The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	東清鉄道の敷設と露清国境 ： ドゥホフスコイ総督のロシア極東管を中心に
Author(s)	竹中, 浩
Citation	阪大法学. 2011, 61(3,4), p. 95-116
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/54959
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

東清鉄道の敷設と露清国境

――ドゥホフスコイ総督のロシア極東観を中心に――

竹中　浩

一　はじめに

一八九六年五月二三日、ニコライ二世の戴冠式に出席するためにモスクワを訪れた李鴻章とロシア帝国外相ロバノフ＝ロストフスキー及び蔵相ヴィッテとの間で、いわゆる露清密約が結ばれた。[1] 一五年の間、それぞれの領土に対する日本の攻撃に対して、両国が軍事協力を約する条約である。背景には、前年の、清の日本に対する軍事的敗北があった。その結果として結ばれた下関条約によって、清は、遼東半島、台湾、澎湖諸島の割譲を余儀なくされた。加えて二億両という巨額の賠償を負わされ、その支払いのために外国に対して借款を求めなければならなくなった。また、依然として日本は清にとって警戒を要する大きな軍事的脅威であった。

周到な配慮に基づいて李との交渉の場を準備したのは、当時シベリア横断鉄道の建設を柱とする急速な工業化政策を進めていたセルゲイ・ヴィッテである。卓越した交渉者であると同時に独自の近代化戦略をもち、そのゆえにそれぞれの祖国においてよく似た役回りを演じる二人がここに相見え、一か月に及ぶ交渉の末、その後の北東アジ

アの運命を大きく左右する密約が結ばれた。[2] 下関での交渉当事者であった李鴻章は、ここでもまた、将来自分への非難を招くことになる条約に署名したのである。[3] この条約により、清を救援するロシア軍の便宜を図ることを表向きの理由として、ロシアは清から、黒龍江省及び吉林省を通ってウラジオストクに至る鉄道路線の建設に対する同意を獲得した。これによって建設されたのがいわゆる東清鉄道である。名目上敷設権は露清銀行に付与された。[4]

東清鉄道の建設は、満洲の将来に対してだけでなく、隣接するロシア極東（プリアムーリエ）の将来に対しても大きな影響を与えるものであった。この地の行政当局がこの問題に大きな関心をもったのは当然である。本稿では、当時プリアムーリエの統治に責任を負っていたドゥホフスコイ S. M. Dukhovskoi 総督の見解を手掛かりとして、東清鉄道の敷設が露清国境周辺のガヴァナンスに対してもった意味について検討する。ロシア極東の行政全般を扱ったレムニョーフの著書[5]及びプリアムール総督府の導入に関する松里公孝の画期的論文[6]を踏まえ、それらをロシア極東の地域管理の問題に関する実証研究へと展開するための論点整理を行うことが本稿の目的である。

ロシア帝国は、内地と辺境とで異なった地方行政制度をもっていた。ロシア人の多い内地には、一八六〇年代の大改革によってゼムストヴォ機関が導入された。県と郡に置かれたゼムストヴォ機関は、有産住民及び共同体農民の代表が集う県会・郡会と、執行部としての参事会から構成される複選制の地域管理機関で、法によって規定された広汎な社会経済的事務を処理した。これとは別に、内地の県には中央派遣の県知事を長とする国家行政機関が置かれ、ゼムストヴォ機関も含めて、地域住民に対する権力的統制を担当した。一八九〇年にはいわゆる反改革により、ゼムストヴォ機関に対する県知事の統制権限が強化された。それでも、ゼムストヴォ機関を有する内地の地方行政システムは、ある程度まで国家と、農民をも含めた地域社会の協働を可能にしていた。

これに対して、辺境には、軍人である総督が軍事と民政を統括する総督制が布かれていた。総督は、現地軍の指

揮権をもつ軍管区司令官として辺境の防衛を担うとともに、行政長官として地域の開発や治安維持に対しても責任を負っていた。軍服を着た将軍が地域における統治機構の最上位に位置することは、何よりも軍隊をコントロールする上で好都合であった。通常軍隊は軍事の素人である文官に指揮されることを好まないからである。住民に対する当局の権威づけという点から見ても、その政治的効果は小さくなかった。ただし、総督制は適用範囲を限定された特別法による支配であって軍法による支配ではなく、総督のもとで軍事と行政が一体化していたわけではない。両者の比重は状況によって変化しうる。軍事的緊張が高まれば当然に軍管区司令官としての側面の比重が大きくなるであろう。しかし、地域の治安や発展が常に軍事的手段によってよく実現されるはずはない。民政には固有の課題があり、それを適切に処理するには行政官としての力量が必要になる。軍人に求められる能力と行政官に求められる能力が必ずしも同じでないことは論を待たないであろう。

もとより総督自身が具体的な地域の問題を直接処理するわけではない。総督に代わって地域の問題を実際に処理したのはやはり軍人である各州の軍務知事であった。[7] 総督府の管轄する区域は広大であり、軍事についても行政についても、事情は州によってかなり異なっていたのである。総督の果たすべき役割の中心はむしろ中央との関係の維持・強化であった。彼らは中央の政策に基づき、地域の統治に関して大きな方針を決めるとともに、中央に向かってその地域の重要性を訴え、ツァーリをはじめとする政府中枢の関心をそこに向けさせることに努めた。しかし、中央が必ずしも辺境の事情を正しく理解しているとは限らない。中央の事情によってなされた政治的決定や立法措置が現地の統治に悪影響を及ぼすこともないとは言えない。それだけに、総督は中央に上げて立法化することと地域で処理することの区別につき、ときとして難しい判断をしなければならなかった。

