HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	ソ連軍による旧満州鉄道施設の解体・搬出問題について
Author(s)	王, 強
Citation	經濟學研究, 42(4), 86-96
Issue Date	1993-03
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31927
Type	bulletin (article)
File Information	42(4)_P86-96.pdf

Instructions for use

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

経済学研究 42-4
北海道大学 1993.3

＜研究ノート＞

ソ連軍による旧満州鉄道施設の解体・搬出問題について

王　強

はじめに

本稿の目的は，これまで権威あるものとみなされてきたいくつかの文献に見られる，日本帝国主義崩壊（1945年8月）直後のソ連軍による旧南満州鉄道株式会社（以下満鉄とする）の鉄道施設の解体・搬出に関する記述が必ずしも実態を正確に捉えたものでないことを[1]，主に筆者が入手した東北地区の鉄道史関係文献によって推論し，解放後の中国における東北地区経済建設の前提条件の一端を明らかにしようとすることにある[2]。あらかじめその結論を要約すれば，次の二点にまとめられる。

(1)　ソ連軍は，中国東北占領期間（1945年8月～1946年4月）に鉄道資産の自国への搬出よりもその解体に重点を置いた。

(2)　ソ連軍による解体および搬出はそれほど大規模でなかった。解放後の東北鉄道（旧満州鉄道）の再建が短期間に実現をみたのは，そのためである。

以下，この結論にいたる推論の道筋を明らかにするが，あらかじめ，日本帝国主義崩壊時点における満鉄の遺産とソ連占領軍の動きに触れておく。

満鉄は鉄道・港湾・炭鉱等を総合経営した。本稿と関連のある鉄道部門の主な遺産は次の通りである。線路:12148km（北鮮鉄道部分を除く），機関車:2070両（他鉄道貸渡272，建設用56，その他33を除く），客車:3049両，貨車:41371両，鉄道工場:8ヶ所，ほかに各線路に附属している通信，信号電気設備等がある[3]。

鉄道資産は満鉄の消滅とともにソ連軍の占領下におかれた。ソ連軍は，旧東清鉄道路線の満州里－綏芬河，哈爾濱－旅順大連間の部分を中ソ合弁経営の中国長春鉄道公司の管理下に置き[4]，中長鉄道以外の東北鉄道の管理については，監督権を中共軍に与えた。1946年初めから東北地区において国共抗争が次第に表面化し，ソ連軍及びソ連側の鉄道管理者はこの紛争を避けるために1946年4月から東北地区から撤退しはじめ

1）1933年3月以後，従来それぞれ独自的経営を行ってきた社線（満鉄線）国線（満州国有鉄道）及び北鮮鮮（元朝鮮総督府所有）の多元的経営を改め，その所有，経営，建設等が実質的にすべて満鉄のもとに置かれた。

2）ソ連軍が中国東北占領期間に行った鉄道施設や鉱工業施設の撤去・搬出に関する実証的研究は，当の被害当事者である中国ではほとんどになされていないが，日本においてもそれほど進んでいるとはいえない。香島明雄「満州における戦利品問題をめぐって」（『京都産業大学論集』第9巻第1号，1980年1月），石井明「中国東北（旧満州）の工礦資産をめぐる中ソ交渉」（『年報近代日本研究』4，山川出版社，1982年），石井明「戦後内戦期の国共両党・ソ連関係について－1945年，中国東北」（高木誠一郎・石井明編『中国の政治と国際関係』東京大学出版会，1984年，所収）などがその主なものといえよう。これらの研究は，主に国際関係論の観点から問題を取り扱っている点に特徴があり，本稿にも貴重な示唆を与えているが，鉄道施設の撤去問題ついては，その多くがソ連軍によって自国に持ち去られたという見方に立っている。

3）満鉄会編『南満州鉄道株式会社第四次十年史』（復刻版，龍渓書舎，1976年）168・270・290頁

4）東清鉄道は，また，中東鉄道ともいう。清末，帝制ロシアが中国で獲得した一つの利権である。満州里より綏芬河に至る幹線と哈爾濱から旅順・大連に至る支線からなる。1898年に着工。

た[5]。ソ連軍は約1年間の占領期間に東北鉄道施設の一部を解体あるいは撤去し，自国に搬出しのである。

I　ソ連軍による鉄道路線施設の解体・搬出の問題をめぐって

満鉄の鉄道総投資中，線路部分への投資(それに附属する電気・信号等も含む）は70%以上を占めていた。東北占領期間中におけるソ連軍の路線施設の解体・搬出，特にその後の処置について，1986年に中国で出版された金士宣・徐文述両氏の共著『中国鉄路発展史』（以下，しばしば『発展史』と略称する）は次のように述べている。

「在抗戦勝利初期，蘇聯紅軍攻進我東三省后，有計画地把通往蘇聯辺境的鉄路拆除1500公里，把軌料連同機器設備運往蘇聯。[6]」

これを日本語に翻訳すると次のようになる。「抗日戦争の勝利を収めた初期に，ソ連軍は我が東北三省に進攻してから，計画的にソ連国境とつながる鉄道1500kmを撤去し，その軌条および機械設備をソ連に運んだ。」（以下，引用は原文に訳文を添えて行う）。

