

20 世紀前半の極東アジア諸国による交通政策と社会変動

寺山恭輔（東北大学東北アジア研究センター 教授）

上野稔弘（東北大学東北アジア研究センター 准教授）

I 1930 年代後半のソ連極東における鉄道政策

1. はじめに

1931 年の満州事変と翌 1932 年の『満州国』の建国は、ロシア革命後の極東への干渉以上にスターリン指導部の危機感を強めたものと想像される¹。鉄道が軍事化されるとともに、内戦時代の鉄道と同様に政治部も設置されて中央からの統制が強化された²。シベリア鉄道が奪取されたときに備えて第二シベリア鉄道ともよばれるバイカル・アムール鉄道（通称バム）の建設が急遽計画され、鉄道軍特別軍団なる組織も急いで編成され、長距離の単線区間を残すシベリア鉄道で大規模な複線化工事が始められた³。同時に人員や物資の極東への動員政策がまとめられ実行されていた⁴。備蓄政策の充実も同様の対策の一つに数えられる⁵。このように戦時に備えての大々的な対策は対満州国の極東地域においてのみ実行されていたわけではなかった。満州に隣接するモンゴル⁶やさらに西隣に位置する中国の新疆⁷においても 1934 年から 1935 年にかけてソ連と接続する道路は軍事化されて戦争に備えていたことが判明している。日本と勢力圏を分割していた満州を完全に奪われたため、ソ連は中国との合弁企業であった中東鉄道を 1935 年に売却⁸することを決めて満州の事業から撤退するはめにも陥った。本稿はその後の 1930 年代後半以降の、スターリン指導部による極東方面における鉄道政策についてまとめようとするものである。モンゴルも研究対象に含め、1939 年のノモンハン事件以降の経過についてまとめること、極東ソ連地域について

1 寺山恭輔「1930 年代初頭のソ連における内政と外交—満州事変への対応を中心に—」『ロシア史研究』、第 60 号、1997 年 3 月、63—72 頁。寺山恭輔「1930 年代初頭のソ連の対日政策—満州事変をめぐって」『ロシア研究』（日本国際問題研究所）、第 25 号、1997 年 10 月、88—101 頁。寺山恭輔「スターリンと満州」『東北アジア研究』第 9 号、2005 年 3 月、89—110 頁。

2 寺山恭輔「ソ連極東における鉄道政策：軍事化と政治部設置（1931-34 年）」『西洋史学論集』第 36 号（1998 年 12 月）、1-18 頁。

3 寺山恭輔「ソ連極東における鉄道政策（二）：バムと鉄道軍特別軍団」『西洋史学論集』、第 38 号、2000 年 12 月、80—97 頁。

4 寺山恭輔「ソ連極東における動員政策：1931—1934 年」『ロシア史研究』、第 66 号、2000 年 4 月、61—82 頁。

5 寺山恭輔「満州事変とソ連における「備蓄」の構築」、『東北アジア研究』、第 2 号（1997 年 12 月）、173-198 頁。

6 寺山恭輔『1930 年代ソ連の対モンゴル政策』東北アジア研究センター叢書第 32 号。

7 寺山恭輔『スターリンと新疆』社会評論社、2015 年。

8 寺山恭輔「スターリンと中東鉄道売却」『近代中国東北地域史研究の新視角』江夏由樹、中見立夫、西村成雄、山本有造編集、山川出版社、2005 年 10 月、154—184 頁。

は 1930 年代前半に開始されたシベリア鉄道の複線化工事の進捗状況について説明し、最終的には 1945 年 8 月の対日参戦と満州国の壊滅により、1931 年以來のスターリン体制にとって脅威のファクターの一つであった日本の影響力の排除を果たすまで、その作戦に重要な役割を果たすことになる交通政策について考察することを目的とする。

2. モンゴルにおける対日戦に備えた動員・連絡路の整備—鉄道、自動車道、河川—

(1) 鉄道敷設のその後

1937 年 9 月 5 日にウラン・ウデとナウシキを結ぶ広軌の鉄道建設を政治局は決定し⁹、さらに 1 年後の 1938 年 9 月にはナウシキから国境を越えたスヘバートルまでの延長を決定¹⁰するなど、ソ連とモンゴルを接続する連絡路の強化、モンゴルにおける動員力の強化に余念がなかった。1939 年 3 月には同年中にウラン・ウデからナウシキまでの路線 247 キロの完成を目指していた¹¹。一方でノモンハンでの国境紛争が勃発すると、1939 年 7 月 14 日に政治局はボルジャからソロヴィヨフスク経由バイン・トゥメンまでの鉄道建設を決定した¹²。最初はブリヤートの首都とモンゴルの中心を結ぶ路線を計画し、日本との軍事衝突の危険が高まると、東部における交通連絡の強化に乗り出していたのである。

その後のこれらの鉄道の利用状況はどうだったのか。

1942 年 5 月 7 日、ソ連ソヴナルコムへ交通人民委員のフルリョフ А.Хрулев¹³がモロトフ鉄道¹⁴のボルジャ＝バイン・トゥメン間¹⁵の運行費用にかかわる費用の一部として 136.23 万トゥグリク (=179 万ルーブル) の外貨を要求した¹⁶が、鉄道に勤務する労働者 600 人の給与その他の積算根拠が示されている。これを受けて財務人民委員のズヴェレフが 5 月 23 日、ソヴナルコム議長代理のヴォズネSENSキーに 100 万トゥグリクに削減すべきと主張した。1941 年のこの路線の実際の維持経費は 109.69 万トゥグリクで、そのうち 29.4 万トゥグリクは no.76 の建設に使われ、1941 年の 9 か月間の実際の運行費用は

⁹ 寺山恭輔『1930年代ソ連の対モンゴル政策』、94頁。

¹⁰ 寺山恭輔『1930年代ソ連の対モンゴル政策』、95頁。

¹¹ 寺山恭輔『1930年代ソ連の対モンゴル政策』、109頁。

¹² 寺山恭輔『1930年代ソ連の対モンゴル政策』、113頁。

¹³ フルリョフ Хрулев, Андрей Васильевич(1892-1962)は、1939年9月に設置された赤軍供給局長に任命、独ソ戦開戦後の1941年8月1日には国防人民委員代理、赤軍後方総局長に任命、1942年から43年にかけて交通人民委員も兼務していた。

¹⁴ 1936年5月4日、ザバイカル鉄道がこのように名称を変更していたが、1943年9月15日、元のザバイカル鉄道へと再度名称が変更された。

¹⁵ 240キロの広軌路線で1941年1月1日よりモロトフ鉄道に管轄を引き渡していた

(ГАРФ,ф.5446,оп.44а,д.737,л.27.)

¹⁶ ГАРФ,ф.5446,оп.43а,д.3714,л.13. この鉄道に勤務する労働者 600 人の給与 (毎月 29.66 万ルーブルとして年間 355.92 万ルーブル) のうち、1941 年 5 月 8 日のソ連ソヴナルコムの命令により、モンゴルで働く労働者の給与の 40%は外貨で支払うことになったためそれに必要な 142.4 万ルーブル (=108.37 万トゥグリク)、資材 3 万ルーブル (=2.28 万トゥグリク)、燃料 13.1 万ルーブル (=9.96 万トゥグリク)、その他の費用が積算根拠として提示されている (Там же, л.11-6.)

