

# 瀋陽=吉林鐵路の建設と 1920年代奉天、吉林両省東部地域の都市化

曲 曉 範

## はじめに

通常、良好な交通条件は、その地域の社会的発展および住民の生活水準の向上のための前提条件である。民国初期、張作霖が指揮をとる中国東北三省の地方政府は、地域社会の立ち遅れを變貌させるため、重なる困難を克服し鉄道によって代表される近代的交通施設の建設と交通手段の導入を強化し、幾つかの成果をあげた。そのうちで、もっとも大きな影響があったのは瀋陽-吉林鐵路（瀋吉鐵路）の建設である。この路線は、東北地域で最初に中国人自身の資金と技術によって建設、経営された鉄道であり、1929年に開通した。この線の開通は、沿線地域の社会、経済などの各分野に大きな影響を与え、鉄道背後地の社会発展の推進力となった。本稿は、①瀋吉鐵路建設の背景、②奉天省、吉林省両省による計画、建設の具体的なプロセス、および③開通後に生じた鉄道の影響という3点について考察していく。

## 1. 瀋吉鐵路建設の歴史的背景

瀋吉鐵路は、東三省交通委員会の下で、奉天、吉林両省の政府がそれぞれ計画、建設を行った、海龍、朝陽鎮を合流点とし両省の東部をつなぐ標準軌の鉄道の名称である。そのうち、奉天省内の路線は奉海鐵路とも称された。この鉄道は、奉天省の省都である瀋陽の瀋陽東駅を起点として、渾河に沿って撫順、清原を経て、柳河に沿って海龍平原に入り、山城鎮を通り、海龍鎮に至る。また、支線には次の2つがあった。1つは、海龍から朝陽鎮までの支線（後に奉海主幹線最後の部分となった）であり、もう1つは梅河口から、東遼、東豊を経て、西安（現在の遼源）に至る梅西支線（現在は、四平・梅河口線の一部）である。また、瀋海鐵路の吉林省内の路線は吉海鐵路とも称された<sup>1)</sup>。これは、当時吉林省の省都であった吉林の北山前麓から、吉林八百壘（黄旗屯）を経て、温徳河を通過し、双河鎮、煙筒山に至り、鷄冠嶺を通り、玻璃河に沿って明城を經由し、老爺嶺を通り抜けて輝発河流域に入る、さらに磐石を経て、朝陽鎮に到達し、奉海鐵路とつながる。民国期の奉天、吉林両省がこの地域に鉄道を建設したこと、および海龍（後に朝陽鎮に改称）を奉海鐵路の終点、吉海鐵路の始点としたことは、主に以下の3点に起因していると考えられる。

第一は、「東辺」および松花江上流地域全体の特産資源を開発し、地域経済の発展を均質

化することであった。「東辺」というのは、清末から民国初期にかけて奉天東辺道に管轄されていた奉天省東部、東北部の長白山地域、および渾江、鴨緑江、柳河流域などの広大な地域をさしている。その大体の範囲は次の通りである。西は奉天省中部の磐石、東豊、本溪、鳳凰城を境界線とし、東は中朝国境に至る。南は安東・大東溝から、北は通化、渾江に達する。なお、第二松花江上流域は、現在の吉林省吉林市の北部から長白山天池に至る松花江の主流およびその支流地域である。清末から民国初期にかけてこの地域は、奉天省東辺道と吉林省吉林府の管轄下にあったが、本稿では、第二松花江上流地域を、奉天東辺道の管轄区域以外の吉林省の管轄下にあった第二松花江の上流地域とする。この地域は広大であり、中国東北ではもっとも海拔が高く、湿度も高く、山が連なり、河川が縦横に流れている。そのうえ、清朝初期から1870年代までの長期間、この地域は厳格な封禁の地であった。したがって、20世紀初頭に安奉線が建設され、奉天省城とつながったことによって近代化をある程度果せた安東、鳳凰城など、また初期的な開発が実施された通化、海龍、吉林、永吉県などの地域を除いて、その地域の大半は原始的な未開状態にあった。なお、すでに開発された地域では、海龍とその付近の朝陽鎮、磐石、金川は盆地の中央に位置しているため、土質が肥沃で農耕に適していた。同時に、周辺の山間には多数の道があり外界と通じていたため、この一帯からは豊かな林産、鉱産、農業特産品の移出も行われていた。

19世紀末には、海龍の産物の多くは、鉄嶺から遼河を通して営口まで輸送され、売りさばかれたため、鉄嶺の商業が盛んになった<sup>2)</sup>。1903年に中東鉄道が完成した後、海龍の商品のほとんどは鉄道沿線の大型駅である開原に運ばれるようになり、鉄道に移行したため、開原が次第に輸送の中核となった<sup>3)</sup>。そのため、地方利益の保護の見地から、鉄嶺の知識人や商人は1909年に奉天省当局に鉄嶺から海龍までの鉄道の建設を求める意見書を提出した。引き続き、開原の知識人も同様に、開原－海龍鉄道の建設を要求した。しかし、清政府は、以下の2点の理由から、鉄道建設を許可しなかった。すなわち、①鉄嶺と開原では建設される鉄道の起点についての論争がある、②鉄嶺と開原のどちらを起点にするにしても、日本が経営している南満鉄道と軌道の接続をしなければならないが、その場合には、中華民族自身が建設しようとしている鉄道が、事実上満鉄の「延長線」になってしまうため、中華民族の利益を維持・保護できないだけでなく、主権さえも失ってしまう、ということであった。民国初年、海龍などの地域の商人や住民は、地域経済の発展のために、海龍鉄道を建設する要求を再度提出した。民国初期、東北社会の変動は激しく、政府官僚の更迭が頻繁であったため、地方政府には、民衆のこうした要求に配慮し検討する余裕は少なかった。

1922年、奉直戦争後、張作霖が東三省総司令に就任し、東三省自治政府を設立した。張は、東北地域の社会・経済は立ち遅れており、発展を加速化する必要のあることを深刻に感じ取っていた。奉天省長王永江も同様の考えを持ち、次のことを希望した。すなわち、①資源開発の強化、②社会資金の蓄積、③奉天における金融混乱の漸次的解決、④民生経済の改善などである。

第二は、鉄道の建設を通じて、東部地域の極めて立ち遅れている交通環境を改善するために、移民をもって辺境を充実させる「移民実辺」政策を加速化し、吉林、奉天両省の東部の、人口が少なく治安が乱れている状況を根本的に転換させることであった。

