

## 科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 29 年 5 月 23 日現在

機関番号：34603

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2013～2016

課題番号：25370927

研究課題名(和文) 南満洲鉄道の輸送に関する歴史地理学的研究

研究課題名(英文) A study of transports in the South Manchuria Railway from a viewpoint of historical geography

研究代表者

三木 理史 (MIKI, Masafumi)

奈良大学・文学部・教授

研究者番号：60239209

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,900,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は南満洲鉄道(以下、満鉄)の本業である鉄道事業について、特に創業から1920年代を対象に研究を行った。貨物輸送では大豆と石炭、旅客輸送では華北からの季節労働者輸送について解明した。その結果、大豆輸送における中東鉄道との競合、石炭輸送における撫順炭鉱の独占体制について新知見を加えることができた。さらに季節労働者輸送において貨車利用による効率的輸送実態を明らかにすることができた。

研究成果の概要(英文)：This study has been clarified the railway sector in the South Manchuria Railway from the start of business in 1906 to the 1920s. The researcher has focus attention on soy beans and coal in freights, and migrant laborers from the Northern China in passengers. As a result this study has been able to introduce new aspects for trasport competting of soybeans between the South Manchuria and the Eastern China Railways, and monopoly position of Fushun Coal Mining in Manchuria. It has been clarified efficient and effective transports of migrant laborers by freight cars.

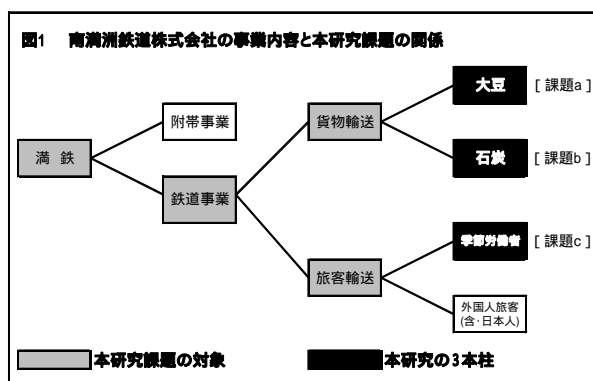
研究分野：歴史地理学

キーワード：南満洲鉄道 鉄道事業 貨物輸送 旅客輸送 大豆 石炭 季節労働者

## 1. 研究開始当初の背景

申請者は、これまで国内に関する交通地理学と海外に関わる植民地理学を研究の両輪として、近代日本の歴史地理学的研究を進めてきた。その過程で戦前期植民地の代表的輸送機関の満鉄に関する研究が、その調査機関を中心とした附帯事業に関心が偏り、逆に本業の鉄道事業については内外学界でほとんど明らかになっていないことに気付いた。また、近年刊行の安富歩・深尾葉子編『「満洲」の成立 森林の消尽と近代空間の形成』(名古屋大学出版会、2009年)による馬車輸送網重視の視点は重要であるが、馬車輸送と鉄道輸送との関係も本格的に問う必要を感じた。

そこで、本研究では、満鉄の鉄道事業をつぎの3本柱から解明する(図1)。満鉄のそれは、内地の国有鉄道とは対照的に、終始貨物輸送の比重が高い点を特徴とした。そこで、[課題a]草創期から1920年代まで輸送量と輸送収入の双方で首位の大豆輸送、[課題b]1920年代以後の附帯事業の1つである撫順炭鉱開発を伴った石炭輸送、そしてもう1つが[課題c]旅客輸送の中心で、かつ満洲の地域性も反映した華北地域からの季節労働者輸送の解明である。



## 2. 研究の目的

本研究の目的は、「満鉄」に関する既存の研究が、本業の鉄道事業を等閑に伏してきたことに鑑み、それを構成する貨物輸送と旅客

輸送のうち、前者は大豆と石炭の各輸送、後者は華北からの季節労働者輸送という3本柱にもとづき解明しようとした。

前述の3本柱の[課題a]大豆輸送の対象となる大豆は、ロシアや日本の帝国主義的支配の確立以前から生産され、日本支配とほぼ同時期に本格的な輸出商品化を果たした。その生産から輸送までの調査によって、植民地モノカルチャー経済による在来輸送改変過程を明らかにしようとした。

つぎに[課題b]石炭輸送は、当時の石炭業界、輸送等の調査によって、日本の帝国主義支配以前の小規模炭鉱開発から本格化していく過程で内地への安定的供給ルート確保という問題を、大連の甘井子埠頭の建設に重点を置きつつ明らかにしようとした。

さらに旅客輸送では、満鉄の主要な輸送対象が、特急「あじあ」に象徴されるような日本人や欧米人富裕層よりも、19世紀以後漢民族の移住地となった満洲へ向けて、夏季中心に移動した出稼ぎの[課題c]季節労働者であったことに着目した。そして、旅客利用の季節変動や、乗降客の地域差、さらに利用等級にも注目することで、利用実態をより実証的に明らかにしようとした。

