

第一次世界大戦期の中国人移民

—ハルビンにおけるロシア企業による契約労働者の募集をめぐる諸問題—

Igor SAVELIEV*

Chinese Migrants in the First World War

The Recruitment of Chinese Contract Laborers in Harbin by Russian Enterprises

Abstract

Although China maintained neutrality during most of the First World War, its citizens worked in a variety of enterprises in the Entente countries replacing British, French and Russian men enlisted to fight against Germany. The present paper focuses on the recruitment of Chinese contract laborers in Northeast China by Russian enterprises in 1915–1917 and the policies of both receiving and contributing nations in this period. The large labor shortages in many Russian enterprises during the First World War, especially in railroad companies, required the Council of Ministers to lift previous restrictions on the employment of foreigners from East Asian countries, and to promptly develop a system of recruitment of large numbers of Chinese workers, including their transportation and employment. Russian enterprises' agents, Chinese Eastern Railroad staff, Russian Consulate staff in Harbin and Chinese petty entrepreneurs worked together to recruit nearly 70,000 laborers in areas where sojourn to Russia and other countries was a tradition long before the outbreak of the war. Although this system functioned quite effectively during the initial period, it soon became apparent that Russian enterprises had not prepared appropriately to receive large numbers of foreign workers, and Chinese petty entrepreneurs, who were responsible not only for recruitment and transportation of laborers, but who had also agreed to supervise their work during the whole period of contract, failed to manage this process successfully. Both factors caused deaths and illnesses among laborers, leading to their escape from working sites and even assaults on their supervisors. The Bolsheviks' coup d'état and bankruptcy of many enterprises that employed Chinese caused difficulties in laborers' return to their homeland and even led to their involvement into the Civil War.

はじめに¹⁾

本稿の目的は、ロシア国立歴史公文書館、ロシア外交史料館の史料と中華民国（台湾）の中央研究院近代史研究所の外交文書を中心に公文書館の史料、及び先行研究の分析に基づき、第一次世界大戦期における中国人契約労働者の募集の組織化、彼らの帰国問題、ま

*名古屋大学大学院国際開発研究科准教授

た中国とロシアの政府の契約労働者に関する政策について明らかにすることである。第一次世界大戦期のロシア企業による中国人契約労働者の募集についてはこれまでもすでに述べられている（Larin 1995；Larin 1998；Bailey 1999；Maslov 1999；Petrov 2002；サヴェリエフ 2005:177–181）。例えば、A. G. ラーリンは、初めて台湾の中央研究院近代歴史研究所で保管されている史料を用いて、その時期

のロシア人による中国人労働者募集の問題を簡単に紹介した。さらに、A. I. ペトローフは、ロシアの公文書館の大量の史料を発掘し、ロシア企業による中国人契約労働者の募集の実施やロシア政府機関の中国人移民関係会議や規則に関する多くの事実を明らかにした。

本稿では、先行研究で行われた事実記述にとどまらず、ロシア政府機関の対中国人労働者政策を評価し、移住過程の組織化、労働者受入に関する問題や労働者の引き揚げ問題について明らかにする。

1 第一次世界大戦期の中国人契約労働者募集の背景

第一次世界大戦期における中国人労働者の募集について論じる前に、極東ロシア地域や中国東北の利権地の開拓、とくに鉄道建設事業の役割及び、19世紀後半～20世紀初頭の極東ロシアへの中国人移民という二つの重要な背景について簡単に説明しておく必要があるであろう。

1891年、ロシア政府は、ヨーロッパ・ロシアと極東地域を結ぶために、シベリア横断鉄道建設を着工した。1896年にウラジオストク・ハバロフスク路線が完成したが、ヨーロッパ・ロシアからザバイカル地方まで建設されていた路線とつなぐルートについては、ロシア国内のアムール州に建設するか、隣国の中国で敷設権を得て距離のより短い路線を中国東北に通すかで議論が分かれた。後者で建設するというロシア大蔵大臣Y. ヴィッテの見解が有力となつたため(Malozemoff 1958)、1896年8月27日に調印された露清同盟密約によってロシアは東北中国における敷設権を獲得し、翌年に東清(中東)鉄道の建

設を始めた。このロシア国外の唯一な鉄道の建設と経営を行ったのは、Y. ヴィッテが指導したロシア大蔵省の管轄となり、膨大な投資を受けた東清鉄道株式会社であった(Malozemoff 1958)。

人口の希薄なアムール・沿海州と東北中国では、建設労働者の募集は極めて困難なことであったが、工事には多くの外国人労働者、とくに中国人が雇用されていた。シベリア鉄道の建設を請け負った企業は、主に中国人、次に朝鮮人と日本人を雇っていた。また、東清鉄道株式会社は、中国各地、とくに山東省で労働者の募集を行い、ロシアからは技師など高度人材や労働者を招いた。労働者数に関する正確な統計はないが、中国人とロシア人あわせて20万人以上で、そのうち中国人労働者が圧倒的多数を占めていた。1903年に鉄道建設が終わっても、多くの労働者はハルビンなどの鉄道沿いの町に定住していた。

鉄道工事などに従事していた中国人の極東ロシアへの移住は1890～1910年代にとくに大規模になったが、中国人のロシアへの出稼ぎは小規模ながら1860年代から行われていた。アムール・沿海州がロシアに割譲される1858・1860年以前から、この地域には漢人と満州族が居住しており、その村落は割譲後にも残っていた。1870年代になるとこの地域の開拓が始まりインフラ整備も進んだため、中国人移民の主体を成した獵師、薬草採集人、農民に代わり、多くの中国人非熟練労働者がウラジオストク、ハバロフスクの大都市に流入した。1875年頃には、最初の150人の集団が山東省で募集され、ウラジオストクの要塞工事、兵舎、商港の工事に従事し始めた。

