慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	日本帝国主義下の「満州」鉄道問題：「納付金」をめぐる関東軍と「満鉄」
Sub Title	Manchurian railway problems under Japanese imperialism, 1932-34
Author	兒嶋, 俊郎
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1984
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.77, No.1 (1984. 4) ,p.111- 122
JaLC DOI	10.14991/001.19840401-0111
Abstract	
Notes	研究ノート
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19840401-0111

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

研究ノート

日本帝国主義下の「満州」鉄道問題

——「納付金」をめぐる関東軍と「満鉄」——

兒嶋俊郎

I はじめに

「納付金」制度は，「満州」[1]駐留日本軍経費を負担するものとして，満州国国有鉄道[2]が満鉄に経営を委託するのに伴って成立した。それは委託経営による利益の一部を，満州国国防費の一部として，満鉄が関東軍を経て日本国政府に納付するというものである。しかしこの制度は，従来の満鉄研究の中ではほとんど検討の対象とはされてこなかった。それに言及しているものとして，原朗「『満州』における経済統制政策の展開」[3]と高橋泰隆「南満州鉄道株式会社の改組計画について」[4]の研究を挙げることができるが，どちらの研究も行論のうちの数行，もしくは脚注において触れるにとどまっている。原氏は，新線建設による満鉄の経営状態の悪化（1935年頃）との関連で納付金にふれたに過ぎず，高橋氏も33年12月に満鉄が作成した満鉄改組案中にある納付金に関する言及を紹介したに過ぎない。

しかしながら納付金をめぐる関東軍と満鉄の対立が，満州事変を契機とする日本帝国主義による中国侵略のあり方の一面を鋭く表現している限り，納付金をめぐる対立をそれ自体として研究することは極めて重要であろう。もとより満州において基本的な対抗関係にあったのは，日本帝国主義対中国の民衆ないし民族的抵抗運動であるが，その対抗関係の下で，帝国主義内部に支配の方法等に関して様々な対立が引き起こされたのである。納付金をめぐる関東軍と満鉄の対立も，このような帝国主義内部の副次的な対抗関係であるとはいえ，その分析は日本帝国主義とその植民地支配の全容解明の一環に位置づけられるべきものである。

本稿ではまず納付金制度成立の歴史的前提として，満州国国有鉄道の満鉄への経営委託問題を検討し，次に委託経営に伴って成立した納付金制度をめぐる関東軍と満鉄の対立・交渉を検討する。

II 満州国国有鉄道の満鉄委託

満州国線の満鉄への経営委託は，満州事変下における関東軍の支配統制力を，戦争状態終了後においても存続・拡大せしめる為の手段であった。1932年4月19日付，関東軍司令官本庄繁と満鉄総裁内田康哉の間で締結された「鉄道　港湾　河川ノ委託経営竝新設ニ関スル協定」[5]（以下「協定」と略す）は，その第1条におい

注（1） 満州，満鉄といった名称には本来カッコを付して表記すべきであると考えるが，以下では煩雑になるのを避けるため省略する。

（2） 満州国成立に伴い，旧中国系諸鉄道は満州国国有鉄道とされた。以下では満州国線，もしくは国線と略す。これに対し，満鉄自身の路線は社線と呼ばれた。よって以下では社線と略す。

（3） 『日本経済政策史論』（下）所収，1976年，東京大学出版会。

（4） 「社会科学討究」第27巻2号，1982年4月。

高橋氏は，満鉄改組案のうち，33年12月に満鉄内部において作成された「改組ニ関スル件」の内容を紹介している（前掲同氏論文 pp、90～93）。納付金については，同資料が第四点として挙げているものであって，それは満鉄改組が実現した場合，当分の間納付金の支出は困難となるというものであり，それは又，満鉄改組による収益の低下と，炭鉱・鉄道両事業の分離による経営の困難を予想するという文脈において語られていたのであった。

て，「甲（関東軍司令官を指す—引用者）ハ付表一[6]ニ定ムル鉄道　港湾　河川（付帯事業ヲ含ム）ノ経営ヲ乙（満鉄総裁を指す—引用者）ニ委託スルモノトス」と規定して，委託を実施する主体が関東軍であることを明確にした。この第1条に基づき，第3条は，「乙ハ鉄道港湾河川ノ経営ニ関シ甲ノ指揮監督ヲ受クルモノトス」とし，その際監督の具体的な内容として，(1)「重要ナル諸規定，運賃及料金ノ制定及改廃ニ関シ予メ甲ノ認可ヲ受クル[7]」こと，(2)「予算，決算，利益金ノ処分，重要ナル財産ノ処分，重要ナル変更ニ関シ予メ甲ノ認可ヲ受クル[8]」こと，さらに(3)「鉄道　港湾　河川ノ施設改良ニ関シ事実上必要ナル指示ヲ為スコトヲ得ルモノトス[9]」（第12条）ることが明示された。さらにこの指揮監督権を実効力を有するものとするために，監督官を満鉄に派遣すること[10]，諸施設の軍事目的による利用を円滑にするために将校を配置することが定められた[11]。この他新線の建設に関しては，満鉄と満州国の間で借款契約を結び，実際の資金調達ならびに建設は満鉄が行うこととされている[12]。そして第10条で，この「委託経営ヲ受クル代償トシテ別ニ協定スル金額ヲ甲ヲ経テ日本政府ニ納入スルモノ」としたのである。

このように「協定」は，第1に満鉄が満州国線の委託経営を媒介として，関東軍の指揮監督下に置かれることになったこと，第2に，指揮監督の内容が満鉄の経理内容にまで及ぶ広汎なものであること，第3に，満州国線の新線建設を行なうという形式の下で，新線建設の負担を強いられるに至ったこと，第4に，日本軍の軍事費の一部を負担すること，以上の4点を規定したのである。このことは，満州国線の満鉄への経営委託実施によって，関東軍が満州における交通網をほぼ完全に支配・統制しうる条件が形成されたことを意味した。同時にこのことは，満鉄はもはや従来のような地位を満州において保持し得なくなったことをも意味していたのである。では次に満鉄への経営委託が実際にどのように展開したのかを検討することにしよう[13]。

満州国線の満鉄への経営委託が公式に確認されるのは，33年2月9日の満鉄と満州国による，「満州国鉄道借款及委託経営契約[14]」等の調印においてである。しかしながら前述した通り，前年の4月19日には関東軍・満鉄間において，満鉄への関東軍による経営委託を定めた「協定」が結ばれており，同年8月7日には満州国・関東軍間において，満鉄への経営委託を取りきめた「満州国政府ノ鉄道，港湾，水路，航空路等ノ管理ニ関スル協約」「同付属協定[15]」が締結されていた。さらに本節注(5)で述べた通り，「協定」と同内容の「協定案」が関東軍と満鉄の間でまとめられたのは，「協定」に先立つ3月10日であった。満鉄への経営委託をなすにあたってなぜこのような措置がとられたのか。いうまでもなくそれは，むきだしの軍事支配によって満州支配を継続することは，殊に対英米関係を考慮すれば困難だったからである。又満鉄と関東軍の間で委託の内容が固まってから1年近い日時が，満鉄と

