

資料

伊藤壽一朝鮮度量衡協会理事の経済視察報告について*

鈴木 健太郎**

昭和 10 (1935) 年 7 月 15 日付「東京計量時報」(第 202 号)紙上に伊藤壽一朝鮮度量衡協会理事、京城商工会議所議員の「北鮮及東部満州経済視察報告」が掲載されている。

京城商工会議所発行の『昭和十六年統計年報』⁽¹⁾巻末の「京城商工会議所議員名簿」に伊藤壽一氏は会頭、副会頭、常議員、議員、特別議員と区分された役名の中で常議員として以下のように記載されている。

「役名 常議員 氏名 伊藤壽一
住所 漢江通一ノ六
職業 株式会社伊藤商行代表」

伊藤壽一氏については『昭和人名辞典』⁽²⁾には以下のような記述がある。

「伊藤壽一 府会議員 伊藤商行
福祿商争 朝鮮鑪工業各(株)代表
朝鮮無尽 国産自動車 朝鮮工作
朝鮮計器各(株)取締役 朝鮮生命
日本電球製作所各(株)監査
電気機械度量衡商
京城府新吉町 95 電 279
(閱歴) 三重県大次郎長男
明治 28 年生る
大正 3 年名古屋中卒業
昭和 18 年 5 月 紺綬褒章を賜ふ
宗教真宗
(家庭) 妻チカ(明 35)
愛知県加藤静雄長女
長男壽郎(大 10) 長女量子(大 13)
二女壽子(昭 4)」

商工会議所の名簿と人名辞典では伊藤氏の住所が異なっている、職場と自宅なのであろうか伊藤壽一氏の役職が名簿と人名辞典のいずれも株式会社伊藤商行代表であることから同姓同名の別人ではなく同一人物であると確認できる。府会議員とは京城府議会議員のことであろう。日本統治時代の京城府議会はどのような制度であったのか、選挙権、被選挙権がどのような人たちにあったのか等、別の機会に考察してみたい。

また伊藤氏は多くの企業に関与している。これらの企業がどのような活動を行っていたかも興味深い。伊藤氏の本業は電気機械度量衡商であるがどのような度量衡機を販売していたのか朝鮮度量衡協会とはどのような団体であったのかも今後研究したい。

この『昭和人名辞典』の同じページには壽一氏の弟と思われる伊藤省三氏について以下のような記述がある⁽³⁾。

「伊藤省三 イワ洋行 青写真電気焼付業
京城府黄金町 199 電本局 1256
(閱歴) 三重県大次郎二男
明治 34 年 7 月 17 日生る
大正 10 年平壤中学卒業
伊藤洋行勤務を経て昭和 7 年現地に
現業を創業す
宗教真宗 趣味写真旅行
(家庭) 妻美津子(明 40)
神奈川県小金国次郎女大連高女卒
長女朝子(昭 8)」

* 原稿受付 2003 年 2 月 3 日

** 会員 〒142-0061 東京都品川区小山台 1-30-6-304

壽一氏と省三氏は三重県の伊藤大次郎氏の長男と次男で共に宗教が浄土真宗ということから明治中期の三重県で伊藤大次郎という同姓同名の人物が複数いた可能性は否定できないとしても兄弟であろう可能性は高いと思われる。

壽一氏と省三氏が兄弟であるとすれば壽一氏が大正 3 (1914) 年に名古屋中学校を卒業しているのに対して省三氏が大正 10 (1921) 年に平壤中学校を卒業していることから伊藤家は 1914 年から 1921 年の間に名古屋から朝鮮半島に渡り平壤に住んでいたと思われる。

『昭和人名録』の中で伊藤壽一氏の次に掲載されている伊藤福一氏について「大正 10 年来鮮」⁽⁴⁾という記述があるが壽一氏や省三氏については来鮮つまりは朝鮮半島に渡った時期についての記載はない。

