

「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 —

三 木 理 史

I. はじめに

- (1) 「満洲」と空間支配の変化
- (2) 植民地鉄道をめぐって

II. 「満洲国」成立前後の鉄道輸送

- (1) 満鉄輸送の変化と国線の編入
- (2) 旧中国系鉄道線と結節形態の変化
- (3) 中東鉄道の接收

III. 満洲事変前後の農産物輸送の変化

- (1) 満鉄貨物輸送の変化とその要因
- (2) 農産物生産の変化
- (3) 農産物輸送の変化

IV. 農産物の局地的移動

- (1) 出廻状況にみる主要農産物消費
- (2) 農産物出廻量と品目

V. まとめ

I. はじめに

(1) 「満洲」と空間支配の変化

本稿の目的は、「満洲国」成立に伴う1930～40年代の南満洲鉄道（以下、満鉄）における農産物輸送の変化を、「満洲」¹⁾での農産物流通の変化との関わりに着目して解明することにある。

20世紀末から盛んになった日本植民地研究²⁾は、その対象地域はもとより、視点の多様化も伴いつつ近年に至っている。地理学でも植民地に関わる研究は、発展途上地域に関わるポストコロニアルな研究³⁾、あるいは先

進地域における国内植民地研究⁴⁾、そして歴史地理学的な植民地期の研究⁵⁾まで、実証的研究から文化表象研究に至るさまざまな視角の研究が見られる。

そうした植民地研究は、その枠組みを古くはイデオロギー的な帝国主義研究⁶⁾に、そして近年は帝国研究⁷⁾に求めてきた。大日本帝国の場合、当時から「東亜新秩序」や「大東亜共栄圏」などが標榜されたため、アジアを包括するような枠組みとの関係を論点とすることが多い⁸⁾。しかし、そうした枠組みに関わる思想史研究と実際の植民地空間に関する研究は一見リンクしながら、実は十分に双方向的対話を欠いてきた。

その文脈で日本植民地研究を見直すと、条約にもとづく実効支配を国際的に承認された公式植民地体制の下にあった台湾、樺太、朝鮮と、それ以外の「植民地なき帝国」⁹⁾への編入や占領地域との相違を、明確にしないまま議論が進んできた。特に満洲の場合、古くから日本と地縁を有しながら、そもそもロシア帝国が制度を形成した鉄道附属地と租借地の関東州から成る「点と線」の特殊な「植民地」に端を発し、満洲事変という軍事占領を経て関東州および「満洲国」という傀儡国家の樹立によって空間的な植民地化が進んだ。満洲の植民地化を考えるうえでは、満洲事変をはさむ空間変化への着目が本来は不可欠なはずである。

キーワード：南満洲鉄道、「満洲国」、農産物、大豆、小麦

しかし、これまでの満洲研究では、そうした空間の変化に関わる論点は意外に立てられぬまま進行してきた。すなわち満洲事変以前の満洲では1:50,000以上の大縮尺図相当のミクروسケールの議論¹⁰⁾はともかく、それ未満のメソスケールやマクロスケールでの議論では日本の制度的利権には空間とよべる広がりをはば欠いていた。もっとも法制度と実態は異なり、日本の経営する満鉄線はその沿線の南満¹¹⁾ではもちろん、北満の農産物集荷にも多大な影響力をもっていた¹²⁾。しかし、公式に日本の利権は内陸部に及ばず、流通の掌握などの「点と線」的支配にとどまっていた。ところが、満洲事変による軍事支配を経て日本の傀儡国家の「満洲国」が成立すると、関東州や鉄道附属地のようなミクロな空間にとどまらず、広域的なメソ・マクロスケールの空間に対してさえも傀儡国家を介して日本の利権が空間性をもつことになった。

空間支配の変化という論点は満洲研究に有効な研究視角と考えられるが、これまでの研究においては、そうした観点を欠いてきた。また先行研究においても、「満洲国」自体の成立や制度に焦点は当てられても、その空間支配の変化という論点が稀薄であった¹³⁾。少なくとも「満洲国」成立を機に、日本の満洲支配は「点と線」の状態を脱し、公式植民地に準じた空間支配が可能となったことに異論はないであろう。

そうした空間支配の変化と農産物流通については、商的流通の観点から「満洲国」政府と糧棧の確執を追究した代表的成果に風間秀人の研究¹⁴⁾があるが、物的流通に関する言及は少なく、かつ観点の関係で空間支配の変化よりも制度の変化に重点がある。本稿は、「満洲国」の糧棧対策が一貫しなかったとする風間の結論を踏まえつつ、開拓の基盤を成した満鉄の鉄道輸送が物的な農産物流通の変化にどのような影響を与えたのかを明らかにするものである。

(2) 植民地鉄道をめぐって

日本が満洲経営の手段とした満鉄は、戦前¹⁵⁾期に「開拓鉄道」として¹⁶⁾、戦後は「植民地鉄道」として¹⁷⁾、各々研究対象となってきた。しかし、実際に満鉄は鉄道会社を名乗る植民地経営機関でもあるため、国策会社としての研究¹⁸⁾、特に日本を代表した巨大シンクタンクとしての研究¹⁹⁾が先行した。そのため満鉄研究は本業の鉄道業の研究が遅滞気味とされてきた²⁰⁾。

植民地鉄道の研究は、帝国主義や植民地経営と密接に関わる重要な成果が蓄積されてきたが²¹⁾、その代表的地域の1つである中国のそれも周知の業績が少なくない²²⁾。そこでは日露に関わる満洲（中国東北）も取り上げられ、なかでも満鉄に関する研究は最も進展している。近年中国でも東北地域の鉄道史研究が長足の進歩を見せているが²³⁾、日本の研究史を前提にすることが多いためか、日中間で対象や視角に大きな相違は認められないように思われる。

そしてロシアがシベリア鉄道の一部や満洲経営の手段とした中東鉄道²⁴⁾に関する本格的な研究も現れたが、同鉄道への主たる関心は草創期と1935年3月の譲渡問題に大きく二分され、後者では主にソ連との間の政治交渉に関心が示されてきた²⁵⁾。そして、鉄道線自体の編入による影響という観点と同線が満鉄に継承されて以後の影響に関する研究も少数にとどまる²⁶⁾。

また清国がイギリスと合弁で建設した北寧鐵路はわずかな文献を知り得るにとどまる²⁷⁾。しかし、満洲で1900年代までに萌芽したこれら古参3鉄道は、何らかの言及があるが、1910年代以後に敷設され、特に満洲事変前後に増加した路線は言及さえ充分ではない。

1920年代には中国系資本²⁸⁾のいわゆる満鉄並行線²⁹⁾が多数建設され、満鉄は自社線（通称：社線）がそれらに「包圍」されたといえる。しかし、「満洲国」の成立で、そ

これらの並行線も編入されて国有路線となった。さらに1935年3月にはソ連から接收した中東鉄道線を含め、「満洲国」国有鉄道路線（通称：国線）の経営を満鉄に委託することになった³⁰⁾。

その結果1920年代までの並行・競合路線の多くは、36年10月から満鉄鉄道総局への経営委託によって培養線化したと考えられてきたが、輸送内容や満鉄既存線への影響について実証的な検証を経たわけではない。そもそも満鉄並行線の研究は政治史主導で進んできたため、路線展開や当時の言説から並行線を競合路線視したに過ぎず、実際の輸送内容や輸送量を社線と国線間で比較したうえでの議論にはなっていない。本稿は国線を1930年代初期の並行・競合線時代に遡り既存線と比較し、主に委託後の輸送の変化を考察する。

ところで、農産物輸送から見ると1920年代以前の満鉄線は、大豆を中心に大連港と内陸部を結び、ウラジオストク港に接続した中東鉄道と競合しつつモノカルチャー的輸送を担っていた。そうした状況は、「満洲国」の成立によって緩和し、さらに中東鉄道の接收で消滅した。満洲の農産物輸送に関わる重要な先行研究である塚瀬進『中国近代東北経済史研究』³¹⁾では、「満洲国」成立後作付面積は増加したが、農業技術の向上が行われず、農産物生産は停滞傾向にあったことを指摘しているが、それを社線と国線をめぐる競合や協調関係と具体的に関連づけた叙述は少ない。1920年代以前の満鉄は、内地の国有鉄道と異なり旅客：貨物の収入比が約3：7で、その貨物輸送は大豆中心の農産物と石炭が中心であった。本稿は、満洲事変以前の日本の限定された空間支配に規定された社線のみを経営した満鉄の農産物輸送が、前述の空間的变化に伴って国線を編入することで如何に変容したのかを解明する。

II. 「満洲国」成立前後の鉄道輸送

(1) 満鉄輸送の変化と国線の編入

1907年の成立以来鉄道事業を軸に順調に収益を高めてきた満鉄にとって、31年は事業全体の収益が草創期について下落し、苦難を強いられた時期であった。その原因は世界恐慌の影響や中ソ紛争の影響などであり、従来通説化してきた、いわゆる満鉄包囲網による中国側鉄道の影響の結果とする説は満鉄による過大なデマゴギーに過ぎなかったという³²⁾。長期的にも、満鉄の鉄道事業利益はその後も減少するどころか増加を継続し、要するに事業全体の減収は「その他」に分類される鉄道事業以外の、地方、旅館、製鉄などの不振に原因があった³³⁾。

しかし、1930年代の満鉄の鉄道事業が以前からの順調を継続していたのかといえば、否であった。世界恐慌の終息した1933年度以後の変化を見ると（図1）、社線とよぶ満鉄本来の路線の収入は客貨ともに漸増にとどまっていた。1930年代の収入増加は、主に社線や民営、専用線などを除く国線とよばれる旧中国系や旧ロシアの建設線の編入や、「満洲国」成立以後に建設した新線によってもたらされた。つまり満鉄旧来の社線の輸送は頭打ち

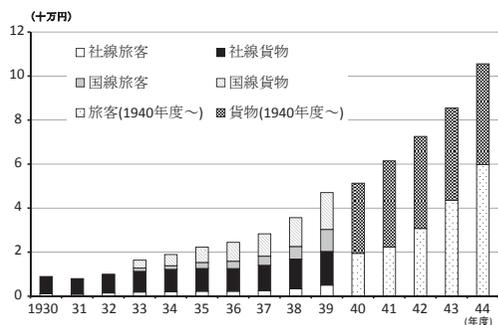


図1 南満州鉄道株式会社の鉄道収入構成の変化

南満州鉄道株式会社編『南満州鉄道株式会社第三次十年史』南満州鉄道株式会社、1938、576頁および満鉄会編『満鉄四十年史』吉川弘文館、2007、253頁により作成。

で、面的拡大により編入された国線分の成長がその原因であった(図2)。

後年の国線編入路線のうち、旧中国系資本の鉄道は、満洲事変直前まで1924年4月設立の東三省交通委員会を起源とする東北交通委員会が統括していた³⁴⁾。しかし、「(満洲：引用者) 事変二因リ東北四省ノ主権ノ主体ヲ失ヒタル為之カ統括下ニアリタル東北交通委員会モ亦自然解消スルニ至リ交通行政ノ連絡統制ヲ欠クニ至リタルノミナラス従来ノ委員会

ハ各鐵路ニ対スル権力余リニ拡大ニシテ却ツテ各鐵路ノ經營權ノ自由ヲ束縛スルノ嫌ナキ能ハサル」として、「各鐵路ノ権限ヲ拡メ各鐵路間ノ連絡統一ヲ図リ他面各鐵路ト満鉄又ハ其ノ他ノ機関トノ間ニ於ケル介添役トナ³⁵⁾」ることを期して1931年10月に奉天地方維持委員会が関東軍司令官に要請して新東北交通委員会³⁶⁾を設立した。しかし、同委員会は「満洲国」設立の1932年3月に「満洲国」交通部が継承して解散した³⁷⁾。

