

国共内戦期の経済分野における中共とソ連の協力実態 —旅大地区を中心に—

鄭 成[†]

The Economic Cooperation between CCP and Soviet Army during the Civil War Period: The Case of Luda Area—

Zheng Cheng

This article intends to analyze the structural character of the relations between Chinese Communist Party (CCP) and USSR in Lushun/Dalian area during the civil war period (1945–1949) through the aspect of economic cooperation. The author marks 1947 as a watershed and divides the development of the bilateral relations into two periods. In the first period (1945～mid-1947), the CCP in Lushun/Dalian area was not able to start economic cooperation with the Soviet army. Facing no assistance from the Soviets side, the CCP seek to obtain its financial income by taking over the capital from the defeated Japanese enterprises. The Soviet side gave tacit and restrained consent to these CCP activities. In the second period (mid-1947～1949), economic cooperation between the CCP and USSR went smoothly. At the same time, however, gap and disputes surfaced in the bilateral relations due to different primary interests of the two sides. This conflict of primary interests between the CCP and USSR was largely influenced by the power gap between the two sides as well as the division of opinion within the CCP. Eventually, disputes were constantly settled temporally and it became normal phenomenon for the two sides during the period. In the eve of alliance formation between 1945 and 1949, both the CCP and USSR searched to maintain their cooperative relations with prudent stance. This article suggests that the structural character of CCP-USSR relations formed during the civil war period largely shapes the development of the China-USSR alliance later.

はじめに

本論文は、国共内戦期の中共とソ連の経済協力の実態を考察して、中共とソ連の両者関係の特質を経済協力という側面からの把握を試みるものである。

20世紀の中ソ関係は、国共内戦を境に劇的变化を遂げた。国共内戦期を通じて、両者は急速な接近が実現した後、僅か10年あまりの間、全面友好時期から一触即発の対立状態まで急速に悪化した。西側の同盟関係と比較すると、中国とソ連の同盟関係は不安定でかつ脆い印象が拭えない¹。なぜ西側陣営と同じように、陣営内の国同士が共通したイデオロギーを持っているにも関わらず、結局社会主義陣営の中ソ両国がこのような歴史的展開となったのか。そもそも中ソ関係の性格はいかにとらえるべきか。中ソ

[†] 早稲田大学アジア太平洋研究センター特別研究員

関係の歴史、そして社会主義国家同士の国関係の本質を理解するうえに重要な意義を持つ以上の問いは、これまでの中ソ関係研究の基本問題意識に据えられて来たのである。

上記の問いを答えようとして、これまでの先行研究の大半は中ソ関係の転換期にあたる国共内戦期を考察する際、政治史、外交史研究の手法を使い、指導部レベルの政治意思の往来に注目してきた²。一方、同時期、中共とソ連の間は中国東北で地域レベルの協力が展開された事実があったにもかかわらず、既存研究が少ない上、そのほとんどはソ連側の援助が中共の軍事勝利を促進した、というふうに両者の協力関係を単純化してとらえたものである。地域レベルの協力実態に着目して、両者関係の複雑性を分析したものが皆無である³。

こうした問題点を意識して、筆者は旅順・大連地域（以下、旅大地区とする）に焦点を当てて、中共とソ連両者の協力関係を対外宣伝、行政運営との複数の側面から考察してきた⁴。本論文が経済協力という視点を取ったのは、経済利益が相互関係の本質を集約的に表すと考えているからである。

第二次世界大戦後、近代的工業基盤と高い地政学の価値を有する中国東北地域は、自国の早期経済復興の課題を抱えたソ連にとって重要な意義を持つ地域であった。そのため、ソ連は国民政府を相手に東北地域での経済協力の可能性を探ってみたが、結局その試みが不発に終わった。一方、ソ連は長期占領の見込みがある旅大地区では中共の現地政権を樹立させた。国共内戦期を通じて、ソ連軍が主導権を握った両者の協力体制が同地域で展開していた。

しかし、ここで注目したいのは、ソ連側の自国経済回復の優先需要と中共側の革命訴求という利益訴求のギャップが中共とソ連の間に存在していたという事実。さまざまな形で噴出した双方の利益衝突は、旅大を取り巻く内外情勢、双方の力関係、中共内部の意見対立などの複数の要素に左右されながら、場当たり的に取り繕われて行ったのである。そのような様相で形成した協力関係がどのようなものなのか。中共とソ連の同盟関係がまさにこのような協力を基盤にしている以上、中ソ関係全体の複雑性を把握するには、当時の協力実態を理解する必要があると思われる⁵。

本論文は1949年以降、中国大陸で出版された中共党史文献を主な資料源とし、日本と国民政府側の出版物を補充的に利用する。中国の党史文献は政治的宣伝の要素が強いので、利用するにあたって慎重な史料批判が特に大事である⁶。そのため、筆者は可能の範囲内で、できるだけ多くの資料を集めて、一方的記述に偏らないように心掛けた⁷。国共内戦中の旅大地区をめぐる、ロシアにあるソ連軍側の歴史文書は、現時点で公開されていないため、利用できない状態にあるが、今後の公開を待ちたい。

1. 信頼関係が形成されなかった前半期（1947年半ばまで）

1.1 東北地域における中共とソ連の経済協力と終戦後の大連の経済状況

東北地域は、国共対戦の明暗が最も早くついた地域である。1948年の秋、中共軍は遼瀋戦役で圧倒的勝利を収め東北地域を完全に支配できた。この時期、中国とソ連の経済関係は政治情勢に大きく左右されていた。国民政府とソ連の方は貿易が凋落の路を辿る一方であった。1946年の貿易額の一時的な拡大が見られた後、鉱石、茶葉などの原材料を中心とした国民政府の対ソ輸出は1947年より減少し続けた。そのほか、国民政府とソ連が共同で経営する中東鉄道は両者関係悪化に伴い、共同経営の実態がな

くなった。

一方、中共とソ連の経済交流は、1946年12月より東北地域の中共政権とソ連の貿易がスタートして、1947年から1949年までの3年で確実に増長し続けた。さらに、1948年より、ソ連側から鉄道技術者が中国東北に派遣され、中共の鉄道修復・復興事業に助力したという展開もあった。全体的に見れば、東北地域における中共とソ連の経済協力は、貿易分野に留まっているイメージが強い⁸。

1.2 終戦直後の旅大地区の経済状況

東北地域から見れば、旅大地区は特異的な区域とも言える。国共内戦期を通じて、旅大地区は終始ソ連軍の支配下にあり、経済協力の面では違う展開となっていたためである。

遼東半島の最南端に位置する旅大地区は、大連と旅順の二つの港湾都市と金県などの周辺地域によって構成される。そのうち、旅順は軍事機能が集約された港であるのに対して、大連は近代的工業基盤が整備され、経済機能を集約的に果たし、東北アジア屈指の大都市である。大連が旅大地区の経済生産の大半を担うことから、経済協力を考察の焦点にした本論文は、以下は文脈に応じて、旅大地区という用語のほか、「大連」という地名用語をも使う。「大連」という用語を使う場合、大連市内とそのすぐ周辺地域を指す。

日本敗戦後の大連はソ連軍の生産設備運搬から受けた被害状況が軽微に留まっているが、終戦という秩序の激震を受けて、地域内の生産活動が停止状況に陥った。1947年春まで、現地の中共組織とソ連軍当局は、相互間に信頼関係が形成されずにそれぞれの経済課題に取り組んで、1947年半ばまでは両者は以下のように各自の経済対策を展開した。

1.2.1 ソ連軍の工業設備運搬と工場接收

日本敗戦後の東北地域全体が、ソ連軍の工業設備の持ち去りにより受けた甚大な経済的被害と比較すると⁹、大連の被害状況が軽微であった。

旅大地区進駐後、ソ連軍は迅速な接收作業を展開した。ソ連軍司令部に設置された技術部隊はソ連国家計画委員会のレズニック中佐の下、ソ連人の技術士官を中心に大連市内と近郊にある日系工業施設を調査し、設備の処置を決める作業を行った。指定された工場は日本人技術者、日本軍人、中国人労働者が解体作業を行い、その生産設備が本国へ運搬された。ソ連軍の設備運搬によって生産不能の状況に追い込まれた工場が数社もあった¹⁰。

しかし、瀋陽、鞍山などの工業都市と比べると、大連全体の被害状況が特に深刻の方ではなかった。このことは、中共幹部の証言から伺える。1945年12月時点で大連入りした後に、中共旅大地委副書記を務める柳運光が次のように回想している。

「私が庄河で船を下りてから、いろんなところで工場の深刻な被害状況をいやというほど目にしてきた。たくさんの設備、例えば電動機などはほとんど壊され、何も残されていない！瀋陽も同じだ。兵器工場はすでに廃墟同然だ。大連に来て、はじめてここの工場設備がよく保存されていることが分かった」¹¹。

大連の工業基盤の被害状況が軽微に留まった原因はいくつかが考えられる。その一つは、中国人労働者の工場保護活動が挙げられる。大連機械製作所の被害状況を目の当たりにした中国人労働者たちは、強い危機感が募り、唐韵超らの中共幹部の下で自発の工場保護運動を起こした¹²。彼らの行動は、戦後の

混乱した社会秩序に乗じて、ソ連軍の後について工業設備の略奪を図る人々の動きをある程度阻止できた。

もう一つ、しかも最も重要な原因はソ連の大連長期占領の見込みである。ソ連は旅大地区を占領した後、国民政府とソ連の中ソ友好同盟条約に基づいて大連港の30年間使用权を確保した上、日本とまだ対戦状態にあるとの理由で大連の行政権を国民政府に引き渡すことを拒否して、大連全体への実質的支配を維持し続けた。この時点で大連の工業基盤を存続させたまま、自国の経済回復に生かすという考えがソ連側にあったとすれば十分に考えられる。

