

翻訳：『露日紛争』（連載4）

訳 米田富太郎* 佐藤 寛**

1：翻訳（第4回：p.32,para1—p.64,para.1）

： p.32,para-1—p.32,para-1：

われわれが行ってきたこれまでの議論を要約すると、日本国民に相応しい成長ができるか、または、相応しくない衰退に陥るかは、満州と朝鮮がどれほど開放されているか、また、貿易、開拓や企業活動が閉じられているか否かに大きく係っている。すなわち、日本の願望は、門戸開放政策が絶対的に不可欠である点において、過剰生産のために東洋における公開市場を求め、欧米諸国の願望と一致する。ロシアは、例外である。

： p.32,para.2—p.35,para.1：

われわれは、このように満州と朝鮮における経済問題を、日本の側から論じてきた。ロシアの側に立ってみると、満州に対するロシアの既得権益の大きさに比べて、商業的利益が少ない事がわかる。東清鉄道の建設には、2億7,000万ルーブルという信じられない額の建設費がかかり、距離単位（訳者記：ロシアの単位で、1 verst は 0,6629 マイルに相当）当たりの平均費用は、113,000ルーブルであり、1マイルに換算すると8億7千,000ドルになる。また、1900年の義和団事件と満州出兵により、7千万ルーブルの損失と経費が支出された。これは、年度当たりの通常経費2千400万ルーブルと推定される軍による鉄道警備費用を除く額である。鉄道を除く恒久的財産だけへの投資は、控えめでも5億ルーブルと推定される。これらの負担の重い支出の見返には、ロシアと満州との貿易関係は、失望的なものである。満州とロシアヨーロッパ部分との貿易実態の正確な数字を得ることは出来ていないが、以下の方法で概算評価を行うことが出来る。公式資料によると、ロシアからその極東領への輸出は、以下の通りである。

1900	56,000,000	ルーブル
1901	51,000,000	

* 本学社会システム研究所客員教授

** 本学社会システム研究所教授

1904 38,000,000

この衰退の大半は、軍事ならびに鉄道物資の需要低減である。なぜならば、この低減が、鉄、鉄鋼製品や機械において著しいことから察知できるものである。同時に、ロシアの極東領からロシアへの輸入は、ほとんどなかった。なぜならば、ロシア製の製品が、東シベリアを通過して送られることはなかったからである。もし、これらロシアの輸出品のどのくらいが満州に向ったかを見つめることができるならば、興味のあることであろう。太平洋沿岸の港に関する数字は、以下のとおりである。

1900..... 51,157,000 rubles
 1901..... 49,827,000
 1902..... 37,704,000

これらの数字が信頼に値するならば、上下の統計数字の差は以下のとおりになる。

1900.....less than 5,000,000 rubles
 1901.....more than 1,000,000
 1902.....less than 300,000

すなわち、ロシアから満州（モンゴルのロシアからの輸入量は少ない）への輸出最大量は、この程度だということである。なぜならば、太平洋沿岸の港でウラジオストックを除く他の港は、ロシアの商品を再輸出していないからである。その再輸出量は、無視しても差し支えない程度だからである。この数字が大方で正確だと思われるのは、以下の事実から把握できる。すなわち、満州との中継貿易の主要3地点であるブラゴベシチェンスク、ハバロスク、ウスリー南部地区のける貿易額819万3千ルーブル中、半分が満州への輸出であり、この半分のうち再輸出されたロシア商品はごく一部だからである。たとえば、1898年と1899年には、南部ウスリー地区から満州へのロシアならびに外国商品の移送は、それぞれ13万8千ルーブル、2百万6千ルーブルしかなされていない。これは、各年の総貿易額である79万9千5百ルーブルならびに22,201,300ルーブルのうちのものである。他方、1903年2月開通の満州鉄道以前において、ロシアと満州地区との直接貿易は、わずかなものであり、ロシア満州間貿易の総量に実質的な影響をあたえるものではなかったはずである。

∴ p.35,para.2—p.36,para.1 ∴

満州とロシア間のこの著しく承認しがたい貿易は、おそらく1900年以降における軍事物資輸送の低減（なぜなら、ロシアは、満州から輸出すべき物はなく、また、中国茶は、満州鉄道による輸送よりも、そのほとんどがキャフタないしはアムール川経由で輸送されていた）、同じく、鉄道貨物運賃の再値下げの困難、ある種の輸入品についての米国と日本との競争の困難

によるものであろう。前大蔵大臣 M, ウイッテのあらゆる努力にかかわらず、ロシアは、依然として工業国にはなっておらず、その工業製品の輸出は、全輸出品量の 2,5% であり、1900 年から 2 年までの 3 年間は、以下の統計が示すように変化はしていなかった。

	1900	1901	1902
ロシアの全輸出品量	688,435,00	729,815,000	825,277,000
工業製品輸出品量	19,553,00	21,039,000	19,263,000 ¹⁾

： p.36,para.2—p.43,para.1 :

しかしながら、過去における満州でのロシアの商業的失策は、将来的にも失望だと見なすことにはならない。その未知の鉱物資源、現在では大豆と粟が耕作されている数千平方マイルの土地、有能な観察者なら全て、満州の 36 万 4 千平方マイルにある未開発の資源の巨大さには、同意するように思える。未知の鉱物資源、現在では大豆と粟が耕作されている数千平方マイルの土地、しかし、小麦が栽培され始め、そして、1 ブッシェル当たり 40 セント以下の市場価格で小麦粉が生産できること、その膨大な木材地区、さらに、数百万人に及ぶ安価で信頼しうる中国人労働者¹⁾により、ロシア人は、満州を、中国で最も豊かな地域、さらには、世界で最も豊かな国のひとつに首尾よく変えることができるであろう。しかしながら、このような規模の成功は、ロシアの属性である保護的かつ排他的政策に依存しなければならない。すなわち、ロシアが満州貿易の大半を牛荘条約港から完全に移すには、ロシアの中国からの輸入に関する限り、ロシアの重要港であるウラジオストックから満州鉄道の商業ターミナルである大連にこそ移転させなければならない。特に、綿製品や揮発油の満州への輸入に関し、その競争相手であるアメリカや日本が享受している大きな利益を奪還するために、ロシアは、あらゆる犠牲を払って、牛荘港や大連をこえるものにして、ロシアの完全な支配の下におかななければならない。高度に計画的なシステムでなければこのような奇跡は成し遂げられない。なぜなら、普通の条件の下では、ロシア向けの茶は、キャタフか、アムール川か海路オデサを経由するのが、運賃の安い経路だからである。さらに、日本向けの満州の産品は、最短距離で、最小運賃で済む自然の経路である遼河を経由して牛荘港に輸送されるであろう。遼河は、11 月末から 3 月の間凍結するが、この期間の輸送は、山海関鉄道によって輸送されるであろう。最終的には、アメリカや日本の綿織物が、より低い生産費と安価な輸送費によって、完全にロシアを引き離すことになるであろう。この状況に対してロシアがどのような計画的手段をとってきたかをみてみよう。中国茶の貿易を、ウラジオストックから大連に移すことについて見てみると、ロシアは、1902 年 8 月から 1 プード（ロシアの重量単位）当たり 3 ルーブルの課税を課し、1903 年には、これを 25,50 にまで増税した。これは、他の輸送手段であるウラジオストックの繁栄に打撃を与えた。この事は、昔のキャタフならびに海路による茶の流入に影響を与えずに、茶のアムール輸送の停止に至ったに違いない。牛荘における輸出については、ロシアは、山海関鉄道が、満州西部のいくつかの生産拠点に到達する程北部に延伸しないという事実を利用した。遼河は、その河口から 200 マイルまで航行可能であり、かつ、その範囲で河岸もあったが、11