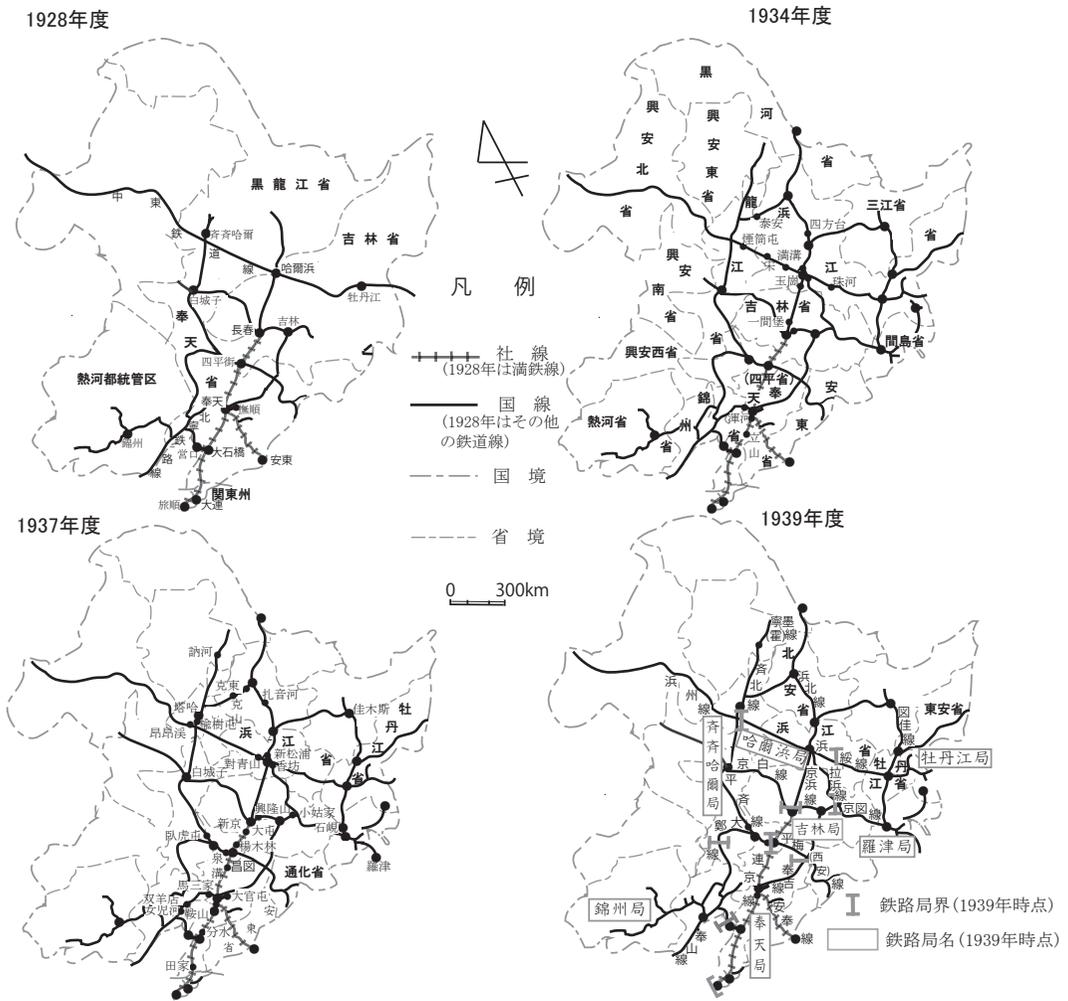


図2 満洲における主要鉄道路線の推移
但し四省は1941年度新設のため位置のみを表示

「満洲国」政府は、1933年2月に「鉄道法」を制定して一地方の交通を目的とするものと一般運送用に供さないものを除く鉄道をすべて国有とし、瀋海、呼海、齊克の各鉄路とそれらの付帯事業の収用を発表、および満鉄との間に国有鉄道、松花江官営水運事業の委託経営などに対する協約を結んだ³⁸⁾。満鉄は、1933年3月にそれにもとづき一旦鉄路総局を奉天に、建設局を大連本社内に設置した。しかし、その後は吉敦、四洮などの旧中国系鉄道を継承した鉄路総局下の9鉄路局を統廃合して、1934年4月に奉天、新京、洮南、哈爾濱の4鉄路局に、さらに翌35年にそれらを奉天、吉林、齊齊哈爾、哈爾濱に、各々再編成した³⁹⁾。また1933年の京図線（新京—図們間）全通で北部朝鮮との連絡強化のため10月に北鮮鉄道管理局（のち羅津局）を置き、36年10月に国線や北鮮線、加えて満鉄社線などを管轄した鉄道部や鉄道管理局、建設局を一元経営する鉄道総局を設置した⁴⁰⁾。

(2) 旧中国系鉄道線と結節形態の変化

満洲事変前後の中国系鉄道を概観する（図3）。

①吉海鉄路 朝陽鎮—吉林間約183.9kmで「距離短く且沿線ノ物資豊富ナラスシテ経済的ニ見ルモ独自ノ経営ヲ為スニ適セサル」⁴¹⁾うえ、路線自体を条約違反と見る日本政府の立場を承けて満鉄が当該線一切の経営を担当した。

②洮索鉄路 1933年3月の白城子—懷遠鎮間82.9km開通で「工事半ニ在リ之カ完成迄ニハ猶多額ノ費用ヲ要」⁴²⁾し、満鉄の借款鉄道の一部として工事を急ぎ、委任経営へと移す予定とした。

③呼海鉄路 1927年1月に馬船口—綏化間約116.1kmを開業し、満鉄は代表派遣による経営を試みたが、32年3月時点政情不安定で「鉄道ノ委任経営モ未タ實行ノ運ニ到ラ」⁴³⁾なかった。

④齊克鉄路 1930年3月に齊齊哈爾—泰安間約128.9kmを開業し、洮昂鉄路局長が兼務して管理局を齊齊哈爾から洮南へ移した。満鉄が経営委任を承けた際に、まず「馬占山配下ノ軍隊ニ依リ蒙リシ被害箇所ノ復旧ニ」⁴⁴⁾当たった。

⑤瀋海鉄路⁴⁵⁾ 1927年9月に遼寧総站（奉天市内）—海龍城間約246.9kmを開業し、「事変以來首脳者ノ逃避ニ依リ経営ノ主体ヲ失ヒ列車ノ運行杜絶シタル為地方商民ノ困憊甚シカリシヲ以テ…（中略）…鉄路保安維持会ヲ組織シ十月十五日ヨリ営業ヲ復活」⁴⁶⁾した。

⑥奉山鉄路 事変時の錦州占領直後に北寧（京奉）鉄路を山海関で二分し、「満洲国」域区間を奉山鉄路として奉天に管理局を設置して経営した。しかし「日本ノ嚴重ナル抗議ヲモ無視シテ敷設セラレタル」打通線（大虎山—通遼間）は「通遼ニ於ケル四洮鉄路トノ接続ヲ切断」⁴⁷⁾した。

満鉄は奉天における接続や連絡を変更した。

a. 奉山線と満鉄線 奉山線と満鉄線の立体交差を復旧し、旧市街に近い城根站を前身とした「遼寧総站ヨリ北寧線ニ、又北寧線ヨリ遼寧総站ニ運転スル旅客及貨物列車ハ連絡線ニ依リ満鉄奉天停車場ヲ經由」し、「北寧満鉄連絡貨物ハ満鉄奉天停車場皇姑屯間連絡線ニ依リ発着」⁴⁸⁾することを定めた（図3参照）。

b. 奉山線と瀋海線 満洲事変に先立つ1927年において、すでに「奉海線（瀋海線：引用者）の貨物が奉天から京奉線に依つて西すべきか、又満鉄線によつて南すべきかに就て両線の運賃を比較して見ますと、満鉄管口着は（京奉線：引用者）河北駅に比しまして、噸九十五錢安くな」るうえに、京奉線の連山灣岸の壺盧島築港が竣工しても「大連と連山灘運賃の差噸が五十錢」⁴⁹⁾と試算し、満鉄の優位は揺るがないはずであった。しかし「遼寧総站ヨリ瀋海線ニ又北寧終站瀋陽站ヨリ瀋海線ニ接続スル線ハ明治四四年九月二日締結ノ京奉鉄道^(ママ)延長線ニ関スル條約ニ違反スルヲ

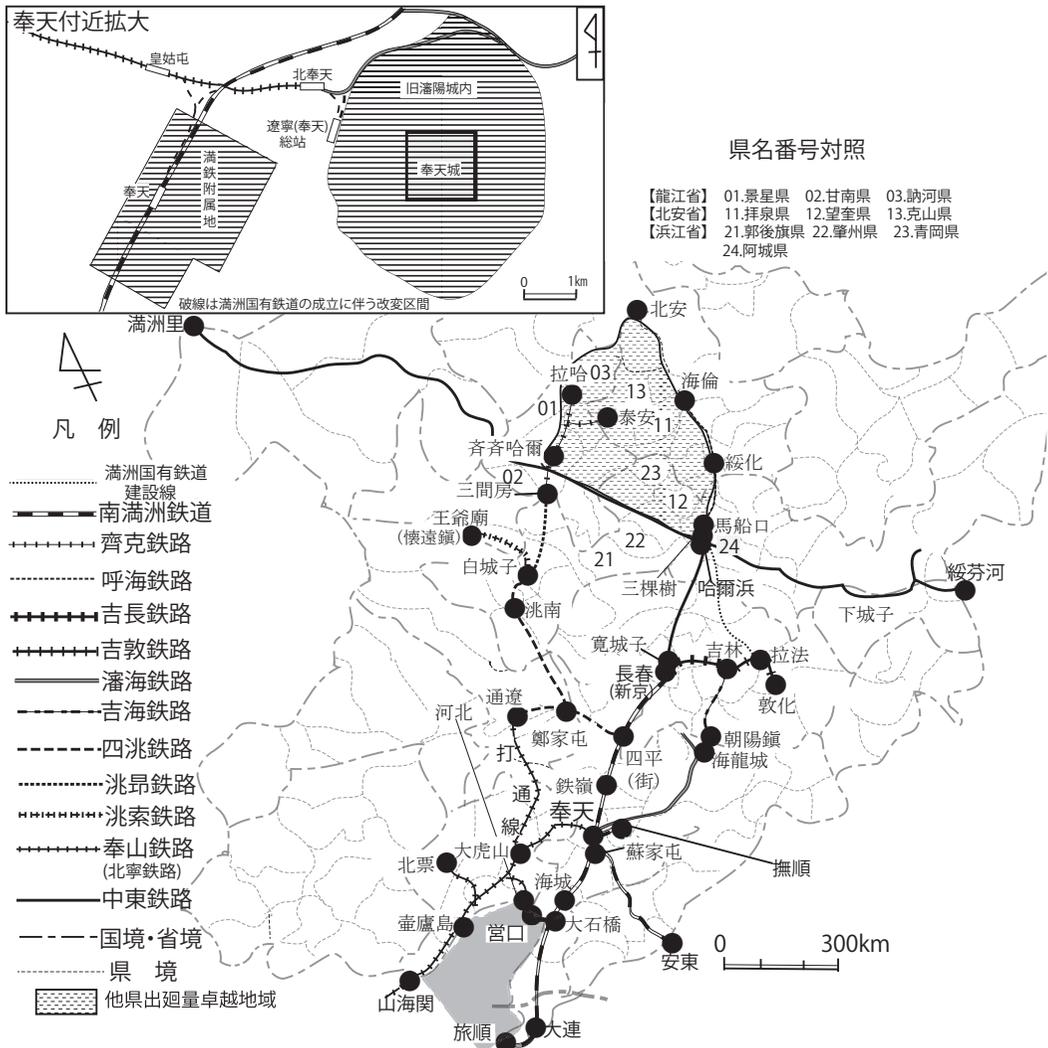


図3 「満洲国」域における鉄道路線(1931年9月現在)

