

大阪市立大『創造都市研究』通巻20号 2020年3月

■ 論文 ■

17頁～31頁

中国東北部の多民族都市・満州奉天（現瀋陽）及び ハルピンにおける鉄道付属地の開発に関する考察

川村邦夫（大阪市立大学大学院・創造都市研究科・博士（後期）課程）

Development of Multi-racial Peoples, Shenyang and Harbin, from the Wild Land in North-East of China (Manchuria)

Kunio KAWAMURA (Doctoral Course for Creative Cities, Osaka City University)

【要旨】

本論文は、中国東北部の主要都市「瀋陽（旧奉天）」と「ハルビン」の開発について論じたものである。日本は、ポーツマス条約（1905年）によってロシアから長春以南の鉄道とその付属地を継承した。なかでも奉天（現、瀋陽）駅とその周辺の「付属地」の原野を開発し近代都市としたことは、中国東北部に対する大きな貢献であった。また、ハルピンはロシア人の都市に多民族が共存する都市であった。本稿は、これらの都市の発展の経緯を分析し、都市の在り方として論じたものである。瀋陽の都市は、「故宮」①、「城内」②、「商埠地」③、「鉄道付属地」④ができ、1930年代に、その西に「鉄西工業地帯」⑤が出来た。「付属地」④は、近代的都市計画による街区で公園、文教地区、運動場などの配置は他に類を見ない都市となった。21世紀に入り再び従来の都市南部に広がる原野に「渾南新区」という「ハイテク・パーク」⑥が建設された。ハルピンはロシアが東清鉄道の中継地として建設した都市であり、中国人よりもロシア人の方が多かった時期もあった。1935年北満州からソ連撤退後も白系ロシア人、ユダヤ人を含む多くの民族が共に生活する環境を整備した。その環境が多くユダヤ人の命を救った杉原千畝を生んだことになる。理想の都市は多民族に寛容な都市でなければならない。両都市の多民族社会における日本人の貢献について述べる。

【キーワード】

中国東北部、鉄道付属地、多民族都市、奉天（瀋陽）、ハルピン

【Abstract】

This paper discusses on the construction of Mukuden (Shenyang) Station, Harbin and their vicinity from the wild railway zone in North-east of China (Manchuria). A new residential area of city was constructed as a new concept of modern city in late 1930s, where residents in Mukuden (Shenyang) could enjoy highly cultivated life. In case of Harbin, the city was one of the most multi-racial cities in the world and also the rail way zone of Russia. The population of Russian and non-Chinese was much higher than Chinese in 1910s. Among them, there was many Jewish people. All of them were equally enjoyed their lives without any prejudice. Mr. Sugihara, who is well known as a hero diplomat for saving the lives of Jewish people, cultivated his humanity in the city of Harbin and also in the Manchurian National Harbin Gakuin College.

【Keywords】

Manchuria, Railway Zone, Multi-racial city, Shenyang, Harbin

はじめに

本研究は日露戦争後、日本が中国東北部の東清鉄道南部支線と鉄道付属地をロシアから継承し、清国の承認を得て付属地の原野を開発した20世紀前半の歴史を研究対象としている。継承した奉天の付属地と近郊の産業、技術の発展、学術・文化・教育の各分野において日本が行った貢献について先行研究はあるが、概ね無機質的なもので、本研究が対象としている「人」とその「考え方」は考察されていない。ヤング [1932] は付属地に関して詳細且つ網羅的な研究を行い、類書がないと自他共に認めているが、「課税権」「司法権」その他多くの「法的解釈」が主であり、そこには「人」としての「考え方」が入っていない。清水、福原 [2001] は都市の建物と公園の植物に関する「人」不在の無機質的研究である。筑波 [2001] の論文は「将来予測」に終始している。その点、学術書ではないが福田 [1971] 及びクリスティー著・矢内原忠雄訳 [1933] は「人」及び「考え方」の面で参考となる点が多い。歴史を作り動かすのは「人」である。本稿はその場、その時に歴史を動かした「人」とその「考え方」を明確にすることに留意して纏めたものである。本研究の構成は(1) 先行研究、(2) 奉天の歴史及び概観、(3) 荒野の開拓・建設、(4) 都市環境と教育文化、(5) 多民族共存都市ハルビンの章立として纏めた。また、新規参入の少数民族である日本人として、開国時以来の経験を基に現地及び他の民族との共存に如何に留意してきたかを本文の該当箇所述べているが、本論文の末尾に「人種、民族間の融和」として再掲した。

I 先行研究

本研究に直接関係する最も充実した先行研究はシー・オルター・ヤング [1933] の研究論文¹⁾である。この論文は、『鉄道付属地』(Railway Zone)の所有権、法的解釈、行政権、課税権、司法権について特に詳しい。1932年に拓務省は抄訳を関係部門に配布しており、満鉄は1933年に著者の承認を得て全訳と参考資料を満鉄内関係者に配布している。その他の先行研究としては、清水、福原 [2001] の『満洲の都市計画と公園』は、都市計画、公園を主とするもので、本論文にとって参考となるのは都市計画の部分である。筑波 [2008] の『グレーター瀋陽における開発区建設と日系企業の動向』は、瀋陽の今後の姿を予想している点が参考になる。福田 [1971] の『満州奉天日本人史』は、19世紀以降、奉天で活躍した日本人を主に記載したもので、本論文に關係する「人」について参考となる点がある。スコットランドの伝道医師クリスティー著(矢内原訳) [1933] 「奉天30年」は、1883年から1922年まで、奉天に滞在していた自身の経験と見聞を記載したもので、学術書ではないが当時の奉天の中国人社会、日露戦争前・後の様子の子細に記録したもので、本研究を行う上での一次資料として参考になる点が多い。20世紀初頭、ロシアは中国東北部の原野に近代都市「ハルビン」を建設し、大陸横断東清鉄道の中間拠点とした。J.H.Carther (2002) は1916年から1932年までのハルビンの事情を詳しく述べている(英語版のみ)。デイビッド・ウルフ [2014] (半谷訳 [2016年]) は、19世紀末から1935年までのハルビンの出来事をロシア側の視点で記載している。前書はコルネール大学、後書はスタンフォード大学から出版された学術書である。ハルビンの事を記載しており、都市は異なるが、「奉天」の「付属地」の原野に都市を建設した事例と類似した点があり、対象は違うが、手法としては参考となる点があった。いずれの書も論点、主対象は異なっているが、部分的には参考となる点があり、その意味で先行研究として本研究の参考とした。