月から3月までは、氷結してしまう。大連は、不凍港であり、満州鉄道は、年中利用可能である。満州鉄道の唯一の競争者は、遼河を行き来する小型の大豆運搬船であるように思える。これらは、同じ中国人商人によって所有されかつ運航されている。この競争は、鉄道の貨物運賃の大幅な値下げをロシアにもたらし、満州の穀物ならびに大豆 100 プードをハルピンから大連へ 600 マイル輸送するのに、約 75 セント（金貨）、トン当たり 10 ドルの引き下げになった。多額の補助金を受けたロシア船舶は、大連から日本向けの満州の輸出品を鉄道と直結した貨物運賃で輸送した。これは、鉄道運賃と比べると非ロシア船舶による輸送よりも、トン 4.50 円の節約になった。満州のロシア人町の製粉工業が、発展する暁には、ロシア汽船は、大連から日本のみならず、中国や東シベリアの港に小麦を輸送するようになるかもしれない。満州の輸入貿易を見る限り、ロシアは、ウラジオストックの米国の灯油輸入業者を追い出したが、済物浦と大連からきた競争相手を同じように漸進的に追い払う精力的な手法を踏襲しているようである。灯油よりも重要な輸入品は、綿糸と織物である。これらは、毎年 1,200 万テールを越える額を海外から供給されている。敷布、ドリル織（厚手のあや織り綿布）やジーンズは、圧倒的に米国からのものである。ロシア人は、米国製同様の良質の綿織物を製造することができたが、シベリア越えの貨物は、太平洋の輸送の二倍も高価であり、さらなる運賃の値下げは大きな困難を克服することなしには期待できるものではなかった。ロシア政府が、満州に対して、輸入綿花から製造された織物に、丁度、ペルシャで成功したように、報償金や追加控除を与える事はありえることであつた。ロシアの支配の下での満州の開発に伴って、外国人が彼等の輸入品である木材、バターならびに小麦粉貿易の大半を失うこと、そして、ロシアの成功が、彼等の排他政策に依存しなければならないものであることは、自明であつた。H・B・ミラー氏（牛莊駐米領事）が、1903 年 12 月 5 日付け報告書で述べているように、この点について緻密な言及を行なっているように見える。すなわち、満州における中国とアメリカ合衆国との貿易は、年当たり数百万ドルに達し、そのほとんどが輸入であること。それは、急速に成長し、ロシア開発とは関係なしに拡大し、実質的に増大していくものであること。なぜならば、満州は、鉄道建設がはじまる以前では、中国の他省からの継続的な入植によって改善され、大規模に開発されてきたからである。大連を自由港として維持するというロシアが繰り返し言明してきた件について、多くのことが言及されていたが、大連港が、最近、保護関税の下に置かれていることは周知のことである。われわれは、この関税の詳細は不明だが、いかにロシアが自国の汽船に補助金を与えて貨物運賃を最大限に値下げしたり、彼等の巨大な銀行業と鉄道施設を一体化し、一方では、満州におけるロシア産業の開発、他方では、貿易を独占する目的が一般的な意味だと見るのは、誤った見方ではない。

： p.43,para.1—p.45,para.1 :

ロシアは、貿易ばかりでなく、植民においても同様に、前例のない速度で新しい都市を建設し、古い都市を発展させている。大連は、前者の格好の事例である。より顕著な事例は、いわゆるアジアのモスクワであるハルピンであり、地理的、商業的中心であり、かつ、満州における鉄道工事の指令部である。1898 年には、一軒の中国人の家屋が在っただけと言われていた

が、現在では、5万人の人口を抱えている。巨大な権力をもったカッシーニ伯爵は、彼が行った植民地化ばかりでなく満州におけるロシアの全体的文明化の影響について次のように述べている。すなわち、“外交という平和的チャンネルを通して、我が政府は、信義誠実の下に、真の現代的進歩の精神でもって特権を獲得してきた。そして、現在では、数年前までは、未開地であり、いたるところが荒れ果て、かつ、生産不能にみえた土地に文明を開花させた。私は、ツアーの代表として交渉する名誉をもって締結した条約は、満州における鉄道と割譲地をロシアにもたらした。その地域は、白人が、生命の危険を曝すことなしに踏み込んでいけなかったのである。……このように平和的に獲得された商業開発についての権利を基盤にして、ロシアは、満州に入り通過する鉄道を建設した。ロシアは、橋梁、道路や運河を建設した。ロシアの急速な都市建設と人口ならびに産業の驚異的な進歩は、実際に、ヨーロッパやアジア、さらには米国に比肩する以上のものである。

ハルピンや大連は、ロシアの進歩性と文明への記念碑である。人類の驚嘆すべき偉業の事跡であるこれらの事業にロシア人は、3億ドル以上もの資金を費やした。カッシーニ伯爵声明の歴史的正当性を争ったり、ロシア人が、満州の都市で成し遂げたすばらしい仕事を否定したりすることをせずに、この広大な領土におけるロシアの事業の排他的側面に注意を向けるのは適切だと思われる。ハルピンは、満州鉄道の全線にあるその数で80を越える“駅（兵站）”のひとつである。そのいずれも数平方マイルの広さをもっている。ロシア人と中国人だけが永住居留権をもっている。ロシアは、ハルピン（多分、満州鉄道の“駅（兵站）”）のいずれの都市）を外国貿易に開放することはないであろう。ロシア政府は、新しい港の開港に反対しているように見える。そして、もはやこの反対政策を持続できなくなって、ロシアは、満州における“外国人居留地のない”新しい条約港の開港に反対しないという通報を、1903年になって列強に行ったのである。

： p.45,para.2—p.46,para.1 :

