

1920年代後半の日ソ関係 —東北アジアにおける日中ソ関係を通して—

藤本和貴夫

はじめに

1. 後藤新平の訪ソ（1927～28年）と中国問題
 2. 日ソ漁業問題
 3. 1929年の中ソ中東鉄道紛争
 4. 中ソ軍事衝突と日本
- おわりに

キーワード：日ソ関係 後藤新平
スターリン 中東鉄道紛争
日中関係 張作霖

はじめに

1925年1月に締結された日ソ基本条約によって日ソ間の国交が樹立されてから、1931年の満州事変の勃発によって日ソ関係が緊迫するまでの両国の関係は、その前後の時期と比べると比較的平穏であった。

戦前に日本外務省欧亜局第1課が部内用に編纂した『日「ソ」交渉史』では、この時期について次のように書かれている。「漁業条約締結前後ヨリ満州事変ニ至ル数年間ハ日ソ両国ノ関係ハ比較的無事ニシテ貿易モ発展シタルガ…¹」1925年に締結された日ソ基本条約では、漁業条約について当面の現状維持と改定交渉の開始が定められた。その後の厳しい交渉の結果、新漁業協定が締結されたのは1928年1月である。

また当時日本外交を担った外務省の当事者たちが後に書いた、西春彦監修『日本外交史15：

日ソ国交問題1917-1945』でも、「（1925年の国交開始）の後、5,6年間は、日本もソ連も、満州やシベリアにさしたる兵力を有せず、友好的な関係にあった。資本主義と社会主義両体制の法律の調整をはかって漁業条約を締結したのもこの時代のことである²」とこの時代が評価されている。

他方、2007年にロシアで出版された日ソ関係の史料集である『モスクワ—東京：クレムリンの対日政治外交1921-1931。2巻本史料集』第2巻、において、この史料集の編集者はこの時期を次のように評価している。「極東における複雑な国際関係のなかで、1925年の両国の公式の関係回復から1931年9月に、来るべき新たな世界戦争の最初の火種を焚きつける日本軍の満州侵入に至るまでの間、ソ連と日本との関係は、成熟し発展した。³」

このように、1920年代後半の東北アジアにおける日本・中国・ソ連という三国間の関係のなかで日ソ関係はそれなりに安定していたが、これとは対照的に、日中関係と中ソ関係はともに激しい対立関係にあった。

日中関係は、1927年5月に田中義一内閣が蒋介石の北伐に対する居留民保護を理由に第一次山東出兵を挙行、1928年5月には第二次北伐に焦点を合わせた第二次山東出兵を行い、日本軍

¹ 外務省欧亜局第1課編『日「ソ」交渉史』1942。1ページ。

² 西春彦監修『日本外交史15：日ソ国交問題1917-1945』鹿島研究出版会、1970。2-3ページ）

³ Москва-Токио：Политика и дипломатия Кремля 1921-1931. Сборник документов в двух книгах. Книга 2. М., 2007. С.5.

の攻撃で中国側に3千人以上の死傷者を出す済南事変を引き起こした。この事件は、中国の反帝国主義運動の敵がイギリスから日本に転換するきっかけとなったといわれる⁴。さらに、同年6月には、北伐軍を目の前にして北京を逃がれた奉天軍閥の張作霖の乗った列車が奉天駅到着直前に関東軍の河本大佐らによって爆破され、日本と関係の深かった張作霖が爆殺された。日本は、その後奉天で父の政権を引き継いだ張学良が国民政府と合流することを阻止しようとしたが、張学良は北京を支配下に置いた国民政府との連携に向かい、1928年12月29日、「易幟」、つまり、国旗を北洋政府が使用していた五色旗から国民政府の青天白日旗への変更を命令した。こうして国民党の中国統一が形式的には完了した。満蒙が生命線だとする日本と中国間の緊張が高まった。

この時、ソ連との合併で運営されていた中東鉄道の旗も青天白日旗に変えられた。中ソ関係は、1927年4月に蒋介石が上海クーデターを起こして国共合作を破棄し、12月の中国共産党の広州蜂起の失敗後、南京の国民政府はソ連と国交を断交した。他方、中国東北地域で東西に延びる中東鉄道は、1924年9月にカラハンと東三省を支配下に置く張作霖との間で結ばれた「奉ソ協定」によって中ソ合併経営で運営されていた。この協定によって、張作霖は帝政ロシアが中東鉄道にもっていた利権の回収を一定程度進めた。ソ連は中東鉄道を無償で中国に譲渡する期間を8年から60年に短縮し、中東鉄道の買戻しについての協議にも同意した⁵。

しかし、1929年5月、張作霖の政権を引き継いだ張学良は警察の特殊部隊をハルビンのソ連大使館に突入させて捜査、7月には実質上ソ連側が実権を握っていた中東鉄道管理局を自己の軍隊を使って襲撃し、エムシャーノフ中東鉄道

管理局長らを罷免し、「利権の回収」に乗り出した。これに対して、11月、ソ連の赤軍が東西の国境線を越えて中国内に進入し、中ソ間の「中東鉄道紛争」は武力衝突にまで進んだが、赤軍は張学良の奉天軍に圧勝した。

この紛争をどのように分析するかは、中東鉄道と路線がつながる南満州鉄道を支配していた日本にとって緊急の課題であった。当時、この中東鉄道紛争に至る過程を膨大な原資料を使って詳細に分析した1400ページを越える満鉄哈爾濱事務所の報告書（『東支鉄道を中心とする露支勢力の消長』上下、1928年）や軍事衝突後に陸軍省調査班が編集した報告書（『東支鉄道の過去及現在』1932年）など、詳細にわたる報告書が残されていることがそのことを物語っている。

1920年代後半の東北アジアにおけるこのような日中・中ソが鋭く対立する国際関係は、日本にとってもソ連にとっても、残る日ソ関係を平穏な状態に保つ努力が必要であったものと考えられる。そのため、日ソ間のさまざまな交渉で妥協がはかられた。しかし、このような日ソ関係は、1930年代に入ると東北アジアで鋭く対立することになる。1930年代に入ってなぜこのような転換が起きたのかを、後藤訪ソを友好的な関係への手掛かりにしようとした1927-28年と、1929年の中ソ中東鉄道紛争に対する日本の対応に注意を払いつつ以下では考えてみたい。

1. 後藤新平の訪ソ（1927～28年）と中国問題

日ソ基本条約は、1925年1月20日、北京で日本全権芳沢謙吉とソ連全権レフ・カラハンとの間で調印され、ロシア革命で断絶した国交を回復させた。行き詰まっていた日ソ政府間の外交交渉を動かしたのは東京市長・日露協会会頭の

⁴ 石川禎浩『革命とナショナリズム 1925-1945』岩波新書、2010、48-50ページ。

⁵ 満鉄哈爾濱事務所『東支鉄道を中心とする露支勢力の消長』下、1009-1022、ページ。

後藤新平であった。1923年1月、後藤は、中国の上海で孫文との間で「共同宣言」に署名したばかりの駐中国ソ連全権代表ヨッフエを病氣療養のためとして私的に日本へ招待し、後藤・ヨッフエ会談を通して交渉の糸口をつけた。

そして1925年の日ソ基本条約調印で国交が回復した後、両国は革命以前の条約・協定の改廃に関する交渉に入った。しかしこの交渉は、通商問題、利権問題、漁業問題のいずれも、新しく生まれた「社会主義国」ソ連と「資本主義国」日本という異なった社会・国家体制間の関係をはじめて調整するという難しい問題に直面し、容易には決着を見なかった。その中でも、日本側にとって最大の懸案事項は漁業問題であった。オホーツク海などソ連沿岸における日本の漁業者の漁業権に対する既得権益の確保が大きく関係していたからである。

