

# 在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤

## 一 満州国線の満鉄への経営委託をめぐる(中)一

長岡大学教授 児嶋俊郎

### 2 満州国<sup>1</sup>国有鉄道の満鉄委託と鉄道問題の処理

\*第三章 昭和七年三月中旬より同年八月中旬に至る迄の概況

#### (3) 関連諸案件の処理

##### 1) 満州国との協定

関東軍司令部は満鉄との協定調印後、満州国との間の協定成立に急いだが、「国際連盟調査団一行来満中」という事情のため、調査団の離満を待って協定推進を図ることとなった<sup>2</sup>。また経営委託に伴う、あるいは鉄道に関する他の問題が様々に存在しており、満鉄と関東軍はそのような問題にもこの間対処していくこととなった。以下ではこのような問題をまず整理しておこう。

##### 2) 奉山線<sup>3</sup>の中英公司に対する借款問題

#### ①奉山線の処理-奉山鉄路局の設立までの経緯

奉山線はイギリス資本が関わっており、さらに当事東北と関内をつなぐ唯一の鉄道路線であったため、その処理には一定の配慮が払われた。1931年12月29日関東軍が錦州攻撃を開始するや、奉山線を含む北寧鉄路は「全く軍事輸送に供せられ山海関以東の一般運行は一切途絶した」<sup>4</sup>。この間関東軍が必要と

<sup>1</sup> 満州、満州国などには本来カッコを付すべきであるが、煩瑣になるため省略する。

<sup>2</sup> 後宮淳「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」(村上文書7Q-1) 10頁。村上文書と資料を残した村上義一に関しては、「資料 村上義一文書(満鉄関係記録)目録」『法学研究』第49巻第4号、1976年に詳しい。「マイクロフィルム版 慶応義塾図書館所蔵 村上義一文書 収録文書目録」には、村上文書を利用した、佐藤元英・波多野澄雄「満州事変前後の満鉄」が収められている。本稿の記述と重なるところもあるので、あわせて参照されたい。

また本資料は中国では1979年に『満鉄史資料』『第二巻 路鉄編(第四分冊)』(中華書局、吉林省社会科学院《満鉄史資料》編輯組編、1979年)冒頭の「一、満鉄在関東軍指使下壟断東北鉄路交通経営権」「1 奪取東北鉄路、水運權益経過」「満州事変后国有鉄道処理経過報告概要」(1077~1107頁)として刊行されている。

<sup>3</sup> 奉山線とは奉天(現瀋陽)と山海関を結ぶ鉄道路線のことであるが、この線は北京(当事は北平)・遼寧間を結ぶ北寧鉄路の一部であった。北寧鉄路は中英合弁であったため、日本側はイギリス政府の反応を考えながらの対応を迫られたのである。

なお張学良は易幟に際して1928年12月奉天省を遼寧省、奉天を瀋陽と改めた。ただ日本側は「奉天」という名称を用いている。ここでは当時のそれぞれの当事者の用語法に即して用いる。

<sup>4</sup> 『満洲交通史稿』8654頁。以下の記述は本資料、「第17章第3節 事変直後ノ既成鐵道並新線建設ノ處理」の「第三項 奉山鉄路局創設事情」による。なお『満洲交通史稿』に関しては、拙稿「第2章 未完の交通調査-『満洲交通史稿』の構想と限界」(『満鉄調査の「神話」と現実』青木書店 2008年)を参照されたい。

した軍事輸送は、満鉄から派遣された 700 名に上る社員が実施した<sup>5</sup>。

関東軍の軍事的優位が確立すると、翌 1932 年 1 月 4 日、村上義一東北交通委員会主席顧問<sup>6</sup>と駒井徳三関東軍統治部長が打合せを行ない、①奉天線を北寧線から切り離して独立経営とすること、②四洮鐵路局長の關鐸を奉天鐵路局長とすることを決定する。

翌 32 年 1 月 5 日、関東軍参謀長は、奉天省政府顧問金井章次と東北交通委員会顧問古山勝夫<sup>7</sup>に対して、「北寧鐵路関外線管理ニ関スル件」を發して、まず奉天鐵路局を設置し關鐸を奉天鐵路局長に任命すること。次に奉天省政府として、在奉天イギリス総領事に対し口頭で「爾後関外線ヲ奉天省政府ニ於テ管理スルコト並関外線ニ関スル借款關係ニ関シ爾後奉天省政府ガ一切ノ責任ヲ負フコトヲ言明スル」よう指示した<sup>8</sup>。

この指示に基づき、5 日古山東北交通委員会顧問は金井章次を訪ね、奉天線の独立経営と新局長任命につき省政府の了解を求めた。金井は省長に面会して了解をとり、さらに関東軍の指示に基づき省長は、「英国領事立会いの下に中英公司代表と會見し、北寧鐵路関外線は奉天省政府にて管理すへきを聲明し、同時に英国に対する借款關係についても一切省政府において責に任すへきを言明した」<sup>9</sup>。さらに二人は当事奉天ヤマトホテル滞在中だった關鐸氏を訪ね、局長就任を承諾させた(7 日付で正式に任命)。

続けて同日二人は関東軍中野参謀を訪問し、奉天鐵路の軍事輸送につき確認を行った上で、①もとの北寧鐵路の遼寧総駅を奉天鐵路局の総局庁舎として利用すること、②官銀号に保有する預金のうち 10 万元を当面の運轉資金として引き出すことについて了承を得ている。このことは当事関東軍が官銀号の管理も行なっていたことを示している。

そして実際の運行のため、東北交通委員会の日本人顧問が-ということは満鉄関係者が-ということで

<sup>5</sup> 同上『満洲交通史稿』8663 頁。

<sup>6</sup> 村上義一は満鉄理事。設立時の東北交通委員会の主要メンバーは以下のとおり。なお委員会の成立は 1931 年 10 月 23 日である(前掲拙稿『満洲交通史稿』を通じてみた日本帝国主義の東北支配) 46 頁による)。

委員長	丁鑑修	
副委員長	金壁東	
主席顧問	十河信二	満鉄理事
主席顧問代理	村上義一	満鉄理事
顧問	佐藤應次郎	満鉄社員
顧問	山口十助	満鉄社員
顧問	金井章次	満鉄社員

<sup>7</sup> ここでいう奉天省政府も東北交通委員会も、共に日本側が作った傀儡組織である。この点古屋哲夫「第 2 章『満洲国』の創出」(『満洲国』の研究 緑陰書房 1995 年)が詳細に検討している。また傀儡国家形成にかかわった中国側関係者の詳細を分析したものに、浜口裕子『日本統治と東アジア社会』(勁草書房 1996 年)がある。拙稿『満洲交通史稿』を通じてみた日本帝国主義の東北支配」(『長岡大学生涯学習センター 研究実践報告』第 5 号、2006 年 3 月)は『満洲交通史稿』に基づいてこの間の推移を整理している。

<sup>8</sup> 『満洲交通史稿』8656 頁。なおこの指示の前提として、「東北政権崩壊シ奉天省政府ハ南京政府ヲ認メサル現在ノ政情ニ於テハ奉天省政府カ省内ニアル関外線ヲ管理スルハ當然ノ事理ナル・・・」という認識があった(8655~8656 頁)。

<sup>9</sup> 『満洲交通史稿』8657~8757 頁。なおこの文に続けて、イギリス側の反応を「中英公司代表ブスピー氏もまた本言明に満足するところがあつた」と記述している。

あるが、満鉄奉天事務所内に臨時奉山鉄路連絡役員室を設けて準備を進めることとなった<sup>10</sup>。

## ②奉山鉄路局の設立と運営-軍事輸送主体の運営

1932年1月9日、奉山鉄路管理局の布告第1号が出され、闕鐸の就任を通知するとともに、任務を継続するように指示した。しかし実際の鉄道運行は満鉄社員によって担われており、実際に中国人従業員を含めて作業が可能か否か、確認の必要があった。そこで1月10日から13日にかけて、東北交通委員会顧問の竹森と小笠原が、奉山鉄路局員と共に沿線の各駅を訪問し、布告を周知すると共に状況確認を行った。視察の結果、各駅には「従業員は首脳者を除き大体において旧状に復帰し」ており、再開の見通しについても「軍事輸送に直接従事すべき満鉄社員を其の儘に残置するとせば」<sup>11</sup>復旧は可能だとした。

