

都市、
建設
道網
と。特
の増
政策
現在の
に区切
た。そ
く2
計画、
がある。
市街地

第4章 都市形成期におけるハルビン 市街地の骨格

通信と

第4章 都市形成期におけるハルビン市街地の骨格

ここでは、主要な市街地図により市街地骨格の形成過程を概観し、1930年代までのハルビンにおける施政者の変遷を把握する。

4-1 地図から読み解くハルビンの都市骨格形成

この節では、ハルビンの1902、1913、1920、1923、1933、1936、1939、1942年の8枚の地図から都市形成の変遷を読み解くことを試みる。計画範囲、都市骨格などを地図から読みとれる範囲で把握する。時代背景は地図から読みとれないが、都市骨格形成においてその当時の重要な事実、出来事などの情報を文献から調べて記述する。

4-1-1 東清鉄道敷設に始まる都市建設

1) 地図に表されている計画範囲

太線内は東清鉄道租借地である。1902年現在で市街建設の進歩がみられるのは埠頭区と南崗の一部の実線のみで、それ以外の大部分の点線表示地域は、まだ計画段階であったことがわかる。

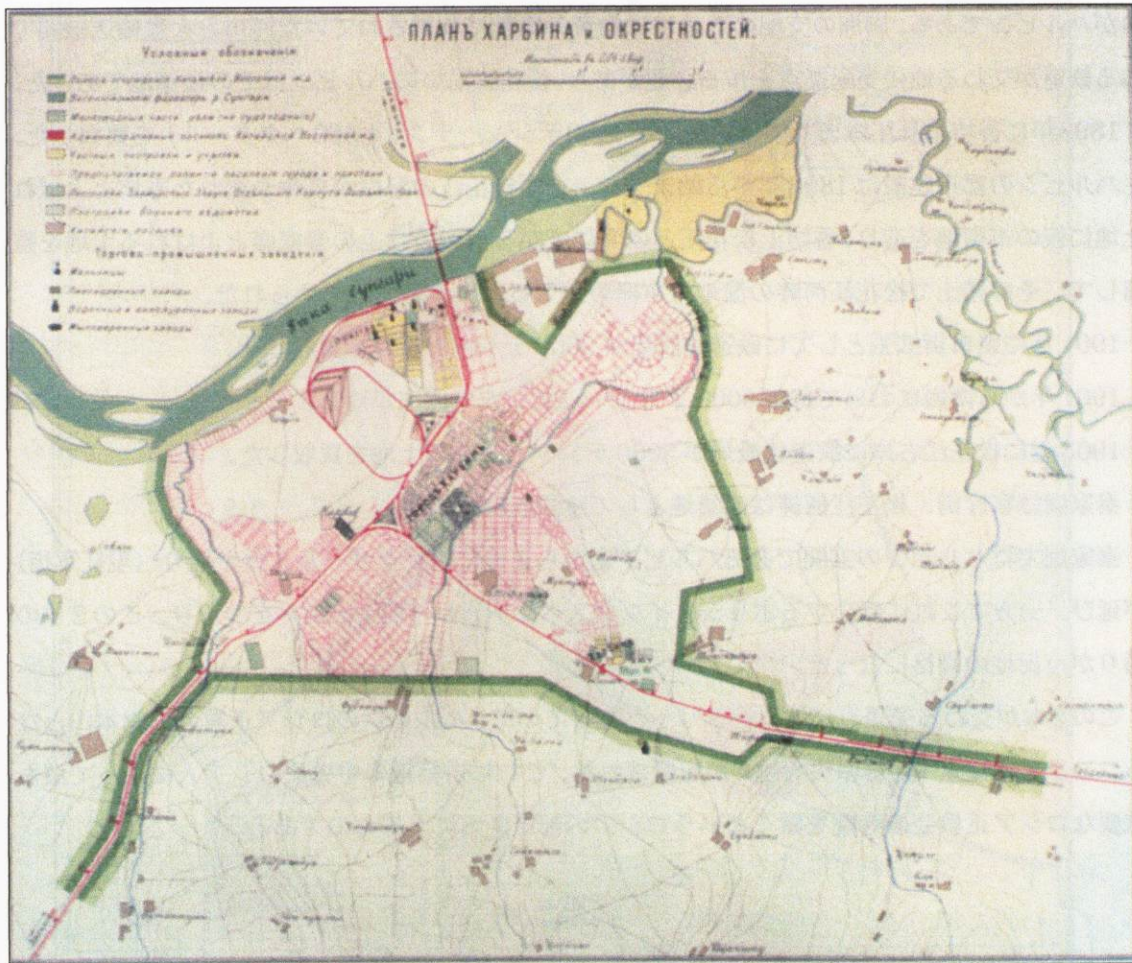


図4-1 哈爾濱及び近郊の都市計画図、1902年 地図名：“Plan” Kharbina i Okrestnostei”

出典：Magnificent Album of Views of the Construction of the Chinese Eastern Railways

地域表示で見ると、香坊地区は「仮のハルビン」、新市街地は「ハルビン市街」、埠頭地区は「ハルビン埠頭」との表示がある。

新市街の両端（北東、線路を越えた南西側）と新市街と香坊との間には点線で広大な市街地整備が計画されている。

2) 地図から読み解く都市骨格

・南崗：新市街（秦家崗、ノーヴィ・ゴロード）の南西側半分の造成は終わっているが、他は造成中である。北東側はグリッドパターンと半円状に広がる街路計画で南西側と香坊との間の区域はグリッドパターンの計画である。

・埠頭区：松花江河畔はキタイスカヤなどの表通りはできているが、裏通りは造成中である。

・傳家甸：道路が描かれておらず、まだ市街地は整備されていない。

3) 時代背景

1896年、帝政ロシアが東清鉄道の建設を開始した時、建設だけでなく満洲支配の拠点となったのがハルビンである。満洲の支配のためには物資の集散に利用されていた河川と大量輸送機関である鉄道が交わる地に支配拠点を作る必要があり、松花江沿いのハルビンはその最適地であった。

1898年に香坊より江岸まで鉄道建設局が4000デシャーチン（4,360ヘクタール）を買収した。

ハルビンの都市建設は1898年から始まった。まず松花江の河岸からやや離れた香坊とよばれた地に仮の市街地を造り、香坊と松花江との間に広がる河岸段丘上の秦家崗とよばれる土地を整備して、その残土で松花江河畔の湿地帯を埋め立てるという方法で進められた。

1901年に新市街拡張として鉄道建設局が3000デシャーチンを買収した。

1901年から南崗において毎年5000平方サージェンずつ住宅が竣工。

1903年に松花江右岸に鉄道建設局が5000デシャーチンの土地を買収した。

秦家崗は官庁街、松花江河畔は商業地として建設され始めた。

秦家崗ではハルビンの玄関であるハルビン駅から正面にヴァグザールスカヤ通り（現紅軍街）が延び、一方でこれに直交するポリショイプロスペクト通り（現大直街）をつくり、この2本の通りが市街地の骨格になった。

この2本が交わる交差点にはロータリーとなっていて、ハルビンのロシア正教会の総本山となるニコライ大聖堂（通称中央寺院）が配置された。これは市街地の中央にロシア人にとって最も重要なロシア正教会の寺院を置くというロシアの都市計画によるものである。

4-1-2 都市建設の本格化

1) 作成目的・用途

近代アジア・アフリカ都市地図集成に記載されており、19世紀末から20世紀前半までに作成されたアジア・アフリカ地域の詳細都市地図を集成。帝国主義列強の植民地統治や経済収奪の舞台となった主要141都市を網羅する。「マレー」、「ベデカ」、日本鉄道省発行の英文旅行案内書等より原図を採用しているため、鉄道、街区、施設の大まかな配置、形態が読みとれるぐらいであり、計画範囲、街区の詳細などの読み解きは不可能である。

2) 記載事項

- ・縮尺：1/40,000
- ・記載範囲：ハルビン全体

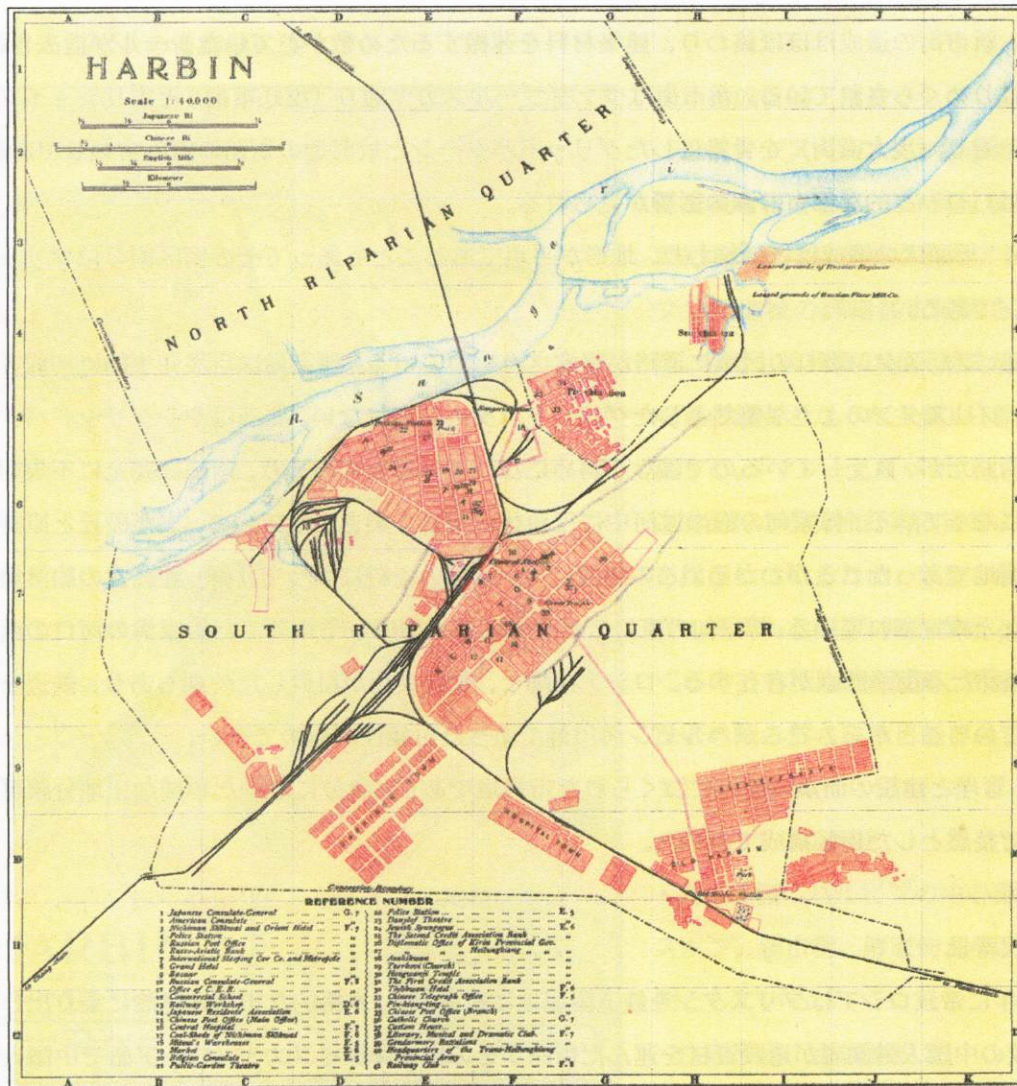


図4-2 Harbin、1913

出典：近代アジア・アフリカ都市地図集成、柏書房

・注釈事項：主要施設 42

・駅名

・地域名称

・鉄道附属地範囲

3) 地図に表されている計画範囲

鉄道附属地の範囲しか記されていないが、鉄道附属地が大幅に拡張され、まだ市街地整備が全く行われていない松花江の北側の地域も組み込まれている。この地図は案内図の性質から地域ごとの中心地しか描かれていない。

