

慶應義塾大学学術情報リポジトリ

Keio Associated Repository of Academic resources

Title	新奉鉄道をめぐる日清交渉：京奉・満州連絡鉄道の形成と日英同盟の変質
Sub Title	
Author	井上, 勇一(Inoue, Yuichi)
Publisher	慶應義塾大学法学部
Publication year	1983
Jtitle	慶應義塾創立一二五周年記念論文集：慶應法学会政治学関係 (1983. 10) ,p.277- 304
Abstract	
Notes	
Genre	Book
URL	http://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=BN01735019-0000005-0277

新奉鐵道をめぐる日清交渉

——京奉・滿鉄連絡鐵道の形成と日英同盟の変質——

井上勇一

- 一 問題の所在
- 二 新奉鐵道讓渡問題
- 三 新奉鐵道借款契約の成立
- 四 京奉・滿鉄連絡問題
- 五 むすび

一 問題の所在

本稿では、拙稿「安奉鐵道をめぐる日清交渉——滿韓一体化政策と日英同盟の変質——」⁽¹⁾に引き続き、安奉鐵道(安東—奉天間)と同様に、陸軍臨時軍用鐵道監部が日露戦争中に建設した新奉鐵道を取り上げ、それをめぐる日清交渉について論じてみたい。前稿では、日本は安奉鐵道の改築によって滿韓連絡鐵道(釜山—奉天間)を形成したが、それは日英同盟における対露攻守同盟としての性格には合致していたものの、滿州の門戸開放という観点からは、日英同盟を変質させてゆく要因となったことを指摘した。日韓併合化と平行した滿韓連絡鐵道の完成は、表面的に

は日本にとって、朝鮮半島の経営と満州のそれとの区別を示しながらも、実質的には、南満州東部をも、朝鮮半島と同様に、日本の勢力範囲に組み入れていったと考えたからである。

ところで新奉鉄道は、日露戦争における最後の陸戦となった奉天会戦終了後、奉天西方の新民屯に進駐した第二軍の兵站線として急造された。その軌間は、安奉鉄道が二フィート六インチであったのに対し、さらに小型の二フィートであった。したがって新奉鉄道の軌道改築は、日露戦争後の日本の満州経営にとって、安奉鉄道の軌道改築と同様に、日本が取り組まなければならない課題であった。しかしながら新民屯―奉天間は、わずかに六〇キロメートルにすぎない距離であったが、それはまた京奉鉄道（北京―奉天間）の一部であり、その最終区間にもあたっていた。京奉鉄道はイギリスの借款鉄道であり、イギリスは、一八九八（明治三一）年一〇月の京奉鉄道借款契約の調印にあたって、ロシアの妨害を排除しなければならず、この借款契約を維持するために、翌年四月の英露鉄道協定において、新民屯以東への鉄道の延長を断念しなければならなかった。京奉鉄道は、イギリスの満州における唯一の鉄道権益であり、それはまたロシアに対する交差権益でもあった。イギリスは、ロシアの妨害によって新民屯―奉天間の鉄道敷設権を正式に獲得していたわけではなかったが、京奉鉄道借款契約第三条によって、将来におけるその延長線や支線の建設は、英清組合にその優先権を与えることが合意されていた。それ故に日本が、たとえ日露戦争遂行上のために新民屯―奉天間に軍用鉄道を建設したにせよ、戦後においてその経営を継続しようとするならば、それは英清組合に与えられていた優先権を侵害する結果になっていったといわなければならない。これはイギリスにとって、新奉鉄道がロシアに対する交差権益から日本に対するそれへと変化してきたことを示している。この点が、安奉鉄道と新奉鉄道との間に存在していた大きな違いであった。

また山縣有朋は、一八九四（明治二七）年一月に上奏した「朝鮮政策」において、朝鮮半島の鉄道を清国の鉄道

網に連絡させることの必要を指摘している。⁽⁴⁾ 新奉鐵道は、安奉鐵道が朝鮮半島北部の京義鐵道と滿鉄本線とを連絡したのに続いて、さらに滿鉄本線と京奉鐵道とを結びつけ、朝鮮半島南岸の釜山から奉天を經由して北京にいたる幹線を形成することとなった。しかし一九一一年（明治四四）年六月に山縣が書いた「滿鮮鐵道経営方策」では、対露戦略上の観点から、安奉鐵道についてはその重要性を認めていても、新奉鐵道については、安奉鐵道ほどにその戦略的価値を認めていない。⁽⁵⁾ このことは、新奉鐵道の価値が、ロシアの南下を阻止するということよりは、むしろ京奉鐵道と滿鉄の連絡ということにあったことを示している。そしてここにも、新奉鐵道が、同じ軍用鐵道ではあっても、安奉鐵道と大きく異なるところがあった。新奉鐵道の安奉鐵道との間のこのような差異は、安奉鐵道問題とはまた異なった角度から、日英同盟に変質をもたらす要因となるように思われる。

日英同盟の目的は、ロシアの清国への侵入を阻止し、清国における日英兩國のそれぞれの權益を擁護することにあった。つまり滿州の鐵道について言えば、イギリスが日英同盟によって保護を求めていた鐵道は、日露戦争前においてもまた戦後においても京奉鐵道のみであったのに対し、日本は、日露戦争前においては滿州には全く鐵道權益を獲得してはいなかったものの、戦後になると、戦争中に敷設した軍用鐵道を新たな權益として確立した。したがって、この軍用鐵道もまた日英同盟によって保護されるべき対象になっていった。しかし、新奉鐵道は京奉鐵道の一部であるために、日本が新民屯―奉天間に仮設した軍用輕便鐵道は、第二回日英同盟下においては、イギリスの京奉鐵道として擁護されるか、あるいは反対に、日本の新しい鐵道權益、すなわち新奉鐵道として承認されるのかといった矛盾を日英間に提起することになった。ここに、新奉鐵道が日英間の交差權益へと変化した所以があったのである。

以上のような視点から、本稿では、新奉鐵道問題に関する日清交渉を取り上げ、あわせて、イギリスのそれへの

対応を明らかにしたい。とりわけ、安奉鉄道への対応との差異を求めることによって、新奉鉄道問題が安奉鉄道問題とは異なった角度から日英同盟に影響を与えることを考察し、それが日英同盟の変質を導びく要因となっていくことを論じようとするものである。

- (1) 慶應義塾大学法学研究会編『法学研究』第五六卷第三号(昭和五八年三月)所収。
- (2) 南満州鉄道株式会社編『満州鉄道建設誌』(昭和四四年、同社、三〇—一頁。
なお、日露戦争中の日本の軍用鉄道建設については、拙稿「日露戦争時における日本の軍用鉄道建設問題——第二回日英同盟への一考察——」(軍事学会編『軍事史学』第一二六卷第三号、昭和五五年二月)を参照されたい。
- (3) 拙稿「英露鉄道協定と京奉鉄道借款問題——日英同盟成立の一考察——」(前掲『法学研究』第五五卷第三号、昭和五五年三月)。
- (4) 大山梓編『山縣有朋意見書』(昭和四一年、原書房、二二—三五頁)。
- (5) 同右、三三—三三三頁。

二 新奉鉄道譲渡問題

新奉鉄道も、安奉鉄道と同様に、陸軍野戦鉄道提理部が軌道の縮小を行なった東清鉄道南満支線とは異なり、鉄道監部が建設した軍用鉄道であったために、それはポーツマス講和会議における日露間の議題とはならなかったが、その将来における地位については、安奉鉄道とならんで日清間において協議されなければならなかった。一九〇五(明治三八)年一〇月二七日、桂内閣はポーツマス講和条約に基づく対清国要求項目を討議し、新奉鉄道についても、安奉鉄道および東清鉄道南満支線と共に、日清両国の共同事業として日本の法律によって組織される会社にその経営を任せることを決定した⁽¹⁾。しかしこの決定は、日本が新奉鉄道も安奉鉄道と同様に考えていたことを示し、新奉鉄道と安奉鉄道との大きな違い、すなわち新奉鉄道は京奉鉄道の最終区間であって、その敷設優先権はイギリスに与えられていたことについて全く配慮してはいなかったのである。十一月一七日、北京において、小村は内田駐清

