

## 滇越鉄道の経済的役割 1910～1940年 —貨物輸送統計の分析—

柿 崎 一 郎

### はじめに

滇越鉄道はベトナムのハイフォンと中国・雲南省の昆明を結ぶ総延長848kmの鉄道である。フランス資本によって建設されたこの鉄道は、帝国主義の時代に列強が競い合った中国での利権獲得の成果として捉えられ、フランスの中国への勢力拡大の具体例として理解されている。1910年に全通したこの鉄道は、ベトナムと中国を結ぶ国際鉄道であり、また内陸に位置する雲南省をベトナムの外港ハイフォンへと結ぶ外港～後背地間の鉄道でもあった。しかし、全通から30年後の1940年に日本による援蒋ルート遮断の目的でこの鉄道は中越国境で遮断され、第2次世界大戦後の1955年に直通運行が再開されたものの、1978年に中越関係の悪化で再び遮断されるというように、その後は国際関係に翻弄され続けた鉄道でもあった〔柿崎 2010: 187, 334〕。その後1996年に直通運行を再開したが、2004年から中国国内の旅客列車の運行は廃止され、現在は貨物のみ国際輸送を継続している。

この滇越鉄道を主眼として扱った研究については、篠永と武内の研究がその代表である。前者はフランス帝国主義の中国進出という文脈からの政治史的な研究であり、フランスによる中国進出のための鉄道計画が浮上してから滇越鉄道が開通するまでの経緯を解明している〔篠永 1992〕。一方、後者はやや異色のベトナムにおけるナショナリズムの発生と滇越鉄道の関係を扱ったもので、滇越鉄道の従業員として雇用されて中国国内に居住していたベトナム人がベトナム国民党のナショナリズム運動に重要な役割を果たしたことを明らかにしている〔武内 2010〕。他にも中国やベトナムの

図1 滇越鉄道の路線図 (1930年代)



鉄道史の一環で滇越鉄道が扱われている研究例も存在するが、それらの多くは前者と同じく政治史的な側面から取り扱っており、例えばベトナムの鉄道史を概説したドーリングも同様の視点から滇越鉄道の建設史を概説している [Doling 2012]。

一方で、滇越鉄道を経済史的側面から扱った研究は、これまで存在していない。とくに、この鉄道が商品流通面でどのような役割を果たしたのかについて、これを主眼として扱った研究は存在しない。確かに、篠永は滇越鉄道の経済的意義は限定されており、従来の商品流通をほとんど変化させず、フランスの利益にはならなかったと最後に結論付けている [篠永 1992: 48-49]<sup>1</sup>。また、雲南史を扱った石島も、滇越鉄道の開通が雲南からの錫の輸出を増大させ、近代的な商品の流入が伝統産業に影響を与えたとその経済的役割について言及している [石島 2004: 57-62]。しかしながら、実際に滇越鉄道が何をどの程度輸送したのか、また中越間のいわゆる外港～後背地間の輸送が滇越鉄道における貨物輸送の中でどの程度重要性を持っていたのかについては、これまで明らかにされていない。

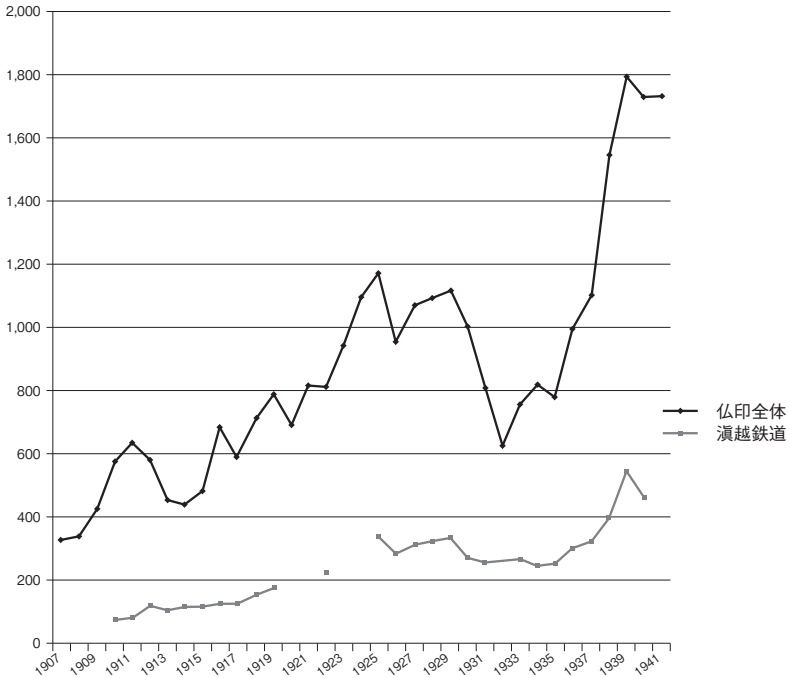
このため、本論では滇越鉄道営業報告 (Rapport Commercial de la Ligne Haiphong-Yunnan-Fou: RCLHY) 及び仏印統計年鑑 (Annuaire Statistique de l'Indochine: ASI) に記載されている貨物輸送統計を用いて、滇越鉄道における貨物輸送の状況を分析し、この鉄道の経済的役割を検討することを目的とする<sup>2</sup>。以下、1で滇越鉄道の貨物輸送状況の概観を把握し、2で区間別に主要輸送品目の輸送状況を分析し、3でそこから判明する滇越鉄道の経済的役割を明らかにする。

## 1. 滇越鉄道の貨物輸送

### (1) 貨物輸送量の変遷

滇越鉄道の貨物輸送量に関する統計は、雲南府までの全線が開通した1910年から得られる。この滇越鉄道の貨物輸送量と仏印鉄道全体の貨物輸

図2 仏印鉄道と瀨越鉄道の貨物輸送量の推移（1907～1941年）（単位：千トン）



出所：仏印全体：ASI(1939-40): 272-273, 301、瀨越鉄道：1910年：RCLHY(1911): 572-587、1911～12年：RCLHY(1912): 592-607、1913～14年：RCLHY(1914): 386-395, 719-720、1915～16年：RCLHY(1916): 334-350、1917～19年：RCLHY(1919): 70-87、1922年：ASI(1913-22): 134、1925年：BEIR(1927/5): 510-511、1926～27年：BEIR(1928/4): 381-382、1928年：BEI(1932): 290A、1929年：ASI(1923-29): 178、1930年：ASI(1930-31): 125、1931年：ASI(1930-31): 125、1933年：ASI(1932-33): 151、1934年：ASI(1934-36): 120、1935年：ASI(1934-36): 119、1936年：ASI(1936-37): 117、1937～38年：ASI(1937-38): 120、1939～40年：ASI(1939-40): 110より筆者作成。

送量を比較したものが、図2となる。これを見ると、瀨越鉄道の貨物輸送量は全通後漸増し、1910年代末には20万トンに近づいていることが分かる。全通した1910年の輸送量は7.2万トンに過ぎなかったが、1919年には17.6万トンまで増加していた。その後1920年代前半の輸送量は断片的にしかならないが、1925年には33.6万トンに達していることから、1920年代前半も増加傾向が続いたものと思われる。その後世界恐慌の発生する1929年までは30万トン程度で推移しており、世界恐慌前のピークは1925年の

33.6万トンとなっている。

そして、世界恐慌の影響で輸送量は25万トン程度まで減少したのち、1930年代後半から再び増加傾向に転じている。とくに1937年からの増加は顕著であり、この年から1939年にかけて輸送量が32.1万トンから54.3万トンへと急増していることが分かる。全体的な傾向としては、1910年代から1920年代にかけて輸送量が漸増して年平均10万トン程度から30万程度へと3倍ほど増加し、世界恐慌によって1930年代前半に25万トン程度に減少したのち、1930年代後半に急増して50万トンに達していた。

これを仏印鉄道全体の輸送量の変化と比較すると、瀧越鉄道のほうが輸送量の変化が少なかったことが確認できる。1910年代の仏印鉄道全体の輸送量は年による変動が激しいが、瀧越鉄道のほうはその変化が少なくなっている。その後、1920年代前半の増加率は仏印鉄道全体のほうが高く、世界恐慌の影響による減少率は仏印鉄道全体のほうが顕著に表れている。世界恐慌前後の輸送量の減少率を比較すると、瀧越鉄道での減少率は30%弱であったのに対し、仏印鉄道全体の減少率は44%に達していた<sup>3</sup>。そして、1930年代後半の急増も仏印鉄道全体のほうが大きく、1935年から1938年の間で輸送量は2倍以上増加していた<sup>4</sup>。

ただし、仏印鉄道全体の数値は、路線網の拡大による影響も受けているため、瀧越鉄道の増加率と単純に比較することはできない。仏印の鉄道総延長は1910年の1,770kmから1940年には3,350kmへと約倍増していることから、路線長の変化を加味すればこの間の実質的な輸送量の増加率は半分となる<sup>5</sup>。すなわち、仏印全体で見ると貨物輸送量は1910年の57.6万トンから1940年の173万トンまで3倍増加しているが、路線長あたりの輸送量に換算すると、その増加率は1.5倍と半減することになる。他方で瀧越鉄道はこの間に路線長の変化はなかったことから、全体的には瀧越鉄道の輸送量の増加率のほうが高かったと言えよう。

(2) 区間別の輸送状況

次いで、滇越鉄道の区間別の輸送量を確認してみよう。表1は滇越鉄道の貨物輸送量を区間別に分類したものである。ハイフォンはハイフォン港のことを指し、ハイフォン着の場合はそのまま国外へ輸出される物資を、ハイフォン発の場合は外国から輸入された物資を意味すると考えられる。すなわち、ハイフォン発着の貨物輸送が外港～後背地間の輸送となる。一方、トンキン～雲南間の輸送はベトナム～中国間の相互輸送を意味しており、輸送される貨物は輸入品でなく土着の産物であると考えられる。なお、ハイフォン～トンキン間の輸送については1930年以前のデータが存在せず、それまではトンキン内に含まれていたものと推測される。

表1 滇越鉄道の区間別輸送量 (1910～1940年) (単位：トン)

