

華北經濟の近代的變革

樊 如森（吉田建一郎訳）

中国古代の社会經濟史を研究する研究者は、一般に次のような考えをもっている。唐代中葉以前の華北地域は一貫して中国の政治、經濟、文化の中心地域の一つであった。その後、自然環境が日々悪化したこと、長期の戦争による度重なる破壊、北方から南方への多数の移民、南方開發の絶え間ない進展などの多様な要素により、中国經濟の重心は南方、特に江南地域へと移り、それにより形成された南北の經濟格差が今日まで続いているのである、と。

しかし、筆者が長年にわたり進めてきた近代華北の經濟地理に関する研究によれば、沿海、辺境、そして内陸部の港の開放に伴い、華北の交通、農業、畜産業、工業、商業といった伝統産業の近代化と「外向化」の水準は大きく高まった。そしてこれにより、中国經濟全体における北方の地位が絶えず下降するという唐宋期以来の趨勢は変化し、北方とりわけ華北の經濟が近代において再び勢いを強めることになった¹⁾。

1. 近代華北經濟の空間的範圍

華北の空間的範圍は學問領域によって大きく異なる。研究の視角や方法が多様であるからである²⁾。筆者の歴史地理學研究の視角によれば、近代華北經濟の空間的範圍は不變的なものではなかった。それは、交通、市場、産業などこの地域の經濟發展にとって核となる要素に影響を与えながら絶えず変化をした。

1860年代以前の華北經濟の形態は、北京や省府県城が中心的市場であり、駅道（公文書の通送に使用した道）と運河が主要な交通路である国

内的な伝統的政治経済のネットワークであった。その後 1920 年代にかけて、それは次第に天津、青島などの貿易港を中心的市場とし、鉄道、道路、海運が主要な交通路である国際的で近代的な市場経済のネットワークへ変わっていった。これに対応して、近代華北経済の空間的範囲も、以前の北京を中心とする直隸と運河沿いの地域から、天津、青島を中心とする山東、河北、山西、察哈爾、熱河の 5 省、さらに河南省の黄河流域へと拡大していった。この地域こそが、本稿が関心を寄せる近代華北経済の空間的範囲である（図 1 参照）。

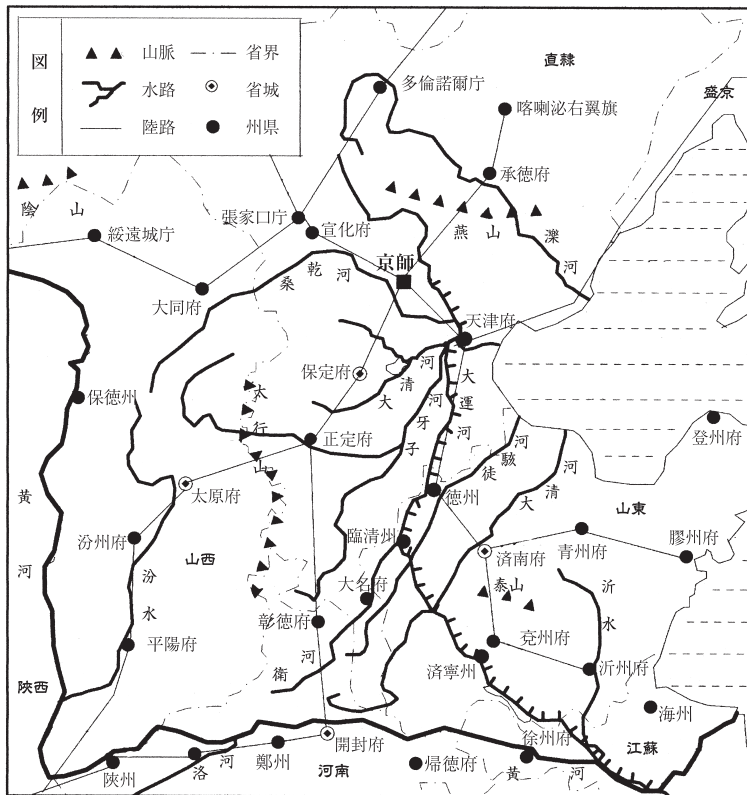


図 1 1820 年前後の華北における政治経済のネットワーク（譚其驥主編『中国歴史地図集（清時期）』地図出版社、1987 年をもとに作成）。

2. 開港と華北の交通形態の変貌

華北は清朝の統治にとって核となる地域であったため、清朝は西洋列強から大きな圧力を受けてもこの地域の開港に同意しなかった。ただ後に、太平天国運動と第2次アヘン戦争という二重の圧迫のもとで、天津条約と北京条約を締結せざるをえなくなり、1860年に華北の煙台と天津の2港を正式に開港した。この後、条約あるいは自主開港により、青島（1898年）、威海衛（1898年）、秦皇島（1901年）、済南（1906年）、周村（1906年、現在の山東省淄博市）、濰県（1906年、現在の山東省濰坊市）、多倫諾爾（1914年、現在の内モンゴル自治区多倫市）、龍口（1915年）、張家口（1916年）、赤峰（1917年）、済寧（1921年）、海州（1921年、現在の江蘇省連雲港市）、鄭県（1922年、現在の河南省鄭州市）、徐州（1922年）など16の港が対外貿易港となった。これは近代中国の貿易港の総数の14%にあたる³⁾。こうした港の対外開放は、華北と沿海及び国際市場との間で大規模な経済・貿易交流の新時代を切り開くことになった。また華北の交通の形態に大きな変化を引き起こした。

首都と省府州県の統治機関を中心とする国内の政治経済の形態による制約を受けて、清朝前期の華北の交通は非常にたち遅れていた。内陸の都市と郷村を繋いだのは、雨季には泥濘がひどく乾季には埃が舞う土の道と、うねうねと続く自然の河流であった。沿海の主要な港には、渤海湾西岸の天津港や、山東半島沿岸の膠州にある塔埠頭港、萊陽県の羊郡港と金家口、福山県の煙台港などがあり、いずれも狭小な港湾や海につながる河流の岸辺に分布していた。人為的な建設工事が少なく、泥や砂の堆積、あるいは海の波による浸食を防ぐ力が弱かった。

輸送技術面について見てみると、港に集まる海洋航行船も国内河川輸送船もすべて木製の帆船であった。動力は人力か風力で、航行速度は遅く、輸送量も少なかった。開港後、輸出入貿易と遠洋輸送の需要に適応するため、華北の海上交通と陸上交通は大きく改善された。

（1）海上交通の改善

1860年に天津が対外的に開放された貿易港となって以降、従来の三岔口内河埠頭区は、水深が浅く、また狭かったため、輸出入貿易の発展

による新たな需要に適應できなかった。そのため、イギリス、フランス、アメリカ、ロシア、ドイツ、オーストリア、日本、ベルギーなどの国々が、相次いで広大な紫竹林租界埠頭区を創設し、さらに海河の河口に位置する塘沽地区に水深の深い埠頭を建設した。これと並行して、泥や砂の堆積、冬の結水などが海河における輸送の妨げとならないよう、天津海河工程局が、海河の水量の保持、川筋の湾曲部の整理、沈殿して積もった土砂の掘り出し、冬の航路上の砕氷などの事業を行って、海河の航路が滞りなく通じるよう努めた。

