

20 世紀初頭の東北アジアにおける鉄道建設と人の移動

—東北中国と極東ロシアを中心に

名古屋大学大学院人文学研究科 教授 Igor SAVELIEV

I. 問題の所在

本報告書は、2022 年 1 月から 2024 年 12 月まで JFE21 世紀アジア歴史研究助成研究の一環として行った研究の結果である。2022 年 1 月、1 年間の予定で研究を開始したが、新型コロナウイルスの影響により台湾への入国が制限され、台湾での史料調査が大幅に延期された。さらに、同年 2 月にロシアによるウクライナへの侵攻が始まり、自らロシアで史料調査を実施することが不可能となった。

2023 年 3 月には、ロシア国立歴史公文書館の中東鉄道コレクション（第 323 フォンド）における史料調査を現地の協力者に依頼し、同年 4 月に中国人労働者の募集に関するファイルのスキャンデータが届いた。さらに、2024 年 8 月 25 日から 31 日にかけて、台湾の中央研究院近代歴史研究所档案館および傅斯年図書館において資料調査を実施した。その際、19 世紀後半の中国で刊行されていた新聞、特に 1864 年にイギリス人によって上海で創刊された『North China Daily News』（『North-China Herald』、『北華捷報』）に掲載された中国からの海外移住に関する記事を調査した。

また、国内ではマイクロフィルム化された『ウラジオストク』紙の 1890 年から 1906 年までの号を調査し、ウスリー鉄道および中東鉄道の建設に関する情報を確認するとともに、19 世紀後半から 20 世紀初頭にかけてのロシアの文献調査を行った。

3 年間の研究成果は、2023 年 6 月に大韓民国で開催された国際学術会議での口述発表を含む、国内外での口述発表 3 本および学術論文 2 本（『ロシア史研究年報』掲載論文および国際会議プロシーディングス *Prospects for the Development of Diaspora Studies in the Era of Globalization, Transnationalism, and Digitalization* に掲載された論文）である。本報告書は、これらの学術論文および口述発表の成果を踏まえ、それらをさらに発展させたものである（第 III・IV 節の一部はサヴェリエフ 2023 に基づく）。本助成金による研究を通じて、東アジア移民史およびウスリー鉄道と中東鉄道の歴史のさまざまな側面を再検討することができた。本研究を可能にした JFE21 世紀財団に深く感謝申し上げる。

日本においては、リニア中央新幹線の開業など、鉄道が日常生活に欠かせない移動手段となっている。しかし、東北アジア地域が国際政治システムに組み込まれた 19 世紀半ばには、交通機関の未整備が人の移動および地域の開発を阻害する要因であった。

19 世紀後半から 20 世紀初頭にかけての鉄道建設と整備は、世界各地の経済発展を大きく促進し、人の移動を加速させた。その時代に東北中国および極東ロシアに建設された鉄道路線は、現在でも重要な交通手段となっている。鉄道の建設は、その地域の人口分布を大きく変化させ、新たな都市空間を構築する要因となった。さらに、その時代に整備されたインフラストラクチャーと都市は、現在においても地域の重要な産業・商業・文化の中心地となっている。

20 世紀初頭に構築された東北中国と極東ロシアの新たなインフラストラクチャーおよび都市空間は、国家間の対立関係や民族集団間の協力と葛藤のもとで大きく変容したが、鉄道建設時期から変わらず維持されているものも存在する。

本研究の対象は、シベリア横断鉄道を完成させるために 1891 年から 1896 年にかけて建設されたウスリー鉄道および、1896 年から 1903 年にかけてロシアが中国から租借した領土に建設した中東鉄道である。本研究では、これらの鉄道建設において、実際にどのようなメカニズムを用いて人材を集め、人の移動を促進したのか、その移動の結果としてどのような新たな社会層が形成されたのか、さらに鉄道建設地の人口分布がどのように変遷したのかを明らかにする。

先行研究

これまで、中東鉄道の歴史は、国際政治、帝国主義論、植民地主義論の観点から多角的に検討されることが多かった。また、中東鉄道の建設とともに形成された都市空間や、ハルビンに誕生した多民族社会、さらにハルビンの知識人、教育者、研究者、実業家、芸能人の活動、および彼らが残した豊かな文化的遺産は、研究者の注目を集めてきた。

しかし、20 世紀初頭の中国東北地方における鉄道建設と人の移動の関係、人材を獲得するメカニズム、中国人の雇用システムの特徴と欠点、中国人とロシア人の人間関係の構造などは、いまだ十分に解明されていない。

本稿では、中国の仲介業者の役割、労働者の募集方法、移住パターンおよびその社会階層形成への影響を主要な研究対象とする。そのため、本節ではこれらの問題に関連する先行研究のみを取り上げるが、先行研究は多岐にわたる。

まず、ロシア人が建設した鉄道における中国人労働者に関する研究に焦点を当てる前に、中国人契約労働者の雇用メカニズムが一般的にどのように考察されてきたかを簡単に示すことが重要である。本稿で分析する華北における中国人労働者の雇用と比較して、中国南部、特に植民都市であった香港、マカオ、シンガポールにおける契約労働者の雇用の方がよく知られている。

これは、東アジアに進出した大英帝国当局が契約労働の状況をある程度追跡・記録し、その記録を保管していたためである。これらの記録はイギリス国立公文書館（The National Archives in Kew Gardens）に保管されており、その一部は復刻版として出版されている

(Coolie Emigration 1971)。「クーリー移民」(Coolie emigration)あるいは「年季奉公労働」(indentured labor)と呼ばれる中国南部からの契約労働者の海外移住を分析したパージャ・クロフォード・キャンベル(Persia Crawford Campbell)、Yen Chi-wang、Sing-wu Wang、アーノルド・J・ミーガー(Arnold J. Meagher)などの研究者は、これらの記録を中心に研究を行っている。

デイヴィッド・ノースラップ(David Northrup)の研究は、インド人年季奉公労働を中心に、年季奉公労働(indentured labor)全般を幅広く概観し、その特徴と流れを分析している(Northrup 1995)。

一方、パージャ・クロフォード・キャンベル(Campbell 1923)やアーノルド・J・ミーガー(Meagher 2008)などは、28年間にわたる中南米への中国人契約労働者の移住過程を分析し、彼らの募集、輸送、および人権侵害について論じている。また、移住先である南米諸国の砂糖産業、グアノ採掘、鉱業における中国人労働者の実態にも焦点を当てている。

Yen Chi-wangとSing-wu Wangの研究は、中国人移民の組織化、欧米の代表者と中国当局の交渉、年季奉公労働の開始、統計、募集のメカニズムについて論じている(Wang 1978; Yen 1985)。Yenは、60年間の中国人移民を清朝政府の政策の観点から分析し、清政府が1870年代半ばから在外中国人を保護する政策を採用し、その権利交渉に努めたと指摘している。また、彼は厦門(アモイ)、香港、マカオなどにおける1845年から1852年にかけての、いわゆる「クーリー移民」のシステムを分析している(Yen 1985)。

中国南部の契約労働者の募集システムに関しては蓄積された研究がある一方で、華北からロシアおよび中東鉄道の付属地(полоса отчуждения)への移住メカニズムは依然として明確にされていない。中国人の極東ロシアへの移住は、主にロシアのホスト社会の視点から論じられている。その中でも、A.I.ペトロフ(А.И. Петров)の研究は特に詳細である。彼はロシアの公文書に基づき、ロシアへの移住史を多角的かつ詳細に概観している(Петров 2003)。

A.I.ペトロフは、本研究の対象時期に関しても、中国人のロシアへの入国許可の取得、ロシアへの船便での渡航の特徴、ウスリー鉄道における中国人労働者の人数について説明している。さらに、下記に示すように、パーベル・ウンテンベルゲル陸軍大尉による中国人労働者の募集地選定についても述べている(Петров 2003: 70-77)。しかし、彼も労働者の募集および雇用のメカニズムを完全には明らかにしていない。

一方、華北から「満洲」と呼ばれ続けた中国三省(現在の黒竜江省、吉林省、遼寧省)への移住に関する研究は、下記に示すように主に1920年代以降の時期を対象としている。I-Shou Wangは博士論文*Chinese Migration and Population Change in Manchuria, 1900-1945*において、華北から中国三省への移住の原因、統計、歴史を分析している(Wang 1972)。彼は、中国三省の人口が1910年から1940年の間に2,000万人から4,400万人に倍増したことを示している。さらに、1923年から1928年の間に人口が500万人増加したと指摘し、その期間の統計は南満洲鉄道によって提供されたものであると説明している。一方で、それ以

前の期間の統計はほとんど不足していると述べている (Wang 1972: 54)。また、彼は 1907 年と 1910 年の統計データを用いて、中東鉄道が建設された「満洲」の北部において人口増加が緩やかであったことを示している (Wang 1972: 46)。

T.R.ゴットシャング (T.R. Gottschang) と D.ラリー (D. Lary) は、満洲の人口増加に関する I-Shou Wang の分析をさらに発展させた。彼らも「南満洲鉄道は 1923 年から 1942 年までの期間に信頼できるデータを提供したが、1923 年以前のデータは体系的なものではなく、中国税関が各条約港についての年次報告で記録した海上旅客数のみであった」と述べている (Gottshang and Lary 1968: 36)。

すなわち、I-Shou Wang と T.R.ゴットシャングは、中東鉄道の建設が 1890 年代末期から「満洲」における人口増加をもたらしたと指摘している (Wang 1972: 43; Gottshang and Lary 1968: 36)。しかし、1920 年代以前の移住データは断片的であることを示している。

さらに、荒武達郎も 16 世紀からの移住状況を概観したうえで、主に 1920 年代以降における華北などの地域から中国東北地方への移住史を分析している。

以下に示すように、『ウラジオストク』紙やロシアの公文書館の史料から得られる断片的な統計により、この初期期間のデータ不足の規模をある程度推定することが可能である。

同鉄道の職員であった E.Kh.ニールス (E.X. Нилус) が編集した、中東鉄道のある種の「正史」(official history) とも言える『中東鉄道略史、1896—1923』は、中東鉄道の建設に関する多くの側面を正確かつ信頼性をもって記述している。しかし、意図的かどうかは不明であるものの、中国人の雇用に関連する問題についてはほとんど触れられていない (Нилус 1923)。中国人労働者に関する言及は、すでにウスリー鉄道で大工として働いていた中国人が中東鉄道で雇用されたことや、中国人労働者が簡素な食事に対して不満を表さなかったという少数のエピソードにとどまっている (Нилус 1923: 74, 78)。

