

# 燃料からみる中東鉄道の経営

——中国東北の資源をめぐる日中露の相克，1896～1930年——

あさ だ まさ ふみ  
麻 田 雅 文

## 《要 約》

中東鉄道は、現在の中国東北を横断したシベリア鉄道の短絡線であり、日中露が1935年までその権益を争った。この鉄道に関しては植民地近代化論から帝国主義論による分析まで幅広い議論がなされるが、その経営の実態に踏み込んだものは意外と少ない。本稿は従来議論されなかった鉄道の燃料を論じることで、先行研究に一石を投じようとしたものである。撫順炭鉱から豊富な石炭供給を受けていた満鉄と、恒常的に燃料の不足に悩まされていた中東鉄道は、著しい対照をなしていた。石炭ではなく沿線の薪が主要な燃料であった時代が長かったのも、世界的にみて珍しい。こうした経営基盤の弱さが日露戦争や奉ソ戦争などの国際紛争に巻き込まれるたびに露呈して、鉄道はその確保に奔走することになった。中東鉄道は帝国主義的な収奪からは遠かったといえるが、それは産炭地に恵まれなかったための結果論であることには留意すべきだろう。

はじめに

- I 鉱山と森林の利権獲得 1896～1905年
  - II 薪と撫順炭への依存 1906～1919年
  - III 燃料資源の転換 1920～1930年
- おわりに

## はじめに

本稿は中東鉄道の燃料の変遷を示すことを第一の目的としながら、中東鉄道の経営を燃料資源の需給の観点から考察しようとするものである。結論からいえば、中東鉄道の主要な燃料は中国東北の石炭や薪、ロシア極東の石炭、それに日本の満鉄が売り込んだ撫順炭であった。これらのうちどれが優位に立つかは、経済性もさ

ることながら、国際関係の変動が作用する政治的な問題でもあった。そのため、本稿は20世紀前半の中国東北において、日本・中国・ロシアの3カ国が燃料資源をめぐるどのような相克を繰り広げていたのか描くことにもなるだろう。

そもそも、中東鉄道とはどのような鉄道なのか。時代の移り変わりにより東清鉄道とも東支鉄道ともよばれた中東鉄道は、現在は内モンゴル自治区に属する満洲里から黒龍江省の綏芬河を横断したシベリア鉄道の短絡線であり、日露戦争前には旅順までの支線も有していた。1896年の会社の創立から1917年まではロシア帝国の大蔵省が監督し、ロシア革命後は日米などの国際管理下にありながら、管理局長ホルヴァート

(Dmitrii Leonidovich Horvath) が実権を握った。彼が1920年に中国軍によって放逐されてからは奉天軍閥が影響力を強める。1924年に中ソ合併となったものの、1931年の満洲事変以後は日本の影響力が日増しに強くなり、1935年にソ連が「満洲国」に売却して、その歴史に幕を閉じた。筆者は中東鉄道の経営史を研究してゆくうちに、鉄道を運行するのに欠かせない燃料は何だったのか、という素朴な疑問を抱くようになった。同時に、中東鉄道を中国東北の歴史にどう位置づけるか以下のような論争があるなかで、鉄道の燃料という経営上の基盤を考察することが先行研究に一石を投じるのではないかと考えた。

中東鉄道の位置づけに関して、先行研究には三つの潮流がある。長く世界の研究の主流であったのは、中東鉄道を帝国主義の産物とみなして批判的に論じるものである。中国では「中東鉄道は軍事上・経済上東北侵略の戦略的手段」[王ほか 1988, 49]とされ、ロシアは中東鉄道を使って「東北地区に優位な植民地的地位を築くための各種の便宜を提供させた」[宓 1987, 65]と批判される。ロシアで唯一の中東鉄道の通史を書いたアプロヴァも「1896年の条約(引用者注;露清密約)と中東鉄道の建設は、20世紀前半の極東で一連の重大な国際的な衝突が発生する土壌を用意した」[Аблова 1999, 21]としている。これに対し、ソ連崩壊前後のロシアで台頭してきたのが植民地近代化論にもとづく研究で、中東鉄道は「この無人の地を貫き、満洲を海港や中国内地とつなげてから、中国にきわめて貴重な雇用をもたらした」[Кузнецов 1990, 197]と評価する。そして中国東北の「工業力の発展に重大な役割を演じただけでなく、この地域の文化的様相において真の革命を成し

遂げた」[Кузнецов 1990, 201]とマイナス面はみようとしない。また他のロシア人研究者は、中東鉄道は中国の民族資本の成長を促したわけではないが、「地域の植民と、輸送網の発展、中国東北の対外貿易を世界市場と結び付けるのにとっても大きな影響を及ぼした」[Романова 1999, 82]と結論づけ、その裏ではロシアが中東鉄道にいかにか莫大な投資をしていたか強調する。一方、両者の見方と距離を置く第三の潮流もある。チチハル大学教授の李延齡が、中東鉄道を全面的に否定するのは真実にもとづいておらず、全面的に肯定するのも客観視できていないとして、「实事求是」の精神で研究に望むべきだと主張しているのは[李 2008, 114]、中東鉄道の研究が中国で新しい段階に入りつつあることを示している。

筆者も李の提案には賛同するが、問題は別のところにあると考えている。具体的にいえば、敷設が及ぼした地域への影響に着目しがちだった先行研究では、実際に中東鉄道はどのような経営基盤を持ち、その収支は見合っていたのか、などの経営史の視点が見過ごされてきたのではないだろうか。そこで本稿は、鉄道の生命線である燃料資源を軸に、中東鉄道の経営基盤を検証する。中東鉄道は蒸気機関車により運行されていたから、石炭や木材などの燃料資源の安定した供給は、経営の根幹に関わる重要な課題の一つであったと推察されるためだ。同じころ、中東鉄道と競合していた南満洲鉄道(以下、満鉄)は撫順炭鉱を大規模に開発し、燃料も同鉱山から供給されたことが知られている[庚 2002]。また満鉄が経営した鉱山は生産高も詳細が明らかになっている[山本 2005]。しかし、中東鉄道の燃料がどこに求められていたのかに

については、日本や中国、ロシアのいずれの先行研究も触れることがない。

そこで手がかりを求めたのが、満鉄と中東鉄道が公刊していた調査資料である。それらは有益な情報源であったが、基本的に現状分析を目的としていたため、燃料の変遷について長期的な全体像を知るのには適していない。本稿はそうした資料の限界性に留意して、中国語文献やロシアと日本の一次史料を援用している。次に構成について触れておくと、本文は主要な燃料の変遷に応じて三節に分かれている。第Ⅰ節は会社の創立から日露戦争中までの薪と石炭が拮抗する時期で、第Ⅱ節は薪が中心となった日露戦争後からロシアの内戦期まで、第Ⅲ節は自社沿線とソ連の石炭の比重が増す1920年代を扱う。

なお、以下の日付はロシアの帝政期に使われた露暦を西暦に直して表記している。本文で使用するロシアの度量衡の単位1ヴェルスタは1.067キロメートルで、1サージェンは2.134メートル、1プードは16.38キログラムに換算される。したがって1立方サージェンは9.7立方メートルであり、本稿では1立方メートルを1トンと換算している。またロシアの貨幣1ルーブルは100コペイカである。地名は現在の表記によるが、中国東北の地域名は当時のロシア側の呼称にしたがって満洲とする。本文では満洲を南北にわけて表記するが、これも日露戦争後にロシア側が中東鉄道の沿線を北満洲と表記したことに倣ったものである。同じ理由により南満洲は満鉄の沿線を指すものとする。なお、中東鉄道は満洲里から綏芬河に至る本線と呼び、そのうちハルビンから満洲里までを西部線、綏芬河までを東部線と呼んでいた。本稿でもこの名称を使用している。

## I 鉱山と森林の利権獲得 1896～1905年

### 1. 燃料の利権獲得運動

鉄道の敷設はレール・バラスト・枕木・機関車といった大量の資材なくしては始まらない。このうち、中東鉄道が満洲での自給自足を目指したのが石炭や薪などの燃料資源である。1896年に清朝と露清銀行が結んだ中東鉄道の敷設契約第6項では、「敷設・運営・路線の防御に真に必要な土地は、土砂・石炭・石灰その他の採掘に必要な沿線の土地と同様に、その土地が国有地の場合は会社は無償で割り当てられ、私有地の場合は所有者に時価による臨時の礼金、もしくは年間賃貸借料を支払った上で会社に割り当てられる」[Мясников 2004, 214]と定めている。このため、会社は満洲における資源開発に積極的に乗り出す。まずは中東鉄道が期待していた石炭からみてゆくことにしよう。

1897年2月、鉄道の経営を司ったサンクトペテルブルグの中東鉄道理事会は将来の化石燃料の需要を見込んで、鉱山技師アーネルト (Edward Anert)<sup>(注1)</sup>を招聘することを決定した。彼は敷設予定地と、特に松花江流域の両岸15キロにおける地質調査を依頼される [Нилус 1923, 429]。調査はまず本線と松花江流域で行われ、さらに南方にも範囲が拡大された。松花江流域では有望な炭層が見つかったものの、河から離れているためコスト高が見込まれた [КВЖД 1914, 66-67]。また吉林省の諸鉱山は、清朝の地元官憲から採掘許可を得られなかった。中東鉄道との折衝を担当していた黒龍江省鉄道交渉員の周冕の勧めもあって、会社は鉱山の利権問題を外交ルートにのせ、駐清ロシア公使が清

朝の外務省にあたる総理事務衙門と李鴻章にこの問題を訴えてゆく。しかし交渉は遅々として進まない [Нилус 1923, 430-437]。そもそも総理事務衙門は、清朝の役人が鉱山を現地調査してから中東鉄道と再交渉するように駐ロシア清国公使へ訓令したように、鉱山利権をロシア側に譲渡することに強い警戒感を抱いていた [黒龍江省档案館 1986, 17]。膠着した事態が動くのは、義和団蜂起に伴ってロシア軍が満洲を占領してからである。1901年7月に中東鉄道は吉林省と、翌年1月には黒龍江省と炭鉱開発の契約を結び、中東鉄道は路線から両側30華里以内で排他的な採掘権を認められ、採炭量に応じて一定の税金を各省に支払うことが取り交わされた [Мясников 2004, 267-269, 288-290]。

上記の契約で正式に利権を取得する前にも、中東鉄道は手をこまねいていたわけではない。遼寧省では1899年に煙台と瓦房店の炭鉱を地元官憲との契約で手に入れた、と中東鉄道の創業史にはある [КВЖД 1914, 67]。しかし、中央で利権供与をめぐる揉めているときに、地方であっさり認められているのは不自然であろう。日本側の史料によれば、煙台炭鉱については鉱山の世襲所有者たちと合計銀7万両で所有権の売買契約を結んだというから、要は買収したのである [関東都督府 1906]。煙台と瓦房店では、同年からさっそく採炭が始まった。しかし、煙台の炭鉱は1900年の義和団蜂起の際に襲撃されて、坑道などが破壊される大損害を被る [КВЖД 1905, 102]。一方、瓦房店炭鉱は採掘を開始してから貧乏であることが判明し、中東鉄道が経営した間は4万321トンを生産したに過ぎない [КВЖД 1905, 90]。

