HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	中東鉄道とダーリニー（大連）港の勃興 ： 1898-1904年
Author(s)	麻田, 雅文
Citation	スラヴ研究, 55, 183-218
Issue Date	2008
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/39241
Type	departmental bulletin paper
File Information	55-007.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

中東鉄道とダーリニー（大連）港の勃興：1898–1904 年

麻　田　雅　文

はじめに

現在でも東アジアで有数の港湾都市である大連の礎を、19 世紀末から 20 世紀初頭にかけてロシアが築いたことはよく知られている。だがこれまでロシアにとって大連建設が持った意義は探求されず、東北アジア地域への経済的影響という視角からロシア統治下の大連が研究されることもなかった。むろん、商港として建設された港湾都市であることは先行研究で必ず言及される。だが大連の構築がなぜ、いつごろ着想され、どのように政策として形成されたのかという前史へ一歩踏み込んだ研究ではなかったし、そこで行われた貿易も未解明のまま予断が先行している。これは従来のロシア統治下の大連研究が、壮大な都市計画にばかり目を向けていたことによるのではないか[(1)]。ロシアにおける研究でも同じくその都市計画と建築物に対する関心が主流を占めており、上述した根本的な疑問の解明に参考にできるところは乏しい[(2)]。では、中国における研究はどうか。従来は大連建設の侵略性を問う研究が主流であったが、近年はその社会経済史的な意義を問う研究が盛んとなってきている[(3)]。しかしその理解では大連の港湾としての飛躍は日露戦争後の日本統治下からであるとする。例外的に邵継勇と張傳傑の論文はロシア統治下の大連の経済動向に言及した。彼らによれば、「1903 年までに旅順港の貿易ははやくも大連貿易港に取って替わられるところとなり、ほぼ完全な軍事行政の中心となった。しかし当時の大連貿易港の輸出入貿易は小規模であった。1904 年 2 月、日露戦争が勃発したため、大連は国際貿易港としての機能を完全に失った」[(4)]。

1　こうした先行研究として、越沢明「大連の都市計画史（1898～1945 年）」『日中経済協会会報』134 号、1984 年、44–59 頁；水内俊雄「植民地都市大連の都市形成：1899 ～ 1945」『人文地理』37 巻 5 号、1985 年、50–67 頁；西澤泰彦『大連都市物語』河出書房新社、1999 年。

2　*Крадин Н.П.* Дальний (Далян). Город европейского типа на востоке Азии // Архитектурное наследство. Вып. 45. 2003. С. 162–173; *Левошко С.С.* Дальний. В истории российского градостроительства Маньчжурии // Россия и АТР. 2000. № 4. С. 96–107.

3　例として、張博「清代盛京沿海貿易重心転移述略」『南開学報（哲学社会科学版）』2001 年、6 期、73–76 頁；呂紹坤「近代大連自由港制的実施及其対城市経済的影響」『社会科学輯刊』2004 年、3 期、96–100 頁。張は盛京省の沿岸貿易の中心地は錦州・営口・大連に移っていったという指摘をしているが、大連の発展を日本による統治から始めている。呂は大連の商工業の発展を自由港制に求める実証的な論文であるが、その制度が導入されたロシア統治時代について触れていない。この二つより遡る王毅の論文は「ロシアの大連経済の略奪について」という一節を設けているが、華工の酷使と税金の搾取に重点が置かれている。王毅「沙俄対大連的殖民統治」『遼寧師範大学学報（社会科学版）』1991 年、5 期、84–85 頁。

4　邵継勇、張傳傑（永木敦子訳）「大連開港と東北地方の対外貿易」『環日本海研究年報』4 号、1997 年、42 頁。

この一文は港勢の推移について本論と合致する部分があるものの、貿易の規模を示す統計上の根拠はなく、推論ではないかとの疑念を払拭できない。

そこで関連分野の研究に目を転じると、アミール・ヒサムトヂーノフがウラジオストク史の研究に一節を設けて、大連の勃興が同港に与えた負の影響を指摘している[(5)]。また芳井研一はより広域の「環日本海」という視点からダーリニーの勃興とウラジオストクの没落を対比させて描く[(6)]。しかし両者ともウラジオストクの貿易がどの程度減少し、そこにダーリニーの影響はどのように認められるのかについて具体的に実証しておらず、当時の新聞等のメディア言説を引用するにとどまる。これに対し、ロシアの極東政策の研究では、当時は大連よりも旅順が重要であったことが強調されてきた。アンドリュー・マロゼーモフは、「極東における主要なロシアの私企業、チューリンやクンスト＆アリベルスは、ダーリニーに誘致されるのを断り、常設の支店を旅順に置いた」[(7)]。そして「1903 年末までに旅順とダーリニーの競合は実質的に終わった。ほとんど全ての優先権が旅順に認められたのだ」[(8)] と書く。彼の研究を引用する飯島康夫も、「ダリニーは事業展開の場所として不興であった。軍港の旅順の方が軍からの受注があるために、事業展開の場所としては好まれたのである」[(9)] と記す。日中の一次資料とロシアの公刊資料を用いたローズマリィ・クエステッドの著書でも、「旅順と対照的に、中東鉄道によって巨額が投じられたダーリニーがさらによく知られているが、まだ活気のない街のままで、ロシア人によって『リーシニー』と名づけられた」[(10)] と述べ、大連の建設を「浪費」と片付けている。彼女が引用するリーシニー（Лишний、「不必要な」を意味する形容詞）の蔑称はウラジオストクで発刊されていた『極東（Дальний Восток）』紙ですでに 1902 年には使われていた[(11)]。1903 年に街を訪れたロシアの旅行者も「ダーリニーの港の凍結も明白な事実となった時、事情に明るい大部分の人々もこの空想的な都市に『リーシニー』と名前をつけた」[(12)] と記すように、人口に膾炙していた。このようにロシア

5 *Хисамутдинов А.А.* Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 261–264.

6 芳井研一『環日本海地域社会の変容：「満蒙」・「間島」と「裏日本」』青木書店、2006 年、21 頁。

7 Andrew Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy, 1881–1904: With Special Emphasis on the Causes of the Russo-Japanese War* (New York: Octagon Books, 1958), p. 195. しかしながらクンスト＆アリベルスに関して言えば、すでに 1902 年にはダーリニーに支店を設けている。Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901–1902 / Под ред. А.И. Дмитриев-Мамонова. СПб., 1902. С. 337.

8 Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy*, p. 195.

9 飯島康夫「ウィッテの極東政策の破綻と開戦への道」軍事史学会編『日露戦争（1）：国際的文脈』2004 年、18 頁。

10 Rosemary K. I. Quested, "*Matey*" *Imperialists? The Tsarist Russians in Manchuria, 1895–1917* (Hong Kong: Centre of Asian Studies, University of Hong Kong, 1982), pp. 111–112.

11 *Хисамутдинов.* Владивостокъ. С. 263.

12 *Торгашев П.И.* Авантюры на Дальнем Востоке. Из-за чего мы воевали с Японией. М., 1907. С. 198.　実際に当時の大連は結氷した。ただ次の文にあるように、大連の結氷は営口のように港湾閉鎖を伴うようなものではなかった。「今春果して港内結氷せしも、其期間は僅に二週間内外にして、港務局は二艘の砕氷船を以て豫め入港の船舶の爲め破氷せり。而して鉄船なれば砕氷船を待たずして自ら氷を破壊して埠頭に繫留せし程なれば、後来も結氷の爲に船舶の出入を妨くることあらざるべし」『清韓露貿易視察報告書』函館商業会議所、1904 年、179–180 頁。

極東政策の研究における大連の評価は、大蔵大臣ヴィッテ（С.Ю. Витте）の政策の破綻を実証する一例とされて概ね否定的である。とはいえこの分野でも大連の経済活動とその影響は統計などを用いて実証的に明示されてきたわけではない。同時代の人々が見ることができなかった資料をも参照できる現代の我々が、当時のメディア言説を引用するだけで研究を進めないのは怠慢であろう。

これに対してロシア統治下の大連の商業を論じる際に参考になるのは、ロシアから街の経営と統治を引き継いだ南満洲鉄道や関東庁の刊行物である。特に「材料を戦役中両地に於て押収せる露国文書及其他の公文書より収集」[13] した『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』や、関東都督府翻訳官矢野太郎の翻訳物 [14] は、ロシア側の統計資料と数値の合致が多く、ある程度信頼できる。中国の研究でも盛んに引用される『大連市史』[15] も矢野の翻訳物を転載してロシア統治時代の記述に代えた。また満鉄秘書課長を務めた上田恭輔の著作には、大連建設に参加したロシア人技師の回顧録が転載されており興味深い [16]。とは言え、戦前の邦語資料は出典が明記されていないので、記述を引用するには留保もしくは他資料の参照による裏づけが必要であろう。

本論は上記のような先行研究の問題点と資料状況を踏まえて、建設決定の過程を主に英露の公刊資料で、大連の経済的な成長と周辺地域への影響を中東鉄道の統計資料を用いて論じる。なぜ大連の経済分析に中東鉄道の統計資料を中心に据えるのか。行政的な支配系統で言えば、大連は現地の市長とサンクトペテルブルクの大蔵省の統制下にあった [17]。しかし大連の建設予定地を決めたのは中東鉄道の副理事長と技師長であり、日露戦争前に大連の港と駅を最も活用したのも中東鉄道であった。草創期の大連を語るのに中東鉄道との関係を外すことはできないし、またそれが先行研究に欠けていた視角である。ただ留意しなければならないのは、日露戦争前に中東鉄道と密接な関係を有した港湾は大連だけではなく複数あったことだ。草創期の中東鉄道にとって最も重要な港湾は資材と人材の受け入れ港としてのウラジオストクであった [18]。1898 年にロシアが関東州を租借すると中東鉄道は旅順に商港建設の可能性を探った。また租借の過程で、当時は満洲唯一の開港場であった営口にも路線を延伸

---

13 森御蔭『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』南満洲鉄道株式会社調査課、1911 年、緒言。

14 矢野太郎編『露治時代ニ於ケル関東州』関東庁、1931 年；同『露治時代（明治三十五・六年）ニ於ケル大連市』関東庁、1931 年。後者は矢野が 1911 年に訳出したものの出版。

15 浅野虎三郎『大連市史』大連市役所、1936 年。

16 上田恭輔『露西亜時代の大連』大阪屋号書店、1924 年。原典は「建設当時の一員、イワン・グメニューク氏の露西亜時代の大連の思い出」『読書会雑誌』特別号 3 輯、1923 年、117–162 頁。グメニューク（И.Г. Гуменюк, 1874–?）は大連の建築課材料主任を務め、日露戦争では旅順防衛に従軍して叙勲された。革命後はコルチャーク政権の外交官となり、同政権が崩壊すると亡命して満鉄に就職。1923 年から 1930 年までは大連の亡命ロシア人協会議長であった。小林九郎「グメニューク君紹介」『読者会雑誌』9 巻 1 号、38–41 頁；*Хисамутдинов А.А.* Российская эмиграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Америке. Биобиблиографический словарь. Владивосток, 2000. С. 101.

17 N. A. サモイロフ（伊藤友恵訳）「ロシアの大連市統治計画：ロシア国立歴史文書館の資料から」『環日本海研究年報』12 号、2005 年、38–44 頁。

18 原暉之『ウラジオストク物語』三省堂、1998 年、203 頁。

した。中東鉄道と接続したことでより広域な後背地と関係を持つようになったこれら諸港は、それぞれの利点や欠点を生かして競合する。当時の大連の経済的な意義を探るには、そうした諸港との競合という観点は看過できない。むしろ競合した港との比較で大連の経済的な意義はより明瞭になってくるだろう。重要なのはそうした諸港の関係を「二港対立」の狭い視野へ押し込めるのでなく複数の港との関係を総合的に分析することであり、中東鉄道の統計資料、特に本論で用いる『中東鉄道の商業活動短観』[19]（以下『短観』）を用いれば、少なくとも旅順と営口は大連と同じ資料を基に比較が可能なのである。ただし『短観』には各駅ごとに統計は立てられていないために、各商品の取り扱い上位の駅から各駅の数値を抽出して再構成しなければならない。従って取扱量で上位に入らなかった場合、その駅の当該商品の取扱量は不明となる。逆に言えば重視に値する数値ではないのかもしれないが、今回のように各駅の統計を収集する場合は完全なものでなくなる。幸い『短観』の統計に欠落の多い1902年の大連の流通は、日本側の資料によって港湾の統計が明瞭であり、1903年は港の流通は不明な点が多いが『短観』で駅の流通を把握できる。双方相補うことでロシア統治下における大連の経済活動を明らかにできるであろう。

本題の前に中東鉄道の組織を概説しておく。中東鉄道は1896年の創立で、大蔵省の監督のもと理事会が最高経営権を握り、その理事長は1900年から空席のまま、理事が互選した副理事長が事実上のトップにある。サンクトペテルブルクに置かれた理事会に従属して、現地で作業を統括する建設局がハルビンに置かれ、1903年7月に管理局に移行した。貨客輸送は1901年夏に旅順と鉄嶺間、同年11月に中露国境のグロデコヴォとハルビン間で始まったのを皮切りに、完成箇所から順次運行される。1903年2月23日にはヨーロッパ・ロシアから初の直行便が大連へ乗り入れた[20]。なお、以下では断りのない限り露暦を用い、西暦に戻すには19世紀で12日、20世紀では13日を加算する必要がある。また、ロシアの度量衡の単位1プードは16.38キログラム、1ヴェルスタは1.067キロメートルに換算される。ピクルは中国から東南アジアにかけて主に海運で用いられる単位で、約60キログラムに換算される[21]。斤は『大日本外国貿易年表』の「1.32ポンド余ニ等シ」[22]とされており、常用ポンドを用いて換算すると約600グラムである。地名は当時の表記に拠り、初出に限りダーリニー（大連）というように括弧内に現在の呼称を併記した。ただし、ポルト・アルトゥール（旅順）に限っては慣例により漢字表記とした。日本語引用文は現代仮名遣いに改めて、適宜句読点を補っている。

---

19 本論では『短観』の1903年と1904年度の統計を用いた。Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год / Сост. Китайская Восточная железная дорога. СПб., 1905; Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1904 год / Сост. Китайская Восточная железная дорога. СПб., 1905.

20 Общий обзор к отчету по постройке Китайской Восточной железной дороги. По железнодорожному предприятию. 1897–1903 гг. / Сост. Китайская Восточная железная дорога. СПб., 1905. С. 35; Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. Изд. Ф.П. Романов. Томск, 1904. С. 156.

21 「ピクル」松村明編『大辞林』二版、三省堂、1995年、2158頁。

22 大蔵省編『大日本外国貿易年表』1904年度、10頁。

1. シベリア鉄道の不凍の商港として

そもそもなぜダーリニーは建設されなければならなかったのか。端的に言うとロシアがシベリア鉄道のため太平洋に不凍港を欲したことが原因である。しかし、同港が着工に至るには英露のグレートゲームという国際情勢とロシア政府内の対立が絡む複雑な背景があった。本節はその過程を検証し、ロシアにとってダーリニーが持った意義を考えたい。

シベリア鉄道の太平洋の出入口となる商港をどこにおくかについて議論があったことは、後年『帝立ロシア地理学協会誌』に掲載された論文から垣間見える[23]。1895 年、鉄道敷設を統括するシベリア鉄道委員会内に設けられた沿アムール地方の敷設場所選定の部会で、太平洋で鉄道と接続する商港について話し合われた。この部会では理想的な港の「自然条件」と「人工条件」をまず提示し、その条件と合致する港が討議された。理想的な「自然条件」は、どのような場合でも海風の影響を受けず、不凍港であり、流氷が来ず、鉄道・倉庫・船渠のために十分な土地があり、天候が良好で霧がないこと、鉄道本線との接続に便利なことなどである。次に「人工条件」は艦隊と商船の活動範囲が画然と区別できて、人口稠密かもしくは短期間でそのようになることができ、敵の手に落ちないように要塞を完備していることなどである。しかし「このような土地は現在我らの国境となっている日本海に面する場所には全くない」[24]。そのため、部会はウラジオストク周辺の候補地を選定し、皇帝臨席のもと 1896 年 5 月に同市の金角湾に商港を建設することを決定した[25]。ベストではなくベターな港としてウラジオストクが選ばれ、港湾に自然条件の良好さを求めつつ防衛問題に高い関心が払われていたことに留意しておきたい。

だがこの決定の後で、ロシア太平洋艦隊のために不凍港の獲得が緊喫の課題として浮上する。太平洋艦隊は冬季に結氷するウラジオストクを母港としていたため、長崎で越冬するのを慣例としていた。しかし 1895 年 4 月の三国干渉により日本の港湾の利用は「困難ともなり危険ともなった」[26]。そこで、1895 年から 1896 年の冬は清から許可を得た膠州湾で越冬する。日本側の史料によれば、1896 年から 1897 年の冬は膠州湾と朝鮮半島北東部の永興湾で越冬したようだ[27]。しかし、ドイツの東アジア巡洋艦隊が 1897 年 11 月 2 日に膠州湾を

23 *Тимонов В.Е.* О главнейших водных путях Приамурского края в связи с вопросом об избрании места для Тихоокеанского коммерческого порта Сибирской железной дороги // Известия императорского русского географического общества. Т. XXXIV. 1898. С. 317–366. 筆者のティモノフはペテルブルク大学教授で交通技師。この部会の部長を務めた。*Бянкин В.П.* В дальневосточных морях. Владивосток, 1981. С. 204.