N.A.ヴァシレンコ (Н.А. Василенко) は、1917 年までの中東鉄道の建設および「鉄道付属地」に従事していた職員の民族構成と人数について論じている (Василенко 1995)。

デイビッド・ウルフ (David Wolff) は国際関係の文脈でハルビンおよびロシアの租借地の歴史を描きつつ、中東鉄道による中国人契約労働者の募集に言及し、同鉄道の管理局が置かれたハルビン市の成長や民族構成についても明らかにしている (ウルフ 2014)。

麻田雅文は中東鉄道史を詳しく概観する中で、「植民地としての収用地の形成」やハルビン市の民族的多様性などの重要な論点を取り上げ、中東鉄道の歴史を詳細に分析している (麻田 2012)。

さらに、中東鉄道の敷設に伴い発展を遂げたハルビンの都市空間、その多民族社会、およびロシア人の知識人、教育者、研究者、実業家、芸能人の活動や、彼らが残した豊かな文化的遺産は、研究者の注目を集め続けている。

また、1858 年および 1860 年の中露国境画定により、極東ロシアと中国三省となった満洲族の広大な発祥地 (「満洲」) の 19 世紀末から 1910 年代にかけての初期入植や民族構成に関する研究は多岐にわたる。ここでは、鉄道建設が入植に与えた影響に関する数本の研究

を紹介する。

ロシア人経済学者 A.A.カウフマン (A.A. Кауфман) は、シベリア横断鉄道がシベリアへの移住に与えた影響を分析し、1889 年 7 月 13 日に採択された新たな再移住法および 1896 年 12 月 15 日・27 日の同法改正が、鉄道建設とともに、1903 年までに西部ロシアからの 190 万人の移住を引き起こしたことを明らかにしている (Кауфман 1905: 4)。

A.A.カウフマンは、A.M.ベルケンゲイム (A.M. Беркенгейм) (Беркенгейм 1902) に続き、シベリア鉄道の重要な役割の一つは「シベリアへの入植促進」であると強調している。両者は、米国の太平洋横断鉄道やアルゼンチンの中央アルゼンチン鉄道沿線地域への入植および発展の成功例をシベリアおよび極東ロシアで活用することの重要性を指摘している (Кауфман 1905: 45)。つまり、当時の世界各地における鉄道建設の知見は相互に共有され、影響を及ぼし合っていた。

シベリア横断鉄道全線の完成は西部ロシアからの移住規模に大きな変化をもたらし、多様な影響を与えた。一方で、沿アムール総督府の官僚であり、後に国営新聞『プリアムルスキエ・ヴェドモスチ』の編集者を務めた A.P.シルニツキー (A.П. Сильницкий) は、ウスリー鉄道単独の南ウスリー地方への文化的影響 (культурное влияние) について論じている。

1910～1911 年のアムール調査団 (Амурская экспедиция) の一員であったロシア外務省全権 V.V.グラウヴェ (В.В. Граве) は、中国人、朝鮮人、日本人の状況について詳細な調査を行い、貴重な分析結果を残した。彼は、駐芝罘 (チーフー) ロシア領事の報告書に基づき、中国人のロシアへの季節的出稼ぎ労働についても論じている (Граве 1912)。

本稿では、中国南部における大規模な契約労働者の募集メカニズムを紹介した上で、1891 年から 1906 年にかけての『ウラジオストク』紙、上海で創刊された *North China Daily News*、ロシアの公文書、および当時のロシア文献に基づき、世紀転換期における中国人移住の特徴と規模、仲介業者の役割、労働者募集のメカニズムを明らかにし、契約労働者募集における芝罘市の役割を究明する。19 世紀から 20 世紀初頭の時代には、他の種類のマスメディアが存在していなかったため、新聞は単なる情報伝達的手段にとどまらず、公的討論の場としての役割も果たしていた。したがって、『ウラジオストク』紙と *North China Daily News* の分析は、世紀転換期の東北アジア史を再検討するうえでの重要な手がかりを与えている。

さらに、1890 年代から 1900 年代にかけての移住の形態が、沿海州および中国東北部の社会階層の形成や人口分布にどのような影響を与えたかについても述べる。また、これまでほとんど使用されてこなかった国立ロシア公文書館第 323 フォンドのファイルの分析は、中国人労働者の募集方法、請負業者の役割、労働者による抵抗について新たな視点を提供していると思われる。

II. 中国南部と華北における契約労働者の募集

東北アジアにおける交通機関の整備は、19 世紀後半の産業革命に伴う世界各地のインフ

ラストラクチャー建設の一環であった。インフラの整備は、各地の開発を促し、建設地の人口増加をもたらし、また大規模な人の移動の要因ともなった。19 世紀において、世界各地の植民地経済では、農園地やインフラ建設、その他の重労働に従事する年季奉公労働者や契約労働者の需要が高まった。契約労働者は、渡航費と生活費が提供され、契約が満了するまで働くことが求められた。東南アジアのイギリスの植民地、北米、東北アジアでは、特に中国からの契約労働者が鉄道建設などのインフラ整備に大きく貢献した。本節では、中華帝国の東北を含め、東北アジアにおける鉄道がどのように中国人契約労働者の移住を促したかを明らかにする。さらに、ウスリー鉄道や中東鉄道の建設を行った建設局が、どのようなメカニズムを用いて中国人、ロシア人などの建設労働者や技師を集めていたのか、また中国の仲介業者の在り方や、労働者の募集方法およびその役割がどのようなものであったかを明らかにする。

まず、中国人契約労働者の募集が最も大規模に行われた中国南部の海外移住の特徴について述べる。その募集は、中国の開国および開港（open ports）の発展と密接に関わっており、募集を行った仲介業者は、イギリスの植民都市であるシンガポールと香港、ポルトガルの植民都市であるマカオ、さらに、中国の開港都市である廈門市、汕頭市（Swátow）、広東市（Canton）であった。イギリスやスペインなどの植民地で農園が拡大し、世界各地のインフラストラクチャー整備が進むにつれ、1830 年代から始まった中国人労働者の募集は、1850 年代初頭に徐々に大規模化した。1840 年代から中国人契約労働者の募集を始めたイギリス人商人、とくにジェムス・タイト（James Tait）が創設した Tait & Go 社と、フランシス・ダービー・サイム（Francis Darby Syme）および J. D. ムアー（J. D. Muir）が創設した Syme, Muir & Co 社は、何千人もの中国人労働者を募集し、彼らと契約を結んで、西インド諸島を含む中南米、北米などの農園や鉱山などの雇用先に送り出すために、バラークン（あるいは、ho-ki hong または「猪子館」と呼ばれる契約労働者の収容所を建設し、斡旋料の取得を目的に募集を拡大していた（例えば、*Coolie Emigration* 1971; 須山 1970; *North-China Daily News*, 22.05.1858）。

これらの企業は、中国人契約労働者を採用するために、「客頭」と呼ばれる中国人の仲介者を利用しており、その一部はこれらの会社と契約して働き、一部は自営して労働者を海外に派遣していた。「客頭」は必要な数の労働者を集めるために、頻繁に欺瞞や誘拐さえも行った。イギリス人業者と中国人仲介者の両方は、契約労働者の募集によって大きな利益を得ていた。須山卓によると、渡航旅費を払えない契約者は「賒単新客」あるいは「未払い移民」（unpaid labor）と呼ばれ、彼らを送り出す制度は「缺費制」（credit-ticket system）と呼ばれていた（須山 1970: 60）。一方、アメリカに渡っていた中国人の多くは、渡航旅費を自己負担して移民していた（Dr. Bowring to the Earl of Malmesbury, Hong Kong, January 5, 1853, *Coolie Emigration* 1971; 須山 1970: 60）。また、中国語で「買辦」（または「買弁」）、ポルトガル語で「コンプラドール」（comprador）と呼ばれ、外国人貿易商との多様な商業取引を行っていた華商も、契約労働者の募集に携わっていたこともあった。

一方、「当時、アヘンの密売のことを 'selling tea' と呼んでいたのに対して」、契約労働者の雇用は「猪仔売買 (the buying and selling of pigs or pig business)」と呼ばれていた (須山 1970: 60-61)。「猪仔」あるいは「猪子」という俗称は、1940 年代まで中国南部と同様に、華北や中国東北でも使用されており、1930 年代に中国人契約労働者の歴史を新聞記事でまとめた李長傳は、欧米人が使用する「苦力」(coolie) に対して、中国人は「猪仔」という言葉を用いたと主張している (『上海商报』、25.01.1933)。

香港とマカオを中心とした「クーリー移民」の大規模な募集は 1870 年代半ばにほぼ終焉を迎えたが、極東ロシア地域における経済活動の活発化に伴い、その後、華北、とくに山東省と直隸省からロシアへの契約労働者の季節出稼ぎが始まった。契約労働者の移住に関する研究では、中国南部の開港都市、特に香港とマカオにおける「クーリー移民」が注目されているが、契約労働者の移住における華北や華北の「開港」の役割はまだほとんど明らかにされていない。ここでは、華北からの海外移住の特徴を分析することにより、中国人の海外移住に関する理解を深めることができると考えられる。

1870 年代初頭から、中国人労働者 (華工) はロシア極東の要塞、軍の兵舎、港湾施設の建設に従事するようになった。1872 年 2 月、東シベリア軍管区の工兵部のベルツォフ (Бельцов) 大佐は、ウラジオストクの商人 G.グンメルと契約を結び、沿海州のノヴゴロツキー駐屯地で働く 20 人のレンガ職人、大工、鍛冶屋を芝罘から募集した (Петров 2003: 70-72)。イギリスの漁業起業家 A.G.デムビー (А.Г. Демби) は、グンメル (Гуммель) との契約に基づき、彼らのロシアへの移送を手配した。このケースは、芝罘でロシア人雇用主が中国人労働者を雇用した最初の記録事例と思われる。しかし、同年 7 月までに、労働者の大半は逃亡した (Петров 2003: 72)。