これら全ての保護主義的で排他的措置の意味は、明解である。満州の経済的資源の完全な統制をロシアに与えるならば、東シベリアを維持するのに十分な手段をロシアに与えるばかりか、中国や日本の貿易を大きく支配する影響をもたらすであろう。ロシアは、必要ならば、以前に較べて年々依存度を高めている日本に対して、満州からの供給を停止することさえも強行するであろう。ロシア側のこの大構想の成功は、ロシアの満州政策が、いかに完全に保護主義的かつ排他的政策が、策定されるか否かにかかっている。満州から朝鮮に移してみると、われわれは、ロシアの経済的立場が全体的に異なることに気づく。なぜならば、半島におけるロシアの既得権益や潜在的利益は、ロシアが有している北方国境（朝鮮）における木材の割譲ならびに北東沿岸におけるクゼリング捕鯨を除けば、たいしたものではないであろう。しかしながら、大連が不凍港でないことは、ロシアをして朝鮮半島の西岸の済物浦や他の貿易港をむやみに望むことになった事実是指摘されてきたことである。朝鮮におけるロシアの権益は、経済的にはわずかなものであるが、全ては戦略的かつ政治的なものであるといってもよいであろう。

： p.46,para.2—p.48,para.1 :

この点について、われわれの議論をまとめ、満州と朝鮮におけるロシアと日本との経済的権益の比較をおこなってみる。満州においては、ふたつの列強とも貿易と植民を追求しているが、日本の権益は、現実的にかつ潜在的に大きい、ロシアのそれらは、現実的にも潜在的にも優勢だということである。しかしながら、重要な点で大きな相違が、以下の事実にみられる。すなわち、満州の貿易と産業に関する限り、日本の権益は、あらゆる工業国に対して、そこでの平等な機会を求めるものであるが、ロシアの権益は、高度に排他的な政策によってのみ維持ならびに発展するものである。朝鮮においては、日本の貿易、移住や事業は、朝鮮自体を強化させる最も自然な方法であるばかりでなく、日本の生活と成長にとって主要な条件でもあった。他方、そこでのロシアの経済的権益は、龍岩浦を除けば、居住者数と企業の範囲においてゼロに近いとみなされている。後に検討するように、ロシアの経済的権益は、大枠において戦略的かつ政治的であり、ここでは、門戸開放に直接に敵対する政策が求められることになる。もし、われわれが、満州と朝鮮を一体として捉えるならば、ロシアの経済的権益は、満州においてすらロシアのアジアにおける特殊な支配部分における貿易や移民に不可避な必要というよりも、偉大な膨張する帝国の栄光というためのものであった。しかしながら、主に朝鮮そして二次的に満州における日本にとっての同類の経済的権益は、それらが日本の生活と発展にとって基本的なものであるという点で、死活的なものであった。恐らく、ロシアの真相は、その政治的課題が検証された上で理解できるものだろう。

： p.48,para.2—p.51,para.1 :

同様に、ふたつの列強の利害は、相互に直接的に対立的である。満州は、正にロシアの東方政策の基調である。その未開発の資源は未だ開発されていない上に、満州には、旅順港がある。この港は、アジアにおける広範な支配をおこなっているロシアにとって、ほとんど唯一凍らない海軍の出口である。しかしながら、1500マイルの（路線を有する）満州鉄道は、シベリア鉄道と接続して、シベリアやヨーロッパロシアの陸軍基地とこの重要な海軍基地とをつなげている。したがって、満州は、ロシアの他のアジア領土よりも政治的価値は、より大きいように見える。満州がなければロシアは、年間のほぼ5ヶ月は、海軍や貿易の出口のない氷に閉ざされるシベリアに閉じ込められことになったであろう。ロシアは、満州において、バルチック海や他のヨーロッパ水域、また、ベルシャ湾において、世界の支配的な海軍力になるというピョートル大帝以来、繰り返し挫折してきたその伝統的政策がついに実現され始めたのである。しかしながら、ロシアにとっての満州のまさにその重要性は、日本ならびに極東全体の平和にとっての脅威になる。その第一は、旅順港に対するロシアの支配が、北京への水路に対する大きな支配手段を与えることである。これに対して、計画中と報告されているモンゴル鉄道は、直接に中華帝国の首都にロシア陸軍を輸送することになるであろう。中国の統一そのものが脅かされ、世界の平和に対する深刻な妨害が、満州ならびにモンゴルからのロシアの圧迫の下での北京の陥落に続いて起る中国全体の分割や内戦の勃発ということ以上に想像される。より重大な

事実は、満州が、地理的ならびに歴史的に朝鮮半島とつながっており、ロシアによる朝鮮の占領は、ロシアによる満州の所有と必然的につながることである。地理的に見て見ると、満州東部から朝鮮半島の北半分まで、急激に変化させるもの（地理的条件）は存在しない。これは、その国境とソウル間における鉄道や他の割譲物を獲得するロシアの危惧を示すものである。朝鮮の南部沿岸には、より深刻な条件が存在している。そこには、馬山浦という良港があるからである。それは氷に閉ざされ、遠方にあるウラジオストックと不便であるが不凍港である旅順港をつなぐ有効な手段がなかったことから見て、“ジブラルタル”になるであろう。この沿岸を支配することによって、ロシアは、真の不凍港や東アジアにおける最良の軍港を獲得するばかりでなく、ついに満州の安全を自覚し、ロシアの朝鮮や中国の併合による極東構想を完成させ、インドへの圧力を与えることが出来るようになる。反対に、ひとつの列強が馬山浦を支配すれば、他の列強と共同してロシア艦隊の動静の監視を行うことが出来るようになる。そして、ロシアの極東への拡大という野望の決定的妨害になるであろう。日本の立場から見ると、朝鮮のこの地域の占領は、朝鮮の貿易や事業を閉鎖させるだけでなく、日本の独立にも脅威を与えることになる。日本列島からたった50マイルの位置に在る対馬に、ロシアは常にむやみな欲望を抱いていた。もし、故勝公爵の抜け目のない外交がなかったならば、そこはロシアのものになっていたであろう。対馬から見ると、日本本土は東の水平線に見える、だから馬山浦におけるロシアの存在は、日本の感情に最も大きな不安感を引起すことになるであろう。ロシアは、馬山浦を支配しなければならず、他方日本は、そうさせてはならないのである。

： p.51,para.2—p.53,para.1 :

この重要な問題の議論を閉め括るに際して、経済的にも政治的にも日本にとっての満州は、増大しつつある原材料ならびに食料生産の重要な供給地であり移民の地であると同時に大きな市場でもあった。他方、ロシアにとっては、その東方政策基本であり、経済的には、ロシアの最も有望なアジア領土である。他方、朝鮮はロシアにとって、その満州政策の達成、さらには、東方におけるロシアの全体的地位を無限に強化化する上で本質的なものであった。日本にとって朝鮮は、その活力の半分以上のものである。朝鮮の開放か閉鎖か、強化か弱体化か、独立か陥落か、国家としての日本の運命を制するものである。反対に、ロシアが満州と朝鮮をその手中に収めれば、一方で、ロシアの排他的政策にもとづいて東方を支配するために十分な海軍力と商業的影響力を作り上げることが出来るであろう。また、他方で、日本の永遠な国家的大志を妨害し、漸進的に日本を飢餓と衰退に追い込み、そして政治的にロシアの属国とすることさえ行いうるであろう。日本の立場から見れば、朝鮮と中国は、自国と外国の営利企業に自由に開放されていなければならない。そして、この目的が実現されるために、朝鮮と中国は独立していなければならないし、両国国内の開港と改革によってより強くならなければならない。ロシアの利害は、日本のそれと同様に、明瞭である。しかし、両国の願望は、不幸なことに相互に対立的なものであり、したがって、開放と閉鎖政策の間での対立は、必然的なものになる。われわれがこの巻で述べようとしている過去十数年間の出来事、特に、1895年以來のそれらは、この紛争を鋭い武力衝突に導くことに役立つだけのものではなかった。