行政区画は「満洲国」成立時(1932年3月)、軽便鉄道相当路線は割愛した。

以テ撤去」し、また「北寧遼寧総站及瀋陽站ヨリ兵工廠其ノ他ニ至ル専用線ハ満鉄瀋海連絡線ヨリ分岐スルコトトシ北寧線トノ接続ヲ撤去」⁵⁰⁾したが、それは旧中国系鉄道線相互の分断目的の対応であろう。そして「北寧瀋海間ノ旅客運輸ノ全部及貨物連絡ノ一部ハ満鉄奉天停車場ニテ取扱フコトト」⁵¹⁾した。

c. 瀋海線と満鉄線「満鉄撫順線ヲ延長シテ瀋海線撫順駅ニ接続スル連絡線ヲ…(中略)…

満鉄ノ資金ヲ以テ建設」し、「瀋海線ニ発着スル旅客並瀋海線撫順以西各駅発着貨物ハ瀋海線瀋陽駅満鉄奉天駅間連絡線ニ依リ取扱」い、「以東ノ発着貨物ハ撫順連絡線ヲ經由撫順線ニ依リ満鉄蘇家屯駅ニテ取扱」⁵²⁾うこととした。

a.~c.の対応は、まず旧中国系路線相互間の連絡を絶ち、一方でそれらと満鉄線との連絡強化を企図したものであった。そのねらい

はまず「瀋海線ヨリ輸送セラルル貨物ノ大部分ハ南行貨物」のため、それを奉山（北寧）線で葫蘆島などへ輸送されるのを回避して大連へ仕向け、また「撫順炭ヲ瀋海沿線及吉林方面ニ搬出スル場合…（中略）…最短径路トナルヲ以テ売価低廉トナリ販路ヲ拡張シ得ル」⁵³⁾ ことにあった。

鉄路総局は早くから制度や施設の改変を行ったが、各鉄路局は「各自局管内のみを中心とした所謂自己本位の列車運行を制定し、総局としては之を認容するより外なき状態」⁵⁴⁾ であった。そこで1933年10月に社線と併せた国線の第一次時刻改正は形式的なものにとどまり、34年11月に「国線全般に互り線路の状態其の他の事情の許す範囲で出来得る限り運行時間を短縮し、且他線との接続を一層良好ならしめ」⁵⁵⁾ なるべく第二次時刻改正を実施することになった。

また、1933年当時鉄路局ごとに異なる旅客・貨物の運賃や料金を、まず34年4月に各鉄路局の普通旅客運賃率を踏襲しつつ割引率とその条件を統一し、手小荷物関係は各鉄路局運賃を全廃したうえで、国線の実情に即した運賃・料金を設定した⁵⁶⁾。一方より複雑な貨物運賃や料金規則は、1933年に各鉄路局のそれを統一して京図、奉山、浜北（三棵樹—北安）、その他の4地帯制とし、34年に拉浜線（三棵樹—拉法間）の本営業開始を機に浜北線地帯運賃をその他に統合して3地帯化したうえで、36年2月に統一して遠距離通減法を基礎に運賃・料金を改変した⁵⁷⁾。

(3) 中東鉄道の接収

「満洲国」建国当時の領域内鉄道路線の割合で、中東鉄道は全鉄道路線延長の約26.7%を占めて社線を凌ぐ路線距離を誇っていた。

満洲事変時の関東軍の北満制圧に対し、ソ連は日本との衝突を避けるために不干渉主義を基本とし、「満洲国」建国に対しても静観的姿勢であった。そのなかで1932年5月頃か

ら王子製紙社長で貴族院議員でもあった藤原銀次郎を介して中東鉄道の売却について、トロヤノフスキー駐日ソ連大使との間で交渉を開始したが⁵⁸⁾、当時陸軍や満鉄では中東鉄道が日本側の計画する新しい鉄道網などに包囲されて存在価値を減ずるという意見が支配的であった。ところが、1933年5月にカラハン外務人民委員代理が大田為吉駐ソ大使との会談で中東鉄道の売却を積極的に提案し、それにもとづき外務省は「満洲国」に買収させる基本方針を決定した⁵⁹⁾。

その後1933年9月～34年1月に一時中断も見られたが、その後交渉が再開されて35年3月に「北満鉄道譲渡協定」の正式調印を経て、哈爾濱において中東鉄道の接收式が挙行された⁶⁰⁾。「北鉄（中東鉄道：引用者）の接收に対して満鉄は昨年（昭和九年）以来準備工作を始め、…（中略）…十月から稍本格的準備に取り掛つた」ところが、「枕木は百萬挺も取換へなければならぬ、バラス（線路に敷かれた砂利：引用者）は五十萬立方米も補修しなければならぬ、機関車は使つて使つて使ひからして修繕もしないで放つてであると云ふ有様」⁶¹⁾ であった。中東鉄道引継線は「すべてひどく破損して居」り、「機関車に於て二分の一が修理可能、四分の一が修理不能、動いてゐたものが残の四分の一で…（中略）…客車に於てボギー車（一般的な台車方式の車両：引用者）が少く、貨車に於て四輪車が多い」ため、「今後此鉄道をして国家社会の公器として充分其機能を發揮させる為には補修改良が大変」⁶²⁾ であった。軌道幅員（ゲージ：1,524mm）の相違にとどまらず、社線や他の国線と規格や整備水準の統一にも非常に手間が予想された。

そうした経費に加え「従来非常に高率であった旅客貨物の運賃を接収と同時に拉浜線、浜北線に実施されて居る総局の運賃と同率のものに改め」たため減収が予想され、また従業員は満鉄の約17人／軒、国線を管理する総

局の約12人／軒に対して、中東鉄道はわずかに約9人／軒で、人件費の増額も不可欠な状況にあった⁶³⁾。

中東鉄道を接收した「満洲国」では、まず1935年8月に京浜線（旧南部線、新京—哈爾浜間）242kmを1,435mmの標準軌間に改築し、9月から特急「あじあ」の直通運転を開始したが、同時に「新京と寛城子との間は従前の儘で参りますとスキッチバツクになるため、「それを直すのと運転時間の短縮を図る為に東廻り線」⁶⁴⁾を新設した。ところが、満鉄本線と大豆積出で競合関係にあった中東鉄道本線の満洲里—哈爾浜—綏分河間の改軌完成は1937年6月まで遅れた。

中東鉄道接收後も、同鉄道線は旧中国系鉄道各線と異なり改軌まで独立性を保った。しかし、社線優等列車の哈爾浜直通に関わる南部線は、1935年10月の第三次国線全線列車運転時刻改正によって「あじあ」のみならず急行列車も直通を開始し、貨物列車も「牽引機（広軌線を含む）を哈爾浜に集め、貨物列車は全部哈爾浜を始発終著と」⁶⁵⁾するよう改変した。しかし、満洲里—哈爾浜—綏分河間の改軌後の1937年6月以後については具体的記録を欠いている⁶⁶⁾。

一方運賃・料金は旧中国系鉄道と同様に国線としての統一対象として扱われたが、貨物運賃率は1935年3月の接收時に「従来の複雑極まる北鉄運賃率を廃止し」、当時の国線その他「各線と同率とし等級及運賃及料金規則は国線のものを用いる」⁶⁷⁾することとした。

Ⅲ. 満洲事変前後の農産物輸送の変化

(1) 満鉄貨物輸送の変化とその要因

満鉄の貨物輸送は、特に1920年代以前は穀物への依存が高かったが、穀物は貨物輸送トン数が長期的に伸びなやみ（図4）、石炭や1930年代以後には代わって木材とその他の鉱物が増加の主因となった。つまり「満洲国」成立を機に満鉄貨物輸送の内容は、農産物と

石炭への特化状態から各種鉱物や木材など品目が多様化した。また満洲事変前は海港向片輸送であったが、「従来輸出超過ヲ常態トセル満洲貿易ハ一転シテ輸入超過トナリ鉄道輸送量モ略平均」⁶⁸⁾化した。

つぎにそれら輸送品目の輸送トンキロを見ると、1930年代に貨物総計トンキロは増加基調だが、40年代には大幅に減少した。そうしたトンキロ総計の推移と変化の類似した石炭は、「満洲国」成立以前にはほぼ撫順炭輸送に特化していたが、成立後は採掘が空間的に拡大して、それらが主に地場消費に対応したためと考えられる。

ところが、穀物は、「満洲国」成立後もほとんどトンキロが変化しないまま1940年代に下降しており、それは社線沿線よりも生産の拡大した国線沿線の生産物を、社線が十分に吸収できなかったことを示唆している。本来満鉄の穀物輸送は輸出向け大豆が中心で⁶⁹⁾、輸送トンキロの伸びなやみは満洲穀物の①輸送需要減退と②地場消費の増加、のいずれかが要因であろう。

そこで、まず「満洲国」の農産物輸送の変化を見ると⁷⁰⁾（図5）、その大勢は終戦まで大豆とその製品である豆粕が担っていたこと自体には変化がない。ところが1933～35年にかけて大豆と豆粕の輸出金額とトン数が共に減退した。その後大豆は1930年代後半に金額が再上昇したが、その原因は豆粕の復調であった。大豆の減退には重要な輸出市場の大日本帝国における硫安の台頭、世界恐慌に伴うヨーロッパ市場の減退などが影響し、豆粕も例外ではなかったが、硫安の台頭を承けて豆粕の飼料化への取り組み⁷¹⁾などが一時的に奏功したものと考えられる。それは、前述の満鉄貨物輸送の構造的変化とも一定程度合致し、満鉄草創期から継続した社線利用の長距離輸送向け穀物輸送が減退し、農産物でもその加工品がむしろ増加した。

そうした大豆の退潮を直接代替し得る作物

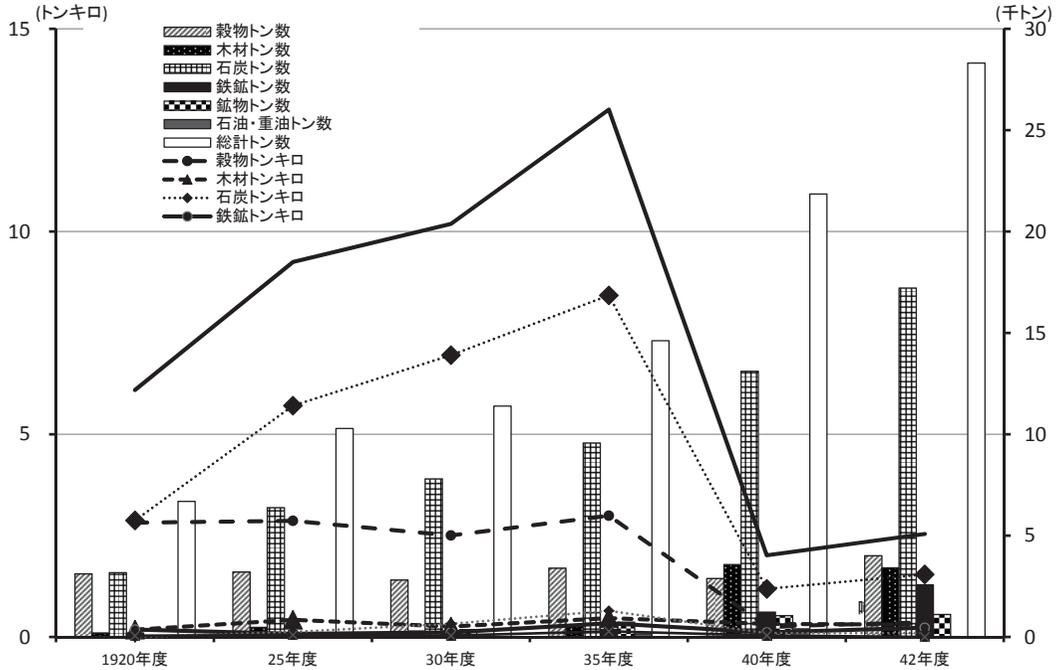


図4 南満洲鉄道株式会社の鉄道線における輸送貨物の推移

噸糶算出に用いた1935年度の營業距離は南満洲鉄道株式会社鉄道総局『昭和十五年度 鉄道統計年報』南満洲鉄道株式会社鉄道総局, 1941, 42年度の距離の数值は満鉄会編『南満洲鉄道株式会社第四次十年史』龍溪書舎, 1986, 256-257頁, 貨物噸数は満鉄会編『満鉄四十年史』吉川弘文館, 2007, 250-251頁, 營業路線距離は南満洲鉄道株式会社『満洲交通統計集成』(経調資料第60編) 南満洲鉄道株式会社, 1935による。