表 4-1 図 4-2 に記載された施設の地区別分類

埠頭区	南崗	傅家甸	八区
日本人居住組合	日本総領事館	中国電話局	石炭倉庫
鉄道作業場	アメリカ領事館	中国郵便局支店	三井倉庫
中国郵便局	日清商会と東洋ホテル	不明	
市場	警察署		
ベルギー領事館	ロシア郵便局		
公共広場劇場	ロシア・アジア銀行		
警察署	グランドホテル		
ダニーロフ劇場	市場		
ジェウィッシュ教会(コダヤ)	ロシア領事館		
第二信用組合銀行	C.E.R会社		
吉林省外務局	商業学校		
黒龍江省外務局	中央病院		
あさひ館	カトリック教会		
サーコビ教会	関税局		
本願寺	クラブ		
第一信用組合銀行	軍司令部		
東洋館ホテル	鉄道クラブ		
	黒龍江省軍部本署		
	不明		

4) 地図から読み解く都市骨格

・南崗：新市街の造成はほぼ終わり、建築材料を運搬するため敷かれていたレールが撤去され、街路がはりめぐらされている。新市街はヴァグザールスカヤ通り（現紅軍街）とポリショイプロスペクト通り（現大直街）を骨格にしたグリッドパターンと放射型の街路の組み合わせである。これにはバロック的な都市計画の影響が見られる。

・埠頭区：埠頭区の造成はほぼ終わり、地形が平坦であることもあってその街区割りはグリッドパターンである。

・傅家甸：プリスタン寄りの区域に道路が整備され始めている。傅家甸は自然発生的に形成されたので、プリスタンのような整然としたグリッドパターンではない。北部はややグリッドパターンのような街路だが、直交しているのではなく斜めになっているものもあり、南部は完全に不規則な街区割になっている。傅家甸の沿岸は河中に三角状に大きく突き出していて、まだ段丘と原野が続く未開地であったことがわかる。この突端には、各種の史料によって「傅」姓経営の船渡場が存在したと推定されている。傅家甸の東に広がる未開発地の四家子を隔てた馬家溝の河口の西岸には、整然たる街路計画が存在する。ロシア技師と、製粉会社が租借した時期もあり、鉄道を引き込んでいることから、ここがハルビン河川港であった可能性が極めて高い。

・香坊：管理と建設の面から簡易につくられた市街地であり、身分に応じた単純な土地分譲可能な地区で整然とした街区構成であった。

5) 時代背景

1903年に帝政ロシアはプリスタンを鉄道附属地に組み入れ、本格的な市街地建設に乗り出したが、多数の中国人労働者が建設資材を運んだ街路がそのままキタイスカヤ（ロシア語で中国人街の意味）という名前のメイン・ストリートとなった。このキタイスカヤはハルビン駅の北側で東

清鉄道をまたぐ陸橋につながり、プリスタンとノーヴィ・ゴロードを結んだ。

ハルビンの鉄道建設と商工業の発展に伴い多数の中国人労働者と商人が当地に移り住むようになったが、新市街では中国人の居住が禁止されていたので多くはプリスタン東側の鉄道附属地の外に広がる河畔の沼沢地に居住するようになった。ここはのちに傳家甸とよばれるようになり、中国人街が自然発生的に形成された。

ヴァグザールスカヤ通り（現紅軍街）とポリショイプロスペクト通り（現大直街）との交差点には中央寺院が配置されたが、ポリショイプロスペクト通りを南西に進むと東清鉄道管理局、鉄道倶楽部などの東清鉄道関係の施設、北東のつきあたりには墓地を組み込んだ公園が配置された。ポリショイプロスペクト通りの北側には病院、警察、銀行、郵便局、各国領事館など業務・商業施設が集中し、一方の南側は鉄道関係者の住宅、公園、市場が配置された。従って、新市街の都市計画はプリスタンのものと比べてきめ細かく行われた。

4-1-3 ハルビンの市街地拡張

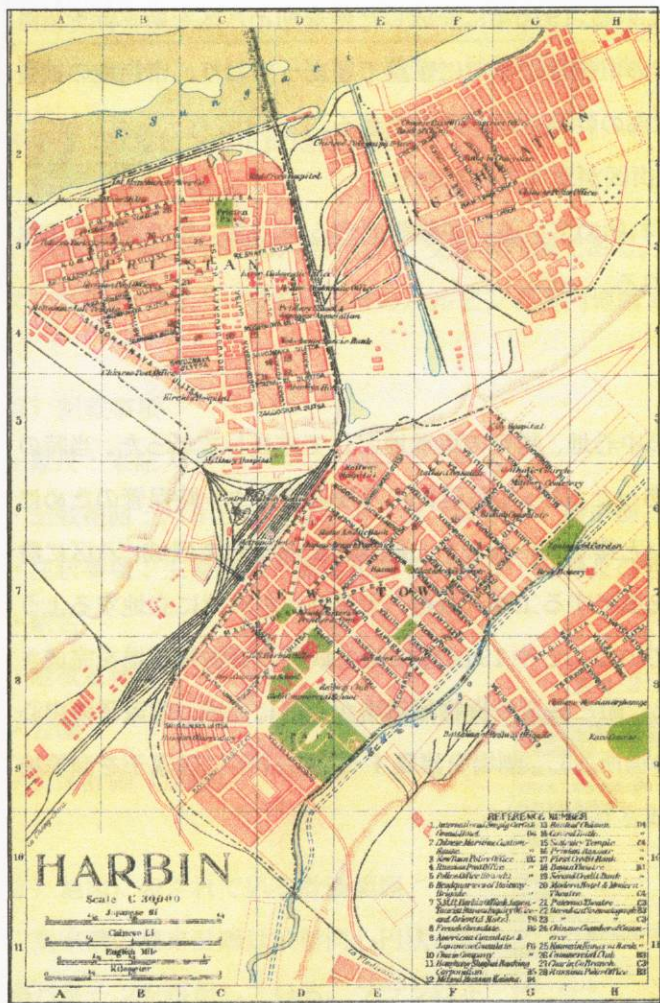


図 4-3 Harbin、1920
出典：近代アジア・アフリカ都市地図集成、柏書房

1) 作成目的・用途

近代アジア・アフリカ都市地図集成に記載されており、19世紀末から20世紀前半までに作成されたアジア・アフリカ地域の詳細都市地図を集成した。帝国主義列強の植民地統治や経済収奪の舞台となった主要141都市を網羅する。「マレー」、「ベデカ」、日本鉄道省発行の英文旅行案内書等より原図を採用しているため、鉄道、街区、施設の大まかな配置、形態が読みとれるぐらいであり、計画範囲、街区の詳細などの読み解きは不可能である。

2) 記載事項

- ・縮尺：1/30,000
- ・掲載範囲：ハルビンの中心部（プリスタン、新市街、傳家甸、八区）を範囲としている。
- ・注釈事項：主要施設 28
- ・駅名、道路名、公園、施設名、地域名称、公園など

3) 地図に表されている計画範囲

すでに地図に表されている範囲の中心市街地はほぼ完成している。傅家甸の東部、南崗の東部は計画されているが、まだ未完成の街区も存在している。

4) 地図から読み解く都市骨格

・埠頭区：プリスタンと傅家甸を結ぶモストワヤ街が開通した。1915年に中東鉄道が松花江鉄橋下流の沼沢地を埋め立て、入江を築造している。

傅家甸：新たに建設された四家子は完全なグリッドパターンの街路網による市街の拡張が実行されている。1913年において馬家溝の河口の西岸に整然たる街路で計画されていたハルビン河川港へと続いていた鉄道が

傅家甸と八区の間のところまで短くなっている。1916年に完成した傅家甸と八区を結ぶ幹線道路が確認できる。道外頭道街か16道街までの市街地はすでに家屋で埋まっており、市街地の拡張が図られる。1918年に完成した傅家甸南部の幹線道路が確認できる。

・八区：1913年の地図と比較し、八区に街区が形成され始めた。

・南崗：南崗の南西に新たな街区が形成され始めているのが確認できるが、1923年の地図との比較から後の病院街の街区であると推定される。

5) 時代背景

日露戦争後、ハルビンは東北部の商業の中心地、物資の集散地として成長していった。当時の輸送機関は鉄道以外には松花江の水運であった。従って輸送貨物の積み替えや一時保管のために倉庫が必要とされ、その多くはプリスタンと傅家甸に挟まれ、鉄道線に囲まれた区域、八区に設置された。穀物倉庫の集積に伴い、それを加工する工場（製粉、大豆油）も次第に立地するようになり、商業部ハルビン営業所を設置していることや1915年に船と鉄道の貨物積卸場を完成させ、八区は倉庫・工場地帯として発展する。船と鉄道の貨物積卸場が八区に完成。四家子の中心地区を借受けされた会社が、そこを遊郭の場所とし、劇場を建築する。1917年に四家子を商埠地とし、道路を造り地区の東側に公園を完成させた。

表4-2 図4-3に記載された施設の地区別分類

埠頭区	南崗	傅家甸
香港・上海銀行	グランドホテル	中国銀行
三井物産会社	中国関税局	中国電話局
イスラエル銀行	ニュータウン警察署	中国郵便局支店
ソチアスカイ寺	ロシア郵便局	中国警察局
プリスタン市場	警察署	District Office
第一信用組合銀行	鉄道団体司令部	
バヤン劇場	S.M.R哈爾濱支社	
第二信用組合銀行	フランス領事館	
モダンホテル・劇場	アメリカ・日本領事館	
パレーモ劇場	シティ病院	
映画館1	カトリック教会	
映画館2	軍墓地	
中国商工会議所	鉄道病院	
商業クラブ	中国郵便局支店	
ロシア警察署	商業学校(男子・女子)	
赤十字病院	C.E.R会社	
プリスタン警察署	鉄道研究所	
中国郵便局	ロシア領事館	
吉林省外務局	市場	
黒龍江省外務局	ロシア・アジア銀行	
小学校	イギリス領事館	
横浜正金銀行	フランス領事館	
ホテル1		
ホテル2		
軍事病院		
ChurinCo支店		
Kuansinkungsa銀行		
Central Bath		