レズニック部隊が工場の撤収業務を完了して、自国へ引き上げたのは1945年11月だった。ソ連側が新たにルデンコ少佐を首班とする技術部隊を派遣して、残りの工場の接収と管理に当たった¹³。ルデンコ部隊は進駐後、製鉄工業をはじめとする重要産業の諸工場の大半を接収した。残りの数少ない会社と工場の一部を中共旅大側の要請を受けて職工総会に渡した¹⁴。ソ連軍当局から中共がまとめて工場を移譲してもらえたのは、1947年に入ってからである。

1.2.2 旅大地区の停滞した生産活動

1945年8月から1947年年初までの1年半、旅大地区の工場はほとんど稼働停止の状態にあった¹⁵。中共幹部の回想によると、当時の状況は次のようである。「日本投降前、大連には企業が2000社あまりあった。1946年5月の時点で、そのうちの300社あまりが生産を再開できた。うち重工業が47.2%で、軽工業が52.8%である」¹⁶。中共旅大の経済工作の総括報告である、1946年10月の『中共旅大地委関与今後財經工作的決定』では、中共は経済生産の停滞状況を以下のように把握している。「工業の方は、「八・一五」から現在まで、ほとんどは破壊され、生産休止の状態にある。生産休止の工場の中、破壊が継続され、機械部品や原材料が盗まれて転売されてしまうケースが多数ある。従業員の失業は増える一方である。公営工場の中、利益を上げているのは極めて少数である」¹⁷。この時期の重要産業工場に関しては、多くの工場がソ連軍の支配下において、操業状況について不明のところが多い。本論文の後半で取り上げる中ソ合弁企業の一つである、大連船渠はこの時期ではソ連国内の船舶修理を主な業務内容としていた。

各工場の生産活動が停滞したことは、工業重鎮としての大連の機能麻痺だけでなく、数十万人に上る数の一般市民の生活苦をも意味している。1947年に南京で出版され、当時旅大の状況を紹介した本によると、工業生産が停滞したことに、ソ連軍の軍票の過剰発行などが原因で、当時の大連は食糧不足、物価高騰の状況が続いて、餓死者が数多くいたという¹⁸。

1.2.3 中共旅大がおかれた厳しい経済情勢

中共旅大が現地政権を掌握した後、政権基盤確保のほか、経済面でも多くの課題に直面していた。その中、財政収入の確保は最も緊急性が高かった。その原因は中共政権側の膨大な人員維持が挙げられる。

中共旅大の人員負担は三つに分けられる。その一つ目は行政機関の職員維持である。1945年の大連は80万人の人口規模の大都市で、大連市政府の職員数が11月時点で2,657人であった。中共旅大は日本人職員と日本統治時代の中国人職員を対象に大幅な人員削減を行った結果、職員人数が628人までに減った¹⁹。行政機構のほか、中共旅大自身の党組織も一つの大きな人員負担であった。中共旅大の政権樹

立後の1年間において、現地の中共組織の規模は急速に拡大した。日本敗戦の時点、旅大地区の中共組織の総人数は60名に留まっており²⁰、10月中旬の中共大連市委の設立時、2,3百人を超えない程度だった²¹。80万人の大連の行政運営を担うには、人材不足は深刻かつ明らかである。そこで、中共旅大は工人(労働者)訓練班を新設し、入学者の宿泊食事費用のすべてを負担して、急ピッチで幹部育成に取り組むことと²²、旅大地区以外から幹部を積極的に受け入れることで事態の打開を図った²³。一連の取り組みの結果、旅大の中共幹部人数は1946年7月までの間、60人から2,790人まで急増できた²⁴。

そのほか、警察部隊の急増員も財政負担増の要因の一つであった。大連市政府樹立直後、域内には多くの警察署が国民党系勢力もしくは現地の実力者の支配下にあつて、中共旅大の統治基盤を揺るがす潜在的脅威となっていた。中共旅大は国民党系の人員追放とともに、警察部隊の増員をもって、統治基盤の確保と軍事的優位性を図った。その結果、日本時代の警察力が2,000人前後だったのに対して、1946年以降の警察力の総人数は、常時1万人前後となっていた。実はその時期、ソ連軍当局が土地改革を禁じていたため、中共旅大はほかの東北地域と同じように、土地改革の手段を通じて大衆を動員することができなかった。従って、中共旅大の警察募集は中共正規軍の兵力補充の重要な手段でもあった。1946年から1948年までの3年間、中共旅大が募集して、前線に送った兵員数は32,700人に上った²⁵。国共内戦期の中共の兵員募集は、政治的要因の動員のほか、経済的インセンティブも極めて重要な役割を果たしたのである²⁶。

1.3 中共旅大の接収をめぐる中共とソ連の確執

1.3.1 中共旅大の経済対応措置

政権発足早々、中共旅大はすでに厳しい財政負担に直面した。可能な打開策は、生産回復と日本企業資産の接収の二つだった。『旅大概述』に記載してある1946年から1948年までの3年間経済統計データによると、中共旅大主導の生産回復が1947年以降になってはじめて実現できた。さらに、1946年、1947年、1948年の3年は、生産投資が財政支出に占める比率が、それぞれ0%、9.7%、39.4%だった²⁷。つまり、1946年の一年は生産投資が全くなかったのに対して、1948年の生産投資が財政支出の4割を占めるようになった。さらに、同書の紡績、造船、機械など、各業界の多数の工場に関する生産統計データは1948年度以降のものしかないことが加えて、中共旅大主導の生産回復が1947年以降だということが裏付けられている²⁸。

中共旅大主導の生産回復が遅延した原因は、ソ連軍当局の工場移譲の遅いタイミングと、中共自身の資金力、技術力不足と国民党による経済封鎖などが挙げられる。

中共旅大がソ連軍から本格的に工場を移譲されたのは1947年春以降である。ソ連軍は旅大地区占領後、重要な工場に対して、一部の生産設備を自国に持ち去って、残りの工場を1947年上半年期までに自分側の単独管理の下に置いた。1947年春に入って、国民政府の大連接収に備えるため、ソ連軍は一部の工場を現地政権の中共旅大側に移譲したとともに、中共旅大との間に「遠東中蘇電業公司」、「遠東中蘇漁塩業」、「中蘇石油公司」、「中蘇造船公司」との四つの中ソ合弁企業を設立した。1947年4月、中共旅大はソ連軍から移譲された複数の工場をもとに、関東実業公司を設立した。これをもって中共主導の工業生産回復の物的基盤がはじめて整えられた。

資金、技術、人材などの面における中共旅大の力不足も深刻だった。上に述べたように、中共旅大が政権を立ち上げた時点では、幹部人数が数百人程度で、後に急ピッチで幹部を育成したものの、そのほとんどは一般労働者出身で、生産を仕切る技術人材の備蓄が薄い状況は続いた。1946年より、中共旅大は、行政幹部を育成する旅大建国学院、専門技術人材を育成する大連工業専門学校と関東電気工程専門学校などを設立して、専門人材育成事業を手がけはじめた。人材育成の時間を考えると、これらの学校の学生が現場に投入できたのは1947年以降になるのが一般的予測である²⁹。

さらに、1947年の旅大地区を取り巻く内外の情勢が、多くの不安定要素を作り、生産早期回復の可能性を芽から摘み取った。国共内戦初期、国民政府軍は軍事的優位にあった。国民政府軍の攻勢を受け、遼東半島南部の中共軍はソ連軍支配下の旅大地区に撤退した³⁰。国民政府軍は旅大地区を陸海上から封鎖して、外部との通路を遮断させたため、旅大地区の経済事情はソ連軍の直接管理下にある企業でも経営事情が相当厳しくなったほど、悪化の一途を辿った³¹。1947年に入って、国共対立の軍事情勢に逆転があったものの、国民政府軍の封鎖態勢がかえって強化され、旅大地区の経済情勢に改善が見られなかった。ソ連軍当局が直接に運営する大連鉄道工廠は原材料の在庫が切れ、販路が塞がり、生産量が1945年の10%以下に下がったという難局に陥った³²。国民政府軍の陸上封鎖が解除されたのは、1947年6月以降である³³。

1.3.2 中共旅大の接收工作

甚大な財政負担を負いながら、しかも早期の生産回復の見込みが絶たれた中共旅大は日系企業の資産接收に活路を見出す以外、他の道がなかった。1946年は中共旅大の接收活動が最も活発な時期となった。1946年10月の「中共旅大地委関与今後財政工作的決定」によると、9月までの時点で、中共旅大の財政収入はその36%が接收した資産の売却金によって賄われたというのだ³⁴。『旅大概述』の1946年から1948年までの3年間の経済統計では、財政収入に占める財産収入（資産接收による収入）の比率は36.1%、2.8%、1.2%と下がっていった。この数字は上の生産投資の増加を表わすデータと相まって、1946年から1948年までの3年間は、中共旅大の財政収入が資産接收依存の状況から、生産回復に向かっていく過程であったことを裏付けている。上記の財政収入構造の原因について、中共側は、「我々の財政工作は明確の方針と具体的な計画がなかったため、混乱がさらに多くの混乱を呼んだというのが当時の状況だった。財政収入において、本来主要収入源であるはずの税金と公営企業による収入が少なく、臨時的財産（資産接收）収入と「雑項」（具体的内容が不明）収入が比較的多かった」と総括している³⁵。中共旅大の活発な接收活動は財政収入を確保したとともに、中共旅大とソ連軍当局との頻繁な利益衝突を生じさせる原因ともなった。そして、接收活動をめぐる双方の対処姿勢は、両者間の利益構造と力関係を浮き彫りにさせている。

ここでは中共旅大の接收工作の展開経緯を見て見よう。1945年10月31日、大連市政府が「施政綱要」を公布して、正式に接收工作に乗り出した。「綱要」の中の「敵軍及び偽満軍の武器弾薬、装備機材及び軍の資産、および政府の資産はすべて没収する」との項目は中共旅大の接收工作の法的根拠となっている³⁶。1945年11月、「敵偽財産」没収委員会が設立され、韓光と公安総局局長趙東斌が接收工作の全体責任者を担当した。現場指揮を務める謝謙は少年時代に大連の店で小僧をした土地勘がある中共幹

