

北満東清鉄道沿線における森林開発構造の特質

蘇 雲山・岩井 吉彌

Forest Exploitation on the Chinese Eastern Railway in North Manchuria

Yunshan Su and Yoshiya Iwai

要 旨

本論文は、満州森林開発構造の研究の一環として、北満の森林開発構造を明らかにしようとしたものである。

1879年、ロシアは満州を横断する東清鉄道の建設に着手し、それと同時に鉄道沿線において本格的に森林開発を展開し始め、ロシア資本による森林開発を行った。1920年までの森林開発は主として東清鉄道のために原材料・エネルギーを供給したので、北満材の殆どが北満圏内で消費された。しかし、1920年以降、北満材は南満市場圏に進出し、それまでに南満主要市場に圧倒的にシェアを占めていた鴨緑江材を圧迫し、シェアを逆転させるに至った。その要因はロシアの植民地政策に基づく木材生産・流通コストのかかなりの部分がロシア国家資本の東清鉄道によって負担されたことに求められる。

は じ め に

1. 課題と視角

日露戦争以前、中国東北地方（満州）において二種類の森林開発構造が形成された。それは、南満の鴨緑江流域における中国民族資本の料棧（日露戦争以前の木材問屋兼伐採の資本主）による森林開発構造¹⁾（以下「内資本開発構造」と略称する）及び北満の東清鉄道²⁾沿線におけるロシアの外国資本による森林開発構造（以下「外資本開発構造」と略称する）である。

日露戦争以降、南満（長春以南、図1参照）は日本の勢力範囲、北満（長春以北、図1参照）はロシアの勢力範囲と変わり、満州は二つの経済圏に分割されていた。そのため1920年代以前の木材の流通は、殆ど各々の経済圏内に留まっていた。

ところが1920年代以降、北満材は大量に南満市場へ進出し、それまでに南満市場に支配的地位を占めていた鴨緑江材と競争しながら南満主要市場でのシェアを逆転させるに至った。それと連動して鴨緑江流域では木材生産量が次第に減少し、森林開発は衰退の様相を呈し始めていた。これと対照的に北満での森林開発は隆盛の様相を呈していた。

では、なぜそうした現象が起こったのであろうか、従来の研究では、これに答えうるものはない。

筆者は、これまで鴨緑江流域の森林開発構造の特質（『京大農学部演習林報告』1992, pp.128-140 所収）についてまとめたが、その続編として本論文では、1931年以前の北満東清鉄道沿線の森林開発構造の解明を試みる。

2. 対象地域の概要

北満には西部に大興安嶺山脈、北部に小興安嶺山脈、東部に張広才嶺があり、南部に四合川・拉林河流域の森林がある。これらの森林を通る東清鉄道は、ハルビンを起点に、西部線（ハルビン～満州里、現在は「濱州線」という）、東部線（ハルビン～綏芬河、現在は「濱綏線」という）および南部線（ハルビン～長春）の三線からなっていた（図1参照）。このうち森林開発は主として東部線の沿線で行われた。その理由は二つある。一つは東部線は地理的にハルビンなどの大消費地に近かったことである。もう一つは樹種的には、チョウセンマツ、チョウセンモミ、カラマツ、トウヒなどの針葉樹、ヤチダモ、キハダ、シナノキ、ヤマナラシ、シラカンバ、ミズナラ、クルミなどの広葉樹が分布し、有用樹種は西部線よりはるかに多かったことである。これらの理由から量的にはロシアの林場は8割以上が東部線に集中し、東部線での伐採が最も盛んであった。これに対し、西部線では地理的に不利であり、特に樹種はカラマツやシラカンバを主体とし、比較的単純なので需要が相対的に限定された。南部線では森林から遠いためロシアが林場を設置しなかった。

第1章 I期 森林開発前史

北満は辺境の地であり、そこには昔から満州族が住んでいた。満州族は農耕文化が遅れ、森林の中で狩猟するのを主業としたため、農地の開墾は殆ど行われていなかった。そのため、森林が原生的な状態で残された。19世紀の末までの北満では、殆ど森林と原野に覆われ、森林資源の最も豊富な地域として知られていた。

1840年以降、ロシアは黒龍江流域に進出し、黒龍江以北及びウソリ江以東の中国領土を占領し、さらに南下しようと狙っていた。この時清朝政府は、ロシアの南侵を阻止するため、北満で軍事防衛を強化すると共に当地域での農業開墾を奨励した。これにより、内地からの移住民が徐々に増えて来た。人口の増加に伴って農業開墾が盛んとなり、広大な平野地帯に点々と村落が現れはじめた。この時から農民は、燃料や自家用材を獲得するために、森林の伐採を始めた。