傳家甸
中国銀行
中国電話局
中国郵便局支店
中国警察局
District Office



図4-4 哈爾濱交通案内図、1923年

出典：哈爾濱の概念、哈爾濱商品陳列館

4-1-4 ハルビンの市街地拡大計画

1) 作成目的・用途

ハルビン商品陳列館が発行した、交通案内図である。電車、小型乗合の路線や料金表も記されていることから、一般市民向けのハルビンの案内地図であると思われる。

2) 記載事項

- ・縮尺：未記入
- ・記載範囲：ハルビン（プリスタン、傳家甸、新市街、香坊、ナハロフカ）
- ・注釈事項：主要施設・露支市街名対照表・路線及び料金表
- ・駅名
- ・地域名称
- ・公園
- ・街区計画（点線）

3) 地図に表されている計画範囲

馬家溝の都市計画は放射同心円状の街路パターンを採用している。プランは正八角形の形で中心広場を囲んで三重の環

表4-3 図4-4に記載された施設の地区別分類

埠頭区	南崗	傳家甸	顧鄉屯
日本居留民会・図書館	日本総領事館	新世界	高田ボロジン酒精工場
伊藤公記念堂	東支鉄道クラブ	同記商場	
哈爾濱日本商業会議所	中央寺院	大羅新	
哈爾濱商品陳列館	博物館	東北航業公司	
横浜正金銀行	グランドホテル		
朝鮮銀行	サウエート聯邦総領事館		
チューリン本店	加特力寺院		
満鉄事務所	哈爾濱ラジオ放送局		
北満ホテル	行政長官公署		
名古屋ホテル	吉黒郵務管理局		
サウエート聯邦商業代表事務所	日露協会学校		
国際運輸会社			
モデルンホテル			
ダリーバンク			
日本小学校			
消防隊			
濱江道尹公署			
中国銀行			
交通銀行			

状グリーンベルトと六列の放射状グリーンベルトが配置されている。放射状のグリーンベルトの延長上に4つの三角形の大きな緑地が置かれている。プランはビスタを重視し、緑地とランドマークとなる公共建築用地を巧みに配置した華麗な都市設計である。

傳家甸は満州では最も発展した中国人街だったがその発展の結果、四家子の市街地整備だけでは間に合わず、四家子の東・南側の区域に新市街が計画された。傳家甸の東側は商埠地として計画し、この新商埠地の設計は、グリッドパターンの街路網を基調とし、数カ所に広場を設け、斜路に沿った三角地を緑地にするなど、都市設計の点では四家子よりもすぐれている。また既成市街地との連絡については、傳家甸の新市街（四家子）と共に南崗とも幹線道路で結ばれている。

新市街から南西へ、鉄道線を越えた区域にも大々的な計画がされている。街路網はグリッドパターンを基調として数カ所に広大な広場兼公園を配置して斜路で結ばれている。

- ・八区の南半分、八区と傳家甸に挟まれた区域もグリッドパターンの計画がなされている。
- ・病院街では南東に延長するように街区計画がグリッド状に計画されている。
- ・香坊では既成している街区から東に延長するようにグリッド状に計画されている。

4) 地図から読み解く都市骨格

顧郷屯：ハルビン東部の顧郷屯はグリッド状の街区が形成されている。

傳家甸：馬家溝の河口の西岸に1912年に確認された整然たる街路計画及び、鉄道引き込み線があったハルビン河川港は、この地図においては確認されない。1920年地図にはまだ未完成だった傳家甸東部が、整然としたグリッド状の街区に整備されている。

八区：八区内の北部には街区が形成され、鉄道を引き込んでいることが確認される。

馬家溝：香坊から馬家溝、南崗へと通る通道街を確認できる。

5) 時代背景

1929年埠頭区において下水道が完成する。

1931年馬家溝において通道街より西側の区域で一部市街地が完成する。

1931年に満州事変が起こり、その後、関東軍を中心に満州全土の植民地政策の立案が精力的に進められた。特務部主催の軍・満鉄・満州国の3者からなる委員会で、都市計画が審議され、決定されていたが、1935年以降は計画立案は完全に満州国側によってなされ、ロシアの計画は実現されていない街区も多く残った。

4-1-5 移民の流入による市街地拡張

1) 作成目的・用途

大哈爾濱図 東洋文庫所蔵 「哈爾濱日本帝国総領事館許可、大哈爾濱案内社繪製出版」街区の情報は詳細に記入されている。日本側から作成されているため、記載されている主要機関は日本に関係する施設に限られている。

2) 記載事項

- ・縮尺：1/12,000
- ・記載範囲：哈爾濱（プリスタン、傳家甸、新市街、香坊、ナハロフカ）
- ・注釈事項：主要機関一覧表
(国家機関、市機関、裁判機関、郵政機関、教育機関、鉄道機関、領事館、電機会社、公共機関、商業会社、名所)
- ・街区
- ・公園

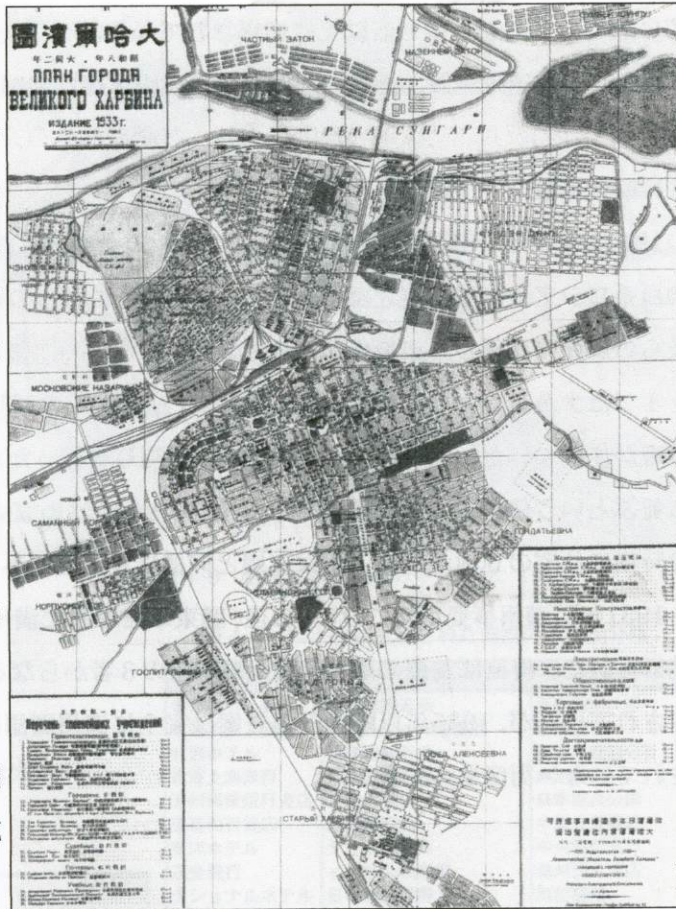


図4-5 大哈爾濱圖 “Plan Goroda Velikogo Kharbina” (1933)
所蔵：東洋文庫

3) 地図に表されている計画範囲

南崗の東にある日本墓地周辺の街区がまだ未整備である。

4) 地図から読み解く都市骨格

ナハロフカ：わずかに地割りをを行った程度であるが、地区の中央部に向かう斜路の存在などある種の都市設計が存在した模様であると推測できる。

- ・馬家溝：1923年の地図に書かれている馬家溝のプランは通道街(現)の西側の区域で一部市街地が完成するととどまった。
- ・傳家甸：傳家甸の東側、新市街の南西側の計画も同様に一部しか完成し

表4-4 図4-5に記載された施設の地区別分類

埠頭区	南崗	ナハロフカ	馬家溝	香坊
満州国商社 商業倶楽部 秋林洋行 松浦商会 松花江製粉工場 日本赤十字診療所 地方法院 地方檢察署 郵便局 日本小学校 北満電気株式会社 警察官管理局 軍司令部	日本領事館 アメリカ領事館 イタリア領事館 日本特務機関 中央寺院 哈爾濱郊外患者収容病院 第二市立病院 高等法院 郵政管理局 北満鉄道工業大学 電話局 北満鉄路理事社 北満鉄路公署 北満鉄路管理局 貨物停車場 北満鉄路倶楽部 満鉄事務所 北満特別区公署	哈爾濱郊外外来患者病院	哈爾濱学院	北満鉄路印刷局

ていない。また通道街も倍以上に増幅されている。

・南崗：軍鉄道隊施設とそこにつながる鉄道引込線は地図から消えている。

5) 時代背景

1917年のロシア革命後シベリアには白系政府が存続し続けていたが1920年に倒れて、数万人の白系ロシア人が中国東北部に逃げ込んできた。これらの難民（エミгранト）の増大によって、彼らの居住する新しい市街地が形成された。

1つはナハロフカ（新安埠）とよばれるプリスタンの西側隣接地の低湿帯で難民の中でも貧しい者が住みついた。ナハロフカはわずかに地割りを行っただけで、道路も未整備で木造家屋が立ち並ぶという住環境の悪い地区であった。もう1つは馬家溝とよばれる新市街の南側の地域でこの時期に住宅の立地が進み、溝は南崗と同様に良好な郊外住宅地になった。

1931年に満州事変が起り、その後、関東軍を中心に満州全土の植民地政策の立案が精力的に進められた。特務部主催の軍・満鉄・満州国の3者からなる委員会で、都市計画が審議され、決定されていたが、1935年以降は計画立案は完全に満州国側によってなされ、ロシアの計画は実現されていない街区も多く残った。

