

Title	英露鉄道協定と京奉鉄道借款問題：日英同盟成立への一考察
Sub Title	The Anglo-Russian railway convention and the Peking-Mukden railway loan contract affairs : one view-point on the establishment of the Anglo-Japanese alliance
Author	井上, 勇一(Inoue, Yuichi)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1980
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.53, No.3 (1980. 3) ,p.55- 80
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19800315-0055

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.

英露鉄道協定と京奉鉄道借款問題

——日英同盟成立への一考察——

井 上 勇 一

- 一 問題の所在
- 二 ロシアのイギリス人技師への圧力
- 三 京奉鉄道借款契約の成立
- 四 英露鉄道協定の成立
- 五 むすび

一 問題の所在

一九〇二年一月三〇日に調印された日英同盟が、極東に進出するロシアを対象にした日英提携政策であつたことは疑いをいれない。日英同盟の目的は、その第一条において述べられているように、清国と朝鮮半島にある日英兩國の權益を、第三国つまりロシアの干渉から守ることにあつた。一般的に、同盟案が成立するためには、同盟国側に対抗する共通敵が存在す

ると考えられる。しかし共通敵の存在は、同盟国側のそれぞれの利益が侵害されることから生じるわけで、同盟の成立には、共通敵によつて侵害される権益（本稿では、この権益を交差権益と呼ぶことにしたい。）の存在も無視できない。交差権益が侵害されることによつて、同盟関係成立への動機が生れるからである。同時に、それぞれの交差権益の間にどれだけの共有性が同盟国側に見いだせるかによつて、同盟関係の強さは決つてくるものと思われる。したがつて、日英同盟においても、ロシアが日英両国の共通敵と認識されるためには、認識するに足りる交差権益が、日英側に存在していなければならぬはずである。日英同盟第一条で述べられたその目的は、この交差権益の保護でなければならぬからである。

こうした視角から日英同盟の成立について考えた場合、ロシアがどのようにして日英両国の交差権益を侵害していつたかが、その根底に存在している。そしてこの基本的問題に答えるためには、まず、日英両国のロシアに対する交差権益が、いつ確立されたかという時間の問題を考える必要があるように思う。

日英同盟締結の構想が最初にイギリスから日本に伝えられたのは、一八九八年三月のことであり、ロシアが清国に対して遼東半島の租借を要求している時であつた。日英同盟の基本的性格が対露共同防衛ということであれば、一八九八年春もまた日英同盟成立の好機であつた。しかし、日英両国にとつてロシアはすでに脅威の対象であつたにもかかわらず、同盟関係が成立するためには、それからさらに三年余の年月を待たなければならなかつた。このことは、一八九八年三月の時点では、日英同盟成立のための条件が不十分であり、その後の三年余の間に、この条件が成立したことを示している。つまり、この一八九八年春から日英間で同盟成立の交渉が始まつた一九〇一年春にかけて、日英両国が、いかにして、ロシアの干渉を排除して交差権益を確立し、ロシアの侵害からこれを守ろうとしたかが、日英同盟成立のための条件となつてゆくように思われる。

ところで、日英両国にとつてロシアの脅威は、シベリア鉄道・東清鉄道を利用した極東進出にあつた。ロシアがその鉄道

をさらに北京へまで延長させることを意図する時、イギリスの京奉鉄道と、また朝鮮半島へ進出しようとする時、日本の朝鮮半島縦断鉄道計画（京釜鉄道・京義鉄道）と衝突する。京奉鉄道と朝鮮半島縦断鉄道とは、シベリア鉄道・東清鉄道と対峙させた時、共にロシアから同様の脅威を受けていたわけである。すなわち、京奉鉄道はイギリスの、また朝鮮半島縦断鉄道は日本の、それぞれロシアに対する交差権益といふことができる。特に鉄道は、飛行機の出現までは、内陸部での、最も進んだ運輸交通手段であつた。鉄道権益の獲得は、沿岸における貿易ばかりでなく、内陸部との交易を進め、また鉱山等の鉄道に付属する権益をもたらし、ヨーロッパに多くの利益を還元してきた。鉄道の広がりには、したがつて、帝国主義国家の海外での勢力範囲を規定すらしていた。鉄道権益をめぐる対立は、ただ単に経済権益の競合というばかりでなく、帝国主義国家間の勢力範囲の衝突をも意味し、国際関係の縮図でもあつたのである。

以上のような視点において、本稿では、一八九七年から九九年にかけての京奉鉄道をめぐる英露関係をとりあげ、イギリスがいかにしてロシアの干渉を排除してこの交差権益を獲得したかを、明らかにしようとするものである。この過程は、同時期の日本の朝鮮半島縦断鉄道をめぐる日露関係と対比した時、イギリス側において、日英同盟成立の条件が形成されてゆく過程になると考えるからである。本論に入る前に、まず京奉鉄道が交差権益となつていつた理由について、京奉鉄道とシベリア鉄道・東清鉄道の建設過程を概観する中で、明らかにしておきたいと思う。

一八七八年、李鴻章はイギリス人技師キンダーを招き、塘山において石炭輸送を目的にした鉄道の建設工事を依頼した。これが京奉鉄道の起源である。一八八〇年代末までに工事は天津まで進むが、清国自身の資本力だけでは工事継続にも限界があり、八七年に香港上海銀行を主力銀行に指名し、イギリスの技術と資本によつて京奉鉄道の建設を行うことにした。さらに一八九〇年、ロシアの満州進出を警戒する李鴻章は、京奉鉄道を山海関から奉天・吉林を経由して琿春にまで延長し、

また牛莊⁽¹⁾へ支線を建設する構想をたて、キンダーに調査を命じた。これにより、京奉鉄道には、石炭輸送といった経済的観点ばかりでなく、対露戦略上の価値が付け加えられることになり、後の英露対立の原型ができたといえよう。翌年李鴻章はこの計画実現のために清国鐵路総公司を設立し、香港上海銀行も、英清組合を通して、引き続き京奉鉄道建設のための資金を援助することになった。一八九三年には天津―山海関区間が完成し、日清戦争勃発時には山海関から錦城に向けて工事中であつた。下関講和条約成立後、李鴻章は北京―天津区間の建設に転じ、一八九六年に香港上海銀行に対して借款の申し込みを行つた、が鐵路総公司の預金口座がすでに引き出し過剰になつてゐることを理由に、香港上海銀行は借款の申し込みに応じようとはしなかつた。したがつて清国は、北京―天津区間の建設にあつて、借款援助を受けることなく工事を完了しなければならなかつた。しかし、日清戦争によつて中断されたままの山海関―錦城区間とその延長線については、借款の成立が必要であり、一八九八年四月、清国は香港上海銀行に再び借款の申し込みを行うことになるのであつた⁽²⁾。

一方、一八九一年、李鴻章が京奉鉄道延長の構想を具体化してゐた頃、ロシアでもまたウィット蔵相が、シベリア鉄道による極東進出の計画を立案してゐた。同鉄道の利点はヨーロッパから極東への最短距離であり、それによる時間の短縮にあつた。翌年には工事が開始され、ここに、満州に向つて英露鉄道建設競争が始まつたわけである⁽³⁾。シベリア鉄道は、日露戦争勃発の頃には、満州国境沿いのアムール線を除いてほぼ全線が開通するが、アムール線の建設には技術的困難が伴うことが早くから知られており、ウィットは、一八九五年頃すでにアムール線を回避して、満州を直接横断してウラジオストクにいたる新ルートを考えていた。翌年、李鴻章がニコライ二世の戴冠式参列のためモスクワに向いた時、ウィットは満州横断鉄道の構想を示して李鴻章の承認を求めた⁽⁴⁾。六月三日、秘密裏に露清同盟が結ばれ、その第四条にしたがつて、九月八日、露清銀行と清国の間に東清鉄道敷設契約が成立した。続いて一八九八年五月五日、ロシアの遼東半島租借に付随した関東州租借条約追加協定が成立し、ロシアは哈爾濱と旅順とを結ぶ東清鉄道南滿支線の敷設権を獲得し、旅順をシベリア鉄道・