北満における森林伐採及び木材利用については『黒龍江省誌稿』の記載によると、1863年前後にまでさかのぼることができる。当時、ハルビン以北の呼蘭平原において清朝の官憲が農民の伐木に対し木税を徴収し始めた。官憲は実物の形で税金を徴収した。農民は十本を伐採すればそのうちの一本を木税として官憲に納付したという³⁾。また、1895年以降、黒龍江省は木植公司という機構を設置し、伐木者にたいし貨幣の形で従価税を徴収し始めたという³⁾。このことから、当時木材の売買が既に行われていたと推測される。しかし、当時の農業開発の規模や人口及び交通手段から考えると、農民による一種の副業に過ぎず、林業と呼ぶほどのものではなかった。この地域の木材の商品化は、南満鴨緑江流域より50～60年遅れていたと思われる。

19世紀末、満州の軍事上あるいは植民地としての重要性に着目していたロシアは、1896年「中露密約」（カシニ密約）を清朝政府に押し付け、宿願であった満州を横断する東清鉄道の開設権を獲得した。その内容は、ロシアのシベリア鉄道のザバイカル線の一端のチタ駅付近より南下し、満州里から中国の領内に入り、黒龍江省と吉林省を横断し、綏芬河（ボクラニチナヤ）から中国領内を出てロシアのウソリ鉄道に連絡し、ロシア唯一の東洋の根拠地であるウラジオストック港に達する鉄道（図1参照）の開設権である。さらに、1898年にロシアは25年の期間を以て大連・旅順を租借すると共に大連～ハルビン間の東清鉄道南満支線の開設権を獲得した。この鉄道の開設は、それによりロシアがウラジオストック及び大連という二つの港から直接太平洋に乗り出すことができるようになるため、軍事的・経済的にきわめて重要な意味をもっていた。従ってロシ

アは、東清鉄道の開設権を獲得すると、直ちに東清鉄道会社条例を作成して、大蔵大臣の直接監督下に植民地の国策を遂行する機構として東清鉄道会社を設立した。東清鉄道会社は名義は中国とロシアの「合併」事業であったが、事実上は鉄道建設及びその後の経営に関しては、すべてロシアによって支配された。ロシア政府は、国庫より約4億留（ルーブル）の巨額資金を投下し、1897年から東清鉄道の建設に着工し、1902年全線が竣工して、1903年から営業を始めた。

第2章 II期 外資本開発構造の形成と展開

1. 外資本開発構造の形成過程

東清鉄道の開設はこの地域の森林開発に決定的な影響を与えた。すなわち、「鉄道の枕木、石炭燃料が充分になるまでの燃料薪及び停車場、会社、商店、住宅等の建築用材を供給するための木材業の発展は当然期待されて来るし、鉄道の敷設は、その輸送上からこれを可能ならしめ」⁴⁾たのである。このように、鉄道の開設に伴って鉄道の枕木、電柱、橋梁用材（鉄道橋梁の多くは木橋）、燃料及びハルビン等の都市建設、新興工業の木材需要など実に膨大な木材需要が生じた。東清鉄道の原材料を供給するために鉄道着工当初（開通以前）からロシアの木材資本は、東清鉄道会社の援助を得ながら当地域に進出し、鉄道沿線で伐採を始めていた。これについて『満州一般誌草稿』には次のような記載がある。「露国ハ光緒二五年六月（1899年6月――引用者注）四合川三人班村ノ一民家ヲ占領シ此処ニ事務所ヲ置キ、一千余坪ノ地ヲ限り製材廠トシ、支那樵夫約十人ヲ一組トセル伐材班五、六十ヲ編成シ入山伐木シタリ、其ノ最盛期ハ光緒二八、二九、三十ノ三箇年ナリシカ是等ハ製材廠ニ於テ長サ約二丈一尺ノ圓材トシ其ノ大サハ末口一尺乃至二尺二寸位ノモノ最モ多カリシト謂フ。」⁵⁾

さらに、鉄道開通以降、森林開発の有利性に着目したロシアの木材資本は、相次いで鉄道沿線に進出し、林場が乱立するに至った。その結果、伐採権を獲得するために、ロシアの木材資本家の間で次第に紛争が生じはじめ、これを防ぐために林場権⁶⁾を正式に確立することが必要となった。そのため、清朝政府はロシア木材資本との間に成文の租借契約を交わすこととなった。つまり、清朝政府は「租借」という形で森林をロシア木材資本家に払い下げたのである。租借者は地上の森林を伐採する権利を有し、道路や建物を建てることもできた。「租借」の条件は出材量に応じて清朝政府へ納税することだけであった。ここで課せられた税金は「木税」と呼ばれ、従価税であった。その税率は東清鉄道へ販売する場合は市場価格の8%、東清鉄道以外の一般市場で販売する場合は、市場価格の18%であった。