## 2. 日本炭の輸入減少とヴィッテの構想

上記のように中東鉄道が燃料供給地の不足に直面していた1900年1月、三井物産が出張員を派遣して、旅順で中東鉄道への石炭販売を開始した [塚瀬 2006, 75]。この販売は当初順調だった。横浜税関の職員が1903年1月から2月にかけて大連に入港した船舶の貨物を記録しているが、それによれば石炭は船籍を問わず日本から輸入されている。輸出港はほとんど門司で、長崎がこれに次ぐ [麻田 2008b, 199-200]。こうして輸入された石炭は倉庫に貯炭され、その量は日露戦争の開戦時に大連・旅順・營口の3港で計7万2072トン(440万ブード)に達した [Дружинин 1911, 73]。門司が輸入先として重要だったのは、門司港と鉄道で結ばれた筑豊炭田や、三井財閥が所有した三池炭鉱に近いことが大きいだろう。なかでもロシア側は三池炭鉱に注目しており、1901年11月にはロシア大蔵省の次官で中東鉄道の理事でもあったロマノフ (Petr Mikhailovich Romanov) も来日の折に視察している。彼は離日の際のインタビューで、同炭鉱を日本の「物質的発達」を示すものとして特に賞賛した [『読売新聞』1901年11月11日]。彼の視察は特約での石炭購入を目的とするものだったが、三井物産は拒絶したようだ [原 2008, 59]。三井物産がその後も大連で日本炭の販売を続けていることからすると、視察の際に両者が折り合えなかったのは販売そのものではなく、特約の際の値引き率ではなかったかと推測される。

この視察から2年後の1903年に、三井物産が関東州へ輸出する石炭が大幅に減少したことが日本で報じられた。「旅順が日本炭を全然必要とせざるに至るは近き将来に在るべしと憂ふる

ものあり」[『読売新聞』1903年4月29日]とその記事は結ばれている。これはなぜか。実は中東鉄道は三つの理由で日本炭の使用を次第に敬遠するようになっていた。第一に、輸入コストが高くつくこと。第二に、日本炭に依存することは政治的にも経済的にもリスクを負うことになる、と懸念されたこと [КВЖД 1905, XVII-XVIII]。そして第三に、中東鉄道のグラントデザインを描いた大蔵大臣ヴィッテ (Sergei Iul'evich Witte) が、満洲における炭鉱開発に力を入れ始めたことがある。1902年秋に満洲を視察した彼は、シベリア鉄道の終点に位置づけていた大連で扱う貨物として、満洲産の石炭に着目した。彼は首都に戻ると、煙台炭鉱などハルビンから旅順へ至る南満洲支線の沿線にある炭鉱を開発して、大連で貯炭し、ロシア海軍だけでなく近海を航行する船舶にも供給するよう、ニコライ2世に上奏している。その上で、炭鉱の開発を満洲鉱業会社 (Man'chzhurskoe Gornopromyshlennoe tovarishchestvo) に任せよう進言した [Витте 2004, 396-397]。満洲鉱業会社は1902年7月に勅裁を受けた資本金100万ルーブルの株式会社で、大蔵省の役人たちとともに中東鉄道理事で露清銀行取締役のロートシュテイン (Adolf Iul'evich Rotshtein) が創立した。この会社は満洲でいくつかの金鉱の採掘利権を取得すると同時に、撫順などで炭鉱を経営する企業へ投資していた [Романов 1928, 377-383]。事実上、ヴィッテが率いた大蔵省の傘下企業といってよく、満洲の鉱業利権に対する彼の強い執着が感じられる。結局、ロシアが統治した間にヴィッテの構想は実らず、逆に大連港には1903年に13万4013トン (818万1520ブード) の石炭が輸入されている [麻田 2008b, 199]。しか

し1910年代後半には、満鉄が提供する安価で良質な南満洲産の石炭が近海の汽船を大連港にひきつけたことを考えると [Wright 1984, 53], ヴィッテには先見の明があった、とはいえよう。

### 3. 沿線での自給自足

上記のように海港と直結しているために輸入炭を活用できる南満洲支線と違い、本線の沿線では燃料を現地で調達する必要に迫られた。そのため、西部線では豊富な木材が主要な燃料となる。建設事業全般に不可欠な大量の木材を必要とした中東鉄道は、木材を浮送できる嫩江と松花江の上流に目をつけた。これは、すでに沿線では需要をあて込んだ買占めによって価格が高騰していたという事情もあった。東部線では木材の買い付けが1898年の冬から1899年にかけて始まり、請負師にその仕事が委ねられた [КВЖД 1905, XVI-XVII]。中東鉄道が木材を大量に消費し始めると、鉱山と同様に清朝と取り決めを行う必要が生じる。中東鉄道は敷設作業の開始以来、吉林將軍の延茂に伐採について請願していたが、彼は数箇所の地点に限りこれを許したのみであった [徐 1989, 520]。沿線の森林利権に関する交渉は1903年に再開された [Ивашкевич 1915, 1]。交渉相手の周冕は東部線で長さ300キロ・幅30キロの土地と、呼蘭と納敏の2本の河の水源地までの長さ150キロ・幅50キロの土地などを伐採用に譲渡しようとした。しかし、この広大な土地の譲渡を黒龍江將軍の薩保は許可しない [徐 1989, 533; 曲 2001, 107]。中東鉄道はこれに抗議して東部線産の木材や薪に対して高率の運賃を課したので、林業は大きな打撃を蒙ったという [軍司 1943, 49]。清朝との折衝で時間を費やすなか、木材の不足分は

海外からの輸入で埋められた。鴨緑江の支流の豆満江には特別事務所が設けられ、朝鮮からの木材が旅順や大連・営口などに輸出される [КВЖД 1905, XVII]。ただし、朝鮮産の木材は扉や窓枠に、アメリカのオレゴン州から運ばれた角材も旅順と大連の都市建設に用いられ [中村 1936, 6]、燃料不足の解決には寄与しなかったようだ。

一方、ハルビンから満洲里に至る本線西部は東部よりもさらに条件が悪く、森林資源の枯渇が深刻となっていた上に、目ぼしい炭鉱も見当たらなかった。そこで、ロシアの国有財産省が、西部線と接続するザバイカル線の支線沿線にある産炭地を、中東鉄道へ譲渡する案も出していた [КВЖД 1905, XVIII]。中東鉄道にとって幸運だったのは、まさにその時に中露国境付近で炭鉱が発見されたことである。発見者は西部線での炭鉱発見を依頼されていたアーネルトの調査団の一員で、1902年9月に第一坑の採炭が始まった [Тищенко 1914, 19]。これが、後に中東鉄道の主要鉱山に成長するジャライノール（扎賚諾爾）炭鉱の開鉱である。1904年に出版された沿線紹介によれば、「石炭層は広大で、採掘は難しくなく、西部線では高価な木材の燃料にかわって暖房に使用できる石炭で、その際には特に手を加えなければならないわけでもない、いろいろな長所のある」 [Гейштор 1904, 17a] 石炭であった。中東鉄道はさっそく大規模な開発に取りかかり、鉱山までは鉄道や電線が敷かれて、技師や労働者のための住宅が整備された [КВЖД 1905, 250-251; 張 2003, 86]。

#### 4. 日露戦争下の燃料調達

日露戦争の勃発は、中東鉄道が苦慮していた

燃料資源の確保をより難しいものにした。というのも、豊かな鉱物資源に恵まれ、輸入炭の搬入口でもあった南満洲が主戦場となったためだ。中東鉄道は開戦と同時に石炭確保の革命を受け、まず4月に営口・旅順・大連にあった貯炭を全て北方へ移送する。また炭鉱の開発にも力を入れて、同年春には寛城子駅そばの石碑嶺で採炭を開始し、月に1638トン（10万ブード）を産出した。昌図駅そばの炭鉱も年間で約5万8968トン（360万ブード）を産出したという [КВЖД 1914, 250-251]。しかし、開戦からおよそ半年後の1904年9月には、南満洲の主力炭鉱の一つ、煙台が占領される。かわって期待を集めたのが撫順である。撫順炭鉱は中東鉄道の経営ではないが、ロシアとは戦前から深いつながりがあった。1901年10月に撫順の地権者である王承堯が石炭を採掘する華興利公司を立ち上げると、資本金16万両のうち合わせて11万4700両を、ヴィッテが背後に控える露清銀行と満洲鉱業会社が出資した [Романов 1928, 381]。ロシアに帰化していた華商の紀鳳台も撫順に目をつけ、役人の翁寿が撫順煤鉱公司を設立した時には1万3000両を出資している [麻田 2008c, 304-305]。さらに、1903年初頭に極東を視察したヴィッテの政敵ベゾブラゾフ（Aleksandr Mikhailovich Bezobrazov）も撫順の将来性を見込み、自らが設立した極東ロシア林産会社（Russkoe lesopromyshlennoe tovarishchestvo na Dal'nem Vostoke）に紀鳳台から5万ルーブルでこの利権を買い取らせた [Нерецова 2003, 20; 南満洲鉄道 1919, 466]。1903年8月のロシア政府の会議では、撫順炭鉱について「明言しないまま占領を継続する」 [加納 2006, 29] 方針が立てられている。撫順炭鉱はもはや個人の利権の範囲を越えて、

ロシア帝国が積極的に保護するものへと格上げされていた。戦争が勃発すると、中東鉄道は華興利公司与年間13万1040トン（800万ブード）を採炭する契約を結び、瀋陽からの支線も敷く。しかし、撫順では約4万9140トン（300万ブード）が供給されただけで、1904年9月に遼陽からロシア軍が退却し始めると採炭が中止された [КВЖД 1914, 251-252]。この結果、南満洲支線の機関車は薪を燃料とせざるをえなくなり、輸送能力は著しく落ちたという [Дружинин 1911, 48]。

一方、戦時中に本線で主要な燃料となったのはやはりジャライノール炭と薪である。そもそもジャライノール炭は亜炭であり、撫順の瀝青炭よりは燃費が悪く、保存には適さない [КВЖД 1922, 383]。しかし西部線ではこれが頼みの綱であり、戦時中には第8坑まで開坑して増産が進められた。その結果、1903年には1万6457トンだった採炭量は、1905年には46万8734トンにまで増え、表1にあるように1924年までで最高の産出量を誇っている。中東鉄道の本線では最大の鉱山へと成長したジャライノール

表1 各炭鉱の採炭量

(単位：トン)

