

Title	安奉鉄道をめぐる日清交渉：満韓一体化政策と日英同盟の変質
Sub Title	Antung-Mukden Railway Problem on the Aspec of the Anglo-Japanese Alliance and the Unification of the Manchuria an the Korean Peninsula
Author	井上, 勇一(Inoue, Yuichi)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1983
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.56, No.3 (1983. 3) ,p.309- 336
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	内山正熊教授退職記念論文集
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19830328-0309

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.

安奉鉄道をめぐる日清交渉

——満韓一体化政策と日英同盟の変質——

井 上 勇 一

- 一、問題の所在
- 二、安奉鉄道問題
- 三、安奉鉄道改築問題
- 四、滿韓連絡鉄道問題
- 五、むすび

一、問題の所在

日露戦争時における日本の軍用鉄道の建設が、日英同盟の更新に影響を与えたことについては、すでに拙稿『日露戦争時の日本の軍用鉄道建設問題——第二回日英同盟への一考察——』⁽¹⁾において指摘したとおりである。日本の満州への進出は、ポーツマス講和条約によつて、初めて満州に鉄道権益を獲得することになつたからではあつたが、その結果、日露戦争前とは異なつた新しい国際関係を満州に作り出すことになつた。日露戦争前における日露両国の勢力範囲の境界は、ロシアが満州の

安奉鉄道をめぐる日清交渉

三〇九 (五五七)

鐵道を支配し、日本が朝鮮半島の鐵道を支配していたことから明らかのように、滿韓国境の鴨綠江であつたといつてよい。しかし日露戦争後になると、ポーツマス講和条約によつて日本が長春以南の鐵道を獲得したことに示されるように、日本の勢力範囲は滿州中央部にまで北上し、長春を境いにしてロシアと滿州を南北に分割する有様となつた。このように新しく出現した勢力範囲は、明治三五年一月に第一回日英同盟が締結された時とは異なつており、この現実との調和をはかることが第二回日英同盟への改訂を意味していたと考えられる。

第二回日英同盟は、第一回同盟の有効期限の終了を待つことなく、ポーツマス講和条約成立直前に調印されたが、ロシアの復讐戦に備え、日英同盟の性格を攻守同盟へと強化したことはよく知られている。ロシアの軍事力が依然として哈爾濱を中心とした北滿に残り、ヨーロッパからの兵站線としてのシベリア鐵道・東清鐵道本線は無傷のままロシアの支配下にあつたからである。しかしながら、この同盟の強化ということ以上に日英同盟の改訂による大きな変化は、朝鮮半島の処理であつたと思われる。つまり、第一回日英同盟では清韓兩國地域における門戸開放主義の維持を原則としていたのに対し、第二回では清国（の一部としての滿州）と韓国とを分離し、滿州については、第一回同盟の時と同様に門戸開放主義の適用を原則としていたが、朝鮮半島については、日本の政治的支配の優越性がイギリスによつて認められ、日韓併合への道を開くことになつた。もちろん日本は、朝鮮半島における列強の經濟活動に対しても、門戸開放主義の遵守を義務づけられていたが、南滿州と朝鮮半島という同じ日本の占領地域に対して、イギリスは、アメリカと同様に、明治三九年三月、日本の滿州占領地における門戸開放を強く求めてきた。⁽²⁾このことは、日本にとつて、朝鮮半島の經營と滿州のそれとの間に、經濟的にも明確な違いが求められていたことを示している。日露戦争中に、日本は朝鮮半島北部から南滿州東部にかけて軍用鐵道を建設してきたが、この軍用鐵道についても、朝鮮半島においては統監府鐵道管理局が、また滿州においては滿鉄がそれぞれ經營するといつたように經營主体を変えておかなければならなかつたのは、このようなイギリスやアメリカの要求に答える必要

があつたからである。

しかしながら、すでに明治二七年一月、日清戦争の最中に、山県有朋は陸軍大将として「朝鮮政策」を上奏し、釜山から義州にいたる朝鮮半島縦断鉄道の建設を提言しており、あわせてこの鉄道を清国の鉄道網と接続させることを求めている⁽³⁾。それから一〇年を経て、日本は、日露戦争中に建設した軍用鉄道によつて、山県の構想する朝鮮半島縦断鉄道と清国の鉄道網との接続を具体化した。安奉鉄道がそれである。軍用鉄道としての安奉鉄道は、陸軍臨時軍用鉄道監部により、鴨綠江右岸の安東から鳳凰城・下馬塘を経由して、奉天の南端まで建設された軌間二フィート・六インチの軽便鉄道である。したがつて、軍用軽便鉄道のゲージを朝鮮半島の鉄道と同じ標準軌に改築し、また鴨綠江に鉄道を架設して京義鉄道と直接連絡することは、朝鮮半島南岸の釜山と南満州中央部の奉天とを一本の鉄道で結ぶことを意味していた。安奉鉄道は、朝鮮半島と南満州とを鉄道によつて連絡し、満韓一体化ルートを形成することになつていつたのである。

しかし、このような満韓一体化ルートの形成には軍事的必然性があつた。日本は、ポーツマス講和会議において、哈爾濱以南の東清鉄道南満支線の全区間の譲渡を要求したにもかかわらず、実際にはロシアから長春(寛城子)以南しか割譲されなかつた。そして長春以北の東清鉄道本支線はそのままロシアの手に残つていたからである。したがつて、ロシアの再度の南下を警戒し、それを防ぐためには、その背後にシベリア鉄道があるように、日本もまた、日本本土から満州への鉄道を利用した最短ルートを確立しておく必要があつた。明治四四年六月、山県有朋は、明治四二年四月の「第二対清政策」に続いて、「満鮮鉄道経営方策」においても、安奉鉄道および朝鮮半島縦断鉄道の連絡による輸送力の増強こそが、ロシアのシベリア鉄道による極東への軍事輸送に對抗し、ロシアの北から南への侵略に備えることができる⁽⁴⁾と指摘している。安奉鉄道の軌道改築と平行して、シベリアにおいてもシベリア鉄道の複線化工事が進められていたことは、安奉鉄道の軍事的価値をより明らかにしているように思われる。

このように、安奉鉄道の標準軌への改築と京義鉄道との連絡が対露政策上の軍事的要請に基づくかぎりには、日本による安奉鉄道の経営は、日英同盟の基本的目標に合致していたといつてもよいであろう。しかし同時に、日本は、第一回から第二回への日英同盟の改訂によつて、朝鮮半島に対する支配と満州に対するそれとを明確に分離するように求められていた。それにもかかわらず、日本が安奉鉄道を改築し、満韓一体化を進めてゆくことは、日英同盟との間に対立が生じてくるように思われる。したがつて、このような視点から、本稿では、日本が安奉鉄道を改築し、また鴨緑江に鉄橋を架設してゆく過程を明らかにし、日本による満韓一体化ルートの完成が、日英同盟にどのような影響を与えることになるかという点について考察を加えてみたい。これにより、日露戦争後の日英同盟がどのような要因から変質し始めてゆくことになるかが、明らかになると思われるからである。

(1) 軍事史学会編、『軍事史学』第一六卷第三号（昭和五五年二月）所収。

(2) 外務省編、『日本外交年表並主要文書—上—』（昭和四〇年、原書房）、一五八—一九頁。

(3) 大山梓編、『山県有朋意見書』（昭和四一年、原書房）、一三三—一三五頁。

(4) 同右、三〇九および三三三—三三三頁。

二、安奉鉄道問題

安奉鉄道は、陸軍野戦鉄道提理部が軌道の改築を行つた東清鉄道南滿支線とは異なり、臨時軍用鉄道監部が新たに建設した軍用鉄道であつた。したがつて、ポーツマス講和会議における協議の対象とはならなかつたが、その将来については、戦後処理のひとつとして、日清間で協議する必要があつた。ポーツマスから帰国した小村は、講和条約第六条に付加された条件にしたがつて、ロシアが日本に譲渡した東清鉄道南滿支線（寛城子以南およびその付屬線）について、清国の承認を得るために北京へ赴くことになつてしたが、北京における日清交渉では、東清鉄道南滿支線と同様に、安奉鉄道もまた新奉鉄道

