

左近幸村

## スンガリ川、アムール川の穀物輸送とロシアの植民問題：1907-1913年

### 0. はじめに

筆者は先頃、露中国境における自由貿易地帯の廃止（1913年）を巡る考察を発表した<sup>1</sup>。ここでは、地域史的な視点に立った原暉之<sup>2</sup>と、外交史的な視点に立った E.A.ベロフ<sup>3</sup>の 2 つの先行研究を比較し、大臣評議会議事録（*Особый журнал Совета министров*）などの分析も踏まえて、廃止の過程を探るには、満洲との経済的結びつきが強かったロシア極東の特殊事情と、露中外交全体の懸案の 2 つの問題を同時に視野に納める必要性を指摘した。

この指摘自体は今でも間違っていないと思っているが、その一方で、やはり拙稿にもいくつかの問題点が存在していることは、認めざるを得ない。特に本稿との関連で言えば、まず「帝政期のロシア極東は、経済的にはむしろ『アジア』だった」<sup>4</sup>と書いているものの、拙稿ではその内実を明らかにしたわけではない。近年の研究が明らかにしているように<sup>5</sup>、帝政期のロシア極東にはアジア系移民が大量に流入し、それに伴い交易も活発化したので、上記の命題は一見自明のことのように思える。しかし歴史学が問題とすべきは、その先ではないだろうか。「中国を中心とする外国産品がロシア極東に流入した」<sup>6</sup>というならば、それらの産品が、ロシア極東の社会や経済をどのように形作っていたのかということまで、検証しなければならない。本稿の前半はそのための試みである。

次に、1) 日露戦争後、満洲は「門戸開放」され、日中露のみならず、イギリスやアメリカも含めた国際的な係争の場であったこと、2) 当時の満洲やロシア極東における輸送路としての河川の重要性、という 2 点を執筆当時認識していなかったことも問題であると考えている。このうち前者については筆者の不勉強であるという他ないが、後者については筆者のみならず、先行研究全体にかかわるより大きな問題を含んでいると考えられる。というのも、満洲地域の輸送や経済の研究において、河川の重要性が十分考慮されてきたとは言いがたいからである。

以上のことを踏まえ本稿では、満洲やロシア極東において河川が輸送の大動脈として果たした役割を検証するとともに、それが露中間にどのような問題を引き起こしたかを明ら

<sup>1</sup> 拙稿「露中国境の自由貿易地帯—その廃止を巡って」『ロシア史研究』第 77 号、2005 年、53-60 頁。

<sup>2</sup> 原暉之「巨視の歴史と微視の歴史—『アムール現地総合調査叢書』（1911～1913 年）を手がかりとして—」『ロシア史研究』第 76 号、2005 年、50-66 頁。

<sup>3</sup> *Белов Е.А. Россия и Китай в начале XX века. Русско-китайские противоречия в 1911- 1915 гг. М., 1997. с. 71-91.*

<sup>4</sup> 拙稿、53 頁。

<sup>5</sup> 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、2005 年。

<sup>6</sup> 拙稿、53 頁。

かにする。またその過程で、ウラジオストクに比して研究が進んでいないと思われる、ハバロフスクやブラゴヴェシチェンスクなどの経済状況にも着目する。

本稿では、まずアムール州の穀物流通が、アムール川とスングリ川を媒介にしてハルビンと密接に結びついていたことを、同時代史料から明らかにする。次に、1909年にハルビンなどに中国の海関が設置され、スングリ川の航行に課税されるようになった問題を通じて、ロシアが上記の穀物流通を改変しようとしていた試みを明らかにする。以上の過程を通して、ロシア帝国の内政問題と外交問題が密接に関連していることを、具体的に検証するのが本稿の最終的な目的である。

日付は旧暦であり、新暦にするには13日足せばよい。また本稿でいうロシア極東とは、基本的に沿海州、アムール州、ザバイカル州のことを指すものとする。人名のイニシャルについては、ロシア人の場合はキリル文字、それ以外はローマ字である。表はすべて本稿末尾に付した。