以上奉山鉄路局開設までの経緯を追ってきたが、明らかに関東軍が書いたシナリオに沿って事態が推移している。満鉄関係者は当初から軍事輸送のため動員されているが、奉山鉄路局を開設するに際しても、実務面をほぼ全面的に担っていたのである。奉山鉄路局という看板を掲げ、闕鐸を局長に就任させたのは、ほかと同様傀儡組織の体裁を整えるためと、もう一つこの場合は対英関係を顧慮して、借款の権利関係と鉄道運営上の体制分離を明確にする必要があったためだと思われる。しかしそのような体裁とは裏腹に、実際の運営は満鉄社員を中核にしながら、関東軍の軍事輸送に最大限配慮したものであった。そのことは、「奉山鉄路局員及満鉄派遣者現場従事員暫行心得」<sup>12</sup>に明らかである。

この心得は全15条からなるが、何より重視されたのは軍事輸送である。軍事輸送に関しては満鉄派遣社員が責任を持つこととされた。例えば第2条は駅長が各駅の責任者であると定めているが、「イ、列車運轉ニ関スル事項、ロ、電報ニ関スル事項、ハ、軍隊ニ関スル事項」は「別ニ定ル所ニ拠ル」としている。列車の運行と連絡、そして軍事輸送を駅長に責任からはずしたのであるから、後には大した業務が残るはずもない。

そしてこの除外された3点について、列車の運行と電報の取り扱いについては「満鉄ヨリ派遣サレ居ル駅主務者」が担当し(各々第3と4条)<sup>13</sup>、軍用列車の管理は駅主務者と、同じく満鉄から派遣されていた機関区主務者が担当すると決められていた(第7条)<sup>14</sup>。そして第9条で、「軍事輸送ニ関スル一切ノ事項ニ就テハ駅主務者、機関区主務者其ノ他満鉄派遣員ノ責任ニ於テ之ヲナシ站长及機務段長之ニ協力スヘシ」と定めている。この時期最も重要だった軍事輸送を中核に運営が考えられ、その担い手として満鉄社員が当てられていたのである<sup>15</sup>。

<sup>10</sup> 具体的には、「廳舎の開設、局員の招集、各駅区との業務開始に関する連絡、車輛<sup>二字不明</sup>〇〇の調査、復舊に付帯する諸般の準備など」である(『満洲交通史稿』8659頁)。

<sup>11</sup> 『満洲交通史稿』8662頁。この「心得」は1月25日に、満鉄派遣員と奉山鉄路局員に対して告知された。

<sup>12</sup> 『満洲交通史稿』8664～8670頁。

<sup>13</sup> そもそも電報用語は日文を使用することになっていた(第5条)。

<sup>14</sup> 車両の修理についても、軍用車輛は機関区主務者の担当であった(第8条)。

<sup>15</sup> 第15条では、軍用列車に使用する燃料その他の物品につき、「要求ニ應シ在庫アル場合ハ局用品ヲ供給スヘシ」としている。軍事輸送への便宜が最大限図られたのである。

なお30日には「奉山鉄路局組織暫行規定」が出され、鉄路局の組織と事務分掌が決定した。それによれば奉山鉄路は、奉天・山海関の鉄道とその支線の管理を業務とし(第1条)、次の5処からなっ

なおこの間中英公司との間で、イギリス人従業員の雇用について交渉が行なわれた<sup>16</sup>。中英公司のイギリス側代表ブースビーは奉天省政府に対して奉山線においてもイギリス人技師を雇用するよう申し出たのである。奉天省政府は対外的に、「門戸開放」「機会均等」「内外無差別」を掲げていたため、申し出を考慮せざるを得なかった。その結果、奉山鉄路局は会計処長のホールと工廠長のサイデンの二人の残留を約束した。しかし結局はサイデン以外のイギリス人職員は北京、天津方面に去った。

### ③ 山海関駅の共同使用協定

奉山鉄路局の体制整備に伴い、1932年1月13日には奉天錦縣間の旅客列車運転が再開され、2月13日には錦縣山海関と各支線混合列車の運転が再開された。この時山海関駅の運営は残された課題になっていた。山海関駅は関内側にあり、中英公司が管轄する駅だったからである。そこで日本側は2月10日、古閑東北交通委員会参事(責任者)と奉山鉄路局趙工務処長以下三名が、北寧鉄路側代表である山海関車務段長以下三名と会談を行い、山海関駅の共同使用協定を締結した。この交渉に当たって日本側は、次の二点を交渉方針とした。すなわち、第一に「正式交渉は他日に譲り、取敢えず奉山列車を山海関に入るに必要な事項につき協議」すること、第二に「北寧側の現地責任者か他日北寧側より責任を問はるも之を回避し得る様協定は公式文書を交換せざること」である<sup>17</sup>。

このとき結ばれた協定では切符販売は車内のみ、小手荷物・貨車の扱いは事務車内にて行くとされた<sup>18</sup>。しかしこのような扱いは実務上不便だとして、2月22日趙工務処長が再び北寧側と交渉にのぞんだ。この際問題となったのは、本格的連絡運輸に伴う施設の一部引渡しである。日本側は山海関駅と関係事務室中「奉山線に必要な部分は奉山線に、北寧線に必要な部分は北寧線にて管理すべき」と提議した。これに対して北寧側は総局に指示を仰いだ。その結果日本側の要求を拒否し「施設の引渡しを肯ぜず」、という事態となった。この背景を『満洲交通史稿』は「張学良より在山海関第九旅長何桂国に密電ありしものの如く北寧側の態度は一変し」と記述して、張学良の指示だと捉えている。

結局日本側は「已むを得ず公式の協定なしに山海関駅事務室を譲り受け、宿舍その他の共同使用の黙認を得て、実務上多大の支障なきこととなった」としている<sup>19</sup>。当時の日本側の認識でも中国領内のことであり、対英関係もあつたにもかかわらず、最終的には強制的に接收したものと考えられるのである。

さらにこの後、借款の支払い交渉と平行する形で中英公司と施設その他に関する話し合いが進行する。

### ④ 借款関係の整理

この様に鉄道の運行は強制力を伴いつつ進行していったが、その間対英関係における借款問題は避けることのできない問題であった。既に奉天省政府が1932年1月5日付けで英国借款に対する債務を継承する旨声明を出していたのであるが、同月9日省政府は官銀号を通じて£17,926を支払い、受領された。

---

ていた。すなわち、総務処、工務処、車務処、会計処、警務処である(前掲『満洲交通史稿』8670～79頁)。

<sup>16</sup> この交渉についての記述は『満洲交通史稿』8686～8687頁。

<sup>17</sup> 『満洲交通史稿』8681頁。

<sup>18</sup> 「山海関駅使用ニ関スル協定」の二・三による(同上資料8682頁。)

<sup>19</sup> この間の経緯は『満洲交通史稿』8683～8685頁。

これによって中英公司は奉天省政府を「借款責任者として公認する形となった」のである<sup>20</sup>。

なお後宮「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」によれば、このとき支払われたのは、①1898年開外借款12・1月分£7,926と1921年複線借款の1931年9月から32年1月までの分£10,000である<sup>21</sup>。この後、後宮によればこの後「開外借款<sup>22</sup>ヲモ無条件ニ支払ウコトハ適当ト認メ難キヲ以テ」以下のような「處理法」を考えたという。

すなわち満州国(奉天省政府を継承)としては「開外借款ノミヲ負擔シ自他ノ借款、一九〇八年滬杭甬鐵路借款、一九一四年上海風<sup>一セキ</sup>〇鐵道借款、一九一九年湖廣鐵道ノ内湖北、湖南線車輛借款、一九二一年唐山山海關複線借款ハ之ヲ負擔セサル主義ヲ確立シタ」のである。この案に基づき後宮は7月東京で陸軍省・外務省と打合せを行なったが、結局「中央部ハ當分ノ内現行ノ通り支払フコトヲ指示」したため、資料が執筆された1933年2月時点でそのまま借款を支払うことになった<sup>23</sup>。

また『満洲交通史稿』によれば、奉山鐵路設立時の借款残額は表2のとおりである<sup>24</sup>。この表2に記載されている借款のうち、開内外借款には、「一九〇八年滬杭甬鐵路借款、一九一四年上海風<sup>一セキ</sup>〇鐵道借款、一九一九年湖廣鐵道ノ内湖北、湖南線車輛借款」などが含まれると思われる。なお複線借款(京奉雙軌借款)は、「一九二一年唐山山海關複線借款」を指すと思われる。

