

# 中国における中東鉄道研究—近年の研究動向を中心に

華 立

はじめに

1. 1980年代から2000年までの研究概況
2. 近年（2001年～2013年）の研究動向について  
おわりに

キーワード：中東鉄道、中国東北地方、  
中東路紛争、中ソ関係、  
ハルビン

## はじめに

1896年ロシアが三国干渉の見返りとして中国東北部における鉄道の敷設権を清政府から取り付け、翌々年から中国東北地方（満洲）を横断するシベリア鉄道の短絡線、すなわち中東鉄道（東清鉄道ともいう）の建設に着手した。満洲里からハルビン経由で綏芬河に至る本線に加えて、ハルビンより長春、さらには長春より旅順に至る支線も建設した。中東鉄道の地政学的重要性から、全線開通の1903年から、1952年にその管理権が最終的にソ連側から中国側に明け渡されるまで、およそ半世紀の間、錯綜する国際情勢のなかで露（ソ）・日・米、仏などの列強がその権益をめぐる争ういっぽうで、当事国の中国も主権の回復をかけて列強諸国との戦いを余儀なくされた。こうした歴史的な経緯から、すでに一部の研究者に指摘されているように、中東鉄道問題は、中露（中ソ）、中日、日露（日ソ）など、それぞれ両国関係史の研究において不可欠だけではなく、近現代東北アジアの多角

的国際関係を理解する上でも重要な意味を持っている。

中国における中東鉄道研究の歴史をふり返ると、おおむね三つの段階をたどったといえる。第一段階は中東鉄道成立直後から1949年までである。同時代の中国人にとって中東鉄道は「国の中の国」ともいえる「植民地化の象徴」であり、主権侵害の危機感が有識者の研究をうながした。とりわけ中東路紛争が起きた1929年から30年代前半を中心に多数の著述が出現する。高良佐『中東路与遠東問題』（1929）、雷殷の『中東路問題』（1929）などは、百年近くたったいまも、この分野の入門書としてしばしば参照されている。

第二段階は1949年新中国の成立から文革終息までの30数年間であるが、第一段階の状況から一転して、研究のブランクが長くつづいた。前半の50年代では、「中ソ友好」ムードのなか中東鉄道への言及がタブーとされた。60年代には、中ソ両党両国の関係悪化、イデオロギー論争と国境紛争などにより、帝政ロシアの中国侵略史に着眼する研究がはじめられたが、まもなく中国全土にひろまった文革による混乱で本来の意味での学術研究が不可能となった。

第三段階は改革開放への路線転換が実現した80年代初頭から今日にいたる。研究環境の好転につれ、中東鉄道をめぐる研究もしだいに本格化し、従来の「帝国主義侵略論」に視点を据えるアプローチに加えて、近年では地域史、都市史、文化史などの視点による問題提起がふえ、

研究手法も多様化しつつある。本稿では、こうした第三段階の研究状況に焦点をあて、研究概況と主な成果を紹介し、最近の動向についても触れておきたい。

## 1. 1980年代から2000年までの研究概況

第三段階の序盤にあたる80年代では、文革前の中ロ・中ソ関係研究の流れをくむ成果があいついで発表され、領土侵略と政治交渉問題に力点をおく通史形式の著述が主流を成していた。そのなかで中東鉄道問題を比較的詳細に扱ったのが中国社会科学院近代史研究所の共同執筆による『沙俄侵華史』第四卷（社会科学文献出版社、1990年）である。上・下二冊からなる本書は、19世紀末から1917年までの帝政ロシアによる軍事・政治・経済侵略をテーマとし、中東鉄道に関連する内容は150ページを超え、全体の四分の一弱に及んでいる。

ソビエト政権成立後の中東鉄道問題を扱う研究は90年代に入ってから多くみられる。前掲『沙俄侵華史』の執筆陣の一人である李嘉谷は『中ソ関係 1917～1926』（社会科学文献出版社、1996、全6章）を著し、第4章「中蘇懸案交渉」において中東鉄道を論じた。同じ執筆陣からもう一人の薛衡天（ほか3名）は『中蘇国家関係史資料匯編（1917-1924）』を著し（社会科学文献出版社、1993年）、同書第12章を「中東鐵路問題」と題して北洋政府とソ連の路権交渉にまつわる諸資料を収録した。ほかに林軍の『中蘇外交関係 1917-1927』（黒竜江人民出版社、1990年）、田保国の『民国期中蘇関係：1917-1949』（済南出版社、1999年）などもこの時代の中東鉄道問題を扱っている。両書はともに博士学位論文をベースとしているが、中東鉄

