

Title	法庫門鉄道をめぐる日英関係：満鉄平行線問題と日英同盟の変質
Sub Title	Fakumen Railway dispute and the Anglo-Japanese Alliance : aspect of changes in the Alliance
Author	井上, 勇一(Inoue, Yuichi)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1984
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.57, No.8 (1984. 8) ,p.28- 55
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19840828-0028

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.

法庫門鐵道をめぐる日英關係

——滿鉄平行線問題と日英同盟の変質——

井 上 勇 一

- 一、問題の所在
- 二、法庫門鐵道借款契約の成立
- 三、法庫門鐵道をめぐる日清交渉
- 四、錦斉鐵道問題
- 五、むすび

一、問題の所在

第二回日英同盟の主目的は、その協約前文および第一条に示されているように、清国の領土保全および列国の機會均等を守り、あわせて、日英兩國の東アジアにおける權益を擁護することにあつた。そして、よく知られているようにロシアの復讐戦を警戒するという点については、第二回日英同盟の効力は、攻守同盟として、第一回のそれを上回るものであつた。すなわち、日露戦争が日本の完全な勝利によつて終らなかつたために、シベリア鐵道および東清鐵

道本線はロシアの手に残り、哈爾濱を中心としたロシアの脅威は依然として変ることなく北滿にあった。日本は、明治三十九年一〇月に山県有朋が上奏した「帝国防方針」⁽¹⁾にもみられるとおり、このような脅威の残るロシアを第一の仮想敵として、少しも警戒をゆるがせにはできなかったのである。しかしながら翌年になると、七月三〇日に第一回日露協商が成立し、満州をめぐる日露関係は少しずつながら安定の方向に動き出した。このことは、長春における東清鉄道と満鉄の間の鉄道接続業務の開始により、日露関係が改善されてきていることにもあらわれている。もちろんこのような緊張の緩和は、満鉄と東清鉄道間の連絡という実利の問題のためであって、日露協商の成立によっても、根底においては、「帝国防方針」が示すとおり、日露戦争以来の抜きがたい日露間の対立関係は続いていた。したがって、対露防衛政策としての日英同盟の有効性には変りがなかったといつてよい。

日英同盟がこのような有効性を維持しうるのは、第一に日英両国それぞれがロシアに対する交差権益を保持していることがあり、第二には、その日英両国の交差権益間に利害関係が存在しないことによる。このことは、第一回日英同盟成立の際の日英両国の対露交差権益について振り返ってみれば明らかであるが、日露戦争前においては、イギリスは京奉鉄道について、また日本は京釜・京義両鉄道について、それぞれロシアのシベリア・東清両鉄道から共通な脅威を受けていた。⁽²⁾ところが日露戦争の結果、日本は南滿州に軍用鉄道を建設し、朝鮮半島南岸の釜山から奉天を経て、遼河をはさんで京奉鉄道に接続するところまでその勢力範囲を拡大してきたため、新奉鉄道問題によって明らかにされたように、南滿州の鉄道権益をめぐって日英間に競合関係が生れることになった。⁽³⁾日英間に新奉鉄道という交差権益が成立したことは、日英同盟下において生じた新しい問題であり、明治三十八年八月の日英同盟更新時に想定されていたことではなかった。いわゆる満鉄平行線問題として知られる法庫門鉄道問題は、新奉鉄道問題以上に、日本の勢力範囲と日本の鉄道権益との関係をより一層明らかにすることになる。

ところで、一八八〇年以來、イギリスの資金と技術の援助を受けて建設されてきた京奉鉄道は、山海関から満州に

入って新民屯まで行き、さらに遼河を越えて奉天に進んでいる。このうち新民屯―奉天間は、新奉鉄道として、日露戦争中に日本が軍用鉄道として建設したため、清国が、新民屯以遠の延長鉄道について、新民屯から遼河西岸を北上して法庫門にいたる鉄道を計画したとしても、それは必ずしも不自然なものとはいえない。とりわけ遼河以西は、満鉄ともまた東清鉄道とも離れており、列強の勢力がまだ侵透していない地域であったからである。日本は、新奉鉄道問題によって、日本の南満州での勢力範囲が遼河以東であることを明らかにしてきたが、法庫門鉄道は、わずかながらも、日本のこの勢力範囲の西方外側に計画されていた。それだけに、法庫門鉄道をめぐる日英両国の対応には、両国が同盟関係にある結果、日英同盟を基礎にした対露政策とは別の側面において、両国の南満州における権益の利害調整を行なう必要があったのである。

日英同盟は、あくまでロシアを共通敵とし、その侵害から日英両国の権益を保護することにあつた。したがって、このような日英間における権益の利害調整は、もとより同盟関係に沿って律することのできるものではなかつたといつてよい。日英同盟にとっては異質な要因の発生は、それが日英同盟における対露攻守同盟としての基本的構造とは無関係であつても、日英両国の対露交差権益間に利害関係を持ち込むこととなり、日英同盟の有効性を低下させる可能性があつた。そこで本稿では、以上のような視角から法庫門鉄道問題をとりあげ、それをめぐる日清交渉および日英交渉の過程が、日英同盟の有効性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、考察を加えてみることにしたい。

(1) 大山梓編『山県有朋意見書』（昭和四一年、原書房）、二九〇―三〇一頁。

(2) 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―」（本誌第五三卷三号、昭和五五年三月所収）。

同右「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―」（本誌第五四卷二号、昭和五六年二月所収）。

同右「京釜鉄道の建設をめぐる日露関係―日英同盟成立要因としての鉄道問題―」（国際法学会編『国際法外交雑誌』第八

〇巻五号、昭和五六年一二月所収）。

同右「京義鉄道の建設をめぐる国際関係―日露戦争開戦原因としての鉄道問題―」（日本国際政治学会編『国際政治―日本外交の思想―』第七一号、有斐閣、昭和五七年八月所収）。

(3) 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―」（軍事史学会編『軍事史学』第一六卷三号、昭和五五年一二月所収）。

同右「安奉鉄道をめぐる日清交渉―滿韓一体化政策と日英同盟の変質―」（本誌第五六卷三号、昭和五八年三月所収）。

同右「新奉鉄道をめぐる日清交渉―京奉・滿鉄連絡鉄道の形成と日英同盟の変質―」（慶應義塾大学法学研究会編『慶應義塾創立一二五年記念論文集―政治学関係―』慶應義塾大学法学部、昭和五八年一〇月所収）。

二、法庫門鉄道借款契約の成立

日本が、清国による法庫門鉄道の敷設計画を最初に探知したのは、明治四〇年一月のことであった。また続いて、法庫門地方においては、清国政府が鉄道の建設を開始するとのうわさを流していることも報告された。このような法庫門鉄道の敷設計画について、奉天の萩原総領事は、法庫門鉄道が滿鉄による滿州の農産物輸送に影響をおよぼす競争線となることを指摘し、また実際に法庫門鉄道が建設されれば、それは将来必ず北滿の齊々哈爾方面に延長されることも予想され、開業を目前にした滿鉄の利益を護るためにも、この敷設計画には強く反対するよう上申してきた⁽¹⁾。さらに六月になると、清国の法庫門鉄道建設計画の概要はより明らかにになってきた。特に清国は、すでに四月末に新民屯―愛琿間の鉄道建設を決定していたが、そのルートは、滿鉄や東清鉄道に接近することを避けて法庫門から洮南まで延長し、さらに東清鉄道を横断して齊々哈爾そして愛琿にまで進めようとするものであった⁽²⁾。このように清国は法庫門鉄道敷設計画を進めながらも、日本に対しては、その計画を何等公式に明らかにしてはこなかったため、八月一二日、北京の阿部守太郎代理公使は清国外務部に照会を送り、法庫門鉄道の建設は、日清滿州善後条約付属取極における滿鉄の平行線およびその利益を害するような鉄道の建設禁止条項により、日本としては承認できないことを

