堀和生氏の研究<sup>5)</sup>がある。他には、鴨緑江での電源開発によって建設された水豊ダムへの、満洲国の関与を明らかにした広瀬貞三氏の研究<sup>6)</sup>がある。これらの研究によって、鴨緑江電源開発の過程が明らかにされたが、総督府と満洲国の関係は協力的なものとして把握されている。本稿の結論を先取りすれば、確かに鴨緑江の電源開発が総

\* 文学研究科博士後期課程

督府・満洲国間で具体化して以降では、協力関係が築かれていた。しかし、それ以前ではそのような関係は築かれていなかった。このような総督府・満洲国間での対立的関係は、満洲移民の主体を巡る両者の対立を検討した松村高夫氏の研究<sup>7)</sup>や、在満朝鮮人教育行政権や経済問題から、「鮮満」関係の対立と統合を検討した田中隆一氏の研究<sup>8)</sup>によって明らかにされている。

以上の研究状況を踏まえ本稿では、鴨緑江を単に電源開発の問題からではなく、管理の問題から検討を加える。このような観点から検討を加えるのは、鴨緑江における電源開発が総合開発事業であったためである。満洲の水力発電事業は発電だけでなく、治水・灌漑・航運を含めた総合開発事業とされ、満洲国では1936年8月に水力開発は国营とされた<sup>9)</sup>。また、総督府側においても、「朝鮮総督府鴨緑江水力発電委員会」や「鴨緑江堰堤委員会」「鮮満鴨緑江共同技術委員会」が設置されるなど、鴨緑江での電源開発は同河川の総合的開発の中に位置づけられていた<sup>10)</sup>。

本稿では、1937年1月に総督府と満洲国の間で「鮮満鴨緑江共同技術委員会」設置に関する覚書が調印されるまでの過程を、宇垣一成総督期に総督府と満洲国の間で発生した、鴨緑江河川管理を巡る問題と連続的に検討を加える。鴨緑江の管理権を巡る先行研究は、保護国期韓国と清の間で起きた、鴨緑江中洲の帰属問題と帝国日本の対応を検討した李主先氏の研究<sup>11)</sup>がある程度で、本稿が対象時期とする宇垣一成・南次郎総督期の鴨緑江管理権に焦点を当てた研究は、管見の限り見当たらない<sup>12)</sup>。

以上を踏まえ本稿では、宇垣総督期に満洲国側と総督府の間で発生した鴨緑江管理問題と、南次郎総督期に成立した「鮮満鴨緑江共同技術委員会」の設置までを連続的に検討することによって、総督府と満洲国による鴨緑江共同開発を異なる角度から検討する。これらの検討を通じて、帝国日本による植民地支配の実態及びその複雑性の一端を示したい。

また、南総督は宇垣総督期に満洲国で、関東軍司令官と在満洲国特命全権大使を務めた人物であり、本稿で検討する鴨緑江管理問題に深く関わること

となる。南総督は日中戦争期の朝鮮統治において「内鮮一体」の下に「皇民化」政策を推し進めた人物である。近年の南に関する研究では、南の陸軍大臣・朝鮮総督時代の陸軍統制構想と対外戦略構想を検討し、南の対外戦略を決定づけたのはソ連主敵論であり、軍事的視点から朝鮮が一貫して重視されていたことを指摘した松田利彦氏の研究<sup>13)</sup>がある。ただ同氏の研究では、南の関東軍司令官時代の政策姿勢が分析されていないため、本稿では鴨緑江管理問題を通じて、部分的ではあるが関東軍司令官時代の南の政策姿勢を検討する。またこの検討を踏まえて、南総督が「鮮満」間の協力関係強化のため唱えた「鮮満一如」方針も検討することで、宇垣・南両総督期の「鮮満」関係についても考えたい。南総督と「鮮満一如」に関しては、井上直樹氏の研究<sup>14)</sup>が端的に同方針に対する南の目的を整理しているが、本稿ではこの方針に対する総督府官僚の反応など、より詳細に検討を加える。

以上の点を踏まえ本稿では、第1章で宇垣総督期に満洲国と総督府の間で生じた、鴨緑江管理権を巡る対立を検討する。そして第2章では、南総督が唱えた「鮮満一如」方針とそれへの反応、及び「鮮満鴨緑江共同技術委員会」設置の位置づけについて検討する。

## 第1章 国境河川としての鴨緑江問題

### 第1節 朝鮮総督府・満洲国間における鴨緑江問題の浮上

大韓帝国（韓国）が日本の保護国であった時期に、鴨緑江中洲をめぐる韓国と清国の領土問題が存在していたが<sup>15)</sup>、この鴨緑江を巡る日本と中国との間での領土問題は、韓国が日本の植民地として併合されて以降も存在していた。それを示すのが朝鮮総督府官房外事課によって作成された、「第六十五回帝国議会説明資料」（1933年）である。同説明資料には「重要渉外事項ノ概要」の一つとして、「鴨緑江上流ニ於ケル船舶航行問題」が挙げられており<sup>16)</sup>、本問題の概要は以下の通りである。1927年9月に安東県の在留邦人

が、個人所有の小型汽船で鴨緑江上流の航行を計画し、中国側に航行許可の申請を行った。これに対して中国側は、自国の内水航行規則に基づき許可する方針をとり、更に日本・中国以外の外国人による同様の航行許可申請に対しても許可を与えようとした。この中国側の姿勢に対し総督府側は、「鴨緑江ハ中国ノ国内河川ニ非ス之ニ内水航行規則ヲ適応スルハ国際間ノ利害ヲ無視」するとして、在安東帝国領事を通じて抗議を行った。また、総督府側は「本問題ハ永ラク懸案中ノ国境画定問題ト密接ナル関係ヲ有スル」との認識を持っていた<sup>17)</sup>。

ここで、鴨緑江における日中間の国境問題を整理する。日中間では、国境河川である鴨緑江において港界認識の問題が存在していた。総督府側は、新義州港及び龍岩浦港の港界を国内法において鴨緑江水面全域と認識し、一方の中国側も同様に、安東港と大東溝港の港域を鴨緑江水面全域としていた。このように、日本と中国双方が鴨緑江水面を自国の水域として認識しており、両国間には河川管理に関する具体的協定が存在していなかった。かかる状況において、総督府側は法律問題を無視し、鴨緑江の東西両水道に約50個の向導浮標を設置していたのであった<sup>18)</sup>。このように鴨緑江の帰属を巡って、総督府側と中国側で対立が存在していたが、この状況は満洲国の誕生によって変化する。

1935年1月9日に、在満洲国特命全権大使兼関東軍司令官であった南次郎は、宇垣一成総督に対して、「鴨緑江下流ノ航路標識設置ニ付満洲国参加方申出ノ件」を提案した。その内容は、鴨緑江下流西水道可航河川水路右側(図1参照)の総督府が所有する航路標識を満洲国側で整備・改善し、その管理方法について総督府と協議すること。更には「領土権ノ問題トハ関係無く」同水域の管理権について協議し、最終的には同水路を満洲国の管理水域とし、同域内の航路標識及びその他の施設を満洲国管理とすることであった<sup>19)</sup>。

