

0. はじめに

筆者は先頃、露中国境における自由貿易地帯の廃止（1913年）を巡る考察を発表した¹。ここでは、地域史的な視点に立った原暉之²と、外交史的な視点に立った E.A.ベロフ³の2つの先行研究を比較し、大臣評議会議事録（*Особый журнал Совета министров*）などの分析も踏まえて、廃止の過程を探るには、満洲との経済的結びつきが強かったロシア極東の特殊事情と、露中外交全体の懸案の2つの問題を同時に視野に納める必要性を指摘した。

この指摘自体は今でも間違っていないと思っているが、その一方で、やはり拙稿にもいくつかの問題点が存在していることは、認めざるを得ない。特に本報告との関連で言えば、まず「帝政期のロシア極東は、経済的にはむしろ『アジア』だった」⁴と書いているものの、拙稿ではその内実を明らかにしたわけではない。当時書かれたロシア極東に関する文献を読めば、東アジアに関する事柄がいろいろと出てくるので、上記の命題は一見自明のここのように思える。しかし歴史学が問題とすべきは、その先ではないだろうか。「中国を中心とする外国産品がロシア極東に流入した」⁵というならば、それらの産品が、ロシア極東の社会や経済をどのように形作っていたのかということまで、検証しなければならない。本稿の前半はそのための試みである。

次に、1) 日露戦争後、満洲は「門戸開放」され、日中露のみならず、イギリスやアメリカも含めた国際的な係争の場であったこと、2) 当時の満洲やロシア極東における輸送路としての河川の重要性、という2点を執筆当時認識していなかったことは、重要な問題であると考えている。このうち、前者については筆者の不勉強であるという他ないが、後者については筆者のみならず、先行研究全体にかかわるより大きな問題を含んでいると考えられる。というのも、満洲地域の輸送や経済の研究において、河川の重要性が十分考慮されてきたとは言いがたいからである。

以上のことを踏まえ本稿では、満洲やロシア極東において河川が輸送の大動脈として果たした役割を検証するとともに、それが露中間にどのような問題を引きおこしたかを明らかにする。またその過程で、ウラジオストクに比して研究が進んでいないと思われる、ハバロフスクやブラゴヴェシチェンスクなどの経済状況にも着目する。

本稿では、まずアムール州の穀物流通が、アムール川とスンガリ川を媒介にしてハルビンと密接に結びついていたことを、同時代資料から明らかにする。次に、1909年にハルビンなどに

¹ 拙稿「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、53-60頁。

² 原暉之「巨視の歴史と微視の歴史—『アムール現地総合調査叢書』（1911～1913年）を手がかりとして—」『ロシア史研究』第76号、2005年、50-66頁。

³ *Белов Е.А. Россия и Китай в начале XX века. Русско-китайские противоречия в 1911-1915 гг. М., 1997. с. 71-91.*

⁴ 拙稿、53頁。

⁵ 同上、53頁。

中国の海関が設置され、スンガリ川の航行に課税されるようになった問題を通じて、ロシアが上記の穀物流通を改変しようとしていた試みを明らかにする。以上の過程を通して、ロシア帝国の内政問題と外交問題が密接に関連していることを、具体的に検証するのが本稿の最終的な目的である。

日付は旧暦であり、新暦にするには 13 日足せばよい。また本稿でいうロシア極東とは、基本的に沿海州、アムール州、ザバイカル州のことを指すものとする。

1. 満洲からロシア極東への穀物流入

1910 年から 13 年ごろにかけて、ロシア極東地域では中央政府主導によるアムール現地総合調査 (Амурская экспедиция) が行われた⁶。この調査を指揮したのは 11 年からプリアムール総督に就任する Н.Л.ゴンダッチである。調査の内容は多岐に渡り、多数の調査報告が作成されたが、その第 8 巻は商工省代表 А.Н.ミチンスキーの手による『極東商工業の現状と懸案』⁷である。ミチンスキーはこの中で、穀物に関してロシア極東が満洲に「依存 *зависимость*」している様子を報告している。ミチンスキーは「依存」からの脱却のために、ザバイカル等シベリアの拓殖の強化を唱えているが⁸、これは当時のロシア帝国の極東政策を考える上で、重要なポイントになる。

