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

Title	ロシアの京奉鉄道占領とイギリスの対応： 日英同盟の性格をめぐって
Sub Title	Russian occupation of the Peking-Mukden Railway and 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	1981
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.54, No.2 (1981. 2) ,p.49- 75
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19810215-0049

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.

ロシアの京奉鉄道占領とイギリスの対応

——日英同盟の性格をめぐつて——

井上勇一

一、問題の所在
二、ロシアの京奉鉄道占領
三、独露鉄道協定
四、ロシアの北京への鉄道敷設計画
五、むすび

一、問題の所在

本稿では、拙稿「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——」(1)に引き続き、一八九九年四月の英露鉄道協定成立以後、義和団事件期の京奉鉄道をめぐる英露関係について論じようとするものである。

前稿においては、イギリスがロシアの妨害を排除し、英露鉄道協定によつて大きく譲歩しながらも、一八九八年一〇月の京奉鉄道借款契約を維持することに成功した問題をとりあげた。イギリスが京奉鉄道をロシアとの交差権益(2)として確立する

一方で、日本もまた、ロシアとの交差権益である京釜鉄道について、同年九月に借款契約を成立させたことから、日英同盟成立の要因として、イギリスの京奉鉄道と日本の京釜鉄道（朝鮮半島縦断鉄道）の保護という視点について述べた。この交差権益の保護が、日英同盟第一条で述べられた同盟の目的を形成し、ロシアを日英同盟における共通敵と認識する原因になつたと考えたからである。

しかし日英同盟は、反露提携政策ではあつても、必らずしも広範囲にわたる反露勢力の結集とはいいがたい。二〇世紀初頭までに極東に権益を獲得してきたのは、日英露三国ばかりでなく、ドイツ・フランス・ベルギー等のヨーロッパ列強においても同様であつた。ロシアの極東進出とそれによる他の列強の権益への圧迫を警戒するならば、義和団に対して列強諸国が連合軍を組織してその権益を保護しようとしたように、日英二国によるよりは、より多くの同盟国を得た反露提携関係を構築した方が、同盟の効果という点においてより有効であつたように思われる。このことは、日英同盟成立のきつかけが、ドイツの提案による日英独三国同盟案から出発していることによつても明らかであろう。それにもかかわらず、日英二国間による同盟関係が成立した背景には、ドイツが日英反露提携関係に同調できなかつた理由があつたといつてよい。この理由は、日英同盟が反露勢力の結集といつた性格以外の側面を持つていたことを示し、より強固な同盟関係を成立させるための条件であつたと思われる。

前稿で述べたように、同盟関係は、同盟国側のそれぞれの交差権益の間にどれだけの共通性が見い出せるかによつて、その強さが示されることになるといつてよい。つまり、イギリスの京奉鉄道建設と日本の朝鮮半島での鉄道建設とは、相互に直接の利害関係を持つてはいなかつたが、ロシアのシベリア鉄道・東清鉄道から同様の脅威を受けることによつて、共通の条件の中におかれていた。ロシアの北京への鉄道敷設計画を、常に警戒してゆかなければならないイギリスにとつて、京奉鉄道の維持はロシアの野心を阻止する最大の武器であつたように、日本にとつても、朝鮮半島における鉄道敷設権の獲得が、

ロシアの朝鮮半島進出を押える有力な防波堤となりえたからである。このような日英両国の交差権益に関する共通性を考える時、日英同盟がより広範囲な反露勢力の結集として他の列強諸国の参加を得るためには、他の列強が日英両国のロシアに対するそれぞれの交差権益の維持を支持することが、その参加のための資格条件でなければならなかつたといえよう。

以上のような視点から、本稿では、義和団事件をきつかけにしたロシアの京奉鉄道占領をめぐる英露関係をとりあげ、その中で、ロシアの占領に対して、またイギリスの返還要求に対して、他の列強、とりわけドイツがどのような対応を示したかを明らかにしてゆきたい。これによつて、極東における日英両国と他の列強との利害関係の違いを示し、日英同盟のひとつの側面について論じることができると思う。本論に入る前に、英露鉄道協定成立直後のロシアの北京への鉄道建設計画についてまず触れておきたい。このことは、ロシアの京奉鉄道占領が義和団事件による一時的なものではなく、ロシアの極東進出における基本的課題であつたことを示しているからである。

英露鉄道協定が成立した直後の一八九九年五月一〇日、北京のバックス・アイアンサイド代理公使は、ロシアが清国に対して、満州から北京にいたる鉄道敷設権を要求していることを伝えた。(3) ロシアは、一八九七年のキンダー事件以来、京奉鉄道の建設からイギリスを排除しようとしてきた。京奉鉄道借款契約に対する妨害もそのひとつであり、ロシアの京奉鉄道への野心は、イギリスにとつて、警戒しなければならない課題であつた。イギリスは、英露鉄道協定によつて、京奉鉄道建設に対するロシアの圧力を排除することに成功したが、ロシアの東清鉄道と北京とを結ぶ鉄道敷設構想は、イギリスの京奉鉄道建設に対するロシアの新しい挑戦であつた。五月一三日、バックス・アイアンサイドは、ロシアの新しい鉄道敷設計画について、露清銀行がすでに二カ月前に清国に申請したが受理されなかつたこと、したがつて今回は二度目の申し込みであること、そしてロシアの計画では、東清鉄道の支線として、奉天の北と北京とを広軌の鉄道で連絡する予定であることを報告してきた。(4) 五月一七日、ロシア駐在イギリス大使スコットがムラビエフ外相を訪ね、ロシアの新しい鉄道計画について確か

めたところ、ムラビエフは、ロシアが京奉鉄道に対する平行線の建設を計画していることを認めた。さらにムラビエフは、英露鉄道協定においても、ロシアは、京奉鉄道付近でのロシアによる鉄道建設を放棄してはいないことをつけ加えた。[5] 確かに、英露鉄道協定交渉の最終段階において山海関から新民屯への延長が問題になつた時、ロシアが新民屯への延長鉄道の建設に香港上海銀行の借款を認めても、それが、ロシアの満州南西地域での鉄道敷設計画を放棄することにはつながらないことを、イギリスは了解していた。[6] イギリスは、これを了解することによつて、京奉鉄道借款契約に対するロシアの最後の妨害を取り除いたわけであつたが、京奉鉄道と平行する東清鉄道の延長線をロシアが建設することには反対であつた。京奉鉄道との平行線が建設されれば、京奉鉄道との対立が生じることは明らかであり、何よりも、シベリア鉄道・東清鉄道を経由したロシアの北京での影響力が、増大してゆくことは容易に想像できるからであつた。イギリスは、英露鉄道協定を根拠にして、ロシアの満州南西地域での鉄道建設に反対することはできなかつたが、少くとも、それが万里の長城を越えて、北京にまで延長されることには反対しなければならなかつた。[7]

ロシアの要求はまだ清国政府部内で検討中でもあり、清国は、ロシアの要求を拒否するために、イギリスの積極的な支持を必要としていた。[8] 五月二三日、ソールズベリー首相（外相兼任）は、清国がロシアの要求に応じないように、バックス・アイアンサイドに申し入れを命じている。[9] 清国がロシアの要求を拒否することだけが、ロシアの野心を阻止することができるからであつた。五月二四日、北京では英清露三国会談が開かれ、イギリスの支持を受けた清国はロシアの要求を拒否した。[10] ロシアは、イギリスとの英露鉄道協定に関する追加協定の存在を清国に述べ、それによつて、清国がロシアによる京奉鉄道との平行線の建設を承認するように主張していたが、[11] イギリスはもちろんそのような追加協定については否定した。[12] こうして、六月八日、清国はロシアの要求を最終的に拒否する回答をロシアに送つた。[13]