そしてこの問題は、ここでも外務省間の交渉では決着がつかず、1927-28年の後藤新平の訪ソによってようやく日ソ漁業協定が合意された。ソ連側が後藤の顔をたてて譲歩し、日本側も妥協した⁶。その意味では、1920年代後半の「友好的な」あるいは「成熟した」日ソ関係を象徴する出来事として、後藤新平の訪ソと漁業協定の締結をあげることができるが、後藤のねらっていたのは漁業問題というよりはソ連の首脳と中国問題について協議することにあった。

この時期の後藤新平の訪ソについては、1943-44年に出版された鶴見祐輔『後藤新平伝』に詳しい。この伝記で、初めて後藤とスターリンとの2度の会見の記録をはじめ、後藤と外務人民委員チチュエリン、同代理カラハンらとの会見の記録が公表された。他方、ロシア側の史

料集である『モスクワ東京』にはカラハンやチチュエリンと後藤の会談やチチュエリンのスターリン宛ての報告が掲載されているが、後藤とスターリンの会見の記録は収録されていない⁷。

後藤新平の訪ソは建前上私的に「新ロシアを読み、新経済政策の結果を見学に行く」であったが、実際の目的は、1) 中国問題に対する日ソ間での協調可能性の打診、2) 沿海州（ハンカ湖・ウスリー地方）で日本人に米作を主とする農業経営を許容するとすればその条件は何か、3) 漁業問題の解決であった。

ここで、まず後藤が訪ソの第1の目的としてあげた中国問題について、この時期の中国の状況について簡単に触れておきたい。

1927年4月12日、蒋介石の率いる国民党は上海クーデターによって左派・共産党組織を弾圧し、南京に胡漢民を首班とする国民政府を樹立した。このことで南京政府は汪精衛の国民党中央が組織する武漢政府と対立するが、7月に武漢の国民党中央も党内の共産党員の職務停止を決定、第一次国共合作は崩壊した。1928年1月には蒋介石が国民革命軍総司令、2月に党の軍事委員会首席、3月に中央政治会議首席を兼任した。こうして4月には国民党による第二次北伐が開始された。北伐の対象となる北方の中心勢力は北京を支配する張作霖であった。

日本では、1927年4月20日、政友会の田中義一内閣が組織され、田中首相が外相を兼務した。6月27日、田中首相兼外相は、外務省首脳、陸海軍首脳、中国駐在公使の芳沢謙吉、在奉天総領事の吉田茂、在哈爾賓総領事の天羽英二らを外務省に集めた「東方会議」を招集した。

⁶ この漁業交渉の経過については、日本側の主張を中心に記述された油橋重遠「日ソ漁業条約交渉史」（西春彦監修『日本外交史』15）、ソ連側の史料をも取り入れた富田武「日ソ漁業交渉の政治史 1925-1932」（富田武『戦間期の日ソ関係 1917-1937』岩波書店、

2010）などがこれまで書かれている。

⁷ さらに日本外務省編『日本外交文書』（＜昭和期Ⅰ＞第2部第3巻）に「後藤新平復命書付録より」としてスターリンとの会見録が再録されている。

そして最終日の7月7日、田中外相は自ら日本の対中国政策の方針を定めた大臣訓示（「対支政策綱領」）を行った。

それは、（１）中国本土については中立の態度で臨むが、日本の権益ならびに生命財産が脅かされる場合には断固として自衛の措置をとる。（２）満蒙、ことに東三省地方に対しては日本の特殊地位を尊重して政情安定の方途を講ずるものを支持し援助するというものである。

その要点は、中国本土と満蒙を分けて、満蒙については張作霖が東三省に帰って「保境安民ヲ行フニ於テハ之ヲ支持スルコト素ヨリ可ナリ。又他ノ者カ東三省ヲ治メ夫カ我カ主義方針に合スルニ於テハ吾人ハ之ヲ支持スヘシ。要スルニ本文ハ張作霖援助ノ意味ニモ又張ヲ排斥スル意味ニモ非ス。吾人ハ独自ノ立場ヲ持シテ行動スルノ趣旨ナリ」と、日本の権益をさらに発展させうものなら張作霖でも他の者でもかまわないと言明するものであった⁸。ここで注目されるのは、張作霖の評価と彼が失脚した場合、誰を代わりにするかという意見書が芳沢公使や吉田総領事から出されていたことである⁹。吉田茂は意見書で張作霖の「奉天軍ハ……士氣喪失人心離反早晩敗北ヲ免ヘカラサルカ」と書いており、現地のシビヤな雰囲気を主張したものとなっている。

この東方会議の開催に対して、中国では大々的な抗議行動が行われた。奉天で、9月4日に行われた排日デモには、約2万人の学生や商工団体が参加した。

後藤の訪ソを考える場合、このような中国情勢と共に田中内閣の対ソ外交方針にも注目しておく必要がある。というのも、田中内閣は、7月の「対支政策綱領」に引き続き、9月に「対ソ基本方針」を出している。ただし、こちらは首相兼外相自らではなく、外相を補佐した出淵

外務次官の談話の口述筆記「我が国の対ソ基本方針について¹⁰」として出された。

この基本方針が、口述筆記の形をとった理由について、出淵はこのように書いている。

1927年6月から7月に東方会議が開催されて対中国方針の大綱を決定したが、引き続いて対ソ方針を決定して世間を騒がすことは適當ではないので「今回ハ省内限リコソソリト審議ヲ尽シ外相ノ決裁ヲ得テ執務上ノ基準ヲ定メ置クコトト致シタシ」というものであった。その内容は次のとおりである。

「（１）日本カ露国トノ間ニ親善關係ヲ持続セントスル所以ハ専ラ地理的經濟的關係に基クモノナリ」として、日本はソ連と国境を接し、満州では東清鉄道（中東鉄道）と南満州鉄道が接している。経済的には、北樺太における石油・石炭の利権、沿海州における漁業権、森林利権、満州における東支・南満州鉄道路線の接続による緊密な経済関係を持っている。「日本ハ両国ノ關係ヲ常ニ安定ナラシムヘキハ勿論此ノ重要ナル關係ヲ益々發展セシムルコト両国ノ為メ重要ナリト認ム」

「（２）日露両国ハ地理的經濟的關係ヨリ觀テ右ノ如ク重要ナル關係ニ在ルモ政治的方面ヨリシテハ別段深入リスル必要ナク又少ナクトモ今日ハ深入リスヘキ時機ニ在ラスと思料ス。」その理由は（甲）経済関係を基礎とする限りは問題がないが、政治的関係を結ぼうとすれば列国の疑念を招き弊害が多い。（乙）かつてのロシアと満蒙における勢力範囲を協定したようなことは現代世界の思潮に合わず、日本としてはこれで縛られるという悪い結果になるため不必要である。ロシアが熱心な「不可侵条約締結ニ關スル問題ノ如キモ今日ノ日露ノ關係ヨリ打算シ我國ヨリ見テ何等必要無キ事柄ナルヲ以テ適宜其ノ申込ヲ回避スルノ態度ニ出ツルコト適當ナ

⁸ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第1巻、2-67ページ。
島田俊彦『満州事変』講談社学術文庫。94-110ページ。

⁹ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第1巻、56-59ページ。

¹⁰ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第2部第3巻、7-12ページ。

ルベシ。』

（3）ただし、両国間に満州問題で互いの利益が侵されるという誤解を避けるため、「日本官民共ニ露国官民ト接触スル場合日本ハ露国革命未ダ完了セサル機会ニ乗シ苟満州ニ於ケル露国ノ正当ナル権利利益ヲ害スルカ如キ考無キコトヲ明瞭ニ了解セシムル方針ヲ執リ…」

（4）露国政府が基本条約締結の際約束した、日本国内での（共産主義の）宣伝活動を行わず、露国の誠意は認められる。しかし、条約にないとはいえ、中国に対する露国の宣伝は「日本人心ニ容易ナラサル悪影響ヲ及ホス」ので、中国でも共産主義の宣伝を断念することは日本にとって必要であり、ロシアに対しても親切である。

