HOKKAIDO UNIVERSITY

| | |
|---|---|
| Title | 中国東北における糧桟の動向:満州事変前における |
| Author(s) | 石田, 武彦 |
| Citation | 北海道大學　經濟學研究, 24(1), 141-194 |
| Issue Date | 1974-03 |
| Doc URL | https://hdl.handle.net/2115/31280 |
| Type | departmental bulletin paper |
| File Information | 24(1)_P141-194.pdf |

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

# 中国東北における糧桟の動向

## —— 満州事変前における ——

石 田 武 彦

目　　次

序
Ⅰ　第1期における大豆流通機構と糧桟
　1　帝国主義の進出と諸政策
　2　第1期における大豆流通機構
　　(a)　中央市場
　　(b)　沿線市場
　　(c)　沿線外市場
　　(d)　小　　括
Ⅱ　糧桟と農民
Ⅲ　第2期における大豆流通機構と糧桟
　1　ロシア革命と中東鉄路
　2　官商筋糧桟の抬頭
　3　官銀号の不換紙幣濫発をめぐる問題
　4　鉄道問題との関連
　5　小　　括
Ⅳ　要約と今後の課題

## 序

世界的体系としての資本主義，帝国主義体制の中に中国が包摂されるとともにその体制は中国の内的関係を変化させ，新しい社会経済的関係をつくり出していくが，かかる中国の新しい内的関係において，直接生産者の圧倒的部分を占めた農民の有する諸関係の変革は，中国近代経済史研究の解明すべき根本的課題の一つである。狭間直樹氏の「資本のための隷農」という提言は，[1] 従来，佃戸の富農への上昇の方向，より一般的に言えば一国内的規模で

のブルジョア的発展の追求に力点を置くあまり，世界的な視野からの位置づけをともすれば見失いがちであったことに対する批判としては，中国近代経済史研究において少なからざる意義をもつものと言えよう。

しかしながら，帝国主義諸国の後進国，植民地支配は多様な形態を有する。中でも半植民地においては，土着資本を媒介にその支配を貫徹する形態こそ主要なものであった。したがって，農民の有する諸関係を解明するためにも，一面においては帝国主義と，他面においては地主制とも密接な関係を有した土着資本のもつ意味を探り出すことが必要とされる。筆者はかかる視角からする中国近代史における資本主義の特質の解明を当面の研究課題としているが，今世紀初めの30年間の中国東北地方における大豆流通機構及び糧桟の様態を分析の対象にする本稿は，そのための準備的考察の一つをなす。

はじめに糧桟をとりあげた理由について述べる[2)]。中国東北において大豆が商品化されたのは，少なくとも18世紀半ばにさかのぼることが出来る。その頃遼河沿岸の各地で生産されていた大豆はそのままで，また油坊（油房）により加工されて粕及び油として，華南地方をはじめとする関内各地に移出されていた。天津条約にもとづく営口開港の後，とくに日清戦後になると，営口に進出して来た日本商社の手を通じて豆と粕が，さらに今世紀に入ってからはヨーロッパ各国商社の手を通じて豆と油が，それぞれ大量に輸出されるようになるとともに油坊業はこの地方における最も重要な工業になり，大豆三品は第一の輸出品として常に輸出総額の過半を占めるに至った。又，かかる事態は当然にも大豆生産の顕著な増大をもたらした。この時期における大豆三品の輸移出と油坊業の動向を第1表に，大豆生産の動向を第2表に，示す。

ところで，大豆生産の顕著な増大は，後述するように東北地方に進出して来た帝国主義諸国の経済政策が与えた規定性の下で展開するという関連を有していたために，商品生産の単純なる発展として結果したのではなく，この地方の農業における商品作物の大豆へのモノカルチュア傾向の進展として，すなわち，この地方の経済構造の半植民地化を促進するものとして，発現し

第1表　大豆三品の輸出および油坊業の動向（単位　トン）

| | (a) 大豆三品の輸出 | | (b) 油坊業 | |
|---|---|---|---|---|
| | 実数 | 指数 | 実数 | 指数 |
| 1872—1881年平均 | 2,761,890 | 40 | 1,722,377 | 54 |
| 1882—1891 〃 | 4,406,362 | 64 | 2,024,654 | 64 |
| 1892—1901 〃 | 6,930,841 | 100 | 3,180,894 | 100 |
| 1902—1911 〃 | 12,197,214 | 176 | 7,041,218 | 221 |
| 1912—1921 〃 | 30,092,238 | 434 | 19,649,001 | 618 |
| 1922—1931 〃 | 61,385,941 | 886 | 30,911,201 | 972 |

〔備考〕 Decennial Reports 1892—1901，1902—1911，1912—1921，1922—1931より作成。(b)は豆粕と豆油の輸出額を合計したもので，これにより油坊業の動向を示す。

第2表　大豆生産の動向

| | 主要農産物作付面積 | 大豆作付面積 | | 大豆作付歩合 | 大豆収穫高 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 実数 | 指数 | | 実数 | 指数 |
| 1910年 | 6,601千町 | 1,484千町 | 100 | 22.5% | 13,859千石 | 100 |
| 1914—1918年 5カ年平均 | 6,057 | 1,484 | 100 | 24.5 | ※20,255 | ※146 |
| 1924—1928年 〃 | 10,018 | 2,815 | 190 | 28.1 | 34,114 | 246 |
| 1929—1933年 〃 | 13,036 | 4,015 | 271 | 30,8 | 38,379 | 277 |

〔備考〕 鈴木小兵衛『満州の農業機構』1936年，186—192頁より作成。但し※印のみ1921—1923年3カ年平均。

た。国際商品になったことにもとづく大豆の生産，加工，輸出の各部面における飛躍的な発展の，この地方の経済にとって有する最も重要な意味はここにあった。この場合，営口や遼河沿岸その他各地にあって大豆を農民から買付け，油坊と外国商社（以下，特産商と称す）に売却するという機能を果したのが，在来の穀物問屋たる糧桟であった。糧桟の発生史は大豆の商品化とともにあるように思われるがそれはともかくとして[3]，大豆がこの地方の経済において既に述べたような意味を有することを考えるとき，農民と油坊，特産商を媒介する位置にあった糧桟が，土着資本の特質を解明するための恰好

の素材になることは明らかであろう[4]。以下，対象にとりあげる30年間をさらに第1次大戦の終結とロシア革命を画期にする二つの時期に細分して，検討を加えていくことにする[5]。

1) 狭間直樹「中国近代史における『資本のための隷農』の創出およびそれをめぐる農民斗争」(『新しい歴史学のために』99号所収)。

2) この序において典拠を明示しないものについては，拙稿「二十世紀初頭中国東北における油坊業の展開過程」(『北大史学』13号所収)を参照されたい。

3) 満鉄調査課『満鉄沿線に於ける豪農及糧桟』1924年，には18世紀に設立された糧桟として永泉泰（遼陽，1740年設立)，張碗舗（本渓湖，1733年設立）を記している。同書94，117頁。

4) 中国における資本主義の問題は二つの側面から，すなわち，一方では，洋務運動以来の洋務派官僚とそれにつながる北洋軍閥，さらには新氏主主義革命期，とりわけ1930年代以降における四大家族による官僚独占資本主義の形成に至るまでの買弁的官僚資本主義の発展として，他方では，在来手工業の新たなる発展としての民族資本の発展として，問題にされて来た。この場合，両者を経済的に区別する根拠は必ずしも明確にされていない。代表的な見解をあげると，中村義氏は，この両者は階級上で質的な差異はなく，その差は外国資本，中央権力からの距離の差にあること，したがって，ある歴史的状況下では相互に転化すること，それはすぐれて政治的概念であることを指摘されている。「帝国主義形成期における中国の社会構造」(『歴史学研究』303号所収)。中西功氏は，官僚資本といえども資本主義的発展を推進する側面を有するかぎり，客観的には進歩的な役割を果したのであり，民族資本の一部と考えるべきことを主張されている。『中国革命と毛沢東思想』1969年。中嶌太一氏は，30年代の官僚資本が歴史的段階としての産業資本としての民族資本であったこと，四大家族とその政権に封建的買弁的のレッテルをはることは誤りであり，その進歩的側面を無視すべきではないことを力説されている。『中国官僚資本主義研究序説』1970年。

　筆者は当面，民族資本範疇を土着資本の同義語として使用することをあらかじめお断りしておく。なお，民族資本範疇の検討を含めて中国における資本主義の問題についての研究史の整理が必要であるが，それについては別稿を用意しているので，それに譲りたい。

5) 課題をきわめて限定しているので，この時期の政治過程には全くふれることが出来なかった。次に掲げる西村茂雄氏の論考を参照されたい。基本的階級関係を軸にした氏の分析には，教えられることが多かった。「東三省における辛亥革命」(『歴史学研究』358号所収)，「1920年代東三省地方権力の崩潰過程」(『大阪外語大学報』25号所収)。

## Ⅰ　第1期における大豆流通機構と糧桟

### 1　帝国主義の進出と諸政策

この地方の大豆流通機構との関連で帝国主義諸国の資本進出をみるとき，その第1の形態としてイギリス系の京奉鉄路（1903年設立，1928年に北寧鉄路と改称），帝政ロシアの中東鉄路（1903年設立），日本の満鉄(1906年設立)をはじめとする鉄道の敷設をあげなければならない。この場合，農業部面が圧倒的比重をもつこの地方の鉄道業の成否は中北部穀倉地帯の農産物の掌握いかんにかかっていたから，とくに北半部（以下北満と称す），南半部（以下南満と称す）を各々その勢力範囲にしたロシア及び日本の帝国主義的角逐は，必然的に運賃政策を媒介にする大豆など農産物の蒐貨競争を焦点にした。[1] かかる蒐貨競争を展開しつつ，外国諸鉄道が実施した政策を満鉄について見てみよう。

満鉄にとっては中鉄との競争もさることながら，さしあたっての課題は，南満における大豆輸送に対して独占的地位を確立することにあった。すなわち，従来，大豆は遼河沿岸の集散地から民船（ジャンク）によって営口に運ばれ，そこから輸移出されていたから，これら従来の輸送機関と輸送経路を再編成すること（その眼目は，租借地大連を東北地方最大の輸出港＝大豆集散地にすること）が必要であった。満鉄が海港発着特定運賃制度，混合保管制度を実施したのはこのためであり，取引所の設置（満鉄によるものではないが）にしてもかかる目的に沿うものであった。海港発着特定運賃制度（1908年施行）の要点は，范家屯以北駅発大連及び営口着の貨物に対して距離の相違を無視して同一運賃を課したことにある。その結果，本来ならば運賃の点で不利になるはずの大連は営口と対等の立場に立つことが可能になり，他の諸条件，銀行，倉庫など商業的施設の完備，自然的条件（大連は営口と異なり不凍港）において有利な大連が優位性を保持し得た。[2]

混合保管制度の大豆に対する適用は1919年に行なわれたが，満鉄はこの制度について，商品の回転率を高めるとともに銘柄取引を可能にしたこと，間

接的に大豆の品質向上を促進する役割を果したことを自讃している。これが取引所設置と同様に大豆流通機構の近代化に一定の役割を果したことは否定出来ないとしても，その基本的な意図が何よりも大豆蒐貨の拡大にあったことは明らかである。[3]

取引所は1912年の大連取引所設立以下，長春，開原（1916年），四平街，公主嶺（1919年），営口，遼陽，鉄嶺（1920年），哈爾濱（1922年）など主要集散地の鉄道付属地に相次いで設立された。哈爾濱のものを除きいずれも関東都督府管轄下の官営取引所であった。これらが現実に果した役割については後述するが，ただ，このような日本側取引所の進出に対抗して，各地商務会の提唱にもとづき奉天，営口，鉄嶺，范家屯，哈爾濱などに交易保証所，糧石交易所といった名称をもつ中国側取引所の設立をみたことをつけ加えておく。[4]

これらの施策が満鉄の意図をほぼ実現したことは，大豆集散地の大幅な移動として，現われた。従来の営口，鉄嶺，奉天，新民など遼河沿岸各地の比重は低下し，大連，長春，開原，公主嶺，四平街など満鉄沿線各地が新たに勃興して来た。[5] 中でも，大連が中央市場としての位置を確立したことは決定的な重要性を有していた。というのは，大豆が国際商品であることにより，中央市場（＝輸出港）たる大連の価格を基点にして各集散地価格が形成されるために，「満鉄の運賃政策が逆に奥地市場の価格を左右する。この関係において，満鉄の独占運賃は大豆生産農民の剰余価値ないし必要労働部分を吸い取ることが出来る。この意味で満鉄は沿線農民の労働をいわば自己の外業部労働として搾取する[6]」ことが出来るようになったからである。したがって，外国鉄道の敷設が大豆流通機構にとって有する最も重要な意義は，それが間接的ではあるがこの流通機構の根幹を掌握したことにある。

ところで，満鉄が多面的な営業種目をもっていたことはよく知られているが，「貨物の販売業」は含まれていなかった。[7] 大豆流通機構に直接にかかわりをもったのは日本（及びヨーロッパ）の特産商であり，彼らは大豆流通機構に対する帝国主義諸国の資本進出のもう一つの形態をなす。そのうちで最

古参と目される三井物産は1892年に営口出張所を設けており，他にも若干の日本側特産商は既に活動していたが[8]，鉄道が敷設されその下で各種の施策が進展するにともない，大量の進出が見られるようになった。

2　第1期における大豆流通機構

それでは，以上に述べた新しい条件の下で大豆流通機構はいかなる変化を蒙ったのであろうか。ここでの課題は第1期についてこの時期の調査資料に依拠し，又，満州事変（以下単に事変と称す）後のそれをも援用しつつ，その様態を明らかにすることにある。その際，東北地方における大豆市場として中央市場，沿線市場，沿線外市場という性質を異にする三つの市場に区別することが出来る。このように区別することの意味については後述する。

(a)　中央市場

中央市場とは輸出港における市場であり，具体的には南満の大連，北満の哈爾濱であるが（かかる二つの中央市場の存在はこの地方における外国鉄道の支配，ひいては各勢力範囲設定に規定されていた），既に述べたようにそこでの価格が各集散地価格を左右する位置にあった。中央市場において大豆売買にかかわる商人（糧桟，特産商を含めて以下単に糧業者と称す）として輸出を主要な営業内容にする日本その他各国特産商，中央市場糧桟，沿線市場糧桟の派遣した出張員があげられる。

中国本土向け移出を除き，全ての輸出を取扱った各国特産商[9]はさらに，ヨーロッパをも営業の領域に含む大商社と日本とこの地方にその営業を限定した中小商社とに区別される。前者としては，日本の四大商社，三井物産，三菱商事，日清製油（以上本社東京），鈴木商店（本社神戸）及びカバルキン商会，ソースキン商会（以上ロシア国籍），ワッサルド商会，シベリアン商会（以上デンマーク国籍），ドレイフス商会（フランス国籍）など，後者としては，例えば小寺洋行，増田洋行，油谷商店（以上本社神戸）などがあげられる[10]。なお，日本側特産商は第3表に示された大連取引所取引人の外に非取引人をも含めれば，大連のみで100を越えたこともあった[11]。

これら特産商による大豆の買付けは，地元の糧桟（中央市場糧桟）から行

なう場合と沿線市場において行なう場合とがあった。後者においては出張所の設置，出張員の派遣などの形態をとるが，第1，2期を通じて事変前においては，地元における買付けが支配的であった[12]。このことは，中央市場においては，中国本土向けを除く輸出部面については特産商によって文字通り独占的になわれたのに対して，沿線市場から中央市場への蒐集部面にかんする限り，中央市場糧桟が決定的重要性を有していたことを意味する。

