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

Title	錦愛鉄道をめぐる国際関係：日露協商の展開と日英同盟の変質
Sub Title	International relation Chin-chow=Aigun Railway : 1902~1907
Author	井上, 勇一(Inoue, Yuichi)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1985
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.58, No.1 (1985. 1) ,p.62- 91
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19850128-0062

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.

法学研究58巻1号（'85：1）

錦愛鉄道をめぐる国際関係

——日露協商の展開と日英同盟の変質——

井上勇一

一、問題の所在
二、満州鉄道中立化問題
三、錦愛鉄道借款問題
四、錦愛鉄道代替路線問題
五、むすび

一、問題の所在

明治四〇年七月三〇日に調印された日露協商は、ポーツマス講和条約に続いて、日露戦争後の満州をめぐる日露両国の勢力範囲を新たに確定するものであり、日英同盟を主軸とした日本外交に多元性を求めるものであった。この背景には、ヨーロッパにおける英仏露三国協商体制の成立にみられるとおり、ヨーロッパ国際関係の変化が日露関係に

も大きな影響を与えていた。また日露協商の成立に先だつ七月二一日には、日露満州鉄道接続業務条約が調印されたように、日露間の実務関係の改善が日露協商の成立を促進したことも否定できない事実であった。しかしながら日本にとって、ロシアは依然として第一の仮想敵国であることには変りなく、その意味で日英同盟の存在が有効であるとすれば、日露協商の進行は、日露関係の緊張緩和を保障する以上のものにはなりえなかったはずである。すなわち、日英同盟においては、ロシアに対する交差権益としての満鉄あるいは京奉鉄道が存在していたのに対し、日露協商においては、たとえば日露両国の鉄道権益すなわち満鉄と東清鉄道とが、第三国からの共通した脅威を受けていたということはなかったからである。したがって同じ結びつきであっても、日英同盟と日露協商の間には、その結びつきの強さにおいて違いがあることは当然であり、日本外交においては、日英同盟の方が日露協商に比べてより強固な相互作用をもっていたといってよい。[1] そして日本外交におけるこの力点の違いを逆転させるとすれば、そこには当然のことながら、日英同盟の形骸化が生れ、日英同盟の変質が求められることになると考えられる。

日露戦争後の満州の鉄道について言えば、日露戦争中に日本が南満州に建設した軍用鉄道はすべて標準軌に統一され、その南北において、標準軌と広軌の鉄道がそれぞれ走ることになっていった。しかし満州の南北間の鉄道の接点は、日露満州鉄道接続業務条約が成立したことにも示されるように、寛城子における接続のみであり、それ以外に広軌と標準軌の鉄道の接点はなかったのである。安奉鉄道改築問題や新奉鉄道譲渡問題のように、日露戦争後の鉄道問題はすべて南満州における問題であって、日英同盟の枠組の中で展開されてきたものばかりであった。[2] 法庫門鉄道についてさえ、それが満鉄の平行線という南満州内における鉄道計画であり、それがロシアの東清鉄道にまで影響をおよぼすものとはなりえなかった。したがって日露戦争後の鉄道問題について、ロシアは何等その影響力を行使することができずにいたのである。[3]

しかしながら、満州の鉄道問題についてロシアが強い関心を持たざるを得なくなったのは、ポーリング商会の代理

人であるイギリス貴族フレンチ（Lord Ffrench）が、日本の反対によって、法庫門鉄道計画を断念し、その代替路線として錦斉鉄道計画を明らかにしてからである。それによって、標準軌の鉄道が東清鉄道上の斉々哈爾にまで延長され、寛城子以外にも満州南北の鉄道間に接点が生じることとなったからである。そして本稿において述べるように、錦斉鉄道がさらに錦愛鉄道計画へと発展させられることによって、ロシアは初めて満州の鉄道問題に関与することになるのである。しかもこの錦愛鉄道計画にはアメリカ資本が参加することによって、それまでの満州の鉄道問題が、日英露三カ国間によって展開されてきたのに加えて、新たに日英米露四カ国による利害関係へと変化することになった。このようなアメリカの満州鉄道問題への介入は、日英同盟や日露協商による満州の現状を変革してゆくことになるが、特に満州において多くの鉄道権益を保持している日本とロシアにとって、大きな影響を持たらすことになるのである。

そこで本稿では、以上のような視角において、アメリカの満州鉄道問題への介入が、日英同盟および日露協商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。とりわけ、それによって日露戦争後の日英同盟の変質が、日本の満州における鉄道権益の拡充とそれに対するイギリスの譲歩の中から生れてきたのに加えて、満州の鉄道をめぐる国際関係の変化からも進められた点について吟味しようとするものである。本論に入る前に、まず、日露戦争後のアメリカの満州鉄道への関心について簡単に述べておきたい。

アメリカの満州の鉄道への関心は、日露戦争終了とともに出発するが、それは、米西戦争によってフィリピンまで進出したアメリカが、徐々に中国大陸への関心を強めていったことと無関係ではない。アメリカの極東への進出を背景に、ユニオン・パシフィック鉄道会社のハリマン（E.H. Harriman）は、世界一周鉄道計画の一環として、南満州諸鉄道の日米共同管理を提案するために、明治三八年八月末、ポーツマス講和会議の調印と前後して来日した。桂首相以下日本政府首脳は、ロシアの復讐戦に備えるためには、南満州諸鉄道の整備と管理が必要であることを認めていたが、ポーツマス講和条約の調印にあたって、日本は、交渉の決裂を回避するために、賠償金の獲得を断念しなければなら

なかったような情況にあったため、アメリカ資本の援助を得た日米共同管理による南満州諸鉄道の経営というハリマンの提案は、日本側にとって妥当なものと考えられた。このため桂は、一〇月一二日、ポーツマスからの小村の帰国を待つことなく、ハリマンとの間に覚書を交換し、ハリマンの提案を原則的に受諾することとしたのである。[4] しかしながらハリマンの離日といれちがいに帰朝し、これを知らされた小村は、ポーツマス講和条約第六条の規定により、東清鉄道南満支線のロシアから日本の譲渡は清国の承諾を必要としており、また第八条において、日本はロシアと鉄道接続業務協定を締結する責任を負っているため、南満支線の日米共同管理を決定することは条約上許されていないと述べ、桂・ハリマン覚書の正式調印に強く反対した。小村としては、南満支線の獲得はポーツマス講和条約における大きな成果のひとつであり、講和条約に対する日本国民の不満が高揚している中では、南満支線の単独経営を放棄するなどもとより考えられることではなかったのである。このため小村は、桂首相はじめ伊藤等元老を説得し、桂・ハリマン覚書の廃棄をハリマンに通告することとした。一〇月二七日、サンフランシスコに着いたハリマンには、現地の上野領事より覚書の凍結が伝えられ、さらに、一二月二二日に調印された日清満州善後条約第二条により、第三国の南満支線への資本投下が禁じられたため、ハリマンの計画は完全に実現不可能となっていった。

しかし、その翌年、初代のアメリカ奉天総領事に任命されたストレート(W.D. Straight)は、いわゆるノックス国務長官(P.C. Knox)のドル外交を背景に、ハリマンの女婿としてその意を受け、満鉄に代わる鉄道として錦州—愛琿間の鉄道敷設計画を推進していった。しかし明治四〇年には、アメリカ経済の不況のために一時計画を断念して帰国したものの、翌年後半になってから、アメリカ銀行団の代表として再度清国に滞在し、法庫門鉄道問題に隠れるように活動を再開し、明治四二年一〇月二日、錦愛鉄道借款予備契約の獲得に成功することになる。[5] ストレートの獲得した錦愛鉄道借款予備契約は、アメリカにとっては、満州の鉄道権益としては最初のものであり、それにより、日英露三国に加えて、アメリカもまた、満州の鉄道建設問題に介入することになるのである。

(1) 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――」（慶應義塾大学法学研究会編『法学研究』第五三巻三号、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――」（前掲『法学研究』第五四巻二号、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）。

(2) 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』第一六巻三号、昭和五五年一二月所収）。
同右「安奉鉄道をめぐる日清交渉――満韓一体化政策と日英同盟の変質――」（前掲『法学研究』第五六巻三号、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・満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）。

(3) 拙稿「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――」（前掲『法学研究』第五七巻八号、昭和五九年八月所収）。

(4) 外務省編『日本外交年表並主要文書（上）』（昭和四〇年、原書房）、二四九頁。
角田順『満州問題と国防方針』（昭和四二年、原書房）。
北岡伸一『日本陸軍と大陸政策』（昭和五五年、東京大学出版会）。

(5) 外務省調査部編『日米外交史』（昭和一四年）、一〇一―四頁。
外務省編『小村外交史』（昭和〇〇年、原書房）、六六二―七三頁。
Croly, H., *Willard Straight*, 1925, Hinsley.

