

1945年以前における中国東北部の都市開発

——植民都市の視点から——

楊 義 申*

目 次

序

1. 中国都市の性格に関する議論
2. 東北諸民族の居住形態と漢人による植民都市の形成
3. 中国東北部における植民地都市の土地経営と空間構造

結

序

都市は一般に、ある土地における政治・経済の栄枯盛衰に伴って形成・成長・成熟・衰退し、時には再生する。人類は歴史の展開とともに世界各地に都市を生み出し、都市はその国々の文化の主役を演じてきた。都市の概念はそれにつれて複雑になり、一義的に規定することが難しくなってきた。「都市は要するに、都市であるものが都市である」¹⁾としか表現しようがないほどである。

中国では都市を城市と書くが、部族国家の連合体であった殷の時代（前1600年頃）、城郭をめぐらし、「いち」がひらかれる邑（大きな村落）には、軍役につく者のほか、多くの農民が住んでいたらしい。邑の一つが「みやこ」となるのは、19代の殷王（前1300年頃）の商（安陽市小屯）が最初であり、封建制を始めた周の武王（前1050年頃）の鎬京に至って明白となる。一方、エジプトの象形文字の「⊕」というのは囲郭集落、すなわち「○」が囲郭を意味し、な

かの「+」は東西南北から人々が相会する囲郭内の十字路であると言われる。その実例として中部イタリアのエルトリア人がつくった丘の上の都市コサやベルージアがある。その都市づくりの説話（前1000年頃）によれば、神聖な儀式で建設が始まり、雄牛と雌牛がひく犁で都市の外郭を示す一本の畝を掘り、そこに石を積み上げて巨大な城壁を築いたそうである。都市の始まりは洋の東西を問わず、政治・軍事のために築いた囲郭内に、人々が物資交換のために相集まることに端を発していると言える。囲郭の機能はもちろん防御のためではあるが、その中心に寺院や宮殿が置かれているように、共通の祖先や神を中心とする「聖なる小宇宙」を都市像としていることに注意すべきである。

18世紀の60年代に始まるイギリス産業革命および技術革新は、大規模近代工業を発達させることによって、従来の都市に対して規模拡大のみならず質的変換を迫るものであった。都市への工場立地は激しい人口の都市集中を引き起こし、それを追いかけるように商業・サービス業が肥大化して、都市はその規模と形態を変え、機能を複雑・高度化した。その結果、市街地の過密と住宅不足、交通機関・上下水道等の不備等による環境悪化が進行した。それらに対処して、19世紀末ようやく近代的な都市計画の構想が提出されたが、急速に進行する都市問題の悪化に追いつくことができなかった。第2次世界大戦後、そうした「都市問題」は高度経済成長に伴う都市の巨大化・複雑化によって、いっそう複雑かつ解決困難になっている。

* 広島経済大学経済学部准教授

中国やインドなど帝国主義列強の植民地支配を受けた国々では、産業革命以降の都市の変化は別の形で進行してきた。アヘン戦争以降の中国の都市は、英仏露の相次ぐ干渉と清朝末期の国政混乱によって疲弊していた。さらに、1858年のアイグン条約（対露）・天津条約（対英仏露米）による帝国主義的な諸要求（領土割譲や租界地開設）から始まり、日本による傀儡国家「満洲国」成立と崩壊に至る約1世紀の間、中国人疎外の植民地都市ないし半植民地都市の建設が行なわれていった。1949年の新中国成立によって中国都市は中国人民の手に取り戻され、徹底的に社会主義的な都市改造が加えられたものであったが、都市政策自体の内部矛盾と政策実施の不統一が顕在化して都市は衰退した。1978年の改革開放の号令とともに、中国経済は沿海部都市近郊を中心に大きく発展している。それに伴って中国都市もにわかに活気を取り戻しているが、社会主義市場経済という未経験の経済体制での都市化・工業化だけに、先進工業国における場合とは違った多くの都市問題を抱えている。

本研究は、以上の問題提起に基づいて、中国東北部における都市の歴史的発展から、その植民地都市的な性格を徹底的に洗い出した上で、1945年以前における中国東北部の都市開発およびその空間構造の変化を考察したい。

1. 中国都市の性格に関する議論

近代ヨーロッパが世界をリードした19-20世紀初頭には、中国の都市の歴史的評価はあまり芳しいものではなかった。とりわけ強調されたのは、ヨーロッパ近代社会の「市民」とそれを育成した「都市」が、中国では欠落している。中国の都市は、王侯、貴族ら一部特権階級が数多くの貧窮隷属民を従え、消費生活を楽しむ空間に過ぎないとする考えが多かった。「中国の都市は、自治なき中国的行政官の所在地に過ぎな

い」という、M. ウェーバー（ドイツの社会学者・経済学者）の言葉はこれを代表する。これは中国都市に対する一面的見方であると言えなくもないが、新中国の都市政策の出発点となった1949年3月の中国共産党7期2中全会で、毛沢東が「支配階級のための都市から人民のための都市へ、消費する都市から生産する都市へ」²⁾という方針を掲げており、当時の中国都市にはこのような状況が存在していたことを示す。

しかし、第2次世界大戦後の中国史研究の成果と、他方ヨーロッパ近代の意味付けの変化とが相まって、中国の都市に対して異なった考え方が出されるようになった。中国文明発祥の黄河中流域では、自然環境を反映して「邑」と総称される都市的集落が数多くつくられていた。邑を都市（城市）国家とみる研究者も多いが、墻壁で囲まれた市域の周りは畑で、そこに住んでいる人は農民であった。殷や西周はこうした「邑」の連合体であり、それらの統合・分化の繰り返しで「都」とか「鄙」の文字が当てられていた。「邑」は初めの頃には小高い丘陵地に土などでつくった墻壁をめぐらし、一画に有力者の住居や祖先・守護神を祭る「城」が設けられており、有事の最後の防御線ともなっていた。やがて漢民族の発展とともに、「邑」は平原に進出し、墻壁は高く巨大なものになっていく。春秋時代の燕の下都（現河北省易県）は、東西8 km、南北5 kmの長方形を外廓で囲み、中央の運河を境にした東半分の内城には有力者・庶民の居住区、公共建物・手工業区などの遺跡があったのに反し、西半分の外廓には遺跡はなく、戦乱などの際に周囲の農民を収容する場所であったと考えられている。外廓と内郭はつねに二重になっているとは限らず、両者が並置されて一つの大きな都市域を構成している例が、20世紀まで引き継がれている。

