

Title	ヴィッテの初期満州植民地化事業の性格とその階級構造(一)
Sub Title	The character of S. Iu. Witte's Manchurian Colonial enterprises in the initial stage and their inner class-structure
Author	菅原, 崇光(Sugawara, Takamitsu)
Publisher	三田史学会
Publication year	1966
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.39, No.1 (1966. 7) ,p.67- 90
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19660700-0067

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

ウイツテの初期満州植民地化事業の性格とその階級構造（一）

菅 原 崇 光

はじめに

戦後の我が国においては、日露戦争に関する研究が著しく進み、従来、この戦争に見出されていた歴史的性格についての定説的見解が、その根底から修正されたことは、いまだ、我々の記憶に新しい。周知のごとく、定説の書き換えは、まず、信夫清三郎氏の「満州市場論」に対する批判という形で始められた。それは数多くの人々の参加によつてなされたが、とりわけ、下村富士男ならびに藤村道生両氏の果した役割がきわめて大きかったことは、この問題の紹介を目的に書かれた、数々の論稿によつて評価されてきたところからも、明らかである。両氏の諸労作によつて、信夫氏の旧説は、いわゆる「朝鮮問題論」に置き換えられるに至つた。さらに、両氏の問題提起は、日露戦争のみにとどまらず、日本帝国主義の把握の仕方にも関係を及ぼす、本質的な指摘をも含んでいたので、その後、新たな論争を呼び起すこととなり、それは一方において、信夫・中山治一氏等を始めとする名古屋大学近代史研究グループの人々により、発展的に継承されると

共に、他方において、古屋哲夫、藤井松一および小山弘健氏等による、帝国主義そのものの概念規定の問題へと展開された。¹⁾

だが、我が国近代史専攻者の多数を動員して行われた、この戦争の性格の書き換え運動も、交戦國のもう一方の側であるロシアの問題に関しては、一向に新しい発展が認められず、研究の水準が依然として戦前のそれを出さずに放置されたことについては、何故か、これまで、あまり反省が加えられてこなかつた。これは、我國におけるロシア史研究の立遅れとあながち無関係ではないが、それよりもむしろ、論争がもっぱら「朝鮮」の問題に限られたところにあつたから、と思われる。この戦争をロシアの側から見れば、主題は「朝鮮」にあつたのではなく、明らかに「満州」に置かれていた。この戦争が、日露の間で作られた東アジアをめぐる一定の関係を踏まえて闘われた戦争であることを考へるならば、日本帝国主義成立史という枠内で、この戦争の歴史的意義を擱もうとする態度には、いかにも無理があるといわなければならぬ。信夫・下村論争によって切り開かれた戦争史観修正の動きは、我々に大きな感銘を与えたが、この点については問題を矮少

化してきた、という限界を示すものとして、素直に受入れる必要がある⁽²⁾。

本稿は、結局、我が國の研究状況に認められる以上の限界を念頭におき、その克服を目指して企てられたものである。そこで、こゝでは、日本側の研究成果をも充分に考慮に入れ、まず、ロシアの側からこの戦争の意義を把握しようとするすれば、いかなる点を取り上げなければならぬか、つまり、問題の視角を設定するためには、旧来、ロシアの側から行われたこの戦争の性格につわる論点の一つを取り出し、検討することをもつて、始めようと思う。

ところで、現在の研究水準を示す業績として、第一に、我々の

検討の対象に取り上げられなければならないのは、これまで、ソ連において帝政ロシアの極東問題に関する最高権威とみなされ、数々の著作でアメリカや我国でも高い評価が与えられてきた、ボリス・A・ロマノフの見解であろう。彼は、日露戦争に至るロシア極東政策に關し、第二次世界大戦前から発表してきた論文・著作を最終的に集成した最新の大著の中で、次のような指摘を行なっている。その第一は、政策構造に関するもので、ロシアの極東侵略政策に利益を見出し、ツァーの政府の背後にあつて満州の植民地化計画を支援していたグループが二つ認められるといし、それらを、それぞれ「新しい市場を求める大規模ブルジョワジー」と「反動的地主層」に求めた。第二に、この指摘に基づき、日露戦争の歴史的性質を二つの帝国主義概念を導入することで説明し、

それは、本質的には「資本主義の最高の段階におけるレーニン的意味の帝国主義」戦争ではあるが、その帝国主義は、ロシアの社會關係が封建制の濃密な網の目で覆われていたことによつて、「軍事的・封建的帝国主義」の様相をとつてあらわれた、とした。⁽³⁾ ロマノフの第二の規定については、既に先学から疑問が提出されているので、こゝでは直接には触れない。こゝで取上げるのは、第一の論点、すなわち、彼が日清戦争から日露戦争に至るほど十一年間の政策構造を、連續的なものとして把え、その連續性を保証する支柱に、経済的にはまったく異なる二つの背反する階級範疇を設け、それらをもつて、政策発動の起動力においているところである。

彼のいうように、これらの二つの階級的勢力が、ツアーリズムの極東事業に、それぞれの立場から参加していつたのは事実である。この期間の極東政策を指導したウイッテの計画によると、満州の植民地化は、ヨーロッパ・ロシアと中国本土を陸路で結ぶ鉄道を建設し、それを軸として、極東の一画に、ロシアの工業製品と中国茶の交換を媒介とした、「露清經濟圏」を樹立することに目標をおいていた。⁽⁴⁾ ウィッテ政策の展開により、極東に広大なロシアの商品市場が開かれていくのを見て取つたブルジョワジーが、ウイッテに激励を与えていたことは当然である。反動的な地主層が侵略的傾向を示したのも、必ずしも理解に難くはない。彼ら等はツァーリズムの藩屏を形造つていたところから、極東事業の推進でツァーの威信が強まるることによつて、植民地化事業の管理

者層となることに、また、新たに開けた利益の獲得に一枚加わることに、望みを託すようになる。ちなみに、地主貴族が極東事業に乗り出した典型的な事例として、アレクサンダー・ミハイロヴィツチ大公を頭に、いわゆる「ベゾブラゾフ一派」⁽⁶⁾によつて企てられた、北韓鴨緑江森林利権の開発が挙げられよう。これら二つの勢力は、それぞれ満州への侵略的傾向を露骨に示すと共に、外敵日本と対決した際には共同戦線を張つて当つたことも、同様に事実である。

しかし、これら二つの階級的勢力は、満州の植民地化計画をめぐつて、決して相互に補充・代位の関係にあつたのではなく、それとは逆に、終始、対立抗争の事態にあつたことも、等しく注目されなければならない。両者の対立は、「ベゾブラゾフ一派」の「ロシア鴨緑江森林会社」とウイツテの「満州鉱業会社」の争いの裡に、鋭くあらわれていた。⁽⁷⁾ 大ブルジョワジーと地主層の利益団体がかかる対立抗争の関係にあつたとき、なおかつ、両者を並列的にとらえ、それらをもつて、ソアーリズム極東政策の階級的基礎に据えることは、許されるであろうか。では、何故、このようないくつかの仕方が行われたのかといえば、思うにそれは、ロマノフの分析がもっぱら外交および政策決定過程にのみ集約されたから、であろう。

帝国主義とは、植民地化政策を推し進める国の支配階級が、被植民地国の民衆を搾取することを目的とした国際体制であるばかりでなく、それと同時に、植民地化政策を推進する側にあつて

も、收奪と被收奪の関係を通して、一定の社会構成があらわれてくる体制である。⁽⁸⁾ この関係は、むしろ逆に把えられるべき性質のもので、国内の收奪体制が飽和状態に達するか、または、そのような状態が近い将来にあらわれることを予測して、事前に突破口を国外に求めようとするところに、帝国主義が生れるのである。帝国主義とは、したがつて、第一義的には、国内体制における階級関係の問題でなければならない。ソアーリズムの満州植民地化政策は、この意味で、その当時のロシア国内体制との関連で再検討された上、位置づけられるべきである。

満州において植民地化事業が展開された時期、ロシア国内においては、蔵相ウイツテの指導下に、重工業を中心とした資本主義産業が異常な膨脹を遂げた。その中で、極東政策の階級的基礎を構成していたと主張される前記二つのグループは、果して、その利益を両立させることが出来たであろうか。帝国主義時代の開幕の頃ともなれば、ブルジョワジーの成長は著しく、なかでも、国外に新市場を求める大ブルジョワジーは、政府の内部に深く喰い込み、政府の政策と密着し、様々な手段を媒介としてそれを動かす立場に立ち、近代帝国主義の方向を定め、かつ、その担い手となる。⁽⁹⁾ 近代帝国主義が経済発展の上からは、ブルジョワ的・資本主義的側面の一層の拡延からもたらされるものである限りにおいて、彼等の行動様式はある意味で、進歩的であるといつてよい。