まずはミチンスキーの調査を基に、ロシア極東における穀物輸送の実態を見てみよう。当時ザバイカル州、アムール州、沿海州には、次のような形で穀物が流れこんでいた。

【表 1】

	1907 年	1908 年	1909 年
シベリアより -----	1,716	1,963	2,808
海路 -----	1,327	1,620	307
スンガリ川経由 -----	3,093	5,104	6,424
中東鉄道ポグラニチナヤ駅経由沿海州向け地元消費分	1,274	2,146	1,904
同上満洲里経由ザバイカル州向け -----	737	900	456
	8,144	11,733	14,599

(単位：千ブード)

(Материалы о положении и нуждах. с. 93 より筆者作成。以下出典はすべて同じ)

1909 年に海路からの輸入が激減しているのは、同年に行われたロシア極東における自由港制の廃止の影響であると思われる。代わりにシベリアからの流入が急増しているが、このことは

⁶ アムール現地総合調査については、原、前掲論文が詳しい。

⁷ Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке / Сост. уполномоченный Министерства торговли и промышленности А.Н. Митинский // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 8. СПб., 1911.

⁸ Материалы о положении и нуждах. с. 57, 92.

前述のミチンスキーの提言とあわせて考えると、当時のロシア帝国の極東植民地政策の方向性をよく示している。

もう1つ目立つのは、スンガリ川からの流入が一番多いことである。ここからも、穀物輸送における河川の重要性は明らかである。これに比べると、中東鉄道による輸送ははるかに少ない。1909年ではスンガリ川の3分の1にも満たない。

中東鉄道とスンガリ川を比較する際、まず考慮しなければならないのは、それぞれどのような方向に走っているかである。スンガリ川は、ハルビンを通ってアムール川に合流し、ハバロフスクに流れこむ。これに対し中東鉄道は、満州里からハルビンを経て、ウラジオストクまで達している。このように、スンガリ川がハルビンからロシアに向かって北に走っているならば、中東鉄道は満洲を東西に横断している。その結果として、ハルビンからハバロフスクやブラゴヴェシチェンスクへの輸送は、主に水運だったのに対して、ウラジオストクへの輸送はもっぱら鉄道だった。

さらに一口に穀物といっても、製粉されたものか未加工のものかという違いがあった。ザバイカル州では製粉業はあまり発達しておらず、ほとんどの製粉所の年間生産高は、10万ルーブル以下だった。沿海州でも、ニコリスク・ウスリースキーに大きな製粉所が1つある以外はいずれも小さく、全体的な生産量はあまり多くなかった。ロシア極東の製粉業は、もっぱらブラゴヴェシチェンスクで集中的に発達していた（表2参照）。製粉所の数は06年には6つだったのが、9年以降8つとなっている。

【表2】

	1906年	1907年	1908年	1909年	1910年
ブラゴヴェシチェンスク	2,200	2,610	2,844	3,680	4,650
沿海州	807	410	441	600	720

(単位は千ルーブル)

(Там же. с. 36)

もう1つロシア極東周辺で製粉業が発達していたのが、ハルビンである⁹。担い手はロシア人であった。だが1909年に自由港制が廃止されたことで、製粉類にも関税がかかるようになり、ハルビンの製粉業者はそれまでのようにウラジオストクに輸出するのが困難になった。ハルビンの新聞『新生活 новая жизнь』の主筆シテインフェルドは、自由港制廃止後ハルビンの製粉は主にハバロフスクに流れていると述べたが¹⁰、それはロシア貿易年報（Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам）からも裏付けられる。

試みに1909年の統計を見てみよう。この年ハバロフスクに輸入された外国産品の総量3,396,000プードのうち、製粉類だけで1,012,090プードを占めている。2番目は脱穀した穀物

⁹ 石田興平『満洲における植民地経済の史的展開』ミネルヴァ書房、1964年、482-465頁。

¹⁰ 日本外務省記録（1.6.3.2-9-1）。各国内政関係雑纂、露国ノ部、満洲ニ於ケル露国事業。

類で、535,697 プードであるから、この 2 つだけで輸入総量の半分近くを占めていることになる。これに対してブラゴヴェシチェンスクでは、輸入総量 4,747,000 プードのうち半分以上の 2,459,331 プードを未加工の小麦が占めている。製粉類は 272,371 プードに過ぎない¹¹。以上の統計結果からも、ハルビンの製粉が主にハバロフスクの方へ流れていたことが分かる。