東清鐵道の終着点とすることに成功したわけである。⁽⁶⁾

ところで、この英露鐵道競争における鐵道建設上の技術的問題を指摘しておきたい。それは鐵道の軌幅の問題である。京奉鐵道は、キングダーが建設工事を始めるに際して、イギリス型標準軌(四フィート八インチ半)を採用したが、シベリア鐵道はロシア型広軌(五フィート)であつた。特に東清鐵道敷設契約第三条では、東清鐵道についてもシベリア鐵道と同じ広軌を採用することが合意されており、英露鐵道競争は、標準軌と広軌による鐵道勢力の競合といつた性格をも持つていた。つまり鐵道の連続性という観点からすれば、同軌の場合には問題はないが、異軌幅の場合は車軸の交換あるいは乗り継ぎをしなければならぬからである。⁽⁶⁾ この意味において、東清鐵道はシベリア鐵道の一部であつたといつてよい。⁽⁷⁾ したがつて、ロシアが東清鐵道を北京にまで延長することを計画すれば、広軌による新ルートすなわち京奉鐵道に対する平行線か、あるいは京奉鐵道の標準軌を広軌に改築するか、京奉鐵道をめぐる英露関係の根底には、こうした技術的問題が存在していた。このことは、京奉鐵道がイギリスのロシアに対する交差権益であることを、一層明らかにしているように思われる。

(1) 本稿でいう牛莊とは、今日の營口のことである。牛莊は營口より遼河の上流に位置しているが、營口は、牛莊港という意味において、牛莊と呼ばれた。

(2) P. H. Kent, *Railway Enterprise in China*, (London, 1907).

(3) 一八九一年には、日本もまた京釜鐵道の路線調査を行つてゐる。この意味で、一八九一年という年は、シベリア・京奉・京釜三鐵道の計画が始まり、いわばそれぞれが滿州の方向に鐵道建設を開始した年といふことができる。

(4) ニコライ二世の戴冠式には、日本から山県有朋が参列し、ロバノフ外相に、日本の京釜鐵道建設をロシアが認めるように要求したが、ロバノフは拒否している。ロシアが東清鐵道の敷設権を清國に要求する一方で、日本の京釜鐵道建設を拒否していることは興味深い。

(5) B. A. Romanov, *Russia in Manchuria*, (Michigan, 1952).

(6) シベリアは、スペインを除いて、標準軌を採用しているが、東ヨーロッパ・ソビエトは別の軌道を採用している。したがつて、たとえば、第一次大戰の独露講和會議が開かれたブレストリトリスクでは、クレレンにより車体をつるし上げて車軸の交換を行つたそであるが、現在でも、ソビエトと東ヨーロッパ各地とを結ぶ鐵道は、車軸の交換を行いつつ走つてゐる。また、フランスの侵入を防ぐために、スペインがわざわざ標準軌では

なく広軌を採用したことは有名である。現在の西伯利亚国境では、ジャッキにより車体を持ち上げて車軸の交換を行っているという。

(7) 日露戦争中、日本軍は軌道を変更しつつ満州を北上し、寛城子まで進み、ポーツマス講和会議で寛城子以南の東清鉄道南滿支線は日本に譲渡された。日本は南滿州鉄道株式会社を設立し、軌幅を標準軌に改築して運行にあつた。寛城子—哈爾濱、滿州里—哈爾濱—ポクラニチナヤは、広軌のまま運行されていたが、一九三五年三月二三日、ロシアから滿州国に移管され、滿鉄管理下において標準軌に改造された。現在では中東鉄道と呼ばれているが、聞くところによると、滿州とシベリアの国境地点では、ジャッキを使用して車軸の交換を行っているという。

二、ロシアのイギリス人技師への圧力

一八九七年は、ロシアの鉄道による極東進出の過程では、前年九月の東清鉄道敷設契約と翌年五月の東清鉄道南滿支線敷設権獲得との間にはさまれた年である。東清鉄道敷設契約によつて、ロシアが滿州を東西に横断する東清鉄道を建設することになつてはいたが、それは李鴻章の京奉鉄道計画よりさらに北であり、京奉鉄道とはまだまだ距離があつた。それよりもむしろ京奉鉄道にとつて関心を払わなければならなかつたことは、日清戦争で中断されたままになつている山海関—錦城区間について、その完成のために外国資本の導入を得なければならないことであつた。こうした時期に、ロシアはキンダーへの圧力を加え始めたのである。

一八九七年八月一六日、北京駐在のイギリス公使マクドナルドは、ロシアが、京奉鉄道建設のための主任技師の地位からキンダーを辞職させるように、清国に対して要求していること、しかも清国は、東清鉄道敷設契約の例にならつて、キンダーの代りにロシア人技師の採用を考慮していることを伝えてきた。⁽¹⁾マクドナルドは、京奉鉄道にはすでに多くのイギリス資本が投じられてきたことを指摘し、またキンダーが永年京奉鉄道建設に貢献してきた実績を強調し、ロシアの圧力からキンダーを保護するように求めてきたのである。さらに翌日には、ロシアの圧力によつてキンダーが辞任させられることになれば、京奉鉄道はロシアの手によつて建設されることになり、将来ベルギー・フランス・ロシアの三国共同により、漢口とウラ

ジオストックとが鉄道で結ばれる可能性を示唆し、ソールスベリー首相（外相兼任）の注意を喚起してきた。⁽²⁾ ソールスベリーとしても、海外におけるイギリス人の活動保護という立場から、マクドナルドに対し、清国がロシアの要求に応じることがないように、清国に申し入れることを命じた。⁽³⁾ 八月二日、マクドナルドはキンダーの地位保全を清国に求め、ロシアの圧力によつてキンダーが辞任させられることがないよう確約を得た。⁽⁴⁾ しかし、ロシアから清国への圧力は九月・一〇月になつても続き、一〇月一五日清国は、英露間の直接交渉によつてキンダー問題を解決するように、マクドナルドに希望してきた。⁽⁵⁾

ロシアの清国に対するキンダー辞任の要求は、前年六月三日に成立した露清同盟第四条に基づいていた。しかし当時この同盟は秘密にされており、マクドナルドとしても、清国へのロシアの要求について、その根拠を知るよしもなかつたわけである。ロシアの要求が、単に、キンダーがイギリス人であつてロシア人ではないという簡単な理由だけでは、マクドナルドが納得できなかったのも当然であつた。⁽⁶⁾ 清国が、イギリスにロシアとの直接交渉によつて問題を解決するように希望せざるをえなくなつたのは、当事者として露清同盟の存在を知つていたために、イギリスとロシアとの板ばさみになつた結果であつた。一〇月一八日、マクドナルドは、清国の希望にしたがつて、北京駐在ロシア公使バブロフと会談した。しかしそれは、露清同盟の存在を隠している側とその存在を知らない側との、議論のかみあわなない交渉であつた。バブロフは、ロシアの要求が、キンダーを京奉鉄道建設の主任技師の地位から辞任させることではなく、京奉鉄道から他の鉄道建設への転任であると説明したが、露清同盟の存在を知らないマクドナルドにとつては、ロシアの要求の根拠がどこにあるのか、理解することはできなかつたのである。⁽⁷⁾