残存の中にその階級的利益を見出してゐるところから、彼等の生存のための基地となつてゐた村落共同体を掘り崩す、ブルジョワジーの成長には頑強に抵抗し、かゝるが故に、彼等の行動様式は極めて退歩的となるべく見えない。⁽¹⁰⁾ 彼等の帝国主義活動への参加は、いうまでもなく、レーニン的意味における帝国主義運動法則の論理からは説明する事が困難である。定説的見解と評価されときたロマノフの見解に、かくのじむが指摘されるにすれば、ロシア極東政策の階級的基礎について、今ハド再び新たな検討を施すことも無用ではあるまい。

そこで、本稿の課題は、ウイツチが満州植民地化事業を実行に移した一八九〇年代の下半期、その事業がロシア国内の「ウイツチ体制」との関連において、いかなる意義を帯びていたか、それは、彼の国内経済諸政策などのように絡み合つていたか、それらの事業で階級的利益を得ていた、また反面、収奪されていたグループは、それぞれいかなるものであつたか、等の問題を中心としてその階級構造を描き出し、ロマノフ説の修正を試みるものである。

(1) 我が国における日露戦争の性格規定論争については、心

あらず、信夫清三郎・中山治一編集『日露戦争史の研究』(河

出書房新社・一九五九年) 所収、序章「日露戦争の研究史」

の中の I 「日本」(信夫清三郎担当)、小木曾照行・桜井敏照・

藤村道生・義井博共同執筆〈資料紹介〉「日清・日露戦争研究史」——日露戦争(『国際政治』一九六一年春季号)、およ

び、日本歴史学会編『日本史の問題点』所収、「日露戦争」(藤村道生担当)を参照。

(2) この点について、筆者は、既に、拙稿「歐米における日露戦争原因に関する研究の動向と龍石浦事件」(『歴史』第二二八輯、一九六四年三月)で、簡単に指摘しておいた。

(3) B. A. Romanov, *Ocherki Diplomaticeskoi Istorii Rossko-Japonskoi Voiny, 1895-1907* (Moscow, 1947).

pp. 3-4. 以上の見解に到達するまでのロマノフの戦争の意義に関する理論化の歩みは、グリンスキーや、シヤキル「ウイツチ伝説」を批判するためになされた、彼の最初の著作における実証的な外交史研究によつて切り開かれ、その後、アヴァリンによつて作られた理論の原型の上で、積み重ねた史実を整理し、完成された。その過程で批判の対象となつた著作を一一三三挙げれば、心れど、B. B. Glinskii, *Prolog Russko-Japonskoi Voiny: Materialy iz Arkhiva Grafa S. I. Witte* (Petrograd, 1916); B. A. Romanov, *Rossia v Manzurii, 1892-1906* (Leningrad, 1928); V. Ia. Avarin, *Imperializm v Manzurii 2 vols.* (Moscow, 1934) である。

(4) 信夫・中山編集、前掲論文集所収、序章の中の II 「ツムヒト」(小木曾照行担当)、四三一四六ページ。なお、ロマノフの業績を、積極的に評価しようとするソ連史学界の傾向について、前掲論文、四六ページ、および、同氏書評「ロマ

ノフ著・日露戦争外交史概観」(『国際政治』一九六一年春季号)、一八三ページ。同上、積極的に評価するトマス・リカ史学界の動向に亘る。A. Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy, 1881-1904 with special emphasis on the causes of the Russo-Japanese War* (Berkeley & Los Angeles, 1958), pp. 320-321. ロシアへの研究には、その他、ソ連史学界の中でも、逆の評価を取る動きが紹介されている。

(15) たゞ、一八九一年一月一八日付の「大シベリア鉄道建設の方法」で、ウマシテがツァーに提出した報告書を見よ。報告書は、Romanov, *Rossia*, pp. 57-60; Glinskii, op. cit., pp. 10-13. に掲載されている。

(16) [V. M. Vonlarjarskii] "Why Russia went to War with Japan; the Story of the Yalu Concessions," *Fortnightly Review*, XCIII (May, 1910), 816-831, 1030-1044.

(17) B. A. Romanov, "Witte i Konsessiia na reke Ialu," *Sbornik statei po Russkoi istorii* (Leningrad, 1922), pp. 425-459; Malozemoff, op. cit., pp. 197-201. J. A. White, *Diplomacy of the Russo-Japanese War* (Princeton, 1964), pp. 31-49.

(18) 日本未訳『帝國主義と侵略』(東洋大学出版部・一九五八年)、三五ページ。

カニシトの初期満州植民地化事業の性格とその階級構造(1)

(9) J. A. Hobson, *Imperialism, a study*, (London, 1902), p. 66.

(10) ルハドコウ地主層とは、ゆうばい、農奴雇役制下における「封建的」地主を指し、「近代的」地主にならぬは、勿論である。

1 满州における形成途上のロシア経済 　　権益の性格

ロシア政府が、その外交政策を展開する基本的方向を極東に求めたのは、日清戦争以後のことであるといわれている。⁽¹⁾それは、ロシアの経済権益を扶植増進し、それによつて、ロシア極東領に接続する清国領の満州に、ロシアの排他的勢力圏を創設することを団指すものであつた。この目的を達成するために、ロシア政府がいかに精力的な努力を勘拗に傾けていたかは、日清戦争直後の三国干渉から清国政府に対する露仏借款の斡旋、引き続く露清銀行の形成、あるいは、露清軍事同盟(李・ロバノフ協定)と、それに基づく東清鉄道契約の締結に至る、一連の外交施策のうちに明瞭にあらわれてゐる。そして、それらの政治的諸事実が、それぞれ関連し、相互に補強し合つてゐる。共通の系によつて貫かれ、全体として、ロシアが満州を植民地化するための政策体系を形造つていたことは、これまでの諸業績によつてほゞ明らかにされてゐた。

ところで、ロシア政府が、日清戦争以降、意欲的な極東進出に

乗り出したといつても、そのことは必ずしも直ちに、その時点までに、ロシアが、満州をもつて自國権益の重大なありかとして意識してきたこと、あるいはまた、既に擁護しなければならない充分な権益を設定していたことを、意味するものではない。ロシア政府の諸施策は、以後、日露戦争に至るまでの歴史が示すごとく、満州における経済的利益を推進する上で、強力な武器を提供するものであつたにしても、それらは、そこにおける現実的なロシア経済権益の存在を前提として立案し、展開されたものでなかつたことは、ロシアの初期満州経済進出の性格を探るにあたつて、まず、注意されなければならない。

ロシアの経済権益は、その時まで、およそそれが公的(政府的)性格のものであれ、私的性のものであれ、満州にはほとんど存在せず、また、満州はロシア人の関心を惹きつける対象ではなかつた。一八九五年以前、満州を訪れるロシア人が滅多にいなかつたことは、既に認められている。⁽²⁾なるほど、ロシア人は、露清間の取決めによつて、露清国境の清国側一〇〇ヴァーストを限つた地域で、満州の現住民と交易する権利を獲得してゐた。しかし、この権利はほとんど行使されたことがなく、たとえ行使された場合でさえ、その取引額は極めて小さなものであり、地方的需要を満たす以上のものではなかつた。⁽³⁾露清貿易がこのようない状態にあつたとすれば、満州は商取引にとつて魅力の地ではなく、したがつて、満州に本拠を置くロシア貿易商人が見当らなかつたの

も、当然である。⁽⁴⁾

事情は、経済の分野ばかりでなく、その他いかなる活動分野においても同様で、政府が極東へ外交政策の方向を転換するまで、ロシア人が満州に対して積極的に関心を示し、もつて、政府の政策展開の背景をなして、というような形跡を認めるることは困難である。たとえば、欧米人の中国での顕著な活動領域とみなすことのできるキリスト教宣教師の伝道をとりあげてみても、ロシア人宣教師は、満州に一人もいなかつた。⁽⁵⁾ロシア人の満州に対する一般的関心の薄さは、多かれ少なかれ、政府部局の中にも反映している。ロシア陸軍当局は、義和團事件以後、満州軍事占領によりその侵略的傾向で世界に悪名を轟かせたが、一八九五年以前には、逆に、清国側からの国境侵犯に脅かされ、防衛について腐心こそすれ、あえて攻勢に転ずる意図はなく、驚くべきことには、満州に関して正確な地理的知識すらもつていなかつた。時折、満州に姿をみせるロシア人は、主に、シベリアもしくは沿海州と韓国または北支の間を往復する探検者であつた。彼等でも、現住民やそこに居住する外国人の目に触ることは極めて稀で、一八九五年、たまたまロシア人探検隊の一⁽⁶⁾行が奉天に現われた時には、センセーションを巻き起したほどであつた。⁽⁷⁾満州がロシア人にとって未知の地としてとどまつた事態は、その後も暫く続き、一八九七年の半ば頃まで至つてゐる。

以上の事実はとりもなおさず、ロシアの満州植民地化活動が、それまで扶植されてきた経済権益を守り、それを一層推し進める

という形で行われたのではなく、まず、ロシア政府が植民地化政策の体系を樹立し、それに基づいて、全く新たな経済開発に乗り出したものであることを示してくれよう。それは端的に、経済に対する政治の先行といえないであろうか。