II 中国東北部の歴史

1. 瀋陽（旧奉天）概観

1. 1 鉄道付属地の開発

20世紀の初頭、満州（当時清國、後の中華民国東北部の遼東半島の関東洲は、日本の信託統治地区であり、満州に含めない²⁾）の原野に南満州では日本が、北満洲ではロシアが多民族都市を建設し、共存していた。満州国建国以後は、五族（日、鮮、満、漢、蒙）協和を謳い、革命を嫌って満州に残った白系ロシア人やユダヤ人も加わり、多民族都市を形成していた。日露戦争の結果、日本はロシアから東清鉄道南部支線を継承し、「満鉄」を運営することとなった。満鉄がこの原野に超特急アジア号を走らせ、巨大ダム・豊満ダムと水豊ダムを建設し、撫順では1930年代からオイルシェールの掘削利用の研究が行われていた。現在、アメリカを中心にシェールオイル／ガスの採掘・利用研究が行われているが、満鉄では、実に100年前に研究に着手していた。東京朝日新聞1932年9月8日版には、「満鉄の新方針決定—銑鉄、軽銀、シェールオイル」と一面に大見出しで報じている。飯塚〔2003〕も「満鉄撫順オイルシェール事業」について報告している。これ等産業育成の結果、満州の人口は飛躍的に増加した。中国人の中国本土から東北部への移動が多くなり、人口の増加は、1932年からの10年間で1590万人／10年に上った。日本人の人口増加は110万人／10年であった。1942年の統計では、満州国の総人口は46,564千人、日本の人口は1932年には40千人にすぎなかったが1942年には1,149千人と著しく増加している。これは治安が良くなった事、南満州の受け入れ態勢が整備された事、北満州にも居住できるようになった事に依るものである（山中〔2005〕）。

教育面では、1925年に日本人小学校4年生から中国語が正課の授業となっていた（川村〔2014〕）。満州で日本が手掛けた産業技術は、当然、現地の発展に寄与したが、戦後、新中国の発展に貢献したのも多く、そのために多くの日本人の技術者が戦後、帰国を延期して新中国建設のために中国に留まった。日本では満州の経験が生かされ、新幹線や黒部ダムとなって実を結んだものも多い。

高等教育については、満鉄が満州医科大学を奉天に設立し、医学教育・医師養成が行われ、また、外務省管轄の専門学校「日露協会学校」がハルビンに設立され、ロシア語や蒙古語などを教授して近隣諸国との円滑な交流と調査研究、言語の学習の場となった。その後、ハルビン学院と名を改め、満州国建国後は満州国立大学となり、五族協和・共存共栄の理念の下に教育が行われた。

1. 2 瀋陽（旧奉天）の都市概要

奉天の街は、最初、満州族のヌルハチがこの地を首都と定めたことにはじまる。

「故宮」①は、ヌルハチの居城であり、1625年、清太祖ヌルハチは、後金（国）を興し、東北部の明軍を破り、現在の故宮に遷都した。1636年、ヌルハチの後継者ホンタイジは、国号を「大清」と改め、首都の名称を「盛京」と命名した。1644年、順治帝は清朝の首都を北京に移し、北京に遷都した後も、「盛京」は副都（陪京）としての位置を保った。1697年に民政機関である奉天府が「盛京」城内に設けられ、この時以来「奉天」の名が適用されるようになった。「城内」②は、故宮①の周囲に住民の居住地と住民のための商用地であり、住民を外敵から守るための城壁を築き、その城壁内を城内②と言った。清朝は、1644年、順治帝が満里の長城を超えて中国全土を支配下におさめ、今の北京の故宮・「紫禁城」に移り、清朝を興し、北京を清朝の首都と定めたが、その後も奉天（瀋陽）の故宮は「盛京」と呼ばれ清朝の副首都として存続した。「奉天」というのは、満州語で「盛京」（興盛）をムクデン（MUKDEN）と発音していた呼称に漢字を当てはめて「奉天」と呼んだのである。商埠地③は、中国の物産の売買、土地の産物の購入を望む外国人が増えてきたことに対して、商取引を行う外国人の居住地を城内②の外に設けたのであった。

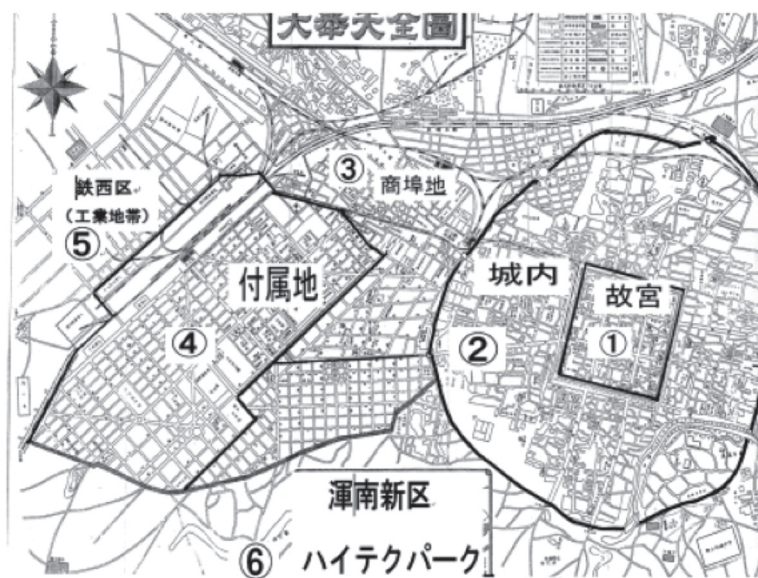


図1 瀋陽（旧奉天）市街の建設順序と都市機能

設立時期：①故宮（1625年）、②城内（1625年）、③商埠地（1906年）、④付属（1906-1937年）、⑤鐵西区工業地帯（1932年）、⑥渾南新区ハイテクパーク（2016年）

出典：福田実 [1971] 付図を元に筆者作成

奉天の「商埠地」成り立ちと内容については、李薈、中島 [2014]、pp.669-674) に詳しく記されている。奉天商埠地の開設を決めたのは、1903年清政府と日本と結んだ「日清両国間追加航海条約」に遡ることができる。条約の第10条には、「外國人ノ使用ニ供スル爲メニ適當ナル地域ノ選択並外國人ノ居住及貿易ノ爲メ定メラルル場所ノ規則ハ日清両国政府協議ノ上之ヲ定ムヘシ」と記載されている。また、同年に米国と締結した条約にも奉天の開埠を約束していたが、日露戦争のため締結が遅れていた。日露戦争後、再び協議を行い、1906年、図③に示す場所が商埠地と選定され、各国領事館もこの地に設置された。経緯から明らかとなお、商埠地③は清朝により決定・管理されていたものである。

④「付属地」は1905年、日露戦争の結果、原野の中にあった奉天駅と鉄道「付属地」④をロシアから継承した。(182万坪、60,158km²) ここは、日露戦争の最後の激戦が行われた場所と言われている。日本は、ここに「奉天駅³⁾と日本人居留地」となる近代的都市の建設に着手した。ロシアから付属地を継承した日本は、1905年12月、「満州善後条約」により、清国に付属地継承の承認を得た。付属地④は、1905-1937年まで日本の治外法権地となっていたが、満洲国建国後5年目の1937年12月に、付属地及び治外法権は撤廃された。但し、日本は「教育」「神社」「兵事」については、その後も日本が留保することとなった(満鉄文書・宮本(1933))。

⑤鐵西工業地帯：奉天駅（鉄道）の西側に広がる工業地帯を言う。1930年代から開発が始まった。

⑥渾南新区ハイテクパークについて：渾河の南に広がる原野に建設したハイテクパーク。公園と調和した新開発高度科学技術産業地帯となった。渾南新区ハイテクパークは国家指定の高度技術地帯となっている。渾南新区のハイテク・パークの発展については、稿を改めて詳記し、考察することとしたい。

