

氏 名 (本籍)	劉 暉 (中国)
学 位 の 種 類	博士 (中国研究)
学 位 記 番 号	甲第 75 号
学 位 授 与 の 日 付	平成 26 年 3 月 20 日
学 位 授 与 の 要 件	学位規則第 4 条第 1 項該当
学 位 論 文 題 目	近代交通与城市社会变迁--以 20 世纪上半叶郑州为中心
論 文 審 査 委 員	主査 愛知大学教授 馬 場 毅
	副査 愛知大学教授 三 好 章
	副査 愛知大学教授 森 久 男

摘要

近代中国城市的成长，主要遵循沿着对外进行物质能量交流的生长轴（一般是指城市对外交通干线）而展开，必须不断与外界环境进行交流以寻求发展所需物质能量，呈现出一种自我生长的状态。近代交通与城市社会变迁之间的互动关系，是近代中国社会转型过程中颇具特色的现象之一。平汉、陇海铁路相继筑成并交汇于郑州，加之公路等近代交通方式的辅助作用，奠定了郑州在中原近代交通运输网络中的核心地位。与此同时，以铁路为中心的近代交通作为郑州城市社会变迁的引擎和助力器，诸多因素相互作用，使得郑州地域构造发生变容，城市工商诸业快速兴起，使之逐步成长为区域中心地。近代交通还引发了郑州城市空间结构演化和城市功能转变，带来人口聚集和信息涌入，在空前的对外联系与交往的时空转换过程中，郑州的现实世界和人们的思想观念悄然发生变化，有力推动了城市社会变迁。

从历史的长时段来看，郑州地域交通格局经历了从以自然力为导向的传统河运、驿路到以机械动力为主导的近代铁路的演变，这为区域社会变迁带来了前所未有的变革力量。铁路的修筑从根本上改变了郑州地域的腹地交通态势，在一定程度上摆脱了地理条件的制约，突破了郑州地域发展的时空限制，其地域构造遂发生深刻变化：一是区域经济中心向郑州位移；二是地域经济的空间容纳力随之增强，经济空间大为拓展；三是铁路促发了区域市镇体系的变动，铁路沿线一批新兴市镇快速崛起。以铁路为中心的近代交通促进了郑州地域经济中心地职能的强化，郑州由此快速崛起。

近代交通的通达性，使各地工业所需的原料及产品能够更大数量地流动，刺激了郑州城市工商业的快速兴起，成为区域商货流通的集散中心。便捷的交通决定了郑州这座交通枢纽型城市外向发展的定位——中转贸易，运输业、打包、货栈诸业相伴而生并得以繁盛。

现代交通的发展克服了农业时代阻碍城市之间以及城市与区域之间联系的时空障碍，使得城市特别是区域中心城市的吸引范围（腹地）大为延展。郑州恰处于天津和汉口商业圈的交界部，既深受其影响与控制，又因铁路之关系而

对陕西、山西及甘肃的商业影响力日渐扩大，形成自身的辐射范围。在天津、汉口、上海这三大商圈的影响及其交互作用下，郑州依靠自然地理位置和交通地理位置的优势，逐渐成长为区域的经济中心地。郑州金融业在交通区位的殷惠下形成区域性影响力，资金的聚集与流动也是郑州区域中心地功能的一种具体体现。

传统交通的微弱动力已无法支撑郑州城市的整体发展，以铁路为中心的近代交通打破了相对均衡的发展逻辑，郑州城市发展逐渐摆脱了传统机制的制约。在近代交通的影响下，郑州城市空间得以拓展，都市规划基于铁路进行布局设计，城市空间结构重新整合，外在景观发生巨大变化，城市功能亦随之转换，交通功能得以彰显。近代郑州城市空间结构及功能至少发生四个方面的显著变化：一是城市发展重心向火车站和新市街转移；二是城市的空间结构呈现沿铁路放射性发展的态势；三是因循铁路形成不同的功能分区；四是铁路亦会导致对市区的分割。火车站和新市街遂取代传统驿站及官府衙门驻地而成为新的城市生活中心，郑州城市发展轨迹由此发生了根本性转变。

