

日本東亞同文書院編

(第四十七冊)

中國省別全志

綫裝書局

第四十七册

第五卷 貴州省(下)(二) 昭和十八年 一九四三年 東亞同文會……………一

第五卷

貴
州
省

(下)
(二)

昭和十八年
一九四三年
東亞同文會

第八編 交通運輸 附郵政及電政

第一章 總 說

貴州省の地勢は山岳重疊して平野に乏しく、河川は比較的多きも概ね省内にその源を發して流域短く、從つてその殆どが急流奔湍にして舟楫の便あるは僅かに省境の一部に過ぎず、往昔より行旅をして陸に車輛なく、水に舟楫なしの嘆を發せしめた所謂八方塞がりの特別難行區域であつた。

近年に至り蔣政権も國內交通の發達に意を用ゐ、本省の如き邊境の地に於いても積極的政策を採り、殊に軍事經濟上より必要とする區域に對しては更に一層の拍車をかけ、公路の修築に、河川の開鑿に、或は民工を徵發し或は基金を募集する等鋭意之を進捗を圖りたるため治績大いに舉り、隣省との交通主要幹線も相前後して完成し、水利航空の進歩も亦共に見るべきものありて、今や交通の便は昔日の比にあらざるに至つた。たゞ鐵道のみは未だ悉く計畫中に屬するも、豫定線としては省境通過のものに欽渝・沙興・廣重・渝柳の諸線があり、中央線としては川黔（成都より貴陽に達す）湘黔（長沙より貴陽に達す）の二線がある。但しこれが完成はその地理的困難並びに財源難よりして前途甚だ途遠の感がある。

貴州省既成公路は全長：○○○軒（民國二十六年七月現在）にして、舟楫の便ある河川は合計して未だ僅かに一、一九〇軒に過ぎず、空路も亦重慶・貴陽間の一線があるのみである。

支那事變の起るに及びてより、重慶政府は民國二十七年一月交通部を改組すると同時に、全民經濟委員會公路處を交通部に合併し、之を交通部公路總管理處と改稱し、全國公路の規畫、建設並びに管理の最高機關たらしめたが、翌二十八年十二月十四日交通部より該管理處組織條例を公布すると共に、貴陽には交通部直轄の西南公路運輸管理局が設置せられ、川黔・滇黔・湘黔・桂黔・川湘・川鄂各路線の工程・行政・運輸並びに管理各項の經營を行ふこととなつた。これ等に依り當時重慶政府の公路行政機構を綜觀するに、民國二十七年一月以降同二十八年末に至る間は路線の開発並びに工事状況の改進を第一義とし、ために公路行政體系の中心は工程・管理を主としてゐたが、その後漸次該機構に依る運輸機能の不円滑、換言せば戰時需要に適應せざる點を感得し運輸調整の必要に迫られて來た。茲に於いて民國二十八年八月交通部は公路運輸業務及び工程管理の二大分野に劃分し、交通部直轄各公路局處の運輸業務を別途新設せる公路運輸局に移管する等、専ら運輸機構調整に勉めたるものゝ如くである。

第二章 陸路交通運輸

第一節 總 說

未だ既成鐵道を有せず、且は舟楫の便少き本省の交通は、勢ひ陸路に倚らざるを得ざる状態であつた。而して往昔公路のなほ修築せられなかつた時代に於いては、省外との交通は全く驛道に依存し、その驛道は貴陽を中心として四方に分れて隣省に達するものであつた。路面は概ね平たい石を以て敷き並べ、幅約一間で俗にこれを中路と呼んでゐる。乗物としては殆ど人畜を使用し、轎・人夫・騾馬等を利用して行くのであつて、約二〇支里毎に塘があり、約四〇支里位を行く毎に哨に着き、約七〇支里位行つて漸く站に達するのである。これ等は皆宿場的な旅人の休息所となつてゐる。而も道路の多くは何れも崎嶇たる坂道にて難行たるを免れず、一日の行程も馬にて一〇〇支里、歩けば七〇支里に過ぎず、従つて貴陽より省境まで出づるにも大抵十數日を要したのである。

然るに民國二十一年頃より國民政府は剿共軍事上の必要と中央集權化の企圖推行のため、全國公路幹線網建設に對し積極的に努力したる結果、本省の公路修築も支那事變勃發の民國二十六年七月迄に大いなる進展を見せ、開通公路總延長約二、〇〇〇軒に達し、從來の陸運に一新紀元を劃するに至つた。

