

満ソ水路協定とポヤルコワ水道封鎖問題 — 乾岔子島事件の前史的研究 —

笠原 孝太^{*1}

A study of the 1934 agreement between Manchukuo and the USSR on border waterways and the Poyarkovo waterway blockade incident — as a Prehistory Study of the Kanchazu Island Incident.

Kota KASAHARA^{*1}

This paper is a study that focuses on the prehistory of the Kanchazu Island incident of 1937 in order to clarify the seriousness of the incident. In this research, I analyzed the trends of Japan, Manchukuo, and the Soviet Union towards the conclusion of the 1934 Waterways Agreement signed by Manchukuo and the Soviet Union, and the process that led up to the termination of the Waterways Agreement. As a result, it became clear that the Kanchazu Island Incident was not only a dispute over territory, but also a dispute over waterways.

はじめに

満ソ国境紛争の乾岔子島事件は、一九三七年六月十九日に満ソ国境のアムール川（黒龍江）に浮かぶ乾岔子島にソ連国境警備兵が上陸したことで勃発した紛争である。これまでノモンハン事件や張鼓峰事件など、陸上の国境紛争が注目されてきた一方で、河川上の国境紛争である乾岔子島事件の研究は停滞していた。

アムール川全域が条約上国境の役割を与えられたのは、帝政ロシアと清が締結した一八五八年の璦琿条約からである。時代が移りアムール川を隔てる国家が満洲国とソ連になっても河川の国境は引き継がれていたが、両国は国境河川に関する新しい取り決めの必要から、水路会議を経て一九三四年九月にいわゆる満ソ水路協定⁽¹⁾を締結した。その後、満ソ両国は代表委員から成る共

同技術委員会を開催し、国境湖川における共同作業の実現に向けて協議を開始した。しかし満ソ間の交渉と調整は困難を極め、一九三七年四月にソ連が一方的に同協定の破棄を通告した。

乾岔子島事件の大きな特徴は河川上の国境紛争という地理的要素であり、この点が他の陸上国境紛争とは異なっている。筆者はこの点に注目し拙稿「乾岔子島事件に関わる条約及び協定の考察と事件の位置づけの検討」（『日本法学』第八七巻第二号）の中で、考察対象の一つとして水路協定を取り上げた。そして、結論部分では水路協定の成立から破棄までの過程とその後のソ連のポヤルコワ水道の封鎖問題が、乾岔子島事件の前史部分を解明するための重要な研究テーマであることを明らかにした。

ただし、同稿ではそれらの重要性を指摘した一方で、水路協定については満ソの外交努力の失敗

*1 日本大学国際関係学部国際総合政策学科 助教 Assistant Professor, Department of International Studies, College of International Relations, Nihon University

の実例として若干の考察を加えただけで、本格的な検討には至らなかった。その理由は、同稿の研究目的が乾岔子島事件に関係する複数の条約や協定の全般的な考察だったために、水路協定だけに焦点を絞ることができなかったことと、何よりも水路協定やポヤルコワ水道封鎖問題に関する一次史料が乏しく十分な検証が困難だったからである。

しかしながら、その後の史料調査で東京大学社会科学研究所図書室に所蔵されている『島田文書』の中に、水路協定とポヤルコワ水道封鎖問題に関する新史料が存在することが明らかになった。この新史料の発見により一連の研究を前進させることが可能になった。

本論文は『島田文書』を基礎史料として、水路協定とポヤルコワ水道封鎖問題という乾岔子島事件の前史部分に焦点を当てることで、国境河川紛争としての同事件を再評価するものである。

1. 水路会議と水路協定成立

(1) 水路会議

満洲国の北部国境は一八五八年の璦琿条約と一八六〇年の北京条約により、アムール川、ウスリー川、アイグン川をはじめとして、複数の国境湖川により形成されていた。

満洲国建国以前のこれら国境河川に関わる具体的な協定としては、一九二三年に中華民国の黒河道尹⁽²⁾とソ連のアムール国立船舶局長との間に結ばれた「境界河川の航路維持に関する標識設置の共同作業に対する協定」(以下、旧協定と表記する)があった⁽³⁾。

この旧協定は双方の締結者からもわかるとおり国際協定ではなく、地方的かつ技術的なものであった。内容としては、当時中華民国側に水路方面の技術者が皆無だったため、ソ連側が航路標識の施設の一切を担当し、中華民国側はその施設に要する費用として年間二万五千元をソ連側に支払うという非対等的なもので、中華民国側は費用負担だけで航路維持には何等の関与もできなかった⁽⁴⁾。

この協定は一九三一年に期限満了により失効し

たが、一九三二年に建国された満洲国が国境湖川地域の取り決めを放置していたことにより、国境河川において満洲国船舶がソ連側から自由航行を妨害される事案が度々発生した。こうしたことから満洲国は満ソ両国の安全な船舶航行のためにも、これらの地域の治安確立及び水運の復興に資する新協定締結の必要性を痛感していた⁽⁵⁾。

こうした事情から、満洲国政府が一九三三年の春に新協定の締結を目指す水路会議の開催をソ連側に提議したところ、同年十月にソ連側がこの提案に応諾したため、新協定に向けた満ソ水路会議が動き出した⁽⁶⁾。

満洲国は、水路の安全航行や管理の問題の解決だけでなく、ソ連との直接交渉の前例を作ることにも期待を寄せていた。もし水路会議の結果としてソ連との間に国際協定を締結することに成功すれば、事実上ソ連に満洲国を承認させることができると考えていたからである⁽⁷⁾。

