

# 中国東北の植民地化と満鉄附属地華商

## ——満鉄附属地華商研究の意義

大野太幹

### I はじめに

19世紀半ば以降、中国においては清朝が弱体化する中、列強による植民地的領土分割が進められていった。1842年にはアヘン戦争後の「南京条約」(1842年8月締結)によって上海・寧波・広州・福州・廈門の五港が開港され、上海にはイギリスが管理する租界が設定された。第二次アヘン戦争後には「天津条約」(1858年6月締結)および「北京条約」に基づき天津および東北地方の營口などが開港され、長江流域の鎮江や九江などに租界が設定された。また、1898年には日清戦争後の三国干渉の見返りとして、ドイツにより山東半島の膠州湾租借地、ロシアにより旅順・大連租借地が割譲された。またそれらへの対抗策として、同年にイギリスによって威海衛租借地が、1899年には香港を支配するイギリスへの対抗策としてフランスにより広州湾租借地が割譲された。このようにして、清朝末期中国各地には外国によって支配される地域が点在することとなった<sup>1)</sup>。

そして、中国東北においては、最初にロシアが進出した。ロシアは19世紀末、中国東北北部を横断し、ウラジオストクへと繋がる中東(東清)鉄道を敷設した。同鉄道には各鉄道駅前における市街地経営用の土地が鉄道附属地として付随しており、ロシアはそれを利用して沿線上にハルビンのような植民地都市を建設していった。さらに、ロシアはハルビンから大連までを結ぶ中東鉄道南満線を敷設し、また前述の通り旅順・大連租借地を獲得し、海港を整備した。こうして、ロシアは中東鉄道とそれに付随する鉄道附属地、さらに大連・旅順などの海港を基盤として中国東北における植民地経営を進めていった。そして、ハルビンや大連などロシアにより建設された都市には、ロシア人のみならず多くの中国人も居住・活動していた。

中国東北においては、1905年以降ロシアに加えて日本が植民地経営を開始することとなる。日本は日露

戦争後、日露講和条約(1905年9月5日調印)に基づいて、旅順・大連を含む遼東半島全域を関東州租借地として、また中東鉄道南満線の長春以南の経営権をロシアから引き継ぎ、中国東北、いわゆる「満洲」<sup>2)</sup>における植民地経営に乗り出した。日露講和条約により中東鉄道南満線の経営権を得た日本政府は、国策会社である南満洲鉄道株式会社(以下、満鉄)を設立して、その経営に当らせることとした。そして、中東鉄道南満線は南満洲鉄道と改称され、該鉄道に付随する鉄道附属地は南満洲鉄道附属地(以下、満鉄附属地)となった。満鉄附属地においては満鉄が積極的に市街地整備などを行い、次第に居住空間および商業空間としての機能が整えられ、中東鉄道附属地と同様に多くの中国人が居住・活動することとなった。

以上のように、清末以降の中国東北においては、ロシアおよび日本という外国の支配地域が点在することとなり、そこには多くの中国人が存在することとなっていた。清末以降の中国においては、前述の通り、多くの租界や租借地が存在し、そこに居住・活動する中国人は中東鉄道附属地や満鉄附属地の中国人同様、外国支配下に存在する人々であった。近年、そうした外国の支配下にある中国人についての研究が行われるようになってきている。例えば、松重充浩氏は日本支配下の大連における華商、および華商団体の活動について、経済的な活動から政治活動に至るまで詳細に論じており、大連華商が日本支配下にありながら中国人としてのアイデンティティーを追求していたことを明らかにしている<sup>3)</sup>。上田貴子氏はロシア支配下のハルビンにおいて、次第に地域エリートとして成長し、1926年の自治権回収において中心的な役割を担った華商について、ハルビンが置かれていた政治・経済的な側面を考慮しながら論じている<sup>4)</sup>。また、浅田進史氏はドイツの膠州湾租借地における中国人について、参政権問題および自由港制度問題などを背景として、主に支配する側であるドイツの視点から論じている<sup>5)</sup>。上述の

ような研究は、従来被支配者として、あるいは外国への協力者として、ほとんど研究するに値しない存在とされてきた人々を再評価するものと言える。また近年、本野英一氏の研究により、アヘン戦争以降、主に長江流域で不平等条約体制を利用して経済的利益を得ていた中国商人の存在が明らかにされている。本野氏の研究によれば、買弁など外国人と関係のある中国商人は、不平等条約に基づく外国人の免税特権や有限責任株式会社登記制度などを利用して様々な経済的利益を得ていた<sup>6)</sup>。また、そうした外国人の特権を利用する中国商人の出現により、同郷同業団体に取引独占を認める代わりに徴税を担わせるという清朝国家の徴税体制が瓦解し、中国の伝統的な商人秩序は改変を余儀なくされたという<sup>7)</sup>。こうした研究成果は、外国による植民地支配が及ぼす影響というものがあるが支配と従属、あるいは支配と抵抗といった単純なものではなく、時に中国の社会経済状況にまで深刻な影響を与えるものであったということを明らかにするものと言えるだろう。

筆者は、これまで満鉄附属地に流入し商業活動に従事していた中国商人、すなわち満鉄附属地華商、および彼らによって設立された満鉄附属地華商商務会について研究を進めてきた。その結果、満鉄附属地華商は日本の支配下に居住・活動していたとはいえ、研究対象とするに値しない勢力弱小な存在、あるいは単なる受動的な被支配者では決してなく、附属地における各種取引に深く関わり、また彼らの設立した商務会は取引規約を制定して取引秩序維持を担うなど、満鉄附属地における商業発展に対して重要な役割を担っていた。また、満鉄附属地華商の多くは附属地商業の発展とともに富を蓄積し、中国側行政地域で社会公共事業を行うなどして、次第に地域有力者としての名声も高めていった。そして、中国側権力もそうした附属地華商の存在価値を認めていた<sup>8)</sup>。