1850年代から、中国の東北辺疆に位置する黒龍江流域、次いで烏蘇里江流域は、帝政ロシアの軍事侵略の威嚇を絶えず受けていた。清政府はロシアとの間に中国の主権が侵害される一連の双務条約をやむをえず締結したため、中国東北地域の境界線は次第に内側へと収縮させられた。ただ、その間も松花江中・上流地域および鴨緑江流域の状況はなお相対的に安定していた。しかし、1898年にロシアが東北に中東鉄道を建設しはじめてから、とりわけ、1900年の庚子事変〔義和団事件〕以降、ロシアは義和団と会党〔秘密結社〕の活動取締まりを口実に、東北に大規模な軍事侵攻を行い、ロシア軍が吉林省東部にまで侵入した。その後、中国東北でのロシア軍の活動を攪乱するために、朝鮮に侵入した日本軍は、吉林の延辺と奉天東辺道を次第に制御するようになった。また、スパイを派遣して、松花江上流と鴨緑江右岸の密林地帯に入り、会党の活動を策動した。日本とロシアが中国と朝鮮、ロシアとの国境地帯で行った侵略活動は、東北東部の辺疆地区の外交と防衛に危機をもたらしただけではなく、土匪、会党の活動が猖獗を極めるようになり、磐石県一県だけでも土匪グループの数は数十にのぼるほどであった。そのため、清朝のこの地方の統治も弱体化した。こうした状況を改善するため、日露戦争以降、東北の地方政府は、外交活動と軍事建設を積極的に行いながら、民衆の東部移住を奨励する政策を推し進めた。20年近くの努力を経て、人煙稀であった東部地域の人口はいちじるしく増加した。たとえば、吉林濛江州の場合、1909年の全州の総人口は僅か5,244人で、人口居住区（森林、水域などの無人地域を含まない地域）においては、平均で1平方里〔1平方里=15.4234平方キロメートル〕に10人にも満たなかった<sup>4)</sup>。同年、樺甸県の人口は60,016人で、人口居住区では1平方里当たり38人であった。しかし、東部地域の周縁に位置する磐石県の総人口は128,530人であり、人口居住区では1平方里100人であった。1928年になると、濛江県（現在の靖宇県）の居住区人口は21,103人となり、樺甸県、磐石県の人口はそれぞれ108,948人、209,224人に達した<sup>5)</sup>。とはいえ、人口密度は依然として相当に低かった。もし鉄道が開通すれば、これらの地域への関内からの移民の移出入に非常に便利になり、これらの地域の経済と商埠地の発展に必要な人口を提供できるようになるだろうと考えられた。

第三は、奉海、吉海鉄道の建設によって、東北地方当局は、東北地域を単独でコントロールすることのできる近代的な交通大動脈をはじめて保有するようになったことである。それと同時に、その建設は、南満鉄道と中東鉄道の輸送を分割することが可能になり、外国の経済侵略を抑制する目標を実現できるということがあった。

中国東北の鉄道建設は、1894年に直隸総督李鴻章が指揮をとって建設を開始した関内外鉄道の関外部分の着工にはじまる。総計360キロメートルにおよぶこの路線の建設は断続的に10年をかけて、1903年に完成した。これは、東北地域において中華民族が自力で建設した初

めての鉄道であり、重要な意義があった。しかし、この鉄道は直隸総督管轄下の京奉鐵路総局に属するものであったため、東北地方当局はこの鉄道の管轄権を有していなかった。同時に、ロシアは、三国（対日）干渉で遼東半島が返還されることに功労があった点を持ち出して、清政府に「中露密約」の締結を迫り、東北地域に中東鉄道を建設・経営する特権を取得した。1898年から5年間で、ロシアは東北地域の、南北を縦断し東西を横切る全長2,700キロメートルの中東鉄道を作り上げた。1905年日露戦争後、中東鉄道の長春以南の部分は、戦勝国の日本に譲渡され、満鉄線となった。したがって、清末には、東北の鉄道は形式上、中国人が経営する山海関＝新民間の鉄道、およびロシア、日本の両国がそれぞれ制御する中東鉄道線、満鉄線という三つの鉄道運輸システムが並存していた。この時期東北の鉄道運輸を実際に主導したのは、日本の南満洲鉄道株式会社とロシアの中東鉄道会社であった。民国期になって、東北地方政府も鉄道発展の加速を希望した。日本は、中華民国を承認する条件として、袁世凱政府と「鐵路借款予約弁法大綱」（満蒙五路計画）を調印した。条約で認められている特権、すなわち、①中国に対する日本の高額利息借款、②プロジェクトと旅客・貨物運送車両などの工程機材の販売、③工程の設計と施工への関与などを利用して、東北の新しい鉄道を相次いで満鉄のシステムに組み入れ、日本の経済侵略の道具にした<sup>6)</sup>。日露両国は、彼らが独占した東北の鉄道輸送によって巨大な経済利益を獲得しただけでなく、さらに東北地方当局の輸送活動の全てをコントロールしたのである。このうちで、もっとも際立っているのは東北軍の軍事移動である。東北当局が軍隊の運送で満鉄に協力を求めるたびに、満鉄は輸送費の即時支払いを要求したほか、各種の極めて厳しい付加条件を付け加えた。たとえば、①奉天軍は、必ず日本駐奉天総領事および関東軍司令部の許可を得てから乗車しなければならない、②一時的に武装を解除する必要がある、③奉天軍の軍用物資は、必ず関東軍司令部の許可を得て輸送しなければならないなどである<sup>7)</sup>。したがって、東北当局にとって、満鉄に代表される日本の植民地鉄道は、まさに併呑することも駆逐することもできない1本の「吸血管」であった。東北当局に残されている僅かな主権を維持・保護するためには、満鉄の制御を避けて、中華民族自身が保有する鉄道を別個に建設しなければならなかったのである。

1924年4月、張作霖は東北交通委員会設立を命令した。この委員会は、東北各交通事業の最高政策決定機関であり、全東北地域の鉄道建設と運営、省・県の道路の建設、電話・通信ネットワークの構築、航政の維持・保護などについて監督・指導責任を有した<sup>8)</sup>。委員会は委員長1名、委員15名からなり、東北三省の省長と政府部門の長官が兼任した。委員会には、「総務」、「路政」、「郵航」の3部門が設置されて<sup>9)</sup>、委員長には奉天省長王永江が就いた。東北交通委員会は、直ちに鉄道の新たな幹線と京奉線大虎山から通遼までの鉄道支線の建設に着手した。外国による東北の交通に対する壟断に抵抗し、東北辺疆全体の開発を先導するため、王永江は、日本がコントロールしている満鉄線に対抗して、東三省を縦に貫く東西に走る鉄道幹線を建設する計画を提案した。計画では、東幹線は奉天から吉林までとし、海龍



がその中心地点となること、奉天、吉林両省は別々に鉄道建設組織を設立することとされていた。南区間では、奉海鐵路公司を設立して、奉天省官民が共同出資し、また自国の技術と人材を用いて、奉天から海龍までの線路を完全に自主的に建設する。また、北区間では、吉林に吉海鐵路局を設置し、吉林省が出資し、同じく自国の技術と人材を用いて、吉林から海龍までの幹線を完全に自主的に建設する。これらによって、奉吉鐵路幹線を完成する<sup>10)</sup>。一方、西幹線は奉天からチチハルまでであった<sup>11)</sup>。

東北地方当局による鉄道建設の準備と展開に直面して、満鉄は、「鐵路借款予約弁法大綱」に、中国側が建設する予定の路線が含まれていることを口実に、交渉を求めた。紆余曲折を経た後、東北当局はようやく東幹線、すなわち奉天省都から吉林省都までの幹線建設の権利を得たのである。

## 2. 奉海鐵路の建設過程

最初に建設が許可されたのは奉天省が指揮をとる奉海鐵路であった。1924年秋、奉天省長王永江は、四洮鐵路総務科長陳樹棠に測量隊の編成を命令した。測量隊は2隊からなり、第一隊は瀋陽を始点とし、第二隊は清源を始点として、3カ月で任務を完了するよう命ぜられた。測量後の調査研究に基づいて、1925年2月に奉海鐵路建設籌備処が設立された。同年5月14日には必要資金は2,000万元に達すると予想された<sup>12)</sup> 奉海鐵路股份有限公司<sup>13)</sup> が奉天省城（瀋陽）の八王寺に設立された。当時奉天省政務庁長官の王鏡寰が総経理に、北京大学土木学部卒の陳樹棠が技師長（総工程司）に就任した。鉄道会社には「総務」、「工務」、「車務」[乗務員業務]、「会計」などの部署が設けられた。「車務」課長高元策、「工務」課長陳明軒などのメンバーは豊富な経験を持つ鉄道管理者であった。「機務」[機械関係業務]、「電務」[電気関係業務]、「材料」などの課の責任者も、四洮や北寧などの鉄道からの招聘者であった。「站務」[駅内業務]、「機務」に従事する人員は試験によって採用された。会社には董事11名、監察人5名が設けられ、役人と商人が半々の割合で配置された。董事の任期は3年であり、常会は毎月1回、特別会議は年1回開催された。要するに、奉海鐵路公司が設立されて直ちに、近代鉄道の専門知識を有する一群の人材が集められ、工事が高い質で完成されるための堅実な土台が確立されたのである。