秦・漢帝国以後、国都と郡・県（唐以後は州・県）という行政制度ができあがると、都市

の規模にも国都の巨大化とともに、郡治（政治）と県治（政治）の間にも大・小都市というクラス分けが進んだ。その数は時代によって多少変化するが、大都市100、中小都市1,500であり、この数はその後の中国城郭都市の概数となって今日まで続く。郡治は通常、管轄する地域で最大規模の県級都市で行なわれていた。県級都市は原則として「邑」の伝統を引くとともに、軍事・徴税などの帝国の末端行政を担うために全国ほぼ均等に設定されていた。県級（郡級を含む）都市を特徴づけるのは城壁であり、それは都市と農村を区別する明白な指標であったが、現実には外敵（異民族・盗族など）や洪水に対する防御の仕方、地方による多少の違いがあった。例えば、黄河中流域では古くから必ず城壁を備えていたが、江南では必ずしもそうではなかった。またその形状も華北の方形に対して、華中・華南では不整形が多かった。この際、注意しなければならないのは国都の存在である。中国の国都は何よりもまず、この世界を支配する皇帝が君臨する特殊な都市であり、それ故に秦の咸陽に始まり、漢の長安と洛陽、北魏の洛陽、隋・唐の長安、元・明・清の北京はいずれも天帝を頂点とする中華的理念に基づいて建設された政治都市であった。これをもって中国都市の特色とされがちであるが、全国の郡（州）都や県都に敷衍するのは誤りである。中国では都市を「城市」と書く。これを分解すれば「土から成っている場所に市がある」となる。すなわち、土でつくった城壁の中で人々が物を交換する場というのが、本来の城市の意味である。郡（州）・県級の城市（都市）は政治・軍事中心であったとしても、本来は「邑」の伝統を引き継ぐ一般庶民の都市であったことに注意する必要がある。

中唐から五代を経て宋初に至る「唐宋変革」の時期、中国都市は従来とは異なる新たな機能を兼ね備えることになる。すなわち、それは江

南における米穀・絹織物・茶・塩などの商品作物や紙・陶磁器といった特産品の生産が高まり、それらを中継・販売する機能が付け加わったからである。また、それを主産する工業都市も新たに興った。城郭都市には従来とは格段に違う量の商品が出入りするようになり、城門の外側を新しい城壁で囲むことも少なくなかった。また、国都にみられた民族別の住み分けや市場を特定区域に固める制度も過去のものとなり、権力密着という枠組みの中ではあったものの、中国的な都市市民やその生活文化も生まれ育つようになった。宋の都、開封や臨安には商人ギルドに相当する行（同業組合）が多数存在し、活気に満ちた商業都市となった。しかしここでも、官調達への独占権や茶・塩の専売制への密着などを通じて、大商人・地主たちは政治権力と表裏一体となっていた。彼らの一部は文化事業に投資し、芸術・文芸などの発展に貢献したが、その富を別の形で産業の進展に尽くすようなことはほとんどなかった。

アヘン戦争以降、開港や租界の設定を契機に上海・青島・大連など都市が出現すると、中国都市に西洋的要素が加わることになる。上海には当初わずか0.56 km²のイギリス租界しかなかったが、やがてフランス、アメリカなどの租界が加わり、黄浦江岸には領事館、銀行、ホテルなど西洋風の建物が並び、これまでの中国にはみられない半植民地の都市景観を現出させた。しかし中国人の旺盛な才覚と活力は、この都市をまもなく世界的な産業都市へと発展させた。各地から集まった民族資本家も、古い枠にとられない新しい都市を舞台に活躍し、これまでとは異なる社会階層も生まれた。

中国都市の発展過程を以上のようにたどってくと、中国では国都を頂点に、人口の上ではそれに匹敵するいくつかの巨大都市、次に州級の100程度の大都市、県級の1,500の中小都市、それ以下の自然発生的商工業都市が存在してい

た。広大な土地と異なる地域言語からなる中華帝国という条件下では、すべての点で時の権力と関係することが最も有利かつ自然の方法であり、したがってヨーロッパ都市にみられる「市民」や「自治」が入り込む余地や必要性は希薄であったと言えよう。さらに付け加えるならば、唐の都市までは都市と農村の間の格差はそれほど大きくなかったが、宋に入ると両者の違いが歴然となってくる。制度上も、農村住民は「郷村戸」と呼ばれて都市の「坊郭戸」と区別され、戸等制（身分制）や税役制も違っていた。都市と農村の差は時代が下がるにつれて拡大し、農村の収奪と犠牲の上に都市の消費文化が花開いていった。

中国東北部の都市は、中華世界の「関外」という地にあって、中華諸王朝の東北経略の拠点として成立したものがほとんどである。そこでは地元住民は常に排除されていた。また、19世紀末からの都市近代化を、日本と帝政ロシアの植民地支配の下で経験し、中国人のほとんどは主体的にそれに参加することはできなかった。そのため、上述した中国一般の都市とは異なる要素、すなわち「植民都市」の性格を内蔵していると言えよう。そうした東北都市が歴史的に備えた特異性は、新中国成立後の社会主義都市改造によって払拭されたかにもえだが、市民の不在、農村との断絶といった基本的問題は解決されずに残され、真の意味での近代的都市づくりが始まったのは、改革開放以降であろう。本研究では、「植民都市」という視点から中国東北部都市の空間構造に検討を加えることとする。もちろん作業する際、「植民都市」の言葉はローマ人のコロニアに代表されるような、主として近代以前にみられる集団的移住による都市と、19世紀以降の帝国主義列強による植民地支配の拠点として建設された都市の2つのタイプに分けて、慎重に用いる必要がある。後者の否定的側面を恣意的に表現する場合は「植民地都市」

の言葉を用いることもある。

2. 東北諸民族の居住形態と漢人による植民都市の形成

2.1 「関外」における東北諸民族の居住形態

中国王朝の東北支配の歴史は、前漢（前200～前33年）末期の朝鮮に楽浪4郡を置いた頃にさかのぼるが、その範囲は楽浪4郡への通過ルートに当たる遼西・遼東に限られていた。現在の瀋陽の地に「侯城」の名が当てられているように、北方民族ないし高句麗に対する防御拠点が各地に置かれていたようである。しかし漢代の後にはしばらく、中国の支配が関内（万里長城以内）にとどまり、東北部は関外に住む北方諸民族の興亡の地であった。