更に，より具体的に次のようにも述べている。「此外，応補充説明的有在蘇聯軍隊占領期間，把我東北接近蘇境的北安－黒河，寧年－霍竜門，密山－虎頭，綏陽－東寧，新興－城子溝等線，以及瀋安線的蘇家屯至金山湾間複線等約1500公里的鋼軌，道岔，鋼梁及機器設備一律作為戦利品拆運到蘇聯去了。（そのほか，付け加えて説明しておきたいことは，ソ連軍が占領期間中に我が東北のソ連国境に接する北安～黒河，寧年～霍竜門，密山～虎頭，綏陽～東寧，新興～城子溝等線路及び瀋安線［満鉄時代の安奉線-筆者注］の蘇家屯－金山湾の複線等約1500kmの軌条，ポイント，鉄橋及び機器設備をすべて戦利品として外してソ連へ運び去ったのである。）[7]」

『中国鉄路発展史』は中国交通分野で権威のある中国鉄道出版社の刊行物で，著者金士宣，徐文述両氏は今日の中国鉄道史関係のトップクラスの専門家である。この見方は今日中国で，すでに広く受け入られているとしてよい[8]。しかし，はたしてこの記述は正確であろうか。

まず，図1を見られたい。図示と番号で表した路線は，ここでソ連軍が撤去したとされる路線である。

これらの路線（安奉線を除く）は，すべてソ連国境地帯まで伸びている。中ソ北部国境から東部国境を経て鴨緑江口まで順次に見ていくと，

5)川井伸一「中国東北鉄道におけるソ連包車制の導入」（外務省編『アジア研究』第34巻，第1・2号，1977年）を参照。

6)金士宣・徐文述『中国鉄路発展史』（中国鉄道出版社，1986年，北京）583頁

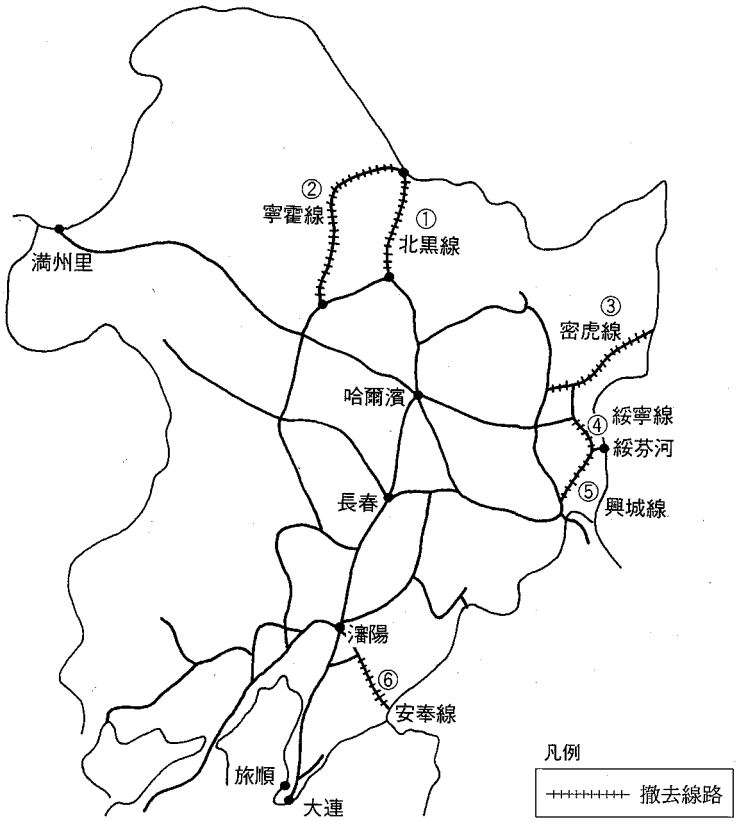
7)同上，557頁

8)ただし，『発展史』の記述は依拠した資料を示していないが，近年公表された『張公権文書』には，この記述を裏付けるような資料が含まれている。それは後段で検討の対象とする『蘇聯軍進駐期間中ニ於ケル東北産業施設被害調査書』（以下，『被害調査書』と略称する）である。鉄道線路の被害について，上掲の『中国鉄路発展史』に取り上げられた6本の線路の外に，さらに，濱牡線，寧霍線，霍黒線，双源支線の4本が取り上げられている。その中の寧霍線は，『発展史』で一本線として取り扱っているものを二分化したのである。その他の3線について，ここで少し立ち入って調べてみよう。

まず，濱牡線について。後出の『黒竜江省鉄路誌』によると，この線路は当時の東北人民政府によって撤去されたものである。前掲『被害調査書』の調査方針に「八路軍ニヨリテ行ハレタルモノモ共ニソ連軍ニ依ルモノト看做シタ」とされているので，おそらく，このあたり，この線がソ連軍によって解体・搬出された，という理解が生まれた原因があろう。

次に，霍黒線と双源支線について。『被害調査書』にはこの両線の施設がまず，満鉄によって撤去された，とあり，これはすでに満史会『満州開発四十年史』で確認されている事実であるが，『被害調査書』ではそれがソ連軍によって搬出された，とされている。実は，この両線の施設はその他の新線建設に転用されたことも考えられる。なぜかというと，当時，満鉄が満鮮国境地帯でいくつかの新線を建設している，そして，その工事は1945年8月まで続けられ，上述両線を撤去した時期は1945年の春で，終戦まで少なくとも約二，三カ月の時間があるので，当時の鉄道資材需給緊迫の状態の時期に，撤去された鉄道施設を，そのまま何ヵ月も放置していたとはとても考えられない。こう見ると『被害調査書』で取り挙げたその他の3本線路が事実と合わない可能性が強いことが考えられる。

