

6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

327
96

黑龍會主幹 內田良平稿

全滿蒙鐵道統一意見書

附 全滿蒙鐵道統一計畫調查書

極秘

377

黑龍會出版部印行

始



全滿蒙鐵道統一意見書

黑龍會主幹 内 田 良 平

方今世界の大局は、東洋の大局に對し、日支兩國をして、協力一致百年の長計に從はしめざれば已まざるものあり。他なし、滿蒙政策の大方針を確立して、内には人口並に食糧問題、及び其他の政治的經濟的諸問題を解決し、外には國防上に於ける東洋平和の基礎を確立すること是れなり。

人口並に食糧兩問題は、日支兩國の共に目前に横はれる重大問題にして、複雑なる政治的經濟的諸問題は、何れも其の根源を此に發せざるなし。米國及び濠洲等に於ける東洋移民の排斥、日支間の紛訐、滿蒙問題の澁滯等悉く皆な之れが爲めにして、日本が人口の發展を滿蒙の地に求めつゝあるもの、支那人が其の本土より、決河の勢を以て滿蒙に移住し來るもの、亦た實に之れが一現象たらざんばあらず。

若し夫れ國防問題に至りては、支那背面に於ては、其の障壁たる外蒙古及び西藏を擧げて、其の實權殆ど英露兩國の手に歸し、共に支那中原を衝くの陣形

既に成るあり、海上よりは、米英諸國の政事上、經濟上、常に厚意を装ひて、頻りに支那蠶食の計圖に汲々たるあり、一朝風雲の機に會するあらんか、東洋の平和に於て、日露戰役前の状態を現出すること、寔に想像に難からざるものあらんとす。世界の形勢に著眼せる政治家學者等が、第二の世界戰爭は支那に於て捲起せらるべしと豫測しつゝあるもの理なきにあらず。

言ふ迄もなく、日露戰爭當時と現在とは、世界の形勢と地理的關係とに於て、全然其趣を異にし、一朝支那大陸に於ける國際的戰爭に際會せんか、其難易決して同日の談にあらず。即ち此間に立ち、眞に其の自衛を圖り、東洋平和の確保に任ぜざるべからざる日支兩國たるもの、茲に一大覺悟を以て、支那背域に於ける國防上、並に滿蒙に於ける兩國の人口移植、産業開發上に關する相當なる準備を講じ、以て人口食糧兩問題の解決と、國防上に於ける日支共存の基礎を確立するは、實に今日の急務たらざるべからず。蓋し日支兩國にして、眞に此の結合を完うするに於ては、支那背面に於ける露英の侵迫も恐るゝに足らず、海上より來る米英の脅威も亦た意とするを須みず、所謂第二世界大戰の禍根をして、此に發生するの餘地なからしむるを得べし。

由來日本が、滿蒙問題に就て其の解決に銳意して已まざる所以のものは、決

して日露戰爭に於ける戰利的地歩に戀々し、或は侵畧的野心の執着に出づるものにあらず、實に東洋の平和を維持するが爲め、地理上より國家自衛の地歩を確立すること、及び人口食糧兩問題の解決、乃至經濟的産業的自給自足の資源を得て、海陸共に有事の際に應じ、以て日支共存の意義を完うせんことを期するに外ならず。然るに滿蒙問題は、日露戰爭以來、既に二十五ヶ年を経過したるに拘らず、今日尙ほ何等其の解決を見ざるのみならず、却つて支那猜疑の焦點と爲り、日支紛訌の禍根と爲りつゝあるに至りては、吾人の遺憾措く能はざる所にして、畢竟是れ支那人が、日本の眞意を解せず、帝國主義侵略主義なりと呼號して徒らに反抗を事とし、日本も亦た目前の對策に齷齪として、優柔不斷、大局上爲さざる可からざる事を爲さざるの致す所たらざんばあらず。

抑も支那の日本に疑ふ所は、領土の分割侵略にあるが如し。顧みれば支那侵入の勢は、元祿二年西曆一六八九年露國が尼布楚條約により、清露の國境を劃定したる時代を以て其の發端とし、天保十三年西曆一八四二年阿片戰爭により、南京條約を以て香港を英國に譲り、安政五年西曆一八五八年愛琿條約により、黑龍江の左岸を露國に割譲し、更に萬延元年西曆一八六〇年英佛聯合軍の北京攻陷により、九龍を香港に加へ、露國も亦た之れが調停を機として、北京條約に由り、黑龍江、烏蘇里地方九十萬

三千餘方哩を割讓せしめたるを其の第一期とす。當時日本は、未だ微力にして歐米に對抗するの餘力を得ざる際にありしが、支那は敵國の歐洲諸邦に在るを知らず、琉球問題より日本を敵視し、尋て朝鮮問題を以て日清戦争を惹起し、其の結果日本の地位をして世界に認めしむるに至りたり。之れと同時に支那が再び其の領土分割時代を招徠するに至りたるは、日本を敵視したる結果なりと云はざるを得ず。

第二の領土分割は、支那が日清戦争の終りに於て、密に露獨佛三國に依頼し、其の干渉により、遼東半島を還附せしめたるに發端し、獨逸は膠州灣に、露西亞は遼東に、英國は威海衛に、佛蘭西は廣州灣に割據して、各々支那分割の鋒鏑を進め、遂に支那國民の激昂を招きて拳匪の亂に會するに至りたりしが、當時世界に率先して支那保全を主張し、英佛獨の諸國をして、克く領土分割の對支方針を一變せしむるを得たるは、實に我が日本の力なり。此間露國は尙ほ領土分割の方針を遂行し、列國との公約を無視して頑然撤兵を肯んせず、滿洲を席捲して遂に其の爪牙を朝鮮に及ぼさんとするに至りたる爲め、日本は國命を賭して露國と開戦し、之れを南滿より撃退して、此に支那分割の大勢を阻止するを得たり。而して日英同盟の締結、日本有志の孫逸仙援助、及び世界大戦の

際に於ける獨逸の山東驅逐等、數へ來れば日本の對支政策は、其の目的、朝野を擧げて終始一貫、悉く皆な支那保全東洋平和の爲にするにあらざるなく、今日列國が支那に對し、虎視眈々たるに拘らず、敢て其の手を下し得ざるもの、唯だ一に此の我が日本に憚るところあるが爲めなりと云はざる可からず。

翻て思ふに、我が日本は果して支那に對して何等か不法なる侵略的行動を敢てし、或は現に專横なる利益の壟斷を事とするものありや、試に其の利權に就て之れを見んか、日本は日露戦役に際し、露國より繼承したる滿蒙の持權、及び支那内水汽船航行權以外、之れを歐米に比し、果して何物を占有しつゝありや。支那本土に於ける鐵道は、殆ど擧げて列國の借款鐵道なるに拘らず、日本は對獨戦争の殘務的關係による山東鐵道を除くの外、全然其の利權を有するものなきにあらずや。又た支那内地に於ける教會及び學校病院の設置は、米佛英獨諸國人が、相競ひて行ふ所なるに拘らず、日本は今日に至るまで、其の布教權すらも與へられざるにあらずや。然かも滿蒙の現状たるや、日本は滿鐵に對して、前後巨億の資金を投じて經濟的開發の用に供し、又た關東廳及び滿鐵沿線の守備駐屯に對しても、年々莫大なる國費を投じ、以て其の安寧を維持し、滿蒙をして内亂の渦中より脱せしめ、支那本土より殺到する多數の移住者

をして、驚くべき繁殖と經濟上の發展とを得せしめつゝあるにあらざや。特に奇怪なるは、露國の外蒙古經略及び東支鐵道を中心とする北滿經營政策或は英國の西藏經略等、最近に於て着々侵入の歩武を進め、本土の獨立を脅迫し、他日の遠憂大患最も恐るべきものあるに對しては、殆ど之を對岸の火災視し、放任して顧みず、列國と共に全く沈黙に附しつゝあるに拘らず、獨り彼我共存上、東洋平和の基礎を確立せんとする日本の滿蒙問題に對してのみ、専ら之れが反抗を事とするに至りては、倒行逆施の太甚しきものにして、果して其の何の心たるやを知るに苦まざるを得ざる所なり。

然りと雖ども、滿蒙問題の澁滯、日支間の紛訐をして、今日の狀態に在らしめつゝある所以のものは、必ずしも獨り支那のみを咎むべきにあらざ、日本も亦た責任の一半を負はざる可からざるものあり。他なし、從來日本歴代の政治家が、滿蒙問題に對し、大處高處より百年の大計を樹立することを知らず、適ま其の志ある者と雖ども、飽迄之れを斷行するの決心を缺き、其の政策動搖常なく、半吞半吐にして甚だ不徹底なる爲め、却て支那人をして誤解に次ぐに迷見を以てせしめ、更に其の政治家をして、之れを曲解して内争上に於ける排日利用の口實に供せしめたるもの是れなり。曩に寺内内閣の段琪瑞内閣に向つ

て借款其他の援助を與へ、内政整頓の用に供せしめんとするや、其政策は之れが政敵の反對に遭ひて忽ち中折し、排日をして一層其の氣勢を添へしめたるが如き、或は張作霖の霸を中央に唱ふるや、彼れが滿洲に根據を置くの故を以て、一に日本の援助によるものと爲し、其反對者をして極力排日を煽起せしめたるが如き、何れも此の類に外ならず。更に所謂二十一箇條條約に至りては、滿蒙問題の解決上、其條項頗る不徹底にして、且つ交渉の拙劣姑息なる、特に其の誤解を貽したるの甚だしきものと云ふべく、其他山東の還附と云ひ、南京、漢口、濟南諸事件と云ひ、其處置何れも寛柔に失して屈伏と誤解せしめ、狎狃輕侮與し易しと爲さしめ、其結果今支那をして、日本を以て國家の仇敵と爲し、排日を以て全國の學校教育に施し、帝國主義打倒、侵略主義排撃の標榜は、到る所に其聲を擧げ、甚だしきは政府の日支通商條約廢棄、小幡公使拒絶等、公々然として、暴慢なる反抗を敢てするに至らしめつゝあり。是れ豈從來我が歴代政治家が、東洋百年の大計に立脚せず、支那の國情を解せず、優柔不斷、一時の糊塗政策を以て之れに臨みたるの致す所なるにあらざや。

要するに日本の對支政策は、日支共存上に於ける絶對必要上より出發したるものにして、兩國間の現状をして依然今後に推移せしめんか、結局諸倒れの

悲運に陥るべきは、識者を待たずして明かなり。即ち日本は對支政策上に於て、兩國百年の長計の爲めには、縱令支那にして、一時的反抗を試むることあるにせよ、斷然之れを執行するも亦た已むを得ざるの處置たらずんばならず。而して其の方策としては、滿蒙を獨立せしめ、此地域を以て絶對安全の地帯と爲し、以て支那本土に對する援護の策源と爲す等、幾多其の方法なきにあらずるべしと雖ども、日本の目的は決して支那領土の破壊若くは侵略にあらず、且つ支那人等をして徒らに其の誤解を重ねしむるは素より其の志にあらずるが故に、茲に虛心坦懷互に其の誠心を披瀝して、衷心より兩國共存の本義を達成すべき方法を擇び、之を我が識者の間に提言せざるを得ざるものあり。是れを日支合辦による全滿蒙鐵道統一事業の一案なりとす。

今や支那は前述の如く、外には英露の外蒙古及び西藏に於て、着々侵略の地歩を進めつゝあるあり、内には内亂頻りに起りて、政局の安定は殆ど百年河清を待つに等しきものあるのみならず、其の爲政者は對内政策上より、敢て自ら其實力を揣らず、亂暴突忽なる國權回收政策を以て、條約問題、關稅自主權問題、治外法權問題、其他に於て、國際道義の原則を蹂躪し、一方的不法なる宣言によりて之れが回收を期せんとし、所謂噴火山上の舞踏を試み、列國と事端を構へ

つゝあり、其の結果は、殷鑑遠からず、最近に於ける東支鐵道回收の失敗によりても知らるべく、延きて國際的重大なる結果を招徠するに至るべきは、必至の勢なり。吾人は支那の國權上の諸問題に就ては、滿腔の同情を禁ずる能はざるものなりと雖も、凡そ事には本末あり、物には緩急あり。苟くも對外關係に於て、其の實力と内容とに列國を安心せしむるものあり、且つ其の順序に合理的のものあるに於ては、之れが要求を爲すこと素より當然なりと雖も、苟くも支那現在の如き實狀なるに於ては、其の目的を貫徹すること殆ど望む能はざるものと謂はざるべからず。現に治外法權問題に就て之れを見んか、其の法律及び司法官の訓練等に於ては、何人より見るも之れが信頼を買ふに足らざるものあり、列國亦た切に内容の整備を希望し、其の促進を勵ましつゝある際なるに拘らず、支那が隨意なる一方的宣言を以て、無理押しに之れを實行せんとするが如き、以て其の一例とも見るべきものなり。想ふに支那當局と雖も、以上の諸問題に對し、必らずしも之れが實行の容易なるを信ずるものにあらずるべく、唯だ從來其の政綱に於て國權回收を標榜し來りたる關係上、及び對内政策上より人心を收攬せんが爲めに出づるものなるべしと雖も、其の結果は、國際上に於ける危險の甚だしきものにして、東洋平和の確保に任じ、眞に支

那の爲めに共存の實を擧げざる可からざる日本の袖手傍觀するに忍びざるものなくんばならず。而して其の對策としては、一に國富の充實を計り、以て速に國內の統一、並に内政上の整頓を期するを順序とするにあり。全滿蒙鐵道の統一事業は、此點よりするも亦た最も喫緊の事業たらずんばならず。殊に全滿蒙鐵道の統一は、日支兩國に於ける過剰なる人口の移植、及び食糧問題の解決に於て最も有效的の施設にして、且つ滿洲蒙古及び西藏に對し、國防上絶對的必要なる關係を有するものとす。即ち最近東支鐵道に關する支那の屈伏は、露國をして北滿活躍の地歩を復活せしめたるものにして、赤露勢力の反動的躍進こそ、將來最も怖るべきものたらずんばならず。又た從來外蒙古及び西藏が露英の藥籠中の物に歸したること、及び支那が之れに對して如何ともする能はざりし所以のものは、一に交通機關の不備によるものなるが故に、全滿蒙鐵道にして完成するの曉に於ては、是れ等の諸地方に對する諸般の對策は勿論、經濟上新疆青海方面と共に、其の物産も亦た、容易に天津大連方面に搬出し、以て無限の國富を開拓するを得べく、人口並に食糧問題も亦た、自然に其の解決を見るに至るべく、更に將來中央亞細亞地方より、南歐方面との聯絡を圖り、或は又た印度方面との交通を完成するの曉に於ては、該鐵道は

歐亞聯絡の大動脈として、及び全亞細亞の貿易上並に文化開發上の機關として、最も重要な使命を有するものたらずんばならず。是れ亦た本鐵道完成の一大眼目たらざる可からざるものとす。

歐羅巴大戰後、歐米勢力の變化に連れ、經濟界も亦た非常なる變動を來し、其結果は、列國共に支那に向つて經濟的活動の目標を集中し、特に米國の如きは、其豊富なる資金を以て之れが投下を期しつゝあり。然かも列國が容易に積極的行動に出づる能はざる所以のものは、支那の政情混沌として定まらざるものあると同時に、萬一紛糾の場合に於て日本の憚るべきものあるが爲めに外ならず。是れ米國の對支問題に關して、常に日本と其行動を共にすること嫌ひ、或は華聖頓會議倫敦會議等を連續的に開きて、日本の國力に制限を加へんとし、或は滿蒙問題に向つて極力干渉を試み、或は日支の關係に離間を事として己まざる所以にして、世界の識者が、第二の世界大戰を以て支那に在りと豫斷するもの、其禍因實に茲に存せずんばならず。畢竟是れ日支間の結合共存に一大缺陷あるの致す所にして、日支の結合共存にして此に完全なる成立を見んか、東洋の平和は斷じて之れを確保するを得べく、所謂第二の世界大戰の如きは、立どころに其の懸念を一掃するを得べし。全滿蒙鐵道統一の事

業は、此點より見ても亦た、特に刻下の最大急務たらずんばあらず。

支那は、現在其の産業及び經濟上の開發に就て、外力の援助に待たざるべからざるものあるに拘らず、未だ合辦事業の發達を見る能はざる所以のものは、從來支那人等が、外人に對し、其の技能資力を認めつゝあるに拘らず、利益の壟斷を恐れて之れを爲さざると、外人等が支那國情の混沌たる爲め、安んじて之れが投資に躊躇したるとに因るものなり。然るに全滿蒙鐵道統一合辦事業たるや、其の目的既に日支共存の基礎を確立するに在るため、其の組織並に經營上に於て、飽く迄誠意公平を旨とし、合辦事業の模範たるべきものにして、特に本事業上に於ける滿鐵の開放に至りては、從來支那人等が、日本の侵略主義の實行機關なりとして呪咀し來りたるものなるが故に、排日の障壁は茲に撤去せられて、支那の人心を轉換し、將來支那に於ける各種の事業に對し、良好なる先例を開くこと、尋常の效果にあらざるべきを疑はず。是れ亦た全滿蒙鐵道統一合辦事業の最も必要な所以たらずんばあらず。

若し夫れ全滿蒙鐵道統一合辦事業の組織方法に就ては、總資本概算二十九億圓とし、之れを折半して日支各十四億五千萬圓の擔任とし、其拂込は日本側よりは滿鐵其他既成鐵道全部の投資金九億二千萬圓(内創立以來の出資金四

億四千萬圓内外債四億八千萬圓)及び從來支那政府(財政部及交通部)に對する借款元利約三億圓合計約十二億貳千萬圓及び現金貳億三千萬圓を提供し、支那側よりは、各既成鐵道全部、其創設以來の出資金及び現金合計十四億五千萬圓を提供する事、但し兩國出資の現金は、専ら株券の募集並に内外債に據り、特に支那側の外債に對しては、日本政府に於て之れを保證すべく、又た從來各鐵道に附帶したる外債は、悉く其の元債權國側の外債に變更する事とし、尙ほ其の拂込は、事業の進捗を測りて之れを三期に分ち、第一期を既成鐵道の整理、及び工事中の鐵道竣工、並に東支鐵道の買収、第二期を重要なる幹線鐵道の敷設、及び其附帶事業、第三期を殘餘の諸鐵道、及び其の附帶事業の進工期とし、順次之れが拂込を爲す事とせば、其拂込は必らずしも一時に多額を要すべきものにあらず、且つ之れが應募は、目下の國情及び世界の金融に於て、必らずしも困難の業にあらざるべく、又た經營の中堅並に沿線秩序の維持は、日本之れに當ることとせば、其の經營全く堅實なるを得べく、而して其の收支は、現在支那に於ける各鐵道の状態を見るに、軍事専用の諸鐵道を除く外、平均約五割の利益を擧げつゝあるが故に、其の初期に於て假りに約四割の純利とするも、兩國は之れを折半して、各々株券の割當及び債務の償却に向つて適當なる分配を行

ふ事とせば、債務の償還容易にして、其の利益も充分に、之れを單なる營利事業と見るも、其の經營は日支合辦事業の模範たる成績を擧げ得べきものなるを疑はず。

茲に参考の爲め、本會調査部をして調査せしめたる『全滿蒙鐵道統一計畫調査書』を附し、敢て識者の高慮を促すこと爾り。

昭和五年一月十日

全滿蒙鐵道統一計畫調査書 目次

第一章 總説

- 一 概要.....一
- 附 支那鐵道一覽圖
- 二 列強の對支鐵道政策.....五
 - イ 英國の鐵道勢力.....五
 - ロ 米國の刺込策.....二
- 三 滿蒙諸鐵道の沿革.....一六

第二章 對支鐵道關係

- 一 鐵道行政の組織と國民政府.....二四
- 二 國有借款鐵道財政上の現況.....二六
 - (一) 京奉鐵道唐榆雙軌借款.....二六
 - (二) 京漢鐵道振興實業借款.....二九
 - (三) 津浦鐵道第一次及第二次借款.....四〇
 - (四) 滬寧鐵道借款.....四二
 - (五) 滬杭甬鐵道借款.....四三

(六) 滬楓鐵道借款…………… 四〇

(七) 道清鐵道借款…………… 四〇

(八) 道清鐵道車輛購入借款…………… 四〇

(九) 廣九鐵道借款…………… 四〇

(十) 廣九鐵道墊款…………… 四〇

(十一) 隴海鐵道借款…………… 四〇

(十二) 隴海鐵道續借款…………… 四〇

(十三) 汴洛鐵道借款…………… 四〇

(十四) 粵漢川鐵道借款…………… 四〇

(十五) 四洮鐵道短期借款…………… 四〇

(十六) 吉長鐵道短期借款…………… 四〇

(十七) 包寧鐵道材料購入借款…………… 四〇

(十八) 寧湘鐵道借款…………… 四〇

(十九) 浦信鐵道借款…………… 四〇

(二十) 同成鐵道借款…………… 四〇

三 支那人の見たる鐵道と人口並に食糧問題…………… 四〇

四 米人の見たる鐵道敷設の急務…………… 四〇

五 米國の對支鐵道投資策…………… 四〇

六 鐵道資金の内容と整理案…………… 六二

七 支那鐵道の利潤…………… 六六

八 ドーズ案と支那鐵道…………… 七〇

九 六大鐵道と關稅…………… 七三

(一) 南北第一幹線の完成及改良…………… 七四

(二) 南北第二幹線の完成…………… 七五

(三) 東西第一幹線の延長及完成…………… 七六

(四) 東西第二幹線の完成…………… 七六

(五) 東西第三幹線の建設…………… 七六

(六) 東西第四幹線の建設…………… 七六

十 最近鐵道計劃案…………… 八〇

第三章 露國の鐵道關係

一 東支鐵道の沿革…………… 八六

二 東支鐵道日誌…………… 八七

三 露支協定後の鐵道狀勢…………… 九二

四 露支兩國の動靜…………… 九四

五 東支鐵道に於ける移民優遇法…………… 九六

六 在支外國新聞より見たる東支鐵道..... 六六

(一) 東支鐵道の軍事及通商上の位置..... 六六

(イ) 東支鐵道の成立..... 六六

(ロ) 支那の立場..... 六八

(ハ) 東支鐵道の發展..... 六九

(ニ) 歐洲大戰の影響..... 七〇

(ホ) 東支鐵道債務の責任..... 七〇

(ヘ) 東支鐵道の越權..... 七一

(ト) 東支鐵道に於ける各國利害の争闘..... 七二

(チ) 日本の利害關係..... 七三

(二) 東支鐵道と米國及支那..... 七四

第四章 滿蒙に於ける鐵道

一 日支借款鐵道と利權の關係..... 七五

二 米國の滿鐵買收提議及其目的..... 七八

三 打通吉海兩鐵道の建設裏面..... 八〇

四 葫蘆島築港..... 八二

五 滿蒙の移民と鐵道..... 八三

(一) 移民に關する緊急考案..... 八三

(二) 移民の獎勵..... 八七

(イ) 四洮洮昂鐵道の移民獎勵..... 八七

(ロ) 京奉四洮鐵道の聯絡運輸辦法..... 八八

(ハ) 京奉四洮洮昂鐵道の聯絡運輸..... 九〇

(ニ) 奉海京奉鐵道連絡運輸辦法..... 九一

(ホ) 京奉京綏鐵道の移民法規..... 九二

(三) 移民の輸送..... 九三

六 支那人の見たる日本の滿蒙鐵道政策..... 九四

七 滿蒙と北韓並に裏日本諸港灣との關係..... 九七

(一) 敦賀港..... 九八

(二) 舞鶴港..... 一〇一

(三) 境港との關係..... 一〇二

八 滿蒙地方の概観..... 一〇七

(一) 大連..... 一〇八

(二) 大連より營口..... 一〇九

(三) 營口の港..... 一一五

(四) 奉海線問題..... 一二五

(五) 滿蒙雜觀..... 一二六

目次

(六) 滿蒙各線概観の一……………一五七

(七) 滿蒙各線概観の二……………一五八

(八) 搾取的なる支那人……………一六〇

(九) 長春より吉林……………一六五

(一〇) 吉林を中心とせる鐵道……………一六七

(一一) 長春の經濟的地位……………一七〇

(一二) 移民車の狀況……………一七二

(一三) 吉長鐵道……………一七三

(一四) 哈爾濱……………一七五

(一五) 東支鐵道……………一七五

(一六) 吉黒の政情……………一七六

(一七) 滿蒙概観……………一七七

九 支那人の鐵道敷設反對要旨……………一八一

第五章 滿蒙既設鐵道

一 既設鐵道の現況……………一八四

附 滿洲中部地方及支那内地交通系統圖……………一八六

二 滿蒙に於ける鐵道發達の狀況……………一八八

三 滿蒙北系線……………一九〇

(イ) 吉長鐵道……………一九九

(ロ) 吉敦鐵道……………二〇一

(ハ) 吉敦鐵道の沿線……………二〇三

(ニ) 蛟奶線……………二〇四

(ホ) 圖們江橋梁工事の概況……………二〇四

(ヘ) 天圖鐵道と吉會鐵道との關係……………二〇八

(ト) 天圖輕便鐵道……………二一〇

(チ) 齊昂鐵道……………二一四

(リ) 齊克鐵道……………二一五

(ヌ) 呼海鐵道……………二一六

(ル) 呼海鐵道の敷設狀況……………二一六

(ヲ) 洮齊鐵道……………二一七

(ワ) 海林東京城間の鐵道……………二一七

(カ) 東支鐵道……………二一七

(ヨ) 穆稜炭礦支線……………二一八

(タ) 松北鎮支線……………二一八

(レ) 吉林雙城輕便鐵道……………二一七

四 滿蒙南系線……………二一七

(イ) 南滿洲鐵道……………二一七

- (ロ) 奉海鐵道……………三九
- (ハ) 吉海鐵道……………四一
- (ニ) 金福鐵道……………四三
- (ホ) 開拓鐵道……………四四
- (ヘ) 打通鐵道……………四五
- (ト) 通遼の經濟的觀察……………四六
- (チ) 鄭家屯の經濟觀と四洮鐵道……………四九
- (リ) 四洮鐵道……………五三
- (ス) 京綏鐵道……………五四
- (ル) 京奉鐵道……………五六
- (ヲ) 通裕鐵道……………五九

第六章 滿蒙地方の計畫鐵道

- 一 概観……………二六一
- 滿蒙地方計畫鐵道表……………二六一
- 二 滿蒙地方……………二六四
- (イ) 吉會鐵道の價值と交通關係……………二六四
- (ロ) 長洮鐵道……………二七〇
- (ハ) 長春、大賚鐵道……………二七〇

- (ニ) 西安、四平街線……………二七三
- (ホ) 開通扶餘線……………二七二
- (ヘ) 通遼、開魯線……………二七三
- (ト) 奉天、法庫門間鐵道……………二七三
- (チ) 京熱鐵道……………二七三
- (リ) 洮熱臨海鐵道……………二七四
- (ヌ) 海龍、撫松鐵道……………二七五
- (ル) 吉林、方正間鐵道……………二七五
- (ヲ) 洮索鐵道……………二七五
- (ワ) 滿洲里、連山灣鐵道……………二七五

三

- 北滿地方……………二七七
- (イ) 濱黑鐵道……………二七七
- (ロ) 密山、穆稜線……………二八〇
- (ハ) 鶴立、崗炭鑛鐵道……………二八一
- (ニ) 博克圖、火燎溝口線……………二八一
- (ホ) 安拜鐵道……………二八一
- (ヘ) 石扶鐵道……………二八三
- (ト) 吉五鐵道……………二八三
- (チ) 吉三鐵道……………二八三

四 蒙古地方……………二八五

(イ) 蒙古縱斷鐵道……………二八五

(ロ) 蒙古橫斷鐵道……………二八五

(ハ) 張多輕便鐵道……………二八六

(ニ) 包頭鎮寧夏鐵道……………二八六

五 新疆西藏地方……………二八七

(イ) 新疆鐵道……………二八七

(ロ) 西藏鐵道……………二八七

第七章 全滿蒙の資源

一 富源の實質……………二九〇

二 農産物……………二九一

(イ) 農業……………二九二

(ロ) 牧畜……………二九八

三 林産物……………三〇〇

(イ) 興安嶺森林帶……………三〇〇

(ロ) 海林森林帶……………三〇一

(ハ) 三姓森林帶……………三〇一

四 礦産物……………三〇一

(一) 豆滿江上流部及牡丹江松花江地方の森林帶……………三〇一

礦産物……………三〇一

(イ) 地層……………三〇一

(ロ) 石炭……………三〇一

(ハ) 鹽……………三〇一

(ニ) 天然曹達……………三〇一

(ホ) 金、銀、鐵、鎳……………三〇二

(ヘ) 東部内蒙古の礦物……………三〇二

(ト) 南北滿洲の礦物……………三〇二

五 貿易……………三〇三

(イ) 全滿蒙輸移出入額累年比較……………三〇三

(ロ) 滿蒙輸移出各國別額……………三〇三

(ハ) 滿蒙輸移出累年額……………三〇四

(ニ) 滿蒙主要品輸移出額……………三〇五

(ホ) 全滿蒙豆類、豆粕、豆油の輸移出累年額……………三〇六

(ヘ) 滿蒙豆類輸移出先國別……………三〇八

第八章 對外公約及諸條文

一 對外公約……………三一三

目次……………三一三

二 支那鐵道對外公約の内容……………三三

 (イ) 承辦鐵道の契約……………三三

 (ロ) 借款鐵道の性質……………三三

三 滿蒙に對する米國の政策……………三四

四 外蒙古に對する露國の政策……………三五

五 奉露協定……………三六

六 包頭鎮寧夏間鐵道秘密契約……………三五

七 支那鐵道關係條約……………三五

第九章 西藏及青海

一 概説……………三七

二 西藏の資源……………三七

三 西藏問題……………三七

四 西藏と露國……………三七

五 西藏と英國……………三六

 (イ) 緬甸西藏に關する條約……………三六

 (ロ) 印藏條約(一名シキム條約)……………三六

 (ハ) ヤング・ハズバンド大佐の遠征及清英續訂藏印條約……………三六

第十章 全滿蒙鐵道網の統一

六 最近の西藏及英支露の關係……………四〇

七 青海……………四〇

一 將來の交通系統……………四一

二 既設鐵道の統一……………四一

三 計劃鐵道の統一……………四一

四 鐵道網……………四一

 (イ) 滿蒙西部地方縱斷鐵道……………四一

 (ロ) 滿蒙中部地方縱斷鐵道……………四一

 (ハ) 北滿地方橫斷鐵道……………四一

 (ニ) 全滿蒙地方橫斷鐵道……………四一

 (ホ) 倫庫鐵道……………四一

第十一章 結論

一 支那統治上の要素……………四二

二 支那背域地方開拓の急務……………四二

三 日支合辦鐵道……………四二

目次終

全滿蒙鐵道統一計畫調査書

黑龍會調査部

第一章 總 說

一、概 要

支那大陸に於て初めて鐵道の敷設せられたるは、明治九年西曆一八七六年 上海吳淞間二十二哩の狹軌鐵道にして、又北方に於ては、今より四十八年前明治十四年光緒七年 開平炭礦の運搬鐵道より起り、漸次延長して北京へ連絡すると共に、李鴻章は英國の力を借りて滿洲に北進せんとしたるが、當時露國は不凍港を太平洋岸に求めんと、國是に従ひ、二十億の巨資を投じて西伯利鐵道を東進せしめ、滿洲を縦斷して東は浦鹽に出で、南は旅順に達せしむるや、忽ち日露の戰爭を惹起し、其結果南滿洲及東部内蒙古は、南滿洲鐵道と共に日本の特殊地域に歸したりしが、日本は南滿洲鐵道を除く外、唯大局上其治安を維持するのみにして、鐵道其他經濟上未だ其地歩を確立するに至らず、現在尙は列國との角逐を免れざる状態にあり、從來滿蒙に投下せられたる各國の鐵道資金は約拾億圓を超へ、線路の延長は約四千哩に及び、輸出貿易は年額六億圓を突破し、其内豆類のみにても實に二億圓以上を算す可く、之を日露戰爭當時の二十四

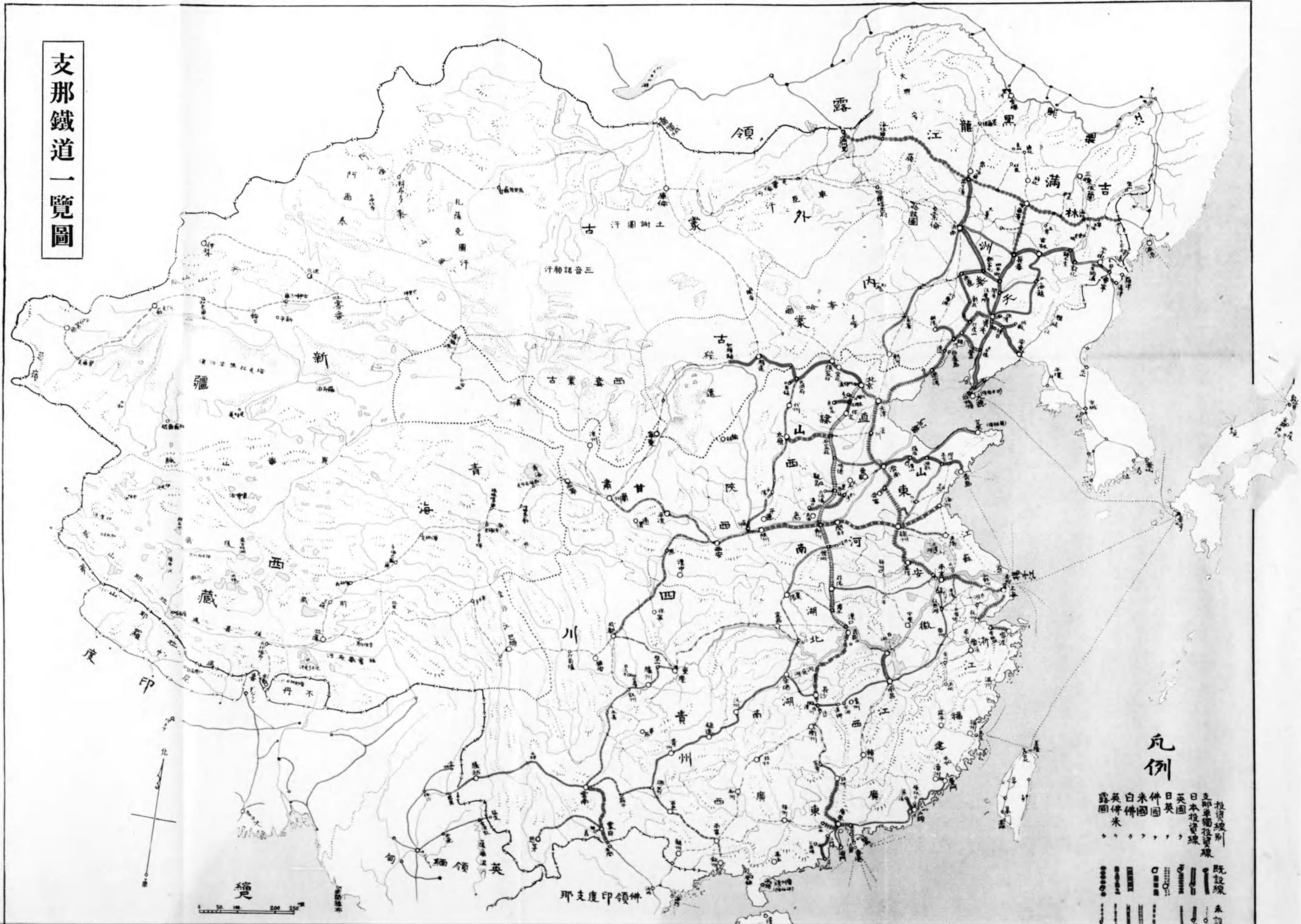
年以前の過去に顧みれば、物資の搬出約六倍の巨額に達し、鐵道の増設益々盛んならんとし、將來の發展期して見る可きものあらんとす。

滿蒙の地積は、東三省及東蒙古のみにも五十四萬三千平方哩にして、全滿蒙東三省及内外蒙古並に新疆、甘肅、青海を含むに至りては約二百四十八萬平方哩の廣袤を有し、之れを全支那の面積四百二十八萬八千平方哩に對すれば、其二分の一強に過ぎずと雖、日本の總面積二十六萬七千二百七十八平方哩に比すれば約九倍に當れり。斯くの如き廣大なる地域に於て、現在帝國主權の及ぶ所は、南滿東蒙の所謂特殊地域中僅々八百哩の南滿洲鐵道と、一千三百平方哩の遼東租借地とあるのみ。然るに露國は一千餘哩の鐵道を管理して北滿或は外蒙古に覇權を握り、又た支那は熾んに鐵道を増設して地方の開發に汲々とし、或は葫蘆島に築港を施して海口との連絡を期せんとする等、銳意日本に對抗を謀り、甚だしきは條約に依りて確定せられたる鐵道借款其他の特權に對してすら、之れが蹂躪を敢てせんとし、米英兩國も亦た其機會を窺ひて之れが割り込みを策し、甘言支那を誘ひて目的の達成に其心膽を砕きつゝあり、各國勢力の對峙と角逐とは、其復雜を極めたること、現に斯くの如きものあり、將來の禍根實に此間に伏藏するものなくんばあらず。

若し夫れ、滿蒙に於ける我國の借款鐵道に至りては、既に敷設せられたるもの、及び未設のもの合せて約二百四十哩に達せりと雖も、之等は單に資金を貸與し、若くは貸與を約したるに過ぎずして、其主體には何等特權を有せず、從つて其資金を償還せられたる場合は、何時たりとも無條件にて其手を離さざる可からざる如き薄弱なる關係にあり、況んや特殊地域は殆ど名のみにして、土地所有權を有せず、生命財産の安固を有せず、支那官民の壓迫排斥に踰躅して、口に移民を唱ふるも移住するに由なく、經濟的活



支那鐵道一覽圖



凡例

- | | | | |
|---|-------|---|-------|
| ○ | 既設線 | ○ | 未設 |
| — | 日本投資線 | — | 日英 |
| — | 英國 | — | 日本投資線 |
| — | 米國 | — | 支那獨資線 |
| — | 白俄 | — | 支那獨資線 |
| — | 英國 | — | 支那獨資線 |
| — | 白俄 | — | 支那獨資線 |
| — | 英國 | — | 支那獨資線 |
| — | 白俄 | — | 支那獨資線 |

6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

財產の安固を有せず支那官民の壓迫排斥に躊躇して口に移民を唱ふるも移住するに由なく經濟

支那鐵道一覽圖



可からざる如き漏網なる關係にあり。況んや特殊地域は殆ど名のみにして、土地所有權を有せず、生命財產の安固を有せず、支那官民の壓迫排斥に躊躇して、口に移民を唱ふるも移住するに由なく、經濟的活

動を爲さんと欲するも、其天地を得ざるの状態に在るをや。

滿蒙の地たるや、元と化外の地として人口稀少、草萊自然の間に委せられたるものなりしが、今日支那は人口過剰に苦み、赤露の南下亦た最も警戒を要す可きものあるの秋に當り、之を開拓して生民を移植し、經濟上の開發を圖ると同時に、支那背面に於ける國防上の安固を期するは、一に秩序ある鐵道網の統一完成に待たざる可からず。然るに此の計畫に當り、支那独自の力を以てせんか、今日の如き亂脈なる状態の下にありては、到底其の目的を達成する能はざるのみならず、資本技術其他一般的能力に於ても亦た殆んど之を望む可からざるものあり。然るに一方滿蒙をして今日の如き經濟的大發展を致さしめたる所以のものは、實に我日本が東洋平和の維持並に自國存立上の必要より、終始一貫せる不斷の努力に依るものなるに拘はらず、滿蒙に於ける經濟的地位の薄弱にして、加ふるに事々支那の反抗に遭ひ其妨害を蒙りつゝある事、前述の如くなるに至りては、矛盾も亦甚だしと謂はざる可からず。即ち滿蒙の開發は今後に於ける日支の共同使命たる可きものにして、區々たる小勢力の争衝に没頭す可きの秋にあらざるに依り、斷然從來の舊套を棄て、茲に日支の融合一致せる共同の力を以て、全滿蒙に於ける鐵道全部の統一を圖り、以て國防上並に經濟的開拓上に於ける運用を完ふせん事を期せざる可からず。茲に滿蒙に於ける鐵道を中心とし、支那鐵道の現況を述べ、滿蒙の實狀を解剖し、以て之れが對策の研究に資する所あらむとす。

支那鐵道趨勢表

地方名	既設鐵道	人口	面積	鐵道普及度	及密度
黑龍江	七九〇・〇	四、八三〇、〇〇〇	一六六、七〇〇	一六三・二〇	四・七三
吉林	九五九・〇	七、九九〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一一九・八〇	九・五九
奉天	一、七三三・〇	一、二、四一五、〇〇〇	一〇八、一二〇	一三九・四〇	一六・〇五
直隸	一、六五七・〇	三、四、一八六、七一	一一五、八〇〇	四八・三〇	一四・四〇
山東	二六一・〇	一一、一一四、九五	八一、八三〇	二二・八〇	三・一九
山西	六〇四・三	三〇、八〇三、二四五	五五、九七〇	一九・六〇	一〇・八〇
安徽	四三七・五	三三、七八六、〇六七	三八、六〇〇	一一・九五	一一・三三
江西	一九九・五	一九、八三二、六六五	五四、八一〇	一〇・〇六	三・六四
浙江	二二七・〇	二七、一六七、二四四	八一、三八〇	六・八四	二・三四
湖北	一三〇・五	二二、〇四三、三〇〇	三六、六七〇	五・九二	三・一八
湖南	一〇一・五	二四、四六六、八〇〇	六九、四八〇	四・一四	一・四六
河南	七六九・八	三〇、八三一、九〇九	六七、九四〇	二四・九三	一一・六〇
福建	一七・五	一三、一五七、七九	四六、三二〇	一・三三	〇・〇四
廣東	五一三・七	三七、一六七、七〇	九九、九七〇	一三・八二	五・一五
廣西	三三五・六	一二、二五八、三三五	七七、二〇〇	三四・〇五	二・二八
雲南		九、八三九、一八〇	一四六、六八〇		
陝西		九、四六五、五五八	七五、二七〇		

地方名	既設鐵道	人口	面積	鐵道普及度	及密度
甘肅	五九・八	五、九二七、九九七	一一五、四五〇	一一・二〇	〇・二七
四川		四九、七八二、八一〇	二一八、四八〇		
貴州		一一、二一六、四〇〇	六七、一六〇		
新疆		二、五一九、五七九	五五〇、三四〇		
青海		二、二〇〇、〇〇〇	一九〇、〇〇〇		
西藏		六、四三二、〇〇〇	二七三、〇〇〇		
蒙古	二〇〇・〇	二、五八〇、〇〇〇	一、三六七、六〇〇	七七・五〇	〇・二五
合計	九、一九一・七	四五〇、四五八、五二二	四、二八八、一八〇		

