

石原 廣一郎と資源確保論

安 場 保 吉*

Hiroichiro Ishihara and the Stable Supply of Iron Ore

Yasukichi YASUBA*

Hiroichiro Ishihara, riding on the wave of Taisho *Nanshinron*, went to British Malay to set up a rubber plantation. After a series of failures, including that of this venture, he discovered two large iron-ore deposits in Malay and established himself in the mining business between 1919 and 1924. From these mines and other smaller ones in South-east Asia, Ishihara supplied Japan with 18 million tons of iron ore between 1921 and 1940, approximately 45% of the total consumption of iron ore in Japan.

However, he did not receive much social recogni-

tion from his contemporaries, and his achievements have been regarded rather lightly by historians. In order to explain this treatment, this paper puts Ishihara's achievements in historical perspective.

The major reasons appear to be: (1) there was a surplus of ore at the time of Ishihara's discoveries and (2) the military, which was the real driving force behind the expansion of the iron and steel industry before World War II, considered the supply from Malay and the Philippines more vulnerable and, hence, less valuable than that from Korea or Northeast China.

I 前 史

石原廣一郎は明治23年1月、京都府下吉祥院村の自作農の長男として生まれた。吉祥院はいまでは市街地化しているが、石原が生まれたころはまだ府下紀伊郡の一寒村であった。村内を貫流する桂川は毎年のように氾濫し、村民の暮らしは貧しかった。堤防が決壊すると村民は日当50銭で修復工事に狩り出され、石原もしばしばこれに参加したという [石原 1970 : 1-2 ; 石原産業 1962 : 2]。

吉祥院の村人の暮らしが「どん底」¹⁾だったといっても、石原家は田1町歩所有の自作

農であったから、石原本人が生活に困窮していたわけではない。廣一郎は京都農林学校を卒業し、しばらく家の手伝いをしていたが、間もなく、農林学校時代の師、木村良の世話で、月給12円50銭で京都府農業技手に任官した。そして、宗家石原彦次郎の二女トミと結婚し、一女をもうけて一応安定した生活の基礎を作った [石原 1964 : 11-12]。

廣一郎はなかなかの野心家で、さらに立命館大学の夜学をも卒業するが、高等文官試験に合格しないかぎりいつまでたっても判任官どまりという将来には満足できなかった。また、上記木村良のすすめもあり、当時ようやく興りつつあった「大正期南進論」 [矢野 1979 : 92-95] の潮流に乗って南方で一旗揚げ

* 京都大学東南アジア研究センター (併任), 大阪大学経済学部; The Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University, and Department of Economics, Osaka University

1) 山下留吉談 [石原産業 1962 : 2]。

ることを決意する。そして、大正5年に、2年ほど前からマレーに渡っていた次弟新三郎が一旦帰国したのを機に、近所の青年ふたりを誘い、妻と長女の全員5人でシンガポールへ渡航した。時に廣一郎27歳、父親が田畑を売って作ってくれた5,000円²⁾を持って、日本郵船欧州航路常陸丸の3等船室におさまったのであった〔石原 1964:12-14; 1970:13〕。

シンガポールを経て一行5人が落ち着いたのは、ジョホール王国バトパハのパンチョールに先行の弟ふたりが開墾していたゴム園であった。そして、丸太柱、アタップ葺きの屋根・壁の高床住宅を自分たちで建て、現地の人夫数人とともに斧・鋤を用いてジャングルを開墾した。開墾がすむと人夫は解雇し、仲間だけで植え付けや除草にあたった。日々が苦闘の連続であり、「僅かに与えられた慰安といえ、夕食後ベランダで南国特有の澄みきった月光を浴びて、椰子の葉ずれの音を聞きながら、将来の抱負を語り合うことくらいであった」〔石原産業 1956:4〕。

石原のゴム園は大正6年刊の『馬來に於ける邦人活動の現況』によれば、植え付け面積わずかに30エーカーだったから、当時200エーカー程度の経営はザラだった日系ゴム園の中では、石原の事業はまったくのかけ出しでしかなかった〔佃 1917:巻末付録, 13〕。ところが石原のゴム樹が成育してゴムの生産ができるようになるころ、ちょうど世界大戦が終ってゴム市況が暴落する。石原は、バトパハ政府が計画中の水道工事を引き請けて苦境切り抜けをはかるが、大戦終結に伴い水道工事もとりやめとなって、計画は挫折する〔石原 1970:21-25〕。そこで、大正6年にはせっかくのゴム園を売り払い、シンガポールに「石原洋行」を設立して、自転車部品の輸入、

2) なお、父親は先にふたりの弟にも2,000円を与えている〔石原 1964:9〕。

ゴム・椰子の輸出などに活路を求めた。しかし、これも結局うまく行かず、大正8年には事業は破産に瀕し、石原は金策のために帰国の途につくことを余儀なくされた〔石原産業 1956:5〕。

II 鉄鉱石の開発輸入

石原廣一郎自身の回想によれば、大正5年シンガポール到着の時、植物園の歩道のバラストが褐鉄鉱であることを知り、それならこの地に豊富な鉄鉱石があるに違いないと判断し、「これを探査し祖国に不足している鉄鉱をわが手で供給して、日本の産業発展に寄与することを使命としよう」と固く決意した」ということであるがこれはいささか疑わしい〔同上書:序〕。

もし、この話が事実ならば父から貰った5,000円がまだ残っている間にもっと本格的な探鉱活動をしたはずであろう。事実、ゴムが成育するまでの期間に廣一郎は弟新三郎と一緒に、マレー中部から東海岸にかけて、鉄鉱石を求めて、「1年間、山野をはいずり回った」〔石原 1964:15〕というが、どれだけ真剣に探鉱活動を行なったかは疑問である。このことは、石原がのちに書いたものほど探鉱活動のことを強調していることからしても推測できる。