而して従前の各省公路行政は各省の利益及び需要狀況を先づ第一義として行はれ、極めて區々たる状態なりし

がため、舊國民政府は茲に蓋み先づ國道の建設管理及び運営權を統一して中央と地方との權限を疏分すると共に、全國經濟委員會公路處の主要公路監督指導權を確立して漸次中央集權化の目的を達成せんとし、これがため民國二十二年二月國道條例を公布した。これ實に現重慶政府下に於ける公路運輸の統制及び公路管理權の中央回收に先鞭を附したものであつた。而して本條例は支那事變勃發後の民國二十七年一月交通部の改組に伴ひ戰時暫行辦法の制定せらるゝに及んで解消せられたが、尙ほ戰時公路に關係ある法規章程はその立法主意及び原則の根柢を本條例に置いてゐる。

民國二十五年第五次剿共計畫の成功、江西共產軍の西方移駐に依つて、重慶政權の政治勢力も亦西南各省に侵入し、政府の威令漸次強化せらるゝに及び、公路の建設も着々進捗し、本省の幹線たる川黔・滇黔・黔桂・湘黔等の各公路も相前後して完成せられ、重慶政府今日の西南交通脈管の基礎を成せるものであるが、その軍事及び經濟上の効果は蓋し大なるものがあらう。

第二節 從來の陸路交通

第一款 舊陸路の狀況

本省に於いて未だ公路の開通を見るに至らず、且、舟楫の利も少なかつた當時は、旅客の通行及び貨物の運搬は總べて在來の道路に依る外無かつたもので、原始的な石道もその交通運輸上重大なる役割を果すものであつた。

而してその主要陸路は貴陽より四方に通じてゐる左の五線である。

一、貴陽より貴定・清平を経、或は平越を経て黃平を過ぎ鎮遠に至り、鎮遠より岑寧を経、又は青溪、玉屏を経て湖南省晃縣に至るもの。

二、貴陽より修文・札佐・息烽・遵義・桐梓を経て四川省綏江に至るもの。

遵義よりは別に仁懷・赤水縣を経て四川省合江に至るものがある。

三、貴陽より清鎮・黔西・大定を経て畢節に至り、雲南省より威寧・畢節・赤水河鎮を通じて四川省叙永(永寧)に至る雲南四川通路に連絡するもの。

四、貴陽より清鎮・安平・安順を経て鎮寧に至り、鎮寧より郎岱或は安南を経て普安、盤縣を過ぎ雲南省羅定に至るもの、及び鎮寧より關嶺(募役司)・貞豐・興義を経て廣西省西隆に至るもの。

五、貴陽より都勻に至り、都勻より獨山・荔波を経て廣西省思恩に至るもの、及び都勻より八寨・三合・都江・榕江(古州)を経て廣西省懷遠に至るもの。

この外貴陽より開州(開陽)・湄潭・龍泉(鳳凰)・思南を経、烏江に沿ひて四川省に入るもの及び開州・開陽・餘慶・石阡を経て思南に至り、思南より印江・松桃を経て湖南省永綏に至り、或は思南より銅仁を経て湖南省麻陽に至るものもあるも、之を利用するもの多からず重要視されてゐない。

元來本省は一大高原であつて苗蠻山脈が省の南部を縦貫してゐる關係上、山岳重疊してこの間を通ずる道路は悉く險路峻坂であることは免れぬ。彼の鎮遠より貴陽に至る道路の如きは湖南より貴州・雲南に通ずる唯一の陸路なるも、高山を越え河谷を涉りその險阻なること名狀すべくもない。