二、列強の對支鐵道政策

イ、英國の鐵道勢力

支那の鐵道權に於て英國が暫然頭角を擡んで居ることは言ふ迄もなき處なるが英國は支那の主要部に於て自國の資本を投じ、鐵道網を張り廻すと同時に、他面に於ては此の鐵道を管理する爲め、其の共同管理權を得るに力めたり。先づ第一に鐵道網に就て述べんか、大體之を二種に別つべし。一は英領印度及び緬甸より支那本部の中心に出でんとするものにして、緬甸より雲南に入る滇緬鐵道、更に長江下流湖南を経て楊子江岸湖北の沙市に至る沙興鐵道(興義—沙市)楊子江上流の富源四川に入る廣重線(廣東—重慶)及び印度より西藏を経て長江上流に出づる鐵道の計劃とし、一つは支那の經濟中心地たる長江を中心に張り廻したる鐵道にして、之れが爲め、英國は楊子江一帯を自己の勢力圏と稱し、他國勢力の侵入を排除せり。即ち長江流域の既成鐵道としては、滬寧、滬杭甬、津浦南線を始め、豫定線としては長

江北岸江蘇、安徽、湖北の最富饒地を東西に連ぬる浦信鐵道、南京より湖南に至る長江南岸の寧湘線にして、武漢下流の長江一帯は英國の鐵道網に覆はれ、此地帯と緬甸境とは、上述の諸鐵道に依りて連絡せられつゝあり。唯だ長江の中流地帯には各國勢力の錯雜紛糾せる結果、粵漢線即ち廣東より湖南を経て湖北に至り、更に湖北より四川に至る鐵道は、英、米、獨、佛四國財團の手に入れり。又た長江上流四川の富源は各國の窺ふところとなり、英國は南方より、露西亞は北方より、共に四川を目がけて進み來り、露西亞の同成鐵道は大同より成都に出でんとし、英國の廣重線は廣東より重慶に出でんと企て、列國の鐵道爭奪戰は茲に長江を中心として猛烈に行はるゝに至れり。

露國の滿洲鐵道を竣成するや、英國は其の南下に對抗して、突差に京奉鐵道借款を結び、更に楊子江流域に對する不割讓の言質を得て、茲に確乎たる勢力圏を定めたり。日清戰爭後に於ては、露西亞は白耳義シンヂケートと協力して京漢線を敷設し、一舉漢口を衝きし爲め、英國は非常に狼狽し、該勢力の長江進出を阻碍するため必死の努力を拂ひ、各國と協議して長江勢力圏設定の協定を遂げたり。即ち英國は明治二十九年光緒二十二年 佛國と四川雲南に於ける利益共通の協定を締結し、明治三十一年西一九〇八年には英獨兩銀行團の間に、山東及び黃河流域を英國の鐵道敷設範圍とする協定を取り極められ、翌三十二年には英露兩國の鐵道協約を成立して、露國は長城以北を其の鐵道勢力圏として認められ、英國は長江流域を其の勢力圏として抱擁し得るに至れり。

支那鐵道利權に對する英國の活躍は、些の停止する處なく繼續せられたり。即ち明治三十六年光緒三十二年 西一九〇三年には滬寧鐵道敷設權を得、明治四十二年西一九〇九年には滬杭甬鐵道の借款契約を結び、明治四十四年西一九一一年には四國財團の粵漢川鐵道敷設權を獲得せり。然れども、民國革命後支那の外債熱狂盛とな

りしを機とし、茲に再び列國の爭奪戰を現出し、露國は自國のシンヂケートを利用して、海關、同成の二大鐵道借款を結び、一は中央亞細亞より黃河流域に、一は北方より四川に出でんとし、獨逸も亦た山東鐵道を得、次で之れを延長して黃河流域に出づる爲め、濟順、高徐兩線の利權を獲得せり。英國は之等の各國を向ふに廻して大に得意の手腕を揮ひ、大正二年民國二年、西一九一三年、中英公司をして浦信鐵道借款を、同年七月ポーリング商會をして廣重鐵道借款を締結せしめ、翌三年三月、中英公司をして寧滬鐵道借款を結びしめ、是に至り英國は愈よ自己の地盤を固むるを得、更に大に活躍せんとするに際し、會々歐洲大戰の勃發により、鐵道投資を中止するの已むなきに至れり。

又た日本の長江筋に於ける鐵道投資如何と見るに、日本は常に英國の爲めに妨礙せられ、殆んど其の目的を達し得たるものなく、明治三十二年光緒二十五年 西一九〇九年に至り、福建省不割讓協定を爲したる後、幾度か福建浙江の海岸より江西に出る鐵道を計劃せしも、是れ亦英國の妨礙によりて其の成功を收むる能はず、大正二年東亞興業が安定鐵道一千萬圓の借款を締結し、第一革命の後大倉組が滬杭甬鐵道を擔保として三百萬圓を貸與し、安徽浙江鐵道の利權を獲得せんとせしも、又々英國の暗中飛躍其の効を奏して挫折せり。

次で大正四年日支交渉の行はるゝや、日本は更に南昌—杭州、南昌—湖州等を結ぶべき南支鐵道を要求したるが、之れ亦た例の如く、英國の反對運動によりて失敗し、僅かに東亞興業の江西省南潯鐵道に對する五百萬圓と二百二十萬圓との借款、及び安定鐵道測量費二十萬圓を締約したるの外、一步も英國の勢力圏内に入ることを得ざりき。

英國の長江流域に於ける鐵道勢力圏は、斯かる辛辣なる行動の結果に築き上げられしものにして、歐

洲大戰後之を新財團に開放するを餘儀なくせられたりしも、其の根幹は既に成立したるものなるが故に、一朝機會を得て以上諸鐵道の敷設を見るに至らば、其の經濟的發展は寔に尋常ならざるものあるに至るべし。

英國は鐵道網の構成と同時に、更に其の權利の確實性を高むるがため、漸次鐵道管理に向つて其の歩を進めんとしたり。其の手段として現はれたるものは列國の鐵道共同管理問題とす。大正八年米國の鐵道共同管理問題を提起するや、英國は之に步調を合せて大に其の共管を主張したり。

併し乍ら英國が鐵道共管を企てしは、決して此の時に始まりたるにあらず、遙かに其の以前より事なりしは、當時交通系の首領梁士詒が「英國の鐵道野心」と題する發表によりても明かなり。參考の爲め左に其の一節を摘録すべし。曰く、

英國は曩に支那鐵道を總轄せんとし、民國三年及び五、六年の間に、二回之れを支那政府に提議して鐵道總司を設けんことを計劃し、支那鐵道官吏に弊害あることを誣言し、其の管理宜しきを得ざる爲め、鐵道の發達を見ざるものなりと種々の缺點を擧げたり。云々。

英國は米國と轡を並べて鐵道共管論を主唱せしも、兩者の間には、其目的の方法に著しき相違あり。即ち米國は、列國の勢力圏を打破して自己の大資本を投下せんとし、英國は從來の地盤に據つて勢力の増大擴充を期せんとしたり。殊に英國の鐵道投資は、當時中央公司、華中公司等同一系統のものゝ依りて統一的に行はれ、各借款鐵道に技師長を入れ、鐵道管理を行ひ居たるが故に、此の技師長の權限を更に擴張して、現在各國が各鐵道に有する地盤勢力を根底とする共同管理を行ふに至らば、英國は其の大部分を占め居る爲め、共管の牛耳を握ること尙ほ海關管理の如くなるを得べく、且つ其の共管に依つて、

英國が其占有する鐵道利權は、列國共同の力に依りて保障せらるゝに至るべく、即ち利權の保護を行ふものは列國にして、保護せらるべき利權の大部分は英國のものたらざるを得ず。是れ實に英國の支那鐵道共管を唱ふるに至れる目標にして、亦た以て其の國際角逐場裏に於ける英國の老獪なる雄圖を窺ふに足るべきものとす。

英國が此の鐵道共管を唱へ始めたるは歐洲大戰前にして、大正八年米國が鐵道共管を唱ふるや、英國は直ちに此れに合流し、熾に其の共管論を強調せしが、遂に失敗に終りたるも、更に新財團により、外形を更新して其目的を達せんことを圖りつゝある際、偶々大正十二年に至り、支那に臨城事件起り、英米人を憤慨せしむるに至りたる爲め、英國は之を機會として又々支那鐵道警備案を持ち出し、延て鐵道共管に導かんとしてたり。而して此の鐵道警備案は、是れ亦た英米人に依つて主唱され、遂に北京外交團の問題となりたるも、日本の輿論の痛烈なる反對に遭へり。當時英米人に依つて唱へられたる鐵道警備案中、主なる所論の二三を左に摘記すべし。

(一) 支那鐵道共同管理論も、鐵道警備が完全に行はれざる以上、何等の効果を奏せざるべきが故に、先づ適當なる警察を組織して、停車場の掠奪、車輛の沒收、線路の盜用に至るまで、徹底的に之が保護を圖らざるべからず。警備の方式としては、義和團議定書の如き不徹底のものにては不可なり。因て警備組織の要領は、鐵道を警備し、不逞の徒の鐵道濫用を不可能ならしむるを目的とし、又軍閥の鐵道收入の掠奪や、従業員を威嚇し、列車を運轉せしむること、或は軍隊の無賃輸送の如き不法を阻止し得るだけの實權を有し、有力なる督軍の要求をも遠慮なく拒み得るだけの威力を備へざるべからず。又た警備隊の兵卒は支那人とし、警備總長及び一部將校は外國人とし、夫を列國共同にて行ふべく、而し

て此の機關は政治に關與せざる事とし、其の組織は支那人を以てするも、背後には列國が控へ居ること故、其の運用には強硬なる態度を取るを得べく、縱令督軍の不法に對しても、從業員を助けて車輛乗務員を他に移し、戰爭掠奪等のためにする督軍等の使用を禁じ得べし。尙ほ此の鐵道警備の直ちに實行せざるべからざるは北支那にして、北支那は之れによりて土匪的軍隊の行動を禁ずるに至らんか、督軍は兵を動かさず、備兵は無用の長物となるべし。即ち此の方法は鐵道を介して其軍閥を滅ぼし、北支那に平和を確立することを得べきものなり。支那鐵道の營業成績は、鐵道警備にして行はれば、鐵道の軍事使用にして禁せらるゝを得ば、著しく高上せしむるを得べし。尙ほ此の鐵道管理を成立せば、亞いで來るものは河川溝渠の管理とすべきも、要するに鐵道警備にして完成せんか、鐵道の確實なる運用、軍閥の屏息、文官政府の樹立、地方財政の恢復、鐵道の擴張、河川運河の開鑿等は、其の結果として自然に生ずべきものなり。(ラウンド・テーブル誌、一九三二年十二月號所載)

(二) 英、佛、日及び米國は、等分に比例を以て支那に於ける陸海軍兵力の即刻増加をなすべし。而して之れを以て鐵道電信及び郵便行政を保護し、且つ此等の軍隊は、四國人よりなる委員の指揮を受けしむべし。(北京米人商業會議所の決議)

(三) 一、水陸交通地點に外國軍隊を配置すること。二、支那の主要地點に外國軍隊を配置すること。

(上海米人商業會議所の決議)

然れども、鐵道警備案は遂に物にならずして終れり。次で關稅特別會議の開催を機會として、外債整理問題の喧々たるに當り、鐵道共管論は再び其の頭を擡げしも、反帝國主義運動の勃發と、支那の革命騒ぎとの爲め、又もや其の機會を得ずして今日に及びべし。蓋し英國は支那今後の形勢に處して、如何に其

の鐵道利権を處置せんとするかは最も注意を要す可き問題なりとす。

ロ、米國の割込策

米國は始め其の貿易に於て、主もに歐洲を顧客とし來りたるも、其後國內の生産が、從來の農業本位より變じて工業化に至りたる爲め、生産能力に急激なる増加を招き、其の輸出は同様の工業國たる歐洲方面に向つて、殆ど行詰りの状態を來し、之に反し東洋方面に對しては、其額未だ多からずと雖も、其の趨勢年々著るしき増加の傾向を示し、歐洲方面に對する輸出の行詰りを轉換するには、東洋方面は絶好の市場たるを認めらるゝに至れり。是れ米國が其の國是たる世界第一主義の遂行と共に、其の豊富なる資金を投じ、貿易の發展を圖らんことを期し、對支政策を畫し、鐵道其他の利権に於て特に滿蒙割込に熱中するに至りたる所以なりとす。

是れより先き、支那鐵道を繞りて列國の爭覇戦に入るや、露西亞は南北滿洲及び内外蒙古より、支那西部に其の勢力を伸ばして、支那經濟の中心地たる長江を目指し、佛國を誘ひて白耳義シンジケートを表面に立たしめ、英國は獨逸財團と共力して露國の南下に對抗し、以て英露の競争を現出したり。米國の對支政策を畫したるは恰かも此際において、其の着手稍や遅く、列國は既に其勢力範圍を設け居たる爲め、殆ど割込の餘地を得ざりしが、偶々日露戦争によりて滿蒙に於ける露國の勢力に破綻を來し、南滿及び東内蒙古は、日本が之れに代らんとするの過渡期に會したるを見て、機逸すべからずと爲し、茲に米國の滿蒙割込運動に熱中するの機端を啓くに至れり。

米國の對支政策は、叙上の經路によりて開かれ、日露講和の將に成立せんとするや、米國の鐵道王ハリ

マンは世界一週交通路開設の野心を抱きて日本に出張し來れり。彼の計畫に依れば、先づ日本より南滿鐵道の管理權を譲り受けて亞細亞橫斷鐵道の東部線と爲し、更に露西亞の東支鐵道を買收し、西伯利鐵道を經由してバルチック沿岸リボウに達する全露鐵道の使用權を獲得し、斯くて一方はリボウより、他方は大連より、自己の汽船にて太西太平洋兩洋を橫斷し、之れを彼の支配下にある亞米利加鐵道と連絡せしめ、世界一週の交通路を開かんと云ふ實に尨大なるものなりしも、後章滿蒙に對する米國の政策と題する部に詳記するが如く、米國の此の政策は遂に失敗に終りて、一旦ハリマンと桂公との間に取り替はされたる南滿鐵道買收案の豫備契約は廢棄さるゝに至れり。斯くて滿蒙に於ける日米競争の幕は切つて落されたり。而も袁世凱は米國を利用して日露の勢力を抑へんとせし爲め、日米の争衡は一層熾烈の度を加へたり。

米國の滿鐵買收に失敗するや、次で滿鐵及び東支鐵道に併行する線路を敷設し、日露の鼻を明かさんとせり。時に適々英國のボーリング商會及び中英公司は、京奉線の延長として新民屯法庫門間の鐵道を敷設し、追て齊々哈爾に延長すべき權利を得たるが、之れを取せる米國は、直ちに英國に向つて其の協同を求めしも、此の線路は滿鐵に併行するの故を以て、日本の抗議に遇ひ、該契約も亦た遂に破棄の運命を辿るに至れり。次で前述せる袁世凱の日露勢力驅逐策は、米支協同を以て二千萬弗の滿洲銀行設立計劃となり、滿洲に於ける實業開發及び鐵道の建設によりて其の目的を達せんとしたるも、袁の失脚に依り、之亦た立消となりたり。

然かも米國は、之れが爲め決して其の執念を棄つるものにあらず。ハリマンは露西亞より東支鐵道を買收し、支那より滿洲に於ける新鐵道の敷設權を獲得したる上、其の目的を達せんとせり。彼は先づ

米國に於ける一流の大銀行を其の傘下に集め、米國銀行團を組織して自ら其の代表となり、支那に乗り込みて東三省當局と錦愛鐵道借款契約を締結せり。錦愛鐵道は渤海灣より滿洲西部を経て、黑龍江に達するものにして、一方東支鐵道買收に就ては、露國との商議成立し、着々目的の進捗を見たるも、彼は其の中途に於て忽然として死去したり。然れども錦愛鐵道借款契約は、明治四十年光緒三十三年十月十二日、東三省總督錫良と米國側のストリート及英國ボーリング商會のロード・フレンチとの間に假契約を成立し、次で明治四十二年宣統二年十二月八日、米國政府は突如、日露、英、獨、佛諸國に向つて滿洲鐵道の中立を提議せり。其の要旨は次の如し。

各國より資金を支那に貸與し、東支鐵道と南滿鐵道を買戻さしめ、之れを聯合國際委員の手にて管理し、支那をして滿洲に於ける政治上一切の權利を完全に享有せしめ、且つ門戶開放、機會均等主義等を實現せしめたく、又滿洲の商業的中立に異存なき諸國に於て、錦愛鐵道其他今後商業上の發展に伴ひ敷設さるべき鐵道の工事並に資金の調達に従事したし。

抑々此の提議に關する米國の腹案は、言ふ迄もなく、英國は錦愛鐵道借款の相棒なる故に、米國の協同を以て露西亞を説き、日本を牽制せんとするにあり。然るに意外にも露西亞は日本と一致して之れに反對し、明治四十三年宣統三年一月二十一日、各々米國に向つて之が反對回答を發したり。其の間英米は極力日露兩國の壓迫に努力せしも、兩國の態度の極めて強硬なるを知るや、英國は早くも其の手を引き、米國も亦た獨力にては如何ともし難きを見て、結局泣寝入となりたるが、其の結果は日露の提携を一層鞏固にし、兩國をして各々自衛の爲め、滿洲の現状維持を誓約し、其の勢力範圍を確保するに至らしめ、米國の提議は畢竟斃蛇の結果に歸したり。

米國は其後更に滿洲に於ける日露の勢力を打破せんとして、英、米、獨、佛、四國財團を組織せり。是れ米國は支那に於ける割込運動には、單獨運動の不利にして、列國と協同する外に策なきことを悟れるが爲めなりとす。

此四國借款團は、支那本部に於て粵漢川鐵道借款に参加し、又た滿洲に關する幣制改革借款を成立せしめたるが、幣制借款の締約に際して、滿洲實業開發に關し、契約第十六條に於て、支那政府が外國資本家を招聘し、本借款に依り企畫すべき滿洲の事業に干與せしめんとする時は、四國財團先づ其申込を受け之れに干與すべしとの規程ありたる爲め、日露兩國の嚴重なる抗議に遭ひ、該契約に依る公債發行は之を中止せられたり。民國に入り袁世凱の大總統となるや、袁は依然米國の力を利用して日露に當らしめんとし、米國も亦た百方支那の勢力範圍割込に苦心し居る際とて、巧に支那政府に取入りて、治水借款及び油田借款の契約を結ぶを得たり。

歐洲大戰の勃發するや、支那の投資界は日本の獨り舞臺となりたるが、米國は焦躁に堪へず、之に對抗するため、大正四年^{民國四年}十一月資本金五千萬弗の一大投資會社廣益公司を造れり。同公司是米國屈指の銀行會社の聯合に依りて組織されたるものにして、其の重要な椅子は舊銀行團員を以て之れを占め、花旗銀行、慎昌銀行、裕中公司等と提携して、盛んに各種利權の獲得に飛躍せしが、其の結果二つの利權を獲得せり。一は湖南、廣西、廣東、山西、甘肅、浙江諸省に於ける延長千百里に達する鐵道借款にして、一つは大運河借款なり。然るに前者は英露佛の優先權と背馳し、三國の抗議に遭つて線路を變更し、後者は日本の優先權と衝突するため、日米間の問題を惹起し、遂に日米兩國の協同にて山東運河借款を引受くることゝなれり。

斯くして歐洲大戰の終るや、英、米の勢力は潮の如く東洋—支那に殺到し來れり。是れ一舉にして日本の勢力を抑壓せんとするにありしは言ふ迄もなき所にして、先づ第一に飛び出せしは米國の支那鐵道共同管理案とす。然かも其失敗に終るや、米國は更に列國を誘ふて新財團を提唱したるが、其目標は鐵道に置かれたるのみならず、其の眞意は實に日本の滿洲に於ける勢力を驅逐せんとするにありと稱せられたり。此新財團の成立するや、米國は從來に於ける列國の勢力圏を打破して、支那本部に於ける列國の鐵道利權を其傘下に統一し、支那喰込みに成功したるも、滿洲に於ては僅かに東蒙、熱河方面の鐵道借款權を日本より挽ぎ取りたるに過ぎず。茲に於て第二段の手段として採りたるは華府會議にして、其結果英國は日英同盟を離れて米國の極東政策に合流し、日本をして滿蒙に於ける投資優先權に龜裂を生せしむるに至れり。而かも米國は尙ほ之れに満足せず、ヒューズ二十一箇條中の第二、三、四條の規定に依りて、日本が保持する特權即ち商租權は最惠國として均霑する權利ありと聲明せり。斯くて米國は日本に對する壓迫を續け得たるも、多年窺察したる滿洲の野心に就ては、何等成立する所なかりしかば、是れ畢竟時機の到來せざるに依るものなりと悟りたるにや、從來専ら南滿に於ける日本の勢力圏にのみ力を注ぎたる方針を擴張して、更に北滿に於て其野心を充さん事を圖り、東支鐵道に向つて、其手を染めんとしたるも、是れ亦た露國の極力反對に遭ひて不成功に終り、左の如き聲言を以て將來の地步に楔子を打ち込み、以て今日に及びたり。

一、東支鐵道を其利害關係者の爲めに保全するに就ては、鐵道に對し、並に其運用に従事する職員に對し、一層の保護を與ふる事。

一、業務の能率を擧ぐる爲め、職員の選任に一層留意する事。

一、更に鐵道財産の浪費を防ぐ爲め、經費の使用を極力緊縮するを要する事。
一本問題は適當なる外交機關を通じて速かに處理せざる可からざる事。
要するに日米の對抗は、政治方面に於ては米國の直隸派援助、日本の安徽派及び奉天派援助となりたるも、其實互に何等の得たる所なく、經濟方面にありても争衝角逐特に激甚を極め、此間日本の主として消極的受け身に在りたるに反し、米國は専ら積極的進取の行動に出でたるが、其結果に於ては日本は僅かに其地歩を維持し、米國は失敗に終りたり。然も米國は決して之が爲めに其野心を捨て去る可きものにあらず、最近日支間に於ては滿洲諸鐵道の敷設問題に紛糾を來せるあり、又た支那政局の混亂は、列國をして一層滿蒙問題を重視せしむるに至らんとするあり。此間に於ける虎視眈々たる米國は、必ずや何等かの形式によりて、再び其鋒鋒を現はし來る可きは、殆ど疑ふ可からざる所のものなりとす。

三、滿蒙諸鐵道の沿革

日露戰役の結果、日本が南滿洲に於ける露西亞の權利を繼承せし以來、滿蒙に於ける鐵道界は頗る繁雜なる状態を呈し、頻々難問題を惹起せり。其中先づ第一に數へらるゝものは、吉長線問題とす。該問題は、明治四十年光緒三十四年四月十五日、日清間に新奉及吉長鐵道に關する條約を締結され、日本は新奉鐵道を放棄して此吉長鐵道を得んとしたるものにして、其主なる條件は、

- 一、清國政府は日金百六十六萬圓を以て新奉鐵道を買收し、改めて自營鐵道となし、遼河以東に要する資金の半額は滿鐵より借入るゝ事。
- 二、清國政府は吉林府より長春に至る鐵道を自辨するに就ては、之に要する資金の半額を滿鐵より借

入るゝ事。

此の新奉鐵道は、日露戰爭中軍事上の必要より日本が敷設せし奉天新民屯間の狹軌鐵道にして、滿鐵とは重大なる利害關係を有するものなるが、此の條約により其代償として得たる吉長鐵道の權利に關しては、僅かに投資權を得たるのみにして、敷設權を得たる譯にはあらず。従つて一部の論者は、此交渉を以て全く日本の失敗となし、滿蒙に對する無政策を遺憾なく暴露せしものにして、何等日本を利せざるのみか、徒らに清國の輕侮を招きしものなりと迄、極言するに至れり。次で續約締結せられ、更に明治四十三年五月光緒三十七年該鐵道を起工し、翌年十月全線を完成したるが、此間に於ける日清間の交渉は、兎角圓滿を缺き、日本側の技師及會計主任の言は、支那側に用ゐられざる事屢々にして、吉長線は事實上滿鐵の培養線たる能力を發揮する能はざるに至れり。

此際に當り日支の關係は、吉長鐵道問題以外他の諸問題に就ても、時の奉天將軍趙爾巽との間に紛議を惹起する事多かりしのみならず、更に清國政府の以夷制夷の政策は、漸次外力を借りて日本を壓迫し來れり。其鐵道に現はれたるは、第一を新法鐵道問題とし、其二は滿洲銀行設立案にして、其三を錦愛鐵道問題及滿洲鐵道中立案とす。而して夫等は支那が英米と結托して行はれたるものにして、何れも個々別々のものにあらず、同一目的の下に名目を替へて現はれたるものなりしなり。

ハリマンの世界一週路の大計畫は、前述の如く失敗に終りたるも、米國の對滿野心は決して消滅せざりき。即ちハリマンは此際恰も一心同體とも言ふべきストレートを腹心の部下として得たる爲め、彼の劃策は凡てストレートを通じて行はれたり。明治四十年光緒三十四年十一月英國ボーリング會社(實林公司)及中英公司是、京奉鐵道技線の名に於て新民屯法庫門間に於ける鐵道の敷設權を得たり。該線路

は懸て齊々哈爾に延長せらるべき計劃を有するものなりしが、是れより先キストリートは、之れに割り込みを策し、英米協力して事に當らんとせしも、時恰も米國は經濟界の恐慌状態にありて、資金の調達圓滿に運ばざりし爲め、其の劃策は遂に進捗せざりき。

始め日本政府は此の計劃を耳にするや、同年八月駐清公使をして清國政府に嚴重なる抗議を提出せしめたり。其の理由とするところは、該線は滿鐵の並行線をなすが故に、將來延長せられては、北方齊々哈爾に於て西伯利亞線と聯絡し、南方營口又は秦皇島に於て海港に出づる時は、滿鐵に致命的打撃を與ふべきものなりと云ふにありたり。乍併清國は日本の抗議を問題とせず、同年十一月八日該鐵道工事契約の締結を敢行せり。是に於て日本は更に英清兩政府へ交渉を重ねしも、容易に解決に至らざりき。蓋し英國政府は初めより日本の主張を肯定せざるにあらざりしも、其輿論はボーリング商會を支持し、清國側は英國の輿論を後楯として、該鐵道が滿鐵の並行線たることを否定し、事件を仲裁々判にまで持ち込まんと主張するに至り、其の態度頗る強硬を極めつゝありたる際、此事件に一層油をかけたるはストリートなりとす。當時米國の經濟界は既に恐慌期を脱し、常態に復し居りたる爲め、ストリートは再びハリマンに建築して、奉天巡撫唐紹儀と米貨二十萬弗の借款契約を結び、滿洲銀行を設立して、米滿合辦の形式を以て齊々哈爾愛琿間の鐵道を敷設し、ボーリング商會の新法鐵道と結ばんと企てたり。是に於て唐紹儀は翌四十一年十一月、團匪事變賠償金削減に對する謝恩使の名の下に米國に渡り、此の計畫の具體的商議に當らんとし、事正に成就せんとする時、偶々西太后及び光緒帝の相前後せる崩御に會し、唐紹儀の後援者たる袁世凱失脚のため、該計畫は又もや有耶無耶裡に葬らるゝに至れり。

滿洲銀行問題は突如として起り、忽ちにして挫折し終りたるが、新法鐵道問題も亦た日本の抗議の爲

め、容易に解決を見ず、二個年餘を経るも猶ほ紛糾を重ねたるが、英國は清國の手段に乗せられて日本と争ふの愚を悟り、遂にロンドンタイムス紙上を通じて其態度を明かにし、自國の輿論を抑壓して本問題より手を引くに至れり。斯くて清國は單獨を以て日本に抗する程の肚もなかりし爲め、明治四十二年宣統元年九月四日所謂滿洲五條件に關する協約の第一條に於て、清國政府は新民屯法庫門間の鐵道を敷設せんとする場合には、豫め日本政府と商議することに同意すとの議定を爲し、本鐵道の契約を破棄するに至れり。

新民屯法庫門鐵道問題紛糾の最中に於て、安奉線問題を惹起せり。即ち日本は明治四十二年一月北京條約に基き、安奉線の狹軌二呎六吋を標準軌幅に改築せんとし、清國に對し、委員を派遣して該線を踏査せんことを要求し、三月中旬、日清兩國委員は、陳相屯奉天間約二十哩を除く全線の踏査を終了せしも、線路敷設地の買収に際し、清國は守備兵撤退問題、鐵道警察權問題等を持ち出して、日本の要求に應ぜず。六月廿四日には、安奉線の工事は單に現在の線路を改築するに止むべく、經路を更正し軌條を取擴ぐるを許さずと回答するに至れり。要するに清國側の言分は、北京條約に於ては單に改良を規定せるものにして、改造を規定せしにあらざると言ふにあり。是に於て日本は遂に清國の態度を以て、徒らに改築工事を妨害するものにして、清國が斯かる態度を持する間は、幾年經るも改築工事は實現せざる可しと斷じ、世界的交通路の開通を阻止せらるゝは黙止するを得ずとの見地を以て、之れを清國政府に通告し、清國官憲の協定を待たず、條約上の權利に基き、曩に兩國委員の踏査承認したる經路に依り、改築工事を實行せんとする旨を宣言し、斷然自由行動を採るに至りしかば、清國は遂に屈服し、同年八月十九日、新法鐵道問題に先たち、所謂安奉線改築に關する日清覺書を締結して、本問題は茲に日本の主張通り解決を告

げたり。而して本問題解決に際し、日本は其他の懸案も同時に解決せんと希望し、前述せる新法鐵道問題及間島に關する懸案其他を解決したるが、其内に於て吉長鐵道の延長線たる吉會鐵道に關する權利に就きても、亦た之を議定するところありたり。

斯くして滿洲に於ける日本の地位は、漸く其の基礎を形ち造るに至りしが、此際測らずも惹起されたるは、前述せる錦愛鐵道問題と滿洲鐵道中立問題とにして、此の二問題は其内容密接不離の關係にあり、要するに米國の二段返しの操縦手段に過ぎざりしなり。

當時米國はタフトの治下にありて、對投資熱の旺盛なる時代なりしが、新法鐵道問題以來、再起の機會を窺ひ居たるストレートは、モルガン商會、リオン・ロエブ、第一國立銀行、ナショナル・シティ銀行等を誘ふて銀行團を組織し、先づ本國に於ける陣立を整へ、ボーリング商會と提携し、改めて錦愛鐵道の敷設計畫を立て、明治四十二年十月、東三省總督錫良と借款豫備契約を結びたるが、其の内容は、東三省總督を清國側當局者とし、米國財團と本計畫の參加者、清國政府の同意したるものなるを要し、全投資團の四割を超ゆるを得ざるもの(一)を一方の當事者とし、ボーリング商會を請負人として、清國政府は錦愛鐵道に必要な金額(未定)を銀行團より借款し、鐵道の建設及び施設に關しては、請負人團と契約するものと定めたり。而して其の經路は未だ確實にあらざるも、錦州—小庫倫間一九七哩、小庫倫—鄭家屯間二一八哩、鄭家屯—洮南間一四〇哩、洮南—齊々哈爾間一五八哩、齊々哈爾—愛理間二五〇哩、總計九七三哩、其の滿鐵を離るゝこと近きは約六〇哩、遠きは一五〇哩、平均百哩内外の並行線をなし、東清鐵道南部線に對しては一六〇哩の距離を以て平行し、西部線の哈爾濱齊々哈爾間に對しては、殆んど直角をなすものにして、此の鐵道の完成は、純然たる滿鐵東清との競争線にして、雖ては其の重大なる關係を生ずべきものたり。

り、此の錦愛鐵道の假契約成立するや、米國は國務卿ノックスの名を以て、明治四十二年十一月六日、先づ英、佛、獨、露に對し、次いで同年十二月十八日、日本に對し、何等豫め協議することなく、突然所謂滿洲鐵道中立に關する提案を發せり。

滿洲鐵道中立提案は、(一)米國の傳統的的政策なる支那の領土保全及機會均等主義を實現する爲には、歐州諸強國及米國の協同一致的行動を必要とする旨を前提として、支那本土に於ける米國の行動を説き、(二)滿洲に於ける諸鐵道の中立は、支那の領土保全及機會均等主義實現に就き重大なる關係を有するものにして、諸鐵道を經濟的及無私的支配の下に置くが故に、其の結果、滿洲に於ける清國の主權を確立し、清國は爲に財政及幣政改革の實際的基礎を得ると共に、各國は貿易上の機會均等主義を享有するを得、日露兩國は鐵道に關する煩雜なる責任義務及經費を免かれ得べしと云ふにあり。而して其實行案は、(一)滿洲に於ける一切の既成鐵道は、之れを清國に於て買收し、(二)其爲に必要な資金は、參加を希望し且つ機會均等主義に依りて保障せらるゝ關係諸國より供給し、(三)資金供給國は、其借款期間中それ等鐵道の經營に従事し、材料供給に就て優先權を有す。即ち鐵道を共同管理下に置き、中立の地位を保たしめんと云ふを主要點とするものなりき。

是れ米國の傳統的的政策たる門戶解放機會均等主義の蒸し返しにして、米國及其他の諸國に取つては、最も都合よき提案ならんも、日本及び露西亞に取りては、甚だ迷惑極まる提案と云はざる可からず。即ち該案は、取りも直さず滿洲に於ける日本の勢力驅逐策たると同時に、露西亞の殘存勢力の息の根を止めんとしたるものに外ならざればなり。

此の提案に對し、英、佛、獨諸國の態度を見るに、大體に於ける原則としては、賛意を表したるも、支那の現

狀に照し、且又た歐洲の狀況より見て、其の實行は不可能に近しと言ふにあり。始め米國の豫期したるところにては、英國は當然ボーリング商會を支持して該案に賛成すべく、佛獨の兩國は英國の態度に従ふべく、又た直接重大なる利害關係を有する露國は東清鐵道の爲に毎年少なからざる損失を填補せざるべからざる境遇にある爲め、其の負擔を免れんとして該鐵道を賣却せんとする意志を有すと傳へられたる際故、當然米國の提案に賛成するものと觀測し、而して日本は元より賛意を表せざるべきも、列國特に英露と米國とが一丸となつて交渉する時には、不本意ながらも滿鐵を手放すの已むを得ざるに至る可く、従つて其の成功疑ひなしとの確信にありき。

然るに米國の確信は美事に外れたり。即ち當時の日露關係は日露戰爭直後にして、兩國共に其の回復せられたる平和及善隣の關係を鞏固ならしむることを希望し、且つ將來兩帝國の間に於ける一切の誤解を除去せんが爲め、所謂第一回日露協約を締結したる際にあり。然かも其内心に於ては未だ相融けざる蟠りありたるには相違なきも、是れ唯だ感情の致す所に外ならざりし爲め、一旦此の共通したる利害問題に遭ふや、大局上より忽ちにして固き握手をなし、露西亞外相イズヴォルスキイの提議に依り、兩國協議の結果、明治四十三年^{西一九〇一年}一月二十一日、各々反對の回答を米國に發したり。米國の誤算は、東清鐵道を主管する露西亞藏相コゴヅツエの東清鐵道賣却説のみを見て、熱心なる日露協論者外相イズヴォルスキイと、東清鐵道幹部及陸軍省側との反對を閑却し、日露協同など、は夢想だもせざりしこと、及び事態の容易ならざるを見るや、當然該案を支持すべきものと信せられたる英國外相グレイも亦た輕々しく行動せざるに至れるに在りたるものとす。

茲に於て米國の採るべき道は、錦愛鐵道の實現を圖るの外なかりしも、日本は米國への回答に引續き、

同月三十一日を以て支那に向つて抗議を提出し、該鐵道は滿鐵の利益を侵害するものなるが故に、事を決するに先だち、必ず日本の承認を経べきものなりと主張し、露西亞も亦た二月二日附を以て之れに抗議を爲し、英佛も亦た日露を支持する所あり、問題は愈々紛糾するに至りたるが、同三月、米清は該鐵道に關する最後の契約を締結し、米國は是れを以て清國より得たる正當の權利なることを力説すると共に、露西亞に對しては、密かに齊々哈爾愛琿間の鐵道を放棄して、錦齊鐵道とする修正案に應ずべき肚を見せたるも、露西亞は斷然之れを一蹴し、爾來紛争は繼續せられて容易に解決を見ず、一時は日露對清米間の關係に險惡を極むるに至りしも、問題は遂に其の儘發展せず、紛糾裡に立消えとなりたり。

米國の提議に係る滿洲鐵道中立案及び錦愛鐵道問題の起りしより、日露兩國は急に親睦の度を加へ、同年七月四日、第二回日露協約を締結せられ、兩國は(一)兩國間又は兩國と清國との間に締結せられたる一切の條約、又は其他の約定に基く滿洲の現狀を維持尊重する事、(二)其の現狀を侵害すべき事件の發生したる時は、兩國は協力して之れに當る事、(三)兩國の鐵道の改善整備の爲に友好的協約をなし、競争を爲さざる事等を約束せり。言はゞ米國は、ポーツマスに於けると異りたる意味に於て、再び日露間の協定を仲介せし結果を得たるに外ならざりき。

第二章 對支鐵道關係

一、鐵道行政の組織と國民政府

支那の行政は現在國民政府が五院制を以て組織し、其結果鐵道行政は、從來交通の一司たる路政司の掌管を改め、行政院の一部に屬する鐵道部の管轄に歸せしめたり。左に國民政府樹立以來の鐵道行政機關に就き、其變遷を回顧し、且新制度の概要を示す可し。

國民政府に交通部を設置して、北京政府の交通部と相對峙したるは、大正十四年七月一日、國民黨が廣東に於て其の中央執行委員會を開き、中華民國國民政府組織法を決議し、正式に中國國民黨の指導及監督を受け、全國の政務を掌理する政府を廣州に樹立し、外交財政司法の三部と共に交通部を設置してよりの事なり。乍然當時政府は未だ完全なる組織を有するものに非ず、其の權限の如きも極めて微弱にして、特に交通部に至つては二三の小鐵道を管理するに過ぎず。即ち政府其のものが稍や形式を整へ、交通部が名實相伴ふ様になりたるは、廣東政府北遷以後の事なりき。

大正十五年十一月六日、廣東北伐軍の戰勝に伴ひ、南方派の勢力範圍漸次擴大せらるゝや、廣州に於ける國民黨中央執行委員會政治會議は、中央黨部及國民政府の北遷を議決し、十一月廿五日の中央政治會議に於て正式に之れに決定せしめ、此の間所謂左傾派と蔣介石派との暗闘激しく、委員中の左傾派は十二月十日漢口に到着するや、直ちに黨部及政府の移遷に着手せしめ、蔣介石派は殆んど同時に南昌に赴き、其の行動を共にすることを肯んぜざりき。

爾來兩派は互に其正系なるを主張して相譲らざりしが、武漢に於ては兎に角政府の形式を整へ、外交部陳友仁、財政部宋子文、司法部徐謙及び交通部孫科の四部を設置せり。當時の交通部は大正十五年十一月公布の組織法に據りて組織せられたるものにして、秘書處、鐵路處、郵電航政處、無線電管理處の四處より成り、鐵路處は其の名の示すが如く、鐵道行政機關として蔡增基を處長とし、其の掌管事務は左記十項を以てしたり。

(一) 國有鐵道の管理、(二) 民辦鐵道の監督、(三) 鐵道會計制度の統一、(四) 鐵道統計の整理、(五) 鐵道積弊澄清、(六) 鐵道の建設及設計、(七) 現有鐵道の延長完成方促進、(八) 陸上運輸業の監督、(九) 鐵道職工の訓練及鐵道専門技術者の養成、(十) 鐵道職工待遇の改善及職工保險の辦理。

然るに國民黨内に於ける反蔣運動は益々激甚となり、昭和二年^{民國十年}二月二十一日擴大聯席會議の結果、中央黨部は武漢に設置さるゝこととなり、武漢派は同年三月十日の第三次全體會議の決議に依り、國民政府組織法を改訂したり。而して同三月三十日公布の組織法に依れば、國民政府は中國國民黨中央執行委員會の指導及監督を受け、全國の政務を掌理するものにして、外交財政交通司法の四部の外、新に勞工、農政、教育、實業、衛生の五部を増設し、これに伴ひて交通部も亦た多少の擴張を行ひ、郵電航政處を郵政、電政、航政の三處に分割し、新に航空、國道の二處を設置せり。

一方蔣介石派は、其軍隊が蘇杭の北方を擊破して上海、南京を占領するや、所謂清黨運動を起し、武漢派への挑戰態度を明かにし、同年四月十八日、南京に新政府を樹立するに至れり。當時南京政府は僅かに外交、伍朝樞、財政、古應芬の二部を有するに過ぎざりしも、程なく交通部を設置して、王伯羣を部長に任せり。同七月四日公布の組織法に依れば、交通部は總務廳、路政司、電政司、郵政司の一廳三司より成り、路政

司の掌管事務は左の五項を以てしたり。

- (一) 國有鐵道の管理及監督、(二) 民業鐵道の監督、(三) 陸上運輸業の監督、(四) 航路及航路標誌の管理
- (五) 航業及水上運輸の監督。

即ち當時の路政司は、北京及武漢政府交通部の航政司(處)の掌管事務をも包含せるものなりしも、此の組織は同年十一月十一日に至り改正せられ、秘書處、路政司、電政司、郵政司及技監の一處四司となり、新に技監を設けられたり。路政司の掌管事務は七項にして左の如し。

- (一) 國有鐵道の管理及監督、(二) 民辦鐵道の監督、(三) 陸上運輸の監督、(四) 鐵道の籌劃及興築、(五) 鐵道の積弊廓清、(六) 鐵道職工の待遇改善、(七) 國道の管理及省道並民辦公路の管理。

而して船舶及航空に關する事項は、航政司の職掌に移されたるも、茲に注意すべきは第七項にして、北京政府の官制に於ては、國道は内務部の直轄に係り、省道及其他の道路は内務部の監督の下に地方長官の管轄に屬せること是れなり。

此の間に於て武漢南京兩派の争鬭は、日を追ふて更に益々激烈となり、一時は兩派とも武力に訴へて迄も之れが解決を圖らんとする勢を馴致するに至りしも、蔣介石の下野と共に妥協の曙光現れ、昭和二年^{民國十六年}九月十五日、南京に於て兩派執行監察委員臨時聯合會議を開催し、兩派の合體を協議せられしが、黨内各派の紛争は依然として止まず、徒に會議に日を経るのみなりしも、翌三年二月二日の第四次全體會議に於て漸く其の合體を實現せられ、中央黨部の改組と共に、國民政府改組の議成り、二月十日附を以て修正組織法を公布せらるゝに至れり。其の結果政府は、外交、黃宇六月辭任、王正廷就任、内政、薛篤弼、交通(王伯羣)、司法(王寵惠)、財政(宋子文)、工商(孔祥弼)、農礦(易培基)及其他を委員會に依りて組織せられたりしも、

