

種別	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
小	麥	二九七〇	二四七五	一七〇四	一六七二	一六五五	一六四三	一三四七	一三三二	一七〇六〇	二二二二
其	他	二九七〇	二四七五	一七〇四	一六七二	一六五五	一六四三	一三四七	一三三二	一七〇六〇	二二二二

第二十二號 A

東支鐵道各驛發ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出榨油用ラプス、レーパーク、スレバ、芥子、支那大根、ルイデク、向日葵草、罌粟、蘇子の種子並向日葵草の實貨車扱特定貨率(發驛拔萃)

(單位一廾に付金哥)

運貨	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
運	貨	五二六八	四三九四	三〇六〇	二六五〇	二五六一	二五六一	二三四四	二〇三四	二五六一	二五六一

第二十三號

東支鐵道各驛發ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出乾燥したる皮を取りたる各種大豆、茶豆、扁豆、醬油用大豆(Soya Bean)、未製黍類(黍、粟、稗、高粱)並穀貨車扱特定貨率(發驛拔萃)

(單位一廾に付金哥)

種別	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
大豆、小豆、綠豆		一七五五	一六四六	一六六一	一六六一	一六〇一	一五〇八	一三二四	一〇九八	一〇五五	一七一九
高粱		一七五五	一六四六	一六六一	一六六一	一六〇一	一五〇八	一三二四	一〇九八	一〇五五	一七一九
其他		一七五五	一六四六	一六六一	一六六一	一六〇一	一五〇八	一三二四	一〇九八	一〇五五	一七一九

第二十三號 A

東支鐵道各驛發ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出豆箱貨車扱特定貨率(發驛拔萃)

(單位一廾に付金哥)

運貨	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
運	貨	一七九八	一六四七	一三二九	一〇三六	一〇三九	一〇八七	九六一五	九五四	一〇四七〇	一五九六

第二十四號

東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出穀粉、精製穀粒、麥芽、挽割燕麥貨車扱特定貨率(發驛拔萃) (單位一廾に付金哥)

種別	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
粉類及精製穀粒		四二二五	三七三七	二五九六	二二五七	二〇四七	一七九九	一五三三	一五四七	一七九九	二五〇九
麥芽及挽割燕麥		五二六八	四〇二二	三五四四	三〇〇六	二六六三	二二九八	二二四四	二〇三四	二二九八	三三四四

第二十四號 A

東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出精製黍類及挽割玉蜀黍貨車扱特定貨率(發驛拔萃) (單位一廾に付金哥)

運貨	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
運	貨	一七二五	一六六三	一〇七七	一〇七七	一〇七七	一〇七七	一〇七七	一〇七七	一〇七七	一〇七七



第二十五號 東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出穀穀、穀物荷粉、野豌豆貨車  
扱特定貨率(發驛拔萃) (單位一應に付金哥)

運貨	著驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
運貨	貨	一七九八	一六四七	一三二九	一〇〇六	一〇〇九	一〇〇七	九六五	九五五	一〇七〇	一〇六四

第二十六號 東支鐵道滿洲里及海拉爾驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク、一番河驛及セダンカ待避驛着各種絨毛貨  
車扱特定貨率 料金率にのみ關するものなれば省く。

第二十七號 東支鐵道各驛發烏蘇里鐵道ニコリスク・ウスリースキー、ハバロフスク、ウラジウオストーク着製粉用  
小麥、大麥、燕麥、ライ麥、蕎麥、ホルバ、玉蜀黍貨車扱特定貨率(發驛拔萃) (單位一應に付金哥)

著驛	發驛	滿洲里	海拉爾	昂々溪	安達	對青山	哈爾濱	烏吉密	一面坡	雙城堡	寬城子
ニコリスク・ウスリースキー	ハバロフスク	ウラジウオストーク(一番河を含む)	二六〇一	二六〇四	一七四四	一四九三	一三二八	一三六九	一〇七一	一〇七六	一三三三
二六〇一	四二六九	三六五五	三六五四	二九四四	二六八四	二五三七	二四二八	二一九七	二二五五	二三四三	二八八五
三六五五	二八三七	一九四七	一六九五	一五二〇	一四九二	一九九〇	二二〇七	二二〇七	一三三六	一八八八	

第二十八號 松花江埠頭發ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着水陸連絡證券に依り運送する輸出大豆貨車扱  
定貨率 (自四月一日至九月三十日) (單位一應に付金哥)

種別	發地	伯都訥	咀打嘴子	咀打嘴子— 索倫江口	索倫江口— 岔林河	岔林河— 西北河	三姓	三姓— 歪子	歪子— 蘇々蘇々	蘇々蘇々— 富錦
三姓上流に於て	増積條件なし	一八三三	一七三六	一七三二	一七三二	一八三三	一八三三	一八三三	一八三三	一八三三
増積	増積	一八三三	一七三六	一七三二	一七三二	一八三三	一八三三	一八三三	一八三三	一八三三

第三十九號 烏蘇里鐵道ウラジウオストーク(エゲリシエリド)、一番河、ウーゴリナヤ、オケアンスカヤ驛及セダン  
カ待避驛發東支鐵道各驛着輸入貨物特定貨率

(一) 貨物品目等級表(拔萃)

類集	品目	等級	
		小口扱	貨車扱
一	製作せざるアレバストル、ギプス、石灰、白堊、セメント全集	九	一〇
一〇	樽製品全集	二	七
二四	各種小間物、針類全部	三	なし
三二	製作せざる鐵、鐵葉、鋼鐵、鑄鐵全集	六	なし
三九	各種玩具	一	なし
四五	蠟布、油布全集	二	なし



五七	織物及紡績製品(以下記載のものを除く) 木綿、麻、亞麻、大麻、黃麻袋用織物	四一	なし
五九	礦物性油 ベンジン ペンゾール、カソリン、ニグロフ、ワセリン油及ワセリン軟膏 石油、石臘油、塗用油 山油、車軸油、石臘油、輕油原料、輕油脂、屑、石臘油搾滓 カルノエ油、タール、褐炭油、コールタール	二六五四	なし
七二	各種袋	七	なし
八六	籐、枝、芦、藁、經木、草、針金製編物及籠 藤、枝、蘆、藁、經木、草等にて製したる編物及籠 針金製編物及籠	三八	八九
一一六	棉花及棉一切	七	なし
一一七 一一二 一一三 一一四 一一五 一一六	粒穀、種子及粉類、小麥	なし	一〇

(註) 第五十九集の貨物に對する外は海拉爾以西に到着せるものには適用せず。

(二) 第三十九號 輸入貨物に對する特定運賃計算表(着驛拔率) (單位一應に付金哥)

著驛等級	一	二	三	四	五	六	七	八	九	一〇
滿洲里	一四〇四・二	一三二六・九〇	一〇九二・五	八九七・五	七五七・八	六二四・五	四九二・四	四二七・四	三〇〇・七	二七六・九
昂納溪	八六三・三	七五七・八	六七一・五	五四九・三	四六五・九	三七九・九	三〇二・九	二六三・二	一八六・四	一六八・八
哈爾濱	六四四・八	五六四・七〇	五〇八・三	四〇八・五	三三三・六	二八三・五	二二五・八	一九六・八	一四〇・二	一三五・六
一面坡	五二四・四	四四〇・四	四〇〇・八	三三三・二	二七二・六	二二五・七	一八〇・九	一五八・九	一二三・三	一〇〇・二
寬城子	八三九・七	七三三・八	六五三・八	五三九・五	四五〇・四	三六六・九	二九三・三	二五〇・七	一八二・四	一五〇・〇

第四十號 東支鐵道左記各驛發ウラジウオストトク(エグリシエリド)驛着輸出家畜の肉、頭、脚、舌、心臟、肺臟及肝臟貨車扱特定貨率 (單位一應に付金哥)

運貨發驛	滿洲里	海拉爾	昂納溪	哈爾濱	寧安	門寬	城子
運貨	四四七・八	四〇〇・八	二七二・六	二〇八・八	二七二・二	二七二・二	三九五・九

第四十一號 烏蘇里鐵道ハバロフスクーエフゲニエフカ間各驛發東支鐵道驛着魚類、鰕類特定貨率

(一) 品目等級表

等級	品目	各種魚類及鰕(下記のものを除く)	生魚、鮮魚、牡蠣、鮭、筋子	燻製魚、凍魚、鹽魚、乾魚	蟹、海參、小海老
小口扱	III	—	—	VIII VII	VI I



第三章 貨物の運輸

(二) 第四十一號特定魚類運賃計算表

(イ) 烏蘇里鐵道驛發東支鐵道綏芬河驛着運賃

(ロ) 東支鐵道綏芬河驛發各驛着運賃

(イ) 烏蘇里鐵道線内(發驛—東支鐵道綏芬河驛間)運賃(發驛拔萃) (單位一施に付金哥)

等級	發驛	ハバロフスク	ウノエ	ドルミドントフカ	コチコウカ	ビキン	グベロウウカ	イマン	ウスリ	シマコ	エフケニ
III		四九六三	四三〇三	四三〇四六	四〇〇三三	三九七〇〇	二九四三七	二七〇三三	二二三三	二〇五五六	一六四〇
IV		四〇六七	三三〇三〇	三三〇三八	三二四八	二八四八	二四〇八四	二二三三	一八九五	一六九四	一三三二
VI		二七八九三	二、四四二	二、四九九	二、二五・五	一九五五五	一六五五三	一、三九〇	一、〇〇九	一、一三九	九〇八四
VII		二、三三三	二、〇六〇	一九九七	一、八〇九	一、五二八	一、三三八	一、〇三〇	一、〇〇九	九四〇	七六五
VIII		一、九四〇七	一、七〇四	一、七四五	一、五五九	一、三九九	一、一五二〇	一、〇四七	九〇五三	八三六	六三二九

(ロ) 東支鐵道線内(綏芬河驛—各着驛間)運賃(着驛拔萃) (單位一施に付金哥)

等級	著驛	種稜	海林	河横子道	一面坡	阿什河	哈爾濱	昂々溪	海拉爾	密門	寬城子
III		八三三八	一、五五五	一、七三三	二、〇九七	三、五五七	三、五七四	五、三三三	八、二七七	四、五四四	五、〇九四
IV		六六〇	一、〇九九	一、四三三	二、〇三七	二、六四一	二、八八七	四、一七三	六、七〇九	三、七〇四	四、〇六七
VI		四七九	七三三	九二〇	一、四三二	一、八三四	一九八四	二、九三三	四、六四九	二、五五七	二、八三三

VIII	VII
三六三	六〇五
三八七	三三二
	七九三
	一、二九四
	一、四三三
	一、七四一
	一、五七三
	二、三〇四
	三、七三九
	二、〇四一
	一、七八三
	一、九七九
	二、三二八

第四十三號

東支鐵道牡丹江驛(愛河待避驛)發ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出黄色オフラ、ムミヤ、黄焦茶、煤烟、鐵赤鉛、竝に製作せざる粉末、碎きたる及洗ひたる白堊の小口及貨車扱特定貨率

黄色オフラ、ムミヤ、黄焦茶、煤烟及鐵赤鉛 一施に付 一、八八四・五金哥

製作せざる粉末、碎きたる及洗ひたる白堊 同 一、〇四三・九金哥

第四十四號

烏蘇里鐵道ウラジウオストーク驛發東支鐵道阿什河驛着ジャワ産未精製糖貨車扱特定貨率

烏蘇里鐵道收得 一施に付 五〇一・八金哥

東支鐵道收得 同 一、〇九四・六金哥 一車(一六・五施)以上

計 一、五九六・四金哥

第四十五號

東支鐵道各驛發ウラジウオストーク(エゲリシエリド)驛着輸出長さ三・八五米(以下太さを問はず)の白楊丸太竝太さ上部切口一八種長さ二・八五米以下の蝦夷松、椴松丸太貨車扱特定貨率(發驛拔萃)

(單位一施に付金哥)

種別	發驛	牙克石	克伊特列	哈爾濱	一面坡	路亞尼布	河石頭	河横子道	海林	種稜	馬橋河
白楊小丸大		一、三六六	一、〇七一	七三三	六二六	五八八	五二六	五〇八	四四七	三六五	三六〇
椴松、蝦夷松小丸太		一、八二六	一、〇〇一	七二六	六四九	六三三	六六五	五五九	五四七	四七三	四四一

第四十六號

東支鐵道滿洲里及札賚諾爾驛發烏蘇里鐵道各驛着各種生魚、凍魚、鮮魚、水詰鮮魚、鹽漬(防腐の爲)鮮

第三章 貨物の運輸



第三章 貨物の運輸

魚、凍鮮魚貨車扱及小口扱特定貨率

東支線内運賃(一應に付)

滿洲里驛發—綏芬河驛著	貨車扱	四、〇二九・二
	小口扱	一〇、六一〇・二
札賚諾爾驛發—綏芬河驛著	貨車扱	四、〇二九・二
	小口扱	一〇、四五七・六

烏蘇里鐵道運賃は同鐵道地方的運賃率による。

第四十七號

烏蘇里鐵道ウラジウオストーク驛發東支鐵道綏芬河哈爾濱間各驛着支那官鹽貨車扱特定貨率(着驛拔率)

(單位一應に付金哥)

運賃	著驛	種稜	牡丹江	海林	河橫子道	河石子道	葦沙河	一面坡	阿什河	香坊	哈爾濱
烏鐵收得	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四	二五〇四
東支收得	一三三二	二〇〇六	三三三三	二八八八	三四四三	三七七三	四〇〇九	五三三〇	五五九九	五五九九	五五九九
合計	三六六五	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇	四四四〇

第四十八號

烏蘇里鐵道ウラジウオストーク驛發東支鐵道哈爾濱及滿洲里驛着タンニン素貨車扱及小口扱特定貨率

哈爾濱着 一應に付

三、〇二一・九金哥

滿洲里着 同

六、五五〇・五金哥

第四十九號

東支鐵道博克圖驛發烏蘇里鐵道ウラジウオストーク驛着燐寸及廉竝燐寸小箱用經木貨車扱特定貨率

東支鐵道收得	一、八九五・六金哥
烏蘇里鐵道收得	四〇九・〇金哥
合計	二、三〇四・六金哥

一應に付

(三) 瀋海、吉海兩鐵道連絡運賃

瀋海、吉海兩鐵道の連絡特定運賃率は左表の通りである。(單位現大洋元)

種別	著驛	瀋陽						吉林總、分、陽、驛着	吉林總、分、陽、驛着	吉海鐵道左記各驛着
		一	二	三	四	五	六			
小口(付に庇百)	吉林分	一七五	一〇三	一〇三	〇九七	〇四〇	〇四〇	〇四〇	〇四〇	吉林分
	吉林總	一七五	一〇三	一〇三	〇九七	〇四〇	〇四〇	〇四〇	〇四〇	吉林總
車扱(付に庇一)	吉林分	一七五	一〇三	一〇三	〇九七	〇四〇	〇四〇	〇四〇	〇四〇	吉林分
	吉林總	一七五	一〇三	一〇三	〇九七	〇四〇	〇四〇	〇四〇	〇四〇	吉林總
前口	吉林分	一七五	一〇三	一〇三	〇九七	〇四〇	〇四〇	〇四〇	〇四〇	吉林分
	吉林總	一七五	一〇三	一〇三	〇九七	〇四〇	〇四〇	〇四〇	〇四〇	吉林總

(註一) 本運賃には積卸費及驛費を含む。

(註二) 本表は北寧、吉海兩鐵道間相互發着連絡貨物にも適用す。

第三章 貨物の運輸



### 第三節 貨物運送に関する施設

#### 第一款 速度及運送期間

鐵道が貨物の輸送に際して當該列車の運轉速度を増大し、停車場に於ける停車及び積卸時間を短縮し、並に受渡手續及び行爲を簡單敏捷に濟ますことは鐵道に取りて重大なる任務にして、之に依りて需要供給の關係を圓滿敏活に爲し、以て需給者の便を圖ると共に商機を活潑ならしめるは勿論、鐵道自身に取りても之に依りて輸送量を増大せしめ得て自他共にその受ける利益は決して尠少ではない。

而して鐵道の列車速度に關係ある施設としては先づ第一に機關車並に軌道を擧げなければならない。機關車にして速力の出ないものならば、如何に他の條件を具備してゐるとも列車速度の増大を望むことは出来ないが、又機關車が如何に速力を出し得るとも軌條、枕木並に路盤がそれに耐え得ないものならば、これ又急速度の運轉は不可能である。なほこの他に車輛の連結設備、制動機、入換線路、發着信號並に線路中に於ける勾配、曲線の多少等も列車運行速度と密接なる關係あり、これらの諸設備が完備してゐるか否やによりて列車の區間運行速度にも大なる遲速を生じる。

そは兎も角として鐵道がその列車の運行速度早く且つ運送期間の短少なるは、上記の如く荷主としてもはた又鐵道自身としても、至便且つ有利なること論を俟たないから、鐵道としては各鐵道共に列車速度の増大並に運送期間の短縮には大いに意を用ひてゐるが、鐵道も亦營利事業なる以上運轉の經濟を度外視して、列車の速度の増大並に運送期間の短縮のみを圖る譯には行かないし、又財政上の關係もありてその爲めに有利なる設備も充分に完備し得ない場合

も多く、かくて列車の運轉速度及び運送期間は各鐵道によりて大いに異つてゐる。

けれども概して各鐵道共に年と共に列車の運轉速度は増大し、従つて運送期間を短縮しつゝあることは明かである。今左に一、二鐵道の例を取りて貨物列車の速度増大の跡を統計によりて見やう。

#### 南滿洲鐵道貨物列車機關車運轉中の平均時速

一九二七年	二二籽四一	一九二六年	二二籽二五
一九二五年	二二籽五〇	一九二四年	二二籽二七

#### 東支鐵道貨物列車平均時速

一九二七年	一六籽三〇	一九二六年	一五籽七九
一九二五年	一六籽四三	一九二四年	一五籽六四
一九二三年	一五籽六四		

斯くの如く最近數年間の例を取りて見るも列車の運轉速度の増大したことは事實であるが、この平均割合を以て各貨物列車共にその速度が増大したるや否やは甚だ疑はしい。何となれば滿蒙鐵道の貨物運輸は片荷にして、片道は空車の儘返送される場合が多いが、この空車返送列車はダイヤグラムの編成具合によりてその速度を早め得る餘地多く、又貨物列車によりては却つて速度を遅くしたものゝあることも充分想像し得られるからである。

更に滿蒙の鐵道貨物は既説の如く農産物が大部分を占め、且つこれが大部分は他地方に船輸送されるものであり、易損品たる食料品等の輸送は多く旅客列車によりて輸送されてゐるから、貨物列車の運轉速度の多少の遲速は文化國の夫れの如く、荷主に取ってさまで至大なる利害關係を及ぼすものではない。



斯かる事情の下にある滿蒙鐵道の貨物列車の速度の増大は、主として鐵道側の車輛利用效率の増加即ち輸送能力の増大を主眼として爲されつゝあるものであることは注目に値する。

第二款 設 備

鐵道の貨物輸送に對する設備としては、その種類頗る多く到底枚舉に遑ない程であるから、左にその中の主要なるものを擧げて概説しやう。

第一項 複 線

複線は單線に比して輸送能力の上に至大の效果あることは萬人等しく之を認める處であるが、數字上幾何の輸送能力を増すやは或る假定の下に非ざれば斷定し得ない。特にこの複線と單線を貨物運輸の能力の上のみより比較するが如きは殊に困難としなければならぬ。けれども普通鐵道の列車運轉回数は、軌條その他の設備の頗る完備せるものありては、最大限單線の場合には二四乃至二八往復、複線の場合には七〇乃至八〇往復とされてゐる。詳細なる學理的の數字は兎も角として、複線は單線に比して如何に輸送能力の大なるかは、それによりても想像するに難くはない。故に鐵道を複線となす場合は大抵單線にては列車の運行に行詰りを生じ、複線に爲すを利益とした場合である。現在の滿蒙鐵道中複線を有するは南滿洲鐵道の本線の大部分(複線區間延長約六二四軒)、撫順線全線五〇軒)、安奉線(蘇家屯吳家屯間約九軒)あるのみであるが、滿鐵線本線全部(延長約七〇二軒)の複線工事は近く完成する筈である。

第二項 混 合 保 管

鐵道貨物の混合保管とは同一品種の貨物は之を寄託驛に於て検査を爲し、その品質、包装等によりて規定の標準を

以てその合格(品種によりては合格品に等級の格付を爲す)不合格を定め、而して同一等級の貨物は混合して輸送保管されるものにして、これによりて鐵道はその輸送と保管の機能を敏活有効に發揮し得ると共に、荷主は自己の貨物が到着せずとも、鐵道の受託證によりて直ちに目的地に於て自己の託送せる貨物と同様のものを受取ることを得、又容量包装が統一される結果その商取引は圓滑安全となり、且つ混合保管品が譽價を得るに至らば恰も老舗の商標の如くなるを以て、競つて混合保管合格品たらんと努めるに至る結果、その品質の改善に貢獻する處も大である。現在この混合保管制を營んでゐる滿蒙鐵道は南滿洲、東支の兩鐵道あるのみで、又その取扱品種並に實施年月は左の通りである。

南滿洲鐵道	大豆	大正八年(一九一九年)十二月實施
	小豆	大正二年(一九一三年)十二月實施
東支鐵道	大豆	大正十年(一九二一年)十月實施
	麥	昭和二年(一九二七年)四月實施
東支鐵道	大豆	大正十一年(一九二二年)十月實施
	烏鐵連絡(大豆)	大正十四年(一九二五年)十月實施

以上各品の混合保管は各々稍々その事情を異にしてゐるから左に概説しやう。

南滿洲鐵道の大豆混合保管

南滿洲鐵道の混合保管大豆受寄驛所は大豆發送の多き主要驛所を悉く網羅し、出庫驛所は大連埠頭及び小崗子、營口、奉天、普蘭店、開原、四平街、公主嶺、安東、長春各驛にして且つ保管制度は共通である。而して混合保管大豆



は麻袋に入れたるものにして、その品質は勿論、麻袋、口縫糸、口縫方法は所定の規則による検査に合格したものに限りてゐる(合格品の等級は特等、一、二、三、四等の五等級である)。又混合保管到着預なるものあり、これは受寄驛以外の驛(連絡鐵道線を含む)發送出庫驛所到着後に混合保管預を爲すものにして、本制は大正十一年(一九二二年)十月より實施されたものである。

混合保管大豆に對しては獎勵金を交付される外、保管料その他に於て特點を附與されてゐる。南滿洲鐵道に於ける大豆の混合保管は頗る有効に利用され、近年は全保管大豆(年額約二百三、四十萬米噸)の約七、八十%は混合保管品である。こは即ちそれだけ混合保管大豆が聲價を博せるに依るものにして、又その結果は鐵道業、商取引に貢獻し、一方大豆の品質の改善に資しつゝある譯である。

## 南滿洲鐵道の豆粕混合保管

豆粕混合保管は大正二年(一九一三年)十二月に大連埠頭に於て開始せられ、同四年(一九一五年)十二月より開原及び鐵嶺の二驛に於ても奥地産豆粕混合保管の取扱を開始したものである。この混合保管は尙該驛所限りのものであつて、他驛所に於ては各別に入出庫を取扱つたが、これが爲めに取扱の不圓滑と取引上の不便があつた爲めに、大正十年(一九二二年)一月より大連産豆粕と、奥地産豆粕に二大別して混合保管を行ひ、又同年四月より營口驛に於ても大連と同一の條件の下に營口産豆粕の混合保管を行ふことにした。かくて現在では大連産、營口産、奥地産の三種の豆粕混合保管制がある譯である。

而して大連産豆粕混合保管の受寄驛所は大連埠頭及小崗子驛、出庫驛所は大連埠頭にして、營口産豆粕の受寄並に出庫驛は營口驛に限られ、奥地産混合保管豆粕の受寄驛は豆粕を産出する沿線の各驛にして、同出庫驛所は大連埠頭、

營口、奉天、安東、開原、四平街、公主嶺、長春の各驛である。又受寄驛以外の驛より發送の豆粕は出庫驛所到着後混合保管に寄託(所謂混合保管到着預)することが出来る。

混合保管に爲し得る豆粕は丸形のものゝみにして、規定の標準によりて検査し合格不合格を定めるものである。

混合保管豆粕には大豆のその如く獎勵金は交付されないが、倉庫料が低率となつてゐる。

豆粕の混合保管も亦頗る有効に利用され、近年にては全受託保管豆粕(年額約百三、四十萬米噸)中の約八、九十%は混合保管品であるが、奥地に於て混合保管に寄託するものはなく、悉く大連又は營口にて爲されてゐる。

## 南滿洲鐵道の小麦混合保管

小麦の混合保管は大正十年(一九二一年)十月より開始したもので、この小麦は滿洲産品に限られ、又受寄並に出庫驛所は大連埠頭に限られてゐる。

混合保管小麦の検査は大體大豆と同様であるが、麻袋は新品に限られ、品質の等級は特等品及び普通品の二等級である。

この小麦の混合保管制は實施以來相當の年月を経過してゐるが、未だ殆んど利用するものはない。この主なる原因としては滿蒙に於て小麦を生産するは主として北滿であるが、北滿産小麦は兎角米國産等に壓され勝であるのと近年北滿小麦は打續いて凶作にて大量輸出の能力なき爲めである。

## 南滿洲鐵道の豆油混合保管

豆油混合保管の受寄並に出庫驛は今の處では小麦同様、大連埠頭に限られてゐる。南滿洲鐵道の豆油混合保管は、明治四十五年(一九二二年)五月より大連埠頭に於て開始したのであるが、規模狭少にして尙當時の事情に副はないも



のであつたので、昭和二年（一九二七年）四月一日より現行の豆油混合保管規則による取扱を開始したものである。設備としては千五百噸入タンク十二基と外に受入タンク百噸入二基と精製豆油用タンク三十噸入二基がある。混合保管豆油は検査によりて規定の諸条件を具備するものに限り合格品として取扱ふものである。

豆油の混合保管も亦近年に於ける油房業の不振、その他各種の事情の爲めに未だ充分に利用されてゐない。

#### 東支鐵道の東支、滿鐵連絡運輸大豆混合保管

由來東支鐵道の大豆混合保管制度は南滿洲鐵道のそれに倣つて作つたもので、一九二二年十月三日に東支鐵道廳はカワリスキー氏と特約し、同月二十日よりその取扱を開始し、混合保管事務は同氏をして取扱はしめたのであるが、一九二五年一月一日より東支鐵道自身に於てその事務を取扱ふこととしたものである。けれども東支、滿鐵連絡運輸混合保管大豆の検査事務だけは下記の如く、南滿洲鐵道の検査人が（カワリスキー氏又は東支鐵道に貸與されたるが如き形式の下に）行ふものである。

東支鐵道の東支、滿鐵連絡運輸大豆混合保管の取扱は勿論東支鐵道に於て爲すものであるが、實質上は南滿洲鐵道大豆混合保管の東支鐵道沿線延長の觀ありて、受寄驛に於ける検査は南滿洲鐵道と共通の標準見本により、南滿洲鐵道の派遣検査人に於て、南滿洲鐵道の地方的混合保管規程と同一の内容を有する東支鐵道規則に依りて行ふものである。本混合保管は大正十一年（一九二二年）十月二十日に哈爾濱八區貨物取扱所及び安達驛に於てその受寄を開始し、その後同鐵道南、西部線中の大豆を多量に發送する主要各驛に擴張したもので、出庫驛所は大連埠頭及び營口、安東、奉天、普蘭店、長春の各驛である。而して本混合保管大豆は長春驛に於て南滿洲鐵道に引繼後は、同鐵道の地方的規程に依る大豆混合保管に混合されるものである。

本混合保管制も亦甚だ利用され、東支、滿鐵連絡運輸大豆の殆んど大部分は本混合保管品である。

#### 東支鐵道の東支、烏蘇里連絡運輸大豆混合保管

東支鐵道の東支、烏蘇里連絡運輸大豆に對する混合保管制は上記東支、滿鐵連絡運輸大豆の混合保管と同様一九二二年十月三日の東支鐵道廳とカワリスキー氏との契約によりて、同月二十日より實施する旨公布されたのであるが、當時は検査人が無い爲めに實行出來なかつたが、又當時は浦鹽に於ける取引所も開設されてゐなかつたから、假令實施したとしても實效は伴はなかつたであらう。その後東支鐵道は一九二五年一月一日よりカワリスキー氏との契約を取消して、自己の手によりて混合保管事務を行ふこととすると共に、検査人を養成して同年十月一日より愈々その取扱を開始した。

本混合保管大豆の受寄、検査並に保管規程は東支、滿鐵連絡のそれと稍々異り、殊に一口の袋數の如きは東支、滿鐵連絡の約半數である。

一九二五年十月一日實施當時の受寄驛は哈爾濱八區貨物取扱所及び昂々溪、安達、滿溝、對青山、阿什河、烏吉密河、一面坡、海林、牡丹江の各驛であつたが、その後漸次擴大して現在では東支鐵道全線中大豆の發送多き各驛を網羅してゐる。出庫驛所は烏蘇里鐵道エグリシエリド驛（浦鹽港）のみである。

東支、烏蘇里連絡運輸大豆の混合保管は未だ甚だ利用されてゐない。これが理由としての主なるものは浦鹽の取引所が有効に利用されないこと、検査人に技能と信用が尠いこと、及び東支鐵道が混合保管品に對して特別の保護を與へないこと等であらう。

#### 第三項 停車場構内設備の改良



停車場構内設備として見るべきは貨物積卸場及び上屋の設備、プラットホーム延長の増加、並に積卸器具の設備等を擧げることが出来る。

元來停車場本家の位置は旅客公衆の利便とする方面に築造し、その利用を容易ならしめたものなれば、貨物の積卸場並に上屋の位置も亦停車場本屋側に設けられることは、貨物の持込、引取等の荷捌に便利にして、配達その他小運送費用の節約に資することも大であるが、市街の情勢によりては必ずしも、旅客と貨物の利便が一處に一致しない場合もある。又積卸場の面積は概ね當該驛豫想の發着貨物數量と、その貨物の種類を基として之に多少の餘裕を存して其の廣狹を定めるものであるが、鐵道によりては驛によりては貨物數量の増加に伴ひ、漸次既往の面積を増加したものである。滿蒙鐵道の中貨物積卸場及び上屋の設備の最も整つてゐるのは南滿洲鐵道にして、次いで東支、北寧各鐵道であるが、その他の各鐵道にありても相當の設備を施したものである。由來支那鐵道はその建設に際して停車場を定めるに當り、多くの場合は市街地より相當の距離を以て築造し、中には十軒内外の距離にさへあるものすら存するが、この理由としては驛と市街との間に近代的新市街を建設するてふ名目の下に、實際は有力者の地價昂騰によりて巨利を得んとする運動に災されたものであると云ふ。それは兎も角としてそれが爲めに一般に尠なからぬ不利、不便を忍ばなければならぬ状態である。

プラットホームの延長は主として列車の長さを標準として定めるものであるが、近年南滿洲、東支、北寧各鐵道を始め輸送貨物の増加せる鐵道にありては、往時の小機關車に換へるに強力なる機關車を使用すると共に、列車の互長を増加するに至つたので、従つて線區によりてはプラットホーム延長の必要が生じ、増築されたものが多い。我が南滿洲鐵道では最初停車場構内線路の有効延長の標準が五〇〇米であつたのを、現在では七五〇米とすると共に、貨物

用プラットホームの標準延長は規定はないが頗る増加し、長春驛のその如き明治四十五年には一、〇四四米三六であつたが、昭和四年三月末日には四、一五六・三七米となつて居り、又大連吾妻驛の如きも明治四十年頃には（當時は吾妻驛の名稱なく、大連驛貨物取扱所と稱せられてゐた）約三八〇米であつたのが、現在では八一三米餘（中二七〇米は到着貨物用プラットホームである）となつてゐる。