一方、ソ連はそもそもこの会議に国際的な意義を付与するつもりはなく、かつての中ソ間の旧協定の例にならい、単に地方的かつ技術的会議としての開催を求めていた⁽⁸⁾。

このように両国が水路会議に異なる性質を期待している中、最初の満ソ水路会議は一九三三年十一月初旬に、ブラゴヴェシチェンスクにおいて開会されることになった。両国が代表委員を決定し、満洲国側委員が新京から開催地に出発する段に至って、突如駐哈爾濱ソ連領事が本国政府の電命により「水路会議は本国政府の関知せざる所で、地方的問題である」として、満洲国委員の入国査証の発給を拒否したため、同年中の会議開催を断念せざるを得なくなった⁽⁹⁾。

これは単なるソ連の嫌がらせではなく、満洲国が国際的意義を目論む状態でソ連が満洲国のパスポートに査証を発給すれば、事実上満洲国を国家承認することにつながるという懸念からであった⁽¹⁰⁾。

当初の予定は実現しなかったが、満洲国ハ爾濱航政局には航路維持のためにアムール川での緊急工事をすぐにでも開始したい事情があったため、一九三四年五月十八日満洲国交通部航政局長からソ連のアムール国立船舶局長に宛てて、国境河川における航路標識の単独設置作業を通告し実際に

工事を開始した⁽¹¹⁾。

この単独作業を受けて六月二日、アムール国立船舶局長は満洲国の代表を迎え入れることを表明し、満洲国側もソ連側の希望した形での会議開催に応じたため、水路会議は国際的な意義を持たずに開催されることになった⁽¹²⁾。

その後、六月二五日の予備会談を経て六月二八日午後二時から黒河において水路会議を開催することになった⁽¹³⁾。

会議に参加した満洲国側委員とソ連側委員は次のとおりである。

満洲国側

主席委員

箕鴻墀 駐ブラゴヴェシチェンスク領事
委員

島崎庸一 交通部路政司第三科科长

堀内竹次郎 哈爾濱航政局総務科科长

吉津清 駐ブラゴヴェシチェンスク副領事
オブザーバー

黒木剛一 駐満海軍付 (海軍中佐)

ソ連側 (主要委員のみ)

主席委員

A. Ya. メテリッツァー

アムール国立河川船舶局長

委員

S. E. ポーチョク

アムール国立河川船舶局運航課長

M. P. ゴーリン

アムール国立河川船舶局水路・連絡課長

オブザーバー

海軍少佐1名⁽¹⁴⁾

構成員をみると満洲国側は主席委員を領事が務めている一方で、ソ連側は主席委員をアムール国立船舶局長という一地方行政機関の局長が務めている。この構成員人事から、満洲国が水路会議に国際的な意義を期待していたのに対して、ソ連は断固として地方的な意義に留めたかったという思惑の違いが読み取れる。

結果的に満洲国は協定を地方的かつ技術的な性

質に留めることに譲歩して会議を開始したが、協定締結に当たって絶対に譲れない条件が一つあった。それは、一九二三年の非対等的な旧協定を引き継ぐ形ではなく、全く新しい水路協定を満ソ対等の立場で成立させることであつた。この決意は水路会議に臨むにあたって満洲国が定めた次の四方針に見て取れる。

- (一) 技術的には概ね旧協定類似の新協定を成立させる。
- (二) ただし、立標、浚渫作業等その他あらゆる点において、旧協定の不平等な点を絶対に平等にさせる。
- (三) 会議は地方的技術的ものとさせる。
- (四) したがって国境問題乃至島嶼帰属問題等に何等の影響を及ぼさせない⁽¹⁵⁾。

(傍線筆者)

一九三四年六月二八日に第一次会商が始まり翌日から本格討議に入ると、ソ連側は旧協定を基礎として水路会議を進めたいと主張し始めた。これに対し満洲国側は旧協定を基礎とすることは断じて容認できず、新協定により共同技術委員会を設置して、あくまで満ソ対等の立場で作業を進めていくことを主張した。このため両者はこの問題について調整を続けることになった⁽¹⁶⁾。

第二次会商は七月二日午後三時半から開催された。前回同様双方の主張の違いから議場の緊張は相当高まったが、最終的にソ連側が主張を撤回し両者対等の立場で商議を進めることで合意した⁽¹⁷⁾。

七月四日午前九時からの第三次会商では、双方が新提案を持ち寄り会議に入るようになっていたが、当日までに満洲国側委員に訓令が届かなかつたため、この日は両者が意見交換をするにとどまった⁽¹⁸⁾。

七月六日午後二時半からの第四次会商では、訓令の届いた満洲国側委員が付則を含め全十二条から成る水路協定案を提出した。両国代表が満洲国側協定案について協議を重ねた結果、ソ連側もこの協定案に大きな異議を認めなかつたため、七月十四日の会議で最終的に全十条から成る水路協定に正式調印することになった。しかしながらソ連

側のメテリッツァー主席委員が病気になったため、七月十四日の正式会議は流会となった⁽¹⁹⁾。

その後改めて調印日を設定し、一九三四年九月四日午後二時、遂に満ソ対等の立場で「満ソ水路協定」および附則の「航行章程」(全一九カ条)が締結された⁽²⁰⁾。実に正式会議十六回、非公式会議十三回を重ねた末の成果であった⁽²¹⁾。