通告した。これについて清国は、九月一〇日、新民屯から法庫門までの延長は清国の内政問題であること、また法庫門鉄道の建設によって満鉄の利益が損なわれることはない⁽³⁾と回答し、日本の不承認政策と完全に対立することになった。日本は、もちろんこのような清国の回答には不満であった。林董外相は、九月一六日、法庫門鉄道は明らかに満鉄の平行線を構成し、満鉄との間に利害関係を形成することになるため、日本はその建設を絶対に承認することはできないことを、清国に再度申し入れるよう阿部代理公使に命じた。阿部は、一〇月一二日、これを清国外務部に伝えたが、一〇月一七日、清国は、法庫門鉄道と満鉄とは欧米の平行線に対する概念以上の距離があり、それが平行線を構成することにはならないと回答してきたため、一月六日、阿部は改めて清国に反論を行ない、日本の不承認を伝えることになった。満鉄開業後⁽⁴⁾まだ半年を経過したばかりであり、清国による法庫門鉄道計画は日本の満鉄経営に対する危機感をあおり、このため日本としても、法庫門鉄道の建設には強く反対しなければならなかったのである。

ところで、イギリスの北京駐在ジョーダン公使(J. Jordan)は、ポーリング商會が清国において鉄道敷設権の獲得を画策していることは承知していたが、明治四〇年四月一七日、北京駐在のロシア公使がこのうわさについて確認を求めてきた時にも、ポーリング商會と清国との交渉内容についてはほとんど何も知らされてはいなかった。ジョーダンは、清国がそのような未踏の地へ鉄道を敷くとは考えられないと、むしろその可能性の少ないことをグレー外相(B. Grey)に報告していた。法庫門鉄道計画は、イギリス政府の関知しないまま、清国とポーリング商會との間で進められていたのである。ジョーダンは、このような鉄道計画については、イギリスが合法的な敷設契約を獲得しても、一八九九年の英露鉄道協定によってロシアの反対が生じるものと予想し、英露鉄道協定との関係から、イギリス政府はどの程度この鉄道計画を支援してよいものか、グレーに判断を求めている⁽⁵⁾。しかし現実には、日本の反対とは無関係に、イギリスの貴族院議員フレンチ(Lord French)は、ポーリング商會の代表として、新民屯から齊々哈爾にいたる鉄道の路線調査を進め、一月八日、満州総督唐紹儀との間に、法庫門鉄道建設のための予備契約と、さらに将来

それを齊々哈爾まで延長することを認める覚書に調印した⁽⁶⁾。そして日本は、このような予備契約の調印すら知ることはなかった。

一月一日、ジョーダンこれをグレーに報告しているが、法庫門鐵道借款予備契約が清国政府によって批准されるまでには日本が反対が予想されるため、ポーリング商会を支援する必要があることを指摘している。また一月四日の報告では、法庫門鐵道とその延長線が完成されれば、奉天經由で東清・シベリア鐵道によってヨーロッパにいたるルートより短縮されるために、日本は滿鉄との競争線としてこれに反対するとの予想を述べ、しかし、ポーリング商会は借款に対して法庫門鐵道の管理と担保を必要とはしていないこと、また一八九九年の英露鐵道協定締結時とは滿州をめぐる國際關係も大きく変化していることから、清国政府が契約を承認するために必要な援助を、ポーリング商会に与えるようグレーに進言している⁽⁷⁾。グレーは、このようなジョーダンからの請訓に対して、英露鐵道協定は、南滿州においてもロシアの支配していない地域には適用されないために、法庫門鐵道は英露鐵道協定の対象とはならないこと、したがって法庫門鐵道に関するこの予備契約はイギリス政府の保護を受けることができるとの見解を明らかにした。しかし日本からの抗議が伝えられると、グレーは、直ちにジョーダンに対し、清国が最終決定を下すか、あるいは日本がこの問題に関してイギリスに協議を求めてくるまでは、事態を静観するように命じている⁽⁸⁾。一月二五日、阿部は、「タイムズ」特派員のモリソン (G. E. Morrison) と会見し、初めて、法庫門鐵道に関する予備契約の存在を知った。モリソンは、滿州の門戸開放という観点から、日本の反対を非難し、その旨ロンドンに記事として送付したことを明らかにした。このため、日本は、法庫門鐵道が単に滿州善後条約付属取極における平行線禁止規定の解釈をめぐる日清間の問題ではなく、滿州の門戸開放という日英同盟の原則において、日英間の交差権益となつてきていることに気がつかなければならなかったのである。また一方、イギリスにおいても、日本の反対理由については必ずしも正確な情報を得ていたわけではなく、一月二十九日付「タイムズ」紙に掲載されたモリソンの記事によつ

て、グレーは、日本の反対が満州善後条約に基づいた条約上の権利であることを初めて知ったのである。⁽⁹⁾ モリソンの記事は、それまでどちらかといえば隠されてきた局面を一挙に表面化し、日本とイギリス兩國政府の対応をより現実的に結びつけることになった。

明治四一年になり、一月一〇日、林外相は奉天の加藤総領事に対し、清国が法庫門鉄道の建設を強行することがないよう注意を促すとともに、一月一五日には、北京の林権助公使に対しても、日本は法庫門鉄道の建設にはあくまで反対であることを改めて清国に申し入れるよう命じた。日本としては、たとえば、新奉鉄道を清国に譲渡したことにより、奉天から營口までの運賃は、新民屯經由の京奉鉄道利用による清国側料金の方が、満鉄經由に比べてはるかに低額になっているために、法庫門鉄道の開通は、それまで満鉄によって輸送されてきた遼河上流地域の農産物を、満鉄から奪う可能性があり、満鉄の経営にとって不利になると考えられたからである。⁽¹⁰⁾ しかしこのような予想は、必ずしも、遼河上流地域における農産物の生産高や流通経路についての実情調査に基づいていたわけではなかった。このため、一月二日、林公使は、満鉄においてこの裏づけとなるような調査を行なうよう求めてきた。これを受けた林外相が後藤満鉄総裁にこの調査を依頼したところ、満鉄の調査においても、満鉄によって輸送される農産物は南満州の全生産量のおよそ三分の二(八五万トン)にあたり、それらは満鉄の鉄嶺・開原ないし昌図に集荷されていることが判明した。したがって、法庫門鉄道が完成すると、これらの農産物の三割強が満鉄を利用せずに出荷される可能性は高く、満鉄の運賃収入にも損失の出ることが具体的に明らかにされた。⁽¹¹⁾ この調査結果によって、日本は、法庫門鉄道が満鉄の経営に対し多大な影響をおよぼすことを確認し、日本の満州経営という観点から、法庫門鉄道の建設には同意できなくなっていたのである。加えて、法庫門鉄道は、将来齊々哈爾まで延長されることが予定されており、齊々哈爾の南において東清鉄道本線と連絡することは、ロシアにとつては、日露戦争によって失った東清鉄道南滿支線に代つて、南滿州へ進出する鉄道路ルートとなることにもなり、ポーツマス条約によって満州を南北に分割した日露

両国間の均衡を崩すことにもなりかねないため、日本としては、満州経営という経済的側面のみならず、軍事的側面からも、法庫門鉄道の建設を認めることはできなかったのである。⁽¹²⁾