二　一八八〇年代の露清関係とシベリア横断鉄道構想

ロシア帝国の辺境としてのロシア極東は一九世紀後半に成立する。ヨーロッパ世界の最前線であるイルクーツクに置かれた東シベリア総督府の管轄下に沿海州が新設され、その行政府がアムール川河口のニコラエフスクに置かれたのは一八五六年のことであった。二年後の一八五八年五月、東シベリア総督ムラヴィヨーフ＝アムールスキーと黒龍江将軍奕山との間で結ばれた愛琿条約の第一条により、アムール川左岸がロシア領となった。これはムラヴィヨーフの個人的なイニシアティヴによるところが大きく、必ずしもロシアの確立した国策に基づくものではなかった。ロシア領となったところでも、ゼーヤ川南地区（いわゆる江東六十四屯）のように、条約以前から清国人が集中して居住しているような地域に対しては、ロシア側は一定の配慮をし、彼らが引き続き居住することを認め、「ロシア人住民が彼らに対して侮辱や迫害を加えることのないよう」清国人居留地として清国政府の管轄下に置くことを認めた。「その満人住民は、恒久的にその居住地にとどまることができる」旨定められたのである。(8)

アムール川右岸の大興安嶺では、ロシア領内にも分布する少数民族のオロチョンが狩猟中心の生活を送っていた。さらにその向こうは、当時はなお、ロシア人にとって殆ど未知の世界であった。一八六四年夏、軍人として満洲を探検したピョートル・クロポトキンは、大興安嶺を越えて松嫩平原に入り、シベリアとは気候風土を異にする世界に出会ったときの同行のカザークの興奮について、興味深い記述を残している。(9)

当時露清関係は概して安定していたが、一八六四年回族の反乱が起き、さらに東トルキスタンの主要な部分が、イギリスを後ろ盾とするヤークーブ・ベクの支配下に入ると事態は流動化する。当時中央アジアにおいてイギリスと対立していたロシアは、六七年タシケントに総督府を置き、西トルキスタンを勢力下に収めつつあったが、初代

総督のカウフマンは、七一年初夏、独断でセミレチエ州軍務知事のカルパコフスキーを派遣して、イリ地方を占領してしまった。[10] 七六年五月、彼は境界について協議すべく、ヤークーブ・ベクのもとに使節を送った。[11]

露土戦争のさなかの一八七七年一二月、東トルキスタンは左宗棠率いる清国軍によって回復され、清はロシアに対して占領地の返還を求めた。七九年九月に露清間で結ばれたリヴァディア条約は、領土の割譲をはじめとして、ロシアの要求に沿った内容であったため、清国内は強く反撥し、交渉にあたった崇厚は死刑を宣せられた。清の強硬な態度に直面して、当時テロの頻発により国内が騒然としていたロシアは条約の改定に同意し、八一年二月、あらためてペテルブルク条約が結ばれる。八四年一一月一六日（新暦）、清は東トルキスタンに迪化（現在のウルムチ）を省都とする新疆省を設置した。[12] ハバロフカ（現在のハバロフスク）にプリアムール総督府が設置されたのと同じ年である。[13] 翌一八八五年、いわゆる塞防派としてロシアに対する警戒を唱えた左宗棠が死んでいる。

一八八〇年代において、アムール川右岸の清国領に対するロシア人の関心を引いたのは、清国最北端の地漠河を中心とした一帯における金鉱の発見であった。公権力の支配が十分に及ばないこの土地で、いわゆる「金匪」に加え、多くのロシア人が越境して金を採った。[14] これは清当局を警戒させることとなり、北洋大臣李鴻章の指揮のもと、清政府は彼らを排除し、一八八八年、漠河金廠という株式会社を設立して金の採掘を始めた。この事業はロシアに対する辺境地域の防衛とともに近代的な企業形態の満洲への導入を企図した洋務の実験であり、[15] 義和団事件によるロシア軍の侵入まで続けられた。

このように、光緒帝時代の前半はなお清の国力がそれなりに充実していた時期であった。軍事的にも、清の力にはなお侮りがたいものがあった。海軍による戦闘においては英仏に太刀打ちできなかったものの、清仏戦争における陸戦では、清軍はフランスに対して有利に戦いを進めていたのである。これに対して極東におけるロシアの軍事

力は強力とは言い難かった。チタ・ハバロフスク間の交通がきわめて不便であったため[16]、プリアムール軍管区[17]の中で、一定の規模の正規軍を駐屯させられるのはザバイカル州までであり、その先は大量の兵員の輸送も、食糧をはじめとする兵站物資の輸送も困難であって、ロシアは軍事力の基本的部分をカザークに依存しなければならなかった[18]。カザークは家族とともにその土地に定住して軍務に就く人々で、州単位で編成され、軍務知事の指揮下にあった。

アムール川流域において、陸上の動員力に勝る清との間で本格的な軍事的紛争が生じたとき、ロシアは国境を守ることができない[19]。これが一八八〇年代において、政府部内の多くの人々に、シベリア横断鉄道建設の必要性を強く感じさせるにいたった理由のひとつであった。初代プリアムール総督となったコルフ A. N. Korf は、一八八六年、上奏文のなかでこの地域の軍事的脆弱性を説き、鉄道建設の必要を訴えた。しかしこれに対して当時の蔵相ヴィシネグラツキーが財政的事情から難色を示すなど、政府内の議論が完全にまとまっていたわけではなかった[20]。

一方、南ウスリー地方の発展は、天津条約の履行をめぐって紛糾していた英仏と清の間を仲介したニコライ・イグナーチエフによって、一八六〇年一一月、清との間に北京条約が結ばれ、ウスリー川右岸がロシア領となったことに始まる。七〇年から翌年にかけ、極東の中心的な港としての機能が、ニコラエフスクから新たに建設されたウラジオストクに移された。八〇年に市に昇格したウラジオストクは、市会をはじめとした行政制度を整えるとともに、義勇艦隊によって黒海沿岸のオデッサと結ばれ、以後国際的な商取引の中心として重要性を高めていく。

南ウスリー地方が急速に発展し、また海港としてのウラジオストクの経済的・軍事的重要性が高まるにつれて、この都市とヨーロッパ・ロシアをできるだけ短時間で結ぶという課題が人々の関心を引くようになったのは自然なことであった。満洲を横断する鉄道を通し、これをシベリア横断鉄道と連結するという案も、カプィトフ N. V.