（5）「西伯利亚ノ富源開発ハ同方面ノ経済関係増進上最モ必要」であり、日本は「財的方面ト智的方面」で協力することができる。その際、「壟断的且利己的態度ニ出ツヘキニ非ス露国国民ノ自尊的欲求ヲ尊重シ且又其ノ法規ヲ尊重スルノ立場ニ於イテ」行うことが必要である。

（6）露国は帝政時代の債務を継承しないという原則を取っているが、将来ある程度旧時代の債務を承認する時期が来るであろう。その際には、利権で回収するという方法もある。

（7）今日両国の貿易での最大の障害は、露国の貿易の国家独占と外国への輸出では現金払いを、輸入では延払い要求することにある。露国といえども国際団体に仲間入りし経済的に国力の発展を図る必要上、その態度を改めることになるであろう。

出渕外務次官の公表された「口述筆記」は、日本はソ連と経済的な関係を中心として協力し、満州でお互いの利益を侵さないというメッセージであり、これを見る限り後藤の対ソ論は政府の方針と対立していたものではないことが明ら

かである。

後藤の訪ソは、日本の対中政策が中国の反発をよび、他方では、中国国民政府とソ連の関係が断絶し、中国情勢がまさに混沌とした状態になっている時期に行われたのである。

そして、後藤は中国問題でソ連側に提案する「協同対支提言」を用意していた。これは、一言でいえば、中国の複雑な政治状況をうけて、東アジアの安定のために日ソが協同歩調をとる必要が生まれているというものであるが、ソ連側には話が抽象的なものと写った。

後藤の長文のテキストの一部は次のようなものである。

「若シ現状ノママ自然ノ推移ニ任ストキハ東洋ヨリ延テハ世界ニ危害ヲ及ボスノ虞アリ」「固より極東平和ヲ永遠ニ保持スル道ハ露、支、日三国ガ互ニ意志疎通シテ相協調スルノ外之レアラズト雖モ、只恐ルル所ハ現下ノ状態ニ於テ支那ハ混沌トシテ政治的中心無く、真ノ責任者トシテ与ニ謀ルベキ對手ナキコト是ナリ」「暫ク露、日ノミガ相提携シテ時局ヲ担当シ、東洋平和ノ大策ヲ樹ツル上ニ於テ共同ノ歩調ヲ取ルノ必要生ズベシ、是レ則チ支那自身ノ利益トモ一致スル所ニシテ…、¹¹⁾

1927（昭和2）年12月22日、シベリア鉄道でモスクワに到着した後藤新平は、24日、カラハン外務人民委員代理と到着の挨拶を兼ねた意見交換をしている。ソ連側は後藤の訪問の真の意図を探ろうとしているようで、カラハンが残した会見の記録（12月24日付けの手記でスターリンにも送られている）は次のように述べている¹²⁾。

後藤は訪問の主要な目的が中国問題であると語り、彼の「協同対支提言」を口頭で説明した（後にドイツ語訳が後藤の森考三秘書から書面で届けられた）。カラハンは後藤にその意図を正確

¹¹⁾ 鶴見祐輔『〈決定版〉正伝 後藤新平』8、藤原書店、2006。547－548ページ。

¹²⁾ Москва-Токио. С.182－187.

に把握するために「どのような合意が必要だとするのか、その形態はどのような形式をとるのかなど」を質問した。後藤はソ連側が後藤の提案に同意しその必要性を認めるなら、彼は日本政府にこの合意にそう形の具体的な一步を踏み出すよう提案すると言った。カラハンは続けて次のように書いている。

「彼の返答は一般的でまわりくどい性質のものであります。しかし、彼はいくつかの例をあげました。たとえば、もしわれわれが合意に達すれば中東鉄道に対するわれわれの状態ははるかに強固になるであろう。現在、われわれは中東鉄道に対して中国の側から常に拡大しつつある強い圧力を受けている。しかしわれわれに合意があればこの中国の圧力は弱まるだろう。次のようには彼は言いませんでした。もしわれわれに合意があればモンゴル問題そのものは解決するだろう、とは。どのような問題があり、それがどのようにして解決されるかについても、彼は説明しませんでした。主要なことは、後藤が話すには、張作霖が緊密な接近を知れば、彼に有効な圧力となるだろう。現在、張作霖は日ソ間の合意がないことを利用している。今日まで日本ではソ連に対してはさまざまな意見があるが、もしわれわれが協定を結べば日本全体が支持することになるであろう。」

後藤は、英米との関係を失わないために、日本がただちに条約を締結することを望んではないが、その条件をととのえたいと語った。

12月26日には、チチュエリンが後藤と会談した。チチュエリンが同日付けでスターリンに送った報告でも後藤の意図ははっきりしないようであった。「恐らく、後藤との会談を重ねれば何か新しいことがわかるかも知れません。現在のところ、彼の旅行は中国のコミンテルン路線に反対のような印象を私は受けます。」「日本

は現在、われわれとの謀議によって中国で起っている日本にとって許容しがたい現象を制限しようとしています。問題は満州にとどまらずより複雑なものです。」そしてチチュエリンの結論は、当面、後藤の言うことを細心の注意を払ってきくことだとしていた¹³。

同じ日、共産党中央委員会政治局は以下のような「日本について」を決議した。

「a) 後藤との会談の際、同志チチュエリンにほぼ次のように言明することを委ねる。

1) 中国問題が相互理解によって解決すべき共通の利害関係にあること、その際、当然のことであるが、後藤男爵の覚書が正しく語っているように、中国側が損失を被ることがあってはならない、ということにわれわれは同意する。

2) 中国におけるソ連の権威は中国人民のなかで十分大きく、その支持は特別なものがある。中国の共産党員についていえば、われわれの意見によれば、一連の共産主義のプロパガンダは特別なものではなく、日本を含め世界中でみられるものである。....

われわれは決して中国におけるわが機関のいかなる従業員も共産主義のプロパガンダにかかわることを許容しない。共産主義のプロパガンダを摘発されたりその嫌疑をかけられたいかなる職員も一秒たりともわが機関にとどまることはできない。中国における共産主義プロパガンダに対する増幅され、時には非常に滑稽な危機感から日本人を抜け出させることに取り掛かることが必要だと後藤に言わせるようにするべきである。¹⁴」

1928年1月7日、後藤新平とスターリンの第1回会談がクレムリンで行われた¹⁵。会談の第1のテーマは中国問題で、後藤は、可能ならば中国を含めた日ソ中の三国協商によって東洋の平和を確立するべきであるが、現在、中国には

¹³ Там же, С.191-192.

¹⁴ Там же, С.193-194.