一方ロンドンにおいても、日本の反対理由を知らされたグレーは、一月二〇日、もし法庫門鉄道が満鉄の利益を損ねる事実があれば、イギリス政府としては、その建設を推進することはできないとジョーダンに伝えている。翌日、小村駐英大使はグレーと会見し、法庫門鉄道問題について初めて意見を交換した。予備契約とはいえ、法庫門鉄道建設のための借款契約が調印されているため、問題の解決は、清国政府の承認を阻止するという日清間の交渉においてのみならず、日英間においても協議する必要があるからである。小村は、日本が法庫門鉄道の建設に反対する条約上の根拠としている日清満州善後条約を調印した当事者であっただけに、イギリスに対し、日本の条約上の権利を説明できる最適任者であった。グレーは、小村の主張を認め、ポージング商会の借款契約にイギリス政府は援助を与えないことを約束した。⁽¹³⁾ 小村からの報告は、日本にとって朗報であった。グレーは、小村との約束にしたがい、一月二四日、ジョーダンに対し、ポージング商会は日本の抗議にもかかわらず予備契約の調印を強行したこと、日本にとって満鉄は日露戦争の結果から獲得したものであり、これとの競争線の建設は不可能であること、したがってイギリスは、法庫門鉄道が満鉄の利益を損ねるかぎり、その建設を支持することはできないことを伝えた。また一月二五日にはマクドナルド駐日大使 (C.M. MacDonald) に対しても、同様の主旨を伝えている。⁽¹⁴⁾ グレーの決定は、ジョーダンからポージング商会への支援を求められていたにもかかわらず、その期待に反することになったため、イギリス側においては波紋を呼んだ。一月三〇日、ポージング商会はイギリス外務省に書簡を送り、イギリス政府が日本政府の妨害を容認することによって、清国政府はイギリスとの取引の意欲を失うにちがいないと述べ、対日強硬策の採用を主張した。また二月四日には、衆議院議員ジョーンス (D.B. Jones) も外務省に書簡を送り、日英同盟においては、日英両国は清国の独立と領土

保全について合意している以上、日本が清国の行為に制限を要求することは、日英同盟に違反すると述べ、ジョーンズ自身は法庫門鉄道については何ら私的利益関係を持っていないことを強調しながら、日本が妨害をやめるようイギリスは要求すべきことを主張した。⁽¹⁵⁾二月二日、イギリス外務省はポージング商会に回答を送り、法庫門鉄道が満鉄の利益を損ねるかどうかは日本側の判断であって、同種の問題がイギリスの在清鉄道権益についても起これば、イギリスは日本と同じ対応をとると述べ、日本の立場に理解を示した。また二月四日には、ジョーンズに対しては回答を送り、日英同盟については触れることなく、イギリス政府は、清国の計画した鉄道がイギリスの借款鉄道に対して妨害になるといふ理由で抗議した先例があり、法庫門鉄道について、ポージング商会を支持することができないことを明らかにした。しかしポージング商会は、再度イギリス外務省に対し、日本がその主張を撤回するように求めることを要請したが、二月二七日、グレーは、マクドナルドに宛て、法庫門鉄道問題に関してポージング商会は引き続き契約の維持を運動しているが、イギリス政府はそれを支持することはできないことを伝え、イギリスの立場を明らかにしていった。⁽¹⁶⁾

グレーは、法庫門鉄道の建設が日本の条約上の権利としての満鉄平行線の敷設禁止規定に該当すると認めていたが、当然のことながら、当事者であるフレンチはこのグレーの決定に納得することはできなかった。上海に滞在していたフレンチは、三月一〇日、東京のマクドナルドに書簡を送り、日本の妨害は、満州の門戸開放に違反し、日露戦争前のロシアと同じであることを指摘し、日本政府に反対を撤回することを要求するよう求めた。マクドナルドは、四月四日、フレンチに対し、フレンチの要望は日本政府へ伝えるが、日本には反対を撤回する意思は見られず、グレーは日本の立場に理解を示しているので、日本がポージング商会による法庫門鉄道の建設に同意する可能性は少ないと返答した。四月九日、マクドナルドは林外相を訪ねてフレンチの要望を伝えたが、林としては、改めてそれに弁明する必要はなかった。⁽¹⁷⁾すでにグレーは、日本の反対を正当と認めており、したがってフレンチの要求に応じる必要は少し

もなかったからである。

このように、イギリスは日本の方針を支持し、ポーリング商会への援助を行なわないことを明らかにしたため、日本は重ねて清国に対し、法庫門鉄道の建設断念を求めることになる。法庫門鉄道は、ポーリング商会が借款契約を獲得したために、日英間の交差権益となったが、グレーがポーリング商会にその建設を断念させることによって、それは日英間の交差権益ではなくなり、日英間に対立が生れることを回避したのである。これは、新奉鉄道問題に続いて、イギリスにとつては二度目の譲歩であった。

- (1) 明治四〇年一月一七日、二月二日、在奉天萩原総領事来信機密第一九号(外務省編『日本外交文書』第四〇巻第二冊一一九六文書——以下『外文』四〇一二、一一九六と略す)、第三七号(外務省外交史料館所蔵記録分類番号——以下『外史』と略す——1・7・3・56の1)
- (2) 明治四〇年六月七日、在清国林公使来信機密第六号(『外文』四〇一二、一一九七)。
- (3) 明治四〇年八月一三日、九月一日、在清国阿部代理公使来信機密第一〇三号、来电第三〇号(以上『外文』四〇一二、一一九八および二二〇〇)。
- (4) 明治四〇年九月一六日、一一月六日、在清国阿部代理公使往電第一八五号、来信第一三二号(以上『外文』四〇一二、二二〇一および二二〇三)。
- (5) Peking, April 18 & October 2, 1907. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, dispatch nos. 189 & 465.(英国外務省記録分類番号——以下略す——FO405-180-117 & 181-66)。
- (6) Preliminary Agreements between Messrs. Pauling and Co. and the Governor-General of Manchuria and the Governor of Fengtien. (FO405-181-91, Inclosure)。
- (7) Peking, November 11 & 14, 1907. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram no. 193 & dispatch no. 540 very confidential. (FO405-181-62 & 91)。
- (8) Foreign Office, November 27 & December 6, 1907. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, dispatch no. 478 & telegram no. 132. (FO405-181-69 & 75)。

Peking, December 4, 1907. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram no. 210. (FO405-181-73).

(9) 明治四〇年十二月二十五日、在清国林公使来電第四五〇号(『外文』四〇一一、一二〇四)。

Foreign Office, January 7, 1908. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram no. 4. (FO405-188-3).

Lo, Hui-Min, the *Correspondence of G. E. Morrison, vol. I, 1895-1912*, Cambridge, 1976.

(10) 明治四一年一月一日、在奉天加藤総領事往電第四号(『外史』1・7・3・56〇1)。

一月十五日、在清国林公使往電第九号および「新法鉄道問題ニ関スル新聞掲載案」(以上、『外文』四一一、六五二および同付記)。

(11) 明治四一年一月二日、在清国林公使来電第一九号、一月二七日、在大連滿鉄理事発在京中村副総裁宛電報(以上、『外史』1・7・3・56〇1)。

「新民屯法庫門鉄道ノ南滿州鉄道ニ及ホス影響(南滿州鉄道調査要領)」(『外文』四一一、六五七付記)。

(12) 明治四一年一月二三日、在清国林公使来電第二三三号(『外文』四一一、六五六)。

(13) Foreign Office, January 20, 1908. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram no. 13. (FO405-188-14).

明治四一年一月二二日、在英国小村大使来電第二号(『外文』四一一、六五三)。

(14) Foreign Office, January 24 & 25, 1908. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram no. 19 & to Sir C. Macdonald, dispatch no. 12. (FO405-188-17 & 21).