部だった。彼は複数の中国人から有力な情報協力を得ながら、接收活動に取り組んだ。

接收対象は、「施政綱要」に明記された日本軍と日本政府の資産のほか、幾久屋、三越洋行、浪華洋行などの日系企業にも及んだ。接收品物の内容は、百貨店の布、ミシン、石鹼、ラジオ受信機、食品などの日用品から、日本軍軍用倉庫の銃弾や砲弾、機関銃などの武器弾薬、そして工業用製品の電線、車パーツ、ガソリン、ディーゼル、電解銅まで、多岐に亘っている。接收した物資は、一部は中共の各解放区に運ばれ、一部は旅大地区内の商店、工場の開業設備に充て、残りは現金化されて、中共旅大の活動経費に充てた³⁷。謝謙らの接收工作は、1946年を通じて旅大地区を含める中共組織を物的面から大きく支えた³⁸。

1945年末、中共旅大は「没収委員会」と別途に新華公司を設立した。「没収委員会」が接收に機能特化しているのに対して、新華公司は接收活動のほか、接收した一部の企業（ホテル、レストランなどのサービス業を中心とした）の営業活動を会社の形で展開した。成立初期の新華公司は、民間に流出した銃器を買い取ることに機能を特化した。一時百丁以上の銃器（ほとんどは小銃）が集められて、その一部は公安総局に提供され、残りは大連の外から来た各解放区の幹部らに渡された。新華公司は旅大中共の対外物資支援拠点として他の東北地域に対して布、医薬品などの物資支援を行い、1947年7月まで活動を続けていた³⁹。旅順市委は傘下の「長興貿易公司」を通して、ソ連軍の銃器弾薬と車の部品を購入した。旅順市公安局が日本の「吉野洋行」を接收したあと、同洋行を「旅順聯華貿易公司」に改名して、業務内容を軍用物資の調達に特化させた⁴⁰。「長興貿易公司」が旅順に設立されたのは、旅順にソ連軍が大量に駐屯しており、軍用品が入手しやすいことが考えられる。

中共旅大のほか、旅大地区以外の中共組織も接收工作に乗り出していた。中共旅大政権が成立後、中共の各解放区が大連に「公司」、「商号」などの名義で出先機構を多数設置した。そのなか、東北軍区后勤部の「福泉号」、遼南地委貿易局の「裕大号」、晋察冀中央分局の「聚興商行」、華東局の「大華貿易公司」、「東順昌」、「復豊商行」などの規模が大きいもののほか、「同利公司」と「億中行」のような中共旅大の直轄機構もある。これらの機構は現地での資産接收、貿易などを通して、爆薬、ガソリン、布、ゴム、繋ぎ目なしパイプ、医薬品、医療設備などの製品物資を調達して、各解放区に輸出とともに、各解放区から大連への食糧、綿、農産品などの輸入をも行った⁴¹。

1.3.3 ソ連軍の反対

発足直後の「没収委員会」は最初、自らの拠点に「没収委員会」と書いた看板を掲げていた。数日後、ソ連軍当局から指導を受けた。やむを得ず、中共旅大は看板を取り下げた。以降、中共旅大の没収工作は内密にして展開することになった。中共旅大のソ連軍から干渉されなかった唯一の接收工作は不動産であった。中共旅大の不動産接收は、大連の繁華街である浪速町（現在の天津街）周辺が一時「謝謙街」と呼ばれたほど活発な展開ぶりだった⁴²。接收目標を工業生産設備、製品、原材料などの動産に絞ったソ連軍当局にとって、中共旅大の不動産接收は妨害要素となっていないことが考えられるだろう⁴³。

この頃の中共とソ連軍当局は、資産接收をめぐる一種の競合関係にあった。ソ連軍当局は中共の接收工作が自分たちの取り分を減らしてしまうのではないかと懸念から、中共の接收工作に反対姿勢を見せた。中共旅大の接收工作に遭遇した日系企業から通報を受けると、ソ連軍が直ちに出動して、中共が

接收した物資をその場で再没収することがしばしばあった。このような状況がソ連軍と近い関係にある、元東北聯軍のメンバー劉亜楼が斡旋を行ったため、ある程度の緩和が見られたものの、ソ連軍が自らの圧倒的な優位を利用して、戦利品の名義で公然と接收を独占的、組織的に行うという構図に基本的には変わりはなかった。次第に中共幹部の間にライバル意識が抬頭しはじめた。旅大地委と公安総局が新華公司に下した指示からこの傾向が伺える。「引き続き敵偽の資産接收を行うことだ。敵の資産は、我々が接收しないと、いずれソ連軍に接收される、または一部の人間に取られるから」⁴⁴。

一方、活発な中共側物資調達の後背に大きな問題が潜んだ。接收工作全体を統括する部署がないため、各出先機構は各自に物資調達を行い、相互連携がとれていない状態が続いた。その上、各出先機関が中共旅大に報告義務を負わないため、中共内部の結束が弱くて、中共全体の接收工作が無秩序の状態であった。大量の物資が一方的に旅大の外に運ばれたことによって、次第に中共旅大の経済管理の混乱が深刻化して、地域の経済回復も阻まれた⁴⁵。ソ連軍当局の不満が次第に高まり、中共旅大に対して度々改善を強く求めてきた⁴⁶。

中共旅大側も問題の深刻さを徐々に認識しはじめた。「中共旅大地委関与今後財經工作的決定」では、中共旅大は混乱した経済工作の原因として、財經工作を統括する強力な一元的指導機関がないことと、旅大建設についての明確な計画がないことをあげた⁴⁷。1946年末東北局の許可をもらって、財經委員会を設立して、解放区への支援工作の一本化を図ろうとした。しかし、期待通りの効果をあげられなかった。各解放区の出先機関の物資調達が旧態依然で、ソ連軍側の不満はついピークに達し、1947年4月に関東公署が設立された時、事態はソ連軍当局が公署財政庁のメンバーに中共幹部を入れることを拒否するまで悪化した⁴⁸。

ソ連軍当局との衝突について、中共旅大は1947年10月30日の「関于劉順元、唐韵超両同志撤退問題的報告」で自らの認識を次のように表している。同報告はソ連軍の強い要請を受けて劉と唐の二人が更迭させられたことへの総括である。「地委は、某方（ソ連軍当局のこと）との関係がギクシャクしている原因は、主として財經問題にあると認識している。以前我々はこのには某方がいる限り、どんなことがあっても大丈夫であるという気持ちで、もっぱら前線の解放区への物資提供に精を出した。この2年間、我が各解放区が、ここで物を取りすぎて、すでに某方の大きな不満を招いている」⁴⁹。中共側の接收状況は1948年春に李一氓が旅大地区の党委副書記として着任するまで、根本的改善が見られなかった⁵⁰。

1.3.4 中共の接收工作をめぐる中共とソ連軍の対立原因

この節では、中共旅大の接收工作をめぐる中共とソ連軍の対立原因を双方の視点から分析する。

まず、ソ連軍側の事情に関しては、ソ連軍当局は自らの経済利益損害への危惧から、中共旅大の接收工作を阻止したことが指摘ができる。しかし、それと同時に、ソ連軍側の態度における現状容認の一面にも留意すべきである。なぜなら、ソ連軍が阻止態勢を徹しようとしたとすれば、中共の全体収入に接收収入が三分の一に達した事態は起きたはずがない。ここではソ連軍当局のスタンスには一種の曖昧さが垣間に見える。この曖昧なスタンスに実は一種の必然性がある。そもそもソ連側が中共政権を樹立させたのは、国民政府への牽制策であり、便宜上の措置であるという要素が強く働いたので、ソ連軍の中

共支援体制の目標はあくまでも政権維持のレベルに留まった⁵¹。中共側の活発な物資調達を決してソ連軍側が望む事態ではない。しかし、中共側が接收以外、確実な財政収入源を持たないため、中共側の接收を徹底的に封じ込めるのも現実的ではない。従って、ソ連軍は緩い抑制態勢以外ほかの選択肢がなかった。

一方、中共側の状況が改善されなかったのは、ソ連軍に対する中共幹部らの根強い不信感が指摘できる。その不信感はソ連軍の東北占領直後の時期に遡れる。1945年年末まで、ソ連軍は国民政府との外交交渉に応じるため、瀋陽と長春の中共軍に撤退を強制したりして、中共軍への対応を二転三転させた経緯があった。ソ連軍の対応は中共側の期待感を打ち消させたと同時に、強い不信感をも醸し出した⁵²。このような不信感は、国民政府が大連行政権回復の外交攻勢を強めた1947年の春にピークに達した⁵³。その時、国民政府の外交攻勢をかわずため、ソ連は視察団を受け入れ、そして接收への用意があると表明した。それを受けて、中共幹部らの間に動揺が広がり、中ソ協力体制の存続基盤が大きく揺るがされた。

国民政府に接收された場合に備えて、中共旅大はソ連軍の指導下で旅大地区の行政再区分などの措置を講じて、接收された時の損害を小さく食い止めようとした。こうした措置はやむを得ない対応策とは言え、大連が国民政府に引き渡されるのが前提としている以上多くの中共幹部にマイナスの心理的影響を与えたのが想像しやすい⁵⁴。実際、この時の中共旅大は、「警察権を全部引き渡し、警察の支配権がすべて失い、市長以下の行政人員はすべて辞職する」とまで覚悟したのである⁵⁵。