(2) 水路協定の全貌

一九三四年九月六日、満洲国外交部は次のような声明とともに協定内容を発表した。

「満洲帝国哈爾濱航政局及び露国々立アムール船舶局は、諸河川湖の国境部分即ち左記各条の共同作業を実施すべき、アルゲン河、黒龍江、ウスリー江、松阿察河及び興凱湖における航行状態改善の目的をもって協定すること左の如し」

満ソ水路協定

第一条 上記河川及び湖における双方船舶の航行は、各河川の水路範囲において共同施設に成る航路標識により、本協定添付の表、双方承認せる航行章程を厳守の上、障害なくこれを行ふものとする。

第二条 前条所定の水路における航行の最善条件の保障、必要なる航路標識の施設維持並に各種掘削浚渫及び其^{しゅんせつ}の他の作業を共同事業として実施するため、双方各四名より成る八名の委員を以て共同委員会を組織す。双方委員中各一名を自国の委員長とす。共同技術委員会規約は別に定む。

第三条 共同技術委員会はこの種事業に必要な予算及び計画を作成し、其の執行を監督し支出決算を査定決定す。

第四条 共同技術委員会の委員及び所要技術員の経費は双方各別に負担するものとする。

第五条 双方は兩岸に於ける立標作業及び其監督を各別に自岸において単独に行ふものとし、浚渫、掘削及び其の他一切の

水路上の作業は共同作業とす。

第六条 本協定及び共同技術委員会の規則適用に当り疑義を生じたる時は、該問題は特別委員会これを決定するものとする。特別委員会は双方各二名の委員を以て組織す。特別委員会に於ける決議は最終的のものにして異義を挿むことを得ず。

第七条 双方は必要に応じ第二条所定の共同事業遂行のため援助するものとする。

第八条 双方は第二条所定の航行に必要な諸般施設保護のため所要の手段を講ずるものとする。

第九条 協定は署名調印の日より効力を発生し、二ヶ年経過後、双方は一方向的に三ヶ月の予告を以て本協定を廃棄することを得。

前項の通告ありたる時は双方は、新協定締結のため直ちに会議を招集するものとする。

第十条 本協定は満露両文各二通を作成し、双方これに署名捺印の上、満露各二通を保管するものとする⁽²²⁾。

満洲国は満ソ間の最初の協定である水路協定の範囲に、アルゲン川、アムール川、ウスリー川だけでなく、松阿察河と興凱湖まで入れることに成功した⁽²³⁾。

また、当初施設作業の一切の請負継続を主張していたソ連に大きく譲歩させ、見事に作業平等の合意を協定に明記させたことも大きな成果であった。

当時ソ連のアムール国立船舶局は新鋭の浚渫船六隻、標識作業船十数隻を所有しており、満洲国側の施設能力を遥かに上回っていた⁽²⁴⁾。こうした能力差の中で作業平等を合意させたことは満洲国の外交的勝利と評価してよいだろう。

調印翌日の九月五日、ソ連政府機関紙『イズベスチヤ』は水路協定締結について次のような論評を掲載した。

(前略) 黒河で調印された協定は国家間の性質を持たずに、専ら技術的な問題に言及してい

る。とはいえ、調印の事実自体が一定の政治的意義を有している。この調印はソ連側の善意を表している（以下略）⁽²⁵⁾

「調印の事実自体が一定の政治的意義を有している」、「ソ連側の善意を表している」ということは、ソ連政府が水路協定の調印によって“事実上”満洲国を承認したと読み取れる。そうであれば満洲国は、ソ連から作業平等権と事実上の国家承認という大きな成果を引き出したことになる⁽²⁶⁾。

一方で水路協定には一つの大きな問題があった。それは、第二条で「共同技術委員会規約は別に定む。」として、実働組織である委員会の会則を取り決めなかったため、水路協定をすぐに機能させることができなかったことである。共同技術委員会がいかなる会則に則って活動するのかが不明であれば、活動のしようがない。そうなれば当然所定の河川・湖における共同作業も実施できなくなり、この協定の効力も発揮できないことになる。

このことは、ソ連による水路協定の独自解釈と一方的行動を許すことにつながった。ソ連は共同技術委員会の会則が不明な一方で、第五条で「双方は兩岸に於ける立標作業及び其監督を各別に自岸において単独に行う」ことを定めていたことから、立標作業に関する限り、共同技術委員会には単にその計画のみを説明するだけで、予算を明示する必要もなく、単独で作業を行うことができると理解していた⁽²⁷⁾。

実際にソ連は水路協定の締結直後に、清露・満ソ間で長年懸案となっていた黒瞎子島のカザケウイッチ水道のソ連側江岸に単独で立標を行った⁽²⁸⁾。

一方で、満洲国も水路協定締結後に乾岔子島と金阿穆河島に航路標識（番号159、160、163、

168、169）を立標していることから、おそらく両国はソ連側の一方的作業を皮切りに、水路協定第五条に則り自国領と認識していた江岸に航路標識を立てていったと思われる。満洲国は立標後、両島に満洲国航政局員を常駐させ標識の管理を開始した⁽²⁹⁾。

2 第一次・第二次共同技術委員会

水路協定締結後も満ソの歩調にずれはあったが、両国は水路協定第二条に定めた作業（水路における航行の最善条件の保障、必要なる航路標識の施設維持並びに各種掘削浚渫及びその他の作業）を共同事業として実施することを目的として、一九三四年十月十三日より黒河にて第一次共同技術委員会を開会した⁽³⁰⁾。