(15) January 30 & February 4, 1908. Messers Pauling and Co. & Sir D.B. Jones, M.P., to Foreign Office. (FO405-188-23 & 25).

(16) February 12 & 14, 1908. Foreign Office to Messers Pauling and Co. & to Sir D.B. Jones, M.P. (FO405-188-32 & 33).
February 14, 1908. Messers Pauling and Co. to Foreign Office. (FO405-188-34).

Foreign Office, February 27, 1908. Sir E. Grey to Sir C. Macdonald, dispatch no. 48. (FO405-188-46A).

(17) Shanghai, March 10, 1908. Lord French to Sir C. Macdonald. (FO405-188-81, Inclusion 1).

Tokyo, April 4, 1908. Sir C. Macdonald to Lord French. (FO405-188-81, Inclusion 2).

明治四一年四月一日、在英国小村大使往電第二八号、在清国林公使往電第九一号(以上、『外文』四一一、六七六)。

三、法庫門鐵道をめぐる日清交渉

法庫門鐵道借款契約の成立にもかかわらず、日本の強い反対、あるいはイギリス政府の不支持のために、ボーリング商會が法庫門鐵道の建設を實行できる可能性はなくなつていった。しかしながら、主として欧米人によって構成されている牛莊の商業會議所は、明治四十一年三月、ボーリング商會による法庫門鐵道の建設を支持する立場から、日本の反対を非難する決議を採択し、北京の外交団に対して対日批判を強めるよう要請してゐた。日本としては、このよ⁽¹⁾うな決議に何等拘束されるものではなかつたが、滿州の門戸開放を守るといふ姿勢を明らかにする必要もあり、問題の解決のためには讓歩を余儀なくされてゐた。四月一三日、北京の林權助公使は林董外相に宛てて、日本が法庫門鐵道の建設に反対している結果、法庫門地方の開発が妨害されてゐるといふ清国内の批判に対処するために、第一に、日本が滿鉄を經營するかぎりは法庫門以北への鐵道延長は行なわないこと、第二に、清國は滿鉄の満足するような代償利益を供与すること、そしてこの二点が了承されるのであれば、日本は法庫門鐵道の建設を承認することとしてはどうかとの見解を具申してきた。⁽²⁾林公使のこのような提案は、日本に対する不評を改善し、問題の解決をはかろうとするものであつた。

四月二三日、林外相はマクドナルドと会い、日本は条約上の権利に固執して法庫門地方の開発を妨げるつもりはないこと、したがつて法庫門と滿鉄とを結ぶ鐵道の建設には反対しないことを通告した。⁽³⁾一方、北京のジョーダンは、四月二十五日、この日本の新しい提案を日本の反対撤回に対する代償と受けとり、その旨ロンドンに報告した。このためこれを伝え聞いた林外相は、五月一日、ジョーダンは日本の提案を誤解してゐるとして、日本の真意をグレーに説明するよう小村に命じ、また北京の林公使にもその訂正を求めさせた。五月五日、小村はグレーを訪ね、日本としては依然として清國が法庫門鐵道の建設を断念することを要求してゐること、そして法庫門地方が清國の希望どおり開

発されるために、法庫門と満鉄を結ぶ鉄道の建設には反対しないことを改めて明らかにした。グレーとしても、これについて日清間で合意が成立するのであれば、何等反対する理由はなかったのである。⁽⁴⁾ 法庫門鉄道問題は、イギリスにとっては、あくまで日清間の問題であるとし、イギリス政府がそれに掛わりあいを持つとはしなかったのである。五月六日、清国は、日本に照会を送り、法庫門鉄道は満鉄との間に距離があり、満鉄平行線として満鉄の利益を損ねることはないこと、特に、冬季は營口・天津の両港は氷結するため、不凍港の大連へ通じる満鉄の利用は減少しないこと、そして、日本の反対のために法庫門地方の開発が阻害されていることを指摘してきた。五月一日、数日後に帰国を控えた林公使は袁世凱と会い、清国の指摘を日本は基本的に容認することはできないこと、しかし、清国が法庫門鉄道の建設を断念する代償として、法庫門と満鉄を結ぶ鉄道をポーリング商会が建設することを提案した。⁽⁵⁾ しかし袁は、この林の提案について意見を述べることなく、文書による回答を求めた。六月四日、林外相は阿部駐清代理公使に対し、清国への回答要領を指示し、六月二六日、阿部はこれを清国に提出した。日本としては、法庫門鉄道が満鉄の利益を害する点については、イギリスの北京駐在商務官の報告を例にあげて、それが客観的事実であることを指摘した。また平行線の関係となる満鉄との距離については、清国が一八九八年に露清銀行に与えた正太鉄道（正定—太原間）の建設にあたっては、鉄道の両側百清里（二五マイル）を制限して競争線の建設を禁止しているのに対し、法庫門鉄道と満鉄との距離は二四マイルから三二マイルであり、法庫門鉄道は明らかに満鉄との平行線となること。さらに冬季の營口・天津両港は凍結のため使用不能であっても、秦皇島の使用が可能であることを述べ、清国が法庫門鉄道の建設を断念し、その代りに法庫門と満鉄との連絡線を建設することとすれば、遼西および蒙古地方の開発にも寄与するといった内容であった。⁽⁶⁾ このように、日本は具体的に清国の照会に回答したため、清国は直ちにこれに反論することなく、法庫門鉄道問題は、後述するように、満州五案件のひとつとして処理されることになるのである。

六月二〇日、林外相は、法庫門鉄道問題に関する牛莊商業會議所の対日批判決議への反論を内外に声明したが、マ

クドナルドは、これによって、清国が法庫門鉄道を建設する可能性はなくなったと感じた。ただ問題は依然として日本政府内において検討されており、清国の対応によっては変りうるとしても、外務省顧問デニソン (H. W. Denison) と会った時の印象では、齊々哈爾までの延長を日本が認めることはない⁽⁷⁾とグレーに報告している。しかし、七月一日、マクドナルドは林外相に対し、六月一〇日の法庫門鉄道に関する日本の声明に反論するフレンチの意見書を提出してきた。これは長文のものであったが、フレンチは、この中で、新奉鉄道借款契約にみられるように、日本の勢力範囲は遼河までであって、したがって日本は法庫門鉄道について排他的な要求を出すことはできないと述べているが、フレンチの関心は、基本的には日清満州善後条約と日英同盟との関係にあり、満州における清国の主権を尊重する責務が日本にあるとすれば、日清満州善後条約およびその付属協定は、日英同盟の原則と目的に照しあわせて考えられなければならないと述べている。これは日英同盟締結下において、日英間の利害対立が生じた場合、すなわち日英間に交差権益が生じた場合、それを日英間でどのように調整するかという基本的な命題であった。しかし林外相は、このような日本の満州経営と日英同盟との関係についての基本的な問いかけに答えることなく、七月二四日、小村に対して法庫門鉄道に関するイギリス人の煽動を制止するよう求める訓令を送った。しかし小村としても、法庫門鉄道に関してはイギリスはすでに日本への支持を明らかにしており、重ねてイギリス人の言動を取り締まることをイギリスに要求することはできなかった⁽⁸⁾。フレンチの法庫門鉄道建設計画は、イギリス政府の支援がえられなくなったこと、また日本が譲歩する可能性はほとんどなかったために、それが実現できる見通しは全くなくなっていった。

しかしながら、フレンチが法庫門鉄道問題について日英同盟の観点から日本に反論してきたことは、たとえ日本の主張がイギリス政府の支持を得てはいても、日本として考慮しなければならぬ課題であった。九月二五日、第二次桂内閣は、間島問題をはじめ当面する満州問題の解決処理方針を閣議決定し、対清交渉を開始することとしたが、法庫門鉄道問題について、初めてイギリスに対する配慮を加えている⁽⁹⁾。すなわち、日本としては、満州経営に不可欠な