	ハイフォン →トンキン	トンキン →ハイフォン	ハイフォン →雲南	雲南 →ハイフォン	トンキン →雲南	雲南 →トンキン	トンキン内	雲南内	計	出 所
1910			8,951	7,028	2,642	379	34,680	18,349	72,029	RCLHY (1911) :572-587
1911			7,245	8,561	2,013	249	37,854	23,614	79,536	RCLHY (1912) :592-607
1912			13,254	10,055	2,895	403	53,283	37,612	117,502	RCLHY (1912) :592-607
1913			14,054	9,955	11,204	647	28,939	39,181	103,980	RCLHY (1914) :386-395,719-720
1914			13,464	9,181	16,004	402	36,569	40,039	115,659	RCLHY (1914) :386-395,719-720
1915			11,800	12,081	2,635	120	45,182	43,769	115,587	RCLHY (1916) :334-350
1916			11,315	11,578	2,193	468	39,375	59,276	124,205	RCLHY (1916) :334-350
1917			10,996	19,719	1,807	1,878	29,394	61,522	125,316	RCLHY (1919) :70-87
1918			14,733	12,488	2,388	723	38,660	85,817	154,809	RCLHY (1919) :70-87
1919			15,197	11,688	3,463	2,429	62,724	80,164	175,665	RCLHY (1919) :70-87
1925			26,400	12,000	37,200	960	114,000	138,000	328,560	BEI (1932) :292A-293A
1926			26,400	7,200	14,400	3,000	97,200	128,400	276,600	BEI (1932) :292A-293A
1927			26,400	8,400	3,600	1,440	130,800	135,600	306,240	BEI (1932) :292A-293A
1928			31,200	10,800	4,800	1,440	144,000	132,000	324,240	BEI (1932) :292A-293A
1929			25,200	9,600	9,600	960	146,400	129,600	321,360	BEI (1932) :292A-293A
1930	23,001	4,507	29,339	9,424	1,860	953	81,325	130,524	280,933	ASI (1930-31) :175
1931	19,550	4,727	23,395	9,721	1,293	1,009	53,401	131,349	244,445	ASI (1931-32) :185
1932	20,434	11,825	24,694	9,634	1,129	784	37,852	117,685	224,037	ASI (1932-33) :230
1933	19,261	31,123	24,703	10,644	16,538	435	32,291	122,876	257,871	ASI (1932-33) :229
1934	17,425	27,465	27,480	9,963	4,061	552	26,888	120,051	233,885	ASI (1934-36) :192-193
1935	19,464	13,606	30,328	10,540	2,384	1,220	34,849	127,379	239,770	ASI (1934-36) :190-191
1936	22,677	41,327	32,327	12,530	2,474	2,700	41,695	135,187	290,917	ASI (1936-37) :179-180
1937	24,769	32,985	33,402	13,356	3,626	2,056	59,550	139,459	309,203	ASI (1937-38) :190-191
1938	30,962	38,774	51,670	15,518	9,702	2,536	89,581	139,883	378,626	ASI (1937-38) :188-189
1939	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	100,424	N.A.	543,200	ASI (1939-40) :182-183
1940	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	152,976	N.A.	459,200	ASI (1939-40) :182-183

これを見ると、滇越鉄道の開通当初からハイフォン発着の輸送よりも、トンキン内、雲南内といった局地的な輸送のほうが輸送量が多かったことが分かる。1910年代には雲南内の輸送量が大きく増加し、当初の2万トン

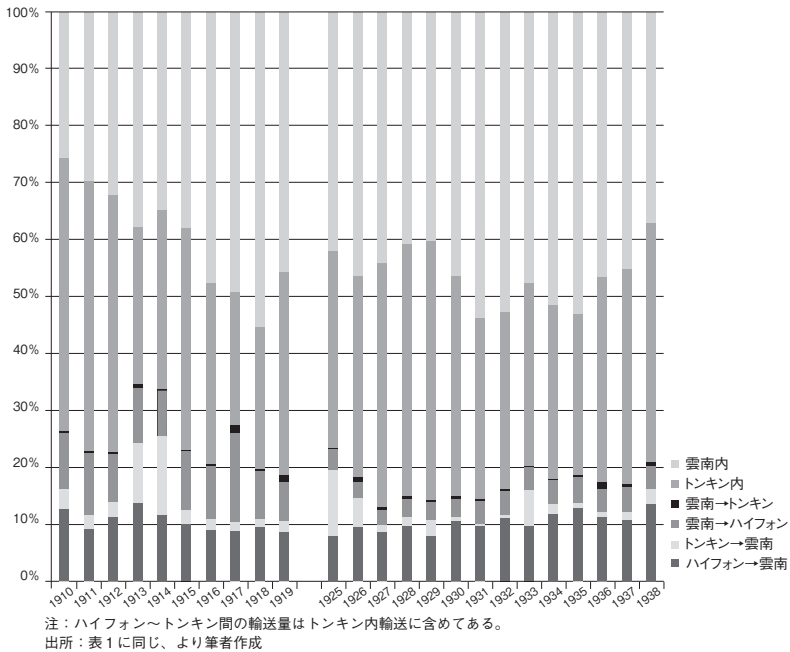
程度から8万トンへと急増しているのが分かる。トンキン内の輸送はやや変動が激しいが、それでも3万トンから6万トンの間でほぼ推移していたことが分かる。この局地的な輸送は1920年代後半にはそれぞれ10万トンを超えるレベルに達しており、雲南内については世界恐慌の影響もほとんど見られない。トンキン内については世界恐慌後に輸送量が大きく減ったかのように見えるが、上述したように1930年以降はハイフォン発着の輸送が別に計上されているためであり、これを含めば減少率は低下する。

一方、ハイフォン発着の輸送については、ハイフォンから雲南への輸送は1910年代の約1万トンから1920年代後半には2～3万トンに増加したものの、局地輸送ほどの大幅な増加は見られない。雲南からハイフォンへの輸送もこの間一貫して1万トン程度で推移しており、変化は極めて少ない。トンキン～ハイフォン間の輸送については、トンキンからハイフォンへの輸送が1930年代に増加しているものの、ハイフォン発の輸送はそれほど顕著な変化は見られない。

また、トンキン～雲南間の輸送がそれほど活発とは言えないことも分かる。トンキンから雲南へは3回ほど輸送量が急増している個所があるが、それ以外は1万トン以下の輸送量が続いている。雲南からトンキンへの輸送は1910年代には1,000トンにも満たない年が圧倒的に多く、1920年代後半以降も多くて3,000トンのレベルであった。すなわち、ベトナム～中国間の輸送はハイフォン発着の海外～中国間の輸送よりもはるかに少なかったのである。

滇越鉄道における局地輸送の比重の高さは、図3を見れば明らかである。これを見ると、局地輸送であるトンキン内、雲南内の輸送が占める割合が圧倒的に高く、両者合わせると1910年代には70～80%、1920年代後半以降で80～85%を維持していることが分かる。1910年代には雲南内の比率が徐々に拡大して40～50%に達するのに対し、トンキン内の比率が漸減して20～30%まで低下している。1920年代後半以降は双方の比率はほぼ安定し、雲南内が40～50%、トンキン内が30～40%で推移している。こ

図3 仏印鉄道と滇越鉄道の貨物輸送量の推移 (1907~1941年) (単位: %)



れに対して、ハイフォン／トンキン～雲南間の輸送が占める比率は20～30%で推移し、1910年代には30%を超える時期もあったものの、1925年以降はほとんどの年で20%以下となっている。

このように、滇越鉄道の貨物輸送は、ハイフォン～雲南／トンキン間といった外港～後背地間の輸送よりも、トンキン内、雲南内の局地的な輸送が主流であったことが分かる。

### (3) 品目別の輸送状況

最後に、滇越鉄道の品目別の輸送量の推移を考察してみる。表2は品目別の輸送量をまとめたものである。区分は1930年代後半の区分を基準としており、それ以前については該当する品目を筆者が分類し直している。それでも、品目の変更は何度も行われたようであり、これがその他の輸送量



表2 瀨越鉄道の輸送品目 (1910～1938年)

(単位：トン)

	家畜	農産物・食品	石炭・木炭	鉱産物	林産物	建築資材	石油・植物油	獣皮・肥料	繊維製品	工業製品	その他	出 所
1910	N.A.	41,847	2,184	5,829	1,514	603	1,353	418	1,032	9,631	9,631	RCLHY(1911):572-587
1911	N.A.	44,778	4,632	7,389	3,867	935	1,413	349	890	9,436	9,436	RCLHY(1912):592-607
1912	N.A.	60,517	6,423	8,749	8,499	449	2,569	899	9,409	19,572	19,572	RCLHY(1912):592-607
1913	N.A.	52,599	6,851	9,879	9,616	2,252	3,730	1,251	11,538	2,053	2,053	RCLHY(1914):386-395,719-720
1914	N.A.	64,238	7,865	8,529	9,273	2,238	4,067	1,405	12,679	1,345	1,345	RCLHY(1914):386-395,719-720
1915	N.A.	67,393	7,403	11,268	6,274	2,563	4,812	1,289	10,411	1,153	1,153	RCLHY(1916):334-350
1916	N.A.	66,977	9,438	9,189	8,369	6,814	3,014	2,044	11,457	2,779	2,779	RCLHY(1916):334-350
1917	N.A.	63,821	12,181	12,726	9,776	6,985	2,313	1,955	9,735	629	629	RCLHY(1919):70-87
1918	N.A.	80,989	19,997	8,411	14,450	4,433	3,085	1,994	11,184	3,459	3,459	RCLHY(1919):70-87
1919	N.A.	84,832	31,412	8,528	16,226	8,547	4,957	3,404	8,805	1,410	1,410	RCLHY(1919):70-87
1922	N.A.	65,400	59,300	10,200	8,200	8,500	6,600	2,410	14,200	35,000	35,000	ASI(1913-22):189
1929	14,381	97,812	82,912	12,153	9,635	12,781	15,817	3,445	3,202	68,725	68,725	ASI(1923-29):257
1930	32,836	56,456	81,261	7,301	4,752	12,386	15,003	2,561	4,509	57,309	57,309	ASI(1930-31):175
1931	6,179	60,790	79,235	7,586	9,887	9,863	12,349	2,522	3,125	46,926	46,926	ASI(1931-32):185
1932	4,745	59,055	72,126	8,422	6,122	7,191	13,085	1,604	2,379	45,347	45,347	ASI(1932-33):230
1933	4,280	92,219	78,631	9,259	6,643	6,912	12,649	2,302	14,537	25,133	25,133	ASI(1932-33):229
1934	N.A.	83,464	73,042	8,440	8,001	5,473	15,560	2,480	16,630	4,722	4,722	ASI(1934-36):192-193
1935	N.A.	74,267	79,548	9,337	7,901	5,129	19,196	2,760	16,981	6,946	6,946	ASI(1934-36):190-191
1936	4,654	104,593	84,326	10,992	10,061	4,086	22,396	3,388	17,597	8,219	8,219	ASI(1936-37):179-180
1937	8,190	104,144	83,985	11,578	10,888	6,998	27,420	4,189	18,727	8,029	8,029	ASI(1937-38):190-191
1938	12,601	119,979	76,002	13,312	14,739	20,497	40,801	5,045	20,953	14,050	14,050	ASI(1937-38):188-189