## 1. 満洲からロシア極東への穀物流入

1910年から13年ごろにかけて、ロシア極東地域では中央政府主導によるアムール現地総合調査(Амурская экспедиция)が行われた<sup>7</sup>。この調査を指揮したのは11年からプリアムール総督に就任するН.Л.ゴンダッチである。調査の内容は多岐に渡り、多数の調査報告が作成されたが、その第8巻は商工省代表А.Н.ミチンスキーの手による『極東商工業の現状と懸案』<sup>8</sup>である。ミチンスキーはこの中で、穀物に関してロシア極東が満洲に「依存 *зависимость*」している様子を報告している。ミチンスキーは「依存」からの脱却のために、シベリアの穀物をロシア極東に回すことを唱えているが<sup>9</sup>、これは当時のロシア帝国の極東政策を考える上で、重要なポイントになる。

まずはミチンスキーの調査を基に、ロシア極東における穀物輸送の実態を見てみよう。当時ザバイカル州、アムール州、沿海州には、表1のような形で穀物が流れこんでいた。後で見るように、穀物のほとんどは小麦であったと考えられる。

1909年に海路からの輸入が激減しているのは、同年に行われたロシア極東における自由港制の廃止の影響であると思われる。代わりにシベリアからの流入が急増しているが、このことは前述のミチンスキーの提言とあわせて考えると、当時のロシア帝国の極東植民地政策の方向性をよく示している。

もう1つ目立つのは、スングリ川からの流入が一番多いことである。ここからも、穀物輸送における河川の重要性は明らかである。これに比べると、中東鉄道による輸送ははる

<sup>7</sup> アムール現地総合調査については、原、前掲論文が詳しい。

<sup>8</sup> Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / Сост. уполномоченный Министерства торговли и промышленности А.Н. Митинский // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 8. СПб., 1911.

<sup>9</sup> Материалы о положении и нуждах. с. 57, 92.

かに少ない。1909年ではスングリ川の3分の1にも満たない。

中東鉄道とスングリ川を比較する際、まず考慮しなければならないのは、それぞれどのような方向に走っているかである。スングリ川は、ハルビンを通ってアムール川に合流し、ハバロフスクを通して、ニコラエフスク・ナ・アムールから海へ流れこむ。これに対し中東鉄道は、満州里からハルビンを経て、ウラジオストクまで達している。このように、スングリ川がハルビンからロシアに向かって北に走っているならば、中東鉄道は満洲を東西に横断している。その結果として、ハルビンからハバロフスクやブラゴヴェシチェンスクへの輸送は、主に水運だったのに対して、ウラジオストクへの輸送はもっぱら鉄道だった。

さらに一口に穀物といっても、製粉されたものか未加工のものかという違いがあった。ザバイカル州では製粉業はあまり発達しておらず、ほとんどの製粉所の年間生産高は、10万ルーブル以下だった。沿海州でも、ニコリスク・ウスリースキーに大きな製粉所が1つある以外はいずれも小さく、全体的な生産量はあまり多くなかった。ロシア極東の製粉業は、もっぱらブラゴヴェシチェンスクで集中的に発達していた（表2参照）。同市の製粉所の数は、06年には6箇所だったのが、9年以降8箇所となっている。

ロシア極東周辺まで視野を広げると、製粉業が発達していた都市として、ハルビンも挙げられる<sup>10</sup>。担い手はロシア人であった。だが1909年に自由港制が廃止されたことで、製粉されたものにも関税がかかるようになり、ハルビンの製粉業者はそれまでのようにウラジオストクに輸出するのが困難になった。ハルビンの新聞『新生活 новая жизнь』の主筆シテインフェルドは、自由港制廃止後ハルビンで製粉された穀物は主にハバロフスクに流れていると述べたが<sup>11</sup>、それはロシア貿易年報（Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам）からも裏付けられる。

試みに1909年の統計を見てみよう。この年ハバロフスクに輸入された外国産品の総量3,396,000プードのうち、製粉された穀物だけで1,012,090プードを占めている。2番目は脱穀した穀物類で、535,697プードであるから、この2つだけで輸入総量の半分近くを占めていることになる。これに対してブラゴヴェシチェンスクでは、輸入総量4,747,000プードのうち半分以上の2,459,331プードを未加工の小麦が占めている。製粉済み穀物は272,371プードに過ぎない<sup>12</sup>。なお小麦以外の未加工の穀類はすべて、製粉済み穀物より輸入量が少ない。以上の統計結果からも、ハルビンで製粉されたものは主にハバロフスクの方へ流れていたこと、穀物のほとんどは小麦であったことが分かる。