水上運輸の技術面では、蒸気を動力とする汽船の使用が増え、帆船の使用が減少した。1860年代の天津港では、帆船の総トン数はまだ全体の半分を占めていた。しかし1880年になると、帆船はすでに総数の3分の1、総トン数の6分の1に及ばず、1890年において、帆船はわずかに52隻が残るのみであったのに対し、汽船は533隻にのぼった。1905年以降は、1隻の帆船が不定期に大沽口にやってきたほかは、天津に帆船はやってこなくなった⁴⁾。これと並行して、煙台や青島といった開港場での港湾建設も着実に進んだ。1930年代の青島には、外洋を航海する巨船が停泊する大港と中国国内を航行する小船が停泊する小港があった。大港には埠頭が5つあり、1万トン級の船が停泊できた。第1、第2の各埠頭には7棟の堆棧（一時的に貨物を保管する場所）、19棟の倉庫があり、第3、第4の両埠頭は専ら石炭の積み下ろしに用いられた。第5埠頭は規模が最も大きく、港湾の防波堤だけで長さが2,990m、幅269m、面積はおよそ155万歩、水深は平均31mあった。港湾の各設備には機械が備わっており、移動式クレーンが2台（30トンと22トン）、固定式クレーンが1台（150トン）、デリッククレーンが1台（4トン）あった。物資の積み下ろしを行う労働者は2,000人あまり、1人の1日あたりの運搬能力はおよそ3－4トンであった。さらに青島の大港では、膠済鉄道の貨物の連絡輸送体制が整備された⁵⁾。

蒸気を動力とする汽船が風力を動力とする帆船にとってかわったことは、水上運輸とりわけ海上の遠洋輸送に大きな変革をもたらした。中国人は外国の汽船による貨物輸送が迅速で安全であることを十分に理解するとともに、外国の汽船がいかなる季節や季節風の中でも航行できることを知っていた⁶⁾。汽船の使用は、輸出入貨物の輸送スピードを上げ、

輸送量を増やし、輸送コストを下げ、国際貿易の發展を促した。

（2）陸上交通の改善

陸上交通の改善は、主に鉄道と道路建設の面で見られた。北方地域の鉄道建設は、天津を中心とする洋務運動に始まる。開平炭の外部への輸送をしやすいするため、1881年、李鴻章の支援のもと、唐山から胥各莊までの鉄道が開通した。1888年、唐胥鐵路は北塘、大沽を経て天津までつながった。「天津から唐山までの鐵路は例外なく強固であった。橋梁やレールはすべて合法なもので、停車時の検査時間を除けば、260里をわずか1時間半で走った。汽船はそのはやすさに及ばなかった」⁷⁾。

20世紀初めになると、膠濟（青島—済南、1904年）、京漢（北京—漢口、1906年）、京奉（北京—奉天、1907年）、正太（正定—太原、1907年）、京張（北京—張家口、1909年）、津浦（天津—浦口、1912年）などの鉄道路線が相次いで開通した。1921年、京張鐵路は西方の帰綏（現在の内蒙古自治区呼和浩特市）まで、1923年には包頭まで延び、天津、青島などの開港都市を中軸とする華北の近代的鉄道輸送のネットワークを形成した。「鉄道輸送の条件は日々向上し、輸出貿易の進展に非常に大きな役割を果たした。以前、貨物は駱駝、荷車、木造船で天津まで運ばれた。この方法では輸送時間の遅れは避けられず、損害を受ける可能性もあった。現在は、商品の生産地から最も近い鉄道の駅までは依然として旧来の輸送方法を用いているが、駅からは鉄道で天津まで運ばれるようになった。こうして多くの時間が節約され、大幅にリスクが減少した」⁸⁾。

自動車は、鉄道に続いて北方地域に現れた近代的な陸上輸送手段であった。天津市内に最初に自動車が出現したのは1910年である。天津で初めて自動車輸送会社が営業を始めたのは1917年であった。自動車は、天津での貨物輸送に使用されてから徐々に普及していった。自動車輸送業の發展に伴い、自動車用道路の建設も行われるようになった。天津から北京、天津から保定、天津から霸県、天津から德州、天津から塩山、天津から白溝、天津から大沽、天津から滄州などのルートで近代的道路の建設が進められた。1927年において、天津で営業する自動車会社と運輸業者は69軒にのぼり、客運用、貨物輸送用の自動車は100台を超えた。また、輸送業者の大部分が比較的固定された輸送路線をもつ

ていた。短距離の自動車輸送の発展を基礎として、張家口から庫倫に至る長距離自動車輸送が出現した。最も早く営業を始めた長距離自動車輸送業者は1918年に成立した大成張庫汽車股份有限公司など数社の自動車輸送会社であった。1927年において、張家口の自動車輸送業者はすでに30数軒、車両数は5,60台にのぼった。張家口と庫倫の間は1900里あまりあり、駱駝で30日、牛車で50日を要したが、自動車であればわずか10-15日ですんだ⁹⁾。自動車は新しい輸送手段として、スピードと高い機動性という利点をいかして急速に発展した。そして鉄道輸送の延長線として、鉄道輸送を補う役割を果たした。

汽船、鉄道、自動車などの新しい交通手段は、華北の物資流通を加速させた。そして貿易港を軸に、物流を指向する新しい水上・陸上の交通ネットワークを構築した。これにより天津と青島を中心とする華北の新たな市場経済の基盤がうち立てられた。

3. 産業構造の調整と「外向型」経済の繁栄

(1) 商品作物の栽培面積の拡大

1860年の天津開港後、輸出入貿易の影響を受けて、華北農業の作物栽培構成が顕著に変化した。特に、棉花、麻類、落花生、大豆、葉煙草といった収益が比較的大きい商品作物の栽培面積が大きく増え、「外向型」農業経済の発展の基礎がうち立てられた。

華北において棉花栽培が広がったのは明代にさかのぼり、清代中期前後には一定の発展があった。当時の棉花の主な用途は、衣服への詰めものや土布の原料であり、それが栽培面積の拡大に影響を与えた¹⁰⁾。近代、特に20世紀に入って以降、国際市場と国内綿紡織工業の棉花に対する需要が絶えず拡大したことに伴い、華北の棉花の栽培面積と生産量はいずれも大きく増加した。1920年代には、黄河流域の棉花生産量はすでに中国全体の54%に達した。天津は、上海、漢口と肩を並べる棉花集散市場として、河北省の棉花だけでなく、陝西、河南、山西、山東の各省からも多くの棉花を集めた¹¹⁾。棉花の市場化の程度が高まったことにより、河北、河南、山東、山西、陝西などの省では、中国で面積が最も大きい棉花栽培「専業区」が形成された。

河北省の棉花生産地域は、棉花の種類と輸送路によって3つの主要生産区に分けられる。西河（大清河が上西河、滹沱河が中西河、滏陽河が下西河）流域、禦河（南運河）流域、東北河（灤河、北塘河、北運河）流域である。西河流域の主な棉花生産県には、大清河沿岸の完県、満城、清苑、定県、高陽、蠡県、安国、滹沱河沿岸の有獲鹿、正定、藁城、晋県、束鹿、高邑、元氏、灤県、趙県、深澤、滏陽河沿岸の磁県、邯鄲、永年、沙河、曲周などがあった。禦河流域の主な棉花生産県には、山東の集散地である臨清をはじめ館陶、冠県、夏津、高唐、武城、邱県、清平、堂邑、恩県、博平、直隸の集散地である呉橋をはじめとする寧津、東光、南皮、阜城、景県、集散地である南宮を中心とする清河、威県などがあった。東北河流域の棉花集散の中心地は3つあった。1つめは豊潤や灤県、2つめは武清県楊村、3つめは玉田県窩洛沽鎮であった¹²⁾。上記3つの流域が、河北省における3つの主要な棉花「専業生産区」を形成した。