滿蒙鐵道の貨物積卸機具としては、起重機（Crane）、石炭積卸機、豆油積卸施設、及び倉庫内の積卸機械設備、キヤプスタン（Capstan）等を主なるものとする。

起重機には固定移動の區別あるが、要するに人力を以てしては容易に積卸し得ない重量品の積卸を機械力によりて容易に、安全に且低廉なる費用を以て爲さんとするものである。滿蒙鐵道の中で起重機を設備して普通に貨物の積卸に使用してゐるのは南滿洲鐵道の大連埠頭のみである。大連埠頭の起重機は大正三年に始めて設備し、その後漸次増加せるもので現在では十餘臺の据付、自働又は浮（船上に設備）起重機又は起重機船あり、その能力も種々であるが、小能力のものは別に起重機使用料を徴せずして普通積卸料金にて使用するが、大能力のものには左の使用料を徴する。

種 別	一時間又はその未滿毎に	一時間以上一時間又は其の未滿毎に
五噸起重機及起重機船	金 十五圓	金 六圓
三〇噸起重機	金 三十圓	金 十圓
五〇噸起重機船	金 十五圓	金 二十圓

石炭積卸機の中石炭積込機（貨車に積込むもの）としては現在の滿蒙鐵道では特殊の施設はない。只撫順炭坑その他の大炭礦にありては、選炭機又は洗炭機の突端の下に貨車を廻入して自然に石炭を流し込み、又小炭礦にては採掘せ



る石炭は手押トロにて架橋上に設備せる轉車臺に運び、トロを廻轉して石炭を落下せしめ、其の下には貨車がありて石炭はその中に入るやうになつてゐる。石炭を貨車より取卸す機械設備としては、南滿洲鐵道大連及び甘井子埠頭に特殊なる石炭積込(船積)機がある。大連埠頭に於けるものはカーダンパー(Car dumper)と總稱し、大正十五年四月より運轉を開始したもので、石炭を積込みたる儘の貨車を掴み上げて顛倒せしめて、石炭を漏斗に落し、漏斗口より流出する石炭はベルトコンベヤー(Belt conveyor)によりて上昇し、更にホリゾンタルコンベヤー(Horizontal conveyor)によりて水平に移行し船艙に落下せしめるものである。このカーダンパーの一時間の荷役能力は公稱九百噸、普通六百噸位のものであるが、人力による擔搬に比して機械力による荷役の如何に偉大なるかの一證左である。この大連埠頭に於けるカーダンパーは現在では只一基あるのみである。甘井子埠頭にはローダー(Loader)なる石炭積込(船積)機が四基設備されてゐる。このローダー及びローダーに石炭を入れる迄の操作の概要は石炭を積載せる貨車はカーダンパーによりて引上げられて顛倒し、石炭はピアーカー(Pier car)(六〇噸積)に移され、ピアーカーは埠頭護岸上に送られて、その積載せる石炭を更に積込機(ローダー)に移し、之よりエプロンコンベヤー(Epron conveyor)によりて石炭は船艙内に落されるが、エプロンコンベヤーの先端には普通テレスコピックシュート(Telescopic shoot)又はアンチブレイカーシュート(Antibreaker shoot)を附ける。この目的は前者は塵埃の飛散を防ぐと共に安全に船艙内に送り込み、又この移動によりて石炭を船艙内に萬遍なくばら撒き以て船内作業を省くにあり、後者は前者の目的の外に石炭の破碎によつてその炭質の悪化を防ぐ作用をも兼備し、従つてその用途は前者は粉炭又は切込炭用にして、後者は塊炭及び中塊炭用である。又貨車の利用上貯炭を爲す場合には、到着せる石炭積載貨車より放出せる石炭は摺機(一回の摺量平均七噸)によりて炭種別に貯炭場に卸され、これを更に摺機によりてピアーカーに

取り入れ、ローダー上に送られるものである。而して摺機は移動式高架棧橋に吊され居るを以て、自由に必要箇所に移動されるものである。甘井子埠頭の作業開始は一九三〇年七月一日にして、ローダー一基一時間の石炭船積能力は平均六〇〇噸である。而して上記各作業は悉く電気動力によりて営まれるものである。カーダンパー又はローダーによりて石炭を船積する(但し滿鐵會社販賣部の特約炭のみ)場合には積込の迅速なるに加へ船内人夫賃を要せず、且つ船積賃も普通よりは低率となり貨主の負擔軽減され、この點に於ても頗る有意義なものであり、又カーダンパーの如きは品質に及ぼす影響も懸念されてゐたが、過去の経過に徴するに何等苦力の肩擧と異らざることが判明した。

豆油の積卸は普通油槽と油槽車との間にパイプを通して流し込み、壓出注入、又は吸込み等の方法によりて爲すものであつて、東支、南滿洲兩鐵道の寬城子驛に於ける豆油積換も亦兩鐵道の油槽車内にパイプを通し、壓出注入によりて行つてゐる。

倉庫内の貨物積卸機械施設は南滿洲鐵道の大連埠頭構内にその設備がある。同所倉庫内に有する積卸機械としては各種のホイスト(Hoist)、コンベヤー、エレベーター(Elevator)、パイラー(Piler)であるが、要するにこれらの各機械は、貨物を掴み上げ、上昇せしめ、平行せしめ、又は下降せしめるものであつて、その目的は積卸能力を増し、その費用を減じ、並に倉庫を經濟的に利用せんとするにある。而してこれらの機械の中には貨車の積卸にも使用されるものがある。これらの機械設備は大正十二年頃より漸次増加したものである。

キャブスタンは驛構内狹隘の爲め機關車を以て自由に貨車の入換を爲す能はざる場合に設備するものにして、滿蒙鐵道中この設備を有するは南滿洲鐵道の大連埠頭のみである。同埠頭には貨物の増加につれ貨車の輻輳甚だしきに岸壁等に於ては多數の線路を敷設すること不可能なれば、自然貨車の入換不活潑となり、従つて荷役作業に多少澁滞を



來すこととなるを以て、大正十三年に本機を設備したるものが、現在有するキャブスタンは數臺あるも能力弱く（一噸半及び二噸）その機能を充分に發揮し得ないから、將來貨物の増加益々激しき場合には當然強力なるもの、設備を要するであらう。

第四項 特別貨物運送設備

特殊なる貨物を運搬する爲めには特殊なる貨車を用ひる必要があるが、これら特別貨車はその用途によりて各異つた構造を有してゐる。而して各鐵道の輸送特殊貨物の種類は異なるを以て、各鐵道によりて特別貨車の種類も亦異なることは勿論當然であるが、鐵道によりてはその必要を感じながらも財政の都合にて設備し得ないものも多い。今左に滿蒙の三大鐵道たる南滿洲、東支、北寧三鐵道の特別貨車を表示して見やう。

南滿洲鐵道（昭和三年三月末日現在）

種	別	積載量(噸)	輛數	備
石炭	車	積量 五〇噸	二二四	明治四十二年五〇輛、同四十三年七五輛、大正元年九〇輛購入、同十三年一輛他種貨車に改造(以上五〇噸車)
礦石	車	同積量	二八〇	大正十三年一輛購入、同十四年七八輛、昭和元年二〇輛、同二年六〇輛購入又は新造(以上六〇噸車)
土運	車	同積量	四〇	大正五年八輛、同九年三輛新造、同十四年八輛を鞍山製鐵所に保管轉換し、昭和元年九輛新造
灰運	車	同積量	三三九	大正三年四七輛新造、同四年七七輛、同五年五三輛を各無蓋貨車より改造、同八年五三輛、同十一年二〇輛、十二年一五輛、十三年一〇輛、同十四年二〇輛、昭和二年四四輛新造
畜車	車	同積量	一五	大正十年無蓋車より改造、而して機關區に於て機關車より灰燼を運搬する爲めに一般貨物運送用にあらす
家畜	車	同積量	一五	大正十年五輛、同十二年七輛、同十三年三輛、何れも無側車を改造せるもの

種	別	積載量(噸)	輛數	備
水	車	同積量 一五立方 九立方	六七	井戸の設備なき驛、信號所等に給水する爲めにして一般貨物運搬用にあらす
豆油	車	同積量 三四立方 三〇噸	四八	大正十一年五〇輛新造し昭和二年度呼海鐵道に二輛賣却
石油	車	容積 二四・六立方 二八立方	六四	明治四十四年二輛、大正十一年度二輛新造又は購入(以上容積二四・六立方)
硫酸	車	同積量 一〇立方 二〇・八立方	六二	明治四十四年四輛、大正元年の鞍山製鐵より保管轉換し、同十一年一輛、同十四年四輛何れも鞍山製鐵所より保管轉換せるもの
硫磺	車	同積量 二五・八立方	五	大正十一年一輛、同十四年四輛何れも鞍山製鐵所より保管轉換せるもの
冷藏	車	同積量 二五噸	一〇五	積載量二五噸は大正二年新造。送用には暖房装置をも爲し、同十四年に同車を五輛新造した。明治四十年二〇〇輛購入、その後度々の改造、新造、賣却を得て現在四十年二〇〇輛購入、その後度々の改造、新造、賣却を得積載量六〇噸車は大正九年の新造。
無側車重量品積載車	車	同積量 六〇噸	一四四	同積載車は大正九年の新造。

(註) 木材車としては特定せずして木材輸送には普通の無側車を使用する。東支鐵道（昭和三年一月一日現在）

種	別	積載量(噸)	輛數	備
薪炭	車	一六・五噸	六六八	一、出來年度不明。
冷藏	車	一三・五噸	一五二	二、これ等車輛の中には破損車又は豫備車が甚だ多く實際使用してゐるのは少數である。
油槽	車	一三・五噸	八四	
	車	一四噸	四六	

(註) 東支鐵道の木材車は南滿洲鐵道同様普通無側車を用ひてゐる。又表以外に特殊貨物用貨車があらうが、専用でない爲めに區別してゐない。



種別	積載量	輛數	備要
木材車	三〇噸	二	
火藥車	一〇噸	六	出來年度不明。
油槽車	三〇噸	四三	
重量品運搬車	二五・〇五噸	一	一九二五年新造。
家畜車	一〇噸	一	一九二六年初に二輛あつたが同年中に廢棄。
冷藏車	二九・八五噸	四	一九二七年新造。
裝甲車	三〇噸 四〇噸	一 同	

その他の各鐵道では家畜車、油槽車を多少有するものがある程度であるから省くこととする。

第三款 輸送能力

貨物輸送能力増進の沿革及び現況に就ては、如何に多量の貨物を輸送し得るかの觀察と、貨物個體として如何に重量又は嵩高なる貨物を輸送し得るか又は貨物の損傷、腐敗を防止して安全なる輸送を期する爲めに如何なる企劃を施したるかの觀察と二様に區別するを至當と思ふから、以下この別に從つて概説しやう。

第一項 數量より見たる貨物輸送能力の増進

數量より見たる貨物輸送能力の増進は、(一)貨物を積載すべき貨車の増備、(二)貨車を運行せしめる列車回數の増

加、(三)列車を動かす機關車の牽引力増加の三者が兼備して始めてその目的を達し得るものである。

今左に順を追つて概説しやう。

(一) 貨車の増備及びその運用能率の向上

貨車の増備は貨主の見地よりせば、何時貨物を停車場に持ち込むも貨車不足の爲めに發送遅延するが如きことなきを望むべく、又鐵道經營上の見地よりせば、なるべく少數の貨車を以て經濟的に運用するを有利とする。かくの如く兩者の利害が必ずしも一致せざるを以て、鐵道營業者としては貨主に多大の迷惑を懸けざる程度に於て相當數の貨車の整備を爲し、而して貨車の不足は之をその運用術の巧妙によりて補ふ必要が生じるものである。滿蒙鐵道各驛の輸送取扱貨物は終始端驛を除いては、その大部分は上述の如く發送貨物即ち穀類及び石炭にして、到着貨物は僅少である爲めに貨物列車は多くの場合片荷なると、毎年穀物の出廻繁忙期たる晩秋より早春に互つて貨車の利用が頗る旺盛となるも、その他の時期にありては貨物輸送は閑散にして、多くの貨車を遊置する結果貨車の利用が不經濟に陥り易く、従つて多數の貨車を準備し難くなり、兎もすれば貨主の利益に反するが如き場合の生じることもある。而して斯かる事情は滿蒙鐵道網の支線的立場にある小鐵道に於て殊に甚だしく、輸送繁忙期には吉長、四洮、洮昂、瀋海、吉海、齊克、穆稜各鐵道の如きは南滿洲、北寧、東支三鐵道より臨時に貨車の貸與又は廻入を仰ぐのが常であつて、而かも猶官商以外の一般貨主に對しては申込後數十日間も貨車の配給を爲さず、爲に商取引を阻害するが如きことも間々生じたのである。

滿蒙各鐵道の貨車の増備に就きては、各小鐵道は上記の如く大鐵道の援助によりてその業務を遂行してゐる關係上その發達著しからず、且つ鐵道自身の歴史も新しければ除き南滿洲、東支、北寧三幹線鐵道のを數年置きに表記しやう。



鐵道名	年		總輛數	總積量	總輛數	總積量	總輛數	總積量	總輛數	總積量	總輛數	總積量	總輛數	總積量	摘要
	度	別													
南滿洲鐵道	二八〇	六〇	三〇三	八三三	三〇三	九六六	六〇六	一三〇	六六四	一九〇	七三〇	二〇〇	二〇〇	二〇〇	(容積を以て其積量を定むる貨車に就ては破損車を算入す。)
東支鐵道	不明	不明	八四六	不明	不明	三〇七	不明	三二五	不明	二六四	不明	二六四	不明	破損車甚だ多し。	
北寧鐵道	同	同	二九四	二九七	同	三九六	九〇三	四一九	二六〇	四〇〇	四五六	二六九	二六九		

更に滿蒙各鐵道の貨車は例へば、東支鐵道のは烏蘇里鐵道との間の協定によりて相互に廻入し(露國革命前は後員加爾鐵道とも同様であつた)、北寧鐵道の貨車は他の支那諸鐵道のをも押收してゐる代りに、自鐵道のは他鐵道に逸散して居り、本表以外に貨主の所有にかゝる貨車(主として油槽車)もあり、更に上記の如く小鐵道は大鐵道より貨車の貸與を受けてゐる等の事情あるを以て、各鐵道の現有貨車を以て直ちに當該鐵道の貨物輸送量を推し得ない場合も多いが、滿蒙各鐵道の現在所有貨車を左に表記しやう。

鐵道名	輛數	總容積量	年	月	摘要
南滿洲鐵道	七五五	積量 三三、四〇〇 容量 二三五立方尺	昭和四年三月末現在		車掌車(二五九輛)、非常車(三四輛)、檢衡車(三輛)、宿營車(三輛)は容量算せず。中七二輛總積量は私有車にして積量中には算入せず。自鐵道所有車のみではない。又この貨車には使用に耐けない破損車が甚だ多い。全部南滿洲鐵道より借用。貨車を有せず。
北寧鐵道	四六九	積量 二七、三二〇	昭和三年末現在		
東支鐵道	一〇〇	不明	同		
四洮鐵道					

吉長鐵道	一七	積量	昭和三年末現在	車掌車十四輛は積量を算せず。
吉敦鐵道	一〇	同	同	車掌車六輛は積量を算せず。
吉海鐵道	三〇	同	昭和四年末現在	外に北寧鐵道より借用せる貨車もある。中車掌車八輛は積量を算せず。
瀋海鐵道	四〇	同	昭和三年末現在	この外南滿洲、北寧兩鐵道より借用せる貨車も多數運行してゐる。
洮昂鐵道	二六	同	同	北寧鐵道の貨車も運行してゐる。
齊克鐵道	三九	同	昭和五年三月末現在	
呼海鐵道	四五	同	昭和四年六月末現在	
金福鐵道				南滿洲鐵道より借用してゐる。
種稜鐵道				東支鐵道より借用してゐる。
鶴立鐵道	一〇〇	積量	昭和三年五月末現在	
溪城輕便鐵道	三二	同	昭和四年三月末現在	
開豐輕便鐵道	四	同	昭和四年六月末現在	
齊昂輕便鐵道	三〇	同	昭和三年末現在	
天圖輕便鐵道	二四	同	同	

貨車運用法の主眼とする處は貨物運送分量の増加を圖り經濟的運用を期するにあり、而してこは只に鐵道經營上の利害に關係あるのみならず、一般經濟界の消長に波及する處も尠くない筈であるが、滿蒙文化の發達は未だ頗る幼稚にして、その經濟的活動も甚だ緩慢であり、殊に滿蒙鐵道の最重要貨物たる農産品は主として海外他市場に輸移出するものなれば、これらは鐵道輸送期間の一日半日の遅速の如きは、さまで重大なる影響を及ぼさない等の事情は、貨



車の運用は殆んど一に懸つて鐵道業者が自己の利害の爲めに苦慮してゐる傾きがある。それは兎も角として貨車運用能率増進の方法としては貨車滞留時間の短縮、即ち積卸時間及び列車運行途中停車場に於ける停車時間の縮少竝に列車運行速度の増大等がある。貨物の積卸は上記の如く南滿洲鐵道大連埠頭に若干の機械設備ある外、各鐵道共に苦力によりて營まれてゐる故に、その作業能力は機械に比して稍々劣る點もあるが、南滿洲鐵道の如きは大連埠頭及び主要各驛に於ける苦力能力の増進に對して過去二十餘年間々斷なき努力を盡したる結果は、その成績頗る見るべきものあり、業務によりては機械に勝るとすら稱せられてゐるけれども、滿蒙鐵道中にありても荷主をして積卸を爲さしめるとか、或は鐵道に於て臨時に苦力を雇備するものあり、これらは自然積卸作業も緩慢となり易い。停車時間と關係ある施設としては信號機、聯結機等を始めとしてその種類甚だ多く、又従業員の作業の敏活なりや否やも相當大なる影響があるけれども、これらの事項に就き各鐵道を一々比較詳説することは、到底至難のことなれば茲には省くが、東支、南滿洲、北寧三鐵道を除く他の諸鐵道は概してその歴史新しく、従つて他鐵道の長を採つて自己の施設を營んだ爲め相當の設備を施してゐるものも少くないが、尙財政の關係上必要な設備又は改良を爲し得ないものもあるは遺憾である。而して東支鐵道はシベリア鐵道の延長にして相當の經驗の下に營まれたものであるが、北寧、南滿洲の兩鐵道は英日人が主宰して設備したものであり、滿洲は母國とは頗る氣候、風土を異にしてゐる爲めにその施設にも大なる苦心を要し、特に南滿洲鐵道は母國に類なき標準軌間にして、然も經驗淺き米國式を採用した爲めに一層の苦心を重ねたが、尙實際に使用してその不便不利を知り改良したものも少くない。尙滿蒙鐵道中にはこれらの施設又は作業に對する關心の程度少く、従つて停車時間の冗長なるものも多き憾あるものも尠くない。

列車運行速度に關係ある施設としては機關車及び線路を主要なものとする。機關車の速力大にして且つ發着の效程

大なれば、列車運行の速度を増大せしめる效果大なるも、線路の状態がこの強速度運轉に充分耐え得るものでなければその危険大なること云ふ迄もない。從來線路不良の爲めに列車の顛覆又は脱線を見たること屢々であるが、最近瀋海鐵道が南滿洲鐵道より強力機關車を借用して運轉し、脆弱なる木橋上で墜落したが如き例もある。而してこれらの點に最も力を用ひてゐるのは南滿洲鐵道で、機關車の改造又は増備、軌條の改良（本線は悉く百封度軌條に改築した）、橋梁の改築、曲線又は勾配の改修等に努力してゐる。東支鐵道も亦機關車は最近數年間殆んど變化なきも軌條の改良（重要區間の軌條は一米の重量四三・五六七疋）、橋梁、勾配、曲線の改條、枕木の補強、バラストの入換等運轉能力の増進に努力しつゝあり、北寧鐵道もこれらの諸點に對して相當努力しつゝあるが、その他の諸鐵道にありては稍々劣つてゐる。又滿蒙の特産物たる農産品の海港移出量は甚だ多ければ、これらを運送する列車は必要以外の中間驛に於ける途中停車を省略して列車の運行速度増大に努めつゝある鐵道も多い。

今試みに南滿洲鐵道本線の貨物列車百哩に對する運轉時間を左に表示して年々改善されつゝある證左としやう。

貨物列車百哩に對する運轉時間表

期 別	年 度	
	上 半 期	下 半 期
昭和元年 (一九二六年)	八〇三	七三〇
	八三六	七七七
大正二十四年 (一九二五年)	八三六	七七七
	八三七	八二六
大正二十三年 (一九二四年)	八三六	八二六
	八三六	八二六
大正二十二年 (一九二三年)	八三六	八二六
	八三六	八二六
大正二十一年 (一九二二年)	八三六	八二六
	八三六	八二六
大正二十年 (一九二一年)	八三六	八二六
	八三六	八二六

(二) 貨物列車回数の増加

滿蒙鐵道はその營業主體を貨物運送に置くものなれば、日本鐵道に於けるが如く開業勾々の數年間又は十數年間は







而して如何にするも遂に列車回数増加の餘地なきに及んで複線敷設となる譯である。南滿洲鐵道がかくして複線を敷設したことは前述の通りであるが、他鐵道に未だその實現を見ないのは畢竟、未だ列車運轉回数の増加が最大限に達しない證左である。兎に角各主要鐵道にありてはその出廻貨物の増加に適應すべく列車回数増加に努力したし、又現に努めつゝあることは上記によりてその概要を知ることが出来るであらうが、要するにこれらは鐵道が一面よりせば自己の營業政策を顧慮してあることは勿論であるが、他面社會經濟を慮つて輸送能力の増進に努めつゝある證據でもある。又、列車回数増加と共に輸送能力の増加に資するものに貨物列車の系統整理があるが、滿蒙鐵道は既説の如くその鐵道軌間に於ては、五呎の超廣軌鐵道より二呎六吋の輕便線に至る迄種々雜多にして、従つてその車輛、連結機等も各々異なるもの多く、加ふるに各鐵道間の利害の衝突、鐵道當局者間の感情の行違等の爲めに鐵道營業上より見ても有利にして、又貨主に取りても利便なる貨車の直通連絡の行はれてゐないものゝ多きは遺憾である。

(三) 動力の増進

機關車の動力を改良して、列車牽引力の増進を固めることは機械工學の研究進歩に俟つ處大であるから、一朝一夕にその効果を收め難いが、滿蒙主要鐵道に於ては輸送力の増加を爲めに相當莫大なる資金を投じて、新式強力なる機關車の増備或は從來の機關車の改良等によりて輸送能力の増加に努めて居るものが尠くない。各鐵道のこれら機關車増備に關する統計は既に前章に於て述べたるを以て茲には省き、其の運用上顯著なる事例に就きて左に一、二述べやう。

東支鐵道東部線中の勾配線區間に於ける機關車は從來Ⅲ型(牽引力一、〇二九疋)を以て當てゝゐた爲めに、機關車を二輛乃至三輛連結して尙且最大牽引定數(換算車輛)四三輛に過ぎなかつたが、一九二二年十一月よりデカボット型(牽引力一、六、五〇〇疋)を使用することゝなしたるに依り、最大牽引定數(換算車輛)六〇輛を牽引し得るに至り、

又東支鐵道は機關車の燃料として薪のみを消費してゐたのが、薪炭混用と爲したる爲めその牽引力を著しく強めたが如き、亦以て如何に動力の増大が輸送能力の増進に資したかを首肯せしめるに足りやう。

第二項 貨物個體より見たる輸送能力の増進

鐵道開通前にありては貨物の運送は専ら人肩車馬によりしを以て、人肩によるものは多くも六〇疋内外にして、牛馬、駱駝等の畜背によるものも亦二百疋を超えなかつたであらうし、馬車と雖も一箇の重量二疋以上の物を運搬することは容易ではなかつたであらう。従つて一箇の重量數疋乃至數十疋の物品の運送の如きは殆んど不可能で、假令可能なりとするも人夫、時間、勞銀等が莫大となり、然もこれが運送距離が大となれば、その通路の不便にして其運搬の至難であつたことは想像に餘りがある。

然るに鐵道開通後滿蒙に於ける各種の工業は頗る勃興したるを以て、種々の重量嵩高品が各地へ運搬移動せられ重きは一箇の重量數十疋の貨物を見ることも亦稀ではない。茲に於てこれら重量嵩高品の移動多き鐵道にありては特殊貨車を製作し、運轉せしめてゐるものが尠くない。この特殊貨車につきては前款第四項に南滿洲、東支、北寧三鐵道を述べたし、又この三鐵道以外の各鐵道には一般貨物用としては木材車、油槽車等を多少有するものがある程度であるから省くが、兎も角前項記載の通り重量品の輸送能力がある譯である。又特殊貨車の容積につきて南滿洲鐵道の車輛定規によれば (輛數は昭和四年三月末現在)

記號	内部長	内部幅	輛數
無蓋車	同	同	同
同	一〇米〇〇九	二米六一六	二、六二七
同	一〇米〇〇九	二米六一六	一四九
同	一〇米乃至一〇米〇〇九	同	同
同	同	二米六一六乃至二米六二〇	二六六



無蓋車は何れも積載量三〇噸にして車内の長さ及幅は一定せるを以て、それ以上の體積の貨物は積載不能なれども、無蓋なるを以て高さは可成り高きものをも積載し得、又無側車チイは積載量六〇噸、チニは同じく三〇噸なるが、無側、無蓋なれば積載する貨物の幅及び高さは車輛定規以上のものをも積載し得、長さも亦列車中の該無側車の前後にある貨車が有側車なる場合には車輛定規より稍々長い程度に止まるが、若しも前後に無側車を連結する場合には二輛乃至三輛に互つて積載し得る故頗る長大なる貨物をも運搬し得るものである。

尙左に南滿洲鐵道が實際に運送せる重量嵩高品の一、二の例を記して参考に査しやう。

- 一、大正十五年に大連埠頭より新義州の製糸工場に送達せるドライヤー（形状は圓形にして直徑約三・七米、幅約三・四米にして重量約四五噸）に對しては無側車記號チイを使用した。
- 二、昭和三年夏期に大連埠頭より撫順へ運送せる撫順炭礦オイルンエール工場用のオイルタンク（形状は圓形にして直徑約四米、高さ約二・四米長さ三・七米）このオイルタンクは重量はさまで大でなかつたが、箇數は頗る多く數少き無側車のみを使用しては長期に互るにあらざれば輸送し盡せない爲め、主として無蓋車の側板を撤去した臨時無側車によりて運搬した。

次に特殊貨物の運送の安全と輸送能率の増進を期する爲めに特殊貨車を設備してゐる鐵道がある。南滿洲、東支、北寧三鐵道のこれら特殊貨車も亦前款第四項に表記したが、三鐵道以外の鐵道には一般貨物輸送用の特殊貨車は殆んどない。この種特殊貨車の中最もよく利用されてゐるものは油槽車であらう。大豆を原料とする搾油工業は滿蒙に於ける唯一の大工業で、この豆油の産出が可成り多い。

南滿洲、東支兩鐵道の輸送せる豆油額のみを見るに左表の通りである。

南滿洲、東支兩鐵道輸送豆油

鐵道名	年 度	一九二二年	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年
南滿洲鐵道(單位米噸)		一六二六五	一九六八五	一六〇七七	一四七九八	一五二九三	二二二四〇	五四八三三	八二五三二
東支鐵道(單位噸)		一九二四七	二六三三四	三五四四四	三六二二二	四二二三三	四六二〇〇	三三九七八	四〇八四四

又滿蒙に於ける電氣事業は未だ徴々たるものにして、發電所の設備を有するは殆んど大都市に限られてゐる爲めに燈用及び燃料用に石油の輸入額も相當多い。試に南滿三港及び哈爾濱管内の輸入石油額は左の通りである。

年 度	一九二二年	一九二三年	一九二四年	一九二五年	一九二六年	一九二七年	一九二八年	一九二九年
輸移入石油額(單位米噸)	二六七七四九	三三五四三二	二二四六三三	三三、四九三三	一八、七六四五	二〇、五九三三	二五、二七、三三	三〇、三三、七八

(註) この外に北寧、平綏鐵道方面より滿蒙に輸入される石油も多少ある。

かゝる状態なれば、滿蒙鐵道に取りては豆、石油の輸送は相當重要な事項であるから、前款第四項に述べたる如く南滿洲、東支、北寧三鐵道には油槽車を運轉せしめて運送の敏活と經濟化を圖つてゐるが、その他の鐵道にはそれなき爲め、これらの鐵道では油類は容器によりて輸送しなければならぬ不便がある。



油槽車に次いで最もよく利用されるこの種特殊貨車は冷蔵車である。冷蔵車とは鮮魚、野菜、果實、獸鳥肉、鳥卵等腐敗し易き貨物に對し、夏期冷蔵してその腐敗を防ぐものであるが、南滿洲、東支兩鐵道の如きは冬期はこれに採煖して凍結を免れしめる設備をしてゐる。惟ふに滿蒙の地は嚴冬の候には零下數十度に及び、酷暑の候には炎熱百數十度に達するを以て、冷蔵、保温車の設備は殊に必要であるが、僅かに前記三大幹線鐵道にのみありて他に未だ無きは遺憾である。若し、各鐵道に於てこの冷蔵、保温車を設備するに至らば、滿蒙各地のこれら物資は互に有無相通じ、何時にても各種の新鮮なる食物を食卓に飾ることを得るに至るであらう。

冷蔵車に次いで滿蒙鐵道として必要なるは家畜車であらう。滿蒙に鐵道多しと雖も家畜車を所有するは南滿洲鐵道只一あるのみであるが(前款第四項参照)、その他の鐵道に於ても勿論家畜の輸送を取扱はない譯ではなく、普通の有蓋又は無蓋貨車によりて輸送してゐるのである。この普通貨車による家畜輸送は不經濟と不便を伴ふこと必然である。その他のこの種特殊貨車は例へば、南滿洲鐵道のカーダンパー用の五〇噸又は六〇噸積石炭貨車、鞍山製鐵所用のタール槽車、礦石車、東支、吉長、南滿洲、北寧各鐵道の木材車等各鐵道獨特の事情によりて設備されてゐるものなれば、その有無を以て直ちに該鐵道が輸送能力の増進に貢献しつゝある程度を判断することは困難であるが、若し有れば便利である程度の不便を感じつゝも財政の關係上この種特殊貨車を設備し得ない鐵道もある。

#### 第四節 競争及協調

本章第一節に述べたるが如く、滿蒙鐵道の最も重要な業務は貨物輸送にあり、而してこの貨物は港灣を中心として發着するものが大部分を占めてゐる爲めに、港灣に連る鐵道は自己の利益の爲に互に奧地鐵道の貨物吸収に努める

こととなり、更にこの自然的傾向に加ふるに滿蒙鐵道は國際的色採が錯雜してゐる爲めに、各自國の利益の擁護並に利權の擴張上よりして各鐵道間に所謂吸貨競争が生じ、その競争の弊に堪え兼ねるに及んで遂に協調を産むに至るものである。

従來滿蒙鐵道間で最も激烈なる吸貨競争を演じたのは、北滿貨物を浦鹽港に輸出しやうとする東支鐵道と、大連港に吸収せんとする南滿洲鐵道間の所謂北滿貨物奪奪戦である。然るに東支鐵道と烏蘇里鐵道とは大體に於て常に協調を保ちつゝ協力して北滿貨物の吸収を策し、又近時頗る發達せる支那鐵道は所謂利權回收策として東支、南滿洲兩鐵道の物資を自己の鐵道に吸収せんと努力しつゝある。

左にこれらの關係を項を追つて概説しやう。

#### 第一款 南滿洲、東支兩鐵道間の貨物競争及協調

東支鐵道と南滿洲鐵道との間に於ける貨物の聯絡運送は、左の四期に區別して考へることが出来る。

- 一、第一期 即ち歐洲大戰(一九一四年)以前
  - 二、第二期 即ち歐洲大戰及露西亞動亂時代(一九一四—一九一九年)
  - 三、第三期 即ち東支鐵道の秩序恢復時代(一九一九—一九二四年)
  - 四、第四期 即ち東支鐵道露支合辦改組以後(一九二四年以降)
- 次下順を追つて概説しやう。