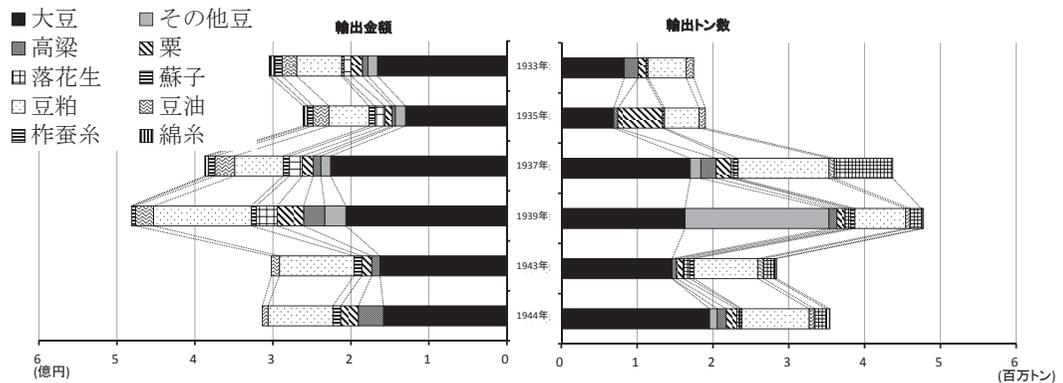


図5 「満洲国」からの主要輸出品の年次変化

1930年代は南満洲鉄道株式会社および大連商業会議所『満洲経済統計年報』(各年次), 40年代は山本有造『「満洲国」経済史研究』名古屋大学出版会, 2003, 159-160頁によって作成。

はなかったが、「満洲国」の輸出が金額とトン数ともに伸長していた1939年度までにトン数では落花生、金額では粟が比較的目立った。

(2) 農産物生産の変化

「満洲国」成立後に社線の農産物輸送が停滞した一因は、同国域の農産物生産の変化によるものと考えられる。そこで、「満洲国」域の同国成立前後の主要作物作付面積の変化を見ると、総面積は1936～39年度間で大幅に増加した(図6)。1935年後半から立案の具体化した満洲産業開発五箇年計画を承けた第一次農業開発五箇年計画の成果によって⁷²⁾、後述する生産品種の多様化が進み、特に北満において作付面積が増加したためと考えられる。但し満洲産業開発五箇年計画の重点は大日本帝国に寄与する総合的な重化学工業化にあり、農業開拓などは従的な位置づけを余儀なくされていた⁷³⁾。

作付面積の変化を見ると、1920年代以前から満洲農産物の太宗とされてきた大豆は30年代にかけて作付面積がほとんど増加していない。大豆に比較して、特に北満で小麦栽培が有望という風聞が流れたこと⁷⁴⁾や、大豆や大豆粕の対日輸出の停滞、さらに1939年8月から満州国内価格高と欧州向け輸出価格の低落防止目的の強力な国家統制など⁷⁵⁾の影響と見られる。そして1936～39年度間の主要作物作付総面積の増加は、大豆を除く各農作物によってもたらされた。

つぎにそれら農産物の主要作付地域を見ると(図7)、1920年代後半には作付面積の約70%を占めた大豆、高粱、粟が満鉄本線に沿うように生産されていた。また分散的な玉蜀黍は南部に、逆に小麦は北部に偏っていたが、いずれの主要生産地域も南満では社線沿線とよべる範囲にほぼどまっていた。輸出の少ない高粱や粟はともかく、大豆は主要輸

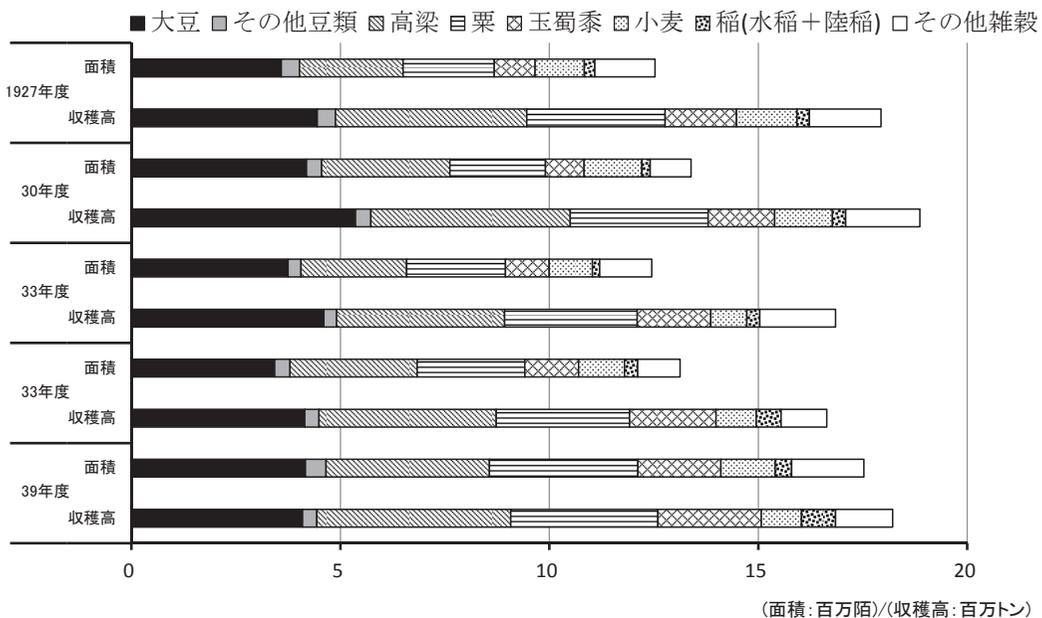


図6 「満洲国」域における主要作物作付面積と収穫高の推移

各々の数値の原典およびその対象地域の相違は出所文献の7頁を参照。
横山敏男『満洲国農作業政策』東海堂、1943、5-7頁によって作成。

主要作物品目 大豆 高粱 粟 玉蜀黍 小麦

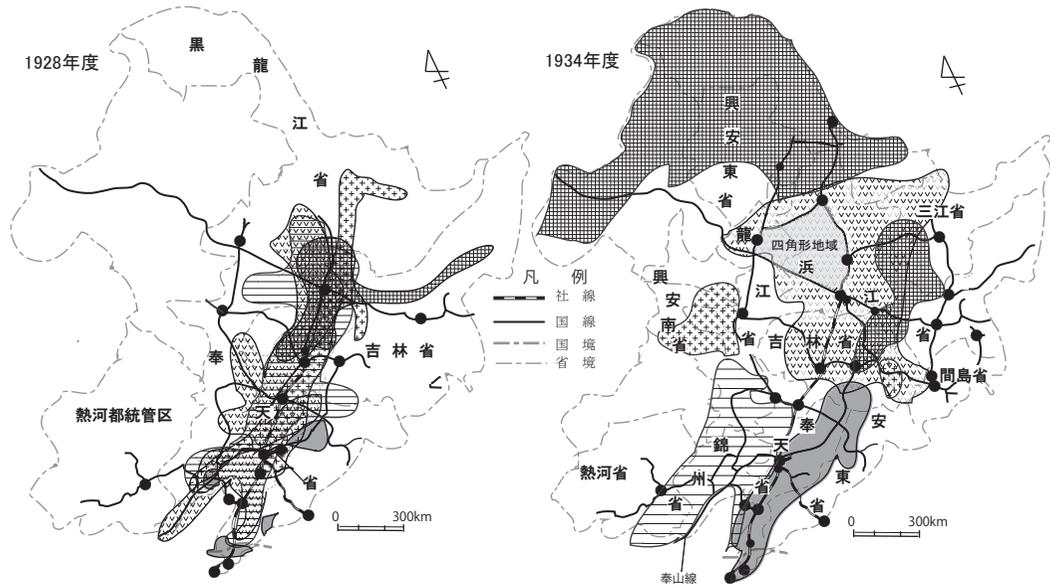


図7 「満洲国」域における主要農産物の作付地域分布

1928年度は田中秀作『満洲地誌研究』古今書院、1930、第12・13図、N. Murakoshi and G. Trewartha 'Land Utilization Maps of Manchuria' Geographical Review 22-3, 1930, Fig.11・13・15をもとに28年度の作付状況と行政区画、満洲事変前の鉄道路線を表示した。1934年度の作付状況は清水正茂『講演速記録』満洲特産協会、1935、第2図をもとに1938年現在の行政区画を表示し、南満洲鐵道株式会社調査部『昭和13.14年満洲農産統計』付図によった。

出地の大連への輸送利便を考慮した作付展開といえよう。また農民から大豆を仲買する糧棧は、満鉄線開業後にその利用に適した分布へと変化し⁷⁶⁾、そうした流通面も大豆生産地域の規定要因となっていた。

ところが、作付面積の増加顕在化以前の1934年度でも、すでに主要作付地域の広域化が進み、20年代までの生産重点地域の集中より、作物ごとに主要作付地域が分化した。それには「満洲国」域の鉄道路線が、既設の社線や旧中東鉄道、旧北寧鉄路のみならず、内陸部に路線網を拡大し、流通経路を確立したことが影響していた。

(3) 農産物輸送の変化

1929年度の満鉄、中東鉄道および中国系鉄道の農産物輸送トン数の割合は約2:2:1で

あった⁷⁷⁾。満鉄成立後の中東鉄道との大豆をめぐる輸送競争は有名であり、1920年代には路線の敷設状況から満鉄優位が明白になった。前述の農産物生産の重点地域が満鉄沿線中心で、中国系鉄路各線の生産量が少なかったことも一因だが、奉天鉄路が他地域の農産物を吸収して関内や吐吞港の壺盧島などへ輸送する流通体制の不備も要因であろう。

1937年度には農産物発送量が対34年度比で約1.3倍になったが、奉天局（主に社線）は伸びなやみ、それに対して国線は軒並み発送量増加が顕著で、特に哈爾濱と齊齊哈爾両局のトン数は群を抜いていた（図8）。しかし、両局はともに大豆の発送量が伸びなやみ、包米（玉蜀黍）、粟、小麦の増加が発送トン数伸長の要因であった。逆に奉天局では大豆はもとより、それら増加3品目さえもが伸びな

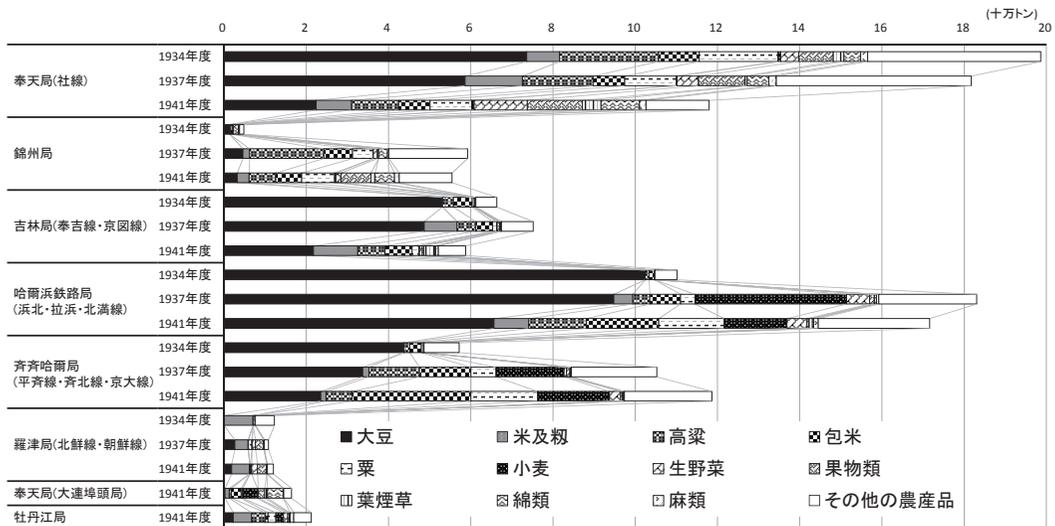


図8 「満洲国」内鉄道の主要発送貨物トン数割合の推移

対象年度単位で局名や統計集計の変更があるが、1937年度を基準に前後の年度にできるだけ齟齬の生じないように修正した。南満洲鉄道株式会社『統計年報』（各年度）および南満洲鉄道株式会社鉄道総局『昭和16年度鉄道統計年報』によって作成。

