外邦図にみる黄河下流域における渡口の分布

王 君 香 *

(2019年2月18日受付, 2019年11月9日受理)

I はじめに	III 旅行記における渡口の記載との対比
II 外邦図における渡口の記載	IV 渡口の分布の復原
1 黄河下流域に関する外邦図	V おわりに
2 渡口の記載	

摘 要

外邦図は過去の地理情報を直接的に示す資料であり, 歴史地理学を始め, 地域研究, 環境科学などの幅広い研究分野において重要な資料といえる。しかし, これまでの研究の多くは外邦図の目録整理やその製作史に関するものであった。本稿はこうした状況をふまえ, 外邦図に記載された黄河下流域の主流における渡口に焦点を当て, 旅行記に記載された孟津渡との比較を通して, 外邦図の価値と限界を検証した上で, 渡口の分布を復原した。さらに渡口の分布の特徴を把握し, その分布に影響を与えた要因を検討した。旅行記に記載された孟津渡の4ヶ所の渡口の内, 3ヶ所は外邦図上で確認できた。このように外邦図に渡口は全て記入されているわけではないが, その多くは記載されているといえる。外邦図に基づき復原した黄河下流域の渡口は全部で178ヶ所認められる。渡口は河南省には少ないが, 山東省には密に分布している。その要因としては, 沿岸の河道状況, 鉄道交通, 都市(県城)や集落をつなぐ道路, 定期市密度にみる経済の発展が関わっていたと考えられる。

キーワード: 外邦図, 渡口, 旅行記, 黄河下流域, 山東省

Ferry Distribution at the Lower Reaches of the Yellow River on the Former Japanese Military Maps

WANG Junxiang

Graduate student, Graduate School of Humanities and Social Sciences, University of Tsukuba

(Received on 18 February, 2019; Accepted on 9 November, 2019)

The former Japanese military maps are the most direct resources through which to learn about historical and geographical phenomenon. They are also crucial materials for research in the field of historical geography, regional studies, environmental sciences, etc. However, most of the previous research on the former Japanese military maps was mainly focused on the catalogue and their history. Based on this, the current paper studied the ferries on the lower reaches of the Yellow River that were recorded on these maps, by comparing them to the Mengindu ferries, as recorded in the travel notes. This paper attempts to confirm the value and limitations of the former Japanese military maps and to rediscover the distribution of these ferries. This paper further studies the characteristics and the factors affecting their distribution. Three out of the four ferries recorded in the travel notes were identified in the maps, which recorded most but not all of the ferries. By recovering the Former Japanese military maps, 178 ferries were identified along the lower reaches of the Yellow River, which was distinct from the denser distribution in Shandong Province. There were fewer ferries along the water in Henan Province. The reasons for the imbalance in the distribution of ferries include the situation of river-way, rail transportation, roads that connect metropolitan (urban) areas and rural areas, as well as the density of periodic markets along the river.

Key words: former Japanese military maps, ferry, travel notes, lower reaches of the Yellow River, Shandong Province

I はじめに

近代の日本では第二次世界大戦の終戦まで、旧陸軍参謀本部陸地測量部などが主として軍事目的のために、朝鮮、中国、インド、シベリアなど広範囲にわたり多量の地図を作製してきた。今日ではこれらの地図は外邦図と称されるが、そのなかで中国大陆の図は、量的に圧倒的に大きな割合を占める（小林, 2009: 13）。かつて測図された地域は少なくとも70年以上経ち、環境や景観なども著しく変化している。海岸線や川の流路、耕地や森林、集落や道路など各種の地物が詳細に記入されている外邦図からは、当時の景観を把握することができる。従って、外邦図は歴史地理学を始め、

歴史学、地域研究、環境科学などの幅広い研究分野において重要な資料といえる。

これまでの外邦図に関する研究は主に以下のアプローチに重点をおいて進められてきた。一つは外邦図に関する基本文献の整理であり、『外邦兵要地図整備誌』（藤原, 1992）は外邦図の作製経過を概観した。『外邦測量沿革史草稿』（小林, 2008a, 2008b, 2008c, 2009）では外邦図の作製について、年次を追って各種の資料がまとめられている。二つ目は外邦図目録の整備であり、浅井辰郎氏が整理を始め、1971年に大学所蔵では最大のコレクションとなるお茶の水女子大学所蔵の外邦図の全容を示す「東半球大縮尺図 総目録及び索引図」が作製された（小林, 2009: 7）。後

に、国立国会図書館（国立国会図書館参考書誌部、1982–1993）、東北大学（東北大学大学院理学研究科地理学教室、2003）、京都大学（京都大学総合博物館・京都大学大学院文学研究科地理学教室、2005）、お茶の水女子大学（お茶の水女子大学文教育学部地理学教室、2007）、駒澤大学（駒澤大学文学部地理学科、2011）などの諸機関並びに、西村（1967）、布目・松田（1987）、中西・王（2018）などにより、樺太・千島から中国、台湾、朝鮮半島などにわたる地域の外邦図の目録が編集された。これらは今日までの外邦図の研究において最も大きな成果といえる。三つ目のアプローチとしては、外邦図の作製史の検討があげられる。清水は台湾（清水、1982）、樺太（清水、1983）、朝鮮半島（清水、1986）における外邦図の作製史を検討し、佐藤（1986）は旧満州の外邦図作製を概観した。また、『測量・地図百年史』では地域別に外邦図への言及がなされ、近代の日本が行った測量や地図作製の回顧の一部として外邦図が取り上げられている（測量・地図百年史編集委員会、1970）。

上述の研究は外邦図の全容の解明に力が注がれており、地域の実態研究への利用は十分に行われて来なかった。外邦図を利用した研究としては、石原（1973, 2009）、林（1980）、千葉（1988）、中村（2007）、長谷川（2016）がみられる程度である。外邦図を参照して市場を検討した研究としては、石原（1973）、林（1980）があげられる。石原（1973）は清代前半から民国期までの河北省の定期市を民国製十万分一図に示し、その配置の状態を検討した。林（1980）は明清時代の広東の市場の空間的分布を民国製の地形図を用いて検討した。中村（2007）は河北省大名県を取り上げ、

4種類の外邦図と1種類の民国地形図を実際に調査で訪問した現地の地名・地勢・地形と照合し、各図の特徴を検討した。石原（2009）は海外研究における外邦図の利用の経験を通し、複数の地図を現場で検証し、各図の特色を検討した。千葉（1988）は旧満州五万分一図を基本的資料として、遼河中流域における土壌侵蝕を検討した。長谷川（2016）は外邦図が含まれる諸地図を活用するとともに、文献資料、衛星画像と現地調査の研究手法も利用し、前漢期の黄河古河道を復原した。

このように外邦図を用いた研究は限られており、その実際の地域研究への活用は、今後の大きな課題である。そこで本稿では、上述の外邦図を利用した先行研究を踏まえ、外邦図を資料として、地図記号により記載された黄河下流域の主流¹⁾における渡口に焦点を当て検討する。中国語で渡口とは渡船場を意味し、川を渡る際の船の発着場のことである²⁾。また、黄河下流域とは鉄謝鎮が所在する孟津県の付近より河口に至る区間をさしている（第1図）。