当初、委員会の議案は次の四つが中心であった。

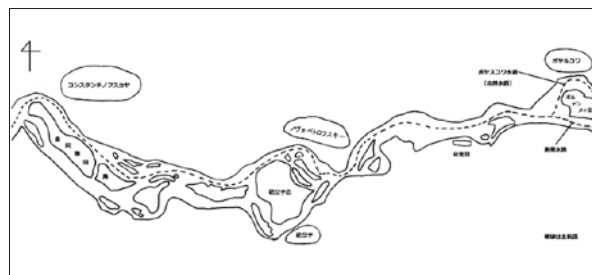
- (一) 協定附則「航行章程」の補修改訂
- (二) 共同技術委員会会則の作成
- (三) 一九三五年度共同技術委員会作業予算の作成
- (四) 特殊問題（一九三二、三三両年度の満側船舶の通航料金支払い及びソ側の不法立標問題）⁽³¹⁾

この第一次共同技術委員会からソ連の委員長⁽³²⁾が、メテリツァーからP.G.ムホネンコ（後任のアムール国立船舶局長）に交代した。これは水路会議で大幅に譲歩したメテリツァーが更迭されたことによる人事であった。この人事により、以降ソ連側委員は、前任の譲歩を挽回するかのよう強硬な態度をとるようになった⁽³³⁾。

会議では、満洲国が航行章程の補修改訂と共同技術委員会の会則を制定して、委員会を成立させた後に予算編成すべきであると主張したのに対し、ソ連側は会則よりも年度予算の編成を急ぐことを主張した⁽³⁴⁾。

またソ連側は自国の吃水が深い河川砲艦の通航を便利にするために、河川の共同除石作業を提議したが、これも会則制定を優先する満洲国側が受け入れず意見が対立した⁽³⁵⁾。

(図) 乾岔子島附近要図



出典：『島田文書』「101. 乾岔子事件記事」通し番号152を参考に筆者作成。

さらに満洲国側は前述のカザケウイッチ水道の立標行為について、外交的に黒瞎子島の帰属が解決されるまで保留すべきであると抗議したが、この件もソ連側と論戦になった⁽³⁶⁾。

合意点が見いだせない中、満洲国側は再びソ連が一方的な立標作業を行わないようにするために、共同技術委員会の会則作成審議だけは開始したかった。しかしながら会則議題についても満ソ双方の意見が対立し審議が進むことはなかった⁽³⁷⁾。

結局、立標問題も会則審議も解決できなかったため、満洲国側は航行章程の補修改訂を提議した。これにはソ連側も応じたため、十一月二六日より審議が開始され、十二月二十日に同章程の補修改訂の了承と議事録に双方委員が署名調印するに至った⁽³⁸⁾。

第一次共同技術委員会は、一九三四年十月、十一月、十二月と三ヶ月に渡り開催されたが、満ソ間の意見対立が鮮明化するばかりで、航行章程の補修改訂以外に主だった成果はなく閉会した。

その後しばらく動きはなかったが、一九三五年末になると、ソ連側が第一次共同技術委員会で提議した除石作業について、今度は除石作業に限定した委員会を開催したい旨改めて提議してきた。これに対し満洲国側は、同作業は満ソ共同技術委員会の機能に包含されるべきであることを理由に、除石作業に限定した委員会開催に反対した⁽³⁹⁾。

明けて一九三六年一月になると駐哈ソ連領事から外交部北滿特派員公署を通じて満洲国側に共同技術委員会再開の打診があったため、五月三一日からブラゴヴェシチェンスクで第二次共同技術委員会が開会された⁽⁴⁰⁾。第二次共同技術委員会では、満洲国側は主席委員が堀内竹次郎（哈爾濱航政局長）になり、他三名の委員と共に交渉に当たった⁽⁴¹⁾。

その後六月十六日の会議で、ソ連側が水路の共同作業にあたって、満洲国側が白系ロシア人を作業員として派遣しないことと、共同調査班による緊急作業箇所の測量に関して浚渫作業をソ連船で行うことを求めてきた。さらに、河川の中央で航路線を描いて満ソ個別に調査測量し、その線を超えて相手側の岸に接近することや、調査員が相手国の江岸に上陸することを禁止し、相手国江岸の

写真撮影も禁ずる案を一方的に申し出た。このため再び満ソ委員間で意見が対立し六月末に一旦休会となった⁽⁴²⁾。

七月に入り再会するも、満洲国側が一貫して会則審議を主張する一方で、ソ連側は引き続き同様の条件での共同調査の再審議を申し出る態度をとったため進展は見られなかった。さらにソ連側は、瓊瑣条約（一八五八年）で定められたアムール川を含む国境河川の水路全域に及ぶ「自由航行の原則」について、その範囲を主要水路に従ってのみ許容されるという解釈を突然主張し始めた⁽⁴³⁾。

このようにあらゆる問題で満ソ委員の主張が対立する中、一九三六年七月二二日には会議毎に黒河よりブラゴヴェシチェンスクに赴いていた満洲国側委員の入国査証を、ソ連が拒否するなど委員会の継続に決定的な支障をきたしたため、翌七月二三日をもって第二次共同技術委員会は決裂した⁽⁴⁴⁾。

第二次共同技術委員会決裂後、水路問題は主に水路協定破棄という外交上の問題とポヤルコワ水道封鎖という軍事上の問題に発展していく。

3. 水路協定破棄とポヤルコワ水道封鎖

(1) 水路協定の破棄

第二次共同技術委員会が開会した翌年の一九三七年一月二十日、ソ連側はアルゲン川及びアムール川において除石作業を単独で実施する旨通告してきた。これを受けて満洲国側は、同水域における単独作業は水路協定に違反するとの立場から、一月二三日付で同作業を許容できない旨回答を行った⁽⁴⁵⁾。