ロシア人の満州における実際的活動に、先鞭をつけたのは、東清鉄道会社であった。この会社は、一八九七年一月九日、セント・ピータースバーグで取締役会を結成し、正式に業務を始める。とそうそう、満州横断鉄道路線選定のため、ロシア人の技術者および職員からなる「現地調査団」を組織し、満州に派遣した。その最初のグループは、その年の四月に現地に到着し、後続のグループを待つて、八月から会社技師長、ユーロヴィツチの指揮の下に、測量を開始した。ここで始めて、これまで閉されていた未開の地、満州が、ロシア経済権益の浸透の場所として登場してくる。測量の開始は、したがつて、「東清鉄道建設の現実的作業の公式な開始」であつたばかりでなく、最初で本格的なロシア権益侵入の起点をなすものでもあつた。⁽⁸⁾

測量は、その後、多くの技術的困難に遭遇して長引き、一九〇〇年の半ばまでかゝつた。だが、路線の土木工事は測量の終了を待たず、一八九八年の春から着手された。この時以降、ロシアの資本は東清鉄道を媒体として、あるいはまた、その会社の活動を通して切り開かれた様々な経済分野を通じて、満州の荒野に奔流のごとく流れ込むこととなる。日清戦争以来遂行されてきたといわれるロシアの満州植民地化計画は、東清鉄道の着工に及ん

で、構想の段階から実施の段階に移行し、現実的に定着することとなつたのである。

では、東清鉄道が最初に設定されたロシアの経済権益の進出は、とすれば、そのような形式をとつたロシアの経済権益の進出は、一体、いかなる意味をもつものと理解すべきであろうか。そのためには、まず、この会社の企業体としての性格が明らかにされなければならないであろう。

東清鉄道会社は、一八九六年九月六日、ベルリンにおいて露清銀行の代表者、ロート・シュタインおよびウクトムスキーと、清国政府の代表者、駐露・獨(兼任)清國公使との間に調印された「東清鉄道建設および開発に関する契約」に基づき、露清銀行が設立母胎となつて形成された株式会社であつた。この「契約」によると、その設立動機は、清国政府が「ザ・バイカル鉄道の」チタ市とロシア南ウスリヤー鉄道との直接的連絡を可能にする新たな鉄道を建設することを決定した」と説明されており、会社の総裁は、鉄道建設の決定者である清国政府が任命することになつていた。

しかし、「契約」の表現がどのようになつていても、会社の設立主体はロシア政府そのものであり、その經營権はロシア大蔵省に掌握されていたことについては、一点の疑いもない。それは、「契約」本文におけるロシア政府の支配権を保証する諸条項の存在によつて、明白に証拠だてられている。

まず第一に、この会社の定款は、ロシアの鉄道会社に関する諸法規と一致しなければならず(第一条)、東清鉄道の軌条は、ロシ

アの鉄道のそれと同一とすべきこと（第三条）、が要求されていた。これらの条項で、ロシアはヨーロッパ・ロシアからシベリア横断鉄道を通つて運ばれてくる車輛を、そのまま満州に乗り入れることができたのである。第二に、ロシア大蔵大臣は会社の財政に関する監督権を保持し、その運営を統制することができた。すなわち、会社の経費を貯い後に資産の重要な部分を占めた社債は、ロシア蔵相のその都度の裁可によつてのみ発行しえたし（第十一條）、会社の保証資本金は、ロシア政府の保証利子をもつ証券が要求されていた。第三として、上の財政監督を徹底し会社の經營方針をロシア大蔵省の指令によつて定めるよう、会社の重要な役職員の人事権は、ロシア蔵相が掌握していた。副総裁・取締役・技師長・技師および部局の長は、すべて彼の承認を受けねばならなかつた。このような特徴を備えていれば、この企業体の名称の「東清鉄道会社」は、その実態を正しくあらわしていないことに気付くであろう。「東清」とは、単にその鉄道の地理的位置を示しているに過ぎず、それは「清」でも、通常の「株式会社」でもなく、すぐれて、ロシア政府の国有鉄道であつた、ということができる。

東清鉄道はその実態がロシアの国有鉄道であつたとしても、その路線が清国主権下の満州を通過するものである以上、会社自体、また、その鉄道によつて運ばれる貨客は、当然清国官憲の統制にも服さなければならなかつた。そこでロシアは、清国からくる

制限が露清間の円滑な貨客輸送の妨げとならぬよう、必要な措置を「契約」中にもりこむことを怠らなかつた。まず、会社自体についてみれば、それはあらゆる課税の対象から外されたばかりでなく、路線およびそれに接続する会社の所有地に無条件で排他的な行政権をもち、鉄道経営に必要なあらゆる種類の建設を施すことができた（第六条）。次に貨客に関しては、鉄道上を運ばれる商品に課せられる露清の関税は共に三分の一に減ぜられ、商品がロシアの一駅から他の駅に運ばれる際には、関税が課せられず、さらに、すべての国内税の対象からも外される特権が与えられていた（第十一条）。したがつて、こゝから、貨客がヨーロッパ・ロシアからシベリア横断鉄道を経由してウラディイヴォストックまたは大陸に行く場合、関税がなく、あたかも、自国の領土を通るように滞りなく達するはずであつた。それのみか、東清鉄道は常にロシアの接続鉄道と等しい運搬能力を維持することが義務づけられており、もし、将来の交通の発展によつて運搬能力に支障をきたす際には、ロシアの要求に従つて、技術的改善を施さねばならなかつた（第三条）。東清鉄道は、かくのごとく、シベリア横断鉄道と有機的に結合していたから、それは「シベリア横断鉄道の満州延長線」という名称が一層ふさわしかつたというべきであろう。⁽¹⁰⁾

満州の主権者は清国政府であつたが、以上の諸規定によつて既に明らかのように、清国官憲はその権力を東清鉄道に及ぼすことができなかつた。東清鉄道はそれ自体、一個の独立した権力機構であつて、清国官憲の権力と満州において並立し、もつて「帝国

内の帝国」 *imperium in imperio* を構成していた。このように、二つの異つた権力がそれぞれ独立して共存するところに、ロシアの初期満州植民地化事業の権力構造の特徴があつた。⁽¹¹⁾ それは義和団事件以降、ロシア陸軍が満州軍事占領をもつて清国主権を否定し、権力の一元化をはかつた事態とは、根本的に異質な権力状況である。初段階における事態は、清国側からみれば、自己の主権を保持しつゝ他国の主権の同時的存在を許したので、それは主権を侵蝕された半植民地の事態であり、他方、ロシア側からみれば、植民地化がなお未成熟であり、完成状態へ近づく過渡的段階にあつたことを物語るものである。

二つの権力の共存は、一方の他方に対する協力として成立した。その協力とは、勿論、清国政府が東清鉄道の事業にあらゆる便宜を与える関係であつた。清国官憲は、鉄道の防衛（安全）を保証し（第五条）、国有地を必要に応じて無償で提供し、私有地の場合には時価に応じて強制買上げの周旋をも行わねばならなかつた（第六条）。これらの規定は、被植民地国の支配政権が植民地国の同盟者として立ち現われていたことを示すものであろう。それはまた、被植民地国の支配者が自国资源の開発権を他国に譲渡し、もつて自國の民衆を裏切る行為でもあつた。清国政府はロシア政府の事業に忠誠を誓い、それによつて僅かに自己の権力を保持することができたわけで、東清鉄道企業体は、この清国政府の権力の変質＝従属性と腐敗性、を基礎に生存したのであつた。東清鉄道を先導とするロシアの満州植民地化計画は、このように、満

州主権者の弱体化を前提として、「帝国内帝国」の建設を目指したものであつたから、我々は、その計画の進展によつて生みだされる実体を、ロシアの満州植民地帝国と規定することができよう。⁽¹²⁾

会社の業務に対するロシア政府の支配権は、かくして、搖ぎなく「契約」の中にもりこまっていたが、それでも外見的には、一応、五〇〇万ルーブル（一株五千ルーブル）の当初資本金をもつ株式会社の形式を踏んでいた。このため、会社の資本金の中に、非ロシア的要素が紛れこむ可能性が全くないわけではなかつた。会社の株式を所有する特権は、ロシア人と清国人に限られていたが（第一条）、彼等が株式を購入した後、外国の金融機関に売却する恐れが充分にあつたからである。それを見越したロシア政府は、そのような事態に陥るのを未然に防ぐため、慎重な配慮をめぐらした。株式の発売に関する発表は、ロシア政府機関紙 *pravitev stvennyi Vestnik* の一八九六年二月二九日の朝刊でなされた。それによると、発売はその日の午前九時をもつて行われることになつていた。しかし、窓口が実際九時に開かれるやいなや、それは僅か数分で閉ざしてしまつたのである。⁽¹³⁾ この措置で、ロシア政府は総資本の二五%以下にあたる一〇〇万ルーブル強を買占め、残りの株は露清銀行がすべて買取つてしまつた。そして、露清銀行の持株については、ロシア政府のオプションが予約されたのである。ロシア政府は会社の支配に必要な株式分を購入することをこそ差し控えた。だが、露清銀行と株式を共有することで、会社を完全にロシア政府の事業にしてしまつたわけである。株式会社