黄河は中国で二番目に長い河川で、下流部では華北地方の東西を貫通するとともに、上中流部では南北方向にも流れている。鉄道交通や自動車の利用があまり普及していなかった時代において、黄河の水運は、華北地方の東西や南北の地域間における物資の運搬や人々の交流に非常に重要な役割を果たしていた。黄河の水運の諸問題に関する検討は交通地理学の重要な課題と考えられる。黄河の渡船は水運の一環として、兩岸の人や物資の交流の担い手となり、沿岸の都市、経済等の発展にも大きな影響を与えてきた。かつては孟津県から河口に至る黄河下流域においては多数の渡口が

- 1) 黄河下流域では、北岸に沁河、南岸に洛河などの支流がある（王、1982: 57）。本稿ではこれらの支流を除いた河道を主流とする。
- 2) なじみのない表現であるが、日本語でも渡口という用語はあり、渡船場を意味する。中国の渡口はその性格（規模や渡船の発着方法など）が日本の渡船場とは全く同じではないので、日本の渡船場と区別して、渡口という表現を用いる。渡口に対して碼頭という用語もある。碼頭とは船が黄河の東西を長距離で運航する際に、貨物の積み下ろしや停船ができる場所のことであり、渡口と兼ねている場所が多い。

第1図 黄河下流域の概要

Figure 1. The lower reaches of the Yellow River

出典:大蔵財務協会 (1938). 中華民国鉄道図 昭和十二年十二月, をもとに筆者作成。

存在していた。しかし、1970年代以降の架橋（黄河鉄橋や黄河公路橋など）の進展により、渡口の機能は徐々に失われ、渡口は今日ではほとんど消滅してしまった。

黄河の渡口に関する先行研究は、古渡口の位置を考証した劉（2005）、魏（1990）など多くある。渡口の位置を復元し、その機能を検討した研究も存在する。王（1987）は秦漢時代における21ヶ所の渡口を考証し、渡口の分布から当時経済の中心であった河内と河南及び魏郡と東郡の間における南北交通の重要性を指摘した。張（2008）は魏晉南北朝時代、黄河の渡口は晋西南に位置する洛陽付近と延魏津—滑県の間に比較的集中して分布し、この分布は黄河沿岸の経済活動及び当時の政治や軍事と密接な関係があったと指摘した。白（2010）は河口鎮から鄭州に至る区間を中流域とみなし、先秦時代から民国期までの主要渡口の空

間的・時間的分布の特徴を検討し、渡口の分布に影響を与えた要素は地形のみでなく、経済や政治等の発展も関係していると指摘した。また、個々の渡口の事例の検討を通し、黄河中流の古渡口の経済、軍事、政治等における役割を検討した。

上述の渡口に関する諸研究は、渡口の分布は軍事に関連していたが、経済活動と最も密接に関わっていたことを示唆している。しかし、これらの諸研究は清以前の時代に注目しており、近代に着目した研究は少ない。白（2010）は清代・民国期の黄河中流域における主要渡口を検討しているが、下流域における渡口には触れていない。従って、近代の下流域の渡口についてはまだ系統的な研究がなされていないといえる。また、従来の渡口に関する研究は全て中国の文献資料を利用して進められてきており、海外にある資料をほとんど視野に入れてこなかった。

以上のような問題意識の下、本稿では外邦図に記載された黄河下流域の主流における渡口に焦点を当て、旅行記に記録された渡口との比較を通し、外邦図の価値と限界を検証した上で、渡口の分布を復原する。さらに渡口の分布の特徴を把握し、その分布に影響を与えた要因についても考察する。

II 外邦図における渡口の記載

1 黄河下流域に関する外邦図

中国大陆に関する外邦図は膨大な数があり、日本、中国、アメリカなど諸国の諸機関に所蔵されている。外邦図の分類は旧満州、北支那、南支那といった広範囲の地域に大分けされ、黄河下流域に関する外邦図は北支那に属している。日本国内

の諸機関に所蔵される外邦図の目録、デジタルアーカイブ、外邦図自体を参照し、黄河下流域に関する中縮尺の外邦図をまとめたのが第1表である。

黄河下流域に関する中縮尺の外邦図は東亞二十万分一図、仮製北支那十万万分一図、北支那十万万分一図、民国製二十万分一図、民国製十万万分一図、北支那五万分一図、二万五千分一図などがある。

東亞二十万分一図は1891（明治24）年より1900（明治33）年にかけての参謀将校の旅行図により輯製された。この種の図は将校たちの旅行ルートを中心に描かれており、渡口の記載はなされていない。

仮製北支那十万万分一図は、1909（明治42）年

第1表 黄河下流域の外邦図一覧

Table 1. The former Japanese military maps in the lower reaches of the Yellow River

種類	縮尺	測量主体	作製時期	現存状況	所蔵機関
東亞二十万分一図 (旧清国二十万分一図)	20万分1	参謀将校	明治24～33年	山東省、河北省のもの有	国立国会図書館
百万分一東亞輿地図	100万分1	参謀将校	明治27～昭和8年	不明	不明
仮製北支那十万万分一図	10万分1	臨時測図部・支那駐屯軍司令部参謀本部陸地測量部	明治43年～大正14年	21枚揃い	岐阜県立図書館、お茶の水女子大学、東北大学など
北支那十万万分一図	10万分1	支那駐屯軍司令部参謀本部陸地測量部・山東陸軍測量局・参謀本部陸地測量総局・参謀本部陸地測量部	大正4年～昭和9年／民国5年～民国20年	山東省揃い、河南省なし	岐阜県立図書館、お茶の水女子大学
民国製二十万分一図	20万分1	参謀本部製図局	民国16年	4枚（「開封」「汲県」「濮県」「荷澤」）	国立国会図書館
民国製十万万分一図	10万分1	河南陸軍測量局・日本参謀本部陸地測量部複製	民国10年前後、昭和13～15年複製	河南省数枚、河北省なし、山東省揃い（民国製5万分1図の縮製図が主）	国立国会図書館、筑波大学など
北支那五万分一図	5万分1	河南陸軍測量局測量、日本参謀本部陸地測量部複製	測図年次表記なし、昭和13年複製	13枚（河南省・河北省）	河南省と河北省に関する地図は『中国大陸五万分一地図集成6,7』に収録。山東省に関する地図は台北近史档案馆に所蔵
二万五千分一図	2.5万分1	河南陸軍測量局	民国3～6年	12枚（河南省）	筑波大学図書館

注：測量主体が中華民国の機関である場合は測量機関に下線を引いた。

以降、日本陸地測量部臨時測図部及びその後の支那駐屯軍司令部参謀本部陸地測量部により実測・整備された十万分一測図原図をもとに仮整備されたものである(藤原, 1992: 96)。当該の地図はほぼ中国全土にわたり測量・作製された。黄河下流域に関する外邦図としては最も揃っているとともに、後述のように渡口の記載も詳細である。