ロシアにとって森林開発は植民地経営上欠かせない事業であった。東清鉄道だけで年間の木材需要量は200～300万石（1石＝0.278m³）に達し、1922年以前に北滿材総生産量の8～9割を占めるに至った。これらの膨大な木材需要をいかにして安定的かつ円滑に供給するかはロシアの植民地経営の上ではきわめて重要であった。従ってロシアは、植民地経営の最初から、国策として東清鉄道沿線において自国資本を育成し、東清鉄道が必要とする燃料・用材のすべてをロシアの民間木材資本からの供給で賄うこととした。日露戦争以降、「東支鉄道会社は必要に応じて安価な建築材料及び燃料を調達し得る森林の必要を感じて」⁷⁾、黒龍江省および吉林省とそれぞれ契約を締結し、東部線、西部線及び松花江下流の三箇所で林場権を獲得し、それぞれの地にの直営林場を設置した。この結果、沿線林場の中でロシアの民間資本による「露人林場」とロシアの国家資本の性格を持った「鉄道林場」という二種類の林場が成立した。東清鉄道が1915年に行った調査によれば、当時沿線に分布した林場は22林場で、総面積は15,963.65 km² 達した。そのうち、東部線沿線には18林場、面積は 9,812.4 km²、西部線沿線には 4 林場、面積は6,151.25km² であった。

一林場の保有面積は平均して725.6km²に及んだ。これらは全てロシア資本によって経営されていた⁸⁾。

一方、1917年ロシア革命以降、中国民族資本及び日本の木材資本は東清鉄道沿線に進出しはじめ、中国の旧軍閥政府から伐採権を獲得し林場を設置するに至ったが、「――伐採権を得る者ありとするも鉄道会社の関係上其営業は殆ど成立すること困難であった」⁹⁾。その原因は「斯の如く木材公司（ロシアの沿線林場のこと――引用者注）は鉄道会社を背景とし特殊の保護の下に各租借林場内に於て伐採に従事せらるるのである。」¹⁰⁾このように中国資本と日本資本は、東清鉄道を背景としたロシアの沿線林場と競争することができなかった。何れも経営不振に陥り、業績をあげることなく満州事件を迎えた。例えば、鴨緑江採木会社が北満松花江下流に設置した方正林場がその典型的な一例である。この林場は、10年の期限をもって伐採権を獲得して直営伐採を始めていたが、1920年設置してから赤字が連年続き、経営不振のため、期限の半ばで事業を廃止し林場権を放棄したという¹¹⁾。

さて、この開発の担い手である露人林場と鉄道林場は、いかなる仕組みで経営を行ったのか、また林場と東清鉄道との関係はいかなるものであったのか。次節では、これらの点に着目して外資本開発構造はいかなる仕組みで展開していたのかを明らかにしよう。

2. 沿線林場の経営と特質

前述したように東清鉄道に沿って分布した沿線林場には、ロシアの民間木材資本による「露人林場」とロシア国家資本の性格をもった「鉄道林場」という二種類があった。これらの林場の経営する事業は、伐採、輸送、製材、販売などに分けられる。これらの事業は鴨緑江流域と全く異なった仕組みによって行われていた。以下、その事業の仕組みについて述べることにしよう。

①露人林場

当初露人林場は、主として東清鉄道の需要のために枕木、薪材、電柱、車両材、建築用材などを生産し供給した。その仕組みは、図2-1に示す通りであった。すなわち東清鉄道は、鉄道経営に必要とする木材を露人林場に注文する。露人林場は東清鉄道の注文した数量に基づいて請負の形で伐採業者である把頭に伐採請負を出す。把頭は露人林場と契約した数量に基づいて、林場管内において伐採作業を行う。伐採は鴨緑江流域の択伐と異なって皆伐方式であった。伐採したものは雪橇あるいは馬車によって鉄道沿線に運んだ。河川の付近では流送もあったが一般的ではなかった。伐採・集材・鉄道付近の土場までの運材作業を終えて、その木材を林場主に引き渡すところまでで、把頭の請負作業が終わる。森林鉄道での輸送は、林場主が自ら行う。林場主は把頭から引き渡された木材を支線を通じて東清鉄道本線まで運んで東清鉄道会社に引き渡す。東清鉄道は林場主が木材を納入した後、鉄道を利用してそれを利用箇所まで輸送する。