表2 奉山鐵路局設立時の借款残高

名称	金額	その他
開内外借款	£ 742, 708. 68	1931年11月分まで償還時
複線借款 (京奉雙軌借款)	£ 287, 816. 47	1931年8月分まで償還時
衛徳公司車両借款	£ 478, 415. 18	
南満洲鐵道石炭借款	¥ 432, 874. 64	
計	£ 1, 508, 940. 33 ¥ 432, 874. 64	

(出典：『満洲交通史稿』8688頁)

以上やや詳しく奉山線をめぐる運営と借款の問題を検討してきたが、日本側が対英関係を配慮していたことがうかがえる。ことに借款の処理に関しては、新たに日本側が成立させた奉天省政府を当事者として認めさせたと解釈した上で、借款の支払いを継続している。借款の中には中国関内に関わるものが含まれているにもかかわらず支払いが継続したことは、イギリスとの関係を良好に維持したいと考えていた日本政府の立場が反映しているといえよう。他方現地で奉山線の運行を実施する中では、山海関駅

<sup>20</sup> 『満洲交通史稿』8686頁。

<sup>21</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」9～10頁。

<sup>22</sup> 行論の関係からすれば「関内」、即ち中国国内に関係する借款、という意味で使われていると思われ、誤記の可能性が高い。本稿では「関内」と解釈する。

<sup>23</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」11頁。

<sup>24</sup> ここにあげる数字は奉天省政府が継承すべきものとして査定されたものであり、全体の詳細な額は不明である(『満洲交通史稿』8688頁)。

施設の一方的使用に見られるような、自らの必要に基づいた強引な行動も見られたのである。

### 3) 葫蘆島築港問題

#### ① 葫蘆島築港問題の背景と経緯

葫蘆島築港問題は、張学良政権の満鉄包囲網計画の一部であり、オランダ資本による築港計画であったため、日本側にとって重要かつ取扱に慎重さが求められる問題であった。

歴史的には清末の1908年、東三省総督徐世昌が、奉天勸業道黄開文を総弁とし、イギリス人技師ヒューズを天津から招いて港の建設を検討したのが始まりである。ヒューズは遼西地域の海岸を調査した後、連山湾(葫蘆島)が最適と判断し、ここに港を建設することが決まった。1910年に工事が始まったものの、翌11年辛亥革命勃発により工事は中止に追い込まれ、北寧線連山駅から葫蘆島に至る7マイルの鉄道と護岸、防波堤400ft、埠頭事務所、労働者の宿舎(苦力収容所)などが残されることになった。その後何回か再開が検討されたものの、資金の問題などで実行に移されなかった<sup>25</sup>。

葫蘆島築港問題が本格化したのは、張学良政権下においてである。1928年12月張学良は易幟を断行、奉天省を遼寧省、奉天を瀋陽と名称を改めるとともに、4月には東三省交通委員会<sup>26</sup>を東北交通委員会<sup>27</sup>と改称し、委員長に遼寧省長翟文選<sup>28</sup>、副委員長に高紀毅<sup>29</sup>を任じた。委員会の指揮を取ったのは高紀毅で

<sup>25</sup> 水野明『東北軍閥政権の研究』国書刊行会、1994年、306～307頁。

<sup>26</sup> 1922年、第一次奉直戦争に敗れた張作霖が東三省の独立を宣言した際、軍事、外交、行政、交通に関して中央とは別の機関を設置した。東三省交通委員会は東北地域の交通統制機関として24年に設置された。委員長には王永江が任命され、①奉天-海龍線、②打虎山-通遼線、③呼蘭-海倫線などの自弁鉄道を計画した。この路線が後の東北交通委員会の「東北鉄道網計画縁起」(いわゆる満鉄包囲網計画)のそれと共通するのは明らかである。26年4月、張作霖が北京政権の実験を握ると東北の交通は交通部の所管となったが(水野同上書304頁)、東三省交通委員会は継続し本文にあるとおり易幟後の29年4月東北交通委員会と改称され(『満洲交通史稿』『満洲交通政策編社線ヲ中心トシタル年表』10028頁)、交通政策の中核組織となった。

<sup>27</sup> この東北交通委員会は行論に明らかなおと、張学良によって設けられた中国側本来の交通委員会である。本委員会とその満鉄包囲網計画については、尾形洋一「東北交通委員会と所謂『満鉄包囲網計画』」(『史学雑誌』86-8、1977年8月)がある。尾形は満鉄包囲網の実現可能性に否定的であるが、西村成雄は、東三省交通委員会以来の東北交通委員会の活動が、「張学良政権下の民族主義的地域政治を経済的に支えていたのであり、客観的には大豆生産経済の流通部面を掌握する働きをしていたのである」と指摘して、委員会の計画は様々な限界はあったものの「その本質において東北地域政治における南京政府との『統一化』の方向性を支持し、それ自身の経済的基盤を形成しつつあった」と評価している(西村成雄『中国近代東北地域紙研究』法律文化社、1984年、213～215頁)。また水野明も東北交通委員会の計画を具体的に紹介した後「海港の開設と満鉄包囲網を完成して外国勢力の駆逐を図るが、外資を借りても外人の抵制は受けないというのである。また葫蘆島築港計画と北寧線集中政策をとった聡明さなど、その深慮遠謀には驚くほかない」と評価している(前掲『東北軍閥政権の研究』306頁)。

<sup>28</sup> 翟文選は1878年生れ。吉林省伊通の出身。黒龍江省全省文案処提調官、呼倫庁撫民同知等を歴任。辛亥革命翌年の1912年黒龍江省代表として北京に赴く。1913年黒龍江省警察長、17年参議院議員、20年東三省監運使。28年の張作霖爆殺後、東北連合保安会委員に就任。さらに、同年奉天省長、東北交通委員会委員長に就任。同年12月の易幟後は、組織改編後の遼寧省政府委員兼主席となる。1930年主席を辞職するが、東北政務委員会委員となる(外務省情報部編纂『現代中華民国・満洲国人名鑑』1939年)。

<sup>29</sup> 高紀毅は1889年生れ。奉天省遼陽の出身。奉天陸軍速成学堂、東三省陸軍測量学校、交通部交通慣習所士官班卒業。奉天軍で郭松齡の信任を得たといわれる。しかし同時に張学良との関係も親密で、1922年奉天第三旅副官長、24年奉天第27師副官長時、いずれも指揮官は張学良であった。同年第二

ある。1930年4月25日第一回東北鉄路路政會議が開かれ、以後29日から毎週火曜日に定例会が開催された。その成果は「東北鉄道網計画縁起」としてまとめられ、5月1日各鉄路局に送付された(意見聴取のため)。その後支線など詳細が検討されて、よく知られている以下の計画が明らかになった<sup>30</sup>。

表1 満鉄包囲網計画

1	東大幹線：葫蘆島 - 瀋陽 - 海龍 - 吉林 - 依蘭 - 同江 - 綏遠
2	西大幹線：葫蘆島 - 打虎山 - 通遼 - 洮南 - 濟濟哈爾 - 嫩江 - 黒河
3	南大幹線：葫蘆島 - 朝陽 - 赤峰 - 多倫

(出典:水野明『東北軍閥政権の研究』国書刊行会、1994年、304頁による)

この計画に明らかなように、満鉄と平行する路線の終着点に葫蘆島をおいている。これは大連に路線を集中し、在満物資の一元的集荷を図った満鉄の運営方針と根底から対立するものであった<sup>31</sup>。

高紀毅はオランダ築港会社代表ロバート・ド・ヴォスとの間で既に同年1月24日天津で、葫蘆島築港工事請負契約を交わしていた。2月6日には南京の中華民国政府の批准も得て、7月1日張学良臨席の下起工式に至ったのである<sup>32</sup>。

## ②日本側接收後の葫蘆島問題の推移<sup>33</sup>

関東軍の錦州攻撃により、北寧鉄路の関外線(奉山線)は関東軍の軍事管制下に置かれた。関東軍は満鉄奉天鉄道部出張所に指示して、1932年1月3日に葫蘆島築港状況の調査に当たさせた。担当したのは鉄道部港湾課桑原技師他2名(陸路經由派遣)と同課の関根技師(海路派遣)であった。

奉天省政府は北寧鉄路の借款問題と同様、「外国人との既存契約を尊重するとの立場より和蘭築港会社の工事請負は大体において継承すべきものとし」<sup>34</sup>という立場で、次のような声明を築港会社に対して行なった。