清末以降、植民地化が進展する中国において、満鉄附属地華商がどのような経緯で歴史上に姿を現し、また彼らの存在が中国東北の歴史においてどのような位置にあったのかを明らかにすることは、他地域の外国支配下にある中国人の存在が中国の社会状況においていかなる意味を持っていたのかを解明する上で重要な比較対象を提示できるものと考えている。

本稿では、上述のような研究動向をふまえ、これまでに行ってきた満鉄附属地華商研究の前段階として、中国東北における商業というものが歴史的にいかなる変遷を経て、満鉄附属地華商は其中でどのように位

置づけられるのか、またロシアによる植民地経営開始以降、とりわけ中東鉄道敷設以降、中国東北においてどのような社会経済変動があったのか、そしてその過程で満鉄附属地華商はいかにして歴史上に存在することとなったのか、という2点について明らかにしたいと思う。なお、本稿の構成としては、まずⅡにおいて一つ目の課題を、Ⅲにおいては二つ目の課題を取り上げることとし、Ⅳでは総括と結論を述べることとする。

## Ⅱ 中国東北における商業の歴史の変遷

### 1 中国東北における漢族<sup>9)</sup>商業活動の展開

中国東北と関内間の商業取引の端緒は、明朝と女真族<sup>10)</sup>の間で行われた朝貢貿易に求められる。15世紀、明朝は蒙古高原のオイラトを牽制するため、女真族の勢力を利用することを企図し、女真各部族集団を衛所制度の下に編成して各部族長に衛所の官職とそれを証明する勅書と印璽を付与した。さらに、各部族が所有する勅書に基づき、指定された交易所で個別に交易する権利を認めた。狩猟採集を主な生活手段とする女真族にとって、東北で得られる産物の交易は生存する上で重要な意味を持っていた<sup>11)</sup>。女真族は開原や撫順に設けられた交易所において毛皮や人参、淡水真珠など東北の物産を明朝に献上する形式で漢族商人に売却し、漢族商人からは絹や綿布、鉄製品などを購入した<sup>12)</sup>。また、遼河東岸に位置する遼東地域では馬市が開かれ、女真族と漢族商人の交易場となっていた。馬市とは最初明朝が北方馬の取買を目的として設立した官市であったが、次第に南北物資の交易場としての性格を備えるようになり、官市とは別の私市として南北交易が発展していった。遼東の古城・開原城の南側では南関馬市が栄え、各種の南北物資が取引されていた<sup>13)</sup>。

しかし、こうした朝貢貿易は大きな利益が得られるため、女真族内部においては交易権を示す勅書の獲得をめぐる抗争が起きた。そのため、上述のような明朝の個別支配と勅書に基づく交易は、女真族の民族的結集を防ぐという明朝の意図に沿うものでもあった。女真族はその居住域によって建州・海西・野人の三部に大別されるが、それらの間の対立のみならず、血縁関係を有する一族の内部でも抗争が繰り返されていた<sup>14)</sup>。

そうした状況の下、建州女真出身のヌルハチは女真族の統合を目指して動き出した。ヌルハチは、まず自

らが属する建州女真を統一して満珠国を設立し、のちに海西・野人をも制圧して女真族の民族的統一に成功した。しかし、こうしたヌルハチの行動は明朝との対立を呼ばずにはいなかった。ヌルハチの勢力拡大に危機感を抱いた明朝は、1613年に朝貢貿易の停止を断行した。これをきっかけにヌルハチは明朝からの独立を決意し、満珠国を改名して大金国建国を宣言した。強大化したヌルハチの軍隊は明朝の東北における拠点である遼東地域を攻め、撫順・開原・鉄嶺・遼陽・瀋陽（奉天）といった軍事的拠点を占領し、1621年には遼陽に都を置き、のち瀋陽に遷都して盛京と改称した<sup>15)</sup>。

その後、女真族は大金国を大清国と改称し、関内まで侵攻して中国全土を支配し、清朝を樹立するに至った。しかし、女真族が中国全土を手中にした一方で、中国東北地域は度重なる戦乱と、清朝樹立に起因する女真族の関内への大量移住によって荒廃してしまった。一説では、清朝成立に伴って関内に移住した者は90万人以上いたと言われている<sup>16)</sup>。荒廃した東北を復興するため、清朝は1644年以降、漢族農民の東北開墾を奨励し、1853年には「遼東招民開墾条例」を発して漢族農業移民を募った。この政策は当初、あまり成果は上がらなかったが、一旦軌道に乗ると漢族農民の移住は次第に増加していった<sup>17)</sup>。

しかし、漢族農業移民の増加は、漢族による旗地の侵蝕と満洲文化の荒廃という新たな問題を生じさせることとなった。旗地とは清朝特有の軍政を支える満洲八旗に属する旗人が所有する土地であるが、漢族農民の中には管理されていない旗地などを無断で開墾し、自己の所有とする者が現れるようになった。また、漢族農民に旗地を開墾させ遊興に耽り、満洲旗人としての武術訓練を怠る者も現れるようになった。そうした状況に危機感を抱いた清朝は、1668年以降、約200年に及ぶ「満洲封禁政策」を実施し、漢族農民の東北移住を制限したが、その流入を完全に止めることはできなかった<sup>18)</sup>。