當時交通部の組織には何等の變更なく、五月二十五日に至り、之が修正法の公布を見るに至れり。

交通部の修正組織法に依れば、部を分つこと秘書院、總務處、路政司、電政司、郵政司、航政司及技監の二處四司、即ち新に總務處が新設されたるのみにて、路政司の掌管事務は舊制と同一と爲し、何等の變更を加へられず。

斯くする中に戦局は漸次發展し、六月三日張作霖の退京と共に、北支那は南方派の勢力下に歸し、北京政府の瓦壞に伴ひ、國民政府交通部は支那本土の鐵道を統率することゝなれり。而して國民黨は北京に於ける軍事巨頭會議、南京に於ける第六次全體會議等を経て、事實上に於て支那の爲政者たる地位を有することゝなり、其中央執行委員會政治會議に於て、人民の政權行使能力を訓練し、以て憲政の促進を期せんが爲に、五院制に依る國民政府の樹立を議決し、十月三日、常務委員會の協賛を経て、之れが組織法を公布したり。

茲に鐵道行政の關聯上、國民政府の組織を説くに當り、國民黨の政綱執行の大方針たる所謂軍政、訓政、憲政の三時期、及び五院制に關する梗概を述ぶるの必要あるを認む。

軍政、訓政、憲政の三時期とは、三民主義五權憲法に基く民選の政府を樹立し、以て建國の大業を完成するまでの序程なりとす。

軍政時期は、革命最初の時期を示すものにして、此の時期に於ては、一切の制度は悉く軍政下の政府に隸屬し、國民黨は一面に於ては兵力を以て國內に於ける所有障礙を掃除し、他面に於ては主義を宣傳して全國の人心開化に努め、以て國家の統一を促進するにあり。則ち張作霖没落までの状態が夫れにして、其の目標は専ら北方軍閥に向けられたるものなりき。

訓政時期とは、革命完成までの過渡期を示すものにして、革命軍により各省の完全に平定せられたる日が則ち軍政停止の日にして、同時に訓政開始の日とす。此の時期に於ては、政府は相當なる訓練を經、且つ考試に合格したる人員を該省に派遣し、先づ省内各縣の人民に協助し、政治及各種建設事業の完成に努め、四權の行使に關して人民に訓練を施し、之等の完成を俟つて該縣に自治制を布くの順序となすものにして、自治制が布れると共に、該縣の人民は、四權即ち官吏の選舉及罷免權、法律の創制及議決權等の政權を行使し得ると共に、國民代表を選出して、中央の政事に參與し得るの資格を有することとなるものなり。

憲政時期とは、革命最終期を示すものにして、一省内の全縣に總て完全に自治制を布かれたる時期が則ち憲政開始の時期にして、國民代表は省長を選舉し、該省自治の監督を爲すことを得べし。この時期に於て、中央と省とは權限上均權制度を採り、全國一致的の性質を有するものは中央に劃歸し、地方的性質を有する事務は地方に劃歸して、中央集權或は地方分權に偏せざることとし、省は自治の單位たる縣と中央との間に立ちて聯絡をなす義務を持ち、省長は省内の國家行政に關しては、中央の指揮を受くるものなり。一方中央政府は此の時期に於て、行政立法、司法、考試、監察の五院を設立して五治權を試行すると共に、憲法草案を議訂して隨時民衆に宣傳し、採擇施行に備ふるものとす。

斯くの如くにして、全國に於ける過半数以上の省が其の地方自治を完成したる時は、國民大會を開きて憲法を決定し、憲法發表の日を以て憲政終了の日とすべく、而して四政權を享有する全國民は、憲法に依て全國大選舉を行ひ、民選政府を樹立する事となり、該大選舉終了後三個月にして、舊政府は解散し、政權を民選政府に移授するものとす。

以上は孫文の建國大綱に因て定められたる所にして、所謂五院制に依る政府は憲政時期に於て組織さるべきものなり。然るに國民黨が目下總に訓政時期に入りたるのみにして、直ちに五院制政府の組織を敢てしたる所以のものは、黨是に反するが如しと雖も、内に對しては該黨の宿弊たる分裂作用を防止し、外に對しては列國をして國民政府を承認せしめんとする必要より出で來るものなる事は、茲に云ふ迄もなき所なり。

其後公布せられたる五院制度の組織法によれば、國民政府は治權を總攬し、陸海空軍を統率すると共に、宣戰媾和及條約締結の權を行使する權限を有し、主席委員一名、蔣介石、委員十二名乃至十六名、譚延闓、胡漢民、蔡元培、戴天仇、王寵惠、馮玉祥、孫科、陳果夫、河應欽、李宋仁、楊樹莊、閻錫山、李濟、林森、張學良を置き、該委員を院長及副院長とする行政院（長譚延闓、副馮玉祥）、立法院（長胡漢民、副林森）、司法部（長王寵惠、副張繼）、考試院（長戴天仇、副孫科）、監察院（長蔡元培、副陳果夫）の五院を設け、政府代表は首席委員を以てし、國務は政府委員に依つて組織さるゝ國務會議を以て處理する事となれり。

此の新組織の國民政府に對し、國民黨は依然指導監督の立場にあるものにして、政府組織法と公布されたる中國國民黨訓政綱領とに依れば、訓政時期に於ては、國民黨全國代表會議は、國民大會を代表して國民の政權行使を指導監督する責に任ずるものにして、建國大綱に基けば變則を免かれざるも、現狀に於ては、未だ國民大會を開催するまでに至らざる爲め、該代表會議に於て其國民大會を代表する所以なりとす。該代表會議は政權を國民黨中央執行委員に付託して執行せしめ、治權は中央執行委員會政治會議に於て議決し、且つ修改及解釋を行ふべき國民政府組織法によつて組織されたる國民政府に付託して執行せしむるものなるが、重大なる國務の施行に關しては、政治會議に於て之を指導監督するもの

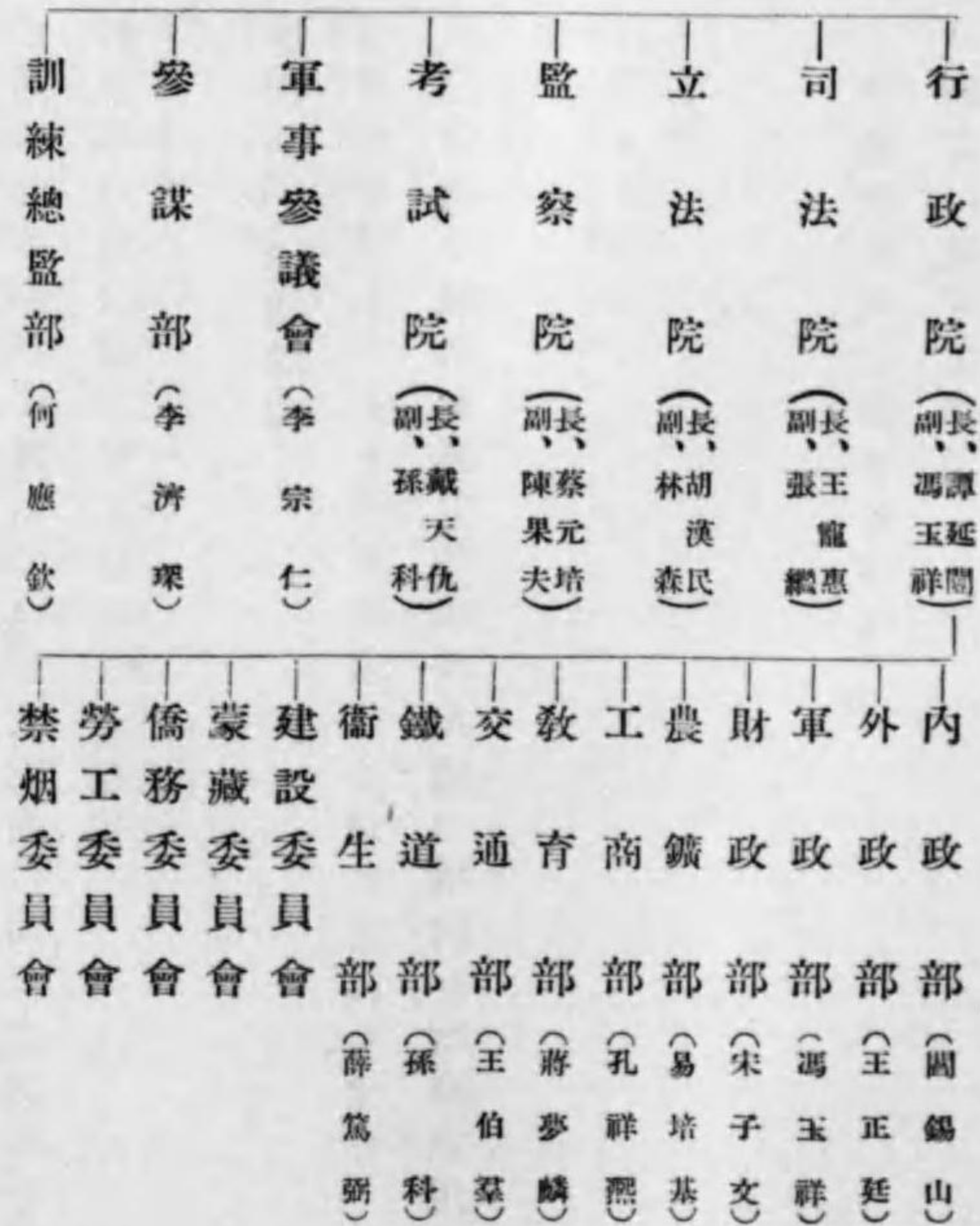
即ち原則としては、政治會議は政府に對し重大なる監督權を持つものにして、中央執行委員會監察委員、及國民政府委員並に中央執行委員會に依つて撰定せられたる委員を以て組織され、其權限は建國綱領、立法原則施行方針軍事大計に對する討論及決議、並に國民政府委員、各院長、副院長、委員、各部長、各委員會委員長、各省政府委員、主席及廳長、各特別市長、駐外大使、特別公使及特任特派官吏の選定等にあるも、直接に命令の發布及政務の處理を爲さず、其決議事項を國民政府に交付し之を執行せしむるものとす。

治權行使機關たる五院の中、行政院は譚延闓を院長に戴き、馮玉祥を副院長、呂宏を秘書とし、其の組織は建國大綱に依れば、内政、外交、軍政、財政、農政、工商、教育、交通の八部を設置すべきものなるも、民國十七年十月十日公布の該院組織法に就きて之を見るに、鐵道及衛生の二部を増設し、其他の委員會と共に都合十部五委員會を以て組織さるゝことゝなれり。即ち内政、外交、軍政、財政、農政、工商、教育、交通、鐵道、衛生の十部及建設、蒙藏、僑務、勞工、禁烟の五委員會是れなり。此の行政院は、一種の内閣とも稱し得べきものにして、院長は總理、部長は大臣に似たるものなり。

右の如く新組織の政府が成立したる結果、鐵道行政機關は交通部より分離し、行政院の一部として交通部と比肩することゝなりたるものにして、從來支那に於ける行政機關は、之れを前清時代に遡り見るも、亦た舊北京政府の官制につき見るも、更に國民政府樹立以來の例に徴するも、之れが正系機關としては、船舶、郵便、電信、電話等と共に、總括的一行政機關の管理下に隸屬せられ、其の鐵道行政のみを獨立し、然かも鐵路又は鐵道の名に於て一部を組織するに至りたるは、今回を以て嚆矢とす。

今茲に前述し來れる政府の組織系統を圖表すれば左の如し。但し括弧内は、院長又は部長の名を示すものなれども、昭和三年七月十月中旬頃現在のものにして、時の經過と共に人名の變更を來すべきは當然なり。

中國國民大會代表大會
(中國國民大會代表)
中央執行委員會
中央政治委員會
國民政府
國務院



斯くして新任鐵道部長孫科は、十月二十五日正式に就職を宣誓し、次長は最初吳鐵城(政務)、鄭洪年(常務)の呼聲高かりしも、何れも之を受けず、結局、連聲海(政務)、王徵常務兩氏の就任を見、部の事務所は南京浮橋楊將軍巷鐘南中學舊址に設置せられ、十一月一日を以て、正式に交通部より路政事務の移管を受け、執務を開始し、同月八日附を以て左の組織法二十一箇條を公布せり。

行政院鐵道部組織法

第一條 鐵道部は全國國有鐵道を管理、並、建設し、全國鐵道系統を規劃し、商辦鐵道を監督す

第二條 鐵道部は各地方最高級行政長官の本部主管事務執行に對し、指示監督の責あるものとす

第三條 鐵道部は部主管事務に關する各地方最高級行政長官の命令或は處分にして、法令に違背し或は權限を逾越せるものありと認めたるものに對しては、行政院長に請ふて之れを國務會議に提出し、該會の議決を経たる後、之れを停止或は撤銷せしむることを得

第四條 鐵道部は左記各司を置く

(一)總務司、(二)理財司、(三)管理司、(四)建設司

第五條 鐵道部は必要に應じ各委員會を置くことを得其組織法は別に之れを定む

第六條 鐵道部は國務會議及立法院會議の議決を経て、各司及其他の機關を増設裁併することを得

第七條 總務司は左記事項を掌る

一、文件の收發分配撰輯保存に關する事項

二、部令の公布に關する事項

三、印信典守に關する事項

四、本部及所屬各機關の職員の任免及考試に關する事項

五、本部及所屬各機關の職員の懲戒に關する事項

五、統計報告の編制及出版物の刊行に關する事項

七、本部の經費豫算決算及會計に關する事項

八、交渉譯述に關する事項

九、本部の庶務及其他各司に屬する事項

第八條 理財司は左記事項を掌る

一、鐵道營業收支の豫算及決算に關する事項

二、鐵道債務の整理償還に關する事項

三、鐵道建設資金調達に關する事項

四、鐵道金融機關の設置及監督に關する事項

五、各鐵道收支の檢査に關する事項

六、鐵道特別會計及統計に關する事項

七、鐵道財産の處分及保管に關する事項

八、鐵道用地の買收及處分に關する事項

九、鐵道に對する其他一切の理財に關する事項

第九條 管理司は左記事項を掌る

一、國有鐵道業務の管理及發展に關する事項

二、鐵道運輸の整理及内外聯絡運輸に關する事項

三、鐵道車輛調度調節に關する事項

四、鐵道運賃規定に關する事項

五、鐵道管理の改良に關する事項

- 六、鐵道行政及技術人員の訓練及教育に關する事項
 - 七、購入材料の檢定及使用料の審査に關する事項
 - 八、鐵道職工に對する待遇の改良、保障及教育に關する事項
 - 九、鐵道警衛の編練指揮に關する事項
 - 十、商辨鐵道の監督に關する事項
 - 十一、各鐵道の衛生及其他一切の行政に關する事項
 - 十二、國有鐵道に關する事項
 - 十三、本部附屬事業の管理に關する事項
- 第十條 建設司は左記事項を掌る
- 一、國有鐵道系統の籌劃興築完成に關する事項
 - 二、國有鐵道路線の審査測量製圖調査に關する事項
 - 三、鐵道の終點及沿線附近に於ける市街巷埠の設計營造に關する事項
 - 四、鐵道建築工程の計劃及監督に關する事項
 - 五、各鐵道毎年度需要材料の審定に關する事項
 - 六、鐵道工廠の建設及經營に關する事項
 - 七、商辨鐵道路線計畫の審査檢定に關する事項
 - 八、其他一切の鐵道工程建設に關する事項
- 第十一條 鐵道部長は本部の事務を綜理し所屬職員及各機關を監督す

- 第十二條 鐵道部政務次長及常任次長は部長を補助して部務を處理す
- 第十三條 鐵道部は祕書四人乃至八人を設け部務會議及長官の交付せる事務を分掌せしむ
- 第十四條 鐵道部は參事二人乃至八人を設け本部に關する法律及命令を立案審査せしむ
- 第十五條 鐵道部は司長四人を設け各司の事務を分掌せしむ
- 第十六條 鐵道部は科長科員各若干人を設け長官の命を承け各科の事務を分掌せしむ
- 第十七條 鐵道部長は特任とし次長參事司長及祕書二人は簡任とし祕書科長は薦任とし科員は委任とす

- 第十八條 鐵道部は技監一人を設け簡任とし、技正若干人を設け其内四人を簡任とし、餘は薦任とし、技士若干人を設け薦任とし、技佐若干人を設け委任とし、長官の命を承け技術事務を辨理せしむ
- 第十九條 鐵道部は行政院會議の議決を経て各國専門技術員を聘用する事を得
- 第二十條 鐵道部處務規定は部令を以て之れを定む
- 第二十一條 本法は公布の日より施行す

以上組織法の示すが如く、新設鐵道部は、總務、理財、管理、建設の四司に依つて組織さるゝものにして、各司長としては、十一月十四日附を以て陳延炯(總務)、王徵(理財)、蔡增基(管理)、陳伯莊(建設)等が任命せられ、簡任祕書には梁寒操が登用されたり。

右組織法に依れる各司の所管事務を見るに、本部は舊交通部路政司の大部分を繼承せし譯なるも、道路及鐵道以外の陸上運輸は、交通鐵道の兩部の何れの管理に屬すべきや、今猶ほ確定せざるものゝ如く、交通部に於ても、路政司を留置して國道及其他の道路並に陸上運輸を掌らしむべしとなす説と、經費節

減の爲め之を鐵道部へ移管すべしとの兩説ありしが、其後未だ何等の決定を見ず。

二、國有借款鐵道財政上の現況

支那に於ける國有鐵道の中、京綏鐵道を除きたる總ての鐵道は、何れも外國借款に依り建設されたるものにして、此京綏鐵道は、支那自國の資金と支那技術家の手とに依りて建設せられたる鐵道として、從來支那の誇とせし處なるが、該鐵道の第一段一百二十哩の建設費八百萬元は、主として京奉鐵道の剩餘金を以て充當せられたるものなり。然るに該鐵道は建設當初に於て抵當に付するを得ざる規定を設けられたるものなりしも、其後線路の延長其他の爲に、大正八年^{西一九一九年}東亞興業會社より抵當權を設置して借款を行ひ、爾來續いて各方面より借款を爲すに至りたり。蓋し其他の國有鐵道に於ても、建設當初に在りては、外資に依らず支那自身の資本の下に之を行はんとしたるもの決して少なからざりしも、工事の進行に従ひ、何れも其資金は、或は鐵道關係者の私囊を肥し、又は政治家軍閥等の流用するところとなり、殆んど一つとして其の目的を一貫したるものなく、終に外資を仰ぎて、鐵道は外國勢力の浸蝕機關たるが如き觀を呈するに至らしめたり。従つて支那鐵道の敷設に就ては、經費の點に於ても、又工事の點に於ても、之を他國に比し遙かに有利なるものあるは争ふべからざる事實なれども、其の經營に至りては常に宜敷を得ず、借款に重ぬるに借款を以てし、元利支拂の如きも、年々遲滞して巨額に上り、終に外人をして鐵道共同管理説を唱へしむるに至るの狀態に在り。

而して之を過去に顧みるに、民國以前に於ける國有鐵道の借款は、比較的順調に進行して、殆んど凡て鐵道建設費に充當せられ、借款の利子も他の諸借款中の殘金又は鐵道收入中より支拂ふことを得たる

も、民國政府以來は、政局の變化極まりなきのみならず、間もなく歐洲戰爭の勃發したる爲め、借款の途は急に杜絶し、公債は僅に其の一部を發行したるに止まり、債權者の交付したる金額も、其の大部分は準備費の名によりて消費し、又は他に流用せられ、鐵道自體の目的に使用せられたるものは殆んど之れ無き狀態にして、歐洲大戰回復後と雖も、内亂依然として相繼ぎ、各軍閥は自由に鐵道收入を沒收して軍費金に使用するのみならず、隨意車輛を抑留して之を戰爭の用に供し、爲めに鐵道行政上に大混亂を來し、鐵道の經營を破産に陥らしめ、遂に借款元利の支拂を不可能ならしむるに至れり。

國民革命の成就以來、國民政府は國內交通の改革に留意して、軍隊の鐵道收入の流用及び車輛の抑留を禁止し、昭和三年八月、南京に於て全國交通會議を開催し、交通事業の復舊及其の建設計畫を定めて、鐵道の統一改善に努めつゝありと雖ども、如何にせん各鐵道は、多年に亘り其經營の紊亂と共に、總て破損腐朽を極めたるものなるにより、其の回復、一朝一夕の業にあらざるは明なるところなりとす。

斯くして昭和三年^{民國十年}末に於ける國有各鐵道の未拂内外債元利及び材料代價は、六億二千餘萬元に達し居れるが、國民政府は如何にして本借款の整理に當る可きか、是れ興味ある問題なりとす。今之等の國有鐵道借款の主なるものを擧ぐれば左の如し。

- | | |
|-----------------|--------------|
| 一、京奉鐵道振興實業借款 | 二、京漢鐵道振興實業借款 |
| 三、津浦鐵道第一次及第二次借款 | 四、滬寧鐵道借款 |
| 五、滬杭甬鐵道借款 | 六、滬楓鐵道借款 |
| 七、道清鐵道借款 | 八、道清鐵道車輛購入借款 |
| 九、廣九鐵道借款 | 十、廣九鐵道墊款 |

- 十一、 隴海鐵道借款
 - 十三、 汴洛鐵道借款
 - 十五、 四洮鐵道短期借款
 - 十七、 包寧鐵道材料購入借款
 - 十九、 浦信鐵道借款
 - 十二、 隴海鐵道續借款
 - 十四、 粵漢鐵道借款
 - 十六、 吉長鐵道短期借款
 - 十八、 寧湘鐵道借款
 - 二十、 同成鐵道借款
- 而して此諸鐵道借款の支拂状態に至りては、以下過去數年間に於ける各國の經過に就て、順次其大略を述ぶる所あらんとす。

(一) 京奉鐵道唐榆雙軌借款

京奉鐵道は、北京奉天城間明治四十四年の開通にして、唐榆雙軌借款とは、英支合辦の開濼炭礦の設備を完成して、石炭の産額を増加せしめ、之が輸送を圓滑ならしめんが爲に、山海關唐山間九十五哩弱を複線と爲さんとし、英國代表と支那交通部との間に當時秘密裡に締結せられたるものにして、借款金額は英貨五十萬磅と傳へられ、大正十年西一九二一年五月十七日より、毎月滙豐銀行より京奉鐵道局に十六萬六千六百六十元宛交付擔保としては、京奉鐵道利盛金手數料は千分の十五、大正十一年六月元金償還開始の契約とす。本約款の利子支拂は、其の當初は契約通り大正十一年七月には一萬磅、及び五萬元を支拂ひしも、次で第一次奉直戰爭の影響を受け、規定通りの支拂不能となり、交通部は英國側と交渉の結果、支拂期限を三ヶ月間延期せしも、右三ヶ月の期限到來後尙ほ支拂出來ず、翌十二年四月に至り、初めて毎月規定額の支拂を行ひ、大正十四年四月以降は又々支拂不能となりしが、昭和二年京奉線の借款代表中英銀

公司及英國公使よりの督促に依り、同年十月五萬元、十一月七千五百磅を支拂ひし儘、今日に至る迄全く支拂を行はず。

元來京奉鐵道の借款負擔力は極めて有力にして、明治三十六年西一九〇三年度光緒二十九年の資本金に對する利潤歩合、 $3\frac{1}{4}\%$ 以來、同三十八年度には $20\%3\frac{1}{4}$ に上進し、三十九年度には 21% 近くに達し、京綏線の第一段の如きは、殆んど本線の収益に依りて建設せられたる程の状態に在り。又た營業方面の成績に於ても、大正四年西一九一五年度の純收入七百七十萬元弱なりしもの、五年後の大正九年西一九二〇年度には約二倍の一千四百六十萬元に達し、常に本線上の負擔のみならず、第二次的の保證物件たる各鐵道公債の支拂にさへ、巨額の支出を爲したる程なりしも、大正十一年度に至り、第一次奉直戰爭の影響を蒙りて七百七十萬元臺に激落し、而も其中收入は軍閥の爲に流用せらるゝこと少なからず、車輛も亦た多くは軍隊の自由使用する所となりたる爲め、大正十二年西一九二三年度には帳簿上に於ける營業純收入六百九十萬元に減少し、翌十二年度には第二次奉直戰爭の損害を蒙り、尙ほ純収益五百三十六萬六千元を算せらるゝに至りしも、兎も角も關内外借款三百五十萬磅と、大正十三年度未償還額一百二十萬七千五百磅に對する利子毎年百萬元強迄は著しき停滯もなく支拂ひ來りたるものなり。要するに本借款は、京奉鐵道を擔保と爲し居る點に於て、鐵道借款としては之を他の諸借款に比し最も確實なるものなり。然るに本借款の目下停滯状態にある所以のものは、蓋し其の擔保が、單に鐵道の餘利を充當したるのみにて、比較的自由的なる條件なるが故に、其償還には京奉當局に於ても、自然之を等閑に附するに至りたるものならん。

(二) 京漢鐵道振興實業借款

本借款は明治四十一年光緒三十四年京漢線に關する白耳義借款五百萬磅を償却する爲め、英國滙豐銀行及佛國滙理銀行と支那政府との間に行はれたるものなり。之より先き明治三十年西一八八九年京漢線北京保定間一百哩の建設に際し、資金に不足を生ずるや、支那政府は支那鐵道研究會の名を冠する白耳義財團に、輕易なる條件を以て其の建設權を附與し、同三十八年全線の開通を見るに至りたるものなるが、白耳義銀行公司は、第一回の拂込に及び條件の改訂を主張し、支那政府に過大なる負擔を負はしめ、其管理權を掌握するに至りたる爲め、支那政府は遂に明治四十一年西一九〇八年十二月滙豐、滙理兩銀行より各二百五十萬磅宛、合計五百萬磅の借款を行ひ、之に郵傳部のフイシヤ會社借款三百萬兩と、度支部の暫借二千二百餘萬法とを併せて白耳義借款を皆濟し、其管理權を回收することとせり。英佛借款五百萬磅は、其償還期限を十ヶ年据置の後二十ヶ年賦とし、大正八年西一九一九年九月二十五日より昭和十三年西一九三八年九月二十五日まで、利率は最初の十五ヶ年を年五分、後の十五ヶ年を四分五厘とし、毎年四月五日十月五日の二回に分つて支拂ふこととし、擔保としては本線財產並に收入を以てするの外、江蘇、浙江、直隸、湖北四省の鹽稅增收、並に烟酒稅銀四百萬オンスを限度として、第一抵當權を設定したるものなり。

本借款に對する元利の支拂は、大正十一年西一九二二年以來擔保品たる鹽稅收入中より支拂ひ居りしも、昭和二年西一九二七年下半年支拂の元利は、鹽稅收入を減少の爲め、元利支拂積立金中より支拂へり。昭和三年上半年支拂分に對しては、再び鹽稅收入中より支拂ふより外に途なく、財政部に對して、鹽稅收入より交付せられたる旨を請願したりとのことなりしも、其後の經過は不明なり。

(三) 津浦鐵道第一次及第二次借款

津浦鐵道第一次及第二次借款は、共に英獨兩國より爲されたるものにして、第一次借款は明治四十一年光緒三十四年第二次借款は明治四十三年西一九〇八年の締結とす。

第一次借款 甲(獨逸) 三百萬磅

乙(英國) 二百萬磅

以上計五百萬磅五分利付借款は、大正國民八年西一九一九年償還を開始し、年額二十五萬磅宛二十ヶ年賦償却の豫定にして、大正十三年西一九二四年末に於ける未拂殘額は四百四萬八千磅なり。

第二次借款 甲(獨逸) 百八十九萬磅

乙(英國) 百一十一萬磅

以上計三百萬磅五分利付借款は、大正國民八年西一九一九年償還を開始し、年額十五萬磅宛二十ヶ年賦償却の豫定にして、大正十三年西一九二四年末に於ける償却殘額二百八十五萬三千三百五十磅なりとす。

尙ほ獨逸の分は、大正六年西一九一七年對獨宣戰以來元利共支拂を停止し、同時に中立國及び協約國民に屬する株の支拂をも停止することとなり、爲に法律上の爭議を惹起せしも、結局滙豐銀行より之れを代償することとせり。然るに大正十年西一九二一年以後は同銀行も代償を肯せず、財政部の預金中より之を支拂ひしが、大正十三年西一九二四年獨支間國交恢復するに及び、借款關係も從前通りに復し、從來停滯の分は分期補填することに決定を見たるも、之が爲に支拂額に激増を來し、尙ほ内亂の影響を蒙りて負擔に堪へざることとなり、今日に至るも尙ほ元利の償却を行はざる状態に在り。

又た英國借款に對する元利の支拂は、從來津浦鐵道收入中より償還し居たるも、大正十四年西一九二五年度の下半年には、第二次借款の元利のみを支拂ひ、第一次借款の分は全然支拂はれず、以來今日に至るまで兩

借款共共儘となり居れり。右兩借款不拂の原因は、大正十一年^{西一九一九}の第一次奉直戰、同十三年の第二次奉直戰、及び同十五年の奉國戰爭等の爲に、歷年大損害を蒙り續けたる結果に外ならず。

(四) 滬寧鐵道借款

本借款は、明治四十二年^{西一九〇七年}英國中央公司との間に契約を締結したるものにして、豫定公募額三百二十五萬磅、實際賣出額二百九十萬磅、年利五分、期間五十個年、若し期限満了に近づくも元利完済不能の場合には、満期前二個年に於て、書面を以て中央公司と期限延期方の協議を爲し、六ヶ月に及ぶも不調なる時は延期するを得ざる事とし、償還開始期は昭和四年十一月十七日^{西一九一九}償還終期は昭和二十八年^{民國四十二年}十一月十七日^{西一九一九}にして、擔保品としては滬寧鐵道の財産及其收入を舉げ居れるが故に、鐵道借款としては確實なる方に屬するものとす。從來本借款の利子は、契約通り同鐵道收入より定期に支拂ひ居たるも、昭和二年^{西一九一七年}より之れ亦た北伐戰爭の影響を受け、同年五月定期支拂の利子は數ヶ月遅延し、二分同時に支拂ひたり。支那の鐵道借款は、本鐵道の如き確實なる擔保を有し、且つ常に好成績を持續し來りたる鐵道に於てすら、如此状態に在るが故に、他の鐵道の如き擔保不確實なる借款の元利不償還に陥るは敢て怪むに足らず。

(五) 滬杭甬鐵道借款

本鐵道借款は、中國國家滬杭甬鐵路五分利借款と稱し、明治四十一年^{光緒三十四年}英國中央公司より借入れたるものにして、起債額を百五十萬磅、手取金を百三十九萬五千磅とし、擔保品は京奉鐵道餘利期限三

十ヶ年、償却方法としては、十年後二十ヶ年を四十期に分ち、償還期は大正^{民國}七年十一月十七日に始まり、昭和十三年^{民國二十七年}五月三十一日を以て終了するものとす。

本鐵道借款は、京奉鐵道の餘利を擔保としたる關係上、元利は從來京奉鐵道より支拂はれ居たるも、大正^{民國}十一年^{西一九一九}下半年より京奉線は第一次奉直戰の大影響を受け、爾來本借款の元利支拂を停止するに至りたる爲め、本鐵道は各期の元利支拂を本鐵道收入中より捻出する事となれり。然れども其後大正十四年^{西一九一九}下半年に至り、元利の支拂に困難を來し、僅に其の利子を支拂ひたるのみにて、元金は翌年五月に至り漸く支拂ふを得たり。而して大正十五年^{西一九一九}度分の元利は、該路自から支拂ふを得たるも、翌昭和二年度上半期の分は、又々時局の影響を受けて支拂不能に陥り、已を得ず前に倫敦に預金したる償還豫備金中より先づ利子のみを支拂ひ、元金の支拂は遅延せり。而して同年下半年に於ても利子は支拂ひたるも、元金の方は未だ支拂ふに至らず。

(六) 滬楓鐵道借款

本鐵道借款は大正三年^{西一九一八年}二月十四日、中央公司と南京臨時政府との間に契約締結されたる三十七萬磅の借款にして、利率年六分、期限二十ヶ年間、支拂期日毎年二月二十日及八月二十日の二回、擔保品には京奉鐵道の餘利を充當せり。明治四十五年^{民國元年}の辛亥革命に際し、南京臨時政府は、財政窮乏の爲め、同年五月嘉興杭州間鐵道敷設費として米國^{西一九一九}商會より三十萬磅を借入れ、又同年一月には上海、楓涇間鐵道を擔保として大倉組より三百萬圓を借款し、將來技師を用ふる時には日本人を採用すべしと約せしも、英國は自國の勢力範圍内なる鐵道に日本勢力の浸入するものと爲し、之を排除する爲め

大正二年^{西一九一三年}支那政府をして、中央公司と前記三十七萬磅の新借款を締結せしめ、未だ据置期間中の故を以て十五萬圓の割増を附し、翌年一月大會組借款の元利を返還し、我國との手を切りたり。

元來本借款の用途は、鐵道自體に在らず、南京臨時政府の財政を救済する爲にせしものなるが故に、元利共從來財政部より支拂ひ居りたるものにして、常に約定期日通りの支拂出來ざりしは、他の例に漏れざる所なり。従つて大正十一年度上半期支拂分の遅延せし際、債權者側は本借款に京奉鐵道の剩餘金を擔保とせし關係上、直接交通部に支拂を要求せり。然るに交通部にては、信用維持の見地ならんか、要求通り京奉鐵道剩餘金中より、財政部に代つて元利の償還を行へり。以來之れが例となり、大正十四年度に於ては半ヶ年分の利息一萬磅を支拂ひ、第二次奉直戰爭に際しては、京奉線に大損害を受けたる爲め、財政部より五萬元を支出し、其後更に交通部より三萬餘元を支出したるも、翌十五年に至り、再び元利支拂金の調達に困難を感じたる爲め、京奉鐵道より倫敦に預金しある借款支拂準備金中より之が支拂を爲し、尙ほ六千餘磅の不足を生じたるまゝ、以後何等支拂ひを爲さざる状態にあり。

(七) 道清鐵道借款

道清鐵道は、始め英國企業會社福公司の建設に係るものにして、明治三十八年^{西一九〇五年}其の建設實費に依りて支那政府に賣却する事となりたるが、支那政府は右鐵道買收價格を六十一萬四千六百十磅と評定し、八十萬磅の公債を發行して買收資金に充當し、剩餘金は郵傳部に收めて借款利子の支拂及鐵道經營費支拂の途に充つることとし、擔保品としては一切の本鐵道財産を充當せり。借款年利は五分にして大正五年^{西一九一六年}より昭和十年^{西一九三五年}までの二十ヶ年とし、第十年目より二十ヶ年を二十期に分ちて償

却する方法を採りたり。而して其元利支拂は、始めは交通部より直接同公司に支拂ひ、大正九年よりは道清鐵道自身に於て支拂ふこととなり、同十五年迄引續き支拂ひ居たるも、夫れ以來は時局の關係により不支拂となれり。

(八) 道清鐵道車輛購入借款

本借款も亦た英國福公司よりの借款にして、大正八年^{西一九一九年}十二萬六千八百磅を、利率七分五厘、二十ヶ年賦とし、本線及其收入を擔保としたるものなり。

本借款元利の償却は、從來該鐵道より年二回に亘り支拂ひ居たるも、一時支拂困難を生じ、鐵道當局は債權者側と商議の結果、毎月支拂ふこととせり。然るに大正十四年以來支那時局の關係に依り、支拂中止のまゝ今日に及べり。

(九) 廣九鐵道借款

本鐵道借款は明治四十年^{光緒三十三年}英國中英公司と支那政府とによつて締結せられ、百五十萬磅の借款契約と稱せらる。擔保品は鐵道一切の財産及收入にして、期限は三十ヶ年、十二年半据置の後、十八回に分ちて償還し、十七年半を以て全部償還することとし、償還時期を大正九年^{民國九年}同終期を昭和十二年^{民國二十六年}としたる契約なり。

本借款は元利共に從來定期通り交通部より支拂ひたるも、大正十三年度下半期の元利は、滬寧鐵道の剩餘金より七十五萬元を支拂ひ、尙ほ不足額二十餘萬元は中英公司自身が立替支拂を行ひ、翌十四年度

上半期分の利子も僅に其の一部を支拂ひたるのみにて、不足額五千餘磅は中英公司より立替支拂はれ同年下半年期以降は今日に至るまで、元利共全く支拂はれざる状態にあり。

(十) 廣九鐵道墊款

尙ほ前項に述べたる如く、廣九鐵道借款元利支拂は、前後二回に亘りて共に中英公司より立替支拂を行ひ居たるに拘らず、此二回の立替金に對する支拂も其儘となり、従つて墊款を生ずるに至り、之に對し今日に至る迄何等支拂ひ居らざるものなり。

(十一) 隴海鐵道借款

隴海鐵道借款は明治四十五年宣統四年支那政府代表と白耳義鐵路公司との間に於て正式に調印せられたるものにして、借款總額一千萬磅、既發行額四百萬磅中、手取八十五の割合にて三百四十萬磅、年利五分とし、擔保品としては一切の本鐵道財産及び收入を充當し、期限は四十ヶ年間、據置後十一年目より三十ヶ年を六十期に分ちて償還する方法とし、昭和二十七年民國四十二年を以て償還を完了するの豫定なりとす。

(十二) 隴海鐵道續借款

本借款は大正九年民國九年支那代表と白耳義電車鐵路公司及び和蘭銀公司との間に成立したるものにして、金額一億五千萬法及び五千萬ギルダー(和)償還期限十個年とし、擔保品としては本鐵道財産

及收入を充當せり。

隴海鐵道は現に工事中にして未だ完成を見ざるため、鐵道收入を以てしての利子の支拂は到底不能なり。故に從來期限到來の利子は、借款殘額中より之を支拂ひ、或は借款公司より立替拂を爲し居たるも、大正十四年に至り、借款は全部使用し盡されしため、之が支拂不能となり、加ふるに白耳義和蘭兩公司の間に意見の一致を缺きたる爲め、金磅借款及白和借款は大正十四年以來全然支拂はれず。

(十三) 汴洛鐵道借款

汴洛五分利四千一百万法借款は、明治三十六年光緒二十九年及同三十八年の前後二回に亘り、白耳義財團と支那政府との間に行はれ、明治三十八年西一九〇五年改めて總額百六十萬磅、即ち千一百万法とし、期限三十ヶ年、據置十ヶ年、大正二年西一九一三年より二十ヶ年間の分賦償還擔保品は本線上一切の財産並に收入を以てしたるものなり。前項に述べたる隴海鐵道借款一千萬磅は、其中より本借款を完済する目的なりしも、歐洲戰爭の影響を受けて僅に四百萬磅の公債を發行し得たるに止まり、結局其の目的たる本借款の償還を爲すことを得ざりし。

本借款に對する元利は隴海鐵道收入中より比較的確實に支拂はれ來りしも、昭和二年民國十年上半期の支拂期より、時局の影響を蒙ること甚しく、爾來支拂不能となり、以て今日に及べり。

(十四) 粵漢川鐵道借款

粵漢川鐵道借款は、明治四十四年西一九一四年四國借款團に依りて成立したるものにして、之れを中國政府湖

廣鐵路五分利付遞還金磅借款と稱し、明治四十四年即ち宣統三年、支那政府と獨逸德華銀行、佛國滙理銀行、英國滙豐銀行、米國資本團との間に於て契約締結せられたるものなり。其起債總額は英貨六百萬磅、年利五分、手取九十五、期限四十ヶ年、据置十ヶ年目より三十ヶ年を六期に分つて償還、即ち大正十年六月より昭和二十六年十二月迄とし、擔保品としては湖北省總釐金稅年額二百萬海關兩、同防鹽附加稅年額四十萬兩、同鹽新二文稅年額三十萬兩、湖北湖南兩省間米穀移入稅半額二百萬兩、同鹽道庫正釐年額二十萬兩、其他三十萬兩計五百二十萬兩にして、以上英米獨佛の四ヶ國に於て公債の發行を見たるも、偶々革命に遭遇し、各銀行團は支那政府の濫用を顧慮して自ら保管し、大正二年^{西一九一三年}支出條項の決定するまで之れが提供を差控へたる爲め、測量工事も從て進捗を見ず、之れに反して支那政府は只だ銀行團保管の資金に對する利子を支拂ふに過ぎざりき。然るに革命完成後再び建設に着手したるも、經營上外支人間の折合面白からず、工事は一向に進捗せざりしが、會々歐洲大戰勃發の爲め、又もや遅延し、大正七年^{西一九一八年}に及びて僅に武昌長沙間約二百二十哩の區間を建設したるのみ。此他漢口成都間の建設に就ては、先づ漢口應城間七十哩を第一區として大正三年^{西一九一四年}九月工事に着手し、漢江長江埠頭間十哩は既に完成し、又た應城以西皂角市間十九哩も、昭和二年四月中に起工の計畫を以つて請負入札に附し、翌三年中に漢口皂角市間八十九哩を完成せしむる豫定なりしも、歐洲戰爭開始に因つて獨逸人技師の歸國せると、資金の缺乏を來したるとの爲め、工事は中止の已むなきに至れり。

以上四部より成る英佛米獨の借款の内、英佛米の分は、元利共、大正十年以來擔保品たる鹽稅收入中より支拂ひ居たるも、十四年下半期に至り、鹽稅收入不足の爲め、十五年に及んで始めて一期分の利子のみを支拂ひ、翌年度にも亦た一期分の利子のみを支拂ひ、其他の分も期限到着せるに拘らず未だ支拂はれ

ず。而して獨逸の分は、歐洲大戰の爲め大正六年宣戰以來、他の諸借款と同じく全然支拂を停止し、唯中立及協約國人民の所有に係る公債に對する利子のみは、法律上の手續を経て、一先づ滙豐銀行より代理支拂を行ひ、其後更に財政部又は交通部より支拂を爲したり。大正十三年獨支間の國交恢復し、從來支拂を停止されたる元利は、共に過去に溯つて支拂はざる可からざるに至りし爲め、十三年以前の分は、以後支拂の分に附加して支拂ふこととし、同年下半期分の利子及び附加利子は交通部より支拂ひ、十四年上半期の元利は、十五年に至り始めて鹽稅より利子のみを支出せしも、元金は未だ支拂はれず。十四年下半期分も同様、十六年に至りて鹽稅中より其の利子を支拂ひたるのみにて、元金は全然支拂はれざるの狀態にあり。

(十五) 四、洮鐵道短期借款

本借款は滿鐵との契約にして、一年毎に改約を行ひ、次年に延長することとなり居れる極めて確實なる可き借款にして、大正^{民國}九年^{西一九二〇年}金額一千萬圓、年利率七分五厘、手取九十八、同十年借換一千二百萬圓、年利率九分五厘、同十一年借換一千三百七十萬圓、年利率九分五厘、及び同十三年鄭洮線工事速成借款二百萬圓、年利率九分五厘、同十四年借換一千八百二十萬圓、鄭洮線工事速成借款合算、年利率九分五厘、又同十四年第二次鄭洮線工事速成借款八百十萬圓、年利率九分五厘、同十五年借換二千八百四十萬圓、第二次工事速成借款合算、年利率九分五厘とす。