1876 年、陸軍大尉で、後に東アジアからロシアへの移住を厳しく批判することになる P.F. ウンテルベルゲル (П.Ф. Унтербергер) は、建設プロジェクトのために 100 人の労働者を募集するために北京と香港を訪れた。香港の英国当局は募集を許可し、ウンテルベルゲルは当初中国人労働者と暫定的に契約を結んだが、輸送費の高さと、中国南部の労働者がロシア極東の厳しい気候に順応するのに苦勞する可能性についての懸念から、最終的にこの計画を断念した。その結果、彼は募集活動を中国北部の天津と芝罘を拠点にして、労働者の募集を山東省と直隸省に向け直した (Петров 2003: 74)。すなわち、1870 年代半ばの「クーリー移民」と呼ばれる契約労働者の募集地が華北に転換されたのは、意図的なものであった。

当時の山東省は、V.V. グラーヴェが指摘しているとおり、「65,184 平方マイルの領域に 3900 万人以上が居住している。山地が多いため、領土の大部分は居住に不適であり、平野では人口密度が一平方マイル当たり 1000~1300 人であった。人口過密のため、収穫の良い年でも食料品が不足し、頻繁な旱魃、熱帯性の大雨、雹、バッタの襲撃、黄河の洪水が頻発し、飢餓は避け難い」 (Граве 1912: 8; Gottschang and Lary: 49)。華北のロシア、中国東北への契約労働者 (「クーリー移民」) の主要な拠点になったのは芝罘市であった (例えば、Хамзин

2022: 30–31)。

芝罘は、1858 年の天津条約により「開港」となり、外国との貿易の拠点の一つとなったが、中国南部と比べると、外国人貿易商の活動はより小規模で、外国人の居住者数は 400 人とどまった (Бородовский 2012)。ブリタニカ百科事典によると、「地元の町は毎年拡大しており、住民のほとんどは小さな商店主や最下層の労働者であったが、家屋の大部分は石造りでしっかりと建てられていた」。外国人居留地は地元の町と海の上に位置しており、[中略]これまでのところ着実に急速に成長していた。さまざまな通りが整備され (Encyclopædia Britannica 1875–1889)、「水泳シーズン」のみに増えていた (Бородовский 2012) 夏に療養所として訪れる訪問者を受け入れるための大きなホテルが建てられ、ローマカトリック教会とプロテスタント教会が地域の宗教的ニーズを満たしていた。港は深く広く、停泊地として最適であるが、大型船は岸からかなり離れた場所に停泊しなければならない。外国貿易は主にイギリス人とアメリカ人が行っており、ドイツ人とシャム人がそれに次ぐ重要性を持っている。1872 年にこの港に入港したイギリス船は 233 隻で、同年、その他の国籍の船は 348 隻であった (Encyclopædia Britannica 1875–1889)。

ウンテルベルゲルは最終的に天津と芝罘で 134 人の労働者と契約し、ウラジオストクまでの旅程で快適な条件を確保しようとした (Петров 2003: 74–77)。この作戦は、その後の鉄道建設プロジェクトのための中国人労働者の大規模な募集の前兆とみなすことができる。次節の表 1 に示されているように、中国人移民の規模は増加していた。彼らはウラジオストク、ハバロフスク、および沿海地方やアムール地方の他の地域におけるさまざまなインフラ施設の建設で働いていた。1893 年、ウラジオストクのロシア当局は、同年 1 月 1 日から 4 月 23 日までの間にすでに 10,260 人の中国人がこのロシアの都市に入国したため、芝罘のロシア領事館に対し、ウラジオストクへ向かう中国人へのパスポート発行を停止するよう要請したと伝えられていたことがあった (North-China Daily News, June 13, 1893: 531)。しかし、その移住の規模は減少しなかった。

III. ウスリー鉄道および中東鉄道の建設による契約労働者の募集、輸送および海運への影響

ウスリー鉄道と中東鉄道の建設は膨大な労働力を必要としていた。1891 年、中国人労働者の多くがすでにウラジオストクのドックやその他の作業で働いていたにもかかわらず、ウスリー鉄道の建設において当初は中国人労働者を使用する計画はなかった。ウスリー鉄道の建設は、特別にオデッサから蒸気船で送られた 600 人 (別の資料では 650 人) の囚人を使用して開始される予定であった。彼らには作業終了後、ロシア帝国西部に戻る権利は与えられなかったが、解放され、極東地域への定住が約束されていた (North-China Daily News, 12.05.1891: 427)。しかし、この労働力は明らかに不足しており、間もなく中国人 (さらに朝鮮人や日本人までも) がウスリー鉄道の建設に雇われるようになった。

中東鉄道の建設においても、ロシア人高官と中東鉄道の役員は鉄道工事にロシア人労働

力を使用する予定であったが、その募集は困難であった。例えば、中東鉄道の理事会は西部線担当技師 N.N.ボチャロフ (Н.Н. Бочаров) にザバイカル地方で労働者を募集することを依頼したが、実際には放浪者のような人々が集められており、その労働者は労働環境に不満を示し、頻繁に暴動や飲酒による事件を起こしていた (Нилус 1923: 79-80)。極東地域と「鉄道付属地」は西部ロシアの住民にとっては魅力的ではなく、西シベリアの人々でさえ良い移住先とは考えていなかった。労働力はあらゆる地域で募集されていた。例えば、イタリア人労働者でさえ中東鉄道の工事に従事していた (КВЖД 2022: 160)。ロシア人労働者と同様、鉄道技師の募集も困難であった。E.Kh.ニールス編『中東鉄道略史、1896—1923』は、「鉄道技師の間には、満洲における鉄道敷設について多くの話があり、その多くは鉄道敷設への参加を期待していたが、しかしその事業の組織の形に対して不信感を抱き、それをほとんど信頼していなかった」 (Нилус 1923: 66) と指摘している (Нилус 1923: 79-80。また、サヴェリエフ 2023 も参照)。しかし、鉄道技師の雇用条件は優れており、優秀な技師が採用されることとなった。

こうして、ロシア西部からの労働力は明らかに不十分であり、言うまでもなく、鉄道建設の主役は中国人労働者であった。彼らの労働によって、このインフラプロジェクトは実現可能となった。中東鉄道は中国東北の地域行政に労働力の募集への協力を依頼し、後者は各郡の役員に一定数の労働者を提供するよう命じていた。「少なくとも、ザライノール鉱山、大連の港湾工事、道路建設中の土塁はこのようにして整備された」 (Герасимов 1931: 9)。しかし、これは明らかに不十分であった。そのため、1870 年代から行われていたように、最初はウスリー鉄道、1898 年からは中東鉄道において、華北、特に山東省と直隸省から労働者の募集が始まった。ユ ヒョジョンによれば、17,000 人の中国人労働者がウスリー鉄道の工事に関わっていた (ユ 1997: 165)。沿海州への中国人労働者の流入は、1896 年のウスリー鉄道の建設完了時およびその後の数年間、特に 1898 年の中東鉄道の建設工事開始時に大幅に増加した。

既述したとおり、正確な統計は存在していないが、『ウラジオストク』紙やロシア国立歴史公文書館の史料などから、以下のように中国から極東ロシアへの移動者数およびその移動手段が伺える (表 1 参照)。

契約労働者の華北から極東ロシアおよび東北三省への移動は、海運の発展と密接に結びついていた。1880 年代から、ロシアの海運も不安定な第一歩を踏み出した。1881 年、ロシア当局は極東の商人 M.G.シェヴェレフ (М.Г. Шевелев) と契約を結び、ウラジオストクと中国の港 (漢口、上海、芝罘、天津) 間の蒸気船航路の運航を委託した。1890 年代末までに、シェヴェレフはわずか 3 隻の蒸気船を所有しており、これらは主に旅客輸送に従事していた。義勇艦隊の蒸気船「ウラジオストク」号の一隻も、長崎、上海、香港などの主要港や、芝罘、厦門などの小規模港への航路を運航していた。しかし、1880 年代から 1890 年代初頭にかけて、ロシアと中国の極東港湾間の海上輸送の大部分は外国の蒸気船によって行われ、特にアメリカ系やイギリス系の船会社が活発に活動していた。ウラジオストクへ

の船便は、ドイツ系、中国系、ロシア系の船が主要であった。19 世紀後半、ロシアと中国間の海上貿易は、漢口、上海、芝罘などの中国港を通じて最も活発に発展し、これらの港の事例を通じてロシア商船隊の中国での存在を分析することができる（Хамзин 2022: 25）。1899 年には、芝罘を合計 1,645 隻の船舶が訪れ、その大部分は引き続きイギリス船であった（Хамзин 2022: 30-31）。1894 年と 1895 年には芝罘を 16 隻のロシア船が訪れ、1896 年と 1897 年には 12 隻が訪れた。1898 年にはその数が 26 隻に増加し、表 1 から分かるように、1899 年には船舶の数が急増し、160 隻に達した。これは前年の 1898 年と比べて（Хамзин 2022: 30）著しく多い数字であったが、中国人労働者の輸送は、主にドイツ系船会社や中国系船会社によって支配されていた（Граве 1912: 9-10）。表 1 に示すように、1899 年に芝罘からウラジオストクや旅順港へ輸送された労働者の総数は 28,424 人に達した（Хамзин 2022: 30）。この急激な増加は、中東鉄道の路線建設作業の開始時期と一致している。

表 1 華北から極東ロシアと中国東北への契約労働者の人数、1891～1899 年

年	出港、移動方法	時期	船便数	中国人乗客数
1893	芝罘→ウラジオストク	1 月 1 日～4 月 23 日	不明	10,260 人
1896	芝罘→ウラジオストク	主に 3・4 月	11	9,999 人
1897	芝罘→ウラジオストク	3 月 18 日～5 月 19 日	28	12,228 人
1897	直隸省から徒歩で			4,000 人以上
1898	天津港およびトンク港 （浅瀬のために天津港からの出港は不可能であった時）→吉林省	3～11 月	不明	7,000 人 （ツァイ・リャニ・ビにより 15,000 人が雇用されたが、700 人逃亡） 1-8 月 14,000(船便)
1899	芝罘→ウラジオストク、大連		160 ロシア籍、外国籍のうち	28,424 人

出典：Владивосток, 1898 年 8 月 16 日、33 号: 8 頁; 1899 年 1 月 19 日、第 4 号、8 頁; РГИА, 323-1-1185: 7, Хамзин 2022: 30-31; North-China Daily News, 13.06.1893: 531.

