

シベリア鉄道と日本

大阪経済法科大学教養部教授 藤本和貴夫

シベリア鉄道は、ロシアで建設が計画された段階から、日本では持続的に関心が持たれていた。鉄道の東端が日本に近いウラジオストクであるということがその理由のひとつであった。

1885年（明治18年）5月6日、『東京日日新聞』は、ロシア政府が新たにチュメニとウラジオストクの間の鉄道の建設に着手する計画であり、それが成功した場合にはヨーロッパ全体の利益になるばかりでなく、「ロシアがアジア全体に大きな影響力をもつことになる」と言われている」と書いた。

1889年（明治22年）には、ウラジオストクの新聞からの情報として、日本政府の機関紙である『官報』（12月26日号）は、シベリア鉄道はまず黒龍江、オビ川、エニセイ川の3大水路の連結を目指すものであり、それぞれの路線とその総延長は2,982ヴェルスタであると書いた。さらに1891年4月25日付け『官報』は、『ロンドン・タイムズ』の記事を引用し、ロシア政府は1891年中に鉄道建設のために700万ルーブルを支出するが、その中にはシベリア鉄道のウラジオストクに始まるウスリー鉄道の工事費290万ルーブルが含まれていると書いている。

これらの記事が明らかにしていることは、1880年代になってロシア政府が極東における鉄道建設に力をそそぎ始めたことと、他方では、そのようなロシア政府のシベリア鉄道建設への努力がどのような成果をあげるかを日本政府が非常に注目していたことである。

ウラジオストクで行われたウスリー鉄道の起工式に、アジア諸国を歴訪し、日本から帰国したばかりのロシア皇太子ニコライ・アレクサンドロヴィチが出席したことはよく知られている。ウラジオストクでは皇太子を歓迎するためにこの時「ニコライ門」が建設されたからである。

1891年3月には、日本政府はすでにロシア皇太子の日本訪問を受け入れるための準備を急速に進めていた。しかし、日本側ではこの皇太子の訪問とシベリア鉄道の起工とを関係づけて論じたものは『官報』を含めて見当たらない。たとえば、1891年3月15日付けの『東京日日新聞』には次のような記事がある。近く来遊される露国皇太子の来遊の目的について、「種々風説流伝して、中には尋常の漫遊に非ず、御通過の路筋も異様なり、若しくは我が国の軍備を觀、險要を探り、他日東亜蠶侵の張本せらるにあらん杯との浮説

さへ起こるに至れり。」と国内の一部に皇太子の訪日に反対する感情があることを認めた上で、しかし、皇太子の訪問には決してそのような深い意味はない、皇太子はいずれヨーロッパとアジアにその雄姿を示すロシア皇帝とならるのであるから、むしろ日本への好感情を持って帰国してもらおう努めるべきであると論じている。

他方、4月7日付けの『東京朝日新聞』では、「露国皇太子の今回の漫遊の大目的というべきもの西比利亜の開拓事業視察にあり...我国御滞在中も其の三分の二は北海道にありて最も仔細に同地の現況を視察せらるる筈にて...」という少し見当外れの記事も見られた。

民間では訪問の意図についてさまざまな噂が流布していたようであるが、日本政府は大国ロシアの皇太子を迎えるため、その道のりにあたる九州から東京までの各地域に最大限の歓迎を準備するよう命じた。

しかし、日本とシベリア鉄道の関係は衝撃的な事件によって始まった。アジア諸国の歴訪の最後として、ロシア皇太子一行は、1891年（明治24年）4月27日、長崎に入港、神戸港を経て、5月9日、京都に入った。

事件は5月11日に起こった。京都を出て琵琶湖畔を観光中の皇太子を警備の巡査が切りつけ、皇太子が傷を負うという事態が起こったのである。日本政府はこの事件に驚き、明治天皇自身が東京から京都で療養中の皇太子の見舞いに訪れたのを始め、国会、府県議会・市議会、学校や諸団体が事件の発生を謝罪するとともに、皇太子の日本旅行の継続を希望した。皇太子は、5月19日、神戸港からウラジオストクへ向かって帰国したが、新聞は連日、ロシア皇太子の動向を詳しく伝えるなど、日本人のロシアと皇太子に対する関心の高まりは大きかった。

ウラジオストクでのシベリア鉄道起工式はこの皇太子を迎えて行われたのである。そして皇太子の動向を追っていた『東京朝日新聞』も6月9日号で、皇太子が6月1日午前10時に挙行されたシベリア鉄道起工式に出席し、3日、陸路首都へ向かったことを伝えている。

この事件はまた、日本政府が犯人の死刑を要求したのに対し、最高裁判所が刑法に従って無期懲役を言い渡したため、日本では司法が行政権力からその独立を守った出来事として知られている。