図1　ソ連によって撤去された線路



注：満史会『満州開発四十年史』上巻，（満州開発四十年史刊行会，1964年）487頁の図にもとづいて作成

②の寧霍線，①の北黒線，③の密虎線，④の綏寧線，⑤の興城線，そして⑥の安奉線となる。これらの鉄道は現在に至るもまだ一部しか復旧されていない。しかも，その復旧工事はほとんど1970年以後のことに属する。このことは，これらの線路がソ連に持ち去られたという『発展史』の記述を広く受け入れさせる一つの理由となっていると考えてよい。

しかし，筆者が入手した哈爾濱鉄路局編『黒龍江省鉄路誌』には，撤去された鉄道施設の処置について次のような記述がある[9]。

①の北黒線について。(1)「日本戦敗投降后，蘇聯紅軍接管北黒線，并于1946年1月将北黒線鉄

9)本稿で依拠した資料は，主に1990年春に筆者が直接，哈爾濱・瀋陽両鉄路局で入手した（コピー）哈爾濱鉄路局編『黒龍江省鉄路誌』と瀋陽鉄路局編『瀋陽鉄路局誌』である。二つとも，1988年初～1990年の間に編集されたものである。開放路線が進んでいる中国では，近年，歴史的な資料が公開されつつあり，鉄道に関しては1986年の中央鉄道部の指示で，全国各鉄道局が年鑑及び史誌等の整理・編集を開始している。上記の両誌はこのような情勢のもとで作られたものである。ただし，中国では鉄道は半軍事部門と見なされてきたので，その関係資料はほとんど公開されておらず，実態が不明確な部分がまだ多く残されている。例えば本稿で利用した『黒龍江省鉄路誌』は，筆者が入手した時点では，まだ「審査」中のものであった。その意味で

路拆除，1949年5月1日為搜集該線残留的鉄路器材支援解放戦争，斉斉哈爾鉄路管理局組成工程処，臨時修復該線，当年7月15日通車，将鉄路器材運出后，又于9月16日拆除。(日本が戦争に負けて降伏してから，ソ連軍が北黒線を接収し，そして，1946年1月に北黒線を撤去した。1949年5月1日に解放戦争を支援する目的で斉斉哈爾鉄道管理局建設事務所がこの北黒線に残存していた鉄道資材を回収するために，この線を一時的に復旧し，その年の7月15日にこの線が開通し，鉄道資材が運び出された後，9月16日に再びこの線路を撤去した。)[10]」

これによると，斉斉哈爾鉄道管理局はソ連軍が撤退した3年後，この線に残存した資材を利用して，この線路を臨時に復旧した。それではこの北黒線からどの程度の施設を回収し他に利用したのか。同誌によると次の通りである。

(2)「1949年5月至9月，斉局組織1200名職工在被拆除的北黒線沿線搜集机車25台，客貨車431両，起重机16台，鋼軌39124根，以及其他各種鉄路器材2200車，大部分運往関内修復線路。(1949年5月から9月までの間に斉斉哈爾鉄道局が職員1200人を集めて，撤去された北黒線で機関車25輌，客貨物車431輌，クレーン車16輌，軌条39124本及び其他の各種鉄道資材2200車輌分を回収し，その大部分を関内に運んで其他の線路の修復にあてた。)[11]」

ここでは，鉄道軌条を本として計算している。北黒線の完成時期は1935年であり，当時満鉄が使った軌条の長さは12.8mで，これに基づいて計算すれば39124本の軌条は全部でおよそ50万mとなり，延長500kmすなわち，約250kmの鉄道路線に該当する[12]。この距離は北黒線の300kmより50km短いが，撤去されてからすでに3年以上も経過しているので，ある程度の損失も考えられるところである。数字に若干の食い違いがあるものの，ここに記載されているように多量の軌条や機関車・客貨車等が回収され，関内に移送されたという事実は，ソ連軍がこの北黒線の施設を自国に搬出しなかったことを物語るとしてよかろう。満鉄時代300km当りの路線での機関車の配備から見ると，それらはほとんど失われずに残っている[13]。

②の寧霍線について。(3)「1946年1月，蘇聯紅軍将寧嫩線拆除，当年4月蘇聯紅軍撤退回国，我人民軍隊接管寧嫩線後開始修復，1947年全線恢復鉄路運輸。(1946年1月ソ連軍は寧嫩線を撤去し，その年の4月にソ連軍が撤退帰国し，我が人民軍隊が寧嫩線を接収して復旧を始め，1947年までに全線の鉄道輸送が回復した。)[14]」

上記の両誌は戦後中国東北鉄道史の研究に貴重な資料といえる。

両誌の目次を示すと，次のとおりである。

(1)『黒龍江省鉄路誌』哈爾濱鉄路局編，1990年6月(未公刊)

第1編　歴史の沿革

第1章　中東鉄路時期，第2章　満鉄時期，第3章　人民鉄路時期

第2編　鉄路建設

第1章　主要幹線，第2章　幹線，第3章　支線

第3編　輸送組織

第1章　旅客輸送，第2章　貨物輸送，第3章　車輛

(2)『瀋陽鉄路局誌稿』(瀋陽鉄路局編，1990年4月)

第一巻　総合編

第1章　瀋局概況，第2章　瀋局沿革(満鉄前期，満鉄期，解放期)

第3章　瀋陽鉄路局の組織(組織と部門，所轄地域)