注（5）　7P—1「満州国鉄道諸契約調印ノ経過及主要契約書等写」（ここで示す記号は「村上義一文書」慶應義塾大学法学部所蔵，に付されたものである。以下においては原則として（注）のなかでは資料名・記号を並記し，本文中に資料名を記した場合に限り記号のみ示すこととする。尚同文書の目録は，「法学研究」49—4に所収。）

右「協定」の原形たる「協定案」は，既に3月10日付で関東軍と満鉄の間で決定され，12日には同「協定案」の実現を双方において確認する「覚書」がとり交わされている。

（6）　附表の内容は次の通り。（7P—1）

「1.　鉄道

（甲）　四洮線，洮昂線，洮索線，斉克線，呼海線，吉長線，吉敦線，吉海線，瀋海線，奉山線（打通線ヲ含ム）

（乙）　将来新ニ建設セラルル国防上必要ナル国有鉄道

2.　港湾　　葫蘆島，河北（営口），安東県

3.　河川　　松花江，嫩江，牡丹江，遼河，黒龍江，ウスリー河，鴨緑江，豆満江」

（7）「協定」第4条（7P—1）

（8）「協定」第5条（7P—1）

（9）「協定」第6条（7P—1）

（10）「協定」第13条（7P—1）

（11）「協定」第9条（7P—1）

（12）「協定」第8条（7P—1）

（13）　この問題については，波多野澄夫「満州国建国前後の鉄道問題」（『軍事史学』12—2　76年9月）が詳しい。

（14）　7P—1所収。

（15）　同上資料所収。

満州国の正式調印までに費やされたのは，対外関係を考慮しつつ，満州国行政機構の整備と並行して，本国の関係諸機関の了解をとりつけねばならなかったからである。次にこの点を詳述しよう。

「満州国有鉄道諸契約書調印ノ経緯」によれば，32年2月下旬から3月中旬にかけての時期に，関東軍は本格的に鉄道問題の処理方法を構想し始めたとされている。すなわち「2月頃ニハ満州独立国家建設ニ関スル機運ノ熟スルモノアリ2月中旬軍司令官ハ……方針ヲ大勢ニ適合スル如ク転換スルノ必要ヲ認メタ」[16]のである。その際考慮された方針は，(1)関東軍による満州鉄道網の直接支配，(2)経営にあたらせる新会社の設立，(3)満鉄による委託経営の3案であった。しかし(1)は対外的配慮に基づいて却下され，又(2)も資金調達等の面で実現困難と考えられたため，結局(3)案が「国防上ノ見地カラ」一定の制約を課しつつ採用されることとなった。そして，同方針実現のため，2月25日，関東軍司令官の意を受けた板垣参謀が満鉄村上理事と会談し，満州国成立に向けての関東軍による鉄道問題処理案を提示したのである。その要旨は，(1)委託経営による利益を借款の支払い，並びに日本軍駐屯費にあてること，(2)委託経営の内容は国防上の要求により変更可能なこと，(3)関東軍側鉄道問題担当者は後宮歩兵大佐とすることの3点であった。ここでの合意に基づき，後宮と関東軍担当者の間で委託経営・新線建設協定案の作成が進められ，3月6日大綱が決定し[17]，さらに同月7日，10日，12日の3回にわたる関東軍司令官と満鉄総裁による検討をへて，12日正午「協定覚書」が調印されることになる。その内容は，「本協定案ハ3月10日下名等ニ於テ熟議ノ上異議無ク決定シタルモノニシテ下名等ハ本協定ノ実現ニ最善ノ努力ヲ期ス」[18]というものであった。従ってこの時期には「鉄道港湾河川ノ委託経営竝新設等ニ関スル協定」案（3月10日付）は出来上がっていたと考えて良いであろう。同「協定案」の内容は4月19日付「協定」と全く同じ内容であり，満鉄への経営委託の基本構想は，既にこの頃（3月上旬）には確立されていたと言いうるのである。

続く3月下旬～8月中旬頃は，このような関東軍と満鉄の間の了解を，関係方面に徹底した時期であった。3月12日関東軍は主任者（後宮と思われる）を東京に送り協定案大綱について，陸軍，海軍，拓務，大蔵，外務の各省，ならびに参謀本部との間に交渉を持った（3月16日～4月10日）。その結果，4月11日の閣議において大体の了承を得るに至り，15日の閣議では正式の決裁を得たのである[19]。以上の手順を経て，「協定」は4月19日の調印に至ったのであり，従って同「協定」に含まれる，満州駐屯日本軍軍費を一部満鉄が負担するという規定は，関係各省，参謀本部，そして日本政府の承認を得たものだったのである[20]。さらに同年8月15日には，関東軍司令官と満州国国務総理の間で「協約」の最終案が確定され，17日には調印がなされたのである[21]。

しかし，以上の「協定」「協約」は対外的配慮のもとに秘密とされており[22]，これを公的なものとするためには，満州国・満鉄間に契約関係を結ぶことが必要であった。32年8月下旬から33年2月中旬の期間は，満

注 (16) 7Q—1 p. 2 ℓ.4～ℓ. 6.

(17) 同上資料 p. 5.

(18) 7P—1 p. 10.

(19) 7Q—1 pp. 8～9.

この件に関し参謀本部ならびに陸軍省は原案をそのまま承認したが，陸軍省が本件を閣議に提出することを求め，関係各方面との調整が行なわれた。この調整によっても大筋に変化がなかったことは述べた通りであるが，「若干修正スル所カアッタ」として六点にわたり閣議諒解事項とされたことが記されている。その内容は，「協定」第15条による契約内容の変更は，国防上の緊急時に限られること，委託経営利益金の5％を経営者（満鉄）に収得させること等であり，総じて満鉄への経営上の配慮をなすものとなっている。

(20) 4月19日の関東軍・満鉄の調印にひきつづいて，関東軍・満州国間の「協約」調印が準備されたのであるが，当時リットン調査団が訪満中だったため，同調査団の離満を待つこととなった。（7Q—1）

(21) 「協約」の調印日が8月7日と記されているのは，関東軍司令官の交代が8月7日にあったため（本庄→武藤），公式記録では8月7日に調印としたとされている。（7Q—1 p. 15）

(22) 「……軍司令官ト国務総理トノ間ニ於ケル協約ハ厳秘ニ附スヘキ事項ニシテ対外的ニハ商事会社タル満鉄ト満洲国交通総長トノ間ニ鉄道借款，委託経営，新線建造契約ヲ締結スルコトカ妥当テアル之カ為協約附属協定ニ満洲国政府ハ満鉄会社トノ間ニ鉄道，港湾，水路等ノ委託経営竝線路ノ敷設ニ関シ別ニ契約ヲ締結スルコトヲ規定シタノテアル」（7Q—1 p. 16）