しかし、工事は主に 4 月から 9 月にかけての暖かい時期に行われたため、中国人労働者の雇用は季節的な出稼ぎの性格を持っていた。芝罘港からの労働者の輸送は主に 3 月から 4 月にかけて行われた（Владивосток, №4, 19.01.1899: 8）。一方、秋に労働者が故郷へ戻る際の輸送は、それほど組織的に行われておらず、次の作業季節まで家族と故郷で暮らせるだ

けの十分な資金を貯めた労働者の数とその利用者数を左右していた。例えば、『ウラジオストク』紙は次のように書いている。

しかし、ウラジオストクへの輸送時には蒸気船が満員になる一方で、秋に故郷へ戻る際にはほとんど利用されていない。確かに、多くの（中国人—筆者）移民が故郷へ戻るが、その時期は全く不確定であり、貯蓄額に大きく依存している。ある年の貯蓄額はせいぜい 30～60 ルーブルに達する程度である。1896 年には、あるドイツ人が移民のために 3 隻の蒸気船を送ったが、そのうち 1 隻は 150 人、もう 1 隻は 250 人、さらにもう 1 隻は 170 人の労働者を運んだ。このため、この事業者は大きな損失を被った。というのも、ウラジオストクから運び出す物資も少なく、ここには工場が一切なく、ほとんどの必需品が依然として輸入に頼っている状況だからである（Владивосток, № 4, 19.01. 1899: 8）。

そのため、時折乗客数が不足し、蒸気船の航路が採算に乗らない場合もあった。この不確実性の要因は、地域における蒸気船運航の発展に二重の影響を与えた。一方では、大量の労働者がロシアに向かうことが蒸気船事業の発展を確実に促進したが、他方では、特に秋には航路ごとに乗客を集めるのが容易ではなかった。

このような中国人労働者の混乱した帰還は、ロシアへの出稼ぎに関する二つの重要な側面を反映している。一つは、季節労働者の移動がロシア極東や中東鉄道の「鉄道付属地」などの周辺地域に与える影響であり、これが黄海地域における航路の発展を促進したという点である。もう一つは、この移動の不均衡が航路の定期性に悪影響を及ぼしたという点である。損失を補うため、船会社はピーク時に中国人乗客を耐えがたい環境で輸送することもあった。そのため、1898 年、各船会社は利益を増大させるため、乗客定員の二～三倍の労働者を乗船させ、輸送していた（Владивосток, № 32, 10. 08. 1897: 9–10; № 3. 17. 01. 1899: 7–9）。船会社は、乗客一人当たり 10 平方フィートのスペースを提供するというロシアの規則（Владивосток, № 3. 17. 01. 1899: 7–9）を遵守し、定められた定員しか乗船させていないと主張したが、『ウラジオストク』紙に掲載された統計データからは、同じ乗客船にもかかわらず、出発日ごとの乗客数が大きく異なり、乗客が定員より 2～3 倍を上回った日もあったことが分かる。その行為は、『ウラジオストク』紙に強く批判された（Владивосток, №15, 11.04.1899: 6）。一方で、ロシアで働いていた労働者の帰国の混乱は、次節で示されるように、中国人（および日本人の一集団）労働者に対する過酷な搾取の結果でもあった。

IV. 鉄道建設における労働請負制度とその社会階層の形成への影響

南中国と同様に、ロシアおよび北東中国でのほとんどの作業における中国人労働者の雇用で重要な役割を果たしたのは、仲介者であった。開港地であった芝罘や天津では、さま

ざまな商業・仲介活動の一環として契約労働者の集団を募集しており、既述したとおり、中国語で「買辦」、ポルトガル語で「コンプラドール」と呼ばれていた。一方、ロシア国立歴史公文書館の第 323 フォンドの公文書では、その役割を担う人物を請負業者（подрядчик）と呼んでいるが、当時のロシアの書籍では「コンプラドール」という用語も使われている（Шрейдер 1897: 95）。また、毎日工事現場で労働者の小班を監督していた「把頭」と呼ばれていた（上田 2008: 323）。

この労働者を送り出す仲介システムは、1880 年代以降、沿海州やアムール州での建設作業およびウスリー鉄道の建設工事における中国人労働者の募集の過程で発展し、おそらく 1890 年代後半に鉄道工事への出稼ぎ者数が特に増えてきた際に最盛期に達した。

ウスリー鉄道建設局、中東鉄道建設局、兵舎、ウラジオストク要塞の工事を実施していたロシア軍およびロシアの民間企業は、できる限り大きな集団を募集できる請負業者（подрядчик）と契約を結んでいた。

1898 年の夏、中東鉄道の幹部は、労働者の募集をツァイ・リャン・ビ（Цай-лянь-би）という請負業者に依頼した。E.Kh.ニールス編『中東鉄道略史、1896—1923』によると、1897 年に技師長 A.I.ユゴーヴィチ（А.И. Югович）らが各工区を視察した際、ユゴーヴィチに同行した請負業者ツァイ・リン・ビ（Цай-лянь-би）を土木作業主総合責任者（главный подрядчик по земляным работам）と呼んでいる（Нилус 1923: 51）が、駐天津ロシア領事 N.A.シュイスキー（Н.А. Шуйский）の報告書では、彼を「あるツァイ・リャン・ビ（некий Цай-лянь-би）」と呼んでいる（РГИА, 323-1-1185: 22-23）。これは、彼は単なる請負業者の一人に過ぎなかったものの、当初は大規模な労働者班の輸送を担当していたことを示している。しかし、彼が直隸省で雇用した 15,000 人のうち、900 人が海河の川口・トンコ港で逃亡した（РГИА, 323-1-1185: 5）。

そのため、中東鉄道の主要な工事が始まる前の 1898 年秋、中東鉄道の副技師長 S.V.イグナーチウス（С.В. Игнациус）らは、鉄道工事に必要な 35,000 人の土木労働者（РГИА, 323-1-1185: 29）を集めるため、北京、芝罘、天津で 2,000 人の労働者班を募集できる請負業者（подрядчик）を探していた（РГИА, 323-1-1185: 22-23）。ロシアの公文書には、1899 年 2 月から 3 月にかけて、山東省や直隸省で土木労働者を募集して中東鉄道に送り出した 11 人の買辦のリストが掲載されている（РГИА, 323-1-1185: 92, 102-103）（表 2 参照）。

一方、上述したように、何百人か、あるいは何千人かの集団を募集する買辦の活動に対し、鉄道工事において毎日工事現場で労働者の小班を監督し、労働者の取りまとめをする仕事を請け負ったのは、華北や中国東北で「把頭」と呼ばれていた者であった（上田 2008: 323）。ロシア人の現場監督は、彼らをロシア語の用語で「リャドチキ」あるいは「小ポドリャドチキ」とも呼んでいたことがあった。把頭は、請負業者（買辦）に雇われることが多かったが、貯蓄ができると、山東省、直隸省、天津市周辺の村で契約労働者を募集していたこともあった。また、1910 年代以降、ロシアや東北中国への出稼ぎを希望する村人たちは、把頭の役割を担う者を探すこともあった。

表2 中国人契約労働者の人数と中国人請負業者の氏名、1899年2月～3月

出発日	仲介者（買辦）の氏名	人数	前金（両）
28.02, 7.03, 13.03, 15.03, 19.03	タン・ユニ・チャニとワ ン・ス	4,500	13,892
6.03	ザオ・ユイ	500	2,000
8.03, 13.03	リ・フィン・チとザオ・ ツジ・ツイニ	1,500	6,000
19.03, 24.03, 26.03	Tチャニ・リヤニ・チェ ン	2,000	8,000
24.03, 28.03	スニ・ザニ・ナオ	750	3,000
20.03	ザオ・ツジュ・チャオ	1,000	4,000
25.03.	リュ・ゴ・ツインとツジ・ グアン・シニ	1,460	5,840
25.03, 26.03	ヤン・デ・シャニ	1,000	4,000
合計		12,710	48,732

出典：PTIA, 323-1-1185, 92, 102-103.

注：1両は1.38 メキシコ・ドルであった。

請負業者と把头は、ロシア企業の工事現場に労働者を送り出す仲介システムを促進していたが、芝罘や他の港の斡旋業者や、斡旋業者の役割を果たした宿屋も重要なアクターであった。芝罘には数多くの斡旋業者が存在し（Бородовский 2012）、さらに芝罘の西南部では、50 軒の「劣悪な宿屋」の主人が、旅券代、ロシア査証代金、宿泊費、船賃の代金を立て替え、各関係機関に支払っていたが、出稼ぎ先で得た収入から、その代金を年に四回に分けて返済させていた（Владивосток, № 4, 19. 01. 1899: 8）。しかし、下記に示す労働請負制度により、一般の労働者の賃金が安く、渡航費や査証代、その他の代金の返済は容易ではなかった。

中国人は一般的にロシア人よりも安い賃金が支払われ、時給 55 コペイカ以上にはならならず（Граве 1912: 9-10）、12 コペイカの時もあった（Владивосток, № 33, 16. 08. 1898: 8）。しかし、実際に労働者に支払われた金額はさらに安かった。ほとんどの把头は、労働者を厳しく搾取し、彼らに乏しい食料しか与えず、労働環境を劣悪にしていた。鉄道建設を観察したロシア人記者は、把头の労働管理を少しでも監督すれば、鉄道工事を大きく改善できるだろうと記している（Владивосток, № 14. 4. 04. 1899: 13）。しかし、鉄道建設局側も、劣悪な労働条件を中国人労働者に強いていることを知りながら、把头に作業の実施を全面的に任せ、中国人労働者の賃金を横領しようとしていたという疑惑があった。

1899 年 5 月と 7 月、管区長（начальник дистанции）K. リヤーニン（К. Лиянин）は、東部線を監督していたニコライ・S・スヴィヤーギン（Николай Сергеевич Свиягин）が中国人労働者を過酷な労働条件に置き、平均価格を大きく超える価格で建設材などを購入し、労働者賃金および建設資材の差額を自分の「手数料」（комиссионные）として着服しているとユゴーヴィチ技師長に報告した（Владивосток, № 33, 15. 08. 1899: 7-8）。しかし、ユゴーヴィチはリヤーニンの報告内容を確認せず、スタニスラフ・I・ケルベズ（Станислав Ипполитович Кербедз）中東鉄道株式会社副理事長が建設現場を視察する前に、リヤーニンを建設現場から遠ざけて転職させ、ケルベズに会わせないようにした。ハルビンの住民は、『ウラジオストク』紙を通じてユゴーヴィチのその行動を強く批判した（Владивосток, № 33, 15. 08. 1899: 8）。『ウラジオストク』紙は、二週間後にスヴィヤーギンの不正行為と横領の詳細を説明する、6 ページにわたるリヤーニンの公開書簡を掲載した（Владивосток, № 36, 05. 09. 1899: 7-11）。その報道により、ハルビンとウラジオストクの社会はスヴィヤーギンの不正行為とユゴーヴィチの態度について詳しく知り、中東鉄道幹部に対して不信感を抱くようになった。