第二巻　幹線編

幹線 34本，支線 26本(その歴史，地理，風土などを含まれている)

第三巻　輸送編

第1章　計画，第2章　組織，第3章　管理

10)前掲『黒龍江省鉄路誌』第2編，第3章，16頁

11)同上，概述11頁。この北黒線で収集した資材の転用先について，朱建華・常城『現代東北史』(黒龍江省教育出版社，1986年)は「関内の京漢・龍海・淮海・同浦等線路の復旧するために，東北解放区はいくつかの支線(北黒線を含む)を撤去し，その資材を関内に運んだ。」(617頁)と記している。

12)南満州鉄道株式会社『南満州鉄道株式会社第三次十年史』(1938年)附図分冊各路線規格による。

13)満鉄時代幹線5キロ当り機関車1輛配置され，支線10キロ当り機関車1輛が配置され，北黒線は支線に属し，300km当り機関車の配置はおよそ30輛前後である。

14)前掲『黒龍江省鉄路誌』第2編，第1章，81頁。引用文中の寧嫩線は寧年から嫩江まで180kmの区間の路線を指しており，その距離は，前掲の『発展史』に記載の寧霍線より103km短い。『黒龍江省鉄路誌』によるとソ連軍が撤去したのは180kmの線路であって，どちらが正しいのか，いまの段階では説明できない。

引用(3)によると，この寧嫩線は撤去されてまもなく人民解放軍によって修復され，その後，輸送も行われていた。もし，ソ連軍がこの線路の施設を自国に持ち去ったとすれば，わずか一年の間に営業運転まで回復できるということは，到底考えられないことである。鉄道は単にレールだけあれば輸送できるものではない。その他の施設，たとえば信号機，通信機等が揃わないと不可能である。その時点で，人民解放軍が鉄道施設を作ることは到底考えられないことであるから，復旧で使った資材は，もともと寧嫩線に付属していたものである。この事実は次の一節から明瞭に読み取れる。

(4)「中華人民共和国成立後，為適応日益増長的客貨運量，分期分項対寧嫩線進行技術改造，到1967年正線上30・32型鋼軌全部更換為43中型鋼軌。(中華人民共和国成立後，次第に増加してきた旅客，貨物輸送に対応するために時期ごとに寧嫩線に対して，技術改良が行われた。1967年に，それまで使われていた30・32型軌条を全部43中型軌条に切り換えた。)[15]」

満鉄の「線路規格一覧表」によると，当時寧霍線で使った軌条の規格は，1967年まで寧嫩線で使っていた軌条と同じ30.32型であった[16]。寧嫩線もまた，ソ連軍によって部分的に解体されたままになっていたのであって，持ち去られてはいなかったのである。

密虎線，綏寧線，興寧線，安奉線については，いまのところ撤去された事実だけしかわからず，その後の処置については不明である。

次に，鉄道技術面から同じ問題に迫ってみよう。

仮に，ソ連軍が戦利品の獲得を目的として鉄道施設を自国に運び去ったとすれば，良質のものを選んで持ち去ったはずだと見るべきではなかろうか。それでは上記の6鉄道は旧満州国鉄道網の中でどの様な鉄道であったか。前記「線路規格一覧表」によれば，寧霍線，綏寧線，興城線は第一種線，北黒線と密虎線が第二種の甲線，安奉線が第三種線に属していた。第一種線と第二種(甲線)のそれぞれの年間輸送量は大体200万トン前後で，軌条の重さは32kg/mであった，つまり，一番低いランクに属していたのである[17]。ソ連軍は（安奉線を除く）最も低い水準に属している鉄道施設を持ち去ったことになるが，そうしたことは考えられるであろうか。

ソ連の鉄道軌条の幅は1524mmでいわゆる広軌であり，満鉄路線の軌条幅は1435mmで，いわゆる標準軌であることを考慮すれば，疑問はさらに深まる。軌条は両方に使えるが，広軌軌条規格の最低の重さは37kg/mで，それに対して撤去された6本線路の中の5本の軌条の重量は32kg/mである。標準軌で使った枕木は短いので広軌では使えないということもある。こう見てくると，たとえソ連軍がこれらの鉄道施設を自国に持ち去ったとしても鉄道への活用の道はほとんどなかったのではあるまいか。要するに，鉄道技術の面から見ても，ソ連軍が撤去した鉄道施設を自国に搬出する可能性は極めて低いとしなければならない[18]。

それでは，ソ連軍が鉄道施設を自国へ搬出しなかったとするならば，なぜそれらを解体したのであろうか。それには，次の二つが理由として考えられる。　まず，157万人にのぼる大軍を早く現地に送り込もうとしたことである[19]。ソ連軍の進攻に備えるために，終戦直前，関東軍がソ満国境につながるいくつかの鉄橋を爆破した[20]。これらの鉄橋を修復するためには資材を現地調

15)同上頁
16)前掲『南満州鉄道株式会社第四次十年史』252～254頁「満鉄所管鉄道線路規格一覧表」による。
17)満史会『満州開発四十年史』上巻（満州開発四十年史刊行会，1964年1月）487頁の「満鉄所管鉄道線路等級並に主要線路規格一覧表」による。
18)軌条をはじめその他の施設を鉄鋼資材として利用することもありうる。ソ連軍がこれらを自国に搬出した場合，こういう利用の仕方もあるはずであるが，これは今後の検討課題として残しておきたい。
19)『朝日新聞』1990年10月17日夕刊。「日ソ戦の模様生々しい」ソ連軍の中国東北出兵の規模などがここで明らかにされている。
20)前掲『黒龍江省鉄路誌』第1編，第2章，第3節，1頁。