これに対してソ連側は、三月二十日にムホネンコ委員長発堀内委員長宛ての三月十九日付覚書をもって次の三点を通告した。

- (一) 共同技術委員会は成立したが、水路改善は満洲国側の態度により放置され航行に支障を来すに至った。
- (二) 満洲国側の拒否的態度は従来通りであるが、ソ連側は今一度本問題解決のため満洲国側と協議を行いたい。
- (三) 本作業は河川氷結中に行わなければなら

ないため委員会開催は実際上不可能であるにつき、両国委員間において協議することにした⁽⁴⁶⁾。

一九三五年末からソ連側は徐石作業だけは共同技術委員会とは別の形で協議、実施することを望んでいたが、その理由は上記通告のとおり徐石作業が河川氷結中にしか実施できないため、共同技術委員会での合意を待っていては、いつまでも作業を開始できず、吃水の深いソ連の軍艦に不都合な状態が続いてしまうからであった。

ソ連側はこの問題で満洲国側から譲歩を引き出すため、三月二三日にミハイル・スラヴツキー駐哈ソ連総領事より施履本外交部北滿特派員に対して、万が一満洲国側がソ連側の申し出に応じない場合、ソ連側は水路協定の破棄も辞さないとした⁽⁴⁷⁾。

しかしながら、満洲国側はこの脅しともとれるソ連側の申し出に譲歩することなく、四月五日に堀内委員長からムホネンコ委員長宛て覚書（三月三十一日付）をもってソ連側の不誠意に論駁を加えた上で、徐石作業問題は共同技術委員会会則制定と並行して、共同作業としてその計画案を審議する用意があると従来どおりの回答を繰り返した⁽⁴⁸⁾。

ムホネンコ委員長はこの回答を不服として、予告どおり堀内委員長に宛てて四月三十日付書簡をもって水路協定破棄を通告し、満洲国側は五月十三日にこの通告を接受した⁽⁴⁹⁾。

ソ連側の破棄通告の要旨は次のとおりである。

一九三四年九月満ソ間水路協定締結以来、共同技術委員会は、ソ連側の提案を一つとして採用することなく、満洲国側は協定上の各種問題の事務的調整を希望しないが如き行動を取って為すと共に、委員会の権限に属さない問題を提起し、無意義なる論争を押して、委員会の実際の活動を不可能にする等、その誠意を認めるに苦しむ。すなわち、会議中委員長が午睡を為し、また委員が新聞を読む等の事件を想起する。故に黒龍江航路は荒廢し、航行に支障を生ずるに至った。依って当船舶局はここに協定第九条に依り、同協定廢棄の余儀なきに至りたる

旨通告する⁽⁵⁰⁾。

満洲国側はこの通告について慎重に協議し、五月二日に堀内委員長談の形式により、ソ連側の協定破棄の通告は全く一方的な不当措置であり、会議中の午睡や新聞閲覧を理由に含めることは国際儀礼に欠くことなどから、断じて承認することはできず、哈爾濱航政局は従来通り航行自由に則って業務を遂行することをソ連側に声明した⁽⁵¹⁾。

満洲国が協定破棄を不承認と声明したことで、最終的に水路協定はその解釈や運用をめぐる対立から、破棄されたのか否かという、協定そのものの存在をめぐる対立へと変化した。

ソ連の破棄通告については、水路協定の第九条で「協定は署名調印の日より効力を発生し、二ヶ年経過後、双方は一方的に三ヶ月の予告を以て本協定を廢棄することを得。」と定められていたため、理由はどうあれ有効だったと判断できる。

ただし破棄には“三ヶ月の予告”が必要なため、一九三七年四月三十日付で破棄通告された同協定は、同年七月末日に失効することになり、それまでは同協定が有効だったことは明らかである⁽⁵²⁾。

(2) ポヤルコワ水道封鎖

続いて第二次共同技術委員会が閉会した後の軍事的動向を考察する。

歴史的にポヤルコワの眼前に位置する中州（ロシア語名ポルデンヌイ島）の北側が本水道として航路に利用されており、この事実を以て満洲国側はポルデンヌイ島北側水路を国境線と認識していた（図参照）。

しかし第二次共同技術委員会が閉会すると、ソ連はアムール川の北側水路であるポヤルコワ水道下流に防材を設置し一般船舶の航行を阻止する行動に出た⁽⁵³⁾。

ソ連がこのような行動に出た理由として、次のような理由が指摘されている。

- (一) 北側ポヤルコワ水道を封鎖して、南側水道を国際河川船舶航行路とし、北側水道を不法独占しようとした。

- (二) 日満船に北側主水道の航行を許すことは、ソ連側江岸の要塞や兵舎等の工事を始め軍備状況を探知される恐れがあるため、これを防ぎたかった。
- (三) 南側水道は大型船舶の航行が極めて困難であるため、北側水道を封鎖することで満洲国江防艦隊のアムール川における自由航行を妨害し、沿岸警備を不能にしたかった⁽⁵⁴⁾。
- (四) 本来航路となっていた島の北側水道は、ポヤルコワの要塞を守るため事実上ソ連のアムール小艦隊の前進根拠地になっていたため、北側水路を封鎖しておきたかった⁽⁵⁵⁾。