中国人は、極東地域経済の様々な分野に従事していた。例えば、第一次世界大戦前の極

東ロシアにおける金鉱山労働者の大部分は中国人であった。ウラジオストクの貿易商 S. D. メルクーロフによれば、砂金の豊富なアムール州ゼヤ地区では、1910 年には金採掘者の 90%が中国人であった。1911 年、アムール州では累計 10,194 人の中国人労働者が働いており、同州の労働者人数の 85%を占め、同年、沿海州では 14,501 人の中国人が働いていた (Merkulov 1996: 36; サヴェリエフ 2005)。

その時期の中国人移民のほとんどはロシア東部において就労していたが、第一次世界大戦が始まる前にも、ウラル山脈以東のヨーロッパ・ロシアへの中国人の移動が見られた。戦前の正確な統計は存在していないが、ロシアの公文書によれば、戦争が勃発する半年前にも、中国人労働者が西部ロシアの企業に雇用され、東清鉄道によって輸送されている。東清鉄道の統計によると、1914 年 1 月に 331 人、同年 2 月に 1,702 人の中国人が西部ロシアへ移動するためにマンチューリア駅を通過している。そのなかには、ボゴスロフスキイ鉱山管区（現エカテリンブルグ州北部）の鉱山やヨーロッパ・ロシア南部の農業地帯に渡った者もいた (Istochnik 1997: 69–70)。こうして、西部ロシアの企業は、戦時中の動員によって労働力不足が深刻化する前から、中国人労働者の雇用を始めていた。

19 世紀末～20 世紀初頭の鉄道建設や東部ロシアの開拓は、労働力不足を生み出し、中国人労働者を受け入れるブル要因となり、東部ロシアが彼らの主要な移住先であったものの、西部ロシアへの出稼ぎも始まっていた。すなわち、中国人出稼ぎ者はロシアの東部開拓や産業化の重要なアクターであったと言えよう。

そして、第一次世界大戦の勃発が誘因となって、中国人労働者の募集規模は拡大されていくのである。

2 第一次世界大戦期の中国人契約労働者募集の組織化と規模

この節では、三国協商諸国における中国人契約労働者募集の組織化、及びロシア政府による中国人雇用促進のための措置、募集の地域と特色、契約労働者募集の組織化について述べる。

第一次世界大戦が勃発した直後には、ドイツとオーストリア＝ハンガリーと戦った三国協商のイギリス、ロシア、フランスでは男性の多くが動員されたため、深刻な労働力不足が生じた。そこで三ヵ国の政府は労働力を求めて中国に目を転じた (Larin 1995: 845–892; Chen San-ching 1986)。三国の間に中国人に対する統一した政策があったかどうかは不明であるが、お互いに情報交換を行っていたことは間違いない (RGIA, 323-1-834: 27–28)。三ヵ国ともそれまでにも中国人を大規模に募集した実績があり、1914～1917 年の中国人労働者の募集はその半世紀にわたる経験に基づいた事業であった。

イギリスとフランスは、西部戦線において共にドイツと戦っていたことから、契約労働者の雇用でも協力関係にあった。例えば、イギリスで雇用された中国人が、イギリス人港湾労働者の代わりにフランスで働くことになった。フランス政府は袁世凱の側近であった梁士詒の下で中国のフィミン社を中心に労働者を募集していた (Bailey 1999: 64–65; Ta Chen 1923: 142–143)。このことは、中国政府の役割も大きかったことを証明している

のではないかと考えられる。

一方、ロシア政府は、第3節で示すように中国の高官の協力をとくに得ることができず、かえって中国の行政機関との関係を非常に複雑なものにした。

しかし、ロシア政府は、中国での労働者の募集開始から、中国から労働者を受け入れる企業に援助を行い、募集や輸送の組織化を後押しした。その政策については、A. I. ペトローフの著作にロシア閣僚の主要会議とその指令の内容がすでに詳しく紹介されている (Petrov 2002 : 549–563) が、ここではまずロシア政府の主要な措置について簡単に述べよう。

1914年7月21日、開戦の一週間後、閣僚会議は外国人の雇用を規制する 1910 年 6 月 21 日付けの「沿アムール総督管区、ザバイカル州、イルクーツク総督管区における外国人へのあらゆる制限を規定する法律」(RGA VMF:19) の廃止を検討し、25日の会議でその廃止を確定した (Petrov 2002 : 549)。その事実は、ロシア政府の労働力不足への懸念と、即時にその問題を解決したいという積極的態度を表している。

さらに、1915年4月21日付けの大蔵評議会の指令によれば、「ヴォルガ河以東において〔黄色労働者〕の雇用が許可され」(AVP RI, 148–487–1059:1), 1915年7月30日の会議では旅券発行に関する規制を廃止することが決められた (Petrov 2002 : 550)。それまで数万人の中国人の居住登録を一気に行なうことが困難であったために、彼らのロシアへの受入の条件を大きく緩和したと言えるだろう。

また、1万人を超える中国人労働者の受入に関する諸問題を検討するために、1916年1月15日に、内務省、移住委員会、鉄道官庁

などの政府機関の代表者による官庁相互間委員会が設置され、中国人労働者の募集と輸送を国内外で管理するようになった (RGIA, 323-1-832 : 49-56 ; 323-1-834 : 81-85 ; Petrov 2002 : 550-551)。その委員長には農業省次官 A. A. リッチフが就任した (Petrov 2002 : 551)。A. I. ペトローフがロシア連邦国立公文書館 (GARF) の史料に基づいて指摘しているように、その委員会は、中国人労働者の募集に反対する高官がいたにもかかわらず、募集の実施を前提として、それをどのように組織化するかという問題を中心に仕事を進めた (Petrov 2002 : 551)。