伊藤壽一氏（以下伊藤氏と記す）は今回の視察について「東京計量時報」紙上に「はしがき」と題して以下のように述べている⁽⁵⁾。

「先般京城商工会議所の命に依り二宮常一議員と共に旬日に亘り北鮮及東部満州国各地を視察し其の概要に付き過日会議所に於て口述報告したるものの要点を摘録したるものにして友邦満州国の建設に対しては経済的基礎工作の確立が重要な要素にして所謂日満経済ブロックの促進を必要として従而内満間に介在せる吾が朝鮮に於ける経済並に産業方面殊に中小商工業の対策に関しては将来多大の考究を要すべきものと思料せられ今回の旅行は此の意味に依り国策的見地は別として専ら此の方面の視察に重点を置いたのであります。」

伊藤氏と同行した二宮常一氏の記述は『昭和人名辞典』には見当たらず詳細は不明である。

このように京城商工会議所に派遣されて行った今回の視察の日程は「はしがき」に続く「序論」に以下のように記されている⁽⁶⁾。

「私共は3月20日京元線に依って京城を離れ先づ最初の視察地清津に入り此の地の視察を了へて海路羅津へと進み更に雄基を経

て雄基南陽間の国境線は汽車中より視察を遂げ国境を越へ満州国に於ける第一歩を凶們の地に印したのであります。更に満州国間島省公署の所在地延吉の視察を了へて龍井に到着致しました。私共が満州国に入ったのが 24 日でありまして時恰も北鉄接収の真最中であつたのであります。

延吉及龍井にての状勢では匪賊の出没頻繁にて奥地鉄道沿線の警戒も嚴重を極めてゐるにも不拘、相当危険であるとのことを耳にしましたので已を得ず敦化拉法を経て哈爾濱に入る予定を変更して、龍井より空路に依り新京に入り此の地の視察を了り愈々問題の北鉄南部線に依つて哈爾濱に入ったのであります。此の地で拉法線の現状等に関しても相当調査を遂げてコース変更の欠陥を補つたのであります。哈爾濱の視察を了へる頃には日程も切迫し尚奉天を残してゐて生憎日曜に当りましたが幸ひ朝鮮貿易協会並に奉天商工会議所の好意に依り予定の視察を済し、安奉線經由 4 月 1 日無事に帰城したのであります。」

伊藤氏は京城（現在のソウル）から京元線⁽⁷⁾で現在の北朝鮮領内の元山に向かいそこから清津、羅津、雄基（現在の先鋒）と日本海沿岸の各地を視察してから汽車で現在の中朝国境を越え現在の中国吉林省の凶們に向かった。延吉、龍井両市とも現在の吉林省である。文中の北鉄接収とは満州国内にあった中華民国（満州国成立後は満州国政府）とソ連邦共同経営の北満州鉄道（旧名東清・東支鉄道）を日本が購入したことである⁽⁸⁾。伊藤氏は延吉や龍井に出没する匪賊について言及しているがこうした匪賊はどのような集団だったのであろうか。関東軍の存在にもかかわらず、満州の治安をおびやかすほど強力な集団だったのであろうか。

結果として伊藤氏は匪賊を避けたため現在の吉林省内の敦化、拉法の視察を果たせず龍井から飛行機で満州国の首都新京（現在の吉林省省都長春市）に入った。そこからハルビン（哈爾

賓)に新京ハルビン間を走る北鉄南部線で向かい、ハルビンから奉天(現在の遼寧省省都瀋陽市)に行き、奉天から中朝国境中国側の安東(現在の丹東市)まで走る安奉線を経て京城に戻ったのである。

「東京計量時報」紙上の記事中ではこの旅程中朝鮮半島北部日本海沿岸の清津、羅津、雄基の3都市のみについて報告されている。しかも清津市(日本統治時代の正式名称は清津府)ではなく清津港というように港を強調した題名になっている。以下では紙数の都合上この3港のうち清津と羅津の2港についての伊藤氏の報告を経済統計を中心に検証したい。

