

19世紀末～1920年代の長春都市形成 —長春城・商埠地・附屬地を中心として—

武 向 平

はじめに

長春の都市近代化の過程は、封建軍事都市－鉄道枢軸都市－植民地政治中心－総合工業都市という階段を経ている¹⁾。本稿では長春城（旧長春市内）・商埠地・附屬地を中心に、19世紀末から1920年代までの長春の都市形成発展過程を考察する。長春の都市化は、ロシアと日本が中国東北における権益確保のために衝突する過程で開始された。その過程には、一貫して、中国、日本、ロシアの3国の利益の衝突と矛盾が交錯している。この時期には、長春は、長春市内、中東鉄道寛城子附屬地、滿鉄長春附屬地、商埠地の4つの街区からなっていたが、日本とロシアの植民統治勢力が長春の都市発展を主導したといえる。日本とロシアは長春の鉄道附屬地にさまざまな施設を設けたが、その目的は植民統治を維持するためであり、この時期には長春全体としての継続的發展はなく、不均衡な發展の様相を呈していた。

1. 長春の都市としての起源と發展

(1) 起源と建治

清朝初期、長春地域はモンゴル郭爾羅斯（ゴルロス）前旗王公の領地であった。1800年（嘉慶5年）、清朝は伊通河右岸から北約5キロメートルの長春堡（現在の長春市新立城）の地に理事通判を設け、長春庁を設立した。長春庁は、初め沐徳郷、撫安郷、恒裕郷、懷惠郷を統轄した²⁾。清朝は、長春の發展と管理強化のために、長春庁から西北約20キロメートルの地に定期市を設け、郷警派出所を設置した。当時、長春には10余の雜貨店があり、小商いを經營していた。1825（道光5）年清政府は伊通河左岸の寛城子の地に長春庁を移転した。1865（同治4）年馬賊の侵入に備えるため、木の城壁を築き、さらに崇徳（東）、全安（南）、聚宝（西）、永興（北）、永安（西南）、乾佑（西北）の6城門を作った。この頃には、長春には道路が四通八達するようになっていた。1882（光緒8）年清朝は理事通判を撫民通判に改めて、1889（光緒15）年長春庁を長春府としたが、その統轄地域は長春庁とほぼ同じであった。1913（民国2）年3月長春府は長春県に変更され、吉長道尹が管轄した。長春県には6鎮14郷があった³⁾。

(2) 初期の発展と都市計画

長春庁の成立後、長春の街区は次第に発展拡大し、19世紀末には長春の都市街区がほぼ形成された。当時、市内の主な道路には、南大街、北大街、東西四道街、東三道街、西三道街、双橋西街、東二道街、西二道街、東頭道街、西頭道街、両頭道街、南関街、新開路街、横街があり、また市外の主要道路には、大南門外街、大東門外街、永安門外街、朱家大屯、熱鬧街、自強街、城壕外街があった。

街区の発展にともなって、長春はこの地方の政治、経済、文化の中心となっていった。とりわけ、西四道街、西三道街、二馬路などは長春の中心的道路となった。当時、長春県政府、公安局、法院、検察院、財政庁などは西四道街に置かれ、巡警総局、税務局、緝私局、禁煙分局、奉天官銀号、宣伝所、陸軍糧食供給局、鈔務局、監察局、電報局、郵政副総局などは二道街にあった。また長春総商会、県農会、教育会、警察教養会、病院科研所、県立苗圃、県立図書館なども長春の中心地域にあった⁴⁾。

現在の長春には初期の建築はほとんど存在していない。その中で、比較的良好に保存されているのは主に宗教建築である。諸聖祠は、市内西二道街に1815年（嘉慶20）に建てられた長春最古の宗教建築である。当時、その祠堂は6棟あり、鐘樓が1つあった。1920（民国9）年にこれらは修復されている。大仏寺は長春・西門外にあり、1894（光緒20）年に建てられた。当時、大仏寺の内陣は3室、東西両側に5室、本堂前方両側に各7室、山門に3室があった。1925（民国14）年に山門の東西両側に各2室を作り、主に孤児の教室や喜捨の部屋とした。1926（民国15）年に大仏寺は改修され、新たに境内西南の地に大仙堂を建立した。また、文廟は当時長春ではもっとも有名な宗教建築で、長春市内東の二道街にあり、1872（同治11）年に建てられた。当時は、大成殿、崇経殿、東西両側に3室の偏殿、大成門に3室があった。また寺院前院の東西両側に各3室の更衣房があった。1924（民国13）年長春の経商各界の人々は白金3万両の義援金を集めて、改修を行った⁵⁾。

(3) 人口と工商業

長春庁が成立した当時、長春の住民は主に関内から移入した流民であり、約2,330戸があった。1811（嘉慶16）年には1万1,781戸、人口6万1,755人に達した。1821年（道光2年）に1,187戸、1万534人が移出したが、その後182戸、657人が増加している。当時長春の人口は、1万776戸、5万1,878人であった。1835（道光16）年には、4,494戸、1万2,290人が増加し、1万5,270戸、6万4,168人に達した。1881年から1883年の間に長春の人口は8,705戸、2万7,952人が増加し、合計2万3,975戸、市外人口を含めると9万2,135人に達した⁶⁾。その後中東鉄道が開通したために、長春とその付近の人口はさらに増加した。1930年5月の時点では、長春市内の人口は、中国人1万7,936戸、9万1,300人、日本人が42戸、217人、朝鮮人が11戸、64人、ほかに外国人が11戸、39人であり、総数9万1,623人を数えている⁷⁾。