州国・満鉄間の契約案決定・調印準備の期間であった。33年1月10日付，「昭和7年4月19日附満州国鉄道港湾河川ノ委託経営竝新設等ニ関スル協定ニ基ク指令」（武藤関東軍司令官より林満鉄総裁宛）[23]，および同付属文書によれば，満鉄が満州国との間で締結すべき契約の形式・内容の両面にわたって，事実上関東軍が決定していること，また経営委託にともなう，経理，人事，事業等の変更に関して，満鉄は予め関東軍の承認を受けることが求められていることが解る。このような関東軍の「指揮」の下で，32年12月末から33年1月上旬にかけて，締結されるべき諸契約の内容は確定され，2月9日の調印に至ったのである[24]。

以上，満州国線の満鉄への経営委託過程を検討して言いうることは，次の4点に要約しうるであろう。その第1は，委託のための一連の作業の中心的な推進者はあくまでも関東軍であったことである，第2に，その関東軍は委託経営に関して大幅な指揮監督権を持つに至り，それは満鉄の経理内容にまで及ぶものだったことである。第3に，しかしそういった一連の「協定」「協約」諸契約は，すべて日本本国の関係諸機関による検討を経，了承を得て，さらには政府の閣議においても了解されたものだったことである。第4には，そのような契約の内容の一部として「納付金」が位置づけられていたことである。特に本稿の主題との関連では最後の点が重要である。以下，「納付金」をめぐる関東軍・満鉄の交渉を軸に検討しよう。

Ⅲ 「納付金」問題の展開過程

（1）「納付金[25]」について

納付金制度は，本稿冒頭でも述べたように，満州駐留日本軍経費の一部を，委託経営によって生じた利益によってまかなおうとしたものであった。すなわち，「日満議定書」「溥儀書簡」によって，満州国国防費を同国が負担することが確認されたことに基づき，満州国線から生ずる利益（これは当然満州国の収入となるはずである）の一部が国防費として支出されるべきだとされたのであり，いわば満鉄が満州国に代って，軍事費の一部を負担することになったのである（「満州国線から生ずる利益」という理解の仕方は，後に明らかとなるように満鉄の納付金に関する解釈であり，関東軍のそれとは異なっている）。しかし後に見るように，納付金を規定した文書の表現は不正確なものが多く，「委託経営による」利益といった書き方がなされている。それ故，少なくとも納付金を規定した諸文書のみからでは，何をもって委託経営による利益とするのか，納付金支出の法的根拠はどこにあるのかといった点は，明確にはならないのである。満鉄と関東軍の対立も，もっぱらこの2点に関わる形で現われることとなった。以下では納付金を規定した諸文書を検討し，具体的に今述べた点を指摘することとしよう。

納付金に関する規定を含む文書は次の7点である[26]。

(A) 「鉄道　港湾　河川ノ委託経営竝新設等ニ関スル協定案」（32年3月10日）第10条

(B) 「第10条ニ定ムル代償金ニ関スル協定」（32年4月19日）

(C) 「鉄道　港湾　河川ノ委託経営竝新設等ニ関スル協定」（32年4月19日）第10条

(D) 「国軍費用ノ標準額ニ関スル協定（32年4月19日）

(E) 「鉄道　港湾　河川ノ委託経営竝新設等ニ関スル協定ノ解釈ニ関スル覚書」（32年5月31日）

(F) 「鉄道委託経営竝新線建設等ニ関スル指示」（31年10月10日）

(G) 「満州国政府ノ鉄道　港湾　水路　航空路等ノ管理竝線路ノ敷設管理ニ関スル協約」（32年8月7日）第7条

（A～Fは関東軍と満鉄の間で，Gは関東軍と満州国の間でとり交わされた文書である。）

これらの文書のうち，AはCと全く同じ内容である。よって以下では(B)(C)(D)(E)(F)(G)の6つの資料について検討することとしよう。

(C)は第5条において，満鉄は委託された鉄道について予算ならびに利益金の処分に関し，関東軍司令官の承認を受けるべきことを，又第10条においては「委託経営ヲ受クル代償トシテ別ニ協定スル金額」を日本政府に支払うことを定めていた。この第10条に関する規定が(B)である。(B)は第1条で，「乙（満鉄を指す—引用

注（23）　7P—2所収。
（24）　調印をめぐる関東軍の工作等については前掲波多野論文参照のこと。
（25）　以下においては，カッコを省略して用いる。
（26）　ここに挙げた文書はすべて7P—1所収。

者）カ日本政府ニ納入スル金額ハ鉄道港湾河川ノ経営ニ依ル利益金……竝乙か鉄道港湾河川ノ委託経営ヲ受ケタルコトニ依リ利得シタリト認ムヘキ利益金ヲ以テ支弁スル……」ものとしたうえで，納付金額を，32年度は納入せず，33年度700万円と算定したのである。又(D)の規定は，納付金算出の基礎資料として，兵営その他の施設への費用1億円，毎年の経常費として4400万円という数字を挙げている。(E)・(F)の両規定は，収入より各種の費目を控除する際の順位を示したものであり，後に述べるように34年以降支出すべき納付金の額に直接関るものである。それによれば原則的な控除順位として，(一)営業費，(二)新借款利子，(三)旧借款利子の約半額，(四)委託経営収得金，(五)納付金，という順位が示されている。[27] しかしこれ以外の例も示されており，[28] 順位が未確定であったことを示している。この他(G)の第7条は，委託により生ずる利益金は「借款元利定額ノ支払ニ充テ其ノ剰余金ハ日本軍ニ於テ担任スル国防竝治安維持ノ費用ニ充当」することとしていた。

以上から明らかなことは，第1に，委託経営によって受ける利益とは何かが明確でないこと，第2に，納付金額算定を最終的には誰が行うかが明瞭を欠くこと（一応最終的許認可権は関東軍にあると考えられるが）であり，事実この2点において関東軍・満鉄間に対立を生じるのである。

（2） 納付金問題の展開過程

納付金をめぐる関東軍・満鉄間の交渉がいつから初まったのかは，これを確定することができない。村上文書の中に見出しうる最も早いものは，33年5月6日付，満鉄副総裁八田嘉明宛，関東軍交通監督部長大村卓一の「委託経営ニ依ル7年度利得金繰越シニ関スル件」[29] である。同文書において大村は，「協定」ならびに「第10条ニ関スル協定」では「零円」と査定されていた3?年度納付金に関して，「第3年度（昭和9年度）以降逐年逓加セシメ将来協定ノ標準額ヲ支弁シ得ルニ至ラシムル為ニハ今日ニ於テ予メ其ノ用意ヲ要スル次第ト存候」，それ故「7年度貴社御決算ニ際シテモ……委託経営ヲ受ケタルコトニ依リ利得シタリト認メラルル相当額ニ対シテハ後年ノ代償金ノ準備トシテ次年度ニ繰入ルル等可然御考慮相煩シ度」と要求したのである。[30] この件は後に1500万円積立金問題として1つの焦点となるのであるが，まずここで指摘されねばならないことは，委託経営による利益という表現の不明確さである。そしてこの点はただちに問題となり，以後の関東軍・満鉄間の交渉の焦点となったのである。