近代交通以及城市空间扩张带来了人口聚集效应，郑州对人口的容纳力大为增加。伴随近代交通而来的大众传媒的兴起、教会信仰的交汇碰撞、学校教育的渐次普及、工人与市民的组织化、公共服务设施与公共空间的整备，冲击着郑州人的感官与传统生活方式，郑州城市社会生活在新旧交替、新旧交融中发生着深刻变化。

影响郑州城市社会变迁的因素固然很多，在多重因素、多种力量的博弈中，铁路的作用得以彰显。以铁路为中心的近代交通体系对郑州城市发展的促动，及其所引发的城市社会变迁，它既不是直线的，也不是简单的新旧取代过程，而是一种多重力量博弈、新陈代谢的过程。郑州作为交通枢纽型城市，因交通而兴的特点非常明显，铁路的作用尤其突出，城市的其他功能也是因交通而产生并为交通中心功能服务的。以铁路为中心的近代交通对郑州城市社会变迁的影响延续至今，依然是该地域发展的强劲动力。

关键词：平汉铁路；陇海（汴洛）铁路；郑州；地域构造；区域中心地；郑州火车站；城市空间结构；社会生活变迁

審査結果の要旨

劉暉論文は広い意味で交通史に含まれるもので平漢鐵路、隴海鐵路開通以後の鄭州の変容をとり扱っている。

第 1 章では、交通の変革と鄭州地域の構造の変化について述べている。まず鄭州の交通は前近代では伝統的な河運、駅路であったが、その後近代になり公路の重要性が増し、さらに 1906 年の平漢鐵路の全線開通および 1908 年の汴洛鐵路(開封—鄭州—洛陽)の開通、1913 年の汴洛鐵路の隴海鐵路への併入、1925 年の隴海鐵路の東は海州(現在の連雲港)までの到達、1935 年の西は西安までの到達という隴海鐵路の東西の延伸が、鄭州の地域構造に深い影響を与えたとする。それは、①従来の河運と結びついた地域の衰退に代わって、鄭州が地域経済の中心になった。②地域経済の空間的収容力がこれにより増加し、経済的空間が大いに拡大発展した。③鐵路沿線に新興の市鎮が急速に崛起した、としている。

第 2 章では、近代交通と鄭州商工業の発展について述べている。鐵路による素早い交通は鄭州という交通枢要型の都市の外向発展の位置を定め、中継交易が発展した。鄭州では鐵路運送と関連した梱包業、倉庫業などがサービス業の相手として発生し繁栄した。近代交通の処理の素早さは、各地の工業の必要な原料および生産品を大量に流動させることができ、鄭州の都市工業と商業の急速な興起を刺激した。鄭州は区域の商品流通の集散の中心となるとともに、綿業は鄭州の都市商業中の最も重要な構成部分にかかわったとする。

第 3 章では、外部商圏の影響および鄭州区域の中心地の形成について述べている。鄭州はちょうど天津と漢口の商業圏の境界部にあたり、すでに深くその影響と支配を受けていたが、さらに鐵路網の関係で、陝西、山西および甘肅に対する商業的影響力を日ごとに拡大し、みずからの輻射範囲を形成したとする。天津、漢口、さらに上海というこの三大商業圏の影響および相互の作用の下で、鄭州は自然の地理的位置と交通の地理的位置の優勢に依拠して、しだいに区域の経済中心地に成長した。これに反して省都開封の経済的地位が衰退した。交通に恵まれているので、鄭州の金融業は区域への影響力を持ち、資金の収集と流動性も鄭州区域の中心地の効能の体现であったとする。