工事の当初予算は現大洋2,400万元であった。しかし、当時奉天省の建設項目は多く、資金が逼迫していたため、省政府には奉海鐵路建設資金を全額投入する力はなかった。資金不足の問題を解決する1つの方法は、必要資金総額を減額することであった。王永江は幾度か命令を下達し、資金総額の縮減を要求した。最終的には1,250万元まで削減されたが、これは当初予算額の僅か50%余りであり、奉大洋2,000万元に相当した。もう1つの方法は、資金集めのルートの拡大であった。王永江は、この鉄道が日本やロシアの妨害と統御を免れるためには、外国の借款に頼らないようにしなければならず、奉天省自身の力だけで鉄道を建

設すべきであると考えた。彼は、「商股」[官営企業が商人と一般人に向けて発行する株券]の募集を通して、資金不足を民間からの経費募集によって補う方法を提起した。政府と商人はそれぞれ投資総額の半分を持ち、政府株は省政府が、「商股」は商人と一般人が引き受ける。商股は20万株発行され、1株は奉大洋100元、4期に分けて募集を行うとした。株引受を奨励するため、「500株を引き受けた者には監事の選定権を付与する」と定めた<sup>14)</sup>。奉海鉄路公司是、東三省官銀号本店と支店を出資金の受取機関に指定し、領収証を随時発行した。当時、株式会社という形式および鉄道の建設、運輸のどちらもまだほとんどなかったため、商人らはそれについての知識をほとんど持っていなかった。したがって、資金募集が始まった後も、商人らは様子を窺うだけで、応募は非常に少なかった。鉄道建設の着工が差し迫っていたため、省政府はやむなく目標を定めて、各県に均等に分担させる方法を採用するよりほかなかった。大規模な県には20万元、中規模県には10万元、小規模県には1～2万元で、土地面積に応じて割り当てた<sup>15)</sup>。下達された任務を完成させるため、各県では、県知事自らが資金募集に力を入れた。彼らは各県で宣伝講演会を行ったが、これには商会、農会の会長、保甲所長、各商号の代表などの全員が参加しなければならなかった。講演の内容は、「鉄道建設の利益」<sup>16)</sup>、公民の権利と責任などが含まれていた。宣伝講演会の後、各部門は県の規定にもとづいて、相応の募集をそれぞれ引き受けた。たとえば、西豊県の場合には、商会が3万元、農会が17万元を募集する<sup>17)</sup>と定められた。資本の多寡に基づいて、経済力に応じて配分を行い、各商号において着実に消化を行うことになった<sup>18)</sup>。この結果商股900万元余りの応募があった。株をもっとも多く購入したのは東三省官銀号で、1万元を購入した。個人で積極的に株を購入した者もあり、たとえば西安（現在の遼原）の魏治安は500株を購入した<sup>19)</sup>。商股で調達した資金以外の不足額は省財政から随時立て替えて支払われたため、鉄道建設資金は適時かつ確実に手配できるように保障されたのである。

奉海鉄路が占用する私有の田地は一律に見積もって買い取られたが、現金では支払わず、占用される各世帯の土地面積に基づいて、すべて審査して価格を決めて、株券を支給することにした<sup>20)</sup>。会社の株券は記名式の有価証券であり、中国人同士の間で譲渡することはできるが、外国人に譲渡すること、また抵当に入れることは許されなかった。

奉海線全線の最終回の測量は1925年5月15日に開始され<sup>21)</sup>、30人余りの測量隊は1ヶ月間の実地調査を経て、路線の方向、トンネルの位置、および列車の給水駅（瀋陽、撫順、營盤、南口前、清源、水簾洞、山城鎮、梅河口、海龍、朝陽鎮、大興鎮など12箇所）を最終確認した。

1925年7月18日、奉海鉄路は奉天省都瀋陽の大北辺門で正式に着工された。鉄道の始点は奉天東駅であり、その基本的方向は次の通りである。奉天省都を出た後、渾河に沿って、撫順を経て丘陵に入り、清源を通り、柳河に沿って海龍平原に入る、続いて山城鎮を経て海龍鎮に入るルートであった。瀋陽から撫順まで、および草市から海龍までの区間は比較的平坦であるが、その他の地域は、山々が極めて険阻であり、途中には渾河の流路があった。線路

の決定・測量の結果、迂回方法はなかったため、建設工程の労苦は並大抵ではなかった。合計大小の木橋178、排水用トンネル101、コンクリートの橋50が建設された。そのうち、老虎嶺と西嶺山のトンネルは延長490メートルであったが、「全工程の中でもっとも困難な工事であった。鉄道は山間、溪谷を迂回曲折し、渾河と柳河を数回渡った。傾斜度を調整し、洪水の被害を防ぐため、多くの箇所の高い堤防が作られ、また多くの箇所は深く切削された」<sup>22)</sup>。このように、この鉄道の建設は困難を極めた。

1926年初め鉄道の建設は最高潮に達した。4つの工事区間、16箇所の工事現場全てが着工され、工事は一斉に平行して進められた。

第一区間は、起点から40マイルまでの区間で、4つの工事現場を有した。6駅を建設し、737,500立方メートルの土砂や石を掘った。38の木橋を作り、その総延長は2,625尺になった。また、31本のアーチ型橋が作られた。この区間の建設困難な箇所は、①上水泉東大嶺（長さ641尺、深さ20メートルの掘削工事）、②銀樹溝滴台（山を切り開き河を埋め、3ヶ月を費やして完成した長さ約3キロメートルの切削工事）、③関嶺（高さ25メートル、長さ4,600メートルで、土石が硬く、1年間をかけて完成した）であった<sup>23)</sup>。

第二区間は、40マイルから70マイルまでの区間で、4つの工事現場を有した。5駅が設けられたが、山が連なり、かつ沼沢地帯があるため、全線でもっとも建設困難な区間であった。特に建設困難な箇所は、①営盤嶺（4,000メートルの長さにわたって、山を切り開き河を埋めた。堰堤を6カ所作り、防水柵1,000メートルを建設した）、②南口前位子（渾河と南溝の合流地点で、流れが急で、鉄道線路は山や川に添っていた。何ヶ月もかけて高い堰堤を建設した）、③二夥落渾河大橋（長さ280メートル、橋脚の間は15あり、完成まで1年を要した）、である。この区間では、合計893,400立方メートルの土砂や石を掘り、21本の木橋、39カ所の永久排水用トンネルが作られた。

第三区間は、71マイルから106マイルまでの区間であり<sup>24)</sup>、4つの工事現場を有し、3駅が設けられた。この区間は、山々に囲まれ、その境界線は犬の歯のように凹凸していて、線路は迂回曲折している。山を切り開き溝を埋め、河を改め堰堤を造る箇所は多かった。合計618,627立方メートルの土砂や石を掘り、47の橋、33の排水用トンネルを建設した。

第四区間は、106マイルから146マイルまでの区間であり、地勢はやや平坦である。土砂など540,578立方メートルを掘り出し、総延長1,100メートルに達する55の木橋と23の排水用トンネルを設けた。1年間を費やして竣工した。