注：工業製品は、薬品・化学製品、金属製品、機械を含む。

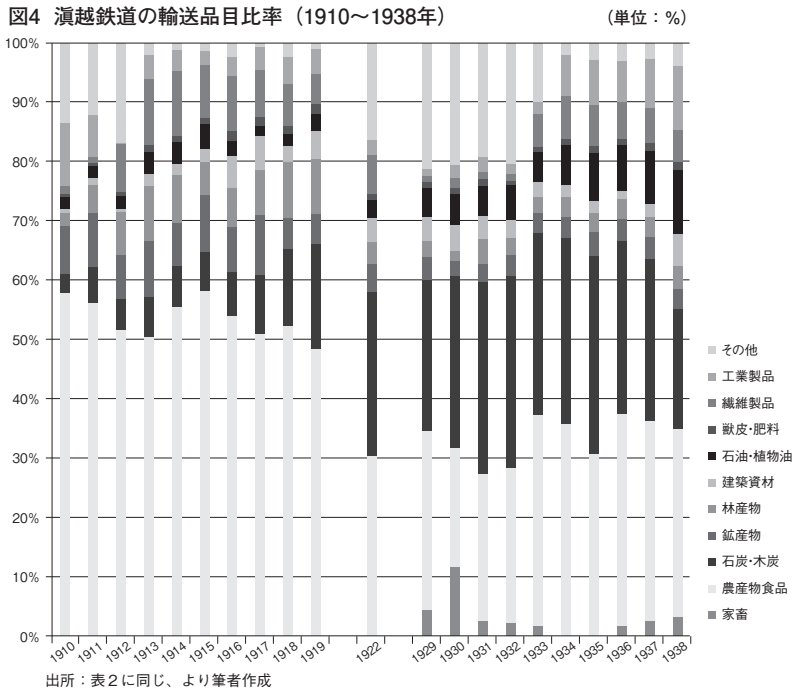
の増減に大きく影響している。例えば、1911年までは繊維製品の大半がその他に区分されていたため、繊維製品の輸送量が1912年に急増する結果となり、他方で1912年の工業製品の輸送は大半がその他に分類されたことから、同年のその他の輸送量が1万トンも増加している。同じように1932～1933年にも品目の変更が行われたようであり、ここを境にその他の輸送量が激減し、繊維製品と工業製品の輸送量が急増している。

この点をふまえて表2を見ると、輸送量の最も多いのは農産物・食品であり、次いで石炭・木炭となっていることが分かる。農産物・食品の輸送量は1912年以降常に5万トンを越えており、世界恐慌前にほぼ10万トンに達した後一時減少し、1930年代後半に10万トンを超えるレベルに達したことが分かる。一方、石炭・木炭は全通直後の輸送量はそれほど多くはなかったが、1910年代末から輸送量が増加し、1920年代末には8万トンに達していたことが分かる。世界恐慌の影響も少なく、1930年代前半には農産物・食品を上回る輸送量を維持していた。

1910年代の時点では鉱産物、林産物、繊維製品の輸送量もそれぞれ1万トン程度に達していたが、いずれも1930年代に入っても輸送量はそれほど

増加しておらず、繊維製品が最終的に2万トンに達した以外は大きな変化は見られない。一方、石油・植物油と工業製品については1910年代に比べて1930年代の輸送量が大きく増加しており、石油・植物油は1910年代には5,000トン以下であったのが、1930年代には世界恐慌の影響を受けた時期でも1万トン以上を維持し、1938年には4万トンに達している。上述のように品目の区分の変更の影響もあって、工業製品は1930年代前半までの輸送量は決して多いとは言えないが、1930年代後半にやはり輸送量が急増し、1938年には同じく4万トンを超えていた。

この間の品目別の比率の変化は、図4から理解されよう。大きな変化は農産物・食品の比率の低下と石炭・木炭の比率の上昇である。前者の比率は1910年代の50%以上から1930年代には30%程度に低下したのに対し、後者の比率は同じ時期に10%程度から30%程度へと増加した。そして、



1930年代末期には石油・植物油や工業製品の輸送量の増加が反映され、どちらも10%程度の比率に上昇したことが分かる。全体としては、いわゆる一次産品の輸送比率が高く、鉱産物や林産物を加えれば一次産品が全体の70～80%を占めていたことになる。

## 2. 区間別の主要輸送品目

### (1) ハイフォン発着

本節では、区間別の主要輸送品目の輸送状況を分析する。最初に、ハイフォン発着の輸送を取り上げてみる。表3はハイフォン発雲南着の主要輸送品目をまとめたものである。これを見ると、1910年代には繊維製品の輸送量が圧倒的に多くなっており、1930年代にも依然として繊維製品が最大の輸送品目であることが分かる。次いで石油・植物油の輸送量が多く、1910年代後半に一時2,000トンを

表3 ハイフォン発雲南着の主要輸送品目  
(1910～1938年)(単位:トン)

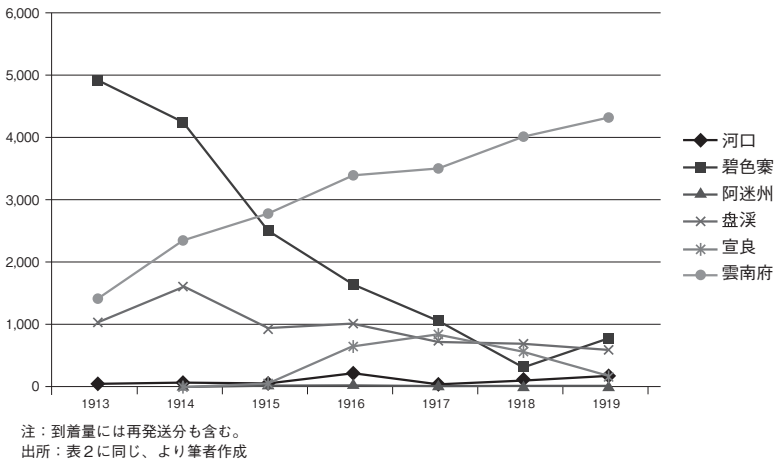
	農産物・ 食料	石油・ 植物油	繊維製品	工業製品	その他	計
1910		1,353		7,598		8,951
1911		1,413		5,832		7,245
1912	380	2,569	7,867	400	2,038	13,254
1913	1,097	3,521	6,977	2,382	78	14,055
1914	1,232	3,674	6,495	2,063		13,464
1915	1,006	4,084	5,145	1,565		11,800
1916	902	2,097	6,563	1,753		11,315
1917	927	1,638	6,171	2,213	47	10,996
1918	1,436	1,820	5,730	2,820	2,927	14,733
1919	1,765	3,863	6,049	2,970	550	15,197
1930	1,633	5,024	1,804	1,990	18,888	29,339
1931	1,400	4,523	1,162	1,748	14,562	23,395
1932	903	3,930	658	1,317	17,886	24,694
1933	1,498	4,306	11,725	2,725	4,449	24,703
1934	2,922	4,166	13,680	5,937	775	27,480
1935	2,842	6,283	13,342	6,606	1,255	30,328
1936	3,051	6,696	12,978	8,378	1,224	32,327
1937	2,718	7,960	13,248	8,763	713	33,402
1938	2,595	14,352	15,136	16,636	2,951	51,670

注：工業製品は、薬品・化学製品、金属製品、金属製品、機械を含む。  
出所：表2に同じ、より筆者作成

下回ったものの、1930年代には5,000トン前後で推移していた。工業製品は1930年代後半に輸送量が多くなっており、1938年には繊維製品を上回っていた。

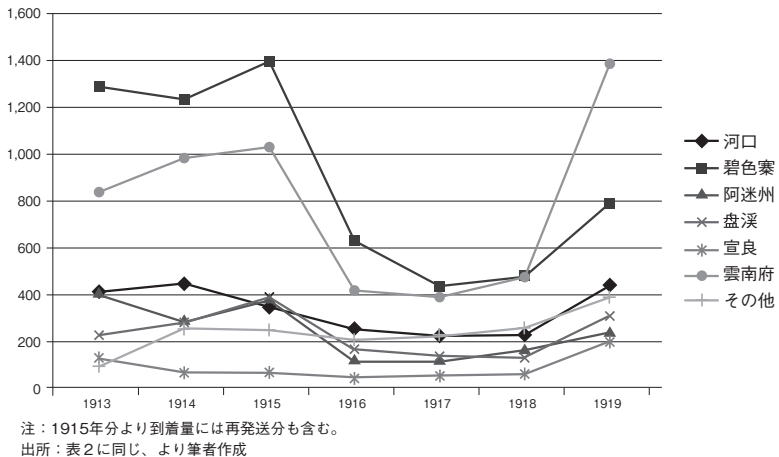
これらの品目の雲南での主要な到着駅は、碧色寨と雲南府であった。図5は1910年代のハイフォンとハノイから雲南に到着した綿糸の量を示したものであり、碧色寨と雲南府の到着量が最も多くなっていることが分かる<sup>6</sup>。後述するように碧色寨は雲南省内の沿線で最大の都市である蒙自と雲南最大の錫鉱山がある箇旧の最寄駅であった。それでも、この期間内に碧色寨

図5 ハイフォン・ハノイからの綿糸到着量の推移 (1913~1919年) (単位: トン)



の到着量が大きく減少し、反対に雲南府の到着量が大きく増加していることが分かる<sup>7</sup>。その後も同じ傾向が続いたようであり、1937年の繊維製品の到着量は碧色寨が2,400トンであったのに対し、雲南府は1万1,938トンに達していた〔鉄道省 1942〕。図6の石油到着量も同様の傾向を示してお

図6 ハイフォンからの石油到着量の推移 (1913~1919年) (単位: トン)



り、当初は碧色寨の到着量のほうが多かったが、一旦到着量が大きく減少した後、1919年には雲南府の到着量のほうが多くなっていた。石油・植物油についてはその後も碧色寨の到着量は多くなっており、1937年には碧色寨の到着量が4,990トンと雲南府の3,606トンを上回っていた [Ibid.]。

次に、ハイフォン発トンキン着の輸送については、石油・植物油が最も多くなっていた。表4のように、1930年代の輸送を見る限り石油・植物油の輸送量が最も多くなっており、1938年には2万トンに達していた。雲南とは異なり、繊維製品の輸送量は少なくなっている。農産物・食料の輸送量には目立った変化はないが、工業製品は着実に増加していた、ただし、その他の数値が1934年に大きく減少しているが、その内訳は判別しない。

一方、雲南発ハイフォン着の輸送については、輸送量の変化は少なかった。表5を見ると、この間の輸送は常に金属・鉱石が最も多くなっており、とくに1930年代には金属・鉱石の比率が圧倒的に高くなっていた。具体的な貨物は箇旧で産出された錫であり、そもそも滇越鉄道が想定した最も重要な輸送品目であった。その量はほぼ1万トン程度で推移しており、世界恐慌の影響で若干輸送量が減った時期があるものの、大きな変化は見ら

表4 ハイフォン発トンキン着の主要輸送品目 (1930～1938年)(単位：トン)

	農産物・食料	石油・植物油	繊維製品	工業製品	その他	計
1930	2,689	7,741	1,492	1,716	9,363	23,001
1931	2,284	5,988	897	1,736	8,645	19,550
1932	2,462	7,302	550	1,068	9,052	20,434
1933	2,784	6,799	473	1,030	8,175	19,261
1934	2,198	9,427	307	3,663	1,830	17,425
1935	2,346	10,725	253	3,961	2,179	19,464
1936	2,042	13,317	645	4,475	2,198	22,677
1937	2,348	15,914	887	4,698	922	24,769
1938	2,543	20,161	936	4,643	2,679	30,962