公使等と共に慶親王・瞿鴻機・袁世凱との交渉を開始し、まず、一一項目にわたる日本側要求を提示した。これに對して清国は、一月二二日、安奉鉄道の経営については原則的に日本の要求に応じる意向を示したが、新奉鉄道の清国への売却を要求してきた。しかし小村は、原案どおり、新奉鉄道の経営についても安奉鉄道の同様に、東清鉄道の南滿支線と同一条件で日本が経営することを要求するつもりであった。⁽²⁾このように、清国側が新奉鉄道の安奉鉄道を区別し、異なる取り扱いを示してきたにもかかわらず、小村は、新奉鉄道の経営についても、日露戦争の結果により日本が獲得した他の在滿鉄道權益と同等に考え、日本が維持することの正当性を主張しようとしていた。このことは、新奉鉄道の日本の同盟国であるイギリスの潜在的權益であったために、小村が意識するとしなまいにかかわらず、新奉鉄道の、日英同盟が存在しながらも、日英間の交差權益になったことを示していた。

新奉鉄道の關する個別的かつ具体的な交渉は、安奉鉄道問題が合意に達した後、一月二八日の第六回交渉から始まった。この日、袁はまず新奉鉄道の京奉鉄道の最終区間であることを指摘し、イギリスに對してすでにその敷設権を与えている経緯について明らかにした。そして、一八九八年に山海關から新民屯までの京奉鉄道借款契約が英清間に調印された際に、その第三条において、新民屯からの延長鉄道の建設についてはイギリスを第一に指名すると約束している以上、新奉鉄道の経営を、他の南滿州の軍用鉄道のようにならば日本に認めることはできないと説明した。これに對して小村は、その翌年の英露鉄道協定の存在を指摘し、同協定においてイギリスは新民屯以東の京奉鉄道敷設権を放棄しているので、イギリスに對する新奉鉄道の敷設優先権はすでに消滅していると反論した。ここに、日清間の新奉鉄道をめぐる対立点が明らかにされた。そこで小村は、軍用輕便鉄道として建設された新奉鉄道を、遼河を境として二分し、遼河以東奉天までの区間についてその経営を日本に認めるよう提案した。小村がこのような譲歩を行なった意図は、新民屯—奉天間の全線が京奉鉄道の一部であるために、英清間の京奉鉄道借款契約の

対象となるのであれば、その全線ではなく遼河以東の区間を、いわば京奉鉄道とは異なる別の鉄道、たとえば東清鉄道南滿支線の一支線として、日本が経営することの同意を求めたわけである。同席していた内田も、安奉鉄道と新奉鉄道とは不可分の関係にあることを主張して、清国が日本の譲歩を受け入れるよう求めたが、清国側はこれにも応じようとはしなかった⁽³⁾。

翌一月二十九日の第七回交渉では、イギリスが新奉鉄道に関して獲得している権利について、小村と袁の間で討議が続けられた。しかし英露鉄道協定によってイギリスはそれを放棄したとする小村と、京奉鉄道借款合同第三条の規定は依然生きているとする袁との対立は、少しも解消されることはなかった。特に小村の譲歩案である奉天―遼河区間についても、小村はそれは東清鉄道南滿支線の一部であって京奉鉄道の延長線には当たらないと主張し、それは英清間の借款合同の対象とはならないとしたため、新奉鉄道をめぐる日清交渉は妥協点を見つけることができな⁽⁴⁾いまま、一時中断されなければならなかった。ところで、この二度にわたる交渉において注目しなければならぬことは、小村は、京奉鉄道借款合同および英露鉄道協定に関する歴史的背景について承知した上で、日本の新奉鉄道に関する要求を清国に通告していることである。すなわち、新奉鉄道問題は、日露戦争後の日清交渉において初めて取り上げられたわけであったが、それは、根底においては、英露間の問題が日露間の問題に移り変わったことを示している。ここに、新奉鉄道が日英間の交差権益として成立した所以が隠されていたのである。

一月八日の第一三回交渉で、新奉鉄道問題は再び討議された。袁は、すでに安奉鉄道問題において清国側が譲歩していることを指摘し、新奉鉄道問題については日本側が譲歩するよう求め、その代償として、遼河以東の新奉鉄道の改造工事のために日本人技師二名の雇用を提案した。しかし、安奉鉄道と新奉鉄道の関係は不可分と考え、南滿支線と同一の経営権を要求する小村を満足させることはできなかった⁽⁵⁾。日清交渉は、新奉・吉長両鉄道問題お

よび鉄道守備隊問題を残すだけとなっていたため、一月一〇日の第一五回交渉で、小村は、日本が鉄道守備隊問題で譲歩するかわりに、清国が新奉・吉長両鉄道問題において日本の要求に応じるよう求めたが、袁はこれをも拒否した。この三問題のために、日清交渉は難航し、条約の成立さえも危ぶまれるようになった。一月一三日、桂首相は、小村に対して、新奉鉄道に関する要求を撤回し、吉長鉄道についての権益獲得を優先するよう指示した。しかし小村は、日本が交渉の決裂を覚悟しないかぎり、桂の指示に従うことは不可能であると返答し、日本としては、新奉鉄道問題について譲歩することなく、交渉を継続してゆく方針を明らかにした。⁽⁶⁾ 一月一二日、第一六回交渉が開かれ、清国側は残る三問題についてさらに譲歩した案を提出したが、新奉鉄道問題については、日本人技師二名の雇用のほか、新奉鉄道改築資金の不足分を日本から借り入れることを示したが、依然として日本の経営だけは認めようとはしなかった。⁽⁷⁾ また翌日の第一七回交渉でも新奉鉄道問題は討議されたが、日清両国の主張は、一致するまでにはいたらなかった。⁽⁸⁾

しかし、一月一五日の第一八回交渉において、清国が、遼河以東の新奉鉄道の経営に日本の鉄道事務官を参加させることを提案したことにより、事態は妥結の方向に動きだした。もちろん清国は、新奉鉄道の買収という原則を放棄したわけではなく、また日本も、依然として遼河以東の区間に対する経営権を要求していたが、小村は、日本から参加する鉄道事務官の職務権限を拡大することにより、実質的な経営の主導権を獲得しようと考えたのである。⁽⁹⁾ そして一月一七日の第一九回交渉では、小村は、新奉鉄道の改築について、日清両国の共同事業とするという日本側の原則的要求を断念し、新奉鉄道を清国の自弁鉄道とすることを了承した。⁽¹⁰⁾ この第一九回交渉では、吉長鉄道問題と鉄道守備隊問題については合意が成立したため、日清交渉成立の成否はすべて新奉鉄道問題の結果にかかってきていた。したがって、小村としても、日清交渉成立のためには、新奉鉄道問題について譲歩を余儀なくされた

のである。その結果、一月二十八日の第二〇回交渉において、新奉鉄道問題に関する合意が成立し、ここに日清交渉は妥結することになった。一月二十二日、日清満州善後条約とその付属協定および付属取極めが調印された。新奉鉄道は、日本から清国へ売却された後、清国によって改築され、経営されることになり、遼河以東の改築資金は、その半分を日本からの借款とすることになった。⁽¹¹⁾