二、満州鉄道中立化問題

前述のような経過によって、アメリカは満州の鉄道権益として錦愛鉄道の敷設権を獲得した。錦愛鉄道の建設にあたっては、国際的借款団を形成することが前提に存在してはいたが、主として日露両国によって二分されている満州の鉄道勢力に対して、錦愛鉄道の建設を通して、アメリカがどのようにして満州にその勢力を拡大できるかが、錦愛鉄道問題における最大の課題であった。そこでノックスは、満州のすべての鉄道を国際管理の下に置くことによって、日本とロシアの勢力を満州から撤退させることを考え、その手段として錦愛鉄道の建設をとりあげようとしたのである。

明治四二年一一月九日、ロンドン駐在のアメリカ大使レイド（W. Reid）は、グレー外相（E. Grey）に会見を求め、ノックスの提案を伝えた。これがいわゆる満州鉄道中立化案の最初であった。ノックスの提案は、第一に、満州の門戸開放と機会均等を実現するために、満州の諸鉄道に関心を持つ列強の出資金によって国際借款団を組織し、他方、鉄道所有権を日露両国から買収して清国に移し、その経営を借款団において行うこと、また第二に、もし第一案が実行不能の場合には、とりあえず錦愛鉄道の借款についてのみ列強の参加を求めて建設し、将来において満州に建設する諸鉄道の資金を調達する一方、既設の鉄道についても買収を進めるというものであった。ノックス案では、いずれの場合においても、日本の錦愛鉄道建設への参加は認められるものの、その代償として、日本は、満鉄について、またロシアも東清鉄道について、その経営権を放棄しなければならなくなるわけであり、満州から日本とロシアの勢力を撤退させようとするアメリカの意図は明瞭であった。したがって、日英同盟のために日本の満鉄経営を擁護するグレーにとって、ノックスの中立化案は必ずしも十分に同意できるものではなかったのである。一一月二五日、グレーはレイドに対して回答を送り、原則においてアメリカの提案を支持しながらも、第一の提案に対しては、国際借款

団の成立が可能かどうかを見きわめるため、現在進行中の湖広鉄道借款交渉の結果を待つべきこと、そして第二については、英米両国が錦愛鉄道建設への日本の参加に同意するよう清国を説得すべきこと、また既存の鉄道の清国による買収は後日改めて協議すべきことを述べた。(1)

このように、満州鉄道中立化案については、必らずしも英米両国間に意見の一致をみていたわけではなかったが、グレーは、アメリカ側には日本の錦愛鉄道への参加を拒否する理由はないとみており、この旨日本の加藤大使にも伝えていた。しかしながら、一二月一七日、レイドはグレーに覚書を送り、イギリス政府も原則において満州鉄道の中立化を支持しているとして、清国をはじめ、日露独仏各国に、これを提案すると通告してきた。グレーは、ノックスの提案について、その原則については同意してはいたものの、その具体的な内容までは賛同していたわけではなかった。アメリカがこの点についてイギリスの意思を十分に確認することなく行動を起したことは、最終的にノックスの中立化提議が失敗に終わる第一の要因となるといってよい。一二月一八日、オブライエン駐日アメリカ大使（T.J. O'Brien）は小村外相に対して覚書きを送り、錦愛鉄道の借款予備契約が清国とフレンチおよびストレートとの間に成立したことを明らかにし、あわせて、一一月九日、イギリスに提示したのと同様の内容の二案を示してきた。(2)

一方アメリカは、その前日、ロシアに対しても同様の通告を行っており、一二月一八日、ロシア外相イズヴォルスキー（A.P. Izvol'skii）は落合代理大使を招き、アメリカの提案によって最も影響を受けるのは日本とロシアであるとの観点から、対米回答についてあらかじめ日露間で協議を行うことを提案してきた。小村外相にとってもロシアのこのような提案には全く異存なく、一二月二〇日、落合に対し、日露両国の利害は一致していることから、両国の共通の利益を保護する方法について、日本政府もロシアとの協議を希望していることを伝えた。(3) この日本とロシアの対応には、非常に興味深いものがある。それぞれ満鉄および東清鉄道という満州の主要鉄道権益を持っているために、アメリカの提案によって、それぞれがアメリカに対する交差権益となり、日露両国がアメリカに対して共通の基盤に立

つことになったからである。日本とロシアは、明治四〇年の日露協商によって満州および蒙古地方の勢力範囲を確定しており、日本がロシアを依然として第一の仮想敵国としていることさえ除けば、この図式は日英同盟成立前の日英両国とロシアの関係と類似している。したがって、ロシアに対して日英同盟を成立させたように、アメリカに対して日露協調関係を構築することは、それほど困難なことではなかったといえよう。

一二月二一日、小村は加藤に対し、アメリカの提議はポーツマス条約によって生れた満州をめぐる日露間の権益関係を根本からくつがえすものであり、日本としてはこれには同意できないことを伝えるよう命じた。加藤は、一二月二三日、衆議員選挙のため不在のグレーに代ってキャンベル次官と会い、日本政府の意向を伝えたが、あくまで満鉄の経営を手放す意思はなかった。また錦愛鉄道の建設については、それが将来の満鉄経営に多大な影響をおよぼす可能性がある以上、それに対する相当の保障を要求したいとの方針を明らかにした。(4) その際キャンベルは、グレーの伝言として、日本は満鉄の経営については留保することとしても、アメリカの提案に原則において賛成してはどうかということを伝えている。しかし小村は、一二月二五日、マクドナルド駐日大使 (C.M. MacDonald) を招き、日本には満鉄の他にも安奉鉄道・吉長鉄道といった計画中のものもあり、将来満州に建設される鉄道は、錦愛鉄道を除くと全く未確定であること、したがって将来の満州における鉄道建設が、満鉄の経営にどのような影響がでるかについて不明のまま、このような未確定なアメリカ提案に同意することはできないと回答した。一方セント・ペテルスブルグにおいても、イズヴォルスキーは、イギリスのニコルソン大使 (A. Nicolson) に対して、アメリカ提案はあいまいであり、ロシア政府としても注意深く検討しなければならないと述べ、日本がどのような対応を示すかに注目しているとつけ加えた。このためイギリスは、一二月二九日、アメリカに対して回答を送り、アメリカの提案については日露両国の意向を確かめることが必要であることを指摘した上で、錦愛鉄道建設への日本の参加について清国の承認を求めて、北京のジョーダン公使 (J. Jordan) がフレッチャーアメリカ代理公使 (H.P. Fletcher) と共同して、清国を説得するよ

う命じたことを明らかにするのにとどめ、中立化案に賛成の意思を明らかにするまでにはいたらなかった。(5)