ブラゴヴェシチェンスクで製粉業が発達した理由としては、同市が国境沿いの自由貿易地帯にあり、なおかつアムール川とゼヤ川の分岐点として、帝政期においてはアムール州ほとんど唯一の都市として発展してきたことがあると思われる。同地で加工してしまえば、中国からの輸入品でも無税で他のロシア極東の地に持ち出すことができた。ブラゴヴ

<sup>10</sup> 石田興平『満洲における植民地経済の史的展開』ミネルヴァ書房、1964年、482-465頁。

<sup>11</sup> 日本外務省記録（1.6.3.2-9-1）。各国内政関係雑纂、露国ノ部、満洲ニ於ケル露国事業。

<sup>12</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1909 г. Ч. 2.

エシチェンスクで製粉された穀物は、アムール州のみならず一部は沿海州の兵站部によって買いあげられていた<sup>13</sup>。

では次に、どのような船がどの程度スンガリ川やアムール川を走っていたのだろうかを見てみよう。表3は、各都市に到着した船の数である。ブラゴヴェシチェンスクは、アムール川方面とゼヤ川方面が、分けて記載されている。同市はアムール川左岸、ゼヤ川右岸に位置する。

表3からもブラゴヴェシチェンスクが流通の中心として機能していたことが分かる。他の都市のデータはもう載せないが、ブラゴヴェシチェンスクの来船数を上回っているところはない。さらに気がつくのが、貨物の発着を見る限り、ハバロフスクが消費地として機能しているのに対し、ハルビンが供給地として機能しているということである。実際、ミチンスキーは「スンガリにおける主要供給者はハルビンである」<sup>14</sup>と述べている。

さらに、1907年から09年にかけての河川からのブラゴヴェシチェンスクとハバロフスクの穀物流通量を記した表4<sup>15</sup>も併せて考えれば、ブラゴヴェシチェンスクへの未加工の穀物、ハバロフスクへの製粉済み穀物の供給元は、ハルビンであるのが自然だろう。表3と4から、ブラゴヴェシチェンスクで製粉された穀物の市場が、ザバイカル方面であったことも分かる。対照的にブラゴヴェシチェンスクから下流域への製粉済み穀物の流出が少ないことは、ハバロフスクなど、スンガリ川とアムール川が合流する地点よりも下流域が、ハルビンの製粉業の市場であったことを物語っている。

1910年アムール州概要<sup>16</sup>に載っているデータも示しておこう。それによれば、1910年にシルカ、アムール、ゼヤ、スンガリの河川を航行した船の数は、運輸省の船を除き、汽船が218隻、ガソリンやケロシンを燃料とする汽艇が23隻、汽船でない荷船が292隻である。ミチンスキーによれば、ハルビンからブラゴヴェシチェンスクへ穀物を運ぶ汽船は、基本的にブラゴヴェシチェンスクの製粉業者のものだった<sup>17</sup>。

以上、アムール州の穀物流通の基点がハルビンであること、ハルビンとアムール州を結んでいたのがスンガリ川とアムール川であることを見てきた。しかし前述のように、ミチンスキーはこうしたロシア極東の現状を満洲への「依存」と表現し、その解消を訴えていた。ではロシア政府は、この問題にどう対処しようとしたのか。そのことを、対中国政策との関係から見ていくことにする。具体的には、スンガリ川への海関<sup>18</sup>設置と航行権を巡

<sup>13</sup> Материалы о положении и нуждах. с. 37.

<sup>14</sup> Материалы о положении и нуждах. с. 57.

<sup>15</sup> ハルビンについては未掲載である。またここでは、アムール川、ゼヤ川という河川による分類はなされていない。

<sup>16</sup> Обзор Амурской области за 1910 г.

<sup>17</sup> Материалы о положении и нуждах. с. 41-42.