このように小村は、新奉鉄道については、日本の原則的要求を清国に承認させることはできなかった。京奉鉄道に関するイギリスとの借款契約を理由に、清国が日本の要求に強く反対したからである。しかし小村の譲歩は、ポーツマス講和条約に反対する日本国内の世論のために、桂首相が内閣総辞職を決意するといったいわば国内問題によるものであり、決してイギリスの京奉鉄道に対する歴史的背景を認めたからではなかった。

ところで、イギリスは、新奉鉄道をめぐることの日清交渉と満州善後条約について、どのように見ていたのであろうか。とりわけ新奉鉄道に対するその関心には、安奉鉄道に対するそれと比べて強いものがあつたように思われる。イギリスとしては、この日清交渉がポーツマス条約と一体をなすものであり、それによって日露戦争の戦後処理が進められるかぎりにおいては、日本との同盟関係から日清交渉の内容に干渉することはできなかったといえよう。

一九〇五(明治三八)年一月二十二日、調印の前日であるが、マクドナルド(C. M. MacDonald)大使は、桂首相から交渉の妥結を知らされたが、同時にそれは、新奉・吉長両鉄道問題に結着がついたためであったことも知らされた。

翌年一月三日、マクドナルドは北京から帰国した直後の小村と会見した。小村は、日清交渉が日本にとって満足すべき成果をあげたことを述べ、また新奉鉄道についても、日本が援助することになったことを明らかにした。⁽¹²⁾この満州善後条約は、それが正式に公表される前日の一月一〇日、ロンドンにおいて、林董大使からグレー(E. Grey)外相に通告された。それは、日本にとって同盟関係にあるイギリスに対して、日露戦争後の満州をめぐる日本の新

しい条約上の権利を、一般に公表するよりも前にイギリスに明示することによって、日英間の同盟関係に特別な配慮を示す日本側の試みであったといえるであろう。しかし、林からグレーに手渡されたものは善後条約および付属協定であって、新奉鉄道に関する条項の含まれている付属取極めは除かれていた。⁽¹³⁾ 一月二日、マクドナルドは、東京において公表された条約の全文を手に入れたが、その中には、新奉鉄道について触れられた項目が全く存在しないことに気がついている。そしてそこから、まだ公表されていない秘密協定の存在を予想するところとなった。⁽¹⁴⁾

このようなイギリスの日本に対する疑いの発生は、問題が、日本の新しく獲得した満州における条約上の権利、しかも具体的な権益に関するものであっただけに、イギリス側の注意を引いたのである。イギリスがこの秘密協定である付属取極めの要旨を入手したのは、三月三日に西園寺内閣の外相加藤高明が、在任わずか二カ月足らずで辞任する直前に、マクドナルドに秘かに手交したメモによってである。⁽¹⁵⁾ このことは、加藤が西園寺内閣の満州政策に同調することができずに辞任した背景を明らかにしているが、日露戦争後の日本の満州経営が、日英同盟において強く求められてきた門戸開放という原則に反して、依然として軍政が続けられていることと重なりあい、三月九日に、マクドナルドが日本の満州経営について門戸閉鎖であるとの警告を、西園寺首相に提出する動機を生み出してきたと思われる。

- (1) 明治三十八年一〇月二七日、桂内閣々議決定。(外務省編『日本外交文書』第三八巻第一冊第八八文書。以下『外文』三八一、八八と略す)
- (2) 明治三十八年一月一七日、二三日、在北京小村全權來電第一七、一八、一九、三三、三四号。(以上『外文』三八一、一〇二、一〇五および一〇六)
- (3) 明治三十八年一月二九日、在北京小村全權來電第四六号。(『外文』三八一、一一二)「日清交渉談判筆記、第六回本会議」(『外文』三八一、一四八)
- (4) 明治三十八年一月二九日、在北京小村全權來電第四七号。(『外文』三八一、一一三)

- 『日清交渉談判筆記、第七回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- (5) 明治三十八年二月八日、在北京小村全權來電第六二號。（『外文』三八一、一二四）
『日清交渉談判筆記、第一三回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- (6) 明治三十八年二月一〇日、一二日、在北京小村全權來電第六四、六七號。一二日往電第一三三號。（以上、『外文』三八一、一二六、一三〇および一二九）
『日清交渉談判筆記、第一五回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- (7) 明治三十八年二月二日、在北京小村全權來電第六六號。（『外文』三八一、一二八）
『日清交渉談判筆記、第一六回本會議』（『外文』三八一、一三一）
- (8) 明治三十八年二月三日、在北京小村全權來電第六八號。（『外文』三八一、一三一）
『日清交渉談判筆記、第一七回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- (9) 明治三十八年二月一五日、在北京小村全權來電第七〇、七二號。（『外文』三八一、一三四、一三五）
『日清交渉談判筆記、第一八回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- (10) 明治三十八年二月一七日、在北京小村全權來電第七二號。（『外文』三八一、一三七）
『日清交渉談判筆記、第一九回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- (11) 明治三十八年二月一八日、在北京小村全權來電第七三號。（『外文』三八一、一三八）
『日清交渉談判筆記、第二〇回本會議』（『外文』三八一、一四八）
- 外務省編『日本外交年表並主要文書（上）』昭和四〇年、原書房、二五三—七頁。
- (12) Tokyo, December 21, 1905, & January 3, 1906, Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, Dispatch No. 293 Confidential, & Telegram No. 2. (英国外務省記録分類番号 FO 410-47-21 & 2)
- (13) Japanese Embassy, January 10, 1906, Viscount Hayashi to Sir E. Grey, Letter. (FO 410-47-10)
- (14) Tokyo, January 12, 1906, Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, Dispatches No. 3 Confidential & No. 4. (FO 410-47-38 & 39)
- (15) Tokyo, April 10, 1906, Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, Dispatch No. 72 Very Confidential. (FO 410-47-69)
- 伊藤正徳編『加藤高明』（昭和四年、加藤伯伝記刊行会）五八—一六頁。

三 新奉鉄道借款契約の成立

日露戦争中に陸軍の鉄道大隊が建設した新奉鉄道が、二フィートの軌道による軍用軽便であったことはすでに述べたが、日清満州善後条約が成立した後、一九〇六（明治三九）年一月になって、陸軍は、そのゲージをとりあえず狭軌に拡張する工事に着手するとともに、二月五日からは、工事をしながら軍用軽便鉄道のまま乗客および貨物の輸送をも開始した。しかし日清満州善後条約において、新奉鉄道の日本から清国への売却が合意されていたため、当然のことながら、清国は、その合意によって新奉鉄道が処理されるべきことを主張し、軌道の拡張工事を中止するよう日本に要求してきた。二月一九日、加藤外相は、清国からの抗議について、現在の工事は南満支線と同一のゲージにすることによって、輸送の便を図るためであり、清国への売却のための協議は、日本軍の撤兵が完了した後を開始すること、また一般貨客の輸送は、軍事輸送に障害のないかぎりであって、新奉鉄道の経営を求めるものではないことを、内田に伝えている。⁽¹⁾三月二日、内田はこれを清国外務部に回答したが、三月一四日、また続いて四月一七日、清国は、日清満州善後条約では、新奉鉄道の譲渡時期について特に日本軍の撤兵後という留保条件を付していないため、条約が発効した以上直ちに譲渡交渉を開始すべきことを主張し、再度、日本の工事中止を要求してきた。これに対して、四月二一日、内田は、新奉鉄道の譲渡は当然としながらも、その交渉は日本軍撤兵後に開始するとの回答を送った。⁽²⁾

確かに新奉鉄道は、日清満州善後条約付属取り極めにおいて日本から清国への譲渡が合意されており、改築費用に関する借款についても触れてあったが、譲渡のための交渉を開始する時期については明記されていなかった。すなわち、日清満州善後条約上の他の取極めのように、たとえば安奉鉄道に関しては日本軍の撤兵に要する期間を一