Kapytov 提督がはじめて提唱した一八八七年以来、政府部内で検討されていた。もとより、清の陸軍がなお強力であると考えられていた間は、それに対する反対も強かった。プリアムール総督府が導入されたときの東シベリア総督であり、その導入に頑強に抵抗したアヌーチン D. G. Anuchin もこれに反対した。それは必ずや露清間の紛争のもとになると考えられたのである。[21] 一八八〇年代における清国統治の刷新を重視するアヌーチンにとって、[22] 満洲横断線を建設しようとすることはあまりにも冒険的な試みであった。

アレクサンドル三世時代の対外政策は基本的に平和の維持を基調としていた。[23] しかしアレクサンドルはシベリア開発と極東の安全保障に対しては強い関心をもっており、彼の支持のもと、一八九一年五月、ウラジオストクとハバロフスクとの間にウスリー鉄道の建設が始まった。さらに九二年八月、交通大臣であった四三歳のヴィッテが蔵相となる。アレクサンドル三世の大きな期待を担って登場した彼は、シベリア横断鉄道の建設を特別に重視し、それを柱とする大がかりな経済戦略を推進していく。[24]

三　ロシア極東における清国人居留民

辺境統治において民族問題は特別な重要性を有する。一般に、広大な帝国の辺境において支配民族は少数であり、その多くは軍事・行政機能を担う都市に集中する。ロシア帝国も例外ではなかった。例えばアジア・ロシアにおいて、ロシア人のかなりの部分が都市に居住していた。都市が発展すれば周囲から新たな人口が流入する。それがロシア人である場合も、非ロシア人である場合もあった。その結果として生じるロシア人と非ロシア人の間の摩擦をどうコントロールするかは、辺境行政の重要な問題であった。

後にプリアムール総督になるグロデーコフ N. I. Grodekov は、一八八〇年代、シルダリヤ州軍務知事としてト

ルキスタン総督府の置かれたタシケントに勤務し、この地域の住民管理を経験している。[25] 一八八三年六月二日、汎スラヴ主義者として知られたチェルニャーエフ総督[26]時代に、三九歳でこの職に任じられた彼は、翌年チェルニャーエフが総督を辞めたのちも、八九年まではローゼンバッフ N. O. fon Rozenbakh 総督のもとで、その後はヴレフスキー A. V. Brevskii 総督のもとで、引き続きシルダリヤ州軍務知事を務めている。

タシケントは、アンホール運河を境としてロシア人地区とアジア人地区に分かれており、アジア人住民に対する行政は、基本的に現地名望家（アクサカル）に依存する間接統治によっていた。ロシアの都市に一定の自治を制度化した一八七〇年六月一六日裁可の都市機関設置法第三五条は、非キリスト教徒の市会議員を認めており（ただし全議員の三分の一を越えることはできない）、タシケントの市会にはアジア人住民も代表を送っていた。[27] 一八八七年、ロシア人地区の発展のために主としてアジア人地区への増税によって歳入を倍増させる案が出されたとき、タシケント市会のアジア人議員はこれに反対した。増税がほとんどロシア人地区の開発のためのもので、衛生状態の改善など、アジア人地区のために遣われる額は予算のごく一部だったからである。グロデーコフはアジア人地区の指導者を入れ替えるが、支出の不均衡に対する抗議は続いた。アジア人議員はアジア人地区の衛生状態改善のための十分な支出を求めた。これはタシケントにおける重要な争点であった。[28]

一八九二年、ロシア帝国でコレラが流行し、タシケントでも多くの死者が出た。防疫のためのアジア人地区での当局の措置が住民の不満を募らせ、ロシア人住民が水に毒を入れたとの噂も流れて、六月二四日、激しい暴動が起きた。双方の指導層が和解の道を探り、民族的な亀裂の顕在化を防ぐべく努めたのに対して、アジア人地区をコレラ蔓延の源とみなす軍務知事のグロデーコフは、住民間の対立を鎮静化させるよりもむしろアジア人住民に対するロシア人の敵意を煽るような行動をとったとされる。[29] さらにアジア人地区に軍隊を入れて武力で暴動を鎮圧し、ア

ジア人社会を十分監督しなかったとして名望家の逮捕を命じるなど、強硬な姿勢を貫いた。後日開かれた軍事法廷は、グロデーコフが事態の認識を誤り、暴動を抑止できなかったとしてその責任を問い、軍務知事の職を解いた。[30] その後グロデーコフは、一八九三年一〇月一二日、プリアムール副総督に任命され、タシケントでの住民管理の失敗という苦い経験をもって極東に異動することになる。[31]

タシケント暴動において事態を深刻にしたのは、一八八〇年代の中葉、当局の統制の及ぶ範囲を超えて大量に流入した下層ロシア人の存在である。[32] 彼らの衛生観念はアジア人住民以下であり、タシケントの社会秩序にとって深刻な不安定要因であった。六月二四日の暴動に彼らが関わっていたことは、ロシア当局によっても十分認識されており、一八九三年にはロシア人貧民をタシケントから排除しようとする努力が強められた。[33]

これに対して、プリアムーリエにおいて秩序の不安定化要因と考えられたのは、ロシア人ではなく清国人や朝鮮人の流入であった。特に数の面で多かったのは清国人、特に漢人である。一九世紀の後半は彼らの人口移動が進む時期であった。禁じられていたにも拘わらず早くから私墾の形をとって進んでいた満洲への移住は、一八六〇年、封禁政策の解除により公式に認められることになった。ロシア極東における経済の活性化は、満洲のなかでも特にロシア領と隣接する地域に多くの清国人を引き寄せ、[34] 松花江や嫩江、牡丹江や図們江の流域は、ブラゴヴェシチェンスクやハバロフスク、ウラジオストク、ポシエトといった、近接するロシアの都市の後背地となった。[35]