また、官庁相互間委員会設置の背景には、沿アムール総督と東清鉄道株式会社、沿アムール総督管区と中国東北におけるロシア利権地との複雑な関係があった。その関係は、東北中国における鉄道や海軍基地の重要性を過大評価していたニコライ2世が、1903年に極東総督府を設立したときに始まり、極東ロシアにおける地位と権力をめぐって対立していた。ロシア内閣府は、契約労働者の募集を片方に委任すれば、地方行政機関との間に新たな摩擦が生じるだろうと推察したため、特別に官庁相互間委員会を設置したのである (RGIA, 323-1-833 : 7)。現地での中国人の募集への協力と労働者の輸送は、主に、中国人労働者の雇用の実績があった東清鉄道株式会社に委託されることになった。

官庁相互間委員会の 1916 年の活動についてここで詳しくは述べないが、その設置の 9 カ月後の 1916 年 9 月 27 日、中国人労働者のロシアへの輸送と雇用がすでに大規模なものになってから、ようやく当委員会は「中国人労働者の募集と輸送に関する規則」を採択し (RGIA, 323-1-832 : 49-56 ; 323-1-834 : 81-

85), 中国人の募集, 輸送, 雇用に関する政策を明確にした。また, 同じく 1916 年 9 月 27 日付けの会議で官庁相互間委員会が設置されたという記録もある。それが同年 1 月に設置された委員会の改変を意味するのか, まったく新しい組織の設置を意味するのかはまだ不明であるが, 新しい官庁相互間委員会の委員長には A. N. ヴェンツェル東清鉄道株式会社社長が選出されており, 中国人労働者の雇用に関する措置が強化されたと言えよう。

このように, ロシア政府は, 開戦による労働力不足の問題を解決するために, 中国人労働者を積極的に導入しようとしたが, その輸送や労働条件の整備は非常に遅れたまま, 最後までほとんど改善されなかった。「中国人労働者の募集と輸送に関する規則」の採択には, 開戦から 2 年間もかかり, その間にロシア各地に渡った 5 万人弱(以下の表 3 参照)の中国人の労働, 生活, 健康に関する問題は山積した。こうした規則の欠如は, ロシアの労働市場全般において労働条件の整備が遅れていたことに原因があり, ロシア経済や労働市場の後進性を表しているのではないかと考えられるが, それは本稿の第 3 節で明確にするように多くの問題を生み出した。

ロシア政府による中国人労働者の導入は, 労働力不足に悩むロシア企業によって歓迎されたにもかかわらず, 一部の高官は中国人の雇用に対して反対していた。なかでも最も否定的態度を示したのは, 沿アムール総督 N. L. ゴンダッティであった。その前任者 P. F. ウンテルベルゲル総督もアジアの隣国に対して不信感を持ち, 日本との関係が大きく改善した 1908 ~ 1909 年に日本との新たな戦争の可能性について大量の報告書を政府に送り, 中国人と朝鮮人の雇用を大きく制限した

1910 年 6 月 21 日付けの「沿アムール総督管区, ザバイカル州, イルクーツク総督管区における外国人へのあらゆる制限を規定する法律」の採択のために奔走したが, N. L. ゴンダッティも, 戦前から中国人のロシアへの出稼ぎに強く反対し(Istochnik 1997: 69–70), ハルビンからロシアへの労働者の輸送に関する問い合わせが届いた際には, N. A. マクラコーフ内務大臣に中国人の募集停止を呼びかけている(Petrov 2002: 550)。このような沿アムール総督の態度は, ヨーロッパ・ロシアから離れ, 東アジア諸国と隣接しているという極東地域の地理的特性や, ロシア全体の経済状況と対外政策への理解不足によるものと説明できる。広大な国土を持つロシアでは, 中央政府と地域行政機関との見解の違いが頻繁に生じ, 中国人出稼ぎ者の問題もその典型的な事例だと思われる。

上述したように, 官庁相互間委員会は, 中国人募集への協力と労働者の輸送をハルビン市に支店のある東清鉄道株式会社に委託したが, 募集や輸送には, ロシア企業のエージェント, 中国人とロシア人の仲介業者, 東清鉄道株式会社の事務所や, 在ハルビンロシア領事館という複数のアクターが関わっていた。ロシア企業のエージェントが中国に赴き, 中国人労働者をハルビン以外の地域で募集していたが, 彼らが手続きを行う主要な拠点はハルビンであった(RGIA, 第 323 フォンド)。まず, 募集の地域とその過程について説明しよう。

契約労働者の募集には地域性が非常に強く, 三国協商の三カ国とも山東省を中心にしていました。そのうちフランスだけは, 山東省以外のあらゆる地域において事務所を設けて幅広く募集を行っていたが, イギリスはその拠点で

あった威海街（山東省）（Bailey 1999：64–65；Ta Chen 1923：142–143）で、ロシアは山東省の濟南、濟寧、煙台（芝罘）、龍口、青島などで契約者を集めていた（徐万民 1999：58）。

