

協調の中の拡張策

— 原内閣の在華権益拡張策と新4国借款団 —

服 部 龍 二

序 論

第1次大戦後における原内閣の対外政策は、従来主として対米英協調策、とりわけ対米協調の形成として論じられてきた。その際、原内閣による対米英協調策の典型事例とされてきたのが新4国借款団交渉である⁽¹⁾。

この新4国借款団とは、1918年7月10日にランシング米國務長官(Robert Lansing)が石井菊次郎駐米大使へ提案したことに端を発するものであり⁽²⁾、ウィルソン政権(T. Woodrow Wilson)は原内閣成立の頃からその内容を具体化し始めた。新4国借款団交渉最大の争点は、日本の権益が集中する南満東蒙⁽³⁾を概括的に新借款団の範囲から除外するのか、あるいは条約的根拠の明白なものに限って除外するのかということにあった。この「概括主義」と「列記主義」をめぐって臨時外交調査委員会などで議論が交わされた末に、1920年5月のラモント米銀行団代表(Thomas William Lamont)と梶原仲治日本銀行団代表との交換文書によって、借款団の範囲に関する合意は達せられた。その内容は、満鉄とその付帯事業たる鉱山、吉林—会寧、鄭家屯—洮南、長春—洮南、開原—海龍—吉林、吉林—長春、新民府—奉天、および四平街—鄭家屯の諸鉄道を新借款の対象から除外する反面で、洮南—熱河鉄道と、同鉄道の1地点から海港に至る鉄道を借款団に包含させるものであった⁽⁴⁾。つまり、日本側が当初主張していた「概括主義」的南満東蒙特殊権益は、「列記主義」的南満特殊権益に縮小して承認されたのである。

新4国借款団の実質的成立には、米国提案からラモント書簡まで2年近くが費やされた。この間、原首相は対米英協調を原則としながらも、田中義一陸相等の強硬論をも考慮しつつ調整役を演じた。その政治指導は外圧を利用しつつ漸進的に米英仏各国との協調へと移行せんとするものであり、原は理念を正面に掲げて反対者を押し切るような政治家ではなかった。注目すべきことに、日本に有利な「概括主義」を追求していた1919年8月、「新借款団ノ班ヲ脱シテ列国ノ協調ニ背クノ不利ヲ憂フルカ故ニ任国政府トノ折衝ニ当リテハ成ルヘク余地ヲ遺スコトヲ努」めるようにとの追加訓令が内田康哉外相から駐英米仏各国大使に発せられている⁽⁵⁾。この訓令は、8月15日の外交調査会での原首相の意向に、伊東巳代治と内田外相が同意して実現したものであり、「我帝国ハ脱退ヲ賭シテ満蒙除外ヲ主張セサルヘカラス」とする田中陸相の強硬路線を間接的に回避する意図が込められていた⁽⁶⁾。

上記の経緯のため、第1次大戦後に日米英仏各国によって設立された新4国借款団は、原内閣による対米英協調の形成という文脈に位置づけられるとともに、日本の大陸進出を抑制せんとするウィルソン政権の意図は相当程度にまで成功したと評価されてきた。確かに、新4国借款団の活動範囲からの満蒙除外をめぐる日米英仏間交渉という側面においては、そうした解釈は妥当であろう。原内閣は条約的根拠のある既得権益に限って満蒙除外を行うという「列記主義」を最終的には受け入れ、米英側は満蒙を地域として除外する「概括主義」を日本に許さなかったからである。

だが、新4国借款団交渉は原内閣における対米英協調の典型として位置づけられる反面で、各国の思惑には大きな隔たりが存在したことも指摘されねばならない。特に、新4国借款団を提起したウィルソン政権は、対日政策を確定できずにいた。1919年8月から9月にかけて、ウィルソン政権が日本を除いた米英仏3国による借款団成立を模索したことは、そのことを端的に示している。すなわち、8月27日にランシング國務長官はデーヴィス駐英大使 (John W. Davis) やラインシュ駐華公使 (Paul S. Reinsch) に対して、日本を除いた借款団の成立に各国の合意を得るべく訓令しているのである⁽⁷⁾。しかし、英仏両国がこの米国案に同意しなかったため⁽⁸⁾、ウ

イルソン政権は再度借款団に日本を含める方針を進めていく。

さらに、新4国借款交渉が進行中の1919年11月には、アメリカの太平洋開発会社 (the Pacific Development Corporation) が2500万ドルの対中借款を単独で成立させ日本側を驚かせた⁽⁹⁾。これに関してウィルソン政権は、新4国借款団の成立が日本のために遅延している以上、「米国民は完全なる外交的支援を得る権利がある」と日本外務省に伝えていた⁽¹⁰⁾。日米協調の構築に最適な本格的政党内閣が日本側に成立したにもかかわらず、米国側からは対日協調に徹しようとする姿勢はみられなかったのである。ウィルソン政権の対日政策は揺らぎがちであり、封じ込めによる大陸進出の抑制も有力な選択肢と考えられていたといえよう。

これに対してイギリスは日本の南満特殊権益に比較的理解を示しており、カーゾン外相 (George N. Curzon) は1919年10月24日付グレイ駐米大使 (Edward Grey) 宛電文において、「日本を借款団から排除するよりは、むしろ南満における特殊な地位を認めねばなるまい」と論じている⁽¹¹⁾。

一方の北京政府は、新4国借款団そのものに懐疑的であった。1920年10月15日に正式承認された新4国借款団規約第2条によれば、借款の対象は、中国政府、地方政府、政府所有または管理の会社、および政府が保障する取引とされており、中国側の対応が新借款団の成否にとって重要なのは当然であった⁽¹²⁾。しかし、北京政府の新4国借款団交渉に対する反応は、極めて冷ややかだった。北京政府外交部は、9月28日に日米英仏各国の駐華公使から新4国借款団設立に関する通知を受けたものの⁽¹³⁾、これに対する回答を与えなかった。顔惠慶外交総長は小幡西吉公使に対して11月3日、「俄カニ新借款団ヲ認メ其融通ヲ受クル運ニハ至ラザルベシ」との否定的反応を示した⁽¹⁴⁾。1921年1月には日米英仏各国の駐華公使から北京政府外交部に正式通告と規約全文が送付され、4月には関係文書も公表されたものの、北京政府はそれでも回答を与えなかった⁽¹⁵⁾。

以上のような各国の思惑の違いと中国内争の影響で、新4国借款団は現実には一度も中国への共同借款を行わずに終わるのである。原の対米英協調という意図には評価すべきものがあるにしても、日米協調体制の確立からは程遠かったのが現状である。中国側の冷淡な対応をも踏まえるなら

ば、新4国借款団交渉をワシントン体制への準備過程として位置づけることは困難であろう。

さらに、新4国借款団への原内閣の対応に関しては、根本的ともいえる2つの疑問点が残されている。第1に、そもそも原内閣は新4国借款団交渉を通じての米英仏各国との合意を遵守し、在華權益を独自に拡張しようとはしなかったのかという点である。これと密接に関連する第2の論点として残されているのは、明治以来の大陸政策の潮流は新4国借款団に象徴される米英からの外圧によって途絶えたのか、あるいは形を変えて継承されたのかという疑問である。伝統的に勢力圏外交的思考に基づいていた日本の外交原則は、ウィルソン主義的新外交の外圧下で門戸開放原則を基本とすべく転換されたのであろうか。