¹⁵ 鶴見祐輔『〈決定版〉正伝 後藤新平』8、574-578ページ。

統一政権がないので、露日両国が協商し、その隔意なき諒解の下に中国問題を解決したい、と持論を展開した。これに対してスターリンは、中国問題の解決が困難な原因は、(1) 中国に統一政権がないこと。(2) 外国が干渉すること。(3) 中国国民が年来の外国の圧迫欺瞞になれて、外国の政策を常に猜疑心をもって見るようになっていることであると指摘した。

そして逆に後藤に「端的ニ伺フカ、露国ハ日本ト相談セスシテハ支那ニ対シ何モ行ハサルヤウニシタイトイフ意味ナリヤ。日本ハソレヲ希望スルカ。」と尋ねている。

後藤の答えは、自分はそこまで希望しているわけではないが、「露日間ノ隔意ナキ協商ヲ必要ト思フナリ」というものであり、スターリンもそれには同意した。そしてスターリンは「カカル協商ノ成立ノタメニ妨ケトナルモノハ何ナリト思ハルルカ」と後藤に質問している。

この会談では後藤もスターリンも互いに相手国と自国の対中政策の誤りを率直に語っている。後藤がソ連の対中政策の誤りが「余リニ功ヲ急キタルコトナリ、赤化運動ノ如キモ其例ナリ。第2ニハ支那ノ実情ヲ知ラサルコトナリ」と語ったのに対し、スターリンはその他にも誤謬があるとした上で、日本の対中国政策の根本的な誤りが「支那ノ社会運動ノ真相ヲ理解セサリシコトナリ」批判した。日本でも不平等条約に対してナショナリズムが起こり独立を果たしたが、中国の社会運動もそのようなナショナリズムにもとづくものである。現在の中国の「將軍連ニハ種々ノ色分ケアレト自分ハ彼等ヲ国粹擁護者(ナショナリスト)ト思フ。日本ハコノ点ヲ看過シ居ルト思フ」と。

会談では、張作霖の評価が幾度か問題となっている。後藤は第1回会談で「張作霖ノ(北京の)政権ニ在ルハ既ニ永カラサルヘシ。然レト

モ彼倒シテモ之ニ代ルヘキ者ハ矢張り同種ノ者ナルヘシ。」と語ったが、1月14日に行われた第2回後藤・スターリン会談でも張作霖の評価が話題とされた。

後藤の質問に対してスターリンは、張作霖が世界の大勢を理解せず反動政策を行っているが、それでも一種の愛国者であると語った。「彼ハ支那統一ノ志アリテソノタメニ或ハ日露ノ間ニ、或ハ日英ノ間ニ、或ハ露米ノ間ニ欺瞞的政策ヲ行ヒツツアリ。併シ之ハ強テ自己一身の為ナラス。ヤハリ一種ノ愛国心ナルヘシ。」

後藤はその言葉を引き取って「張ハカカル人物ナレハ、彼ヲシテ我等ノ妨ナラサラシムコトハ可能ナリと思惟ス」と述べ、スターリンから「可能ナルヘシ」という言葉を引き出した¹⁶。結局、対中問題についての議論は、最終的には張作霖をどう評価するか、日ソが協同で張作霖をコントロールできるかどうかという点での合意をはかりたいというのが、後藤の真意であったのではないと思われる。「東方会議」の隠れた中心的なテーマのひとつもやはりそれであったように、

なお、スターリンは、会談のなかで自国の外交官が他国の共産主義運動に参加することを禁止し、その疑いのあるものは召還していること、駐中国代表のカラハンを召還したのもその例であると、既定の路線の転換を示唆した。スターリンは後藤にコミンテルンとソ連政府は別の組織であり、国際組織であるコミンテルンの政策にソ連政府は関与していないということを幾度となく強調した。後藤を通じてソ連の路線の転換をアピールするという目的もあったと思われるが、日本との合意を真剣に探っていたというべきであろう。それは次に検討する漁業問題でより明確に示されているものと考えられる。

¹⁶ 鶴見祐輔『〈決定版〉正伝 後藤新平』8、470ページ。

2. 日ソ漁業問題

後藤の訪ソの目的の3番目にあげられた漁業問題は出発前に田中義一首相兼外相より尽力を依頼されたものであった。しかし、後藤自身がかつてこの問題にかかわっていた経緯もあり、後藤訪ソで最も注目されたのはこの漁業問題であった¹⁷。

この漁業問題に関する日ソの対立点は、ソ連側がすべての漁区を競争入札での落札者に貸与しようとしたのに対し、日本側は、日本が現有している漁区について、「例外として両国政府間の協定に依る漁区は日本が取得できる」という条約案を示して、競売によらず日本に貸し付けることを求めたことで対立した。その結果、競争入札の原則を通そうとするソ連側と日本側の対立は決定的となった。日本側はソ連国営企業の参入で日本の漁業者の利益が散逸することを恐れており、条約文とし文言を入れることに固執した。後藤はこの問題でカラハンと正式に2度会談している。

12月29日のソ連外務省での会談でカラハンは後藤に「露国ハ決シテ日本漁業家既得ノモノヲ奪ハントスル如キ考無シ」「日本漁業家（中小漁業家）ノ漁区ニ対シテモ其收穫量ヲ侵害スルコト無シ、唯少許（незначительный）ノ漁区ノ入レ替ヘ（перемещение）ヲ為サントスル考ヘ（иметь ввиду）アルノミナリ、入レ替ヘノ結果日本側ノ收穫量ニ減少ヲ来スコトナシ」と約束したが¹⁸、「競争入札を経ないで云々ということは、ロシア国民の利害にかかわることであり、困難である」と明確に否定した¹⁹。

ロシア外務人民委員部内では日本との漁業問題の解決方法を巡って大きな対立が生まれていた。日本との漁業交渉の窓口であるカラハンは協定を急いでいたが、外務人民委員代理のリト

ヴィーノフからソ連の妥協に対する強力な反対にあっていた。

1928年1月14日、カラハンはスターリン宛の手紙で次のように書いている。日本側の漁業の既得権を奪うつもりはないとのカラハンの口頭の説明に、後藤はあくまで文書で回答を求めている。そのため後藤に示すべき妥協案を13日の外務人民委員部の協議会にかけたが、チチュエリン以外の「他の協議会員はただちに決定する機会を作れず、本日まで棚上げすることを決定しました。」

「本日まで全協議員からの意見の聴取ができていません。1）同志リトヴィーノフは投票に参加しない。2）同志ストモニャコフは投票に反対。3）同志ロトシテインは私のテキストを失った…ため投票しないということです。」「私はこの案を後藤が受け入れるかどうかの自信はありません。というのもそのテキストは本質的に日本側に何も与えるものではないからです。²⁰」

同日、文書化することで日本へ譲歩することに反対するリトヴィーノフもスターリンにカラハンを批判する長い手紙を送っている。「後藤と日本政府はこの”紙切れ”を論争問題に対するわれわれの完全な譲歩と理解するでしょう…²¹」

問題は後藤の帰国直前まで持ち越された。1月14日、カラハンは後藤に「日本側の要求は、とうてい閣議において通過の見込みがない。露国政府としては、絶対無条件にて調印を迫るであらう。については本14日スターリン氏と御会談の際、子爵より直接氏に調停の労を依頼せられ、露国政府融和の策を講ぜられてはいかん」とソ連側の内幕を一部明かして後藤に忠告した。

こうして、問題は最終的に最後の後藤・スターリン会談にもちこまれた、スターリンと後藤と

¹⁷ 同上、544－559ページ。

¹⁸ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第2部第3巻。474－475ページ。『後藤新平伝』623－624ページ。

¹⁹ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第2部第3巻。475ページ。

²⁰ Москва-Токио。С.213－215。

²¹ Москва-Токио。С.216－220。

の第2回会談要領（1928年1月14日）でそれは次のように記録されている。

「後 藤：次ニカカルコトニテ貴下ヲ煩スハ不本意ナレト、実ハ漁業条約ノ件ナリ、知ラルル如ク本件ハ其ノ解決長ヒキ、日本政府ハ必ス条件的覚書ヲ付スルヲ必要トシ、貴国政府ハ無条件ニテ調印センコトヲ主張シテ譲ラサル如シ、…貴下ノ配慮ヲ願ハレサルカ。

スターリン：コノ覚書ニ対スル要求カ本問題交渉ノ始メニ提出セラレタランニハ既ニ数箇月ニ解決セラレタルモノナリ、然ルニ日本側ハ甲乙……ト相続キテ種々ノ要求ヲ提出シ、露国側ハ悉ク之ヲ入レ、既ニ問題ハ全ク解決セリト思ワレタルトコロニマタコノ新要求ヲ提出シタリ、日本側ノカカル行動ハ露国側ニ日本ハ露国ヲ愚弄セント欲スルカ（смеяться на Советском Союзом）ノ印象ヲ与ヘタリ。日本側ノヤリ方ハ極メテ拙ナリ（Японские представители поступают весьма неловко）。問題解決ノ困難ハコノ点ニアリ。