達することは最も効率がよい。『黒龍江省鉄路誌』には，この点について次のような事例が記されてある。

(5)「日本宣布無条件投降，工程停頓，蘇聯紅軍進入東北，拆走修成鉄路的部分枕木和鋼軌，架設軍用橋。附近居民拆走余下的枕木，其他器材施設随之散失損壊，造成全線荒廃（日本軍が無条件で降伏を宣言すると，[この線路佳富線を指す，筆者注] の工事は中止した。ソ連軍が東北に進入して，完成した線路の一部の枕木と軌条をはずして，軍用橋を作るために持ち去った。残された枕木等は近辺の住民によって持ち去られた。その他の資材はそれと共に散失した。そこで，この線路はすべて荒廃した。[21]」

第二は，自国の安全を図ったことである。国境地帯まで伸びていた鉄道をソ連はどう考えていたか。「日本人が東北で経営していた事業は純粋に反ソの為，完全に軍事的な必要から起こしたものである。[22]」これはソ連軍司令部経済顧問スラド・オフスキーが国民党側と東北の日本人資産接収交渉を行っている時の発言である。同じ認識は中国側にも見られる。泌洳成『帝国主義と中国鉄道』にソ連軍が撤去した前記六鉄道について「これらのソ連国境まで伸びていった鉄道はソ連に対する深い軍事戦略的意義を備えた鉄道である。[23]」という。

ソ連は，第二次世界大戦後の米ソ対立を想定し，この極東地域の三角地帯にある東北地区に対しておそらく戦略の重要な意義を見い出していた。香島明雄氏は，東北の工業設備を撤去したスターリンの本音について，「“門戸開放”“機会均等”の旗印を挙げて大挙入満するアメリカ資本が中ソ友好同盟条約で入手したソ連の権益を浸蝕するのを許さないというところにあった」と指摘し，「対日参戦を控え，モンゴルの完全独立と北朝鮮のソビエト化にほぼ自信を固めたスターリンが，蒙古，朝鮮間に位置する満州からの脅威-米国の投資により更に巨大化するであろう軍需産業群の幻に憂心を深くしたのは十分考えられることである。[24]」と述べている。

終戦後，中国はいずれ国民党によって統一される可能性が高い，とソ連側は判断していた[25]。当時ソ連側が一番憂慮したことは，国民党側がアメリカを利用してソ連を牽制することであった。「1945年12月25日～1946年1月14日，将介石の長子将経国がモスクワを訪れた。スターリンは中国がアメリカの一兵卒でも中国領内に留めて置く限り，東北の問題の解決は難しいと表明した。[26]」この時国民党はすでに親米反ソ路線の採用を決めており，鉄道の面では，国民党側は中ソ合弁の中国長春鉄道におけるソ連人従業員に圧力をかけ，その業務活動に制約を加え始めていたのである[27]。前記六鉄道の撤去も（北黒線と寧霍線の撤去が明確にこの時期であるとしてよい）ほぼこの時期から始まった。要するに，総じて言えば，ソ連軍が東北占領期間，これらの鉄道を撤去した主な目的は，資産の獲得ではなくて，自国に対する脅威を排除するという戦略的なそれにあったと考えられる。

II　ソ連軍による車輌の撤去と自国への搬出をめぐる問題

ソ連軍が東北占領期に，多くの機関車，旅客

21)同上，第2編，第2章，14頁。この佳富線の記述から次の諸点が判明する。(1)撤去された時期はソ連軍の東北出兵と同時であること。(2)部分的に撤去し，それを他の場所に転用したこと。もし，他の処置不明の路線の撤去時期がわかればその解明の手がかりがえられるであろう。(3)残された枕木，軌条は周辺に住んでいる人々に持ち去られたこと。いずれも当時の混乱期では，軌条一本を外しただけで全線が荒廃する可能性が強いであろう。奥地の密虎線，綏東線，興城線でもおそらく佳富線と同様の事態が発生したであろう，と考えても誤りにはなるまい。

22)石井明『中ソ関係史の研究』東大出版会　1990　88頁

23)泌洳成著・依田憙家訳『帝国主義と中国鉄道』（龍渓書舎，1987年）306頁

24)香島明雄，前掲論文，112頁

25)石井明，前掲書，9頁。また同書によると，終戦直後，ソ連は，ひそかに中国共産党を支持したが，その対中政策の重点は当時の中央政府である国民政府をソ連の側にかちとることにあった。

26)同上，111頁。

27)川井伸一，前掲論文，9頁。

車，貨物車を自国へ持ち去ったこともよく言われている。どれほど搬出したかについては諸説がある。その代表的なものを二，三取り上げ，検討してみよう。

(1)　凌鴻勲著『中国鉄路誌』の記述の検討

この書物は1954年台湾で出版されたもので，近代中国鉄道史研究の必読書として知られている。そのうち満鉄車輌撤去に関する部分は，次のように書かれている。

「惟其時，蘇方正在布置其本身的利益，於関東軍投降後即派軍従満州里開入我境，沿線将已改的標準軌距又改為五英尺寛距軌，大量派遣列車至哈爾濱，将長春及瀋陽，撫順，鞍山等地工業重要施設及器材連同哈爾濱以南之机車約2000両，客車2500両，貨物車約35000両一并帯走。[28]」

