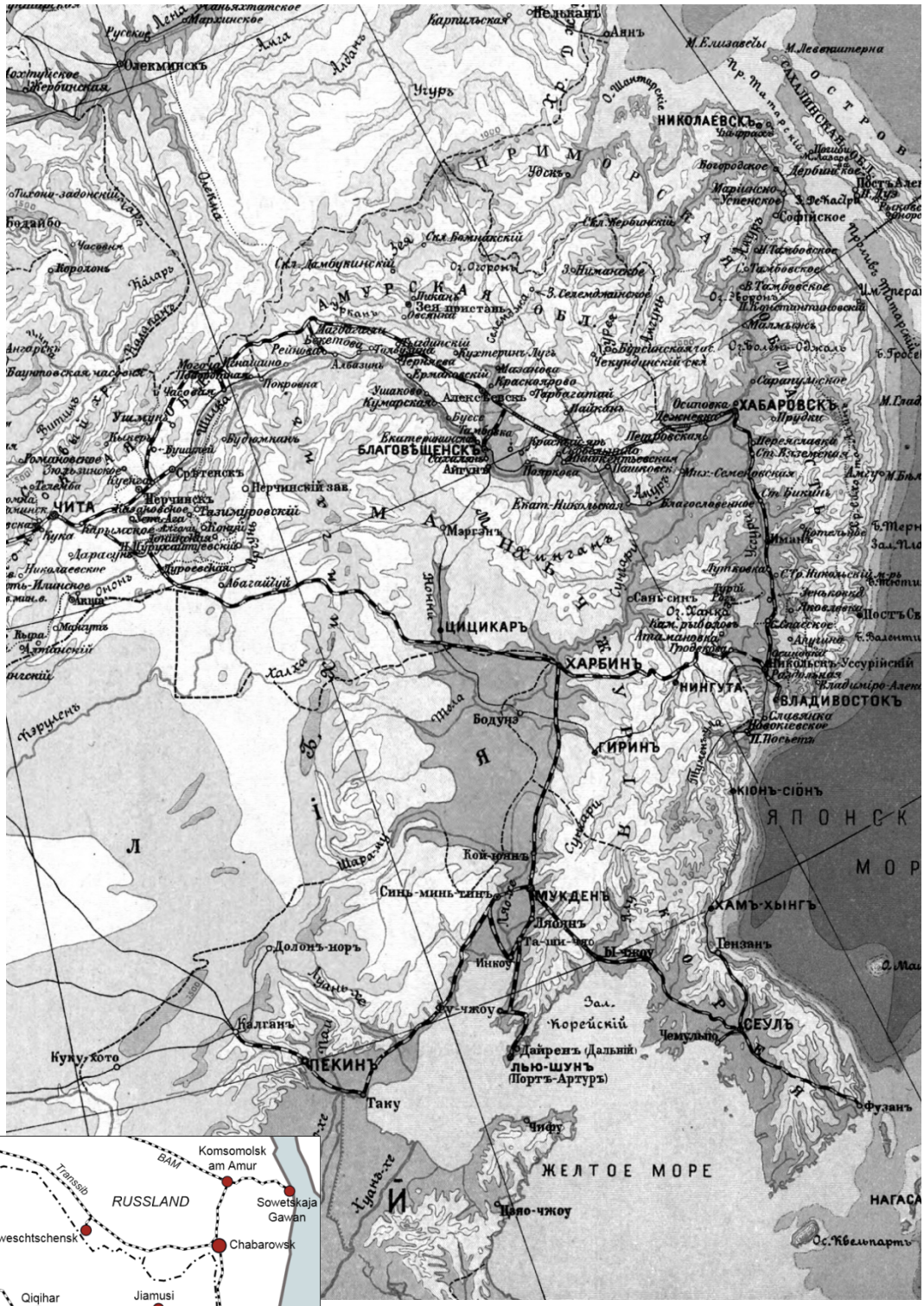
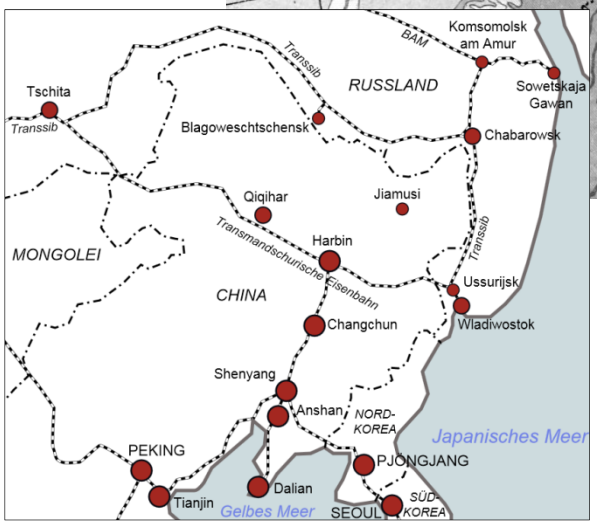
UENO Toshihiko; uenot_gosudarstvo@yahoo.co.jp; http://www.geocities.jp/collegelife9354/index.html