24 *Тимонов*. О главнейших водных путях Приамурского края. С. 347.

25 Там же. С. 363–364.

26 *Романов Б.А.* Россия в Маньчжурии (1892–1906). Л., 1928. С. 133（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、142 頁）.

27 西暦 1896 年 12 月 24 日付け、「浦塩斯徳軍港司令官ヨリ露国公使館ニ達シタル秘密電報」による。JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. C03023072300（第 1 画像目）、陸軍省大日記類・密大日記・明治 29 年（防衛庁防衛研究所）。ロシアでラザレフ港と呼ばれた永興湾は、1885 年 4 月にイギリスが巨文島を占領したことに対抗してロシア海軍省内で奪取計画が進められたが、海軍大臣の提案は 1886 年 12 月の特別会議で否決された。佐々木揚「1880 年代における露朝関係：1885 年の「第一次露朝密約」を中心として」『韓』106 号、1987 年、38–39 頁。

占領したため、冬が迫るにつれて新たな越冬港を探すことが必要になった。折しも 11 月 3 日には北京のロシア公使館を通じて李鴻章からの救援要請が発せられる。

次の越冬港として膠州湾か釜山こそ最適と考えていた外務大臣ムラヴィヨフ（M.H. Муравьев）は方針を転換した。まず彼は婉曲に李の要請を断った上で、1897 年 11 月 11 日にニコライ 2 世へ覚書を送り、釜山は日本の戦略上の重要地であるので、同年 7 月に芝罘（煙台）の副領事から「完全に不凍港である」という報告のあった大連湾を越冬港に推薦した [28]。ムラヴィヨフは大連湾について「不凍港であるばかりではなく（中略）、議論の余地なく朝鮮東岸にある他の全ての港に比べていくつかの戦略的利点を持って」[29] いると強調している。ニコライ 2 世は不凍港を積極的に求める趣旨に賛同して、港を開くのは遼東半島と朝鮮半島北東部のどちらが良いか議論するため大臣たちの招集を彼に命じた [30]。11 月 14 日、四相が集った御前会議でムラヴィヨフは大連湾だけでなく旅順の占領をも提案する。しかし、陸軍大臣ヴァンノフスキー（П.С. Ванновский）が留保しつつ旅順の占領に賛成した他に同意は得られなかった。海軍大臣ティルトフ（П.П. Тыртов）は旅順の利便性に疑義を挟んで、朝鮮東岸の港が必要だとした。大蔵大臣ヴィッテは旅順を獲得したところで中東鉄道本線との接続は多大な出費を要するし、その間に同港はロシアから切り離されてしまうと指摘し、「太平洋への出口の獲得は腕力ではなく、友好関係によって達せられなければならない」[31] と強く反対した。会議の結論は、大連湾と旅順は清との同盟を鑑みて占領せず、極東には一層の注意を払うことに落ち着いた [32]。

この決定を覆して 11 月 28 日にニコライ 2 世が旅順の占領を許可したのは、極東政策で実績のないムラヴィヨフが功を焦り、遼東半島近海を遊弋するイギリス艦の動きを皇帝の耳に入れて使嗾したのが原因である、とヴィッテは『回想録』で主張した [33]。近年もイーゴリ・ルコヤノフ他の研究者が『回想録』新版に付した注がこの説を補強する。それによれば皇帝が翻意する前日の 11 月 27 日に、すでにムラヴィヨフは、「他の国家」に占領されないように旅順と大連湾に何隻かの戦艦を送るよう海相ティルトフへ提案していた [34]。ただし、オレーグ・アイラペトフや崔文衡は、太平洋艦隊司令長官ドゥバソフ（Ф.В. Дубасов）もドイツの膠州湾占領に触発されて旅順占領を上奏していたのを重く見る [35]。両方の見解を突き合

28 *Симанский П.Н.* События на Дальнем Востоке, предшествовавшие Русско-японской войне (1891–1903 гг.). Ч. 1. СПб., 1910. С. 96–97.

29 Первые шаги русского империализма на Дальнем Востоке (1888–1903 гг.) // Красный архив. 1932. Т. 3(52). С. 106.

30 Там же. С. 102.

31 *Симанский*. События на Дальнем Востоке. С. 98.

32 Там же. С. 99.

33 *Витте С.Ю.* Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Рассказы в стенографической записи. Кн. 1. СПб., 2003. С. 500. 近年もシンメルペンニンク・ファン・デル・オイエがこの主張を踏襲している。David Schimmelpenninck van der Oye, *Toward the Rising Sun: Russian Ideologies of Empire and the Path to War with Japan* (DeKalb: Northern Illinois University Press, 2001), p. 155.

34 *Витте*. Из архива С.Ю. Витте. Т. 1. Кн. 2. С. 1008.

35 オレーグ・P・アイラペトフ「分散した攻勢の袋小路：日露戦争前夜のロシア対外戦略の一断面」『日露戦争研究の新視点』成文社、2005 年、74 頁；崔文衡（朴菖熙訳）『日露戦争の世界史』藤原書店、2006 年、20–21 頁。

わせると、方針を転換させたのは外相と現地の軍人たちであろう。皇帝自身も三国干渉の直前に、「我々は直隷湾の北岸に日本人を入らせることはできないと断固述べなくてはならぬ。つまり、旅順と大連湾などてんで問題にならないのだ」[36] と同地には強い関心を示していた。後述するイギリスの動きを知ったなら、変心はそれほど不思議ではない。

そのイギリスはロシアの動きを警戒していた。11 月 25 日に現地の海軍提督から済物浦（仁川）に 9 隻のロシア艦が集結中と知らされたイギリスの首相兼外相ソールズベリー（R. A. T. Gascoyne-Cecil, 3rd Marquess of Salisbury）は同戦力を済物浦に派遣するよう指示する[37]。これは誤報で、実際には済物浦に 3 隻と長崎に 9 隻のロシア艦が停泊していたためソールズベリーを怒らせたが、ロシア側はこのイギリス海軍の動きを遼東半島への作戦と誤認したようだ。同じ日には駐清ロシア外交官が、芝罘のイギリス艦が旅順へ派遣準備中という噂をペテルブルクへ打電した[38]。12 月 1 日、芝罘のイギリス艦が遼東半島へ向かっていると報告を受けたドゥバソフは部下に長崎を出航させ、艦隊は 12 月 4 日に旅順に入港する。同日にはロシア艦を追ってイギリスの小型軍艦も旅順に入港した[39]。本来、芝罘からイギリス艦が遼東半島を占領するつもりで出航していたら、長崎からのロシア艦が間に合うはずもない。12 月 1 日にイギリス艦の出動を伝えた駐清武官は、翌日にはイギリス艦がすでに大連湾を占領したとも打電したが、全ては誤報だったのである[40]。結局、12 月 8 日にロシア艦は大連湾にも入港してイギリス艦を北から牽制する[41]。同月末には清の軍艦 3 隻も大連湾に現れて三カ国が対峙することになった[42]。このようにイギリスとロシアは疑心暗鬼からお互いの動きを見誤って大連湾をめぐるグレートゲームが始まった。以下では要人のなかでダーリニー成立の鍵を握る蔵相ヴィッテに焦点を据えて、港の成立を追う。

御前会議で強硬に反対したヴィッテが租借の過程で重要な役割を演じたのは矛盾する。ただ、ソ連期の歴史家ボリス・ロマノフは 1896 年の中東鉄道敷設と同盟をめぐる露清交渉でヴィッテが早くも黄海への支線を要求し、露清銀行頭取ウフトムスキー（Э.Э. Ухтомский）を使者に 1897 年には李鴻章に同じ要求を繰り返した点を指摘している[43]。彼の見解を敷衍すれば、反対論を展開したヴィッテも問題としたのは手段であって目的ではなく、政府の方針が決まったことに乗じたと言える。ヴィッテが不凍港とそこに至るまでの支線の獲得へ積極的に動き出したのは、12 月からの対清借款交渉においてである。清は日清戦争の軍費賠償金 2 億両などを支払うため、1895 年 7 月に露仏借款、1896 年 3 月に英独借款を融通されていた[44]。下関条約第 4 条により条約批准交換後二ヶ年の末日にあたる西暦 1898 年 5 月 8 日までに軍費賠償金を皆済すれば利子を免除されるため、この時清は借款成立に焦りを見せ

36 *Пак Б.Д.* Россия и Корея. М., 2004. С. 219.
37 L. K. Young, *British Policy in China: 1895–1902* (Oxford: Clarendon, 1970), p. 49.
38 *Витте*. Из архива С.Ю. Витте. Т. 1. Кн. 2. С. 1008.
39 *Симанский*. События на Дальнем Востоке. С. 101.
40 *Витте*. Из архива С.Ю. Витте. Т. 1. Кн. 2. С. 1008.
41 *Симанский*. События на Дальнем Востоке. С. 102.
42 「露国ノ旅順大連租借関係一件」外務省編『日本外交文書』31 巻 1 冊、日本国際連合協会、1954 年、208 頁。
43 *Романов*. Россия в Маньчжурии. С. 167–169（『露西亜帝国満洲侵略史』178–181 頁）.
44 高橋誠『明治財政史研究』青木書店、1964 年、159、165 頁。

ていた。この結果、ロシア艦の遼東半島への侵入をはさんだ第3回対清借款は「別の視角からすれば、大連湾問題をめぐる英露の闘争」[45]となる。12月2日に中東鉄道理事で同鉄道の北京公所所長ポコチーロフ（Д.Д. Покотилов）はヴィッテに清から借款の申し入れがあったことを伝え、ロシア艦が旅順に入港した同月4日にヴィッテは借款の条件8項目を指示した。そこには、ロシアが選ぶ営口から東にある黄海沿岸の湾へ至る支線の敷設権を中東鉄道に与えること、選ばれた湾に港を建設する権利をロシアに与え、港にはロシア船籍の全船舶が入港できるようにすることが盛り込まれていた[46]。ヴィッテが想定していたのは朝鮮の義州（新義州市）で、清に条件を伝えた日には皇帝へ同地に海への出口を設ける方が良いと上奏して了承されている[47]。李鴻章は12月27日にヴィッテへ返電を送り、義州と鴨緑江を隔てた安東（丹東）が港湾建設に最適だろうとして、その港までの支線はロシアの支援のもと清が敷設したいと申し出た。ヴィッテはこの返答に満足せず、借款の細部の交渉を拒否して2週間以内の調印を求めた[48]。義州と安東の地理的な近接を考えると、彼が難色を示したのは清が自力の敷設を申し出た点と思われる。

だが清が借款交渉にイギリスを引き入れたので、「腕力ではなく、友好関係」による獲得を目指したヴィッテの構想は頓挫した。12月10日に総理各国事務衙門（以下、総理衙門）は北京駐在イギリス公使マクドナルド（C. Macdonald）にロシアから借款の打診があることを伝え、英独シンジゲートへの期待を表明した。ロシアによる借款供与で経済的損失を憂慮する香港上海銀行の意向もあって、ソールズベリーはこの借款でも対抗策を講じた[49]。12月17日に総理衙門を訪れたマクドナルドはロシアによる借款に反対し、イギリスに借款の用意があることを知らせる[50]。しかしイギリスは1200万ポンドの借款に大連湾を条約港にすること含んだ6項の条件をつけた[51]。大連湾の開港要求を新聞で知ったムラヴィヨフは駐露イギリス大使オコーナー（N. O'Conor）に強く抗議する[52]。実は1896年にイギリスの第一大蔵卿バルフォア（A. J. Balfour）は、ロシアは太平洋に不凍港を開く権利を有するし、そのことが英露双方の利益になる、という声明を出していた[53]。ムラヴィヨフからすると、この地域で数少ない不凍港である大連湾の開港をイギリスが要求したことは、声明を無視してロシアを出し抜いたものだった。一方、総理衙門も特に大連湾の条項について異議を唱えたものの、1898年1月3日には借款と引き換えに「関内とつなぐ鉄道が敷設されたら大連

45 高橋守雄「イギリスの威海衛租借について」『西洋史研究』6号、1960年、99頁。

46 *Симанский*. События на Дальнем Востоке. С. 107.

47 *Романов Б.А*. Очерки дипломатической истории русско-японской войны. 1895–1907. М., 1955. С. 65.

48 George Alexander Lensen, *Balance of Intrigue: International Rivalry in Korea and Manchuria 1884–1899*, vol. 2 (Tallahassee: University Presses of Florida, 1982), p. 769; *Романов*. Россия в Маньчжурии. С. 207（『露西亜帝国満洲侵略史』227頁）.

49 Young, *British Policy in China*, pp. 51–52.

50 *Романов*. Очерки дипломатической истории русско-японской войны. С. 70.

51 Там же. С. 110; Lensen, *Balance of Intrigue*, p. 769.

52 Lensen, *Balance of Intrigue*, pp. 769–770.

53 William Leonard Langer, *The Diplomacy of Imperialism, 1890–1902* (New York: Alfred A. Knopf, 1972), p. 400.

湾は開かれる確約を与える」[54] とイギリスの要求をのんだ。

清から大連湾の自由港化の約束を取り付けるとイギリスはロシア、特にヴィッテとの直接交渉を始める。ソールズベリーはヴィッテの思惑は清における経済的利権の拡大だと理解し、利害の対立は危険水域に達していないとしてロシアと協力関係を築くことを希望していた [55]。1 月 5 日、ソールズベリーはオコーナーを通じて「優越範囲の分割」という提案を彼に行い、黄河流域をロシア、揚子江流域をイギリスの優越範囲と認定して協力できないか訊ねた。しかしヴィッテは、イギリスの借款と大連湾の自由港化の策動に疑問を呈し、逆に旅順と大連湾を中東鉄道のターミナルとするのを条件とした。イギリスはこれを拒否して密約は失敗する [56]。イギリスはなぜ大連湾の自由港化にこだわったのか。先行研究で指摘されるように、ソールズベリー内閣は清の門戸開放を外交原則としていた [57]。高橋守雄は、中東鉄道の沿線が自然とロシアの優越範囲となる前に大連湾を自由港にして、清における門戸開放の原則維持を貫こうとしていたのではと推測する [58]。筆者もこの見方に賛成である。イギリスから横槍が入ると、ヴィッテは 1 月 12 日に義州港の「水深」と「結氷性」に再び関心を寄せる [59]。調査を実行した韓国総税務司アレクセーエフ（К.А. Алексеев）は義州を「最適地」として強く推薦した [60]。大連湾は商港の有力な候補地であったが、租借には自由港とすることが外交面から不可欠で、ロシアを逡巡させていた。

租借と借款をめぐる列強の角逐が激しくなる中、清は 2 月に 1 億両の国内債の起債を試みて、借款頼みから脱却しようとした。しかし国内の条件が整わないために失敗する [61]。その結果、清は西暦 1898 年 3 月 1 日に香港上海銀行とドイツ・アジア銀行を引受発行銀行として1600万ポンドの借款協定を結んだ [62]。借款競争に敗れたロシアは、3月3日に外相ムラヴィヨフがオコーナー大使に旅順と大連湾を自由港とする許可を皇帝から得たと伝える [63]。ロシアは遼東半島の租借を認めさせる代わりに、租借地に自由港を開くイギリスの要求受け入れを選択したのである。1898 年 3 月 15 日、ロシアと清は「旅順港・大連湾租借に関する条約」[64]（以下、租借条約）に調印し、ロシアは遼東半島の南端を 25 年間租借する権利を得る。同日、

54 Lensen, *Balance of Intrigue*, p. 769; R. Stanley McCordock, *British Far Eastern Policy, 1894–1900* (New York: Columbia University Press, 1931), pp. 168–169.