満鉄社債の募集にあたっては、イギリスを第一に考えなければならぬという事情があるために、法庫門鉄道問題において、全くイギリス側の利益を無視することはできなくなっていたのである。日本の反対は、法庫門鉄道の建設ということよりは、法庫門鉄道の完成によってどのような影響が満鉄の経営に生じることに向けられており、したがって、満鉄の受ける損害に対して代償を得ることになるのであれば、法庫門鉄道の建設そのものについてなお反対し続けることは無意味であった。しかし、日本が法庫門鉄道の建設を承認するとしても、日本としてはあくまで清国からの建設承認の要請という形式が必要であった。清国による一方的な建設強行を黙認することは、日本自身が、日清満州善後条約の空文化を認めることになるからであった。そこで日本が法庫門鉄道の建設を承認する代償として、第一に、清国が法庫門鉄道の建設承認を求めると、第二には、日本の承認なしに、法庫門以北および以東への延長は行なわないこと、そして第三に、満鉄本線上の四平街から西方の鄭家屯にいたる満鉄支線(後の四洮鉄道四鄭線)の建設を日本に認めることを決定したのである。日本は、法庫門鉄道の延長を阻止し、法庫門の北の鄭家屯と満鉄とを結ぶ支線の建設ができれば、遼西および蒙古地方の農産物のすべてではなくとも、かなりの部分が鄭家屯に集積され、満鉄によって運搬されるものと考えたからである。しかしこのような満鉄への代償の獲得よりも、日本の目的は、清国が、満鉄平行線建設禁止という日清条約の規定に鑑み、日本に建設の承認を求めてくることであつたといつてよい。

八月末、再度外相に就任した小村は、一〇月末渡米途上来日した唐招儀と会見したが、唐はその際に、林前公使の提案として、法庫門鉄道の建設と交換的に、満鉄が満鉄と法庫門とを連絡する支線を建設するということを述べた。これは、前述のジョーダンの誤解と同じであつて、林前外相がその訂正を林前公使に求めていたことであり、小村はそれが誤解であることを改めて説明しなければならなかつた。このため小村は、一〇月三〇日、先の閣議決定にもかかわらず、法庫門鉄道についての対清交渉にあつては、清国の法庫門鉄道建設の断念とそれに代わる法庫門と満鉄を結ぶ鉄道の建設といった従来の方針を継続するように、新任の伊集院駐清公使に命じた。¹⁰⁾これは清国が日本の従来

の提案を誤解している以上、そこで新たに先の閣議決定の方針に基づいて交渉を開始することは、日本側が一方的に譲歩しような印象を清国側に与えることになり、満州善後条約の空文化を日本が自から認めることになりかねなかったからと思われる。

二月二八日、伊集院は、那桐や袁世凱と会談し、満州五案件に関する日清交渉を開始した。しかし清国側は、小村から唐への説明にもかかわらず、唐は、法庫門鉄道の延長線を奉天以北において満鉄と接続することに、日本が同意しているという報告を行なっていることを明らかにした。このことは日本側にとっては全く奇妙なことであり、伊集院は、法庫門と満鉄を結ぶ鉄道は清国の法庫門鉄道建設の断念に対する代償であることを、改めて説明しなければならなかった。⁽¹¹⁾ 明治四二年になり、一月一二日、第二回の日清交渉が開かれた。清国は、法庫門鉄道の建設とともに、交換的に、満鉄がその支線として法庫門と満鉄とを結ぶ鉄道を建設してはどうかと逆に提案してきた。伊集院は、満鉄によるいわば満鉄法庫門支線の建設は満鉄の路線網を拡大し、日本の満州における勢力範囲の拡張にもつながると考え、また清国の法庫門鉄道計画には、それを鄭家屯から齊々哈爾ではなく、西方の蒙古地方へ延長しようとするうわざもあるため、その場合には、満鉄としても、満鉄と鄭家屯を結ぶ鉄道の敷設権を獲得すればよいとも考えていた。一方、小村は、一月二一日、法庫門鉄道の建設を承認する代償として、満鉄の一地点から法庫門を經由して鄭家屯にいたる鉄道の敷設権を要求するよう伊集院に命じ、もし清国側がこの交換条件に納得しない時には、法庫門鉄道を法庫門以北に延長しないこと、もし延長を計画する場合には、日清間の協議によって決定することを条件として、法庫門鉄道の建設に承諾することを回訓した。⁽¹²⁾ 小村としては、清国の計画する法庫門鉄道延長予定地域に、満鉄の支線を建設し、遼西・蒙古地方の農産物の輸送を、法庫門鉄道經由の京奉鉄道に吸収されることがないよう思考していた。また、清国は、ポーリング商会を使い、法庫門鉄道のみならずその延長線の建設に熱意を示していたが、日本は、法庫門鉄道の建設はやむを得ないとしても、その延長線の建設には絶対に反対であった。すなわち、日清間の対立は、

それまで鉄道とは遠く離れていた遼西および蒙古地方に対して、日本が満鉄の支線を建設して日本の勢力を伸ばして行くか、あるいは清国がイギリスの援助を受けた京奉鉄道の一支線を延長し、日本の進出を押さえて行くかといったことにあり、争点は法庫門鉄道の法庫門以北への延長にあったといつてよい。

一月二七日の第三回交渉では、以上のような日本側の見解が清国側に伝えられたが、清国側は特に反論を展開することはなかったものの、全体的な空気としては日本の提案には応じられないというものであった。そこで伊集院は、満州五案件および間島問題に関する日本の主張を文書にまとめ、二月六日、それを清国外務部の梁敦彥に手交した。その中で伊集院は、法庫門鉄道問題の解決のために甲・乙二案を提示した。⁽¹³⁾ まず甲案では、清国が法庫門鉄道の建設を断念する代償として、日本は、清国が法庫門と満鉄線上の鉄嶺とを結ぶ鉄道の建設を承認することとし、また乙案では、小村の訓令どおり、清国による法庫門鉄道の建設に対する代償として、清国は、満鉄による満鉄線上の一地点から法庫門經由で鄭家屯にいたる支線の建設を承認することが記されていた。しかし、二月一〇日の交渉において、清国はこれら甲・乙案のいずれにも満足できないことを明らかにし、法庫門鉄道をめぐる日清交渉は中断のやむなきにいたった。清国は、三月二三日、伊集院に対して覚書きを送り、甲・乙両案については共に拒否することを正式に回答し、改めて、法庫門鉄道が満鉄の利益を損ねるものとはならないことを強調し、日本側の再考を求めてきた。⁽¹⁴⁾ この甲・乙両案は、いずれも満鉄の利益が第一に考えられており、仮りに乙案によって清国が法庫門鉄道を建設しようとも、法庫門以北には満鉄が乗り入れることになって、法庫門鉄道建設の価値は、かなり低いものとなることが予想されるため、清国としては、甲・乙両案のいずれにも応じることができなかったのである。

こうして、法庫門鉄道問題の停滞は、間島問題の難航とともに、満州五案件に関する日清交渉そのものを中断させることになった。加えて、日清間では安奉鉄道改築問題の交渉も難航しており、問題解決の糸口はなかなか見つけれない状態が続いていた。このように、日清間の協議が膠着状態となつていった一方で、後述するように、フレンチ