7. 満州と哈爾濱

1912 年のロシア全図の満州部分





満洲付近の鉄道路線図

1. 東清鉄道[1]

1.1. 東清鉄道関連年表[2]

1891 年	シベリア鉄道建設開始。
1894 年	プリモーリエとザバイカリエのあいだのアムール川（黒龍江）地域を踏査した結果、この地域の鉄道敷設が容易でないことが判明→ウラジヴォストークとチタのショートカットの鉄道建設計画が立てられる。
1895 年 12 月 28 日	「露清銀行条例」制定。 清国、露清銀行を通じ、日本への賠償金支払のための原資として、ロシアから融資を受ける。 露清銀行が東清鉄道の親会社となる。 中国が 500 万両を出資（預金扱い）→東清鉄道を合弁事業のように見せる。
1896 年 6 月 3 日	「露清密約」[3]（「露清同盟条約」または「李鴻章=ロバノフ協定」とも言う）締結。 日本が極東ロシア、清国、朝鮮を侵略した場合の相互援助の約束や、ロシアがチタから吉林省・黒龍江省を通過しウラジヴォストークに通じる東清鉄道（中東鉄道）および東清鉄道のスンガリー川渡河地点の哈爾浜（ハルビン）から旅順までの南満州支線の建設に対する清国の許可などが取り交わされた[4]。
9 月 8 日	露清銀行と中国政府、「東清鉄道建設及経営に関する契約」[5]を締結。 第 6 条第 2 項「会社ハ其土地ニ関シ絶対的且排他的行政権ヲ有スベシ」。 正文はフランス語で、中国政府は、国内の反対を抑制するため正しく翻訳しなかった可能性が指摘されている。ロシアは鉄道駅を中心に広大な用地を買収、行政権（警察権、駐兵を含む）を行使し、鉄道付属地という植民地システムを生み出した。
12 月 16 日	東清鉄道会社定款の制定。
1897 年 3 月 1 日	東清鉄道会社設立。
6 月	本線部分、踏査・基本測量開始。
8 月 29 日	東清鉄道会社起工式。
1898 年 1 月 21 日	本線部分、基本測量終了（南満州支線の踏査は 1898 年春-1899 年）
2 月	東清鉄道技術標準。 松花江（スンガリー川）渡河地点に鉄道建設拠点を建設→のちの哈爾濱。
3 月 27 日	旅順大連湾租借に関する条約の締結。関東州の 25 年間の租借。
7 月 6 日	東清鉄道南満州支線に関する条約の締結。
1899 年 2 月 17 日	東清鉄道会社条例第一追加。南満州支線、大連の築港、汽船会社について定める。
8 月 11 日	大連自由港設定に関するニコライ 2 世の勅諭。
1901 年 2 月 21 日	東清鉄道本線東部線（哈爾浜－綏芬河）竣工。
7 月 18 日	東清鉄道本線南部線（哈爾浜－旅順）竣工。
8 月 2 日	東清鉄道付属地帯における法権に関するニコライ 2 世の勅令。

[1] 清国は支那とも書いたので、東支鉄道とも言う。またロシア語では Китайско-Восточная железная дорога と言う。また、日露戦争後のポーツマス条約により日本が南満州支線を譲り受けると、残りの部分は中東鉄道と呼ばれるようになった。この中東鉄道という呼称は上記ロシア語の直訳と思われる。