一二月一四日、ソールスベリーは、セント・ペテロスベルグのイギリス大使館に、ロシアの要求の真意についてさぐるように命令した。⁽⁸⁾ 二八日、イギリス大使館はロシア外務省と非公式に接触したが、一般的な問題として、ロシア政府が、京奉

鉄道の建設について、清国がロシアから財政的技術的援助を受けるように希望していることは認められたものの、建設に従事しているイギリス人技師を辞任させるように命令したことは否定した。しかも、キンダーという名前すら知らないと述べ、八月以来パブロフがキンダーの辞任を要求していることについて、パブロフの誤解であろうと返答した。ソールスベリーにとつて、マクドナルドからの緊迫した報告に比べると、これは意外な結果であつた。しかし、ロシアが事実を否定するかぎり、イギリスとしても、ロシアのキンダーへの圧迫に対してとりうる措置はなかつた。一八九八年になり、一月六日、ソールスベリーはこの報告を了承し、キンダー事件は落着いたかのように思われた。当時在ロシアのイギリス大使オコナーは不在であつたが、一月中旬帰任し、ムラビエフ外相と会談したが、ロシア側からその真意をさぐり出すことはできなかった。⁽¹¹⁾

しかしながら、イギリスにとつてロシアのこの奇妙な要求が、単に、ロシアの出先外交官によるイギリス民間人への攻撃であるとは、ソールスベリーにも考えられなくなつていた。⁽¹²⁾ロシアのイギリス人への圧力は、キンダーに対してばかりでなく、韓国においても行われていたからである。一八九七年一〇月六日、ロシアは、韓国に対して、韓国財政顧問であるイギリス人ブラウンの解任を要求し、⁽¹³⁾二六日、韓国はロシアの要求に応じてブラウンを辞職させた。⁽¹⁴⁾そして一二月六日には露韓条約が成立し、韓国の財政はロシアの支配するところとなつた。⁽¹⁵⁾これに対して、イギリスは仁川に艦隊を派遣し、⁽¹⁶⁾軍事的手段により韓国にブラウンの解任を撤回させたのである。⁽¹⁷⁾ブラウンへのロシアの圧力は、ロシアの韓国進出の前段階であつたわけである。同時期のロシアのキンダーへの圧力が、京奉鉄道の建設からイギリスの財政的技術的影響力をうしなわせようとするロシアの意図であることは、ソールスベリーにも理解されていた。

一八九八年三月三日、ロシアは清国に対し遼東半島の租借を要求したが、キンダーの辞任についても再び圧力を加え始めた。⁽¹⁸⁾三月一七日、マクドナルドは、キンダーが更迭されロシア人技師に代えられることは、イギリスの威信にかかわる問題であるとし、キンダー問題を遼東半島租借問題の交渉の中で取り扱うように、ソールスベリーに進言した。⁽¹⁹⁾しかし、ソールス

ペリーは、オコナーに対し、キンダーに対するロシアの干渉に抗議するよう訓令したが、キンダー問題と遼東半島租借問題とは別個に交渉することを命じた。⁽²¹⁾このちがいは、ソールスベリーが、キンダーへのロシアの圧力や京奉鉄道に対するイギリスの権益としての重要性を、マクドナルドほど強くは認識していなかったことを示している。ソールスベリーは、揚子江流域にイギリスの在清権益の重点をおいていたために、満州権益をめぐってロシアと対立することを好ましく思つてはいなかつたからである。しかし、これに対してマクドナルドは、ロシアによる京奉鉄道の支配が北京に対するロシアの影響力を増大させ、いずれはイギリスの揚子江権益に対する干渉につながるものと考えていた。ソールスベリーのこの方針に対して、マクドナルドは不満を隠さず、キンダー事件が、イギリスが積極的な軍事行動を展開したブラウン事件と、類似したものであると反論している。⁽²²⁾

三月一日、マクドナルドはパブロフと会談し、キンダー問題について交渉した。⁽²³⁾パブロフは、私案としながらも、ロシアが吉林經由で旅順にいたる東清鉄道の支線を獲得できれば、清国に対してキンダーの更迭を要求することはしないと述べた。つまり、ロシアの東清鉄道南滿支線の敷設権獲得と、キンダーすなわちイギリスによる京奉鉄道の建設とを、相互に認め合うという交換であつた。⁽²⁴⁾イギリスは京奉鉄道への財政的技術的援助を進めてきてはいたが、それをイギリスの権益として確立するにまでにはなつていなかつた。したがつて、キンダーの地位を守ることは、イギリスの京奉鉄道に対する既得権を示すことであつた。こうした理由によりマクドナルドは、パブロフの提案を了承した。⁽²⁵⁾ソールスベリーには、ロシアとの無用な衝突を避ける方針からすれば、この交換に應じることに異存はなかつた。

一八九八年三月二七日、ロシアは清国と関東州租借条約を成立させ、さらに五月五日には関東州租借条約追加協定を結び、その第八条によつて、哈爾濱から奉天（パブロフが述べたのは吉林であつたが）を経て旅順にいたる東清鉄道南滿支線と、それに付属する二本の支線（後の營口支線と安奉鉄道になる。）の敷設権を獲得した。このようにして、ロシアが遼東半島を租借

してゆく裏面において、キンダー事件は一応の終りを告げた。キンダーに対するロシアの圧力は、ブラウン事件と同様に、ロシアの南滿州進出の前段階であつた。そしてこれはまた、ロシアが京奉鉄道からイギリスの援助を排除しようとする最初の試みであつた。マクドナルドは、京奉鉄道に対するイギリスの既得権をロシアに認めさせるために、ロシアの東清鉄道南滿支線敷設を了解した。しかし、ロシアが獲得した東清鉄道南滿支線は、奉天において京奉鉄道の本線と交差し、それに付属する二本の支線は、牛莊において京奉鉄道牛莊支線と、そして安東においては、鴨綠江をはさんで、日本の朝鮮半島縦断鉄道と接触することになつた。京奉鉄道に対するロシアの脅威は、決して失なわれることなく、増々強まることになつてゐたのである。

- (一) F. O. 405/72-72, 16 August 1897, Peking to F. O. No. 37 Tel. (F. O. 405/72 44' ロンドンのムブリック・レロード・オフィスのファイルの番号を「No. 37」に「72」の中間に「72」を挿入して「No. 37」を「No. 37 Tel.」と改題した。F. O. 44 Foreign Office (つまりイギリス外務省の略である。))
- (二) F. O. 405/72-73, 17 August 1897, Peking to F. O. No. 38 Tel.
- (三) F. O. 405/72-74, 17 August 1897, F. O. to Peking No. 42 Tel.
- (四) F. O. 405/72-76, 23 August 1897, Peking to F. O. No. 39 Tel.
- (五) F. O. 405/72-103, 17 October 1897, Peking to F. O. No. 52 Tel.
- (六) F. O. 405/72-144, 17 October 1897, Peking to F. O. No. 138 Letter.
- (七) F. O. 405/72-147, 19 October 1897, Peking to F. O. No. 143 Letter.
- (八) F. O. 405/72-161, 14 December 1897, F. O. to St. Petersburg No. 268 Letter.
- (九) F. O. 405/76-7, 28 December 1897, St. Petersburg to F. O. No. 298 Letter.
- (一〇) F. O. 405/76-20, 6 January 1898, F. O. to St. Petersburg No. 10 Letter.
- (一一) F. O. 405/76-76, 20 January 1898, St. Petersburg to F. O. No. 11 Letter.
- (一二) F. O. 405/76-122, 2 February 1898, F. O. to St. Petersburg No. 39 Letter.
- (一三) F. O. 405/74-113, 6 October 1897, Peking to F. O. No. 49 Tel.
- (一四) F. O. 405/74-122, 28 October 1897, Peking to F. O. No. 56 Tel.
- (一五) F. O. 405/74-127, 6 November 1897, Seoul to F. O. unnumbered Tel.