55 J. A. S. Grenville, *Lord Salisbury and Foreign Policy: The Close of the Nineteenth Century*, rev. ed. (London: The Athlone Press, 1970), pp. 137–139.

56 Dominic Lieven, ed., *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print*, part I, series A, *Russia*, vol. 2, *1881–1905* (Basingstoke: Macmillan, 1992), p. 412; 高橋「イギリスの威海衛租借について」100 頁。

57 Grenville, *Lord Salisbury and Foreign Policy*, p. 136.

58 高橋「イギリスの威海衛租借について」100 頁。

59 *Романов*. Россия в Маньчжурии. С. 207（『露西亜帝国満洲侵略史』227 頁）.

60 崔『日露戦争の世界史』72 頁。

61 篠永宣孝「日清戦争後の中国賠償借款とフランス資本（下）」『経済論集』（大東文化大学）81 号、2003 年、6 頁。

62 高橋「イギリスの威海衛租借について」100–101 頁；Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*, vol. 2（Baltimore: Johns Hopkins Press, 1927), pp. 985–986.

63 Lensen, *Balance of Intrigue*, p. 781.

64 条文は、*Мясников В.С.* Русско-Китайские договорно-правовые акты (1689–1916). М., 2004. С. 221–224.

ロシアは港までの支線の名称を「中東鉄道南満洲支線」に決定した[65]。鉄道に「満洲」の名称を冠するのは、1896 年の中東鉄道の敷設交渉の際に李鴻章が断固拒否した点である[66]。この経緯を反故にした命名は、露清同盟の崩壊を象徴していよう。3 月 17 日にロシアの官報は、大連湾を世界の商船に開き、「大シベリア鉄道の敷設により、全ての国家の商工業にとって太平洋における新しい雄大な中心地」[67] にしたいと表明した。

租借からダーリニーの誕生に至る過程には内政も影響した。租借条約第 6 条では、旅順は軍港として露清の軍艦のみが利用を許され、大連湾に諸外国の商船も入港できる港を作ることが定められた。後にヴィッテが記すところでは、この条項は 1898 年 1 月に陸軍大臣に就任したクロパトキン（А.Н. Куропаткин）の意見が採用された結果だという。同年 2 月 23 日にクロパトキンはムラヴィヨフに宛てて、旅順は軍艦であれ商船であれ諸外国の船に対しては閉鎖するべきだとして、「海軍省の選択による、我らの艦隊のために前もって決めておかれた湾を例外として、大連湾を商船に開放することが出来るだろう」[68] と意見した。その結果、大連湾のみが商船へ開放されることになったのだとする。しかし史料に当たると、イギリスの自由港開港の要請を受けたヴィッテは 1 月 14 日のムラヴィヨフとの会談で大連湾と旅順の役割分離について合意している[69]。ただ、軍が商港との分離を画策したのもまた事実のようだ。南満洲支線の敷設のため 1898 年 3 月に営口・大連湾・旅順を視察した中東鉄道副理事長ケルベズ（С.И. Кербедз）は、商港の建設場所は旅順の一部こそふさわしいと考えた。だが彼の打診は、現地の軍人達が軍港と商港の並存は不便で手狭と反対したため、ドゥバソフによって拒絶された[70]。旅順が商港となれば外国人にも居住を許すことになり、それを許せば要塞及び軍港の戦略上の価値が喪失することを軍は恐れたためとも言われる[71]。そこで、ドゥバソフやケルベズ、中東鉄道技師長ユゴーヴィッチ（А.И. Югович）らによる商港の適地選定の視察が同年 5 月 22 日に行われる。翌日には軍人たちも含めた全員の賛同を得て、建設予定地に大連湾の南西部を推す電報が中東鉄道理事会へ送られた。この電報を受けて、皇帝は「時を逸せず、大連湾の港建設を中東鉄道理事会に命じよ。その管理につい

---

65 *Глинский Б.Б.* Пролог Русско-Японской войны. Материалы из архива графа С.Ю. Витте. Пг., 1916. С. 61.

66 原『ウラジオストク物語』202 頁。

67 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк / Сост. Канц. Правления О-ва КВЖД. СПб., 1914. С. 128.

68 *Витте С.Ю.* Вынужденные разъяснения графа Витте по поводу отчета Ген.-Ад. Куропаткина о войне с Японией. М., 1911. С. 30–31（第十五師団参謀部訳『クロパトキン大将ノ日露戦争回想録ニ対スルヴィッテ伯ノ弁駁』偕行社、1911 年、44–45 頁）. 訳文は筆者による。

69 *Витте*. Из архива С.Ю. Витте. Т. 1. Кн. 2. С. 1009.

70 *Витте С.Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. М., 2004. С. 620; *Он же.* Вынужденные разъяснения. С. 33–34（『クロパトキン大将ノ日露戦争回想録ニ対スルヴィッテ伯ノ弁駁』50–51 頁); *Нилус Е.Х.* Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923. По поручению Правления Общества и под ред. спец. комиссии. Т. 1. Харбин, 1923. С. 159.

71 *Штейнфельд Н.* Русское дело в Маньчжурии. С XVII века до наших дней. Харбин, 1910. С. 3（福田直彦訳『満洲ニ於ケル露国ノ事業』外務省政務局、1918 年、25 頁）.

ては外務省と陸軍大臣に知らせる」[72] と 5 月 29 日にヴィッテに命じた。表向きはともかく、ロシア政府内で軍港と商港の分離は暗黙の了解があったと見て良いのではないだろうか。

街の名称についてヴィッテが科学アカデミーに諮ると、「栄光（Слава）」に基づいてポルト・スラーフィシャ（Порт-Славься）とか、ニコライ 2 世に因むスヴェトニコラエフスク（Светониколаевск）といった案が提示された。大仰な名前を嫌った彼は、兵士たちのつけたあだ名ダーリニー（Дальний、「遠い」を表す形容詞）を皇帝に進言する [73]。ダーリニーの建設は 1899 年 3 月の中東鉄道理事会で、ウラジオストクの商港建設を指揮した技師サハロフ（В.В. Сахаров）に委ねられた [74]。1899 年 7 月 30 日には「ダーリニーの都市建設と自由港の権利下賜」[75] の勅書が発布され、「全シベリア鉄道の太平洋への出口」[76] である新自由港ダーリニーの建設が始まった。

以上をまとめると、ダーリニーとはシベリア鉄道委員会で示された鉄道を不凍港とつなげたいという「希望」が、ロシア太平洋艦隊のために不凍港を獲得するという優先的な政策に付随して実現した港であったと言える。この過程には、ロシアの租借地にも自由貿易を適用したいイギリスの「外圧」と、軍港と商港は隔離したい軍の「内圧」が大きく作用していた。その誕生を促した国際政治に起因する「外圧」と、国内の権力闘争に起因する「内圧」は、この後も問題を変えてダーリニーに影響を及ぼす。「外圧」の最たるものは、同港の海関設置をめぐる問題であろう。1899 年 2 月 5 日にヴィッテが元老院に提出して勅許を得た中東鉄道会社定款第一追加第 6 項では、租借した関東州から内外へ鉄道によって輸送される貨物と手荷物には海関税を賦課し、第 10 項では大連湾に海関を設置する場合は中東鉄道が業務を請け負って清へ納金することが定められていた。これによりイギリス人の海関総税務司ハート（R. Hart）とロシア政府との間で、関東州における海関設置が懸案となった。特に自由港を宣言したダーリニーにおける海関設置は紛糾する。1901 年に北京公使館員タウンリー（W. Townely）はダーリニーの海関職員を中国人とロシア人半々にする清の妥協案に不満を抱いて、同港の海関設置についてイギリス外務省と活発にやり取りしている [77]。ハートも強硬派のタウンリーに同調して、「鉄道・郵便・海関がロシアの手にあれば、満洲では名前の

72 *Нилус*. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. С. 160.

73 *Витте*. Из архива С.Ю. Витте. Т. 1. С. 521–522.

74 *Нилус*. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. С. 160. サハロフ（1860–1904）はニコライ技術アカデミーを卒業して中央アジアやカフカースで職歴を積む。ダーリニー市長に就任して市政と建設でトップを務めた。日露戦争勃発後の 1 月にモスクワから戻ってダーリニーからの退避を指揮したあと、旅順で志願兵として攻防戦に加わり戦死した。死後に叙勲されると共に、1904 年 1 月 25 日から同年 7 月 20 日までの日記が『軍事論集』に掲載されている。Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк. С. 128; К истории осады крепости Порт-Артур. Дневник инженер штабс-капитана В.В. Сахарова // Военный сборник. 1907. № 1. С. 211–252.

75 Полное собрание законов Российской империи (以下 ПСЗ). Собр. 3-е. Т. 19. № 17485. СПб., 1902. С. 936.

76 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк. С. 128.

77 George Alexander Lensen, ed., *Korea and Manchuria between Russia and Japan, 1895–1904: The Observations of Sir Ernest Satow, British Minister Plenipotentiary to Japan (1895–1900) and China (1900–1906)* (Tokyo: Sophia University, 1966), pp. 207–208.

ほか中国にほんのわずかしか残らない」[78] と憂慮していた。そこで、ハートはドイツの租借した膠州湾の方式でダーリニーに海関を設置する譲歩案をロシアに提示する[79]。しかしヴィッテは後述するように関税事務を中東鉄道の管理下に置くことを考えており、議論は進まなかった。結局 1903 年夏にヴィッテは満洲撤兵との絡みで海関設置に動くが、彼が失脚すると設置に否定的だった極東太守アレクセーエフ（Е.И. Алексеев）はこの問題を放置した[80]。海関の設置問題ではハートの背後にイギリスの意向があり、ダーリニーを成立させた「外圧」が逆に不利に働いたのである。日本でも街を訪問した経験を持つ東洋学者内藤湖南が新聞に寄稿し、ダーリニーの海関問題は「他の通商国に取（ママ）りては、総税務司、東清鉄道会社との葛藤を傍観するの比にあらずして、直接に利害の影響を有すべき重大の問題なり」[81] と、世論を喚起しようとしていた。ダーリニーの海関設置をめぐる軋轢は満洲の門戸開放に関連して国際問題の様相を呈しつつあった。

国内の権力闘争に起因する「内圧」はダーリニーの管轄権と防衛をめぐるヴィッテとクロパトキンの対立に発展した。1898 年 8 月、クロパトキンは何を根拠に大連湾の領域を利用するのかとヴィッテに質問状を書き送ったが、大連湾の管理についてはすでに 5 月 29 日の勅裁で既決であってシベリア鉄道委員会で扱う問題、と大蔵次官にあしらわれた。しかし陸軍参謀総長も 10 月に、陸相はダーリニーの管轄権が中東鉄道にある必要性を理解できず、ウラジオストクで準備中の商港と軍港を管理する委員会の方式を提案している、とヴィッテに伝えた。こうして同港の管轄権がシベリア鉄道委員会の議題に上る。12 月 18 日の委員会で、ヴィッテは中東鉄道が鉄道と汽船・港を一元的に管理することでスエズ運河やアメリカ横断ルートに勝る欧亜貿易の道になると力説した[82]。結局、ダーリニー市の管轄は 1899 年 8 月 16 日の臨時関東州長官制によって定められ、ダーリニーは特別市となり、市長は関東州長官に隷属するものの、その人事権は大蔵大臣が握った[83]。陸海軍が行政の中枢を占めた関東州において、同港は大蔵省の飛び地的な直轄都市になったのである。

ダーリニーをめぐる大蔵省と陸軍の冷え切った関係は街の防御構築に影響した。ムラヴィヨフは「大連湾を外国の商港に開いても、どんな国の艦隊も絶対に近寄れないようにする

---

78 Ibid., p. 208.

79 *Беляева Н.А.* Таможенный вопрос в Маньчжурии накануне русско-японской войны // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2004. № 6. С. 137. 膠州湾の海関にはドイツ人税務司が就任し、関税の面で開港場よりも不利にならないようにすること等が決められた。膠州湾の海関設置について詳しくは、浅田進史「植民地貿易と自由貿易：ドイツ統治下の膠州湾租借地における自由港制とその改廃（1897–1905）」歴史学研究会編『帝国への新たな視座』青木書店、2005 年、155–159 頁。

80 *Беляева*. Таможенный вопрос в Маньчжурии накануне русско-японской войны. С. 140–141.

81 内藤湖南「青泥窪税関問題の解釈」『内藤湖南全集』3 巻、筑摩書房、1971 年、497 頁。『東京朝日新聞』西暦 1903 年 2 月 5 日に掲載。

82 12 月 18 日のシベリア鉄道委員会議事録に拠る。*Bumme*. Собрание сочинений. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. С. 292; David Wolff, *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914* (Stanford: Stanford University Press, 1999), pp. 62–63.

83 ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 19. № 17513. СПб., 1902. С. 956（同法令の邦訳は、矢野『露治時代関東州法規類集』1–24 頁）.

ことを考慮に入れなければならない」[84] と 1898 年 1 月に指摘している。しかし、1899 年 4 月のペテルブルクにおけるドゥバソフとケルベズ、ポコチーロフの三者会談で、商業利益を優先させるためダーリニーは軍の影響を最小限に抑えることが決まる [85]。軍もまた同港の防衛に全く耳を貸さない。1903 年 2 月には関東州長官アレクセーエフが「関東の弱点は現在ダーリニーとなっている」[86] とクロパトキンに防衛強化を進言したが黙殺されている。1903 年夏のクロパトキンの極東視察報告書によれば、旅順には正規兵が 1 万 5000 名近く配置されているのに対し、後述する「大連湾」の街には 1180 名、ダーリニーにはわずか 213 名が配置されているだけだった [87]。彼がダーリニー防衛の必要性を得心したのはこの 1903 年夏だと言う。しかし対処は遅れ、大連湾に防衛用の障害物が設置されるのは開戦後になった [88]。ダーリニーの防衛の遅滞は国内の権力闘争のしわ寄せを受けた結果である。

このように「外圧」と「内圧」を利用して着工にこぎつけた同港は、建設後も双方から影響を受ける不安定さを内包することになった。そのため、「すべての介入からダーリニーと鉄道を熱心に防衛」[89] する役割をヴィッテが一身に引き受けることになる。

2. ダーリニーにおける貿易の展開

では、イギリスとの摩擦や国内の政争も辞さない執念でヴィッテが獲得した大連湾南西部とは、いかなる土地だったのか。ロシアがダーリニーと名づけた土地は明・清代に青泥窪と呼ばれた小漁村であった [90]。1860 年、第 2 次アヘン戦争の折に遼東半島に上陸したイギリス軍は司令部を青泥窪に置き、旅順をポート・アーサー（Port Arthur）、大連湾をヴィクトリア湾（Victoria Bay）と名づけた [91]。日清戦争中は日本軍が占領して同湾北西部の柳樹屯に金州半島兵站監部を置く。この戦時下の 1895 年 2 月に占領地を視察した三井物産の社員山本条太郎は、「大連湾は金州を距たること我が二里余、湾口は東方に向ひ水深くして数十艘の大船を泊すること容易なり。（中略）小村あり。人家百六七十戸、開戦前支那船の往来ありしも、土地に産物なく、其数少なきを以て特に記すべきの商事なし。（中略）大連湾は

84 駐英ロシア大使への電報。Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа военно-исторической комиссии по описанию русско-японской войны. Т. I. СПб., 1910. С. 518.

85 Там же. С. 519.

86 Там же. С. 521.

87 *Куропаткин А.Н.* Отчет военного министра по поездке на Дальнем Востоке в 1903 г. Ч. 1. СПб., 1903. С. 9–10.