もとより、山東省出身者を中心とする清国人の移動は、アムール川やウスリー川の手前で止まることはなかった。経済が活性化したロシア極東の諸都市はその吸引力によって、朝鮮人や日本人とともに、[36] それよりもはるかに多くの清国人をひきつけた。アムール州では、清国人居留民の数は比較的一定しており、[37] ゼーヤ川流域の金鉱で働く労働者の比率が高かった。東シベリア総督ムラヴィヨーフ＝アムールスキーはアムール州の鉱山でのロシア人農民の

雇用を禁止し、清国人の雇用を奨励したが、実際に清国人労働者の雇用が本格化したのは一八八〇年代の後半からであった。[38] その他農業に従事する者が三分の一を占め、[39] また、穀物や食肉、生活用品を扱う商人も、ブラゴヴェシチェンスクに住む清国人のかなりの部分を占めていた。[40] 一八九〇年六月二七日、サハリンに向けて旅をしていたチェーホフは、スヴォーリンに宛てて、アムールで出会った清国人の印象を書き送っている。[41]

他方、沿海州における清国人居留民の動向は、アムール州とはかなり趣を異にしていた。この地方の急速な発展に比例して、一八八〇年には六、六二八人であった沿海州の清国人人口はその後急速に増え、一八九七年には三〇、二八一人を数えている。[42] その三分の二は出稼ぎ労働者であり、とくに一八九〇年代にはウスリー鉄道の建設のために多くの清国人が雇用された。農民は一割強にすぎなかった。[43]

ここでも商業は清国人居留民の重要な営みであった。沿海州の流通は、地域の住民に食糧や生活用品を供給する清国人商人の活動を抜きにしてはありえなかった。一八九七年の沿海州都市における商人世帯を母語別にみるとき、中国系はロシア系の五倍以上であり、小商いに限ってみると、中国系はロシア系の九倍以上になった。彼らは国境を越えて活動し、南ウスリー地方で満洲産品を販売した。清国人商人の中心は山東省の出身者であり、琿春など地場の商人を露清間の交易から駆逐していった。[44] 沿海州において清国人商人が大きな役割を果たしたのは、ひとつには、ヨーロッパ・ロシアから遠く離れたこの地方の生活が、ロシア人のみでは完結しなかったことによる。都市部に食糧を供給できるだけの内地からの農民の移住は進まず、移住した者もこの地域に適した農業技術をもたなかった。それゆえ沿海州の生活は隣接する満洲からの物資の輸入に大きく依存していたのである。

一八八八年一〇月に着任したウンテルベルゲル軍務知事の主導のもと、沿海州では次第に清国人管理を彼らの自治に委ねるようになり、一八九一年二月一五日にハバロフスク、ウラジオストク、ニコリスコエ（現在のウスリー

スク）で、政府の立法に基づくことなく、清国人及び朝鮮人の居留民自治会が制度化された。[45] これはロシア農村における農民自治の仕組みに倣って警察や司法などを居留民自身に委ねるものであった。[46] ロシア人とは異質な清国人の同化は不可能であるという前提に立つウンテルベルゲルにとって、彼らを排除することが困難であるとすれば、隔離して自治を認め、それによって管理コストを抑えるほかに選択肢はなかったといえよう。[47] 同時に有力なロシア商人の中には、課税と監督強化によって清国人商人を排除しようという動きが現れた。[48]

一八九三年三月九日、八年半務めた前任者のコルフに代わって二代目のプリアムール総督になったドゥホフスコイは、清国人居留民の管理について、ウンテルベルゲルとは異なった考えをもっていた。移民の受入れそのものに関しては、彼はウンテルベルゲルよりも前向きであった。ドゥホフスコイにとって、地域開発のためにロシア人だけでは不十分であり、外国の資本や労働力に対して門戸を開放しなければ地域の停滞は不可避であると考えられた。[49] 清国人商人も排除すべきではない。彼らの排除は流通の混乱と物価上昇を招くからである。

しかしもちろん、ロシア極東はロシア人が優越する土地でなければならず、異民族を受け入れるにしてもロシア化が図られなければならなかった。[50] 一八九七年五月二七日にウンテルベルゲルが内地のニジニー＝ノヴゴロト県知事に任じられて極東を去った後、ドゥホフスコイの指示によって清国人居留民団自治会が閉鎖されたのも、[51] 法的根拠をもたない組織に警察機能を委ねることが問題視されたとともに、居留民自治が同化の妨げと考えられたからであろう。[52] 労働力としての可能性をもつ先住民の活用もまた、清国人や朝鮮人への過度の依存によりロシア極東が外国人に乗っ取られてしまうのを防ぐ手段として、ドゥホフスコイが真剣に考えたことであった。[53]

四　満洲における鉄道の敷設

シベリア横断鉄道をウラジオストクにまで到達させるうえで、当初考えられていたアムール川沿いのルートには不利な点が多かった。地形が鉄道の敷設に適さず、技術上の困難が大きかったのである。大きく湾曲していて距離が著しく長いことに加え、洪水による線路の冠水への対策や、アムール川への架橋が必要であった。さらに廉価な水運との競争にさらされるブラゴヴェシチェンスクより下流に関しては、収益面でも問題があった。[54] それでも、単に上流の難所を迂回するだけでなく、ヨーロッパ・ロシアを最短距離で太平洋とつなぐ満洲横断線が現実的な選択肢となったのは、一八九五年五月以降のことである。[55] 一八九四年八月一日（新暦）に始まった日清戦争において清は敗北を重ね、翌九五年四月、日本との講和条約に調印する。この条約によって清は日本に遼東半島を割譲したが、ロシア、ドイツ、フランスの三国は協調して日本に圧力をかけ、これを還付させた。[56] ロシアは三国干渉を主導することによって、清に対して恩を売る形を作り出した。清の窮状と相俟って、政府部内では満洲横断線の敷設権獲得を目指す動きが活発化した。