**第3表**　日本側取引所取引人移動表（各年下半期における）

| | 大連 | | 開原 | | 長春 | | 四平街 | | 公主嶺 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 日本 | 中国 | 日本 | 中国 | 日本 | 中国 | 日本 | 中国 | 日本 | 中国 | 日本 | 中国 |
| 1913年 | 20 | 1 | | | | | | | | | 20 | 1 |
| 1914 | 36 | 50 | | | | | | | | | 36 | 50 |
| 1915 | 23 | 46 | | | | | | | | | 23 | 46 |
| 1916 | 26 | 56 | 3 | 30 | 6 | 28 | | | | | 35 | 114 |
| 1917 | 26 | 61 | 7 | 24 | 6 | 19 | | | | | 39 | 104 |
| 1918 | 30 | 70 | 15 | 40 | 17 | 39 | | | | | 62 | 149 |
| 1919 | 34 | 87 | 23 | 45 | 26 | 58 | 21 | 31 | 14 | 34 | 118 | 255 |
| 1920 | 40 | 84 | 26 | 41 | 32 | 52 | 18 | 25 | 13 | 31 | 129 | 233 |
| 1921 | 39 | 76 | 32 | 40 | 34 | 47 | 17 | 22 | 12 | 26 | 134 | 211 |
| 1922 | 39 | 77 | 30 | 46 | 31 | 42 | 17 | 21 | 12 | 31 | 129 | 217 |
| 1923 | 36 | 81 | 30 | 49 | 24 | 37 | 16 | 24 | 11 | 33 | 117 | 224 |
| 1924 | 35 | 82 | 21 | 45 | 20 | 33 | 14 | 25 | 10 | 30 | 100 | 215 |
| 1925 | 32 | 77 | 16 | 42 | 18 | 30 | 13 | 25 | 7 | 33 | 86 | 207 |
| 1926 | 27 | 72 | 10 | 47 | 18 | 27 | 12 | 22 | 6 | 35 | 73 | 203 |
| 1927 | 26 | 75 | 9 | 47 | 18 | 26 | 13 | 20 | 6 | 38 | 72 | 206 |

〔備考〕 満鉄調査課『満州に於ける日本側取引所』1928年，59—63頁より作成。

したがって，中央市場糧桟（その数については後述）は生産地ないし沿線外市場から沿線市場に蒐集された大豆を最終的に集中する機関であったと言い得る。彼らは各地で買付けた大豆を各々その所有する院内（糧穀置場）又は糧廠子（鉄道用地内の糧穀置場）にひと先ず貯蔵保管し[13]，商機を見て特産商や油坊に売却した。ただ，同じく中央市場糧桟といっても一様ではなく，その営業内容から見て自己の計算による売買を主にし代客売買を従とするも

第4表　哈爾濱各糧桟営業状況（単位　プード）

| | (a) 取引高 | | | | | | (b) 取引方法 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 交易所取引高（先物） | | 交易所外現物取引高 | | 同先物取引高 | | 現物取引方法百分比 | | | 先物取引方法百分比 | | |
| | 買高 | 売高 | 買高 | 売高 | 買高 | 売高 | 自店 | 老客児 | 外櫃 | 自店 | 老客児 | 外櫃 |
| A糧桟 | 自 6,432 | 6,988 | 1,700 | 2,203 | 95 | — | 買30% | 70% | —% | —% | 100% | —% |
| | 他 1,013 | 1,329 | 3,150 | 4,178 | — | 95 | 売70 | 30 | — | — | — | — |
| B | 自 5,782 | 5,796 | 13,930 | 14,088 | — | — | 買70 | — | 30 | — | — | — |
| | 他 1,115 | 1,330 | 85 | 1,302 | — | — | 売65 | — | 35 | — | — | — |
| C | 自 3,229 | 3,197 | 813 | 1,026 | 121 | 164 | 買30 | 60 | 10 | 20 | 80 | — |
| | 他 4,184 | 4,282 | 110 | 1,446 | 101 | 555 | 売100 | — | — | 90 | 10 | — |
| D | 自 3,257 | 3,197 | 530 | 650 | 170 | — | 買15 | 80 | 5 | 40 | 50 | 10 |
| | 他 9,745 | 9,800 | 3,163 | 3,600 | 470 | 400 | 売85 | 10 | 5 | 100 | — | — |
| E | 自 361 | 344 | — | — | — | — | 買— | 100 | — | — | 100 | — |
| | 他 2,814 | 2,822 | 13 | 127 | 837 | 837 | 売100 | — | — | 100 | — | — |
| F | 自 2,178 | 2,185 | 617 | 631 | 148 | 113 | 買— | — | — | — | — | — |
| | 他 3,041 | 3,047 | 313 | 316 | — | — | 売— | — | — | — | — | — |
| G | 自 3,037 | 3,041 | 1,785 | 1,724 | 258 | 249 | 買50 | 50 | — | 40 | 60 | — |
| | 他 4,096 | 4,092 | 570 | 1,717 | 88 | 343 | 売80 | 20 | — | 80 | 20 | — |
| H | 自 — | — | 1,130 | — | — | — | 買40 | 50 | 10 | — | — | — |
| | 他 954 | 746 | 574 | 529 | — | — | 売40 | 60 | — | — | — | — |
| I | 自 60 | 20 | — | — | — | — | 買— | — | — | — | — | — |
| | 他 5,496 | 6,463 | 1 | 73 | — | — | 売100 | — | — | — | — | — |

〔備考〕「自」は自己計算による売買,「他」は代客売買。満州国実業部臨時産業調査局『特産取引事情』1937年，136—159頁。

の，この両者が逆の関係にあるものというように，一定の機能的分化が進行していた。第4表は哈爾濱における若干の糧桟についてその営業状況を示したものであるが，(a)をみるとA，B糧桟は前者の，D，E，Iは後者の典型と言える。

中央市場糧桟の買付けは地元において沿線市場糧桟の出張員（老客児）を通じ，又，各沿線市場に派遣した自店の出張員（外櫃）を通じて行なわれた。[14] 第4表(b)によりその一端をうかがうことが出来る。

この他に沿線市場糧桟の派遣した老客児（哈爾濱においては事変前には約千名の老客児がいた[15]）を含めて，中央市場においては，これら糧業者間に取

引所における現物，先物取引，取引所外における現物，先物，委託取引など各種形態により取引が行なわれた。各取引形態の比重を数量的に把握することは不可能であり，ここでは，日本側取引所の存在が現実に果した役割について検討するにとどめる。中央市場に設立された日本側取引所のうち，哈爾濱は営業開始以来取引物件の上場されること皆無にして，早くも24年に廃止されている[16]。又，大連についてその営業状況を第5表によってみると，現物取引高が非常に少ないこと，先物取引の出来高と受渡高との差額が大きいことなどの特徴を知る。前者は当該取引所が現物取引の場としてはあまり利用さ

**第5表**　日本側取引所営業状況（単位　車，但し※印のみ石）

| | | | 1916年 | 1917年 | 1918年 | 1919年 | 1920年 | 1921年 | 1922年 | 1923年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 大連 | 現物 | | 13,432 | 11,258 | 16,941 | 16,931 | 12,866 | 9,738 | 703 | 42 |
| | 先物 | 取引 | 70,898 | 73,132 | 84,971 | 107,085 | 117,505 | 54,209 | 78,349 | 77,810 |
| | | 受渡 | 4,228 | 3,784 | 2,885 | 7,535 | 5,124 | 4,547 | （不明） | （不明） |
| 開原 | 現物※ | | （不明） | 329,330 | 567,634 | 639,682 | 702,392 | 762,829 | 523,486 | 535,139 |
| | 先物 | 取引 | 40,541 | 50,774 | 45,753 | 73,339 | 82,790 | 54,132 | 64,574 | 94,972 |
| | | 受渡 | 242 | 677 | 693 | 1,304 | 1,742 | 1,035 | 1,089 | 270 |
| 長春 | 現物 | | 0 | 0 | 8,104 | 9,803 | 6,552 | 3,135 | 3,060 | 2,936 |
| | 先物 | 取引 | 6,045 | 10,182 | 12,333 | 28,693 | 44,402 | 23,551 | 37,492 | 45,069 |
| | | 受渡 | 2 | 42 | 109 | 210 | 328 | 135 | 1,418 | 3,898 |
| 四平街 | 現物 | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 先物 | 取引 | | | | 3,394 | 9,969 | 16,865 | 8,155 | 16,384 |
| | | 受渡 | | | | 6 | 129 | 378 | 313 | 349 |
| 公主嶺 | 現物 | | | | | 307 | 16 | 0 | 0 | 0 |
| | 先物 | 取引 | | | | 8,506 | 26,286 | 20,016 | 23,103 | 29,307 |
| | | 受渡 | | | | 98 | 1,019 | 783 | 1,007 | 887 |

〔備考〕　前掲『満州に於ける日本側取引所』附録より作成。但し先物受渡高のみは満鉄調査課『満州に於ける油坊業』1924年，382—383，439—440，463—464，476頁。

れていないこと，後者は先物取引にしてもかなり投機的性格が強かったことを物語る。かかる事態が実は沿線市場の取引所において同様に見られたことは，第5表によって知ることが出来る。ただ，開原，長春のみがかなりの現物取引高を記録しているが，これは，農民(当然にも取引所取引人にあらず)と糧桟，特産商との集市における取引(いわゆる集市俥，これについては後述するが，その取引方法は取引所規約とは無関係に，従来の商習慣にもとづき行なわれた）を各取引所の監督下においたにすぎず，取引所本来の機能を発揮したわけではない[17]。第5表に出ていない営口，遼陽，鉄嶺各取引所は，哈爾濱と同様に取引物件の上場されることがほとんどないままに，いずれも24年に廃止された[18]。かくして，取引所設置の意図は十分に実現しなかったと言わなければならない。

(b)　沿線市場

沿線市場とは満鉄，中鉄その他鉄道沿線に多数存在した大豆集散地であるが，出廻高の多寡にしたがって，市場としての重要性を異にする。第6，7表は各地出廻高の全てを表わすわけではないが，市場としての重要度を示す一指標になり得る。これにより南満における鉄嶺，開原，四平街，長春，范家屯，北満における安達，満溝，双城堡などの重要性を看取出来る。

ここにおける糧業者としてまず，中央市場の糧業者の出張所，出張員があげられる。資料的に確認出来る特産商設置の出張所として以下のものがある[19]。三井物産（営口，安東，開原，長春，鉄嶺，四平街，公主嶺），三菱商事（長春），日清製油（開原，長春），小寺洋行（営口，開原，長春），増田洋行（開原，長春)。又，糧桟が各地に出張員（外櫃）を派遣する事態が一般的であったことは既に述べた。

次に，その営業領域を沿線市場に限定する中小特産商が多数存在した。大部分は日本商社であり，その数については第3表の各取引所人数が一応の目安になる。この他満鉄の調査資料に記載している営口，安東，鉄嶺，范家屯，窯門の分をつけ加えると[20]，20年現在で175になり，さらに上記地域以外にも存することを考慮すればかなりの数にのぼる。ところで，第3表によっても

**第6表**　満鉄沿線主要駅別大豆発送高（単位　トン）

| | 1911—1915年5カ年平均 | 1916—1920年5カ年平均 | 1921—1925年5カ年平均 |
|---|---|---|---|
| 遼陽 | 6,279 | 12,212 | 15,201 |
| 奉天 | 3,859 | 7,026 | 8,567 |
| 鉄嶺 | 24,681 | 44,078 | 29,604 |
| 開原 | 168,300 | 234,896 | 214,191 |
| 昌図 | 10,067 | 9,960 | 11,802 |
| 双廟子 | 10,230 | 10,797 | 12,950 |
| 四平街 | 43,723 | 40,118 | 55,885 |
| 四洮線 | — | 22,482 | 43,715 |
| 郭家店 | 24,277 | 18,987 | 21,969 |
| 公主嶺 | 83,106 | 79,341 | 100,639 |
| 范家屯 | 33,277 | 62,608 | 71,296 |
| 長春 | 195,114 | 423,106 | 101,860 |
| 吉長線 | — | 62,682 | 224,234 |
| 中東線 | 34,898 | 141,893 | 565,781 |
| 撫順 | 30,987 | 51,751 | 50,833 |
| その他 | 79,026 | 107,149 | 174,444 |

〔備考〕 満鉄経済調査会『満州交通統計集成』1935年，90頁。

**第7表**　中東鉄路沿線地方別大豆輸送高（単位　プード）

| | 斉々哈爾地方（富拉爾基，斉々哈爾昂々溪） | 安達地方（小河子安達，満溝） | 哈爾濱及び松花江下流地方（対青山哈爾濱付近） | 南部及び伯都納地方（双城堡，五常窯門） | 東部地方（阿什河鳥吉密河海林，牡円江） | その他 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1911—1915年5カ年平均 | 16 | 3,227 | 11,387 | 7,384 | 2,322 | 568 |
| 1916—1920年5カ年平均 | 358 | 4,151 | 9,711 | 4,339 | 2,371 | 510 |
| 1921年 | 967 | 9,610 | 18,581 | 8,596 | 1,925 | 729 |

〔備考〕 中東鉄路調査局著，満鉄調査課訳『北満州と東支鉄道』1928年，上巻，148-151頁。

うかがわれるようにこれら中小特産商の進出は，第1次大戦中における一般的な好況にともなって顕著になったものである。彼らの活動地域は主に満鉄沿線におかれたが，各国のシベリア出兵の期間（18—22年）には日本の経済

的勢力の北満地方への拡大を背景に，中鉄沿線各地においても盛んに活動した。その一端を示せば，20年から翌年にかけての大豆出廻期に中東南部線窪門地方における日本側特産商の買付けた大豆は，同駅出廻高全体の60％に達したという[21]。

沿線市場糧桟は，これら中小特産商とともに，大豆の蒐集過程の中で中間的位置を占めていた。この両者は，地元において沿線外市場糧桟から買付けた大豆を，又は買却を委託された大豆を，中央市場糧業者の出張員（老客児）を通じて，又は中央市場に派遣した自店の出張員（外櫃）を通じて，売却した。糧桟の場合には中央市場におけると同様に，各々所有する院内，糧廠子に有利な商機を待つために自己の大豆を貯蔵する外，既に売却した分や委託品の保管をも行なった[22]。

ところで，沿線市場においては，中央市場におけると同一の各種形態の取引が上述した糧業者間に行なわれた外に，地域的に一定範囲の生産地に近接しているために中央市場とは異なり，農民との直接取引が行なわれたことを指摘しなければならない。しかも，かかる農民，糧業者間の取引，いわゆる毛伓再取引[23]は専ら糧桟によって行なわれ，特産商はほとんど関与することが出来なかった。このことは，各種調査資料に特徴的な事実として強調されている[24]。その理由として掲げられていることは，①度量衡不統一により取引が煩瑣であること，②通貨不統一により換算が危険であること，③農民の信用程度をはかり難いことである。この点についてはのちに検討を加える。ただ，これに関連した指摘しなければならないのは，この毛伓再取引の有無は実は大豆流通機構上特産商と糧桟との存在意義を分つ非常に重要な点であるが，糧桟と言えども毛伓再取引の場合には現物取引にかぎり，先物取引については通常，沿線外市場糧桟を介して行なったことである。この場合にも，農民と地域的に懸隔し，農民に関する信用状態の調査不備にもとづく危険性を考慮しなければならないからである[25]。第１期のみならず総じて事変前において，沿線外市場が沿線市場からも相対的「独自性」を有したと指摘されていること[26]の内容は，このような事実にかかわるであろう。

(c) 沿線外市場

沿線外市場とは鉄道沿線外の県城，市鎮などに存在した大豆集散地のことである。ここでの糧業者としては沿線市場糧桟の出張員（老客児），地元の沿線外市場糧桟がおり，特産商の進出は一時期を除いてほとんど見られなかった。[27] 前記二市場とは異なりここでは毛俥取引のみが行なわれたわけであるが，その具体的様相や特徴などについては沿線市場におけるそれとともに，Ⅱに譲る。