一二月三〇日、小村は、アメリカへの日本側回答案を落合に電訓し、ロシアと協議するよう命じた。回答案では、まず錦愛鉄道の建設について触れ、日本は原則として錦愛鉄道の建設に参加するが、建設計画の詳細はまだ明らかではないので、後日にそれを協議すること、しかし将来建設される未確定の計画に今から拘束されることは不可能であること、次いで、満州鉄道の中立化は、ポーツマス条約の規定に反すること、満州の鉄道についてだけアメリカが提案するような特殊な経営形態とする理由はないこと、列強の共同管理には利点が見い出せないこと、日本はすでに満州の開発のために多額の投資を行っているために、アメリカ提案には応じられないというものであった。一二月三一日、落合はイズヴォルスキーと会い、日本の回答案について説明した。ロシア側は鉄道中立化案については、日本と同様に拒否することを明らかにしたものの、錦愛鉄道問題については、国際借款団による建設に参加の方向であるにもかかわらず、将来満州に建設される鉄道に賛同しないのには矛盾があると指摘してきた。(6) これに対して翌年一月四日、小村は、あらためて、錦愛鉄道建設への参加は、すでに前年七月一三日の閣議において決定した日本の基本方針であること、しかし、将来満州に建設される鉄道は必らずしも錦愛鉄道のように路線が確定し、実際の利害関係が明らかになってはいないため、日本としては、将来国際借款団が錦愛鉄道以外の鉄道を建設することには同意できないことを、ロシア側に説明するよう落合に命じた。(7)

明治四三年一月一三日、ロシアはその対米回答案を日本に提示してきた。ロシアの回答案は、大筋において日本と同様にアメリカの提議を拒否するものであったが、錦愛鉄道の建設への参加には異議のないことを明らかにする一方で、将来国際借款団が建設する鉄道については、日本のように前提として拒否することなく、個々の計画が立案された時に、東清鉄道との利害関係を考慮してその賛否を明らかにするというものであった。(8) 日本とロシアは、それぞれが満州の南と北に大きな鉄道権益を保持しているために、日露両国はアメリカの提議に対して共通の基盤に立ったの

であるが、将来的な鉄道建設について日露間の対応に差が生じたのは、ロシアの東清鉄道と日本の満鉄の置かれた状況の違いによるものと思われる。すなわち、東清鉄道は満州を東西に走る唯一の動脈であって、それに対抗しうる鉄道としては、日本による吉長鉄道とその延長線である吉会鉄道以外にはなく、一方満鉄本線は、南満州東部を南北に走る動脈であって、法庫門鉄道問題にも示されたように、南満州西部を南北に走る競争線の計画が明らかにされていた。錦愛鉄道はまさにこの例となったのである。したがって、将来建設される鉄道が、満鉄本線と錦愛鉄道のどちらに有利となるかは、どのような鉄道が計画されるかによって決ることになる。このような満鉄と錦愛鉄道との抗争に対して東清鉄道は全く無関係であり、むしろロシアにとっては、日露戦争によって失った東清鉄道南満支線（満鉄本線）の代替として、錦愛鉄道を利用することは得策であったといえよう。このようなロシアの意図は、後述するロシアによる錦愛鉄道代替路線の提案によって、明らかにされることになる。

この間イギリスでは、ロイド・ジョージ自由党内閣による「人民予算」の賛否をめぐって総選挙が行われており、したがって、グレーも、明治四二年一二月二九日に対米回答を送付してからは、満州鉄道中立化問題にはただ静観していたが、アメリカは、一月六日、ノックスが声明を発表し、満州鉄道中立化構想に対する世論の支持を獲得しようとしていた。[9] このためワシントンの内田康哉大使は、日本の直接的な拒否の回答によって、日米関係に影響がおよぶことをおそれ、回答をなるべく遅延させて、事態の推移を見まもってからにしてはどうかと具申している。しかし一月一八日、桂内閣は、前述のロシアに提示した対米回答案を承認し、一月二一日、小村外相から在京アメリカ大使に手交した。[10] またロシアも、日本の回答と時期をあわせてその翌日に回答している。また、一月二六日には、フランスも、ロシアおよび日本と同盟および協商の関係にあることから、日露両国が同意できないかぎり、アメリカの提議に応じることはできないと回答してきた。二月四日のドイツからの回答は、アメリカの提議を全面的に支持する唯一の回答であったが、ドイツもまたアメリカと同様に満州には全く権益を持っていなかったのである。[11] このようにして、

ノックスの提議は列強の支持をえられないまま失敗に終ることとなる。(12)

しかしながら、アメリカの提案が、初めて日露両国にとって共通の関心事となったことは大きな意味があった。前年一二月三〇日に小村が日本の対米回答案とともに落合に与えた訓令は、この満州鉄道問題をきっかけにして、日露関係の緊密化が促進されることを希望するものであったが、それは、日露両国にとっての共通の利害、すなわち満州の鉄道をアメリカ資本から防御するという意味において、両国の鉄道権益がアメリカに対する交差権益として位置づけることによってはじめて可能であった。アメリカの提議した中立化構想は失敗に終ったものの、それによって、日露関係の緊密化が促進されていったことは明らかな事実であった。とりわけ、一月二〇日、イズヴォルスキーが、ロシアの対米回答を落合に提示した際にも、その後の日露協約関係の継続を希望し、日露協商の改訂を示唆したことによって明白であり、第二回日露協商成立のための第一歩となったのである。(13)

(1) Washington, November 6, 1909. The Secretary of State to Ambassador Reid, telegram. (Foreign Relations of the United States, hereafter F.R., 1910, pp. 234-235).
Foreign Office, November 25, 1909. Sir E. Grey to Mr. W. Reid. 英国外務省記録—以下略—(FO405-198-225).

(2) Foreign Office, November 30, 1909. Sir E. Grey to Sir C. MacDonald, dispatch no. 197. (FO405-198-233).
American Embassy, London, December 16, 1909. Memorandum communicated by Mr. W. Reid. (FO405-198-233).
明治四二年一二月一八日、在本邦米国大使来翰。（外務省編『日本外交文書』第四二巻第一冊七四九文書—以下『外文』四二—一、七四九と略す。）

(3) 明治四二年一二月一八日、在露国落合代理大使来電第一五二号、二〇日、往電第九〇号。（以上、『外文』四二—一、七五〇および七五二）。

(4) 明治四二年一二月二一日、在英国加藤大使往電第一三五号。二三日、来電第二二〇号、（以上、『外文』四二—一、七五四および七六〇）。

(5) 明治四二年一二月二五日、在英国加藤大使往電第一三七号。（『外文』四二—一、七六二）。

St. Petersburg, December 25, 1909. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, telegram no. 513. (FO405-198-271).
Foreign Office, December 29, 1909. The Minister of Foreign Affairs to Ambassador Reid. (F.R. 1910, p. 242).

(6) 明治四二年一二月三〇日、在露国落合代理大使往電第九七号、三一日、来電第一六二号。(以上、『外文』四二―一、七六五別電および七六八)。

(7) 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)。
明治四三年一月四日、在露国落合代理大使往電第一号。(『外文』四三―一、二二二)。

(8) 明治四三年一月一四日、在露国落合代理大使来電第六号。(『外文』四三―一、二四五)。

(9) Foreign Office, January 11, 1910. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram no. 6. (FO405-202-21).
Department of State, Washington, January 6, 1910. Statement given to the Press. (F.R. 1910, pp. 243-5).

(10) 明治四三年一月八日、在米国内田大使来電第四号。(『外文』四三―一、二二九)。
明治四三年一月一八日、桂内閣々議決定。(『外交』四三―一、二四九)。
Department of Foreign Affairs, Tokyo, January 21, 1910. The Ministre for Foreign Affairs to Ambassdor O'Brien (F.R., 1910, pp. 251-252).

(11) American Embassy, St. Petersburg, January 22, 1910. Ambassador Rockhill to the Secretary of State. (F.R., 1910, pp. 248-249).
American Embassy, Paris, February 4, 1910. Ambassador Bacon to the Secretary of State. (F.R., 1910, pp. 256-257).
American Embassy, Berlin, February 23, 1910. Ambassador Hill to the Secretary of State. (F.R., 1910, p. 261).