鉄鉱山開発は、むしろ、石原がシンガポールのかつての体験を想起してうった最後のばくちだったというべきであろう。とにかく、父から再度の援助を受けた石原は再びマレー半島に帰り、今度は本気で鉄鉱山探しにかかる。マレー半島における石原産業の経営鉱山はスリメダンとケママンであるが、友人の情報に基づいて大正8年石原が最初に発見したのは、ジョホール王国シンパンキリ川岸のスリメダン鉱山(図1参照)である。

この時の模様を石原は次のように書いてい

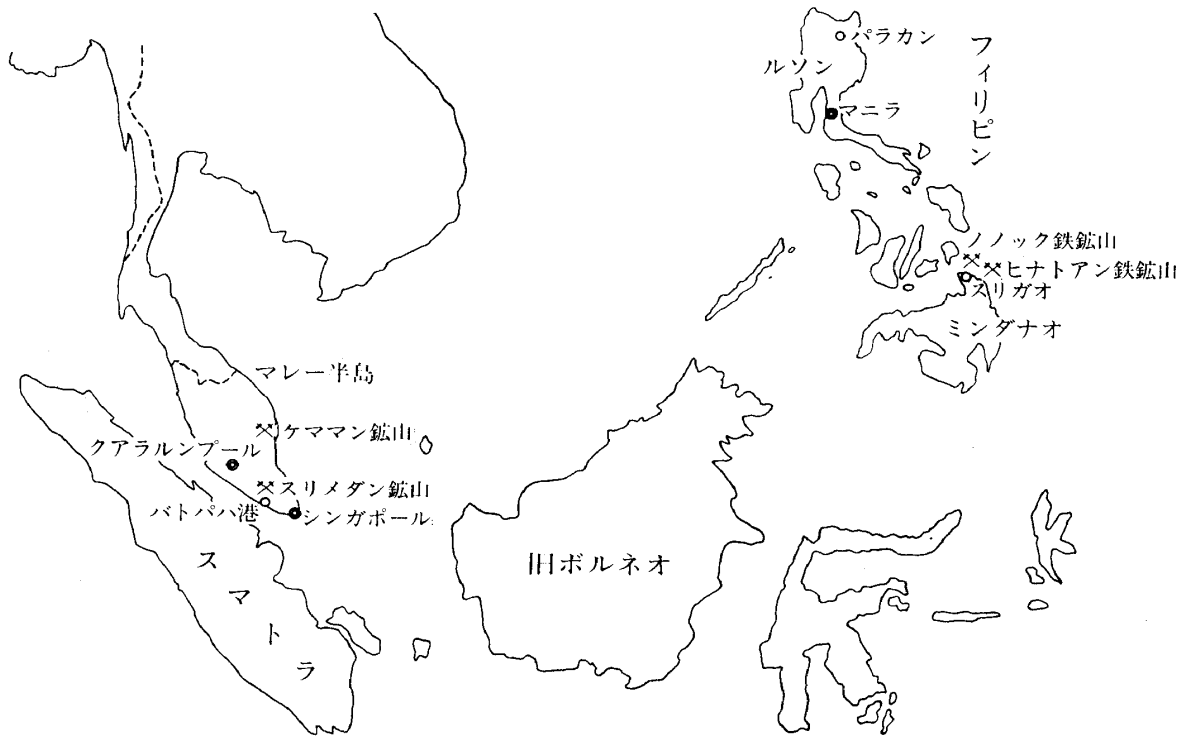


図1 戦前の東南アジアにおける石原の主要事業所（昭和15年）

る。密林の中を奥深く分けて行くにつれて「前方が次第に明るくなったので、憑かれたようにその方向へ進むと、急に巨木が消えて一面の灌木地帯に変わって視野が広がってきた。強行軍に疲れたのでそこでひと休みしようと腰をおろしかけて脚下を見ると、オヤ黒い岩だ！岩肌はつやつやと黒光りしている。これは変だぞ——見回せばあたり約二、三百坪はみなその黒光りの岩だ。私はものも言わずにいきなり腰にしたハンマーで岩をくだくと、なんとその断面は鉄鉱独特の金属光沢に輝いているではないか。『あっ……これは鉄鉱だ！』三人は期せずして飛び上がって歓声をあげた」[石原 1970：28-29]。

スリメダンの鉱山は川岸から約4分の1マイルのところから始まる丘陵で、「高さ約百メートル、総面積約400エーカー……鉱量は約一千万トンと推定され、……品位は六十五%もある赤鉄鉱であった」[石原産業 1956：23]。もっとも、このような希にみる優良鉱山

を発見したものの、それだけで事業が始まるわけではない。採掘権取得、資金、市場、採掘、運搬などいずれも難問である。

まず採掘権であるが、石原は当初、外務省通商局長永井松三の協力を求め、出先に移牒して貰う。しかし、国際問題になることをおそれたシンガポール総領事の意向で、結局、外務省の協力は得られなかった [同上書：17]。そこで石原は自ら、ジョホール政府と折衝して、採掘権を得るだけではなく、シンパンキリ川の下流、バトパハ川河口バトパハに対し開港場の指定をしてくれるよう折衝した [同上書：16, 27-28]。

英国筋は、開港に必ずしも賛成ではなかったが、当時第1次大戦終了後の不況から、ゴム収入が激減しており、国王にとっては鉱山開発に伴う失業者の救済、鉄鉱石輸出に伴うトン50セントの輸出税収入増加の魅力は大きかった。結局、わずか1日の折衝ののち、大正9年12月には国王自身の発意でバトパハ開