道の部分に限ってみれば田書の方がより簡潔程度にとどまっている。

国際政治・外交史の枠組みで展開されるアプローチが圧倒的に多いなか、80年代に前者とジャンルを異とする鉄道の通史も複数出ている<sup>1</sup>。代表的なものとして、①宓汝成の『帝国主義与中国鐵路：1895-1927』（上海人民出版社、1980年）と、②金士宣・徐文述の『中国鐵路發展史』（中国鉄道出版社、1986年）があげられる。①の宓氏は中国近代経済史の専門家で鉄道・外債問題に通じ、60年代には『近代中国鐵路史資料：1863-1911』（中華書局、1963年）、そして21世紀に入ってからはその姉妹編の『中華民国鐵路史資料：1912-1949』（社会科学文献出版社、2002年）を世に出している。この二つの資料集はそれぞれの時代範囲において中東鉄道を含む列強資本による近代中国の鉄道建設にかんする資料を網羅している。本書はその編纂の傍らでおこなわれた氏の研究の結集である。鉄道史に視点を据えたがゆえに他書ではあまり視野に入れなかった鉄道の管理経営体制、鉄道労働者などについても比較的多くのページを割いている。なお本書の日本語版（依田憲家訳、早稲田大学社会科学研究所翻訳叢書）は1987年に龍溪書店より出版されている。②の金氏は若くして米国に留学し、30年代にも『中国東北鐵路問題匯編』を著したベテラン学者で、50年代には北方交通大学総長もつとめていた。本書は60年代にも初稿が完成されたがただちに出版できず、文革後の80年代に加筆・修正の上ようやく念願の刊行に至ったとのいきさつがあった。

この時期のテーマを中東鉄道に特化した専門書については、下記の数点をあげたい。①李濟棠著『中俄密約和中東鉄路的修築』（黒竜江人民出版社、1989年）。口清密約の成立と中東鉄

<sup>1</sup> 本文中紹介の2書のほか、『中国鐵路史：1876-1949』（李占才主編、汕頭大学出版社、1994）、『中国鐵路外債研究：1887～1911』（王致中著、経済科学出版社、

2003）、『中国鐵路建設史』（『中国鐵路建設史』編委会編著、中国鉄道出版社、2003）、などもある。

道敷設権をめぐる交渉の過程を詳細に扱っている。全5章のうち、1～3章は時代背景、密約の成り立ち、4章が中東鉄道敷設契約をめぐる交渉と合同の内容、5章が路線の測量、鉄道管理組織、となっている。②薛衡天著『中東鐵路護路軍与東北边疆政局』（社会科学文献出版社、1993年）。中東鉄道を配置されたロシア警備隊の活動と当時の国際情勢とを結びつけて分析し、警備隊の侵略的性格を詳細に論じた。中ロ両国の資料を駆使した研究書として高い水準を有する一冊である。③吴文衡・張秀蘭著『霍尔瓦特与中東鐵路』（吉林文史出版社、1993年）。中東鐵路管理局長ホルヴァートの生涯を軸に、鉄道利権をめぐる中ロ・中ソの葛藤を描いた、人物中心のアプローチとして目新しい側面がある。④陳志新・邵桂花・王玉玲著『吉林市文史資料第十八輯 中東風雲：中東鐵路護路軍司令暨東省特別区行政長官』（吉林人民出版社、2000年）。1920年ホルヴァート追放後、鮑貴卿をはじめ歴代中国人護路軍司令官および東省特別区行政長官十数人について紹介する。⑤鄭長椿編著『中東鐵路歷史編年：1895-1952』（黒龍江人民出版社、1987年）。研究書ではないが、鉄道部門の未公開資料や現地編纂の地方志類などを含む多様な資料をもとに、1895年から1952年までの中東鉄道の敷設・運営・返還をめぐる一連の出来事を合計4000余項目にまとめた。

文書史料の公開に関しては、黒竜江省档案馆による『中東鐵路档案匯編』の刊行（1986年、内部発行）が重要であろう。当初は10冊の予定だったが、種々の理由により3冊で打ち切られた。1冊目は1886年-1911年、2冊目は1912年-1918年、第3冊は1918年-1919年の関係文書が収録されている。なおこの時期の研究文献目録として、薛衡天・周新民編『中俄関係中文文献目録』（四川人民出版社、2002年）が有用である。