1910年前後には、河南省の棉花生産地域も以前に比べて拡大した。河南北部の安陽、臨漳、武安、孟県、内黄、獲嘉、河南西部の洛陽、靈宝、閿郷、河南東部の商丘、虞城、蘭封、通許、項城、西華、尉氏、河南中部の汜水、滎陽、鄆陵、洧川、河南南部の汝陽、新野、羅山、睢州、商水、鄧県などの栽培面積が広大であった¹³⁾。中央政府は1916年、彰

表1 北方の主要な棉花栽培地域における棉花栽培面積（1914-37年）

単位：1,000市畝

年	山西	河北	山東	河南	陝西	年	山西	河北	山東	河南	陝西
1914	1544	4124	1592	1608	2106	1927	1202	2306	2938	2608	1336
1915	5103	3940	1354	1610	2633	1928	879	1948	3072	1451	1188
1916	541	3706	2188	1808	11261	1929	290	2377	3925	841	171
1918	427	3615	11589	10128	6269	1930	254	2731	6060	2482	1119
1919	450	5924	2980	1313	—	1931	323	2734	7384	2667	1518
1920	570	4066	397	—	1189	1932	280	4763	6338	3171	1308
1921	644	4361	2161	793	2228	1933	1214	5669	4961	3433	1951
1922	777	4030	3273	2822	1729	1934	1663	7230	5087	3789	3436
1923	811	3362	3405	2494	1521	1935	989	5849	1668	1663	3386
1924	568	2841	2764	2479	1521	1936	1921	9659	5659	5619	3940
1925	699	2681	2870	2765	1219	1937	2287	13852	5575	6463	4825
1926	1303	2253	3041	2668	1340						

典拠：許道夫編『中国近代農業生産及貿易統計資料』上海人民出版社，1983年，203-210頁。

徳に政府直轄の模範栽培場を設け、棉花栽培農民に対して栽培技術や改良種を広めた。これにより、各地で棉花栽培の専門化の水準が高められた。

華北農村では、棉花のほか、麻、イチビ、落花生、大豆、葉煙草といった商品作物の栽培面積や、天津、青島、煙台などの諸港から国外へ向けて輸出される量も増加した。麻の主要な産地は、内蒙古の河套平原、山西の潞安、清源、徐溝、河北の順徳、望都、正定、晋県、磁県、河南の彰徳、山東の泰安などであり、イチビの主要な産地は河北、山東、河南、山西などの省の低湿地帯であった¹⁴⁾。落花生は「山東での栽培が最も盛んであった。これはおそらく黄河下流の砂状の土壌が落花生の栽培に適したからであろう。山東の落花生には2種類の種子（大粒と小粒）があった。小粒は在来種で歴史が長く、大粒はアメリカ種で、アメリカの宣教師により輸入された。おそらく、ここ僅か100年のことである。産地によっても北貨、南貨の2種類に分けられた。済南以北で生産されるものが北貨で、済南以南で生産されるものが南貨であった。山東省全体で生産される落花生は約800万担あまりであり」、およそ3分の1が膠済鉄道によって青島へ運ばれた¹⁵⁾。

(2) 畜産品の市場化の向上

華北地域の畜産業は、家庭での飼養と草原での放牧の2種に大きく分けることができ、後者が中心的な位置にあった。ただ近代以前において、その生産規模と商品の市場化の水準は高くなかった。

開港後、天津と青島の外国洋行は、各レベルの商業ネットワークを通じて、華北の農家および辺境の草原地域において生産された畜産品を大量に買いつけた。内外蒙古地域の大草原は、自然地理上は華北の範囲に入らないが、内外蒙古地域の畜産品は、主に華北の天津港を通じて国際市場へ輸出されたため、近代華北畜産業の市場化の考察に組みこむ必要がある。天津の海関貿易報告は、「天津特有の輸出品としてフェルト、ラシャ帽、馬の毛、各種毛皮類、駱駝の毛、綿羊の毛、山羊の毛、ヤクの尾、水牛の角や皮がある。これら商品のうちフェルトとラシャ帽が直隸で製造されるほかは、すべて蒙古で生産される」¹⁶⁾と述べている。

洋行の商人のほか、蒙古で活発に活動する山西商人や直隸の順徳（現

在の河北省邢台市)の毛皮商人は、「出撥子」(行商)の形式で、内外蒙古の草原地域へ行き、日用品と牧羊民の畜産品とを交換した。毛皮は、家畜や牛車によって帰化、多倫諾爾、張家口といった毛皮の中継市場を通り、さらにそこから毛皮の仕入れ・販売業務を行う商店や洋行によって天津や中国国外へ運ばれていった¹⁷⁾。

1909年、北京から張家口に京張鐵路が開通し、1921年に西方の帰化城まで、さらに1923年には包頭まで延長された。スピーディな鉄道運輸によって、蒙古草原における畜産品の生産と輸出はより活発になった。1914年、帰綏において外地へ販売された駱駝毛や羊毛は200万斤、皮は9万枚にのぼった¹⁸⁾。1924年には駱駝毛や羊毛は1,180万斤、皮は100万枚以上にまで増加した¹⁹⁾。1930年代、毎年40万両にのぼる蒙古、甘肅、新疆の細毛の毛皮が帰綏を経て天津などへ輸送された²⁰⁾。包頭は西北最大の毛皮集散地として、「毎年2,000-3,000万斤あまりの獸毛が集散し、それは西北地域全体の獸毛生産量の3分の2以上を占めた」²¹⁾。1933年において包頭には21軒の毛皮店があり、毎年、青海、甘肅、陝北、蒙古などで買いつけられる各種獸毛はおよそ600万斤、皮は11万枚にのぼり、天津などへ販売された²²⁾。また、外蒙古地域から張家口經由で天津に向けて行われる畜産品貿易も非常に盛んであった。すでに1918年において、張家口だけで「外管(蒙古での商売を専門とする商店)が1,600軒あまり、茶問屋や毛問屋が20-30軒あり、毎年の輸出入貿易額は3億元に達した」²³⁾。1925年前後において、「天津から輸出される羊毛のうち、半分は青海と甘肅、15%が山西と陝西、25%が蒙古、10%を直隸と山東のものが占めた」²⁴⁾。また、羊腸、羊骨など従来は廃棄していたものも、獸皮と同じように重要な輸出品となり、畜産業の市場化の水準はさらに高められた。

(3) 近代的な都市・農村工業の繁栄

早くも古代において、華北の農業地域と牧畜業地域では、自給自足的な手工業と市場の需要を満たすことを目的とした商業的手工業が展開していたが、西洋の近代的技術と設備を取り入れた近代工業は、貿易港が開放されて以降、沿海都市を中心に発展してきた。

天津は中国北方の洋務運動の中心地であり、華北で西洋の近代的な工

業製品と工業生産様式の影響を最も強く受けた地域であった。天津の近代工業の始まりは、洋務派が1860年代にうちたてた軍需工業と、水運、鉱工業、電信、鉄道といった民需工業であった。同時に外国人も、汽船輸送、羊毛包装、印刷、ガス、水道、紙巻煙草製造などの企業を天津に創設し、中国の官僚、軍閥のほか民間資本も天津に投資を行い工場を設けた。1911年以前の天津には民族資本の工場が107軒あり、1914年から28年の間に1,286軒が新設された。1928年において、天津の華界で中国人が経営する工場は2,186軒、資本総額は3,300万元あまりにのぼった。ここには製塩、ソーダ、綿糸、小麦粉、マッチなど17軒の大型工場も含まれ、資本額の合計は2,900万元あまりにのぼった。このほか各国の租界にはさらに3,000軒あまりの工場があった。天津は工場数、労働者数、資本額、生産額などにおいて、上海に次ぐ位置にあり、中国北方一の近代工業都市となった。