ここで糧桟の数について一言する。満鉄調査課『南満州経済調査資料』（1910年刊行）に記録されているものを合計すると，南満主要29都市（省県城，市鎮，鉄道付属地など）において専業のもののみで499の糧桟が存在していたことがわかる。北満については前記『北満州と東支鉄道』によれば，主要9都市において専，兼業合せて800の糧桟が存在したと述べているし，[23] 前記『特産取引事情』は，その9都市を除く37都市に487の糧桟を確認している。[29] これらの調査では対象にされていない地域の分をも含めて考えるとき，『北満州と東支鉄道』が，「満州全体の糧桟の数は非常に多く，数え上げれば何千という程あるだろう」[30] と述べていることは決して誇張ではない。

(d) 小　括

以上に述べた第1期の大豆流通機構の特徴を要約すれば，以下の如くになる。第1に，海外市場（＝消費部面）に対しては同じく蒐集部面として一括されるものでありながら，この地方の大豆流通機構は，相互に相対的な「独自性」を有するいわば三段階の市場として存在していた。中央市場は生産地ないし沿線外市場から沿線市場に蒐集された大豆を最終的に集中するとともに，輸出部面をになう位置を与えられていた。沿線市場は中央市場と沿線外市場とが直接的に結びつくことがほとんどあり得なかった状況の下で，両者を媒介する役割を果した。沿線外市場は農民から直接に蒐集することにおいて重要な位置を占めた。

第2に，第1に対応する形で大小の特産商，中央，沿線，沿線外各市場の糧桟など各種糧業者が存在した。まず，中国向けを除く輸出部面を特産商が

独占し，次いで，彼らと生産者を媒介する蒐集部面（三段階の市場）を主として糧桟がにない，中央及び沿線市場においては毛俥取引を除き，これら糧桟と対抗関係に立つ日本側中小特産商が次第に浸透しつつあった，と要約出来よう。

第3に，蒐集部面に限ってみた場合に，対抗関係に立っていた特産商と糧桟との大豆流通機構上における決定的な相異は，毛俥取引の有無にあった。

第4に，中央及び重要沿線市場に設置された日本側取引所はその意図され機能を十分に発揮出来ず，したがって，どの段階の市場においても在来の商習慣にもとづく取引所外の取引形態がいまだに支配的であった。第3点について以下に検討を加えるが，それによっていわゆる各市場の「独自性」なるものの意味も一層明らかにし得るであろう。

さて，各国の特産商は決して農民との直接的取引を追求しなかったわけではない。とりわけ日本資本については，土着資本を買弁化するのではなく，彼らと競合しつつ進出していったことがその特質の一つとして指摘されているのである。ソ連の中国研究者ヴェ・アヴァリンは次のように述べている。「日本資本は，殆ど，買弁の援助に縋らないで，南満州のあらゆる大中心地及びあらゆる工業部門に強固な地位を占めるに至った。（中略）日本資本は，実際においては，満州における支那工業の胎児のみならず，可成りの程度に商業資本や，甚しきは買弁資本に対してすら敵対していた」[31]。

現に鉄道敷設直後の一時期においては，日本側特産商は各地の沿線外市場に進出して直接に農民からの買付けを行なったのみならず，先物取引（いわゆる批糧取引）をも盛んに行なっていたのである[32]。すなわち，『南満州経済調査資料』の八面城（昌図県に属する市鎮）の項，張家湾（のちに徳恵県と改称）の項に見られる記述がそのことを語っている。前者は，「此地ニ於ケル穀類取引ハ従来此地商家ト農家トノ直接取引ニシテ外商ノ自ラ取引シタルハ昨年（1909年）本邦商人ノ益勝桟ニ於テ大豆五千石買付ケヲ為シタルヲ嚆矢トス」[33]と述べ，後者は，「取引時期ニ際シテハ邦商三井，洋商伊陵祥茂，ワッサルド，ニューメン等各外商ノ買付ケニ来ルモノ少ナカラズ」[34]と述べてい

る。さらに，当時の東三省総督錫良は，この地方の特産物である大豆を各国特産商が農民から大量にしかも賤値（やすね）で先物取引を行ない，その担保として農民の地契（地券）をとりあげること，農民が収穫期になっても特産商に手渡すことが出来なければ特産商は担保たる地契を没収してしまい，遂にその田地を手に入れることなどを述べ，かかる事態を慨嘆している。[35]

しかし，その後の事態がかかる方向，すなわち，特産商による生産者の直接的掌握の方向に進展しなかったことは既に述べたとおりである。多数の出張所を設けた三井物産がのちには鉄嶺，四平街，公主嶺各出張所を廃止していることも，[36] それを裏書きする。それでは，特産商による対農民取引，いわゆる毛再取引の遂行を阻止した要因は何か。諸調査資料が3つの要因を指摘していることは既に述べたが，度量衡，通貨の不統一の実態については若干の市場における売買単位建値を示した第8表により，知ることが出来る。

このうち，通貨の不統一の問題はやや説明を要する。旧中国の幣制の不統一極まることは周知の事実に属するが，東北地方においても同様であり，第

**第8表**　各地市場取引方法（取引所外における）

| | | 売買単位 | 建値 |
|---|---|---|---|
| 営口 | 成再 | 一石（一石四斗） | 過爐銀 |
| | 毛再 | 〃 | 制銭 |
| 開原 | 成再 | 一車 | 奉天票 |
| | 毛再 | 一石（一石五斗） | 〃 |
| 鉄嶺 | 成再 | 一斗（一斗三升） | 〃 |
| | 毛再 | 〃 | 〃 |
| 四平街 | 成再 | 一斗（一斗八升） | 〃 |
| | 毛再 | 〃 | 〃 |
| 公主嶺 | 成再 | 〃 | 〃 |
| | 毛再 | 〃 | 〃 |
| 長春 | 成再 | 一車 | 鈔票 |
| | 毛再 | 一石（一石六斗三升） | 吉林官帖 |

〔備考〕　前掲『満州に於ける油坊業』498—499頁。（　）内は日本のそれに換算したもの。

9表に示すように固有及び外来の各種通貨が雑然と流通した。このことは，取引対象が大豆のような国際商品の場合には生産者から消費者の手に渡る過程において幾種類もの通貨が介在し，それら通貨間の交換比率の変動が糧業者の取引に対して直接的かつ重大な影響を及ぼすことを意味した。例えば長春において糧桟が大豆を農民から買付け，一定期間を経て特産商に売却する場合，彼は農民に対しては吉林官帖を支払い特産商からは鈔票を受取ることになるが，たとえ彼が大豆売買自体からは利益を得たとしてもこの間におけ

第9表　東北地方における通貨

| 国別 | 本位 | 種類 | 単位名 | 摘要 |
|---|---|---|---|---|
| 固有通貨 | 銅本位 | 制銭 | 吊 | 奉天省においては制銭160個，吉黒両省においては500文をもって1吊とする。 |
| | | 銅元 | 分 | 品位を950位とし，前記制銭10個，20個の2種類ある。 |
| | | 官帖 | 吊 | 初めは制銭を基礎にした兌換券であったが，その後は不換紙幣。 |
| | 銀本位 | 銀錠 | 両 | 各地で内容が異なる，例えば営口の両は品位992位の営平両銀純銀531.68グレイン。 |
| | | 過爐銀 | 両 | 営口で行なわれたもので，営平銀を基礎にした振替勘定。過爐銀の実体は営平53両5銭であって，品位992位の元宝銀である。 |
| | | 大洋銭 | 元 | 純銀6銭4分8厘，すなわち374.4グレインを1元とする。 |
| | | 大洋票 | 元 | 大洋銭を基礎にする銀行券。 |
| | | 小洋銭 | 角 | 純銀5分9毛04，すなわち33.9964128グレインを1角とする。 |
| | | 小洋票 | 角 | 小洋銭を基礎にする銀行券。 |
| | | 帖子 | 角 | 小洋銭を基礎にする私帖。 |
| 外来通貨 | 銀本位 | 円銀 | 円 | 旧日本1円銀貨であって，純銀6匁4分8厘，すなわち373.13136グレイン。 |
| | | 正金銀券 | 円 | 円銀を基礎にする銀行券，鈔票。 |
| | | 墨銀 | 両 | 純銀374.97グレイン。 |
| | 金本位 | 日銀券 | 円 | 純銀2分，すなわち11.574グレインを1円とし，これを基礎にする兌換券。 |
| | | 朝銀券 | 円 | 日銀券を基礎にする兌換券，金票。 |
| | | ロシア貨 | ルーブル | 純金174.24ドーリ，すなわち11.948グレインを1ルーブルとしこれに対する兌換券。 |

〔備考〕　満鉄調査課『満州に於ける通貨及金融の概要』1928年，6—7頁。

る吉林官帖対鈔票の相場変動如何によっては，窮極的には損失を蒙むることもあり得るわけである。特産商においても全く同様のことが言い得る。彼が上述のようにして買付けた大豆を海外に売却する場合，糧桟には鈔票を支払うが，その際に受取るの金票だからである。

この例にも見られるように糧桟と特産商とは通貨換算の危機を折半して負担していたわけであるが，かかる危険を糧桟に一身に負わしめ，合せて，朝鮮銀行発行の金票をもって東北地方の幣制を一挙に統一せんことを意図したことが原因になり発生した事件が，いわゆる大連取引所建値問題であった（21年4月)。これに反対して糧桟側が取引のボイコット，哈爾濱その他の市場への移動などの挙に出たことをはじめ，中，日の糧業者が結束して銀建存続期成同盟会を組織して反対運動を展開したこともあって，結局は旧に復することになった。[37]

諸調査資料が指摘している理由のうち，第3点についての事情をより具体的に示すのは次の資料である。「以前日本人特産商は奥地へ進出し，地方糧桟を経ずして，直接農家と契約したり。然るに収穫時期到来せるも運搬せざるもの続出したる結果，店員を派し，見廻らせたる処驚く可し，糧穀は已に何れかに搬出せられ，契約者は不在となるか，甚しきに至りては逃亡せるものもあり，東奔西走すれども交渉の為すべき様なく，加えて数も多く範囲も広きため，苦心惨担たる有様にて焦慮中に時は経過し，多額の損失を招きたる結果に終れり[38]」。又，「成発東（大連の日本人特産商—引用者註）主（人）の談によれば邦人特産商失敗の最大の原因は満商の不足即ち不渡，不正品交付，抜荷等の悪事に会って倒れた者が全体の七割程度迄占めて居ると謂ふ。当地（哈爾濱）に於ても三井，三菱，日清の大手筋を始め何れも此の手に掛って莫大な損失を招いたことがあった[39]。」と述べている。

以上の二資料は，当時において，外国人たる特産商が生産者農民はもとより，沿線外市場をすら掌握することの困難であったことをよく示している。さきにその要点を述べた錫良の慨嘆するような事態はその後ほとんど起らなかった。かかる事実及び既に検討した度量衡，通貨の不統一などの事実が意

味するものは，この地方の経済において封建的割拠性がいまだ強固に根を張っていたことに他ならない。そして，かかる封建的割拠性の強固な残存は，満鉄その他による大豆流通機構近代化政策がいまだ十分にはその意図を実現していないことを示す。したがって，各市場の「独自性」なるものの内容はかかる割拠性に外ならず，これこそ特産商による生産者農民の直接的掌握を困難にした要因である。他方，糧桟はかかる割拠性の下で，後述するように農民との強固な結びつきを確保することにより，存立基盤を維持したのである。

満鉄の一調査員は次のように述べている。「商品としての糧穀は一応糧桟の手に集中し，輸出商は其方法の如何を問わず，輸出糧穀は必ず糧桟の手を通じて買入れる，と云ふが如き方法であった。換言すれば，農民よりの剰余価値は，巧みなる結び付きに依って，此両者に分配せられ，相互其領域を侵さざるが如きものであった。（中略）斯くて其の結び付きの中に多くの不合理を含み乍らも，一応均衡の状態を保持するが如きものであった」[40]。かくして，第1期における大豆流通機構の特徴を端的に言うならば，特産商及び糧桟の，かかる「相互其領域を侵さざるが如き」「均衡状態」ということになる。

次いで，第1次大戦とロシア革命後の新しい世界史的条件の下でこれがいかに変化していくかを検討しなければならないが，その前に，沿線及び沿線外市場糧桟の農民との取引，毛俵再取引についてとりあげ，両者の結びつきのあり方を明らかにしなければならない。

1）満鉄側の資料として，満鉄調査課『満蒙鉄道の社会及び経済に及ぼせる影響』1931年，中鉄側の資料として，満鉄哈爾濱事務所訳『東支鉄道の満州経済界に及ぼせる影響と創業二十五年間に於ける運賃政策の変遷』1929年。

2）前掲『満蒙鉄道の社会及び経済に及ぼせる影響』310—314頁。

3）混合保管制度については，満鉄鉄道部『混保十五年史』1936年，5—49頁を参照混保制度は鉄道運輸業務に付帯する倉庫業務としての保管制度の一種であり，分置保管（一般保管）に対するものである。分置保管は寄託貨物を持主別に分置して保管，輸送し，出庫請求のあった場合には寄託された貨物そのものを引き渡し

た。これに対して，混合保管は，代替性ある大量の物件につき個々の貨物を荷主別に分置することなく，品質等級別に各荷主のものを混合して保管，輸送する，出庫に際しては寄託された貨物そのものの引き渡しを要せず，寄託物と同一等級の共同保管物中より任意のものを所定数量だけ出庫する制度である。しかも，寄託した駅以外の駅から出庫することが可能であった（商品回転率の向上）。この制度は取扱物件の等級別代替性を前提にするため，当然に検査と格付けをあらかじめ必要とした（品質の向上）。満鉄は寄託された貨物に対して貨物引換証と倉庫証券とを兼ねた混保証券を発行し，この物件の取引は全てこの証券の裏書譲渡によって行なうことを可能にした（銘柄取引の可能）。満鉄は又，混保に寄託した大豆に対して奨励金を交付するとともに，分置保管扱の大豆に対しては逆に別扱手数料を徴収したり，大連取引所取引物件に混保大豆を指定するなどこの制度の普及を図った。

4) 日本側取引所については，満鉄調査課『満州に於ける日本側取引所』1928年，3—10頁，中国側については，同『満蒙全書（第五巻）』1921年，127—134頁，同『満州に於ける油坊業』1924年，393—394頁，453—454，477—481頁，満鉄哈爾濱事務所『濱江証券粮食交易所』1926年，4—36頁。

5) 駒井徳三『満州大豆論』1912年，127—143頁。

6) 井上晴丸，宇佐美誠次郎『危機における日本資本主義の構造』1951年，77—78頁同様な指摘は，近藤康男『満州農業経済論』1933年，47頁にも見られる。

7) 当初の構想の中には含まれており，それが除かれるに至ったのは，既に東北地方との貿易において実績をあげていた三井物産などの意見による，という。安藤彦太郎編『満鉄—日本帝国主義と中国』1965年，44—45頁。

8) 満鉄調査課『南満州経済調査資料（第六）』1910年，13—14頁。

9) 満鉄調査課『大連に於ける特産物の取引及採算』1931年，47頁。

10) 農商務省農務局『大豆其他豆類ニ関スル調査』1919年，286—289頁。カバルキン商会（Anglo Chinese Eastern Trading Co., Ltd. 中国名華英洋行）。1910年，哈爾濱に設立されたロシア国籍のユダヤ資本で，大連に支店を開設。革命後はソ連国籍になり，本店をロンドンに移転。

ソースキン商会。1904年，哈爾濱に設立されたロシア国籍のユダヤ資本で，大連に支店を開設。革命後はカナダ国籍になり，本店をバンクーバに移転。

ワッサルド商会（East Asiatic Co., Ltd. 中国名宝隆洋行）。1897年，コペンハーゲンに創立されたデンマーク国籍を有するユダヤ資本とデンマーク王国の経営する半官半民の特殊会社で，本来は海運会社であった。1909年，哈爾濱に，のちに大連にも支店を開設。