結論から述べるならば、原内閣は江西省・福建省と満蒙という2つに地域において鉄道を中心とする在華權益の拡張策を行っているものであり、大陸政策の潮流は形を変えて継承されたといえる。しかも、これらの權益拡張政策はいずれも新4国借款団との合意内容に抵触するものであり、その限りでは米英仏各国との協調外交を逸脱したといわねばならない。原内閣は新4国借款団との関係において対米英協調に終始したわけではなく、勢力圏外交的思考のもとで、中国の南北で南潯鉄道、四洮鉄道、および東支鉄道を通じて独自に鉄道政策を遂行していた⁽¹⁶⁾。対中政策の現実に目を向けるならば、一度の借款をも成し得なかった新4国借款団の存在は、日本に「列記主義」を遵守せしめて大陸進出を抑制するに十分な力とはならなかったことが分かるのである。以下では、原内閣による南潯鉄道政策と四洮鉄道政策の分析を通じて新4国借款団との関係を再考し、その在華權益拡張策を大陸政策における南進と北進の系譜に跡づけていく。

1. 南潯鉄道政策と新4国借款団

原内閣の在華權益拡張策の中で、江西省や福建省に対するものとしては、江西省北部の南昌から九江に至る南潯鉄道の延長策を挙げることができる。この南潯鉄道は大隈内閣期の1915年2月3日に全通したものであり⁽¹⁷⁾、日

本が揚子江流域に保有する唯一の借款鉄道として重要な位置を占めていた⁽¹⁸⁾。その後、南潯鉄道の債権者である東亜興業会社は、南潯鉄道を延長することを計画し、橘三郎を中心として1918年3月から葉恭綽北京政府交通部次長などとの交渉を開始した⁽¹⁹⁾。この南潯鉄道延長計画は、江西省の南昌から福建省の福州に至る福州線や、南昌から江西省西部の萍郷に至る萍郷線の建設を軸としたものであった。

日本の南潯鉄道延長計画は、伝統的に既得権を揚子江流域に抱えるイギリスとの関係を悪化しかねないものであった。外務省亜細亜局が作成した調書「南支鉄道問題経過概要」には、「延長線ニ付キテ觀ルニ武昌線、萍郷線、杭州線並ニ広東線ノ4鉄道ニ関シテハ前記各項ニ於テ説明シタルカ如ク夫々英国側トノ關係アルヲ以テ予メ同国側トノ了解ヲ得ルニ非サレハ我方单独ニテ之カ建設ヲ図ルコト困難ナリ然ルニ独り南昌福州線ニ関シテハ何等英国側トノ關係ナキノミナラス本件南支鉄道ノ幹線トシテ支那側ト特種ノ關係ニアルヲ以テ他国筋ノ容喙ヲ許ササレトモ支那側ニ於テハ該鉄道ハ工事頗ル困難ニシテ果シテ經營上収支ノ見込立ツヤ否ヤニ付キ尚疑問ヲ抱キ居ルカ如ク」との認識が示されていた⁽²⁰⁾。実際のところ、イギリス側は既に1913年以来、既得権の確保という観点から揚子江流域への日本の進出を強く警戒していたのである⁽²¹⁾。そこで寺内内閣は、比較的に対英關係を損なわないと思われていた福州線の建設を重視した。寺内内閣の後藤新平外相は1918年6月7日に、大島健一陸相の「福建省沿岸之一地点ヨリ長江之中腹ニ達スル鉄道線路ハ我陸軍ニ於テモ軍事上ノ予定線路トシテ夙ニ其敷設ヲ希望シ居ル次第」との意向を踏まえて、東亜興業会社による福州線建設交渉を支持する方針を古市公威東亜興業会社社長に伝えている⁽²²⁾。このような日本側の方針にもかかわらず、北京政府には南潯鉄道延長借款に対する反対論も根強く、交渉の成否は原内閣期に持ち越された。

原内閣が成立してからも、中国側は南潯鉄道延長借款を容易には受け入れなかった。曹汝霖北京政府交通総長は1919年4月1日の小幡公使との会見で、「先以テ日本ト英国トノ間ニ適當ナル諒解ノ成立」が必要であるとして、対英關係への配慮から南潯鉄道延長借款には慎重な姿勢を示した⁽²³⁾。その後イギリス銀行団は1920年10月にニューヨークで開催された新4国借



図1：鉄道省運輸局「支那鉄道地図」
(1922年1月) 地図の一部は省略してある

款団会議において、寧湘鉄道借款契約に基づく権利を新4国借款団の共同事業に提供した⁽²⁴⁾。この寧湘鉄道借款契約とは、1914年3月31日に中英間で成立したものであり、南京から南昌と萍郷を經由して長沙に至る幹線鉄道建設を主眼としていた⁽²⁵⁾。つまり、日本側が建設を計画していた萍郷線が新4国借款団の管轄下となったため、日本の南潯鉄道延長策は、中国やイギリスのみならず新4国借款団との関係においても問題点を生ずるに至ったのである。

だが原首相は、寺内前内閣以来の南潯鉄道延長策を継承する意向であった。原は1919年10月1日に東亜興業会社の白岩龍平と会談し、「日支実業家の接近は単に形式のみならず事実に之を試むるを要す」と論じた⁽²⁶⁾。原が南潯鉄道延長策を継承する意向を示したことは、福建省から揚子江流域にわたる地域への進出を主張する南進論者としての一面を物語るものである。1919年5月15日に台湾人の富豪郭春秧が「日支親善提携」のために福建省で「水利土工又は窮民救助と云ふが如き孔子道の実行」することを提案した際にも、原は「福建は我勢力範囲の地」とあるとの観点から賛意を表していた⁽²⁷⁾。

こうした原の意向にもかかわらず、五・四運動の余波が次第に沈静化してからも、南潯鉄道延長借款交渉は容易に進展をみせなかった。1920年7月の安直戦争によって安徽派の勢力が衰退してからは、安徽派と関係の深い李盛鐸南潯鉄路公司総理の地位が動揺し、南潯鉄路公司の内部対立が顕著になっていく⁽²⁸⁾。一方の日本側には、南潯鉄道延長借款交渉に過度の期待を示す傾向がみられた。政友会の機関誌に掲載された調査資料は、「未起工にして日本の敷設権を有する諸鉄道」の一部を成す南潯鉄道延長線として、漢口—九江線、南昌—福州線、南昌—潮州線、および南昌—龍州線という広範な鉄道網を挙げていた⁽²⁹⁾。そのため、交渉は途絶えがちであったものの、漸く高橋内閣期の1922年5月16日に総額1000万円の南潯鉄道延長借款契約が極秘裡に成立するに至る。これによって東亜興業会社と南潯鉄路公司是、「南昌萍郷間又ハ他ノ適當ナル線路ヲ延長スベキ」ことに合意するとともに、東亜興業会社の推挙する会計顧問と技術顧問を各1名派遣することを約したのである⁽³⁰⁾。

南潯鉄道借款契約に盛り込まれた萍郷線は、約1年半前の1920年10月にイギリス銀行団が新4国借款団に提供した寧湘鉄道借款契約における予定線の一部を成すものであった。この点に関しては内田外相も、「南昌萍郷線ハ曩年中英公司ト支那政府トノ間ニ締結セラレタル寧湘鉄道借款契約ノ予定線ノ一部ニ該当致居右契約ハ一昨大正9年10月紐育ニ於ケル新借款団会議ニ際シ英国銀行団ヨリ之ヲ新借款団ノ共同事業ニ提供シタル行懸モ有之候」と認めていた⁽³¹⁾。日本側は借款優先権を持つ新4国借款団には秘密裡に南潯鉄道延長借款を成立させたのであり、在華権益拡張を意図するあまり米英仏各国との協調を軽視したといわねばならない。その南潯鉄道延長借款契約の成立に向けて主要な役割を担ったのが、東亜興業会社と原内閣であった。原内閣は、寺内内閣の南潯鉄道延長策を継承し、東亜興業会社による対中交渉を背後から支援したのである⁽³²⁾。