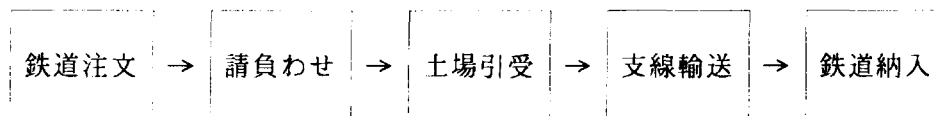


図 2-1 露人林場における事業の仕組み

以上述べたように、露人林場の経営には主に二つのポイントが見られる。一つ目は、東清鉄道

の木材注文を受けてから生産を行うことであり、林場は注文と同時に前渡金を受けていた。二つ目は、森林鉄道（東清鉄道の支線）を経営することである。つぎに順番に見ていこう。

先ず東清鉄道からの前渡金についてみてみよう。東清鉄道は、重要な原材料・エネルギー源としての木材の供給源を確保するため、最初から鉄道沿線で自国資本を育成し、露人林場に対し種々の援助を与えた。その一環として東清鉄道は、露人林場に木材を注文する際に、木材代金を先に露人林場に渡して木材を発注した（「前渡金制度」という。利息については明確な記録はないが、無利息ではないかと推測される）。露人林場は東清鉄道からの前渡金を受け取った後に、これを前貸金（利息は年12%）として用いて把頭を伐採を請負わせた。そして、林場は生産が終わって木材を鉄道本線に運び、東清鉄道会社に渡すシステムであった。このことから露人林場では伐採事業を起こすための資金が主に東清鉄道によって供給されたことがわかる。東清鉄道の前渡金は、1930年まで続き、露人林場の伐採事業を支える大きな役割を果たした。それは1930年以降、東清鉄道の前渡金が中止されることによって沿線林場での伐採量が急減したことからもうかがえる。

二つ目は森林鉄道の経営である。北満での森林開発は鴨緑江流域と異なって森林鉄道による出材に特徴がある。鉄道支線は各林場が建設し所有していた。それらの多くは東清鉄道本線と同じ広軌鉄道であった。林場主が森林鉄道を建設する時に必要される軌道などの資材は東清鉄道が無償で林場に提供し、あるいは安い料金で貸与した。これは北満で森林鉄道が速く普及した最も重要な要因として見られる。森林鉄道の経営は東清鉄道の指導・監督を受けながら各々の林場主によって行われた。林場主が直接に技術者と労働者を雇用したが、機関車や貨車については、一般の林場主は鉄道会社から借りる場合があった。林場主は把頭から受け取った木材を森林鉄道を利用して東清鉄道本線の駅まで輸送して、そこで東清鉄道に納入した。露人林場は東清鉄道に木材を納入する時、他へ販売するよりも木税率ははるかに低くてよかったし、また東清鉄道は林場に有利な価格で買い上げた。それは表2-1に示すように、露人林場における生産コストと東清鉄道への納入価格の格差の大きさからうかがえる。東清鉄造林業技師のイワシケエウキツチ氏によれば、「東支鉄道会社は実に不当な高価を払って居る。」ほどであった。¹²⁾それは、東清鉄道が沿線林場に対する援助に他ならなかった。

表 2-1 露人林場における生産コストと東清鉄道への納入価格との比較

単位：カペイカ／ft³

3	単位	生産コスト	納入価格	備 考
丸太 (9×7)	ft ³	3.7	16.7	伐採、集材、運搬、木税、資本利息
丸太 (9×5)	〃	4.1	16.7	林場経営費などを含む
角材 (桧角)	〃	10.9	22.0	1立方サーゼン=9.726m ³
枕木	本	29.4	62.0	9×5=9アルシン×5ウエルショーク (6.4m×22cm)
薪材	立方サーゼン	871.0	1300	9×7=9アルシン×7ウエルショーク (6.4m×32cm)

資料：イワシケエウキツチ「満洲の森林」p.49～55より作成

鉄道本線での輸送は東清鉄道によって行われた。一般市場に出回る木材については、林場主が東清鉄道の貨物として自ら消費地市場まで輸送する場合と、東清鉄道本線の駅で北満あるいは南満の木材商人に売り渡す場合との二つがあった。しかし図2-2に示すように、この時期の北満材の流通は殆どが北満圏内に留まっていたのである。

