

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

江 沛（青柳伸子訳）

19世紀末から20世紀初め、数十年にわたる近代経済システムへの適応と発展を経て、中国経済と社会形態に近代への転換の顕著な形跡が表れはじめ、時運に応じて現れた近代交通もこの時期、工業化・都市化の最も重要な推進力となった。1881年中国で唐胥鉄道が開通してから、1937年に日中戦争が全面的に勃発するまでの56年間、天津・青島・秦皇島などの港湾の外国貿易への需要を契機に、京漢・津浦・正太・北寧・膠濟・京綏・隴海などの鉄道を主軸として、若干の自動車道路・水路で補われる近代交通システムが、華北の諸省において迅速かつ盛んに形成された。近代交通システムの確立は、経済の近代化を促進すると同時に、華北の各重要都市の機能転換を大いに促した。新たな経済貿易ネットワークと近代交通システムは、古くからの都市の拡張と衰退という動態の変化と、新興都市の迅速な興隆を決定づけ、ここから、華北地域都市の新構造がすばやく展開された。

これまでの関連した研究において、劉海岩が提起した「官路と運河をネットワークとし、京城を中心とし、各レベルの行政中心都市を結節点とした前近代システムは、鉄道をネットワークとし、沿海商業都市を中心とした、地域中心都市と交通の中心都市および小城鎮で構成される近代都市システムへと転換した」という観点は極めて示唆に富んだものである。周錫瑞 (Joseph W. Esherick) は華北地域の近代化プロセスにおける鉄道と経済貿易ネットワークの形成と拡大、鉄道による都市の発展、さらには都市間の交流推進に対する重要な作用に注目している。関文斌 (Man Bun Kwan) は清末民初の天津の都市化プロセスにおける経済貿易と交通運輸システム間の関係という角度から、交通システムが華北貿易の中心都市形成に及ぼした役割について考察している。個別の研究課題では、張瑞徳は平漢鉄道と華北経済の発展との間の相互に促進的な関係に対して掘り下げた検討を行なっている。田伯伏らは一連の論文において、平漢鉄道が直隸省の工業・商業・石炭採掘業・農産物の商品化などの領域に与えた影響を集中的に論じている。楊英法らは冀南地域の交通発展と都市化プロセス間の関係に初歩的な分析を行っている。江沛・熊亜平は華北地域で最も典型的な意義を備えた鉄

道中心都市である石家荘の興隆に関して議論を展開し、鉄道と運輸業・商工業の発展および都市の空間構造との関連を切り口として、鉄道と近代華北地域の都市構造の再編成という観点を提示している。王曉東らは20世紀の膠濟鉄道沿線の産業地帯の形成と山東地域の発展の関係について長期的な考察を行っている。王敬平は英国福公司による河南焦作の石炭業の発展が都市の興隆をもたらしたこととの関連について詳細な検討を行なっている¹。本稿では、こうした先行研究をふまえて華北地域における近代交通システム興隆の真の原因について考察を試みる。具体的には、交通ネットワークの結節点に位置する都市がいかにして近代交通システムの助力を得て都市空間の構造拡張と機能転換を促進したかを分析するとともに近代交通システムと華北地域の新たな都市構造との関係を考察する。筆者は、この作業によって近代交通システムの形成が華北地域の近代化過程にどのような影響を与えたかが明らかになり、さらにそのことは華北地域の都市化の進展における基本的特質を理解するうえで重要な意義を有すると考える。

I. 経済の構造転換と近代交通システムの形成

1842年に中国で沿海都市が開港してわずか数年で、「華中の資本主義化の程度は華北よりもかなり進歩」し、例えば華北6港は華中・華南の商品流通に対して、「青島と秦皇島が輸出超過である以外は、天津・芝罘・龍口・威海衛などはいずれも多額の輸入超過を維持している」（李洛之・聶湯谷，1994，p.101）。明代に北京に遷都して以来、華北地域は次第に北京を中心に行政管理と商業貿易という二重の性質を備えた陸上交通路線を形成し、官馬北路（北京から瀋陽までを主要路線とする）、官馬西路（北京から黄河・長江間にいたり西北・四川へ転じる路線）、官馬南路（北京から雲南、広西、広東、福建へ向かう）に分かれていた。また、清の乾隆帝時代、多くの商人は北京よりモンゴルに至る軍用路線を利用して貿易を行い、張家口を中継輸送の中心として、庫倫・大同・帰綏・寧夏・蘭州・西寧・哈密・多倫などへ向かう路線が開通した（李洛之・聶湯谷，1994，p.101）。

1858年に「天津条約」が、1860年に「北京条約」が相次いで締結されてから、煙台・天津が華北で最初に開放された通商港湾都市となり、華北地域経済貿易の現地生産・現地消費および地域化という伝統的特徴は外向型へと構造転換し、「外国資本の

¹ これらの先行研究については、劉海岩（2002，p.47）、周錫瑞（2002，pp.11-13，20）、関文斌（2002，pp.54-63）、張瑞徳（1987）、田伯伏・謝鳳華・趙建明（2004）、田伯伏（2003）、田伯伏（2000）、田伯伏（1998）、楊英法・任永芬・劉黔霞（2004）、江沛・熊垂平（2005）、王曉東・趙鵬軍・彭建・王燁（2001）、王敬平（2001）を参照。

急激な進出は、華北の民族商業資本を抱き込みながら、買弁化させた」（李洛之・聶湯谷，1994，p.101）。地域の近代化プロセスは沿海港湾都市から始められ、次第に内地の都市・農村に向かって推進され、これは当時の経済構造転換の顕著な特徴となった。青島（1904年の膠済鉄道の開通により、煙台の地位は青島に取って代わられた）、天津の二大都市は地理及び海港が有利なため、華北近代経済の構造転換の先頭となり、華北近代交通システムの中心地ともなった。

1930年代前期、華北各港の貿易総額は、一般的に全国の主要な各港の貿易額の20%を占めていた。その中で、天津と青島はそれぞれ全国の輸入額の7.69-9.21%、5.21-5.54%を占め、全国の輸出額の15.36-16.67%、6.92-8.43%を占めていた（李洛之・聶湯谷，1994，p.6）。天津港の輸出入商品の総価値は、1861年の5475 関平両から1894年の44,277 関平両まで上昇し続け、8倍近くまで増加した（天津港史，1986，pp.80-81）。青島港の輸出入商品の総価値もまた、1899年の2210 海関両から1914年の3万7807 海関両まで上昇した（王守中・郭大松，2003，p.207）。天津・青島港の輸出入貿易の急激な成長により、両都市の経済は対外貿易の推進から、さらに工業・農業発展推進の新モデルを示すようになった。