長春では人口の増加にともなって手工業が次第に盛んになった。民国初期の長春には、金

銀商20、銅器商27、鉄器商120、錫器商8、木器商101、皮革商44、既製服業66、靴帽商109、鞭商17、鏡商19、筆紙商18、印刷業14、表装業19、理髪業70、鍛冶屋21、鋏商9、楽器商14、風呂屋14、花屋3、味噌製造業12、製糖業2、製粉業22、豆腐屋47、機屋262、軍服商5、紺屋4、傘商3、提灯商9などがあった⁸⁾。

中東鉄道の開通とともに、商業・サービス業が発展した。民国初期には商家も増加した。銭荘79、儲蓄会9、焼酎醸造業4、質屋56、糧棧41、絹織物商57、洋貨荘（外国製品）41、雑貨舗118、茶屋7、荒物商12、酒場7、糧米商38、生鮮食品店36、陶磁器商18、金物屋2、薬局92、綿花商14、獣骨加工販売業7、骨董屋5、顔料屋1、保険屋5、旅館130、料理店148、馬店（荷駄宿）11、魚屋4、肉屋41、病院6、茶館4、劇場4、妓楼58、義歯屋13、時計屋21、写真館6、理髪業70などがあった⁹⁾。

中東鉄道が開通するまで、長春地域の農産物はおもに遼河を通じて營口に輸送された。遼河主流の通江口（現在の遼寧省昌図県）は長春から營口にいたる途中の重要な港であった。その全行程は1,038華里（1華里=500メートル）であり、荷物3トンを積載できる木造船が運航した。毎年通航期には5往復した。冬期には馬車で貨物を通江口に輸送し、解氷とともに南に船の通航をおこなった。

長春への輸入商品を見ると、外国商品は、主に綿布、砂糖、石油、陶磁器、鉄器、雑貨などであり、国内製品は、主に綿布・綿糸、土布、煙草、麻などであった。輸出商品は、農産品及び農産加工品であり、大豆、大豆油、大豆粕、小麦、小麦粉および東北の特産品などが主なものであった。このうち、大豆は、長春の主要輸出商品であり、年間輸出量は約1万2,000トンに達し、長春近郊の農安県、伊通県などの輸出量を加えると大豆の年間輸出量は約3万トンに達した。大豆油も長春の主要輸出品であり、年間輸出量は約1,000トンであり、大豆粕の年間輸出量は約1,000~1,500トンに達していた。

以上が、19世紀末の長春の政治、経済、文化及び市政のおおよその様子である。長春は全体の街区計画と商工業の発展規模から見れば、中国東南沿海都市の近代化に比べてはるかに立ち遅れており、また大型の近代工業は存在しなかった。しかし、長春は独特の地理的位置を占め、また自然環境と自然資源が優越していたので、民族資本商工業の発展には極めて有利な条件にあった。長春は東北平原の中心にあり、南は遼寧省、北は黒龍江省に接している。東部の長白山は、石炭、木材、有色金属などの資源を、西部の松嫩平原は、鋼材、製品油、機械設備など多くの原料と工業品を、長春に供給した。また、遼寧省の海上輸送と黒龍江省の国境貿易は長春の対外貿易の発展に有利な条件を与えた¹⁰⁾。そのため、19世紀末から長春の民族資本商工業は既にかかなりの基盤と規模を持っていた。

当時、長春の民族資本商工業は、製粉業、大豆製油業、採金業、採鉱業などが主であり、また百貨、食用油、雑貨なども長春の商業に重要な地位を占めていた。しかし、19世紀末になると、長春は日本とロシアの利害衝突の場となった。日本とロシアは、長春を原料産地、商品市場と投資市場とした。そのため、長春の民族資本商工業は独立したシステムを保てな

くなり、さらに自らの地域計画は行われず、経済発展の基礎は定まらず、適切な発展はなかった。これは近代中国東北の民族資本商工業が外国資本に依存したことが原因であり、同時にその経済の致命的な弱点となった¹¹⁾。

2. ロシアの中東鉄道敷設と寛城子附属地

(1) ロシアの中国東北への侵入と寛城子駅

19世紀末、長春は地方軍事都市から日本とロシアの中国東北での利害衝突の地へと変化した。まず、ロシアは、中国東北で植民統治を行い、さらに進んで中国東北と朝鮮を侵略するため、また満蒙における日本の勢力に圧力をかけるために、1891年から中国東北を貫く中東鉄道を建設する計画を立てた。1896年9月ロシアは「中露密約」を結び、清政府と「中露合辦東省鐵路公司合同章程」を締結し、中国東北に鉄道敷設権を得ることに成功した。1898年3月ロシアは清政府との間に「旅大租借条約」を結び、哈爾浜から大連・旅順に至る中東鉄道の南満洲支線の敷設権を獲得し、中国東北をロシアの勢力範囲に置いた。同年8月中東鉄道は、東・西・南の三方向から建設を開始した。1903年7月中東鉄道が完成し、正式に営業を開始した。