は法庫門鉄道の建設を断念し、その代案として京奉鉄道の錦州から直接齊々哈爾にいたる錦齊鉄道の建設を考慮するようになった。⁽¹⁵⁾七月末、安奉鉄道改築問題をめぐる日清交渉が最終的に行きづまると、八月六日、日本は清国に対し安奉鉄道の改築断行を通告したが、これによって、安奉鉄道問題のみならず満州五案件等の懸案事項についても、再び日清間の協議が開始されることとなったが、その翌日、清国は覚書を日本に提出し、法庫門鉄道の建設を自から断念することを明らかにした。八月十三日、伊集院は、改めて、清国が日本と協議することなく、満鉄との平行線や競争線を建設しないことを明示するよう求め、法庫門鉄道に関する討議を終了した。このようにして、九月四日、満州五案件に関する日清協約が調印され、清国は法庫門鉄道計画の断念を正式に明らかにしたのである。⁽¹⁶⁾

以上のような経過をたどり、唐とフレンチの間に結ばれた法庫門鉄道建設予備契約は、日英同盟と日本の対満政策に問題を提起しながらも、日本の強い反対のために実行されるまでにはいたらなかった。しかし、フレンチは、イギリス政府の支援を獲得できなかったために、法庫門鉄道の建設を断念しなければならなかったが、新たに錦齊鉄道の建設に熱意を傾けるところとなり、満鉄平行線問題は、法庫門鉄道問題の消滅によっても、日本としては、引き続き警戒しなければならない課題として残っていたのである。

- (1) 明治四一年三月二日、在牛莊高橋領事代理来电第一九号（『外文』四一一、六七二）。
- (2) 明治四一年四月三日、在清国林公使来电第一〇九号（『外文』四一一、六七七）。
- (3) Tokyo, April 23, 1908. Sir C. MacDonald to Sir E. Grey telegram no. 31. (FO 405-188-69).
Foreign Office, April 24, 1908. Sir E. Grey to Sir C. MacDonald, telegram no. 27. (FO 405-188-70).
- (4) Peking, April 25, 1908. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram no. 86 confidential. (FO 405-188-71).
Foreign Office, May 9, 1908. Sir E. Grey to Sir C. MacDonald, dispatch no. 112. (FO 405-181-80).
明治四一年五月一日、五日、在英国小村大使往電第三八号、来电第三六号、五月一日、在清国林公使往電第一一五号（以上、『外文』四一一、六七八、六八一および六七九）。

- (5) 明治四一年五月一日、在清国林公使來電第一四一号（『外文』四一一、六八三）。
- (6) 明治四一年六月四日、七月三日、在清国阿部代理公使往信機密送第五〇号、來信機密第七一号（以上、『外文』四一一、一六八六および六八七）。
- (7) 「新民屯法庫門間鉄道敷設計画ニ関スル件」（『外文』四一一、六八六付記）。
Tokyo, June 19, 1908. Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, dispatch no. 163. (FO 403-189-14).
- (8) 明治四一年七月三日、在本邦英國大使來翰（『外文』四一一、六八八）。
七月二四日、二五日、在英國小村大使往電第六八号、來電第六五号（以上、『外文』四一一、六九〇および六九二）。
- (9) 明治四一年九月二五日、桂内閣々議決定（『外文』四一一、六九五付屬書一）。
- (10) 明治四一年一〇月二八日、三〇日、在清国伊集院公使往電第二二五号、第二二七号（以上、『外文』四一一、六九八および七〇一）。
- (11) 明治四一年二月二九日、在清国伊集院公使來電第三三六号（『外文』四一一、七〇六ノイ）。
- (12) 明治四二年一月二日、二日、在清国伊集院公使來電第一九号、往電第二四号（以上、『外文』四二一、二〇一ノイおよび二〇五）。
- (13) 明治四二年一月二八日、在清国伊集院公使來電第三三三号（『外文』四一一、二〇六ノイ）。
二月六日、「伊集院公使ヨリ外務部尚書畠理梁敦彦ニ手交セシ滿州諸案件処理ニ関スル覚書」（『外文』四一一、二〇八付屬書）。
- (14) 明治四二年二月一日、三月二日、在清国伊集院公使來電第五〇号、第七六号（以上、『外文』四二一、二〇九ノイおよび二一八）。
- 「滿州懸案ニ関スル清国政府覚書」（『外文』四二一、二二八付屬書）。
- (15) 明治四二年六月九日、在清国伊集院公使來信機密第七一号（『外文』四二一、六九四）。
- (16) 明治四二年八月八日、在清国伊集院公使來電第二三〇号（『外文』四二一、二七二）。
「滿州懸案ニ関シ清国政府ニ提出シタル覚書」（『外文』四二一、二七八付屬書）。
- 外務省編『日本外交年表並主要文書上巻』（昭和四〇年、原書房）、三二五頁。

四、錦斉鉄道問題

法庫門鉄道に対する日本の反対は、それが満鉄に対する平行線であり、競争線となることであつた。しかし、日本は清国が正太鉄道の敷設において禁止した競争線の範囲を指摘して、満鉄と法庫門鉄道とが競争線の関係にあることを主張してはきたが、日本側が満鉄の競争線となる範囲を明らかにした上でのことではなかつた。このため、明治四二年一月一二日、満州五案件に関する第二回の交渉において、清国は、再度、日本がどの程度の範囲を満鉄の競争線と認定しているかという点について照会してきた。また一月二〇日にも、ポーリング商会の法庫門鉄道建設を支援する英清組合から同様の照会が持たせられた。これに対して小村は、一月二一日、平行線であるか否かは、地理的にまた経済状態や物資の流通状態から判断されるべきもので、単に満鉄との距離の問題ではないとの見解を示している。しかし、予想されたこととはいえ、法庫門鉄道に対する日本の反対は強く、フレンチとしても、法庫門鉄道およびその齊々哈爾までの延長線について敷設優先権を獲得してはいても、それに代わる新しい鉄道敷設計画を構想しなければならなかつたのである。そしてその計画に対する日本の反対を避けるためには、満鉄との間に日本も承認するだけの距離が必要であつた。このような照会の背景には、フレンチ側において、後述するような錦斉鉄道計画への模索が始まつていたことがある。事実その前年夏に、フレンチは錦州―洮南間の鉄道路線調査を行なつており、九月二六日には、秘密裡にその敷設契約を獲得していたのである。⁽²⁾

明治四二年五月七日、ポーリング商会はグレーに書簡を送り、錦州―洮南間の鉄道は満鉄との平行線を構成することとはなく、その建設への協力を求めてきた。しかし、五月一四日、グレーは、これに対する日本の反応を見る必要を認め、ポーリング商会への協力を約束することはできないと回答している。しかしポーリング (G. Pauling) は、六月一〇日、再度グレーに書簡を送り、ポーリング商会がイギリス政府の支持を得られない結果、日本はポーリング商会

の鉄道敷設計画に反対すると述べてきた。⁽³⁾一方ジョーダン⁽⁴⁾は、錦州―洮南間の鉄道についてはまだフレンチからの支持を要請されてはいないが、この鉄道が満鉄の利益を損ねることはないとの報告を行なってきた。しかし、イギリス外務省は、ポージング商会への支持については、極めて慎重な対応を示し、積極的にそれを擁護しようとはしなかつた。⁽⁴⁾