後 藤： 実ニ日本側ノ要求ニ無理アルコトハ之ヲ承知ス、タタコレニハ種々ノ事情理由アリ。日本漁業家ノ露国ヲ十分ニ理解セサルコト、最近ニ行ハルヘキ総選挙等、種々ノ事情アリテカカルコトニナリタリ、コレヲ諒セラレテ解決ニ助力アランコトヲ望ム。

スターリン：貴下ノ出発ハ。

後 藤：17日ノ予定。

スターリン：本問題解決ニ関シテハ余ノ為シ得ル限ヲナスヘシ（то, что от меня зависит）…^{22]}

この会談では、後藤もスターリンに日本側の事情を打ち明けているが、後藤・スターリンの会談を受けて、同じ1月14日、共産党中央委員

会政治局は「日本について」という決議を行った。議事録には次のように記されている。

「a）チチェーリンとカラハンの提案による以下の公式を採択する。

〈ソ連政府は、漁業協約の適用地域において日本国民が従事する漁業の大きな経済的意義を認め、想定される協約に従って日本国民の理性的かつ合法的な利益が損害を蒙ることがないように考慮する用意がある。〉^{23]}

しかしチチェーリンが政治局の決定にもとづいて後藤と田中駐ソ大使に示したソ連側の提案は日本側に拒否された。1月16日、チチェーリンは再びスターリンに手紙を書いている。ソ連の妥協案に対する田中大使の対案は、「…日本国民の漁業活動の海域は縮小されないことに必ず考慮する。」という文言を付加するものであった²⁴。

チチェーリンは後藤の帰国の期限が迫っていることを考慮し、後藤が帰国するまでに妥協が成立しない場合、ソ連にとってより不利な事態が生じることを種々述べて、漁業協約締結の必要性を訴えた²⁵。この後も、ロシア共和国土地人民人A.スミルノフの共産党中央委員会宛ての早期協約締結を支持する手紙やリトヴィーノフの中央委員会書記モロトフ宛ての日本に以前の漁区を与えることに反対する手紙など、ソ連政権内部での激しい対立が続いた²⁶。

結局、後藤のモスクワ出発直前まで漁業条約交渉はずれこんだが、最後は、後藤の説得を入れて東京の日本政府がソ連側の提案を受け入れた²⁷。

このように、ソ連外務人民委員部内では、外務人民委員のチチェーリンと同代理のカラハン

²² 『日本外交文書』〈昭和期I〉第2部第3巻。471ページ。

²³ Москва-Токио, С.220.

²⁴ Москва-Токио, С.225.

²⁵ Москва-Токио, С.221-224.

²⁶ Москва-Токио, С.228-232.

が日本との漁業協約締結の推進派であったのに対し、日本への譲歩に反対したのがチチェリンと常に対立していた同代理のリトヴィーノフであった。チチェリンとカラハンは事実上最高決定機関である政治局の会議に妥協案を提案し、それは承認されたものの、日本側がそれを受け入れるという確信はもっていなかった。最後に交渉の決裂を防いだのは、日ソ関係の悪化を避けようとするスターリンらの意思と、後藤とカラハンらとの人間的信頼関係であったといえる。

3. 1929年の中ソ中東鉄道紛争

1928年6月9日、蒋介石が率いる国民革命軍は北京に入城した。国民革命軍と奉天軍の衝突により、東北地域が混乱することを恐れた日本側の説得もあって、張作霖は奉天に帰ることを決意し、国民革命軍の北京入城直前に北京を離れた。こうして本拠地の奉天に向かった張作霖は、6月7日、奉天駅到着直前に乗車していた車両を爆破され死亡した。爆破事件の首謀者は関東軍の河本大佐らであった。後藤訪ソの半年後のことである。

張作霖の北京退去に関して、北京の芳沢公使は田中外相への6月3日付電報で、「満洲ハ勿論内地ニ於テモ作霖反対ノ空氣可也リニ濃厚ニシテ、此ノ際其の下野ヲ主張スル者鮮カラス」、と日本側の張作霖に対する不評を訴え、さらに「(マサカ真実トハ信セラレサルモ或ル筋ヨリノ聞込ニ依レハ出先陸軍部内ニハ作霖満州ニ逃走ノ場合ニハ之ヲ逮捕セントスル計画モ有リタル由ナルモ、)北京における外国人にはその治安維持の実績から張作霖は評判が良く、昨日の送別

式後各国公使はすべて別れを惜しんだと不測の事態とその影響を心配している。日本側ではたとえ張作霖が下野しても日本の言うこときく後継者の目途はついていなかった²⁸。

一方、宿願の北伐を完成した国民政府は、1928年7月7日、王正廷外交部長名で、これまで列強と結んだ不平等条約の撤廃を進めること、旧条約が満期を迎えていながら新条約が結ばれていない場合は、別に定める「臨時弁法」によって全てを処理すると声明した²⁹。日本に対しては、7月19日、日清通商航海条約の満期による破棄を通告した。7月25日、米国は中国の関税自主権を承認し、11月に国民政府を承認する。12月には英仏も国民政府を承認した。なお、日本政府が国民政府を承認したのは、1929年6月3日、関税自主権を認めたのは1930年5月であった³⁰。

一方、張作霖の死後の東北三省の権力を引き継いだのは息子の張学良である。日本側は東北の新しい指導者となった張学良が国民政府と合流することを阻止しようとした。そのため現地から日本外務省へ入っている報告を見る限り、張学良は日本側には明確な意思表示をせず、したがって日本側には彼が日本と国民政府を天秤にかけているように見えていたようである³¹。

しかし現実には、張学良はすでに国民政府との合流を決意していた。7月1日、北京に入っていた国民革命軍の蒋介石らへ宛てた電報は明確に、「学良、当に民意を以て依歸するところと為す」「学良、愛郷、愛国、人に後れを甘んぜず、決して統一を妨害する意無し」と国民政府への合流を約束していた。日本の軍事介入に対する警戒から公言はしていなかったのでは

²⁷ 鶴見祐輔『決定版』正伝 後藤新平』8、633-640ページ。

²⁸ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第2巻(昭和3(1928)年)、128-129ページ。

²⁹ 石川禎浩『革命とナショナリズム1925-1945』岩波新書、2010、53-54ページ。

³⁰ 島田俊彦『満州事変』講談社学術文庫。206-209ページ。石川禎浩『革命とナショナリズム1925-1945』54-55ページ。

³¹ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第2巻(昭和3(1928)年)、200-288ページ。

る。10月8日、国民党中央・常務委員会は張学良を国民政府委員に任命した。さらに、12月26日、国民党中央・政治会議は張学良を東北边防軍司令長官する³²。

こうして、12月29日、張学良の命令で、国旗をこれまでの五色旗から国民党の青天白日旗にかえる「易幟」が東北地方全域で一斉に行われた。これは国民政府が中国の正統政権であること認めたことで、中国の統一が完了したことを意味した。その準備は日本側に対して秘密の内に進められた。そのため日本も最終段階ではこれを黙認せざるをえなかったが、31日、在奉天林総領事は張学良を訪ね、「事前何等ノ諒解を得サリシハ日本政府ハ勿論本官トシテモ極メテ遺憾トスル処」と抗議している³³。

この時、国民党は東北における国民党の活動を制限して東北政権の内政に干渉しないという条件を承認し、それと引き換えに、東三省にかかわる外交権は国民政府が掌握することになった。これは、満蒙が生命線だとする日本がもっぱら東北政権と交渉して問題を解決するという従来の方針が立ち行かなくなることを意味した³⁴。この時、ソ連との合弁で共同運営されていた中東鉄道の旗も青天白日旗に変えられた。ソ連と中国間の関係も新たな段階に入った。