この様に、瀋陽の都市は、①、②、③、④、⑤、⑥ を以て構成されているが、更に北、西方向にも市街が拡張されつつある。現代都市と言われる街区は③の商埠地、④の付属地、⑤の鐵西工業地帯、⑥の渾南新区ハイテクパークである。本稿では、主として④鉄道付属地の成り立ちと機能について述べる。⑥は2016年に瀋陽市渾南新区政府工作報告書が作成され、「2016工作回顧」と「2017年度重点工作」が発表されている。この内容は極めて斬新で、歴大なものであるが、本稿では、紹介にとどめ、改めて報告することとしたい。

2. 付属地とは何か

2.1 ヤングの研究

満洲の「付属地」問題に関する最も詳細な資料は、シー・オルター・ヤング [1932] の「南満洲鉄道付属地に於ける日本の管轄権」（満鉄による日本語訳 [1933] 全242頁）である。本資料は1932年に拓務省が抄訳を関係者に配布した後、1932年の満洲国の成立によって付属地の政治的関係に著しい変化を来したことから、満鉄が将来なお参考に資するものがあると考え、ヤングの許可を得て、全文訳を1933年、満鉄内の関係者に配布した。付属地問題に関する内外人の所論は少なくなかったが、ヤング程に纏ったものは出ていなかった。また、原著者ヤングは「原著者緒言」の中で、「本問題は其の性質上、出版された資料は極めて少なく而もその資料中の極少部分のみが辛うじて妥当又は権威あるものと考えられるに過ぎないから、この鉄道問題の真相に基づき判断を下そうとする研究者は、現地に赴いて調査せざるを得ないのである」と述べている。満鉄内部に於いても、満鉄問題は満洲に於ける日本の経営する一切の企業の支柱であるから、其国際法への適合性、其歴史、其地位、其日本人にとっての重要性等は関東洲租借地より甄別して研究する必要があると認識されていた。筆者の本稿は、奉天における鉄道付属地の開発に関する研究であり、付属地問題の総てを論じるものではないが、鉄道付属地にどのような問題があったのか、ヤングの指摘に基づいて検証することから始める。

日本が満洲に所有する土地に関して厳密に解釈すべき問題には、次のものがある。

- (1) 露国の原管轄の移譲（条約上の根拠並びに管轄権に関する論争）。
- (2) 露国による原管轄の1898-1905年の間の拡大を考慮した土地所有権。
- (3) 日本が露国から取得した権利、日本に譲渡した条約の効果及び満鉄の性質。
- (4) 上記各地域の権利についての世の批判、領土割譲説、租界説、準租借説、植民地鉄道説、行政形態・法律的根拠
- (5) 満鉄付属地の性質及びその発展（鉄道用地、初期の炭鉱問題、付属地の事後拡大）
- (6) 鉄道付属地拡張の法的根拠（鉄道市街、土地取得手続、占有黙認、安奉線用地編入）
- (7) 南満洲の開市場に於ける日本の管轄権（満鉄が買収した商埠地、奉天、營口、安東）
- (8) 日本の行政権・課税権・司法権・鉄道守備兵及警察権

以上のような問題点があり、解釈が曖昧となったまま1937年の鉄道付属地及び治外法権の撤廃によって解決した問題もある。しかし、ヤングが指摘しているように、明確な判断がないままとなり問題が残されていることもあった。

ここで、原著者の論文と満鉄の訳文を比較すると「付属地」の解釈に差異があることに気が付く。表題は原文 "Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Area" に対して訳文は「南満洲鉄道付属地に於ける日本の管轄権」となっている点である。原著者は "Railway Area" と表現しているのに対して、満鉄は「付属地」と訳している点である。その内容は明らかに相違している。「付属地」と言うのは、ポーツマス条約により、ロシアが既に「付属地」として所有していた地域を日本が継承した地域で、ポーツマス条約後、1905年12月の日清条約（北京条約）で確認された地域を言い、この地域は治外法権となっていたものである。1905年から28年を経て、この原則が曖昧になって来ていることが、ヤングの論文にも現れている。本研究で対象とする付属地は「ロシアから付属地とし日本が継承し、清国の承認を得た土地」と解釈する。

2.2 満鉄所有或いは支配（満鉄付属地）の形態に関するヤングの指摘

上記のように、ヤングは鉄道付属地に関して以下の点について問題があるとして、これを明確にすべきことを求めている。「ポーツマス条約外」の土地については、本論文では扱わない。

- 1) 「日本はポーツマス条約⁴⁾に依り満鉄沿線に、露国が行使していたのと同様の権利を取得したとの前提に基づき行動している。しかし「満鉄付属地」の定義は明確ではない。土地利用の実態により面積及び性質は変化している。

- 2) 「満鉄」の土地の所有期限は99年であるが、ポーツマス条約外で取得した土地は普通30年の租借形式で所有することとなる。
- 3) 鉄道附属地の面積を示した満鉄の正式の数字(1930年11月、満鉄本社交渉部)は、280,099,085平方メートルとしているが、これには撫順及び鞍山の工業用地が差し引かれている。工業用地も日本の使用であり含めるべきである、などの曖昧さがあつた。
- 4) 満鉄が支那地主と契約、日支交換公文により30年間租借取得した土地。
- 5) 奉天、安東、営口の様な開市場で永租取得した土地(商埠地、これに準ずる土地)
- 6) 満鉄の所有地ではないが、日本人の土地を市街行政上、満鉄に譲渡した土地。

以上の曖昧な点を明確にすべきであるというヤングの指摘はあるが、本論文で扱うのは、奉天の1)の付属地のみである。

ここでは扱わないが、ポーツマス条約での決定と1932年の「付属地」の解釈が異なっていたことは、「治外法権」「警備」「租税」も関係する大きな問題であつた。

3. 都市・奉天(現瀋陽)の歴史の変遷

東清鉄道南部支線(後の満鉄)の主要駅・奉天駅(Mukden)とその周辺の鉄道付属地は、日露戦争の奉天会戦の主戦場となつたところであり、戦跡の荒廃した土地に近代的な都市計画に基づいて、多民族(主として日・満・鮮・蒙・漢の五族及び白系ロシア人、ユダヤ人)が共存する都市が建設された。奉天(瀋陽)の都市を見ると、図1に示したように、①故宮、②城内、③商埠地、④付属地、⑤鐵西、⑥渾南新区とその発展の時期、背景、都市内の位置、機能が明確に区分できる特徴がある。その中で、近代都市発展の中心となつたのは「付属地④」であり、以下も「付属地④」を検討の中心として論ずる。

「ハルピン」の都市は、ロシアが、(チタ)ー満州里ーハルピンー綏芬河ー(ウラジオストク)に至る大陸横断東清鉄道の主要都市として建設されたものである。満州国建国(1932年)後、1935年にソ連が撤退し、五族(日、満、蒙、鮮、漢)の市民と白系ロシア人及びユダヤ人が加わつた国際都市となつた。本稿で述べる都市、奉天の付属地も、ハルピン市街も原野に理想的な都市を建設している。本研究では、都市内の人種、民族間の問題に如何に対応していたか、についても考察した。都市の外国人労働者の問題、難民の問題も、都市の創造力(智慧力)によって解決していかなければならない問題の一つである。