イ、前政府ニ於テ外国及外国人ト契約セル事項ハ新国家ノ領土ニ関係アル合理的ノモノニ限り其ノ權利義務ヲ継承シ忠実ニ履行スル意味ニ於テ葫蘆島築港工事ハ之ヲ継承ス

---

次奉直戦争参加。25年の郭松齡の反乱に際しては郭側で戦闘に参加するが、郭の死後天津方面に逃れた。26年王永江が死去すると、奉天に復帰し張学良のもとで第3・第4方面軍副処長を務める。29年奉天全省警務処長兼全省保甲総弁。その後易幟後の制度改編により、遼寧省政府委員兼全省公安管理処長となる。さらに政府委員のまま京奉鉄路局(北寧鉄路局)長代理に就任。同年、東北交通委員会副委員長・北寧鉄路局長となる。満州事変後は東北を脱出して天津に滞在(同上『現代中華民国・満州国人名鑑』)。

<sup>30</sup> 前掲『東北軍閥政権の研究』304頁。

<sup>31</sup> 東北交通委員会が各鉄路局に配布した「東北鉄道網計画縁起」は次のように述べている。「・・・葫蘆島築港完成されるを俟って、直ぐに東西両大幹線の増築に着手する」としていた。葫蘆島が計画の要だったことはここからも明らかであろう(同上『東北軍閥政権の研究』305～306頁による)。

<sup>32</sup> 同上『東北軍閥政権の研究』307頁。

<sup>33</sup> 以下の記述は『満洲交通史稿』「第17章第3節 事変直後ノ既成鐵道並新線建設ノ處理」の「第三項 奉山鉄路局創設事情」の「5 葫蘆島築港関係の整理」によっている(資料8690～8696頁)。

<sup>34</sup> 『満洲交通史稿』8692頁。

ロ、從ッテ築港工事ハ和蘭築港會社ヲシテ請負ハシム

ハ、但シ請負金支拂方法ハ原契約ニヨレハ毎月工事カ工程表通り出来居ルコトヲ技師長ガ証明セル際ニ約四〇萬元即チ九五、〇〇〇弗支払フ事ニナリ居ル故調査ノ上之ヲ支払フ

二、(略)

ホ、将来ノ交渉ニ就イテハ奉山鐵路局長關鐸ヲシテ折衝セシム<sup>35</sup>

ここでも北寧線の借款問題同様、オランダ築港会社との関係を奉天省政府が継承し代金を支払うとしている。ではこの段階でどの程度支払いが行なわれ、どの程度の負債が残っていたのか。まず建設予算は640万米ドルであった<sup>36</sup>。起工が1930年7月で、満州事変が翌31年の9月であるから1年程しか実働期間はなかったことになる。『満洲交通史稿』によれば、この間投入された資金は約373万9千円<sup>37</sup>、全額のはぼ20%と見ていた<sup>38</sup>。また後宮の「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」によれば、6ヶ月分しか支払っていないとされている<sup>39</sup>。

築港会社は奉天省政府の声明を受けて、未払い工事代金の一部として57万米ドル(元換算で257万8820元)の支払いを要求するとともに、高紀毅が払い出した邊業銀行銀四〇萬元の小切手の支払いを、アメリカ代理領事を通じて要請してきた<sup>40</sup>。後宮によれば、1932年5月頃から代金の支払いと工事の継続の可否について頻繁に築港会社が問い合わせるようになったとしていることから、これらの要求は32年の5月頃と見てよいだろう<sup>41</sup>。『満洲交通史稿』は、この要求に対し奉山鐵路局長の關鐸が、関係する契約書、仕様書、工事工程、出来高調書、設計図面、単価表等一切の提出を求め、最終的に提出されたこれら資料を検討した後、①1931年3月から停滞している支払いを行なうべきか否か、②工事を継承するか否か、の二点を課題として示したとしている。

しかし「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」は、このような要請に対して「軍トシテモ築港ノ根本問題ヲ決定スルノ要ヲ認め」、その結果「關係方面ト協議シテ築港ヲ休止時期ヲ見テ再考スルコトニシタノテアル」と記述している<sup>42</sup>。奉山線が関東軍管理下にあった以上、関東軍の判断でことが進んだのは確かであろう。また最終決着の実務は奉山鐵路局代表の山口十助(満鉄社員)が担当したとしている。ここでも関東軍の指揮下で満鉄が実務を処理したのである。そしてその内容は、当初奉天省政府が声明したところとは異なり、工事の中止となった。

最終的には、32年11月15日、工事中止の覚書を奉山鐵路局とオランダ築港会社が交わし、未払い代金と工事中止の損害補償金合わせて100万米ドルを支払うことで決着した。

#### 4) 交通監督部の設置

満州国線の満鉄委託は、まず関東軍が満鉄に対して鉄道経営を委託することから始まる。これは戦時

<sup>35</sup> 『満洲交通史稿』8692～8693頁。

<sup>36</sup> 『満洲交通史稿』8690頁。

<sup>37</sup> 「圓」と表記されているので日円換算だと思われるが正確には不明。

<sup>38</sup> 『満洲交通史稿』8690頁。

<sup>39</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」12頁。具体的な金額は記載されていない。

<sup>40</sup> 『満洲交通史稿』8693頁。

<sup>41</sup> この点前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」12頁。

<sup>42</sup> 同上資料12頁。



下に関東軍が支配している鉄道網を満州国国有鉄道とした上で、その運営を満鉄に任せたとということであるが、その際鉄道に対する指揮監督権限は関東軍が保有した。これは本稿(上)2「『満州国』国有鉄道の満鉄委託と鉄道問題の処理」の(1)の第二章において紹介したとおりである<sup>43</sup>。この監督権限を担保するため設置されたのが、関東軍交通監督部である。この任には、当時朝鮮鉄道局長だった大村卓一があたり、1932年9月に交通監督部の編成が完了した<sup>44</sup>。

#### 5) 鉄道法令・水運法規の研究－満鉄への経営委託の地ならし

委託経営に伴い満州国法令における関連法規の整備が急がれた。このため日本国内から鉄道省監督局の業務課長坂口忠治他二名を陸軍省囑託として、1932年6月から8月にいたるまで、また関東庁岡本海務局長・通信省安田書記官他一名を7月から10月まで関東軍に招き専門法令の立案に当たった<sup>45</sup>。

この立法の目的であるが、満州国が満鉄に国有鉄道の経営を委託する前に、現状のままでは満州国の経営とならない、即ち張学良政権の鉄道ではない、民間その他の非日系鉄道、具体的には中英合弁の審海鐵路公司、呼海鐵路公司、齊克鐵路工程局所属の鉄道と、その付帯施設を一括して満州国国有鉄道にしておこうというものであった<sup>46</sup>。彼らは関係機関をまわって資料収集に当たりつつ、「鉄道は軍にて監督し、経営は満鉄に委託することの二方針に基づき」<sup>47</sup>法規立案に当たった。

その結果立案されたのは、①鉄道法、②鉄道収用法、③鉄道収用補償委員会官制、④地方鉄道法、⑤専用鉄道法、⑥〇〇鉄道株式会社国有法、⑦鉄道営業法案、である。

8月15日法案脱稿後、坂口ら鉄道省派遣の職員は帰国し、その後は満州国法制局が事に当たった。ただ実際の作業は、特務部で鉄道担当の後宮大佐、加藤中佐、関東軍第三課の岩畔大尉が担当したと思われる<sup>48</sup>。いずれにせよこのような作業によって満州国が「合法的」に民間鉄道などを合併することが可能になったのである。

#### (4) 関東軍と満州国間における満州国線委託経営締結の経緯

<sup>43</sup> なおこの経営委託の過程については、拙稿「日本帝国主義下の『満州』鉄道問題」(『三田学会雑誌』第77巻第1号、1984年4月)、蘇崇民『満鉄史』(葦書房、1999年)の第9章第1節「偽満州国国有鉄道、港と水運の委託経営」を参照されたい。