港が認可された。

次に、市場については、開港に先立つ大正8年暮れ、石原は一片の紹介状も持たず、八幡製鉄所長官白仁武を訪れ、南方の鉄鉱石を採掘し、日本への供給の道を開かなければならないと説いた。鉄鉱石の売り込みと国の発展とを結びつけて説得にあたったのは石原一流のやり口であるが、かれの説得力はよほど強かったのであろう。白仁は直ちに、技師を派遣して現地調査をすることを約し、その報告を受けて、早くも大正9年2月には、大正10年5万トン、11年10万トン、12年10万トン以上の長期納入契約を締結した。

石原は「長官のその大胆さには驚くほかはなかった」[同上書：37]といているが、当時、年約60万トンの鉄鉱石を輸入し、大正7年以来フィリピンのカランバヤン鉱の輸入を始めていた八幡にとって、市価トン30円より5円安いという有利な条件で [同上書：31, 37] この程度の約束をすることはそうたいしたことではなかったであろう [八幡製鉄1950：215]。われわれはむしろ、開港も決っていない時に、大量の供給を約束した石原の決断に驚かざるをえない。開港が実現しなかったとすれば、シンガポール経由で鉱石を送り出すほかはなく、運賃はトン1円50銭ほど割高になっていたはずである [石原 1970：51]。

しかし、さすがの石原も鉱石が輸出されるようになるまでの金繰りには苦しめられる。立命館大学長としてながしかのつながりのある台湾銀行頭取中川小一郎の肝入りで、大正9年同行から第1次35万円、第2次65万円、計100万円を借り受ける話がまとまるころまでは、順風を帆に受けた観があったが、第1回融資5万円が到着して、スリメダン開発が始まったころから、風向きは一変する。第1次大戦の終結に伴って、日本経済は不況に陥り、台湾銀行が追加融資に消極的になっ

たためである。台湾銀行は苦境に陥っていた鈴木商店が重要な貸し出し先であっただけに、新規融資を極力押える方針を採用するほかはなく、シンガポール総領事の消極意見もあって、石原への融資は中止してしまった [同上書：41-43]。

しかし、ここでも、石原は無類の好運に恵まれた。シンガポール時代の大阪の取り引き先、守谷商店の塩山支店長の紹介で、川崎造船所の永留専務に会い、結局、同社々長、松方幸次郎の後援を受けることができたからである。松方は石原を激励した上、台湾銀行からの借入に対し、借入金相当額の川崎造船所株式を担保として提供することを約束した。そこで、台湾銀行も75万円を融資することに同意し、先の5万円に次ぐ、第2回融資として30万円を支払った。石原が松方に対し鉄鉱採掘権の50%を提供することによって、この後援関係が成立したのである。かくして、大正9年9月大阪市に本社を置く南洋鉱業公司（石原産業の前身）は資本金10万円、石原と松方そして松方の代理人田中慎吉の3人を「社員」とする合資会社として発足した [石原産業 1956：19-22]。そして、30万円の電送を受けた現地は次弟新三郎を指揮者として、一時中断していた樹木伐採、川掃除、棧橋建設などにとりかかった [同上書：24]。

しかし、30万円はまたたく間に使い尽くされ、同年12月には、賃金の支払いもできない状態に追い込まれた。現地に戻っていた石原は、「われわれの手で祖国に不足する鉄鉱を送る」ため、食糧とビール、ウイスキーだけは十分に提供するから、2カ月間賃金支払いを待ってほしいと従業員を説得した。「祖国に鉄鉱を！」というスローガンに日本人従業員が同意したことはわかるが、300人に上る中国人、マレー人労務者がこのような提案に同意した [同上書：30-31] のは給料その他の面でのそれまでの待遇がよほどよかったの

か、あるいは、当時、第1次大戦後の失業時代で、食糧と酒があれば失業よりましということだったのだろうか。のちの石原産業での賃金が比較的高かったことは事実であるが、³⁾石原がこの段階でそれほどの信用を得ていたとは考えにくく、おそらく、あとの解釈が正しいであろう。

とにかく、作業はその後、時間を延長し、休日も返上して続けられた。そして、1月には三井船舶部の夕張丸(7,000トン)がパトパハに入港し、鉱石3,000トンを積みとって帰航の途についた。この実績に基づいて台湾銀行も融資残額40万円を送金してきたから、南洋鉱業の経営はようやく安泰になり、大正10年度には、納入5万トンの契約に対して、実に13万トンの実績を挙げた。創立1周年の晩餐会(大正10年9月)にはジョホール国王が出席し、この地をスリメダン(光の野原)と命名した。従来は、パトメダン(石の野原)というのが通称であった[同上書:33-36]。

このように、多くの好運に恵まれ、数人の後援者の援助を受けたとはいえ、石原の特徴はできるところは全部自分たちだけでやろうという点にあった。初期には、採掘、積み込みなどすべてにわたってズブの素人が担当し、「なんら専門的技術家の設計も建設指導も受けることはなかった」[石原産業 1962:13-14]。それにもかかわらず、素人の努力と研究工夫によって次第に技術進歩をはかることができたことは、日本の経済発展の秘密へのひとつの手がかりとして興味深い。

もちろん、石原産業も、次第に大きくなるにつれて、専門技術者を採用するようになり、技術進歩は加速度化する。昭和に入ること、現場には500馬力の自家発電所ができ、第1から第3に至るエンドレス運搬設備、川岸から