ウスリー鉄道の建設が始まると、日本からも多くの出稼ぎ労働者が海を渡った。1895年8月の記録によれば、ウスリー鉄道の建設労働者は13,100人で、その内訳はロシア人5,900人（雇用者・流刑囚1,800人、懲役囚600人、兵士3,500人）、中国人・朝鮮人6,200人、日本人は1,000人であった。しかし日本人の鉄道建設労働者で成功した者は少ないといわれる。鉄道工事はロシア人の工事請負人から日本人請負人が再請負し、それを日本からの出稼ぎ労働者に出来高払いで請け負わせる形をとったという。したがって日本人の労働者で条件の良い工事現場に当たった者はまれであった。これに対して、大工、石工、鍛冶職など技術をもった出稼ぎ者の賃金は比較的良く、ウラジオストクに常住する日本人もあらわれている。なお、ウラジオストク～長崎間が航路で結ばれていたこともあって、日本人の出身地は九州に集中しており、九州から沿海地方への人々の流れが始まった。

ウラジオストクの日本貿易事務館報告によれば、1895年1月現在のウラジオストク在留日本人数は956人である。問題は、公用、留学、商用というカテゴリーに分類された162人以外に、「その他諸用」と分類されたカテゴリーがあり、そのカテゴリーに男子452人、女子342人が分類されていることである。当時、ウラジオストクの日本人を調査した松浦充実によれば、これら342人の女性の大部分は売春を職業とするものであり、ウラジオストク在住の日本人男子が自分の妻であるという証明書を出すことで、日本国内で簡単にパスポートを取得でき、ロシアに入国できるという。松浦はこのような事態を「国体の汚点」であると非難している。（松浦充実『東露要港 浦塩斯徳』1897年、231 - 242頁）

シベリア鉄道の建設問題が日本の対口政策のなかで大きな問題となるのは、日清戦争後のことである。1896年（明治29年）3月、青木駐ドイツ公使は西園寺外務大臣に当たった電報で、ロシアと清国が同盟条約を結ぶことは確実で、日本はこれに対する対応が必要であると報告した。（日本外務省『日本外交文書』第29巻、937 - 938頁）

日本とロシアは朝鮮半島と満州の「勢力範囲」をめぐって対立していた。したがって、1895年10月には、ウラジオストクの日本貿易事務官から、中国領満州に鉄道建設のためロシアの測量隊が派遣されようとしているとの秘密報告を受けた後、日本政府はその後、情報の収集に全力をあげていたのである。結局、1896年5月、ロシアと清国はザバイカル線から北部満州を通してウラジオストクに達する中東鉄道の建設に合意した。（日本外務省『日本外交文書』

第29巻、937 - 968頁）

1898年（明治31年）3月、ロシアは遼島半島の旅順・大連を中国から租借し、さらにこれらの都市から中東鉄道まで鉄道路線を引く権利をえた。遼島半島は、3年前にロシア、フランス、ドイツの圧力で日本が手放した半島であり、日本のロシアに対する警戒感と反発は大きくなった。

1900年（明治34年）の義和団運動が起ると、ロシアはこの運動を鎮圧するため建設中の中東鉄道沿線に軍隊を送ったが、運動終結後も完全な撤兵を行わなかった。1902年（明治35年）1月30日、日本はイギリスと日英同盟を締結した。ロシアもまたフランスと、同年3月に口仏共同宣言を結んだ。日ロ関係は緊迫したものになった。

しかし、このような政治状況のなかでも、鉄道建設が進むにつれて、シベリア鉄道利用の便利さが認められるようになってきた。1900年5月5日の『東京日日新聞』は次のように書いている。

「仏国パリの万国博覧会見物や商工業視察等のため、欧州に赴く者近来とみに多きを加え、欧州汽船の上中等室は毎便ほとんど売り切れとなりて、やむなく次便に延引する船客少なからずよしなるが、今や必ずしもこの遙けき海路の便を藉らずとも、欧亜間漫遊客の利用し得べき新交通路あり、西伯利鉄道すなわちこれなり。」

4月28日にはイルクーツクからスレーテンスクまでのザバイカル線も竣工して、ハバロフスクよりスレーテンスクまでの区間をアムール河の汽船に乗りさえすれば、ウラジオストクよりヨーロッパの各地に列車で行くことができるようになった、とその便利さをアピールし、シベリア鉄道を利用した日本からのさまざまルートとその運賃をこと細かに書いている。ウラジオストクと結ばれた日本の港は、神戸、長崎、函館、新潟などであったが、これらはいずれも日本や朝鮮の各港を経由するものであった。