建設工事の難しさのほかに、奉海鉄道の建設が直面したもう1つの困難は資金不足であった。予算が何度も削減されるなかで、予算策定時に計算単位として使用した奉大洋は切下げが続いた。それゆえ、精密な計算にもとづいていたとはいえ、建設資金はなお辻褃の合わせにくい状態にあった。この難題を解決するため、奉海鉄道公司は次のような一連の措置を取った。たとえば、①橋、駅舎や給水設備などのすべてを臨時の建物とし、全線が開通して利益が出るようになった時点で再度改造する。②各建設区間の事務所は、民家の賃借が可能

であれば、新しい建物を造ってはいけない。賃借ができない場合には、普通のレンガ造りの建物としなければならない。③従業員の宿舎はひとまず民家を賃借する。臨時の切符売場が完成したあとは、それを宿舎とする。④建設所要材料の調達はなるべく近い地域で行う。橋およびその他の永久的建築物に関しては、鉄筋コンクリートに代わってコンクリートを用いる。⑤レールは、1ヤード〔0.9144メートル〕当たり60ポンドの経済的かつ実用的な軽型レールを使う、などであった<sup>25)</sup>。

枕木は、もともと華泰公司から仕入れる予定であったが、輸送距離が長く、また供給が追いつかないため、後に興京、永陵などを産地とする良質安価な水曲柳の枕木（普通用枕木678,400本、橋梁用枕木10,300本）<sup>26)</sup>を使うことに改めた。それによって、工事の進度も保たれた。当然、高い技術性が求められるセメント、車両、レールなどについては、すべて国内外の有名製品を購入した。たとえば、セメントは中国国内の有名商品唐山啓新公司の製品を使用した。レールは合計25,000トン、84,890本を購入した。1トン当たり48ドルであり、合計120万ドルを費やした。一方、レール継ぎ目板（1トン当たり65ドル）、ねじ（1トン当たり118ドル）、犬釘2,600トンはアメリカからの輸入品であった<sup>27)</sup>。これらは、日本の介入を防ぐために、貨物船からの荷下ろしは、大連ではなく、東北当局が統轄する葫蘆島で行われた。また、貨物到着後は、京奉鐵路公司社が貨物の積換え業務を行い、満鉄の介入を避けた。

主線路がほぼ完成したあと、1926年以降、東北交通委員会と奉天省政府は、奉海鐵路と吉林省が建設に取りかかっている吉海鐵路との接続を容易にすることを考慮した結果、奉海鐵路の主線路を吉林方向に延伸して、海龍県最大の商業都市である朝陽鎮まで延長することを決定した。新たに建設される海龍から朝陽鎮までの区間は、長さ35華里〔1華里=0.5キロメートル〕であった。1926年9月に測量を開始し、1927年4月着工、同年12月に竣工した。合計142,737立方メートルの土砂を掘り出し、長さ300メートルに及ぶ8つの木橋（そのうち、もっとも大きいのは「砂河橋」で、橋脚の間は31、長さ150メートル）、12の排水用トンネルを建設した。建設費総額は現大洋40万元にのぼった。

そのほか、この路線の石炭と食糧輸送の必要から、1927年5月梅河口を起点とし新興の石炭の町である西安（現在の遼源）につながる鉄道支線、梅西支線が増設された。この路線は、1927年3月測量を開始し、同年5月に着工した。沿線には、東豊、大興鎮、渭津などの重要な駅があり、延長70キロメートルである。1927年7月に全線がほぼ完成したが、掘り出された土砂は合計763,683立方メートルであり、排水用トンネル91、木橋27（延べ700メートル）が建設された。

従来3年間での完成を予測していた全長263.5キロメートルの奉海鐵路本線、および73.6キロメートルの梅西支線は、資金不足と必要な大型設備の欠如という困難を排して、わずか2年3ヶ月、1927年9月までにはほぼ完成、開通した（一部の駅の建設工事は1927年12月25日まで続いた）<sup>28)</sup>。この鉄道は、工事の極端な難しさ、建設の迅速さ、経費の削減、そして、東北において鉄道を自力で建設し、運営する発端となった<sup>29)</sup> という点をもって、中国ならび



に東アジア地域を驚愕させた。また、この鉄道の完成は吉海鉄路の早期着工を促進したと考えられる。

### 3. 吉海鉄路の建設過程

奉海鉄路が着工した1925年7月、磐石地方の人士は、磐石は海龍のすぐ近くにあるので、手近に利益を得ることができるという理由で<sup>30)</sup>、県政府に文書を提出し、なるべく早く吉海鉄路を建設し、奉海鉄路とつなぐよう求めたことがあった。徐県知事は省都で省長に謁見した際、実情にもとづいて陳情して、磐石まで鉄道を延伸させることを請願した。徐知事は地元に戻った後各団体の指導者を招集して会議を開き建設方法を協議しようとしたが、翌年春に干魃が発生したため、防災を最優先し、鉄道建設についての検討をしばらく中断しなければならなかった。しかし1926年秋の収穫が悪くなく、地域の経済状況も好転した様子を見て、県政府は地元の機関・団体の指導者と16の村の住民代表を召集して、磐石－海龍鉄路の建設について協議を行った。会場では意見の対立が見られた。一部の代表は次の理由をもって鉄道建設の延期を求めた。すなわち、今年は農作物が豊作でなく、土匪による妨害もあった。また、納税額が年々増え、商人も一般人も窮地に立たされているというものであった。しかし、多くの役人や知識人は、奉海鉄路は来年にも竣工するが、本県は海龍の至近距離にあり、その鉄道線を磐石まで延伸して吉林に到達するようにすれば、本県の開発にとって非常に有利になることは間違いない、と主張した。農会会長張星閣は折衷主義をとって次のように示した。すなわち、鉄道を建設することによって地の利を開発して、民生を豊かにするために、省都の商人や知識人から鉄道建設の建議があった以上、磐石－海龍鉄道の建設は必ず行われる。また、吉海線は官営と民営のどちらになっても、支出金の納付は必ず課される。後日に受身になってしまうよりも、今のうちに積極的な態度をとったほうがよい。吉海線の建設前から盤海線の建設はすでに提案されていたため、現在本県の住民が困難を実感しているのならば、直ちに建設に取りかからなくともよい。奉海線が完成し、海龍駅が営業を開始する時に、我々磐石の政府や住民が建設の準備に着手してもよいのではないかと。大会は多数の代表の意見にもとづいて、次のように議決した。すなわち、商股を調達し、盤海鉄路を建設する。同時に、商人世帯と農民世帯による株式引受の基準を確定した。商号の家屋は1軒当たり吉大洋20元を徴収する。一等、二等の民家は1軒当たりそれぞれ吉大洋6元、3元を徴収する。田畑は1垧〔土地面積の単位、その単位は地方によって異なる〕当たり吉大洋3元を徴収する。鉄道に近い村の住民に対しては鉄路費を徴収する<sup>31)</sup>。

東北交通委員会は、磐石県から鉄道建設の要望を受け取った後、日本の経済的侵略の結果である日本の権益を妨げ、紛糾を引き起こしかねないことを怖れて、許可を出さなかった。磐石の商人や一般人が再度省都に赴き、請願をしたことは吉林省の省都の一部の中学校教師の関心を引いた。1926年10月初め吉林の教育界は農・工・商各界と連合して、次のことを共