清津港

伊藤氏は清津港について以下のように述べている⁽⁹⁾。

「この地の現在戸数及人口は
内地人 2,453 戸、人口 10,258 人、
鮮人 6,613 戸、人口 30,379 人、
外国人 175 戸、人口 728 人、
合計 9,251 戸、人口 41,365 人
でありまして」

この人口統計で内地人(日本人)、朝鮮人、その他外国人と3つに区分された戸数を合計すると9,241戸になり伊藤氏が書く合計9,251戸は明らかに誤りである。なぜこのような計算違いが生じたのだろうか、この伊藤氏が書いている人口統計は国勢調査の数値⁽¹⁰⁾とは異なる。

国勢調査によれば清津府の人口および世帯は昭和5(1930)年に35,925人、7,813世帯、昭和10(1935)年に55,530人、11,798世帯である。これは後に述べる羅津も同様で伊藤氏が書いている人口及び戸数は国勢調査とは一致しないのである。国勢調査とは異なるこの人口統計の出典は何か、実に興味深い統計である。

伊藤氏は清津港について以下のように述べている⁽¹¹⁾。

「此の港は総経費640万円を以てする総督府の8ヵ年継続事業としての築港工事が

昭和8年に完成して、防波堤は延長600メートル、天馬山下地先岸壁を水深9.5メートルとして防波堤内の水上面積31万平方メートル、岸壁は3,000トン級の汽船4隻と6,000トン級3隻を横着する岸壁も完成したのみならず、多年の懸案であった輪城川の改修工事が経費200万円を以て窮民救済事業として完成された結果市街地に於ける氾濫が完全に防止されたので港としての従来の最難点を取り除かれたのであります。而して当港の吞吐能力は、1ヶ年150万トン乃至200万トンの貨物を取扱ふことが出来るやうになつたのであります。尚現在清津港の大なる悩とするところは独り此の清津港ばかりでなく、全鮮の港も同様のことでありますが、築港の技術上の問題であります。朝鮮に於ける築港の技術者は主に陸上技術者でありまして陸上技術の見地に依り其の儘海上工事に応用する傾きがあるため、港湾の特異性を多分に殺ぎ、為に船舶の操作を甚しく不便ならしめてゐるとのことであり、築港計画上に遺憾の点が多々あることを聞きまして今後朝鮮に於ける港湾築造乃至改築上最も研究を要することと思はれました、尚此の地の漁港は昭和8、9年の2ヵ年継続事業として経費百万円を以て新輪城川尻に完成され防波堤、護岸其の他の設備が完備してゐるのであります。」

朝鮮総督府が清津港の整備と河川改修工事に多大な費用を投入したことがわかる。伊藤氏が築港技術についてもよく知っていることには驚かされる。当時の朝鮮にいた築港技術者が主に陸上技術者であったとすれば港湾築造を専門とする優れた技術者が朝鮮では不足していたのであろうか。巨額の税金を投じて作った港湾に技術的な不備があればその後長期にわたって使いつづける使用者が不幸である。

漁港が完成してから漁獲高は増えたのだろうか

か。その後朝鮮が独立してから、清津港に残された設備はどのように活用されたのであろうか。

伊藤氏はこの清津港を活用した貿易について以下のように述べている⁽¹²⁾。

「次に此の地の貿易状況について見るに、満州事変以前までは取扱貨物の大部分は道内及び北鮮方面の消費の程度に止まり奥地満州との取引は余り振はなかつたのでありますが其の後京図線及拉浜線の開通に依つて同方面の特産物中、大豆雑穀等はこの地に向けられ、対裏日本、北海道、樺太等の諸港との貿易が急激に発展し、従つて輸出入貿易額も逐年大激増を来し昭和8年は2,560万円であつたのが更に9年は北鮮鉄道管理局設置等の事情も加つて5,000万円に達したのであります。」

ここでの道とは清津府が属していた（清津は現在の北朝鮮では道に属さない直轄市である。）咸鏡北道のことであろう。京図線は満州国の首都新京と図們間を走る鉄道で1933年9月に開通し、拉浜線は拉法・ハルビン間を走る鉄道で1933年12月に開通した⁽¹³⁾。