北支那十万分一図は、仮製北支那十万分一図を十万分一外邦図図式により整備したものと、一部の民国製十万分一図を改造したものの2種類からなっている(藤原, 1992: 40)。黄河下流域に関する当該の外邦図は、東北大学、国立国会図書館、お茶の水女子大学、東洋文庫、筑波大学、岐阜県立図書館、駒澤大学などの諸機関に所蔵されているが、黄河下流域に関する図は大部分が欠落しているため、本稿の資料としては利用しづらい状態にある。しかし、この地図にはグリッドがあり、経度と緯度も記入されており、石原(2009: 449-450)は、地図様式は近代적であるし、記載内容も正確であるとしている。従って、北支那十万分一図と仮製北支那十万分一図における渡口の記載はどのように異なるかが問題になる。この点に関して、同じ場所の両方の図を比較して検討する。

第2図は支那駐屯軍司令部により測図された仮製北支那十万分一図の「木欒店」である。第3図は北支那十万分一図の「汜水県」である。両図とも河南省の汜水県城の北にある黄河流域を表した地図である。後述のように鈴木(1941)は、地形図において船マークは渡船場を表す記号と説明している。つまり、船マークのある所は渡口として認められる。地図をみると、船マークは対岸まで点線によりつながっている。この点線は渡河の際の渡船ルートと考えられる。

第2図をみると、汜水県城の北に、黄河の南岸には「汜水口子」と「古栢嘴」の二ヶ所の渡口がある。「古栢嘴」は「汜水口子」の東に約4kmの所にある。「古栢嘴」の対岸に「古栢嘴口」とい

第2図 外邦図における渡口の記載(仮製北支那十万分一図 木欒店)

Figure 2. Ferries on the former Japanese military map (Mulan Dian)

出典: 支那駐屯軍司令部陸地測量部参謀本部(1920・1921)。木欒店。仮製北支那十万分一図開封十四号(岐阜県立図書館所蔵)に筆者加筆。

う渡口がある。渡船ルートを見ると、「汜水口子」は北岸までつながるとともに、東北の「古栢嘴」までもつながっている。「古栢嘴」は北岸の「古栢嘴口」まで渡船ルートによりつながっている。また、第2図の黄河の河道には、砂が堆積した砂洲があり、渡船ルートはそれを避けて対岸まで描かれている。

第3図をみると、汜水県城の北に、船マークが描かれている所は全部で4ヶ所ある。黄河の南北兩岸に2ヶ所ずつ分布している。南岸では、汜水県城のすぐ北にある渡口は名称が記されていない。当該渡口の東の約4kmの所に「溝溝」という渡口がある。また、北岸にある2ヶ所の渡口も名称が記載されていない。渡船ルートを見ると、南岸の渡口はそれに対応している北岸の渡口につながっている。

第2図と第3図を比較すると、第2図では船マークが3ヶ所記されているが、第3図では4ヶ所記載されている。第2図の南岸に記載された

第3図 外邦図における渡口の記載（北支那十万分一図 汜水県）

Figure 3. Ferries on the former Japanese military map (Sishui County)

出典：陸地測量部参謀本部（1934）. 汜水県, 北支那十万分一図西九行南一段開封十六号（国立国会図書館所蔵）に筆者加筆。

「汜水口子」と「古栢嘴」の2ヶ所の渡口は第3図では全く同じ場所に船マークが描かれている。北岸の渡口については、第2図と比べ、第3図の渡口はやや西に移動している。また、第2図の「汜水口子」の対岸に渡船ルートが至る岸に船マークは描かれていないが、第3図では、そのやや西に船マークが描かれている。これは仮製北支那十万分一図（1920, 1921年測図）を作製した際に漏れた、あるいは当時は船マークが付されるべき場所とは認識されていなかった渡口と考えられる。従って、仮製北支那十万分一図には渡口の記載漏れがある可能性がある。

民国製二十万分一図、民国製十万分一図、北支那五万分一図、二万五千分一図は全て中華民国製の地図を複製したものである。民国製の外邦図は、主に1931年に始まる満洲事変及び1937年の盧溝橋事件を契機として、日本軍が奉天東三省陸地測量総局及び南京参謀本部陸地測量総局から奪取したものである（藤原, 1992: 213-214）。後に戦争による地図の需要が急に増えたため、参謀本部陸地測

量部はこれらの地図の整備に力を入れた。

民国製二十万分一図は黄河下流域に関しては4枚のみであり、しかも渡口の記載はない。民国製十万分一図を仮製北支那十万分一図と比較すると、民国製十万分一図は船マークにより記載された渡口はなく、大部分は渡船ルートのみ記載されている。北支那五万分一図、二万五千分一図は仮製北支那十万分一図より大縮尺であるため、記される地理情報はより詳細である。しかし、渡口の記載に関して、仮製北支那十万分一図と北支那五万分一図を比較すると、渡口名は多少異なっている所があるが、その位置はほぼ同じである。また、二万五千分一図と比較すると、渡口名と渡口の位置がややずれている所もあるが、大部分の渡口の位置は合致している。従って、二万五千分一図に記載される渡口は仮製北支那十万分一図にもおよそ記されているといえる。

以上のように、仮製北支那十万分一図は、黄河下流域に関して、広域に渡って図が揃っているのみならず、渡口の記載も他の図と比べて劣るものではないといえる。仮製北支那十万分一図に対して、石原（2009: 447-448）は「地図様式は近代に見えるが記載内容は極めて不正確で、地名が間違っていたり方位がおかしかったりして（中略）地形測図をより簡便な「手帳式」にするものであった」と批判している。しかし、中村（2007: 264）は仮製北支那十万分一図について、方角・地名に誤りが多くみられるが、北支那十万分一図、民国製十万分一図、旧ソ連製地形図と比べ、植生や堤防跡などの描写が比較的詳細であるとしている。このように仮製北支那十万分一図は精度の問題はあるが、比較的詳細に描写される部分もある。従って、本稿で黄河下流域の渡口の分布を広範囲に渡って復原する際には、当該の仮製北支那十万分一図を資料とする。

2 渡口の記載

黄河下流域の仮製北支那十万分一図は、前述し

たように1910(明治44)年より1920(大正9)年代前半にかけて測図・修正された。地図には黄河の河岸に船マークが描かれている。「十万分一外邦図図式」は1909(明治42)年に制定されており、1920(大正9)年以前に測図した一部の外邦図に当該図式が記載されている。ただ当該図式には渡船場を示す船のマークが記載されていない。しかし、一部の外邦図の図枠外の右下に「図式ハ明治四十二年改正ノ外邦図図式ニ拠ル(該図式外ノ記号ハ総テ内国図式ノ規定ニ拠ル)」と記載されており、「十万分一外邦図図式」に船マークがなくとも、外邦図には内地の図式に依拠して船マークが記された。そして、1920(大正9)年以後の外邦図の図式には船のマークが記されている。しかも、外邦図の船マークは内地の地形図の図式の船マークと全く同じである。内地の地形図も外邦図も全て日本陸軍参謀本部陸地測量部により作成されたため、外邦図の図式と内地の地形図の図式は同じで、地図記号の意味も同じと類推できる。