同年5月25日付「委託経営ノ為メ社線ノ受クル利益ニ就テノ交監部案対策」[31]（以下「対案」と略す）は，関東軍（交通監督部）の納付金査定基準・査定方法に対し厳しい批判を展開したものであり，問題の所在を明確に示している。まず同資料によって，「交監部案」の要点とされるところを列挙すれば，次の通りである。

「大村監督部長ノ意見竝算定利益」

「1. 『委託経営ニ依リ会社線カ受ケタル利益』ヲ『満州事情ノ変化ニ依リ会社線カ受ケタル利益』ト解ス

2．其ノ結果4000万ノ利子収入及6年度上期利益中ヨリ1500万ヲ特別積立トシ将来ノ上納金ニ備フルコトトセリ（7年度ニ於テ）

3．8年度ニ於テ国鉄利益……ヲ960万ト見積ル

4．同年度満鉄総収入ヲ12500万ト見積ル

5．12500万中1050万ハ利益ト見タリ即チ

A　金融業者ノ立場トシテ会社ノ払フ平均社債利子，借入金利子，政府配当，民間配当ヲ6分5厘トス　借款利子7分トノ差益50万円

B　中東払戻金　200万円

C　集貨政策費　200万円

D　輸送量増加　600万円」

（B・Cは各々，中東鉄路並びに旧中国諸系鉄道と対抗して

注（27） 新借款利子とは，委託経営を満鉄が行うことになった中国側鉄道に関するもの。旧借款利子とは，満州事変前から満鉄が借款関係を結んでいる鉄道に関するものである。

（28） 次のような例が挙げられている。

(1)営業費，(2)新借款利子，(3)前年度同額納付金，(4)旧借款利子ノ半額，(5)委託経営収得金，(6)納付金（「協議ノ上決定スヘキモノトス」），(7)旧借款利子ノ残半額，(8)借款元金，(9)分配剰余金。

（29） 8A—6，この資料には「七年度利得トシテ千五百万円積立問題」と書き込みがあり，満鉄社内で問題化していたことをうかがわせる。

（30） 32～37年度の公表された満鉄利益金の処分においては，32年度のみ特別積立金3,200万円が計上され，翌年は300万，33～37年度は700万である。（「営業報告書」各年度版より）。

（31） 原文はペン書。8C—3　交通監督部案自体は未見。

行っていた運航上の諸措置停止による利益を意味している）

この「交監部案」に対して，満鉄は「軍部ノ提案ニ対スル意見」として次のように反論している。まず第1点に対して，「全然不賛成テアル」「所謂上納金ニ就テハ『委託経営ヲ引受ケタルコトニ依リ社線ノ収得額ヲ現実ニ増加シタリト認メラルヘキ利益金』ヨリ支弁セラレ且其ノ利益ハ之ヲ見ルヘキ範囲ヲ『其ノ委託ヲ受ケタル鉄道，港湾及河川』ニ局限セラルヘキハ鉄道，港湾，河川委任経営竝新設ニ関スル協定附属『第10条ニ関スル取極』第1条後段ノ明文ニ照シ一点疑ヲ狭ムノ余地ナキ処テアル」としたのである。又さらに続けて，「コノ炳乎タル事実ニ対シ新ニ字義上根本的ニ其ノ観念ヲ異ニスル『満州事情ノ変化ニ依リ』ト云フカ如キ抽象的テアリ而モ極メテ広義ノ解釈ノ容易ニ許サルヘキ文句ヲ当嵌メルコトハ……常識的ニ考ヘテモ其ノ不合理ナルコトハ分明テアル」「而モ斯クノ如キ解釈ノ下ニ会社ノ金銭ヲ支出スルカ如キハ明ラカニ背任的行為タルヲ失ナハシト信ス」とまで述べたのである。

ここにおいては，納付金算定の基準を確定するに当って，関東軍が委託された満州国線のみならず，満鉄社線をも算定対象とし得るような納付金解釈を提起したことに対し，満鉄がそれを拒否していること，さらに言えば，関東軍の解釈を否定することによって自らが判断の主体たらんとしたことが示されている。

しかし，納付金を満鉄社線から支出することを完全に拒否しているかと言えばそうではない。たとえば，同文書に補注の形で含まれている「従来ノ経緯」によれば，社線の「収入ヲ以テ補フ場合」として，満州事変前における中国系鉄道との競争中止によって得たと考えられる金額，馬車補給金の中止によるもの等が挙げられている。又，第1点についての批判を展開したあとの「註」においても，7項目にわたって「満州事情ノ変化」によるという原則に立つとした場合，許されるべき場合が提示されている。(32) 結局満鉄自身も，委託経営による利益なるものを具体的に考慮する際には，それが満州事変後の一連の変化と密接に結びついていることをある程度は認めざるを得なかったのであろう。

第2点に関しては，「上納金ノ一部トシテ特別積立金トシテ整備セシムトスル要求ハ甚敷不当テアル」と抗議し，本来納付金がその前年度において決定されねばならない性質のものであることを確認している。

第3点および，第4点については，関東軍が満鉄の経理に具体的に介入して来たものとして厳しく批判している。即ち，「『予算査定上軍部モ其ノ協議ニ参加スヘシ』トノ前提ノ下ニ為サレタルモノト思考セラレルカ国鉄ノ収支予算査定ニ当リ軍部カ単ニ参考トシテ其ノ協議ニ参加スルコトハ敢テ妨ケナカルヘシトスルモ若斯ク査定セラレタル見積利益ヲ上納金決定ノ前提タラシメ且収入確保竝決算上ノ義務ヲ鉄道ニ負ハシムルモノナラムニハ断シテ不賛成テアル」と述べているのである。

最後の点については満鉄自身が詳細な計算を行ない，満州国線の委託による純益ノ増加は749000円に過ぎないとし，その他の利益増加分（満鉄の計算による）は，「満州事情ノ変化ニヨル」もの（6,296,000円），「為替関係ニ依ル」もの（767,000円）とされたのである。

以上の検討を経て満鉄が出した結論は，「本件ニ就キ考フルニ上納金ノ財源迄鉄道経営責任者以外ノ者カ立チ入リ審議スルハ結局経営権ノ独立ヲ侵害スルコトトナリ甚タ悪制度ナリト思惟スル」というものであった。そして，満鉄は経営への関東軍の関与を避けつつ，納付金を支出するために，(1)満鉄が警備費として経費の一部として納付を行うか，もしくは，(2)政府配当金（政府の満鉄持株への配当）の率を引き上げるかの2案を提示したのであった。このように問題は納付金の解釈にとどまるのではなく，満鉄の経営権の独立が侵害されうるという点にまで発展して来たのである。

しかし，満鉄のこうした反発にもかかわらず，関東軍は自らの要求するところを実現していった。33年8月20日には，32年度特別積立金3200万円中1500万円を，納付金の為の積立金として満鉄が関東軍と協定したことが確認されている。(33) その際，同協定が「国線ノ委託経営ニ関スル協定ニ何等ノ基礎ナキ不当ナルモノト思料」されるものであるにもかかわらず，「特殊ノ事情ニ依リ避ケ難キモノト認メラレタル結果」結ばれたことが明らかにされており，関東軍の圧力によるものだったと推測される。