山東省が労働者の募集地になった原因については、20世紀初頭にアムール調査団のメンバーであった外務省全権 V.V. グラーヴェの言及がある。それは在芝罘ロシア領事館の報告に基づくもので、ロシアに居住する中国人の大多数が山東省の出身者であり、同省はとくに人口密度が高く、その住民は黄河の氾濫など天災のために大変困難な状況に置かれていることから、アメリカ、イギリス、ポルトガルのアジアにおける植民地で仕事を求める必要があるとしていた（Grave 1912：8–9）。また、上田の最近の研究によって、清末から反乱に伴う治水経費の削減による洪水の増加が見られ、「この地域は従来の豊かさを失い、出稼ぎに出る必要が生まれた」ことが明らかにされている（上田 2008：337）。すなわち、黄河が流れるこの地域の治水経費の削減が貧困をもたらし、国内・海外への出稼ぎの原因となった。また、山東省の煙台（芝罘）は中国で最も早く開かれた港の一つで、山東省や華北と極東ロシアを繋ぐ交通機関が整備されていた。上田が指摘しているように「人間の大量移送が可能に」（上田 2008：314）なり、この地域は、いち早く世界の移民システムに取り込まれるようになったのである。

19世紀末からは、極東ロシアへ赴く山東省出身者は、主として芝罘（烟台）港の10軒の宿所（Grave 1912：9–10；Ta Chen 1923：13）の斡旋で海外用旅券を取得して、芝罘市のロシア領事館で査証申請の手続きを行っていた（National Archives 7–8, 10–16, 29）。

出稼ぎ者は、營口港、大連港、安東港から、汽船で直接にウラジオストクへ渡る者もいたが、その多くがハルビンまで鉄道で渡り、ハルビンからは、西へ向かう出稼ぎ者はマンチューリア駅まで鉄道で行き、その後、ブラゴヴェシチエンスク市まで徒歩で、東へ向かう出稼ぎ者はポグラニチナヤ駅まで鉄道で行き、その後、ウラジオストク市まで徒歩であった。とくに、満州鉄道の南線が營口港まで拡張されたこともあり、營口・ハルビンの路線を利用した中国人出稼ぎ者が著しく増加した（Grave 1912：9–10）。

この頃の中国人渡航者の正確な統計は存在しないが、1906～1910年にはおよそ40万人の中国人がロシアへ出稼ぎの目的で渡り、その多くが極東ロシアに残り、就職先を点々していたと考えられる（表1参照）。

このように、芝罘市とハルビンは、その時期のロシアへの移住の重要なトランジット・ポイントであった。「山東省各地→芝罘→ハルビン」というルートが第一次大戦期の前にすでに確立されていたため、戦時中の大量募集に際しても有効に利用されたと考えられるが、しかし、目的地は極東ロシアではなく、ヨーロッパ・ロシアであったために、出稼ぎ者の入国許可申請の手続きや、労働者募集に関するロシア企業と中国地方自治体の契約締結などがハルビンで行われていた。戦前の極東ロシアへの労働者の多くは、「把頭」と呼ばれるリーダーに頼って、また宿の経営者の斡旋を受けて、自ら小集団でロシアへ渡っていた（上田 2008：324；Grave 1912：8–9）が、第一次世界大戦期の契約労働者のほとんどは個人が契約を結ぶことはなく、中国人仲介業者やロシア人仲介業者が、以下の中2に示すように数百人から数千人規模の大きな集団を

表1 1906～1910年の極東ロシアにおける中国人出稼ぎ民の人数

行き先・ルート	渡航者(人)	帰還者(人)
芝罘・ウラジオストク	197,879	139,800
マンチューリア駅経由ザバイカル州へ	39,023	33,335
ポグラニチナヤ駅経由沿海州へ	16,631	11,446
齐齊哈爾駅経由アムール州へ	70,902	48,837
松花江川を船	57,081	31,452
合計	381,516	264,870

(出所) V.V. グラーヴェ『『沿アムール地方』における中国人、朝鮮人及び日本人』
『勅令により派遣されたアムール調査隊の報告』第11巻、サンクト・ペテルブルグ、1912年、9-10頁。

表2 中国人労働者を雇用したロシアの主要な企業一覧（1916年1月1日～1917年9月1日）

就職先の企業名	中国人 総数	就職先の企業名	中国人 総数	就職先の企業名	中国人 総数
ポレヴォエ建設局	17,053	ウシヴィンスコエ林区	444	ドネツク・グルセフ ヴォ株式会社	118
ムルマンスク鉄道	9,133	モスクワ・カザン鉄道	435	ニコラエフスク鉄道	116
全ロシア都市・地方自治体建設局協会	6,397	ニコラエフスク・パヴ ディンスク山岳区	433	ヴォルホヴ・ルイビン スク鉄道	95
モスクワ・ルイビンスク鉄道	6,358	ナデジディンスキー工場	422	ノヴォセリツエヴォ採 鉱株式会社	90
ボゴスロフスキー山岳区	4,323	サン・ドナト公爵の トゥリノ工場	401	コルチュギンスク鉄道	68
セヴェルナヤ鉄道	2,164	沿海鉄道（アルハンゲ ルスク県）	322	トラベズンド鉄道	66
黒海鉄道	2,151	南ロシア炭鉱	314	クラーギン・ジュート 工場	62
アバメレク・レザレーフ公爵炭鉱	2,046	マリツエフ株式会社工場	193	ヤロスラヴリ自動車工場	60
アラパーイエフ工場	848	キシチンスキエ採鉱	178	クリギーンスカヤ繊維 工場	54
上イセチ工場	712	下タギル工場	177	トヴェリ市役所	34
ペトロマリエフスキエ 炭鉱	677	ロロムナ銅採掘所	176	他	9,608
ノヴォトルザンスキー 砂糖工場	540	ヴォロネジ市役所	174		
カマ株式会社	509	マリウーポリ製鉄工場	172	合計	67,123