年として別に取り扱っていたのに対し、新奉鉄道譲渡交渉の開始時期は日本軍の撤兵とは関連づけられてはいなかったのである。したがって、清国は日本の回答に決して納得してはいなかった。五月三日、清国は改めて日本に対して工事の中止と譲渡交渉の開始を要求してきた。特に、清国は、条約の対象となつたのは軍用軽便鉄道としての新奉鉄道であり、日本がその軌道を拡張することによってそれを買収することになるのであれば、事実上の条約改訂となることを指摘し、清国としてはゲージ拡張のための費用を買収価格に加算することを拒否し、日本が工事を中止して交渉に応じるよう求めてきた。このため、日本としても、譲渡交渉開始を遅らせる理由づけについて再検討しなければならなかつたのである。しかし、すでにイギリス・アメリカ両国から日本の満州経営が閉鎖的であるという批判が出されており、日本としてはこれに対応し、満州における軍政を停止して民政に転換する必要があると求められていた。五月二二日に開催された満州問題協議会では、軍政の廃止が決定されることになるが、それに付随して、新奉鉄道についても、清国への売渡しのための交渉を開始することが決議されることになる。こうした決定にもかかわらず、陸軍は民政への移行には消極的であつた。新奉鉄道について進められている狭軌への改造工事についても、陸軍は中止することなくそのまま続行し、八月一七日には狭軌への軌道改築を終了し、二六日から新しい軌道による一般貨客の輸送を開始するにいたつた。九月二日、清国は、このような日本の一般輸送の開始について、改めて抗議を行なつてきている。⁽⁴⁾

しかしこのような日本の方針については、日本側にも批判が生れてきていた。内田の後任として駐清公使になつた林権助は、加藤高明辞任後の西園寺内閣の外相に就任した林董に対し、八月六日、新奉鉄道の譲渡にあつては狭軌への改築費用を含めないこととし、なるべく早い時期に、清国の要求する交渉に応じることが、他の満州の鉄道経営にとつても得策であると具申している。そして、九月二日の清国からの抗議に対しても、林権助は、九月一

二日に回答を送り、新奉鉄道に関する日本の軍事的価値は高いという原則をくり返し、新奉鉄道における一般貨客の輸送開始は日本による経営を示すのではなく、清国の抗議は当たらないとしながらも、譲渡交渉については、日本軍の撤兵問題には触れることなく、日清満州善後条約の規定にしたがって交渉を開始すべきことを言明している。しかし、交渉の開始時期については、陸軍からの反対が強く、一九〇六（明治三九）年中には交渉開始の訓令が北京に届くことはなかった。⁽⁵⁾しかし翌年一月一日、西園寺内閣は、吉長鉄道問題と新奉鉄道問題を同時に解決する方針を決定し、一月五日、林（公使）に対して、新奉鉄道の引き渡し時期を四月の撤兵完了以後とすること、清国による新奉鉄道の改築は標準軌として奉天において南滿支線と接続すること、また遼河以東の区間に対する借款は、買収費の他改築費および改築後の運転資金をも含めた総額の半額とし、新奉鉄道経営の実権を獲得すること等を命じた。⁽⁶⁾ここに、新奉鉄道の譲渡に関する日清交渉が開始されることになった。

しかし、このような交渉にあたっての日本の条件は、林（公使）には大きな不満であった。とりわけ西園寺内閣が決定した売却価格は、その予想をはるかに上回り、林には、価格の設定が交渉における最大の難問のようにさえ思われた。林は、日本が行なった改築の費用は売却価格に含まれるべきではないと進言していたが、三三三二万円という価格は、日本がこれから建設しようとする吉長鉄道の総建設費よりも高いものであった。この三三三二万円という譲渡価格は、新奉鉄道を建設したのが陸軍の鉄道大隊であったために、陸軍から提示された額であったが、林（外相）は、三月一日、二〇〇万円まで減額することを認めたが、減額にあたっては、新奉・吉長両鉄道に対する日本の要求が、清国側に受け入れられることを条件としていた。⁽⁷⁾これを受けた林（公使）は、金額の点ではこれを了承したが、新奉鉄道は清国へ譲渡された後は京奉鉄道に統合され、経営されることになるため、たとえ遼河以東の区間に借款を供与しようとも、また標準軌への改築のために日本人技師が雇用されることになろうとも、日本が新奉

鉄道経営上の実権を獲得することは不可能であり、むしろ、日本としては吉長鉄道の借款成立に全力をあげるべきだと考えていた。⁽⁸⁾このような林(公使)の認識は、日露戦争中に建設した鉄道は一マイルも失いたくないとする陸軍に比べて京奉鉄道の实情に沿うものであり、軍政の継続を求める軍部との考え方の違いであったといつてよい。

三月二〇日、林(公使)は、那桐、瞿鴻禨、唐紹儀と会見し、新奉鉄道ならびに吉長鉄道に関する借款の交渉を開始したが、やはり清国側は、讓渡価格について強く反発した。清国側は、すでに一九〇六(明治三九年)中に、一八七七年以来京奉鉄道の建設にたずさわってきたイギリス人技師キンダー(C. W. Kinder)に、新奉鉄道の実地踏査を行なわせ、讓渡価格については多くとも五〇万円という数字を得ていたからである。このため、林(外相)としても、林(公使)の求めるように、讓渡価格をさらに減額し、一五〇万円とすることを承諾せざるを得なかったのである。⁽⁹⁾三月二七日には第二回会談が開催され、林は借款協定案を提出したが、清国側は、讓渡価格についてあくまで日本の減額を要求したため、林は、とりあえず二〇〇万円を提示した。しかしそれでも清国側の価格との間には開きがあり、価格の決定は改めて協議することとなった。三月三十一日、清国は修正案を提示し、四月一日、これをもとに協定案の作成に関する交渉が行なわれた。清国は、特に借款の条件をイギリスとの京奉鉄道借款に準じることとを求めていた。すなわち、イギリスは京奉鉄道借款契約の成立にあたっては、ロシアからの妨害をさけるために、鉄道を借款の担保とすることは放棄しており、したがって、清国は、遼河以東の区間を日本の借款に対する担保とすることに強く反対していた。しかし林といえどもこれには納得できず、交渉の決裂をも辞さない態度を示したために、清国は、林の主張にしたがって、遼河以東を借款の担保とすることに同意しなければならなかったのである。⁽¹⁰⁾また懸案となっていた讓渡価格についても、四月一〇日、一六六万円で合意するところとなり、林の予想した一五〇万円程度に落ち着くところとなった。これらの問題は、日清満州善後条約付属取極めにおいて示されてい

るように、新奉鐵道借款問題にとつては、いわば骨格をなす問題であったが、日本の要求が大筋において認められたことにより、林としては、一応満足すべき内容であった。四月一五日、新奉および吉長鐵道に関する協約が成立した。同協約は、日清滿州善後條約に基づいて締結された最初の協定であった。⁽¹¹⁾

ところで、この借款契約の成立は、京奉鐵道の建設にたずさわってきた英清組合にとつて、その既得權益に多大な影響をおよぼすことを恐れなければならなかった。借款契約が調印される直前の四月一日、英清組合会長ケスウィック (W. Keswick) はイギリス外務省に書簡を送り、京奉鐵道に対する英清組合の權利が失われるとして、清國に圧力を加えても契約の成立を阻止するよう要請している。⁽¹²⁾ しかし外相グレーは、この間の事情について北京駐在ジョーダン公使 (J. Jordan) の報告を求めた上で、五月二日、英清組合に回答を送り、新奉鐵道の借款契約を日本が獲得したことによって、英清組合の利益に損害が与えられるとは認められないとの見解を明らかにした。またこの借款契約は、一八九八年の京奉鐵道借款契約を少しも損ねてはいないこと。さらに、イギリス政府は、京奉鐵道を新民屯以東に延長したいという申し入れをロシアにもまたロシアの權益を引き継いだ日本にも行なつてはいないことをつけ加えた。⁽¹³⁾ しかしこれに対して英清組合は、新奉鐵道が同じゲージで京奉鐵道と滿鉄を連絡することにより、それが日本の管理下にあるかぎりには、乗客および物資が大連より船で清國各地ないし世界各國へ運ばれることになること、さらにまた、キンダーが提案していた新民屯から鉄嶺への延長鐵道を日本が建設することにでもなれば、滿州の農産物 (主として大豆) は京奉鐵道を利用することなく滿州外へ輸出されることになることと反論している。さらに英清組合は、一八九八年の京奉鐵道借款契約第三條において、新民屯以東の延長に関する資本援助を行なう權利を持っており、新奉鐵道借款契約はこれを侵害していると指摘してきた。これに対してイギリス外務省は清國が延長するのは新民屯から遼河右岸までであり、日本の管理は遼河以東奉天までの区間に限られていると指摘し、新