シベリアン商会（Siberian Co., Ltd. 中国名不詳）。1904年，コペンハーゲンに創立されたデンマーク国籍のユダヤ資本で，哈爾濱に支店を開設。

ドレイフス商会（Lovis Dreyfus & Co.，中国名利豊洋行）。フランス国籍の英仏両国資本からなる合弁会社で，1927年，哈爾濱に支店を開設。その他にサミュエル商会，ラーンジ商会（以上イギリス），ノイマン商会（ドイツ）など。これらヨーロッパ各国特産商については以下のものを参照。満鉄調査課『満州に於ける外人経済勢力状況』1924年，125—170頁，同『満蒙に於ける露国の現勢力』1928年，63—68頁，満鉄臨時経済調査委員会『大連に於ける主要外商と其業態』1930年，12—22頁，同『満州に於ける外商の勢力』1930年，34—67頁，哈爾濱日本商工会議所『北満に於ける外国資本並に其の活動状況』1936年，52—62頁。

11）大連商工会議所『大連特産市場不振の原因と其対策』1929年，94頁。

12）満鉄経済調査会『事変後に於ける糧桟の変革』1936年，39頁，満州国実業部臨時産業調査局『特産取引事情』1937年，309頁。

13）糧桟は通常広大な庭を所有し糧穀置場として使用したが，これを院内と呼んだ。糧敵子とは鉄道用地内の糧穀置場のことである。かかる保管機能を有すること，すなわち，倉庫業を兼業することは糧桟を特産商と区別する一側面をなす。満鉄勧業課『満州大豆』1920年，59—60頁。

14）中央，沿線，沿線外を問わず，比較的規模の大きな糧桟にあっては，出張員，いわゆる外櫃を各地に派遣することが一般的に行なわれた。彼らはその派遣された土地においては老客児と呼ばれた。満鉄商工課『商工業上ヨリ見タル満州大豆』1918年，95頁。

15）前掲『事変後に於ける糧桟の変革』27頁。

16）前掲『満州大豆』111—123頁。

17）前掲『満州に於ける油坊業』444—445頁。

18）前掲『満州に於ける日本側取引所』10頁。

19）前掲『満州大豆』111—123頁。

20）同書，124—134頁。

21）中東鉄路調査局著，満鉄調査課訳『北満州と東支鉄道』1928年（原著の刊行は1922年），上巻，174頁。

22）沿線市場糧桟については，前掲『満州大豆』124—143頁，前掲『満州に於ける油坊業』440—449頁。

23）各種糧業者相互間の取引を総称して成仟再取引，糧業者，農民間の取引を毛仟再取引と呼んだ。前掲『特産取引事情』289頁。

24）前掲『満州大豆』117—120，143頁，前掲『満州に於ける油坊業』445—456頁。

25）前掲『特産取引事情』302頁。

26）同書，296—297，300—301頁。

27）同書，285頁。

28）前掲『北満州と東支鉄道』上巻，162頁。

29) 前掲『特産取引事情』182—183頁。
30) 前掲『北満州と東支鉄道』上巻，162頁。
31) ヴェ・アヴァリン著，ロシア問題研究所訳『列強対満工作史』1934年，上巻，164頁。同様な指摘は，前掲『危機における日本資本主義の構造』76—92頁にも見られる。この地方に進出した日本資本が，工業，商業及び金融のいずれの面においても民族資本を自己の体系に繰入れることが出来なかったと述べている。
32) 糧業者間の先物取引を現銭期糧，糧業者，農民間のそれを批糧取引と呼んだ。なお，対農民の先物取引として批糧と青田の二種があることとこの両者の区別について前掲拙稿の中で述べたが，事変後の調査によれば，本来の青田取引は全く存在せず，諸調査報告が青田取引と称しているものは批糧取引に外ならないということであるので，ここに訂正しておく。前掲『特産取引事情』286—287頁。
33) 前掲『南満州経済調査資料（第五)』4—5頁。
34) 同書，198頁。
35) 『錫良遺稿』第七，宣統二年正月十二日，西村成雄「帝国主義と農村経済についての覚書—辛亥革命前夜における東三省—」(『中国近代史研究会報』11号所収) 2—3頁。
36) 前掲『満州に於ける油坊業』457—467頁。
37) 大連取引所建値問題については，篠崎嘉郎『満州金融及財界の現状』1927年，上巻，169—221頁に詳しい。同書，215頁には，「金建実施の動機が単に日本人に利し支那人の利害を省みざりし事吾々の最も遺憾とする所」と述べている。
38) 横浜正金銀行調査課『関原糧穀取引事情』1919年，48頁。同様な指摘は既に，農商務省拓殖局『大豆ニ関スル調査』1911年，74—75頁にも見られる。
39) 満鉄経済調査会『特産取引の統制及改善方策』(立案調査書類第8編第2巻) 1938年，201頁。成俥，毛俥取引を問わず，かかる契約違反に対してとくに法的措置を講ずることは，慣習的にほとんど行なわれることがなかったという。前掲『特産取引事情』325—326，350—351頁。
40) 前掲『事変後に於ける糧桟の変革』5頁。

## Ⅱ　糧桟と農民

糧桟，農民間の取引も現物，先物，委託の形態により行なわれた。まず，現物取引についてみると，その取引場所，商習慣の相異にもとづき集市俥，撤市俥，糧桟院内における取引，大車店における取引に細分される[1]。第10表(a)は北満地方の若干の市場における現物取引のあり方を示している。現物取引の中では大車店におけるものを除き，どの地方においても例外なく糧桟の

**第10表**　北満地方各市場における毛俥取引状況

| | (a) 現物取引の形態 | | | | (b)批糧契約時期(陰暦) |
|---|---|---|---|---|---|
| | 院内 | 撒布 | 集市 | 大車店 | |
| 呼蘭 | 10% | —% | 30% | 60% | 7 |
| 綏化 | 0.1 | — | — | 99.9 | 7—8 |
| 克音河 | 5 | 40 | 35 | 20 | 5—6 |
| 四方台 | 100 | — | — | — | (不明) |
| 海倫 | 99.5 | — | 0.5 | — | 7 |
| 対青山 | — | — | 100 | — | 5—6 |
| 満溝 | 80 | — | 20 | — | 6 |
| 安達站 | — | — | — | 100 | 7 |
| 明水 | — | — | 100 | — | 7 |
| 安達県 | — | — | 100 | — | (不明) |
| 小嵩子 | — | — | 60 | 40 | 7 |
| 林甸 | — | — | 100 | — | 6 |
| 拉林 | 50 | — | 50 | — | 6—7 |
| 五常 | 100 | — | — | — | (不明) |
| 烏吉密河 | 100 | — | — | — | 〃 |
| 延寿県 | 30 | — | 70 | — | 〃 |
| 牡丹江 | 100 | — | — | — | 〃 |
| 巴彦 | 60 | — | 40 | — | 7 |
| 新甸 | 100 | — | — | — | (不明) |
| 木蘭 | 60 | — | 40 | — | 7 |
| 方正 | 70 | — | 30 | — | (不明) |
| 三姓 | 70 | — | 30 | — | 4—6 |
| 佳木斯 | 40 | — | 60 | — | (不明) |
| 富錦 | 20 | 10 | 50 | 20 | 5—7 |

〔備考〕 (a)は満州国実業部臨時産業調査局『特産取引事情』1937年，292—294頁，(b)は同書318頁。

斗夫（桝取）による不正な量込めが行なわれる商習慣[2]が存続していた。これを「混斗」と称し[3]，1石につき2，3升とも1斗につき7，8合とも言われているが[4]，かかる商習慣が注目に値するのは，このようにまさに「中世的方法」にもとづく利得をもって糧桟1カ年の経費支出を償い得るとまで称されていることによる[5]。

次いで，先物取引，いわゆる批糧取引についてみると，この地方における

批糧取引は，三井物産など特産商が先鞭をつけたという見解があるが[6]その起源はともかくとして，一般的に行なわれるようになったのは確かに今世紀以後の新しい事態と考えてよいであろう。20年代半ば以降に最も盛んに行なわれるようになることはⅢにおいて述べるが，三道鎮（出廻高全体の60％を批糧取引が占めた），海倫（同じく40％），巴彦（50％），拝泉（40％），蘭西（30％）などにその一端を知る[7]。批糧取引は第10表(b)に示されるように，陰暦6月から7月にかけて契約されるものが多い[8]。この頃は，農民にとっては耕作のための費用，生計費などの資金が最も不足を来す時期であること，又，資金の供給者たる糧桟にとっても播種後一定期間を経ていることにより，農民の耕作面積，作柄成積の見込みなどに対する調査に好都合であることによるのであろう。又，契約価格については，四調査資料がいずれも契約時点における市価の50—60％が一般的であったことを報告しているように，糧桟にとって甚だ有利なものであった[9]。

農民，糧桟間の委託取引は現物取引が不調に終った際に生ずる。すなわち，農民は，その日の価格に不満足の時には一旦糧桟院内に荷卸しし，後日指定する価格の出た場合，又は，指定期間における成行相場によって売却することを委託して帰るのが普通であった。この取引形態においても「中世的」商習慣が存した。というのは，一たび或る糧桟に荷卸しすればもし価格が折合ない場合でも農民が他に赴くことは許されず，たとえそうしたとしても同業者は決して最初の糧桟が提示した以上の価格で買入れることはなく，この場合にはさらに，最初の糧桟に対し一定の保管料を支払わねばならなかった[10]。かかる慣習の存続は，糧桟が院内ないし糧廠子を所有し，倉庫業をも営業していたことにもとづく。満鉄の混保制度は一口一車を寄託単位にしたこと，出庫駅に制限を設けたことなどにより，農民が利用することは到底不可能であった[11]。ここにも農民が糧桟を媒介にせざるを得ない理由があった。

さて，上に述べた糧桟，農民間の取引においては，「混斗」など「中世的」商習慣の存続（この点は糧桟が商人資本的性質を強く帯びていたことを示す）を含めて，いずれの取引形態においても糧桟にとって非常に有利に展開

した事実が特徴的であり，総じて，糧桟に対する農民の従属的地位を予想させる。両者のかかる関係を規定した理由として，糧桟の存在が特にその金融機能的部面において，農民の再生産にとって不可欠な位置を占めていたという事情が考えられる。まず，当舗，儲蓄会などと並んで，批糧取引はそれ自体，農民にとって金融の一形態であった[12]。又，中央市場糧桟の多くが専業であり，その中でも一定の機能的分化が進行していたことは既に述べたが，これとは対照的に沿線，とりわけ沿線外市場糧桟は雑貨商を兼業するものが圧倒的に多く（ここには農産物蒐集機構と雑貨配給機構との一体化が見られる），農民は日用雑貨品の掛売代金を農産物という形態で支払う場合が少なくなかったのであり，これも又，金融の一形態として存在した[13]。農民に対する金融機関として，糧桟の果す役割は大きなものであった[14]。

かくして，糧桟（ここでは沿線，沿線外市場の）は基本的には大豆蒐集機能を有する糧穀商として存在しながらも，同時に大豆保管機能及び金融機能をも併せ有する独特な存在として，大豆流通機構の中で生産者にかかわる部面を強固に掌握していたのであった[15]。

1）集市とは鉄道の駅周辺ないし県城，市鎮などに存在した糧穀市場であり，出廻期に入ると農民は大豆を携え，馬車を駆って最寄りの集市に至り，ここに来る糧桟の買付け人（買糧的）と各々相対で取引した。これを集市倒と称し，一般的に行なわれた取引形態であった。撤市倒とは，集市に向かっている農民を糧桟の客引き（接車的）が引き止めて街頭で行なう取引であり，買付け競争の激しい場合に行なわれた。院内における取引は農民と糧桟が馴染になり，あるいは借金，雑貨の掛買などの関係が存する場合に行なわれ，農民が馬車を駆って携えて来た大豆を直接院内に搬入して取引するものである。大車店とは本来馬車宿であり，馬車をもって来て泊る農民を引き寄せるために客引き（常盤的）を抱えていた。彼らは次第に宿泊する農民に糧桟を世話し，その売買を斡旋するようになり，その代償に大豆を一定の割合で手数料として収めた。このような関係が発展して，大車店が取引の場になった。満州国実業部臨時産業調査局『販売並に購入事情篇—康徳元年度農村実態調査報告書』1937年，22—33頁。

2）前掲『満州大豆』106—107頁，前掲『満州に於ける油坊業』396—401頁。

3）前掲『満州大豆論』192頁。

4）前掲『満州に於ける油坊業』402頁。

5) 前掲『満州大豆論』194頁。
6) 関東都督府民政部庶務課『満州大豆ニ関スル調査』1912年，74頁。
7) 三道鎮については，前掲『特産取引事情』229頁，海倫については，同書，328頁巴彦，拝泉については，前掲『販売並に購入事情篇』35—38頁。
8) 南満地方については盤山県の事例で，陰暦7月に契約されることを記している資料がある。満州国実業部臨時産業調査局『農産物販売事情篇—康徳元年度農村実態調査報告書—』1937年，131頁。
9) 前掲『北満州と東支鉄道』上巻，159頁，前掲『販売並に購入事情篇』32頁，前掲『農産物販売事情篇』102，131，146頁，前掲『特産取引事情』302頁。
10) 前掲『満州大豆』117—127頁，前掲『特産取引事情』294頁。
11) 満鉄商工課『満州特産物取引指針』1925年，12—13頁，前掲『特産取引の統制及改善方策』34—35頁。
12) 満鉄農務課『満州に於ける農業金融』1931年，における開原，哈爾濱，吉林，遼源各地の事例を参照，同書，28，39，41—45頁。
13) 前掲『販売並に購入事情篇』70—71頁，前掲『農産物販売事情篇』97，126頁。したがって，沿線，とりわけ沿線外市場糧桟は，言いかえれば農村市場に拠点を有する糧桟は，中央市場のそれと同一に論じ得ない側面を有する。このような「農村土着資本」についての解明は，対象領域を糧桟に限定する本稿の範囲を越える。さしあたり以下の研究を参照されたい。門馬驍「戦時下農村土着資本の課題とその基調」(満鉄調査部『昭和十六年版満州経済研究年報』1941年，所収)，石田興平『満州における植民地経済の史的展開』1965年，特に第9章。
14) 遼源，黒山県においては，その地の糧桟が農民にとって唯一の金融機関であったという。前掲『満州に於ける農業金融』36，42頁。
15) 本稿においては，糧桟内部のあり方については触れなかった。上坂酉三『中国交易機構の研究』1949年，第3編を参照されたい。

## Ⅲ　第2期における大豆流通機構と糧桟

### 1　ロシア革命と中東鉄路

第1次大戦とロシア革命後における新しい世界史的条件を東北地方の大豆流通機構とのかかわりで見た場合，最重要なものの一つとして，ロシア革命がもたらした中東鉄路の性格の変化を指摘しなければならない。中鉄は革命後も旧来どおりの経営が続いたが，列強のシベリア出兵とともにフランス，日本，アメリカ，中国など7カ国を構成員にする「連合国特別委員会」及び「技術会議」の下で経営されることになった。しかし，上記列強が次第にシ

ベリアから撤兵し，中鉄との関係を薄くしていくにともない，東北地方政権は中鉄の回収にのり出し，まず，同鉄道付属地行政権を回収することに成功し（20年3月），次いで，鉄道管理にも暫定的に参加することになった（20年10月に中国政府は露亜銀行との間に「中東鉄路管理規約」を締結)。その後，中ソ両国政府の交渉を経て，「中華民国ソビエト社会主義共和国連邦諸問題解決の為の大綱に関する協定」（24年5月），「中東鉄路暫行管理協定」（同前）及び「中東鉄路に関する追加協定」（同年9月）の締結により，その去就が定まった。すなわち，中鉄はソ連の所有するところとなり，同時に中国政府，より正確には東北地方改権の代表者が経営に参加して，中ソ共同管理の下に経営されることになったのである。[1] 経営主体がこのように変化した中鉄の存在が大豆流通機構に対して有する意味は，行論のうちに自ずから明らかになるはずであるがここでは，中鉄が明確に民族資本育成策に立っていたという見解があることを指摘しておく。アヴァリンは次のように述べている。「露支協定はまた土着資本の活動にとって経済的な条件をも作り出した。ソビエトの代表者たちは運賃政策その他の処置において，ツァーの将軍共や他の帝国主義者たちの如く地方工業の抑圧政策を採らなかったばかりでなく，却って地方生産力の発展をあらゆる方法で助長した」。[2]