中東鉄道は、1896年の露清同盟密約により、ロシアによって、1900年に起工され、1902年に竣工した。ロシアによって建設された鉄道路線が外国である中国の領土内を通るものであったことから、19世紀末から20世紀には、東北アジアを複雑な国際関係を生み出す地域とした。中国はもとよりロシア、日本、米国など多くの国の利害関係が錯綜することになったことは周知のとおりである。

ロシア革命と内戦の終結後、1924年5月、北京の中華民国政府代表顧維鈞とソ連政府代表カラハンとの間で「中ソ間の懸案解決大綱」と「中東鉄道暫定管理協定」が締結された。その結果、北京政府はソ連を承認し国交が回復した。しかし、中東鉄道に関する協定が実質的に鉄道を支配している奉天軍閥の意思を無視していると張作霖に反対されたため、カラハンと張作霖との間で新たに交渉が行われ、1924年9月20日にカラハンと東北を支配する張作霖（形式上は中華民国東三省自治政府代表3名とソヴェート社会主義連邦政府の代表）との間で「奉ソ協定」が結ばれた。内容はほぼ前者と同じであり、中東鉄道は中ソ合弁での経営となった。

この協定は、（1）中東鉄道が純然たる商業機関であることを認め、中国への返還期限を80年から60年に短縮する。さらにその期限も双方合意の上で短縮することができる。また中国はこの鉄道の買収権をもつ。（第1条2項）。（2）本鉄道に理事会を設けて議決機関とする。理事十名を置き、中国側及「ソヴェート」政府側より各5名を任命する。理事長は中国側、副理事長を「ソヴェート」側とする。（同第6項）（3）監事会は5名中2名が中国側、3名を「ソヴェート」側が任命し、監事長は中国側とする。（同第7項）（4）管理局を設け、局長を「ソヴェート」側、副局長を中ソ各1名とする。（同8項³⁵）

この協定の締結により張作霖が代表する東三省自治政府は北京政府と対等であることをソ連側に認めさせたことになった。また事実上の鉄道の運営権力者として新任管理局長にA.N.イヴァノフが任命された。新理事会や幹部人事からは旧幹部の白系ロシア人が排除された。イヴァノフは中東鉄道の人事権を握りロシア人従業員にソ連国籍取得を雇用の条件とし、鉄道従

³² 西村成雄『張学良一日中の覇権と「満洲」』岩波書店、1996。46-51ページ。

³³ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第2巻、286-287ページ。

³⁴ 石川禎浩、同書、53ページ。

³⁵ 『東支鉄道を中心とする露支勢力の消長』下、南満州鉄道株式会社、1928。1050-1056ページ。

業員組合を公認した。社内の人事は協定の第1条10項で、「本鉄道各処人員ハ露支両国人民平均分配ノ原則ニ依リテ任用ス³⁶」と記されているように中ソ平等という建前になっていた。したがって従業員はソ連国籍者か中国国籍者であるべきであった。

M.クロトヴァの研究によれば、1924-1925年にそれまでの中東鉄道のロシア人従業員のうちの大部分がソ連国籍を取得し、中国国籍を取得したのは約2千人であった。1929年1月1日現在では、中東鉄道の従業員のうちソ連国籍者が13,299人、ロシア人の中国国籍取得者が2887人、中国人が11,663人である。この数字から見れば中ソは対等に見える。しかし、これらのソ連国籍者の大部分はもともと中東鉄道にいた従業員であり、新たにモスクワから派遣されて来た従業員は年に20-30人にすぎなかった³⁷。

中嶋毅「東北アジアの白系ロシア人社会」による満鉄調査課の1927年の統計でもこれらの比率はほぼ同じであるが、無国籍ロシア人1420人が含まれている。したがって、ソ連に忠誠を誓う従業員はそれほど多くはなかった。ソ連国籍を取得した人々は、外見は「赤い」が中身は「白い」ために「ラディッシュ」と呼ばれた³⁸。

このような状況のなかで、1926年1月、管理局長のイヴァノフが張作霖側兵士の中東鉄道での輸送を拒否し、中東鉄道南部線の運行を止めるという「南部線事件」が発生した。張作霖側がイヴァノフの運賃現金払いの要求に応じなかったからである。その後、張作霖側がイヴァノフを一時拘禁、それに対してカラハンが張作霖に最後通牒を出すという紛争となった。結局

ソ連は、イヴァノフを更迭し、4月に新しい管理局長としてA.I.エムシャーノフを任命した³⁹。

張作霖側はソ連がもつ利権の回収を急いだ。1926年3月末には哈爾濱市会を解散させ、8月には中東鉄道の学務課を閉鎖して教育権の回収を目指した。さらに1927年4月には張作霖の支配下にある北京と天津で警察がソ連の極東銀行、中東鉄道の建物、駐在武官府、ロシア人の住宅などを強制捜査、共産主義の陰謀を示す文書を押収したと発表した。これに抗議したソ連政府は大使館員を北京から召喚した⁴⁰。

ほぼ同じ時期に、中国南部では蒋介石が上海で4・12クーデターを起こし、第一次国共合作を破棄している。

ソ連の指導部はこの時期にソ連が中東鉄道に関与し続ける意義をどこに見ていたのだろうか。パリに亡命した元ソ連の外交官G.ベセドフスキーが書き残した、1927年10月23日のベセドフスキーとスターリンの会話では、スターリンは「中東鉄道にわれわれが関与し続ける目的、それは中東鉄道からの収入とソヴェートの従業員によって北満州に対するわれわれの影響力のための基地を維持することにある。」ということであった⁴¹。スターリンにすれば中国革命の高揚期に、ソ連はソヴェート化された北満州を通じて革命の北京とコンタクトがとれると考えていたということであろう⁴²。

1928年12月に国民政府による中国の統一がなされると、東北におけるソ連の権益を回収する動きも早くなった。これに対して日本は中国東北地方における日ソ共通の利害をテコにソ連との間で、中国に対抗する何らかの合意を得よう

³⁶ 同書、1053ページ。

³⁷ М.Кротова. Советское присутствие на КВЖД в 1924-1935 гг. «Проблемы Дальнего Востока» №1, 2013 г. С.140.; РГАСПИ, Ф.613, Оп.3, Д.52, Л.36.

³⁸ 中嶋毅「東北アジアの白系ロシア人社会」『岩波講座 東アジア近現代史 4：社会主義とナショナリズム 1920年代』131ページ。

³⁹ 『東支鉄道の過去及現在』陸軍省調査班編、1932. 29-30ページ。

⁴⁰ ヘンリー・ウェイ（尾上正男訳）『中国とソ連-三民主義から毛沢東まで』日本外政学会、1957. 93-95ページ。

⁴¹ М.Кротова. Указ.соч., С.141.

⁴² Там же, С.141.

