

「新しい世代が見た満洲」研究シリーズ第2集 第3回

# ロシアと満洲をつないだ中東鉄道の40年

—1896年〜1935年—

東北大学東北アジア研究センター 麻田雅文



## はじめに

現在、黒龍江省の省都になっているハルビンを訪れると、多くのロシア式の建物に遭遇します。中国政府も、こうしたロシア文化の遺産を観光の隆盛に結びつけようと尽力しています。なぜ、この街にロシアの影響が色濃く残っているのか。今日は、その主因となった中東鉄道の歴史についてお話しさせて頂きます。

中東鉄道は1896年の創立から、1935年にソ連が満洲国に売却するまで、満洲、すなわち現在の中国東北におけるロシアの勢力基盤だった鉄道会社です。中露国境の満洲里から綏芬河を横断した本線と、ハルビンから南へのびて旅順に

至る路線がありました。長春（寛城子駅）以南は、日露戦争の講和条件として、05年に日本に譲渡されました。06年から、日本に譲渡した大連に代わってウラジオストク港との連携を深めるため、ロシア政府は沿海州のウスリー鉄道（ハバロフスクからウラジオストク間と、綏芬河からウラジオストク間）の経営も委託しました。両鉄道は1920年に経営を分離しています。

中東鉄道は各国で名称がバラバラで、未だに統一した名前と呼ばれることがありません。例えば、清朝での正式名称は「大清東省鐵路」で、中華民国が成立すると「大清」が外れて「東省鐵路」となり、1924年の中ソ合併化以降は「中東鉄道（鐵路）」が正式名称となります。

日本では東清、東支鉄道と呼ばれていましたが、1933年に満洲国交通部が「北滿鉄道」に改めました。

## 一、創業期 1896〜1904年

まずはロシア革命前までの歴史を振り返りましょう。当時のロシア政府は、予定されていたアムール鉄道の敷設が技術的に困難だったため断念し、満洲を横断する短絡線を計画した、と説明しています。しかし、この計画を主導したロシア帝国のセルゲイ・ヴィッテ蔵相は、鉄道を中国国内に通ずることによって、ロシアとアジア間の貿易の活性化も期待していました。

1896年6月にモスクワで結ばれた、



中東鉄道の起工式（1898年）

日本への対抗を秘めた露清同盟密約の見返りとして、李鴻章は鉄道の敷設に同意し、9月に露清銀行と清朝が敷設契約を結び、12月にロシア政府が定款を公布して発足しました。経営の最高機関は、ロシア帝国の首都サンクトペテルブルグに置かれた理事会で、ロシア大蔵省が理事を任命しました。このように、表向きは

露清合弁ではありませんでしたが、ロシアの発言権が強く、清朝は経営に直接関与できませんでした。理事会を束ねる理事長職には中国人が就任する取り決めとなっていました。その許景澄が義和団蜂起のさなかに北京で処刑されると、理事長職は空席のまま17年まで推移しました。なぜ清朝がこの重要なポストを空席として放置したのかは判然としません。

その間にアレクサンドル・ヴェンツェリ副理事長が長期にわたり最高経営責任者を務めていたのも、ロシア側の主導権を表しています。

1897年に鉄道のルートが選定され、工事は翌年から開始されました。1904年に全線が開通するまでに、沿線では広大な敷地が収用されました。これを収用地(Полоса отчуждения)と称して、中東鉄道はロシア式の行政を施行しました。

沿線では、鉄道の分岐点に当たった都市が勃興しました。中東鉄道はこうした沿線都市の行政全般も担い、収用地は会社を通じてロシアが支配する、事実上の植民地でもありました。この領域形態は

「付属地」の名で満鉄にも継承されています。

このうち、2つの都市を紹介しておきましょう。

1つ目はハルビンです。ウラジオストクからウスリー鉄道を経てハバロフスクに至り、そこから松花江を汽船で遡って中国東北へ至るルートは、草創期には建設資材や人員輸送の幹線経路でした。しかし、当初の計画では鉄道が現在のハルビン付近で松花江と交錯する予定はなく、松花江下流に向け大きく蛇行する路線を想定していました。本線と松花江交錯地点の修正に関する経緯は不明ですが、ハルビンの建設はあらかじめ立地が綿密に計画されたものではなかったと言われます。言わば、敷設作業の進展に伴って必要とされた都市がハルビンでした。その意味で、ハルビンは中東鉄道の賜物です。