天津のほか、華北の他の都市でも近代工業が一定の発展をみせた。青島は「工場設備をもつところが200軒あまり、業種は40あまりにのぼった。中国資本の工場は160軒あまりで、華新紡織股份有限公司、永裕塩公司、茂昌股份公司を除いて資本が50万元を上回るものは少なかった。外国資本経営の工場は50軒あまりで、日本資本が最も多く、いずれも資本が豊富であった。特に紡織工場はそれが顕著で、大きな工場では3,000万元あまり、低いところでも500万元にのぼった。中国資本経営工場の資本の合計は1,030万元あまり、外資経営工場のそれは8,200万元あまりであった」²⁵⁾。また唐山の開平炭鉱や啓新洋灰公司是近代中国初期の数少ない近代工業企業であり、華新紡織廠の経済力や生産能力も天津の紡織企業に引けをとらなかった²⁶⁾。済南、石家荘、太原といった他の華北の都市でも、近代工業が一定の発展をみせた。

都市工業と国内外市場の需要に引ばられて、華北の鄉村工業も、伝統的なものから近代的なものへと転換していった。鄉村の綿紡織、毛織、鶏卵加工、麦稈真田製造、搾油、豚毛加工、メリヤス織、ヘアーネットやレースの加工といった各種工業が、都市の工業とともに華北の近代的工業体系を構成した。そのうち突出していたのは、河北の高陽と山東の濰県などにおける鄉村織布工業であった。

河北高陽地域の農村織布業は、古くは主に「土糸」を原料とする小さ

な「土布」が作られた。これは当地で自給されたほか、一部は山西、蒙古一帯へ販売された。「洋糸」「洋布」の輸入に伴い、従来の「土糸」「土布」紡織業は大きな打撃を受けた。伝統的紡織業の不利な局面を打開するため、1906年以降、高陽の商会は回顧と調査研究を行った上で、天津から新式の織機を購入し、人材を養成し、技術改良を行い、実験的に工場を経営することを決めた。さらに当地で紡がれた「土糸」を使わず、天津にある中国・外国両資本の紡績工場で生産された「洋糸」を購入し、大きな「洋布」を織ることにした。この措置がとられてから、「高陽織布業の基礎は次第に強固となって利益が大きくなり、織布に従事する者が日々増加し、綿布問屋を経営する者も相次いで出てきた。宣統2、3年頃、製品の販路はわずかに高陽付近の各県や山西の榆次、太原に限られていたが、民国元年、2年頃には北京、済南、漢口にまで広がった」²⁷⁾。「高陽、饒陽とこれら2ヶ所の半径50里以内の無数の村落には、全部で15,000台の織機があった。1軒あたり少なくとも1台の織機があり、4、5台を有する家もあった。また、こうした家内手工業が次第に工場組織へと変わっていったことを示す様々な形跡も見られる。織布用の綿糸は品質が比較的良く、毎年消費量は6万包にのぼったと推定される。その大部分は「洋糸」であった。織機によって生産された布の量は、年10万包、1包は20匹であるので、200万匹にのぼったと推定される。この布は通常「高陽愛国布」と呼ばれ、河南、山西、直隸、蒙古、甘肅、山東、湖北などへ販売された。多くの製品の品質は非常に優れ、機械製「洋布」に引けをとらない美しさであった」²⁸⁾。

民国元年以降、高陽愛国布の販路は相当に広がった。「綏遠の包頭、甘肅の蘭州、涼州、東三省のハルビン、外蒙古の庫倫、河南の洛陽、鄭州、開封、信陽、漯河、許州、河北の彰德、新郷、衛輝、山西全域、山東の鄒県、兗州、臨沂一帯、江蘇の徐州、海州一帯で、高陽県の布販売商の足跡がないところはなかった」。1920年代に入り麻糸を用いた紋織布が生産されると「販路は益々広がり、江蘇の上海、福建の福州、厦門、汕頭、広東のマカオ、安徽の蚌埠、蕪湖、湖北の漢口、武昌、宜昌、沙市、湖南の長沙、嶽州、宝慶、四川の重慶などの地には、みな高陽の麻織品販売者がいた」²⁹⁾。高陽で綿織物工業が勃興、発展したほか、河北のその他の地域でも綿織物工業が相当に栄えた。「河北省の129県中、

89 県で綿織物工業が展開した。1929 年を例にとると、89 県の布の総生産量はおよそ 2,569 万 923 匹、総生産額はおよそ 8,136 万 597 元にのぼり、省全体の各種主要農村工業の総生産額 1 億 850 万 4,923 元の 74% を占めた」。また同年の「西河流域の生産量は省全体の 66%、禦河流域が 6%、東北河地域が 21%、河北南部の山東境界域が 7% をそれぞれ占め、生産額は西河流域が省全体の 71%、禦河流域が 3%、東北河流域が 20%、河北南部の山東境界域が 6% を占め」、「高陽と宝坻両地の総生産額は、河北省 89 県の 46%、44 県の布生産額の 63% を占めた」³⁰⁾。

山東の濰県では、「織布工業が家内工業の中で最も傑出しており、すでに 20 年の歴史があった。農民は織布を耕作の合間に行う唯一の副業と見なし、外来の綿糸と当地で製造した織機を用いて農閑期に各種布の製造に従事した。特に東部の穆村、眉村、濰河沿岸が織布の中心地域であった。織布の時期になると、老若男女が一生懸命作業に取り組み、静かな郷村に機織の音が響きわたった。各種推計によれば、木製、鉄製 2 種類の織機の数合計で 6 万台を下らず、毎年各種製品の生産量はおよそ 390 万疋、生産額は 1,090 万元ほどにのぼった。商品には、白細布、条子布、方格布、褙布、各種木機布があった」。白細布の年間生産量はおよそ 30 万疋、生産額は 200 万元を下らず、条子布の生産量と生産額は 300 万疋、540 万元、方格布は 12 万疋、21 万元、褙布は 20 万疋、140 万元、各種木機布が 50 万疋、300 万元であった。こうした各種布は質が非常に良く、遠く雲南、四川、貴州、福建、河北、河南、綏遠といった諸省にまで流通した³¹⁾。

山西の平遥県は、古くは布を生産しなかった。1916 年前後に祁県の益晋会社が紋織りの技術をこの地に伝えて以降、織布業が次第に勃興してきた。1920 年代に入ってから、平遥に隣接する介休、汾陽が一つの織布地域を形成した。原料は榆次の晋華紗廠、石家荘や天津の諸紗廠から入手し、「布の販路は、山西のほか、多くが磧口鎮から陝西の榆林、米脂、綏德州、甘肅の安定、定辺、寧夏、西寧などに及んだ。当地にある布荘は数十軒にのぼり販売を専業とした」³²⁾。