と動いた。

1929年3月7日、駐日ソ連大使I.M.マイスキーはスターリンに、彼が吉田茂外務次官と後藤新平伯爵に離任の挨拶で訪れた際、両者から別々に満州に関する日ソ間で協定を結ぶ提案がなされたと報告している。その提案は以下の通りである。

「1. 吉田は、一般的な形でソ連と日本が満州の問題に関する合意（understanding）を結ぶことができないかという希望を述べた。

2. 後藤はわれわれに、中東鉄道のソ連所有の株式の半分を日本に売却し、中東鉄道のソ日中の3国による運営体制を設立することを提案した。

当然ながら、われわれの一般原則的な立場から、私は両者の提案を断固として拒否しましたが、それにもかかわらず、吉田と後藤は、モスクワに帰任後、彼らによってなされた提案（言うまでもなく非公式な）を貴殿に伝えるよう私に要請しました。⁴³」

マイスキーはこの報告に両者との会見の詳細をつけている。1月30日、田中首相が外相を兼務しているため、実質上外相の役割を果たしている外務次官・吉田茂との会見で、吉田は日ソ間に常にさまざまな問題が生じているのにもかかわらず、われわれには友好と合意によって生きていく根拠があると語った。「たとえば、満州において貴国は中国からの攻撃を受けており、われわれも同様の攻撃を受けている。このような状況はここでわれわれを接近させ、共同の活動を促しているが、しかし、あなた方はわれわれとの何らかの合意（understanding）を回避されている。そのことに関して、私は残念というしかありません。」

この発言に対して、マイスキーは、ソ連は中

国の背後で第3国と中国に関するいかなる合意を結ぶこともないというソ連の立場を表明している。吉田は、中国は分裂しており交渉の相手となる政府は存在しないと語った。マイスキーは、「南京政府の強固さを吉田は信じていない」と書いている。

他方、1月31日の後藤新平との会談では、後藤は次のような意見を表明した。「われわれはソ連が中東鉄道を中国に返還しようとしているという噂を聞いて驚いている。なぜなら、もしソ連がそのようなことをするなら、当然、南満州鉄道の問題が持ち上がるが、われわれはそこから撤退することは望んでいないし、そのようなことは不可能である。」

そこで「後藤が個人的意見として提案したのは、ソ連が50%所有している中東鉄道の株式の半分を日本に売却することであります。そうすれば株式の50%を中国、ソ連と日本が各々25%ずつ所有することで、鉄道に対する中ソ日3か国の管理を確立することができるのではないか。」後藤はそのことで、ソ連にとっては北部満州の安定と売却収入が入るという利点があると説明した。マイスキーは後藤の提案は、「われわれと中国を仲たがいさせることになり、いずれにせよわれわれは中国と合意と友好に基づいて生きていくことを望んでいる。」それに中東鉄道に関する協定によればソ連の持株を第3国に売却することは法的にできないと述べた⁴⁴。

スターリンはこの報告文の、「後藤が個人の意見としてソ連所有の株式の半分を日本に売却する」という部分と「日中ソ3か国の管理を確立する」という部分に下線を引いている⁴⁵。

なお、後藤新平は、4月13日、講演のために岡山へ向かう途中、京都で死去した。73歳であった。

⁴³ Москва-Токно. С.274.

⁴⁴ Москва-Токно. С.275-277.

⁴⁵ Там же, С.277.

4. 中ソ軍事衝突と日本

1929年の春以降、中東鉄道を巡る中ソの対立はさらに激化する。5月27日、ハルビンのソ連総領事館に警察の特殊部隊が突入し、書類を押収するとともに領事館員を除く館内にいた39名を拘引した。館内で第3インタナショナルの会議が開催され、これを臨検するというのが捜査の理由とされた。当初、この事件に関しては、突発事件という張学良の談話やハルビン行政長官の独断専行説など、さまざまな情報が現地から日本外務省に寄せられていたが⁴⁶、張学良による利権回収の動きの一環であったことに間違いない。

さらに、7月10日、張学良の命令で、警察の部隊がハルビンの中東鉄道管理局を襲撃し、鉄道全線の中央電信局を占拠、さらにソ連通商代表部、ゴストルグなどを閉鎖して封印した。中東鉄道の運営の実権をもちソ連によって任命されていた管理局長エムシャーノフに鉄道管理局の引き渡しを要求し、拒否したエムシャーノフらソ連幹部を解任し、彼らに代わってかつてのB.オストロウモフ時代の旧幹部を任命した。中東鉄道の全線にわたって労組組織などを弾圧し、組合員など200人以上を逮捕した⁴⁷。

この中東鉄道の実力回収は、その直前に北京で行われた国民政府主席の蒋介石、王正廷外交部長、張学良の三者会談で決められた⁴⁸。

事件のその後の経過はよく知られているとおりである⁴⁹。

7月13日夜、モスクワではソ連外務人民委員部が夏維崧代理大使にカラハン署名の抗議の口上書を手渡し。(1) 中東鉄道の懸案解決のた

めの交渉の開始、(2) 中国側の鉄道にたいする不法行為の停止、(3) 拘禁中のソ連人の釈放とソ連の公的機関への圧迫停止を要求し、「満足な回答が得られない場合は、ソ連は合法的権利擁護のための手段を取らざるを得ないことを予告」した⁵⁰。

7月14日にはソ連側によって中東鉄道のボグラニーチナヤ駅経由の列車の運行が止められた。7月15日、蒋介石は国民党中央委員会で演説し「われわれのプログラムの目的は不平等条約の破棄である」「赤色帝国主義は白色帝国主義より危険である。」とソ連批判を行った⁵¹。

7月17日、国民政府はソ連外務人民委員部あてに回答し、ソ連が中ソ協定に違反する共産主義の宣伝を秘密裏に行っていると非難した。これに対しカラハンはモスクワの夏代理大使に口上書でその内容が不誠実だとして国交断絶を宣言した。それは、(1) ソ連外交領事通商代表の中国からの引揚げ、(2) ソ連政府の任命するすべての中東鉄道役員の引揚げ、(3) 中ソ間の鉄道連絡の途絶、(4) 在ソの中国外交領事代表の即時引揚げを要求するものであった⁵²。

しかし、ソ連軍が国境を越えて総攻撃入るのは11月17日であり、国交断絶宣言から丁度4か月後のことである。この4か月の意味するものは何なのか。その最大の理由は、中東鉄道の経営に対する各国の関心が錯綜しており、ソ連は第3国の介入をまねかないように慎重にそれに対応しようとしたことが考えられる。

フランスやアメリカはこの紛争に積極的に関わろうとしたが、ドイツが中国におけるソ連代表、ソ連における中国代表を引き受けた。しか

⁴⁶ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第3巻。302-310ページ。

⁴⁷ Н.Е.Аблова. КВЖД и Российская эмиграция в Китае : международные и политические аспекты истории (первая половина XX века). М., 2005. С.202-204.

⁴⁸ 白井勝美『日中外交史研究—昭和前期』吉川弘文堂、1998. 21ページ。

⁴⁹ 種稲秀司「第二次幣原外交初期の日中交渉—1929年中

ソ紛争の影響を中心として—」(日本政治学会編『国際政治』第152号、2008.) ; 土田哲夫「1929年の中ソ紛争と日本」(『中央大学論集』第22号、2001年) ; 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第3巻などを参照。

⁵⁰ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第3巻。311-312ページ。

⁵¹ Н.Е.Аблова. Указ. соч., С.204.; 白井勝美、同上

⁵² 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第3巻。314-315ページ。

し、この紛争の影響が直接及ぶのは南満州鉄道をもつ日本であることは明白であった。日本軍は満州北部の首都ハルビンから数時間の距離にある中東鉄道の南端の長春に駐留していた。南満州鉄道自体もとは中東鉄道の一部であった。

その日本では、政友会・田中義一内閣の後を継いで、7月2日に成立したばかりの民政党・浜口内閣の幣原喜重郎外務大臣が中ソ国交断絶直後の7月19日、トロヤノフスキー駐日ソ連大使と、続いて汪采宝中国公使と会談し、紛争の解決のため仲介する意思を表明している。一方、ソ連も日本の反応に重要な関心を抱いていた。

日本はこの紛争に中立を唱えた。この会談で、トロヤノフスキー大使が「ソ連の中東鉄道に対する関係は、日本の満鉄に関する関係と同じである」と日本を味方に引き入れようとする所見を述べたのに対して、幣原外相が反論してその違いを次のように説明している点は興味深い。

「1924年締結の北京政府・ロシア協定と奉天政府・ロシア協定のふたつの協定により、中東鉄道におけるロシアと中国の地位は対等であるが、満鉄に対して中国は何も権利をもっていない、さらに日本は満鉄に対する警備隊をもっている、中国側が同鉄道を回収しようとすれば、日本の軍隊を駆逐するために軍事行動を起こさざるをえない。これに対する日本の自衛的措置は不戦条約に反するものではない。」この説明に対し、「大使はこれを肯定した。」という記録が残されている⁵³。