これと関連して満洲国側は鴨緑江の水運行政を、日満両政府が任命した委

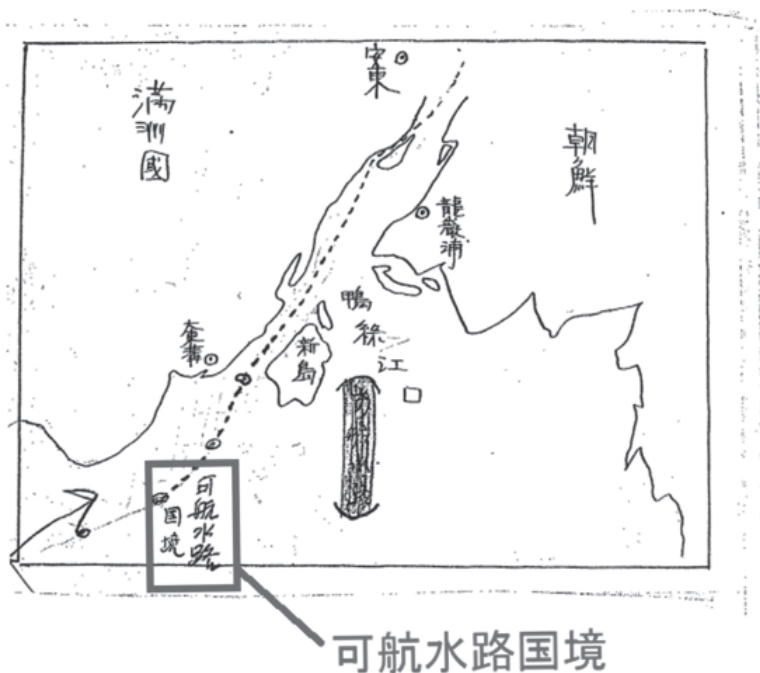


図1. 鴨緑江下流域における「国境」水路

出典：「16. 満洲国」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.B09030266300、各国灯台及諸標関係雑纂 第五卷（F-1-7-0-1\_005）（外務省外交史料館）コマ番号 71 に一部加工を加えた。

員で組織された委員会によって運営することを計画し、1934年11月時点で「鴨緑江水運行政ノ統制案」を作成していた<sup>20)</sup>。そして同案では、管理委員会規定案についても記されており、水運行政統制のために「一、航路標識」・「二、河川ノ改修」・「三、水路向導」・「四、海港検疫」・「五、水上警察」・「六、其ノ他両国ノ共通の水運行政事項」について委員会で協議するとしていた。日本側委員に関しては中央省庁からは派遣されず、基本的には総督府から選出する計画となっていた<sup>21)</sup>。このように、満洲国側は朝鮮・満洲国間の「国境」河川である鴨緑江水運行政の日満共同管理を、総督府と共に実施するこ

とを構想していた。

また、この提案の背景には満洲国の対日貿易進展に伴い、安東港に入出港する満洲国船籍の船が増大し、満洲国政府が自国船籍船の保護行政を実施する必要性もあった。このような事情から、満洲国政府は航路標識の設置・増設の検討を開始し、更に「日滿特殊關係ヲ益々緊密ナラシメ兩國ノ福利増進ヲ図ル」ため、日滿「両国」の間で協定を結び、鴨緑江水路に統制を加える、鴨緑江水運管理委員会の設置を企図したのであった<sup>22)</sup>。以下では、満洲国側が提案した鴨緑江下流航路における標識改善及び同水域管理権の満洲国への譲渡について、日本中央及び総督府はどのような反応を示したかを見て行く。

これらの満洲国側の提案は外務省と総督府に直接伝達され、外務省は関係各省に連絡し意見の取り纏めを行っていた。他方、総督府は南次郎全権大使を仲介として、満洲国政府と交渉を行っていた。まず、鴨緑江下流の航路標識の整備に関しては、総督府以外の各省は賛成の立場を示していた<sup>23)</sup>。しかし問題は、同河川における標識及び水域の管理権を満洲国に譲渡するかどうかであった。この問題に関係する総督府・陸軍省・海軍省の意見は次の通りであった。まず、総督府は水域管理権の譲渡に反対し、陸軍省は関東軍司令官の満洲国河川管理権との関係を考慮して、慎重に検討すべきだとの立場をとった。海軍省は、航路標識の整備には賛成だが、水域の管理は現状維持をすべきとの立場であった。

このような状況を打開するために外務省は、以下の3案を検討した。第1案は、標識の改善費用に問題を焦点化し日本側の意見を取りまとめるという案。第2案は、満洲国の満ソ「国境」水路の改修改善に関する立場を強化するため、満洲国航政局が同国の河川を管理する機関であり、関東軍司令官が河川管理権を有しているという論理で反対派を押し切る案。そして第3案は、鴨緑江（安東下流又は全流域）の航路標識だけでなく、可能であれば河川の改修や警察及税関取締等に関して、日滿両国の関係官で組織された委員会を

設置し、それを両国政府の諮問機関とする案であった<sup>24)</sup>。

外務省は以上の3案を検討したが、同省としては「満洲国ノ独立ノ尊重、同国ノ対蘇連政策ノ援助、鴨緑江水路改善ニ対スル寄与等ノ見地」から、第3案に基づいて各省との連絡を行い問題解決を図ることとした。そして、短期間での実施が不可能であれば、第1案または第2案で意見の取りまとめを行う方針を固めた<sup>25)</sup>。このように、外務省は鴨緑江の広範な水運行政に関する満洲国と日本の共同委員会を設置することによって、満洲国の「独立国」としての建て前を強化し、同国のソ連との「国境」河川を巡る問題を有利に進めることを意図していた。このように外務省は、総督府と満洲国の「国境」河川を巡る問題を、両者間の問題にとどまらず、満洲国の対ソ連外交にも影響を与えうるものとして捉えていた。

それではなぜ、外務省は満洲国の対ソ外交援助が必要だと認識していたのか、この問題について補足を行う。満洲国は建国宣言において、中華民国時代に各国と締結した条約を引き継ぐことを明記しており<sup>26)</sup>、日本との治外法権を含む不平等を継承していたため、これら条約の処理が「独立国家」満洲国の課題となっていた<sup>27)</sup>。また、満洲国は中華民国時代にソ連と締結された国境条約を継承していた。このため満洲国建国後には小規模な「国境」紛争が勃発し、ソ連との「国境」問題は満洲国の外交懸案事項であった<sup>28)</sup>。このような状況下、1934年9月に満洲国はソ連との間に「国境」河川に関する「満ソ水路協定」を締結し、将来的には満ソによる共同技術委員会によって、水路管理を行うとしていた<sup>29)</sup>。このように満洲国はソ連との間で「国境」問題に関する外交問題を抱えており、外務省は総督府と満洲国間の「国境」河川問題を通じて、同国の対ソ外交を支援しようとしていたのであった。