第 4 章では、近代交通と鄭州都市空間の変化および機能の変化について述べている。近代的交通の影響の下で、鄭州の都市空間は発展し、鐵路の駅と新市街が伝統的な駅と官の役所の所在地に取って代わって、都市生活の中心となった。都市計画は鐵路の行う配置設計に基づいたとする。近代鄭州の都市空間機構および機能は、少なくとも 4 つの面の顕著な変化を発生した。①都市発展の重心が鐵路の駅と新市街へ移動した。②都市空間が鐵路に沿って放射的に発展する様相を呈した。③鄭州は鐵路にしたがい異なる機能を持つ分区を形成した。④鐵路もまた市区に対する分割をもたらした。

第 5 章では、近代交通と鄭州都市社会生活の変化について述べている。近代交通および都市空間の拡張は人口集中の効果をもたらし、鄭州の人口収容力は大いに増加した。近代交通に伴ってやってきた学校教育の普及、新聞などの大衆的メディアの興起、キリスト教会信仰の増加、同業公会および公会などの社団の組織化は、鄭州人の五感と伝統的な生活様式に衝撃を与え、鄭州の都市社会生活は新旧交代し、社会観念もこれにより更新したと

する。

結論部分では、鉄路を中心とした新式交通体系の鄭州の都市発展に対しての促進、それに誘引された都市社会の変遷は、直線的なものではないし、簡単に新旧が取って代わる過程でもなく、多様な力の競争、新陳代謝の過程であるとする。そして鄭州は交通枢要型の都市として、交通によって興起した特徴は非常に明白であり、このような鉄路を中心とする近代交通の鄭州の都市社会生活変遷への影響は、現在も続いているとする。

以上のように劉暉論文は、平漢鉄路、隴海鉄路開通以後の鄭州の変容、とりわけその都市化について、詳しく分析している。特に鉄路開通後の鄭州の商工業の興隆、さらに漢口、天津、上海などの全国的な商業圏とのかかわり、また鄭州自らの周辺部との商業圏の内容、さらに鄭州内部の都市化の状況、鄭州人口の増加、また文化教育、同業公会、社団などの中間諸団体、意識の変容など生活や文化の変容などを大変詳しく分析している。

理論的にも中国、日本、欧米の交通史、地理学、社会学の研究を咀嚼し、それを多くの日本語を含む一次資料を用いて具体的に分析をしている。資料という点では、「満鉄調査月報」、東亜同文会『支那省別全誌 第8巻 河南省』をはじめとする多くの同時代の日本語の資料を、翻訳を通じてではなく日本語から引用するとともに、中国側の隴海鉄路管理局『隴海年鑑』、『河南統計月報』、『工商半月刊』、鉄道部鉄道年鑑編撰委員会編『鉄道年鑑』をはじめとする日本では見られないものを含む同時代の資料を豊富に引用していることも特筆に値する。なお在日中には日本の中国現代史研究会で発表しているが、このように直接日本の研究者とも交流し、日本での研究の成果を採り入れている。

従来、日本においては、中国の東北地方を対象にして鉄道開通後の変容を述べたものはあるけれども、華北を対象にしたものはなく、研究の空白地域であり、本論文がそれを埋めてくれる。

無論注文が無いわけではなく、天津、漢口、上海の商業圏の影響をいうならば、さらに大きく世界経済の影響の要素、たとえば1930年代の世界恐慌の中国への影響などの要素も入れて分析がなされればさらに良かったであろう。また20世紀初めから30年代中期にかけて開封が鄭州と比較して相対的に衰退したと書いているが、本人自らも115頁の註3でこの時期の開封は、鄭州に比較して都市空間範囲、人口の数、経済総量で鄭州より上であると述べており、このような開封の優位を支えた要因についても説明が加えられるべきであろう。

口頭試問については平成26年1月16日に行い、上述の点も含めて質問し本人から適切な回答を得た。その後審査委員会を開いて一致して、本論文は博士学位論文としてふさわしいと判定した。