推測ではあるが、ブラゴヴェシチェンスクで製粉業が発達した理由として、国境沿いの自由貿易地帯にあり、なおかつアムール川とゼヤ川の分岐点として、ロシア極東の中では比較的早くから都市として発展してきたことがあると思われる。同地で加工してしまえば、中国からの輸入品でも無税で他のロシア極東の地に持ち出すことができた。ブラゴヴェシチェンスクで製粉された穀物は、アムール州のみならず一部は沿海州の軍にまで供給されていたのである¹²。

ウラジオストクについては適当な統計がないので、ここでは省略する。ただ一般的に知られているように、中東鉄道でハルビンからウラジオストクに運ばれた穀物の大部分は、ヨーロッパ輸出用の大豆であった。

では次に、どのような船がどの程度スガリ川やアムール川を走っていたのだろうかを見てみよう。以下、各都市に到着した船の数である。ブラゴヴェシチェンスクは、アムール川方面とゼヤ川方面が、分けて記載されている。

【表 3】

<ブラゴヴェシチェンスク (アムール川) >

	汽船	曳船その他	到着した貨物 (千プード)	発送した貨物 (千プード)
1907 年	438	466	5,844	2,889
1908 年	504	469	7,226	3,583
1909 年	544	519	7,900	6,727

<ブラゴヴェシチェンスク (ゼヤ川) >

	汽船	曳船その他	到着した貨物 (千プード)	発送した貨物 (千プード)
1907 年	206	76	301	1,235
1908 年	277	73	418	1,184
1909 年	341	88	396	1,225

<ハバロフスク (アムール川) >

	汽船	曳船その他	到着した貨物 (千プード)	発送した貨物 (千プード)
1907 年	348	462	3,145	1,313
1908 年	378	452	4,031	1,559
1909 年	416	665	7,010	1,621

¹¹ Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1909 г. Ч. 2.

¹² Материалы о положении и нуждах. с. 37.

<ハルビン（スンガリ川）>

	汽船	曳船その他	到着した貨物（千ブード）	発送した貨物（千ブード）
1907年	136	162	136	2,267
1908年	211	227	70	4,237
1909年	233	277	134	6,120

(Там же. с. 5-6 より筆者作成)

ここからもブラゴヴェシチェンスクが流通の中心として機能していたことが分かる。他の都市のデータはもう載せないが、ブラゴヴェシチェンスクの来船数を上回っているところはない。さらに気がつくのが、貨物の発着を見る限り、ハバロフスクが消費地として機能しているのに対し、ハルビンが供給地として機能しているということである。実際、ミチンスキーは「スンガリにおける主要供給者はハルビンである」¹³と述べている。

さらに別のページに載っている表に拠れば、1907年から09年にかけての河川からのブラゴヴェシチェンスクとハバロフスクの穀物流入量は、以下のようになっている。

【表 4】

<ブラゴヴェシチェンスク>

	穀物（未加工）			製粉		
	上流	下流	合計	上流	下流	合計
1907年	-45	1,740	1,695	-1,340	-46	-1,386
1908年	7	2,654	2,661	-1,295	-141	-1,436
1909年	-6	2,989	2,983	-2,395	-553	-2,948

<ハバロフスク>

	穀物（未加工）			製粉		
	上流	下流	合計	上流	下流	合計
1907年	586	-20	566	1,161	-34	1,125
1908年	585	-40	545	1,769	-75	1,696
1909年	1,065	-6	1,065	3,176	16	3,192

(単位：千ブード。マイナスは流出の方が多ことを示す)

(Материалы о положении и нуждах. с. 48-52 より筆者作成)

ミチンスキーの調査結果に従えば、ブラゴヴェシチェンスクへの穀物、ハバロフスクへの製粉の供給元は、ハルビンであると考えるのが自然だろう。表 3 と 4 をあわせて考えると、ブラ

¹³ Материалы о положении и нуждах. с. 57.