(新民屯―奉天間)とともに、日本の満州権益としての地位を確立するために、清国の同意を得なければならなかつたのである。

明治三八年一〇月二七日、小村の北京への出発に先だつて、桂内閣は清国に対する日本側の要求項目を決定し、鉄道権益に関しては、安奉鉄道も含めて日本の満州におけるすべての鉄道について日清兩國の共同事業とし、日本の法律によつて組織される会社にその経営を委ねることとした。⁽¹⁾ 一月二日、北京に到着した小村は、内田康哉駐清公使とともに、一七日から慶親王・瞿鴻機・袁世凱との交渉を開始し、まず、一〇月二七日の閣議決定に基づき日本側要求案を提出し、東清鉄道南滿支線のロシアから日本への譲渡とともに、日本が安奉鉄道を維持し経営してゆくことについて清国の同意を求めた。⁽²⁾ かし清国は、一月二日、東清鉄道南滿支線については大筋において日本の要求を受諾したものの、安奉鉄道については、日清交渉成立後の五年間に限つて日本の経営権を認めながらも、その後の取り扱いは鉄道を撤去するかもしれない清国に売却するよう要求してきた。日本は、もちろんこの清国の回答に応じることができず、安奉鉄道についても東清鉄道南滿支線と同一の条件で日本が経営することを改めて要求することとした。⁽³⁾ 一月二五日に開かれた第四回交渉では、小村は、日露戦争の経験から、日本の南滿州における鉄道経営が対露戦略上不可欠であるとの観点に立ち、安奉鉄道について、東清鉄道南滿支線と同一に取り扱うよう力説したが、袁が強く反対したため、安奉鉄道の租借期限については、まだ三三年の租借期限が残つている東清鉄道南滿支線とは別に、二五年を提案した。しかしそれでも、二五年間の租借期限は、袁の主張する五年とはなお開きがありすぎた。これについて小村は、安奉鉄道を商工業用にも供するためには改良工事が必要であり、そのため費用を投じる結果、安奉鉄道の営業収支が償われるまでには相当の年数がかかると予想されること、また、安奉鉄道の経営は東清鉄道南滿支線と同一の会社に委ねられるべきであり、安奉鉄道の収支のみを分離することはできないことを指摘したが、袁の譲歩を得ることはできなかつた。⁽⁴⁾

このように、安奉鉄道をめぐる日清間の対立は日本が安奉鉄道を経営する租借年限にあつた。清国側は、すでに安奉鉄道が日本によつて経営されることには原則的に同意しており、したがつて問題は、双方の主張する租借年数を調整することに尽きていたのである。一月二十六日の第五回交渉では、まず袁が讓歩し、租借期限を一〇年としてその後は清国が買取することを提案した。しかし小村としては、安奉鉄道の租借期限が五年や一〇年では、日本がそれを商工業にも利用できるように改良する費用を回収することは不可能であると考え、袁の新しい提案にも同意することはできなかつた。そこで小村は、その租借期限について、日清間の交渉妥結後二〇年もしくは安奉鉄道の改良工事終了後一五年という二案を提示し、袁にその一方を選択するよう求めたが、袁は、大幅な改良によつて清国が後日それを買取しようとする時の価格が高騰することを恐れ、安奉鉄道の改良の程度について日本が清国に協議を行うよう小村に求めたが、小村がこれに応じなかつたため、合意に達するまでにはいたらなかつた。⁽⁵⁾しかし、一月二十八日の第六回交渉では、袁は、日本が安奉鉄道を商工業利用にも供せられるよう改良して引き続き経営することを認め、改良工事については、日本軍の南満州からの撤兵のために必要な一二月すなわち一年間を除いて、二年間を限度とし、その後の日本による経営年数を一五年とすることで合意が成立した。また日本の租借期限終了後は安奉鉄道は公正な価格で清国に売却されることとなり、他方、安奉鉄道の改良の程度についても日清間で改めて協議することになつた。⁽⁶⁾しかし、ここに示された軍用鉄道の商工業への利用をも可能とする改良工事については、袁は、橋梁等の不完全部分を改修する部分的改良と理解したのに対し、小村は、軽便鉄道を一般鉄道と同じものに転換する全面的改造を考えていた。したがつて、改良の程度については、結局、日清間の了解の差異がそのまま残されることになり、後述するように、安奉鉄道改築問題として、日清間に安奉鉄道をめぐる問題を再び引き起す原因になるのである。このようにして、明治三八年一月二十二日、日清満州善後条約が調印され、その付屬協定第六条において、清国は日本による安奉鉄道の改良と経営とを承認することとなつた。⁽⁷⁾

北京から帰国した小村は、明治三十九年一月三日、イギリスのマクドナルド駐日大使と会い、日清交渉の結末について伝えるとともに、安奉鉄道に關しては、それが京義鉄道の延長線であるがために、日本にとつて極めて価値の高い權益であることを強調した。マクドナルドは、他方、實際に安奉鉄道を視察してきたイギリス軍人から、その標準軌への改築には多額の費用が見込まれることを聞き、日清条約の規定にしたがつて清國がこれを買収するとしても、かなりの困難が伴うと予想されることをロンドンに報告している。また一方日本側においても、安奉鉄道の改良について、陸軍の南滿州からの撤退に必要と認められた一二月を加えても、明治四一年末までにはそれを完了しなければならず、またその改良の程度についても日清間で改めて協議されなければならなかつたため、安奉鉄道の経営母体について、さらにその改築方針について早急に決定することが必要であつた。しかし安奉鉄道の経営は、単に安東—奉天間の鐵道経営問題にとどまらず、日露戦争後の日本の對滿州政策や南滿州の鐵道経営全体と密接に關連してゐた。したがつて、明治三十九年六月七日、勅令第一四二号によつて滿鉄の設立が決められ、ついで八月一日、外務・大藏・通信三相の命令によつて安奉鐵道も滿鉄によつて經營されることが明らかにされるまで、経営方針の確立は待たなければならなかつたのである。このため臨時軍用鐵道監部は、明治三十九年四月一日から、軍事輸送に差しかえない範圍で、安奉鐵道における一般の貨物および乗客の輸送を始めていたが、七月七日、前年の一〇月に野戰鐵道提理部が制定した野戰鐵道普通輸送規定に習ひ、安奉鐵道普通輸送規定を作成し、軍用輕便鐵道のまま一般の利用を開始した。⁽¹⁰⁾

また、前述の八月一日の三相連名による命令では、滿鉄が經營することになる南滿州のすべての鐵道は、滿鉄開業後三年以内にすべての軌道を標準軌に改築して統一することが求められていた。したがつて、安奉鐵道についても滿鉄開業後三年以内に軍用輕便軌道を標準軌に変更することになり、安奉鐵道の改良工事についてその最初の方針が示されることになつた。とりわけ南滿州の鐵道のゲージが標準軌に統一されてゆくことは、それが日本の朝鮮半島において建設してきた鐵道の

ゲージとも同一であるために、鴨綠江河口岸の安東と新義州とを結ぶ鉄橋を架橋することによつて、安奉鐵道は京義鐵道と直通し、滿韓鐵道連絡の機能を一層強く持つことになつてゆくのである。明治三十九年九月一日、臨時軍用鐵道監部が解散されたため、安奉鐵道は野戰鐵道提理部に移管され、さらに明治四〇年四月一日、滿鐵の開業とともに野戰鐵道提理部から滿鐵に引き継がれることになつた。⁽¹¹⁾この結果、安奉鐵道は滿鐵によつて經營され、滿鐵のもとで軌道の改築が行われることになつたのである。