4-1-6 日本統治時代の都市計画

1) 1936年図

①作成目的・用途

ハルビン特別市都市建設局作製

②記載事項

- ・縮尺：3万分の1
- ・記載範囲：ハルビン（プリスタン、傳家甸、南崗、香坊、ナハロフカ、顧郷屯、王兆屯）
- ・注釈事項：なし
- ・現況道路、計画道路



図4-6 哈爾濱都邑計画の中央部分、1936

2) 1939年図

①作成目的・用途

ハルビン興信所発行、ハルビンの案内図

②記載事項

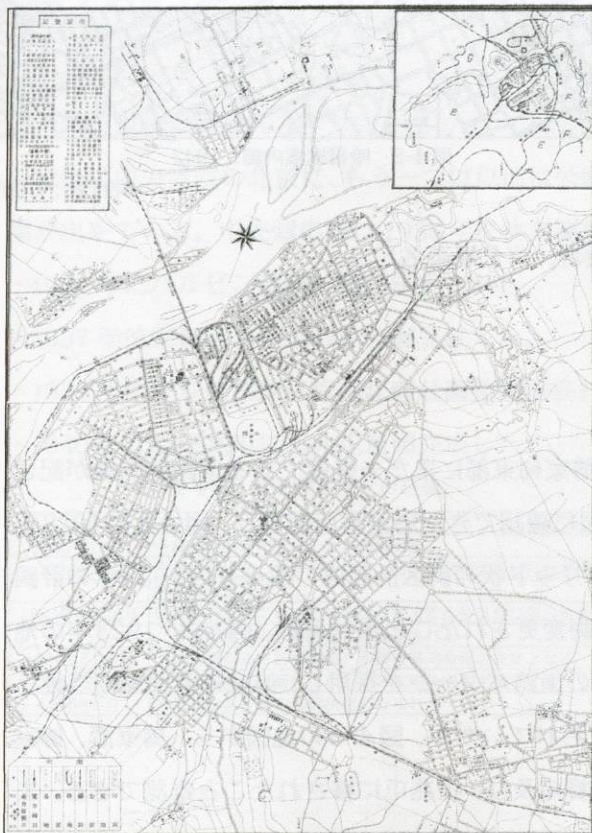


図4-7 哈爾濱市街地図、1939

発行者：哈爾濱興信所

表4-5 図4-6に記載された施設の地区別分類

埠頭区	南崗	傳家甸
哈爾濱市公署	哈爾濱鐵道局	滿州國憲兵隊
哈爾濱商工公社	ホテルニューハルビン	糧業公社
北満ホテル	蘇聯總領事館	哈爾濱商務分社
香港上海銀行	日本總領事館	大中銀行
滿州興業銀行支店	哈爾濱税関	日本憲兵分隊
登喜和百貨店	波蘭領事館	中国交通銀行
東洋ホテル	ヤマトホテル	中央銀行支行
正金銀行	イギリス領事館	滿州房？支店
ナショナルホテル	日本特務機関	同記商場
前田時計店	哈爾濱神社	正陽警察署
地方法院	濱江省公署	水上警察署
名古屋ホテル	北滿高等法院	航業聯合局（元）
日本氏子会	哈爾濱警察	道外電話局
モテルンホテル	秋林洋行	哈爾濱市公署
松浦洋行	ドイツ領事館	新世界
都市建設局	アメリカ領事館	吉林第三監獄
哈爾濱興信所	佐賀ホテル	哈爾濱市立教護院
道裡憲兵分隊	フランス領事館	
桃山小学校	日の丸ホテル	
哈爾濱新聞	天理村建設連絡所（元）	
哈爾濱日日宿舍		
哈爾濱ビール会社		
アジアホテル		
榮屋ホテル		
大星ホテル		
松花ホテル		

- ・縮尺：1/15,000
- ・記載範囲：ハルビン（プリスタン、傳家甸、南崗、香坊、ナハロフカ、顧郷屯、王兆屯）
- ・注釈事項：地区別の主要施設配置、ハルビン周辺地図、図解例（河川、堤防、公園、線路、砂地、橋梁、墓地、電車線路、乗合、官公署著名）・道路名

表 4-6 図 4-7 に記載された施設の地区別分類

埠頭区	南崗	傅家甸
赤十字病院	秋林百貨店	新世界
桃山小学校	ヤマトホテル	
日信洋行	哈爾濱神社	
ナゴヤホテル	中央寺院	
ナショナルホテル	ニューハル濱ホテル	
郵便局	博物館	
中央御市場	小学校	
鶴屋ホテル		
アジアホテル		
ビューロ		
松浦洋行		
秋林支店		
トキワ商店		
弘?会館		

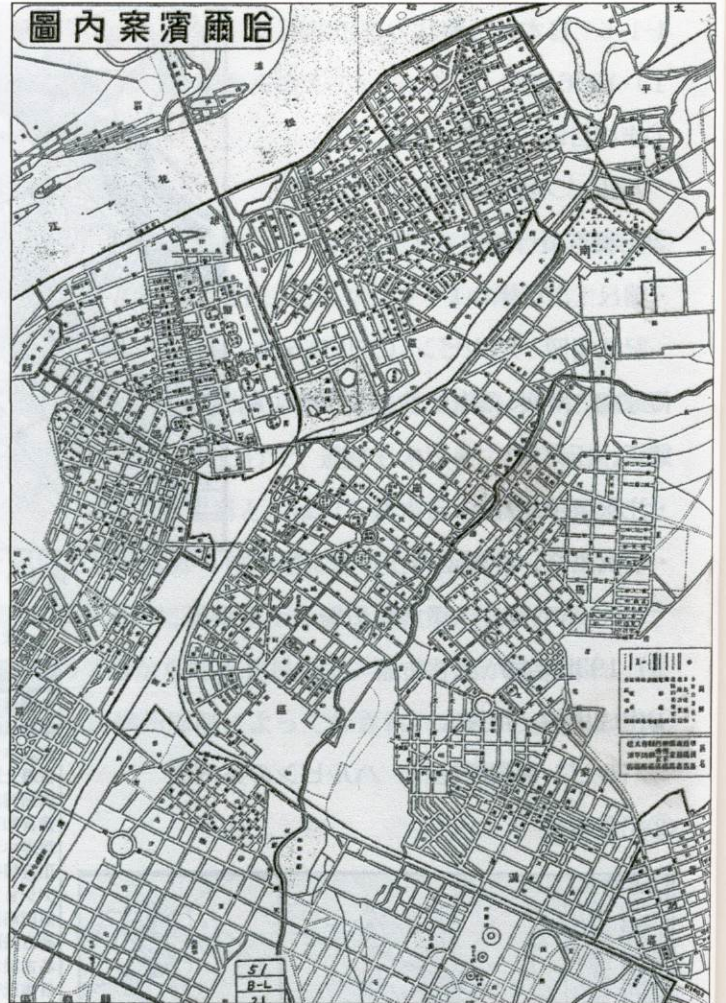


図 4-8 哈爾濱案内圖、1942

発行者：日信洋行

3) 1942 年図

①作成目的・用途—不明

ハルビンの案内図であり、区名、街名は記載されているが、道路幅などは全て等しく表示してあり、詳細部の信用性は疑わしい。

②記載事項

・記載範囲：ハルビン（プリスタン、傅家甸、南崗、香坊、ナハロフカ）

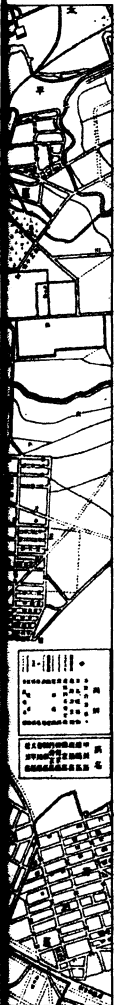
・注釈事項：地区別の主要施設配置・ハルビン周辺地図・図解例（河川、堤防、公園、線路、砂地、橋梁、墓地、電車線路、乗合、官公署著名）

・道路名称

③地図に表されている計画範囲

顧郷区の南西部と王兆屯南部、馬家溝東部、傅家甸東部にまだ未整備である道路計画線が記されている。また図 4-5 の 1933 年の大ハルビン図に確認できた馬家溝西部及び、図 4-4 の 1923 年の地図に確認できた傅家甸東部の整然としたグリッド状の街区計画は、図 4-6 の 1936 年の計画図によると、計画主体の入れ替わりにより、計画変更されたことが伺える。図 4-4、1923 年の地図による計画範囲では、馬家溝に放射同心円状の街路パターンを採用し、傅家甸東部を商埠地としてグリッド状の街区にする広大な計画を立てられていたが、図 4-6 の地図から、馬家溝、傅家甸東部では大規模な計画は無くなり、重点が顧郷屯及び、王兆屯に移されたこと推測できる。またハルビン南部の未整備の部分にも 120 メートル道路など計画されている。

・顧郷屯：新駅が計画され、駅から延びる興満大路を中心としたグリッド状の街区が計画され



ている。

・王兆屯：顧郷屯から興満大路が続き、都心や公園といった新たな中心部を造り出そうという計画が確認できる。

・ナハロフカ：ナハロフカや顧郷屯にもハルビン全体からみた骨格となる道路が既存の街区の上に計画されている。

・傳家甸：ナハロフカ同様、ハルビン全体からみた骨格となる道路が既存の街区の上に計画されている。

④地図から読み解く都市骨格

・馬家溝：1923年の馬家溝のプランは一部実施されただけで残りは変更されて円形のロータリーは1個しか造られなかったが、それを中心に放射状に伸びる街路とグリッドパターンの街路の組み合わせで建設された。

・新陽区：また哈爾濱都市（都邑）計画に関連して、図4-8、1942年の地図からナハロフカの南顧郷屯では骨格街路がかなり建設され、シビックセンターとして計画された王兆屯ではまだ道路の整備が始まったばかりであることが確認できる。

各地に新たな公園が整備され、王兆屯苗圃、八站公園、またキタイスカヤから松花江沿いへと続いていた線路を撤去し、松花江畔公園を整備した。

⑤時代背景

南崗は中央寺院の北東に、もう一つは以前は公園となっていた南崗の西端の大直街沿いに西市場が出来ている。中央卸市場は1935年に営業開始し、南崗小売市場は1937年に営業開始した。

- ・1936年にハルビン都邑計画が決定された。
- ・1937年傳家甸において八站公園完成する。
- ・1939年にプリスタンに松花江畔公園整備が終わる。
- ・1940年には王兆屯に王兆屯苗圃完成した。

表4-7 計画決定までの経緯

年月	出来事
1933年12月	哈爾濱地形図作製のための測量開始
1934年3月	事業計画に関して滿州国政府・関東軍間で会議が行われる
	哈爾濱測量完了
1934年4月26日	関東軍司令部において特務部の都市計画委員会が開かれる
	「大哈爾濱都市計画概要」が承認される
1934年5月8日	「大哈爾濱都市計画概要」が関東軍司令部の決定となる
1935年1月	民生部大臣に哈爾濱市邑計画の法的決定の申請をする
1935年3月	哈爾濱市邑計画の法的決定がなされる

表4-8 1936年の哈爾濱都邑計画に表された計画の概要

予想人口	母市約100万人
都邑計画区域	中心地から半径25kmの区域1837km。 環状の緑地域111.6□を設定する。 将来は多数の衛生都市を計画する。
市街計画区域	中心点から半径10kmの区域317.39□。
用途地域	顧郷屯東方を新しい商業都市とする。 松花江上流を軽工業地帯（農産物加工）とする。 阿什江合流地点を重工業地帯とする。 傳家甸と上流正陽河合流地点を水陸運輸連絡のための臨江地域とする。 環状グリーンベルトを緑地域として設定する。
鉄道	計画市街の中心（顧郷屯東方）に新中央駅を置く。 拉浜線、浜緩線のルートを変更し、環状線を造る。
飛行場	3.0□を5.4□に拡張する。
水路及運河	運河を臨江地域、工業地域に設ける。
公共用地	新設中央駅の東側1.2□、王兆屯付近5.31□を公共建築地帯とする（シビックセンター）