ロシアの清国に対するいわば東清鉄道南西満州支線敷設権の要求は、鉄道による極東への進出を立案したウィッテ蔵相の

構想にしたがうものであつたが、五月二二日のスコットの報告が示すように、[14] 京奉鉄道借款契約に対抗する意図を持つて行われたものであることは明らかであつた。したがつて、北京駐在のフランス公使ピジョンがバックス・アイアンサイドに述べたように、[15] ロシアが、近い将来において、満州と北京とを結ぶ鉄道を建設するという予想は、イギリスが十分に考慮しなければならない問題であつた。ロシアは清国の拒否にあつて、この要求を再び持ち出すことはなかつたが、京奉鉄道建設の主任技師キンダーの辞任を再び清国に求めていた。[16] 英露鉄道協定成立直後のことでもあり、ロシアの圧力は一八九七年の時ほど強いものではなかつたが、キンダーが主任技師の地位に留まつていることが、香港上海銀行にとつて借款の安全を保証するものであつただけに、イギリスはロシアの京奉鉄道への直接的妨害にも警戒しなければならなかつたのである。つまり、英露鉄道協定が成立しても、イギリスによる京奉鉄道建設からすべての障害が取り除かれたわけではなかつた。イギリスが京奉鉄道の建設を続けてゆくためには、ロシアが英露鉄道協定を遵守することがその前提であつた。しかし、これもバルフォア首相代理が述べたように、すべてはロシアが約束を守るというその良心にかかつていた。[17] そしてこの前提は、徐々に広がりつつあつた義和団の乱が京奉鉄道におよんできた時、すべて崩れ去ることになるのであつた。

(1) 『法学研究』 第五三巻 第三号 (昭和五五年三月) 所収。

(2) 交差権益という用語は、国際政治学上の術語として確立されたものではない。帝国主義国家が、海外において獲得したり、また獲得しようとする権益で、かつ第三国もその獲得を試みているもの、つまり、競争相手との抗争の中で、獲得している権益を、無競争によるものと区別する意味で、筆者が便宜的につけた用語である。

(3) 10 May 1899, Peking to F. O. No. 138 TEL. (F. O. 405/85-247, なお、F. O. 405/85は、ロンドンのパブリック・レコード・オフィスのファイルの番号を、そして-247はその中のドキュメント番号を示している。)

(4) 13 May 1899, Peking to F. O. No. 142 TEL. (F. O. 405/85-266)

(5) 17 May 1899, St. Petersburg to F. O. No. 62 TEL. (F. O. 405/85-296)

(6) 12 April 1899, St. Petersburg to F.O. No. 46 TEL. (F.O. 405/85-44)
15 April 1899, F. O. to St. Petersburg No. 58 TEL. (F. O. 405/85-86)

(7) 18 May 1899, F. O. to Peking No. 98 TEL. (F. O. 405/85-314)
(8) 21 May 1899, Peking to F. O. No. 155 TEL. (F. O. 405/85-325)
(9) 23 May 1899, F. O. to Peking No. 104 TEL. (F. O. 405/85-337)
(10) 25 May 1899, Peking to F. O. No. 158 TEL. (F. O. 405/85-345)
(11) 29 May 1899, Peking to F. O. No. 164 TEL. (F. O. 405/85-372)
(12) 30 May 1899, F.O. to Peking No. 109 TEL. (F. O. 405/85-377)
(13) 8 June 1899, Peking to F. O. No. 172 TEL. (F. O. 405/85-407)
(14) 22 May 1899, St. Petersburg to F. O. No. 63 TEL. (F. O. 405/85-333)
(15) 25 May 1899, Peking to F. O. No. 160 TEL. (F. O. 405/85-347)
(16) 18 May 1899, Peking to F. O. No. 149 TEL. (F. O. 405/85-313)
(17) 15 August 1898, F. O. to Cabinet (CAB 37/47-62, Cab37/47 やまた、パブリック・レコード・オフィスのファイル番号を、-62はその中のペーパー番号を示す。)

二、ロシアによる京奉鉄道占領

一八九九年二月、香港上海銀行から京奉鉄道への借款が供与されると、中断されたままになつていた山海関―錦城区間の工事は再開され、同年夏までには終了した。建設工事はさらに続けられ、一九〇〇年春、義和団が京奉鉄道を攻撃し始めた時には、溝帮子から牛荘への支線はほぼ完成し、本線はさらに北の新民屯へ向けて工事中であつた。(1)

義和団の乱は「扶清滅洋」のスローガンをかかげた排外運動であり、その排外思想が、列強による清国の経済権益分割への批判や反キリスト教運動に結びついていたために、清国各地の外国人財産や教会等がその攻撃目標になつたことはよく知られているが、鉄道もまたその例外ではなかつた。鉄道こそは列強の清国進出の基盤であり、いわばその象徴であつたからである。特に北京在住の外国人にとつて、京奉鉄道北京―天津区間は、母国との連絡の上で、また彼等自身の安全確保の上で重要であつただけに、京奉鉄道は義和団の攻撃目標となり各地で破壊される結果になつた。(2)

一九〇〇年六月一六日、義和団は黄河の河口右岸にある太沽（京奉鉄道は黄河の左岸を走り、塘沽がその対岸にあたる）を攻撃し、連合軍はこれに応戦した。戦闘は翌日には終了し、連合軍は太沽を維持することに成功したが、[3]義和団の攻撃は天津でも開始され、連合軍は天津へ移動しなければならなかつた。[4]六月二五日、義和団と連合軍とは、主として京奉鉄道天津駅周辺で戦闘を展開した。[5]天津駅は、六月一七日に義和団の攻撃を受けてからは、ロシア軍によつて守備されていたが、[6]天津の市街地は、黄河の反対側右岸にあつて、依然として治安の悪化が続いていた。連合軍が天津を義和団から奪回することに成功したのは、七月一四日になつてからである。ところがすでに七月八日にはロシア人鉄道技師が天津に到着し、キンダー等京奉鉄道の建設にたずさわつてきた技師に代つて、塘沽―天津区間の修復を開始した。[7]七月一六日、義和団が天津から一掃された後、連合軍司令部は、同区間の修復と軍事的管理をロシアに委ねることを決定し、[8]ロシアによる事実上の占領を追認した。この決定にはイギリスはもちろん反対であつた。[9]京奉鉄道はイギリスの借款鉄道であり、英露鉄道協定によつてイギリスがその管理権を放棄してはいても、ロシアがイギリスに代つてそれを管理する根拠はどこにもなかつたからである。しかし、鉄道修復の技術的条件では、シベリア鉄道・東清鉄道の技術者を派遣できるロシアが、他の列強に比べて優つており、ドイツ、フランスを中心に、連合軍司令部は、アメリカ、イギリス、日本の反対をおしきつて、ロシアの軍事的管理を承認した。[10]東清鉄道も京奉鉄道同様に破壊されてはいたが、[11]わずかな距離といえども天津―塘沽区間がロシアの管理下に入ることは、ロシアが京奉鉄道を将来東清鉄道に接続する可能性があり、イギリスにとつて大きな危険であつた。[12]しかしイギリスとしても、連合軍司令部の決定には従わざるをえず、平時でないがための臨時的措置として、この決定を認めなければならなかつた。七月二五日、ソールズベリーは、イギリスがこの決定には反対しないこと、しかし、義和団による混乱状態が終了した後は、すみやかに元の所有者すなわち清国鉄路総公司に返還することを、ロシアに要求するようスコットに命じた。[13]八月一一日、ラムズドルフ外相は、ソールズベリーの要求に応じることを回答したが、同時に、京奉鉄道はほぼ全線に