同で提案した。すなわち、吉海鉄路の建設を計画し、奉海鉄路とつなげることは、交通の発展を図り、住民に利便を与え、同時に鉄路権の流出を防ぐことになることと地方政府に請願したのである。「上書」は次のことを指摘している。すなわち、鉄道は国家の生死に関わるほどのもっとも重要な勘所である。鉄道が通過しているすべての場所は、地域が開発され、交通が便利になったただけではなく、文化が輸入され、住民の知恵も啓発された。近世の文明諸国で、交通を重視しない、路政を研究しない国はない。吉林省は辺境地帯に位置しており、他の各省よりも物産が豊富である。しかし、交通の停滞に起因して、多くの利益がこの地に投げ捨てられている。そのため、鉄道の建設は現下の急務である。わが省内にすでに設置されている路線のうち、中東鉄路、南滿鉄路は外国人に支配されており、吉長、吉敦鉄路にもそれぞれ外資が入っているから、利益・権限の流出は極めて深刻になっている。現在農・工・商・教の各界が請願して、吉林省の省都から奉海鉄路と接続するために、自力で資金を集め、吉海鉄路を建設しようという意見は実に正しいものである。この鉄道の建設は、商人や一般人に便利だけでなく、地の利を増進させる効果もあるから、我が省にとって一大富源となることは間違いないだろう。もちろん省の関係部門に伝達して、早期建設を行うべきである。利権を重視することによって、実業が保たれる<sup>32)</sup>、と。「上書」は吉海鉄路建設の重要な意義を十分に論証した上で、具体的な準備・実施の形式と調達資金額を提案した。すなわち、奉海鉄路の創立にならって、官・商合弁の株式会社を設立し、また、会社は吉大洋1,200万元を集め、建設費総額とする。そのうち、政府が1,000万元を負担し、商人や一般人は200万元を拠出する。あらゆる政府所有株は財政局によって全額調達されるべきであり、予備の「商股」に関しては省議会で陳情して、募集方法を十分に検討してもらう<sup>33)</sup>。

10月20日吉林省各界の「上書」は省議会で採択された。11月10日省政府は住民の要求に応え、省自身の力によって吉海線を建設することを決定した。また、建設費総額と官・商各自の調達資金の割合も「上書」が提示した指標に照らして確定された。すなわち、総額吉大洋1,200万元のうち、1,000万元は政府が支出し、不足の200万元は住民が株式を引き受けることとした。さらに、同日吉海鉄路籌備処（一時的に省森林局内に置かれたが<sup>34)</sup>、翌年3月10日に吉海鉄路工程局に改められた）を設立し、路線の測量調査、物産の調査、工程の設計や規則の制定などの仕事を担当した<sup>35)</sup>。李銘書が籌備処総弁、齊耀瑋、艾乃藝が幫弁〔副処長〕となった。3人のうち、李、艾の2人は日本留学からの帰国者で、国務に熱心で、幾度も困難な任務を担い、吉林の建設に大きく貢献した優秀な吉林有数の人材であり、齊は地元の有名な進歩的な立場をとる官吏であった。

吉海鉄路籌備処の設立は省内の鉄道建設に対する熱意を急速に強め、省都および東部のいくつかの県都で起工された。日本と滿鉄はこれらの情報を得て不安を覚えた。吉海、奉海兩鉄路が建設され連結された場合には、滿鉄並行線となり、滿鉄の独占態勢に大きな打撃を与えることが心配された<sup>36)</sup>。日本政府は、川越駐吉林領事を栗原駐長春領事らとともに瀋陽に派遣し、日本の駐奉天総領事館で吉田総領事と対応策を密議した。その結果、11月18日に日

本側は抗議書を提出し、次のように主張した。すなわち、建設準備段階にある吉海鐵路は「二十一条」に規定された日本が修築の責任を持つ満蒙5幹線の1つであり、中国側が日本の同意を得ず、勝手に建設することは条約違反にあたる不当建設である、と。日本側の圧力に直面しても、張作相を代表とする吉林地方政府は全く恐れることなく、決然と反撃を加えた。その後、日本および満鉄は幾つかの側面からこの建設工事を崩壊させようと試みた。しかし、張作相などは最後まで抵抗を続け、吉林各界の団体も極力支援を行った結果、吉林地方政府は日本側に妥協させて、勝利を取めた。

籌備処設立後、まず工程設計、施工の専門家チームが組織された。当時吉林省政府の実権を握っていた吉林督軍の張作相の指示に従い、奉海線建設時の奉天省のやり方にならって、建設期間中に必要な工事技術者を、中国各地の鉄道関係技術者から選定し、派遣させることによって解決し、外国人は採用しないとした。中国国内のもっとも優れた鉄道技術者を召集するため、艾副処長是北京に赴き交通部と協議し、すでに完成し営業していた鉄道会社の支援を求めた。最終的に、京綏線工程司の趙傑を総工程司、粵川線工程司の張俊波を正工程司として赴任させた。また、京漢、京綏両線の傅学叢、瀋培階、李瑞士、包攬文、王溢中、李培章を副工程司とした。南方地域に比べて、この鉄道の通過地域である吉林省東部は地理、気候環境と生活条件などがかなり悪い点を考慮し、また招聘者の積極性を最大限に発揮させるため、会社はこれらの技術者に対して、非常に高い賃金水準を定めた。たとえば、総工程司には月給現大洋700元、馬夫代金120元、正工程司には月給現大洋500元、特別手当100元、馬夫代金150元、副工程司には月給300元、特別手当60元、馬夫代金60元、その他の事務員には月給170元、馬夫代金40元が支給された<sup>37)</sup>。賃金待遇がよかったため応募者は多かった。そのため、一定数の工事技術者を早くに選ぶことができた。

1926年12月新任の総工程司趙傑と副工程司瀋培階をそれぞれ正副隊長とする調査隊が、省都吉林市を出発し鉄道沿線で調査を行った。調査隊は、技術者、補助員の合計75人からなり、ほかに安全防衛を担当する32人の警備隊が配置されていた。調査作業は2段階に分けて進められた。第一段階では、まず馬車で鉄道の終点予定地の朝陽鎮に到着した後、北の吉林市に向けて正式な調査を行った。12月20日に調査を開始、18日間を費やして、予定線路をまず確定した後、1927年1月8日省都に戻った。その翌日、調査隊は省政府に「吉海鐵路草勘擬定路線説明書」を提出した<sup>38)</sup>。第二段階の調査は、1927年2月13日に開始され、吉林市から朝陽鎮方面に向かって、双岔河、煙筒山、磐石、朝陽鎮を経て、海龍に到達した。吉林から朝陽鎮までは170キロメートルの距離で、沿線には村落45があった。調査隊は、列車の速度を保つため30華里ごとに1駅を設置することを決め、沿線に大小13駅を設けることとした。5つの大型駅は、黄旗屯、双河鎮、煙筒山、磐石と朝陽鎮に設置することとした。

線路調査と同時に、鐵路籌備処の一部の人員が、土地の買収収用、建設の入札募集、枕木、レール、機関車などの資材の発注作業を開始した。占用される土地の従来所有者の経済的利益が侵害されないことを十分に保障すると同時に、投資額の用途を正確に把握して、職員

の腐敗を抑制するため、籌備処は奉海鉄路の経験にならって、土地の取用にあたって厳格な価格設定を実行した。一等建築用地は1畝〔約6.667アール〕当たり吉大洋135元、二等は120元、三等は105元であった。一等栽培用地は1畝当たり吉大洋100元、二等は72元、瓦葺の家は1軒620元であった。各商埠地一般民家は1軒当たり48元、墓地1つは14元、合葬の棺おけは1つ7元となる<sup>39)</sup>。厳格、統一、公正な土地の価格設定は土地取用に生じやすい経済的紛糾を回避させたため、取用は順調に進められ、沿線所要用地の買収は迅速に果された。