東北部における都市発生の痕跡は、黒龍江省寧安県で発見された渤海の上京龍泉府で認められる。発掘調査によれば、東西4.5 km、南北3.3 kmの長方形をした城壁に囲まれた外城の内部は、唐の都城パターンに似ているとされる。唐の勢威が一時この地方に及んだことがあり、その影響だと思われる。渤海の後、東北部を制した契丹人（遼）は遊牧の民であったため、都市というような集住の記録はない。12世紀初頭、松花江中流域に住む女真人の一族完顔部が金国をつくるが、華北に進出する前の一時期、遼陽に「襄平城」を築き首都とした（現遼寧省の瀋陽には瀋州の名があった）。これが現在の遼陽の旧市街「遼陽城」であり、幾多の戦乱によって古代の建物のほとんどを失ったが、成立当初の城市パターンを残す東北部最古の都市だと言われる。すなわち、遼陽城は渾河と太子河の交会する要害の地に東西約4 km、南北2.7 kmの長方形の城壁をめぐらし、城内は中央の十字街を中心に東西南北の4つの大通りに分かれていた。ただし、襄平城が金国女真人による創建なのか、以前からの城市を引き継いだものか、これを知る手掛かりはない。

元の支配下、女真人の中には遼河平野で漢人と雑居して農業を営む人々もいたが、多くは松花江流域から黒龍江中流域において狩猟・採集と粗放的な農業を営み、10数戸から数10戸の集落をつくって暮らしていた。彼らの生活は自給自足の経済が中心であったが、みずからの特産品である高級毛皮や高貴薬を明朝に売り、生活に必要な穀物・綿織物などを得ていた。これを朝貢貿易というが、それは女真各部族の長にとって勢力拡大のきわめて重要な手段であった。14世紀の終わり、明朝はモンゴル人の蠢動に備えて遼陽に都衛指揮使司を置いて東北経略に乗り出すが、朝貢貿易の許可証と抱き合わせで、女真各部族を衛所制の中に組み込んでいった。こうしたバランスの中で東北各衛所に交易所が開かれ、それを中心に小さな町が形成されていった。朝貢貿易で経済的实力をつけた部族国家も生まれた。明朝が一括して「海西四国」と呼んでいた。

清の太祖ヌルハチが挙兵したのは瀋陽東方の山間であり、若い頃、撫順で交易の旨みを経験している。フェアラ（旧老城）と呼ばれる彼の居城は、河岸の台地に二重の木柵で囲まれ、内城にはヌルハチのほか、親族の住居100戸余りがあり、外城には部下の諸将とその一族400余戸が住み、さらに外城の周囲を約400戸の兵士が取り囲んでいた。平時も配下の武将は城中に勤め、それぞれの領地を預かる者から食料、その他の物資を運ばせていた。これが明朝末期における有力女真人の軍事都市の姿であった。

2.2 漢人による植民都市の形成

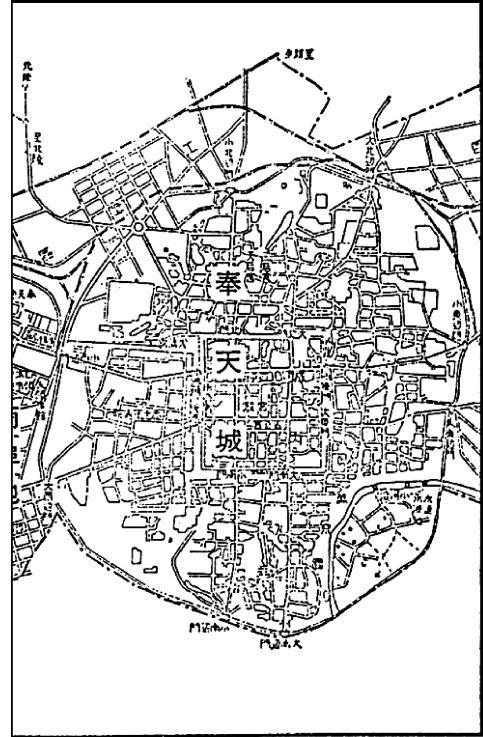
一方、明朝は東北経略の拠点を遼陽の北方180 kmにある開原に移し、遼東・遼西各地に明の常備兵を駐留させ、それを束ねる都督府を開原・遼陽・撫順・金州・海城に置いた。そこには多くの兵士とその家族、さらに商人・職人からなる軍事都市が形成され、周囲に漢人農民が

入植していた。ところが15世紀になると、ふたたび勢力を強めたモンゴル軍に押され、女真族が南下するようになった。これを食い止めるため、明朝は遼東・遼西をぐるりと取り囲む「遼東辺牆」を築き、女真人との交易窓口も鎮北関・広順関・撫順関に限定して、女真人が無断で辺牆内に立ち入ることを禁じてしまった。当時作成された遼東鎮堡図³⁾には、遼東鎮（遼陽）を中心に、開原城・鉄嶺城・海州城・鳳凰城（鳳城）・蓋州城・錦州城などの「城」名や、鞍山駅・水廠駅などの「駅」名があり、現在の主要な都市名がほぼすべて揃っている。これらの都市は中国東北部にありながら、地元の女真人（遼西ではモンゴル人）の立ち入りを許さない排他的な植民都市になってしまった。

明末清初の大変動で遼東辺牆の漢人の多くは危険を避けて四散したが、女真人も清の太宗ホンタイジに従い、大挙して華北に移ってしまったため、辺牆内の都市はもぬけの殻同然に荒廃した。都市としての形態を維持していたのは、ホンタイジが都にしていた盛京（現瀋陽）のほかは遼陽・海城ぐらいであった。こうした故地「満洲」の荒廃を憂慮した清朝は、17世紀半ばから「招民開墾例」などを発布して漢人農民の遼東入植を奨励したが、それとは関係なしに奔流してくる貧窮流民に驚いて、18世紀半ばから「満洲封禁」の政策に切り替えた。この封禁政策はマンジュ（満洲）の土地を残したいという清朝の心情に根ざすものであったが、女真人の立ち入りを禁止した明朝の「遼東辺牆」に対する「お返し」とも言える。しかし、当時の東北部はすでに漢人農民なしでは発展が期待できない状況になっていた。漢人の満洲移住の流れは、初めは農民・流民から、やがて商人・職人・下僕などあらゆる職業層をも巻き込んで強まっていった。遼東地域の既成都市はこれによって息を吹き返し、また物資が集散する場所には商業的性格の強い都市が新たに形成された。例えば