## 2. 近年（2001年～2013年）の研究動向について

21世紀に入ってから中東鉄道関連の研究がいつそう活発になり、とくに論文数の増加が著しい。中国最大級のオンライン学術情報データベース「CNKI」（全称China Knowledge Resource Integrated database, 中国語名「中国知網」）<sup>2</sup>の「期刊」（期刊＝学術雑誌、このジャンルの全称は「中国期刊全文数拠庫」）を対象に、「中東鐵路」をキーワードに検索したところ、年単位のヒット件数が1990年の56件から、99年は100件、2005年は174件、2008年以降は200件台の推移、2010年は240件、2011年は284件などとなり、ここ二十数年間では年間の論文数が右肩上がりのにび、「およそ5倍も増加」との印象を受ける。ただしここで注意を要するのは、上記の数字はあくまでも「模糊匹配」（＝あいまい検索）による結果であり、サイト側の設定により「中東」や「鐵路」の2文字でもひっかかるため、なかに中東地域研究やほかの鉄道関係の論文が混在し精密な統計にならない。上記の数値にたいして筆者が分別・再集計を試みたところ、各年度数値のおよそ6割以上は中東鉄道関連であるとのことが判明した。たとえば2010年は正味130数点（240点のうち）、2011年は170数点（284点のうち）、2012年は160数点（255点のうち）とあるように、90年代初頭の年間論文数に比べ3ないし4倍の規模に達していることはいえるだろう。

論文の量的増加だけではなく、問題関心と研究手法にも変化が顕著にあらわれている。まず、国際関係において中東鉄道をとらえる場合、考察の重点は従来の帝政ロシア時代からソビエト時代にうつり、ソビエト側の政策の内実とその多面性をより客観的に分析する姿勢が重んじら

<sup>2</sup> CNKIとは、中国（大陸）の学術情報を整備・統合したオンライン・システムである。清華大学が中心となっ

てシステムを構築し、現在も国家教育部等の管轄下で清華大学が情報提供のサービスを運営している。

れるようになっている。また、中東鉄道を「帝国主義侵略の産物」として批判的にとらえる見方が依然根強いものの、それに一本化せず、鉄道の近代的性格をみとめ、中東鉄道が中国東北地域の近代化過程にもたらした影響を多様な側面から検討しようとする動きが増大している。後者の傾向は若手研究者のほど鮮明にみられる。「CNKI」の「博碩士」（＝博士碩士學位論文庫）に即してみると、とりわけ都市史、移民史、地域経済史、社会文化史などの視点による中東鉄道への言及が大半を占める。中東鉄道沿線都市の近代化をテーマとする論文では、中東鉄道管理局がおかれたハルビンに着眼するものが最も多く、その次が長春である。鉄道の敷設およびロシア人の移住に刺激され、都市として歩み出したハルビンの歴史を考察する『中東鐵路研究—中東鐵路の建造對哈爾濱の影響』（潘有光、南昌大学修論、2007年）では、「鉄道修築の過程において中国人民がこき使われ、物産を略奪された。開通後も帝国主義の侵略の道具に使用されていた」との批判をするいっぽうで、「中東鉄道のハルビンにたいする影響はおおむね積極的なものであり、……ハルビンにとって“母なる”鉄道であった」とまで結論している。いっぽう、現在中国全土ですすめられている都市開発ブームを背景に、都市工学の視点と手法をもちいて中東鉄道沿線都市の街割り、建築様式および歴史的景観の特色を分析するアプローチが目立っている。論文『鐵路影響下的近代哈爾濱城市建設（1898-1931）』（徐璐思、北京交通大学修論、2012年）は、ハルビンの都市計画・街割りの成り立ち、街路の配置と建築の形態にたいする中東鉄道の影響に考察の力点をおき、前掲潘氏の論文に比べ、鉄道の侵略性・奪取性への批判的な内容がさらに薄まった。そして、『哈爾濱中東鐵路職工住宅研究』（張毅、東北林業大学修論、2009年）と、『横道河子中東鐵路歴史建築価値研究』（孫堯、東北林業大学

修論、2012年）などの論文では、中東鉄道の建築物群を当該地域の歴史的文化遗产の一部に位置づけ、地域おこしにそれを活用する重要性さえ訴えている。

論文の大幅増とは対照的で、中東鉄道にかんする専門書は管見のかぎり数点にとどまる。ただし、同時期に出版されている東北地域史をテーマとする通史でも内容的に中東鉄道を扱うものがよくみられるので、あわせて留意する必要がある。上述した研究動向がこれらの著書からもよみとれるので、以下、簡単ながらその一部を紹介する。