1901年11月、中東鉄道が完成した。1902年には敦賀とウラジオストクの間に日本海をわたる直通航路が開設された。この航路によって、ウラジオストクから中東鉄道～シベリア鉄道を経由して、およそ15～16日で日本からロンドンやパリに到着できることになった。それまではほぼ40日かけてインド洋、スエズ運河、地中海を経由して西ヨーロッパに船で到達していた行程を大幅に短縮することになり、これがアジアとヨーロッパを結ぶ国際輸送路となった。さらに1903年4月からは、モスクワとシベリア鉄道の当時の終点まで、1週間に5便の特別寝台列車の急行が運転され、さらに1904年4月からは、これ以外にモスクワとシベリア

鉄道～中東鉄道を經由してウラジオストクに至る特急列車を走らせる予定になっていた。（『東京日日新聞』1903年5月15日）

この敦賀～ウラジオストク航路は1904～05年の日露戦争で一時的に中断したが、1907年（明治40年）日本政府はヨーロッパへの最短の交通路線として、また国際貿易の発展のために、横浜、神戸、関門（下関・門司）に敦賀を加えた4港を国営とし、敦賀は日本海側ただひとつの第1種重要港湾となった。こうして、敦賀は、日本からウラジオストクを經由してヨーロッパへ向かうシベリア鉄道の日本の出発点となった。

敦賀港を国際港として整備するため、1909年から1913年にかけて第1期港湾修築工事が行われ、3,000トン級の汽船2隻が停泊できるようになると共に、荷揚げ場、倉庫などが整備された。（『敦賀の歴史』1989年、160 - 162頁）

他方、ロシア政府もシベリア鉄道に特別寝台列車を走らせることになった。敦賀港と共にウラジオストク港の将来性について、『東京日日新聞』（1909年4月14日）は次のように書いている。「シベリア鉄道に拠るときは、費用も海路汽船に拠るよりも低廉なるのみならず、浦潮は今後有税港となりたるに付、一般貨物は同港に集まること多く、殊に近來満州地方より輸出の豆粕の如き、或は北陸より沿海州に向うべき漁船、沿海州より輸出さるべき製魚等の如き逐年同港に集散さるる形勢なるを以って、今後同港は世界の旅客貨物の輻輳によりて一廉の繁栄を来すべしと」。

またポーツマス条約によってロシアから日本の手に渡った南満州鉄道は、日口の協定により、1909年より長春において中東鉄道と完全に連絡する運行を始めた。さらに日口間の長期にわたる交渉を経て、1911年（明治44年）3月より、日口両国鉄道の連絡運輸が始まり、連絡通し切符が発売された。そのルートは次のとおりである。

- 1) 東京の新橋駅より敦賀港から汽船でウラジオストクに渡り、その後は中東鉄道～シベリア鉄道でモスクワ・ヨーロッパに至るもの。
- 2) 東京・門司港から汽船で大連に渡り、その後はハルビンを經由して中東鉄道～シベリア鉄道でモスクワ・ヨーロッパに至るもの。

さらに同年8月には「日露貨物直通協約」が結ばれ、鉄道、汽船による貨物の直通運輸が取り決められた。（『時事新報』1911年2月9日；3月4日）

国家や経営主体の異なる交通機関の間の相互乗り入れ制度が東アジアにおいても確立していくことで、人々や物資の移動が盛んになっていった。

1910年（明治43年）に日本で発行されたシベリア鉄道の

旅行案内（The Great Trans Siberian Route）によれば、シベリア鉄道を利用したアジアとヨーロッパ間の主要交通路は8つあるとされるが、そのうちさらに主要なものは次のとおりである。

- 1) 敦賀～ウラジオストク便：敦賀～ウラジオストク間には1週3便の連絡船があり、ウラジオストクでそれぞれヨーロッパ行きの急行列車に連絡した。さらに、1912年（明治44年）からは東京から敦賀への直通の寝台車を連結した国際列車が運行された。この路線が日本からヨーロッパへの最速路線であり、日本とヨーロッパを結ぶメインルートとなっていた。シベリア鉄道の宣伝パンフレットによれば、敦賀から必要とされる日数は以下のとおりであった。モスクワまで12日～13日、ベルリンまで14日～15日、パリまで15日～16日。
- 2) 下関または門司～大連：日本と大連間には1週3便の連絡船があり、大連からは南満州鉄道を経て、ハルビンでウラジオストク発の列車と接続した。
- 3) 下関～釜山便：釜山からソウル、平壤を經由して奉天（瀋陽）からハルビンに向かうルートである。（万国寝台急行列車会社東京代理店『西比利亞鉄道案内』1910年）