(一) 第一期 歐洲大戰(一九一四年)以前



由來東支鐵道と南滿洲鐵道との聯絡運輸協定はポーツマス條約第八條に基きて、一九〇七年七月に臨時協定が締結されたのであるが、基本協定は一九〇八年八月に決定を見、これより一九一六年四月に至る間に兩鐵道間に貨物連絡運輸に關する各種規定が協定された。この間に於ける協定の内容は頗る多岐に亙り且つ甚だ廣汎なるものなれば、一々詳説することは省略して、單に兩鐵道間に於ける主要なる連絡運輸協定會議の要旨を述べることとする。

會議決定事項

- 第一回會議(於露都) 旅客及貨物聯絡運輸 自一九〇八年十一月至一九〇九年三月 基本協定成る。
- 第二回會議(同) 貨物連絡運輸 一九一〇年五月 運賃及規定細則成る。
- 第三回會議(同) 同 一九一一年九月 規定増改及運賃料金に關する規定増改
- 第四回會議(同) 旅客、貨物連絡運輸 一九一二年十一月 旅客及貨物運輸協定の増改
- 第五回會議(於東京) 同 一九一六年四月 同 右

以上は南滿洲、東支兩鐵道間に於ける一般的運輸協定に關する事項であるが、實際に南滿洲、東支連絡貨物運輸の取扱は第一、第二、第三回會議の決定に基き一九一二年五月十四日以降實施したのである。而して東支鐵道の當時に於ける運賃政策は「浦鹽中心主義」に基き僅かに特種貨物としては左記品が擧げられた。

- 一、北滿より南滿向貨物
  - (イ)木材、(ロ)小麦粉、穀粒(精製せるもの)及麩、(ハ)牛酪、(ニ)砂糖、(ホ)織物、(ヘ)生獸
- 二、南滿より北滿向貨物
  - (イ)石炭、(ロ)生果及野菜類、(ハ)魚類、(ニ)石油、(ホ)麻袋、(ヘ)セメント

前記の貨物に對して相互に低減運賃が制定せられたるが、當時滿洲産輸出穀類に對しては利害相反して遂に特定運賃の設定を見るに至らず、單に兩鐵道間の地方的運賃の合算に依つて運送した。而して當時に於ける穀類に對する東南行運賃比較を見るに左の如くである。

穀類(大豆)運賃諸掛(單位布度當り哥建)

方向別	運賃諸掛		運費	驛費	積込料	五分の一番稅	國境代辦	代理店に於ける保險料	支那稅金	荷纜料	船内積込料	港稅	合計	差額	
	寬	長													
油	1.000	1.000	0.210	0.210	0.210	0.100	0.011	0.100	1.250	1.750	1.000	0.210	1.960	1.960	—
大	1.450	1.450	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.100	0.300	0.210	1.000	1.710	1.710	—

右は一九一二年東支鐵道が新に採用せる運賃及料金表にして、東支南部線發寬城子浦鹽間の運賃諸掛を南滿洲鐵道の長春大連間の運賃諸掛とを略々均等ならしむる様制定したるものである。當時東支鐵道は南滿洲鐵道側に於ける運賃諸掛の低廉なるを指摘し値上方を申し出で、南部線寬城子驛を以て東南行の運賃區劃標準點と爲して、南滿洲鐵道側の主張する哈爾濱中心主義は斷乎として容れなかつたのである。而して本連絡運賃問題は結局に於て浦鹽、大連兩港經由の日本國有鐵道と連絡運賃問題となり、第四回會議に於て之れを解決して大連、浦鹽兩港間の競争を避くることとし、兩鐵道間の勢力範圍の分野を決定するに至つたのである。即ち、

- 一、京都以北各驛(横濱、名古屋、敦賀)發著の場合は浦鹽經由のこと
- 二、日本南部諸港(大阪、神戸、下ノ關、門司)發著の場合は大連經由とすること



右に依り兩鐵道間の競争を避けることを約定し、別に兩鐵道間の特別連絡協定は制定せられなかつたのである。

(二) 第二期 歐洲大戰及露西亞動亂時代 (一九一五—一九一九年)間

本章第二節第一款第一項の第二記載の如く一九一四年歐洲大戰始まるや、露西亞は東支鐵道をして専ら軍隊及び軍需品の輸送に當らしめ、一般貨物輸送は甚だ閑却されるに至り、更に一九一七年露本國に革命勃發するに及び、本國に於ける亂麻の如き紊亂は極東にも波及して、露國の經營下にある東支鐵道は全く孤立の状態に陥り、加ふるに留紙幣の価格は一九一四年より下落し始め一九一七年の露國革命以後は暴落を重ね、鐵道の財政は困窮を極めるに至つた。茲に於て東支鐵道は自衛の必要上屢々運賃の値上を斷行したけれども、この運賃値上も、常に留貨の價値下落が先立つた爲めに東支鐵道の財政状態を救ふことが出来なかつた。而して運賃値上と共に一九一九年に貨物等級の引上をも行つたが、これは主として東支鐵道の輸入貨物即ち雜貨に對して行はれた爲め、これらの貨物は馬車によりて長春より輸入されることゝなつた。かゝる露西亞本國の政狀の混亂と、留紙幣の價格の暴落による東支鐵道の財政紊亂とは同鐵道在來の運賃政策を破壊した、爲めに南滿洲鐵道が北滿即ち東支鐵道沿線に對して次第に勢力を伸張したの對し、烏蘇里鐵道は反對にその勢力は漸減し、遂に本期間の後半に至りてその地位が全く顛倒した。即ちこの期間に於ける東支鐵道の輸送貨物數量を種類別に見れば左の通りである。(單位千噸)

種別	年次				
	一九一九年	一九一八年	一九一七年	一九一六年	一九一五年
地方的輸送	101	104	100	101	101
烏蘇里鐵道向	101	104	100	101	101
後貝加爾鐵道向	101	104	100	101	101

種別	年次				
	一九一九年	一九一八年	一九一七年	一九一六年	一九一五年
南滿洲鐵道向	353	433	290	184	175
計	301	348	290	184	175
烏蘇里鐵道より	101	104	100	101	101
後貝加爾鐵道より	101	104	100	101	101
南滿洲鐵道より	101	104	100	101	101
計	101	104	100	101	101
通過	101	104	100	101	101
烏蘇里鐵道向	101	104	100	101	101
後貝加爾鐵道向	101	104	100	101	101
計	101	104	100	101	101
合	101	104	100	101	101

又この期間は馬車輸送の頗る發達した時なれば、この概略の傾向を知る爲めに、長春自驛發着一般貨物の數量(連絡貨物を除く)を左に表記しやう。

種別	年次				
度	一九一九年	一九一八年	一九一七年	一九一六年	一九一五年
長春發(單位米噸)	10,556	6,753	6,006	9,101	5,556
長春着(同)	27,958	16,677	5,006	5,786	4,757

けれども本期間にありては東支鐵道は自己の窮狀打開にのみ没頭して、未だ南滿洲鐵道との間に吸貨競争は生じてゐなかつた。又一九一六年以來南滿洲、東支連絡會議は中止され、連絡運輸協定は上期と何等の變更も見られない。

(三) 第三期 東支鐵道の秩序恢復時代 (一九二〇—一九二四年)間

本期間は東支鐵道自體より云へば、其の秩序恢復期であるが、この一面に於て南滿洲、東支兩鐵道間に競争及協調の



幾場面を展開した歴史的時代とも見得られる。而して本期間の最初は前期東支鐵道混亂時代の連続で、同鐵道は一九二〇年五月二十五日と十一月十六日の兩回に互り南滿洲、東支連絡運輸に於ける或種特定運賃率をも廢止したが、やがて秩序恢復の緒に就いた一九二一年に入るや、兩鐵道連絡運輸特定運賃が漸次復活せられたのみならず、更に(一)生活必需品、(二)建築用材、(三)大豆、豆粕、小麥、小麥粉及豆油、(四)支那官鹽、(五)生魚及凍魚の五種に對しても特定運賃を設定するに至つた。

而してこれら特定運賃種目中最も兩鐵道間に於て緊要問題となつたのは大豆、豆粕、小麥、小麥粉及豆油で、該問題解決の爲には一九二一年九月及び一九二二年七月に第六回及第七回會議が開催せられたのである。謂ふ迄も無く本貨物は東支鐵道の全輸送貨物數量の四割乃至五割、又運賃收入に於て約五割五分を占むる大宗貨物であるから、東支鐵道の政策如何に依つて隣接せる南滿洲及烏蘇里兩鐵道に取りて頗る利害關係の深刻なるものあるは贅言する迄も無し。而して後項説明の如く曩きに一九〇八年東支鐵道が新營業政策として、浦鹽集中主義を執りて以來北滿洲に於けるこれら貨物は殆んど全部東行せる状態であつたが、動亂期に於て大頓挫を來し一時是等貨物は殆んど悉く大連港に向ふに至つたのであるが、一九一九年末より東支鐵道の輸送状態が漸次安定するに至ると共に、再び同鐵道は東行政策に舞ひ戻り屢々東行運賃料金の祕密割引を行つたのである。左に哈爾濱浦鹽間輸送の大豆、豆粕、小麥を一例にとりて、その運賃割引の経緯を概説しやう。

即ちこれらの運賃は一九二〇年二月の運賃率改正により、從來の一基本留は二金留となり、従つて哈爾濱—浦鹽間の運賃率は一布度に付大豆、豆粕は三八金哥、小麥は四二・二金哥となつたのであるが、其の後左の通り割引を實施した。

改正期	大豆	豆粕	小麥
一九二〇年十一月二十五日	大	三	小
一九二一年一月十五日	二割五分引	引	二割五分引
同 年二月八日	同	更に二割五分引	同
同 年三月二十一日	更に二割五分引	同	更に二割五分引
同 年七月十五日	同	更に二割五分引	同

南滿洲鐵道は東支鐵道が上掲の割引運賃を實施して北滿穀類の浦鹽集中を策せる爲、この對抗上大正十年五月十一日以降大豆、豆粕及小麥に對し三割四分二厘の運賃割引を行つたのである。此結果前記三品に於ける東南行運賃比較は左の如くなつた。

哈爾濱發東南行大豆、豆粕、小麥F・O・B運賃諸掛表(大正十年九月—第六回南滿洲、東支連絡會議前—現在—(單位布度當り哥))

浦鹽諸掛	浦 鹽 向			大 連 向		
	大豆	小麥	豆粕	大豆	小麥	豆粕
運賃	二・五〇〇	三・七〇〇	一・五〇〇	一・五〇〇	一・五〇〇	一・五〇〇
東支及烏鐵諸掛	〇・六〇〇	〇・七〇〇	〇・七〇〇	〇・七〇〇	〇・七〇〇	〇・七〇〇
驛達料	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇
積込料	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇	〇・四〇〇
五分の一哥稅	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇	〇・二五〇
ホッラ商稅	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇
部出張所費	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇	〇・二〇〇
商業手数料	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇	〇・一五〇
看貫料	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇
浦鹽諸掛	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇	〇・一〇〇
東支運賃	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛
驛達料	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛
積込料	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛
交通事務費	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛
積替料	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛
取卸料	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛	同諸掛











合計	検査料		船内人夫賃		通関手数料		合計
	浦	鹽	浦	鹽	浦	鹽	
浦鹽向安	三・四四	二五・八六	〇・一〇	〇・一〇	〇・五〇	〇・三七	三四・〇一
關稅を加へたる場各の差額	〇・五七	二・二四	〇・三七	〇・三七	〇・五〇	〇・三七	二八・〇〇
關稅を加へたる場各の差額	一・九〇	一・二〇	〇・三七	〇・三七	〇・五〇	〇・三七	二・七三
浦鹽向安	一・四〇	二・六九	〇・三七	〇・三七	〇・五〇	〇・三七	一・六五

斯くして南滿洲、東支、烏蘇里三鐵道間に於ける北滿貨物吸收競争は一層緩和されたのであるが、本表に示す如く東行が尙低率なるに東支鐵道は東行策を放棄しなかつたから、滿鐵も亦自衛上消極的對抗策を講ぜざるを得ない立場に置かれた。

(四) 第四期 即ち東支鐵道露支合辦改組以後 (一九二四年)以降

一九二四年十月の所謂露奉協定により、東支鐵道は露支兩國の合辦經營に移つた。而して本協定によりて露支雙方各五名宛の理事よりなる理事會を設けて、重要事務を處理することとし、又その下にソウエート聯邦より派遣される管理局長が、同鐵道の運輸營業の實權を掌握することとなつたのであるが、このソウエート聯邦より任命された新幹部は自己の地位を利用して自國の鐵道たる烏蘇里鐵道、自國の領土たる浦鹽港の繁榮の爲めに、あらゆる手段を盡して再び北滿貨物の浦鹽港經由策を講じることに至つた。

けれども前期に締結せる第七回南滿洲、東支連絡運輸協定を全然無視するが如き行爲に出でんか、實力に於て優れ

る南滿洲鐵道と猛烈なる競争を演じなければならぬ不利を知つてゐる爲めに、徹底的に浦鹽經由政策を執る能はず姑息なる手段を弄した。今これ等を列擧すれば左の通りである。

- 一、本線及哈爾濱管區南行大豆及び豆粕に對する調節費徴收 一九二四年七月實施 滿鐵承認 一九二六年二月廢止
- 二、南部線南行大豆に對する調節費徴收 同 滿鐵不承認 同
- 三、全線及哈爾濱管區南行小麥及豆油に對する調節費徴收 一九二四年十一月實施 同 豆油は一九二六年四月小麥は同年十月廢止
- 四、南部線東行貨物に對する秘密運費割引 一九二四年十一月頃より實施
- 五、本線及哈爾濱管區南行豆粕運賃値上 一九二四年十二月實施 滿鐵不承認
- 六、東行貨物荷主に對する特點附與 一九二五年初より 滿鐵不承認
- 七、本線烏蘇里管區各河驛間、南部線五家松花江驛間各驛發東南行豆油、豆粕、大豆、小麥運賃値上 一九二五年十一月實施 滿鐵不承認 現行

これらの中滿鐵不承認ものは發驛に於て荷主より徴收してゐた。兎も角これらは共に北滿貨物の南行壓迫腐心の證左とするに足るものである。けれどもこれに對し、南滿洲鐵道としても拱手傍觀して居られなかつたことは勿論で、南行荷主に對する保護、馬車輸送の獎勵等種々なる對抗策を講じることに至らしめた。

この兩鐵道間の北滿貨物吸收競争の結果は、再び一九二二年の第六回連絡協定締結以前の事態に復歸せしめ、東支、烏蘇里、南滿洲三鐵道に取りて何等の益なきのみならず、徒らに出費を多くし、相手の感情を害し、遂には勢の赴く處止むを得ず徹底的に競争を演じるに至る憂が生じて來た。

茲に於て一九二五年九月十六日に南滿洲、烏蘇里兩鐵道間に「北滿生産大豆、小麥、豆粕、豆油、小麥粉及び各種穀の六品に對する東南行兩鐵路輸送數量協定」を結び、有害無益なる競争を防止するの策に出た。本協定は一九二五



年十月一日より實施され、有効期間は一箇年間であつたが、爾來二回(二箇年間)更新され、都合三箇年間同一協定が有効に實施されたのである。

本協定の骨子は左の通りである。

- 一、數量配分貨物は北滿産の輸出穀類中の大豆、小麦、豆粕、麥粉、豆油及び各種穀の六品に限り
- 二、配分割合は南行五割五分東行四割五分とし
- 三、一鐵道が配分數量以上を輸送せる場合には、相手鐵道が輸送の減少によつて蒙る損失を補償する爲めに、その超過數量に對して拂戻金を交付し、而してこの拂戻金は超過數量(布度單位)に對し、一布度に付金哥建として累加計算法を採り、且つ東行の場合と南行の場合とによりその率を異にし(南行不利)てゐた
- 四、兩鐵道は金錢支拂義務履行保證の爲めに、ダリバンク及び朝鮮銀行の各哈爾濱支店支拂の保證狀を交換する
- 五、兩鐵道は相互に北滿貨物を故意に自鐵道に吸収する爲の手段は採らぬ

然るに同協定實施以來三箇年間の實績を見るに常に配分比率に比し東行優勢にして、爲めに烏蘇里鐵道は南滿洲鐵道に對し年々拂戻金を交付してゐた。而してこの東行優勢の原因は烏蘇里鐵道の建値たるチエルウオーネツツ留の市場價格の下落を始め、幾多の理由はあつたが、何れにしても烏蘇里鐵道は事實上運賃値下の結果を生じるチエルウオーネツツ留の價格下落と、南滿洲鐵道に對する拂戻金交付の爲めに、尠からず財政難に悩み、昭和三年九月南滿洲鐵道に對して輸送數量配分協定の改訂を提議して來たのである。依つて南滿洲鐵道は本提議に應じ、兩鐵道當局間で折衝中であつたが、昭和四年二月三日に協定成立し、前年十月一日に溯つて効力を發生することとした。本協定の骨子は、

- 一、數量配分貨物を北滿産の輸出穀類全部に及ぼし
  - 二、配分割合を東南行共に各宛五割とし
  - 三、一鐵道が配分數量以上を輸送せる場合には、對手鐵道が輸送減少によりて蒙る損失を補償する爲めに、その超過數量に對して拂戻金を交付するが、この拂戻金は全輸送數量に對する超過數量のパーセンテージに應じ一疋に付弗(米貨)建にてその額を規定し、而してその率は東南行共同一とした
  - 四、有効期間を一九二八年十月一日より三箇年間とした
  - 五、兩鐵道は相互に北滿貨物を故意に自鐵道に吸収する爲の手段は採らない
- 等で、これを要するに本協約は兩鐵道相互の親睦と信頼を念とし、東南兩行の均衡並に大連、浦鹽兩港及び南滿洲、烏蘇里兩鐵道の共存共榮を旨として出來たもので、南滿洲鐵道としては前協約に比し配分數量にありては同率に讓歩して不利を忍んでゐるが、拂戻金額に付きては東南行共に同率としたから稍々有利となつてゐる。又本協定成立後南滿洲、東支、烏蘇里三鐵道内に於ける、北滿貨物吸收競争は大體に於て終熄を告げた。
- 以上は南滿洲、東支兩鐵道間の北滿貨物東南行に關する競争及び協調の概要で、現時は大體に於協調の歩を進めてゐるが、東支鐵道にソウエートの勢力の存在する限り、北滿貨物を東行せしめやうとする東支及烏蘇里鐵道と、それを南行せしめやうとする南滿洲鐵道とは各自國の利益を背景として争つてゐるものなれば、時に相互の利益の爲めに互に妥協することありとするも、根本精神に於ては永久に相互背馳するか、又は平行線上を歩んで居るやうにも思はれるけれども、この間に後項説述の如く支那側の介入するあり、無謀なる競争は相互に有害無益にして、支那側をして漁夫の利を得せしめるものなれば、時に多少の變化ありとするも、今後とも東支、南滿洲兩鐵道は協調して行く外なからう。



## 第二款 東支鐵道と烏蘇里鐵道及浦鹽港との關係

## 第一項 東支鐵道と烏蘇里鐵道との關係

山來東支鐵道なるものは、露國がその極東に於ける唯一の軍商港ウラジウオストークとシベリア鐵道とを結ぶに、黒龍線による遠距離と難工事を避ける爲めと、今一つは本鐵道をして極東經略の根據地たらしめんとの見地から産れたものである。又烏蘇里鐵道は一八九一年浦潮に於て起工式を擧げ、浦潮ハバロフスク間の本線は一八九九年に完成し、ニコリスク・ウスリースキー、ボグラニーチナヤ間の支線は東支鐵道と共に敷設されたものである。

けれども開通當時の東支鐵道は事實上、滿洲里旅大線を幹線とし、哈爾濱綏芬河兩驛間の所謂東支東部線は支線的取扱を受けてゐた。然るに一九〇四年より翌年に互る日露戰爭に大敗して、寬城子以南の南滿洲支線と關東州の租借權を失つた露國は、旅大に代つて浦潮に軍商港を完成して、尙東洋經略を夢み続けるに至り、滿洲里綏芬河間の東支鐵道本線は露國に取りて名實共に歐亞連絡の幹線となつた。

かくて東支鐵道と烏蘇里鐵道とは頗る密接なる關係に置かれ、一朝有事の際に於ける軍事輸送は固より、平時に於ける客貨輸送の爲めにも、輸送の安全、迅速は勿論、運送實費の低減、輸送能力の増進等の爲めにも兩者が一致して事に當る必要がある。而してこの爲めには兩鐵道を打つて一丸とし、一鐵道として經營することは頗る有利なる方法であるが、東支鐵道會社は假令表面上の名目に過ぎないにせよ、一私法人たる株式會社に過ぎず、且つその事業が多岐多端に互つてゐるに比し、烏蘇里鐵道は單に運輸營業を掌る一國有鐵道に過ぎないから、兩鐵道はその組織、機能を全然異にし、加ふるに支那並に列國に對する氣兼ねもありて、兩鐵道を一にすることは不可能であると云ふ結論に到達した。茲に於て一九〇六年八月一日より烏蘇里鐵道を東支鐵道の委任經營に移したのである。

今本委任經營に關する協約の概要を摘記すれば左の通りである。

一、委任經營期間 一九〇六年八月一日より一九三三年一月一日に至る約二十五箇年間とす。但し東支鐵道の營業

閉鎖又は政府の命令によりて委任經營を解かれる(この場合には一箇年以前に豫告を與へられる)場合を除く。

一、委任經營に伴ふ東支鐵道への引繼物件 烏蘇里鐵道の本支線鐵道、鐵道用建築物、輪轉材料、浦鹽に於ける埠頭、及流動資本の一切。

一、會計 特別會計とし、東支鐵道は自己の名義に於て國庫勘定を以てその經營を行ふ。

一、賃率其の他 烏蘇里鐵道の地方的、及び露國諸鐵道との直通連絡運賃率、電信並に其の他鐵道一般規程は露西亞鐵道一般規程により、又烏蘇里鐵道と東支鐵道との連絡運賃率は大藏大臣の決濟を経たる後、東支鐵道會社が之を決定する。

かくて烏蘇里鐵道は委任經營の爲めに東支鐵道に引繼がれたが、この後同鐵道現業監督機關の組織及び業務執行に關する諸規程等總て東支鐵道の命令によりて行はれ、烏蘇里鐵道廳は單に東支鐵道の一鐵道事務所となつた。

而して東支、烏蘇里兩鐵道は貨物連絡輸送を行ことし一九〇八年より實施したが、兩鐵道はもとゞ軍事及政治的見地よりて敷設されたものであるから、經濟的に收支相償ふべくもないが、なるべくその缺損を少くする爲めに、その負擔に耐える範圍内に於て出来るだけ高率の運賃率を課するてふ見地よりして、特殊貨物の外は兩鐵道の地方的運賃の合算を取つた。この特殊貨物とは第一號乃至第二十五號特定運賃率表に規定せる各種貨物であるが、この特定運賃率設定の要旨は、

一、沿海洲より露國生産品(セメント、石炭、野菜類、魚類)の輸出を助成すること



二、烏蘇里地方の露國工業を援助發展せしめる爲、北滿より同地方向小麦及其他穀類、獸骨、獸毛竝に其他原料品の輸出を容易ならしめること

三、穀類其他北滿よりの輸出品に對しては、長春經由南滿洲鐵道により大連港に出廻るを極力防禦することの三點に歸する。この運賃は時々變更されたが、前項の(一)に掲げた一九二二年の北滿大豆の寬城子浦鹽間、長春大連間の運賃比較表を見ても、如何に東支、烏蘇里兩鐵道が北滿貨物の南滿洲鐵道經由を抑壓したか々分る。

然るに其の後一九一四年に至る間の營業成績を見るに、浦鹽港經由北滿輸入貨物の漸減、露支直通北滿輸入貨物の少量、日本品の南滿經由北滿輸入の漸増と云ふ、東支鐵道としては不測の不成績を現出した爲、東支鐵道は更に營業方針竝に運賃政策を更改する必要に迫られ、一九一四年末には哈爾濱、浦鹽兩商業會議所の意見をも徴し、幾多審議を重ねた結果、浦鹽港經由北滿輸入貨物の運賃低減その他に關する改正案を草し、將に之が決定を見やうとしたが、實施に先立ちて歐洲大戰となつたので遂にその實現を見るに至らなかつた。歐洲大戰開始以後の東支鐵道内の亂脈は前款及び本章第二節第二款第二項に於て概述したから茲には省くが、兎も角東支、烏蘇里兩鐵道間の聯絡貨物運輸は悲境に沈淪するの止むなきに至つた。殊に一九一九年末にコルチャツク將軍のオムスク政府が倒壊するや、沿海洲に於ても赤派が各所に擡頭し、熾んに線路の破壊を行ひ、翌一九二〇年一月末には烏蘇里鐵道は全く赤派の手に陥り、二月に入りてよりは赤派の交通委員會が成立して鐵道交通に關する最高政策を議決する權利を握り、而してこの交通委員會は其の後間もなく鐵道收入及び各種報告を東支鐵道に提出することを中止せしめ、遂に二月二十日附を以て六月一日を期して、烏蘇里鐵道を東支鐵道より獨立せしめることを聲明し且つ實行した。

けれども當時の烏蘇里鐵道の内部は東支鐵道以上に紊亂して居り、且つ従業員の間盟罷業も頻發し、事實上東支鐵

道との交通聯絡は全く杜絶し、四月末に至つて漸く通信の聯絡のみが復舊した状態であつた。然るにこの長期間の客貨連絡杜絶は輿論が之を許さず、一面貨物輸送の梗塞は東支、烏蘇里兩鐵道の收入を激減せしめたるにより直通聯絡輸送開始の協議を爲すの必要に迫られ、この間支那側及びシベリア竝に東支鐵道監理聯合國委員會技術部代表(米人)等の側面運動もあつて、遂に五月二十二日に米國監理官ジョンソン大佐司會の下にボグラニーチナヤに於て、兩鐵道代表者會合の上暫定協約として左記數項に關する規定を議了し、六月一日より兩鐵道の直通運轉を開始した。

一、ボグラニーチナヤ驛共同使用

二、旅客列車の直通運轉

一、貨物の連絡運輸

一、車輛の交換と各種料金計算

尙本協定の不備を矯正する爲めに、翌一九二一年八月二十日より二十六日に至る七日間、兩鐵道代表が再び緩芬河に會同してその細目協定を決定した。

又一九二二年六月に兩鐵道連絡貨物運輸特定運賃第二十二號(輸出穀類)は一度改訂せられたが、同年六月の前款記載の南滿洲、東支第七回連絡會議の結果、同年十月二十五日以降再び前記特定第二十二號の運賃値上を實施した。

然るに同年十二月七日に後説の如く、東支鐵道エゲリソエリド埠頭が赤派に回收されたのに端を發して、又復東支、烏蘇里兩鐵道に大問題を醸成し、爲めに連絡運輸も一時中絶するの止むなきに至つたが、同年末に前年の協定を復活することに協議が纏り、辛くも連絡運輸の再開を見るに至つた。

けれども上記の如き状態により歐洲大戰及び革命戰中は、東支鐵道在來の東行政策を充分暢達するを得なかつたか



ら、兩鐵道が比較的圓滑に連絡輸送を再開するに至つたのは一九二三年以降のことである。又この頃よりソウエート聯邦の基礎漸く鞏固となり、浦鹽の政状も安定し、東行貨物が逐年増加して行つた。

一九二四年十月には前款記載の如く所謂露奉協定が成立し、東支鐵道は露支兩國の合辦經營となり、ソウエート聯邦より派遣されたる管理局長以下が同鐵道運輸營業の實權を握るに及び、自國の烏蘇里鐵道及び浦鹽港の繁榮並に自國の勢力を北滿に扶植する爲めに、東支、烏蘇里兩鐵道が一致協力して當ることゝなつたことは固より當然である。而してこれが爲めに各種の手段を弄したことは前款記載の通りであるが、ソウエート側は事實上東支鐵道の運輸營業の實權を握つてゐるとは云へ、同鐵道の最高政策は露支雙方各五名宛りなる理事會が掌握してゐるのであるから、往時の露西亞の如き獨裁權はなく、且つ無謀なる北滿貨物の東行を策するに於ては、實力に於て優る南滿洲鐵道との競争を豫期しなければならず、爲めに餘りに露骨なる政策は執り得ない状態である。

之を要する東支鐵道と烏蘇里鐵道とは時に感情の疎隔を來したことも無いではないが、二十有餘年間異身同體となつて、同一使命に向つて邁進して來たものである。

#### 第二項 東支鐵道と浦鹽港との關係

東支鐵道と浦鹽港との關係は、同鐵道敷設工事に着手以來頗る密接なものである。

東支鐵道が浦鹽港エゲリシエリド埠頭の經營權を得たるは、露西亞が東支鐵道の敷設權を得たる翌一八九七年四月二日にシベリア鐵道及び國會國家經濟局の協議會が皇帝親臨の上開かれ、下記の「エゲリシエリド埠頭地帯を東支鐵道引渡しに關する公文」を決定し、同月十二日に勅裁を経たことにより確定したものである。即ち同公文は左の通りである。

一、大藏、交通兩省大臣及び海軍省事務局長の各諒解の下に、ウラジウオストークに於ける金角灣頭義勇艦隊埠頭南方にして、商港築造豫定地たるエゲリシエリド埠頭附近の沿岸地帯を延長四百サーゼン、幅員五十サーゼンに互り東支鐵道會社の臨時使用に交付す。但し政府の要求ある場合には一定期間内に同地域に於ける諸設備を會社に於て撤去し同地域は政府に返還すべきものとす。

二、東支鐵道會社は

(イ) 自己の費用を以て上記地域内に自鐵道輸送貨物の積卸を容易ならしむる爲めの諸設備を施し、並に倉庫を建設すること。

(ロ) 上記地域内には鐵道線路を敷設し、並に同線路を交通省との特別協定に依り、烏蘇里鐵道ウラジウオストーク驛に接続せしめること。

由來露西亞革命以前の東支鐵道會社は、上記の如く表面上は露西亞國內法による一法人たる商會社に過ぎないが、事實上露西亞帝國の一機關であつたから、國家機關たる東支鐵道會社が當該國家の一部たるエゲリシエリド地帯を使用することは、極めて簡單に取扱はれたのである。

而して東支鐵道のエゲリシエリド埠に於ける埠頭築造工事は一八九八年に始められ、翌一八九九年には長さ各五十サーゼンの石造岸壁が三箇所と、社宅、鐵板張倉庫、鐵道線路、舗石道、檢衡車臺等の建設を終へて一段落着いたが、これらに要せる費用は一、〇六二、八八五留であつた(軌條及同附屬品代を除いて)。浦鹽に於ける東支鐵道商業部出張所は一九〇二年九月五日の、又同通關代辨所は同年十二月三十日の各社告によりてそれらの取扱規定が公布され、前者は貨物の保管、發送及び處理業務を營み、後者は通關手續を代辨することゝなつたが、取扱貨物は悉く鐵道用品で



一般貨物の取扱は翌一九〇三年に始まつた。而してエゲリシエリド埠頭の意義は一九〇六年の烏蘇里鐵道が東支鐵道の委任經營に移りてより確立し、一九〇七年夏期よりエゲリシエリド埠頭に於ける東支鐵道運輸事務所が開設され、同年十月十日より同所を發着驛として、東支鐵道及び露國鐵道各驛との間に直通連絡輸送を開始するに至つた。同運輸事務所の取扱業務は左の通りであつた。

- (イ) 浦鹽發旅客に對し露國及び外國の鐵道及汽船に對する地方的又は連絡乘車船券の發賣
- (ロ) 地方的、連絡及び國際連絡輸送による旅客手小荷物の取扱
- (ハ) (ロ)項記載の各輸送による急行又は普通便扱貨物の取扱
- (ニ) 貨物及び手小荷物に對する輸送又は保管に對する保險
- (ホ) 貨物に對する諸掛の代辨
- (ヘ) 發着手小荷物及び貨物の保管
- (ト) 通關手續の代辨
- (チ) 發着貨物に對する金融(別に規定がある)