表1：華北六大港における輸出入額の比率（1932-1936）

港名	天津	青島	芝罘	秦皇島	龍口	威海衛	華北総計
輸出	59.31%	27.07%	6.13%	3.63%	1.99%	1.89%	100%
輸入	57.73%	34.14%	4.22%	1.76%	1.24%	0.92%	100%
総額	58.73%	30.76%	5.00%	2.64%	1.55%	1.35%	100%

出所：李洛之・聶湯谷（1994）より作成（p.7）。

華北六大港である天津・青島・芝罘・秦皇島・龍口・威海衛の主要な移出商品は農産物と鉱物で、綿花・落花生・落花生油・豆類・精製塩・洗濯石鹼・羊毛・鶏卵・毛皮類・ブタ毛・ワタの種子・亜麻仁・鉄鉱石・石炭などがあった。輸入商品は主に紡績品・鉄鋼・機械製品であり、具体的には綿布・綿糸・小麦粉・白米・茶・巻き煙草・紙類・砂糖などであった。天津の機械織の綿糸・綿布の輸入量は以下の通りだが、こうした綿糸・綿布は煙台・青島港でも最大の輸入商品だった。1872～1898年の間に、芝罘港の綿糸の輸入量は122倍に増加し、綿布の輸入量は50%近く増加した。1905年、膠済鉄道を通して膠州・濰県・周村・済南とその周辺地区に運び込まれた綿糸の価格は272万5641 海関両に達し、また綿布の価格は367万7870 海関両にのぼり、これらは青島港に輸入された外国製品の総価格の70%以上を占めた（交通部煙台港務管理局編，1986，p.136,147）。この特徴は自然経済の解体を引き起こし、華北各地の農産物の商品化程度を促進しただけではなく、華北地域内陸部の都市・農村経済と貿易に対する強

大な引力を形成するとともに、天津・青島などの港湾都市の内陸経済貿易への浸透力を急速に拡大させた（李洛之・聶湯谷，1994，pp. 109-110）。

表 2：19 世紀天津の機械織り綿糸・綿布の移入量および全国に占める割合

年代	機械織り綿糸 輸入量と全国 輸入総数に占 める割合		機械織り綿糸の 輸入価格とその 外国製品輸入総 額に占める割合		年代	機械織り綿布 の輸入量と全 国輸入総数に 占める割合		機械織り綿布の 輸入価値とその 外国製品輸入総 額に占める割合	
	担	%	海関両	%		匹	%	海関両	%
1867-1971	110	0.2	4610	0.04	1865-1869	1779531	23	4377975	44
1872-1976	366	0.5	18440	0.2	1870-1874	3273926	30	6154277	59
1877-1881	883	0.6	37311	0.4	1875-1879	2684433	25	5256263	57
1882-1886	21033	7.3	534271	4.7	1880-1884	3252216	26	6165230	60
1887-1891	81937	9.6	1707134	11	1885-1889	4226519	27	8755282	63
1892-1895	131495	11.5	2911737	14	1890-1894	4224215	27	9723787	51
1896-1899	228518	11.6	4789413	15	1895-1899	5245239	32	14491973	47

出所：張思，2005，pp. 50-51。

わずか 30 年余りの間に、天津から輸入された機械織り綿糸・綿布の数量は激増し、それぞれ全国の輸入綿糸・綿布の 10 分の 1 と 3 分の 1 を占めた。膨大な数量の機械織り綿糸・綿布は、鉄道を中心とした近代交通システムを通して山西・山東・河南・河北さらには陝西・モンゴル各地の都市・農村の市場で販売された。外向型経済貿易ネットワークの需要により、天津は多く農業副産物・鉱産物販売と外来工業製品の集散地となり、また多くの鉄道交通と自動車道路網が天津を中心に展開するようになった。天津は事実上、「交通の要衝であり、同時に広大な背後の市場を有する」ことになった。塘沽港所属の大沽ドックと石炭輸送を可能とする津唐鉄道の拡張は開港と貿易港を求める西洋列強の意思に符合するものであり、その「繁栄の条件は完全に外国商品の輸入と輸送販売および特産品の買い入れと輸出にかかっていた」のである（李洛之・聶湯谷，1994，p. 2）。

1933～1935 年の間、河北・山東・山西などの地方の綿花の年間平均生産量は合計 368 万担、そのうち 182 万担は天津・済南・青島などに運ばれた。1936 年になると、華北各地の農村の約 2 割以上の商品が天津に集中し、そのうち輸出商品金額は 7345 元、再輸出入商品金額は 3121 元、消費商品は 3703 万元、総額は 1.42 億元に達した。この数字は、華北各地の農民が納める租税およびその他支払わなければならない現金の総額に相当する（李洛之・聶湯谷，1994，p. 30, 27）。推定では、「中国農村の経済総量の 60～70%がすでに流通経済化しており」、「華北における販売目的の農作物（商

品化)の比率は40%に達する」とされ、華北地域の「農村経済発展の方向が天津の経済活動の制約を受けていることは隠しようのない事実である」(李洛之・聶湯谷, 1994, pp. 26-27)。

対外貿易が生み出した高付加価値と利潤は、華北地域経済の構造転換を促進する無形の推進力であった。当時華北の都市と農村の経済の大部分が天津・青島を筆頭とする対外貿易に依存していたと明言することはできない。とはいえ、1936年、天津・青島などでは農産物・鉱産物を主な輸出商品とし、その多くは河北・山西・山東・河南などの農村から来ていた。また、輸入商品には綿糸・純綿布・加工綿布・人工生糸・人工絹織物などの品物があり、そのうち天津・青島で消費されたのは25%足らずであり、多くは天津や北平の近郊・冀東・高陽保定地区・山東・山西・張家口・甘粛・陝西に運ばれていった(李洛之・聶湯谷, 1994, p. 43)。

経済の構造転換と近代交通システムには密接な関係があることは、この時期以降の華北地域における鉄道建設ラッシュにその一端を見ることができる。1880年代より天津の外向型経済活動は激増し始め、天津を中心とする鉄道建設も19世紀の80～90年代に展開されるようになった。山東最大の貿易中心地が煙台から青島に変わったのは、膠済鉄道開通後の1905年である。津浦・京漢・京張・北寧・正太などの鉄道貨物の主要集散地は天津であり、膠済鉄道の貨物の主要集散地は青島だった。鉄道幹線網は天津・青島の海港運輸と接続し、華北諸省における「鉄道沿線の広範な農村経済を関連づけ、華北経済と世界経済とを結合させる端緒を開いた」のである(李洛之・聶湯谷, 1994, p. 101)。華北経済市場ネットワークと国際経済の発展との間の緊密な相関関係は、華北地域内陸部の自然経済に対し巨大な衝撃波となり、この時期の華北地域経済の構造転換の最も強大な推進力となった。明らかに、華北経済の構造転換はまさに近代交通システムの確立を促したのであり、港湾・鉄道の一体化を主とする近代交通システムを備え、広大な後背地の市場を擁するかどうか、1つの都市が華北地域経済貿易の重鎮となるかどうかを保障する鍵であったのである。