3) のちの文献には石原がかなり高賃金を払っていたことがしばしば報道されている。また清水[1978:9]にもいくつかの例が引用されている。

山麓にいたる運河も完成していた。輸送には曳船15隻、舢舨60隻を用いて、1日2,000~2,500トンの荷役可能であり、年間30万トン以上の鉱石を送り出すことができた。また、従業員も日本人、中国人、マレー人を合わせれば3,000人を越えるまでに成長していた[石原 1970:63-64;石原産業 1956:36]。

Ⅲ 事業の拡大と多角化

先にも述べたように、スリメダン鉱石の輸入価格は当初トン25円だったが、第1次大戦の終結に伴って暴落し、大正13年には八幡製鉄所渡してトン11円50銭、そのうち運賃が4円50銭で、石原としてはこれはいかにも高くみえた[石原産業 1956:166]。海運の生産性は明治から大戦前にかけて急上昇しており、それに伴って運賃も下落していた⁴⁾からこそ、これだけの運賃ですんだのであるが、このころから次第に強化されつつあった政府の産業へのテコ入れを利用すれば、さらに運賃を引き下げることが可能であった。

石原は「運賃市況の変動が激しいため、鉱石輸送を船会社に依存しては、運賃が割高となるばかりでなく、鉱山経営がいつも不安定を余儀なくされるということを過去3年間の経験によって痛感した」[石原 1970:74]と述懐している。だが、運賃の不安定に悩まされたことは事実だとしても、だからといって、直ちに「鉱石輸送の船舶を所有するにしかずという結論」[同上書:75]が出るわけではない。

当時は、いわゆる社外船船主が経営を大拡張した直後で、日本近海での不定期船の競争

4) 明治期の海運の生産性の上昇というのは主として輸入中古船の改善によるものであり、それと船価下落、乗員賃金の相対的低下によって運賃が下落した。1880-1909年における長崎—上海間の石炭運賃は物価に比べて実に6分の1になっている(安場[1979]参照)。

は激しく、シンガポール—北九州の石炭運賃は大正12-13年の間、最高4円50銭、最低2円80銭であった[日本郵船株式会社 1925:12]から、とくに、帰り荷が少ないマレー—日本間運賃を4円50銭として計算したのはおかしい。これはむしろ南洋鉱業の輸送担当者が十分な経営能力を発揮していなかったことを物語るにすぎない。

むろん、石原が白仁長官に説いたように、船価の安い古船を入手して、マレー—八幡間を「トン3円50銭から4円見当の運賃で運ぶことは可能なはずであり、鉄鉱石を「製鉄所構内渡し……十一円程度で恒久的に安定供給する」ことはできたであろう[石原 1970:76]。しかし、石原の本意は自社船による運送や鉄鉱石の安定供給にあったのではあるまい。

従来台湾銀行から借りた75万円だけで、無理にやりくりしてきただけに、利子払いまで考慮すると南洋鉱業の経理は火の車だったというのが本音である[同上書:79]。石原が天才的経営者だったのは、「資源の安定供給」という構想に弱い日本の有力者を説得し、白仁長官、中川台湾銀行頭取などの支援を得て、鉄石自家輸送のための低利政府資金250万円の融資を受けることに成功した点に求められる[石原産業 1956:41-43]。石原の真意がどこにあったかは、融資総額250万円のうち船舶購入にあてたのが半分以下の104万円にすぎず、他はスリメダン設備増設に21万円、ケママン鉱山の買収に50万円、台銀借入金の返済に75万円をあてていることから明らかであろう。石原のなみなみならぬ経営上の才覚は、台銀借入金返済を条件に、松方幸次郎の持ち分をとり返したことにもあらわれている[同上書:43]。ついでながら、初期日本資本主義の特色を受けついで購入船舶3隻はいずれも中古のおんぼろ船であった。

マレー半島における第2の計画、東海岸ト

レンガヌのケママン鉱山(図1参照)は、大正13年、この時の資金で、すでに採掘権を持っていた佐藤作次氏から購入したものである[同上書:44-45]。このころまでには、開発技術は大いに進歩していたので、ケママンの建設は速やかに進められ、また、ケママン開港も同年中に許可された[同上書:44-47]。

ケママンのマチャンスタウン鉱山は、鉄鉱石とマンガン鉱の両者を含む鉱山で、鉄鉱は赤鉄鉱が鉄分63%、マンガン鉱がマンガン分23~28%、鉄分25~35%という高品位鉱であった[同上書:48]。鉱山建設は、石原が陣頭に立ち、スリメダン開発の経験者がこれにあたったから、1年足らずで建設を完了し、大正14年には、最初の鉄石230トンを送り出すことができるまでになった[同上書:46-47; 石原 1964:28]。

昭和に入ると、ケママンは年間10~20万トン、スリメダンは年間80万トンを出鉱する勢いで、事業もようやく軌道に乗ったので[石原 1964:28]、石原は昭和4年、増資をするとともに、社名を石原産業海運合資会社と改め、さらに、昭和9年には、組織を株式会社化するとともに、株式の一部を公開し、石原産業海運株式会社とした。今日と同名の石原産業株式会社になるのは昭和16年であるが、このころまでには事業はさらに多角化し、石原の財界での基礎はゆるぎないものになっていた[同上論文 166-168]。鉄鉱石はなんといってもスリメダンが最大であったが、石原はほかにもフィリピンと海南島の開発を手がけている。

フィリピンの鉄鉱石は、かねてから、その存在を知られており、大正9年には対日輸入の話もあったが、アメリカ行政府が輸出税を課してこれを阻止したといういきさつがあった[民谷 1935:75]。ところが、大恐慌後アメリカの態度は一変し、日本に政府代表を派遣して鉄鉱石売り込みをはかる始末だった。