原内閣による南潯鉄道延長策は、明治以来の大陸政策における傍流ともいべき南進策の延長線上に位置づけられるものである⁽³³⁾。かつて日本政府は1870年代に、近代史上初めての海外派兵である台湾出兵と琉球処分を行い、南方への関与を始めた⁽³⁴⁾。その後には日本は、日清戦争を経て台湾を植民地化した上で、第3次伊藤内閣期の1898年4月には福建省不割譲に関する交換公文を成立させ⁽³⁵⁾、南方からの大陸関与に足掛かりを得た。また、第1次大戦に際して発せられた対華21箇条要求のうち、第3号の漢冶萍公司、第4号の沿岸不割譲、および第5号の南潯鉄道延長や福建省権益に関する要求は、いずれも南進策に関するものであった⁽³⁶⁾。原内閣が寺内内閣から継承した南潯鉄道延長策は、対華21箇条要求の交渉過程で消滅していた第5号の南潯鉄道延長要求を變形して再現したものに他ならない。南進策の系譜は、原内閣に至っても途絶えることはなかったのである。

2. 四洮鉄道政策と新4国借款団

明治以来の大陸政策における傍流が、台湾から福建省、江西省、および揚子江流域に勢力圏を求める南進策であったとすれば、大陸政策の本流が韓国から満蒙に至る地域に勢力圏の拡張を求める北進策であったことに異論

はないであろう。また、満蒙地域での権益拡張策においては、鉄道政策が中心的な役割を担っていたこともよく知られている。それでは、日露戦争前後からの満蒙権益拡張策の潮流において、原内閣の満蒙鉄道政策はいかに位置づけられるであろうか⁽³⁷⁾。

原内閣成立以前の1910年代に、日中間には2つの満蒙鉄道協定が存在していた。1913年10月5日に締結されたいわゆる満蒙5鉄道協約では、四平街—鄭家屯—洮南、開原—海竜、および長春—洮南間の鉄道敷設権と、洮南—承德（熱河）と吉林—海竜間の鉄道敷設優先権が日本側に与えられていた⁽³⁸⁾。だが、このうち実際に着工されたのは、満鉄の通る四平街から西方の鄭家屯に至る四鄭線のみであり、四鄭線は1918年1月に仮営業を開始していた。次いで、1918年9月24日にはいわゆる満蒙4鉄道協約が締結され、開原—海竜—吉林、長春—洮南、洮南—熱河、および洮南—熱河間の1地点から黄海に至る鉄道の敷設権が日本側に与えられた⁽³⁹⁾。四平街から鄭家屯を経て洮南に至る四洮鉄道は、部分的に建設されていたため満蒙4鉄道協定には含まれなかった。この満蒙4鉄道協定は、四洮鉄道を除いて満蒙5鉄道協定を拡張したものであったが、洮南—熱河鉄道と洮南—熱河間の1地点から黄海に至る鉄道の敷設権は、原内閣期に新4国借款団に委譲された。また、開原—海竜—吉林鉄道と長春—洮南鉄道は、原内閣期以後も日本側によって着工されることはなかった。逆に海竜—吉林鉄道は、満蒙4鉄道協約に含まれるという日本側の主張にもかかわらず、中国側によって1927年に起工され、1929年に開業する。

原内閣成立当時、満蒙鉄道政策の主要な問題点は、吉林—会寧鉄道のような幹線はともかく、培養線の建設が遅れていることであった。寺内内閣期までに培養線として例外的に建設が進んでいた鉄道としては、四洮鉄道の一部である四鄭線があるのみであった。四洮鉄道のうち、鄭家屯から洮南に至る鄭洮線に関しては、借款契約すら締結されていないのが現状であった⁽⁴⁰⁾。従って、原内閣期には、四鄭線を洮南に延長するための対中交渉という課題が残されていた。