80.27 万トゥグリクであることを理由にしていた¹⁷。この No.76 とは、バイン・トゥメンからモンゴル東部国境に近いスヘバートル[この場合、キャフタ街道のソ連国境に近いスヘバートルではなく、タムツァク・ブラクのこと]までの狭軌線のことを指しているように思われる。軍需工場等国防に関連した対象にはこのように文書上も番号を付与して情報を秘匿していた。1942 年 6 月 3 日、ソ連ソヴナルコムは 100 万トゥグリクの支出を命じた¹⁸。600 人の鉄道員がこの鉄道の運行に関与していたことがわかる。モロトフ鉄道の一部として運行され、その運行に携わっていたスタッフが応援に駆け付けていたため、その出張費用もこれらの予算には計上されていた。

ボルジャ＝バイン・トゥメン線とは別の路線、バイン・トゥメンとスヘバートルを結ぶ狭軌線、すなわち上述の No.76 の建設過程は必ずしもはっきりしないが、この路線 350 キロも多数の不完全箇所を抱えながら 1943 年 1 月 1 日よりモロトフ鉄道に運行が委ねられ、未完成部分を完成すべく組立事務所が管理局により設置され、鉄道軍、専門家、その他の労働者（130 名）で運行していた。この鉄道について 1943 年 8 月 16 日交通人民委員カガノーヴィチ¹⁹はソ連ソヴナルコム議長代理ミコヤンに、収入を 317.26 万ルーブル、支出を 193.86 万ルーブル（組立事務所の維持に 9.72 万ルーブル）とする予算を求めた²⁰。

あくまでも計画だがその収支予想から人や物資の流れを理解できる。積算根拠として提示された収支計画には、1943 年の貨物輸送が 320322 トン（うちモンゴル人民共和国の組織に 34679 トン、ソ連の組織に 285643 トン）、旅客輸送 10 万人（うち現地住民が 2400 人、ソ連から派遣された職員の往復で 97600 人）を予定し、貨物については 1 トン・キロあたり 36 コペイカの輸送費、平均輸送距離 222 キロとして 1 トンあたり 79.71 ルーブル、旅客については一人 1 キロ 15 コペイカで平均 212 キロとして一人から 31.80 ルーブルを想定していた²¹。ほとんどソ連人専用路線という状態であったことがこの想定からもうかがえよう。10 万人、32 万トンを単純に 365 で割ると、一日の利用は約 270 人、880 トンとなる。詳しい運行状況まで不明だが、戦時でなければ一日数編成で主として物資を前線に送るために利用されていたのではないかと推測される。この問題についても財務人民委員のズヴェレフのチェックが入り、収入はそのままに据え置いたが、支出に関しては想定するほど勤務する人間は集まらないこと、実質的には半年の運行費用であることなどを理由にカットし²²、それが 9 月 4 日に採択されたソ連ソヴナルコムの指示にも反映された。その命令には、収入を 317.26 万ルーブル、支出を 44.5 万ルーブルとし、未完成部分の建設にあたる組立事務所の経費を 6.87 万ルーブルとした²³。ノモンハン事件の際のほとんど

¹⁷ ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.3714, л.5.

¹⁸ ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.3714, л.15.

¹⁹ 1943 年 2 月 26 日に交通人民委員に返り咲き、1944 年 12 月 20 日までこのポストにとどまる。

²⁰ ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.4803, л.19.

²¹ ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.4803, л.16.

²² ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.4803, л.2.

²³ ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.4803, л.25. さらに給与支払いに関する 1943 年 3 月 21 日付のソ

最前線まで鉄道輸送を整備して戦争に備えていたのである。

このように運行を進めていたモンゴル国内の鉄道路線であったが、その運賃が問題となった。1943年11月16日、交通人民委員代理アルチュノフ **Б.Арутюнов**²⁴がソヴナルコム議長代理ミコヤンに次の要請を行っている。1941年8月23日にソ連・モンゴル間で結ばれた広軌線の運行についての協定によれば、交通人民委員部が定める運賃率、条件で貨物、旅客、手荷物の輸送費を決めること（第8条）になっていた。ところが狭軌線について協定はなく、現在臨時の運賃率が適用されており、これが輸送費の増大を招き、国防人民委員部、建設人民委員部などの機関が交通人民委員部に運賃の引き下げを求めてきている。一方で、基本的にモンゴルの諸機関の旅客、貨物利用による外貨の流入を維持するため、広軌線については旅客、手荷物、軍需物資及び大量輸送（石炭、木材、薪、鉱物、建設資材）をソ連の現行運賃に100%上乘せした数値とすること、その他については200%引き上げた運賃率を適用すること、狭軌線については、トンキロあたり15-35と幅を持たせ、旅客輸送については一人1キロあたり25コペイカの運賃を提起した²⁵。次の【表1】²⁶は、狭軌線の現行及び計画中の運賃率とソ連国内の鉄道の運賃率との比較を行ったものであり、モンゴル国内ではかなり割高な運賃が適用され、各省庁の不満を呼んでいたことがわかる。

【表1】（単位はコペイカ）

貨物の名称	1トンキロ当たりの 現行運賃率	計画中の1トンキロ 当たりの運賃率	1トンキロ当たり ソ連国内鉄道の運賃率
1. 鉱物を起源とする建設資材	36.0	15.0	2.78
2. 軍事輸送一貨物及び梯団	36.0	15.0	-
3. 薪と木材	36.0	20.0	3.67
4. 石炭	36.0	20.0	2.21
5. 干草とわら	36.0	30.0	3.60
6. 食糧	36.0	30.0	4.40
7. 煙草製品、アルコール、ワイン その他	36.0	35.0	8.63
8. 客車便による荷物	36.0	60.0	76.0
9. 旅客輸送(一人1キロ当たり)	15.0	25.0	12.0

連ソヴナルコムの命令をこの狭軌線の鉄道員、組立事務所の労働者にも適用することになった。

²⁴ アルチュノフ（**Арутюнов, Баграт Николаевич 1889-1953**）は、1937年10月ザカフカース鉄道長、1939年4月1日には交通人民委員代理に任命、独ソ戦開戦後、1941年7月疎開評議会メンバーに選出。1942年2月に国家防衛委員会にスターリンをトップに設置された輸送委員会のメンバーにも選出。

²⁵ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.737, л.27.

²⁶ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.737, л.29.

一方、同年12月9日、交通人民委員部のミシチェンコフ Мищенкоフがソヴナルコム議長代理モロトフに、追加的に提出した次の【表2】²⁷には、狭軌線だけでなく広軌線の現行の運賃率と計画中の運賃率、そして広軌線、狭軌線の改定運賃率適用後に想定される収入が計算されている。ソ連国内の運賃率から100%から200%引き上げたとしても、モンゴル国内で適用されていた現行運賃率と比較してもかなり安くなることがわかる。新たな安い運賃率を適用することにより、収入面でのマイナスが予想された。

【表2】

貨物の名称	現行の運賃率			計画中の運賃率			現行運賃との増減 +-	
	1トキ当たり 運賃率 (コペ 仟)	1ト 当たり (コペ 仟)	合計 (1000 ルーブル)	1トキ当 たり運賃 率(コペ 仟)	1ト 当たり (コペ 仟)	合計 (1000 ルーブル)		
							1000 ルーブル	%
A. 狭軌線								
モンゴル諸組織の 貨物	36	7971	2764.3	28.6	6366	2207.9	-556.4	-20.1
ソ連諸組織の貨物	36	7848	22417.5	23	5029	14367.3	-8050.2	-35.9
合計	36	7861	25181.8	23.6	5174	16575.2	-8606.6	-34.1
旅客	15	4500	4500	25	7500	7500.0	+3000.0	+66.7
B. 広軌線								
モンゴル諸組織の 貨物	24.4	7925	1783.3	20.59	5670	1500.9	-282.4	-15.8
ソ連諸組織の貨物	23.0	6410	37992.6	7.66	2138	12672.7	-25319.9	-66.7
旅客	28.33	5213	10426.0	26.47	4870	9740.0	-686.0	-6.6
合計	28.33	6159	50201.9	11.42	2934	23913.6	-26298.3	-52.6