(12) 明治四三年六月九日、在瑞典国杉村公使来信機密第九号。(『外文』四三―一、二九五)。

(13) Tokyo, January 29, 1910. Sir C. MacDonald to Sir E. Grey, telegram no. 11, Confidential. (FO405-202-56).
明治四三年一月二〇日、二一日、在露国落合代理大使来電第八、九号。(以上、『外文』四三―一、二五九および七)。

三、錦愛鉄道借款問題

明治四二年一〇月二日の錦愛鉄道借款予備契約の調印は、二つの問題を提起した。その第一は、前述の満州鉄道中

立化問題にみることのできるアメリカの満州鉄道問題への介入であり、第二は、錦斉鉄道問題に引き続いた日本の錦愛鉄道建設への参加問題である。

日本は、法庫門鉄道問題以来、満鉄の西側地域に鉄道が建設されることに強い関心を払っていた。それは満鉄の競争線となり、満鉄の経営に影響を及ぼすものと考えられていたからである。したがって、日本は法庫門鉄道の建設には強く反対しながらも、その代替案としての錦斉鉄道計画については、明治四二年七月一三日の閣議決定において、清国の法庫門鉄道建設の代償として錦斉鉄道の建設を承認し、その建設にあたっては、日本から資本・技術両面の参加を条件としていた。したがって、フレンチの錦斉鉄道計画が、ストレートとの共同による錦愛鉄道計画に変更になっても、日本の基本方針に変更を加えなければならないことはなかった。日本が錦愛鉄道借款予備契約の成立を確認したのは、一〇月二一日、ロンドンにおいて山座参事官がポーリング（G. Pauling）と会った時である。それまでの日本は、錦愛鉄道建設に関するうわさを承知してはいたものの、錦斉鉄道への参加を求めていたのである。(1)

日本の錦斉鉄道への参加希望は、伊集院駐清公使にも伝えられており、またイギリスに対しても、くり返してその要望を申し入れていた。グレー外相も、日本のこの希望については良く承知しており、錦斉鉄道計画が錦愛鉄道に変わっても、法庫門鉄道問題と同様に、それが満鉄の利益を損うことがないことを基本方針としていた。錦愛鉄道借款予備契約調印の報告を受けても、グレーは、錦愛鉄道の建設が満鉄に影響を与えるといった日本の抗議があれば、イギリス政府はそれを支持することになるし、また予備契約の存在にイギリス政府が拘束されることもないと、ジョーダンに注意を与えている。さらに一〇月二〇日、グレーはアメリカのレイド駐英大使を招き、イギリスは、日本が満州の門戸開放を遵守し、その上で満鉄の利益を維持するために、それを損うような鉄道建設に反対することには理解を持っていると述べ、日本の錦愛鉄道建設への参加希望を支持していることを明らかにした。(2)

しかしながら、予備契約は英米両国の民間資本家と清国の問題であって、錦斉鉄道問題と同じように、清国側にお

いて日本の参加を求める意思がないかぎり、イギリス政府としても清国に対して日本の希望を取り次ぐことはできなかった。また一方日本としても、直接の当事者であったわけでなく、直接清国に対して日本の要望を申し入れることは不可能であった。一〇月二六日、ジョーダンは、錦愛鉄道への日本の参加は清国が決める問題であって、アメリカの代理公使フレッチャーとも、清国は日本の参加を承認しないと予想していることを報告してきたが、グレーは、重ねて、清国に日本の参加を説得するよう命じている。しかしジョーダンは、一一月七日、日本からは参加についての要請はなく、また借款予備契約の清国皇帝による裁可を待っている時に、日本の参加を提起するのは得策でないと反論している。[3] 確かに、伊集院は、北京において、日本の錦愛鉄道への参加の希望を表明する機会を探していた。しかし伊集院は、借款予備契約は清国皇帝の批准を得られないという見通しを持ち、日本がそれへの参加を表明する時期ではないと判断していた。したがって、ジョーダンが指摘していたように、伊集院は、日本の参加問題について、何ら公式に日本の意思を表明してはいなかった。しかも、それについては、あくまで日本は受動的対応をとるべく、英米側からの日本の意思の確認を待ってさえいたわけである。[4] 日本は錦愛鉄道問題に対しては直接関係していないため、どのような方法によって日本から参加の意思を表明してゆくかが問題であった。しかしながら日本は、直接的にもまた間接的にも、その方法を見い出すことはできなかった。この意味では、前述のように一二月一八日、満州鉄道の中立化についてアメリカが日本の同意を求めてきたことは、たとえ日本が中立化案に反対であっても、錦愛鉄道建設への参加の意思を明らかにする機会となっていたのである。明治四三年一月四日、小村は、対米回答案に沿いつつ、日本は原則として加入を条件として錦愛鉄道の建設に同意する旨を、北京駐在の英米各公使に伝達するよう伊集院に命じている。一月八日、伊集院はジョーダンおよびフレッチャーを訪ねて、日本の意向を説明したが、借款の額や路線計画が具体的に決められていないため、日本としても参加の方法について、具体的に対応することはできなかった。[5]

一方、ロシアにおいても錦愛鉄道への関心が持たれていた。しかし日本と同様にロシアもまた直接の当事者でなか

ったために、錦愛鉄道に対するその方針を明示する機会を持っていたわけではない。したがって、そのかぎりにおいては、ロシアにとっても、アメリカの満州鉄道中立化の提議は、ロシアの錦愛鉄道への参加を明らかにする機会となっていたのである。明治四二年一二月二六日、セント・ペテルスブルグにおいて、イズヴォルスキー外相とイギリス大使ニコルソンが会見し、錦愛鉄道問題について意見を交換したが、ロシアはイギリスの錦愛鉄道建設への参加が一八九九年の英露鉄道協定に違反する疑いがあると指摘してきた。英露鉄道協定は、満州におけるロシアの鉄道権益とイギリスの揚子江流域のそれとを相互が交換的に承認し、相互の不干渉を約束したもので、したがって、満州西部を縦断する錦愛鉄道の建設にイギリスが参加することは、英露鉄道協定に違反するというのである。翌日、ロンドンにおいても、イギリス政府に対して覚書を送ったロシアは、東清鉄道敷設契約にしたがって、満州の鉄道建設については、清国から第一に協議を求められる条約上の権利を持っていること、そしてイギリスの錦愛鉄道建設への参加は英露鉄道協定に違反する疑いがあると指摘してきた。(6) 日露戦争の結果によって、満州の鉄道をめぐる利害関係は大きく変化してきているにもかかわらず、ロシアが日露戦争前の利害関係を調整した英露鉄道協定の規定を持ち出してきた背景には、満州の鉄道建設に関するロシアの条約上の権利とイギリスに対する条約上の規制とを指摘することによって、フレンチやストレートの推進している錦愛鉄道計画に、ロシアが参加すべき正当な理由を示したものといってよい。一二月二九日、ニコルソンはイズヴォルスキーと会見したが、イズヴォルスキーは、錦愛鉄道計画について、ロシアに対してそれまで全く協議を求められなかったことに不満の意を表明している。(7)

一二月三〇日、グレーは、ロシアの抗議に対して、錦愛鉄道問題は英露鉄道協定の対象となるような問題ではないが、イギリスはロシアの揚子江流域の鉄道借款への参加を認めるので、これによって、英露間では英露鉄道協定により両国が同等の利益を受けることになること、さらに、フレンチの行動はイギリス政府が拘束できるものではないことをニコルソンに伝えている。これに対して、ニコルソンは、英露鉄道協定の取扱いもむづかしい問題ではあるが、