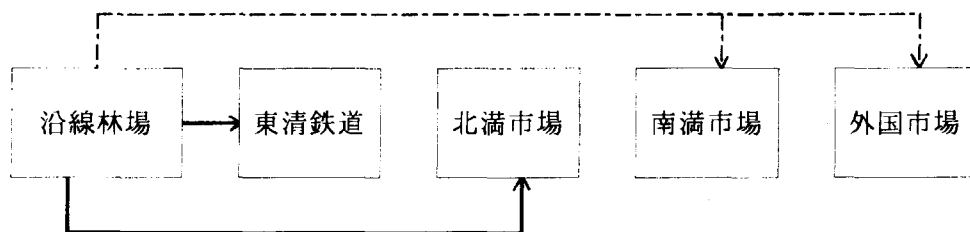


図 2-2 第Ⅱ期における北満洲流通の仕組み
注：→ 主な経路を示す

②鉄道林場

さて、鉄道林場の経営事業の仕組みは、伐出生産段階では露人林場と変わらなかった。但し鉄道林場で伐採された木材のほとんどが鉄道需要に充当されたため一般市場とはあまり関係がなかった。生産－消費一体化構造がその特徴であった。

3. 林場主と伐出組織

今述べたように、沿線林場における伐採事業は、主として把頭請負という形を取っていた。それはどのような仕組みによって行われたのだろうか。つまり、林場主と把頭及び把頭と木把（伐採労働者）の間はいかなる関係によって結ばれていたか、次にこれを明らかにしよう。

先に林場主と把頭の間を見ることにしよう。前にも触れたように1930年代以前、沿線林場の伐採、集材および森林鉄道までの運材作業は、すべて請負の形で林場主から把頭に引き渡された。森林鉄道から東清鉄道本線までの輸送及び製材所での仕事は林場主が直接労働者を雇用して行った。北満には鴨緑江流域と異なり、一部のロシア人の把頭もいた。ただしロシア人の把頭は直接労働者の作業を指揮・監督することが困難であるため、やはり中国人の小把頭を雇用して事業を行うか、あるいは林場主から引き受けた請負伐採をさらに中国人把頭に引き渡すか（この場合二重請負になる）のどちらかの方法を取っていた。いずれにしろロシア林場主は把頭に伐採事業を請負に出す際にはやはり前貸金を渡す。それは請負費用のおよそ7割を先に渡して伐採事業を開始させ、伐採・集材・運材の作業が終わると清算するというシステムで行われていた。鴨緑江流域の把頭は、伐採資金を持てば伐採した木材を川の流送で輸送することが可能であるが、東清鉄道沿線では、かりに把頭が伐採資金を持っていたとしても林場（森林）と鉄道と道路（運材支線と馬車道路）の全てがロシア林場主に握られていたので起業は事実上不可能であった。この森林と輸送路の支配と前貸金システムによって、東清鉄道沿線のロシア林場主は直接に把頭を自らの従属下に置いたのである。

次に把頭と木把との関係を見ることにしよう。東清鉄道沿線における把頭と木把の関係は鴨緑江流域と基本的に変わらなかった。このような把頭組織形態は恐らく当地域よりも森林開発が早く始まった鴨緑江流域から北満に伝わってきたと推測される。

把頭が木把を雇用する場合にはやはり一期雇用（生産期雇用）と臨時雇用（集材・運材など

の期間だけに雇用する) という二つの形態があった。臨時雇用の者は冬の農閑期に把頭及び林場主の雇用を受けて伐採生産に従事した者たちであった。この臨時雇用の労働者も数多く存在していた。北満の伐採・運材はほとんど冬季の農閑期に行う。農民はこの間に臨時雇用を受け、集材や運材および土場での仕分け、積み込み等の仕事に携わることが多かった。なお、「農閑期に於ける地方農民を利用する所にあたっては更に一割乃至一割五分内外運搬費は割安となる。」¹³⁾という記述から、専業労働者よりは兼業農民を雇用した方が労賃が安かったことがうかがわれる。

伐出組織の構成は図2-3の通りであり、一組織は大体40~50人程度であった。その構成は鴨緑江流域と余り変わらない。沿線林場における労働者の構成を見ると、南満では山東からの出稼ぎ労働者が中心であったのとは異なって、北満では山東からの出稼ぎ労働者が3割に過ぎず、あとは内地各省から満州平野地方に移住してきた人(移住民)であった。これらの移住民の多くは東清鉄道建設当初にロシアが中国内地から募集した労働者であった。鉄道開通後、これらの労働者はそのまま沿線に残った。これらの移住民が大体6割を占め、残りの1割はロシア人と朝鮮人であった。