88 Русско-японская война 1904–1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. Кн. I. СПб., 1912. С. 39–40.

89 1898 年から 1900 年まで関東州外務部長を務めたコロストヴェツ（И.Я. Коростовец）の回想。*Беляева*. Таможенный вопрос в Маньчжурии. С. 132.

90 邵、張「大連開港と東北地方の対外貿易」41 頁。

91 越沢「大連の都市計画史」45 頁。越沢は「ヴィクトリア女王とその女婿の名に因んで」名づけられたと言うが、管見の及ぶ限りでそのような名の女婿はいない。女王の三男にアーサー王子（Prince Arthur William Patrick、1850–1942）がいるので、この取り違えか。第 2 次アヘン戦争の際に旅順を占領したイギリス海軍大尉ウィリアム・アーサー（William C. Arthur）に因むとも言われている。

満洲中最良の港湾にて其の広潤なる旅順の比にあらず」[92] と報告している。大連湾は良港であったが、山本からすると商業面では見るべきものがなかった。ではロシアの租借直後の状況はどうだったのか。1898 年 4 月から 5 月にかけて視察したポコチーロフは、大連湾の地誌を報告している。のちにダーリニーが築かれる「清泥崖」もその一つだが、その描写は「大連湾の南西に位置する。ここにも同じく釐金の役人がいる」[93] と書くだけで素気ない。代わって彼が注意を払うのは柳樹屯である。そこには 300 戸の人家があり、ロシア軍も駐屯して兵舎や防衛施設を築き、清の地元当局が埠頭を設けていた [94]。当初ロシアが商港を築こうとしたのはこの柳樹屯で、街を「大連湾」と改名して着工してみたものの、南風により港湾に土砂がたまるため、ケルベズの献策により青泥窪に場所を変えたという [95]。閑散とした現地の様子をヴィッテは把握しており、前述した 1898 年 12 月のシベリア鉄道委員会で大連湾の商業計画について次のような長広舌をふるった。

> すでに前から指摘されているように、いま大連湾にはどのような商業活動もなく、近い将来において多かれ少なかれ自然的な貿易の発生をそこで期待するのにも十分な根拠がない。大連湾の全ての商業活動は、鉄道の開業によって、主に貨物通過を特徴として初めて生じるだろう。大連湾ではロシアもしくは西ヨーロッパから清や日本・朝鮮へ、また逆方向へ、貨車から船へ貨物の受け渡しがなされるだろう。その際に大連湾は鉄路の延長を担う（筆者注；中東鉄道）会社の全ての主要な直通汽船航路の中心地となるので、鉄道により運ばれた通過貨物は、宛先の日本・清・朝鮮の主要な港へ再発送するために社有汽船に大部分が渡され、逆に社有汽船は貨物を鉄道へ積み替えるのは明白である。それゆえ、たいがいの場合は、清の内地へ、もしくはそこからの貨物の港での手続きや関税事務に関することは事実上会社自らで行うだろう [96]。

彼の構想では汽船・港・税関を中東鉄道の管理下において物流を一元的に掌握させることが重要であった。前述したようにそのことはアジアとヨーロッパを結ぶ他の流通経路と競うのに必要な処置であり、ダーリニーをも発展させる手段だとヴィッテは見なしていたことがわかる。こうした貨物輸送の一元的な管理でヴィッテが参考としたのが、シベリア鉄道に先駆けて 1885 年に開通していたカナダ太平洋鉄道である。ヴィッテは 1892 年 11 月の上奏で以下のようにカナダ太平洋鉄道を引き合いに出した。

---

92 『山本条太郎：論策二』山本条太郎翁伝記編纂会、1939 年、350–351 頁。山本条太郎（1867–1936）は福井市生まれ。三井物産に入社して横浜や上海・大阪支店に勤務し、1909 年に常務取締役に就任する。1914 年のシーメンス事件に連座したため退社して政界に転じた。1927 年に立憲政友会の幹事長を辞して南満洲鉄道社長（のち総裁）に就任する。満鉄総裁を退いたのちも政友会の諸政策に大きな影響を与えた。臼井勝美ほか編『日本近現代人名辞典』吉川弘文館、2001 年、1116 頁。

93 *Покотилов Д.Д.* Отчет о поездке, совершенной Д. Покотиловым и И. Чешевым весною 1898 г. По южной части Ляодунского полуострова, уступленной России в арендное пользование. СПб., 1898. С. 17.

94 Там же. С. 56.

95 森『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』12 頁。

96 *Витте*. Собрание сочинений. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. С. 294.

鉄道がシベリア全土を通ってウラジオストクまで達した際には、ロシアの通商利益の中でも最重要の太平洋の海外諸港とウラジオストクとの直通汽船航路の創立が、日本・朝鮮・清の沿岸部との貿易に関連して重要な意義をもちましょう。これに関して、シベリア鉄道には完成した、素晴らしい、裏付けられた実験と証例としてカナダ太平洋鉄道があります。この会社はバンクーバーと横浜・香港間で太平洋における直通の汽船航路を創設して経営しています。この事業によって、いまアジアとカナダの間では大規模な通商関係が発達し、カナダ東部と合衆国から太平洋沿岸へ、その逆からの通過貨物の積み替えが鉄道のもとで行われているので、当事業で鉄道は大きな役割を果たしています。この積み替えは年間数百万トンに達しており、清と日本の市場へ送り出される合衆国の多くの産物はカナダ太平洋鉄道へ受け渡すためバンクーバーに送られているのです[97]。

カナダ太平洋鉄道はアジア航路に就航する汽船 3 隻をイギリスへ発注して、1891 年に 1 隻目がバンクーバーへ到着した。この貨物船の就航をきっかけに同港は「環太平洋諸国へ目を向けた国際港として発展」[98] したという。シベリア鉄道が大連湾に向けられた今、ヴィッテはカナダ太平洋鉄道におけるバンクーバーの役割をダーリニーに期待したと言えよう。彼は街が姿を現す前の 1898 年から、中東鉄道の社有汽船の航路の基点を大連湾にした案をシベリア鉄道委員会に諮っている [99]。

では、この構想の下に整備されたダーリニーは経済的にどれほど稼動し、どのような商品が取引されたのか。同港で扱われた主要な輸入品は漢口（武漢）からの茶で、輸出品は満洲からの穀類だったとダーリニーの建設報告書はまとめている [100]。まずは港の統計で概観を掴み、『短観』で駅における貨客の動きを把握することで、ダーリニーを介した人と物の流れをより詳細に明らかにしよう。

1901 年にダーリニー港に寄港した商船は 379 隻で、船籍の内訳は日本船 292 隻・ロシア船 42 隻・ドイツ船 15 隻・イギリス船 13 隻などである。寄港した商船のうち 256 隻は芝罘から回航し、海路での旅客は 4 万 4272 人であった [101]。シビャコフの論文「山東省と芝罘港の地誌資料」によれば、この年に芝罘に入港した船舶は 2502 隻であったから [102]、そのほんの一部がダーリニーに回航したに過ぎない。しかし 1902 年の寄航船舶数は 717 隻（29 万 227 トン）に、取扱貨物量は 432 万 2115 プードとなった [103]。船籍の内訳はロシア船

97 Там же. С. 213.

98 島崎博文『カナダの土地と人々』古今書院、1994 年、152 頁。鉄道が現在のバンクーバーの地まで延伸した 1887 年から 20 世紀初頭にかけて、港は木材の輸出で賑わった。Leah Stevens, “Rise of the Port of Vancouver, British Columbia,” *Economic Geography* 12, no. 1 (1936), pp. 62–63.

99 同じく 12 月 18 日の議事録。*Витте*. Собрание сочинений. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. С. 301.

100 Отчет по сооружению порта и города Дальнего 1898–1904 гг. / Сост. Китайская Восточная железная дорога. СПб., 1905. С. 24.

101 «Дальний» // Энциклопедический словарь. Изд. Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон. Дополнительный. Т. I. СПб., 1905. С. 653.

102 *Сивяков П.* Географические сведения о Шаньдунской провинции и порт Чжи-фу // Известия Восточного института. Т. 3. Вып. 5. 1902. С. 94–95.

103 Отчет по сооружению порта и города Дальнего. С. 24. 森は 432 万 2115 プードを 1902 年の総輸入量のみとして、別に総輸出量 2 万 6195 プードを計上した。森『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』24 頁。

表 1–1　ダーリニー港における輸出の上位品目（1902 年金額順）

年 / 品名	1902		1903	
	金額（ルーブル）	数量（プード）	金額（ルーブル）	数量（プード）
茶	136,850	5	—	—
雑貨	33,422	1,539	1,282,822	122,243
油類	16,005	1,094	—	—
豆・豆粕	9,600	16,895	127,215	126,017
錫	6,000	—	—	—
米	5,400	3,057	135,767	158,487
家具	4,750	753	—	—
脂肪	4,250	850	—	—
鉄	3,560	1,087	—	—
食料品	3,500	40	—	—
石油	2,430	—	—	—
繋杭縄	1,225	—	—	—
薬品	1,200	—	—	—
コークス	1,131	674	—	—
牡蠣	763	105	—	—
革皮類	700	—	—	—
牛	600	—	—	—
織物類	500	—	—	—
綿糸	500	—	—	—
鉄管	220	—	—	—
什器	200	—	—	—
酒	125	—	—	—
針線	90	25	—	—
箒類	65	—	—	—
小麦（麦粉）	3	3	178,825	175,740
粟	—	—	145,017	120,356
（その他の貨物）	164	68	—	—
合計	233,253	26,195	［1,869,646］	［702,843］

出典：1902 年度は森『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』22-24 頁より作成。1903 年度は矢野『露治時代ニ於ケル関東州』105 頁より作成。1903 年の統計は 5 品目の合計である。なお、1903 年度の合計金額は計算ミスをおかしていると思われるので修正した。以下 1 プードは 16.38 キログラムに換算される。

324 隻・日本船 241 隻・イギリス船 83 隻・清国船 49 隻などで、ジャンクは 1418 隻であった。旅客は 5 万 4134 人である[104]。1903 年の船舶数は 792 隻、取扱貨物量は 1798 万 33 プードに上った[105]。船籍はロシア船 376 隻・日本船 228 隻・清国船 114 隻・イギリス船 28 隻などで[106]、ジャンクの数や旅客数は不明である。統計は完全ではないが、年が下るにつれて港では貨物量と寄航船舶数が増加し、船籍の上位が日本からロシアへ逆転している。

1901 年にダーリニー港で扱われた貨物はシビャコフの論文より芝罘からの輸入品のみ明らかである。芝罘から同港への輸出額は 41 万 2264 ドル 21 セントで、旅順は 131 万 4626 ドル 75 セント、ウラジオストクは 37 万 9071 ドル 48 セントであった。芝罘からの輸入品

104　Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. С. 155–156.

105　Отчет по сооружению порта и города Дальнего. С. 24. 寄港する船舶も大型化した。1903 年 1 月から 9 月までに寄港した船舶 486 隻の総トン数は前年のそれを越える 37 万 4481 トンであった。Итоги за истекший год. Деятельность Дальнинского порта с 1-го января по 1-е сентября 1903 г. // Новый Край. 9 января 1904 г. № 6. С. 2.

106　矢野『露治時代ニ於ケル関東州』104 頁。

表 1–2　ダーリニー港における輸入の上位品目（1902 年金額順）

年 / 品名	1902 金額（ルーブル）	1902 数量（プード）	1903 金額（ルーブル）	1903 数量（プード）
茶	1,059,910	70,501	19,284,744	1,921,666
雑貨	907,593	206,958	10,585,715	2,387,130
セメント	639,485	—	945,273	2,003,065
石炭	421,048	3,050,344	1,121,923	8,181,520
木材	325,755	527	591,960	1,384,816
水道鉄管及びその付属品	218,460	22,626	—	—
麦粉類	171,089	83,797	—	—
食料品	140,858	20,322	—	—
馬・牛・豚・羊	113,402	—	—	—
トウモロコシ	81,701	125,556	—	—
米	77,099	55,693	577,028	510,762
石油	65,883	1,708	—	—
レンガ及び石類	61,738	19,780	—	—
建築材料	58,457	45,458	—	—
ビール	35,414	11,608	—	—
薪	31,720	179,391	—	—
油類	26,187	10,196	—	—
雪花石膏	25,036	50	—	—
枯草・藁	23,241	54,148	—	—
電器機	20,726	—	—	—
家具	20,049	7,642	—	—
麻子	18,026	12,869	—	—
服類	15,254	1,202	—	—
魚類	13,352	8,273	—	—
瓦	13,271	—	—	—
豆・豆粕	13,241	16,938	—	—
（その他の貨物）	218,131	316,528	—	—
合 計	4,816,126	4,322,115	［33,106,643］	［16,388,959］

出典：1902 年度は森『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』18–22 頁より作成。1903 年度は矢野『露治時代ニ於ケル関東州』104 頁より作成。1903 年の統計は 6 品目の合計である。

はほとんど街の建築資材と食料品である。重量別に上位の商品を見ると、卵 9 万 4500 ピクル・米 4 万 887 ピクル・籠 3 万 1980 ピクル・耐火煉瓦 3 万 400 ピクルであった[107]。翌年以降の港の輸出入を日本側の統計に基づいて表示したのが表 1–1 と表 1–2 である。1902 年の輸出額は 23 万 3253 ルーブル、翌年は 5 品目で 186 万 9646 ルーブルなので、輸出総額は 8 倍以上に増大した。輸入に目を転じると、1902 年は総額 481 万 6126 ルーブルで、翌年は 6 品目の合計で 3310 万 6643 ルーブルに達し、輸入額はおよそ 6.8 倍以上に増大した。港の貿易高は 1902 年から翌年にかけて輸入超過で膨らんでいた。

港の商品を見ると両年とも輸入額の 1 位は茶であり、1902 年に 105 万 9910 ルーブルで、輸入額全体で占める割合は約 2 割に達した。翌年の茶の輸入額は 1928 万 4744 ルーブルで、同港の主要商品に成長している。他の輸入品目でも 1902 年から 1903 年にかけて増額増量が見られるが、やはりセメント・木材・水道管など鉄道や都市の建設に欠かせない品目やトウモロコシや米などの食料品が上位を占める。港へ大量に輸入されながら 1904 年を除いて駅の統計に登場しないのが石炭である。横浜税関の職員が 1903 年 1 月から 2 月にかけてダー

107　*Сивяков*. Географические сведения о Шаньдунской провинции. С. 114–119.

表 2　ダーリニー駅の貨客取扱い（単位：プード）

年 / 品名	1902		1903		1904	
	発	着	発	着	発	着
穀類	—	30,000	—	954,000	—	217,500
茶	—	—	1,921,000	—	389,100	—
工業製品と織物	—	—	37,000	12,000	—	—
塩	—	—	207,000	—	—	—
乾物（香辛料・製菓など）	—	—	13,000	25,000	*	—
雪花石膏・セメント・その他	—	—	13,000	—	—	—
鉄・ブリキ・銑鉄	1,000	—	17,000	—	—	—
鉄・銑鉄・鋼鉄の製品	—	—	32,000	—		—
ウォッカ・リキュール	—	5,000	13,000	10,000	—	—
葡萄酒		3,000	5,000	11,000	—	—
酒精	8,000	—	37,000	—	—	—
砂糖類	—	1,000	12,000	9,000	—	—
植物性油	—	1,000	—	11,600	—	—
灯油・潤滑油	54,000	—	92,000	—	19,500	—
麻袋など袋	—	—	—	—	71,800	—
石炭・泥炭・牛糞	—	—	—	—	6,400	—
（その他の貨物）	214,000	100,000	325,000	128,400	—	—
貨物合計	277,000	140,000	2,734,000	1,161,000	486,800	217,500
旅客手荷物	—	—	31,100	33,400	4,181	1,679
旅客 (人)	40,000	—	59,000	58,000	15,835	18,560

出典 : Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 7–84; Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1904 год. С. 4–56 より作成。なお、1904 年の * は茶と同じ統計に入れられている。

リニーに入港した船舶の貨物を各隻ごとに記録しているが、それによれば石炭は船籍を問わずほとんど日本から輸入されている。輸出港は門司で、長崎がこれに続く[108]。こうして輸入された石炭は倉庫に貯炭され、その量は開戦時に 170 万プードに達した[109]。これらは鉄道や汽船のための貯炭であろう。一方の輸出では、小麦は 1902 年に 3 プードだったのが、1903 年には 17 万 5740 プードに伸びた。豆と豆粕も 1 年で取扱額は 12 倍近く増大しており、米や粟と合わせると同港の輸出における農作物の割合は高い。豆や棗は芝罘へ、米や粟・豆粕は長崎や神戸など日本へ輸出されていた[110]。しかし清は米を輸出禁制品としており、華商が抜け道として上海から自由港のダーリニーや旅順を中継して日本へ輸出していたことから、1903 年 3 月にロシア政府は米穀の輸出を禁じた[111]。

次に『短観』から作成した表 2 を参照して、駅の人と物の動きを押さえる。ダーリニー駅からの乗客数は 1902 年には 4 万人で翌年は 5 万 9000 人、1903 年の全駅の中での順位は 7 位（3.4％）であった。1903 年の旅客用貨物量は手荷物と手荷物許可証を受けた物を合わせ

108　青木敏治、酒井順蔵『清国芝罘、威海衛、旅順口、青泥窪、牛莊、膠洲及上海視察報告書』横浜税関、1904 年、199–205 頁。

109　*Дружинин К.* Очерк деятельности Восточно-Китайской железной дороги во время Русско-Японской войны в 1904–1905 гг. От начала войны до сражения под Мукденом // Военно-исторический вестник. 1911. № 5–6. С. 73.