以上の如く、同借款は毎年借換及び他の短期借款の合算を爲し、昭和二年^{民國十}に及び居れるも、翌三年に至り、右九分五厘の利率が問題となり、種々雙方協議を重ねしも協定成立せず、以て今日に至るも改訂

を行はず、従つて利子の支拂も其の儘となり居れり。

(十六) 吉長鐵道短期借款

本鐵道は滿蒙北系線の部に記述する如く、明治四十二年宣統元年八月資金五百萬圓を以て、借款契約に依り日本は半額を支出し、大正元年十月竣工し、更に日本は大正六年十月、借款契約に基き六百五十萬圓を貸與し、支那政府に代つて之を經營したるが、其後更に短期借款を起せり。而して此短期借款は之を二つに分つ事を得べし。一は日本金一百萬圓、他は四十萬圓とす。一百萬圓の分は昭和二年民國十年度分以來全然其の利子を支拂はず。四十萬圓の分は昭和二年五月の借款にして、支拂期限は同三年五月なるも、資金不足を告げたる爲め、會社と商議の結果向ふ二ヶ年間の支拂延期を行ふ事となれり。

(十七) 包寧鐵道材料購入借款

本借款は大正十一年西一九二二年高思洪が白耳義との間に締結したる八分付英金三百二十萬磅即ち支那貨三千萬元の借款にして、該金額は之を四期に分ちて民國當局に交付し、償還は第六年目より開始、第十年目に完済することになり、第一期分八十萬磅即ち支那貨七百餘萬元は交付せられたるも、約二百萬元は、軍費として吳佩孚の横取するところとなり、而も第一期借款に對する利子五萬元は、大正十三年迄は借款内より控除して支拂ひたるも、十四年度上半期の支拂分は交通部より之を行ひ、同年度下半期より現在に至るまで未だ支拂はれず。

(十八) 寧湘鐵道借款

本借款は大正三年西一九一四年中英銀公司と支那政府との契約になるものにして、起債額八百萬磅五分利付とす。建築期間を調印後四ヶ年間とし、六ヶ月以内に英貨五十萬磅を限りて前渡金を交付し得る契約にして、現在の前渡額は庫平銀二百萬兩、上海銀元四十六萬八千兩なり。右前渡金に對する利子は、從來京奉鐵道の收入中より立替拂を爲し居たるも、大正十三年度民國下半年期分以後は全然支拂はれず。

(十九) 浦信鐵道借款

本鐵道借款は、大正二年西一九一三年支那政府と英國中英公司との間に行はれたるものにして、起債總額英金三百萬磅、年利五分、發行價格に對し額面九四半、擔保品は本鐵道財産及收入、期間は四十ヶ年、償還方法は借款締結の日、即ち債權發行の日より起り十一年目より三十ヶ年間に分ちて償還する約定なり。

本線の建築工事は、契約成立後三ヶ年間に完成すべき豫定を以て測量設計を行ひしも、僅に八哩の土工を終へし儘、歐洲戰亂の影響を受けて停頓せり。夫れ迄の資金は大戦前に募集せざりし爲め、全部中英公司の立替に依りしものなり。右立替金に對する利子は、勢ひ津浦鐵道より支拂ひ居たるも、大正十四年度上半期より内亂の大影響を蒙り、津浦鐵道は自線の借款すら支拂不能となりし程にして、本借款を償却する能はず、以て今日に及びたり。

(二十) 同成鐵道借款

同成線は、山西省の北大同府より太原平陽を経て、潼關に至り、隴海鐵道に依りて陝西省に入り、省城西安を経て蜀の棧道を過ぎ、四川省城成都に出でんとする延長一千一百哩の線路にして、本借款は外國が支那に於て鐵道利権を獲得せんと急せりたる顯著なる實例なりとす。本借款は二億五千萬法にして、當時革命政府の軍費を要することを見越し、白耳義財團が之を好餌として大正^{民國}元年^{一九一一年}當時の支那鐵路總辦孫逸仙との間に於て其契約を締結せられたるものなり。而して起債總額を一千萬磅とし、年利五分、發行價格九四・五、期限四十年、据置十ヶ年三十年賦にして、擔保は本線の財産及收入を以てし、測量後五ヶ年を以て完成する豫定とし、尙ほ本公債發賣前に事業進行の爲め、中國政府並に財團に於て急に資金調達の必要ある時は、財團は前貸を爲すことを要すとの規定あり。支那政府は本條項に基き、英貨百萬磅の前借を契約し、大正二年^{西一九一三年}七月二十八日より大正三年^{西一九一四年}三月二十五日迄に英貨七十七萬二百七十七磅六片、及佛貨五百七十九萬八千五百八十八法、此の換算英貨二十二萬九千六百四十四磅六志三片、以上合計九十九萬九千八百六十一磅十二志九片を受取たり。然るに右金額の前貸は既に借款契約締結當時より、雙方に於て暗々裡に軍費に流用することを諒解し居たりしこと故、鐵道工事費には何等使用することなく、悉く軍費に流用し盡されたり。

本借款に對する利子は、大正十一年^{民國十一年}以前にありては、均しく元金に加算し居たる爲め、利子に利子を生みて借款額に急激なる増加を來し、而も少しの支拂も無かりしより、債權者側にては督促之れ努め、終に擔保品たる正太鐵道の剩餘金の引出を主張するに及び、始めて毎月正太鐵道剩餘金の三分の二宛

を以て從來の停滯を支拂ふことゝなし、其他の元利は毎年一月及十月の二回に分つて支拂ふことゝせしも、昭和三年^{民國七年}以來は戰爭の損害を蒙りたる爲め、支拂を中止せり。

以上は支那の國有鐵道に關する各借款が、其の元利の償還に當り、如何に困難を感じつゝあるかの概狀を述べたるものなり。言ふ迄もなく、支那政府の財政は紊亂其極度に達し、歲入歲出常に均衡を保つこと能はず、其の不足額年々著しく増大して國庫の窮乏益々加りつゝあり。加ふるに其の借款に至りては、國有鐵道のみを以てするも、昭和三年^{民國七年}末に於て既に六億二千餘萬元と算せられ、而も之が元利の償還に當つては殆ど擧げて支拂に停頓を來し、慘憺たる状態に在り。畢竟是れ國內に於ける政局の混亂に由るものにして、統一の業全く成り秩序の收拾せられざる限りは、將來支那財政を救済して之れが建直しを行ふこと到底得て望む可きにあらず。曩に國民政府は關稅自主、裁兵實施等に依りて之れが救済を計らんとし、今尙ほ之が努力中にあるも、此の問題は假令關稅の自主を完全に實行し得たるにせよ、果して其收入を全部國庫に收め得べきや否や、又從來の軍閥を廢止して眞に其裁兵を實行し得べきや否や、支那政界の情態今日の如くなるに於ては、吾人の一大疑問とする所なりとす。

三、支那人の見たる鐵道と人口並に食糧問題

人口並に食糧問題は、支那に於ても極めて重要な問題にして、之が對策は主として鐵道網整備、殊に西北蒙古方面の鐵道を完成し、茫漠たる曠野の拓植に資するより急務なるものなきは、苟くも支那を憂ふる者の信じて疑はざる所なり。支那有力新聞「上海時事新報」に現はれたる所論は、最も克く之れを道破したるものなるにより、參考として左に掲ぐべし。

今日の支那を論ずるものは、常に糧食の不足は人口の激増に依るものなりと謂ふも、之等は未だ皮相の見たるを免れざる所のものにして、又毎年支那が糧食を外國より輸入するは、明かに之が増加の例證なりと主張するも、之れ亦た支那人口の實情を知らざる者の言なり。

今姑く糧食問題を措き、先づ支那人口の歴史に就きて論せんか、凡そ國家が一度戦争を行ふに依つて其人口及生殖率上に蒙る損害は實に莫大なるものにして、殊に支那の如きは戦亂發生に依る、參戰者の死亡は固より、之が爲めに蹂躪せらるゝ人民は常に幾千萬なるを知らざる狀況にあり。即ち前清時代に就て云はんか、人口は毎年百分の三の増加率を示せるに拘らず、戦亂に當面して以來は、百分の〇・〇二乃至は百分の〇・一六に減少し、殊に最も顯著なる一例は、順治十七年の人口は約一億七百萬なりしものが、康熙十九年には、回教徒の亂に依り約九千四百萬となり、約一千三百萬を減せり。以後漸次増加して道光三十年には約四億一千四百餘萬となりしも、又々長髮賊の亂に遭ひ、咸豐十年には三億六千萬となり、五千四百萬の激減を見たり。團匪の亂以後は戦亂の起るなく、清末に於ける人口は約四億七百萬なりしが、其後民國以來戦争絶ゆる事なく、加ふるに民國六年の水災、同九年の旱魃等に依る罹災者は、實に三千萬人の多數に達したり。之等は其の中最も大なるものを擧げたるものなるが、此の他土匪の横行等に依る損害は、之を既往の歴史に徴するも、必ず莫大なる數に達するを知るべし。試みに最近國務院統計局の調査せる結果に依るも、各省人口の總數は三億七千七百餘萬と稱せられ、之を清末當時に比較すれば約三千萬人を減少せり。又民國九年^{西一九二〇年}の荷夷特別年鑑に依れば、支那近年の人口總數は三億二千〇六十五萬に過ぎずと報じ居れるが、支那人口の激減は實に驚くべき限りにあらずや。支那人口の大減少は事實問題にして何等疑ふ可き餘地無きものなり。

唯だ郵務總局十一年度の人口調査に依れば、其總數四億四千七百萬とし、更に海關十年度の調査に依れば、四億四千三百萬と見積り。試みに清末の人口總數四億七百萬と比較するに、其増減數の大なる亦異常なるものあり。若し之れを事實なりとせば、夫は一に近年災害の起る事なく、生殖に妨ぐる何物もなかりし結果なりとす。然し乍ら其の實際は寧ろ減少し居れるが故に、民國六、七、八の三ヶ年間の各年度に於ける海關報告に依れば、總額各々四億九千九百萬と見積り、之を民國二年に比較すれば、明かに三百萬の減少を示せり。此の如く支那人口の統計は、その調査根據相異なるが爲め、其の結果も亦た種々雑多たるを免れ得ざるなり。

故に支那人口の調査報告中、總數の多寡又は減少額の多少等は見る人に依りて各々相異なるものにして、字林西報の報ずるが如く、支那人口は大なる増減をなせりとの説は、何等根據なきものとして、攻めずして破り得べきものなり。

然しながら糧食の缺乏は常人の意想外とする所にして、支那最近の人口は減少あるのみにて増加せずといふ點より論理的に之を云はゞ、支那人民は何等糧食缺乏の虞なき筈なるにも拘らず、尙ほ之が缺乏を告げ居る所より見れば、他に何等かの原因無からざるべからず。民國九、十兩年度に於ける五穀の輸出入状態に就て之を觀察するに、頗る事實と符合せざるものあり。民國九年度に於ける五穀類の輸入は六百二十五萬兩にして、輸出は三千六百六十三萬兩、十年度は輸入四千二百二十三萬兩に増加し、輸出は一千九百十八萬兩に減少せり。此の兩年度を比較するに、之を價格上より言へば輸入は七倍し、輸出は一倍半の減少を來せり。然るに此の如き糧食不足の現象を來す所以のものは、多少は前年度の災害に依るものなりと雖も、而も糧食產出額の減少によるもの亦た尠なしとせず。

支那人の食料は米麥を以てその主要食物となし居るものにして、前述の如く確實なる人口數を知り得ざるが故に、究竟幾石の米麥を有すれば、以て人民の需要を満し得べきか、其の精確なる統計は取り難きも、今假りに前述數種の人口を平均して四億と假定し、一人一ヶ月當りの平均需要米麥を一斗として計算せんか、毎年米麥各々四億八千萬石を産出すれば足るべき筈なり。支那全國を通じたる米麥産出額の實際に近き統計は未だ見る事能はざるも、日本人の調査に依れば、支那の全國産米は約四億一千七百六十五萬石にして、産麥は三億一千九百九十五萬石なりと稱せらる。然らば支那は毎年米に於て六千七百萬石、麥に於て一億六七千萬石の不足を告げ居るものとす。此の種の豫測は或は事實と多大の差異あるを免れざる所なるも、而も支那の糧食缺乏は確然たる事實なり。今之を外米朝鮮米を含むの輸入狀況に就て見るに、民國八年大正八年の輸入額は百八十九萬九千七百四十九石、同九年には百十五萬一千七百五十二石、同十年一千六十二萬九千二百四十五石にして、同十一年以後の外米輸入量に就ては、何等據るべき統計なきも、然も支那人が南洋より盛に米を輸入し、日本人も亦外米輸入に努力し居る事より推定すれば、恐らく増加する共減少する事無かるべし。

支那全國に於ける米麥産出量減少の理由を考察するに、民國となりて以來、兵災匪禍連年絶ゆる事なく、農民は皆其の鋤を棄て都城に走り行くが爲め、荒地の増加は年と共に著しく、糧食の産出上に大影響を蒙らしめたるが爲めなるを斷言し得べし。民國十一年に於ける農商部の統計表に據れば、全國の荒地面積は累年増加し、總て悲觀の種たらざるはなし。其概要は次の如し。

年次	民有荒地	公有荒地	私有荒地	合計
民國三年	一九一、二七二、〇一四		一六六、九六三、八五三	三五八、二三五、八六七

同 四年	二二九、四六三、四六四	一七四、九〇六、四八四	四〇四、三六九、九四六
同 五年	一九五、六七六、二八二	一九四、六八六、七三九	三九〇、三六三、〇二一
同 六年	一四八、六七六、四五〇	二二、六七三、八一九	七五三、二三三、六三〇
同 七年	一四三、六四三、四一一	一七、九三九、四八三	六八七、三五二、八五四

(* 記號は四川、廣東、雲南、貴州四省の該年度に於ける報告なきに依り實際數量ならざるもの)

本表に就て觀れば、支那の耕作地面積は、兵變匪亂等に依り漸次減少の傾向ある事判明すべし。殊に近年米麥以外の農作物産出額大に増加し、之に要する土地面積は日毎に増加し行くが故に、米麥の耕作地面積減少し、之に代つて棉花、煙草、豆類の三種農作物に要する面積は累年増加せり。

年次	棉花作地面積	煙草作地面積	豆類作地面積
民國三年	三八、四一五、九〇二	五、二八九、一三九	一七九、三〇九、四三八
同 四年	三三、二五二、六五二	五、六五三、一六四	一二五、二三一、六一四
同 五年	四〇、一七一、九八九	* 三、六二四、二七五	二二二、二七六、三〇〇
同 六年	四七、六〇九、三一八	* 四、七八二、八七七	二二四、五六六、二七八
同 七年	五一、六八一、四五七	* 一〇、五一一、五四四	二三一、九〇七、三八二

本表を見れば、棉花、煙草、豆類三種作地面積の激増に依つて、略ぼ米麥の作地面積に影響を受け、大なる減少を來せるを知悉し得らるべし。加之近年軍閥は農民をして強制的に粟を種植せしめ、農民も亦米麥に比し利益多きを以て、皆之に倣ふ傾向ある故、米麥作地面積の減少は幾億畝なるを知らざる状態にあり。従つて人口は縱令如何に減少するとも、米麥の作地面積は日に／＼削減せらるゝが故に、糧食は

遂に缺乏を告げざるを得ざるの現象を呈するものなりとす。

兵匪の災禍は一時的の現象にして、人口の減少も亦此の現象に基く當然の結果なるも、若し數年後に於て、國是定まり、國家の秩序恢復せらるゝの時來らんか、人口は必ず増加するに至るべく、其時に至りて食糧問題の解決を求めんとするは、頗る困難なる事業にして、且人民の慾望と生活程度の向上とは、相續いて來り窮りなきものにして、最近日に、生活程度高まり慾望益々多からんとするの時に際し、米麥以外の農作地面積が、逐年増加せんとしつゝある點より見れば、支那の主要食料たる米麥の前途は、誠に逆睹し難きものありと云ふべし。

従つて最近の糧食不足、並に將に來るべき饑饉の大難に備へんとせば、宜しく急に一の解決策を求めざるべからず。前表に就て言はゞ、今日の荒地面積は僅か本部二十二省及び三特別行政區のみにても、既に八億四千餘萬畝の多數を有し、此の中三分の一を耕作不能の地と假定するも、猶ほ最小限度五億七千萬畝は耕作地として利用し得べきものにして、此の中五分の二を米麥の耕作地に充つる事を得べし。故に之等の土地を積極的に經營すれば、假令餘裕は生ぜずとするも、尙今日の支那人の衣食を維持するには充分なり。然るに若し將來とも人口の増加を顧みずして、唯々支那本部の糧食にのみ頼るとせば、耕作地は直に土地收穫漸減の法則の適用を受け、其の收穫は漸次減少するに至るべきを以て、將來の支那人口と糧食問題とを解決せんと欲せば、勢ひ吾人は眼を西北に轉じ、拓植事業の振興を期せざる可からず。太陽の平原より出で、平原に没する彼の千里の沃野は、當に國人の衣食を滿たすに足るべき源泉なり。然も移住開墾は一に交通の便に俟たざるべからざるものにして、最近團匪賠償金を以て西北鐵道及び京綏鐵道の延長建設に使用す可しとの説有力となり來れる事は、寔に喜ばしき傾向にして、廣

漠たる平原荒野を徒に軍費に便ならしむるが如き事なからしむべきなり。

請ふ、西伯利鐵道及米國西北鐵道の今昔を回顧せよ。然らば正に本鐵道建設の舉が、拓植事業上如何に大なる利益を有し得べきかを知悉し得るならん。(民國十七年六月二十六日上海時事新報時論)

四、米人の見たる鐵道敷設の急務

左は米人より見たる支那鐵道に關する意見にして、是れ亦た參考に資すべきものあるにより、之れを掲ぐることにしたり。

支那に於ける鐵道敷設の急務に關し、北京米國商務官附ゼエ・アーノルド氏は、七月十五日上海ユニオン俱樂部に於て、支那鐵道の建設と教育活動寫眞の必要と題し、約三十名の上海新聞記者に對して次の如き要領の講演をなせり。

「現下支那に於ける鐵道の敷設は専門學校の増設以上に必要事なり。余は新聞記者諸君に向ひ、支那に於て極力鐵道敷設に盡力されんことを希望す。余の考ふる所に依れば、支那は鐵道の敷設に俟つに非ざれば、其の發展を期することは恐らく至難の業ならん。目下支那の社會に於て盛に提唱され居る馬車及自動車道路建設の如きは、鐵道敷設に比すれば尙ほ未だ早急に失するの感を懐かざるを得ず。云々。又たアーノルド氏は最近親しく山西省地方を歴遊せる結果、該地方の現況に就て詳述して曰く、山西省は目下新設道路八百哩に達せるも、同省の自動車數は僅かに八十臺のみなり。此の事實より見るも、山西省に於て實際要望し居るものは、鐵道の敷設なる事を知らるべし。故に若し同省に鐵道の敷設を見るに至らんか、同省に産出する多大の生産品は、周ねく國內の大市場に搬出し得らるべし。目下支

那土民の馬車に依る商品運搬賃金は一噸十仙を要し、自動車を以てすれば、噸哩賃金十五仙なるも、之を鐵道に托するとせば、僅かに三仙位を要するに過ぎざるべし。尙小麥輸送に就て之れを見れば、山西省漢口間の小麥輸送賃は、沙市漢口間(殆ど前者の半距離)の二倍以上なり」と。又たアーノルド氏は更に米支關係に論及して曰く、「現下米國の對支輸出額は其輸入額の約二倍なるが故に、米國は支那の最大顧客なり。斯かる事情の下にあつて、米國の對支政策は別に法外なる望みを囑せず、唯だ支那に對して米國が利害關係を有し居るは貿易上の關係あるのみ。是れ吾々米人が支那の一日も速かに發展の域に到らん事を望み、特に支那の援助に努力し居る所以なり。故に此際支那は宜しく國內の産業開發上に於て、極力各方面の後援を利用することを圖らざる可からず」と。尙ほ氏は支那に於て活動寫眞の必要なことに關し力説して曰く、「活動寫眞は現今米國に於ける埋立、下水工事及び鐵道建設等に於ける發展狀態を、支那人民に周知せしむる上に最も有效なる方法なり。新聞記者諸君は此の目的達成のために努力を惜まざらんことを望む」と。(大正十三年七月十九日、上海(發行ウイクリー・レビュー誌))

五、米國の對支鐵道投資策

對支鐵道投資に就て、米國は先づ粵漢鐵道敷設に失敗せしが、次で滿洲鐵道の中立案を提出し、更に錦愛鐵道計劃を持出して、東亞の鐵道界に颯風を起せしも、獨り聲のみ大にして實收は僅かに川漢鐵道借款に關係するを得たる位に止まり、既成鐵道に對しては如何ともする能はざりしが、大正四年西一九一五年十一月月裕中公司の奔走に依り、米國々際企業會社を設立し、シームスカレーを派遣して、交通部と折衝を重ね、鐵道借款を締結したるも、支那國內頗る多事にして、財政窮乏したる折柄なりしかば、支那政府は政治借

款に對して熱心希望したる爲め、翌五年西一九一六年五月遂に一千萬弗の鐵道政治借款の假契約を取り交せたり。然るに其翌六月現金の授受未だ濟まざる際、袁世凱の急死によりて一時行き惱みとなりたるも、黎元洪の大總統となるに及び、再び交渉を重ねたる末、政治借款を止めて鐵道借款のみと爲し、更に修正を加へて、同年九月延長一千一百哩なる左記五線の豫定鐵道敷設契約を結びたり。

- 一、湖南省衡州より廣西省南寧に至る鐵道
- 二、山西省豐鎮より甘肅省寧夏に至る鐵道
- 三、甘肅省寧夏より蘭州に至る鐵道
- 四、廣東省瓊州より樂會に至る鐵道
- 五、浙江省杭州より温州に至る鐵道

而して先づ線路測量用として前貸金五十萬弗を交付し、借款額は裕中公司より必要に従つて提供する事とし、毎年一千萬弗を限度とし、支那政府よりの償還期限を五十ヶ年とする金貨債券を米國市場にて發行し、鐵道工事一切は裕中公司に於て請負ひ、督辦、技師長、營業局長、會計監督には、竣工後米國人を任命する事とし、米國としては頗る有利なる條件なりしが、該契約は列國の既得權を侵害するものとして、英、佛、露の各國より夫々嚴重なる抗議をなせり。各國抗議の要旨左の如し。

英國、浙江省杭州より温州に至る豫定線は、滬杭甬鐵道の支線に該當するのみならず、湖南省衡州より廣西省南寧に至る線は、一八九〇年明治二十三年當時の湖廣總督張之洞と密約したる湖南省鑛山鐵道に關する英國の概括的優先權と抵觸するものなり。

佛國、甘肅省寧夏より蘭州に至る線路は、隴海鐵道の支線と見做す可きものにして、且つ廣東州瓊州

より樂會に至る線路は、廣州灣租借地に接近し、尙ほ佛國の勢力圏内に屬する海南島不割讓の侵害をなすものなり。

露國、山西省豐鎮より甘肅省寧夏に至る線路は、外蒙古鄂爾多斯方面を脅威する勢力範圍にして、且つ英露協商及び一八九九年^{明治三十三年}光緒二十五年締結せる露支協約に違反するものなり。

此三ヶ國よりの嚴重なる抗議に對し、支那政府の狼狽米國の驚愕共に措く處を知らず、忽ち内容を變更して、湖南省株州より廣東省欽州に至る延長八百哩と、河南省周家口より鄭城舞陽、南陽新野等を経て襄陽に達する二百二十五哩と、合計一千二百二十五哩とし、且周襄線を漢中迄延長する事として、同年十一月其の契約を締結せしも、歐洲大戰、支那内亂等の影響を受けて起工に着手せず、以て今日に及べり。

六、鐵道資金の内容と整理案

支那國有鐵道は、總延長六千哩以上に達したるも、支那自身の資金を以て建設せられたるものは、京奉線の半部約三百十哩及京綏線のみにて、其他の主要鐵道は悉く外資を以て建設せられ、鐵道材料の購入、應急費の捻出等に關しても、内國銀行より幾多の内債を借入れ、支那交通部の内外債總額は、今や六億一千一百十萬七千七百三十六元の巨額に達し、其債務に對する元金の償還は素より、其利子すら年々支拂困難を來しつゝある有様にして、交通財政の根本的廓清整理は、今や目前の急務とする所なり。大正十四年三月七日、交通部は當時開催中なりし善後會議に對し、此巨額なる債務を如何にして整理完済すべきかの具體的法案たる交通整理案を提出し、其決議を請ひたるが、該整理案の主要點は次の三と爲す。

- 一、相當の財産を有し、借款元利の支拂を爲し得るもの約三億一千九百二十餘萬元は、京奉、津浦、滬寧等の各鐵道借款元利が從來各自の鐵道收入中より支拂はれたる如き方法に依り、其償還を行ふ事。
 - 二、各鐵道電信機關自から其償還をなしつゝあるもの約八千九十餘萬元、例へば各鐵道の短期内外債、鐵道電信材料購入代金等の如きは、鐵道電信收入純益中より總て支拂ふ事。
 - 三、其他約二億一千九百九十餘萬元は、財政部の大整理案の内に一括して償還支拂を爲す事。
- 元來支那交通部の債務中には、高徐、順濟、滿蒙、吉會、欽淪、同成等各鐵道借款の如き、表面上は交通部の借入金なるも、其内實に於ては、財政部が之を流用せしものなきにあらざるが故に、果して何れの部の債務なるや判然せざるものあり。従つて其整理に際しては、交通部と財政部との間に、見解の相違を生ずるを常とせり。故に本案にありても、二億數千萬元の債務を財政部の大整理案中に劃入する事に關しては、幾多の異論を出したるも、兎も角、交通部の原案としては、大體前記の三項を以て提出したるものなり。今各項目別による未償還額及借款國名等の詳細を示せば左の如し。

(一) 相當の財産を有し、借款元利の償還支拂を爲し得る借款項目表

借款名稱	大正(民國)十二年九月末未償還元金		大正(民國)十二年九月末支拂利子		銀元換算額
	種別	金額	種別	金額	
京奉鐵道複線借款	英金	一、四四〇、〇〇〇.〇〇元	英金	一四、〇〇〇.〇〇元	六、二四〇、〇〇〇.〇〇元
京奉鐵道新奉借款	日金	七〇〇、〇〇〇.〇〇元			七一、一一一.一二
京奉關内外鐵道借款	英金	一、二二一、八七五.〇〇元			三、二一八、七五〇.〇〇元
京奉綏貨車四百輛購入借款未償還額	英金	五〇九、二三七.〇〇元	英金	五六、六五九.一三	五、六五八、九七一.五〇元
京漢鐵道短期借款	銀元	三八七、八五〇.〇〇元			三八七、八五〇.〇〇元
津浦鐵道原借款	英金	一、八三一、二五〇.〇〇元			一八、四一二、五〇〇.〇〇元

津浦鐵道續借款	英金	一,二九九,〇〇〇		一二,九九〇,〇〇〇
滬甯鐵道借款	英金	二,九〇〇,〇〇〇		二九,〇〇〇,〇〇〇
滬杭甬鐵道借款	英金	一,一二五,〇〇〇		一一,二五〇,〇〇〇
正太鐵道借款	佛金	二二,八一五,〇〇〇		三,二五九,二八五・七一
道清鐵道車輛借款	英金	八八,七八七・五二		八八七,八七二・五四
道清鐵道車輛借款	英金	五六九,一〇〇		五,六九一,〇〇〇
吉長鐵道改訂借款	日金	六,五〇〇,〇〇〇		六,五〇〇,〇〇〇
吉長鐵道改訂借款	日金	五〇〇,〇〇〇		五四七,五〇〇
臨海鐵道白和借款	和金	八,八〇七,〇〇〇	四七,五〇〇	四,四〇三,五〇〇
臨海鐵道白和借款	和金	一六,六六七,〇〇〇		八,三三三,五〇〇
臨海鐵道借款	白金	三七,七四三,〇〇〇		五,三九一,八五七・一五
臨海鐵道借款	白金	五〇,〇〇〇,〇〇〇		七,一四二,八五七・一五
滬豐運理兩銀行借款	英金	三,七五〇,〇〇〇		三七,五〇〇,〇〇〇
臨海鐵道借款	英金	四,〇〇〇,〇〇〇		四〇,〇〇〇,〇〇〇
臨海鐵道借款	白金	五〇,〇〇〇,〇〇〇		七,一四二,八五七・一五
臨海鐵道七分利附國庫債券	白金	二〇,〇〇〇,〇〇〇		二,八五七,一四二・八六
汴洛鐵道借款	佛金	三一,〇〇〇,〇〇〇		四,四二八,五七一・四三
四洮並四鄭鐵道公債	日金	五,〇〇〇,〇〇〇		五,〇〇〇,〇〇〇
四洮並四鄭鐵道公債	日金	五七,〇〇〇		五七,二〇〇
四洮鐵道前貸金	日金	八,一〇〇,〇〇〇		八,一〇〇,〇〇〇
四洮鐵道前貸金	日金	一八,二〇〇,〇〇〇		一八,二〇〇,〇〇〇
四洮鐵道短期借款	英金	一,二八二,〇〇〇		一二,八二五,〇〇〇
廣九鐵道借款	日金	四〇,〇〇〇,〇〇〇		四〇,〇〇〇,〇〇〇
膠濟鐵道國庫債券	日金			

粵漢川鐵道湘鄂段中英公司借款	英金	五,七〇二・二〇		五二,〇二一・〇〇
計	英金	一九,〇三二,四五一・七二	七〇,六五九・〇〇	
	銀元	二,〇八七,八五〇・〇〇		
	日金	七八,四二八,三一・一二	四七,五〇〇	
	和金	二五,四七四,〇〇〇		三〇五,五五四,三六五・六一
	佛金	五三,八一五,〇〇〇		
	白金	一五七,七四三,〇〇〇		
上海芝罘及大沽間海底電信借款	英金	九三,一六四・〇〇	六,六四九・〇〇	九九八,一三〇・〇〇
大東大北公司借款	英金	三一四,八四五・〇〇	二九,四七四・二〇	三,四四三,一九六・〇〇
芝罘大沽間海底電線借款	英金	二一,六一六・〇〇	一,五四二・〇〇	二三一,五八〇・〇〇
小計	英金	四二九,六二五・一〇	三七,六六五・二〇	四,六七二,九六〇・〇〇
	英金			三一〇,二二七,二七一・六一

(二) 路政及電政自體に於て方法を講じ、之が支拂をなし得可き借款項目表

各鐵道外債	金	一二,二九〇,七六六・四六
各鐵道內債	元	七,三一八,三八八・八四
各鐵道債券	元	二一,二五二,八四三・五九
各鐵道材料購入代價	元	三四,一一六,四五一・一〇
電政材料購入代價	元	五,九六五,八一七・八五
小計	元	八〇,九四四,二六七・八四

(三) 大整理案内一括して整理す可き借款項目表

支那交通部借款表

借款名稱	十二年度九月末未償還元金		十二年度九月末未支拂利子		銀元換算額
	種別	金額	種別	金額	
株 欵	米金	一、一五〇、〇〇〇・〇〇	米金	三〇九、六七三・三三	二、九一九、三四六・六六
清 五 支 線 前 渡 金	美金	五二、九七一・五三			五二九、七二五・六三
濱 黑 鐵 道 前 渡 金	規金	五〇〇、〇〇〇・〇〇			八九六、四二八・五七
津浦鐵道德華銀行原借款	美金	二、六五〇、〇〇〇・〇〇			三四、四五〇、〇〇〇・〇〇
津浦鐵道德華銀行續借款	美金	一、五九〇、〇〇〇・〇〇			二〇、九八八、〇〇〇・〇〇
湖廣鐵道德華銀行借款	美金	一、〇七〇、〇〇〇・〇〇			一四、一六九、八九〇・〇〇
津浦鐵道德華銀行借款	美金	九〇〇、〇〇〇・〇〇			一三、一〇〇、一七四・三三
京綏鐵道漢冶萍材料借款	銀	六七六、九八五・六五			九六七、一二二・三六
粵 漢 川 鐵 道 借 款	美金	四、七五〇、〇〇〇・〇〇			四七、五〇〇、〇〇〇・〇〇
正 金 銀 行 借 款	日金	九、六七〇、〇〇〇・〇〇			一〇、二三七、二五〇・〇〇
東亞興業會社有線電信前渡金	日金	一五、〇〇〇、〇〇〇・〇〇			一五、三六四、〇〇〇・〇〇
中日實業公司電話借款	日金	一〇〇〇、〇〇〇・〇〇			一一、九三〇、〇〇〇・〇〇
マルコニ無線電信借款	美金	二〇〇、〇〇〇・〇〇			二、二六二、三五七・〇〇
本部國內短期借款	銀元	九、〇五五、一四九・三二			一〇、一三八、一六二・五九
其他內國債	規銀	二、三五七、〇〇八・〇二			三三、四六一、七四六・六七
			銀元	九、六九〇、八三八・六五	一八一、九八六・三五

總 小 計	庫平銀		湘平銀		汴平銀		九九四、二〇三・六〇
	金額	換算額	金額	換算額	金額	換算額	
	六九五、九四二・五三		六七二、四〇〇・八〇		二二〇、〇〇〇・〇〇		九一七、二三一・五八
							三二八、五七一・四三
							二一九、九三六、一九七・一七
							六一一、一〇七、七三六・六二

支那交通部の債務は、右表に示すが如く、僅か一小部分の内國借款を除き、殆ど其大部分は外國借款にして、其資金は日英米獨佛白和等より供給を受け、前記三項の部門に於て、一及二は大部分擔保附債務にして、鐵道收入、財産、鹽稅其他の諸稅を擔保物とし、鐵道營業狀態にして平穩なる限りは、元利支拂に差したる困難を感ずる事なく、従つて其債權國より何等の抗議を受る事もなく濟むべき筈なるも、第三項に含める大整理案内に一括して整理すべき債目に至りては、大部分は無擔保債務にして、且つ殆ど元利支拂の途なく、交通部財政整理上の痼腫とされ居るものなり。而して右は其名義上より見れば、何々鐵道、又は何々無線電信借款となり居るも、其實際は手取金殆ど全部を、一般政爭費又は急需用費に流用せられたるものにして、交通部にては勿論之を支拂ふ可き意思なく、財政部に於ても亦た周知の如き財政紊亂債務累積の狀態に在るを以て、到底之が支拂の能力を有せざるものなり。斯くの如く、此第三項に屬する無擔保債務及高徐、濟順、滿蒙、欽淪、同成等の各鐵道前渡金は、借款名義者たる交通部に於ては、全然之を交通部債務より切離し、財政部及び本債務の債權者たる日本を始め各國をして、何れも之が處置に惑はしめつゝあり、是れ各國をして支那に借款償還の能力なき以上は、支那鐵道及財政を列國の手に依りて共同に管理す可しと云へる所謂支那鐵道及財政共同管理説を主張するに至らしめたる所以とす。

七、支那鐵道の利潤

大正十二年^{西一九二三年}支那鐵道の投資價值と題する佛蘭西書院の刊行物に據れば、鐵道經營に關する收支は、歐米鐵道事業界に於ては、缺損を以て特質とするに反し、支那鐵道は其の收益能力極めて大にして、大正十年^{西一九二一年}度に於ては純益二千八百萬弗を擧げ、政府投資に對し、五分の利子を計上控除するも、尙ほ且つ營業收入一割七分の利潤を得べしと稱せられ、其年代極めて新しきに拘らず、收入は逐年増加の狀態に在り、向後縱令軍事的擾亂に依る障害あるにせよ、收入の増加を阻止するが如き事なかるべしとは、一般識者間に一致せる意見なり、殊に關稅引上げに依る收入増加、及び團匪賠償返還金等を利用し、新設鐵道の建設や、外債の整理等に供するに於ては、無限なる經濟的資源の開發と相俟つて、支那鐵道の面目を一新するに至る可しと雖、是れ國內に於ける戰亂終息し、秩序回復せられたる上の事にして、今日の狀態を以て推移せんか、其の前途容易のものにあらざるや言を俟たざる所なりとす。

左の調査は、其内容に於て適確を保し難きも、大體に於て其實情を推知するに足るものなり。蓋し支那鐵道の四大幹線、及、國有鐵道全部の營業收入と營業費とに關し、大正四年より同十四年に至る拾壹年間の最高、最低、平均の比率は左表に示す如く、内亂時代を含むも、全平均五割二分に當れり。

鐵道別	最高%	最低%	平均%
國有鐵道	五六、九	四四、二	五二、一
京綏鐵道	七九、四	五四、〇	六六、一
津浦鐵道	六九、八	四七、三	五四、〇

軍事關係上營業收入少き爲め最高七九、四を示す
民國十四年軍事影響を蒙り收入減少の爲め六九、八の最大を示す

鐵道別	最高%	最低%	平均%
京漢鐵道	四八、二	三三、五	四〇、八
京奉鐵道	六八、〇	三三、一	四八、一
全鐵道	十一ヶ年の平均		五二、二

民國十三年軍事影響を蒙り最大六八、〇を示す

尙ほ此他に、南滿鐵道は大正十二年、三八、三%、大正十四年、三九、八%にして、線路警戒嚴にして著しき軍事影響を蒙らざりし故、大略四割以内を示せり、尙ほ鐵道建設費に就て見れば次表の如し。

支那鐵道建設價格表

線路別	線路哩數	線路及設備品價格	一哩當り價格
京漢	八二二・三八	一一〇、二三一、八六〇・三五	一四六、二〇二・九九
京奉	六一六・六六	八七、三九三、五一三・八八	一四一、七二九・二八
津浦	六九一・〇七	一一、八九一、九六六・〇四	一六五、一〇三・二二
滬寧	二〇四・四六	三三、〇八八、七四二・二八	一六一、一八三・五八
滬甯	一一六・五八	二二、〇〇五、八四二・〇〇	一二八、四六五・六〇
京滬	四五七・八九	四一、八七八、七四〇・二一	九一、四六〇・七七
京太	一一一・八四	二四、〇九一、六〇六・二三	一五八、六六〇・五一
正太	九五・二八	八、三三九、七七二・八二	八七、五三三・七〇
道清	一一五・六三	一四、三五二、〇六九・六四	一二四、一二六・〇〇
津洛	七八・四九	七、八九四、四一五・〇三	一〇二、二五〇・九八
吉長	八九・五六	一五、九一三、七九七・七三	一七七、六八三・七三

奉天	一七、七五	三、三〇〇、四一四・三二	一八八、五九五・一〇
海州	二六三、九七	五九、三五三、九一六・九〇	二二四、七八二・三七
瀋陽	一一五、五三	一一、六四九、九六六・五三	九二、八〇九・九四
鄭州	一五八、八三	一三、四三三、七三八・五二	八四、五三八・八二

備考
 一、本表の各鐵道建設費は大正十一年度交通部發行國有鐵路會計統計總報告に依る。但し奉海鐵道は他の調査に據る。
 二、奉海鐵道の右表價格は、將來鐵橋其他一切完全の竣工に要する全費用にして、鐵橋建造を除き單に諸建造物其他一切の工事費のみとせば、一〇、九三二、七三八元五二となり一哩當り僅か六八、八四一元四一にして、昭和二年度迄の費用は僅かに八、八三三、七三八元五二にして、一哩當り五五、六一九元三三に相當せり

ハ、ドーゾ案と支那鐵道

支那國內に於ける財政混亂の爲め、各借款の支拂殆ど見込なきに至りたるより、之れが對策として、列國中支那にドーゾ案を實施し、支那鐵道の共同管理を行ふべしとの説を出すものあり、一時内外の耳目を聳かしたるも、支那に於ける輿論の強硬なる反對に遭ひ、立消となりたるが、左記醒獅報所載の記事は當時輿論の一端として見るべきものなりとす。

支那政府の財政は、打ち續く戦亂に衰弱を極め、各鐵道の借款は支拂困難となりたるを機とし、各國が支那鐵道の共同管理を鼓吹し、ドーゾ案を支那に實施せんとする意向の内容は、外國實業家の對支野心の表現とも云ひ、或は各國政府當路の意思に出でたるものとも云ひ、其説區々なりと雖も、要するに支那に於ける經濟的侵略なる言葉を口にするは甚だ好ましからざる所なるを以て、何等かに藉口して其の

目的を達成せんと欲し、各國政府の爲めに債務の履行を求むると言はずして、支那政府の爲めに財政の鞏固を圖ると云へる主張の下に、ドーゾ案適用説を出すに至りたるものなるが、其説の國內に傳はるや、輿論は沸騰して之に反對を表し、在外使臣も亦た頻々照會電報を發し來るあり、遂に支那政府をして公文を以て否認の聲明を餘儀なくせしめたり。今國內輿論の主なるもの二三を摘録すれば次の如し。

(一) ドーゾ案なるものは、協約諸國が戰勝國の資格を以て、獨逸より強制的に賠償金を支拂はしめんとする一種の方略なり。加之獨逸の賠償總額は一千三百二十億金貨馬克なるに、支那の負擔せる内外總額は三十億元に満たず。従つて何等之を支那に適用す可き理由を存せず。又其必要を有せざるものなり。列強は、或は勞農露國の赤化宣傳を危惧して、共同管理の實施を欲するやも知れざれ共、此は實に支那青年の對外敵愾心を激成せしめ、更に又勞農露國の宣傳を可能ならしめ、目的の遂行を促進せしめたるものなり(舜生氏)

(二) 獨逸の賠償は、多分に懲罰的意味を含み居るものなり。斯くの如き計畫は、之を友好國家に適用す可きものに非ず。支那が外債を償還し得ざる理由は他無し、實に財源の涸渇より來るものなり。故に各國は宜しく條約を履行し、支那關稅收入を増加せしむ可し。況んや支那の財源が、大半外人の手中に在るに於てをや。列國は宜しく外交の常道に基き、支那と之が整理法案を協議し、外債の償還をして鞏固安全ならしむ可し。ドーゾ案の適用は、全然其の必要を認めざるものとす。(某氏)

尙ほ參考の爲めドーゾ案なるもの、内容を述べんとす。同案の眼目とする所は、世界大戰後獨逸の賠償義務履行を容易ならしめ、出來るだけ多くの賠償金を得ると共に、之に依りて歐洲諸國の財政的復興を促進せんことの必要なる方法を講ずるに在り。而して該賠償支拂ひの資源として、鐵道收入、興業