の背後に隠れ、以上のような擬制を設けることで、ロシア政府は満州植民地化事業の現実的第一歩を踏み出したのであつた。

東清鉄道が紛れもないロシア政府の事業であれば、満州における鉄道の建設およびそれに付随して成立する傍系企業が展開することで生じたロシア権益の帯びる経済的意義は、おのずから明らかとなる。それは国家独占資本の進出以外のなものでもない。また、東清鉄道が建設作業を開始するまで満州がロシアのいかななる形式の経済権益の活動舞台でもなかつたことを考慮すれば、ロシア経済権益の満州進出は極めて突然のことであり、この鉄道建設に費した巨額の費用を考慮に入れば、それはしかも大規模な資本輸出であつたといつてもよからう。

ロシアの満州経済浸透における東清鉄道の先導性は、我々に、極東に向うロシア帝国主義に関する、もう一つの際立つた特徴を教えてくれる。それは、極東ロシア帝国主義が、その起源において、ロシアの私的資本のイニシアティヴによつて開始されたものでなかつたということ、つまり、それはもつぱら政府資金すなわち公的資本のイニシアティヴによつて始められ推進されたものであつたということ、である。その意味で、ロシアの満州植民地化方式を他の帝国主義国のそれと比較した場合、たとえば、私的資本の自生的な展開がかなり顯著であり、⁽¹⁵⁾政府が私的資本の弱さを補う役割を果した日本の韓国植民地化方式とも、また、清国外國貿易において比類のない優越的位置を確立し、それを足場として私的資本の主導下に、清国の財政および全經濟分野にあまねく

浸透⁽¹⁶⁾していくたイギリスの帝国主義とも、全く異なる発現形態であつたということを、認めないわけにはいかない。

会社の資本の出処が政府にあつたことは、満州植民地化事業と軍事力との関係をも説明するようと思われる。会社の業務は國家権力と直接的に結びついている。そのような結びつきは、一旦緩急あれば、投下資本の安全を国家の軍事力によつて防衛する動きを、速やかにするであろう。ロシアの植民地化方式における私的資本に対する公的資本の先行ないし優越の事実こそ、ロシア帝国主義が極めて強い軍事的色彩・侵略的性向をもつものとして、世人の眼に映つた秘密ではなかつたか。

これまで、ウイッテの満州植民地化事業は、しばしば、彼の平和政策として特徴づけられてきた。また、そこから帝国主義者としてのウイッテを、平和主義者なる外被で覆い隠そうとする動きも認められた。その傾向は、今日に至るまで依然としてその跡を絶たない。だが、ウイッテ方式による植民地化は、直ちに軍事力の導入を喚び起す性格のものであつたのである。

(1) 八〇年代の末から九〇年代の前半にかけて、ロシア政府が、その進出の方向を極東に定めた直接の政治的契機は、それまでの伝統的進出方向と考えてきたバルカン半島を経てコスタンチノープルに至る勢力圏拡張政策が、八〇年代の後半、ブルガリアの王位継承問題をめぐつて、ブルガリアの民族主義運動およびそれを利用しようとする列強の介入によつ

て蹉跌した事件はものゝ跡形も無かった。ベルカンはロハトの國際孤立の傾向を象徴的に示す事件が、一八九〇年ニベシのロハトと交わる再保障条約の不更新である。ベルカン問題の発生はロハトが次第に焦躁感に陥るが、漸進的進歩方向を標榜し始めた事情は誤りではある。C. Jelavich, *Tsarist Russia and Balkan Nationalism, Russian Influence in the Internal Affairs of Bulgaria and Serbia, 1879-1886* (Berkeley & Los Angeles, 1958) pp. 275-284; Malozemoff, *op. cit.*, pp. 36-40.

(c) Malozemoff, *op. cit.*, p. 82.

(c) C. F. Remer, *Foreign Investment in China* (New York, 1933), pp. 554-555; C. S. See, *The Foreign Trade of China* (New York, 1819), pp. 93-95, 287-289.

(d) Malozemoff, *op. cit.*, p. 82.

(e) O. Christie, *Thirty Years in Mukden, 1888-1913* (London, 1914), *Passim.*

(f) ロハト領と接続するハト境界領域と認かる検査所も甚別調査にてこの報告書を含む、ロハト參謀本部の「秘密」出版物は、一八九五年以前の満州にて、正確な知識の持合せがなかつたといふが如し。Malozemoff, *op. cit.*, pp. 82, 277 n. 103.

(g) Christie, *op. cit.*, p. 72.

カミラの初期満州植民地化事業の性格とその階級構造 (1)

て蹉跌した事件はものゝ跡形も無かった。ベルカンはロハトの國際孤立の傾向を象徴的に示す事件が、一八九〇年ニベシのロハトと交わる再保障条約の不更新である。ベルカン問題の発生はロハトが次第に焦躁感に陥るが、漸進的進歩方向を標榜し始めた事情は誤りではある。C. Jelavich, *Tsarist Russia and Balkan Nationalism, Russian Influence in the Internal Affairs of Bulgaria and Serbia, 1879-1886* (Berkeley & Los Angeles, 1958) pp. 275-284; Malozemoff, *op. cit.*, pp. 36-40.

(8) The Chinese Eastern Railway, the Economic Bureau, *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway* (Harbin, 1924), p. 36. ハルコム、*North Manchuria & C. E. R.* 著者。

(9) 極端のトキメキとして。J. V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with or concerning China, 1894-1919* (New York 1921), I, 75-77. 異議。たゞ、ハルコム、ロハト艦隊によるとして。*Izvestia Ministerstva Inostrannikh Del*, 1916, Nos. 3 and 4, Special Supplement, pp. 4-13; Malozemoff, *op. cit.*, p. 277 n. 91.

(10) 東清鐵道株式会社、その歴史と特徴として、次の點にものゝ跡形も無くなる。「この時代」と、東清鐵道は、満州を潤す、二つのロハトの港町「奉天・瀋陽」・ロハトと太平洋岸」や「大連」、ロハト運輸の必要に奉天から巨大な橋を準備するが出来よへ。」*North Manchuria & C. E. R.*, p. 399.

(11) 同様に記述は、T. C. Kuo, "Chinese Tariff Concessions to the Chinese Eastern Railway," *Chinese Social and Political Science Review*, XIV (October, 1930), 391. 参照。

(12) E. I. Martynov, *Rabota Nashikh Zhelzodovo zhnykh Del'sov v Manzhurii* (Moscow, 1914), p. 13.

会社の政治的機能が、会社をしてロシアの満州植民地帝国政府の位置を与えたことについて、マルティノフは次のようについて述べている。「東清鉄道の行政は、言葉の完全な意味において、それに個有なすべての機能と共に、植民地政府であることを示す。この鉄道の支配人は、あらゆる枝分れした機関およびすべての関係を通して、鉄道区域の行政を、その人民と共にじり行う。彼は外交関係を取り扱う権能さえ与えられ、行政機構の中にはそのための特別機関が存在した。」*Ibid.*, p. 17. 同様な記述は、H. Seton-Watson, *The Decline of Imperial Russia, 1855-1914* (New York, 1961), p. 205.

(13) Romanov, *Rossia*, pp. 119-121.

(14) Avarin, *op. cit.*, I, 31.

(15) T. Sugawara, "Japanese Interests in Korea and the Yalu Issue, 1903-1904," M. A. Thesis, Univ. of Hawaii (Honolulu, 1963), Part I.

(16) W. Langer, *The Diplomacy of Imperialism*, I (New York & London, 1935), 167; Remer, *op. cit.*, pp. 339-351.