さて，上にその一端を示した新しい世界史的条件の下で第2期の大豆流通機構は，前期における「均衡状態」が破れ，大きく変貌する。それは，20年代半ば以降に顕著になる「官商筋」糧桟の買占め，その他一連の活動にもとづく特産商の没落，及びかかる事態を通じての大豆流通機構の再編成として，要約され得る。

2　官商筋糧桟の抬頭

満鉄の調査資料，『満州特産界に於ける官商の活躍』によれば官商とは，「官憲と特殊の関係を有する商人のこと」であり，さらに次のように細分している。すなわち，①東三省官銀号，吉林永衡官銀銭号，黒竜江省官銀号など官銀号が出資，経営する糧桟，②官憲要路者又は嘗て要路者であった者が出資，経営する糧桟，③官銀号とは何らの関係はないが，その地方において

**第11表　官　商　筋　糧　桟　(1)**

| | (a) 官　商（官銀号出資糧桟） | (b) 準官商（官憲要路者出資糧桟） | (c) 準官商（民間糧桟） |
|---|---|---|---|
| 奉　天 | 公済桟，利達公司（以上奉天系） | 三畬桟（張作霖，前東三省保安総司令），公益糧桟（恩麟，瀋陽県知事） | |
| 開　原 | 公済桟（奉天系），永衡達（吉林系） | 義興元（張景春，公済桟経理），通記号（同前），富増祥（張学良），圓通桟（楊宇霆，参議顧問），信和永（王永江，前奉天省長），広信恒（宋雨亭，広信公司経理） | 東永茂，純慶茂，義恒達，金麗泉，運通達 |
| 鉄　嶺 | 公済桟（奉天系） | 万豊桟（劉尚清，奉天省長代理） | 興業桟 |
| 新台子 | | 広泉公（彭賢，東三省官銀号総弁） | 徳増永，天興達 |
| 昌　図 | | | 広源昌 |
| 双廟子 | | | 同興号，万聚桟 |
| 四平街 | | | 天益恒，富盛泉，富盛長 |
| 公主嶺 | 万生泉（奉天系），永衡達（吉林系） | 大昌隆（張学良） | 泰和順，義発昌 |
| 范家屯 | 永衡達（吉林系） | | 泰和順，万源盛，徳源盛 |
| 洮　南 | 広信徳（黒竜江系） | 同発長（呉俊陞，前黒竜江省長），同盛和（張海鵬，洮遼鎮守使） | 永年祥，福和順，永泰盛，純益公 |
| 長　春 | 永衡通，永衡茂，永衡謙，永衡北（以上吉林系） | | |
| 吉　林 | 永衡茂，永衡長，永衡泰，永衡裕，永衡和（以上吉林系） | 巨城桟（劉尚清） | |

| | (a) 官　商（官録号出資糧桟） | (b) 準官商（官憲要路者出資糧桟） | (c) 準官商（民間糧桟） |
|---|---|---|---|
| 下九台 | 永衡茂，永衡厚，永衡裕，永衡通（以上吉林系） | | 長発桟，長発北桟 |
| 哈爾濱 | 東済油坊，東興火磨（以上奉天系），永衡徳永衡通，永衡達（以上吉林系），広信升，広信豊，広信久，広信源，広信泰，広信達，広信油坊，広信火磨，広信通（以上黒竜江系） | 慶泰祥（張学良） | |
| 安　達 | 永衡徳（吉林系），広信升（黒竜江系） | | 東永茂，天合東 |
| 満　溝 | | | 濱昌盛，申通号，庚通号 |
| 大　連 | 公済桟（奉天系），永衡通達（吉林系） | 福衆昌（彭賢），大東号（深仁山，東三省官銀号監視員），裕発祥，福順厚，興懋東，慎昌号 | 東永茂，東茂泰，鼎新昌，洪昌号，建成号，万合公，源昌号 |

〔備考〕 満鉄調査課『満州特産界に於ける官商の活躍』1928年，17—178頁，同『東三省官憲の施政内情』1928年，附録第一5頁，同『哈爾濱に於ける通貨及金融機関』1929年，8頁，大連商工会議所『大連特産市場不振の原因と其対策』1929年，91頁。

相当の信用があり，一定の資産を有する者に対しては，官銀号が買占めを依頼することがあるとして，①を官商，②及び③を準官商，両者を合せて「官商筋」糧桟と称している[3]。ここに言う三官銀号は各々その沿革を異にするが一応，各省中央銀行という規定を与えることが出来る[4]。しかし，各官銀号は何れも本来の銀行業務を行なう外に，公金授受など省金庫の機能をも果し，さらに各種の「付属事業」をも営むべく性格づけられていた[5]。むしろ，次第に「付属事業」を主たる業務にするような観を呈するに至り，事変後の接収に際して行なわれた調査によれば三官銀号ともに「付属事業」がその主要収入になっており，中でも大豆売買が一重要部門であったことが明らかにされている[6]。各官銀号の出資，経営した糧桟を第11表(a)に示す。次に，第11表(b)及び第12表は官憲要路者ないしそれに準ずる者の出資ないし経営した糧桟を示しているが，これにより張作霖，学良をはじめ，有力な官僚が糧桟に出資ないし経営することが当時において一般的な事態であったことを知る。東三省官銀号総弁彭賢の如き，遼陽その他26カ所の糧桟に出資していた[7]。第11表(c)は準官商に属する民間の糧桟を示しているが，これについては後述する。

第12表　官商筋糧桟 (2)

| | 官職名 | 出資糧桟所在地 |
|---|---|---|
| 彭　賢 | 東三省官銀号総弁 | 遼陽など26カ所 |
| 干沖漢 | 元参議 | 遼　陽 |
| 陳奉璋 | 奉天省城軍警連合弁事処副長 | 鉄嶺，法庫 |
| 王樹翰 | 前吉林省長 | 吉　林 |
| 曽有翼 | 中東鉄路参賛 | 遼　陽 |
| 李桂林 | 吉林第二十六旅長 | 八面城 |
| 丁　超 | 濱江鎮守使 | 長　春 |
| 常蔭槐 | 黒竜江省長 | 双城堡 |

〔備考〕 前掲『東三省官憲の施政内情』附録第一，1—12頁。官職名は1928年3月現在のもの。

このような官商筋糧桟による大豆買占めの実態を具体的にみると，まず，南満地方最大の沿線市場開原の状況を第13表により示す。官商筋の買付けは同駅発送高の50.5%を占めているが，彼らの買占めはこれに止まるのではな

い。というのは，彼らの満鉄沿線における買付けは通常混保証券をもって行なわれたのであるが，その全部は自店扱分の駅発送高としては現われないからである[8]。そこで，混保寄託高（61.1%），取引所買付高（65.7%），院内在貨高（54.4%）を見ると他に比しての優位性がいよいよ明瞭になる。次に，南満地方主要沿線市場について第14表に，中央市場大連について第15表に示した。前者によると各駅発送高の30.8%にすぎないが，この他に同表中には「主要糧桟」，「その他」として現われている混保証券による買付けを含めて，前記『満州特産界に於ける官商の活躍』は，鉄嶺においては同駅出廻高全体の60—80%，同様に昌図60—70%，双廟子60—70%を占めたものと推定している[9]。このように見てくると，次のような記述もあながち誇張とも受けとれなくなる。「買占数量も大連ニ搬出スル分ノ六割ニモ達シ大量ノ実物ヲ握ッテノ仕事アリマスカラ相場ヲ上ゲルモ下ゲルモ殆ド自由自在デ他ノ商人ハ手モ足モ出ズ拱手傍観只管官商筋ノ一挙一動ヲ注視シテ僅カニ追随スルニ過ギナイト云フ状態デアリマス」[10]。以上，南満地方について明らかにしたわけであるが北満地方についてはどうか。第16表によると10%に満たないがこの数字は官商の買付け分を示すにすぎず，同表では「主要糧桟」の項に含まれている準官商の分を合計すると，北満地方出廻高全体の過半が買占められたという[11]。

**第13表**　開原における糧業者の動向

| | 官商筋糧桟 | その他糧桟 | 特産商 | 合計 |
|---|---|---|---|---|
| 駅発送高<br>(1927.10.1～1928.9.30) | 103,464トン<br>(50.5) | 69,321<br>(33.8) | 32,151<br>(15.7) | 204,936<br>(100) |
| 混保寄託高<br>(1927.4.1～1927.12.31) | 2,749車<br>(61.1) | 949<br>(21.1) | 799<br>(17.8) | 4,497<br>(100) |
| 院内在貨高<br>(1928. 2.28) | 394,850石<br>(57.4) | 293,340<br>(42.6) | —<br>— | 688,190<br>(100) |
| 取引所買付高<br>(1927.3.15～1928.2.15) | 6,463車<br>(65.7) | 3,372<br>(34.3) | —<br>— | 9,835<br>(100) |

〔備考〕　満鉄調査課『満州特産界に於ける官商の活躍』1928年，69—86頁。

**第14表**　南満各地における糧業者の動向（単位　トン）

| | 官商筋糧桟 | 主要糧桟 | 特産商 | その他 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 開原 | 103,464 | 69,321 | 32,151 | — | 204,936 |
| 鉄嶺 | 8,746 | 4,584 | 5,021 | 2,987 | 21,338 |
| 昌図 | 3,266 | 3,145 | 393 | 4,654 | 11,458 |
| 双廟子 | 363 | 5,685 | 1,554 | 5,825 | 13,427 |
| 四平街 | 18,579 | 25,287 | 10,021 | 22,631 | 76,518 |
| 郭家店 | 11,936 | 3,192 | 10,213 | 327 | 25,668 |
| 公主嶺 | 36,166 | 29,033 | 12,597 | 18,965 | 96,761 |
| 范家屯 | 16,613 | 30,436 | 7,656 | 10,239 | 64,944 |
| 長春 | 6,768 | 100,078 | 15,641 | 31,094 | 153,581 |
| 合計 | 205,901 | 270,761 | 95,247 | 96,722 | 668,631 |
| | (30.8) | (40.5) | (14.2) | (14.5) | (100) |

〔備考〕 1927年10月1日から1928年9月30日までの各駅発送量，但し四平街のみ1926年10月1日から1927年9月30日までのそれを示す。前掲『満州特産界に於ける官商の活躍』84—161頁。

**第15表**　大連における糧業者の動向

(a)　到着高（単位　トン）

| | 官商筋糧桟 | 主要糧桟 | 外商 | 邦商 | その他 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1924年 | 374,797 | 142,539 | 210,847 | 365,824 | 657,115 | 1,751,122 |
| | (21.4%) | (8.2) | (12.0) | (20.9) | (37.5) | (100) |
| 1925年 | 345,339 | 251,606 | 224,374 | 379,443 | 462,525 | 1,663,287 |
| | (20.8%) | (15.1) | (13.5) | (22.8) | (27.8) | (100) |
| 1926年 | 870,319 | 223,581 | 40,057 | 326,563 | 619,429 | 2,079,949 |
| | (41.8%) | (10.8) | (1.9) | (15.7) | (29.8) | (100) |
| 1927年 | 825,376 | 160,943 | 100,128 | 493,381 | 979,304 | 2,559,632 |
| | (32.2%) | (6.3) | (3.9) | (19.3) | (38.3) | (100) |

(b)　取引所取引高（単位　車）

| | 官商筋糧桟 | 主要糧桟 | 外　商 | 邦　商 | 合　計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1926.12.1 | 27,400 | 33,225 | 4,098 | 33,051 | 97,774 |
| ～1927.11.30 | (28.0) | (34.0) | (4.2) | (33.8) | (100) |
| 1927.12.1 | 12,850 | 12,786 | 2,131 | 11,495 | 39,262 |
| ～1928.5.31 | (32.7) | (32.6) | (5.4) | (29.3) | (100) |

〔備考〕 (a)は前掲『満州特産界に於ける官商の活躍』180—182頁，(b)は同書，183—186頁。

**第16表**　北満各地における糧業者の動向（単位　車）

| | | 官商糧桟 | 主要糧桟 | 外　商 | 邦　商 | その他 | 合　計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 安達 | 満 | 742 | 123 | 231 | 877 | 40 | 2,013 |
| | 中 | 3,661 | 9,730 | 7,565 | 2,651 | 2,440 | 26,047 |
| 満溝 | 満 | — | 2,112 | 436 | 722 | 51 | 3,321 |
| | 中 | 1,394 | 1,812 | 2,841 | 8 | 152 | 6,207 |
| 昂々渓 | 満 | — | — | — | — | — | — |
| | 中 | 266 | 652 | 3,934 | — | 90 | 4,942 |
| 一面坡 | 満 | — | — | — | — | — | — |
| | 中 | — | 60 | 5,646 | 3 | — | 5,709 |
| 双城堡 | 満 | — | — | — | — | — | — |
| | 中 | — | 40,443 | — | — | — | 40,443 |
| 合計 | 満 | 742 | 2,235 | 667 | 1,599 | 91 | 5,334 |
| | 中 | 5,321 | 52,697 | 19,986 | 2,662 | 2,682 | 83,348 |
| (割合) | 満 | 13.9 | 41.9 | 12.5 | 30.0 | 1.7 | 100 |
| | 中 | 6.4 | 63.2 | 24.0 | 3.2 | 3.2 | 100 |

〔備考〕 満鉄調査課『北満に於ける各特産商の大豆取扱数量』1928年，1頁。1926年10月より28年3月までの買付高を示す（但し，一面坡の分は27年1月より同年3月まで，又，双城堡の分は26年12月より28年3月まで)。「満」とは満鉄車（1車1,800プード)，「中」とは中鉄車（1車1,000プード）のこと。

ところで，官商筋糧桟による大豆買占めはどのようにして行なわれたのであろうか。以下に引用する資料は彼らによる買占めの「手口」，それが与えた影響などについて余すところなく語っている。「今其の策動の手口を見るに毎年大豆の出廻初期から一，二箇月前即ち八，九月頃先づ青田取引から着手される。（中略）此の取引は現品の引取以前に代金を前渡すものなるに依り夫れだけ危険が伴う訳であるが，発券銀行乃至其傀儡たる官商としては自己の不換紙幣濫発をもってするに依り左程の苦痛とならぬ。而も窮迫状態にある農民は主に之に依てその収穫前に売却し他の必要品買付けの資に供し得るに依り金融上利便を受けることが多い。而して十月となり大豆の出廻が実際に開始するに到れば彼等の策動も亦一層辛辣となる。彼等の目的は唯不良紙幣の濫発による大豆の取込にあるを以て，その買付値段の如き左程問題とすることを要せぬ。従て一般市価よりも割高に買進むを常とするに依り官商以外の商人はその活動を全然封ぜられる事となる。官商は紙幣の濫発自由なるに反し，他の商人がその紙幣を受得するためには他の優良貨幣を以て先づ之を買付ざるべからず。それが為その不良紙幣の騰落による損害迄も負担させられるに依り，斯くの如き危険迄冒して奥地で大豆の買付けを為すよりも，官商がその買付大豆の売込機関として利用せる大連取引所その他に於てその優良貨幣を以て買付ける方が安全且有利である。官商の買付大豆は自己の不換紙幣に依り買付けた大豆なるに依りその売込先に於ては彼等の一般市価よりも多く割安に売却するからである。（中略）官商制度は発券銀行にとっては頗る有利な制度である。大豆の出廻盛んな時期に其紙幣を買付け，これを大連その他の地方にて売却し金票，鈔票その他の優良な貨幣を受得して置き，大豆の出廻が終息してその発行紙幣が過剰となり相場が暴落するのを待ってこれをその暴落した時価にて他の貨幣を以て回収せんか，その暴落に依る差額だけが殆んど労せずして利得するに至るからである[12]」。

これまでにその実態を明らかにして来た官商筋糧桟の大豆買占めをめぐる問題点を，大豆流通機構の再編成という観点から整理すれば，第1に，大豆買占めにとって直接的に最大の武器になったのは，官銀号が通貨発行権を有