やむ傾向にあった。

まず大豆輸送の変化を見ると(表1)、事変前後の1930・34両年度間に顕著な変化はなく、主に北滿各地から集荷していた。ところが、1937年度には羅津經由の経路が出現し、北滿からの集荷物の多くを集め、それに伴い大連や營口などへの輸送割合は減少した⁷⁸⁾。また1940年度には北滿自体への集荷も伸長し、それは現地で消費や加工割合の高まりを示唆している。

つぎに小麦について、1934年度に哈爾濱鐵路局北滿經濟調査所の調査では、大豆などの豆類と「穀類モ輸出向ノモノカ相當多量テ…(中略)…同時ニローカルナ色彩ニ富ムモノテアルカラ輸送ノ型ハ豆類トハ大ニ傾向ヲ異ニシテ居⁷⁹⁾」るとした。小麦の取扱は哈爾濱と齊齊哈爾両局で卓越した。表1で小麦を見ると、事変以前の1930年度には滿鉄取扱量自体が少量で、当時「麦類ノ輸送量ハ甚タ少量テアツテ社線ノ貨物輸送上ハ殆ト重要性ヲ認め得ナイ⁸⁰⁾」とされていた。1934年度に取扱量は約6倍に増加したが、いずれも発地はほ

ぼ社線沿線にとどまっていた。ところが、1937年度には社線沿線を一挙に凌駕した大量の小麦が北滿から発送されるようになり、その傾向は40年度にも継続した。滿鉄北滿經濟調査所の調査で、小麦は「全農産品中噸数ハ第7位、噸秆数ハ第12位、運賃モ同ジク第12位」ながら「輸送距離ガ短イタメニ…(中略)…運賃ニ於ケル割合ハ噸数ニ比シテ著シク低イ」とし、社線よりも「国線ニ於ケルガ遙ニ重要ナ地位ヲ占メテ居⁸¹⁾」た。要するに小麦は輸送量を伸ばしても、多くが輸送距離の短い地場消費で、表1でも海港到着地は上位に現れず、社線の貨物集散への貢献は小さかった。

一方高粱は、事変前後多くの鐵路局で大豆につぐ大量輸送品目であったが、主要生産地域が縮小気味でもあり(図7参照)、1937年度以後に大量化した小麦が凌駕した。その原因は「全輸送量二十九萬五千噸中、社線各駅発送ノモノ二十四萬一千噸、約八割二分、之ニ反して国線ヨリノ連絡数量ハ五萬三千噸、約一割八分後者ノ割合カ特ニ低イ」ため

表1 満州事変前後の満洲における農産物輸送状況の変化

1930年度														
品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数
大豆	京浜線方面	737,702.0	高粱	開原	63,958.0	玉蜀黍	開原	20,460.0	粟	四平街	42,307.0	小麦	奉天	66.0
	京図線方面	352,888.0		公主嶺	50,735.0		奉吉線方面	14,609.0		鉄嶺	21,107.0		遼陽	61.0
	四平街	351,812.0		四平街	34,925.0		四平街	3,673.0		奉天	16,969.0		鉄嶺	44.0
	計	2,559,877.0		計	344,897.0		計	89,457.0		計	176,045.0		計	705.0
1934年度														
品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数
大豆	京浜線方面	36,150.0	豆粕	新京	36,150.0	大豆	京浜線方面	339,281.0	高粱	新京	46,276.0	玉蜀黍	平斉線方面	21,842.0
	長春	2,023.0		鉄嶺	2,023.0		平斉線方面	295,402.0		開原	28,315.0		開原	20,818.0
	鉄嶺	1,671.0		京浜線方面	1,671.0		京図線方面	235,884.0		四平街	27,422.0		奉吉線方面	14,931.0
	計	43,471.0		計	43,471.0		計	2,450,705.0		計	228,293.0		計	137,231.0
1934年度														
品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数	品目	発駅	トン数
粟	四平街	34,592.0	小麦	平斉線方面	1,505.0	豆油	京浜線方面	3,278.0	豆粕	京浜線方面	48,460.0			
	奉天	20,468.0		鉄嶺	663.0		鉄嶺	2,083.0		鉄嶺	19,053.0			
	鉄嶺	16,194.0		遼陽	212.0		新京	288.0		新京	12,954.0			
	計	130,814.0		計	4,432.0		計	15,599.0		計	267,463.0			
1937年度														
大豆					高粱									
到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数
大連	哈爾濱	131,070.0	羅津	石峴—佳木斯間	127,421.0	营口	鉄嶺	3,240.2	大連	四平街	19,712.3	奉天	四平街	4,940.7
	新松浦—北安間各駅 ¹⁾	104,880.0		拉浜線	74,910.0		哈爾濱	3,000.0		新京	17,371.0		開原	4,124.2
	三岔河	82,200.0		香坊—珠河間	51,000.0		田家—漣河間各駅 ²⁾	2,423.9		范家屯	8,700.0		通遼	3,630.0
	計	1,911,892.1		計	381,247.0		計	228,293.0		計	133,879.7		計	41,677.2
1937年度														
大豆					高粱					粟				
到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数
四平街	臥虎屯—洮南間	10,282.9	大連	溝溝	13,740.0	安東	開原	6,922.6	哈爾濱	溝溝	11,731.2	朝鮮線・安東經由	四平街	38,870.0
	白城子—榆樹屯間	7,860.0		玉爺廟	11,310.0		安奉線各駅	2,246.9		安達	4,602.0		鉄嶺	9,080.0
	平梅線	2,490.0		白城子	10,554.0		田家—漣河間 ³⁾	1,530.7		宋	1,630.3		奉天	7,650.0
	計	33,391.7		計	171,303.8		計	21,349.1		計	21,160.2		計	78,428.0
1937年度														
粟					小麦									
到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数
四平街	臥虎屯—洮南間	11,689.5	安東	四平街	5,146.6	哈爾濱	新松浦—北安 ⁴⁾	112,190.0	新京	新松浦—北安 ⁴⁾	44,910.2	四平街	奉安	12,510.0
	通遼	4,113.2		昌図	3,361.1		安達	30,703.0		齊齊哈爾—克東間	30,160.0		克山	5,610.0
	鄭家屯	3,530.7		白城子	1,470.0		溝溝	17,745.2		哈爾濱	8,843.3		訥河	4,200.0
	計	34,293.5		計	17,092.9		計	222,202.8		計	114,676.4		計	28,923.8
1940年度														
大豆(車扱)					高粱(小口扱)					粟(車扱)				
到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数
全大連埠頭	浜州線 ⁵⁾	163,848.0	浜州線・昂昂溪—滿洲里	浜州線・昂昂溪—滿洲里	67,440.0	雄羅線	拉浜線	49,110.0	奉山線・山海関經由連帶線	大鄭線	14,460.0	全大連埠頭	浜州線 ⁶⁾	12,390.0
	連京線・大官屯—四平	154,800.0		齊北線・塔哈—克東間	42,460.0		関佳線・柴河—長屯屯	21,537.0		連京線・楊木林—大屯	9,597.0		連京線・大官屯—四平	4,320.0
	興隆山・小姑家	92,262.0		京浜線・哈爾濱	20,580.0		関佳線・全佳木斯	18,296.0		京浜線・一間堡—玉蘭	8,400.0		溝溝	17,745.2
	計	957,497.0		計	210,778.0		計	125,261.0		計	53,600.0		計	37,688.0
1940年度														
大豆(車扱)					高粱(小口扱)					粟(車扱)				
到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数
全新京	京浜線・一間堡—玉蘭	19,314.0	奉山線・山海関經由連帶線	京浜線・一間堡—玉蘭	14,460.0	全新京	京白線	34,950.0	全安東	京白線	13,590.0	安奉線・安東經由連帶線	大鄭線	19,580.0
	京白線	7,920.0		昂昂溪—滿洲里	11,190.0		京浜線 ⁷⁾	19,350.0		京浜線 ⁷⁾	6,480.0		連京線・大官屯—四平	11,100.0
	連京線・楊木林—大屯	2,460.0		奉山線・女兒河—山海関	10,050.0		連京線 ⁸⁾	510.0		浜州線 ⁹⁾	6,000.0		平斉線・泉溝—洮南	2,730.0
	計	30,144.0		計	80,070.0		計	55,290.0		計	41,260.0		計	52,020.0
1940年度														
粟(車扱)					小麦(車扱)									
到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数	到着駅	発駅	トン数
全奉天	連京線・大官屯—四平	6,960.0	北鮮西部線・輪城經由連帶線	全哈爾濱	12,960.0	全哈爾濱	浜北線	51,588.0	全新京	齊北線 ¹⁰⁾	16,620.0	連京線・大官屯—四平	齊北線 ¹¹⁾	7,350.0
	奉山線 ⁶⁾	3,365.0		浜州線 ⁶⁾	5,970.0		齊北線 ¹⁰⁾	18,010.0		浜北線	6,660.0		寧奉線	5,910.0
	連京線・分水—漣河	1,710.0		浜州線 ¹⁰⁾	2,400.0		寧奉線	6,180.0		寧奉線	2,250.0		浜北線	2,460.0
	計	17,015.0		計	23,100.0		計	77,739.0		計	29,820.0		計	18,285.0

【備考】1) (含・松浦線) (除・綏化・四方台・克魯河・海倫・北安)、2) (含・撫順線) (除・大石橋・海城・鞍山・立山・遼陽・撫順)、3) (含・撫順線)、4) (含・松浦線)、5) (含・寧墨線)、6) 對青山—煙筒屯、7) 一間堡—玉蘭、8) 馬三家—双羊店、9) 楊木林—大屯、10) 昂昂溪—滿洲里間、11) 塔哈—克東

1930年度の「長春」は原典では「新京」と記載しているが、時期を考慮して改めた。また、各年度ともに「その他」として集計されているものは考慮外とした。

1930年度は南滿洲鉄道株式会社編『統計年報』(各年度)、34年度は南滿洲鉄道株式会社鉄道部『昭和9年度(出題) 特産物及石炭輸送統計』、37年度は南滿洲鉄道株式会社調査部『滿洲鉄道貨物流動統計 昭和12年度』、南滿洲鉄道株式会社調査部『昭和十五年年度 鉄道貨物流動統計(区間別) 第一分冊』(原載:米国会図書館、国立国会図書館MOJ3321)によって作成。

あったが、「全輸送数量ノ六割、從テ輸出高粱ハ可ナリニ多量」で「輸出向ノモノノミ考慮スレハ輸送距離ハ可ナリ大トナ」⁸²⁾ った。高粱の輸出先は主に閩内で⁸³⁾、表1の1940年度の奉天線到着分の首位はもちろん、37年度の奉天の大量取扱もそれを示唆している。しかし、「全輸送量ニ就テ見ルトキハローカルナ色彩カ相當濃厚トナリ、其ノ輸送籽モ到底豆類ノ比テハナ」⁸⁴⁾ かった。

さらに包米と粟も国線の発展とともに重要性を高めたが、「輸送距離ガ短小デアルタメ運賃ニ於ケル百分比ガ小」⁸⁵⁾ さかった。それら両品目の共通性の一方で、包米は輸出需要がほとんどなかった⁸⁶⁾ (図5参照)。しかし、社線輸送分の「大部分は輸出向ト考ヘラレ…(中略)…其ノ運輸距離ハ比較的長」⁸⁷⁾ かったが、国線内の輸送距離は一般に短かった。

そして「粟ハ地方輸送ノ傾向ガ強カツタガ輸出数量ハ可ナリ多量デ…(中略)…即チローカルナ輸送ニヨツテ国線外ニ出ルモノガ多量」⁸⁸⁾ とされ、多くは水運や馬車などで積出地まで輸送された。それは、粟の主要生産地が吉林省西部から龍江省にかけてと間島省の比較的狭い範囲に限られていたことと朝鮮での需要の高さも影響していると考えられる(図7参照)。そのため平斉線(四平—齊齊哈爾間)と京図線で国線発送量の59.1%を占め、主要取扱鉄道局も奉天局を別にすれば錦州、哈爾濱、齊齊哈爾各局などであった。海港到着量は河北、壺盧島の両駅で各々国線発送量のわずかに3.2%を占めるに過ぎなかった⁸⁹⁾。また農産物全体に対する比重の低い社線の粟輸送は、その約94%が線内発送で、残る6%が平斉、京図両線からであったが、全輸送量の約88%が安奉線経由で朝鮮に輸送されていた⁹⁰⁾。そのため「国線輸送粟ハ主トシテ国線発送モノ」⁹¹⁾ とされ、社線を介した長距離輸送はほとんどなかった。