そして、19世紀に入ると状況は大きく変わり、華北での人口増加とそれに伴う可耕地の不足を解消するため、および南下の姿勢を見せるロシアへの対抗策として、清朝は中国東北における「開禁放墾政策」を実行し、1860年以降吉林や黒龍江を漢族農業移民に開放する。さらに1866年には、それまで男子に限られていた漢族移民に、婦女を帯同することを許可した<sup>19)</sup>。こうして、20世紀初頭には中国東北は漢族農民にとっての移住地、いわゆる「内地コロニー」と

なっていた<sup>20)</sup>。

清朝期における東北移民は、ほとんどが華北方面、主として山東省あるいは直隸省（現在の河北省）からの漢族農業移民であった。彼らは同郷同族集団で移住し、当初は「窩棚」と呼ばれる簡素な小屋を建て、そこを拠点にして開墾を進めた。そして、そうした移住者の増加は、生活必需品を供給する漢族商人の東北流入を促した。戦前に東北土着資本の調査を行った門馬驍氏の研究によれば、東北における漢族商人は「先づ河北の雑貨舗が農民窩棚の小群の中に入込んで自らも窩棚を建て営業を始めた。彼等は農民必需品たる塩、燈油、食料油、綿布、鞋（靴）、それに酒、薬の類を販売し、両替を行ひ、手形手帳を発行して結局高利貸を営み、且つ郵送をも引受けて農民に喰ひ込んだ。雑貨舗に次いで手工業として焼酎製造に当る焼鍋が来つて手足を伸ばし、その後山東より豆油豆粕の生産者たる油房が加はり、磨房（小麦粉製造）また叙上に続いてそれぞれ大小の部落に出現した」という<sup>21)</sup>。また、山東商人と河北商人のほかに、山西商人も早くから東北に進出していた。山西商人は票号と称される為替業務を営んでいたことで知られ、元来資金力は豊かであり、東北においては主に為替業務や関内との交易に携わっていた。また、山西省は酒造業が隆盛であった関係から、多くの山西商人が東北で焼鍋（酒造業）を開業した<sup>22)</sup>。門馬氏は、河北商人は雑貨商、山東商人は油房と業種により区分しているが、それほど明確に区別されていたとは思われない。しかし、山西商人で油房を営む者はいなかったことなどから<sup>23)</sup>、一定の業種による住み分けはあったようである。いずれにしろ、当初の漢族商人は河北商人と山東商人が多く、雑貨販売から軽工業を手がけるようになっていった。

上述のような漢族商人が扱う関内からの生活品、および東北における製造品を購入するためには、当然農民側に資金が必要となる。その調達手段として、農業生産物の交換や売却などが行われることとなった。中国東北の農業は華北出身の漢族農民によって進められたため、華北農業の影響が強く、主要な農産物は大豆・高粱・粟などであった。これらのうち、中国東北在住者にとっては高粱や粟などの雑穀が糧食として重要であった。大豆は1700年代頃から油脂原料（大豆油）あるいは肥料（大豆粕）としての価値が見出され、その生産は飛躍的に増大した<sup>24)</sup>。こうした中国東北における農業発展は、同時に農産物の商品化をもたらし、大豆は主に大豆油に加工され、また高粱など雑穀は主に糧食として華北方面に輸出され、その搾り粕



である大豆粕は肥料として華中・華南方面に輸出された<sup>25)</sup>。こうした東北産品の関内への輸出、および関内からの輸入には、前出の山東商人や河北商人、山西商人に加え、福建商人や広東商人など南方の商人も関与することとなった。

上述のように、中国東北に進出した漢族商人は、雑貨商・糧棧（穀物問屋）・焼鍋・油房・海運業などを営んでいた。糧棧とは東北の特産物である大豆や高粱の集荷・保管・販売に携わる業者であるが、もともと雑貨商が雑貨販売の対価として農民により持ち込まれた農産物を保管・販売したのがその端緒であり、それゆえ糧棧は雑貨店と兼営、あるいは聯号と呼ばれる資本組織により、同一資本主の下に経営されることが多かった。また、油房や焼鍋についても集荷した農産物を加工する業種であり、雑貨店によって兼営される場合が多かった。これについて門馬氏は「雑貨舗が糧棧、油房、焼鍋など一切の満洲土着資本企業の発生的母胎であつた」と述べている<sup>26)</sup>。

このように、中国東北における漢族商業資本の展開は、もと雑貨商だった商人が兼営や聯号と呼ばれる資本組織によって糧棧・油房・焼鍋などを経営することにより進展していった。聯号とは中国特有の「連鎖的資本結合態」とも称すべきものであり、単一あるいは複数の資本主の出資により、様々な地域に本支店関係を有し、各地で上述のような商業活動を行っていた。聯号は多くの場合、親族あるいは郷党の関係に基づき展開されたため、すなわち同族による資本組織網であった。漢族商業資本は聯号という同族関係に基づいた資本組織形態によって、中国東北各地にその資本を網目のように展開していったのである<sup>27)</sup>。

さらに、漢族商人は東北各地に山東会館・直隸会館・山西会館といった同郷の紐帯に基づく会館を設立し、同郷者のネットワークを張り巡らせていた<sup>28)</sup>。つまり、漢族商業資本は同族関係に基づく聯号と、同郷関係による会館を各地に設置することで、次第にそのネットワークを東北に浸透させていったのである。

そして、このようにして確立されたネットワークは、20世紀になり中国東北が植民地化されても依然として機能していた。なぜなら、満鉄附属地華商の多くは華北からの商業移民であり、彼らは地縁・血縁などを頼りに中国東北へと渡り、商業上の理由や就職先の各商店の事情などにより附属地へとやって来た人々だったからである<sup>29)</sup>。以上のように、満鉄附属地華商もまた歴史的な漢族商業移民に位置づけられる存在であった。ただ、その活動する場が満鉄附属地という外