（当時ソ連は自国の利益を考えて，関東軍降伏後，直ちに軍隊を満州里から我が領内に入れ，鉄道を標準軌から広軌に替え，大量の列車を哈爾濱まで集結し，長春，瀋陽，鞍山等の工業重要設備・器材と哈爾濱以南にある機関車約2000両，客車約2500両，貨物車約35000両を一緒にソ連国内に持ち去った。）

本稿Ⅰの部分で紹介したように，終戦直前，満鉄の車輌の最終保有は機関車2070輌，貨物車41371輌，旅客車3049輌である。これらを凌氏の挙げる車輌数と比べると，それぞれ約96%，85%，82%がソ連軍によって持ち去られたことになる。

しかし，氏の説にはいくつか疑問がある。

凌氏の説によれば，ソ連軍が自国に搬出した車輌は，すべて哈爾濱以南のものである。満鉄時代東北地域には哈爾濱を中心としてその北と南それぞれ三つの鉄道局があり，哈爾濱以北三局の鉄道開通キロ数は当時全東北地域鉄道開通距離の約半数を占めており，車輌保有量も同じく約半数を占めている。哈爾濱以南だけで機関車の96%以上，客車，貨車の約85%がソ連軍によって持ち去られたということは，まず疑問の生じるところである。

次に，上記の哈爾濱以南地域は1946年～1948年末の間に，国民党軍によって制圧されていた地域である。ソ連軍がこの地域から撤退後まもなくの1946年10月の統計によると，その時点で，この地域は機関車808輌，旅客車658輌，貨車7917輌をそれぞれ保有している[29]。もし，凌氏の説が正しいとすれば，これらの車輌はどこから出てきたのか。確かに1946年から1948年までの間に国連側から機関車242輌，貨車3466輌が供給されている。しかし，これらの援助は約三年間に亘って行われたもので，しかも，この援助は主に東北以外の地域に対する援助である[30]。

また，もし凌氏が指摘したような大量の車輌が消失したとすれば，ソ連軍撤退後，東北の鉄道はほとんど動けなくなるはずであるが，実際はその直後，国共両軍は内戦に備えて，それぞれの地域で軍事輸送と営業を再開したのである。たとえば，1946年5月国民党軍支配下の東北南部では鉄道開通距離は935km，旅客輸送794641人，貨物輸送186143頓で，一年後の1947年に，それぞれが3097km，3008091人，715101頓まで伸びた[31]。これに対して，中共軍支配下の北部地域（解放区ともいう）では，1947年7月の統計によると鉄道開通距離4694kmで，貨物輸送876817頓である[32]。

この，ソ連軍撤退後の輸送事情及び車輌保有量から見て，ソ連軍が持ち去ったとする，『中国鉄路誌』の車輌の数字には大きな誤りがあると考えられる。

(2)　東北日僑善後連絡総処・東北工業会『蘇聯軍進駐期間内ニ於ケル東北産業施設被害調査書』（「張公権文書」）の検討

28) 凌鴻勲『中国鉄路誌』（台北，暢流半月，1954年）289頁。ちなみに，原田勝正氏もその著書『満鉄』（岩波新書，1981年）において，終戦直後にソ連軍によって「ソ連国内に持ち去られ」た車輌台数をこの『中国鉄路誌』からそのまま引用しておられる（206～207頁）。

29) 『張公権先生年譜初稿』上（台北・伝記文学社，1982年）772～774頁

30) 金士宣・徐文述，前掲書，571頁

31) 前掲『張公権文書』BOX8

32) 朱建華・王雲他『東北解放区財政経済史稿』（黒龍江省出版社・1986年）284頁

ソ連軍が東北占領期間に撤去した車輛をどの程度と見ればいいのか。この問題に関して，上記『被害調査書』にも詳細な記載がある。表1はそれを表すものである[33]。

表1　ソ連軍による車輛被害一覧表

		原数量	撤去量	被害率	残留量
※	機関車	2070輛	385輛	18.5%	1685輛
	客　車	3040輛	485輛	16%	2555輛
	貨物車	41371	15200	37%	26171

注：前掲『蘇聯軍進駐期間内ニ於ケル東北産業施設被害調査書』（鉄道部門）1947年2月（「張公権文書」ＢＯＸ9，アジア経済研究所所蔵マイクロフイルム）により作成

※原表では，機関車の原数量が2434輛であるが，本表の数字は，前掲『南満州鉄道株式会社第四次十年史』（189頁）による各鉄道局保有数である。

この『被害調査書』は1947年2月在満日本人団体日僑善後連絡総処・東北工業会が国民政府に依頼され，ソ連軍による被害を調査し，提出したもので，表の１は調査書の車輛被害部分の数値である。また，機関車の撤去について次のように言う。「機関車ハ改軌可能ノ150輛ハ改軌ノ上自国鉄道ニ直チニ運用セルモノト考ヘラル。其ノ他ノモノハ特ニ改軌セルモノモアランガ或ハ適所ニ引込ミ他日ヲ期シテ保有スルモノモアラン。改軌以外ハ黒竜江上ヲ渡セルモノト推察サル。」つまり表1の撤去車輛は，すべてソ連軍によって搬出された，と見ているのである。

しかし，この調査はソ連軍が東北から撤退した約１年後の1947年2月から行われたもので，その時点では国共紛争がすでに表面化しており，この間に両軍は瀋陽，長春，四平など地域で激戦したこともある。表1のソ連軍が撤去したとされる車輛の中には国共両軍によって破壊されたものも含まれている，と見てよいのではないか。