元来、ロシアは、太平洋へのアクセス（それを安定的に確保するための土地と軍事拠点の確保）に強い関心をもっていた。ロシアが大国として、多くの海外植民地と強力な海軍力をもつイギリスに対抗していくためには、それが必要だったのである。ムラヴィヨーフ＝アムールスキーによって端的に示されるように、アムール川の水運がロシアの指導層にとって常に重要な関心事であったのもそのためである。満州横断線の敷設という形で太平洋への新たな道が開かれたとき、それに抗することはロシアの政治指導者にとって難しいことであった。ヴィッテも九五年の終わりにはこの路線を推進する態度を鮮明にした。

しかし、政府部内には、少数ながら満洲横断線の建設に反対する意見もあった。外務省アジア局長のカプニスト D. A. Kapnist[57] は、この路線の経済的利点のみにとらわれるのは危険であり、その政治的リスクに目を向けるべきであるとした。この路線を建設すれば、ロシアは北満の行政を引き受けることになり、ひいては軍事占領に進まざるを得なくなるであろう。それは清の分割に道を開くことになる。それゆえカプニストは、満洲にロシアが鉄道を敷設するうえで、最も無難なルートとして検討されていた、黒龍江省のみを通るルートを提案した。このルートの沿線の土地に対しては他国も関心をもたず、また黒龍江省は人口も少ないから、抵抗を招くおそれも少ないと考えられたのである。[58]

ドゥホフスコイ総督も同意見であった。一八九六年一月一一日付の意見書の中で、ドゥホフスコイは、満洲という外国の（しかもロシアの領事も外交代表もいない）地に長い鉄道を敷設することの危険性を指摘し、漸進的に事を進めることを主張した。近い将来において、満洲全域をロシアが安定的に掌握する可能性は低いのであるから、ロシア領内を通るアムール線は軍事的に重要であり、ぜひとも敷設すべきである。これを先行させることにより、安心して満洲での鉄道敷設を進めることができるであろう。

ドゥホフスコイの見るところでは、現在ロシア極東は補給の困難を抱え、それゆえ軍事的に脆弱であるが、何年か経てばシベリア横断鉄道のかなりの部分が開通することによって、ロシアにとって有利な状況が生まれる。この間が正念場であり、これを持ちこたえるためにも、鉄道の敷設にさいして国際的な摩擦を引き起こしてはならないというのが彼の基本的な考えであった。[59]

満洲に敷設されるべき鉄道として、ドゥホフスコイはウラジオストクと吉林を結ぶルートを提案した。当時清国内において李鴻章のイニシアティヴで直隷から盛京（現在の瀋陽）を経て吉林にいたる鉄道（関東鉄路）の建設が

計画されており、[60] ドゥホフスコイは、この計画線の権利を得た上で、ウスリー線のニコリスコエ（現在のウスリースク）から寧古塔（現在の寧安）を経て吉林に至る路線を建設することを主張したのである。将来はさらに吉林から伯都訥（現在の扶余）への延伸も可能であるとされた。

これに加えて、カプニストと同様、ドゥホフスコイはザバイカル州のスレチェンスクから大興安嶺を越えてメルゲン（墨爾根、現在の嫩江）に抜けるルートの建設を支持した。メルゲンからはブラゴヴェシチェンスクに支線を引くのがよい。また、鉄道の敷設に際しては、単に敷設権を得るだけではなく、沿線の土地を購入・取得すべきである。二つの路線が完成する頃には国際情勢は好転しており、松花江に沿ったメルゲン・伯都訥間の鉄道敷設権と沿線の土地は容易に取得することができるはずであった。[61]

一八九四年一〇月に即位して以来、積極的な極東政策に意欲を燃やしていたニコライ二世はドゥホフスコイの意見を斥け、ヴィッテの方針を支持する。[62] 一八九六年五月、ヴィッテは満洲横断線の提案をもって李との交渉に臨み、それを認めさせた。国境の町満州里、物資の集散地である東部内蒙古のハイラルから、ダフール族が住む大興安嶺を通り、黒龍江省の省都チチハルを経てウラジオストクに至る満洲横断線、すなわち東清鉄道が着工されることになったのである。二年後の九八年五月、東清鉄道が松花江と交わるところに、北満の新しい中心となる都市ハルビンの建設が始まった。

この年の三月二八日、ドゥホフスコイ総督はトルキスタン総督に転出し、[63] 代わって、それまで副総督としてドゥホフスコイを補佐していたグロデーコフがプリアムール総督になった。軍務知事としてタシケントの暴動に遭遇し、これを力で抑えつけようとしたグロデーコフは、今度は総督として、一九〇〇年夏、義和団事件に際して発生した「アムール川の流血」事件に対処することになるのである。[64]

五　おわりに

満洲を横断してザバイカル州とウラジオストクを結ぶ鉄道を敷けば、路線を守備し安全な運行を保障するためには相当の軍事力が必要になる。他方、この路線を敷いても、アムール川流域への兵員輸送及び物資補給の状況は直ちには改善されず、この地域は軍事的に脆弱なままである。ヴィッテがこれらの点にそれほど留意しなかったのは、ひとつには彼が、清の統治能力とともに、共通の仮想敵である日本の攻撃に対する抑止を可能にするはずの露清の友好関係を過信していたからである。清に恩を売るために自ら主導して実現した遼東半島還付が日本の世論を反撥させ、北東アジアの緊張を高める危険についても、彼は十分に予想していなかったといわねばならない。