四鄭線延長策の端緒となったのは、1919年1月22日に国沢新兵衛満鉄理事長が内田外相宛電報で行った内申であった。満鉄側は、四鄭線を洮南に

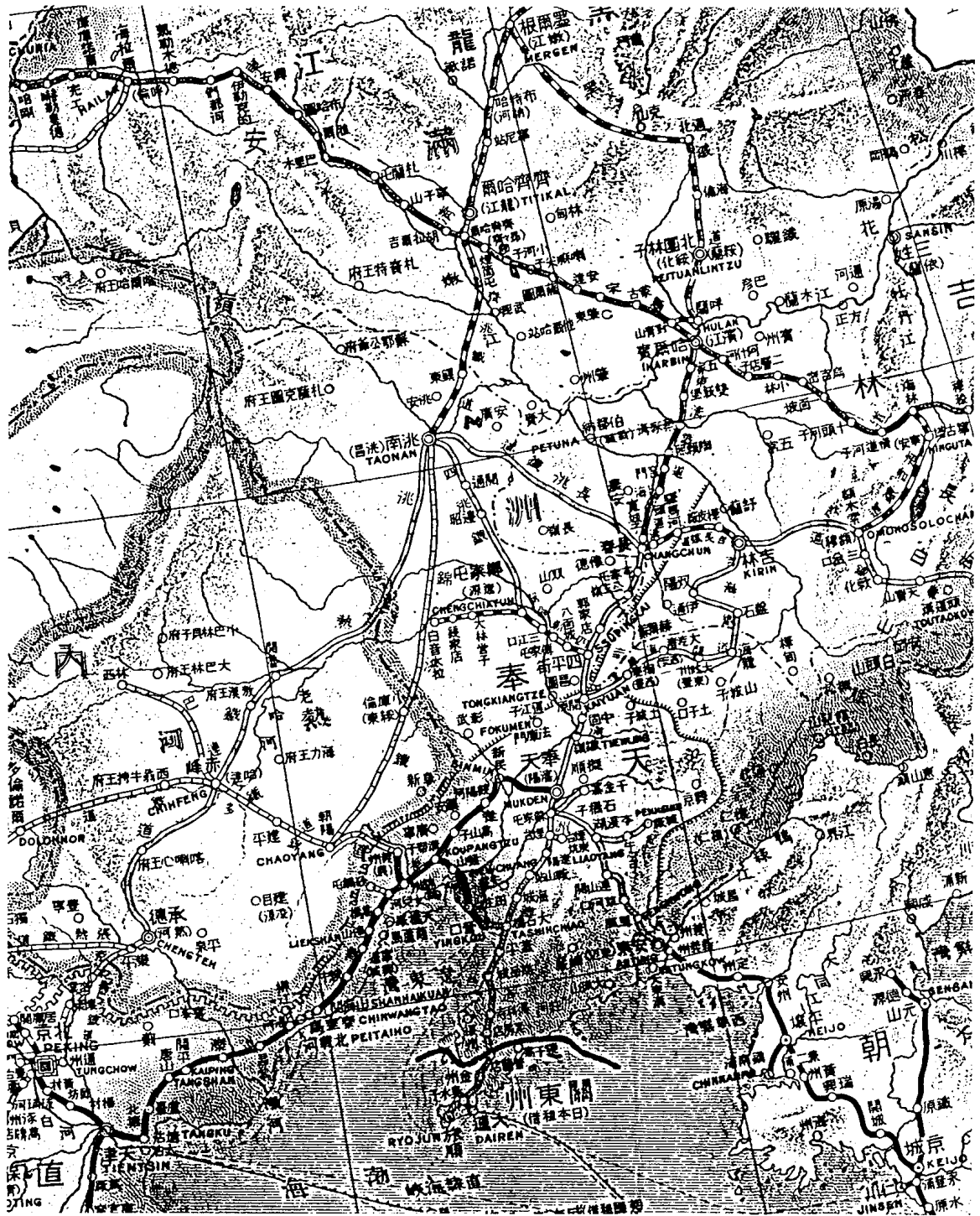


図2：鉄道省運輸局「支那鉄道地図」
(1922年1月) 地図の一部は省略してある

まで延長するとともに、その支線として鄭家屯から分岐して通遼に至る鄭通線をも建設することを計画していた。そこで満鉄は、小幡公使にも北京政府交通部との交渉を行わせるべく、外務省中央へ働きかけたのである⁽⁴¹⁾。曹汝霖北京政府交通総長の側も四鄭線の延長には好意的であり、2月25日には小幡に宛てて、満鉄との協議のために「いずれ交渉員を派遣して意見を交換し、裁定を仰ぐ」との意向を伝えていた⁽⁴²⁾。

四鄭線の延長をめぐる日中交渉において問題となったのは、新交通系と呼ばれていた曹汝霖を中心とする北京政府交通部系の勢力⁽⁴³⁾が鉄道借款の5分を籌備費の名目で供与することを満鉄に求めたことであつた。そこで満鉄は、籌備費供与の是非を外務省中央に打診した。当時の原内閣は、折しも中国南北和平勧告や新4国借款団交渉を進めており、北京政府の一勢力への単独での資金供与には慎重でなければならなかつた。そこで、内田外相は、「籌備費ノ如キ資金ヲ支那側ニ交付スルコトハ承認シ難キ旨満鉄ニ回示」した⁽⁴⁴⁾。

だが、小幡公使や満鉄は、外務省中央の慎重な姿勢に批判的であつた。小幡は3月3日に、「籌備費ハ借款調達ニ依リテ満鉄ノ受クル手数料中ヨリ処分セントスルモノニシテ表面ニ現ハルルモノニ非ス」、「満鉄ノ受クル手数料ノ処分如何ハ一切同社ノ裁量ニ一任セラレ遅滞ナク商議開始ノ運ニ至ル」べきだと内田外相に具申した。小幡によれば、満鉄による籌備費の提供は表面化しない性質のものであり、この好機を捉えて満鉄を主体とした四鄭線延長交渉を支えていくべきなのである。満鉄理事の川上俊彦も、この時期に同様の意見を幣原喜重郎外務次官に進言していた⁽⁴⁵⁾。そこで内田は4月中旬に、中国南北和平問題が解決するまでは現金を交付しないことを条件として、籌備費の供与を「政府ニ於テ黙認シ置ク」と満鉄に伝えた。幣原外務次官や小村欣一政務局第1課長もこの方針に賛同しており、外務省中央は裏面での将来的な資金供与を含めた四鄭線延長策を承認したのである⁽⁴⁶⁾。

そのため、満鉄は1919年5月上旬から大連において、川上俊彦満鉄理事を中心に北京政府交通部系の虞愚四鄭鐵路工程局長等との交渉を進めていった⁽⁴⁷⁾。原内閣も6月10日の閣議で、満鉄による対中交渉を支持する方

針を決定した⁽⁴⁸⁾。その結果満鉄は9月17日に、龔心湛財政総長および曾毓雋交通総長代理との間に四洮鉄道借款契約を締結し、鄭洮線と鄭通線の建設に関する契約を成立させた。この契約は、鉄道の建設と管理を担当する技術長と、竣工後の運輸を担当する運輸主任にそれぞれ邦人を充てることを第16条で規定しており、日本側の鉄道に対する掌握度は高いものであった⁽⁴⁹⁾。かくして借款契約は成立したものの、満鉄から新交通系への籌備費供与という交渉時の了解事項は、五・四運動の影響で北京政府が曹汝霖交通総長を1919年6月10日に罷免したためもあって、うやむやになっていった⁽⁵⁰⁾。にもかかわらず、四洮鉄道借款契約の成立は、従来の原内閣の基本方針に抵触しかねない事態が生じたことを意味していた。原内閣は元来、欧米諸国との共同歩調をとりつつ、中国の南北両勢力間に妥協が成立するまでは北京政府への単独借款を行わないことを基本方針としていたからである。

四洮鉄道借款契約の成立後に問題となったのは、契約に付随していた前渡金交付の可否であった。この前渡金とは、四洮鉄道借款契約に付属して川上俊彦満鉄理事と曾毓雋交通総長代理との間で交わされた往復公文書の第4項において、公債発行以前の期間に前渡金の名目で相当程度の金額を北京政府が任命する鉄道督辦に交付することを約束していたものである⁽⁵¹⁾。つまり、かつて籌備費として予定されていた資金供与という問題は、契約成立後には前渡金交付問題として残されたのである。そのため、前渡金の規定はもとより、四洮鉄道借款契約自体の存在すら、満鉄や外務省など当事者間での極秘事項とされていた。特に、内田外相をはじめとする外務省中央は、前渡金の交付が既述のような原内閣の基本方針とは明らかに抵触するだけに、借款契約の成立後も前渡金交付には批判的であった。

だが、小幡公使は1919年10月2日付の内田外相宛電文において、「御来示ノ通南北妥協成立トノ關係ニ於テ政府ノ御方針ニ反スル結果トナリ遺憾千万ナルモ」、「満鉄ノ支那側ニ対スル信用及立場モ顧慮スルノ必要アリ」、「支那当局ノ責任ヲ以テ本件ノ成行ヲ外間ニ洩ラシメサル様十分御手配ノ上約束ヲ履行スルノ外ナカルヘシ」と具申した。欧米諸国への配慮を示す外務省中央とは立場を異にする小幡は、満蒙鉄道政策の推進のためには裏

面での500万円程度の前渡金交付は必要悪であるとして、満鉄の対中交渉に理解を求めたのである⁽⁵²⁾。一方、徐世昌大総統の側も、10月3日に曹汝霖前交通総長を小幡のもとに派遣して「大総統ノ苦衷ト財政ノ難局」を訴えるなどして、前渡金の交付を懇願した⁽⁵³⁾。曹汝霖自身も、坂西公館の坂西利八郎陸軍少将に対して前渡金の給付を打診し、田中陸相から好意的な回答を得ていた⁽⁵⁴⁾。さらに、李思浩財政総長代理は10月22日に小幡公使と会見し、「前渡金入手不能ヨリ生ズル財政上ノ苦境ヲ訴へ今一応帝国政府ニ引渡承認方督促ヲ懇願セリ」⁽⁵⁵⁾。

そこで、内田外相は従来の政策を転換し、前渡金を交付する方針を打ち出した。内田外相は11月7日の閣議で、「支那借款に付満鉄の前渡金は理由を付して支那政府に交付せしむる事を提案し」、原首相等の了承を得た⁽⁵⁶⁾。この決定は、300万円を四鄭鉄道短期借款の償還に充当し、200万円を鄭洮線と鄭通線の建設準備費として使用することを条件として、総額500万円の前渡金交付を承認するという内容のものであった。外務省は、芳沢謙吉政務局長を通じて野村竜太郎満鉄社長に前渡金交付の承認を伝えるとともに、小幡公使を通じて曹汝霖にも同様の内容を通達した⁽⁵⁷⁾。これを受けた満鉄は、外務省が提示した条件下で前渡金を北京政府交通部に交付した。だが、北京政府は、日本側が提示した前渡金交付の条件を必ずしも遵守しようとはしなかった。北京政府交通部は、四鄭鉄道短期借款の償還を繰り返し延期し⁽⁵⁸⁾、日本側の指定した条件通りには前渡金を使用しなかったのである。