交通人民委員部によるこの主張が受け入れられ、1943年12月18日ソ連ソヴナルコムの布告が採択された。狭軌線については先に示した【表1】の通り、交通人民委員部が提起した運賃率が適用されること、広軌線のボルジャ＝ソロヴィヨフスク＝バイン・トゥメン線については要請通り、旅客、手荷物、軍需物資及び大量輸送（石炭、木材、薪、鉱物、建設資材）をソ連の現行運賃に100%上乗せした数値とすること、その他については200%引き上げた運賃率を適用すること、1944年1月1日よりこれらの運賃率を適用することになった²⁸。

さらに翌1944年3月3日、交通人民委員代理アルチュノフはソ連ソヴナルコム議長代

²⁷ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.737, л.32.

²⁸ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.737, л.37-36.

理ミコヤンに、交通人民委員部のソユーズトランスプロジェクト[Союзтранспроект 鉄道路線の設計を担当]が、カガノーヴィチが承認したプランに基づき、ダラスン＝ウリジャ＝チョイバルサン間の鉄道の設計探索作業のソ連領内における作業を完了し、路線約 700 キロのうちモンゴル領内 200 キロについて、1944 年 7 月 1 日までに探索作業を終わらせるための費用 23.52 万ルーブルを要求した²⁹。ダラスンはシベリア鉄道の拠点カルィムスカヤ近郊にあり、それとモンゴル北部のウリジャを結び、さらにチョイバルサンに至るルートである。対日戦に際しては満洲国との国境に近いボルジャ線が万が一日本に奪取されては困るとの判断が働き、それよりも西に入った地域でソ連とモンゴルの前線を接続することを意図していたものと思われる。この提案に対しては、いつものように財務人民委員部のチェックが入り、最終的に 1944 年 4 月 6 日ソ連ソヴナルコムが調査費用 20.88 万ルーブルを外貨で支出することを許可した³⁰。終戦まで 1 年あまりのこの時期においても、対日戦に備えて新たな路線の建設を想定するほど、大々的な準備を進めていたことが明らかである。

(2) ソ連とモンゴルを接続する道路、河川の整備

ノモンハンにおける決戦を前に 1939 年 7 月 20 日、ベリヤがモロトフに要請した³¹。それによれば、バヤン・ウラ・ソモンからバイン・トゥメンまでの 268 キロの区間は、1938 年からソ連内務人民委員部自動車道路総局 Гушосдор が道路の建設を開始し、1940 年の完成に向けて 1939 年には 650 万ルーブルを投下したが、同年にすべての人工物の建造と路盤の構築を終了させるには不十分であること、「今日のこの道路の特別な意義を考慮し」1939 年にすべての人工物の建造、ケルレン川にかかる橋 (940 メートル) の建造、すべての路盤の構築を終了させることが必要で、そうすれば 1940 年に民間施設の建設、砂利を敷き詰める作業が残るだけだとし、400 万ルーブルの予算増額と他の人民委員部の建設から囚人 1000 人をこの建設に投入すること、工業建設材料人民委員部 (ソスニン Соснин) に 8 月 15 日までにセメント 75 貨車分発送するよう指示をだすことを要請した。結局、この要請は基本的にソヴナルコムによって 8 月 23 日に承認された³²。

その後の道路建設の経過が必ずしもはっきりせず、筆者は断片的な情報しか持ち合わせていない。例えば上の決定から約 3 年経過した 1942 年 8 月 25 日、内務人民委員代理チェルヌィシヨフ Черньшев はミコヤンに、モンゴル内の道路の維持、補修、建設に 1942 年の 3 四半期に 115 万トゥグリクの枠がはめられ、7 月 11 日に第 3 四半期の予算 35 万トゥグリクが認められているとして、第 4 四半期の予算 35 万トゥグリクの予算を求めた。この要請はそのまま 9 月 24 日にソヴナルコムによって承認された³³。さらに 1 年後の 1943

²⁹ ГАРФ, ф.5446, оп.46а, д.3911, л.3.

³⁰ ГАРФ, ф.5446, оп.46а, д.3911, л.1,7.

³¹ ГАРФ, ф.5446, оп.23а, д.139, л.6.

³² ГАРФ, ф.5446, оп.23а, д.139, л.13.

³³ ГАРФ, ф.5446, оп.43а, д.290, л.6, 8.

年 10 月 28 日には、モンゴルの道路に勤務する技師・技術者、その他の労働者の給与を新たに定め、そのための追加資金の提供を決めた³⁴。

そしてこの直後のことになるが、11 月 7 日、ソ連ソヴナルコムはモンゴル人民共和国領内における諸街道の建設（①ウランバートル＝アルタン・ブラク 349.6 キロ、②スヘバートル＝ソ連・モンゴル国境 15.5 キロ、③ツァガヌル＝ソ連・モンゴル国境タシャンタ 35.6 キロ）に関する費用を、モンゴル政府が弁済するやり方について外国貿易人民委員部の布告草案を承認し、モンゴル駐在通商代表のフィノゲノフ **Финогенов Аатолий Николаевич** に委任した³⁵。これはそれまでの道路建設事業を総括し、モンゴル側に支払いを求めるものであり重要である。以下の通り、協定を要約できる。

建設費用は 8663.5 万トゥグリク（①8366.2 万、②106.6 万、③190.7 万トゥグリク、番号は上記街道と照応）と定め（2 条）、1943 年 1 月 1 日からの 20 年の無利子均等払いで毎年 10 月 1 日までにウランバートルのモンゴル貿易工業銀行にあるソ連国立銀行の口座にモンゴルが支払うこと（3 条）、この協定にしたがってモンゴル政府から入って来る金の全部、または一部をモンゴルでの購入（あらゆる種類の家畜、皮革原料、毛、毛皮その他）に使う権利をソ連政府は有し、それらの商品は 1943 年にソ連の貿易機関が売却した同様の製品よりも高くない値段でソ連に納入されること、またソ連の通商代表部は、その年に通商代表部がこの資金で購入を希望する商品名と数量を各年の初めまでにモンゴル政府に伝え、モンゴル政府は円滑に遅滞なくソ連に納入すること（4 条）。諸街道受け入れのため、両国から 3 人ずつ加わる合同委員会は道路の現状を確認し、正式に受け入れを行うが、不十分な点があればそれを指摘し、その補修期間を定めたあと改めて受け入れ日程を調整する、以上の作業を協定締結後 3 か月以内に行う（5 条）。これらの道路を適切に維持し、そこで勤務する幹部を養成するため、ソ連政府は合同委員会が定める数の技師・技術者、熟練労働者を一時的にモンゴルに残す。仕事のためモンゴルに出張する人々の給与その他の労働条件は、モンゴルで仕事をしている他の組織のソ連人専門家と同等にし、合同委員会が必要とみなすだけ副業経営、資産をモンゴルに残すことにソ連は同意する（6 条）。両国は将来、次の道路の建設費を計算する作業に入ることに同意する。1. ウンドゥルハンからチタ方向へのソ連モンゴル国境までの道路 321.8 キロ、2. チョイバルサンからバイン・ウラ・ソモンまでの道路 200.86 キロ、3. チョイバルサン近郊のケルレン川にかかる橋（7 条）、この合意は、署名と同時に効力を発揮する（8 条）、以上である³⁶。

³⁴ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.4872, л.22-19, 11, 4. 最初に内務人民委員部が 10 月 14 日に引き上げを要請し、ソ連ソヴナルコムが若干、削減して承認した。月給はもちろん職務ごとに異なり、トゥグリクで支払われる給与と、ルーブルで支払われる追加給与があった。例えば最大の道路管理局長はそれぞれ 950、250、主任技師が 900、200、生産技術部長が 800、200、運転手が 450、125、最低の職員が 250、80 等となっていた。この改定に伴い、第 4 四半期には追加的に 18.1 万トゥグリクを財務人民委員部が支出することを定めた。

³⁵ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.249, л.7.