浦鹽驛とエゲリシエリド埠頭との業務統一は一九〇八年六月二十六日の東支鐵道會社社告第三五八號で布告されたが、同社令により急行便又は普通便扱貨物にして、一荷送狀面記載の數量七十五布度以上の大量貨物は浦鹽運輸事務所がエゲリシエリド埠頭に於ける倉庫に於て取扱ひ、それ以下の少量貨物の發送は商業部出張所が浦鹽驛より發送することとなり、又浦鹽驛とエゲリシエリド運輸事務所との間に於ける各輸送貨物の取扱上の相互關係が本社告により明確に規定された。

一九〇八年の東支鐵道會社社告第一二八一六號「東支鐵道及烏蘇里鐵道倉庫保管貨物運送規定」(貨率集第二〇二六號にて公布)にて浦鹽エゲリシエリド埠頭に於ける東支鐵道の商業部出張所及び運輸事務所の各倉庫は輸出入貨物にして、汽船と東支鐵道による直通連絡にて輸送されるものゝ保管倉庫と公示された。

以上の社告と規定の關係に就き一九〇九年七月十五日東支鐵道布告第二八四號を以て「エゲリシエリド向輸出貨物委託方法」が左の如く公布された。

- (イ) 外國輸出品として浦鹽に輸送される貨物は總て前以て輸出貨物としてエゲリシエリド驛宛託送するを要し、又本貨物にしてエゲリシエリドの倉庫に保管を希望する場合は、發送のに荷送狀面に「エゲリシエリド向輸出貨物にして倉庫保管依頼」の旨記入するを要す。
- (ロ) 荷送狀には荷受人を指名するか、又は商業部出張所宛とすることを得。
- (ハ) 荷送人が自己の貨物を荷送狀複本の提示者又は商業部出張所に送付することを希望し、荷受人の指名を欲せざる場合には、驛長は荷送人に對し當該貨物の荷送狀番號と共に荷受人に關し、至急浦鹽出張所長宛通告することを要する旨通告することを要す。又驛長は荷送人に對し、上記通報なき場合には當該貨物は一般倉庫に保管し隨時船積するに支障を來すことあるやも知れず、而してかゝる場合も東支鐵道は其の責に任ぜざる旨通告するを要す。

- (ニ) その外荷送人に對し、エゲリシエリド宛託送貨物には六箇月間倉庫保管の權限を附與せられ、本期間經過後始めて不引取貨物となることを説明するを要す。但し荷送狀面にその旨記載なき場合には三十日間經過後は不引取貨物となる。



北滿より歐洲向穀類の輸出は漸く一九〇八年に現れたに過ぎない。けれども大豆、豆粕の日本向輸出は同年上半期のみに於てすら約四百萬布度の多量に上つた。

一九〇九年上半期の輸出額は前年同期に比して略々三倍の千二百七十八萬布度に上つた。

この輸出貨物の増加はエゲリシエリドに於ける繋船岸及び倉庫の増築を必要とするに至り、一九〇八年既に上記二繋船岸の外に、浮棧橋(松花江より廻送せる鐵製團平船を二隻連結して造れるもの)を造り、一九〇九年七月には同様の浮棧橋を二箇築造した。

その後、に於ける各年の倉庫又は埠頭の増加模様に関する適當なる資料は手許になきを以て、茲に詳しく記述することの不可能なるを遺憾とするが、一九一九年末に於ける東支鐵道使用にかゝる倉庫は左の通りであつた。

エゲリシエリドに於ける茶用倉庫	二、四五七平方サーゼン
エゲリシエリドに於ける穀類用倉庫	一一、七九七・四平方サーゼン
アムール灣岸に於ける穀類用倉庫	一、〇〇〇平方サーゼン
合計	一六、二五四・四平方サーゼン
この中東支鐵道自身にて建設せる倉庫は左の通りである。	
一九一四年末迄に建設せるもの	六、三六五平方サーゼン
一九一五年に建設せるもの	五五〇平方サーゼン
一九一六年に建設せるもの	五五〇平方サーゼン
一九一七年に建設せるもの	五、四五〇平方サーゼン

一九一九年に建設せるもの

七七〇平方サーゼン

右の外アムール灣岸に於ける一、〇〇〇平方サーゼンの倉庫及び容積三七〇噸二基と一、一五〇噸一基、合計面積二五〇平方サーゼンの油槽も東支鐵道の建設にかゝるものである。この外エゲリシエリドには野積地一、六〇〇平方サーゼンもあつた。

一九一二年より一九二一年に至る十箇年間のエゲリシエリド輸出入貨物總量は左の通りである。

一九一二年	三〇、七六三、二三九布度	一九一三年	三一、七五八、一〇五布度
一九一四年	二六、〇九五、八九二布度	一九一五年	三九、五一七、一二五布度
一九一六年	三六、八二三、九五五布度	一九一七年	三一、三二五、八八七布度
一九一八年	一一、九一三、〇九一布度	一九一九年	一三、五七一、五五四布度
一九二〇年	七、四一六、二三六布度	一九二一年	二一、五五二、五五八布度

一九一八年より二〇年に至る三箇年間は露西亞本國に於ける革命騒動の影響を受けて、エゲリシエリドの業績は頗る擧らなかつたが、一九二一年より恢復の途に就いた。けれども露西亞に於ける主權が帝政を離れて、ソウエト政權に移つた爲め、エゲリシエリドに於ける東支鐵道の經營が意の如くならず、遂に日本軍が沿海州撤兵後間もなく一九二二年十二月七日にソウエト政權は東支鐵道よりエゲリシエリドを回收してしまつた。

東支鐵道より回收後のエゲリシエリド埠頭は烏蘇里鐵道の手に移り、同鐵道商業部出張所が實際經營の衝に當つて居り、又エゲリシエリド埠頭地帯は現在では多く「通過又は自由地帯」と稱せられてゐることは上記の通である。又近時北滿貨物にして本地帯を通過するもの益々多きを加へるに伴ひ、本地帯を擴大するの必要に迫られ、漸次擴張され



たが現在でも尙擴張工事中である。斯くて既往に於て然るが如く、今後に於ても地の利を占むるエゲリシエリド埠頭は、東支鐵道との連絡貨物たる北滿物資の出入口にとりて重要な役割を演じるであらう。

### 第三款 南滿洲、東支兩鐵道と支那鐵道との關係

本章第一節記載の如く滿蒙鐵道の主要業務は貨物輸送であり、而してこの見地よりする現在の滿蒙鐵道網の幹線的地位は南滿洲、東支、北寧の三鐵道が之を占めてゐるが、この中でも南滿洲鐵道を第一とし、東支鐵道之に次ぎ、第三位は北寧鐵道が之を占めてゐる。

然るに屢説の通り、南滿洲鐵道は日本の經營する處であり、東支鐵道も亦露支合辦にして支那の自由意志によりて動かせないのみならず、その益金も全部自己のものとはならない。而して南滿洲鐵道の輸出入貨物は主として大連港經由なるが、この大連港は日本の租借地たる關東州内にあり、東支鐵道輸移出入貨物の一半はソウエート聯邦の烏蘇里鐵道を中繼として同國の浦潮港を通過して居り、他の一半も亦南滿洲鐵道との間に受授されて居る。斯の如くにして支那よりすれば滿蒙の輸移出入貨物の殆んど大部分は外國鐵道によりて輸送され、而もそれが外國たるソウエート聯邦又は日本の繁榮には相當貢献しつゝあるけれども、支那鐵道又は支那港灣の殷盛に資する處が尠いのみならず、支那自國の多くの鐵道は外國鐵道たるこの東支、南滿洲兩鐵道の培養線たる立場に居らなければならぬ状態であるのに對し、支那は少なからず不満を感じてゐる模様である。

かくて支那は南滿洲、東支兩鐵道の輸送貨物を自國鐵道に奪取すべく苦慮しつゝあつた折柄、華府會議によりて支那に對する各國の機會均等、支那の國權恢復等の諸項が承認されて以來、支那には上下を擧げて、外國に供與せる利

權の回收熱が横溢し來り、これに伴ひて、滿蒙物資の自國鐵道吸收策が益々露骨に表面上に現はれて來た。而してこれが爲めには往々にして手段を選ばない傾向すら現はれて來たが、この最も顯著なる例としては、本編第一章第二節第五款第三項及第四項並に第四章第三節第二款第四項記載の條約を無視せる吉海鐵道及び北寧鐵道大通線の敷設であるが、この他にも支那が滿蒙物資の自國鐵道吸收を目的として、南滿洲、東支兩鐵道の貨物輸送を妨碍する爲めに策動せる例は決して尠くない。以下これらの中の主なるものを種類別に列舉しやう。

#### (一) 北寧鐵道の貨物運賃割引

北寧鐵道の貨物運賃引下は本章第二節第三款第二項の(三)に本鐵道の特定運賃として表記した通りであるが、これらの中最近に於て實施せる外國鐵道の輸送貨物奪取策として顯著なるものを左に再び摘記しやう。

(イ) 營口河北驛—皇姑屯、瀋陽又は南滿站相互間發着—一車扱一、二、六級品運賃を一七九籽分の普通運賃とす。(實際籽程は二六四籽五四)

(ロ) 營口河北驛發新民著—一車扱雜貨運賃を一穗に付五元とす。……昭和四年實施。

(ハ) 營口河北、田莊臺、大窪各驛發瀋陽、皇姑屯驛着三、四、五級品の一車扱運賃を一穗に付三元とす。……昭和四年五月十五日實施。

(ニ) 秦皇島、營口河北、瀋陽、皇姑屯各驛發通遼驛着—一車扱一、二、三、四級品運賃を普通運賃の三割引とす。……昭和五年十二月一日より同六年五月末日迄。

(ホ) 本鐵道穀類輸送に關しては特定貨率(一穗籽に付一分八七)があつたが、更に關外各驛發平津一帶及營口河北驛到着—一車扱のものに限り、左記の如く夫々原訂特定貨率より割引されることとなつた。……昭和四年十二月五日實



施。

- 1 通遼驛發天津東站着穀類の運賃は、原訂特定貨率の二割五分減即ち一匁に付十一元五角六分とす。
- 2 通遼驛並に大通支線各驛發天津並に天津以東各驛着穀類の運賃は若し原訂特定貨率に依る運賃が十一元五角六分を超過するときは十一元五角六分とし、十一元五角六分に達せざるときは、原訂特定貨率に依りて計算す。
- 3 通遼驛並に大通支線各驛發天津以西北平以東(通縣支線を含む)各驛着穀類の運賃は通遼驛該着驛間の原訂特定貨率の二割五分減とし之を最高標準運賃とす。若し原訂特定貨率に依る運賃が該標準運賃を超過するときは標準運賃を以て計算し、標準運賃に達せざるときは原訂特定貨率に依りて計算す。
- 4 瀋陽驛發天津着穀類の運賃は原訂特定貨率の一割五分減即ち一匁に付十一元二角とす。
- 5 瀋陽驛並に關外本線各驛發天津並に天津以東各驛着穀類の運賃は、若し原訂特定貨率による運賃が十一元二角を超過する時は十一元二角とし、十一元二角に達せざるときは原訂特定貨率によりて計算す。
- 6 瀋陽驛並に關外各驛發天津以西、北平以東各驛(通縣支線を含む)各驛着穀類の運賃は、瀋陽驛該着驛間の原訂特定貨率の一割五分減とし、之を最高標準運賃とす。若し原訂特定貨率が該標準運賃を超過する時は標準運賃を以て計算し、標準運賃に達せざるときは原訂特定貨率に依りて計算す。
- 7 瀋陽驛發營口河北驛着穀類運賃は一九二九年四月瀋陽局公布の辦法により一匁に付三元とす。
- 8 通遼驛發營口河北驛着穀類の運賃は原訂特定貨率の三割減即ち一匁に付五元四分とす。
- 9 東北各國有省有鐵道より瀋陽驛經由にて本鐵道に連絡し、西行して本鐵道關内各驛に至る穀類の運賃は均しく4、5、6各項の割引を適用する外更に二%の割引を爲す。但し兩鐵道の連絡運賃が瀋陽平津間の標準運賃より

低き時はこの限りにあらず。

(註) 上記各項の辦法にて瀋陽驛發送又は連絡とは皇姑屯驛及瀋海鐵路瀋陽驛をも包含し、通遼驛とは四洮鐵道通遼驛をも包含し、又天津とは天津東站を指す。

(二) 四洮、洮昂兩鐵道の北滿貨物に對する運賃割引

昭和五年初頭より廣信公司が齊克鐵道沿線に於て所有する穀類を輸出する爲めに四洮、洮昂の兩鐵道が各二割五分の運賃祕密割引を爲し、昭和六年の出廻期に於ても齊克鐵道沿線の穀類を南下せしめる爲めに、四洮、洮昂兩鐵道が前者は二割、後者は一割の各運賃割引を爲した。

(三) 瀋海、吉海鐵道兩鐵道間の連絡割引運賃の設定

昭和四年十一月十日より瀋海、吉海兩鐵道の連絡運輸を實施し、貨物は吉海線吉林總分站(十二月一日より口前驛をも追加した)瀋海線瀋陽驛間發着のものに限り頗る低率なる連絡特定運賃決定し、例へば四級品(穀類等)一車扱の連絡特定運賃は普通運賃率の約四三%(兩鐵道割引率の平均)であつたが、昭和五年九月一日改訂されて(多少の引上)本章第二節第三款第三項の(三)記載の通りの運賃となつた。

(四) 東西各四路連絡運輸開始

以上の外東四路即ち北寧、瀋海、吉海、吉敦四鐵道並に西四路即ち北寧、四洮、洮昂、齊克四鐵道間にも各々連絡協定が前者は昭和五年七月頃、後者は昭和三年十二月調印され、又前者は昭和五年十二月より(旅客の連絡撥開始は昭和六年一月)、後者は昭和四年十二月より(旅客の連絡撥開始は調印後間もなくよりであるが)各々實施された。これらの各連絡運輸の開始によりて各關係鐵道間に貨車の直通が行はれることとなり、従つて荷主は發驛及着驛を除く



各鐵道終始端驛に於ける積卸費並に發着手數料が省かれることとなつたのみならず、貨物に對する荷損が少くなると共に輸送期間が短縮され、荷主の受くる便益は甚だしく増大すること勿論であるが、連絡運賃は上記瀋海、吉海兩鐵道間の聯絡特定割引運賃(本運賃は東四路聯絡運賃にも適用)並に四洮、洮昂兩鐵道が臨時に爲した運賃割引を除けば、各鐵道の普通又は特定運賃の合算によることとなつてゐる。けれども現在ではこれら支那諸鐵道の收入貨幣の建値たる銀圓の價格が暴落してゐるから、運賃値下の必要はさまでないが、若しその必要が生じるに至らば運賃値下の舉に出ることは必然と見るべきであらう。

而して以上の事實のその目的とする處を見るに、(一)は南滿洲鐵道及び海運に對する對抗策であるが、營口河北驛經由を特に獎勵してゐる事實よりしても對滿鐵策がその大部分たるは明かであり、(二)は純然たる東支鐵道との對抗策であり、(三)も亦純然たる南滿洲鐵道との對抗策にして、(四)は東支、南滿洲兩鐵道に對する支那諸鐵道の對抗策であることは明白である。

けれども支那鐵道は如何に外國鐵道の營業妨害と、自己の利益擁護の爲に策を弄すると雖も、總ての滿蒙鐵道の輸送貨物は上述の如くその大部分が輸移出入貨物であると共に、これら輸移出入貨物の大部分は必然的に好條件を具備せる港灣を經由する性質を有するものなるを以て、支那がその根本問題たる港灣の築造を爲さずして、徒らに自國鐵道の吸貨策を講ずるとも充分の成果を擧げ得ないことは固より當然であつて、今迄の處では支那鐵道はその策動の多き割合に効果は少なかつた。

茲に於て支那としては自國鐵道沿線に港灣を築造することは急務であるが、此點に於て滿蒙内で葫蘆島以外に適地はない。葫蘆島築港問題は明治四十三年(一九一〇年)以來の懸案で、既に工事に着手したことも同年十月の第一回を

始めとして其の後兩三回に及んだけれども、その都度、本國の政戰又は資金の捻出難等によりて中止に中止を重ねたものであるが、昭和四年來本問題は又復擡頭し、和蘭築港會社請負の下に昭和五年七月二日起工式を舉行し、現に工事中である。而して瀋海、吉海、齊克、洮索四鐵道並に北寧鐵道大通線の敷設、通遼—開魯線、開通—扶餘—哈爾濱線、吉林—同江線、敦化—密山線等の實測完了、並に上記支那各鐵道の連絡運輸の開始等は他に理由もあるであらうが、この葫蘆島築港を豫期して、それを根據として南滿洲、東支兩鐵道の營業を妨碍することも最要なる理由の一つであることは容易に窺知し得られる。

この葫蘆島の築港は如何なる程度に行はれ、又は築港に伴ふ各種商業機關が如何なる程度に整備し、並にその經營が充分成果を擧げ得るやは將來のことなれば勿論今より豫斷の限りではないが、將來日支露三國の大連、葫蘆島、浦鹽三港を中心として日、露、支三國鐵道間に滿蒙物資吸收競争が猛烈に起り、その弊に耐えかねるに及んで遂に協調を産むに至るが如き場合の生じることも今より充分豫想し得る處である。



## 第四章 各國の滿蒙鐵道政策

## 第一節 露國の鐵道政策

## 第一款 露國の極東政策と滿蒙鐵道政策

西曆一五八一年コサツクのウラル越えに幕を切つて落された露國の極東侵出は、妨ぐる者なきシベリヤの荒野を東へ／＼と直走りに走つて、百二十有五年にして全シベリヤの地を其の範圍となすに至つたが、曠世の英主ペートル大帝出づるに及び、凍らざる海を得て覇を歐洲に稱へんとする露國の世界政策樹立せられ、バルカン方面及波斯灣、印度洋方面への南下政策は此の時既に企圖せられた。此の露國の南下政策を繼承せるアレキサンドル二世は、最も露骨に政策の實現に努力し、太平洋への南下に對しては、滿蒙經由の新徑路に依らむとし、當時清朝の衰微漸く著るしきに乗じて、漸次侵略の歩を進め、一八五〇年黒龍江口にニコライエフスクを建設して、黒龍江沿岸の經營に努力し、清國が黒龍江以南の地を墨守しつゝある間に、勢力の分野は自ら一八五八年の愛理條約の締結を容易ならしめ、黒龍江以北の地は遂に露國の確保する處となり、更に一八六〇年清國の英佛と争ふや、北京條約に其の仲裁の勞を執りたる報酬として、新に沿海州一帯の地を獲得し、一寒村たりし海參威の地にウラジオストクを創建して、太平洋岸に於ける軍事的、經濟的根據地たらしむる基礎を置いた。

茲に於て露國は遠く歐露を離れたるウラジオストクと歐露とを結びつくる鐵道の必要を痛感するに至り、曩に英

國資本家に依りて提案せられたる際には、顧る者さへなかりしシベリヤ鐵道は、茲に初めて大に輿論を喚起して、終に一八九一年三月十七日露國皇帝は所謂大シベリヤ鐵道建設の命を下し、同年五月三十一日、ウラジオストクに於て、當時東洋遊歴中なりし、同國皇太子ニコラス臨席の下に起工式を舉行して、西方は起點チエルヤビンスクより東方は終點ウラジオストクより夫々工事を開始し、一八九三年即ち日清戦争の前年には西方は黒龍江の上流スレーチエンスク迄、東方はウラジオストクよりイマン迄開通した。

然るに此の兩端を結び着くる爲に、若し露國の領土内を通過して鐵道を敷設するならば、黒龍江に沿ふて大迂廻するの必要ある爲め、遙に短距離にて直路ウラジオストクに達し得る徑路を、清國領土内に求めんとするの希望を當時露國の有したるは當然のことである。且つウラジオストク港其のものは冬季三箇月間凍結するの缺點を有して、完全なる不凍港とは稱し得ず、又國際鬭争の中心地太平洋に於て餘りに北に偏し居る故、極東の覇權を掌握せんとする露國の野心を満足せしむることは出来なかつた。

偶々一八九二年より翌九三年に互れる日清戦争の結果、日本が清國より遼東半島を得るや、露國はこれを以て年來の野心を達する絶好の機會なりとし、獨逸及佛蘭西を誘つて、所謂三國干渉をなし、日本の遼東半島領有は東洋の平和に害ありとして、日本に迫つて遼東半島を支那に還附せしめ、一八九六年其の援助の報酬として、滿洲里よりポグラーニーチナヤに至る清國領土内を通過する東清鐵道の敷設權を獲得し、次いで二年の後一八九八年獨逸が膠州灣の租借權竝に山東鐵道の敷設權を獲得したるに乗じ、利權均霑の意味より遼東半島二十五箇年間の租借權、竝に東清鐵道の支線として、ハルビン、大連、旅順間鐵道の敷設權を獲得し本線、支線共に一八九八年直ちに起工、一九〇三年全線の開通を見るに至つた。



## 第二款 東清鐵道の敷設

## 第一項 露清銀行の設立

日清戰役後、日本は所謂三國干涉の爲めに妨げられて、遼東半島を清國に還附するの餘儀なきに至つたが、清國は其代償として三千萬兩を日本に支拂ふことを約した。

當時の露國は先に一八六〇年英佛聯合軍の北京を陥れたる際、所謂居中調停の勞を執り、其の報酬として北京條約に成功して居つたが、三國干涉によりて再び恩を清國に賣りたる結果、北京に於ける其の勢力は斷然列國を壓するの觀があつた。露國藏相ウイツテは右償金支拂の期に達すると見るや、佛蘭西と結んで清國に交渉し、英は獨と結びて激烈に借款競争を起したるにも拘らず、露國は英獨を排して終に代償金支拂に必要な大借款に應ずべきことを清國と約し、佛蘭西に於て借款を募集した。

ウイツテは當時同借款を擔當したる佛蘭西諸銀行が露國に與へたる援助に對する代償として、それ等諸銀行の支那に於ける經濟的活動に對し保證を與へんと同時に露國の對支政策を實現せんが爲めに、巨萬の寶物を四散して清朝の歡心を得、其結果遂に露清銀行が生れ出た。露清銀行は露國の對支經營機關として一八九五年十二月設立せられたのであるが、清國に對する勢力扶植の便宜上より、清國政府との合辦を以て得策なりとし、設立の翌年一八九六年締結せる露清銀行組合に關する契約によつて清國の資本を加へることとした。一八九五年十二月露清銀行條例の發布によつて設立せられた露清銀行は、公稱資本六百萬留なるも、露國政府出資の大部分は佛國の大銀行コントワル・ナシヨナル・デ・コント (Le Comptoir National D'ecompte de Paris) を中心として、佛國銀行並に佛國大商會の出資

に係るものである。

斯かる事情の下に設立を見たる露清銀行は一面に於ては、露國と東亞との間に於ける通商貿易の進捗を圖る機關たると同時に、露國勢力の擴張を圖る機關として、鐵道電信の建設、地方通貨の鑄造、關稅及租稅の取扱、銀行券の發行、倉庫及船舶業務等、其の從事する活動範圍は極めて廣汎であつた。

## 第二項 東清鐵道敷設權の獲得

大借款契約に成功して、一時清國の窮境を救ひたる露國は、更に該友誼に對する報酬を獲得せんと計り居りしが、偶々アレキサンドル三世逝去の後を繼げるニコラス二世の戴冠式が、一八九六年五月二十六日舉行せられるため、列國は使節を派遣することとなりたるが、當時の駐清露國公使カシニ一伯は李鴻章のモスコ一訪問を慫慂して戴冠式の盛儀に參列せしめんと計り、其結果李鴻章の露都訪問となつた。

露帝の戴冠式は五月二十六日に舉行せられたが、李鴻章の露都に到着したるは戴冠式に先つこと二十六日、一八九六年四月三十日であつて、此の二十六日の間に於てカシニ一條約として世に知られる露清同盟密約がウイツテ、李鴻章間に締結せられ、次いで再びカシニ一伯の辣腕によつて、同年九月三十日北京に於て清帝の批准を得たのである。

此の露清同盟密約の骨子は要するに日本の清國侵略に對し、過去に於て露國が清國の爲になせる援助の代償並に將來援助を爲し得る状態に露國を置かしむる方法として、露國軍隊の輸送機關として最も有力なる北滿を通過しウラジオストックに達すべき鐵道、即ち所謂東清鐵道の敷設權を露國に與へると云ふに外ならない。

露清同盟密約の第四條及第五條は東清鐵道に關する規約なるが、第四條に於ては、清國政府は露國に對し、黑龍江及吉林兩省の清國領土よりウラジオストックに通ずる鐵道敷設に協賛を與へ、此の鐵道の敷設及經營は露清銀行に許



與する旨を規定し、尙第五條に於て、露國は該鐵道を戰時の軍隊及糧食輸送に使用し得るは勿論のこと、平時に於ても軍隊及軍需品輸送の權利を保有し、將來の滿蒙侵略に對して充分なる用意を怠らなかつたのである。

第三項 東清鐵道會社の設立

東清鐵道敷設權は露清同盟密約の即時調印によりて、露國の手に歸したが、ウイツテは該敷設權を直接露清銀行に與ふることを欲せず、一八九六年九月八日露清銀行總裁と支那公使との間に調印せられたる東清鐵道敷設及經營に關する契約に於ては、東清鐵道の敷設及經營を露支合辦の露清銀行に委任すると共に、同契約第一條に依つて露清銀行をして、該鐵道の建設及經營の爲めに東清鐵道會社なる特殊の株式會社を設立せしめ、該鐵道に關する一切の權利義務を同會社に移轉せしむることとした。

斯くて東清鐵道敷設及經營に關する契約の調印成るや、該契約の規定を基本として東清鐵道會社條例の作成に著手し、一八九六年十二月四日附を以て露帝の裁可を得た。

東清鐵道敷設及經營に關する契約、竝に東清鐵道會社條例に於て決定を見たる重要な條項は、大約次の如くである。

- 一 黑龍江省西部國境上の一地點より吉林省東部國境上の一地點に至る清國領土内を通過する一鐵道を敷設し、且つ營業を爲し、將來同鐵道が露國政府のザバイカル鐵道及南部ウスリー鐵道より清國の國境に向けて敷設すべき各線と接続せしめんが爲め、東清鐵道會社を組織すること。(契約第一條、條例第一條)
- 二 會社は全線開通の時より八十年間同鐵道を所有すること、(契約第十二條、條例第二條)鐵道所有期間八十年を経過したる後は、清國政府は無償にて鐵道及其附屬物の讓渡を受けること、(契約第十二條、條例第二十九條)又

開通の時より三十六年を経過せば、清國政府は一切の投下資本及鐵道に關する一切の負債並に其利息の全額を償還して此の鐵道を買収するの權利を有すること。(契約第十二條、條例第三十條)

三 會社は其の所屬土地に關しては絶對的且つ排他的なる行政權を有し(契約第六條)該地域内に於ける安寧秩序は會社の任命したる警察官が之れを維持すること。(條例第八條)

四 會社は清國政府の許可を経て、清國內に於て鑛業及商工業を營むを得ること。(條例第一條)

五 東清鐵道はシベリヤ鐵道の要求に従つて運轉せらるべく、(條例第三條)又シベリヤ鐵道と東清鐵道との間に意見の一致を缺くときは露國大藏大臣の判定に服すべきこと。(契約第三條)

六 東清鐵道は露國の軍隊を輸送し(契約第八條)又無償にて露國の郵便物、小包郵便物及之に隨伴する官吏を運搬すべきこと。(條例第三條)

七 會社の資本金は株券及債券を發行して之れを組成し(條例第九條)株券總高は紙幣五百萬留にして之れを千株に分ち、毎株の券面を五千留とすること(條例第十條)猶資本金の殘額は債券を發行して之を組成し、必要の度に應じて發行するも其都度露國大藏大臣の許可を経るを要すること。(條例第十一條)

八 會社の本社は總裁一名、役員九名を以て之を組織し、總裁は清國政府之を任命す、役員は株式總會に於て之れを選任し、本社は役員中より副總裁を互選す。

總裁は鐵道會社が清國政府に對して有する義務を確實に履行するや否やを監督するを任務とし、副總裁は自ら社務を統轄する任務を有すること。(契約第一條、條例第十九條)

九 會社本社の所在地は北京又はペテルグラードとし、本社の重役會議は北京又はペテルグラードに於て之を開催



すること。(條例第十八條)

斯くて一八九六年十二月二十七日附を以てケルベツ以下露國人五名の重役の任命を見、同日の重役會議開催の結果ケルベツが副總裁に選舉せられ、ユーゴウイツチ技師を東清鐵道建設技師長に招聘するに決定、續いて翌一八九七年一月十一日清國政府は前掲契約第一條に基き、駐露清國公使許景澄氏を總裁に任命し、斯くて會社の組織整備するや同年三月一日創立式を舉行し、株主總會の開催によりて許、ケルベツ各々正式に總裁、副總裁に就任し、本社を露都ペテルグラードに支社を北京に、鐵道廳を哈爾濱に設けて茲に愈々東清大鐵道の建設に著手することゝなつた。

#### 第四項 バウロフ條約と東清鐵道南滿支線敷設權の獲得

東清鐵道會社の組織なりてより、一八九七年四月二十五日露國は建設技師長ユーゴウイツチ以下の大規模なる建設隊を派遣して、敷設の地を相せしめ、極めて迅速に工事に著手したが、當時露國の鐵道建設による北滿洲への勢力の侵潤を見て、之れに對抗して支那に良港を得んと切かに畫策し居れる獨帝ウイヘルム二世は偶々同年十一月一日同國宣教師二名の山東省に於て殺害せられたるを奇貨として、同月十七日急遽膠州灣を占領し、翌一八九八年膠州灣の租借權を獲得した。

由來ウラジオストツクは冬季三箇月の凍結ありて、完全なる不凍港ならざると共に、國際鬭爭場裡を餘りに北に去り居れる爲め、更に南下して不凍港に突出せんとするは露國多年の宿望である、故に獨逸の膠州灣占領あるや、露國も亦此の機に乗じて一八九七年十二月十八日艦隊を派して曩に日本に迫りて還附せしめたる遼東半島の旅順、大連の占領を斷行し、膠州灣租借權によりて獨逸に與へたると同一條件を以て、旅順口及大連灣の租借權を清國に對して要求した。然るに旅順口及大連灣は遼東半島の要衝に當り、露國若し此の地を占領して其勢力を集中するに於ては、滿

洲全土が露國の支配下に置かるべきは火を賭るよりも明かなることにして、當時に於て日本及英國の甚だしく脅威を感ぜるところである。茲に於て英國先づ之れに對して抗議を稱へ、反對の意を表明する處あつたが、露國は旅順口及大連灣を清國に於ける他の諸港同様自由港として列國に開放すべきことを約して、猶も清國との交渉を續け、竟に駐清露國代理公使バウロフをして一八九八年三月二十七日の旅順大連灣租借に關する條約(所謂バウロフ條約)及五月七日の同續約を締結せしめ、

- 一 露國は二十五箇年の期限を以て旅順口及大連灣を租借し、且租借地内に於て軍事的設備をなし得るの權利を有すると共に、清國は露國の承諾なくして旅順、大連以北の地方を他國人に讓與又は使用せしめざること。
- 二 大連灣は外國貿易開港場として他國の商船に對し入航の自由を許與するも、旅順口は専用軍港として露清兩國の船舶に限り出入を許すべきこと、猶清國は他の諸國の爲めに此の地方の沿海港灣を通商港と爲さざること。
- 三 東清鐵道本線の一地點より大連灣迄及必要と認むる場合には、該本線より遼東半島の營口及鴨綠江間沿海の更に一層便宜なる他の地點迄の鐵道敷設權を露國に與へ、且一八九六年八月二十七日締結の東清鐵道の敷設及經營に關する契約の規定は總て該追加支線に適用すること、並に露國の承諾なくして此の地方に於て鐵道敷設の權利を他國に讓與せざること。