- (16) F. O. 405/74-158, 17 December 1897, Admiralty to F. O.
- (17) F. O. 405/74-169, 22 December 1897, Peking to F. O. No. 92 Tel.
- (18) F. O. 405/76-303, 16 March 1898, Peking to F. O. No. 81 Tel.
- (19) F. O. 405/76-311, 17 March 1898, Peking to F. O. No. 84 Tel.
- (20) F. O. 405/76-315, 17 March 1898, F. O. to St. Petersburg No. 75 Tel.
- (21) F. O. 405/76-316, 17 March 1898, F. O. to St. Petersburg No. 78 Tel.
- (22) F. O. 405/76-354, 21 March 1898, Peking to F. O. No. 91 Tel.
- (23) F. O. 405/76-323, 18 March 1898, Peking to F. O. No. 87 Tel.
- (24) F. O. 405/77-161, 18 March 1898, Peking to F. O. No. 54 Letter.
- (25) F. O. 405/77-198, 7 May 1898, F. O. to Peking No. 72 Letter.

三、京奉鉄道借款契約の成立

キンダー事件に一応の結着がつき、ロシアが遼東半島を租借した直後、一八九八年四月、清国は、工事が中断されたままになつてゐる山海関—錦城区間の完成と、それをさらに新民屯まで延長し、また牛莊への支線を建設するために、香港上海銀行に借款の申し込みを行つてゐた。これを知つたマクドナルドは、香港上海銀行がすみやかにこの借款に応じるようにソールスベリーに伝えると⁽¹⁾も、もし応じられないとすると、ロシアあるいはドイツがこの借款を受け入れる可能性がある⁽²⁾あることを指摘し、北京シンジケートにこの借款を供与させてはどうかと提案した。二年前に清国が同様の借款を申し込んだ際、香港上海銀行はこれに応じなかつたいきさつがあり、マクドナルドは、今回も香港上海銀行が借款の申し込みに応じないことを恐れたからである。キンダー事件によつて明らかにされたように、ロシアも京奉鉄道建設に野心を持つており、また遼東半島をロシアが租借するといった情況の変化もあつたために、マクドナルドは、京奉鉄道をイギリスの權益として確立するためにも、香港上海銀行が清国の借款要請に応じる必要を認めていた。ソールスベリーは、香港上海銀行がす

でに借款の受け入れを決定していることをマクドナルドに伝え、借款が成立するように指示を与えた。⁽³⁾ 香港上海銀行と清国鐵路総公司の交渉は六月初旬には終了し、予備契約として調印を待つところまでになつていた。⁽⁴⁾

しかし、ここにロシアからの妨害が入つてきた。ロシアは、前述のように、三月二七日の関東州租借条約に引き続き、五月七日には追加協定を成立させていた。六月七日、パプロフは、京奉鉄道借款予備契約が追加協定第三条に違反したものであることを、清国に伝えてきたのである。⁽⁵⁾ この追加協定第三条というのは、清国は、東清鉄道付近の鉄道建設について、ロシア以外の国に建設上の特権を与えないという内容であつた。⁽⁶⁾ 京奉鉄道がロシアではなくイギリスの技術的財政的援助によつて建設され、東清鉄道付近に延長されてゆくことは、ロシアにとつて、清国の追加協定第三条違反であり、これがロシアの抗議の根拠であつた。一方清国側では、清国が、京奉鉄道建設にあつて、ロシア以外の国から技術と資本を導入することについて、ロシアは了解していることと反論し、イギリスに借款予備契約の調印を求めてきた。⁽⁷⁾ 六月一日、ロシアの抗議の中で、予備契約は成立したのである。⁽⁸⁾

ロシアの抗議はその後も続けられたが、その内容は、第一に、借款の担保として京奉鉄道の既設区間だけでなく建設予定区間も含まれていること、第二には、借款の結果として京奉鉄道の管理がイギリスの手に移るといふことであつた。七月四日、清国鐵路総公司是、パプロフの抗議に対して、借款の担保は線路や汽車等の京奉鉄道に属する資産であつて京奉鉄道そのものではないこと、また、京奉鉄道の管理はイギリスではなく清国によることが英清間で合意されていると回答したが、パプロフは納得しなかつた。⁽⁹⁾ 七月二日、さらに二六日、パプロフは再度抗議を行い、第一に、京奉鉄道が借款の担保になつてはならないこと、第二に、京奉鉄道所有の資産も清国側に残されていなければならないこと、そして第三に、京奉鉄道に対する外国の管理を實行させてはならないこと、以上の三条件を強く申し入れた。⁽¹⁰⁾

ロシアの抗議が伝えられたソールスベリーは、事態が思わしくない方向に進んでいることを感じ、ロシアが反対するかぎ

りは、借款契約が成立しても、京奉鉄道がイギリスの權益として確立される可能性が少ないことを懸念していた。⁽¹¹⁾ しかも、七月二二日、香港上海銀行は、ソールスベリーに対し、借款予備契約で認められた担保が得られなければ借款には応じられないこと、したがって、清国は露清銀行の資金を利用せざるをえなくなることを伝えてきた。⁽¹²⁾ また翌日には、マクドナルドからも、清国は香港上海銀行との借款契約を望んでおり、イギリスが清国のこの方針を強く支持することを求めてきた。⁽¹³⁾ 七月二四日、ソールスベリーは、借款予備契約で合意された担保が認められるようにマクドナルドに指示し、⁽¹⁴⁾ 二七日、マクドナルドはバブロフの三条件を認めることができなことを清国に伝えたが、八月一日、清国はバブロフの要求を受け入れて、それを追加協定第三条による京奉鉄道建設の条件として了解してしまつた。⁽¹⁵⁾ 八月六日、清国鐵路総会社は、借款予備契約の成立にあつて追加協定第三条に対する配慮を怠つていたことを、マクドナルドに陳謝したが、イギリスがこの点について清国に抗議した場合、借款本契約が結ばなくなる危険があることを指摘し、清国鐵路総会社としては、なお、香港上海銀行と借款本契約を結ぶ意志があることを強調した。⁽¹⁷⁾ このため、八月八日、ソールスベリーが清国公使と会談した時も、ソールスベリーは清国がロシアの抗議に応じないように述べただけであつた。⁽¹⁸⁾

ロシアの抗議が清国に向けられているかぎり、イギリスがロシアに直接行動を起せるかどうか疑問であつた。⁽¹⁹⁾ しかし事態の推移は、もはや香港上海銀行と清国鐵路総会社との借款契約をめぐる担保についての技術的問題ではなく、滿州權益について英露間でいかに調整するかという基本的問題になつてきていた。マクドナルドは、京奉鉄道の建設からイギリスが手を引くことは、イギリスの威信にかかわることを再び強調し、ロシアとの直接交渉によつて問題の解決をはかるようにソールスベリーに進言した。⁽²⁰⁾ というのは、借款予備契約第九条によつて、調印の日から三ヵ月以内に、香港上海銀行は借款を受け入れるかどうかを最終決定し、その後本契約が調印されることになつていたからである。したがつて、その期限は九月一四日であり、それまでにロシアの抗議がとり下げられなければ、香港上海銀行は借款本契約の調印について再考しなければ