注：工業製品は、薬品・化学製品、金属製品、機械を含む。

出所：表2と同じ、より筆者作成

表5 雲南発ハイフォン着の主要輸送品目 (1910～1938年)(単位：トン)

	農産物・食料	金属・鉱石	獣皮・肥料	その他	計
1910	1,147	5,829	29	23	7,028
1911	1,128	7,389	19	25	8,561
1912	890	8,749	150	266	10,055
1913	1,157	8,384	292	122	9,955
1914	1,177	7,667	273	64	9,181
1915	1,317	10,411	301	52	12,081
1916	2,410	8,439	687	42	11,578
1917	6,593	12,332	679	115	19,719
1918	3,265	8,153	839	223	12,480
1919	1,192	8,425	1,549	362	11,528
1930	372	6,721	1,191	1,140	9,424
1931	406	6,858	1,022	1,435	9,721
1932	375	7,799	344	1,116	9,634
1933	307	8,610	737	990	10,644
1934	318	8,087	831	727	9,963
1935	304	8,875	630	731	10,540
1936	193	10,129	1,444	764	12,530
1937	304	10,251	1,969	832	13,356
1938	370	10,042	1,989	3,117	15,518

出所：表2と同じ、より筆者作成

表6 トンキン発ハイフォン着の  
主要輸送品目  
(1930～1938年) (単位：トン)

	農産物・ 食料	林産品	その他	計
1930	974	10	3,523	4,507
1931	1,529	13	3,185	4,727
1932	9,657	—	2,168	11,825
1933	29,179	—	1,944	31,123
1934	25,289	1,199	977	27,465
1935	11,566	1,325	715	13,606
1936	38,946	1,637	744	41,327
1937	29,657	1,520	1,808	32,985
1938	34,754	1,659	2,361	38,774

出所：表2に同じ、より筆者作成

れない。この錫が雲南からハイフォンへの輸送の大半を占めていることから、錫以外には雲南から海外へ輸出されるめばしい産物はほとんどなかったことになる。それでも、1910年代には農産物・食料の輸送も1,000トン程度存在し、とくに1917年には6,500トンもの輸送が見られるが、これはヨーロッパ向けのインゲン豆の輸出が急増したためであった<sup>8</sup>。

トンキン発ハイフォン着の輸送については、表6のように1930年代に大きな変化が見られた。それは農産物・食品の輸送量の急増である。表のように、1931年までは輸送量はすべて合わせても5,000トンにも満たなかったが、その後輸送量が急増して1936年には4万トンを超えるに至っており、その主因は農産物・食品の急増であった。この輸送は実際にはトウモロコシの輸送であり、フランス向けの輸出が急増したことに対応したものであった<sup>9</sup>。トウモロコシは1932年から1937年まで米に次ぐ輸出額を誇り、サイゴンからの輸出が大半を占めたものの、ハイフォンからの輸出も存在した [Robequain 1944: 311]。1938年のハイフォンからの輸出量は約10万トンであったことから、その3分の1が鉄道で運ばれてきたものであったことになる<sup>10</sup>。

## (2) トンキン～雲南間

トンキン～雲南間の輸送は滇越鉄道の貨物輸送の中でも最も少ないものであったが、トンキン発雲南着の輸送には特定の年に輸送量が急増するという大きな特徴が見られた。表7を見ると、1913～1914年と1933年に輸送量が急増し、それぞれ1万トンを超えていることが分かる。この要因は、農産物・食料輸送の急増にあった。この表から分かるように、トンキンから雲南へ運ばれる農産物・食料は通常500トンを上回ることはないが、こ

の2回の時期に輸送量が急増していることが分かる。この2回の輸送はいずれも米の輸送であり、おそらくは雲南での一時的な米不足の発生のために米輸送が発生したものである。後述する図8から明らかのように、雲南内の米輸送量は1914年に大きく落ち込んでおり、とくに碧色寨の米到着量の落ち込みが顕著であった。このため、トンキンからの米輸送が発生して、米不足の解消に貢献したと思われる。1933年にも米の輸送が急増していることから、やはり同様の不作が発生したと思われる<sup>11)</sup>。

米の輸送が存在しない時期にはトンキンから雲南への輸送量は少ないが、1910年代には繊維製品の輸送が若干存在した。これは前述した綿糸の輸送であり、ハイフォン発の綿糸とともにトンキン発の綿糸も雲南に供給されていた。ただし、この綿糸輸送は1930年代に入るとほぼ消滅したことから、トンキン産の綿糸が雲南へ供給されていた期間はそう長くなかったと思われる。なお、1930年代後半には建築資材の輸送量が急増し、1938年には6,000トン記録しているが、これはセメントの輸送であった。ハイフォン発雲南着の輸送も1938年に急増していたが、これらの輸送は援蒋物資であったものと推測される。

表7 トンキン発雲南着の主要輸送品目 (1910～1938年)(単位：トン)

	農産物・食料	建築資材	繊維製品	その他	計
1910	—	410	1,032	1,200	2,642
1911	—	598	890	525	2,013
1912	—	396	1,542	956	2,894
1913	8,836	203	1,478	687	11,204
1914	12,764	130	2,503	607	16,004
1915	289	172	1,747	437	2,645
1916	272	124	1,248	549	2,193
1917	327	251	794	441	1,813
1918	416	296	1,031	791	2,534
1919	1,586	491	761	625	3,463
1930	182	142	10	1,526	1,860
1931	53	61	13	1,166	1,293
1932	36	45	4	1,044	1,129
1933	14,778	596	134	1,030	16,538
1934	1,993	455	268	1,345	4,061
1935	307	1,065	180	832	2,384
1936	129	995	52	1,298	2,474
1937	127	1,702	197	1,600	3,626
1938	205	6,057	102	3,338	9,702

出所：表2に同じ、より筆者作成

表8 雲南発トンキン着の主要輸送品目 (1910～1938年)(単位：トン)

	農産物・食料	金属・鉱石	獣皮・肥料	その他	計
1910	—	—	214	165	379
1911	—	—	118	131	249
1912	—	—	205	198	403
1913	54	346	156	91	647
1914	141	18	127	116	402
1915	50	6	17	47	120
1916	183	178	12	95	468
1917	1,809	20	8	41	1,878
1918	549	48	20	106	723
1919	2,081	—	46	302	2,429
1930	31	—	6	916	953
1931	22	—	9	978	1,009
1932	19	—	2	758	779
1933	310	3	5	117	435
1934	347	16	2	187	552
1935	889	—	18	313	1,220
1936	1,894	12	1	793	2,700
1937	700	35	6	1,315	2,056
1938	512	340	20	1,664	2,536

出所：表2に同じ、より筆者作成

一方、雲南発トンキン着の輸送は、一貫して少ない状況が続いていた。表8のように、1910年代には末期に2回ほど増加している以外は1,000トンを下回っており、1930年代も後半に2,000トンを超えた以外は少ない状態が続いていた。品目別に見ると、1910年代には初期に獣皮・肥料が若干存在した以外は農産物・食品が中心であり、この時期にはインゲン豆、ジャガイモ、大豆が中心であった。1930年代には果物・野菜や干魚の輸送が増加した時期もあるが、全体的に見て輸送量は少なかった。なお、1930年代にはその他の輸送量が相対的に多くなっているが、その内容については判別しない。

### (3) トンキン内

トンキン内の輸送については、これまでの区間に比べて輸送される品目が多様であった。表9のようにトンキン内の輸送品目は多く、とくに1930年代には輸送品目の多様化が進み、それぞれの輸送量も増加していることが分かる。1910年代は米の輸送量が圧倒的に多く、米が最大の輸送品目であることが分かるが、1930年代には米以外の輸送量が増加し、米の輸送比

表9 トンキン内の主要輸送品目 (1910~1940年) (単位: トン)

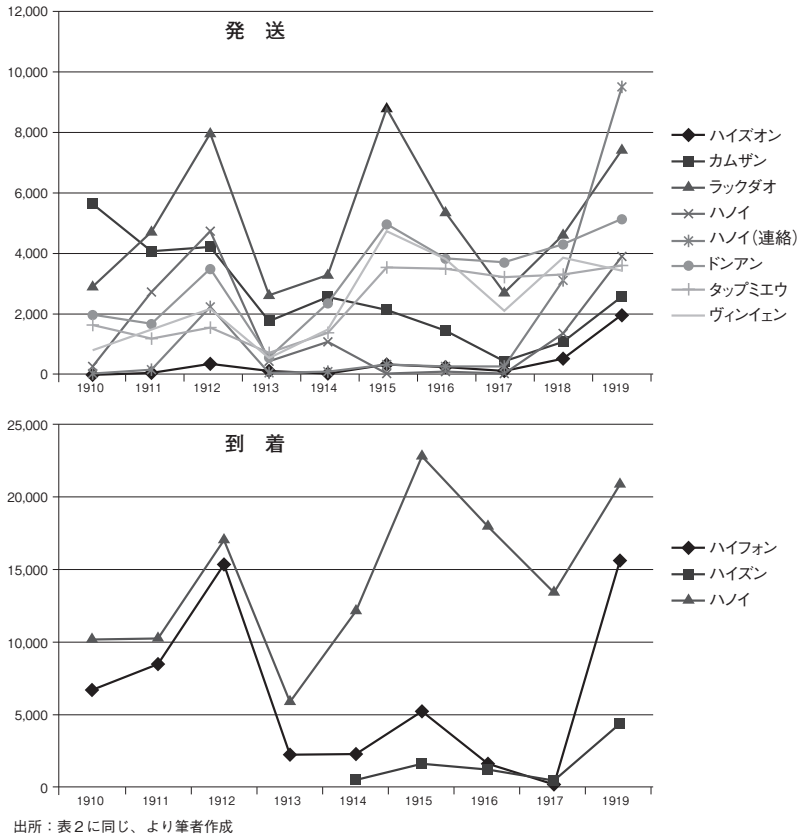
	家畜	米	トウモロコシ	その他農産物・食料	石炭・木炭	林産物	建築資材	石油・植物油	繊維製品	工業製品	その他	計
1910	N.A.	16,537	12,600	2,049	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	3,494	34,680
1911	N.A.	19,897	9,160	2,976	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	5,821	37,854
1912	N.A.	34,057	5,144	2,423	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	11,659	53,283
1913	N.A.	9,211	10,680	3,974	—	836	1,650	103	396	1,592	497	28,939
1914	N.A.	15,496	12,113	3,932	—	505	1,950	144	520	1,457	452	36,569
1915	N.A.	30,610	5,837	3,207	—	957	2,329	130	470	1,183	459	45,182
1916	N.A.	21,731	2,197	3,812	—	1,620	6,565	111	718	1,636	985	39,375
1917	N.A.	14,588	1,250	2,993	199	1,154	6,420	100	248	1,713	729	29,394
1918	N.A.	24,615	571	5,759	308	1,354	3,133	264	256	1,748	652	38,660
1919	N.A.	42,125	1,027	5,276	1,344	1,506	7,168	482	225	2,110	1,461	62,724
1930	31,258	16,719	1,325	7,468	1,549	577	7,120	945	339	2,062	11,963	81,325
1931	5,746	21,121	943	6,207	823	1,123	5,581	752	348	1,635	9,122	53,401
1932	4,665	10,644	162	6,588	449	1,080	3,853	570	568	983	8,290	37,852
1933	4,265	10,345	418	5,628	533	573	4,004	260	449	764	5,052	32,291
1934	N.A.	9,711	591	5,020	549	918	4,074	463	289	3,256	2,017	26,888
1935	N.A.	13,473	95	6,392	1,400	755	3,525	621	1,253	3,753	3,582	34,849
1936	2,748	12,227	1,182	8,119	1,801	857	2,644	592	2,145	4,510	4,870	41,695
1937	6,070	13,161	2,417	13,172	1,806	1,032	4,349	1,053	2,747	7,393	6,350	59,550
1938	10,537	14,348	2,464	16,296	1,914	2,709	12,534	1,784	3,479	13,775	9,741	89,581
1939	7,595	13,849	823	18,209	4,561	3,236	21,173	2,998	3,555	12,599	11,826	100,424
1940	7,767	25,246	1,576	13,240	9,832	3,388	19,030	5,591	3,203	50,420	13,683	152,976