表3：清末から民国時期までに敷設された華北地域の鉄道

名称	始発地～終着地	建設期間	距離
膠済鉄道	青島～済南	1899-1904	432km
道清鉄道	道口～清化	1902-1904	154km
京漢鉄道 (蘆漢・平漢鉄道)	北京～漢口	1898-1905	1214km
正太鉄道	石家荘～太原	1904-1907	243km
京奉鉄道 (津榆鉄道など)	北京～奉天	1878-1911	844km
津浦鉄道	天津～浦口	1908-1911	1013km
平綏鉄道 (京張鉄道)	北京～包頭	1903-1922	813km
隴海鉄道	連雲港～宝鶏	1905-1937	1226km
同蒲鉄道	大同～蒲州風陵渡	1907-1936	860km

出所：張心澄 (1931, pp. 98-121), 中国铁路建設史編委会編著 (2003, pp. 17-32), 中国铁路史編輯研究中心編 (1996) より作成。

1937年7月までに、華北地域において外国人が建設し経営する鉄道、政府が建設し経営する鉄道および民間人が経営する鉄道で主要なものは合計9線であり、その総距離数は約7000キロメートルであった。

「北寧と津浦鉄道は天津で交差していた。このため同市は陸路により北は満洲・シベリアを経てヨーロッパと接続し、南は首都を経てアジア経済の中心である上海と接続することができた。また、平綏・平漢路および正太の各鉄道と同地域の大部分の運輸はすべて天津の集散地に依存し、その貿易地域はモンゴルや新疆や長江内陸部にまで達していた」(宋蘊璞輯, 1931)。膠濟鉄道は1904年に開通し、翌年には200万円の営業収入を収め、1913年に「収入は2倍」になった(趙琪修・袁榮燮纂, 1928)。平綏鉄道は華北・チャハル・山西・綏遠の4省にまたがり、華北と西北地域間の一大交通幹線であり、「綏遠省の開発と移民とこの上ない貢献があった」(廖兆駿編, 1937)。「平綏鉄道は宣統元年に張垣まで修築され、駅舎は橋東に設置された。同市は平津および綏遠一帯の交通に利するところが大きかった」(路聯達等修・任守恭等纂, 1933)。京張鉄道が張家口止まりであったため、華北・外蒙古地区間の貿易の最も重要な運輸手段はしだいに自動車によるものとなっていった。1926年以前、張家口の自動車輸送業者は20余り、その保有台数は90余台であった(路聯達等修・任守恭等纂, 1933)。1931年、「直接天津市とつながっている自動車道路は6路線、合計1600余里、輸送業務を行っている自動車は約200台であった」(宋蘊璞輯, 1931)。

華北地域は河川が比較的少なく、夏秋の間の水位上昇期だけ運輸に適していた。このため、水運は華北地域の貿易運輸の中で主導的地位を占めることはできなかった。開港後の青島・煙台・龍口・秦皇島などはみなこの様であった。しかし、9つの河川の下流に位置する天津は例外だった。19世紀後半、天津が商品移出する時、夏秋の間に水運が果たした役割は比較的大きいものであった(張思, 2005, pp. 54-57)。すなわち、輸送費が高額である等の原因から、民国初年に至るまで各地の商品が天津へ集められる過程において、鉄道運輸の総額は66.12%まで上昇したものの、水運のそれはなお54.36%を占めていた(鉄道と水運の各数値は重複して計算されている)(李洛之・聶湯谷, 1994, p. 31)。1931年前後、天津は依然として華北地域の内陸河川水運の中心だった。当時、内陸河川航路には津保線(天津-新安, 約280里)、津磁線(天津-沙河橋, 約290里)、津沽線(天津-大沽, 約100里)があった。鉄道と自動車道路の輸送費の下落、および輸送量の大きさ・速さ・安全性などの利点から、水運はしだいに近代交通システムにおける補助的役割に後退し、輸送能力が極めて高いと称された海河の水運でさえ「一度に800トンを輸送しうる鉄道と勝ち負けを競うことはできない」とされるようになった(中国駐屯軍司令部編, 1986, p. 67)。1912～1921年の間に、天津付近の南運河・西河(現在の子牙河)・北運河・東河(現在の金鐘河)の水運貨物の比重は44%から25.5%に下降したのに対して、鉄道輸送の比重は53%から70.5%に上昇した(天津海関十

年報告書, 1912-1921)。

20世紀初め、京漢・正太・津浦など若干の鉄道幹線の開通を契機として、鉄道を中心とし、港湾を商品集散目的地とする華北地域近代交通システムが日を追って形成された。それにより水路は鉄道の補助的運輸システムへと転落し、徐々に華北交通システムの主導的地位を退いていた。これと同時に、自動車道路の建設は大量の資金と技術の投入を必要とし、自動車の買い入れと維持・補修にも相当の資金と技術訓練を要するため、相対的に停滞しており、20世紀の20年代になってようやくある程度固定した運輸ルートが形成されるようになったものの、それでもなお近代交通システムを主導する立場にはなかった。

天津・青島・済南・煙台などの都市は地理的位置と海港を有するという利点があったため、地域外貿易のパイオニアとなり、工業近代化の前哨に立っただけではなく、勢いに乗じて華北地域における経済構造転換の重鎮となった。1930年代中頃、天津・青島両市は華北の工業生産能力の84%を有し、第3位の済南はわずか5%を占めるのみである。明らかに華北工業は港湾を備える都市に多数集中し、「これらの工業はすべて外国資本によって成立したか、または外資に従属する性格を帯びていた」(李洛之・聶湯谷, 1994, p. 91)。外向型経済貿易の物流ルートの選択は、石家庄などのような鉄道中枢都市で完全に鉄道によって新たな物流ルートが出現したという特例以外は、一般的に引き続き旧来の水路・官道の物流ルートに依拠していた。このような経済貿易における慣性は事実上近代交通システム確立の基礎であり、その中の重要都市は鉄道を主な手段とする近代交通システムの中心的結節点として真っ先に選ばれた。津浦・京漢・京張・北寧・正太などの鉄道貨物の主要集散地は天津であり、膠済鉄道における貨物の主要集散地は青島であった。何本かの鉄道幹線による鉄道網はそれまでの物流ルートの形態を変化させ、鉄道運輸はしだいに華北地域における経済貿易市場の再編成の最重要要素となった。天津・青島などの港湾の運輸を通して、華北諸省の貿易市場ネットワークと国際経済発展は緊密に連関し、地域内後背地の自然経済に対する巨大な衝撃波となり、農業生産物の商品化率を日増しに高め、華北地域経済の構造転換の最も強大な推進力となったのである。