することであった。より詳しく言えば，各官銀号による「不換紙幣濫発」が官商筋糧桟をして沿線ないし沿線外市場糧桟と先物取引（現銭期糧）を行なうことを可能ならしめ，ひいては後者がさらに農民と批糧取引を行なうことを可能にするという金融構造的関連が形成されたのである。

当時，東北地方には3つのタイプの金融機関が存在した。第1は，各省中央銀行である三官銀号，及びそれと基本的に同一性格を有する辺業銀行，中国，交通銀行支店（但し，辺業以下は付属事業を有せず），第2は，帝国主義諸国の東北地方に対する進出の金融的尖兵の役割を演ずる各国金融機関（例えば朝鮮，横浜正金，匯豊各銀行の支店），第3は，銭荘，銭舗，銀爐，当舗など伝統的金融機関である。[13] これら金融機関と糧業者との金融関係を数量的に明示することは出来ないが，官商筋による買占めの展開とともに官銀号が，「東三省商業金融機構をいわば『独占』する」[14]ような事態が生じたということは，当時にあっては，外国側金融機関の優位が必ずしも確立されていたわけではないことを物語るものと思われる。当時の金融構造的関連の中で官銀号の占める位置がいかに大きなものであったかついては，事変後における日本軍による接収の結果，各地糧桟の倒産が相次いだこと，又，農民の経営困難に拍車をかけたことが日本側調査資料に頻繁に記述されていることによっても傍証し得る。[15] なお，大豆買占めの動機が軍，政費調達にあり，買占めのための不換紙幣濫発がこの地方の幣制混乱をいよいよ深刻なものにしたという指摘がなされているが，この問題については後に検討する。

第2に，買占めの進展が与えた影響のうち最も重要なのは，日本側特産商の没落，衰退である。既に引用した資料によってうかがわれる外，第3表の日本側取引人の減少として，端的に表現されている。各地とも半減に近い状態であるが，とりわけ開原の激減はこの地における官商筋の活動が激しかったことに照応しているのであろう。大連においても最盛期には100を越えたものが30に足りない有様になり，1907年以来存続するものは三井物産，日清製油のみであった。[16] 但し，日本側特産商の衰退にはもう一つの側面があった。それは，倒産を免がれ得たものにしても専ら大特産商の代理買付けに活

路を見出し，したがって大特産商に対していわば「買弁化」していったことである。大連におけるかかる傾向は第17表により示されるし，その他の地方においても同様な事態が進行した[17]。第17表は大連における大豆，豆粕の輸出の荷主について示したものである。四商社の比重の増加は他の特産商の没落ないし彼らへの「買弁化」を意味する。

**第17表**　大連における輸移出大豆・豆粕の荷主（単位　トン）

| | 輸移出総額 | 四商店輸移正額（その割合） | |
|---|---|---|---|
| 1921年 | 1,646,603 | 463,407 | 28.1% |
| 1922 | 1,722,611 | 434,133 | 25.2 |
| 1923 | 1,959,068 | 714,736 | 36.5 |
| 1924 | 2,041,927 | 747,659 | 36.6 |
| 1925 | 2,043,678 | 782,509 | 38.3 |
| 1926 | 1,994,842 | 1,109,439 | 55.6 |
| 1927 | 2,207,273 | 1,025,824 | 46,6 |

〔備考〕 1926年までは篠崎嘉郎『満州金融及財界の現状』下巻，1928年，156—157頁
1927年は前掲『大連特産市場不振の原因と其対策』94—95頁。鈴木商店が27年に引きあげたので，同年は三商店。

ところで，官商筋による大豆買占めの影響は特産商に限定されたわけではなく，準官商にも属さない一般の糧桟に対しても打撃を与えたことは言うまでもない。官銀号が一般の糧桟の買付けを圧迫する目的で，出廻期になると特産資金貸付けを停止したという事実もある[18]。しかし，ここでより注目すべきは，いわゆる準官商の中に純粋に民間の糧桟が含まれていた事実である。開原，大連の東永茂をはじめ，何れもその土地における最も有力な糧桟であった。これら民間の糧桟と官商との結びつきのあり方（例えば利益分配の方法など）を具体的に知ることは出来ないが，特産商の勢力を駆逐することにおいてこの両者が利害を等しくする立場にあったことが，結合の基盤であったと思われる。したがって，第３に，以上に述べた事態，すなわち，官商筋の買占めが展開する過程で，本来的には範疇を異にする民間の糧桟と官商ないし官銀号との結合が拡大していったことを，第２期に新しい，特徴的な事態として，指摘しなければならない。

さて，これまでは専ら官商筋糧桟の買占め問題について検討を加えて来たが，ここに言う官商筋糧桟の抬頭にはもう一つの内容がある。それは，官商筋が単に大豆の蒐集部面にかかるだけではあきたらず，輸出部面にまでその手をのばして来たことである。まず，28年に東三省官銀号付属事業の一として利達公司が設立されたが，該公司はヨーロッパへの大豆輸出をになう役割を与えられた「官銀号の海外貿易部」であった[19]。同じ頃益発合（長春に本店を各地に支店，聯号をもった糧桟）がヨーロッパに支店を設けており[20]，哈爾濱油坊公会も「豆粕取引の新機軸を開く為豆粕及豆油のシベリア経由欧州陸送を計画し，蘇支当局の許可を経て実行した」というが[21]，これらの動きも官商の主導下に進められたとも考えられる。さらに，後述する「東三省特産購運事務所」の設立もかかる動向の発展したものとして，構想されたものであろう。ここでは事変直後の10月24日に，官銀号など中国側金融機関接収の責任者であった首藤正寿に対して提出された長春特産物商組合の嘆願書を示すことにより，官商筋のかかる輸出部面への進出が日本側特産商にどのように受けとられたかを明らかにすることにとどめ，そのことの有する意味については後に検討を加えることにする。

「拝啓東三省官銀号の特産買付は奉天政権の中央進出軍備の拡張と共に近年特に著しく且つ露骨と相成り遂に其直系利達公司は欧州市場に迄進出するに至り更に奉天政府財政庁には大豆モノポリー法も成案致し居候由不換紙幣を濫発，採算を度外視して大豆を買付け此を鈔票乃至金票に換貨以て奉天政権主要の財源と致し居候事は否むべからざる事実に有之前記モノポリー法案も張学良の副司令就任と共に軍費愈々に増加し来りたる奉天政権としてやり兼ねまじき当然の事柄と奉存候（中略）。

満州重要物産たる大豆を官銀号が現在の買占に飽足らず已に計画乃至染手したる如く将来彼等自身欧州へ迄直接輸出する様に相成候はば此れ正に経済的に満州より邦人を駆逐せんとするものにて帝国権益擁護上にも看過し得ざる重大事なる事（以下略）[22]」。（傍点は引用者）

3　官銀号の不指紙幣濫発をめぐる問題

その成立以来大豆の買付けを独自に行なっていた官商糧桟が，民間の糧桟の一定部分と結びつきつつ，不換紙幣の濫発を武器にして全東北地方的規模での買占めにのり出して来たのは，既に述べたように20年半ば以降であった。この時期は言うまでもなく国民革命の展開と挫折の時期であり，一面では国民党による一応の統一が完成した時期でもあった。この地方に即してみると，19年に東北地方の覇権を握った張作霖が関内進出を企て，ためにこの地方が中国全体の政治的焦点になる局面も見られたわけである。このような政治的動向と官商筋の買占め，官銀号の不換紙幣濫発とその価格の暴落はこの時期に集中している。ここから，官商筋による大豆買占めは従来の如く単純なる不換紙幣濫発によって軍，政費を調達し得なくなった東北地方政権が，新しい軍，政費調達の手段として行なったものであるという通説的理解が行なわれている。[23)]

ただ，小林英夫氏においては，官銀号が「強権力を背景に特産大豆買占めを行ない，その利益をもって日本の金票，鈔票を手に入れ，輸入品代価支払にあてると同時に乱発した奉天票を吸収する」という不換紙幣の下落を防止するための「メカニズム」を保持していたこと，及び，既に述べたようなこの時期の金融構造的関連の中で，批糧取引を通じて農民金融と密接に結合していたことにこそ，不換紙幣の価格下落にもかかわらずそれが流通し得る秘密があったこと，の2点を正当に指摘されている。しかし，小林氏にあっても前記の「メカニズム」は26年以降，世界的な銀価格の低落と東北地方政権の軍資金捻出のための急激なインフレ政策にともなう不換紙幣の価格暴落により崩壊し始めたとされる。[24)] 筆者は以下に述べる根拠にもとづき，かかる通説的理解は非常に一面的であることを指摘しなければならない。

事変後，官銀号接収にともない行なわれた各官銀号の経営内容についての実態調査報告書に，次のような叙述が見られる。まず，東三省官銀号と辺業銀行について，「東三省官銀号及遼寧辺業銀行は共に世上に噂せらるるが如き不良銀行にあらず。（中略）時局安定の後官銀号は之を政府の公金取扱銀行として健全に発展せしめ，機を見て官銀号及辺業の両行を合併するか，或は

辺業銀行の発行権を官銀号に譲渡せしめ，中国，交通両行の省内紙幣発行を禁ずるに於ては，始めて遼寧省に於て統一せられたる中央銀行を得べし」[25]。この両行について，『満州中央銀行沿革史』の中では，「昨年十月，当号及び辺銀の監理開始に当って懐抱した帳簿の虚構記入，二重帳簿などの掛念は消滅した。（中略）尤も，これだけでは同号の帳簿が大体正確と見得るというだけで，張父子が数次無謀な征戦を敢てした上，少なからざる私財を蓄積し，尚，公勘定に於てもかかる余裕を存し得た理由は不明である。（中略）これについては，支那流の征戦は大体随処に軍資軍糧を獲得する方針であり，又勢力を増大し得た場合は他省或は中央政府からも資金を得たこと又，彼らは権力を得ると共に儲け口を探し得たことも考えねばならないが，一方には奉票濫発の機構によって民衆を搾取したことは少くないであろう。特に張学良時代になってから奉天票整理までの三カ年間の乱発の跡を検すると，財政窮迫のため止むを得なかった故というよりも，むしろ積極的意識的に利得を目的としたと思われる節がある」[26]。（傍点は引用者）

吉林永衡官銀銭号については，「此欠陥補塡の為め（不良債権整理―引用者）同号は同年より其純益中先づ二割を特別積立とすることを実行し，又近年に於ては省政府の受くべき利益配当一切を挙げて旧勘定に於ける省政府債務の弁済に充当し来居れり。此事実は一面同政府の同号に対する真面目の態度と思わしむるものにして（中略）不景気かなりに深刻な昨秋に於て右の剰余を示し（中略）同省財政上竝に同号に対し著しき光明を与ふるものなり」[27]。

20年代における東北地方政権の財政，金融問題について全面的に検討することは他に譲るが，これらの資料を見た限りでも官商筋による大豆買占めが，直接に軍，政費増大にともなう財政窮乏を補救する意図の下になされたものでないことは明らかであろう。すなわち，当時の東北地方政権と官銀号の関係はかなり健全であり，東北地方政権の財政は必ずしも窮迫していたとは言えないこと（事変後の満州中央銀行設立に始まる「満州国」の幣制改革遂行にとって，官銀号の蓄積した資金が重要な役割を果したという今日ひろく承認されている事実からも，かかる判断は妥当性をもつ[28]），したがって，

大豆買占めとそれにともなう不換紙幣濫発は，むしろ利得を本来的目的にして行なわれたことがわかる。より詳しく言えば，不換紙幣濫発をテコにする大豆買占めが農民の剰余価値を収奪するための非常に有効な方法であることの明確な自覚にもとづき，幣制改革実行の見通を他方にもちつつ，強蓄積の一手段として積極的，意識的に行なったことにこそその本質的側面を見なければならない。さらに，20年代半ば以降に顕著な増大を見せる官銀号の産業への投資（綿業，兵器製造業，鉱業，とりわけ鉄道業）の資金的源泉が，大豆買占めからの利益にもとずくという指摘も上に述べた理解が可能であることの傍証になろう[29]。

以上のことにかかわる問題として東北地方改権が，いわゆる東北易幟（28年12月）により中国本土に政治的に包摂される過程で，幣制改革に本格的に着手したことをとりあげなければならない。これについては前記小林氏の研究を参照されたいが，ここでは，幣制改革実行の直接的なきっかけの一つとして世界大恐慌の東北地方への影響に対応せんとしたことがあり，そのための具体策として，金本位制への移行とともに糧桟機構の近代化が構想された，という指摘に注目しておきたい[30]。

4　鉄道問題との関連

第2期における大豆流通機構と鉄道問題との関連は，官商筋の大豆買占めが，中国側自弁鉄道の拡大と結合して進められたことのうちにある。以下，20年代における鉄道問題について本稿の課題にかかわるかぎりで，若干の検討を加える。

第18，19表は東北地方における鉄道の概況を示したものであるが，これにより，日本側鉄道の圧倒的な優位性を知るとともに，20年代における発展傾向の点から外国側の停滞状況に対比して，中国側鉄道の顕著な発展ぶりが目につく。まず，自弁鉄道について見ると，中でも重要な北寧打通線（北寧鉄路の一部であるが，この線は中国側官商合弁により27年11月に竣工），瀋海，吉海，斉克などは，一方では，24年4月に東北地方における自弁鉄道の一元化を目的に設立された東三省交通委員会（のちに東北交通委員会）の主導の

**第18表**　東北地方における各国別鉄道延長推移（単位　km）

| | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 中　国 | 58.0 | 〃 | 〃 | 〃 | 29.0 | 148.7 | 222.3 | 736.3 | 926.6 | 1,103.5 | 1,186.4 |
| 日　本 | 1,113.2 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 1,125.1 | 1,129.1 |
| 日本系借款 | 235.4 | 349.9 | 〃 | 689.0 | 〃 | 909.1 | 1,011.2 | 1,221.7 | 1,231.7 | 〃 | 〃 |
| 英国系借款 | 525.6 | 〃 | 〃 | 638.2 | 〃 | 〃 | 〃 | 889.9 | 〃 | 〃 | 〃 |
| ソ　連 | 1,723.3 | 〃 | 〃 | 〃 | 1,788.8 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 |
| | 3,655.5 | 3,770.0 | 〃 | 4,221.7 | 4,258.2 | 4,532.5 | 4,773.7 | 5,749.9 | 5,950.2 | 6,139.0 | 6,225.9 |

〔備考〕　満鉄『満州鉄道建設誌』1939年，前篇，90—92，167—171頁。

**第19表**　東北地方における鉄道一覧表

| | 出　資　者 | 管　理　者 | 営業開始 | 延長(km) | (軌幅m) |
|---|---|---|---|---|---|
| 中東鉄路 | ソ中合弁（ソ100%） | ソ連・中国 | 1903. 7 | 1,788.0 | 1.524 |
| 北寧鉄路 | 英中合弁（英25%中75%） | 英国・中国 | 1903. | 889.9 | 1.436 |
| 南満州鉄道 | 日本資本100% | 日本 | 1907. 4 | 1,129.1 | 〃 |
| 斉昂軽便鉄路 | 中国官商合弁 | 中国 | 1909.10 | 29.0 | 1.000 |
| 吉長鉄路 | 日中合弁（日85%中15%） | 日本(満鉄) | 1912.10 | 127.7 | 1.436 |
| 渓城軽便鉄路 | 〃　（日90%中10%） | 日本・中国 | 1914. 2 | 14.9 | 0.762 |
| 四洮(鄭)鉄路 | 〃　（日100%） | 〃 | 1918. 1 | 435.4 | 1.436 |
| 天図軽便鉄路 | 〃 | 〃 | 1924.11 | 111.0 | 0.762 |
| 穆稜鉄路 | ソ中合弁（ソ50%中50%） | ソ連・中国 | 1926. 6 | 58.9 | 1.524 |
| 開豊鉄路 | 中国商弁 | 中国 | 1926. 7 | 63.7 | 1.000 |
| 鶴立崗鉄路 | 中国官商合弁 | 〃 | 1927. 1 | 56.0 | 1.524 |
| 洮昂鉄路 | 日中合弁（日100%） | 日本・中国 | 1927. 7 | 220.1 | 1.436 |
| 金福鉄路 | 〃　（日95%中5%） | 〃 | 1927.10 | 102.1 | 〃 |
| 瀋海鉄路 | 中国官商合弁 | 中国 | 1928. 9 | 337.1 | 〃 |
| 吉郭鉄路 | 日中合弁（日100%） | 日本・中国 | 1928.10 | 220.5 | 〃 |
| 呼海鉄路 | 中国官商合弁 | 中国 | 1928.12 | 220.1 | 〃 |
| 吉海鉄路 | 〃 | 〃 | 1929. 5 | 183.9 | 〃 |
| 斉克鉄路 | 中国官弁 | 〃 | 1930. 3 | 213.7 | 〃 |
| 洮索鉄路 | 〃 | 〃 | 1931. 2 | 82.9 | 〃 |