III 荒野から近代都市の建設

1. 都市の環境と住民の構成

日露戦争の結果、日本は南満州の東清鉄道南部支線の長春以南の権利をロシアから継承し、清国の承認を得た。関東州以外の付属地の行政権は、警察権を除き、満鉄に運営を委任されることとなつていた。奉天の付属地は、省城(城内地区)の西方約30町(3.273km)、面積は182万坪(6015.8km²)であり、日露戦争の奉天会戦で両軍の最後の激戦が行われた場所である。当時、奉天の付属地は、一望千里の原野で、駅舎と数件の家屋のみであつたと言われている。鉄道付属地の邦人戸口は、1907年には250戸、841名に過ぎず、付属地の邦人数が激増したのは、1923年ころからであつた。当時の日本人の人口は表1の通りであつた。奉天の鉄道付属地に警察署、郵便電信支局を開設し、次いで、1910年、東京駅の縮小版試作ともいわれる新奉天駅が建設された。付属地に奉天駅前広場から奉天城中西門に至る幅36mの大路が通り、奉天駅正面からは放射状に大道路が伸び、大道路の途中には広場を設けて、広場の周辺は公共施設の用地となつていた。

表1 日露戦争後、満州国建国前の奉天の日本人人口

	付属地（人、戸数）	領事館管内（人）	合計
1907年	840人（250戸）	2,216人	3,057人
1923年	15,708人（3,774戸）	2,408人	18,116人

注) 付属地は治外法権地区。領事館管内は商埠地で、清国・中華民国統治地区
 出典 福田実 [1976]『奉天日本人史』謙光社（参考：1944年奉天の日本人人口は
 152,254人である。）

日本人人口は、1907年に3,057人、1923年に18,116人、1944年に152,239人と増加した。1907年からの16年間の増加人口は、15,059人（1年に941人）であった。1923年から1944年までの21年間には134,123人（1年に6,386人）の増加となっている。特に満州国建国以後の日本人の増加は著しい。奉天市の総人口は、1931年に344,106人であったものが1944年には1,890,694人であり、満州国建国以後の総人口の増加は1,546,586人にも達している。総人口に対する日本人人口は8%であった（福田 [1976]、p.74, p.200）。上記表1で「領事館内」と言うのは、領事館のある「商埠地」を指しており、鉄道付属地と城内地区を接続する位置にあり、現地政府の管轄地域である。また、1930年代には付属地では、上下水道、電気、都市ガス等を敷設し、住居のトイレは水洗、上下水道完備で、冬期の暖房はスチームか温水のラジエーターであった。東京の山の手でも未だ殆どが汲取の和式トイレの時代である。このように、日露戦争終結後、5年を経ずに、満鉄によって南満洲の都市とインフラが整備されていった。以後、奉天の付属地の人口は、増加を続け、終戦前の1944年6月の人口と各民族の構成比は表2に示す通りであった。先に述べたように、清朝成立時、首都を北京に遷して以後は、瀋陽は副都となったが、中国東北部の中心であった。19世紀に外国からの交易の要求が強くなり、「城内」の外に「商埠地」を設定し、外国との交易を行う商業地を設定し、外国人の居住も許容した。日露戦争後、日本は図1で示す商埠地の外側に「鉄道付属地」④の原野を継承して、新都市を建設した。

表2 1944年の奉天市の人口、戸数と民族

民族	戸数（戸）	人口（人）	比率（%）
日系	47,106	152,239	8.1
鮮系	14,177	70,221	3.7
満系	292,538	1,667,119	88.1
その他	345	11,124	0.6
総計	354,166	1,890,694	100
参考 ハルビンの日本人		51,650	9.2
ハルビンの総人口		558,829	

出典 1945年版満州年鑑、福田実 [1976]『奉天日本人史』謙光社 p.200

2. 外国人が見た当時の奉天と満鉄

日本の満州への進出について、矢内原⁵⁾はクリスティー（Christie, D. [1914], 矢内原訳 [1938年] p.4）『奉天30年』の訳者序で、国際人としての日本人の在り方を次の様に述べている。

「満洲及び支那問題の解決、即ち東洋平和の永久的基礎は、満洲人及び支那人の人心を得ることではなければならない。而してそれは国家としての愛撫政策を以ては足りない。況んや国家を背景とする公私の利得的行動を以ては達し得られない。人間としての無私純愛の生活態度を以て、彼等のために深く、且つ長く奉仕する個人こそ、東洋平和の人柱であり、その如き人間をば満洲及び支那に供給することこそ、日本国民の名誉でなければならない。」

また、クリスティー [1914]（[矢内原訳 [1938] p.278）は、ロシアと日本の差について次の様に述べて

いる。

「あじあの列車で、荒涼として人煙稀なる地方を旅する者は、これは實際上ロシアのもので、支那から失われたものと思ふ。それから設備のよい日本の列車に乗り換えれば、南満州の全部は支那とは名のみで、事実は既に日本のものであることはただ時間の問題だ、と益々考へるやうになる」。

ここで、「事実は既に日本のもの」と言っているのは、当時、ロシアだけでなく、米国の鉄道王ハリマンや英国などと満洲の鉄道獲得の競合、或いは共同経営の提案が行われていたことを指している。

3. 満鉄の初代総裁後藤新平

後藤新平⁶⁾は、初代満鉄総裁に命じられたが、当初は、首相の命にも頑として応じなかった。その経緯は自らの回顧録「満鉄総裁就職情由書」[1906]に詳しい。理由は、満鉄総裁は関東都督の監督の下にあり、且つ、中央政府の責任者は外務大臣であるという二重構造を嫌ったものであった。後藤は、次の様に述べている。

「満州経営は国家の大事であるから、まず、根本を確定し、責任の帰属を明確にしておかなければならない。植民地の経営は、教育殖産全般にわたって、まず民心を取攬し、産業を振興して民力を増すことが肝心である。植民政策はすべからず遠大なるを要するが、殊に教育には慎重な考慮を加うべきで、性急偏向は断じて不可である。さもないと、『殷鑑遠からず英国が従来印度教育事業の不用意のために民心反発収拾すべからざるの今日を来せしが如き』を反省すべきである。」

さらに、台湾は日本の統治下にあったが、満鉄は清国内にあり、日本は鉄道の権益のみを有するに過ぎず、台湾の場合とは全く異なる状況にあった。後藤は、植民地経営の第一に「福利の増進」と「教育」の重視を強調していた。また、満鉄総裁就任に際して、後藤は、首相の指示に従い、満州鉄道創立委員長を務めていた児玉参謀総長を訪ね、児玉に見解を仰いでいた。児玉は、

「今日の事、衆に選びて一大臣の才を得しことは易く、満州問題解決のために一士を得んことは難し。今、衆口を相合して君の適材を推す。」と言い、「西園寺総理、山縣元帥も同様である。就任以後、何か難問が起こった際には自分が犬馬の勞をとろう」とまで付け加えた。更に、児玉は「山縣元帥の下を訪ねるよう」に言われた。後藤は、山縣と関東都督大島大将に会い、「満州経営に顧問として都督の政策に参与することを条件として山縣並びに大島の同意を得」ることが出来た。要するに『武文官の容喙を許さずして十分に経営に任ずる事決定せり』と物語れり。」として得心している。後藤があくまで避けたかったのは、文武いずれとも、中央からの干渉で、官僚的繁文縟りに束縛されては、植民地経営はできない、という事であった。当初、関東都督の配下に位置していた満鉄総裁は、関東都督の顧問を兼ねることとなり、実質上、都督の上位にあって、その制肘を受けないこととなった(江上(1980))。