ロシアは中東鉄道全線の敷設を急ぎながら、中東鉄道附属地の施設の工事も進めた。附属地は、一つは、鉄道線路沿いの両側で、鉄道の路盤と駐車場用地であり、もう一つは駅を中心とする街区の施設用地であった。

1898年5月ロシアは長春の北約10キロメートルの地、二道溝に駅を設置し、駅名を寛城子と名づけた。寛城子駅とその附属地の面積は約167万4,000坪であった¹²⁾。

ロシアは中東鉄道の敷設・経営に関する一連の権益を中国から獲得し、この地に道路、住宅、学校、教会などの施設を建て、政治、経済、軍事、司法など一切の特権を得た。寛城子附属地は、中国政府の管轄の及ばない、ロシアの事実上の植民地となった。

(2) 寛城子附属地の都市計画

寛城子駅が建築されたことによって、長春には新たな街区が出現した。ロシアは、寛城子附属地に、駅、街区、工商業施設を作った。寛城子駅には、駅舎、プラットホーム、給水塔、機関車車庫、転車台及び兵営などを建設し、線路の両側には監視所を作り、また約30棟の社員の住宅を建てて、ロシア人の居住に供した¹³⁾。

寛城子附属地は二つの主要街路からなっていた。一つは秋林街（現在の一匡街）、もう一つは巴珊街（現在の二酉街）である。寛城子附属地の住宅の建築様式は田園式であり、住宅の前には野菜畑があり、街路の両側に楊樹が植えられた¹⁴⁾。

(3) 人口と工商業

当時、寛城子附属地の住民は主にロシア人であり、少数の日本人と中国人が居住していた。1922年3月の満鉄の統計によると、寛城子附属地に居住していたのは、ロシア人763人（男458、女305）、日本人18人（男10、女8）、中国人772人（男512、女260）であった¹⁵⁾。

ロシアは中東鉄道建設によって、中国東北における経済力を強化し、また軍需を満たすために、哈爾浜に大型の食糧加工企業を開設した。寛城子附属地の工業は、主に小麦粉製造業であった。1903年ロシアは寛城子附属地に垂喬辛製粉廠を設立した。これは長春でもっとも早い時期に出現した近代的工場である。建物は地上4階、地下1階の鉄筋コンクリートの建造物であった。この建物は、現在は長春市機車廠において保存されており、倉庫として使用されている。

寛城子附属地にはもう一つ裕昌源麵粉廠と称される有名な製粉工場があった。この製粉工場は1904年にロシア商人が創立した。日露戦争勃発後このロシア商人は哈爾浜に避難したため、中国人商人の王荊山が代わって営業を行い、裕昌源麵粉廠と改称し、また工場を拡張して、中国東北における有名な民族企業となった。

以上が、寛城子附属地の大体の状況である。全体的に見て、寛城子附属地の都市計画と経営は長春満鉄附属地の施設にはるかに及ばない。しかし、中東鉄道の開通と寛城子附属地の出現は当時の長春の社会経済基盤に大きな影響を与えた。

第一に、通商基盤から見れば、中東鉄道が開通するまでは、長春の物産は農産物と雑貨であったが、通過貿易であり、馬車輸送と遼河を通じて営口および南方に輸送された。ところが、中東鉄道開通後には、ロシアは中東鉄道を通じて中国東北の資源を獲得し、大連から雑貨などを輸出した。同時に、中東鉄道には哈爾浜を中心とする商業圏が形成され、また中東鉄道沿線地区にも商業圏が形成された。中東鉄道は当時の中国東北の農産物の3分の1を輸送した¹⁶⁾。

第二に、農業生産基盤から見れば、18世紀中葉から長春では漢民族を中心とする自作農が形成された。栽培された農産物は主に高粱、小麦、粟、大豆などであった。中東鉄道の開通は東北の農産物の生産と価格に大きな影響を与えた。ロシアは、軍需消費と輸入の増加に対応するために、中東鉄道沿線に小麦を栽培したため、小麦生産が急激に拡大した。その結果、耕地面積は拡大し、また関内からの移民が増加した。この結果、東北農村の生産構造は急変した¹⁷⁾。

第三に、金融から見れば、中東鉄道開通以前には、中国東北の貨幣流通量は少なく、銀貨流通量は通貨全体の100分の5を占めるだけであった。しかし、中東鉄道開通後、東北では商業交易が拡大し、さらに中東鉄道の運賃はルーブル建てであり、その従業員の賃金はルーブルで支払われた。その結果、中東鉄道沿線の貨幣流通にルーブルの流通量が大きな割合を占めるようになった。中東鉄道から離れた地域では、吉林官帖と黒竜江官帖が主に流通した。こうして、ルーブルが中国東北の主要通貨となり、中国銀貨とロシアのルーブルとが併