この交渉は、フィリピン側の売り込もうとした鉄石が日本での製鉄原料として不向きだったことや、日本側が経営参加を希望したこともあって、結局成立しなかったが、これを契機として、石原はフィリピン進出をはかることになった〔石原産業 1956：137-138〕。

まず、ルソン島南部のパラカン鉄山（図1参照）はすでに地元の企業が採掘権を持っていたが、石原は弟の新三郎を派遣し、厳しい外人差別（アメリカ以外）を合弁で切り抜けることによって開発に成功した。昭和13年から出鉄し、15年には21万トンを出産したが、16年には国際状況悪化のため、早くも閉山に追い込まれた〔同上書：139-146〕。

フィリピンにおけるもうひとつのプロジェクトはミンダナオ東北沖のヒナトアン鉄山である。石原は、昭和13年、大規模な探査調査を行い、鉄分48～53%、埋蔵量2億トンの大鉄山であることを確認した。ところが、この島はすぐ対岸の国営スリガオ鉄山と利害が競合するため、フィリピン政府はヒナトアンの開発に難色を示し、鉄区標識の一部不備を理由に、昭和14年鉄業権を否認してしまった〔同上書：146-148〕。ヒナトアンの北方わずか6マイルのところにあるノノック島の開発の方は、石原側の万全の配慮もあって、採掘権が与えられたが、その時にはすでに昭和16年になっており、鉄種の問題もあって実際の開発には至らなかった〔同上書：148-149〕。

太平洋戦争が始まると、石原は軍の指令により、海南島田沢鉄山の開発を手がけ、そのほか東南アジア各地の鉄山開発にあたった。また、ジャワへの定期船配船を中心とする海運業（昭和6年以降）、経営不振に陥った南洋倉庫の経営テコ入れ（昭和5年以降）、マレーのボーキサイト開発（昭和11年以降）などにも手を広げており、まさに南進実践者中の最大の人物になり上がった。しかし、かれはこれに満足せず、子女の教育、従業員の慰

労と健康保持、家族との関係などを考慮して、内地に事業所を経営して、常に、南方事業地との間に従業員の交流をはかることを企画した。今日の石原産業があるのは、かかってこの発想による〔石原 1970：99〕。

この構想実現のため、まず、昭和9年、兵庫県神美金山を買収して経営を始めた。ついで大分県旭金山を買収するが、これら二つの金山は戦時中、日本産金振興会社に接收されてしまう。戦後の石原産業の基礎となったのは、熊野の銅山と四日市の銅精錬工場で、戦時には熊野銅山は従業者3,000人余、四日市工場は1,300人をかかえる大事業所に成長していた〔石原産業 1956：253, 257〕。

なお、石原は昭和に入って、独特の帝国主義的南進論を展開し、『新日本建設』〔1934〕、『転換日本の針路』〔1940〕、『南日本の建設』〔1942〕などの著書を発表し、また、政治にもまき込まれていく。石原の南進論についてはすでに清水元氏のすぐれた研究〔清水 1978〕があり、政治への介入は本稿の射程外にあるから、これらの問題についてここでこれ以上言及することは避けたい。

IV 日本における鉄鋼業の発展段階

このように、石原廣一郎はゴム園経営から始めて、鉄石開発に成功し、さらに多くの事業へ手を伸ばしていく。しかし、石原が自分でもっとも誇りにしていたのは、鉄石開発であろう。このことは、かれの著書には必ず出てくるが、『私の履歴書』では、「こうして私はマレーのほかフィリピンに二カ所、海南島一カ所の鉄石採掘事業を営み、自家用船で安価な原鉄を日本の製鉄所へ輸送してきた。その総額は、大正10年から昭和20年、大東亜戦争終結までの25年間でおよそ1千8百万トン、実にこの間のわが国原鉄使用量の45%をまかなったのである」〔石原 1964：30〕

と述懐している。

たしかに、この面でのかれの活動はある程度政府からも認められ、昭和5年には、従五位勲六等瑞宝章を受けた。しかし、この評価はそう高いとはいえないし、日本鉄鋼業史では石原はほんのワキ役として登場するにとどまる。たとえば『八幡製鉄所五十年史』は「新資源として大戦末期の大正7年より南方鉄石の輸入が行われた。即ち大正7年岩井商店によるフィリピンのカランバヤン鉄石と、大正9年石原産業の南方進出によるマレーのジョホール鉄石とがこれである」と記するにとどまり、その後のケママンなどからの鉄石輸入に関連して石原についてとくに触れてはいない〔八幡製鉄 1950：215-216〕。また『現代日本産業発達史』の『鉄鋼』は「昭和に入ってからマライ半島からの輸入が激増し、4年には中国をしのいで、日本鉄鋼業への最重要な鉄石供給地となっている」〔飯田他 1969：216〕と記し、その他の箇所でも、マライ鉄石の輸入を論じているが、石原産業についてはなんら触れていない。

これらの叙述と石原の述懐との間にはいかにも大きいひらきがある。それでは、鉄石の安定確保は戦前の鉄鋼業界ないし日本経済にとって重要ではなかったのかということと必ずしもそうはいえない。大治からの鉄石輸入はどの史書にも大きくとり上げられており、たとえば、小島精一は「明治三十二年（正式には三十七年）には八幡製鉄所はその所要鉄石を揚子江岸の大治に求めて長期投資の形式で、その供給を確保した……八幡対大治の関係を考える前提として、初期の八幡の使用鉄石がいかに大治鉄に依存するところが大きかったかを示しておく」として計数をかかっている〔小島 1945：607-608〕。