IV. 農産物の局地的移動

(1) 出廻状況にみる主要農産物消費

満洲全体の主要農産物である大豆・高粱・粟・玉蜀黍・小麦の収穫高は、1925年度に147億4,600万トンから、「満洲国」期の40年度にかけて15億27,500万トンへ、約3%の微増傾向を示した⁹²⁾。また「満洲国」の総人口は1932年度末の2,996万人から40年度末には4,166万人に増加し⁹³⁾、その巨大な人口増加を維持するために地元消費量が増加するのは当然であった。

しかし、「満洲国」内における農産物消費状況の地域差とその推移の考察に資する資料は充分ではない。本稿では、年代的に限定され、また戦時時期に相当するが、満洲農産物検査所『康徳八年度 農産物背後地別出廻数量調査』⁹⁴⁾を用いる。当該調査における康徳8年度とは、原則1941年10月～42年5月に相当し、さらに地域区分は各省の下部にあたる県や旗などの行政体単位で、農産品目別に出廻状況を自県と他県に分けて集計し、前者は当該県内に、後者は当該県産で他県に、各々出廻るものを指す⁹⁵⁾。

「満洲国」は1939年10月に「重要特産物專管法」や「満洲特産專管公社法」を制定し、特産專管公社が特産物の価格・配給の管理を実施したため出廻量の減退を促し、特に40年代にさらにそれを強化した⁹⁶⁾。特産物価格は依然大豆が基準で、特産物価格と配給の管理が大豆出廻量を抑制し、それが他産物にまで影響した⁹⁷⁾。

まず主要農産物に相当する大豆、高粱、粟、玉蜀黍の4品目について、「満洲国」全体での出廻状況を見ると、自県消費385万7,708トンと他県消費42万5,326トンで、その割合は約9:1で圧倒的に自県消費が高かった。それは、前述の人口増加状況と農産物生産状況の差を反映した数値といえよう。もちろん大豆(約9:1)、高粱(約12:1)、粟

(約7:1), 玉蜀黍(約9:1), 小麦(約5:1)の各品目間の差違も認められるが, 出廻県間の属性比に逆転の生じた品目はない。特に小麦の他県消費割合の高さは他の品目を大きく引き離し, 逆に地元消費用に偏り気味の農産物のなかで特異な存在であった。但し小麦は前述の主要輸出品目に現れず, 短距離鉄道輸送量が多いことを踏まえれば, 他県でも近隣への輸送にとどまっていた。

つぎに省別の出廻状況では, 吉林, 龍江, 北安, 浜江, 奉天, 四平の各省が出廻量の卓越する地域であった(図9)。奉天省を除く各省は, いずれも北満とされる「満洲国」成立後に開拓の進行した地域で, しかも他県消費量も多めのところが多い。つまり培養する人口が少ないうえに新規開拓地のため, 比較的余剰生産物が生じやすかったといえる。それに対して同じ北満でも旧中東鉄道東部線沿

線の出廻量は少なく, しかも他県消費量は非常に少ない。日本人「満洲移民」の主要入殖地がこれら東部線沿線であり⁹⁸⁾, それらの入植が農産物出廻に反映されるような増産に充分寄与していなかったと考えられる。

また, 各省ともに自県消費量が卓越した点は共通するが, 龍江, 北安, 浜江の各省は比較的他県消費量が多く, いずれも1934年度には大豆主産地域に相当したが(図7参照), 41年度には大豆と並んで小麦生産量が多かった。いずれも旧中東鉄道西部線沿いで, 1935年以前にはまだ漢人入殖さえ不十分な状況で, 「満洲国」成立や中東鉄道接收以後に農産物生産が増加した地域であった。そして, 新たな主要農産物として生産の増加してきた小麦の出廻が影響して他県消費量を引き上げたものと考えられる。

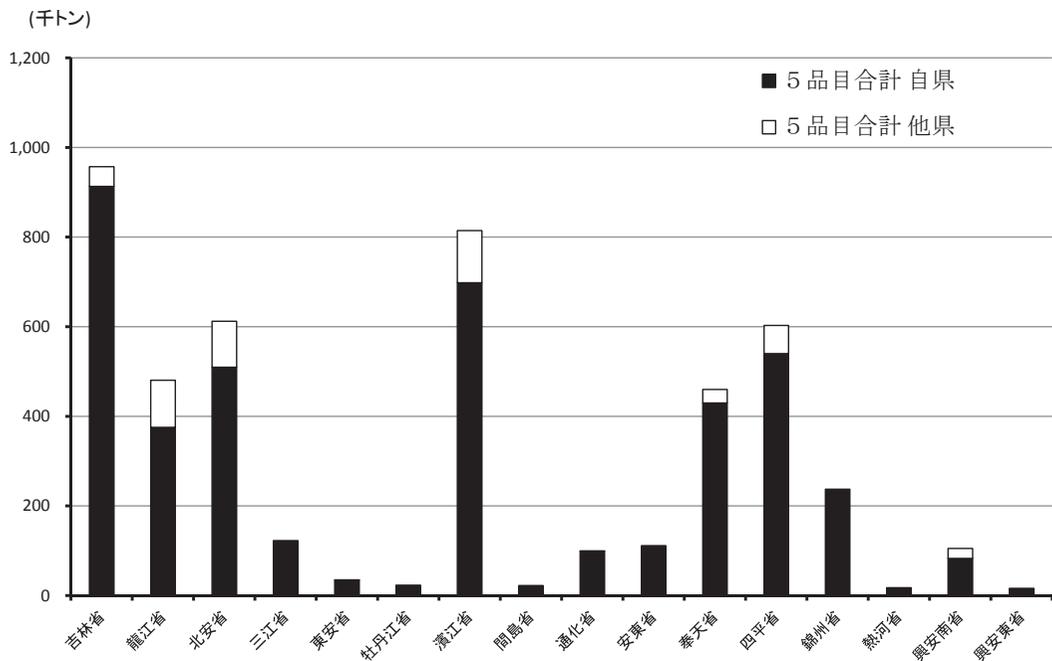


図9 「満洲国」における主要農産物(大豆・高粱・粟・玉蜀黍・小麦)の省別出廻り状況(1941年度)
満洲農産物検査所『康德八年度 農産物背後地別出廻数量調査』により作成。

(2) 農産物出廻量と品目

北満で他県出廻の卓越した龍江、北安、浜江の3省の状況を、他県出廻量上位3県を見ると(表2)、龍江省は小麦の他県出廻が最少で、むしろ大豆、玉蜀黍などが卓越の主因であった。その傾向は浜江省にも通じ、玉蜀黍よりも高粱や粟の出廻りが顕著であった。それに対して北安省は大豆と並んで小麦の他県出廻りが相当量に及んでいた。これら3省はいずれも1934年度の大豆主産地域に当たっていた。往年の勢いを減じつつも、満洲農産物にあって大豆の輸出品や工業品としての需要は一定程度継続していた。

つぎに農産物5品目を通じて他県出廻の多い地域を見ると(図3参照)、龍江省の甘南県(01)や景星県(02)、浜江省の肇州県(22)や阿城県(24)はいずれも旧中東鉄道本線が通過あるいは近接する県で、各県ともに鉄道輸送の利便性が出廻量に反映した可能性が高い(各県名の後方の括弧内は図3および表2の番号に対応)。そして、これらのうち特に龍江省2県の出廻量は自県分より他県分が上回り、鉄道輸送の利便性を生かした商品作物としての生産であった。

ところが、他県出廻量の卓越県が最も集中するのは、旧中東鉄道を南辺に、斉北線を西・北両辺、浜北線を東辺とする台形状に囲まれた四角形地域であった(図7参照)。これらの地域は鉄道への近接性を生かしやすい条件を備えていたが、県域を鉄道本線がほぼ貫く前述各県の利便性には及ばないところが多かった。これら各県での他県出廻量の卓越は、他県に比べて生産量自体が多めで⁹⁹⁾、その余剰生産物を鉄道利用で周辺各県に移出して生産力を高めていた。

他県出廻量卓越地域の2類型のうち、鉄道本線への近接性を生かした各県は概ね他県出廻量の多い主要作物が大豆であり、逆に小麦の出廻量は少なかった。それに対して四角形地域のように、余剰生産物の商品化を進めた他県出廻量の多い地域では大豆と併せて小麦のそれが相当量に及んでいた。

「満洲国」域における主要農作物の作付地域を大観すると(図7参照)、満洲事変以前の1928年度には満鉄沿線に限定されていた主要作付地域が北満を中心に拡大し、特に大豆と小麦が拮抗していた。北満では夏季の気温が充分に上昇しない北縁部を中心に大豆生産

表2 北満3省の各県別主要農作物の出廻状況(各省別5品目他県出廻上位3県)

省名	県名	番号	大豆		高粱		粟		玉蜀黍		小麦		5品目合計	
			自県	他県										
龍江省	甘南県	01	2,526	30,545	179	306	381	912	795	5,100	269	1,098	4,150	37,961
	景星県	02	1,575	5,132	1,408	1,776	861	2,312	4,919	8,342	10	12	8,773	17,574
	訥河県	03	58,120	5,753	2,144	300	2,685	595	6,990	865	45,925	6,525	115,864	14,038
	合計	—	110,742	45,184	54,626	10,771	45,368	10,574	112,171	29,368	55,241	8,522	378,148	105,019
北安省	拜泉県	11	25,567	21,810	1,462	561	2,129	1,382	4,268	2,292	35,742	20,891	69,168	46,936
	望奎県	12	14,419	8,701	7,727	1,806	1,464	754	3,448	1,073	19,131	6,113	46,189	18,447
	克山県	13	21,884	2,965	532	94	2,623	911	1,618	529	26,344	4,271	53,001	8,770
	合計	—	211,443	46,413	32,225	3,377	18,853	4,501	38,341	6,823	203,545	41,323	504,407	102,437
浜江省	郭後旗県	21	10,148	14,261	13,791	8,064	12,816	5,860	8,543	4,513	106	1,133	45,404	33,831
	肇州県	22	1,125	113	10,632	2,426	33,093	9,548	26,406	6,249	2,100	666	73,356	19,002
	青岡県	23	10,475	2,244	11,346	2,468	8,633	4,440	7,536	3,562	12,922	1,987	50,912	14,701
	合計	—	266,271	44,417	139,977	20,694	105,672	24,169	113,878	18,611	62,302	7,252	688,100	115,143

番号は図3中の番号に対応している。

満洲農産物検査所『康德八年度 農産物背後地別出廻数量調査』によって作成。

の困難な地域があり¹⁰⁰⁾、そこで北方で有望株の小麦が生産されて拮抗が生じたものと考えられる。

前述のように北満北縁部で作付困難な大豆は、旧中東鉄道沿線から小麦ほど北進することが困難ながら、一時に比較すれば輸出商品や工業原料としての価値を減じつつも、依然として一定の需要があり、商品価値は高かった。「満洲国」域における農産物の鉄道輸送は、満洲事変を境に社線から国線へと範囲も、また大豆から小麦へと品目も、各々拡大してはいた。しかし、実際に鉄道輸送への寄与は依然大豆が中心であった点は変化していなかったのである。

V. まとめ

本稿は、「満洲国」の成立に伴う1930～40年代の満鉄輸送の変化を、特に農産物に着目しながら明らかにした。その論点を、まず「満洲国」の成立による日本の支配が「点と線」から空間支配へ拡大したことの変化と、つぎに同国から経営委託を受けた国線編入による満鉄農産物輸送の変化を解明することに置いた。