ならなくなるからであつた。

八月一二日夏、季休暇中のソールスベリーに代つて、バルフォア首相代理は駐英ロシア代理大使レッサルと会談した。レッサルは、ロシアの抗議がイギリスの京奉鐵道建設に対してではなく、借款契約上の担保と管理についてであることを説明し、もし香港上海銀行が、京奉鐵道の担保や管理によらず、たとえば清国政府の保証といつた他のみかえりによつて借款を供与するならば、ロシアはイギリスの京奉鐵道建設には反対しないと述べた。⁽²¹⁾ 香港上海銀行にとつて、清国政府の保証といつた例をみない方法によつて、借款が供与できるかどうかは大きな問題であつた。しかし、レッサルの提案は問題解決へのひとつの方法であつた。この日の会談で、レッサルはさらに重要な問題提起を行つている。それは清国での鐵道權益をめぐる英露兩國の勢力範圍画定についてである。つまり、イギリスの揚子江流域の鐵道權益とロシアの満州での鐵道權益とを、双方が確認し干渉しあわないというもので、満州と揚子江流域とをそれぞれの勢力範圍として交換的に承認しようというものであつた。後述するように、この提案は鐵道協定へと発展する。京奉鐵道借款問題は、英露間の清国權益調整のための口火となり、最終的には英露鐵道協定の付属合意事項となつてゆくのである。

八月一七日、バルフォアは、天津条約により、満州での鐵道建設がロシアにだけ付与された特権ではないことを、ロシア駐在の新任スコット大使に指摘した。⁽²²⁾ スコットは、翌日、ムラビエフと会談したが、ムラビエフは借款予備契約が追加協定第三条に違反していることだけを繰り返した。⁽²³⁾ 続いて一九日、バルフォアはスコットに二つの提案を伝えた。その第一は、京奉鐵道の建設には香港上海銀行の借款をあてるが、京奉鐵道の管理は清国によるものとし、また清国以外の国がこれを担保にすることはしないこと、第二は、英露鐵道協定の成立であつた。つまり英露鐵道協定の成立と引き換えに、京奉鐵道借款契約の承認をロシアに求めたわけであつた。⁽²⁴⁾ しかしこうしたイギリスの譲歩には、マクドナルドは反対であつた。八月二一日、マクドナルドは、香港上海銀行が京奉鐵道の管理権を要求してはいないが、鐵道管理権は鐵道借款における一般的権

利であることを述べ、ロシアの抗議を無視しても、借款本契約の調印に踏み切るべきことを主張した⁽²⁵⁾。しかしバルフォアは、マクドナルドの強硬路線には同意せず、むしろ担保や管理の問題については、ロシアの要求にしたがつて香港上海銀行に譲歩させることを考えていた。香港上海銀行としても、借款本契約が不成立に終わった場合、それまでの投資が回収できなくなることを恐れ、清国政府の保証による借款に応じようとしていた⁽²⁶⁾。一方ロシアからも、九月一日、ロシア皇帝がバルフォアの提案に同意していることが伝えられた⁽²⁷⁾。九月三日、ソールスベリーは休暇より戻り、英露間の合意を了承したのである⁽²⁸⁾。しかしマクドナルドは、英露間に合意が成立しても、露清銀行が借款に意欲を持つていないかぎり、借款本契約の成立が妨害されると伝えてきた⁽²⁹⁾。九月七日、スコットはムラビエフと会い、露清銀行が京奉鉄道借款問題から手を引くように要求し、一〇日、ムラビエフは、この要求がウィッテによつて承認されたことを回答した⁽³¹⁾。またマクドナルドも露清銀行が手を引いたことを確認した⁽³²⁾、このようにして、九月一四日の期限を前に、京奉鉄道借款問題に対するロシアの妨害は終了した。しかし、借款本契約成立のために、香港上海銀行は大きな譲歩をしなければならず、借款の供与を決定したものの、予備契約の条件に執着しないわけではなかつた⁽³³⁾。一〇月一〇日、本契約は調印され⁽³⁴⁾、十一月二七日、清国皇帝はこれを承認し、京奉鉄道借款契約は成立したのである⁽³⁵⁾。

この借款契約の成立によつて、京奉鉄道はイギリスの権益として確認された。京奉鉄道の持つ利点は、第一に、ロシアの鉄道による北京進出を押える上で有効であり、第二には、イギリスの満州貿易の中心であつた牛莊と北京とが、鉄道によつて連絡されるということにあつた。ロシアの妨害は、イギリス権益の満州への拡大を押えるためであり、キンダー事件に続いて二度目であつた。

- (1) F. O. 405/77-122, 25 April 1898, Peking to F. O. No. 137 Tel.
- (2) F. O. 405/77-146, 30 April 1898, Peking to F. O. No. 145 Tel.
- (3) F. O. 405/77-186, 4 May 1898, F. O. to Peking No. 168 Tel.

- (4) F. O. 405/77-369, 14 June 1898, Peking to F. O. No. 201 Tel.
- (5) F. O. 405/78-134, Inclosure 2, 14 June 1898, The Tsung-ii Yamén to The Chinese Imperial Railway Administration.
- (6) F. O. 405/77-386, 19 June 1898, Peking to F. O. No. 206 Tel.
- (7) F. O. 405/78-134, Inclosure 3, 14 June 1898, The Tsung-ii Yamén to The Chinese Imperial Railway Administration.
- (8) F. O. 405/77-370, 15 June 1898, Peking to F. O. No. 202 Tel.
F. O. 405/78-134, Inclosure 1, 15 June 1898, Preliminary Agreement between The Hong Kong Shanghai Bank and The Imperial Chinese Railway Administration respecting The Peking—Newchwang Railway Loan.
- (9) F. O. 405/79-110, 11 October 1898, Peking to F. O. No. 204 Letter.
- (10) F. O. 405/79-110, Inclosure 2, 1 August 1898, The Tsung-ii Yamén to The Imperial Chinese Railway Administration.
- (11) F. O. 405/78-45, 13 July 1898, F. O. to Peking No. 223 Tel.
- (12) F. O. 405/78-69, 22 July 1898, The Hong Kong Shanghai Bank to F. O.
- (13) F. O. 405/78-71 & 77, 23 July 1898, Peking to F. O. No. 231 & 233 Tels.
- (14) F. O. 405/78-81, 24 July 1898, F. O. to Peking No. 231 Tel.
- (15) F. O. 405/79-110, Inclosure 3, 27 July 1898, F. O. to China.
- (16) F. O. 405/79-110, Inclosure 4, 1 August 1898, China to F. O.
- (17) F. O. 405/78-123, 6 August 1898, Peking to F. O. No. 247 Tel.
- (18) F. O. 405/78-140, 8 August 1898, F. O. to Peking No. 237 Tel.
- (19) F. O. 405/78-150, 11 August 1898, F. O. to the Law Office of the Crown.
F. O. 405/78-186, 19 August 1898, the Law Office of the Crown to F. O.
- (20) F. O. 405/78-147, 10 August 1898, Peking to F. O. No. 253 Tel.
- (21) F. O. 405/78-155, 13 August 1898, F. O. to St. Petersburg No. 214 Tel.
- (22) F. O. 405/78-162, 17 August 1898, F. O. to St. Petersburg No. 215 Tel.
- (23) F. O. 405/78-166, 18 August 1898, St. Petersburg to F. O. No. 110 Tel.
- (24) F. O. 405/78-169, 19 August 1898, F. O. to St. Petersburg No. 217 Tel.
- (25) F. O. 405/78-175, 21 August 1898, Peking to F. O. No. 262 Tel.
- (26) F. O. 405/78-213, 29 August 1898, F. O. to Peking No. 259 Tel.