草創期の街の中心は当初は旧ハルビンです。中東鉄道の説明では、旧ハルビンは建設局にとって仮設的な意味を持っていたため、さらに松花江寄りに新しい街区が建設されました。いわゆる新市街です。新市街については綿密な都市計画が組まれました。スナガリー駅(後のハルビン駅)を中心に、街の顔であることを求められた新市街は、駅周辺に中東鉄道

の経営するホテルや病院が立ち、駅前広場から聖ニコラエフスキー教会までの一直線の坂道が目抜き通りとして設計されました。1899年春に始まった新市街の建設が急速に進展するのは、建設局が本格的にハルビンの都市整備に取り組み1902年以降です。鉄道がほぼ完成した02年から04年に、新市街では大規模な建設事業が続きました。最も早く完成したのが建設局で、02年4月に完成しました。アール・ヌーボー様式の外観を持つ3階建ての建設局の庁舎は、管理局に引き継がれて35年の売却まで使用され、現在は哈爾濱鐵路局として使われています。

もう1つは大連です。商業上の発展を遂げたのは、ロシアが1898年3月に関東州の一部として租借し、開発に乗り出してからで、ヴィット蔵相の提案により、街の名称はロシア語で「遠方」を意味するダリーニー（Дальний）と改められました。99年には輸出入の関税を免除する、自由港とすることを宣言しました。同年に大連は特別市となり、市長は旅順の関東州長官に隷属するものの、その人事権は大蔵大臣が握りました。サーハロフ初代市長は建設と行政を指揮し、パリを模範に大広場から放射線状に街路が伸びる街並みが形成されます。1900

3年にはヨーロッパからの急行列車も乗り入れ、中東鉄道海洋汽船が本社を置いて、鉄道と連絡して東アジアの諸港と結びました。ロシアでその莫大な建設費が批判されながらも、茶貿易を中心に貿易量は年々増えていきました。東洋でも有数のドックと埠頭の建設も進められていましたが、未完のまま日露戦争を迎えます。戦火の差し迫った04年5月にロシア人たちは一斉に退去し、日本軍が占領しました。

その他にも沿線では鉱山や森林を開発し、松花江では商船隊も保有し、沿線では警備隊という名のロシア軍も展開していました。また新聞の発行、学校、図書館、交響楽団の創立など、ロシア文化を積極的に満洲に移植しました。日露戦争で敗北したことにより、長春（寛城子駅）以南を日本に譲渡します。譲渡された路線は、日本の南満洲鉄道株式会社（以下、満鉄）となりました。

## 二、安定期 1905～1917年

中東鉄道の現地最高責任者にはドミートリー・ホルヴァート管理局長が就任します。彼はロシア帝国下の東ウクライナで裕福な地主貴族の家に生まれました。

1885年にニコライ軍事工科大学を卒業。その後、カフカースや中央アジア、沿海州で鉄道敷設を指揮しました。1903年に中東鉄道で建設局に代わり管理局が置かれると、初代局長としてハルビンに赴任し、18年に退任するまで業務を統括しています。

ロシアが中東鉄道を保持し続けるべきか、ためらいを見せたのは1909年です。日露戦争後も中東鉄道は赤字路線で、創業以来、国庫からの補助が続いていることについて、ロシア国内では下院を中心に、中東鉄道を管轄するヴラディミール・ココフツォフ大蔵大臣への批判が高まっていました。

ロシアが中東鉄道を売却しそうだという感触から、09年11月にアメリカは中国東北の全ての鉄道を国際管理下に置く中立化案を、ロシアや日本を含む各国に諮りました。ところが、09年10月末から11月にかけて、ハルビンを含む極東を巡察した蔵相は売却を考え直し、復命上奏文で、赤字は減らすべきだとしても、中東鉄道そのものは重要であると、力説しました。蔵相はその軍事的、経済的な役割が大きいことから、アムール鉄道ができたとしても、中東鉄道はロシアが経営し続けなければならないことを、皇帝に強

く訴えます。また中国東北にいるロシア人の利益を擁護するためにも中東鉄道が必要であるという主張は、「植民地化会社」としての中東鉄道の性質を物語っています。

中立化案に話を戻しますと、この件についてはアレクサンドル・イズヴォリスキー外務大臣が、アメリカに中東鉄道を委ねるのに反対しました。閣議における彼の説明はこうです。中立化案をのめば列強が中東鉄道の経営に参加し、日本もその一員として加わることになるだろう。