ハルビン都邑計画の事業計画決定の経緯としてハルビンでの事業計画において、満州国政府とハルビン特別市は事業の市施行を前提とし、市街計画区域の全域の土地公有化の下での事業実施という方法を採用することにした。初期の事業財源としては、日本内地の財界から融資を受ける方針を決定した。これに対して、関東軍特務部は建設会社設立案を提示し、事業執行を巡って軍側と政府側で激しい対立が起こった。2回にわたる会議の末、この問題は議長が「特殊会社設立の不可」を宣言したことにより、政府側の計画の採用が決まる。1934年4月26日、関東軍司令部において特務部の都市計画委員会が開かれ、「大ハルビン都市計画概要」が承認され、5月8日付で軍司令部の決定となった。この「都市計画概要」は計画地域・用途地域、地区・交通機関・公共施設を定めた総合的なマスタープランであった。日本でマスタープランの必要性が強調されたのは戦後からであり、様々な都市計画決定が一括で行われることは、戦前の日本では例がなかった。また、特務部は都市計画委員会の設置によって解散され、その後、軍が都市計画に過度に介入してくることは以後無かった。

満州国のハルビン都邑計画で予定された重要な事業は新都心の建設と商業センターの創設であった。在来の駅の西にある顧郷屯駅を新中央駅とし、その周囲（ナハロフスカの西南の正陽河、顧郷屯の地区）に新たに商業中心地区（新陽区）を形成させ、新中央駅の東側120ヘクタールはオフィス街を予定し、その東南に広がる忠霊塔一帯の高燥の地531ヘクタールに官公庁・公共施設を集中させて都心と計画した。

上下水道の計画では次のように行われた。

- ・1933年7月 ハルビン特別市の成立とともに沼田正夫を中心として実施計画に着手
- ・1934年 着工
- ・1935年9月 低区水源地、浄水場、市内主要部分の配水管史枝敷設が完了
- ・1936年1月 プリスタン、傅家甸、八区方面に給水を開始
- ・1940年 松花江表流水1日4万立方メートルを上流の四方台で取水し、沙曼屯浄水場で浄化する工事を開始する
- ・1945年 8月に完成間近であったが、終戦後施設の徹底破壊が行われる
- ・1950年 最後の水道科木島繁は、そのまま中国政府に留用され、復旧工事が始まる
- ・1952年10月 計画どおりに完成

4-2 ハルビン都市骨格形成期の施政権の変遷

ここでは、ハルビン都市骨格形成に役割を果たしている施政権の変遷を主要な歴史的出来事から考察する。

4-2-1 ハルビン建設～日露戦争

1896年、ロシアは清国と密約を結んで遼東半島を租借し、併せて東清鉄道の敷設権を手にした。ロシアは東清鉄道建設開始に伴い、1898年に鉄道本線予定ルートと松花江の交差した場所をスガリ市（松花江市）と命名し、鉄道建設の拠点として都市建設に本格的に着手した。ロシアの鉄道建設局は1903年までに香坊から松花江右岸までの136km²の土地を鉄道附属地として取得した。最初に建設が始まったのは香坊であり、やがてプリスタン区との間に新市街が建設されたため、旧ハルビンと呼ばれるようになった。東清鉄道は中国の在来都市・集落との接近を避けたため、人があまり住んでいない地域に敷かれた。よって、当初は沿線の附属地の住民はきわめて少なかった。1898年には埠頭区に製材工場が建設され、その周囲には自然発生的に労働者の集落が形成されていった。何の市街計画もないまま埠頭区では倉庫、工場、バラック、そしてロシア人と中国人を相手とする商店が続々と集積し始めていた。

また、増加する中国人入植者を定住させる地区として鉄道建設局はキタイスカヤ街を作った。埠頭区の都市計画は、特色のない平凡なプランとなっている。街区割りはグリッドパターンである。これは植民都市にしばしば用いられるものであった。

埠頭区市街の建設が進む一方、香坊においても新しい家屋が建ち始めた。南崗には東清鉄道関連の施設や社員住宅が建てられた。ここは人口密度や交通量に比べ過剰幅員の道路を造り、グリーンベルトを整備したり、住宅街に前庭をつくるなど、緑の豊かさ、街並みの美しさが特徴的であったが、中国人の居住が禁止され、中国人に対する差別が存在した。中国人街はプリスタン東側の鉄道附属地外に形成され、後に傅家甸と呼ばれるようになる。

日本人渡航者も次第に増え、1899年にはキタイスカヤ街から東の地域に日本人街と呼ばれる地区も形成された。

4-2-2 日露戦争～ロシア革命

1904年、日露戦争が勃発すると、数十万のロシア軍の消費活動を目当てに各国の商工業者が集まった。このとき、ロシア軍に物資を提供した中国人商人が傅家甸に本拠を置いた。また、倉庫用地に適した土地がなかったため、八区に倉庫を置き、二本の引込線路を敷設するなど、戦争景気にわいた。しかし終戦後、一転してハルビンは不況に襲われ、破産者が続出した。ハルビンの邦人も一時引き上げを余儀なくされた。その後、三井物産が大豆をロンドンに初めて輸出してから北満の大豆輸出業が発展し、回復の兆しを見せた。

ハルビン建設当時、東清鉄道株式会社は民生部を置いて附属地行政を管轄していたが、人口が増加し、都市としても成長するハルビンの都市経営は、東清鉄道株式会社にとっても財政的負担となっていた。また沿線住民からの要望もあり、東清鉄道は附属地自治制の検討を開始した。

1906年、中国政府はハルビンを外国人の居住・貿易地として開放した。また、ロシアの大蔵、外務、陸・海軍の各大臣からなる会議で「東清鉄道附属地施政一般原則」（全十条）が決定された。この一般原則に基づき、ハルビンにおける施政実施案は、ロシア本国及び各国の施政も参考にし、鉄道幹部以外に本国関係者、市民代表（ロシア人）も加わって作成され、1907年10月鉄道本社承認、さらに大蔵大臣の認可を経て公布された。これによってハルビンの市制施行が始まった。しかしハルビンの市制施行はロシア人が大きく関与しており、中国及び列強各国の猛烈な抗議を受けた。列国はハルビンが開市場である以上、ロシアの意のままにすべきではないと主張したのである。この結果、ロシアと中国は対等の市政監督権を有するにいたったが、細目協定が定められていなかったため決裂に終わった。このような事態は、国際都市としての経済発展に阻害になると判断し、ある程度の譲歩がなされた。ロシアは、イギリスをはじめとして各国と協約を結び、鉄道附属地の経済的権利に関しては、機会均等主義が実現されたことになり、現状に満足した。しかし、中国側の不満が解消されておらず、ロシア革命後に中国側が開始した利権回収運動につながっていくのである。

第一次世界大戦が始まると、ロシア本国の生産が軍需に回され、日用品が不足したため、各国の輸入製品に頼らざるを得なかった。ハルビンはその各国輸出貿易の中継地点として繁栄した。輸送貨物の積み換えや一時保管のために、倉庫を設置する必要があった。このような倉庫の多くは八区に置かれたのである。倉庫の集積に伴い、穀物を加工する工場もしだいに立地するようになった。この時期に、新たに日本の銀行や大型商店が進出し、ハルビンにおける日本の経済勢力が増大した。第一次大戦後、中継貿易は不振になったが、北満の農業は大きな発展を見せた。

4-2-3 ロシア革命～中国の利権回収

1917年のロシア革命は、極東のハルビンの政治・経済にも大きな影響を与えた。ロシア革命後、北満の実権を握った張作霖は農業立国・移民誘致の方針を採り、開拓資材や民需品を各国に求めたので、ハルビンを中心とする北満貿易は黄金時代を迎えた。ロシア本国では革命政権が樹立されたものの、中東鉄道会社は依然として旧政府系が掌握していた。また、中国側もこのロシア革命を機会に中東鉄道会社のさまざまな利権の回収を図るようになった。

中東鉄道会社の実権をめぐる、白系ロシア人、ソビエト政府、中国奉天政府の三者間の抗争が始まった。当地では、白系ロシア人から鉄道権利を奪取するという点では、中ソ両国の利害は一致していたが、白系ロシア人が政治・経済的な実権を喪失したのち、中ソ間で軍事衝突が発生するに至る。

1920年3月13日、鉄道労働者とハルビン市内の労働者は反ホルワット管理局長のストライキを実行した。この結果、鉄道付属地の軍事・警察力は中国側が掌握することとなった。これがその後の一連の鉄道利権回収運動の最初のワンステップとなった。中東鉄道会社は、鉄道のみならず、広範囲にわたる行政権・利権を有していたが、中国に次々と奪い返されていった。その後、中国は国権の回復に努め、1920年9月、鉄道沿線の司法権を回収して鉄道付属地を東省特別地区とした。ソビエト政府は、帝政ロシア時代の中国との不平等条約の廃棄を宣言したが、これは一時的なものに過ぎなかった。中ソは中東鉄道の利権に関してさまざまな折衝を行った。その結果、1924年ソビエトと中華民国自治東三省政府との間で協定が結ばれた。この協定により、中東鉄道は純然たる商業的機関（中ソ合弁企業）になり、行政権は中国側が行使することと決定された。そして1927年、中国は複雑な国際関係にあるハルビンを特別市にして自治制を布いた。このハルビンの特別市制は、満州国が成立した後も引き継がれることになったのである。一方で、中東鉄道の利権に関する中ソのわだかまりは解消されず、ついに1929年、張学良は中東鉄道そのものの回収をはかり、鉄道のソ連幹部を追放した。それに対しソ連は満州に軍事介入を計り、中国は大敗を喫した。これ以後、中東鉄道におけるソ連側の実権はますます強化されることとなる。

次に、ロシア革命後の、その影響による都市計画の展開を追うことにする。1920年、シベリアの白系政府が倒れて、数万人の白系ロシア人が北満に逃げ込んだ。1920年当時のハルビンは依然として革命前のロシアのままではあったが、徐々にこれまでの自己の権力を誇示してきた白系ロシア人の社会にも翳りが生じ始める。中国官憲は白系ロシア人の経済活動に圧迫を加え始めたのである。難民の増大によって、彼らが居住する新しい市街地が二カ所（馬家溝、ナハロフカ）へ形成された。

1921年から1924年にかけて、白系ロシア人の政治・経済的な基盤は次々と掘り崩されていった。またこの時代は表面的に華やかで、それはロシア的なハルビンの最後の輝きであった。不相応な大夜会が繰り広げられた一方で、多くの教育文化施設も設立されている。鉄道会社はハルビン都市施設のために1922～1924年に多額の費用を支出している。また、馬家溝に新たな都市計画が着手され、ナハロフカの西方の台地がロシア人鉄道従業員の別荘地に選定されたのもこの時代である。