110　青木、酒井『清国芝罘、威海衛、旅順口』199–205 頁。

111　同上、208 頁。

表 3　中東鉄道の取扱貨物量（1903 年上位順）

年 / 品名	1903		1902	
	数量 (プード)	比率（%）	数量 (プード)	比率（%）
穀物	6,904,000	34.7	4,762,000	34.0
茶	1,999,000	10.0	280,000	2.0
手工業製品	1,830,000	9.2	1,850,000	13.2
岩塩・食塩	1,144,000	5.7	753,000	5.4
建築用その他の木材	746,000	3.8	1,121,000	8.0
製陶・テラコッタ製品	657,000	3.3	40,000	0.3
乾物	651,000	3.2	1,437,000	10.3
雪花石膏・石膏・石灰・白亜・セメント	466,000	2.4	250,000	1.8
鉄・金属板・鋼鉄・銑鉄	362,000	1.8	223,000	1.7
ウォッカ・リキュールなど高アルコール飲料	322,000	1.6	389,000	2.8
角砂糖・グラニュー糖・砂糖糟	285,000	1.4	76,000	0.6
鉄・金属板・鋼鉄・鋳鉄の製品	274,000	1.4	83,000	0.6
薪	272,000	1.4	54,000	0.4
混合油・桐油	248,000	1.3	550,000	3.9
油化製品	221,000	1.1	188,000	1.3
ビール・黒ビール・エール・クワス・蜂蜜	210,000	1.1	138,000	1.0
鉱物油	196,000	1.0	129,000	0.9
肉類	195,000	1.0	220,000	1.6
野菜類	184,000	0.9	116,000	0.8
石炭・木炭	168,000	0.8	35,000	0.2
果実	155,000	0.8	68,000	0.5
エチルアルコール（酒精）	140,000	0.7	116,000	0.8
葡萄酒	138,000	0.7	224,000	1.6
リネン生地の織物	120,000	0.6	40,000	0.3
綿花とその製品	114,000	0.6	28,000	0.2
ガラスの食器・ガラス瓶	86,000	0.5	19,000	0.2
木工品と高級品	81,000	0.4	30,000	0.1
石・鉱物	78,000	0.4	—	—
機械とその部品	73,000	0.4	11,000	—
糸と紡糸	72,000	0.4	—	—
皮・獣皮	68,000	0.3	74,000	0.5
賃金	59,000	0.3	33,000	0.2
(その他の貨物)	1,378,000	6.8	660,000	4.8
合計	19,896,000	100	13,997,000	100

出典 : Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 25–26 より作成。

て 31 万 1000 プードで、全駅の中で 9 位（3.4%）である。駅の人の動きは、ハルビンや旅順・営口・奉天（瀋陽）といった上位の駅に比べると活発とは言えなかった。しかし貨物になるとこの順位に変動が見られる。ダーリニー駅の発送貨物量は 1902 年に 27 万 7000 プードで全体の 2%だったが、1903 年には 273 万 4000 プードとなり全線の 13.7%を占めるようになった。到着貨物量は 1902 年には 14 万プードで全体のわずか 1%だったが、1903 年には 116 万 1000 プードとなり、全線の 5.8%に増大した。発送貨物量の順位では全線で 1 位、到着貨物量では 5 位である。ダーリニー駅は中東鉄道における貨物ターミナルの一つに成長していたと言えよう。また発送貨物量が到着貨物量を上回っていることから、港に降ろされた貨物が駅から発送されるのが主要な流通経路であったのがわかる。

では、港の主要貨物であった茶は中東鉄道の貨物でどのような地位を占めたのか。まずこの時期の中東鉄道の貨物について表 3 で押さえよう。茶は 1902 年に 28 万プードだったの

が、翌年には 199 万 9000 プードに増量して取扱量で穀物につぐ。1903 年に扱われた茶の約 96％は上海・漢口・コロンボから輸送されたものであり、その輸送はダーリニーに本店を移していた中東鉄道海洋汽船が担った [112]。1903 年には中東鉄道から 192 万 8000 プードがロシア本国へ送られて、67 万 8000 プードがチェリャビンスクに、62 万 9000 プードがモスクワへ、37 万 2000 プードがイルクーツクへ卸された [113]。さらにロシア帝国全体の統計の中へ置くと中東鉄道の茶貿易の規模が明瞭になる。1903 年に課税されてロシアへ輸入された茶の総量は 367 万 4000 プードで、そのうち「アジア国境」から輸入されたのは 223 万 8000 プードであった。この他に「アジア国境」からは非課税で 36 万 9699 プードが輸入された [114]。前述のとおり 1903 年に中東鉄道経由でロシアへ輸出された茶の量は 192 万 8000 プードであるから、非課税と課税合わせてロシアへ輸入された茶の約 47％、「アジア国境」からでは約 73％が中東鉄道を経由したことになる。ダーリニー駅に話を戻すと、1902 年は『短観』に茶の統計が示されていない。別の統計によれば、1902 年にダーリニー駅から発送された茶は白毫茶 19 万 6299 プードであった [115]。表 2 で示すように翌年はダーリニー駅から 192 万 1000 プードが発送され、他の駅を圧倒する。このように 1903 年に中東鉄道の扱った茶は 9 割以上が同駅を経由したことを考えれば、同年のロシア帝国における茶貿易でダーリニーが占めた重要性は自ずと明らかであろう。茶は少量でも高価な商品である。1903 年のダーリニー港における茶の輸入額は約 1928 万ルーブルであった。一方、ダーリニーの建設に投じられていたのは 1885 万ルーブルである [116]。茶の貿易額はその建設コストを上回る、将来への期待を抱かせるものだったと言えよう。

茶が重要貨物となったのは偶然ではない。先行研究で指摘されるようにダーリニー経由の茶には「低率直接関税」が課せられていた [117]。当時、ロシアへの茶の輸出は義勇艦隊による海路のオデッサ経由と、華中から海路を経て天津で陸揚げしてモンゴルからキャフタを経由する陸路の二つのルートが存在した。オデッサ経由の輸入税に比べキャフタ経由のそれが安いことに着目した中東鉄道は、ダーリニー及びウラジオストク経由の茶に関し、陸路同様

---

112 Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 52; 拙稿「『中東鉄道海洋汽船』と極東の海運」『北海道大学大学院文学研究科研究論集』6 号、2006 年、41–63 頁。

113 1903 年に中東鉄道を通じてロシアに輸出された茶の種類は次の通り。磚茶 98 万 9000 プード・白毫茶 67 万 6000 プード・セイロン茶 18 万 2000 プード・インド茶 5 万 7000 プード・板茶 2 万 4000 プード。モスクワでは磚茶の卸しがゼロで、白毫茶が 48 万 2000 プード卸されて 7 割以上を占める。Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 53. 一口に茶といっても消費される種類には地域で違いがあった。原『ウラジオストク物語』141–142 頁。

114 Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1907 год. Ч. 1. СПб., 1909. С. 38–39.

115 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. С. 156.

116 Общая строительная стоимость Сибирского транзитного железнодорожного пути и вспомогательных к нему линий // *Саблер С.В., Сосновский И.В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Исторический очерк. СПб., 1903.

117 *Беляева Н.А.* От порто-франко к таможне. Очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток, 2003. С. 105.

の低率の輸入税適用の特典に与ることに成功したのである[118]。ただ、その貨物量は中東鉄道当局の予想をも上回っていたようだ。同時代人のルポに拠れば、露清国境の満洲里駅では倉庫が足りないために茶が防水布をかけられて野外にあったというし、発送にはそれまで灯油を積んでいた箱に茶が入れられる有様であった[119]。

他の発送貨物に目を転じよう。1902 年に『短観』で目立つのは灯油くらいである。この年の発送貨物を計 132 万 3947 プードと多めに見積もる別の統計でも、うち 68 万 6313 プードがセメント、水道管が 18 万 5808 プードで、建設資材がその中心であった[120]。1903 年は茶につぐ発送貨物は塩で、全線の 18.6％を扱うものの港で取引が見られない。そのため駅周辺の物産ではないかと推測される。実際に遼東半島は製塩の盛んな地域であった。海水を煮て製塩していたこの地域に天日製塩法が伝わったのは 19 世紀中頃で、「遼東に於ける荒蕪地の開墾と共に山東直隷地方の移住民に依って伝播」[121] したという。その結果、遼東半島沿岸では塩田の開発が進んだ。ロシアの統治下でも「関東における主要な産業の一つは塩の採取から成って」[122] おり、塩は上海や芝罘にジャンクで輸出されていた。その現地価格は一等級のものでも 1 プード当たり 1.5 コペイカでしかなかったが、ブラゴヴェシチェンスクで塩は 1 ルーブル 60 コペイカから 2 ルーブルで売られるように、ロシア極東とは価格差が大きい[123]。その差は「西比利亜（シベリア）の沿岸地方漁業最も盛（ママ）なるも食塩の産出は絶無」[124] なための需要による。そのため、ニコラエフスクやコルサコフなどの漁港でも山東半島や台湾産の塩が輸入されていた。1903 年には 110 万プード以上の生産量に達していた関東州の塩は[125]、潜在的な商品価値が大きかったと言えよう。中東鉄道でも塩の取扱量は 1902 年には 75 万 3000 プードだったが、翌年には 114 万 4000 プードに伸びた。しかし、1903 年の塩の到着駅は松花江の水運でロシア極東とつながるハルビン（隣接するプリスタン駅と合わせて 23 万プード）を除けば、寛城子（15 万 2000 プード）や奉天（12 万 9000 プード）が上位を占めて[126]、満洲内での取引がより活発であった。

次に駅の到着貨物だが、1903 年は 8 割近くを穀物（小麦・大麦・カラス麦・大豆と豆粕・高粱など）が占める。ダーリニー駅は 1902 年に穀物は 3 万プードが到着して全線で 0.6％を占めるにすぎなかったが、1903 年には 95 万 4000 プードが到着し、全線の 14.4％を扱っ

---

118 軍司義男『東支鉄道運賃政策史』南満洲鉄道株式会社調査局、1943 年、54 頁。

119 *Надин П.* Китайско-Восточная железная дорога. Исторический очерк. 1895–1903 гг. // Вестник Европы. 1904. № 12. С. 619.

120 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. С. 156.

121 大倉一郎『関東州の塩業：附朝鮮の塩業』南満洲鉄道株式会社社長室調査課、1923 年、7 頁。

122 *Хвостов А.М.* Русский Китай. Наша первая колония на Дальнем Востоке // Вестник Европы. 1902. № 10. С. 683. このルポを寄せたフヴォストフは旅順の要塞参謀事務局長などを歴任して南満洲の地誌に通暁していた参謀である。彼の経歴については、*Басханов М.К.* Русские военные востоковеды до 1917 г. Биобиблиографический словарь. М., 2005. С. 252–253.

123 *Хвостов*. Русский Китай. С. 684.

124 上林松江『韓国及西比利亜貿易状況調査書』横浜税関、1903 年、111 頁。

125 *Фон-Шварц А., Романовский Ю.* Оборона Порт-Артура. Ч. 1. СПб., 1910. С. 17.

126 Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 57–59.

て第 2 位となった。1903 年の穀物到着駅の第 1 位は営口の 216 万 6000 プードで、全線の 31.9％を扱って 2 位以下との差が大きい。だが営口駅は 1902 年に 240 万 8000 プードを扱って全線の 50.6％を扱っていたことを考えると、他の駅、とくに 62 万 4000 プードが卸されたハルビンとダーリニー駅の台頭が際立つのである。中東鉄道で扱われた穀物の発送で目立つのはハルビンと南満洲支線の駅である。1903 年の搬送駅の一位は寛城子の 152 万 5000 プードで、二位がハルビンの 105 万 5000 プード、三位が四平街（四平）の 49 万 3000 プードで、上位三駅で全線のおよそ 44％を占めた [127]。南満洲で収穫された穀物が中東鉄道に積み込まれて、営口やダーリニー・旅順といった港から輸出されていたのが流通の形態である。しかし、塚瀬進は「東支鉄道敷設以前においては、馬車輸送により営口を通じて農産物、雑貨の売買をしていた。ところが東支鉄道開業後では、農産物輸出はウラジオストクへ、雑貨などは営口、大連より購入するようになった」[128] と概観している。『短観』で見るとウスリー鉄道を通じて沿海州へ輸出する拠点であったグロデコヴォとポグラニーチナヤ（綏芬河）駅の穀物到着量は 1903 年に計 86 万 1000 プードで、営口やダーリニーといった南満洲の駅と差をつけられていた [129]。上記の引用文後半は日露戦争後の流通を指すのではないだろうか。ところで、ダーリニー駅の到着貨物の第 2 位は大豆・ひまわり・麻実などを原料とする植物性油で 1903 年に 11 万 6000 プードあった。港湾の統計からも類推されたようにダーリニー駅は満洲産の農作物の到着駅の一つとなっていたと言えよう。

ダーリニーの貿易を要約すると、1902 年までは主に街の建設現場や地元民の需要に応えていたが、1903 年に茶と穀類という商品性の高い貨物を扱うことで急速に膨張した。この 1 年間の貨物量の増加の一因は鉄道や汽船といったインフラの整備が進んだことにある。1902 年にダーリニーには旅順と芝罘を結ぶ航路しかなく、鉄道は未だハルビンと連結していなかった。しかし、翌年には同港と済物浦・上海・長崎間の航路が中東鉄道海洋汽船によって開設され、前述したように 1903 年 2 月にはヨーロッパ・ロシアから初の直行便が同市へ乗り入れた。同年 8 月には鉄道と汽船の積み替えなど貨物にかかわる顧客サービスを向上させるために「中東鉄道運送」も開設される [130]。ヴィッテの予想通り、ダーリニーの商業活動は貨物の通過で勃興した。それを象徴する商品が茶である。中東鉄道海洋汽船によって華中からダーリニー港に運ばれた茶は、鉄道に積みかえられてロシア内地に輸出され、ロシア帝国の茶の輸入量の半分近くを計上した。茶に代表されるように同港はロシア産品を売り捌くのではなく、むしろアジア産品を扱う輸入港として機能した。

しかし、ダーリニーが中東鉄道の港であった期間は短かった。日露戦争が勃発した 1904 年には中東鉄道の茶の取扱量は 41 万 3687 プードに落ち込み [131]、ダーリニー駅からの茶の

127 Там же. С. 28.

128 塚瀬進『中国近代東北経済史研究』東方書店、1993 年、56 頁。

129 Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 29.

130 ダーリニーとハルビンに開設されたこの部署は、切符の販売や貨物の倉庫での保管、保険の運用など「商品の授受の業務を軽減化する」ことを目指して設立された。Транспортная контора Китайской Восточной жел. дор. в гг. Харбине и Дальнем // Новый Край. 12 сентября 1903 г. № 104. С. 1.

131 Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1904 год. С. 142.