- (27) F. O. 405/78-229, 2 September 1898, St. Petersburg to F. O. No. 122 Tel.
- (28) F. O. 405/78-237, 3 September 1898, F. O. to St. Petersburg No. 244 Tel.
- (29) F. O. 405/78-247, 5 September 1898, Peking to F. O. No. 283 Tel.
- (30) F. O. 405/78-252, 7 September 1898, St. Petersburg to F. O. No. 130 Tel.
- (31) F. O. 405/78-263, 10 September 1898, St. Petersburg to F. O. No. 133 Tel.
- (32) F. O. 405/78-264, 10 September 1898, F. O. to St. Petersburg No. 250 Tel.
- (33) F. O. 405/78-274, 14 September 1898, F. O. to Peking No. 284 Tel.
- (34) F. O. 405/79-24, 11 October 1898, Peking to F. O. No. 317 Tel.
- (35) F. O. 405/79-105, 23 November 1898, The Hong Kong Shanghai Bank to F. O.
- (36) F. O. 405/79-148, 10 December 1898, Peking to F. O. No. 319 Tel.

四、英露鉄道協定の成立

英露鉄道協定の発端は、前述のように、一八九八年八月一二日のバルフォア・レッサル会談にあつた。八月一五日、バルフォアは、イギリスがこのロシアの提案を受け入れるべきことを、閣議において説明して⁽¹⁾いる。イギリスにとつて、ロシアとの交換的合意によつて、揚子江流域へのロシアの進出を防ぐことができるならば、たとえ京奉鉄道借款契約の条件で大幅な譲歩を求められようとも、ロシアの提案は検討に値するものであつた。

しかもイギリスは、ドイツとの間にも同様の方式による交換協定を成立させようとしていた。これは、山東半島のドイツの鉄道権益(青島—濟南間、天津—濟南間)と、揚子江流域のイギリスの鉄道権益(上海—南京間、南京—雲南間、上海—杭州—寧波間等)について、両国が相互に承認し合うというものであつた。九月二日、天津—南京間を英独共同借款鉄道として、英独鉄道協定は成立した⁽²⁾。これに加えて英露鉄道協定が成立すれば、イギリスは、揚子江流域をイギリスの勢力範囲とするこ

とについて、ドイツとロシアの承認を得ることになる。しかも一八九四年の露仏同盟以来、シベリア鐵道や露清銀行への財政援助を続けてきたフランスが、英露鐵道協定の成立を支持していることが伝えられ、フランスに対しても、協定の成立はイギリスの揚子江權益についての優勢を承認させることにつながつていつた。しかし、英露交渉には英独交渉にはなかつた問題があつた。威海衛の海軍基地としての軍事的機能を除けば、イギリスは山東半島に經濟的權益を持つていなかつたのに対し、英露交渉では、京奉鐵道借款契約ばかりでなく牛莊を中心にしたイギリスの滿州貿易に対する配慮が必要であつたからである。もとより揚子江流域の權益に比べれば、イギリスにとつて、滿州權益は決して価値の高いものではなかつた。しかしたとえそうであつても、英露間の交換的合意のためにそれを全面的に放棄することはできなかつたのである。こうした不安を表明した牛莊イギリス商工会議所からの質問に対して、一月四日、ソールスベリーは、英露鐵道協定が成立しても、牛莊での滿州貿易に被害が及ばないように配慮すると回答している。⁽⁵⁾

英露鐵道協定の主旨は、レッサルの提案をハルフォアが了解したことによつてできあがつていたが、九月中は、京奉鐵道借款問題と平行して、セント・ペテロスベルグのスコットとムラビエフの間で討議されていた。最初の交渉課題は、協定の範圍つまりイギリスの勢力範圍となる揚子江流域とロシアの滿州について、地理的に明確にしておくことであつた。⁽⁶⁾しかしこの問題は、協定の内容に影響を与えるものではなく、むしろ英露両国にとつての関心は、この協定の主旨との関連で、京奉鐵道借款契約の条件を決めることの方にむけられていた。しかし、一〇月一〇日、香港上海銀行の大幅讓歩によつて借款契約が成立し、六月以来のロシアの抗議目的が達成されると、それ以後、ロシアの英露鐵道協定成立への熱意は失なわれればよくことになつた。イギリスにとつては、京奉鐵道借款契約において讓歩する代りに、ロシアの揚子江流域への進出を阻止することが目的であつた。ロシアの熱意が失なわれても、協定成立のため、ソールスベリーは、交渉の継続を指令しなければならなかつたのである。⁽⁷⁾

このようなロシアの対応の変化は、京奉鉄道借款契約の成立以外にも、ウィットの反対があつたからである。ウィットが協定の成立に反対であるために、借款問題の交渉が進展しないことは、すでに九月中にもロンドンに伝えられていた。⁽⁸⁾ ウィットの背後には露清銀行があり、ウィット自身がシベリア鉄道・東清鉄道建設の立案者であつただけに、イギリスの京奉鉄道借款契約を好ましく思つていなかったことは、容易に想像されよう。香港上海銀行が大幅に譲歩をして、京奉鉄道が清国所有の清国管理の鉄道とはなつても、それは形式の上であつて、実質的には、イギリスの権益として確立されたことは否定できないからである。このためスコットは、ムラビエフばかりでなくウィットとも会談し、全般的な英露友好関係の維持を強調しなければならなかつたのである。⁽⁹⁾

協定案文はロシア側から提示されることになつていたが、こうした事情のために遅れていた。一八九九年一月になつても、ウィットの病気を理由に、協定案文が送られてくる様子はなかつたが、一月末になつて、ウィットの病氣も回復し、ロシア政府内で意見調整が進んでいることが伝えられた。⁽¹¹⁾ しかし、牛荘のイギリス租界の拡張が、東清鉄道牛荘支線（大石橋—牛荘区間）への妨害とみなされ、⁽¹²⁾ ロシアからの草案提示はさらに遅れて二月八日になつた。⁽¹³⁾ ソールスベリーはこれに満足し、⁽¹⁴⁾ 閣議もこれを了承した。⁽¹⁵⁾

ところが、この二月から、香港上海銀行は京奉鉄道への借款を開始したが、ロシアは、再び借款への抗議を加え始めた。二月二七日、香港上海銀行よりロシアの抗議がソールスベリーに報告されると、⁽¹⁶⁾ ソールスベリーは、前年九月の英露間の討議の中で、英露鉄道協定が成立しても、香港上海銀行の借款によつて京奉鉄道の建設は可能であつたことを、スコットからロシア側に確認させた。⁽¹⁷⁾ 翌日、北京のバックスアイロンサイド代理公使よりロシアの抗議内容について報告があつた。それによるとロシアの抗議は、第一に、借款契約第三条で、京奉鉄道の運賃収入等の利潤が借款の第一の代価になつてゐること、第二に、第六条で、清国が主任技師の任命にあつて英清組合と協議することについてであつた。⁽¹⁸⁾ 三月二日、ソールスベリー

一は、京奉鉄道が香港上海銀行の借款によつて建設されても、清国の管理による清国所有の鉄道であること、そして清国外の国の担保とはならないことが英露露で合意されていることを指摘し、第三条による借款の代価や第六条のイギリス人技師による建設が、京奉鉄道に対するイギリスの管理を意味してはならないことをバックスアイロンサイドに伝えた。⁽¹⁹⁾ 英露鉄道協定の成立も間近い段階でのロシアの新しい抗議は、イギリスにとつて全く意外であつた。三月八日、ニコライ二世の命令によつて、ロシアは香港上海銀行の京奉鉄道借款を妨害しないことがソールスベリーに伝えられたが、⁽²⁰⁾ ソールスベリーは、ロシアの抗議が引き続き起ることを警戒しないわけにはゆかなかつたのである。⁽²¹⁾