公主嶺・通江子・鉄嶺・法庫門・新民屯・田庄台などであり、遼東半島・渤海沿岸の牛莊・蓋平・大孤山・大東溝なども発達した。商品流通と都市の発展は人々に多様な交流機会を提供して民族間の融合・同化，なかんずく女真人やモンゴル人の漢人化を進めた。

それでは、当時の東北都市の内部構造はどうなっていたであろうか。それを知る例が少ない中で、瀋陽市の旧市街「奉天城」の存在は貴重である。奉天城の名は、ホンタイジが北京遷都後、ここに奉天府を置いて特別に扱ったことから用いられるが、城市の概成は元朝の時代で、瀋陽城と呼ばれていた。明朝の時代、遼東辺牆の軍政中心の座を遼陽や開原に譲ったが、清朝の太祖ヌルハチがここを首都に定めて城市中央に皇宮を建設して「盛京」と改名、また北京遷都後も前述のような清朝の特別扱いがあったため、清の建国当初の城市構造が比較的良好に残されていた。奉天城（図1）は、渾河から分かれる2本の分流路に挟まれた水利と防御に適した河間平野に建設されている。内外二重の城壁をめぐらし、外側の城壁は河間地いっぱいの土地（東西・南北がともに4.7 km）を不整形に囲んでおり、おそらく渾河からの氾濫防止を兼ねていたためだと推測される。その中央に高さ10 m余り、一辺が1.2 kmの正方形の城壁をめぐらした内城があり、内部は東西南北各2本の大街で区切られ、中央街区にある皇宮を中心に、木造平屋建て住家が大街沿いにびっしり並んでいた。しかし、大街から一歩脇道に入ると不規則・錯綜しており、当初から計画的につくられた街路ではなかったことをうかがわせる。大街は四方の城壁それぞれの2カ所にある城門を通じて外城につづく。道路パターンの不規則さは外城でさらにひどく、清朝末期でも外壁近くにはのどかな田園風景が残っていた⁴⁾。したがって、この外城区域は元来、軍事・政治機能を有する内城区域に食料を供給する農業地域で、そ



（出所）小島麗逸著『現代中国の経済』岩波書店、1997年、48頁より引用。

図1 奉天城（盛京）の平面図

れがやがてなんらかの理由から外壁で囲われたのではないかという推論が成り立つ。

漢人農民の入植は、初め遼東地域に限られていたが、すでに1680年代から松花江流域や黒龍江中流域へと波及していた。北方からの帝政ロシア侵略に備えて、アイゲン（瑗瑯）・メルゲン（墨爾根）・チチハル（齊齊哈爾）・フヨ（扶餘）・ハイラル（海拉爾）などの軍事拠点都市が建設され、これを支援するために周囲に官荘屯田が開設され、また水陸運輸交通体系が整備されていったからである。こうした辺境の軍事拠点都市は水陸交通の要衝に、強固な方形の城壁をめぐらして建設されている。城内道路の格子状パターンおよび中央交差点近くにある軍・官公署は、基本的に遼東の城市と変わらないが、城壁の一隅にひときわ高くそびえる望楼は、辺境の防衛都市であることを強く表現している。

3. 中国東北部における植民地都市の土地経営と空間構造

中国における都市近代化は、不幸にして帝国主義列強の侵略が中国の大地と民衆を餌食に相競う状況の下で始められた。南東からのイギリス・フランス・ドイツなどの暴力、北東からの帝政ロシア・日本の魔手であり、それらは時に牽制し合い、時には連携して中国から数々の利権と領土を掠め取った。表1は19世紀末～20世紀初めに列強が中国から獲得した租借地と鉄道敷設権である。ここでは、それらを植民地都市の空間構造という視点から再整理し、中国東北部都市の実像にさらに迫りたい。

3.1 鉄道附属地における市街地形成

19世紀の終わり、帝政ロシアと日本は中国東北部において熾烈な利権獲得の争いを展開するが、両国の主目的は異なっていた。帝政ロシアの究極の目的は帝国主義世界戦略における宿敵イギリスに遅れを取り戻すために、遼東半島に橋頭堡を築くことであったが、日本にとってはその南下を制し、東北部の豊富な穀物および地下資源を獲得することにあった。帝政ロシアは

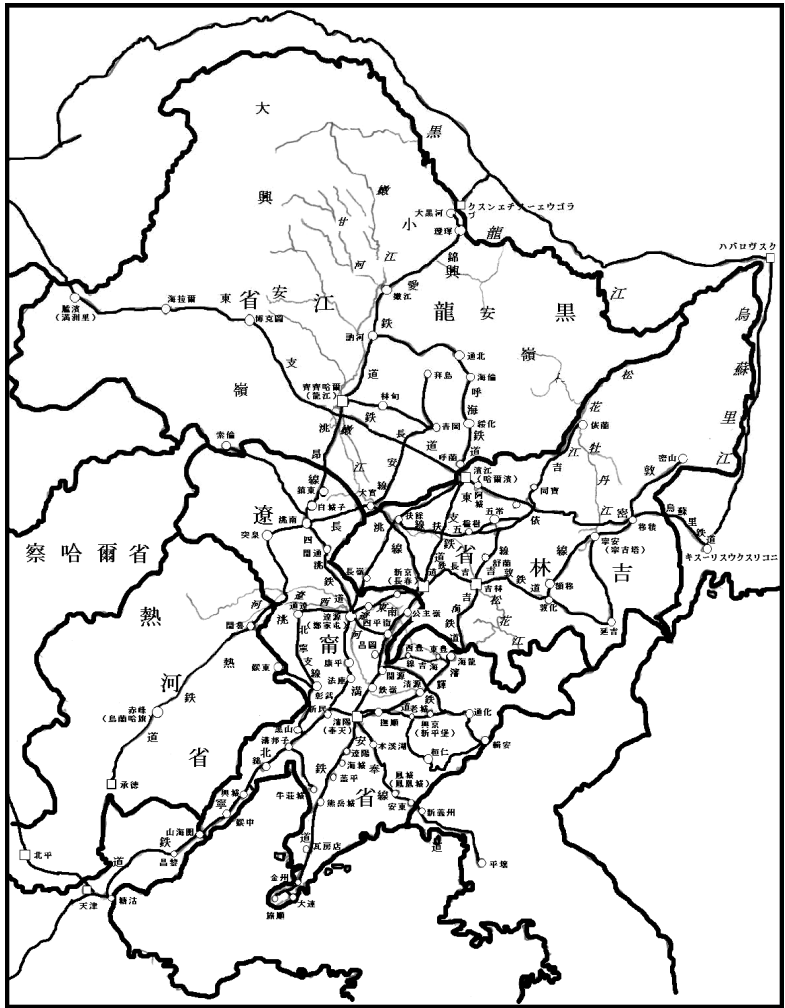
旅順・大連を租借し、それに至る東清鉄道・南満洲鉄道の敷設権を獲得し、国策会社「東清鉄道」を介して植民地経営を急いだ。その際、「鉄道附属地」というきわめて巧妙・有効な土地獲得手段を清国から獲得したが、それを実際に活用したのはハルビンなど、東清鉄道の沿線駅に限られ、南満洲鉄道沿線では東北部最大都市の瀋陽においてすら使用していない。軍港の旅順、商港のダーリニー（現大連）の建設を最優先していたからである（図2）。