11 ウィックテ政策における政府の役割と
彼の権力機構

ロシア経済権益の満州への侵入は、東清鉄道会社を先鋒とする鉄道の敷設をもつて開始され、その地にロシアの植民地帝国を建設する意図を孕み、その内容を具体的にいえば、それは、ロシア大蔵省の手になる国家独占資本の資本輸出であつた。そこで、会社事業の基幹に据えられた鉄道建設を取り出し、それを全ロシア的視野において捉えるとすれば、それはより広い規模をもつ、ロシア政府の国有鉄道網拡張計画の一環に繰り込まれていた、ことを知るであろう。この計画は、機構上では国家鉄道局の管轄に所屬し、この機関の下にシベリア横断鉄道、東清鉄道およびその他⁽¹⁾の鉄道が、全ロシア国有鉄道建設計画の下部組織を構成していた。大蔵省は予算の編成を通して国家鉄道局の事業を統制し、監督していた⁽²⁾。したがつて、この部局は、実際上、大蔵大臣に従属する機関であり、東清鉄道は、ロシアの国家財政の観点からも、その他の国有鉄道と同様の位置を占め、等しい経済的意義と役割を担うものであつた。この事実から、満州の植民地化を遂行していくためのロシアの国内体制がどのようなものであつたか、という問題を立てるにすれば、我々は、ひとまず、東清鉄道の個別問題をば離れ、それらを総て包括するところの国有鉄道網拡張計画が、一体、いかなる政策的意義を帯びていたか、という点を明かにしなければならない。そして、鉄道建設が、ウィックテの経済諸政策の中でも一際重要な課題であつたことを考へるなら、以上の追求は、我々に、結局、「ウィックテ体制」といわれる彼の経済政策体系の内部にまことに立入ることを要求するであろう。

では、ウイツテの個々の政策を体系化し、その總体を「体制」の名に倣する社会構成に導いた指導理論は、どのようなものであつたか、また、それを推し進める権力的背景は、いかなる特徴を備えていたか。

ウイツテが蔵相の位についた時、ロシア政府の政策的遺産として彼の前任者から受け継いだものは、汎スラブ主義的政策思想の破産であつた。⁽⁴⁾ 汎スラブ主義は、周知のごとく、ロシア勢力圏の拡張をはかるに当つて、ロシア近隣でトルコ治下にあつたスラブ系諸民族の糾合を標榜することに外飾をとつた政治思想であつたが、露土戦争以来遂行されてきたバルカン半島への進出計画が、ブルガリアの王位継承問題をめぐつて、いたずらにその地の民族意識を刺戟して、それは挫折し、その結果、政策指導理念としての思想的破産がもたらされたのである。それは国際的には帝国主義列強からの孤立、国内的には国家の財政難として現われてい
⁽⁵⁾た。そのため、ロシア政府は、いかなる積極的な進出政策をも差し控えなければならなかつたのである。政策担当者としてのウイツテに与えられた課題は、したがつて、汎スラブ主義の政策破産を整理し、国力の新たな発展の方向を求めることがである。それは、汎スラブ主義に附縁とつた西欧諸国に対する劣等感を克服することによつて、開かれるものである。⁽⁶⁾

ウイツテが、その政策を立案するに当つて出発点としたのは、ロシアの現状に対する認識を新たにすることであり、彼の認識は、次の二つの局面から成り立つていた。その一つは、国際環境に

関するもので、世界の経済は資本主義生産様式の発展によつて、国際化の傾向を辿り、その中で勝利を得るために、自らの産業を等しく資本主義化しなければならない、という認識、その二つは、そのような国際環境の中で、ロシアの経済は依然として遅れてしまふでとどまつてゐる、ということ、⁽⁷⁾ ロシアが強国になる道は、汎スラブ主義が主張したごとく、ロシアの歴史的伝統を、西欧との対比においてその差異を強調し、それから離れて独自の道を進むことではなく、西欧と等しく発展する可能性を信じて、それを助長する方向に進むこと、である。次いで、彼はロシアがそのような道を進むことに具体的な政策的裏付けを与える理論を求め、それを、ドイツ关税同盟の形成に活躍したドイツ民族主義経済学者、フリードリッヒ・リストの経済政策論の中⁽⁸⁾に発見したのである。

リストの理論に基づいて、ウイツテは、ロシアの資本主義化の見取図を、次のように構想する。まず、国力の基礎には経済力が横たわり、その経済力は、全産業部門を大きく農業と工業に分けた場合、特に工業の発展によつてもたらされることを、基本的命題として承認する。この前提の下に、国力の指標となるロシアの工業の位置について外国貿易を取り上げて観察すると、ロシアの工業製品が世界市場における競争関係で、西欧やアメリカ等の先進資本主義国に比べ、著しく不利な立場に追いやられていることが認められる。現状を座視し、何の対策も講じられないならば、将来、ロシアの工業製品が世界市場から駆逐される危険さえ孕

んでいる。ロシア工業製品の国際競争力を強化させるには、何よりもロシアの工業に個有な遅れを取り戻すことが必要であり、それには、先進資本主義諸国を上回る急速な経済成長を図らなければならない。ロシアの工業がこれまで依然として停滞的傾向にあつたのは、もっぱら、そこにおける資本の蓄積が遅れていたところに原因があつた。したがつて、これまでのよう私的資本が自然的に成長するのを待つていては、従来の遅れを取り戻すにたる、一気な経済成長を期待することはできない。そこで、⁽¹⁰⁾国家が積極的役割を担つて登場し、工業へ介入する必要が生じてくる。

私的資本蓄積の弱さ

ウイッテに従えば、國家の積極的役割とは、政府が産業の発展に方向を与える、国家資金を投下して私的資本の蓄積を補うことであつた。だが、ウイッテの論理からすれば、私的資本蓄積の弱さは、結局、国家の弱さでもあるから、政府が投下出来る資金の大きさを、当然、限界づけることになる。国家資金の産業への投下は、したがつて、政府の計画に基づき重点的に行われなければならなかつた。そして、その際、政府の重点が置かれるべき産業部門として、ウイッテはリストの教えに従つて、⁽¹¹⁾生産財生産部門、特に製鉄を中心とする重工業を選んだのである。重工業部門が国家資金の供給という刺戟の下に、或る程度繁栄が保証されれば、彼は、そこへ国家資金の不足を補う外国資本を惹きつけることが可能になるし、また、その部門が国家の保証で実際に繁栄すれば、政府の威信は高まり、外国金融業界におけるロシア政府の信用が強化され、政府も産業界と同様に、外国から有利な条件で借

款を受けることができる、と考えた。そこで得られた外国の資本は、続いて、政府によつて国家資金の体裁を整えられた上、産業への低利貸付、または、補助金として投下され、その資金を一層潤沢にする。国家の援助を、このように重工業から軽工業へ順次及ぼし、保護の範囲を拡大してゆけば、その結果、ロシア資本主義産業のあらゆる部門を秩序正しく成長させることができる、と予想したのである。すなわち、ウイッテは、資本主義体制の国際的成立とその環境に繰り込まれて、次第に困難な立場に追いやられているロシア資本主義産業の立場を前提に、その打開をはかる具体案として、国家の主導による重工業育成政策を想定し、それを強力に推進することの中に、ロシアの進むべき道を求めたのであつた。

ウイッテが構想したロシア産業の重工業化は、また、ロシアが帝国主義化する条件をも提供する見通しの上に立てられていた。ロシアの工業が成長することで培われるロシア工業製品の国際競争力は、国力として還元され、その国力は、反転して、世界市場でロシア商品が他国商品の競争に打ち勝つ新たな保障となり、さらにつれて、未開な市場を切り開く政府の対外政策推進の潜在力となるからである。⁽¹²⁾

ロシアにおける急速資本主義化の構想は、政府がイニシアティヴをとることによってのみ、達成できる希望が残されていると考えたウイッテにとつては、ツアーリズムは桎梏とはならなかつたばかりである。

りか、必須の政治環境となつていたことは、ウイッテ政策の背景をなした権力機構の特質を知る上で、特に、我々の注目を惹く。

政府の主導を確保するには、政策を立案し遂行するウイッテに、強力な権力が集中し、それが何者によつても妨害されないことを条件としていた。その条件を満たすために、ウイッテは、ロシア政府の権力を彼の周囲に一元化する必要を感じ、その権力の單一な源としてツァーを置くことになつたのである。このような状態にしておき、ツァーの信任を繋ぎ止めておけば、ウイッテは、ツァーの名によつて、彼の政策への批判を封ずることができるわけである。したがつて、ウイッテは、彼の全政治生涯を通じてツァーの大権を維持し、積極的に強化すると共に、その下で忠実な臣下としてとどまろうと努める。⁽¹⁴⁾

ウイッテが中央政界へ進出することができたのは、彼が西南鉄道会社の社員であつた時、その会社の社長で彼の庇護者であつた、ウイシュネグラドスキーが蔵相に転出したこともあつたが、その最も大きな契機は、直接ツァーによつて与えられたといつてよい。ロシア西南鉄道支配人であつたウイッテは、一八九一年、ボルキで起つた皇帝専用列車の事故に際し、持前の事務能力の冴えをみせて会社の責任を始末し、帝室に対する恭順をもつてアレクサンダー三世の目に止まつた。⁽¹⁵⁾ この時を機会に、彼には権力の座に至る道が開かれ、瞬く間に、ロシア政府の政策決定に携わる極重要な地位へ昇進する。翌年早々、運輸大臣となつた彼は、数ヶ月を経て、ウイシュネグラドスキーの後を襲い、大蔵大臣に就