1930年代の満鉄経営において鉄道事業は順調に利益をあげて不振部門を補填していたが、その内実は社線の客貨輸送双方が低迷し、成長は国線によって維持されていた。しかし、1930年代前半期には旧社線と国線の輸送量は大きな差を伴って前者が多く、後半期に北満からの発送貨物増加に助けられて国線の輸送量が大幅に伸長した。つぎに鉄道網の変化において、満鉄は、旧中国系鉄路継承各線の満洲事変時の破壊や混乱を修復する一方で、奉天では路線相互間の連絡を分断し、満鉄線との連絡を強化するように改変し、また運賃・料金や時刻を社線も含めて統一した。さらに1935年にソ連から接收した中東鉄道は、軌間の相違に加え、その整備が不十分で高額の経費負担が予想された。一方、満鉄の

貨物輸送は「満洲国」成立を機に、農産物と石炭の特化状態から他の鉱産物や木材などを含めて多様化した。農産物の中心を成す穀物では大豆の退潮が顕在化した。

そうした状況を踏まえて、農産物輸送の変化を考察し、以下のような結果を得た。

1. 「満洲国」の農業生産は、大豆の停滞と小麦生産の増加に現れ、主要作付地域は1920年代までの満鉄沿線から同国全域へと広域化した。しかし、生産量において大豆を直接代替できる作物はなかった。
2. 満鉄貨物輸送の変化は、大豆代替作物の不在のためと考えられる。それは国線輸送の中心の小麦や高粱などが、輸出や工業需要の拡大に関係しないうえ、局地的流通に限定され、国線貨物の増加の多くが線内輸送量の増加に寄与したに過ぎなかった。
3. 国線農産物輸送の局地化を、1941年度の主要農産物の出廻状況から考察すると、大部分が自県での自給消費の多い主要穀物であった。しかし、小麦は他県消費が比較的多く、また吉林、龍江、北安、滨江、奉天、四平の各省の出廻量が卓越し、特に龍江、北安、滨江の各省で比較的他県消費量が多かった。
4. 龍江、北安、滨江の各省の出廻状況を上位各3県について考察すると、大豆と小麦の拮抗が認められた。ところが、小麦の生産地域は北縁部や東部に偏り、しかもその商品価値は低く、地元消費への依存が高かった。一方大豆は北満へ作付地域が拡大しても旧中東鉄道沿線以北への進出は困難で、一時に比較して輸出商品や工業原料としての価値を減じつつも、依然として一定の需要を保っていた。

それらの状況を踏まえると、「満洲国」域における農産物は、その作付地域を南満中心から北満へと広域化し、その鉄道輸送も社線から国線へと範囲を拡大し、さらに大豆から

小麦、包米、高粱、粟などへと品目も多様化していた。

しかし、大豆以外の農産物は、関内への高粱や朝鮮への粟などの若干の長距離輸送の需要があっても、相対的に国線内の局地的流通にとどまるものが多く、大豆を代替できる輸送需要はなかったことになる。そのため満鉄が奉天などで本線と編入路線の連絡を強化するように路線の改編を行っても、輸送量の増加した編入路線の農産物輸送の多くはその路線内にとどまる場合が多かった。そして農産物の長距離輸送の伸長にはほとんど寄与せず、生産地域を拡大した新たな農産物は1920年代以前の満鉄における大豆輸送のような突出した稼ぎ頭になることはなかった。そのため鉄道輸送への実際の寄与は「満洲国」成立後も依然として大豆に依存しており、その大豆生産が停滞したため満鉄貨物輸送も沈滞せざるをえなかったと考えることができる。

すなわち空間支配が拡大し、主要作付地域や品目が広がっても、輸出や工業需要に適應できるものは限られるか、局地的流通にとどまり、鉄道輸送も「点と線」時代から大きく発展しなかった。そもそも大豆以外の満洲産穀物がなぜ局地的な流通を越えた地域的拡大ができなかったのか。本稿の残した重要課題であるが、それは守備範囲を越えており、さしあたり今後の農産物需要研究の進展に期待しておきたい。

(奈良大学文学部)

〔付記〕

本研究の調査および資料収集には、JSPS 科研費平成25～28年度基盤研究(A)「帝国日本の移動と動員」(研究代表者：小樽商科大学名誉教授・今西一)、および平成25～28年度基盤研究(C)「南満洲鉄道の輸送に関する歴史地理学的研究」(研究代表者：三木理史)、JP16K0320の一部を使用した。

〔注〕

- 1) 本稿では満洲を中国東北地方に対する地域名の日本語呼称として用い、以下「」を省略する。そして原則として関東州を含めた地域を指して用いる。但し「満洲国」はその国際的承認が少数であったことに鑑み、「」を付す。また、本稿の引用史料中の文字は原則として常用漢字に改め、それが無いものに限り原文の文字を使用することにした。
- 2) 1990年代以前の成果は大江志乃夫ほか編『岩波講座 近代日本と植民地 1～8』岩波書店、1992～1993を、その後の動向は日本植民地研究会編『日本植民地研究の現状と課題』アテネ社、2008を、各々参照。
- 3) 飯田雅史「ジンバヴェ共和国ハラレ市にみるポストコロニアルアフリカの都市景観」都市地理学3,2008, 49-55頁, Sanfro. M・Rahola. F (北川真也訳)「ポストコロニアル状況」空間・社会・地理思想13,2010, 61-73頁など。ポストコロニアル地理学の動向は, Morrissey, J. and Nally D., 'Colonial and Postcolonial Geographies' Morrissey J. et al. ed., *Key Concepts in Historical Geography*. SAGE Publication, 2014, pp.16-49. を参照。
- 4) 大英帝国におけるアイルランド、大日本帝国における北海道や沖縄など国内植民地(または内国植民地)に相当する地域のコロニアルな実証研究自体は、内外の地理学において少なくない。しかし、それを「国内(あるいは内国)植民地論」に接続させようとする意図を明確に表明した研究は、内外ともに意外に少ないように思われる。国内植民地論については、今西一編『世界システムと東アジア—小経営・国内植民地・植民地近代』日本経済評論社、2008、序章・第Ⅲ部を参照。
- 5) 山元貴継「日本統治時代の韓国・済州島における日本人経営果樹園—その造成と住民への継承を中心に—」人文地理62-2,2010, 115-131頁, 米家泰作「植民地朝鮮における焼畑の調査と表象」東北学(第2期)11,2007, 72-86頁, 三木理史『移住型植民地樺太の形成』塙書房、2012など。

- 6) 浅田喬二『日本帝国主義と旧植民地地主制—台湾・朝鮮・満洲における日本人大土地所有の史的分析—』御茶の水書房, 1968, 小島麗逸編『日本帝国主義と東アジア』アジア経済研究所, 1979など。
- 7) 山本有造編『「帝国」の研究—原理・類型・関係』名古屋大学出版会, 2003, 蘭信三編著『日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学』不二出版, 2008など。
- 8) 山本有造『「大東亜共栄圏」経済史研究』名古屋大学出版会, 2011。帝国日本におけるアジア認識については、並木頼寿『日本人のアジア認識』（世界史リブレット66）山川出版社, 2008, 山室信一『思想課題としてのアジア—基軸・連鎖・投機』岩波書店, 2001など。
- 9) P. Duus 'Imperialism without colonies: the vision of a Great East Asia Co-prosperity Spherek' *Australian Journal of International Affairs* 58-1, 2004, pp.54-72.
- 10) 地域スケールの基準は、浮田典良「人文地域総説」浮田編『人文地理学総論』（総観地理学講座9）朝倉書店, 1984, 1-17頁による。
- 11) 南満と北満の境界にはさまざまな見解があるが、本稿では荒武達朗に従い遼河水系と松花江水系で両地域の区分として考える（荒武『近代満洲の開発と移民—渤海を渡った人びと—』汲古書院, 2008）。
- 12) 三木理史「南満洲鉄道の成立と大豆輸送一駅勢圏の形成とその規定要因」人文地理 65-3, 2013, 1-22頁。
- 13) 「満洲国」に関する代表的な共同研究である山本有造編『「満洲国」の研究』緑蔭書房, 1995にも、そうした論考は収録されていない。また代表的概説の山室信一『キメラ—満洲国の肖像—』（中公新書1138）中央公論社, 1993にもそうした観点は稀薄である。
- 14) 風間秀人『満洲民族資本の研究—日本帝国主義と土着流通資本—』緑蔭書房, 1993。
- 15) 本稿で特記のない戦前・戦中・戦後などはすべて第二次世界大戦に関するものとする。
- 16) 伊澤道雄『開拓鐵道論 下』（鉄道交通全書第八巻）春秋社, 1938。伊澤は執筆当時満鉄理事であった。その経歴は須永徳武「伊澤道雄」鉄道史学会編『鉄道史人物事典』日本経済評論社, 2013, 30-31頁を参照。
- 17) 高橋泰隆『日本植民地鐵道史論—台湾, 朝鮮, 満州, 華北, 華中鉄道の経営史的研究—』日本経済評論社, 1995, 高成鳳『植民地鐵道と民衆生活—朝鮮・台湾・中国東北—』法政大学出版局, 1999など。
- 18) ①加藤聖文『満鉄全史—「国策会社」の全貌—』（講談社選書メチエ374）講談社, 2006は近年の満鉄の総体に関する代表的著作である。また②小林英夫編『近代日本と満鉄』吉川弘文館, 2000や③岡部牧夫編『南満洲鐵道会社の研究』日本経済評論社, 2008はその総体に関わる共同研究である。一方、中国では④苏崇民『満鉄史』（东北沦陷十四年史丛书）中华书局, 1990（山下陸男・和田正広・王勇訳『満鉄史』葦書房, 1999）が先駆的であった。
- 19) また満鉄調査機関に関する近年の代表的成果に、日本では小林英夫『満鉄調査部の軌跡—1907—1945—』藤原書店, 2006を、中国では解学詩『隔世遺思—評満鉄調査部—』人民出版社, 2003, などが各々あげられる。
- 20) 岡部牧夫「満鉄研究の歩みと課題」前掲18) ③400頁。
- 21) Davis, C.B. and Wilburn, K.E. ed: *Railway Imperialism*. Green Wood Press. 1991（原田勝正・多田博一監訳『鉄路17万マイルの興亡—鉄道からみた帝国主義』日本経済評論社, 1996）を代表的な成果としてあげておく。
- 22) 宓汝成『帝国主义与中国铁路—1847—1949—』上海人民出版社, 1980（依田憲家訳『帝国主義と中国の鐵道』龍溪書舎, 1987）など。
- 23) 21世紀に中国で満鉄研究を牽引してきたのは解学詩で、その最新の専著に『評満鉄調査部』人民出版社, 2015があるが、解の研究は日本の先行研究の影響が大きく、本業である鉄道事業への関心は低い。また李娜『満鉄对中国东北的文化侵略』社会科学文献出版社, 2015など若手研究者の近作も狭義の鐵道史研究に属するものではない。