II. 近代交通システムと華北都市空間・機能の転換

華北地域における近代経済システムの核心的結節点として、天津・青島は近代交通システムの総合的中枢的位置にあるだけでなく、華北地域経済における輸出入貿易の終点と始点でもあった。天津・青島の都市機能はここから大きく変化し、華北最大の貿易・工業加工基地となった。また、近代交通システムの確立によって、本来市場貿易ネットワークにおいて突出した地位にはなかった石家庄・鄭州・済南・張家口など

の都市は、次第に地域経済における二次的中心都市へと昇格し、都市空間は基本的に埠頭や駅舎を中心に展開し、工業及び経済貿易の影響力は大幅に拡張した。かつての華北都市は、行政管理を中心とし消費をその機能としていたが、地域経済と貿易の中心としての機能に転換し始めた。

元代の後、天津は漕糧の重要な中枢であり、清初の後には長蘆塩の基地でもあり、南北の河川運輸と海運がきわめて盛んであった。南京条約による5港開港の後、天津港に出入りする船の多くは江蘇・浙江・福建・広東などからのものであり、西洋の汽船も増加していた。漕糧を輸送し百貨を転運する船舶の多くは旧市街東北の三岔口、東門外の天後宮や紫竹林一帯に停泊していたこともあり、天津北門外や東門外の碼頭付近に有名な「洋貨街」が出現した。そこには外地の商人が集まるとともに多くの旅館・妓楼が建てられ、天津の都市空間は城壁を越えて東北へと拡大していった。

対外貿易が天津経済の主要部分を占め租界が外国貿易に依存していたため、イギリス・フランス・アメリカなどの9か国は天津旧市街の東南地区に次々と租界を開設したが、それらは1つの例外なく海河兩岸の荒地が選ばれた。租界近くの海河の沿岸には埠頭が立ち並び、それらは塘沽港へ向かう貨物運輸と租界の輸入品の受け入れに便利であった。天津における商工業貿易・水上運輸・金融・輸出加工等の方面において、外国資本は絶対的優勢にあった。1892年、津唐鉄道の駅舎が旺道庄西から老龍頭に移転したことによって、津唐鉄道と海河兩岸の埠頭とが結合した。20世紀初め、鉄道・水路と対外港湾との結節点という好条件のもと、天津は次第に華北地域の経済貿易の中心地となっただけではなく、東北・西北両地域さらにはモンゴル地区にまで影響力を有する貿易港となった。天津の都市空間もまた迅速に旧市街から租界地域まで拡大し、商工業の中心は旧市街からやがてイギリス・フランス租界へと移った。1902年には、各国租界の拡張によって天津全域の都市面積は7倍以上に拡大し、各国が占拠する海河岸は15キロメートルに達した。この後数年のうちに各国の租界は次々と所轄の海河岸の整備と埠頭の改造を行い、商工業は日増しに繁栄するようになった。天津港の改造もこれに応じて実施された。1935年、塘沽港には中外国の埠頭が22あったが、北寧鉄道もここに専用の埠頭を開設した（天津港史、1986、p.117）。このような交通設備の改善は海河の運輸能力を大幅に増加させ、天津港と津浦・京奉鉄道によって構成される近代交通システムは、華北・東北両地域の経済貿易における浸透力を向上させた。20世紀前の15年間、天津を中心とする華北鉄道ネットワークがすみやかに形成され始め、津浦・京奉両鉄道は天津を經由し、京漢・正太・京張の各鉄道の主要貨物運輸も、天津が終着点あるいは起点としていた。ここに至って、天津経済貿易の後背地は日ごとに拡張し、天津は、真に華北・東北・西北の三大地域経済圏と貿易の発展に影響を及ぼす外向型貿易都市となったのである（張利民等、2003、p.385）。

20世紀初め、天津における9か国の租界はこの都市の新たな成長点となったが、

時の直隸総督・袁世凱は、華界を振興し租界と競争する目的をもって“河北新区”を建設した。この新区計画は完全に租界を模倣したもので、大経路（現在の中山路）が新たに建設された鉄道駅（現在の天津北駅）と海河に接続し、数本の「経路」と「緯路」が交差して新たな道路網を構成した。新地区は初めは人口増加も速く、多くの工場・学校・文化施設が集中して建設され、北京政府と南京政府の統治時期を経て、早くも旧市街に代わって華界の新たな政治・文化の中心となった。しかしながら、政治権力は政治・文化の中心を形成することはできたが、経済貿易と交通システムを主導する天津の都市空間構造を変えることはできなかった（劉岩海，2003，pp. 88-89）。20世紀20～30年代の政治・社会の動揺激化に伴い、商工業は大部分が各国租界内へ安全を求めて移転し、都市の重心は不可逆的に海河の埠頭と鉄道駅によって主導される租界区域に移動した。

19世紀中葉以前の山東地区の都市は、臨清・濟寧・東昌（現在の聊城）・德州など南から北に向かって主に運河沿岸、および西から東に向かって全省を横断する陸路の沿線の済南・周村・濰県・博山（現在の淄博市）に分布していた。この縦・横2本の都市連鎖は、山東経済の命綱であった。1820年代初め、漕糧の海運が回復してから煙台の港湾貿易は日に日に盛んとなり、20余年の間に「商店は1000余店」となった（王陵基監修，1931，商埠志 p. 2）。開港後の煙台は、山東の主要な輸出・中継貿易港となった。1864年，煙台の輸出入貿易総額は5804芝罘両だったが，1900年には27058海関両に達し（交通部煙台港務管理局編，1986，pp. 4-7），5倍近く増加した。1891年まで，煙台の外来移民は年平均300～500人，就業人口は約3万2000人だったが，1901年には煙台の就業人口は5万7120人に達し，山東省内で居住外国人の最も多い都市でもあった（王守中・郭大松，2003，pp. 128-130）。外国貿易の需要は煙台とその後背地のあいだの交通発展を促進した。すなわち，羊角溝を経て清河に入る水路と煙濰大道で濰県に至り，さらに魯中山地北側の東西大道に沿って青州・周村を経て済南につながるののであるが，こうして煙台の輸入商品を山東各地へ運ぶことができ，また山東各地の特産品も煙台から輸出されるようになった。済南・周村・濰県などローカルな貿易中心地は，煙台などの貿易港を通じて国内外の市場と連結された。済南は南北の官道上に位置していたので，歴史的に天津との経済関係も比較的強かった。また煙台と比較的離れた濟寧は，その南の運河による運輸が可能で上海・鎮江などと密接な関係にあった。済南と濟寧は厳格に言えば単なる煙台の後背地ではないものの，この時期の水路と官路による運輸が山東省の都市構造における基本的要因をなしていたことは明らかである。