多くの中共幹部の不安がこの時に限って高まったのではない。旅大政権が誕生して以来、中共旅大内部に旅大地区の工業資源の利用方法をめぐって、前線需要を最優先すべきだと、大連自身の経済発展をも重視すべきだとの二つの対立した意見が存在した。前者は、瀋陽、長春、ハルビンなどの都市のように、大連がソ連によって国民党に引き渡される日を受け身的に待つより、今のうち、できるだけ多くの物資を前線に運び出すべきだと主張に対して、後者は旅大を空っぽにするまで物資を前線にまわすことは、旅大の経済回復と発展を妨げる以外何もならないと反論する。後者の見方を持つ幹部らは、前者と自分たちのやり方を「殺鶏取蛋（卵をとるため鶏を殺す）」と、「養鶏生蛋（鶏を養うことで、卵を持続的に取れるようにする）」とそれぞれの喩えを使って表現して、大連の工業基盤を利用して持続的生産活動をもって前線を支援することを力説していた⁵⁶。両者の合理性は一目瞭然で、ここで改めて検討を加える必要がない。こうした意見の対立が存在したこと自体が、中共旅大とソ連軍の一種の緊張関係を反映しているのである。

2. 中共とソ連の経済協力（国共内戦後期）

1947年春の国民政府の大連接收は、中共旅大とソ連軍の協力過程において分水嶺の意味を持っている。国民政府の旅大視察は不発の前哨戦に終わり、大連接收への本格的な布石とはならなかった⁵⁷。しかし、それがきっかけに、ソ連軍は四つの大企業を自らの完全な支配から、中ソ合弁の形にシフトさせ、そして、その四つの合弁企業は後の中共とソ連の経済協力的一大基盤となった。ソ連軍がこれらの企業を中ソ合弁の形に変換させたのは、大連が国民政府に接收された場合、自らの支配が確保できることに

ある。中共旅大とソ連軍の直接協力はこの四つの企業において、最も集約的に展開されたので、以下はこの四つの企業を中心に後半期の協力関係を考察する⁵⁸。なお、同時期、ソ連軍は複数の生産工場を中共旅大に引き渡し、これらの企業をベースに中共旅大は武器弾薬製造の「建新公司」と民生製品製造の「関東実業公司」を設立した。これらの企業の武器弾薬と民生製品の生産は中共独自で展開したものであることと、紙幅の関係で、本論文では取り上げない。

2.1 四つの中ソ合併企業

2.1.1 設立の経緯

1947年春までの中共旅大にとって、いかに企業の生産回復を実現して、深刻な失業を解決するのは、つねに頭を悩ます問題であった。1946年の1年を通じて、中共旅大が度々ソ連軍当局に相談を試みたが、協力承諾を得られなかった。企業合併の話がソ連軍の方から持ちかけられたのは、1947年年始以降であった。

中共旅大にとって、ソ連軍当局との合併はソ連軍が掌握した企業の生産活動への関与可能と労働者の雇用改善を意味するので、合併要請は歓迎すべき事態である⁵⁹。しかしいざ具体的合併条件になると、ソ連軍側から提示されたのは厳しいものだった。合併条件に関する档案資料が公開されていないため、本論文では関係者の回想と伝記から合併締結をめぐる当時の状況を推測してみる。1947年4月頃、関東公署が成立した後、ソ連軍当局が関東公署主席遅子祥と副主席劉順元を呼んで、中ソ合併企業の成立について話し合いを行い、それからソ連軍が用意した幾つかの企業合併の具体案と議定書に、双方が調印したという流れだった。劉順元は突如ソ連軍当局に呼ばれて、そのうえ会合場所が大連と旅順の間に二転三転され、会合場所で長く待たされ、最後にソ連軍側から突きつけられた契約への調印を強制された、というソ連軍側の一方的高圧的なやり方に対して強い不満を覚えた。ソ連軍の高圧を受けて、劉は契約調印に渋々と応じたものの、祝宴をボイコットして、会場を後にした。劉の対応は後に彼がソ連軍側に更迭させられた一因ともなった⁶⁰。中共旅大の責任者の遭遇から、当時の中ソ企業の合併はすべてソ連軍の一手によって進められ、ソ連軍が主導権を完全に握っていたことが伺える。

2.1.2 四つの中ソ合併企業の経営生産

四つの中ソ合併企業の経営生産は以下の通りである。

企業の生産に必要な原材料は基本的に現地調達で賄い、一部はソ連から輸入する。製品販路に関しては、製品の大半がソ連に輸出され、納入先がソ連の極東経済貿易の関連部署となっている。残りの製品は、旅大のソ連軍当局と地元で供給される。

資本金構成は中共旅大が51%で、ソ連軍が49%で、利益は資本金比例に応じて分配する。役職分担に関しては、四つの合併企業に理事会が設置され、中共旅大とソ連軍の人間がそれぞれ理事長と総経理を務める。公司の下にある、各工場の経理と工場長は設立時点よりすべてソ連人が務め、中共側の幹部に当てられたのは、副次的職位である。中共側が経理職と工場長の職につくようになったのは1948年以降である。

経営管理は、各工場、企業が完全な自主権を持ち、地方政府が関与できなかった。中共旅大の会議で中ソ企業が議題として議論される際、その内容は幹部の人事や党の思想政治工作、工会などを中心とし

たものであった。中ソ造船会社の理事会では、中共側が理事長と複数の理事のポストを占めているにも関わらず、経営決定に参加できず、生産活動はソ連側の生産計画に沿って行われたのである⁶¹。

ソ連人が各工場、企業のトップを務めることは、経営生産の管理が完全にソ連軍に把握されていたことを意味する。この現状について、韓光は回想録で、「我々（旅大）地委と地方政府は（経営管理に対して）一々気を使わなくても済むんだ」という前向的な捉え方を示しており、大連の造船会社がソ連側の生産計画を中心に生産が進められたことについて、中共側が造船工業を立ち直す経済力や技術力がないためであるとの認識を示している。しかし、日本人統治者をやっと追い出したとたん、地元の企業がふたたび外来の者によって支配されるようになった状況は、多くの中国人ないし中共幹部にとって、決して自ら望んでいた事態ではなく、むしろ抵抗感を覚えた事態とも言える。

この頃のソ連自身にとって、第二次世界大戦で深刻な打撃を受けたことから、経済回復は至上の優先事項となっている。一方、中共旅大にとって、経済面において自らの存立基盤を強化し、国民政府との戦いを物資的面で支えていくには、大連の経済基盤をフルに生かすことが極めて大切であった。それぞれの緊急課題を抱えた中ソ双方が、大連地域の経済資源の利用をめぐる、それぞれの思惑を抱いていた。双方の思惑が一つの企業体にいかに集約され、そしてぶつかり合い、さらに解決されていくかは、大連造船業のトップ企業である、大連船渠の経営状況を通して考察してみる。

2.2 造船業における中ソ協力の実態（中ソ合弁造船公司（大連船渠）の場合）

造船業は、大連の基幹産業の一つである。大連の造船業を担う主要企業は大連船渠（現在の大連造船廠）である。国共内戦中において、中共とソ連は大連船渠に対して、中ソ造船公司という名義で共同運営をした。その中ソ造船公司は、四つの中ソ合弁企業の一つでもある。そもそも大連船渠は、同工場の一貫した名称ではなかった。ロシア植民時代と日本植民時代が変わるたび、同工場の名称が変遷していた。以下はソ連軍支配時期の工場名「大連船渠修船造船機械工廠」の略称である、大連船渠を使う。

2.2.1 大連船渠の歴史的経緯

旅大地区の近代船舶工業は、1890年に清朝が旅順で設立した旅順船塢局（1897年にロシアに接収され、旅順船廠に改名された）と、1898年にロシアが大連に設立した大連船廠を基盤とする。1905年、日露戦争におけるロシアの敗戦をきっかけに、旅順船廠と大連船廠が日本海軍の艦船修理工場となっており、日中戦争期、大連船廠は大連船渠鉄工株式会社という社名で、満鉄の直轄子会社として生産運営を展開していた⁶²。1941年太平洋戦争勃発後、日本政府の「臨時船舶急増計画」を受け、軍用運輸船舶の製造が大連船渠の主要業務となった。戦争特需を受け、工場は8,100トンの船舶を作るほど、ある程度の造船能力を備えた⁶³。

2.2.2 ソ連軍接収

1945年8月、ソ連軍が旅順船廠と大連船廠の二つの造船場を接収した。そのうち、大連船廠は大連船渠修船造船機械工廠と改名され、ソ連海運部管轄下の企業となった⁶⁴。国共内戦期を通じ、ソ連側が終始大連船渠を支配していた。

大連船渠の工場に進駐した後、ソ連軍は日本人経営層と技術者から協力をもらって、工場の生産業務を調査して、生産設備や原材料などの登録手続を行った。進駐初期、ソ連軍が大連船渠から造船用のク

レーン二台、造船用の鋼板、製造完了の鉄道貨物車両などを自国に運搬した。設備が完全にソ連に持ち去られた東北地域の他の企業より、大連船渠の被害状況は軽微であった。

9月中旬、ソ連軍当局はシュアトフスキ陸軍大佐（中国語名、周尔托夫斯基）を全権軍事代表と総工場長に任命して、軍事管理体制を発足させた⁶⁵。10月、生産が再開した。ほぼ一年半後の1947年春、ソ連軍と中共旅大は共同で大連船渠を主体とした中ソ造船公司を設立した。それから大連船渠が1950年末に中国に移譲されるまで、ソ連軍が大連船渠の生産経営を主導していた⁶⁶。

2.2.3 ソ連主導下の大連船渠の生産業務

1950年まで、ソ連が大連船渠を船舶修理の基地として利用していた。1945年から1949年まで、大連船渠の船舶修理量は17万トンから29万トンまで増えた。1946年以降、ソ連船舶の修理が大連船渠の主な業務となった。船舶製造は1947年より再開して、1950年まで50トン、100トンクラスの牽引船を500隻あまり製造した⁶⁷。日本植民時代と比較すると、船単体の排水量が小さい。これは、当時の大連船渠の造船業務がソ連国内の需要に応じたためと考えられる⁶⁸。一方、製造量が1940年に811台でピークに達した汽車の貨物車両生産は、ソ連軍占領期間中に廃業された。