こうした中で、三月一五日、ロシアから協定の最終案が提示され、⁽²²⁾ ソールスベリーはこれによる協定の成立に満足していた。⁽²³⁾ しかしロシアは、依然として、借款契約第六条がイギリスの管理を示すとの見解を捨てはなかつた。香港上海銀行の借款によつて、京奉鉄道の建設には従来通り英清組合が担当することになつており、主任技師には、引き続きキンダーが任命されていた。しかしロシアは、キンダーによる建設がイギリスの管理を意味すると指摘してきたのである。⁽²⁴⁾ これに対してソールスベリーは、キンダーを主任技師に任命することが京奉鉄道のためではなく、借款への保証であることを繰り返して主張しなければならなかつた。⁽²⁵⁾ この背景には、一八九八年一月の清国鉄路総公司の人事移動によつて、キンダーと鉄路総公司との間に不和が生じ、⁽²⁶⁾ 香港上海銀行も英清組合も、キンダーが主任技師として建設を保証しないかぎり、借款の供与はできないと考へていた事情があつた。⁽²⁷⁾ 具体的な担保による借款の保証がなく、清国の信義を信頼した変則的な借款契約であつたからである。三月二九日、ムラビエフは、ソールスベリーの見解を了承することを回答してきたが、同時に新しい質問をよせてきた。⁽²⁸⁾

京奉鉄道借款契約は、山海関から新民屯への本線と、その途中の溝帮子から牛莊への支線を対象にしていた。しかし、牛莊に比べて新民屯が無名の地であつたために、イギリスにおいてさえ、京奉鉄道を牛莊鉄道と呼び、この借款契約を牛莊鉄

道借款契約と呼んでいた。この誤解はロシア側においても同様であつた。ムラビエフの新しい質問は、こうした誤解のために、三月一五日の最終案では山海関—牛莊区間についてのみ触れ、新民屯については述べていないということであつた。⁽²⁹⁾これはソールスベリーにとつても軽率であつた。三月三〇日、スコットはソールスベリーに抗議の電報を送つたほどであつた。⁽³⁰⁾同時に、スコットはロシア側の見解について触れ、ロシアは、牛莊への鉄道についてはもはや妨害の意志は持つていないこと、しかし新民屯については、その場所が奉天に近い場所だけに、ウィッテが反対し、英露鉄道協定そのものが不成立になる危険を述べてきた。しかし、京奉鉄道への借款はすでに始まつており、ソールスベリーとしてもこれ以上譲歩することは困難であつた。四月七日、ソールスベリーは、借款契約第三条と付属地図には新民屯という地名が記入されていることを指摘し、新民屯への本線が牛莊への支線と同様に借款の対象であることを主張した。⁽³¹⁾すなわち、借款契約第三条の規定にしたがつて、山海関から満州へ延長される鉄道は清国の管理による清国所有の鉄道であつて、どこの国から借款や技術的援助を受けるかは清国自身の判断によること、同様に、山海関から満州のどの地点まで鉄道を延長するかということも清国自身の計画によることを、ソールスベリーは主張したわけである。四月一二日、ムラビエフは、ロシアは新民屯への延長については知らなかつたとしながらも、英露協調関係維持のためにソールスベリーの主張に同意した。⁽³²⁾四月二八日、スコットとムラビエフが交換公文に調印して英露鉄道協定は成立した。⁽³³⁾

英露鉄道協定の骨子は、イギリスがロシアによる満州での鉄道建設を承認し、ロシアが交換的にイギリスの揚子江流域の鉄道権益を承認するという「満揚交換論」である。しかしその主眼は、協定の付属合意に入れられた京奉鉄道借款契約にあつた。英露鉄道協定の主旨からすれば、イギリスが山海関から満州へ伸びる鉄道の建設を進めるわけにはゆかない。しかし、京奉鉄道を清国の管理による清国所有の鉄道と規定し、そこからイギリス色を消すことによつて、イギリスは京奉鉄道に対する既得権をロシアに承認させ、ロシアはイギリスが京奉鉄道以外に満州で鉄道権益を獲得することに反対する根拠を得

た。この協定によつて、イギリスはこの直後の義和団事件中のロシアの京奉鉄道占領に対して、また遂に、ロシアは後のイギリスの錦愛鉄道計画に反対することになる。英露鉄道協定は、二〇世紀初めの満州をめぐる英露関係の基礎となるが、イギリスは、大幅に譲歩しながらも、これによつて交差権益を確立し、ロシアとの妥協によりそれを維持しようとしたのである。

- (一) Cab 37/47-62, 15 August 1898, F. O. to Cabinet (Cab 37/47 カビネット・レター・ノ・37/47-62 はペーパーの番号)
- (二) F. O. 405/78-234*, 3 September 1898, The Hong Kong Shanghai Bank to F. O. (234* は 234 とは別の「キムメント」両者の間に特別な関係がある)
- (三) F. O. 405/78-259 9 September 1898, Paris to F. O. No. 129 Tel.
- (四) F. O. 405/79-53, 14 September 1898, Peking to F. O. No. 186 Letter.
- (五) F. O. 405/79-61, 4 November 1898, F. O. to Peking No. 188 Letter.
- (六) F. O. 405/78-295, 19 September 1898, St. Petersburg to F. O. No. 143 Tel.
F. O. 405/78-298, 20 September 1898, F. O. to Peking No. 295 Tel.
F. O. 405/78-304, 23 September 1898, Peking to F. O. No. 303 Tel.
F. O. 405/78-309 & 310, 24 September 1898, F. O. to St. Petersburg No. 259 & 261 Tels.
- (七) F. O. 405/79-27, 12 October 1898, F. O. to St. Petersburg No. 212 Tel.
- (八) F. O. 405/78-322, 29 September 1898, St. Petersburg to F. O. No. 148 Tel.
- (九) F. O. 405/79-66, 2 November 1898, St. Petersburg to F. O. No. 355 Letter.
F. O. 405/79-108, 27 November 1898, St. Petersburg to F. O. No. 187 Tel.
F. O. 405/79-134, 26 November 1898, St. Petersburg to F. O. No. 381 Letter.
F. O. 405/79-178, 15 December 1898, St. Petersburg to F. O. No. 409 Letter.
- (一〇) F. O. 405/84-36, 4 January 1899, St. Petersburg to F. O. No. 4 Tel.
- (一一) F. O. 405/84-84, 25 January 1899, St. Petersburg to F. O. No. 26 Letter.
- (一二) F. O. 405/84-94, 1 February 1899, St. Petersburg to F. O. No. 18 Tel.
F. O. 405/84-105, 2 February 1899, F. O. to Peking No. 17 Tel.