等諸種の權利が露國の掌中に歸したが、就中既得東清本線の支線として、哈爾濱、大連、旅順間の所謂南滿支線の敷設權を獲得したことは、露國大シベリヤ鐵道敷設の所期の目的を完全に達成せるものと云ふことが出来る。

#### 第五項 東清鐵道の建設

武力と外交との協力により竟に南滿支線の敷設權獲得に成功しつゝあつた露國は、他方に於て既に東清鐵道本線の



建設を開始せんとして著々其準備を進捗し、一八九七年四月鐵道建設隊は本國を發して續々浦鹽に上陸し、八月起工式を舉行し、同年より翌年に亘りて幹線建設地帯の豫備調査をなして建設地帯を決定し、一八九八年五月二十八日建設隊の一隊六十餘名、現在の哈爾濱の地に到着し、茲に東清鐵道の建設工事が實際に開始せられた。

哈爾濱に落著きたる建設隊は、此の地を根據として急速に各方面に工事を進め、一八九九年二月には哈爾濱、阿什河間臨時列車の運轉を見、翌一九〇〇年五月には松花江鐵橋建設に著手するに至つた。

偶々一九〇〇年五月初旬勃發せる團匪事件は直ちに滿洲にも影響を及ぼし、同年六月十四日鞍山附近の橋梁二箇が團匪のために破壊せられたるを初めとして、沙河、鐵嶺、奉天、遼陽各地の襲撃となつた。茲に於て同月二十八日技師長ユーゴウイツチは全線に向つて鐵道建設隊の引上を命令し、西部線はザバイカルへ、東部線はボグラニーチナヤへ、南滿支線は旅順及大連へ、殘餘の中央部は哈爾濱へ夫々引上げしめたが、七月下旬團匪は哈爾濱を包圍し、之れを砲撃せしも、露軍はよく之れを撃退し、續いて援軍の到着すると共に團匪は潰走するに至り、東支線の團匪も漸次掃蕩し得て、九月末日迄には東清鐵道は再び露國の手に歸した。

團匪の亂によりて東清鐵道の被れる損害は莫大にして、當時既に完成を告げ居りし一千三百露里の線路中にて其の被害を免れ得たるは僅に四百露里に過ぎず、車輛、橋梁、建築物等の或は破壊せられ、或は燒却されたるもの、銀塊、建設用材料等の掠奪されたるもの其の數を知らず、總計約七千萬留の損失に上つた。

斯くも甚大なる損害を受けたるにも拘らず、工事の復舊と未設箇所敷設とは急速に續行せられ、一九〇一年七月には本線と南滿支線との接續成り、同十月には烏固諾爾驛附近にて西部線接續して、茲に東清鐵道全線貫通し、起工式より四ヶ年、實際工事に著手してより三ヶ年の日月と多大の人命財産の犠牲を拂つて建設に努力せる同鐵道も、同年

十一月三日工事完了するに至り、續いて一九〇三年七月一日には鐵道建設局より營業部に對し、鐵道の全財産並に其の機關を引繼ぎ、ホルワツト將軍の長官任命ありて、同日より正式に營業を開始した。

### 第三款 英露勢力範圍の協定と露國の滿洲掩有

前述の如く、露國が東清鐵道敷設權獲得より更に一步を進めて旅順、大連灣の租借權及南滿支線の敷設權を得、益暴威も逞しくして滿洲の併呑に日も足らざるの勢を示して居つた際に、同じく支那本部に於て鐵道利權の獲得に成功して漸次其勢力を北進せしめつゝあつた英國は、竟に滿洲に於て露國の南下と衝突せざるを得なかつた。

由來英國の極東政策は一に其の經濟的優越を保持するにあると稱せられるも、其の傳統政策を實行するに當つては露國と同様に武力を以て強制せること、決して皆無ではない。當初英國の勢力範圍は長江流域を主として居つたが、一八九七年北京銀公司(The Peking Syndicate)の成立によりて長江以北に其勢力を伸長するの機會を得、偶々露國が一八九六年の露清同盟密約、一八九八年の旅順口大連灣租借條約によりて東清本支線の敷設權並に旅順、大連灣の租借權を獲得して、其の滿洲に於ける勢力が急激に強大となりつゝあつたのに對抗して、關内外鐵道の滿洲延長に全力を注がんとし、一八九八年十月十日竟に香港上海銀行(Hongkong & Shanghai Banking Corporation)をして同鐵道二百三十萬磅の借款を成立せしめた。

該延長線は契約面に於ては牛莊及新民屯に至るものと規定し居るも、將來は更に奉天より東北に延長して吉林、寧古塔及琿春方面に達し、滿洲を東西に貫通する大幹線たるべく豫想せられたものである。東清本線及南滿支線の敷設經營權を獲得し、旅順、大連灣を租借して滿洲を己の勢力範圍と自認し居れる露國が、斯くの如き英國の資本による



鐵道の滿洲への侵入に堪えることは出来ない。

露國は直ちに自國勢力範圍の侵害なりと解して、強硬なる抗議を提議し、英國の反省を促したが、其の結果一八九九年四月二十八日に至つて兩國の間に清國鐵道に關する英露協商締結せられて、勢力範圍の協定を見るに至つた。即ち英露兩國は清國に於ける兩國利害の接觸する問題に關して、衝突の原因を除去するを目的として、英國は長城以北に於て鐵道敷設の許可を要求せず、且つ其の地方に於て露國政府の支持する鐵道許可に對する要求を妨害せざることを約し、これに對して露國は揚子江流域に於て鐵道敷設の許可を要求せず、且つ其の地方に於て英國の既に支持する鐵道敷設に對する要求を妨害せざることを誓ひ、清國政府に於て既に英清會社(British & Chinese Corporation)の代表たる香港上海銀行より敷設費として資金借入の契約を了したる山海關牛莊間鐵道に對する英國の利権は例外としてこれを認むるも、爾後滿洲に於ては英國は何等鐵道敷設に關する利権の要求を爲さざること、との協定が成立した。斯くて滿洲に於ける露國の勢力は其最大競争者たる英國の勢力をも完全に排除し得て、此の協定後に於ける露國は竟に滿洲を獨占するに至つた。

鐵道利権に於て滿洲を獨占するに至つた露國は益々其の銳鋒を露はし、一九〇〇年の團匪事件が滿洲に波及せるを奇貨として一舉に滿洲出兵を斷行して滿洲を占領し、遂に東三省一帯の地を擧げて露兵の掩有する處となつた、併し斯くの如き武力的侵略は露國とても列國に對して聊か憚る處あり、同年八月列國に對して、滿洲の秩序安定し、鐵道の保護の必要な時期に至れば直ちに清國領土内より撤兵すべき旨の宣言を發し、列國の抗議を恐れて、滿洲駐兵の一時的なることを極力辯明したが、其實裏面に於て滿洲併呑の畫策をめぐらしつゝあつたのである。

而して露國の南下は單に清國を脅威するのみではない、露國と極東に於て積極的に對抗し來りし英國も今や其の根柢を危ふくせられんとしつゝあり、又國防上非常なる脅威を被ること明かなるにより、其の銳鋒の防禦に努力せる日本も日本の興亡に關する問題たるにより、兩國は一致して偏に極東に於ける平和を維持することを希望し、且つ清國及韓國の獨立と領土保全とを維持すること、並に日英兩國の特別な利益を侵害せらるゝときは互に必要な措置を講ずることを約する日英同盟を一九〇二年一月三十日に締結した。

日英同盟の成立は露國にとつて可成りの強敵を持つこととなつた爲め、之れに對抗して露國は直ちに露佛同盟を擴大して極東に及ぼし、露佛兩國の極東に於ける特殊權益の他より侵害せられる場合は協力して之れに當るべき旨の宣言を發したるも、他方大に讓歩的態度を裝ひて、日英を欺かんとし、一九〇二年四月八日清國との間に滿洲還附協約を締結し、

一 滿洲に於ける統治及行政權を露國軍隊の占領前の如く清國に還附すること。  
二 一九〇二年四月より一箇年半内に滿洲に於ける露國軍隊を總て撤兵すること。  
を約し、同時に附帶宣言を發表して、滿洲に對しては毫も侵略的野心を有せざること宣言せるも、これ等は單なる紙上の空文たるに過ぎず、撤兵期至るも事實撤兵を行ふの誠意なく、北滿洲の駐兵は盡く南下して遼陽、海城に集中せられ、旅順の防備は益々堅く、一部は韓國々境に向つて國境をおびやかし、韓國も累卵の危きに至つた。

茲に於て日本は直接露國と交渉を開始するの已むなきに至り、露都に於ては駐露大使に訓令を發して交渉せしめ、又一九〇四年に至りては日本外務大臣と駐日露國大使との間に十數回の會見、會商續けられ、竟に最後の修正案に至りて、最早日本側に於て讓歩の餘地なき旨を告げ、之れに對する露國の回答を督促せるも露國は回答の期日を明示せざる爲め、二月六日日本駐露大使は、露國外相に對し國交斷絶の通牒を手交して、遂に日露の戦端は開かれることとな



つたのである。

## 第二節 日本の鐵道利權と米國の鐵道政策

### 第一款 日本の鐵道利權(其一)

#### 第一項 南滿洲鐵道並に安奉線に關する利權

日露戰爭は日露兩軍にとつて非常な苦戰であつたのみでなく、日本としては祖國の存亡興廢を賭して争へる戰爭なるが、幸にして日本軍は陸に勝を制するを得、一九〇五年米國大統領ルーズベルトの仲介により九月一日休戰條約を結び、日露の苦戰は茲に漸く結末を見るに至つた。

斯くて同年九月五日、日露兩國全權は米國ポーツマスに會し、日露媾和條約に調印し、同條約第五條及第六條に依つて露國は關東州の租借權及長春以南の鐵道を日本に讓渡することゝなつた。

斯くして露國は滿洲經略の最前線たる不凍港と之れに通ずる鐵道とを失ひたるため、東清鐵道は著るしく從來の價値を減少して、單なる經過地方開發の使命を有するに過ぎなくなつた。故に露國としては軍事的見地よりするも又極東進出の政策上より見るも、自國內を通ずる鐵道の必要を痛感するに至り、既に戰爭當時より唱道されて居つたにも拘らず、莫大なる工事費を要すると、寒中の運行困難となるが爲め、其實現を見るに至らなかつた黒龍鐵道敷設の議を再興し、一九〇八年國會の決議及勅裁を経て工事に著手し、一九一四年に略々完成された。

ポーツマス媾和條約によつて日露兩國間に讓受せられた各種の利權は其年の十二月二十二日の日清滿洲善後條約並

に同附屬協定によつて、清國の確證を得て形式的にも日本の有に歸するに至つた。媾和條約第五條、第六條に因つて日本の獲得したる權益は、旅順口、大連並に其の附近の領土及領水の租借權及長春、旅順口間の鐵道にして、鐵道は一時野戰鐵道提理部之れを管理せしが、一九〇六年六月九日勅令を以て南滿洲鐵道株式會社設立の件公布せられ、同年末會社の成立を見、四箇月餘を準備に費やして一九〇七年四月一日野戰提理部、其他の官憲より鐵道及附屬地行政其の他の引繼を受け、本社を大連に置いて營業を開始した。

安奉線は初め日露の交戰中軍器糧秣を輸送するの目的を以て、日本軍の手によりて敷設せられた二呎六吋軌間の軍用輕便鐵道にして、一九〇五年十二月三日安東縣、奉天間の完成を見たが、一九〇六年十二月訂結調印せられた日清滿洲善後條約附屬協定第六條に據つて、日本帝國政府の手によりて各國商工業貨物の運搬用に改め、引續き經營することを承認せられ、後一九〇七年四月一日長春以南の鐵道と共に、野戰鐵道提理部より南滿洲鐵道株式會社に引繼がれ、同會社の手によりて改築せられることゝなつた。

南滿洲鐵道の所有權に關しては、露支兩國の原訂條約によれば、鐵道完成開通の日より八十年間の期限を附し、右期間を経過したる時は鐵道は其の一切の附屬物と共に無償にて支那政府に引渡すものとし、又開通の日より三十六年を経過したるときは、支那政府は一切の投下資本及鐵道に關する一切の債務並其の利息を償還して鐵道を買戻すの權利を有し、又安奉線に關しては一九〇五年十二月の日清滿洲善後條約附屬協定第六條に據り改良工事完成の日より起算し、十五箇年を以て期限となし、右期限に至れば、支那政府は日支兩國に於て選びたる第三國の評價人の評價によりて買戻し得る權利を有するの規定なりしが、後一九一五年五月二十五日日支兩國政府の間に締結せられたる南滿洲及東部內蒙古に關する日支條約に基き、南滿洲鐵道及安奉線は何れも其期限を九十九箇年に延長せられることゝな



つた爲め、南滿本線は西曆二〇〇二年、安奉線は二〇〇七年を以て満期たることゝなつた。

### 第二項 新奉、吉長並に吉會鐵道に關する利權

關内外鐵道の遼河以東線即ち新民奉天間の鐵道は、日露戰役中日本軍の敷設せる軍用狹軌鐵道にして、戰後日、清兩國は此の鐵道の處分に關して折衝を重ねたる結果、一九〇七年四月十五日、北京に於て駐清日本公使と清國政府との間に新奉及吉長鐵道に關する協約締結せられ、之れにより日本政府は金百六十六萬圓を以て之れを清國政府に賣渡すと共に、清國政府は改築工事に要する資金の半額を南滿洲鐵道會社より借入ることゝし、翌一九〇八年十一月其續約を以て借款額を三十二萬圓と定め、之れに對して、借款期間中南滿洲鐵道會社より技師一名を派遣することゝした。(其後の事情に就ては第一章第四節第二款參照)

吉長鐵道は滿洲第一の富源を擁する吉林省を貫通し、且つ其延長によつて北鮮の海港に達し得べき線路に當り、經濟的及政治的に見て、日、支、露三國にとりては極めて重要な鐵道であるが故に、一八九四年の頃當時の吉林將軍にて本鐵道急設の要を密奏せるものあり、又一九〇三年東清鐵道の敷設を完了せる露國は、其敷設權を獲得せんとして、吉林將軍に對して交渉を重ねる處あつたが、其議未だ纏らずして日露の交戦となつたのである。

戰後一九〇七年四月十五日の新奉及吉長鐵道に關する協約にて、本鐵道資金の半額を南滿洲鐵道會社より貸與することを約し、續いて翌年十一月の同續約並に翌々年一九〇九年八月十八日締結の吉長鐵道借款細目契約書に於て、鐵道敷設に要する資金五百三十萬圓の半額、即ち日本貨幣二百十五萬圓を南滿洲鐵道會社より貸與することゝし、償還期限二十五箇年、五年間据置二十箇年年賦償還と定め、借款期間中は日本人の技師長及會計主任を任用することゝ規定して、一九一〇年五月工事に著手し、一九一二年十月、工事の竣成を告げ、列車の運轉を見るに至つた。

然るに開通後は滿鐵の培養線として大に其機能を發揮すべきものとの期待を裏切り、工事の不完全なりしことゝ經營法の宜しきを得ざりし結果營業成績良好ならず、且つ財政の紊亂甚しく、其の上支那は本鐵道が自國の國有鐵道たるを口實として、日本側派遣の技師長、會計主任の言を聽容するを欲せず、本鐵道は徒らに缺損の状態に放置せられた。斯くの如き状態なりし爲め、本鐵道に對する滿鐵借款の目的は大に減殺されつゝあつたが、斯くの如くして推移するに於ては本鐵道の將來憂ふべきものあり、借款更改の必要ありしを以て、一九一五年五月二十五日締結の南滿洲及東部内蒙古に關する日支新條約第七條に於て、吉長鐵道に關する諸協約並契約を根本的に改訂することを約さしめ、一九一六年二月より支那政府との間に交渉を繼續して、此の條約に基き一九一七年十月十二日吉長鐵道續借款契約なる改約の締結を見るに至り、日本は改めて吉長線敷設費全額六百五十萬圓を支那に貸與することゝし、既に貸與せる借款額二百十五萬圓に對する未償還額を差引き、殘額四百五十一萬圓餘を新に交付し、償還期限三十箇年、借款期間中は鐵道管理權は支那政府に屬するも、一切の業務は南滿洲鐵道會社に委託し、日本人より工務、運輸、會計の三主任を選び、其一人をして南滿洲鐵道會社の代表として會社の權利義務を執行せしめることゝなつた。

所謂吉會鐵道に關して、日本が最初に其利權を獲得したのは、日露戰爭の翌年一九〇七年四月十五日締結した新奉及吉長鐵道に關する協約第三條後半に於て、將來吉長鐵道に於て支線を添設し、或は該鐵道を延長する場合には其建設のことは清國政府の自辨に歸すべく、若し資金に不足あるときは南滿洲鐵道會社に向つて借入を申込むべし、と規定せられたるに始まり、當時に於ては未だ吉會鐵道の名を明示せざるも、吉長鐵道の支線若くは延長線の敷設に對して清國に於て資金に不足あるときは、滿鐵に於て借款優先權あるを認めたものである。

次いで一九〇九年九月四日、間島に關する日清協約締結せられるに際しては、往年日清兩國間の懸案であつた間島



の領土權の清國に屬すべきことを日本側が承認すると同時に、支那側は其他幾多の權益と共に同協約第六條に於て、將來吉長鐵道を延吉南境に延長し、韓國會寧に於て韓國鐵道と聯絡すべく、其の一切の辦法は吉長鐵道と一律たるべし、開辦の時期は清國政府に於て情形を酌量し、日本政府と商議の上之を定むと規定するに至り、前に新奉及吉長鐵道に關する協約に於ては、單に吉長鐵道の支線或は延長線と規定せるのみにして、其敷設區間明かならざりしに對して延吉を經過し、會寧に達すべき線なることを明示し、且つ辦法は吉長鐵道と一律たるべしとの規定により、所要資金の半額は日本より借入れることを約したるものにして、日本は茲に初めて吉會鐵道の借款權を得たのであるが、敷設費の半額に對する投資權を得たるに過ぎずして、其の開辦の時期に至つては何等明示するところがなかつた。此の協約の不備なる點であつて、此の點本鐵道問題の今日迄依然懸案として未解決の儘殘され居る原因の一をなして居る。

其後吉會鐵道問題は、約十年の間何等の進捗を見なかつたが、吉林省内富源の益々世に知られ、更に本徑路によりて裏日本、北鮮、北滿を短距離に結び付くることは經濟上より見て、日、支、露三國にとりて極めて重大なる關係あること漸く理解せられるに及んで、再び敷設問題喧しく論議せられるに至り、一九一八年六月十八日所謂西原借款の一部をなす、吉會鐵道借款豫備契約突如として締結せられ、本鐵道敷設資金の全額を日本より貸與することとし、借款總額未定にして、而も借款の用途に關して何等規定する處なかりしも、前貸金として一千萬圓を日本特殊銀行團より支那政府に交付し、該豫備契約締結後、六箇月以内に該契約を基礎として借款本契約を締結し、敷設時期を決定し直ちに敷設工事に著手せんとした。

然るに同契約に豫定されたる本契約は六箇月を經過するも其成立を見ず、偶々内亂による支那政局の變轉は西原借

款關係者の没落を來さしめ、前記前貸金は徒らに内争の資に流用せられたるのみにて、吉會鐵道敷設の目的は竟に成就するを得ず、未解決の儘今日に及んで居る。

## 第二款 米國の鐵道政策

米國大統領ルーズベルトが日露戰爭を調停し、ポーツマスに講和談判を開かしめ、日露兩國に平和を齎したるは、其の動機に於て日露の好感に乗じて米國の野心を滿たさんとするが如き意圖の存せしが爲めなりと斷ずることは出來ないが、當時國勢漸く隆盛に赴きつゝありし米國資本家の其の財力を投すべき絶好の機會が、此の時を以て到來せることは事實であつた。而して米國の滿蒙鐵道政策が最初に具體的事實となつて現はれたのは、實に米國鐵道王ハリマンの滿鐵買収計畫である。

### 第一項 ハリマンの滿鐵買収計畫

ハリマンは當時米國の鐵道王と稱せられ、米國鐵道界に絶大なる勢力を有せるが、氏は豫てより世界一週の交通系統を確立するの大意を懷き、先づ日本が血を以て購ひ得たる滿鐵を買収して自己の支配下に置き、更に東清鐵道を買収し、進んでシベリヤ及歐露を通ずる鐵道の交通權を得て大西洋に達し、氏の勢力下にある汽船會社及鐵道に聯絡せしめんと企圖せるものにして、當時ポーツマス講和條約によつて將に日本の所有に歸せんとしつゝありし南滿洲鐵道を自己の勢力によつて組織するシンジケートにより買収せんとするの目的を以て、一九〇五年八月桑港を出發し、同月三十一日横濱に到着した。

ハリマンの日本に來るや、氏は約二週間の内に日本の凡ゆる朝野の名士、實業家と會見し、其の結果十月十二日附



を以て日本政府代表桂總理大臣との間に次の如き豫備覺書を成立せしめた。

- 一 南滿洲鐵道買收費及其の附屬事業費を供給する爲めに、シンジケートを組織す。
  - 二 契約の兩當事者は買收せられたる財産に就き、共同且つ平等の所有權を有す。
  - 三 該鐵道に關聯する炭礦の採掘は、別個の協定により一會社に許可せられ、兩當事者は此の會社に共同の利害を有するものとす。
  - 四 南滿洲鐵道、其の附屬物及凡ゆる地上建設物は雙方の代表者に依り決定せらるゝ價格を以て買收せられるものとす。
  - 五 上記鐵道を經營すべき會社は日本の管理下に置かるゝと雖、事情の許す限り時々其の組織に變更を加へ、結局代表權及管理權を平等ならしむ。
  - 六 該會社は日本の法律により組織せらる。
- 以上の覺書を受けとりたる十月十二日の午後、ハリマンは覺書を携へて歸國の途に就いたが、氏の航海中該計畫は早くも全く水泡に歸した。即ちハリマンの横濱を去つて三日の後、特命全權使節小村外相ポーツマスより歸朝し、該覺書を一見するや
- 一 日本に對する南滿洲鐵道の讓渡には清國の承認を必要とし、日本政府は清國との交渉以前に於て、ハリマンと斯る契約を締結するを得ない。
  - 二 又國民の血と財とを盡したる二箇年に互る苦戰の成果の一半以上に値する南滿洲鐵道を米人に賣却するが如きことは到底國民の忍ぶ能はざるところである。

との二理由によりて大に反對を試み、遂に日本政府を動かした結果、覺書は直ちに取消さるゝことに決定せられた。即ちハリマンが桑港に到着すると同時に、同地の日本總領事は桂總理の命によりて該覺書は尙一層慎重なる調査と研究の必要あるにより、日本政府が本件に關して委細交渉をなす迄は、該覺書は未決のものなりと信じられたき旨の文書を交付した。

其後日本は同年末北京に於て清國政府との間に交渉を重ねたる結果、十二月廿二日の日清滿洲善後條約並附屬協定に依り南滿洲鐵道の讓渡に關して清國の同意を得たるが、清國が露國に對する原特許に準據して南滿洲鐵道が日本及清國人のみを株主とする會社により經營せらるゝことを必要とし、米資を迎ふるを欲せざることを確かめ得たるを以て、該覺書を基礎として如何なる協定をも爲すことは出来ない云ふ意味の文書を翌一九〇六年一月十五日附にて日本興業銀行よりハリマンに發し、茲に明かに該覺書は破棄せられるに至り、ハリマンの買收計畫は全く失敗に終つた。

## 第二項 法庫門鐵道問題

南滿洲鐵道の買收に失敗したるハリマンは、なほも屈することなく、渤海灣とシベリヤ鐵道とを連絡せんと欲し、専門家を極東に派遣し、通商、工業資源の調査をなさしめ、或は奉天總領事ストレットをしてシベリヤ及滿洲の鐵道に關して報告をなさしめ、機會の到來を待つた。

然るに一九〇七年英商ホウリング商會は清國政府より新民法庫門間の支那國有鐵道の敷設權と、將來此の鐵道が齊々哈爾迄延長せられる場合、之を敷設するの特權を得た。茲に於て總領事ストレットは直ちにハリマンに向つて英國の商會と共同して、日本の南滿洲鐵道に依らずして世界一週路の重要な部分の鐵道を獲得せんことを進言したが、當時の米國は恐慌に襲はれ居りたるため資金の調達不可能なるに因り、何等の活動も見なかつた。



一九〇八年米國財界の稍好況に向ふや、ハリマンは再び極東に於て活動せんと欲し、當時ストリートと奉天巡撫唐紹儀との間に進捗しつゝあつた米貨二十萬弗の滿洲銀行設立計畫を完成し、同銀行によつて哈爾濱、愛琿間の鐵道を敷き更に進んでポウリング商會が敷設權を獲得したる法庫門鐵道と連絡し、以て渤海より東清鐵道を横斷し、黑龍江岸に達する一大幹線を敷設せんとした。

斯くてストリート及唐紹儀は滿洲銀行資金調達の目的を以て相踵いで渡米したが、偶々同年十一月中旬清國に於ては光緒帝及西太后相踵いで崩御した爲め、唐紹儀の後援者たりし袁世凱は攝政王の爲めに斥けられ、唐紹儀は無後援の狀態に陥り、自然此の借款交渉も水泡に歸し、ハリマンの計畫は再び挫折した。

斯くて法庫門鐵道に對する米國の割込運動は不成功に了つたが、抑々法庫門鐵道は法庫門迄の鐵道のみにては南滿洲鐵道の利益を害すること多大なるは言を俟たない處なるも、更に北方齊々哈爾濱に延長せられんには殆ど是れが死命を制する性質の鐵道にして、一九〇五年十二月二十二日清兩國間に締結せられた、所謂日清滿洲善後條約に關する祕密議定書の並行線拒否の條項「清國政府は南滿洲鐵道の利益を保護するの目的を以て、清國政府が同鐵道を回收せざる以前に於ては、同鐵道の附近に於て若くは之れに並行して如何なる幹線をも敷設せず、又同鐵道の利益を害すべき如何なる支線をも敷設せず」なる規定に反するものなるを以て、日本は支那政府に向つて嚴重なる抗議を提出したが、該契約の相手方が日本より強力なる英國の商會なる爲め、清國政府は日本の抗議には耳を藉さずして著々同商會との交渉を進せしめ、英國の輿論また當初ポウリング商會及支那を支持して日本の抗議に反對し、爾來二箇年間日英支三國間の外交問題として紛糾を極めたが、一九〇九年に至り英國の態度漸く一變し、日本の抗議の正當なるを認むると共に同鐵道問題は支那の所謂以夷制夷の傳統政策にして、此の問題によりて日英兩國を相闘はしめんとするもの

なるを悟り、自國の一商會を支持する爲め、日英同盟の大義を犠牲に供すること能はざる旨を高調するに至つて、支那亦如何ともするを得ざるに至つた。

加之、日本は當時安奉線改築問題に對し、最後通牒を發して解決したる勢に乗じて一九〇九年九月四日日清協約を締結して、當時の大問題たりし間島問題等と共に、所謂滿洲五案件の一として、清國政府は新民法庫門鐵道を敷設せんとする場合は、豫め日本政府と商議することに同意するとの條項を挿入せしめて法庫門鐵道問題も落著を見た。

### 第三項 滿洲諸鐵道中立及錦愛鐵道問題

曩にハリマンの南滿洲鐵道買収計畫に失敗し、更に法庫門鐵道の利權割込に成功せざりし米國は、其後焦慮に焦慮を重ねて機會の到來を待ち居りしが、遂に其の野心を暴露して一九〇九年秋、米國國務卿ノックスは奉天總領事ストリートと相呼應して、所謂滿洲諸鐵道の中立案と、錦愛鐵道とを提唱して世界の耳目を衝動するに至つた。即ち一九〇九年十月米國財團及英國ポウリング商會は強壓的に支那政府を説得して、錦愛鐵道投資、建設、經營に關する豫備協定を締結せしめたが、當時は同問題を頗る祕密に付して公表せず、先づ滿洲諸鐵道の中立案を公然と發表して、錦愛鐵道は最初は此の中立案を遂行する爲めに暗示したに止る。而して滿洲諸鐵道の中立案の主旨は米國の傳統的政策たる支那の領土保全及機會均等主義に基き、滿洲に於ける諸鐵道を經濟的にして且つ公平無私なる管理の下に置き滿洲に於ける支那の主權を確立すると共に、各國の商業上の機會均等享有を實現せんとするものなりと云ひ、其實行案としては、

- 一 清國をして滿洲に於ける諸鐵道を買収せしむること。
- 二 買収に必要な資金は参加を希望し且つ門戶開放機會均等主義によりて保證せられる關係諸國民より供給する



三 資金の供給國は借款期間中これ等鐵道の經營に従事し、且つ材料の供給に就き優先權を有すること。

四 此の案實行の爲めには支那は固より、既に滿洲に於て廣汎なる鐵道利權を有する日露兩國の共同を必要とする

こと。

等にして、一言にして之れを云へば、現に日本及露國に依つて經營せられる南滿洲及東清鐵道を兩國の單獨經營より列國の共同營理に移さんとするにあつたのである。

斯くてソックスは右提案の内容を先づ英國に示して其賛成を求めたが、英國の態度は頗る冷淡にして、主義としては賛成なるも實行不可能なるべしと云ひ、且つ各國の意嚮を確かむるの要あるを主張した。而して此の問題に關して最も利害關係の大なる日露兩國は最初より賛意を表せず、且つ當時の駐露米國公使が露國と交渉を試みるに當つて、滿洲鐵道中立案のみを示したのに拘らず、露國政府が其の第二案たる錦愛鐵道敷設問題の伏在するを探知するに及んで、米國の多策なるに疑心を起し、該案によりて歐露と極東との聯絡支配を侵犯せられるを理由として該提案を峻拒するに至り、日本も亦露國との意見交換後、該案がポーツマス媾和條約に著るしく背反するものなることを主なる理由として反對し、獨佛の兩國亦同じ態度に出でたる爲め、所謂以夷制夷の傳統政策を奉ずる清國が米國の甘言に眩惑して獨り賛成の意を表したるも、大勢は如何とも仕難くして、一九一〇年折角の提案も終りを完うせずして葬り去るゝに至つた。

滿洲鐵道中立問題も亦々失敗に終るや、米國はストレットを擧げて米國財團の代表となし、錦愛鐵道の建設問題を米國單獨にて進捗せしめんとし、一九一〇年三月清國と該鐵道に關する最後の條約を締結して急遽之れが實現を計つ

た。一九〇九年十月二日に締結された錦愛鐵道投資建設經營に關する協定によれば、清國政府は錦州、齊々哈爾、愛琿間を聯絡する鐵道を建設せんが爲め、米國財團及各國の財團より成る銀行團より建設費用を借入れること並に借入れる割合は米國財團六割、他の各國には四割を割當てること、英商ボウリング商會が建造及施設に従事すること、本鐵道會社の管理機關及株式は清國人、米國人及英國人に限定して組織せらるゝこと等である。

此の案は案其のものが米國の主張する機會均等の主義と兩立せず、且つ滿鐵及東清鐵道の利益を脅威するものなること明かであつた爲め、日、露、佛の諸國は數回に亘りて清國に對して嚴重なる抗議をなし、英國も日露の主張を支持するに至つて、米國は全く孤立に陥り、計畫を遂行し得ざるに至り、同國の體面上清國に迫りて其の後一年以上に亘り交渉を繼續せるも、此の問題も竟に有耶無耶に葬られた。然も其後日本は後述の如く一九一三年に至り、滿蒙四鐵道敷設權を獲得して四洮線の敷設を開始し、一九一七年には鄭家屯迄の完成を見たるにより、米國の錦愛鐵道に對する野心既に消滅せりと思はれたにも拘らず、世界大戰後一九二〇年十月十五日新四國借款團の成立に際して、米國は突如本鐵道の敷設權を既得權として該借款團に提供したが、斯くの如きは米國が如何に滿蒙の鐵道に對し執心し居れるかを如實に物語るものである。

#### 第四項 東支鐵道に對する米國の政策

東支鐵道に對して米國が其の鐵道政策を遂行せるは、ソヴェート政府の政權掌握後のことにして、それ以前に於ては僅かに次の二事件があつたに過ぎず、政策の本領は其後テクニカル・ボードに對する態度並に華府會議に於ける東支鐵道問題に對する態度に於て明かになつた。