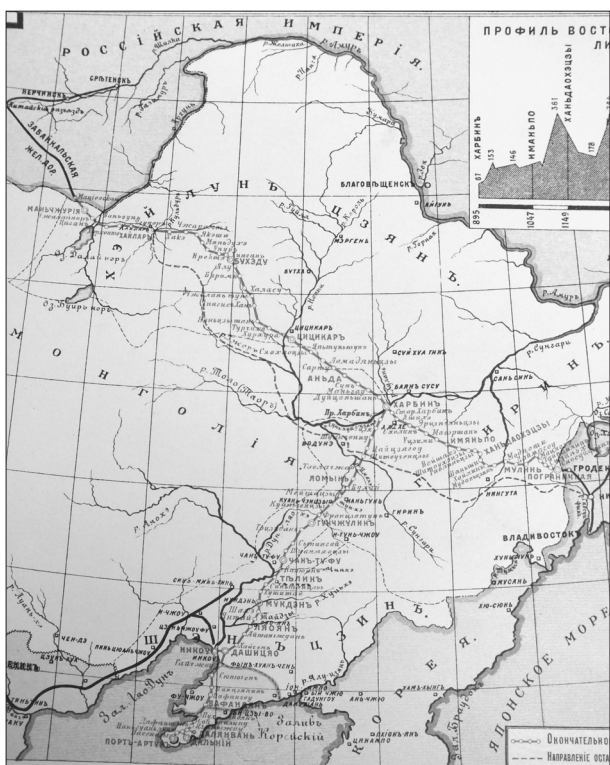
それは、ロシア極東と国境を接する「北満洲」にまで、日本の影響が広がることを意味し、危険を増すばかりである。そして何より、中東鉄道を国際管理のもとにおくのは避けたい。なぜなら、「中東鉄道は、我らの極東の領土と連絡するための幹線経路であるし、我々の完全な統制下に置いておかねばならない。アムール鉄道の敷設が終わるまでは、状況が少し変わったとしても、中東鉄道の譲渡は話にならない」。外相の熱弁もあって、翌年1月にロシアは日本と共に中立化案に反対、とアメリカに伝えました。

結局、中立化案はイギリスその他各国の賛同も得られず、立ち消えとなりました。またアムール鉄道は16年末まで完成せず、それまでヨーロッパとアジアを繋ぐシベリア鉄道の幹線の役割は、中東鉄道が担いました。

### 三、動乱期 1918～1923年

1917年の10月革命で臨時政府が倒れたことで、ロシアの単独管理体制は終焉を迎え、中東鉄道をめぐって日米中ソ

が角逐する国際競争の時代に入りました。1917年のロシア革命後、ペテルブルグの理事会は機能を停止し、現地の最高責任者であるホルヴァート管理局長が実権を握ります。ロシア革命後の18年7月、反革命を掲げる政権を沿海州に樹立し、首班におさめます。しかし同政権はオムスク政権の傘下に屈し、彼自身も20年に中国軍によってハルビンから追われ、その後は北京における白系ロシア人の指導者として活動し、同地で病没しています。



中東鉄道の路線図 1903年（『中東鉄道建設写真集』、サンクトペテルブルグで刊行より）

北京政府は10月革命後にハルビンで起きた騒擾を奇貨として、1917年末に中東鉄道の沿線を制圧し、空席だった理事長のポストには、日本への留学経験を持つ吉林省長の郭宗熙を送り込みました。ホルヴァートが20年に中国軍に放逐されると、張作霖率いる奉天派軍閥が影響力を強めます。しかし、これで中国は経営を牛耳ることができたわけではありません。中国はなお根強い影響力を行使する露亜銀行（露清銀行の後

身)や、中東鉄道とシベリア鉄道の管理権を主張する連合国とも争わなければならなかったからです。シベリア出兵に伴い、中東鉄道沿線にも派兵した日本とアメリカは、占領地のシベリア鉄道と中東鉄道を管理下に置く協定を結びます。そのため、19年から22年にかけては、日米などが参加した連合国鉄道管理委員会がその経営に干渉しました。特に、ハルビンに駐在した委員会技術部長のジョン・ステイブンスは、革命後の混乱した経営の立て直しに辣腕をふるいました。