ゴヴェシチェンスクで製粉された穀物は、上流、すなわちザバイカル方面へ流れていったと考えられる。このことは同時に、ハバロフスクなどのアムール下流域が、ハルビンの製粉の市場であったことを物語っている。

1910年アムール州年鑑¹⁴に載っているデータも示しておこう。それによれば、1910年にシレカ、アムール、ゼヤ、スングリの河川を航行した船の数は、運輸省の船を除き、汽船が218隻、ガソリンやケロシンを燃料とする汽艇が23隻、汽船でない荷船が292隻である。

ではこれらの船を運営していたのは、誰なのだろうか。ミチンスキーによれば、ハルビンからブラゴヴェシチェンスクへ穀物を運ぶ汽船は、基本的にブラゴヴェシチェンスクの製粉業者のものだった¹⁵。

次に河川凍結の問題に移る。

1910年アムール州年鑑によれば、同年アムール川の上流と下流で氷が解け、航行可能になったのは4月の末、下流のニコラエフスクでは5月7日、スングリ川沿いのハルビンで4月14日であった¹⁶。

帝立ロシア地理学協会によれば、アムール川の航行可能期間は、1年のうちブラゴヴェシチェンスクで197日（38年間の平均）、ハバロフスクで213日（20年間の平均）である¹⁷。では河川の航行が不可能となる残りの150日ほどは、経済活動はどうなっていたのだろうか。実はこれに関する詳しい記述は、今のところ見つけだせていない。この問題は今後の課題である。

以上、アムール州の穀物流通の基点がハルビンであること、ハルビンとアムール州を結んでいたのがスングリ川とアムール川であることを見てきた。しかし前述のように、ミチンスキーはこうしたロシア極東の現状を満洲への「依存」と表現し、その解消を訴えていた。ではロシア政府は、この問題にどう対処しようとしたのか。そのことを、対中国政策との関係から見ていくことにする。具体的には、スングリ川への海関¹⁸設置と航行権を巡る問題である。

2. 条約改正交渉と内河航行権

ミチンスキーは、たとえば次のような形でスングリ川の「中国化」を報告している。

「スングリ川は中国化した満洲を流れ、かつてのほとんどロシア的な性格を失ってますます

¹⁴ Обзор Амурской области за 1910 г.

¹⁵ Материалы о положении и нуждах. с. 41-42.

¹⁶ Обзор Амурской. с. 32.

¹⁷ Шостакович В.Б. Материалы к климатологии Азиатской России. 1. Вскрытие и замерзание вод Азиатской России // Известия Восточно-Сибирского Отдела Императорского Русского Географического Общества, издаваемые Редакционной Комиссией. Т. 37, 1906 г. Иркутск, 1909 г. с. 10.

¹⁸ 海関は清朝政府が外国との貿易のために設けていた徴税機構であり、官吏として外国人を採用していた。集められた関税は主に上海に送金され、清の借款の返済に充てられた。岡本隆司『近代中国と海関』名古屋大学出版会、1999年。特に、緒論1-39頁、ならびに376-378頁参照。

中国化している」¹⁹

ミチンスキーが「中国化」の例としてあげているのが、中国側が1909年6月18日から実施したスングリ川航行への課税である。ミチンスキーによれば、これはペテルブルク条約の第18条に抵触するものであった。では、第18条とは何を決めているのか。実はこの条項は、アイグン条約の順守を定めたものである。アイグン条約では、第1条、第2条でスングリ川、アムール川、ウスリー川の自由な航行を、ロシアと中国の船舶に対してのみ認め、双方の商取引を保護することを定めている²⁰。少なくともロシア側には、ハルビンへの海関設置を、条約違反と認識する向きがあった。

この問題に関しては、海関が設置されたあとの露中交渉によって、1910年に7月26日に北京で3年間の暫定規則が締結された。そこでは中東鉄道のための資材輸送への課税や、露中国境50露里以内への輸出税、そこからの輸入税は免除されることも決められた。しかしハルビン、三姓、拉哈蘇蘇（現名称、同江）の3箇所には海関が設置されて、輸出税、輸入税のみならず、スングリ川を輸送するだけで税金（子口半税と江捐）を取られることになった²¹。

こうした中国側の動きが、前章で見たようなスングリ川を使った穀物輸送に大きな打撃を与えたことは容易に想像できる。シテインフェルドによれば、海関設置はハルビンのロシア人商人にはもちろんのこと、彼らと取引をする中国人商人にも打撃を与えた²²。

日露戦争後の北満洲における中国の一連の税関設置を研究したベリヤーエヴァは、中国の税関設置について「満洲において、関税政策の分野も含めてロシアが取らざるを得なかった、現実の譲歩と見ることができる」²³と述べている。たしかに、スングリ川への海関設置はロシア側の事後承認であり、いかにもロシアの満洲における勢力後退を印象づける出来事のように思える。だが事態はそれほど単純ではない。実は海関設置を、必ずしもロシアにとって不利な出来事として受取らない人物がいたのである。それがプリアムール総督にして、アムール現地総合調査の監督も務めたゴンダッチであった。