一方北京では、法庫門鉄道問題をめぐる日清交渉が膠着状態にある中で、六月九日、フレンチは伊集院を訪ね、法庫門鉄道に代るものとして、京奉鉄道上の錦州から齊々哈爾に進む鉄道の建設計画を伝え、日本側に異存がなければ、清国側との交渉を開始したいとの希望を明らかにした。フレンチが新しく提案した錦斉鉄道は、距離的には満鉄と一二〇マイルも離れているために、法庫門鉄道問題と同様の理由によって反対することには無理があつた。小村は、七月三日、伊集院に対し、錦斉鉄道計画の成行きに注意するよう命じるとともに、錦斉鉄道計画はロシアの支配下にある東清鉄道にも影響をおよぼす可能性があり、北京駐在のロシア公使とも連絡するよう指示した。しかし問題は微妙であつた。というのも、錦斉鉄道計画は未だ公表されたものではなく、これについて日本がロシアと協議することは、イギリス側の秘密をロシアに通報する結果ともなりかねず、またロシアが日本と共にこの計画に反対するとは限らないからであつた。⁽⁵⁾錦斉鉄道計画は、法庫門鉄道とは異なり、確かに日本の勢力範囲外での鉄道敷設計画であり、ただいたずらに反対のみを唱えることは、満州の門戸開放という基本原則に抵触する可能性もあつたのである。

七月一三日、桂内閣は錦斉鉄道に関する日本の対応について協議した。日本のとるべき方策としては、錦斉鉄道についても満鉄平行線と認定し、日清満州善後条約付属取極めにしたがうてあくまでその建設に反対するか、あるいはまた、錦斉鉄道の建設を是認し、日本も技術および資本をもってその建設に参加するかということがあつた。しかし、伊集院の指摘にもあるように、法庫門鉄道と同様に、錦斉鉄道をも満鉄平行線と認定するには距離的に無理があり、反対に、錦斉鉄道の建設によって満州西部および蒙古地方の開発が進められるとすれば、その建設に日本が参加する

ことは日本にも多大な利益がもたらせられるものと予想された。そこで閣議においては、清国が法庫門鉄道の建設を断念し、錦斉鉄道の建設にあたって外国から技術および資本の導入をはかるのであれば、日本もこの計画に参加するとの方針を決定した。⁶⁾このような日本の判断の背景には、前述の閣議決定にもあるように、満州は鉄道によって三つの勢力範囲に区分されるという認識があった。すなわち、北満州は東清鉄道によってロシアが、また南満州東部（遼河以東）は満鉄によって日本が、それぞれの勢力範囲としており、残る満州西部および南西部は、イギリスの支配する京奉鉄道の走る南西部を除けば、いわばいずれの勢力にも属していない地域ということができた。そして法庫門鉄道は、日本の勢力範囲の西端に位置していたのに対し、錦斉鉄道は、明らかにこの満州西部を南北に縦断するものであった。つまり、錦斉鉄道の敷設権の行方は、満州西部にいずれの列強が勢力を伸すかということにつながっていたのである。しかし、それ以上に、日本が錦斉鉄道の計画に無関心でありえなかったのは、これがロシアの支配下に入⁷⁾ってゆくことを恐れたからである。このことは、「タイムズ」紙特派員のチロル (V. Chiro) が指摘しているとおり、東清鉄道から満鉄を経由することなく錦州への進出が可能となるならば、ロシアにとってそれは、日露戦争によって閉された黄海にいたるルートを回復することになるからであった。それだけに、日本としては、錦斉鉄道計画に反対できる正当な根拠を持たないかぎり、これに参加する以外にはなかったのである。

七月一九日、北京において伊集院はフレンチと会見し、閣議決定に基づく錦斉鉄道問題に関する日本の方針を伝え、日本との協力を求めたが、フレンチは、日清間において満州問題の討議が難航している時に、日本がイギリスと共に錦斉鉄道の敷設権獲得を工作することは、清国の反発を招く恐れがあり、その結果、清国が錦斉鉄道の敷設権についてアメリカのシンジケートの要求に応じる可能性について述べ、フレンチが正式に錦斉鉄道の敷設権を獲得した際には、日本の協力を求めることを約束した。また、この席上フレンチはアメリカとの提携は考えていないことを明らかにしたが、このことは注目しておく必要がある。フレンチは、この会見によって、日本が錦斉鉄道の建設には反対し

ないことを確認し、満足していた。一方、八月一七日⁽⁸⁾ロンドンでは、山座円次郎参事官がポージングと会い、錦斉鉄道の建設に関する日英協力関係について協議した。ポージングは、法庫門鉄道建設の断念と錦斉鉄道への日本の参加について、異議のないことを述べたが、ポージングは、すでに前年九月に、錦州から洮南までの契約を唐紹儀と結んでいることを明らかにし、日本の錦斉鉄道建設への参加は、必ずしもその契約条件ではないことを明らかにした。ポージングとしては、清国政府の要請がないかぎり、ポージング側から清国に対し、日本の参加を承認するよう求めることはできないという見解を持っていた⁽⁹⁾。しかしそれは、日本としても錦斉鉄道問題については当事者ではないために同じことであった。

八月二〇日、加藤駐英大使はグレーと会い、七月一三日の閣議決定による日本の方針を説明し、錦斉鉄道問題について日本の参加を日本から清国へ発議することはむずかしいことを述べたところ、グレーは、ジョーダンと伊集院の協議により、清国側から発議させるよう取り計らわせると約束した。また同日グレーはポージングを招き、錦斉鉄道の建設のために日英両国の提携を求め、イギリス政府はそれを支持することを伝えている。グレーの指示に基づいて、八月二七日、ジョーダンは伊集院を訪ねたが、満州五案件に関する日清交渉が妥結した後、改めて日英間の錦斉鉄道問題に関する協議を行なうことにつき意見が一致した⁽¹⁰⁾。また八月三十一日には、ジョーダンは徐世昌と会って清国側の意向を確かめたが、清国は錦斉鉄道問題に関する日本の参加について同意することはなかった。このため、九月七日、グレーは加藤に対し、清国の意向として、清国が錦斉鉄道の建設に日本の参加を求めていないこと、したがって、イギリスとしては、これ以上日本の参加のために清国に対し仲介することはできないことを伝えた⁽¹¹⁾。こうして、錦斉鉄道建設問題に関する日英提携関係は不成立に終わっていった。

しかしながら、このような日英間の協議の背景には、重大な秘密が隠されていた。それはアメリカのシンジケートを代表するストレイト (W.D. Straight) の動きである。ストレイトは、フレンチが錦州—洮南間の鉄道敷設権を獲得

した明治四一年九月末、その借款の供与について、清国側の同意を得ており、この情報は、翌年八月二十七日にジョーダンからグレーに伝えられた。しかも、フレンチは、再三にわたってストレイトとの間に提携関係についての協議を進めており、九月三日には、清国は日本の参加に反対し、英米清三カ国により設立された会社に、その管理を委ねることもグレーに伝えられた。⁽¹²⁾したがって、九月七日、加藤が、清国は錦斉鉄道の建設には日本の参加を求めないのか、あるいは清国は建設そのものを断念したのかと、グレーに質問したのに対し、グレーが不明であるとしか回答できなかったのは、グレーが加藤に対してこの事実を隠していたからである。

満州五案件に関する日清交渉は、九月四日に妥結したが、フレンチおよびストレイトと清国間との協議は進み、日本はその成行きさえも知らされないまま、一月二日、錦愛鉄道借款契約が調印されることになる。⁽¹³⁾法庫門鉄道問題に始まった満鉄平行線問題は、錦斉鉄道問題によって錦愛鉄道問題へと引き継がれさらにアメリカ・ロシアもこの問題にかかわりあい、満州の鉄道権益をめぐる最初の多国間交渉の場が作られることになるのである。