4. 満鉄の性格と業務

日本が得た権益を遂行するための業務内容は、「鉄道を主軸に鉱業、電気業、倉庫業、鉄道付属地における土木、教育、衛生などの業務を行う」と定められていた。永雄策郎(1930)は論文「植民地鉄道の世界経済及び世界政策的研究」⁷⁾の中で、「ロシアの敷設した東清鉄道は、商法上の会社には当たらず、会社という名のみ機関に過ぎない。満鉄の目的は、満洲の大地を開拓し産業を開発することを使命としている。」と述べている。また、岡松参太郎⁸⁾は論文「南満洲鉄道株式会社の性質」の中で、「満鉄は、国家自ら発起提案してこの会社を官設し、国家に代りて満洲経営の任に当たらしめんとするものにして、国家は会社の設立をもって国家の政務の一部と看做し、会社をもって国家の機関の一と看做せるもの」であり、しかも「外国の領土内における経営の為に設立せられた」点に「満鉄の比類ない特殊性を認めた」と述べている。この岡松説は、満鉄社員の意識を鼓舞し、その仕事为国家国民のためになるという自覚と誇りを与え、40年間満鉄人を支配していた。

5. 満鉄業務の全満州へ拡大

後藤新平は、満鉄総裁であり、且つ、実質上、監督官庁である都督府そのものを満鉄の中に包含するような職責を担うこととなった。それは、満鉄副総裁中村是公を都督府民生長官、理事久保田政周を都督府民生部長兼任としたことでも、組織上の位置づけが明確であった。後藤新平は、新しい任務に就くに当たって、自らの力が発揮できる環境と処遇をあらかじめ確認した後、現地へ乗り込んだのであった。明確になった職責範囲は、租借地旅順、大連から長春まで700kmの鉄道とその付属地及び撫順炭鉱、倉庫、海運、港湾、鉱山、電気、ガス、旅館などの他、産業、商工設備、中央試験所、地質研究所、東亜経済調査局などの調査事業、さらに地方事業として付属地の行政、土地建物、市街経営、医院等の衛生施設、中国人教育を含む諸般の教育施設、消防および保安施設等複雑多岐に渉るものを包含していた⁹⁾。このほか、長春以北の北満の主要都市には出張所（公所）を置いて東清鉄道との交渉に当たらせた。また、満鉄社員を満洲各地の領事に特別任用するような措置も講ぜられた。

6. ソ連の東清鉄道満州横断路線を満洲国が買収

1929年7月、張学良はソ連が運行している北満州の東清鉄道の協定違反を理由に鉄道権益を武力回収するため、ソ連軍と交戦した（中ソ紛争）が、張学良軍は敗れ（ハバロフスク議定書）、鉄道の運行も翌年から平常化した。中国側は鉄道の売却を迫ったが、1931年の満洲事変の勃発により交渉は打ち切られた。

1932年に満洲国が成立し、東清鉄道は満洲国とソ連の合併となり、1933年、名称を北滿鉄路に変更した。1932年から1935年までは満洲国とソ連との共同運行となっており、（ソ連のチタ）－満州里－ハイラル－ハルビン－綏芬河－（ウラジオストック）に至る満洲北部横断鉄道が完成していた。1935年、満洲国はソ連と北滿鉄道譲渡協定を結んで北滿鉄路全線の利権を満洲国が買収・獲得し、ソ連は満洲国から撤退し、旧・東清鉄道は満洲国有鉄道となった。但し、列車運行は満鉄に委託されていた。この様に、1935年の段階までは、満鉄が主導的に動き、東北軍閥（張作霖、張学良）、ソ連、中国との関係も良好な関係を維持することが出来ていた。前掲ヤング [1932] は、「恐らく奉天の故張作霖政府と日本官憲との間に曾て幾多の取極められたものと思われる」と述べているが、これは「官憲」ではなく、「満鉄」との取極めであり、ヤングの理解は間違っている。「満鉄」と張作霖との関係は極めて良好であった。

7. 関東軍の誕生

満鉄の組織と業務は順調に進んでいたが、満鉄だけではなく、関東都督府の業務も増大しつつあった。ポーツマス条約追加約款に「(日露) 両締約国は満洲における各自の鉄道線路を保護せんが為め守備隊を置くの権利を留保する。当該守備兵の数は1 km毎に25名を超過することを得ず」とあるのに依拠し、これが日清満洲善後条約 [1905年] によって承認されていた。満鉄の鉄道守備隊は6個大隊で、公主嶺に司令部を置き満洲各地に分屯しており、所属は関東都督府陸軍部であったが、1919年に関東都督府が、関東庁と関東軍に分かれ、関東軍の司令部が旅順に移ることとなった。従って、鉄道守備隊も関東軍に属することになった。いわゆる兵政分離であり、以後満鉄は軍事に煩わされることはなくなったが、反面、軍部は行動の自由を確保したことになり、自己増殖し、やがて守るべき満鉄そのものを破壊する羽目になったという事ができる。

IV 都市の環境と教育・文化

1. 南満洲の文化

満鉄は、原野の続く南満洲に近代的な都市を建設し、五族協和の思想を掲げ、全社員に宿舎を与え、浴場、クラブのほか学校、図書館、病院、公園などの公共設備を整備し、これ等公共施設は、現地人を含む一般の人にも開放されていた。1910年代には、奉天をはじめ主要都市の居住環境は当時の日本内地をはるかに超えていた。当初、居留民会が運営していた小学校も満鉄立の小学校となった。1917年には、奉天に中国人

の中学校・満鉄立南満中学堂が設立され、2年後に南満州で初めての日本人のための満鉄立奉天中学校が開校された。開校時に奉天中学校の校舎が未完成であったため、中国人中学校を間借りして開校していた逸話がある。後藤新平は、「学校と病院と神社仏閣は民意が満足するまで完備しなければならない」との信念を持っていた。教育と医療は日本人も中国人も同じ様に扱うのが満鉄の考え方であった。