(出所) РГИА. Санкт-Петербург (ロシア国立歴史公文書館、サンクト・ペテルブルグ), 323-1-834, 204-205頁, 323-1-835, 44-45頁. 本表は、拙著『移民と国家—極東ロシアにおける中国人、朝鮮人、日本人移民—』御茶の水書房、2005年、180頁に掲載されたものの一部である。

* 欧はヨーロッパのことである。

募集する契約をロシアの企業と結んでいた。

その際、手続き上、ロシア領事館の証明が必要となるが、輸送は東清鉄道株式会社によって行われたので、各契約は東清鉄道株式会社の事務所でも行われた（中央研究院近代史研究所所蔵、03-32-324-(08)）。その契約書は現在、ロシア国立歴史公文書館の第323フォンド「東清鉄道株式会社」において保管されている。すなわち、在ハルビンロシア領事館と東清鉄道株式会社の事務所は、中国人とロシア人の仲介業者が結んでいた契約の締結を監督していたと言えよう。

「仲介業者」という用語を用いたが、実は、募集を行う業者は労働者の募集・輸送の時だけではなく、契約期間中においても労働を監督し、現場の管理者と通訳を現場に派遣するなど、契約者の労働と生活に関する諸問題を扱う役割を果たしており、労働者の契約期間中も企業から斡旋料を受け取っていた。

例えば、ハルビン在住の張ボヤンと劉タイという中国人は、1916年6月にモスクワ・ルイビンスク鉄道のために、同年8月まで4,000人の中国人労働者を輸送し、同社のA. D. ラブレンチエフという代表者と契約を結んでいる。その契約書によると、張ボヤンと劉タイは、建設労働者を工事現場まで輸送し、同時に4,000人が作業を行うことを保証して、50人の監督者と通訳を現場に派遣することを約束し、労働者を募集する際に支払う前金を受け取るために、所有するハルビンの不動産を担保にしている（RGIA 323-1-834: 97-98）。また、契約書には、労働者の募集と輸送、労働期間、労働条件、賃金などが明確に記されていた。

同じように、1916年6月14日にI. V. ポーノソフというボゴスロフスキ地区の企業の

代表者は、山東省液県の王同文と楊嵩という代表者と、1,000人の中国人労働者を募集し、その企業の所在地まで輸送する契約を結んでいる（中央研究院近代史研究所所蔵、03-32-324-(08): 3）。

その中で、ロシア人仲介業者の活動はきわめて珍しいケースであったが、G. B. ドリジン・D. E. ドリジン兄弟の東イルクーツク製粉株式会社は、N. L. カープランという『ハルビン通報』の記者から契約労働者の募集業務の情報を聞き、カープランを募集責任者として雇ってこの事業に携わっている（Petrov 2002: 582-584）。

このように、ロシアの知識を持ちかなりの資産を有する実業家が、ロシアへの契約労働者を輸送し、彼らの仕事を監督していた。こういった事業は労働者の病気や逃亡などによるリスクも高かったが、契約書に明確にされているようにかなりの利益が見込まれた。これらの業者の重要性は、いわゆる大陸間移民、本稿では東アジアからヨーロッパへの移民、すなわち長距離の移住の特徴であるのではないかと考えられる（サヴェリエフ 2005: 311-312）。

戦時中のヨーロッパ・ロシアへの契約労働者の移住は、かなり大規模なものであった。1915年には8ヶ月の間に7,212人の中国人契約労働者が中国各地（主に山東省）で募集され、ハルビン経由で東清鉄道によってロシア各地へ送られた（Larin 1995: 859）。上記の表2に示すように、1916年1月～1917年9月にかけてロシア北部から南部のグルジアまで、6万7000人以上の中国人がロシアの企業で就労していた。

A. G. ラーリンは1916～1917年にロシアへ送られた中国人契約労働者の人数は不明だと

表3 東清鉄道により搬送された中国人契約労働者の人数（1916～1917年）

期間	人数	期間	人数
1915年5月1日～12月31日	7,212	1916年12月1～31日	1,589
1916年1月1日～6月30日	19,353	1917年1月1～31日	1,837
1916年7月1～31日	15,114	1917年2月1～28日	2,430
1916年8月1～31日	6,533	1917年3月1～30日	4,937
1916年9月1～30日	2,981	1917年4月1～30日	1,144
1916年10月1～31日	2,244	1917年5月1～31日	2,165
1916年11月1～30日	2,395	合計	69,934

(出所) РГИА. СПб. (ロシア国立歴史公文書館, サンクト・ペテルブルグ), 323-1-834, 154頁; 抽著『移民と国家—極東ロシアにおける中国人, 朝鮮人, 日本人移民一』御茶の水書房, 2005年, 179頁. A. I. ベトローフが取り上げているロシア連邦国立公文書館の史料の数字と多少相違がある(Петров А.И. Китайцы в России, СПб: «Береста», 2002 (A. I. ベトローフ『ロシアにおける中国人, 1856-1917年』サンクト・ペテルブルグ: ベレスタ社, 2002年), 585頁).