この路線の通過地域は主に山地と高台であり、山が連なり、河川が縦横に流れていた。したがって、土石施工の量は格段に大きく、路盤工事、橋梁と排水用トンネルの建設、トンネルの掘削などの作業が必要であった。工事の質を保証するため区間を分けて、5月15日から5月末まで公開入札を行った<sup>40)</sup>。枕木、電柱（枕木20万本、分岐点用枕木3,870本、電柱2,500本）のほとんどは省内で買入れられたが、他の工事事用材料であるレール、犬釘、機関車（1号型、201号型の2種類、最大牽引力は33,000ポンド）、乗客用車両、起重設備などは丙寅公司を通じてアメリカから輸入した。なかには、貨物輸送用機関車、工事事用車両、荷車15台が含まれている。アメリカから輸入した材料のうち、量的にもっとも多かったのはレールである。比較的軽いタイプのレールを採用したにもかかわらず、1キロメートル当たり80トンのレールと7トンのレール継ぎ目板が必要で、合計1.8万トンのレール、2,800トンの継ぎ目板が必要となる<sup>41)</sup>。これらの材料もほとんど入札によって購入された<sup>42)</sup>。『吉長日報』、『盛京時報』などの新聞に「吉海鉄路工程局標購車両展期広告」、「吉海路工程局填挖路基招標広告」などが相次いで掲載された<sup>43)</sup>。吉海鉄路を計画する際に定めた建設方向と順序は、まず吉林市から開始し、北から南に順次建設していくこととしていた。将来の吉海線輸入設備の輸送に備えて、吉林市駅でこの路線は満鉄と中国が共同経営する吉長鉄路と接続される予定であった<sup>44)</sup>。その後、満鉄が不当な利益を得る恐れがあることを考慮して、満鉄線を利用せず<sup>45)</sup>、輸送のすべてを京奉、奉海鉄路によることに変更された。このため、吉林を起点として北から南へ工事を進めるという従来の建設方向は、朝陽鎮を起点に南から北へと変更された。

準備作業をほぼ終えた後、1927年6月1日吉海鉄路は正式に着工された。6月25日には省都吉林市北山麓の省政府衛隊団グラウンドで起工式が行われた。「省長訓辞」では次のように言われている。すなわち、これまで吉林省内で建設された鉄道のすべては外国資本によるものであった。吉海線だけが、外国人に頼らず、完全に自国の資本と技術者によって建設される。これは吉林省鉄道史上に新紀元を切り開いたと称しうるだろう<sup>46)</sup>、と。

全線は10の工事区間に分けられ、20キロメートルごとに1つの工事区間とされた。第一区間は吉林～孤榆樹、第二区間は孤榆樹～馬鞍山、第三区間は馬鞍山～倒木林子、第四区間は倒木林子～東嶺、第五区間は東嶺～鷄冠山、第六区間は鷄冠山～老爺嶺、第七区間は老爺嶺～巽山屯、第八区間は巽山屯～三道河、第九区間は三道河～朝陽の10キロメートル、である。1928年7月から9月までの間に次々と竣工して、10月10日国慶節に開通する予定であっ



た。この年6区間が着工され、残りは翌年起工された。初期の工事の進捗はとても速かったが、5つの連峰（東嶺700メートル、鶏冠山1,000メートル余り、長崗嶺など）を通り抜ける工事を行う際に、深刻な困難に直面した。しかし、指導者、技術者と現場の従業員が協力し合って、さまざまな困難を克服し、予定の期間通りに各区間の建設を完成した。多くの堰堤と排水用トンネルは堅固に作られ、「百年不朽」の模範的な工事となった。また、駅舎など、列車の運行に影響せず、随時レベルアップできる建物は、経費節約のためしばしば板材で作るものを主にしたが、設計は精美で、待合室、切符売り場、事務室、駅長室などが並び、配置、排列がきちんとしていた<sup>47)</sup>。駅舎建築のうち、質がもっとも良く、設計がもっとも精美であったのは吉林黄旗屯駅であった。その設計者は当時東北大学建築学部 of 教員であった林徽因であると言われている。ドイツ人が設計した山東済南膠済鐵路総駅の駅舎のドイツ式建築を参考にして、この建物は鉄筋コンクリート構造とされた。80年間の風雨を受けたにもかかわらず、現在も依然として吉林松花江の川岸に屹立しており、黄旗屯駅駅舎は吉林省の省級重点文化財保護単位に認定されている。

線路建設にあたっては、工程の一段が竣工すると、その一段を直ちに開通するという方法が取られたため、第一段（朝陽鎮～磐石）は1928年11月15日<sup>48)</sup>、第二段（磐石～取柴河）は1929年1月1日<sup>49)</sup>、第三段（取柴河～双河鎮）は1929年2月20日、第四段（双河鎮～西陽）は3月20日、第五段（西陽～口前）は4月10日<sup>50)</sup>、第六段（口前～吉林黄旗屯総駅）は1929年5月15日に開通した。吉海鐵路全線が完工したのである。人員の採用が適切であり、全工程で科学的管理を実施したため、吉海鐵路は、車内は清潔で、車掌の接客態度は親切であり、鐵路警察は客を誘導し、駅員のサービスも周到である、と多くの乗客に褒められたという<sup>51)</sup>。もっとも称賛されたのは、①草創時代にすでにこのような設備とサービスを持ったこと、②乗客・貨物混合車両も揺れがなく、運転手は専門学校の学生であって各鉄道で数年間の研修を受けていたこと、③最初の駅靠山屯をはじめ、事務室は非常に整頓されていたこと、である<sup>52)</sup>。

1929年11月吉海鐵路と奉海鐵路が接続された。これによって、両省の人々が5年間をかけて建設した長さ446キロメートルの瀋吉鐵路（1929年以降、奉天省が遼寧省に改称されたため、この鉄道は瀋吉鐵路と改称された）はようやく全通した。当時の列車の走行時間は18時間であった。

#### 4. 奉海、吉海鐵路の建設と奉・吉両省東部の都市化

近代東北史上ではじめて完全に中国人自身の資金と技術によって建設、管理された鉄道である奉海、吉海鐵路の完成と経営は、奉天、吉林両省の初期の近代化建設過程において住民が得た重大な成果の一つであり、その歴史的影響は極めて大きい。

まず、東北での鉄道建設と輸送に対する日本とロシアの独占を打ち破った。奉海鐵路は、

瀋陽、撫順、清原、海龍、東豊、西安、磐石、樺甸、永吉、吉林市など2省都、8県都および山城鎮、朝陽鎮という2つの商業の中心を通過している。それまでは、これらの地域で産出されるタバコ、麻、穀物、森林、鉱産など豊富な資源は、満鉄によって輸送されなければならなかったが、奉海、吉海鉄道による外部への輸送が可能になった。そして、日本が制御する満鉄との競争が開始された。同時に、奉海、吉海両鉄道の完成は、東北の他地域の指導者を鼓舞し、その後、呼海、鶴岡、昂齊、齊克、洮索等の鉄道建設に積極的に取り組むことを促進した。1920年代末の東北では、自力で建設、運営する鉄道網が築き上げられ、鉄道建設と輸送に対する日本とロシアの独占を打ち破ることができた。