2.2.4 ソ連側の運営姿勢

ソ連軍は工場生産に対して、現状維持の姿勢が強く、生産拡大の投資を控えていた。そのため、内戦中の大連船渠は「基本建設に対し投資をほとんど行わず、インフラ整備が少なかった。また生産発展と工場建設について、長期計画を立てなかった」という状況にあった⁶⁹。その一例として、1945年日本敗戦の時点で、大連船渠の主なドック関係の生産施設は5,000トンと8,000トンのドックがそれぞれ一つで、4,000トン以下の船台が三つという構成であったが、5年後の1950年末、大連船渠が中国に引き渡された時点でまったく変わらなかった⁷⁰。

生産経営に関しては、ソ連人経営層の経営方針は時期に追って、明確な変化があった。ソ連接收初期、生産管理は個々の生産部署の責任者に一任されて、そのかわり、品質管理担当の専門部署が設置されず、制度の整備も立ち遅れていた。1947年に入ると、幾度も制度整備が行なわれ、新しい労働規則が作られたと同時に、技術品質の管理強化を図るため、船の主要構造、重要機械の検査を行う検査師のソ連国内による派遣、技術検査科の設置など一連の強化措置が打ち出された⁷¹。

人事面の変化も徐々に現われた。ソ連軍の接收初期、すべての部署の責任者ポストはソ連軍側にあった。その時はソ連人の技術者が足りなかったため、大連船渠の日本人技術者が多数留用されていた。中国人技術者の起用は、1947年以降であった。その背後には、日本人技術者がほとんど日本に引き上げをしたという大きな背景の中、中国人技術者が少しずつ育成されていったことが考えられる。ただし、中国人が船渠の経営管理層に入れたのは、1949年に旅大地区の中共組織が公開された後である。それ以降、船渠の中共党委が工場全体の生産、運営に対して指導する立場をとれるようになった。ソ連軍側の方針が大きく変わった時期は、1947年春と見ても良い。

企業の利益分配の仕方は、相互協力関係の本質をよく反映できる項目である。大連船渠の場合、ソ連側が企業の利益率を5%ないし5%強のレベルに維持させていた。これは中共側から見れば、「当然、これは船舶修理の依頼主であるソ連側にとって極めて有利であった」という認識になる⁷²。それと対照的

なっているのは、1955年以降、中国側が独自で計画経済体制を展開して、国が工場の製品価格と利潤をコントロールしていた時期では、大連船渠の民用製品の利潤率が6~8%であった⁷³。ソ連側が利益率を低く抑えられたのは、自分側が工場に対する完全な支配と輸出入の原材料がソ連国内から行っているという事情があったためである。

2.2.5 生産活動への中共旅大の関与実態

国共内戦期、大連船渠における中共組織の活動は、工会の組織活動にとどまり、生産活動の管理に参与することができなかった。

ソ連接收直後、大連船渠の一部の労働者が、唐韵超らの工会活動家と呼応して、1945年10月4日に大連船渠に大連船渠工会（後に職工会と改称される）を設立した。1946年4月、中共旅大は解放区からの程辛を中共船渠区委書記に任命し、一部の中共幹部とともに大連船渠に送り込んだ。程辛は、工人訓練班を卒業した、先に大連船渠に送り込まれた労働者活動家とともに、既存の大連船渠職工会を大幅に改組して、組織の拡大を図った。

程辛らの活動はソ連側の黙認を得たものの、その内容は労働者への中共加入勧誘、工人訓練班の開設、中共組織の宣伝活動、労働者士気鼓舞のための生産キャンペーンに留まっていた。時には職工会という名義で労働者を代表してソ連経営層に意見を具申して、労働者の生活保障、待遇改善を図ることもあったが、生産計画の作成や技術管理には関与できなかった⁷⁴。その実例として、ソ連軍当局の日本人技術者留用に対する中国人の反対が完全に押し切られたことがあげられる。1947年まで、ソ連軍が日本経営時代の元作業部部长蒲池司郎を工務部長に、元副社長森景樹を総務部長に任命して、船渠全体の生産技術と人事、財務、動力、材料調達をこの二人に任せた。一般部門と各生産現場の責任者ポストが引き続き日本人に任命したように、生産運営の面で日本人技術者に大きく依存していた⁷⁵。日本植民時代と大きく変わらないこの人事配置に対して、中国人従業員らが民族感情から強い反発を覚え、反対の声を激しく上げたにも関わらず、その状況は1947年まで維持された。

2.2.6 頓挫した中共旅大の造船事業の展開

1949年まで、中共旅大は旅大行政公署管轄下の旅大造船会社の運営を通して、独自の造船事業の展開を試みた。同会社は設備が貧弱で、生産規模も小さい。生産工場が中ソ漁業会社所轄の遼東船渠を借りて使い、業務内容が一般の船舶修理と小型船舶製造に留まっていた⁷⁶。国共内戦期、中共旅大は内外の情勢と自らの経済力から、独自の造船事業を展開する余裕がなかった。

1949年に入ると、中共が全国政権を獲得した後、経済復興は最優先課題となり、海運事業の振興も強く意識されるようになった。中共旅大にとって、大連地元の造船工業基盤をいかに地域全体の経済復興に生かせるかは大きな課題となった。自分の力不足を認識した中共旅大はひとまずソ連軍側に協力を求めることにした。中ソ双方が現存の生産基盤をもとに、さらに追加投資を行うという中共側の提案に対して、ソ連側は、今のソ連の急務は、戦争で損傷した船舶の修理と、牽引船、漁船などの小型船の製造であって、造船工場の規模拡大には余裕がないと消極的な反応を示した⁷⁷。ソ連側から協力を得られなかった中共旅大は、やむをえず大連船渠と別に、新たな造船工場の建設に踏み切った。しかし、ソ連側の協力がないうまの中共旅大はその試みがやがていろいろな現実上の制限にぶつかり、成功に至らな

かった。その詳細な経緯は以下である。

中共旅大がソ連軍側の賛同を得られず、独自で造船工場の新設を決まった後、韓光は旅大地区ソ連軍司令部ペロポロドフ大将に書簡を送り、新しい造船場建設の構想を説明して、ソ連側の用地使用の許可を求めた。韓光はまず、新しい造船工場の候補地は大連県内の香炉礁の沿海一帯と決め、年内に1万トンのドックと4000トンの船台を建設して、来年中に関連工場の建物を建てるとの予定を述べた上、バシン大佐（ソ連軍警備司令官、中国語名：巴申）から当該沿海地区は大連港管轄下にあるため、港の管理側及び上級機関から許可が下りない限り利用できないとの通達がすでに来ているため、中共旅大は困っていると、ソ連側の理解と協力を促した⁷⁸。1949年の時点でも、ソ連軍が旅大に対して絶対的支配権を握っていたことが分かる。

1949年7月、旅大行政公署工業庁が新しい大型造船工場の建設案を提出して、工業庁の下で大連造船廠建設委員会が設置された。建設委員会は大連に留用された日本人技術者、中国人若手技術者を技術陣の主体とした。1949年12月、上海から中国屈指の造船専門家葉在馥らを招聘して、工場の建設計画作成を任せた。精力的な人材招聘活動の結果、1950年10月まで建設委員会が招聘した技術者はすでに200人に上り、うち100名以上が留学帰国者や全国各地からの技術者だった。1949年から1951年までの間、建設委員会は建設計画を練りに練って、前後合わせて5回の計画書を出した。そのうち、1949年10月に出された初回目の建設計画書には、2万人の従業員規模と、遠海貨物船を年間20万トン生産できる生産能力、さらに世界で一番大きい客船と軍艦を建造できると、世界の最も大きい船舶を修理できるという意欲的な目標が掲げられた。1951年5月に出された5回目の計画書は、目標の数がやや減らされたものの、目標がより具体的になり、実現の可能性が高くなった。

実は早くも1950年、計画案がまだ決まっていない段階で、旅大行政公署工業庁がすでに623.47億元の関東幣の予算を投下して、造船工場の建設を始動させた。初期の建設業務は地盤整備、一部の簡易建物の建設とドックの基盤建設で、建設金額が81.97億元だった。同年6月の朝鮮戦争が勃発して、インフラ建設は中止させられた。その間、実施した投資金額は、99.58億元関東幣（36万米ドルに相当する）であった。残った設備と工場施設は、1952年1月に大連船渠が主体として設立された中ソ造船会社に合併され、建設委員会の専門家が中ソ造船廠を離れた⁷⁹。

造船事業の試みは結局不発に終わった。後に韓光が回想録でソ連軍から協力を得られなかったことと、国からのサポートを得られなかったことを失敗原因としてあげている⁸⁰。ソ連側から協力を得られなかったことがかなり大きかったように思われる。

む す び

以上は、国共内戦期における中共とソ連の経済協力関係に対して、旅大地区での展開様相を中心にその形成経緯と複雑性を考察してきた。

全般的に見れば、経済面における両者の協力関係は、ソ連軍の主導で進められていたということが分かる。政治面においても、同じ傾向が見られる。両者の協力関係は、1947年春の中ソ合併企業の設立をもって、二つの時期に明確的に分かれる。

1945年年末から1947年春までの前期において、旅大地区の重要な工場がソ連軍当局の支配下において、そして、地元の経済復興にあたって、中共旅大がソ連軍から援助をもらえず、双方の経済協力の実態は薄かった。日系企業の物資接収をめぐる、双方の間に一種の競合関係すら存在していた。

1947年春以降、ソ連軍当局は大連が国民政府に接収された場合に備えて、基幹工場への支配を確保するため、一部の企業を中ソ合弁に切り替えたほか、一部の企業を中共旅大側に移譲した。ソ連軍が進めた企業合弁の措置は後の中共・ソ連軍の経済協力の基盤を作った。その時期の中ソ間の経済協力は、大連船渠の運営実態から窺えるように、やはり両者の力関係に大きく規定されていることが特徴的である。

全体的に見れば、この時期の中共とソ連の経済協力は、後の中ソ全面友好時代では、さかんに宣伝された共通のイデオロギーというものを基盤にしたというより、中共側の国内革命意欲とソ連軍側の極東戦略、つまり、各自の個々の現実的利益需要によって支えられたと言った方が現状に近い。そのため、経済協力に起きた利益衝突に対する双方の対処は、相互の力関係や時の情勢から影響を受けて変わっていくものであった。このような特徴は、同盟関係締結後の中ソ関係の歴史展開を考察するにあたって、重要な手がかりとなっている。