ゴンダッチによれば、中国側の狙いはスングリに中国の他の川と同じ体制を敷くことである。しかしこれを阻止した交渉は成功であり、暫定規則の見直しも急ぐ必要はないというのが、ゴンダッチの主張であった²⁴。

ではここでいう「他の川と同じ体制」とは、何を指しているのだろうか。これについては、ペテルブルク条約改正問題を審議した、1911年8月24日の大臣評議会議事録の中でも、同じような指摘が見られる。少し長くなるが、その箇所を引用してみよう。

¹⁹ Материалы о положении и нуждах. с. 80.

²⁰ なお船舶の種類（たとえば軍艦の扱いなど）については特に記されていない。Документ № 12 // Мясников В.С. (общ. ред.) Русско-китайские договорно-правовые акты (1689-1916). М., 2004. с. 62-63. 外務省條約局編『英、米、佛、露ノ各國及支那國間ノ條約』1924年、1767頁。

²¹ Документ № 112 // Мясников. с. 362-368. 外務省條約局編、前掲書、1867-1871頁。

²² 前掲日本外務省記録。

²³ Беляева Н. Таможенное взаимодействие России и Китая в Маньчжурии: опыт и уроки начала XX в. // Россия и АТР. 2004. № 4(46). с.42.

²⁴ Комментарий к документом № 113 // Мясников. с. 636.

「5 番目の、そして最後の中国の要求は、アムール、ウスリー、スングリ川の航行に関するものである。そのうえ中国人は、ロシアと中国が航行と貿易で同等の権利を享受している、アムールとウスリーの全流域を国際河川として宣言しようとしている。スングリ川に関していえば、この川でのロシアの航行権を保証しながら、中国人は揚子江や西江で実施されているのと同様の体制を敷き、貿易を指定された沿岸地域に限ろうとしている。このような問題の提起は、アイグン条約とペテルブルク条約のしかるべき取決めに完全に反するものである。ここでは、上記の 3 本の川すべてに、何ら差を設けず航行権とその沿岸での貿易権が露中の臣民にのみあることを、定めている。中国政府のこの点に関する要望は、それゆえ我々ははねつけなければならない」²⁵

当時揚子江や西江では、最恵国待遇を受けていた諸国の船の航行権が認められていた。戦前に中国における列強の権益についてまとめた植田捷雄は、中国国内の河川の航行権について「支那全土の中、北満洲に於ける黒龍江、松花江、烏蘇里江の三大河航行権を露国に限りて認めたるものを除き、汽船の通じ得る内河水路を悉く外国に開放することを定めた」と書いている²⁶。

『ロシア史研究』の拙稿にも記したとおり、条約改正交渉時における中国の要求の中には、アムール川、ウスリー川、スングリ川の（2 国だけではない）国際的共同利用ということが含まれていた²⁷。もし中国が植田の言うように、「黒龍江、松花江、烏蘇里江」を自国の「内河」と認識していたならば、この要求は自国の当然の権利とみなしていたと思われる。しかし前述のようにロシア側はこの要求をはねつける。たしかにロシア極東近隣の川を、日本やイギリス、アメリカの船がうろつくなどということは、ロシアとしては国防上決して認めるわけにはいかなかった。当時満洲が列強の角逐の場と化していたことを考慮すれば、ロシア側のこうした不安は、決して杞憂であったとは言えない。

ここからも分かるように、ロシアは日露戦争後の中国との交渉においても、守るべき自国の権益は守ろうとした。逆にスングリ川への海関設置が事後承認されたのは、スングリ川を無税で航行することが、守るべき権益とみなされなかったからである。ではなぜ守るべき権益とみなされなかったのか。それはゴンドラッチや、彼をロシア極東に送りこんだクリヴェシエイン土地整理農業総局長官らの、植民地構想と密接にかかわってくる。

つとに原暉之が指摘しているように、彼らは満洲から穀物流入を阻止し、シベリアの穀物をロシア極東に回すべきであると考えていた²⁸。彼らにしてみれば、海関を設置してスングリ川の航行に課税しようとする中国側の動きは、むしろ歓迎すべきことだったと思える。したがって海関設置を、単純に満洲でのロシアの勢力後退の事例としてみなすのは正しくない。

もちろん、この問題に関してロシア側が一枚岩だったわけではない。シテインフェルドのよ

²⁵ *Особый журнал Совета министров Российской империи*. 1911 г. № 199. с. 5-6.