第3案に関しては「委員会ノ要目試案」を作成するなど、外務省は積極的に同案を検討していたが、おそらくこの案は実現しなかったと見られる<sup>30)</sup>。そのような事態になれば、第1案または第2案で問題の解決は図られるはずであるが、事態はそのようには進展することはなく、最終的には朝鮮・満洲

国間の現地レベルで解決されることになっていくのであった。次節では、この鴨緑江水路を巡る問題が妥結に至るまでの過程を検討する。

## 第2節 鴨緑江管理問題の対立と妥結

鴨緑江の航路標識に関して総督府井上清逋通信局長は、「本件航路標識ハ從〔將?〕來朝鮮側ニ於テ担当スルコト然ルベシ」という立場をとっており<sup>31)</sup>、総督府としては、鴨緑江の航路標識の管理権を譲らない姿勢を固持していた。一方の満洲国側では測量船が完成間近であり、更に鴨緑江航路標識関連経費として約10万円が計上してあるという状況でもあった。このような事情から、「水域ノ管理権ノ主義ノ問題ハ兎モ角標識設置ニ付協力ノ為安東ニ於テ朝鮮側ト係官ノ協議会」開催希望の旨を、南大使は宇垣総督に連絡していた<sup>32)</sup>。

この要望に対して宇垣総督は、鴨緑江の水路測量や標識の施設等は朝鮮側で実施してきており、その状況は満洲国成立以後も変化していないと指摘した。更に総督府側で水路測量船を1隻配置し、標識を46個管理していることから、「水路ノ測量及航路ノ保安施設ニ遺漏無キヲ期シ居リ船舶ノ航行上支障無キ現状ナルヲ以テ鴨緑江ノ管理ニ関スル右ノ方針ヲ更改スルノ要ナキモノト認メラル」としつつも、同水域における航路標識の管理権が総督府に残るのであれば、協議を行うという姿勢を示した<sup>33)</sup>。このように総督府側は、鴨緑江における航路標識の管理権を固持した上で、満洲国と協議を実施しようとしていた。

一方の満洲国側は、一定の妥協をしつつも鴨緑江の航路改善に自国が関与することを諦めなかった。そして、満洲国側は、安東・新義州の両港に入港する船舶のために最も必要視されている、鴨緑江下流標識の夜間点灯設備実施に関する協議を総督府と実施することを希望した。その一方で、全般的な航路標識の管理については、別の機会に打合せをすることで、鴨緑江水域の全般的な航路標識の管理権問題は切り捨て、重要度の高い夜間点灯設備実施



に絞ることによって、総督府との交渉を行う姿勢に転換した<sup>34)</sup>。

満洲国が夜間点灯設備の整備を行おうとした目的は大きく分けて2つあった。満洲国外交部大臣張燕卿が南大使に送った書類によると、まず1つ目の目的は、日満貿易拡大のため、鴨緑江水路の標識や水路の改修を領水権問題とは別として、日満の「特殊関係」に基づき共同管理を行い、鴨緑江の経済的發展を図ること。そして、その前提として満洲国側は、船舶の夜間航行の実施と貿易を拡大する上で必要になる、夜間点灯設備の設置を総督府と協議しようとしていた<sup>35)</sup>。

そして2つ目の目的は、満洲国の対ソ連外交を有利に進めるためであった。1934年9月4日に「満ソ水路協定」を締結した満洲国は、同協定で定められた航路標識の施設維持等に関わる作業を、ソ連と共同事業として実施するため、1934年10月13日から第一次共同技術委員会を開催していた。しかし、同委員会では満ソ間の意見対立が浮き彫りとなり、十分な成果が得られないまま、同年12月に第一次共同技術委員会は閉会していた<sup>36)</sup>。しかし、満洲国側は同様の事態は総督府との間では起こらないとして、鴨緑江の共同作業管理に関する協定は「成立スヘキモノ」であると考え、更に「対蘇水路問題ノ解決ニ促進スル所尠カラサルヘキヲ期待」していた<sup>37)</sup>。満洲国は総督府と「国境」河川管理に関する協定を結び、「独立国家」としての体裁を整えることによって、ソ連との「国境」水路問題を有利に進めようとしていたのであった。

このように、満洲国側は日満貿易の拡大と、総督府との間で水路共同管理協定を結び、自国の対ソ外交を有利に運ぶ目的から、総督府との間で鴨緑江の灯台管理について協議しようとしていた。

鴨緑江の航路標識を巡る朝鮮・満洲国間の協議は、「満洲国及総督府間ノ交渉ニ委ネラレアリ中央政府ハ未タ積極的ニ関与<sup>38)</sup>」していないという状況であったが、中央省庁はこの問題をどう捉えていたのだろうか。以下、海軍省と外務省の認識について見て行く<sup>39)</sup>。まず、海軍省は鴨緑江下流の航路標

識、特に夜間標識が不十分という認識に基づき、航路標識の十分な整備を行うためにも日満両政府の協力が必要との立場であった。また、鴨緑江の管理水域問題については、仮に領土権と別問題として管理水域を決定したとしても、将来「満蘇国境河川ニ於ケルガ如キコトノ起ラザルヲ保シ難」いとして、管理水域については現状維持にすべきとの立場であった。なお、航路標識の改善整備費用に関しては、両国間で分担支出する協定を結ぶべきとの意見であった<sup>40)</sup>。このように海軍省としては、鴨緑江の航路標識が不足しているとの認識に基づき日満の協力の必要性を理解していたが、将来朝鮮・満洲国で「国境」問題が起きることを懸念して、水域管理権は現状維持の方針であった。

外務省は、明確に賛成・反対などの立場を表明してはいなかったが、総督府が満洲国の希望する夜間点灯設備実施問題に関する回答を「著シク遷延シ又ハ満洲国側ト協議スルコトヲ拒否スルカ如キ場合ニハ当方ヨリ拓務省ヲ通シ満鮮間ニ於テ非公式ニナリトモ〔見せ消ちは史料ママ〕本件協議ヲ為ス様取計方申ル、コト如何」との方針であった<sup>41)</sup>。外務省は、総督府が満洲国と協議を行わない場合は、拓務省を通してでも解決を図ろうとしており、本問題の解決を強く希望していたことが窺われる。おそらく背景には、これまで見て来たような満洲国の「独立尊重」と「対蘇政策ノ援助」を行うという思惑があったと考えられる。

以上のように、海軍省・外務省は満洲国側の提案には賛成的立場を取っていたが、この問題については中央からの積極的介入は1935年4月23日時点では行われておらず、総督府・満洲国の現地当局者間での交渉に委ねられていた。しかし、協議が難航した場合には、外務省は拓務省を通じてでも本問題の解決を図ろうとしていた。

再び、総督府と満洲国間での鴨緑江を巡る問題の推移を検討していく。4月26日、宇垣総督は前節でみた満洲国側からの夜間点灯設備に関する内容について承諾し<sup>42)</sup>、同日宇垣総督には満洲国交通部大臣から、打合せに関す