日本政府は、中東鉄道が東北地方の地方権力やソ連の手中にある限り、日本にとって大きな脅威でないと見なししていた。最も恐れていたのは、満洲（および中東鉄道）が中国全体の一部となり、国民政府の蒋介石によって支配される

ということであった。満州のソ連の財産が武力によって奪われることは、将来、南満州鉄道についても同様な行動の前例となりえた。それゆえ日本は中ソの紛争に介入しないといいつながら、中国の鉄道回収を警戒した。

この4か月は、ソ連が日本の反応を見定める期間であったとも思われる。ボリス・スラヴィンスキー、ドミトリー・スラヴィンスキー著『中国革命とソ連』は、「スターリンは日本を挑発したくなかった。…スターリンは、日本政府が中東鉄道をめぐる紛争について中立的立場をとると確信してから、初めて最終的な決定をくだした。⁵⁴」と書いている。典拠はあげられていない。また、土田哲夫「1929年の中ソ紛争と日本」も、「ソ連側が中東鉄道の南部線（ハルビン―寛城子間）方面まで手を出し、日本の権益に影響を及ぼさない限り日本は軍事行動に出ることはない」という新聞記事が当時出ており、日本軍部のソ連に対するメッセージであろうとしている⁵⁵。

国交断絶からほぼ半月後の8月6日、ヴォロシーロフはソ連極東地域に駐屯するすべての軍隊を統合した特別極東軍の編成を命令し、その司令官にV.K.ブリューヘルを任命した。そして、本格的な戦闘が、11月17日に開始される⁵⁶。

11月17日、ソ連軍飛行機が満州里、ジャライノール（札頼諾爾）の爆撃を開始した。18日にはジャライノールが赤軍によって占領された。在満州里の川俣大尉はその様子を次のように報告している。「赤軍の猛攻益々鋭く、為す所を知らざる将卒は或いは投降し或いは死傷して潰滅し、午後一時半札頼諾爾全く赤軍の手に入る…六千三百の支那主兵中二千五百は戦死傷し三千は捕虜となり、残る八百は変装して或いは

⁵³ 『日本外交文書』昭和期Ⅰ第1部第3巻。315-320ページ。

⁵⁴ ボリス・スラヴィンスキー、ドミトリー・スラヴィンスキー（加藤幸廣訳）『中国革命とソ連―抗日戦までの舞台裏【1917-37】』共同通信社、2002。202ページ。

⁵⁵ 土田哲夫「1929年の中ソ紛争と日本」（『中央大学論集』第22号、2001。23-24ページ。）

⁵⁶ Н.Е.Аблова.Уакз. соч., С.212.

逃亡し或いは付近に隠遁すると称せらる⁵⁷⁾」

満州里は24日、市街戦を経ずに赤軍に占領された。中国軍の梁司令は部下と共に捕虜となった。川俣大尉の報告によれば、占領した赤軍の様子は次のようである。「入市後赤軍は捕虜を兵營に集め散乱せる兵器を纏め、火災を消し市内の治安を回復す。為す所頗る敏速なり。又軍規厳肅にして住民に対する懇切、兵營、学校、監獄等を利用して寸毫と雖も民家を犯さず。⁵⁸⁾」

最後に川俣大尉の報告の「結言」を取り上げておきたい。その結論は次のようなものであった。「今次戦闘に於て赤軍は統帥、指揮概ね妥当にして軍隊の戦闘動作亦略々宜しきを得たるを立証し、支軍は統帥指揮拙劣、軍隊亦予想の如く脆弱にして到底赤軍の敵にあらざるを表明せりと言うべし⁵⁹⁾」

沿海州でもソ連の軍事作戦が開始され、20日までの戦闘で、中国東北軍第17旅団が全滅、第15旅団は全員投降した。11月21日、中国側は外務人民委員部極東代表部のあるハバロフスクでの交渉開始を要請し、12月3日、ニコリスク＝ウスリスクで「中東鉄道問題の紛争調停に関する議定書」が調印された。12月22日にはハバロフスク議定書が調印され、調印と同時に発効した。中東鉄道のソ連側理事の復任など、7月10日以前の状態に戻すこと、白系ロシア人部隊の武装解除、責任者の追放などが定められた。完全な国交回復・通商問題などを討議するため、1930年1月25日にモスクワでの会議を開催することとなった。しかし、南京の国民政府は張学良が結んだハバロフスク議定書を認めようとせず、モスクワでの会議を引き延ばし、その後の満州事変の勃発でうやむやになった。

張学良は蒋介石ら南京中央に、東北という「局部の事故に非ず、亦、東省のみ独立して能く対

応する所に非ず、応に中央の預定（かねて）の方策を請い、詳かに指示を為すべし」（1929年7月20日）と要請していた。…ところが中央政府は軍費1000万元を援助しないばかりか、東北単独での対ソ交渉を一度認めておきながら、ハバロフスク議定書をめぐって再度中ソ交渉をモスクワで始めることになる。この過程は張学良の立場を困難に陥らせるものであった⁶⁰⁾。

駐ドイツ公使の蔣作賓は「故無く挑発し、故無く投降す、国を辱しめ権を喪う、此より甚しきと為す莫し、国際的地位、即ち此より降落せり」と日記に記している⁶¹⁾。

おわりに

1920年代後半の東北アジアにおいて、日ソ関係はそれなりに安定したものであった。それは、後藤新平の訪ソに象徴されるように、日ソ両国が関係の悪化を避けようとさまざまな努力をはらったからである。その背景には、互いに激しく対立する日中関係と中ソ関係があった。

1929年の中東鉄道をめぐる中ソ間の紛争は中ソの軍事衝突に至った。中国の東北軍は国境を越えて進撃したソ連赤軍に数日で惨敗した。中東鉄道と繋がる南満州鉄道をもつ日本政府は、中立の立場を表明して両国の仲介につとめたが、ソ連を仮想敵国とする関東軍は、ソ連赤軍の戦闘能力の偵察に努めた。あえていえば、後藤新平の死と共に軍事の時代の幕が開こうとしていたともいえる。

中東鉄道紛争の結果は、日本政府や軍部に目に見える教訓を与えた。

1) 一部の軍事専門家にソ連の軍勢力が革命期の混乱を脱して相当なレベルに達していることを認識させた。他方、東北軍は「烏合の衆」であり、日本軍の敵ではないとの認識を植えつ

⁵⁷⁾ 『現代史資料 11.続満州事変』みすず書房、1965. 208 ページ。

⁵⁸⁾ 同上、209-210ページ。

⁵⁹⁾ 同上、216-217ページ。

⁶⁰⁾ 西村成雄『張学良一日中の覇権と「満洲」』67-78ページ。

⁶¹⁾ 同上

けた。

2) 中東鉄道はソ連が満州にもつ唯一の権益である。ソ連の東方政策は中東鉄道を第一の「伝導線」として動いている。反帝国主義を唱えるソ連が、容易に帝国主義権益を手放さない理由もそこにある。

3) 中国が中東鉄道を買収する可能性は金額の点からも困難である。

これらの教訓はその後の満州における日本軍の行動にさまざまな影響を与えたものと考えら

れる。1932年3月1日に満洲国の成立が宣言された直後に書かれた、陸軍省調査班編『東支鉄道の過去及現在』(1932年刊)は、「「一国外交の盛衰はその国力に比例す」とは従来からの原則であるが、東支鉄道程此関係を如実に示すものはあるまい。我々は決して力は正義であるとは云わぬ。然し、力がなければ正義が貫徹し難いことを記憶に止めておかねばならぬ。」と、最後の「観察」で書き留めている⁶²。

本研究はJSPS科研費(22520758)の助成を受けたものである。

⁶² 陸軍省調査班編『東支鉄道の過去及現在』1932年、61ページ。