注：工業製品は、薬品・化学製品、金属製品、機械を含む。

出所：表2に同じ、より筆者作成



図7 トンキン内の主要駅米発着量の推移 (1910～1919年) (単位：トン)



率は明らかに低下している。米の輸送量は1910年代には最大で4万トンに達しているが、1930年代には1万～2万トン程度で推移しており、1910年代のほうが輸送量は多くなっていた。

この米の輸送については、1910年代には外港であるハイフォン着の輸送よりもハノイ着の輸送のほうが中心であった。図7はトンキン内の米輸送の主要駅の発着状況を示したものである。これを見ると発駅はハノイ近郊の紅河デルタが中心になっていることが分かる。ハノイを中心に東はハイズオン、西はヴィンイエーンまでの範囲が含まれており、おおむねハノイか

ら50km圏内の駅が発駅となっていたことが分かる<sup>12</sup>。1913年から翌年にかけての発送量が大きく減少しているのは、上述した雲南への輸送が発生したためと思われる。とくに発送量が突出した駅はないが、1919年になるとそれまで発送が非常に少なかったハノイの発送量が大きく増加し、第1位になっている点が注目される。

一方、到着ではハノイの到着量が圧倒的に多くなっていたことが分かる。ハイフォンも1913年まではハノイとほぼ同じ軌跡を描くが、その後低迷したのちに、1919年に急増して1.5万トンに達していることが分かる。この年にはハノイ発の発送量が急増していたことから、ハノイからハイフォンへの米輸送が発生したことが想定される。仏印は米の主要な輸出国であったが、その輸出はメコンデルタを擁するサイゴンからが圧倒的に多くしており、ハイフォンは主要な米輸出港ではなかった。このため、滇越鉄道による米輸送も、輸出港ハイフォンへの輸送よりもむしろ沿線の最大消費地であるハノイへの輸送が中心であり、しかも輸送量自体も最大で4万トン程度と多くはなかったのである。

米以外の輸送品目については、1910年代前半にはトウモロコシの輸送量が1万トン程度と多くなっていた点が注目されるが、1915年以降は減少し、1930年代に入っても低迷が続いていた。その他の農産物・食品の輸送量は着実に増加しており、1930年代後半には1万トンを超えていた。内訳は1940年の時点ではアルコール飲料が5,422トンと最も多くなっており、次いでコーヒー・茶の2,436トン、塩の2,221トンなどとなっていた [ASI (1939-40) : 182]。建築資材や工業製品の輸送量も1930年代後半に急増しており、工業製品は1940年には5万トンを記録するまでに急増していた。これらの輸送が急増しているのも、やはり援蔣物資の増加によるものと思われる。

#### (4) 雲南内

最後に、雲南内の輸送について分析を進める。表10は雲南内の主要輸送

品目の輸送量を示したものである。これを見ると、雲南内では1910年代には当初米の輸送量が多くなっていたが、石炭と林産物の輸送量がその後増加しており、最後には木炭の輸送量も急増していることが分かる。その後、1930年代には石炭の輸送量が圧倒的

表10 雲南内の主要輸送品目(1910～1938年)(単位：トン)

	米	塩	その他農産物・食料	石炭	木炭	林産物	繊維製品	その他	計
1910	7,990	1,135	389	2,174	—	1,454	N.A.	5,207	18,349
1911	8,489	2,362	766	4,566	—	3,844	N.A.	3,587	23,614
1912	8,802	5,316	3,505	6,423	—	8,433	N.A.	5,133	37,612
1913	7,727	6,189	3,674	6,714	137	8,731	2,641	3,368	39,181
1914	4,404	7,978	5,001	7,655	210	8,768	3,060	2,963	40,039
1915	12,842	5,909	6,326	7,073	330	5,317	3,049	2,923	43,769
1916	17,153	8,004	10,313	8,835	603	6,749	2,928	4,691	59,276
1917	19,631	7,134	8,569	11,378	604	8,622	2,622	2,862	61,322
1918	20,981	10,477	12,920	10,118	9,503	13,096	4,167	4,555	85,817
1919	11,970	9,604	8,206	12,885	16,963	14,720	1,770	4,046	80,164
1930	15,517	4,775	4,771	53,972	25,464	3,817	858	21,350	130,524
1931	15,744	5,861	5,220	50,436	27,594	8,404	695	17,395	131,349
1932	16,102	6,108	5,999	49,928	21,288	4,955	597	12,708	117,685
1933	13,048	7,746	6,178	61,324	16,336	5,996	1,730	10,518	122,876
1934	13,429	7,020	14,620	28,828	43,272	5,207	2,041	5,628	120,045
1935	14,622	6,539	14,892	37,218	40,771	5,327	1,914	6,096	127,379
1936	11,286	6,211	19,313	70,863	10,978	7,371	1,752	7,413	135,187
1937	17,995	5,361	16,184	70,314	11,417	8,214	1,589	8,385	139,459
1938	24,413	6,314	15,165	64,159	9,077	9,420	1,272	10,063	139,883

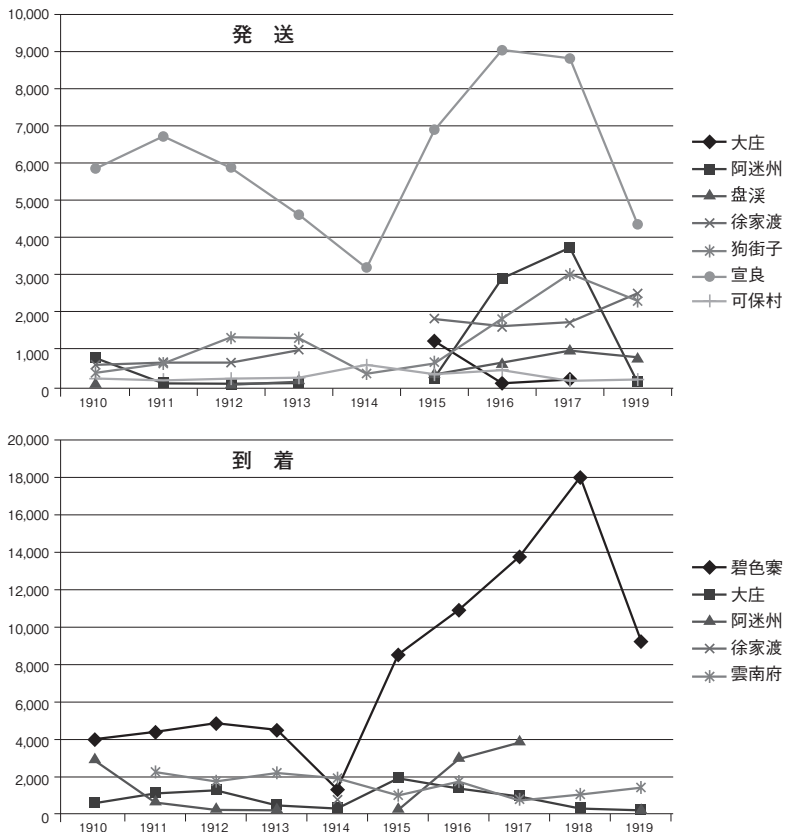
出所：表2に同じ、より筆者作成

に多くなり、木炭がそれに追従しており、米の輸送量は1万～2万トン程度と相対的にその比率が低下していることが分かる。先の図4で石炭・木炭の比率が1930年代に増加したことを確認したが、その主要な要因はこの雲南内での輸送量の増加にあったことになる。

雲南内の輸送については、1910年代の主要品目の主要駅別発着量が把握できるために、以下米、石炭、木材の3品目について輸送状況の詳細を確認してみよう。図8は米の発着量を表したものである。これを見ると、雲南における米の発送の中心地は宜良であることが分かる。宜良は南盤江流域に位置する町であり、南盤江沿いでは最大の盆地（壩子）が広がっていた<sup>13</sup>。このため、この駅からの発送が最も多くなっていた。なお、1914年には大庄、阿迷州、徐家渡からの発送が皆無となっており、やはりこの年に不作が発生したことが確認できる。一方、到着では碧色寨の到着量が最多となっており、1914年に急減したのちに1918年には1.8万トンと過去最高を記録している。その後の推移は分からないが、1937年の時点で農産物の到着量について碧色寨が2万1,985トン、雲南府が4,296トンという数値が得られることから〔鉄道省 1942〕、この後も碧色寨の米の到着量は最多であったものと推測できる。

次の図9は石炭の発着量を示したものである。石炭の発送地は碧色寨近郊の大庄と大塔、および宜良と雲南府の間に位置する可保村の3ヶ所が中心となっており、初期は大塔と可保村の発送量が同じ程度となっているが、1910年代後半には可保村の発送量が大幅に増加していることが分かる。一方、到着では同じく碧色寨が中心となっており、1919年には5,000トンを超えて雲南府との差は大きく拡大している。碧色寨に到着した石炭は箇旧の錫鉱の精錬用の燃料として利用されており、1910年代末から輸送が急増した木炭も同様であった。1937年の時点でも碧色寨の石炭・木炭の到着量

図8 雲南内の主要駅米発着量の推移 (1910~1919年) (単位:トン)