第4図の外邦図の1921(大正10)年の図式をみると、船マークは2種類ある。1種類は船形の艦の所に線が2本描かれる。もう1種類は船形の艦の所に線が1本描かれる。鈴木(1941: 26)は、船マークは渡船場を表す記号と説明し、渡船場について、「常に一定地に於いて渡船の準備をなし行客の要求に応じ得るのを図示する規定である。

第4図 外邦図の図式(1921年)

Figure 4. The scheme of the former Japanese military maps (1921)

出典：陸地測量部参謀本部(1921). 澤州. 仮製北支那十万分一図開封二十二号(筑波大学歴史・人類学専攻資料室所蔵)による。

一時的の渡船場の如きは之を示さない。」と述べている。また、有末(1970)は明治40年代以降の地形図を用いて利根川の渡船場の変遷を検討した際に、この船マークを渡船場として取り扱っている。そのため、外邦図では船が常在している場所に船のマークが付いていると考えられる。また、図式では船のマークは艦の所に線が2本描かれているのが両岸出船、線が1本描かれているのは片岸出船という意味であるが、外邦図ではそのような区別はなく、船マークは単なる渡口を示すと考えられる。また、図式以外に外邦図では、船マークの代わりに「渡口」を地名の後に付ける所もある。本稿では船マークが記される場所と「渡口」の名称がついた場所を渡口とみなすことにする。

ところで、渡口の記載に関して、大正2年の兵要地理調査要領には測図手が測量するときの留意点について以下のように規定している。

道路 人馬車通過の難易とくに峠、橋梁、渡場等其他隘路ノ調査幅員路盤(土質構造等)傾斜、曲、半径及路外通過ノ難易等前各項ノ季節及天候等ヨリ受クル影響、地方交通ノ状態、修理ノ景況

地形 高地ハ傾面及頂上ノ人馬車通過ノ難易

河川溝渠等幅員、水深、流速、底質、兩岸ノ景況及徒渉シ得ヘキ浅瀬ノ有無竝状況、渡船場(渡船ノ種類、員数、積載量、航行時間)沼湖ハ之ニ準ス。

季節天候等ニヨリ受クル影響

森林ハ樹木ノ大小種類、人馬車輛通過ノ難易(小林, 2008b: 260)

この規定から、測図の際に渡船場は重点調査項目の一つであったことが分かる。また、測量手の作業の経過に関する報告では、黄河沿岸については、渡口の位置だけでなく(小林, 2009: 107)、渡河の所要時間(小林, 2009: 102)、河幅、河水流速、船の数、形、積載量(小林, 2009: 105)なども詳細に記録されている。このように仮製北支

那十万分一地形図が作製された際に、渡口は重点調査項目であったため、地図上でもその場所が詳しく記されたと推測できる。

河南省での測量に関して、測量手の黄河の渡口に対する判断を示す直接の資料はないが、『潜入盗測』（牛越, 2014: 284）には、村上千代吉という測量手が1920年に山東省銅城県付近を測量した際の毎日の日記が掲載されている。その日記内容は以下のようなものである（牛越, 2014: 285）。

九月二八日、（東河県より）午後一時頃大黄河を渡河し、二里にして范家堡に投宿した。

十月一日、晴天、約四里にして張秋鎮に着す。

二日、再び黄河を渡るべく東南した。一小艘を雇って上流に向かって約一里ほど引舟を作す。十里舗に渡り打点を取り、紅廟に宿す。

三日、黄河の大堤上を商業しつつ、西南走すること約四〇華里、黒虎廟に到る。「堤近の小市街にして土坐に宿す」。（引用文中の（ ）は筆者補足、「」は原文のまま、以下同じ）

測量手が渡口の存在を判断する際、秘密測量であったため、地元民への聞き取りはしにくかったと考えられる。上述の村上の日記により、測量手は渡船を利用して渡河したり、黄河の堤を歩き、渡船があるかどうかを見て渡口の有無を判断したと考えられる。

III 旅行記における渡口の記載との対比

本章では孟津渡を事例に、近代日本人の旅行記に記録された渡口の位置を検討した上で、外邦図

に描かれた渡口と対比し、外邦図の価値と限界を検証する。

近代日本人が書いた旅行記は主に幕末から昭和期までに集中している。従来これらの史料は日中関係、日本人の中国観の変化という側面の研究において多く利用されているが、中国の交通史に関する歴史地理学の研究においては、あまり利用されていない。しかし、これらの旅行記は外国人により記録され、ある程度の客観性を持ち、信頼度も比較的高いものと思われる。本稿で利用した旅行記は第2表に示した通りである。

孟津渡は今日では河南省洛陽市孟津県にある。孟津県の西側の黄河兩岸は山地であり、孟津県から中原地区に入り、地形は緩やかになっていく。このような地形は渡口の発達を促した。従って、南北に数ヶ所の渡口が古来存続している。孟津渡は当時黄河南岸の孟津県と北岸の孟県にあった数ヶ所の渡口の総称と言われている（白, 2010: 46）。1920年及び1921年に測図した「孟県」という外邦図に孟津県北の黄河南北兩岸の渡口は3ヶ所認められる。

第5図に示したように、渡口は南岸に2ヶ所あり、2ヶ所とも船マークが描かれている。1ヶ所は鉄謝鎮の東約1kmの所で、もう1ヶ所は鉄謝鎮の西約2kmの喬疙疸と桃園の間にあった。北岸には船マークがないが、白坡渡口という場所がある。その場所には南岸の渡口までつながったルートが記されており、ここは渡口の場所と考えられ、地名も当時の渡口から名付けられたと考えられる。

孟津渡の位置について、黄河南岸の孟津県にあ

第2表 孟津渡を記録した旅行記一覧
Table 2. The travel notes of Mengjindu Ferries

旅行記名	執筆者	記録年次	収録書名
支那文明記	宇野哲人	1918	『幕末明治中国見聞録集成8』
晋山豫水	農工科河南山西班（第16期生）	1918	『東亜同文書院大旅行誌12』
中原紀行	河南山西経調査班（第19期生）	1922	『東亜同文書院大旅行誌14』
太行の月に騎す	河南陝山西直隸南蒙古経済調査班（第21期生）	1924	『東亜同文書院大旅行誌16』

第5図 外邦図にみる孟津渡

Figure 5. Mengjindu ferries on the former Japanese military map

出典：支那駐屯軍司令部陸地測量部参謀本部 (1920・1921). 孟県. 仮製北支那十万分一図開封十九号 (岐阜県立図書館所蔵) に筆者加筆。

注：○は旅行記に記された渡口の場所。

る渡口に関しては、1922年に、東亜同文書院第19期生の河南山西経済調査班が黄河の南岸から北岸へ渡河した際に、「渡場はすぐ近くに、白い壁を廻らした、広い林があった。今から思へば、後漢の光武帝の陵だと思ふ」と記している (河南山西経済調査班, 1922: 196)。地形図では光武帝陵が鉄謝鎮³⁾の西に表記されていることより、孟津渡の渡口は鉄謝鎮の西にあったと判断できる。この点は1918年の第16期生の農工科河南山西班の記録である「十三日は孟縣行き、茲に茲に愈々有名な孟津の渡しに黄河を過ぎる。……県城を後に柳や柿の間を縫うて進むこと西北十里にして渡船場に着く」 (農工科河南山西班, 1919: 214-216) によっても裏付けられる。