³⁶ ГАРФ, ф.5446, оп.44а, д.249, л.6-4. これらの 3 本の街道はいずれも路盤が 10 メートル、通行部分が 6 メートルで同じだったが、①ウランバートルからアルタン・ブラクまでの 349.6

ところが、これから3か月あまり経過した1944年2月19日、ソ連ソヴナルコムは改めてモンゴルとの協定内容を変更し、現地に署名を指示した。主な変更内容は街道の建設費用の見直しで、道路①のみ7305.7万トゥグリクに減額した結果、総額は7603万トゥグリクとなった。しかもこの金額を1937年11月に締結された協定に基づいて全額モンゴル側が負担するのではなく、半額すなわち3801.5万トゥグリクのみモンゴル側が支払うことになった。また支払い開始は5年後で、毎年25分の1ずつ支払うこととした。この協定にはもとの協定にあった第7条、すなわちその後の道路建設計画に関する条項が脱落している³⁷。当初の計画から大幅にモンゴル側の負担が減らされていることがわかる。この間の経過は不明だが、モンゴル側から減額を求める声があがった可能性がある。

ソ連とモンゴル間の交通で重要な位置を占めるのが河川交通である。1941年の報告書には、それまでの約10年間の河川交通の開発について次のようにまとめられている。開発は1926年6月締結のセレンガ川水上交通建設の5か年計画に基づいていた。次いで1932年12月1日のソ連ソヴナルコム布告及び、1933年11月16日のソ連ソヴナルコム布告により、オルホン川についてウスチヤからタラ川の合流地点まで312キロ、セレンガについては国境からムーリン渡し場 перевоз までの380キロの開発が決定した。水運人民委員部は1932年、ギプロヴォドトランス Гипроводтранс の東シベリア支部を通じて、モンゴル人民共和国に設計・探索ビューローを、セレンガ河川航行局を通じてモンゴル領内に建設事務所「モンゴルヴォドストロイ Монголводстрой」を組織した。1932-35年の作業の結果、源流から国境までセレンガの諸河川で622キロ、オルホン川はトラ川の河口からセレンガ川との合流地点まで312キロ、ズギン・ゴルは源流からセレンガ川との合流地点まで565キロにわたって全面的な測量が行われた。セレンガ川汽船極東の建設事務所モンゴヴォドストロイが作業を行った1933-37年の間にオルホン、セレンガ川の航行条件は著しく改善した。この間、オルホン川で32、セレンガ川で51の水力工学施設が作られた。次の【表3】は1933-39年に行われた作業をまとめたものである。

キロの道路は、ウランバートルから112キロの地点までとアルタン・ブラクまでの346-349.6キロの区間は砂利 щебель が敷き詰められていたが、この間の道路は砂 гравий が敷かれていた。人口建造物のタイプは鉄筋コンクリートの荷重で60トン。②のスヘバートルからナウシキまでの道路では砂で舗装され、人口建造物は木製、荷重60トン、③ツァガヌルからビイスク方面への国境までの道路も同じく砂で舗装され、人口建造物は木製で同じだが、荷重は25トンと劣っていた（ГАРФ,ф.5446,оп.44а,д.249,л.3-1.）。ロシア語の щебель も гравий も砂利と訳されるが、前者は通常、10ミリ以下の後者よりも数センチとサイズが大きく、とがっており花崗岩、丸石、石灰岩を砕いて採取していた。砂利と砂と訳し分けたが、この場合砂利を敷いた道路のほうがより耐久性があったものと思われる。

³⁷ ГАРФ,ф.5446,оп.46а,д.391,л.6-1.

【表 3】

作業	オルホン川		セレンガ川		合計	
	ロシア通貨 (1000 ch.R)	うちモンゴル通貨 (1000 T)	ロシア通貨 (1000 ch.R)	うちモンゴル通貨 (1000 T)	ロシア通貨 (1000 ch.R)	うちモンゴル通貨 (1000 T)
水力工学施設						
1933—1938年	322.5	168.7	2332.5	1331.5	2655.0	1500.2
1938—1940年	1165.3	688.8	1001.0	593.4	2166.3	1282.2
設計・探索作業	851.0	438.0	2036.0	1041.0	2887	1479.1
浚渫	42.6	19.8	-	-	42.6	19.8
合計	2381.4	1315.3	5369.5	2966.0	7750.9	4282.3

※ch.R=チェルヴオンヌイ・ルーブル、T=トゥグリク

文書には、「この表のチェルヴオンヌイ・ルーブルは、現在の 1 トゥグリク 1.314 ルーブル というレートで計算して得られた。すべての上記の作業はソ連財務人民委員部が資金提供して行ったものであり、その支出をモンゴル政府は一切負担していない」とソ連の功績を強調している。この川岸の建設作業の結果、「基本的な埠頭地点には、河川輸送に不可欠なあらゆる施設が全く人の住んでいないところに設置され、1932 年には越冬場所が一つといくつかの Kult があっただけのモイカ埠頭は、その後スヘバートルと名付けられることになる町に変身した」³⁸。満洲事変の翌年、すなわち 1932 年からモンゴルの諸河川を輸送路として活用しようという動きが進んだことが開発を進めた布告採択の経緯などからもはっきりする。

モンゴル国内で活動を担っていたのがバイカル・セレンガ汽船会社でセレンガ川、コソゴル湖で汽船を運行していた。それぞれ 26 キロ、120 キロが運航距離で、乾燥貨物、石油を主に運んでいた。1944 年 1 月 22 日、ソ連ソヴナルコムは、バイカル・セレンガ汽船会社の 1944 年の収入を 87.93 万トゥグリク、支出を 87.36 万トゥグリクと定めている³⁹。

3. シベリア鉄道の軍事化と複線建設

1932 年末に政治局は極東の鉄道の軍事化を導入していたが、1935 年 4 月 27 日に政治局は、「東シベリアとトムスク鉄道の労働者、職員を赤軍に従軍している立場に移す」と決定した。この決定は、(1) 東シベリア鉄道、トムスク鉄道のバルナウル、ノヴォシビルスク管理局に勤務する労働者、職員で現役軍人と兵役義務者すべて、さらにこれらの鉄道で

³⁸ ГАРФ, ф.5446, оп.25а, д.1034, л.3, 6об, 7, 8об, 12.