さらに満鉄は1920年5月17日、鄭洮線と鄭通線への借款方法を詳細に定めた四洮鉄道短期借款契約を北京政府と締結し⁽⁵⁹⁾、四鄭線延長の準備を整えていった。満鉄は鄭洮線と鄭通線のうち、先ず后者の建設に関する許可を外務省に申請した。だが、この鄭通線敷設は、新4国借款団交渉時の米英仏各国との合意に抵触しかねない危険性を含むものであった。新4国借款団に関する合意内容を示す1920年5月11日付の梶原・ラumont交換公文では、鄭洮線が借款団の対象外と明記されていたのに対して、鄭通線は借款団の対象外とはされていなかったからである。「列記主義」の原則を遵守するならば、鄭通線が新4国借款団の対象外ではない以上、鄭通線建設

は新4国借款団との合議の下で行われなければならない。ここに至って原内閣は、新4国借款団交渉時の「列記主義」を遵守して鄭通線建設を米英仏各国との合議に委ねるか、あるいは、在華權益の拡張という観点からその建設を満鉄に認可するかの最終的判断を迫られた。

原内閣は当面の間態度を保留していたものの、最終的には在華權益拡張策としての鄭通線建設を満鉄に認可することを選択した。内田外相は1921年2月28日付小幡公使宛電文において、「或ハ借款団ノ問題トナルコト無キヲ難保モ元来同支線ハ四洮鉄道本線ト不可分ノモノトモ謂フベク従テ他日借款団ノ問題トナルコトアルモ充分弁明ノ余地アルノミナラズ殊ニ今回ハ上記ノ通り公債ノ発行ニ依ラザル次第ニモ有之旁々満鉄ノ申請ヲ認許シ差支無カルベシ」とした上で、鄭通線敷設問題に関する小幡の意見を打診した⁽⁶⁰⁾。つまり内田は、鄭通線の敷設が新4国借款団交渉時の合意内容と抵触しかねないことを承知の上で、四平街から鄭家屯を経て洮南に至る四洮鉄道本線とは不可分な関係にあることなどを根拠に、鄭通線の敷設を認可する意向を示しているのである。小幡公使も内田と同様の見解を伝えたため、外務省は満鉄に鄭通線敷設の認可を与えた。そこで満鉄は、鄭通線を1921年4月に着工して同年11月には全線を開通し、1922年1月から本営業を開始するに至るのである。一方の鄭洮線は、路線の選定をめぐって紆余曲折を経た末に、加藤友三郎内閣期の1922年9月に起工され、山本権兵衛内閣期の1923年11月に全線の仮営業が開始された⁽⁶¹⁾。

四洮鉄道は上記のような経緯を経て、満鉄の通る四平街から西方の鄭家屯経由で洮南に至る本線と、鄭家屯で分岐して通遼に至る支線という全貌を整えていった。四洮鉄道の本線である四鄭線と鄭洮線は、満蒙5鉄道協定の中で計画通りに実現された唯一の鉄道となった。また、四洮鉄道の支線である鄭通線は、原内閣期の対中交渉で新たに借款契約を取りつけることによって敷設されたものであった。四鄭線の延長は、南潯鉄道の延長と並んで、原内閣期における在華權益拡張策の主要な業績として評価すべきものである。この四洮鉄道は、後に日本側が建設請負契約によって建設する洮南—昂々溪間の洮昂鉄道へと拡張されるのであり、北進策としての満蒙鉄道政策の基礎となるものでもあったといえよう。

北京政府交通部との四洮鉄道交渉において、日本側の当事者となったのは満鉄であった。だが原内閣や外務省も、籌備費供与問題や前渡金交付問題、および鄭通線敷設問題などの要所では重要な役割を果たしている。外務省中央は、当初は籌備費供与や前渡金交付には批判的であったものの、後に見解を翻して満鉄からの資金供与を承認するに至った。その主因は、満鉄の主張に理解を示す小幡公使が内田外相に翻意を促す具申を繰り返したことにある。出先の具申によって外務省中央が方針転換を度々行ったことは、内田外相の「柔軟性」を示すものであると同時に、原首相以下の閣僚の支持を得られたことに依るところが大きい。また、新4国借款団の対象外ではなかった鄭通線が原内閣末期に着工されたのは、外務省がその敷設を認可したために他ならなかった。原内閣としても、外務省の方針に異議はなかったのである。

従って原内閣は、在満特殊權益を拡張するためには、新4国借款団交渉時の合意事項である「列記主義」を厳密には遵守しなかったといわねばならない。新4国借款団交渉時に鄭通線を新4国借款団の対象外としていなかったことは、『東京朝日新聞』が「四鄭延長線遺忘問題」と呼んだように⁽⁶²⁾、当時から日本側の失策として認知されていた。小幡公使は1921年5月中旬に東方会議へ出席する目的で帰国した際、「四鄭延長線遺忘問題」に関して記者団に次のように語っている。

「4国借款団に我満蒙特権除外を提出した中に四鄭鉄道の既得権を書き込んで鄭家屯白音太拉（通遼のこと一筆者注）間約70哩の延長線の特権を落として居たのは事実で外務省が忘れて居たものだ。無論外務省としては大失態さ。併し其後或方法で我国の或資本団体が別段法律に抵触せず建設する事になった。即ち曲がりなりにも失敗を取返したからよいぢやないか、ドウせ我政府の対支政策は此位の程度だよ。一体政府の外交方針なるものが欧州方面こそ今では自主的に動いて居るが東洋方面はヤレ英国がどうしたヤレ米国がヤレ仏国がと云った調子で列国の機先に脅かされて動いて居るが好い加減に東洋方面に対しても自主的方針を執ったらどんなもんだらう。列国のやり方等は単に参

考に止めて置いて沢山である」⁽⁶³⁾。

つまり小幡は、鄭通線を新4国借款団の対象外としなかったことは外務省の「大失態」であったと率直に認めた上で、鄭通線敷設を米英仏各国に対する自主外交として位置づけ是認しているのである。

四洮鉄道交渉の中国側当事者は、東北政権ではなく北京政府であったことにも留意しておく必要がある。特に曹汝霖は、五・四運動の影響で北京政府交通総長を罷免されてからも、前渡金交付などに関する対日交渉で重要な役割を果たした。一方、奉天軍閥の張作霖は、四洮鉄道の掌握を度々試みたものの⁽⁶⁴⁾、四洮鉄道の経営権は基本的には北京政府交通部系の経営陣にあった。四洮鉄道の建設は農産物の輸送や農地の開墾などの点で中国側にも利益をもたらすものであり、東部内蒙古の開発に大きな影響を与えた。とりわけ、鄭家屯の北方に位置する洮南は、四洮鉄道の開通によって通商の拠点としての地位を高めていく⁽⁶⁵⁾。