註

- 2009年1月に上海華東師範大学国際冷戦史研究センターで、「冷戦と中ソ関係—外交、経済と文化交流」と題する国際シンポジウムが開催された。同シンポジウムには1940年代より1980年代までの中ソ関係を外交、経済、文化、社会など諸側面から考察する30本の研究報告が行われ、9カ国の研究者が参加した。2010年10月、研究報告をまとめた論文集が『脆弱的同盟—冷戦と中ソ関係』(脆い同盟関係)というタイトルで社会科学文献出版社より出版された。タイトルは近年の中ソ関係研究者に共通した問題意識を反映している。
- 同盟関係への進展過程にあった国共内戦期における中ソ関係を指導部レベルから考察した代表的な研究は以下のものがあげられる。
沈志華『毛沢東、斯大林と朝鮮戦争』広東人民出版社、2007年。
Heinzig, Dieter *"The Soviet Union and Communist China 1945-1950: the arduous road to the alliance"* Armonk, N. Y: M. E. Sharp, 2004.
Michael M. Sheng *"Battling Western Imperialism: Mao, Stalin, and the United States"* New Jersey: Princeton University Press, 1997.
- 中共とソ連の経済協力について、ソ連が中共の軍事勝利に支援したという単純化した論点が多く見受けられる。
まず中国国内において、1990年代前半、中国の国家社会科学「七五」(第7の5カ年計画)企画重点プロジェクトとして、複数の中国人のソ連研究者による共同著作『蘇聯与中国革命(ソ連と中国革命)』は、「ソ連と東北根拠地の経済協力は中国革命の展開にとって推進的要素となった」と論じている。これは中共の公式論点と一貫している。向青など編『蘇聯与中国革命(ソ連と中国革命)』中央編訳出版社、1994年、p. 546。
後に、中国の中ソ関係研究は大きな進展を遂げたにもかかわらず、同時期の中共とソ連の経済協力について、従来の見解から一歩を大きく踏み出すことがなかった。1948から1953年までの両者経済協力関係を取り上げた沈志華は、1950年に同盟関係が確立した以降の時期について、詳細な資料をもって歴史的考察を展開しながら、国共内戦期における中共とソ連の経済協力について、それが1948年以降開始したと見て、そして中国国内革命に貢献した、と従来の評価を踏襲している。沈志華『中蘇同盟の経済背景：1948-1953』香港亞太研究所、2000年。
薛衛天は、中国人民共和国が成立するまでの中ソ関係全般を取り上げた『民国時期中蘇関係史(1917-1949)』では、旅大の中共政権建設について、多くの紙幅を割いている。彼はソ連軍のバックアップを受けて、中共旅大が政権建設、教育、武器弾薬製造、人員育成の面で収めた実績をあげて、「中共旅大地区の党組織が労働者農民群衆に広く依拠し、各階層の人士を団結させて、ソ連軍当局の全面的支持の下で以上の措置を通して、旅大地区全体を大連が中心とした、確固たる政権基盤、発達した経済事業と進んだ文化教育事業を持つ革命根拠地

と、東北戦場における最も頼れる後方とまで発展させた」と論じている。薛衡天『民国時期中蘇関係史(1917-1949)(下)』中共党史出版社、2010、p. 123。

日本側の研究について同じ評価が見られる。井村哲郎は、ソ連軍が旅大地区で自らの経済利益を、工場設備の運搬撤収と中ソ合弁企業の二つの手段を通じて確保したと、ソ連軍のバックアップを受けて、中共が旅大地区を後方基地に育て上げたという二つの側面から、国共内戦期の旅大地区を論じている。井村哲郎「戦後ソ連の中国東北支配と産業経済」江夏由樹など編『近代中国東北地域史研究の新視角』山川出版社、2005、pp. 274-298。

4 以下の拙稿を参照。

「戦後大連における中共組織とソ連軍の協力と衝突—両者の「共同」行政運営を中心に—」『近きに在りて』編集委員会『近きに在りて』第57号、2010年6月、pp. 24-39。

「国共内戦期における中共とソ連の相互接近、協力について—大連の『実話報』を中心に—」早稲田大学アジア太平洋研究センター編『アジア太平洋討究』第8号、2005年、pp. 133-163。

“*The Approach between CCP and Soviet Occupation Army in the Northeast of China after the Japan's Defeat—Focusing on the CCP's Take Over of Dalian*” 早稲田大学大学院アジア太平洋研究科編『アジア太平洋研究科論集』第14号、2007年、pp. 119-129。

5 1950年代の中ソ同盟関係が長く維持できなかった原因について、双方の関係が制度化されなかったのは両者関係の複雑性の一つであるとの指摘がある。下斗米伸夫『アジア冷戦史』中央公論新社、2004年、p. 41。沈志華が2009年の「冷戦と中ソ関係—外交、経済と文化交流」と題する国際シンポジウムで同じ主旨の指摘を行った。

6 薛衡天の『民国時期中蘇関係史(1917-1949)(下)』は旅大地区の中共・ソ連の協力関係について、基本的に1945年より1948年まで旅大地区第一書記を務めた韓光の回想録を利用したのである。韓光はソ連に留学して経験があり、対ソ協力を重視し、劉順元らのソ連軍に更迭させられた中共幹部と違い、終始ソ連軍と良好な関係を維持していた。韓光本人が回想録で多くの情報を提供している一方、上記のような立場上の関係で、記述全般に亘ってソ連軍の行動を好意的に解釈する傾向が見受けられる。

7 筆者が入手した、出版時期が最も早い党史文献類資料である、1949年に出版された『旅大概述』は、国共内戦期の旅大状況について極めて詳細の統計データが掲載されている。井村哲郎氏のご厚意により、同資料を利用することができた。

8 孟憲章主編『中蘇貿易史資料』中国対外経済貿易出版社、1991年、pp. 524-544。

9 ソ連軍の工業設備運搬によって、東北地域は金額の膨大な損害を受けただけでなく、産業全体が壊滅的打撃を受けた。発電、製鉄企業などをはじめ、数多くの基幹産業工場は生産能力が著しく損なわれ、そのなか、生産不能の状態に追い込まれた工場も少なくなかった。

戦後の東北地域がソ連軍の工業設備運搬によって受けた損害状況及び後の同地域の生産復帰への影響について、1946年半ばにアメリカのポーレー調査団が実施した調査活動のまとめ(ポーレー報告)と、1947年2月に東北日僑善後連絡総処・東北工業会の報告がある。井村哲郎「戦後ソ連の中国東北支配と産業経済」はこれらの報告比較を通して、ソ連軍の設備運搬の実態把握に迫っている。

10 ソ連軍の撤収作業の実施について、中共側の公開文献はソ連軍が多くの工場設備を自国へ持ち去ったという簡単な記述に終始する。具体的解体作業、持ち去られた設備の詳細に関するまとまった記述は見当たらない。本研究は旅大地区におけるソ連軍の工場解体、撤収作業の詳細について、残留日本人の日記、回想録に依拠する。大連機械工場の解体作業の詳細について、以下の日本人側の記述がある。「大連機械、三週間で解体せよとのソ連軍の命令。二千七百坪。鉄の量千七百トン。構造物の軒高四十尺—六十尺。トビ百二十名、その他三百五十名を招集。トン四百円で千七百トン分六十八万円、その他諸経費十万円、合計七十八万円で、一か月を要すると回答す」。『大連 空白の六百日』pp. 257-258『榎谷日記』1945年10月26日分。

「金州満洲重機の解体作業も9月はじめより、10月末まで行われた。同工場は満洲の製鉄、鉱山などで使用する大型産業機械を製作中で、戦前米国のピッツバーグ市メスタ社ピッツバーグ工場と同一の規模を持つ工場を目指している最中に開戦。ソ連軍にとってその最新の大型工作機械は格好の収穫であった。』『大連空白の六百日』p. 491。

被害状況について、大連機械製作所の場合は以下のものである。

「1945年8月日本侵略者が投降後、ほとんどの機械設備がソ連軍によって戦利品として持ち去られ、残されたのは、ただ数台の運びにくい水圧プレスと数十台の損傷が激しい老朽設備と数千トンの鉄鋼だけであった。工場の中はいたるところ廃墟と山のような鉄のくずで、従業員のほとんどは工場を離れ、工場は休業状態にあった。」黄安襄「接管大連機械製作所」大連市史志弁公室編『城市的接管与社会改造』大連出版社1998年、p. 127。