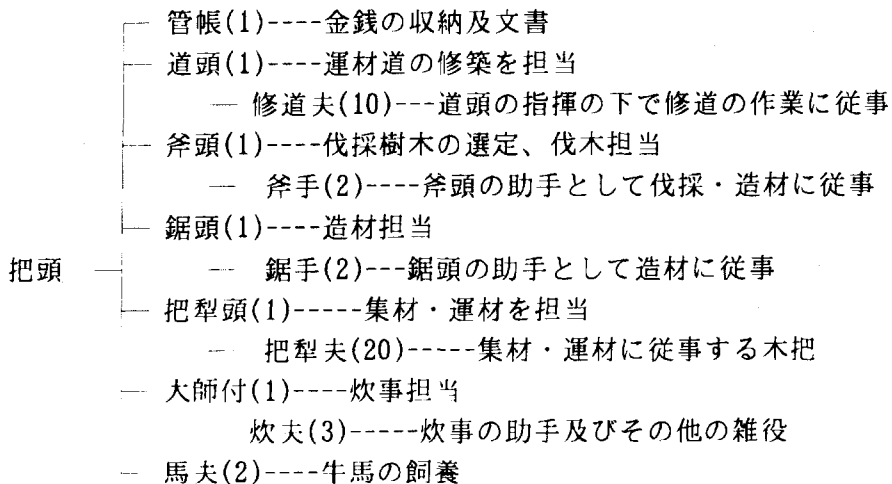


図 2-3 東清鉄道沿線における伐組織の構成

注：() 内の数値は人数を示す

沿線林場で働く中国人と朝鮮人労働者の収入は、ロシア人労働者よりかなり低かった。すなわち、林場主は直接労働者を雇用した場合、露人労働者に一日の労賃を1留(ルーブル)払い、中国人労働者にその半分の50哥(カペイカ)しか払わなかった¹⁴⁾。すなわち露人労働者と中国人労働者は同じ現場で労働しても中国人労働者の労賃が露人労働者の1/2に過ぎなかったのである。そして冬季作業時期に、林場主は鉄道付近に食糧倉庫を設け、山の奥で作業する労働者に食糧及び日用雑品を提供する。把頭は林場主から買った食糧をまた労働者に売りつけ、「矢張り林場主

表 3-1 北満洲における森林鉄道の延長

支線名	所有者	開設時期	延長 (km)
一面被	カワルスキー	1920	25.7
ルカシャワ	スキデルスキ	1916	59.2
葦沙河	同前	1904	63.5
葦沙河	徳政堂	1925	10.9
亜布力	カワルスキー	1912	71.8
石頭河子	セフチンコ	1924	8.8
石頭河子	東清鉄道会社	1916	77.0
横道河子	カワルスキー	1904	7.6
海林	中東海林公司	1920	64.0
六道河子	東清鉄道会社	1917	18.1
牙克石	海敏公司	1917	8.5
イリコト	同前	1921	45.0
ホリゴロ	東方建築公司	1928	50.0
総計			510.1

資料：陶炎「東北林業発展史」1986 p.130～131より作成

表 3-2 木材の伐採量、移輸出量、鉄道消費量の推移
単位：千石

年次	林場の伐採量		市場移輸出量		東清鉄道の消費量	
	数量	%	数量	%	数量	%
1915	2,356	100	300	13	2,056	87
1916	2,424	100	340	14	2,084	86
1917	2,160	100	424	20	1,736	80
1918	1,964	100	364	18	1,600	82
1919	2,424	100	360	15	2,064	85
1920	3,864	100	564	12	3,300	88
1921	6,288	100	652	10	5,636	90
1922	1,900	100	984	52	916	48
1923	3,604	100	1,180	33	2,424	67
1924	3,128	100	1,608	51	1,520	49
1925	3,192	100	1,284	40	1,908	60
1926	2,940	100	1,344	46	1,596	54
1927	3,080	100	1,776	57	1,340	43
1928	3,852	100	2,180	57	1,672	43
1929	3,088	100	2,128	69	960	31

資料：王長富「沙皇俄国掠夺中国東北林業史考」p.131より作成
注：1トンを4石として換算した。

から買い入れた値段以上に売りつけ、林場主は又幾分かの利得をするのである。その結果労働者は麦粉1呎について九留が普通であるが十二、十三留を支払ふことになる。」

¹⁵⁾また労働者は作業用の工具を林場主から借りる。損傷した場合、市場価格以上の値段で賠償しなければならなかった¹⁶⁾。このように、沿線林場はかなり安価な賃金で労働者を雇用した上、生活・生産物資をかなり高く売りつけるなどして利得を得ていたのである。