： p.53,para.2—p.56,para.1 :

結びに際して、衝突の意味について、敵対者としてでなく、広く世界に対して思索を試みるのは、全く場違いでは内容に思える。後者の観点から見ると、この対立は、新旧のふたつの文明、すなわち、古い文明を体現するロシアと新しい文明を体現する日本との劇的な闘争と見るのが妥当であろう。色々な特徴のなかでふたつの目立つ特長が、対抗している二つの対立する国家の特性を表しているように見える。すなわち、第一に、ロシアの経済は、本質的に農業であるが、日本のそれは、主としてかつますます工業になっている。第二に、日本の強みは、陸よりも海にあるが、ロシアは、陸上で巨大で継続的な拡張にある。輸入が多く、輸出が少ないような貿易システムの下では、一国の富とその獲得能力は、早急に成長することはできない。ロシアの商業的繁栄は、近接性、すなわち、レバントの貿易ルートに依存していた。そこからドイツの自由都市に向っていった。しかし、コンスタンチンノーブルとハンザ同盟都市の凋落によって、南ロシアとバルトロシアのビジネス活動は、順次撤退していった。ロシアは、イワン雷帝以来、ロシアのヨーロッパ部分を統合し、大陸の東方に向って拡大し、中央アジアの大半かつ北部アジアの全てを包含するまでに至った。そのような拡大は、特に、ロシアにはあっているように思える、なぜならば、ロシアの未発達な経済組織は、外部からの妨害の影響をほとんど受けず、その政府の独裁的な形態は、ロシアの伝統的膨張政策を維持し行使すること可能にするからである。しかし、ロシアの膨張がもつ真の重要性は、商業よりも領土にあるように見える。オリエントとの陸上貿易の時代がそうであった。大シベリア鉄道ですら東方貿易を陸上に転換することに成功しないであろう。もし、ロシアが成功するならば、ロシアは、中国および朝鮮の北部を占領し東部の海域を支配しなければならない。ここで、ロシアは、勃興しつつある東のチャンピオンである日本と衝突するようになる。世界の経済センターは、急速にアメリカに移りつつあり、そこでは、綿花、小麦、石炭が豊富であり、人々は活力と知性において卓越し、その政府は、人々の福利と進歩の奉仕者になっている。日本は、若い国家であるアメリカの影響を、ペリー提督やタウンゼント・ハリスを通して受け、この文明の輪に入っている。そして、産業と教育を通しての国家発展の精神は、日本によって採用されている。今日、日本は、太平洋、大西洋、インド洋を支配するシーパワーである英国や米国の利害に一致している。しかしながら、他方、ロシアは、陸上における膨大な拡張の代表である。

： p.56,para.2—p.59,para.1 :

世界に対するこの古い文明の歴史的行動の影響については、おそらく、不自然という言葉が最もその特色をあらわしていると思われる。まず、ロシアの国内問題である陸上侵略政策の影響について観察してみよう。この政策は、費用が高くつくものである。その理由は、ロシア人民の経済の大半を占める農業と政府財政との間の大きな不調和であり、これは最も高度に発展した産業国にとってすら高価なものになるからである。また、同様に、政府がより豊かにかつ力をもてばもつほど、その人民は、より貧しくかつ不満をもつようになると思えるからである。ロシア政府の施策は、必然的に人民への不信や自由の抑圧によって維持されなければならなく

なっている。そして、この不信や抑圧は、支配者と被支配者との間を絶望的なほどに乖離させるといふ徹底的なものにならざるを得なくなっている。こうした状況の下では、立憲主義的体制は不可能なものになる。なぜならば、人民の意思の自由な表現は、国民の犠牲の下で国家の強化を追求するという政府の形態とは全く合致しないからである。さらに、より高度でより効率的な経済的な仕組みで運営している産業ならびに貿易国と世界の市場で農業国家が競争するという不自然を考えてみよう。もし、ロシアが、自国の製品を販売するとしよう。ロシアの海外市場は、何等かの人工的手段によって創造されかつ維持されなくてはならないものになる。すなわち、保護的で排他的な手段が、全ての外国との競争を遠ざけるように行われるようになる。消費者の利益は無視され、成長している産業国国民の利益が、犠牲になる。全ては、ロシアにおける遅れた製造業を不自然に促進させるためである。この不自然な状態は、ロシアの東方における領土占領や商業的排他政策や、また、同様に、ロシアの旧式な陰謀外交の自由な行使にも起因しているように思える。すなわち、ロシアは、このように新しく、かつ勃興しつつある文明とロシアが有利になるような技術を開発して自由に競争することができないという運に憑かれている。しかし、ロシアは、先進的な国際道徳の基準には、従わなければならないように思える。ロシアの立場は、門戸開放政策や公平な行為への依存を拒否出来ないものになっている。しかしながら、ロシアは、公然とこれらに反対する原則の是認を止めていない。他方、日本の現在の闘争に示されているように、新しい文明は、個々人の活力や資質への依存やその尊重の権利、また、国家相互による実直な対処を大きなものになっている。

： p.59,para.2—p.59,para.2 :

これらふたつの闘争の目的は何なのだろうか。それは、中国北部、すなわちその一部である満州の巨大な豊かさや未開発である。朝鮮は、その付随である。この領土全体を通して、ロシアと日本の利害は、明白かつ厳しい衝突をもたらす、前者の利害は、地球上のこの大きな部分の従属と閉鎖を求めることから生じ、そして、後者の利害は、必然的にその独立と進歩を求めるものである。

： p.59,para.3—p.61,para.1 :

その勝者がどちらであっても、問題は、極めて重大である。もし、ロシアが勝利すれば、朝鮮や満州のみならずモンゴルもロシアの属国になるか保護国になるかであろう。そして、日本の進歩は、妨害され、そして、日本の生命は、衰退しはじめるだろう。ロシアは、東方において全ての列強の主導的位置を占めるであろう。世界の貿易国は、ほとんどないしは完全にアジアの重要な経済的部分から排除されるだろう。シベリア鉄道は、ついに収支がつくようになり、そして、ロシアの排他的政策は、ロシアとその同盟国であるフランスをより活動的な工業国との東方貿易の利益を実現させるようになるであろう。この古い文明は、その勝者による開拓の影響下で不自然な回復を享受するようになるであろう。そして、その大部分において海外からの革新的な影響を排除するようになるであろう。この全ての極めて重要な結果は、一般的に自