このような中東鉄道とその依頼を受けた把头による中国人労働者の搾取が続いていたため、労働者の多くがストライキや暴動を起こすことがあった。少なくとも、中東鉄道およびウスリー鉄道の建設現場における過酷な搾取に対して、労働者が蜂起した事例が 3 件記録されている。

1897 年 8 月 16 日に多数の招待客が参加した中東鉄道の起工式が行われた直後、ポルタフカ村から 10 ヴェルスタ（10.668 キロメートル）離れた三岔口市の近くにある東路線のベルンシュタイン（Бернштейн）技師の工区では、中国人労働者が把头が中東鉄道から支払われた賃金のほぼ半分を自身の斡旋料として差し引いたことに対し、反乱を起こした（Владивосток, № 32, 10. 08. 1897: 9-10; サヴェリエフ 2023）。

1899 年 9 月 11 日、中東鉄道の南路線では、天津からの中国人労働者 150 人が賃金未払いを理由に鉄道工事を離れ、牛莊市のロシア領事にレンガや石を投げつける事件が発生した。労働者の一部は逮捕されたが、その事件を捜査した盛京将軍は、中東鉄道に対し、賃金未払いがあった場合には労働者にその賃金を支払うことを命じた（『中俄関係史料』1960: 290-291）。

ウスリー鉄道の建設に日本人労働者が雇用された稀な事例は、暴動が発生したことで知られている。1896 年、大手の広島移民会社は、ロシアへの契約労働者の送付にも関与しており、1,500 人の大工、石工、土木作業員などをウスリー鉄道工事に送った。しかし、賃金や労働条件が事前に明確に決められていなかったため、現地に到着後、暴動が発生し、ロシア軍によって鎮圧された（入江寅次 1981: 433）。

ストライキや暴動という極端な雇用者と被雇用者の衝突のほかにも、異なる形態の抵抗事例も多く存在した。典型的なパターンの一つは、契約を結んだ労働者の逃亡であった。請負業者によって急いで集められた労働者の一部は、過酷な重労働の情報や、兵士として

の使用や殺害に関する虚偽の噂に影響されて、前金が支払われても逃亡していた（例えば、РГИА, 323-1-1185: 5）。

また、工事を監督していたロシア人作業長と中国人労働者との関係は、しばしば円滑にいかないことが多かった。例えば、ポグラニーチナヤ駅のZ技師は、満洲での業務の難しさについて言及し、中国人労働者への不満を次のように表現している。「我々は、半飢えで敵対的な人の群れに囲まれ、森林を彷徨いながら、ぼんやりしているポドリャドチキやさまざまな商人、強盗の集団に取り囲まれている。些細な怒りが爆発すると、それが大火事を引き起こしかねない」。この言葉は、ロシア人が未知の地で直面する不安を象徴していると言える。

その技師の指導の下で働いた作業長は、一度、中国人労働者に怒りを覚え、鉄道の上から突き落としたことがあった。しかしその際、中国人労働者全員が彼に反撃しようとし、作業長は現場から逃げなければならなくなった。最終的に、作業長は突き落とした労働者に謝罪し、弁償をする羽目になった（Владивосток, № 8. 21. 02. 1899: 13）。

このように、工事現場ではしばしば把头と中国人労働者との間で賃金や食料の不正利用に関する摩擦が生じ、さらにロシア人作業長との衝突も発生していた。このような不安定な労働環境が生まれた背景には、鉄道建設局が採用した労働請負制度の欠陥があったと思われる。当時の労働市場は未発展であり、雇用者と労働者の関係が十分に規制されていなかったため、労働条件が適切に守られなかったことが原因であったと考えられる。

こうして、世紀の変わり目に、北中国、中国東北、極東ロシアを結ぶ国境を越えた労働市場の未発達と労働関係の未整備は、不安定な季節的移住のシステムを生み出した。この移住の規模は、ウスリー鉄道、特に中国東部鉄道の建設中に急激に拡大した。しかし、中国人労働者は厳しい搾取を受け、その収入は最低限に抑えられていた。国家、雇用主、労働者の間での包括的な連携は存在しなかった。同時に、雇用システム内の大小の仲介者たちは、自らの経済的および社会的地位を大幅に向上させることに成功した。この結果、中東鉄道建設後も季節的移住の不安定性は続き、次節でも触れるように、ハルビン、ウラジオストク、その他の都市の中国人住民は多くが定住せず、不安定な社会的要素で構成されていた。

このように、労働請負制度は、華北、中国東北、極東ロシアを跨ぐ循環移民（circular migration）のシステム形成の原因の一つとなった。中東鉄道の主要な工事が終了した後も、ロシアへの出稼ぎは増え続けた。山東省出身の労働者たちは、華北、中国東北地方、極東ロシアへの出稼ぎパターンを繰り返し、芝罘港から営口港、大連港、安東港を經由して船でウラジオストクに向かう者もいれば、多くは鉄道でハルビンに移動し、そこから西へ向かう者は満洲里駅を經由してブラゴヴェシチェンスクに行き、東へ向かう者はポグラニーチナヤ駅を經由してウラジオストクに向かっていった（Граев 1912: 11）。V.V.グラウヴェがロシア領事館職員の報告書に基づいて作成した文書によれば、1906年から1910年の間におよそ40万人の中国人がロシアへ出稼ぎのために渡ったと考えられている（Граев 1912: 8-9）。

さらに、1904 年から 1910 年にかけて、ピーター・リチャードソン (Peter Richardson) が指摘しているように、南アフリカの鉱山への労働者を募集していたイギリス人も、ロシアに労働者を輸送していた買辦と契約を結ぼうとしていたことがあり (Richardson 1982: 114)、ある意味でロシアへの労働者を送り出すシステムは、グローバルな移住システムにも組み込まれるようになった。

V. 鉄道建設と建設地の発展への影響

ロシア帝国は、中露国境画定をめぐる駆け引きの結果、中華帝国からロシアに割譲された沿アムール地域および中国東北部の中東鉄道の租借地においてロシア人入植者社会 (settler society) (入植者社会の概念についてサヴェリエフ 2025 参照) を形成しようとした。本節では、20 世紀初頭の東北中国と極東ロシアにおけるロシア企業による鉄道の建設と運営が、建設地にどのような影響を与えたのかを検討する。中東鉄道の建設により、その管理局が置かれたハルビンは黒竜江省の主要な都市として発展し、多民族社会の空間となったと知られている。しかし、ハルビン市の研究は統計データなどの資料が豊富な 1920 年代以降に集中しており、統計データが乏しい都市史の初期 (1890 年代末～1910 年代) の入植者に関する研究は少ない。ここでは、その時期の都市空間や民族構成の分析を大きく進展させることは難しいが、新しい視点を提供することを試みたい。

極東ロシアと東北三省となった地域は満洲族の故郷であり、1689 年のネルチンスク条約によって中華帝国の一部と認められた。しかし、150 年後、1840 年代のアヘン戦争をきっかけにロシア帝国は中華帝国の弱体化を利用して東進し、ロシア帝国全権 N.N.ムラヴィヨフは 1689 年のネルチンスク条約の改正を求めた。その結果、璦琿条約 (1858 年) および北京条約 (1860 年) の締結により、アムール川の左岸とウスリー川の右岸という広大な地域がロシア帝国の領土となった。

I-Shou Wang が指摘しているように、清朝政府は 1668 年から 1878 年にかけて「満洲」への移住を禁止していたため、その地域の人口は激減した (Wang 1972: 38-39)。しかし、ロシアの南下を懸念した清朝は、1878 年に入植禁止制度を廃止し、1860 年代からはすでに東北中国への移住を奨励していた。1863 年、黒竜江省当局は、山東省出身の漢人移住者に対して、合計 200 万シャン (1,228,000 ヘクタール) の土地を分与し、住宅建築や家畜購入のための補助金を与えた。1878 年からは、中国東北地方の各省に植民局が設立され、その出張所が上海や天津などの都市に置かれた (Соловьёв 1989: 26)。その結果、黒竜江省、吉林省、奉天省の漢人の人口は増加し、漢族は総人口の 8 割を占めることとなった (Wang 1972: 45)。また、Alexander Williamson によると、1866 年の奉天省の人口は 1200 万人と推定されている (Williamson 1870: 39) が、当時は正確な統計が存在しておらず、人口の評価は困難であった。

1910 年には、「満洲」には 5,000 人以上の人口を持つ都市や町が 62 か所あり、そのうち

40 か所が南部の奉天省に集中していた。都市の大半は行政中心地であり、基本的な市場町や中間市場町に分類されるのは約 10 か所に過ぎなかった (Wang 1972: 45)。都市の大半の人口は 2 万人未満であり、10 万人を超える都市は奉天 ((現在の瀋陽市)) と長春のみであった。3 番目に大きな都市は吉林省の省都である吉林市であった (Wang 1972: 48)。

この点で、中東鉄道の建設の結果として、北満州の新たな中心地であるハルビンや、鉄道駅のある他の町の出現と発展は、中国東北の人口増加の一環となり、間違いなくその地域の経済活動や産業の発展に影響を与えた。1930 年代初頭に「満洲」北部の産業発展を概観した *Китайский труд* は、「産業の最初の初歩は、中東鉄道の建設によって初めて現れた」と述べている (Герасимов 1931: 9)。建設資材の供給とこの地域での生産体制の整備が必要とされた。この結果、建設労働者だけでなく、他の労働者層や商人の流入が促進され、その結果として人口の増加と集落の発展が進んだ。また、鉄道建設もこれに寄与した。合計 97 の駅が建設され、そのうちハルビンと大連の 2 駅が一等駅であり、満洲里、ポグラニーチナヤ、瓦房店の 3 駅が二等駅であった。他の駅は三等および四等駅であった (КВЖД 2022: 160)。一般的に知られているように、ロシアが租借した「鉄道付属地」とその周辺地域では、都市空間が発展し、人口も増加した。

しかし、人口分布を見ると、I-Shou Wang によると、中国東北 (「満洲」) の人口はその地域の南部、主に奉天省に集中していた。その傾向は中東鉄道の建設の影響を受けても変わらなかった (表 3 参照)。

表 3 黒竜江省、吉林省、奉天省、1907 年と 1910 年

省	1907 年	1910 年 (満鉄の統計)	人口増加
奉天省	9,270,000	11,100,000	+1,830,000
吉林省	4,238,000	4,800,000	+562,000
黒竜江省	1,456,000	2,000,000	+544,000
合計	14,964,000	17,900,000	+2,936,000

出典：Wang 1972: 46.