る要綱が南大使を介して打電された。

- 一、鴨緑江下流 No1. No.3 No.4 ノ朝鮮側設置浮標ヲ桂灯浮標ニ改設スルコト
- 二、右設置費用ハ満側負担スルモノ差支エナキコト
- 三、右設置浮標ノ管理方法ニ付テハ協議ノ上決定ノコト
- 四、此ノ後水路ノ調査、測量、標識ノ維持管理及航行ノ改修ニ付テハ連絡協議ノ上実行スルコト<sup>43)</sup>

以上の要綱が満洲国側から提示されたが、朝鮮が所有する浮灯の改設費用を満洲国が負担する構えを示しており、総督府側に配慮した内容となっている。しかし、最後の条文では、鴨緑江水路の調査・測量・航路の改修などについては「連絡協議ノ上実行スル」としていた。

しかしその後、満洲国と総督府との間で交渉が難航したため南大使は、関東軍及び駐満海軍司令部と協議し、広田外務大臣に対して以下の不満と要望を伝えていた<sup>44)</sup>。南大使によれば、総督府が鴨緑江の管理を巡って、満洲国側の要求に応じることを躊躇する原因は、「国境」河川において総督府が権益を手放したくないためである。また、満洲国の「独立国」としての体裁を整えソ連との「国境」水路を巡る問題を有利に進めるためにも、「形式上日満平等ノ基礎」の下で、鴨緑江水路管理に対して満洲国の発言権を認める必要がある。その方法として、鴨緑江水路管理を行う日満共同委員会を設置し、総督府を同委員会の「指導的地位」におき、総督府の主張を認める案を考えている。ひとまず南大使は、鴨緑江水路に対する満洲国の「干与ノ根本方針」を日本中央で決定することを希望し、更には鴨緑江下流の浮標を満洲国側の希望通り桂灯浮標に変更できるよう、外務省から総督府に働きかけるよう要請していた<sup>45)</sup>。

この意見を受けた外務省は、「不取敢ハ下流(三)〔引用者注一鴨緑江水路下

流の浮標を桂灯浮標に変更すること]ヲ実現セシムルコト必要ナリ<sup>46)</sup>」として、浮標の桂灯浮標への変更を実現することとした。その後、外務省が総督府に対して働きかけを行ったかは不明だが、榊谷秀夫領事は総督府を訪問し、同府の通信局・警務局・外事課と面談を行った際に次の事を述べた<sup>47)</sup>。まず、満鉄附属地の治外法権撤廃は「帝国カ自発的ニ満洲国ニ返還又ハ調整スルコトニ国策決定スルニ至」ったものであり、「対蘇連国境水路ニ対スル満洲国ノ立場ヲ鞏固ナラシムル為ニハ形式上鴨緑江ニ於テモ日滿平等ヲ実現スル必要ヲ感スコト」と述べた。

これを受け総督府の通信局・警務局・外事課は「斯ノ如ク事態ノ変化ヲ見且ツ帝国ノ対満対ソ連外交工作上其ノ必要アルニ於テハ再考慮スルニ咨カナラサルヘク総督府トシテノ意向取纏方ニ付努力スヘキ」との認識を示したのであった<sup>48)</sup>。このように総督府は、満洲国に対する治外法権撤廃の動きや、「国境」水路を巡る満洲国の対ソ連外交援助といった、帝国全体の動向と利益を考慮した上で、同国との「国境」水路管理問題について積極的姿勢を示すに至ったのであった。そして、本問題について日本中央の介入を希望していた関東軍は、このような総督府の姿勢転換を受けてか、関東軍と総督府との間での「現地問題」として国境水路管理問題を解決することで意見の一致を見た<sup>49)</sup>。

総督府は鴨緑江下流で同府が所有する浮標を、満洲国側の負担で桂灯浮標に改設することを、「㊦右三箇ノ桂灯浮標ハ他ノ標識ト共ニ朝鮮航路標識規則ニ依リ之ガ看取取締ヲ為スコト」、「㊧右三箇ノ桂浮標ノ設置及維持ノ方法ニ関シテハ標識ノ一連的機能ヲ害セザル趣旨ヲ以テ別ニ協議スルコト」の条件を以て同意するとした<sup>50)</sup>。このように総督府は、満洲国の負担によって設置した桂灯浮標であっても、自らの手で管理しようとしていた。

最終的な交渉の結果、総督府は満洲国による鴨緑江下流への航路標識設置を承認した。標識は総督府と満洲国の共同管理とし、その細目に関しては後日に協定を結ぶこととなった。また、総督府側は航路標識以外の水路管理問

題に関しても、「将来出来得ル限り本件同様ノ趣旨ニ依リ処理」するとの姿勢も示していた<sup>51)</sup>。また、満洲国側は以前から構想していた鴨緑江水路管理に関する共同委員会についても総督府側に提案し、総督府は共同委員会のような常設機関の設置に関しては「主義トシテ異議」はないという立場でもあった<sup>52)</sup>。

以上のように、総督府は鴨緑江水路下流の浮標改設に関して満洲国側の要望を受け入れ、その新設した航路標識については、満洲国との共同管理することとした。加えて、満洲国側が希望する鴨緑江水路管理に関する共同委員会の設置、換言するならば形式上の日満「平等」の実現にも前向きな姿勢を示していた。

最終的に総督府・満洲国間でどのような議論が行われたかは不明だが、1936年3月10日に総督府通信局長と同国交通部安東航政局長の間で覚書が交わされた。覚書では、「鴨緑江航路標識ハ一連的機能ヲ發揮スルヤウ配置スル要アリ依テ航路標識設置ノ為ノ水路測量ハ朝鮮側ニ於テ之ヲ行」うとし、「差当リ三個ノ桂灯浮標ヲ満洲国側ニ於テ設置スル〔下線は史料ママ〕」こととされた<sup>53)</sup>。

総督府が桂灯浮標設置の前提条件としていた、航路標識の「一連的機能」を發揮するために水路測量は朝鮮側で行うこととなった。また、同浮標は総督府と満洲国が共同で看守することや、事務員は朝鮮・満洲国双方の嘱託とすること、標識作業船について可能な限り便宜を図る事などが取り決められた。この覚書に基づき、日本・満洲国間の領水権の問題は棚上げして、鴨緑江水路における総督府・満洲国間の協力体制が構築されたのであった<sup>54)</sup>。