存するようになった¹⁸⁾。

以上のことから分かるように、中東鉄道の開通と寛城子附属地の開設は、長春の都市構造という点から見れば、長春の都市機能を分裂させたといえよう。ひいては中国東北の近代的商業、農民生産、金融の基礎の形成に大きな影響を与えた。

3. 南満洲鉄道の日本への譲渡と長春満鉄附属地

(1) 長春満鉄附属地の用地買収

日露戦争後、日露講和条約によって、長春・旅順間の鉄道及び鉄道附属地の権益の一切はロシアから日本に譲渡された。中国東北の植民統治を強化するために、日本は南満洲鉄道株式会社（満鉄）を設立し、日本の対中国政策の代行機関とした。

日露戦争後、日露両国は中東鉄道の分割地点をどこにするかをめぐって意見が対立した。日本側は寛城子駅での分割と日本の寛城子駅の所有を主張した。これに対してロシアは、長春から中東鉄道に垂線を下ろした地点での分割、すなわちロシアが寛城子駅を所有することを主張した。両国の協議の結果、最終的には南満洲鉄道の終点は孟家屯北4キロの地点（現在の長春駅）とし、寛城子駅を日露の共有とした。後に日本は寛城子駅の共有権を時価65万ルーブルでロシアに譲渡した¹⁹⁾。

寛城子駅がロシアの所有に帰したため、1907年3月、満鉄は長春と寛城子駅間の頭道溝一帯を、低価格と強制的手段で、寛城子附属地の面積に匹敵する土地を買収し、長春満鉄附属地とした。その総面積は152万8,180坪であり²⁰⁾、用地買収の総価額は日本円で33万875円であった。長春満鉄附属地は、商業地、住宅地、道路、河川、糧棧・商工業施設地などからなっていた。その内訳は、満鉄会社用地69万7,918坪、関東庁協定用地1万8,525坪、陸軍協定用地3万1,677坪、商業用地33万2,716坪、工業用地14万5,238坪、糧棧用地5万7,621坪、住宅用地1万9,840坪、道路地20万8,813坪、河川溝渠地1万5,700坪であった²¹⁾。

(2) 市街地計画と施設

長春満鉄附属地の施設及び市街地計画は寛城子附属地よりも精緻であった。日本は、長春満鉄附属地に主に日本の官衙施設を建設し、都市計画を行い、工商業及びサービス施設などを開設した。

長春満鉄附属地に日本は、官衙、すなわち憲兵隊、警察署、一般行政機関を設けた。日本は1906年8月孟家屯に憲兵隊を、1908年1月には警察署を設置した。その目的は附属地の治安を維持するためであった。

1906年7月日本は軍事郵便のために郵便局を開設した。もともとこの郵便局は孟家屯駅付近にあったが、同年9月関東都督府郵便局寛城子分局と改称された。1907年1月長春・西三道街に出張所を設け、さらに10月には頭道溝に移し長春支局と改称した。11月には長春満鉄

附属地の新街区に移し長春郵便局と改称された。

日本の長春満鉄附属地での都市計画は、長春駅を基点に、東、西、南の三方向の道路を中心に全体計画を建てた。1908年から1913年の間に中央通（長春駅前の広場から南の入島通まで）、日本橋通（西北は駅から東南は日本橋と商埠地の大馬路まで、現在の人民大街勝利公園北段）、八島通（西北は駅前広場から糧棧倉庫を経て東南は商埠地の大経路まで）、敷島通（東北は駅前広場から西南は附属地以外の井楼広場を経て西三条通まで）、大和通（東北は東広場から西南は南広場を経て八島通まで）、朝日通（東北は五条通橋から西南は日本橋を経て商埠地の大経路まで）、東一条通（北は日出町から南は頭道溝を経て朝日通まで）、東二条通（北は日出町から南は頭道溝を経て朝日通まで）、東三条通（北は日出町から南は南広場と頭道溝を経て朝日通まで）、東四条通（北は日出町から南は日本橋まで）、東五条通（北は日出町から南は東五条通橋と商埠地永長路の交差点まで）、東六条通（北は日出町から南は祝町六丁目まで）、東七条通（北は日出町から南は六条通まで）、東八条通（東北は商埠地から東南は日出町を経て三笠町八丁目まで）、西一条通（北は和泉町から南は千島町まで）、西二条通（北は和泉町から南は井楼広場を経て千島町まで）、西三条通（北は和泉町から南は千島町まで）などであった。また、中央通の東には日出町（現在の長白路、以下同様）、富士町（黒水路）、三笠町（黄河路）、吉野町（长江路）、祝町（珠江路）、室町（天津路）、浪速町（芷江路）、弥生町（青島路）、曙町（吴淞路）、入船町（宁波路）、梅ヶ枝町（厦門路）、永楽町（广州路）、老松町（香港路）の13の道路があり、中央通の西に和泉町（辽宁路）、露月町（丹东路）、羽衣町（杭州路）、錦町（四平路）、蓬莱町（浙江路）、平安町（松江路）、常磐町（龙江路）、千島町（歙江路）の8道路があり、鉄道の北には住吉町（鉄北一路）、春日町（鉄北四路）、高砂町の三町があった²²⁾。