	撫順	ジャライノール	スチャーン
1903	—	16,457	19,236
1904	—	158,760	26,923
1905	—	468,734	50,164
1906	—	447,183	20,233
1907	233,325	180,749	9,341
1908	490,720	117,939	107,138
1909	706,042	136,490	172,475
1910	898,482	86,577	198,852
1911	1,343,198	99,848	216,362
1912	1,470,150	114,421	210,200
1913	2,185,453	168,776	160,701
1914	2,147,432	172,157	207,056
1915	2,169,245	213,843	207,703
1916	2,039,578	239,538	160,102
1917	2,311,445	247,643	—
1918	2,521,164	187,739	—
1919	2,762,674	265,450	—
1920	3,158,439	366,030	—
1921	2,738,413	270,850	—
1922	3,784,200	196,208	—
1923	4,883,000	199,632	—
1924	5,504,300	200,539	—
合計	41,347,260	4,555,563	1,766,487

(出所) 撫順の統計は南満洲鉄道(1919, 599-600), 南満洲鉄道(1928, 683-684)より, ジャライノールの統計はЛюбимов(1927, 12)より筆者作成。スチャーンはТроицкая и Абрамова(2002, 70-71)の統計をブードからトンに直した。

ルでは、増産された石炭をザバイカル線の運行に廻す余裕すらあったという [КВЖД 1914, 252]。一方、東部線で開発されたのは1905年春に開坑したニャオジミ（烏吉密）炭鉱だけにとどまる [張 2003, 86]。東部線の主要な燃料はやはり薪で、中東鉄道船舶部の汽船が松花江沿岸やアムール河口のニコラエフスク・ナ・アムールから木材を搬送してきた。薪や丸太、枕木などを合わせたその量は、1905年にハルビンに運ばれたものだけで17万3298トン（1057万9865ブード）に達した [КВЖД 1914, 253]。

このように、中東鉄道は燃料資源を獲得するのあらゆる機会を逃さず、利権の拡大にいそしんでいた。ただし、運行を賄いきれるほど十分な炭鉱や林場を獲得することは清朝の粘り強い反対で成功せず、不足分は海外からの輸入で賄っていたというのが日露戦争前の現状であった。戦時中は海外からの輸入が途絶えたため、満洲内での炭鉱開発を急いだが、戦時下における不足は補うことはできなかったのである。

## II 薪と撫順炭への依存 1906～1919年

### 1. 戦後の資源確保

1905年にポーツマスで結ばれた日露講和条約第6条の結果、ロシアは南満洲支線の長春（寛城子駅）以南の路線と炭鉱を日本政府に譲渡することになり、満洲の良質な炭鉱は中東鉄道の手を離れた。炭鉱まで譲渡するのは、講和に際してロシア代表団のなかでも議論があり、中東鉄道の社員だった随員ポコチーロフ（Dmitrii Dmitrievich Pokotilov）は、満洲鉱業会社や撫順など、ロシアの「私企業」の鉱業利権を保護するよう、全権ヴィッテへ進言している。しかし、

中東鉄道の敷設を推進して満洲におけるロシア利権に通曉したヴィッテは、満洲では言葉の本当の意味での「私企業」などないし、この件で議事を紛糾させるつもりはない、と進言を退けた [Коростовец 1923, 45-46]。それでも中東鉄道は講和条約の締結後も諦めず、満鉄と境界を設定する会議では長春近郊の石碑嶺と陶家屯の炭鉱について、鉄道の経営上特に必要であると粘った。しかし満鉄側は折れず、若干の代償金が支払われることで、中東鉄道は炭鉱を手放さざるを得なくなる [田中 1969, 60-61]。こうして、中東鉄道に残された鉱山は西部線のジャライノールと東部線の烏吉密だけになった。しかし後者は貧鉱のうえに森のなかにある立地の悪さで採算が合わず、中東鉄道は早々に開発を諦める [КВЖД 1912, 50]。その結果、中東鉄道は燃料となる石炭の不足に悩まされることになり、1907年冬に満鉄理事の犬塚信太郎がハルビンを訪れた際には、薪と撫順炭の交換を申し出るほどであった [『読売新聞』1907年2月14日]。

では、戦後に中東鉄道は燃料の確保という課題をどう克服していったのか。1909年にハルビンを訪れた蔵相に、中東鉄道が提出した営業報告でまずは分析してみよう。1908年の中東鉄道の燃料購入費は818万7684ルーブルで、そのうち425万6264ルーブルは薪であった。これに木材63万4434ルーブルが加わるから、6割近くを森林資源に費やしていた計算である。一方、石炭は60万7444ルーブルで、全体の7パーセントにすぎなかった [ГАРФ, Ф. Р-6081, Оп. 1, Д. 72, Л. 28]。1913年に中東鉄道の副理事長に提出された報告書でも、森林資源と石炭の購入金額の比率はそれほど大きな変化がみられない。それによれば、1912年の燃料購入金額は計588万6833

ルーブルで、そのうち石炭は42万5718ルーブルであった。一方、薪は253万9187ルーブル、薪を除いた木材は139万9165ルーブルである。薪と木材を合わせた森林資源が6割強を占めるのに対し、石炭の購入費は相変わらず全体の10分の1以下で推移していた [ГАРФ, Ф. Р-6081, Оп. 1, Д. 145, Л. 26 о б-27]。中東鉄道経済局のまとめた地誌によれば、この時期の燃料はもっぱら薪で、石炭は1913年に至ってもジャライノール炭をおよそ11万4660トン(700万ブード)使っていただけだったという<sup>(註2)</sup> [КВЖД 1922, 382]。

## 2. 薪と中東鉄道

大量に消費された森林資源はどのように鉄道へ供給されていたのか。中東鉄道の沿線にはロシアの民間資本と鉄道が直営する二種類の林場があり、それぞれ枕木・薪材・電柱・車両材・建築材となる木材を供給していた。ロシアの民間資本は日露戦争前から活動を開始しており、彼らは清朝から林場を「租借」するかわりに、出材量に応じて納税することが義務づけられていた。林場主は中東鉄道から前金を受け取ると、利息12パーセントの前貸金にして、労働者をまとめる把頭に伐採を請け負わせて、鉄道へ注文品を納入する [岩井・蘇 1993, 185-187]。こうした林場主のなかでも、ユダヤ人商人のスキデルスキー (Lev Shmulevich Skidel'skii) がハルビン随一の富を築く [Wolff 1999, 99-100]。沿海州でも大規模な林場を持ち、ウスリー産や北満洲産木材の輸出を手がけた彼は、「極東シベリア随一の林業資本家」 [萩原 2001, 283] とも評される。アムール州の一等商人であった彼は、ウラジオストクとハバロフスクを結ぶウスリー

鉄道の工事請負人の一人として頭角を現し、1903年に満洲林業会社 (Ман'чжурское лесное товарищество) を設立した [Троицкая 1996, 30]。清朝から認可を得て東部線で林場を開発すると、中東鉄道へ木材を供給する業者の最大手となった [Сурин 1928, 209]。ハルビンに居を構え、北満洲における鉱山経営にも進出した彼とその一族は、鉄道の燃料調達では不可欠な御用商人として以下でも登場するだろう。

一方、鉄道直営の林場の成立は民間よりも遅れて、日露戦争後になる。鉄道沿線で林場を租借しようとする中東鉄道と清朝の交渉は、豊富な木材資源に恵まれた東部線の優良区域を自国の企業に与えようとする清朝の抵抗と、日露戦争の勃発で長引いていたためだ [永井 2004, 61]。交渉は1906年8月に再開され、利権の回収に強い意欲で臨んできた黒龍江省鐵路交涉局総弁の宋小濂と、中東鉄道は実に140回以上の折衝を重ねた [張・熊 1999, 41]。かくして、中東鉄道は1907年8月に吉林省と、翌年4月には黒龍江省とそれぞれ伐採契約を結ぶ。しかし、すでに沿線の優良な林場は中国人の手に渡っていたという<sup>(註3)</sup> [Нилус 1923, 419]。1908年に中東鉄道は、割り当てられた吉林省の林場をロシア人技師たちに請け負わせて事業を立ち上げたが、採算が合わずに断念している。中東鉄道は社有林場の開発に先立ち、入念な現地調査と区画整理を優先する方針に切り替え、1911年から管理局土地部のイヴァシケヴィッチ (В. А. Ivashkevich) がこの任に当たった [Ивашкевич 1915, 5]。林場の整理と経営の詳細については彼の著書に詳しい。表2は、北満洲の木材の購入先としていかに中東鉄道が重きをなしていたかを示している。1920年には中東鉄道の輸送し

た木材のうち90パーセントが鉄道自身によって購入された。ただし、中東鉄道の購入した木材は全てが燃料になったわけではなく、枕木などとしても毎年大量に消費されていたことには注意する必要がある [王 2008, 270]。

自社での林場開発が遅れたにもかかわらず、中東鉄道が主要な燃料に木材を据えたのはなぜなのか。最初に考えられるのは石炭よりコストが安かったからではないかという点だが、比較するとほとんど差はない。1921年2月から1924年10月まで中東鉄道管理局長を務めた技師オストロウモフ (Boris Vasil'evich Ostroumov) によれば、薪9.7トン (1立方サージェン) を同熱量のジャライノール炭に換算すると4.3トン (265ブード) であったという。薪9.7トンは1908年に17~20ルーブルであった [『満鉄調査時報』1922, 91]。一方、ジャライノール炭は日露戦争直前に16.38キログラム (1ブード) が6コ

ペイカで売られていた [Гейштор 1904, 18]。すなわち、薪9.7トンと同熱量の4.3トンだと15.9ルーブルで、むしろ安価なのはジャライノール炭になる。しかし、次項で述べるようにジャライノール炭は品質と炭鉱の経営に問題があった。そのため、日露戦争直後にはコストに大差がない薪が主力になったと考えられる。

### 3. 日露戦争後のジャライノール炭鉱

問題となったジャライノール炭の品質については、鉱業学者のトルガシェフ (Boris Pavlovich Torgashev) (注4) が次のように指摘している。「ジャライノールの亜炭の品質は良くはない。燃焼しやすく、粘結性が無く、火持ちしない性質で、風化しやすく湿気の影響を受けやすい」 [Торгашев 1927, 30] ため、これだけで運行するには難があった。ただし、ジャライノール炭に撫順炭を被せておいて、混ぜて使用すると

表2 中東鉄道の輸送した木材と石炭の供給先

(単位：千トン)