しかし、1924年の河南陝西山西直隸南蒙古経済調査班の「実は渡船場は鉄謝鎮の東門外にあるので、孟津よりは五六華里もある。」 (河南陝西山西直隸南蒙古経済調査班, 1924: 354) という記載

より、鉄謝鎮の東門外にもう一つの渡口があったことがわかる。従って、鉄謝鎮の西と東門外に渡口が1ヶ所ずつにあったものと考えられる。

南岸の渡口に対し、黄河北岸の孟県にある渡口の位置について、宇野 (1918: 188-189) は、「(下孟渡口は) 孟県から四十五里、河南府と孟県の中央に在る。下孟渡口は俗に白坡口と云ふ、所謂孟津である。また盟津とも書く。昔武王が殷紂を朝歌に征した時、これを渡ったので又武済とも云ふ。」と記録している。この記録により、下孟渡口は白坡口、盟津又は武済とも称され、孟県から西45里の所にあり、河南府と孟県の中央にあったことがわかる。第5図と対照すると、当該渡口の位置は白坡渡口と一致するといえる。黄河南岸における船着場について、同氏は「但し下孟渡口の対岸は俗に牛莊と云ひ、棧雲峽雨日記に所謂鉄謝鎮より三四里の上流にある」 (宇野, 1918: 191) と記している。これは第5図をみると、鉄謝鎮西の桃園と喬疙疸の間にある渡口の位置と同じであると判断できる。

旅行記に記録された渡口を外邦図による渡口と対比すると、まず、黄河北岸にある白坡渡口と南岸の喬疙疸と桃園の間にあった渡口は一致している。次に、旅行記に記載された鉄謝鎮の東門外にある渡口は外邦図においては東門外ではなく、鉄謝鎮の東に約1kmの所に記されている。当該渡口は外邦図上での位置は旅行記に記載された場所と多少ずれがある。そして、旅行記には光武帝陵のすぐ近くにあると記される渡口は外邦図上では表示されていない。なお、筆者の実地調査⁴⁾によると、鉄謝鎮の北に「鉄謝渡口」と呼ばれる幅2～3kmに及ぶ船着場がかつて存在したことが確認でき、これは光武帝陵のすぐ近くにあった渡口と東門外にあった渡口を合わせたものと考えられる。また、白坡渡口は黄河北岸における大きな渡口で、1977年に洛陽公路大橋が開通するまで利用

3) 地名は旧字体を新字体に直した。新字体がないものは旧字体のままとした。

4) 2017年9月9日に実施した。

されていたこと、南岸の喬疙疸と桃園の間にあった渡口は小規模で、白坡渡口からの船の船着場の一つとして主に利用されていたことが確認できた。

以上のように、旅行記に記録された4ヶ所の渡口の内、3ヶ所は外邦図上で確認できる。その内の2ヶ所の渡口の位置はほぼ一致しているが、1ヶ所は多少ずれている。孟津渡では、外邦図に記載された渡口は旅行記及び実地調査の結果と比べ、全ては記入されていないが、4分の3は記されていた。このことから、黄河下流域における渡口は、外邦図から全てではないものの、その多くは把握できると考えられる。外邦図と旅行記で渡口の位置が異なる原因について、旅行記と外邦図の記載年次は3～4年の差があり、黄河の流路は固定していなかったため、その変動に伴い、渡口の位置も変わった可能性が考えられる。また、

外邦図は秘密測量であったため、渡口を全て把握するのは困難であり、調査漏れがあったとも考えられる。このように、仮製北支那十万分一図には全ての渡口が記されているわけではなく、漏れている所もあると指摘できる。

IV 渡口の分布の復原

本章では、岐阜県立図書館に所蔵されている仮製北支那十万分一図を基に、黄河下流域主流の沿岸における渡口を復原する。利用した外邦図は、「中国北支18 河南省」「中国北支19 河南省」「中国北支13 山東省」と「中国北支14 山東省」に分類されるものであり、その一覧は第3表の通りである。

該当する外邦図は21枚であり、1909年から1911

第3表 黄河下流域主流の河道が含まれる外邦図一覧

Table 3. The former Japanese military maps on the lower reaches of the Yellow River

図名	測図年次	作製補修年次	省別	作製機関
孟県	1920・1921 [T9・T10]	1920・1921 [T9・T10]	河南省	支那駐屯軍司令部
木欒店	1920・1921 [T9・T10]	1920・1921 [T9・T10]	河南省	支那駐屯軍司令部
滎澤	1911・1920 [M44・T9]	1923 [T12]	河南省	支那駐屯軍司令部
開封	1911・1915 [M44・T4]	1923 [T12]	河南省	支那駐屯軍司令部
蘭儀	1916・1920・1924 [T5・T9・T13]	1923・1925 [T12・T14]	河南省	支那駐屯軍司令部
長垣	1916・1924 [T5・T13]	1925 [T14]	河南省	支那駐屯軍司令部
曹州	1924・1916・1920 [T13・T5・T9]	1923・1925 [T12・T14]	直隸省・山東省	支那駐屯軍司令部
濮県	1916・1923 [T5・T12]	1925 [T14]	直隸省・山東省	支那駐屯軍司令部
梁山	1916・1920・1910・1923 [T5・T9・M43・T12]	1917・1923・1925 [T6・T12・T14]	山東省	支那駐屯軍司令部（臨時測図部）
陽穀	1915・1916・1920・1909・1923 [T4・T5・T9・M42・T12]	1925 [T14]	山東省	支那駐屯軍司令部（臨時測図部）
聊城県	1911・1915 [M44・T4]	1916・1923 [T5・T12]	山東省	臨時測図部（支那駐屯軍司令部）
東阿	1915・1911 [T4・M44]	1916・1923 [T5・T12]	山東省	支那駐屯軍司令部（臨時測図部）
茌平	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部（臨時測図部）
済南	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
済陽	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
章邱	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
博興	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
利津	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
石家溝	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
塩窩	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部
黄河口	1915 [T4]	1915 [T4]	山東省	支那駐屯軍司令部

注：和暦は〔 〕で示した。Tは大正，Mは明治を表す。

年までに測図されたものは臨時測図部によったが、後は支那駐屯軍司令部参謀本部陸地測量部により測量された。これらの図における黄河下流域主流の河道に関する部分は、1910年代に測図されたものが15枚、1920年代に測量されたものが4枚、1916年と1924年に測図されたものが2枚である⁵⁾。

第3表をみると、1915年に測図されたのは主に荏平から黄河口までの区間で、山東省の東半部に集中している。河南省東部の滎澤より山東省の東

阿に至る区間の各地図は、1910年代から1920年代にわたり測量された。地図の測図年次は約十年間の差が存在するが、当該の21枚の図は「章邱」と「博興」の間で1枚欠如している以外は全部つなげることができる。そこで、これらの地図を利用して、1920年代前後の黄河下流域の主流における渡口の復原を試みた。前述した渡口の認定方法に基づき、黄河下流域における渡口を復原した分布図が第6図である。

