

滄石鐵道敷設をめぐる日中交渉（二・完）

藤 枝 賢 治

三、資金調達方法と路線経路をめぐる日中間対立

日本は中国側と滄石線敷設を推進する点で一致するものの、資金調達方法の面に対立した。一九三五年九月に開かれた会谈の席で、川越総領事は商震河北省主席に対し、全線河北省内を通ることを理由に、滄石鐵道を省營鐵道とするよう国民政府に相談し、省政府と華昌公司以敷設の話をするよう求めた。⁽¹⁾

これに対し商震は、十七日に蒋介石へ宛てた滄石鐵道に関する公電において、最初に川越からの要求について触れてから、過去の敷設案についての報告をしている。ここでは、一九一六年に中国商人による滄石敷設案が交通部で国營案に回歸するよう決定されたことや、一九二三年に劉錫恩等の商人から提出された、滄東東方海岸の三岐口までを結ぶ石岐鐵道案が、交通部の決定や、二八年の陸海軍副司令による承認を得たものの、一九三一年の柳条湖事件で無期延期となったことが記されている。続けて商震は、滄石鐵道が粵漢・隴海兩線と並んで重要なことや、正太鐵道からの短絡線として利益が大きいことを伝え、敷設の促進を主張した。また日本の敷設目的が山西省炭にあるとして、注意を促している。⁽²⁾ 商震は日本を警戒し、国内資本で滄石線を早期に完成させようとしていたのである。

商震からの報告を受け、鉄道部は九月中に、滄石鉄道を中国資本のみで敷設することを決定した⁽³⁾。国民政府は日本の影響を排除しながら自身の経済力強化を図ったのである。

国民政府によるこのような決定は、地方の動向に影響を与えた。十二月に河北省各界の有力者は、省内建設事業が進捗しないのを受けて、「各種の建設事業に対しては民力に依って自ら建設する方法を採り以て発展を期すべきである」という意見を出した⁽⁴⁾。この意見では、滄石線としての敷設、「民力」による建設という二点に注目すべきである。河北省側が政整会の提唱していた津石線でなく滄石線を採用したことから、国民政府による決定の影響が窺われる。しかし国民政府の意向に従うばかりではなかった。省有力者は、国民政府の経済的基盤である浙江財閥でなく、「民力」すなわち地元資本による敷設を考えていた。この点は政整会時代からの継承であり、河北省有力者が日本資本だけでなく、国民政府系資本の抑制をも念頭に置いていたことが表れている。

山西省を支配する閻錫山省主席は、訪ねてきた顔徳慶正太鉄路局長に対し、滄石鉄道を正太鉄道の延長線とすることや、資金調達・材料調達計画に賛成することを言明した。同省政府は、正太と同一軌間の狭軌とする方がよいとする運輸計画を立てていた⁽⁵⁾。閻は一九三〇年の中原大戦で蒋介石に敗退するまで、京津地域への軍事行動用連絡路や、省産品搬出路としての役割から、狭軌による滄石鉄道敷設に積極的だった⁽⁶⁾。閻は狭軌で敷設することで、正太・滄石直結による省産物資輸送と鉄道権益によって経済的基盤を固めながら、国民政府からの半独立状態を維持しようと図ったのである。

満鉄資本の対閻内経済工作機関として一九三五年十二月に設立された興中公司⁽⁷⁾は、同月まで太原特務機関長を務めていた和知鷹二による滄石線早期敷設の主張を受け、満鉄に簡単な測量をするよう依頼した⁽⁸⁾。興中社長に就任していた十河は、板垣征四郎関東軍参謀副長や石原莞爾参謀本部作戦課長と親密だけでなく、華北と関係の深い黄郛や王克敏・周作民と友人関係にある一方、松岡とは犬猿の仲だった⁽⁹⁾。また彼は、王と会談したことからわかるように、中国人人脈を使って滄

石敷設を積極的に進めようとしており、この点でも敷設に慎重な松岡と対立していた。満鉄は調査の結果、滄石線にするより石家荘と天津を直接結ぶ路線の方が技術的・経済的見地から見て有利との結論を、一九三六年二月までに出しており、川越総領事の賛同を受けている。¹⁰⁾ 津石線への変更は、国防資源獲得・輸送・人事の面で推進された。津石線は、龍烟産鉄鉱石を井陘炭で精錬する工場を天津に新たに作り、そこでできた鉄を塘沽港から日本へ輸出するという現地製鉄計画¹¹⁾に沿っており、国防資源獲得の国策に適っていた。天津から既設の北寧線經由で塘沽港と直結することにより、沿線がアルカリ性土壌に覆われた不毛の荒地である大沽港と滄州間の敷設や、大沽港港灣能力といった問題が解決し、輸送面で有利となった。津石・滄石両線の勢圈内状況は大差ないものの、天津と近接する津石線の方が乗客を多く見込めた。¹³⁾ 人事面では、石原が陸軍中央で勢力を伸ばしたのを背景に、十河の発言力が増大した。その結果満鉄は、津石線敷設に力を注ぐことになったのである。

同年一月、滄石敷設に関する日本側の交渉権者に関して検討が加えられた。満鉄経済調査会が「北支経済開発ノ投資機関綱領」において、

北支経済開発投資機関ハ、北支ニ親目的自治政権カ成立セルモノト假定スルモ、現在ノ不良ナル投資条件ノ下ニ於テハ北支ノ開発ハ極メテ徐々ニ行フ外ナク、差当リハ満鉄カ中心トナツテ産業資源調査ヲ為シ、有利ナル投資事業ノ種類及順序等ニ関スル立案計画ヲ立テ、之ニ必要ナル資本及技術ヲ誘導シ、自己又ハ興中公司ノ名ニ於テ統制シ、興中公司ノ基礎確實ナルニ及ヒ、之ヲ中心トシテ大陸開発会社ヲ設立シテ、自己ノ経営統制スル事業ヲ之ニ継承セシムル方法ヲ取ルヲ適当ナリト思惟ス。¹⁴⁾