[2] 年表は、本講義概要「6. 日露戦争から日露協約へ」の「1.2. 東清鉄道と東清鉄道南満州支線の建設」の年表と重複部分がある。

[3] 本講義概要「6. 日露戦争から日露協約へ」注 3 参照。

[4] 同上、注 4 参照。

[5] 同上、「資料：東清鉄道建設及経営に関する契約」参照。

11 月 4 日　東清鉄道本線西部線（哈爾浜－満州里）竣工。
1902 年 1 月 14 日　全線仮営業開始（露暦 1 月 1 日）、東清鉄道会社黒龍江省内の採炭契約の締結。
1903 年 7 月 14 日　全線営業開始（露暦 7 月 1 日）。

1.2. ロシアの鉄道敷設権

1896-99 年、ロシア、清国の対日賠償を支援した代償として複数の条約を締結し、旅順・大連の租借、東清鉄道（本線と南満州支線）の建設・経営権を取得。

1.3. 鉄道付属地の行政権

1898 年 2 月、東清鉄道技術標準。

用地は線路の両側約 43 メートル。将来の発展が予想される駅は線路の両側に約 55 ヘクタール、その他の駅は約 33 ヘクタールを確保。満鉄が引き継いだ南満州支線では線路用地の幅は最大 427 メートル、最小で 43 メートルであった。

2. 哈爾濱の建設

2.1. 哈爾濱建設の始まり

1898 年 5 月　鉄道建設局、哈爾濱に設置。
7 月上旬　露清銀行開店。
秋　流入する中国人の居住区（中国大街 Китáйская ýлица）を埠頭区に設置するため都市計画がスタート。
日本人街（Япóнская ýлица）もできる（最初の日本人は女郎屋）。
当初の都市計画は平凡な碁盤目で、ヴィスタ Vista（見通し景観）もなかった。
新市街（Нóвый гóрод）の都市計画を立案。
街路、広場、寺院、病院、鉄道管理局、墓地などの主要施設の配置を決定。
2 本の幹線道路（車站街 Вокзáльный проспéкт、大直街 Большóй проспéкт）の交差地点にロータリーを置き、ロータリー中央に中央寺院（聖ニコライ会堂）を建設（ロシア建築史上、最高傑作の一つ）。
車站街（Вокзáльный проспéкт）は幅員 103 メートルの並木道（бульвáр）。
大直街（Большой проспект）は幅員 43 メートル。

2.2. 哈爾濱経済の発展

日露戦争：経済発展の契機＝数十万のロシア軍めあてに商工業者が集まる。
日露戦争後：大豆輸出がさかんになる。
第一次世界大戦中：対露輸出の中継地点としてにぎわう→日本の経済進出。
第一次世界大戦後：中国東北地方の農業生産が増大し、大豆油の製油業、小麦の製粉業が急速に成長。
大銀行の支店開設。
1912 年　横浜正金銀行（日系）
1914 年　交通銀行（中国系）
1919 年　東洋拓殖株式会社（日系）
1921 年　金城銀行（中国系）
1923 年　香港上海銀行（中国系）、ナショナルシティ銀行（英米系）

1928 年　チャータード銀行（英米系）
1929 年　大中銀行（中国系）
国際商業都市として発展。
1920 年　日露協会学校創設→のち満州国立大学哈爾濱学院と改称。
白系（亡命）ロシア人が唯一政治的・経済的基盤を持つ都市。

3. 満州国と哈爾濱

1931 年 9 月 18 日　関東軍、奉天郊外柳条溝（実際には湖）の南満州鉄道線路を爆破、中国軍のしわざとして、総攻撃を開始（満州事変）。
1932 年 3 月 1 日　満州国、建国宣言。
関東軍特務部と満鉄調査部、植民地政策を企画立案。
新京、哈爾濱、奉天、大連などの都市計画を立案。
ロシアの都市計画を継承。
1933 年　満州国下でも中東鉄道（日露戦争後、南満州支線が日本に譲渡されたため、ロシア側経営の東清鉄道を中東鉄道と改称）経営はソ連（形式的には中ソ共同経営）が継続していたが、漢字に限りソ連は「北満鉄路」の呼称の使用を許可した。
1935 年 3 月　ウラジヴォストーク、ハバロフスクに満州国領事館が開設される。
3 月 23 日　満州国・ソ連間で中東鉄道（北満鉄路）を有償で満州国に譲渡する協定締結。
ソ連が放棄した理由は赤字経営だったため。
この協定によりソ連は満州国を承認。

南満州鉄道株式会社本社（現 大連鉄道有限責任公司）

下水口の蓋に残る満鉄社章

旧哈爾濱日本国総領事館

旧哈爾濱日本国総領事館であることを示す案内板