第二に、奉海、吉海の両鉄道会社は巨大な経済的効果・利益を獲得でき、9・18事件〔満州事変〕前までの短期間に地域民族資本主義企業のモデルとなった。運輸学によると、輸送コストまたは費用の減少は、輸送供給の増加を直接もたらし、地域到達性を向上させ、各種の経済地帯の要素は一つの地域からさらに遠い地方へと運ばれていく、という。それによって、交通経済地帯における集中、拡散の効果・反応が増強され、その地域の経済的効果・利益向上が促進されると同時に、地域経済の形成と発展が加速される<sup>53)</sup>。奉海鉄道を通じて毎年90万トン余りにもものぼる農産物が運ばれた。そのうちもっとも多かったのは大豆と食糧で、貨物輸送量の70%を占めた。そのほか、西安（遼源）炭礦の石炭、工業品雑貨も輸送した。貨物商品の輸送は利益を保証した。奉海鉄道の開通は、沿線の商人や旅客の遠出にも利便を与え、旅客輸送量は年々増加した。1929年から1931年の間、鉄道収入は年毎に現大洋200万円増となっており、利潤がもっとも多かった1931年には457.6万円に達した。それは投資総額の五分之一に相当するものであり、平均して1キロメートル当たり1.5万円の収入があった。中国が自力建設した鉄道のうちで、もっとも大きい収入と利潤を得たのは奉海鉄道であった<sup>54)</sup>。

同時に、奉海、吉海鉄道は、沿線地域商工業の発展も促進した。たとえば、駅周辺には印刷所や販売所、食糧取引所などが開設され、大市場の設立、電報業務などが行われた。また、官・商合弁の鉱業の発展を促進した。鉄道の開通にともなって、鉄道沿線の農産品、薬品、野菜、果物、家禽および一部の特産品、さらに木炭や毛皮製品などの取引が増加し、沿線地域住民の生活に多くの利便をもたらした<sup>55)</sup>。1920年代、中国の外国貿易が長期にわたって輸入超過の状態に陥っていた時、東三省だけが輸出超過の傾向を強く示しており、かつ、その超過額は相当大きかった。たとえば、1922年の輸出超過額は白銀782万両であり、1927年の輸出超過額は白銀13,913万両にのぼった<sup>56)</sup>。このことは、東北交通委員会の自力による鉄道網構築と密接に関わっている。

第三に、各地住民のこの地域への移出入を便利にしたために、この地域の人口は大幅に増加し、1936年まで磐石、樺甸、永吉三省の人口だけですでに100万人に達した<sup>57)</sup>。それと同時に、沿線地域、とりわけ東部奥地の都市化が大きく加速し、孤立した点状の都市は長く続く帯状の都市地帯へと発展できたのである。

前述したように、鉄道建設以前の東部地域の人口は少なく、また、商品経済の停滞に起因して、人口構成は単一的で、都市規模も小さかった。この2つの鉄道の接続は、関内からの移民と東へ向かう開墾者のこれらの地域への移入に大きな便宜を図った。鉄道が開通した最初の2年間で、この地域を往来する旅客の数は75万人にのぼった。その後、旅客輸送量は年々増加し、1935年には、その人数は100万人を突破した。それと同時に、商品輸送量の増加が（1929年の貨物輸送量は150万トンを超えた）、地域商品経済の発展を推し進め、人口構成も自然に変化し、異質性が高くなった。とりわけ、この地域における都市と農村の空間構造に変化が生じ、都市の居住人口が激増し、農村地域が都市に、中小都市が大都市へと変貌し、大都市は一層複雑な構造へと変容したのである。

もっとも大きな影響を受けた都市として、以下の9都市を取上げて、説明しておこう。

#### (1) 瀋陽

鉄道の開通は、瀋陽市内における奉海鉄路駅の周辺地区の発展を促進した。この地区は市内でももっとも活力を有する場所となり、市域の拡大にも貢献した。また、奉海鉄路は、大東兵器工廠、大享鉄工廠、造幣廠、迫撃砲工廠、食糧廠などを一つにつなげて、瀋陽東部を新たな奉海工業地域へと築き上げた。瀋陽は最も繁華な都市となった。

#### (2) 山城鎮

別称北山城子である。渾河上流に位置し、瀋陽まで169キロメートルである。瀋海鉄路唯一の特産品集散市場であり、東山一帯では商業がもっとも盛んで、大小の商店が集中した。市内人口は41,000人であり、他の地域に比べると農業にかかわる面積が相対的に大きい。東豊、海龍、柳河、金川、通化を含めて、年に15万トンの食糧を吸収していた。鉄道開通前、開原の経済的奥地と位置づけられていた山城鎮は、開原までの貨物輸送を馬車に頼っていた。鉄道開通後、あらゆる物資を瀋陽まで直接に輸送するようになった。そこで食糧交易所が設立された。大商店万全豊の食糧年間販売量は56,000石、第二位の源盛慶の食糧年販売量は40,000石であった。大型日用品雑貨店は合計27軒もあった。瀋吉線開通後、山城鎮には、近隣各県の農産物がさらに大量に集中した。街には大きな店舗が途切れなく続いて並んでいた。街は日増しに繁盛し、奉天省と吉林省とが東部で接する地帯の「三大物資集散市場」の一つとなり、人口は3万人を超えた。

#### (3) 朝陽鎮

瀋陽まで261キロメートル、吉林まで185キロメートルである。もともと封禁の地であったが、1876年に漢族開墾者に開放された。以前は海龍県に属していたが、後に輝南県都となり、北に鳳舞山があるため、朝陽と名付けられた。輝南、蒙江など東部の主要都市・町の合流点に位置しているため、この地域の商品経済は次第に発展した。民国初期の人口は5,000人、1920年代初期の人口は12,000人であった。瀋吉線開通後、交易圏は拡大し、ここから運び出される木材、タバコ、朝鮮人参などの商品は、遠く香港や上海で販売されたこともある<sup>58)</sup>。

#### (4) 東豊

西安県東部に隣接していて、人口は15,000人であった。域内に砂河、梅河、横道河子、秀水河、黄泥河があり、すべてが北へと流れて、松花江に流れ込む。従来、朝陽鎮、海龍方面の輸出にとって、東豊は通過点であった。商業の中心地となった東豊には、穀物問屋が20軒余りあり、農産品の年間輸出货量は6万トン余りで、馬車で開原まで輸送した。しかし、鉄道開通後は域内に、洋品雑貨店9軒、綿布商3軒、穀物問屋12軒、毛皮商8軒、薬屋5軒、靴屋14軒があった。

#### (5) 西安

開源の東北230華里の位置にあり、人口52,000人であった。旧称大疙瘩で、康熙年間に封禁地に指定されたが、光緒22年に開放されたため、移民はここで開墾に従事するようになった。鉄道開通後、重要なエネルギー都市となった。

#### (6) 磐石

輝発河支流当石河の北岸に位置し、瀋陽まで300キロメートル、吉林まで146キロメートルである。旧称磨盤山であり、付近は森林が繁茂し、谷間の土質が非常に良い。動物の毛皮や米などの特産品が盛んに産出する。清末には公主嶺と長春市場への農産品の供給地であり、外来輸入工業品の販売奥地でもあった。民国初期には、人口はすでに1万人に達し、県役所が設立された。当時、市街地周辺には延べ4里の城壁、東・西・南の三面に城門が造られており、市内の道路は整然としていた。1928年に鉄道の一駅になった後、都市の様相は再度一新されたのである。

#### (7) 双河鎮

飲馬河支流の岔路河の河岸に位置し、瀋陽まで376.4キロメートル、吉林まで69.5キロメートルである。瀋吉線が当地を通過し、また駅が設置されて後、次第に村から町へと発展した。商品経済は米の輸出を主としていた。1930年代半ばの人口は1,500人であった。

#### (8) 口前

飲馬河の河岸に位置し、瀋陽まで416.7キロメートル、吉林まで29キロメートルである。かつては吉林付近で最高の釣りと観光の名所であった。駅が設置されて後、農産品の集散地となった。