³⁹ ГАРФ, ф.5446, оп.46а, д.3819. ソヴナルコム の指示は Там же, л.30. 船は自走船 2 隻、非自走船 2 隻で、前者の乗組員は 31 人、後者のそれは 7 人と規模は大きくない。このファイルには収支の細かい項目、船長その他の乗組員の給与などの情報もある。

国防人民委員部とて国防人民委員部と交通人民委員部が定めるリストに掲載されている指導的ポストについている労働者、勤務者に対し、その年齢や軍役への関係にかかわらず、1932年12月29日の中央執行委員会とソ連ソヴナルコムของの布告「ザバイカル、ウスリー鉄道の労働者と職員のうち現役軍人と兵役義務者を労農赤軍に従軍している立場に移すこと」を適用する。(2) トムスク鉄道、東シベリア鉄道のスタッフに対して、1933年3月5日のソ連ソヴナルコムของの布告「赤軍に籍を移されたザバイカル、ウスリー鉄道労働者、職員のための特典について」、1933年1月3日の中央執行委員会、ソ連ソヴナルコムของの布告「鉄道軍法会議、鉄道軍事検察の設置について」を適用させる⁴⁰、と述べていた。

軍事化導入の結果、極東の輸送状態は改善したのか？1930年代半ば、政治局はほぼ毎月全国の鉄道輸送で貨車積み込みのノルマを決定していた。最初に全国的な傾向を見てみることにしよう。例えば1935年1月25日、政治局は2月の貨物積み込み計画を一日平均6万貨車に定めたが⁴¹、同年12月にはそのノルマは74000貨車へと増えた⁴²。増加傾向は続き、1936年末には91000貨車の積み込みを計画⁴³、1937年11月と12月には10万貨車の積み込みを計画した⁴⁴。ところが1938年には積み込みノルマは88000と96000貨車の間で揺れ、1939年4月には91000貨車の積み込み計画にとどまった⁴⁵。このように全国的な積み込みノルマを計画しながら、政治局が同時に極東の鉄道向けにのみ積み込みプランだけは特別に、発送者のリストとともに月1回定期的に策定していたことが特徴的である。この決定がなされた理由は、第1に極東が国防にとって特別の戦略的重要性を有していること、第2に極東に長距離の単線区間が存在するため、全国から人と膨大な貨物を送るのに非常に大きな困難が伴ったことである。シベリア鉄道における複線建設が完成するまで、スターリン指導部は軍事的な脅威が突如として生じることに反応し、大規模な動員作戦を展開する必要に迫られていたのだと確認することが可能である。政治局による決議から拾ってきた次の表は、いかなる省庁がどれほどの貨車を極東に発送することを計画していたのかの例を示している。

鉄道建設を担当する交通人民委員部、国防や重工業、調達、食品産業などの輸送量が多かったことがこれを見てもわかる。1932年から進められた複線建設は東へ東へと工事が進んでいった。複線区間と単線区間では物資輸送の計画立案には大きな違いがある。単線区間にいかにして物資・人員を送り届けるのか、当局にとってはこの問題との格闘が大きな課題であった。それ以东への貨車の発送を定める拠点が変化していった。1935年3月20日、政治局は4月のザバイカル、ウスリー鉄道あての貨物と人の積み込みプランを策定したが、それによれば毎日ムィソヴァヤ以东に900貨車（このうちザバイカル鉄道あてが

⁴⁰ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 963. Д. 8. 1933年4月23日にはすでに、同様の布告が採択されていたものの実行には移されていない。

⁴¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 958. Л. 28.

⁴² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 972. Л. 81.

⁴³ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 982. Л. 62

⁴⁴ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 991. Л. 18; Ф. 17. Оп. 3. Д. 992. Л. 90.

⁴⁵ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1008. Л. 16.

人民委員部ごとの 1936 年 11 月のアムール鉄道ウルシャあての貨物と人の輸送ノルマの配分（1 か月の貨車の数）⁴⁶

発送者	貨車数
国防人民委員部	3,461
ソ連内務人民委員部	1,450
ダリストロイ	500
内務人民委員部幹線道路総局	52
ソ連ソヴナルコム調達委員会	5,960
ソ連食品産業人民委員部	4,600
ソ連重工業人民委員部	5,000
軽工業人民委員部	200
国内商業人民委員部	317
ソ連農業人民委員部	600
ソ連ソフホーズ人民委員部	21
ソ連外国貿易人民委員部	38
ソ連木材人民委員部	120
ソ連通信人民委員部	36
ソ連水運人民委員部	120
ツェントロソユーズ	300
グラヴゾーロト	258
民間航空総局	22
ロシア共和国公益事業人民委員部	104
地方産業人民委員部	350
ウクライナ共和国地方産業人民委員部	42
白ロシア共和国地方産業人民委員部	25
交通人民委員部	6,300
ソ連保健人民委員部	13
教育人民委員部と国立書籍雑誌出版合同	26
ユダヤ人労働者土地処分委員会	12
金属産業共同組合	24
供給販売卸取引局	8
オソアヴィアヒム	34
障害者供給販売共同組合	3
ダゲスタン共和国政府	4
合計	30,000
一日平均	1,000

⁴⁶ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 982. Л. 115.

507 貨車、ウスリー鉄道あてが 393 貨車)、ウルシャ以東に毎日 475 貨車 (うち 375 貨車はボチカリョーヴォ以東とし、ザバイカル鉄道からウスリー鉄道には毎日 82 貨車をノルマとした) を輸送することを計画した⁴⁷。1935 年 7 月のノルマ決定に際しては、ウルシャ以東の貨物と人の積み込みノルマは毎日 475 貨車 (うちボチカリョーヴォまで毎日 90 貨車) とした⁴⁸。このように、この時期ウルシャが貨物輸送の一つの基準点であったことがわかる。ところが 1937 年初めになると、この地点は以前のような基準の意味を持たなくなる。1937 年 4 月の輸送プランにおいて、初めて新たな拠点ハバロフスクが指定され、それより先に 600 貨車を輸送することを計画した⁴⁹。その後、アルハラ、マリインスクが貨物通貨の中途基準点となっていく。長距離の単線区間の存在はソ連の国防にとって致命的な弱点だった。したがって時期をさかのぼって、シベリア鉄道のこの複線建設がいかに実行されていったのか検討する価値があるだろう。

- A) 1937 年 8 月 1 日までにカルィムスカヤ=ハバロフスク間の複線の通常運行を始めること。
- B) 1937 年 9 月 1 日までにハバロフスク=ヴォロシーロフ間の複線建設について、全線で速度制限なしの運航を確保し臨時運行にもっていき、通常運行には同年 12 月 1 日に入ること。
- C) ヴォロチャエフカ=コムソモリスク間で遅くとも 1937 年 10 月 1 日までに通常運行を行うこと。
- D) 1937 年 10 月 1 日までにビロビジャン=ブリュヘロヴォ線の臨時運行を行うこと。
- E) タフタムィグダ=トゥインダ線の建設を 1937 年に完遂すること。
- F) 遅くとも 1938 年 4 月 1 日にイマン、ビキン、ウスリー、ホル川の鉄橋建設を可能にすること。

これに加えて政治局は複線建設に主な責任を課せられている内務人民委員部の諸機関への財政支援を義務付けた。

このように 1937 年 10 月 23 日、政治局は交通人民委員部と内務人民委員部の提示に応じて、カルィムスカヤ=ハバロフスク間の複線の通常運行を 11 月 1 日より開始することを認めるソ連ソヴナルコムと党中央委員会の布告を承認した。

これに続いて 12 月 17 日、政治局はカルィムスカヤ=ハバロフスク間の複線建設者に対する表彰と特典に関するソ連ソヴナルコムと全ソ共産党中央委員会の布告を承認した。その決定によると、1) カルィムスカヤ=ハバロフスク間の複線建設者の表彰と特典に関してソ連内務人民委員部が提起した布告草案をプレスに公表することを承認する。2) ソ連内務人民委員部には、カルィムスカヤ=ハバロフスク間の複線建設で功績のあった者に自由労働者であれ、囚人であれ褒賞を与えるため、ソヴナルコム予備fondから 1000 万ルーブルを付与する。3) ソ連保健人民委員部にはカルィムスカヤ=ハバロフスク間の複線建設者に対して連邦内の保養地

⁴⁷ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 961. Л.л. 38,99.