旅館は昔の我邦にあつた所謂人馬宿驛に類するもので、縣城に於けるものは稍々完備してゐるが、小都會のものに至つては藁の枕に藁蒲團で、殊に下層労働者の如きは土間に藁を敷きその上に着のみ着の儘にて睡眠を取る有様でその簡單なこと驚くの外はない。夜六、七時頃投宿し翌朝未明に出發し食事を取ること稀にして、宿泊料は凡そ一人當り邦貨約拾錢を支拂へば足りる。貴陽より雲南に通ずる陸路は所謂雲貴大道と稱するものなるも、その峻峻にして通行の困難なること、鎮遠貴陽間よりも更に甚だしく、海拔平均四一五、〇〇〇尺の高原を通過し、雲貴省界に近づくと下るに半日を要する如き峻坂があり、更に貴陽より遵義を経て四川省に入り綦江を経て重慶に至るものは所謂蜀黔大道とも稱すべきものにして、四川より貴州に入る貨物は主としてこの路を通じ、彼の食鹽を運搬する駄馬の如き是一群實に百數十頭の多きものあり、交通の頻繁なること鎮遠貴陽間の比ではない。然し貴州・四川の省境には峻坂多く桐梓縣下の或る山道の如きは上下一日を要するものあり、以て如何に峻阻であるかを想見し得る。更に古州より都江・三脚・八寨・都勻を経て貴陽に至る道路は最も險惡にして、その狭小なる幅二尺内外の處あり、而も坂道頗る多く必ず數町毎に一坂あり、その最も險峻なるは八寨・都勻間にして、一步足を踏み外せば忽ち千尋の深谷に墜落する如き處が數里に亘りて連なつてゐる、而も路上に敷かれた石塊は數百年來行人のために踏み磨かれ表面平滑にして雨後はよく足を滑らして轉倒することがある。古來支那は道路を開くに當り路上に石を敷く慣例があり、石塊は通常一步乃至二歩の間隔を置いて敷き、恰かも庭園の敷石を傳うて行くが如く一見通行者に便利を與ふるが如きも、本來是は雨後の泥濘を防ぐに過ぎないもので、交通上は却つて不便を感じるものである。蓋し凸凹窮まりない石塊道路は車は絶対に通行出來ず、且、駄馬の歩行を遅々たらしむるばかりで

ある。一般に貴州の道路は到る處岩石嶮々たる山間を通ずるもの多く、故 殊更に石塊を敷くの必要を認めないが、今後道路の改築に當つてはこれ等數百里の間に敷き詰めた石塊を動かすことだけでも益し容易な事ではない。



貴州人の運搬

第二款 陸路運輸機關

本省は山多く陸運用具としては公路のバス以外には概ね人夫の肩または牛馬に倚るものを主としてゐる（公路バスに關しては第三節公路の項に於いて詳細に述ぶ）而もこれ等の人夫及び駄運は完全な營業團體の組織になつてゐないがため區々まちまちであつて、従つて詳細な調査は困難である。左に在來の業者及び運輸用具に就いて概述する。

第一 運輸業者

一、夫 行

旅客のために人夫雇傭の仲立て業とするものを夫行といふ、鎮遠・貴陽間の如く峻阻なる道路を過ぎる處は馬は却つて危險なるため寧ろ轎子に依る者が多い、故に鎮遠にはこの種の夫行が最も多い。夫行に就いて人夫雇傭の契約をすると、夫行は契約書を認め夫頭（途中人夫を取締る人夫頭を云ふ）と連署で之を雇傭者に呉れる、若しも

途中人夫及び夫頭等が不都合の行爲をした時は、この契約書を以て縣署に告訴すれば夫行は損害賠償の責を負はされる、従つて夫行は夫頭を遣ふに十分なる注意を拂ひ旅客に對して不都合のない様に努力するのである。夫行は斯様に重大な責任があるから契約書の作成に際しては一言半句と雖も苟もせず慎重に處理するが故に千里の孤客も安んじて旅することが出来るわけである。

賃銀は夫行に支拂ひ、夫行はその中より手数料を控除して之を夫頭に渡し、夫頭は更に若干の手数料を取つて人夫にやるのである、賃銀の支拂は恰かも船行に於ける民船雇傭契約と同様に一時に全部を渡さないのが得策である。それは假令夫行から契約書を取つても途中で夫頭が逃走したり、又は貨物を拐帶逃亡した場合、損害賠償請求の告訴をしても、徒らに日數を費すばかりで速かに之を解決出来るものでないからである。そこで之を未前に防ぐために賃銀は途中或は到達地等にて支拂ふのが最も賢明である。

鐵道に於ける夫行は轎子の賣買を兼業としてゐるものが多い、轎子は單に旅行用として使用するには古物を買ふのが便利である。蓋し貴陽より来る旅客は此處で舟を雇ふためその不要になつた轎を轎舖が買ひ取り之に修繕を加へて再び賣出すから、その代價が非常に安いのである。往昔は三人轎の轎一臺が銀七錢これに附屬品代を加算しても、尙ほ一兩内外であつた。轎の種類は甚だ多く花轎、二人轎轎子、三人轎轎子、四人轎轎子、六人轎轎子等あり、人數を多く使用する程體裁美しく、最も美麗なるものは四方玻璃窓を設け轎簾子(日簾)には黒色の布を巻いたものである。花轎とは單に二本の竹棒の上に腰掛を設け二人で昇ぐものである。この外に花轎と稱して荷物運搬用のものがあり、これも二本の竹竿を横附にした籠で二人で昇ぐものである。