收入、運輸税、及び其他の租税等が充當せられたる爲め、獨逸國有鐵道は、遂に國際的に管理せらるゝに至りたり。其管理方法は、現存獨逸國有鐵道を民營に移して、國際的一特許會社を設立し、獨逸國有鐵道系統の資本價格を二百六十億金貨馬克と見積り、之を以て會社の資本額とす。而して先づ一百十億金貨馬克の優先社債を發行して之を聯合國に交付し、毎年五分の利子を支拂ふこととし、次で二十億金貨馬克の優先株を發行し、其賣却に依りて得たる金額の四分の一を獨逸國政府の所得に、四分の三を會社に交付して運輸金に供し、右優先株を引き去りたる殘額一百三十億金貨馬克の株券は、之を獨逸政府の所得に歸せしむ。而して會社は十八名の理事より成る理事會に於て管理せらるゝも、其内九名は獨逸政府及び優先株主に依りて任命せられ、他の九名は聯合國側の代表者たる社債管理人に依りて任命せらる。又た會社の總支配人は、理事會の四分の三以上の多數投票に依りて選任せられ、必ず獨逸人たる事を要す。然し聯合國側は、其利益保護の爲め、外國人たる理事の多數投票に依り、鐵道管理人を選任して會社を監督せしめ、萬一會社發行債權の元利支拂不能に陥りたる場合は、其必要と思考する行動を取らしむ。是れを獨逸國有鐵道國際監理のドーゾ案の概要と爲す。

九、六大鐵道と關稅

支那本土に六大幹線鐵道敷設の急務なる事は云ふ迄もなき處にして、大正十四年^{西一九二五年}十月二十六日、支那關稅率増加の目的を以て、日英佛米を主とする關係十三ヶ國の代表者は北京に參集し、大正十年十一月乃至同十一年二月華盛頓會議に於て締結せられたる支那の關稅に關する條約に基き、支那の關稅問題を討議する事となりたるが、之より先、九月八日支那交通部は、部會を以て交通部關稅會議準備委員

會規則を發布し、同委員會を設置せり。該委員會には債務掛、運輸掛、釐稅掛、庶務掛の四部を設け、關稅會議々々事項中、交通部所管關係事項の調査研究を命せしが、其の主要目は、今次關稅會議の結果、稅率の引上げに依りて得らる可き增收中より、幾何の費用を支出し、如何なる鐵道を敷設す可きかを調査研究せしむるに在りしが、同年十一月には、關稅增加收入を以てする交通部の鐵道交通建築大綱の發表を見るに至り、交通部の提案として、執政議會に付議せられたり。本計畫の内容は、既成各鐵道を連絡補充擴張して、支那大陸を縱横に貫通する六大幹線系統を完成せんとするものにして、建設資金は、既成鐵道の改良に要する資金を合算し、大約六億三千萬元と云ふ尨大なる計畫なり。從來支那に於て計畫せられたる鐵道にして、未だ實施せられざるものは、總計六十線以上の多きに及びたるが、其中滄石鐵道、包寧鐵道、平滂鐵道、漳厦鐵道の延長線及び福建全省鐵道等、最近稍や具體化したるものを除きては、殆ど近年内に實現の見込なきものなるが故に、此機會に於て關稅增收の一部を基金として、六大縱橫幹線の完成を目的とし、六億三千萬元計畫の出現を見るに至りしは、最も機宜を得たるものと云ふべし。元來交通部が本計畫をなすに至れる動機は、華府會議條約による支那關稅增收額の一部を建設事業の用に充つべしとの規定に根據を有するのみならず、此の主張は支那内部に於ても漸次有力となり、且つ稅率の引上げに付き、北京の特別關稅會議は、戰亂の發生、政局の變動に依り、殆ど休止の状態に在りと雖も、支那側は勿論列國も亦條約履行の責任を負ふ以上、早晚實施せらる可き運命に在るを以て、交通部の本計畫は益々其可能性を帯ぶるものなり。而も交通部の本計畫は、主として公債政策に依り遂行せんとするものにして、支那鐵道は愈々其第五期に入り、從來列國の對支鐵道政策に一變動を來す可きものとす。

以下に交通部腹案の内容を紹介すべし。蓋し此交通部が畫策する鐵道交通建築計畫大綱は、大凡六

項目に分れ、建設鐵道線路延長三千四百二十餘哩、港灣及埠頭設備三ヶ所、橋梁架設及渡船設備三ヶ所、既成鐵道の緊急改良工事若干、之に要する資金は約六億三千萬元にして、今之を分類説明すれば左の如し。

一、南北第一幹線の完成及改良(北平廣東間を南
北第一幹線とす)

(イ) 粵漢線株州韶州間の鐵道建設、建設費六千五百萬元

粵漢鐵道の北部武昌株州間二百六十哩は既に建設済にして、其南部廣東韶州間百四十一哩も亦民營を以て建設せられ、未完成部分は株州韶州間二百七十八哩の一區間に過ぎず。而して本區間が速成せらるゝと否とは、支那南北の交通並に本鐵道自體の發展に關係する所極めて大なるものあり。本鐵道は亦南北縱貫の第一幹線系統を組織する主體なるに依り、之が建設に際しては設備及其他一切の事項に關し、努めて完全を期す可く、所要工費として六千五百萬元を計上したり。

(ロ) 粵漢線既成部の改良 改良費五百萬元

粵漢鐵道の既成部は、全線未開通の爲め、其收入既に尠き上に、創業以來種々の原因に禍せられて財政困難に陥り、其補充修理工事は殆ど實行せられず。武昌長沙間の如きは、枕木の腐朽、車輛の破損殊に甚だしく、止むなく列車運轉速度を一時間六哩以内に制限して一時を糊塗し居る有様なるが、本線は南北第一幹線を形成するものなるを以て、徹底的改良を施すの必要あり。其内最も緊急を要する軌道車輛の改善費として五百萬元を計上したり。

(ハ) 武漢鐵橋の架設 架設費一千三百萬元

京漢、粵漢の兩鐵道は、相合して南北第一幹線を形成す可きものなるも、中間の楊子江に依りて其連絡を絶たれたる爲め、何等かの方法に依りて列車の直通を圖らざるべからざるものなり。然るに江流

の關係上、渡船に便ならざるに因り、架橋を以て最も適當なる措置とす。即ち京漢線を延長して、先づ漢水を渡りて漢陽に達せしめ、更に漢陽より長江を横切りて武昌に至り、茲に粵漢鐵道との連絡を完成せしむべく、兩橋共複線軌道を布設するの外、車馬道をも併置して、人車の往來に便する事とし、長江大鐵橋の長さ一千一百五十米、所要工費概算額一千萬元、漢水鐵橋の長さ二百米、所要工費概算額二百六十萬元、兩端の鐵道連絡工事概算額四十萬元、計一千三百萬元を計上したり。

(ニ) 漢口埠頭の修築 修築費二百萬元

南北第一幹線は、北京を發し直隸、河南、湖北、湖南の五省を縦走して、廣東に達する總延長一千四百八十哩以上の大幹線にして、武昌漢口の兩地は其中間に位し、水陸交通の要衝に當るを以て、相當の設備を設け、水陸聯絡の便を圖るべき必要あり。從來京漢鐵道に於ては、劉家廟と租界との中間、河岸に沿ひたる所に埠頭倉庫の建設計畫を立てたる事あり。蓋し同所は地域狹隘にして、京漢粵漢兩鐵道全通して南北輸出入物資の集中せらるゝ曉には、設備の不足を感ずる恐れあるも、目前の計として、差當り該地に最少の工費を以て、水陸の連絡設備を設くる事とし、其所要工費概算額二百萬元を計上したり。

(ホ) 京漢鐵道設備改良 改良費一千五百萬元

京漢鐵道は、今より二十年前の建設に係り、現時の需用に適せず、設備の改良を行ふべき點多々存するも、就中、橋梁の基礎極めて薄弱にして、之が爲め強力なる機關車を使用し得ず。又た列車の速度の増加も爲し得ず、従つて全線の運輸能力は著しく低下し、南北の交通は勿論、該線の收入上莫大なる影響を蒙れり。依て全線橋梁の修築費一十萬元、外に黃河鐵橋に要する追加費五百萬元、合計一千五百萬元を計上せり。

以上は總計一億元を必要とするに因り、毎年一千萬元を支出して其の基金とす。

二、南北第二幹線の完成(林西、錦州、浦口、南京、上海、杭州、寧波間の線を以て第二幹線とす)

(イ) 朝陽、赤峯、林西間の鐵道建設、建設費五千萬元

錦州朝陽は現に京奉支線として竣工に近く、又た葫蘆島の築港も計畫せらる。本計畫は先づ錦州赤峯林西の三地を連ねて、葫蘆島の培養線たらしめ、西は更に承德に延長し、東は通遼に連ね、將來に於ける東三省鐵道網を形成せんとするものなるが、取り敢へず、朝陽赤峯間百四十八哩、赤峯林西間百五十哩、合計二百九十八哩を建設せんとするものにして、之に要する工費概算五千萬元を計上す。

(ロ) 葫蘆島の築港 築港費二千五百萬元

葫蘆島は一半島地にして、水深二十尺乃至三十尺の間にあり。年中結氷する事なく、渤海の北岸に位し、東部蒙古及西部滿洲より海濱に通ずる要津にして、京奉線連山驛を距る事七哩半、既に該鐵道との連絡あり。錦州林西間鐵道の完成を見るに於ては、滿洲各地の物資は悉く此地點に集中す可く、世界の貿易並に滿蒙の形勢を一變せしむるに足るものなり。而して本港の修築には、二千五百萬元の豫算を計上す。

(ハ) 南京浦口間の連絡設備 設備費八百萬元

津浦、滬寧兩鐵道は、其中間に介在する楊子江に妨げられ、直通連絡の便を缺けるも、長江橋道の架設には、少くとも二千萬元以上の工費を必要とし、其費額過大なると同時に、技術上又た幾多の困難を伴ひ、未だ實現の運びに至り難し。本計畫は、今暫く南京、浦口の兩岸に夫々埠頭を築造し、聯絡船を以て列車の航送を行はんとするものにして、之に要する工費概算額八百萬元を計上す。

(三) 滬杭甬線、錢唐江、曹娥江東岸間鐵道建設 建設費七百萬元

滬杭甬鐵道沿線一帯は人口稠密、物資豐富にして、將來南北第二幹線を更に南方に延長するに當り、假令寧波を通過せんとするも、短距離運輸に於て相當の収益を舉げ、優秀なる一支線として、本線の營業を補助し得る能力を有せり。故に本鐵道を速かに完成せしむる必要あるを以て、錢唐江南岸より曹娥江東岸に達する線路四十三哩七の建設費と、曹娥江架橋費及錢唐江渡船設備費合計七百萬元を計上せり。

以上總計九千萬元を必要とするに因り、毎年九百萬元を支出して基金とす。

三、東西第一幹線の延長及完成(北京、包頭、寧夏の線を以て東西第一幹線とす)

(イ) 包頭寧夏間建設 建設費三千萬元

京綏鐵道は既に西方包頭迄達したるも、更に原方針に基きて寧夏に通じ、更に甘肅を橫斷して哈密古城に連ね、迪化に達せしめ、將來更に進んで塔城、伊犁等の各地を経て、露國鐵道に連絡せしめ得るとせば、歐亞の交通は一層便利となるべし。本計畫に基く包寧間の一段は、五原、磴口、石嘴子、平羅等を経て寧夏に達する三百三十七哩にして、之に要する工費約三千萬元を計上せり。

(ロ) 平地泉滂江間鐵道建設 建設費一千一百萬元

庫倫鐵道は京綏線の一驛平地泉より出發するものにして、本鐵道は特に外蒙聯絡線として必須缺く可からざるものなるのみならず、西伯利鐵道と連絡するに於ては、歐亞の交通上一段の貢獻を爲すものにして、本計畫に基く平地泉滂江間の鐵道は、一百五十一哩の延長を有し、之に要する資金一千一百萬元を計上せり。

(ハ) 京綏鐵道線路及設備の改良 改良費一千九百萬元

京綏本線は最少の工費を以て短日月に完成したるもの故、工事の一切は簡単に設築され、殊に南口康莊間の如きは、急勾配極めて多く、二百噸の重機關車を以て牽引し得べき貨物僅かに三百噸に過ぎずして、運輸能力甚だ小なるのみならず、他線に比して莫大の營業費を要し、此儘にては到底幹線たる資格なく、且つ本線が將來更に西北に延長するに於ては、綏遠、甘肅、蒙古、新疆等、支那西北一帶の貨物は、全部本線に集中す可きを以て、線路改築の必要あり。新延長線八十一哩に要する建設費一千六百萬元、其他工場軌道の改良擴充に要する經費三百萬元、併せて一千九百萬元を計上せり。

以上合計六千萬元を必要とするを以て、毎年六百萬元を支出して基金とせり。

四、東西第二幹線の完成(海州蘭州間の線と以て第二幹線とす)

(イ) 隴海線の延長海州の築港 築港費二千萬元

隴海鐵道は西は蘭州に起り東は海港海州に達し、甘肅、陝西、河南、江蘇の四省を通じ、京漢、津浦の二大幹線を横斷するが故に、政治、軍事上、實業上乃至文化上に密接なる關係を有し、黃河以南、楊子江以北に於ける東西横貫の最も重要な一大幹線系統なり。本線は目下西海州より東陝州迄約五百哩開通し、西部は依然工事中なるも、速に完成するの必要あり。而して本鐵道沿線の産業が、急速なる發達を爲さざるは、其終端に良港を有せざるに原因するも、海州の西連島は、天然の良港にして、本線の吞吐港として最適の港灣なり。故に沿線の産業を發達せしむると共に、本鐵道の眞價を發揮せしむる上に於て、緊急に海州の築港設備を完成するの必要あり。其豫算二千萬元を計上す。

以上合計二千萬元を必要とするに因り、毎年二百萬元を支出し、其基金とす。

五、東西第三幹線の建設(漢口、揚家降、宜昌、梁縣、成都間の線と以て第三幹線とす)

(イ) 漢口宜昌間鐵道建設 建設費二千七百萬元

四川の富天下に冠たるは、周知の事實なるも、交通は水路のみに俟つ状態にあり。而も長江上流の航行は障害多き爲め、鐵道の便を待つこと事大なり。

漢口宜昌間鐵道は、嘗て借款に依り九百萬元の工費を費し、漢口揚家降間一百哩の土工を完成したる儘、軌道を敷設するに至らずして中絶せしも、今後之を利用し、漢口宜昌間の鐵道を敷設するには、尙ほ二千七百萬元を必要とす。

(ロ) 宜昌夔州間鐵道建設 建設費五千六百萬元

宜昌夔州間一百三十八哩は、既に測量を終了し、之に要する建設費五千六百萬元。

(ハ) 夔州小江間五十六哩の鐵道建設 建設費一千九百萬元

(ニ) 小江成都間三百七十哩の鐵道建設 建設費三千七百萬元

(ホ) 梁縣より重慶に至る支線百三十二哩の鐵道建設 建設費二千萬元

(ヘ) 楊家降老河口支線百四十四哩の鐵道建設 建設費二千一百萬元

以上總計一億八千萬元を必要とするに因り、毎年一千八百萬元を支出して基金とす。

六、東西第四幹線の建設(杭州、蘇州、柳州、欽州間の線と以て東西第四幹線とす)

(イ) 寧湘鐵道の建設 建設費八千四百萬元

長江以南には、未だ東西を連絡する幹線系統の存在するものなし。本計畫に依る幹線鐵道の各省に對する關係は、京綏鐵道の西北各地に對するもの、及び隴海鐵道の諸省に對するものと同様にして、國

内の殖産交通を利し、世界の商場に連接し、最も必要なるものなり。本計畫に依る寧湘線は、杭州より衢州、常山を経て南昌に出で、更に瑞州、萬載を経て株州に至る六百二十五哩の鐵道にして、其建設資金八千四百萬元を計上す。

(ロ) 株欽鐵道の建設 建設費九千六百萬元。

株欽鐵道は湖南、廣東、廣西の三省を貫通し、其東部は粵漢線に依つて中央に通じ、西南は海港に依つて沿線の物資を海外へ運び、西南各省の發展上、極めて必要なる鐵道なり。本線の總延長六百九十哩、其建設費九千六百萬元なり。

以上合計一億八千萬元を必要とし、毎年一千八百萬元を支出して基金とす。

以上六大幹線の完成及改良には、總計六億三千萬元の資金を要するも、交通部は關稅引上に依る増加收入中より、毎年六千三百萬元を支出して、募債基金と爲さんとするものなり。

十、最近の鐵道計畫案

昭和四年一月廿五日、國民政府は、鐵道部長孫科の案に成る築路計畫を國務會議に提出し、同會議の決議を終へて、同月三十日中央政治會議の審議に附し、幾分修正の上議決せられ、同案は後再び政治會議に於て審議採決する迄に達し居れり。

鐵道建設に要する資金に就ては、關稅剩餘金及團匪事變賠償金還附金を擔保とし、公債四億萬元を發行するものにして、本案は線路撰定方針、線路説明、建設序程、資金徵募方法等の各項より成るも、其内樞要項目のみ摘出すれば、次の如し。

一、建設豫定線

(一) 粵漢線株韶段、隴海線滎蘭段、滄石線

(二) 京湘線(江蘇、安徽、江西、湖南間)、京粵線(南京、廣東間)、韶昌線(南昌、韶州間)、福昌線(南昌、福州間)、粵滇線(廣東、廣西、貴州、雲南間)、湘滇線(長沙、雲南間)

(三) 包寧線(包頭、寧夏間)、成渝線(成都、重慶間)、道濟線(道口、濟南間)、同蒲線(大同、蒲州間)、寶欽線(寶慶、欽州間)以上十四線の内、既定線は粵漢、隴海、滄石、京湘、包寧、成渝、道濟、同蒲の八線にして、其他の六線は、比較研究の上、之を撰定するものとし、諸線の總延長は約五千三百七十八哩、乃至六千二百二哩、其建設費總額は七億五千一百五十二萬一千六百二十七元、乃至八億六千三百三十二萬九千六百二十七元と稱せられ、之を四期に分ち、六ヶ年間を以て完成せんとする方針なり。

第一期 粵漢、隴海、滄石の三線

延長 一千六十五哩

建設費 約一億六千四百五十七萬八千八百三十元

第二期 京湘、京粵又は韶昌、福昌、粵漢又は湘滇の諸線

延長 二千七百四十哩乃至三千一百三十九哩

建設費 三億八千七百四十萬五千三百四十元、乃至四億二千四百六萬七千三百四十九元

第三期 包寧、成渝、道濟、同蒲の四線

延長 一千三百六十哩

建設費 一億八千五百一十一萬四百十七元

第四期 寶欽線 (第二期に於て粵漢線を建設せる場合、本線は之を中止す)

延長 七百五十一哩

建設費 一億四百萬元

二、建設資金

關稅築路公債、庚款築路公債、大正十一年度より昭和四年度迄、及五年度以後二十四年迄の團匪事變賠償金の還附金を以てす。其要旨左の如し。

(一) 關稅築路公債、昭和四年度より十八年度迄十五年間、關稅改正の結果生ず可き關稅剩餘金年額約四千餘萬元の半額(毎年二千萬元以内一千五百萬元以上)を鐵道部に振替ふる事とし、其十五年間に收得す可き金額最少限二億九千萬元を擔保として發行する公債なり。

(イ) 發行總額三億元、(ロ)手取九〇、即ち二億七千萬元、(ハ)年利七厘、(ニ)十二回に分つて發行、即ち昭和五年度より向ふ六年間、半年毎に發行、毎回の發行高二千五百萬元、(ホ)期限、二十五ヶ年、十年間据置、十一年目より隨次償還。

(二) 文化基金投資築路辨、昭和五年度より二十四年度迄の英露伊關係の庚款、即ち團匪事變賠償金の還附金を鐵道建設資金に充當せんとする案にして、各方面に於て從來屢々提唱されたるものなり。此案に依れば、投資す可き還附金の總額は二億六千七百十四萬二千八百十二元にして、毎年の平均投資額は、初めの十ヶ年間は三百六十八萬二千五百二十九元、後の十ヶ年間は九百十二萬八千六百四十四元となる豫定なり。

(三) 庚款築路公債、前記還附金は、逐年還附さるゝものなるが故に、之を擔保として公債を發行し、

急を要する鐵道建設事業の資金を得んとするものにして、其條件左の如し。

(イ) 發行總額 一億三千五百萬元

(ロ) 手取 九四、即ち一億二千六百九十萬元

(ハ) 年利 七厘

(ニ) 三ヶ年に分ちて發行、第一回は二千五百萬元、第二回は五千萬元、第三回は六千萬元

(ホ) 期間 十八ヶ年

以上兩公債に依る資金三億九千六百九十萬元、及び大正十一年度より昭和四年度迄の團匪事變賠償金の還附金一千一百六十萬元を加へたる額、總計四億八百五十萬元は、今回の建設計畫資金にして、猶關稅剩餘金の一部を舊債元利金の償還に當て、而して信用の恢復を圖ると共に、新公債の發行を容易ならしめんとするの計畫なり。

國民政府は、以上の計畫を以て一月二十八日夜、上海新聞記者三十餘名を招致し、鐵道部長を以て之を發表するや、席上忽ち批難の聲起り、外國承辦鐵道を回收する事、借款鐵道を回收せんが爲め舊債を償還する事、現在の鐵道を整理する事等の希望百出したるが、翌二十九日の上海時事新報は、其社説に於て本問題に關し、長文の論説を載せたり。其要旨左の如し。

團匪事變賠償金の還附金を以て鐵道を建設せんとする策は、六七年前の舊説にして、曾て吳佩孚が中央に覇を稱せし頃提唱せし事ありしが、當時は本案を問題視せざるものと、反對せるものとあり。其反對者の説は、其鐵道建設資金が果して鐵道建設費に眞實使用せらる可きや、或は軍資に轉用せらるゝ事なきや、又假りに國民及外國に對する思惑上、該資金の一部分を鐵道建設用に供するとするも

果して彼等軍閥が私的見地を抛棄して、國家經濟上に必要なる線路を撰定す可きや疑問にして、要するに軍閥政府に信頼せずと云ふに在りたり。而して今回の鐵道資金調達法案は、事實上舊來の蒸し返し案なりと雖も、吾人の研究せんと欲する處は、公債發行政策にして、鐵道部の計畫に據れば、庚款築路公債に依る資金の總額一億三千餘萬元と、向ふ二十年間に支出せらる可き文化事業の資金とは、略は同様なるも、目下の状態より見る時は、教育事業にして救済及擴張を要するもの決して少しとせず。從て其の費用は相當巨額に上るものと思はざるべからず。然るに國家政策上、該資金の殆ど全部を鐵道建設用に投じ、此の教育事業を顧みざるは、全く至當の處置にあらず。從つて此法案は相當の修正を要するものと言はざるを得ず。又新稅則實施の結果生ず可き關稅剩餘金を建設事業に充當する事に關しては、原則上國民の承認せしものにして、其半額を鐵道公債元利金償還用に供することは相當理由なきにあらざるも、目下各方面に於ては、何れも建設の必要に迫られ居り、而も財政困難にして、之を實行し得ざるの状態にあり、殊に各種の建設事業中には、絶對的に其建設を必要とするも、鐵道の如く短期間に利益を擧げ得ざる爲め、民間よりの投資を希望する事は、鐵道に對するよりも、一層の困難を感ずるもの少なしとせず。從て交通開發の立場よりすれば、鐵道部の提案に同情せざるにあらざるも、他面より見れば、政府當局に於て確乎たる建設計畫を定め、關稅剩餘金中より、國費として其の幾分を控除し、其殘額には、一定の率を以て各種建設事業に按分支出する方法を採られん事を希望せざるを得ず。而して今回の新線計畫は、縱ひ國民の贊同を得たるにせよ、此の新線建設を成さんが爲めに、他の整理事業を閉却すべきにあらざるが故に、鐵道部に放ても相當考慮する所ありとの説あるは欣快とする處にして、之れ關稅剩餘金の一部を舊債の償還に充つる計畫と相並んで、必ずや實

行せられざる可からざる所のものとす。更に鐵道行政の方面に於ても整理改善の必要あり。例へば首都上海間を連絡する滬寧鐵道の最近状態に於て、毎列車常に五六時間の延着をなすつゝあるが如き、之れが著しきものなり。新線建設に先立ち、舊線の整理及鐵道行政の改革は最も必要にして、其整理改革の成績如何は、直ちに新公債募集の成績に大なる關係を有するが故に、鐵道當局は此點に於ても亦た、深甚なる考慮を拂はれんことを切望す。

而して該築路計畫は、其翌三十日中央政治會議に於て議決せられたるが、其の内容左の如し。

第一期 原案通り 粵漢、臨海、滄石の三線

第二期 京湘、湘滇、寶欽、同蒲の四線

第三期 包寧、成渝、道濟、福昌、韶昌の五線

第四期 京粵、粵滇の二線に柳渝、柳州、重慶を加ふ。

右の四期に分たれ、之に要する資金調達に關しては、

一、團匪事變賠償金の還附に關する事項は、教育基金委員會及計畫庚款委員會の審査に附する事、
二、關稅剩餘金に關する事項は、財政部及財政委員會の審査に附する事、

該案は其審査終了後、再び政治會議に於て審議決定せらるべき順序なりと雖、本案の難關とする所は資金問題とす。即ち全豫定線建設費は、總額七億乃至八億元なるが、之に對し調達し得べき資金は、僅に四億餘元にして、其差甚だ大なり。然るに該資金の調達に對し、鐵道部長孫科氏は、路權を喪失するが如き憂ひなき經濟的投資たる外資輸入に依らんとするものゝ如くなるが故に、果して意の如く進捗し得べきやは頗る疑問とする所なり。

第三章 露國關係鐵道

一、東支鐵道の沿革

現今滿蒙に於ける支露間の橋と稱せられつゝある東支鐵道の状態を述ぶるに當り、先づ六十九年前の経緯に溯らざる可からず。萬延元年西一八六〇年英佛聯合軍が清國の首都北京を攻略するや、駐清露西亞全權イグナチエフは、同年八月和議を成立せしめ、果卵の危を救ひて賣恩の機を攫み、同年十月逸早く露清北京條約を締結し、露西亞は沿海州の過半と共に浦鹽を獲得せり。此際東部西伯利總督ムラヴィヨフ將軍の主唱する西伯利鐵道建設の議ありしも、黒龍江岸の難所の爲めに實行を逡巡せり。其後日清の戦役起るや、三國干渉に依りて再び賣恩の機を得、明治二十九年光緒二十二年五月露西亞は戴冠式に於て李鴻章を歡待し、時の大藏大臣ドゥイツテと李鴻章との間に謀議を凝らし、露清同盟密約を結びて、華俄道勝銀行(露清銀行)を合辦に依りて創設し、同年八月東清鐵道會社設立に關する條約を締結して、西伯利鐵道の難題たりし黒龍江迂廻問題を解決し、清國領土内たる北滿を一直線に浦鹽へ達する鐵道の敷設權を獲得せり。

越て明治三十一年、獨逸が膠州灣を租借するや、同年三月露西亞は之に倣ひて、ハバロフカ條約を締結し、遼東半島租借權並に哈爾濱より旅順に至る鐵道敷設權を獲得せり。

同年五月哈爾濱、市開基の間を起工し、明治三十四年末には滿洲里、哈爾濱、東方國境ボクラニチナヤ間及哈爾濱、大連旅順に至る支線共延長約一千七百哩の大部分を完成し、旅順及大連の築港を急げり。尙

は營口並に鴨綠江に至る東清鐵道南部支線敷設權を獲得し、朝鮮半島へ勢力を延長せんとする下準備を爲し、滿洲に於ける軍事上、經濟上の施設を急ぎたるが、間もなく日露戦争に會し、其結果長春以南の鐵道線路を日本に讓渡し、爾來現在の區域を以て東支鐵道の經營を持続し來れるものとす。

次に資金問題に就て見れば、東支鐵道の前稱たる東清鐵道會社の創設に際し、露清合辦の株式會社と爲し、條約面に於ては資本金を五百萬留として露國政府保證の許に債券を發行し、露清銀行を機關として其監督官たる露國大藏大臣の手に財源の伸縮を握り、名義上は私立會社なるも、露國政府の直營に等しく、鐵道敷設當時に於て露國の國庫支出金は既に六千二百萬留に達せりと稱せられ、其後補給支出年額平均二千萬留に上らんとする有様にして、一方清國政府の出资は、敷設用土地價格を五百萬庫平兩に換算し、之れが株主として露國政府の保證を仰ぐに止まれり。

日露の戦役に至り、露國の國庫補助は依然として絶えず、其支出、毎年平均一千九百五十萬留に達したる爲め、財政上よりは東清鐵道放棄説盛んなりしも、其後露國內の安定するに従ひ、經濟的に整理せられたりしが、勞農政府以來共產黨扶殖の地盤として再び東方政策を施さんとするの傾向を來たしたると、支那の利權回收に妄進せるとの爲め、遂に今回の衝突を來すに至れり。

二、東支鐵道日誌

東支鐵道は最初東清鐵道と稱し、支那革命後東支鐵道と改め今日に至る。

明治二十九年光緒二十二年五月二十二日、莫斯科に於て東清鐵道敷設に關し、露支條約を締結す。

同年八月六日、支那政府は東清鐵道敷設權を露清銀行に與ふる事を聲明す。

同年同月、道勝銀行と清國政府との間に東清鐵道會社設立に關する條約を締結す。
同年九月八日、伯林に於て東清鐵道敷設に關する條約調印をなす。
同年十二月、東清鐵道會社條例を發布し、該鐵道に關する權利義務一切を同會社へ移す。
明治三十年^{西一八}_{九七}年一月十一日、同鐵道會社總裁及び副總裁を任命す。
同年二月、露清合辦の形式に據る會社組織をなす。
同年四月十五日、同鐵道調査の爲め、技師一行オデッサ港を出發す。
同年五月二十九日、技師一行浦鹽港着陸、八月一日調査に着手す。
明治三十一年^{西一八}_{九八}年三月、ハバロフカ條約を締結し、遼東半島の租借權並に哈爾濱、旅順、大連間の鐵道敷設權を獲得す。

同年五月二十八日、事實上に於て哈爾濱市開基の工事に着手す。
同年六月二十四日、支那政府は營口及鴨綠江の中間に於て、遼東半島の一地點迄支線を敷設せんとする確認に對し、東清鐵道南滿支線敷設及業務に關する協約に調印す。
同年八月二十八日、工事着手祝賀會をボルタフスカヤ附近に於て舉行す。
同年十二月十八日、ウスリースキー町、ニコリスク間の旅客列車始めて運轉す。
明治三十二年^{西一八}_{九九}年四月、英露協定成立す。
同年六月、清國政府は、北京より北方若くは東方なる露境に向て鐵道を建設する場合は、露國政府又は其の財團をして建設せしめ、他國政府又は財團に許可せざる旨を聲明す。
明治三十三年^{西一九〇}_{〇〇}年六月、義和團匪の北京を占領するや、露國は匪亂鎮壓の名目にて大兵を動かし、南北滿洲を占領せり。

同年十一月、露清第一密約(アレキセーフ密約)を、時の奉天將軍增祺に迫りて締結す。
明治三十四年^{西一九〇}_{〇一}年二月十八日、尼市、哈市間の鐵道連絡す。又た露都に於て露清第二密約を結び、清國より滿洲の自主權を放棄せしめ、滿洲鐵道を北京へ延長する承諾を得んとせしも、日英米三國の抗議及び日本の對露抗議の爲めに撤回せり。
同年七月五日、南部線連絡す。
同年十月二十一日、西部線ウグノル附近にて連絡し、全線連絡運轉を行ふ。
明治三十五年^{西一九〇}_{〇二}年四月、露國は清國と滿洲還付條約を結び、撤兵を約せしも實行せず。
明治三十六年^{西一九〇}_{〇三}年七月一日、東支鐵道定期運轉を開始す。
同年七月十四日、滿洲里、哈爾濱、ボクラニチナヤ間、及び哈爾濱、旅順、大連間總延長約一千七百哩の建設を終り、營業を開始す。
明治三十七年^{西一九〇}_{〇四}年一月二十八日、日露戰爭開始と共に鐵道戒嚴令を施行す。
明治三十八年^{西一九〇}_{〇五}年八月二十三日、ポーツマス平和條約締結せらる。
同年十月十七日、日露兩國軍隊滿洲撤退手續に關する四平街協約に調印す。
明治三十九年^{西一九〇}_{〇六}年^{西一九〇}_{〇六}年メンシコフ、東清鐵道放棄説を唱へ、次で露國首相ストリセンの賣却案起りしも、具體化せず。
同年八月一日、烏蘇里鐵道業務を一時東支鐵道會社に委任す。
明治四十年七月八日、長春以南の鐵道線路を日本に引渡しの協約成立す。

明治四十二年^{西一九〇九年}十月二十六日伊藤博文東支鐵道に關し露國藏相と會見の爲め哈爾濱に着し凶變に斃る。

同四十三年^{西一九一〇年}一月八日滿洲に於ける鐵道の中立案を米國政府より要望し來りしも露國政府之を一蹴す。

大正三年^{西一九一四年}八月三十一日歐洲戰爭開始(七月二十日)に付支那政府は中立を聲明す。

大正六年^{西一九一七年}三月三日東支鐵道沿線内及露國に革命突發し東支鐵道地方は反勞農派の根據地となる。

大正七年^{西一九一八年}二月沿線の秩序維持の爲め支那は吉林軍を出動せしむるや東支鐵道長官ホルワットは獨力鐵道維持困難なるを知り支那と協商し東支鐵道の自主獨立を宣言す。

同年三月三日西伯利亞に聯合出兵の場合一致行動を採る可き件に就き日支間に條約を調印す。

同年七月九日烏蘇里鐵道グロデコオ驛に於てホルワット中將を統領とする臨時全露政府成立す。

大正八年^{西一九一九年}三月十四日日露米佛伊チエツコ及び支那の七ヶ國に據り聯合國特別委員會組織され國際鐵道管理制を施行す。

同年五月十五日支那側に守備を引渡す。

同年八月十六日哈爾濱及び東支南部線共に同盟罷工起り鮑貴卿督辦となり東省鐵路護路軍司令官を兼務し沿線に約二個師團を配備す。

同年十一月オムスク政府没落し後貝加爾以西勞農派の手に歸す。

大正九年^{西一九二〇年}一月反勞農派勢力没落しホルワットは東支沿線露國民に國家の全權を保持する旨布告せしも支那の抗議に頓挫す是れ東支の實權が日本に移る可きを慮り列國より支那を使贖せしものと

傳ふ。

同年二月十日烏蘇里鐵道と分離す。

同年三月末勞農露國外務委員長カラハンの名を以て帝政時代支那滿洲其他の地に於て侵略手段を以て獲得せる土地は悉く之を放棄し東支鐵道及び他の特權も亦た之を支那に還付し何等の報酬も受けざる可しと聲明せり。

同年九月二十三日支那大總統令を以て露人の治外法權を廢止す。

同年十二月三日東支鐵道重役會議に於て管理局副長及び各部副長に支那人採用の件を決議す。

大正十年^{西一九二一年}十一月支那に有する總ての利權を放棄せりと推察する一九二〇年の聲明は誤りなりと代表者ヨツフエ發表す。

大正十一年^{西一九二二年}十一月東支鐵道は其株主たる露亞銀行を有する鐵道會社の所有に屬し勞農政府は所有權なしと主張す。

大正十二年^{西一九二三年}八月一日支那側は土地課を回收せんとして國際問題を惹起す。

大正十三年^{西一九二四年}三月露支協約(カラハン、顧維鈞協約)を締結す。

同年五月三十一日北京に於て露支協定成立す。

同年九月二十日奉直戰起れる機會に於て奉露協定を締結す。

大正十四年^{西一九二五年}六月支那軍隊輸送問題に就ては運賃後拂ひの未拂額一千三百四十八萬留の多きに達せしかばイワノフ局長は軍隊及軍需品の輸送は凡て運賃現拂に非ざれば輸送せすとの命令を發す之が爲め支那側は武力を以て運轉せんとし露西亞側は同盟罷業對抗となり遂に問題は中央に移り協

約五項を協定して落着せり。

昭和四年民國十八年六月、日支露三國鐵道運輸聯絡會議を哈爾濱に開催し、明五年五月十五日以降實施すべき、船車聯絡時間改正の件を協議す。サヴェート聯邦に於ては、西伯利本線の各方面に大改良を施し、歐亞聯絡時刻も十五時間を短縮す可き改善を計畫せり。
同年七月、支那政府は露西亞の共產主義宣傳を名とし、東支鐵道全線並に附屬物一切を占領し、露西亞より還附を求めたるも肯んせず、國交遂に斷絶して兩軍國境に對峙し、以て今日に至れり。

三、露支協定後の鐵道狀勢

東支鐵道に關する露支協定は、大正十三年十月八日調印濟第八章の五參照となりたるが、該協約成立後に於ける狀勢に就きて、支那紙上に現はれたる主なる記事左の如し。

(一)奉天省にては、張作霖の當時任命したる東支鐵道重役五名を哈爾濱に派遣し、サヴェート露國側重役五名と共に、理事長の鮑貴卿氏を主席として會議を開催せり。該會議に於て鮑貴卿氏は東支鐵道總局を哈爾濱より奉天に移轉せんことを提議せり(民國十六年十月四日農報)
(二)東支鐵道總局移轉其他に關するカラハン氏の反對 北京駐劄露國大使カラハン氏は、過般改正せる奉露協定に對しては大體異議なきが如くなるも、唯だ次の三項に就ては完全に之れを承認し得ざる意思を表明せり。

- 一、東支鐵道土地課の廢止
- 二、露人國籍事務取扱機關の取消

三、東支鐵道總局の奉天移轉

惟ふに以上の三項に關しては、奉露協定中にも何等の明文なし。故に其内容の果して如何なるものなるかは、奉露協定以外の交換文の内容たるを以て、之れを知るに由なきものなり。而してサヴェート政府側は、若し東支鐵道總局を奉天に移轉せば、露國側の重役は常に、日支兩方面の壓迫を蒙る恐れあり。従て東支鐵道の路政を自由に處理し得ず、且つ東支鐵道の所在地と甚だしく疎隔する爲め、事務の管理上に不便多く、更にサヴェート中央政府との聯絡は一層困難に陥るが故に、本件に對しては甚だ不賛成なりとの意を表示せり。

新局長イワノフ氏が民國十六年九月二十八日に哈爾濱に赴きしは、カラハン大使の電命に據り、張作霖氏に對して上記三項の交渉を行ひ、張氏自らの考慮を要求せんとしたるものなり。然るに奉天側に於ける東支鐵道總局の移奉計畫は、既に早くより確定し居るものにして、張氏が本移轉主張を支持する所以は、蓋し監督上の便宜を得んが爲めなり。故に現在サヴェート露國側の反對が、果して其目的を貫徹し得るや否やは頗る疑問なりとす。(民國十六年十月十日農報)

又本問題に關し、露國側の聲明を舉ぐれば左の如し。

(三)露國交通省員ルチツク氏の聲明。
北滿の大豆は、從來南滿洲鐵道を経て輸送せられたるものなるも、今や東支、烏蘇利兩鐵道の連絡運輸開始に依て、改めて浦鹽より輸出せらるゝことゝなれり。而して之等兩鐵道運賃の輕減は、交通の利便乃至露國の極東に於ける經濟生活に關して、重大なる意義を有するものなり。尙ほ南滿鐵道との連絡關係に就ては、日本の態度如何を視たる後決定する筈にて、東支鐵道露國回收後の露國の極東に於ける

米との經濟競争は頗る有利なる地位に立てるものと謂ふ可し。
(四)イワノフ局長の露支國交上に關する意見。

(イ)國交 露支兩國々民は、歴史上、地理上、交通上及び現在兩國の地位上より之れを見るも、親善の必要なるは固より言を俟たざるところにして、兩國間の商務と經濟とに關しては、更に相互に提携し、彼此共同の上其進展を計るの必要あり。其他航業礦産等も亦勿論同様なるも、特に鐵道を以て言へば、叙上交通事業は兩國共有にして、且つ權利利益も亦兩國共同の享有となれるのみならず、露國は從來の帝制時代に於ける政策を放棄し、現今に於ては支那と共同管理をなし、主權は支那側之れを把持し、尙ほ奉露協定に據て、本鐵道は六十ヶ年にて支那側に交附することに改訂し、且つ過去三十ヶ年を控除せらるゝため、今後三十ヶ年にして完全に支那側に交附し、自營せしむることゝなれる等、斯く見れば現在露國は支那側に對し、毫も侵略及び其他の野心なきは明かなる事實なり。故に露支兩國は該主旨を本として勇往邁進せんか、兩國の國交は益々親密の度を増し、互助互利の目的を達し得可きものなり。

(ロ)條約 此次の奉露協定大綱と、北京に於ける露支協定大綱とは、兩國間一切の權利義務關係に就て原則上其の精神は毫も異なるものなし。露支兩國々民は該協定精神を基とし、兩國間一切の問題を解決すれば、之に據りて兩國の福利は日々進展し得らるゝものにして、相互平等の原則は、露支國際間の一新紀元を開き、露支兩國間の榮華は、目下共に確立せらる可きなり。

四、露支兩國の動靜

露國側に於ては支那國內の内亂續くを幸ひ、東支鐵道沿線地方を根據として共產主義の色彩益々明

瞭となれり。昭和三年八月頃に於ては、海拉爾を中心として呼倫貝爾地方は獨立運動を開始するに至れり。該地方は大興安嶺南北に長く連り、自から露領後貝加爾州に屬す可き地形をなし、其面積は黑龍江省の約三分の一に當る一萬平方里を有し、人口七萬三千の内、定住露西亞人二萬三千人に達し、石炭、石油、金礦、毛皮、木材等を産す。此高峻なる興安嶺に遮られて、黑龍江督軍の監視届かざるを幸ひ、青年黨を組織して其訓練の爲め、教導指揮官に露西亞人を聘し、武器彈藥も北方より供給を受け、自治權奪回の獨立運動擡頭し、頗る優勢にして、督軍は自治の爲め兵を進めんとするも、露國が實權を握る東支鐵道は兵の輸送を絶對に許さず、興安嶺を越ゆるは容易の業に非らず。黑龍江督軍も長き戰亂と政變に勞れて兵尠く、張學良へ再三應援の必要を迫るも、南方の狀勢急にして北方を顧る暇なかりしが、昭和四年晩春に至り、漸く支那統一の型となりたるも、其内面は容易に推察し得らるべし。願れば、大正十三年五月、露支間に於ける北京條約調印せられたるも、當時東三省の政權(張作霖)は認められずして、東支鐵道の兩國共同經營も、露國は如何ともなす能はざる爲め、同年夏奉直戰起り、奉天が北方を顧るの暇なきに乘じ、露西亞は國境方面に兵を集中して奉天を威嚇し、同年九月奉露協定を締結して、同十月八日奉天に於て調印を了し、露西亞の實勢力を沿線一帶に及ぼす事となりたり。茲に於て露西亞は益々其勢に乘じ、奉露協定の禁止事項たる赤化政策の實行に着手し、東支鐵道經營の學校に共產教育を施し、沿線寺院の補助を停止し、赤色職業組合同盟を組織する等、勢力扶植に努め、大正十四年五月東支管理局長の名を以て、該鐵道従業員たる露人にして露西亞に國籍を有せざるものは解僱すとの命令を發する等、傍若無人の行動を取るに至りしかば、支那側は越權なりとして之れが取消しを主張したるも、露西亞は頑として之れに應ぜず。是に於て支那は一部の軍隊を備へ、露西亞も亦た國境方面に軍隊輸送の手配を施すに至