長春満鉄附属地には、都市計画によって、東公園、西公園、日本橋公園の3公園が設置された。東公園は附属地の東側の第十三区老楊樹付近にあり、1910年4月に完成した。その面積は7,904坪、日本円で2,044円を投じた。市街公園として公開された。西公園は附属地の千島町西南角にあり、1915年に完成した。園内には道路を造り、樹木を植え、各種公共施設を設けた。また忠魂碑と海軍記念碑を建てた。日本橋公園は附属地の東北にあり、1924年から草花を植えて、1925年7月に正門が作られた²³⁾。

また、日本は長春満鉄附属地に教育、医療衛生などの諸施設を開設した。長春満鉄附属地の学校施設には、長春附属地小学校（1908年5月開設。以下同じ）、実業補習学校（1910年5月）、長春実業女学校（1913年6月）、長春公学堂（1917年6月）、長春商業学校（1921年4月）などがあった。1907年10月には、満鉄長春医院が開設され、翌1908年11月に長春簡易図書館が開設され、1913年2月長春図書館に改組された²⁴⁾。1908年5月長春領事館内に日本赤十字社長春支部が開設された。1918年7月の赤十字社の社員数は3,566人、うち日本人は1,963人、中国人1,289人、ロシア人314人であった²⁵⁾。

附属地には公会所や倶楽部なども作られた。その中で有名なものは御大典記念館と満鉄社

員倶楽部である。満鉄社員倶楽部は1912年に中央通3番地に、御大典記念館は1919年に建設された。

(3) 人口と工商業

日本人は1906年末から長春に移住し始めた。統計数字を見ると、1906年には日本人人口は74戸、248人であり、1907年には275戸、1,051人に増加している。その後、長春満鉄附属地の市街が拡大したため、長春市内に居住していた日本人は附属地の新街区に移住し始めた。1912年の長春市内の日本人は181戸、543人であり、1915年に171戸、576人であった²⁶⁾。

長春満鉄附属地の街区が建設されて、日本人は新街区に移住するようになった。1908年から1915年の間の附属地の日本人の増加は以下の様に推移している。1908年には165戸、377人(男258, 女119)、1909年は168戸、432人(男353, 女179)、1910年には693戸、2,221人(男1,322, 女899)、1911年891戸、2,740人(男1,548, 女1,192)、1912年908戸、2,812人(男1,625, 女1,187)、1913年978戸、3,073人(男1,738, 女1,335)、1914年1,049戸、3,279人(男1,826, 女1,453)、1915年1,039戸、3,348人(男1,816, 女1,532)である²⁷⁾。

長春満鉄附属地の街区が拡大し人口が増加するにつれて、附属地における商業も発展した。1917年2月の時点で長春満鉄附属地の商業とサービス業は、医師3、紙屋1、時計屋4、石油発動機商1、電気商3、産婆7、貿易商7、金物業5、銃砲火薬商4、ペンキ屋1、書店2、雑貨屋8、煙草屋4、陶磁器商4、運送業9、硝子商3、呉服屋4、牛乳販売業2、風呂屋(公衆浴場)8、代書屋1、古物商8、靴屋3、写真屋1、木材商4、食品店10、魚類青物商4、肉屋3、人力車帳場1、質屋24、金貨業1、口入屋5、料理屋33、洋服屋7、菓子屋7、薬局60、工事請負業4、鍛冶屋4、下駄屋5、旅館8、飲食店17などであった²⁸⁾。1908年8月に長春頭道溝商務会が成立した。商務会は満鉄経理部の管轄の下に、附属地内の中国人商工業を管理した。1920年6月に長春商業会議所が成立し、商工業の指導機関とした。

長春満鉄附属地の日本の工業施設は長春の工業発展において重要な地位を占めている。1906年日清合資の広仁津火柴公司というマッチ会社が設立され、1908年10月には清燐株式会社新京支店が設立され、1915年10月には長春洋火工廠というマッチ工場が設立された。1916年9月に積徳増油房という食用油製造工場が、1920年には日本資本の満洲製油株式会社が設立された。また益発合油房、積徳泉、洪発源などの製油工場が相次いで開設された。1914年5月裕昌源製粉股份有限公司という製粉会社が設立された。その資本金は日本円で300万円、年生産量は49万袋に達した。1924年3月には益発合火磨製粉廠という動力製粉所が、1927年4月には日東製粉株式会社が、1929年8月に天興福第一製粉廠が設立された。さらに12月には福順製粉廠が発足した。また、1918年5月には満洲醤油合資会社が設立された。1910年2月に満鉄は長春電灯営業所を発足させたが、これは後に南満洲電気株式会社長春支店となった²⁹⁾。