一方で関東軍の要請により納付金の支出が推進され，

注（32）挙げられているのは，(1)中ソ国境不通による西欧向穀類の満鉄への流入，(2)松花江下流出回穀類の流入，(3)綏芬河国境の通過困難による流入，(4)東支鉄道への払戻金中止による収入増，(5)円価下落による収入増，(6)ウラジオ搬入物資への対抗策中止による収入増，(7)満州事変による軍需物資輸送による収入増，の7例である。

（33）8H—13「昭和7年度利益金処置ニ関スル件」

他方その法的根拠，具体的算定基準等に関しては未だ充分なコンセンサスが形成されていない状況の下で，9月15日「南満州鉄道株式会社ノ納付金ニ関スル件」(34)（以下「交通課案」と略す）が拓務省交通課から提示される。同案は，いわば関東軍・満鉄の両者を調停し，納付金を一定の法的根拠によるものとして確定することを試みたものと言えよう。同案は，「一，根拠法規」「二，納付金額決定標準」から成っている。まず「一」において，「納付金ニ関スル根拠法規ニ就テハ，(イ)委託経営勘定利益金ヲ以テ支弁スル納付金及，(ロ)委託経営ニ因ル満鉄固有勘定利益金ヲ以テ支弁スル納付金ノ二者ニ区別シテ考慮スルノ要アリ」として，納付金を支出する際の財源に満鉄社線を含めてるという考えを示しつつも，しかし両者を同一の法的根拠の下に置くことは出来ないとしていた。そして(イ)に関する法規は，32年8月7日付「協約」第7条と，4月19日付「協定」第10条であるとの考えを示し(35)，(ロ)については「新タニ勅令ヲ制定スル」ことを求めたのであった。ではなぜこのような二分法をとり，さらに後者については勅令の制定を求めたのか。まず利益金を二種に分つ理由であるが，区分は「右協定（4月19日「協定」を指す—引用者）ニ於ケル関東軍司令官及満鉄総裁ノ資格ハ両種ノ納付金ニ依リ同一ニ非ス(36)」ということから生じるものとされた。(イ)に関して関東軍司令官は「満州国鉄道等ノ委託管理者タル資格」で，満鉄総裁は「其ノ受託者タル資格ニ於テ」契約を締結しているとされるのであるが，(ロ)については「同様ノ資格ニ……非スシテ……便宜右委託経営契約中ニ之ヲ包含セシメタルモノト解セラ」れるとしたのである。つまり納付金の法的根拠を明らかにするとともに，そのことを通じて納付金の財源となるべき満鉄の収入が何であるかを確定しようと試みたのである。だが，(ロ)に関しては適当な法的根拠を見出し得ず，その結果，「勅令ノ形式」に頼ることとなったのであった。又(ロ)について勅令をもってしなければならない背景には，満鉄社線からの利益金が「株主ノ重大ナル利害ニ関スル」ものであるとの認識があり，ここには関東軍とは異なる拓務省独自の立場(37)が反映されていると言えよう。

次に，「二」によって，実際の納付金額算出方法に関する拓務省の提案をみることとする。まず，満鉄社線利益によって支出する納付金に関し，次の2案を提示した。第1案は，「……毎営業年度委託経営ニ因リ利得シタリト認ムヘキ純益額ノ2分ノ1ニ相当スル金額ヲ政府ニ納付スル」という案である。第2案は，利益金より政府配当金（4.43%），民間株主配当（6%），および最底法定積立額を除いた額の3分の1を第1納付金として支出し，さらにその残額が，民間株主の払い込み金額に対し年2%の割合を超過する場合には，その額の2分の1を第2納付金とするというものであった（「交通課第二案」とする）。しかし，両案のいずれも，拓務省自身にとってさえ不十分なものと考えられていたことは，両案に対する次の説明の中に現われている。まず第1案については，「……満鉄ノ利得中委託経営ト因果関係ヲ有スルモノト然ラサルモノトヲ区別シテ明確ナル納付金額決定標準ヲ定ムルコト至難ナルノ欠点ヲ有ス」ことが新ためて確認された。第2案に関しても，納付金を支出することが民間株主への配当率低下につながる可能性があるため，資金調達機関としての満鉄にとって必要な信用を傷つける可能性があると指摘している(38)。ここに我々は，満鉄を軸に推進されてきた従来の満州侵略のあり方が，関東軍の軍事支配を基軸とする新たな展開と対立せざるを得なくなっているのを見出すのである。

納付金に合法性を付与し，その財源を確定しようと

注 (34) 8K—1 33年8月。

(35) この二文書が納付義務の根拠とされる論理は次の通りである。(8K—1)

すなわち納付義務は，「日満議定書」ならびにその付属文書と考えられる「協約」によって，満州国が日本政府に対して負ったものであり，その義務が「協定」によって満鉄に転化され（関東軍司令官により），満州国・満鉄間の諸契約によって確認・明文化されたとしたのである。

(36) 「協定第10条ニ関スル協定第1条ハ満鉄ノ納付金中委託経営勘定利益金ヲ以テ支弁スルモノト委託経営ニ因ル満鉄固有勘定利益金ヲ以テ支弁スルモノトヲ同列ニ規定セリ　然レトモ右協定ニ於ケル関東軍司令官及満鉄総裁ノ資格ハ両種ノ納付金に依リ同一ニ非ス」(8K—1)

(37) ここで「独自性」として考慮しているのは，言うまでもなく満鉄の株主に対する利益保護という観点を拓務省が持っている点を，関東軍との対比で考えているということである。

(38) たとえば，「満鉄ハ資本会社タルト同時ニ満州経営ノ為巨額ノ資金調達ノ重責ヲ有スルヲ以テ或程度ニ於テ同社ノ信用ヲ確保スルノ要アルヘク」，あるいは「資金ノ提供者タル株主ノ利益ヲ相当ニ考慮スル」といった記述である。(8K—1)

した拓務省の試みは，かえって納付金が抱える多くの問題を暴露することとなった。当然，満鉄は同案に対する批判を展開した。しかし，納付金支出（含社線）自体を拒否することは出来なかった。10月14日付「納付金ニ関スル拓務省交通課案ニ対スル意見」[39]は，「満鉄固有ノ利益金ヲ以テ支弁スル納付金ニ関スル根拠法規トシテ勅令ヲ制定スルコトハ違法不当ナリ」と主張するとともに，「法律ニ依ルコトハ違法ナラスト雖不当ナリ」として，満鉄を日銀に準ずる組織と考え，それに基づいて法的に規制しようとする案に反対した。[40]しかし，納付金（社線）自体は，「元来理論上及実際上納付金ヲ支出スヘキ理由ナキモ」止むを得ないとしていたのである。[41]同様の姿勢は「納付金制度改正ニ関スル意見書」（10月14日）[42]にも見ることができる。「意見書」は，「抑鉄道……ハ一国産業ノ根底ヲ為スモノニシテ元来多額ノ利益ヲ挙クヘキ性質ノモノニ非ス経営上必要ナル最少限度ノ利益ヲ以テ満足スヘキモノナリ鉄道ノ利益金ヲ以テ鉄道経営トハ全然別個ノ目的ノ財源トナスカ如キハ鉄道本来ノ使命ト相容レ」ないと述べ，又経営状況を検討した結果，「事実上モ国線社線共ニ納付金ヲ支出スヘキ余力ナク」として，満鉄としては，理論的にも実際上も，納付金を支出すべきではないとの見解を示したのである。しかし，同「意見書」も結局は，「廃止（納付金のこと―引用者）不可能ナルニ於テハ之ヲ左案ノ通リ改訂スルコト必要ナリト認ム」として，次の2案を提示したのであった。その第1案は，満州国線からの納付金を廃止し，社線納付金を200万円とするものであり，第2案は，委託線納付金を利益金決算主義[43]に改めるとともに，社線については報償金という形式で200万円を支出するというものである。