イギリスが錦愛鉄道の建設に日本の参加を清国に説得していながら、ロシアを除外してきたという事実の方が、問題の解決にとって大きな障害になると述べている。[8] 翌年一月一日、ニコルソンはイズヴォルスキーと会ったが、ニコルソンの予想通り、イズヴォルスキーは英露鉄道協定問題については一応納得したものの、日本の参加について疑義を申し立ててきた。グレーは、このようなロシアの疑問に対して、法庫門鉄道以来の日本との関係について述べ、ロシアの参加は考慮に値いするとニコルソンに伝え、ロンドンにおいても、ベッケンドルフ大使に覚書きを送り、満州の門戸開放という観点において、日本とロシアが錦愛鉄道の建設に参加することに異存がないことを回答した。[9] また日本側においても、後述するような満鉄中立化問題をめぐる日露関係の緊密化のために、ロシアの錦愛鉄道建設への参加には異存はなかった。[10] 日露戦争前後を通じて、満州の鉄道の多くは、日本のロシアに対する交差権益となっていたが、錦愛鉄道についてだけは、日本とロシアの利害関係は一致し、英米両国の資本に対する日本とロシアの交差権益になっていたのである。

一方、このような日本とロシアに対する参加問題が討議されていたにもかかわらず、フレンチとストレートの獲得した予備契約は、依然として清国政府内で批准の手続きが進められているままになっているだけで、それが清国皇帝の勅許を得るまでにはいたっていなかった。明治四二年一二月一五日、アメリカ国務省は、アメリカが清国に対して満州鉄道の中立化を提議するのにともなって、錦愛鉄道借款予備契約について、清国が最終的にそれを早く批准するように、フレッチャーに指示を与えている。しかしながら、清国においては、慎重な検討を重ねているというだけで、それを正式に批准するまでにはいたらなかった。それは清国内部において、錦愛鉄道の借款条件と他の鉄道との比較検討に時間がかかっていたためであったが、翌年一月二〇日、清国皇帝は予備契約を批准した。[11] しかしこの借款は、借款の条件や方法については取り極めてあったが、具体的な借款の総額や方法についてはその後に協議することとなっていたため、その点において、日本とロシアがどのように参加し、借款を分担してゆくかという問題が生れること

になった。そしてこれらの条件について合意が成立して、はじめて錦愛鉄道借款本契約が調印されることになるわけであった。

明治四三年二月七日、小村は、錦愛鉄道建設にあたっての日本側条件を明らかにした。この内容は、前年七月一三日の閣議決定において決定した錦斉鉄道問題についての日本の参加条件に沿うものであって、第一は、日本の資本および技術の参加であり、第二は、満鉄と錦愛鉄道を連絡する鉄道の建設を清国が承認することであって、日本としては、特に第二の条件を重視していた。二月一四日、伊集院は、日本の要求を清国側に伝えた。一方、二月七日にロンドンでは加藤がグレーと、また一七日にはワシントンで内田がノックスとそれぞれ会い、日本の錦愛鉄道建設への参加について説明し、それぞれの了解を得ることに成功した。(12)

こうして日本は、懸案であった錦愛鉄道問題について、ようやく交渉の糸口を見い出したわけである。しかし、このような日本の参加条件の提示については、ロシアも事前に了解し、またその内容に異存のないことを明らかにしていたが、ロシアは、ワシントンにおいて、錦愛鉄道の詳細について情報を入手してから、ロシアの対応策を決定すると述べ、その参加条件について明らかにしようとはしなかった。これについて小村は、錦愛鉄道問題に関する利害は日露間において共通であるために、ロシアと同一歩調をとるべきこととしながらも、錦愛鉄道問題に対する日本とロシアの掛わり合いに違いが生じることはやむを得ないとしている。(13) この段階では、ロシアが錦愛鉄道の建設にあたって、どのような条件を提起してくるかは不明であったが、満州鉄道中立化問題、そして錦愛鉄道問題全般においては、日本とロシアは英米両国に対して共通の立場に立っていたものの、錦愛鉄道問題に関するその具体的な内容になると、やはり日本とロシアとの間に一致する共通の条件を見つけることのむつかしさを示していた。日本とロシアの違いは、以下述べるように、錦愛鉄道代替路線計画の詳細に関する協議の中で、より明らかにされることになる。

（1）明治四二年一〇月一一日、二一日、在英国加藤大使来電第一八八、一九二号。（『外文』四二―一、七三二および七三五）。

(2) Foreign Office, September 27 & October 6, 1909. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram nos. 160 & 164. (FO405-198-140 & 155).
Foreign Office, October 26, 1909. Sir E. Grey to Mr. Bryce, dispatch no. 282. (FO405-198-186).

(3) Peking, October 26 & November 7, 1909. Sir J. Jordan to Sir E. Grey, telegram nos. 170 & 178. (FO405-198-189 & 199).
Foreign Office, November 5, 1909. Sir E. Grey to Sir J. Jordan, telegram no. 178. (FO405-198-198).

(4) 明治四二年一二月七日、一〇日、在清国伊集院公使来電第三九六、四〇二号。(以上、『外文』四二―一、七四二および七四五)。

(5) 明治四三年一月四日、在清国伊集院公使往電第二号。八日、来電第三号。(以上、『外文』四三―一、二九七および三〇一)。

(6) St. Petersburg, December 27, 1909. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, telegram no. 518. (FO405-198-274).
Russian Embassy, December 28, 1909. Note communicated by Mde Etter. (FO405-198-277).

(7) St. Petersburg, December 29, 1909. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, telegram no. 520. (FO405-198-281).

(8) Foreign Office, December 30, 1909. Sir E. Grey to Sir A. Nicolson, telegram no. 1375. (FO405-198-283).
St. Petersburg, December 31, 1909. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, telegram no. 521. (FO405-198-284).

(9) St. Petersburg, January 1, 1910. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, telegram no. 1. (FO405-202-1).
Foreign Office, January 3, 1910. Sir E. Grey to Sir A. Nicolson, telegram no. 2. (FO405-202-10).
Foreign Office, January 3, 1910. Sir E. Grey to Count Benckendorff (FO405-202-12).

(10) 明治四三年一月五日、在清国伊集院公使来電第二号。六日、往電第三号。(以上、『外文』四三―一、二九八および二九九)。

(11) Department of State, Washington, December 15, 1909. The Acting Secretary of State to Chargé Fletcher. (F.R., 1910, p. 237).
American Legation, Peking, January 2 & 21, 1910. Chargé Fletcher to the Secretary of State. (F.R., 1910, p. 243 & p. 247).

(12) 明治四三年二月七日、在清国伊集院公使往電第四五号。一四日、来電第四二号。一五日、在英国加藤大使来信機密公第一六号。一九日、在米国内田大使来電第二一号。(以上、『外文』四三―一、三一五、三二三、三二五および三二七)。

（13）明治四三年二月七日、在清国伊集院公使往電第四六号。八日、在英国加藤大使往電第一八号。（以上、『外文』四三―一、三一六および三一七）。

四、錦愛鉄道代替路線問題

明治四三年二月二〇日、セント・ペテルスブルグにおいて、ニコルソンはココフツォフ蔵相（V.N. Kokovtsov）と会ったが、その際ココフツォフは、戦略的見地から、ロシアとしては、錦愛鉄道の建設よりは、張家口から庫倫（現在のウランバートル）を経て恰克図に達する鉄道（以下張恰鉄道と呼ぶ）の建設を希望していることを明らかにした。ロシアのこのような新構想に驚いたニコルソンは、翌日、イズヴォルスキーを訪ねてこの真意を確かめたところ、ロシアは、錦愛鉄道問題に関するアメリカの回答に不満をもっており、アメリカが張恰鉄道の建設に応じなければ、ロシアは錦愛鉄道の建設に反対し、少なくともその鉄道がロシア国境にまで延長されることには反対するとの意向を明らかにした。[1] ロシアが不満を持ったアメリカの回答というのは、二月四日に、アメリカに対してロシアが、ロシアの借款への参加が具体的に明らかにならないうちに、アメリカが本契約の調印を行わないようにと申し入れたのに対し、二月一四日、アメリカは、ロシアの借款への参加を認めながらも、本契約はあくまで予備契約を基礎とし、ロシアに協力を求めるからといって、ロシアとの協議なくしてはどのようなことも決められないというわけではないと、回答してきたからである。[2] これは、アメリカが、錦愛鉄道の建設に、日本とロシアの参加を認めても、その主導権はあくまでアメリカにあることを明らかにしたものといえよう。したがってロシアは、その代替路線を提案することによって、アメリカが進める錦愛鉄道の計画そのものに反対したのである。とりわけ、錦州―斉々哈爾間（すなわち錦斉鉄道）については、東清鉄道の収益にとっても良い影響があると認められても、斉々哈爾から愛琿までの延長は、黒竜江地方の防衛問題と結びつくために、戦略的に認められないものであった。[3]