第一の事件は、露國が一九〇八年の初めより其の鐵道附屬地たるハルビンに對して、一八九六年九月の東清鐵道敷



設及經營に關する契約第六條を根據として、絶對的且つ排他的なる行政權を行使せんとするや、米國領事は哈爾濱は支那が既に外國貿易地及外國人居住地として開放せる開市場なるを以て、假令東支鐵道附屬地内の地域に屬するともかゝる開市場を露國單獨の意に委することは出来ない、殊に課税問題の如き各國領事會議に於て決すべきものであると抗議したるにより惹起された紛争である。

當時此の露國の絶對的且つ排他的行政權を支持したるは僅かに日本のみにして、其他諸國の領事は何れも米國の抗議に左袒したる結果、露國は交渉不利益に陥り止むなく讓歩して、遂に一九〇九年五月附屬地行政權に關する露清豫備協約を締結して一時を糊塗した。然しながら事實は東清鐵道會社の所謂絶對的且つ排他的なる行政權は大體に於て一九一七年迄行使されて居つた。

第二の米國の東支鐵道に對する關心の現れは、一九一七年の米國技師隊の派遣である。即ち歐洲大戰中一九一七年露國に於てケレンスキー政府の成立せる際、其の依頼に應じて米國は當時パナマ運河開鑿者として名聲ありし、スチーブンスを技師長とする技師の一隊を派遣し、露國の一般鐵道、特にシベリア鐵道を米國式に改造し、輸送能力を増進せんとし、露國技師と協力して大規模なるシベリア鐵道輸送力改善計畫を立て、之れが實行に着手せんとして、露國は巨額の輪轉材料を米國に注文し、招聘に應じたる二百八十名の技師隊は同年十二月ウラジオストクに到着した。

然るに時しも、ケレンスキー政府は崩壊して、レーニン政府之に代りたる爲め、米國の計畫は水泡に歸し、技師隊の大部分は一時長崎に引揚ぐるの已むなきに至り、本國の命令を待つたが、結局ホルワット東支鐵道長官と協定の結果、最初の目的を變更して、東支及烏蘇里兩線の改良に従事することとなり、全員中の百二十名を以て哈爾濱中央工場、ウラジオストク貨車機關車組立工場、其他東支、烏蘇里兩線の要所に配置した。

斯くて米國の技師隊は依然として、東支及烏蘇里兩線沿線に残留し、活躍し居りたるが、一九一八年八月聯合國のシベリヤに出兵するや、當時極度の紊亂に陥つてゐた諸鐵道は、出兵に依る軍事輸送の繁忙となるに及び一層悪化した。米國は此の機に乗じて當時のザバイカル、東支、黒龍、烏蘇里各線の運行を正常ならしむるを理由として、露國政權の回復する迄、米國に於てシベリヤ諸線の管理に當らむと主張するに至つた。

然るに日本はシベリヤ諸線を米國が管理することを直ちに肯じなかつた爲め、本問題は兩國間の外交問題と化して幾度か折衝が重ねられたが、米國側は日本の提議せる共同管理の如きは事實上不可能なること、スチーブンスの活動を拘束するが如き案には賛成し得ずと固く持して譲らず、結局日本側の大讓歩によりて國際管理 (Control) と云ふ名義を監督 (Supervision) と改め、一九一九年一月英、佛、伊、支を加へて、茲に東支及シベリヤ鐵道監督協約案の成立を見るに至つた。

一九一九年三月監督協約案に従つて露國委員カチェンコを議長とし、伊國を除く加盟各國委員より成る聯合國鐵道特別委員會 (Technical Board) 成立し、聯合軍策動地帯内鐵道の監督に當ることとなり、此の委員會の下に技術部及軍事輸送部の二部を置き、二部共に特別委員會に委員を出せる諸國委員を以て組織し、技術部には米國技師スチーブンス終始部長であり、軍事輸送部は日本側委員が部長となつた。此の兩部の任務を見るに技術部は鐵道の技術的及經濟的經營を行ひ、其の權限廣汎なるに反し、軍事輸送部は單に聯合國軍事輸送の調節を計るを以て任務とせるのみにして、形式上は兎も角事實は米國の單獨管理の觀あり、技術部に於ては米國委員はシベリヤ幹線、東支東西線、烏蘇里鐵道南部線を、日本委員は黒龍鐵道、烏蘇里鐵道北部線、東支南部線を擔當し居れるも、部長スチーブンスの勢力



により獨占せられた形勢であつた。

一九二〇年一月米國はシベリヤよりの撤兵宣言を發し、前記監督技師も大部分歸國したるが、スチーブンス以下數名の幹部は殘留し從來の監督區域を放棄せず、ウラジオストク港の振興を策して南滿洲鐵道に損害を與ふるが如き政策を採り、事毎に日本に反對なる態度を示したが、越えて一九二一年八月に至つてはテクニカル・ポールド改革案を發表して東支鐵道を全く技術部の管理下に置き、東支鐵道に對し一層勢力を扶殖せんと企てたが、日本は固より、支那も當時着々東支鐵道の利權回収に成功しつつありし際なるを以て、かゝる計畫の實現さるゝことを喜ばずして之れに反對した。

時恰もワシントン會議の開催せられるに際し、スチーブンスは直ちに歸國して、同會議に於て東支鐵道の共同監督制を繼續するのみならず、更に擴張して列國共同管理となさんと企劃し、米國政府亦之れを極力援助したるも、同會議には露國代表の出席なかりしこと、及支那が極力反對し日佛も大體現状維持に傾きたる爲めに該案の主張は容れられず、スチーブンスの期待は裏切られた。テクニカル・ポールドは一九二二年十月日本のシベリヤ撤兵と同時に前記聯合國監督協約に基き自然消滅することとなつた。

### 第三款 日本の鐵道利權(其二)と滿蒙鐵道網の確保

#### 第一項 滿蒙五鐵道及四鐵道に關する利權

一九一一年十月十日勃發せる支那の革命騒動は、支那の内政をして益々紛糾せしめ、安寧秩序は全く棄て去られた觀があつたが、此の機に乗じて列國は各種利權の獲得を試み、日本は此の間に處して一九一二年十月滿蒙五鐵道に關

する利權を獲得した。

此の滿蒙五鐵道の利權獲得外交は當時秘密外交とせられ、其の經緯に關しては頗る明瞭を缺くが、當時米國はウィルソン大統領職にありて、當時の列國對支借款團たる六國財團より自國財團の脱退を命じたる際に、支那に對する野心著るしく減少しつつあり、英國は終始日本を支持し、露國も亦日露協商に依つて完全に日本の態度を諒解して居つた爲め、極めて容易に利權を獲得し得て、日本は遂に多年の苦闘報ひられて南滿洲より外蒙に互る鐵道網を支配する基礎を確立し、將來これ等の交通路によりて經濟的發展を試み、滿蒙開發の一大使命を實現する鍵を握ることとなつた。

一九一三年十月五日日支兩國間に締結された滿蒙鐵道借款修築に關する公文の交換によりて、其利權を獲得せる所謂滿蒙五鐵道とは、

- 一 四平街より鄭家屯を経て洮南に至る線
- 二 開原より海龍に至る線
- 三 長春より洮南に至る線
- 四 洮南より承德に至る線
- 五 海龍より吉林に至る線

の五鐵道を指稱するものにして、(一)四平街洮南間、(二)開原海龍間、(三)長春洮南間の三線は支那政府が日本の資金を借入れ、自ら其の敷設をなすことに同意せる所謂日本の借款鐵道にして、同交換公文にては該大綱の議定後直ちに協定に入る旨規定され、且つ以上の各鐵道は南滿洲鐵道と聯絡して滿鐵の培養線となるべく期待せられた。(四)洮



南承德間、(五) 海龍吉林間の二鐵道の利権内容は前記三鐵道と異りて、支那政府が將來若し此の兩鐵道を敷設する場合に外國資金を借用せんとするときは、先づ日本資本家に商議すべしと約せるものにして、日本は此の兩鐵道に關しては借款優先權を有するものと云ふべく、其の敷設は全く支那の隨意にして従つて敷設の時期等は全然支那の自由裁量に存するものである。

斯くて所謂滿蒙五鐵道に就き其の敷設の權利は日本によりて獲得せられたるが、右五鐵道の中敷設の實現を見たのは僅かに四平街洮南間の四洮鐵道のみにして、四洮鐵道が一九一五年十二月十七日支那政府と橫濱正金銀行との間に同鐵道の一部四平街鄭家屯間の四鄭線借款契約が締結せられ、一九一七年四月起工同年十一月竣工し、其後四洮借款契約の締結せられるに及んで、鄭家屯通遼間、鄭家屯洮南間も亦工事に着手して、其の開通を見るに至れるを除いては、他の四線は實現に至らなかつた。

其後一九一八年九月二十四日、日支兩國政府は改めて滿蒙四鐵道覺書を交換し、支那政府は該覺書の冒頭に於て日本資本家よりの借款を以て速かに滿蒙に於ける四鐵道を建設することに決定せる旨の聲明をなし、日本政府は之れに對して、欣然支那政府の聲明を諒承すると共に、日本資本家をして本借款の商議に應ぜしむるが爲めに必要な措置を執るべき旨を聲明した。所謂滿蒙四鐵道とは、

- 一 開原、海龍、吉林間鐵道
- 二 長春洮南間鐵道
- 三 洮南熱河間鐵道
- 四 洮南熱河間の一地點より海港に至る間の鐵道(本線経路は追つて調査の上決定すること)

にして、該覺書の交換後四日を経たる同年九月二十八日を以て、支那政府と日本特殊銀行團との間に滿蒙四鐵道借款豫備契約締結せられ、所謂西原借款の一部をなす二千萬圓が、前渡金として支那政府に交付された。此の豫備契約によれば、借款本契約は豫備契約後四箇月以内に之れを締結し、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、其の協定に依り鐵道建設に着手し、速成を圖ることとなつて居つたが、吉會鐵道借款豫備契約と同じく、契約の當事者たる段内閣は支那内亂によりて崩壊して、政敵之れに代り、且つ當時支那國內の輿論は遽に之等鐵道の建設に着手するを許さない事情にあつた爲め、暫く其経過を見ることとなつたが、其後今日に至る迄何等利権の實現を見るに至らず、偶然の結果として滿蒙に於ける他國の侵略に對する保障となつたに過ぎない。

滿蒙五鐵道と四鐵道とに關する利権に就き、其の内容の異同を見るに、四鐵道覺書の交換せられたときには、五鐵道の一たる四洮鐵道は既に一部開通し、更に全線の工事計畫中なりし爲め、同線を除き、其の代りに洮南熱河間の一地點より海港に至る間の鐵道を新に加へると共に、五鐵道中にて開原海龍間、海龍吉林間の二鐵道に分割せるものを、一鐵道に改めた點にある。五鐵道中の洮南熱河間、海龍吉林間の二鐵道に關しては、單なる借款優先權を獲得したるに過ぎなかつたが、四鐵道覺書に於ては、總ての鐵道を借款鐵道とし、引續き借款豫備契約を結んで、一舉に之等鐵道の實現を期したものと、如くであるが、事實は前述の如く、全然豫想に反したる結果の儘、今日に及んでゐる。

猶日本は上記諸鐵道中の洮南熱河間の鐵道及同鐵道の一地點より海港に至る間の鐵道の二線は當時他の線に比して比較的重要ならずと認められた爲めか、或は他國との權衡維持の手段の爲めか、該二鐵道の借款權を以て之れを一九二〇年十月十五日成立せる新四國對支借款團に讓渡せる爲め、假令支那政府が該借款團を認めざるにせよ、日本として



は最早此の利權を行使し得るは困難であらう。

### 第二項 四洮、洮昂及其他諸鐵道の利權

前述せる如く、四洮鐵道は一九一三年十月五日附にて日支兩國間に交換せられたる滿蒙鐵道借款修築に關する公文に依りて、日本の鐵道利權となれる所謂滿蒙五鐵道の一にして、同條約中現在迄に日本の手にて實現されたる唯一の鐵道である。

四洮鐵道は初め支那政府と横濱正金銀行との間に、四平街鄭家屯間の建設費用として締結せられた四鄭借款金額五百萬圓を以て工事に着手したが、銀價及一般物價の騰貴の爲め資金の不足を來し、一九一八年二月七日更に二百六十萬圓の短期借款契約を成立せしめ、合計七百六十萬圓を以て工事を續行し、次いで本線の延長線及支線を敷設するに及んで更に資金の必要ありし爲め、一九一九年九月八日支那政府と南滿洲鐵道會社との間に基本的契約たる四洮鐵道借款契約を締結し、所要資金は四千五百萬圓を限度として、短期借款の形式により隨時南滿洲鐵道會社より支出することに定め、鄭家屯通遼間支線は一九二二年四月起工、翌年一月竣工、鄭家屯洮南間の本線延長は一九二二年九月起工、翌年十一月より營業を開始した。

斯くて四洮鐵道の總借款額は正金銀行よりせるもの五百萬圓、滿鐵より借入れたる額三千二百萬圓、合計三千七百萬圓に達し、外に延滯利子八百三十一萬圓餘に達して居るが、南滿洲鐵道會社は、借款契約によりて車務、工務、會計の三處長を派遣して同鐵道の經營を助け、又會計の監督を爲してゐる。

洮昂鐵道は東三省交通委員會の計畫に成り、一九二四年九月三日奉天官憲と南滿洲鐵道會社との間に締結せられた建造請負契約に基き、一千二百九十二萬圓を以て南滿洲鐵道會社が工事を請負ひ、一九二五年五月末起工、一九二六

年十二月を以て全線の開通を見た。請負工事は工事成後一箇年以内に返済し得ないときは別に借款契約を締結することとなり居れるも、工事費未済なるにも拘らず種々の事情により、未だに借款契約を締結するに至らず、南滿洲鐵道會社よりは顧問一名を派遣して居るが、經營には關係して居らない。

以上の外、滿蒙に於ける鐵道の内、日本側の利權を認め得られるものを擧ぐれば、一九二八年十月開通を見た吉敦鐵道は一九二五年十月二十四日支那政府交通部と南滿洲鐵道會社との間に締結せられた工事請負契約に基き、一九二六年六月敷設工事に着手したものであるが、請負契約金額二千四百萬圓は工事成後檢收の時支拂はるべき契約にして、若し檢收後一箇年内に其全額若くは一部を償還し得ざる時は、借款契約を締結して期限の延長をなし得るとの規定あり、右金額の償還せられる迄は南滿洲鐵道會社より會計主任一名を派遣することになつてゐる。

其他日支合辦鐵道として日本側の出資ありて、其經營に参加し居るものには天圖、溪城の兩輕便鐵道あり、事實上日本經營と稱し得べきものには金福鐵道がある。天圖輕便鐵道は天圖輕便鐵路合同契約によりて資本金四百萬圓の内半額は吉林省政府より出資し、残り半額を日本側にして出資せるものに係り、又溪城鐵路公所は南滿洲鐵道會社と日支合辦本溪湖煤鐵公司との合辦によりて成り、資本金五十七萬圓の内十分の七(三十九萬九千圓)は南滿洲鐵道會社より出資し、十分の三(十七萬一千圓)は煤鐵公司の出資に係るものである。又金福鐵道は資本金四百萬圓の株式會社金福鐵路公司の經營下に置かれ、同公司の株式は日支兩國人を株主として居る。

### 第三項 一九一五年の日支交渉

一九一四年歐洲大戰の勃發し、日本も亦聯合國側に加擔し、支那に於ては獨逸の根據地たる青島を攻撃して其勢力を一掃せしが、此の時に當り支那政府は事毎に日本に抗議して日本の活動を妨げること甚だしく、青島陥落に際して



も種々の問題を提出し交渉し來ること一再にして止まらず兩國の國交漸く多端を極むるに至つた。こゝに於て一九一五年一月より日本政府は五項より成る要求を提出して、交渉を開始するに至り、該要求に對して支那側の回答を迫りしも支那は國論囂々たるのみにて爲す處を知らず、日支交渉は會議を重ねること二十數回、三箇月の時日を空費して折衝容易に纏らず、日本は支那側に對して遂に最後通牒を發して應諾の回答を得、同年五月二十五日條約の調印を見るに至つた。これ所謂一九一五年の日支交渉である。

斯くして解決せられた日支間の條約は總て五項に分たれ、所謂二十一箇條の要求として周知知らるゝ處なるが、滿蒙の鐵道に關する日本の利權に關し最も重大なる結果を齎した。即ち其の第二項南滿洲及東部内蒙古に關する條約第一條に於ては、旅順、大連の租借期限並に南滿洲鐵道及安奉線に關する期限を何れも九十九箇年に延長すべきことを約し、露國との原訂條約によれば東清鐵道が完成して運轉せられたる日より八十年間を經過すれば支那政府は無償にて鐵道及其の附屬物の所有權を所得し得るのみか、八十年を經過せざるも三十六年を經過すれば一切の投下資本及鐵道に關する一切の債務並利息を全部償還して之れを買收し得るの規定なりし爲め、當時に於ては買收期限迄僅かに二十餘年を餘すのみであつた。又安奉線は日本が其改良工事を完成せる一九一一年十一月四日より十五箇年を經過すれば支那に賣渡すべき定めなりしが、之等を總て九十九箇年の期限に延長せしめ、且つ原條約に定めたる三十六箇年後の支那政府の買戻しの權利を無効とし、又第七條に於ては、吉長鐵道に關する諸協約並に契約の根本的改訂を行ふべきことを約さしめた。一九一七年十月十二日の吉長鐵道續借款契約は此の交渉を基礎として新に締結せられたるものに係る。

#### 第四項 石井ランシング協定と日本の滿蒙鐵道網確保

日本と米國との關係は、滿蒙の鐵道問題を中心として、日露戰爭以降屢々利害の衝突起りて混亂し居たることは前述せる如くである。米國は滿洲鐵道中立案及錦愛鐵道問題に關し、日露の共同抗議に遇ひて計畫の失敗に歸し、滿洲に對する發展意の如くならずと見るや、滿洲に於ける各國の自由競争が日本の差別待遇によりて阻止せられるに由ると爲し、又日本は一九一五年五月の最後通牒により支那の不滿の裡に結末を見たる日支交渉に對する支那人の不滿は米國人の後押あるによるものと解し、米國に對して釋然たらざるものあり、日米兩國間の感情は益々乖離し來つたのである。

依つて日本及米國が歐洲大戰に参加して同じく聯合國側に加擔し、兩國の利害及感情のやゝ接近し來る形勢となれるに乗じて、一九一七年日本石井駐米大使と、米國國務卿ランシングとは相互に協定して十一月二日公文を交換し、米國は日本の領土に接壤せる地方即ち滿蒙に於ける特殊權利を容認し、日本は又米國傳統の對支方針と稱せられる門戶開放、機會均等主義を支持すべきことを聲明した。

言ふ迄もなく、日本の滿蒙に於ける特殊地位は、既に滿鐵及關東州租借地を中心とせる條約上の權益と之れに伴ふ實力とにより支那之れを承認して完全に成立し居れるに拘らず、滿蒙に野心を有した列國は公然と之れを承認するを屑しとせざる傾向ありしが、英國先づ日英同盟によりて夙に日本の此の特殊地位を承認し、露國亦日露戰役後遂に日本の拂ひたる犠牲に對する尊敬として北滿に於ける自國の權益を確保すると共に滿蒙に互る日本の權益をも承認した。然るに唯米國のみは、如何にしても之を承認せず、常に反對の立場にありて機に乗せんとせしも、石井、ランシング協定によつて漸く承認するに至つたものと見得られるのであつて、日本の滿蒙に於ける特殊地位の確立と共に滿蒙に於ける鐵道網の完成亦助長せられたること少からず、日本は滿蒙鐵道交通の發展に對し貢獻する處大なりしと共に



に當時滿蒙の鐵道網は日本の支配下に置かれむとする形勢にあつた。

### 第三節 支那の滿蒙鐵道政策

支那は由來以夷制夷を傳統政策とする國にして、殊に清朝末期の外交には、確固たる主義主張の下に行動したる形跡を發見し得ない。従つて滿蒙に對する鐵道政策と雖最近露國帝政の衰亡によりて露國の滿洲に於ける銳鋒の大に鈍りたるに乗じて利權回収に着手する迄は、其の片鱗をだに認めるを得ず、支那と列國との間に鐵道問題として折衝を試みられた種々の交渉も實は支那の背後に隠れたる第三國と他國との政策の交錯に外ならなかつたのである。

近時滿蒙に於て支那官憲の間に瀰漫しつゝある滿蒙鐵道對策は、彼等の巧に誘導しつゝある輿論の後援によりて漸く實現の端緒に就きたるが、此の鐵道政策とも稱し得べき活動中現に最も顯著なるものは外國關係鐵道の利權回収（一面に於ては外國の權益蹂躪）と鐵道の新設自營との政策である。

先づ鐵道利權の回収に就て見るに、支那に於ける外國の利權は多く支那の實力弱きに乗じて、列國が自國の勢力伸張上武力的強制的に獲得せるものなるを以て、支那の國力充實し、經濟力と武力とを備ふるの曉には當然回収せらるべき性質のものである。而して支那本部に於ては滿蒙に先立つこと十數年前既に日露戰爭による日本の勝利が隣邦支那を刺戟して種々の國內改革問題を勃興せしめたる一方、對外的には鐵道利權回収の熱望を旺盛ならしめたが、其後一九一一年の民國革命によつて國民の間に漸次國家統一の望み漲り來り、國家統一による自國國力の覺醒と國民一般の知識向上による列國壓迫の不合理性の自覺とは、凡ゆる方面に於て利權回収の叫びを傳へるに至つたが、滿洲に於て最も效果的に實現せられたのは東支鐵道に關する利權回収の運動乃至政策である。

### 第一款 東支鐵道利權回収問題

東支鐵道が東清鐵道敷設及經營に關する契約、同鐵道南滿支線に關する條約等に據りて獲得せる、鐵道の敷設經營權、鐵道附屬地の收用權、鑛山採掘權、森林伐採權、電信電話の建設經營權、郵便の設置權、輸出入關稅減價、司法權、附屬地の教育權及警察權等並に支那側をして默認せしめ居りたる鐵道守備權、松花江の航行權の中既に其の大部分は支那側の手中に回収せられ今や漸次東支鐵道そのもの、回収さへ問題となりつゝあるのである。以下之等諸利權中支那側の手に回収せられたるものに就き順次其の經緯を述べることにする。

#### 第一項 回収の端緒

一九一七年三月勃發したる露國第一次革命は幾許もなくして遠く北滿の地に波及し來り、先づ東支鐵道附屬地内に政争を惹起して支那の東支鐵道利權回収に對して動火線を與へ、引續き起れる鐵道の組織變更、一九一八年九月の鐵道従業員の同盟罷業、列國の共同管理、一九一九年七月、八月の鐵道従業員罷業、及オムスクの政變等は利權回収に就き波々として機會を窺ひ居れる支那に對して乗すべき口實を與へ着々諸利權の回収を實現させるに至つた。

一九一七年三月第一次革命勃發後、東支鐵道附屬地に於ても露本國に出現せる所謂委員會政治に倣ひて、各種の委員會の簇生を見た。即ち革命の勃發と共に全露執行委員會と相呼應して、哈爾濱に執行委員會組織せられ、引續き鐵道従業員委員會、兵卒委員會、勞働者委員會（六月兵卒委員會に合併して勞兵會を組織す）等組織せられた。

勞兵會は直ちに東支鐵道附屬地に委員會政治を施かむとして鐵道廳に對し挑戰を開始したるが、十一月第二次革命によりて、レーニンの政權を掌握し、勞兵會に向つて權力把握を慫慂し來るや、勞兵會は益々勢を得て、同會に依り



て組織せる軍事革命委員會は十二月に至つてホルワット將軍の東支鐵道長官の職を免すべき決議をなし、鐵道從業委員會の之れに對して反對の態度を執らんとするを見て、軍事革命委員は已むを得ざれば武力を用ひて解決すべしと言し、鐵道長官の後任としてはスラインを任命せんとせしが、此の命令は後述する支那側の出兵に妨げられて實現するに至らなかつた。

斯くの如く勞兵會の支持を受けたる長官と鐵道從業員委員會の支持を受けたる長官とは長官の椅子を繞りて鬨争漸く緊張を加へ來り、沿線の秩序正に紊亂に至らんとする形勢を見た支那は、之れを奇貨とし、此の機會に乗じて東支鐵道の利權回收の野心を滿たさんとし、東清鐵道敷設及經營に關する契約第五條規定を根據として、東支鐵道内に支那兵を出兵することに決し、何宗蓮及張宗昌の二將軍をハルビンに派遣し十二月十八日支那兵は初めて附屬地に入つた。

斯くてホルワット鐵道長官は一方に於ては鐵道從業員委員會の後援を得、他方支那軍隊を招致して、勞兵會の勢力を挫き、勢漸く盛んとなるるに反し、勞兵會の勢力は漸次衰ふるに至つた。

其後支那兵の活動は漸く目覺ましく、條約上の義務により秩序維持に任ずるものなりと稱して、武力に訴ふるも辭せざるの氣勢を示し、若し勞兵會にして從來の主張を棄てざる限り、ハルビンより驅逐すべしと云ふに對し、勞兵會の意氣は全く沮喪して、ハルビンを撤退するの餘儀なきに至り、一時長官の免職を宣言せる勞兵會も、直ちに閉鎖せられた。

斯くの如くにして東支鐵道附屬地に惹起された政争は遂に勞兵會側の敗北によつて終りを告げ、東支鐵道長官の地位は安固となり、同民政部は再び附屬地の行政權を確保するに至つたが、此の政争に乗じて支那軍隊の附屬地に侵入せることは支那側に對して東支鐵道に關する利權回收の端緒を與へたるものにして、支那側は此の事件を機會として

漸次回收の歩みを進むるに至つた。

而して其の第一歩と見るべきは同年十二月二十九日に於ける吉林省長郭宗熙の東支鐵道督辦任命である。由來東支鐵道督辦の職は東清鐵道會社條例中に規定あるにも拘らず、一九〇〇年八月第一回督辦許景澄の拳匪事件に死せる後永く空位として放任せられ、東支鐵道の全權は全く露國の手に握られて居つたのである。

更に東支鐵道會社は同會社條例第十八條に依つて、本社はベテルグライド又は北京に置く規定にして、露國は右條項によつて從來本社をベテルグライドに設け哈爾濱の東支鐵道廳に對し命令して居つたのである。然るに一九一七年三月の本國の革命は國內の秩序を混亂に陥れると共に、同年十二月頃に至つて遂に兩地間の聯絡は全然斷絶するに至つた。茲に於て哈爾濱鐵道廳は本社指揮を待たずして自ら最高監督權を行使するの必要に逼られ、臨時最高機關組織の爲め、一九一八年四月東支鐵道臨時株主總會を北京に於て開催した。同會の勞頭露都哈爾濱間の連絡斷絶により本社理事の來滿が不能となつた爲め理事新選をなしたが、其の結果八名の理事中、從來露國人のみにて占められてゐた東支鐵道理事中に支那人一名を加へることゝなつて、支那の勢力が東支鐵道に侵入するの一端を示した。

次いで一九一九年七、八兩月に互つて、シビリスキ紙幣の暴落を理由とするロマノフ紙幣による俸給支拂の要求が拒絶せられたるに端を發した東支鐵道從業員の罷業は、ボルシェヴィキの活動ありし爲め惡化し、運轉關係の從業員悉く參加して遂に東支全線の列車運轉が停止せらるゝに至つた。然るに鐵道側に於ては讓歩して勞賃をロマノフ紙幣及ケレンスキー紙幣を以て支拂ふことを約すると共に、他方に於て露支兩軍が罷業從事員に對して壓迫を加へたる爲め、八月十五日に至つて全く舊態に復した。此の罷業は漸く利權回收の氣運に向ひつゝあつた支那にとつては實に絶好の機會であつたが、此の時に當り、東三省、殊に北滿地方は寬城子事件を中心として物情騒然たるものがあつた爲



め、充分に利用することが出来ず、唯將來の利權回収に備ふる爲め、武力の充實を期し、八月十六日哈爾濱に東省鐵路護路軍總司令部を設置し、吉林督軍鮑貴卿を以て之れに任じ、且東省鐵路督辦をも兼任せしめて、前郭督辦が文官にして其の配下に兵力を有せず、利權回収に際し、斷乎たる態度に出づる能はざりしを遺憾とし、鮑貴卿統率の下に約二箇師團の兵を東支全線に配置し、沿線守備の實權を掌中に收めて、來るべき機會に備へたのである。

次いで一九一八年より約一年半に亘つて存続せるオムスク政府の滅亡を告ぐると共に、セミヨノフ極東の政權を掌握するに至りたるが、セミヨノフは東支鐵道長官ホルワットを統制するの手腕なく、ホルワットも亦セミヨノフの東支鐵道に干渉するを喜ばず、爲めに東支鐵道附屬地は露國の他の部分と聯絡を斷ち孤立無援の状態に陥つた。此の時に乘じて支那は利權回収の時來れりとし、鮑貴卿は支那政府の利權回收案なるものを提げて、ホルワットに對して東支鐵道組織の變更、行政、警察權の讓渡に關して嚴重なる談判を開始した。

右鮑貴卿の提案中、行政、警察權の讓渡に關してはホルワット峻拒せし爲め成立せず、又ホルワットは會社の組織を變更して支那側理事を増加する件は株主の權利なるを以て正當なる手續を経ずして變更を爲すを得ないと主張せるも鮑貴卿亦曩に理事缺員ありしとき先づ理事の同意を得て推補し後株主總會の追認を得たる例ありとて之れを反駁し、兩々相譲らざりしが、ホルワットは遂に屈服して、理事九名中支那人四名の理事を設くること、竝に支那側が鐵道沿線に警察を設けて露國の警察を協助することに同意し、増加せられたる三名の理事は一九二〇年三月中旬就任した。

### 第二項 警察權及守備權の回收

ホルワットの實力衰へ始めたるに乗じ、支那側は支那人理事の増員及支那警察の活動を要求して之を得、東支鐵道

内に支那側の勢力侵潤し來ると共に、他方に於て革命後東支鐵道に對する露國大藏省の財政的援助絶えたと、内亂による露貨暴落したるとによりて、東支鐵道の財政は愈々困難となり東支鐵道は内憂外患の状態に陥つた。此の時に當り、沿海州過激派は、極度の生活難に悩む従業員を煽動して罷業をなさしめ、東支鐵道附屬地の政權を奪取せんと企て、支那官憲も此間に立ち廻つて巧に罷業を煽動したと傳へられる。

此の過激派の策動と支那官憲の煽動とは遂に效を奏し、一九二〇年三月に至つて哈爾濱に於ける三十有餘の労働團體は聯合して、ホルワットに對し政權を浦鹽政府に引渡さざれば罷業すべしとの最後通牒を發し、ホルワットの之れを斥くるや全市一齊に罷業を開始した。

茲に於てホルワットは支那軍隊によつて之れを鎮壓せんとしたが、支那軍隊はそれに應ぜざるのみか、罷業の責任をホルワットに歸し、附屬地政權を速やかに支那側に引渡すべしと迫り、其の肯ぜざるを見るや、武力を以て利權を回復するに決し、支那軍隊は鐵道看守隊參謀本部、憲兵隊本部、警察署等を占領して、露國軍隊及警察官の武装解除を行ひたる爲め、ホルワットは已むなく政權を放棄するに至つた。斯くて罷業團及浦鹽政府側は罷業によつてホルワットの地位を奪ひ、東支附屬地の政權を浦鹽に移さんと企てたるにも拘らず、結果は却つて支那の利權回収に對して援助を爲したることとなり、支那側は露國人間の内訌を巧に利用して容易に鐵道守備並に警察權を回収して了つた。