2. 教育と学術研究

後藤新平は、医療の充実と医学教育、一般教育は、植民地経営における必須の要件と考えており、1911年に満鉄は、奉天に南満医学堂（満洲医大の前身）という医学教育の専門学校を設立した。南満医学堂は、日華双方の協定により満鉄が開設したもので、1915年第一回の卒業生を送り出して以来、毎年卒業式には張作霖以下中国の顯官が出席するのを例としていた。1922年5年制（予科一年、本科四年）の満洲医科大学に昇格した。勿論、日中共学であり、卒業生は終戦後も中国医学の進歩に貢献した医師を多数輩出している。本学は、他の医科大学に比べて多くの特色を持っていた。具体的には、1926年東亜医学研究所を付設、所長黒田源次教授を中心として中国古医書に関する書誌学的研究および漢薬の科学的研究、稗田憲太郎教授の満洲赤痢と病理学、高森時雄・久保久雄教授らによる熱河の地方病性甲状腺腫・東辺道のカシン・ベック氏病、その他、満洲風土病の研究など比類のない研究が行われていた。久野寧教授¹⁰は世界の医学界で未開拓の分野であった発汗生理学を大成し、満洲医科大学在職中の1936年、1938年及び終戦後の1953年と三度にわたってノーベル生理学・医学賞の候補となった事が、ノーベル委員会公開資料で明らかになっている。自由な雰囲気と潤沢な予算の下で、多くの国際的な業績を挙げた人が出ている。黒田教授は、戦後、日本に帰国し、奈良国立博物館館長を務めた。稗田教授¹¹は、河北省の地方病調査のため出張中に終戦となり、現地に留まり華北地方の中国共産党軍の健康管理、疾病の治療に従事し、中国共産党の幹部、特に胡耀邦の信頼が厚く、中華人民共和国の建国後は新中国の重鎮として遇されていた。1953年、帰国後、久留米医大教授、医学部長、日本学術会議会員として日本の医学発展にも貢献した。平山雄は、奉天中学を経て、第一高等学校に学び、再び、奉天に戻って満洲医科大学で学び卒業後、「がん」疫学的世界的権威者となった。WHOや国立公衆衛生院に勤務し、現在の「禁煙」運動の国際的基礎を作った。元日銀総裁の三重野康と作家安部公房は奉天の小学校で同じクラスであり、共に東京大学で学んだ。1945年8月、奉天の実家を案じて帰省していた安部は終戦後、北満洲からの避難民の救護に当たった。医学部卒業後は作家の道を歩み、その作品は国際的な評価を受けていた。スエーデンのノーベル委員会のパール・バスターリー委員長は安部の死後、「急死しなければ、ノーベル文学賞を受けていたでしょう。非常に・非常に近かった」と述べている（2012年3月21日、読売新聞）。

3. 奉天中学校の設立の理念

満鉄立奉天中学校の初代校長内堀維文¹²は中国東北部において、日本人が中国語を学び、現地の人と生活を共にし、融和することの重要性を説いている。内堀は、中国人の教育にも長年携わっており、奉天日本人中学校開校時には、中国語を正課の授業として定め、その意義を次のように述べている。

「日本人が満州で働くには満州の人と物に通ずることを必要とする。満州の人と物に通ずるには、机上の知識は遂に何の権威もあり得ぬ。直接其の人と接するに非ずんば、殊に感情の動物たる人間・幼少より同じ校舎で起居を共にして親しみを増す所以である。」

また、内堀は、奉天中学校創設の趣旨及び日中共存共栄について次のように述べている。「夫れ支那との共存共栄は我が帝国の国策である。而してこれが実現は両国民の真の理解に待たなければならぬ。されば本校に於ては特に国際的教養に留意し、偏狭なる愛国心を去りて、よく他の長を取り以て彼我の意思を疎通し、感情を融和し、南満中学堂（奉天の満鉄立中国人中学校）と共に両国親善の楔子たらしめんことを期し、支那語の一科を加へたるの意、亦此に在るのである。」

内堀は、日本は隣国中国と共存共栄の関係を樹立しなければならないとの信念をもって教育に当たってい

た。この思想は、後年までも維持され、満州の小・中学校教育に生かされていた。

V 多民族・異民族との共存都市ハルビン

アジアに不凍港の拠点を求めていたロシアは、1896年ウラジオストックに至る満洲横断鉄道と横断鉄道の間接点であるハルビンから、旅順に至る鉄道の建設を計画した。このため、旅順もハルビンもロシアの重要な都市となった。次の表に示すように、東清鉄道沿線地域もハルビンもロシアの方が中国人よりも多い状態であった。

表3 ハルビン及び東清鉄道幹線沿線の人口（1912-13年）

地域	1912年	1913年	増減
東清鉄道幹線ぞい ^a			
ロシア人	70,117	66,898	-3,219
中国人	27,398	45,334	17,936
合計	97,515	112,232	14,717
ハルビンのみ			
ロシア人	46,478	43,391	-3,087
中国人	8,453	23,537	15,084
合計	54,931	66,928	11,997

出典 Wolff, David [1999] (半谷史郎訳 [2014]) 『ハルビン駅へ』 講談社、p.167 (a: ハルビンを含む)

1. 外務省日露協会学校（のちの「ハルビン学院」）設立の経緯

東京外国語学校露西亜語科を卒業した井田孝平¹³⁾は満鉄社員として1916年から2年間モスクワに留学して帰国後、満鉄調査部に勤務していた。井田は、満鉄経営にはロシア語が必要であると痛感し、ハルビン駐在総領事川上俊彦を通して、日露間の通商・外交・文化交流を行っている外務省所轄の日露協会（在東京）に提言を上申した。協会の代表後藤新平（当時、寺内内閣の外務大臣）は井田の構想を聞き即座に、ロシア語専門家養成の学校設立を承認し、自らハルビン日露協会学校（後の満洲国立ハルビン学院大学）創立委員会の委員長となった。1920年、日露協会学校は日本の学制による専門学校として開校し、修業年限は3年であった。各学年の定員は50名。日露協会学校の初代学院長には井田が就任した。1933年、前年の満洲国建国にともない、校名を「ハルビン学院」と変え、ロシア語に加えて、満洲国在住の全民族を対象とするため、蒙古語の専攻科目も加えた。1941年には、ハルビン学院は、4年制の大学になり、同時に満洲国に移管された。

1919年杉原千畝は、日露協会学校の第一期生の試験を受け、1920年、1期生として入学した。後藤のロシアに対する思考を示す簡潔な言葉がある。

「ここ満洲の状況は、日露戦争という一回の戦いで終止符を打つわけにはいかないだろう。では次の戦いは、将来、いつ起きるのか。満洲で、我々は他者を引き離して主導権を握り、競争者を疲労させる、そういう立場を占めていなければならぬ。植民地政策とは、『文装的武備』¹⁴⁾である。」

事実、米国も英国も満洲の鉄道敷設、或いは満鉄との共同経営を目指していた。後藤の信念は、「彼らのためにやるべきことをやれば、彼らは日本人に感謝して、彼らも幸福になり、統治も平安に進む」というものであった。

2. 杉原千畝とハルビン学院

ユダヤ人はハルビンが都市となった初期からの居住者であり、ハルビンは多民族・多人種社会であった。

ハルビン学院にはロシア人（白系）、蒙古人、ユダヤ人の教師もおり、それが違和感のない学校であり、ハルビンはそのような都市であった。1923年、杉原はハルビン学院を卒業し、1924年に外務省書記生となり、1932年満洲国外交部勤務¹⁵⁾を経て1937年、フィンランド、ついで1939年7月にはリトアニアのカウナスに領事代理として勤務することとなった。1940年8月31日、ソ連新政権が日本領事館の閉鎖を命じたため、次の任地プラハに向かった。当時、既にドイツ本国ならびに占領地在住のユダヤ人は、域外脱出を図っていた。杉原がこの時期に、日本政府の許可なしに発給した「日本通過ビザ」は多くのユダヤ人の命を救った。杉原が通過ビザを発給したのは、杉原自身の人類愛に基づく独断ではあったが、国際都市ハルビンとハルビン学院でのユダヤ人との交流の経験が、杉原の決断を支える基になっていたことは間違いない。ハルビンだけでなく、人数は少なかったが、奉天も事情は同じであった。その意味では、ユダヤ人問題については満洲国の都市は日本とは異なった面があった。日本のユダヤ人については、高尾〔2014〕の研究報告に詳細がある。