北鮮鉄道管理局については1933年12月13日に林満鉄総裁が大連放送局から中継放送された講演の中で⁽¹⁴⁾

「朝鮮総督府より、北鮮鉄道の移管を受け北鮮鉄道管理局の名の下に、去る十月一日より華々しく事業を開始いたしました。」

と語っているので1933年10月1日に朝鮮総督府から満鉄が移管を受けて設置されたことがわかる。満鉄が朝鮮総督府から北鮮鉄道に移管された理由について当時の「満州日報」は⁽¹⁵⁾

「北鮮管理局線

同線は南陽雄基間144キロ、南陽清津間170・2キロ、全長314・2キロの短距離にすぎないが、日満連絡交通の大幹線たる本線が今後羅津港の開港と共に日満経済のうえに活躍する有様は実に壯観であろうことが想像出来る。

満州の鉄道が北朝鮮と連絡せられるに際し、日本政府では国策上以上区間の鉄道を朝鮮総督府から満鉄に委任経営せしめることを決定し、その後細目について満鉄総督府両代表が数ヶ月に亘つて協議、昭和八年十月一日正式に満鉄の委任経営となって今日に至つたものである、従つて建設等は凡て朝鮮側の手に成るものである、兎に角同線が最も活発な活動を開始するのは羅津港築港第一期工事完成以後のことである。」

と説明している。

北鮮鉄道管理局設置によって鉄道輸送量が増大し効率的になったのであろうか。

伊藤氏は清津港の可能性について以下のように語る⁽¹⁶⁾。

「而して対東満州の貨物吞吐港として将来の清津を見るに、最も肝要なることは満州特産物のストック場たらしめ又マーケットたらしむることでありませう。満州特産物は奥地にストック場及マーケットを有せぬため自然吞吐港たる此の地に集まることになるから其の為の設備が必要となります。故に単なる通過貿易港としてだけでは発達性が薄いので此の目的のために相当広い土地を必要とするところから現在6,000坪の埠頭用地を満鉄に無料貸付して目的の遂行を図ると共に一方滞貨物の取引上に対する機関として取引所設置の認可を運動中であるとのことあります。」

この文に「対東満州の貨物吞吐港」とあるように清津、羅津、雄基といった朝鮮半島北部日本海沿岸の各港は日本海を通じて東部満州と新潟等の日本本土日本海沿岸諸港を結ぶ連絡地中継地として重視されたのである⁽¹⁷⁾。

この文中で伊藤氏が面積についてそれまでは「31万平方メートル」と「平方メートル」の単位を用いていたのに「6,000坪」と「坪」の単位を用いているのが興味深い。度量衡協会理事

の伊藤氏にとっても現代よりもはるかに「坪」という伝統的尺貫法単位が生活感覚に身につけていたのであろう。

伊藤氏は清津の工業については以下のように述べている⁽¹⁸⁾。

「清津は工業地としては余り期待できぬと思はれます。即ち其の要素の一とする用水は水質良好であり且つ約5尺位掘下ると出水するとのことでありますが、最も難点は用地の買収でありまして現今地価著しく高騰し買収甚しく困難となり、現行土地収用令の改正を要する点多々あるように思はれます。」

ここではそれまでの「メートル」にかわり「尺」と尺貫法で長さを表記している。

伊藤氏は清津の河川の用水の水質は良く地下水も豊富であるが地価の高騰が清津の発展を阻害していると書いている。しかしこの地価の高騰の原因が発展への期待から生じているのだとすれば逆説的で皮肉な話である⁽¹⁹⁾。

清津の工業の現状について伊藤氏は以下のように統計を記している⁽²⁰⁾。

「此の地に於ける現在の工業状況も年産額300万円に達するが其は水産方面の漁獲物を処理する程度の工産でありまして、魚肥、魚油を除けば極めて僅少で殆んど見るべきものがありませぬ。其の産額を挙げれば

