

麻田雅文著

『中東鉄道経営史』

——ロシアと「満洲」1896—1935——』

名古屋大学出版会 二〇一二年・一一刊
A5 五三六頁 六六〇〇円

本書はロシアで創業された株式会社であり、現内モンゴル自治区満洲里から現黒竜江省綏芬河を横断した中東鉄道について、その建築から「満洲国」への売却までを経営状況や沿線地域との関係、さらには同鉄道をめぐる国際関係をも踏まえつつ総体的に描く。序章において著者は、従来の帝国主義論と植民地近代化論の限界を指摘し、「蒐集した史料から議論を組み立てる帰納法」に基づく分析を唱えた。その言葉の通り本書の記述は、ロシア語・日本語・英語・中国語など、多言語の史料を広範囲に、そして丹念に読み解く極めて高度な実証性に裏付けられており、なおかつ読者の中東鉄道の世界に引き込むような表現の魅力にも富んでいる。本書の概略は次の通り。

第一章「中東鉄道をめぐる国際環境」では、中東鉄道に託されたロシア帝国の思惑や、ロシア革命後の鉄道をめぐる混乱、奉天紛争や満洲事変の発生など政情が極めて不安定化した中国東北地域と中東鉄道の関係が論じられる。

第二章「中東鉄道の組織構造と社員」では、鉄道の監督官庁や設立当初筆頭株主だった露清銀行の実態が明らかにされ、中東鉄

道社内内の組織構造や鉄道敷設期・経営開始後の社員についても詳述された。

第三章「鉄道事業—路線、収支、貨客の分析」では、中東鉄道の複線化、延伸計画について述べたうえで、中東鉄道の財政や輸送貨客量の変遷、米・穀物・大豆三品という上位輸送貨物の実態が解明される。

第四章「鉄道・港・海運の「三位一体」の交通システム」では、ウラジオストク⇄大連⇄ウラジオストクと変遷した中東鉄道の主要港湾について、港湾の建設計画や海運会社との連携にも言及しつつ、「満洲国」によって港湾との連携が途絶されるまでを描き上げた。

第五章「植民地としての収用地の形成と変容」では、満鉄では鉄道付属地と命名され、日本の中国侵出の足掛かりにもなった中東鉄道の収用地について、ロシアがその区域を拡大していく過程が明らかにされる。

第六章「燃料資源の確保をめぐる苦闘」では、鉄道運営に不可欠な燃料を中東鉄道がいかに確保していたかを解明する。燃料確保の確たる見通しがないまま建設・経営された中東鉄道の像が浮き彫りにされた。

第七章「中東鉄道警備隊と護路軍」では、露清間の契約では厳密には設置を許可されているとは言えない鉄道警備隊をロシアが設置・拡大する過程と、中国がその権利を回収する過程が論じられた。

本書が中東鉄道研究のみならず、中国東北地域研究や国際関係

の領域においても長く参照され続けるであろうことは疑い得ない。本書を読み、評者は二つ関心を抱いた。一つ目はロシアの対満洲政策と対朝鮮半島政策の連動性についてである。明治・大正期日本の政策を担った者が両者を統合的に見、ロシアの脅威への対応に終始したことはよく知られる。中東鉄道の経営を、ロシアの対極東政策という枠組みで、対朝鮮半島政策とも結びつけて考察すると、いかなる像が浮かび上がるのか。二つ目は、著者が終章にて「中国側がほとんど無自覚なまま、あまりにも多くの利権をロシアに簡単に譲渡し、恒常的なロシアの半植民地が沿線に築かれた」ことに、「中露両国にとって不幸」な歴史を中東鉄道が招いたとした箇所（三五五～三五六頁）に関連する。中国がなぜ東北の鉄道付属利権をロシアや日本に割譲したかについて、背後にある中国の契約解釈や戦略をめぐってはなお不明点が多いのではないか。第三回太平洋問題調査会に伴い一九三〇年前後、満鉄の法源に関する

る学術調査が世界的に行われ、その一連の業績では鉄道付属地や鉄道警備隊等、中東鉄道の法源も精査されている（例えば、Carl Walter Young, *Japanese Jurisdiction in the South Manchuria Railway Areas*, Johns Hopkins Press, 1931）。極めて綿密な該調査でも不明確なままに止まっているのが、ロシアの契約の拡大解釈に対する、中国側の理解だった。中国が中東鉄道の利権拡張に対して「ほとんど無自覚」であったか、それは同時代的に見て「あまりにも多くの利権」だったのかについては、中国の檔案を見たらうえでの判断になるかと思われた。しかしこのような評者の関心は、中東鉄道の経営の分析に重きを置く本書の射程外となる。著者が序章に掲げた一国史を超える歴史記述は、本書で十分に実現されている。ぜひ手に取って頂きたい一冊である。

（吉井文美）