なお2007年満鉄会は『満鉄四十年史』(吉川弘文館)を刊行した。本書は歴史を記述した「本文編」と資料を収めた「資料編」からなっているが、この「本文編」では満鉄の経営委託の経過にほとんど言及しておらず、1933年2月9日の鉄道法公布から話を始め、もっぱら鉄道運営上の観点から論じている(第5章「満州国の成立と関東軍の介入」、特に第三節「満州国国有鉄道の経営と建設」132～141頁)。満鉄への経営委託が、関東軍の鉄道に対する軍事支配を秘密協定によって構造化し、平時にも関東軍指揮下に置けるようにしたことに大きな意義があったことを考えれば、このような記述は本質的な問題を見落としているといわざるを得ない。

<sup>44</sup> 前掲「極秘 満州国国有鉄道諸契約調印ノ経緯」13頁。

なお関東軍など陸軍の在満鉄道に対する指揮監督の制度と実態を、当時の日本陸軍の軍事的観点から整理したものに、関東軍の鉄道担当参謀だった河村弁治の回想がある(拙稿「資料紹介 戦時期満州の軍事鉄道輸送」『長岡大学 生涯学習研究年報』第1号、2007年)。あわせて参照されたい。

<sup>45</sup> 同上「極秘 満州国国有鉄道諸契約調印ノ経緯」14頁。

<sup>46</sup> 『満洲交通史稿』8741頁。なおこちらの資料には関東庁岡本海務局長・通信省安田書記官他一名の件は出てこない。

<sup>47</sup> 『満洲交通史稿』8741頁。

<sup>48</sup> 『満洲交通史稿』8742頁。

関東軍と満鉄が結んだ委託経営契約は、次に関東軍と満州国間で締結されることとなった。実態として関東軍が支配している鉄道の管理権を、関東軍の指揮監督権下で運営を満鉄に任せるとしたのが、既に(上)でみた32年4月19日に締結した「協定」であった。そして今回は関東軍が実質支配している諸鉄道を、形式上の所有者である満州国から関東軍に管理を委託するという内容のものである<sup>49</sup>。この二つの条約により、①満州国国有鉄道管理権は関東軍に移り、②その関東軍が指揮監督権を保持しながら国有鉄道の運営を満鉄に委託した、という措置が完了したことになる(時期は前後しているが)。

この二番目の契約のため、32年5月から7月上旬にかけて関係方面との折衝をへて案が固まった。関東軍司令官は7月中旬、主任者(後宮)を東京に送り、本委託契約案(同時に葫蘆島築港問題、奉山線中英会社の借款問題も検討された)につき、中央部と検討を行なわせ、ほぼ軍案で了解を得た<sup>50</sup>。

武藤関東軍司令官と鄭満州国政府代表との調印式は8月17日となった。同日関東軍板垣少将と後宮主任が新京において鄭孝胥に、「協約ノ精神ヲ説明」した後、午後5時50分契約書に調印が行われた<sup>51</sup>。

#### \*第四章 昭和七年八月中旬ヨリ昭和八年一月上旬に至ル迄ノ概要

##### 1) 契約調印に至る経緯

満州国政府は1932年8月7日関東軍と協約を結んだがこれも対外的には秘匿された。そして、この関東軍→満鉄、満州国→関東軍、という対外的には公表できない鉄道委託経営権の移譲—それによる鉄道管理権の事実上の関東軍による維持—を、対外的に公表できるものにする必要があった。そのためには「商事会社タル満鉄ト満州国交通部総長トノ間ニ鐵道借款、委託経営、新線建造契約ヲ締結スルコトカ妥當テアル」ということになったのである<sup>52</sup>。それが満州国と満鉄間の委託経営契約であった。そこで32年8月7日の協約には付属協定が付され、そこで満州国政府が満鉄との間に、委託経営など日本側が必要と認める契約を締結するよう定めた<sup>53</sup>。その内容は以下のとおり<sup>54</sup>。

昭和七年八月七日附・・・満州国政府代表國務總理鄭孝胥ト関東軍司令官本庄繁トノ満州国政府ノ鐵道、港湾、水路、航空路等ノ管理並線路ノ敷設、管理ニ關スル協定第一条第二項及第四条<sup>55</sup>ニ基キ

<sup>49</sup> 「甲(満州国政府代表鄭孝胥—引用筆者)ハ、鐵道、港湾、水路・・・及航空路等ノ管理並附表第二ニ掲クル線路ノ敷設、管理ヲ乙(関東軍司令官本庄繁—引用筆者)ニ委託スル」(第1条)。「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」(村上文書 7P-1)。

<sup>50</sup> 前掲「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」15頁。

<sup>51</sup> なお本協約はここにある通り17日に調印されているが、協約の日付は7日となっている。また契約者は関東軍司令官本庄繁となっている。これは8月7日付けで本庄司令官が交代したため、実際には武藤が関東軍司令官であったにもかかわらず、日付を7日付けにすることで処理したものである(前掲「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」15頁)。

<sup>52</sup> 同上「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」16頁。

<sup>53</sup> 同上「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」16頁。

<sup>54</sup> 前掲「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」47頁。付属協定のタイトルは「満州国政府ノ鐵道、港湾、水路、航空路等ノ管理、線路ノ敷設、管理ニ關スル協約ニ基ク附属協定」である。

<sup>55</sup> 第1条は次のとおり。第2項は「前項ノ」以下を指すと思われる。「第一条 甲(満州国政府代表國務總理鄭孝胥—引用筆者)ハ鐵道、港湾、水路・・・及航空路等ノ管理並附表第二ニ掲クル線路ノ敷設、管理ヲ乙ニ委託スルモノトス 前項ノ管理及線路ノ敷設ニ關スル細目ハ甲、乙間ニ於テ別ニ協定スルモノトス」。第4条は次のとおり。「乙ハ第一条ニ基キ其ノ管理ヲ委嘱セラレタル鐵道、港湾、水路ノ経営及敷設ヲ滿洲鐵道株式会社・・・ニ委託ス」(同上「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要

協定ヲナスコト左ノ如シ

満州国政府は南満洲鉄道株式会社トノ間に鐵道、港灣、水路等ノ委託經營並線路ノ敷設ニ關シ別ニ契約ヲ締結スルモノトス

この協定に基いて満鉄は満州国との契約締結にのぞむが、その際関東軍は満鉄に対して、契約後の満鉄の満州国線（以下国線と略す）経営について、次のような指示をおこなった<sup>56</sup>。これは国線委託経営に関する関東軍の原則を示すものといえる。

それは6項目に及び、まず①国線の経営方法につき、満鉄内に「別ニ機關ヲ設ケ會社ノ鐵道、港灣ノ經營ト之ヲ区分スルコト」とした<sup>57</sup>。次に人事について、②満鉄は運営初期における従業員の動揺防止に努め、「現業員ハ概ネ現状ノ儘トシ要職ノ一部ニハ・・・満州国人ヲ充當スル」とともに、「重要ナル人事ニ關シテハ豫メ關東軍ノ承認ヲ得クヘシ」こととし人事に関して関東軍の事前承認を定めた<sup>58</sup>。また鉄道の契約については、③詳細は「付録第一乃至第四ノ示所ニ依ルヘシ」（後述）として、別途定めた「指令細目」によって、詳細を関東軍が指示出来るようにした他<sup>59</sup>、ここでも③同様これら諸契約の締結改定について、関東軍の事前承認が必要だとした<sup>60</sup>。④各種付帯事業の現状のままの引き継ぎとしたが、ここでも付帯事業の「創設又ハ改廢」について、関東軍の事前承認が必要だとした。⑤鐵道、港灣、水路に関する「重要ナル改良並擴張工事ハ軍ト會社協議ノ上決定スルコト」として関東軍が関与できることを明記している。最後に⑥「協定第七条ニ示ス監督權ハ關東軍交通監督部長ヲシテ之ニ當ラシメルコト」<sup>61</sup>となっている。

この指示によって、満鉄の社線経営とは別個の組織で国線の運営を統括すること、付帯事業を継承すること、各種契約に関しては別途詳細な指示によって関東軍が内容を指示すること、関東軍による監督は交通監督部が担当することなどが決められた。何より、人事・契約内容やその改廢、付帯事業の運営・

---

契約等寫」40～41頁。）

<sup>56</sup> 前掲「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」16～17頁及び、「昭和七年四月十九日附滿洲國鐵道、港灣、河川ノ委託經營並新設等ニ關スル協定ニ基ク指令 昭和八年一月十日 關東軍司令官武藤信義印 南滿洲鐵道株式會社總裁 林博太郎殿 首題ノ件ニ關スル協定（以下競艇ト稱ス）ニ基キ左記ノ通指令ス」（前掲「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」48～50頁）による。なお本指令は33年の1月10日付けとなっており、様々な交渉を経て事態がほぼ決着した時点で正式に出されたものである（前掲「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」21～22頁）。なお後宮の資料は第二・三・四項が関東軍による事前承認を定めたことを書いていない。