⁴⁸ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 965. Л. 44.

⁴⁹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 985. Л. 20.

への旅行宿泊優待券・・・個を分与するよう提案し、同時にソ連内務人民委員部との合意のもと、1938年前半にサナトリウムに必要な数を予約させた。4) ソ連内務人民委員部には、検察と合意のもと、複線建設で特に顕著な功績をあげた囚人に対して、3年までの範囲へと拘禁期間を短縮するよう提案する(例外は、58条8項テロル、58条6項スパイ、58条9項破壊活動、58条1項祖国への裏切りで裁かれた者、トロツキー・ジノヴィエフ主義、右翼反革命組織・グループへの参加、その他の反革命的・反党的組織の参加者、ファシスト・反革命的民族主義組織、転向者、また犯罪に関係なくあらゆる外国人)。5) カリムスカヤ＝ハバロフスク間の複線建設者で突撃的な作業の結果、本決定第4項目にしたがって収容所から解放された者に、

自分が選んだ場所で居住登録を発行し、就職支援するよう、ソ連内務人民委員部はその地方組織に指示すること。

これと類似した追加決定は12月19日に政治局が採択した。「輸送に関する政府の責任ある課題を模範的かつ正確に実行したことに対して、内務人民委員部極東地方局長リュシコフ、同局の全スタッフ、この課題遂行に参加した極東鉄道の職員に謝意を表す」。同時にソ連内務人民委員、交通人民委員には内務人民委員部極東地方局および極東鉄道の鉄道輸送の職員のうち特に功績のあったものを表彰するために提示するよう委任した⁵⁰。

このように1937年末、スターリン指導部は複線建設の建設者の貢献を高く評価し、巨大な成果を称賛する準備をしていた。けれども複線建設はさらに続いていた。1938年8月29日、政治局は「1937年11月1日よりカリムスカヤ＝ハバロフスク間の複線の通常運行に入るとの1937年10月23日のソ連ソヴナルコムと党中央委員会の布告を変更し」、複線受け入れのための政府委員会を設置した。極東地方の各区间における作業を受け入れるため、政治局は極東鉄道、アムール鉄道、モロトフ鉄道の鉄道局長代理を議長とする小委員会を組織すること、そこに内務人民委員部バムラークの代表も入れることを決めた⁵¹。複線建設計画の完遂は様々な要因によって遅延した。1938年5月21日エジョフ Н.И. Ежов はカガノーヴィチ交通人民委員に、建設の遅れは主に発電所の計画が整っていないこと、橋の橋脚間の建設が進んでいないこと、極東地方の鉄道に小石を敷き詰めるための空車両の引き渡しは極めて不十分であることが原因だと説明した⁵²。

そしてやっと翌年になって計画の完了が可能になったのである。1939年3月26日、政治局はソ連ソヴナルコムと党中央委員会の共同布告を採択したが、そこで最終的な総括がなされた。1) カリムスカヤ＝ハバロフスク間の複線の通常運行受け入れに関する政府小委の文書を承認する。2) 内務人民委員部が実行したカリムスカヤ＝ハバロフスク間の複線建設が終了し、複線は1939年4月1日より通常運行に入ったことを認める。3) その尽力によって東方の鉄道が強力な技術的装備を獲得できたところの建設作業員たちの巨大な作業を指摘、称賛する。4) 政治局は内務人民委員部が1939年中に不足分すべてを完

⁵⁰ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 994. Л. 18.

⁵¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1001. Л. 35.

⁵² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 507. Л. 74-75..

了し、政府委員会が指摘したリストに基づき欠点の除去に関する作業を行うよう求める。

5) カルィムスカヤ＝ハバロフスク間の複線建設総額を 15 億 6200 万ルーブルとし、その内訳は A) 未完了部分の完了に 1 億 2000 万ルーブル、B) カルィムスカヤ＝ハバロフスク間の複線の日 36 往復の輸送能力の完全確保のための追加的作業、鉄道沿いの住宅フォンドの増大、国防と関連した一連の作業の整備、実行に関する諸方策の遂行に 2 億 3990 万ルーブルを割り当てること、6) 1939 年には、カルィムスカヤ＝ハバロフスク間の複線建設への補助金総額を 1 億 3000 万ルーブルとし、このうちソ連ソヴナルコム予備フォンドからは 9700 万ルーブルを追加的に補助する⁵³、以上である。

1939 年 3 月 26 日に政治局によって採択された政府委員会の輸送能力に関する文書には、カルィムスカヤ＝ハバロフスク間の複線建設まで、カルィムスカヤ＝ハバロフスク間では往復 20 列車が利用されていたが、建設とすべての作業完了後、この路線では 36 往復の列車が利用されることになっていた。モロトフ鉄道（前ザバイカル鉄道）、極東鉄道では輸送能力は 39 往復、36 往復あったが、アムール鉄道では水供給が不十分なので輸送能力は 19 往復（複線建設の完了後、この路線でも利用強度は往復 40 列車まで伸びた）にとどまっていた。この区間の輸送能力を改善すれば、区間全体でスピードアップを図ることが可能であった⁵⁴。

4. 小括

上の決定の翌日 1939 年 3 月 27 日、政治局は「極東への物資、労働者の輸送をマリンスク以东一日平均 1450 貨車、アルハラ以东 1100 貨車」⁵⁵とする決定を行った。この決定こそ、極東地方へロシア中央部から送られる貨物や労働者に関して政治局が毎月行っていた輸送計画の最後のものになった、ということが重要である。1932 年春からソ連東部で複線建設が始められていたが、約 7 年経過した 1939 年春になってスターリン指導部は当初の目標を達成した。単線区間を原因とする滞貨、送り返せない空車両の滞留等を考慮せずに物資と人のやり取りが自由になったのである。軍事的・戦略的にもこの達成は非常に大きな成果となった。したがって上述した通り、スターリン指導部は工事の完成を高く評価し、その作業に従事した関係者への勲章授与や囚人に対する恩赦で報いようとしたものと思われる。ノモンハン事件はくしくも、複線工事完了を当局が祝おうとしていた矢先に生じたものである。複線を活用してシベリアに運ばれた兵器や物資は、本稿でも述べた通り、モンゴル国内で整備された道路を活用して関東軍・満洲国軍との戦闘の全線に送られることになったのである。

⁵³ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1008. Л. 15.

⁵⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 570. Л. 57-64.

⁵⁵ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1008. Л. 16.

