

Title	井上勇一氏学位請求論文審査報告
Sub Title	
Author	
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.12 (1984. 12) ,p.74- 80
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	特別記事
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19841228-0074

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.

井上勇一氏学位請求論文審査報告

井上勇一氏提出にかかる学位請求論文「日英同盟の展開と鉄道問題—同盟の成立および変質過程の研究」の構成は次のとおりである。

序章

第一部 日英同盟の成立と京奉鉄道

第一章 英露鉄道協定と京奉鉄道借款問題

- 1 問題の所在
 - 2 京奉鉄道をめぐる英露関係
 - 3 京奉鉄道借款契約の成立
 - 4 英露鉄道協定の成立
 - 5 むすび
- 第二章 義和団事件とロシアの京奉鉄道占領問題
- 1 問題の所在
 - 2 ロシアの京奉鉄道占領
 - 3 独露鉄道協定の成立

4 京奉鉄道返還問題

5 むすび

第二部 日英同盟の成立と朝鮮半島縦断鉄道

第三章 京釜鉄道の建設をめぐる日露関係

- 1 問題の所在
- 2 京釜・京仁鉄道問題
- 3 京釜鉄道敷設契約の成立
- 4 京釜鉄道会社の設立と馬三線問題
- 5 むすび

第四章 京義鉄道の建設をめぐる国際関係

- 1 問題の所在
- 2 京義・京元鉄道問題
- 3 京義鉄道借款契約の成立
- 4 京義鉄道延長線問題と日露交渉
- 5 むすび

第三部 日英同盟の変質と日本の軍用鉄道

第五章 日露戦争時における日本の軍用鉄道建設問題

- 1 問題の所在
- 2 朝鮮半島における軍用鉄道
- 3 南満州における軍用鉄道
- 4 満鉄の成立と軍用鉄道
- 5 むすび

第六章 安奉鉄道をめぐる日清交渉

- 1 問題の所在
 - 2 安奉鉄道問題
 - 3 安奉鉄道改築問題
 - 4 滿韓連絡鉄道問題
 - 5 むすび
- 第七章 新奉鉄道をめぐる日清交渉
- 1 問題の所在
 - 2 新奉鉄道讓渡問題
 - 3 新奉鉄道借款契約の成立
 - 4 京奉・滿鉄連絡問題
 - 5 むすび
- 第四部 日英同盟の変質と滿鉄平行線
- 第八章 法庫門鉄道をめぐる日英関係
- 1 問題の所在
 - 2 法庫門鉄道問題と日英兩國の対応
 - 3 法庫門鉄道をめぐる日清交渉
 - 4 錦斉鉄道問題
 - 5 むすび
- 第九章 錦愛鉄道をめぐる國際關係
- 1 問題の所在
 - 2 滿州鉄道中立化問題
 - 3 錦愛鉄道問題
 - 4 錦愛鉄道路線代替問題

5 むすび

終章 むすびにかえて

——辛亥革命期の京奉鉄道保障占領問題——

日本外交史、極東國際關係史の研究において、日英同盟の研究がきわめて重要であることはいうまでもない。一九〇二年に締結され、一九〇五年八月、同一一年七月の二回にわたって改訂され、一九二一年に満期を迎え、四カ国条約となって解消されるまで、日英同盟は日本外交の基柱であったからである。

そうした重要な同盟であるだけにその研究も日英兩國において積極的に行われ、日本においては汗牛充棟、古くは鹿島守之助博士の『日英外交史』（一九五七年、鹿島研究所出版会）、黒羽茂教授の『日英同盟史の研究』（一九六八年、東北教育出版）、近くは今井庄次教授、村島滋氏などをはじめ一連の研究があり、一方イギリスにおいてはイアン・ニッシュ教授の二冊の大著『The Anglo-Japanese Alliance-The Diplomacy of Two Island Empires 1894-1907』（1966. London）、Alliance in Decline-a Study in Anglo-Japanese Relations, 1908-23（1972. London）、「ジャーナル・オブ・グレートブリテンと日本、1911-1915-a Study of British Far Eastern Policy（1969. London）」など詳細な研究がある。