とする結論を出し、今までの華昌公司に代わり、興中公司に交渉させるようにした。

一九三六年二月一日に張公権（名は嘉璈）鉄道部長は須磨と交渉した。この時張は、孔祥熙財政部長が反対する一億二千万円の公債発行を自らの責任で引き受けることや、材料購入権について日本側に優先権を与えることも可能であ

るということを発言している⁽¹⁵⁾。彼は国民政府の公債による鉄道敷設をすることで日本の鉄道支配を拒絶する一方、鉄道支配に影響のない材料購入をすることで日本側との妥協を図ったのである。

このような張の動きを見て、守島は「張ハ仲々ウマイコトヲ云ツテ居ルカ、我方トシテハ充分警戒ノ要アリ」と受け止めた。また、「矢張り従来通りノ強硬ナ態度ニテ突パネテ置キ、此ノ上ノ先方ノ出方ヲ見ルコト可然ト考ヘ居レリ。」と須磨に呼びかけた⁽¹⁶⁾。彼は華北経済進出という規定方針を堅持したのである。

二月十八日に、張競立鉄道部會計部長と張公権、顔徳恵石太鐵路局長から成る中国側は、牛島華昌公司代表に会見を求めた。その中で張競立は、「石太線ノ延長トシテ支那自身建設スルコトヲ主張シ、同部長ハ同鐵路ノ建設ニ関シテハ日本トノ従来ノ關係ヲ無視スル訳ニ行カサルニ付、建前トシテハ支那カ建設スルコトトシ、材料ノ供給ノミヲ日本ニ仰キカ代金支払ノ方法トシテ借款契約ヲナスヘシ」とし、華昌公司との契約文が発見されたばかりでもあるため、日本側の意向を尋ねてから交渉を開始する必要があると発言した。また張競立は、冀察政権の提議で国民政府が交渉につくという形式を採るよう主張した⁽¹⁷⁾。国民政府は日本からの借款を拒否し、対外国交渉を冀察でなく自身が進めることにより、滄石鉄道の主導権を掌握し、華北中央化へつなげようとしたのである。

これに対し牛島は、「南京側ニ於テハ、単ニ滄石ノミナラス北支ニ於ケル鉄道カ総テ冀察政権ト日本側トニ依リ任意ニ敷設経営セラルルコトトナルヲ惧レテ、之カ機先ヲ制センカ為本件交渉ヲ企図スルニ至レルモノナルヤニ看取セラレ」として国民政府を警戒するよう満鉄と外務省に請訓した⁽¹⁸⁾。

その一方で冀察政権は、日本側に好意的な対応を示した。十八日に張競立が張公権等との会見を終えた後、彼と牛島、冀察政権内親日派の潘毓桂政務処長との三者で会談が開かれた。中国側は牛島からの質問に対し、「滄石問題ハ専ラ冀察側相手ニ話スルコト可然旨述フ」と答え、武藤書記官の質問に対しては「華北諸般ノ事情ハ冀察側自ラ処置シ、南京側ニハ備案即届出ヲ為スニ止ムル様指導シツツアリ。滄石ニ付テモ石様専ラ冀察側トノ合作ニテ進ミ度、華昌ノ権利ハ不満足

ナレハ、過日宋ハ陳覚生等ニ対シ日本トノ合弁案ヲ提議シタルニ、兩人等モ賛成ナリキ。」と答えた。⁽¹⁹⁾ 冀察政権は日本側に對し、同政権が対日交渉を担当することや、滄石鉄道の日中合弁を目指すことを示したのである。ここからは、国民政府の影響力を排除しようとする姿勢が顕れている。

国民政府と冀察政権の対応を受けて、関東軍側の重要人物である土肥原賢二奉天特務機関長は、「北支ニ於ケル各般ノ事項ニ付テハ冀察政権自ラ之ヲ処置シ、南京政府ニ対シテハ単ニ備案即チ届出ヲ為スニ止ムル様自分ニ於テ同政権ヲ指導シ居ル次第ナルヲ以テ、滄石鉄道ノ如キモ南京側ヲ相手トセス専ラ冀察側トノ合作ニテ進メ度ク、華昌ノ契約ハ北支ノ情勢變化セル今日トナリテハ甚タ不満足ナルモノ」と発言した。⁽²⁰⁾ 彼は借款で留めることに不満を持っており、武藤によって提議された日中合弁案について、日本人を母親に持つ親日派の陳覚生北寧鐵路局長と共に賛成した。土肥原は冀察・冀東両政権の成立で華北への日本勢力拡大に自信をつける中で、交渉相手を冀察政権とすることで滄石鉄道を合弁経営に持ち込み、その支配を冀察側完済までの期限付きではなく、恒久化させようと考えたのである。

二十六日に、宋哲元・陳覚生と牛島との間で交渉が行われた。宋は国民政府へ備案の形をとった上で、冀察政権が日本からの借款で滄石線を敷設することを言明した。⁽²¹⁾ 交渉や鉄道敷設の主導権を冀察で握る一方、借款に留めることで日本側の恒久的支配を拒絶する意思の表れと言えよう。また二十八日に潘毓桂は十河に對し、対日経済提携の一貫として、滄石鉄道建設を日本側で立案するよう依頼した。⁽²²⁾ 冀察政権は、滄石鉄道を同政権の直営鉄道として敷設することにより、井陘炭鉱や山西省からの物流を押さえ、日本や国民政府にある程度対抗できる経済基盤を構築しようとしたのである。

このような冀察側の敷設案を受け、陸軍や外務省では、冀察相手の交渉推進や日中合弁経営を推進する方針をとるようになった。三月には多田駿支那駐屯軍司令官が、興中公司在華北当局と話を進めるべきとの意向を示した。⁽²³⁾ 三月九日に川越が外務省本省へ向かい、国民政府への働きかけを自重するよう促すと共に、華昌契約より有利な条件での敷設案作成のため、華昌以外の商社に交渉させるよう主張した。⁽²⁴⁾ 三月十日に外務省本省における対中国政策立案の中心である東亜局第