満鉄内部でのこのような検討をふまえて，10月16日重役会議が開催された。会議の内容を伝える資料は，10月15日付「納付金ニ関スル拓務省交通課案ニ就テ」[44]，19日付「社線ヨリノ納付金竝国線利益金ヨリ支出スヘキ納付金改正ニ関スル件」[45]の2点である。前者は，16日の重役会議に提出される議案として作成された文書であり，後者は，会議の結果をまとめたものである。まず前者について見れば，14日付資料で展開された議論を受けて，「交通課案」に対する批判が中心となっている。納付金の根拠法規を何に求めるかに関しては，勅令・監督命令による根拠づけは違法であるとして共に退ぞけ，新たな立法もしくは契約によるべきだとした。又納付金額決定標準案について，「交通課第1案」は，「肝腎ノ基礎タルヘキ委託経営ニ依ル利益金額ナルモノカ極メテ茫漠タルモノナル為……納付金額決定ノ困難ナル点ニ於テハ現行制度ト畢境五十歩百歩ノ差ニ過キサル感アリ」と批判され，「同第2案」も又，同案作成の前提として，「国家ノ特別ノ保護」が満鉄に対し与えられているとしていることを，「具体的ニ何等記述スル所ナク了解ニ苦シム所」だとして批判された。[46]しかしながら，納付金支出自体はこれを継続するという見解も又，14日付資料と同一であって，ここに「交通課案」に基づく3個の「満鉄案」が提示されたのである（第1表参照）。第1案では納付金という項目は設けられず，代りに政府配当率が引き上げられた。第2案は，政府・民間配当ならびに最低法定積立金を利益金より控除した残額の2分の1を，納付金として支出するものとした。第3案は，第1案と第2案を合成したような案であり，第2案と同様の方法で納付金を算定した後，さらに政府配当を行なうものである。こ

注 (39) 8L—4

(40) 続けて次の記述がある。「日本銀行ノ納付金ノ場合ニハ法律ニ依リタルモ満鉄ハ日本銀行カ発券銀行トシテ有スル如キ絶大ノ特権ヲ有スルモノニ非ス」

(41) もし納付を行うとすれば契約関係によるべきだとしている。
「已ムヲ得ス何等カノ理由ヲ設ケテ之ヲ支出スル場合ノ形式トシテ契約ニ依リ……」（8L—4）

(42) 8L—5

(43) 利益金額を予算段階で組み入れておく方法を予算主義，決算段階で実際に生じた利益金について控除する場合を決算主義と言った。

(44) 8M—2

(45) 8M—3

(46) このことは，次の関東軍に対する批判にも通じるものである。
「……『事変ノ影響トシテ会社ノ受クヘキ利益金』ナル意義ニ解スルモノ軍当局中ニアルモノノ如キモ斯クナル解釈ノ曲解ナルコトハ極メテ明白ニシテ……」，又「日本国民カ軍ノ保護ヲ受クルハ国民当然ノ権利ニシテ普通ノ場合ニ於テハ国民ハ軍ノ守備ニ対シテハ特別ノ反対給付ヲ為スコトナキヲ常トス……治安ノ不備ナル状態ニ於テ事業ヲ経営スルコト満鉄ノ如キハ之亦他ニ例少カルヘシ」（8H—2 pp. 8～11）

〔第1表〕満鉄案

（第一案）		
(1)	第一順位	民間配当　6％
(2)	第二順位	政府配当　4.43％
(3)	第三順位	民間第二配当　2％
(4)	第四順位	同率ノ民間及政府配当（但シ4％ヲ限界トス）
（第二案）		
(1)	第一順位	最低法定積立金
(2)	第二順位	民間配当　6％
(3)	第三順位	政府配当　4.43％
(4)	第四順位	民間配当　2％
(5)	第五順位	納付金（{利益金－((1)＋(2)＋(3)＋(4)}×½）
（第三案）		
(1)—(5)		第二案に同じ
(6)	第六順位	同率ノ民間及政府配当（但し4％を限界とする）

の3案に対し，満鉄自身は，「何レニ依ル場合タルヲ問ハス民間株主ノ有スル第二配当ニ対スル既得権ノ侵害タルコトヲ免レス」と述べて，納付金支出によって民間配当率が低下する場合の民間株主への悪影響を憂慮していた。(47) この時期関東軍の要請に基づく新線建設による経費負担が増大していたことは，(48) 資金調達にマイナスとなる納付金の支出は余計な負担となったであろうし，新線建設現場に対する関東軍の警備の不十分さに対して満鉄が抱いた不信は，(49) 関東軍への反発をより強くしたと考えられる。しかしながら，満州国線の委託に当って，関東軍の指揮・監督を受けることを承認した満鉄としては，関東軍の要求を容れざるを得なかったものと考えられる。

翌16日の重役会議の結果は，「決議」としてまとめられている。まず社線関係納付金については，「交通課第2案」を支持すること，但し控除費目の内に「社員退職慰労金積立金」を納付金支出に先立って含めることが決められた。又国線関係については，「予算主義」の「決算主義」への変更を前提としながら，次の順位で収入からの各種費目の控除を行なうこととされた。

㈠営業費（含補充費，満鉄社員以外の従事員退職慰労積立金），㈡新借款利子，㈢旧借款利子の半額，㈣委託経営収得金，㈤納付金，㈥旧借款利子の半額，㈦元金，㈧過剰利益金処分

かくしてまとめられた満鉄自身の納付金制度案は，拓務省交通課提示の案に準拠したものであり，交通課案が元々関東軍の要求を基本的には受容したものであることを考えれば，満鉄も又，関東軍の要求を受けいれざるを得なかったことが了解されるのであり，満鉄内部資料に見られる激しい関東軍への反発は，満鉄自身の提案をなすこと，その中で退職積立金を新たに追加すること等の形をとってしか公的には現われなかったのである。

しかし，後退した満鉄の提案ですら，関東軍に拒否されることとなる。10月下旬より11月中旬まで，満鉄理事山崎元幹は，納付金問題ならびに満鉄改組問題を関東軍及び関係諸機関と討議するため，東京において交渉に当った。会議の初日（10月27日）に先立つ21日，左京の山崎が大連本社の村上理事に送った電報(50)をみると，山崎が会議の展開にかなり楽観的だったことが解る。すなわち，「大村監督官（関東軍交通監督部長—引用者）ノ提案ト拓務省案及満鉄ノ考慮シ居ル処ト相当接近シ居リ余リ懸隔無キ様察セラルルニ付当地ニ関係者ノ滞在中大綱タケテモ成ル可ク早ク決定シタキ

注 (47) この点については民間への配当率を示す右表を呈示して，ほぼ8％水準を維持してきたとしている。それ故，8％の保証に対して支障となる恐れがある納付金に反対せざるを得ないとしたのであった。

又このような主張の背景には，「満鉄ノ現在株主数ハ正確ニハ知リ難キモ……現在ニ於テハ恐ラク6万ヲ超過シ居ルヘク株主数ノ多数ニシテ全国ニ散布セル本邦諸会社ニ其ノ比ヲ見ス真ニ国民ノ満鉄トモ称スヘク」という事情が存在していた。（8M—2）

〔対民間平均配当率〕

1913	7.％
14—17	8.
18—27	10
28—29	11.
30	8.
31	6.
32	8.