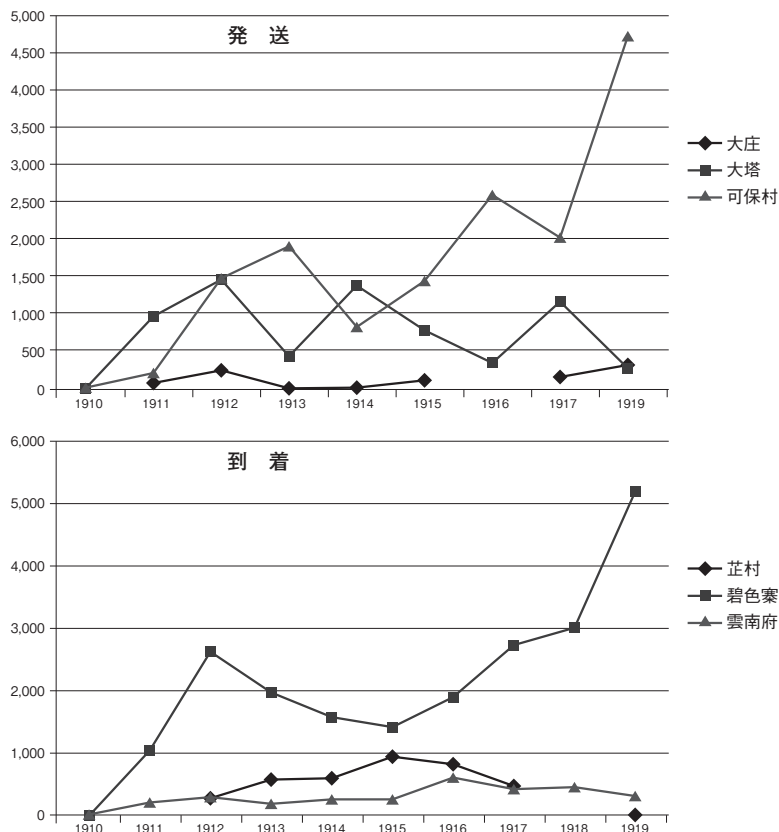


出所: 表2に同じ、より筆者作成

は5万8,320トンとなっており [Ibid.]、この年の滇越鉄道の石炭・木炭輸送量計8万3,985トンのうちの69%を占めていた。なお、この年の可保村の石炭・木炭発送量は2万1,497トンであったが、より碧色寨に近い小龍潭からの発送量のほうが3万2,580トンと多くなっていた [Ibid.]。

最後に、木材の発着量を図10から考察してみる。発送は巡検司が最も多くなっており、1916年以降に糯租からの発送も増加して1919年にはどちらも4,000トン程度で並んでいる。これらの発送駅は雲南省内での米どころであった宜良より南の南盤江沿いの区間に位置し、宜良とは異なり狭い

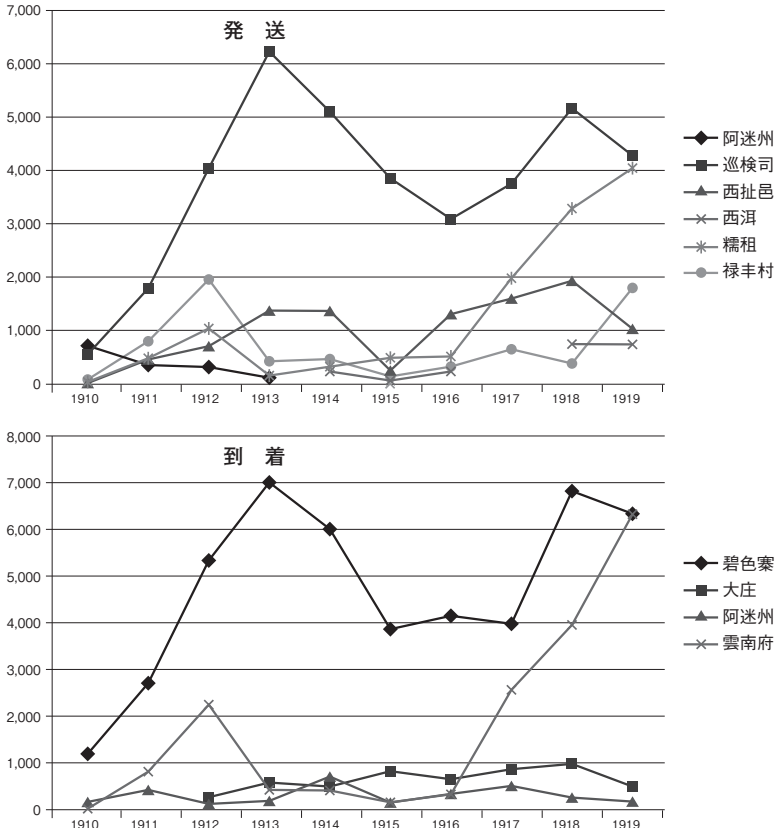
図9 雲南内の主要駅石炭発着量の推移 (1910～1919年) (単位：トン)



出所：表2に同じ、より筆者作成

谷間を川と鉄道が並行する区間であった。このため、兩岸の山から伐採されてきた丸太が鉄道で発送されていたものと思われる。一方、到着駅はやはり碧色寨が圧倒的に多くなっていたが、1916年以降は雲南府への輸送が急増し、1919年には双方の到着量がほぼ同じレベルに達していたことが分かる。この雲南府への木材輸送の増加は、雲南府での建築ラッシュによるものと説明されていた [RCLHY (1919) : 94]。雲南府への木材は距離的に近い糯租と禄丰村からの発送が中心となっており、糯租からの発送の増加は雲南府での需要の増加によるものであった<sup>14</sup>。なお、林産品の輸送量は

図10 雲南内の主要駅木材発着量の推移 (1910~1919年) (単位: トン)



出所: 表2に同じ、より筆者作成

1930年代には1910年代よりも若干少ないレベルで推移しており、1937年には雲南内の総輸送量8,214トンのうち、阿迷州（開遠）発が5,393トンと最多となっており、到着は碧色寨が5,902トン、雲南府が1,601トンとなっていた〔鉄道省 1942〕。このため、1910年代に木材の発送で活況を呈した各駅は、資源の枯渇で木材の発送を減少させたものと思われ、雲南府での需要の急増も一時的なものであったことが推測される。

このように、雲南内の輸送は碧色寨着の輸送が中心であったことが分かり、省都の昆明向けの輸送よりも蒙自、箇旧向けの輸送が中心であったことが特筆される。

### 3. 滇越鉄道の経済的役割

#### (1) 輸送ルートの変化

これまで滇越鉄道における貨物輸送の詳細を分析してきたが、これをふまえて滇越鉄道の経済的役割を考察すると、輸送ルートの変化、限定的な外港～後背地間輸送、緊急時の物資輸送、そして箇旧の錫産業の育成という4つの点が浮かび上がってくる。

最初の輸送ルートの変化であるが、これは鉄道の開通による輸送条件の改善、すなわち輸送時間や輸送費用の短縮によるものである。山地に位置する雲南省は、河川の上流部に位置して水運の便が極めて悪かったことから、省内や他地域との往来は陸路に依存しなければならなかった。伝統的な輸送手段は、馬を利用した隊商である「馬幫」と人が荷物を担ぐ「背夫」であり、陸上輸送が輸送の中心を占めていた〔石島 2004: 21〕。外界との連絡も、河川航行が可能な地点までは陸路で行う必要があり、沿岸部への主要なルートは、陸路で北上して四川省の宜賓から長江経由で上海に至るルート、東進して広西省の百色から西河経由で広東や香港に至るルート、そして南下して紅河経由でハイフォンを目指す3つのルートが存在した〔Ibid.: 23-22〕<sup>15</sup>。

箇旧の錫についても、主にこれらの3つのルートを用いて外界に運ばれていた。当初は四川経由の長江ルートが主要な輸送ルートであったが、19世紀後半になると広西経由の西河ルートが用いられるようになったという [武内 2003 : 6]。ところが、太平天国の乱やその後の天地会系諸反乱によって広西ルートの治安が悪化し、1870年代以降は代替ルートとして紅河経由のルートが用いられるようになった [Ibid.]。治安面の問題以外にも、紅河経由のルートは陸路に依存する区間が短いという利点もあり、輸送費用の低減にもつながった。図1のように、箇旧から東に向かって百色まで陸路に依存するよりも、南下して蛮耗で紅河に到達したほうが陸上輸送の距離ははるかに短かった。このため、錫2,500斤を箇旧から上海まで輸送する際に、西河経由の場合は270両5銭の費用がかかるのに対し、紅河経由の場合は155両3銭余であったという [Ibid.]。

この紅河ルートに関心を持ったのが、インドシナ半島で植民地の拡大を模索していたフランスであった。フランスは1884年にトンキンを併合してベトナム全土を植民地化すると、清朝との戦争に勝利した上で清朝の主張するベトナムの宗主権を放棄させた。その上で、雲南との間の貿易を拡大するために、清朝に対して海関（税関）の設置を要求し、その結果1887年に蒙自に、1895年に思茅への海関の設置を実現させた [石島 2004: 19]<sup>16</sup>。さらに、フランスは清朝に関税の引き下げを承諾させ、1889年には蒙自が貿易都市として開放された [Ibid.]。これによって蒙自経由の貿易は大きく拡大し、雲南省の対外連絡ルートとしての紅河ルートの重要性をさらに高めることになった。そして、最終的にフランスはこの紅河ルートにそって鉄道を敷設する権利を獲得し、1910年に滇越鉄道のハイフォン～雲南府間の全線を開通させたのであった。

鉄道の開通による輸送条件の改善は、非常に大きかった。従来の陸路では、昆明から宜賓まで出るのにも20日以上かかっていたが、滇越鉄道経由でハイフォンから汽船に乗り換えれば、香港まで6～7日、上海でも9日で到達することができた [Ibid.: 57]。滇越鉄道は雲南省に初めて到達した



鉄道であり、事実上この地に初めて到達した近代的交通手段であった。このため、雲南の海の玄関口はハイフォンに一本化され、中国国内の各地へ向かう際も一旦滇越鉄道で仏印に入り、海路で再び中国に戻るルートが一般的となったのである。この点で、滇越鉄道は典型的な外港～後背地間鉄道としての機能を担うことになった。

## (2) 限定的な外港～後背地間輸送

しかしながら、実際に開通した滇越鉄道の輸送状況を見ると、外港～後背地間輸送がそれほど活発ではなかったことが明らかとなった。先の図3で確認したように、ハイフォン～雲南間の輸送量は滇越鉄道全体の貨物輸送量の中でも1～2割程度を占めるに過ぎず、滇越鉄道の輸送の中心はトンキン内、雲南内といった局地的な輸送であった。フランスが滇越鉄道を建設した背景には、雲南省への政治的影響力を高めるとともに、沿線の豊富な鉱物資源を開発し、経済的にも利益を得ようとの思惑が存在していた〔篠永 1992: 38-43〕。にもかかわらず、滇越鉄道の外港～後背地間輸送の拡大への役割は、それほど大きいものではなかった。