日露戦争後のポーツマス条約で、帝政ロシアは長春以南の東北部の利権すべてを日本に奪われてしまう。日本も国策会社「南満洲鉄道株式会社」（満鉄）を設立して植民地経営に当たるが、帝政ロシアとは違って鉄道附属地（＝満鉄附属地）を沿線各駅（図2）に設定し、積極的に都市建設を行なって大豆・油粕などの農産物を広域的に集荷し、日本に送り出した。その状況は与謝野晶子の『満蒙遊記』⁵⁾の紀行文でも明らかである。彼女は特有の自由で斬新な目と心で、満洲各地の急激な都市の変貌とそれに関与する日本の統治目的を的確に描写している。「満鉄」は帝政ロシアの東清鉄道会社とほぼ同様の性格ももっていた。これについて『満鉄附属地

表1 中国における列強の獲得した租借地とおもな鉄道

国名	租借地	租借年	期間	勢力圏	鉄道敷設権		敷設権獲得年	開通年
ロシア	旅順、大連	1898	25年	万里の長城以北	東清鉄道	(満洲里～綏芬河) (ハルビン～大連)	1896	1901
					南満洲鉄道	(ハルビン～旅順)	1898	1901
ドイツ	膠州湾	1898	99年	山東半島	膠濟鉄道	(青島～済南)	1898	1904
イギリス	威海衛、 九竜半島	1898	25・99年	長江流域	広九鉄道	(広州～九竜)	1898	1911
					津浦鉄道	(天津～浦口)	1899	1912
フランス	広州湾	1899	99年	広東・広西・ 雲南	滇越鉄道	(雲南～老開)	1898	1910
日本	関東州 (遼東半島南部)	1905	18年	福建・南満洲	南満洲鉄道	(長春～大連)	1905	
アメリカ	1899年 国務長官ジョン＝ヘイ（米）の門戸開放宣言（門戸開放、機会均等、領土保全（1900））							

（出所）第一学習社編集部編『最新世界史地図』、第一学習社、1997年、198頁。



(出所) 小峰和夫著『満洲 起源・植民・覇権』, お茶の水書房, 1991年, 付図に基
づき作成。

図2 中国東北部における鉄道線およびその沿線主要都市

経営沿革全史』は次のように記している。
 「満鉄会社は日露戦争の最中、故兎玉大将の深慮に端を發して設立せられたもので、満蒙の一般的開發を計り、その間に邦人勢力の扶植を為さんとする所謂植民特許会社である。その特殊機能として、外は列強の猜疑嫉視を避け、内は政府事業に免れざる議会の掣肘干渉を逃れ、以て自由なる活躍を試み、機宜の施設をなし、事に処して交通の妙を發揮せんことを期したものである。」⁶⁾

このように、満鉄は官・民の二重性格を持ちながら、「満洲」という広大かつ豊かな土地で、最大限の自由度を發揮し、従来の日本ではできないことを実現していった。満鉄の事業を大別すると、交通、鉱工業、調査、拓殖会社、関係会社経営の5部門となるが、その双壁は交通と鉱工業の2部門であり、総事業の6割を占めていた。すなわち、交通部門では鉄道(総延長は1,100 km)とその附屬地の経営・管理があり、そのなかに附屬地で推進した都市建設が注目される。鉱工業部門では撫順炭鉱、鞍山製鉄所に

代表される石炭採掘、製鉄、オイルシェールの開発が重要であり、独占の高運賃による日本への大豆・石炭輸送は満鉄にとって高収益の源泉となっていた。

ここに中国東北部における帝政ロシアと日本の利権獲得の目的の違いが、帝政ロシアによるピンポイント的な都市建設（ダーリニーとハルビン）と、日本による鉄道沿線各地の都市建設という形で現実に表われている。

3.2 日口の鉄道附属地における都市空間構造の相違

帝政ロシアと日本の鉄道附属経営の違いは、都市空間構造の建設の上にも明瞭に表われている。1896年の「東清鉄道建設及経営に関する契約」で、鉄道附属地における絶対的かつ排他的行政権を清国から獲得した帝政ロシアは、ハルビンやダーリニー（現大連）の市街地建設に取り掛かるが、その街区割りは帝政ロシア正教会の聖堂を中心とする壮大なものであったが、中国人の居住はおろか、通行さえ制限する民族差別的なものであった。ハルビンの繁華街キタイスカヤがその例であり、建設途中のダーリニーのヨーロッパ市街もそうであった。こうした都市建設における「住み分け」の思想は、すでに18世紀中頃、イギリスによるインドのカルカットの「白人地区」の形成にみられ、その後のインド各地における都市計画の中に大幅に採用されている⁷⁾。それは、宗教・民族を異にする者が混住することによって生じる摩擦や危険を最小限に抑えるものであった。また疫病・塵埃・炎暑など不健康な環境の中で、いかに安全と快適さを確保するか、イギリス人はインドにおける長い体験から知っていたからである。さらに何よりも重要であったのは、植民地支配の権威を誇示する必要があったからである。帝政ロシアが壮大な都市プランと世界最先端の西洋建築様式を採り入れたのも、地元中国人への精神的