勿論、これらは日本を出発点として考えられたルートであり、出発点が異なればその比重が異なることは言うまでもない。しかし、これらがシベリア鉄道を經由した東アジアとヨーロッパを結ぶメインルートに入っていたことは確かである。

国際鉄道路線としてのシベリア鉄道は、ロシア革命とソ連成立後の一時的な中断をへて、1927年（昭和2年）に再開された。そしてシベリア鉄道を經由して日本を含む東北アジアとヨーロッパを結ぶ路線は革命前と変わっていない。

第1は、日本からウラジオストク港、ハバロフスク経由でヨーロッパ・ロシアへ向かう路線で、これはソ連国内のみを通るため、国境での手続きの煩わしさが軽減されるというメリットがあるとされた。

第2は同じくウラジオストク港から中東鉄道でハルビン～満州里経由のルート、第3は釜山港から朝鮮半島を北上し瀋陽、ハルビン～満州里経由、第4は大連港から北上してハルビン～満州里経由で、これらはソ連成立以前と変わらない。

ここで注目されるのは、当時、シベリア鉄道がアジアからヨーロッパへ最も早く到達できる路線であるということ

のみが強調されているのではないことである。シベリア鉄道を使った場合の費用は、スエズ運河経由の約6割、米国経由の半分であった。(鉄道省運輸局『西伯利経由欧州旅行案内』1929年)

さらに、鉄道沿線にはすばらしい景観が広がっていることも宣伝されている。たとえば、寝台列車の構造は「優等善美にして設備完全し、かつ其の通路は満州の平原、シベリアの奇観、バイカルの絶景、ウラルの高原等土地、風俗、人種の推移は時事刻々耳目を新たにすることを以て、十有余日の列車生活も飽く事」がない。(『西伯利亞鉄道案内』)

このような強調はソ連時代も変わらない。ようするにツーリズムという視点から、シベリア鉄道の紹介も行われているのである。すくなくとも1920年代には、鉄道沿線のウラジオストク、ハバロフスク、ブラゴベシチェンスク、ハルビンなど極東からシベリア、さらにヨーロッパ部の諸都市の細かい説明がシベリア鉄道の案内書にはつけられていたのである。(『西伯利経由欧州旅行案内』)

第二次大戦後、さまざまな政治的状況のなかでこれら東北アジアの鉄道路線網は各所で途切れたものになった。さらに、航空機の発達によって現在では人々の国際的な移動のための主要な手段ではなくなっている。しかし、多くの新しい港湾等の整備が行われた結果、物流と観光という両面での鉄道の利用は再認識する時期にきているといえるであろう。

そこでこれまで日本を起点として歴史的に見てきた主要な鉄道路線と現在の東北アジアの路線を比較すれば、次のことが言える。

- 1) 現在でも東北アジアの主要な鉄道路線は、東西方向では日本海への出口にあたるウラジオストクからハバロフスクを経由して西に向かうシベリア鉄道である。
- 2) 東西方向の幹線であり、ハルビンを挟んで西の満州里と東の綏芬河でシベリア鉄道と接続していたかつての

中東鉄道は、現在、主要な東西の国際交通路線としては、明らかにそれほど活用されていない。かつて中国東北地方の農産物は主としてこのルート通って日本海側に運ばれた。今後の活用のために調査と整備が望まれる。

- 3) 南北方向では大連とハルビンを結ぶ大連～ハルビン線が最大の幹線である。しかし、この南北方向の路線は、アムール河によって、ロシア側のブラゴベシチェンスク、中国側の黒河で途切れている。ブラゴベシチェンスク～黒河間のアムール河鉄橋建設問題は進んでいるようでもないが、東北アジア全体の物流という点から考えてみればどのようなようになるのであろうか。
- 4) 釜山からソウル、平壤を経由して瀋陽と結ばれていた鉄道路線は、朝鮮半島の南北分断によって分断されたままであった。東北アジアにおける鉄道交通網を整備する上で、この路線の再建設は避けられない問題であろう。すでに、1996年に釜山から朝鮮半島を北上し中国の鉄道と接続する路線の建設については、国際的な合意がなされており、また最近、新たな動きが始まった。
- 5) 長春から東西に伸び、東は図們を経て羅津～ウラジオストクのルートがある。これについては、ロシア側からも多くの提案があるのでここではこれ以上は述べない。

シベリア鉄道の歴史は、常に東北アジアの政治情勢と結びついて議論されてきた。他方ではさまざまな政治的対立を乗り越えて多くの人々に利用もされてきた。そしてそれが東北アジアの安定にもつながった。その意味からも、われわれが東北アジアにおける地上交通網のさまざまな問題をもう一度総合的に考えてみることは重要であろう。