奉鉄道借款契約は、英清組合の京奉鉄道借款契約を侵害するほどのものではないとの見解を重ねて明らかにした。⁽¹⁴⁾

このような英清組合とイギリス外務省との見解の相違は、イギリスが日本の南満州における勢力範囲を遼河以東と考えていたことを明らかにしている。したがって、遼河以東の地域において、日本が門戸開放の原則を守るかぎりにおいては、イギリスは、たとえ英清組合が新奉鉄道の敷設優先権を所持していようと、英清組合の利益を守るために、日本と対立することなど少しも考えてはいなかったのである。これに加えて、英清組合のケスウィックは保守党の衆議院議員であったが、一九〇五年一二月、バルフォア保守党内閣は関税改革をめぐって分裂し総辞職した結果、内閣は自由党のキャンベル・バナマン (H. Campbell-Bannerman) が組閣し、翌年の総選挙は自由党の大勝に終った。⁽¹⁵⁾ ケスウィックも再選されるにはされたものの、保守党の歴史的敗北の中にあつては、ソールズベリー内閣時代ほどには、京奉鉄道の権益擁護を議会内で主張することはできなくなったのではないかと思われる。

新奉鉄道は、陸軍の臨時鉄道大隊によって建設されたものであつたが、一九〇六(明治三九)年九月一日に鉄道大隊が解散されたこともあつて、野戦鉄道提理部に引き継がれ管理されていた。その後翌年四月一日、満鉄の成立によつて、鉄道提理部の管理していた鉄道はすべて満鉄に移管された。新奉鉄道は、日清満州善後条約においてすでに清国への譲渡が合意されていたために、満鉄の管理に委ねられたもののそれはあくまで一時的な措置であつて、満鉄が経営すべき鉄道として認められたものではなかつた。⁽¹⁶⁾ 新奉および吉長鉄道に関する協約第七条により、満鉄から清国への引き渡しは、清国が譲渡代金を支払った後一カ月以内に行なわれることになつてゐた。したがつて、清国が四月二四日に正金銀行天津支店に代金を振込んだため、引き渡しの期限は五月二四日となつた。陸軍は、五月一六日、新奉鉄道財産目録を作成し、清国に引き渡すべきものを明らかにした。さらに五月九日、後藤満鉄総裁は、満鉄理事久保田情周等を引渡委員とすることを決定し、また清国側も、五月二二日、周長齡(関内外ニ京奉・鉄

道総弁⁽¹⁷⁾を派遣することとして、キンダー等英国人技師と清国が同意した日本人技師として曲尾辰二郎が随行することを明らかにした。引き渡し期限は五月二四日であったが、清国側の交渉員の大連到着が五月二六日となったため、引き渡し手続きは、五月二七日、大連の満鉄本社で行なわれ、六月一日をもって新奉鉄道は清国に引き渡されたのである⁽¹⁷⁾。

このような譲渡が行なわれている一方で、英清組合の不满は少しも解消していなかった。グレーは、六月一九日ケスウィックの要請にしたがって、北京のジョーダン公使に対しキンダーから新奉鉄道の実情を確かめるよう命じた。これに答えてキンダーは、遼河東岸の新奉鉄道についても、管理はキンダーの手にあること、曲尾技師は四年もキンダーの下で働き、満鉄との協力関係もうまくいっていること、そして英清組合の持っている懸念は無用であることを回答してきた⁽¹⁸⁾。このことは、新奉鉄道が部分的には日本の借款鉄道となつてはいても、実質的には京奉鉄道の一部として、イギリスの権益としての地位を失つてはいなかったことを示していた。新奉鉄道は、日本の軍用鉄道として建設されたが、軌道改築工事が進められることによって、本来の京奉鉄道に再生され、清国の管理の下で経営されることになってゆくのである。

- (1) 明治三十九年二月一五日、在北京内田公使来電第二九号。一九日、往電第三二号。二月二三日、清国関内鉄道総弁宛内田公使宛来翰。(以上『外文』三九一、六一七、六一八および六一九付属書一)
- (2) 明治三十九年三月二日、在北京内田公使宛慶親王宛往翰第一三三号。三月一七日、内田公使来信機密第二八号。四月一七日、清国外務部宛内田公使宛照会。四月一四日、内田公使在電第七五号。四月二二日、内田公使宛慶親王宛照復第三四号。(以上『外文』三九一、六一九付属書一、六二〇、六二一および六二二付属書一、二)
- (3) 明治三十九年五月一九日、在北京内田公使来信機密第五六号。(『外文』三九一、六二三)

前掲『年表並主要文書』、二六〇—九頁。

栗原健編著『対滿蒙政策の一面』(昭和四一年、原書房)、一四—二六頁。

- (4) 明治三十九年八月二七日、大沢参謀本部第三部長發與参謀總長宛報告参謀本部臨第二〇二四号。(防衛庁防衛研修所戦史部所蔵史料以下「戦史」と略す―参謀本部日露戦争、M39-16)
- 明治三十九年八月二六日、在奉天太田総領事代理來電第一〇七号。(外務省外交史料館所蔵記録分類番号以下「外史」と略す―1・7・3・52) および九月二日、清国外務部発在北京林公使宛照会。(『外文』三九一、六二六付属書一)。
- (5) 明治三十九年八月六日、在北京林公使來電第一八三号。九月三日、林公使發慶親王宛照復第八一号。一二月二日、石本陸軍次官發珍田外務次官宛公信陸軍省送達満密發第三〇九号。(以上、『外文』三九一、六二四、六二六付属書二、および六二八)
- (6) 明治四〇年一月一五日、在北京林公使往電第八号。(『外文』四〇二、一一四七)
- (7) 明治三十九年九月一三日、寺内陸相發西園寺兼任外相宛公信發第三六三三号。(『外史』11・7・3・52)
- 明治四〇年一月一九日、在北京林公使來信機密第四号。三月二日、往電第四四号。三月二日、往信機密送第一五号。(以上、『外文』四〇二、一一四九、一一五二および一一五三)
- (8) 明治四〇年三月三日、在北京林公使來電第八四号。(『外文』四〇二、一一五四)
- (9) 明治四〇年三月二日、在北京林公使來電第九一号。三月三日、往電第五八号。(以上、『外文』四〇二、一一五五および一一五六)
- (10) 明治四〇年三月二八日、四月二日、四日、在北京林公使來電第九七、一〇四、一〇九号。(以上、『外文』四〇二、一一五七、一一五八および一一六一)
- (11) 明治四〇年四月一日、在北京林公使來電第一一九、二一〇号。(以上、『外文』四〇二、一一六七および一二六八) 林權助述『わが七十年を語る』(昭和二〇年、第一書房)、二五七―六〇頁。
- 前掲『年表並主要文書』、二六九―七二頁。
- (12) April 11, 1907. British and Chinese Corporation to Foreign Office, Letter. (FO 405-180-72)
- (13) Foreign Office, April 13, 1907. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, Telegram No. 39. (FO 405-180-73)
- Peking, April 26, 1907. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, Telegram No. 68. (FO 405-180-82)
- Foreign Office, May 2, 1907. Foreign Office to British and Chinese Corporation, Letter. (FO 405-180-88)
- (14) Mar (Undated), 1907. British and Chinese Corporation to Foreign Office, Letter. (FO 405-180-104)
- Foreign Office, June 4, 1907. Foreign Office to British and Chinese Corporation, Letter. (FO 405-180-120*)
- (15) F. W. S. Craig, 'British Electoral Facts, 1885-1975' (London, 1976)
- (16) 南滿州鐵道株式會社編『滿鉄十年史』(昭和四九年、原書房)、二二―二頁。
- (17) 明治四〇年四月二四日、在天津加藤総領事來電第一号。(『外史』1・7・3・52) および、五月九日、來電第一号。(『外文』四〇二、