威圧とともに、上海や青島におけるイギリス・ドイツなどに対する競争意識の表象でもあった。

一方、満鉄は大連（ダーリニーを改称）において帝政ロシアの民族差別的な地区設定を踏襲したが、同時に日本人居住区内における中国人の居住・営業を試験的に許容し、「其ノ結果ハ寧ロ市ノ繁栄ヲ促進スル所多カリシガ如シ」⁸⁾と述べている。そのため、他の満鉄附属地においては、「極力支那人街との強調に努力し、住宅、商業、糧棧、工業の四種地域を按配し、日支両街の結合的発達を図り、…」⁹⁾を心掛けていたようである。そうでなければ、農産物の集散を目的とする附属地は発達せず、満鉄の地方経営は成り立たなくなるからである。

満鉄附属地における都市建設を、中国人の既存市街地との位置関係から図3のように分類した。

Aタイプ：既存市街地（旧城内）の近くに建設された附属地の市街地であり、奉天（瀋陽）、長春、遼陽、吉林の新市街がこれに当たる。チチハルもこれに該当する。

Bタイプ：無人の原野ないし小さな村を移して建設された附属地であり、農産物の集散地として中小都市に急速に発展した。四平街、公主嶺がこのタイプである。ハルビンは既存の集落を利用して最初の市街（旧市街）としたが、やがて中国人を完全に排除して市街地を建設した（B-2タイプ）。開原、洮南の新市街は、古い城郭都市から離れた原野に新設された（B-1タイプ）。

Cタイプ：鉱工業都市としての性格をもつ附属地で、広大な面積を占める。鞍山や撫順がこの典型である。

中国東北部の4大都市（大連、瀋陽、長春、ハルビン）における満鉄の都市建設を比べてみると、帝政ロシアのそれ（Bタイプ）を引き継ぎながらも、既成市街地（中国人街）との関係に留意しながら（Aタイプ）、植民地支配の橋頭

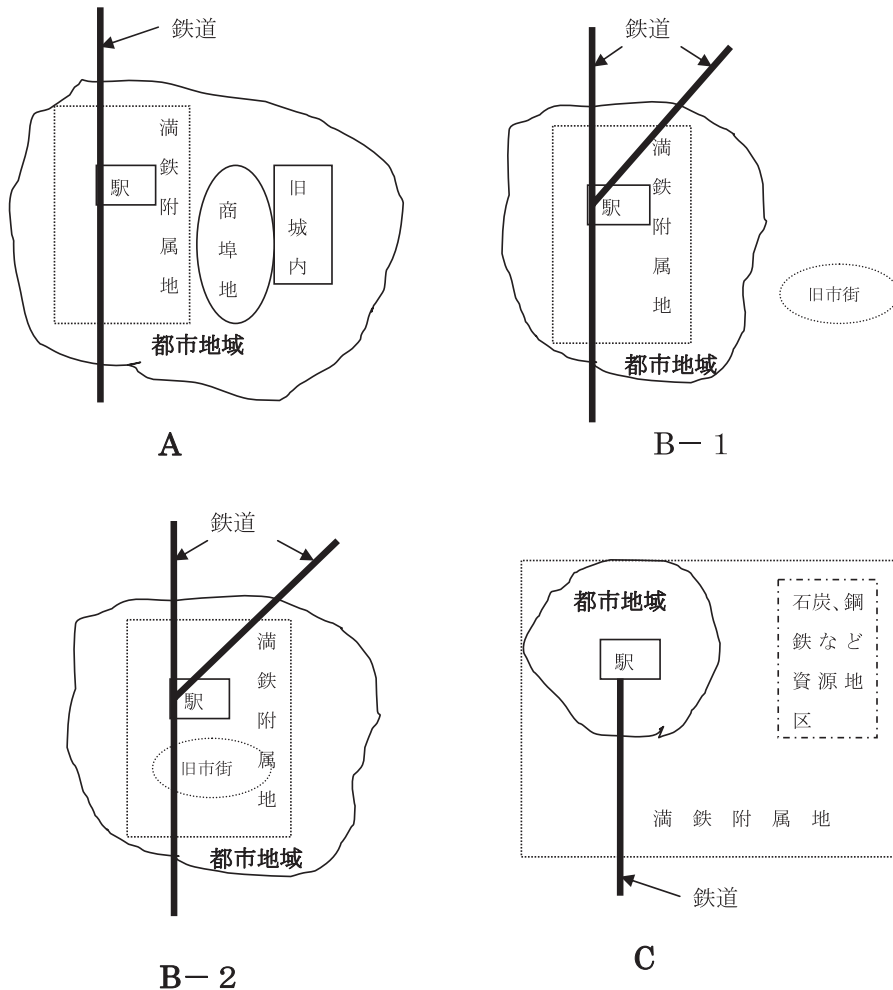


図3 満鉄附属地のタイプ

堡を慎重に築いていったことがわかる。しかし、1915年の対華21カ条要求に屈して日本に多くの権益を奪われると、中国民衆の中に反日・国権回復運動が強まり、満鉄の地方経営はにわかに困難になっていった。

満鉄は南満洲鉄道とその附属地の土地・家屋の経営だけでなく、鉱山・港湾・製鉄など附帯事業、そして電気・ガスなど都市公共事業なども営み、その事業は幅広い分野にわたっていた¹⁰⁾。営業開始から1936年までに投下した総事業費は8億3,392万円にのぼったが、その内訳(鉄道、港湾、炭鉱、地方、その他の5項目)で最も多いのは鉄道事業費であった。地方施設事

業も1億8,205万円(23%)を占めて多かったが¹¹⁾、その半分以上、約1億724万円(58.9%)を附属地の用地獲得に投資されていた(表2)。

満鉄附属地の土地経営というのは、それぞれの都市または鉄道駅近くに産業立地を優先した都市計画をつくり、市街地を住宅地区、商業地区、糧棧地区、工業地区の用途地域に分けて建設し、それを有料で貸し付けることであった。借受人は、その土地・建物を転貸、権利譲渡、あるいは債務の担保に当てることはできなかった。一方、満鉄は社用、公共に必要とする場合は、貸付期限内であっても返納させることができると規定されていた。また、敷地面積に対す