年	木 材					石 炭				
	中東鉄道へ		民間市場へ		合計	中東鉄道へ		民間市場へ		合計
	量	%	量	%	量	量	%	量	%	量
1913	713	89	87	11	800	142	58	101	42	243
1914	637	90	67	10	704	150	60	98	40	248
1915	514	87	75	13	589	213	58	154	42	367
1916	521	86	85	14	606	284	67	141	33	425
1917	434	80	106	20	540	301	66	156	34	457
1918	400	81	91	19	491	249	67	124	33	373
1919	516	85	90	15	606	327	75	110	25	437
1920	852	88	114	12	966	430	76	136	24	566
1921	1,409	90	163	10	1,572	365	72	143	28	508
1922	229	48	246	52	475	234	55	189	45	423
1923	606	67	295	33	901	272	53	244	47	516
1924	380	49	401	51	781	259	52	235	48	494
1925	655	67	321	33	976	183	43	241	57	424
合計	7,866	79	2,141	21	10,007	3,409	62	2,072	38	5,481

(出所) КВЖД (1927, 140, 167) より筆者作成。

「火力熾烈となり、良好なる成績」[弓場 1925, 43] を収めたという。

日露戦争後のジャライノール炭鉱の経営については、1907年に陸軍中佐の守田利遠が視察報告を残している。それによれば、近年まで中東鉄道の燃料といえば沿線で伐採した薪であったが、最近では西部線で石炭を7割から8割、薪を2割から3割使用している。これはジャライノールでの採炭による恩恵に他ならず、同鉱山はロシアが管理する北満洲の炭鉱で最も重要である、と評している。炭鉱は中東鉄道が管理し、500名の従業員のうちロシア人が採炭を、中国人が運搬を担当していたという[関東都督府 1907]。一見順調そうだが、ロシア側の史料によればこの時期のジャライノール炭鉱の経営は苦境にあった。まず、1907年には満洲からロシア正規軍の撤兵が完了して需要そのものが減る。また戦時中に坑内で始まった火災は容易に鎮火されず、1907年には別の箇所でも火災が発生してしまう。その原因はジャライノール炭の発火のしやすさとも失火ともいわれ、判明しなかった。さらに、1910年4月には一昨年に開坑したばかりの坑道が浸水した。こうした多大な損失により、中東鉄道は炭鉱の直営を諦め、請負人に委ねる間接経営に移行させる[Тищенко 1926, 20; Любимов 1927, 10]。そこで、1910年から1924年の間にはスキデルスキーなどのロシア企業が請負って、石炭1プードの納入に対して2.5コペイカが鉄道から支払われる供給システムとなる[КВЖД 1922, 387]。しかし、次項で述べるように第一次大戦中から鉄道の燃料として撫順炭が重視されるようになったため、ジャライノール炭は省みられなくなる。1921年春には、中東鉄道管理局長のオストロウモフが

シベリア鉄道の国際管理委員会で理事を務める長尾半平に、日本の資本で同炭鉱を開発すればどうか、と持ちかけている[外務省 1921]。結局この話は実現しなかったが、ジャライノール炭鉱の必要性が低下していたことを物語るエピソードであろう。ジャライノール炭が再び鉄道の燃料として重視されるようになるのは、1924年に中東鉄道の直営に戻されるのを待たなくてはならない。

ところで、採炭されたジャライノール炭は1913年まで中東鉄道がほとんど独占して民間市場に卸していなかった[Торгашев 1927, 31]。供給された地域も西部線の満洲里駅からチチハル駅の間、それにザバイカル線の一部にすぎない[КВЖД 1912, 51]。その結果生じた北満洲の石炭不足については、1907年にロシア国立銀行頭取で前蔵相のシポフ(Ivan Pavlovich Shipov)が満洲を視察した際に、地元商工界を代表するハルビン取引所委員会が嘆願書で切々と訴えている。それによれば、中東鉄道は自社用に採炭しているだけで、市場には供給していない。そのため安価な燃料を求める地元の産業界としては、「北満洲で良質な石炭の大規模な産地に恵まれないのであれば、今のところ日本人から石炭を買わなければならないのはやむを得ません」[Харбинский биржевой комитет 1907, 17]と、早急な対処を望んでいる。取引所委員会の警告がまさに現実となったことは次項で述べよう。

#### 4. 撫順炭の優位の確立

一方の満鉄からすれば、北満洲の石炭不足は開発を進める撫順炭の販路を広げるチャンスであった。1908年、満鉄調査課の森御蔭(もりみ

かげ)<sup>(注5)</sup>は、三井物産などの後援を得てハルビンで撫順炭を売り込み始める。製粉所で薪のかわりに撫順炭を使用する彼らのデモンストレーションは火力が強すぎて失敗したものの、燃料不足にあえぐ工場主たちに撫順炭は次第に受け入れられるようになった〔弓場 1925, 26-27〕。北満洲へ輸入された石炭の内訳はそのことを如実に物語っている。1906年に中東鉄道が北満洲へ輸送した石炭のうち、ウスリー鉄道からは591トン（3万6123プード）、満鉄からは507トン（3万983プード）、ザバイカル鉄道からは96トン（5907プード）であった。それが1911年には計6万1981トン（378万3977プード）のうち満鉄からは5万7117トン（378万7025プード）に上り、輸入炭の99パーセントを独占する。そしてそのほとんどが撫順炭であった〔КВЖД 1912, 52〕。中東鉄道の半機関紙『ハルビン報知』（Kharbinskii vestnik）の編集長で、1917年からはハルビン市長を務めることになるティシェンコ（Petr Semenovich Tishenko）は、鉄道開業10周年史で撫順炭にばかり依存する状況に危機感をあらわにしている。

ジャライノール炭鉱の石炭で民間人へ渡されるものはほんのわずかだ。主要な消費地のハルビンからジャライノールはあまりに遠く、日本人が経営する撫順炭鉱よりもさらに遠くにあるほどである。撫順などの日本炭が徐々に注文の数を増やすことからわかるように、ハルビンにおける薪の値段は高い。撫順炭の販売量は年々増えている。ハルビンの近くに産炭地を見つけて、ロシアの資本で開発し、ハルビンで高まっている撫順炭の需要に対抗することが強く望まれる〔ТИШЕНКО 1914,

200〕。

これと同じ時期に、ロシア帝国の上院にあたる国家評議会の議員も次のように記録している。ハルビンの工場では、中東鉄道の沿線にあるロシア人の林場の薪より効率的に供給される日本炭を使い、そのおかげで日本人は年間9万90トン（550万プード）もの石炭を売りさばっている。さらに「日本炭はハルビンを経由して、ブラゴヴェシチェンスクに至るアムール河沿いにまで浸透している」〔Денисов 1913, 111〕。ハルビン市場を席卷した撫順炭の勢いが、ロシア極東にまで及んでいたことが読み取れよう。

撫順炭が北満洲に浸透していった理由は、ティシェンコが述べるように薪との価格差の問題が大きい。撫順炭が北満洲で売り出された当初は、両者の値段は逆で、熱量換算では薪のほうが安かった。ハルビン取引所委員会の年次報告によれば、1907年から1908年に薪9.7トン（1立方サージェン）は22～27ルーブルで推移したのに対し、撫順炭は16.38キログラム（1プード）当たり15コペイカであった〔Штейнфельд 1909, 20-21〕。前述のオストロウモフの算出によれば、薪9.7トンの熱量を撫順炭に換算すると4.455トンである。つまり、この時期には薪9.7トン分が撫順炭では約40ルーブルで、熱量で比較すると撫順炭は薪の2倍弱の高値だったことになる。この価格差に日露戦争直後にいち早く気づいた瀋陽の総領事萩原守一（はぎわらもりいち）は、木材の豊かな北満洲で「我撫順炭を該地方に供給するには格別の低価に売捌くにあらざれば到底需要者無之見積」り、と本省に進言していた〔外務省 1906〕。それが、薪の値上がりが進んだために、1922年には薪9.7ト

ンは45ルーブルであったのに対し、同熱量の撫順炭は長春渡しでだが22.49ルーブルにまで下落する〔『満鉄調査時報』1922, 71〕。両者の値段は十数年あまりで逆転したので、撫順炭に有利な市場が作り出されたことがその販売量増大の理由であろう。

こうして民間市場を制した撫順炭に、中東鉄道も頼らざるを得なくなる事態が訪れた。第一次世界大戦中、中東鉄道の運行回数は貨車不足のために戦前に比べて減ったものの〔麻田2008a, 53〕、主戦場から離れた北満洲の産業界は後方の役割を担ったために鉄道と燃料資源を争い、地域全体で慢性的な不足に陥る。しかし、主要な燃料となる沿線の木材は伐採量を急を増やすことができない〔КВЖД 1927, 167〕。そのため、中東鉄道は輸入した石炭を代替燃料として用いなければならない窮地に陥る。1915年

にはついに中東鉄道は撫順炭を330トン購入した〔КВЖД 1927, 169〕。だが時が経つと事態はより切迫し、1918年春に中東鉄道は撫順炭を10万6000トンと他の石炭を3万2000トン貯炭していたが、同年秋には合計1万1000トンが残るだけになってしまう。そのため、日本から九州炭の供給すら仰がざるをえなくなった〔石田1922, 92〕。こうして逼迫した需要が、撫順炭の供給量を一気に引き上げたと考えられ、表3が示すように中東鉄道への撫順炭の供給量は1920年にピークを迎える。一方の満鉄側も代理店に任せていたハルビンでの石炭販売を1915年には会社の直営事業にして、売り込みに意欲をみせていた<sup>(注6)</sup>〔南満洲鉄道1919, 688-689〕。満鉄側の販路拡大もあって、中東鉄道への依存はますます深まっていた。

表3 中東鉄道の輸送した撫順炭の供給先

(単位：千トン)

年	中東鉄道へ		民間市場へ		合計 量
	量	%	量	%	
1913	—	—	80	100	80
1914	—	—	87	100	87
1915	12	9	127	91	139
1916	77	39	121	61	198
1917	81	45	98	55	179
1918	62	44	79	56	141
1919	86	53	76	47	162
1920	161	61	104	39	265
1921	125	51	121	49	246
1922	82	37	142	63	224
1923	107	36	188	64	295
1924	65	27	174	73	239
1925	9	5	159	95	168
合計	867	36	1,556	64	2,423

(出所) КВЖД (1927, 169) より筆者作成。

## III 燃料資源の転換 1920～1930年

## 1. 遅れた燃料の転換

前節までをまとめると、中東鉄道の燃料資源は薪を主力にして、ジャライノールと撫順の石炭がこれを下支えする形であったといえよう。しかし、この図式は1920年代に徐々に変化してゆく。表4は中東鉄道の年次輸送統計報告書に記載されていた、燃料の購入先一覧である。残念ながら1921年から1926年までの薪の購入量はわからないが、全体的に燃料の購入量は1930年の約50万トンをピークとするまで増加し続けて、1932年以降に大幅に落ち込む図式がみられる。炭鉱別にみると、通年合計で首位に立つのはジャライノールで、2位の沿海州のスチャーン (Suchan, 現バルチザンスク) 炭と、3位の東部線にあるムーリン (穆稜) 炭を合わせた量に近い。ジャライノール炭は、1920年代には石炭の主力に返り咲いていたことがわかる。撫順炭が4位になったのは、1924年を境に購入量が大幅に減り、1927年からは購入すらされなくなったことが大きく響いている。一方で薪の購入量は1933年まで3～4割を占め続けた。もっとも、薪の熱量は同量の石炭の約半分なのを考えると、薪から石炭へと燃料の転換が進行していたと考えてよいだろう。燃料購入費の内訳はそのことを如実に示しており、1924年には薪が47パーセント、石炭が53パーセントの割合で拮抗していた。ところが1929年に薪は181万7334ルーブルで全体の28パーセントしか費やされなかったのに、石炭は392万5703ルーブルで72パーセントを占めていたから、5年間でいかに薪の購入費率が下がったかがわかる [Миронов