52万円 水産加工品（塩乾魚を含む）

99万円 鯛粕（肥料）

67万円 魚油

16万円 魚類、缶詰、冷凍品

（飼料を含む）

18万円 製材品（木材）

15万円 醸造品

以上の如くでありまして対満交通機関が完備しつつある今日相当の増産を見つてありますが、現在に於て工場として見るべきものは朝鮮油脂工業会社位のものであります。」

朝鮮油脂工業会社については1937年5月24日付「中外商業新報」紙上⁽²¹⁾で

「油脂工業界に割込む、天下二分の朝鮮に新会社、地元水産品の加工を目指し総督府設立を斡旋」

と題して

「朝鮮総督府では地元の水産業並に加工業振興の趣旨に基き新たに朝鮮油脂工業会社(仮称)を設立せしむべく過般来関係者間に斡旋中のところ、最近この新会社の創立は左の如く急速実現の運びとなった。」

と報じている。

このように朝鮮油脂工業会社は1935年に伊藤氏が清津を視察した際にはまだ設立されていない。伊藤氏が言う朝鮮油脂工業会社とは朝鮮油脂株式会社の誤りであろう。

朝鮮油脂株式会社清津工場については1939年5月22日付「京城日報」紙上⁽²²⁾で

「昭和7年6月朝室興南工場、8年朝鮮油脂清津工場が設立され朝鮮硬化油工業のスタートを切った。」

との記述があることから1933年に設立されたことがわかる。

羅津港

羅津港の人口統計について伊藤氏は以下のように述べている⁽²³⁾。

「此の地の戸数及人口を見るに

内地人戸数1,529戸、人口5,284人、

鮮人戸数4,034戸、人口18,948人、

外国人戸数55戸、人口253人。

合計戸数5,618戸、人口14,485人

でありまして現在急激に増加しつつあるのであります。」

国勢調査⁽²⁴⁾によれば羅津面の人口および世帯は昭和5(1930)年(当時は新安面と称されていた)に5,966人、1,014世帯、昭和10(1935)年に30,918人、6,787世帯である。

羅津の急激な人口増加については1933年5

月 19 日付「神戸新聞」に⁽²⁵⁾

「満鉄の築港計画進捗に伴う羅津の在住者は日に月に激増し、昨秋までは微々たる漁村に過ぎずして居住者 4,989 人中、内地人 98 人に過ぎなかったものが終端港と決定発表されるや俄然激増し、昨年末には人口 5,823 人中内地人 329 人となり、更に本年中には築港工事関係者其他を加え、優に 2 万人の多数に達する見込みだという。」

と報じられている。終端港とは満州（現在の中国東北部）からの鉄道の終点になる港という意味である。

羅津の貿易状態について伊藤氏はこう述べている⁽²⁶⁾。

「此の地の貿易状態を見るに、昭和 9 年中の総貿易高は 42,282 トンでありまして此の中輸移出高は 642 トン、輸移入高は 4,1640 トンで、輸移出の主なるものは雑貨 414 トン、木材 92 トン、金物 47 トン、食料品 37 トン、機械類 30 トンであり、輸移入の主なるものは、セメント 1 万トン、金物 6,445 トン、雑貨 6,425 トン、木材 5,541 トン、石炭 3,685 トン、米穀 3,215 トン、機械類 1,432 トン、野菜及果物 1,282 トンであり、更に旅客の出入状況を見るに乗船客 12,987 人、上陸客 19,096 人でありまして現在の羅津の貿易額は実に微々たるものでありますが、今年の 10 月には雄基、羅津間の鉄道開通と同時に、岸壁の一部完成により船車連絡の予定となつてゐますから此が完成の暁は遠く京函線、拉浜線のスピードアップに伴ひ貨客の出入状態は全々一変するものと思はれるのであります。而して此の地も亦満州特産物のストック場及マーケットたらしむるために港湾の設備に伴ひ、取引所の設立問題及生牛の移出に努力しつつありますが、現在及近き将来に於ては貨客の通過港として、相当の使命を持