## 第2章 「鮮満一如」と鴨緑江共同技術委員会の設置

### 第1節 南次郎朝鮮総督の就任と「鮮満一如」方針

1936年8月に宇垣一成朝鮮総督の後任として、関東軍司令官(1934年12月—1936年4月)と朝鮮軍司令官(1929年8月—1930年12月)を歴任した南次郎陸軍大將が朝鮮総督に就任した。前章で確認したように、「日満平等」を追求していた南総督は、就任直後の総督諭告において「日満一体ノ宏図ヲ遂ゲ、両国道榮」のため人的・物的要素における、「内鮮一如」「鮮満相依」による資源開発と「民心ノ啓沃」の必要性を述べた<sup>55)</sup>。また、総督府機関紙『朝鮮』において南総督は、先の諭告で表明した朝鮮・満洲国の相依関係は「日満一体の国是に副ひ鮮満一如の精神を以て国運進展に寄与せんとする予が覚悟の一端を披歴した」ものであると述べた。そして、「日満一体」の理想実現のため朝鮮が「鮮満一如の精神を以て其の指標と為すべきことは、予の屢次強調せるところ、又施策の上に於て著々実行に移しつゝあるところにして、将来共に両者は渾然融合、共同同榮の実を挙ぐるを以て念と為すを要<sup>56)</sup>」すと主張した。このように南総督は「日満一体」実現のため、「鮮満一如」に基づく「鮮満」関係強化の方針表明を行った。

「鮮満一如」方針を表明した南総督は同方針を具体化するため、1936年10月29日に朝鮮・満洲国の「国境」地帯である図們で、植田謙吉関東軍司令官と会談を実施した。本会談では、「鮮満一如」方針の強化のため、朝鮮・満洲国間の産業経済の不可分関係の強化、「匪賊」対策といった国防事項についての協議が行われた<sup>57)</sup>。また、会談では総督府と満洲国との間で以下2点の決定が行われた。1点目として、満洲国建国に朝鮮人を協力させるため、朝鮮内の優秀な朝鮮人を満洲国の中央(民生部・財政部・文教部・参議府)・地方に登用すること。2点目は、朝鮮人を満洲国建国に協力させるため間島省の省庁・教育長の官吏に朝鮮人を登用することであった<sup>58)</sup>。

このように、南総督と植田司令官が会談を行い、「鮮満一如」に関して具

体的な取り決めを行ったのであるが、関東局総長であった武部六蔵の日記の記述から、複雑な朝鮮内の事情が窺える。図們会談が実施される数日前に武部は日記に、「今後の会見は朝鮮側の申し込みにかゝる。南総督しきりに満州に対しヂェスチャーを行ふ。満鮮融和に資する事は大なるものあるべし。一面在満鮮人は固より鮮内の鮮人や子飼の総督府官吏には必しも評判よろしからず。<sup>59)</sup>」と記していた。この図們会談は、「鮮満一如」方針を打ち出す南総督が満洲国側に対して働きかけ、実施されたものであった。「鮮満一如」による満洲国との協力体制を推進する一方、総督府官僚や朝鮮・満洲国の朝鮮人からの支持は得られていない状況であった。

例えば、雑誌『朝鮮及満洲』には、次のような「鮮満一如」に対する朝鮮人の声が紹介されていた。「朝鮮に於ける朝鮮人中にも鮮満一如説に依りて朝鮮や朝鮮人を満洲国と同視されるのは迷惑である<sup>60)</sup>」といった、「鮮満一如」に否定的意見を持つ層が存在していた。また、武部の日記には、南が総督に就任してから局長の異動が行われたのは警務局長だけであり、他の局長が変わっていないために「新総督の方針を実行する上に支障があるらしい<sup>61)</sup>」と記されていた。

以上のように「鮮満一如」方針は総督府官僚や朝鮮人から支持を得られていなかったが、同方針に対して満洲国側と南総督の間にも温度差が存在していた。「今後満洲からも人を派してほしいとの希望、鮮満一如が朝鮮側の片思ひの情あり、是非満洲側にて自分の鮮満一如精神を理解され協力してほしいとの希望を植田関東軍司令官に伝へよ<sup>62)</sup>」と、南総督が武部に伝えたことが武部の日記に記されている。図們会談以降、総督府側からは、山田忠次通信局長や大竹十郎内務局長など、各局の課長が満洲国視察訪問のため南総督によって派遣されていた<sup>63)</sup>が、南はこのような一方的な関係を不満とし、植田司令官を通じて「鮮満一如」方針への理解と協力を要望していた。

南は総督就任以降、「日満一体」実現のため、朝鮮・満洲国の関係強化を目指す「鮮満一如」方針を掲げたが、総督府官僚・朝鮮人から十分な支持を

得られず、満洲国からも十分な理解と協力は得られていない状況であった。このように「鮮満一如」に対して十分な支持や理解を得られていないにも関わらず、なぜ南総督はこの方針を強く打ち出し、実現しようとしたのであろうか。南総督が大野緑一郎政務総監に宛てた書簡で、「鮮満一如」の目的は以下のように記されていた。

右指導精神〔引用者注―「鮮満一如」〕ハ鮮満共ニ唱導実行スヘキモノナリ其ノ目的ハ左ノ如シ（関東軍及総務庁ニハ緊密ニ連絡ス）  
 一、朝鮮独善主義、満洲独善主義、ニ基ク鮮満対立ノ歴史的感<sup>マ</sup>公<sup>マ</sup>並ニ現下ニ於ケル対立的思想ヲ絶滅スルニアリ  
 二、満洲事変後ニ於ケル朝鮮半島ノ兵站地タルコトヲ認識セシムルニアリ朝鮮通過ノ人々ニシテ来訪セル筈ナル人ノ国策質問ニ対スル返事ノ大案現下時局ノ克服ハ左ノ要<sup>マ</sup>飲<sup>マ</sup>ニ由ル  
 第一、大陸政策ヲ目標トシテ対外策ヲ第一トシ対内政策ヲ第二トス  
 第二、対「ソ」諸準備完了迄ハ極力日本ノ孤立外交ヲ避クルヲ要ス  
 第三、対内策特ニ民衆生活ノ安定及ヒ庶政一新ハ第一、第二、ノ目的ヲ達スル為メノ必要部分ニ止ムルコト<sup>64)</sup>

（後略）

松田氏が同史料を用いて指摘しているが、南総督にとってはソ連に対する政策といった「対外政策」に関する戦争準備が第一の政策目標であり、朝鮮内の「民衆生活ノ安定及ヒ庶政刷新」は「対外政策」に従属するものであった<sup>65)</sup>。また、「鮮満一如」は「朝鮮独善主義、満洲独善主義」による「対立的思想ヲ絶滅スル」目的を持っており、関東軍・満洲国総務庁との緊密な連絡を取り合うことで、「鮮満一如」を実現しようとしていた。