内地の国有鉄道と異なる貨物輸送中心の満鉄の開拓鉄道性と日本による鉄道支配が内地の国有鉄道に通じる効率的輸送システムの導入を可能にしていたことを明らかにする。その結果、これらを通じて伊澤道雄『開拓鐵道論 上・中・下』(鉄道交通全書第八卷)春秋社、1937・38年以來、体系化の遅れてきた植民地鉄道輸送の特性の解明に発展させる。

## 3. 研究の方法

本研究は単独研究である。平成25年度に[課題a]大豆輸送の成果をまとめ、26年度に[課題b]石炭輸送を、27年度に[課題c]季節労働者輸送を中心に展開し、小括的成果を出した。また、最終の平成28年度には新規課題として『満州国』期における満鉄の

輸送と地域変容」を申請、採択されたため、移行することになった。研究方法は、現地踏査型調査と多数の満鉄報告や統計書、公文書等の資料調査を中心に置いた。結局、中国の図書館や档案館の利用は叶わず、中国での調査はもっぱら現地踏査に置かざるをえなかった。しかし、在中国資料の主要な所蔵先の1つである大連図書館の所蔵資料は東洋文庫所蔵の北京科図技術開発公司マイクロフィルムで閲覧できた。

一方必要に応じてアメリカ合衆国議会図書館は他の科学研究費(基盤研究(A)「近代日本の移動と動員」)の研究分担者として調査に赴いたが、その多くが国立国会図書館東京本館にマイクロフィルムとして所蔵されていることが判明したため、以後はそれを活用して調査を行うこととした。

また近年中国では多くの档案が復刻資料として刊行されており、その中から『満洲交通史稿』や『満鉄内密文書』を購入した。

#### 4. 研究成果

(1) 大豆輸送に関する研究 1910~20年代半ばの満鉄と大豆輸送の関係を考察した。1910年代に大豆は満州随一の輸出農産物であった。当時、南満の大豆生産量は北満のそれより卓越していたため、東支鉄道によるウラジオストクへの経路は、当時の大量生産地の南部に近い大連よりも不利であった。その条件を前提に、両鉄道会社が、大連とウラジオストク各々に大豆を集中輸送するための運賃政策を明らかにした。

主な大豆生産地域から鉄道への発送は、至近駅からの直送ではなく、馬車で特定の駅へ発送していたが、県域を跨ぐ広域の駅勢圏を有する駅は存在しても、それが省域を跨ぐ場合は例外的であったことが明らかとなった。

省を跨ぐ駅勢圏の少ない要因は、1910年頃の満洲の通貨流通圏がほぼ省単位であったためと考えられる。地域通貨の流通圏はほぼ省単位であり、農民は一般地域通貨の流通圏

内の糧棧との取引で換金せざるをえないことが基底となっていた。そのため集散拠点の駅勢圏は原則として省域を跨がず、同様に農民が輸出港の糧棧に納品した。

(2) 撫順炭輸送に関する研究 1920年代に満鉄の輸送を支えた品目の1つである石炭輸送を、その輸送先の変化に着目しつつ明らかにした。満鉄は創業時から撫順炭鉱を所有したが、撫順炭は輸送中の発火の懸念もあって1920年代前半までは地売の割合が高く、10年代後半以後内地工場用と船焚用の需要開拓によって次第に輸(移)出が増加した。

また、貨物を大連に政策的に誘致する運賃制度も、競合輸送機関の少ない石炭では対内地炭を意識すれば充分であった。そして、山海関以南の撫順炭流通は、その需要先が山東半島沿岸部に限られ、華北炭の市場となった地域への参入は困難を極めた。そのため陸上輸送は朝鮮への鉄道用、後年は三菱製鉄兼二浦製鉄所向け程度で、それ以外は概ね大連港を介した海上輸送であった。大連港での石炭荷役は当初苦力労働へ依存していたが、1930年代に甘井子埠頭の完成によって荷役設備の機械化が進んだ。

(3) 漢人出稼者輸送 1920年代の漢人出稼と満鉄の旅客輸送の関係の解明にあたり、その研究視角は、まず満鉄の鉄道旅客輸送の実態、もう1つが満鉄旅客輸送と出稼労働者の移動との関係を課題とした。

まず研究の前提として満鉄の草創期の旅客輸送構想を検討し、富裕層外国人と若干の中国人旅客を対象として想定し、漢人旅客は意識外にあったことを明らかにした。それをもとに本稿では以下の4点が明らかとなった。

漢人出稼者が満鉄線の旅客利用の多くを占めた。その主な目的地は既耕地割合の高い南満から北満へと次第に移行したが、吉林省域を中心に、黒龍江省域でも哈爾濱近郊にとどまっていた。山東省中心に輩出された漢人出稼者は、往路で戦乱の被害を受けがちな