1898年，ドイツは膠州湾租借地の管轄権を獲得した後，租借地全体を自由港として開放し，同時に大量の資金を投入してその建設を行った。青島港の近代化はこれによって興隆した。1904年膠濟線が敷設され，青島から濰県を通過して済南へ至り，山

東の重要な炭鉱・先進的経済地域と重要都市は青島港と緊密に連携するようになり、「青島の各埠頭はすべて鉄道を敷設して大港駅に通じていたことは運輸上頗る便利であった」（黄沢倉，1935，p.96）。汽船と鉄道の連結によって，膠済線と青島港は，運送に便利できちんと連携し何ら障害のない近代交通システムを形成した。このため，山東各地の輸出入商品は青島に集中し始め，ただ水路あるいは道路運輸のみを頼みとした煙台は日に日に衰退した。資料が示すように，まさに膠済鉄道完成後最初の1年(1905年)に煙台の輸出入総価格は史上最高の3913万1384海関両を記録したが，この後明らかに下降した。それまで山東省東部地区は煙台を輸出入の基地としていたが，膠済線とその張博支線開通後，同地の商品は明らかに青島へと向かうようになった。1905～1913年の間，膠済線の貨物運輸量は17倍近く増加した。1910年，青島の貿易総額は煙台を超え，上海・天津・漢口・広州・汕頭に次ぐ全国第6位となった。1922年の青島の貿易総額は1億海関両近くとなった（交通部煙台港務管理局編，1986，p.10）。迅速に山東最大の外国貿易の中心となった青島は，煙台の衰退を代価とするものであった。庄維民が言うように，煙台の「港湾設備の改善は遅く，国際貿易と関連する金融・電気通信業はなかなか発展せず，とりわけ後背地の鉄道運輸設備が欠乏していた。このため煙台における対外貿易を発展させることは困難であった」（庄維民，2000，pp.43-44）。

青島は貿易港及び市場として出現したため，工業は貿易に比べて遅れていた。しかし青島の工業化は，やはり相当程度近代交通システムの影響を受けて始まった。まず，青島湾（俗称前海）付近には各種船舶を修理するドックが現れ始め，後に造船工場に発展した。また，ドイツ人は造船工場の技術者育成のための華人学校を設立した。これ以外に，ドイツ人は青島に発電所・屠殺場・紡績工場・ビール会社・石鹼工場・製塩工場・腸詰工場・製粉工場などの企業と，少なからぬ学校・病院を建設し，青島の都市建設は大体の形ができた。ドイツ人は青島の都市計画がある程度完成すると，各種施設を合理的かつ適切に配置し，街からやや東にある太平湾一帯は外国人の別荘地区と兵営に分けられ，鉄道駅は出入りに便利のように外国人商業区の西部に設置された。小港と大港一帯は港湾地区・工業地区となり，小包島と台東・台西両鎮は中国人居住区となった。青島市全体の商業の中心地は，ひとつは鉄道駅付近に，ひとつは港湾付近にあったが，このことは近代交通システムの青島の都市建設に対する影響力が突出して表されていた。

近代交通システムと華北都市空間との機能転換の生きいきとした事例として，石門（現在の河北省石家庄市）は最適であろう。正太鉄道と京漢鉄道の交差点の劇的な変容は，石家庄での両鉄道のレールゲージの違いにあった。すなわち，獲鹿県に属するわずか30～40戸の人家しかない小村落であった石家庄は（獲鹿県志；石家庄之経済状況，1926），一躍華北二大鉄道の交差点となり，直隸（河北）及び華北・東北両地域と山

西のエネルギー源と経済を繋ぐ要衝となった。1926年までに石炭・食糧・綿布・綿花を主とする比較的大きな倉庫業者は33家を数えた(石家荘之經濟狀況, 1926)。運送業と卸売業が迅速に出現し、また石家荘付近の農業・鉱業資源が比較的豊富な県域との交通が便利であるなどの原因によって、紡績工場・コークス製造工場・製粉工場・製鉄工場などが相次いで成立した。運送業・工業の発達により物流と人流の集中効果が顕著に表れ、外来人口も増加した。1913年の石家荘の住民は300戸余りだったが、1925年に石家荘と休門鎮が合併し石門と改称され、人口は約4万となった。さらに1932年には9万人に達した(石家荘之經濟狀況, 1926; 劉哲民, 1932)。正太駅と京漢駅、および鉄道の両側を中心に石門の都市空間は日増しに広がった。民国初年、正太・京漢線の駅付近の市街地の面積は約1平方里に過ぎなかった。1921年まで「市街地の距離は1.5方里で南北に少し長かった」(白眉初, p. 45)が、1926年には「石家荘の東端はすでに休門と相連なり、全市の面積は東西約8~9里、南北約6~7里」となった(石家荘之經濟狀況, 1926)。1928年、石家荘(休門を含まない)には33の大通りがあり、その面積は4平方キロメートル近くであった。1936年、石門市区(休門を含む)の面積はすでに10平方キロメートル余りに達し(河北省石門義務教育進行概況, 1936)、一定の規模を有する近代的都市景観を獲得した。1928年の石門市区の道路分布図から分かるように、市区全体は正太線・京漢線によって分割され、大通りは基本的に鉄道の転轍機の両側に沿って広がり、正太駅を中心とした橋西地区に全市の主要な胡同と市場が集中し、橋東地区は広々としていた。1930年代初め、もともとあった転轍機が南に延び、北部には新しい転轍機が建設されたため、市街は京漢線に沿って北向きに拡大しただけでなく、正太線に沿って西北に前進し、かつ京漢線に沿って西南に伸びた。この結果石門市の面積は大幅に拡大し、市区全体は鉄道の影響により1926年時の東西に長く南北に狭いという構造から、南北に長く東西に狭い不規則な形に発展し、橋西・橋東地区は相対的に均衡のとれた構えを有するようになった(曹洪濤・劉金声, 1998, p. 226)。こうした都市空間の変化は、鉄道が都市空間構造に及ぼす深刻な影響を顕著かつ直接的に表している。

石門は正太線と京漢線の交わる交通の要衝に位置するため、山西からの鉱産物・農産品や天津の輸入商品はすべて石門を中継しなければならず、華北地域経済貿易ネットワークにおける石門の地位は日に日に重要となった。資源が豊富で交通の便が良いため、少なからぬ製造業者が相次いで保定を放棄してやって来たので、石門の工業はますます発達し、周辺各県は石門に通じる自動車道路を建設したり、あるいはもとからある水路と既存の鉄道を利用して積極的に石門市との経済貿易の往来を求め、石門市の経済的影響力は日毎増強された。1930年代、石門市はすでに保定に代わって直隸(河北)省、なかんずく華北中部地区における経済・貿易の中心となっていた。