<sup>18</sup> 海関は清朝政府が外国との貿易のために設けていた徴税機構であり、官吏（税務司）として外国人を採用していた。集められた関税は主に上海に送金され、清朝の借款の返済に充てられた。岡本隆司『近代中国と海関』名古屋大学出版会、1999年。特に、緒論1-39頁、ならびに376-378頁参照。

る問題である。

## 2. 条約改正交渉と内河航行権

ミチンスキーは、たとえば次のような形でスンガリ川の「中国化」を報告している。

スンガリ川は中国化した満洲を流れ、かつてのほとんどロシア的な性格を失ってますます中国化している。<sup>19</sup>

ミチンスキーが「中国化」の例としてあげているのが、中国側が1909年6月18日から実施したスンガリ川航行への課税である。ミチンスキーによれば、これはペテルブルク条約の第18条に抵触するものであった。では、第18条とは何を決めているのか。実はこの条項は、アイグン条約の順守を定めたものである。アイグン条約では、第1条、第2条でスンガリ川、アムール川、ウスリー川の自由な航行を、ロシアと中国の船舶に対してのみ認め、双方の商取引を保護することを定めている<sup>20</sup>。少なくともロシア側には、ハルビンへの海関設置を、条約違反と認識する向きがあった。

スンガリ川やアムール川の航行については、1858年のアイグン条約により、ロシアと中国双方に航行権が認められたものの、実際には汽船に限っていえば、もっぱらロシアの船ばかりが航行していた。中国の汽船が初めてスンガリ川を航行したのは、1907年のことである。この頃から東三省の総督徐世昌らを中心として、河川航行を管理するポストを新たに設けるなどして、スンガリ川などの航行権をロシアから回収しようとする試みが行われるようになった<sup>21</sup>。1908年の10月には、スンガリ川の水路管理権がひとまずロシアから中国に移っている。そして1909年6月に、ハルビン、三姓、拉哈蘇蘇に海関を設置し、同時にスンガリ川の航行を、ロシア以外にも認める旨を、中国側が布告した<sup>22</sup>。

この問題に関しては、海関が設置されたあとの露中交渉によって、1910年に7月26日に北京で3年間の暫定規則が締結された。そこでは中東鉄道のための資材輸送にかかる税金や、露中国境50露里以内への輸出税、そこからの輸入税は免除されることも決められた。

<sup>19</sup> Материалы о положении и нуждах. с. 80.

<sup>20</sup> なお船舶の種類（たとえば軍艦の扱いなど）については特に記されていない。Документ № 12 // Мясников В.С. (общ. ред.) Русско-китайские договорно-правовые акты (1689-1916). М., 2004. с. 62-63. 外務省條約局編『英、米、佛、露ノ各國及支那國間ノ條約』1924年、1767頁。

<sup>21</sup> 1909年5月21日の大臣評議会の審議で、もともとアムール川に走っていたのはもっぱらロシアの汽船であること、しかし近年中国の汽船がアムール川への進出も目論んでいることなどが議題に上っている。もちろんこうした事態は、ロシアにとって好ましいものではなかったが、この審議でロシア側の明確な対応策が決められたわけでもなかった。Особый журнал Совета министров Российской империи. 1909 г. № 56.

<sup>22</sup> 南満州鉄道株式会社哈爾賓事務所運輸課編『東支鉄道を中心とする露支勢力の消長』1928年、87-113頁。

しかし海関設置はロシア側にも承認されて、輸出税、輸入税のみならず、スンガリ川を輸送するだけで税金（子口半税と江捐）を取られることになった<sup>23</sup>。

こうした中国側の動きが、前章で見たようなスンガリ川を使った穀物輸送に大きな打撃を与えたことは容易に想像できる。シテインフェルドによれば、海関設置はハルビンのロシア人商人にはもちろんのこと、彼らと取引をする中国人商人にも打撃を与えた<sup>24</sup>。