わたつて破壊されていること、したがつて、修復というよりは再建であることを指摘してきた。[14] このことは、ロシアの軍事的管理が、将来ロシアの権益に代わる可能性を明らかにし、イギリスはロシアの軍事的管理にさらに警戒しなければならなくなつた。

天津を平定した連合軍は、八月四日、北京の外交団救出のために移動を開始した。[15] 八月六日、連合軍は楊村に到着したが、[16] ロシアは天津―楊村区間の修復をも開始した。[17] ロシアは、七月一六日の連合軍司令部の決定によつて、天津―楊村区間についても、自動的にロシアの軍事的管理下に編入されると解釈していた。これについて、連合軍司令部は正式な決定を下したわけではなかつたが、結局は黙認することになり、天津を間にはさむ楊村―塘沽区間はロシア軍の保護下に置かれることになつた。八月一五日、連合軍は北京を占領し、義和団事件が清国側の敗北となつて終結すると、八月一九日、ロシアは、七月一六日の連合軍の決定にしたがつて、北京―天津区間についても、ロシア軍の管理下に移すよう連合軍司令部に要求した。[18] 連合軍司令部内においても、北京―天津区間の維持が必要であることは認めていたが、[19] 今度はロシアの要求を認めようとはしなかつた。[20] ロシアは九月になつてからもこれを要求し続けていたが、連合軍司令部は、一〇月になるまで、北京―天津区間の管理について決定を下すことはなかつた。[21] 一方、八月三〇日、イギリス軍は北京郊外の京奉鉄道豊台駅を占領し、北京―楊村区間についてキンダーを中心に修復作業を開始したが、九月一八日、ロシアはイギリスに抗議を行つてきた。ロシアの要求は、イギリスが同区間の修復作業を中止し、七月一六日の決定に沿つて、その管理をロシア軍に委ねることであつた。[22] しかしイギリスは、これに応じることなく、日本の援助を得て修復作業を続行した。[23] イギリスにとつて、北京―天津区間のすべてがロシア軍の管理下に入ることを防ぐためにも、残された北京―楊村区間において、イギリスが京奉鉄道の建設者であつたことを示すことは重要であつた。九月二六日、ロシアは再びイギリスに抗議をしてきたが、連合軍の決定がないかぎり、イギリスは同区間の管理を手離すわけにはゆかなかつたのである。[24]

ところで、連合軍が北京を占領した後においても、塘沽以東の京奉鉄道は破壊されたまま放置されていた。塘沽―楊村区間がロシア軍の管理下に入つた以上、塘沽―山海関区間そして山海関から牛荘・新民屯へ向う満州区間についても、それらがロシアの手に入ることは、イギリスとして絶対に阻止しなければならなかつた。それらがロシアの手に入ることは、満州とすでに管理下に収めた塘沽―楊村区間とが結ばれることになるからであつた。九月三日、イギリス海軍は、山海関の占領についてソールズベリーに打診した。[25] もちろん山海関がロシアに占領されることを恐れたからである。この考え方はマクドナルド北京駐在公使からも伝えられていたが、ソールズベリーは、イギリス単独の軍事行動には賛成しなかつた。[26] ソールズベリーの方針は、あくまで連合軍としての共同行動によるべきことを考えていたからである。[27] しかし、塘山には英清組合が京奉鉄道建設のために用意した資材が保管されており、キンダー等技術者はこの資材の保護を求めていたために、[28] マクドナルドはソールズベリーの方針に強い不満を感じていた。連合軍としての共同行動といつた方針によつて、京奉鉄道ばかりでなくイギリスの在清権益がどれだけ失われていつたか、マクドナルドは、上海の海軍副提督セイマーに実際に視察するよう要求したほどであつた。[29] しかも九月一三日には、ロシアは秦皇島に軍隊を送り、塘沽―山海関区間についてもその管理を要求する可能性がでてきたため、[30] 清国はイギリスに同区間の保護を求めてきた。[31] 一方ロンドンでも、英清組合会長ケスウィックが、ソールズベリーにその保護を求めたため、[32] 九月一七日、ソールズベリーは印度省に対し、京奉鉄道へのロシアによる軍事的行動を監視するよう命令した。[33]

一方九月下旬、連合軍司令官にドイツ軍のワルデルジーが就任すると、二九日、連合軍司令部は京奉鉄道保護のために山海関の占領を決定し、翌日、山海関駅はイギリス海軍に占領された。ロシアもこの作戦行動に参加していたが、これとは別に、ロシア軍は、一〇月一日、京奉鉄道に沿つて天津方面より山海関に到着し、そのまま山海関―塘沽区間を占拠した。[34] さらに一〇月六日には牛荘も占領し、山海関から牛荘および新民屯への京奉鉄道本支線を占領し、征服権としてその管理を連

合軍司令部が認めるように要求するにまでいたつた。[35] イギリスの借款鉄道である京奉鉄道は、北京―楊村区間を除いて、全線がロシア軍の支配するところになつたわけである。イギリスは、当然のことながら、ロシアの占領を容認することはできなかつた。ロシアの行動は、連合軍としての共同行動の枠からはずれたものであり、前年四月の英露鉄道協定に違反したものであつたからである。しかも一〇月四日、マクドナルドは、ワルデルジーの案として、連合軍司令部の七月一六日の決定をさらに発展させて、楊村―山海関区間をロシア軍の管理下におき、北京―楊村区間についても、ドイツを中心にした列強の共同管理に移すことを伝えてきた。[36] このような連合軍内部での独露接近の動きは、すでに八月二七日、日本の林駐英公使がソールズベリーに述べていたことであつた。[37] ロシアの京奉鉄道占領とそれに対するドイツの支持は、独露接近の結果を示すものと思われる。

九月末から一〇月にかけての急激な事態の展開は、漸やくにして、ソールズベリーの京奉鉄道に対する認識に変化をもたらし始めた。八月一日のラムズドルフの回答で、ロシアは京奉鉄道について修復ではなく再建という考え方を示し、一〇月六日には占領ではなく征服による権利を主張したように、イギリスの京奉鉄道に対する権利を否定してきた。すなわち、ラムズドルフの回答にもかかわらず、ロシアの京奉鉄道への軍事的管理は、必ずしもその旧状復帰を意味する保証にはならなくなつていた。ロシアがその野心を明らかにしていたように、北京と満州とを結ぶ鉄道に再生する可能性があつたからである。ソールズベリーは、イギリスの単独による山海関占領には反対したが、連合軍としてではなく単独に、ロシアが京奉鉄道を占拠することには、英露鉄道協定違反として抗議を行う方針を示していた。ロシアの軍事行動は、ソールズベリーの予想をはるかに越えるものであつたとしても、イギリスが京奉鉄道の権益について譲歩できる限界を越えるものであつた。こうしたソールズベリーの変化は、ロシアの積極的行動ばかりでなく、ソールズベリーとケスウィックとの個人的関係にもよつていたと思われる。ケスウィックは、英清組合の会長として京奉鉄道の建設に力を入れてきたが、一八九九年一月の補欠

選挙で、ロンドン郊外のエプソムから、ソールズベリーと同じ保守党の衆議院議員に選出されていたからである。[38] 加えて、ソールズベリー内閣は、テンビダウン国防相の率いる自由統一党との連立政権であったために、ソールズベリーとしても、ケスウィックに代表される英清組合の権益を無視することはできなかったのである。