つて居ります。」

この統計によれば羅津の貿易は極端な輸入超過である。雄基と羅津間の鉄道開通と羅津港岸壁の一部完成について伊藤氏は 10 月の予定と述べているが実際には 1935 年 11 月 9 日付「国民新聞」に⁽²⁷⁾

「満鉄が朝鮮総督府鉄道局から委託を受け北鮮鉄道管理局において建設中の雄羅線(雄基—羅津間)並びに羅津港第一期計画は今回愈々竣工、来る十日羅津でこれが開通並びに開港式を挙行することとなった。」

と報じられているように 1935 年 11 月 10 日に鉄道と港湾が両者同時に開通した。

おわりに

伊藤氏の視察報告は日本統治時代の朝鮮半島の経済と産業を当時朝鮮半島に居住していた日本人実業家、度量衡商人がどのように見たのかという点で貴重な記録である。朝鮮総督府や満鉄をはじめとする当時の日本の官民が清津、羅津、雄基等の朝鮮半島北部の港湾を通じて日本本土と満州（現在の中国東北部）を結ぶ日本海航路と鉄道を「日満の裏街道」として重視し、港湾の整備と鉄道の建設に力を注いだことがわかる。

1910 年から 1945 年までの日本統治時代の朝鮮半島で朝鮮総督府がどのような経済・産業政策を実施し、経済・産業がどの程度発展したのか、その結果当時の朝鮮半島の住民の生活がどの程度向上したのか、そして日本統治時代の経済・産業政策が独立後の韓国や北朝鮮の経済・産業の発展にどの程度貢献しているのか、その成果を正確な統計数値に基づいて客観的かつ計量的に分析して正しく知ることこそ今後の日韓友好親善のために必要だと思われる。

注

(1) 『昭和十六年統計年報』、京城商工会議所、(1943)、136 頁。

(引用に際して漢字は当用漢字に改めた。)

- (2) 『昭和人名辞典第4巻(外地・満支・海外篇)』、日本図書センター、東京、(1987)、「朝鮮」の項8頁。(底本は谷サカヨ編・発行:『大衆人事録』第14版、帝国秘密探偵社、1943)
- (3) 『昭和人名辞典第4巻(外地・満支・海外篇)』、日本図書センター、東京、(1987)、「朝鮮」の項8頁。
- (4) 『昭和人名辞典第4巻(外地・満支・海外篇)』、日本図書センター、東京、(1987)「朝鮮」の項8頁。
- (5) 伊藤壽一:「北鮮及東部満州経済視察報告」、東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (6) 伊藤壽一:「北鮮及東部満州経済視察報告」、東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (7) 京元線は「鮮鉄沿革史略(下)」、京城日報(1917-08-06)に
 「湖南線は大正三年一月開通し木浦及び群山に鉄路は伸び亦同年八月朝鮮半島の横断線たる京城元山間の鉄道は全通して営業を開始せり。」
 との記述があるように1914(大正3)年8月に開通した。
- (8) 北鉄接収については神戸大学経営経済研究所新聞記事文庫のホームページ内の記事検索画面
<http://www.lib.kobe-u.ac.jp/sinbun/search.html>
 で「北鉄接収」を検索すると1934年から1939までの大阪毎日新聞、大阪時事新報、大阪朝日新聞、満州日報等の北鉄接収関連記事36件を読むことができる。
- (9) 伊藤壽一:「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。原文中の「鮮人」という呼称は朝鮮人の略称で韓国人、朝鮮民族に対する蔑称、差別語と思われるが歴史的資料として原文のまま引用した。
- (10) 『外地国勢調査報告・第4輯・朝鮮国勢調査報告』、文生書院、東京、(2000)、(『朝鮮総督府国勢調査報告』の復刻)
- (11) 伊藤壽一:「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (12) 伊藤壽一:「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (13) <http://www.soc.hit-u.ac.jp/thesis/doctor/99/exam/yohii.html>
 芳井研一氏博士論文「環日本海地域社会の変容と近代日本」審査要旨(一橋大学)第10章分内に
 「33年9月に京函鉄道は開通し、36年には羅津港築港工事も終了し、さらに33年12月に京函線の拉法からハルビンに至る拉浜線、37年7月に函們から北満州の佳木斯に至る函佳線が開通した」と記述されている。
- (14) 「満鉄の現状と吾等の覚悟、林総裁講演要旨」、満州日報、(1933年12月14日付から1933年12月17日付までの4日間毎日連載、北鮮鉄道管理局事業開始についての発言は1933年12月16日付に掲載されている。)
- (15) 「早廻り競争 満州各鉄道の素描その一、堂々王座を占める満鉄線の発達、今昔の感うたた痛切」、満州日報、(1934年4月5日付から1934年4月11日付までの7日間毎日連載、北鮮鉄道管理局線についての説明記事は1934年4月11日付に掲載されている。)
- (16) 伊藤壽一:「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (17) 津田特派員:「日満の新動脈を廻って(A)待望まさに三十年吉会線漸く通ず」、報知新聞、(1933-08-10)(これ以降1933年8月19日付まで(A)から(I)までのアルファベットが付され計9回連載された。)の記事