ヴィッテは陸軍に関しては大陸諸国が協調して軍縮を進めるべきことを主張していた。一八九八年五月六日ハーグでニコライ二世の提唱による第一回国際平和会議が開催された。ヴィッテ自身がこの会議の開催に向けてイニシアティヴをとることはなかったが、少なくとも彼はヨーロッパの平和維持に積極的であった。ヨーロッパ情勢の安定化を求め、そのためにドイツとの友好関係の維持を重視したのである。他方で、ヴィッテは海軍力の増強を抑制することには反対であった。アジア太平洋地域での英米の優位を固定するからである。[65] しかしそれ以上に彼の頭の中で大きな比重を占めていたのは、経済的な面から見た極東の重要性であり、彼はそこでのロシアの地位向上にきわめて高い優先順位を置いていた。ヴィッテにとって、満洲における利権は、政治的・軍事的リスクを最小限にとどめた上で、極東におけるロシアの地位向上のために最大限に活用されなければならなかった。[66]

もとよりそれにはコストが伴う。東清鉄道の敷設がロシア極東、ひいては北東アジア全体の発展のバランスに及ぼす影響は小さくない。それによってウラジオストクを中心とする沿海州の経済が活性化する半面、ブラゴヴェシ

チェンスクを中心とするアムール川流域の経済的比重は相対的に下がるであろう。さらに、将来遼東半島を通る南部支線が開通すれば、旅順・大連がヨーロッパ・ロシアと結ばれることになり、ウラジオストクをも含め、ロシア極東は（ザバイカル州を除き）全体として地盤沈下を起こすことになる。[67] また、東清鉄道の敷設は清国人の流入を加速し、ロシア極東における人口バランスの維持と清国人居留民の管理はいっそう難しくなるであろう。[68] それに軍事的要因が加わるとき、事態がさらに複雑化することは明らかであった。

マクロな視点からものを考えるヴィッテにとって、こうした問題は二義的なものとして扱われた。しかし地域の行政を預かる総督や軍務知事は、発展の不均衡や人口流動が地域の統合にもたらす影響に対して敏感にならざるを得なかった。満洲横断線の敷設に反対する意見書を出したとき、ドゥホフスコイは、東清鉄道の敷設がプリアムーリエと満洲の境界を曖昧化する危険を強く意識していたといってよい。彼の任務はあくまで、既存の国境を前提としつつ、ロシア極東の安定と開発を実現することであった。

ロシアの政界では極東政策に関して積極論が台頭しつつあった。一八九八年三月には、ヴィッテの意に反して、[69] ロシアは清との間で、二五年にわたり旅順・大連の港を含む遼東半島の一部を租借する協定を結び、六月には南部支線の敷設権を獲得した。[70] この頃には、ザカスピ軍管区司令官であったクロパトキンが陸軍省を差配するようになっており、一八九八年七月、正式に陸相に就任した。もともと彼は冒険主義的な軍人ではなかった。しかしその立場からして、中央で関心の的となりつつある極東において、軍の影響を強めることに無関心でいるわけにはいかなかった。一九〇〇年夏に起こった義和団事件は、東清鉄道の敷設に際して十分に顧みられることのなかった問題点を露呈させた。[71] 軍事的な脆弱さに対する不安はブラゴヴェシチェンスクのロシア人の間に過剰な反応を生み、後々まで語り継がれる悲劇を引き起こした。さらに、東清鉄道を守るべく、ロシアの正規軍が満洲に侵攻する。国

内の政治状況からして、一旦入った正規軍の撤退は容易なことではなかった。[72] 後の歴史が示すように、それがロシアに支払わせた代価は、決して小さくはなかったのである。

(1) *Russko-kitaiskie dogovorno-pravovye akty (1689-1916)* (Moscow, 2004), pp. 207-209.

(2) 九年ののち、李と同様、ヴィッテも、自分が望まなかった祖国の対日戦争の後始末を任されることになる。

(3) 義和団事件後に李鴻章が亡くなったとき、清末の詩人黄遵憲は追悼の詩を書き、老いた李鴻章がロシアという「豺虎」に空しい期待を寄せていたことを証言している（陳舜臣『巷談　中国近代英傑列伝』（集英社新書、二〇〇六年）四九―五〇頁）。東清鉄道の敷設を認めたことについて、民国期の学者蔣廷黻は李鴻章の最大の失策とみなした。川島真『シリーズ中国近現代史②近代国家への模索』（岩波新書、二〇一〇年）一三頁を参照。

(4) 東清鉄道の敷設権を露清銀行に与えたのは、ロシア政府に敷設を認めることによる反撥を避けようとした李の要求によるものである。露清銀行は鉄道建設資金調達のために一八九五年一一月に設立された。民間銀行の形をとったが、その実はロシア大蔵省が経営権を握り、ヴィッテの協力者ウフトムスキーが主導する国策銀行であった（Theodore H. von Laue, *Sergei Witte and the Industrialization of Russia* (Atheneum, New York, 1974), p. 150)。

(5) A. V. Remnev, *Rossia dal'nego vostoka. Imperskaia geografiia vlasti XIX-nachala XX vekov* (Omsk, 2004).

(6) 松里公孝「プリアムール総督府の導入とロシア極東の誕生」左近幸村編『近代東北アジアの誕生―跨境史への試み』（北海道大学出版会、二〇〇八年）、二九五―三三二頁。

(7) 両者の間には一定の潜在的緊張関係がありうる。総督が必要以上に軍務知事の行政に介入すれば緊張の度は高まり、機能不全に陥るであろう。Remnev, op. cit, p. 307 及び松里、前掲、三一三頁を参照。

(8) *Russko-kitaiskie dogovorno-pravovye akty*, p. 62

(9) P. Kropotkin, *Memoirs of a Revolutionist*, cheap edition (London, 1908), pp. 191-192. 当時クロポトキンは軍人としてチタに勤務していた。Martin A. Miller, *Kropotkin* (Chicago and London, 1976), p. 56 を参照。

(10) Immanuel C. Y. Hsü, *The Ili Crisis: A Study of Sino-Russian Diplomacy 1871-1881* (Oxford, 1965), pp. 30-31.