確かに、滇越鉄道の開通は雲南省の住民の経済生活に大きな変化をもたらした。例えば、鉄道の開通で外国製の綿糸（洋糸）が大量に輸入されるようになると、土着の手で紡いだ土糸は用いられなくなった〔石島 2004: 21〕。上述のようにハイフォンから雲南に入った貨物の中で、綿糸は最も重要な品目であった。ただし、雲南の場合は輸入した洋糸を紡いで綿布を生産する作業は相変わらず現地で行われており、綿布や既製服の輸入は限定されていた<sup>17</sup>。また、ハイフォンから雲南への主要な輸送品目には石油・植物油も存在したが、ここに含まれていた灯油がランプ用の油として雲南各地に広まることで、雲南の搾油用作物の栽培と搾油業が衰退していった〔Ibid.〕。外国からの安価な商品が流入することで、従来雲南市場で用いられてきた伝統工業製品が代替され、衰退していったのである。

それにしても、滇越鉄道の外港～後背地間輸送量は、他の外港～後背地

間の鉄道と比較しても少ないと言わざるを得ない。例えば、タイの首都バンコクと周縁部にあたる北部と東北部を結ぶ北線と東北線と比較してみよう。1935年の北線でのバンコク～北部間の輸送量は下り（バンコク発）が3.5万トン、上り（北部発）が11万トンと豚7.5万であり、東北線でのバンコク～東北部間の輸送量は下りが5万トン、上りが37万トンと豚9万頭であった〔柿崎 2000: 289, 300〕。これに対し、1935年の滇越鉄道の外港～後背地間の輸送量は、ハイフォン～雲南間に限定すると下り（ハイフォン発）3万トン、上り（雲南発）1万トンとなり、ハイフォン～トンキン間を含めても下り5万トン、上り4万トンでしかなかった。もちろん、山がちな雲南と、山に囲まれながらもより広い盆地を有するタイ北部、あるいは平原が広がる東北部では地理的条件も異なり、産出される産物も異なることから、この差をもって滇越鉄道の外港～後背地間輸送を促進する役割が低かったと単純に結論付けることはできない。それでも、同じ外港～後背地間を結ぶ鉄道でありながらも、滇越鉄道のほうが外港～後背地間輸送に貢献していないのは紛れもない事実である。

このような滇越鉄道による外港～後背地間輸送の少なさは、滇越鉄道の主要な外港～後背地間輸送である錫輸送量を見ても明らかである。雲南からの錫輸出量は、鉄道開通前の1904～1909年には年平均で4,008トンであったが、鉄道開通後の1910～1915年の平均は7,066トンであった〔武内 2003: 17〕。これは76%の増加ではあるが、タイの東北線の場合、鉄道開通前のバンコク～東北部間の貨物の往来は年間に片道240トン程度でしかなかった〔柿崎 2000: 72〕。錫の場合は付加価値が高いため、輸送費が高くても鉄道開通前から相当量の輸送がなされていたことから、鉄道による輸送条件の改善効果が限定されていたのである。さらに、箇旧での錫生産も伝統的な鉱山業者（爐主）による独占状態が続き、フランス資本の参入を妨げていた<sup>18</sup>。これによって近代的な精錬技術の導入も遅れ、鉄道開通後の錫生産の拡大もそれほど大きなものとはならなかったのである<sup>19</sup>。

### (3) 緊急時の物資輸送

外港～後背地間輸送がそれほど活発ではなかった滇越鉄道ではあるが、緊急時の物資輸送という面では非常に重要な役割を果たしていた。それは雲南での不作時におけるトンキンからの米輸送と、援蔣物資輸送が典型例であった。

雲南での米不足の際にトンキンの米が滇越鉄道で輸送されていたのは、トンキン～雲南間の輸送統計から判明したことであった。平時においてトンキンから雲南への貨物輸送はほとんど存在しなかったが、1914年と1933年に1万トンを超える輸送が突発的に発生していたことが確認された。これが米輸送の発生によるものであったことは上述した通りであり、雲南での米不足がその主要な要因であった。実際に、1914年の雲南での米輸送量は少なく、最大の米の到着地であった碧色寨の米到着量も大幅に減少していた。このような緊急時の米の輸送は鉄道の開通によって初めて可能となったものであり、1914年の不作が滇越鉄道による緊急時の輸送の最初の事例であったものと思われる。同様の事例はタイでも確認されており、1920年の不作時にはバンコクから東北部と北部へ向けて大量の精米が発送されていた [柿崎 2000: 228-232]<sup>20</sup>。

また、1937年に日中戦争が始まると、中国への支援物資が滇越鉄道経由でも輸送されるようになり、滇越鉄道の輸送量の拡大に大きく貢献した。表1のように1938年にはハイフォン発雲南着の輸送量が前年より2万トン弱増加して5万トンに達しており、トンキン発雲南着の輸送量も同年に1万トン近くまで急増していた。1939年以降の雲南発着の輸送量は得られないが、この表のトンキン内の輸送量を見ても、1937年の約6万トンから1940年には15万トンと大幅な増加を見せていた<sup>21</sup>。これらの輸送が援蔣物資輸送の輸送であったことは疑いないものであり、日中戦争という緊急事態によって滇越鉄道の外港～後背地間鉄道としての機能が大幅に高められたのである。

しかしながら、ようやく活発になった滇越鉄道による外港～後背地間輸

送も、日本軍による援蒋ルート遮断の圧力によってすぐに途絶えてしまった。日本側は1937年からフランスに対して援蒋ルートの遮断を要請し始めていたが、フランスは雲南と広西への援蒋物資の輸送を容認していた [立川 2000: 29-38]。ところが、1939年に第2次世界大戦が始まると日本軍は広西経由の援蒋物資輸送を遮断するために11月に広西に進軍し、12月には雲南省内の滇越鉄道の爆撃も行った [Ibid.: 39-41]。滇越鉄道は一旦復旧したものの、フランス本国がドイツに対して休戦したのちに、日本側は仏印政庁に更なる圧力をかけ、翌年7月に滇越鉄道の国際輸送を中止し、国境付近の線路も撤去されてしまった [Ibid.: 47-66]。これによって、日本軍の仏印経由の援蒋ルートの遮断はその目的を達成し、滇越鉄道はトンキンと雲南の2つの路線に分断され、国際鉄道としての機能を失ったのである。

#### (4) 箇旧の錫産業の育成

上述したように本来外港～後背地間鉄道として機能するはずであった滇越鉄道ではあるが、実際には外港～後背地間輸送の機能よりも、トンキン内、雲南内といった局地的な輸送の機能のほうが高かった。そして、図3で見たように雲南内の輸送が占める比率が最も高くなっており、実際に主要な輸送品目の輸送状況を見ると、碧色寨着の輸送が最も多くなっていたことが確認された。碧色寨は蒙自や箇旧の玄関口であることから、この碧色寨着の輸送は、実質的には蒙自と箇旧向けの輸送であった。

開業当初から碧色寨は蒙自や箇旧の玄関口として機能していたが、蒙自の町までは10km以上も離れており、箇旧の錫は馬で運んでこなければならなかった。このため、箇旧や蒙自の商人らは碧色寨と箇旧を結ぶ鉄道建設を計画し、箇碧鐵路公司を設立して鉄道建設を推進した。山間部に位置する箇旧まで登っていく鉄道の建設は難航したが、1921年に全通した [武内 2003: 21]<sup>22</sup>。これによって、箇旧の錫も鉄道でハイフォンまで輸送できるようになり、滇越鉄道で到着した箇旧向けの貨物も鉄道で箇旧まで運び上げられるようになった。しかし、この鉄道は軌間600mmの特殊狭軌を用

いたことから、軌間1,000mmの滇越鉄道との車両の直通はできず、碧色寨での積み替えが必要であった。

箇旧の錫業の発展が、碧色寨を発着する貨物輸送の拡大を促進し、碧色寨発着の貨物が実質的に滇越鉄道の主要な顧客となっていた。碧色寨から発送される貨物は錫以外にめぼしいものはなかったが、碧色寨には箇旧で消費される様々な物資が到着していた。箇旧の採掘・精錬労働者の数は1918年の時点で約15万人と見積もられており [武内 2003: 18]、彼らが消費するための食料が必要であった。図8で見たように、雲南内の米輸送はほとんどが碧色寨着の輸送となっており、雲南の米が不足する際にはトンキンからの米も到着していた。また、数多くの労働者の存在は食のみならず衣や住の需要も生み出し、衣服の原料となる綿糸や住居の材料となる木材も碧色寨に多数到着していた。彼らが家で使用するランプの灯油も、ハイフォンから鉄道で運ばれてきたものである。このような箇旧の錫鉱山で働く労働者の存在が、碧色寨着の輸送需要を創出した要因の1つであった。

そして、錫の精錬時に必要な燃料も、やはり滇越鉄道が運んできたものであった。伝統的な土法精錬においては木炭が燃料として用いられており、1870年代には箇旧周辺では既に大量の木炭が生産されたために禿山化していたという [Ibid.: 22]。このため、箇旧で消費される木炭は徐々に遠方から確保せざるを得なくなり、滇越鉄道沿線も箇旧向けの木炭生産に参入するようになったものと思われる。また、銀務会社のヨーロッパ式精錬所では石炭を燃料にしていたことから、滇越鉄道は石炭の供給にも重要な役割を果たすことになった。石炭の輸送量は1910年代には1万トン程度であったが、近代的な精錬所の増加に伴って1930年代には最大で7万トンほどに達し、その大半が碧色寨に到着していた<sup>23</sup>。この錫精錬のための燃料輸送も、滇越鉄道の輸送需要を生み出したもう1つの要因であった。

このように、滇越鉄道の貨物輸送需要は主に箇旧の錫鉱山が生み出したものであり、この鉄道の最も重要な役割は箇旧の錫産業の育成にあったと言える。この役割は滇越鉄道の全通直後の1910年代にとくに顕著であ

り、それは第1次世界大戦後に錫価格が暴落することで終焉した箇旧の錫産業の黄金時代と一致していた<sup>24</sup>。そして、世界恐慌による停滞を経て、今度は日中戦争の発生によって外港～後背地間輸送の重要性が1930年代後半に急激に高まったが、すぐに日本による援蔣ルート遮断の圧力によって、ようやく活発化した外港～後背地間輸送も頓挫してしまっただのである。

## おわりに

本論は滇越鉄道の貨物輸送状況を分析し、その経済的役割を検討することを目的とした。この鉄道はベトナムの外港ハイフォンと中国・雲南省の省都である昆明を結ぶ国際鉄道であり、外港～後背地間輸送を担う鉄道であった。1910年に全線が開通してからは輸送量が順調に増加し、世界恐慌による影響もそれほど大きくは受けず、1930年代後半に輸送量が急増し、最終的には全通直後の年10万トンから50万トンへと増加した。しかし、区間別の貨物輸送量を比較すると、外港～後背地間の輸送となるハイフォン～雲南間の輸送が全体に占める割合は高くはなく、トンキン内、雲南内といった局地輸送が中心であった。輸送品目は当初は農産物・食品が最も多かったが、1930年代には石炭・木炭の比率が増加していった。