中では「日満の裏街道」と題して

「一体日本海を通ずる日満の直接連絡は我国多年の懸案であって、軍事経済上の立場から極めて重要視された、殊に四辺海にかこまれた孤島日本としては北満との間の安全且迅速なる連絡が絶対に必要である、門司—大連—ハルビンが表街道だとすれば日本海、北鮮を通じての裏街道がほしい、そのためには満州の中心たる新京、ハルビンと北鮮間の鉄道即ち吉会線の建設が絶対要件なのであって、その実現こそは日露戦後から今日に至るまで我国の一貫せる国策だったのである。」

と朝鮮半島北部日本海沿岸の港を用いた日本海航路による日満連絡の重要性を強調している。

- (18) 伊藤壽一：「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (19) 「北満の大動脈を繋ぐ敦図線全通と日満交通の一大変革・東支鉄と浦潮をノックアウトする羅津の大築港計画とその将来(一)」、神戸新聞、(1933-5-15) (これ以降 1933年5月27日付まで毎日、計13回連載された。)

紙上で

「今やその終端港として確定せる羅津は満鉄の大々的築港計画の進展と共に、素晴らしい発進振りを見せ、往時の一寒村も忽ち一大港湾都市を形成することとなるので、土地熱の如き実に意想外なる熱狂を示し、嘗つては坪十二、三銭しかしなかつた地価は、一躍何十倍かに暴騰し、枢要地と目せられるところは坪四五十円にも飛び上っているという有様

だ、またその補助港ともなるべき雄基、清津の両港は満鉄の委任経営によって、種々なる拡張計画が立てられているので、その将来の発展を目指して、この羅津、雄基、清津の三港を繞って、北鮮地方は多大の感激と興奮とのるつばに在る。」

と鉄道開通と港湾整備による発展への期待から地価が高騰したことが記されている。

- (20) 伊藤壽一：「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (21) 「油脂工業界に割込む、天下二分の朝鮮に新会社、地元水産品の加工を目指し総督府設立を斡旋」、中外商業新報、(1937-5-24)
- (22) 「益々責務重大な半島の硬化油工業」、京城日報、(1939-5-22)
- (23) 伊藤壽一：「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (24) 『外地国勢調査報告・第4輯・朝鮮国勢調査報告』、文生書院、東京、(2000)、(『朝鮮総督府国勢調査報告』の復刻)
- (25) 「北満の大動脈を繋ぐ敦図線全通と日満交通の一大変革・東支鉄と浦潮をノックアウトする羅津の大築港計画とその将来、敦図線の全通(五)港は伸びる 終端港に選定された羅津港の偉大な築港計画」、神戸新聞、(1933-5-19)
- (注19の連載中5日目の記事である。)
- (26) 伊藤壽一：「北鮮及東部満州経済視察報告」東京計量時報、202号、(1935-07-15)、9頁。
- (27) 「満鉄の北鮮鉄買収愈々具体化せん、佐藤理事近く上京」、国民新聞、(1935-11-9)