第6図 黄河下流域における渡口の分布と交通路・県城

Figure 6. Distribution of ferries, land transportation and counties along the lower Yellow River

注：1) 大宮権平 (1937). 河南省歴史地図. 中文館書店, 大宮権平 (1934). 山東省歴史地図. 中文館書店, 大宮権平 (1934). 河北省察哈爾省東南部歴史地図. 中文館書店, をベースマップとし、各渡口の位置と交通路は仮製北支那十萬分一図 (1910~20年代測量) を基に復原した。

2) 県道とは県城と県城を結ぶ主要な街道のことをさす。

3) ・は船マークが記載されている渡口を表す。▲は船マークがなく地名で渡口が表現された「白坡渡口」を表す。

5) 仮製北支那十萬分一図では、一つの図幅の測図年次が複数にわたる場合が多い (第3表参照)。

黄河下流域において外邦図から確認できた渡口（黒丸）は、全部で178ヶ所である（第6図）。南岸に99ヶ所の渡口があるのに対し、北岸には79ヶ所である。渡口の分布の特徴をみると、河南省では少ないが、河口付近を除いた山東省には密に分布している⁶⁾。

渡口の分布に影響を与えた要因について、王（1987）は経済中心地と南北交通との関係の重要性を指摘した。張（2008）は、黄河渡口地点の選択は自然と人文の二重の要因に影響され、とくに沿岸集落及び鉄道と道路との関係が重要な要因と指摘している。これらの先行研究を踏まえ、黄河下流域における渡口の分布要因を黄河の河道状況、鉄道と道路、沿岸の人口・市場との関係などから分析する。

第4表をみると、河南省における各碼頭付近の河床幅は2,000m以上に達している。それに対し、山東省では500m～800mであり、増水期でも濺口では1,100mまでしか拡大しなかった。河幅は河南省では蘭儀口以外は1,000m以上であったが、河北省と山東省は500m前後であった。河幅が狭い所は渡河がしやすく、渡口の発達を促したと考えられる。また、河幅と河床幅を対比すると、河南省ではその差が大きい。黄河は鉄謝鎮以西の急傾斜の山間地域から流れ出て、鉄謝鎮から幅広い河道に入る。河水の流速は山間地の閼郷、靈宝と陝県では1.5m/sであった（崔, 1935: 36）が、鉄謝鎮では一時的に急増し、2.5m/sに達していた。流速はその後減速し、洛水口に至ると1m/sに低下した。また、河南省における黄河の流速は全体

第4表 黄河下流域の主流における碼頭付近の河道状況

Table 4. The condition of the water course near the mainstream wharf of the lower reaches of the Yellow River

地名	所在省	河床幅 (m)	河幅 (m)	水深 (m)	流速 (m/s)
鉄謝鎮	河南省	2,500	2,500	5	2.5
洛水口	河南省	2,000	1,000	4	1
汜水	河南省	2,000	1,000	3.5	1.5
平漢鉄道黄河南岸站	河南省	3,000	1,000	3	1
柳園口	河南省	2,000	1,000	6	2
蘭儀口	河南省	8,000	北岸700	1	1
			中流100	2	1.5
			南岸50	2	0.2
黄荘	河北省	1,400	600	3	1.5
臨濮集	山東省	—	500	4	1.5
姜溝	山東省	500	450	3	1.5
齊河	山東省	500	400	7	2.5
濺口	山東省	平時500, 増水期1,100	400	7	平時2.5, 増水期4.4
済陽	山東省	500	400	5	1
蒲台	山東省	800	700	4	0.8
利津	山東省	800	700	5	0.8
塩窩	山東省	800	700	4	0.8
河口	山東省	—	—	3	0.8

出典：崔（1935: 37-42）により筆者作成。

6) 山東省に渡口が密集している理由として、日本軍は1914年9月より同省へ出兵しており、同省内の外邦図作製にあたり詳細な調査が行われたためと考えることができるかもしれない。しかし、黄河沿岸を含む山東省、河北省、河南省に対する測量は秘密測量が行われており（牛越, 2014: 23）、山東省の黄河沿岸の外邦図の調査はとくに詳しく行われたというわけではなかった。

的に低かった。そのため、中上流から運ばれてきた大量の砂は河南省に堆積した。従って、その河道は水流がある部分以外に砂が堆積した部分も多かった。このことは、外邦図において河南省の黄河河道に多くの砂洲が描かれていることより確認できる。河道に多くの砂洲がある状況は渡船の防げとなり、渡口の形成の支障になったと考えられる。このように、河北省と山東省の黄河の河道状況は、河南省よりも渡口の形成に適切な条件を提供した。従って、河南省に比べて河北省と山東省（河口付近を除く）には渡口が密集していたと考えられる。

次に第6図によって鉄道交通とのかかわりをみると、河南省において、南岸には隴海鉄道が洛陽から蘭封まで黄河と並行しているのと同時に、北岸には博愛より滑県まで道清鉄道が貫通している。また、黄河の南北は平漢鉄道によりつながっている。山東省においては、済南と青島を結ぶ膠済鉄道と黄河を横断する津浦鉄道は済南で交差している。

各鉄道の敷設と開通年次をみると、隴海鉄道は黄河水運に最も関わりのある洛陽より鄭県までの部分は1905年に工事が着手され1910年に開通した（鉄道大臣官房外国鉄道調査課, 1923: 284）。開封より蘭封を経由し、徐州までの部分は1922年に開通した（鉄道大臣官房外国鉄道調査課, 1923: 293）。道清鉄道は1902年に起工し、1907年1月に竣工、同年の3月3日に全線が開通した（張, 1997: 52-53）。平漢鉄道は1897年から1905年に敷設され、1906年に開通した（鉄道大臣官房外国鉄道調査課, 1923: 186-190）。そして、同鉄道は河南省で黄河を渡るため、平漢鉄道黄河鉄橋が1903年から1905年にかけて建設された（史等, 1931: 205）。津浦鉄道は1908年から1911年に敷設されたが、山東省の濰口で黄河を横断するため、1908年8月から津浦鉄道黄河鉄橋が建設され、1912年11月に完成した（張, 1997: 85-86）。膠済鉄道は1898年から敷設が始まり、1904年に開通した（張, 1997: 108-109）。

鉄道の開通により、沿線の物資の流通や人々の移動は鉄道に依存することになった。『続武陟県志』には、京漢鉄道は詹店及び黄河北岸の二ヶ所に駅が設置されたと記されている（史等, 1931: 205）。駅の設置により、本来渡口により黄河を横断する物資や人々の輸送経路は分散したと考えられる。このため、鉄道交通が比較的発達していた河南省の黄河兩岸の区域においては、渡口の分布は少なかったと考えられる。これに対し、山東省の済南付近は津浦鉄道と膠済鉄道が交差しているが、済南より西の河北省までは鉄道は黄河流域から離れ、黄河を横断する線路もない。そこでは黄河が交通路として重要であり、渡口の分布は最も密であったと考えられる。