さて滿鐵は、開業とともに、野戰鐵道提理部から引き継いだ軍用鐵道の整備を開始することになるが、その主眼は南滿支線にあつて、大連—長春間の軌道の改造および大連—蘇家屯間の復線化に重点が置かれていたために、安奉鐵道の改築に着手するまでにはいたらなかつた。しかし、この間安奉鐵道の沿線では、鐵道守備隊の配置や本溪湖炭鉱の採掘権をめぐる問題が起り、日清間で交渉が続けられていたのである。ところが、鐵道守備隊の問題というのは、東清鐵道南滿支線とは異なり、その鐵道付屬地はそれがロシアの支配下にあつた時から確定されていたのに対し、安奉鐵道にはそれがまだ決められてはいなかつたために、清国は、日本の安奉鐵道守備隊の派遣を認めようとはしなかつたからである。⁽¹²⁾すなわち、鐵道守備隊を派兵するためには、それが駐屯する鐵道付屬地を決定する必要がある、そしてそのためには、安奉鐵道の路線を確定する必要がある。一方、本溪湖をはじめとする安奉鐵道沿線鉱山の採掘権についても、日清滿州善後条約付屬取極において、清国は鐵道付屬地内での日本の採掘権を認めており、したがつて清国としては、安奉鐵道の改良工事によつても、現状の路線に変更のないことが前提にあつた。⁽¹³⁾すなわちこれらふたつの問題からも明らかのように、安奉鐵道の改良工事は、輕便鐵道から標準軌道へと改造されても、その路線に変更が生じるかどうかが問題であつた。

明治四〇年七月三日、奉天の安奉鐵道沿線鉱山問題をめぐる日清交渉において、清国側は、萩原守一在奉天総領事に対して、改築の結果安奉鐵道の路線に変更が生じるかどうかについて照会してきた。この報告を受けた林董外相は、滿鐵では安

奉鉄道の路線変更について検討していることを明らかにしながらも、日本政府としては、改築によつて路線に多少の変更が生じるとしても、大筋において変更するつもりがないことを表明するよう萩原に命じた。⁽¹⁴⁾ このような政府の方針に対して、八月二日、後藤新平満鉄総裁は、山座円次郎外務省政務局長に宛てて、安奉鉄道の改築後の路線について、安東から奉天ではなく大石橋へとする計画を示してきた。また、九月二日にも、大島関東都督より外務省に後藤の考え方が伝えられたが、九月六日、林外相は大島都督に対して、政府には路線変更の計画は全くないことを回答した。⁽¹⁵⁾ また林は清国に対して、本溪湖炭鉱の採掘権を獲得するために、安奉鉄道の改築については、技術上経済上の必要を除いてその路線に変更を加える意思のないことを明らかにしようとしていた。しかしそれにもかかわらず、満鉄は、依然として、安東から大石橋への路線変更更に固執していた。⁽¹⁶⁾ また一方陸軍においては、戦略的な見地から安東からの鉄道が吉林へ延びることを希望しながらも、現状の安東―奉天間はいわば最低の条件と考えていた。すなわち陸軍は、京義鉄道に直通する鉄道を少なくとも奉天より北の満州中央部へ進出させることにより、ロシアの潜在的な脅威に対抗しようとしたと思われる。したがつて、安奉鉄道改築後の路線については、満鉄と陸軍との間で調整が行われなければならなかつたが、明治四一年四月九日、寺内陸相は、林外相に対して、安奉鉄道を現行路線において改築することで合意したことを報告してきた。⁽¹⁷⁾ このような陸軍と満鉄との対立は、軍政から民政へと移された後の日本の満州経営について、その中心を奉天とするか大連とするかといった考え方の違いにもよつていたといえよう。つまり陸軍においては、当然のことながら、安奉鉄道に対する軍事的価値を対露戦略の一環として高く評価していたからである。⁽¹⁸⁾

以上のような経過のために、満鉄における安奉鉄道改築の準備は大きく遅れていた。明治四一年三月二〇日、外務省は、衆議院議員加瀬禧逸の安奉鉄道改築問題に対する再質問書の中で、日清条約第六条による期限内に改築工事を完了することは不可能であることを認めている。⁽¹⁹⁾ 明治四一年末までの改築期限は着工するにいたることすらなく過ぎ去つた。このため、

政府から満鉄に与えられていた安奉鉄道改築期限は明治四三年三月までであつたが、政府命令の期限内に改築工事を竣工させるためには、早急に、安奉鉄道の改築内容について、清国の同意を得なければならなくなつていたのである。

- (1) 明治三八年一月二七日、桂内閣々議決定。(外務省編、『日本外交文書』第三八卷第一冊第八八文書。以下、『外文』三八一、八八と略す)。
- (2) 明治三八年一月一七日、在北京小村全權来電第一七・一九号。(以上、『外文』三八一、一〇一)。
- (3) 明治三八年一月二二日、在北京小村全權来電第三一・三三号。(以上、『外文』三八一、一〇五および一〇六)。
- (4) 明治三八年一月二六日、在北京小村全權来電第四一号。『外文』三八一、一一〇。
[日清交渉談判筆記、第四回本会議]『外文』三八一、一四八。
- (5) 明治三八年一月二六日、在北京小村全權来電第四三号。『外文』三八一、一一一。
[日清交渉談判筆記、第五回本会議]『外文』三八一、一四八。
- (6) 明治三八年一月二九日、在北京小村全權来電第四六号。『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。
- (7) 前掲『年表並主要文書』一五三—一七頁。
- (8) Tokyo, January 12, 1906. Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, dispatch No. 2. (英国外務省史料—以下略—FO410—47—2)
Tokyo, January 12, 1906. Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, dispatch No. 3. (FO410—47—3)
- (9) 明治三九年六月七日、勅令第一四二二号。「南滿州鉄道株式会社設立ニ関スル勅令公布ノ件」。
- (10) 明治三九年八月二日、外務・大蔵・逓信三相兼満鉄設立委員長宛公信秘鉄第一四号。(以上、『外文』三九一、五八一および五八三)。
南滿州鉄道株式会社編『満州鉄道建設誌』(昭和一四年、同社)、五四頁。
- (11) 明治三九年七月七日、在安東岡部領事来信第二四号。(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・50)
- (12) 南滿州鉄道株式会社編『南滿州鉄道株式会社十年史』(昭和四九年、原書房)、一五九頁。
- (13) 明治四〇年六月三日、在奉天吉田総領事代理来信機密第一二二号。『外文』四〇一、一一四)。
- (14) 明治四〇年七月一日、在奉天秋原総領事来信機密第一三三七号。『外文』四〇一、一〇七六)。
- (15) 明治四〇年七月三日、在奉天秋原総領事来電第二二八号。七月四日、在電第一三六号。(以上、『外文』四〇一、一〇八〇および一〇八一)。
- (16) 明治四〇年八月二日、後藤満鉄総裁苑山座外務省政務局長宛書信。『外文』四〇一、一四四)。
- (17) 明治四〇年九月六日、林外相宛大島閣東都督宛電報。『外史』1・7・3・50)。
- (18) 明治四〇年九月二〇日、在奉天秋原総領事往電第一八〇号。九月二二日、来信機密第一八一号。(以上、『外文』四〇一、二〇七および二一四)

五)。

明治四一年一月二五日、在奉天加藤総領事來電第一〇号。(外史)1・7・3・50)。

(17) 明治四一年四月九日、陸軍工兵課「安奉鐵道改築ノ件」(防衛庁防衛研修所戰史部所藏史料—以下、「戰史」と略す—密大日記、M四一—一)。

明治四一年四月九日、寺内陸相宛林外相宛公信陸密第五四号。(外史)1・7・3・50)。

(18) 明治四二年八月二五日、星野閣東都督府陸軍參謀長筈石本陸軍次官宛公信閣都陸部參第五二四号。(戰史)密大日記、M四二—一三)。

(19) 明治四一年三月二〇日、林外相宛松田衆議院議長宛公信送第六号。(外史)1・7・3・50)。

三、安奉鐵道改築問題

明治四二年一月二六日、安奉鐵道改築工事のための測量を開始しようとした滿鉄は、清国側に対して測量技師の派遣を求めたが、清国側は、日清條約に規定された改築期限が経過していることを理由に、測量技師の派遣に応じようとはしなかつた。⁽¹⁾すでに述べたように、日清滿州善後條約付屬協定第六条において、日本は、滿州からの撤兵のために必要とした一二月を含めても、調印後三年すなわち明治四一年末までに、改築工事を竣工させていなければならなかつたからである。このため、再度外相に就任していた小村は、総計一八年(撤兵期間一年、改築期間二年、租借期間一五年)におよぶ日本の安奉鐵道租借期限に変更を加えることなく、その範囲内での改築期限の延長を清国に求めるよう伊集院公使に訓令した。この回答に一応満足した清国は、二月二日、測量技師の派遣に應じることを回答した。⁽²⁾清国としても、日本の改築期限延期要請と対立して新たな問題を引き起すよりは、租借期限全体に影響をおよぼさないことを日本が確約するならば、日本の要求にとりたてて反対しなればならない理由はなかつたと思われる。