発送も乾物と合わせて 38 万 9100 プードに減少した。見るべきものがあるとすれば大豆の到着量 21 万 5400 プードで、10 万 9000 プードだった営口駅を上回って冬季の集荷に差をつけたことである。開戦当初、ダーリニーには石炭と共に 500 万ルーブル相当の茶が倉庫に残されていたという [132]。戦火の中で、満洲産の穀物と華中の茶を扱って一瞬の光芒を放ったダーリニーの貿易はロシアの手を離れた。

3. 旅順・営口との貨物争奪

ダーリニーが商港として成長する間に競合していたのは、至近の距離にある営口と旅順である。営口は 1864 年に牛荘に代わって天津条約に基づく条約港に指定されてから、満洲の対外貿易を一手に担ってきた港である。旅順はロシア帝国の一等要塞、太平洋艦隊の主要基地であると共に関東州の行政の中枢となっていた。両港とも中東鉄道と結ばれていたためダーリニーと競合することは避け難かった。本節ではこの 2 港の貿易と比較して逆にダーリニーの貿易の特質をも浮かび上がらせたい。

1900 年 2 月 26 日、旅順の港は商船に開放された [133]。租借条約に反するこの措置がとられた理由について、当時同港に居住していた邦人は、ダーリニーが冬に結氷することがわかったために軍港専用だった旅順を一部開放し、補助港として万一に備えたのだと述べている [134]。しかし、すでに租借条約成立直後の 1898 年 3 月 18 日には外相ムラヴィヨフが駐露イギリス大使オコーネルに、今公表するのは適切でないとしながら、同港も大連湾同様にいずれ開港する確約を与えている [135]。注 12 に記したように結氷は事実としても、それ以前からロシアが条約を無視する動機は十分あったのである。1900 年に旅順に入港した汽船は 713 隻で、ロシア船 240 隻・日本船 189 隻・イギリス船 84 隻の順であった。1901 年は計 866 隻で、ロシア船 438 隻・イギリス船 222 隻・日本船 135 隻などである。1902 年は計 1001 隻で、ロシア船 545 隻・イギリス船 205 隻・日本船 172 隻などであった [136]。輸入貨物量は 1900 年に 1250 万プード・1901 年は 1020 万プード・1902 年は 1186 万プードと安定している [137]。1903 年の統計は不明だが、ダーリニーと同じくロシア船籍の割合は年を追うごとに高まっている。逆に、ダーリニーと比較してイギリス船籍が多い。またここからわかるように 1900 年から 1902 年の寄航船舶数では旅順港はダーリニーに勝っていた。

しかし、表 2 と表 4 を使って 1903 年の両駅における貨物量を比較すると、ダーリニー駅が 389 万 5000 プードだったのに対し、旅順駅は 194 万 6000 プードで、倍近い差をつけられている。もっともその内訳を見ると、ダーリニー駅の発着貨物量の約半分は茶だったが、旅順駅は乾物や酒類・砂糖・織物などの商品でダーリニーの発送量を上回り、生活用品の輸

132 Русско-японская война 1904–1905. Кн. 1. С. 36.
133 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. С. 141.
134 宅島猛雄口述、小川与市編『露治時代の旅順』旅順図書館、1936 年、3 頁。
135 Lieven, *British Documents on Foreign Affairs*, p. 314.
136 矢野『露治時代ニ於ケル関東州』102–103 頁。なお、森は 1900 年から 1902 年に旅順に入港した船舶の統計をこれより少なく見積もっている。森『露国占領前後ニ於ケル大連及旅順』52–53 頁。
137 矢野『露治時代ニ於ケル関東州』102 頁。

表 4　旅順駅の貨客取扱い（単位：プード）

年 / 品名	1902		1903		1904	
	発	着	発	着	発	着
穀類	—	30,000	—	143,000	—	民 112,700 軍 465,000
茶	—	—	25,000	—	—	—
工業製品と織物	—	—	302,000	—	—	—
木工品・木材	15,000	—	52,000	—	—	—
陶磁器・テラコッタ製品など	1,000	—	15,000	—	—	—
乾物（香辛料・製菓など）	—	—	295,000	—	—	—
雪花石膏・セメント・その他	8,000	143,000	25,000	29,000	—	—
鉄・ブリキ・銑鉄	24,000	—	86,000	—	—	—
鉄・銑鉄・鋼鉄の製品	10,000	—	51,000	—	—	—
ウォッカ・リキュール	114,000	—	87,000	—	—	—
葡萄酒	58,000	—	61,000	—	—	—
酒精	76,000	—	53,000	—	—	—
砂糖類	36,000	—	92,000	—	—	—
灯油・潤滑油	—	19,000	—	17,000	—	194,000
肉製品	—	—	—	—	—	39,900
野菜・野草・キノコなど	—	—	—	—	—	26,000
薬用や染色用以外の草	—	—	—	—	—	10,800
乳製品	—	—	—	—	—	6,400
（その他の貨物）	886,000	102,000	495,000	118,000	—	—
貨物合計	1,228,000	294,000	1,639,000	307,000	—	854,800
旅客手荷物	—	—	89,600	38,400	3,843	3,056
旅客 (人)	82,000	—	81,000	—	25,560	29,368

出典 : Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 7–84; Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1904 год. С. 4–56 より作成。

表 5　営口駅の貨客取扱い（単位：プード）

年 / 品名	1902		1903		1904	
	発	着	発	着	発	着
穀類	14,000	2,408,000	143,000	2,116,000	小麦 16,700	大豆 109,900
茶	—	—	28,000	—	16,100	—
工業製品と織物	—	—	993,000	69,000	20,800	—
塩	191,000	—	206,000	—	98,200	—
木工品・木材	14,000	—	78,000	—	—	—
陶磁器・テラコッタ製品など	—	—	—	—	—	—
乾物（香辛料・製菓など）	—	—	24,000	21,000	*	—
雪花石膏・セメント・その他	—	—	34,000	—	—	—
鉄・ブリキ・銑鉄	76,000	—	53,000	—	—	—
鉄、銑鉄、鋼鉄の製品	8,000	—	55,000	—	—	—
ウォッカ・リキュール	—	14,000	—	15,000	—	—
葡萄酒	—	—	—	—	—	—
酒精	—	—	—	—	—	—
砂糖類	—	—	47,000	8,000	—	—
植物性油	—	218,000	—	76,900	9,000	—
灯油・潤滑油	2,000	3,000	14,000	33,000	—	—
麻袋など袋	—	—	—	—	18,800	—
石炭・泥炭・牛糞	—	—	—	—	—	—
（その他の貨物）	868,000	166,000	526,000	124,100	—	—
貨物合計	1,173,000	2,809,000	2,201,000	2,463,000	179,600	109,900
旅客手荷物	—	—	75,000	39,200	1940[+ 14,710]	4817[+ 10,311]
旅客（人）	108,000	—	112,000	—	18,581	32,913

出典 : Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 7–84; Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1904 год. С. 4–56 より作成。なお、1904 年の * は茶と同じ統計に入れられている。旅客手荷物の [ ] 内は手荷物のほかに旅客によって運ばれた商品量。

入港としては旅順が優位に立っていた。特に 1902 年から 1903 年にかけての酒類（ウォッカ・リキュール・葡萄酒・酒精）の発送量はダーリニーや営口を大きく引き離している。これは、関東州では旅順港が義勇艦隊の寄港地に指定されていたため、ヨーロッパ・ロシアや沿海州からロシア産品が優先的に入荷していたことが関係するのではないか [138]。また、1903 年 1 月時点でダーリニーに暮らすロシア国籍の住民は 3113 人だったのに対して、旅順では軍人も含めるとロシア国籍の住民が 1 万 7709 人も暮らしていたため、上記のような輸入品を必要とする消費者数に大きな差があったのも見逃せない [139]。なお日露戦争が勃発した 1904 年に旅順駅はほとんど食料品が到着するだけだったのは、要塞としてのその性格を物語っていよう。

一方、営口の貿易統計は海関両で残されている。参考に 1902 年の営口海関の報告では、1 ルーブルは 0.905 海関両が相場となっていた [140]。ロシアの満洲進出以前の 1896 年には寄航船舶は 411 隻（33 万 2208 トン）、総輸出入額は 2282 万 9712 海関両であった。1900 年は義和団蜂起やそれに伴うロシア軍の占領開始など騒乱が続いた年で、寄航船舶は 378 隻（32 万 1939 トン）、総輸出入額は 2271 万 4975 海関両に低下した。それが 1903 年には寄航船舶 655 隻（59 万 425 トン）、総輸出入額は 4796 万 1251 海関両に増加した [141]。ロシア軍の占領は続いていたが、貿易は回復以上の順調さを示していた。

表 5 は『短観』に基づく営口駅の貨客取扱量である。1903 年の営口駅における発着貨物量は 466 万 4000 プードで、ダーリニーより約 77 万プード多い。内訳を見ると、発着合わせて 225 万 9000 プードが穀類で、ダーリニー駅の 2 倍以上の穀類が営口駅に到着している。1903 年の中東鉄道全線における穀類取扱量も 1 位が営口、2 位がダーリニーであった。ここで、1903 年の両駅の到着貨物における穀類の内訳を比較しよう。営口駅の穀類の上位は、小麦 75 万 7000 プード・大豆 72 万 3000 プード・粟 48 万 5000 プード・豆粕 11 万 5000 プードである。ダーリニーは大豆 62 万 2000 プード・粟 13 万 1000 プード・小麦 7 万 1000 プード・豆粕 4 万 7000 プードである [142]。両駅の差が際立つのは小麦と粟であり、大豆の取り扱いではそれほど遜色はなかったことがわかる。ただし、大豆は 1903 年に不作だったため、中東鉄道全線における取扱量は前年に 286 万 1000 プードだったのが 1903 年には 153 万 2000 プードへ減少し、1902 年の営口駅への到着量は 229 万 2000 プードだったことは注意する必要がある [143]。ダーリニーの勃興後も、営口は満洲産の穀類、特に小麦と大豆の取扱いで主要な貿易港の地位を維持していたと言えよう。ただダーリニーと比較して不利なのは営口の

138 義勇艦隊には旅順に年間 18 回寄港することが義務付けられており、それに対して国から年間 30 万ルーブルの補助金が出された。*Поггенполь М.* Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV летнего его существования. СПб., 1903. С. 196, 204.

139 両市の人口については次を参照。Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1904 г. С. 138, 155.

140 石川亮太「近代東アジアのロシア流通貨幣と朝鮮」『ロシア史研究』78 号、2006 年、72 頁。

141 China Imperial Maritime Customs, ed., *Returns of Trade and Trade Reports, 1905*, part II, vol. I (Shanghai: The Inspectorate General of Customs, 1906), p. 12.

142 Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. С. 43.

143 Там же. С. 32.

結氷であり、1892 年から 1901 年にかけての河の凍結は年平均で 84.3 日、航行停止は 115.3 日であった [144]。

このように近隣に有力な商港があることは、莫大な費用をかけるダーリニーの必要性について疑問を抱かせるのと同時に、同港を低く評価することにつながった。あるアメリカ人ジャーナリストは、1903 年に訪れたダーリニーを「大変汚れて、わびしく、とても退屈だ」[145] と書きつけ、「率直なところ、ダーリニーは失敗である。1800 万ルーブルは夢想家の夢の入り江に投げ捨てられた」[146] と断じた。同年に街を訪れたロシア人旅行者も、「ダーリニーはその輝くような清潔さ、建物の上品な建築様式、美しい橋、全体的に立派な整備で私に素晴らしい印象を与えた。しかしその代わり、商売の活気の点は旅順に全く劣る」[147] と、商港としての適正に疑義を差し挟んだ。だが、日本の外務省職員島川毅三郎のように将来の発展を洞察する者もいた。1902 年 12 月に街に滞在して市長サハロフにも面会した彼の復命書によれば、ダーリニーの貿易上の最大の競争相手は営口であるが、同港には営口に優る点が 5 つあるという。第一に、営口は 11 月下旬から 3 月中旬まで結氷するが、ダーリニーは「不凍港」である。第二に、ダーリニーの港は営口より水深が深い。第三に、営口に波止場はないがダーリニーには 3 つあり、貨物の積み込みが早く低コストに抑えられる。第四に、中東鉄道の営口駅は遼河を隔てているが、ダーリニーは波止場まで鉄道が敷かれている。第五に、営口は有税港であるがダーリニーは自由港であること。これらの点を踏まえれば、築港が成って中東鉄道が開通し、鉄道運賃が低下した時には「松花江の貨物は勿論、遼河水域の貨物もまたダーリニーより輸出せらるるに至るべく、而して満洲へ輸入せらるる貨物もまた道をこの港に取るに至るべし」[148] と予想した。

一方で外務省には島川の見解に反対するような報告書も提出されている。それによれば、「牛荘港」は「東三州中最土地開け人口稠密にして満洲の富源と称す可き奉天省の中央を貫流」[149] する遼河と結びついている。遼河の船賃は鉄道に比べて大変安いので、中東鉄道は「貨物の運搬は支邦船と競争すること能ず」[150] とその不利を指摘する。また豆類など農作物の収穫は 9 月末から 10 月末のため、「牛荘港」が凍結で使用不可能になる期間は「商品に乏しく自然に商業不活発に陥り、如何に天然の良港ありと雖も、牛荘港にて集散しつつありし貨物の方向を転じて之れが発達を計るは、恰も木に寄りて魚を求むるが如し」[151] と営口の優位が

144 “Newchwang: Decennial Report, 1892–1901,” in China Imperial Maritime Customs, ed., *Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, etc., of the Ports Open to Foreign Commerce in China, and on the Condition and Development of the Treaty Port Provinces, 1882–91* (Shanghai: The Inspectorate General of Customs, 1904), p. 45.

145 B. L. Putnam Weale, *Manchu and Muscovite* (London: Macmillan, 1904), p. 74.

146 Ibid., p. 74.

147 *Рунин С.* В Маньчжурии. СПб., 1904. С. 60.

148 JACAR. Ref. A04010068300（第 17 画像目から）、公文雑纂・明治 35 年・17 巻・外務省 2（国立公文書館)。島川の経歴は、小川琢治「島川毅三郎君を悼む」『地学雑誌』235 号、1908 年、491–494 頁。

149 山岡次郎、坂口武之助『北清地方巡回復命書・長江沿岸視察復命書・清国輸入本邦貨物ノ販路并清国釐金事情』外務省通商局、1903 年、66 頁。

150 同上。

151 同上、67 頁。

揺るがないとした。さらに自由港であることも「貨物の生産又は消費地たる満州（ママ）が自由区域に非ざるを如何せん」[152] として、その利点を生かせないと推測している。彼らの予想の当否は別として、日露戦争前から両港の優劣論が戦わされていたのは、ダーリニーの勃興がいかに日本人の注目をひいていたかの証左である。

4. ロシア極東における波紋と反発

このように、1903 年のダーリニーの貨物量は周辺諸港と比べてもまだ営口に及ばず、旅順に競り勝っていたのが現状であった。しかし同港の勃興はロシア極東に経済的な波紋を呼び、場合によっては政治的な反発をも招いた。本節では茶の輸入経路の変化で影響を受けたキャフタや、自由港制の移譲で打撃を受けたウラジオストク市やアムール州など主にロシア極東に焦点を当てて、ダーリニーの勃興をより広域の視点から考察したい。

前述したように、ダーリニーの港と駅で際立っていた商品は茶であった。このことは旧来の茶貿易の主要経路を脅かした。1903 年の『沿アムール報知』によれば、「地域での茶交易の情勢の変化は主にキャフタやアムール州の茶商人と汽船所有者に影響した」[153]。アムール州の茶貿易は後述するとして、特にキャフタの衰退は著しかった。陸路交易による茶の輸入を独占していたキャフタ市の茶の取扱総額は 1902 年の 940 万ルーブルだったのが翌年には半減した [154]。取扱量の減少はさらに大きく、キャフタ税関の茶の総輸入量は 1902 年に 45 万 6965 プードだったのが、翌年には 16 万 6547 プードへと約 3 分の 1 に減少した [155]。「キャフタの茶貿易は破滅を運命づけられた」[156] のは、『沿アムール報知』が説く中東鉄道の影響の一つである。キャフタの茶貿易は 1880 年代に義勇艦隊による海上輸送ルートが確立されてからも、政府が関税を海路より軽減したことで一定の水準を保っていた [157]。だが前述したように中東鉄道経由にキャフタと同率の関税が適用されたことで一気に衰えたと考えられる。もっとも、シベリア鉄道の開通でキャフタの茶貿易が衰退することはあらかじめ予想されていた。例えば沿アムール総督ドゥホフスコイ（С.М. Духовской、任 1893–1898）は、シベリア鉄道の運行で「キャフタは現在の茶の貨物通過における独占的な地位を必然的に失うことになりますが、それでもこの歴史的な場所はモンゴルとの文化交流と通商関係に

---

152 同上、70 頁。

153 Влияние Китайской Восточной ж. д. и особенно южной ветви ее // Приамурские ведомости. 23 мая 1903 г. № 490. С. 8.