黄河の渡口と兩岸の都市や集落とのつながりは重要であり、陸上の交通路との関係では、渡口は大きく2種類に分けられる。①県道との交差点にあるもの、②集落間の村道との交差点にあるもの、である。ここでの県道とは、県城と県城を結び、外邦図で主要なる街道（二重実線）として記されている道を意味し、村道とは集落と集落をつなぎ、外邦図で駄馬道（点線）または軽車道（点線）として描かれている道を意味する。ただし、煩瑣をさけるため、第6図では県道のみを表記した。①については、外邦図上で9ヶ所認められる。例えば西方の黄河北岸にある孟県は南岸の洛陽と県道によりつながっているが、途中の黄河と交差している所に渡口がある。同じように、温県と汜水県、開封北の黄河兩岸、山東省の茌平と東阿などの県の間で、渡口はいずれも県道との交差点に位置している。②については、9割以上の渡口がこれに該当する。とくに山東省の西部、黄河北岸の県城が集中している区域に、渡口は密に分布しているが、これらのほとんどは村道との交差点に位置している。

最後に、沿岸経済の渡口の分布への影響を検討する。黄河沿岸の経済の発展をある程度反映したものとして、人口密度と定期市密度を取り上げ

る。黄河沿岸の人口密度と定期市の先行研究として、石原（1973）は河北省における明・清・民国時代の定期市密度の時系列的及び地域的变化を明らかにし、その要因を検討した。森（1992）は人口密度と定期市密度の検討を通して、清代から民国期までの山東省における定期市の中心地形成における役割を検討した。ここでは資料の制約から、人口密度と定期市密度のいずれも山東省のみを取り上げて考察する⁷⁾。資料としては山東省内の地方志⁸⁾を用いたが、高唐県における定期市数は森（1992: 105）を引用した。

第7図 山東省の黄河沿岸における人口密度

Figure 7. Distribution of population density along the Yellow River in Shandong Province

（大宮権平（1934）. 山東省歴史地図. 中文館書店、をベースマップとして筆者作成）

出典：人口・面積ともに実業部国際貿易局（1980）『中国実業誌・山東省』宗青図書出版公司、9(甲)-16(甲)；51(甲)-58(甲)に基づいた。

注：1) 人口は1933年の統計。

2) 面積の単位は民国期の面積単位「平方里」である。1平方里は約576m²。

山東省の黄河沿岸の人口密度を示した第7図を見ると、南岸と北岸の一部の県において人口密度が高いほか、北岸から少し離れた各県の人口密度が高い傾向がある程度読み取れる。

次に、第8図で定期市密度をみると、資料が欠如している所が多いが、河口部を除くと全体的に黄河沿いの各県の定期市密度は高くなる傾向が見てとれる。それに対して、黄河沿岸から離れている各県の定期市密度は低い傾向にある。第6図と

第8図 山東省の黄河沿岸における定期市密度

Figure 8. Distribution of the density of market places along the Yellow River in Shandong Province

（大宮権平（1934）. 山東省歴史地図. 中文館書店、をベースマップとして筆者作成）

注：1) 各県の面積は実業部国際貿易局（1980）『中国実業誌・山東省』宗青図書出版公司、9(甲)-16(甲)；51(甲)-58(甲)に基づいた。面積は各県の県政府の報告によりまとめられたものである。元資料は1934年に編集されたため、各県の面積はその前の数字と考えられる。

2) 各県の定期市数は民国時の各地方志による。

3) 定期市密度は石原（1973）と森（1992）に基づき、次の式で求めた。定期市数／面積×1,000。

7) 河北省と河南省は地方志が十分に得られないため、本稿では取り上げない。

比較すると、定期市密度が高い区域において渡口の分布は密である。従って、定期市が密集している当該地域においては、人々や物資の交流は頻繁であったため、渡口の発達に顕著であったと考えられる。

V おわりに

本稿では外邦図に記載された黄河下流域の主流における渡口に焦点を当て、旅行記に記録された渡口との比較を通して、外邦図の価値と限界を検証し、渡口の分布を復原した。さらに渡口の分布に影響を与えた要因についても考察した。

まず、外邦図の中でも仮製北支那十萬分一図が黄河下流域全体によく揃っていることを示した上で、当該図が他の中縮尺の図と比べて、記載内容にどのような差異があるかを検討した。その結果、渡口の記載に関して仮製北支那十萬分一図は、他の図と比べ劣るものではないことが判明した。続いて、仮製北支那十萬分一図に記載された渡口を旅行記に記録された渡口と対比した上で、実地調査により検証した。その結果、旅行記に記録された孟津渡の4ヶ所の渡口の内、3ヶ所は外邦図上で確認できた。その内の2ヶ所の渡口の位置はほぼ一致していたが、1ヶ所は多少ずれていた。また、実地調査によって、旅行記に記録された孟津渡の4ヶ所の渡口は、その存在をおおよそ確認することができた。このように孟津渡では、外邦図に記載された渡口は旅行記及び実地調査の結果と比べ、全ては記載されていないが、4分の3程度は記されているとみることができる。このことから推測すると、黄河下流域における渡口は外邦図から全

ては把握できないが、その多くは復原できると考えられる。外邦図と旅行記で渡口の位置がずれている原因について、外邦図と旅行記の記載年次は3～4年の差があり、黄河の流路は固定しておらず、その変動に伴い、渡口の位置も変わったためと考えられる。

仮製北支那十萬分一図に基づき復原された黄河下流域の主流における渡口は、全部で178ヶ所である。渡口の分布は河南省には少ないが、山東省には河口付近を除いて密に分布している。その要因としては、まず山東省では黄河の河道に砂が河南省ほど堆積しておらず、かつ河幅が狭かったことがあげられる。そして、河南省では黄河兩岸の鉄道交通は比較的発達していたため、渡口の役割が鉄道交通によってある程度代替されていたのに対し、河北省と山東省の黄河兩岸は鉄道交通が発達しておらず、人々や物資の交流は渡口に依存する割合が大きかったと考えられる。さらに、山東省は黄河沿岸の定期市密度が比較的に高く、黄河兩岸の人々や物資の交流はより頻繁であったと考えられる。

このように黄河下流域に存在した数多くの渡口は、1970年代以降架橋が行われるまで、黄河南北兩岸の物資や人々の交流に重要な役割を果たしていたことをよく示すものと考えられる。本稿では、渡口を利用した黄河兩岸の物資輸送や人々の移動については、それがうかがえる具体的なデータは提示できなかった。その点は今後の課題としたい。

〔付記〕本稿の骨子は2017年11月19日に明治大学駿河台キャンパスで開催された人文地理学会大会で一般研究として発表しました。その際、諸先生方に多くのご助

- 8) 地方志は地方行政単位を範囲に、その地理・歴史を総合的に記録した書物である(山本, 2003: 135)。参照した地方志名と発行年次(M=民国)は以下の通りである。『続修歴城県志』(M15), 『斉河県志』(M22), 『済陽県志』(M23), 『徳県志』(M24), 『続修臨邑県志』(M25), 『長清県志』(M24), 『重修泰安県志』(M18), 『続修東阿県志』(M23), 『青城県志』(M24), 『続修范県志』(M24), 『朝城県志』(M9), 『定陶県志』(M5), 『続修鉅野県志』(M10), 『莒平県志』(M1), 『続修清平県志』(M25), 『館陶県志』(M30), 『臨清県志』(M23), 『武城県志』(M1), 『夏津県志』(M23), 『続修博山県志』(M26), 『莘県志』(M26), 『霑化県志』(M24), 『齊東県志』(M24), 『続修平原県志』(M25)。