一課は、

一、滄石鉄道建設ニ付テハ、北支自治ノ進展ト相俟チ南京政府ノ介入ヲ排除シ、我方及冀察政權間ノ直接協議ニ依リ実現方ニ努ムルモノトス。

二、本件鉄道ニ対スル我方利権ノ程度ニ付テハ、最小限度華昌公司（借款、建設請負及一部山西炭一手販売権ヲ含ム）ヲ目標トスルモノトス。

三、華昌契約カ有効ナルトスル我方従来ノ主張ハ引続キ南京側ニ対シテ堅持スルハ勿論、冀察側ニ対シテモ当分右ノ建前ヲ持続スルモノトス。⁽²⁵⁾

とする三条から成る方針を「滄石鉄道問題処理方針案」としてまとめた。外務省本省は川越による私案を受容し、陸軍と同様、冀察政權との直接交渉による鉄道敷設を考えるようになったのである。

このようにして日本は、冀察政權との合弁による津石敷設を目標に、冀察政權を相手とする交渉に臨むことにしたのである。

四、冀察政權による津石敷設案否決

冀察政權は八月までに、滄石線としての敷設を決議し、交通・経済両委員会に具体案作成を命じた。⁽²⁶⁾五月十四日の交通委員会設置時に委員会主席を兼務していた陳覚生は、支那駐屯軍に対し、中国側の事情として、

(イ) 冀察側ニ於テハ大体津石線ニ同意シアルモ、南京側ハ之ヲ認メス滄石線ヲ企図シアルカ如シ。其理由ハ津石線ハ奉天ヨリ石家荘へ直通スルコトナリ、日本ノ政治的軍事的進出ヲ喜ハサル為ナル故ニ、津石線ヲ敷設セントセハ南京ニ協議又ハ請訓セハ恐ラク不可能ニ陥ルヘシ。本鉄道ハ冀察側独自ノ立場ニテ実施スルノ要アリ。

(ロ) 日支合弁ハ希望セス (支那側ノ立場上)、日本ヨリノ借款ニ依ルヘシ。建設材料ハ主トシテ日本側ヨリ購入シ、職員ハ日本人ヲ入ルルコトハ同意ナリ。

(ハ) 本鐵道ノ為獨立セル管理局ヲ設置シ、建設運営ヲ北寧鐵路ニ委任ス。

(ニ) 建設費ハ約二千三百乃至二千五百万円程度ナリ。全額日本ノ借款ニ依ルヘク、利息ハ年六歩ヲ主張シアリ。

(ホ) 滄石鐵道ニ関スル華昌公司ノ權益ハ此際清算シ度。

(ヘ) 本鐵道ト同時ニ井陘炭坑利用ヲ考究ス。為シ得レハ津石鐵道ヲ石家莊ヨリ井陘ニ延長シタキ希望ヲ有ス。(此線ノ為約五百万円ヲ要ス)⁽²⁷⁾

と話した。この中で、日本軍進出を警戒した国民政府による津石線への反対、冀察政權の合弁経営拒否、井陘炭鉱への延長希望、陳の冀察ニ日本間交渉による津石線敷設の希望といった諸点については事実通りと言えよう。その一方で、北寧鐵路局による津石鐵道の建設・運営や、冀察政權の津石線支持など、陳の希望的観測と思われる事象が見受けられる。

交通委員会は、津石線の優位性を示す案を作成した。⁽²⁸⁾ 滄石線と石沽線・津石線の利害損失を論じる中で、滄石線については、

石家莊ヨリ滄県ニ至ル途中ニアリ、藁城、晋県、武強、献県ノ四県ハ、附近商業比較的繁盛ナルモ、別ニ大部落ナキモ国防ト地方治安トニハ重大ナル関係ヲ有ス。滄県ニ至リ津浦ヲ横断シ東方大沽ニ達スル百十二料間ハ荒漠ニシテ匪害多ク、治安ノ維持ハ困難ナル状態ナリ。

農産物ハ皮毛、綿、果物ヲ重要物産トシ、絨毯、花布ヲ加工特産品トスルニ産出量多カラス、僅カニ臨時卸売及小売アルノミ。滄県ヨリ大沽ニ至ル間ハ塩分多ク不毛ノ地ニシテ開発ノ見込ミナク、且歸路ハ空車多ケレハ運輸原価高クナリ、從ツテ運賃ヲ低減スルコト困難ナレハ商民ノ經濟上ニハ利益ナシ。

とした。石沽線は優位点が少ないとして候補から除外した。津石線については、

天津ハ商業、金融ノ樞軸ニシテ亦工業ノ策源地タリ。河北省東部綿業ハ省政府ヲ經テ華北農村合作社ト種子ノ交換貸与ヲ行ヒ産出区域ハ漸次拡張サレ、更ニ鐵路ニヨリ天津ニ輸送ノ上輸出シ、容易ニ農村救済ニ速効ヲ収メ、山西ノ石炭ト同様外資ヲ吸収ス。其ノ他大口ノ輸入品、例ヘハ石油洋布ノ如キ天津工場ノ麦粉曹達工業品等食塩、海産食品、肥料等皆運送ニ便利トナリ売値低減シ、從テ民衆生活ノ負担ヲ輕減ス。

とした。また年間収支について、収入は滄石線の五一四万元余に対し津石線が八五〇万元余、支出は滄石線の四八〇万元に対し津石線が三八〇万元として、津石線を優位とする予想を提示した。石家荘から津浦線に至るまでの沿線について、滄石線の価値を低く見る一方、津石線に関して触れていない。実際には両者でそれほど優劣がなかったと思われる。

陳覚生の最も重要な着眼点は、津浦線から海港までの区間である。滄石線の場合、滄州と大沽間が低開發で治安が悪く、大沽の埠頭設備が欠如しているという問題点を抱えていた。これに対し津石線の場合、天津と塘沽間は既設の北寧鉄道利便で済むのに加え、天津市が商工業における中枢都市の一つであるという利点を持っていた。陳覚生はこのことを掲げて津石線を敷設し、接続線となる北寧線の利益増大を図ったのである。