表 3 に示すように、中東鉄道が建設された黒竜江省と吉林省の人口増加は、南満洲鉄道として知られる元の中東鉄道の南路線が通る奉天省の増加よりも小さかった。その原因について、I-Shou Wang によると、鉄道建設や運営よりも「華北からの容易なアクセスと、より良好な物理的・気候的条件が、南満洲における古くからの都市の集中」をもたらしただけであるとされている (Wang 1972: 49)。すなわち、「鉄道付属地」となり、中東鉄道管理局が置かれたハルビン市の人口増加が見られたとしても、初期 (1890 年代末～1910 年代) には、奉天省と比べて限定的であったと推察できる。ハルビン市の初期の人口構成はどうかであったのだろうか。

ハルビン市の建築史を研究する N.P.クラディン (Н.П.Крадин) は、「ロシア時代のハルビンの歴史」を 4 段階に区分している。第 1 段階は中東鉄道がロシア帝国の管理下にあった時期 (1898 年～1917 年)、第 2 段階は中国の管理下にあった時期 (1917 年～1926 年)、第 3 段階は中国当局が都市を「大ハルビン」と宣言した時期 (1926 年～1932 年)、第 4 段階は日本の管理下に置かれた時期 (1932 年～) である (Крадин 2001: 65)。ここでは、統計データが特に乏しい第一期の前半における人口構成とその変化について簡単に述べる。

鉄道建設の期間中、わずか 4 年足らずで多くの建物が建設された。その中には、旧市街地区の小規模な石造建築物や、新市街および埠頭地区の建物も含まれていた。また、民間の低層住宅の開発も進んだ。都市の人口も増加した。それはどの程度増加し、どのような人々で構成されていたのだろうか。

Чэнь Цюцзе によると、中東鉄道の建設開始前、ハルビンが建設されたエリアの人口はおよそ 5000 人であったが、1899 年には 30,000 人に達した。1903 年 5 月の東鉄道管理局の人口調査によると、ハルビンの人口は 44,576 人で、そのうち、中国人は 28,338 人、ロシア人は 15,579 人、日本人は 462 人であった (Цюцзе 2010: 154)。オリガ・バキッチ (Olga Bakich) が指摘しているように、10 年後、「1913 年のハルビンには、ロシア帝国および中国帝国の臣民が 68,549 人おり、53 の民族で構成されていた」。その内訳は、ロシア人 (34,313 人)、中国人 (23,537 人)、ユダヤ人 (5,032 人)、ポーランド人 (2,556 人)、日本人 (696 人)、ドイツ人 (564 人)、タタール人 (234 人)、ラトビア人 (218 人)、グルジア人 (183 人)、エストニア人 (172 人)、リトアニア人 (142 人)、アルメニア人 (124 人) などであった。1913 年の国勢調査では、中国人、ロシア人、その他の住民の大多数 (88.5%) が新たに移住してきた者であることが示されている。3,500 人のロシア臣民は中東鉄道の建設労働者であった (Bakich 2000: 53)。

ハルビンの誕生、人口増加、人口の民族的多様性という事実はよく知られており、先行研究でも述べられている。しかし、ハルビン史における 1917 年までの初期の人口がどのように変化したのか、またハルビンの住民となった人々がどのような身分の人々であったのかについては、まだ詳細に分析されていない。まず、中国人人口について述べる。この統計からわかるように、1903 年から 1913 年の 10 年間にハルビン市全体の人口が 44,576 人から 68,549 人に増加したにもかかわらず、都市における中国人人口は増加しなかった。その原因として、前節で紹介した雇用と循環移民のパターンが影響していた可能性が高い。また、流動性の高い中国人の人口調査がどのように行われたかについても不透明である。

工事が中止される秋に華北に帰省しない中国人労働者のおよそ四分の一は、ロシア人が極東地域および「鉄道付属地」に作った都市に一時的に居住し、その多くは冬期に新しい就職先が見つからない場合、賭博宿、女郎屋、阿片吸飲所で貯金を使い切ってしまうことが多かった。一方、宿屋の主人や上記の施設の経営者は労働者の一時的な滞在を利用し、利益を上げていた。例えば、ハルビンの傅家甸には 1220 人の宿屋 (旅店) の主人がいた (ウルフ 2014: 82)。このエリアの形成について研究を進める必要があるが、循環移民の影響を

含めたさまざまな要因により、宿屋などの施設が集中したエリアはウラジオストク、ハバロフスク、ニコリスク・ウスリースク、ニコラエフスクやハルビンなどの町に形成された。既述のとおり、華北からの出稼ぎ者は一時的に芝罘の南西部の宿所に泊まり、春から秋まで鉄道工事などのインフラストラクチャー工事で働き、その後、翌年の春までに帰省するか、極東ロシアや中東鉄道のハルビンなどの町の集住地で冬季を過ごしていた。このような越境的な移住システムは、極東ロシアとハルビンの都市開発にも大きな影響を与えた。

都市部でも農業地域でも、両地域において中国人が場所を移動して転住する事例が頻繁に見られた。都市部では、ほとんど無秩序な中国人居住区の開発が、その地区の衛生状態を悪化させることが原因であった。衛生状態を改善する代わりに、極東ロシアの当局は単に中国人（および朝鮮人）をより遠隔地や市外に移住させる措置を取っていた。ウラジオストクではこのような移住が複数回行われた。例えば、1902年、ニコライ2世の勅令により、沿アムール地方の諸都市議会は、衛生基準に適合しない移民の居住区を制限する一時的な権限を与えられた（Граев 1912: 183）。同様のことはハルビンの創設時にも起き、中国人は焼酎製材所を売却させられ、その場所は中東鉄道の最初の事務所として利用された（Гончаренко 2009: 18）。また、ハルビンでは、1898年の秋にプリスタン地区の中央通りに中国人が居住しており、その通りは「中国人通り」とも呼ばれていた（Гончаренко 2009: 21-22）が、しかし中国人住民は別の、より遠い地区に追いやられ、その通りはロシア人の商店やホテルによって占められることとなった。

一部のロシア社会は、中国人を強制的に移住させるという極東地域当局の政策を支持しなかったことに注目すべきである。ロシアにおける中国学の創始者の一人であり、サンクトペテルブルク帝国大学の教授であったウラジーミル・ペトロヴィチ・ヴァシリエフ（Владимир Петрович Васильев）も、その批判者の一人であった。

中国人を特定の地区に追いやり、ロシア人から隔離することは、我々からのいかなる文化的影響力も放棄することに等しい。この行為は、異なる民族で構成される国家が遵守すべき統合の原則に明らかに反するものである」（Владивосток, № 3, 17.01.1889: 3）。

ヴァシリエフは、中国人を極東の多民族社会にさらに社会的に統合させることを訴えた。彼は、それによってマジョリティとマイノリティの間の文化的な隔たりを埋め、社会統合を進めることができると信じていた。

他方、ロシア人入植者社会はどのように形成されたのだろうか。極東地域やハルビンなどにおけるロシア人人口の詳細な分析は必要であるが、ここではその傾向の一部について簡単に述べるにとどめる。ロシア帝国の高官たちは、両地域にロシア人農家や労働者階級の人々を入植させたいと考えていた。しかし、既述のとおり、農家も労働者階級の人々も、その遠隔地への移住を魅力的に感じなかった。そのため、入植初期、政府はほぼ強制的に

移住させやすい社会集団を対象に移住政策を実施することが比較的多かった。例えば、その移住者の一部は、半軍人的な性格を持つコサック人であった。また、官僚や中東鉄道のような企業の職員も多かった。例えば、当時の新聞では、ハバロフスクが「官僚の町」であることがよく取り上げられ、そのテーマに関する風刺詩さえ掲載されていた（Владивосток, № 3, 16.01.1894: 16）。

ハルビンでは、初期段階（1898 年～1917 年）には、中東鉄道の職員や鉄道建設者が多数を占めていた。オリガ・バキッチ（Olga Bakich）は「日露戦争の直前および戦争中に、15,500 人が定住し、そのうちの 3 分の 2 がロシア人であった」と述べている（Bakich 2001: 54）。これらの多くは、日露戦争期に中国へ派遣されたロシア軍の復員兵や将校であった。そのため、恒久的な定住者の大部分は中東鉄道の職員、軍人、退役兵であった。

しかし、彼らでさえハルビンや「鉄道付属地線」の他の都市や集落に積極的に定住することが容易ではなかった。クラディンが指摘するように、「民間住宅所有の発展を妨げる主な要因は、私有財産制度の欠如であった。…土地を賃貸したい市民は、1 年から 50 年の期間で区画を借りる」（Крадин 2001: 282）ことしかできなかった。オリガ・バキッチ（Olga Bakich）も「住民の大多数にとって、ロシア人であれ中国人であれ、『真の故郷』は他の都市や村にあった」と指摘している。そのため、多くの人々がハルビンに滞在しているのは一時的なものだと述べていた（Bakich 2001: 54）。

一方、商人の高い移動性と新しい市場を探す活動も、ロシア極東および中国東北の都市発展に重要な役割を果たした。彼らの活動範囲が広がった背景には、ロシア極東での工業のほぼ完全な欠如がある。ほとんどすべての商品は、西ロシアまたは海外から運ばれる必要があった。このことは、商業活動の発展と海運の促進につながった。1908 年には、ハルビンのメイン通りにある二階建ての大規模な商店「I.Ya.チュリン商会」が建設された。

中東鉄道がロシア帝国の管理下にあった初期（1898 年～1917 年）、ロシア帝国からの移民を含むハルビンの人口は増加し、1917 年までに 10 万人を超えたが、しかし、貿易量が急増して（ウルフ 2014: 60）も、奉天市や大連の人口にはまだ及んでいなかった。