三月一日、奉天では、日清兩國の技師も同席した上で、滿鉄が作成した安奉鐵道改築計画について、初めて日清間の協議が行われた。しかしこの席上清国側は、改築後の路線のうち奉天—陳相間が蘇家屯經由となつている点について、これは

改築というよりは路線の変更であり、条約によつて認められた改築の範囲外であるとの反対意見を示してきた。もともと軍用軽便鐵道として建設された安奉鐵道は、安東から陳相まできた路線がそのまま渾河を渡河して（南）奉天に到達していたのに対し、滿鉄では、渾河架橋工事について技術的（建設費が高くなるという意味においては経済的）理由から難色を示し、陳相から滿鉄本線上の蘇家屯へと進み、蘇家屯―奉天間は現行の滿鉄を複線化して併用するという計画をたてていた。⁽³⁾そのため清国側は、陳相―奉天間については改築というよりは路線の変更にあたるとして、反対することを明らかにしたのである。これに続いて滿鉄は、滿鉄の計画した安奉鐵道改築案に沿つて、清国側技師の立会いを求めて測量を行つた。しかし清国側は、安東―陳相間については滿鉄の改築計画に同意しながらも、陳相―奉天間については、依然として反対の態度を変えようとはしなかつた。⁽⁴⁾このような清国の反対の背景には、陳相―奉天間の路線変更問題もさることながら、一五年後の安奉鐵道租借期限満了の際に清国が買取するにあたり、奉天―蘇家屯間は滿鉄本線と併用するために、日清滿州善後条約の規定のように、安東―奉天間全線の買取はできないという不満があつたからである。

しかもこの間に、陳相―奉天間の路線変更問題とは別に、日本の安奉鐵道に対する鐵道付屬地の設定および鐵道守備隊の派遣を認めないとの意思が、清国側から明らかにされた。この問題は、直接的には改築問題と関係するものではなかつたが、先の日清交渉において、小村は、安奉鐵道に対する日本の権利が東清鐵道南滿支線と同様に扱われるよう苦慮してきただけに、清国側からのこのような照会に対しては、日清条約を事実上修正することになると述べて強く反対した。しかしながら、三月二〇日、清国は、日清条約において日本の安奉鐵道付屬地の設定や守備隊の派遣を認めた条項はないとして、清国が新たに安奉鐵道沿線に鐵道警察隊を置いて鐵道の保護にあたらせるといふ提案を示したため、小池在奉天総領事は、これら三つの問題について政府の交渉方針を決めるよう求めてきた。⁽⁵⁾四月二〇日、小村は対清交渉の方針について決定した。日本側は、これら三つの問題と改築問題を分離して取り扱うという希望を持つていたが、反対に清国側はこれらすべてを

一括して討議しようとしていたため、どちらの場合でも交渉に応じられるように配慮している。しかしいずれにせよ、清国側がすでに同意している安東―陳相間については、早急に改築工事に着手することを第一にしていた。⁽⁶⁾

このような日本側の交渉準備にもかかわらず、清国側は何ら日本との交渉に応じようとはしなかつた。この理由のひとは、すでに二カ月前から東三省総督除世昌の交代が予定されていたということもあつたが、安奉鉄道を南満州鉄道の一部と考える日本と独立した鉄道と考える清国の認識の違いが、日清間の交渉を阻害する要因となつていた。この時期、イギリスの奉天総領事代理ロバート・ウイルスも、日清交渉は早急に妥結することはないとする清国側の見解を入手している。⁽⁷⁾五月一八日、北京からの安奉鉄道に関する新しい訓令が奉天に届いたが、安奉鉄道を管轄する現地の東三省総督をはじめ、中央政府において安奉鉄道の主管となる郵伝部で人事異動があり、新しい訓令がただちに日本側へ伝達されることはなかつたが、日本側の探知したその内容には、路線の変更問題に加えて、標準軌への軌道の改築についても反対することが含まれていた。この報告は、当然のことながら、小村にとつては意外なものであつた。すなわち、安奉鉄道を商工業にも利用するための改良工事は、鉄道の連続性という観点からも標準軌に統一すべきであると小村は考えていたからである。したがつて、小村にとつて、安奉鉄道の軌道を標準軌に改築することを拒否されることは、条約によつて認められていた安奉鉄道の改良工事そのものを拒否されることに同じであつた。⁽⁸⁾日本側は、この点について、清国側の意思を確認するために、六月一日には奉天において、また四日には北京において清国側の回答を促したが、日本は清国から何の回答も得ることはできなかつた。六月一二日、小村は伊集院に対して、清国が日清条約を遵守して日本の安奉鉄道改築に応じるように、清国に申し入れることを命じ、さらに六月二二日の閣議において、陳相―奉天間の路線変更問題は後日の交渉課題として残すとしても、安東―陳相間の標準軌への軌道改築に着手することを決定した。⁽⁹⁾この決定は、陳相―奉天間を除外したものの、清国の反対に応じることなく、京義鉄道と満鉄本線とを連絡する安奉鉄道の価値を再確認したものであつた。したがつて安奉鉄

道の軌道の改築は、日本としては、絶対に譲歩することのできない条件となつていたのである。

ところが、日本のこのような動きに対応して、清国は、六月二四日、奉天において、日本の安奉鐵道改築要求に対する回答を提示した。しかしそこで述べられたことは、路線変更問題および軌道改築問題のほか、鐵道付属地の設定問題や守備隊の派遣問題等の一〇項目にわたつており、いずれもすでに清国側から日本側に伝えられていた。したがつて日本側にとつて何ら満足すべきものはなかつたのである。このような清国の回答に接した小池は、安奉鐵道には関係していても、改築問題に直接関係のない問題を分離して、改築問題のみについて交渉に応じるよう求めたが、清国側はこれを拒否した。また北京においても、六月二六日、標準軌への軌道改築を拒絶したことについて、伊集院は清国側に対して重ねて再検討を求めたが、清国は譲歩をしようとはしなかつた。⁽¹⁰⁾ このような清国側の態度は、日本側には清国があたかも日清条約を遵守する意思すらなく、ただ日本の安奉鐵道の改築を妨害するためのように思われ、小池は、工事遅延の期間はそのまま日本の安奉鐵道租借期間に加算して租借期限を延期するなど清国に対して強硬な姿勢を示すように、小村に上申してきている。しかし清国はこのような日本の抗議にもかかわらず交渉にすら応じる気配を示さなかつたため、七月一二日、小村は、伊集院および小池に対して、六月二二日の閣議決定に基づく要求を清国に提出するよう命じた。伊集院は、七月一三日、清国が交渉に応じることを強く求めることになつた。⁽¹¹⁾

このような日本の強硬な姿勢に対して、清国側は、奉天現地において、七月二七日、すでに清国が提案している一〇項目について、日本が項目別に諾否を明らかにするよう求めてきた。しかし、小村はこのような細目にわたる交渉の前に、改築問題そのものについて清国の同意を得ることが先であるとして、清国側の要求に応じようとはしなかつた。また、八月四日にも、清国側が、先に提示した一〇項目のうち、改築問題と他の九項目とにわけて、そのいずれかを日本が譲歩すれば、他の残つた問題について清国側が譲歩するとの妥協案を示したが、小池は、改築問題に対する清国の同意が前提であることを