りたるも、當時奉天督軍は南方の對策急にして到底對抗す可き餘力なき爲め、泣き寝入りとなりたり。次で昭和二年一月新民屯の會戰に於て、黑龍督軍の動員に對し、露西亞は奉天政權倒壞の助成を目的として、資金上の問題より、東支南線の運行を停止して之れに妨碍を加へ、再び兵火の危機を呈したりしも、是亦事なくして止みたり。

支露間の關係は、斯くの如くにして北方一帯に反露熱を煽るに至りしかば、露西亞は懸て東支鐵道に困難を招來す可きを見抜き、奉露親善を唱へて其緩和策に努めたるも、支那は益々反動的勢ひに乗じて之れに反抗を圖り、遂に東支鐵道の乗取り策を講ずるに至れり。蓋し東支鐵道の回收には、奉露協定の條項中にある、支那が希望する時は何時にても買收し得べしとの條文を適用せば何等問題なき筈なるも、支那には資金調達上の難關あるため、買收策よりも寧ろ強奪策を容易なりとして擇びたるものなる可し。而して露西亞に於ては、支那側に對抗する意味を以て、哈爾濱長春間の東支南線を日本へ提供して、支那の制肘を策せんとする風説ありたる爲め、支那側にては之を焦慮し、哈爾濱に於ける東支鐵道支那側幹部に其實否調査を命じたりとの事なるが、要するに本鐵道は、今や兩國の國交を斷絶して其爭奪戰中にあり。何れ表面的解決を見る可しとするも、眞の解決は前途尙ほ容易ならざるべし。

五、東支鐵道に於ける移民優遇法

移民は毎年解雪期なる四五月頃、支那本土より著しく來集し、滿洲の北部東支鐵道沿線地方へ向ふものは、京奉線或は滿鐵線に據りて奉天又は長春に達し、更に東支線に乗替へて哈爾濱に至り、夫より沿線各地に分散するものなり。故に東支線は北滿への移民輸送には、京奉、滿鐵兩線と共に、最も緊切なる關

係を有し、從來沿線地方の開発を期する意味を以て、年々増加する移民の輸送に對し、夫々辦法を設けて出來得るだけ彼等に便宜を與へ居れり。即ち昭和二年度西一九二七年四月以後には、長春に於ける過剩移民數非常に多かりしが、之等の輸送に對し、特に長春、哈爾濱間の汽車運賃の普通賃金三弗八〇を二弗に割引し、翌年四月末日に至りては、六十歳以上十歳以下の者の運賃を無料とする意嚮ある事を聲明せり。而して昭和四年西一九二九年に入りては、前年度の形勢、嚴冬の期節さへ既に一日百名内外の移入者あるに鑑み、解氷期前後には、非常なる激増を爲す可しとの見込を立て、且つ移民の輻輳期たる二、三、四の三ヶ月間は、一年間に於ける總數の三分の一を占むるが故に、之に對應す可き輸送能力の充實を期せんが爲め、同年二月二十四日及び二十八日の兩日に於て、全局科長會議を埠内道裡總商會、濱江商會、直魯同鄉會の各代表者と共に、哈爾濱に於て開催し、同年度の移民輸送に就きて左の對策を定めたり。

(一) 列車の増發

現在運行する定期列車以外に、移民用として特別臨時列車を運轉し、三、四等客車を百輛増加し、此の中の五十輛は、現在定期列車に適當増結することゝし、尙右車輛に關しては、客車五十輛を新造し、餘りの五十輛は、現有貨車を改造し、一車四十人を收容し得ることゝする筈なり。而して長春、哈爾濱間に六列車往復三回臨時列車を増發し、哈爾濱、齊々哈爾間に五列車を、哈爾濱、石頭河子間に四列車を、哈爾濱、綏芬河間に二列車を運轉増發することゝしたり。右所要豫算としては、十八萬九千五百留を計上し、次に述ぶる移民施設に關する豫算としては、二十八萬四千留、尙ほ此の四ヶ月間の衛生設備及維持費として三萬三千留、合計五十萬六千五百留を計上せり。

(二) 施設

今次決定せし東支線移民輸送に關する各種の施設方法は、出來得る限り移民の爲めに便宜を計り、其好感を得んとする主旨に出でたることを察知せらる。其一端を見るに、寬城子及哈爾濱驛附近に總建坪二百坪乃至五百坪の移民宿泊所及接待所各々一處を建築し、同時に三千餘人を收容し得るものとし、宿泊料を徴せず、且つ宿泊及接待所へ係四名を派出し、之れに醫員二名事務員二名並に消毒夫等を配置任命することとせり。

尙ほ衛生に就ては特に留意し、在來の防疫所を以て診療所に充て、之に要する醫藥諸材料は、鐵道醫務局より供給し、該宿泊所内の移民にして若し罹病したる場合は、老若男女を問はず無料にて治療する等、萬遺漏なきを期したり。

以上は昭和三年^{民國十七年}西一九二八年^{西一九二八年}度に於ける移民渡來者の激増を見越し、之れに對應したる施設にして、亦以て其一般を窺ふに足る可し。

六、在支外國新聞より見たる東支鐵道

(一) 東支鐵道の軍事及び通商上の地位

大正十三年八月二十三日發行ベキン・テンシン・タイムス紙

(イ) 東清鐵道の成立

露國の一大事業たる西伯利亞鐵道が、貝加爾鐵道までの工事完成を告ぐるや、黑龍江に沿ひたる北滿迂迴線は、其距離甚だ遠くして多額の費用を要し、且つ其直通線ならざること判明するに至れり。而し

て西伯利亞鐵道の目的地點は、大平洋に面せる露領中最南端に位する浦鹽港にあり。浦鹽は冬期結氷するも、碎氷船を使用すれば、自由に港内を航行し得可し。而して西伯利亞鐵道より直接浦鹽に達する線路としては、滿洲の中部を直通する線を必要とせざる可からず。

當時露國が、西伯利亞鐵道の延長敷設權を支那領土内に得んとするの計畫を有し居たる事は、格別外部には顯れざりしも、偶々李鴻章が千八百九十六年^{明治二十九年}光緒二十二年^{光緒二十二年}露都聖彼得堡の冠戴式に臨席せる際、之れに承認を與へたるにより、始めて世に知られたり。茲に於てか露國は該承認の好機會を逸することなく、同年五月伯林に於て有名なる協約が、當時の駐露支那公使と露清銀行代表者との間に協定せらるゝこととなれり。其後二年を経て重大なる補助協約が前兩者間に成立し、之に依つて支那は露國に對し、東支鐵道支線を大連、旅順の暖水港まで敷設するの權利を與へたり。露國が此の南進政策を採りたる結果は、延いて獨乙の膠洲灣占領を促進せしめ、同地をして非常なる發展の域に向はしめ、後遂に露國は支那に於て其勢力、獨乙の脚下に屈服する事となれり。而して最初露支間に設定せられたる協約の要點は、左記の如くにして、附屬協約と殆んど同一のものなり。

- 一、露清銀行は一會社を設立して鐵道の敷設及び其營業をなすこと。
- 一、東支鐵道會社事務は一名の支那人總裁及び東支鐵道會社株主中より選出せられたる九名の理事より成る理事會に依つて處理せらるべきものとす。該理事會本部を北京又は聖彼得堡に設置す。
- 一、國有地所は無料にて提供し、私有地は之を收用す。
- 一、該會社は是等地上管理に就き絕對獨占權を有するものとす。
- 一、支那政府は東支鐵道の保護に對する責任を有す。
- 一、東支鐵道收入に對しては課税を免除す。

- 一、露國の軍隊及兵器は一方の國境より他の國境に輸送するの權利を有す。但し其中途に軍隊の逗留することを許さざるものとす。
- 一、八十年後、本鐵道及附屬財産は無償にて支那に引渡さる可きものとす。但し本鐵道全線開通後三十六年を経過すれば支那は同鐵道の投下資本全部を支拂ひて該鐵道を買収するの權利を有するものとす。
- 一、支那政府は會社の蒙れる損害に對しては何等の責任をも有せざるものとす。
- 一、東支鐵道完成と同時に支那は五百萬兩を受取る可きものとす。
- 一、會社の定款は露國の法律に基きて起草し、露國が最初の協定に於て獲得せる全權利は是を會社に譲渡するものとす。
- 一、本會社の資本金は五百萬兩とし、株主によつて負擔さるべきものとす。
- 一、鐵道建設に要する全資金は露國政府保證の公債發行に依つて募集せる資金を以て之に充つるものとす。而して此保證の存置する限り露國大藏省は本會社事務に對する絕對管理權を保持するものとす。

(ロ) 支那の立場

支那は初め東支鐵道の建設事業を明らかに不利益なる計畫と見做し、此無謀なる計畫には寧ろ參與することを避けて、將來發生すべき損失に對する一切の責任を回避せんと計りたるものなり。斯くして支那は露國が協約に依つて獲得したる東支鐵道の地上管理權を全部會社に譲渡し、且又該地に於ける土地税をも免除することゝなれり。實に支那は東支鐵道を純露國管理の下に、其國家至上權の設定權を徹頭徹尾該會社に附與せしものなり。而して財政上の方面に關して露清銀行(其後露亞銀行と改稱)は事實全株券の所有者たりし爲めに、東支鐵道株式會社の成立に對して其全權を把持せり。其結果露亞銀行は該會社の選定すべき十名の委員九名までの選定權を有する狀態に立至れり。故に事實上該銀行は露國大藏省監督の下に在りて、東支鐵道會社及鐵道事務の全管理權を保持し居るものとす。而して頭初に於ける鐵道建設資金は、常に公債の發行に依つて一般公衆より供給せられたるも、露國政

府は、最初に發行したる株券を買収し、引續き其後に發行したる株券をも全部買収を了したり。尙ほ此處に一言すべきは、會社は既に發行せる公債に對して、毫も其償還を行はざるのみならず、其利拂をも果さざりし結果、露國政府に支拂ふ可き公債及利子を含む債務は、會社の帳簿上、元利合計四億五千萬の多數に達せることなりとす。

斯くて吾人は、表面的には東支鐵道の株券專有者たる露亞銀行が、鐵道の全財産所有者となれるも、事實上露國政府は未だ曾つて一度も會社債務の支拂ひを受けたる事無き、即ち該會社の債務を受取らざる抵當權利者にして、法律上當然先取得權を有するものなることを知り得べし。

露國は其政策上に此大成功を得たる結果、東支鐵道をして、滿洲を横ざり直接浦鹽と連絡せしめ、又た遼東半島を占領し、旅順、大連港を鐵道に依つて哈爾濱と連結せしめたるものなるが、是れ實に露國の抱ける最も遠大なる雄圖に出でたるものなりき。

日本は是れが爲めに一大脅威を感じ、英國は能く露國の野心が奈邊にあるかを洞察し、一千九百〇二年^{明治三十五年}東支鐵道の完成を告ぐると同時に、日英兩國の共同利益防護手段たる日英同盟が締結調印せられ、續いて日露戰爭は豫定の如く勃發し、極東に於ける露國の領土擴張主義は、茲に全く其終焉を告ぐる事となれり。而してポーツマス條約の結果、長春以南の鐵道は日本に譲渡さるゝことゝなりたるも、滿洲を横斷する舊線路と長春、哈爾濱間とは依然露國管理の下に置かれたり。尙ほ此上兩國は各自財産の保護に任ずる爲め、鐵道の哩數に應じて各自國の軍隊を鐵道沿線に駐屯することゝし、他面支那も本協約に由つて鐵道保護の任を完ふす可き誓約を聲明せしに係らず、何等其責を果さざりき。

(ハ) 東支鐵道の發展

千九百〇五年^{明治三十八年}以來、東支鐵道地帯に於ける發展は、引續き伸展したるものにして、更に追加協約に據り、東支鐵道は、鑛山及森林權を獲得し、且つ又主要驛附近の土地權をも保持することとなり、東支鐵道沿線には各種の家屋建設せられ、市政の施行、教育及慈善事業の創設等、其他種々の設備を見るに至れり。而して多くの土地は、商業及住宅の目的に貸與せられ、殊に哈爾濱市に於ては、貧弱なる支那村落の附近に、堂々たる露國市街の設置を見ることとなり、其商業上の活況は、歐洲各國に見る如き社會生活と相對比し得る程度に發展せり。而して尙ほ哈爾濱市以上に發展したるものは、東支鐵道の開通に據る北滿洲の經濟的發達なりとす。即ち北滿洲には、近年頻りに増加しつゝある支那人移住し來りて、續々勞働に従事せし結果、小麥、大豆、家畜、蜜蜂、木材、石炭其他の一大產出を見るに至れり。斯かる商業開發の衝動を受け、浦鹽港は非常なる繁盛を來し、日本の大連港も亦、略々同様の利益に浴することとなり。

(二) 歐洲大戰の影響

北滿洲に於ける繁盛の時期は、歐洲戰爭の影響を受けて阻害せられ、黑海及びバルチック海封鎖の爲め、露國への入國は不可能に陥り、露本國行軍需品等は、浦鹽線通過の止むなきに至りしが、此西伯利鐵道の一部分たる東支鐵道は、非常なる混亂の狀を呈して、其收入金は減少し、支拂は停止され、剩へ聖彼得堡市よりは、最早や僅少の資金も之を仰ぐ能はざるに至れり。

次で露國に革命勃發し、露國逃亡者の群は、決河の勢を以て東移し、千九百十八年^{大正七年}には、聯合軍の西伯利出兵となりしが、當時露軍はウラル地方に駐屯して、東支鐵道は露國に取り、恰も他國に從屬せるが如き觀を呈せり。其後チエツク軍撤退して、ボルシエビキ軍の進出となり、東支鐵道の營業は、遂に政治上の渦中に投せらるゝこととなり、支那も亦露國赤化軍の鎮壓に備へんが爲めに、東支鐵道の軍事的警

備を企つることとなり。斯くして是等の軍事的行動は、東支鐵道の收入上に一大打撃を與ふるに至り、國際管理局は、軍事上東支鐵道の營業を管理せんが爲めに設置せられ、東支鐵道は、米、日其他諸國より該鐵道資金の借款をなすの段取となり、之れと同時に、露亞銀行は本鐵道會社に於ける唯一の株主として、千八百九十六年^{明治二十九年}の協定に依り、從來聖彼得堡に開催せられ居たる東支鐵道の理事會を北京に召集し、其會議の結果、支那人が東支鐵道の總裁に選定せらるゝこととなりしも、之は團匪事件當時、該鐵道に於ける支那總裁の誠首後、最初に任命せられたるものなりき。

(ホ) 東支鐵道の債務の責任

新管理下に置かれたる東支鐵道は、新たに繁盛の域に達し初めたり。然れども支那は、千九百二十年^{大正九年}に於て全露國條約の實施せらるゝを拒絶し、且つ該鐵道の奪取を聲明するに至れり。其理由は、東支鐵道表面の所有者たる露亞銀行は、該鐵道の個人的所有者にして、露國政府の財産に非すと云ふに在りたり。而して此支那の聲明に對して、佛國は同銀行株券の六割は、佛人に依つて所有せられ居るが爲め、密かに露亞銀行を後援したるも、其後支那政府及該銀行間に種々討議せられたる結果、一の協定案を成立し、該管理局には、露支各々五名の委員を置き、支那が東支鐵道會社の最大管理權を保持することとなり。尙ほ之と同時に、本鐵道の營業は、依然として露國從業員に依つて持續せられ、且つ本鐵道を純然たる營利事業と爲し、之を政治上の目的に使用せざるべきことを中外に聲明せり。

斯くして支那は、露清銀行の要求を容れ、新協定の下に、鐵道事務に多大の經驗を有するオストロモフを同鐵道管理局長に任命し、其の經營宜しきを得て、東支鐵道は再び繁榮の域に向ふ事となり。然るに支那は東支鐵道の最も利益ある營業に對して種々防害を加へ、且つ支那が今尙其の支拂を了せざる

對東支鐵道債務二千萬元を全部踏み倒さんと計畫せしが、當時佛國も亦チエツクの撤兵に伴ひて、多大の債務を負ひたる爲、他面に於て東支鐵道は、國際管理局を通じ、日、米、其他より借款を行ひ、本借款に關係ある諸國は、東支鐵道に對して債權者の位置に立つこととなれり。而して該鐵道の曖昧なる立場と、且つ又た同鐵道の利害關係に於て衝突せる各國は、華府會議の際に於て二項の決議を行へり。即ち次の如し。

(一)支那以外の諸國は、東支鐵道の建設當時の協約に基き、該會社の外國株金、公債所有者及び債權者に對する支拂義務の履行及び不履行に關して、支那は其全責任を有し、關係諸國は該權利を主張し得るの權を保留す。

(二)上記の決定に基き、關係各國は、假りに東支鐵道に於ける支那の管理權を承認すると共に、支那をして本鐵道關係者の利益に反して、其財産を猥りに處置せしめざるものとす。

(一) 東支鐵道の越權

今や遂にカラハン協約の成立を見、千九百二十八年昭和三年五月三十一日を以て、之れに伴ふ宣言書に調印せらるゝに至れり。而して該協約の成立に依り、千九百二十年大正九年に支那より承認せられ、且つ露支條約の原案協定にて定められたる露亞銀行の地位は、全然無視せらるゝこととなれり。

即ち支那は、曩にサヴェート政府の東支鐵道所有權を承認して、將來サヴェート政府に對し、償還支拂に依つて該線を回收せんとするの機會を得たるものなるに拘らず、支那領土内に於ては、如何なる國家と雖も、本鐵道の所有權を認めざる政策を採りたるものなり。加之のみならず、支那は華府會議の決定をも無視して、東支鐵道に關係ある他國の要求權に對して、何等照會する處なく、本鐵道の處置をなす可

き權利ある可きを聲明するに至れり。此結果米國及佛國は、其理由を糺彈して、之れが辨明を支那に求めたり。此と同時にカラハン協定に於て、既に取極めたる主要點に關し、詳細に論議さる可き會議は、全く停頓せり。而して該會議停頓の原因は、一面張作霖氏の反對に出會せしこと、他面本協約より國際上の紛議の發生せん事を恐れしに由るものなりき。

(ト) 東支鐵道に於ける各國利害の爭鬭

東支鐵道が政策上及び軍事上、通商上、無限の價値を有し居ることは、今更こゝに叙説する迄もなく明かなることなるも、該鐵道の利害關係は、直接には露國及び支那に及び、間接には日本に及ぶものなり。即ち東支鐵道は、太平洋上に於ける露國の唯一の門戸たる浦鹽港と相接続し居るが故に、露國に取りては最も重大なる關係を有するものとす。而して本鐵道の滿洲通過地域は、無限の穀物生産地にして、浦鹽港は其背後に東支鐵道を控へ、世界の巨港と能く競争し得可き將來ある港なり。故に若し露國が浦鹽を失ふ事とならば、北滿に於ける多量の物産は、自然南滿に向ふ可く、従つて南滿鐵道及大連港は少なからざる利益を受くるに至る可し。

更に北滿洲は、商業上の寶庫にして、東支鐵道は其鍵鑰なり。今之を軍事上の立場より見るも亦た、該鐵道は浦鹽に對して、其の鍵鑰を爲すものなり。何となれば、戰時に際しては此東支鐵道に依り、直接軍隊の増援を受け得可く、且つ物資の供給を補充し得らる可きが故なり。然るに若し本鐵道にして敵の手中に陥らんか、浦鹽は最早防禦を施すに由なくして、其背後よりの攻撃に至便を與へ、アムール、ウスリ、兩鐵道の交通をも脅威す可し。尙ほ本鐵道は、支那領土内に在りて、支那人民の居住地域を貫通し、該地方支那住民の勞働をして、逐次滿洲に於ける經濟價値を増進せしめつゝあり。又本鐵道は、支那が此

物産豊富なる地帯に於ける第一人者たらんとする事及び支那が本鐵道を以て貿易上の分布機關たらしめんとする事及び露國に對する防備の用に供せんとする事等其利害關係最も重大なるものあり。而して今や日本は南滿洲に其地盤を確立しつゝあるに當り之に對し支那が其本土と北方支那を中斷するに非ざるやを恐れ其結果北滿洲に於て特に利權の回復に餘念なきは當然とす可き所なり。然るに之を露國側より見れば支那の如き無力なる國をして東支鐵道全部を管理せしむるは露國の甚だ快しとせざる處のものなり。如何となれば一朝他國と戰端を開始するに至らば支那は其埒外に置き去られて東支鐵道は露國の貝加爾鐵道及び沿海洲を脅威するの具と成り易ければなり。

(チ) 日本の利害關係

東支鐵道に對する日本の利害關係は間接的なれども而かも鋭敏にして且つ喫緊のものなることは決して他國の比にあらざるものあり。日本は朝鮮防備の爲めに滿洲に迄進展し來り他日露國が強國となりたる曉千九百四五年に於ける日露戰に對して其報復を計らんとする露國の心底を無視する能はず。實に南滿洲は日本にとりて對露防備上の第一線にして南滿以北の地も亦日本に最も重大なる關係を有するものなり。

而して滿洲に於ける日本の地位は經濟上非常に重要なるものにして今や日本は東内蒙古に特別な地位を要求し該地に鐵道の建設を計らんとしつゝあり。過去二十ヶ年に於て日本の辿れる歴史を按ずるに日本は常に好機會を逸する事なく北滿洲方面に豊富なる地域を得て一大發展をなさんと其畫策に餘念なかりしが之れ寧ろ自然の趨勢なり。然るに露國は東支鐵道に依つて堅く自國を支持し日本の北滿に於ける發展を阻害し居る状態にあり。今東支鐵道が若し他日支那の管理に屬せんか支

那現況の分離状態より見れば無力にして且愚昧なる支那軍閥等は必ず本鐵道を彼等の餌食とすべく而して支那軍閥等は専ら各自の反對者との軋轢にのみ一意汲々たる状態にあるも斯かる現状の持續は日本の常に希望する所なりとす。

日本の政策は明かに露國を北滿洲より驅逐して北滿の利權を獲得し又た支那をして充分強大に至らしめざる程度に於て同地域に支那の根底を築かしめんと計畫し居るものなり。此間に在て當時張作霖氏は將來支那は恐らく東支鐵道に對して償還す可き資力なきを以て同鐵道の實際管理は遂に露國に歸屬すべきものなりと聲明してカラハン協約を拒否することとなりたるが惟ふに張氏の政策としては先づ彼が東支鐵道の主權者となりて後北滿洲より露國を驅逐せんとしたるものなり。故に日本が其際に於て東支鐵道問題に對して張氏を如何なる程度にまで後援せんとするかを窺知する事は實に興味ある問題なりとす。

(二) 東支鐵道と米國及支那

民國十三年九月五日 ベキン・リーダー紙

支那をしてサヴェート露國を承認せしめたる米國は此度支那との間に未曾有の醜體を暴露するに至れり。

論争の直接原因はサヴェート露國により建設せられたる北滿洲に於ける東支鐵道の問題にあり。該鐵道は露支兩國に依り支那領土内に建設せられたるものにして露國によりて投資せられ同時に管理權も亦た露國によりて保持せられたるものなりとす。

其後露國に革命の勃發するや、該鐵道は西伯利の利權聯合軍によりて把持せられ、聯合軍に依りて管理せらるゝこととなりしも、現在に於ては舊狀態に復し、再び露支兩國によりて把持せらるゝ事となれり。是に於て米國は支那に對し、該鐵道に關する抗議書を提出せるが、支那は之れに對し、支那一流の傳統的自尊の態度により、頗る強硬なる公文を以て之を反駁せるため、米國國務卿の憤怒其極に達し、且つ當時の米國新聞紙は、一齊に支那は該鐵道に對する義務を拒絶せり云々と報導せり。

米國の抗議は、二つの理由を根據としたるものにして、第一は聯合國が鐵道管理期間中に於ける費用と、之れが設備に該當する四百二十五萬弗を要求する事。第二は華府會議の決議によりて、支那は外國債權者の利益の爲めに、該鐵道に於ける債務保證をなす事なりとす。該抗議に對する支那の回答は、即ち東支鐵道は、露支兩國間に於てのみ關係せるものにして、第三者の容喙を許さず。且つ外國債權者の權利は安全なるものなりと云ふにあり。

偏見を去つて此一事を見んか、露支兩國のみ東支鐵道に關係せるは事實にして、該鐵道は兩國間に於て協約の結果、建設せられたるものなり。曩に述べたるが如く、資金は露國之を支出したるも、土地は支那の所有に屬するものにして、該鐵道は戰前に於ては、嘗て問題に上りたる事なく、且つ地位を獲得せられ、或は變更せられたるが如き事も又絶無なりき。

然るに支那は、東支鐵道に對する處置方に關し、華府會議に於て決定せられたる決議案を無視したるものとして、列強より批難せられたり。何となれば該決議案は、外國債權者の利益の爲め、東支鐵道に於ける債務を、支那が受託する事を確實ならしめたるものにして、特に列強は支那に對し、該鐵道上に於ける債務履行を主張すべき權利を有するものとの決議を爲したるが故なり。而して之れに對し、露國は

華府會議に代表者を派遣せざりしのみならず、支那も亦た該決議案に調印せざりしものとす。

決議案の條項は、明確に次の如き記述を以てせらる。即ち支那以外の列強は何々をなすとの決定とす。該決議に據りて之れを見んか、理論よりするも、支那は之れに對し承認の義務を負ふの必要なきものなり。而して該決議によつて、列強は其主張を爲すべき權利を有し居れりと稱するも、一方支那は之等の主張に對し、従ふべき義務を有し居らざるものなり。依つて現今米國は其權利を有する事を正當なるものと主張し居れども、若し支那が該條約に對して承認を爲さざる場合には、支那が該協約を破棄せるものとして、支那を責むる事は不可能とす。

然れども露支協約上には、鐵道上に於ける如何なる債務をも否認したる條項を見ず。且つ又た露國も鐵道上に於ける總ての權利を無視せず。然かも露支協約に依りて、東支鐵道は原狀態に復せるため、外國債權者に對し危険を及ぼし居らざる以上、支那に對しても譴責を爲すと云ふが如きは理由なきことなりとす。

米國の支那に對する財政上の要求權は、如何様に思考するも甚だ無理なる要求にして、該要求金額中には、當時聯合國が住居權なき區域を占有し、自己の權力により又自己の發意によつて、勝手に消費せし金額を包含するものにして、雙方の合意に依りて締結されたる借款にあらず、唯だ支那の公文書中には、少しも米國の要求權を否認したる跡を觀ず、又米國の要求權が、支那によつて討議に上程せられたる事なきのみ。従つて上述したる國務卿ヒューズ氏の憤怒的行爲云々は、道徳上に基礎を置きたるものにして、法律上に根據を置きたるものに非らず。目下米國政府は、サグエート露國との國交未だ恢復されざるも、支那に對しては、之を被保護國として注視し、同時に支那の救濟者として自任し居れり。現今ま

で米國の執り來りたる政策は、明に支那の救済者を以て自任し居るものにして、特に華府會議に於て、採りたる手段の如きは、最も顯著なるものなり。

支那は斯くの如く、米國に依つて救済せられ解放せられたるにも關はらず、米國政府の提唱に對しては、劣惡なる忘恩的態度を以て酬ひたるなり。

然るに米國政府は、公然支那が米國の援助無くしては、サグエート露國を承認するを得ざりしものなりとは、聲明する事能はざりき、然れども露支兩國間に横はれる東支鐵道問題は、各國に取りても重大なるものにして、該鐵道に關係せる條項を除去しては、到底兩國間の國交回復は望み得ざるものなり。而して兩國の關係は、兩國間に於ける國交の親善を計り得べき既決條約に由つてのみ之を維持し得るものにして、當時兩國は、其懸案たる條約を廢棄せんとせば、何時にても出來得たるものなるも、サグエート露國は、支那の隣強國なる關係上、露國が支那に對して寄せたる好意は、支那に執つては重大なるものなるが故に、支那が偏見的なるヒューズ氏の提案を、露國との密接なる關係に比して輕視したることは、已むを得ざる事なり。依之觀之、支那の採りたる政策の妥當なるは、何人も疑を入れざるところにして、之れに反し、米國國務卿が支那に對して要求權を強要したることは、米國が先見の明に乏しかりしを表示するものなり。

實に米國は、歴史的に支那を援助し居たるものにして、若し米國が妨害せざりしならば、東支鐵道は日本によつて獲得せられ居たりしならん。當時米國は該鐵道事項に關し、半官的に支那へ便宜を與へ居りしに鑑みても、明かに肯定し得らるべし。

然るに支那は條約の決定する以前に於て、米國の示したる數多の好意に對し、當然報へざる可からざ

るものありと雖も、支那の米國に對する謝禮は、米國が無理なる條件を以て決定したる仕拂を要求せざりし間に於てのみ、之れを爲すを得たるものなりとす。

米國は昔時、獨り正義人道の爲め支那に援助したるも、現今に至りて、賠償のみに對し斯かる行爲を敢てし、該賠償の代價として、支那を從者として己が横暴を満足せしめんと豫期し居るが故に、支那に取りては一大損失にして、米國は支那に對し慘酷なる舉に出でたるものと云ふべく、人道主義を高唱しつゝ、ある米國が、益々其反人道主義を重ぬるに至れるものなり。

第四章 滿蒙に於ける鐵道

一、日支借款鐵道と利權の關係

滿蒙に於ける日支借款鐵道として、世上に知らるゝ滿蒙鐵道は、左の諸線とす。

一、開海鐵道 (開原、海龍間)	一一三・
二、四洮鐵道 (四平街、洮南間)	二三〇・
三、長洮鐵道 (長春、洮南間)	一八〇・
四、海吉鐵道 (吉林、海龍間)	一一〇・
五、洮熱鐵道 (洮南、熱河間)	四七〇・
合 計	一一一三・

此の五鐵道は、大正二年十月五日に、日支兩國間に締結されたる、滿蒙鐵道借款修築に關する大綱規定に依つて、日本の鐵道利權に屬したるものなり。而して以上の内、開海、四洮、長洮の三鐵道は、日本よりの借款を以て敷設する所謂日本の借款鐵道にして、本大綱議定後、支那政府は日本資本家と商議の上、速に建設に着手する事とし、其の借款條件は、英國の浦信鐵道の借款契約に準ずる事とせり。

此の内第一に具體化されたるは、四洮鐵道にして、大正四年十二月十七日、支那政府と横濱正金銀行との間に、四洮鐵道の一部四平街鄭家屯間の四鄭借款契約が締結せられ、同鐵道は大正六年四月起工し、同年十一月三十日開通せり。更に其の後數次、四洮借款契約を締結し、大正十二年十月に至つて、鄭通、鄭洮

全線の開通を見るに至りたり。

海吉、洮熱兩鐵道の利權内容は、前三鐵道と異り、將來支那政府に於て敷設せんとする場合に於て外國資金の借用を要する時は、他に依らず、日本の借款に依るべき事を約したるのみにして、其の敷設及び期間等に對して、日本は之を強要するの權利なく、全く支那政府の自由裁量としたるもの、換言すれば、日本は此の二鐵道に對しては、唯だ借款優先權を得たるに過ぎざるものなり。

又大正七年九月二十四日、日支兩國政府は、滿蒙四鐵道に關する覺書^一を交換し、支那政府は日本の借款を以て、左記の四鐵道を建設することを聲明し、日本政府は之れを承認すると共に、速かに日本資本家を以て、本借款の商議に應せしむる措置を執る事を支那政府に言明せり。而して其所謂四鐵道とは、左の諸線なりとす。

- 一、開吉鐵道 (開原、海龍、吉林間)
- 二、長洮鐵道 (長春、洮南間)
- 三、洮熱鐵道 (洮南、熱河間)
- 四、洮熱線の一地點より海港に至る鐵道 (本線の經路は、追つて調査の上決定すること)

右滿蒙四鐵道覺書の交換後の第四日、即ち大正七年九月二十八日、支那政府と日本特殊銀行團(日本興業銀行、朝鮮銀行、臺灣銀行)との間に、滿蒙四鐵道豫備借款契約^二を締結せられ、前渡金として二千萬圓を支那政府に交付せり。而して該契約締結の日より、四ヶ月以内に本契約を締結すると共に、工事進行の計畫を銀行團と協定し、其協定によりて鐵道建設に着手し、速成を圖る事と定めたるなり。然るに吉會鐵道と同じく該豫備契約を結びたる段内閣は、間もなく崩壊し、支那國內の輿論は、遂に右四鐵道の建設に

着手を許さざる事情に至れり。因て暫く其の経過を見るに至りたるも、其の後該四鐵道は、打續く支那の内亂及利權回收熱の爲め、十餘年を経過したる今日に至る迄、尙ほ未だ充分建設の運びに至らざるのみならず、前渡金の利子さへも支拂はれざる状態にあり。

滿蒙四鐵道の滿蒙五鐵道と異なる點は、四鐵道覺書交換の時、五鐵道中の四洮線は、既に一部開通して更に全線の工事計畫中なりしが故に之を除き、其の代りとして、洮熱線の一地點より海港に至る鐵道を新たに加へ、更に五鐵道中の開海、海吉の兩鐵道を一として、開吉鐵道となせし點にあり。而して五鐵道中の洮熱及海吉兩鐵道は、單に借款優先權を有せしに過ぎざりし爲め、四鐵道覺書に於て、總て日本の借款鐵道として、進んで豫備契約を締結し、五鐵道の具體化され居らざるものを、此の期に於て一舉に解決せんとしたるものなりしも、事實は前述の如く、豫想と全く相反したるものなり。

次で大正九年十月十五日成立したる四國新借款團に對し、日本は滿蒙鐵道中の洮熱線、及同線の一地點より海港に至る鐵道の借款權を提供したる爲め、日本の對四國新借款團關係より言へば、右二鐵道の利權は、四國新借款團に移轉して、最早日本の利權にはあらざるも、支那政府は四國新借款團を認め居らざるが故に、支那對日本關係に於ては、依然として其の利權は存在し居るべき筈なり。斯くの如くにして、此の兩線は、日本の借款鐵道として敷設する事は、對四國新借款團關係より不可能となり、又た四國新借款團の利權として敷設することも、對支關係より難事となり、或は支那自力による敷設も亦た對日本關係より許容せらるべからざることとなるに至れり。此の兩鐵道は、以上の如き國際的關係を有するを以て、其の實現には多大の困難を有するものとす。

最近支那側に於て、洮熱線の一部とも認むべき洮南、開魯間の鐵道敷設計畫ありと傳へられ居るも、元

來支那は前述の如く複雑なる國際關係を如何に處理すべきや、想ふに所謂日本の滿蒙積極政策に對する一の牽制策に過ぎざるべしと雖も、今後十分なる監視を要すべし。

他の二鐵道、即ち開吉線及長洮線は、日本の借款鐵道として、其の利權尙ほ嚴存し居るは、固より論なき所なり。然るに開吉線の一部開原、西豐、柵鹿間に、支那の民營鐵道として、開拓輕便鐵道を敷設し、又奉海線は、其の一驛梅河より東豐を経て西安、大疙疸に至る支線を敷設中にして、更に奇怪なるは、吉林、海龍間の鐵道を、何等日本の諒解を得ずして、工事に着手せし事なり。斯の如くにして、二千萬圓の前渡金を交付して締約したる日本權利の一半をなす開吉線は、支那の國際的信義の無視より、全く蹂躪せられたる状態にあり。又た最近支那は、四洮線の開通驛より扶餘(伯都訥)に至る鐵道の敷設を計畫し、既に測量班を派遣して調査したる由なり。此の線にして實現する時は、滿蒙四鐵道の残れる半分をなす長洮鐵道を中斷し、其の價値を半減せしむるに至るべし。

斯くて滿蒙四鐵道の利權は、全く蹂躪せられんとする状態にあるも、日本は如何なる方策を講じ之を挽回せんとするか、新聞紙上傳ふる所によれば、曩に田中内閣は、滿蒙鐵道問題解決の對策として、左の五大鐵道若くは六大鐵道の敷設を提示したりとの事なりき。

一、吉會鐵道

二、洮齊鐵道、洮昂鐵道は、既に完成せるを以て、其の終點昂々溪より東支線を交差して、齊々哈爾城に至らんとするもの若しくは、開原、海龍、吉林の開吉鐵道。

三、大賚鐵道、大賚、扶餘、石頭城子間の鐵道と稱するも疑問なり。或は長洮鐵道の一部、即ち長春、大賚間の鐵道を指すものにはあらざるか。

四、洮索鐵道(洮南、索倫間)

五、新林鐵道(新邱、林西間)或は通遼、林西間の通林鐵道にはあらざるか。

六、濱黑鐵道(哈爾濱、墨爾根、黑河間、及、墨爾根、齊々哈爾間)

而して所謂五大鐵道とは、右の内濱黑線を除きたるものなりと稱せられ、未だ其の眞疑を詳かにせずと雖も、要するに我が當局が、多年日支兩國の懸案たる滿蒙鐵道問題の解決に焦慮しつゝありたるは事實にして、唯だ之が實現の容易ならざりしのみ。

二、米國の滿鐵買收提議及び其目的

南滿、東蒙地方の特殊地位は、日露戰役を轉換期として、露國に代つて日本の占有する所となりたり。是れ日本が滿蒙に保有せし露國の權利、即ち日本は清國の承諾を経て、旅順、大連及び其の附近の領土及領水の租借權、及び該租借權に關聯し、又は其の一部を組成する一切の權利を露西亞より移轉讓渡せらるゝと共に、長春(寬城子)旅順間の鐵道及其の一切の枝線、並に之に附屬する一切の權利及財産、又は其の利益の爲めに經營せらるゝ一切の炭坑を移轉讓渡せられたるに依るなり。

然るに此權利が未だ完全に日本の手に歸せざるに先だち、從來日本に對して同盟國たる英國以上に好意を寄せたりと信じて疑はざりし米國は、突如、滿洲を列國の保障の下に中立地帯となさん事を提議し、次で滿鐵買收を策するに至れり。滿洲中立案は素より問題とならざりしも、滿鐵買收問題は事正に成らんとし、日本當局が危機一髪に臨みて纒かに立て直りし爲め、其目的を達せずして沙汰止みとなりたるは、日本に取り最も重大なる記録たらずんばあらず。此滿鐵買收問題は、事重大なるにも似

ず、今に至るも猶ほ日本側より發表せられたる文獻なく、其眞相は詳かならざるも、問題の當事者は當時米國に於て鐵道王と呼ばれたるハリマンと、裏面にありて之れが成立に努力したる駐日米國大使ロイド・グリスコム、及び日本政府囑託ステイブンス等にして、總て米國政府の諒解の下に行はれたるは疑ひを容れざる所のものなりとす。

ハリマンの計畫は、其目的世界一周交通機關の統一にあり、而して其順序として、先づ日本より滿鐵を買收して、之れを日米合辦の形式に置き、次で露西亞より東清鐵道を買收し、更に北滿よりバルチック海に至る迄は、露西亞の鐵道上に輸送權を得るか、或は新に鐵道の敷設權を獲得するか、孰れか其一を得、米國より大西洋の彼岸に至る航路は、自國の汽船を以てせんとするの企てなりき。

然るに此計畫は、別に第八章の部に記するが如く、日本によりて失敗に終りたるが、米國は更に錦愛鐵道其他の計畫を提議し、只管滿鐵の經營を脅かさんとするの舉に出でたるを以て、日本は清國をして、聲明の上其將來を保障せしめたり。元來米國の滿鐵買收の目的は、單純なる鐵道經營若くは世界一週交通路の開拓にあらずして、此の美名の「下」に米國資本家の策動を援護し、東洋に於て完全なる勢力を扶植し、國內のモンロー主義を茲に發揮して、對歐貿易の行き詰まりを此滿蒙方面に轉換せんとしたるものなり。言ふ迄もなく日露戰爭は、東洋平和を維持するが爲めに出でたるものなるが故に、日本が露國を驅逐したる滿洲に於て、更に米國の野睡を容る可きにあらざるは、寔に當然の事たらすんばあらず。米國に對する滿鐵買收提議の拒絶は、實に此意味に於て、容易ならざる危険を免れ得たるものとす。

日米の關係は、之を期畫として其内情に漸次冷却を來たしたりしが、清國は之に乗じて其傳統的手段たる以夷制夷の政策を繰返し、英米を操つて日本の勢力を滿蒙より驅逐せんと企てしも、英國は日本と

同盟の關係にある爲め容易に清國の方策に賛成せざりしに反し、米國は益々清國との握手を固ふして、極力日本を壓迫するの方針を執るに至りたりき。

三、打通吉海兩鐵道の建設裏面

滿蒙に於ける鐵道界は、大正十五年度程紛糾を來せし事はなかりき。同年一月中旬、寬城子に於て支那軍隊輸送拒絶事件は、其一ヶ年間に於ける波瀾多き事を豫言せるものゝ如くなりき。

試みに同年一月以來に於ける主なる事件を回想すれば、東支鐵道及北滿に於ける日露鐵道政策に關する交通次長セレブリヤコフの來日、イツノフ東支鐵道長官の罷免、奉海鐵道の營盤迄假營業の開始、及び同工事の北進、開原、洮陽、開拓鐵道の正式營業開始、及びダイヤル機關車の運轉、呼海鐵道第一工事區間たる哈爾濱對岸の松浦より呼蘭に到る松呼線の貨物取扱開始、及び同鐵道第二期工事の着手等あり。又た濱黑鐵道敷設權所有者たる露亞銀行の營業を停止して、呼海鐵道と濱黑鐵道の關係を益々複雑ならしめたる、洮昂鐵道の開通して、東支鐵道との横斷問題に關し難問題を殘したる、大正二年以來の懸案なりし吉會鐵道の一部吉敦鐵道が、滿蒙の請負にて工事を進めたる等あり。更に大正十五年棹尾の事件として起りたる吉海鐵道及打通鐵道建設問題の未解決の儘翌年度に繰越せる等、滿蒙に於ける鐵道問題をして、愈々複雑化せしむるに至れり。

吉海鐵道は、滿蒙四鐵道の一として、西原借款前渡金二千萬圓中に包含され居るものなるにより、當然日本の資金に依つて建設せられざる可からざる鐵道なるに拘はらず、豫備契約に調印したる大正七年九月以來八ヶ年を経たるも、何等具體的計畫を企圖せらるゝに至らざりしが、其の後支那側に於ては、漸

次日本の借款關係を無視し、専ら吉林省内の資金を以て之を敷設せんとするの勢ひを呈し、大正十五年十一月に至り、遂に吉林省の教育、農務、及工務の四公會の連署を以て、吉林省議會に向つて吉海鐵道敷設請願書を提出せり。蓋し之が裏面の運動者は、森林局長李某なりしが、請願書は十二月二十日、第二省議會を通過し、翌二十一日其の決議を得、吉海鐵道準備委員の任命を見るに至りたり。