(1) P. H. Kent, "Railway Enterprise in China" (London, 1907)
(2) 7 June 1900, Tientsin to F. O. No. 4 & 5 Letters. (F. O. 405/93-199 & 200)
(3) 19 June 1900, Admiralty to F. O. (F. O. 405/92-288)
(4) 18 June 1900, Tientsin to F. O. No. 16 TEL. (F. O. 405/92-304)
(5) 27 June 1900, Tientsin to F. O. No. 18 TEL. (F. O. 405/92-374)
(6) 27 June 1900, Tientsin to F. O. No. 17 TEL. (F. O. 405/92-373)
(7) 20 July 1900, Tientsin to F. O. No. 34 TEL. (F. O. 405/93-277)
(8) 16 July 1900, Minutes of a Meeting of the Senior Naval Officers in Command. of Ships of Foreign Powers. (F. O. 405/96-62, Inclosure 2)
(9) 17 July 1900, Tientsin to F. O. No. 33 TEL. (F. O. 405/93-235)
(10) 16 July 1900, Memorandum by J. Ardagh. (F. O. 405/93-189)
(11) 14 July 1900, St. Petersburg to F. O. No. 68 TEL. (F. O. 405/93-168)
(12) 6 August 1900, Tientsin to F. O. No. 40 Letter. (F. O. 405/95-217)
(13) 25 July 1900, F. O. to St. Petersburg No. 113 TEL. (F. O. 405/93-296)
(14) 2 August 1900, St. Petersburg to F. O No. 77 TEL. (F. O. 405/94-19)
(15) 4 August 1900, Tientsin to F. O. No. 40 TEL. (F. O. 405/94-37)
(16) 11 August 1900, Admiralty to F. O. (F. O. 405/94-133)
7 August 1900, Tientsin to F. O. No. 44 TEL. (F. O. 405/94-149)
(17) 9 August 1900, Tientsin to F. O. No. 47 TEL. (F. O. 405/94-269)
(18) 19 August 1900, Admiralty to F. O. (F. O. 405/94-245)
(19) 28 August 1900, I. O. (India Office) to F. O. (F. O. 405/94-327)
(20) 19 August 1900, Admiralty to F. O. (F. O. 405/94-247)

(21) 30 September 1900, I. O. to F. O. (F. O. 405/95-246*, なお、246* は 246 とは無関係に区別されたドキュメント番号である)
(22) 23 September 1900, I. O. to F.O. (F. O. 405/95-186)
(23) 22 September 1900, Peking to F. O. No. 129 TEL. (F. O. 405/95-180)
(24) 1 October 1900, I. O. to F. O. (F. O. 405/96-8)
(25) 3 September 1900, Admiralty to F. O. (F. O. 405/95-27)
(26) 7 September 1900, F. O. to Peking No. 87 TEL. (F. O. 405/95-64)
(27) 7 September 1900, F. O. to Admiralty. (F. O. 405/95-65)
(28) 16 August 1900, Shanghai to F. O. No. 94 TEL. (F. O. 405/94-216)
(29) 8 October 1900, Peking to F. O. No. 129 Letter. (F. O. 405/98-43)
(30) 13 September 1900, Shanghai to F. O. No. 131 TEL. (F. O. 405/95-107)
(31) 13 September 1900, Peking to F. O. No. 124 & 125 TELs. (F. O. 405/95-102 & 103)
(32) 13 September 1900, The British Chinese Corporation to F. O. (F. O. 405/95-120)
(33) 17 September 1900, F. O. to I. O. (F. O. 405/95-146)
(34) 8 December 1900, Admiralty to F. O. (F. O. 405/98-87)
(35) 9 October. 1900, The Imperial Russian Provisional Civil Administration to the British Council at Newchwang. (F. O. 405/98-162, Inclosure 5)
(36) 4 October 1900, Peking to F. O. No. 143 TEL. (F. O. 405/96-36)
(37) 31 August 1900, F. O. to Tokyo No.60 TEL. (F. O. 405/94-388)
(38) F. W. C. Craig, "British Pariamentary Election Results, 1885-1918" (London, 1974)

三、独露鉄道協定の成立

一〇月四日にマクドナルドが伝えてきたワルデルゼーの方針は、それが連合軍としての義和団事件処理のための臨時的措置であったとしても、イギリスの京奉鉄道に対する権益を否定しているわけで、イギリスにとってこれを承認することは不

可能であつた。そこでイギリスは、独露両国に対して抗議を開始することとなつた。

一〇月八日、ベルリンでは、駐独イギリス大使ラッセルスがリヒトホーフェン外相と会い、イギリスの京奉鉄道への実績を強調し、ワルデルジーの方針によつてイギリスの権益が失なわれることを申し入れた。[1] これに対してリヒトホーフェンは、イギリスの抗議をドイツ政府内で検討することを約束した。ちようど英独協商の交渉が最終段階に入つていたこともあり、一二日にラッセルスがビューロー首相と会談した時も、ビューローは、英独協商にみられる友好関係の維持を前提に、ドイツはイギリスの要望を受け入れる方向で検討していること、そして近々回答が発せられることをラッセルスに伝えた。[2] この報告はソールズベリーにとつては朗報であつた。ワルデルジーの方針は変更されるものと期待されたからである。[3] しかし、英独協商が成立した二日後の一〇月一八日、イギリスの期待に反して、ワルデルジーはその方針を連合軍司令官として命令した。ワルデルジーは連合軍司令官としてロシア軍との間に鉄道協定を成立させ、その合意によつて命令を発表したわけである。それによると、ロシアは連合軍の北京占領以来要求してきた北京―天津区間の軍事的管理を断念し、その代りに楊村―山海関区間の管理と修復を行うことになり、続いて翌日の命令で、北京―楊村区間を日本・イギリス・ドイツ三カ国の管理に委ねることとした。[4] 一〇月二二日、駐英ドイツ大使館一等書記官エッカルトシュタインはソールズベリーを訪ね、ワルデルジーの命令が純軍事的観点によるものであつて、政治的経済的意味はないことを強調した。[5] しかしその翌日、マクドナルドはワルデルジーとの会談結果について報告し、一八日の命令がロシアの圧力によるものであることを伝えてきた。[6] もしこの報告が正しければ、エッカルトシュタインの釈明は、ワルデルジーの決定を何ら弁護するものではなく、かえつてイギリスの対独不信を強める結果になつた。一〇月二五日、ラッセルスはリヒトホーフェンに会い、ドイツがまだ回答を出さずにいることに抗議し、ワルデルジーの命令についてドイツ政府の見解をただした。リヒトホーフェンは、エッカルトシュタインと同様の弁解を繰り返すのみで、マクドナルドの報告内容については回答を避けるばかりであつた。[7] ドイツは

一一月一五日になつて、最終回答をイギリスに送つたが、ドイツ側の見解に変更はなかつた。[8]

一方ロシアに対しても、ソールズベリーは抗議を始めていた。一〇月六日、在露代理大使ハーディングは、ロシアが日英両国の北京―楊村区間修復について抗議してきたことをとりあげ、八月一日のラムズドルフの覚え書きでは、天津―塘沽区間についてのみ触れ、北京―天津間については言及されていないことを指摘して、ロシアの抗議が根拠のないものであることを申し入れた。[9] しかし、ロシアの回答もドイツと同様に届けられないまま、ワルデルジーの命令が下り、楊村―山海関区間はロシアの軍事的管理に入れられたわけである。ロシアは、一〇月二九日、北京―天津区間についてそのような要求をしたことを知らなかつたと回答してきたが、イギリスにとつては不満足な内容であつた。[10] 一〇月三〇日、マクドナルドに代つたサトウ駐清公使が、牛荘において英清組合が保管していた鉄道建設資材をロシアが押収したことを報告したため、[11] 一一月一日、イギリスはあらためてロシアに抗議し、[12] さらに三日、ロシアの京奉鉄道占領問題全般について抗議した。[13] 特に、マクドナルドが、ロシアの山海関占領について、イギリスの山海関占領が連合軍の司令によるものであつたにもかかわらず、ロシアは、それを無視して山海関に進駐し、塘沽―牛荘区間の軍事的管理を要求した記録を送付してきたため、[14] ロシアの京奉鉄道占領は連合軍の承認をえていないものであり、この違法な占拠を合法化したワルデルジーとロシア軍との協定は、一八九九年四月の英露鉄道協定に違反しているというイギリスの基本的認識を付け加えた。