(4) 「外向型」商業の営業・販売ネットワークの確立

中国の北方では、早くから国内貿易に適応した商業的な営業・販売の

ネットワークが形成された。天津、青島といった貿易港が世界市場に向けて開放されて以降、欧米諸国の機械製工業品が続々と輸入されるようになった。中国商は利を得るために中国産品を仕入れて販売したほか、機械製綿布、綿糸、金属、機械、日用品などの外国製品も扱い始めた。これによって、従来の華北における商品の営業・販売の構造が変化し、輸出入品の取扱いを経営の軸とする新式の商人集団が現れた。このほか、直接的に輸出入貿易に従事する外国洋行の商人と中国の買弁もいた。このように、商業に従事する中国と外国の様々な商人たちは、貿易港を国内の終着市場とし、輸出入業務を基本におく新しい型の商業体系を共同で構築し、華北と国際市場とを密接に結びつけたのであった。

天津開港直後から西洋の洋行が相次いで進出し、独占的に外国品の輸入と中国品の輸出に従事した。彼らは代理商を通じて外国品を広く販売したり中国品の買い付けを行ったほか、交通の便利な第2レベルの経済的中心地や原料生産地に支部を設けた。中国人で毛皮を扱う商人は、主に蒙古での商売を展開する山西商人であった。初期において彼らは、「出撥子」の方式で、駱駝に商品を載せて草原が広がる奥地へ行き、毛皮と直接交換し、帰化、張家口といった大・中規模の市場に集め、さらに天津へ運んでいった。20世紀に入ってから、蒙古に出向いて活動を行う商人は、従来の遅れた仕入れ・販売のやり方を変え、続々と各中級市場に自分たちの商店を設け、また草原地域で多くの人が集まる市や廟会に分店を設けた。そしてそこを、牧畜経済地域で毛皮を買い付ける拠点とした。これにより、各中級市場の大商店を基礎に、各初級市場の店舗に依拠する近代的な毛皮の仕入れ・販売体系が形成された。

天津に輸入された外国品は、5つのルートで中国国内へ販売された。1つめは洋行と買弁のコントロール下にある外国品の販売ネットワークである。2つめは西北の「趕大營」へ行く楊柳青商人である。3つめは天津・山西間の貿易と蒙古の貿易を独占する山西商人である。4つめは農閑期に西北に行って毛皮の仕入れ、運搬を行う順徳商人、5つめは天津付近の地元商人である。輸出用中国品の買い付けと外国品販売のルートは基本的に類似しており、ただ輸送の方向が異なるのみであった。それは主に、洋行―買弁―出張所などから成る外国商の買い付けシステムと、毛皮商、棉花商、雜貨商など中国商の買い付けシステムという2つ

の部分から構成された。中国、外国の2つの商人グループは各自異なるルートとやり方で互いに競争し、また互いに表裏の関係を形成して、共同で外国品販売と中国品買いつけの業務に従事したのであった。

4. 経済的中心都市の移動と華北市場ネットワークの再構成

対外貿易港を軸とする近代交通の発展、農畜産業、商工業の市場化と「外向化」の高まりは、開港都市の経済的实力をより一層高めた。そして、華北の北京と省府県城を中心市場とする国内の伝統的な政治経済のネットワークが変化し、天津、青島などの開港都市を中心市場とする国際的で近代的な市場経済のネットワークが形成された。この新しい市場構造のもと、沿海と国外の商品は、貿易港を通じて北京を含む華北内陸へ流通し、内陸部の農畜産商工業品も貿易港を通じて沿海や国外の市場へ輸出された。市場の階層構造は、まず天津と青島という中心都市（1級市場）が、近隣の郷村市場に影響を持ったほか、主に中心都市より下位レベルにある都市（2級市場）に依りながら間接的に華北全域に影響力を持っていた。2級市場は、さらに下位レベルの中小都市（3級市場）に依りながら、間接的にさらにその下のレベルの地域に影響力を持った。そして中小都市は直接的に郷村の市場（初級市場）に影響力を持った。

(1) 天津を中心とする華北市場のネットワーク

天津は、近代中国の北方地域最大の都市であり、その経済的影響力は、華北、東北西部、西北の大部分、さらに内外蒙古の広い地域に及んだ。天津を中心とする華北市場のネットワークは、主に3つの2級市場を統率していた。河南の鄭県、山西の陽曲（太原）、北方の辺境にある張家口である。

鄭県はもともと河南の一般的な小県にすぎなかった。ただ、京漢・隴海両鉄路の交差地となったことにより、中原地区の近代陸路交通の中心地としての地位を築くことになった。棉花を中心とする貨物の転送と加工業が急速に発展し、従来の都市の姿は大きく変わり、周辺地域に対する経済的影響力が高まった。「商工業が繁栄した大通路、錢塘内裏、敦睦裏、天中裏、三多裏、福寿街などは、みな駅の東側にあり、商人の

多くは漢口や天津の者であり、河南人で商業に従事する者はそれほど多くなかった。工場には豫豊紗廠、中華蛋廠、大東鉄器廠、利濟織布廠、省立鄭県貧民工廠などがあった」³³⁾。「河南、陝西、山西の3省の棉花の多くがここに集まり、天津、漢口、上海などへ転売されたので、鄭県は北方の大棉花市場の一つであった」³⁴⁾。上海、天津、青島などの多くの紡織工場も、鄭県に人を派遣して棉花を買いつけた。棉花運輸業の繁栄は、包装、紡織、金融、保険、倉庫、中継輸送などの業種の発展を促した³⁵⁾。

陽曲（太原）は、天津の山西經濟への影響力が及ぶ範囲にある第2レベルの都市であり、店舗が林立し商業が繁盛した。剪子巷、帽児巷、牛肉巷、米市街、估衣街、麻市街といった商品の名前がついた通りや横丁のほか、糧行、油面行、布行、薬行、乾菜行、酒行、鞋帽行、典当行、雜貨行、銀錢行など、関連する業種の店舗があった。1907年に正太鐵路が開通して以降、太原と他都市、特に天津との商業貿易が拡大し、輸入商品を販売する「洋貨行」が太原で最も活気のある業種となった。民国以降、太原の商業はより発展し、商業地域は日に日に拡大した。主に天津の輸入商品を扱う開化市場は、太原で最も賑やかな市場となった。1920年代、太原には各種店舗が2,500軒あまりあった。太原のいくつかの大商店は、天津から商品を移入した義昇厚棉布莊のように、小売のほか、太原市内や晋中のような外地の布取扱商に大口で転売を行った³⁶⁾。1934年に同蒲鐵路が通ると、太原の經濟的地位はさらに高まり、「山西全省の輸出入の中心であり、天津港の物資の集合地」となった³⁷⁾。

張家口は、清代中期以降、北方の辺境における貿易の中心地として次第に発展した。1909年に京張鐵路が開通し、1914年に開港場となって以降、商品流通が活発化した。ある回想には次のようにある。「清末民初において張家口―庫倫（現在のモンゴルの首都ウランバートル）間のビジネスが日々活発になった。民国7年以前は交通が不便であったが、車や駱駝がうねうねと続き、商人が方々から集まり、張垣大境門外の西溝は「外管」（内外蒙古での商売を専門に行う店舗）がびっしりと立ち並び、その数は1,450軒に達した。毎年の輸出入額はおよそ1億2,000万両に達し、主要輸出品はアヘン、磚茶、鞍と下鞍、革靴、銅、鉄、雜貨、河南の絹織物などであり、輸入品はモウコシメジ、鹿茸、皮、駱駝や羊の毛、黒