#### (9) 吉林黄旗屯

もともと吉林郊外の一寒村であったが、鉄道着工後に、大型待合室、機関車車庫、操車用車庫、およびその他の鉄道補助施設が建設された。そのほか、吉林駅の建設に対応して、都市計画によって、駅付近から八百壟までの延べ2華里の区間において、幾つかの商業施設やアスファルト舗装道路が作られた。これらの建築と黄旗屯駅によって、吉林の西郊に近代的都市の新地区が形成され、吉林市の都市空間は少なくとも西で約3平方キロメートルほど拡大したのである。



## 注

- 1) 瀋吉鉄路の2区間は、奉天、吉林両省によって別々に建設され、かつ長期にわたってそれぞれ違う呼称で呼ばれていたため、本稿では論述上の利便性を図り、歴史的慣習に従って、それぞれ「奉海鉄路」、「吉海鉄路」という2つの呼称を用いることとする。
- 2) 『(民国)奉天通志』第164卷(交通四)、2004年、第4冊、3833頁。
- 3) 『(民国)奉天通志』第164卷(交通四)、3838頁参照。
- 4) 「1909年吉林省府厅州县人口管轄区城乡市镇户口统计表」『吉林省志・公安志』吉林人民出版社、1999年、283頁。
- 5) 「1928年吉林省人口统计表」(『吉林省志・公安志』吉林人民出版社、1999年)297頁。
- 6) 民国初期、東北地方当局が新しく建設した鉄道のうち、2つの短距離鉄道はまだ日本とロシアに制御されておらず、その民族資本の特徴を保ち続けていた。すなわち、齊昂鉄路(齊々哈爾—昂昂溪)と錦州通裕煤鉄公司在修築した炭鉄運搬用鉄道である通裕鉄路(錦州女兒河—大窩溝、1949年以後南票線と改称された)のである。
- 7) 王貴忠「張作霖与東北鉄路」中国人民政治协商会议辽宁省委员会文史資料委员会編『辽宁文史資料』第一輯(总第22輯)、辽宁人民出版社、1988年、126頁。
- 8) 凌鴻助『中国鉄路志』台北、世界書局、1963年、306頁。
- 9) 東北文化年鑑編印処編輯『東北年鑑』1931年、372頁。
- 10) 瀋雲龍「東北之交通」『近代中国史料叢刊統輯』929号、台北、文海出版社、140頁。
- 11) 「東北交通委員会文書」遼寧省档案館藏東北政務委員会档案、案卷号第7503号。
- 12) 憶先「瀋海鉄路之過去将来観」『東三省經濟月刊』第2卷第1号。
- 13) 1928年3月、奉海鉄路工程局へと改称したことがある。東北で政權交代が行われた後、奉天省議会は旧制度への回復を求め、1930年3月に再び奉海鉄路公司という名称に改めた。
- 14) 「分募奉海路股本」『盛京時報』1925年5月10日号。
- 15) 「奉海路集股又訊」『盛京時報』1925年5月14日号。
- 16) 「分募奉海路股本」『盛京時報』1925年5月10日号。
- 17) 「西豊県蕭知事籌募股款」『盛京時報』1925年4月17日号。
- 18) 「分募奉海路股本」『盛京時報』1925年5月10日号。
- 19) 遼寧省档案館藏奉天省長公署档案、第3803号卷。
- 20) 「鉄路用地發股票」『盛京時報』1925年8月12日号。
- 21) 「奉海路開始測量」『盛京時報』1925年5月10日号。
- 22) 馮元午「东北第一条中国自建鉄路」通化市政协文史学习委员会編『东边道经济开发史略』1998年、334頁。
- 23) 憶先「瀋海鉄路之過去将来観」『東三省經濟月刊』第2卷第1号、6頁。
- 24) 憶先「瀋海鉄路之過去将来観」『東三省經濟月刊』第2卷第1号、7頁。
- 25) 憶先「瀋海鉄路之過去将来観」『東三省經濟月刊』第2卷第1号。
- 26) 「奉海鉄路工程紀要」遼寧省档案館藏民国資料第738号、9頁。
- 27) 「奉海鉄路工程紀要」遼寧省档案館藏民国資料第738号、9頁。
- 28) 梅西支線は1928年1月に開通した。
- 29) 中国工程師学会編『三十年来之中国工程・三十年来中国之鉄路工程』1948年。
- 30) 「吉省議修之各鉄路」『盛京時報』1926年6月3日、4面。
- 31) 「吉海路籌弁中之盤海路」『盛京時報』1926年11月17日、4面。
- 32) 「興建吉海鉄路之公文」『盛京時報』1926年11月14日、4面。
- 33) 「興建吉海鉄路之公文」『盛京時報』1926年11月14日、4面。

- 34) 「吉海路籌弁処成立」『盛京時報』1926年11月16日、4面。
- 35) 1926年10月29日吉海鐵路工程局令による。
- 36) 「長春日領正式抗議吉海路」『盛京時報』1926年11月19日、4面。
- 37) 「吉海路工程人材」『盛京時報』1927年6月19日、4面。
- 38) 『吉海鐵路籌備既要序』民国17年(1928年)吉海鐵路総局。原本は遼寧省档案馆に保存。
- 39) 「吉海路収買房地価」、「吉海路購地新章」『盛京時報』1927年6月19日、4月17日、4面。
- 40) 「吉海路興工近訊」『盛京時報』1927年6月8日、4面。
- 41) 『吉海鐵路籌備既要序』民国17年(1928年)吉海鐵路総局刊行本。原本は遼寧省档案馆所蔵。
- 42) 張作述「吉海路線遊記(一)」『盛京時報』1929年5月13日、3面。
- 43) 『盛京時報』1927年5月8日、4面および『盛京時報』1927年6月13日、4面。
- 44) 「吉海路近事叢録」『盛京時報』1927年12月22日、4面。
- 45) 「吉海路近事叢録」『盛京時報』1927年12月22日、4面。
- 46) 「吉海路開工志聞」『盛京時報』1927年7月13日、4面。
- 47) 張作述「吉海路線遊記(二)」『盛京時報』1929年5月14日、7面。
- 48) 「(民国) 樺甸県公署訓令第957号(1929年1月6日)」樺甸市档案馆所蔵、実業類85号、総2381号巻。
- 49) 「吉海鐵路局公函第316号(1929年1月4日)」樺甸市档案馆所蔵、実業類85号、総2381号巻。
- 50) 「(民国) 樺甸県公署公函第872号(1928年11月14日)」樺甸市档案馆所蔵、実業類85号、総2381号巻。
- 51) 張作述「吉海路線遊記(一)」『盛京時報』1929年5月13日、3面。
- 52) 張作述「吉海路線遊記(一)」『盛京時報』1929年5月13日、3面。
- 53) 張文尝等編『交通经济带』科学出版社、2002年、57頁。
- 54) 遼寧省档案馆保存「奉天省長公署档」第3803号巻。
- 55) 「奉海鐵路工程紀要」遼寧省档案馆蔵民国資料第738号、および陶俐「張作霖与奉海鐵路」『兰台世界』2006年4月。
- 56) 王貴忠「張学良与東北鐵路建设」周毅、張徳良編『張学良暨东北军事新论』北京、華文出版社、1992年、244頁。
- 57) 「1936年吉林省各县人口统计表」『吉林省志・公安志』吉林人民出版社、1999年、297頁参照。
- 58) 「東辺開發之根幹——奉吉沿線之發展」(連載三)『盛京時報』1938年4月24日、11面。