区間別の輸送を見ると、ハイフォン発着の輸送ではハイフォンから雲南へは綿糸や石油が、雲南からハイフォンへは錫が輸送の中心であり、1930年代にはトンキンからハイフォンへのトウモロコシ輸送が増加した。トンキン～雲南間では、トンキンから雲南へ時折米が大量に運ばれる以外は輸送が少なかった。一方、トンキン内では米を中心とする農産物の輸送が多く、雲南内では米、石炭、木材などの輸送が見られ、その多くが箇旧や蒙自の玄関口となる碧色寨向けの輸送であった。

このような滇越鉄道による貨物輸送を分析した結果、この鉄道の経済的役割として、輸送ルートの変化、限定的な外港～後背地間輸送、緊急時の物資輸送、そして箇旧の錫産業の育成の4つの点が確認された。滇越鉄道

の開通までは雲南と外界を結ぶルートには長江、西江経由のルートも存在したが、鉄道開通後は紅河ルートが輸送条件の点で圧倒的に有利となった。外港～後背地間の輸送については、鉄道開通による大幅な輸送量の増加は見られなかったが、雲南の米不足の際のトンキンからの米輸送や、日中戦争時の援蒋物資の輸送といった緊急時の物資輸送という機能は確認された。そして、最大の役割は雲南最大の錫の産地であった箇旧の錫産業の育成という点に見出すことができ、箇旧の錫産業が滇越鉄道の主要な輸送需要の源となっていたことが理解された。

今後の課題としては、滇越鉄道の開通による外港～後背地間輸送の変化を貿易統計を使って把握することが挙げられる。既に石島も中国側の統計を用いて蒙自海関の貿易額の変化を明らかにしているが〔石島 2004: 59〕、フランス側の統計を使ってもより詳細に品目別の変化を探ることが可能である。これによって、滇越鉄道の経済的役割をさらに詳細に証明することができるものと思われる。

註

- 1 篠永は、滇越鉄道の開通以前から雲南の貿易はアヘンと錫を輸出し綿糸を輸入する状況であり、アヘン以外は香港で取引されることから主にイギリス製の綿糸が雲南に流入していたとし、鉄道開通後もその傾向は変わらず、フランス製品の雲南市場の獲得は困難であったと述べている[篠永 1992: 48-49]。
- 2 滇越鉄道営業報告は『仏印経済論集 (Bulletin Economique de l' Indochine: BEI)』に掲載されていたもので、1910年版から1919年版までが利用可能であり、滇越鉄道内の区間別の品目別輸送量や、主要品目の主要駅別発着量の統計が得られる。また仏印統計年鑑は1913-1922年版から1939-1940年版までが利用可能であり、前者ほど詳細な統計は得られないものの、区間別の品目別輸送量は把握可能である。
- 3 仏印鉄道全体の輸送量の減少率が高かった主要な要因は、ハノイとサイゴンを結ぶ縦貫線の輸送量が世界恐慌前の約60万トンから恐慌後の30万トン弱へと大幅に減少したためであった。
- 4 この1930年代後半の急増の主要な要因も、縦貫線の輸送量の増加であり、この間に30万トン弱から60万トンへと倍増し、世界恐慌前のレベルに回復した。なお、この急増の背景には、1936年に縦貫線がようやく全通したことが挙げられよう。また、この時期にはハノイと広西側の中越国境を結ぶナチャム線の輸送量も約10万トンから30万トンを超えるまでに増加しており、仏印全体の輸送量急増の要因の1つであった。
- 5 この間の仏印の鉄道網の拡大については、Lien Hiep Duong Sat Viet Nam [1994] pp. 28-39、Doling [2012] pp. 49-69を参照。
- 6 滇越鉄道の開通後にハイフォン発のみならずトンキン発の綿糸の輸送も発生したようであり、RCLHYでは駅別の綿糸到着量の統計にハイフォン発とトンキン発の綿糸を合わせた数値を記載していた。表7からも分かるように、トンキン発雲南着の繊維製品の量は1910年代には1,000～2,500トンであった。
- 7 実際には碧色寨の到着量は図5よりも多くなるが、一旦碧色寨に到着した綿糸が再び鉄道で碧色寨より先の小駅に輸送される事例が少なからずあったと思われ、このような再発送分を加味した到着量もRCLHYに記載されていた。すなわち、再発送分を含むと、碧色寨の到着量は減少し、それ以外の駅に到着量が増加することになる。
- 8 ヨーロッパ向け輸出需要の拡大によって、インゲン豆の輸送量は1915年の537トンから1917年には4,892トンに増加し、これが農産物・食料の輸送量を急増させた最大の要因であった[RCLHY (1917): 664, 669]。
- 9 仏印でのトウモロコシ栽培は主に自給用に細々と行われてきたが、1910年代からフランス向けの輸出が増加してきた。フランス向けのトウモロコシはアルゼンチンやアメリカからの輸入が主流であったが、世界恐慌後の1932年にブロック経済圏を設けたことで仏印産のトウモロコシの需要が高まり、輸出が増加した[Robequain 1944: 311]。
- 10 1938年の仏印からのトウモロコシ輸出力は計55.6万トンであり、うち40万



- トン以上がサイゴンから輸出され、ハイフォンからの輸出分が約10万トンであった[Robequain 1944: 311]。
- 11 ただし、この年には雲南内の米輸送量に顕著な現象は見られない。
  - 12 ハイズオンはハノイから57km、ヴィンイェンはハノイから54kmの地点に位置する。
  - 13 雲南省には山に囲まれたが多数存在し、壩子とそれを取り囲む産地単位に自給自足の小型地域社会を構成していた[石島 2004: 7-8]。
  - 14 1919年の糯租からの木材発送量は計4,066トンであり、うち3,856トンが雲南府向けであった。一方、巡検司からの発送は計4,282トンであり、うち3,707トンが碧色寨着となっていた[RCLHY (1919): 94]。
  - 15 百色から陸路で広西省の海の玄関口である北海に至るルートも存在した。
  - 16 思茅は雲南省南部の都市であり、ラオス国境へのルート上に位置した。
  - 17 例えば、1919年のハイフォン発雲南着の繊維製品の輸送量は計6,049トンであったが、このうち綿糸が5,577トンと全体の92%を占め、綿布は340トンしか存在しなかった[RCLHY (1919): 70]。
  - 18 フランスは雲南の鉱業開発を目論み、最終的にイギリスと手を組んで清朝との合弁で雲南隆興公司を1902年に設立し、箇旧での新鉱山の開発を進めようとした。しかし、箇旧の鉱山労働者や雲南府の紳士や商人の反発によって頓挫してしまった。詳しくは、武内[2003] pp. 7-15を参照。
  - 19 雲南側でも箇旧錫務公司を1909年に設立してヨーロッパ式の錫精錬所の建設を目指したが、錫鉱の入手が容易ではなく、生産が軌道に乗るようになったのは1920年代に入ってからのものであった[武内 2003: 16-17]。
  - 20 タイにおける米輸送は基本的に内陸部からバンコクに向けて行われていたが、精米所の立地の都合からか1910年代には年平均で1,000～2,000トンの精米がバンコクから発送されていた。しかし、1920/21年には過去最大の2万トンもの精米が発送されており、うち1万トンが東北線に、残りが北線沿線に輸送されていた[柿崎 2000: 230-231]。
  - 21 次に述べるように滇越鉄道は1939年末に日本軍の爆撃を受け、1940年7月をもってトンキン～雲南間の輸送を中止することから、トンキン内の輸送の中にも実際には援蔣物資が少なからず存在していたはずである。また、ハノイから広西国境のドンダン、ナチャムに至るナチャム線でも援蔣物資輸送が行われており、この線の輸送量は1937年の16万トンから1939年には36.5万トンと2倍以上も増加していた[ASI(1939-40): 110]。ナチャム線に輸送する際もハイフォン～ハノイ間は滇越鉄道を通することになり、滇越鉄道の輸送統計にその輸送量は含まれていたはずである。
  - 22 なお、この鉄道の鶏街から石屏に至る路線も1936年までに開通し、箇碧石鉄道と呼ばれるようになった。なお、王[2010]では箇碧鐵路公司は当初から箇碧石鐵路公司であり、石屏方面へのルート上に位置する建水や石屏の商人らも設立発起人に加わっていたとしている[王 2010: 56-59]。
  - 23 箇旧の精錬技術は低く、外国へ輸出する際には香港で再製錬を行う必要があった。このため、新たに半官半民の煉錫公司が設立され、新たな工場を建

- 設して1931年から直接外国に輸出できる水準の錫を生産できるようになった [武内 2003: 22-23]。
- 24 1919年から香港の錫相場が3分の2に落ち込み、箇旧の爐主は大きな打撃を受けた [武内 2003: 22]。その後、精錬の純度を上げるために土法精錬からの脱却が図られ、1930年代に再び錫産業は復活することになった。

### 参考資料

- Annuaire Statistique de l'Indochine.* (ASI)  
*Bulletin Economique de l'Indochine.* (BEI)  
*Bulletin Economique de l'Indochine, Renseignements.* (BEIR)  
*Rapport Commercial de la Ligne Haiphong-Yunnan-Fou.* (RCLHY)

### 参考文献

- Doling, Tim [2012] *The Railways and Tramways of Viet Nam.* Bangkok, White Lotus.
- 石島紀之 [2004] 『雲南と近代中国 “周辺” の視点から』 青木書店
- 柿崎一郎 [2000] 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』 日本経済評論社
- 柿崎一郎 [2010] 『王国の鉄路 タイ鉄道の歴史』 京都大学学術出版会
- Kakizaki, Ichiro [2012] *Rails of the Kingdom: the History of Thai Railways.* Bangkok, White Lotus.
- Lien Hiep Duong Sat Viet Nam [1994] *Lich Su Duong Sat Viet Nam.* Hanoi: Nha Xuat Ban Lao Dong. [The History of Vietnamese Railways.]
- Robequain, Charles [1944] *The Economic Development of French Indo-China.* London: Oxford University Press.
- 篠永宣孝 [1992] 「雲南鉄道とフランス帝国主義 —フランス外交文書に依拠して—」 『土地制度史学』 第136号 pp. 37-50
- 武内房司 [2003] 「近代雲南錫業の展開とインドシナ」 『東洋文化研究』 第5号 pp. 1-32
- 武内房司 [2010] 「ヴェトナム国民党と雲南 —滇越鉄路と越境するナショナルリズム—」 『東洋史研究』 第69巻第1号 pp. 92-122
- 立川京一 [2000] 『第二次世界大戦とフランス領インドシナ —「日仏協力」の研究—』 彩流社
- 鉄道省 [1942] 『南方交通調査資料 第二部 —第一分冊 印度支那交通編—』 鉄道省
- 王耕捷 [2010] 『填越鉄路史画』 昆明：雲南美術出版社