- F. O. 405/84-122, 5 February 1899, Peking to F. O. No. 30 Tel.
 F. O. 405/84-129, 6 February 1899, F. O. to Russia.
- (23) F. O. 405/84-147, 8 February 1899, St. Petersburg to F. O. No. 40 Letter.
 (24) F. O. 405/84-178, 19 February 1899, F. O. to St. Petersburg No. 30 Tel.
 (25) Cab 37/49-14, 15 February 1899, F. O. to Cabinet.
 F. O. 405/84-199, 22 February 1899, F. O. to St. Petersburg No. 31 Tel.
- (26) F. O. 405/84-238, 27 February 1899, F. O. to Peking No. 36 Tel.
 (27) F. O. 405/84-239, 27 February 1899, F. O. to St. Petersburg No. 45 Tel.
 (28) F. O. 405/84-242 & 243, 28 February 1899, Peking to F. O. Nos. 51 & 52 Tels.
 (29) F. O. 405/84-252, 2 March 1899, F. O. to Peking No. 39 Tel.
 (30) F. O. 405/84-311, 9 March 1899, St. Petersburg to F. O. No. 68 Tel.
 (31) F. O. 405/84-382, 15 March 1899, F. O. to St. Petersburg No. 65 Tel.
 (32) F. O. 405/84-329, 15 March 1899, St. Petersburg to F. O. No. 36 Tel.
 (33) F. O. 405/84-369, 19 March 1899, F. O. to St. Petersburg No. 45 Tel.
 (34) F. O. 405/84-330, 15 March 1899, St. Petersburg to F. O. No. 38 Tel.
 (35) F. O. 405/84-341, 16 March 1899, F. O. to St. Petersburg No. 41 Tel.
 (36) F. O. 405/84-57, 20 January 1899, Peking to F. O. No. 15 Tel.
 (37) F. O. 405/84-151, 18 February 1899, The British Chinese Corporation to F. O.
 (38) F. O. 405/84-418, 29 March 1899, St. Petersburg to F. O. No. 43 Tel.
 (39) F. O. 405/84-418, 29 March 1899, St. Petersburg to F. O. No. 43 Tel.
 (40) F. O. 405/84-422, 30 a. March 1899, St. Petersburg to F. O. No. 44 Tel.
 (41) F. O. 405/85-18, 7 April 1899, F. O. to St. Petersburg No. 55 Tel.
 (42) F. O. 405/85-44, 12 April 1899, St. Petersburg to F. O. No. 46 Tel.
 (43) F. O. 405/85-192, 28 April 1899, St. Petersburg to F. O. No. 127 Tel.
 (44) F. O. 405/85-138, 29 April 1899, St. Petersburg to F. O. No. 12 Letter.

五、むすび

一八九八年三月、ロシアが清国に対して遼東半島の租借を要求している頃、イギリスは、非公式ながら、日本に対して同盟関係の成立について打診していた。三月一日、チェンバレン植民相の意向を受けた加藤駐英公使は、伊藤首相に日英提携の急務をといたが、日露提携派の伊藤は賛意を示さず、チェンバレンの構想が具体化されることはなかつた。

日本にとつて、ロシアの朝鮮半島進出が脅威でなかつたわけではない。日清戦争中に日本は韓国と暫定合同條款を結び、京釜鉄道の敷設権を獲得してはいたが、ロシアの妨害によつて借款契約を得るところまではいつていながつた。京釜鉄道は日本の朝鮮半島進出の基盤でありまたロシアとの交差権益であつたために、ロシアの朝鮮半島進出を抑える上で、京釜鉄道の借款契約を成立させることが、日本には絶対に必要であつた。一八九六年には、小村―ウエーバー協定・山県―ロバノフ協定と、二度にわたつてロシアの妨害を取り除く努力をしたが、いずれも不成功に終つていた。そればかりか、一八九七年秋のブラウン事件に示されるように、ロシアの韓国への影響力は一段と強まり、京釜鉄道借款契約を成立させることはさらに困難になつていつた。チェンバレンからの提案は、このような時期になされたわけである。京釜鉄道を日本の権益として確立するために日本が取り得る政策は、チェンバレンの提案を受けて日英同盟を成立させ、ロシアに対抗する中でそれを求めるか、あるいは、ロシアとの提携を進めて日露関係を改善する中で求めるかの選択であつた。伊藤は後者を選び、ロシアの遼東半島租借の承認と引き換えに、つまり「満韓交換論」によつて、朝鮮半島での日本の勢力回復を求めたわけである。一八九八年四月、西―ローゼン協定が成立し、ロシアは日本の京釜鉄道借款契約成立を妨害することから手を引いた。借款契約が成立したのは、一八九八年九月になつてからである。つまり、チェンバレンの構想が提示された段階では、交差権益としての京釜鉄道については、暫定合同條款によるいわば潜在的な権利だけであつて、日本の借款鉄道としての地位を確立す

るまでにはいたつていなかったのである。

一方、本稿において概観してきたように、イギリス側においても京奉鉄道に関する事情は同じであつた。一八九七年のロシアのキンダーへの圧力に示されるように、ロシアが京奉鉄道への野心を明らかにしながら北京への進出を試みる時、日英同盟の構想は、ロシアに対抗するひとつの可能性であつた。イギリスは、一八九〇年以前から、京奉鉄道に対する技術的財政的援助を続けてきてはいたが、イギリスの借款鉄道として確立されたのは、京釜鉄道借契款約が成立した一ヵ月後の一八九八年一〇月になつてからである。つまり、一八九八年三月の段階では、京奉鉄道は、日本の京釜鉄道と同様に、イギリスに潜在的権利が与えられていたにすぎなかつた。日英同盟という構想を持ちながらも、イギリス側でそれが積極的に展開されてこなかつたのは、南アフリカ問題を第一に考えるソールスベリーが、極東においてロシアとの新しい対立関係が生れることを好まなかつたためといつてよい。そして極東問題についても、歴史的な揚子江流域の権益維持を優先し、まだ脆弱な京奉鉄道をはじめとするイギリスの満州権益を保護するために、ロシアと衝突することを避けようとしたからである。イギリスは、京奉鉄道借款契約の成立においてロシアの要求にしたがつて譲歩し、英露鉄道協定によるロシアとの政治的妥協を求め、京奉鉄道をイギリスの権益としてロシアに認めさせてきた。このことは、ソールスベリーの満州問題および日英同盟に対する姿勢を明らかにしている。

このように、日本もまたイギリスも、ロシアを脅威の対象と認識してはいたものの、一八九八年から九九年にかけては、共にロシアとの交換的妥協の中で、それぞれの交差権益を確立する道を選んだ。したがつて、こうした日英両国の選択は、一八九八年三月に日英同盟が成立しえなかつた理由を示している。しかし一九〇〇年になり、ロシアは日英両国とのそれぞれの交換的妥協に反して、たとえば、朝鮮半島南岸の馬山浦（馬山浦にも京釜鉄道の一支線が日本の手によつて建設されようとしていた。馬山浦—三浪津線）にその海軍基地を建設しようとしたり、あるいは、義和団事件をきっかけにして京奉鉄道のほぼ全

線を軍事的管理下にいれるにいたつた。一九〇〇年から一年にかけてのロシアの行動は、日英両国との妥協を否定し、それぞれの交差権益を侵害するものであつたことは明らかである。日英両国のロシアに対すうこうしたいわば共通の体験が、日英同盟においてロシアを共通敵と認識する要因になつたと考えられる。すなわち、一八九八年三月において成立しえなかつた日英同盟が、一九〇二年に成立するためには、日英両国がロシアとの交換的妥協に基づいて交差権益を確立し、ロシアがその交換論に反してそれぞれの交差権益を侵害する日英両国に共通な過程が必要であつた。したがつて、一八九八年三月に日英同盟が成立するために欠けていた条件とは、日英両国が交差権益をまだ確立していなかつたことといえよう。その後に交差権益が確立されたことによつて、それをロシアから保護することが日英同盟第一条の目的を形成することになる。このことは、日英同盟成立の背景として、交差権益の存在、とりわけ鉄道問題によつて生み出された条件が大きく作用しているといつてよい。鉄道問題は、日英同盟を成立させるひとつの要因であつたと思われる。

付 本稿は、LSE (London School of Economics and Political Science, University of London) に一九七八年秋に設立された ICARD (International Centre for Economics and Related Disciplines, Chairman Prof. M. Morishima) の助手として、本年九月、センターに提出した論文を和文にして加筆したものである。