任した。⁽¹⁶⁾ 以後、彼はツァーの下で「帝国の支配人」としての自己の役割をはつきりと意識する。⁽¹⁷⁾

アレクサンダー三世のウイッテに対する信任は、歴代ツァーがその閣僚に与えた信任に比べて、殊更に厚いものであつた。ウイッテの魁偉な風貌が人々に与える異様な威圧感、緻密な官僚的頭脳から生み出された計画的な構想、また、官僚に通有な矮少性を乗越える政治家的行動力、その他、ウイッテの天性から逆る諸々の強烈な印象は、多分、強力な專制君主として聞えたアレクサンダー三世の個人的性格とも投合するものがあつたのであろう。アレクサンダー三世は、ウイッテの忠勤に答えて彼を信頼し、政策に關しては広範な自由裁量権を与えた。⁽¹⁸⁾ アレクサンダー三世という、またとない隠れ蓑を得たウイッテは、それを極力利用する。その例は枚挙に暇がないが、とりわけその典型は、今こゝで我々が問題としている極東への膨脹によく示されている。一八九三年、彼はアレクサンダー三世を説得して、當時皇太子であつたニコライ(二世)を、「シベリア横断鉄道統制委員会」の議長にしようとした。アレクサンダー三世は、皇太子が未だ若年に過ぎてそのような重責を担うことができないと主張して難色を示したが、ウイッテは説得に努めて遂に押し切り、承諾させてしまつた。⁽¹⁹⁾ ウイッテの回想するところによれば、かくして、彼は「他の閣僚との関係で遭遇する總ての刺々しい妨害を除去する」ことができたのである。⁽²⁰⁾ この措置により、ウイッテは、アレクサンダー三世の在世中、その信任を次のツァーに及ぼし、ウイッテの政策が長期に亘

つて継続されるべきことを、アレクサンダー三世およびニコライ二世の共同意志をもつて確認させたのであつた。つまり、ウイッテの政策の権威は、あくまでもツァーに置かれ、その権威の中では、自身を「指導的な魂」に想定していたのである。⁽²¹⁾ 以上に示されるウイッテの皇帝操縦法は功を奏し、ニコライ二世も、治世の初期には父と同様ウイッテを尊敬し、ロシア政府内部における彼の指導性を保証した。満州への進出計画は、まさに、このような時期に実行に移されたのである。ウイッテとニコライ二世の関係は、ニコライ二世が政治的に成熟するに従つて、また、ウイッテ政策の矛盾が表面化し、没落を余儀なくされた地主貴族がツァーの周辺に結集するようになつてから、次第に冷却し、ホワイトの表現を借りれば、「懲りに憎み合う」ようになる。しかし、両者の関係は、九〇年代にはまだ決定的な段階にまで至つていなかつた。⁽²²⁾

ツァーの絶対主義専制権力が、ウイッテ政策を支える上部的権力であつたとすれば、彼の支配下にあつた大蔵省は、彼の政策を帝国の末端にまで浸透させる下部的権力を構成するものであつた。前任蔵相ウイシュネグラードスキーの在任中、大蔵省は、既にロシア政府を組織する各省の中でも、一際大きな行政的権限をもつための基礎が固められていた。ウイッテはそれを受け継ぐや、大蔵省の権限を一段と拡充強化し、そこへ、他に比類を見ない巨大な官僚制を樹立したのである。⁽²³⁾ 大蔵省は予算編成を司どつたばかりでなく、国内取引および外國貿易を総括し、陸・海上の

交通・通信行政を監督し、工業および農業に対する政府融資を決定する権限を通して、商・工・農業等の担当各省の政策に能動的に干渉して、基本的方向を指示することができた。運輸省が、単に技術面の管理を担当するのみにおしとどめられ、実質的には、大蔵省の下部機関となつていたことは有名な事実である。⁽²⁴⁾ 陸・海軍省の軍事費も大蔵省の承認を得なければ成立しなかつた。法制上、イギリスやドイツに認められるような立憲的首相がなく、それに代るべき大臣会議議長が象徴的な名譽職にとどまり、実質的な権限を賦与されていなかつた一九世紀末のツアーリズム権力機構では、大蔵大臣が、実際上、首相に近い権力を行使することができたのである。

ウイッテ施政下で、蔵相の権力が拡大していく有様は、ロシア政府総予算の中で、大蔵省の予算が、彼の在任中著しく増大した事実のうちに読みとることができよう。この期間（一八九二—一九〇三年）に、大蔵省の予算は一億二、二〇〇万ルーブルから三億六、六〇〇万ルーブルに増加し、それと運輸省の合計予算は一億八、七〇〇万ルーブルから八億二、二〇〇万ルーブルへと増加した。これは政府総予算の中で、二〇%から四三%へ増大したことを見せるものである。⁽²⁵⁾

では、上部権力としてのツァーの大権と下部権力としての大蔵省の官僚機構を扼り所として、リストに学んだロシア産業の急速資本主義化の構想は、ウイッテの手で、現実的に、どのように適用され、展開されていつたであろうか。

- (一) Malozemoff, *op. cit.*, p. 187.
- (二) *Ibid.*, p. 45.
- (三) Lyashchenko, *History of the National Economy of Russia to the 1917 Revolution*, Translated into English by L. M. Herman (New York, 1949), pp. 533-534.
- (四) T. H. Von Laue, Sergei Witte and the Industrialization of Russia (New York, 1963), pp. 57, 77.
- (五) B. B. Ginskii, "Cherty iz zhizni Grafa S. Iu. Witte," *Istoricheskii Vestnik*, CXL (1915), 226.
- (六) *Ibid.*
- (七) Seton-Watson, *op. cit.*, pp. 167-176.
- (八) Von Laue, *op. cit.*, pp. 56-64; V. I. Gurko, Features and Figures of the Past, Government and Opinion in the Reign of Nicholas II, Translated into English by L. Matveev, and edited by J. E. W. Sterling *et al.* (Stanford, 1939), p. 57, ハヤシル政策の翻譯註解は、^{ハヤシルの翻訳の代表的なもの} F. List, *Das Nationale System der Politischen Oekonomie* (Berlin, 1841) 1841° | 1841年から1850年までの間に、ハヤシルは、"くは・ムンクナハニロカハ・ハタハ大公に取し" とハヤシルの経済学に基いて彼の政策原理について1連の進講を行つた。
- (九) Von Laue, *op. cit.*, pp. 56-62.
- (十) S. R. Tompkins, "Witte as a Finance Minister, 1892-1903," *Slavonic Review* (London), XI (April, 1934), 594.
- (十一) Von Laue, *op. cit.*, pp. 266-267.
- (十二) Malozemoff, *op. cit.*, pp. 46-47; Tompkins, *op. cit.*, pp. 593-594.
- (十三) Gurko, *op. cit.*, p. 56.
- (十四) White, *op. cit.*, p. 14.
- (十五) Malozemoff, *op. cit.*, p. 266 n. 25.
- (十六) *Ibid.*, p. 47. ハヤシルの翻譯註解は、1841年から1850年までの間に、ハヤシルは、"くは・ムンクナハニロカハ・ハタハ大公に取し" とハヤシルの経済学に基いて彼の政策原理について1連の進講を行つた。
- (十七) White, *op. cit.*, pp. 14-15.
- (十八) *Ibid.*, p. 14; Malozemoff, *op. cit.*, pp. 44-45.
- (十九) S. Iu. Witte, *Vospominaniiia*, III (Berlin, 1922), 356-357.

- (20) *Ibid.*, p. 356.
- (21) *Ibid.*, p. 355; Malozemoff, *op. cit.*, p. 49. ウィックと
ムンクサンハーダーの関係については、Von Laue, *op.
cit.*, pp. 67-68. リロハーダーの関係については、*Ibid.*,
pp. 123-125.
- (22) White, *op. cit.*, p. 14; Malozemoff, *op. cit.*, pp. 46,
50.
- (23) Von Laue, *op. cit.*, pp. 7-8.
- (24) Malozemoff, *op. cit.*, p. 45; M. Szeftel, "The Form
of Government of the Russian Empire prior to the
Constitutional Reforms of 1905-6," *Essays in Rus-
sian and Soviet History in honor of Geroid Tan-
quary Robinson*, Ed. by J. S. Curtiss (New York,
1963), *passim*.
- (25) Malozemoff, *op. cit.*, p. 45.