長期的にみるならば、石原が鉄石供給の上で果たした役割が圧倒的に大きいことは否定できない事実である。それにもかかわら

ず、日本鉄鋼業史において石原がそれにふさわしい扱いを受けていないようにみえるのはなぜだろうか。この疑問に答えるためには、われわれは、日本鉄鋼業の発達史を振り返ってみる必要がある。

明治日本においても「鉄は国家なり」とする意見は強く、「夫レ鉄ハ工業ノ母、護国ノ基礎ナリ。製鉄ノ業起ラザレバ万業振ハズ、軍備整ハズ、此業ノ盛否ヲ視テ国運ノ如何ヲ知ルニ足ルトハ、能ク人ノ確認スル所ナリ」（野呂景義、1891。「鉄業調」——三枝・飯田〔1957：108〕より引用）といった俗論や「当世紀は実に鉄の時にて、本邦にても益々其需要増加するに、其供給は大概外国に仰ぎ、一昨十九年輸入高は……三百二十四万四千五百四十七円五十五銭……輸入高の内……未製品は凡そ製品の六分の一内外なれば……今後製造すべきの余地は目下の五倍なるを知るべし。……斯る製鉄の利益を挙げて外人に帰せしむるは、甚だ策の得たるものに非ず」（『朝野新聞』1888年7月6日付——飯田他〔1969：178〕より引用）という重商主義論が盛んに行われていた。

ただ、官営製鉄所を作ることについては、藩閥政府の権力の拡張や利権の創出をおそれる在野勢力の反対のため、日清戦争までに官営案が衆議院を通る見込みはなく〔同上書：93〕⁵⁾ 民営案も、立地に恵まれた釜石鉄山が細々と経営を続けたほかは、採算・資金難などのため容易に実現しなかった。⁶⁾

5) 藩閥政府はたびたび製鉄所設立を計画しているが、自由・改進黨のいわゆる民党はそのたびにこれに強く反対した。たとえば、第4議会議では野党は「藩閥と情実とは依然としてある。……官海は殆んど私党の養成所となりました」といって製鉄所設立はもちろん製鉄事業費の要求をも拒否した〔三枝・飯田 1957：146〕。

6) 明治21年には、品川直道を中心とする京浜間の産業資本家が結集し、日本製鉄会社を創設したが、明治27年の経済恐慌のため、建設未着手のまま翌年解散の憂き目を見ることになる。

戦前の多くの政府介入と同様、反対論を抑えて、官営案が通ったのは軍事的配慮のためであった。日清戦争で武器船舶の増強が急務となるに及んで衆議院は従来の態度を一変し、「要地に警備を充足し、砲台を築設し、軍艦を増勢し、武器を改良し、製鋼所を設け、船渠を建設する等、凡そ国防兵備に関する事項につき、速に施設するの必要を認む……」という建議を行なった [同所]。

このような世論の変化を背景として、農商務大臣榎本武揚は、明治27年12月、官営製鉄所設立案を閣議に提出した。そして、製鉄事業調査会による慎重な調査を経て、設立地としては八幡が選定され、大冶鉄鉱石の輸入も決って [同上書：23, 102, 112]、明治34年には熔鉱炉に火入れする段どりとなった [小島1925：56]。

かくして、八幡製鉄所は明治34年以降、銑鉄・鋼鉄の一貫生産を開始し、内地における銑鉄生産の需要高に対する割合は、間もなく50%を越えた (表1参照)。とくに、第1次大戦中に、多くの民間一貫製鉄所が設立された時には、生産高は50万トンを超え、需要高に対する生産高の比率は60%以上になった。しかし、インドからの輸入が次第に増大し、満州や朝鮮からの輸移入が始まるにつれて、

需要高に対する輸入高の比率はその後漸減する。

インドからの輸入銑鉄はとくに割安で、大正10-14年平均輸入価格58.4円は国内平均価格より16%方割安であった。しかも、価格差はその後さらに広がったから、この時期にインド銑鉄の輸入が急増したのは当然であるが、国内民間製鉄業者の力がまだ弱く、造船、機械、その他の銑鉄需要家が総供給の2分の1に近い輸入銑鉄に頼るといふ力関係の下では、関税保護によって輸入を駆逐するというようなことはできない相談であった。

一貫製鉄論者は、かりに銑鉄を輸入して鋼を生産する方が安上がりだとしても、(1)鋼生産のために銑鉄を再加熱する必要があることと、(2)一貫製鉄の場合、ガス、タール、その他の副産物を利用できることを考えれば、銑鉄輸入論は間違っていると説いた [同上書：151]。しかし、これらの利点があればその分だけ一貫銑鉄を実質的に高い値段で評価してよいはずで、そうしても、輸入銑鉄を用いた方が有利だとすれば、一貫製鉄論は勝ち目がない。そこで、当時の反対論者が正しく指摘したように、推進論者は「彼等の最後の論拠を『国防上止むを得ざるが故に』ということに置かう」とした [東洋経済新報社 1920年

表1 内地の銑鉄需給

(年平均)

(1) 年次	(2) 生産高 トン	(3) 輸移入高 トン	(4) 輸移出高 トン	(5) 差引需要高 (2)+(3)-(4) トン	(6) 内地生産比率 (2)/(5) %
大正 1-4	274,022	207,387	317	481,092	57.0
5-9	507,729	284,869	7,345	785,253	64.7
10-14	578,899	405,349	6,011	978,238	59.2
昭和 1-5	1,009,471	619,186	4,620	1,624,037	62.2
6-7	964,052	572,478	910	1,535,619	62.8
8-10	1,686,278	890,802	866	2,576,213	65.5
11-15	2,725,395	1,015,888	850	3,740,434	72.9
16-17	4,354,549	831,378	1,908	5,184,018	84.0