言を承りました。史料の閲覧、複写にあたっては国立国会図書館、岐阜県立図書館、東洋文庫、黄河水利委員会档案科、河南省档案局、鄭州市档案馆、済南市档案馆、山東省档案局の皆さまに大変お世話になりました。現地調査にあたり、黄河下流域沿岸の皆様にもお忙しい中ご協力をいただきました。また、本稿の作成に当たり、筑波大学人文社会科学研究科の中西僚太郎先生、小口千明先生、山本真先生にはご助言、ご指導を承りました。以上を記して、厚く御礼申し上げます。

文 献

- 有末武夫 (1970). 利根川の渡船場の変遷について. 群馬大学教育学部紀要, **20**, 1-20.
- 石原 潤 (1973). 河北省における明・清・民国時代の定期市一分布・階層および中心集落との関係について一. 地理学評論, **46**(6), 245-263.
- 石原 潤 (2009). 外邦図は「使えるか」?—中国とインドの場合—. 小林 茂編『近代日本の地図作製とアジア太平洋地域—「外邦図」へのアプローチ—』大阪大学出版会, 446-453.
- 牛越国昭 (2014). 『対外軍用秘密地図のための潜入盗測—外邦測量・村上手帳の研究—(第3編)』同時代社.
- 宇野哲人 (1997 [1918]). 支那文明記. 小島晋治編『幕末明治中国見聞録集成8』ゆまに書房.
- お茶の水女子大学文教育学部地理学教室 (2007). 『お茶の水女子大学所蔵外邦図目録』お茶の水女子大学文教育学部地理学教室.
- 河南陝西山直隸南蒙古経済調査班 (2006 [1924]). 太行の月に騎す. 東亜同文書院編『東亜同文書院大旅行誌16』雄松堂, 329-370.
- 河南山西経済調査班 (2006 [1922]). 中原紀行. 東亜同文書院編『東亜同文書院大旅行誌14』雄松堂, 183-208.
- 京都大学総合博物館・京都大学大学院文学研究科地理学教室 (2005). 『京都大学総合博物館収蔵外邦図目録』京都大学総合博物館・京都大学大学院文学研究科地理学教室.
- 国立国会図書館参考書誌部編 (1982-1993). 『国立国会図書館所蔵地図目録(外国地図の部)』国立国会図書館.
- 小林 茂解説 (2008a). 『外邦測量沿革史草稿 第一冊』不二出版.
- 小林 茂解説 (2008b). 『外邦測量沿革史草稿 第二冊』不二出版.
- 小林 茂解説 (2008c). 『外邦測量沿革史草稿 第三冊』不二出版.
- 小林 茂解説 (2009). 『外邦測量沿革史草稿 第四冊』不二出版.
- 小林 茂編 (2009). 『近代日本の地図作製とアジア太平洋地域—「外邦図」へのアプローチ—』大阪大学出版会.
- 駒澤大学文学部地理学科 (2011). 『駒澤大学所蔵外邦図目録』駒澤大学文学部地理学科.
- 崔景三 (1935). 『黄河富源之利用』膠済鐵路管理局.
- 佐藤 仇 (1986). 満州国測量局の人達—関東東軍測量隊の分身—. 測量, **36**(2), 26-29.
- 清水靖夫 (1982). 台湾の諸地形図について. 研究紀要(立教高等学校), **13**, 1-23.
- 清水靖夫 (1983). 樺太の地形図類について. 研究紀要(立教高等学校), **14**, 1-21.
- 清水靖夫 (1986). 『日本統治機関作製にかかる朝鮮半島地形図の概要—「一万分一朝鮮地形図集成」解題—』柏書房.
- 鈴木猶吉 (1941). 『地形図の読方と其利用』古今書院.
- 測量・地図百年史編集委員会 (1970). 『測量・地図百年史』日本測量協会.
- 千葉徳爾 (1988). 遼河中流域における土壤侵蝕—旧満州5万分の1地図を資料として—. 駿台史学, **72**, 1-34.
- 鉄道大臣官房外国鉄道調査課 (1923). 『支那之鉄道』鉄道省運輸局.
- 東北大学大学院理学研究科地理学教室 (2003). 『東北大学所蔵外邦図目録』東北大学大学院理学研究科地理学教室.
- 中西僚太郎・王君香 (2018). 筑波大学人文社会科学研究科歴史・人類学専攻資料室所蔵の外邦図について. 歴史地理学野外研究, **18**, 85-112.
- 中村威也 (2007). 中国大陸一〇万分一地勢図の種類とその資料的特徴について—河北省大名県における外邦図・民国図・ソ連図の比較を通して—. 鶴間和幸編『黄河下流域の歴史と環境—東アジア海文明への道—』東方書店, 237-269.
- 西村 庚 (1967). 『中国本土地図目録—国立国会図書館及び東洋文庫所蔵資料—』極東書店.
- 農工科河南山西班 (2006 [1919]). 晋山豫水. 東亜同文書院編『東亜同文書院大旅行誌12』雄松堂, 193-223.
- 長谷川順二 (2016). 『前漢期黄河古河道の復元—リモートセンシングと歴史学—』六一書房.
- 林 和生 (1980). 明清時代, 広東の墟と市—伝統的市場(いちば)の形態と機能に関する一考察—. 史林, **63**(1), 69-105.
- 布目潮風・松田孝一 (1987). 『中国本土地図目録』東方書店.
- 藤原 彰編・解説 (1992). 『外邦兵要地図整備誌』不二出版.
- 森 勝彦 (1992). 清代・民国期の山東省における中心地の展開—1—. 鹿児島経大論集, **33**(1), 99-112.
- 山本英史 (2003). 地方志の編纂と地域社会. 東洋学報, **85**(2), 289-291.
- 白利権 (2010). 黄河中游古代渡口研究. 鄭州大学修士學位論文.
- 劉満 (2005). 西北黄河古渡考(二). 敦煌学輯刊, **50**(4),

- 102-146.
- 史延濤等纂修 (1931).『統武陟縣志』成文出版社.
- 王洸 (1982).『中華水運史』台灣商務印書館.
- 王子今 (1989). 秦漢黃河津渡考. 中國歷史地理論叢, **3**, 127-134.
- 魏晉賢 (1990). 臨夏自治州歷史上的黃河渡口. 蘭州大學學報, **18**(1), 159-165.
- 張興兆 (2008). 魏晉南北朝時期黃河津渡考. 運城學院學報, **26**(1), 11-17.
- 張雨才 (1997).『中國鐵道建設史略 (1876~1949)』中國鐵道出版社.