水晶石などであった。輸送には牛車やラクダが用いられ……1918年から辺防軍が自動車用道路の建設を進めて以降、輸送はより便利になりビジネスがさらに盛んになった。西溝の「外管」は1,600軒にまで増え、貿易額は1億5,000万両に達した（輸入が8,000万両、輸出が7,000万両）。これが張家口と庫倫との交易が最も栄えた時期であり、西溝の「外管」の多くが庫倫に支店を設け、キャフタやウリヤスタイなどにまで営業範囲を広げた店舗も6,700軒を下らなかった³⁸⁾。「イギリス、フランス、アメリカ、日本、イタリア、ドイツなどの商人が張家口で活発に活動した。とりわけ民国7、8年に、徐樹錚が外蒙古を経営した際、大小様々な商店が7,000軒あまり、銀行が38軒、「外管」が1,600軒あまり、茶荘、毛荘がそれぞれ2、30軒あり、毎年の輸出入貿易は3億元に達し³⁹⁾、天津から辺境に向けて売りさばかれる外国品や、内外蒙古の毛皮などの商品を吸収する一大商品集散市場となったのであった。

(2) 青島を中心とする華北市場のネットワーク

青島は、山東の大部分、河南東部、蘇北の一部地域にとって国内の終点市場であった。青島の「航路は、南は上海や香港、北は天津や大連、東は朝鮮や日本にまで達した。交通が便利で貿易が発達し、山東の商業的集散地であった。主な輸入品は織物、マッチ、灯油、砂糖、染料、主な輸出品は石炭、鉄、塩、麦稈真田、落花生、大豆油、麦、果物などであり、毎年の貿易額は6、7,000万両に達した。このため、わが国の北方の商業港で、天津と大連以外に真っ先に挙げられるのが青島⁴⁰⁾であった。また、青島の紡織業、食品加工業、マッチ製造業、製粉業などの近代工業も非常に発達し、北方では天津に次ぐ位置にあった。この青島を中心とする相対的に独立した城鎮市場ネットワークのもとで、青島は煙台、済南、海州という3つの「2級市場」を率いていた。

煙台は、山東で初めて対外開放された貿易港である。およそ1860年から1910年代半ばにかけて、煙台は山東の大部分と河南東部という広大な地域の対外貿易において、取って代わるものがない主導的地位にあった。この時期、煙台に輸入された大量のパラフィン、藍、機械製綿布、石油、マッチ、機械製綿糸などの商品が山東東部地域で販売されたほか、煙台―濰県―済南間の陸路や、羊角溝―済南黄台橋間の小清河の

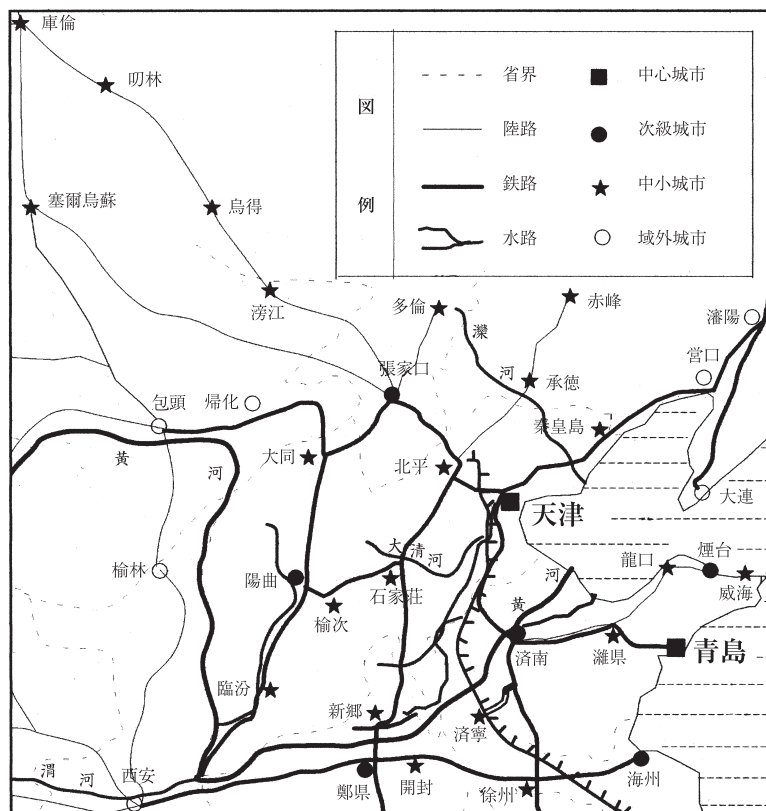


図2 1934年前後の華北市場の經濟ネットワーク（典拠：『中華民国分省地図』申報館，1933年）

水路，そして濟南濰口の黃河水運の埠頭を経て，山東西部，河南東部，さらには山西と陝西の一部地域に運ばれた。そしてこれらの地域で買付けられた産品，例えば河南の百合，黄蠟，製薬原料，山西の甘草，製薬原料，毛皮，陝西の煙草と製薬原料が煙台に運ばれ，沿海や国外市場へ輸出された⁴¹⁾。ただ，1898年の青島開港後，特に1904年の膠濟鐵路開通後，青島と濟南がより発展するに伴い，煙台の經濟的後背地は山東半島北部沿岸の狭小な地域に狭まり，間接的に青島の影響を受けるようになった。

濟南は山東の省城であるが，煙台開港後，長期にわたって煙台を中心

とする外国貿易市場のネットワークに組み込まれていた。済南は、煙台—濰県間の陸路の延長線と大清河（つまり黄河の山東の部分）、そして小清河を通じて、毎年煙台から多くの外国商品を輸入した。1880年代、済南は毎年煙台から200万両の紡織品を輸入するとともに、済南に集まる中国産品を輸出した⁴²⁾。1904年に膠済鐵路が開通してから、済南の主要な貿易相手は青島にうつった。1905年、済南が青島から輸入した貨物の総額は200万両を超え、うち綿布が73万両、金物が48万両あまり、綿糸が20万両、マッチが11万両、灯油、砂糖、染料をはじめとする各種雑貨が50万両であった⁴³⁾。1906年に済南が開港してから、煙台や青島の洋行が相次いで済南へ進出し、開港場での貿易に関わる外国品や中国品の輸出入業務に従事した。民国初年において、済南の外国商社は25軒にのぼった。また、山東特産品貿易に従事する行棧商人（商品の保管兼仲介商）の資本も棉花、食糧、畜産などの業種で頭角を顕し始めた。この時期、済南市場の年間貿易額は1,200万両に達し、うち輸入が700万両、輸出は500万両であった⁴⁴⁾。毎年青島、煙台から輸入される主な外国製品の額（量）は、綿糸が300万両、布が85万両、砂糖が137万両、マッチが120万両、灯油が12万箱で、このうち綿糸の輸入額は青島の輸入額の3分の1を占めた。済南は商品集散地としての力も大きかった。1913年前後の落花生集散量は70万担で、山東の落花生輸出量の35%を占めた。また棉花の集散量は3万担、麦稈真田は6万担、牛皮は200万枚、牛油5,000担、黒棗8万包、紅棗300万斤にのぼり⁴⁵⁾、貨物集散能力において濰県や周村を大きく上回っていた。この後、山東西部、河南、山西などで生産された産品が、黄河の水運によって続々と済南に集まり、さらに膠済鐵路を通じて貿易港である青島へと輸送された。済南は山東西部や河南東部における商品輸出入の重要な中継市場となり、また青島的主導下で重要な「次級市場」（第2次市場）の都市となったのであった。

海州（連雲港）は蘇北地域の重要な城鎮の一つである。清朝の康熙期に食糧の集散が活発であったため、江海関が海州雲台山に設置された。後に江海関は上海県へ移されたが、海州にはなお江海関の分局が設けられた。1905年（光緒31年）に大浦港が貿易港として開放されると、海州に大浦分関が設けられ、青島の膠海関に従属した。ただ、歴史的に形成された金融、市場などの関係により、連雲港の輸出入貿易は上海への依