表4 中東鉄道の購入した石炭と薪

(単位：トン、通年の合計順)

	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	合計
ジャライノール	232,090	145,429	132,810	136,862	83,600	84,274	150,245	179,824	164,033	23,408	19,427	12,821	63,336	101,710	1,529,869
スチャーン	4,070	8,072	32,845	56,709	90,488	95,365	97,053	154,491	72,538	159,136	105,230	9,099	1,717	—	886,813
穆稜	—	—	—	—	8,382	57,462	103,920	159,149	75,237	123,760	89,867	60,014	2,727	88,037	768,555
撫順	81,124	81,126	106,909	65,301	8,762	4,441	—	—	—	—	—	—	—	—	347,663
アルチョム	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,511	37,143	—	—	—	109,654
チェルノフスキー	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67,304	28,198	341	—	—	95,843
鶴崗	—	—	—	—	—	—	—	—	22,677	49,971	—	—	—	10,796	83,444
吉林	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	21,660	—	—	—	21,748
コークス	999	1,020	368	717	—	1,069	1,116	1,751	431	178	85	712	174	243	8,863
石炭合計	318,283	235,647	272,932	259,589	191,320	242,611	352,334	495,215	334,916	496,268	301,610	82,987	67,954	200,786	3,852,452
木炭	611	444	404	373	183	308	561	495	500	369	186	79	203	208	4,924
薪	—	—	—	—	—	—	216,586	252,877	255,691	379,325	212,098	30,524	33,835	64,630	1,445,566
石炭・薪合計	—	—	—	—	—	—	568,920	748,092	590,607	875,593	513,708	113,511	101,789	265,416	5,298,018

(出所) КВЖД (1923—1935) より筆者作成。

1930, 44]。

薪と撫順炭という、それまでの主要な燃料が割合を低下させた理由は何だろうか。結論からいえば、薪は経済的な理由から、撫順炭は政治的な理由から購入が控えられるようになった。薪の購入が減った理由について、中東鉄道経済局のまとめた地誌の林業の章では、中東鉄道が北満洲の木材輸出を促進するために、石炭に燃料を転換したのだと述べている [КВЖД 1922, 342]。確かに、1920年代前半には北満洲から南満洲への木材輸出量が伸び、1920年に2万9475トン (179万9459ブード) だった中東鉄道から満鉄への木材受け渡し量は、1922年に4万2639トン (260万3126ブード) に増えた。中東鉄道も満鉄と接続する寛城子駅に専用プラットフォームを設けるなど後押しをしていたのは確かだ [Касаткин и Якшин 1923, 58]。しかし、石炭業のくだりでは、「北満洲の森林はとりわけ開発しやすい地区でほとんど切り倒された。森林は鉄道本線からますます遠くなり、1908年には薪の価格が1立方サーージェンで17~20ルーブルだったのが、1921年には40~45ルーブルに跳ね上がった。そのため中東鉄道は木材燃料から化石燃料に切り換えるようになった」 [КВЖД 1922, 382] とされる<sup>(注7)</sup>。つまり、木材の値上がりという経済的な理由で、中東鉄道はこの時期に燃料を転換したのだとされる。満鉄側も同じ見方をしており、「古来、北満洲は森林に富み、燃料消費地が森林に接近せるため、鉄道と言ひ、工業と言ひ、すべて薪を使用せるが、森林が次第に切り尽され、需要地と生産地との距離が増大するに伴ひ、薪の価格は騰貴」 [弓場 1925, 30] したので、「従来の北満洲の燃料界の大王たる此の薪も次第に斯界より遠けられて

歴史的のものになりつつある」 [弓場 1925, 1] と報告されていた。第Ⅱ節第四項で触れた通り、薪と撫順炭の価格は熱量で換算するとこの時期に逆転していたから、極端な燃料不足も落ち着き、林業を輸出産業として支援するにもよい場合だとみて、中東鉄道は薪の購入を控えていった、と推測される。

## 2. 撫順炭の購入減少

一方で中東鉄道が撫順炭の購入を控えるようになった理由については、ロシア側の公刊資料ではっきりと述べられておらず、ロシアの文書館で一次史料を見つけ出さないかぎり、その背景を確定するのは困難だ。ただし、手がかりならば日本の史料からも得られる。ハルビン総領事の天羽英二 (あもうえいじ) が中東鉄道の撫順炭の購入中止を知ったのは、ハルビンで発行されていたロシア語新聞『ザリヤー』 (Zaria) の1925年10月20日付けの記事による。天羽によると、撫順炭を沿海州にあるスチャーン炭鉱の石炭に変えるのは、中東鉄道の経営にソ連が復帰してから会社内でしばしば論じられていたが、ついに同年10月から使用中止と決まったのだという。彼はその背景について、「東支鉄道としては、撫順炭・蘇城 (引用者注; スーチャン) 炭の何れを購入するも経済上に於ては何等の差異なきも、今回特に撫順炭の購入を廃止せるは、一方蘇城国営炭鉱の利益を図ると同時に、他方洮斎線に対する一種の復讐に非らざるやとも觀察せらる」 [外務省 1925] としている。洮斎線とは1924年9月に満鉄が張作霖から敷設を請け負おうとしたタオナン (洮南) と黒龍江省の省都・チチハル間の路線である。この路線の敷設は、満鉄総裁の松岡洋右が「無形ノ日露戦争」

と名づけたように、中東鉄道と、その背後にあるソ連の満洲における影響力へ打撃を与えるものだった [加藤 2006, 76]。この策動を察知したソ連の駐華大使カラハン (Lev Mikhailovich Karakhan) は、日本によるこの路線の敷設が、中東鉄道にとって「大打撃なるのみならず又露国に対する軍事上の施設なりと云はざるべからず」 [外務省 1984, 1299] と、1925年4月に北京の日本公使館員へ強く抗議した。結局、満鉄は中東鉄道をまたいでチチハルまで路線を延伸する予定だったのを、中東鉄道に配慮して同線と交差するアンアンシー (昂昂溪) までとする契約を奉天軍閥と交わした。しかし、敷設が決まった後にもソ連側が不快に感じていて、撫順炭をボイコットしたとしても不思議ではない。事実、契約が結ばれたあとに、当時ハルビンに本社を移していたロシアの総合商社チューリン (Churin) は撫順炭からスチャーン炭に切り替えるようソ連官憲から強要され、中東鉄道沿線の製糖会社もウラジオストクへ商品を販売するかわりに、撫順炭ではなくスチャーン炭を使用する条件を飲まされた、と1924年11月に満鉄のハルビン事務所長は伝えている [南満洲鉄道 1924a]。

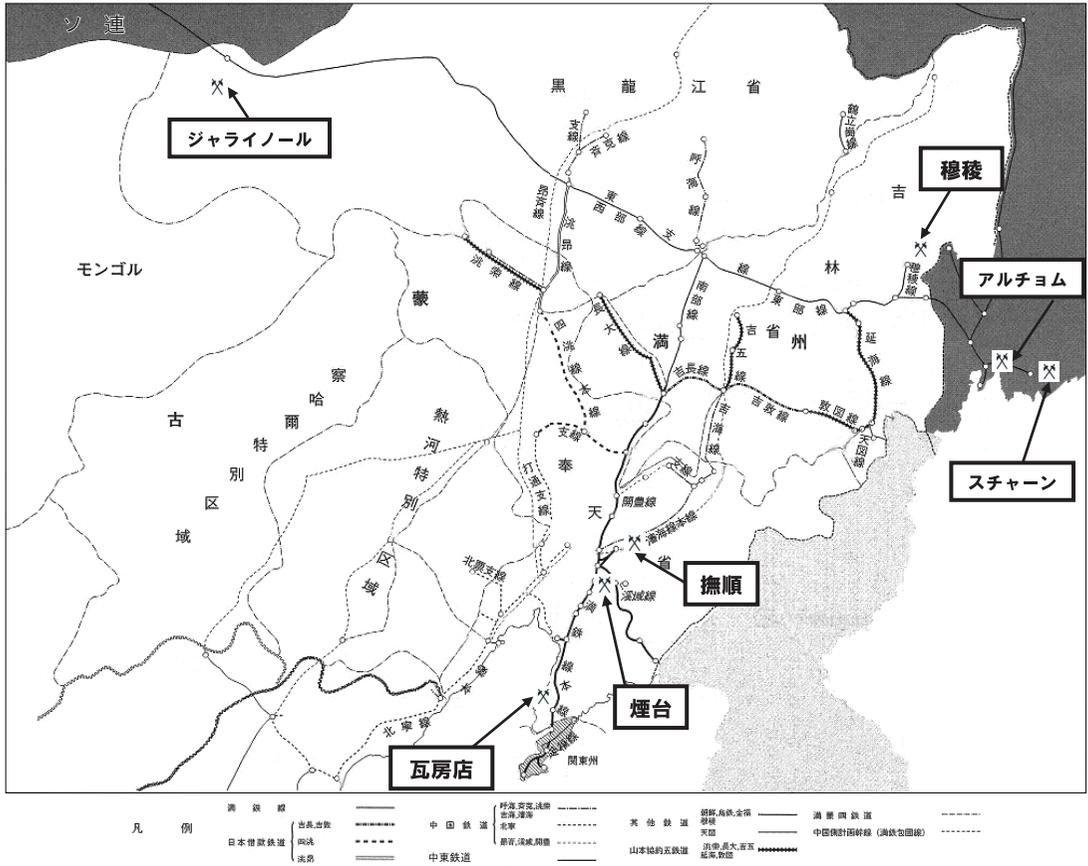
ただ判然としないのは、撫順炭のボイコットが洮齊線の契約から1年も遅れた理由である。この点については、表4にあるように1925年から穆稜炭の買い上げが始まるのが関係しているのではないかと。中東鉄道沿線における炭鉱は、前述のとおりジャライノールしかなかった。しかし、1924年に前出のスキデルスキーの長男が中国との合弁で穆稜煤鉱公司を設立することで状況が変わる [張 2003, 151]。この炭鉱の強みは、撫順炭より優れるといわれた品質と、図1