国支配下の植民地空間だったのである。

## 2 中国東北における商業団体

### ——公議会から商会へ——

中国東北に移住した漢族商人たちは19世紀半ば以降、各地で公議会と呼ばれる商業団体を組織し、商業関係から地域自治に至るまで広範な活動を行っていた。公議会は東北の主要各都市あるいは商業中心地に存在し、倉橋正直氏の研究によれば20世紀初頭までにその数は約80にのぼっていた。公議会は同郷幫や同業団体といった地縁や業種などによって限定されたものではなく、それらの上部に位置して地域あるいは都市全体の商人を統括する商業団体であり、その活動は商業秩序維持・商事裁判・公益事業・治安維持など多岐に亘っていた<sup>30)</sup>。

中国においては1904年1月、清朝商部の提唱により、各地に欧米や日本の商業会議所を範とした商業団体である商会が設立されることとなった。東北における商会の設立は迅速で、その分布状況は広範であった。ことに奉天省では、商会を有する県の割合は長江デルタ地域に匹敵する86%に達し、その多くが1904年から1907年の間に設立されている。また、吉林や黒龍江も総数は多くないものの、それぞれ85%と75%と奉天に次ぐ高い有商会率を示していた<sup>31)</sup>。東北における商会の急速な発展には、奉天が清末新政の実験場とも言うべき地方であったことに加え、その前提となる公議会がすでに存在していたことが大きな要因であった。前述のとおり、中国東北は漢族にとって移住の地であり、公議会普及の背景には東北における公権力の不安定さと地域自治の相対的な脆弱さゆえ、商人が自ら地域の治安維持や公益事業を行わざるを得ないという事情があった<sup>32)</sup>。

中国における商会設立には、諸外国による植民地化が進む中、それまで同郷団体・同業公会などに分立し、自らが属する集団の利益を中心に活動していた商人を結集させる目的があった<sup>33)</sup>。公議会が移住地という特有の事情から自発的に設けられた商業団体であったのに対し、商会は上からの指示で組織された官製の商業団体であったという大きな相異はあったが、しかし分立する各団体を統括するという部分では共通していた。もちろん公議会から商会への移行は、決して利害対立なしで円滑に行われたわけではなかった。例えば、奉天や營口では当初公議会が商会への改組に抵抗し、公議会と商会が並存する状況となっていた<sup>34)</sup>。しかし、中国東北において商会は次第に商人結集の場と

して成長し、政治的発言力・影響力を有する商業団体へと発展していった。

それでは、中国東北における商会発展史において、満鉄附属地華商により設立された附属地商務会はどのような位置づけられるだろうか。附属地商務会は多くの場合、特産物取引に従事する華商の同業行会的商人団体として設立された。そして、次第に附属地全華商を統括する商業団体へと成長し、治安維持や公益事業なども行うようになっていった<sup>35)</sup>。その軌跡は同業行会の上部組織として設立された商会に類似しているが、自発的という意味では公議会にも近い存在であった。あくまで附属地商務会は日本の支配下に存在したのであり、その点では中国側行政地域にある公議会や商会とは決定的に異なっていた。しかし、商業団体としての軌跡は、中国人商業団体としての特徴を備えていたのである。

### III 中国東北における鉄道敷設と社会経済変動

#### 1 遼河水運と営口貿易

前節で見たとおり、中国東北の商業は対関内貿易の隆盛に伴って発展した。そして、東北地域と関内との貿易においては水運が重要な意味を持っていた。中国東北には主要な河川として、南部を流れる遼河と北部を流れる松花江があった。これらのうち、関内貿易に限って言えば、海港を經由して直接関内と繋がる遼河水運がより重要であった。大豆や高粱といった東北の特産物は、まず荷馬車によって両大河あるいはその支流の河港に運ばれ、そこから水運によって海港に輸送され、ジャンク船などで関内へと送られた<sup>36)</sup>。綿糸布や雑貨など関内からの輸入品は、この逆のルートを通って東北各地へと運ばれていった。

以上のように、中国東北の物流は遼河水運に大きく拠っていた。そして、そのことは中国東北における都市分布にも関係していた。関内貿易が発展し水運が盛んになる以前、約770キロにおよぶ遼河、あるいはその支流の両岸には、瀋陽（奉天）・開原・遼陽・鉄嶺・海城・新民・牛莊・田庄台・千金塞（撫順）などわずか10カ所程度の都市しか存在していなかった。しかし、遼河水運の勃興後、両岸の埠頭は大小合わせて187にのぼり<sup>37)</sup>、両岸の都市は先述の都市に加え、鄭家屯・八面城・奉化・懷徳などを含め30以上に増加した<sup>38)</sup>。これらの都市はそれ自体が河港として整備されるか、あるいは近隣に河港を有し、遼河水運の隆盛

とともに都市へと発展していったという特徴があった。また、鉄嶺・開原・昌図といった明代から続く古城においても、1853年には鉄嶺近郊の馬蜂溝、1877年には開原近郊の英守屯および昌図近郊の通江口など河港が整備され、遼河水運を利用した交易が盛んに行われた<sup>39)</sup>。

このような遼河水運を利用した関内貿易は、遼河口に位置する海港である営口の勃興によってさらに発展することとなった。営口が海港として注目されるようになったのは1830年頃であり、それまでは錦州・蓋平・金州の三港が最も重要な海港であった。しかし、これらの港は遼河と直結しておらず、最寄りの遼河およびその支流の河港から荷馬車で貨物を運搬しなければならなかった。遼河に繋がる港には営口の上流に位置する牛莊があったが、土砂の堆積が進み、航行が不便となり、のちに下流の田庄台、そしてさらに下って営口が重要港として注目されるに至った<sup>40)</sup>。