存度が依然として高かった。1936年の連雲港—青島間の貿易は、連雲港の貿易総額の11.1%を占め、輸入量11,701トンは年間輸入量の19.1%を占めた。また連雲港の青島向け輸出量は34,535トンで、輸出量全体の9.7%を占めた。一方、連雲港と上海の貿易は、連雲港の貿易総額の49.2%を占め、輸入額は輸入総額の55.5%を占めた⁴⁶⁾。これは、海州地域が青島の市場ネットワークの中で外縁に位置したことを示している。しかし青島から見たとき、海州地域は市場ネットワークにとって不可欠な構成部分であった。

5. 經濟地理形態の变化と華北の經濟的地位の上昇

1860年-1920年代の半世紀あまりの發展を通して、華北經濟の交通業、農業、畜産業、工業、商業などにおける市場化と近代化はそれまでにない程度にまで進展した。北京や省府県城を中心市場とする従来の伝統的な政治經濟のネットワークは、徐々に天津、青島などの貿易都市を中心市場とする國際的な近代市場經濟のネットワークへと変わっていった。前者は、後者に從属する第2レベルあるいは第3レベルの市場へと変わり、華北における新しい「外向型」の經濟地理の形態が形成された。そして華北の經濟力が強まり、中國經濟全体における華北の地位が高まった。

多くの資料が示すところによれば、1920年代以降、華北地域の農業、畜産業、工業、商業は、近代化と「外向化」が相当に進んでいた。經濟發展に関する多くの指標が、すでに中國国内をリードする水準に達していた。對外貿易について見てみると、天津の毛皮、棉花、麥稈真田、青島の落花生といった重要な農畜產品の輸出量が中國全体の首位を占めた。1934年から1937年にかけて、天津の羊毛とカシミヤの輸出は、平均で中國全体の総輸出量の86.5%と86.3%を占め、もう一つの主要輸出港であった上海を大きく上回り中國一の地位にあった⁴⁷⁾。1920年代以降、中國の麥稈真田製造は最盛期を迎え、山東、直隸兩省を筆頭に山西、河南の各省が続いた。「山東、直隸といった省における麥稈真田輸出は、元々煙台、膠州（青島）、威海衛、龍口などから行われたが、天津からの輸出、あるいは天津から他港への中継輸送も行われ、天津からの輸出

量は際立って多かった」⁴⁸⁾。1920－30 年において、重要輸出品であった棉花は、天津一港の対外輸出のみで、中国全体の半分以上を占めた。

表 2 天津の棉花輸出状況と中国の棉花輸出全体に占める位置（1920－1933 年）

（単位：担）

年	天津の国外 向輸出量	天津の国内 諸港向移出量	合計	中国全体の 国外向輸出量	天津の輸出量が中国 全体の輸出量に 占める割合（％）
1920	145,390	113,178	258,568	376,230	38.6
1921	390,079	64,819	454,898	609,481	64.0
1922	478,088	70,885	548,973	842,010	56.8
1923	465,035	100,070	565,105	974,574	47.7
1924	284,313	131,228	415,541	1,080,019	26.3
1925	418,749	131,295	550,044	800,786	52.3
1926	579,733	47,777	627,510	878,512	66.0
1927	762,451	48,208	810,659	1,446,950	52.7
1928	653,416	183,631	837,047	1,111,558	58.8
1929	608,745	19,555	628,300	943,786	64.5
1930	715,659	115,370	831,029	825,545	86.7
1931	706,089	162,672	868,761	789,862	89.4
1932	619,293	231,735	851,028	663,264	93.4
1933	456,956	293,262	750,218	723,632	63.2

典拠：華北農産研究改進社編『天津棉花運銷概況』1934 年，40 頁，第 17 表。

表 3 全国 12 の主要工業都市に占める北方 4 大工業都市の地位（1933 年，1947 年）

都市		天津	青島	北京	西安	12 都市合計
工場数 (軒)	1933	実数 1,224	140	1,171	100	9,679
		% 13	1	12	1	100
	1947	実数 1,211	185	272	69	12,899
		% 9	1	2	1	100
労働者数 (人)	1933	実数 34,769	9,457	17,928	1,505	461,693
		% 8	2	4	0.05 未満	100
	1947	実数 57,658	28,778	7,833	5,913	604,297
		% 10	5	1	1	100
資本 (1,000 元)	1933	実数 24,201	17,650	13,029	161	320,569
		% 8	6	4	0.05 未満	100
生産額 (1,000 元)	1933	実数 74,501	27,098	14,181	413	1,094,852
		% 7	2	1	0.05 未満	100

典拠：嚴中平等編『中国近代経済史統計資料選輯』北京，科学出版社，1955 年，工業，表 8「上海等十二個城市的工業」をもとに作成。

近代工業の發展は、しばしば中国近代の經濟發展の重要な指標と見なされる。各種統計資料からみると、華北の都市と農村における工業の近代化の水準は、相当高いレベルにあった。

表3によれば、天津の工業發展の水準は上海のそれと大きな差があったが、他の中国の主要工業都市と比べて、天津の各種工業發展に関する指標は上位にあった。1930年代以降、天津は上海に次ぐ中国第2の工業都市として發展した⁴⁹⁾。これと同時に、青島の工業、とりわけ綿紡織工業の發展も目覚ましく、上海に次ぐ位置にあった。また、經濟發展を支える重要な柱である華北の近代的金融業も相当な發展を見せた。1932年において、天津に本店を置いた中国資本の銀行は10あり、これは中国全体の銀行の本店数の7.03%であった。また天津に設けられた銀行の支店は93あり、中国全体の銀行の支店数の9.43%を占めた。払込資本総額は2,548万円で、中国全体の銀行の資本総額の12.69%を占めた。いずれの数値も上海に次いで中国で第2位の位置にあり⁵⁰⁾、天津は金融面で北方最大の中心的都市となったのであった。

当然ながら上記の統計はすべて華北の一地域のものであり、北方全体の資料ではない。もし、近代工業と對外貿易が同じように顕著に發展した東北地域や、畜産經濟の發達が極めて顕著であった西北地域の經濟關係資料も含めて検討したならば、中国全体の經濟發展に占める北方のシェアはより高まるであろう。だからこそ筆者は次のように強調したのである。近代に入って以降、中国全体の半数以上（57%）⁵¹⁾を占める北方の辺境、沿海、そして内陸部の貿易港による牽引のもと、北方經濟の市場化、近代化、「外向化」は飛躍的に進展した。これは、唐宋以来、中国经济全体における北方の地位が絶えず下降する趨勢を改め、北方とりわけ華北地域の經濟が近代において再び勢いを強めることを促したのであった。

註

- 1) 樊如森『天津与北方經濟現代化 1860-1937』東方出版中心、2007年。
- 2) 張利民「区域史研究中的空間範圍界定」『學術月刊』2006年第3期、同「『華北』考」『史學月刊』2006年第4期、同「論華北區域的空間界定与演變」『天津社會科學』2006年第5期、同「首次發現的「華北月報」