²⁶ 植田捷雄『在支列国権益概説』巖松堂書店、1939年、132頁。

²⁷ 拙稿、56頁。

²⁸ 原、前掲論文、59-62頁。クリヴェシエインの植民地構想をまとめた同時代の論文の中でも、このことは指摘されている。*Колонизационное дело при А. В. Кривошеине // Вопросы колонизации*. 1916. № 18. с. 20. また石田興平も、このあたりの推移を簡潔にまとめている。石田、前掲書、484-485頁。

うな在満洲のロシア人にしてみれば、海関設置は容認できるものではなかった。そこでハルビンのロシア産業界は、ペテルブルク条約改定交渉の際、満洲における無税貿易を認めさせる条約を中国と締結するよう、中央政府に要望している²⁹。

しかしこの要望は実現しなかった。それどころか、露中国境にあった自由貿易地帯が 1913 年 1 月 1 日に廃止されて、ハルビンの産業界はますます窮地に追い込まれた。彼らが 1913 年に抗議の声明³⁰を出し、その中で満洲とブリアムールの経済関係を隔絶しようとしているとして、ゴンダッチを名指しで非難しているのは³¹、これまでの推移を見れば当然のことだろう。

政府内も一枚岩ではなかった。1913 年 2 月 28 日の大臣評議会では、満洲から輸入する穀物に課税するか否かを巡って、対立が生じた。クリヴォシェイン、ゴンダッチら賛成派と、ココフツォフ大蔵相ら反対派の対立についても、すでに原が述べているので、ここでは繰り返さない³²。1 つだけ確認しておくとして、満洲穀物への課税はザバイカル州への製粉業への打撃が大きいとして、イルクーツク総督が反対派に回ったことである³³。このように中央レベルでも、地方レベルでも、植民の構想について対立が生じていた。だがこうした対立が解消しないまま、ロシアは第一次世界大戦、そして帝政の崩壊という事態を迎えるのである。

まとめ

本稿の第 1 章で見たように、アムール州の穀物流通はハルビンを基準にして成りたっていたと言ってよい。しかしそのことを明らかにしたミチンスキーの報告の主眼は、ロシア極東の満洲への「依存」状況を明らかにし、そこからの脱却と、ザバイカル（あるいはより広くシベリア全土）の拓殖の強化の必要性を説くことにあった。

第 2 章では、中国のスنگリ川に対する 2 つの措置、つまり海関設置と航行権の拡大に対して、ロシアが一方は事後承認したにもかかわらず、もう一方は決して承認しないという対照的な姿勢で臨んだ背後に、ロシアの植民プランがかかっているということを指摘した。この植民プランは、ミチンスキーやゴンダッチの支持するものであり、第 1 章で見たミチンスキーの報告も、その意図を持って書かれたものである。アムール州の穀物流通がハルビンを基点としていた以上、ロシア極東の植民プランの実現は、常に満洲に対する政策と不可分の関係にあり、必然的に中国との外交交渉に発展する可能性を帯びていたのである。

以上が本稿のあらましであるが、積み残した課題も多い。たとえば本稿では北満洲とロシア極東の経済関係を明らかにすることに努めたが、では満洲経済は当時の中国経済の中でどのような位置を占めていたのか、あるいは南満洲や日本との関係はどうだったのか、という問題には一切触れていない。本研究会のテーマである「アジアの中のロシア」を立証するためには、こうした問題にも取りくむことが不可欠である。

²⁹ 前掲日本外務省記録。

³⁰ О положении русской торговли и промышленности в Маньчжурии. Записка Харбинского биржевого комитета. Харбин, 1913 г.

³¹ Там же. с. 4.

³² 原、前掲論文、61 頁。

³³ Особый журнал Совета министров Российской империи. 1913 г. № 25. с. 4.

次にロシア史の観点に限っても、本稿は極東の植民プランを巡る政策決定過程の構図を明らかにしたわけではない。特にイルクーツク総督とプリアムール総督の対立が、総督個人の資質に帰する部分が多いのか、それともイルクーツクとプリアムールの地域の特徴に帰する部分が多いのかは、ロシア極東という地域を考える上でも、重要な検討課題となるだろう。