元來、吉林省内に於ける所謂新進者中には、頑固なる排外思想家多く、殊に甚だしきに至つては、吉人治吉を唱へて、他省人の自省に省長たるを快しとせざる如き極端なる者も少なからず、當時張作霖すら、吉林省長王樹翰の後任として、彼の腹心者を任命せんとしたるも、其反對運動を憚りて、空席の儘政務廳長鄭頤に省長事務代理を兼務せしめたる如き状態にあり。従つて省會議へ提出せし請願書に於ても、吉林は土地廣く民多し。夙に天府と稱へらる。地利未だ開發せられず、國計民政交々影響を蒙む。而して邊防の地は、日露の強國毗連して、虎視眈々、方に經濟的侵略を以て我を制せんとす。則ち我又焉んぞ積極政策に出で、奮發碎勵せざるべけん哉と。亦た以て吉林省人等が、排外的反抗思想の片鱗を窺ふに足る可し。

吉林鐵道敷設請願書の省議會を通過するや、直ちに省長より財政長に對して資金の準備を命じ、準備委員には、首唱者森林局長李某を委員長とし、他に二名の委員を選任して、事務所を森林局内に假設し、委員長専ら資金の調達に當り、一千二百萬元を工費として、内一千萬元を省より、殘る二百萬元を地方民より徵集せんとせり。地方民よりの募集は、奉海鐵道の例の如く、省内各縣殊に豫定線沿道の各縣に於ける富豪に強制割當を爲し、株式として應募する事としたるも、財政窮乏の爲め、省負擔の一千萬元は、五百萬元だも捻出する能はず、紙幣の發行も亦た頗る其調達に苦心しつゝありたるが、一方日本政府は十一

月十五日附を以て、吉田奉天總領事をして張作霖に、川越吉林總領事をして張作相に對し、各々之れが抗議を爲さしめたり。其理由は左の如し。

- 一、滿鐵線と並行する事。
- 二、滿蒙四鐵道の一豫備線なる事。
- 三、西原借款成立の際既に前渡金を提供せるものなる事。

此三より成る抗議に對し、支那側の答は、最初本鐵道を計畫するに當り、滿鐵との關係は充分考慮したるも、本鐵道が日支借款契約に係る滿蒙四鐵道の一なりとは、之れが存在さへ知らざる程にして、日本政府の抗議に驚きたりと云へる。如何にも支那一流の諛辯にして、其間、在らゆる方策を講じて資金の調達をなし、日本に對しては不得要領の裏に其工事を進め、昭和四年^{民國十}五月を以て、海龍、吉林間全部の開通を見るに至りたり。

第二の問題は打通鐵道の建設にして、該鐵道は、京奉鐵道新民府溝帮子間の一驛打虎山より八道溝を通過し、新立屯を迂回して彰武に達し、北走して通遼に至る約百七十五哩の鐵道なり。以上の線路は、嘗て滿鐵の遭遇したる第三の危機、即ち英米合資の錦愛鐵道豫定線路の一部を通過し、錦愛線と同様なる滿鐵の併行線を爲す可きものにして、其結果は、依然滿鐵に對する重大なる脅威なりとす。而して該線に於て問題とする所は、打虎山より新立屯に至る三十五哩間に於ける最初の區間ならず、問題は専ら新立屯以北通遼に至る間に於て、實に四洮洮昂兩線との直通聯絡にありたるものとす。

打通線の敷設に對し、支那側の辨明を以てすれば、初め該線路は、八道溝に於ける張作霖所有の炭山開發を目的として計畫したるものなりしも、其後同炭山の炭質と埋藏量とは、共に有望のものにあらざる

事明かとなり、從つて、石炭の輸送のみにては、經濟の維持頗る困難なるが故に、之が經營には、如何にして八道溝の所在地方たる新立屯より更に北進せざる可からざる必要あるに至れるものなりとの事なるも、其實は後章(第四章)に述ぶる所の如く、支那側に於ける軍隊輸送の便利を得るが爲めと、京奉鐵道の培養線たらしめんが爲めとにありたるものにして、更に其奥底には、所謂利權回收熱と排日とを混淆せる滿鐵、鼻あかしの皮肉なる魂膽に出でたるものなるや、明かなる所なりとす。

該鐵道の延長敷設に就ては、滿鐵の利害と相反するのみならず、日清善後條約會議に於て、支那の聲明したる滿鐵の利益保障を反古にし、且つ錦愛鐵道問題以來、努力し來りたる滿鐵併行線の防禦を蹂躪し去らしむるものなるに依り、昭和二、三年の交、日本政府は之に對し極力抗議を爲したり。然るに張作霖は之れに顧みる所なく、只管其工事を急ぎて遂に其完成を告げ、四洮、洮齊兩鐵道と聯絡して、南北滿洲を貫通する一大幹線を爲し、以て純然たる滿鐵併行線を成立せしめたり。

要するに、滿洲に於ける支那側の鐵道政策は、舉げて日本に對する反抗排斥に在り、在らゆる手段を以て其目的を達せんとするものにして、就中此打通、吉海兩鐵道は、最も其著明なる實例に外ならず。而して其結果は、實に日支間の歴史的覺悟を無視し、或は條約附前渡し借款の踏倒しを敢てして憚からざる等、國際上亦た容易ならざる重大問題たらすんばあらず。

四、葫蘆島築港

日露戰後、長春以南の東支鐵道及大連港が日本の經營に移りてより、營口の繁榮は漸次大連に奪はれ、南滿需給の貨物は、遼河より離れて殆んど大連に出で、南滿の商勢は正に日本の支配に歸せんとするの

勢を呈するや、當時の東三省總督徐世昌は、先づ大連港に匹敵する不凍港を開き、次で該港を基點とする鐵道を敷設し、以て日本の滿蒙經營に對抗せんとするの計畫を立て、明治四十一年、天津より英國技師ヒューズを聘して技師長と爲し、同年七月より九月に亘りて、遼西地方海岸一帯を調査せしめたり。其の結果、連山灣の一角に位する葫蘆島を以て最も適當なる商港豫定地と認め、同四十三年十月ヒューズの設計に基き、葫蘆島の築港工事に着手せり。當時問題となりたる法庫門鐵道、及び錦愛鐵道の敷設計畫は、葫蘆島の築港と相關連することは勿論なりとす。

築港工事の大意は、葫蘆島の南海に長さ五千呎の堅牢なる防波堤を築造し、内港には汽船四十隻を繋留せしめ、港口には干潮面下三十呎の水深を保たしめ、且つ之れを廣くして、冬季浮氷の港外に流出するに便し、又北海を埋築して市街地となし、同地海岸に民船の碇泊地を設け、更に京奉鐵道連山驛より、支線を敷設して船車の連絡をなす事とし、其の經費英貨約八十萬磅、完成期間六ヶ年の豫定なりしが、其後僅に其の一部分を築造したるのみにて、翌四十四年十月、第一革命の勃發に會し、其の工事を中止するの已むなきに至り、次で民國二年再び之を繼續したるも、資金難のために間もなく中止するに至れり。

五、滿蒙の移民と鐵道

(一) 移民に關する緊急考察

滿蒙地方に於ける鐵道は、最近特に驚く可き發達を示し、之に伴ひ著しき進展を見たるは、産業の發達と人口の増加とす。殊に昭和二年國民十年に於て最も注目す可き現象は左の二なりとす。

一、支那本土より移住し來れる人口の増加

二、刻々と延長せらるゝ鐵道の増設。

由來支那本部より滿蒙地方への出稼移住民は、全省中人口の最も稠密なる山東人を大部分とし、次は直隸、山西、河南、江蘇等なりとす。之等の出稼人は、從來殆んど苦力にして、始めは春來秋去の季節的勞働者を以て其全部を占めたりしが、最近數年間の移民數は、其數驚く可き激増を來したるのみならず、其種類は、苦力以外に一定の目的を有する農商民の増加を見るに至りたり。此原因に就ては、大體左の如き理由を數へ得べし。

(一) 各種企業の勃興、就中最近開業したる四洮、洮昂兩鐵道及び奉海、打通兩鐵道を初めとして、工事中の諸鐵道が多種の勞働者を要したる事。

(二) 各既成鐵道が營業に伴ひ、滿蒙地方開拓の爲め獎勵宣傳を行ひたる事。

(三) 山東、直隸、山西、河南及江蘇等各省の移民が本土の動亂に依る不安、及び各種の苛稅負擔、又は農作物の不作の爲め、比較的安住し易き滿洲方面へ移住したる事。

而して其數字は、數年前に於ては、毎年平均三十萬人より四十萬人の間を上下し居たるも、大正國民十五年度以降は、急に八十萬乃至百萬人に及び、昭和三年度國民十七年には、遂に三百萬人を算せらるゝに至れり。尙ほ大正國民十一年より同十五年に亘る北滿寬城子通過の南北往來移民數に付、東支鐵道經濟調查局の調査を擧ぐれば左の如し。

去來人數 <small>單位千人</small>	大正十一年	同十二年	同十三年	同十四年	同十五年
北滿來集人數	三二七 <small>千人</small>	三八二 <small>千人</small>	三六三 <small>千人</small>	四〇七 <small>千人</small>	五二〇 <small>千人</small>

北滿退去人數

三四六

三八一

三四七

三五八

四一四

此數に據りて見れば、北滿出稼人は、大正十一年度退去者の方多數に上りしも、以後は年々來集者の著しき激増を示したることを知らる可く、殊に十五年に於ては十萬六千人を増加し、翌昭和二年^{民國十八年}度上半期に於ける來滿人數に至りては、小兒を除きて約四十五萬七千人に上り、前年度の上半期二十六萬二千人及び前々年度の上半期二十一萬八千人に比し、約數倍の増加を示したり、而して昭和四年自一月至六月の滿洲來集移民總數は六十二萬五千三百五十人に達し、同期間の離滿者は約七萬人に過ぎず。以て其大勢を知らる可し。而して之等の移住民は、何れも亦貧者にして、其の大連に上陸するや、多くは鐵道乘車賃を有せざるが故に、鐵滿沿線長春迄四百三十五哩の間を徒歩し、更に北上するものは、哈爾濱或は其目的地迄長途の徒歩を續けざる可からず、従つて如何に頑健なる彼等と雖も、途中餓飢と疲勞とに襲はれ斃死する者尠なからざる状態にあるも、彼等は唯だ其生業を求むるの外眼中何物もなく、其群は蜿々として長蛇の如く、嚴冬の候に至るも、尙ほ依然として其旅行を續けつゝあり、此間に於て、比較的餘裕ある者等が、鐵道に依りて輸送さるゝのみにして、其數亦た尠なからざるが如しと雖も、之を全體より見れば、僅々三割乃至四割に過ぎざるは、數年前に於ける滿鐵の統計に示す處なり。

近年季節的労働者以外に、定住移民の増加し來れる原因は、滿洲の諸企業が彼等に與ふる勞働賃金の有利なる爲め、彼等をして歸郷の念を起さしめざる事、及び前記の原因第三項に依る農業移住者の増加したる結果とす。従つて彼等は専ら生活上に於ける眞摯なる移住者にして、此點は最近の滿蒙に於ける支那人の人口増加に關し、特に注目留意す可き現象なりとす。

尙ほ之等移住民の移動は、最近滿洲南部には人口充滿を來し、經濟上並に職業上に於て、殆んど開發し

盡されたる結果、人口稀少なる北部一帯及東蒙古地方、即ち鐵道別に言へば、前者は東支、呼海、吉敦、奉海附近、後者は四洮、洮昂、及び最近開通したる打通沿線の人口稀薄なる東蒙古方面に向つて流出しつゝあり、今同地方の人口稀薄なる例を擧ぐれば、黑龍江省の如きは、郵政總管理局、大正^{民國}十三年度の調査に依れば、黑龍江省は約四百八十三萬人と稱せられ、一平方哩當り約二十九人にして、奉天省の百十五人、吉林省の八十人に比し、四分の一乃至三分の一に過ぎず。然るに同十五年度の黑龍江省は、移住民の獎勵に特別の意を注ぎ、渡來者總數三萬三百六十八人、内土地既選移民一萬九千八百九十一名に上りしも、其三割は土地撰擇を遂げずして歸郷せり。蓋し彼等の多くは、何れも身體一貫にて來りし爲め、經濟上の餘裕に乏しくして、處女地開拓に對する自然の條件に伴はず、且つ遠く經濟上の中心地を隔りたる地理上の位置に失望したる事、及び金融機關に乏しき等の爲め、土地定住には尠なからざる經濟的準備を必要としたるによるものなりしも、翌十六年度に於ては、政府當局及民間に於ける保護獎勵漸く其効を奏して、著しき増加を來たし、爾來益々其發達を見るに至りたり。

就中、吉林省の如きは、移民獎勵の傍ら、其救濟策を講ずる爲め、曩に吉長道尹孫其昌、濱江道尹蔡運升、依蘭道尹章啓槐、及び延吉道尹陶彬の各道尹會議を開催し、昭和四年^{民國十八年}度の移民に對する諸救濟辦法を議定したるが、其主なる事項は、移民の激増したる場合は、臨時東支鐵道に對して、臨時列車の増發を要求する事、本省内の移民に對しては、出來る丈けの便宜を圖るため、開墾に關する指導を爲し、進んでは職業紹介の勞を執る事、及本省内に居住する移民に限り、道より各管轄内の各縣地方長官に命じ、一定の土地を與へて耕作等に從事せしむる事、而して先づ其第一着手として、依蘭道より始むる事なりとす。

尙ほ同會議に於て、產業の開發に關する事項をも協議したるが、其方法として、人口増加に依るの外交

通の發達を急務とするが故に、一方には鐵道の敷設を計畫し、先づ其東北部に位する省内の沃土たる依蘭道より之れを實現せしむ可く、穆稜縣黎樹溝より密山縣に至る五十四哩、密山縣より北方富錦縣に至る百八十五哩、及び穆稜縣黎樹溝より西方三姓(依蘭)に至る百七十哩の三鐵道敷設を決定し、昭和三年^{民國十七年}内に起工する事としたり。

又民間に於ける移民の獎勵保護に關して、其主なるもの二、三を擧ぐれば、山東同鄉會は、從來最も有力なる團體にして、専ら山東省の移民及難民の災害を救済するを本旨とし、西北墾務籌辦委員會は、滿鐵西北部の墾民移送の保護獎勵に當る主旨の下に、民國十四年に成立し、又移民徵募局は、張作霖保護の下に天津に設置せられ、直隸省の失業者或は貧民を徵募し、荒地開拓の爲め之れを滿洲に送り、其移民及び家族に對して、旅費全部及生活の保障として若干の手當を支給しつゝあり。又近年東支沿線の移住者激增を來たすや、其多くは貧民にして、折角的地附近へ達しながら其進退に窮し、中には斃死者を出だす者尠からざる爲め、昭和二年^{民國十六年}哈爾濱在住の有志等は、臨時難民救濟會を設立し、大に之れが救済に盡力し、其の効果頗る見る可きものあり。以上は何れも民間事業中最も顯著なるものなるが、最近に至り、奉天當局に於ても之に刺激せられ、哈爾濱に救濟事務所を設け、係員數名を置きて、其保護獎勵に當らしめつゝあり。

以上の獎勵救済諸事業は、單に貧窮移民に對する慈善的事業たるに止まらず、實に支那本土に於ける過剩人口の移植、及び滿蒙に於ける經濟の發展、其他滿洲開拓の大局上より自然に促し出されたる噉緊の施設に係り、滿洲に於ける支那諸鐵道が、何れも皆な此移民輸送に特別の重きを置き、一般貨客の運輸と獨立したる取扱ひを爲すに至りたるものなりとす。

(二) 移民の獎勵

滿蒙各地に於ける鐵道の敷設に伴ひ、沿線地方開拓の爲め、各鐵道に於ては、支那本土より流入する多數の移民に對し、極力之れが吸收策を講じつゝある所なるが、今四洮、洮昂、京奉の三鐵道に於ける移民の獎勵、及び之が聯絡輸送に關して議定したる辦法を擧ぐれば次の如し。

(イ) 四洮、洮昂兩鐵道の移民獎勵

從來四洮、洮昂兩鐵道沿線地方へ流入する移民の大部分は、我が滿鐵線に依りて四平街に至り、更に此兩鐵道に依りて北滿に入るものなり。然るに打通鐵道の開通せる今日に於ては、同鐵道により、洮昂沿線方面に出づるもの増加す可きを豫想せられつゝあり。元來兩鐵道沿線地方は、廣大肥沃なる原野なるに拘らず、地域邊陲にして、加ふるに交通不便の爲め、人口稀薄、荒原草野の儘放置せられたるものなるにより、移民の開拓地としては、殆んど無限の餘地を存するものなり。茲に於て兩鐵道は、曩に沿線地方の發展を圖るが爲め、開墾移住を獎勵し、之に従事する農民及び其家族の乗車に對し、規定を設けて運賃の割引を實施せり。兩鐵道の所謂墾民乗車運賃割引の内容は、略々同様にして、最初四洮鐵道によりて規定を設けられ、次て昭和三年^{民國十七年}五月洮昂鐵道に於て設定せられたるものなり。洮昂線の該規定左の如し。

(い) 凡そ農民及び家族にして、當該縣知事の發行せる墾民執照認可證を所有するものは、本鐵道洮南驛より江橋驛以南の各驛、及昂々溪驛より乗車して、鎮東以北の各驛にて下車するものに限り、三等代用車に乗車を許可し、運賃を半額にし、且つ荷物農具等の携帶品は、八十瓦までを無賃とし、小兒は七歳

までを無貨とす。

(ろ) 墾民執照は、各縣知事より之を發行し、其の捺印を得たるものを各所屬區長へ配布し、區長より隨時農民の請求に應じて下附す。

(は) 農民の墾民執照を受領し、乘車運賃の割引許可を受けたるものにして、江橋又は鎮東並に該區間内の各驛外の他の驛に下車し、又は開墾を目的とせず、乘車券を他人名義に改竄偽證し、又は其の他不正行使をなしたるものには、運賃全額を賠償せしめ、且つ罰金として三等運賃の三倍の金額を追徴す。

(に) 農民にして墾民執照を請求したるに際し、區長が故意に其の發行を停止したるを認めたる場合には、農民又は其の代理人は、當該縣知事に上申して、其の懲戒方を請願することを要す。

(ほ) 墾民執照下附手数料として、開墾農民は認可證領受の際銅元十枚を納付することを要す。

(へ) 墾民執照を所持する農民は、乘車の際之れを該乘車驛の驛長に提示して、其の查證を請ひ、運賃割引乗車券を求むべし。

尙左の各項に付注意すること。

一、割引乗車券を所持するものは、目的驛以外の驛にて下車するを得ず。

二、農民は、下車の際割引乗車券を返還し、係員の査閲を経るを要す。若し係員が其の檢札に際し不審と認めたる場合は、該墾民は自由行動をなすを許さず。

(と) 墾民執照の形式は次の如し。(形式省略)

(ち) 本章程は、裁可の日より之を施行し、有効期間を二ケ年とし、期間満了の際は之を廢止す。

(ロ) 京奉、四洮鐵道の聯絡運輸辦法

昭和三年^{民國十七年}十二月一日、交通部に於て京奉、四洮兩鐵道の聯絡運輸辦法會議を開かれたるが、出席者は交通部より聯運處副長關荷麟、聯運股長余焯、清算所長ロツクハート、考工科長鈕考賢、秘書沈觀巽、宮守鴻、劉迪德、電政司幫辦王煥文、及京奉側よりは車務處副處長鄭乃文、同處運輸課長王奉瑞、並に四洮側よりは車務處營業課長譚耀宗以下四名の各代表者出席の下に開催され、同月十二日を以て終了したり。

右會議の目的は、從來四洮鐵道は國內聯絡運輸に参加し居たるも、夫れは滿鐵を通じての事なりしが、現に京奉線の支線とも稱せらるゝ打通線を開通したる爲め、自國鐵道との間に完全なる聯絡運輸を實現し、以て其の便利を圖らんとするに在りたるものとす。

同會議の議題は、(一)共同聯絡驛設置問題、(二)貨車直通問題、(三)貨物聯運問題、(四)鐵道負債問題、(五)旅客聯運問題等なりしが、第五項の旅客聯絡運輸に關して、旅客の利便、聯運の發展、及び京奉、四洮兩鐵道の利益を増進せしめんが爲め、北京洮南間及び北京、四平街間を毎日直達客車一輛又は數輛を連結往復せしむることとし、其の際移民列車運轉に關しては、京奉、奉海兩鐵道に於けると略ぼ同様なる左の建議案を議定せられたり。

山海關以西は、冬季關内より特別割引列車を運轉し、専ら内地人民の東三省移住の用に充つること、即ち内地各省貧民を扶助し、之れに正業を興へ、且つ前記京奉、奉海兩鐵道聯絡運輸に於ける移民輸送の目的と同じく、人口の密度調節及び移民殖邊の獎勵を目的とし、右兩鐵道は、此種特別聯絡運賃に對しては、最底限度に輕減し得るものとし、若し必要と認むる場合は、毎年冬季に於て特別邊民歸鄉列車を運轉し、其の優待切符の運賃は、前述の乗車運賃より高價とするも、普通旅客運賃より超過するを得ざることとし、而して殖邊移民の内遷を制限すること、及び本件に關する詳細なる辦法は、其の都度兩

鐵道より協定すること。

尙右規定は更に次に述ぶる京奉、四洮及び洮昂三鐵道の聯絡運輸會議にて決議せられたる移民獎勵に關する聯絡輸送辦法内に於て、其の具體案を決定せられたり。

(ハ) 京奉、四洮、洮昂鐵道の聯絡運輸

前記京奉、四洮兩鐵道聯絡運輸會議に引續き、昭和三年^{民國十七年}十二月十七日より、京奉、四洮、洮昂三線聯絡運輸會議を交通部に於て開催したるが、會議出席者は、交通部より聯運處聯運股長余堃、交通部技師李大受、聯運處清算長ロツクハート、京奉側より車務處副處長鄭乃文、同運輸課長王奉瑞、四洮側より車務處營業課長譚耀宗、同計核課長田口國榮、同車務股長江良彬、洮昂側より車務課長王中實、運輸會會長王復啓、並に秘書楊白鶴、會場秘書宮守鴻、沈觀巽、劉迪德等出席會議し、同二十九日終了、三十日各關係當事者の議事録調印を了せり。而して其の聯運に關する決定各議題中、移民輸送に關する件は左の各案とす。

- (イ) 毎年春季關内より特別割引列車を運轉すること。
- (ロ) 特別移民輸送列車は、陰曆一月十六日より四月末日迄運轉すること。
- (ハ) 割引乗車券は、關内各聯絡驛より四洮又は洮昂線方面行の農民に對して發賣すること。
- (ニ) 割引率は普通三等運賃の七割引とす。但し十二歳未満及び六十歳以上のものに對しては無賃とす。
- (ホ) 携帯手荷物は、二十六斤迄は無賃とし、二十斤を通過するときは普通有賃扱とす。但し總斤量四十斤を越ゆるを得ず。
- 小兒に對する携帯手荷物は、何れも其の半額とす。尙農具は四十斤迄無賃とす。

(ヘ) 移民の輸送には、三等客車を使用することとす。但し鐵道の都合に因り、有蓋貨車を使用することを得。

(ト) 交通部は、各地方長官に通令し、移民政策の根本目的を達する様勉めしむること。

(チ) 各鐵道は、其の輸送せる移民數を交通部に報告すること。

(リ) 四洮、洮昂兩鐵道は、毎年一回開墾地の面積、移住可能人數及其他に就て調査し、之を交通部並に京奉の各聯絡驛に通知すること。

(ル) 特別邊民歸郷列車の運轉に就ては、將來四洮、洮昂兩鐵道に於て其の必要を認めたる時、三鐵道協議決定のこと。

(ル) 本件は、交通部に呈請し、其の批准を経たる上實施すること。

右各項の實施後に於て、移民輸送の益々盛なるに至りたるは、疑を容れざる所のものとす。

(ニ) 奉海、京奉鐵道聯絡運輸辦法

奉海鐵道の開通に對し、交通部及び鐵道當局は、同鐵道と京奉鐵道との聯絡を計り、貨物の運輸に便すと同時に移民の獎勵を講せん事を期し、昭和三年十一月廿五日より十二月一日に亘つて、北京交通部に於て兩鐵道の聯絡會議を開き、交通部より交通部路政司長兼鐵路聯運所々長劉景山、鐵路聯運所副所長關衍麟、鐵路聯運股々長余堃、同清算所長ロツクハート、京奉側より車務所副所長鄭乃文、同所運輸課長王奉瑞、奉海側より車務所々長高元策、同營業課長孟欽南の八名出席し、各代表者間に議事録調印を見るに至りたるが、同會議に於て決定したる事項は、内地各省貧民の生計を救済し、人口の密度を調節し、及び移民開拓の實現を獎勵扶助せんとする目的の爲め、毎年春季關内より特別割引列車を運轉し、特別聯絡

乗車賃を最低限度に軽減すること並びに移民の歸郷を防止すると共に、尙ほ彼等をして愛郷の念を生せしむる美風を保持せしむる爲め、必要と認むる場合は、更に毎年の特別邊民歸郷列車を運轉すべく、割引の程度は前項同様半額を以て限度となし、一切の詳細なる規定は、京奉、津浦兩鐵道の例年運轉する苦力輸送列車の前例を參酌して、別に之を議定する事等なりとす。

(ホ) 京奉、京綏兩鐵道の移民法規

移民獎勵の爲め、京奉、京綏の兩鐵道も亦大正十四年、滿洲及蒙古へ農夫、勞働者並に其家族の移住を獎勵する爲め、左の法規を制定して之を實施したり。

家族とは、祖母、母、叔母、義姉妹、姉妹、娘及姪を指すものにして、此の獎勵に關する割引賃金表は、天津より奉天或は營口間四弗、大凌河より奉天間一弗四〇、大凌河より營口間一弗にして、十二歳以下の子供は無賃とし、農夫の携帶する農具は、最大限量以下の場合は無賃、又は割引をなせり。但し京綏線は其の當時、時局不安なりし爲め、該規定は事實上には行はれざりき。

(三) 移民の輸送

最近の滿鐵に於ける移住民と鐵道との關係を見るに、支那鐵道の諸施設に伴ふ支那人の移住増加は今後更に新鐵道の敷設と相俟つて將來の滿蒙に對し、牢乎として抜く可からざる何物かを殘すべき第一歩なることを認めざるを得ず。

最近滿蒙に於ける諸般の施設は、緩漫ながら漸次粗笨的態様より集約的態様に進みつゝあり。例へば移民に就ても、數年前までは農業に従事する勞働移民の大多數は、土地を購入し或は借地して、直接農

業に従業する者少なく、概ね舊知故友の地主等に雇はれ、年若干の賃銀(支那貨幣にて約二十弗位の賃銀)と食住とを供せらるゝに甘じ居たるものなりしが、現今にては、勿論直ちに土地を購つて農業に従事するものは多からざるべきも、地主との間は決して以前の如きものに非ず、相當餘裕ある近代的雇傭契約を結び、其他耕作上に於ても其面目を改め、特に或る個處の如きは、米國加奈陀に行はるゝ耕作方法を採用し、大量生産を爲すため、勞働能力と土地の生産能力とを合理的に調節し、以て最大効果を擧げんことを期する者あるに至れり。

鐵道に於ても亦然り。支那本土に於ける諸鐵道が殆んど擧げて軍閥の傀儡となり、一鐵道が分段管轄され、毫も鐵道本來の使命を全ふするを得ず、無秩序を極め居れるに反し、獨り滿洲に於ては、着々統整的效果を擧げつゝあり。特に前述せる諸鐵道の聯絡運輸は、既設鐵道に對する統整的效果を擧げんとするものにして、此の聯絡運輸は、其の内容並に目的に於て種々なる重要點ありと雖も、少なくとも移民との關聯に於ては、次の重要點あるを知らるべし。

即ち我が滿鐵線を介して、吉長、四洮及京奉、京漢、京綏、津浦、滬寧、滬杭甬諸線を聯絡する從來の所謂華北聯絡運輸を除外分離して、自國の鐵道のみ因つて利福を齎さんとする聯絡運輸を期せんとするの計畫是れなり。従つて之を移民輸送の上より見れば、從來滿鐵線を経由せる夥しき移民を京奉、四洮、洮昂線經由に改變せしめんとする企圖の如きは、之を語りて餘りあるものと謂ふべし。

要するに、移民の大量輸送を使命とする之等諸鐵道は、滿蒙の將來に於て、經濟上並に民族移殖上、牢乎として抜くべからざる基礎を建設するものたらずんばあらず。

六、支那人の見たる日本の滿蒙鐵道政策

滿蒙に於ける日本の地位が過去に於て如何なる歴史を有し、東洋平和の維持に於て如何なる關係を有し、日支の將來に於て如何なる運命を司配すべき重要なものなるかは、茲に述ぶる迄もなき所なるが、支那人等が全然この重要な關係を無視して顧みず、日本の滿蒙に於ける各般の施設を以て、一概に帝國主義者の侵略政策に出づる者なりと斷じ、在らゆる排斥反抗を試みつゝあるは、刻下の實狀なり。左は廣東に在る左派機關紙所論の大意にして、支那人等が滿蒙に於ける日本の鐵道政策に對する代表的論調とも目すべきものなりとす。

日本帝國主義者の北方支那侵略の原因が、食糧問題の解決と、人口の増加と、工業獨立と、鋼鐵業とにある以上、東三省侵略の目的は、自然經濟的掠奪に向はざるべからず。其他政治、軍事及び文化的侵略は、自然經濟侵略の目的達成のため、附隨して起るべきものにして、是れ國際資本帝國主義が、植民地及び半植民地を侵略する時の常套方式なりとす。目的は經濟にあるも、政治、文化、軍事は目的達成のための手段に過ぎざるものなり。故に吾人にして、日本の侵略の實況を知らんと欲せば、先づ經濟侵略を調査せざるべからず。日本帝國主義の南滿に對する侵略の狀況は、千變萬化なるも、特に顯著なるものは鐵道の侵略と云はざるべからず。

鐵道が國家交通の命脈にして、其の關係の重大なるは、今更ら言ふを待たず。日本の南滿に於ける鐵道の發達は、日露戰役以後のことにして、日本は露國より南滿鐵道の權利を得て以來、増築に重ぬるに増築を以てし、其の東三省に於ける勢力は隆々たるものあり。「鐵道」の到る處國力之れに伴ふなる言葉の

實際眞理なることを思はしむ。

現在東三省の鐵道は、之を三系統に分つことを得べし。即ち北滿鐵道、南滿鐵道及び京奉鐵道これなり。而して其の間の日本の東三省に於ける鐵道は左の如くなりとす。

- 一、南滿鐵道(長春—大連)及び其の支線(蘇家屯—撫順、大石橋—營口)
- 二、安奉鐵道(蘇家屯—安東)
- 三、天圖鐵道(圖們江—天寶山)
- 四、現在構築しつゝあるもの

(イ)洮熱鐵道、(ロ)吉開鐵道、(ハ)長洮鐵道、(ニ)洮齊鐵道

南滿鐵道は、實に日本帝國主義者の東三省侵略の結晶體なり。南滿洲鐵道株式會社は、東三省の太上皇帝にして、又た東三省を滅ぼす印度會社なり。「經濟侵略下の中國」の著者は、該鐵道會社の特徴に就て次の如く述べ居れり。

- 一、該鐵道の投資權は、名義上日支合資の規定となり居れるも、其の實純然たる日本人に限られつゝあるは、是れ經濟獨占の用意に外ならず。
- 二、該鐵道には、若干の支線と附屬炭坑を有し、煙臺、撫順等の炭坑は、以前大半私人の所有なりしが、鐵道が日本人の手に歸してよりは、全く該會社に奪ひ去られたり。
- 三、該鐵道に對し、本線と支線とを問はず、日本軍隊が守備し居れるは、他の鐵道に見られざる所なり。
- 四、滿洲駐在の日本領事は、鐵道附近の住民に對し、悉く司法及行政權を持ち居れり。
- 五、該會社は、名義上一營業團體に過ぎざるも、其の實は行政官廳と異るところなく、鐵道附近の住民

に對しては、國家に代りて課稅權を有し居れり。
 六、該鐵道は、外國貨物の運賃に對しては、差別待遇をなさざるも、日本より該鐵道に出入する貨物には、其の運賃に多大の割引を爲しつゝあり。
 見るべし、日本の東三省に於ける勢力は、實に長蛇の如き滿鐵の一线に懸り居れるを。最近吉林各團體が發起せる吉海鐵道の構築に對し、日本政府は公然支那に向つて抗議を提出したり。
 最近の民國日報は、日本人の鐵道侵略に更に一步を進めたることを説き、滿鐵により左の十七線の鐵道計畫が進捗しつゝあることを報じ居れり。斯くて滿蒙は、早や吾人の有にはあらず。即ち計畫中の十七線と稱するは、

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| 一、洮昂鐵道 (洮南—昂々溪) | 二、奉海鐵道 (奉天—海龍) |
| 三、開海鐵道 (開原—石家臺より海龍に至る) | 四、錦朝鐵道 (錦州—朝陽) |
| 五、朝赤鐵道 (朝陽—赤峯) | 六、朝熱鐵道 (朝陽—熱河) |
| 七、打通支線 (打虎山—通遼) | 八、通浦鐵道 (通遼—浦魯) |
| 九、長扶鐵道 (長春—扶餘) | 十、扶石鐵道 (扶餘—石頭城子) |
| 十一、吉敦鐵道 (吉林—敦化) | |
| 十二、呼海鐵道 (哈爾濱—傳家甸對岸より海倫に至る) | |
| 十三、密海鐵道 (東支鐵道支那密海路驛より密山炭礦に至る) | |
| 十四、寧海鐵道 (寧古塔—海林) | 十五、扶榆鐵道 (扶餘—百都納—榆樹縣) |
| 十六、三一鐵道 (一面坡—三姓) | 十七、濱黑鐵道 (哈爾濱—浙江) |

其の他鐵業的の投資には、炭坑投資と鐵鑛業の投資あり。金融機關としては、正金銀行及び各有力銀行支店を始め、此の地に獨立せる銀行を有し、以て金融界の牛耳を執りつゝあり。又た土地投資は、東三省各地に土地を所有して、本國に於ける食糧問題の解決に資し、兼て内地及び朝鮮より多數の移民を招致し居れり。木材投資は、亦た數千萬圓以上に上り、本國に於ける木材蓄積の減少による木材饑饉の恐威より免れんとし、此の他實業的の投資としては、殆んど東三省實業の實權を掌握し、其の物資供給及び市價を獨占左右するの觀あり。

以上は日本人の直接投資なるが、此の外更に二種の投資方法あり。間接投資と中日合辦事業と是れなり。間接投資としては、本部及び各省鐵道借款にして、現在四千三百六十萬圓以上を數ふべく、又た地方に於ける外債投資額は、東三省のみにしても千二百萬圓以上に上り、その中日合辦事業に至つては、その種類及び數共に殆んど無限にして、資金の如き殆んど一億圓以上を數ふる程なり。以て南滿及び北滿に於ける日本の根底が、如何に深大なるものあるかを想はしむるに足る可し。

以上は獨り左派支那紙の所論たるに止まらず、一般支那人も亦た同様の觀察を持しつゝあるは、現下の狀勢なりとす。今や對滿蒙問題の益々重大ならんとするの秋に當り、日本としては、之に對する十分の準備なからざる可からず。殊に國民黨としては、從來の主張たる不平等條約の撤廢、旅大回收、二十一個條放棄問題等、滿洲に於ける日本の在らゆる種種利權に對し、飽く迄之を撤廢せんとするものなるが故に、其前途の容易ならざるものあるは、茲に贅言を要せざる可し。

七、滿蒙と北韓並に裏日本諸港灣との關係

滿蒙地方の開拓せらるゝと共に、其生産物資の増加するは必然の事なるが、露國は之に對し、東支鐵道を地盤として物資の吸收策を講じ、一部は深く露の本國に運ばれ、一部は浦港より日本其他の海外へ吞吐せられ、南下の勢力漸次擴張せられんとしつゝあり。而して日本は先づ吉會鐵道を急設し、且つ日本海に面する諸港を整備し、以て露國の南下を制肘すべき充分の用意なかるべからず。然るに之に對する我が裏日本諸港の設備は如何。敦賀、舞鶴、境の諸港及對滿關係に就ては、次に示すが如くなるも、北朝鮮に於ける港灣の設備未だ振はざるは、甚だ遺憾とする所なり。云ふ迄もなく裏日本諸港の設備は、日本の大陸經營上頗る重要な意義を有するものにして、滿蒙と我が本國とを聯絡するは、一に日本海面に於ける諸港灣の完全なる設備に待たざるべからず。是れ實に物資の集散に利便を與ふるのみにあらず、國防上、將た民族的共同福祉の爲めに、最大喫緊の要件なりとす。左に關係諸港灣の狀況を示すべし。

(一) 敦 賀 港

敦賀は我裏日本の諸港灣中に於て、浦港との關係上、第一に指を屈すべき著名港なるも、最近浦鹽貿易に於て特に萎靡振はざるものあるに至れり。是れ地理的關係に恵まるゝに拘はらず、輸出入貨物に對する海陸連絡設備の不完全、仲繼費の嵩高等に基因するものにして、現在行はれつゝある同港の修築工事が、昭和五年度に完成の曉は、必ず其面目を一新するに至るべし。

同港の現在は、其生命たる浦鹽港との關係にして既に斯の如し、朝鮮諸港との貿易の未だ振はざるや知るべきのみ。其一例として元山港との間に於ける貿易關係を見るに、元山航路は大正七年に開始せられ、其初年度に於ては、貿易額二萬七千噸、其の價格三百六十萬圓。同十四年度に於ては五萬二千噸、價

格六百七十七萬圓、即ち約二倍に達したるが、同港は現在背後の京元線に依つて、京城方面と通するの外、平元線は未だ開通せられざる爲め、對滿洲通過の貿易に關しては、同港は殆ど其用を爲さず、寧ろ朝鮮のみに對する局部的貿易に過ぎざるものとす。

今試みに、大正十三年度に於ける同港貿易貨物噸數を見れば、輸出入貨物は十五萬九千七百二十二噸にして、其中對滿輸出入貨物噸數は三萬七千四百三十八噸に過ぎず。

北鮮貿易の斯く振はざる所以を見るに、一は間島及奥地の北鮮貨物を輸送する鐵道、及び其等を吞吐する諸港灣に於て、其の設備を缺如せるが爲めなるを否む能はず。左に北鮮開港地たる清津、城津、雄基三港の狀態を見るに、大正十三年中に於ける全貿易額は、全額二千八百〇四萬圓にして、内横斷航路に依る敦賀港移出入貿易額は二萬七千噸、價格三百四十一萬圓とす。尙ほ右三港の大正十三年度迄に於ける輸出入年別、及敦賀貿易輸出入比較表を左に掲ぐべし。

輸出入年別比較	清 津		城 津		雄 基	
	七 年	十 年	七 年	十 年	七 年	十 年
北鮮諸港敦賀間貿易額並數量	七、五八〇、四七六	一一、七〇五、〇一三	六、〇二九、一五〇	四、四六〇、四八〇	八、四五七	六、五五六
	二〇、一七〇、六五五	二〇、一七〇、六五五	五、〇四四、三六七	二、八二六、七六四		

十	年	一、四九九、一五五〇 <small>圓</small>	八七八、二〇五〇 <small>圓</small>
		一五、二〇四〇 <small>圓</small>	一〇〇、四七七〇 <small>圓</small>
十	三年	二、一二八、五一一〇 <small>圓</small>	一、二〇二、九五六〇 <small>圓</small>
		一八、三〇六〇 <small>圓</small>	八、四五九〇 <small>圓</small>
			八二、九二三〇 <small>圓</small>
			八一四〇 <small>圓</small>

右表の如く、兩港間の貿易額は、累年遞増を示しつゝあり。更に吉會線全通の曉に於ては、間島及び北滿の物産通過量の激増すべきは言を待たず。従つて之が對策として、清津港に於ては、年額三百萬噸を消化すべき築港工事及び之に伴ふ諸般の急設工事に着手しつゝあり。而して城津の築港完成と同時に、何れも共に將來北滿貨物に關しては、我が敦賀港に對し、浦鹽と拮抗すべき國際貿易港として、多大なる望を有し、延ひては歐亞聯絡の一大交通路を出現するに至るべきものなり。

又現在の敦賀港と、北鮮諸港との間に於ける輸入品を擧ぐれば、移出品としては、所謂荒荷に屬するものに木材及石炭あり。其の價格數量よりすれば、陶磁器、打綿、麥類、綿首卷、漁具及漁網、苗木、空罐、繩、及筵、其他雜貨類にして、移入品としては、大豆、小豆、黑豆、鹽鱒及、其他の鹽魚、鱈、鮪、活牛、大理石、及、砂利、其他魚油等を數ふべし。蓋し吉會線全通後に在りては、豊富なる北滿の物産たる木材、穀類、大豆、豆粕の如きは、何れも皆該鐵道によりて輸出され、活潑なる商況を出現すべきは必然とす。

然るに敦賀港の現状は、其の埠頭及び船車聯絡の設備、並に之に要する諸經費等に於て、未だ頗る不充分なる状態にあり。將來吉會線開通の曉に於て、果して之等北滿諸港よりの貨物を吸収し得べき充分なる對應力を有するや否や、寧ろ他の拮抗諸港の實現により、該港將來の繁榮を奪ひ去らるゝの恐なきにあらず。是れ同港關係當事者の大に考慮を要すべき所なるを信す。

(1) 舞鶴港

舞鶴港は從來敦賀港の存在の爲め、殆んど等閑視せられたる傾きありしも、吉會線開通後に於ては、其の地位北滿貿易と緊切なる交渉を有する大阪を近く控ゆるのみならず、北鮮諸港との貿易に最も有利なる諸條件を具備すること、裏日本諸港中、殆んど其の比を見ざる良港なりとす。今同町役場編纂の同港に關する調査中より其の概要を摘録すべし。

舞鶴は、中央部に舞鶴町外五個村を包含し、東部は新舞鶴外六個村を連絡する區域にして、西部は由良川に沿ふて十三ヶ町村を連ぬる峽谷をなせり。此の三部の面積と人口とは、略々相似て、其内西部は人口約一萬五千、戸數二千六百を算す。又た灣内は東西兩灣に分れ、舞鶴要港部の規定に依り、左の三區に劃分せらる。

- 一 區 普通船舶の出入を許さず。
- 二 區 普通船舶の航行自由なるも碇泊を許さず。
- 三 區 (新舞鶴港) 數萬坪普通船舶碇泊自由。
- 四 區 (舞鶴港) 百三十萬坪
内地船舶は碇泊自由にして、外國航路の船舶と雖、日本船籍を有するものは、一定制規の下に出入碇泊自由なり。

尙ほ同一記録により、同港の特長を述べれば次の如し。
(イ) 海水陸地に灣入すること三哩にして、四周の連山に依り風波なく、一年を通じて荷役の支障皆

無なり。

- (ロ) 海底の地質は、悉く軟質の泥砂にして、河川よりする流泥少なし。
- (ハ) 潮汐干満の差は、一日中最大一尺にして、一年を通じて三尺の差を示すことなく、潮流は船舶の出入に影響すべき強流なし。
- (ニ) 潮位は、春秋に於て平均水面に比して最高二呎二、最低一呎六。
- (ホ) 濃霧、降雨、風位、氣象は、他の裏日本諸港に見るが如き状態なく、結氷は港内外全然なし。
- (ヘ) 有效港積は、前記の如く百三十萬坪にして、之を内外諸港の夫れに比較して、寧ろ優位を占むるものなり。