さらに、前述のとおり営口は第二次アヘン戦争後の「天津条約」に基づき、1861年には諸外国へも開かれることとなった。しかし、営口開港は当初、中国東北と関内との貿易にほとんど影響を与えなかった。例えば、営口開港以降、アメリカ製綿布の輸入量は漸増していたが、中国本土産の綿布（土布）輸入量を上回ることにはなかった。また、輸出については日清戦争前まで外国向けはほとんどなく、主に肥料として大豆粕が華中・華南へ輸出されていた<sup>41)</sup>。

こうした営口と関内の貿易隆盛と該貿易における中国商人の優勢は、前出の公議会の存在が大きな意味を持っていた。営口の公議会は糧棧・油房・海運業者などの有力業種の代表者10数名によって組織され、営口の中国人商工業者を統括する商業団体であった。営口においては、各商店の信用に基づき、帳簿上の決済のみで行われる「過炉銀制度」と呼ばれる特殊な振替通貨制度があったが、この制度は公議会の認可を受けた中国商人のみが行える制度であり、客商や外国商人は利用できなかった。そのため、客商や外国商人は「大屋子」という仲介業者を通してしか商取引を行うことができなかった<sup>42)</sup>。営口公議会の存在と、同会により管理されていた過炉銀制度により、外部から来た商人は営口において勢力を伸張することができなかったのである。

しかし、遼河水運による輸送形態とそれに起因する都市分布、および営口貿易の隆盛と中国商人による商業独占は、ロシアによる鉄道敷設と大連開港により改変を迫られることとなる。東北における鉄道敷設と大

連開港は、東北経済が世界経済へと開かれる端緒となり、中国商人はロシアや日本といった外国勢力への対応を迫られることとなる。

## 2 ロシアによる中東鉄道の敷設

第二次アヘン戦争に乗じた「愛琿条約」締結（1858年）により、ロシアは清朝からアムール河（黒龍江）左岸を獲得し、さらに1860年には「北京条約」を締結して沿海州を奪い取った。ロシアはこれ以降、常に南下の姿勢を崩さず、1873年にはウラジオストクに軍港を建設し、太平洋へのルートを確認した<sup>43)</sup>。これに鉄道を接続させるため、1891年にシベリア横断鉄道の敷設を決定したが、ロシアはルート短縮のため北満を貫く鉄道敷設にこだわった。そして、日清戦争敗北による清朝の苦難に乗じて、まず三国干渉の見返りとして1896年6月に清朝との間で「露清密約」を締結した。そして、該密約の第4条で清朝に対し、ロシアの露清銀行が清朝領土である吉林・黒龍江両省を横断する中東鉄道を敷設することを認めさせた。さらに前述のとおり、1898年3月には清朝との間で「旅順大連租借地条約」を締結し、大連の租借およびハルビンから大連に至る中東鉄道南満線の敷設をも認めさせた<sup>44)</sup>。

こうした中東鉄道の敷設および大連の開港は、中国東北の社会経済に大きな変動をもたらした<sup>45)</sup>。すでに述べたとおり、該地域の商業発展は大量輸送が可能な大河、すなわち遼河と松花江の水運に依拠していた。しかし、これらの大河はその流れる方向が異なっており、松花江流域の物資はいったん荷馬車で遼河まで移送しなければならないなど、南満と北満の商業は有機的関連性を持たなかった。しかし、北満を横断しウラジオストクにつながる中東鉄道、および南満を縦断し大連につながる中東鉄道南満線は中国東北一帯の物資輸送を連係させた<sup>46)</sup>。さらに不凍港である大連の開港は、冬季には凍結により船舶の受け入れが不可能となる営口から貿易港としての地位を奪った。

また、中東鉄道の敷設は中国東北の都市分布にも大きな影響を与えた。すでに述べたように、中国東北においては、主要な都市はすべて水運と荷馬車という輸送形態に基づく交通の要衝に集中していた。しかし、巨大な輸送力を有する鉄道の出現により、主要な輸送形態は鉄道および鉄道駅への荷馬車による輸送へと変化した。それに伴い、旧来交通の要衝として栄えていた都市は衰退した。衰退した都市の代表としては、鉄嶺と遼陽が挙げられる。鉄嶺と遼陽は前述のとおり、

いずれも明代から栄えた都市であった。鉄嶺は鉄道敷設以前、遼河の水運によって営口とつながり、近隣の海龍地方や昌図周辺で産出される特産物の集散地として栄えていた。しかし、鉄道開通後、特産物は開原駅に出回るようになり、集散地としての地位は低下した。遼陽は、鉄道敷設以前は遼河の支流である太子河を利用した水運によって営口とつながり、物資が集まる商業の中心地として栄えていた。しかし、鉄道開通後はそうした物資はすべて鉄道により運ばれることとなり近隣の各駅に分散してしまい、遼陽の物資集散地としての機能は失われてしまった<sup>47)</sup>。以上のように、中国東北における鉄道の敷設は従来の都市分布、および旧来の商業中心地に大きな影響を与える結果となった。