今回提出された井上勇一氏の「日英同盟の展開と鉄道問題——同盟の成立および変質過程の研究」は、従来の日英同盟史

研究、あるいは極東をめぐる国際関係研究の空白部分となつていた満州および朝鮮半島における日・英・露三国の鉄道權益をめぐる利害関係に着目し、同盟の成立と変質を分析したものである。特に鉄道をとり上げた理由として、次の三点が指摘される。第一は、自国外における鉄道の権利獲得、あるいは鉄道建設は国家の勢力を領域外に展開する具体的手段であり、航空機のような海陸を越えた輸送手段が未発達であつた当時としては水上輸送の手段としての船舶、陸上輸送としての鉄道は、その勢力拡大に不可欠であつた。とりわけ、清國、朝鮮においては陸続きのロシアを除いて海路から到達したヨーロッパ列強、日本は、海岸から内陸部に向つて鉄道を建設した。それによつて内陸部との交易が可能となり、鉄道沿線に鉱山を開発し、有事の際には兵員の輸送も可能となる。第二に、鉄道權益の拡大が列強の勢力範囲に直結するため、同權益をめぐる構想は、しばしば列強間の勢力範囲の接点となる。すなわち鉄道問題の解決は列強の力関係の反映であり、国際関係の縮図ともいえる。第三に、鉄道建設を国外で行うことは、それに投入しうる資本や技術者を持ち、国内の近代化の進展と密接に関連し、その国の総合力に基づく対外進出のバロメーターともなる。

以上の理由から本論文は、極東における日、英、露三国の鉄道權益をめぐる確執抗争の経過を明らかにし、それによる列強の勢力範囲の変化がいかに日英同盟の成立を促し、変質を促したか考察したものである。

本論文は、前述したように全四部・九章から成り立っているが、一部、二部は日露戦争開戦までの時期を扱い、日英同盟の成立に至る過程に焦点を当て、三部、四部は日露戦争開戦以降の時期を対象とし、日英同盟の変質過程を論じている。

第一部においては、イギリス側における日英同盟の成立要因として京奉鉄道をめぐる英露間の対立を明らかにする二つの問題をとり上げている。第一章では一八九七年から九八年にかけてイギリスが英露鉄道協定を提示することで、ロシアの京奉鉄道借款契約に対する妨害を除去しようとした問題が分析される。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際、イギリスの対応は日清戦争中に韓国との間に京釜鉄道敷設権を獲得しながら、ロシアの妨害によつて借款契約を締結するところまでいたつていない日本と提携するか、ロシアと妥協するかであつた。当時日本は、ロシアとの間に西・ローゼン協定を成立させ、京釜鉄道借款契約成立に対するロシアの妨害を排除することに成功し、イギリス側も南アフリカの問題に忙殺され、かつ揚子江流域の權益維持を優先し、京奉鉄道についてはロシアに譲歩したため、日英は一致してロシアに対抗することは実現しなかつた。一八九三年三月イギリスが非公式ながら日本に対して同盟関係を打診し、それが何故実現に至らなかつたかの理由が鉄道問題への対応から明らかにされている。

第二章は、義和団事件を契機にロシアが以前から持ち続けた野心を実行に移し、京奉鉄道を占領したことに対し、イギリス

がどう対応したかを、日英同盟締結への端緒として理解しよう
と試みたものである。ロシアの英露鉄道協定違反、アメリカに
よる門戸開放宣言およびその趣旨を受けついで英独協商に対す
るロシアの挑戦をイギリスとしては無視することはできなかつ
た。ロンドンには鉄道問題に関して、意見を異にするドイツとの
提携に限界を感じ、朝鮮半島縦断鉄道の建設をめざす日本と京
釜鉄道に、対露戦略的価値を見出すイギリスにおいて、シペリ
ア、東清両鉄道によって持ち込まれる脅威を「交差権益」の防
衛という具体的目的から、日英同盟を締結する条件が整えられ
ていったことが明らかにされる。

第二部は、日本側における日英同盟の成立の促進要因として
朝鮮半島の鉄道に注目し、第一部で明らかにしたイギリス側の
京奉鉄道の持つ意味と対比して論じている。

第三章では、朝鮮半島南部に日本の手によって建設される京
奉鉄道を中心に京仁鉄道（京城—仁川）と京釜鉄道（京線である
馬三線（馬三浦—三浪津）をとり上げ、これらの鉄道建設が韓國
の支配権をめぐるロシアとの対抗上どのような意味を持つてい
たかが分析される。ロシアが広軌（五フィート）によるシペリ
ア・東清両鉄道を利用して南下するのを阻止するためには軌道
の異なる京釜鉄道を建設維持することが日本にとって必要とされ、
またイギリス型標準軌（四フィート八インチ半）が建設された京
釜鉄道がロシアの手によって改築されることを恐れるイギリス
は、シペリア鉄道の脅威に対し連動し同盟関係に進む必要条件