満鉄が長春附屬地を開設して以降、附屬地の貿易額は次第に増加した。1907年の輸出入の総額は約2,100万円であったが、1913年には輸出額は1,800万円、輸入額は3,200万円、総額5,000万円に達した。1915年には輸出入の総額は7,000万円に達した。輸入数量は、1912年は10万2,333トン、1913年は14万9,692トン、1914年は11万2,750トン、1915年は12万3,337トンであった。輸出は、1912年30万8,545トンで、1913年31万6,424トン、1914年37万125トン、1915年35万5,973トンであった³⁰⁾。輸入商品には、綿布、綿糸、砂糖、煙草、米、食塩、陶磁器、石油、燐寸、金属原料などがあった。輸出品は、大豆、豆粕、高粱、小麦、小豆、玉蜀黍、木材など東北の産品であった。

長春満鉄附屬地の銀行業と証券業は長春の金融業において重要な地位を占めた。1910年2月横浜正金銀行長春出張所が発足し、1912年10月には正隆銀行長春支店と北満銀行が発足した。これらの銀行は、当地の商業全体を対象とするものではなく、主に在長春日本官庁の金融を取り扱った。1913年9月朝鮮銀行長春出張所が発足し、主に証券の発行と特産金融を行った。同年、頭道溝に横浜正金銀行の分店が開設され、後、長春満鉄附屬地に移転して支店となった³¹⁾。

長春満鉄附屬地には、附屬地成立後まもなく旅館や飲食店も開業した。1908年三義旅館が開業した。これが長春満鉄附屬地での最初の旅館である。1909年にはヤマトホテルが、また官庁が客を接待する八千代館という料亭が開業した。

以上が19世紀末から1920年代の長春満附屬地の市政施設、工商業、金融業及び人口のおおよその状況である。長春満鉄附屬地の施設と経営はこの時期の長春の発展に重要な地位を占めていた。

近代日本の中国東北における植民統治は、鉄道を基盤として鉱業及び農業など経済支配を中心に満鉄及び重工業企業の創設を通じて行われた。とりわけ、長春満鉄附屬地における都市施設、各種商工業、金融機関の開設によって長春の経済支配の目的を達成した。

4. 長春の開埠通商と商埠地の経営

(1) 商埠地の範囲

長春商埠地は長春の四番目の市街区であった。長春の旧市内と長春満鉄附屬地の間に設けられた。その範囲は長春の崇徳門（現在の大馬路と長春大街の交差するところ）から北に頭道溝、二道溝まで、また聚宝門（現在の西三道街と民康路の交差点）から西に十里堡までであり、その総面積は約163万1,982坪である³²⁾。1905年12月22日、清朝と日本は「會議東三省善後事宜正約」を締結し、その条約によって長春は、遼陽、吉林、哈爾濱、齊齊哈爾、満洲里などとともに商埠地を設ける16の都市の一つとなった³³⁾。長春は1907年1月14日開埠式を行い、1908年5月吉林西南路道道台顔世清が清政府に上奏し、開埠局が設立され開埠した。

長春の開埠は、長春の都市建設と民族商工業の発展に大きな意義を持っている。まず、清

政府が長春商埠地の位置を長春市内と長春満鉄附属地の間に設置した目的は、満鉄附属地の南への拡大、すなわち長春への進出を妨げ、また長春商埠地の経済的繁栄を通じて、満鉄附属地による長春の植民統治に対抗しようとしたことにある。これは長春における日本とロシアの植民勢力に抵抗する重要な措置であり、開埠通商を通じて民族経済の発展を促進しようとしたものである³⁴⁾。これは近代中国東北の商埠地の建設発展の根本的な目的でもあった。

(2) 市街経営

長春の商埠地の開埠後、東三省総督徐世昌と官僚は商埠地の経営と繁栄に熱意を示した。1909年末長春開埠局は吉林開埠局とともにイギリス人技師を雇用し商埠地全体の都市計画を建てた。1910年までに馬路（現在の大馬路）が建設され、また道台衙門及び200軒の貸家が建築された。それらの工事には約10万円の白銀を消費したが、商埠地自体の建設には2万円を使っただけで、残りのすべては清政府の各クラスの官吏の接待に消費された。1911年にペストが発生した伊通河が氾濫したため、復興活動などに経費がかかり、政府は財政不足に陥ったため、商埠地の施設は停滞した。

1920年代末の長春商埠地の主な道路には、大馬路、二馬路、三馬路、四馬路、五馬路、六馬路、七馬路、永長路、永春路、長通路、興運路、大経路、二経路、三経路、大緯路、二緯路などがあった³⁵⁾。

長春商埠地で重要なのは、繁栄と経済発展のための市場の開設であった。商埠地の市場には、新市場と旧市場の2カ所があった。旧市場は三馬路と四馬路の間にあった。1912年9月商人の馬秉虔、解富之、劉乃剛は土地を賃借し北京や天津にあるような市場を建てた。初め、店舗は軒を連ね商品も多く繁盛したが、1921年火災のため市場内の建物はすべて焼失した。その後市場は修復され営業を再開したが、以前ほどには繁盛しなかった。1928年商埠局は商業の拡張のために、それらの土地を取り戻し、新たに、ビル39棟、瓦葺の家223軒、木造家屋11軒を作り、また5万6,149元の巨費を投じて劇場を開設した³⁶⁾。