与華北一詞的濫觴』『歴史教学（高校版）』2007年第8期。

- 3) 版図の変化や、書面上と実際の違いなどの要因により、近代中国の開港場数に関する統計は非常に多様である。漆樹芬の統計によると、1922年の中国の貿易港は97、うち27が自主開港によるもので、70が条約による開港であった。また28はイギリスが主導的役割を果たしたものであり、次いで日本が主導したものが25あった（漆樹芬『経済侵略下之中国』上海、独立青年雑誌社、1926年、第2編第3章）。呉松弟の統計では、1930年において、中国の貿易港、租借地、植民地の総数は110にのぼった（呉松弟主編『中国百年経済拼図—港口城市及其腹地与中国現代化』山東画報出版社、2006年、第1章）。楊天宏の統計では、1924年において中国が自主開港した港は52あり、これは条約によって開港した港の数とはほぼ同じであった（楊天宏「近代中国自開商埠研究述論」『四川師範大学学報（社科）』2001年第6期）。上記3名の統計のうち、漆氏のみが各貿易港の開放について典拠を詳細に挙げているが、呉、楊両氏の統計はいずれも詳細な注記が欠けている。そのため本稿では、暫定的に漆氏の著書を基礎に推論を進める。ただ、漆氏の統計にはなお含まれていない場所がある。外蒙古地域の庫倫（1861年）、烏裏雅蘇台（1881年）、科布多（1881年）の3つの条約開港場、台湾地区の安平（台南、1860年）、滬尾（淡水、1860年）、雞籠（基隆、1861年）、旗後（打狗、1863年）の4つの条約開港場、アヘン戦争時に形成された香港（九龍半島租借地を含む）、マカオの2つの植民地、大連湾（大連、1898年）、威海衛（威海、1898年）、膠州湾（青島、1898年）、広州湾（湛江、1899年）の4つの租借地、1922年以降に正式開港した無錫（1923年）、賓興洲（江西、1923年）、蚌埠（1924年）、銅鼓（広東、1924年）、中山港（1930年）の5つの自主開港場である。このほか漆氏の著書は、呉淞をドイツとの条約により開かれた港としているが、自主開港場と見なすべきである（上海市宝山区史志編纂委員会編『呉淞区志』上海社会科学院出版社、1996年）。そうすると、1930年までに、中国の各種開港場の総数は115、うち条約によるものが82、自主開港によるものが33にのぼったと考えられる。
- 4) 雷穆森著、許逸凡・趙地訳『天津挿図本史綱』第22章「商業、経済と航運」（天津歴史研究所編『天津歴史資料』第2期、1964年、所収）。
- 5) 膠済鉄路管理局車務処編『膠済鉄路沿線経済調査報告分編』（1）青島市、膠済鉄路管理局、1934年。
- 6) 聶宝璋編『中国近代航運史資料』第1輯、下冊、上海人民出版社、1983年、1272頁。
- 7) 中国史学会主編『洋務運動』（6）中国近代史資料叢刊、上海人民出版社、

1961 年，199 頁。

- 8) 許逸凡記「天津海關 1902—1911 年十年調查報告書」天津社会科学院歷史研究所編『天津歷史資料』第 13 期，31 頁。
- 9) 竇衛華「我省最早的汽車路—張庫公路早期通車營運簡況」『河北文史資料選輯』第 7 輯。
- 10) 從翰香主編『近代冀魯豫鄉村』中国社会科学出版社，1995 年，146 頁。
- 11) 曲直生『河北棉花之出產及販運』上海，商務印書館，1931 年，2 頁。
- 12) 同上書，2-6 頁。
- 13) 李文治編『中国近代農業史資料（1840—1911）』第 1 輯，北京，生活・讀書・新知三聯書店，1957 年，426 頁。
- 14) 李洛之・聶湯谷編著『天津的經濟地位』經濟部冀熱察綏區特派員辦公處結束辦事處駐津辦事處，1948 年，35 頁。
- 15) 膠濟鐵路管理局車務處編『膠濟鐵路沿線經濟調查報告總編』（3）農業，膠濟鐵路管理局，1934 年。
- 16) 「1873 年貿易報告」吳弘明整理翻譯『津海關年報檔案彙編（1865—1911）』天津社会科学院歷史研究所・天津市檔案館，1993 年。
- 17) 樊如森「天津開埠後的皮毛運銷系統」『中国歷史地理論叢』2001 年第 1 期を参照。
- 18) 『農商公報』1 卷 7 冊。
- 19) 白眉初『中華民國省区全志』第 1 編，北京求知學社，1924 年版，13 頁。
- 20) 廖兆駿編著『綏遠志略』南京，正中書局，1937 年，229—268 頁。
- 21) 李紹欽「古代北方各民族在包頭地區的活動」『包頭文史資料選輯』第 4 輯，25 頁。
- 22) 綏遠省政府編『綏遠概況』（下冊），1933 年編印，67—71 頁。
- 23) 賀揚靈『察綏蒙民經濟的解剖』上海，商務印書館，1935 年，51 頁。
- 24) 北京西北週刊社『西北週刊』15 期，1925 年 5 月 24 日版，2 頁。
- 25) 前掲『膠濟鐵路沿線經濟調查報告分編』（1）青島市。
- 26) 王玲『北京与周圍城市關係史』北京燕山出版社，1988 年，257—265 頁。
- 27) 「高陽之布業」『中外經濟周刊』195 号，1927 年。
- 28) 彭沢益編『中国近代手工業史資料（1840—1949）』第 2 卷，北京，生活・讀書・新知三聯書店，1957 年，629 頁。
- 29) 李大本等修，李曉冷等纂『高陽縣誌』卷 2，實業，民国 22 年鉛印本。
- 30) 畢相輝「高陽及宝坻兩個棉織區在河北省鄉村棉織工業上之地位」方顯廷編輯『中国經濟研究』下，長沙，商務印書館，1938 年。
- 31) 前掲『膠濟鐵路沿線經濟調查報告分編』（21）濰縣。
- 32) 「平遙縣之生計狀況与織布業」『中外經濟周刊』185 号，1926 年。

- 33) 吳世勲編『河南』中華書局，1927年。
- 34) 崔宗垠『河南省經濟調查報告』財政部直接稅署經濟研究室，1945年。
- 35) 張學厚「鄭州棉花業的興衰」『河南文史資料』第37輯。
- 36) 任步奎「解放前的太原商業」『太原文史資料』第7輯。
- 37) 實業部國際貿易局編纂『中國實業志（山西省）』1937年，第3編第1章。
- 38) 黃奮生編著『蒙藏新志』中華書局，1938年。
- 39) 前掲『察綏蒙民經濟的解剖』。
- 40) 陳博文編纂『山東省一瞥』上海，商務印書館，1925年。
- 41) 煙台港務局檔案館訊『1866年貿易報告』。
- 42) 煙台港務局檔案館『1882—1891年煙台十年貿易報告』。
- 43) 外務省通商局編『清國事情』第1輯，1907年，285—286頁。
- 44) 「濟南之商工業」『中華實業界』2卷5期。
- 45) 吉田豐次郎『山東省視察報文集』1913年，田原天南『膠州灣』1914年。
- 46) 徐德濟主編『連雲港港史（古，近代部分）』人民交通出版社，1987年。
- 47) 許道夫編『中國近代農業生產及貿易統計資料』上海人民出版社，1983年，313頁。
- 48) 「中國草帽縴之製造與銷路」『工商半月刊』1卷11號，1929年。
- 49) 嚴中平等編『中國近代經濟史統計資料選輯』北京，科學出版社，1955年，工業，表8「上海等十二個城市的工業」。
- 50) 谷書堂主編『天津經濟概況』天津人民出版社，1984年，392頁。
- 51) 樊如森「近代北方城鎮格局的變遷」『城市史研究』第25輯，天津社會科學院出版社，2009年。