第3章 Ⅲ期 南満市場への進出

前章で述べたように、沿線林場では東清鉄道の援助を受けて鉄道本線より森林鉄道(支線)を延長させ、森林鉄道を中心とする自らの生産基盤を構築した。表3-1に

示すように1928年まで森林鉄道の総延長は500余kmに達した。しかし実際の延長はこれより大幅に越えたと思われる。というのは、ロシア林場主は森林鉄道両側の採集圏で伐採が終わって、鉄道の軌条を外し新しい場所で支線を建設したからであった。このようにロシア林場主は次々と森林鉄道を延長させ、伐採地域を拡大した。生産基盤の整備に伴って北満材の第Ⅲ期以降の伐採量は表3-2に示すように、第Ⅱ期より大幅に増加した。逆に北満材の最大の消費者である東清鉄道の需要量は伐採量に対する比率が段々減少した。つまり、1921年以前、東清鉄道の需要量は北満材の総生産量の80～90%を占めていたが、1921年以降、30～60%にまで比率が下がった。その要因としては次の二つがあげられる。

一つは東清鉄道の直営林場での伐採量が増加したことである。東清鉄道は最初は木材の供給をすべて露天林場に依存した。しかし、木材のより安定的な供給を確保するために、1916年から露天林場と同じように把頭請負の形を以て直営伐採事業をスタートさせた。「林場経営開始の当初一年は、試験時代で鉄道所要木材の産出経費を調査したのであるが、従来の購入価格に較べて著

しく低廉であった。」¹⁷⁾このことから、伐採量は急速に伸びた。表3-3のように1916年と比較すると1923年の東部線の鉄道林場での丸太および薪材の伐採量が10倍以上に急増した。この鉄道林場自身の伐採量の増大により、露天林場に対する注文が減少し始めたのである。

もう一つは、1921年以降、東清鉄道の燃料が木質燃料中心から石炭中心に転換したことである。従来、東清鉄道は北満で豊富に存在する森林資源をエネルギー源としていたが、北満での炭坑開発の進展によって石炭の比率が高まってきた。1921年以降、鉄道動力に必要とされる燃料のほとんどが石炭に変わり、それに伴って木材燃料の需要量が減少していったのである。

以上のように、伐採量の増加と東清鉄道の需要量の減少により、北満材は北満圏内で消費し切れず圏外市場へ進出する必要性が益々高まってきたのである。東清鉄道は北満のロシア木材資本を保護するため、1921年から新たな運賃政策を打ち出して、従来の運賃を37%を引き下げて北満材の移輸出を奨励し始めていた。このような奨励政策のもとで北満材の主な販売経路は東清鉄道から一般市場へと変様した。再び表3-2を見るとわかるように、1920年北満材の市場への移輸出量は56.4万石であったものが、1928年になると212.8万石にまで達し、約3.8倍増となった。そしてその北満材の主な市場は南満市場であった。例えば表3-4に示すように、大連市場では1918年以前、鴨緑江材のシェアが北満材より多かったが、その後、北満材が南満へ進出し、大連市場でのシェアが次第に支配的なものとなった。前報（演報1992 p.128～140）で分析した奉天市場でも大連と全く同じような傾向を示したのである。それに伴って、1920年以降、北満材はこれまで南満市場で支配的地位を占めていた鴨緑江材を圧迫し、市場でのシェアを逆転させ、南満の主要な市場において圧倒的なシェアを占めるに至った。

表 3-3 東部線鉄道林場における伐採量の推移

年次	丸 太 (本)	枕 木 (本)	薪材 (立方サーゼン)
1916	6,800	19,000	3,000
1917	14,600	19,200	5,000
1918	14,500	76,000	10,200
1919	24,600	74,250	17,000
1920	46,000	150,000	25,000
1921	54,000	72,000	10,940
1923	50,000	40,000	10,000
1923	70,000	25,000	40,000

- 注：1) 満鉄「吉林省の林業」1928大連p.218より作成。
 2) 原資料には1923年薪材の数値が400,000となっている。誤植されたい、ここで訂正した。
 3) 丸太は長さ24～36呎、直径1～1.5呎のもの。
 4) 1立方サーゼン=9.7268立方米