154 *Романова Г.Н.* Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX–начало XX в. М., 1987. С. 88–89; *Она же.* Порто-франко и протекционизм. Торговые связи Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая (вторая половина XIX–начало XX в.) // Россия и АТР. 2006. № 3. С. 118.

155 Порто-франко на Дальнем Востоке. Сборник документов и материалов / Сост. Н.А. Троицкая. Владивосток, 1998. С. 173.

156 Влияние Китайской Восточной ж. д. С. 8.

157 *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М., 1974. С. 268–269.

おいて重要な役割を確実に担い続けます」[158]と楽観的に上奏している。茶貿易についてキャフタは事前に見限られていたのである。

では、茶の海上輸送経路はどのような動向を示したのか。マロゼーモフや飯島は、ヴィッテはアジアとの国境から輸入する茶の関税を海路オデッサに運ぶよりも安く設定していたが、71％がオデッサ経由を選んでいたと述べて、鉄道経営の失敗を指摘する論拠としている[159]。だが、海運を担った義勇艦隊の統計では、ウラジオストクからオデッサへ輸送される茶は1898年に133万3304プードを扱って過去最高を記録したのを境に、1901年は117万7254プードにとどまって漸減の傾向を示していた[160]。義勇艦隊がインド・清・日本から直接ロシアへ輸入した茶の量も1901年には4万3594.66トン（約266万1456プード）だったが、1903年に2万9890.2トン（約182万4798プード）となり、約3割減となる[161]。従来の主要輸入経路であるオデッサ経由は、ダーリニー経由の鉄道経路に押されていたと考えて良いだろう。この茶貿易の趨勢の変化は清国の海関統計からも読み取れる。1902年にヨーロッパ・ロシアへ海上経路（Russia, European Ports）で輸出された紅茶は14万2333ピクルだったが、翌年には12万5841ピクルに減少した。陸路（Russia and Siberia by land frontier）も1902年に6万6464ピクルだったのが、翌年に3万1637ピクルへ半減している。ロシア向けの輸出で両者を抑えて首位に立ったのが太平洋沿岸の港（Russia, Pacific Ports）で、前年に3万8075ピクルだったのが1903年に16万1124ピクルへ増大した[162]。

茶貿易に関連してロシア極東の外へ目を向けると、日本から「露領亜細亜」向けの磚茶の輸出量は1902年に127万4118斤で日露戦争前のピークを記録したのち、1903年には5759斤に落ち込んだことが指摘されている[163]。1903年に開かれた全国茶業大会の建議書によると、前年に磚茶の輸出量が最高を記録したのは、株式会社九州製茶がウラジオストクに出張所を開いてロシア人向けに製法を改良したからである[164]。具体的には1900年夏から始めて同社が薄形のものを生産して福岡・熊本両県下より輸出し、ウラジオストクで「好評を博するに至りたれば輸入額も忽ち増進」[165]した結果であった。順調に伸びていた輸出が1903年に大幅に減少した原因は先行研究で指摘されてこなかったが[166]、注113に記し

158 Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Духовского. 1896–1897 годы. СПб., 1898. С. 63.

159 Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy*, p. 193; 飯島「ウィッテの極東政策の破綻と開戦への道」18頁。

160 *Поггенполь*. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота. С. 238.

161 Порто-франко на Дальнем Востоке. С. 175.

162 China Imperial Maritime Customs, ed., *Decennial Reports on the Trade, Navigation, Industries, etc., of the Ports Open to Foreign Commerce in China, and on the Condition and Development of the Treaty Port Provinces, 1902–11* (Shanghai: The Inspectorate General of Customs, 1913), p. 346.

163 村上隆『戦前期日露貿易の統計的分析（一橋大学経済研究所アジア長期経済統計 Discussion Paper, 98–4）』1998年、15頁。数値は『大日本外国貿易年表』1904年度、422頁を参照。

164 細谷清『蒙古貿易と日本磚茶』満蒙社、1937年、254–255頁。

165 上林『韓国及西比利亜貿易状況調査書』109頁。

166 例えば、角山栄『茶の世界史：緑茶の文化と紅茶の社会』中公新書、1980年、174–175頁；土屋昌也「日露・日ソ茶貿易史」『石巻専修大学経営学研究』13巻2号、2002年、47–59頁。

たように 1903 年に中東鉄道が輸送した茶の約半分は磚茶だったのを考えると、日本製磚茶の輸出量減少もダーリニーの勃興の影響を受けたのではないか。

一方、1900 年 6 月に自由港制が廃止されたウラジオストクも新自由港ダーリニーの勃興で深刻な影響を蒙った。政府はヨーロッパ・ロシア産品の市場確保とダーリニーに対する優遇措置とのセットで物流を関東州に集中するため、沿アムール地方の自由港制を廃止して保護関税適用に踏み切ったのである [167]。では自由港制が廃止されたことでウラジオストクはどのような影響を受けたのか。同港の内外からの貨物総量は 1900 年に開港以来の最高量を記録し、輸入が 2173 万 4835 プード、輸出が 398 万 1404 プードで合計 2571 万 6239 プードであった。しかし、1902 年の輸入貨物量は 1409 万 2400 プード、輸出が 172 万 9500 プードで計 1829 万 406 プードに落ち込み、2 年前に比べて約 3 割減となった [168]。日本から同港向けの輸出額も 1900 年に 179 万円だったのが 1902 年には 115 万円へ 3 割以上も減少し、中でも繊維製品・諸雑貨の減退は著しかった [169]。また黒海やバルト海からのロシア産品の輸入額は、ウラジオストクを含む沿海州で 1900 年に 5370 万 5000 ルーブルだったが、1903 年に 994 万 4660 ルーブルへと約 5 分の 1 に減少した。一方の関東州は 1900 年に 334 万 8585 ルーブルでしかなかったが、1903 年には 1665 万 8829 ルーブルへと約 5 倍増となり、両州への輸入額は反比例を示した [170]。また関税は少数の輸入品に課税されたのだが、自由港制の廃止は物価全般を押し上げ、1903 年までに卵は 2 倍に、煉瓦は 1.5 倍に値上がりした [171]。1901 年 6 月にウラジオストクを視察した邦人の表現を借りるなら「此課税によりて勢自ら輸入の減少と価格の騰貴とを来し、外国商人即ち本邦商人等が困却を感ずるよりも需要者即ち露国人自身に困難を感ずること甚しく、寧ろ全然其関税を撤回し、若しくは実施を延期せんことを渇望」[172] する、経済的な苦境に追い込まれた。

この苦境を訴えるため地元の商工界を代表するウラジオストク取引所委員会が 1902 年 2 月に大蔵省商業局に打電したのは、アムール州や沿海州に関税を支払っていない商品が陸続と運び込まれていることだった。その入口として名指しされたのは、この時はダーリニーではなく旅順である。「オデッサから輸送するときに間接税が支払われたスピリット・ウォッカ・ビールは旅順やハルビンに着くと再び間接税免除になってしまい、発送人に全額が払い戻さ

---

167 原暉之「日露戦争後のロシア極東：地域政策と国際環境」『ロシア史研究』72 号、2003 年、10 頁。

168 同港の統計は次を参照。Владивосток. Сборник исторических документов, 1860–1907 гг. / Под глав. ред. А.И. Крушанова. Владивосток, 1960. С. 47.

169 高嶋雅明「ウラジボストク貿易概観：『通商彙纂』『通商公報』の分析を中心として（続）」『経済理論』134 号、1973 年、87 頁。

170 Порто-франко на Дальнем Востоке. С. 196.

171 Igor V. Lukoianov, “Russian Imperialism in the Far East at the Turn of the Twentieth Century: The Collapse of S. Iu. Witte’s Program of Economic Expansion,” in Matsuzato Kimitaka, ed., *Imperiology: From Empirical Knowledge to Discussing the Russian Empire*, Slavic Eurasian Studies, no. 13 (Sapporo: Slavic Research Center, 2007), p. 240.

172 野村喜一郎『露領浦潮斯徳港視察一班・対東露貿易意見』1901 年、20 頁。彼の経歴と視察について詳しくは、橋本哲哉「野村喜一郎と対岸調査報告：ウラジオストクを中心に」『金沢大学経済学部論集』19 巻 2 号、1999 年、59–79 頁；同「日露戦争前の石川県における対岸情報と認識：ロシア・ウラジオストクを中心に」『金沢大学経済学部論集』21 号、2001 年、5–20 頁。

れて、我が国の保護されていない国境を越えて浸透し、地元のロシア企業に大損害を与えて」[173]いた。さらに、これから春になって汽船や鉄道・馬車での輸送が始まれば「ザバイカルとアムール州全体が間接税免除のビールで埋まってしまう」[174]と悲鳴を上げている。ちなみに、この時期に旅順で盛んに輸入されていたビールはアメリカ製よりも価格の安さが好まれた日本製の物である[175]。同電報では茶も問題とされており、「正規の商売で通関票をつけられた茶が見つかるのは考えられない」[176]という有様であった。委員会は「唯一の解決策」[177]として沿アムール地方の自由港制の復活を訴えている。満洲におけるロシア人の事業が、極東のロシア人の不利益となる構図が形成されようとしていた。

事態の深刻さは1902年に蔵相ヴィッテが極東を視察した際にも顕著であった。彼は特別列車でシベリアを横断して9月25日にウラジオストクに到着する。次の日、ウラジオストク取引所委員会は蔵相へ請願書を提出した。請願書は「ウラジオストクと全管区の経済活動の通常の流れは急激に変化し、望ましく健全な成長の代わりに、地域を重苦しい状態へと導いたように思われます」[178]と窮状を訴え、その原因の一つにダーリニーをあげた。

> 我々の国境での自由港制の廃止と、時を同じくするダーリニーや牛荘を経由した外国製品の満洲への流入の開始、さらに沿アムール地方全土での密輸による外国製品の浸透は、主力であった国内市場を失わせると共に、外国製品の満洲と朝鮮からの流入で外国貿易は停滞しました。このせいで産業発展の可能性や、規模は小さいとはいえ隣接する満洲と朝鮮の市場は失われたのです。（中略）鉄道の出口として建設されたダーリニーは、その満洲との商業活動、貨物通過の権利の点でウラジオストクにとって人為的な圧力となっています[179]。

ここで言う「貨物通過」とは、ロシア極東に運ぶ貨物をウラジオストクではなく自由港のダーリニーに荷揚げし、そこから鉄道で北満洲へ運んでロシアに輸出した経路である[180]。自由港ダーリニーの勃興は、その制度の撤廃と共に同港の経済へ二重の打撃を与えた。

しかし、必死の嘆願もダーリニーを重視するヴィッテにあまり効果はない。彼は視察後の上奏文で「ウラジオストクはダーリニーに比較して、年中航行のために開かれ、清の商業の中心近くにあるなどの有利な点を持っていません」[181]と述べ、ダーリニーの方を高く評価した。またウラジオストクでは新興のダーリニーに関税をかけろという声があるが、「ダーリニーはウラジオストクのように、現在ロシアの街であることを忘れるべきではありませ

173 Из истории таможенной службы России на Дальнем Востоке. Документы и материалы. 1899–1925 гг. / Сост. В.В. Горчаков и др. Владивосток, 1999. С. 29.
174 Там же. С. 30.
175 1902年5月から12月にかけては1万565本（個と記載）、計1860石11升が輸入された。青木、酒井『清国芝罘、威海衛、旅順口』151–156頁。
176 Из истории таможенной службы. С. 29.
177 Там же. С. 31.
178 Порто-франко на Дальнем Востоке. С. 125.
179 Там же. С. 125–127.
180 左近幸村「露中国境の自由貿易地帯：その廃止を巡って」『ロシア史研究』77号、2005年、55頁。
181 *Глинский*. Пролог Русско-Японской войны. С. 234.

ん」[182]。それゆえ、「無益な争いを取り除くため商圏の線引きをする必要があります。ウラジオストクには自然に線引きして沿海州と北満州を委ねることができましょう。ダーリニーには南満洲を委ねます」[183]。ヴィッテはダーリニーの勃興がウラジオストクに打撃を与えていることは認めつつも、両市の商圏を線引きすることで問題は解決できると考えたのである。実際、中東鉄道管理局が 1903 年 7 月の正式開業時に適用した運賃は彼の意向を汲んだ形となっており、ウラジオストクからハルビンへの運賃はダーリニーからハルビンのそれよりも安く設定された。例えば砂糖はウラジオストクからハルビンだと 1 プードあたり 78 ルーブル 17 コペイカだが、ダーリニーからだと 87 ルーブルといった具合である。しかし 1 ヴェルスタ当たりに換算するとほとんどの貨物の運賃はダーリニーからが安くなり、同じく砂糖ではダーリニーからだと 1 ヴェルスタ当たり 0.107 コペイカ、ウラジオストクからだと 0.908 コペイカとなる[184]。対清貿易を考えれば、ハルビンから距離はあっても運賃に大差のない南方のダーリニーへ貨物が集中するのは必然であろう。

沿海州と隣り合うアムール州でもダーリニーの勃興は問題となっていた。ここでも「大連湾におけるサハロフ技師の諸建築とラザレフ（К.П. Лазарев）の大規模な商業の諸計画はアムール州の全産業界に動揺をもたらした」[185]。文中のラザレフは 1903 年 7 月の中東鉄道管理局の発足から商業部長兼運賃監督に就任した人物である[186]。ヴィッテの極東視察上奏文が地元紙に転載された直後に、沿アムール総督スボティチ（Д.И. Суботич、任 1902–1903）[187] は「沿アムール地方での自由港の閉鎖と、貨物通過のダーリニーへの移管は、地方の生産力の発展に極めて重大な意義をもたらすものだ」[188] と布告して、諸問題を討議するため総督の諮問会議である第 4 回ハバロフスク会議（Хабаровский съезд）を召集した。1903 年 8 月に官民の名士が集って地域の問題を論じた会議には上記のラザレフも招かれたが、彼が出席した部会では地元の商工界と中東鉄道の利害対立が浮き彫りになった。問題となったのはやはり茶である。アムール州ではアムール河口のニコラエフスクから河を遡上して、上流で鉄道に積み替える茶の輸送経路が発達を見せていた。この経路はシベリア鉄道の部分開通を利用したもので、河と鉄道が交差するスレチェンスクに運ばれた茶は 1902 年に 141 万 9892 プードに達したが、翌年には 69 万 1880 プードに半減した[189]。会議でアムール河中流のブラゴヴェシチェンスクの水運業者が、なぜ中東鉄道海洋汽船は今年（1903 年）ニコ

182 Там же. С. 235.
183 Там же. С. 235.
184 *Беляева*. От порто-франко к таможне. С. 104.
185 Пятидесятилетие Амурского края. 1854–1904 гг. // Вестник Европы. 1905. № 3. С. 529–530.
186 *Тишенко П.С.* Китайская Восточная железная дорога 1903–1913 гг. Харбин, 1914. С. 8.
187 スボティチ（1852 年 –?）はオーストリア生まれ。1874 年にロシア参謀本部アカデミーを卒業。1894 年に沿アムール軍管区の副参謀長に任命されて極東へ赴任する。1899 年から関東州の副司令官兼参謀長となって、義和団蜂起では南満洲での戦闘を指揮した。沿アムール総督退任後は軍事評議会委員を務める。没年不詳。*Ремнев А.В., Суброва Н.Г.* Субботич Деан Иванович // Власть в Сибири. XVI–начало XX в. / Под отв. ред. В.В. Моисеева. Новосибирск, 2002. С. 260.
188 Городская хроника // Приамурские ведомости. 27 апреля 1903 г. № 487. С. 5.
189 *Куртеев К.* Порто-франко и Амурская область // Сибирские вопросы. 1907. № 3. С. 36.