<sup>57</sup> 同上「極秘 満州国国有鐵道諸契約調印ノ経緯」16頁。以下7項目は本資料による。

<sup>58</sup> 「昭和七年四月十九日附滿洲國鐵道、港灣、河川ノ委託經營並新設等ニ關スル協定ニ基ク指令 昭和八年一月十日」の「第二」による（同上「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」49頁）。

<sup>59</sup> 4点の附録は以下のとおり。

「附録第一 満州国鐵道の、港灣、水路借款及委託經營契約ニ關スル指令細目」

「附録第二 松花江水運事業委託經營ニ關スル指令細目」

「附録第三 満州国政府鐵道ノ建造、借款及委託經營契約ニ關スル指令細目」

「附録第四 満州国鐵道等ノ借款及委託經營合併契約ニ關スル指令細目」

（以上は同上「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」51～63頁に所収）

<sup>60</sup> ここで取り上げられたのは、①既設鐵道の借款・委託經營契約、②新設鐵道の建造・借款・委託經營契約、③鐵道等の借款・委託經營の合併に関する契約の三種類の契約である。

<sup>61</sup> これは32年4月19日に締結された「鐵道港灣河川ノ委託經營並新設等ニ關スル協定」の第7条を指し、その内容は「甲ハ監督官ヲ南滿洲鐵道株式會社ニ派遣シ鐵道港灣河川ノ經營ヲ監督セシムルモノトス」である（前掲「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」25頁）。

改廃、鉄道などの拡張工事などについて、事前に関東軍の承認が必要だとされたことは重要であった(これらを監督するのが交通監督部である)。満鉄側からすれば、これによって満鉄は国線経営を委託経営するだけでなく、それを通じて人事や鉄道事業の詳細にわたって、関東軍の関与を認めることになったからである。関東軍としては鉄道に対する支配権を、満鉄に経営が委託された後も継続するための保証を求めたといえよう。

これらの指示に基づいて満鉄に契約を作成させるため、関東軍は主任者を満鉄に派遣し、満鉄担当者と共に次の六点の文書を作成した。それは①満州国鉄道借款及委託経営契約—これが国線委託契約のもっとも中核となる契約—、②松花江水運事業委託経営細目契約、③敦化、圖們江鉄道他4鉄道建造契約、④天圖輕便鉄道改築契約、⑤天圖輕便鉄道買収資金貸金契約、⑥交通総長満鉄総裁間往復文書である。これらの契約文書原案は1932年9月から11月中旬にかけてまとめられ、続けて中央部の了解を得るための交渉が行なわれた。中央では関東軍司令官の満鉄にたいする6項目の指示はほぼ了解されたものの、契約については「本契約案ハ既設鐵道ノ借款委託經營契約ヲ基本契約トシ、新線モ其受渡ト共ニ聡テ右基本契約ニ逐次追加スルノ形式ヲトレル」ようにすべきだとの意見が強かった。このため関東軍主任者は満鉄主任者と協議し、関東軍の承認を得て各契約案を再検討した後、5省幹事会に提出することとなった<sup>62</sup>。

5省幹事会に提出するため関東軍と満鉄が検討の上用意したのは以下の契約書である。

- ①満州国鉄道借款及委託経営契約
- ②松花江水運事業委託経営細目
- ③敦化、圖們江外二鉄道建造借款及委託経営契約
- ④天圖輕便鉄道買収資金貸金契約
- ⑤満州国鉄道等の借款及委託経営合併に関する契約(この契約は新たに作成されたもの)
- ⑥交通総長、満鉄総裁間往復文書

これを前の6文書と比較すると、①と②は同じ。③は4鉄道が2鉄道となり、④の天圖輕便鉄道の改築工事契約案がなくなっている。かわりに⑤として満州国鉄道等の借款及委託経営合併に関する契約が加わるようになった。

これらの契約書案は12月24日最終の5省幹事会で審議され、その上で各省上司(大臣)の決済を待つこととなった。このとき異論を唱えたのは大蔵省であった。翌1933年の1月「一、ニノ修正意見カ出テ更正スル所カアツタ」<sup>63</sup>。しかしこれら修正は「要スルニ今回東京ニ於ケル中央部トノ協議ハ主トシテ形式調整ニアリシヲ以テ外務省ノ意見ヲ尊重シテ之ニ順應スル如ク原案ヲ修正シタルモ、ソノ内容ハ原案ト何等変ル所カナイ」<sup>64</sup>と後宮が書いているように、関東軍の鉄道支配を確実にしつつそれを隠蔽するという点は、変更されなかったのである。

#### \*第五章 昭和八年一月上旬より同年二月中旬に至る迄の調印準備及調印

<sup>62</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」19～20頁。

<sup>63</sup> もともと幹事会の後「大臣葉山ニテ静養中ナリシヲ以テ二、三ノ改正意見ヲ提出シ次官以下ニ於テ原案ヲ承認スルニ至ツタ」のであるが、さらに翌年修正意見が出されたという経過をたどった。同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」21頁。

<sup>64</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」21頁。

## (1) 関東軍司令官の満鉄総裁宛指令(33年1月10日付)とその細目

翌1933年1月5日、後宮は東京での調整を終えて新京に帰り、関東軍司令官をかわきりに、幕僚、交通監督部、特務部第二委員会などと連絡しつつ、10日軍司令官の決済を得て満鉄総裁宛指令文書を発令した。これが既に注58にも紹介した「昭和七年四月十九日附満洲國鐵道、港灣、河川ノ委託經營竝新設等ニ関スル協定ニ基ク指令」である。その内容は既に前項に記したとおりである。その際付録第1から第4として指令細目が付されることになったことを指摘した(各々の文書名は注59参照)。これら附属文書の詳細の紹介は避けるが、満州国政府の鉄道、港灣、水路関係の借款・委託經營に関する指示を収めた附属文書第一では、借款支払いの方法や利益金算定の方法(附属文書第一、一の(三)～(七))、軍事輸送に対する特定運賃設定(一の(八))、委託經營に関する營業成績の関東軍提出の義務(四)などが列挙されている。

松花江水運事業の委託經營に関する附属文書二は、水運事業実施に当たり張学良政権の東北航務局など、接収すべき施設を列挙している<sup>65</sup>。またここでも會計について「関東軍二報告スヘシ」場合が示された(附属文書第二、二)。

満州国政府鐵道の建造・借款に関する契約に関する附属文書第三では、満鉄が請け負うべき路線が明示され(附属文書三、一の(一))、建造に伴う資金の処理から、技術的問題まで指示されている。そして鐵道建設の警備は軍の担当とされるとともに、工事監督も関東軍の担当とされた(二、三)。

満州国政府鐵道等の借款・委託經營合併契約に関する附属文書第四では、「委託經營ハ乙ニ於テ合併シテ行フコト」とされた<sup>66</sup>。即ち旧中国系諸鐵道は借款も含め合併され、經營するよう定めている。

この様に附属文書は満鉄－満州国間に締結される六つの文書について、関連する重要事項をあらかじめ定めていた。この指示に従って満鉄－満州国間に契約が締結させるため、この後契約案などを満州国政府首脳に承認させる、ということになったのである。

## (2) 国務院會議－満州国線の満鉄委託契約調印へ

### 1) 国務院會議対策<sup>67</sup>

これら契約案は満州国国務院會議を経て、その承認を受けた後正式な調印の運びとなる<sup>68</sup>。満州国の「独立」性<sup>69</sup>を誇示するためにも、手続きを遺漏なく実行することは欠くことのできない手順であり、

<sup>65</sup> あがっている施設は次のとおり。東北航務局、東北航運処(但し本施設は中東鐵路関係だったため、「根本的解決ハ他日ニ保留ス」とされた)、東北造船所、東北商船学校、広信航業処、松黒両江郵船局(以上前掲「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」57頁)。