さらに中東鉄道の敷設は、中国東北の市場構造にも影響を与えるものだった。前節で述べたように中国東北は漢族移民の地であり、彼らが流入する17世紀以前、漢族を主体とした社会は存在しなかった。そのため中国東北の市場構造も、華北など中国本土とは異なる特有なものだった。門馬驍氏はこうした東北の市場構造を「皇城経済」という言葉で定義している。皇城経済とは行政機関の所在地である皇城が、農村で産出された農産物と関内からもたらされた生活必需品、あるいは県城内で生産された軽工業製品の唯一の交換場として機能する市場構造であり、皇城経済を構成する主軸的な要素は「農産物蒐荷の主体的機関たる糧棧と、農民への必需品配給の同じく主体的機関たる雑貨舗」であった<sup>48)</sup>。つまり、すでに述べた雑貨商と糧棧、あるいは油房・焼鍋の密接な関係は中国東北に特有な市場構造の原因でもあり、結果でもあった。また、石田興平氏は門馬氏の皇城経済という定義を援用し、農村⇔皇城・地方都市⇔大都市・貿易都市⇔港湾都市⇔中国本土・外国という物流形態があったことを明らかにしている<sup>49)</sup>。より具体的に言えば、大都市あるいは貿易都市は奉天・長春・ハルビンなど、港湾都市は大連・ウラジオストクとなる。中国東北における皇城経済構造に起因する単一的な物流形態は、巨大な輸送力を有する鉄道の敷設とその終着に位置する貿易港の整備によって、より一層強化されることとなった。

## 3 鉄道附属地

鉄道敷設によりもたらされた社会経済構造の変化という点から見れば、中東鉄道に付随する鉄道附属地の存在はより重要な意味を持った。同鉄道に付随する鉄



道附属地とは、鉄道の保全を目的として線路両側に設定された帯状の土地と各停車駅前に設けられた市街地経営用の土地のことである。鉄道の保全を目的とする線路両側の帯状の土地は、ドイツが経営する膠済鉄道やフランスが経営する瀋越鉄道など、中国における他の借款鉄道にも見られたが、市街地経営用の鉄道附属地は中東鉄道にのみ認められた、他に例を見ない特殊な権益であった<sup>50)</sup>。そして、中国東北の社会経済への影響から言えば、後者の市街地経営用の鉄道附属地が持つ意味は大きかった。中東鉄道附属地は、鉄道の敷設に伴い新たに開発整備された市街地であったため、従来の商業中心地に大きな影響を与えた。

そして、中東鉄道南満線は日露戦争後日本に継承され南満洲鉄道と改称され、長春以南の中東鉄道附属地は南満洲鉄道附属地となる。満鉄附属地は、満鉄が都市計画や市街地整備を積極的に進めたため、中東鉄道附属地同様、商業中心地として発展した。満鉄附属地は、1928年頃には比較的規模の大きなものだけでも15カ所以上あったが<sup>51)</sup>、そのうち開原・長春・四平街・公主嶺・奉天などが、人口規模でも商業中心地としても代表的な附属地であった。ここではそれら代表的な附属地が置かれていた状況について、簡単に見ていくこととする。

満鉄附属地はその所在地の状況によって、大きく3つに分類できる。まず、第一は旧来の都市と附属地が隣接しているケースで、奉天・長春・遼陽・鉄嶺などが挙げられる。このうち、奉天と長春の附属地は旧来の都市と相互に作用しながら発展した。一方、すでに触れたように、鉄嶺と遼陽はすでに商業中心地としての機能が低下していたため、発展の速度は鈍かった。第二としては、旧来の都市と附属地が離れていたケースで、開原・四平街などが挙げられる。この場合は、附属地の発展により旧来の都市が衰退するという現象が生じていた。第三は附属地ができる以前は都市ではなかったケースで、公主嶺がこれに該当する<sup>52)</sup>。

さらに、上述の附属地を商業上の特性から規定すれば、長春・開原・四平街・公主嶺各附属地は大豆など東北特産物の集散地であり、その発展は急であった。一方、奉天附属地は特産物集散地としての性質はなかったが、中国東北随一の消費都市である奉天省城に隣接しており、附属地にも多くの人口が流入し次第に発展していった<sup>53)</sup>。

これらの商業中心地として発展した満鉄附属地を前節で述べた石田興平氏の県城経済システムに当てはめてみると、大都市および貿易都市の部分に相当する。

つまり満鉄附属地は、県城から港湾都市へと物資が輸送される際の重要な結節点に存在することとなった。そのため、輸送の利便性を理由に、糧棧や雑貨商などといった多くの華商が流入し、商業活動を行った。

さらに、中国東北における鉄道附属地の特性という点でより重要なことは、1896年の「密約」で鉄道附属地におけるロシアの絶対的排他的行政権行使が認められていたことである。それにより、ロシアは鉄道附属地における司法・警察・課税等を含む各種の行政権行使を主張し実行した<sup>54)</sup>。そして、この鉄道附属地における絶対的排他的行政権は日露戦争後、鉄道とともに日本に継承されることとなった。こうして、物流における港湾都市と県城の結節点が日本の支配下に置かれることとなったのである。そして、中国商人の立場から見れば、満鉄附属地における日本の絶対的排他的行政権行使は中国側権力の課税権を否定するという点で重要な意味を持った。このことも、満鉄附属地に多くの華商が流入した大きな要因のひとつであった<sup>55)</sup>。

つまり、満鉄附属地華商は、鉄道敷設と港湾整備により物流の結節点となった附属地において各種取引に従事し、中国東北商業において次第に重要な役割を担うようになっていった。そして、時には日本の支配下にあるという状況を利用して中国側税捐の脱税を図るなどしながら経済的な利益を得ていた中国商人だったのである。

#### IV おわりに

中国東北は元来女真族が居住する、漢族にとっては辺境あるいは塞外の地であった。しかし清朝成立以降、漢族農民および漢族商業活動の展開により、次第に中国本土との関係を深め、辺境から中華の一部へと組み込まれていった。それは、中国東北経済が漢族による「移住植民地経済」として形成されていく過程でもあった。こうして中国東北に進出した漢族商人は関内との各種取引に従事し、そこでは遼河水運および馬車輸送による輸送形態が確立し、その結果営口は貿易港として栄えた。