からもわかるように北満洲最大の市場であるハルビンへ近いことにある。ジャライノールがハルビンから906キロ先にあるのに対して、穆稜は本線で452キロ、そこから支線で60キロ先にあるから、ほぼ半分の距離である。こうした好条件が揃ったため、市場への供給量は1930年に15万1037トンに達した [Анерт 1934, 56-59]。日本側の史料によれば、合弁を仲介して吉林省に採掘許可を働きかけたのは中東鉄道であった [南満洲鉄道 1924b]。中東鉄道は撫順炭の購入を中止した1925年10月には、穆稜煤鉱公司に支線で使う貨車を払い下げていた上に、運賃割引を特約するなど、同鉱山をすでに積極的に支援していた [『満洲日日新聞』1925年10月14日]。急速に成長した穆稜にはロシア人技師や6000人の中国人労働者とその家族が住む街ができあがり、学校や病院、住居などが整備された [Patrikeeff 2002, 117]。こうして穆稜炭鉱の開発が進展していたことが、撫順炭を切り捨てる強気につながったのでは、と推論される。ハルビン市場では「1925年に至る迄は石炭の品薄と競争者皆無の関係上、撫順炭が完全なる覇者の地位を占め、為(ため)に満鉄としては常に高値を保持する事が出来た」 [石炭時報 1931, 48] が、この年以降は穆稜炭などのライバルが出現したことで、値引きしないと苦戦したという。

### 3. スチャーン炭と対ソ依存の深まり

表4をみると、沿海州南部のスチャーン炭も穆稜炭と同じく1925年から購入量が増加している。まずは帝政期に遡って中東鉄道とスチャーン炭の関係をみておこう。ロシア艦隊のために石炭供給地を探す過程で発見されたこの炭鉱は、1890年代に国有炭鉱として開発が進められ

図1 満州事変（1931年）前の鉄道網と中東鉄道の関係した炭鉱



(出所) 加藤 (2006, 4-5) に一部加筆。

た [Троицкая и Абрамова 2002, 62]。スチャー  
ン炭を中東鉄道が購入するようになったのは日  
露戦争後である。戦後にウスリー鉄道の経営を  
委ねられた中東鉄道は、戦前から計画されてい  
たスチャーンへの支線敷設も引き継いで、1907  
年9月にはウラジオストクから最初の列車が乗  
り入れた [Хисамутдинов 2001, 62]。以後、  
この炭鉱の石炭は中東鉄道へも供給され、1908  
年には採炭量14万5782トン (890万ブード) のう  
ち8万1900トン (500万ブード) がウスリー鉄道  
と中東鉄道に供給された [КВЖД 1910, 87]。

1908年のウラジオストク取引所委員会から商工  
大臣への報告によれば、陸海軍すら輸入炭に頼  
るなかで、中東鉄道は大口の顧客としては唯一、  
輸入炭よりも高くスチャーン炭を買い付けてい  
たという [Троицкая 1998, 44]。

品質は撫順炭より優れるといわれたにもか  
かわらず、スチャーン炭が中東鉄道の主要な燃料  
になれなかった理由は、ロシア極東でも石炭が  
慢性的に不足していた点が見逃せない。前出の  
森御蔭は、ロシア極東ではスチャーン炭を除け  
ば「他は殆んど泥炭に等しい粗悪なものである

のみならず、炭坑の経営も宜しくないから採炭量少く、経費高む等の原因から」毎年撫順炭を含む日本炭の輸入が7万トン以上にも及ぶ、と1915年に取材に答えている【『満洲日日新聞』1915年6月7日】。事実、同年には日本から「露領亜細亜」向けの石炭輸出量は9万5563トンに達し【大蔵省 1916, 157】、1919年には約14万トンに増えて過去最高を記録した【村上 1998, 6】。ロシア極東にはサハリン炭という有望な石炭もあったが、東アジアの石炭市場を支配する日本炭に太刀打ちできる競争力はなかった【天野 2008, 97】。またスチャーンも、中東鉄道が燃料不足にあえいだ1919年に労働者不足で、採炭量は12万1850トン（743万9000ブード）に落ち込み経営は不振、とウラジオストクの地元紙は伝えている【Голос родины 1920年8月18日】。スチャーン炭鉱が不振を極めた1919年に、日本から「露領亜細亜」向けの石炭輸出量が過去最高になっているのは偶然ではないだろう。実際、ソ連の緩衝国家として成立した極東共和国の資料によれば、1919年には沿海州南部で不足する石炭はもっぱら日本からの輸入で補い、沿海州の鉄道のためには約4万トン（240万ブード）が輸入された【The Far Eastern Republic 1922, 21】。このように国産の石炭で需要を賄えずに主に日本からの輸入に頼るロシア極東の状況に配慮すれば、中東鉄道がスチャーン炭を主燃料にするのは1910年代には無理だったと考えられる。

しかし1920年代になると状況は変わり、中東鉄道が購入するスチャーン炭は増えて撫順炭が減る反比例を示す。1925年に撫順炭は8762トンが買い上げられただけなのに、スチャーン炭はその10倍にあたる9万488トンが買い上げられた。この逆転の背景には、ロシア極東における

石炭産業の復興がある。この地域の採炭量は、1921年には77万7411トン（4746万1000ブード）に落ち込んでいたが、1923年には115万2906トン（7038万5000ブード）にまで増えて、革命直前の1916年の採炭量120万8368トン（7377万1000ブード）とほぼ同じ水準に回復していた【Целищев 1925, 78】。中東鉄道の運賃優遇もこの逆転を後押しした重要な要因である。1925年に課された運賃は、重さ1ブード・距離1ヴェルスタにつき撫順炭には55分の1コペイカだったのに対し、スチャーン炭など沿海州南部の石炭には100分の1～120分の1コペイカが徴収されたにすぎない【Мандрык 1925, 132】。つまり、スチャーン炭は撫順炭と比べてほぼ2分の1の運賃で運べる計算である。ただし、スチャーン炭は鉄道の燃料としては重きをなし始めていたが、北満洲の民間市場では撫順炭に歯が立たなかった。スチャーン炭がハルビンの工場で使用量を伸ばし始めたのは、1921年の下半期に入ってからと出遅れる【КВЖД 1922, 409】。1927年に至っても、北満洲の民間市場に供給された撫順炭は20万トンで首位を独走するのに、スチャーン炭を含む沿海州の石炭は2万9000トンにしかならず、新たに中東鉄道の東部線で発見された石炭にすら押されて、前年よりも市場への供給量は約30%も減らしていたのは留意すべきだろう【Сурин 1928, 13】。

以上のように、1920年代の鉄道の燃料の動向は薪から石炭への転換であり、石炭は撫順炭に頼らずにソ連産のスチャーン炭や自社の沿線の石炭を優先することが、鉄道経営におけるソ連の影響力の拡大に伴って目指されるようになった。しかし、1920年代後半から続いた戦乱により、中東鉄道の経営そのものが難航すると、燃

料の確保も容易ではなくなる。例えば、張学良がソ連を鉄道経営から締め出したことで勃発した奉ソ戦争で、炭鉱のあるジャライノールは戦場となり、1929年11月には反撃に出たソ連軍が占領している [スラヴィンスキー/スラヴィンスキー 2002, 206-207]。同年12月に奉天軍閥とソ連は講和して戦争は終結するが、炭鉱は大きな損害を被って採炭量は急減した。中東鉄道が買い上げたジャライノール炭の量も、表4にあるように1930年には前年の8分の1にまで落ち込む。かわってこの年からはチタ郊外のチェルノフスキー (Chernovskii) 炭やウラジオストク北東部のアルチョム (Artem) 炭といったソ連産の石炭が燃料に加わっており、対ソ依存が深まっている。また1930年に薪の購入が前年より12万トンも増えているのは、この年の石炭確保がいかに危機的だったかを表している。1931年から燃料全体の購入量が落ち込むのは、やはり同年9月に勃発した満洲事変の影響を感じさせる。翌年にはスチャーンやチェルノフスキー、アルチョムといったソ連産の石炭購入量が急減しているのは、当時の日ソ関係を考える上でも興味深い。1935年に中東鉄道が売却されるまでの数年間については別稿を期したいが、ジャライノール炭や穆稜炭といった満洲内部の石炭で細々と燃料を賄っていたのが同表から読み取れよう。

## おわりに

最後に「はじめに」の問題提起へ戻って、燃料問題から中東鉄道の経営を考察しておこう。燃料の確保からみると、中東鉄道は運行に必要な分を賄うのにさえ四苦八苦していた貧弱な経

営基盤が際立つ。経営基盤の弱さは日露戦争や奉ソ戦争などの国際関係の変動に巻き込まれるたびに露呈し、鉄道当局はその都度燃料の確保に苦しんでいた。中東鉄道が満洲におけるロシアの利権拡大に寄与したことは燃料資源に絡んだ鉱山や森林の経営からも明らかであるが、獲得した利権を梃子に収奪を徹底させるどころか、運行を円滑に行う燃料を確保するのが精一杯だった、というのが実像である。ただし、そのことは帝国主義的な収奪と中東鉄道が無関係だったというのではなく、沿線に産炭地が乏しかったための結果論にすぎない。ポーツマス講和会議でポコチーロフが主張したように、もし撫順炭鉱がロシアの手元に残されていたら、中東鉄道が満鉄と同様に鉱山の開発と収奪を繰り返していたとしても不思議ではないだろう。また中東鉄道は運行の生命線である燃料に事欠いていたという事実は、満洲へのロシアの膨張がいかに無理を重ねて成立していたかも示している。燃料の確保という経営上の基本的な課題が後手に回っていたのは、ロシア帝国が短絡線という国家戦略を重視して敷設を急ぎすぎた点に根本的な原因がありそうだ。運行に必須の燃料のために本格的な鉱山を調査したのは敷設作業が始まってからだった、というのは第I節第一項で述べたとおりで、経営の視点が先行していたなら考えられない失策がその根拠である。

そうかといって、満洲と接壤するロシア極東に中東鉄道は最初から石炭を期待できなかった。黒龍江左岸とウスリー川以東のロシア領は、1860年の北京条約で清朝から割譲された比較的新しい領土であり、20世紀初めにもシベリア鉄道を用いた入植が続いていたロシアの内国植民地である。開発の遅れから地域に必要な石炭は

供給できておらず、沿海州では「サハリン炭の炭質が改善されない状況下で、港内の汽船もウスリー鉄道も日本炭に重きを置いて」[原 2008, 53] いた。結果としてロシア内戦期までのロシア極東では日本炭が市場を席卷していた点は第Ⅲ節第三項で述べた通りである。このため、創業当初の中東鉄道がロシア極東に頼らず満洲内での自給自足を目指したのは必然であった。