3. 都市内の人種、民族間の融和

本研究における人種、民族間の融和の対象は多岐に渉るが、本文の各該当部分に於いて述べてきたが、重要な問題でもあるので、ここに纏めて再掲し、更に2、3の事蹟を追加紹介する。その基本的考え方は、本稿「都市の環境と文化」(p.11～12)に記載した内堀維文の訓示「現地の人と物とに通ずること」及び「よく他の長所を取り以て彼我の意思を疎通し、感情を融和する」という言に凝縮されている。事蹟の具体例は多いが、ここに例として再掲する。

- (1)「満鉄厚生施設は現地人を含む一般の人にも開放していた」。III「都市の環境と文化」1. 南満洲の文化（本論文p.10）
- (2)「満鉄は日本人中学校よりも中国人中学校の創設を優先していた」。
「日本人中学生は満鉄立中国人中学校の部屋を借りて授業をしていた」。(本論文p.11)
- (3)「南満医学堂（満洲医大）の卒業式には張作霖以下中国要人の出席を常としていた」(本論文p.11)
- (4)「ユダヤ人問題については日本と満洲では大きな差があり、杉原千畝の事蹟もハルビン及びハルビン学院の教育によるところが大きい」。(本論文p.13)

そのほか、中国国内紛争（奉直戦争前の紛争）時に傷病兵の医療救護に当たった奉天赤十字病院看護婦長「湯浅うめ」は日本人最初のナイチンゲール賞受賞となった。1933-1944年、奉天の満系女子教育に献身的な貢献をし、生徒は一時1,000名を超えた鍋山貞斌・照繡夫妻の事蹟がある。また、満鉄と張作霖の関係を示す例として、郭松齢の反乱の際、張作霖所有の重要財産を荷車数十台で満鉄事務所に秘匿保管した事蹟（平和祈念事業〔1994〕）、等々枚挙にいとまがない。

まとめ

奉天の付属地およびハルビンの都市建設と文化について論じてきた。ロシアから継承した原野を近代的都市とし、「留用」という現地残留者は、その成果を中国東北部に残し次世代に引き継いだ。更に、これらの技術は太平洋戦争後の荒廃した日本に移植され、新しい日本建設に貢献した。新中国への継承については多くの技術者が「留用」という現地残留によって技術を継承している。（武吉次朗〔2003〕、同〔2005〕）具体的には、巨大ダム（豊満、水豊ダム）、重化学工業、鉄鋼、シエール・オイル技術、鉄道などである。都市建設については、パリの街並みよりも整然とした新都市を「付属地」に建設した。この都市計画は、現在、渾南新区のハイテク・パークに引き継がれている。学術研究面では、満洲医大を中心とする久野寧、稗田憲太郎、平山雄（WHO）、黒田源次（帰国後、奈良国立博物館長）の業績などが挙げられる。これ等の業績は「留用」という残留により、中国医学界に引き継がれている。また、1920年には奉天赤十字病院看護婦長「湯浅うめ」は中国や白系ロシア人の傷病兵救護、衛生思想の啓蒙の功績により我国で最初のナイチンゲール賞

を受賞している。後藤新平はハルピン学院初代学長井田孝平を育て、井田孝平は杉原千畝を育てたということが出来る。後藤新兵は中国人の教育にも力を入れており、その意思を継いで奉天の中国人中学校「南満中学堂」は、日本人中学校よりも早く、1917年に創設された。内堀維文が折々に行った訓話、日中・民族融和の真髓を語るものであった。1905年にロシアから継承した付属地④の原野に近代的文化都市を建設した内容を主に論じてきたが、2章1.2「瀋陽の都市概況」で、瀋陽が渾河の南に「ハイテク・パーク」⑥を新たに建設していることを述べた。ヌルハチの居城・城内②〔1625年〕から商埠地③〔1903年〕を経て付属地④〔1905～1945年〕が奉天の都市の中核となった。また、付属地の西の原野に、鐵西⑤工業地帯ができ〔1935～1945年〕、都市の産業も栄えた。終戦、新中国の建設を経て渾河の南の原野に渾南新区ハイテク・パーク⑥がスタートし〔1991年〕、現在、先端技術の研究所とハイテク産業が発展しつつある¹⁶⁾。このように、①、②～⑥と異なる要素を持った街が年と共に生まれ、次第にそれが調和のとれた一つの都市を形成していることに瀋陽という都市の特徴を見ることが出来る。城内②は17世紀に出来た街であるが、最近では昔の姿をそのままに美しく再生されている。鐵西工業地帯⑤は工場の集まった街であったが、最近では付属地③の繁華街を凌ぐような商業施設が生まれている。4世紀にわたる都市の発展と調和を瀋陽の街に見ることが出来る。

【注】

- 1) シー・オルター・ヤング〔1933〕(Walter C.Young〔1932〕"Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Area") 満鉄が全訳〔1933〕。訳文タイトル「南満洲鉄道付属地に於ける日本の管轄権」。全文242頁の研究論文。日本語訳兼編纂・発行 南満洲鉄度株式会社。この著書は「鉄道付属地」(Railway Zone)に関する法規面で最も詳しい文献である。著者は、執筆当時ジョン・ホプキンス大学に在籍の研究者であった。著編者序言で満鉄の調査課長 伊藤武雄は、「満鉄付属地問題に関する内外人の所論は少なくないが、ヤング氏程に纏ったものは出ていない」と述べている。
- 2) 関東洲は、日露戦争後のポーツマス条約及び満州善後条約により日本が租借権を得た直轄統治地区であり、満州国ではない。
- 3) 奉天（現瀋陽）駅の建築様式は東京駅と同じ辰野金吾式建築。東京駅の完成の4年前に完成。設計は帝国大学工科大学長辰野金吾の弟子、太田毅と吉田宗太郎である。遼寧省文物保护单位となっている。
- 4) ポーツマス条約第6条には「露西亜帝国政府は長春（寛城子）旅順口間の鉄道及其の一切の支線並同地方に於て之に付属する一切の権利、特権及財産と同地方に於て該鉄道に属し又は其の利益の爲に經營せらるる一切の炭坑を補償を受くることなく且清国政府の承認を以て日本帝国政府に移転譲渡すべきことを約す両締約国は前記規定に係る清国政府の承認を得べきことを互いに約す。」と記載されており、「付属地」の明確な定義がない。
- 5) 矢内原はこの時期、東大教授の職を追われ、失職中であった。岩波書店の創設者岩波茂雄に勧められ、「奉天30年」を翻訳した。これが岩波新書の最初の出版（No. 1, 2）である。
- 6) 後藤 新平（1857-1929）は、愛知医学校で医学を学ぶ。内務省衛生局長、台湾総督府民政長官。満鉄初代総裁として日本の大陸進出を支えた。鉄道院総裁。関東大震災後に内務大臣兼帝都復興院総裁として東京の帝都復興計画を立案。通信大臣、内務大臣、外務大臣、東京市市長を歴任。勲一等伯爵。
- 7) 永雄策郎：学位論文（東京大学、1930）。著書に『日本植民政策の動向』〔1944〕有斐閣がある。
- 8) 岡松参太郎「南満洲鉄道株会社の性質」、1899年京都帝国大学教授、満鉄創立後、満鉄理事を兼務。満鉄の経営は、「福利厚生と興育」が強調されていたと述べている。『創造都市』の思想と基本的に類似。
- 9) 日本側は全権大使小村寿太郎（外務大臣）。清国側は欽差全権大臣慶親王奕劻及び瞿鴻禨・袁世凱の間で調印された。ポーツマス条約の批准ならびに帝政ロシアから日本に譲渡された満州利権の移動を清国が了承した。
- 10) 久野寧（1882-1977年）。生理学者。1911年南満医学堂（満州医科大学）教授。〔1939〕名古屋大学医学部教授。1920年、発汗の研究で1963年文化勲章受章。三度、ノーベル賞候補となった。
- 11) 稗田憲太郎（1898-1971年）長崎県出身、南満医学堂卒、病理学者、寄生虫学者。満州医大教授。中華人民共和国設立に協力。帰国後、久留米大学教授。学術会議会員。著者に『医学思想の貧困』がある。