由や進歩に有害とみなされる原則と一体化して排他的政策の利益になるであろう。反対に、もし、日本が勝利するならば、東方貿易の輸送機関としてのシベリア鉄道路の疑わしい重要性は、後にパナマ運河によってはるかに見劣するものとされるであろう。東洋の通商は、全てに対して等しく自由かつ開放されるものになるであろう。すなわち、中国帝国ならびに朝鮮は、独立を保持するのみならず、新しい文明の影響の下で、その巨大な資源が開発され、国内制度が改革されるであろう。そして、その計り知れない利益は、東洋に関心をもつ全ての国によって享受されるものになるであろう。そこには、自然に東洋における平和の持続と人類の三分の一に全体的な鼓舞を与えるものになるであろう。戦後における日本の成長と進歩は、過去のいずれにおいてよりもより注目しうるものになるであろう。要するに、東アジアは、強制的に新しい文明の下に置かれるようになるであろうし、この影響は、ロシアそれ自身の大きな反応を引き起こすことになるであろう。それによって、ロシア人を含めて、人類全体がその勝利者になるであろう。戦争終結の影響の差異は、だれが勝利者になるかによって巨大なものになるであろう。古い文明と新しい文明のどちらが勝利するのか？ この時点において世界は、その進路の分岐点にたつことになる。

： p.61,para.2—p.62,para.1 :

シベリア鉄道に関する補遺ノート

大シベリア鉄道の輸送力に関するロシア人の専門家によると、シベリア区間では、少なくとも 190 万プード（ロシアの重量単位；16.38 kg）だけ輸送可能であり、満州区間では、100 万から 150 万プードの輸送量であり、最大限の総量は、300 万から 350 万プードであるとしている。しかしながら、以下の点については争いがある。すなわち、シベリアならびに満州の住民の現状に関する限り、満州鉄道は、原材料や未加工品、すなわち、鉄道輸送距離が長いことによって輸送料金を確実に上がられるこれらを輸送するためにあるということについてである。ヨーロッパにおいては、これらの貨物の輸送は、2000 マイル以上の距離を輸送しなければ採算にあわない。もし、貨物運賃が法外に値下げされなければ、また、シベリアや満州での商業や製造業が人為的に庇護されなければ、シベリア鉄道は、なりたたないであろう。したがって、常に、シベリア鉄道でのヨーロッパと東方間の輸送は、重量物の輸送か廉価な製品の輸送でしか利益が上がらないと考えられる。ロシア向けの中国の輸出は、お茶や絹のような高価な商品からなっており、鉄道による輸送でも利益が上がるかもしれない。しかし、これまでのところ、お茶でさえ、キャフタ、アムール川の逆航や海路オデッサルートを犠牲にして、多かれ少なかれ鉄道輸送という人為的手段を選んで輸送されていた。ロシアの中国への輸入に関しては、綿花、毛織物および金属は、通常の条件の下では決して鉄道で輸送されない。モスクワから大連までの鉄道輸送の 800 ベルスタ当たりの利益は、ヨーロッパと東方間の旅客ならびに郵便輸送の大きさに較べると業務輸送はわずかなものであるとあって差し支えないであろう。

： p.62,para.2—p.62,para.2 :

1899年から1900年までの統計は、中口間の貿易は、陸上で輸送されていたが、陸上貿易は、減退し、海上貿易が増大しつつある。以下の図表（100ルーブル単位）を参照せよ。

		Export	Import	Total	Ratio
1899	Land	7,522	30,007	37,520	74%
	Sea	4	13,508	13,512	26
1900	Land	6,678	29,779	36,457	69
	Sea	24	16,166	16,190	31

しかしながら、以下のことが注目されなければならない。すなわち、本図表の期間は、短期であるのみならず、1903年の満州鉄道開通以前の貿易についてのものだということである。また、この数字は、ロシア単独の対中国貿易であるということを見逃してはならない。

： p.63,para.1—p.63,para.1 :

概して中国との欧州貿易に関して、駐牛荘の副税関長である M. ソローキンにヨーロッパから東方へのプード（ロシアの重量単位：16.38 kg）当たりの輸送運賃は、陸上で5ルーブル、海上で1.50ルーブであることが報告されている。ガラス製品、煙草等々のような製品のロシアから中国への輸送は、鉄道では2ルーブル、船舶では1ルーブルになっている。海上ルートでは大体2ヶ月がかかるが、重量物については、鉄道は海上ルートとは競争にならないであろう。

： p.63,para.2—p.63,para.2 :

これとの関係で、以下の事を思い出すことは興味のあることである。すなわち、アメリカからのことだが、昨年度におけるサンフランシスコと東岸諸港との輸送運賃は、船会社相互の競争により、たびたび値下げされ、小麦粉の運賃は、トンマイル当たり1ミル（通貨単位、1セントの10分の1）、ないしは、8000マイルで100ポンド当たり40セントを越えなかったように見えることである。

： p.63,para.3—p.63,para.3 :

最新の入手可能な統計によると、シベリア鉄道のウスリー支店の欠損は、435,162,000ドルに達し、鉄道全体の欠損は、11,330,000ドルに達したと示されている。

： p.63,para.4—p.64,para.1：

これとの関係において、この見解が4月9日にワシントンで現職のロシアの大臣であるカシーニ伯爵の声明において確認されたことは注目に値するほど興味深いことである。すなわち、1904年5月発行のノースアメリカンレビュー誌に述べられたことである。“.....ロシアの満州に対する商業的位置と米国のそれとについて考えると、米国においては、その地域の人々に販売する物資そのものが作られていないばかりか、米国の商品は、全ての海路を通して輸送される。したがって、輸送コストは、ロシアが限定されるであろう全ての陸上ルートでの輸送価格より大幅に安いものになる。もし、ロシアがオデッサから満州に海上輸送を行おうとすれば、その距離は、あまりにも長いので、アメリカとの競争には勝てないであろう。モスクワから旅順までの鉄道による距離は、5000マイルである。したがって、太平洋沿岸からの全海上輸送ルートとロシアの全陸上輸送との競争において、米国の優位を容易に認めることが出来る。

[脚注]

32 頁

p.32-1) 1903年6月22日付のアムルー省(黒龍江省)の公式報告は、ヴェルスタ当たりの実際の建設費は、要求額15万ルーブルではなく、11万3千183ルーブルだとしている。『通商彙纂』1903年8月8日、46頁。1ルーブルは、約51.5セントに該当する。

この関連において、1902年に極東旅行後にウイッテが皇帝に宛てた報告が興味深い。すなわち、シベリア鉄道は、7億5,895万5907ルーブルの費用がかかったが、バイカル湖廻りの工区では、10億ルーブルを越える費用がかかると見なされている。これには、役人や軍の兵士の給与、太平洋艦隊、港湾労働等々の費用は含まれていない。『同文会報告』42号、30頁。