（8M—2ヨリ）

(48) 前掲原論文参照。

(49) 新線の建設現場はたびたび「匪賊」の攻撃を受け，その為満鉄は一時建設予定計画を縮小することも考慮している。（「時局ニ関スル件」32年8月，7H—8）

しかもこの事態は，「参謀本部ノ増兵計画ヲ疑フニハアラサルモ関東軍トシテハ匪賊ノ討伐其ノ他ノ用兵上従来再三掩護ニ関スル満鉄トノ約束ニ違反シ」という不信感を，満鉄に抱かせるに到っていた。（「村上理事，小畑参謀本部第三部長懇談要旨」32年12月1日　7M—1）

(50) 「上納金ノ件」「電報番号32」　8M—4

関係者ノ希望ナル」として，納付金額算定に関する社内資料の送付を求めている。これは満鉄が拓務省案に基礎を置て自社提案を作成したことを考えれば，当事者としては当然の判断と考えられよう。しかしこの期待は全く裏切られることになり，会議は何等具体的な成果を生まないまま，11月下旬打ち切られたのである。

28日付山崎発村上宛電報[51]によれば，27日の第1回会議出席者は，北島局長・稲垣課長（拓務省），荒川・江口両課長，入江事務官（大蔵省），平井主計他2名（陸軍省），大村部長，西原主計正（関東軍），山崎理事，佐藤局長，平山次長，渡宮嘱託（満鉄）の計14名であった。この日は「上納金問題ニ付拓務省案ヲ審議シタ議事□（判読不能）案ヲ説明シ各自意見ヲ開陳セシニ止マ」ったのであるが，その意見の内に，早くも厳しい事態の成り行きを予期することができよう。まず，拓務省案の内，社線に関する第1案は，「満場否決，拓務省モ強キ主張セズ」とある。また満州国線に関しても，33年度利益金からの控除順位について「3．既定納付金，4．委託経営収得金，5．旧借款利子，6．元金，7．過剰利益処分」とある内の，3・4の順位の入れ換え，5以下の削除が求められた。満鉄案においては，社線関係について，社員慰労退職金を追加することが本社より山崎に対して求められていたのであるが，これは「極力主張セルモ会議ノ空気ヨリ見テ……覚束ナシ」と伝え送っている。

以降の会議で問題とされたのは次の3点である。第1の問題は，「第10条ニ定ムル代償ニ関スル協定」によって700万円と定められた33年度分納付金の支払方法について。第2は，社員慰労退職金を控除するか否か，又それと関連して利益金よりの各種費目の控除順位ならびに，費目控除後の残額に対する納付金としての分離率を何パーセントにするかについてである。そして第3の問題は，32年度納付金に代るものとしての1500万円特別積立金の処置についてであった。

第1点に関して，11月2日付村上宛山崎の電報（13時21分着）によれば，上納金700万円の内200万円を社線負担とすることに「軍方面」から強硬な反対があったばかりか[52]，政府部内においても満鉄社線からの上納分に関し勅令が必要とされるということに関連して反対があったと言われる[53]。そのため山崎は700万円全額を一旦委託線から支出し，その後において200万円を社線会計より戻し入れるという方法を村上に提案した。この方法を取ることで，勅令による根拠づけを回避しようとしたのである[53]。又同日第2電（13時57分着）では，第3の1500万円特別積立金が問題とされている。この件について山崎は，「軍ヨリハ依然トシテ其ノ存置方ヲ主張シ」ており，満鉄としては「之ヲ破棄スルノ要ヲ一応主張シ置キタルモ元来一旦約束シタルモノヲ簡単ニ破棄スルモ如何カト思ハル」としている。これは納付金制度の再検討に際して，従来行なってきた措置の見直しとして，満鉄が特別積立金の廃止を求めたものと考えられる。同日第3電（14時45分着）では，社員の慰労退職積立金の控除が問題となっている。控除について，山崎は，「強硬ニ主張シタルモ軍，拓務省トモ頭初（ママ）ヨリ反対」であり，そればかりか納付金を各種費目控除後の利益金残額の何分の1にするかについて，「軍ハ原案（「交通課第2案」を指すと考えられる―引用者）ノ3分ノ1ヲ2分ノ1ニ変更セム」としていること，さらに拓務省も民間株主に対する第2配当（2％）を行なった後の残高を，政府・満鉄間で折半するという案を示してきたのである。関東軍・拓務省の提議に対して山崎は，「関係者孤軍奮闘ノ結果辛ウシテ一ノ私案ヲ得タ」として，拓務省の提議による折半を行う前に剰余金の2割を控除するという私案を示した[54]。この私案は，「元ヨリ本社全員ノ賛意ヲ得ルコト態ハサルモノト思フ」ような性格の案ではあるが，「目下ノ情勢ニテハ之ヲ最後ノ案ト思フ」として提示されたもので[55]，現地の交渉が満鉄にとって厳しいもの

注（51）「納付金問題ニ関スル東京山崎理事トノ往復電報」(1)〜(13)（8N―1）
本電報は，8N―1(2)。
往復電報の日付は次の通り。10月27日，28日4本，11月2日3本（内1本は目録に記載されていない）4日，6日，7日2本，8日，11日，14日。

（52）「政府上納金ハ年度分700万円，会社，鉄路総局振分ノ件会社負担200万円ニ就テ軍方面ニ相当強キ反対アリ，之ヲ決メルニハ徹底的ニ鉄道会計ノ内部ヲ検討セサレハ容易ニ決定シ難シト為セリ」（8N―1(5)）

（53）「其ノ勅令ノ内容ニ就キ政府部内ニ難色アリ」（8N―1(5)）

（54）この提案を行うに際しては次のような判断があったとされている。
「政府ノ面前ニ公ニ戦ハスハ相当紛糾ヲ免レサルニ付……振分如何ヲ問ハス700万円ヲ収レハ可ナルニ付，其ノ内訳ハ軍ト会社間ノ内々ノ計算ニテ済スコトトセハ，軍トシテモ政府ニ対スル説明ノ責任ヲ免ルル訳ナリ」（8N―1(5)）