で問題となるのは、投下すぐ資金をどのようにして調達するか、じぶうことである。産業に放出される資金は国家資金であるから、その財源は、当然、政府の財政支出の中に求められなければならぬことになる。ところど、財政支出の中に資本投下のための資金を確保するには、まず、何よりも政府予算において支出をできる限り切り詰め、逆に収入の増大をばかりつゝ、全体として財政の規模を拡大する必要であった。その上、國家財政は、政府が国家資金の不足をさらに外国からの借款で補わねばならなかつたから、国際的信用も繋ぎ止めておくため、なおかつ、長期に渡る收支の均衡を保つ健全性が、強く要求されたのである。⁽¹⁾

しかしながら、ウィックが蔵相に就任する以前のロシアの財政状態は、慢性的な支出超過によつて著しい不均衡を來だし、彼の計画を即座に実行に移すことを甚だ困難としていた。ウィシュネグラードスキーやその前任者ブンゲ等も、国家予算の赤字を解消し、歳入と歳出の均衡を回復する努力に心懸け、彼等の施政期間を通して最大の懸案事項に据えていた。⁽²⁾ ウィシュネグラードスキーやこの懸案の解決に特に意をもついた。彼は、その方途として、前年度の歳入と歳出に基づいて次年度の政府予算を編成する、予測予算算出の制度を設け、厳しく支出を抑制する前例を開いたのである。⁽³⁾ この制度によれば、大蔵省は次年度の計画予算で、歳入を、予想される額よりも大巾に少く見積り、それで予定歳出を抑

ロシア資本主義産業の国際的競争力を、ウイックの構想した方
式に基づいて強化しようとした際、その論理的起點となるのは、
政府が手持の資金を重工業部門へ放出し、先進資本主義諸国に比
べて、立遅れの著しい資本蓄積を補うことであった。さて、そこ

えることができたのである。彼の在任中、大蔵省はこの制度の特徴を大いに活用して年々予算の均衡を取り戻し、八〇年代の終りから九〇年代の始めにかけて、彼は漸くブンゲ以前から引続いた通常予算面における赤字のみ、ほど解消することができたのであつた。この時以降、大蔵省の「均衡予算確立」というスローガンは、「支出に対する収入の過剰へ」、または、「自由になる流動資金の蓄積へ」という言葉でおきかえられ、やがて、ウィッテが政権を受け継ぐや、そのまま、大蔵省財政政策の指導原則として確認された。⁽⁴⁾

「自由になる流動資金の蓄積」が、予測予算算出制度を適宜に操作することで目覚しい成功を遂げたのは、ウィッテが大蔵省に入つてからのことといつてよい。⁽⁵⁾ ウィシュネグラードスキーが辞任せた一八九二年、既に歳出に対する歳入の超過額は四、五二一萬ルーブルに達していたが、この剩余金額はウィッテの手でますます大きくなる傾向を辿つた。その傾向は、その後、次の二つの事情、すなわち、第一に、一八九一年の凶作から農業が回復するにつれ、租税収入の増加がもたらされたこと、第二に、凶作の余波を受けて起つた産業界の不況が、農業の自然回復につれ、次第に好況へと変り、それが産業界からの租税収入の増大となつて現われたこと、等により一層強められた。この間の事情を反映して、通常予算の超過分〔剩余金額は、一八九五年には一億三、八五〇万ルーブルに、一八九八年には二億三、七九〇万ルーブルに達した。その後の年もほど同様で、剩余金額は毎年一億二、二〇〇〇万

ルーブルから二億二、八〇〇万ルーブルの間を上下していた。⁽⁸⁾ この剩余金額は歳入の約七から一二%に当つていたから⁽⁹⁾、それがロシア政府の財政の中でかなり大きな比重を占めていたことを知るであろう。ウィッテ在任中、剩余金の総額は、結局、一八億ルーブルを計上することになった。⁽¹⁰⁾

このようにして生み出された剩余金に關し、その使途は、法制上、完全に藏相の裁量に委ねられていた。したがつて、ウィッテは、こゝに一括された項目に、政府の産業に対する公共投資の最も重要な財源を見出していたのである。彼は、国立銀行を通してその一部を産業へ融資し（その有名なものに「定期外融資」があることに注意せよ）、あるいは、補助金の形で与え、融資への利子は国庫に收められると、再び同様な経路を通つて、企業に還流していくのである。⁽¹¹⁾

だが、大蔵省の予算編成の操作から生み出された剩余金が、ロシア政府にとつてたとえ大きなものであつたとしても、その大きさは相対的なものであり、それのみで、ロシア資本主義産業の資本蓄積の遅れを補うにはまだ不足であることは、ウィッテ自身、よく承知していた。彼に従えば、国家資金の投下は、単にロシア政府が産業に保護を与える姿勢を対外的に誇示し、それにより、外国の資本家をしてロシア産業が安全有利な投資先であると信じ込ませ、彼等の資本を惹きつける手段に過ぎなかつたのである。

の流入を促すような環境を創り出す仕事が、必然的に彼の政策体系の中に織り込まれることになる。その系列に収められた第一の施策は、ほとんど全工業製品に及ぶところの高率保護関税の設定であつた。特に重工業部門の商品に対しても手厚く、⁽¹²⁾西ヨーロッパ製品にとつては禁止的であるとさえ取沙汰された。もつとも、この措置は、ウイシュネグラドスキー在任の末期に当る一八九一年にとられたもので、（ウイッテは、ウイシュネグラドスキーのブレーンとなつて活躍したが）、ウイッテは、むしろ、一八九四年の独露関税協定に認められるように、税率の緩和に好意を示している。だが、九四年協定は、基本的には九一年関税法の精神が貫かれていると見るべきではないか、とにかく、ウイッテは、若干の妥協を試みながらも、九一年ではロシアの一方的措置に過ぎなかつた関税率を、国際的に承認させる足掛りをドイツとの話合い⁽¹³⁾で築いたという点で、ウイシュネグラドスキーの政策を発展的に継承したのである。⁽¹⁴⁾ロシア重工業は、いざにせよ、この措置で外国の同種企業の競争から守られることになり、「人口一億以上からなるロシアの国内市场」を独占的に支配する予約を、獲得したのであつた。第二の施策は、一八九七年の金本位制施行による数次の通貨改革であつた。この政策は、これまでロシア金融界に特徴的であつたロシアおよび外国通貨の交換率に関する「暴力的変動」を終息させ、外国為替市場の安定をはかる目的と能性を開いたのであつた。⁽¹⁵⁾

以上の諸施策は、いざれも外国資本がロシアへ流入する際に当面した障壁を取り除いたものであつたが、ロシア重工業が繁栄に至る道で遭遇する問題は、それで總て解決したわけではなかつた。問題は、人口一億以上と称されていたロシアの国内市場が、実際には、極めて狭隘であつたところに残されていたのである。重工業製品は主として生産財である。生産財は、一部分、生産財生産部門における再生産のための商品となるが、大きな部分は、消費財生産部門の商品として販売されなければならぬ。しかるに、ロシアのように資本主義の自生的成長がひ弱な国、すなわち、民富の形成が歩々しく行われていない国においては、勢い消費財に対する購買力が弱くならざるをえず、したがつて、消費財生産部門の拡大は望まれない。消費財生産部門の発展に限度があり、それが極めて低位にとどまつていたとすれば、結局、それは生産財生産部門の拡大を阻む隘路となつて跳ね返つてくる。初発は、政府融資によつて重工業の繁栄を刺戟し、外国資本の導入を誘発するとしても、大規模な外国資本を一気に惹きつけるには、さらに政府が重工業製品の市場を意識的・人工的に創出してやらねばならなかつた。そして、重工業製品の市場創出のためにウイッテが採用した政策こそ、實に、我々がこゝで今問題にしている満州鉄道を包摂するところの、国有鐵道網拡張計画であつたのである。⁽¹⁶⁾それは外資導入をはかる政府の態度の内で、先の関税・通貨両政策が、いわば消極的側面を代表する政策であつたのに対し、積極的側面を代表する政策であつた、といえよう。

ウイツテ指導下のロシア政府が、鉄道建設にいかに意欲的な市場創出の意義を見出していたかは、帝政時代のロシア鉄道建設史上における九〇年代の位置を検討することにより明らかとなる。

帝政時代の鉄道建設は、常に一定の規模と速度をもつて行われたのではなく、急速に行われた時期と緩慢に行われた時期とが波動のよう⁽¹⁷⁾に現われていた。その中で、九〇年代は、その速度および規模において、他の時期に比類のない大きさを示していた。一九〇一年までにロシアの全鉄道網の延べ距離は、五万六、一三〇ヴァーストに達したが、そのうち三七%は、九〇年代に集中していた。九〇年代の中でも、ウイツテの政策がロシア経済の上にあまねく行き渡つた最後の五年間（一八九六—一九〇〇年）には、一万五、一三九ヴァーストで、その前の五年間（一八九一—九五年）の六、二五七ヴァーストと比べて二倍以上に達してい⁽¹⁸⁾。ウイツテ時代の鉄道ラッシュ以後、帝政ロシアは再びこのよう⁽¹⁹⁾に大規模な建設をついぞ経験することはなかつた。

この集中的建設の過程で、これまでになかつた著しい特色は、政府の国有鉄道建設が基軸的意義を持つていた、ということである。一九〇〇年までに、ロシア全土の鉄道総資本は約四七億ルーブルに達しているが、その中で政府の占める資本部分は、三五から三六億ルーブルであった。そのうち約半分にあたる一六億九、一〇〇万ルーブルは九〇年代に直接資本支出として投下されたものである⁽²⁰⁾。なお、政府の果した役割はそれのみにとどまらないかった。政府はこの他、私鉄への融資、私的融資に対する政府の