結 論

以上に論じてきたように、原内閣は、江西省・福建省と満蒙地域において、南潯鉄道と四洮鉄道を通じての在華権益拡張策を行った。しかも、それらの政策は、新4国借款団をめぐる米英仏各国との合意を軽視してなされたものであった。従って、新4国借款団を通じて日本の大陸進出を抑制せんとするウィルソン政権の試みは、十分に成功したとまでは言い難いのである。原内閣は、米英仏各国との新4国借款団交渉では対米英協調を形成した反面で、在華権益拡張のためには単なる対米英協調に甘んずることなく中国の南北において秘密裡に独自の鉄道政策を遂行した。原内閣は、勢力圏外交的発想を色濃く残しつつ協調の中の拡張策とも呼ぶべき外交を展開したのであり、大陸政策における南進と北進の系譜は新4国借款団の出現にもかかわらず形を変えて継承されたといえよう。原外交を際立たせているのは、対米英協調外交と在華権益拡張策とを相当程度にまで両立せしめ、国際的要請と国内的要請の調和を可能にした政治技術である。

その後日本の在華権益拡張策は、1920年代の中頃から新4国借款団とは別の要因によって次第に困難な状況に陥っていく。中国の国権回収運動が、日本の大陸政策に対して新4国借款団を上回る脅威として現れるためである。本稿にて南進の系譜として跡づけてきた諸政策に関連していうならば、南潯鉄道は田中内閣期には北伐に伴う中国国権回収運動の標的となるに至る。国民政府は同じ時期に、上海に本社を持つ日中合弁製鉄会社である漢冶萍公司に対しても、鉄鋼自給政策の一環として接収を試みていく。従って、大陸政策の傍流ともいべき南進策が中国国権回収運動によって行き詰まる過程において、大陸政策の本流である北進策への期待が増していくのは当然であった。

だが、満蒙鉄道政策を軸とする北進策も、やがて南進策と同様の問題に直面していく。そもそも、原内閣期を経て全容を整えていった四洮鉄道には、洮南—昂々溪間の洮昂鉄道や、後に東北政権が建設する打虎山—通遼間の打通鉄道と合わせて、いわゆる「満鉄包囲鉄道網」が中国側によって形成されていく布石としての一面があった。四洮鉄道、洮昂鉄道、および打通鉄道を経由すれば、満鉄本線の西方を縦断することが可能となるのである。もっとも、四洮鉄道の中国側経営陣が主に北京政府交通部系であったことは、日本側にとっては幸運であった。後に四洮鉄道と接続して敷設される洮昂鉄道は東北政権の傘下となるため、洮昂鉄道と四洮鉄道との洮南での相互乗り入れは当面なされなかったからである。

この点に関して中野高一鄭家屯領事代理は、第1次若槻内閣末期の1927年3月の時点ですら、「洮昂鉄道ハ南ハ四洮鉄道ト北ハ東支西部線トニ輸送連絡上重大ナル関係ヲ有スルモノナルガ其系統ニ於テ洮昂線ガ奉天側ノ地方的鉄道ナルニ反シ四洮鉄道ハ民国交通部直轄ノ鉄道タリ又東支西部線カ露国系ノ鉄道タル関係上互ニ利害得失ノ観念ニ捉ハレ未ダ何等完全ナル連絡協調ノ実現ヲ見ス従テ現在一般ニ輸送上甚シク不便不利ヲ感シツツアル有様ナリ」と伝えている⁽⁶⁶⁾。すなわち、洮昂鉄道、四洮鉄道、および東支鉄道は、路線としては接続していながらも、各鉄道がそれぞれ東北政権、北京政府、およびソ連の影響下にあるため、相互の連絡は極めて不十分だということである。

しかし、「満鉄包囲鉄道網」の分断的状态は、田中内閣初期には解消され始める。中国側の鉄道当局は1927年9月20日に、洮南で四洮鉄道と洮昂鉄道の相互乗り入れを部分的に開始したため、四平街から齊々哈爾へは「片道一昼夜ニテ旅行シ得ル」ようになったのである⁽⁶⁷⁾。さらに、東北政権が同年10月に打通鉄道を開通させると、「満鉄包囲鉄道網」は現実味を帯びていった。かくして中国側による鉄道網の整備は次第に進展し、「満鉄包囲鉄道網」は日本の特殊権益を揺るがしかねないものとして認識されていく。大陸政策において南進策のみならず北進策までもが守勢に立たされた時、満蒙問題の抜本的打開策を熱狂的に支持するメンタリテイは準備されつつあったのである。

注

- (1) 新4国借款団に関する代表的な研究として、Roy Watson Curry, *Woodrow Wilson and Far Eastern Policy 1913-1921* (Bookman Associates, 1968), pp. 187-204, 三谷太一郎『日本政党政治の形成—原敬の政治指導の展開—』(東京大学出版会、1995)、334-343頁。原外交に関する先行研究の整理と筆者の基本的見解に関しては、かつて幣原外交との比較という視角から論じたことがあるため、ここでは再論しないこととする。拙稿「原外交と幣原外交—日本の対中政策と国際環境：1918-1927—」(『神戸法学雑誌』、第45巻第4号、1996)を参照されたい。

当該期の外交史に関連した他の拙稿として、「張作霖爆殺事件における関東軍上層部—『河本大作供述書』(1953年4月11日)を中心として—」(神戸大学『六甲台論集 法学政治学篇』、第43巻第2号、1996)、「中国外債整理交渉における幣原外相と重光駐華臨時代理公使—ワシントン体制下の2つの対外路線と満州事変：1929-1931—」(『国際政治』、第113号、1996)。

- (2) Ishii to Lansing, July 17, 1918 (*Papers Relating to the Foreign Relations of the United States*, 1918), p. 179.
- (3) 南満東蒙とは満州(東三省、すなわち、奉天・吉林・黒竜江省のこと)の長春以南と東部内蒙古という日露協約体制下での日本の勢力範囲である。その中枢である満鉄や関東州租借地は、対華21箇条要求関連の南満東蒙条約で条約的根拠を更新したというのが日本の立場であった(外務省編『日本外交年表並主要文書』、原書房、1965、上、406-407頁)。

- (4) 前掲『日本外交年表並主要文書』、上、511-512頁。ラumontに関しては、Warren I. Cohen, *The Chinese Connection: Roger S. Greene, Thomas W. Lamont, George E. Sokolsky and American-East Asian Relations* (Columbia University Press, 1978), chapter 2. が比較的詳しい。各国の提供内容に関しては、堀川武夫『極東国際政治史序説—21箇条要求の研究—』(有斐閣、1958)、360-365頁、を参照。
- なお、臨時外交調査委員会は、外交調査会と略称される。
- (5) 内田から珍田捨巳駐英大使、1919年8月16日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、344-346頁。この追加訓令は珍田から駐米仏両大使館に転電された。
- (6) 小林龍夫編『翠雨荘日記—臨時外交調査会会議筆記等—』(原書房、1966)、657、629頁。
- (7) Lansing to Davis, August 27, 1919 (*Papers Relating to the Foreign Relations of the United States 1919*, volume 1), pp. 480-481, Lansing to Reinsch, August 27, 1919, *ibid.*, pp. 481-482.
- (8) Hugh Campbell Wallace (ambassador in France) to Lansing, September 16, 1919, *ibid.*, pp. 487-488, Davis to Lansing, September 22, 1919, *ibid.*, p. 489.
- (9) 小幡から内田、1920年1月31日(『日本外交文書』、大正9年、第2冊、上巻)、105-113頁。
- (10) 駐日米国大使館から日本外務省、1919年12月27日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、184-186頁。
- (11) *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939* (first series, volume 6), pp. 797-799.
- (12) 新4国借款団規約は5年間有効とされた(島芳蔵横浜正金銀行頭取席借款課次長から芳沢謙吉外務省垂細垂局長、1920年11月17日、『日本外交文書』、大正9年、第2冊、上巻、418-437頁)。
- (13) 財政科学研究所、中国第2歴史档案馆編『民国外債档案史料』(南京：档案出版社、1990)、195-224頁。
- (14) 小幡から内田、1920年11月5日(『日本外交文書』、大正9年、第2冊、上巻)、407頁。
- (15) 内田から林権助駐英大使、1921年1月21日(『日本外交文書』、大正10年、第2冊)、133-134頁、小幡から内田、1月27日(同前)、137頁、内田から小幡、4月1日(同前)、170頁。
- (16) このうち東支鉄道に関しては、紙面の制限上ここでは扱えない。服部英里子「シベリア出兵と東支鉄道管理問題—1921-1922年を中心に—」(原朗編『近代日本の経済と政治』、山川出版社、1986)を参照。
- (17) 瀬川浅之進漢口総領事から加藤高明外相、1915年2月16日(『日本外交文書』、大正