その外にまだよく知られていない事実もある。それは，終戦直後の日本軍による鉄道施設の破壊である。前にも触れたように，ソ連軍の進攻を阻止するために，旧ソ満国境とつながるいくつかの鉄橋が日本軍によって破壊されたが，実はそれだけにとどまらず，朱建華，王雲等は「在日本軍隊潰退時，許多机車被放棄在線路上，机車損害，零件散失。据1946年統計，被破壊的机車総数達79.8%。還有部分机車被日本帝国主義侵略者焼，零件失殆尽;許多客車只剰下車壁，門窓和内部設備全被拿走。当時有1068輛客車，被破壊者達450輛，占総数的42.1%;9662輛貨車，被破壊者達2482輛，占総数的25.7%。(日本軍隊が負けて撤退した時に，多くの機関車が線路上に放棄され，機関車が損失したり，部品もなくなったりした。1946年の統計によると，破壊された機関車は総保有量の79.8%を占めている。その中に一部の機関車は日本帝国主義侵略者によって焼き尽くされ，部品も失われた。多くの客車は車枠しか残らなかった。窓と車内設備はすべて持ち去られた。当時客車は1068輛あった。そのうち被害車は450輛に達し，総保有輛の42.1%を占めている。9662輛の貨物車の内，被害は2482輛で，総保有数の25.7%を占めている。)[34]」と指摘している。ここで取り上げられた被害数字は東北解放区（北部五省）だけのもので，日本軍による南部四省鉄道施設の破壊資料がないので，その実状はいまのところ知ることはできない。

以上の事実から見ると，表1のソ連軍によって撤去された車輛の中に国共両軍及び日本軍によって破壊されたものも含まれていると推測できる。では『被害調査書』に，なぜこのような間違いが生じたのか。おそらくそれは，調査対象の約半分に当たる北満地域が，当時共産党軍によって抑えられていたという時期的，地理的な制約によるものであろう。

それでは，ソ連軍が自国に搬出した車輛をどの程度と見ればいいのか。それが難題であることを承知の上で，共産党軍が東北全域を制圧し

33)『被害調査書』の鉄道被害一覧表に線路の外に車輛も記載されている。

34)朱建華・王雲他，前掲書，280頁

た後（1949年初期）の車輛保有状況から，この問題を検討してみよう。

1949年3月まで東北地域は機関車約1638輛，客車2286輛，貨車22836輛を保有していた[35]。これを表1の残留量と比較すると，確かに車輛量保有の全体が減少しているが，しかし，統一後の東北鉄道の車輛保有数を把握するためには，何よりもまず，ソ連軍による搬出を重視する論者があまり重きを置いていない次の事実を考えに入れなければならない。

それは，約三年間に渡る国共内戦による破壊である。しかし，この国共内戦がもたらした損害状況は今日に至るもまだ解明されておらず，いまのところ全国の機関車被害状況から推測するしかない。前掲『中国鉄路発展史』は，1950年までの内戦による機関車の損害は1790輛としている[36]。当時東北鉄道の車輛保有数は全国のそれの2分の1を占めており，東北鉄道の被害はどの地区よりも大きいので，これらを考慮に入れると，東北鉄道の機関車の損害は，少なく見積って全国の損害の4分の1と計算しても，450輛になる。この450輛を前掲の1949年3月までの統一後の東北鉄道機関車保有数に加算すると，2088輛になる。この保有数は表1の機関車の原数とほとんど変わらない。この計算が意味を持つとすれば，前記の1949年初期の車輛保有数は，このような国内戦争の破壊後の数字しか表していないことになる。当然損害を被った車輛は被害状況に応じて復旧されたものもあるはずである。だから東北地区の車輛保有数はその後の復旧，整備によって1949年3月の時点よりも増加しているはずである。そのことについて瀋陽鉄路局編の『瀋陽鉄路局誌稿』にはいくつかの例を取り上げている。

たとえば，「解放当時，長春鉄道分局能用的蒸気机車只有4台 客車只有3輛。1948年到1950年就修復机車24台，客車286輛。（解放当時，長春鉄道分局は使用可能の機関車を4台，客車3輛しか保有していない。1948年から1950年までの間に機関車24台，客車286輛をそれぞれ復旧した。）[37]」「通遼鉄路分局从1945年12月到1949年末，共修復机車26台。（通遼鉄道分局は，1945年12月から1950年末までに，機関車26台を復旧した。）[38]」

「建国后，1950年通化分局配属机車81台，全部是接収日偽期間遺留下来机。（建国後の1950年に，通化鉄道分局は機関車81台が配属され，それは，すべて満州国時代が残されたものである。）[39]」

実は，これと似たような状況は当時東北地区にある20余りの鉄道分局にもあったとみてよい。

いまのところ，建国初期（1950年～1953年）の東北鉄道車輛を網羅した統計資料がないので，それを知るのは各種の文献中に見られる数字を参考にして，その時期の全国車輛保有から推計を試みるしかない。

表2は，解放後1952年の全国車輛保有と車輛生産状況を表すものである。

表2　1952年全国車輛保有・生産一覧表

	保有量	生産量	原有量	備　考
機関車	4180	20	4160	車輛製造はこの年から本格的に始まる
客　車	5113	6	5107	
貨物車	62356	1383	60973	