二月二四日、ロシアは、以上のような観点から、英米両国に対して覚書きを送り、錦愛鉄道計画に対する反対と、その代替路線としての張恰鉄道計画を提案した。そして、ロシアは、シベリア鉄道と恰克図を連絡する鉄道を建設すると共に、庫倫—恰克図間の建設資金を供給する考えを明らかにした。したがって、ロシアの張恰鉄道計画に参加する列強は、張家口—庫倫間の建設を分担することになるわけである。このようなロシアの提案は、日本へは、二月二六日、セント・ペテルスブルグにおいて、また清国には、三月三日、それぞれ通告されている。(4) この張恰鉄道計画は、実は日露戦争直後からロシアにおいては討議されていた問題であった。明治三九年七月一五日、ベルリンにおいて陸軍武官明石元二郎は、ロシアのシベリア鉄道の複線化にともなって、シベリア鉄道から分岐した鉄道を庫倫まで伸ばすことを計画しているという情報を伝えている。このような計画を知らされた外務省では、北京の林公使にこの情報を伝えると共に、この鉄道建設がロシアの極東への進出にとって有利となり、日本の防衛方針に影響をおよぼす恐れがあると述べ、清国がロシアの要請に応じることがないように、注意を促している。(5) このロシアの鉄道計画は、明らかに、ポーツマス条約によって失った極東への進出ルートの代替として考察されていたものであり、シベリア鉄道の一支線となる戦略鉄道であった。ロシアの提案してきた張恰鉄道計画にも、ロシアはこの鉄道を長年検討してきたものと示しているように、張恰鉄道計画は、満州の諸鉄道を経由することなく、シベリア鉄道から蒙古地方を縦断して直接北京に到達できる近道となっていた。それだけに、戦略的観点からもロシアは、従来よりさらに短時間で北京に行くことが可能となり、運輸経済的にも、満鉄にとって、ひとつの大きな競争線となる可能性が十分にあったのである。

このようなロシアの提案に対して、イギリスは三月四日に、またアメリカは三月九日に、覚書の受領のみを儀礼的に通告している中で日本は、三月二日、早々と張恰鉄道への対応方針を決定している。(6) 三月二日の閣議において、日本は、ロシアの張恰鉄道計画によって錦愛鉄道計画が廃棄されることは、満州への列強の進出を阻止することとなり、

日本にとっては都合のよいこと、またその反面で、張恰鉄道の完成によって、ロシアは満州を経由することなく直接北京へ進出することが可能になること、しかし、日本としてはロシアの代替路線計画に反対する理由を持っていないこと、以上のような観点から、英米とともに、張家口—庫倫間の鉄道建設に参加すべきことを決定したのである。三月四日、小村はこれを在京のロシア大使に回答している。(7) これに加えて陸軍は、錦愛鉄道計画に対する日本の重要条件であった錦愛鉄道と満鉄との連絡鉄道にならい、張恰鉄道に対しても、同様の連絡線の帰設を付帯条件とするよう求めている。この連絡鉄道の具体案について、陸軍は、満鉄本線上の長春・四平街・鉄嶺のいずれであっても、それが、鄭家屯から南満州西端地方を経由して張家口にいたる鉄道の出発点となれば、吉会鉄道を使用することによって、朝鮮半島北部東海岸より、北京にいたる第二の鉄道ルート（第一は満韓連絡鉄道と京奉鉄道とを使用するルートを指す）を獲得することができるとしている。(8) このように、日本は、錦愛鉄道計画がロシアの代替路線によって中止されることを期待し、張恰鉄道計画に積極的に対応していくこととしたのである。

三月七日、ロンドンにおいて加藤はグレーと会見し、日本側の対応策について説明した。グレーとしては、日本が錦愛鉄道よりは張恰鉄道の建設の方が好ましいことはよく理解しているために、日本の張恰鉄道計画への参加について、とりたてて反対することはなかった。(9) また三月一一日には、グレーは、アメリカ大使レイドと会見したが、レイドは私案として、錦愛鉄道のうち、錦州—斉々哈爾間について直ちに着工し、斉々哈爾—愛琿間についてはロシアに委ねてはどうかと提案した。これに対してグレーは、イギリスは錦愛鉄道建設に外交上の保護を与えるつもりはないこと、ポーリング商会が建設することは彼等の自由であって、イギリス政府にはそれを拘束することはできないことを述べ、イギリスはこの問題に干与することは避けたいとの意向を伝えている。また三月三一日には、ワシントンにおいても、イギリスのブライス代理大使（C.P. Bryce）とタフト大統領（W.H. Taft）が会い、タフトは、満州が日露間の緩衝地帯となることを希望し、このためには、満州の諸鉄道が国際化され、いずれの列強の利益ともならないよう

にするのが望しいと述べた。しかしながら、すでに満鉄中立化問題において明らかにされたように、これにより日露関係はむしろ緊密化の方向に進んでおり、満州を日露間の緩衝地帯にするという構想そのものには、実現の可能性はなかったといえよう。四月一八日、アメリカはロシアに回答を送り、ストレートの獲得した借款は合法的なものでロシア側にはこれに反対する理由はないこと、そしてアメリカとしては、本契約が成立次第、関係諸国共同による借款を成立させたいという希望を明らかにした。(10) しかし、アメリカとしても、満州を日露間の緩衝地帯とする目的から離れて、錦愛鉄道問題についてロシアと対立したままで、建設を強行するほどの意思はなかったといってよい。

これに対して当事者であるストレートは、五月から六月にかけ自らセント・ペテルスブルグに赴き、問題の解決にあたろうとしていた。ストレートとしては、このままでは錦愛鉄道計画が実現される可能性がないため、それを錦州―齊々哈爾間にかぎっても、ロシアの同意をとりつけようとするものと予想されていた。(11) しかしながらストレートは、ココフツォフに対しストレートの保持している借款契約が正当なものであり、錦愛鉄道の完成によってもそれが経済的側面から東清鉄道に損害を与えるものではないと主張したため、ココフツォフは、錦愛鉄道は沿線の経済的発展には何ら有益となることがないばかりか、戦略的にはロシアにとって有害となると返答した。また、ココフツォフは、ストレートに対し、錦愛鉄道計画の代案として、満州ないし蒙古地方の一地点と東清鉄道とを結ぶ支線の建設を提案したが、ストレートは、ロシアが近い将来において東清鉄道本支線のすべてを清国に売却することを交換条件としたため、両者の間には全く意見の一致をみることはできなかったのである。(12) したがって、ロシアの張恰鉄道計画にはアメリカが反対していることもあり、錦愛鉄道も張恰鉄道も、いずれもが実際に建設される可能性はますます少なくなっていった。したがって、錦愛鉄道計画については、米露両国のそれぞれが反対しないような計画への修正が必要であった。