しかし、ロシアの進出により、中国東北経済は「移住植民地経済」と「外国植民地経済」が並存する「寡占的二重植民地経済」として再構成されていった<sup>56)</sup>。ロシアは清朝領土内に鉄道を敷設し、植民地経営を進めた。その結果、上述のような輸送形態、さらにはそれに起因する都市分布にも変化が生じた。鉄道による輸送は、水運に比して量・迅速さ・経費の低廉さなど

に勝っており、水運は次第に利用されなくなっていった。そして、従来水運の要衝として繁栄していた都市は衰退し、新たに鉄道駅に隣接する鉄道附属地が商業中心地として勃興した。そして日露戦争後、北満はロシア、南満は日本という勢力範囲が確定される中、日本は満鉄附属地を整備して中国東北における植民地経営を進めていった。

そうした状況において、満鉄附属地華商は歴史上に姿を現すこととなった。満鉄附属地華商は日本の支配下に居住・活動しているとはいえ、同郷同族ネットワークという紐帯に依拠した漢族商業移民の中に位置づけられることはすでに述べた。また、満鉄附属地華商により設立された附属地商會も、その軌跡は中国人商業団体の特徴を備えていた。しかし、その一方で満鉄附属地華商は、19世紀から20世紀にかけて植民地化が進行していく中で、東北社会の変容にうまく対応した中国商人でもあった。別言すれば日本の鉄道経営や満鉄附属地支配を利用して利益を得ていた中国商人であり、植民地経済として再編されていく中国東北経済を象徴する存在であったと言えるだろう。そのような存在である満鉄附属地華商について研究を進めることは、冒頭で述べたとおり、清末以降の中国において植民地化が中国の社会経済に与えた影響の一端を明らかにできるだろうと筆者は考えている。

## 注

- 1) 清末から民国期にかけて、中国においては本文中で挙げた以外にも南京や漢口、蘇州などに租界が設けられている。本稿では紙幅の関係から、それらについて詳細に述べることはできないが、中国における租界や租借地が設定される経緯、およびそれらの状況については費成康『中国租界史』上海社会科学院出版社、1991年、がまとまっている。
- 2) 「満洲」という表現は現在使われず、本来は「」をつけるべきだが、便宜上、初出以外はこれを省略する。また、満洲とは主に現在の遼寧省・吉林省・黒龍江省を合わせた呼称であるが、元来地域を表す名称ではなく、それが包含する地理的範囲も不明確なため、本論では原則として中国東北という呼称を用いる。但し、日本とロシアの勢力範囲を示す南満・北満といった呼称は用いる場合がある。
- 3) 松重充浩「植民地大連における華人社会の展開——一九二〇年代初頭大連華商団体の活動を中心に——」(曾田三郎編『近代中国と日本——提携と敵対の半世紀——』御茶の水書房、2001年)。
- 4) 上田貴子「1926年哈爾濱における自治権回収運動と地域社会——地域エリートと国際性」(『大阪外国語大学言語社会学会誌 EX ORIENTE』第5号、2001年)。
- 5) 浅田進史「膠州湾租借地における「中国人」(1897-1914)——ドイツ植民地法と植民地政策の関連から——」(『歴史学研究』797号、2005年1月)、および同「植民地支配と自由貿易——ドイツ統治下の膠州湾租借地における自由港制度とその改廃(一八九七—一九〇五)——」(歴史学研究会編『シ

- リーズ歴史学の現在 10 帝国への視座』青木書店、2005年)。
- 6) 本野英一『伝統中国商業秩序の崩壊 不平等条約体制と「英語を話す中国人」』名古屋大学出版会、2004年。
- 7) Eiichi Motono, *Conflict and cooperation in Sino-British business, 1860-1911. The impact of the Pro-British commercial network in Shanghai*, Macmilian Press LTD, London, 2000.
- 8) 拙稿「満鉄附属地華商の活動——開原と長春を例として——」(『アジア経済』第45巻第10号、2004年10月)。
- 9) 漢族とは現在の「中国人」を構成する一民族の呼称であるが、本論では漢族と中国人という呼称を同意義で用いることとする。漢族という呼称は女真族など、他の民族と特に区別する場合にのみ用いることとする。
- 10) 「女真」とは中国東北地域に居住していた民族の名称であるが、「女直」と称する場合もあり一定しない。筆者はこうした相違について、その理由は詳らかではないが、本稿では「女真」を用いることとする。
- 11) 細谷良夫「マンジュ・グルンと「満洲国」」(『シリーズ世界史への問い 8 歴史のなかの地域』岩波書店、1990年) pp. 115-117。
- 12) 小峰和夫『満洲——起源・植民・覇権』御茶の水書房、1991年、pp. 9-13。
- 13) 江嶋寿雄「遼東馬市における私市と所謂開原南関馬市」(九州大学文学部東洋史研究室編『重松先生古稀記念九州大学東洋史論集』1957年) p. 19, 36。
- 14) 細谷前掲論文、pp. 117-118。
- 15) 小峰前掲書、pp. 20-27。
- 16) 路遇『清代和民国山東移民東北史略』上海社会科学院出版社、1987年、p. 35。
- 17) 路前掲書、pp. 35-36。
- 18) 路前掲書、pp. 37-39。
- 19) 路前掲書、p. 41。
- 20) 西澤治彦「村を出る人・残る人、村に戻る人・戻らぬ人」(可児弘明編著『僑郷華南 華僑華人研究の現在』行路社、1996年) p. 7。
- 21) 門馬駿「戦時下農村土着資本の課題とその基調」(満鉄調査部編『満洲経済研究年報(昭和十六年版)』改造社、1941年) p. 249。
- 22) 黄鑒暉『明清山西商人研究』山西経済出版社、2002年、pp. 72-80。
- 23) 黄前掲書、p. 82。
- 24) 小峰前掲書、pp. 188-191。
- 25) 石田前掲書、pp. 138-144。
- 26) 門馬前掲論文、p. 285。
- 27) 石田前掲書、pp. 227-231。
- 28) 上田貴子「東北地域社会における山東商人と網状組織」(『近代中国東北地域に於ける華人商工業資本の研究』大阪外国語大学博士学位論文シリーズ vol. 18、2003年、第2章) pp. 29-31。
- 29) 満鉄附属地華商の来歴については、拙稿「満鉄附属地華商と沿線都市中国商人——開原・長春・奉天における状況——」(『アジア経済』第47巻第6号、2006年6月掲載予定)を参照されたい。
- 30) 倉橋正直「営口の公議会」(『歴史学研究』第481号、1980年6月) pp. 20-24。
- 31) 陳来幸「民国初期における商會の改組と商民統合」(『人文論集』〈神戸商科大学〉第33巻第4号、1998年3月) pp. 74-75。
- 32) 陳前掲論文、p. 81。