ただし、燃料の自給自足について中東鉄道に明るい見通しがあったのは、南満洲の豊かな炭鉱が手元にあった日露戦争前までである。戦後はそれらを失ったために、中東鉄道は燃料を確保するのに苦労する。そこで、中東鉄道は東部線で濫伐した薪により石炭不足を補った。しかし、伐採した森林は再生するまでに長い時間がかかるのは周知の通りだ。しだいに薪の価格が上昇する間、中東鉄道の経営陣も無為に過ごしていたわけではなく、1913年には鳥吉密炭鉱を再度試掘するなどの努力はしている [Анерт 1934, 54]。だがこの時期の調査では有望な石炭供給地を開発するまでには至らなかった。追い打ちをかけるように第一次大戦が勃発して需要が切迫したため、満鉄が販売する撫順炭に頼ることで、何とか運行の目処をつけていたのがロシア革命前後の状況である。

第一次大戦前から販路を拡大していた撫順炭は、ハルビンをはじめとする北満洲の民間市場で1920年代後半に至っても主要な燃料であり続けた。撫順炭への依存を深める市場を尻目に、中東鉄道は1920年代前半に燃料政策を大きく転換させる。その際、ソ連産と自社の沿線にある石炭を軸に据えたのは、日本への経済的依存を脱却しようとした経営方針の現れと解釈できる。1920年代中頃から穆稜炭鉱の開発が進み、

沿海州のスチャーン炭の供給も再び受けられるようになったため、この転換は大きな動揺をもたらすことなく、数年間は順調に推移した。しかし、奉ソ戦争や満洲事変など満洲における国際関係の変動で中東鉄道の経営自体が不安定になると、燃料の確保も再び困難となった。逆にいえば、中東鉄道はこうした変動を乗り切れるほどには燃料資源の開発を十分に進めていなかった。薪と撫順炭という、自社で炭鉱を開発するよりもたやすく手に入る燃料を優先的に購入してきた「つけ」として、中東鉄道は危機に際してその経営基盤の弱体をさらしたのである。とはいえ、中東鉄道の燃料不足はその経営陣にのみ責任が帰せられる問題ではなく、シベリアやロシア極東における石炭産業の動向が影響していたことは明らかであり、シベリア鉄道ではどう燃料問題を解決していたのか比較するなど、より広域の視点から考察する余地が残されている。また、中東鉄道の経営に日本が容喙するようになる満洲事変以後の燃料確保についても詳細を明らかにできなかったが、この問題については鉄道側の経営方策だけでなく、日本と「満洲国」の政策も合わせて考察することを課題にして、本稿は擱筆する。

(注1) アーネルトはロシア極東を代表する地質学者である。1865年にワルシャワの軍人の家庭に生まれた彼は、父親の赴任に伴われて、オレンブルグやサンクトペテルブルグの軍事ギムナジウムで学んだ。エカテリーナ2世帝立鉱山大学を卒業後、1895年にアムール鉄道の敷設調査に派遣されて極東に足を踏み入れた。ロシア革命後は極東で暮らし、数々の業績を発表する。1945年冬からの消息は不明であるが、ソ連のハルビン領事が1946年12月に彼が死去したことを記録している [Бельчич 2004]。代表作に、

ドイツ語を原本とする満洲の鉱業史がある〔アーネルト 1939〕。

(注2) 同書の英語版によれば、石炭は燃料の13~16パーセントを占めていたに過ぎなかった〔Chinese Eastern Railway Economic Bureau 1924, 209. 原典はKB㊦ 1922〕。

(注3) なお、ニルス編纂の社史第1巻のなかで、中東鉄道と林業・鉱業との関わりを記した第16章を満鉄が訳出している〔『満鉄調査時報』1924〕。訳者は明記されていないが、次号で社史の別の箇所を訳出している太田三孝であろう。

(注4) トルガシェフも当時から著名な鉱業学者で、彼の著作の邦訳にはその業績一覧が載せられている〔トルガシェフ 1943, 216-219〕。ソ連の中国研究者カザーニン (Mark Isaakovich Kazanin) の回想録によれば、トルガシェフはパリで教育を受け、1917年のロシア革命時にはハルビンの露亜銀行で要職についていた。1920年に極東共和国の外相による中国使節団が北京を訪問した時には、経済問題の顧問として採用されている。その後も北京で暮らしていたが、1936年にはモスクワに移住して東洋学研究所の一学科を率い、1937年5月に死去したという〔寺山 2007, 196-197, 226〕。

(注5) 森御蔭は1874年に福岡県で生まれる。東京外国語学校を退学し、1899年から1904年までペテルブルグとベルリンで学んだ。日露戦争中は通訳として従軍し、1908年に満鉄へ入社してからは1918年まで調査課に勤務する。同年、ハルビン商品陳列館の創設に伴って館長に任ぜられた。没年不詳〔『日本人物情報体系』1999, 269〕。

(注6) 井村哲郎新潟大学教授の御教示による。

(注7) この間のループルの価格変動を考慮するなら、むしろ次に引用する英語版の表記の方が参考になる。「1908年には薪が貨物一輛(100立方フィート)で25~30ドルだったのが、1923年には67~75ドルに跳ね上がった」〔Chinese Eastern Railway Economic Bureau 1924, 210. 原典はKB㊦ 1922〕。なお、同書ロシア語版の

林業と石炭の章で説明が食い違ったのは、執筆者が個別に各章を担当したためと思われる。

## 文献リスト

### <日本語文献>

麻田雅文 2008a. 「中東鉄道とウラジオストク港の連携と対立」『ロシア史研究』82 (5月): 42-60.

—— 2008b. 「中東鉄道とダーリニー (大連) 港の勃興——1898~1904年——」『スラブ研究』55 (5月): 183-218.

—— 2008c. 「華商紀鳳台——ロシア帝国における『跨境者』の一例——」松里公孝編『ユーラシア——帝国の大陸 (講座スラブ・ユーラシア学第3巻) ——』講談社 295-319.

アーネルト, エドゥアルド 1939. 『満洲の探検と鉱業の歴史』学芸社・興亜書院.

天野尚樹 2008. 「サハリン石炭と東北アジア海域史」左近幸村編著『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 83-109.

石田太郎 1922. 『西伯利亚及東支鉄道監理概要』第2編 鉄道院.

岩井吉彌・蘇雲山 1993. 「北満東清鉄道沿線における森林開発構造の特質」『京都大学農学部演習林報告』65 (12月): 182-193.

王大川 2008. 「近代満洲林業開発と日本」堀和夫編『東アジア資本主義史論 II——構造と特質——』ミネルヴァ書房 251-278.

大蔵省 1916. 『大日本外国貿易年表』1915年度下篇.

外務省 1906. 「機密122号」明治39年10月24日 (外務省外交史料館「支那鉱山関係雑件——満洲ノ部・撫順及煙台炭鉱・第1巻——」).

—— 1921. 「電報番号12」大正10年2月23/24日 (外務省外交史料館「支那鉱山関係雑件——満洲ノ部・黒龍江省9・札来諾寧炭鉱——」).

—— 1925. 「公470号」大正14年10月20日 (外務省記録1.7.3-6, 「支那鉄道関係雑件」).

—— 1984. 「機密郵電第164号」大正14年4月14

- 日(『日本外交文書——大正14年第2冊下巻——』).
- 加藤聖文 2006.『満鉄全史——「国策会社」の全貌——』講談社.
- 加納格 2006.「ロシア帝国と日露戦争への道——1903年から開戦前夜を中心に——」『法政大学文学部紀要』53(10月):A19-A44.
- 関東都督府 1906.「関東都督府陸軍部435号」明治39年12月7日(外務省外交史料館「支那鉱山関係雑件——満洲ノ部・撫順及煙台炭鉱・第1巻——」).
- 1907.「軍事密第171号」明治40年7月12日(防衛省防衛研究所「密大日記明治40年」).
- 曲曉範 2001.「中東鉄道及びその付属地と近代における東北地域の都市化」『環日本海研究年報』8(3月):89-110.
- 軍司義男 1943.『東支鉄道運賃政策史』南満洲鉄道株式会社調査局.
- スラヴィンスキー, ボリス/ドミートリー・スラヴィンスキー 2002.『中国革命とソ連』(加藤幸廣訳)共同通信.
- 石炭時報 1931.「ハルビン<sup>マ</sup>に於ける炭況」6(1)(11月):48.
- 田中文一郎 1969.『日露関係史』下巻 原書房(原本は1944年に外務省が刊行).
- 塚瀬進 2006.「中国東北地域における大豆取引の動向と三井物産」江夏由樹ほか編著『近代中国東北地域史研究の新視角』山川出版社 70-94.
- 寺山恭輔 2007.「革命ロシアからの密使と中国」初期コミンテルンと東アジア研究会編著『初期コミンテルンと東アジア』不二出版 177-231.
- トルガシェフ, B・P 1943(1930).『支那鉱業労働論』(手塚正夫・前田隆良訳)中央公論社.
- 永井リサ 2004.「満洲における林業調査と林業開発——1895~1930——」『比較社会文化研究』(15):55-70.
- 中村孝愛 1936.「東支鉄道建築沿革史」『満洲建築雑誌』16(4):2-16.
- 『日本人物情報体系』1999, 12. 皓星社.
- 萩原敏雄 2001.『日露国際林業関係史論——戦前期の実証——』日本林業調査会.
- 原暉之 2008.「近代東北アジア交易ネットワークの成立」『近代東北アジアの誕生——跨境史への試み——』25-59.
- 『満洲日日新聞』1915.「日露貿易論——森御蔭談——」6月7日.
- 1925.「穆稜取路拡張——東鉄と特約を結ぶ——」10月14日.
- 『満鉄調査時報』1922.「北満に於ける石炭需給概観」2(3):90-93.
- 1924.「東支鉄道の付属地, 森林租借権及石炭採掘権」4(6):67-110.
- 南満洲鉄道 1919.『南満洲鉄道株式会社十年史』南満洲鉄道株式会社.
- 1924a.「哈調情第478号」大正13年11月3日(外務省記録F.1.9.2.6-12,「東支鉄道関係一件雑纂」).
- 1924b.「哈調第149号」大正13年11月26日(外務省記録F.1.9.2.6-12,「東支鉄道関係一件雑纂」).
- 1928.『南満洲鉄道株式会社第二次十年史』南満洲鉄道株式会社.
- 宓汝成 1987.『帝国主義と中国の鉄道』(依田憲家訳)龍溪書舎.
- 村上隆 1998.『戦前期日露貿易の統計的分析』一橋大学経済研究所.
- 山本裕 2005.『『満鉄統計年報』に見るエネルギー資源データベース 1917~1926』経商連携COE ディスカッション・ペーパー 慶応大学 1-50.
- 庚炳富 2002.「南満洲鉄道株式会社撫順炭鉱の経営活動——創業から第一次世界大戦期までを中心として——」『エネルギー史研究——石炭を中心として——』17(3月):123-158.
- 弓場盛吉 1925.『北満洲の燃料問題』南満洲鉄道株式会社哈爾濱事務所調査課.
- 『読売新聞』1901.「露国大蔵次官の談話」11月11日.
- 1903.「満洲に於ける石炭産出(露国垂涎の一理由)」4月29日.