京奉鉄路経路を避け、安全性の高い大連経由の海路を利用した。また彼らの多くは、逆に復路優遇措置のない満鉄を避け、京奉鉄路の経路を選択した。満洲の鉄道における出稼者輸送は主に貨車を利用した四等扱いであった。低額運賃や無賃輸送でも出稼者輸送の利点は奥地から農産物を輸送した貨車代用の双方向輸送であった。北満では吉林省の積極的誘致策で、1920年代までに中東鉄道東部線沿線を中心に進んだ。

満鉄などの植民地鉄道の多くは、出稼労働者を「非人間」として農産物など同様に「モノ」扱いした貨車輸送を行い、収益性を維持していた。

(4)安奉線改築に関わる資材輸送 対朝鮮輸送線としての安奉線に着目し、その基盤を成した改築工事を、改築工事が主に重量物輸送を想定した対朝鮮輸送線としての構想を前提にしていたこと、同線の狭軌線の輸送限界が改築工事時の資材輸送に現れていたと考えられること、の2点から解明した。

まず、狭軌時代の安奉線は、最急勾配 33.3‰、曲線最小半径約 30m という、当時でも通常鉄道としては異例の悪条件で、重量貨物の安定輸送は望むべくもなかった。そのため貨物輸送が制限され、路線収入で旅客収入の比重が高くなる皮肉な状況にあった。改築前後の取扱貨物品目は石炭、コークス、木材などのいずれも重量品であった。そして対朝鮮輸送線としての同線の改築工事への期待は、重量物搭載貨物列車の通過を期待してなされたことが明らかになった。

最大の輸送品目はセメントであった。資材供給は海運経由での安東方と満鉄本線経由の奉天方の双方から、安東方からの車両などの重量大型資材輸送は水運利用の可能な夏季に限定して、軌条や枕木などは輸送費の下がる時期に合わせて、各々輸送した。奉天方からの輸送は鉄道利用のため季節的制約がなく、通年的輸送が可能であった。

要するに安奉線改築工事の資材は、安東方で鴨緑江架橋の未成により朝鮮との直通が困難なうえに、安東港の可航船舶の制約も加わって海上貨物の搬入さえ充分ではなく、実質的に大連と満鉄本線を介してつながった奉天方からの片方向の送り込み輸送に、多くを依存せざるをえなかった。安奉線の改築と鴨緑江架橋の完成は、そうした制約的な輸送状況を解消し、満鮮間一貫輸送路の形成と同時に、両地間での石炭や木材など重量物の安定的な輸送路を確立し、将来に向けた欧亚連絡などの高速旅客輸送にも増して、山間部区間に重量物輸送列車を安定的に通過させる緩勾配と緩曲線に改良しておくことが不可欠で、現在の瀋丹甲線に残る巨大な橋脚や築堤がそれを示唆している。まさに安奉線工事は、清国の懸念通り、単なる改修はおろか、「改軌」工事にとどまらない満鮮間、さらには内地をも射程に入れた重量物輸送路を確保するための大規模「改築」にほかならなかったことが明らかとなった。

#### 5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計 5 件)

三木理史、満鉄安奉線改築工事とその資材輸送、鉄道史学、査読有、34号、2016、15-32

三木理史、1920年代南満洲鉄道の旅客輸送 漢人出稼者輸送との関係を中心に、地理学評論、査読有、89巻5号、2016、234-251

三木理史、「満洲国」期の農産物鉄道輸送 満鉄の路線拡大との関わりに注目して、歴史地理学、査読有、58巻3号、2016、1-23

三木理史、1920年代南満洲鉄道における撫順炭輸送、アジア経済、査読有、56巻1号、2015、115-137

三木理史、南満洲鉄道の成立と大豆輸送 駅勢圏の形成とその規定要因、人

文地理、査読有、65 巻 2 号、2013、1 -  
22

〔学会発表〕(計 2 件)

三木理史、「満洲国」期の農産物鉄道輸送  
空間支配の変化に関連して、第 59 回  
歴史地理学会大会(自由論題報告)、2016 年  
6 月 4 日、城西大学(埼玉県坂戸市)

三木理史、1920 年代南満洲鉄道における撫  
順炭輸送、人文地理学会歴史地理研究部会、  
2014 年 4 月 26 日、ハートピア京都(京都  
府京都市)

〔図書〕(計 件)

〔産業財産権〕

出願状況(計 件)

名称：  
発明者：  
権利者：  
種類：  
番号：  
出願年月日：  
国内外の別：

取得状況(計 件)

名称：  
発明者：  
権利者：  
種類：  
番号：  
取得年月日：  
国内外の別：

〔その他〕  
ホームページ等

## 6. 研究組織

### (1) 研究代表者

三木 理史 (MIKI, Masafumi)  
奈良大学・文学部・教授  
研究者番号：60239209

### (2) 研究分担者

( )

研究者番号：

### (3) 連携研究者

( )

研究者番号：

### (4) 研究協力者

服部 朗宏 (HATTORI, Akihiro)