同じことが都市の発展にも当てはまる。この時期、ハルビンは成長していたが、写真（Крадин 2001: 51; КВЖД 2022）を見るとわかるように、1917 年までの初期の段階ではハルビンには石造りの政府機関、銀行、百貨店が登場したものの、都市全体は主に低層の建物で構成されていた。多くの通りは未舗装のままであった。

ハルビンの人口が飛躍的に増加し、都市が拡張され、その景観が一層洗練されたのは、第 2 期（1917 年～1926 年）に入ってからである。この時期、中国にはボリシェヴィキ政権の暴力から逃れるためのロシア人亡命者の流入があった。1923 年には、ハルビンに 10 万人から 20 万人のロシア人亡命者が存在し、総人口は 31 万人に達していた（Цюцзе 2010: 154）。このように皮肉なことに、ロシアでの国家体制の崩壊とボリシェヴィキの暴力が、ハルビンの成長と発展を促し、この都市をロシア文化の海外での守護者の一つとしたのである。画家 N.K.リョーリフ（Н.К. Рерих）が指摘したように、ハルビンは海外におけるロシア文化

の中心地へと変貌した（Крадин 2001: 9）。ロシア人の人口増加は、中国人の人口増加も引き起こした。

文化活動の発展は、ウスリー鉄道と中東鉄道が地域の発展に与えた重要な影響の一つとなった。両鉄道は学校の設立に力を入れていた。『プリアムルスキエ・ヴェドモスチ』の編集者であった A.P.シルニツキーは、ウスリー鉄道がウスリー地方に与えた影響を概観している。

彼はまた、「文化的影響」（культурное влияние）として、聖三位一体修道院（Свято-Троицкий монастырь）の建設を挙げている（Сильницкий 1901: 32-39）。この修道院では、20 人の少年を対象とした学校が開校された（Сильницкий 1901: 35）。シルニツキーによれば、この修道院はティフメネフやウスペンカの地域に良い影響を与えた。これらの地域では、スチャンと異なり、節制が保たれ、不道德な考えが存在しないと述べられている（Сильницкий 1901: 40）。

A.P.シルニツキーは、西部から渡ってきたロシア人農家の入植をウスリー鉄道のもう一つの「文化的影響」と見なしている。彼は、シベリア鉄道建設以前のロシア帝国西部から沿海地方への再定住は緩慢であったと述べ、1883 年から 1891 年にかけてウスリー地方に定住したのはわずか 1 万人で、46 の新たな入植地しか設立されなかったと指摘している。しかし、これによりパンの生産量は増加し、パンの価格は下落した（Сильницкий 1901: 22-25）。一方で、彼はロシア人の入植とともに、ウスリー河流域およびダウビヘ川、ウラヘ川周辺地域における 1898 年からのロシア国籍を持たない中国人入植者の強制立ち退きを、ロシア当局の固定的な政策として評価している（Сильницкий 1901: 52-53）。1898 年に中国人農民の立ち退きが始まった際、多くの中国人農民はロシア当局に対し、自分たちを土地に残してほしいと説得を試みた。しかし、ロシア当局は容赦なく彼らを立ち退かせた（Сорокина 2013: 183）。T.N.ソロキナが指摘するように、中国人入植者による立ち退きへの抵抗は 1900 年代まで続いたが、最終的に成功することはなかった。

A.P.シルニツキーの「中国人が耕作していた土地からの立ち退きが、ロシア人の沿海地方への移住を容易にする要因である」という見解は、ロシア帝国の官僚としての立場を反映しており、この地域の入植問題に差別的な姿勢で臨み、中国人の権利を侵害することでロシア人農民を優先していたことがうかがえる。現代の観点から見ると、彼の主張は矛盾している。

こうして、ロシア人の入植者社会（settler society）の形成は、中国東北と極東ロシアの開発を促進するとともに、その地域に居住する中国人に多様な影響を与えた。華北からの契約労働者としての季節的な出稼ぎが著しく増加した一方で、両地域の中国人の入植過程は不安定であったと考えられる。

VI . 鉄道建設と都市空間の構築

本節では、鉄道建設に伴い、都市空間がどのように形成されたかについて簡単に述べる。

沿アムール地方の併合がロシア・中国間の条約で正式に認められ、建設中の都市や集落がすでにロシア領と認められた地域に位置していた一方で、中東鉄道とその主要拠点は純粋な植民地プロジェクトであった。駅や都市の建設の手順は、世界の他の植民都市と同様に、ヨーロッパ人と中国人の住民を分離する純然たる人種差別的な原則に基づいていた。2022年にロシアで出版された中東鉄道史のアルバムによると、「乗客駅の建物は2棟から成り、連絡通路で繋がっていた。一方はヨーロッパ人用、もう一方は中国人用であった」(КВЖД 2022: 160)。都市の建設も同様の方式で進められた。都市内の異なる区域間を移動することが禁止されていたわけではないが、地区は純粋に民族グループの分離を原則として設計されており、ロシア人地区と中国人地区は互いに区別され、文化的・建築的な観点からもまったく異なるタイプの建築様式を持っていた。

また、全体として、ハルビンの最初の三つの地区（旧ハルビン、新市街、プリスタン地区）に建てられた家々は非常に異なっていた。「それらは、泥壁の小屋、商人の二階建て石造りの家、原始的な中国の商店、欧州式の店、さらには鉄道建設のための仮設建物が多数含まれていた」(КВЖД 2022: 202)。

先住民の土地の追放に関して言えば、それはイギリス帝国の自治領における植民地型入植社会と全く同じ性質を持っていた。前節で示したように、中国人はしばしば自分たちの土地から追い立てられた。

ハルビンの建設は、ロシア国内で石造建築が盛んに行われていた時期と一致していた。そのため、ハルビンのロシア人地区は帝国の首都や他のロシアの都市をモデルにして建設された。ハルビンの初代主任建築家である A.K.レフチェエフも、当然のことながらロシアの都市建築の潮流に基づいて設計を行った。駅もまたロシア国内の駅をモデルとして建設されていた。新しい建物の建築様式にはアール・ヌーヴォー（モダン様式）が主流であった (Крадин 2001: 59)。

駅舎の建物には中国文化の要素が取り入れられていたとは言い難い。ロシア人建築家たちは、鉄道付属地とハルビンを中国本土から切り離された地域と見なし、中国の文化的伝統を無視しても構わないと考えていたようだ。彼らは異国の地にロシアの地方都市を建設し、自らの創作計画の実現にのみ集中していたと考えられる。

また、建築家自身の邸宅（たとえば、ダリニーにおける A.K.レフチェエフの家）や、役人の住宅、銀行や領事館といった官公庁の建物も、非常に頑丈かつ贅沢に建設されており、明らかに経費を惜しまない姿勢が見られた。これらの新しい建物の建築様式にもアール・ヌーヴォーが主流であった (Крадин 2001: 59)。

ある中国人研究者は、このような過剰な出費について批判している。彼の見解では、それはロシア人をこの遠隔地の植民地に惹きつけることを目的としていたという (Wang 1925: 62)。彼は以下のように述べている：

金銭の無駄な浪費が一般的に奨励されていたという印象を強める証拠が多く存在するようである。壮大な邸宅、数多くの兵舎、豪華なクラブハウス、壮麗な教会や学校などの建設に莫大な資金が費やされ、すべてはロシア人を中東鉄道沿線に定住させるという目的で行われた (Wang 1925: 62)。

このように、中東鉄道の建設は、その管理局が置かれたハルビンを誕生させ、ロシアの地方都市をモデルとした植民都市としての発展を促した。ハルビンやその他の駅が中国東北に現れたことは、北東アジアにおける欧州帝国主義の一形態であった。ロシアのモダン建築様式で残された建物は、三十年間にわたるロシアの中国への進出の無言の証人となった。

VII. 結論および今後の課題

本研究は、ウスリー鉄道および中東鉄道の建設が人の移動と、それらが建設された地域の発展に与えた影響に焦点を当てている。本研究の重要な特徴は、これまでほとんど利用されてこなかった当時唯一のメディアである新聞の分析にある。貴重な資料である *North-China Daily News* や『ウラジオストク』紙などの新聞の活用は、予想しない効果をもたらし、ウスリー鉄道および中東鉄道の歴史や東北アジア史の異なる側面を明らかにすることを可能にした。ロシア国立歴史公文館 (РГИА) の中国人募集に関する史料や当時の書籍などの資料も重要な分析の対象となっている。

『ウラジオストク』紙やロシアの公文書館から得られる統計データは、断片的ではあるが、ウスリー鉄道と中東鉄道の建設および運営初期における中国人契約労働者の募集の方法、特徴、規模の解明を可能にした。さらに、『ウラジオストク』紙の分析は、これまで全く知られていなかった中東鉄道における横領問題や、それに関連する中国人契約労働者の搾取と彼らの抵抗を明らかにすることを可能にした。

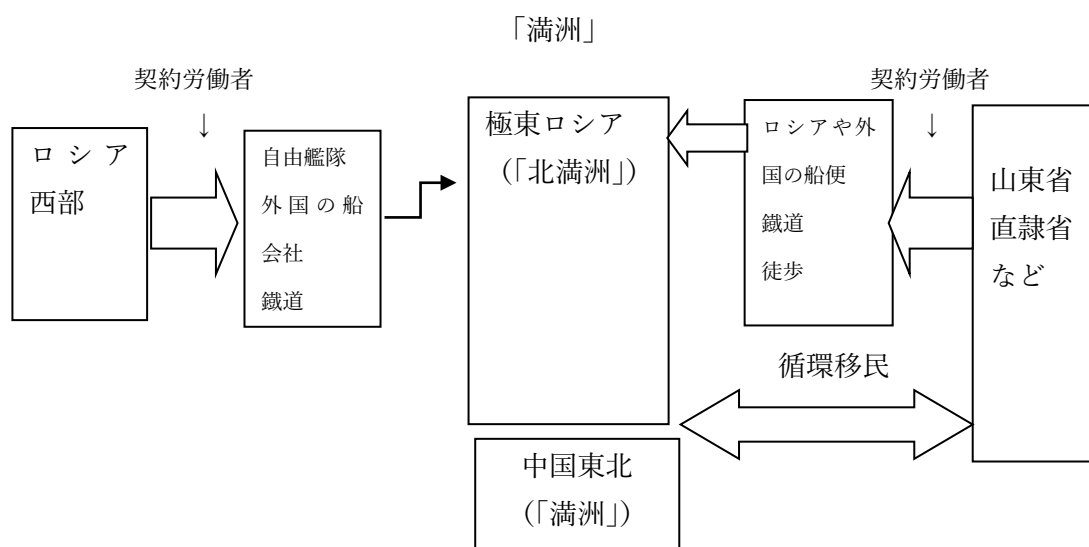
本研究では、これまで明らかにされてこなかった東アジア移民に関する 2 点を明らかにすることを試みた。第一に、華北の主要な「開港」都市であった芝罘市における契約労働者の募集が、19 世紀半ばから 1920 年代まで続いた世界規模の中国人の海外移住システムの一環であったことを示すことである。これまでは、中国人契約労働者の海外移住の構造における華北の港、とりわけ芝罘港の役割が明確にされていなかったが、本研究は、華北からのロシアおよび日露の勢力圏であった中国東北地方への移住が、中国人契約労働者の海外移住システムの一部であったことを明らかにした。さらに、華北における契約労働者の募集と雇用のメカニズムが、中国南部の東南アジアのイギリスの植民地や北南米への年季奉公労働者や契約労働者の雇用と同様であることが分かった。