〔備考〕　前掲『満州鉄道建設誌』前篇，12—166頁。但し，出資者のみヴェ・アヴァアリン著，ロシア問題研究所訳『列強対満工作史』下巻，付表。

下に，該委員会の立案した「東北鉄道網計画」（その中心は葫蘆島築港計画）の中に位置づけられつつ，敷設されたものである。[31] そして，他方では，斉克鉄路を除いて満鉄と競合関係に立つこれら諸鉄道は，瀋海鉄路のように日本側の承認を経ることもあったが，[32]「満州善後条約付属秘密議定書」(15年12月）第3条のいわゆる「満鉄併行線禁止条項」及び「満蒙四鉄道に関する交換公文」（18年9月）を根拠にする日本側の抗議を無視して，強行的に敷設された。[33]

又，借款鉄道の中でも最も重要な四洮，洮昂，吉敦各鉄道にしても，現実の管理運営については次第に中国側の意向が強く反映するようになっていき，事実上，自弁鉄路と変らないような役割を果すようになる。①四洮鉄路の場合は，「局長（中国人）は今回事務，工務，会計の各処長に支那人副処長を置き，借款契約により派遣されている日本人処長と同格で執務せしめ，日本人処長の借款条約上の権限を侵害し，以て支那側に之を回収せんと謀りつつ」[34]あったという（29年2月）。②洮昂鉄路の場合は，「洮昂鉄路借款契約付属往復文書」に反して，同鉄道日本人顧問の権限たる経費支出書類連署権を無視した（28年1月）[35]。③吉敦鉄路の場合，「吉敦鉄路請負契約」に反して，同鉄道会計主任に日本人を採用しなかった。[36] ④北寧鉄路の場合は，第二奉直戦（24年9月）の際にその管理が関内外に両断され，この時には奉天派の中央進出によって回復したが，張林霖の爆死（28年6月）によってその管理は再び関内外に分断され，29年10月に再統一されるまで，事実上東北地方政権の所有に帰したほどであるから，[37] やはり中国側の意向が強く働いていたと見られる。

ところで，当時の鉄道分布状況からして，自弁鉄道と直接に結合する独自の海港を設定しない限り，中国側がいくら多数の自弁鉄道を敷設しようとも，それらは結局のところ外国側鉄道の培養線に甘んじなければならない。アメリカ系資本のオランダ築港会社の請負により30年7月から工事が開始された「葫蘆島築港計画」は，かかる状況を根本的に打破する目的をもって打ち出されて来たものであり，該工事が完成を見た暁には中国側諸鉄道の集結

点として，大連に代って大豆をはじめとする輸出入貨物の一大集散地になるはずであった[38]。そして，さしあたりは，営口港河北埠頭の設備に一定の改善を施すことにより，その役割を果させたのである（30年12月埠頭拡張工事，31年２月結氷期における砕氷船の使用など[39]）。さらに，これらと並行して，自弁，借款各鉄道間に連絡輸送を行なうことにより，貨物を全て北寧鉄路営口河北駅に集中する体制がつくり上げられた。具体的には，28年12月に藩海

**第20表**　奉天，鄭家屯，吉林を起点とする満鉄経由対中国側鉄道経由運賃対照表

| 起点 | 満鉄経由 | | | | | | 中国鉄道経由 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 線名 | 区間 | 距離 | 運賃 | | | 線名 | 区間 | 距離 | 運賃 | | |
| | | | | a | b | c | | | | a | b | c |
| (1) 奉天 | 満鉄線 | 奉天間<br>大連 | km<br>400 | 円<br>5.76 | 円<br>1.440 | 厘<br>353 | 北寧線 | 奉天間<br>河北 | km<br>264 | 円<br>1.39 | 円<br>0.527 | 厘<br>91 |
| （両者の差） | | | | | | | | | 136 | 4.37 | 0.913 | 262 |
| (2) 鄭家屯 | 四洮線 | 鄭家屯間<br>四平街 | 88 | 1.29 | 1.470 | 84 | 四洮線 | 鄭家屯間<br>通遼 | 114 | 1.68 | 1.470 | 108 |
| | 満鉄線 | 四平街間<br>大連 | 589 | 9.49 | 1.611 | 581 | 北寧線 | 通遼間<br>河北 | 387 | 2.32 | 0.599 | 147 |
| | 合計 | 鄭家屯間<br>大連 | 677 | 10.78 | 1.592 | 665 | 合計 | 鄭家屯間<br>河北 | 501 | 4.06 | 0.798 | 255 |
| （両者の差） | | | | | | | | | 176 | 6.78 | 0.794 | 410 |
| (3) 吉林 | 吉長線 | 吉林間<br>長春 | 128 | 1.61 | 1.260 | 106 | 吉海線 | 吉林間<br>朝陽鎮 | 184 | 1.51 | 0.819 | 104 |
| | 満鉄線 | 長春間<br>奉天 | 305 | 7.02 | 2.302 | 430 | 藩海線 | 朝陽鎮間<br>奉天 | 252 | 2.06 | 0.819 | 160 |
| | 〃 | 奉天間<br>大連 | 400 | 5.51 | 1.378 | 337 | 満鉄線 | 奉天間<br>大連 | 400 | 5.51 | 1.378 | 337 |
| | 合計 | 吉林間<br>大連 | 833 | 14.14 | 1.697 | 873 | 合計 | 吉林間<br>大連 | 836 | 9.08 | 1.086 | 601 |
| （両者の差） | | | | | | | | | (-) 3 | 5.06 | 0.611 | 272 |

〔備考〕　満鉄調査課『満州支那側鉄道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其対応策』1931年，67—98頁。運賃ａは１トン当，ｂは100km１トン当，ｃは大豆100斤当。

**第21表**　満鉄，中鉄および中国側鉄道別大豆出廻比較（単位　トン）

| | 満鉄沿線 | 中鉄沿線 | 中国側鉄道沿線 | その他(安東，営口及び大連，ウ鉄) | 合　　計 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1923年 | 1,057,257 | 1,195,287 | 358,307 | 266,161 | 2,877,012 |
| | (37) | (42) | (12) | (9) | (100) |
| 1924 | 837,340 | 1,699,648 | 305,790 | 268,775 | 3,111,553 |
| | (27) | (54) | (10) | (9) | (100) |
| 1925 | 1,064,651 | 1,963,914 | 427,884 | 173,812 | 3,630,261 |
| | (29) | (54) | (12) | (5) | (100) |
| 1926 | 977,971 | 2,398,941 | 394,616 | 268,638 | 4,040,166 |
| | (20) | (59) | (10) | (7) | (100) |
| 1927 | 1,161,115 | 2,030,787 | 482,307 | 323,351 | 3,997,560 |
| | (29) | (51) | (12) | (8) | (100) |
| 1928 | 1,072,733 | 2,344,168 | 559,383 | 237,251 | 4,213,575 |
| | (25) | (56) | (13) | (6) | (100) |
| 1929 | 748,980 | 2,312,054 | 652,978 | 183,963 | 3,897,975 |
| | (19) | (59) | (17) | (5) | (100) |
| 1930 | 870,230 | 2,165,803 | 1,250,643 | 218,731 | 4,505,407 |
| | (19) | (48) | (28) | (5) | (100) |

〔備考〕 大豆及び豆粕（豆粕は大豆に換算）について，各駅の発送高から到着高を差引いた分を合計したもの。前掲『満州支那側鉄道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其対応策』6頁。

北寧両鉄路間を敷設したことをはじめ，29年12月に斉克，洮昂，四洮，北寧四鉄道間における連絡運輸を実現し（いわゆる「西四路連運」），30年4月に吉敦，吉海，瀋海，北寧四鉄道間の連絡運輸協定が成立した（いわゆる「東四路連運」[40]）。当時，日本側で言うところの「満鉄包囲網」は，かくして一応完成したのである。

さて，自弁鉄道の量的拡大，借款鉄道に対する影響力の増大，それら諸鉄道相互間における連絡運輸の実現などを内容にする中国側鉄道の発展は，そ

の実施せる蒐貨政策と相まって，この地方における大豆その他輸出農産物の流通経路に重大な影響を与えた。すなわち，中国側鉄道の大豆蒐貨のための基礎的政策は運賃割引であったが（北寧鉄路の穀類輸送に関する特定運賃率。四洮，洮昂両鉄路の北満貨物に対する運賃割引。藩海，吉海両鉄路の連絡割引運賃など[41]），これが当時の世界的な銀価格の低落傾向という好条件もあって非常な威力を発揮し（満鉄，中鉄の運賃は金建，中国側鉄道は銀建），従来満鉄，中鉄により輸送された大豆のかなりの部分が中国側鉄道に吸収されるようになり，同時に，大豆集散地が満鉄，中鉄沿線から中国側諸鉄道沿線に移動し始めたのである。第20表は，奉天，鄭家屯，吉林から満鉄を経由して海港に向けられる大豆の運賃と，中国側鉄道を経由するものとを比較して，示した。起点がどこに置かれても中国側が圧倒的に低運賃である。大豆1トン当りの運賃をとりあげてみると，満鉄を100にすると奉天を起点にする場合は中国側24，鄭家屯の場合は同じく37，吉林の場合は同じく64にすぎない。次に，第21表は，23年以降における大豆出廻経路を各国鉄道別に示したものである。これにより，全体的な趨勢をうかがうことが出来るが，さら

**第22表**　満鉄及び中国側鉄道大豆出廻の推移（単位　トン）

(a)　満鉄奉天以北主要駅大豆出廻高

| | 1926年 | | 1927年 | | 1928年 | | 1929年 | | 1930年 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 数量 | 指数 | 数量 | 指数 | 数量 | 指数 | 数量 | 指数 | 数量 | 指数 |
| 撫順 | 61,379 | 100 | 110,177 | 180 | 46,718 | 76 | 35,571 | 58 | 37,742 | 61 |
| 鉄嶺 | 49,332 | 100 | 57,691 | 117 | 50,667 | 103 | 35,508 | 72 | 35,630 | 72 |
| 開原 | 275,469 | 100 | 229,051 | 83 | 179,925 | 65 | 104,304 | 38 | 125,708 | 46 |
| 昌図 | 14,238 | 100 | 25,507 | 179 | 16,056 | 113 | 6,249 | 44 | 8,907 | 63 |
| 双廟子 | 13,846 | 100 | 13,987 | 101 | 18,075 | 131 | 14,485 | 105 | 12,645 | 91 |
| 四平街 | 65,291 | 100 | 69,071 | 106 | 72,928 | 112 | 58,360 | 89 | 59,641 | 91 |
| 郭家店 | 25,635 | 100 | 30,804 | 120 | 30,516 | 119 | 23,622 | 92 | 22,429 | 87 |
| 公主嶺 | 136,250 | 100 | 145,748 | 107 | 127,010 | 93 | 91,578 | 67 | 102,751 | 75 |
| 范家屯 | 57,497 | 100 | 77,707 | 135 | 73,975 | 129 | 58,724 | 102 | 53,698 | 93 |
| その他 | 66,209 | 100 | 86,248 | 130 | 110,563 | 167 | 79,161 | 120 | 92,819 | 140 |
| 合計 | 765,146 | 100 | 845,991 | 111 | 726,433 | 95 | 507,562 | 66 | 551,970 | 72 |

(b)　営口河北駅到着大豆発送地域別

| | 1926年 | | 1927年 | | 1928年 | | 1929年 | | 1930年 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 数量 | 割合 | 数量 | 割合 | 数量 | 割合 | 数量 | 割合 | 数量 | 割合 |
| 北寧沿線 | 21,727 | 93 | 19,854 | 100 | 23,875 | 99 | 11,429 | 31 | 16,655 | 8 |
| 通遼 | — | — | 60 | 0 | 220 | 1 | 2,370 | 7 | 2,935 | 1 |
| 四洮沿線 | — | — | — | — | — | — | 3,987 | 11 | 48,740 | 23 |
| 四平街 | — | — | — | — | — | — | 1,060 | 3 | 9,180 | 4 |
| 洮昂沿線 | — | — | — | — | — | — | — | — | 22,180 | 10 |
| 斉克沿線 | — | — | — | — | — | — | — | — | 13,650 | 6 |
| 奉天 | 1,750 | 7 | — | — | — | — | 7,720 | 21 | 3,220 | 2 |
| 瀋海沿線 | — | — | — | — | — | — | 10,070 | 27 | 78,520 | 37 |
| 吉海沿線 | — | — | — | — | — | — | — | — | 9,370 | 4 |
| 吉林 | — | — | — | — | — | — | — | — | 11,060 | 5 |
| 計 | 23,474 | 100 | 19,914 | 100 | 24,095 | 100 | 36,636 | 100 | 215,510 | 100 |

〔備考〕 (a)の数量は大豆及豆粕(豆粕は大豆に換算)について，各駅の発送高から到着高を差引いた分を合計したもの。(b)の数量は大豆三品の合計である。前掲『満州支那側鉄道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其対応策』11—13頁。

に第22表は満鉄と中国側とのより具体的な比較を可能にする。同表(a)によれば満鉄主要沿線市場いずれも減少しているが，特に開原の減少は著しく，27年には27万5千トンを記録したものが，28年9月に営業を開始した瀋海鉄路の影響を受けて，半減しているのである。そして，これとは正に対照的に，同表(b)によれば，北寧鉄路営口河北駅到着大豆は年別推移において大幅な増大を示すとともに，その発送地域が多様化しているのであって，中国側鉄道の発展を反映している。

以上に加えて，中国側鉄道は官商筋に対して特別の優遇措置を採っており，例えば，30年以降斉克鉄路沿線において買付けを行なった黒竜江省官銀号系糧桟に対し，四洮，洮昂両鉄路は各25%の運賃秘密割引を行なった。[42] したがって，大豆流通機構と鉄道問題との関連は，一面では，官商筋に対する中国側鉄道の採った優遇措置が彼らの買占め，輸出部面への進出に有利に作用することにより，大豆流通機構における官商筋の比重もいよいよ高めたこと，他面では，彼らの買付けの増大がそのまま中国側鉄道への蒐貨増大につ

ながることにより，彼らの買占めが中国側鉄道の発展の重要な一要因になったこと，という二側面においてとらえられねばならない。しかも，この両者の関係の発展は，はじめに述べたような意味で大豆流通機構の根幹を掌握していた外国側鉄道の存立にかかわる問題という性格を内包していた。中国側鉄道の攻勢に対する策の一つとして，日本側特産商の非難を蒙りつつ，満鉄でも官商筋には大荷主として特別の運賃割戻を行なうという措置を講ぜざるを得なかったことは[43]，当時のこの地方における鉄道にとって有する大豆の重要性を，最もよく示している。