この時期に発展したのが傅家甸である。傅家甸は成長を続け、何度か市街地の拡張が図られた。堤防を築造する一方で、傅家甸の東の隣接地（四家子）に対しても市街地の拡張が実行された。1916年4月には新市場を開く方針を決定し、翌1917年7月には四家子を商埠地とした。四家子の開発は当地の民間デベロッパーの手によって進められた。この会社は1918年6月には大舞台を竣工している。また、この新開地の発展を援助し、この新しい遊廓は蒼芳里と呼ばれた。1918年6月の傅家甸の人口は4万人に達している。

四家子の地区はこうして出来上がり、新市街と称されるようになった。後に、浜江市が成立するにあたり、傅家甸、北江と同一の行政区画となり、この地区全体を人々は傅家甸と呼ぶようになった。

傅家甸は中国の多くの在来都市と同様に、道路は舗装されず、下水も整備されず、不潔な中国人街であった。しかしロシア革命後、当地は中国人の経済力を背景として様相を一新した。その建物は中華趣味を加味した洋風近代建築であり、プリスタンの街並みにひけを取らないほど立派なものであった。このような傅家甸の発展の結果、再び市街地が狭くなったため、四家子の東方、南方に新市街が計画された。この新商埠地の設計は、グリッドパターンの街路網を基調とし数カ所に広場を設け、斜路に沿った三角地を緑地とするなど、都市設計の点で四家子よりも優れている。ハルビンの人口は増加しているが、このうち中国人の増加は傅家甸の発展を反映している部分が多い。

4-2-4 満州事変後の都市計画の経緯

日本の関東軍はかねてから独自の満蒙領有計画を立案し、武力発動の機会をうかがっていたが、1931年9月18日奉天の柳条湖付近において満鉄線を爆破し、それを中国側の仕業として軍事行動を起こす。そしてわずか5ヶ月で全満州を占領し、翌1932年3月「満州国」を建国した。これが満州事変である。この中でハルビンは1932年、関東軍に占領された。

満州事変後、関東軍を中心に満州全土の植民地政策の立案が精力的に進められた。それを担ったのが関東軍特務部と満鉄調査委員会である。関東軍特務部は各専門分野のエキスパートを内地から囑託・顧問として招聘しており、また、満鉄経済調査会は満州国政府の機構と人員がまだ揃わない初期の段階において、政府の企画・政策立案の業務を代行していた。都市計画の立案は新京、奉天、ハルビンの順で実施され、ついで軍事拠点、小都市に至るまでの計画立案が進められた。1932年3月、満州国が建国され、1934年までは、関東軍特務部主催の軍・満鉄・満州国の三者からなる委員会で都市計画案が審議されているが、ハルビンでは満州国側のスタッフが充実していたので、ハルビン市が中心となって原案を作成している。1935年以降は、計画立案は完全に満州国側によってなされている。

満州国のハルビンの計画立案過程を見ると、関東軍は一般に飛行場、駐屯地など軍用地の優先確保に強い関心を示し、それ以外の計画内容や事業実施については細かい注文は付けていない。しかしハルビンに対してだけは、都市建設のための特殊会社を軍主導で設立し、都市行政の全権を掌握することを企画した。「満州国都市計画実施基本要項」に基づいて特務部の都市計画委員会が正式に開かれた唯一の事例である。ハルビンでの事業計画において、満州国政府とハルビン特別市は事業の市施行を前提とし、市街地計画地域全域の土地公有化の下での事業実施という方法を採用した。初期事業財源は、日本内地の財界から融資を受ける方針を決定した。これに対し、

関東軍特務部は建設会社設立案を提示し、軍側と政府側で激しい対立が起こった。2度にわたる会議の末、政府側の計画の採用が決まる。

1934年、関東軍司令部において特務部の都市計画委員会が開かれ「大哈爾濱都市計画概要」が承認された。この「都市計画概要」は総合的なマスタープランであった。当時の日本で様々な都市計画が一括で行われることは例がなかった。また、これ以後特務部は都市計画委員会の設置によって解散され、その後、軍が都市計画に過度に介入してくることはなかった。

満州国草創期のハルビンにとって、都市計画は最大の都市行政課題であった。都市プランニングのスタッフであるハルビン特別市公署の建設局役員としては、土木技術者、鉄道技術者が主であったが、造園系プランナーの活躍も大きかったことが特徴的である。これは、満鉄経済調査会の都市計画班に嘱託として招聘された折下吉延が、元・内務省復興局建築部公園課長であり、かつての部下を満州各地に送り込んだことと関係する。

これに平行して、都市計画の立案のためには、まず第一に詳細な大縮尺の地形図がベースマップとして必要であったため、1933年12月から1934年3月末まで測量が実施された。

1935年1月、民生部大臣に都市計画の法的決定の申請をし、翌1936年3月に民生部令第十二号で法的に決定された。執行者は「ハルビン市長に命ず」とあった。法的決定に時間がかかった理由としては、当時都邑計画に関する単行法・国都建設計画法以外は未制定だったため、手続きに時間を要したことが挙げられる。そして1936年、ハルビン市邑計画の法的決定がなされる。都邑計画では地方計画（地域計画）の適用、グリーンベルトの設定や半径25キロ圏の既存の小都市を将来、衛星都市として育成することとするなどの特徴があった。

4-2-5 都邑計画の実施状況

ハルビンはしばしば松花江の洪水に見舞われている。満州の雨期は6～9月でその期間には洪水が起こる。1932年に大洪水が発生し、傅家甸・埠頭区・ナハロフカが冠水するという事態にまでなった。当時のハルビン市の行政は一体ではなかったので、効果的な対策は出せなかった。1934年、二度と同じ惨劇を繰り返さぬように堤防工事が開始された。4年後に完成となる。この洪水防止の成功は、人心安定に大きく寄与し、在哈中国人の日本人に対する感情が好転するきっかけにもなった。

その後ハルビン市は市街用地の全面公有化のため1933年・1936年・1938年の3回にわたりハルビン市の都邑計画区域内の全土、約276 km²を所有するに至った。しかしその後の土地売却の成績は予定通りには進まなかった。この理由として、当初100万人を目標としていたハルビン市の人口が1938年時点で46万人と、実際さほど増加せず、そのため新規の土地需要がそれほど多くなかったことが挙げられる。これは、満州国の政治の中心が新京になり、奉天には工業投資が進んだのに対して、北満では牡丹江、佳木斯という新興都市が成長し、ハルビンの北満におけ

る政治的・経済的なポテンシャルが相対的に低下したことに起因する。

ハルビン都邑計画で予定された重要な事業は新都心の建設と商業センターの創設であった。新都心は、都心地区をグリーンベルトが貫通するなど、ディテールまで設計されていた緑化を施した計画が立てられていた。新都心以外の各地区を見ても、敗戦までの短期間に都邑計画のなかで成果を表したと考えられるのが公園緑地である。ハルビン都邑計画の大きな特色の一つが、市街地計画の外周に大規模な公園を計画したことであり、当時の日本では、環状緑地や大規模公園などが整備されつつあったが、ハルビンのそれは日本の計画をより発展させたものであった。帝政ロシア統治時代の東清鉄道会社はハルビンの建設当時から植栽に力を入れていたが、満州国になってからも市都市建設局はこのような緑化の伝統を継承することにした。ハルビンや新京の公園緑地計画は、長年の日本の都市計画界の理想を実現しようとしたものであるため、高い評価を得ていた。

また、ハルビン都邑計画では鉄道計画が主要な計画事項となっていたことも特徴的である。満州事変以前に敷設されていた浜州線（ハルビン－満州里）、京浜線（ハルビン－新京）、浜綏線（ハルビン－綏芬河）、浜北線（ハルビン－北安）に加え、1934年、新たにハルビン郊外の新松浦と拉法を結ぶ拉浜線が開通し、翌1935年には長春以北の中東鉄路を買収した。このようにハルビンが鉄道を重視した原因は、一つに中央駅の移転が新都心の設定と密接不可分であること、またハルビンという都市が鉄道経営の拠点として成長し、鉄道が都市経済の根幹を成していることまたさらに満鉄が都市計画策定の関係者であったことに起因している。

都市計画に関する制度的な観点から、日本における都市計画と建築行政について戦前と戦後を比較すると、都市計画と建築活動が往々にして連携がとれずにバラバラに進行し、街並みを考慮されることが少ない戦後に対し、建築行政が警察の所轄で、指定建築線などの制度があった戦前の方が、両者の関係が密接であった。特に戦前の日本の植民地や満州国ではこの関係はさらに密接であり、都市計画と建築は合体して同一の法規となっている。ハルビンでは建築規則・道路規則がロシアによって策定され、中国によって継承されていたが、いくつかの規定は満州国になってからも引き続き使用されていた。

日本が植民地や満州国において行った都市計画は地方計画やグリーンベルトの設置、衛星都市の配置など、当時日本内地で行われていたものと比較して、はるかに先進的な手法が取り入れられている。このような総合的な都市計画を行った背景として、日本が満州に対し、現地でインフラストラクチュアを整備し、産業開発をすることによって経済発展することを目指していたためそれゆえ都市計画が重視されていたことが挙げられる。