指摘している(Larin 1995: 859)が、ロシア国立歴史公文書館の史料から明らかなように、1916年1月から1917年5月までに65,434人の中国人が集められ、ヨーロッパ・ロシア各地に送られている(表3参照). ほぼ毎月1000人以上が集められ、その募集のピークは1916年7月と1917年3月であった。

また、1916～1917年の2年間にロシアに渡った7万人弱という中国人契約労働者の人数は、戦時中に極東ロシアに滞在した中国人の総数と比較すれば、ほぼ同じぐらいである(サヴェリエフ 2005: 205). このように中国人労働者は第一次世界大戦期のロシア企業にとって重要な労働力を担っており、ロシア政府は、労働者の募集開始から企業に協力し、労働者の募集や輸送をある程度組織化しようとはしていたが、仲介業者の役割が大きく、その活動がなければ短期間に7万人も募集することは明らかに不可能であった。

3 契約労働者に関する諸問題及び中国政府の移出民制限政策

戦争勃発当初からロシア政府は労働力不足の問題を懸念し、中国人労働者の募集を急いだが、労働条件や労働環境の整備が遅れていた。この節では、契約労働者の募集、労働、生活に関する問題について論じる。

まず、募集の段階すでに様々な不祥事があり、A. G. ラーリンによれば、募集を行った業者は、読み書きのできない労働者の多くを労働条件について騙し、強制的に連行することさえあったという(Larin 1995: 857).

契約者の管理も非常に困難であった。短期間に大規模な事業に発展したため、在ハルビンロシア領事館は、入国許可の手続きを簡素化したことが多く、各個人に入国許可を渡すことなく名簿のみで入国させる場合も多かった。露中国境では、ロシアの憲兵隊の代表者は人数だけを確認したが、実際の人数が名簿の人数と合わないことが頻繁にあった(Petrov 2002: 556).

その人数の相違の理由は、一部の契約労働者が途中に逃亡したことである。また、労働者が、輸送の途中や工事現場で従事する際、他のロシアの企業から転職するように誘われることも多かった。「中国人労働者の募集と輸送に関する規則」の第 16・17・18 条によれば、契約を結んだ企業から移籍してはならないことになっていた (RGIA, 323-1-833 : 249-250) が、これを遵守しない企業による労働者への勧誘によって、彼らの一部は行方をくらませてロシア国内を転々とするなど、彼らの管理はより複雑になっていた。

また、募集方法だけではなく輸送状況や労働環境にも多くの問題があった。中国人労働者の食料品や衣服の不足、病気、死亡事故は、頻繁に起きていた。例えば、モスクワ・ルイビンスク鉄道では、107人が死亡し、523人が体に障害を負った (RGIA, 323-1-834 : 89)。こうしたことから、ロシアの企業に労働者を大量に受け入れる準備ができていなかったことは明らかである。

また、ロシア企業の中国人労働者への待遇から生じる問題のほかに、中国人同士、すなわち中国人の現場の管理請負人と一般の労働者との衝突があらゆる企業で頻繁に起きており、一般の労働者は、労働・生活条件の不満を請負人に向けていた。また、労働者が、管理請負人による体罰・虐待への反発から、管理請負人の両手を切り落とすという事件もあった (Petrov 2002 : 581)。

中国人の労働条件への不満を示す陳情書が、在ペトログラード中国大使館に大量に提出され、その情報は中国政府や労働者募集の拠点であったハルビンの行政機関にも伝えられていた。そのためにハルビン市政府は、ロシア企業への就職希望者に対する旅券の発行をほ

ぼ中止していた。

中国人契約労働者の募集を管理していた官庁相互間委員会長 A. N. ヴェンツェルは、中国政府の態度について、1) 労働条件が整備され、2) 中国政府の代表者による労働者の労働現場の視察が許可され、3) 戦線の近くで危険な仕事をさせないという三つの条件が整えば、中国政府も海外への出稼ぎを奨励するだろうと述べている (RGIA, 323-1-833 : 7-8)。官庁相互間委員会は、それぞれの政府機関や企業に上記の 3 点を改善するように通達したが、しかし、ロシア企業は労働条件の整備に協力をせず、中国人労働者が戦線で軍事用土木作業を行っているという噂も流れたため、中国政府や東北中国の地方政府の態度は否定的であった (RGIA, 323-1-833 : 8)。

同時に、A. I. ペトローフと A. G. ラーリンが指摘しているように、戦時中に中立国家であった中国にはドイツの大使館や領事館が置かれ、三国協商への中国人労働者の募集を妨げるために中国政府に圧力をかけ、ロシアでの中国人労働者の労働条件悪化についての噂を流していた (Petrov 2002 : 557; Larin 1995)。ドイツの圧力がロシアへの労働者移住に対する中国政府の態度にどれほど影響を与えていたかは不透明であるが、少なくともこれらの要因によって、中国の政府機関が労働者の募集を妨げ続け、旅券発行の手続きを頻繁に遅らせることとなった。

1916 年の秋には、中国政府はロシアへの旅券発行をほぼ中止した (Petrov 2002 : 575 - 576)。前掲した表 3 から明らかなように、1917 年初めには、中国人労働者の人数が再び増加したが、上述した問題が解決されておらず、契約労働者の募集をめぐる両国政府の協力体制が構築されることはなかった。

こうして、中国の労働力過剰というプッシュ要因とロシアの労働力不足というプル要因が存在したにもかかわらず、契約労働者の受入に関する国家レベルの協定が締結されておらず、政府機関のレベルでは、中国人の労働、住居、帰国などの制度が整えられることはなかったため、移住の過程に混乱が生じたことは間違いない。ミクロ・レベルでは、受け入れ先の企業と仲介業者も、自らの利益を追求するばかりで労働環境の整備を行うことはなかった。その状況は、19世紀半ばの香港、マカオで行われ欧米諸国で強く批判されていた、いわゆる苦力貿易（Ta Chen 1923）によく似た現象ではないかと考えられる。半世紀を通じて、労働者の人権を顧みない募集が続けられたと言えよう。