一七六)

明治四〇年五月一七日、石本陸軍次官発珍田外務次官宛公信陸軍省送達機密発第八二号。五月九日、後藤満鉄総裁發林外相宛電報。五月二日、在北京林公使來電第一八八号。五月三日、在營口室田領事來電(号外)。(以上「外史」1:7:3:52)

明治四〇年六月八日、大島関東都督發林外相宛公信関官外第五六号。(「外文」四〇二、一一七九)

(2) June 11, 1907. British and Chinese Corporation to Foreign Office, Letter. (FO 405-180-131)

Foreign Office, June 19, 1907. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, Telegram No.72. (FO 405-180-143)

Peking, June 24 & 25, 1907. Sir J. Jordan to Sir E. Grey' Telegrams No. 119 & 120 & Dispatch No. 305. (FO 405-180-147, 150 & 181-26)

四 京奉・満鉄連絡問題

一九〇七(明治四〇)年六月一日の引き渡しによって、新奉鉄道は清国鉄道局によって経営されることになった。しかし軌道は依然狭軌のままであり、満鉄より譲渡された車両がそのまま運行しているような状態であったため、

清国は、とりあえずゲージを標準軌とする仮工事を行ない、遼河架橋工事をも含めた標準軌への本格的な工事は後日に改めて行なうこととした。この工事は六月二十九日に完了し、満鉄の奉天停車場の西方は瀋陽停車場(後の皇姑屯停車場)を設置して、新奉鉄道すなわち京奉鉄道の終点とした。これによって、北京から奉天までの直通列車が運行されることになったのである。⁽¹⁾

ところが、こうして仮線路ながらも京奉鉄道が奉天郊外まで延長されたのを機会に、清国は新たな要求を日本に提出してきた。それはいわゆる京奉鉄道延長問題である。この計画は、京奉鉄道を奉天停車場の北で満鉄を横断させて、奉天市内まで延長させようとするものであった。一九〇七(明治四〇)年七月九日、唐招儀の命により、曲尾辰二郎は、国沢新兵衛満鉄理事に対し、清国内のこのような計画を内報した。満鉄はこの照会について関東都督へ

通報すると同時に、外務省にも報告した。清国の意図は、表面上は奉天における貨客の便宜を図るということだったが、実質的には、満鉄の奉天停車場が日本の租借地内にあるために、それを京奉鉄道の最終停車場ともするとすれば、清国側にとって何かと不利益はまぬがれないからであった。⁽²⁾ 清国は、満鉄の奉天停車場を京奉鉄道が共同使用することを好まず、京奉鉄道の終着駅を独自に奉天市内に設置しようと考えていたのである。林(外相)は、七月一日、大島関東都督と萩原奉天総領事に対して、清国の希望する奉天市内への京奉鉄道延長については、満鉄の利益に重大な影響をおよぼす可能性があることを認め、日清滿州善後条約付属取極め第三条による満鉄の利益を害する鉄道支線の敷設禁止という規定により、その要求を拒否するよう命じた。林(外相)としては、満鉄と京奉鉄道が奉天停車場を共同使用することによって、清国が受ける不利益があるとすれば日本はそれに対して最大限の便宜を供与しても、奉天における京奉・満鉄両鉄道の接続を求めようとしたのである。⁽³⁾ すなわち、清国の要求は京奉鉄道の延長ということであったのに対し、日本は京奉・満鉄両鉄道の接続ということを要求したわけである。京奉鉄道延長問題は、延長問題に加えて、京奉・満鉄接続問題という二つの側面を持つことになった。

萩原は清国側に対して、七月二二日、日本は、奉天における満鉄と京奉鉄道の停車場を同一にし、相互に接続するためには、清国に十分な便宜を与える用意があること、したがって、奉天市内への京奉鉄道延長は将来の計画として今回は提議しないよう求めたが、清国は、九月一日、阿部代理公使に対し、京奉鉄道の延長に関する交渉の開始を要求してきた。林(外相)は、もちろん、これに応じることを許可しなかった。阿部は、一月七日、この回答を清国に送ったが、清国は、一二月一日、また翌年二月一四日にも、くり返して、交渉の開始を日本に求めたが、林(公使)はそれに応じようとはしなかった。⁽⁴⁾ 日本としては、新奉および吉長鉄道に関する協約第五条により、京奉・満鉄両鉄道の接続に合意している以上、奉天停車場の分離はありえないことであったからである。この

ため清国が一九〇九（明治四二）年春から北京―奉天間に直通急行列車の運転を開始するためには、京奉・満鉄両鉄道の接続という点から、日本側との協議を始めなければならなかった。一九〇八（明治四一）年七月五日、寺内首相（外相兼任）は、両鉄道接続のための交渉開始を大島閣東都督および後藤通相に通告した。⁽⁵⁾ 交渉は、奉天において、満鉄理事の国沢新兵衛と京奉鉄道の運輸課長であるイギリス人フォーレー（G. E. Foley）の間で行なわれることとなったが、具体的には、京奉鉄道審陽停車場と満鉄奉天停車場との間の接続問題であり、極めて技術的な内容であった。このため、一〇月五日には両者の間に早ばやと協約草案が成立するにいたった。⁽⁶⁾

しかし、このような技術的問題についての合意が得られたにもかかわらず、それが直ちに実行されるにはいかなかった。というのも、技術的な問題での合意によって、京奉鉄道と満鉄との接続ということは一応解決されたものの、国沢とフォーレーとの交渉に先だって、一〇月二日、清国は改めて京奉鉄道の満鉄横断と奉天市内への延長を要求しており、延長問題については依然未解決のままになっていたからである。⁽⁷⁾ 日本は、こうした清国の要求に対して、京奉鉄道審陽停車場と奉天市内とは二マイルも離れているために、貨客にとっては不便であることを認めざるをえなかった。そして、清国の要求する延長線の代わりに、日本は、満鉄奉天停車場経由によって京奉鉄道を奉天市内まで延長し、満鉄奉天停車場と奉天市内とを結ぶ連絡線は満鉄と京奉鉄道の双方で共同利用するということを考えていた。このため日清間の対立はおさまることなく、日清満州善後条約以後、新たに生じてきた法庫門鉄道問題等と共に、京奉鉄道延長問題は、いわゆる満州五案件のひとつとなって、日清間で協議されなければならなくなっていた。⁽⁸⁾

一〇月末、小村は、米国への途上日本に立ち寄った唐招儀と会談し、間島問題および満州五案件について意見を交換した。唐は、その際に、日本が新奉鉄道の延長を認めるよう重ねて要求したのに対し、小村は、接続問題につ