①馬蔚雲著『中東鐵路与黒竜江文化 中俄（蘇）關係中的中東鐵路問題』（黒竜江大学出版社、2010年）。5章からなる本書は、1917年以降の中東鉄道をめぐる中ソ交渉に重点をおき、国際共同管理期、第一次中ソ共同管理期、第二次中ソ共同管理期、ソ連側の鉄道管理権返還の順で考察を展開する。なかでもこれまでの研究で手薄だった1945年以後の中長鐵路返還をめぐる交渉について詳しく論じ、ソ連軍が東北（旧満洲）進駐後中国の主権を無視して中長鐵路および関連企業の設備を「戦利品」として本国に一時「席卷していった」との事実およびその背景を明かした。また、中東鉄道史研究で重要な争点となる1919年の『第一次カラハン宣言』の内容について、中ソ双方の先行研究を整理・紹介のうえ、『宣言』には2つ以上のテキストが存在し、ソビエト国内向けと外交用とで使い分けられた。外交用のそれが北京政府のもとに届けられ、対外宣伝の効果をねらって「無償返還」の文句が盛り込まれた、との自論を展開した。ただ本書についてある書評がすでに指摘したように、中身が副題のとおり交渉史に終始したにもかかわらず、書名は「中東鐵路与黒竜江文化」とかけ、釣り合わない感じを否めない<sup>3</sup>。おそらく本書が黒竜江大学の『黒竜江与俄羅斯文化關係叢書』シリーズの一冊として出版されて



いるため、その点に配慮し無理して「文化」を書名に入れたらう。

②郭俊勝主編『中東路与中東路事件』（遼寧人民出版社、2010年）。本書は中東路事件80週年（2009年）を念頭に編纂された論文集である。収録論文33篇の大半が1929年の中東路事件（日本では「奉ソ戦争」ともいう）をテーマとしている。張学良をはじめとする東北当局の鉄道利権の強行回収が武力衝突に発展し、ソ連軍の侵攻に完敗したため中東鉄道の原状復帰を余儀なくされたこの事件は、のちの中東鉄道のみならず東北全体の情勢の行方に重大な影響をおよぼしていた。これまでの研究ではおもに次の3つが争点であった。1）事件の発動者はだれか。張氏主導かそれとも南京政府すなわち蒋介石が真の主謀者か。言いかえれば失敗の責任は主にどちらが負うべきか。2）事件の性格または本質。主権回復をめざした行動か、帝国主義列強に呼応し反ソ反共が本来の目的であったか。3）事件の結果ともたらされた影響。この点について、分析の詳細においては各々の見方の相異がみられるものの、基本認識はほぼ一致している。すなわち、中東路事件の発動は中国側の情勢誤判による重大な失敗であり、「この事件で最大の受益者は日本である」<sup>4</sup>。中国当局とソ連の不仲・決裂が東北地方を狙う日本にスキを与え、その延長線に事件終息後二年足らずで満洲事変が勃発した。本書の収録論文も上記の争点をめぐって議論し、張氏主導論と南京主謀論をそれぞれ主張するほか、張氏主導論を段階的に区別し、後半の武力衝突の段階ではむしろ南京政府が主導して、張氏がなす術をなくしたとの見解もある。

③程維栄著『近代東北鉄路付属地』（上海社会科学院出版社、2008年）。本書は上海社会科

学院の「租界・租借地等特殊地区研究」プロジェクトの一成果とみられる。中東鉄道および南満鉄道沿線にもうけられた鉄道付属地（＝収用地）を網羅的に取りあげ、植民地特有の施政権、司法権、警察制度などの特権問題を分析するほか、付属地内外の林業・商工業・金融業問題、ならびに付属地の教育問題についても言及した。一次史料の開拓や独自の観点による問題提起はとくにみられないが、これまでの先行研究を汲み取り東北における鉄道付属地の生成・変化・消滅の歴史を全面的に解説した一冊となる<sup>5</sup>。

④石方、劉爽、高凌著『哈爾濱俄僑史』（黒竜江人民出版社、2003年）。2002年12月付のあとがきがあり、1998年初版本の第2版であるとわかる。本書は、ハルビンにおけるロシア人社会の起源・変遷を、中東鉄道建設初期、日露戦争後、第一次世界大戦後、満洲事変後、新中国成立後の時代順でたどり、在ハルビンロシア人社会の諸相について、現地の「俄僑档案」（＝文書館保有の在留ロシア人記録）を活用しながら詳細に言及している。執筆者の一人である石方氏は、ハルビン及び中国東北地域史について多数の著書を手掛けている。本書のほか、『20世紀一、二十年代哈爾濱多元文化研究』（黒竜江人民出版社、2012年）、『黒龍江区域社会史研究（1644-1911）』（全2冊）、『黒龍江区域社会史研究（1912-1913）』（ともに黒竜江人民出版社、2002-04年、2009年）などがある。ハルビンと中東鉄道の関係について著者は、ハルビンの近代化は帝国主義の「外力」が強制的介入したことによって始まった。「総じてみれば、それが両義的な働きをしている。侵略的な側面も、文明をもたらした側面もある。積極的な役割と消極的な影響が（ともに）存在する。したがってわれわれは一概に否定または肯定するよう