4年、第2冊)、366-368頁。

- (18) 南潯鉄道の歴史的前提に関しては、明石岩雄「石井・ランシング協定の前提」(『奈良史学』、第4号、1986)、宓汝成(依田熹家訳)『帝国主義と中国の鉄道』(龍溪書舎、1987)、182-184頁、村上勝彦「長江流域における日本権益—南潯鉄路借款をめぐる政治経済史—」(安藤彦太郎編『近代日本と中国—日中関係論集—』、汲古書院、1989)。主として江西省における五・四運動との関連から南潯鉄道問題を論じたものとしては、明石岩雄「五四運動と南潯鉄道」(朝尾直弘教授退官記念会編『日本国家の史的特質—近世・近代—』、思文閣、1995)があり、本稿の第1節はこの論文に負うところが大きい。

また、日本外務省亜細亜局が1921年10月に作成した調書として、「支那鉄道問題資料第8 南潯鉄道問題経過概要」(「南潯鉄道関係一件」、第14巻、外務省外交史料館所蔵、F.1.9.2.16)。以下、従来あまり論究されてこなかった新4国借款団との関連を軸に南潯鉄道延長問題を論じていく。なお、この鉄道が南潯鉄道と呼ばれるのは、九江の別名が潯であることに起因している。

- (19) 古市公威東亜興業会社社長から小幡西吉外務省政務局長、1918年3月12日(『日本外交文書』、大正7年、第2冊、上巻)、446-447頁。
- (20) 外務省亜細亜局「支那鉄道問題資料第7 南支鉄道問題経過概要」、1922年8月(外務省外交史料館所蔵、外務省調書類、亜細亜局7)、21-22頁。
- (21) Chan Lau Kit-ching, *Anglo-Chinese Diplomacy 1906-1920: in the careers of Sir John Jordan and Yüan Shih-kai* (Hong Kong University Press, 1978), p. 78.
- (22) 小幡から後藤、1918年5月30日(『日本外交文書』、大正7年、第2冊、上巻)、464-465頁、後藤から古市、6月7日(同前)、465頁。
- (23) 小幡から内田、1919年4月2日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、478-479頁。このような曹汝霖の慎重な姿勢は、1918年の交渉開始時に交通部次長であった葉恭綽の対応とはやや異質のものに思われる。曹汝霖の回想録にもあるように、曹汝霖と葉恭綽は鉄道政策や派閥をめぐる対立が多かったようである(曹汝霖著、曹汝霖回想録刊行会編訳『一生之回憶』、鹿島研究所出版会、1967、115、150頁)。なお、交通次長は1918年10月9日から曾毓雋に代わっている。
- (24) 新4国借款団の会議録に関しては、島芳蔵横浜正金銀行頭取席借款課次長から芳沢謙吉外務省亜細亜局長、1920年11月17日(『日本外交文書』、大正9年、第2冊、下巻)、418-437頁。なお、寧および湘とは、それぞれ南京と湖南省の別称である。
- (25) その後寧湘鉄道は、第1次大戦などの影響のために建設の目途が立たなくなっていた(外務省亜細亜局「支那鉄道問題資料第9 寧湘鉄道問題経過概要」、1921年10月、外務省外交史料館所蔵、外務省調書類、亜細亜局36)。

- (26) 原奎一郎編『原敬日記』(福村出版、1981)、第5巻、1919年10月1日、149-150頁。南潯鉄道延長に原が賛同したことを直接示す記述は原日記の他の部分をも含めて存在しないものの、白岩龍平との会談主旨から原は南潯鉄道を継承する意向であったと判断し得る。なお、この段落は、明石岩雄「五四運動と南潯鉄道」(前掲)に負うところが大きい。
- (27) 前掲『原敬日記』、第5巻、1919年5月15日、92-94頁。同年5月20日の閣議では、内田外相を郭春秧と協議させるように決定している(同前、97頁)。
- (28) 相原庫五郎九江領事から内田、1920年8月28日(『日本外交文書』、大正9年、第2冊、下巻)、645-647頁。
- (29) 調査資料「支那に於ける列国の鉄道勢力」(『政友』、第262号、1922年2月)、44頁。
- (30) この南潯鉄道借款契約は、1912年7月8日と1914年5月15日の契約に続くものであり、第3次南潯鉄道借款契約と呼ばれた。付属契約書の第3条には、南潯鉄路公司は「南昌萍郷間又ハ他ノ適當ナル線路ヲ延長スベキモノトス」と記されている(『日本外交文書』、大正11年、第2冊、404-408頁)。
- (31) 内田から小幡、1922年6月21日(同前)、421頁。
- (32) ただし福州線は、現実には戦後に至るまで建設されなかった。また、萍郷線が竣工したのは、1937年9月のことであった(姜明清『鐵路史料』、新店市：国史館、1992、678頁)。
- (33) 南進という概念は、本稿のように大陸政策の傍流として跡づけられる以外にも、東南アジアへの関与として用いられることがあるため注意を要する。後者の場合には、明治から昭和初期にかけて民間の思想であった南進論は、昭和10年代に至って国家的イデオロギーになったとされ、国策としての南進策を含んだ広い意味での東南アジアへの関与は「南方関与」と呼ばれる(矢野暢『「南進」の系譜』、中公新書、1975)。だが、少なくとも外交史的には、台湾から福建省、江西省、および揚子江流域への関与を軸として南進を位置づけた方が、近代日本の対外関与の実像をより反映していると思われる。ここでは、南進の概念を「南方関与」とは区別して使用しておきたい。また、国策としての東南アジアへの関与を南下策と呼ぶなどして、上記の意味での南進策との混同を避ける必要があるように思われる。
- (34) 従来の見解では、台湾出兵や琉球処分は南進策の起源とはみなされていないようである(大畑篤四郎『日本外交政策の史的展開—日本外交史研究第1巻—』、成文堂、1983、229頁、同「南進論の系譜」矢野暢編『講座東南アジア学 第10巻 東南アジアと日本』、弘文堂、1991、34-35頁)。だが最近の研究では、台湾出兵が大久保利通等の明確な意図に基づいた対外政策であり、内政的配慮からの台湾出兵という解釈には根拠が薄弱なことが明らかにされつつある(毛利敏彦『台湾出兵—大日本帝国