ここで日露戦争後の満洲全体に視野を広げると、中国は列強の角逐に関与するようになっていた。1907年7月の時点で、中国各地の海関を統括していた総税務司のロバート・ハートは、牛荘と大連を除き満洲の海関の管轄区を4つに分ける計画を立てていた<sup>25</sup>。そしてその拠点の1つであるハルビンには、ロシア人のH.A.コノワロフ<sup>26</sup>を配し、新しくできた満洲里やポグラニチナヤ駅の海関<sup>27</sup>も、彼の管轄とする予定であった。他の3箇所についていえば、安東がアメリカ出身のL.S.パレン、奉天がイギリス出身のC.H.オリバー、吉林がイギリス出身のH.ドーンソン・グリーネとなっていた。これに日本が管轄している大連も加えれば、この配置が当時の満洲における列強の勢力争いを反映させたのもであると見ても、間違いないだろう。

日露戦争後の北満洲における中国の一連の税関設置を研究したベリヤーエヴァは、中国の税関設置について「満洲において、関税政策の分野も含めてロシアが取らざるを得なかった、現実的な譲歩と見ることができる」<sup>28</sup>と述べている。たしかに、スンガリ川への海関設置はロシア側の事後承認であり、いかにもロシアの満洲における勢力後退を印象づける出来事のように思える。また当時、満洲地方において中国側の人口が急増し、ロシアに圧力をかけようとしていたことも考慮すれば、上記の見方はより説得力を持つように思える<sup>29</sup>。だが事態はそれほど単純ではない。実は海関設置を、必ずしもロシアにとって不利な出来事として受取らない人物がいたのである。それがプリアムール総督にして、アムール現地総合調査の監督も務めたゴンダッチであった。

ゴンダッチによれば、中国側の狙いはスンガリに中国の他の川と同じ体制を敷くことである。しかしこれを阻止した交渉は成功であり、暫定規則の見直しも急ぐ必要はないとい

<sup>23</sup> Документ № 112 // Мясников. с. 362-368. 外務省條約局編、前掲書、1867-1871頁。

<sup>24</sup> 前掲日本外務省記録。

<sup>25</sup> *China. Maritime Customs, IV. —Service Series, No. 69, Documents illustrative of the Origin, Development, and Activities of the Chinese Customs Service, Vol. 2, Shanghai, 1938, pp. 587-588.*

<sup>26</sup> コノワロフは1877年トヴェリ県に生まれ、1897年以降、民国期に至るまで中国海関の官吏として活躍した。*Ibid.*, p. 588.

<sup>27</sup> *Беляева Н. Таможенное взаимодействие России и Китая в Маньчжурии: опыт и уроки начала XX в. // Россия и АТР. 2004. № 4(46). с. 34-43.*

<sup>28</sup> Там же. с.42.

<sup>29</sup> たとえば吉林省では1897年から1911年の間に、人口が78万人から315万人に増加し、黒龍江省では、1902年から1910年の間に6970万亩（1亩は15分の1ヘクタール）が開拓されたとされている。彭雨新「论清末自开商埠的积极意义」，章开沅・朱英主编『对外经济开系与中国近代化』，华中师范大学出版社，1990年，页203-204。この中で彭は、こうした開拓の進行を、中国によるロシアへの対抗措置として捉えている。

うのが、ゴンダッチの主張であった<sup>30</sup>。

ではここでいう「他の川と同じ体制」とは、何を指しているのだろうか。これについては、ペテルブルク条約改正問題を審議した、1911年8月24日の大臣評議会議事録の中でも、同じような指摘が見られる。少し長くなるが、その箇所を引用してみよう。

5番目の、そして最後の中国の要求は、アムール、ウスリー、スンガリの航行に関するものである。そのうえ中国人は、ロシアと中国が航行と貿易で同等の権利を享受している、アムールとウスリーの全流域を国際河川として宣言しようとしている。スンガリに関していえば、この川でのロシアの航行権を保証しながら、中国人は揚子江や西江で実施されていると同様の体制を敷き、貿易を指定された沿岸地域に限ろうとしている。このような問題の提起は、アイグン条約とペテルブルク条約のしかるべき取決めに完全に反するものである。そこでは、上記の3本の川すべてに、何ら差を設けず航行権とその沿岸での貿易権が露中の臣民にのみあることを、定めている。中国政府のこの点に関する要望を、それゆえ我々ははねつけなければならない。<sup>31</sup>