類似した例は泰山ふもとに位置する泰安にもある。津浦鉄道の開通以前、泰安は1

つの閉鎖的な「古い山郡でしかなかったが、これ以降にわかには様子が変わり、物質文明は日増しに盛んになり、交通が便利になった」（葛延瑛修、孟昭章・盧衍慶纂、1929）。20世紀初め、京漢線と隴海線（汴洛部分）が鄭県で交差した後、鄭県の経済貿易は「にわかには繁栄した。その城壁は9里で内には多くの住宅があり、西大街に多くの商店があるが、西関駅付近に新たにマーケットが開かれた」。隴海鉄道が東に伸びて海州（現在の江蘇省連雲港市）に至り、西に伸びて陝県に至ったのにもない、隴海鉄道が鄭県の発展に及ぼす影響について敏感に察知した者がいた。すなわち「鄭県一帯は、西に山西・陝西・甘肅など各省の物産の供給地を押さえ、東北と東南、即ち天津・青島・漢口・上海など各港の物産需要地に通じている。将来交通は盛んになり、商業範囲も広がり、貿易額も増加し、前途の発展は洋々たるものがある」（勛編、1927, pp. 71-74）。もとは辺鄙な農村であった綏遠省平地泉（現在の内蒙古自治区集寧市）は1920年の平綏線の開通後、「商人が雲集し、内地の開墾農民も争ってここに至り、にわかには繁栄した地区になった。平綏鉄道の大きな駅舎は街の西に位置し、付近は商業は盛んであった」（廖兆駿編、1937）。京張鉄道開通後、経済の需要により張家口に連結し張北地区に向かう自動車運輸が日一日と発達した。張北県の貨客自動車は、「東は多倫・沽源一帯に至り、西は白陵廟・商都一帯に至り、南は張家口に至り、北は庫倫・烏得・加卜寺・四里蹦蹦・滂江・二連・貝子廟などに至り、道中にはどこにも停留所があった。多倫・沽源から来た車はみなキノコ・毛皮などの商品を積み、庫倫から来た車はみな水晶・麝香・鹿茸・キノコ・狐の毛皮などの商品を積んでおり、運賃は商品の価値によって決まった」（陳繼淹修・許聞詩等纂、1935）。

華北地域の多くの新旧都市空間の拡張と構造を概観すると、ある基本的法則が見て取れる。それは、元からの交通の中核・商業貿易の中心は、鉄道・自動車道路・水路の総合利用によって新しい交通システムに編入され、またいくつかの新しい都市は交通中核であるため新たな商業貿易の中心あるいは地域経済の中心となった。近代交通システムに編入された都市は、多くが当該区域の経済貿易における利益を得て日増しに発展しはじめたが、一部の都市はこれによってさらに華北地域のあるいは当該区域の経済貿易の中心となった。この他、近代交通システムの影響を受けた都市は、その空間的拡張の中で終始近代交通システムの影響を受け、鉄道・自動車道路の中核都市は多くが鉄道あるいは自動車道路のターミナルを中心として展開した。都市の商業センターも多くがまず鉄道駅の周辺から出現したのである。

Ⅲ. 近代交通システムと華北都市構造の再編成

19世紀末から1920年代にかけて、伝統的な自然経済が外向型経済へとすばやく転換したため、天津・青島などの港湾都市を筆頭として、港湾・新しく敷設された鉄道・

自動車道路と古くからの水路によって構成された近代交通システムが盛んに形成された。この近代交通システムの建設は、華北地域における経済貿易の一体化構造を大々的に加速させただけでなく、華北地域の都市・農村経済の共同性の形成を推進し、さらに華北地域と東北・華中・華南の各地域との経済・貿易の交流を発展させ、同時にこのことを背景として華北地域における伝統的都市構造は再編成され始め、社会構成に深刻な変革がもたらされることになった。

隗瀛涛氏らが言うように、全国と同様に、開港前の華北地域には行政消費型と経済型という2つのタイプの都市があるのみで、その中の行政消費型都市は行政を主要な機能とし、農村からの供給を経済的内容とし、政治的意義が経済的意義よりはるかに大きく、従って行政システムの変動に伴い顕著な盛衰の変動を呈し、持続発展の可能性を備えてはいなかった。宋から清にかけて、このタイプの都市は基本的には縮小、さらには停滞の趨勢を示した。明末清初、国内貿易の成長と市場の開拓に伴い、経済型都市が出現しはじめ、このタイプの都市は多くが商工業もしくは鉱工業を拠り所とし、政治・軍事機能とは異なる経済的機能を備えはじめたが（隗瀛涛主編、1998、pp. 2-5）、なお旧来の都市構造を変えるには十分でなかった。近代交通システムの発展において、華北地域沿海の港では、対外港湾に依存する天津・煙台・青島・龍口・威海衛・秦皇島などの都市が出現し、商工業がそれぞれ異なる速度ですみやかに発展し、都市空間にもかなり大きな発展があった。これに対して石家庄・鄭州・済南・徐州・張家口など鉄道中枢型都市の興隆は、近代鉄道に依拠して急速に華北地域における区域の中心地および経済貿易ネットワーク内の中級市場となったが、都市空間と機能はいずれも鉄道交通機能と関連しながら展開した。このことは商業化に主導された近代中国の都市化の特徴に符合し、経済型都市に属するものである。これに類似したものに北寧線沿線の唐山、平綏線沿線の平地泉、道清線沿線の焦作、京漢線沿線の駐馬店などがあり、これら交通機能型都市の出現プロセスは石家庄などの都市と顕著な共通性を備えている。そしてそれは近代中国都市化プロセスにおける新類型とすべきであろう。

華北地域の伝統都市は、多くが政治の中心地である北京・保定・済南・太原・開封などのように四方八方に通じる水路・駅道の両側に分布する。あるいは正定・邯鄲・許昌のように駅道の中心であったり、あるいは天津・通州・臨清・済寧・德州・周家口・南陽のように河川運輸の中枢に位置していた。その中には天津、臨清、済寧など著名な商業都市もかなりあるが、政治の中心地である都市が依然として多数を占めていた。都市として発展する以前、天津や青島などには、もとより近代工業が発展するに十分な資源はなく、その港湾は漕糧輸送以外に国内貿易の需要に限られているため、目覚ましい発展のチャンスは存在しなかった。しかし近代に入って開港された後、これらの都市はその港湾の地理条件が有利なため真っ先に国際貿易システムに編入され、さら