また交通委員会案では、津石線を北寧鐵路局に委託させることの優位点として、

1. 唐山、山海関ノ両工場ヲ利用シ機関車車輛ヲ修繕橋梁信号及各種ノ機器ヲ製造シ、以テ工場建設費二百萬元ヲ節約シ且毎年工場経常費ノ節約モ亦莫大ノ額ニ達ス。

2. 北寧路ノ機関車車輛ヲ利用シ、以テ当初必要ノ建設費三百萬元ヲ節約シ運転ノ統一ヲ謀リ効力ヲ増強セハ、得ル所ノ利益多シ。

3. 北寧路ノ従業員ヲ利用セハ毎年管理費、総務費等六十五萬元ヲ節約ス。

4. 北寧路ノ保存材料工具ヲ利用セハ費用ヲ節約シ得ルノミナラス施行時間ヲ短縮ス。

5. 北寧路塘沽碼頭ヲ利用セハ費用ノ節約固ヨリ多額ニシテ塘沽天津ノ碼頭倉庫ヲ拡充シ、且天津塘沽間運輸設備等

ヲ改良スル費用ヲ北寧ニテ負担セハ建設費ノ節減又少ナカラス。

を挙げ、津石線を北寧鐵路局管轄下に置き、人員・資材の共通化を図るようにしている。こうするには、滄石線の場合不可能となる。津石線が北寧線と接続するのに対し、滄石線は国民政府管轄下の津浦線から分岐する。このことは、陳や北寧鐵路局によって津石線が主張される大きな理由となる。国民政府が滄石線を主張している以上、陳は経路問題について日本側へ依存を強めるだけでなく、敷設を強力に推進するよう運動することになる。さらに収支を算出する際、津石線完成後の所要車輛や人員の増大分を無視していることから、陳や北寧鐵路局の津石線に対する主導権掌握への執念が窺われる。交通委員会や北寧鐵路局は親日である以上に、自局の利益拡大を主眼に置く性質を持っており、この点において政整会時代の殷同構想を継承していたのである。

津石敷設案は、八月二十七日に宋哲元・経済委員会主席・陳覚生の連名で決裁され、二十九日に開催された交通委員会において、親国民政府派二人が欠席する中、出席者六名の賛成により署名された⁽²⁹⁾。この背後には陳覚生の策動があり、内容的には津石鐵路局を創設するも経営を北寧鐵路局に委託するというものであったが、冀察政権内には満洲より石家莊への日本軍輸送に利用されることへの恐れから、津石線に反対するものが多数いた⁽³⁰⁾。路線問題について、冀察政権の主流が国民政府側に傾斜していたことは注目ししよう。支那駐屯軍増強等による日本の軍事的圧力強化が冀察政権を刺激し、滄石敷設問題において政整会以上に国民政府側へ傾斜させる結果を生んだと言えよう。結局津石敷設案は、八月三十日の経済委員会で、張維藩平綏鐵路局長等の強硬な反対意見を受けたことで廃案となったのである⁽³¹⁾。

国民政府系の政整会が津石線敷設を提唱したのとは対照的に、地方軍事政権である冀察政権が滄石線で決定した。この背景には、抗日民族運動の高揚がある。一九三五年十二月に北平・天津の学生によって起こされた一二・九運動は、共産主義の影響を受けていたため、反共主義の宋哲元による弾圧を受けた。しかし翌年四月には、冀察政権の中核を成す二十九軍の高官や兵の民族意識を覚醒させ、宋哲元の政治方針に影響を及ぼすようになった。八月までには、宋が共産党

に抗日の意思を伝えるまでになつた。⁽³²⁾ 民族主義高揚によつて、冀察政権は地方自立政策を進めるのが困難になつたのである。

五、津石線敷設の頓挫

日本側は一九三六年に入つてから、従来の借款・非合弁方式に代わり、日中合弁で敷設・運営する方針に切り替えた。しかし交渉相手の冀察政権が国民政府寄りの政策を採るようになったため、日本側では借款・非合弁方式に戻すよう検討する動きが起こる。

駒沢史学78号 (2012)

七月に興中公司の内田敬三は、冀察政権系の河北省政府を相手に交渉を進め、九十九年の無利子長期借款とし、適当な時期に合弁会社とする契約を結ぶという内容の意見書を出した。これは「事実上の名儀は借款としても事実は一の出資であつた」⁽³³⁾。内田の意見書は、建前上冀察直営としながら実質的な合弁会社にするという、日本側による借款・非合弁方式の本質を明言したと言へよう。

九月に外務省は、支那駐屯軍から日本資本中心の津石線敷設を提示されたのを受け、東亜局第一課の朝海浩一郎事務官に意見書を作成させた。朝海は出资方式について「日支合弁ノ場合ト冀察政権直営ノ場合トヲ計画シ得ヘキ処、鉄道建設等ノ事業ヲ日支合弁ニテ行フコトニハ冀察トシテ対南京關係上種々機微ナル考慮ヲ必要トスヘキニモナラス、我方トシテモ対英關係並対仏關係（本鉄道ヲ石家莊ヨリ井陘炭鉱方面ニ延長スルトシテ）上ヨリ見テ冀察政権直営トシ、我方ハ正面ニ立タスシテ実権ヲ収ムルノ方針ヲ採ルコト適當ナルヘシ」とし、経営については「元來本鉄道ノ要衝ニハ日本人ヲ採用セシメ技術ニ関スル実権ヲ把握スルノ必要アル次第ニテ、北寧ニ経営ヲ委託ストセハ、此ノ点必スシモ徹底ヲ期シ得ヘキヤ疑問ナキ能ハス」と考えることにより、日本側主導の鉄道とすることを提唱した。⁽³⁴⁾ 特徴の一つとして、冀察直営の形態