る建蔽率の制限を設けたことは、用途地域の指定とともに、中国の都市計画史上における画期的なものであった。ちなみに、住宅地域の建蔽率は30~70%、商業地域は40~80%、糧棧、工場地域は70%以内であった¹²⁾。

約言すれば、満鉄によって実行された都市計画は産業立地を優先したものであり、特に工業地区（鉱物の採掘と加工）と糧棧地区（農産物の収集と保管）の設定は、植民地都市の経済的機能を強化するものであった。このように都市内で産業基盤を整備し、公共事業を積極的に取り組んだことは、「満洲」における近代産業の集積と、日本企業の「満洲」への投資促進に大きな役割を果たした。従来、軍事的・政治的（統制的）拠点にすぎなかった中国東北部の都市は、

植民地的経済支配を目的とする否定的な側面を有するものではあったが、産業立地に基づいた近代的な都市計画が導入され、都市内の用途別区分が設計された点において画期的なものであった。

3.3 主人公不在の「満洲国」の都市計画

中国東北部全土の植民地支配を目論んでいた日本の関東軍は、1931年12月に統治部（翌年特務部に改称）を設置してその活動を活発化させた。翌年1月、その要請によって満鉄経済調査会が設立されると、両者は協力して同年3月に成立した「満洲国」の政策立案を行なうことにした。ここでは、それを簡潔に図4で示す。

「満洲国」政府は、1933年（大同2年）3月に「満洲国建設綱要」を発表し、満洲経済開発の根本方針を示した。実はこれは、満鉄経済調査会と関東軍特務部によって立案した「満洲国経済建設綱要」をそのまま発表したものであった¹³⁾。「綱要」の「第三、経済統制の方策」のところに都市計画に関する方針を次のように簡単に示している。

- ①国都新京は広茫二百平方キロ、人口50万を目標とし、模範的都市を建設す。
- ②奉天、哈爾浜、吉林、齊々哈爾などの都市に対しては適當の時期に近代的都市計画の実現を期す。

表2 満鉄の地方事業への投資

項目	金額 (1,000円)	比率 (%)
用地	107,249	58.9
学校	19,313	10.6
市外設備	18,513	10.2
病院	15,800	8.7
水道	9,614	5.3
貸付家屋	7,228	4.0
その他	4,341	2.3
総額	182,058	100.0

(出所) 越沢明著『植民地満洲の都市計画』、アジア経済研究所、1978年、17頁。

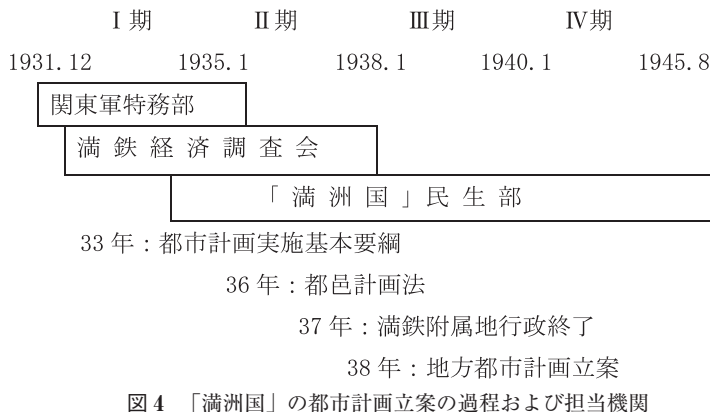


図4 「満洲国」の都市計画立案の過程および担当機関

「満洲国」成立後、各都市の人口増加が著しく、各都市において都市計画を早急に進める必要が生じてきた。また、その際の基準となるものも不可欠になった。こうした問題に関して、1933年11月に関東軍特務部から満鉄経済調査会に「図們、北安嶺、鞍山、朝陽において、近時人口急増し新市街の出現予想されるにつき、至急都市計画を実施し、将来市街の乱雑不統一なる膨張を防止する策」¹⁴⁾の立案を要請していた。1934年になると、「満洲国」民生部の陣容も整ってきたため、都市計画の具体的立案に加わるようになり、さらに地方各都市の都市計画立案を満鉄経済調査会に代わって行なうようになった。

1933年11月、関東軍司令部は満鉄地方部、満鉄経済調査会、「満洲国」民生部を集めた連合研究会で「満洲国都市計画実施基本要綱」を決定した。この「要綱」はその後の「満洲」都市計画の根本規範とされた。注目されるのは次の諸点であり、特に③は「満洲国」における都市づくりが日本軍国主義による植民地支配の方便以外、何ものでもないことを証明する。

- ①都市計画の法規制定は、現段階では都市構成の特異性、一般住民の文化程度など慎重検討の必要があることから困難であり、差し当たり必要な事項でもって基本要綱とした。
- ②都市計画の意義は、「交通、衛生、防衛および産業経済等に関し、公共安寧の維持と万民福利の増進とを目的に、市内の内外にわたり実施すべき重要施設に関する計画を都市計画とする。
- ③都市計画委員会の長は関東軍参謀長を当てており、都市計画の最高権限が関東軍が握っている。

1936年6月になると、「満洲国」民生部は先に公布した「満洲国建設綱要」の下部計画に当たる「都邑計画法」を立案・公布し、都市計画に関する行政機構および法制を全国的に整えるこ

とにした。そうすると、満鉄が所有する土地（附属地）の行政権に関して、都市行政の二元性の問題が顕在化した。それは、すでに1935年の図們的都市計画委員会で「満洲国」民生部と満鉄との間で対立していた問題であった。すなわち、都市計画の対象とする図們的市街地の大部分は満鉄がすでを買収していたため、「満洲国」民生部はその土地の譲渡を満鉄に求めたが、満鉄はそれを拒否して土地貸付の方を希望したからである。牡丹江都市計画においても同様の問題が起こり、「満洲国」側は次のような意見を申し立てている。

「満鉄は土地経営を基幹とする都市経営を鉄道経済の一助とするため、沿線重要都市の駅を中心とする市街地の重要部分を買収している。これは、鉄道経済と都市経済との混淆を来すばかりか、満鉄経営市街地以外の市街地をはなはだ不満足の状態にする可能性がある。民生部はこれを懸念し、市街地の経営を鉄道より分離し、当方に一任するように求めた。しかし、同意を得るに至っていない。」¹⁵⁾