に鉄道を通じて広大な後背地を擁したため迅速に興隆した。近代交通システムにより興隆した都市の別のタイプとして、鉄道の中枢である石家荘をあげる事ができる。石家荘は西に太行山があり、背後に石炭・綿花資源が豊富な山西省があり、山西省の東の出口である娘子関からきわめて近く、もともと交通と経済発展の潜在力を備えていた。しかしこの荒涼とした貧しい小村落は、伝統社会の交通と経済発展システムにおいては重要都市に発展する可能性を具備していなかった。石家荘は、近代における鉄道の発展によって初めてその自然条件と地理的位置の潜在的優位性が発揮され、速やかに交通機能型都市となったのである。この後、交通機能の優位性によって石家荘には行商が雲集するようになり、経済的浸透力が大幅に増加して河北中部経済の中心都市となった。天津・煙台・青島・濰県・張家口・石家荘・唐山・平地泉などの都市の興隆は、華北都市の機能が行政中心から経済中心へと全体的に転換したことを示しているだけでなく、華北の伝統的都市構造にも重大な変化が起ころはじめ、分布の重点は伝統的な駅道と運河沿岸から、港湾・鉄道・自動車道路の交通沿線へと変わった（劉岩海，2002，p. 47）。周錫瑞（Joseph W. Esherick）が述べるように、華東・華南両地域では鉄道が出現する以前にすでに比較的発達した水運が存在したため、都市近代化プロセスにおいて鉄道の影響は華北地域ほど大きくはなかった。鉄道の発展によって華北地域の都市構造は再編成が行われたのである（周錫瑞，2002，p. 20）。従って、近代交通機能型都市の興隆は、華北地域の社会・経済及び都市発展史を特色づけることがらであるとしなければならない。

しかし張瑞徳も指摘しているが、中国の鉄道建設は西洋国家ほど強大な連鎖的影響を生み出すことはなく、京漢鉄道の「修築と維持に要する材料は、レール部分が漢陽製鉄所で供給される以外、多くの資材は外国から輸入されたため、国内の工業に刺激を与える機会は限定的であった」（張瑞徳，1987，p. 140）。この特徴は、主に近代中国工業全体の水準の立ち遅れがもたらしたものであり、鄭州・石家荘・徐州などの鉄道中枢都市の工業発展において特に顕著に表れている。

近代交通システムは、新型の交通機能型都市が興隆するための必要条件を提供すると同時に、この種の都市の空間構造と機能の発揮に対しても深刻な影響をもたらした。天津の都市空間が旧市街から租界に向かって東に移動する過程において、それが海河両側の埠頭と関係していただけではなく、老龍頭駅とも相関していた。鄭州の都市空間は隴海線を中心としてその両側に延伸した。石家荘の都市空間構造の拡充は、2つの鉄道駅を中心として、繁華な市街は両鉄道の転轍機付近と橋西区に位置し、人口もここに集中して近代的市街の最初の形態を形成した後、四方に拡大していった。唐山の市街は鉄道を境として南北両地区に分かれ、北の広東街と南の新立街が最も賑やかであった。平地泉の市街は開港場を主とし、市街は駅舎を中心に東西に分かれ繁華街もこの両地区にあった。駐馬店の市街も同様に駅舎を境として東西に伸びる構造だっ

た。伝統的都市と異なり、このような新興都市はもはや城壁を造らず、また都市商工業の繁華地は省署・府署あるいは県署の所在地とはならず、都市空間構造に大きな変化が生じた。このような都市形成の基本要素として、港湾と鉄道が都市空間構造の展開においてきわめて重要な影響力を発揮していることは明らかである。

華北地域の伝統的都市は、多くが省城・府城・県城のレベル合った規模を有していた。一般的に言えば、省城の規模が最大で、府城がそれに次ぎ、県城が最小である。人口もおおむね順を追って遞減し、これに相反する状況は少なかった。煙台・青島・石家庄・唐山・鄭州などの都市の興隆は、このような局面を打破した。これらの都市は一般的に各級の行政の中心ではなかったのにもかかわらず、府城さらには省城の規模を超える都市が出現しあり、華北地域におけるそれぞれの地区の経済貿易センターとなった。天津の人口は北京を超え、石家庄の人口は省都・保定を超え、煙台・青島の人口は短期間で急増した。この現象は、近代華北地域の新興都市の突出した経済機能を際立たせるものである。

近代華北地域における経済・貿易システムが伝統的な自給自足型から外向型へと発展するプロセスにおいて、近代交通システムが果たした根本的意義は、安価な価格によって大量の商品・人員を短期間で長距離間を交流させることができ、人と物の活動空間を大々的に拡張したところにある。都市の形成と発展の中で近代交通システムは交通中枢都市の商工業の浸透力を開拓した。すなわち、東部の港湾と鉄道・水路・自動車道路の交差点に位置する都市、鉄道の中核と水路・自動車道路の交差点に位置する都市、鉄道・水路と自動車道路の地点に位置する都市都市、および広大な農村という階層で、華北経済の貿易市場ネットワークにおける中核市場・中級市場と初級市場を順次形成していった。

民国初年に至るまで、天津の経済貿易の浸透力は日増しに増強され、その後背地は主に河北・山西・甘肅の各省であった。すなわち天津は、直隸(河北)・山西・山東の一部地域で産する綿花の主要販売地であり、山西産の石炭・鉄鉱石の重要な輸出港であり、同時に各種輸入商品は広く華北・東北・西北地区に販路を有していた。天津は「鉄道方面では津浦・北寧両線の交差点に位置し、北寧線を通じてさらに平漢・平綏線と連絡が可能であった。また水運方面では、華北地域のすべての内陸河川は白河に集中し水陸の交通が便利であったため、河北・山西・チャハル・綏遠及び熱河・遼寧などの省はすべてその直接市場圏となり、同時に山東・河南・陝西・寧夏・甘肅・吉林・黒竜江の諸省の一部がその勢力範囲内に編入された」のであり、ここからまた「天津の中国経済に占める重要性を決定づけた」のである(李洛之・聶湯谷, 1994, p. 2)。

このほか、煙台・青島は山東地区の特産物の最も重要な集散地であり、河南省の重要な輸出入港でもあり、さらに両港で輸入される外国製品は各地の消費構造の変化を生じさせる指標となった。石家庄は河北の正定・獲鹿・欒城・元氏などの県が生産す

る綿花の最大の集散地であり、同時にそれらが必要とする石炭・鉄・食糧の供給地でもあった。石家庄を中継地点として、鉄道は、華北諸省の地理空間上の距離を大幅に短縮し、直隸・山西・山東など各省間の経済交流と人口流動を推し進めただけでなく、華北地域の中心都市である天津・北京(北平)の経済浸透力は山西・陝西にまで拡大した。さらに華北交通システムを媒介として東北地域と山西・陝西両省との間の物的・人的交流が可能となり、華北・東北両地域間の商業・流通ネットワークのさらなる統合・強化が見られるようになった。