当時のソ連の意図を正確に明らかにすることは難しいが、航路を南側に変更することでソ連側が得られる利益が複数あったことは疑いがない。

いずれの理由であったとしても、中州の北側水道を実力で封鎖して既成事実化してしまえば、満洲国は南側水道しか通れなくなるため、南側水道を主航路として国境認識せざるを得なくなる。そうすれば、結果として中州も北側本水路も全てソ連領にすることができる。

この突然の水路封鎖に対して、満洲国側は前後四回にわたり、次の三点を要旨として不法行為の即時停止を求めソ連側に抗議を行った。

- (一) 自由航行の範囲は水路の全域に及ぶものである。
- (二) 本水道は従来両国船舶航行のため両国共同にて航路標識を設置し、両国船舶は自由に航行してきた。
- (三) ポヤルコワ水道の閉鎖は満ソ両国間の瑯瑯条約、国際慣習および水路協定に違反する不法行為であるのみならず、同水道は交通技術上から見ても航路標識の様式が主水路であることを明示している⁽⁵⁶⁾。

これらに加えて、封鎖によって将来生じる結果の責任は、全てソ連側にあると嚴重に申し入れた。

これに対してソ連側も次の三点を要旨として反

論を展開した。

- (一) 自由航行の範囲は単に主要航路に沿ってのみ許容される。
- (二) ポヤルコワ水道は黒龍江の主要航路にあらず。
- (三) 一八六〇年北京追加条約付屬地図に依ってもポヤルコワ水道は完全にソ連領土内にある。したがって自国領土内に何を設置するも自由である⁽⁵⁷⁾。

ソ連も自らの行為を正当化し、満ソ間の応酬は何等具体的な解決策を生むことはなかった。膠着状態のままその年の河川結氷期に入ったため、この問題は翌一九三七年の解氷期に持ち越された。

アムール川の解氷期は例年四月下旬から五月上旬であるため⁽⁵⁸⁾、一九三七年の五月になると再び水道封鎖問題が表面化した。

一九三七年五月十六日、江防艦隊の大同と利民がアムール川を黒河方面に遡江中にポヤルコワ水道に近づくと、ソ連の砲艇が両艦を包囲し通航を妨害した。この時は、江防艦隊側に機械の不具合があったため、同水道の通航を取りやめて南側水道を通過した⁽⁵⁹⁾。

五月三十一日、今度は江防艦隊の親仁と定辺が遡江中にポヤルコワ水道に差し掛かると、同じようにソ連砲艇が両船の前後に付き纏い、水道通過禁止の万国船舶信号を発信した。しかし親仁、定辺の両艦はこれを無視してポヤルコワ水道を強行突破した。この突破で水路封鎖に使用されていた防材は岸に引き上げられ、直径二インチのワイヤは水底に沈んだとされる⁽⁶⁰⁾。

ちなみに大同と利民は全長三〇.五メートル、排水量六五トンの同型「砲艇」だった一方、親仁と定辺は全長五四.六メートル、排水量二九〇トンの同型の河川用「砲艦」だった⁽⁶¹⁾。

後者二隻がポヤルコワ水道を突破した理由が、船体の大きさや吃水の深さからくる航行上やむを得ないものだったのか、それとも突破そのものが目的だったのかについては史料上明記されていないが、大同と利民への航行妨害の直後だったことと停船しなかったことを考えると、突破目的ある

いは突破を想定した航行だったと判断できる。ソ連の現状変更の試みに、満洲国が実力をもって自由航行を訴えたのである。

一方で、ポヤルコワ水道を“領内”として封鎖したソ連の立場からみれば、江防艦隊の水道通過は“国境侵犯”であり、強硬突破を許したことは大失態であった。

この出来事はソ連側を相当刺激したようで、直後からソ連側には顕著な動きがみられた。水路突破の翌日六月一日にはソ連砲艇九隻がポヤルコワに入港し、二日には飛行機が三機飛来した。さらに四日には野砲六門を有する一個部隊がポヤルコワに進出して同水道の監視を開始したことが確認されている⁽⁶²⁾。

六月五日になると駐哈ソ連総領事が同地の満洲国外交特派員を訪ね抗議を行った。七日に日満側がこれに反駁を加えると、十二日ソ連側は更に関心するような抗議を提出した。

五月三十一日黒龍江を航行中の満洲国砲艦定辺、親仁はソ連国境を侵犯しポヤルコワ村付近のソ連国内水道に侵入した。「ソ連領水内に入る可らず」と信号を与えたにも拘わらず、満洲国砲艦は同水道のソ連監視艇に艦首を向け、威嚇しつつ水道を不法通過した。ソ連外務人民委員部の委任により余は満洲国砲艦のこれ等傍若無人な行動に対する余の嚴重抗議を更新し、その結果の実を満洲国に負わせるとともに将来この種の事実が繰り返されないよう然るべき手段を講じられることを要請する⁽⁶³⁾。

これに対し、満洲国側も六月十五日にソ連側の抗議が不当であることを指摘し次のように抗議した。

(前略) 本年五月三十一日我が方軍艦の通航に際しては、貴国砲艇は右水道入口に位置し通航拒否の姿勢をとり「入口閉鎖シアリ」との虚偽の信号をなし、次いで「汝入るべからず」「通行禁止」等の信号をなしつつ、右砲艇は我が方軍艦の付近を巡遊し、盛んに通行妨害の挙にでた。