33 頁

p.33-1) “Past and Present of Siberian Railway”による。本報告書は、シベリア鉄道運賃に関する政府委員会によって1903年に編集された。『同文会報告』51号、58-60頁の引用による。

p.33-2) 1901年9月のM,ウイッテによる報告書。『国民』1904年10月1日から引用。

p.33-3) 駐牛荘Miller領事による“U.S. daily Consular Reports”2月15日、1904年(No.1877)8頁。

p.33-4) 『通商彙纂』11月25日、1903年、16-18頁。

34 頁

p.34-1) “The U.S. daily Consular Reports,” 1903年7月30日。

p.34-2) T. Kawakami 編『シベリアおよび満州』(“Siberia and Manchuria”)：東京、1904年を見よ。同氏は、日本外務省の特務機関に所属し、シベリアと北満に経済ならびに軍事状況を調査するために派遣された。119-121、124、138頁。

p.34-3) 満州鉄道とアムール川との効用比較については、“the U.S. daily Consular Reports,” 1903年8月5日と10月5日、1904年1月19日を見よ。

35 頁

P.35-2) 露中貿易は、250年以上前にはじまっている。1860年以前は、全体的に陸上輸送で行われていた。そのバランス（ロシアと中国）は、ほとんど均衡していた。1860年以降、オデッサからの海上輸送が開始され、露中貿易の進展は、中国の全体的外国貿易に較べると緩慢であり、そのバランスは、著しくロシアの赤字であった（1900年では、ロシアの（輸入）4594万5千ルーブルに対して（輸出）670万2千ルーブルであった）。中国のロシアからの注入の半分以上は、綿織物であり、中国からロシアへの輸出の80%以上は、お茶である。中国の全貿易量におけるロシアの占める割合は、1899年の4.6%から1900年の4.4%へと低下している。1901年には、2.6%、1902年には、2.3%になっている。日本との貿易の増大と比較すると、それぞれの年度では、14.2%、15.9%、15.7%そして18.4%になっている。ロシアのそれに占める割合は、1901年においては2.6%である。『通商彙纂』、1903年7月8日、1-4頁、T. Yoshida『支那貿易事情』（中国における貿易状況）東京、1902年、128-129頁等々をみよ。1903年までの金価格数字は、“the British D. and C. Reports,” Annual Series, No.3280をみよ。

P.36-1) 『通商彙纂』、1903年11月25日に引用されたロシアの公式数字より。

P.36-2) 読者は、駐牛莊米國領事ミラーの報告書、特に、1904年1月21ならびに24日、2月5日の“the Daily Reports”（Nos.1856、1858と1869）に記された数字を参照すること。（*訳者の疑問=仮にNo.1856が1月21日だとすると、24日は、1859になるはずである。間に休日や祭日、ないしはその他の理由でDaily Reportを送ることがなかったことから日付と番号の順番が一致しないのかもしれない）。元駐牛莊英國領事のアレクサンダー ホージイの*Manchuria*, London, 1901（新編、ニューヨーク、1904）も参照すべきである。

東部満州の資源については『通商彙纂』1903年10月13日、ならびに、北部満州については、『シベリア及び満州』東京、1904年、日本外務省編、427-485頁がよく記述している。

37 頁

P.37-1) 満州の現在の人口は、650万から1500万を上限とする間での異なった見積もりがなされている。多分、1000万以上であろう。移住は、中国人の優越のもとで急速に進んだといわれていた。

満州よりもより広大な地域であるシベリアには、おおよそ800万の住民しかいなことは注目に値する。しかしながら、満州の人口の生産力は、その（人口）大きさのみによって量られるのではなく、彼等のはるかに卓越した経済的訓練によっても量られるべきである。

38 頁

P.38-1) 『通商彙纂』1903年、6月23日、34-35頁。Pood=36,112ポンド、1ルーブル=51.5セント。

P.38-2) これら及び他の措置において、ウラジオストックの商業の重要性は、早急に衰退するといわれている。地方商人は、以前M. ウイツェが1902年に東方を旅行した際に強く彼等のこの状況を懇請したが、帰還後、彼は、皇帝に帝国の利益は、大連の目的のためには、ウラジオストックの大きな犠牲が必要になると報告した。

39 頁

P.39-1) 大連以外の所におけるお茶への関税の影響は、以下の比較表の通りである。1902年の数字は、“U.S. Monthly Summary”、1904年、2420頁からのものであり、1903年ののは、“British D. and C. Reports, Annual Series No.3280”より転載したものである。

1902年において、ロシア帝国は、中国からのお茶の輸出1,519,211ピクルのうち882,893を占めて

いた。しかしながら、1903年には、その相応量 1,667,530のうち 1,010,580であった。ロシア帝国へのお茶の輸入配送ルートは以下のとおりであった。

	1902	1903
オデッサとバツーム経由	206,699 ピクルス	200,391 ピクルス
キャプタ経由	403,648	244,668
ロシア領満州宛	272,546	191,679
旅順ならびに大連宛		373,842

ロシア領満州宛てお茶の輸出の大半は、牛荘経由で行われたと見なしている。本図表は、他の全ての個所を犠牲にして大連からの輸入の増大を明確に示している。大連と旅順においてゆにゆうされた373,842ピクルスのうち、どのくらいの量が他の港に積み替えられたかはここでは言及されていない。(ピクルは、133 1/3 ポンド)

40 頁

P.40-1) 『通商彙纂』 1903年4月18日、8月3日、ならびに “the U.S. daily Consular Reports”

1904年1月21日 (No.1856) を見よ。減少は、明確に最低にはならなかった。大連が満州の輸出貿易をどのくらい多く扱っていたかどうかは不明である。

P.40-2) 『国民』 1903年3月7日。駐牛荘元日本領事 K. Tanabe 氏は、大連港が輸出センターとして牛荘港に完全に取って代わることに疑問を呈している。後者は、地理的に遼河流域からの穀物の天然の出口であり、冬季には、この産物の取り扱いは、大連よりも奉天により多く出荷されがちである。大連は、単なる通過港になっている。さらに、通商税関は、牛荘や大連と非常に異なっているため、保守的な中国人商人が容易にある場所からたの場所へ彼等のビジネスを容易に移転させる事はない。Tanabe 氏の談話、『東洋経済雑誌』 (“Oriental Economist”) 244号 (1902年9月25日)、16頁をみよ。

P.40-3) ウラジオストックの中央配送駅は、600,00 プードの容量を有する、そして、大連に建設されるそれは、1,500,000 プードになるであろう。そこへ特別なタンカーがバツームから油を輸送することになるであろう。『通商彙纂』 1903年、5月3日。米国人は、大連に倉庫の建設を行おうとしたが、ロシア人によって反対された。牛荘におけるアメリカ製灯油 1901年の3,172,00 ガロン (\$410,500) から 1902年の603,000 ガロン (\$77,000) に減った。そして、その減少は、大連におけるロシア人との競争によるところが少なくない。

41 頁

P.41-1) 『通商彙纂』 1903年12月23日 1-21頁； “the U.S. daily Consular Reports” 1903年5月7日、7月16日、8月28日、1904年2月23日。