1937年1月の定例局長会議において南総督は、「鮮満一如は現在に於ける政策上の常識で」あり、「世界の情勢に際して東洋の大文化を建設するため



独善的、小乗的立場を捨て大乘的見地に立つて鮮満両全の目標の下に邁進せねばならぬ<sup>66)</sup>」と発言し、「鮮満一如」の政策意義を各局長に対して強調した。そして、「鮮満一如」の成果として「郵便関係協定、国境架橋協定、警備関係の共同等々着々実現を見ている」と、「鮮満一如」に基づく成果を示していた<sup>67)</sup>。郵便協定については、両者の間での郵便物の郵送過程を簡略化し、郵送にかかる日数の短縮が図られ<sup>68)</sup>、国境架橋協定は、1936年12月10日大野政務総監と満洲国李紹庚交通部大臣・呂榮寰民政部大臣の間で覚書が調印された<sup>69)</sup>。この覚書では、朝鮮・満洲国「国境」である鴨緑江・図們江の新規橋梁建設の分担及び、橋の維持費に関する取り決めがなされた<sup>70)</sup>。そして、国境警備については先述した図們における南総督・植田司令官の会談だけでなく、これと併行して総督府警務局長と関東軍憲兵隊司令官との間で会談が行われ、朝鮮・満洲国間での警察行政に関する協力が取り決められた<sup>71)</sup>。

このように、「鮮満一如」を実施する上での障害は存在しつつも、経済・治安分野において、同方針に基づく朝鮮・満洲国間での協力体制が構築されつつあった。

## 第2節 「鴨緑江共同技術委員会」の設置

そして、1937年1月12日に総督府の大野政務総監と満洲国の李交通部大臣の間で、「鮮満鴨緑江共同技術委員会」（以下、「共同技術委員会」）設置に関する覚書が調印された<sup>72)</sup>。南総督は「鴨緑江の水路問題に関して関東軍司令官であり、全権大使である植田大将と自分との意見は完全に一致して、これに基づいて本日わざ／＼李交通部大臣が来られ大野政務総監との間にこの問題の正式調印が行はれた」と語り、本覚書は南総督と植田司令官との間での合意に基づいて実施されたものであった<sup>73)</sup>。覚書の第2条において「委員会は鴨緑江における河川の調査測量、航路の開設、維持改良及び航路標識の設置維持管理等航行改善のため必要な事項の企画並にその施行に関し互

に協調してその実現を図ることゝす」とされ、第3条で「委員会は鮮満各三名の委員を以て組織し双方委員中より各一名を自方の委員長とす」、「前項の外必要に応じ双方協議の上臨時委員、幹事、事務員又は技術員を置くことを得」とされた。そして、第6条では「第2条の目的に必要な経費は双方各半額を負担す」「但し特別の事情あるときは委員会の議決に依り其の負担額を異にすることを得」と定められた<sup>74)</sup>。

このように、「国境」河川の鴨緑江水路の共同管理を行うため総督府・満洲国政府がそれぞれ3名の委員及び幹事を設置<sup>75)</sup>し、原則的に費用は双方が折半することとなった。南総督が提唱した「鮮満一如」に基く、朝鮮・満洲国の「国境」地帯河川の共同管理・運営が着実に具体化していた。ここにおいて、南総督が関東軍司令官・全権大使時代に総督府側に対して提案していた、朝鮮・満洲国による鴨緑江水路管理に関する共同委員会が、「共同技術委員会」として実現したのであった。

かくして、南総督の「鮮満一如」のもとに技術委員会は設置されたが、ある中央省庁がこの事態を問題視していた。それは、鴨緑江水路管理に関する日満共同委員会の設置に賛成であった、外務省である。「共同技術委員会」に関する覚書が調印された当日に、有田八郎外務大臣は植田謙吉在満大使に対して、覚書調印に至るまでの経緯について至急回電を求めた<sup>76)</sup>。

植田の経緯説明によると、植田司令官と南総督の間で、軍事関係事項の申し合わせとして本覚書は1936年12月18日に成立したが、満洲国側からの要望に基づき、「軍事上ノ技術申合トハ言ヘ国内手続上ノ関係」から、申合当事者を満洲国交通部大臣とした。総督府係官も同様に考え、「現地限りノ純技術的取極ノ形式ニテ鮮満関係当局間ノ申合トセラルルコト然ルヘシ」との認識であった。この双方の認識に基づき、軍事上の申合せであるが、総督府政務総監と満洲国交通部大臣との間で「純技術的取極ノ建前ヲ固持スル」形で、本覚書は成立したのであった。また、植田大使はこの覚書による申合せは「事実上当事者間ノ了解ニ過キササルモノ」であるとして「協定ノ効力ヲ

有セス」との認識であった<sup>77)</sup>。

つまり、この覚書の根本は軍事上の技術申合せであったが、満洲国内の手続きの関係から、交通部大臣を申合当事者にする事となった。そして、軍事的申合という性格を、「純技術的取極ノ建前ヲ固持」することで覆い隠し、総督府政務総監と満洲国外交部によって、本覚書は協定ではなく、了解事項として調印されたのであった。しかし、本電報の欄外に「認定外ム省ニアリ」の書き込みがあり、更に有田外務大臣は南総督に対して、「共同技術委員会」設置に関する覚書及び同委員会細則の調印は「外交事務ニ属スル」と打電していた<sup>78)</sup>。つまり、外務省は総督府と満洲国との間での「共同技術委員会」設置といった事務は外務省に属するものであり、総督府の動きを越権行為として認識していた。外務省は従前より日満の共同委員会の設置に関して、試案を作成するなど積極的な姿勢を取っていたが、結局は現地の独走によって共同委員会は設置され、同省はただ事態を追認しただけであった<sup>79)</sup>。そして、この「共同技術委員会」の設置によって、鴨緑江における電源開発は本格化していくのであった。

## おわりに

以上のように鴨緑江管理問題を宇垣総督期から南総督期にかけてみてきたが、南が関東軍司令官在位時に考案していた日満両委員による共同委員会は、彼が総督として表明した「鮮満一如」方針のもと、「共同技術委員会」として実現した。南が満洲国赴任中に日満共同委員会の設置を希望したのは、総督府と満洲国の間で形式上の「日満平等」を実現し、同国のソ連との国境水路外交を優位に進めるためであった。

この「共同技術委員会」設置と対ソ国境水路問題がどれ程関わっていたのかという問題は、現状明確な結論を下すことはできない。ただ、満ソ間の国境水路に関する共同技術委員会は、1936年7月23日に第二次委員会が決裂

し、1937年7月末日には「満ソ水路協定」が破棄されたていた<sup>80)</sup>。そして、「共同技術委員会」設置の覚書は1937年1月に交わされており、この覚書は満ソ間での委員会決裂から協定破棄までの間に発生したものであった。本稿で確認したように「鮮満一如」を唱える南は対ソ政策を重視しており、この「共同技術委員会」の設置は、少なからず満洲国の対ソ水路問題と関連性を有していたのではないだろうか。また、この「共同技術委員会」の設置は南が満洲国赴任中に直面した、鴨緑江管理を巡る総督府・満洲国間の対立を克服するものとして「鮮満一如」の下に実現されたと評価できよう。本稿では、南総督期に総督府・満洲国間で進展した鴨緑江の共同開発の前史として、宇垣総督期、即ち南が満洲国赴任中に、鴨緑江共同管理を巡る総督府・満洲国間での対立があったことを指摘した。