しかし一一月一四日、ロシアはイギリスの見解を完全に否定する回答を送つてきた。[15] ロシアは、京奉鉄道が清国の所有と管理による鉄道であつて、清国への借款の担保とはなりえないことが、英露鉄道協定で合意されていることを逆手にとり、イギリスの借款鉄道であるという理由で、イギリスが管理を行う権利はないこと、また協定の主旨にしたがえば、新民屯と牛荘への満州区間についてはロシアが本来責任を負うべきものであること、さらに、清国への返還については、清国が修理の費用を支払うことが条件であることを述べていた。ただ楊村―山海関区間については、ロシア軍が華北から撤退する時に

連合軍へ返還することを明らかにしており、ハーディングもロシア撤退のうわさを伝えてきたため、[16]同区間の返還には希望が生まれてきた。しかしイギリスとしては、京奉鉄道の返還に際してロシアが修復費用を請求することには了解できなかつた。[17]すでに京奉鉄道借款債権者には損害がでており、[18]京奉鉄道借款契約が英露鉄道協定によつて認められていることをふまえて、一一月二三日、ソールズベリーに代わつたランズダウン外相は、ハーディングに三たび抗議するよう訓令した。[19]

このようにドイツ・ロシアとの交渉が続く一方で、北京では、京奉鉄道の修復をめぐつて、イギリスと独露両国との間に新しい対立が生じていた。一〇月三〇日、ワルデルジーとロシア軍は、ベルギーの借款によつて建設されてきた京漢鉄道の技師を、北京から海岸までの区間の修復にあたらせ、必要な資材を供給することで合意した。[20]ソールズベリー（一一月一二日まで首相外相兼任、一三日以降はランズダウンが外相に就任）は、直ちにドイツに抗議を行つた。[21]京奉鉄道の管理がイギリスの手を離れているとはいえ、元はといえば英清組合の借款鉄道であり、イギリスと協議することなく、ロシアとの合意によつて決定したことについて説明を求めたのであつたが、これについても、ドイツは、ワルデルジーの純軍事的判断であると答えるのみであつた。[22]一一月二〇日、英清組合は、イギリスの借権者保護という立場から、独露提携関係に反対することを求めている。[23]当然のことながら、イギリスのねらいは、ロシアの軍事的管理から京奉鉄道をイギリスに移管し、キンダー等の旧技術者によつてその復興を進めることであつた。[24]しかし、京奉鉄道へのロシア軍の管理が、連合軍司令官の命令によつて正当化されているかぎり、イギリスは連合軍の一部であるがために、独露提携の前に一歩を譲らなければならなかつたのである。一一月二七日、ランズダウンは再度ドイツへの抗議を命令したが、[25]ドイツ側の見解に変化を求めることはできなかつた。[26]

しかし一二月に入ると事態は大きく動き始めた。北京―山海関区間の修復が一応終了したため、ワルデルジーは、翌年一月一四日に鉄道の管理をロシアから連合軍に移すことを考え出したからである。[27]一二月二九日には、ワルデルジーとロシア

軍との間に新しい協定案が成立した。それもワルデルジーによれば、やはり純軍事的観点によるものであつたが、ロシアは山海関以東の満州区間についてはその軍事的管理の継続を要求し、北京―山海関区間をイギリスの管理下に移すことには反対していた。しかも、ロシアはその代償として、天津駅周辺の京奉鉄道付属地の譲渡さえも要求していた。[28] 一九〇一年一月二日、英清組合は、山海関以東の満州区間で、ロシアの軍事占領が継続されたまま協定が成立することは、それをロシアの権益として連合軍司令部が承認することになることを恐れ、またロシアが英清組合の鉄道資材の半分を接収しようとしていることについて、イギリスが反対するようランズダウンに求めている。[29] これを受けたランズダウンは、一月三日、スコットに対し、ロシアが英露鉄道協定を尊重するように、[30] また翌日には、ラッセルスとサトウに対し、ワルデルジーがこの協定に調印しないように申し入れることを命じた。[31]

しかし、一月六日、ロシアがすでに華北から満州へ撤退し、ドイツが山海関までの鉄道管理の準備を進めていることが伝えられたが、[32] ランズダウンは、協定成立に反対する姿勢を変えようとはしなかつた。[33] 一月九日、サトウは、鉄道資材の五分の二をロシアが接収することで合意が成立したことを伝え、協定の調印を阻止することが不可能になつたことを報告してきた。[34] さらに一三日、ワルデルジーは、山海関以東の新民屯と牛荘への満州区間について、それが連合軍の管轄でないことを理由に、イギリスの権益として保証することはできないこと、しかし、北京―山海関区間については、イギリスの借款鉄道としての権利を認めることを述べた。[35] その前日、清国派遣のイギリス軍を統轄している印度省は、京奉鉄道全線の軍事的保護がむつかしいことを理由に、次善の策として、協定の成立を認めざるを得ないと判断したように、[36] イギリスとしても、協定の成立について了解しなければならなくなつていた。一月一七日、ワルデルジーとロシア軍との二度目の鉄道協定が成立し、連合軍司令部の命令として公布された。[37] 一月二五日、北京―山海関区間は連合軍司令部の管理下に移された。[38] もちろん連合軍司令部の管理とはいつても、その実体はドイツの管理ではあつたが、二月一五日、さらにイギリス軍への管理に移さ

れた。[39]

次善の策ではあつても、北京—山海関区間についてロシアの管理を終了させたことは、イギリスにとつて一歩前進であつた。しかし、山海関以東の満州区間については、依然としてロシアの占領が続いていた。ロシアの占領は連合軍としての決定ではなかつたために、そしてまた、英露鉄道協定によつて京奉鉄道は清国の管理と所有による鉄道と規定されていたために、同区間の返還問題は露清間の問題であつて、イギリスが直接ロシアと交渉できることではなくなつていた。この返還問題は、北京—山海関区間についてのロシアの軍事占領終了が、その華北から満州への撤退と関係していたように、ロシアの満州からの撤退と密接に関連していた。

(1) 8 October 1900, Berlin to F. O. No. 35 TEL. (F. O. 405/96-56)
(2) 12 October 1900, Berlin to F. O. No. 126 & 127 Letters. (F. O. 405/96-128 & 129)
(3) 15 October 1900, F. O. to Peking No. 128 TEL. (F. O. 405/96-135)
(4) 20 October 1900, Peking to F. O. No. 172 TEL. (F. O. 405/96-188)
(5) 22 October 1900, F. O. to Berlin No. 236 Letter. (F. O. 405/96-194)
(6) 23 October 1900, Peking to F. O. No. 174 TEL. (F. O. 405/96-201)
(7) 26 October 1900, Berlin to F. O. No. 271 Letter. (F. O. 405/96-250)
(8) 15 November 1900, Berlin to F. O. No. 292 Letter. (F. O. 405/97-138)
(9) 6 October 1900, St. Petersburg to F. O. No. 323 Letter. (F. O. 405/96-61)
(10) 29 October 1900, St. Petersburg to F. O. No. 123 TEL. (F. O. 405/96-254)
31 October 1900, F. O. to St Petersburg No. 222 TEL. (F. O. 405/96-285)
(11) 30 October 1900, Peking to F. O. No. 183 TEL. (F. O. 405/96-263)
(12) 1 November 1900, St. Petersburg to F. O. No. 367 Letter. (F. O. 405/97-39)
(13) 3 November 1900, St. Petersburg to F. O. No. 368 Letter. (F. O. 405/97-49)
(14) 18 October 1900, Peking to F. O. No. 166 TEL. (F. O. 405/96-164)
(15) 14 November 1900, St. Petersburg to F. O. No. 131 TEL. (F. O. 405/97-102)