をとることが挙げられる。冀察にとって対国民政府関係の重要性が増していることに加え、対英仏摩擦の回避を重視していたことが窺われる。もう一つの特徴は、北寧鐵路局委託への批判である。一九二〇年代の山東鉄道交渉で焦点になったように、鉄道支配には日本人採用が不可欠である。朝海は、津石鉄道の北寧委託により、日本人の権限が不徹底になることを恐れていた。日本側は自身による支配に力を置いており、北寧鐵路局の利益を優先する陳覚生と異なっていたのである。

しかし八月九月の時点で、借款・非合弁案は少数意見に留まっており、合弁案が大勢を占めていた。八月六日に支那駐屯軍は参謀本部へ向け、

日本ノ資力ニ依リ本鉄道ヲ敷設スルコトハ、日本ノ対支経済政策上極メテ有利ナリ。固ヨリ政情及金融上ノ実情ヨリ推測シ、此際相当額ノ対支投資ハ或ハ困難ナランモ、国家永遠ノ方策ニ鑑ミ、特ニ本鉄道敷設ニ関シ日本側ノ援助方容認アリ度、先般訓令セシ通り、建設費約二千五百五十万円ニシテ全部日本借款ニ依ルモ約半額ハ現物(材料)ニ依ル借款ナルヲ以テ、日本ヨリノ現金借款ハ約一千二、三百万円ニテ可ナリ。尚日本側投資者トシテ満鉄カ表面ニ出ルコトハ支那側モ希望セス、仍テ興中公司ヲ利用スルヲ有利ナリト思料シアリ。⁽³⁶⁾

とする同軍の方針を打電した。参謀本部や支那駐屯軍は、津石敷設資金の全額を日本側借款とする方針をとることで、对中国政策を有利に進めようとしていた。「日本側投資者」の文句を考え併せると、合弁と借款の併用を考えていたことが窺われよう。さらに九月二十一日に開かれた時局委員会では、津石鉄道を冀察政権の特許による日本・中国折半の合弁事業とし、日本が建設を主導し、要衝に日本人を採用するよう定められたのである。⁽³⁷⁾

しかし十月に入ると、借款・非合弁方式の意見が優勢となった。冀察政権との交渉を重ねてきた支那駐屯軍は

津石鉄道ニ関スル陸電第二八七号ニ基キ、日支合弁形態ニ就キ過般來冀察側ト内面折衝ヲ重ネタルカ、鉄道ニ就テハ合弁形式ハ主権ヲ侵害セラレ国民的反感ヲ買フノ理由ヲ以テ、冀察ハ応諾困難ナリ。素ヨリ合弁ハ借款ニ優ルコト論

ナキモ、合弁ヲ以テ絶対的ノモノト為シ、之ヲ強要セントセハ相当ノ摩擦ト困難ト遭著スヘク、其成功ハ予想シ、
 仮ニ之ヲ強要シテ合弁ニ成功スルモ、其結果ハ徒ラニ不快ナル感情ヲ与フルニミナラス、冀察ハ国民的怨府ニ陥ルヘ
 ク、為ニ他ノ山積セル北支経済開発実現ノ将来ニ悪影響ヲ投スルハ、逆賭スルニ難カラス。斯カルコトハ北支ノ将来
 ニ期待セントスル日本トシテ賢明ナリト言フヘカラス。故ニ名ヲ捨テ実ヲ取ルノ主旨ニ伴ヒ一歩ヲ譲リ、内容ハ可及
 的効果ヲ収メ、彼等ノ面目ヲ尊重シツツ實質ヲ収ムル如クシ、借款形式ヲ採ルヲ言下ノ情勢上妥当ナリト信ス。鉄道
 ニ関スル支配力ノ強弱ハ、一ニ懸ケテ国力就中現地ノ実力ノ背景ニ存スヘシ。仮ニ合弁トスルモ、背景タル実力ナク
 シテハ、其価値ヲ發揮スルコト困難ナリ。北支ニ於ケル日本帝国ノ実力ノ見透ヲ考慮セハ、借款ト雖取テ不可ナカル
 ヘシ。⁽³⁸⁾

として、借款・冀察直営でありながら実質的に鉄道を支配するよう提唱した。冀察政権は、十月一日に田代皖一郎支那駐
 屯軍司令官と協定を交わすまで対日宥和的な経済政策を採っており、十月中には日本側を満足させるいくつかの政策を
 とっていた。⁽³⁹⁾ 冀察が本格的に国民政府側へ傾斜する以前の時期で、支那駐屯軍が冀察直営方式を提唱せざるを得なかつた
 ところに、冀察側の強硬な姿勢と中国人の反日感情拡大が表れている。

宋哲元は松室孝良北平特務機関長との交渉の中で、合弁ではなく借款・冀察直営方式を採るよう申し出た。⁽⁴⁰⁾ その理由と
 して第一に、中国には外国との合弁鉄道が無く、鉄道を国営とする法令があることを挙げた。第二に、合弁が中国国民へ
 日本の鉄道占領・利益壟断という印象を与え、抗日運動を激化させることを挙げた。第三に、津石線が一九〇二年に中英
 間で締結された北京山海関鉄道還付協定の追加協定に抵触し、合弁の場合はイギリスの反対を受けるが、借款では反対さ
 れないことを挙げた。この協定では、北寧線から八〇マイル以内を通る路線を敷設する場合、北清鐵路事務大臣の許可を
 必要とするよう規定されている。⁽⁴¹⁾

十月二十九日付の国民党系新聞『大公報』は、冀察政権が日本側との間で、「滄石」鉄道借款の代替として満鉄が材料

を提供するよう取り決めたとする記事を掲載した。⁽⁴³⁾ここでは、冀察政權が借款・直營案を相手に受容させた点で注目できよう。また「津石」でなく「滄石」鉄道と表記したことからは、国民政府による津石線への反感が表れている。

このように冀察政權は、国民政府・民族主義やイギリスを利用することにより、日本側に滄石鉄道を直營とさせることに成功した。これによって政權の経済力強化に役立てようとしたのである。