金州満洲重機の場合、工場内の最新式の大工作機械がソ連国内の経済回復に必要であったため、すべてソ連

国内に運搬された。1945年12月末の時点、工場に「残されたのは三千キロワットのトランス一台だけ」という状況であった。

富永孝子『大連、空白の六百日』改訂版新評論 1999年, p. 258, p. 491。

- 11 戦後の大連が、ソ連軍の持ち去りによって受けた被害状況について、今は具体的データが入りていないので、(具体的データがあったとすれば、公開されていないソ連の軍関係のアーカイブに保管されていることになるはず)、以下の二人の中共幹部の証言を利用する。
柳運光は旅大に入る前の前職が山東省膠東区委常委であった。彼は1945年12月から1949年2月まで、中共旅大地委の副書記、委員、旅大職工総会副主席を歴任した。仕事の関係上、ソ連軍当局と意見交換したことがよくあった。ソ連軍の一部のやり方に対して、自らの意見を具申ししたこともある。そのような立場にある柳がソ連軍の工業設備運搬による被害状況を過小評価することは考えにくい。
中共の工会責任者を務めた唐韵超が1980年のインタビューで次のように語った。「日本降伏後、大連では、二つの工場以外、ほとんどの工場は破壊を受けなかった。そのなか、最も深刻な被害を受けたのは機械工場だった。ソ連軍は検査名目で大連機械工場のドイツ製の機械を全部運び去った。もう一つは大陸煙草公司だった。」唐は当時、ソ連軍の強引なやり方に対する強い不満を持ち、自分の意見をストレートにソ連軍側に申しつけた。1947年9月にソ連軍当局に更迭させられた。そのような苦い経験を持つ唐は自分の回想でソ連軍当時のことを美化したり、損害状況を過小化して報告する可能性が低いと思われる。唐韵超「日本投降後蘇軍在大連的情况」大連市史志弁公室編『蘇聯紅軍在旅大』内部発行 1995年, p. 86。
- 12 ソ連軍の工場運搬について、唐韵超はその回想文に、日本投降後、大連の大部分の工場は破壊されず、ただ大連機械製作所と大陸煙草公司の二つの工場だけが破壊されました。とりわけ、大陸煙草公司が奪われたのをきっかけに、各工場設備を守る護廠隊、糾察隊を組織した、と述べている。唐韵超前掲文 p. 86。
- 13 この時期、旅大地区におけるソ連軍の企業調査、設備運搬、企業接収についての系統的関連記述は、中共の公開出版物では見当たらない。その原因は、ソ連軍が自らの一連の企業接収活動などを中共側に教えなかったことと、中共側が意図的触れないことが考えられる。
一方、ソ連軍の工業調査について、丸沢常哉の『新中国建設と満鉄中央試験所』に比較的詳細な記録がある。丸沢は日本敗戦時の満鉄中央試験所所長を務めた人物で、旅大地区の工業設備に対するソ連軍の調査に満鉄中央試験所の日本人技術者らとともに協力したという関係で、ソ連軍の調査活動について比較的情報をもらえる立場だった。
丸沢常哉『新中国建設と満鉄中央試験所』二月社 1979年, p. 21-22。
- 14 富永孝子『大連 空白の六百日』改訂版 新評論 1999年, pp. 504-506。
なお、ルデンコ部隊が接収した旅大地区の企業詳細については、同書をご参照。同書は十分な統計に基づいた資料ではないが、ある程度ソ連軍の接収事情が把握できる。同書によれば、ソ連軍が接収した企業は数が37社で圧倒的に多く、しかもほとんどが基幹産業の工場であるのに対し、中共系の職工総会が接収した企業が10社であったと少なく、いずれも醤油、酒造場などの民用品の方が多い。
- 15 欧陽欽「在目前形势下旅大党的任務—欧陽欽同志在1949年4月1日中国共产党旅大区活動分子大会上的報告」中共大連市委党史資料征集弁公室編『解放初期の大連(紀念大連解放四十周年)』大連(出版元不明) 1985年, p. 274。
- 16 1946年8月に大連を訪れた肖勁光が、中共旅大財政部担当者から旅大地区の生産停滞との報告を受けた。肖勁光『肖勁光回想録』北京: 解放軍出版社 1987年, p. 339。
- 17 「中共旅大地委関与今後財經工作的決定」(1946年10月20日)大連市史志弁公室編『城市的接管与社会改造』大連出版社 1998年, p. 521。
- 18 李充生『旅大の今昔』抜提書局 1947年, p. 72, p. 84。
- 19 旅大概述編輯委員会編『旅大概述』旅大概述編輯委員会発行 1949年, pp. 268-269。
- 20 日本敗戦まで、中共は幾度も旅大への勢力進出を図ったが、いずれも日本占領軍当局の厳しい取り締まりにあって、全滅近い状態に追い込まれた。大連市史志弁公室編『大連市志・中共地方組織志』中央文献出版社 2001年, p. 177。
- 21 劉功成『大連工人運動史 1879-1949』遼寧人民出版社 1989年, pp. 286-303。
- 22 中共幹部育成を担当した沈涛は、その回想文で当時の幹部育成の具体的様子を描いている。沈涛「憶大連工人訓練班」前掲『城市的接管与社会改造』pp. 181-187。
1945年10月末より1946年4月上旬まで、中共旅大は工人(労働者)訓練班を5期にわたって行い、育成した幹部は1,000名以上にのぼった。そのうちの300名が中共に加入して、中共黨員となった。前掲『大連市志・中共地方組織志』p. 29。
- 23 外来幹部が大連に辿り着くまでのルートはまちまちだった。膠東区委や中共東北局などの上級機関に派遣された場合もあれば、たまたま大連を通過して、何らかのきっかけで地元の中共組織に引き止められたケースも少

なくなかった。例えば、旅大ソ連軍当局が発行する中国語新聞紙で記者を務めていた欧陽恵氏はその一例である。タイ華僑出身の欧陽は、宣伝関係の仕事に従事した経験を持つほか、延安でロシア語を本格的に習得したこともあるため、当時の旅大地区では極めて貴重な人材であった。彼は日本敗戦後、中共中央の派遣を受けて、多くの華僑出身の中共幹部とともに、南下して東南アジア諸国（彼の場合、タイ）に戻ろうとしたが、旅大で国民政府の封鎖に遭い、足止めをされた。旅大で待機している間、ソ連軍側から声をかけられ、中共側の幹部として『実話報』で就職した。

24 前掲『大連市志・中共地方組織志』p. 177。

25 張殿選編『大連公安歴史長編 1945-1949』大連市公安局 内部資料 1987年, pp. 256-257。

26 国共内戦期中、中共が大衆から膨大な兵力を募集できたことについて、従来より中共は自分側の土地改革と政治宣伝の役割を強調してきた。つまり、土地改革と政治宣伝が民衆の革命意識を高揚させ、従軍に向かわせたということである。

しかし、土地改革についての多くの研究が明らかにしたように、土地改革は単なる政治宣伝の要素だけでなく、地主から没収した土地や生産材を従軍志願者の家族に分配して、後者に強い経済的インセンティブをも与えたことは、中共の大衆動員に極めて重要であった。

この点について、角崎信也は次のように論じている。「大衆が軍隊に参加した動機は、実際には極めて複雑であった(中略)土地改革は、大衆の主要な参軍動機であった物質的インセンティブの財源を創り出すことによって、共産党の理想とは異なる形で、新兵動員のプロセスにおいて不可欠の作用を発揮した」と論じている。角崎信也「新兵動員と土地改革—国共内戦期東北解放区を事例として」『近きに在りて』57号 2010年6月, pp. 55-67。

旅大の場合に即して言うとも、旅大は他の東北地域と違い、ソ連軍の厳しい規制を受けて、土地改革が展開できなかったため、数万人規模の民衆を従軍させるための経済的支出が、接収収入を主体とした財政収入で賄われた。

27 前掲『旅大概述』pp. 178-179。

28 『旅大概述』は、国共内戦期の生産状況について、工場ごとに詳細な統計データが掲載されている。しかし、1948年度以前の統計データは空白である。これについて同書は明確な説明がされていないが、各工場がほとんど1947年前後にソ連軍から中共側に渡されたとの具体的説明から、ある種の合理的推測ができる。前掲『旅大概述』pp. 48-111。

29 1948年年末に設立された大連大学は戦後の旅大地区におけるはじめての高等教育機関である。同大学は、複数の専門学校を土台にしてできたのである。大連大学の高等人材育成事業が軌道に乗って、現地の経済生産を力強くサポートできるようになったのは、1947年以降だととらえても差し支えがないだろう。屈伯川「創弁大連大学」前掲『城市的接管与社会改造』pp. 259-262。

30 中共軍が入ったのは、東西が約40キロ、南北が約8キロという「崗辺」と呼ばれる細長い地帯である。ソ連軍勢力範囲である旅大地区の北に隣接するため、国民政府軍は進入できなかった。中共大連市委党史研究室中共营口市委党史研究室編『解放戦争时期遼南五地委』中共党史出版社 1993年, p. 10。

31 たとえば、撫順から石炭の供給が断たれたため、元三菱系の昌光ガラス工場は自社の生産設備が稼働可能な状態であって、技術陣も健在であるにもかかわらず、生産再開ができなくて、当時の板ガラスへの高い需要に対応できなかった。これに対して、ソ連軍当局が日本人技術者を中心に電気加熱の生産方式の開発を進めようとしたが、結局失敗した、という経緯もある。つまり、ソ連軍当局も外部の石炭輸入に依存せざるをえなかった。丸沢常哉『新中国建設と満鉄中央試験所』二月社 1979年, pp. 42-44。

32 大連機車車両工廠廠志編纂委員会編『鉄道部大連機車車両工場志：1899-1987』大連：大連出版社 1993年, p. 8。

33 1947年6月に中共軍は旅大地区の北にある、貔子窩、城子疃、瓦房店などの地域を奪還して、それによって陸上の封鎖がはじめて解除されたのである。孫宝運、関恒喜文責「蘇軍進駐旅大十年大事記」大連出版社『蘇聯紅軍在旅大』1995年, p. 365。

34 前掲「中共旅大市委関与今後財經工作的決定」(1946年10月20日) p. 522。

35 前掲『旅大概述』p. 177。

36 前掲『大連公安歴史長編 1945-1949』p. 349。

37 前掲『大連公安歴史長編 1945-1949』p. 350。

38 謝謙らは日系の三越洋行に保管された大量の布と百台以上の電動ミシンをソ連軍の目を盗んで、夜間の時間帯に地下通路を利用して布とミシン機を密かに運び出した。これらの資産は旅大地区の中共幹部と警察部隊の制服作りに役に立ったという。前掲『解放初期の大連』p. 84。