- 12) 内堀維文（1872-1933年）熊本県出身。高等師範卒。1905年清国山東省師範学校校長。旅順工大教授。
- 13) 井田孝平（1879年東京生れ）、1901年東京外国語学校露語科卒。陸軍大学校教授を経て満鉄調査部勤務。1916年モスクワに留学。1918年ハルビン学院創立のため尽力。1920年ハルビン学院初代校長。
- 14) 『文装的武備』は、後藤新平の造語。軍部の「軍装的武備」に対抗する意識で用いている。「武」（軍人）に代わって「文」（文明）による、の意。後藤新平の娘婿、鶴見祐輔 [2005] 『正伝後藤新平』全8巻、藤原書店の第4巻「満鉄時代」（p.266）のなかで、「『満州に来てみると、皆が軍人病にかかっている！』と喝破し、一座の人たちは全くアッケにとられた」とある。
- 15) 杉原は1932年から1935年まで満洲国外交部に勤務し、満洲里から綏芬河に至る大陸横断鉄道の買収交渉に当たり、1935年3月22日、ソ連からの買収とソ連の満州からの撤退交渉に当たり、これを完結させた。
- 16) 渾南区人民政府区長呂凡 “2017年沈阳市浑南区政府工作报告”（2016年12月28日）在沈阳市浑南区第一届人代表大会第三次会议議事録による。

【邦文参考文献】

- 赤沢達也 [2017] 『矢内原忠雄』 岩波書店
- 飯塚靖 [2003] 「満鉄撫順オイルシェール事業の企業化とその展開」『アジア経済』 pp.2-32
- 上田貴子 [2018] 『奉天の近代—移民社会における商会・企業・善堂』 京都大学出版会
- 内堀維文遺構集並伝刊行会 [1934] 『内堀維文遺構集並伝』 p.810
- 江上照彦 [1980] 『満鉄王国』 サンケイ出版
- 川村邦夫 [2014] 『旧満州で日本人小学生が学んだ中国語』 丸善プラネット
- 川村邦夫 [2019] 「中国東北部で日本人中等学校生（旧制）が中国語で学んだ孫文の「大亜洲主義」—1940年発刊の教科書とその背景—」『孫文研究』、pp.17-42.
- 菊池秋四郎、中島一郎共著 [1926] 『奉天二十年史』 奉天二十年史刊行会
- 後藤新平 [1906] 『満鉄総裁就職情由書』 藤原書店、藤原書店編集部 [2007] 『後藤新平の仕事』 藤原書店
- 越沢明 [1978] 『植民地満州の都市計画』 アジア経済研究所
- 清水正之、福原成雄 [2001] 『満洲の都市計画と公園』 大阪芸術大学紀要『藝術24』 pp.23-37.
- 筑波昌之 [2008] 「グレーター瀋陽における開発区建設と日系企業の動向」『ERINA REPORT』, Vol.79,
- 中国中日関係史学会編（武吉次朗訳） [2003] 『新中国に貢献した日本人たち』 日本僑報社, pp.21-34]
- 原奎一郎、林茂編集 [2005] 『原敬日記』 福村書店
- 哈爾濱学院史編集室 [1987] 『哈爾濱学院史』 恵雅堂
- 平和祈念事業 [1994] 『平和の礎—海外引き揚げ編4巻』・同続 [2005年]
- 福田実 [1971] 『満州奉天日本人史』 謙光社 pp.60-67
- 奉天平安小学校わかき会事務局 [1985] 『平安の名に誉れあれ』 わかき会事務局
- 奉天市公署官房調査課 [1944] 『奉天市統計年報（1937-1944）』 奉天市公署
- 芳地隆之 [2010] 『満州の情報基地ハルビン学院』、新潮社
- 松本敏郎 [2000] 「『満洲国』から新中国へ（1940-1954）」名古屋大学出版会
- 宮本通治編纂発行 [1933年] 南満洲鉄道付属地に於ける日本の管轄権」拓務省、南満洲鉄道株式会社
- 李薈、中島信夫 [2014] 「清末日中対立の下に中国東北部における「奉天商埠地」の形成に関する研究」、日本都市計画学会都市計画論文集Vol.49, No.3, pp.669-674.

【外国語参考文献】

- Carter, J.H. [2002] “*Creating a Chinese Harbin.*” Cornell University Press.
- Christie, Dugald [1914] “*Thirty Years in Moukden. 1883-1913, being the experiences and recollections.*” London（矢内原忠雄訳 [1938] 『奉天30年、上下』 岩波新書）。

- Levine, Hillel [1996] “*In Search of Sugihara.*” THE FREE PRESS, New York. (諏訪澄、篠輝久訳 [1998] 『千畝』清水書院)
- Young, Walter C. [1932] “*Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Area*”, John Hopkins Univ.
- Wolff, David [1999] “*To the Harbin Station—The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*” Stanford University Press. (半谷史郎訳 [2014] 『ハルビン駅へ』講談社)

【雑誌論文参考文献】

- 岡松参太郎「南満州鉄道株式会社の性質」『岡松家旧蔵文庫資料』早稲田大学図書館所蔵
- 木村忠雄 [1923] 「撫順産油母頁岩ニ関スル研究」『満鉄中央試験所報告』（第10報）
- 笹島秀晃 [2012] 「創造都市と新自由主義」『社会学年報』41pp.79-89
- 高尾千津子 [2014] 「戦前日本のユダヤ認識とハルビン・ユダヤ人社会（戦前の日本におけるユダヤ教）」『一神教学際研究』10 pp.25-39
- 張曉紅 [2008] 「満州国商工業都市：1930年代の奉天の経済発展」『三田学会雑誌』101、No.1 p.115
- 長田進 [2010] 「創造都市の議論に関する一考察」『慶應義塾大学日吉紀要社会科学』pp.93-104
- 永雄策郎 [1930] 「植民地鉄道の世界経済及び世界政策的研究」日本評論社
- 廣松悟 [1997] 「都市管理社主義から都市企業化主義へ—後期資本主義における都市統治の変貌—」『空間・社会・地理思想』p.2、pp.36-53
- 山中峰央 [2005] 「『満州国』人口統計の推計」『東京経済大学会誌』、245号、p.184.