そして、宇垣総督期・南総督期の「鮮満関係」について本稿で扱った鴨緑江管理に即していえば、宇垣総督期は「鮮満」間の対立が強く存在するも、総督府の妥協によって協力関係が築かれたが、総督府が優位な立場にあった。一方の南総督期では、南総督の強力な「鮮満一如」方針によって、「国境」河川管理における「対等」な「鮮満」関係が構築されていった。しかし、南総督の「鮮満一如」を巡っては総督府・朝鮮内で反発があるだけでなく、満洲国側でも十分な理解や協力を得られていない状況がみられた。なぜ南がこの方針を打ち出したかについては、満洲国赴任中の南により詳細な検討を加える必要があるが、今後の課題としたい。

## 注

- 1) 本来であれば「満洲国」と表記すべきだが煩雑になるため、以降では鉤括弧を除いて満洲国と表記する。
- 2) 堀和生「満洲国における電力業と統制政策」(『歴史学研究』564、1987年18-20頁)。
- 3) 朝鮮総督府による電力事業に関しては、堀和生「朝鮮の電力業と日本資本」(堀和生『朝鮮工業化の史的分析』有斐閣、1995年、第5章)を参照した。
- 4) 姜在彦『朝鮮における日窒コンツェルン』(不二出版、1985年)。

- 5) 前掲堀和生(『朝鮮工業化の史的分析』1987年第5章)。
- 6) 広瀬貞三「満州国における水豊ダム建設」(『新潟国際情報大学情報文化学部紀要』6、2003年、1-25頁)。
- 7) 松村高夫「満州国成立以降における移民・労働政策の形成と展開」(満州史研究会編『日本帝国主義下の満州』御茶の水書房、1972年、第3章)。
- 8) 田中隆一「対立と統合の「鮮満」関係」(『ヒストリア』152、1996年、106-132頁)。
- 9) 前掲堀和生(1987年、19頁)。
- 10) 朝鮮電気事業史編集委員会編『朝鮮電気事業史』(中央日報協会、1981年、293-296頁)。
- 11) 李主先「鴨緑江中洲をめぐる韓清係争と帝国日本」(『日本歴史』763、2011年)。
- 12) 本来であれば韓国語の研究論文も参照すべきだが、執筆者の語学上の問題から日本語研究文献のみを整理した。
- 13) 松田利彦「朝鮮総督在任期における南次郎の陸軍統制構想と対外戦略」(『二十世紀研究』20号、2019年)。
- 14) 井上直樹『帝国日本と〈満鮮史〉』(塙書房、2013年)。
- 15) 前掲李主先「鴨緑江中洲をめぐる韓清係争と帝国日本」(『日本歴史』2011年)。
- 16) 「重要渉外事項ノ概要」として他に、「中華民国国民党支部ノ状況」、「清津ニ中華民国領事館新設問題」、「在本邦蘇連邦通商代表部京城支部設置方ニ関スル件」、「鴨緑江鉄橋開閉停止ニ関スル件」、「北鮮ニ満洲国税関設置問題」が挙げられている。朝鮮総督府官房外事課「第六十五回帝国議会説明資料」『朝鮮総督府帝国議会説明資料』第1巻(不二出版、1994年、3-6頁)。
- 17) 前掲「第六十五回帝国議会説明資料」(『朝鮮総督府帝国議会説明資料』第1巻)。
- 18) 「鴨緑江水運行政ノ統制案」1934年11月(「16. 満洲国」JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.B09030266300、各国灯台及諸標関係雑纂 第五巻(F-1-7-0-1\_005)(外務省外交史料館)。また、本史料に「昭和十、二、八、満洲国井戸川航政科長ヨリ接手」の書き込みあり。なお、アジア歴史資料センターで本史料群は閲覧可能であるが、一部の史料データがアップロードされていない状態であり、外務省外交史料館のご厚意により不足データを提供いただいた。本史料群を利用した場合、アジア歴史資料センターにアップロードされていないデータを利用した場合に限り、(前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)と記す。
- 19) 南次郎発字垣一成宛「鴨緑江下流ノ航路標識設置ニ付満洲国参加方申出ノ件」機密第1号、1935年1月9日。(前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)。
- 20) 前掲「鴨緑江水運行政ノ統制案」(前掲「16. 満洲国」所収)。
- 21) 具体的な委員について示すと以下の通りである。在安東日本領事、平安北道知事、安東省総務庁長、安東省警務局長、満洲国交通部路政司長、朝鮮総督府通信局海事課長、満洲国国道局治水科長又ハ利水科長、鎮■浦土木出張所長、平安北道警察部長、鴨■

- 両江水上警察局長、安東航政局長、新義州税関長、安東税関長、安東警察署長。「鴨緑江水運行政ノ統制案」(前掲「16. 満洲国」所収)。また判読不明箇所は■で補った。
- 22) 前掲「鴨緑江水運行政ノ統制案」(前掲「16. 満洲国」所収)。
- 23) 「鴨緑江航路標識改善方ニ関スル件」(前掲「16. 満洲国」所収。外務省外交史料館提供)。明確な作成時期は不明だが、史料群における本史料の位置からして、1935年1月28日から2月20日の間に作成されたと考えられる。
- 24) 同前。
- 25) 同前。
- 26) 「満洲国建国宣言」1932年1月(『現代史資料 11 続満洲事変』みすず書房、1965年、525頁)。
- 27) 副島昭一「『満洲国』統治と治外法権撤廃」(山本有造編『『満洲国』の研究』緑蔭書房、1995年、第4章、132頁)。
- 28) また、1932年から1934年にかけての小規模紛争は計152回であった。(防衛庁防衛研修所戦史室『戦史叢書 関東軍 1』朝雲新聞社、1969年311頁)。満ソ間の国境紛争に関しては、松本和久「初期満ソ国境紛争の発生と展開(1935-1937)」(『境界研究』8、2018年、33-54頁)を参照。
- 29) 笠原孝太「満ソ水路協定とポヤルコワ水道封鎖問題」(日本大学国際関係学区部『国際関係学研究年報』43集、2023年、14-16頁)。
- 30) 外務省は日満両政府間で申合又は取極めによって設置された委員会の設置を想定し、同委員会においては「鴨緑江航路標識、警察及関税取締、河川改修ニ関係アル事項ノ一部又全部ニ付キ日満両国ノ諮問ヲ俟テ協議決定シ其ノ決定ヲ各本国政府ニ具申スル」とし、委員会の組織案については合計4案作成していた。また、外務省は、「日満両国政府ノ諮問機関タル委員会ヲ設置スルコトナラハ実現ノ可能性最モ大ナリト認メラル」と認識しており、日満の共同委員会の設置には積極的な立場であった。「(委員会ノ要目試案)年月日不明、前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)。
- 31) 南次郎発広田弘毅宛「第一五一号本使発朝鮮総督宛電報」1935年2月20日(前掲『16. 満洲国』所収)。
- 32) 同前。
- 33) 「宇垣朝鮮総督発南大使宛電報」年月日不明(前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)。本史料は南次郎が謝介石満洲国交通部大臣に宛てた「公文機密第四九号昭和十年三月六日」の添付史料である。
- 34) 謝介石発南次郎宛「公函外政秘第七二号」1935年3月21日(前掲「16. 満洲国」所収)。
- 35) 張燕卿発南次郎宛「外政秘第二四五号(訳文)」1935年9月6日(前掲「16. 満洲国」所収)。
- 36) 前掲笠原孝太「満ソ水路協定とポヤルコワ水道封鎖問題」(『国際関係学研究年報』