が形成された、という注目すべき指摘が行われる。

第四章は、朝鮮半島北部における京義鉄道の敷設権をめぐる
動向が、日露開戦前の日露交渉に大きな影響を持った点を明ら
かにしている。当時ロシアは東清鉄道本線（満州里—哈爾濱—綏
芬河）の敷設権と哈爾濱から旅順、大連に至る南滿支線とその
南滿支線と鴨綠江を結ぶ鉄道敷設権とを獲得し、一方イギリス
は山海関から新民屯までの京奉鉄道本線と營口に至る支線の借
款契約を成立させており、朝鮮半島南部には日本、北滿から南
滿東部までがロシア、満州南西部がロシアと鉄道による勢力範
囲が定められた。その結果、滿韓地域において朝鮮半島北部は、
勢力範囲の帰属が残された唯一の地域となった。したがって京
城と朝鮮半島北端の新義州を結ぶ京義鉄道と京城、元山を結ぶ
京元鉄道の敷設権獲得は列國の注目の的となった。日本、ロシ
アに加えフランス、ドイツもその獲得競争に加わり、熾烈な競
争が展開されるが、結局京義鉄道敷設権は日本が獲得すること
となり、ここに日英露三国間で続けられた滿韓における鉄道建
設競争は一応の結末を迎えることになった。京義鉄道は標準軌
で建設され、イギリスの京奉鉄道、日本の京釜鉄道はいずれも
標準軌であり、シペリア鉄道と東清鉄道が広軌であるため、日
英（標準軌）対ロシア（広軌）という図式が成立をみたのである。
第三部においては、日露戦争後の日本の大陸進出、特に満州
への進出が日英同盟の変質を導き出した点が考察の対象とされ
ている。

第五章においては、日露戦争時における軍用鉄道の建設によって日本は南滿州における鉄道權益を初めて入手し、南滿州東部を日本の勢力下に組み入れるとともに、陸軍は野戦鉄道普通輸送規定を定め、軍用鉄道を一般にも利用できるように改め、日本の資本進出を可能にしたことが明らかにされる。ここに門戸解放を要求するイギリスとの亀裂が生じることになった。

第六章および第七章では、滿州における日本の軍用鉄道が安奉、新奉兩鐵道に改築され、軍用輕便鐵道は全て消滅し、標準軌に統一された鉄道網が完成され、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、同南部にはイギリスの京奉鐵道に加え滿鉄の經營する標準軌の鐵道が走るようになった結果、滿韓連絡のため鴨綠江に鉄橋が架設されたことにより、朝鮮半島南端の釜山から奉天まで一本の鐵路によって結ばれることになった点に注目される。それはロシアへの対抗による日英の一提携には役立ったが、イギリスの門戸解放に抵触するものであり、特に日本による新奉鐵道の建設は、英清組合の優先権を侵害する結果になった。

第四部では、滿鉄平行線問題がとり上げられる。日本が釜山から奉天を経て遼河をはさんで京奉鐵道に接続するところまで、その勢力範圍を拡大したため、南滿州の鉄道權益をめぐって日英間に競合關係が生じることになったが、それは一九〇六年八月の日英同盟更新の時点で想定されていたことではなく、いわゆる滿鉄平行線として知られる法庫門鐵道問題によって、新た

な利害調整を行わなければならなかった。

第八章では、日本の法庫門鐵道建設に結局イギリスは支持を与え、これはイギリスの国内政治状況の反映の結果でもあり、日本が日英同盟より日清滿州善後条約の規定を優先することを示す先例ともなり、日英同盟が利害調整についてはすでに機能しえず、その存在基盤の共通性が失われていくことが指摘される。