<sup>66</sup> 同上資料63頁。

<sup>67</sup> 以下この間の経緯は、前掲「極秘 満州国有鐵道諸契約調印ノ経緯」21～23頁による。

<sup>68</sup> 国務院會議は教令・予算・条約など重要案件の議決権を持った。しかし国務院職員の内七割が日本人であり、會議に提出される議案はあらかじめ次長會議(総務長官、総務庁次長、各部次長、または総務司長・法制局長からなる)で決定されることとなっていた。なお満州国の国家機関としては、三権分立の形をとるため、參議府(執政溥儀の諮問機関)、立法院、国務院、法院、監察院の設置を決めていたが、実際には立法院は開設されず、三権分立は形式的にも存在しなかった。そして実際には国務院、中でも総務庁の日本人管理が極めて強い権限を持ったのである(鈴木隆史『日本帝国主義と満州』(下) 稿書房、1992年、86頁)。

<sup>69</sup> 満州国の性格に関しては多くの論考があるが、ここでは山室信一「第3章 『満州国』統治過程論」(前掲『満州国の研究』所収)、『キメラ』(中公新書、1993年)をあげておく。なお満州国はもとより

そこで次のような準備が行なわれることとなった。

まず日本側関係者の打合せである。33年1月11日、満州国坂谷総務庁長代理、同交通部森田鉄道局長、関東軍後宮主任が協議し、以下の日系官吏に契約内容の説明を行うこととした。それは満州国駒井(徳三)参議、同三宅法制局長、同大橋外交部次長、同星野財政部総務司長である(このとき坂谷と森田も参加)。

翌12日駒井宅にて上記日系官吏と後宮大佐、加藤中佐、岩畔大尉が集まり、鉄道問題の経緯を説明するとともに、契約内容の詳細が説明された。さらに14日午後1時、上記関係者に関東軍参謀長、参謀副長が加わり、その後の日程が決められた。日程は、国務院会議2月6日、執政溥儀への報告2月7日、参議府諮詢2月8日、調印2月9日である。

翌15日から19日にかけて、「要人説得方案」<sup>70</sup>「対外取扱振の件」<sup>71</sup>などの文書が作成され、20日関

---

日本の植民地研究史において、法的側面からの研究が不足していることを、山室信一の発言を引きながら、田中隆一『満州国と日本の帝国支配』13頁(有志舎、2007年)が指摘しているが妥当な指摘である。

<sup>70</sup> 「要人説得方案」1933年2月20日付け。「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」の付録1、頁数なし、計4枚。

「要人説得方案」の要旨は次のとおり(句読点は兒嶋が補った)。

①日本軍による満州国防衛の「責任」

1932年9月15日調印の日満議定書によって、満州国の国防を日本軍が担当することとなり「日本国軍ハ……満州国土ノ防衛ノ為重要ナル責務ヲ擔當スルコトナレリ」

②①実現のための社会基盤の統一運用の必要性

①の任務遂行のためには、鉄道・港湾・水路といった社会基盤は、「之ヲ総合管理シ一個ノ統一意思ニヨリテ運用スルコトハ国防及治安維持上絶対ノ要件ナルノミナラス、経済的見地ヨリスルモ亦能率ヲ發揮スル所以ナリ」

③委託先を満鉄とする理由—経験と技術

「……満鉄會社ハ建設技術上優秀ナル技能ト其運輸ニ對スル卓越セル経験ヲ有スルヲ以テ満州国有鉄道ノ建設及統一運営ヲ委託スルニ最も適當ナル機關ト認め得ベシ」

④日滿両国間の基本了解事項—満州国線の関東軍管理・満鉄への経営委託・日本軍駐留経費の負担

「満州国内ニ在ル既設鐵道、港灣及水路並将来敷設セラルヘキ主要ナル鐵道ヲ、満州国有鐵道トナシ、其ノ管理ヲ関東軍司令官ニ委託シ満鐵會社ニ之カ経営及建設ヲ委託シ、尚満州国ノ國防及治安維持ヲ擔當スル日本國軍所要経費ヲ満洲國ニテ負擔スルコト」

⑤④の実態を対外的に隠蔽するため、満州国—満鉄間に契約を結ぶこと

「右約定(④)の引用を指す……兒嶋)ハ其ノ性質上之ヲ厳秘ニ附スヘキモノナルヲ以テ、満州国政府ト満鐵會社間ニ契約ヲ結ビ、鐵道、港灣及水路ノ経営ヲ満洲國政府ヨリ直接満鐵會社ニ委託スルコトトセリ」

⑥鐵道の所有権など

鐵道の所有権は満州国政府、管理は関東軍、経営は満鉄、とされた。

⑦対外的取扱—対外非公表の徹底

「尚之ヲ諸契約ノ対外取扱振ヲ考察スルニ従来ノ歴史ニ徴スレハ、吉長委任経営、四洮鐵道、洮昂鐵道、吉敦鐵道、建設請負並借款契約ハ従来日、支兩國ニ於テ共ニ秘密トシテ取扱ヒキタレルヲ以テ今次ノ諸契約モ亦自スカラ同様ノ取扱ニ依ルヲ本旨トスルモ、其ノ要旨ハ発表セサルヘカサルヘキモノヲ以テ、其ノ對外取扱ハ別紙第一号乃至第三号ニヨルヘキモノトス」

「要人説得方案」は日満議定書とそれに付された溥儀書簡を前提に作成されている。従って満州国が国防を日本に委任することは大前提である。そこで国防の任を果すためには、鉄道など社会基盤が一元的に運営管理される必要があり、管理は関東軍に、運営は経験ある満鉄に任せるのが最良の選択だということ道筋になっている。しかしこのような実態を対外的に公表できないので、満鉄と満州国間に契約を結ばなければならないと言う論理である。

<sup>71</sup> 「満洲國鐵道水運ノ借款、建造及経営委託ニ關スル諸契約ノ對外取扱振ノ件」、同上「満州国国有鐵

東軍幕僚会議で関東軍司令官の承認を得た。その翌日再度日系官吏と関東軍参謀長以下関係者の会議が持たれ「要人説得方案」などについて検討が続けられた。そして22日から27日にかけて満鉄村上理事と鉄道総局の編成や天図軽便鉄道譲渡覚書などについて協議した後、28日から、いよいよ中国側要人の説得工作が始まる。以下ではまず1933年2月6日の国務院会議に向けての説得工作を紹介し、以下事態の進行を追って順に紹介する。なおこの時点での国務院主要組織とその官職は次のとおり。

表2 国務院組織(1933年1-3月同時)

国務院	国務総理	鄭孝胥	
総務庁	総務長官	(代理) 坂谷希一	総務庁次長 坂谷希一
民生部	総長	臧式毅	
文教部	総長	鄭孝胥(兼任)	
外交部	総長	謝介石	
軍政部	総長	張景惠(兼任)	
財政部	総長	熙洽	
実業部	総長	張燕卿	
交通部	総長	丁鑑修	
司法部	総長	馮涵清	

(出典：山室信一「『満州国 統治過程論』」(『『満州国』の研究』所収)の表3「国務院・各部主要官職の任免変遷」による)

2) 国務院会議に向けた要人説得工作の展開－1月28日から2月5日

説得工作は1月28日の午後、筑紫参議(日本人)に対する工作から始まった。担当は関東軍参謀副長と後宮大佐である。筑紫は一応了解したものの、契約書を見た上で意見を述べるとしたため、後日資料を送ることとなった。

次にいよいよ中国人の要人である。以下の説得工作は関東軍参謀総長と後宮、そして満州国の林出書記官があたった。以下注目すべきやりとりを紹介する。なお答えているのは主として関東軍司令官だとされる<sup>72</sup>。

①熙洽財政部総長(場所:熙洽私邸、日時:1月31日午後1時)

問：「監督権ノ発動ハ如何ニナルモノテアルカ、之ニ對シテ交通部ハ如何ナル権限ヲ有スルコトニナルカ」

答：「管理官デアル軍ガ監督権ヲ有スルコトハ當然ノコトデアルケレドモ、軍トシテハ事柄ニ拠ツテハ交通部ト協議スルコトガ必要カト思ッテイル。尙交通部ノ仕事トシテハ将来ハ中東鐵道ニ多クノ

道諸契約等調印ノ経過及主要契約等寫」64頁。

<sup>72</sup> 以下の応答は、前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」26～64頁。なおこのやり取りが日本語で行なわれたのか、中国語か、あるいは通訳を用いたのか等は不明である。

カヲ用ウベキモノデアッテコノ方面ニ對スル交通部ノ仕事ハ非常ニ多ク取残サレテイルモノト  
思フ・・・」

ここでは関東軍の鉄道に対する監督権限と、満州国交通部の役割が問題となっている。軍司令官の答  
えは、実際上国有鉄道に関してはほとんど仕事がないというものになっている。