航路は、定期航路としては、現在舞鶴を始發終着とする船舶なく、單に寄港地たるに過ぎざるも、目下朝鮮、大連、北海道方面に六線あり。不定期航路の主なるものとしては、樺太、北米より木材を、若松、浦ヶ崎より石炭を、浦鹽、大連より大豆、粕、木材を、津久見、下關、門司、及、三角よりセメントを移入す。昭和元年中の統計に依れば、入港船舶は一ヶ年百二十五隻に上れり。

貿易の輸出入は、過去數年間(大正十二年より昭和二年までの)統計を示せば左の如し。

年 別	輸 入 噸 數	輸 出 噸 數	計
大正十一年	三六、八九〇	四八、〇二九	八四、九一九
大正十二年	九六、三五三	六〇、九七〇	一五七、三二三
大正十三年	一四一、〇〇二	一三、一九三	一五四、一九五

年 別	輸 入 噸 數	輸 出 噸 數	計
大正十四年	一四六、六七九	二二、七二二	一六九、三九一
昭和元年	一六九、〇二五	二一、八五四	一九〇、八七九
昭和二年	二〇四、八九一	二九、二七一	二三四、一六二

——注意——大正十三年度以降輸出噸數の激減したるは、宮津港との間に往復せし鐵道省連絡船の廢航となりし結果とす。

右の中、現在北鮮よりの主なる輸入品を擧ぐれば、石炭、木炭、大豆、粕、米及び雜穀類を數ふべし。從來舞鶴港に輸入さるゝ材木の如きは、小樽港を經由して北米より仰ぎ居たるものなりしも、吉會線全通後に至らば、同鐵道沿線より移出せらるゝ間島方面の木材が、米國に對し、斷然凌駕するに至るべきは、推察するに難からざる所なり。

北鮮への輸出品の主なるものは、現在石油空罐、薬製品等にして、其の産地は京都府下若狹とし、未だ表日本各地よりの生産品の集貨せざるは遺憾なるも、後段に述ぶる如く、後背地との關係、並に吉會線完成の曉に於て、之に伴ふ將來の港灣計畫を實現するに至らば、其の地位に一大變化を起すことは、想像に難からざる所なりとす。

次に北鮮諸港との距離は、其の湮程左の如し。

- 舞鶴—城津 四二八湮
- 舞鶴—清津 四六〇湮
- 舞鶴—雄基 四七一湮

右湮程は敦賀、境の兩港と比較し、略々相似たるものとす。

又た同港と後背地との關係、特に鐵道連絡は、船車連絡の爲め、貨物驛として埠頭に國有鐵道舞鶴驛の

設置あり、南方一漕の舞鶴驛に接続し、尙ほ同驛の東方は、小濱線を経て敦賀より北陸本線に連絡し、西方は宮津線に依つて、峰山より豊岡に至り、夫れより山陰本線に連絡し、南方は綾部を経て左は京都に通じ、右は福知山を経て大阪神戸に達すべし。

道路は、舞鶴町を東西に貫通する國道三十四號線は、西北宮津を経て奥丹後に、西南は綾部、福知山を経て山陰道及京都大阪へ、東北は新舞鶴、小濱、敦賀を経て北陸道に連なる自動車道路ありて、同港の背域には充分なる交通連絡を有す。

尙ほ將來、本港に於ける船車聯絡設備を完成するに至らば、貨物の移出入に急激なる増加を來すべきものあるは明かなる所にして、將來同港が外國貿易港として其大をなさんとするには、海岸設備に於ても、更に導水堤、繫船浮標、帆柱、航路標識、船渠、測候所、無線電信所、造船所及び水先案内人の設置を必要とするべきものなり。蓋し是れ一に吉會線開通に伴ふ北鮮航路の進展如何に依て決すべきものたるや論を待たざる所とす。

(三) 境港との關係

境港は鳥取縣西伯郡に在り。鳥根縣と接し、山陰道の中部を占め、往古以來山陰道唯一の良港にして、昔時中國地方が今の朝鮮支那方面との間に交易の行はれたるによりても、本港が其の當時より船舶の寄港地たりしを知るを得べし。本港は大型汽船の出入停泊に便する爲め、目下築港中にして、其の計劃概要左の如し。

埋立 停車場地先に於て、長さ二百三十間、幅二十間内外の水面を干沙面五尺に埋立つるものとす。

岸壁 埋立地前面に、干沙面以下二十一尺、岩壁百五十間、同十八尺、岩壁五十間を設け、貳千噸級の船舶四隻を同時に繫留せしめ、其他沿岸三十間は荷揚場及護岸とす。

防波堤 御臺場鼻より、南方百二十間の海岸に起り、東方に向ひ、延長百六十間に至り、直角に北折し、延長二百十間にして、舊捨石堤に連続せしめ、該堤を利用増築し、更に尖端を延長して九百三十五間に至り、二十四尺水深に達せしむ。其の總延長千六百五間とす。

浚渫 埋立地前面に、水面約六萬坪を浚渫して船舶繫留の用に供し、之れに通ずる航路として、延長千四百間、幅五十間乃至百間を、潮面以下二十一尺乃至二十四尺に浚渫するものとす。

此の浚渫總面積は、十一萬六千坪、土量十七萬一千餘坪とす。

右は本港修築計畫の内容なるが、該工事は鳥取縣、島根縣及び政府より補助金を得、工費百八十萬圓を以て、大正十一年度より、内務省直轄の下に修築工事を起し、今日に及び居れり。

本港は現在北滿との貿易に於て、輸出入共に未だ見るべきものなく、其の間輸入品たる大豆、粕、雜穀類は、朝鮮東部諸港よりも大連經由のもの多く、又輸出品は、繩類、海産物、刻錫の類、硅藻土、稻扱器等ありと雖も、是れ亦振はず。然れども前記の工事成し、又た船車聯絡の設備成り、更に其の後背地を貫通して、廣島、岡山、姫路等、山陽道要地に達すべき伯備線、其の他の竣成するに至らんか、將來の發展は期して待つべきものとす。

尙ほ本港と朝鮮清津間との距離は海上四三六哩なり。

以上述べ來りたる所により、裏日本に於ける諸港は、吉會鐵道の開通によりて、其の振否を左右すべき重要な關係を有するものにして、例へば現在の浦鹽港よりの出入貨物を見ても、其の一面を知り得べ

し。由來浦鹽港輸出貨物の主要なるものは、之を露領產貨物と北滿產通過貨物とに分つべく、前者に屬するものは、木材、魚類、雜穀等にして、後者は穀類及木材なるが、今試みに兩者の大正十年より同十三年までの同港輸出噸數を示せば左の如し。

年 度	露領產貨物	北滿通過貨物	北滿貨物の百分比
大正 十年	九三、八一三	三〇八、六八四	七、七%
同 十一年	七七、四三三	五二三、四〇九	八、七%
同 十二年	一五四、七一	五五六、一二四	八、一%
同 十三年	二〇三、八六〇	七七三、五九二	七、八%

右の内木材は、勞農政府の輸出獎勵策其の効を奏して、急激なる増加を示し、日本に仕向の物のみにても、全量の八〇%を占むるに至り、而して其の内北滿貨物は、最近五個年間に於ける輸出全量の八一%に及び、又た出廻年度に於ける過去四個年間の數量を比較すれば、大豆輸出の如きは、累年十三萬噸内外宛を増加したり。斯くの如く浦鹽より我が國に向つて輸出せらるゝ北滿貨物は、年々其の量を増加しつゝあるものなるが、吉會線開通後に於ては、是れ等北滿產出の貨物は、悉く北韓經由を以て、裏日本諸港に注入し來るべきものなりとす。

若し夫れ現在に於ける北滿貨物の二大輸出港たる大連、及び浦鹽に就て之れを見るに、哈爾濱を中心としたる場合、其の距離、哈爾濱大連間は五八六哩、五、哈爾濱浦鹽間は四九二哩六にして、後者は前者より約百哩の短距離にあり。而かも前者は、伸續積替等の手數を要するにも拘らず、其の輸送量に於て殆んど大半を占め居りし所以のものは、大正六年西一九一七年以降、露國革命に依る秩序の紊亂に伴ひ、東支鐵道の

營業に衰微を來たしたるに由るものなり。然るに其の後秩序の回復と共に、同鐵道に於ては、其の營業に積極の方針を採り、極力貨物の浦鹽吸收を圖りたる爲め、漸次東行貨物の増大を見るに至りたり。

東支鐵道は、斯くの如く地理的に於て、既に有利なる地歩を占むるものなるが故に、其の輸出能力を充實し、運賃率を低減し、貨物の安全、正確、迅速を圖るに於ては、大連港の如きは、如何に其の埠頭施設等の完備せるにもせよ、哈爾濱を中心とする貨物の搬出に於ては、到底東支鐵道の敵にあらざるべし。

斯の點より見れば、吉會線は東支鐵道との對抗上、必要缺くべからざるものにして、之が開通の曉には、裕に哈爾濱附近の貨物を吸収し得べきのみならず、從來東支鐵道の培養路を爲したる松花江流域の水運の如きは、却つて我に利用し得るに至り、北滿に於ける諸物資は、直接擧げて之れが出入を期し得らるべきものとす。

吉會線の開通たるや、獨り貿易上、物資の輸出入に利し、併せて裏日本諸港に益すべきのみにあらず、民族發展上、其の沿線、及、北滿奧地への往來に便す可く、特に國防上の價値に至りては、實に千鈞の重きを爲すものたるや言を待たず。

要するに今日の急務は、一日も速に吉會線問題を解決すると同時に、北韓諸港及び裏日本諸港の設備を完成するに在り。

八、滿蒙地方の概観

滿蒙地方に於ける現況に就ては、從來世に發表せられたるもの尠ならずと雖、各専門的知識に依りて其着眼點を異にし、其觀察區々として一定せず。唯其内に於て昭和三年某氏の滿蒙視察談は、鐵道界

の觀察として、頗る要領を得たるものなるに依り、參考の爲め左に之を摘録す可し。

- | | | | |
|----------|--------------|-------------|------------|
| 一、大連 | 二、大連より營口 | 三、營口の港 | 四、奉海線問題 |
| 五、奉天雜觀 | 六、滿蒙各線概觀の一 | 七、滿蒙各線概觀の二 | 八、搾取的なる支那人 |
| 九、長春より吉林 | 十、吉林を中心とせる鐵道 | 十一、長春の經濟的地位 | 十二、移民車の狀況 |
| 十三、吉長鐵道 | 十四、哈爾濱 | 十五、東支鐵道 | 十六、吉黒の政情 |
| 十七、滿蒙概觀 | | | |

(一) 大連

大連滞在二三日の間、種々の人物に會し、或は街頭を散歩して、種々の問題に就て觀察し見たり。大連に於ては日本人は漸次支那人より壓迫を受け退却しつつあり。鐵道沿線よりも日本人は次第に影を消し、大連目貫の場所すら、支那人の手に移り行きつつありとは、日本に於て聞き大連に來ても聞き、又實際に見て然り。而して其の原因には種々あるべしと雖も、大體次の諸點に歸着するものゝ如し。

第一は、日本人が經濟戰に於て、支那人に敗れたることなり。是れ滿洲のみの現象に止まらず、支那本部に於ても同様なるが、言ふ迄もなく、日本人は勞働者としては、生活程度低く勞働能力旺盛なる支那人に敵すること不可能なり。然らば商業は如何と云ふに、支那人は小賣商に於て、獨特の才能を持ち居れり。支那人は生活程度低し。従つて品物を安く賣り得べし。彼等は相當に儲くるも、日本人の如く直に生活程度を高めることを爲さず、終始一貫しつつあり。加ふるに彼等には、先天的に經濟心發達し居りて、物事に無駄を爲さず、廢物利用に巧みにして、一厘一毛も之を輕んぜず、其の利殖を圖りつつあり。

従つて日本品と雖も、支那人には凡て支那商の手を経て賣捌かるゝのみならず、日本よりの輸入すら、其の多くは、支那人の手によりて、直接に行はるゝことゝなれり。之れ單に滿洲のみの現象にあらず、支那本部にても同様とす。即ち支那商人は、從來在滿日本商店に就て仕入れ居りしも、今日は直接大阪の川口邊に出張所を出して、仕入れに従ふ者多きに至れり。是れ一には、奉天票の暴落其の他に、財界の危険多きため、日本商は延取引を行はず、専ら現金賣を要求したると、日本商自身が其の危険に堪えずして、退却したるに因るものなり。現に輸入品の大宗たる綿糸布に就て見るも、取扱商七軒中、事實上其の營業に従事するものは三軒に過ぎず。二には支那商が直接出張所を出せば、低廉なる仕入を爲すを得べし。彼等は大阪に於て、各商店を歩き廻りて、値段の安き店より買入れ時には、多少の傷物にても構はずして、格安に買ひ、夫れを極く少量づゝ買ひ込みて送り居ることは、安東通過の貨物表を見るも知らるべし。仕入にして既に安價なり。少量なる故に保険を附せざるもあり、以て其の利益を占め得るものなり。斯くの如くにして、輸入も次第に支那人の手に移り行くが故に、日本商人の扱ふものは、單に日本人相手のものとなる。是れ日本小商人の活動範圍が、漸次に狹隘し行く所以なり。然るに此日本人相手の商賣も、在滿邦人の大部分を占むる滿鐵社員等が、購賣組合を造るに至りたる爲め、日本商等は當惑の上、請願の結果、滿鐵消費組合の活動範圍に多少の制限を得、且つ消費組合より品物の分配を得て、漸く其の營業を續け居るものゝ如く、街頭に於て、諸所に滿鐵消費組合指定販賣店と云ふ如き札の掲げられ居るを見たり。滿洲在住日本人十七八萬人、其中の約十萬は、滿鐵關係者及其の家族なるが故に、滿鐵が其の消費組合を造り、其の設備を完備し、凡ゆる品種に及ぼし居ることは、支那人に顧客を有せざる共喰ひの在滿邦人に對し、打撃なるは言ふ迄もなきも、滿鐵關係者の組合を造るも亦た自然の勢にして、邦商等が

之に對して其の制限を望むも、誠に止むを得ざるに出でたるものとす。茲に於て大に考へざる可からざるは、日本人の發展すべき地域は、滿鐵沿線に限られ、其業務も上述の如き狹範圍にては、日本人は滿洲發展は扱て措き、現在の在住者のみにても既に多きに過ぎ、結局今日の狀態にては、日本人を包容し得られざるべきが故に、將來日本人の發展には、其業務を共喰ひを要せざる方面に向はしめざる可からざる事是れなり。然るに之を爲すには、邦人の斯く悲境に陥りたる原因が、最近の政狀與つて多きに居るを知るを要す。即ち滿洲政界の混亂に伴へる奉天票の暴落は、南滿に於ける商況を不振ならしめ、支那人の購買力を減じ、沿線にある小資本の邦人を甚だしく苦しめつゝあり。秩序の紊亂と排日の熾烈なるとは、邦人をして到る處其の居住に堪へず、各地方を引き上げしめつゝあり。滿蒙の將來は、政治的大局の上より、立て直さざる限り、其の發展は到底望む可からざる所とす。大連にて可怪しきは、朝鮮人問題が彼の如く騒がれつゝあるに拘はらず、朝鮮人の自由に生活し得べき關東州内に於て、殆んど朝鮮人の姿を見ざることなり。是れ朝鮮人は、支那人に對して生活上の競争を爲し得ざるによるものゝ如し。例へば労働者として働く場合にも、支那人は朝鮮人よりも體力强く、労働能率に於て優り、其の上勤勉なるも、朝鮮人は概して労働能率に於て劣るのみならず、怠惰にして少しく金を得れば、徒食して働かざるの風あり。兎に角支那人は恐るべき生活力を有し居るが故に、同一條件の下に兩民族を置きたる場合には、朝鮮人は支那人の敵にあらず。加ふるに朝鮮人の得意とする所は水田にありと雖も、此の方面には水田なきと、彼等の中には日本官憲の下に在るを厭ふ者多きとの爲めに、關東州には白衣の朝鮮人を見ること稀なる所以とす。關東州の支那人には奉天人多し。奉天人と云ふも、元來は山東邊より移住し來れるものにして、其の他に新來の山東人少なからず。彼等は同郷團體を組織し、郷土的色彩も相當に

ありと雖も、それは商業方面の事に限られ、政治方面にはあらず。最近關東州に入込む者は、支那人中の富裕者に多きものゝ如く、彼等は本國の爭亂より脱して、安住の地を此處に求め、土地を買入れ或は家を建つ。不景氣風に煽られ居れる日本人の土地家屋が、漸次支那人の手に移り行くものは、是れ亦其一因なり。

(二) 大連より營口

四月十一日の朝、大連を發して營口に向ふ。沿道諸所に日本人經營の果樹園を見る。邦人の農業に於て成功せるは、果樹園のみなるが如し。關東州を離るゝに及び、ポツ／＼支那人經營の果樹園を見る。果樹園の有利なるを知るや、直ちに支那人によりて始めらる。斯くして邦人の仕事は、次から次へと支那人に奪はれ行くなり。今日問題となり居れる商租權とても、縦令問題が解決したるにせよ、日本人に取りては、左して得る所あるまじく、實際家は之に望みを囑し居らず。夫れは商租權が三十年の期限附なるが故に、其間に資金の利子入費を考へ、又た商租賃を拂ひ、其上に支那人同様の課税を附さるゝことゝなれば、到底算盤に合はず。更に三十年後に續借するとせば、地價が騰貴し居るため、商租料は一層高くなり、一層割に合はざるに至るべく、畢竟商租權に關する方法は、始め實情に通せざる役人の机上の考案に出でたるに過ぎざるによるものとして、實際家は笑ひ居れり。實際商租權の如き不徹底なるものは、縦令解決したるにせよ、大したる効果のあるものとも思はれず。又た之に對し、支那側に於て妨害せんと思はゞ、其の意の儘となり得べきものにして、其の解決も亦た頗る困難なり。近年支那側が日本を馬鹿にして居ることは確實にして、種々の抗議に對しても、糠に釘となり、交渉に對しても、文書の回答すら與へざるは、是れ彼等が其の心中に於て、日本を見縊りたる結果、放置すれば夫れにて當分胡魔化し得

べく、其の中には内閣も代り政策も變り來るならん位に思考し居るが爲めに、最近日本の政情に就ても、彼等は甚深の注意を拂ひ、日本は政情不安定のため、何事も爲し得ずと思ひ居るものゝ如し。

三 營口の港

營口は、港として相當に古し。約七十年前、即ち一八五八年安政五年天津條約により開かれたるものにして、鐵道開通前には、南滿の交通は遼河によりたるため、營口の貿易は非常に盛んなりしが、鐵道開通され、大連に築港せられてより、其繁榮を奪はれ、次で滿鐵の大連集中主義より、益々衰微を來したるが、最近滿鐵に於て之を大連の補助港と爲さんとするの案あり、支那側も亦た所謂打通線の開通により、營口を改良して大連に對抗せんとするの企てあり。該港は再び重要視せらるゝに至れり。營口の現状にては、約二千噸の汽船を入れ得るに過ぎざるも、若し河口に沈澱する泥沙を排除するに於ては、四千噸位の汽船を入るゝを得べしと稱せらる。此港は南支及天津との間に相當の貿易を有し、特産品の輸出港として、又各種貨物の輸入港として、次第にその價値を高めつゝあり。唯だ冬期十一月末より三月中旬に至る迄の間、結氷するの不便あるのみ。

支那側にては、葫蘆島の築港は費用の關係上、當分出來さうもなき爲め、營口を大連の競争港として、京奉線營口驛前面に築港する考へを有するものゝ如く、打通線の開通により、此の問題は一層具體化されんとしつゝあり。然れども、此支那側方面の河岸は、遼河灣曲部の内側に當り居るが故に、此處に、今日營口に航行し居る如き二千噸級の汽船を碇泊せしむるに適當なる設備を爲すことは、相當なる經費を要すべく、又た各種の貿易及び商業機關は、殆んど左岸即ち營口側にあるが故に、到底簡單には行はれまじ

と稱せられ居れり。實地に就て見たるに、同方面には北票炭鑛の貯炭場及び其の積込岸壁の外、多少の雜穀あるのみにて、岸は甚だ淺きものゝ如し、然らば營口の港灣としての將來は如何と云ふに、大港灣としての可能性は無きものゝ如くなるも、支那沿岸貿易に於ける價値は、將來に於ても相當に認め得べし。營口が大港灣としての資格を缺ける點は、第一に冬期に氷結することにて、普通十一月末日より翌年四月始め頃迄は、航行の便を失ふべく、碎氷船を使用すれば、多額の費用を要するにあり。第二は水深淺く、殊に河口に於て、門洲を有し、稍や大なる汽船の入港には、滿潮時を利用せざるべからず。第三は其の位置が、河川灣曲部の外側にあるため、流速大にして、殊に洪水の際には、河岸の浸蝕著しく、埠頭及び護岸工事に困難なり。第四は利用すべき沿水線少なく、且つ將來擴張するに困難なること是れなり。

營口の缺點は、以上の如く港灣としての不便あるに加へて、現在有税港なること、及滿鐵の大連集中政策より、鐵道運賃が比較的高率なること等を以て、數へられ居れるも、支那沿岸貿易港としては、動かすべからざる勢力を有し居れり。第一は其開港が古く、曾ては滿洲唯一の貿易港なりし爲め、支那商は今日猶ほ依然として營口を利用し居るのみならず、營口には營口獨得の過銀制度、飛子等の金融機關、及び商習慣を有し、總ての貿易商及び貿易補助機關の存在するため、此等の舊慣習の存続する間は、營口の價値は減ずるものにあらず、小港灣として、小汽船及ジャンクの貿易港としては、頗る有望のものとする。

營口は對外貿易港としては、上述の如く補助的のものに過ぎざるも、滿鐵としても之を放棄すること能はざる關係にあり。即ち營口は大連に比し、鐵路百二三十哩だけ奥地に近きが故に、鐵、石炭の如きは此處より運搬するを有利とせり。従つて最近停車場上流に撫順炭の船着場を設け、此處より年五十萬噸の積出を爲す計畫を立て居れり。

次に營口の東三省に於ける經濟的地位も亦た決して之れを閑却すること能はず。營口は曾て東三省唯一の貿易港なりし爲め、其貿易機關及金融制度は、現在尙ほ依然として存在し、巨富豪軒を並べ、大問屋にして數千萬或は數百萬の資産を有するもの少からざること、他の地方に於ては到底見られざる現象なり。彼等は南北滿洲各地に支店を有し、東三省經濟界に偉大なる勢力を有し居れり。加ふるに營口は、官鹽の集散地にして、鹽稅を唯一の喰物とする軍閥には、最も大切な所なり。奉郭戰の際の如きは、郭松齡軍はいち早く營口を占領して、張作霖の死命を制せんとし、營口の對岸まで來りたるも、日本軍の聲明に妨げられて目的を果さざりき。

營口は日露戰爭後、一時は日本人が大に榮えたりしも、今日に於ては漸くに其數を減じ、商人は逐次支那商に壓迫せられて、退却しつゝあること、他の個所と同様なり。最近に於ける奉天票の暴落も、甚大なる打撃を日本人に與へ、小商人は爲めに破産したるもの少なからざりしと云ふ。附近の田庄臺には、朝鮮人の水田小作人居住し居れりとのことなるが、小作料は地主七分小作人三分位の割合にして、甚だ苛酷を極め、其上朝鮮人が米を賣る場合には、必らず支那地主の手を経ることとなり、其際更に三割位の仲介料を取るものゝ如く、遺憾なく支那人の弱者に對する慘酷なる國民性が暴露され居れり。

營口の人氣は温順にして、支那人の日本人に對する感情も、決して惡しからず。張作霖の擄取は、依然として行はれ居たるも、他の所に較ぶれば輕し。是れ此地の商人團體が、滿洲の金融界に大なる勢力を有し居るため、流石の張作霖も、多少の遠慮を爲し居るによるものゝ如し。

英國人は、早くより營口に來住し居たるだけに、怡和、太古、亞細亞石油等の大會社ありて、相當に活動し居れり。税關長も英人にして、船舶も亦相當に入港せり。米國はスタンダード石油のある位なり。英

米人は大規模の阿片密輸入を業とし、之れを當地英米人の一大利得と爲し居れり。阿片の密輸入は、大連にて如何に嚴重に取締るも、搦手なる此の營口より遠慮なく行はるゝが故に、何等の効なしとのことなり。日本人は、何時も阿片密輸入を以て槍玉に擧げられつゝあるも、英米人に較ぶれば未だ正直にして、且つ仕事が小さし。

營口の町を一巡したる感じは、町は舊式の支那町なるも、富豪の多きこと、新しき支那人の大商店が盛んに殖えつゝあること、日本人商店の穢なくして次第に其の數を減じつゝあること等なり。

(四) 奉海線問題

奉天に來て見れば、例の奉海線問題が甚だ喧しくなり、何處へ行くも此の問題にて持ち切り居れり。此の奉海線なるものは、奉天の大北邊門外を起點として海龍に至るものにして、主要農産地を通過し居れり。此の鐵道が滿鐵と連絡せば、滿鐵の培養線となるべきも、京奉線と連絡すれば、滿鐵は大打撃を受けるため、滿鐵にては大正十五年の始めより、兩鐵道の連絡協定を始め、本年二月二十四日、連絡協定に正式調印を爲すに至れり。然るに三月十日の實施期を前に控へ、三月五日附書面を以て、奉海鐵道より突然協定廢業を申込み來り、續て奉海線への貨車引込事件が起りたる爲め、此處に日本より數回の抗議を申込みたるも、抗議には免疫性となり居れる支那側の事として、何等の手應へなき爲め、滿鐵に於ても種々なる對策を講じたるも、其結果は支那人に對し、徒らに日本與みし易しとの感と與へたるに過ぎざりき。而して支那が此の奉海京奉兩鐵道の連絡を企てたるは、官商合辦たる奉海鐵路会社が、民間株式を買收して官辦となし、京奉鐵道と直接連絡の上、京奉鐵道によりて、奉海鐵道沿線の貨物を早晚築港せん

とする葫蘆島に、葫蘆島築港未完成中は營口河北驛に吸収し、以て滿鐵を牽制せんとする魂膽に外ならず。然かも目的は單にこれのみならず、奉海線をして更に吉林に延長せしむべく、吉海線の敷設を計畫したるものにして、滿鐵としては愈々脅威を感ずるに至るべく、更に政治的には奉天と吉林とを自國の鐵道によりて連絡したるものなり。尙張作霖としては、別に大なる理由を存在せり。夫れは奉海線を自分の鐵道と爲し、之れと京奉線とを結び、京奉線の貨物の出廻りを盛んにして、大に軍費を搾り出さんとする算段なりとす。是れ奉海線が、始めは官商合辦にてありながら、今日個人株に對し、當時の奉天票の値段を以て買上げんと爲し居る所以にして、之れが爲め民間株主の間には、頗る恐慌を來し居るものゝ如し。始めは民間の熱を煽つて鐵道を敷設させ、敷設したる後には之れを捲き上げるなど、如何にも張作霖のやりそうなる事なり。彼の軍費捻出策は、種々なる方面に國交問題を惹起したり。朝鮮人を虐め、歸化料をせしめて問題を起し、或は鹽稅其の他の問題を起し、或は到る處の排日問題、其他民間の利權回收熱を起したる等、自己の慾望を遂げんが爲めには、殆んど其の手段方法を選ばざるの觀あり。現在民間に於ける鐵道敷設熱も亦た、畢竟彼れの搾取策に出る裏面の煽動によるものなるが故に、支那人等は、懸て奉海線同様なる手段を各方面に於て繰返さるゝに及び、其の下火となるは遠きにあらざるべしと想はる。蓋し民間に於ける或る氣勢を利用して儲けることは、支那にては、凡ての分子に於て企てらるゝ常套手段なりとす。

(五) 奉天雜觀

奉天の滿鐵附屬地には、從來空地ありしが、今見れば家屋がヒシ／＼と詰まり居れり。夫れも支那人

の店多く、邦人の商店は不況にして、支那人はドシ／＼發展し行きつゝあり。支那人が附屬地に入り込み來るは、城内の不安と官憲の誅求より脱れんがためにして、恰も支那本部に於て、支那街に住める支那人が、租界内に逃げ込み來ると同様なり。日本商人等は斯く逃げ込み來れる支那人のため、商業上の競争を受け、生活費の安き彼等に押され行くは現在の實勢にして、此の傾向は將來益々増加し行くを免れざるべし。支那人と邦人とは、丸で意氣込を異にせり。支那人は背水の陣を布きて、生るか死ぬるかの問題なるが故に、命がけを以て進入し來るも、日本人は必ずしも本國にて生活し能はざる譯にはあらず、何か滿洲に儲け仕事はなきか位の調子にて、軽く飛出し來れるものなるが故に、少しく不況となれば、直ちに本國に引揚ぐるを厭はざるを常とす。日支經濟戰失敗の主なる原因は實に茲にあり。

奉天の支那側政局には、一種不安の空氣が漂ひ居れり。彼等は近く何等かの變動の起るべきを豫期し居るものゝ如く、其の地位の不安を感じて種々なる準備を爲し居れり。事實内面には、深刻なる暗闘と内訌とが進行しつゝあるも、夫れは此處に記するの自由を有せず、又た書くとするも、夫れが印刷さるゝ頃には、情況は如何に變り居るやを測られざるにより、之を省けり。唯だ考へらるゝは、奉天派内に大變化が起らんか、吉林と黑龍江省とは獨立分離して、從來の東三省より獨立したる三省を現出するに至らずやと云ふ點にあり。吉林にせよ、黑龍にせよ、奉天派の爲めに道伴れとなりて軍費を搾られ、關内にて働かざるゝことには、頗る好感を有せざるものゝ如く、少なからず反奉天と云ふが如き色彩を認めらる。若し斯の如き變化が東三省に起るとせば、日本の東三省相手は、從來奉天中心にて行ひ得たる仕事を、各省相手に爲さざる可からず。東三省内に於て最も多く搾取せられ居るは、奉天省の住民にして、吉林、黑龍は左程にあらず。山東移民の吉林、黑龍に多く行くは之れが原因なり。奉天省民すら北へ北へと移動

しつゝある者少なしとせず。東三省は如何に見るも、之れより益々多事なるべし。

(六) 滿蒙各線概観の一

我等は辿り／＼て四平街に來れり。此地は四洮及び洮昂鐵道の出來してより、重要地點となりたるも、唯だ貨物の中繼と云ふのみにて左程に繁昌し居らず。此の地方は、以前には蒙古の王領地なりしも、今は蒙古人の影も形も見えず。従つて漢人の土地となり、奉天省の官吏が支配し居れり。漢人化は更に之れより奥地四洮線より分れたる通遼及び洮南地方のみならず、其の前線は鐵道より奥へ、更に數日行程も前進し居るものゝ如し。蒙古人は牧畜を主とし居れるが故に、漢人の開墾したる土地には、牧草なき爲め止まり得ず。従つて次第に未墾地を尋ねて奥へ／＼と逃げて行くものなり。然るに漢人の移住者は、四洮線によるもの、昨年のみにも五六萬に達する如き有様なるが故に、開墾のドシ／＼進捗するに反し、蒙古人は全く追ひつめられて、最近逃げ行くに場所なしと云ふ状態にあり。支那人が蒙古人の土地を取上ぐる場合には、蒙古王侯を巧みに抱き込みて、土地の所有權を獲得するものゝ如く、張作霖等も蒙古王侯を招待しては、之れを酒と女にて薄かし、或は結婚政策を用ひて、土地を取り上げつゝあり。蒙古人は一般に幕營し居るに拘はらず、王侯と寺院のみは、堂々たる大住宅を構ひ、贅澤三昧に耽りつゝ、國土を賣り、住民生活の途を奪ふ爲め、蒙古人の敵は王侯と寺院なりと云ふも過言にあらず。今日にても四平街附近には、公益地局なるものありて、蒙古王が地稅を取り立て居るとの事なり。夫れは蒙古王より、土地を借りて開墾したる土地に課せられ居るものなるも、其後支那人等によりて勝手に開墾したる土地多きため、蒙古王の課稅し居る土地は、一部に過ぎずと云ふ。支那官憲にては、次第に蒙古王を壓

迫し、土地の登記も支那の役所にて行はざれば無効とし、又た土地所有權が、從來蒙漢兩文字にて書かれたる地券を改めて漢字のみとするなど、蒙古王の權力は、僅かに痕跡を留むるのみにして、雖ては全く驅逐され終り、彼等が豪奢の夢も醒め果て、道途に迷ふ時の來るは遠きにあらざらん。

支那人の蒙古人搾取は、彼等が南洋に於て土人を搾取すると同一筆法にして、蒙古人の好きさうなる煙草や種々なる品物を持ち込み、夫れを羊と交換し、其の無知に乗じて暴利を貪り、而して漢人侵略の第一線となし居れり。要するに蒙漢民族争闘に於て、蒙古人は全く敗退しつゝあるものなり。蒙古人の一部には、故土に留り耕作を試むるものなきにあらざるも、夫れは極めて稀にして、大部分は遊牧民なるが故に、漢人に逐はれ行くより外なし。蒙漢接觸地點には、兩民族の混淆、即ち雜婚も相當に行はれ居るものゝ如し。又た蒙古人の風俗も漢人化する有様にして、蒙古人は文化的にも經濟的にも、共に漢人に征服されつゝあり。

四平街は四洮、洮昂線の敷設により、驛も大に擴大され、一時は將來の大發展を豫期されたりしが、今の所にては、未だ充分なる期待に副はざるものゝ如し。洮昂線の目的は、北滿の物資を東支線より洮昂、四洮線を通じて、滿鐵に吸収せんがためなりしが、現在にては東支線の物資を吸収し得ざるのみならず、洮昂沿線一部のもの、逆に東支線に取られ居る状態にあり。更に通遼より打虎山に至る打通線を、支那側にて敷設したる爲めに、此の方面にも貨物を吸収せらるゝ虞あり。唯だ打通線は、現在の所にては運轉不良にして、時間の不規則に加ふるに、貨車も各鐵道より借り集めたるものにして、其の數少なく、輸送能力なきため、問題にはならざる如きも、將來は何とも云へず。四洮、洮昂沿線は、年々耕地の擴大し行くため、物資の出廻りも殖え、收入は増加するものゝ如くなるも、日本側には利拂ひすら爲さずとのことな

り。其の癖日本側より取るべきものは、僅少なるものにて、間違なく取るらしく、権利だけは飽く迄主張するも、義務を果さざるは一般支那人の通弊なり。

四洮線は、始め四平街鄭家屯間を日本よりの借款にて造られ、四洮鐵道と稱し居たるも、次で鄭家屯白音太拉(通遼)間の支線が造られ、第三回目に鄭家屯洮南の線が出来て、四洮線となれり。始めの借款五百萬圓は、五分利公債を發行したるも、其後の分は公債發行に支障ありて、短期借款の年利九分としたり。然るに今より二年前(昭和二年)迄は利拂も出来ざる有様にて、其堆積したるもの、今日にては約三千五百萬圓の借款となり居れり。四洮線の營業は、邦人監督の努力と、沿線の開發とによりて逐次發展し、現在にては、支那國有鐵道中の優秀なる成績を占め、年收約七百萬元に達するも、其中の三百萬元は借款利子に當て、残り四百萬元にて暮し行かざる可からざる爲め、未だ擴張や改善の餘裕なしとの事なり。支那側にては、年利九分は高きため、八分にして貰ひたしと云ひ居れりとのことなり。滿鐵は此の鐵道との連絡により、貨物の吸收少なからざるに至れるが、其の利益は年約二百萬圓にして、借款額に比すれば、約四分の利廻りとなり、借款利子と合せて一割三分に達し、四洮線が滿鐵よりの吸收貨物によりて得べき利廻りは約五厘に當ると云ふ。即ち雜穀等の移出は多きも、生活必需品の移入量は少なきなり。四洮線に對する日本側の監督としては、代表者として會計處長あり、支出には其の副署を要するが故に、張作霖等が此の鐵道より利益金を搾らんとするも不可能なり。會計處長の外に、事務處長(運輸營業)、工務處長(技術)、總務處長も日本人を當て居れるも、會計處長の外は、支那鐵道局の雇員にして、局長の命令に服從する義務あり。該鐵道は、斯く邦人が各方面の實務に關係し居るために、其の成績良好を告げ、此處にて養成されたる支那人は、各鐵道に供給せられ居ることとなり。然し支那人は餘り之

れを好まざるものゝ如し。

(七) 滿蒙各線概觀の二

洮昂線は、滿鐵が工事を請負ひたるため、四洮線の如き權利はなく、唯だ顧問を入れ居るに過ぎず。顧問一名と顧問助手二名とあるも、是等は顧問室に敬遠せられて、實務には全く關係せしめられず、書類も廻し來らざる如き状態にて、頗る不遇なる地位にあるものゝ如く、唯だ日本人顧問に托するは、何か日本側を利用する時に相談し貰ふのみに過ぎずと。四洮線と洮昂線との連絡は、如何にも巧く行かず、停車場は各々町の兩端にありて、其の間には可なりの距離あり。唯だ旅客の連絡のみは、四洮線の方にて便宜を與へ居れり。此の連絡の巧く行かざるは、一つは兩局長の私人關係にもよれり。四洮鐵道の局長は楊宇霆派なるも、洮昂鐵道の方は王永江派なり。然るに王永江死して王派振はず、且つ支那國有鐵道は、千里以下の鐵道には局を設けざる制度なるが故に、洮昂方は局長になり居らざる爲め、甚だ氣勢揚らざるものゝ如し。元來洮昂鐵道は東三省の有、四洮は國有鐵道にして其の系統を異にせり。洮昂と東支の連絡に於ても、彼等軍閥の個人的勢力争ひより來り居れり。四洮、洮昂は張作霖の勢力圈内なるも、齊々哈爾に入れば、黑龍江督軍吳俊陞の勢力圏に入るが故に、吳は自己の力によりて連絡を謀るため、クロス問題に茶々を入れたりとのことなり。一體軍閥が鐵道を敷設するは、私利を謀るが爲めにして、吳俊陞の如きは、洮昂鐵道沿線は勿論のこと、四洮沿線にも莫大なる土地を所有し、通遼、四平街等にも、地所を所有し居るものゝ如し。彼等は人民の土地を、只同様に強制的に買ひ上げ置き、鐵道を敷設して地價の高騰を待ち、賣飛ばして金儲けを爲すにあり。單に土地のみならず、貸家も多數持ち居れり。吳は

通遼には平康里、即ち遊女屋迄も經營し居ると云ふ。従つて彼等は其の權力を利用して、停車場の位置の如きすら、一旦定まりたる所を勝手に變更し、自己の所有地所に持ち行くを常とせり。現に四洮線の四平街驛は、今日にては滿鐵四平街驛構内にあるも、四洮線が獨立したる停車場を持たざるは不便なり。杯と勝手なる理窟をつけ、少し離れたる所に停車場新設中にして、局員等は之れによりて又一儲する積りなるものゝ如し。彼等が戰敗して失脚するや、其の財産を悉く沒收さるゝは當然にあらずや。

洮昂、四洮、滿鐵三線の連絡協定は、早くより企てられ居れるも、一向巧く行かざるものゝ如し。洮昂線にては、連絡の代償として種々の要求を爲すため、事面倒なるものゝ如し。運賃より見ても、洮南の一方の北の驛迄は、滿鐵に貨物を出すを有利とするも、それ以北は、東支鐵道より浦鹽に出すを有利とするが故に、滿鐵の貨物吸收策も、一寸當てが外れたる形なり。加ふるに洮昂線としても、北に出す方を以て経過行程長きため、収入も多くなると思ひ居るものゝ如く、事實洮昂線北部の貨物は、東支鐵道に出廻り居れり。然らば打通線の開通により、滿鐵の蒙る打撃は如何と云ふに、通遼附近の物資は、打通線より京奉線を経て營口に出廻るを有利とすれども、鄭家屯迄までは、滿鐵に來る方を便とするが故に、打通線によりて吸收せらるゝ貨物は、大ならざるものゝ如し。更に通遼方面の物も、果して全部が打通線に出廻り得べきやは、京奉線の力の入れ方、即ち何れだけの貨車を打通線に廻すかにあり。大體一ヶ月の輸送力は、一萬六七千噸と稱せられ居るも、實際は一萬噸を出でまじとのことなり。且つ支那の國有鐵道運賃は、全國同一率にして、滿鐵に比すれば三四倍高し。従つて現在にては、尙ほ恐るゝに足らずと思はる。四洮、洮昂線一帯が、近年著しく開け來りたるは事實にして、洮南の如きは、日露戰爭當時は、戸數二三百の寒村に過ぎざりしが、今日にては人口六七萬を有する堂々たる市街となり居れり。然し東支沿線に

比して開發の遅きは、土地に鹽分多くして收穫量少なく、且つ水に不便なるため、移民も四平街に下り、四洮線によりて西行する者は少なく、大部は長春、哈爾濱方面に向ひつゝあり。又た四洮方面に入る者も、多くは此處に定着せずして、地味の豊かなる齊々哈爾方面に移動すと云ふ。

支那側に於ける最近の鐵道政策は、相當遠大なる計畫と組織的方法を有し居るものゝ如く、始め之れを計畫したるは、交通調査會と稱する米國留學生出身者より成る一派なりき。今の四洮鐵道局長の如きも、米國留學生にして、彼等の計畫は、楊宇霆及常陰槐一派によりて、支持し實行せられつゝあり。其の計畫の大意は、京奉線を中心として、日本の鐵道網を破壊する爲め、三大幹線を設くるにあり。其の一は、打通線を延長して洮昂線を通じ、更に東支線を横斷して黑河に至るもの、二は、打通線より四洮線を横斷して扶餘に至り、哈爾濱を経て呼海線に連絡するもの、三は、前に問題となり居れる奉海線を吉林に延ばし、更に北行して東支鐵道東部線を横斷し、尙ほ北行するものなりと云ふ。此の計畫實行の爲めには、彼等は周密なる準備を整へ、始めは斷片的にポツ／＼各方面に短距離の鐵道を敷設し、其の完成を待ち、今日の如く、其の中間を結び合せて一連のものとするにあり。其の手際は頗る鮮かなるものにして、日本が今頃抗議の百萬遍を繰り返すも、爪の垢程の効果もあるものにあらず。支那人の方にては、自分の土地に鐵道を敷設するに對して要らぬ御世話なり。日本も古き抗議や外交などは止むるが宜しからん。日本が如何に抗議するにせよ、我々は必ず鐵道を敷設して見すべし」と豪語し居れり。之れにては、日本の外交も臺なしなり。實際少し支那の事を知る人より見れば、支那人に抗議をする程阿呆らしきことは天下にあるまじ。

京奉線に於ける英人の勢力も頗る衰へたり。今日にては唯だ員に備はるのみにて、全く放任傍觀の