第九章では、法庫門鐵道に続く滿鉄平行線として錦州・愛理間の錦愛鐵道問題がとり上げられる。この時点で注目されるのは、アメリカがノックスの滿州鐵道中立化提案に示されるように滿州における鐵道問題に関心を持ち、日英露三国に対する新興勢力として競争に加わってきた点である。アメリカのシンジケートがロシアから東清鐵道、さらに日本からも南滿鐵道を買収し、そのため滿鉄と平行する錦愛鐵道の建設をアメリカの融資、イギリスのボーリング商会の手によって建設させようとしたことは、日露兩國を接近させる結果を生んだ。滿鉄中立化問題は第二回日露協約を、そして錦愛鐵道問題およびその代替路線問題は第三回日露協約を生み出す出発点になったとの指摘がなされる。すなわち法庫門鐵道、錦愛鐵道兩問題では日英兩國の対露交差權益に利害対立を生じ同盟の継続は利害調整の道具としては機能せず、単にシベリア鐵道の脅威に対抗する以外の何ものでもなくなったことが示されている。

終章は、辛亥革命期の京奉鐵道保障占領問題を取り上げ、第

二章でとり上げた義和団事件中におけるロシアの京奉鉄道占領と対比することによって、日英同盟の変質が完了したことを明らかにしている。

以上で本論文の内容紹介を終るが、本論文が評価できるのは次の諸点にある。

第一は、最初にも述べたように、これまで比較的等閑視されてきた鉄道を中心に日英露関係を分析した点である。これまでの満鉄の研究、朝鮮鉄道史、東清鉄道、シベリア鉄道などを対象とした研究はなされたが、鉄道が極東の国際関係に持つ意義を相互に関連させて追求したユニークな発想は大いに評価されなければならない。

第二は、利用した史料とその史料探索の手がたきである。井上氏は合計三年ロンドンに滞在し、パブリック・レコード・オフィスのおびただしい文書の中から、関係文書を発見し、日本側の外務省外交史料館所蔵文書、アメリカの公刊された公文書などと対比させながらめんど密に流れを追い、その文書の持つ意味を吟味しながら利用した。これまで日英両国で発表された本テーマに直接関係する研究成果を取り入れていることはない。

第三は、日英両国において研究者の批判を得、それを研究に反映させている点である。イギリスにおいては、日英同盟研究の権威、イアン・ニッシュ教授の下で英文のペーパーを作成、一九七九年四月サセックス大学で行われた BASS (The British

Association for Japanese Studies) の年次総会で報告し、それに加筆訂正したものが、第三章、第四章であり、ロンドンスクール・オブ・エコノミクス・アンド・ポリティカルサイエンス付属国際社会科学センターへ提出したペーパーに訂正加筆したのが、第一章、第二章となり、日本国際政治学会外交史部会での報告が第五章となるなど、本論文に収録された各章は、それぞれ、「法学研究」「国際政治」「国際法外交雑誌」「軍事史学」の諸学会誌に掲載され、研究者、専門家のスクリーニングを経ている。

しかし、本論文にも今後の検討に待つべき問題が存在しないわけではない。たとえば、筆者が鉄道問題を心に追ったのは評価できるとしても、その鉄道が各国にどのような意味を持ったのか、すなわち経済権益の獲得、物資の輸送、鉱山開発、兵員の移動等にとどの程度の役割りを演ずると期待されたのか、必ずしも明確ではない。

第三章で、筆者が鉄道建設は国家の総合力の反映であり、投入できる資本や技術者とも関連してくると指摘がある以上、国内産業の発展とのつながりにも若干触れて欲しかった。

また、筆者が再三再四用いる「交差権益」なる用語にも問題がある。それは国際政治外交用語として熟していない新語である。筆者は、「帝国主義国家が、海外において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維持している権益を、無競争によ

るものと区別する意味で便宜的につけた」というが、鉄道権益とその他の権益が「交差権益」として相反する作用を及ぼす場合など定義が厳密でないだけに、安易に使われ過ぎる嫌いがある。

以上のような問題は存在するにしても、鉄道問題を中心とした日英同盟の成立と変質に関する本論文の価値を本質的に損うものではない。井上氏が慶應義塾大学および同大学院、さらにロンドン大学、外務省外交史料館で積まれた精進と研鑽を多とするわれわれは、本論文が法学博士（慶應義塾大学）の学位を授与するのに適当と認めるものである。

昭和五八年七月

主査 慶應義塾大学教授

池井 優

副査 慶應義塾大学教授

神谷 不二

副査 慶應義塾大学名誉教授

法学博士 内山正熊