本官は、外交部大臣⁽⁶⁴⁾の訓令により貴方砲艦の不法なる行動に対し嚴重抗議するとともに我が国艦船の右水道通航は依然自由なることをここに重ねて声明する⁽⁶⁵⁾。

実力では圧倒的に勝るソ連に対して、満洲国が一步も譲らない態度で臨んでいることが窺える。しかし満洲国側が態度を変えなかったことから、この抗議の二日後の六月十七日、ソ連側はさらに奇克特西方に位置するノヴォペトロフスキー水道の東側入口に開閉式防材を設置するに至った⁽⁶⁶⁾(図参照)。

そして、さらにその二日後の六月十九日、ついにソ連国境警備隊が乾岔子島に上陸し、ここに乾岔子島事件が勃発したのである。

おわりに

これまで乾岔子島事件は、ソ連国境警備兵が乾岔子島に突如として上陸して始まった事件として扱われてきた。したがって先行研究では、乾岔子島事件をアムール川の中州を巡る国境紛争と位置付けている。

しかし、本稿で事件勃発に至るまでの国際河川を巡る前史的研究を行った結果、一九三四年の満ソ水路協定締結後から、満洲国とソ連は協定の優先事項やアムール川の共同調査や自由航行権を巡り、段階的に関係が悪化していった事実が明らかになった。

特に第二次共同技術委員会は、それまでの交渉の性質を一変させた。第二次共同技術委員会では、ソ連側が満洲国の共同作業員に白系ロシア人を入れないことと、共同調査班による測量方法について河川中央で航路線を描いてその線を超えて相手側の岸に接近したり上陸したりしないことを提案したが、共同作業員の人選は満洲国の内政問題であり、河川の中央線を互いに越えないようにすることは中央線の国境化に等しい⁽⁶⁷⁾。これは、もともとソ連側が要求して成立した「地方的かつ技術的」という原則をソ連が自ら破り、水路協定を政治問題化したことに他ならない。

これ以降アムール川は政治問題化され、

一九三七年四月三〇日付でソ連は水路協定第九条に則り協定破棄を通告した。協定上、破棄には三か月の猶予が必要だったため、同年七月末日までは有効であったが、ソ連は協定破棄の通告後、一方的にアムール川北側水路のポヤルコワ水道を封鎖するなど、政治的主張を優先して明確な協定違反行為を行った。

しかしながら、このソ連側の強硬策は江防艦隊の砲艦二隻がポヤルコワ水道を突破したことで阻止された。ソ連の立場でみれば領域内水路に侵入されたことになり、「国境」を侵犯されたことになる。

このように、ソ連のアムール川への態度は、満ソ対等による地方的技術的態度から、航路を変更させ主水路を奪取しようという極めて政治的な態度に変化していった。

こうしたアムール川の航路を巡る問題は、乾岔子島事件に新しい評価を与えるものである。すなわち、国境河川の政治問題化の延長線上に乾岔子島事件は存在するため、乾岔子島事件は島嶼それ自体の占領を目的とした紛争ではなく、ソ連が島嶼を占領することで、アムール川の北側水路を獲得しようとした航路を巡る紛争だったと評価できる。

-
- (1) 満ソ水路協定の正式名称は「満洲帝国哈爾濱航政局与蘇聯邦阿穆爾国立江輪局双方關於改善航行狀況之協定」である。JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C01003024900（第6画像目）、昭和9年「陸満密綴 第17号」自昭和9年9月13日至昭和9年10月11日（防衛省防衛研究所）。
 - (2) 道尹とは中華民國の地方長官のこと。『同盟旬報』（第一卷第二号）101頁。
 - (3) 日蘇通信社編『蘇聯邦年鑑 一九三九年版』（日蘇通信社、1939年）（日満支ソ関係の部）48頁。
 - (4) 満洲国史編纂刊行会編『満洲国史 各論』（満蒙同胞援護会、1971年）（以下、『満洲国史

各論』と略す）878頁。『外交時報』（第71巻第1号）208頁。

- (5) 『満洲国史 各論』351頁、878頁。『島田文書』「101. 乾岔子事件記事」（以下、『島田文書』と略す）通し番号155（東京大学社会科学研究所図書室所蔵）。
- (6) 大路浩村「第二次満ソ水路會議」『東洋』（第39年第6号）171頁（本論註の『東洋』は国立国会図書館所蔵。書誌ID：000000016885）。ただし、水路會議開始のきっかけについては『満洲国史 各論』878頁では、「一九三三年に入り駐黒河ソ連領事より満洲国に対し、ソ支間の航行章程の改定協議を黒河で催したき旨提議があった」という記述も確認できる。
- (7) 『外交時報』（第68巻第3号）208頁。
- (8) 『島田文書』通し番号155-156。
- (9) 『外交時報』（第68巻第5号）190-191頁。『東洋』（第39巻第6号）171頁。
- (10) 『東洋』（第39巻第6号）171頁。
- (11) 『島田文書』通し番号156。『外交時報』（第71巻第1号）208頁。
- (12) 同上。
- (13) 『外交時報』（第71巻第2号）208頁。『国際知識』（第14巻第8号）122頁。
- (14) JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C01003024900（第5、10画像目）、昭和9年「陸満密綴 第17号」自昭和9年9月13日至昭和9年10月11日（防衛省防衛研究所）。『満洲国史 各論』878頁。
ソ連側委員の氏名は文献によって異なるため、本稿では上記アジア歴史資料センター所蔵史料の中で署名が確認できる三名を主要委員として記載した。
- (15) 『島田文書』通し番号156-157。
- (16) 『外交時報』（第71巻第2号）208-209頁。
- (17) 同上、209頁。ただし、同文献の開催日は誤っているため、『国際知識』（第14巻第8号）123頁及び馬場秀夫「満露水路會議の重要性」『外交時報』（第71巻第4号）168頁を参照の上、訂正して引用した。
- (18) 『外交時報』（第71巻第3号）197頁。
- (19) 同上、197-198頁。『国際知識』（第14巻第8

