東亞同文書院中國調查手稿叢刊

179

國家圖書館 編

國家圖書館出版社

国家出版基金項目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

東亞同文書院中國調查手稿叢刊

179

國家圖書館 編

國家圖書館出版社

第一七九册目録

昭和十六年(一九四一)調査報告(第三十八期生)

山西省の鐵道に就いて
山西省的鐵路　奥野重雄……一
山西省の教育に就いて
山西省的教育　高橋克夫……三七
特別圓の性格と圓爲替集中制に就いて
特別圓的性質與圓匯兌集中制　有野芳郎……一二一
太原に於ける績布マニュに就いて
關於太原的織布業　藏岡習志……一五一

北支居留民團及び居留民會に關する調査
有關華北居留民團及居留民會的調査　樋藤軍二　木村正三　……二二九
山東省の教育復興狀況に就いて
山東省的教育復興狀況　坂井一　……三七五
青島を中心とする日系煙草會社と英米トラストとの商業的角逐に就いて
以青島爲中心的日本煙草公司與英美托拉斯之間的商業角逐　永江和夫　……四五七

昭和十六年度

山西省の鐵道に就いて

第三班

奥野重雄

東亞同文書院大學學生調査大旅行指導室

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

序

現在の中国の如く、あらゆる部門が、皆建設途上にある国に於ては、経済の復興にせよ、産業奨励にせよ、或は資源開発にせよ、すべて交通機関の整備が先づ第一の要件たるは言を俟たない。殊に山西省は昔より物資極めて豊かにして、かの閻錫山が山西モンロー主義を提唱したる所であり、従来余り他省との交通は見るべきものなかつたのである。而るに今次事変後、吾々の目標たる東亞共栄圏の確立の為にも、その有り余る地下資源は、山西省をその一翼に加ふべきは現今当然、先らしめる所

東亞同文書院大學學生調査大旅行指導室

であらう。その為には先づ第一に 従来 とざされて居た 交通網を開くのは緊急務だった。又従来の有用の鉄道も戦禍の為大部分破壊されて居り 従ってこれら鉄道の改修・敷設は 軍需上の目的と共に、産業的にもいよいよ要望され 戦禍の後つくや直ちに 華北交通株式会社に依り着手されたのである。

今後 此の山西省鉄道建設の発展状況を研究せん。

東亞同文書院大學學生調査大旅行指導室

第一章　山西省の地勢

本省は本部十八省の最北に位し、東は五台山系を以て河北省に接し、西は黄河を隔てゝ陝西省に接し、北は長城を越えて蒙古の草原地帯に連り、南は太行山脈及び黄河を以て河南省との境をなす。

本省の地形は大体に於て高原性にして北南に向ひ傾斜して居る。高度は大体海拔五千呎より五千二百呎を保つ。山嶽の主なるものは、北部に陰山山系、南に太行山系、中部に雷山山系あり。陰山山系は内蒙古より来りて脈系

歸綏を過ぎて本省に入りて二分し、一は長城に平行して

大興安嶺となり、他は長城をよぎって東南に延び、東部に五台山、恒山がある。大行山脈は河南、河北と本省との境をなし、海拔三千二百呎あり、山西の方より見ては尤程でもないが河南より見れば、嶮岨とそびえて居る。此れは河北河南の中間地なるゆえ山西省の高原なる事を証明するものである。霍山山系は三千二百呎で昔は狭西の華山と連なって居たのが地震の為に中断され、そ向を黄河が流れる様になったのである。

尚本省の河川を見るに南部に汾河、沁河があり、南東部に、東洋、西洋、滹沱河がある。それらの中僅か

て徐州から下流に於てのみ、極く小形の民船を通じ得るに過ぎず、別に何ら舟行の便見るべきものは見られない。

従つてかゝる山地の不便は事ら陸運所ち自動車運輸に依る外に方法なく、山西省の貧困と一に此の方面にかゝつて居るのである。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

第二章　軍要道の鉄道

軍要道よりの鉄道の一つとして正太線がある。

此の正太線は、石門（石家莊）―太原間の延長二七〇キロメートルの標軌鉄道にして、一八九七年八月に建設が計画され、十年後の一九〇七年に竣工したりのである。

此の鉄道は僅か二七〇キロメートルの間にトンネル二〇を算し、如何に工事が難工なりしかを知り得る。尚此れと同時に支線として榆次―大同も開通せり。経済上より見ると本線たる正太線よりも此の支線の方が遙かに多くの純益をあげて居る模様である。

後、一九三四年に至り、此の支線は、東陽迄延長されそれ以南は自動車を以て京漢線と連絡せしめたが、直通運輸に便を欠く為早く、此の間の鉄道敷設が望まれて居た。

又正太線に次ぐ幹線として、同蒲線があった。此の線は同錫山の十年計画の一つとして建設を計画されたものであり、山西省自体としての計画であり、正太線とは同一軌道なるも全然別の路線を有し、両者連絡運輸の方法なくして、事変に遭ったもので、経済的にも全然独立の立場にあり山西省が運営して居たものである。

試みに同蒲線の後工事を述べん。

6

区間	粁数	竣工年月
太原―介休	一三五粁	民二三年五月
介休―臨汾	一三五	二四年五月
臨汾―風陵渡	二三〇	二四年十二月
太原―厚平	一二三	二四年七月
忻崞―河辺	四〇	二四年九月
太尔―白家莊	一九	二三年九月
平遥―汾陽	三四	二四年五月
厚平―陽明堡	一八	二五年十二月
厚平―寧武	二〇	二二年八月

東亞同文書院大學學生調査大旅行指導室

第三章　事変後の鉄道

民国二十年日支事変勃発し、戦禍は山西省にまで及び、破竹の勢で進撃する日本軍の前には、さすが閻錫山の鍛えたる山西軍も、もろくも敗北し、退去と同時に彼等は自らの鉄道を破壊したのである。従って此の地方の治安の恢復と共に、軍事輸送に支障を期せんが為にも、地方経済の恢復を促がす為にも、又、産業開発の促進の為にも、先づ何はともあれ、交通機関の整備より着手せねばならなかった。此の様になる建設計画は、吾軍の軍事行動の進展と共に、華北交通株式会社の手に依り、

8

着々と実施されたのであり、その後数次、その短日月の中に、従来の正太線、同蒲線の改修を始め、更に、新たに、同蒲線北段、大同―原平間、東潞線、並びに東潞―阜南の新設を見、第一次、第二次、第三次、第四次のである。

今此の華北交通に依る建設事業の大体を記せば左の如し。

区間	営業開始年月	粁数	駅数
娘子関―太原	昭和十三年四月	一七一、〇	二二
原平―太原	十四年三月	一二三、六	一一
太原―臨汾	〃 〃	二七一、〇	二六

東亞同文書院大學學生調査大旅行指導室

区間	営業開始年月	粁数	駅数
太原―白麦疙	明十四年三月	一九、四	三
平遥―汾陽	〃	三四、一	三
寧武―原平	〃	六七、二	六
忻縣―河辺	〃	四〇、三	四
原平―崞縣	昭十四年六月	一八、三	一
臨汾―運城	十四年十一月	一三七、七	十二
運城―蒲州	十四年十二月	六八、六	五
東鎮―来遠	十五年二月	二六、五	三
来遠―濟安	十五年十月	一五二、三	十四

東亞同文書院大學學生調查大旅行指導室

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com