—— 1907. 「東清鉄道の石炭窮乏」 2月14日。  
王魁喜ほか 1988. 『満洲近現代史』(志賀勝訳) 現代企画室。

<中国語文献>

黒龍江省档案馆編 1986. 『中東鉄路』上巻 業経  
黒龍江省档出版総社。  
徐世昌 1989. 『東三省政略』(覆刻版) 吉林文史出版  
社。  
張鳳鳴 2003. 『中国東北与俄国(蘇連) 経済関係  
史』中国社会科学出版社。  
張林・熊淑芳 1999. 「東北近代傑出的愛国者, 詩  
人宋小濂」『吉林師範学院学報』20(4)(7月):  
40-42。  
李延齡 2008. 「中東鉄路是中国与俄罗斯两国共同  
建成」『遼寧師範大学学報(社会科学版)』31  
(3)(5月): 111-114。

<英語文献>

Patrikeeff, Felix 2002. *Russian Politics in Exile :  
The Northeast Asian Balance of Power, 1924-  
1931*. Basingstoke & New York : Palgrave Mac-  
millan.  
The Far Eastern Republic 1922. *The Coal Mining  
Industry of the Far Eastern Republic*. Washington,  
D.C. : The Special Delegation of the Far East-  
ern Republic to the United States of America.  
Wolff, David 1999. *To the Harbin Station : The Lib-  
eral Alternative in Russian Manchuria, 1898-  
1914*. Stanford : Stanford University Press.  
Wright, Tim 1984. *Coal Mining in China's Economy  
and Society 1895-1937*. Cambridge : Cam-  
bridge University Press.

<ロシア語文献>

Аблова Н. Е. 1999. История КВЖД и российской  
эмиграции в Китае (первая половина XX в.).  
[中東鉄道の歴史と中国におけるロシア人移  
民(20世紀前半)] Минск.: БГУ. Авенарпу  
с Е. Г. 1933. Каменноугольная  
промышленность Маньчжурии.[満洲の石

炭業] 《Вестник Маньчжурии》(14/15): 41  
-58.

Анерт Э. Э. 1934. Горная промышленность  
Маньчжурии. [満洲の鉱業] Харбин.  
Бельвич Ю. В. 2004. Эдуард Анерт. Страницы  
биографии(По материалам личного архива  
ученого). [Эдουард・アーネルト:(個  
人文書の史料に基づいた) 伝記] 《Россия и  
современный мир》41(3): 162-170.  
Витте С. Ю. 2004. Собрание сочинений и  
документальных материалов. [著述と文  
書集] Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. Москва: Наука.  
Гейштор И. Э. 1904. Отчет помощника  
начальника коммерческого отделения.  
[商業部次長の報告] СПб: Лештуковская  
Паровая Скоропечатная П. О. Яблононаго.  
Голос родины. [祖国の声] 1920. Экономический  
отдел. [経済報] 18 августа.  
Государственный архив Российской Федерации  
[ロシア連邦国立文書館。本文ではГАРФと  
略記], Ф. Р-6081 (Управление Китайской  
Восточной железной дороги [中東鉄道管  
理局]).  
Денисов В. И. 1913. Россия на Дальнем  
Востоке. [極東におけるロシア] СПб :  
Типография Ю. Я. Римана.  
Дружинин К. 1911. Очерк деятельности  
Восточно-Китайской железной дороги  
во время Русско-Японской войны в 1904  
-1905 гг. От начала войны до сражения под  
Мукденом. [1904~1905年の日露戦時下にお  
ける中東鉄道の活動: 開戦から奉天会戦まで]  
《Военно-исторический вестник》(5/6):  
67-81.  
Ивашевич Б. А. 1915. Маньчжурский лес.  
Харбин: Издание Земельного отдела К.  
В. Ж. Д. (邦訳は太田三孝訳『満洲の森林』大  
阪毎日新聞社 1929年).  
Касаткин В. Н. и А. А. Якшин (Сост) 1923.  
Экономический ежегодник Северной  
Маньчжурии. [北満洲の経済年報] Харбин.

- Китайская Восточная железная дорога. [中東鉄道。本文では КВЖД と略記] 1905. Общий обзор к отчету по постройке Китайской Восточной железной дороги. По железнодорожному предприятию. 1897–1903 гг. [鉄道当局による中東鉄道の敷設報告：1897～1903年] СПб.
- 1910. Доклад экспедиции командированной в мае–августе 1910 года управлением Китайской Восточной железной дорогой для экономического обследования района Уссурийской железной дороги. Харбин. (邦訳は南満洲鉄道株式会社総務部交渉局訳『露領烏蘇里地方』南満洲鉄道株式会社 1915年).
- 1912. Очерк коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 15 лет существования Общества. [中東鉄道の創業から15年間にわたる商業活動の概論] СПб.
- 1914. Исторический очерк. Т. 1. (1896–1905 гг.). [歴史概論第1巻(1896～1905年)] СПб : Типография В.Ф. Киршбаума.
- 1922. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги. (英訳はChinese Eastern Railway Economic Bureau, *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*. Harbin : C.E.R Printing Office. 1924. 邦訳は南満洲鉄道株式会社庶務部調査課訳『北満洲と東支鉄道』南満洲鉄道株式会社 1923年).
- 1927. Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. [北満洲と中東鉄道の便覧] Харбин: Типография «Полиграф».
- 1923–1935. Статистический Ежегодник. [統計年報] Харбин: Экономическое бюро КВЖД.
- Коростовец И.Я. 1923. Страницы из истории русской дипломатии. Русско–японские переговоры в Портсмуте в 1905 г. Дневник И.Я. Коростовца, секретаря графа Витте. Пекин: Типо– литография Российской Духовной Миссии. (邦訳は島野三郎訳『ボーツマス講和会議日誌』石書房 1943年).
- Кузнецов В. 1990. КВЖД и развитие Маньчжурии. [中東鉄道と満洲の発展] 《Проблемы Дальнего Востока》(4): 196–202.
- Любимов Л. Н. 1927. Чкалайнорских копи КВЖД. [中東鉄道のジャライノール炭鉱] 《Вестник Маньчжурии》(8): 9–13.
- Мандрык Г. А. 1925. Угольные тарифы на КВЖД и их значение для местной угольной промышленности. [中東鉄道の石炭運賃と地元の石炭産業にとってのその意義] 《Вестник Маньчжурии》(5/7): 127–136.
- Миронов М. Т. 1930. Минерализация топливного хозяйства Китайской Восточной жел. дор. [中東鉄道の化石燃料事業] 《Вестник Маньчжурии》(8): 44–47.
- Мясников В. С. 2004. Русско – китайские договорно– правовые акты. [中露条約法規集] Москва: Памятники исторической мысли.
- Нестерова Е. И. 2003. Китайцы на российском Дальнем Востоке. Люди и судьбы. [ロシア極東における中国人たち：人々と来歴] 《Диаспоры》(2): 6–28.
- Нилус Е. Х. 1923. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923. [中東鉄道の歴史概観 1896～1923年] Т. 1. По поручению Правления Общества и под ред. специальной комиссии. Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги и Товарищество «ОЗО».
- Романов Б. А. 1928. Россия в Маньчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л. : Ленинградский

- Восточный институт. (邦訳はロシア問題研究所訳『露西亜帝国満洲侵略史』ナウカ社 1934年).
- Романова Г. Н. 1999. Значение российских инвестиций и предпринимательства в модернизации Северо-Восточного Китая (конец XIX – начало XX вв.) [中国東北の近代化におけるロシア人の投資と企業活動の意義] // Каневская Г. И. (ред.) Россияне в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество на рубеже веков. [アジア・太平洋地域のロシア人：世紀のはざまにおける協力] Кн. 2, Владивосток : ДВГУ. 77-84.
- Сурин В. И. 1928. Промышленность Северной Маньчжурии и Харбина. [北満洲とハルビンの産業] Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги.
- Тищенко П. С. 1914. Китайская Восточная железная дорога. 1903-1913 гг. [中東鉄道：1903～1913年] Харбин.
- 1926. Об экономическом значении Чжалайнорских угольных копей. [Жялайноль炭鉱の経済的価値について] 《Вестник Маньчжурии》(7) : 19-24.
- Торгашев Б. П. 1927. Угольные богатства Северной Маньчжурии. 《Вестник Маньчжурии》11 : 29-38 (邦訳は軍司義男・山根正直訳『北満之石炭』南満洲鉄道哈爾賓事務所庶務課 1928年).
- Троицкая Н. А. 1996. Русская Дальневосточная буржуазия и Северо-Восточный Китай. [ロシア極東のブルジョワジーと中国東北] 《Известия РГИА ДВ》Т. 1. 53-67.
- (Сост.) 1998. Порто-франко на Дальнем Востоке. Сборник документов и материалов. [極東における自由港：文書と史料集] Владивосток: Российский Государственный исторический архив Дальнего Востока.
- Троицкая Н. А. и К. А. Абрамова (Сост.) 2002. Сучанский рудник. Документы и материалы. [スチャーン鉱山：文書と史料] Владивосток : Комсомолка ДВ.
- Целищев М. И. 1925. Экономические очерки Дальнего Востока. [極東の経済概論] Владивосток: Книжное дело.
- Штейнфельд Н. 1909. Приложение к годовому отчету Харбинского биржевого комитета. [ハルビン取引所委員会年次報告の付録] Харбин.
- Харбинский биржевой комитет. 1907. Докладная записка о нуждах торговли и промышленности, предъявления Харбинским биржевым комитетом тайному советнику И. П. Шипову. [ハルビン取引所委員会から三等文官シポフへ提起する, 商工業上の要求についての上申書] Харбин.
- Хисамутдинов А. А. 2001. Из Владивостокской старины. [ウラジオストクの往時から] Владивосток: ВГУЭС.
- 【付記】 本稿の骨子は、2008年12月6日に新潟大学で開催された近現代東北アジア地域史研究会大会の報告である。当日の参加者と主催者の皆様に厚く御礼申し上げる。また本稿の作成にあたり、北海道大学スラブ研究センター「21世紀COE：スラブ・ユーラシア学の構築」の「大学院生国内研究旅行助成」を受けて、2007年5月に関西の諸大学で調査を敢行できた。ここに深く感謝の意を表す。最後になったが、適切なコメントで筆者を導いてくれたレフェリーにも謝意を呈したい。
- (北海道大学大学院文学研究科歴史地域文化学専攻博士課程, 2008年12月24日受付, 2009年4月27日レフェリーの審査を経て掲載決定)