七月二二日、ロンドンにおいて、アメリカ大使レイドは外務省にキャムベル次官を訪ね、錦愛鉄道のうちとりあえ

ず錦州—洮南間についてのみ建設を行い、洮南から愛琿への延長は将来とすることを提案した。これはすなわち、錦愛鉄道が東清鉄道を横断してロシアと満州との国境まで進出するために、ロシアが戦略的見地からその建設に反対していることをふまえ、とりあえず東清鉄道本線の南側までを建設しようとするものであった。しかしながらグレーは、七月三〇日、錦州—洮南間に限定した建設であっても、それがいずれ愛琿まで延長されることを前提とするかぎり、日露両国はそれを錦愛鉄道の建設とみなすことが予想され、イギリスとしてはこの計画には賛成できないと回答した。(13) また同様の照会が、七月二九日、ポーリング商会からもあったが、グレーはこの計画に反対であることを伝えるとともに、一八九九年の英露鉄道協定によって、ロシアが錦愛鉄道建設へのイギリスの参加に反対している以上、イギリスとしてもこの計画を支持することはできないと返答している。(14) 九月二二日、グレーは、ブライスからの錦愛鉄道問題に関する英米協調関係の維持という上申に対し、アメリカの満州鉄道中立化政策そのものが失敗であったこと、そしてこのために日露関係が緊密となり、満州の門戸開放という原則を実現することがむずかしくなったと指摘し、イギリスとしては、満州の問題についてはできるかぎりアメリカと協調して行く方針であること、しかし、満州の現状を維持してゆくことに第一の関心があることを伝えている。グレーは、満州の権益をめぐるアメリカとロシアの紛争に、イギリスがまきこまれてゆくことを警戒していたのである。(15)

このように、ストレートの交渉が不成功に終った後、明治四三年秋、フレンチは、錦州—洮南の延長を斉々哈爾ではなく哈爾賓経由で愛琿にいたる錦愛鉄道の路線変更をロシアに提案した。ロシア内部では、ココフツォフ蔵相は、哈爾賓—洮南間の鉄道は、東清鉄道の給養線となると考えていることも日本には伝えられ、日本としても、このような計画が実現するとすれば、満鉄にとって不利益であることは明らかであり、ロシアの対応に注目しなければならなくなっていった。(16) このようなフレンチの代替計画案に対して、ロシア側も、非公式に、錦州—洮南—海拉爾および哈爾賓—愛琿間の鉄道計画を提案しており、錦愛鉄道の代替路線について、ようやく関係列強の満足する合意が成立す

るとストレートには思われた。しかしながら、明治四四年三月に、フレンチがセント・ペテルスブルグを訪問すると、ココフツォフは、錦愛鉄道に反対する戦略的理由として、事変が起きた時、日本軍が錦州から鉄道によって北上し、東清鉄道を斉々哈爾において分断する可能性があるということを明らかにし、したがって、錦州—海拉爾間の鉄道建設には同意せず、また愛琿はロシアと満州との国境に近すぎるため、その途中の墨爾根までなら、すなわち斉墨鉄道については同意を示した。これによりフレンチは、北京—熱河—洮南—哈爾賓間の哈北鉄道と斉墨鉄道の二案を、四月二一日、ロシアに提案するところとなった。(17)

このように、満州西部をめぐって種々様々な鉄道計画が、次々に生れ、そして消えていった。それは、法庫門鉄道建設に失敗した後、その代替路線としての錦愛鉄道にも失敗したフレンチが、そのまた代替路線を計画して、満州の西部に、アメリカ・イギリスの資本を中心にした鉄道を建設しようとしたためであったが、同時に、ロシア側においても、フレンチやストレートの提案から、少しでもロシアにとって有利な計画を引き出そうとしてきたからでもあった。したがって、フレンチの提案した哈北鉄道・斉墨鉄道についても、日本としては同意を与えたものではなく、改めてその是非について検討しなければならなかった。しかも、ロシア側からは、斉墨鉄道の軌道を東清鉄道と同じ広軌とするよう要求がでていることも伝えられた。斉墨鉄道の軌道を東清鉄道と同一にしたいとのロシアの要求は、それが東清鉄道の培養線となることを示し、したがって、哈北鉄道についてもロシアは同様の要求を出すのではないかという疑いは十分にあった。九月二七日、ロシアは、九月二一日の対英回答と同様の内容を本野に提示したが、ロシアは哈北鉄道の詳細が未定であることを理由に、その点について明らかにしようとはしなかった。しかしながら、ロシアが哈北鉄道がどの地方を通過するかについて強い関心を持っていることを明らかにしたことは、日本にとって重要であった。すなわち、日露協約における秘密協定によって日露両国は、それぞれの勢力範囲を決定しており、日本としては、ロシアが哈北鉄道問題を利用した勢力範囲拡大を考えていることを恐れていたからである。(18) 錦愛鉄道問題

によって日露協調関係が生れてきたとはいっても、それは、あくまで、東清鉄道と満鉄とがアメリカの中立化要求に対して共通の利害を持ったからであって、日露戦争後においても、戦争前と同様に、基本的には日露間の対立関係が続いていることは明らかであった。

このため、斉墨・哈北両鉄道計画についても、計画が実行に移されることなく終った。法庫門鉄道問題に始じまるいわゆる満鉄平行線問題は、ただの一線も具体化されることなく終った。日本としては、満州西部に満鉄に平行する鉄道が建設されることを恐れ、消極的な意味で、錦愛鉄道の建設に応じてきただけに、結果的に、錦愛鉄道が建設されずに終ったことは、むしろ満足すべきことであったといってよい。

(1) St Petersburg, February 20 & 21, 1910. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, telegram no. 63 Confidential & Dispatch no. 102. (FO405-202-106 & 112).

(2) Imperial Russian Embassy, Washington, February 4, 1910. Memorandum from Russian Embassy. (F.R., 1910, pp. 255-256).

Department of State, Washington, February 14, 1910. Memorandum to Russian Embassy. (F.R., 1910, p. 260).

(3) St. Petersburg, February 21, 1910. Sir A. Nicolson to Sir E. Grey, dispatch no. 98. (FO405-202-111).

(4) Russian Embassy, February 24, 1910. Note communicated by the Russian Embassy. (FO405-202-108).

Imperial Russian Embassy, February 24, 1910. Memorandum from the Russian Embassy. (F.R., 1910, pp. 261-262).

明治四三年二月一六日、在本邦露国大使来翰。（『外文』四三―一、二二二二）。

Peking, March 4, 1910. Mr. Muller to Sir E. Grey, telegram no. 40. (FO405-202-119).

(5) 明治三九年九月七日、在清国林公使往電第六四号。（外交史料館所蔵史料1・7・3・56）。

(6) 明治四三年三月二日、桂内閣々議決定。（『外文』四三―一、二三四）。

Foreign Office, March 4, 1910. Sir E. Grey to Count Benkendorff, Confidential. (FO405-202-122).

Department of State, Washington, March 9, 1910. The Secretary of State to the Russian Ambassador (F.R., 1910, p. 264).

(7) 明治四三年三月四日、在本邦露国大使往翰。(『外文』四三―一、三三八)。
(8) 明治四三年三月三日付寺内陸相意見書、三月二三日付陸軍意見。(『外文』四三―一、三三四付記一および二)。
(9) 明治四三年三月七日、在英国加藤大使来信機密公第二八号。(『外文』四三―一、三四二)。
(10) Foreign Office, March 11, 1910. Sir E. Grey to Mr. Bryce, dispatch no. 95. (FO405-202-134).
Washington, March 31, 1910. Mr. Bryce to Sir E. Grey dispatch no. 72, Confidential. (FO405-202-157).
Department of State, Washington, April 18, 1910. Memorandum to the Russian Embassy. (F.R., 1910, pp. 264-266).
(11) 明治四三年四月三〇日、在清国伊集院公使来電第一一七号。(『外文』四三―一、三五一)。
(12) 明治四三年七月八日、在露本野大使来信機密往第三五号。(『外文』四三―一、三六二)。
St. Petersburg, June 28 & July 2, 1910. Mr. O'Beirne to Sir E. Grey, dispatch nos. 289 & 297 Confidential. (FO405-203-4 & 10).
(13) Foreign Office, July 22, 1910. Minute by Sir F. Campbell respecting the Chinchow-Aigun Railway. (FO405-203-18).
Foreign Office, July 30, 1910. Sir E. Grey to Mr. W. Reid. (FO405-203-23).
(14) July 29, 1910. Messers, Pauling and Co. to Foreign Office. (FO405-203-22).
Foreign Office, August 16, 1910. Foreign Office to Messers. Pauling and Co., (FO405-203-31).
(15) Dublin, N.H., August 24, 1910. Mr. Bryce to Sir E. Grey, dispatch no. 183, Very Confidential. (FO405-203-67).
Foreign Office, September 22, 1910. Sir E. Grey to Mr. Bryce, dispatch no. 288, Confidential. (FO405-203-76).
Foreign Office, September 27, 1910. Sir E. Grey to Mr. Müller, dispatch no. 340. (FO405-203-78).
(16) 明治四三年一〇月一四日、在清国伊集院公使来電第二一八号。(『外交』四三―一、三六五)。…
(17) November 9, 1910. Memorandum by Mr. W.D. Straight regarding Chinchow-Aigun Railroad. (FO405-203-58).
St. Petersburg, April 5, 1911. Sir G. Buchanan to Sir E. Grey, dispatch no. 89, Secret. (FO405-204-191).
April 21, 1911. Memorandum by Lord Ffrench with regard to the proposed Chinese Railways in Chili and Mongolia. (FO405-206-45 Enclosure).
(18) 明治四四年八月一二日、在英国加藤大使来電第一七〇号、二一日、往電第一一三号。九月一五日、在露国本野大使来電第一一五号、二七日、往電第一二六号。(外交史料館所蔵史料1・7・3・67松本記録)。