P.41-2) “the U.S. Consular Reports” 1904年1月24日、2月5日と6日 Nos. 1856, 1858, 1859, 1870) のミラー氏の報告をみよ。

ジェームス・ミラー氏は、最近のミネアポリスでの講演で、彼による全ての条件を利用した往復路輸送システムで運ぶことによって、100ポンドの小麦粉を40セントで東洋に運ぶことを可能にした。彼によると、太平洋岸から東洋向け小麦の輸出拡大による発展の影響は、ミネアポリスでの価格を、1ブッシュル当たり5セントから7セントにした。これらの事実から見ると、満州からアメリカ人を排除するならば、重大な影響をもたらすことになるであろう。特に、チェンバレン氏の財政計画が成功し、マニトバがイギリスの必要とする全ての小麦を供給することになるというヒル氏の意見を考え

るならば、アメリカに大量の余剰穀物を残すことになり、他の市場を開発させることになるであろう。“the American Review of Reviews” 1904年2月号を見よ。

42 頁

P.42-1) “The U.S. daily Consular Reports” 1904年2月15日 (No.1877) 11頁。(原文では877) になっている。

43 頁

P.43-1) “The U.S. daily Consular Reports” 1904年1月19日 (No.1854)。同じく、前掲書、1903年4月4日号をみよ。

P.43-2) 英国領事ホーシーの報告 “British Parliamentary Papers (“Blue Books”), China, No.1 (1900), 154頁。

P.43-3) “U.S. daily Consular Reports” 1904年2月15日号 (No.1877) ならびに『通商彙纂』、1903年10月8日、42-43頁をみよ。

P.43-4) “The North American Review” 1904年5月号、683-684頁。

45 頁

P.45-1) 将来の都市のための広大な用地における短期間に限ったのビジネスを行うための許可書を得る困難な過程については『通商彙纂』、1903年9月18日 (40-41頁) ならびに1903年11月23日 (39-40頁) をみよ。

しかしながら、大連において、ロシアは、全ての諸国民のその開発への参加を歓迎していたが、これが比較的に関心であることに失望している。F. Nakasawa 氏の談話、『東洋経済雑誌』 (“Oriental Economist”) 262号 (1903年3月15日)、13頁をみよ。ロシア通例の政策の大連での変更の理由は明白である。なぜならば、大連は、ロシアがその貿易を絶対的に支配するように出来るまで、可能な限り早期に開発されなければならないからである。このように、貿易港としての大連の重要性は、その顕著な優越性をもたらし、ロシアの極東における通商政策と全般的に矛盾するものであった。ロシアは、そこでの貿易を支配するために、他の貿易国を排除しようとしたが、同時に、他国の国民との協力や何か不自然な工夫のいずれもなしに開発することは不可能であった。

P.45-2) 312頁以下をみよ。

46 頁

P.46-1) 1904年3月27日、ロシアは、牛荘に戒厳令が引かれた旨を宣言した。この事態は、完全に日本から予測されていた。しかしながら、この状況の深刻さは、中立に関するロシア法が、戦時禁制品として食料を定めていたことを考えれば、われわれが理解できることである。したがって、以後、満州からの日本向けの雑穀、大豆、及び大豆粕の供給は、ロシアが7月に牛荘を撤退する迄停止されていたのであった。

P.46-2) これらの認可は、1806年韓国国王がソウルのロシア公館に非難していた時に、獲得したものであった。1903年5月頃、7年以上におよぶ活動停止の後に、ロシアが鴨緑江に沿って大規模な木材の伐採を始め、続いて河口の龍岩浦において大規模の改良を行った。この事件の政治的特徴は、ここではわれわれにとって関係のないことである。263、289頁以下、318頁以下をみよ。

P.46-3) ケーゼリングは、長期間にわたって日本海で捕鯨に従事していた二人のロシア人の後継者

である。しかしながら、韓国政府と合意をしてこの仕事を発展させ、そして、このビジネスを明らかに成功させたのは、ケーゼリングである。1901年に、かれの二隻の舟は、約80頭のクジラを捕獲した。その数は、1902年には300頭にまで達した。『通商彙纂』1903年9月28日、34頁。

47頁

P.47-1) J. Slot Fassett 氏の“American Review of Republic” 1904年2月号、174頁。

1902年から1903年の冬において、大連の氷は、6インチの厚さに達した。『東洋経済雑誌』 (“Oriental Economist”) 262号 (1903年3月15日)、13頁。

48頁-51頁

P.48-1) 史上幾たびか王国が建設され、朝鮮と満州との現行の国境の両側に広がっていたことはよく知られている。

P.48-2) 一般的に馬山浦と呼ばれ、巨済島と韓国沿岸の間に横たわっているが、最大の艦隊を保持するに深く、広く、あらゆる方向からの風を遮るといわれている。各島の間には十分に広い入路をもつ島々が湾へのすばらしい門を作り上げ、その最西端は、干潮の折には、巨済島から沿岸まで徒歩で渡れる。

特に、馬山浦の湾口である水域ないしは入り江については、ゲートと呼ばれる500尋の入り口は、完全に危険でなく、全てのクラスの艦船が出入りできる。どちら側も冬は樹木の生えない丘陵であり、冬には草も枯れるが、夏には、草で覆われる。これらの湾口に近い丘陵は、水際が急峻な崖になっている。入り江の一般的水深は、7尋であるが、馬山浦の町に近づくにつれて水深は徐々に浅くなり、町から一マイルの地点での水深は、4尋である。馬山浦の入り江の何処でも喫水にに応じて、投錨が可能である。町から、半マイルでは水深は3尋である。そして、2マイルの地点では、7尋である。“The Sailing Directions for Japan, Korea, and Adjacent Seas” 英国海軍出版 (ロンドン：1904)：114-115。馬山浦は、朝鮮南部沿岸で唯一の良い軍港ではないが最適のものである。

P.50-1) ロシア人の外交史家が、すでに朝鮮をロシアの保護下に置き、朝鮮に隣接するロシア領を保護する必要の理由としたことが注目される。『同文会報告』49号8頁。

51頁

P.51-1) 1861年に、若干のロシア陸戦隊が、ここに上陸し、数島を事実上占拠した際、西欧式軍隊組織の可能性を研究するために江戸政府から任命されていたひとりの士官であった勝安房守は、対馬事件について英国の大臣がロシアの大臣に反対することに成功していた。ロシアは、これら諸島を放棄せざるを得なくなった。『勝海舟』(勝の生涯) 東京、1899、iii、57-59頁をみよ。

52頁

P.52-1) ロシア人の教科書が、朝鮮と満州がロシアの勢力圏内にあるとしているのを聞くのは、興味深い。サンクトペテルスブルグ発1900年2月13日付け“A Letter from Tosuisei”、『国民』4月1日、1900年。