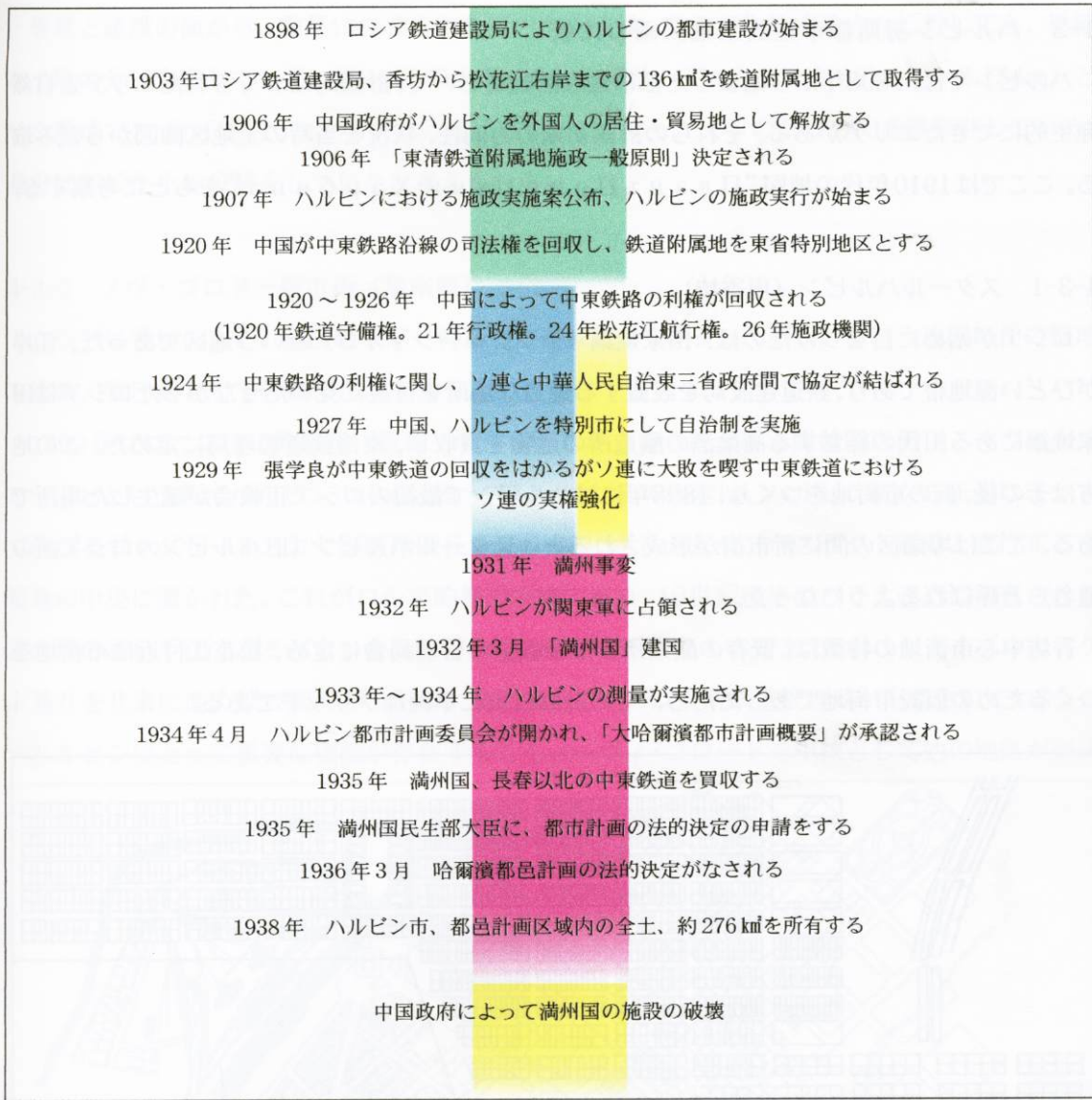


図4-9 施政権に着目したハルビンの歴史

4-3 ハルビン初期都市建設土地区画の比較

ハルビンでは、1898年から始まった都市建設活動において、計画的につくられたエリアと自然発生的にできたエリアがある。それらの計画初期の方向性、状況を当時の土地区画図から読み取る。ここでは1910年代の地図“Планъ Пристани Харбина”をもとに考察する。

4-3-1 スタールハルビン（現香坊）

ロシアが始めに目をつけたのは、田家焼鍋（デンジャーシャオゴ）という地区であった。江岸がひどい湿地帯であり、鉄道建設局を設置する適当な場所を付近に見いだせなかったロシアは田家焼鍋にある田氏の経営する高粱酒の醸造所の建物を買収し、東清鉄道管理局に定めた。この地方はその後、仮の市街地をつくり、1898年にはハルビンで最初のロシア正教会が誕生した場所である。ここは埠頭区の間にも新市街が形成されると、スタールハルビン（旧ハルビンのロシア語の地名）と呼ばれるようになった。

香坊中心市街地の特徴は、既存の醸造所を東清鉄道の管理局舎に定め、松花江付近に市街地をつくるための仮設市街地であったため、その計画は実に単純なグリッドである。

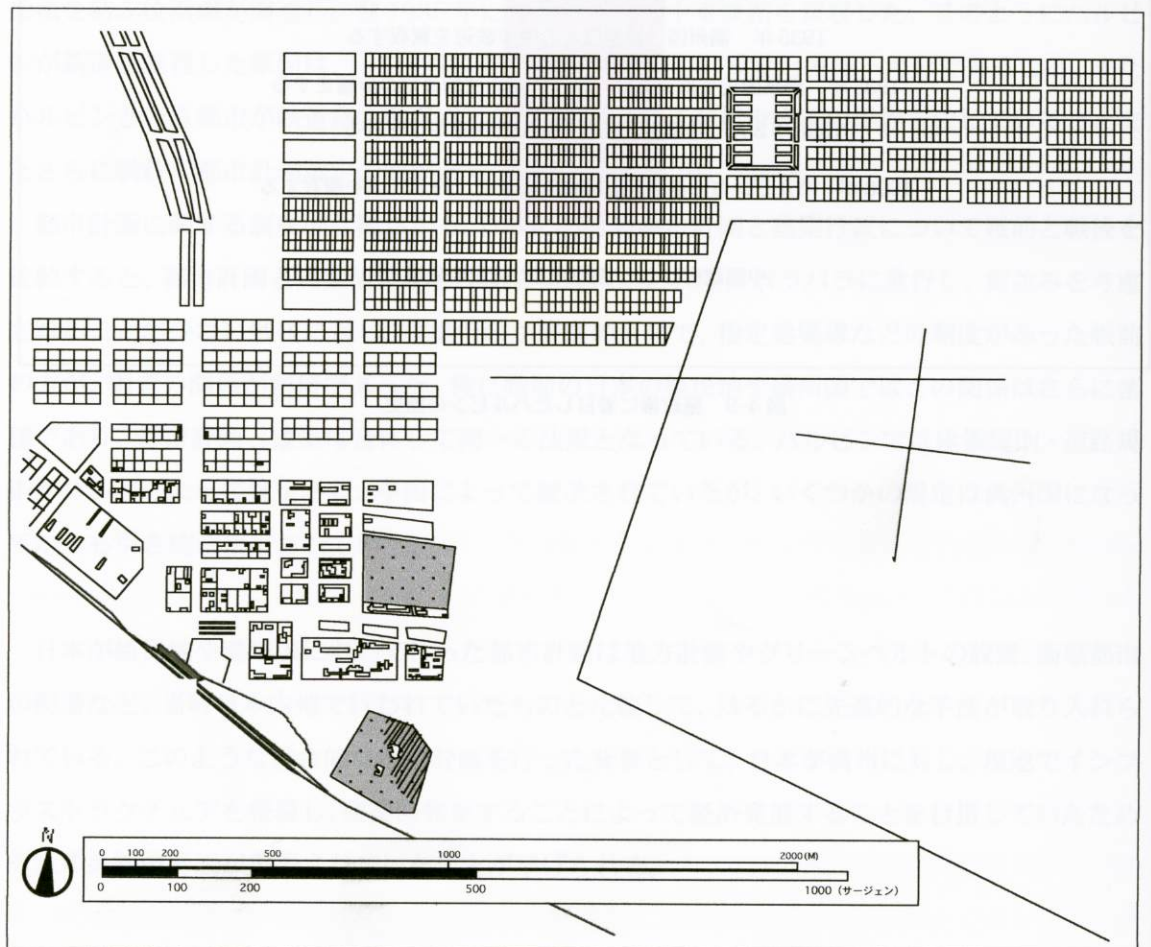


図4-10 香坊（旧スタールハルビン）初期プラン

管理と建設の面から、簡易につくられたこの市街地は、ここで生活する人々に対して、単純な土地の分け方をしている。図4-10の中央は20×15サージェン（1サージェン=2.134m）という敷地で20街区に割っており、北の方には15×10サージェンの割り方で多数存在している。身分に応じた土地分譲をしていたと考えられる。

4-3-2 ノヴ・ゴロドー新市街（現南崗）

ロシアは香坊の次に、秦氏の家が一軒あった秦家崗（チンジャーガン）という地区の丘の整地を進め、官庁街としての都市建設を行った。

1899年にはニコライ大聖堂（通称—中央寺院）がつくられ、秦家崗は新市街（ノーヴィ・ゴロード）という名でハルビンの中心となっていった。その聖堂は、ハルビン駅から正面にまっすぐ伸びるヴァグザールスカヤが河岸段丘を登りきり、ポリショイプロスペクト通りと直行する市街地の中央に置かれた。これがロシア的の都市計画であり、19世紀後半のパリ大改造に代表される記念性の高い手法であるバロック的の都市計画に影響を受けたものである。ポリショイプロスペクト通りを北東に進めば公園にぶつかり、また南西に進めば東清鉄道管理局が配置されていた。

ハルビンにとって重要な機能が存在するここノーヴィ・ゴロードを中核として他の地区が形成

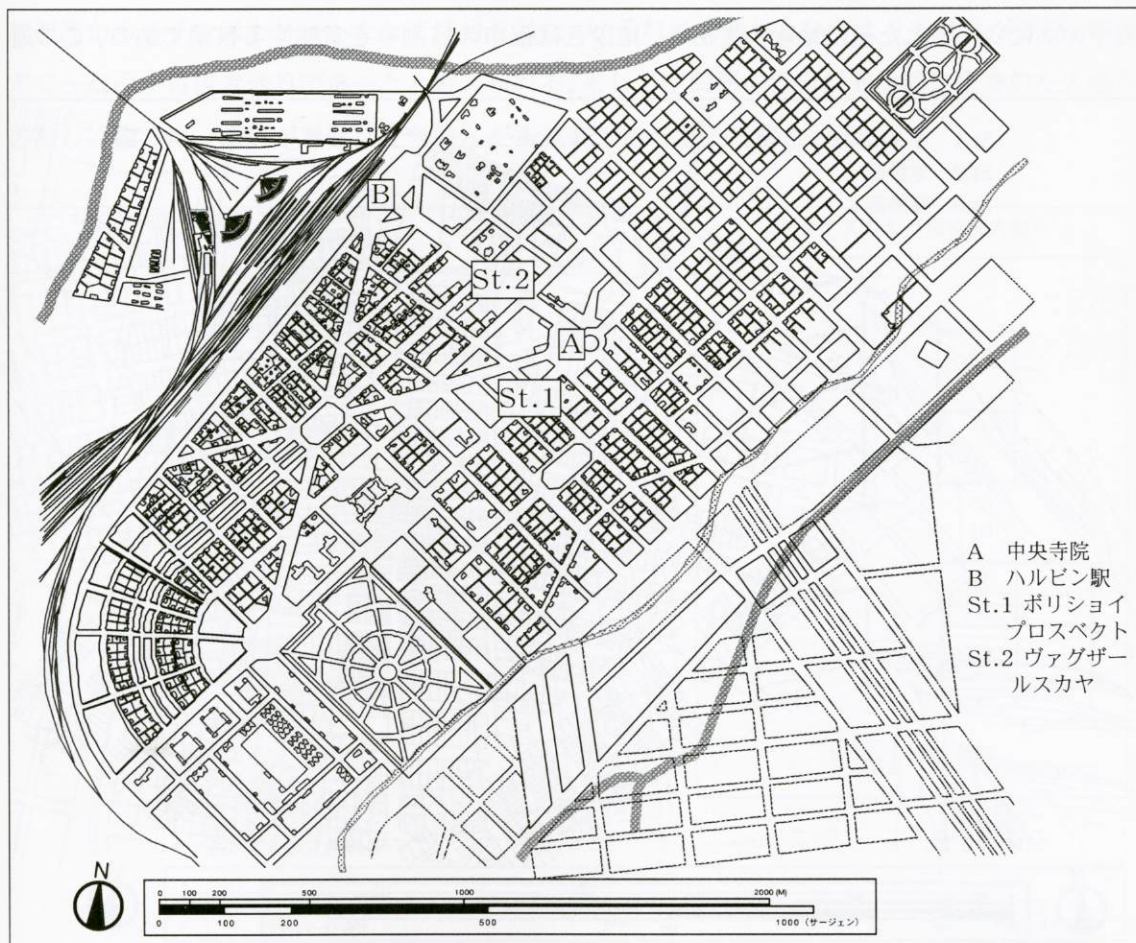


図4-11 南崗（旧ノヴ・ゴロード）初期プラン

されていくことになったのである。

南崗中心市街地の特徴は、中央寺院を中心に2本の大通りを核としてつくられるロシア風のバロック的都市計画が見られる。官庁街として極めてしっかりとした様相を持ち、中心地をもとに放射状に道がつくられているのが分かる。ハルビンの代表的なエリアの中において、唯一曲線の道路を持ち、また建物の配列はロットの割り方も他の地域のような整然さという印象は受けにくい。ハルビンの都市計画の中で最も綿密な計画が施され、新市街として確立させようとしていたと考えられる。