(11) 使節団を率いたのは後に陸相となるクロパトキンであった。彼の報告書は一八七九年に出版され、英訳（A. N.

Kuropatkin, *Kashgaria. Eastern or Chinese Turkistan Historical and Geographical* (Culcutta, 1882)）も出ている。

(12) Hsü, op. cit., pp. 193–195.

(13) 松里、前掲、三二八頁。ハバロフカはウスリー川がアムール川に合流する地点に位置する交通の要衝であり、一八八〇年四月二八日にニコラエフスクに代わり沿海州の州都となっていた。

(14) イゴリ・R・サヴェリエフ『移民と国家　極東ロシアにおける中国人、朝鮮人、日本人移民』（御茶の水書房、二〇〇五年）二二五頁を参照。

(15) 川久保悌郎「清末における漠河金廠の創辦について――その経過を中心として――」『集刊東洋学（東北大学）』第二三号（一九七〇年）、六二頁。

(16) 当時チタからの郵便は、ペテルブルクまでは二週間弱で届いたが、ハバロフスクまでは、はるかに短い距離であるにもかかわらず、二週間から、ときには一箇月半もかかった（Remnev, op. cit., p. 307）。

(17) プリアムール総督府設置に伴い、一八八四年七月一四日に東シベリア軍管区（一八六五年設置）はイルクーツク軍管区とプリアムール軍管区に分けられた。

(18) ドゥホフスコイ総督はカザークの重要性を強く意識していた。Ibid., pp. 300–301 を参照。

(19) 一八九一年段階で、プリアムール総督指揮下の兵員二万四千人のうち、戦闘能力のあるのは六割とされた（Steven G. Marks, *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917* (Ithaca, New York, 1991), p. 27）。当時清の攻撃に対してロシア極東を防衛するには一〇万の兵力が必要であると考えられていた（Remnev, op. cit., p. 301）。

(20) Marks, op. cit., pp. 94–95.

(21) Ibid., pp. 42–44.

(22) 松里、前掲、三二九―三三〇頁。

(23) ヴィッテは回想の中で、国家の威信と平和の維持を両立させたことをアレクサンドル三世の功績として高く評価している。S. Iu. Vitte, *Vospominanitia. Polnoe izdanie v odnom tome* (Moscow, 2010), p. 312を参照。

(24) Marks, op. cit., p. 117.

(25) グロデーコフは遊牧民であるカザフ人やキルギス人の民族誌的研究に関心をもっていた。しかし彼がタシケントにおいて相手にしたのは主として定住民としてのウズベク人であった。グロデーコフの現地住民を分類する方法や着眼点は、彼の異族人に対する見方を知る上でひとつの手掛かりを与えるであろう。

(26) チェルニャーエフについては、拙稿「汎スラヴ主義と露土戦争—大改革後ロシアの保守的ジャーナリズムにおけるナショナリズムの諸相—」『阪大法学』第五九巻第三・四号（二〇〇九年一一月）、一五八—一六六頁を参照。

(27) 都市機関設置法はゼムストヴォ機関設置法に比べて辺境でも比較的適用が容易であった。この法律は一八九二年六月一一日に改正され、国家行政機関の統制が強化された。

(28) Jeff Sahadeo, *Russian Colonial Society in Tashkent, 1865-1923* (Bloomington, Indiana, 2007), p. 94.

(29) Ibid., pp. 102-103.

(30) Ibid., pp. 103-104.

(31) プリアムール副総督職が設置されたのは一八九二年四月二日である（*Dal'nii vostok v materialakh zakonodatel'stve 1890-1895* (Vladivostok, 2006), p. 109）。グラデーコフは一八九四年四月一二日にウラジオストクに到着した。

(32) Sahadeo, op. cit., p. 113.

(33) Ibid., p. 117-119.

(34) 荒武達朗「一八七〇—九〇年代北満州における辺境貿易と漢民族の移住」『アジア経済』第四六巻第八号（二〇〇五年八月）、六、一八頁。

(35) 前掲、九頁。

(36) 朝鮮人も咸鏡北道から豆満江（図們江）を越えて沿海州へ入ってきた。拙稿「帝国の時代における移民問題と黄禍論——マイノリティの同化に関する比較史的研究のための予備的考察——」『阪大法学』第五八巻第三・四号（二〇〇八年一一月）七九—八〇頁を参照。

(37) 把握されているアムール州の清国人の数は一八八〇年一〇、五〇〇人、一八九七年一二、五四二人であった（サヴェリエフ、前掲書、二一六頁）。なお一八九七年の調査によるブラゴヴェシチェンスクの人口は三二、八三四人であった（*Aziatskaia Rossiia*, vol. 1 (St. Petersburg, 1914), p. 350）。

(38) サヴェリエフ、前掲書、二二六頁。

(39) 前掲、二二八頁。一八九二年六月一八日に裁可された国家評議会意見により、外国人による極東での土地所有が禁止された（*Dal'nii vostok v materialakh zakonodatel'stve* p. 121）。

(40) サヴェリエフ、前掲書、二一九頁。

(41) A. P. Chekhov, *Sobranie sochinenii*, vol. 11 (Moscow, 1956), pp. 476–477. チェーホフはアムールに魅かれ、また清国人に対して好意的である。

(42) サヴェリエフ、前掲書、二一六頁。

(43) 前掲、二二七―二二八頁。

(44) 荒武、前掲、一六頁。

(45) O. I. Sergeev, S. I. Lazareva, G. Ia. Trigub, *Mestnoe samoupravlenie na Dal'nem Vostoke Rossii vo vtoroi polovine XIX-nachale XX v. Ocherki istorii* (Vladivostok, 2002), p. 231.