ラエフスクへ茶を運ぶのを拒否したのかラザレフに問うと、彼はシベリア鉄道を使った方が直接的で便利であるためと言い放った[190]。ラザレフに言わせれば、「中東鉄道はようやく経営を始めていまダーリニーから毎日茶の貨物を送り出している」[191] わけであるから、アムール河へ廻す茶はあるはずもない。また議長のスボティチが満洲との国境の関税防衛を強化することを提案すると、彼は対策の支出が膨大なものとなり、密輸がさらに増加すると意見した[192]。結局会議は、税関を通る茶と非清国製の外国製品には関税や間接税の払い戻しを行わない、などの大蔵省原案の関税強化策を修正のうえ採択した[193]。会議は地元の産業を保護しようとする列席者と中東鉄道の意見の隔たりを強く印象付けた。

会議後の 1903 年 10 月、総督を退任したばかりのスボティチは陸相クロパトキンへ政策の転換を書簡で訴える。彼は、上海や南アジア・オーストラリアからシベリア鉄道で貨物を輸出する場合、ダーリニーはウラジオストクよりも 3 日の時間短縮となり、燃料費などで 1500 ルーブルの節減につながることを認めている。しかし、ダーリニーとハルビン間の路線はウラジオストクとハルビン間よりも 153 ヴェルスタの距離があるため、5000 トンの貨物の場合は運賃が 9180 ルーブル余計にかかるとして、7680 ルーブルの赤字になると説く。さらに、ウラジオストクが冬季に結氷するのも近代的な砕氷船を用いれば障害にならず、満洲に比べ治安も良い同港をシベリア鉄道の太平洋の出入口にするよう強く推した[194]。運賃率の計算において牽強付会なこの書簡がすぐに影響を与えた様子は見えない。しかし日露戦争に伴う戦時の物資欠乏対策として、1904 年 5 月にウラジオストクは自由港制が復活した[195]。戦後はウラジオストクに中東鉄道の海の出入口が移り、茶も同港が主要輸入港となる[196]。ロシア極東より満洲を重視する当時の極東政策の帰結として、ダーリニーの勃興は地域の貿易構造に変革を迫りつつあったが、それによって引き起こされた摩擦も解消されないまま日露戦争に突入していったのである。

おわりに

日露戦争後、クロパトキンは租借問題の頃のヴィッテを回想して次のように記した。「彼は旅順の占領に反対して闘った」[197]、しかし「旅順が占領されるやいなや、ヴィッテはそ

190 Приамурские Ведомости, Особое приложение. Протоколы общих собраний IV Хабаровского съезда. Хабаровск, 1903. С. 23–24.

191 Там же. С. 25.

192 Там же. С. 25–26.

193 Там же. С. 9.

194 *Суботич Д.И.* Амурская железная дорога и наша политика на Дальнем Востоке. С приложением копии письма к ген. А.Н. Куропаткину в октябре 1903 года. СПб., 1908. С. 20.

195 原『ウラジオストク物語』267 頁。

196 同上、148 頁。ウラジオストク港を有するウスリー地方からは 1906 年に 136 万プード、翌年には 306 万 1000 プードの茶が中東鉄道経由でザバイカル方面の鉄道へ輸送された。Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Собраны на Дальнем Востоке сотрудниками общеземской организации. М., 1909. С. 895.

197 Русско-японская война. Из дневников А.Н. Куропаткина и Н.П. Линевича. Л., 1925. С. 5（「クロパトキン将軍遺著：満洲悲劇の序曲」大竹博吉訳纂『満洲と日露戦争：外交秘録』ナウカ社、

の占領という事実の責任を回避したにもかかわらず、ロシアにとって新しい破滅をもたらすこの一歩（筆者注；旅順占領）を、自分にとって一番大事で、危機に瀕していた事業である中東鉄道を発展させて強化させるのに熱心に利用した」[198]。クロパトキンの後年の回想はどれもヴィッテへの責任転嫁と非難に満ちているが、大連湾の獲得からダーリニーの着工までに限れば、彼の見方はそれほど間違っていないだろう。ヴィッテは自らの手で獲得できなかった中東鉄道の黄海へ至る支線と港を、遼東半島南端部の租借の過程におけるイギリスの「外圧」、そしてクロパトキンも加わっていた国内の権力闘争という「内圧」を利用して、手中におさめるのに成功したからである。しかし、ロシアが同地を租借するのは清やイギリス・日本が望まなかったことであり、その帰結であるダーリニーの建設は、周辺諸国から歓呼で迎えられなかった。また、外務省や陸軍を出し抜いた形でのダーリニーの着工は、街に関係する様々な政策決定に負の影響をもたらした。その最たるものがないがしろにされたダーリニーの防衛で、莫大な資本が投じられた同港は 1904 年春に無抵抗で陥落した。ダーリニーはその成立過程からしてすでに多難を約束されていたと言える。

しかしだからといって、ロシア統治下のダーリニーの経済活動は完全に失敗だったわけではない。1903 年はロシアが南満洲支線を完成させてから唯一の平和な年で、ヨーロッパと極東の間のシベリア鉄道による貨物運行が初めて開かれた[199]。その状況の下でダーリニーは中東鉄道とシベリア鉄道の太平洋岸における出入口として鉄道や汽船の結節点となり、同年にその貿易は一瞬の光芒を放つ。特に、茶の交易路をキャフタやオデッサ経由から鉄道経由に導くのに際して、主要な受け入れ港の役割を担ったのがダーリニーである。ヴィッテの極東政策を「成功が全く欠如している」[200] と批判するルコヤノフは、当時「中東鉄道当局は地元における商品流通を奨励し、長距離の営利的な配送を援助しなかった」[201] と書くが、中東鉄道がロシア帝国の輸入量の半分近くを扱った茶はその反証となる商品である。また大豆や塩をはじめとする満洲の物産の輸出も徐々に伸び、営口との優劣が論じられるまでになる。だがロシア極東における唯一の自由港となって貿易量が拡大すると、今度はロシア極東に深刻な経済的打撃を与えて反発を招いていった。そのため沿海州やアムール州の窮状は数々の嘆願書に認められ、ハバロフスク会議が開催されて中央の要人たちを動かそうとしたが、ダーリニーの自由港の地位は改められることなく日露戦争へと突入していった。こうした苦しい経済状況にあったロシア極東の当時のメディア言説に囚われると、先行研究のようにダーリニーの貿易の評価が当然低くなることには注意を促しておきたい。

では、このように開港から数年でダーリニーが貨物ターミナルとして機能できたのはなぜか。第一に鉄道と汽船、それに港が連携する三位一体の輸送体系が 1903 年に確立したためである。具体的には鉄道がヨーロッパ・ロシアまで一応開通し、中東鉄道海洋汽船がダーリニーに拠点を移して近隣諸港との航路を開設し、同港が両者を結ぶ結節点として機能したか

1933 年、231 頁）. 訳文は筆者による。

198 Там же. С. 5（同上、232 頁）. 訳文は筆者による。

199 Hoshino Tokuji, *Economic History of Manchuria, Compiled in Commemoration of the Decennial of the Bank of Chosen* (Seoul: The Bank of Chosen, 1920), p. 45.

200 Lukoianov, “Russian Imperialism in the Far East,” p. 242.

201 Ibid., p. 228.

らである。第二に、ロシア極東で唯一の自由港に指定されたことがある。自由港制の研究者柴田銀次郎は、中継貿易を目的として興隆した自由港と区別して「一国の経済的独占を排除するために外国の干渉により自由港となった」[202] 典型としてダーリニーすなわち大連をあげた。もっとも彼が言う「外国の干渉」とは、日露戦争後にイギリスの要望で日本が関東州を自由地帯とし、その結果大連が自由港となった経緯をさす[203]。しかしロシアも同様にイギリスの「外圧」で自由港を開かねばならなかったのは本論で述べた通りである。清におけるイギリスの経済的優位を脅かすロシアによる排他的経済行政領域、すなわち租借地獲得の意義は、イギリスの門戸開放原則に基づく自由港開港要求への屈服で骨抜きにされた。しかし、ダーリニーがウラジオストクをはじめとする沿海州の諸港と港勢で反比例を示していた事実は、強いられたとは言え自由港制が適用された結果と見るのが妥当であろう。一方、自由港を召し上げられたロシア極東では、外国製品の無制限の流入が止まったので国内産業が育成されて工場数が増加した、という指摘も後年になされる[204]。だがロシア帝国の版図に組み込まれるとほぼ同時に自由港制が導入され、外国製品無関税輸入の恩恵を享受してきたために脆弱な産業基盤しかもたないこの地域にとって、その廃止はやはり深刻な意味を持っていた。そのことは本論のウラジオストク取引所委員会の哀願やハバロフスク会議の切迫した召集から察せられよう。

もちろんダーリニーの開港と貿易港としての発展を評価するには、一定の留保が必要である。関東州の租借を望んでいなかった清朝の立場からすれば、そもそもダーリニーの建設と経営は侵略行為の上塗りでしかあり得えないのだから。しかし、ロシア政府の官報にあるような「大シベリア鉄道の敷設により全ての国家の商工業にとって太平洋における新しい雄大な中心地」を作り出す、という植民地開発論的な見方を越えるには、ロシアが誕生させ日本がその支配を引き継いだダーリニーすなわち大連が、近現代の東北アジア史全体へどのように位置づけられるのか、未だ検討しなければならない余地が広く残されているように思われる。例えば、本論では中東鉄道との関係に重きを置いたため取り上げなかった天津や仁川といった黄海や渤海の沿岸諸港、それに日本の諸港とダーリニーとの関係は未解明である。また、ロシアから日本へという街の統治主体の交代によるダーリニー、すなわち大連の貿易構造や経済政策の連続性や断絶を問うのも本論の先に広がっている。問題意識を変えれば、ダーリニーの勃興はまた新たな相貌を持って立ち現れてくるであろう。

【付記】

本稿は 2006 年 12 月 9 日に日本大学文理学部で開催された第 16 回近現代東北アジア地域史研究会大会での報告に加筆訂正を加えたものである。この場を借りて、同会との仲介役を務めてくださった北海道大学大学院文学研究科博士課程の左近幸村氏と、当日参加してくださった皆様、そして発表の機会を与えてくださった同会に改めて感謝の意を表明する。

---

202 柴田銀次郎『自由港の研究』同文館、1955 年、70 頁。

203 同上、59 頁。

204 *Гурьев Б.* Развитие фабрично-заводской промышленности на дальневосточной русской окраине в связи с порто-франко // Вестник Азии. 1911. № 7. С. 67.

The Chinese Eastern Railway and the Rise of Port Dal'nii (Dalian): 1898–1904

Asada Masafumi

It is common knowledge that the northeastern Chinese port of Dalian was constructed by the Russian Empire between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century. However, previous studies in Russia and Japan only focused on the plan of the city. Hence, answers to questions such as why this port was constructed and what kind of trade was conducted under Russian rule (1898-1904) are still unclear. Although many researchers reported, without finding statistical evidence, that Dalian's trade had limited success under Russian rule, their opinions are subject to debate. The purpose of this paper is to examine the trade in Dalian under Russian rule from the statistics sourced from the Chinese Eastern Railway (CER), and analyze the economical conformation changes in the Russian Far East, which was caused by the rise of Port Dalian.

The first question to be discussed pertains to the reason for the construction of Port Dalian. The process began when the Trans-Siberian Railway committee wanted an ice-free port as the gateway to the Pacific Ocean. However, there were no such ports in the Russian Far East. Therefore, the committee decided to construct a commercial port in Vladivostok in 1896. After the decision, Germany occupied Jiaozhou Bay in December 1897, and following this, Russia occupied Port Arthur on the Liaodong Peninsula for the Russian Pacific Fleet. However, Great Britain wanted to maintain the doctrine of free trade in China. So, the British Prime Minister Salisbury intervened in the Russo-Chinese negotiations and requested Russia to open a free port in the leased area. Besides, Russian Navy and Army officers did not want joint use of commercial ships in Port Arthur. Therefore, after the area was successfully leased, the Russian government instructed the CER to open a commercial port in Dalian Bay. This port is today known as Port Dalian (Dal'nii). In short, Dalian was built by the external pressure of Great Britain and the internal pressure of the Russian government.

The Russian Finance Minister S. Iu. Witte, who is the planner of Dalian and who formulated the CER's business strategy, particularly emphasized a connection between railway and marine transport. He believed that the CER should control the trinity system of railways, steamships, and ports. This plan was modeled on the relationship between the Canadian Pacific Railway and Port Vancouver. This port thrived on the export of timber. In Port Dalian, the actively traded goods were Chinese tea and agricultural crops from Manchuria. A total of 1,921,666 poods (1 pood = 16.4 kg) of tea were imported to Port Dalian in 1903. This number was half the amount of tea imported to the Russian Empire in the same year. In addition, 954,000 poods of agricultural crops from Manchuria were transported by the CER to Dalian station in 1903. This is the largest number after Yingkou across all stations of the CER. The cargo volume of the port increased from 4,322,115 to 17,980,033 poods between 1902 and 1903. The port grew steadily and developed into a terminal station of the CER.

However, Dalian was not the only port that was connected with the southern branch of the CER. As a result, Port Dalian encountered stiff competition from Port Arthur and

Port Yingkou. For example, Port Arthur opened to commercial ships in February 1900. In 1903, the cargo volume in Port Arthur station was half of that in Dalian station in 1903. However, half of the cargo in the Dalian station comprised of tea. On the other hand, Port Arthur dominated in basic goods such as sugar, alcohol, and fabric. In addition, Yingkou was still the main port in South Manchuria. The cargo volume in Yingkou station was 4,664,000 poods. This number was greater than that in Dalian station by approximately 770,000 poods in 1903. In Port Yingkou, the actively traded goods comprised of agricultural crops grown in Manchuria, particularly wheat and soy. Thus, in the manner outlined above, two ports strongly rivaled Dalian. Many analysts stated that Dalian served no purpose, dubbing port "Lishnii," which means "unnecessary" in Russian.

Meanwhile, The rise of Port Dalian posed a threat to the Russian Far East as the trade route for tea changed and the free port system moved from the Russian Far East to *Kvantunskaia Oblast* (The Kwantung Leased Territory), by the prior policy for Dalian. The route from Mongolia via Kyakhta was one of the most profitable routes for importing tea for the Russian Empire. However, after the rise of Port Dalian, the transaction value of Kyakhta's tea trade was reduced to half. Moreover, Vladivostok experienced a serious recession. Until 1900, this port had been protected and had gained prosperity by virtue of the free port system. After Dalian was recognized as the only free port in the Russian Pacific coast, the imports in Port Vladivostok diminished, resulting in a price boom for many materials in the city. When Witte, the planner of Dalian, visited Vladivostok in 1902, the Exchange Committee of the city appealed to him to improve the region's plight. However, Witte only advised the Emperor that Dalian and Vladivostok should divide the commercial market. At the same time, the rise of Port Dalian also had an effect on the Amur region. In August 1903, the 4th Congress of Khabarovsk was held, and it emphasized the region's economic problem. A representative of the CER attended the Congress and held discussions with the local merchants; however, both sides could not arrive at a consensus because of differences in opinion.

Dalian was placed under Witte's administration during the conflict with Great Britain and the unfolding of domestic power games in Russia. Moreover, an abrupt change occurred in the economic policy of the Russian Far East by the preferable policy of Dalian. Therefore, at the time, Dalian became unpopular internationally, nationally, and locally. However, it would be incorrect to opine that Dalian's trade completely failed under Russian rule. In 1903, Dalian's trade reached unprecedented heights through the imports of Chinese tea and agricultural crops from Manchuria. These accomplishments were realized by the cooperation within the trinity system of the railways, steamships, and ports, and by the application of the free port system. It is clearly important to consider the fact that such Russian achievements were the result of imperialism. The point I wish to emphasize is that we should thoroughly investigate all aspects before discussing the actual significance of the rise of Port Dalian; this is because the rise of Port Dalian leaves room for a variety of interpretations.