Ⅱ 第二次世界大戦後の蒋介石による中国東北部の鉄道政策

抗日戦争の終結は、中華民国政府を長らく悩ませてきた日本による中国東北部の占拠状態の終焉を意味した。中国政府は終戦前から満州国の経済状況を調査しており、満州国の資産回収に期待をかけていた。しかしそれは同時に日本の東北占拠以前に存在したロシア（ソ連）の東北における隠然たる影響力の復活をも予見させるものであった。何よりも満洲里からハルビンを経て綏汾河に至る路線とハルビンから長春・瀋陽を経て大連・旅順に至る路線を骨格とする鉄道網は、その敷設にロシア・ソ連が深く関わっており、戦後処理においてその扱いが重要になるのは明らかであった。1945年前半にモスクワで行われた中ソ同盟条約交渉は中ソ両国の権益確保をめぐる厳しい交渉が繰り広げられ、特に中華民国政府としては宗主権を主張してきたモンゴルの独立承認を強固に要求され、蒋介石はこれを「最大の犠牲」として認める代わりに、中国東北の主権回復および新疆の民族運動や中国共産党の活動にソ連が支援しないことを確約させようとした。蒋介石としてはモンゴル独立承認に対する評価は中国東北の回収の成否によって決まるという不退転の認識であった。（『王世杰日記』（林美莉編、近代史研究所、2013年）1945年7月25日の記述）そしてその交渉案件の中には中国東北における鉄道問題もあった。中国側としてはソ連の鉄道権益を極力縮小し、中国側の主権と権益を最大限確保することに腐心した。1945年8月14日に調印された「中国長春鐵路に関する協定」では、第一条において「日本軍を東三省から駆逐した後、中東鐵路および南滿鐵路の満洲里から綏芬河まで及びハルビンから大連・旅順までの幹線を合併して一つの鉄道とし、中国長春鉄道と名付け、中華民国とソヴィエト社会主義共和国連邦の共同所有及び共同管理とする」ことが明記された。また共同所有と共同経営の範囲については、同路線をロシア単独ないし中ソ合同で管理していた時期に取得した土地と線路で、かつ同鉄道運営事業に直接関係するものに限定し、それ以外の支線や附属事業および土地は中国政府の所有とした。（外交部編印『外交部檔案叢書・界務類』第二冊中蘇關係卷、2002年54頁）

しかしアメリカの広島・長崎への原爆投下を受けてソ連軍が8月9日に国境を越えて満洲に侵攻し、日本のポツダム宣言受諾後も軍隊を中国東北全土に展開し、ソ連軍占拠の下で日本軍の武装解除及び満洲国の資産接收が行われた。中国政府にとって中国東北への軍隊進駐と満洲国の資産接收に先立ちソ連駐留軍の撤収が必要となった。中ソ間の諸条約が8月24日に批准されたのを受けて、1945年9月に国民政府軍事委員会は東北行營を設立し、熊式輝を行營主任兼行營政治委員会主任委員に任命し、中国東北の接收の任に当たらせた。接收作業開始時においては東北域内の鉄道は無傷であり、長春—ハルビン区間では旅客切符の販売が開始するなど業務再開も進んでいると報じられた（「東北接收工作：二百餘接收人員已抵長春、各鐵路均完整無恙」『重慶掃蕩報』1945年10月27日）。しかし秦皇島に上陸し陸路東北に入ろうとした中国政府軍は山海関を占拠する中国共産党軍に阻まれ、他の上陸地点の模索と空路での長春等東北各地への接收人員派遣を並行して進めるこ

ととなった（「接收東北大困難：國軍被阻於山海關、熊式輝由平來渝」『重慶大公報』1945年11月12日）。この時期、長春鐵路理事の劉哲は10月23日付で東北行營と外交部あてに長春鐵路協定などに対する補充意見を提出し、その中で現状における幾つかの問題を指摘している。一つは旅順市域が金州全体を編入し遼東半島をほぼ納めるほどに大きくなっている上に、ソ連軍が駐留し無制限に増兵している点である。劉はかつて南滿鐵道に駐留していた日本兵がわずかに九千で満州事変を起こしたことを指摘し、三、五年後の状況に懸念を示している。第二にソ連の貨物が入境しても関税を徴収されず、税関検査も受けず、運賃も払わないことが東北の経済に打撃を与えていることを指摘する。そして第三に線路のゲージ幅の問題を挙げている。中東鐵道の部分は満州国が買収した後にゲージ幅が国際標準軌の4.85インチになっていたが、劉はソ連が占領後真っ先にこれをソ連と同じ5インチ幅に改軌し、現地報道ではすでに改修を終えて開通していると報告している。劉はモスクワと長春・大連が同じゲージ幅で連結される一方で、ゲージ幅の異なる中国側の鉄道車両が一步も入れなくなり、軍事・経済ともに影響が生じると懸念を伝え、東北政務委員会に原状回復の交渉を求めている。（劉哲呈長春鐵路協定等補充意見（1945年10月23日）、国史館蔵：国民政府檔案『東北接收與對蘇鐵路交涉』001-063297-0004）

蒋介石はこうした報告を受けて東北行營の熊式輝に鉄道沿線への中国軍の早期進駐と鉄道の接收を命じている。特に一區間ごとにまず中国軍が進駐して沿線防備に就き、それからソ連軍を撤収させるようにし、鉄道沿線の軍事的空白の回避を口実にソ連軍が無期限に駐留することがないように指示している（蒋介石「手示東北行營熊式輝主任對俄交涉方針」（1945年11月1日）中国国民党中央委員会党史委員会『總統蔣公思想言論總集』卷三十七別録、1984年、326頁）。長春鐵路公司は11月10日に長春で理事会および監事会の成立大会を開催し、両会の業務規定の協議を行った。両会成立大会には協定に基づき中ソ双方から理事会理事各5名、幹事会幹事各3名が出席した。莫德惠副監事は長春鐵路の合作がアジア平和の礎になると強調している（「長春鐵路公司理監事成立大会」『重慶大公報』1945年11月12日）。長春鐵路のハルビン―大連区間は11月25日に開業が正式告知され、旅客・貨物運輸業務を開始している（「長春鐵路通車：北起哈埠南迄大連、發售客票並辦貨運」『重慶大公報』1945年12月6日、および「接受東北工作展開，留平人員絡繹返任：長春鐵路沿線共軍撤離」『重慶國民公報』1945年12月10日）。

1946年2月3日に空路重慶入りした東北行營經濟委員会主任委員の張嘉璈は新聞記者の質問に答える形で、長春鐵路の中ソ共同経営の資産の帰属について、両国の代表各3名で委員会を立ち上げて協議中であり、資産評価を行っていると述べている（「東北經濟在談商中：中蘇討論經營長春鐵路步驟」『重慶大公報』1946年2月6日）。このように長春鐵路をはじめとする東北域内の鉄道事業は順調に推移するかに見えたが、この時期華北一帯では中国政府軍と中共軍の衝突が続発し、各地の鉄道も戦闘の被害を被っており（「停止衝突令下後，鐵路加緊修復」『重慶中央日報』1946年2月6日）、軍事的緊張が迫っていた。また長春鐵路の業務開始後も鉄道行政はソ連の軍事占領下でソ連側の単独管理の状態が続

いており（「中長鐵路行政仍由蘇軍獨管」『重慶中央日報』1946年2月10日）、中国側はようやく河北に隣接した錦州の鐵路局を接收した状態であった。トロツェンコ中將は1946年2月25日にソ連軍の中国東北からの撤退に関して声明を發表し、ソ連軍撤退の遅れは中国政府軍の到着の遅れによる軍事的空白状態回避のものであり、中国側の撤退延期要請によるものであると主張し、同時に東北の鉄道が赤軍攻撃下で退却した日本軍により破壊されたとし、鉄道では快適行動を行いソ連駐留軍の移動を困難にしているのは日本軍及び傀儡（満洲国）軍の残党によるものであるとしている（『新中国資料集成』第1巻、216頁）。