近代交通システムとりわけ鉄道ネットワークの確立によって、元来、市場・貿易ネットワークにおいて突出した地位になかった石家庄・鄭州・済南・張家口などの都市は、次第に華北地域における当該地区の中心都市に上昇した。一方、それまで中心都市であった開封や保定などの都市の衰退は顕著である。鉄道ネットワークと港湾との連結は、華北地域にそれまで存在していた、北京を中心とし官路・水路によって連結され消費を機能とする都市構造を、貿易・工業都市の天津・青島を中心とし鉄道・港湾によって連結され貿易あるいは生産を機能とする近代化都市構造へと迅速に変貌を遂げた。これらの都市構造の新展開は、近代経済転換後の近代交通システムの選択と要求により引き起こされたもので、こうした転換に適応しえた新たな都市は、華北地域の経済貿易システムの発展において日増しに重要かつ主導的役割を果たし始めることになったのである。近代交通システムと都市化の間との相互作用は、華北地域における社会近代化プロセスにおいて十分に重視するに値する現象なのである。

(こうはい・中国南開大学歴史学院)

(あおやぎのぶこ・大阪外国語大学大学院)

【付記】本論文は2005年度天津市第10期5か年計画社会科学研究プロジェクト「鐵路與近代河北区域城市化進程」(課題番号TJ05-ZL001)の成果の一部である。同時に台湾中流文教基金会およびヒマラヤ研究發展基金会の援助を受けた。ここに感謝の意を表したい。

【参考文献】

白眉初,『中華民國省区全志』第1編第2卷,『直隸省志』.

陳繼淹修・許聞詩等纂(1935),『張北県志』第4,交通志,交通,民国24年活字本.

葛延瑛修,孟昭章・盧衍慶纂(1929),『重修泰安県志』第5,政教志,交通,路政,民国18年活字本.

関文斌(Kwan, Man Bun)(2002),「清末民初天津與華北的城市化:一個網絡系統的分析」(劉海岩主編,2002).

『河北省石門義務教育進行概況:一個城市義務教育實驗之調查』,(1936),『河北月刊』

第4卷第7期。

黃沢倉 (1935), 『分省地志：山東』中華書局。

『獲鹿縣志』, 第2, 地理下, 光緒刻本。

交通部煙台港務管理局編 (1986), 『近代山東沿海通商口岸貿易統計資料』對外貿易教育出版社。

江沛·熊巫平 (2005), 『鐵路與近代石家莊城市的崛起：1905-1937』『近代史研究』2005年第3期。

李洛之·聶湯谷 (1994), 『天津的經濟地位』南開大學出版社 (影印版)。

廖兆駿編 (1937), 『綏遠志略』第10章, 綏遠之交通, 第4節, 鐵路之交通, 民國26年活字本。

劉岩海 (2002), 「近代華北交通的演變與區域城市重構 (1860-1937)」(劉岩海主編『城市史研究』第21-22輯, 天津社會科學院出版社)。

劉岩海 (2003), 『空間與社會：近代天津城市的演變』天津社會科學院出版社。

劉哲民 (1932), 「石門二十年來之回顧 (一)」『大公報』1932年5月3-5日。

路聯達等修·任守恭等纂 (1933), 『萬全縣志』, 附張家口概況, 交通, 鐵路, 民國22年活字本。

「石家莊之經濟狀況」(1926), 『中外經濟周刊』181期。

宋蘊璞輯 (1931), 『天津志略』第11編, 交通, 第1章, 水路, 民國20年活字本。

田伯伏 (1998), 「京漢鐵路運營與直隸沿線農產品商業化」『河北大學學報』1998年第2期。

田伯伏 (2000), 「京漢鐵路與直隸沿線近代採煤業的起步」『河北大學學報』2000年第3期。

田伯伏 (2003), 「京漢鐵路與直隸沿線商業的發展」『河北師範大學學報』2003年第6期。

田伯伏·謝鳳華·趙建明 (2004), 「京漢鐵路與直隸省沿線工業的起步」『河北青年幹部管理學院學報』2004年第3期。

天津港史 (1986), 古近代部分, 人民交通出版社 (原載：『天津海關年報』)。

天津海關十年報告書 (1912-1921), 年吳弘明記·陳劍恒校正, 『天津歷史資料』第13期。

王敬平 (2001), 「英商福公司與焦作近代煤炭工業城市的形成」『焦作工學院學報』第1卷第2期。

王陵基監修 (1931), 『福山縣志稿』卷五之一, 商埠志, 民國20年活字本。

王守中·郭大松 (2003), 『近代山東城市變遷史』, 山東教育出版社。

王曉東·趙鵬軍·彭建·王燁 (2001), 「膠濟鐵路沿線產業帶與山東區域發展的影響」『國土與自然資源研究』2001年第3期。

隗瀛壽主編 (1998), 『中國近代不同類型都市綜合研究』四川大學出版社。

勛編 (1927), 『河南』中華書局。

楊英法·任永芬·劉黔霞 (2004), 「冀南地區解放前歷代交通狀況考」『河北建築科技學院學報』2004年第1期。

曹洪濤·劉金聲 (1998), 「1934年石門略圖」, 『中國近現代城市的發展』中國城市出版社。

張利民等 (2003), 『近代環渤海地區經濟與社會研究』天津社會科學出版社2003。

張瑞德 (1987), 『平漢鐵路與華北經濟的發展 (1905-1937)』台北中央研究院近代史研究所。

張思 (2005), 「19世紀天津的對外貿易與傳統市場網絡」(江沛·王先明主編『近代華北區域社會史研究』天津古籍出版社)。

張心澄 (1931), 『中國現代交通史』良友圖書印刷公司。

趙琪修·袁榮安纂 (1928), 『膠澳志』卷6, 交通志, 膠濟鐵路, 民國17年活字本。

- 中国鐵路史編輯研究中心編 (1996), 『中国鐵路大事記 (1876-1995)』 中国鐵道出版社.
- 中国鐵路建設史編委会編著 (2003), 『中国鐵路建設史』 中国鐵道出版社.
- 中国駐屯軍司令部編 (1986), 『二十世紀的天津概況』 天津市地方史志編修委员会總編輯室.
- 周錫瑞 (2002), Esherick, Joseph W., 「華北城市的近代化：对近年来米国外研究的思考」 (劉岩海主編『城市史研究』第 21-22 輯, 天津社会科学院出版社).
- 庄維民 (2000), 『近代山東市場經濟的變遷』 中華書局.