さらにフランスも介入しました。ロシア大蔵省の掣肘を受けていたとはいえ、中東鉄道の設立母体として清朝と敷設契約を交わしたのは露仏合弁の露清銀行でした。20年10月2日に、北京政府交通部と露重銀行の間で中東鉄道の共同経営について新たな合意が成立します。北京政府は、シベリア鉄道と中東鉄道は日米による国際管理体制下に置かれていたため、その羈絆から脱却しようと、露重銀行とその背後にあるフランスをパートナーとしました。

またソ連も、19年の第1次カラハン宣言でいったんは中東鉄道を放棄することを表明したにもかかわらず、方針を転換させ、北京政府や奉天派に経営への参入

を粘り強く求めてきます。

#### 四、黄金期 1924～1931年

24年からは奉天派軍閥とソ連による中ソ合弁での経営となり、理事会はハルビンに常設となりました。赤字が続いた経営も軌道に乗りました。

17年のロシア革命を経てロシア側の力が弱まると、中国側は収用地における行政権の回収に乗り出します。20年に北京政府は収用地の名称を東省特別区に定め、以後、沿線での駐兵権・裁判権・教育権・徴税権などを次々に回収し、沿線各都市の市参事会を中国主導に改組しました。東省特別区の行政は22年からは行政長官公署の下に一元的に管理されるようになりました。初代長官は朱慶瀾で、後任には于冲漢、張煥相、張景惠など奉天派の重鎮たちが就きました。

しかし中東鉄道の諸利権、特に収用地の施政権や教育事業、松花江の航行権などを回収しようとする奉天派と、それを守ろうとするソ連の関係は紛糾し、ついに29年に中ソは国交を断絶、ソ連軍が越境攻撃をしかけることとなります。

特に人事は大問題でした。管理局長のポストは、24年に中東鉄道が中ソ合弁に

移行してから、35年に満洲国に売却されるまで、ソ連人が占め続けました。中ソの対立で機能不全になりがちな理事会を尻目に、歴代の管理局長が実務を掌握したため、中国側の不満を高めました。

そこで、中国側はソ連系の幹部の更迭を強行します。追放されたソ連系の幹部に代わり採用されたのは中国人と、ソ連と敵対する白系ロシア人です。管理局長には副管理局長だった范其光が昇格し、営業部長や財務部長などの主要ポストに中国人が就きます。これが奉ソ紛争と呼ばれるソ連と奉天派の軍事衝突の始まりでした。

軍隊を満洲に進めて勝利したソ連は、29年12月に結ばれたハバロフスク議定書で、回収された利権の原状回復を認めさせました。鉄道の運行も翌年から平常化したものの、南京国民政府は議定書を奉天派の越権行為と見なし批准しませんでした。そのため、中ソ両国の直接交渉がモスクワで始まり、中国側は鉄道の売却を迫りましたが、31年9月に満洲事変が勃発したため交渉は打ち切られます。

余談ですが、奉ソ紛争の間、アメリカは積極的に介入しようとし、他方で日本の幣原喜重郎外相はそれに同調せず、中ソ両国を極秘で仲介するのに徹しました。

国交断絶後も、ドイツのフォン・ディルクセン駐ソ大使が仲介して、ソ連と南京政府の間で9月まで交渉が続きましたが、まとまりませんでした。こうした列強間の仲介外交の白熱ぶりは、中東鉄道がいかに列強の興味をそそっていたかの証左でしょう。

### 五、凋落期 1932〜1935年

1931年9月に勃発した満洲事変で沿線は戦場となり、以後、日本軍と抵抗者たちの衝突で列車の運行に支障を来す事件が頻発します。一方、満洲事変に際してスターリンは、中国東北におけるソ連の権益を守るための軍事行動のメリットとデメリットを秤にかけて、賭けをしないうことに決め、厳格な中立政策をとりました。

満洲国におけるソ連の影響力を削ぎたい関東軍は、李紹庚を理事長に昇格させて味方とし、ソ連人理事たちを牽制したため、経営陣内における対立も激しくなりました。一方、元は中東鉄道の収用地だった東省特別区は、33年には名称も北満特別区に変更されます。以後、その管轄領域や行政権限は次々に満洲国に移管されて縮小し、36年に北満特別区は廃止

されました。

さらに、満洲国によるソ連との国境閉鎖などで、大豆や小麦の輸出が主体の中東鉄道の経営は不振に陥り、ドイツでもナチスが台頭して日独に挟撃されるのを恐れたソ連は、日本側の働きかけもあって売却を提案し、2年に及ぶ交渉の末、