いては技術的問題であるとしながらも、延長問題については触れなかった。しかし二月十五日、新任の伊集院公使は、交渉に先だつて伊集院自身の意見をまとめて小村に送つたが、新奉鉄道の延長線が満鉄奉天停車場經由で奉天市内に進入するのは迂回ルートとなり、また新奉鉄道が瀋陽停車場から奉天市内へ直接延長されることになる、満鉄はこの延長線を利用することができないと述べ、日清両国の妥協を得るのは困難であるとの見通しを伝えている。⁽⁹⁾ 一二月二八日の第一回の交渉において、袁世凱は、京奉鉄道延長問題は技術的問題であるとして、京奉・満鉄両者間の妥協を求めるようにしたいとの希望を述べたが、翌年一月一日の第二回会談でも、京奉鉄道の奉天市内への延長を求める清国と奉天停車場における京奉・満鉄両鉄道の接続を主張する日本との対立が続いた。満州五案件交渉では法庫門鉄道問題が主たる関心を集め、京奉鉄道延長問題は決して大きな問題とはなりえなかった。しかしながら、このような日清両国の対立はおさまることなく繰り返えされ、結局は、一九〇九(明治四二年)九月四日、満州五案件に関する日清協約第五条において、日本は京奉鉄道の奉天市内への延長を認め、具体的には京奉・満鉄間で取り決めることとなつた。⁽¹⁰⁾ すなわち、およそ一年にもわたる交渉にもかかわらず、京奉鉄道延長問題の交渉は何等進展することなく終つたのである。

一九一〇(明治四三年)一月八日、満州五案件協約第五条にもとづき、京奉鉄道延長に関する日清両国技師の交渉が開始された。しかし、満鉄を横断して直接奉天市内まで延長することを主張する清国側技師と、満鉄奉天停車場經由で奉天市内へ延長させようという満鉄側技師との対立は、少しも解決してはいなかった。このため、一月三日、在奉天小池総領事は三カ条からなる協約草案を提示した。その内容は、第一条に京奉鉄道延長に関する日本の同意を、また第二条には京奉鉄道の奉天市内の新停車場位置について、そして第三条には、一九〇八(明治四一年)一〇月五日に国沢とフォーレーとの間で合意された両鉄道の接続と⁽¹¹⁾ いったものであつた。すなわち小池の草案は、

日清両国の対立する主張、つまり延長線と接統線の両線を建設することとし、日清両国を共に満足させようとするものであった。したがって、清国側においては、この提案に応じる意向を明らかにしていたが、満鉄側は、京奉鉄道延長線の建設に同意しても、接統線の建設に加えて、さらに満鉄奉天停車場と京奉鉄道新奉天停車場との連絡線の建設を要求していた。しかし小池の草案では、この連絡線の計画は含まれていなかったために、それは満鉄の要求を完全に満たすものではなく、満鉄としては、この連絡線の建設を強く希望していた。小村もまた、この連絡線の建設は不可欠であることを認め、清国がこの連絡線の建設に同意するよう再度交渉を命じた。⁽¹²⁾ この連絡線は京奉鉄道延長問題や、京奉鉄道瀋陽停車場と満鉄奉天停車場との接統問題とは別な新たな問題であり、この連絡線すなわち満鉄の支線が建設されると、京奉鉄道延長線建設の価値も半減するということのために、清国は、小村の要求に応じようとはしなかった。しかし小村は、京奉鉄道延長問題の解決が遅れても、この連絡線問題で清国側の同意を得るよう強く主張し、すでに成立している協約案への調印を許可しようとはしなかった。このため、奉天における京奉鉄道延長問題に関する交渉は行きづまり、北京の伊集院公使と清国郵伝部との交渉に移された。⁽¹³⁾

しかし、北京での交渉も結局は進展することなく、一九一一年（明治四四）年を迎えた。一月九日、満鉄は鉄道院に対し、満鉄奉天停車場と京奉鉄道の新奉天停車場を結ぶ連絡線は、満鉄の支線ではなく京奉鉄道の支線とすること、また貨物列車は満鉄奉天停車場を経由することなく、京奉鉄道延長線によって直接奉天市内に進入することを認めるとの意見書を提出した。つまり、京奉鉄道瀋陽停車場から満鉄を横断する奉天市内への延長線と、瀋陽停車場から奉天停車場までの接統線に加えて、奉天停車場から奉天市内への延長線にいたる新しい連絡線を京奉鉄道の支線として建設するというものであった。これを受けた小村外相は、三月三日、本多熊太郎駐清代理公使に、満鉄の提案を清国に伝えるよう命じ、四月七日、本多はこれを清国に照会した。⁽¹⁴⁾ しかしこれについても清国は、同意しよう

とはしなかった。すべての客車が奉天停車場經由で奉天市内まで進むとすれば、延長線の建設はやはり意味をなさなくなるからであった。清国の要求は、北京から奉天にいたる直通列車の運転にあり、その終点となる奉天の停車場は、満鉄奉天停車場ではなく京奉鉄道専用の奉天停車場でなければならなかったのである。また逆に満鉄にとつては、満鉄と北京とを結ぶ鉄道の分岐は満鉄奉天停車場であるべきと考えており、この両者の対立は、清国が京奉鉄道延長線建設の承認を求めてきた時と、少しも変わってはいなかった。

五月四日、清国は、原則的に満鉄の譲歩案には了解できないとの回答を送付してきた。しかし、清国としても、交渉の早期結着を希望し、また満鉄の提案した貨物以外にも、客車によっては、奉天停車場を經由することなく、延長線を通して直接奉天市内にいたることが認められるのであれば、満鉄の主張する連絡線の建設に応じてよいとの意向を明らかにした。さらに六月一〇日、奉天において、清国側は、連絡線の建設承認を前提として、交渉の再開を求めてきた。⁽¹⁵⁾ここに一年余の冷却期間を置いて、交渉が再開されることになった。京奉鉄道延長線の建設を提議してからすでに四年を経過しており、そのため一九〇九（明治四二）年から予定していた北京—奉天直通列車の運転も開始されず⁽¹⁶⁾にいたため、清国側としても、交渉の妥決を求めなければならなくなってきたものと思われる。七月四日から始められた交渉は、九月四日に終り、京奉鉄道延長に関する協約が調印された。この協約では、満鉄と京奉鉄道との連絡を要する北京—奉天間の直通急行列車は、満鉄奉天停車場經由で運転されることとし、その必要のない列車は延長線を利用して、直接奉天市内へ運転されることになった。⁽¹⁶⁾

このようにして、日本は、事実上、満鉄奉天停車場を京奉鉄道の終点とすることに成功した。満鉄奉天停車場は、単に京奉鉄道の終点というばかりでなく、釜山から奉天への直通列車とを連絡することにより、釜山から北京への直通列車の中継点ともなつてゆくのである。この背景には、もちろん京奉鉄道と満鉄のゲージが同じ標準軌である