### 第三項 司法權の回收と東支鐵道敷設及經營に關する續訂契約

革命完成後ソウエト政府は支那に對して暫く沈黙を守つて居つたが、一九一九年に至り七月二十五日莫斯科政府外務委員代理カラハンの名を以て支那國民と南北政府に宛てたる宣言によつて最初の對支方針を發表し、續いて一九二〇年九月末支那政府外務部に宛て、同じく對支宣言をなしたが、殊に一九一九年の宣言は一九二〇年宣言の基礎を



なすものにして、其後の對支交渉に重大なる影響を及ぼしたものである。ソウエート政府は該宣言中に於て舊條約の廢棄、團匪賠償金及各種利權の拋棄、治外法權の撤廢等を宣言して、支那國民の人氣を煽りたるも、これによつて更に支那朝野をして東支鐵道に關する利權一切を擧げて完全に回收せんとするの氣勢に向はしめる機縁を作つた。

かゝる氣運の支那朝野に動きつゝある間に、既にレーニン政府の樹立と共に舊露國在外代表は本國政府との關係を斷たれつゝあり、北滿に於ては哈爾濱總領事館が附屬地に於ける最高行政機關として、東支鐵道以外の諸機關の業務を監督して居た。

然るに一九二〇年七月、八月に互つて惹起された吉林領事館カルイムコフ隱匿事件は支那に口實を與へ、且つ八月末極東政府代表ユーリンの北京に至り、カラハン通牒に據りて支那政府と折衝を開始するに及んで、舊露國代表は益々不利なる状態に陥り、遂に支那政府は舊露國代表の暗號電報使用を禁止するに至つた爲め、露國公使は支那外交部長に對して右禁止命令に對する釋明を求めた。然るに支那政府は該照會に對し同年九月二十三日發布の大總統令を以て之れに報ひ、露國に統一政府未だ成立せざるを理由として舊露西亞の任命せる駐支公使及領事の資格承認を停止する旨を公表した。茲に於て露國は支那に對して全くの無條約國となり、爲に露支兩國間の關係は重大なる影響を受け、團匪事件賠償金の支拂停止、天津漢口に於ける露國租界の沒收、治外法權の撤廢等を伴ひ、東支鐵道關係に於ては附屬地の司法權撤廢となり、又露亞銀行の佛國旗掲揚問題を惹起して東支鐵道敷設及經營に關する續訂契約の締結となつた。

司法權を行使しつゝあつた露國裁判所は露國革命後東支鐵道より經費を受けて維持せられ、哈爾濱總領事館の監督下に在つたが、九月二十三日附の大總統令出づるに及び、露國代表は其の資格の承認を停止せられたるものなれば、

當然領事裁判權消滅することとなり、裁判所は閉鎖せられる運命となつた。爲に在哈露國側有力者は委員を選出して北京に送り支那監督の下に置くことを條件として裁判所の存続を請願したが、利權回收に汲々たる支那の容るゝ處とならず、十月一日附屬地内の露國裁判所は閉鎖せられ、附屬地に於ける露國の司法權は完全に回收せられて、支那側司法機關の掌握する處となつた。

一九二〇年九月二十三日の大總統令發布の結果、司法權先づ回收せられたが、これと同時に、露亞銀行の佛國旗掲揚問題起り、終に東支鐵道敷設及經營に關する續訂の契約となつて東支鐵道の露國勢力は益々掣肘を受け、支那側の勢力駸々として之を侵すに至つた。

元來露亞銀行は其の資本殆んど全部佛國の出資に係るものなれば、露國に革命勃發し、政權ボルシェヴィキに歸すると見るや、同銀行は本店をパリに移して佛國政府の下に置き、佛國政府亦勞農政府の外債破棄宣言以來、露亞銀行に於ける佛國資本の保護の必要を感じてゐた。故に一九二〇年九月の大總統令により露國代表の資格停止せられるに及んで、露亞銀行は資本の大部分が佛國の所有なるを理由として、直ちに佛國旗を掲揚し、同行が佛國の保護の下に在る旨を表示した。然るに之れに對して支那政府は支那側も亦同行の株式を所有し、且つ名義には露佛の名なくして、露清の名義あるを指摘して反駁を加へ、支那は當然之れを回收すべきものなりと主張した。

斯くて佛國旗掲揚問題を動機として支那と露亞銀行との間には東支鐵道を中心として紛争が惹起せられるに至つたが、當時支那側としては何とかして東支鐵道の管理權を獲得せんと欲したるも、東支鐵道に關する契約は表面は單なる一私設銀行たる露亞銀行との契約なるも、事實は露支間の條約に準すべき性質のものなれば、列國環視中にありて濫りに之れを破壊するが如き行動に出づる能はず、合法的手段に訴へて之れを回收せんとし、他方露亞銀行側に於て



は假令東支鐵道に關する契約は之れを支那側との間に締結し居るにせよ、事實に於ては東支鐵道は露國政府の資本を以て敷設せられ、且つ其の管理の下に經營し來りたるものなれば、東支鐵道に對して何等の實權を有せず、たゞ舊露國政府の互解に乗じて、東支鐵道に對する自己の勢力を同じく合法的に扶植せんとの氣運に動かされて居つたに過ぎないのである。

斯くて支那政府と露亞銀行とは佛國旗掲揚の如き紛争ありたるにも拘らず、容易に妥協點を見出し、一九二〇年十月二日兩者は東支鐵道敷設及經營に關する續訂契約を締結するに至つた。同續訂契約書の要點は、

- 一 支那政府は暫時露國政府に代つて同鐵道の最高管理權を執行すること
  - 二 支那政府は督辦の外に株主に非ざる支那人理事四名を任命し得ること
  - 三 東支鐵道の經營に關する一切の決議は理事七名の同意を得て效力を生ずることとし、完全に支那政府と露亞銀行との合辦制に改めること
  - 四 鐵道に現存する職務を露支人間に公平に分配すること
  - 五 會社の權限は商業の範圍内に限定し、政治上の權利を獲得することを禁止すること
- 等である。而して此の契約が有效なるものなりや否やは別問題として、支那側は此の契約に基きて實質上の管理に參與するに至り、條約に基きて管理局各部課には續々支那人次長の任命せられる等支那の勢力は露國の地位に代つて牢固として抜くべからざるものあるに至つた。

#### 第四項 通信機關の回收

東支鐵道附屬地に於ける露國郵便事務は一九〇八年哈爾濱を初め沿線十三驛にて開始せられ、一九一七年の革命後

も依然存続して居つた。然るに支那は各種の利權回收に手を染むると同時に通信機關にも其手を伸ばし、一九二一年一月に至り、支那政府は萬國聯合郵便會議に加入したれば、東支沿線に於ける如き不確實なる露國郵便局存続の必要なしとして之が閉鎖を命じ、兵力を以て露國郵便局を閉鎖し、支那政府之を管掌することゝなつた。

又哈爾濱無線電信局は、一九〇五年露國政府が建設せる臨時無線電信局を一九〇七年改築して永久的無線電信局となしたものに係り、一九二〇年迄は東支鐵道守備隊の管理に屬し、同年守備隊の解散後は東支鐵道電信課の管轄に屬して居つたが、一九二二年九月二十九日支那官憲は突然同無線臺を占領して支那側の手に收め、東北無線電信局の管理に移した。

東支鐵道の經營せる電話は鐵道各驛間電話と地方的電話なるが、支那側の利權回收運動の對象となりしは地方的電話中最も大規模なる哈爾濱電話局である。哈爾濱電話局は一九〇三年小規模なる交換式電話を設置されたるに始まり、一九二二年には自動式電話器を設置して面目を改め、東支鐵道が約百萬留の資金を投じて經營し來つたもので、之より受ける純益は年額約三十萬留に上つて居つた。支那側に於ては早くより既に此の有力なる財源に着目し、特別區に於ける通信權統一の名の下に之れが回收を劃策しつゝあつたが、回收後に於ける電信電話の技術的事務遂行の困難其他の原因に依り、其の實現を見るに至らなかつた。

然るに一九二八年末、奉天當局の對露態度強硬となるや、東三省交通委員會は其の回收を決意し、十二月二十二日同委員會の命令書を電話局長に提示し、東支鐵道が鐵道經營に必要な以外に一般電話を經營するは支那の電業主權を侵害するものなりとの理由の下に、同日以後電話局を支那側に回收する旨を聲明し、東支鐵道側は無抵抗にて之れを引渡し、極めて簡単に回收を了した。支那側は同局の回收後直ちに之れを東三省電政督辦公署の直轄に歸せしめた。



斯くて哈爾濱電話局は事實上支那側の手に回收せられたが、東支鐵道管理局長エムシャノフは同日東支鐵道督辦公署及特別區行政長官公署に對し、該電話局回收は、一八九六年の東清鐵道敷設及經營に關する契約及一九二四年の奉露協定を無視蹂躪するものにして且つ一九二七年の長距離電話協定に牴觸するものなる旨の抗議を提出して、其の不法を難詰せるに、行政長官は奉天當局と直接交渉せよとて交渉に應ぜず、露國側にては已むを得ず、一九二九年に入りてより奉天當局に對して同主旨の抗議を繰返したるも何等反響なく、露支間の懸案として今日に至つてゐる。

## 第五項 市政權及市會の回收

東支鐵道は最初其の敷設に當り、當時存在せる市街は可成避けたる爲め鐵道沿線は所謂無人の境なりしが、鐵道開通後露國人の來住するもの増加して沿線各地に市街地の發生を見た。東支鐵道は最初此等の市街地に對し直接管理を執りしも、沿線市街地居住者の増加につれて、自治制の必要認められるに至り、一九〇八年三月哈爾濱の市會先づ成立し、續いて各都市も次第に之に倣つて自治制を施き東支鐵道は之れが監督に任じた。

而して既に鐵道の守備權及沿線の警察權、司法權等の回收に成功した支那側は、更に一九二〇年十月に露亞銀行との間に締結した東支鐵道に關する續約に於て會社の權限は商業の範圍に限定し、政治的性質を帯ぶる行動を採ることを禁止したるを以て、此の條文を盾に市政權の回收を企て、一九二二年二月五日附を以て東省特別區市政管理局を設け、東支鐵道本社に對して之に市政權を讓渡すべき旨通告した。之に對し東支鐵道は抗議すべき何等の實力を有しなかつた爲め、結局市政權は之を放棄して了つた。

市政權は斯くして東省特別區市政管理局の手に歸することゝなつたが、同管理局の權限に對して列國の抗議を生じ、一九二一年十月哈爾濱に於ける列國の代表者は同局長並に東支鐵道に對して市制の組織變更方を要求する處あり

しが、哈爾濱にては解決せず、自然問題は北京に移されて北京公使團の北京政府市政管理部並に外交部に對する抗議となりしも、之に對して何等の責任ある回答は得られずして、有耶無耶の中に同問題は葬られ終つた。

支那側は市政管理局を設置し得てより後、更に一步を進めて市會の回收を企て、哈爾濱市會に對しては事毎に干渉の歩を進め、哈爾濱市參事會の支那人會員増加を實行しつゝあつたが、一九二六年三月偶々市會の用語問題に就いて市會の混亂に陥るや、支那側は其機を利用して獨斷にて市會を解散し、市自治臨時委員會なるものを組織し、強制的に新舊機關の事務引繼を命じた。

之れに對して在哈領事團は支那側の行動が國際約定を無視したる強制的回收なる旨を指摘して、其の回收に抗議し、新市會に對する支那側の提議を拒否し居りしが、元來市會回收は、露國の勢力を北滿より驅逐せんとする支那側政策の一端に過ぎざるを以て、領事團としては徒らに露支兩國の暗闘に捲き込まるゝを好まず、支那側の不法行爲に對して抗議を續くるも何等實際的效果なきを感じて領事團と支那側とは數次交渉の後同問題を放棄して了つた。

哈爾濱以外の東支沿線の自治機關も、哈爾濱市會と共に回收することに決せられ、同年三月三十一日滿洲里、海拉爾等六箇所の自治制を解散して市郷自治臨時委員會を組織して之れに代へ、各國領事の抗議ありしも、支那側は抗議に耳を藉さず何等の回答も發しなかつた程である。

斯くして支那は露國革命を端緒として東支鐵道に關する利權の回收に着手してより、東支鐵道並に其の附屬地に關する守備權、警察權、司法權、通信權、行政權を回收したるも、此等諸種の執行機關は隨時設けたるものにして、各機關の權限統制充分に行はれざる憾ありしを以て、一九二二年十二月東省特別區行政長官を設けて東省特別區内の軍警、外交、行政、司法の諸機關を其の統制の下に置くことゝした。



## 第六項 東支鐵道附屬地の回收

上來述べ來つた支那側の利権回收運動によつて支那側の掌中に歸したる利権は鐵道守備權、警察權、行政權、司法權、通信權等にして政治的意義よりすれば極めて重大なる影響を及ぼしたるものなるも、財政的見地よりすれば何れも収入少く、多額の支出を必要とする利権なる爲め、自然財政窮乏の支那側にとつては極めて荷厄介な利権であつた。これに反して東支鐵道附屬地は其の貸下によりて莫大なる収入を得べく、一九二三年度の收入豫算額一、七三五、〇〇〇留の多額の上りたるより見ても其の有利なるを知り得べく、財政難に悩まされつゝあつた支那當局は更に一步を進めて之が回收に着手するに至つたのである。

附屬地回收に就ては支那側は最初は極めて容易に解決し得る問題と思惟し居れる爲め、東支鐵道に對して高壓的態度に出た。即ち東省鐵路護路軍參謀長兼濱江鎮守使張煥相は一九二三年六月先づ東三省保安總司令張作霖の同意を得、新に地畝管理局を設け、東支鐵道の土地課を廢して直接鐵道の業務範圍に屬せざる土地關係事務を同局に移管せしめむとし、七月三十一日張煥相は新任地畝管理局長の資格を以て東支鐵道管理局長を訪問し、鐵道營業に關係なき土地は支那側にて管理すべきにより東支鐵道の土地を新管理局に移管せよと要求した。此の要求に對して東支管理局長は、附屬地は元來東支鐵道の特權に屬し、其の設立に際しては既に一千萬留を提供し居れば、今更支那側より其の移管を要求せらるべきに非ずとして斷然要求を拒絶し、且つ日、英、米、佛四國領事結束して支那側の非を鳴らしたる爲め支那側は苦境に陥つた。斯くて支那側は已むなく同問題を露支會議に移し一九二四年五月成立せる露支協定竝に九月の奉露協定に於て回收に決定せるものゝ如きも其後細目協定の制定なき爲め容易に解決を見ず、後所謂八區問題惹起するに及んで露支間の交渉再び紛糾し、附屬地回收問題は未解決の儘推移したが、一九二八年末の易幟改組によつて

中央の後援を期待し得るに至つた東北政團は、東支鐵道に對して一層積極的となり、一九二九年七月十五日遂に武力を以て東支土地課を回收するの舉に出で、地畝管理局は東支鐵道に對し、即時土地課を閉鎖し東支鐵道に直接關係ある土地のみは東支管理局に委任するもそれ以外の土地及其の事務は之を地畝管理局に移管すべしと命じ、附屬地總面積十萬五千デシヤチン中、鐵道營業用地二萬七千デシヤチンを殘し、七萬八千デシヤチンを完全に回收して了つた。尤も鐵道用地と其の他の土地との區別其の他の諸事項に就いて、未だ兩者の見解一致せず、本問題は今後再び紛糾を見るに非ずやと豫想せられる。

## 第七項 松花江航行權の回收と東支鐵道船舶課の閉鎖

露國が純然たる支那の内河たる松花江に對して航行權を有するに至つたのは一九一〇年八月北京に於て露支兩國代表者の間に協定せられた、松花江航行に關する議定書に依據せるものなるが、同議定書によつて其航行權を認められた露國船舶業者の其後に於ける發展は著るしきものあり、一九一七年の革命に至る迄は實に其黃金時代とも稱すべき繁盛を見た。然るに革命成功の結果、遂に黑龍江流域の船舶に對して一九一八年三月これを國有とする旨の命令下り、又一方乗組船員等の思想赤化するに至つた爲、露人の船舶所有者は自ら進んで所有船舶を賣却し初め、其結果從來松花江航行權回收策の一端として自國の船舶を以てソウエート船舶に對抗せんとして機を窺ひ居りし支那側は、露國革命後間もなく設立せられたる自國の船舶會社戊通公司、廣信公司船舶部等をしてソウエート船舶を買收せしめ、先づ經濟的に松花江上のソウエート船舶を壓迫し置き、後政治的強力によつて松花江より航行權を回收せんと企て、其第一步として革命以來、第二松花江にソウエート船舶の溯江著るしく減少するや、支那官憲は同江上の航行權を回收すべき時機至りとし、一九二〇年六月第二松花江航行中のソウエート船舶に向つて突然其の吉林溯航を禁止した。之に對して之等汽



船は直に支那側の條約不履行の非を難詰せるも、何等の反響がなかつた。其後支那側は經濟的方法によつて益々勢力を扶植しつゝあつたが、黒龍江流域の船舶業に於て確固たる經濟的基礎を有せざる支那側はソウエイトに對して強硬なる態度を採る能はず、且つ東支鐵道船舶課は一九〇三年營業開始以來の基礎と其の航運政策とにより相當の純益を擧げつゝあるに反して、松花江航行權回收を主要目的として半官半民を以て組織されたる戊通公司の如きは連年缺損に缺損を重ねる状況にして、戊通公司當路者竝に同公司後援者たる支那官憲の東支鐵道船舶に對する羨望甚だしく、通常の經濟的手段にては、到底之れと對抗し得ずと悟るに及んで、東支鐵道船舶課の活動を奪ひ、松花江上を支那側船舶を以て獨占せんとして遂に一九二四年一月ソウエイト船舶の松花江航運禁止令を命令するに至つた。

之れに對して東支鐵道は代表者を奉天に派して、解禁の請願を張總司令に提出せしが、嚴に拒絶せられたる爲め如何ともすることを得ず、一九二四年の露支協定及奉露協定にても何等具體的なる解決を見ず、未解決の儘推移せしが、東支鐵道は松花江の航行禁止によりて、それ等船舶の維持費に莫大なる經費を要するにも拘らず、最初支那側の豫想せるが如く支那人に對し船舶の貸與或は賣却等の如き方法に出でざりし爲め、支那官憲は愈々最後の手段として、一九二六年八月東支鐵道船舶課に迫つて強制的に船舶を回收し、遂に船舶課を閉鎖するに至つたが、かゝる支那側の暴力的態度に對してソウエイト政府は何等施すべき術なく、北京政府及奉天當局に對して右船舶回收命令の撤回を抗議せるも何等の効果はなかつた。

#### 第八項 露支協定及奉露協定

勞農露國は革命の後、歐洲に於ては諸國との國交圓滑を缺き、又東方に於ては日本と赤軍と戰鬥状態にあつた爲め支那との國交を恢復し、これと握手するの必要あり、之れによつて日本を牽制せんと企て、又支那は一九一九年のカ

ラハン對支宣言によつて利權回收熱を煽られたると共に、輿論は露支交渉の開始に向けられて居つた。茲に於てソウエイトは先づ蒙古に出兵して盛に赤化運動に努め、且つ一方には日露の交渉を開始して、支那を刺戟し、露支交渉の開始を促進せんと計つた。其の結果一九二〇年に至りて、極東共和國代表ユーリンの北京到着となり、露支の複雑なる交渉の端緒が開かれた。當時の交渉の主要部分を占むるものは北滿問題、就中東支鐵道に關する問題であつたことは云ふ迄もなす。

然も其の後ソウエイト代表の派遣せられて支那側と折衝せること數回に亘りしも何等得る處なく、奉直戰爭の終結を告げたる一九二二年八月勞農露國代表ヨッフエー一行北京に至り、露支交渉は偏に露支兩國人民の友誼的關係を増進する爲めに開かるべきものにして、露國は他に野心なしとの聲明を發表するに及んで、支那朝野の意見は漸く勞農露國と交渉を開始すべしと云ふに傾き、且つ當時長春に於て開催中なりし日露會議は北京政府を刺戟し、同政府は遂に意を決して交渉開始に應諾した。

然しながら同交渉に於て最も難關とせられた東支鐵道問題を中心として、諸問題の錯綜し居るため、容易に交渉成立の見立たず、勞農政府は更にカラハンを之れに代へて交渉に當らしめた。

カラハンは奉天を経て北京に入り、各方面に活動して會議開始の氣運を醸成するに努力し、他方北滿地方に於ては東支鐵道の赤化に努め、東支鐵道幹部の抱込、赤衛軍の國境集中等の方法によりて會議の開始を促進せしめた爲め、一九二三年十一月漸く文書による交渉が開始せられるに至つた。

然るに一九二四年一月支那側代表として交渉の任に當りたる王正廷は、露國が會議に先立ちてソウエイトの承認問題を解決し、正式關係を恢復せむとする希望には同意し得ず、且つ露國が未だ蒙古に駐兵するは誠意なき證據なりと



述べ、カラハンは之に對し承認問題を先決問題とすべしと云ふ意見は少しも讓步せず、支那も列國との均衡上飽く迄自説を固執した爲め、交渉は細目に入らずして、既に行詰つて了つた。

一方支那學生及一部知識階級の間には熱心に露支會議即開の運動が行はれつゝあつたが、同年二月に入りて、英國及伊太利の露國承認の報傳はりたる爲め該運動は漸く輿論を動かし、ソウエートの無條件承認を政府に迫り、政府は再び王正廷をしてカラハンの交渉に當らしめ、東支鐵道及承認問題を除く他の諸懸案に就て妥協點を見出し、三月一日露支協定大綱草案十五箇條、附帶覺書草案(東支鐵道に關する暫行辦法)十一箇條の制定を見た。然るに北京政府に於けるソウエート承認尙早論者は草案に對し修正意見を提出した爲め交渉は再び困難に陥り、カラハンは遂に三月十六日最後通牒を發して三日間内に其の調印を求め、若し期限内に調印なきときは協定全部を無効とする旨通告したが、支那側に於て何等の通告を發せずして露支交渉は亦又決裂するに至つた。

交渉決裂するや外交總長顧維鈞は王正廷に代りて交渉を再開せんとしたが、カラハンは若し交渉再開の希望を有するならば、先づソウエートを承認すべしと強硬に主張した爲め、交渉の再開は支那側の譲歩なき限り絶望に陥つた。然るに他方國內の輿論は益々無條件承認を以て政府に迫り、協定調印を要求し、又此の間に在つて北滿にては露支軍隊の衝突せんとする風説行はれ、兩國の關係は極めて危険なる状態を呈した。

茲に於て顧維鈞は大に狼狽し、交渉の難關たりし露蒙條約の廢棄、外蒙の撤兵及教會回收等に於て大讓歩をなし、種々折衝の結果五月下旬に至りて遽に兩國の意見一致し、同月三十一日協定の調印を了して、茲に支那はソウエートを承認し兩國の國交恢復するに至つた。

初めカラハンが入京して北京政府と交渉を開始せるとき、奉天側に於ては頗る之れに注意し、又北京政府も交渉の

多くが東三省に關する問題に涉るを以て、特に張作霖と諒解ある王正廷を以てカラハンの交渉に當らしめ、充分張の意思を尊重し、張も亦北京に於ける交渉に希望をかけて居つた。然るに上述の如く、カラハン、王正廷間の交渉がソウエート承認尙早論者の反對に遭ひて停頓し、顧維鈞之に代るや、張作霖は北京政府の行動は己れを無視するものなりとて憤慨し、北京政府との協定成立に先立ち、其の機先を制すべく、奉天に於てアントノフと交渉を開始した。然るに上述せし如く、北京に於ける交渉は意外にも急速に進捗して遂に調印せられるに至つた爲め、張は大に憤つてアントノフには東三省の局部的交渉を打切る旨を通告し、東三省各關係機關に對しては露支協定を承認すべからざる旨の通牒を發した。

北京政府は露支協定調印後、東支鐵道、外蒙接收其他の事項に關し對策を講じつゝありしが、其の履行に關して張作霖の同意を得る能はず勞農側に於ても張作霖の不承認により其の實行の頗る困難となるを觀取せる爲め、奉天側との局部的交渉に依り北京政府との間に調印を了したる協定を圓滿に實行せしめむと計りカラハンは代表を奉天に派遣した。此の交渉は其の議題及交渉進行の狀況等何れも明瞭ならざりしが、最初張作霖の要求過大なる爲めに一時交渉は停頓したが、偶々同年九月に至りて奉天間に戰爭開始せられるに至り、カラハンが顧維鈞と結託して直隸派を援助し、國境に兵を集中して背後より奉天側を衝くと云ふが如き風説あるや、當時全力を賭して直隸派に當りつゝありし奉天派は、露國の爲め背後を衝かるゝことを最も恐れて急遽何人も豫期せざる中に二十二日露協定は成立を告げた。

斯くの如き波瀾曲折を経て露國と支那政府並に奉天側との間に締結せられた兩協定は兩國間の懸案に對し影響する處少くなかつたが、就中協定中に於て最も主要なる部分を占める東支鐵道問題に就ては、一九一七年支那側が同鐵道を中心とせる利權回收に着手して以來の紛争によりて惹起せられた諸問題に或程度迄の解決を與へ、東支鐵道に關す



る露支兩國の權利關係もやゝ明確なるを得た。兩協定によりて確定された東支鐵道に關する兩國の利權關係は次の如くである。

第一、一九二〇年十月支那政府と露亞銀行との間に東支鐵道の敷設及經營に關する續訂契約締結せられ、同鐵道の最高管理權は支那の掌握する處となり、同鐵道は形式上、支那政府と露亞銀行の共同管理となりてより以來、同鐵道の所有權及管理權に關して勞農政府と露亞銀行間に勞農政府と支那政府との間に論争絶えなかつたが、露支及奉露協定に依りて支那政府は勞農政府を承認することとなり、東支鐵道が露國國家の資本に依りて建設せられ、勞農政府は當然其の鐵道を所有するものなることを認め、曩に同鐵道の唯一の株主なりと稱して同鐵道に關する勞農政府の所有權及管理權を否認し同鐵道は露亞銀行を株主とする東支鐵道株式會社の所有に屬するものなりとする主張を一蹴して、露亞銀行並に其の保護者たる佛國政府の東支鐵道に對する發言權を奪ひ、曩に支那政府と露亞銀行とが各々自家の利益に立脚して互に妥協締結せる、東支鐵道の敷設及經營に關する續訂契約によりて、完全に無視され來つた勞農政府の同鐵道に對する權利は此の兩協定によつて再び其の掌握する處となつた。

第二、露支及奉露協定により兩國政府は東支鐵道が純然たる商業的性質を有するものなること、而して鐵道自體の營業事務は該鐵道に於て之を直轄するも、其他の支那國家及地方主權に關する事項即ち司法、行政、軍務、警察、市政、稅務及純鐵道用地以外の土地等に關する權利は悉く支那官憲に於て之を辦理するものなることに協定した。

此の東支鐵道が純然たる商業機關にして、政治的性質を帯び又は政治的行動に出で或は政治的權利を獲得するを禁止することは、前述の一九二〇年の續訂契約に於て既に規定せられたる處なるも、兩協定に於て勞農政府は同一趣旨を明確にし、從來露國に屬した上述諸權を拋棄し支那が之を回收する旨聲明し、支那が既に強制的に回收した諸利權

をも正式に確認したのである。

第三、兩協定により東支鐵道の組織變更が確定せられた、即ち理事會、管理局等に關する協定がこれである。

理事會は東支鐵道の議決機關として露支兩國政府の任命に係る理事各々五名合計十名の理事を以て組織し、理事長即ち督辦は支那政府が支那人理事中より之を任命し、副理事長即ち會辦は露國理事中より露國政府之れを任命する。理事會法定數は七人を以て最少限度とし、六人以上の同意を以て執行力を有する。督辦と會辦とは共同して理事會の事務を管理し、各項の文書に檢印する。

督辦を支那政府にて任命し、理事を株主總會にて選出することは東支鐵道會社條例に規定する處なるが、續訂契約に於ては支那理事は官選とし、露國理事は株主總會の選出によるものと變更せられた。然るに兩協定に於ては曩の支那政府と露亞銀行との合辦制を廢して露支兩國の合辦制に改めたる關係上、理事は兩國共官選せられることとなつた。理事會は鐵道事務を商議し、之れを解決すること能はざるときは兩國政府に申請して之を解決する、但し東支鐵道暫行辦法第七條に示す豫算決算の事項に關しては此の限りでない。本鐵道の豫算決算は理事會と監事會との聯合會に廻付して其の認可を経るものとする。

監事會は監事五名より成り内二名は支那政府より、三名はソウエート政府より夫々任命し、監事長は支那監事中心より選任する。

東支鐵道の業務執行機關たる管理局には局長一人、副局長二人を置き局長は露國人、副局長は露支兩國人各一名とし理事會之れを任命し各該政府の認可を受くるものとする。而して局長及副局長の職權は理事會に於て之れを決定する。又東支鐵道の部課長及其次長は理事會之を任命し、部課長支那人なるときは其の次長は露國人とし、部課長露國人



なるときは其の次長は支那人とする。又従業員は原則として露支兩國人同數を任用する。

第四、勞農露國は支那が奉露協定調印の日より東支鐵道の買收權を有すること及同鐵道買收に際し、雙方より鐵道に對し、已に投じたる實際の價格を商議決定し、且支那が自身の資本を用ひ公平なる價格を以て鐵道の財産を買收するに於ては同鐵道に屬する一切の株券と債務とを支那國に移轉することを認め、又露支兩國政府は一八九六年九月八日締結の原契約に記載せる特許期限八十箇年を六十箇年に短縮し、該期間満了後に於ける東支鐵道及同鐵道の附屬財産は全部無償にて支那政府の所有に歸せしむるものとし、且右期限六十箇年は雙方合意の上更に短縮すべく商議するを得る旨契約した。

第五、兩國政府は將來東支鐵道問題に關しては唯兩國にて解決すべく、策三國の干渉を許さざることに同意した。要するに支那は露國革命以後凡ゆる機會に乗じて東支鐵道に關する諸利權の回收に努力し來り完全に回收し了りたるものも少くなかつたが、多くは問題複雑なるによりて紛争の絶ゆる間がなかつたが、兩協定の成立は正式に司法、行政、軍務、警察、市政、稅務及土地に關する諸權利の完全なる回收に對して確認を得、又勞農露國側に於ては革命當時に失ひたる鐵道の所有權を獲得し、又管理に參與するの權利をも得て、鐵道營業に關しては引續き優越せる地位を保つこととなりたると共に、又組織變更に乗じて露國の舊幹部を廢して共產黨の要人を以て之れに代へ多年の宿望たる東支鐵道の赤化に成功した。

#### 第九項 細目交渉を中心とする露支間の交渉

上述の如く露支協定及奉露協定に據つて東支鐵道は露支間の共同管理の下に經營せられることとなりたるが、是は細目の協定を了する迄の暫定規定にして、奉露協定第六條に據れば同協定調印後一箇月以内に細目協定委員會を組織

して一切の問題を速かに解決すべく、遅くも六箇月を越ゆるを得ずとの規定がある。

然るに當時は第二奉直戰爭中にて細目交渉を開始するの餘裕なかりしが、同戰終りし後戰勝の奉天派に歸し、奉天と北京との關係圓滿となるや細目交渉の氣運醸成せられて、兩國は夫々會議の準備に着手し、會議地の決定を見て一九二五年五月一日より開會の豫定であつた。

然るに偶々支那側に於て計畫中なりし洮昂線の敷設は、露支協定の精神に悖るものなりとの露國の抗議を惹起し、又支那側にては曩に露國革命に因つて蒙れる帝政時代の留損害賠償を露國側に承認せしめむとする主張強硬となり、勞農政府にして賠償の責に任ぜざるときは細目交渉を開始せざるの決心を示すに至つた。

一方東支鐵道にては露支の共同經營以來、露支幹部間に軌轢絶えず、兩者の空氣惡化し居りたるが、遂に幾干もなぐして所謂八區問題、第九四號命令問題起るに及んで其の紛争は露骨となり、事態愈々紛糾して、兩者の感情疎隔して會期は遷延せられた。