1917年、吉長道尹兼商埠督弁陶彬は商埠地の商業を拡充するために、西四馬路と西五馬路の中央地に新市場を建設し、また市場事務所を設立し管理した。新市場の規模と経営は旧市場より見劣りするものであったが³⁷⁾、商品も客も多かった。

第三に重要なのは、電灯の敷設である。これは日本資本の拡大を阻止するためであった。1910年10月吉林西南路分巡兵備の顔世清は、東三省総督錫良、吉林省巡撫陳昭常に、長春商埠地での電灯廠の創設を奏し、その後白銀17万6,531両の巨費を投じて商埠地電灯廠が開設された。1911年7月26日に中国人経営の電灯廠は営業を開始した。この電灯廠は吉林西南路分巡兵備道台衙門（現在の長通路3504廠址）から北東300メートルぐらいの地にあり、その工場の建物は5棟あった。発電設備は、総辦の高守仁、高文垣が担当して、上海の米国人商の協隆洋行、慎昌洋行から発電機とボイラーをそれぞれ2機購入した。その総発電量は250キロワットであった。1918年11月アメリカの奇異廠から300キロワットの発電機を購入し、

イギリスの商社、揆柏葛公司から250馬力のボイラーを購入し、5,000灯の電灯用に供給した。当時、商埠地の電力業は電灯廠だけであった。この電灯廠は新式の近代的工業施設であり、また長春の民族資本が自ら経営する電力業であり、日本とロシア両国の資本の拡張を制限する役割を果たした³⁸⁾。

(3) 長春商埠地の施設と建築

長春商埠地は長春市内と長春満鉄附属地の間という特別の地区を占めていたため、その街区の各施設は鮮明な政治性を持っていた。まず、長春の最高の地方行政機関であった吉長道尹公署が商埠地にあった。公署は1908年10月に建設されたが、当時商埠地最大の建築であった。当時の名称は吉林西南路兵備道であったが、1914年に吉長道尹と改称され、吉林、長春、伊通、農安、徳恵、長嶺、舒蘭、樺甸、磐石、双陽、蒙江（現在の靖宇）、乾安など12県を管轄した。商埠地の行政機関である長春開埠局は大緯路に1908年に建設された。開埠局は商埠地における通路計画、修築、土地の賃借等を司り、合わせて長春地方で税を徴収した。また、教育局（二馬路）、吉黒樵運局（税収管理）（興運路）、電話局（永長路）、電報局（二馬路）、無線電信局（三馬路）などが商埠地にあった。

長春商埠地の政治的特徴の第二は、ロシア領事館と日本領事館が設置されたことである。ロシア領事館は1896年商埠地長通路に建設され、1920年に閉鎖された。日露戦争後、日本は寛城子問題の解決のために、長春・西四道街の盛泰隆客棧に臨時領事館を置いた。これは1906年11月14日奉天総領事館長春分館に改編され、同年12月市内の西門、金安門の双橋付近に移転した。1907年1月市内の西三道街に移し、11月4日長春領事館に昇格した。1908年5月から商埠地五馬路に日本は領事館建設を開始し、1908年5月竣工した³⁹⁾。

以上が19世紀末から1920年代にかけての長春商埠地の街区、工商業、建築及び施設の大体の状況である。当初、長春商埠地は長春の民族商工業を繁栄させ、外国資本の侵入に対抗するために開埠された⁴⁰⁾。長春商埠地は長春満鉄附属地と長春を結びつける役割を果たしたが、同時に長春の民族工業の興隆・繁栄を促進した。

おわりに

以上が19世紀末から1920年代までの長春のおおよその状況である。

長春の都市全体の構造をみると、日本とロシアが長春の植民統治の地位を強化し、それぞれの附属地内に植民統治と経済侵略を目的とする各種の施設を作り商工業を作り上げたことによって、長春の民族商工業の発達を抑える役割を果たした。この時期の長春の都市構造は非連続性の様相を呈していた。長春は中国、日本、ロシアの3カ国の権益と利害の衝突の地であり、3国の利益衝突と矛盾の過程の中で、長春の市街は、旧長春市内、中東鉄道寛城子附属地、満鉄長春附属地、商埠地の4街区に切り離された。日本とロシアの植民統治勢力は、

この時期の長春の都市発展に主導的な地位を占めていたのである。

寛城子附属地の経営目的は、ロシアの中国東北への経済侵入と植民統治に奉仕するものであった。ロシアは寛城子附属地に各種の軍事・都市施設を建設するために、労働力と資金を大規模に投入した。ロシアの商人、資本家も不断に長春に進入した。またロシアは長春及び中国東北で大規模な製粉工場や酒醸造業を開設し、とくにハルビンを中国東北の商工業の拠点とした、これらの商工業の創立は現地の伝統的手工業に対して大きな影響と競争をもたらした⁴¹⁾。

また、長春満鉄附属地の経営の目的を見れば、日本の中国東北に対する経済侵入と植民統治に奉仕するためであったことが明らかになる。日本の中国東北植民統治は、鉄道を中心とし、鉱業や農業を基盤として、満鉄と重工業の創設を通じて実行された。農業では、中国東北の農産物流通構造の再編成と支配を通じて東北の経済支配の目的を達成した⁴²⁾。