(46) 一八八二年四月二七日付で出された東シベリア国有地農民の自治規則をモデルとしていた。E. I. Nesterova, "Upravlenie kitaiskim naseleniem v Primorskom general-gubernatorstve (1884–1897 gg.)," *Vestnik DVO RAN*, 2000, no. 2, p. 44 を参照。

(47) 日露戦争後プリアムール総督となったウンテルベルゲルはアジア人労働者の排除を進めた。拙稿「帝国の時代における移民問題と黄禍論」七八―七九頁を参照。

(48) F. V. Solov'ev, *Kitaiskoe otkhodnichestvo na Dal'nem Vostoke Rossii v epokhu kapitalizma (1861–1917gg.)* (Moscow, 1989), p. 55.

(49) サヴェリエフ、前掲書、一四二頁。特にウスリー鉄道の建設は彼らの力なしには不可能であった。David Wolff, *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914* (Stanford, California, 1999) p. 15 を参照。

(50) Remnev, op. cit., pp. 306–307.

(51) Solov'ev, op. cit., p. 72.

(52) V. V. Grave, *Kitaitsy, Koreitsy i Iapontsy v Priamur'e* (St. Petersburg, 1912), pp. 111–112.

(53) Remnev, op. cit., p. 303. 沿海州及びアムール州の住民並びにザバイカル州の異族人を兵役に就かせることが議論されたとき、ドゥホフスコイ総督はこの問題を審議する委員会の委員になっている (D. N. Shilov, Iu. A. Kuz'min, *Chleny Gosudarstvennogo soveta Rossiiskoi imperii 1801–1906. Bibliograficheskii spravochnik* (St. Petersburg, 2007), p. 311)。

(54) "Pervye shagi russkogo imperializma na dal'nem vostoke (1888–1903 gg.)," *Krasnyi arkhiv*, vol. 52, 1932, p. 97; Laue, op. cit. 船主の反対もあった (John P. LeDonne, *The Russian Empire and the World, 1700–1917: The Geopolitics of Expansion and Containment* (New York, New York, 1997), p. 205)。

(55) B. A. Romanov, *Rossiia v Man'chzhurii (1892–1906)* (Leningrad, 1928), pp. 83–84.

(56) 清は下関条約の調印に先立ち、かつて駐清ドイツ公使を務めたフォン・ブラントからこのことを知らされていた (川島、前掲書、一〇頁)。イギリスは干渉に同調しなかった。Ian H. Nish, *The Anglo-Japanese Alliance: The Diplomacy of Two Island Empires, 1894–1907* (London, 1966), pp. 28–29 を参照。

(57) この時期にアジア局に勤務したある外交官は、局長であったカプニストに対して厳しい批評をしている。Iu. Ia. Solov'ev, *Vospominania diplomata 1893–1922* (Moscow, 1959), p. 27.

(58) Romanov, op. cit., pp. 97–98; Andrew Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy, 1881–1904* (New York, New York, 1958), pp. 73–74.

(59) "Pervye shagi russkogo imperializma na dal'nem vostoke (1888–1903 gg.)," pp. 87–88.

(60) 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌——電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』(日本経済評論社、二〇〇六年) 一六五頁。

(61) "Pervye shagi russkogo imperializma na dal'nem vostoke (1888–1903 gg.)," pp. 88–89.

(62) Remnev, op. cit., p. 361; Malozemoff, op. cit., p. 76. John J. Stephan, *The Russian Far East: A History* (Stanford, California, 1994), p. 59 も参照。

(63) 同じアジア・ロシアの総督職でも、トルキスタンと極東とでは内地に近いトルキスタンの方が格上であり、プリアムール総督を務めたのちにトルキスタン総督になる事例が多い。短期間沿海州軍務知事を務めたスボーチチ D. I. Sub-

otich も、一九〇二年から翌年にかけてプリアムール総督を、一九〇五年から〇六年にかけてトルキスタン総督を務めている。グロデーコフも日露戦争後の一九〇六年一二月一五日、トルキスタン総督となり、一九〇八年まで務めた。

(64) グロデーコフの積極主義はここでも如何なく発揮された。George Alexander Lensen, *The Russo-Chinese War* (Tallahassee, Florida, 1967), p. 278 を参照。

(65) I. S. Rybachenok, *Rossiia i Pervaia konferentsiia mira 1899 goda v Gaage* (Moscow, 2005), pp. 64-65. 一八九〇年代は世界的に太平洋及び海軍力への関心が特別に高まった時代であった。

(66) Malozemoff, op. cit., pp. 74-75.

(67) Remnev, op. cit., pp. 303-304.

(68) Lewis H. Siegelbaum, "Another 'Yellow Peril': Chinese Migrants in the Russian Far East and the Russian Reaction before 1917," *Modern Asian Studies*, vol. 12, no. 2 (1978), pp. 317-318.

(69) Sidney Harcave, *Count Sergei Witte and the Twilight of Imperial Russia: A Biography* (Armonk, New York, 2004), p. 81.

(70) *Russko-kitaiskie dogovorno-pravovye akty*, pp. 221-224. ヴィッテから見れば、(東清鉄道の敷設ではなく) これこそが日露開戦に道を開いたのであった (Harcave, op. cit., p. 109)。

(71) Remnev, op. cit, p. 360.

(72) 満洲からの撤兵を求めるヴィッテに対して、クロパトキンは北満への駐兵を主張した (Harcave, op. cit., p. 94)。しかしクロパトキンも、安易に日本と事を構えることは賢明でないと考えていた。横手慎二『日露戦争史―二〇世紀最初の大国間戦争』(中公新書、二〇〇五年) 九〇―九一頁を参照。