利子補給、さらには、經營困難に陥つた私的企业から路線を買上げて国有鉄道へ編入したのである。⁽²¹⁾

事実、このような国有鉄道建設計画はロシア重工業、とりわけ、製鉄業に対して巨大な市場を提供することとなつた。鉄道建設が最高潮に達した一八九九年には、ロシアの銑鉄生産額の四三%がこの需要に当てられていた。しかも、政府が製鉄製品を買上げる場合は、その価格が非常に高い水準にとどめておかれたから、それは全たく補助金と同様な意味さえもち、業者間に異常な熱気を与えたのである。この間の事情は、たとえば次の事例によつて明瞭であろう。一八九七年から九八年にかけて、鉄道レールの価格は、政府の規制で順当に一ルーブル一〇コペイカから一五コペイカに固定されていた。最も進んだ南ロシアの製鉄会社の生産原価は七七から八九コペイカであつた。このレールは、もし「自由」（非政府）市場で買うとすれば、八五から八九コペイカの価格で手に入れることができたのである。政府の保護のさうに著しい例は、シベリア横断鉄道の資材買付の際に認められる。イギリスの生産者は七五コペイカで販売する用意があると申し出た。しかし、政府の発注はロシアの会社に与えられ、その価格は、実際にイギリス製品のほど三倍にあたる二ルーブルであつた⁽²²⁾。このようなレールの買付方法が、東清鉄道の場合にも、同様に貫いていたことはいうまでもない。

い。まず、政府の発注はしばしば数年間に渡つて前以つてなされたから、生産者は安んじて生産規模の拡大に専念することができた。そして、この「政府」市場は、ウイツテが鉄道を極東へ向つて、シベリア横断鉄道から東清鉄道へ、それからさらに中国本土の京漢鉄道へ、場合によつては韓国の京義鉄道へと広げる計画を提示するとき、無限の広がりを持つようにさえ思われた。⁽²⁴⁾

このような成り行きからすれば、政府の鉄道網拡張政策は、ロシア重工業への単なる保護の領域を越えていたとみるべきであろう。ロシア政府はロシア製鉄業にとつて掛替えのない單一で最も安定した顧客であつた。政府の鉄道事業は、かくして、ロシアの製鉄業を中心とし、それと結びつく鉱山業や機械技術工業の利益と、完全に一致していたのである。

政府の与えた極端な保護は、また、ロシア重工業の市場構造を大きく歪めることになつた。高い利潤を保証する高価な「政府」市場に接近できる位置にあつた大規模重工業企業家達は、当然、低い利潤しかもたらさず、しかも不安定な国内大衆市場には興味を示さなくなり、それによつて自から市場の範囲を狭ばめ、その活動の基地を減らし、ますます政府の保護に身を委ねるようになる。⁽²⁵⁾ それは、一面においてロシア重工業の発展を人為的にし、それに不健全な性格を与えると共に、他面においてロシア重工業そのものを好戦的にし、ロシア政府が対外侵略に乗り出すことを強制し、かつ、支援するようにさせる。

ロシア重工業に市場を創出するに当つて、ウイツテは、ウイシ

ユネグラドスキー以来、国策として推進されてきた均衡財政策を破壊することをも辞さなかつた。勿論、外国金融市场におけるロシア政府の信用は是非繋ぎ止めておかなければならなかつたので、通常予算においては、あくまで「歳出に対する歳入超過の原則」が堅持されていた。しかし、いわゆるウイツテ「健全」財政の背後にひそむ不健全性のからくりは、特別予算の中に隠されていたのである。こゝでは、支出が異常に大きく、通常予算の健全性を相殺した上、なお大きな支出超過を生み、もつて国家財政全体を著しく不均衡にしていた。

特別予算に計上されていた主な項目は、鉄道建設費と政府借款の弁済費であつた。だから、政府の鉄道網拡張計画が大規模に展開されると、この部門の計上予算額は自然に膨れ上る。やがて、その中で、現実の支出は計上支出を上回るようになつた。ウイツテ在任中、通常予算から生み出された剩余金額が、総計一八億ルーブルに達したことは先に見た通りであるが、特別予算の支出超過額はそれを上回つて、二五億ルーブルに達した。⁽²⁶⁾ 特別予算の支出超過部分は、通常予算の剩余部分によつて埋められたが、不足部分はなお財源を求めて宙に浮くことになる。そこで政府はそれを国内における信用操作と国内外における政府債の発行によつて補う方向に進んだ。その結果、国家の負債は増大の一途を辿り、遂に負債の増加率は計上予算の増加率を凌駕するに至つた。⁽²⁷⁾ ロシア重工業に携わる資本家の階級的利益は、ロシア政府の鉄道網拡張政策と癒着・抱合していたばかりでなく、ロシア財政に寄生

し、それを喰い尽すほどの勢いをもつていたのである。

では、ロシア政府の財政と不即不離の関係にあつたロシア重工業資本家の“実体”は、いかなるものであつたであるとか。この課題に接近するに際し、我々は、次の点、すなわち、ウヤッテによつて企てられた外資導入の結果、ロシア重工業が資本構成の上で、いかなる変貌を遂げたか、といつ問題が重要であることを確認しておねだらん。

- (一) Lyashchenko, *op. cit.*, p. 554.
(二) *Ibid.*, p. 554.

(3) I. Kh. Ozerov, *Russkii budzhet* (Moscow, 1907), p. 48.

(4) Lyashchenko, *op. cit.*, p. 554.
(5) Malozemoff, *op. cit.*, p. 45.

(6) Lyashchenko, *op. cit.*, p. 554.
(7) Malozemoff, *op. cit.*, p. 45.

(8) Lyashchenko, *op. cit.*, pp. 554-555.
(9) Ozerov, *op. cit.*, p. 15.

(10) Lyashchenko, *op. cit.*, p. 555.
(11) Ozerov, *op. cit.*, p. 120.

1891年以前・以後の関税率

商品分類	商品名	1891年以前の関税率	1891年関税率
工原業料	石炭	なし	2~5
	鉄鉱石	なし	10.5
製鐵製品	銑鉄	50~250	112.5~255
	鐵鋼	20~50	90~150
製鐵第二次製品	熔鉱炉器具	100	250
	鐵道レール	20	90
	機械	30	250
	機関車	75	300
	農業機械	なし	70~140
綿織物原料	綿花	なし	120~135
	綿糸	325	420~540
	綿布	28~200	35~135

備考 ① 1 プード当りコペイカ。
② Lyashchenko, *op. cit.*,
p. 558.

- (12) 一八九一年の課税率が、それ以前のものと比較して、輸入業者との相場にいかに手厚かつたかといへば、前表にもう1回餘然と現れる。
- (13) Witte, *op. cit.*, I, 269-73.
- (14) O. Crisp, "French Investment in Russian Joint-Stock Companies, 1894-1914," *Business History Review* (Liverpool), Vol. 2 (June, 1960), p. 76; O. Crisp, "Russian Financial Policy and the Gold Standard at the End of the 19th Century," *Economic History Review*, Ser. 2, Vol. 6 (December, 1953), p. 161; Seton-Watson, *op. cit.*, p. 119.
- (15) Crisp, "French Investment..." *op. cit.*, p. 76; Crisp, "Russian Financial Policy..." *op. cit.*, pp. 157-159.
- (16) Crisp, "French Investment..." *op. cit.*, pp. 76-77; Lyashchenko, *op. cit.*, pp. 532-534.
- (17) E. Ames, "A Century of Russian Railroad Construction, 1837-1936," *American Slavic and East European Review*, Vol. 6, No. 2 (1947), pp. 57-74.
- (18) *Ibid.*, p. 60. See Table 2; Lyashchenko, *op. cit.*, pp. 502, 533.
- (19) Lyaschenko, *op. cit.*, p. 534.
- (20) *Ibid.*, p. 533.
- (21) Malozemoff, *op. cit.*, p. 187.
- (22) Lyashchenko, *op. cit.*, p. 560.
- (23) *Ibid.*, p. 560.
- (24) ハマシテが、露清銀行の京漢鉄道参加に、並々ならぬ熱誠を示した事情にてこりて、このおほび、Malozemoff, *op. cit.*, pp. 112-116; Langer, *op. cit.*, II, 679-681; Romanov, *Rossia*, pp. 215-243; Glinskii, *op. cit.*, pp. 84-94. たゞ黙黙中も、京漢鉄道にてこりて、つかしながら、本格的な獲得に乗り出す意図があつたかどうかは疑問である。だが、この鉄道利権がフランスのハイガ・リル商会によつて獲得された後、その会社からの利権を譲り受け、ついで鐵動込んだりも、事実のもとに思われる。F. H. Harrington, *God Mammon, and the Japanese* (Madison, 1944), pp. 174, 193, 304-305.
- (25) O. Crisp, "Some Problems of French Investment in Russian Joint-Stock Companies," *Slavonic and East European Review*, Vol. 35 (December, 1956), pp. 223-229; Lyashchenko, *op. cit.*, p. 560.
- (26) Lyashchenko, *op. cit.*, p. 555.
- (27) *Ibid.*, p. 556.