ソ連軍の撤退は3月の瀋陽撤退に始まり、4月には長春そしてハルビンから撤退し、タス通信はマリノフスキー元帥參謀部からの情報として、ソ連軍の中国東北からの撤退が5月3日に完全に終了したと報じた（国際問題研究所『新中国資料集成』第1巻、1963年、252頁）。瀋陽においては中国政府軍が間もなく進駐し（「瀋陽秩序漸安定：國軍由長春鐵路接防各地」『上海大公報』1946年3月21日）、長春に向けた進軍でソ連側が長春鐵路の利用にも同意したと報じられた（「國軍開往長春接防：蘇方同意利用中長鐵路，技術問題尚待繼續洽商」『重慶國民公報』1946年3月25日）。中国側理事の劉哲が副理事長カルゲンと会談した際、カルゲン氏は同意は示したものの、車両や人員の手配および破壊箇所修復といった技術的問題を挙げて実質的に困難であると指摘した（「中長鐵路輸運國軍，長春商談原則協議：破壞處修復後即可利用」『重慶大公報』1946年3月25日）。一方で中国共産党が組織した東北民主連軍はソ連軍撤退直後の四平、長春、ハルビンを占拠し、中国政府軍の北上を阻んだ。長春鐵路も攻撃を受けた（「共軍攻撃中長路：或為進攻長春煙幕」『重慶中央日報』1946年4月2日、「阻擾國軍接收東北，共軍全面攻北寧路：毀壞鐵路橋樑並向綏中進逼」『重慶中央日報』1946年4月11日）。4月期の激戦を経て中国政府軍は5月に四平と長春を占領し、蒋介石は6月6日に停戦命令を發出した（『新中国資料集成』第1巻、254頁）。

政府軍進駐までの間に東北各地の鉄道が撤去されていたことが明らかとなり、その距離は千九百キロ余りに達すると報じられた（「東北鐵路被拆達二千公里」『重慶中央日報』1946年4月4日）。その後鉄道の修復が進められ（「長瀋段鐵路趕修中，兩週後可全線通車：長春吉林間破壞橋樑已修復」『重慶大公報』1946年6月2日）、1947年1月の段階では4千キロ余りを接收し、三千三百キロ余りが開通していると報じている（「東北已接收鐵路共達四千餘公里：三千三百餘里修復通車」『南京新民報』1947年1月27日）。しかし1947年5月には東北民主連軍による夏季攻勢を受け、長春鐵路をはじめとする東北各地の鉄道は再び被害を被った。

1947年2月に東北工業会と東北日僑善後連絡処がまとめた「ソ連軍駐留期内東北工業損失調査報告書」によれば、鉄道分野における損失は終戦時の資産価値に基づく算出で総計1億9375万6千ドルに上った。損失の中でも大きいものの一つが線路の撤去で、単線区間の撤去及び複線区間の片側撤去を合わせて2千キロメートルに達した。また鉄道車

両や車両整備工場の工作機械類の損失も少なくなかった（中国国民党中央委員会党史委員会編印『中華民国重要史料初編——對日抗戰時期 第七編：戰後中国（一）』1981年、291－294頁）。報告書で示された損失状況は中国政府軍と中共軍の戦闘による破壊とソ連軍撤退時の収奪を明確に区別はしていない。しかし東北域内の鉄道が被った被害は深刻であった。報道によると、5月時点で中国政府が接收した鉄道距離は長春鉄路と国有鉄道を合わせて三千百余キロで、4月には鉄道運輸量は71万トンに増加したが、5月から6月にかけての戦闘の後は車両の被害だけでなくレールや枕木の消失により運行可能な鉄道距離は千六百余キロに短縮し、運輸量は12万トンに減少した（「東北鐵路逐日縮短：可通行者僅一千六百公里」『上海大公報』1947年6月16日および「東北鐵路運輸量，四月份七一萬噸」『南京中央日報』1947年6月23日）また鉄道自体の被害だけでなく、阜新や本溪などの炭鉱も電力供給不足により原産や生産停止に追い込まれ、蒸気機関車への燃料供給に影響を与えていた（「産煤的東北已發生煤荒：北票阜新等礦或毀或停目前產量不足鐵路之用」『上海大公報』1947年7月11日）。長春鉄道は各地で寸断され、早期の修復が見込めないだけでなく、修復のための資材が入手困難であり、橋梁修復用の木材だけでも必要量の三分の一しか入手できない状況であった（「中長鐵路支離破碎：全線通車僅三百公里，復興工作有種種困難」『天津大公報』1947年7月24日）。

東北物資調節委員会が1947年7月に作成した「東北修復区及其附近鐵路路線図」においては、7月中旬時点の接收地域として山海関から営口に至る遼東湾沿岸から長春鉄路沿いに長春一帯に至る地域が赤線で囲まれているが、これは緑線で囲まれた5月初旬時点の範囲よりも縮小しており、さらに黄線の範囲で示されたハルビン一帯を含む当初の接收地域に及ばないものであった。この図ではこうした状況の下での鉄道の段階的修復プランが示されており、第一期と第二期で長春鉄道の開源－四平間および四平－長春間を修復して長春鉄道の機能を回復させ、第三期では長春から東部の吉林、磐石、清源、蒼石を結ぶ区間の修復を行って瀋陽に連結させ、長春鉄道を補完する並行路線を構築することが示されている。またこれと同時に四平で長春鉄道と交差する路線を第四期までに修復し、接收地域内の鉄道網の回復を目指すことを示している（「東北収復区及其附近鐵路路線図」（1947年7月）国史館蔵：国民政府檔案『東北經濟』001-110001-0001）。しかしこの時期中国共産党は国民党軍の東北部への軍事進攻と鉄道沿線の占拠を批判しており、抵抗を続けた。中国東北は不安定な状態のまま国共内戦の主戦場となり、国民党軍の敗退と共に中共により掌握されていった。

ソ連の東北撤退の遅れと鉄道を含むインフラの破壊は、中華民国政府の東北進駐の遅れをもたらすと共に中国共産党の東北方面への勢力伸長に十分な時間的余裕を与えた。また終戦後の国家経済復興の原動力として期待された満洲国の工業・交通インフラ資産は収奪・破壊を受けたことで却って復興の足かせとなっていた。蒋介石にとって中ソ同盟條約交渉においてモンゴルの独立承認と引き換えに求めた東北の権益回収がこのような形となり、また新疆における民族紛争が再燃し、双十協定後の中国共産党の勢力伸長は認めがたいも

のであった。蒋介石はこれら一連の動きをソ連の中国赤化の陰謀として一元視し、ソ連及び中国共産党への対抗姿勢を明確にして国共内戦を闘い、モンゴルの国連加盟に対しては拒否権を発動した。

中国長春鉄道の中国返還交渉が本格化したのは中国共産党を首班とする中華人民共和国成立後のことである。これについてはすでに優れた研究成果があり、そちらを参照されたい。(麻田雅文「中国長春鉄道の返還をめぐる中ソ関係、1949-1952年」『アジア研究』第61巻第1号)中国長春鉄道は終戦後の中ソ共同管理の時期においては、その国際交通機関としての真価を発揮することはほとんど無く、1950年代に再び中国国内の路線と同じ国際標準軌に改修され、中国国内の鉄道網との一体化が図られた。しかしそれは同時にシベリア・モンゴル方面とロシア沿海地方を結ぶ鉄道網が国境間でゲージ幅による障壁が設けられたことを意味する。国際的ネットワークの弱体化は、1960年代に中ソ関係が悪化した時期においては国防上十分な効果を発揮したが、中国東北地方が交通ネットワーク上の袋小路状態に置かれ、中国の一地方として従属性を高めることにもつながった。

【謝辞】

以上の研究成果、史料の調査・収集は、いずれも「公益財団法人 JFE21 世紀財団」の2014年度アジア歴史研究助成によって得られた。研究の遂行にあたって同財団により与えられた格別の御配慮、貴重な機会について衷心より、感謝の意を表したい。