<sup>3</sup> 李随安「21世紀の中国視角—評馬蔚雲『中東鉄路与黒竜江文化：中俄（蘇）關係中的中東鉄路』（『俄羅斯學刊』2011年第2期）

<sup>4</sup> 劉顯忠「中東路事件研究中的幾個問題」（『歴史研究』2009年6期）を参照。

<sup>5</sup> 同書400ページを参照。

な態度をとるべきではない。具体的な分析を通じて『实事求是』的な評価を下すべきである。」と述べている<sup>6</sup>。

⑤曲曉範著『近代東北城市的歴史変遷』（東北師範大学出版社、2001年）。④の見解とも共通するように、曲氏も、中東鉄道沿線都市の近代化は「外力」（帝国主義勢力の侵略、入植）によって幕を開けたとしたうえで、考察にさいして「侵略の西洋」と「文明の西洋」の両面を視野に含める必要があると強調した。また氏は、「外力」の突き当たりと現地社会の「応変」が一種の「合力」を生み出し、それが鉄道沿線都市の近代化をうながしたという。したがってこれら諸都市の発達史には、「半植民地化と近代化の同時進行」という現象が発生している<sup>7</sup>。「中東鉄道都市群」の出現をあつかう第3章において、「ロシア植民主義者の主観的な意図は如何にあらうと、中東鉄道及びその付属地における都市の建設は、東北地域全体の都市化にプラス的に働きかけたことはまちがいない。またこの事実は交通運輸が都市化の進展において一つの原動力になっているとの考え方の正しさを証明してくれた」と、著者自らの見解を明白に示している<sup>8</sup>。

⑥薛衡天著『民国時期中蘇関係史（1917-1949）』（全3冊、中共党史出版社、2009年）<sup>9</sup>。トータルで850ページにおよぶこの大著について、東方書店の紹介ページに「大量の関係史料・回想録・著述および近年に中国とロシア政府により秘密扱いを解除された档案文献などに依拠

し、民国時期における中ソ関係の変遷の過程を回顧した」とあるように、研究資料の充実がとりわけ本書の大きな特徴である。薛氏は資料だけではなく、中ソ双方の新出成果にも目を配っており、吸収しながら考察・分析を展開しているので、近年中国の中ソ関係史研究の進展を知るのに欠かせない1冊といえる。中東鉄道にかんしては、上冊の第1章と第4章においては第一次と第二次「カラハン対華宣言」問題、および中東路事件問題、中冊の第1章と第3章においては満洲事変後の国際情勢と中東路売却問題、下冊の第2章と第8章においては「中長鉄路」と改称された旧中東鉄道の管理権をめぐる中ソ間の駆け引きについて、それぞれ詳細に叙述している。

## おわりに

以上で振りかえってみたように、1980年代に再開された中国の中東鉄道研究は、国内政治の安定と学術的環境の改善にめぐまれて、さまざまな進展をみせてきた。とくに研究の方向性において長年のイデオロギー論争のくびきからの脱却や、「帝国主義侵略論」重視といった偏りにたいする是正が、のちの研究の多様化と活性化につながったといえる。本稿では、筆者の知見の制約と紙幅の関係で、こうした研究動向の概況とその成果を著書中心で紹介したが、膨大な数になる論文への具体的な言及にはおよばなかった。後者については今後の課題としたい。

本研究はJSPS科研費（22520758）の助成を受けたものである。

<sup>6</sup> 馬忠文「探究歴史 鑑示未来—評『近代東北城市的歴史変遷』」（『学習と探索』2002年第3期）を参照。

<sup>7</sup> 同書62ページを参照。2001年、曲氏が同じ趣旨の日本語論文を『環日本海研究年報』8号にも掲載している。この日本語論文を曲氏が国内の反対を予想して海外に発表したのではないかという日本人研究者もいるが

（麻田雅文『中東鉄道経営史 ロシアと「満洲」1896-1935』（名古屋大学出版社、2012）、同年には本書が国内出版を果たしていることからみて、その見方は臆断にすぎなかったといえよう。

<sup>8</sup> 中冊のみ、金東吉との共著となる。