強調して、この提案にも応じなかつた。⁽¹²⁾このようにして奉天における交渉は行きづまっていたが、一方北京における交渉も、七月一三日の伊集院の照会について、その後の日本側の督促にもかかわらず、清国からは何の回答も示されないうまになつていた。ここにいたり、八月二日、小村は安奉鉄道の改築について清国の同意を待つことなく断行することとし、これを清国に通告するよう伊集院に訓令した。⁽¹³⁾八月六日、伊集院はこれを清国に通告するとともに、日本政府は満鉄に安奉鉄道の改築作業に着手するよう命じ、これを受けた満鉄は、翌日からその改築工事を開始することになつた。⁽¹⁴⁾日本が清国に対して安奉鉄道の改築断行を通告することによつて、安奉鉄道改築問題は大きくその存在を列強諸国に知られるようになったが、それには「タイムズ」特派員のチロルとモリソンによるところが大きかつたと思われる。七月二〇日の「タイムズ」は、チロルとモリソンの記事を掲載し、安奉鉄道改築問題に関する日清交渉の行きづまりを伝えているが、この日ロンドンでは、偶然にも、加藤高明駐英大使がグレー外相と会談し、このため安奉鉄道問題についても意見を交換することになつた。また八月四日にも、「タイムズ」はモリソンの安奉鉄道に関する記事を掲載しているが、この日も加藤はグレーを訪ね、八月六日をもつて日本は安奉鉄道の改築断行を清国に通告することを知らせている。⁽¹⁵⁾この二度の会談において、グレーは、鉄道建設に関する清国の対応は交渉当事者として実務的でないために、安奉鉄道問題の解決のためには、日本が改築断行という強硬手段をとることもやむをえないと述べ、日本の方針に理解を示している。安奉鉄道は、イギリスの満州における唯一の鉄道権益である京奉鉄道とは全く離れており、京奉鉄道の最終区間である新奉鉄道や満鉄の平行線となつた京奉鉄道の延長線ともいふべき法庫門鉄道のように、日本とイギリスとの交差権益とはなりえなかつたからである。

このようなイギリスに対して、ロシアの立場はまた異なつていた。八月八日、ロシア駐在のイギリス代理大使オ・ペイルンは、ロシアの安奉鉄道改築問題に対する受けとめ方について、日本による安奉鉄道の改築目的が商工業用ではなく軍事輸送用であり、清国には日本の要求に抵抗するだけの力が失なわれていること、しかしロシアとしても、日本の断行しようと

している安奉鉄道の改築が好ましくはなくとも、それに反対できるだけの根拠を持つてはいないことを、グレーに報告している。⁽¹⁶⁾確かに、日本にとつての安奉鉄道の価値は、明治四〇年四月の帝国国防方針に沿つた対露戦略上にあつた。したがつて、日本がこの趣旨において改築を断行しようとしていても、ロシアとしては、明治四〇年七月の日露滿州鉄道接続業務条約および第一回日露協商によつて、長春を境いに、日本とロシアの鉄道関係および政治的關係は安定してきていたために、日本の改築断行にあえて反対することはできなかつたと思われる。

日本の改築断行の通告を受けた清国は、翌八月七日、伊集院に対して、鉄道守備兵の安奉鉄道沿線への派遣には依然として反対の意思を明らかにしながらも、安奉鉄道が商工業にも利用される利点を認め、安奉鉄道の改築について、京奉鉄道と同一の標準軌への軌道改築および技術上必要な最小限の路線変更に応じることを回答してきた。この回答は、小村にとつて、一応満足のできるものであつたが、小村は、安東—陳相間はすでに日清兩國の技師による立会調査によつて路線が確定しており、清国側が同区間の改築工事を直ちに承認すること、また他の細目については追つて協議を行うこと、そして守備兵問題については特に触れることなく無視するよう伊集院に訓令している。⁽¹⁷⁾さらにまた清国は、八月一日、奉天において、日本の要求に応じることを前提に、細目に関する協議を開始し、満鉄により進められている改築工事を中止するよう小池に要求してきた。しかし小村は、改築に関する覚書の調印を第一とし、細目に関する協議は覚書の成立後に開始すること強く命じ、また満鉄による改築工事の一時中断にも応じようとはしなかつた。⁽¹⁸⁾八月三日、小池は小村の訓令を覚書案として清国側に提示したところ、清国側にも大筋においてこれを了承し、八月一九日、安奉鉄道改築に関する覚書が奉天において調印された。⁽¹⁹⁾

以上のような経過をたどり安奉鉄道改築に関する覚書が成立し、日本は、明治三八年一二月の日清滿州善後条約において、最終的には合意されていなかつた安奉鉄道の具体的な改築内容について清国の同意を獲得し、満鉄がすでに着手してい

た改築工事に法的根拠を与えることになつた。しかしながら日清間においては、覚書第三条にあるように、細目については引き続き奉天において協議が行われなければならなかつたが、これらの背景には、安奉鉄道を滿鉄本線と同一に取り扱いたいとする日本と、別個の独立した鉄道と認識する清国との原則上の対立があり、容易に妥結する余地はなかつた。これに加えて、改築断行に示されたような日本の強硬な姿勢は、安奉鉄道沿線の清国人住民の反発をも招き、とりわけ用地買収にみられるように、改築工事に対する数々の妨害となつてあらわれることとなつた。

- (1) 明治四十二年一月二十六日、在奉天小池総領事来電第四号。『外文』四二一一、五五九。
- (2) 明治四十二年一月二十八日、在清国伊集院公使往電第三号。二月二日、在奉天小池総領事来電第一〇号。(以上、『外文』四二一一、三二二および五六〇)。
- (3) 明治四十二年三月二日、在奉天小池総領事来電第一六号、来信機密公第一号。(以上、『外文』四二一一、五六一および五六二)。
- (4) 明治四十二年四月七日、一日、在奉天小池総領事来電第二五・三三三号。(以上、『外文』四二一一、五六八および五六九)。
- (5) 明治四十二年三月一七日、二十四日、在奉天小池総領事来電第一七・一九号、来信機密公第二二号。三月十九日、往電第一八号。(以上、『外文』四二一一、五六三、五六六、五六七、および五六五)。
- (6) 明治四十二年四月二〇日、在清国伊集院公使往信機密送第四五号、在奉天小池総領事往信機密送第二三三三号。(以上、『外文』四二一一、三三三三)。
- (7) Muden, May 14, 1909. Acting Consul-General Willis to Sir J. Jordan, dispatch No. 14. (FO405-197-245 Inclosure)
- (8) 明治四十二年五月一八日、在奉天小池総領事来電第四七号。『外文』四二一一、五七二)。
明治四十二年六月三日、在清国伊集院公使往電第一六八号。『外文』四二一一、三二四)。
- (9) 明治四十二年六月一日、在奉天小池総領事来電第五三三号。『外文』四二一一、五七二)。
明治四十二年六月五日、在清国伊集院公使来電第一二四号。一二日、往電第一八号。二二日、往信機密送第七五号。(以上、『外文』四二一一、三三三五、三三六および三三九)。
- (10) 明治四十二年六月二四日、二五日、在奉天小池総領事来電第七一・七五号。六月二六日、在清国伊集院公使来電第一五三三号。(以上、『外文』四二一一、五七五、五七六および三三三)。
- (11) 明治四十二年六月二八日、在奉天小池総領事来電第七七号、七月一二日往電第六〇号。『外文』四二一一、五七八および三三三)。
明治四十二年七月一二日、在清国伊集院公使往電第二七号。七月一六日、来信機密第九五号。(以上、『外文』四二一一、三三四および三三五)。