5　小　括

1931年2月，東三省特産購運事務所（以下特購事務所と称す）及び中国運輸公司が設立された[44]。特購事務所の設立は，最初に哈爾濱総商会が提唱し，遼寧財政委員会の検討を経て実現したものである。三官銀号と辺業銀行が出資し，総号を東三省官銀号内に，分号を開原，公主嶺，哈爾濱外1カ所に置くことになっていた。その章程によれば，業務の大綱は，東北地方における大豆の買占めを行なうとともに，その運輸についても一手に独占せんとするところにあった。その具体化の一つとして，現大洋5,000万元，哈大洋2,000万元の増発を行ない，それを資金にして，特購事務所の指揮の下に前記利達公司は，アメリカのダラー汽船会社との間に合同輸送に関する契約を締結し，同時に，ハンブルグの貿易商社，製油会社との間に直接に大豆の売却を行なう契約をまとめた。こうして見てくると特購事務所と中国運輸公司の設立は，既に述べた世界大恐慌への対応策の一つとして出された，糧桟機構近代化構想の具体化されたものであったと考えられる。しかも，その目的及び設立経過からみて官商の外に，準官商たる民間の主要な糧桟もかかわりをもったと思われるから，特購事務所の設立は，大豆の買付け，輸送，輸出を独占すること，言いかえれば，大豆流通機構の全部面から特産商，すなわち外国側糧業者を完全に排除することを目的にし，組織的には官銀号の統制下にこの地方の主要な糧桟を糾合する，一種のシンジケートの結成を意味する。満鉄の調査資料は特購事務所設立の意義について次のように述べている。

「支那官憲は自己の手を以て買付を為し之を自己の鉄道を以て運搬し更に之を自己の手にて海外へ輸出せんとする意図あり此大理想実現の目的を以て着々其計画を進めつつある[45]」。

そうであれば特購事務所の設立は，これまでに諸側面を解明して来た第2期の大豆流通機構における，官商筋糧桟の抬頭の頂点に位置するものと言えるであろう。又，前記長春特産物商組合の嘆願書中にふれてあった「大豆モノポリー法」なるものは，かかる意図の実現を法制的にも保障するために検討されていたものであろう。かくして，官商筋糧桟の買占めにはじまり，彼らの輸出部面への進出，さらに特購事務所設立に至る一連の事態によって第1期における「均衡状態」は崩壊し始め，東北地方の大豆流通機構は全く新しく再編成される展望を内包するに至った，と言えよう。すなわち，事前直前の状況を要約すれば，一方には，中小特産商を「買弁化」しつつ，さしあたり輸出部面における独占化を更に強化しようとする特産商，とりわけ日本側大特産商の存在があった。他方には，中小糧桟を金融の側面から掌握しつつ，生産者からヨーロッパ市場に至る全流通機構を掌握せんとする志向を有する，官商筋糧桟（官商及び民間の糧桟の一部から構成される）が存在していたのである。かかる両者の対抗は各国鉄道相互の角逐とからみ合いながら，いよいよ激化する様相を示していた。

ただ，ここで強調したいことは，このような発展方向をもつに至った官商筋の大豆買占めの「成功の要因」についてである。前記長春特産物商組合の嘆願書においても，満鉄その他の調査資料の記述を見てもひとえに官銀号の不換紙幣濫発にその要因を求め，日本のこれまでの「対満蒙政策の失敗」の最重要なものとして，したがって来るべき「新国家経済建設」の重要な柱の一つとして，通貨金融制度改善の必要が高唱されている[46]。しかし，官商筋の買占めの「成功の要因」を専ら官銀号による不換紙幣濫発に帰することは，皮相な見解と言わなければならない。この地方をめぐる当時の世界史的条件についてさしあたり除外して考えるとすれば，既にⅡにおいて明らかにしたように，大豆流通機構における蒐集部面のうち生産者農民と直接に結びつく

部面を糧桟が強固に掌握していたことこそ，基本的な要因としてあげなければならない。逆な言い方をすれば，この地方への日本帝国主義の経済的進出は，この地方の「農村の基底」を把握するまでには至らなかったのである。[47] もし，事態がそうでなかったならば，すなわち，特産商が金融的ないしその他の方法により糧桟（とりわけ沿線外市場の）や農民を把握していたならば，いかに官銀号が不換紙幣を濫発しようとも，大豆の買占めという事態は現実化し得なかったものと考えられる。糧桟が農民を掌握しているという前提があって始めて，それら糧桟を金融の側面から掌握していくことにより，官商筋の買占めが可能になったのである。

1）この間の経緯は，久間猛『北満州ノ政治経済的価値』1923年，79—177頁，前掲『列強対満工作史』下巻，285—358頁に詳しい。

2）前掲『列強対満工作史』下巻，435頁。

3）満鉄調査課『満州特産界に於ける官商の活躍』1928年，4—6頁。

4）東三省官銀号は，奉天官銀号（05年設立）を継承し，08年に奉天省政府が藩平銀30万両を出資して，設立された。その後，資本金は銀両から銀元に改められ次第に増加したが，24年に奉天興業銀行と東三省銀行を合併するとともに奉天洋2,000万元にまで増加した。奉天（遼寧）省を流通区域にする奉天票，現大洋票，哈爾濱，中鉄沿線を流通区域にする哈爾濱大洋票を発行した。同号の沿革，事業内容，発行紙幣の概況などについては，満鉄調査課『奉天票と東三省の金融』1926年，4—22頁，満鉄経済調査会『満州通貨金融方策』（立案調査書類第25編第1巻第1号）所収の「東三省官銀号及遼寧辺業銀行に就て」を参照。

吉林永衡官銀銭号は，吉林官帖局（1898年設立）と吉林官銭局（08年設立）とが合併して，09年に設立された。資本金は28年現在で永衡大洋1,000万元である。吉林省を流通区域にする永衡大洋票，永衡小洋票，吉林官帖の外に，哈爾濱大洋票をも発行した。同号については，満鉄調査課『哈爾濱大洋票流通史』1928年，前掲『満州通貨金融方策』所収の「吉林永衡官銀銭号に於て」を参照。

黒竜江省官銀号は，広信公司（04年設立）と黒竜銀官銀号（08年設立）が合併することにより19年に設立された黒竜江省広信公司が，30年に改組を行ない，名称を変更したものである。30年現在の資本金は現大洋2,000万元であった。黒竜江省を流通区域にする広信大洋票，黒竜江官帖の外に，哈爾濱大洋票をも発行した。同号については，満鉄哈爾濱事務所『黒竜江省に於ける広信公司の勢力』1925年，前掲『満州通貨金融方策』所収の「黒竜江官銀号の件」を参照。

なお，三官銀号と同様に通貨発行権を有する辺業銀行が18年に設立され，現大

洋票，哈爾濱大洋票を発行したが，付属事業については消極的であった。前掲『満州通貨金融方策』所収の「辺業銀行の内容と張家の預金と借債に関する報告」を参照。

5) 各官銀号の『章程』を参照，前掲『満州特産界に於ける官商の活躍』7—11，23—27，41—47頁。
6) 前掲『満鉄—日本帝国主義と中国』194—195頁。
7) 満鉄調査課『東三省官憲の施政内情』1929年，附録第一，9頁。
8) 前掲『満州特産界に於ける官商の活躍』16頁。
9) 同書，89—102，107—117頁。
10) 大連商工会議所『満州ニ於ケル幣制改革ニ関シ対策講究ノ件説明書』（日本商工会議所定期総会提出議案）1928年，4—5頁。
11) 満鉄調査課『満州支那側鉄道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其対応策』1931年，18頁。
12) 前掲『特産取引の統制及改善方策』20—21頁。
13) 満鉄調査課『満州に於ける通貨及金融の概要』1928年，46—73頁，同『哈爾濱に於ける通貨及金融の概要』1929年をも参照。
14) 前掲「1920年代東三省地方権力の崩潰過程」146頁。
15) 磯野琴治「北満農村の再展望と之に密接なる関連を有する糧桟の現状」（『北満研究』第2巻第11号所収）15—21頁，前掲『特産取引の統制及改善方策』22頁。
16) 前掲『満州ニ於ケル幣制改革ニ関シ対策講究ノ件説明書』36—37頁。
17) 満鉄経済調査会『満州に於ける糧桟』（再版）1933年，44—45頁，前掲『開原糧殻取引事情』38頁。
18) 前掲『満州ニ於ケル幣制改革ニ関シ対策講究ノ件説明書』31—32頁。
19) 前掲『満州通貨金融方策』764頁。
20) 前掲『特産取引事情』106頁。
21) 満鉄経済調査会『満州大豆工業方策』（立案調査書類第6編第14巻）1935年，198頁。
22) 前掲『満州通貨金融方策』763—766頁。
23) 前掲『満州における植民地経済の史的展開』546—547頁，前掲「1920年代東三省地方政権の崩潰過程」146頁，島田俊彦『関東軍』(中公新書）1965年，52—53頁。
24) 満州史研究会編『日本帝国主義下の満州—「満州国」成立前後の経済研究—』1972年，第2章（小林英夫氏執筆），130—132，138—139頁。
25) 前掲『満州通貨金融方策』493頁。
26) 前掲『満鉄—日本帝国主義と中国』196—197頁より転引。
27) 前掲『満州通貨金融方策』521—527頁。
28) 前掲『日本帝国主義下の満州』152—172頁，前掲『満鉄—日本帝国主義と中国』

196—200頁。

29）東亜経済調査局『満蒙政治経済提要』1932年，132—133頁，前掲『列強対満工作史』下巻，442—444，468—469頁。

30）前掲『日本帝国主義下の満州』140—151頁。

31）阿孫子豊『満支鉄道発達史』1944年，334—338頁，歴史学研究会編『太平洋戦争史（第1巻）』1971年，238頁。24．4　東三省交通委員会発足。28．9　改組して東北交通委員会となる。29.12　東北交通委員会暫行組織条例発布。30．4　同委員会内に東北鉄路会議を開催，「東北鉄道網計画縁起」を作成。30.11　同計画は中国立法院を通過。

32）前掲『満支鉄道発達史』314頁。

33）同書，315，331頁。

34）満蒙文化協会『昭和五年版満蒙年鑑』1929年，11頁。

35），36）大連商工会議所『満州事変前に於ける我が権益侵害事例』1932年，7頁，前掲『列強対満工作史』下巻，409，447頁。

37）中日文化協会『昭和七年版満蒙年鑑』1931年，322頁，前掲『昭和五年版満蒙年鑑』104—105頁。

38）前掲『満支鉄道発達史』339頁，前掲『昭和七年版満蒙年鑑』363頁。

39）篠崎嘉郎『満州と相生由太郎』1932年，101頁，前掲『昭和七年版満蒙年鑑』354頁。

40）前掲『満支鉄道発達史』333，339—340頁。

41）中国側鉄道の運賃政策については，前掲『満州事変前に於ける我が権益侵害事例』4—5頁，前掲『満州支那側鉄道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其対応策』45—46，56—57頁。

42）前掲『満州事変前に於ける我が権益侵害事例』5頁。

43）前掲『満州ニ於ケル幣制改革ニ関シ対策講究ノ件説明書』5頁，前掲『特産取引の統制及改善方策』21頁。

44）以下，特購事務所については，前掲『昭和七年版満蒙年鑑』136—137頁。

45）前掲『満州支那側鉄道沿線地方に於ける大豆の出廻増加事情及其対応策』79頁。

46）満州商工会議所連合会『満鉄及満州商工界根本立直シニ関スル要請書』1931年，渡辺精吉郎『満州に於ける金資と銀資—邦人経済界の衰微した理由』1927年。

47）前掲『日本帝国主義下の満州』132—133頁。

## Ⅳ　要約と今後の課題

事変直前における大特産商と官商筋糧桟との対抗関係の尖鋭化という状況は，事変を契機に，当然にも大きな変化を蒙らざるを得なかった。東北地方

における大豆流通機構は，かくして三たび新たな規定的条件の下に再編成されていった。その一つの側面は，従来官商筋が占めていた地位を三井物産，三菱商事が占めるに至ったことである。彼らは南満，北満を問わず各地に支店，出張所を設置し，出張員を派遣するなど全「満州国」的規模の蒐集網を張り廻らし，圧倒的な優位性を確立することになる。この場合においても糧桟を買弁化することなく，彼らと対抗しつつ，進出していったのである。もう一つの側面は，「満州国」により「農事合作社」が創設されたことである。これは，農民と糧桟との取引の場を従来の集市などから，価格その他について統制を加えることの可能な，新しい交易市場に移行させることを意図するものであった。かくして，この両側面から，「中間取引商人糧桟の排除」が追求されたわけである。[1] かかる意図がいかに実現し，大豆流通機構及び糧桟がどのように「変革」されていったかについては別に論じなければならないが，このようなことが「満州国経済建設」の一つの柱になったということ自体，従来の大豆流通機構の中で糧桟の占めた位置の大きさを物語る。

ところで，本稿は，大豆流通機構及びそこにおける糧桟を素材にして，中国民族資本の特質の一端を解明することを課題にしていたが，以下，かかる視角から本稿を要約し，あわせて次に解明すべき課題を明らかにしたいと思う。まず，糧桟について専らその買弁的性格を強調する見解がある。[2] 大豆流通機構の根幹が既に述べたような意味で外国側鉄道に掌握されていたために，生産者農民と特産商とを媒介する糧桟の発展が，一面では農業生産におけるモノカルチュア化傾向を一層促進する役割を果したこと，換言すれば，糧桟がいわば構造的に買弁的役割を果したことは認めなければならない。その限りで糧桟の買弁性を強調するならば，正当と言える。

しかし，糧桟は少なくとも事変前においては買弁そのものであったのではない。本稿のいわゆる第1期においては，輸出部面をになう特産商に対して蒐集部面を基本的にになうものとして，独自な位置を有していた。第2期の20年代半ば以降になると，官商糧桟は民間の一部糧桟と結びついて官商筋糧桟を構成し，各官銀号の通貨発行権を武器に大規模な大豆買占めを行ない

（国内蒐集部面における独占体制確立を志向し），次いで輸出部面にも進出し，遂には特購事務所設立，「大豆モノポリー法」の検討に示されるように，大豆流通機構を全面的に掌握しようとする志向をもつに至った。しかも，かかる志向が自弁鉄道の発展に巧みに結合されながら推進されたことは，大豆流通機構の根幹を掌握していた外国鉄道の支配をも揺がす可能性を有していたと考えられる。

したがって，われわれは，さきに述べた意味での買弁性を確認するとともに，歴史的傾向としてはむしろ，「自立性」を強めつつあったことを指摘しなければならない。但し，かかる「自立的側面」は具体的には日本資本との関係において顕著に見られたのであって，「葫蘆島築港計画」など鉄道建設において見られるように，20年代半ば以降に次第に密接になっていく英米資本との関係については，さらに具体的検討が必要とされる。

次に，このような「自立性」強化の方向を可能にした要因として，①不換紙幣濫発，大豆買占め，鉄道建設をいわば三位一体のものとして結合して行なうことが，農民の剰余価値を収奪するために最も有効な方法であることを自覚するに至った官銀号の主導下に，官商糧桟と民間の一部糧桟とが結びついて官商筋糧桟を構成したこと，②官銀号の不換紙幣濫発が直接的なテコになったこと，③これらの条件が「農村の基底」に根を張っていた沿線，とりわけ沿線外市場糧桟との結びつきを可能にしたこと，の3点をあげなければならない。そして，かかる「自立性」は，一方では，買占めにもとづく蓄積が鉄道を始めとする産業投資の源泉になっている点でブルジョア的性格を有することは否定出来ないが，他方では，その蓄積の過程自体において，高利貸資本的性格の濃厚な沿線外市場糧桟（農村土着資本）に依存している側面をも見逃すことは出来ない。

したがって，以上のような諸側面をもつ糧桟の，民族資本としての特質を全体的に規定するためには，さらに次のような諸点の解明が課題になる。第1に，官銀号ないし東北地方改権の産業投資構造を財政問題とかかわらせて解明すること，第2に，農村構造における農村土着資本の位置づけ，第3に，

官商糧桟と民間の糧桟との結びつきについて具体的に明らかにすること（両者間の利益分配のあり方など）。

1) 事変後における大豆流通機構と糧桟の動向については，さしあたり，満鉄新京支社調査室『大豆流通機構の変遷』1942年，前掲『事変後に於ける糧桟の変革』を参照されたい。
2) 前掲「帝国主義と農村経済についての覚書」10―12頁。