資料出所：商工省鑛山局。『製鐵業参考資料』昭和9年6月調査。2ページ；同金屬局。『製鐵業参考資料』昭和18年8月調査。3ページ。

表2 内地への鉄鉱石輸入国別表

年次	満州		中国		旧英領マライおよび旧海峽植民地		その他		合計	
	数量 トン	シェア %	数量 トン	シェア %	数量 トン	シェア %	数量 トン	シェア %	数量 トン	シェア %
大正10年			439,769	76.08	(不問ニ付其他) (ニ算入)		138,287	23.92	578,056	100.0
同 11年			644,730	78.77	()		173,780	21.23	818,510	100.0
同 12年			661,796	74.09	163,441	18.30	68,023	7.62	893,260	100.0
同 13年			800,157	75.12	264,933	24.87	42	0.00	1,065,132	100.0
同 14年			813,490	73.71	290,213	26.29	6	0.00	1,103,709	100.0
昭和元年			502,747	63.41	290,053	36.58	30	0.00	792,830	100.0
同 2年			502,597	53.61	434,837	46.38	54	0.00	937,488	100.0
同 3年			877,841	54.29	738,502	45.67	631	0.04	1,616,974	100.0
同 4年			950,303	48.86	958,619	49.29	35,864	1.84	1,944,786	100.0
同 5年			790,566	40.06	997,891	50.56	185,202	9.38	1,973,659	100.0
同 6年			593,589	38.30	921,601	59.46	34,729	2.24	1,549,919	100.0
同 7年	6,182	0.42	557,092	37.58	877,886	59.22	41,249	2.78	1,482,409	100.0
同 8年	206	0.01	573,467	37.64	927,232	60.86	22,722	1.49	1,523,627	100.0
同 9年	3,307	0.16	825,461	38.72	873,395	40.97	429,753	20.16	2,131,916	100.0
同 10年	58	0.00	1,261,786	37.07	1,474,282	43.31	667,973	19.62	3,404,099	100.0
同 11年	66	0.00	1,251,908	33.12	1,691,432	44.75	836,703	22.13	3,780,109	100.0
同 12年	2,441	0.08	596,260	19.80	1,632,584	54.22	779,912	25.90	3,011,197	100.0
同 13年	2,800	0.10	147,208	5.17	1,600,144	56.24	1,094,855	38.48	2,845,007	100.0
同 14年	12,082	0.27	685,529	15.07	1,936,731	42.59	1,913,313	42.07	4,547,655	100.0
同 15年	46,841	1.00	1,174,968	25.05	2,041,366	43.52	1,427,052	30.43	4,690,227	100.0
同 16年	52,160	1.06	2,626,488	53.49	1,193,373	24.30	1,038,049	21.14	4,910,070	100.0
同 17年	86,476	2.30	3,539,531	94.19	76,887	2.05	54,800	1.46	3,757,694	100.0

備考 昭和7年以降満州ニハ関東州ヲ含ム

資料出所：商工省金屬局。『製鐵業參考資料』昭和18年8月調査。239ページ。

12月11日号]。しかし、国防上の見地からする議論は「有事の際輸入杜絶する〔ことのない〕内地及朝鮮」の原料に頼ることになる〔小島1925：152〕。この見地からすれば、内地・朝鮮の鉄鉱石とマレー・フィリピンの鉄鉱石とはまったく性格が違うことは明らかであろう。

いずれにせよ保護論者は「関税保護が全然問題にならない」〔飯田他 1969：199〕⁷⁾とみると、大正15年、かねてから存在した製鐵業奨励法（大正6年）を強化延長して実質的な保護を実現した。すなわち、従来、10年間の土地収用法適用、所得税・営業収益税ならびに設備輸入税の免除が主要内容だったのを、保護期間を15年に延長するとともに一貫製鉄に

はトン6円以内、普通銑鉄には、トン3円以内の製造奨励金を与えることになったのである〔東亜経済調査局 1933：182-185〕。造船業などの需要家にはさらに多額の奨励金を与えているが、奨励法の改正が鉄鋼一貫生産奨励への第1歩であったことは間違いない。

7) ただし、鉄鉱石に対する関税は明治34年に撤廃されており、銑鉄生産を助けていた。鉄製品に対する関税は数次にわたって改訂されており、明治44年の改正では、インゴット、薄板、葉板7.5~10%、條、竿、板、線など15%、電鍍板、鑄鉄管、レール20%、電線支柱、建設材料25%であった。保護関税に対する反対はこれらについても強く、とくに造船業界の運動によって平均税率は明治39年の22.1%から、19.1%へ引き下げられた〔富永 1932：204-205〕。

もっとも、この程度の保護では銑鉄生産はたいして伸びず、したがって鉄鉱石の輸入も大戦後の落ち込みから容易に回復しない。昭和初年になって輸入量はようやく150万トンを超え、同4年にはほとんど200万トンに達するが、そこで、大不況が起こり、生産も輸入も再び大きく落ち込んでしまう(表2参照)。操業中の高炉数は13基、生産能力135万トンに対して、遊休炉数9基、生産能力80万トンという惨憺たるありさまであった〔飯田他1969:307〕。

先に昭和3年の不況に際しては、政府はカルテルをあっせんして、「民業保護」を試みたが、今回は、もはや、関税引き上げによる輸入防圧によって操業の拡大をはかるべきだという議論に抗することはできなかった〔同所〕。従来100斤あたり0.10円(約5%)に据え置かれてきた銑鉄への関税は0.36円(トンあたり約6円)へ引き上げられた。当時の平均輸入価格からすれば26%強の保護率であった。