- (12) 明治四二年七月二七日、八月四日、在奉天小池総領事來電第九五・一〇五号。七月二十九日、往電第六四号。(以上、『外文』四二二一、五八〇、五八七および五八一)。
- (13) 明治四二年七月二八日、在清国伊集院公使來信機密第一〇七号。八月六日、往電第二五一号。(以上、『外文』四二二一、三三八および三三九)。
- (14) 明治四二年八月六日、在清国伊集院公使來電第二二三号。(『外文』四二二一、三五〇)。
- 明治四二年八月六日、小村外相發後藤鐵道院總裁宛通信機密送第八四号。八月八日、中村滿鉄總裁發倉知外務省政務局長宛通信秘發第四四号。(以上、『外史』1・7・3・50)。
- (15) 明治四二年七月二〇日、在英國加藤大使來電第一二八号。二二日、來信機密第四一号。八月四日、來信公第一〇三号。(以上、『外文』四二二一、三三六、三三七および二六九)。
- Foreign Office, July 24 & August 7, 1909. Sir E. Grey to Mr. Rumbold, dispatch Nos. 123 & 128. (FO405-198-25 & 38)
- (16) St. Petersburg, August 8, 1909. Mr O'Beirne to Sir E. Grey, dispatch No. 459. (FO405-198-55)
- (17) 明治四二年八月七日、在清国伊集院公使來電第二二六号。九日、往電第二六六号。(以上、『外文』四二二一、三五六および三六三)。
- (18) 明治四二年八月一日、在奉天小池総領事來電第一一二号。八月二日、往電第七〇号。(以上、『外文』四二二一、五九六および五九七)。
- (19) 明治四二年八月一三日、在奉天小池総領事來電第一一六号。(『外史』1・7・3・50)。
- 明治四二年八月一日、在奉天小池総領事來電第一一二号。(『外文』四二二一、六〇五)。
- 前掲『年表並主要文書』三二四頁。

四、滿韓連絡鐵道問題

安奉鐵道改築に関する覚書の成立によつて、安奉―陳相間については路線も確定し、滿鉄による改築工事が行われることになつたが、安奉鐵道が特に陸軍の期待するような滿韓連絡鐵道としての機能を果たすためには、さらに陳相―奉天間の路線を確定するとともに、朝鮮半島北部を縦貫する京義鐵道とも連絡するために、滿韓國境を流れる鴨綠江河口岸の安東および新義州間に鉄橋を架設する必要があつた。

このうち陳相―奉天間の路線問題については、すでに述べてきたように、覚書においては除外されていたが、それは必ずしも清国の路線変更に対する強い反対のためばかりではなく、日本側においても、陳相―奉天間の路線について最終的に確定してはいないという事情があつたからである。実際に軌道の改築工事を担当する満鉄は、用地買収や建設技術上の角度から、陳相―奉天間については蘇家屯經由を計画していたが、陸軍は軍用軽便鉄道の路線に沿つて陳相から奉天に直結するルート并希望していた。⁽¹⁾ 政府においては、当初は蘇家屯經由の満鉄案を支持していたが、清国の路線変更反対により、覚書調印前には、奉天へ直接進む路線に実は内定していたのである。しかし、清国が覚書に陳相―奉天間の路線は蘇家屯經由とほしないとの但し書きの挿入を求めてきたのに対しては、小村は、それを交換公文において了承することは認めても、それを但し書として覚書に含めることは許可しなかつた。その背景には、満鉄からの強い反対があり、日本政府内で最終的な結論を出すにまではいたつていなかつたからである。覚書調印直前においても、陳相から奉天へ直接接続することが技術的に不可能であるとの意見が満鉄から出されていることは、これを示している。⁽²⁾

このような陳相―奉天間の路線をめぐる日本政府内の不統一によつても、同区間の路線の決定には清国の同意が必要であり、清国からの要請に基づき、日本は満鉄技師を調査のため派遣することとした。調査は九月一四日より始められたが、それにおいても満鉄の主張と清国側技師の意見とは一致することなく、小池は、満鉄か清国のいずれかが方針を変更しないかぎり、陳相―奉天間の路線を確定することはできないと小村に報告している。⁽³⁾

ところで満鉄は、明治四二年八月六日の清国への改築工事断行通告を受けて、その翌日から安東―陳相間の改築工事に着手したが、その際に、工所用資材の輸送のために撫順線（蘇家屯―撫順炭坑間）を利用して、陳相と南満支線の渾河を標準軌の鉄道によつて連絡することとし、陳相および渾河からそれぞれ撫順線までの鉄道を仮設しようとしていた。同線路は満鉄が計画していた陳相―蘇家屯間の鉄道ではなく、また陳相から奉天への直通鐵路でもなく単に工事のために臨時に敷設され

たものにならなかつたが、陳相―奉天間の路線について日清間の合意が成立する見通しがたたなかつたため、仮設線路の敷設が終了した後、満鉄は同仮設線路を営業用にも転用して使用することとした。⁽⁴⁾一方、明治四二年八月七日の改築断行による着工以後、満鉄は安奉鐵道の東西両端から改築工事を進めていた。明治四三年一月三日には東側の安東―鶏冠山が竣工したのを始め、翌年一月一五日には、安奉鐵道と撫順線の分岐点となる撫安と本溪湖の間が開通し、さらに一月一日に安奉鐵道撫安―安東間の開通式が安東において挙行された。日本政府から満鉄に与えられていた改築期限は明治四三年三月末であつたから、改築工事は一年七カ月ほど遅れたということになる。しかし、陳相―奉天間の路線に関しては日清間での合意が成立せず、撫順線から渾河經由の仮設線路がそのまま使用され、大正三年一月からは撫順線から渾河へ進む路線を廃止し、撫順線によつてそのまま蘇家屯まで進み、蘇家屯において満鉄本線に接続して奉天へ向うことになつた。その後大正七年になつて、清国は満鉄案の採用を承認し、陳相から吳家屯經由で蘇家屯へ連絡する路線を建設することになり、翌年一月、これを完成させている。因みに、明治四二年一〇月に満鉄本線大連―蘇家屯間複線化工事が終了するが、蘇家屯―奉天間の複線化は大正九年一月に竣工する。⁽⁵⁾これによつて安奉鐵道の軌道改築工事は完成するが、陳相―奉天間の路線を除けば、陸軍の構想に近い路線が採用されたといつてよいであろう。そして他方、後述するように、陸軍は鴨緑江架橋工事にも大きな関心を持つていたのである。

鴨緑江河口の安東およびその対岸の新義州との間に鉄橋を建設しようとする計画は、朝鮮半島北部を縦貫する京義鐵道の建設と結びついて、日露戦争中から陸軍臨時軍用鐵道監部において検討され、明治三九年二月一日の韓国統監府の設置によつて、京義鐵道をはじめ朝鮮半島の鐵道が統監府鐵道管理局の下に編入されると、鴨緑江架橋計画も共に引き継がれ、鐵道管理局の手によつて建設されることになつた。⁽⁶⁾しかしこの計画が実行に移されるや、イギリス・アメリカ両国は大きな関心を示すところとなつた。というのも、鐵道管理局の計画では川面から橋までの高さが低く、ジャンクの通航が不可能とな

り、その結果、鴨緑江を利用した通商活動に障害がでると考えられていたからである。英米両国がこのようなことに関心を払つたのは、軍用鉄道として建設された新奉鉄道において、その遼河鉄橋がやはり低く、ジャンクの通航に影響をおよぼしたという前例がすでに日露戦争終結直後にあつたからである。⁽⁷⁾ 明治四二年一月一日、この点をふまえて、アメリカはイギリスに対して覚書を送り、日本の鴨緑江架橋計画について、橋の形態を開閉式としてジャンクの通航を妨げることがないよう(8)に要求することの同意を求めてきた。このようなアメリカの提案については、イギリス側でもすでに検討され、マクドナルドから小村に伝えられていた。一月八日、小村は伊集院に対し、鴨緑江の架橋に際しては開閉式(実際には回転式)を採用するように、設計の変更を伝えている。この問題は、単にジャンクの通航を可能とさせる技術上の問題ではあつたが、その背景には、満州の門戸開放に関する日本の対応が試されており、したがつて陸軍側の強い反対にもかかわらず、小村はイギリスの要求を受け入れ、日本として満州の門戸開放という原則に反対ではないことを示さなければならなかつたのである。一月一四日、グレーは日本がイギリスの要求に応じたことについて満足の意を表明しているが、これにより、イギリスは日本による鴨緑江架橋工事を承認することになつたわけである。しかし、日本のこの架橋工事について、英米両国が共通の関心を持つたことは、注目しておく必要があるように思う。