4-3-3 プリスタン-埠頭区 (現道裡区)

ここは松花江沿いの湿地帯であったため、ロシアは東清鉄道敷設のための支配地区である鉄道附属地には編入されていなかった。しかしこの湿地帯は、秦家崗の丘の整地による残土(埠頭区と秦家崗の間は約20mの崖になっていた)で埋め立てられていった。

ここでは建設資材の運搬が行われ、松花江と香坊や新市街の連絡路としてキタイスカヤ(現中央大街)が誕生して、その周辺にも労働者の集落が自然発生的に形成されていった。

1903年にプリスタンも鉄道附属地に編入されて、本格的な市街地形成が進められた。キタイスカヤの次につくられた道は地段街である。地段とは都市の区割りを意味する言葉であり、この通

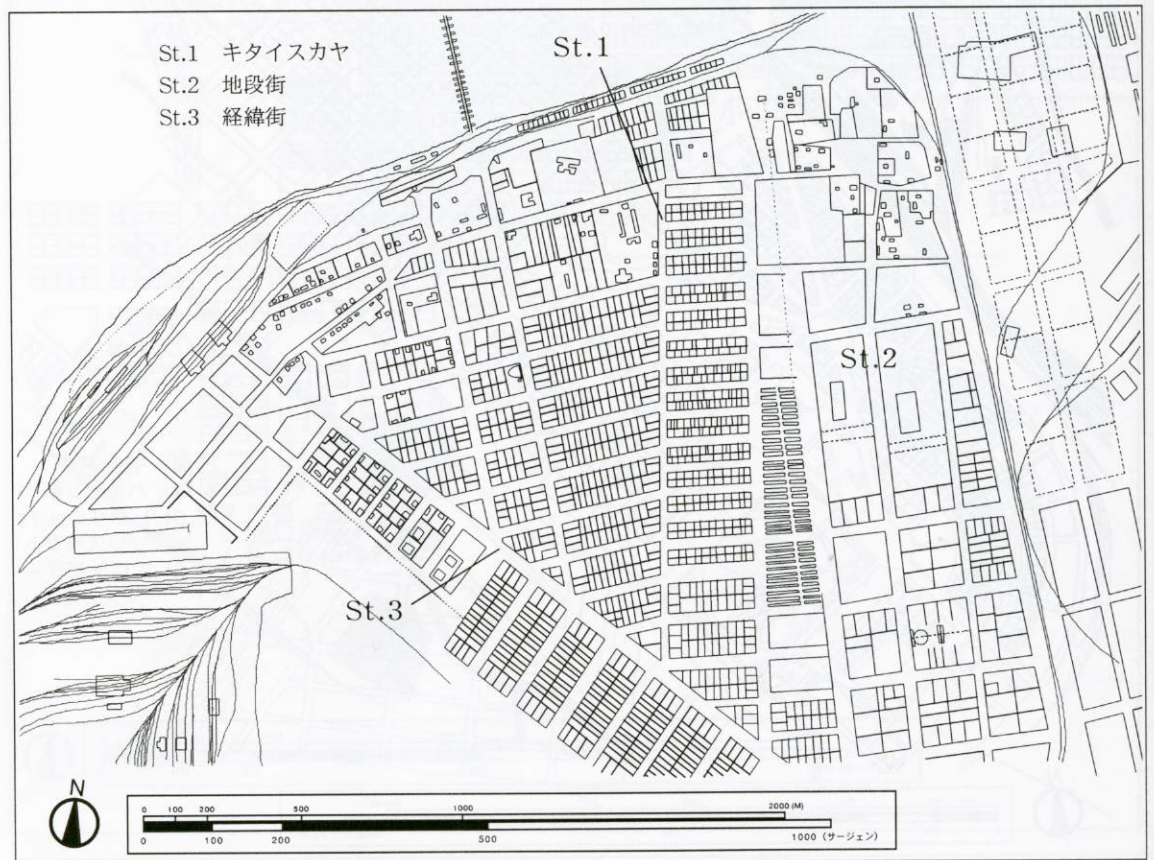


図4-12 道裡(埠頭区-プリスタン)初期プラン

りには区割りを担当する事務所が設けられていた。その次にキタイスカヤと地段街を斜めに走り、東清鉄道をまたいでプリスタンと新市街を結ぶ道として経緯街の道路がつくられた。

市街地の形成に伴って、ロシア人と中国人を相手にする商店が次々に集積し始め、特にキタイスカヤは満州の商業の中心地として栄えていった。

プリスタン中心市街地の特徴は、キタイスカヤを中心に3本の通りに市街地が形成されている。商業の中心地として発展する過程である1910年代、キタイスカヤは既に細かく区画なされていることが分かる。しかし新市街のような計画手法は用いられず、幹線道路の周りに商店が建ち並ぶ様子が伺える。キタイスカヤ中心市街地の特徴は6-3-2キタイスカヤで詳しく扱う。

4-3-4 中央大街の土地区画と街路幅員

計画の初期は、土地区画がロシアによって定められたため、そのサイズはサージェンが基本となる。また、現在もそれは残り、道幅は10サージェンであり、他に建築などもこのサイズによって規定されるケースが多い。

ノーヴィ・ゴロードとプリスタンの大通りの幅員は20サージェンであるのが普通だが、キタイスカヤはその半分の10サージェンの道であった。キタイスカヤ（中央大街）は、ハルビン形成初期からメインストリートとして注目されたが、それは大通りというよりも商店が並び、群衆がごった返す目抜き通りであったと考えられる。そして空間形成は自然発生的に生まれた人通りの激しい通りに、商店が無数に立ち並んだ街並みであったと推察される。

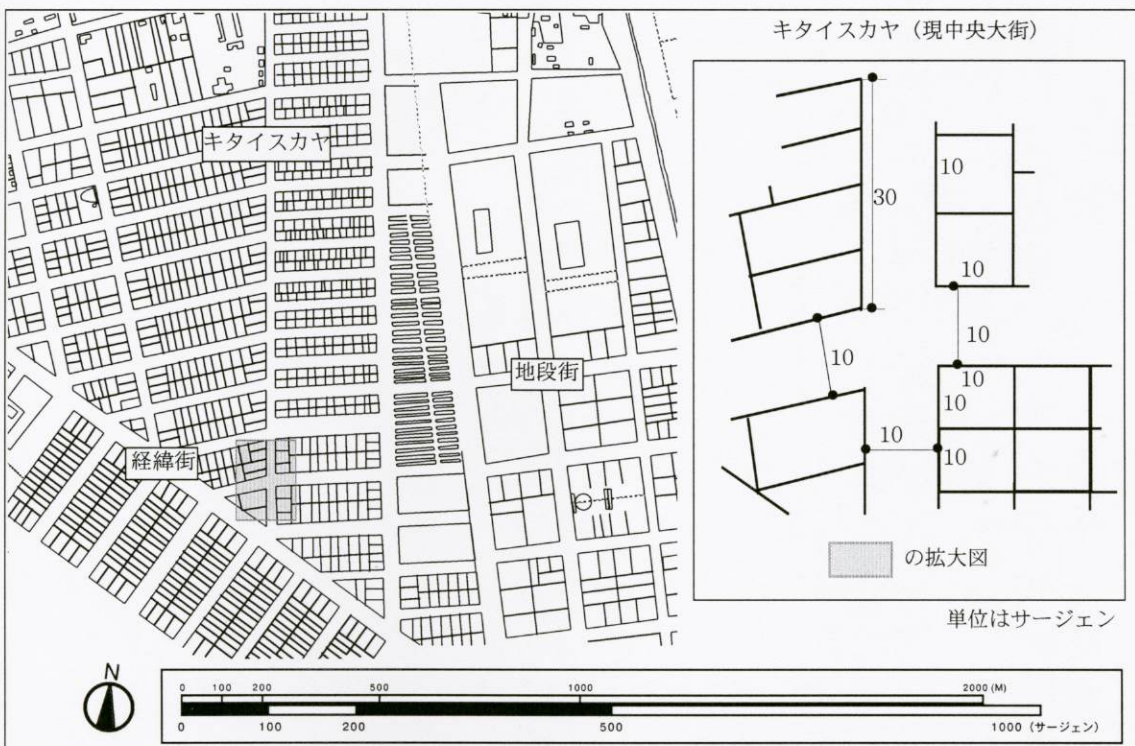


図4-13 ハルビン・埠頭区土地区画図

4-4 小結

都市形成を都市骨格建設の初期から骨格完成期となる1930年代の期間にとどめて、ハルビンにおける市街地の形成過程を施政者の変遷と主要な市街地図により概観した。都市骨格形成に関わる施政権は、都市建設初期からロシア革命までは帝政ロシアの政権で、ロシア革命後中国政府による利権回収がなされ、満州事変以後実質上日本へと移り、施政者ごとの都市計画が行われた。

その施政権の変遷による市街地計画を主な市街地図から計画範囲、都市骨格を読みとると、1900年代東清鉄道による初期の都市建設は、埠頭区と南崗一部の開発、都市建設の本格化する1910年代は、鉄道附属地が大幅に拡張され、市街化する一方、中国人街である傅家甸の整備、1920年代の市街地の拡大と商業中心地となる施設配置、1930年代はハルビン郊外部への市街地のさらなる拡大が行われた。

一方、1898年から都市建設が始まったハルビンには、施政者によって計画的につくられたエリアと自然発生的にできたエリアに分けられる。これらの計画初期の方向性、状況などを当時の土地区画図から読み取ると、仮設市街地として単純なグリッドであった香坊と、キタイスカヤを中心に3本の通りによって市街化され商業の中心地として発展したプリスタンと、中央寺院を中心に2本の大通りを軸として放射状に計画されロシア風のバロック的都市計画が行われた南崗に分けられる。南崗が計画によるエリアである一方、香坊とプリスタンは自然発生的に形成されたエリアで、この初期計画の方向性が今後これらの地区形成過程に大きな影響を与えることになった。