の開幕劇—』、中公新書、1996)。台湾出兵から琉球処分に至る一連の経緯は、南進策の起源としての側面から再評価される必要があるものと思われる。

- (35) 前掲『日本外交年表並主要文書』、上、185-186頁。
- (36) 加藤高明外相から日置益駐華公使、1914年12月3日(同前)、381-384頁。
- (37) 満蒙鉄道に関しては、芳井研一「第1次大戦後の『満蒙』鉄道問題」(『日本史研究』、第284号、1986)、尾形洋一「カラハン中国在勤時代の東省鉄路—1923~1925年—」(安藤彦太郎編、前掲書)、井上勇一『鉄道ゲージが変えた現代史—列車は国家権力を乗せて走る—』(中公新書、1990)、金子文夫『近代日における対満州投資の研究』(近藤出版社、1991)、8章、塚瀬進『中国近代東北経済史研究—鉄道敷設と中国東北経済の変化—』(東方書店、1993)、といった先行研究がある。ただし、原内閣期の四洮鉄道政策と新4国借款団との関連に対して十分な分析を加えた研究は、管見の限りでは現れていない。
- (38) 前掲『日本外交年表並主要文書』、上、378頁。
- (39) 同前、463頁。
- (40) 四洮鉄道の概要に関しては、外務省亜細亜局「支那鉄道問題資料第2 満蒙諸鉄道問題経過概要」、1921年10月(「四洮鉄道関係一件」、第5巻、外務省外交史料館所蔵、F.1.9.2.14)、満史会『満州開発40年史』(満州開発40年史刊行会、1964)、上巻、352-353頁。
- (41) 国沢から内田、1919年1月22日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、488-489頁。なお、通遼には白音太来という旧称があるため、鄭通線は鄭白線とも呼ばれる。また、日本側の資料には、白音太拉という表記も散見される。
- (42) 曹汝霖から小幡、1919年2月25日(前掲「四洮鉄道関係一件」、第3巻)。
- (43) 南満州鉄道株式会社総務部調査課が作成した『調査時報』(第1号、1919年12月、23-24頁)に「新旧交通系ノ実力比較」と題して転載された『北京亜東新聞』の1919年11月24日付記事によれば、新交通系は曹汝霖、陸宗輿、曾毓雋を領袖として親日の傾向にあり、旧交通系は梁士貽、周自齋、朱啓鈴、葉恭綽、徐恩元、王景春、周学熙を中心に親米の方針であるという。
- (44) 内田から小幡、1919年3月3日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、489-490頁。
- (45) 小幡から内田、1919年3月3日(同前)、490頁、川上から幣原、3月3日(同前)、490-492頁。
- (46) 内田から小幡、1919年4月15日(同前)、494-495頁。
- (47) 龍居頼三満鉄理事から埴原正直外務省政務局長、1919年5月15日(前掲「四洮鉄道関係一件」、第4巻)、龍居から埴原、5月20日(同前)、龍居から埴原、5月28日

(同前)。

- (48) 『日本外交文書』(大正8年、第2冊、上巻)、507頁。
- (49) 小幡から内田、1919年9月20日(同前)、511-517頁。なお、四洮鉄道借款契約は、1919年9月8日付となっている。
- (50) 小幡から内田、1919年10月4日(同前)、525頁。
- (51) 前掲「四洮鉄道関係一件」、第4巻。その日付は、四洮鉄道借款契約と同様に1919年9月8日となっている。
- (52) 小幡から内田、1919年10月2日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、522-524頁。
- (53) 小幡から内田、1919年10月3日(同前)、524-525頁。
- (54) 小幡から内田、1919年10月9日(同前)、527-528頁。
- (55) 小幡から内田、1919年10月22日(前掲「四洮鉄道関係一件」、第4巻)。
- (56) 前掲『原敬日記』、第5巻、167頁。
- (57) 芳沢から野村、1919年11月12日(『日本外交文書』、大正8年、第2冊、上巻)、536-537頁、小幡から内田、11月13日(同前)、537頁。
- (58) 小幡から内田、1919年12月22日(同前)、537-540頁、小幡から内田、1920年11月29日(『日本外交文書』、大正9年、第2冊、下巻)、674-675頁、小幡から内田、1921年12月9日(『日本外交文書』、大正10年、第2冊)、447-448頁。
- (59) 野村竜太郎満鉄社長から内田、1920年6月9日(前掲「四洮鉄道関係一件」、第4巻)。この契約は、川上俊彦満鉄理事と李思浩財政総長代理、および曾毓雋交通総長代理の間で交わされたものであり、日付は1920年5月11日とされている。
- (60) 内田から小幡、1921年2月28日(『日本外交文書』、大正10年、第2冊)、412-413頁。
- (61) 北京政府が原案通り鄭家屯—洮南線を主張したのに対して、満鉄は通遼—洮南線に変更しようと試みた。結局は、原案通りの鄭洮線で契約が成立した。
- (62) 『東京朝日新聞縮刷版』、1921年5月号、総索引、5頁。その関連記事として、5月14日、15日を参照。
- (63) 同前、1921年5月14日。引用に際しては、最低限必要と思われる句読点を補った。
- (64) 池部政次鄭家屯領事から内田、1922年6月6日(『日本外交文書』、大正11年、第2冊)、439頁、池部から内田、6月7日(同前)、442頁。
- (65) 『調査時報』、第4巻第6号、1924年6月、131-132頁、第4巻第10号、1924年10月、115-117頁、第5巻第8号、1925年8月、144-149頁、吉原大蔵鄭家屯領事から伊集院彦吉外相、1923年11月1日(『日本外交文書』、大正12年、第2冊)、417-419頁。
- (66) 中野高一鄭家屯領事代理から幣原喜重郎外相、1927年3月8日(「洮昂鉄道関係一件」、外務省外交史料館所蔵、F.1.9.2.6)。

(67) 清水八百一齊々哈爾領事から田中義一外相、1927年9月24日（同前）。

[付記] 本稿は、1997年10月18日に沖縄で開催された日本国際政治学会日本外交史部会での報告書「原内閣期大陸政策の一面—在華権益拡張策と新4国借款団—」に加筆したものである。

The Hara Cabinet's Railroad Policy in China and the New Consortium, 1918–1921

Ryuji Hattori

In treating the Hara cabinet's railroad policy in China, this paper analyzes Japanese economic expansion in China during the immediate post World War I era and reexamines Japanese foreign policy toward the New Consortium which has been regarded in general as a typical case of cooperative diplomacy with America and Britain.

The Hara cabinet inherited from the former Terauchi cabinet the policy to extend the Nanchang–Jiujiang railway line in northern Kiangsi. Supported by the Hara cabinet, Toa Kogyo Company took the initiative in the negotiations with China and finalized a loan contract with Nanchang–Jiujiang Railway Company to extend the Nanchang–Jiujiang railway line. This Sino–Japanese loan contract was intended for the building of the Nanchang–Pingxiang railway line. However, this line was part of the larger Nanjing–Hunan railway line whose loan contract had already been offered to the New Consortium by British bankers. Japan, in other words, reached an agreement on the loan contract to extend the Nanchang–Jiujiang railway line without notifying the New Consortium, which had already been granted the rights to build the Nanjing–Hunan railway line. Trying to expand its economic concessions in China, Japan slighted cooperation with America, Britain, and France.

The Hara cabinet, in addition, tried to extend the Siping–Zhengjiatun railway line in Manchuria and concluded the Siping–Taonan Railway loan contract, supporting the negotiations between the South Manchurian Railway Company and the Chinese government. Japan promised to offer funds to a faction in the Chinese government during the negotiations, which contradicted the basic foreign policy of the Hara cabinet that Japan, in line with America and Britain, would never offer funds to China until China was united. While knowing that the

New Consortium did not permit any country to build the Zhengjiatun–Tongliao railway line, which was a branch line of the Siping–Taonan railway line, Japan went ahead and built that railway. We can therefore see that the Hara cabinet gave priority to economic expansion in China over agreement with the other members of the New Consortium.

In conclusion, the Hara cabinet was not content with cooperative diplomacy with America and Britain and had its own railroad policy for getting concessions in China.