ところで、鴨緑江架橋工事は、日本にとつては京義鉄道と安奉鉄道を直結し、満韓連絡鉄道を完成するという大きな計画であつたにもかかわらず、日本は、必らずしも、鴨緑江架橋工事を着手の法的根拠を持つていたわけではなかつた。八月二七日、小村は、伊集院への返電の中で、架橋工事を正当化する根拠が日本側にはないことを正直に告白している。しかし小村は、清国側は実質的に日本の架橋計画を承知していること、用地は満鉄の所有地を使用するため、土地収用のために清国と協議する必要はないこと、さらに橋梁の設計を開閉式に変更したことにより、鴨緑江の船舶の通航に害害を与えること(9)はないことをあげ、日本の着工について清国に反対する根拠を与えないよう注意している。そして小村は、安奉鉄道改築開

題に続く満州五案件に関する日清交渉への悪影響を恐れ、架橋工事着工については清国への通告を遅らせ、とりあえず韓国側すなわち鴨緑江左岸から架橋工事に着手することとした。⁽¹¹⁾しかしながら、九月一〇日、伊集院は、日本が架橋工事の都合から鴨緑江右岸清国側に架橋目標を設置したことについて、清国が抗議してきたことを伝えてきた。この目標というのは、安奉鉄道側架橋用地内にやぐらを立てて旗をかかげたものにすぎず、決して清国側岸からの工事開始を意味するものではなかつたが、清国はこれを着工と誤認して抗議してきたわけである。⁽¹²⁾問題は極めてき細なことであつたが、清国内には安奉鉄道問題の解決に反発する排日運動が起りつつあるときであつただけに、伊集院は問題の解決に苦慮していた。日本としては、架橋工事着手の清国への通告を遅らせたために、今回の清国側の抗議により結局のところ通告を発する機会を逃すことになつた。このため小村は、やぐらを撤去するにしても、これを機会に清国側から架橋工事の同意を得るよう伊集院に命じ、鴨緑江架橋工事に関する日清交渉が始まつた。⁽¹³⁾

九月一四日、伊集院は清国外務部尚書梁敦彥と面会して経過を説明したところ、梁は、日本側の事情を了解し、日本の架橋建設に異論をはさむことはなかつた。このため伊集院は清国政府に対して、正式に日本の架橋工事への同意を求める公文を発送した。しかしながら清国は回答を送付せず、鴨緑江の結氷期となつて工事は一時中断されなければならなくなつた。工事は鴨緑江中心より朝鮮半島側のみが進められ、清国側は全く進められておらず、このままでは安奉鉄道改築工事の完了予定時期までには架橋が完成しないことを恐れ、小村は改めて清国の同意を得るよう伊集院に命じた。⁽¹⁴⁾清国がこのような日本の要求に応じない理由は、曹汝霖が非公式に伊集院に述べたところでは、架橋工事そのものには反対できなくなつている清国が、安奉鉄道関係の協議未了問題すなわち安奉鉄道守備兵および警察問題の解決と関連させ、架橋工事について清国が譲歩することによつて、奉天で行われている安奉鉄道細目に関する交渉では、日本の譲歩を獲得しようとしているためであつた。このため一二月一七日、小村は伊集院に対して、安奉鉄道警察問題において譲歩することはできないこと、解氷を待

つて工事を再開する必要がある、清国の同意を至急獲得すること、また鉄橋はすべて京義鉄道の所屬とすることを前提に交渉をまとめるよう命じた。⁽¹⁵⁾その後明治四三年に入つて交渉は続けられ、四月四日、鴨緑江架橋に関する日清覚書が成立した。この覚書では、鉄橋の中心から満州側は、安奉鉄道と同様に、一五年の期間をもつて清国に売却されることになつた。⁽¹⁶⁾架橋工事再開を控え、鉄橋の早期完成のために、日本側としても譲歩せざるをえなかつたものと思われる。

こうして、日本は鴨緑江の架橋工事を進めることとなり、明治四四年一月一日、安奉鉄道の全線が標準軌によつて開通するのと同時に、鴨緑江鉄橋は竣工した。翌日から、いよいよ京城—奉天間の直通列車の運転が開始され、同日、奉天において、日清間において鴨緑江列車通過に関する協約が調印され、滿韓国境通過にあつての通関手続等が決定された。⁽¹⁷⁾安奉・京義兩鉄道の直通列車は、普通の列車ではなく、国際列車となることを日本は認めざるを得なかつたのである。すでに明治四三年八月の日韓併合によつて、朝鮮半島全域に日本の主権はおよんでいたが、日本は、満州が日本の主権のおよぶことのない清国の一部であることを確認させられたわけである。しかし鴨緑江鉄橋の完成によつて、日本は、国際列車によつてではあるが、滿韓連絡鉄道を手中におさめるところとなつた。これは、寺内正毅朝鮮総督が特に強い関心を持つていたことが知られているように、陸軍の滿韓連絡鉄道に対する強い要求があつたからである。⁽¹⁸⁾そしてその背後には、ロシアのシベリア鉄道複線化に警戒する陸軍の基本的な対露脅威感を見ることができるよう思われる。

(1) 明治四二年三月二日、在奉天佐藤莞奥參謀総長・寺内陸相宛公信參秘第三七六号第一。(『戦史』密大日記、M四二一)。

(2) 明治四二年八月一六日、在奉天小池総領事來電第一一九号。八月二八日、往電第七五号。(以上、『外文』四二一、六〇一および六〇三)。
明治四二年八月一八日、中村滿鉄総裁宛知外務省政務局長宛公信秘発第八四号。(『外史』1・7・3・50)。

(3) 明治四二年八月二八日、在奉天小池総領事往電第八七号。九月一四日、中村滿鉄総裁宛在京清野理事宛電報。(以上、『外史』1・7・3・50)。
明治四二年一〇月二九日、在奉天小池総領事來信機密第九一號。(『外文』四二一、六一七)。

(4) 明治四二年八月九日、在清国伊集院公使往電第二六五号。(『外文』四二一、三六二)。
明治四二年九月九日、中村滿鉄総裁宛在京清野理事宛電報。(『外史』1・7・3・50)。

- (5) 前掲『満鉄一〇年史』一八四—五および一九〇—一頁。
前掲『満州鉄道建設誌』五一頁。
- (6) 参謀本部編『満州の鉄道』四頁。「戦史」中央・全般・鉄道3)。
ところで、鴨緑江架橋問題については、外務省において「鴨緑江架橋一件」として編纂されていたが、『外史』3・13・3・3、昭和一七年の火災によりすべての関係記録が焼失した。『外交文書』第四二巻第一冊に収録されている「鴨緑江架橋問題一件」は、「安奉鉄道問題一件」(『外史』1・7・3・50)や「鮮満連絡鉄道問題一件」(1・7・3・72)に編纂されていた写しから構成されたもので、原文書は存在していない。
- (7) 前掲『年表並主要文書』二六九頁。
- (8) American Embassy, January 1, 1909. Memorandum communicated by Mr. W. Reid. (FO405-190-1)
Foreign Office, January 14, 1909. Memorandum communicated to Mr. W. Reid. (FO405-190-44)
- 明治四二年一月八日、在清国伊集院公使往電第八号。『外文』四二—一、六三二)。
- (9) Foreign Office, January 14, 1909. Sir E. Grey to Sir C. MacDonald, dispatch, No.9. (FO405-190-47)
- (10) 明治四二年七月二十六日、在清国伊集院公使来電第二〇三号。八月二十七日、往電第三〇九号。(以上、『外文』四二—一、六三三および六三五)。
- (11) 明治四二年八月三〇日、小村外相発曾根韓国統監宛公電第一〇四号。『外文』四二—一、六三七)。
- (12) 明治四二年九月一〇日、在清国伊集院公使来電第三一九号。九月二日、在安東商部領事来電第一六六号。(以上、『外文』四二—一、六三八および六四一)。
- (13) 明治四二年九月一二日、在清国伊集院公使来電第三三〇号。九月三日、往電第三五〇号。(以上、『外文』四二—一、六四三および六四七)。
- (14) 明治四二年九月一四日、二〇日、在清国伊集院公使来電第三三六・三四三号。二月九日、往電第四二三号。(以上、『外文』四二—一、六五一、六五三および六五四)。
- (15) 明治四二年二月一四日、在清国伊集院公使来電第四〇一号。一七日、往電第四二六号。(以上、『外文』四三—一、六五五および六五六)。
- (16) 「鴨緑江架橋工事ニ関スル覚書」(『外史』条約書C—39)。
- (17) 前掲『満鉄一〇年史』一八九頁。
「鴨緑江列車直通ニ関スル協約」(『外文』四四—一、五三五付属書)。
- (18) 黒田甲子郎編、『元師寺内伯爵伝』(大正九年、同伝記編纂所)、一六六—七および四三〇—三頁。