1920年代の中東鉄道理事会の建物

35年3月23日に満洲国へ売却しました。

同日、満鉄はハルビン鉄路局を設置して、満洲国から委託を受ける形で全業務を引き継ぎます。ソ連人社員の大半は満洲国から退職金を得ると帰国し、少数が残留しました。帰国した社員は、37年からソ連国内で吹き荒れた大粛清のさなかに日本のスパイの嫌疑を受けて、厳しく弾圧されました。

弾圧は苛烈を極めました。「ハルビン人」とか「中東鉄道人」と呼ばれた彼らは、帰国前からソ連の公安組織である内務人民委員部に国家への忠誠心を疑われ、帰国と同時に監視下に置かれます。彼らは外国にいた、というだけで、すでに嫌疑を受ける身でしたのに、日本が満洲国を樹立してからは、「日本のスパイ」という嫌疑まで加えられたのでした。実際に「敵」と通じていたかどうかは当局にとって問題ではありません。疑わしきは罰するのが30年代のソ連でした。

38年9月10日の時点で、ハルビン人として審理されたのは3万938人、そのうち1万9312人に銃殺刑の判決が下されました。刑は即時執行されました。中東鉄道の幹部を

務めた者も例外ではありません。例えば、最後の管理局長であったルードウイは、帰国後に交通人民委員部の要職を占めていました。だが、「外国の諜報員であった」という罪状で37年に逮捕され、翌年銃殺されました。彼らの一部は、スターリン批判後の1956年に名誉回復されています。

## おわりに

19世紀末期から20世紀前半にかけて、ロシア帝国そしてソ連は、中東鉄道を通じて中国東北の歴史に主体的に深く関与しました。地域経済への影響から見れば、中東鉄道の経営は功罪相半ばします。中東鉄道の輸送貨物の6割が域内輸送で、3割が搬出だったように、中国東北の経済を活性化させたことは疑いありません。1920年代には中東鉄道によって南北「満洲」の経済は一体化し、地元の特産である穀類と大豆製品の海外への輸出は加速しました。しかし、中東鉄道の敷設によって地域経済が活性化することが事実としても、それは中東鉄道を敷設したロシアの目標ではなく、予期せぬ結果だったに過ぎません。

結論を言えば、中東鉄道とは、中国東

北を自国の勢力下に置くために設立された、ロシアの「植民地化会社」です。「植民地化会社」は商業的な利益のために設立された会社で、特定の国家と結びついて、ある領域の支配をも担った会社と定義されます。中東鉄道はシベリア鉄道の短絡線として、そして19世紀末に列強が中国において早い者勝ちで勢力圏を拡大してゆく中で、ロシア帝国が、ロシア極東に隣接する中国東北の「確保」のために設立した「植民地化会社」でした。

それゆえに、中東鉄道は単に鉄道を運行するだけではなく、本業の鉄道業以外にも様々な事業に手を伸ばし、ロシア帝国の勢力を中国東北に扶植し、利権を拡張することを本国政府から求められました。中国東北における鉱山や森場の経営権、鉄道沿線での行政・司法・警察権、松花江の航行権などは、中東鉄道の敷設にかこつけてロシアが獲得するのに成功した諸利権です。

鉄道が敷設されたこと自体が悪いのではありません。問題は鉄道の敷設に際して、このようにあまりにも種々の利権がロシアに譲り渡され、後にその回収をめぐって地元住民や中国政府に多大な労力と時間を費やさせることになったことです。ロシア政府の要請で利権が拡張すれ

ばするほど、中東鉄道はこれらの付帯事業に鉄道事業の利潤を割かざるを得なくなり、長期にわたって赤字に泣かされたのは皮肉と言えるでしょう。

このように、20世紀の満洲とロシア帝国／ソ連は、切っても切り離せない関係にあったことをご了解いただければ幸いです。

(2013年11月27日・フォーラム)

## 講師略歴(あさだ まさみ)

1980年 東京都生まれ

2003年 学習院大学文学部史学科 卒業

2010年 北海道大学人文科学研究科歴史地域文化論スラブ

社会文化論専修博士課程 単位取得後退学

2011年 北海道大学より博士(学術)学位取得

2013年 東北大学東北アジア研究センター・教育研究支援

者

著書 『中東鉄道経営史―ロシアと

満洲』1896-1935』