- 16-18頁)。
- 37) 前掲「外政秘第二四五号(訳文)」(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 38) 「鴨緑江下流ニ於ケル航路標識改善ニ関スル満鮮間ノ協議ニ関スル件」1935年4月23日。(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 39) 本来であれば、この二つの省に加えて本問題に関係が深かった陸軍省についても検討すべきであったが、史料不足のため海軍省及び外務省の認識についてみる。
  - 40) 海軍次官発外務次官宛「鴨緑江下流ノ航路標識設置ニ付満洲国参加方申出ノ件回答」1935年4月15日(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 41) 前掲「鴨緑江下流ニ於ケル航路標識改善ニ関スル満鮮間ノ協議ニ関スル件」(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 42) 南次郎発広田弘毅宛「鴨緑江下流航路標識設置ノ件」1935年5月2日(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 43) 南次郎発広田弘毅宛「第四〇四号本使発朝鮮総督宛電報」1935年5月2日(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 44) 南次郎発広田弘毅宛「公機密第一七四〇号 鴨緑江下流ニ於ケル航路標識設置ニ付満洲国参加方申出ノ件」1935年9月13日(前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)。
  - 45) 同前。
  - 46) 同前史料の欄外の書き込みによる。同史料は外務省に収められているため、書き込みは外務省によるものか。
  - 47) 「榎谷領事発広田外務大臣宛電報、昭和10、9月26日」(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 48) 同前。
  - 49) 現地問題としての解決は、関東軍・朝鮮総督府だけでなく在満日本大使館の了解も得ていた。(「関東軍参謀長発軍務局宛電報、11月17日」前掲「16. 満洲国」所収)。また、この問題は朝鮮総督府と拓務省の間でも調整が行われ、最終的に現地問題で解決することになっていた。(入江海平発重光葵宛「殖商第一三九号鴨緑江下流ニ於ケル航路標識設置ニ付満洲国参加方ニ関スル件」1935年12月4日。前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 50) 前掲「殖商第一三九号鴨緑江下流ニ於ケル航路標識設置ニ付満洲国参加方ニ関スル件」(前掲「16. 満洲国」所収)。
  - 51) 「榎谷秀夫発広田弘毅宛、第三六号本官発満宛電報」1935年12月14日(前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)。
  - 52) 同前。
  - 53) 榎谷秀夫発上田謙吉宛「鴨緑江航路標識設置ニ関スル覚書交換ノ件」1936年3月31日(前掲「16. 満洲国」所収、外務省外交史料館提供)。
  - 54) 同前。

- 55) 「疆内官民に告ぐ 南総督諭告けふ布告」(『京城日報』1936年8月28日)。
- 56) 南次郎「年頭所感」(朝鮮総督府『朝鮮』260、1937年1月、314頁)。
- 57) 「鮮満一如に関し完全に意見一致」(『大阪朝日新聞 鮮版』1936年11月3日)。
- 58) 「南総督植田関東軍司令官会談要領」(『大野緑一郎関係文書』国立国会図書館憲政資料室所蔵)。本会談の詳細に関しては、前掲田中隆一「対立と統合の『鮮満』関係」(『ヒストリア』116,117頁)参照。
- 59) 武部六蔵著、田浦雅徳、古川隆久、武部健一編『武部六蔵日記』芙蓉書房出版、1999年、昭和11年11〔10〕月26日条、150頁。
- 60) 「鮮満一如の説」(『朝鮮及満洲』354号、1937年、12頁)。
- 61) 前掲『武部六蔵日記』昭和11年12月28日条、165頁。
- 62) 同前。
- 63) 「本府局課長続々満洲視察」(『京城日報』1936年11月5日)。
- 64) 大野緑一郎宛南次郎書簡、発信年不明1月12日(前掲『大野緑一郎関係文書』81-51)。
- 65) 前掲松田利彦「朝鮮総督在任期における南次郎の陸軍統制構想と対外戦略構想」(『二十世紀研究』95頁)。
- 66) 「鮮満両全の目標下に薦進せねばならぬ」(『京城日報』1937年1月10日)。
- 67) 同前。
- 68) 「国境解消・鮮満一如具現に一步」(『京城日報』1937年、1月13日)。
- 69) 「鮮満国境両河川の架橋覚書に正式調印」(『京城日報』1936年12月11日)。
- 70) まず、新規橋梁については鴨緑江地域において4橋、図們江地域も同様に4橋、合計8橋の建設を担当。一方の朝鮮側は、合計6橋を担うことになり、その内訳は鴨緑江では4橋、図們江では2橋であった。そして、これらの橋の維持・修繕費は建設した側が負担することになった。「架橋覚書の内容」(『京城日報』1936年12月9日)。
- 71) 松田利彦「一九三〇年代前半期における警察の治安認識と抗日運動への対応」松田利彦『日本の植民地支配と警察』(校倉書房、第5部、第1章、542-543頁参照)。
- 72) 前掲「国境解消・鮮満一如具現に一步」
- 73) 同前。
- 74) 同前。
- 75) 朝鮮総督府側は委員長に大竹十郎内務局長、委員に内務局土木課技師の本間孝義、通信局海事課長岡田修一、幹事に通信局技師の松崎嘉雄、土木事務官坂本嘉一が就任した。満洲国側は、委員長に平出貞三交通部次長、委員に蓮尾誌蔵交通部工程科長、島崎庸一安東航政局長が就任した。(前掲「国境解消・鮮満一如具現に一步」)。
- 76) 有田大員発在満植田大使宛件「鴨緑江共同技術委員会ノ件昭和12年1月12日」(「JACAR (アジア歴史資料センター) Ref.B09030253700、鴨緑江航行権問題関係一件 (F-1-6-0-10) (外務省外交史料館)」)。



- 77) 「第一四号ノ二（至急）発植田大使 宛有田外務大臣昭和 12 年 565 新京 13 日後発本省 1 月 13 日後着」（前掲、Ref. B09030253700）。
- 78) 発有田外務大臣 宛南朝鮮総督 件「鴨緑江共同技術委員会ニ関スル件昭和 12 年 1 月 14 日」（前掲、Ref. B09030253700）。
- 79) この史料群を見る限り、外務省が朝鮮総督府に対して抗議をおこなったことは確認できない。また、この技術委員会は今後解散することもなく活動していったことを踏まえると、外務省はこの事態を追認したと考えられる。
- 80) 前掲笠原孝太「満ソ水路協定とポヤルコワ水道封鎖問題」（『国際関係学研究年報』18-19 頁）。