P.52-2) 本著者が、この文章において説明しようとした日本の政治の精神が、いかにこの人々に理解されていないかは、注目に値する。東方についての著明な著者や論者も含めて大多数の人々は、特に、朝鮮においてであるが、日本の確かな領土的意図のせいになっているように思える。日本が朝鮮の独立を最初に承認した国であり、そのために中国との戦争を行ったことを覚えていない。現在の口

シアとの戦争は、ほとんど同様の問題について行われている。朝鮮の独立の維持は、日本の必須の利益だからである。この点から、日本が、もうひとつの列強の手に朝鮮が陥るのを認めないためにも朝鮮を占領すべきだということには、従うことは出来ない。もし、朝鮮が自分の足で実際に立つことができないならば、その困難の解決は、日本の見方に立っても、朝鮮を領有することではなく、朝鮮の資源の開発、朝鮮の国家制度の承認や強化によって真の独立を作り上げることにある。日本の援助が提供され受容されたのは、この仕事においてであった。偏見を持たない研究者にとっては、そのような援助の必要性と併合を混同させるのは気の進まないことである。しかしながら、この仕事を極度に困難かつ権力の乱用の危険に曝されていると見るのは全く正当であろう。なお、366 頁以下をみよ。

54 頁

P.54-1) 1900 年以降 1902 年間のロシアの輸出は以下の通り分類される（単位は、1000 ルーブル）。

	Food-stuffs	Raw material	Animals	Manufactures	Total
1900	381,174	269,806	17,902	19,553	688,435
1901	430,955	256,697	20,224	21,939	729,815
1902	526,189	258,267	21,558	19,263	825,277

食料の輸出が金額で最大かつ増加しているのに較べて、工業製品の輸出は、最小（2.5%）になっている。そして、控えめにみても、変化はない。輸入は、以下の通りである。

	Food-stuffs	Raw material	Animals	Manufactures	Total
1900	79,844	307,402	1,136	183,682	572,064
1901	84,349	288,107	1,495	158,993	532,944
1902	81,409	295,483	1,403	148,800	527,095

製造品の輸入は、減少している。しかし、原材料の輸入は、増加していない。しかしながら上の表でしめされているように、製造品の輸出は、僅かであり、その変動は小さい。この数字は、『通商彙纂』1903 年 11 月 25 日号から取り出されたものである。これらは、ロシアの公的資料からの引用である。

Georges Blouel から引用したとする “daily Consular Reports” 2 月 24 日 1904 年（1884 号）の米国 Atwell の報告が、ロシアの同盟国であるフランスの対外貿易が順調でないことに注目しているのには、興味をもてる。

55 頁

P.55-1) 本章の 61-64 頁の補注をみよ。

56 頁

P.56-1) 当時の記録は、カリフォルニアにおける金の発見とアメリカの西部への拡大は、対中貿易の増加予測と蒸気機関の船舶への利用の増大と同様に、1853 年に米国政府が日本との交渉を開始することを促進させた動機であったことを明確に表している。

P.56-2) 今日、ロシアには、約 84,500 の公立学校がある。そのうちの 40,000 は、教育省の管轄下にある。【1902 年においては、日本では、30,157 の公立ならびに私学があることと比較せよ】。40,000 の学校を維持するために、同省は、約 2,000,000 ないしは年間費用の八分の一以上だけを支出した。教

師の数は、172,000【日本の1902年における126,703と比較せよ】であり、学齢に達した子供の7,250,000人が教育を受けていなかった【しかしながら、日本の1902年における学齢に達した子供の就学率は、男子児童は、95.8%、女子児童は、87%、平均は、91.57%であった】。“the U.S.daily Consular Reports” 2月8日、3月4日1902年 (Nos.1871、1892号)、ならびに、『官報』1904年4月8日号をみよ。

57 頁

P.57-1) この衝撃的状態の証拠として、読者は、“the American Review of Reviews”の1904年10月号、449-454頁のDr. E. J. Dillonの論文を参照されたい。その対象全体について、これまでよりもより慎重に研究されるべきである。

P.57-2) “ロシアとトルコ間の条約によると、小アジアの北部全体において外国企業は排除され、ロシア人の資本家だけに開放されるという状況におかれている。類似の状況は、ペルシャでも見られる。その北部全体が、ロシアの排他的な経済的影響下にあるのが認められている。”駐ウラジオストック米国領事 Greener 報告 “the U.S. daily Consular Reports” 4月22日1903年 (No.1627)。

58 頁

P.58-1) たとえば、ロシアから東部シベまでのトン当たりの正規貨物運賃は、おおよそ21ルーブルであり、日本あるいは上海からならば3～4ルーブルである。もし、ロシアの商品が、近隣諸国からの輸出を意図的に排除して販売されるならば、消費者の負担は多くなるであろう。

P.58-2) ワシントン現駐箚ロシア大使カシーニ伯爵は、“the North American Review”1904年5月号において以下のように記している。“しかし、ロシアが今般の戦争で勝利を得て満州で優位に立つという議論を仮定したとしよう、ロシアの敵である日本は、いかなる恩恵も見出すことは出来ないであろう。日本の工業製品の輸入を奨励することを見出す期待はできないであろう”(688頁)。

P.58-3) 伯爵は、続けて以下のように述べている。“しかし、満州は、ロシアが供給できないか、また、市場を作るのに十分に妥当な数の供給が出来ない多くのものを要求するであろう。ロシアにおいては、比較して言えば、農業は工業よりも重要である。そして、ロシアで作られたものは、満州が必要とするようなものではない。ロシアは、運賃コストの高い鉄道の利用を余儀なくされるであろう”(前掲書)。

59 頁

P.59-1) ロシア人の著者による外交史において、ロシアと中国、朝鮮および日本との関係に関する章ほど一連の意図的な虚偽からなる外交への露骨な告白を、見出さない人はいない。これは、『同文会報告』第45、46、48、49と50号(1903年の8、9、11、12月ならびに1904年1月)に翻訳されている。

60 頁

P.60-1) 頻繁に参照してきたロシア人の外交史家は、率直に中国の脆弱と内部の無秩序は、極東におけるロシアの影響力の拡大にとって歓迎される条件である。そして、弱い中国がヨーロッパ列強の植民地領有に帰すのは愚行の極みであると述べている。『同文会報告』第48号、36頁。

61 頁

- P.61-1) P.55 前掲注 1) をみよ。
- P.61-2) “The Shiberiya oyobi Manshu”, 221-223 頁。

62 頁

- P.62-1) “The Shiberiya oyobi Manshu”, 223-225, 490-495 頁。
- P.62-2) 『通商彙纂』1903 年 7 月 8 日号、4 頁。

63 頁

- P.63-1) “The New York Evening Post” 1903 年 1 月 20 日。
- P.63-2) “the U.S. daily Consular Reports” 4 月 22 日 1903 年 (No.1627)。
- P.63-3) “the U.S. daily Consular Reports” 2 月 24 日 1904 年 (No.1884)。
- P.64-1) “the North American Review” 1904 年 5 月号、688 頁。