- 号) 123頁。
- (20) 『外交時報』(第72巻第1号) 378頁。『満洲国史 各論』878頁。外務省欧亜局第一課『日「ソ」交渉史』(巖南堂書店、1942年) 385頁。
- (21) 『島田文書』通し番号156。
- (22) 満洲事情案内所編『黒龍江「附」烏蘇里江』(満洲事情案内所、1936年) 17-18頁。
- (23) 『満洲国史 各論』879頁。『島田文書』通し番号157。
- (24) 『満洲国史 各論』878頁。
- (25) *Izvestia* No. 209, September 5, 1934.
- (26) 満洲国とソ連にはその後も国境問題が残るが、『満洲国史 各論』879頁によれば、少なくとも満洲国は、初めての満ソ協定である水路協定の締結をもって、ソ連が事実上の国家承認をしたと判断していたようである。
- (27) 『島田文書』通し番号159。
- (28) 同上、158-159。
- (29) 中村敏『満ソ国境紛争史』(改造社、1939年) 239-240頁。『東京朝日新聞』(1937年6月27日、朝刊)。外務省情報部「乾岔子島事件と満蘇國境問題」『週報』(第39号) 19頁、22頁。
- (30) 『島田文書』通し番号157。
- (31) 同上、158。
- (32) 水路協定第二条に則り、以降「主席委員」ではなく「委員長」と表記する。
- (33) 『満洲国史 各論』879頁。
- (34) 『島田文書』通し番号158。
- (35) 外務省欧亜局第一課『日「ソ」交渉史』385-386頁。
- (36) 『島田文書』通し番号158-159。
- (37) 同上、159-160。
- (38) 『島田文書』通し番号159。『満洲国史 各論』879頁。
- (39) 『島田文書』通し番号166。
- (40) 『満洲国史 各論』879頁。
- (41) 『外交時報』(第79号第4号) 190頁。
他3名は、哈爾濱航政局囑託朝比奈秀雄、黒河航政局分局長小林淑人、技師大芝獅郎。
- (42) 外務省欧亜局第一課『日「ソ」交渉史』386頁。日蘇通信社編『蘇聯邦年鑑 一九三九年版』(日滿支ソ関係の部) 48頁。『外交時報』(第79巻第1号) 217頁。『島田文書』通し番号160。
- (43) 『島田文書』通し番号160-161。
- (44) 同上、161。『外交時報』(第79巻第4号) 191頁。
- (45) 『島田文書』通し番号167。
- (46) 同上、167-168。
- (47) 同上、168。
- (48) 同上。
- (49) 同上、104。
『島田文書』では5月13日にソ連の協定破棄通告を受けたと記されているが、どの組織・機関が受け入れたかは不明である。『東京朝日新聞』(1937年5月16日、朝刊)の報道及び『東洋』(第40年第6号) 100頁では、満洲国外交部に破棄通告が達したのは5月14日となっているため、満洲国側委員会の受け取りが5月13日だったと思われる。
- (50) 同上、169。『外交時報』(第82巻第6号) 181-182頁。
ソ連の協定破棄通告の内容は、筆者が引用文献二つを照らし合わせ、言い回しや誤植と思われる部分を調整し、文体を現代語に変換して表記した。
- (51) 『外交時報』(第82巻第6号) 182頁。
- (52) 『満洲国史 各論』351頁。
水路協定の失効日については、協定第9条で定められている「三ヶ月の予告を以て」の廃棄を文言どおり解釈すると、ソ連の破棄通告は4月30日だったため、7月30日に破棄が成立することになる。しかし『満洲国 各論』351頁には「七月末日をもって失効した」と明記されている。当時の満ソが「三ヶ月」を4月末日から7月末日という意味で解釈していた可能性もあるため、出典どおり「七月末日」と表記した。
- (53) 『島田文書』通し番号162。
- (54) 同盟通信社『同盟旬報』(第1巻第1号) 40頁。
- (55) 大野浩村「日ソ軍衝突事件」『東洋』(第40年8月号) 156頁。
- (56) 『島田文書』通し番号162-163。

- (57) 同上、163。
- (58) 哈爾賓日本商工会議所『松花江事情概要（附黒龍江及烏蘇里江事情）』（哈爾賓日本商工会議所、1934年）74頁。
- (59) 『島田文書』通し番号104。
- (60) 同上、163-164。
- (61) 田村俊夫「満州国江防艦隊始末記（下）」『世界の艦船』（No.104）54-55頁。
- (62) 『島田文書』通し番号164。
- (63) 同上、164-165。
- (64) 当時の満洲国外交部大臣は張景恵で国務総理大臣と兼任だった。『東洋』（第40年第6号）98頁。
- (65) 『島田文書』通し番号165-166。
- (66) 同上、105。宇治田直義編『満蘇国境紛争事件の全貌』（東亜同文会、1937年）20頁。
- (67) 『外交時報』（第79巻第1号）217頁。

本論文はJSPS科研費JP21K01376の助成及び令和4年度日本大学国際関係学部研究費個人研究費の成果に依る。