(16) 14 November 1900, St. Petersburg to F. O. No. 132 TEL. (F. O. 405/97-103)
(17) 6 November 1900, Treasury to F. O. (F. O. 405/97-56)
(18) 1 October 1900, The British Chinese Corporation to F. O. (F. O. 405/96-14)
20 October 1900, The British Chinese Corporation to F. O. (F. O. 405/97-140)
(19) 23 November 1900, F. O. to St. Petersburg to F. O. No. 284 & 285 Letters. (F. O. 405/97-181 & 182)
(20) 30 October 1900, Peking to F. O. No. 187 TEL. (F. O. 405/96-263)
(21) 2 November 1900, F. O. to Berlin No. 244 Letter. (F. O. 405/97-20)
(22) 6 November 1900, Berlin to F. O. No. 40 TEL. (F. O. 405/97-51)
(23) 20 November 1900, The British Chinese Corporation to F. O. (F. O. 405/97-140)
(24) 25 October 1900, F. O to Berlin No. 222 Letter, (F. O. 405/96-216)
(25) 27 November 1900, F. O. to Berlin No. 281 Letter. (F. O. 405/97-228)
(26) 1 December 1900, Berlin to F. O. No. 310 Letter. (F. O. 405/98-9)
(27) 12 December 1900, I. O. to F. O. (F. O. 405/98-70)
29 December 1900, I. O. to F. O. (F. O. 405/98-182)
(28) 11 December 1900, The British Chinese Corporation to F. O. (F. O. 405/98-61)
(29) 2 January 1901, The British Chinese Corporation to F. O. (F. O. 405/102-8)
(30) 3 January 1901, F. O. to St. Petersburg No. 1. TEL. (F. O. 405/102-19)
(31) 4 January 1901, F.O. to Berlin No. 8 TEL. (F. O. 405/102-25)
4 January 1901, F. O. to Peking No. 5 TEL. (F. O. 405/102-26)
(32) 6 January 1901, Peking to F. O. No. 11 TEL. (F. O. 405/102-52)
(33) 8 January 1901, F. O. to The British Chinese Corporation. (F. O. 405/102-70)
(34) 9 January 1901, Peking to F. O. No. 12 TEL. (F. O. 405/102-77)
(35) 13 January 1901, I. O. to F. O. (F. O. 405/102-100)
(36) 12 January 1901, I. O. to F. O. (F. O. 405/102-95)
(37) 19 January 1901, I. O. to F. O. (F. O. 405/102-128)
(38) 30 January 1901, I. O. to F. O. (F. O. 405/102-192)

(35) 15 February 1901, Convention for a Handing over of the Railway from Shanhaikwan to Peking from Army Head-Quaters to British Military Authorities. (F. O. 405/105-228, Inclosure 2)

四、ロシアの北京への鉄道敷設計画

繰り返して述べてきたように、京奉鉄道はイギリスの借款鉄道ではあるが、それは清国の清国による鉄道であり、それが京奉鉄道の旧状復帰であつた。二月一五日に、北京—山海関区間がイギリス軍の管理下に移されようとも、それは義和団事件処理の一部であつて、いつかは、イギリスも軍事的管理を終了させ、清国に返還しなければならなかつた。しかし、それは決してイギリスの権益放棄ではなく、旧状復帰により、再び英清組合の借款鉄道としての地位を確立することであつた。このことは、ロシア軍の管理が続く山海関以東の満州区間についても同様であつた。ロシアが満州から北京への鉄道建設をねらつていることは、イギリスにとつて、一八九七年以来のロシアの京奉鉄道への妨害によつて明らかであり、ロシアの管理下にある京奉鉄道が、東清鉄道の一支線として再生されることを、イギリスは警戒しなければならなかつたのである。しかしながら、ロシアの鉄道建設への野心は、より積極的に現われることになつてきた。

一九〇一年二月二五日、漢口のフレーザー領事は、清国が、ロシアと交渉中の協定で、ロシアに北京と満州を結ぶ鉄道敷設権を認めようとしていることを伝えた。(1) この交渉というのは、ロシアが前年一一月に、奉天軍閥増祺等との間に成立させた協定(2)を、清国中央政府に承認させようとしていたものである。(3) しかしこの交渉にあたつて、ロシアが、この鉄道敷設権を新しく付け加えていることは、イギリス側の注目をひいた。(4) イギリスの要求にしたがつて、北京—山海関区間はロシアからイギリスの管理に移されており、ロシアが失つた区間を補う意味で、その平行線の建設を清国に要求していると理解できるからであつた。二月八日、この露清協定について、ラムズドルフはスコットに対し、この協定によつて満州を義和団事件勃

発以前の状態に戻すことが目的であると述べていたが、[5] イギリスは、個別的協定による義和団事件終結に反対する理由で、日本とともに、一五日、清国に警告を発していた。[6] こうした中にあって、二月二五日にフレーザーの報告が届いたわけであつたが、ロシアが満州からの撤退の代償として北京への鉄道敷設権を要求していることが明らかになり、イギリスは、ロシアの鉄道敷設権獲得阻止のためばかりでなく、京奉鉄道満州区間を清国に返還させるためにも、この協定の成立を阻止することが必要であつた。

三月四日、ランズダウンは、ロシアがこの協定案文を公表するように、スコットに要求させた。[7] 三月七日、スコットはラムズドルフと会談したが、ラムズドルフは、満州におけるロシアの特殊性を強調するばかりで、ランズダウンの要求を無視したため、[8] 九日、ランズダウンは、再び協定案文の公表を申し入れさせた。[9] しかし、ラムズドルフは拒否の姿勢を崩さなかつた。[10] 協定成立前にその協定案を公表する国際的慣習はないというのがその理由であつた。三月一三日にもスコットはラムズドルフと会い、その公表を申し入れたが何も得ることはできなかつた。[11] 二月二七日には清国の情報として、協定案の一部がロンドンにも伝えられ、その第一二条で、ロシアは鉄道敷設権を要求していた。[12] ロシアが協定案の公表を拒否したために、イギリスはこの情報の真意についてロシアの確認を得ることはできなかつた。しかし、一八九九年四月の英露鉄道協定成立直後においてすら、ロシアが北京への鉄道敷設権を要求していたことを思えば、ロシアの管理下にある京奉鉄道満州区間を、東清鉄道の一部に改築することは十分に考えられることであつた。[13]

露清協定に対するイギリスの基本的立場は、義和団鎮圧のために列強は共同出兵を行つたにもかかわらず、ロシアが単独で清国と協定を結ぼうとしていることへの反対であつた。したがつて、他の列強がこの露清協定交渉にどのような対応を示すか、それがイギリスの関心であり、特にドイツがどのような方針を出すかに注目していた。[14] 三月七日、ラッセルスはリヒトホーフェンと会談したが、ドイツはこの問題について英独間で協議する必要性を認めなかつた。[15] さらに一一日には、エッ