- (1) 明治四二年一月二日、二〇日、二二日、在清国伊集院公使来電第一九号、第二七号、往電第二四号（以上、『外文』四二一、二〇一、二〇四、二〇五）。
- (2) Peking, August 6 & September 29, 1908. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, dispatch no. 359 very confidential & telegram no. 159. (FO405-189-38* & 59).
- (3) May 7 & June 10, 1909. Messers Pauling and Co. to Foreign Office. (FO405-197-192 & 242).
May 14, 1909. Foreign Office to Messers Pauling and Co. (FO405-197-205).
- (4) Peking, June 17, 1909. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram no. 109. (FO405-197-257).
June 23, 1909. Foreign Office to Messers Pauling and Co. (FO405-197-272).
- (5) 明治四二年六月九日、七月三日、五日、在清国伊集院公使来信機密第七一号、往電第二〇八号、来電第一六五号（以上、『外文』四二一、六九四、六九五および六九六）。
- (6) 明治四二年七月一三日、桂内閣々議決定（『外文』四二一、七〇〇付記）。

- (7) 明治四二年八月二日、在英国加藤大使来電第一五六号（『外文』四二一、七〇九ノ口）。
- (8) 明治四二年七月二日、在清国伊集院公使来信機密第一〇一号（『外文』四二一、七〇五）。
- Peking, July 22, 1909. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram no. 122. (FO405-198-20).
- (9) August 18, 1909. Mr. G. Pauling to Mr. E. Yamaza. (FO405-198-78).
- 明治四二年八月一八日、在英国加藤大使来電第一六一号（『外文』四二一、七一一）。
- (10) 明治四二年八月二三日、二五日、在英国加藤大使来信機密第五七号、来電第一六五号、八月二七日、在清国伊集院公使来電第二八八号ノ三（以上、『外文』四二一、七一一、七一一、七一一、七一一）。
- 来電第二八八号ノ三（以上、『外文』四二一、七一一、七一一、七一一、七一一）。
- (11) Peking, August 31, 1909. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram no. 143. (FO405-193-91).
- Foreign Office, September 7, 1909. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram no. 145. (FO405-198-109).
- (12) Peking, August 27 & September 3, 1909. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram nos. 142 secret & 145. (FO405-198-83 & 101).
- (13) Peking, September 1 & 25, 1909. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, dispatch no. 309 secret & telegram no. 158. (FO405-198-134 & 133).
- Preliminary Agreement providing for the Financing, Construction and Operation of the Railway from Chinchou to Aigun. (FO405-198-185 Inclosure).

五、おひび

法庫門鉄道問題に始まるいわゆる満鉄平行線問題は、日露戦争後に発生した満州の鉄道権益をめぐる問題としては最初のものであった。安奉鉄道問題ならびに新奉鉄道問題は、日露戦争中の日本陸軍による軍用鉄道の建設に端を發しており、いわば日露戦争の戦後処理にも該当していたのに対し、満鉄平行線問題は、完全に日露戦争以後の問題であり、日露戦争の結果から生れた国際環境の中で新たに発生した問題であった。

日本の法庫門鉄道建設に対する反対は、開業まもない満鉄の経営を保護するためであり、そのために、日清満州善後条約付属取極に基づく条約上の権利を主張していた。日本の勢力範囲が遼河東岸までであれば、遼河西岸を走る法庫門鉄道は、明らかに、日本の勢力範囲に外接してはいても、その範囲外を通過していた。それにもかかわらず、日本が、日清条約に基づく法的権利として、法庫門鉄道の建設に反対した理由は、満鉄の保護という観点において遼河東岸はもちろんのこと西岸流域においても、日本以外の鉄道勢力が進出することを押さえ、満鉄の経営基盤を確固とすることにほかならなかった。日本の勢力範囲が遼河東岸までであるにもかかわらず、日清条約によって、遼河西岸の鉄道建設に日本が反対することは、遼河東岸から西岸への日本の支配地域の拡大を、法的権利として主張することを意味していたのである。

したがって、ここに、法庫門鉄道問題が日英同盟と関連させて論じられる接点があった。すなわち、フレンチが指摘してきたように、京奉鉄道の延長線としての法庫門鉄道は清国の内政問題であって、それに日本が干渉するのは日英同盟における清国の門戸開放・領土保全の原則に違反するというものである。このような論点は、日本側に対しては、日英同盟の原則と満州善後条約の規定との矛盾を示したものであり、そのいずれを日本が優先させるかという問題であった。牛莊商工会議所からの対日批判が提起されたからの日本側の譲歩は、この矛盾を解消し、日英同盟の原則と満州善後条約の規定との両立を求めるための妥協であったといつてよい。確かに、法庫門鉄道が日英間の交差権益となるならば、問題解決の方法として日英同盟の原則に立ち返るかぎり、日本は法庫門鉄道の建設を承認しなければならなかったし、反対に満州善後条約の規定を優先するかぎり、日本はあくまで法庫門鉄道の建設に反対する根拠をもつことになるからであった。明治四一年九月二五日の満州五案件交渉のための閣議において、法庫門鉄道の建設を承認し、その代償措置を求めることを決定したのは、このような矛盾を解消するための日本側のイギリスに対する配慮であった。

しかしながら、この矛盾から日本を救ったのは、むしろイギリスであった。グレーは、フレンチの法庫門鉄道の建設に支持を与えず、法庫門鉄道問題が日英間の同盟関係に影響がでないように配慮することにより、日露戦争によって日本が獲得した権益への日本の保護に正当性を認めていた。明治四一年二月三日の小村との会談において、グレーは日英同盟の継続について述べているが、清国現地におけるジョーダンのフレンチ寄りの姿勢に対して、満州善後条約に基づく日本の法的権利を承認し、明確に日本の方針を支持してきたのは、日英同盟の有効性を維持するためであった。グレーは、ロシアの中東方面への進出にも対処しなければならなかったように、極東においても、たとえばシベリア鉄道の複線化に示されるように、シベリア鉄道を通じたロシアの脅威が依然として残っているかぎりには、対露防衛政策における日英同盟の存在価値を高く評価していた。したがって、法庫門鉄道問題によって日英間に対立が生じ、その結果が日英同盟の存在基盤に影響をおよぼすことを、グレーは警戒しなければならなかったのである。

加えて、イギリス国内の政治状況の変化についても触れておきたい。明治三九年の衆議院議員総選挙によって、自由党が圧倒的多数を獲得したために、たとえば京奉鉄道の建設を担ってきた英清組合会長を兼ねる保守党議員のケスウィック (W. Keewick) に対して、ソールズベリー保守党内閣が示さざるを得なかったような配慮を示す必要がなくなったことである。さらに明治四二年のロイドジョージ (D. Lloyd-George) のいわゆる人民予算問題に表われるように、予算修正権をめぐる衆議院の貴族院に対する優越権の追求という極めて高度な政治問題が生まれてゆく中において、貴族院議員フレンチ個人の私利権にイギリス政府の保護を与えることなど、考えられることではなかったものと思われる。法庫門鉄道問題に対するグレーのこのような方針は、結果において、日本が日英同盟より日清満州善後条約の規定を優先することを認めることとなり、新奉鉄道問題に続いて、イギリスが満州の鉄道に関しては、日本の要求をイギリスに優越させることになった。すなわち日英同盟は、ロシアから日本とイギリスの権益を守護することには有効であっても、日英間の利害調整については機能しえなかったことを示したのである。

法庫門鐵道問題は、日露戦争後の滿州問題において、日英間に提起された最初の本格的な權益調整問題であったが、新奉鐵道に続くイギリスの讓歩によって、日英兩國の対露交差権間に対立が生じただけ、日英同盟にとって、その存在基盤の共通性が失われてゆくことになったのである。ここに生まれた日英同盟の変質過程は、法庫門鐵道・錦齊鐵道問題に続く錦愛鐵道問題によって、より具体的に示されることになる。

(1) 明治四十二年二月三日、在英国小村大使來電第五号（『外文』四一一、六六三）。