其後十月末に至り支那政府は突如として露國に對し、細目會議の續行を申込み、露國側又之れに對して承諾の旨回答せしが、郭松齡の反亂事件は滿洲を混亂に陥れ細目交渉の如きを顧みるの遑なきに至らしめた。然も露國は郭松齡の反亂起るや露國の南下政策に對して大障害たる張作霖を無き者にせんとして絶えず張作霖の戰鬪行爲を妨害し、東支鐵道露國側幹部に命じて同鐵道に由る支那軍事輸送料金は之を現金にて支拂はしむべき命令を下した。此の現拂の要求は當時郭反亂討伐の殊勳者として歸還中なりし黑龍江軍との間に紛争を惹起し（一九二六年一月）、露國側は東支南部線の列車を停車し、支那側に於て支那兵の無賃乗車及暴行を絶對に禁止、且つ軍事輸送費の前拂に對して保證を與へざる限り南部線の運轉を開始せずとの強硬なる態度に出で、支那側又市民の協力を得て之と争ひ事件は惡化して



遂に管理局長イワノフは支那官憲の爲に拘留せられるに至つたが、イワノフ拘禁後露國側は更に態度強硬となり、北京並に奉天に最後通牒を送りたる爲め奉天側は態度軟弱となりイワノフを釋放して問題は漸く結末を告げた。

該事件の結末を見るや、カラハンは更に支那側に對して速に細目協定會議を開催すべきことを要求し、且つ其の後露國は漸次讓歩の態度を見せたる爲め、支那側は之れに應じて一九二七年五月二十四日より奉天に於て正式に奉露細目會議が開催せられるに至つた。然るに同會議に於て露國側は單に東支鐵道問題のみならず、一般政治的問題をも提げて大戦前の政治的權限を恢復せんとするに反し、支那側にては東支鐵道のみ問題に限り然も會議の根本方針を財政問題に向けて、東支鐵道より財源を獲得せむと策し、雙方共相手の隙に乗じて各自に有利なる如く會議を展開せしめむとしたる爲め、勢ひ會議は容易に進捗せず、遂に六月六日に至つて會議決裂し、露國側は頻りに再開を企圖し、同年十月カラハンの後任として來滿せるチヨルヌイフ亦東支鐵道を核心とする露支交渉に關し、極力支那側と折衝せざるも遂に露支の對峙的態度を緩和するに至らず、兩國の交渉は絶望に陥つた。

#### 第十項 教育權の回收

露國は東支鐵道廳民政部内に學務課を設け、東支鐵道直轄の沿線諸學校を管理すると共に、附屬地内の公私立學校を管轄し來つたが、一九二二年支那が市政管理局を設置して同局内に教育科を設け行政長官公署教育科の監督の下に置くに至つて、從來東支鐵道學務課の管轄の下にありし公私立學校は全部支那側の管理に歸することとなり、東支鐵道の設立經營にかゝる諸學校のみが東支鐵道の管轄下に殘された。

然るに奉露協定第一條第一項は東支鐵道を以て純然たる一商會社と認め、東省特別區に於ける一切の行政權が支那官憲に在るものと規定せるを以て、支那側は此の行政權の範圍に屬する教育權も亦當然支那に回收すべきものなり

と主張し、東支鐵道設立經營に係る諸學校も之れを回收して特別區内教育の統一を企劃するに至つた。

即ち其の具體的方法として、一九二六年東省特別區行政長官張煥相は八月十六日先づ特別區教育管理局を設置し、李紹庚を同局長に任命し、二十一日に東支鐵道に向つて次の通牒を發した。

奉露協定第一條の條項に基き今後東支鐵道の學務課を閉鎖し、同課の一切の事務を教育管理局に移管すべし、尙之と同時に從來東支鐵道が支出し來れる教育費は爾今該管理局の管理に屬すべきものとす。

之れに對し東支鐵道露國側幹部は固より反對説を支持し、對策を講じ種々策動するところあつたが、此の反對態度は徒らに支那側の態度を硬化せしめる結果を招致したるに過ぎず、支那側李局長は自ら警官を帶同して學務課に至り、強制的に業務を停止し閉鎖を命令し、勞農政府は北京政府及奉天當局に對し其の協定違反を責め、右命令を撤回すべきことを要求したが、何等の効果がなかつた。

斯くて支那側は強制的に東支鐵道學務課を閉鎖したが、東支鐵道は從來支出し來れる教育經費の支出を肯せず、支那側は十一月教育管理局長の名を以て豫算金額通りの經費引渡を要求せるも東支側は何等の回答を與へず、同問題は紛糾のまゝ推移せしが、一九二七年十月下旬に至つて東支理事會に上程せられ、更に特別委員會の手にて協議が進められた結果十一月協定成立し、モコスー政府の同意を経て十二月一日兩國理事會に協定の調印を了し別に理事會の決議を議決し、

一 東省特別區に於ける教育管理權は支那側に屬し、教育方法は特殊の場合を除く外は總て支那の教育法と地方の法令に従ふこと

二 教育廳(教育管理局の改名)は露人學校を管理するがために、同廳に第四科を新設し、同科長及科員は東鐵管理



局長の推薦に依り教育廳長が露人中より任命し、露人教員の任命も此の方法に依ること

三 教育費は露支均分とし、支那側學校の經營は毎月東鐵が行政長官公署に之れを交付し公署が自由に分配し、露國側學校の經費は東鐵金庫に保管して教育廳長と同廳第四科長の要求に依つて支出すること

四 視學は露支雙方より出すこと

等の條件に妥協し、支那側は第四科の新設と露國側學校經費の東鐵保管に於て多少の讓歩を爲し、又露國に對し自國側學校に對する或る程度の監督權を與へて其の體面を保たしめつゝ、ほど完全に教育權を回收し了つた。

#### 第十一項 東支鐵道回收問題

斯くて教育權を回收せる支那側は殆ど完全に奉露協定の目的を達し、東支鐵道に關する利權にして、純商業的性質を帯ぶるもの以外は之を回收し得たのであるが、其後支那側の對露態度は益々強硬の度を加へ、勞農側は押され氣味なるにも拘らず種々之れに對策を講じて應酬し居れるが、一九二七年に入り國民革命軍は、殆ど戰ふことなくして北上し、上海の占領を始め各地に其勢力を及ぼしつゝあり、北方の軍閥たる奉天派は此の新興勢力に對する對策に腐心し張作霖は本據を北京に移して北滿を顧みるの遑なく、勞農側は其の間に乘じて北滿及東支鐵道に勢力を扶植せんと劃策し、兩國間の空氣漸く險惡となりたる時、一九二七年四月六日支那官憲の北京勞農大使館搜索事件突發して露支外交關係は斷絶するに至つた。該事件の勃發するや、勞農政府は國際法上の權利を蹂躪する暴行なりして直ちに最後通牒的抗議書を手交すると共に同月十日外交關係斷絶を宣言して威嚇し、勞農大使は本國に引揚げた。

本事件は既に久しく不安の状態にあつたソウエート奉天間の關係を爆發の危機に導き、北滿の關係も緊張し、風雲急なるものがあつたが、ソウエートの出兵説も風説に過ぎずして、本事件も有耶無耶の中に過ぎ去つた。然るに該搜

索に依りて得られたる書類、物件によりて支那に於けるソウエートの陰謀を確知せりと稱する支那側は、斯かる政府を有し且つ外交關係を斷絶せる國家との間に共同にて東支鐵道を管理、經營し行くは甚だしき矛盾なりとして、茲に初めて東支鐵道其のものゝ回收が巷間に唱へられる端緒を作り、其の後保管金折半問題、教育權問題等の解決によりてソウエートに積極的政策を執るの意氣なきことを看取し、管理局長權限問題、従業員均分問題、其他幾多の懸案解決遅延に業を濁したる支那側は一步を進めて東支鐵道其のものゝ回收によりて凡ゆる争根を斷たんと氣運を助長し、最近に於ては支那全國に漲れる利權回收の氣運と合して愈々公然と稱へられるに至り、今後露支間の東支鐵道を中心とせる利權回收問題は、必ずや此の東支鐵道其のものゝ回收に迄伸び行くものと推測せられる。

### 第二款 滿蒙に於ける支那側の鐵道敷設勃興と國際關係

#### 第一項 支那側の利權回收と鐵道敷設熱の勃興

前述の如く滿洲に於ける對露利權回收は一九一七年露國が革命勃發により國內の安定に忙殺せられて國力を對外國に集中し得ざるに乗じたものであるが、着々として回收に成功を收むるや鋒を日本に向くるに至り、一九一九年の巴里講和會議及一九二二年の華府會議に於て所謂二十一箇條問題に關して日本を攻撃し、翌一九二三年五月東三省議會は利權外溢防止の決議をなして、今後一切の利權を外國に許與せざること並に從來貸與せる利權は一律に之を回收する旨議決をなして大に利權回收の氣勢を擧ぐるに至つた。

斯く利權回收熱の東三省一帯に横溢し、鐵道利權亦問題となりたるが、抑も日本既得の鐵道利權は、何れも條約上の鞏固なる基礎の上に立ち、且つ日本は利權の背後に確固たる實力を有し居る爲め、盲動的なる所謂回收運動により



て容易に回収し得るものに非ざることを悟るに至り、亦眼前に南滿洲鐵道を始め日本關係諸鐵道の着實なる營業方針の下に莫大なる利益を擧げつゝあるを見、鐵道の實益あること漸く識者間に知らるゝと共に、日本の援護によりて支那内地に比し動亂少く、他省に比し財政的にも比較的豊かなる東三省官民は漸次自力による鐵道敷設の可能、有利なるを知るに及んで自ら鐵道を建設して日本の機先を制し、條約を蹂躪して事實上利権の回収と同様の結果を來すべき計畫を樹て其の實現を期した。一九二四年五月東三省交通委員會の創設あり、交通部を離れて東三省に於ける交通政策の最高機關として、政治的乃至經濟的見地より東三省鐵道網の計畫をなすに至つて敷設熱は漸く具體化せられた。

第二項 東北交通委員(舊名東三省交通委員會)

交通委員會は一九二四年五月張作霖が前交通總長葉恭綽氏の獻策に基いて設置し、當時東三省が中央より分離して自治を宣言したる關係上、三省に於ける交通機關を統轄して自治の實を擧げ、以て交通の發達改善を圖るを目的とせるものなるが其の組織は完備せずして、今日の如く全交通機關の統轄監督機關と云ふよりはむしろ交通行政に關する張作霖の諮詢機關に過ぎなかつた。故に當時張或は東三省當局の名の下に發表せられた諸計畫は、多く本會の獻策に基けること明かなるに拘らず、内外の注目を惹くに至らず、其の後一九二六年末張作霖氏入關し、翌年六月其の大元帥就任と共に軍政府の出現となり、奉天派内閣の組織せられるに及んで、同内閣交通部は北支那及東三省一帯の交通行政を統轄した。同交通部は當時南京政府内の交通部と相對して北京交通部と稱せられ、内閣總理潘復總長を兼任し、常陸槐同次長に任じたるも絶え間なき南北政争の戰亂に災せられて、見るべき業績を残さなかつた。

交通委員會が其の組織を改めて東三省の交通機關の指揮監督の實權を掌握するに至つたのは、一九二八年六月戰敗せる張作霖氏が關内を放棄し、奉天派の勢力が關外に限られるに及んで、關外交通機關統轄の爲め、同年九月同會の

組織を變更せる後のことにして、それより同會は委員長一名、副委員長二名、主任委員三名、委員若干名を以て組織し、重要事務は全部委員會議或は局部委員會議の議決を経て施行するものとし、總務、路政、郵傳の三處を常設して、東三省境域内に於てもと交通部に屬したる國有及省有の各鐵路局を管理監督し、東支鐵道を監督するは勿論のこと、其他電、郵、航の三政竝に交通に關する一切の事項に關して命令、監督の權を有し、宛然東三省に於ける交通部の觀を呈するに至つた。

此の權限の擴大は自然同會の活動を自由、積極的ならしめ、組織變更後に於て相當注目すべき諸事業に着手してゐる。尤も同會は改組後日尙淺く、現在は未だ活動の準備時代と稱すべく、且つ政局の不安定と財政の窮乏とは充分に其の權能を發揮せしめないが、眞の活動は將來に在るものと云ふべきであらう。

一九二四年同會設置後の主要なる事蹟は瀋海鐵道の敷設計畫を始めとし、洮昂、北寧大通支線、開豐、呼海、吉敦及吉海の諸鐵道を包含せる鐵道網の立案、北寧、四洮、洮昂三線連絡の斡旋等にして、此の外最近の滿蒙鐵道計畫中重要なものは何れも交通委員會の名に於て公表せられてゐる。即ち同會の主力は東三省諸鐵道の統制に注がれて居るのである。

(註) 東三省交通委員會は一九二八年末の東三省易幟後東三省及熱河省が東北省と總稱せられることとなつて、翌一九二九年四月より東北交通委員會と改稱し、更に十二月十六日には國民政府は東北交通委員會暫行組織條例を公布して同委員會の組織に若干の變更を加へたるも、同委員會の權限及活動狀況に就ては何等變化を來して居らない。

第三項 鐵道建設計畫

滿蒙鐵道建設計畫は、各種の利權關係を基礎として諸外國の試みたるものを除き、支那側當局の計畫に成るもの



みにても、殆んど枚擧に達なき程多數に上つて居る。殊に最近數年間は滿蒙鐵道敷設熱の最高潮期と稱すべく一日の新聞紙よく二、三鐵道の敷設計畫を傳へるさへ珍らしからぬ状態を現出するに至つてゐる。

此等計畫諸鐵道は第一項所述の動機、原因に依つて其の敷設を熱望せられるものなるが、多くは各地官民の政治、軍事及經濟的必要に促されて其の敷設を計畫せられたるものに係り、滿蒙全土の大局より其の經濟的發展を基調として案出されたる鐵道網計畫は比較的少く、殊に近時の計畫濫立の中には此の傾向を看取することが出来る。

滿蒙鐵道網計畫として比較的組織的に企圖されたものとしては、支那全土の鐵道網計畫の一部として滿蒙鐵道を計畫せる孫文の「建國方略」中の鐵道計畫及王永江主宰時代の東三省交通委員會案と推測せられる滿蒙鐵道網計畫である。前者は多く机上の計畫に成り、滿蒙の實狀と一致せざる點ありて、計畫の大綱を示したものに過ぎないが、著者の權威は永く其の後の計畫者に對して指針となり、後者は一九二四年前後の滿蒙各般の事情を基礎とし、第一に軍事上の見地に立ち、經濟的若くは外國利權の牽制を第二の目的として、當時滿蒙の最も要求せる諸線を計畫し、其の大部分が實現せられ或は現に問題となりつゝある點に、價値を有して居る。

孫文の「建國方略」は心理建設、物質建設及社會建設の三部より成り、物質建設別名實業計畫中に同氏の鐵道計畫が述べられて居る。

孫文は支那全土の鐵道を西北、西南、中央、東南、東北及高原の六大系統に分ち、東北系統の一部を以て滿蒙鐵道網を説明して居る。今同計畫に就き其の骨子を述べれば、東三省のほと中央に位する松花江、嫩江の合流點附近、哈爾濱の西南約百六十軒の地點に鐵道網の中心地を建設し、同地より線路を八方に放射するに在る。孫文は該中心地を東鎮と命名し、次の諸線を豫定線とした。又胡蘆島を重視した點も刮目に値する。

- 一 東鎮、胡蘆島線
- 二 東鎮、北方大港(河北省清河、灤河兩河口間に位する孫文の計畫港)線
- 三 東鎮、多倫線
- 四 東鎮、克魯倫線
- 五 東鎮、漠河線
- 六 東鎮、科爾芬線
- 七 東鎮、饒河線
- 八 東鎮、延吉線
- 九 東鎮、長白線
- 十 胡蘆島、熱河、北京線
- 十一 胡蘆島、克魯倫線
- 十二 胡蘆島、呼倫線
- 十三 胡蘆島、安東線
- 十四 漠河、綏遠線
- 十五 呼瑪、室葦線
- 十六 烏蘇里、圖們、鴨綠江沿岸線
- 十七 臨江、多倫線



- 十八 節克多博、依蘭線
- 十九 依蘭、吉林線
- 二十 吉林、多倫線
- 二十一 多倫諾爾、海拉爾、漠河線
- 二十二 洮南、五原線

次に王永江時代の交通委員會案と推定せられる鐵道計畫を見るに、滿蒙豫定鐵道網をほゞ東、中、西三部の系統に分ち、東部系統は奉天より東北に向ひて綏遠に達する線を、中部系統は北寧線と瓊瑋方面とを連絡する線を、西部系統は熱河、洮南、海拉爾を運ねる線を以て幹線とし、各幹線より夫々支線を出す計畫である。同案の敷設豫定線は次の諸線である。

- 一 撫順、朝陽鎮線
- 二 朝陽鎮、吉林線
- 三 吉林、敦化線
- 四 敦化、延吉線
- 五 敦化、海林線
- 六 海林、三姓線
- 七 三姓、綏遠線
- 八 大虎山、通遼線

- 九 開通、扶餘線
- 十 扶餘、哈爾濱線
- 十一 扶餘、安達線
- 十二 綏化、嫩江線
- 十三 昂々溪、瓊瑋線
- 十四 熱河、洮南線
- 十五 赤峰、義州線
- 十六 洮南、海拉爾線

以上の二大計畫の外豫定線として傳へられたるものは百線内外に達するも、多くは計畫と云はむよりは希望と云ふ程度に止まるもの多く、現在支那側にて計畫中と稱せられる線路中近き將來に於て比較的實現の可能性あるは僅かに海倫、嫩江、黑河線(所謂濱黑線の一部)、吉林、依蘭、同江線(所謂吉同線)及北票、赤峰、熱河線の南北三大線及朝陽鎮、樺甸線、營盤、臨江線、通遼、開魯線等あるに過ぎない。

斯くの如く現在支那側官民の敷設熱は最高潮に達し、豫定鐵道計畫極めて大規模なるに拘らず、其の實現は兎角澁滞し勝ちである。これ全く支那側の資金難に基くものにして、之等大規模なる計畫の遂行には外資に依らざるべからざること明かなるも、他方滿蒙に旺盛せる外資排斥熱は鐵道敷設熱と矛盾撞着して、現實の發達は遅々たるものである。

#### 第四項 支那側の鐵道敷設熱と國際關係

支那側の鐵道敷設熱勃興を見たるは、四洮、洮昂兩線の建設に刺戟されたること多く、所謂支那自辦鐵道は殆ど全



部其の後に計畫敷設せられたるもので、開豊輕便、瀋海、北寧大通支線、吉海等の諸鐵道は何れも此の敷設熱の所産である。

之等諸鐵道敷設の外國の權益に對する關係に就て述べんに、日本は滿蒙諸鐵道利權と密接なる關係を有する爲め日支間の交渉が最も頻繁であつたが、特に支那側鐵道の敷設に當り、問題となれるは日本が一九一八年九月二十四日交換の滿蒙四鐵道覺書によつて獲得せる四鐵道の借款權並に一九〇五年十二月二十四日締結の所謂日清滿洲善後條約に關する秘密協約第三條の規定に依つて得た南滿洲鐵道回收前に於ける同鐵道並行線敷設拒否權の無視蹂躪であつた。

滿蒙四鐵道覺書に據れば、支那政府は四鐵道の敷設を決定せる旨を聲明すると共に、日本をして同鐵道借款の商議に應ぜしめむが爲め、速に必要な措置を執るべきことを言明し、且つ同覺書交換より四日の後、同年同月二十八日には滿蒙四鐵道借款豫備契約を日本興業銀行、臺灣銀行及朝鮮銀行との間に締結して、銀行は同豫備契約の規定に従ひ支那政府に對し、二千萬圓の前貸金を交付せるものにして、支那政府は該覺書及豫備契約により滿蒙四鐵道即ち(一)開原海龍吉林間、(二)長春洮南間、(三)洮南熱河間、(四)洮南熱河間の一地點より海港に至る間(本線の利權關係に就ては第四章第二節第三款參照)の諸線經過地に於ては、日本の借款に依らずして鐵道を敷設し得ないこと明かである。

然るに鐵道敷設熱に浮かされたる支那官民は、日本の此の條約上の權利を無視し、一九二五年には開原、海龍、吉林間借款鐵道の一部をなす開豊輕便の敷設に着手し、更に同年同借款鐵道の一部に支線を設けたる瀋海鐵道を同じく自國の資本を以て敷設を開始し、一九二七年に至つては、敷設計畫の傳へられたる當時より日本政府の嚴重なる抗議提出ありたるにも拘らず、朝陽鎮吉林間の條約規定鐵道の一部に日本の資本に依らざる吉海鐵道を遮二無二敷設し始め、翌々一九二九年に至りて完成したるが如き何れも該既得權の侵害と云ふべきである。

日清滿洲善後條約に關する秘密協約の第三條並行線拒否條項とは、支那政府は南滿洲鐵道の利益を保護するの目的を以て支那政府が同鐵道を回收せざる以前に於ては、同鐵道の附近に於て若くは之に並行して如何なる幹線をも敷設せず、又同鐵道の利益を害すべき如何なる支線をも敷設せざる旨を約せるものである。一九二四年より漸次延長工事を繼續せる北寧鐵道大通支線は南は大虎山に於て北寧鐵道に交り、北は通遼より四洮、洮昂兩鐵道と連なりて南北滿洲縱貫鐵道の一部となり、南滿洲鐵道本線と並行線を爲して其の利益を害するに至るべきことは往年問題となれる錦愛鐵道と何等異なる處はない。曩に錦愛鐵道の敷設に反對せる日本は當然大通支線の敷設計畫にも反對せざるを得ない。日本政府は同支線の敷設には再三再四嚴重なる抗議を續けて支那當局の反省を促したるも支那官憲は言を左右にして應ぜず、工事を急ぎ一九二七年末全線の敷設を完成せるものである。

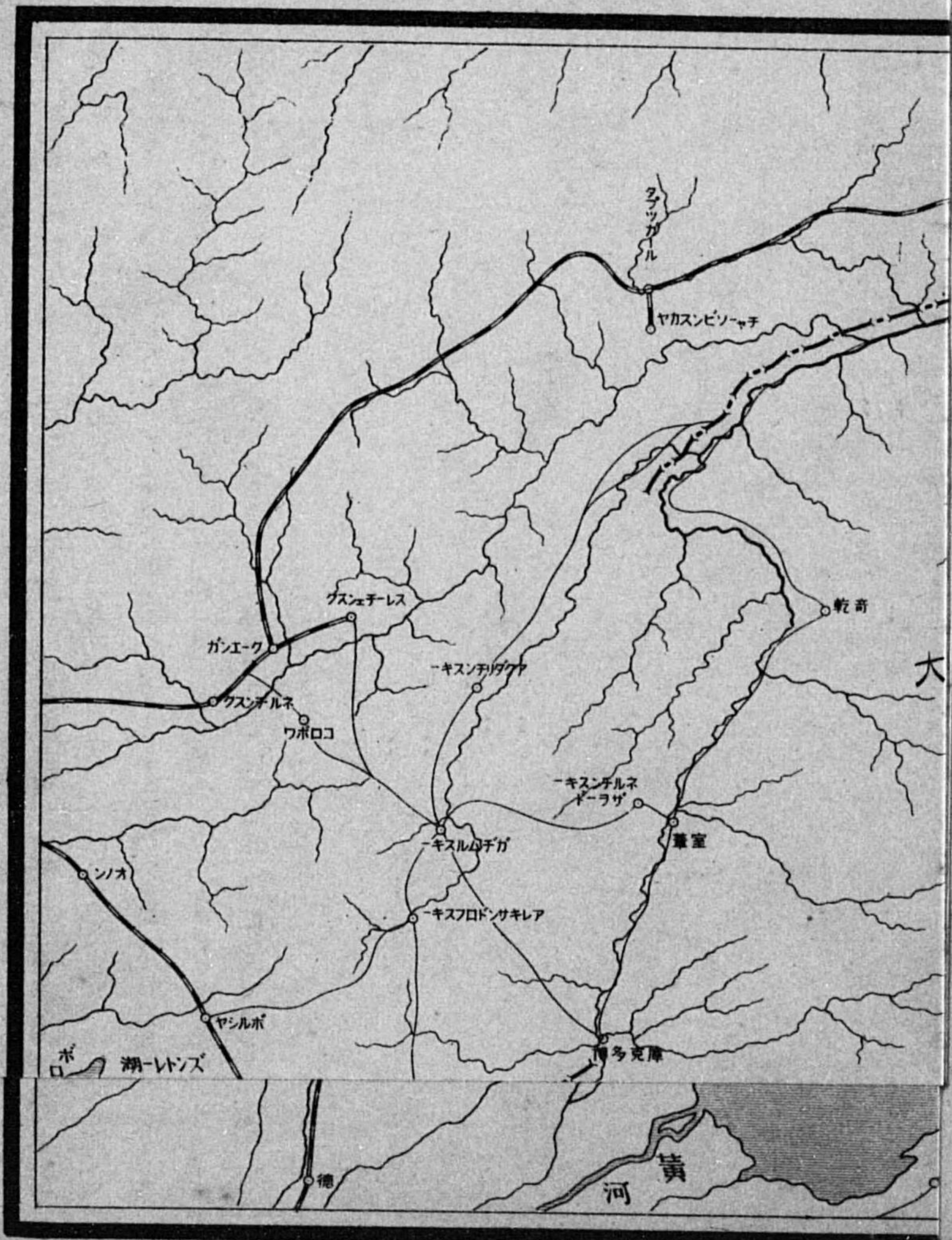
又吉海鐵道は前述の如く滿蒙四鐵道覺書に違反するのみならず、南滿洲鐵道本線と並行線をなして其の利益を害すること明かなるを以て日清善後條約に關する秘密協約にも牴觸するものにして、日本の同鐵道に對して爲せる抗議は此の二重の條約無視に就て支那側を責めたものであつた。

吉會鐵道は一九〇七年四月十五日の新奉及吉長鐵道に關する協約に於て既に日本の借款優先權を認められたる鐵道なるが、一九一八年六月十八日には吉會鐵道借款豫備契約が支那政府と日本興業、朝鮮及臺灣の三銀行との間に締結せられ、三銀行は同豫備契約の規定に依り、契約成立と同時に一千萬圓を支那政府に交付し、豫備契約成立後六箇月以内に本契約を締結し、日本の借款によりて敷設工事に着手すべき筈なりしが、支那の政變其の他の理由によりて永らく實現の運びに至らなかつた。

其後同鐵道に關する交渉は斷續的ながら日支間に續行せられ、交渉の内容に至つては外部より窺知し得ざるも、一



九二八年一月以降は餘程進捗せるものゝ如く、五月には張作霖氏の正式承認が傳へられ、其の實現は僅かに時日の問題となつたのである。然るに偶々支那側にては當時曲りなりにも兎も角、瀋海、大通、呼海及吉海の諸線を自國の資力を以て完成し又は敷設しつゝ、ありし際なるを以て、鐵道敷設熱は高潮に達し吉會鐵道も自力を以て建設すべしとの提議起り國權喪失、國防の危險等の宣傳と併せて民衆の吉會鐵道敷設反對運動を起し、官憲亦反對氣分に乗じて其の後は日本側との交渉を徒らに延引して敷設を妨げ居る爲め、今猶本問題は解決を見るに至つて居らない。



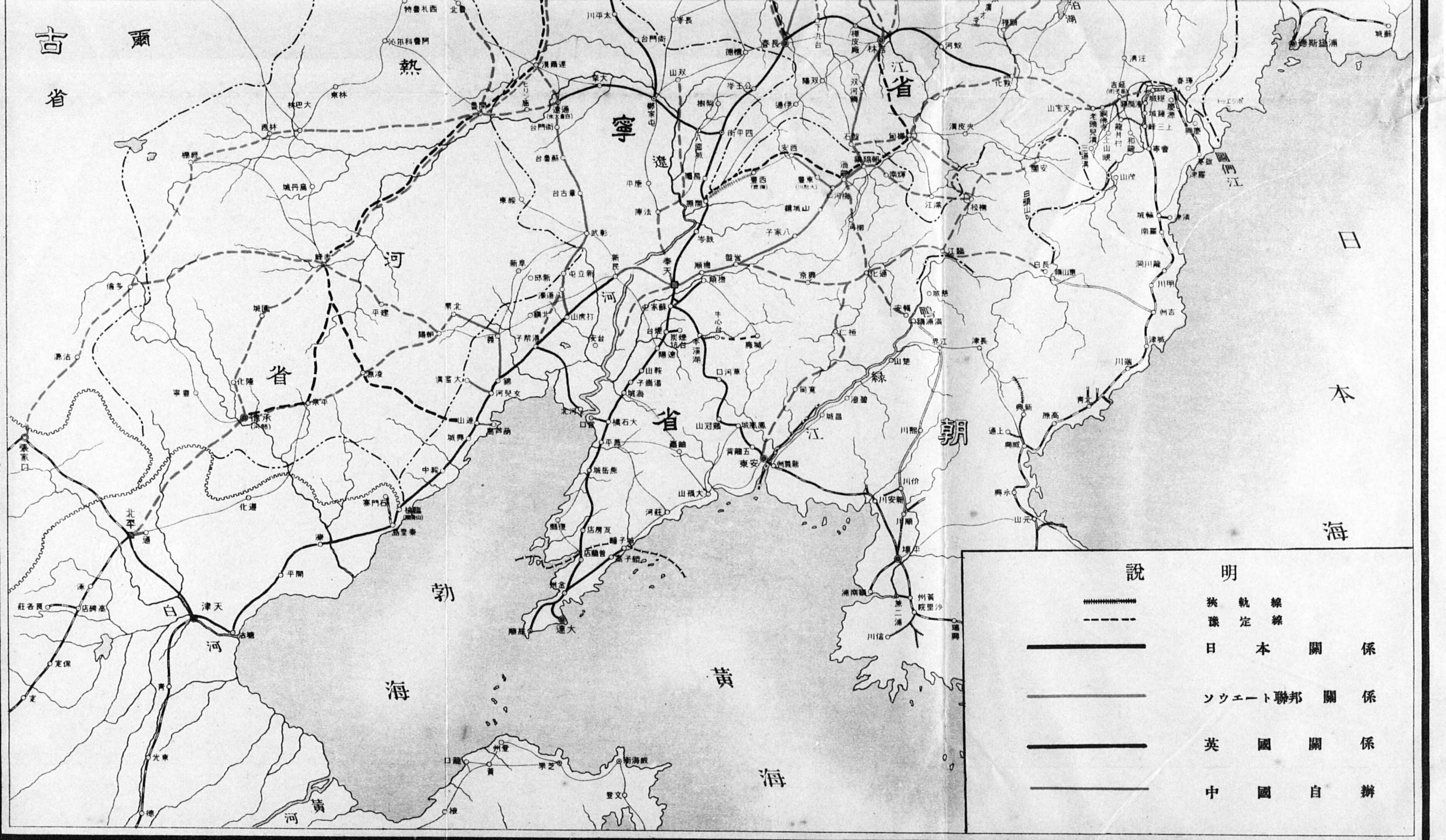




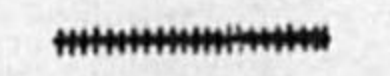
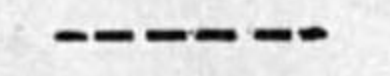
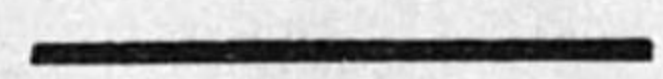











說明

-  狹軌線
-  豫定線
-  日本關係
-  ソウエート聯邦關係
-  英國關係
-  中國自辦



昭和六年七月二十日印刷  
昭和六年七月二十五日發行

定價金貳圓

編輯人兼

南滿洲鐵道株式會社總務部調查課  
佐田弘治郎

印刷人

大連市東公園町三十一番地  
吾妻力松

印刷所

大連市東公園町三十一番地  
株式會社滿洲日報社印刷所

發行所 南滿洲鐵道株式會社

大連市紀伊町九十一番地

取次販賣所

中 日 文 化 協 會



14.5  
171



14.5  
17<sub>1</sub>



終