表 3-4 大連市場における各材のシェアの推移

年度	北満材	鴨緑江材	吉林材	総計
1918	11,064 (30.9)	19,635 (37.1)	22,124 (41.8)	52,823 (100)
1924	49,514 (72.9)	1,704 (2.5)	16,627 (24.5)	67,845 (100)
1925	18,614 (64.0)	3,060 (10.5)	7,406 (25.4)	29,080 (100)
1926	14,403 (50.9)	6,262 (20.6)	8,592 (28.3)	29,257 (100)
1927	22,097 (53.7)	4,339 (10.5)	14,662 (35.6)	41,098 (100)

資料：満鉄「調査時報」第9巻7号1929-7 P62
作成

注：単位=トン()内は総計に対する比率である。

ま と め

北満材が南満市場に進出しえた原因としては、以上の考察に基づいて次のように結論づけられる。すなわち、東清鉄道がロシアの植民地政策に基づく沿線林場の生産・流通段階において様々な保護・援助を与え、ロシアの木材資本は国家資本の手厚い保護・援助を受けながら森林開発を行った。この意味で沿線林場の木材生産・輸送コストの多くが実にロシア国家資本の東清鉄道によって負担されたといえる。これに対して日本が南満で展開した鴨緑江流域の森林開発では、ロシアのように伐出資本を保護・援助するという事はなかった。それどころか、前報（京大演報1992, p.128~140）で述べたように日露戦争以降日本は、従来の中国前期的商人資本（高利貸し）に支配された古い生産・流通組織の上に新たに採木公司（林業伐採会社）という機構をつくった。採木公司是清朝政府から獲得した木材買取権を利用して従来の生産組織の伐採した木材の全てを買収して、またそれを売戻して、その間に買回料と手数料として市場価格の10~12%を木材生産者から徴収した。この流通上のマージンを収奪するという構造によって鴨緑江材は生産・流通コストを上昇させたのである。このことからすると、南満市場での北満材と鴨緑江材の競争上の優劣は、実は両者の生産・流通コストの差によって決定づけられていたと考えられる。（両者のコスト分析は前報においてある程度行ったが、さらに詳細な分析は今後の課題とする。）そしてこの両者のコスト格差を生じさせた経済的要因は、ロシア・日本両国の満州での植民地政策における森林開発の位置づけの差異に基づいていると推測されるが、この点の具体的分析についても今後の課題とする。

引用文献及び注

- 1) 蘇雲山・岩井吉彌「鴨緑江流域における森林開発構造の特質」『京大農学部演習林報告』第六十四号 p. 128
- 2) 東清鉄道は、かつて「東支鉄道」「中東鉄道」「東省鉄道」「北満鉄道」の名称があったが、本論文では引用文を除き「東清鉄道」を用いる。
- 3) 黒龍江档案館所蔵「黒龍江省誌稿」22巻及び王希亮「近代東北森林開発史話」（『黒龍江林業』1986年各号に連載）
- 4) 石田興平（1964）満州における植民地経済の史的展開 ミネルヴァ書房p.433
- 5) 関東都督府（出版年不明）満州一般誌草稿 第7編第5章を参照。
- 6) 林場権（租借林区ともいう）とは森林伐採権といってよい。当時ロシア資本は清朝地方政府から森林伐採権を獲得して林場を設置した。租借条件として清朝政府に木税を納付するだけであった。租借期間はほとんど無期限であった。
- 7) イワシケウキツチ（1930）満州の森林 満鉄訳 毎日新聞社 大阪p.1
- 8) 陶炎（1987）東北林業発展史 吉林省社会科学院 p.126~127
- 9) 満鉄調査部（1923）満蒙全書 第三巻 p.482
- 10) 注9）に同じ
- 11) 池部祐吉（1933）満蒙林業の近況 東京 大日本山林会 p.27
- 12) 東支鉄道調査局（1923）「北満州と東支鉄道」p.506
- 13) 満鉄（1928）吉林省之林業 大連 p.232
- 14) イワシケウキツチ 前掲書 p.43
- 15) イワシケウキツチ 前掲書 p.35
- 16) 注15）に同じ
- 17) 池部祐吉（1933）満蒙林業の近況 東京 大日本山林会 p.42

Résumé

This study aims to analyze the economic system of forest exploitation in North Manchuriya before 1931, as a part of the study of forest exploitation system in all the Manchuriya. Russia began to build the Chinese Eastern Railway across Manchuriya in 1897 and to exploit forests on the railways by Russian capitals. Before 1920 almost of the wood harvested from the forests were consumed as various materials and fuelwood for the railways. But after 1920 the woods began to be sold to the market of South Manchuriya, and they grabbed the largest market share there in place of wood from Ouryokuko area in South Manchuriya. The economic strength of the wood from North Manchuriya lay in the economic support for logging and distributing of them by Chinese Eastern Railway Company.