その結果、鋼鉄の大増産にもかかわらず、満州以外からの輸入は伸び悩みとなり、インドからの輸入は若干回復するものの、結局昭和4年の41万トンという水準までは戻らない。そして、従来、60%強だった総需要に対する内地生産高の割合は65%以上に高まり、太平洋戦時の16年以降は別としても、昭和11-15年には内地生産比率は平均70%を超える。

V マレーからの鉄鉱輸入の意義

以上、第2次大戦前の日本鉄鋼業史を銑鉄生産を中心にして時代区分をすると、(1)八幡創立以前の時代(明治33年以前)、(2)八幡準独占時代(明治34-大正2年)、(3)大戦による民営創立の時代(大正3-8年)、(4)不況時代(大正9-昭和7年)、(5)保護時代(昭和7年以後)に分かれる。

八幡創立時代から第1次大戦期にかけて、従来十分だと考えられていた内地鉄鉱石埋蔵量が当初の希望的観測ほどではないことがわかり、また、軍備大拡張とともに鉄鋼需要が急増するにつれて、大治の重要性が一時的に高まった。しかし、朝鮮、満州、東南アジアなどで鉱山が開発されるに及んで、第1次大戦後昭和7-8年ごろまで、少なくとも鉄鉱石に関しては過剰時代が到来し、価格も暴落する。大正7年に24円だった平均トンあたり輸入価格は、大正末期には8円強、昭和5年には約9円になった〔富永1932:149〕。むしろ、物価一般も下落するが、その下落の程度は大正7-昭和5年の投資材物価で28%程度で、同じ期間に鉄鉱石価格が63%下がるのとは比べものにならない〔大川他1967:134〕。

石原産業はたしかに、歴大な鉄鉱石を主としてマレー半島から輸入した。しかし、その輸入が急増し、総輸入量の6割を占めるに至ったのは、まさに、第4期の不況時代の真っ最中だったのである。マレーからの輸入はその後も増加を続けるが、鉄鋼一貫生産の真の目的が軍事的なものだったとすれば、マレーからの供給は所詮頼ることのできない存在であった。事実、太平洋戦争の影がしのびよる昭和16年以降、マレーからの供給は激減してしまう。

したがって、石原の功績が、成功したひとりの投機者のそれにしかみえなかったのは当然である。この観点からするならば、石原がのちに実際にそうしたように、南洋を「南日本」として朝鮮半島なみに日本帝国の一部にとり入れ〔石原1942〕てしまわないかぎり、石原の事業は国家的偉業にはならないのである。

もちろん、戦中戦後の日本鉄鋼業の目覚ましい進歩をみれば、戦前から鉄鋼一貫生産が続けられてきたことが産み出した「習得効果」が大きかったと論じることは可能である。そ

してこの議論が正しいとすれば、石原の役割も多少再評価されなければならないだろう。しかし、このような分析は本稿の枠を超える。本稿では戦前実際に行われてきた議論に基づいて、なぜ石原廣一郎の事業の評価が比較的低かったかを説明することで満足しなければならない。

参 考 文 献

- 飯田賢一；大橋周治；黒岩俊郎（編）. 1969.『現代日本産業発達史Ⅳ 鉄鋼』東京：交詢社.
- 石原廣一郎. 1934.『新日本建設』立命館出版部.
- . 1940.『転換日本の針路』東京：三省堂.
- . 1942.『南日本の建設』東京：清水書房.
- . 1964.「石原廣一郎」『私の履歴書 第22集』日本経済新聞社（編）所収. 東京：日本経済新聞社.
- . 1970.『八十年の思い出』東京：石原産業株式会社.
- 石原産業株式会社. 1956.『創業三十五年を回顧して』東京：石原産業株式会社.
- . 1962.『三十五周年史 落穂集』東京：石原産業株式会社.
- 小島精一. 1925.『本邦鐵鋼業の現在及将来』東京：有斐閣.
- . 1945.『日本鐵鋼史（明治篇）』東京：千倉書房.
- 日本郵船株式会社. 1925.『大正十四年上半期 海運及經濟調査報告』
- 野呂景義. 1915-1916.「本邦製鐵事業の過去及将来」『鉄と鋼』
- 大川一司；野田 孜；高松信清；山田三郎；熊崎実；塩野谷裕一；南 亮進. 1967.『物価』東京：東洋経済新報社.
- 三枝博音；飯田賢一（編）. 1957.『日本近代製鐵技術発達史』東京：東洋経済新報社.
- 清水 元. 1978.「石原広一郎における『南進』の論理と心理」『近代日本の東南アジア観』正田健一郎（編），69-112 ページ所収. 東京：アジア経済研究所.
- 民谷利昭. 1935.『本邦鐵鋼業の国際的地位と其動向』東京：大同書院.
- 東亜經濟調査局（編）. 1933.『本邦鐵鋼業の現勢』東京：東亜經濟調査局.
- 富永祐治. 1932.『本邦鐵鋼業と関税』大阪：大阪商科大学經濟研究所.
- 東洋經濟新報社.『東洋經濟新報』1920年12月11日号.
- 佃 光治. 1917.『馬來に於ける邦人活動の現況』八幡製鐵株式会社. 1950.『八幡製鐵所五十年史』福岡：八幡製鐵所.
- 矢野 暢. 1979.『日本の南洋史観』東京：中央公論社.
- 安場保吉. 1979.「明治期海運における運賃と生産性」『近代移行期の日本經濟——幕末から明治へ』新保博；安場保吉（編），103-131 ページ所収. 東京：日本経済新報社.