関東軍司令部は両者の歩み寄りを求めたが、決着が付かず、結局、関東軍司令部の通達によって、鉄道用地以外の一般市街地は原則として「満洲国」側で都市計画を行なうこと、すでを買収している土地は「満洲国」側に移譲する、と裁定された。「満洲」の都市計画の特徴は、事業主体が計画区域を買収し、土地経営で得た収益を事業費に当てること、かつ事業主体は地主としての立場から建築規制を行なうことができるというものであった。「満洲国」成立までは、この事業主体は鉄道附属地を所有し、その行政権も有する満鉄であった。しかし、日本政府は1935年8月の閣議で「満洲国における帝国の治外法権の撤廃及南満洲鉄道附属地行政権の調整及移譲」を決定した。これによって、満鉄附属地の行政権は1937年12月をもって「満洲国」へ

全面的に移譲されることになった。

こうして満鉄の30年にわたる地方経営も終わりを告げた。しかし、日本帝国主義による中国東北部の植民地支配が終焉したのではなく、1945年まで、傀儡国家「満洲国」を介して新たな展開を見せることになる。

結

本研究では、植民都市の視点から1945年以前における中国東北部の都市開発について考察し、特にその空間構造の変化について検討した。

その結果、中国東北部の都市は異なる植民・植民地時代には異なる役割を果たしたことを明らかにした。1945年までの中国東北部都市の近代化は、「主人公不在」、すなわち地元住民の意思を無視して、都市の建設・改造が行なわれていた発展過程である。その特徴としては、次の2点があげられる。①19世紀末まで、中国東北部の都市は、中華諸王朝の東北経略の拠点として建設された植民都市であった。それ故に関内からの漢人移民は、常に地元住民を排除して都市建設と農業開墾を行なっていた。②19世紀末から1945年に至るまで、中国東北部の都市は、帝政ロシア・日本の世界戦略の拠点として改造され、もしくは新たに建設された植民地都市であった。また帝政ロシアと日本の植民地支配の下で都市計画が行なわれたため、中国人のほとんどは主体的にそれに参加することができなかった。

次に、中国東北部の都市は異なる時代における植民・植民地支配の性格の違いによって、その都市空間構造が大きく変化したことを明らかにした。その特徴は、次の3点にまとめられる。①19世紀末まで、中国東北部の都市が中華諸王朝の東北経略の下で軍事防衛都市として建設されたため、その空間構造は、都市を囲むように高い城壁と高くそびえる望楼が建てられ、城内には格子状の道路で区切られ、中央交差点の近

くに軍・官公署が建設されたことなど特徴がある。②帝政ロシアの中国東北部における植民地都市建設の目的は、帝国主義世界戦略における宿敵イギリスに遅れを取り戻すために、遼東半島に橋頭堡を築くことであった。そのため、1896年の「東清鉄道建設及経営に関する契約」で、鉄道附属地における絶対的かつ排他的行政権を清国から獲得した帝政ロシアは、民族の「住み分け」の思想の下で植民地都市の建設を進めた。従って、その空間構造の特徴としては、壮大な帝政ロシア正教会の聖堂を中心に放射状の道路が建設され、民族・宗教別に市区が区切られ、帝政ロシア人居住区では中国人の居住はおろか、通行さえ制限されたことがある。③日本の中国東北部における植民地都市建設の目的は、帝政ロシアの南下を制し、東北部の豊富な穀物および地下資源を獲得することにあった。そのため、日露戦争後のポーツマス条約で、帝政ロシアから長春以南の東北部の利権すべてを奪った日本は、帝政ロシアの民族差別的な地区設定を踏襲したが、同時に日本人居住区内における中国人の居住・営業を試験的に許容した。従って、その空間構造の特徴としては、市内に住宅、商業、糧棧、工業の4種地域を用途別に建設され、強い経済の性格を持っていた点が指摘できる。

本研究に続く研究課題としては、1949年中華人民共和国成立から現在に至るまで、中国東北部の都市開発およびその空間構造の変化を検証する必要がある。

注

- 1) Jones, E. (1966): *Towns and Cities*, Opus 13, Oxford Paperbacks University Series, London, p. 7.
- 2) 1949年3月の中国共産党第7期中央委員会第2回総会における毛沢東の報告により。
- 3) 『皇明九辺考』遼東鎮堡図：明代嘉靖年間の進土、魏煥が編纂した書、嘉靖20年刊、全10巻。
- 4) 西澤泰彦(1996)『図説「満洲」都市物語 ハルビン・大連・瀋陽・長春』、河出書房社、85頁。
- 5) 与謝野晶子・寛(1930)『満蒙遊記』大阪屋号書

店（『世界紀行文学全集11・中国編Ⅰ』修道社刊所載）。

- 6) 南満洲鉄道株式会社総裁室地方部残務整理委員会（1977）『満鉄附属地経営沿革全史』上巻，龍溪書舎，1314頁。
- 7) 飯塚キヨ（1985）『植民都市の空間構成』，大明堂，67-85頁。
- 8) 越沢 明（1978）『植民地満州の都市計画』，アジア経済研究所，58頁。
- 9) 越沢 明（1978）前掲書，58頁。
- 10) 満鉄庶務部調査課（1928）『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』，満鉄，5頁。
- 11) 越沢 明（1978）前掲書，16-17頁。
- 12) 越沢 明（1978）前掲書，34頁。
- 13) 越沢 明（1978）前掲書，68-69頁に参照。
- 14) 越沢 明（1978）前掲書，102頁に参照。
- 15) 越沢 明（1978）前掲書，117頁に参照。

参 考 文 献

- 神田信夫著「中国東北地方の歴史と文化—満洲・漢—」，三上次男・神田信夫編『東北アジアの民族と歴史』，民族の世界史3，山川出版，1989年。
- 越沢 明著「中国の都市政策と都市計画論」，『土地住宅問題』No. 47，土地住宅問題研究センター，1978年。
- 小峰和夫著『満洲一起源・植民・覇権』，御茶の水書房，1999年。
- 顧 万春・李 荣先著『長春城市変遷』，長春出版社，1998年。
- 長春市地方誌編纂委員会編『長春市誌・総誌』，吉林人民出版社，2000年。