五、むすび

安奉鉄道改築工事の竣工によつて、日本が日露戦争中に南滿州に建設した軍用輕便鉄道はすべて消滅し、標準軌に統一された鐵道網が完成することになつた。その結果、滿州の北部にはロシアの支配する広軌の鐵道が、また南部にはイギリスの京奉鐵道に加えて滿鉄の經營する標準軌の鐵道が走ることになつた。すでに拙稿「京義鐵道の建設をめぐる國際關係―日露戦争開戦原因としての鐵道問題―」⁽¹⁾において指摘したように、日露戦争が、滿州の鐵道建設抗争という観点から、ロシアの広軌と日英兩國の標準軌による勢力争いであつたとすれば、広軌と標準軌の鐵道による新しい勢力区分の成立によつて、ポーツマス条約によつて合意された日露間の勢力範圍が最終的に確定されてきたことを示している。したがつて安奉鐵道の完成は、日露戦争の戦後処理が完了したことを明らかにし、日露戦争における戦後が終了したことを意味しているといつてよいであろう。また一方朝鮮半島では、韓国統監府鐵道管理局によつてその幹線鐵道の經營が進められており、さらに鴨綠江に鐵橋が架設されることにより、朝鮮半島南端の釜山から奉天までが一本の鐵路によつて結ばれることになつた。安奉鐵道が朝鮮半島の幹線鐵道と同一の標準軌に改築されたことは、まさしく滿韓連絡鐵道の完成を示していた。

ところで、日露戦争後の滿州における鐵道のゲージは、東清鐵道の広軌をはじめ京奉鐵道の標準軌、戦時中に日本が改造した南滿支線の狭軌、さらには本稿で述べてきたような安奉鐵道等の輕便軌道があり、滿州の開発と發展のためには、軌道の統一が第一に必要であつた。そのため、日本が日本の支配する南滿州の諸鐵道の軌道を標準軌に統一してゆくことは、ロシアの広軌に対抗するという対露戦略上の観点から、イギリスにとつても反対する理由はなかつたはずである。対露戦略上の軍事的価値の高い安奉鐵道の改築は、日英同盟の基本的枠組を満足させていたからである。したがつて、安奉鐵道の改築に関する日清交渉において、日本が強硬な姿勢を示したにもかかわらず、イギリスが日本の立場に理解と同情を示したのは、

少なくとも安奉鉄道のゲージを標準軌に改築することについては、イギリスは完全に日本の方針を支持していたからにはかならない。その改築は、たとえ日本が断行せずとも、清国がこれを実行しなければならなかつたわけであり、清国にそれを実行するだけの技術と資金がない以上、イギリスは日本による改築断行を当然のことと考えていたといえよう。

しかしながら、イギリスとしても、日本の安奉鉄道の経営を無条件に承認していたわけではない。安奉鉄道の完成によつて南満州東部に日本の勢力が浸透していつても、日本が満州の門戸開放を維持してゆくことを前提にしていた。さらに安奉鉄道は、日韓併合の進む朝鮮半島の京義鉄道と連結して、日本の満州経営の動脈となつていつた。したがつて、イギリスが日本の満州経営について日露戦争終結直後から満州の門戸開放という点について疑義を持つていたとすれば、日本は、安奉鉄道に対して、朝鮮半島の鉄道と明確な区別をすることが求められており、イギリスに対して、日本が満州の門戸開放を維持してゆくことを示す必要があつた。日本が、鴨緑江架橋についてもイギリスの要望を受け入れて開閉式としたり、また満韓連結鉄道の運行にあつても、それを国際列車と位置づけることに応じてきたのは、日英同盟に基づく満州の門戸開放というイギリスの要求に答えたものと考えられる。しかしこのような日本の対応は、イギリスの原則的要求に対してはあくまで表面的にすぎず、実質的には満韓連絡鉄道の完成による満韓一体化は確実に生み出されていつた。その後大正三年に提起されるいわゆる三線連絡運賃低減問題は、安奉鉄道の持つ満韓一体化の価値を軍事的に一層明らかに示すことになるからである。

ここに、安奉鉄道問題の解決が、ロシアの脅威に対処するという日英同盟の基本的目的に合致していながらも、日英同盟における門戸開放という原則に対しては、むしろ対立する要因となつていたことが示されている。すなわち、日英同盟はロシアに対する攻守同盟としての機能を深め、日本にとつては、とりわけ安奉鉄道の改築と経営こそが、ロシアの南下を阻止しうる有力な手段となつていつた反面、イギリスにとつては、満州の門戸開放という観点から、日本の満韓一体化政策に反

に対する対象となつたからである。

安奉鉄道問題におけるこのような矛盾にもかかわらず、イギリスが日本の安奉鉄道経営に反対できなかったのは、安奉鉄道が、日清満州善後条約付属協定において、清国が日本の満州における鉄道権益として承認したものであつたからである。日本にとつて、それは日露戦争における戦果であつて、イギリスとしては、日英同盟によつて日本の対露戦争を支援してきた以上、安奉鉄道が日本の権益となることによつてイギリスの権益に損害が与えられることさえなければ、日本が安奉鉄道を維持し経営することに反対はできなかったといえよう。事実イギリスは、原則において満州の門戸開放を日本に要求してはいても、実際のイギリスの在満権益としては、安奉鉄道あるいはまたその沿線すなわち南滿支線の東側地域においては、通商活動を除けば、特に経済的権益として確立されたものを持つてはいなかつたのである。安奉鉄道が新奉鉄道とは異なつて、日英間の交差権益とはなりえなかつたのは、日本が安奉鉄道によつて満州南東部への支配力を強めることになつていても、それはイギリスの在満権益を少しも侵害することにはならなかつたからである。

イギリスは、明治四四年七月四日の日英同盟再改訂においては、前年の日韓併合により、朝鮮半島を日英同盟の適用地域から除外することに依つてきた。安奉鉄道改築問題は、日韓併合と平行して進められていただけに、安奉鉄道による滿韓一体化は、満州の門戸開放に影響を与えることになつたといつてよいであらう。イギリスは、二度の日英同盟改訂において、満州と朝鮮半島の分離を要求しながらも、日本の条約上の権益として、安奉鉄道の経営を認めざるをえなかつたために、日英同盟下における日本の滿韓一体化政策を容認し、滿鉄本線以東までの南滿州を日本の勢力範囲と認めることになつた。つまり満州の門戸開放と日本の滿韓一体化という矛盾の中から、日英同盟の変質が始まつてゆくのである。

安奉鉄道の改築は、日韓併合と平行し、滿韓連絡鉄道を完成することによつて、日英同盟に変質をもたらす要因となつたのである。

安奉鐵道をめぐる日清交渉

(1) 日本国際政治学会編『国際政治(第七一号)——日本外交の思想——』(有斐閣、昭和五七年八月)所収。

三三六 (五八四)