39 前掲『解放初期の大連』p. 88-89。

40 前掲『大連公安歴史長編 1945-1949』p. 353。

- 41 韓光「旅大八年」陸毅主編 中共吉林省委党史研究室 吉林省東北抗日聯軍研究基金會編『韓光党史工作文集』北京：中央文獻出版社 1997年，p. 331。
- 42 「謝謙街」という異名があったのは、謝謙らが当時、天津街で多数の建物を接収したとの経緯があったためである。これらの建物がほかの武装勢力に横取りされないように、一時「謝謙」という表札を掲げられた。このことは当時接収をめぐる混乱ぶりを如実に反映している。
- 43 前掲『解放初期の大連』pp. 81-85。
- 44 中共旅大が接収を担当する新華公司に出した指示には、次のような文句がある。「引き続き敵偽の資産接収を行う。なぜなら、敵の資産は、我々が接収しないと、いずれソ連軍が接収してしまい、または一部の個人に取られてしまう恐れがあるから。」前掲『解放初期の大連』1985年 p. 87。
- 45 前掲『中共旅大地委関与今後財經工作的決定』（1946年10月20日）p. 522。
- 46 柳運光によると、「当時、晋察冀魯などの解放区はみな物資調達担当の人員を大連に派遣した。東北局も同じように物資調達の人員を大連に派遣してきた。四面八方の各地からいきなり多くの人が（大連に）送り込まれ、まとまった計画と直轄機関がないまま、各自で物資調達を行うと、必然的に多くの問題を露呈させ、トラブルも頻出した。その一方、ソ連軍が目を見張って、（問題が起きるたびに）しきりに韓光、もしくは私を呼び、「何をしたんだ」と詰問する。」柳運光「我所了解的蘇軍」前掲『城市的接管与社会改造』p. 190。
- 47 前掲『中共旅大地委関与今後財經工作的決定』（1946年10月20日）p. 523。
- 48 「蘇軍進駐旅大十年大事記（1945. 8-1955. 5）」大連市史志弁公室編『蘇聯紅軍在旅大』内部資料 p. 364。
- 49 報告では財政問題をめぐり、中ソ間の利益衝突、中共側の物資調達が招いたソ連軍側の不信任について、多くの指摘がなされた。旅大地委『关于劉順元、唐鈞超兩同志撤退問題的報告』（1947年10月30日）前掲『蘇聯紅軍在旅大』p. 282。
- 50 李一氓「憶旅大的財經工作」前掲『城市的接管与社会改造』p. 255。
- 51 1945年11月前後、旅大地の中共政權の詳細な樹立経緯に関して、拙稿「終戦直後の中国東北における中共とソ連の接近—大連接収を中心に—」は、1945年8月下旬、ソ連軍は旅大地区を占領した後の二ヶ月の間、中共系勢力の旅大進出を拒んで、国民党系勢力を支持する姿勢から、中共系の政權を樹立させる方にシフトした急な方向転換の経緯を考察した。早稲田大学アジア太平洋研究科編『アジア太平洋研究科論集』第14号2007年。
- 52 ソ連軍の対応を受けて、中共指導部は東北地域での方針を「讓開大路、占領兩廂（大都市を放棄して、広大な農村部と中小都市を占領して、拠点を作る）」に転換せざるをえなかった。
- 53 1945年年末まで、ソ連軍が中国東北から大量資産を自国に持ち去ったこと、中共軍へのソ連軍の支援などを受けて、東北問題はつねに当時の国民政府とソ連の外交交渉の一大課題であった。1946年に入ると、長く間決着が付けられなかった状況に対して、中国国民党六回二中全会をきっかけに、国民政府上層部には多くの不満が噴出した。これを受けて、国民政府はソ連に対して、外交交渉のスタンスを強めた。そのなか、旅大問題は重要な戦略意義を持つため、交渉の核心問題となった。交渉の結果、ソ連側が大連を国民政府に渡すつもりはなかったにもかかわらず、国民政府の視察団を受け入れ、そして国民政府の大連接収への用意があると表明するまで応じざるをえなかった。国民政府内部の論争と意思決定の詳細、また国民政府とソ連側の外交交渉について、汪朝光と石井明の論文を参照。
汪朝光「関与戦後対蘇外交及東北問題的激烈争執—中国国民党六回二中全会再研究之二」『民国档案』2006年3月，pp. 118-125。
汪朝光『戦後旅大接収問題研究』中国近代史研究所HP <http://jds.cass> アップ期日 2005年6月10日。
石井明「第二次世界大戦終結期中のソ関係旅順・大連問題を中心に—」山川出版社『近代中国東北地域史研究の新視角』2005。
- 54 中共旅大は大連市内の管轄面積を小さくするように、旅大全体の行政の再区分を図り、旅大地区全体を統轄する関東公署を設置した。大連市、旅順市、大連県、金県を関東公署の管轄下にまとめることによって、国民政府に引き渡される大連市内の管轄面積を減らして、国民政府の大連接収によって生じうる損害を最小限に食い止めようとした。韓光「旅大八年」陸毅主編 中共吉林省委党史研究室 吉林省東北抗日聯軍研究基金會編『韓光党史工作文集』北京：中央文獻出版社，1997年，p. 315。
そのほか、公安総局の資産をも移動させた。前掲『大連公安歴史長編 1945-1949』p. 354。
- 55 前掲『大連公安歴史長編 1945-1949』p. 70。
- 56 韓光は中共の接収、ないし大連全体の行方をめぐって、当時の中共とソ連軍の緊張関係について次のように述懐している。「ソ連軍側は、私たちがどのぐらいの物資を選び出したかを把握している。ソ連軍当局はこの件について、私たちが物を全部持っていくと大連現地の生産回復に支障を来し、大連をつぶすことになる、市委に何度も申し入れたことがある。私たちは、ソ連軍側の真の意図を把握しきれず、以前の瀋陽、長春、ハルビンのケースのように、次はまた大連をも国民党に引き渡すのかどうか、まったく分からない。数少なくない

- 同志たちは、ソ連側が大連を引き渡すのをじっと待つより、今のうちに各解放区に取れる分だけとってもらった方がよいとの認識だった。」韓光『功勳昭世憶重樓』前掲『韓光党史工作文集』, p. 281。
- 57 国民政府視察団の団長を務める董彦平の報告によると、視察団が旅大入りしてから、ソ連軍当局から行動範囲を制限されたため、思う通りに行動できなかった。また、現地の行政機関や企業への視察も、ソ連軍側から協力を受けられなく、実現できなかった。視察団は結局旅大の状況を把握できず、接収工作のための布石を敷くことができなかった。「旅大視察団董彦平、張劍非視察報告」(1947年6月17日)薛銜天編『中蘇国家関係史資料匯編(1945-1949)』社会科学文献出版社1996年, pp. 144-153。
- 中共側は、ソ連軍の指示のもとに、旅大に訪れた国民政府視察団の接触範囲を徹底的に封じ込んだ。前掲「旅大八年」pp. 313-317。
- 58 四つの合弁企業のほか、ソ連軍から移譲された民生製品を生産する複数の工場をベースに、中共旅大は実業公司を設立して、独自の運営を展開した。紙幅の関係で実業公司については別紙に譲る。
- 59 韓光の回想文は、合弁企業の設立経緯について、詳しく書いてある。前掲『蘇聯紅軍在旅大』pp. 54-55。
- 60 丁群『劉順元伝』江蘇人民出版社1999年, pp. 186-191。
- 61 前掲「旅大八年」pp. 336-337。
- 62 大連市史志弁公室編『大連市志・機械工業志』北京:中央文献出版社2003年, p. 36。
- 63 1942年から1945年8月までの間、大連船渠は、3,000トンの貨物船2隻、8,100トンの鉸石運輸船1隻、4,500トンのC型戦時標準船3隻、3,850トンの2D型戦時標準船6隻を製造した。そのなか、8,100トンの船舶は、日本植民時代に製造した最も大きい船であった。前掲『大連市志・機械工業志』p. 47。
- 64 前掲『大連市志・機械工業志』p. 37。
- 65 大連造船廠史編集委員会編『大連造船廠史(1898-1998)』内部資料1998年, p. 84。
- 66 中国とソ連の間に本格的な共同経営は、1952年1月1日に設立した中ソ造船公司である。同公司は、ソ連側の株式が1954年12月31日に中国側に譲渡されるのをもち、運営期間が2年だった。
- 67 以下の2種類の資料は、1947年以降、大連船渠が製造した船の数について多少の相違があるが、100トンを中心とした船が500隻製造されたという点で一致している。前掲『大連造船廠史(1898-1998)』p. 107, 前掲『大連市志・機械工業志』p. 47。
- 68 ソ連国内の需要について、韓光は次のように述べてある。「ソ連は第二次世界大戦で大量の船舶が破壊されたため、ソ連は大連船渠に船舶の修理を大量に依頼した。そのほか、ソ連は沿海地域の漁業を発展させるため、大量の500~600トンの牽引船が必要だ。」前掲『蘇聯紅軍在旅大』p. 56。
- 69 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』p. 141。
- 70 前掲『大連市志・機械工業志』, p. 40, 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』p. 113。
- 71 同年の12月より生産検査制度が実施され、毎日午前8時より12時まで、ソ連人総技術師が各工場長を率いて、製造中または修理中の船を視察し、各船の責任者と意見交換したという。1948年3月、生産報告制度が制定された。週に4回、ソ連人総技術師のもとで、各工場長、材料課課長、査定課課長、各船の責任者が一堂に集まり、各自の進捗状況を報告する。1949年の6月に入って、生産過程で露呈した計画性の欠乏問題に対して、製造中の船の工程状況をもとに「工事明細書」を作成し、それを通して情報共有を図るなどの措置がとられた。前掲『大連造船廠史(1898-1998)』p. 95。
- 72 前掲『大連市志・機械工業志』p. 52。
- 73 前掲『大連市志・機械工業志』p. 52。
- 74 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』pp. 85-89, pp. 101-102。
- 75 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』pp. 85-89, p. 91。
- 76 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』p. 119。
- 77 前掲「旅大八年」, 前掲『韓光党史工作文集』p. 331。
- 78 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』pp. 119。
- 79 前掲『大連造船廠史(1898-1998)』pp. 119-123。
- 80 韓光は回想録でソ連軍から協力をもらえなかった経緯を説明した後、「造船業というようなプロジェクトは、国から援助をもらえず、そのうえ、資金と販売先が確保できていないまま、地方の力だけを頼りにしては如何にもならない」と自らの認識を語った。韓光「旅大八年」前掲『韓光党史工作文集』p. 340。