当時揚子江や西江では、最恵国待遇を受けていた諸国の船の航行権が認められていた。戦前に中国における列強の権益についてまとめた植田捷雄は、中国国内の河川の航行権について「支那全土の中、北満洲に於ける黒龍江、松花江、烏蘇里江の三大河航行権を露国に限りて認めたるものを除き、汽船の通じ得る内河水路を悉く外国に開放することを定めた」と書いている<sup>32</sup>。

『ロシア史研究』の拙稿にも記したとおり、条約改正交渉時における中国の要求の中には、アムール川、ウスリー川、スンガリ川の（2国だけではない）国際的共同利用ということが含まれていた<sup>33</sup>。もし中国が植田の言うように、「黒龍江、松花江、烏蘇里江」を自国の「内河」と認識していたならば、この要求は自国の当然の権利とみなしていたと思われる。しかし前述のようにロシア側はこの要求をはねつける。たしかにロシア極東近隣の川を、日本やイギリス、アメリカの船がうろつくなどということは、ロシアとしては国防上決して認めるわけにはいかなかった。

ここからも分かるように、ロシアは日露戦争後の中国との交渉においても、守るべき自国の権益は守ろうとした。逆にスンガリ川への海関設置が事後承認されたのは、スンガリ川を無税で航行することが、守るべき権益とみなされなかったからである。ではなぜ守るべき権益とみなされなかったのか。それはゴンダッチや、彼をロシア極東に送りこんだクリヴォシェイン土地整理農業総局長官らの、植民地構想と密接にかかわってくる。

<sup>30</sup> Комментарий к документом № 113 // Мясников. с. 636.

<sup>31</sup> Особый журнал. 1911 г. № 199. с. 5-6.

<sup>32</sup> 植田捷雄『在支列国権益概説』巖松堂書店、1939年、132頁。

<sup>33</sup> 拙稿、56頁。

つとに原暉之が指摘しているように、彼らは満洲から穀物流入を阻止し、シベリアの穀物をロシア極東に回すべきであると考えていた<sup>34</sup>。彼らにしてみれば、海関を設置してスンガリ川の航行に課税しようとする中国側の動きは、むしろ歓迎すべきことだったと思える。したがって海関設置を、単純に満洲でのロシアの勢力後退の事例としてみなすのは正しくない。

もちろん、この問題に関してロシア側が一枚岩だったわけではない。シテインフェルドのような在満洲のロシア人にしてみれば、海関設置は容認できるものではなかった。そこでハルビンのロシア産業界は、ペテルブルク条約改定交渉の際、満洲における無税貿易を認めさせる条約を中国と締結するよう、中央政府に要望している<sup>35</sup>。

しかしこの要望は実現しなかった。それどころか、露中国境にあった自由貿易地帯が1913年1月1日に廃止されて、ハルビンの産業界はますます窮地に追い込まれた。彼らが1913年に抗議の声明<sup>36</sup>を出し、その中で満洲とプリアムールの経済関係を隔絶しようとしているとして、ゴンダッチを名指しで非難しているのは<sup>37</sup>、これまでの推移を見れば当然のことだろう。

政府内も一枚岩ではなかった。1913年2月28日の大臣評議会では、満洲から輸入する穀物に課税するか否かを巡って、対立が生じた。クリヴォシェイン、ゴンダッチら賛成派と、ココフツォフ大蔵相ら反対派の対立についても、すでに原が述べているので、ここでは繰り返さない<sup>38</sup>。1つだけ確認しておくとしたら、満洲穀物への課税はザバイカル州での製粉業の発展に大きな打撃を与えるとして、イルクーツク総督が反対派に回ったことである<sup>39</sup>。このように中央レベルでも、地方レベルでも、植民の構想について対立が生じていた。だがこうした対立が解消しないまま、ロシアは第一次世界大戦、そして帝政の崩壊という事態を迎えるのである。

## まとめ

本稿の第1章で見たように、アムール州の穀物流通はハルビンを基準にして成りたっていたと言ってよい。しかしそのことを明らかにしたミチンスキーの報告の主眼は、ロシア極東の満洲への「依存」状況を明らかにし、そこからの脱却するために、シベリアの穀物

<sup>34</sup> 原、前掲論文、59-62頁。クリヴェシェインの植民構想をまとめた同時代の論文の中でも、このことは指摘されている。Колонизационное дело при А. В. Кривошеине // Вопросы колонизации. 1916. № 18. с. 20. また石田興平も、このあたりの推移を簡潔にまとめている。石田、前掲書、484-485頁。

<sup>35</sup> 前掲日本外務省記録。

<sup>36</sup> О положении русской торговли и промышленности в Маньчжурии. Записка Харбинского биржевого комитета. Харбин, 1913 г.