4 契約労働者の帰国問題と革命期の中国人移民の状況

1917年2月のロシア革命後、中国人労働者の帰國費用を負担する義務を負っていたロシア企業は、経営悪化を理由にその条件を守らなかった。そのため、中国人の多くは仕事を失い、あらゆる交通手段を利用して自力で中国に帰国することになった。帰国できずロシアに残留したものは、ロシアの大都市にとどまり、自由市場で商売を行い雑役をしていた。中国人のペトログラード（1914年からのサンクト・ペテルブルグの旧称）への流入問題は、ペトログラード市政府と政府機関の注目を集めた。

1917年4月24日の内務省の地方経済局の会議には、同局局長 N. N. アヴィーノフ、東清鉄道株式会社副社長 A. N. ヴェンツェル、産業・商業省労働課 N. A. シエヴァリョーフ

など、それぞれの政府機関の代表者が参加し、在ペトログラード中国大使館の代表者ダウ・シウ・ザウも招待された。この会議では、首都ペトログラードへの中国人失業者の流入について懸念が示され、もしペトログラードだけが中国人失業者に手当を支給するなど滞在条件を改善すれば、他の地域からの移動がより激しくなり、ペトログラード市政府の大きな負担になるであろうと判断され、それぞれの地方の中国人労働者に対する条件を改善すべきであると決議された（RGIA, 323-1-834: 77）。

さらに、在ロシア中国人労働者に関する両国間協定の締結も必要であると判断された（RGIA, 323-1-834: 78）。このような協定は、短期契約の労働者の人権を保障する重要なものであることは間違いない。半世紀後の第二次世界大戦後におけるヨーロッパ諸国への外国人契約労働者の受入プログラムは、2カ国協定を軸に実施されたが、第一次世界大戦期にはまだ労働者の人権保障やそれに関する協定の重要性は充分認識されておらず、受入制度が整備されないまま労働者の募集が行われていたのである。

また、上記の会議では、中国人労働者の帰国問題が審議され、ペトログラード市では中国人労働者の引き揚げや残留した者の滞在に関する特別委員会を設置することが決められた（RGIA, 323-1-834: 79）。

こうして1917年の混乱期においても、ロシア政府やペトログラード市の機関は、在ペトログラード中国大使館の協力を得て中国人労働者の帰国問題を解決しようとしたが、中国人労働者の受入当初から一貫した政策がなかったため、引き揚げの組織化の試みは成功したとは言えず、中国人労働者は自ら組織を

つくり小さな集団で母国に向かっていた。速やかに帰国することができずロシアに残留したものもいたという。

1917年後半にはロシア経済が大きく混乱したことによって企業の多くが破綻し、就業の可能性を失って、厳しい状況の中で生き残るために赤軍の部隊に入った中国人もいた。1918年には数万人の中国人兵士があり、正確な統計はないが、初期の赤軍全体30万人の一割を占めていた可能性があるという(Petrov 2002:597)。また、V.I.レーニンの警備隊員の中にも、70人の中国人がいたという(Pin 1959: 98; Petrov 2002: 597)。

内戦期の中国人移民問題を取り扱った1950年代末のソヴィエト研究者(Babichev 1959)は、1918年から1922年にかけて中国人が赤軍に入隊し、ロシア人と共に白衛軍と戦い、ソヴィエト政権の成立に大きな役割を果たしたと主張しているが、実際は赤軍の傭兵となつた中国人が多かったのではないかと考えられる。例えば、I.I.バービチエフによれば、アムール地域の赤軍の部隊長が、中国人兵士はロシア語が理解できないため、命令に従わないという理由で中国人兵士に兵装解除の命令を下したことあったという(Babichev 1959: 38)。

こうして、開戦のときに始まった中国人契約労働者の募集は、1917年の著しい環境変化のために、契約者が帰国できず困難な状況に陥り、ロシア内戦に巻き込まれて命を落すこともあった。労働移民が受入国の内戦のアクターになったというケースであろう。

5 終わりに

本稿では、ロシア企業による中国人労働者

募集の組織化、中国政府の移出民に対する政策、1917年の混乱期の中国人帰国問題について簡単に論じ、その募集・移住の過程で生じた問題の原因を探ってみた。

大量の労働力が求められた第一次世界大戦期には、戦前に存在していた募集の方法や移動のルートが利用されたが、自然発的に形成された戦前的小集団での募集に代わって、仲介業者によって集められる大規模な労働者集団の移住のシステムが形成された。出身地で契約者を集める仲介業者、労働力を求める企業のエージェント、契約を確認して証明するロシア領事館、労働者の輸送を行う東清鉄道は、かなり円滑に募集事業を始めたといえるが、最初から募集、輸送、現場での作業というそれぞれの段階で様々な問題が生じたことは、大量の労働者を受け入れる準備ができていなかったことを表している。とくに、ロシア政府の措置が遅れ、現場の監督や問題への対応が初期の段階で十分に行われていなかった。また、募集から現場の管理までその事業を担当していた中国人仲介業者の能力は印象的であるが、本稿で明確にしたように多くの事件をもたらし、問題点が非常に多かった。

第一次世界大戦期における中国人のロシアへの短期移住の事例は、プッシュ要因とプル要因が作用しても、送出国と受入国との移民渡航に関する協定もしくは受け入れ側企業と送り出す側の政府機関・地方自治体との協力が必要であり、移住者の労働、住居、帰国などの制度が整えられていない限りは、多くの問題が生じ、移住者がその犠牲になることを表しているのではないかと考えられる。本稿の事例は、戦時中の移住がある程度特殊であるため、どの程度一般化できるかは不明である