カルトシュタインがランズダウンを訪ね、ドイツは満州問題に関心を持つてはいないこと、そして露清協定は露清間の問題であることを強調した。[16] 三月一四日、ビューローはラッセルスを招き、この問題についてドイツは中立であることを表明した。[17] 満州へのロシア進出について、英独間の考え方の違いは明らかになつてきたが、三月一六日、「タイムズ」紙は、ドイツが英独協商を満州には適用できないと決意していることを報道したため、ランズダウンは、この記事の真偽をベルリンに確かめさせた。[18] 翌日、ラッセルスはこの報道に誤りがないことを返答してきたため、[19] 英独間で満州問題をめぐつて協調してゆくことは不可能になつた。ドイツとイギリスの満州問題についての対応のちがいは、満州においてロシアに対する交差権益を保持しているかどうかの違いでもあつた。

ドイツが、露清協定問題について、イギリスと共同歩調をとらないことが明らかになつても、イギリスは露清協定に反対してゆかなければならなかつた。イギリスは、日本とアメリカの協力を得て反対してきたが、[20] しかし、イギリスにできることは、清国が協定に調印しないように圧力を加えることだけであつた。三月二〇日、ランズダウンは清国公使に再度警告を発している。[21] ランズダウンは、義和団事件の処理には列強が共同して行うべきであり、分離した協定の成立によることには反対であることを申し入れた。[22] このような日英米三国の反対を受けた清国は、ロシアとの板ばさみになり、三月二〇日、二一日、二二日、三日続けて、イギリスに対し、清国が協定の調印を拒否すれば、ロシアは満州を占領する可能性があり、調印を断行すれば、列強が清国を分割占領し、講和条約が結べなくなる恐れがあることを述べ、イギリスが、ロシアに対抗しても、清国を支援してくれるかどうかについてたずねてきた。[23] 三月二三日、上海のプレナム領事は、清国の立場について、列強が平和条約への成立交渉を破壊しないこと、清国からの撤兵を実行することを保証すれば、清国は露清協定の調印を拒否するであろうと説明してきた。[24] しかし、英独間の立場のちがいはすでに明らかになつており、またフランスがロシアの満州での特殊性を容認することも伝えられており、[25] 列強諸国のロシアに対する歩調がそろわないかぎり、清国の要請に答える

ことはむつかしかつた。しかしそれでも、イギリスはねばり強く清国を説得していつた。

このようなイギリスの反対が続く一方で、ロシアもまた清国の同意を得るため譲歩を行つていた。三月一七日、サトウはロシアの譲歩を伝え[26]、また翌日、スコットも同様の報告をランズダウンに行つた[27]。ロシア側の譲歩というのは、ロシアが要求していた鉄道敷設権について、万里の長城から北京について放棄し、東清鉄道から万里の長城までへと縮少したことである。この譲歩によつて、北京と満州とが結ばれる危険はなくなつたものの、ロシアの管理が続いている京奉鉄道満州区間が、東清鉄道の一部に改築される可能性は依然として残つていた。三月一九日、林駐英公使がランズダウンを訪ね、東清鉄道会社が万里の長城までの支線敷設権を獲得しようとしていること、さらに、協定案の第一二条について、京奉鉄道の建設が、一八九八年五月の関東州租借条約追加協定に違反したものであると述べられていることが伝えられた[28]。同日、サトウからも、この点について事実と違うことが指摘された[29]。このことは、イギリスが最も抗議しなければならないことであつた。京奉鉄道は英露鉄道協定によつて認められたイギリスの借款鉄道であつたからである。三月二五日、ランズダウンは、この点について、ロシア側に抗議を行わせている[30]。しかしラムズドルフは、これが露清間の問題であることを強調するのみであつた[31]。

露清交渉の経過は公表されることなく、したがつて、イギリスはそれがどのように進展しているかを知ることはできなかつたが、交渉が最終段階に入つていることは承知していた。四月一日、ランズダウンは、フレーザーに、清国が協定に調印しないよう重ねて申し入れをさせたが[32]、三日、フレーザーは、露清交渉がすでに決裂していることを伝えてきた[33]。四月五日、ロシアはイギリスに対して覚え書きを送り、露清協定が不成立に終つたこと、しかしそれはすべてイギリスの反対の結果であること、したがつて、ロシアは、予備的にしろ非公式にしろ、満州問題についてイギリスと協議することを拒否すると述べてきた[34]。露清協定を成立させることができなかつたために、ロシアは、満州から北京への鉄道敷設権を獲得すること

はできなかつた。この意味で、イギリスの反対は実を結んだといえよう。シベリア鉄道・東清鉄道によるロシアの脅威が、直接北京に広がることを阻止したからである。しかし、京奉鉄道満州区間は依然としてロシアの管理下にあり、その旧状を復帰してイギリスの権益として確立しなおさないかぎり、イギリスはロシアの鉄道による北京への接近を、常に警戒してゆかなければならなかつたのである。

一九〇一年九月七日、北京議定書が成立し義和団事件に法的決着がついた。李鴻章は、直ちに、イギリスに対し、北京—山海関区間の清国鉄路総公司への返還を要求したが、サトウは、時期尚早としてこれに応じようとはしなかつた。[35] イギリスの軍事的管理を終了させ旧状に復帰させることは、決して権益の放棄ではなく、キンダー等の技術者による建設再開を意味していた。しかし、イギリスが返還できるのは、北京—山海関区間だけであり、山海関以東の満州区間については、ロシアが満州の占領を続けるかぎり、清国に返還する可能性はなかつた。イギリスは、京奉鉄道の旧状復帰について、北京議定書が成立した後も、ロシアが満州から撤退するまで待たなければならなかつた。露清間ではロシアの満州撤兵問題について協議が始められたが、李鴻章の死去によつて交渉は遅れ、翌年四月八日に合意が成立した。そしてロシア軍が管理していた京奉鉄道は清国鉄路総公司に返還されることになつた。[36] 四月二九日には英清間でも合意が成立し、[37] 一〇月八日、京奉鉄道は二年三カ月ぶりに清国への管理に移されたわけである。その後工事は再開され、新民屯までの本線が開通するのは、日露戦争直前の一九〇三年秋であつた。

(1) 25 February 1901, Hankow to F. O. unnumbered TEL. (F. O. 405/103-160)
(2) 2 January 1901, Peking to F. O. No. 2 Letter. (F. O. 405-103-97)
(3) 13 February 1901, F. O. to Peking No. 35 TEL. (F. O. 405/103-58)
(4) 5 February 1901, Peking to F. O. No. 33 TEL. (F. O. 405/103-27)
(5) 8 February 1901, St. Petersburg to F. O. No. 17 TEL. (F. O. 405/103-39)
(6) 15 February 1901, F. O. to Peking No. 34 TEL. (F. O. 405/103-67)