- 24) 満洲里—ボグラニチナヤ（綏芬河）・哈爾濱—旅順間などの鉄道路線の日本語名称は、時期により東清、東支、中東、北満各鉄道などに变化したが、本稿では引用箇所を除き中東鉄道に統一する。それに関する代表的成果として、米国では①Wolff, D., *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*, Stanford Univ Press, 1999（デイビッド・ウルフ著、半谷史郎訳『ハルビン駅へ一日露中・交錯するロシア満洲の近代史—』講談社、2014）、日本では②麻田雅文『中東鉄道経営史—ロシアと「満洲」1896—1935—』名古屋大学出版会、2012、台湾では③譚桂戀『中東鐵路的修築與經營（1896—1917）—俄國在華勢力的發展—』聯經出版事業股份有限公司、2016、中国では④馬蔚云『中東鐵路与黑龙江文化—中俄（苏）关系中的中東鐵路問題』（黑龙江与俄罗斯文化关系丛书）黑龙江大学出版社、2010があげられる。
- 25) ①佐藤元英「北満鐵道讓渡問題をめぐる日ソ関係」駒澤大學文學部研究紀要4、1996、1-152頁、②馬場明「北満鐵道問題—1924~26—」国学院大学紀38、2000、33-58頁。中国では③姜振寰・郑世先；・陈朴「中東鐵路的缘起与沿革」哈尔滨工业大学学报（社会科学版）2011年01期、2011、1-15頁の概説がある。
- 26) 前掲24) ②では268-277頁に組織改編中心の叙述のみ、③は日本讓渡を指摘するのみ、④も211-220頁の概説的叙述程度である。
- 27) 北京—奉天間をはじめ鉄道路線の名称は京奉、北寧各鐵路などに变化したが、本稿は北寧鐵路に統一する。中国では①皮特・柯睿思『关内外鐵路』新华出版社、2013、②黄清琦・陈喜波「京奉鐵路之历史地理研究（1881-1912年）」地理研究33-1、2014、2189-2194頁は共に草創期に關説し、やや長期的なものに②江沛（青柳伸子訳）「華北における近代交通システムの初歩的形成と都市化の進展：1881-1937」現代中国研究18、2005、2-19頁がある。
- 28) 清国、中華民国などの建設線およびそれらの借款による建設線を指す。
- 29) 満鉄並行線については、尾形洋一「東北交通委員会と所謂『満鉄包圍鐵道網計画』」史学雑誌86-8、1977、39-72頁を参照。
- 30) 「満洲国」成立前後の満鉄の变化、特に国線の委託については平井廣一「満洲国国有鐵道の委託經營に関する一考察」北星学園大学経済学部北星論集52-1、2012、1-15頁を、国線の貨物輸送については、平井廣一「日中戦争期の満鉄の貨物輸送」北星論集（経）42-1、2002、89-100頁を、各々参照。また中国では国線を満洲事変と関係づけて論じており、王海晨「论民国时期东北地方政府自办铁路的意义」辽宁大学学报（哲学社会科学版）32-2、2004、24-29頁などがある。
- 31) 塚瀬進『中国近代東北經濟史研究—鐵道敷設と中国東北經濟の变化—』東方書店、1993、42頁。
- 32) 満鉄は1929年度に鐵道事業で創業以来最大の7,500万円におよぶ収益をあげたが、31年度に総合収支で実質赤字に転落した（岡部牧夫『満洲国』〔講談社學術文庫1851〕講談社、2008〔原著：三省堂、1978〕、29頁）。
- 33) 満鉄会編『満鉄四十年史』吉川弘文館、2007、246-249頁。
- 34) その内容は前掲29) を参照。
- 35) 東北交通委員會主席顧問代理村上義一「新交通委員會設立ノ件（昭和六年一月〇日付）」（日付の〇は判読不能）解学詩・宋玉印主编『満鉄内密文书 第八卷』社会科学文献出版社、2015、214-218頁。
- 36) 組織名称はあくまで「東北交通委員會」で、「新」は事変前の同委員会と区別するため便宜上付されたものである（①松本豊三編『南満洲鐵道株式会社第三次十年史（下）』南満洲鐵道株式会社〔閲覧は龍溪書舎復刻版〕、1938、679-680頁）。新委員会は②靄岡聡史「満洲事変と満洲鐵道利権問題—東北交通委員會の設立を巡る関東軍と満鉄—」法学政治学論究（慶應義塾大学）80、2009、101-132頁を参照。
- 37) 前掲36) ①680頁。
- 38) 満洲国史編纂刊行会編『満洲国史 各論』満蒙同胞援護会、1971、847頁。
- 39) 前掲38)。中国系鐵道の各年代は「満洲鐵路

- 大事年表 大正十二年至昭和十年」(遼寧省档案馆, 1997, マイクロフィルム版)による。
- 40) 満鉄産業部「満洲交通事情概説(昭和一二年八月)」(米国議会図書館所蔵満鉄刊行物, MOJ2472), 8~11頁。米国議会図書館所蔵満鉄刊行物の閲覧は国立国会図書館所蔵マイクロフィルム版(記号も国会図書館用)に拠った。
- 41) 江口定條「満蒙鉄道ノ状況ニ関スル件(昭和七年三月四日付)」解学詩・宋玉印主编『満鉄内密文书 第八卷』社会科学文献出版社, 2015, 246頁。
- 42) 前掲41)。
- 43) 前掲41) 247頁。
- 44) 前掲41) 248頁。
- 45) 詳細は前掲36) ②を参照。
- 46) 前掲41) 248-249頁。
- 47) 前掲41) 250頁。
- 48) 「鉄道関係問題處理方針並現状(昭和七年三月一日付)」解学詩・宋玉印主编『満鉄内密文书 第八卷』社会科学文献出版社, 2015, 287頁。
- 49) 大島與吉『満蒙の鉄道網』大阪屋号書店, 1927, 64頁。
- 50) 前掲48)。
- 51) 前掲48) 288頁。
- 52) 前掲48)。
- 53) 前掲48) 289頁。
- 54) 前掲36) ①(中), 1063頁。
- 55) 前掲54) 1065頁。
- 56) 前掲54) 1142頁。
- 57) 前掲40) 30-32頁。
- 58) 前掲25) ①128-129頁。
- 59) 前掲25) ①130-134頁。
- 60) 前掲25) ①145-150頁。
- 61) 小池文雄編『現地に於ける北鉄接収事情』鉄路総局, 1935, 1・4頁。
- 62) 前掲61) 7頁。
- 63) 前掲61) 7頁。また従業員の数値は同12頁。
- 64) 前掲61) 16-17頁。
- 65) 前掲54) 1071頁。
- 66) 前掲36) ①(上)~(下)以後の動向に触れるべき満鉄の公史は、満鉄会編『南満洲鉄道株式会社第四次十年史』龍溪書舎, 1986になるが、本件に関する具体的叙述はない。
- 67) 前掲54) 1167頁。
- 68) 前掲40) 24頁。
- 69) 詳細は前掲12)を参照。
- 70) 図4の1937年度の「輸出トン数」における「その他豆」の単年度のみ突出した高さは異常であり、何らかの誤りを含むと思われる。
- 71) 岡部牧夫『『大豆経済』の形成と衰退—大豆をとおしてみた満鉄—』前掲18) ③61-89頁。
- 72) 近藤康男『満洲農業経済論』日本評論社, 1942, 79-84頁
- 73) 原 朗『満洲経済統制研究』東京大学出版会, 2013, 111頁。
- 74) 前掲73) 80頁。
- 75) 横山敏男『満洲国農業政策』東海堂, 1943, 21頁。
- 76) 前掲12) 15頁。
- 77) 但し鉄道単位で用いる統計が異なるため数値間に相当な誤差が含まれている。
- 78) 満鉄産業部『北満大豆ト北鮮港』満鉄産業部, 1937 (MOJ2473)
- 79) 哈爾濱鉄路局北満経済調査所『昭和九年度(康德元年度)社線、国線ニ於ケル農、畜、林産品並主要貨物輸送ニ関スル調査概要(第一輯 社線篇)』(北経経済資料第36号) 哈爾濱鉄路局北満経済調査所, 1936 (MOJ955), 8頁。
- 80) 前掲79) 12頁。
- 81) 満鉄北満経済調査所『康德元年度(昭和9年度)ニ於ケル国鉄農産品輸送ニ関スル研究』満鉄北満経済調査所, 1937, 112頁。
- 82) 前掲79) 9頁。
- 83) 前掲40) 22頁。
- 84) 前掲79) 9頁。
- 85) 前掲81) 78頁。なお、当該文献では「包米」の語ではなく、「玉蜀黍」が用いられている。
- 86) 前掲81) 80頁。
- 87) 前掲81) 10-11頁。
- 88) 前掲81) 106頁。
- 89) 前掲81) 第71表および第74表。河北駅は旧北寧鉄路の營口站を1934年10月に改称した。

- 90) 前掲81) 10頁。朝鮮での満洲粟の消費については、荒木一視「新義州税関資料からみた戦間期の朝鮮・満洲間粟貿易—日本の食料供給システムの一断面—」人文地理68-1, 2016, 44-65頁を参照。
- 91) 前掲81) 94頁。
- 92) 山本有造『「満洲国」経済史研究』名古屋大学出版会, 2003, 98-99頁。
- 93) 遠藤正敬「満洲国の『国民』とは誰だったのか—国籍と戸籍から考える満洲国と日本人—」加藤聖文・田畑光永・松重充浩編『挑戦する満洲研究—地域・民族・時間—』東方書店, 2015, 82頁。
- 94) ①奈良大学図書館所蔵。当該資料は筆者が古書店を通じて購入し、ほぼ同様式の②満州農産物検査所『康徳九年度 農産物出廻数量調査』満洲農産物検査所, 1943もある。
- 95) 前掲94) ①「凡例」。
- 96) 小林英夫『増補版「大東亜共栄圏」の形成と崩壊』御茶の水書房, 2006, 314頁。
- 97) 哈爾浜鉄道局附業課『満洲農産物諸統制法ノ実施力管内経済界ニ及ホセル影響調査(其ノ二)』哈爾浜鉄道局附業課, 1940(MOJ3195)。
- 98) 満洲開拓史復刊委員会「満洲開拓民入植図」満洲開拓史復刊委員会編『満洲開拓史』全国拓友協議会, 1980所収。
- 99) 前掲31) 64頁。
- 100) 村越信夫『満洲農業の自然環境』(東亜新書)中央公論社, 1942, 38頁。

A Study of the Transportation of Agricultural Products by Railway in the Manchukuo Era

MIKI Masafumi

This paper examines the changes of the South Manchuria Railway by focusing on agricultural products in the Manchukuo Era (1932–45) between the 1930s and 40s. In particular, it seeks to clarify the relationship between the spatial relevance of the expansion of Japan's area of control and Japan's establishment of Manchukuo.

Although the South Manchuria Railway Company had smoothly overcome slumping business from its railway division, income from its wholly-owned lines was growing sluggishly and its railway division was heavily dependent on commission lines incorporated from the Republic of China and USSR by Manchukuo. The wholly-owned lines had much higher traffic volume than the commission lines in the first half of the 1930s, but then the commission lines experienced growth of freight transport from North Manchuria in the second half.

The South Manchuria Railway Company split up on a reciprocal basis the commission lines that had been incorporated from the Republic of China at Mukden after they had been blown up in the Manchurian Incident and then restored. It consolidated fares, fees, and timetables of both the wholly-owned and commission lines. Its freight changed from specialized transportation of agricultural products, especially soybeans, and coal to a huge variety of mineral resources and wood. Although the South Manchuria Railway freight business for agricultural products had depended on soybeans, soybean production gradually declined after the 1930s. The results of this analysis are as follows:

1. Production of soybeans continued to stagnate while that of wheat increased during the Manchukuo Era. Most cultivation areas expanded not only along the South Manchuria Railway lines in the 1920s but also all over the Manchukuo area. However, no products were able to substitute for soybeans.
2. The author considers that the reduction of soybeans was a contributing factor to changes in freight transport on the South Manchuria Railway. Freight transportation on commission lines had hardly grown in traffic volume because wheat and kaoliang were hardly exported and transport was limited to small areas.
3. Major agricultural products were mainly limited to their own provinces in 1941. Wheat that had been produced mainly in Jiling, Longjiang, Beiang, Binjiang, Fengtian, and Siping Provinces was sent to other provinces in comparatively large amounts.
4. Wheat had a low market value and its consumption was limited to its locality because it was produced in northern marginal parts and eastern regions in North Manchuria, where soybeans and wheat competed against each other. Although the production of soybeans was limited to the southern areas of the China Eastern Railway line, it continued to be requisitioned in spite of little popularity for industry.

Agricultural production areas enlarged from South to North Manchuria, and the crops changed from soybeans to wheat, Indian corn, kaoliang, and foxtail millet in the Manchukuo Era. However, these products could not substitute for soybeans because they could not enter widespread circulation.

Although the South Manchuria Railway Company adjusted the railway routes between its own lines and commission lines to facilitate connections in Mukden, etc., the increased transport volume of agricultural products by commission lines made little contribution because of the lack of long-distance transport via wholly-owned lines for the South Manchuria Railway.

Because most of the agricultural production which spread from South to North Manchuria was not as profitable as soybeans, the South Manchuria Railway freight business was forced to depend heavily on the transport of soybeans. The author considers that the tie-up of soybean products caused the railway freight business to stagnate in Manchuria in the Manchukuo Era.

Key words: South Manchuria Railway, Manchukuo, agricultural products, soybeans, wheat