日本側は対冀察交渉を進める一方で、国内各組織の意見統一を図っていた。支那駐屯軍で経済を担当する池田純久參謀が東京に滞在している機会を使い、十月二十日から三十一日に数回かけて、華北経済開發に関する時局委員会會議が開かれた。⁽⁴⁴⁾出席者は池田の他、陸軍省園田晟之助中佐、外務省の上村伸一東亞局第一課長と朝海、海軍省浜田少佐、大藏省湯本課長、対滿事務局竹内殖産課長であった。この會議は、実務面で強い権限を持つ課長級を中心にしており、華北政策決定に重要な役割を果たしていた。

二十五日には池田出席のもと、経済問題について話し合われた。彼は、経済工作が必ずしも政治工作を中心とせず、むしろ経済的施策について大綱を定め、経済工作実施後に政治工作を進めるような方針を定めるよう主張した。ここには、支那駐屯軍が津石敷設や井陘炭鉱獲得を含めた華北経済進出に熱心だったことが表れている。

二十六日には津石鉄道の資金調達方法と対北寧鉄道関係について審議された。資金調達方法は、日中両国の折半出資か対日借款かで討議された結果、冀察政權に二千五百万円を貸与し、年率六分、鉄道完成後五年目より二十年賦で返還するものと決まった。また、興中公司が契約後二年以内に鉄道敷設を完了する他、技術・會計・事務・機務各処について、処長か副処長のいずれかに興中公司の推薦者を充てることを決めた。さらに日本側が津石鉄道に関し、冀察政權直營の形態をとることで同政權の面子をたてつつも、二十五年間の長期借款や重要部署の人事権掌握によって、実質的に鉄道を支配しようとした。加えて北寧・津石両局長を兼務とし、両局による運轉材料・駅・操車場の共同使用や連絡運輸について取り決めるものとした。この決定は、津石への権限拡大を図る陳覚生の主張に沿うものであった。日本側は陳を信頼し、彼

の権限を津石鉄道へ及ぼすことで、鉄道支配を図ったのである。

日本側は津石敷設と併行して、井陘炭鉱の獲得に力を入れていた。一九三六年春に井陘炭鉱は支那駐屯軍へドイツ所有株の譲渡を申し入れた。⁽⁴⁵⁾十月までに、十河を代表とする興中公司是ドイツ側との間で、全発行株の四分の一に相当する同国保有分の譲渡する仮契約を交わした。⁽⁴⁶⁾この成果を受け、一九二二年の直隸(後の河北)省長とドイツ側炭鉱代表による契約に基づき、ドイツ側資本・権利の一切を冀察政権主席の許可を得て興中公司に譲渡する契約を結ぶとする要綱を定めた。⁽⁴⁷⁾一九二二年の契約では、中独資本比率の他、ドイツ側が資本・権利を第三者へ譲渡する場合は省当局の許可を得ること、一九四二年の契約期限切れと共に資本金・権利の全てが省政府所有となることが定められていた。⁽⁴⁸⁾さらに興中公司是、ドイツ側諸権利を継承するだけでなく、全発行株の四分の三を保有する冀察政権に株の一部を譲渡させ、冀察・興中が二十五万両ずつ出資する形態の合弁会社に改める他、興中側が副理事長と理事一名、技師長の指名権を持つという内容の要綱を作成した。⁽⁴⁹⁾興中公司はこのようにして井陘炭鉱への進出を図ったのである。

しかし興中公司が炭鉱株を取得するのは、日中戦争中の一九三七年十月十一日に炭鉱自体を買収するのを待たなければならなかった。冀察政権が「親目的に強化されることを前提として立案すべきこと」という、盧溝橋事件直後に出された満鉄天津事務所業務課長の意見で表れているように、井陘進出は冀察親日化が前提だった。しかし炭鉱の主導権を握る冀察政権が、一九三六年末以降国民政府への従属を強めたため、日本側に株獲得の許可を与えなかったのである。

津石鉄道をめぐる対冀察交渉は、一九三六年十月を最後に中断した。また国内に目を向けても、津石鉄道敷設資金の調達額はわずかだった。その理由は萩原氏によると、井陘支配を伴わなかったからである。⁽⁵⁰⁾たしかに井陘進出の可否が、津石敷設に与えた影響は無視できない。しかし一九三七年二月成立の林銑十郎内閣によって対中国宥和政策が進められる中、冀察政権との間で津石鉄道に関する交渉が進められ、結局不成立になるものの、一九三七年四月に契約文が交わされた。⁽⁵¹⁾五月には、津石鉄道の輸送計画案・準備報告書が提出されている。⁽⁵²⁾井陘株獲得の動きが停頓する中でも津石敷設が推進さ

れたことは、津石鉄道が井陘炭鉱と完全に付属するものではないことを示している。井陘炭鉱を獲得できなくても、井陘・山西省産炭や同省物資の輸送は可能である。津石沿線は人口密度が高い上に食料不足であり、地域輸送や食糧移入での利用が見込まれたのである。

おわりに

政整会は北寧鐵路局を中心に滄石鉄道敷設交渉を進めた。同局は華北財界と共に国内資金による敷設を進め、河北省管鉄道の津石線として運営することで日本や国民政府からの自立性を強めると共に、北寧線の支線とすることで自局の利益・権限を拡大することに努めた。その範囲内で日本の協力を得ることにより、国民政府の隷属下で地方自治や対日宥和を進める政整会に協力した。他の地方勢力も、狭軌採用などによって地方自立を狙った。これに対し国民政府は、日本製材料購入で対日妥協を図るものの、北寧鐵路局による要請のうち、自国資金による敷設は承認しながらも、津石線としての敷設を認めず、自らの主導による鉄道運営することに決定したのである。

一方の日本側は塘沽協定成立以降、一九二九年の満鉄系華昌公司による借款契約を有効と考えることで滄石線敷設を進めようと図った。河北省管としながらも、借款貸与による実質的鉄道支配を目指した。また国営津浦鉄道を使用せずに大沽港までの路線を敷設させるなど、華北の対日経済ブロック化に沿う路線であった。満鉄が対中国交渉で重要な役割を果たしたものの、内部では対満洲炭価格競争や、華北経済調査による大沽港不備の判明などの理由により、松岡総裁を中心とした敷設慎重論も強かった。これに対し外務省は、軍事問題以外の対中国交渉を進める自負のもとに、対欧米摩擦を避けながらの華北経済進出を推進するため、敷設慎重論を抑えて滄石鉄道交渉に傾注した。