(7) 4 March 1901, F. O. to St. Petersburg No. 54 TEL. (F. O. 405/104-40)
(8) 7March 1901, St. Petersburg to F. O. No. 27 TEL. (F. O. 405/104-57)
(9) 9 March 1901, F. O. to St. Petersburg No. 59 TEL. (F. O. 405/104-80)
(10) 11 March 1901, St. Petersburg to F. O. No 31 TEL. (F. O. 405/104-91)
(11) 13 March 1901, St. Petersburg to F. O. No. 33 TEL. (F. O. 405/104-106)
(12) 27 February 1901, Peking to F. O. No 56 TEL. (F. O. 405/103-167)
(13) 8 March 1901, I. O. to F. O. (F. O. 405/104-69)
(14) 4 March 1901, F. O. to Berlin No. 59 TEL. (F. O. 405/104-39)
(15) 8 March 1901, Berlin to F. O. No. 59 Letter. (F. O. 405/104-90)
(16) 11 March 1901, F. O. to Berlin No. 71 TEL. (F. O. 405/104-94)
(17) 14 March 1901, Berlin to F. O. No. 17 TEL. (F. O. 405/104-115)
(18) 16 March 1901, F. O. to Berlin No. 79 TEL. (F. O. 405/104-150)
(19) 17 March 1901, Berlin to F. O. No. 18 TEL. (F. O. 405/104-155)
(20) 6 March 1901, Peking to F. O. No. 66 TEL. (F. O. 405/104-49)
(21) 20 March 1901, F. O. to Peking No. 76 TEL. (F.O.405/104-191)
(22) 21 March 1901, F. O. to Hankow No. 2 TEL. (F. O. 405/104-211)
(23) 20, 21 & 22 March, China to F. O. (F. O. 405/104-200, 223 & 224)
(24) 23 March 1901, Shanghai to F. O. No. 8 TEL. (F. O. 405/104-232)
(25) 9 March 1901, Paris to F. O. No. 8 TEL. (F. O. 405/104-76)
(26) 17 March 1901, Peking to F. O. No. 78 TEL. (F. O. 405/104-156)
(27) 18 March 1901, St. Petersburg to F. O. No. 39 TEL. (F. O. 405/104-162)
(28) 19 March 1901, F. O. to Tokyo No. 28 Letter. (F. O. 405/104-179)
(29) 19 March 1901, Peking to F. O. No. 84 TEL. (F. O. 405/104-183)
(30) 26 March 1901, F. O. to St. Petersburg No. 83 TEL. (F. O. 405/104-260)
(31) 26 March 1901, St. Petersburg to F. O. No. 45 TEL. (F. O. 405/104-271)
(32) 1 April 1901, F. O. to Hankow No. 3 TEL. (F. O. 405/105-25*)

(33) 3 April 1901, Hankow to F. O. No. 9 TEL. (F. O. 405/105-44)
(34) 5 April 1901, Russia to F. O. (F. O. 405/105-66)
(35) 24 September 1901, Peking to F. O. No. 364 Letter. (F. O. 405/112-37)
(36) 8 April 1901, Peking to F. O. No. 83 TEL. (F. O. 405/120-14)
(37) 30 April 1901, Peking to F. O. No 97 TEL. (F. O. 405/120-92)

五、むすび

義和団事件をきつかけにしたロシアの京奉鉄道占領は、ロシアが以前から持ち続けた野心を実行に移したものであつた。しかし、イギリスにとつては、英露鉄道協定違反であり、その交差権益に対する侵害であつた。この過程は、ソールズベリーの対露妥協政策の失敗を明らかにし、日英同盟成立の必要条件を形成することになつたわけである。また同時に、ロシアの京奉鉄道占領について示したドイツの対応は、日英同盟の性格をより明確にしたように思われる。

一八九九年九月七日、さらに翌年七月三日、アメリカは、二度にわたり門戸開放宣言を発表し、列強の清国での権益獲得について国際的秩序を要求した。続いて一九〇〇年一〇月一六日には、この門戸開放政策を受けついだ英独協商が成立し、日本、ロシア、アメリカを含む六カ国が、協商の趣旨に賛成を表明した。イギリスにとつて、このような一般原則の確立は歓迎すべきことであつた。しかしこれだけに頼つて、ロシアの極東進出に対抗することは不十分であつた。連合軍司令部の決定があつたとはいえ、ロシアの京奉鉄道占領は、こうした一般原則の確立が宣言される中で実行されてきたからである。ロシアが英露鉄道協定を無視してきたように、門戸開放宣言もまた英独協商も、ロシアの支持を得てはいても、ロシアがそれを無視するかぎり、その極東進出を阻止する有効な方策ではありえなくなつてきていた。ロシアに対する戦略的価値を持つ京奉鉄道が、ロシアの管理下に入れられてしまうと、イギリスにとつて、それを回復して再び権益として確立するために

は、一般原則の形成だけではなく、より明確な目的を持つた対露提携関係の成立が必要であつた。

一九〇一年四月、エッカルトシュタインは日英独三国同盟の構想をソールズベリーに示した。この同盟案が反露同盟の性格を明確にし、さらに、日英独三国の極東における権益を、ロシアの圧迫から保護しようとする意図をもつものであるかぎりは、単に国際的秩序の確立を求めたアメリカの門戸開放宣言より、一歩進んだものということができる。確かに、ドイツとロシアは、一八九四年の露仏同盟成立以来ヨーロッパにおいては対立関係にあつた。したがつて、極東においても、ドイツがロシアの極東進出に脅威を感じる限り、日英独三国は、反露という視点において一致していた。

しかし反露勢力としての基本姿勢は同じであつても、英独間の清国での権益関係は、必らずしも良好ではなかつた。一八九八年九月の英独鉄道協定、そして翌年一〇月の英独協商によつて、英独両国は清国での権益を調整し、揚子江流域をイギリスの、また山東半島をドイツの権益として相互に承認してきた。このかぎりにおいては、清国においても英独の利害関係は一致していたといつてよい。しかし問題は、京奉鉄道に象徴されるイギリスのロシアとの交差権益に対するドイツの政策にあつた。つまり連合軍司令部内において、ドイツはロシアの京奉鉄道占領を承認する有力な勢力であつたからである。一九〇〇年七月一六日の連合軍の決定においても、また一〇月一八日の連合軍司令官の命令においても、ドイツは、イギリスよりはむしろロシアにとつて有利な決定を導びき出してきた。一九〇一年二月には、北京―山海関はイギリス軍の管理下に戻されたとはいえ、露清間の満州に関する協定交渉では、ドイツは、イギリスとの立場の違いをより明らかにした。ロシアの北京への東清鉄道延長計画は、それによつて京奉鉄道が大きく影響されることが予想されるだけに、イギリスは、露清協定を不成立に終らせるためにドイツの協力を得ようとしたが、ドイツは中立不干渉の立場を崩さず、そればかりか、英独協商は満州には適用されないとの解釈すら示し、イギリスと協調することはなかつた。このようにドイツが満州問題で親露政策を取り続けたことは、京奉鉄道がイギリスの交差権益であつただけに、ドイツを同じ反露勢力として信用することが、イ

ギリスにはできなくなつていたと思われる。

こうした時に、エッカルトシュタインは、日英独三国同盟案を提示してきたが、イギリスがロシアとの交差権益を守るために反露同盟を形成しようとする時、ドイツはイギリスの交差権益を保護する勢力ではなかつた。ロシアに対する交差権益の保護という点において、日本も朝鮮半島縦断鉄道という交差権益を持ち、京奉鉄道問題についても、イギリスと協調してロシアに反対してきたことを考える時、ドイツが日英両国と立場を異にしていることは明らかであつた。このことは、日英同盟が、反露提携という性格であつても、日英両国のロシアに対する交差権益の保護という点で、ドイツの参加がありえなかつたことを示している。日英同盟の持つ強さは、朝鮮半島縦断鉄道や京奉鉄道といつた日本とイギリスのロシアに対する交差権益が、ロシアのシベリア・東清両鉄道によつて持ち込まれる脅威を、同時にそして同様に受けていたところにあつた。それ故に、ロシアは日本とイギリスの共通敵となつていたわけである。しかし、ドイツは、この共通性を担うべきロシアに対する交差権益を保持してはいなかつた。このことは、ドイツが日英同盟に参加するための条件を満たしていなかつたといつてよいであろう。したがつて、日英同盟は、単に反露提携政策という性格ばかりではなく、日英両国によるそれぞれのロシアに対する交差権益の防衛という具体的意図に、重点があつたと考えることができるように思う。

付記　本稿も、前稿と同様、ICERD（LSE付属国際社会科学研究センター）へ提出したペーパーに加筆したものであり、LSEのイアン・ニッシュ教授、ICERDのチェアマンである森嶋通夫ロンドン大学教授から、数々のご教示をいただいた。筆者のロンドン滞在中に、両教授から種々のお世話をいただいたことをも含めて、ここに謝意を表する次第である。