<sup>37</sup> Там же. с. 4.

<sup>38</sup> 原、前掲論文、61頁。

<sup>39</sup> Особый журнал Совета министров Российской империи. 1913 г. № 25. с. 4.

をロシア極東に回す必要性を説くことにあった。

第2章では、中国のスنگリ川に対する2つの措置、つまり海関設置と航行権の拡大に対して、ロシアが一方は事後承認したにもかかわらず、もう一方は決して承認しないという対照的な姿勢で臨んだ背後に、ロシアの植民プランがかかっているということを指摘した。この植民プランは、ミチンスキーやゴンダッチの支持するものであり、第1章で見たミチンスキーの報告も、その意図を持って書かれたものである。アムール州の穀物流通がハルビンを基点としていた以上、ロシア極東の植民プランの実現は、常に満洲に対する政策と不可分の関係にあり、必然的に中国との外交交渉に発展する可能性を帯びていたのである。

〔付記〕本稿執筆にあたり、岡本隆司助教授（京都府立大学）からは、貴重なコメントと文献の提供を受けた。ここに記して感謝したい。

【表1】 ロシア極東への穀物流通経路と流通量（単位：千ブード）

	1907年	1908年	1909年
シベリアより	1,716	1,963	2,808
海路	1,327	1,620	307
スンガリ川経由	3,093	5,104	6,424
中東鉄道ポグラニチナヤ駅経由沿海州向け地元消費分	1,274	2,146	1,904
同上満洲里経由ザバイカル向け	737	900	456
合計	8,144	11,733	14,599

(c.93)

【表2】 ブラゴヴェシチェンスクと沿海州における年間製粉実績（単位：千ルーブル）

	1906年	1907年	1908年	1909年	1910年
ブラゴヴェシチェンスク	2,200	2,610	2,844	3,680	4,650
沿海州	807	410	441	600	720

(c.36)

【表3】 入港船舶の隻数と到着および発送貨物量（貨物の単位：千ブード）

		汽船	曳船等	到着貨物	発送貨物
ブラゴヴェシチェンスク (アムール川)	1907年	438	466	5,844	2,889
	1908年	504	469	7,226	3,583
	1909年	544	519	7,900	6,727
ブラゴヴェシチェンスク (ゼヤ川)	1907年	206	76	301	1,235
	1908年	277	73	418	1,184
	1909年	341	88	396	1,225
ハバロフスク (アムール川)	1907年	348	462	3,145	1,313
	1908年	378	452	4,031	1,559
	1909年	416	665	7,010	1,621
ハルビン (スンガリ川)	1907年	136	162	136	2,267
	1908年	211	227	70	4,237
	1909年	233	277	134	6,120

(c.5-6)

【表 4】 河川による穀物流通量（単位：千ブード。マイナスは流出の方が多いいことを示す）  
 <ブラゴヴェシチェンスク>

	未加工穀物			製粉済み穀物		
	上流から	下流から	合計	上流から	下流から	合計
1907年	-45	1,740	1,695	-1,340	-46	-1,386
1908年	7	2,654	2,661	-1,295	-141	-1,436
1909年	-6	2,989	2,983	-2,395	-553	-2,948

<ハバロフスク>

	未加工穀物			製粉済み穀物		
	上流から	下流から	合計	上流から	下流から	合計
1907年	586	-20	566	1,161	-34	1,125
1908年	585	-40	545	1,769	-75	1,696
1909年	1,065	-6	1,065	3,176	16	3,192

(c.48-52)

表はすべて、以下の出典より筆者が作成した。

Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / Сост. уполномоченный Министерства торговли и промышленности А.Н. Митинский // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 8. СПб., 1911.