ということがあったが、これにより、日本は、鉄道によって北京にいたるルートを獲得することになった。

- (1) 明治四〇年四月二〇日、在北京林公使来电第一四一号。六月二五日、曲尾新奉鉄道技師発山座外務省政務局長宛書簡。(以上、『外史』17・3・52)
- (2) 明治四〇年七月九日、後藤滿鉄総裁発林外相宛電報。七月二日、在奉天秋原総領事来电第三三二一号。(以上、『外文』四〇一、一一八〇および一一八五)
- (3) 明治四〇年七月一〇日、林外相発大島関東都督宛電報第七七号。七月二日、一七日、在奉天秋原総領事往電第二三九、一四五号。(以上、『外文』四〇一、一一八三、一一八四および一一八七)
- (4) 明治四〇年七月二二日、在奉天秋原総領事来电第二四一号。九月二〇日、慶親王発在北京阿部代理公使宛来照。一〇月一五日、在北京阿部代理公使往信機密送第六五号。(『外文』四〇一、一一八九、一一九一付屬書一および一九二)
- (5) 明治四一年七月五日、在北京阿部代理公使来信公第五四号。七月一六日、寺内兼任外相発大島関東都督宛公信機密送第六三号。七月二日、寺内兼任外相発後藤通相宛公信機密送第三四号。(以上、『外文』四一、六二五、六二七および六二八)
- (6) 明治四一年九月二日、在北京阿部代理公使来電第二二八号。九月一六日、往電第一八五号。九月一九日、来電第二三九号、一〇月二九日、後藤通相発小村外相宛秘鉄第四四号。(以上、『外文』四一、六三二、六三三付記、六三四および五三九)
- (7) 明治四一年一〇月五日、在北京阿部代理公使来信機密第一〇八号。(『外文』四一、六三七)
- (8) 明治四一年九月二五日、桂内閣々議決定。(『外文』四一、六九五付屬書一)
- (9) 明治四一年一〇月二八日、三〇日、在北京伊集院公使往電第三二五、二二六号。二月一五日、来信機密第一四三号。(以上、『外文』四一、六九八、七〇〇および七〇三)
- (10) 明治四一年二月二九日、在北京伊集院公使来電第三三六号。(『外文』四一、七〇六)および、明治四二年一月三日、九月四日、来電第二〇、三三四号。(以上、『外文』四二、二〇一、二〇二、三三二)
- 前掲『年表並主要文書』、三二五、一六頁。
- (11) 明治四三年一月一〇日、一三日、在奉天小池総領事来电第八、九号。(以上、『外文』四三、一、四〇二)
- (12) 明治四三年一月一六日、在奉天小池総領事来电第二号。一月一八日、往電第六号。(以上、『外文』四三、一、四〇三、および四〇四)
- (13) 明治四三年一月二六日、在奉天小池総領事来电第二〇号。二月二八日、往電第八号。二月二日、来電第二七号。(以上、『外文』四三、一、四〇七、四〇八、および四〇九)
- (14) 明治四四年一月九日、中村滿鉄総裁発平井鉄道院副総裁宛公信工甲第一六二七号。三月三日、在北京本多代理公使往信機密送第一〇号。

(以上、「外文」四四―二、四三〇付屬書別紙および四三一)

(15) 明治四四年四月二日、在北京本多代理公使來信機密第三号。五月六日、在北京伊集院公使來信機密第四五号。六月一〇日、在奉天小池總領事來電第二二三号。(以上、「外文」四四―二、四三二、四三三および四三四)

(16) 「京奉鐵道延長ニ関スル協約」(「外文」四四―二、四五五)

五　　む　　す　　び

新奉鐵道と安奉鐵道との大きなちがいは、日清滿州善後條約において明らかにされたように、新奉鐵道については日本の經營權が認められなかつたことである。遼河以東の區間についてのみ、その改築にあつて日本からの借款が供与されることになつたが、新奉鐵道は、一八九八年の京奉鐵道借款契約において、すでに英清組合にその敷設優先權が与えられており、したがつて、日本の新奉鐵道への借款は英清組合の優先權を侵害する結果になつた。

英清組合は、当然のことながら、日清間の新奉鐵道借款契約には反対であつた。それによつて、京奉鐵道に対する英清組合の既得權益が侵害されることを恐れていたからである。しかしイギリス政府は、英清組合の要望を受けても、遼河以東の新奉鐵道に対する日本の借款供与に反対しよとはしなかつた。英清組合が主張したような京奉鐵道への侵害が、日本の新奉鐵道に対する借款によつて引き起されるとは認識していなかつたからである。

この背景には、キンダーの報告からも明らかなように、新奉鐵道の改築がイギリス人技師の手によつて進められていたことがあつた。日清間には借款供与の合意が存在してはいても、實際には日本からの借款を求めることなく改築工事が進められていたため、日本は、一九〇八(明治四二)年一月一二日、改めて、清國側に対し、新奉および吉長鐵道に関する統約を、また翌年八月一八日にはその細目に関する契約の調印を求め、日本からの借款供与の細目について決定しなければならぬほどであつた。⁽¹⁾ 新奉鐵道の改築工事はその七月に終了しており、遼河以東の

新奉鉄道は日本の借款鉄道となつてはいても、実質的には、その建設には依然としてイギリスの影響力が強くおぼんでいたからである。つまり、日本の借款供与が英清組合の敷設優先権を侵害してはいても、イギリス側にとってそれが実害となり、イギリスの権益に影響をおよぼすほどではなかったのである。確かに、イギリスは日英同盟によつて日本の対露戦争を支持してきただけに、日露戦争中に日本が建設した軍用鉄道は、イギリスにとつて否認することのできない日本の既得権益となつていた。したがつて、イギリスとしては、イギリスの既得権益である新民屯までの京奉鉄道に対して、日本が実害をおよぼさないかぎりには、あえて日本の新奉鉄道借款に反対する必要はなかったといつてよい。

しかしわずかな距離とはいえ、満鉄の西側に日本が鉄道借款を供与することになつた意義は大きい。日本は、満韓連絡鉄道をさらに京奉鉄道に連絡し、日露戦争前のロシアでさえ獲得することのできなかつた北京に直通する鉄道路ルートを獲得したからである。この京奉・満鉄接続問題は、鉄道建設上の極めて技術的な問題であつて、イギリスはこの問題に関心を示すことはなかつた。それはまた、イギリス政府が、新民屯以東への鉄道延長にそれほど興味を抱くことなくまた遼河以東への進出を計画していなかつたことにもよる。しかし、ここには日英同盟の変質する一側面があるように思われる。

日英同盟は、ロシアの脅威から滿韓地域における日英兩國の対露交差権益を防衛することを目的としていた。したがつて、日本ばかりでなくイギリスにとつても、日露戦争の成果は、長春以南の東清鉄道が同盟国日本の支配下に入ったように、南滿州におけるロシアの脅威は、完全に失われるまでにはいたらなかつたとしても、ロシアの勢力が南滿州から北滿州に後退したことにあつた。しかし、北滿州に後退したロシアに代つて南滿州に日本が進出し、イギリスの権益である京奉鉄道との間に利害關係を生じるようになるのであれば、イギリスは、日英同盟によ

って日本の対露戦争を支持してきたにもかかわらず、京奉鉄道に対するロシアの圧力を排除するという目的は、ロシアが日本に代わっただけで達せられなかったことになる。加えて、イギリスが遼河東岸への日本の進出に譲歩を示したことにより、イギリスは、日英同盟下において新たに生まれた日英間の交差権益については、日本に優越性を認めることになり、遼河西岸における法庫門鉄道問題の解決にも影響を与えることになった。

日本とイギリスの借款鉄道は、日露戦争前には交差することもまた接触することもなく、対露交差権益として日英同盟成立の要件を満していた。しかし日露戦争の結果は、日本が南満州に建設した軍用鉄道によって勢力範囲を拡張したため、イギリスの勢力範囲は日露戦争前とは変ることがなくとも、ロシアに代った日本の勢力と接触するようになった。このような南満州の新しい勢力範囲の中であって、新奉鉄道は、日本とイギリスの勢力範囲の接点になっていた。それだけに、その接点において日本がイギリスに譲歩を求めたことは、たとえイギリスへの影響が少なかったとはいえ、日英同盟が日露戦争後の新しい国際関係に対応すべく改訂強化されていたのとは逆に、そこで合意された両国の特殊権益の擁護という目的と矛盾するものであったといつてよいであろう。

ここに、日露戦争後の南満州における日英間の新しい権益関係において、日英同盟の構造に変質をもたらす要因が生まれていた。新奉鉄道問題は、日露戦争後の日英同盟が日英間に交差権益が成立することによって形骸化され、変質を余儀なくされる過程を示していた。

(一七) 『新奉吉長鉄道ニ関スル統約』(『外文』四一一、六一九)。

『新奉鉄道遼河以東線借款細目契約書』(『外文』四二二、六八三付属書二)。