様々な商業・仲介活動の一環として、労働者の比較的大きな集団を募集していた仲介者は、中国南部でも華北でも「コンプラドール」(「買辦」)と呼ばれていたが、ロシア公文書

では、その「買辦」は請負業者（подрядчик）と呼ばれていた。これに対して、南部では「客頭」と呼ばれ、華北では「把頭」と呼ばれた仲介者が、労働者の小集団を募集していた。華北の「把頭」は、さらに鉄道工事などの作業現場で労働者のとりまとめをする仕事を請け負っていた。

南部の契約労働者の募集規模は、華北と比べて遥かに大きかった。しかし、1870 年代には契約労働者の募集は、香港やマカオでの取り締まり強化に伴い、上記のように、運送費用や労働者の体質を理由に、意図的に華北に移転され、19 世紀末から 1920 年代にかけて存続した循環移住システム（図 1）の形成に繋がった。

図 1. 華北から極東ロシアおよび中国東北への移住のシステム



その循環移民の分析を行うことにより、中国東北と極東ロシアにおける中国人社会階層の形成の特徴、例えば、ハルビンの中国人人口が 1903 年から 1913 年までの 10 年間で増加しなかったことを説明できると考えられる。

第二に、中東鉄道がもたらした中国東北（「満洲」）の人口増加と発展における、南部と北部の人口増加の格差について論じ、中東鉄道の本部が置かれたハルビン市における初期（1898 年～1917 年）の人口増加の傾向、社会階層の形成、民族差別についても検討した。

今後は、本研究で明らかにした華北から極東ロシアおよび東北中国への循環移民システムの特徴、そのシステムにおける芝罘市の役割、およびハルビンと中東鉄道の「鉄道付属地」における人口の分布と構成を、より詳細に分析する必要がある。研究を継続し、1917 年以前と以後のハルビンおよび中国東北の他の都市の発展を明確に区別するとともに、ハルビンおよび東北アジアにおける他のロシアの都市の社会構造を分析する必要がある。

参考文献

未公刊公文書

1. National Archives in Kew Gardens, CO384/12, CO384/46, CO384/77, CO384/80, CO384/85, CO384/91.
2. РГИА = Российский Государственный исторический архив, фонд 323.

公刊された公文書

1. *Coolie Emigration = British Parliamentary Papers. China, vol. 3. Coolie Emigration.* Shannon: Irish University Press, 1971.
2. 『中俄關係史料：俄政變與一般交渉(1917-1919)』（1960）台北：中央研究院近代史研究所.

日本語文献

1. 麻田雅文（2012）『中東鉄道経営史—ロシアと「満洲」 1896—1935』名古屋大学出版会.
2. 荒武達郎（2008）『近代満洲の開発と移民—渤海を渡った人びと』汲古叢書.
3. 入江寅次（1981）『邦人海外発展史 上』『明治百年史叢書』303、原書房.
4. 上田貴子（2008）「東北アジアにおける中国人移民の変遷、一八六〇～一九四五年」蘭信夫編『日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学』、不二出版.
5. ウルフ・デイビッド（半谷史郎訳）（2014）『ハルビン駅へ—日露中・交錯するロシア満洲の近代史』講談社.
6. サヴェリエフ イゴリ（2023）「二〇世紀初頭の中国東北地方における鉄道建設と人の移動—ウスリー鉄道と中東鉄道の活動を中心に」『ロシア史研究』110号、2023年7月、31—50頁.
7. サヴェリエフ イゴリ（2025）「『帝国』と移民—19世紀の東北アジアにおける大英帝国とロシア帝国の移民政策をめぐって—」『名古屋大学人文学研究論集』第8号、159—178頁.
8. 須山卓（1970）「植民地奴隷制度と中国人苦力貿易—華僑経済史に関する一側面—」『経営と経済』50巻3号、43—71頁.

9. ユ ヒョジョン (1997) 「ウラジオストックーアジアのなかのヨーロッパ的都市の民族関係」『和光大学人文学人間関係学部紀要』2号、163－180頁.

英語文献

1. Bakich, Olga Mikhailovna (2000) Emigre Identity: The Case of Harbin, *The South Atlantic Quarterly*, Vol.99, No.1 (2000): 51-73.
2. Campbell, Persia Crawford (1923) *Chinese Coolie Emigration to Countries within the British Empire*. London: P.S. King and Son.
3. *Encyclopædia Britannica* = Che-foo. *Encyclopædia Britannica*, Ninth Edition. 1875-1889. /, https://en.wikisource.org/wiki/Encyclopædia_Britannica_Ninth_Edition/Che-foo (閲覧 2024 年 8 月 27 日).
4. Gottschang, Thomas R. and Lary, Diana. (2000) *Swallows and Settlers: The Great Migration from North China to Manchuria*. Ann Arbor: The University of Michigan Center for Chinese Studies.
5. Meagher, Arnold J. (2008) *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*. Bloomington: Xlibris Corporation.
6. Northrup, David (1995) *Indentured Labor in the Age of Imperialism, 1834-1922*. Cambridge: Cambridge University Press.
7. Richardson, Peter (1982) *Chinese Mine Labor in the Transvaal*. London: Macmillan.
8. Wang, Chin-Chun (1925) The Chinese Eastern Railway. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Nov., 1925, vol. 122, *The Far East* (Nov.): 57-69
9. Wang, I-Shou (1972) Chinese Migration and Population Change in Manchuria, 1900-1945. Unpublished Ph.D. Dissertation, University of Minnesota.
10. Wang, Sing-wu (1978) *The Organization of Chinese Emigration, 1848-1888. With Special Reference to Chinese Emigration to Australia*. San Francisco: Chinese Materials Center, Inc.
11. Williamson, Alexander (1870) *Journeys in North China, Manchuria and Eastern Mongolia, with some account of Corea*. Vol. II. London: Smith, Elder & Co.
12. Yen Ching-hwang (1985) *Coolies and Mandarins: China's Protection of Overseas Chinese during the Late Ch'ing Period (1851-1911)*. Singapore: Singapore University Press.

ロシア語文献

1. Беркенгейм А.М. (1902) *Переселенческое дело в Сибири. По личным наблюдениям и официальным данным*. Москва: Типо-литография И.Н. Кушнерев и Ко.

2. Бородовский Л. Чифу. Энциклопедия Брокгауза и Эфрона (2012) <https://slovar.cc/enc/brokhauz-efron/1684307.html?ysclid=m5oxhmbltz600453852>. (閲覧 2024 年 8 月 27 日).
3. Василенко Н. А. (1995) Кто строил КВЖД: о численном и национальном составе населения КВЖД в 1897–1917 гг. *Россия и АТР*. № 2. С. 65–71.
4. Герасимов А.Е. (1931) *Китайский труд (условия труда в предприятиях Северной Маньчжурии)*. Харбин: Типография КВЖД.
5. Гончаренко О.Г. (2009) *Русский Харбин*. Москва: Вече.
6. Граве В. В. (1912) *Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье. Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции*. Выпуск 11. Санкт-Петербург.
7. Кауфман А.А. (1905) *Переселение и колонизация*. Санкт-Петербург: Типография товарищества "Общественная польза".
8. КВЖД = *Китайская Восточная железная дорога* (2022). Составлен В. И. Меленко и др. СПб: Издательский дом «Дескрипта».
9. Нилус, Е.Х (ред.) (1923) *Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг.* / По поручению Правления О-ва и под редакцией Специальной комиссии составил агент Правления О-ва Харбин: Типографии Китайской Восточной железной дороги и Т-ва "Озо".
10. Петров А. И. (2003) *История китайцев в России, 1856–1917 годы*. Санкт-Петербург: ООО «Береста».
11. Сильницкий А.П. (1901) *Культурное влияние Уссурийской железной дороги на Южно-Уссурийский край*. Хабаровск: Типография канцелярии Приамурского генерал-губернатора.
12. Соловьев Ф. В. (1989) Китайское отходничество на Дальнем Востоке России в эпоху капитализма (1861–1917 гг.). Москва: Главная редакция восточной литературы.
13. Сорокина Т.Н. (2013) "...земля "как пух", говорят новоселы": выселение оседлых китайцев из Южно-Уссурийского края на рубеже XIX – XX вв. *Колонизация Азиатской России (XIX – начало XX вв.): институции и практики. Материалы региональной научной конференции (Омск, 24-25 декабря 2013 г.)*. Омск: Издательство Омского государственного университета. С. 178-184.
14. Хамзин И. Р. (2022) Торговый флот России в «открытых» портах Китая во второй половине XIX в. *Вестник РУДН*. Серия: История России. Vol. 21 No 1 19–33, <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-1-19-33> (閲覧 2024 年 8 月 27 日).
15. Шрейдер Д. И. (1897) *Наши Дальний Восток: три года в Уссурийском крае*. Санкт-Петербург: издательство А. Ф. Девриена.
16. Цюцзе, Чэнь (2010) КВЖД как фактор влияния на численность и состав русских

эмигрантов Харбина. *Исторический ежегодник*. Новосибирск: Параллель. С. 153-157.

新聞

1. 『上海商報』、25.01.1933.
2. *North China Daily News* (*North-China Herald*、『北華捷報』) .
3. *Владивосток*.