が、あらゆる地域の事例を見ると、移住者の受け入れは、両国内の経済・政治状態に大きく左右されが多く、移住者の滞在の長期化・短期化の見込みが困難なものである。政府機関による移住者の受け入れの長期計画の作成は、非常に望ましいものであるが、それが効率的に実現された事例はいまだ非常に少ない。現在の国際移動が激しくなった時代には、国家の移住者の受入と送出への新しい取り組みが重要で、人の国際移動に関わる政府機関による人の移動の長期的なシミュレーション、モデル化や具体的な計画の作成が必要ではないかと考えられる。

在ロシア中国人移民の歴史の重要な一頁である、戦時中のロシア経済発展への貢献、彼らの移住をめぐるロシア政府与中国政府との交渉などは、今後の課題とする。

Note

1) 本稿は、2008年7月12日に東京外国语大学に開催された研究セミナー「ハルビン—異種混交の街」において発表した原稿をもとに、大幅な修正を施したものである。

Reference

- Alekseev=Алексеев А.И., Морозов Б.Н. История освоения Дальнего Востока России, вторая половина 19 века – 1917 г. М., 1983 (A. I. アレクセーエフ, B. N. モロゾフ『極東ロシア地域の開拓史、19世紀後半～1917年』モスクワ、1983年).
- AVP RI=АВП РИ(ロシア帝国外交史料館), 148 – 487-1059.
- Babichev=Бабичев И. И. Участие китайских и корейских трудящихся в гражданской войне на Дальнем Востоке. Ташкент : Государственное издательство Узбекской ССР, 1959. (I. I. バービチエフ『極東ロシアの内戦時の中国人と朝鮮人労働者』タシケント：ウズベクソビエト社会主义共和国国立出版社, 1959年).
- Bailey, Paul, Chinese in the First World War, *The Encyclopedia of the Chinese Overseas*. Ed. By Lynn Pan. Curzon Press, 1999, pp. 64-65.
- Chen San-ching, *The Chinese Labor Force in the First World War*. Taipei: Academia Sinica, Institute of Modern History, 1986.
- Grave=Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурском krae. Отчет Амурской экспедиции отправленной по высочайшему повелению. Том 11. Санкт-Петербург, 1912 (V. V. グラーヴェ『沿アムール地方』における中国人、朝鮮人及び日本人』『勅令により派遣されたアムール調査隊の報告』第11巻、サンクト・ペテルブルグ、1912年).
- Du Wanmin 「ロシア極東における中国山東商人」『環日本海研究年報』6号, 1999年3月, 新潟大学大学院現代社会文化研究科, 53-63頁.
- 中央研究院近代史研究所所蔵, 03-32-324-(08).
- Istochnik =沿アムール総督管区 N. L. ゴンダッチより首相 I. L. ゴレミーキン宛て, 1914年4月4日, Источник (『史料』) 1997年1号, 69-70頁.
- Larin A. G., Chinese Immigration in Russia, 1850s – 1920s, *Academia Sinica Institute of Modern History Journal*, vol. 24, part 2, June 1995, pp. 845 – 892.
- Larin A. G., Chinese in Russia: A Historical Perspective in Gregor Benton and Frank N. Pieke (eds), *The Chinese in Europe*, Macmillan Press, 1998.
- Malozemoff, Andrew, *Russian Far Eastern Policy in 1881–1904 with Special Emphasis on the Causes of the Russo-Japanese War*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1958.
- Merkulov = Меркулов С.Д., Русское дело на Дальнем Востоке. Доклад С. Д. Меркулова Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу 10 марта 1912 г. Желтая опасность. Владивосток, Ворон, 1996. (S. D. メルクーロフ「極東地域のロシア人の努力. アレクサンドル・ミハイロヴィチ大公への1912年3月10日付けの報告書」『黄禍論』ウラジオストク:「ヴォーロン」社, 1996年)
- National Archives (Public Records Office) in Kew Gardens, C. O. 873/272, pp. 7-8, 10-16, 29.
- 『日本帝国統計年鑑』, 東京, 1890-1910年代.

Pin=Пын Мин. *История китайско-советской дружбы*. М., 1959. (ピイン・ミン『中ロ友好史』モスクワ, 1959年).

Petrov=Петров А.И. *Китайцы в России*, Санкт-Петербург: «Береста», 2002 (A. I. ベトローフ『ロシアにおける中国人, 1856–1917年』サンクト・ペテルブルグ: ベレスタ社, 2002年).

RGA VMF = РГА ВМФ. Ф. 32. Оп. 1. Д. 73. Всеподданнейший отчёт Приамурского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Унтербергера, 1910. (『ロシア皇帝に対する沿アムール地方総督陸軍中将ウンテルベルゲル報告書, 1910年』ロシア国立海軍公文書館, サンクト・ペテルブルグ, 32-1-73).

RGIA=RGIA=РГИА. Санкт-Петербург. Ф. 323.

Оп. 1. Д. 832-834 (ロシア国立歴史公文書館, サンクト・ペテルブルグ, 323-1-832 ~ 834).

サヴェリエフ, イゴリ R.『移民と国家—極東ロシアにおける中国人, 朝鮮人, 日本人移民—』御茶の水書房, 2005年, 177–181頁.

Stephan, John J. *The Russian Far East: a History*. Stanford University Press, 1994.

Ta Chen A. M., *Chinese Migrations, with Special Reference to Labor Conditions*. Wash., 1923. Reprinted. Taipei, 1923.

上田貴子『東北アジアにおける中国人移民の変遷, 1860 ~ 1945年』蘭信夫編『日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学』不二出版, 2008年, 313–342頁.