- 33) 虞和平『商会与中国早期現代化』上海人民出版社, 1993年, 第3章。
- 34) 倉橋前掲論文, pp. 29-30。なお, 奉天における公議会与商會の対立状況については, 上田貴子「樹状組織形成史としてみた奉天總商會の歴史的諸段階」(前掲『近代中国東北地域に於ける華人商工業資本の研究』第6章)に詳しい。
- 35) 前掲拙稿「満鉄附属地華商商務會の活動——開原と長春を例として——」pp. 58-62。
- 36) 松花江以北で産出された特産物は, 松花江を經由して一旦遼河の河港に近い場所まで運ばれ, そこから荷馬車に積み換えて遼河河港まで輸送され, 遼河水運を利用して輸送された。
- 37) 上田賢象『遼河水運』南滿洲鐵道株式会社調査課, 1911年, pp. 3-14。
- 38) 曲曉范『近代東北城市的歴史変遷』東北師範大学出版社, 2001年, p. 27。
- 39) 曲前掲書, pp. 29-35。
- 40) 南滿洲鐵道株式会社調査課『南滿洲經濟調査資料 第六管口』(井坂秀雄調査) 1910年, p. 1, 10。
- 41) 小瀬一「19世紀末, 中国開港場間流通の構造」(『社会經濟史学』第54巻第5号, 1989年1月) pp. 37-41。
- 42) 倉橋前掲論文, pp. 25-28。小瀬前掲論文, pp. 46-53。
- 43) 小峰前掲書, pp. 114-115。
- 44) 曲曉范「中東鐵道及びその附属地と近代における東北地域の都市化」(新潟大学大学院現代社会文化研究科環日本海研究室『環日本海研究年報』第8号, 2001年3月) pp. 90-91。
- 45) 最近の荒武達朗氏の研究によれば, 中東鐵道敷設以前, すなわち1860年代以降のロシアによる東北進出後, すでに北滿においては社会經濟變動が起こっていた。ロシアは1860年代以降, アムール航路を整備したため, アムール河沿岸および沿海州においてロシア人の進出が続き, 中国東北でもそれらロシア人を対象とする商人など, 人口増加が始まっていた。荒武氏の指摘するように, 中国東北においては鐵道敷設と港湾整備のみによって社会經濟變動が起きたのではなく, ことに北滿ではそれ以外のロシア進出による影響を考慮すべきであらう(荒武達朗「1870~90年代北滿洲における辺境貿易と漢民族の移住」(『アジア經濟』第46巻第8号, 2005年8月)。しかし, 満鉄附属地華商が活動していた長春以南, いわゆる南滿では, やはり鐵道敷設と港湾整備は大きな意味を持っていたため, 本稿では北滿におけるロシア進出の影響については詳述しない。しかし, 荒武氏の述べるように, 今後は北滿におけるロシアの存在を考慮した中国東北社会經濟史の視点が重要となるだろう。
- 46) 曲前掲論文, p. 92。
- 47) 塚瀬進『中国近代東北經濟史研究——鐵道敷設と中国東北經濟の変化』東方書店, 1993年, pp. 98-99。
- 48) 門馬前掲論文, p. 251。
- 49) 石田前掲書, pp. 242-251。
- 50) 宮坂弘『満鉄王国——鐵道附属地』(安藤彦太郎編『満鉄——日本帝国主義と中国』御茶の水書房, 1965年) pp. 77-91。宓汝成『帝国主義与中国鐵路1847-1949』上海人民出版社, 1980年, pp. 433-435。
- 51) 錦織琢編『滿洲商工概覽』南滿洲鐵道株式会社興業部商工課, 1928年。
- 52) 塚瀬前掲書, p. 101。
- 53) それぞれの満鉄附属地の立地条件や商業的な機能については, 前掲拙稿「満鉄附属地華商商務會の活動——開原と長春を例として——」, および前掲拙稿「満鉄附属地華商と沿線都市中国商人——開原・長春・奉天における状況——」を参照されたい。また, 各附属地の中国人居住者戸数および人口については「満鉄附属地華商商務會の活動——開原と長春を例として——」p. 55(表1)を参照。
- 54) 曲前掲論文, p. 94。
- 55) 中国側税捐免税を目的として満鉄附属地に流入した華商, およびそれに対する中国側権力の対応については, 拙稿「満鉄附属地居住華商に対する中国側税捐課税問題」(『中国研究月報』691号, 2005年9月)を参照されたい。
- 56) 石田前掲書, pp. 3-4。