注:国家統計局編『中国交通統計資料』（中国統計出版社，1988年）

理論的に車輛配置は主に営業距離と輸送量によって規定される。王徳栄『中国運輸布局』によると1952年東北地区の鉄道営業距離は全国のそ

35) 同上，286頁。本文で取り上げられた車輛数は，次のような計算を通じて，得られたものである，まず，1949年3月までの車輛保有は，機関車1538輛，客車1986輛，貨車21336輛である。また同書によるとこの時点まで，東北鉄道は，他の鉄道に対して機関車百輛余り，客車300余り，貨車1500余りを援助した。この援助の分を1949年3月時点の車輛の保有に加算すると本稿で挙げた数字になる。

36) 金士宣・徐文述，前掲書，571頁

37) 前掲『瀋陽鉄路局誌』第一巻・稿総合編，151頁

38) 同上，225頁

39) 同上，258頁

れの約2分の1，輸送量は45.1%を占めている[40]。たとえばこの全国輸送量の45.1%という数値によって表2の原有量（保有量－生産量＝原有量）で推算すると，1952年の東北鉄道の車輛保有量は機関車1876，客車2303，貨物車27500輛となる。これを前掲の1949年初期の保有量と比較すると，かなりの増加が見られる。さらにこれらの数字を表1の残留量と比較して，機関車が100輛，貨車が約1300輛それぞれ増加したことが注目すべきところである。つまり，もし表1で取り上げられたソ連軍が持ち去ったとする車輛の規模が正しいのなら，国内戦争経過後に，車輛の保有量がかえって増加したという事実は説明がつかない。上記の増加分は主にその後の復旧によるものとしか考えられないのである。

以上の事実からみると，表1で取り上げられたソ連軍による東北鉄道車輛撤去に関する調査報告書は，今後次の2点について，更に検討する必要があるではなかろうか。

(1)，表1の撤去量の中には，八路軍（中共軍のこと）の外に国民党軍および日本軍によって破壊されたものも含まれているではないか，ということ。

(2)，ソ連軍がこれらの鉄道車輛を自国に搬出するよりも，その解体に重点を置いたのではないか，ということ[41]。

この第二点については，鉄道技術の面からも考えられる。すでに触れたように，ソ連の鉄道ゲージは広軌であり，「満州国」は標準軌である。線路施設よりも車輛施設の転用は，まず技術的な制限がある。つまり，標準軌車輛を広軌車輛に改造するためには，車台を変えなければならない。これでは，はたして採算が取れるか，疑問である[42]。したがって，この点からもソ連軍が車輛施設の自国への搬出よりもその解体に重点を置いた可能性は十分高いというべきであろう。

おわりに

以上，本稿は主にソ連軍の東北占領期の鉄道施設の被害状況を検討してきた。その中で筆者が現地調査で収集した資料の利用に重点を置き，そして，いくつかの推測をたて，これを従来の権威のある見方との比較を通じて検証を試みた。その結論をまとめると次のとおりである。

まず，ソ連軍が中国東北占領期に鉄道施設を自国に搬出した目的は，戦利品の獲得ではなくて，主に自国への脅威を排除しようという戦略的なそれであった。したがって，ソ連軍は鉄道施設搬出よりもその解体に重点を置いた。

次に，ソ連軍による解体・搬出はそれほど大規模ではなかった。だからこそ東北鉄道の再建が短期間で可能になったのである。

ソ連軍は中国東北占領期間にどの程度の礦工業施設を撤去あるいは解体したか。最近の中国地方史研究者の著書によると，ソ連軍は一部の新式工業施設しか持ち去っていないことになっている[43]。この指摘は，鉄道施設の撤去にも当てはまると考えられる。東北経済再建の基礎を明

40) 王徳栄『中国運輸布局』（科学出版社，1986年）59頁

41) 従来の研究はソ連軍による自国への撤去・搬出を強調しており，例えば，香島明雄氏の前掲論文（95頁）は「客・貨車輛合計5万台が撤去さる」としている。この場合の「撤去」とは，本稿における戦利品としての「自国への搬出」を意味している。この「撤去」量は満鉄のそれの最終保有量も超えたものである。これらの研究が依拠した前掲の『被害調査書』の「備考」には，ソ連軍東北占領期間に，礦工業施設（資料でみる限り，これには鉄道施設も含まれている）の「撤去」の目的について，次のように記している。「大括的ニ言エバソ連軍ノ目的ハ自国内ニ於テ再利用セントスルニ疑ナク，尚夫ト同時ニ東北地方ニ於ケル産業ノ減殺ヲ企セルモノトモ推測セラルルガ，更ニ進ンデ破壊ヲ企テタルモノトハ考ヘ難シ。」と。本稿の検討によれば，こと鉄道施設に関するかぎり，この「推測」は，成立し難い。

42) 今日の中ソ国境での貨物の授受方法を見るとこの点がわかる。中ソ両国間の鉄道はゲージが異なるため，貨物列車を直通させることは困難である。そこで，中国からソ連に渡す貨物はソ連側の駅でソ連の貨物車に積み替え，ソ連から中国に渡す貨物は中国側の駅で中国の貨物車に積み替えることになっている。また旅客車の場合は主に車台を交換する方式とし，車台交換設備を双方の駅に設けることになっている。［出所：鉄道ジャーナル社『鉄道ジャーナル』（1981年10期）53頁］

43) 朱建華・王雲他，前掲書281頁

らかにするために，この礦工業施設撤去の実状もまた明らかにする必要がある。この問題は今後の課題としたい。