19世紀末から1920年代まで日本とロシアは、長春において植民統治に奉仕する各施設や商工業施設を創設したが、それらは長春の民族商工業の発達を抑制する役割を果たした。こうして、近代の東北は半植民地となり、長春の近代化は畸形的なものとなったといえる。

注

- 1) 長春近代化の時期区分について、湯士安・楊照遠は、近代前期、近代、現代の3つの時期に分けている（湯士安・楊照遠『東北城市企画史』遼寧大学出版社、1995年）。また、于維聯は、建治初期、露国附属地時期、満鉄附属地時期、偽満洲国時期、新中国の4つの時期に区分している（于維聯『長春近代建築』長春出版社、2001年）。劉亦師は、辺疆集鎮時期、鉄道都市時期、偽政治中心時期、総合工業都市時期の4期に分けている（劉亦師「近代長春都市発展歴史研究」清華大学修士学位論文、2006年）。本稿では、この劉の時期区分を採用する。
- 2) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣鄉土誌・光緒打牲拉鄉土志』南京、鳳凰出版社、2006年、36頁。
- 3) 6鎮とは、永清鎮、德安鎮、綏恩鎮、來遠鎮、泰和鎮、恒平鎮、14郷は、安仁郷、裕民郷、裕信郷、恒富郷、撫順郷、裕国郷、恒清郷、恒豊郷、撫靖郷、裕忠郷、恒慶郷、裕生郷、裕順郷、恒昇郷である。
- 4) 関東都督府陸軍經理部『満洲地方誌卷6 吉林省』クレス出版、2001年、1183～1184頁。
- 5) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣鄉土誌・光緒打牲拉鄉土志』2006年、410～411頁。
- 6) 同上書、135頁。
- 7) 南満洲鉄道株式会社殖産部商工課『満洲商工概覽』満洲日報社、1930年、382頁。
- 8) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣鄉土誌・光緒打牲拉鄉土志』187～190頁。
- 9) 同上書、196～199頁。
- 10) 唐継革・王野光・王健・姜杰『長春二百年 1800-2000』長春、長春市政協文史と学習委員会、2000年、2頁。
- 11) 曹海波「1912-1931年東北民族工商業發展研究」吉林大学2004-2005年度修士学位論文、21頁。
- 12) 外務省通商局『長春事情』1929年、58頁。
- 13) 「南満洲鉄道株式会社副總裁ヨリ寛城子-哈爾濱間線路付近概況調書呈出ノ件」アジア歴史資料センターA04018113400、2～3頁。
- 14) 『長春二百年 1800-2000』19頁。

- 15) 井上信翁『長春沿革史』1922年、18～19頁。
- 16) 塚瀬進『中国東北経済史研究』東方書店、1993年、56頁。
- 17) 同上書、62～66頁。
- 18) 同上書、66～69頁。
- 19) 「長春事情送付ノ件」アジア歴史資料センターB03050392900、15～17頁。
- 20) 外務省通商局『長春事情』1929年、58頁。
- 21) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣縣志・光緒打牲拉鄉志』133頁。
- 22) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣縣志・光緒打牲拉鄉志』97～98頁。また、曲晓范『近代东北城市的历史变迁』（东北师范大学出版社、2001年、82頁）参照。
- 23) 南滿洲鉄道株式会社総裁室地方部残務整理委員会『滿鉄附属地経営沿革全史』（下）、龍溪書舎、1977年、464頁。
- 24) 「管内事情提出ノ件3」アジア歴史資料センターB03050394400、59～62頁。
- 25) 「長春事情送付ノ件」アジア歴史資料センターB03050392900、80～81頁。
- 26) 同上資料、33頁。
- 27) 同上資料、34頁。
- 28) 「滿蒙經濟事情」（第5号）アジア歴史資料センターA06033518100、3～4頁。
- 29) 南滿洲鉄道株式会社総裁室地方部残務整理委員会『滿鉄附属地経営沿革全史』（下）、龍溪書舎、1977年、516～522頁。
- 30) 「長春事情送付ノ件」アジア歴史資料センターB03050392900、35～36頁。
- 31) 『滿鉄附属地経営沿革全史』（下）547頁。
- 32) 外務省通商局『長春事情』1929年、58頁。
- 33) 「長春事情送付ノ件」アジア歴史資料センター、B03050392900、12頁。
- 34) 唐凌等『自开商埠与中国近代经济变迁』广西人民出版社、2002年、4～6頁。
- 35) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣縣志・光緒打牲拉鄉志』93～94頁。
- 36) 同上書、126頁。
- 37) 同上書、127頁。
- 38) 田平「長春商埠地の電力工業」『長春史志』1986年第1期、第27頁。
- 39) 『民國長春縣志・民國德惠縣志・民國雙陽縣縣志・光緒打牲拉鄉志』229頁。
- 40) 越沢明『滿州国の首都計画』日本經濟評論社、1988年、85頁。
- 41) 石田興平『滿洲における植民地經濟の史的展開』ミネルヴァ書房、1964年、431～434頁。
- 42) 風間秀人『滿州民族資本の研究』東京、綠蔭書房、1993年、前言。