二、馬 行

馬行は旅客又は貨物運搬のために馬の周旋を爲す業とするものである、而して馬行の取扱ふものは二―三頭の少數の場合でなくて、馬一二頭を一組とし、一組以上でないとその貸出をやらない、鎮遠より貴陽までの賃銀は馬一頭につき往昔より約三兩が例となつてゐる由である。これを輻に比べると稍々安價の様だが、旅行者で一時に馬一組以上を要するものはなく、殊に雲貴大道は險阻なるため馬背によるは却つて困難を感じるので、これ等は概ね貨物の運搬に使用されてゐる。

第二 陸運用具と運輸狀況

この種運輸事業の組織は極めて散漫であつて、平時に於いて地方當局は之が管理をしてゐないがため、時にはこれ等地方の運輸に用うる用具の真相調査に取掛ることあるも、正確細密なる統計資料は容易に集まらない。従つて下記の數字も未だ充分にその真相を盡したものではないが、貴州省に於ける陸運中バス輸送を除いては重要な役割を果してゐる點は重視しなければならない。

嘗て支那事變勃發前に軍事委員會で調査した左記の省内八縣に於ける運輸用具の種類・數量及び運賃等についてその概況を述べて見よう。

貴州省各縣陸運用具數量調査表

縣別	數量	獸車		一輪車		人力車		自轉車		籠		馬		騾馬		牛	
		數量	載量	數量	載量	數量	載量	數量	載量	數量	載量	數量	載量	數量	載量	數量	載量
平	舟		(市斤)		(市斤)					五		九七				四〇	
德	江									四一		七二二		二二七		一八、七三七	
安	龍									五〇		四六七		二六			
下	義	四	五	三〇	二	三〇		一四六		八二		一〇四			七		
威	江									一		三九				四八八	
正	寧	(牛車)								四〇						二〇	
正	安									一							
普	定									一三三		四三五		二一〇			

註 二〇〇市斤は一〇〇斤に當る。

貴州省陸運用具別運賃調査表

縣別	人夫	籠	人力車	牛車	牛	馬	騾	備考
平	舟	七〇 (市斤)	一〇〇 (二人座)			一〇〇	二〇〇	一三〇
一日行額		三五	三〇			二〇	四〇	五〇

第二章 陸路交通運輸

第二節 從來の陸路交通

二九一

	安 龍				德 江				沿 河					
載 重	平均運賃	一日貨銀	一日行程	載 重	秆當運賃	一日貨銀	一日行程	載 重	秆當運賃	一日貨銀	一日行程	載 重	秆當運賃	一日貨銀
七	一・〇〇	一・〇〇	三五	六〇	〇・二五	一・〇〇	元四〇	(市五) 六〇	〇・二八	一・四〇	五〇	七〇	〇・〇三	一・〇〇元
一人	二・〇〇	二・〇〇	三五	一〇〇	〇・〇五	二・〇〇	四〇	二四	〇・〇四	二・〇〇	五〇	一〇〇	〇・〇六	二・〇〇
一人														
(市五)														
													〇・〇五	一・〇〇
(市一)	二・〇〇	二・〇〇	三五	一二〇				乘 人	〇・〇三	一・二〇	四〇	一二〇	〇・〇三	一・二〇
								乘 人	〇・〇二	一・四〇	五〇	一四〇	〇・〇三	一・二〇
	本縣の貨銀は三五 五料を標準とす				龍には荷物と人 と共に乗る									

正 安				威 寧				下 江				遵 義			
載 重	一日行程	一日貨銀	料當運費	載 重	一日行程	一日貨銀	料當運費	載 重	一日行程	一日貨銀	平均運費	載 重	一日行程	一日貨銀	料當運費
七〇	三五	〇・六〇	〇・〇一七	市價 一一	二五	一・〇〇	〇・〇四	六〇	六〇	〇・八〇	〇・八〇	六〇	五〇	〇・八〇	〇・〇一六
七〇	三五	〇・八〇	〇・〇二三	一八	四〇	二・〇〇	〇・〇五						五〇	〇・八〇	〇・〇一六
													一五	〇・四〇	〇・〇二六
				市價 三	二五	二・〇〇							二〇	〇・六〇	〇・〇〇六
								二〇〇	三〇	二・二〇	一・二〇	二〇〇			
								一〇〇	一〇〇	二・四〇	二・四〇	一〇〇		〇・六〇	〇・〇三〇