冀察政権は、滄石線を直営で敷設する方針であったが、政権成立当初は対日合弁を提唱することで日本側を満足させる

ことに努めた。さらに親日派の陳覚生交通委員会主席兼北寧鐵路局長は、津石線としての敷設に積極的であったが、その最大の目的は北寧鐵路局の管轄にすることで自局の利益を拡大させることにあった。ここに陳局長下の鐵路局が、殷同局長期から連続性を有していたことが認められよう。しかし日本の軍事的脅威や抗日民族運動に直面していた冀察政權は、陳の意見を却下し、国民政府による滄石敷設案を受容した。滄石鐵道交渉を見る限りにおいて、冀察政權は国民政府寄りの地方軍事勢力であり、政權内部の親日派は政策決定に力を持たなかった。また民族運動の高揚に制約を受けて、政整会より地方自立政策を採ることが困難になっていたと言えよう。

一九三六年になると日本側は、大沽港不備問題の解決と冀察政權成立、冀察の対日宥和策を受けて、日中合弁による津石線敷設を図るようになった。合弁案は鐵道の恒久的支配を目的とするものであり、華北への軍事的影響力拡大を背景に關東軍から発案され、三月頃までに日本側の総意となっていた。また満鉄では、敷設推進派で關東軍や華北の要人に人脈を持つ十河信二興中公司社長の発言力が増大しただけでなく、対中交渉権が興中公司に変更されたことにより、津石敷設案が主流になった。また津石線への変更により、冀察政權を交渉相手とすることになった。こうして華北中央化を図る国民政府に対抗したのである。

冀察による滄石線決定を受けて、日本側では借款・冀察直営案を提唱する意見が唱えられるようになり、十月頃には意見の主流を占めるようになった。直営とすることで冀察側の抵抗を緩和させる一方、長期借款貸与や陳覚生の津石鐵路局長兼任によって実質的な支配権を確立させようと考えた。日本にとって沿線価値の高い津石線に変更した意義は大きく、国民政府の意向に反対してでも強行したこと、井陘炭鉱株獲得の停頓に関係なく敷設計画を進めたところに、鐵道輸送そのものの重要性が示されている。しかし冀察中央化の進展によって、一九三七年の林内閣期を除き、交渉が不可能になったのである。

塘沽協定下における華北經濟進出は、日本・国民政府・地方勢力をめぐる政治問題と連関していた。冀察政權成立後は

比較的強硬な方針を採ったものの、同政権の親日化拒否を受けて穏健な進出を試みた。しかし結局は冀察中央化の進展によって華北経済進出は停滞し、その実現には日中戦争勃発を待たなければならなかったのである。

註

- (1) 天津川越総領事発広田外務大臣宛二六〇号電(一九三五年九月十三日、『日本外交文書 昭和期Ⅱ第一部第四卷』(以下『外文Ⅱ 一—四』と略)五一—七頁)。
- (2) 商震発蔣中正宛電報(一九三五年九月十七日、台湾・国史館所藏蔣中正總統文物、典藏号002-080200-250-052' C108B-03585)。
- (3) 蔣中正発商震宛電報(一九三五年十月十三日、蔣中正總統文物、典藏号002-080200-255-090' C108B-03617)。
- (4) 「滄石鉄道に関する件」(天津『大公報』一九三五年十二月二日付に掲載)の邦訳(外交史料館所藏外務省記録E1.9.2.24「滄石鉄道関係一件」第四卷)。
- (5) 顔德慶発張嘉璈・蔣中正宛電報(一九三六年二月二十六日、蔣中正總統文物、典藏号002-080200-468-149' C108B-04634)。
- (6) 萩原充『中国の経済建設と日中関係——対日抗戦への序曲 一九二七—一九三七年——』(ミネルヴァ書房、二〇〇〇年)二三三頁。
- (7) 興中公司の活動については、柴田善雅「華北における興中公司の活動」(大東文化大学東洋研究所『東洋研究』一三八号、二〇〇〇年)を参照。
- (8) 「滄石鉄道問題ニ関スル十河社長談話要領」(外務省東亜局第一課、一九三六年三月十日、「滄石」五)。
- (9) 有賀宗吉『十河信二』(十河信二伝刊行会、一九八八年)三五二—三六二頁。
- (10) 天津川越総領事発広田外務大臣宛第七〇号電(一九三六年三月一日、「滄石鉄道関係一件」第五卷《以下「滄石」五と略》)。
- (11) 前掲註(6) 二二八—二三〇頁。
- (12) 支那駐屯軍司令部乙嘱託鉄道班「北支予定鉄道調査報告(経済編其の一)——承德線、通唐線、津石線、滄石線、徳石線、高徐線——」(南滿洲鉄道、一九三七年四月)一八八頁、同書折込地図「太沽—滄州—石家莊間鉄道予定勢圈図」。一九三六年二—三月の調査による。