であることがここにも示されている。

山崎に対する本社の対応は，次の通りである。[56] (1)33年度納付金700万円の満州国線・会社線の分担割合については，従来の方針通り200万円を社線負担とし，社線が負担しうるための法的根拠については，政府に一任するとした。(2)社員慰労退職金の積立については，その正当性を主張するにとどまり，(3)1500万円積立金問題についても，関東軍の要求は「法的根拠ヲ欠ク」「筋違ノ意見」であるとして拒否することを求めたにすぎず，要求拒否のための具体的方法は，何等指示していないのであった。

その後6日にかけての電報からは，目立った情勢の変化は窺われず，山崎は自らの私案に沿って交渉を進めていた。ところが7日，大村交通監督部長より，700万円分担振り分けの件に関し，社線・国線双方に於て350万円負担させるようにとの提議がなされたのである。[57] 山崎は直ちに反論，交渉の結果，社線負担300万円，国線負担400万円とすることで折合ったのであるが，この大村の要求・山崎の対応に対する大連本社からの返事は，満鉄としての原則論の繰返しにすぎなかった。[58] 結局，会議は軍方面からの意見も容れて打ち切られ，山崎は何等成案を得ることなく，その替りに「即チ比ノ際政治的解決ニ如カス」という判断を最後に打電して帰連したのである。

しかし会議打切りは，会議が何の影響も残さなかったということではない。逆である。おそらくは「政治的解決」をとる以外にないと判断された結果が，11月24日の重役会議決議であった。「納付金ニ関スル件」[59] によれば，次のⅠ—Ⅲの要請が大村交通監督部長より出されていた。〔Ⅰ〕1933年度納付金に関して，(1)国線400万円，社線300万円の分担とすること，(2)国線勘定から700万一括支払とすること，(3)(2)の支出のうち300万は社線勘定に戻し入れること，(4)以上の措置に関する議会・会計検査院に対する説明は政府が適当な方法を講じること，の以上4点。〔Ⅱ〕社員慰労退職金についてはこれを認める。〔Ⅲ〕特別積立金の1500万円は未決の懸案諸事項・将来の保障として存続せしめる。満鉄は，Ⅰ(1)〜(3)の提議を承認し，(4)についてのみより詳細な説明を要求することとした。[60] この大村提案のうち，Ⅰは東京での交渉において山崎が私案という形でまとめたものに近く，Ⅱは満鉄本社の主張が一応容れられたと考えられる。Ⅲは，結局，関東軍が自己の主張を通したと言えよう。会議中断後どのような展開があったのか，資料が無いため明らかにすることはできない。しかし会議に於て一度は拒否されたⅡが承認されたことは，ⅡがⅠ・Ⅲの要求を満鉄が入れることの交換条件とされたのではないかとも考えられ，関東軍も一方的な要求の押し付けだけでは事態を収拾し得なかったのであろうことが推測される。ただこの時期は満鉄改組問題をめぐって世情騒しく，そのことが「政治的解決」としての両者間の合意に際して，満鉄に有利に作用したということは考えられよう。この後の展開については34年4月29日付「南満州鉄道株式会社ノ納付金ニ関スル件，修正案ニ対スル関東軍ノ意見」[61] が，34年度以降の納付金について拓務省交通課第2案に基づく案を提示していることが確認されるだけで，村上文書には納付金に関する資料を見出し得ない。

Ⅳ　結びにかえて

以上の如く，納付金問題を最後まで追うことはできないのであるが，ここまでの展開から言いうることを

注 (55)　8N—1　11月2日付山崎発村上宛電報第3電（目録に記載なきもの）

山崎は又「若シ今本件ノ審議ヲ東京ヨリ新京ニ移サムカ，最モ強硬ナル関東軍ト対抗セサルヘカラス。……問題ヲ紛糾セシムル虞レアリ」として，関東軍が圧力を加えていることを暗に訴えている。

(56)　以下は8N—1(7)による。なおこの指令は，11月4日に開かれた重役会議における決議に基づいて，出されたとされている。

(57)　8N—1　(10)

大村は「……此ノ話ハ初メヨリノ意響ニシテ……」と述べ，当初より社線負担部分を増加させる考えを持っていたことを，明らかにしている。

(58)　8N—1(12)

(59)　8O—3　1933年12月1日付

(60)　次の付記がある。

「但シ(1)ノ700万円中400万円を国線負担トシ会社線ヲ300万円トシタルハ4ト3ノ割合ヲ以テ納付金ヲ分担スルト言フニアラス委託経営ニ依リ社線ノ受クル利益金ヲ300万円ト認定シ政治的解決ヲ為シタルモノトス」

(61)　9A—13

まとめておこう。納付金をめぐる関東軍と満鉄の対立は，拓務省案の方向で収拾が図られたのであるが，そのことは関東軍の要求を基本的には認めることを意味していた。社線勘定からの納付金納付を認めたことがそれである。これによって，関東軍は満鉄の経営の内部にまで干渉することが可能となったのであり，従来契約文書中の項目として記載されていた諸事項を，実質的なものたらしめる展望を得たのである。従って納付金問題は，関東軍が自らの支配・統制力を満鉄の経営内部にまで貫徹しようと試みたところに生じたと言いうるであろう。

ところでこの問題は，満鉄改組問題[62]と同時期に生じている。このことは，納付金問題か改組問題にみられる，関東軍による植民地支配機構の再編の一環に位置づけられるべきものであることを示している。実際，納付金問題の結着があいまいなものとなった理由として改組問題が，結局，満州重工業の成立という方法で「解決」される方向に向うのに伴い，納付金問題を通して，関東軍が満鉄に圧力をかける必要性が稀薄になった点を挙げることができる。

最後に，本稿では究明されなかった諸点を整理しておこう。まず第1点は，本稿では満鉄の経営分析が欠如していることである。第2に，関東軍等，軍における満州（さらには植民地）支配構想との関連において論じられる必要があるということである。そして第3には，拓務省等日本側支配諸機構が果した役割の解明である。日本帝国主義の植民地侵略において，官僚諸機構がどのように機能し，また役割を変化させていったのかを明らかにすることは，日本帝国主義の内部構造を分析する上でも是非とも必要なことである。これらの残された課題については他日を期すこととし，本稿はひとまずここで筆をおくこととする。

（慶應義塾大学大学院経済学研究科博士課程）

注（62）いわゆる満鉄改組問題が公然の問題となったのは，1933年10月に関東軍参謀沼田多稼蔵が新聞記者にリークして以来である。しかしこの問題は1932年の前半より既に検討が開始されていたのであり，それは植民地支配機構の全面的な編成替えの一環として構想されていたのである。詳しくは，高橋前掲論文，原前掲論文，槇田健介「1930年代における満鉄改組問題」（『歴史評論』289号，1974年10月号），高橋泰隆「南満州鉄道株式会社における組織改組問題と邦人商工業者」（『関東学園大学紀要』第6集　1981年3月）を，又在満機構の再編については，清水秀子「拓務省設置問題」（『歴史教育』15—1　1967年1月）「対満機構の変遷」（『国際政治』37　1968年10月）を参照されたい。