五、むすび

本稿において述べてきたように、錦愛鉄道問題によって導びかれたアメリカの満州鉄道問題への介入は、日英米露四カ国の利害関係を反映し、満州をめぐるこれら四カ国の複雑な力関係を示してきた。それは、錦愛鉄道が、ロシアの東清鉄道とイギリスの京奉鉄道とを、日本の満鉄を経由することなく直接連絡するからであった。錦愛鉄道の完成によって、満州西部地方の開発と流通とが促進されることになれば、それが京奉鉄道にもたらす利益は大きく、その反対に、満鉄にとってそれは損失につながっていくと考えられていた。また北満州の権益を独占していたロシアにとっても、錦愛鉄道によって英米の資本が満州北部にまで進出することには警戒する必要があった。ここに、錦愛鉄道問題が満州の現状に大きな変化を与える要因になってきていたことが明らかになる。とりわけ満州鉄道中立化問題についてのアメリカからの提議は、ロシアの東清鉄道および日本の満鉄を、アメリカに対する交差権益に位置づけることになり、日露両国は、満州の鉄道問題について、アメリカに対して共通の利害を持つことになった。明治四〇年七月二八日に第一回日露協約が成立するが、その気運が日露間に生じてきたのは、すでに指摘したとおり、このような満州鉄道に関する状況の変化によっていた。

しかし第一回日露協約も、明治四三年七月四日に改訂され、第二回日露協約となったが、その第一の意義は、第一回に比べて、満州の南北を日露両国の単なる勢力範囲から特殊利益地域へと重要度を高め、より積極的な満州の分割による日露協調関係を確立したことにあった。特にその第一条において、両国がそれぞれの地域において経営する鉄道に対して、有害な競争線の建設を行なわないことを明確にした上で、秘密協定において、それぞれの地域における権益について擁護・拡充・相互不侵害・共同防衛を約束している。これは、ポーツマス講和条約および第一回日露協約の秘密協定において設定された両国の勢力範囲を固定化し、表面的には列強の機会均等を目的としていても、実質

的には、門戸開放と機会均等を原則とする日英同盟に抵触し、日露両国による満州の分割経営であった。[1] これにより、ロシアは東清鉄道を、また日本は満鉄をそれぞれの権益の中心とし、相互の共存と連絡を深め、アメリカの満州諸鉄道中立化案提議には、共同して対応することになったのである。

さらに日露協約は、明治四五年七月八日、再度改訂されて、第三回日露協約となる。これは、第一回日露協約において合意された満州を南北に二分する日露間勢力範囲の境界が、東経一二二度以東であったのに対し、その境界を東経一二二度以西にも伸ばすためであった。それは、満州における日本の勢力が西進したためであったが、錦愛鉄道代替路線問題と密接に関連していたといってよい。東経一二二度の線は営口から洮南の西方を通っているが、錦愛鉄道代替路線が計画されていたのはその西側の地域になるからである。したがって代替路線と満鉄とを結ぶ連絡鉄道の建設を条件としていた日本としては、東経一二二度以西内蒙古にいたる地域についても南北に分割して、その南側を日本の特殊権益地域とする必要があった。第二回日露協約においては、この日露間の境界について全く触れられることがなかったため、わずか二年後にこの境界について取り決めることになった。その背景には、第二回日露協約が調印された明治四三年七月前後からの二年間にかけて、満州西部において展開された錦愛鉄道建設問題が促進したといってよい。事実、フレンチは、明治四四年春、ロシアを訪問してココフツォフと会見した後、ロシアから得た印象として、東経一二二度以西に哈北鉄道を計画すれば、日本としてもこれに強く反対することはないと予想していた。[2] すなわち、満鉄中立化問題は第二回日露協商を、そして錦愛鉄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だす出発点になっていたといってよい。

日露戦争後における日露協商の成立とその改訂強化は、日英同盟の維持ということ以上に、日本にとって、日本の南満州の権益を擁護するものであった。したがって、日本の満州経営にとっては、日英同盟より日露協約の方に力点を置くようになったといえよう。そこに、日露協約が強化されればされるほど、日英同盟が形骸化されてゆく原因を

見ることができる。しかしながら、日露両国の錦愛鉄道に関する利害関係は完全に一致していたわけではない。錦愛鉄道に対して、またその代替路線の建設に対しても、日本は満鉄との連絡線の建設を代償として、それを承認しようとしていた。しかし、ロシアは錦愛鉄道計画を戦略的角度から反対したため、様々な代替路線を計画することになったが、錦愛鉄道の建設が満州における日本の北進を導びくことを恐れていたのである。また逆に、日本側においても、明治四四年七月三〇日、第三回日英同盟成立直後に、山県有朋が「対露警戒論」を桂首相以下閣僚に回覧したとおり、ロシアへの警戒を少しもゆるがせにすることはできなかった。(3) そしてその背後においてシベリア鉄道の復線化工事が進められていることは、日英同盟における対露提携政策だけは依然として有効であったことを示している。

明治四四年七月四日に改訂された第三回日英同盟では、英米仲裁々判条約の成立を前提として、事実上、アメリカがその対象となることはなくなった。それまでアメリカは満州には全く鉄道権益を持っていなかったし、またイギリスも日露戦争前と変りなく依然として京奉鉄道のみであった。したがって英米両国と日露両国との間には、利害の一致をみつけることは不可能であった。しかし、日本とイギリスは同盟関係にあり、それゆえに、日英同盟においてアメリカが除外されてゆく背景には、錦愛鉄道問題においてもみることのできる英米協調主義の流れがあった。それにもかかわらず、イギリスが錦愛鉄道問題をあくまでポーリング商会の問題として考え、政府としてその擁護にあたらなかったのは、シベリア鉄道によるロシアの変らぬ脅威に対しては、たとえ日英同盟の変質が進んでいようとも、それのみがロシアの脅威に対して有効であったからである。しかしながら日本は、日露協商によってロシアの脅威を除外しようとしており、ここに日英同盟に関する日英両国の考え方の違いが明らかにされたといってよい。法庫門鉄道問題、錦愛鉄道問題によって、日英両国の対露交差権益間の利害対立が明らかになり、その結果日英同盟は、ロシアに対する強力な日英両国の対露提携政策とはならなくなり、日英同盟の継続は単にロシアのシベリア鉄道による脅威に対抗する以外の何ものでもないことを示すことになったのである。

（1）明治四三年六月二八日、在英国加藤大使来電第一二六号。七月一日、往電第九六号。（以上、『外文』四三―一、六〇および六二）。

（2）Memorandum by Mr. Kidston, Second Secretary to the British Embassy at St. Petersburg, (April. 5, 1911). (FO405-204-191 Enclosure).

（3）大山梓編『山県有朋意見書』（昭和四一年、原書房）、三三四―六頁。