- (13) 前掲(12) 一九三頁。
- (14) 「北支経済開発ノ投資機関綱領」(満鉄経済調査会、一九三六年一月) 一六〇一七頁。
- (15) 南京須磨総領事発広田外務大臣宛第八二号電(一九三六年二月一日、「滄石」五)。
- (16) 守島伍郎発須磨弥吉郎宛書簡(一九三六年二月五日、若杉・萩原にも送付、須磨総領事発広田外務大臣宛第八二号電付記、「滄石」五)。
- (17) 北平武藤書記官発広田外務大臣宛六九号電(一九三六年二月二十二日、「滄石」五)。
- (18) 同右。
- (19) 「鉄道部張競立ノ牛島ニ対シ申出(二月十八日)」(天津川越総領事発広田外務大臣宛七〇号電付記、「滄石」五)。
- (20) 北平武藤書記官発広田外務大臣宛七四号電(一九三六年二月二十四日、「滄石」五)。
- (21) 「冀察側ト牛島トノ話合(二月二十六日)」(前掲註(10)の付記、「滄石」五)。
- (22) 前掲註(10)。
- (23) 前掲註(8)。
- (24) 「滄石鉄道問題当面ノ処理振案」(東亜局第一課、一九三六年三月九日、天津川越総領事発広田外務大臣宛七〇号電付記「滄石」五)。
- (25) 「滄石鉄道問題処理方針案」(東亜局第一課、一九三六年三月十日、「滄石」五)。
- (26) 橋本支那駐屯軍參謀長発西尾參謀次長宛電報(一九三六年八月六日、「滄石」五)。
- (27) 同右。
- (28) 「滄石鉄道建設事項研討方案」(冀察交通委員会案、一九三六年八月二十九日、「滄石」五)。
- (29) 北平松少将発西尾參謀次長宛電報(一九三六年八月三十一日、「滄石」五)。電報では「経済主席鈕」とあるが、鈕傳善は冀察政府委員に名を連ねるのみであり、実際に経済委員会主席に就いていたのは王克敏であった。(張朋園・沈懷玉編『国民政府職官年表(一九二九〜一九四九)』第一冊(台湾・中央研究院近代史研究所、一九八七年)四三七頁)。
- (30) 北平武藤參事官発有田外務大臣宛第四四四号電(一九三六年九月一日、「滄石」五)。
- (31) 北平武藤參事官発有田外務大臣宛第四四九号電(一九三六年九月二日、「滄石」五)。
- (32) 李全中「二・九運動与宋哲元」(陳世松編『宋哲元研究』(四川省社会科学院出版社、一九八七年)。

- (33) 内田敬三発奥村取締役宛書簡〔「井陘炭田開発方策竝調査資料」(南滿洲鉄道調査部、一九三七年十二月)二九頁〕。
- (34) 「津石鉄道建設ニ対スル意見」(外務省朝海浩一郎事務官記、一九三六年九月十日、南京須磨総領事発有田外務大臣宛第六四二号電付記)。朝海は一九二九年に入省し、三年から中国(主に南京)で在勤をした後、三六年東亜局に転じている。
- (35) 曾田三郎「山東鉄道をめぐる日中交渉と日本人主任雇用問題」(本庄比佐子編「日本の青島占領と山東の社会経済 一九一四―二二年」(東洋文庫、二〇〇六年)では、一九二一―三年の日本人雇用問題について、日本側が実現困難な合弁案や長期借款案に代わって、鉄道経営に影響力行使のできる日本人主任雇用を期待したものの、中国側による主任人選・権限の制約を受けて失敗に終わったことが論じられている。
- (36) 橋本支那駐屯軍参謀長發西尾参謀次長宛電報(一九三六年八月六日、「滄石」五)、(26)とは別)。
- (37) 「津石鉄道建設方針」(梅津陸軍次官發橋本支那駐屯軍参謀長宛陸二八七号電、一九三六年九月二十二日、陸満密受一三七二号「津石鉄道ニ関スル件」に添付、防衛研究所蔵「昭和十一年陸満密綴第十二号」所収)。
- (38) 橋本支那駐屯軍参謀長發梅津陸軍次官宛第二六二号電(一九三六年十月八日、陸満密受一三七二号「津石鉄道ニ関スル件」に添付、「昭和十一年陸満密綴第十二号」所収)。
- (39) 中村隆英「戦時日本の華北経済支配」(山川出版社、一九八三年)五一―五五頁。
- (40) 橋本支那駐屯軍参謀長發梅津陸軍次官宛支参電二七五号(参同文、一九三六年十月十五日、十四日発信、「滄石」五)。
- (41) 鉄道法第七条・公営鉄道条例第五条、民営鉄道条例第五条の和訳(前掲「滄石」五)によると、実際の法令は、国有鉄道は政府の許す範囲内で外国資本からの借入が可能である一方、公営・民営鉄道は外国人資本参入を禁止するものであった。
- (42) 「北寧鉄道附属線建設ニ関スル英国側権利ト津石鉄道計画」(石黒記、一九三六年八月十九日、「滄石」五)。
- (43) 「大公報」一九三六年十月二十九日付。
- (44) 「北支経済開発ニ関スル時局委員会会議報告」(一九三六年十月開催、外務省朝海記、「滄石」五)。
- (45) 前掲(33)「井陘炭田開発方策竝調査資料」一四頁。
- (46) 前掲(44)。
- (47) 「井陘炭礦独逸側持分譲渡契約要綱案」(南滿洲鉄道鉱業課、一九三六年十月までに作成、前掲(33)「井陘炭田開発方策竝調査資料」八頁)。

- (48) 前掲(33)『井陘炭田開発方策竝調査資料』一二三頁。
- (49) 「冀察政府と興中公司との契約要綱案」(一九三六年十月までに作成、前掲(33)『井陘炭田開発方策竝調査資料』一一頁)。
- (50) 「北支主要炭礦調査資料」(南滿洲鉄道調査部、一九三八年十月) 三頁。
- (51) 「井陘炭礦改組の場合の代償価格評価に関する件」(南滿洲鉄道) 天津事務所業務課長發給裁室・東亜局長宛天業一、三七第六六号電(前掲(33)『井陘炭田開發方策竝調査資料』四一～四四頁)。
- (52) 前掲(6) 二二二頁。
- (53) 白井勝美「佐藤外交と日中關係——一九三七年三月—五月——」(入江昭・有賀貞編『戦間期の日本外交』、東京大学出版会、一九八四年)。拙稿「『佐藤外交』の特質——華北政策を中心に——」(『駒沢大学史学論集』三四号、二〇〇四年)。なお佐藤自身は津石線案に否定的だった。
- (54) 「津石鉄道輸送計画案(車輛費及附帶費)」(南滿洲鉄道産業部、一九三七年五月)、「津石鉄道主要準備報告書」(同上)。
- (55) 前掲(12) 一三四～一四三頁。