②張燕卿実業部総長(場所:張燕卿邸 日時:2月1日午後1時)<sup>73</sup>

最初の問は経費の分擔・利益の処分についてである。

問:「其ノ他ノ費用ヲ滿鐵ト滿州国ニテ支出スル割合ハ如何」

答:「利益金ヨリ借款利子ヲ控除シタル残リヲ其ノ他ノ費用、即国防及治安維持費ニ充當スルモノデア  
ッテ、此ノ点ハ閣下ガ一昨年吉林省ニ於テ滿鐵側トノ契約ヲセラレタモノトハ非常ニ相違シテイ  
ル点デアル(下線部兒嶋)。・・・一昨年ノ契約ハ、百分ノ五十ヲ營業費ニ、百分ノ三十ヲ鐵道ニ、  
百分ノ二十ヲ滿鐵ニテ習得スルコトニナッテ居タガ、今回ノ契約ハ滿州国ガ国防及治安維持費ヲ  
負擔スルコトニナッタ為ニ、前ノ契約ノ營業費以外ノ収入ハ、借款利子及国防治安維持費ニ充當  
セラレルモノデアッテ、別ニ滿鐵ト滿州国トニ於テ支出ノ比率ヲ定メルベキモノデナイノデア  
ル」

ここでは当初張を担ぎ出したときの約束に反して契約が結ばれることになったこと。さらにその内容  
は、満州国の取り分が減り、なおかつその割合の決定に満州国が関与できないことになっていることを、  
このとき初めて知らせている。

次の問は軍事輸送のための特定運賃の規定についてであった。これに対する軍司令官の答は、未定、と  
いうものである。ただ、日本軍と満州国軍を同一賃率にすることだけは決まっているとしている。

水運に関する質問が次にあり、その後張のほうから委託経営の期限について質問がある。

問:「此ノ契約書ニハ委託経営ノ年限ガ規定シテイナイノハドウイウ訳カ」

答:「・・・要ハ国防ト密接ナ關係ガアルカラ示サナイノガ妥当ダト思テ示シテ居ナイノデアル。」

日本側としては関東軍の鉄道管理権維持が委託経営の目的であるから、当然期限を切りたくないの  
である。

次に人事について質問がある。

問:「鐵路従事員ノ人事ハ誰ガ主体トナッテ支配ヲシテイクモノデアルカ」

答:「創業ノ初期ニ於テハ・・・手ヲ触ナイ積リデアルガ、管理官デアル軍司令官ガ絶対ノ権限ヲ有シ  
テ居ッテ委託経営デアル滿鐵ノ勝手ニハ委セナイ(下線部兒嶋)、又軍司令官トシテモスレバ事  
前ニ必要ナコトハ交通部ニ相談スル積リデアル」

つまりあくまで関東軍が管理する鉄道であり、人事に関しても関東軍が関与する、という点を明確に

<sup>73</sup> 張の質疑は前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」29～34頁。



している。

この後「保護費」（鉄道建設中の警備費）、鉄路巡警の扱いなどについて質疑が交わされる。さらに張実業部総長自身が鉄道敷設を考えた場合の手順についてやり取りがあり、軍参謀長は実業総長としてであれば、国有鉄道としての建設になる、と答えている。

この後張のほうから、黒龍江省北辺の防備のため、鉄道敷設が必要だと提起している。

問：「黒龍江省ノ北辺ニ對スル防備ガスコブル手薄デアルカラ、墨爾根カライロフリ山ヲ経テ、漠河ニ通ズル鉄道ヲ速ヤカニ敷設スルコトニシテ欲シイ……。漠河附近奇乾ト室遼附近ニハ有望ナル金廠ガアル……。……。白系露人ガ漠河附近一帯ノ地域ニ侵入シテ居ッテ其ノ附近ニ居ルオロチョンヲ圧迫シテ純然タル露國村ガ出来ツツアル状況デアル。」

答：「其ノ事ハ承知シテイル、国防ト金廠ノ問題ニ就イテハ良ク研究スルコトニシテイル。」

張がこの問題を指摘した理由は不明であるが、対ソ軍備と資源開発の問題が出されていることは興味深い。

### ③丁鑑修交通部総長<sup>74</sup>(場所:参謀長官邸 日時:2月1日午後7時)<sup>75</sup>

次は交通問題に直接責任を持つ丁鑑修である。丁は参謀長の説明の間は「何等ノ言ヲ挿挟ム事無ク緊張シテ聞イテイタ」が、説明が終わるとかなりの時間をかけて自身の考えを述べている。その中でかなり関東軍など日本側のやり方に批判的な意見を述べている。

丁はまず日滿議定書の付属文書を1月31日になってはじめてみた。それまでは要望しても見る事が出来なかったと述べる。その付属文書は一から四までであるが、その一は1932年3月10日付本庄関東軍司令官宛の溥儀書簡である<sup>76</sup>。

<sup>74</sup> 丁鑑修は1886年生まれ。奉天省蓋平県(当事)の出身。早稲田大学卒業後、東三省陸軍司令部外交処長、奉天県長、日中合弁弓長嶺鉄鉱公司総弁等を歴任。1928年の張作霖爆殺後、袁金凱とともに臨時委員会を組織。31年の満州事変後はすばやく日本側につき、日本側が作った東北交通委員会委員長、審海鉄路維持会長などを歴任した(外務省情報部編纂『現代中華民国・満州国人名鑑』1939年)。

また前掲『偽満人物』所収の「偽交通部大臣丁鑑修」によれば、帰国後日本語教師をした後、1920年前後張作霖の下で東三省交渉処顧問、財政張顧問などの任についた。親日派ということで軽視されていたが、当事奉天省長(兼財政庁長)だった王永江の庇護を受け、弓長嶺鉄鉱公司総弁などを歴任。この仕事では月に600元(金票)の給与を貰っていたという。重要な仕事は日本側との交渉であった。丁が重視されるようになったのは、奉直戦争時、張作霖が日本側と交渉する際活躍したことがきっかけとなった。満州事変前に丁鑑修宅は日本領事館や満鉄公署に頻繁に通い、また彼の家を数多くの日本人が訪れた。その中には、町野武馬大佐、秦真次少将、菊池武夫少将(いずれも当時)などもいた。

満州事変後は袁金凱、張景恵、趙欣伯らとともに日本側傀儡組織に関わり、満州国建国後は交通部総長となった。リットン調査団が訪問した際、満州国は「三千万民衆の独立の自主的な熱意が生み出したものだ」と述べたという。

<sup>75</sup> 丁の質疑は、前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」36～43頁。

<sup>76</sup> 『満洲交通史稿』10304～10308頁。書簡は中文。付属文書の二は「昭和七年八月七日付本庄関東軍司令官ト鄭國務総理トノ間ノ満州国政府ノ鐵道、港灣、水路、航空路等ノ管理ならびに線路ノ敷設、管理ニ関スル協約及右協約ニ基ク附属協定」。三は「昭和七年八月七日付本庄関東軍司令官ト鄭國務総理トノ間ノ航空会社設立ニ関スル協定」。四は「昭和七年八月七日付本庄関東軍司令官ト鄭國務総理トノ間ノ国防上必要ナル鉱業権ノ設定ニ関スル協定」である。

溥儀書簡の要点は五つある。第一は満州国が日本に国防と治安維持を委任し、かつその経費を負担するというもの。第二は、満州国は日本軍が国防上の必要のため鉄道・港湾・水路・航空などを管理し、新設することを、日本国あるいは日本国が指定する機関に委任する、というもの。第三は、満州国は日本国軍隊が必要とする各種施設の設置を支援すること。第四に、満州国参議府は、日本国が選んだ有識者などを参議に任ずる他、中央と地方官署の官吏に日本人を採用し、かつその人選は関東軍司令官の同意を得るものとする。また日本側が選ぶ参議の人数と参議府の総数を改定する際には、日本国が建議し両国協議の上増減を決めるものとする。最後に第五点として、今後日満両国間で正式の条約が締結される際には、以上四項が規定などの「根本」とされること、である。

この様に日満議定書附属の溥儀書簡によって、満州国は日本政府に国防を委任し、その経済的負担を負い、鉄道など交通インフラも日本側・関東軍に渡してしまっていたのである。さらに附属文書の二〜四によって、そのことを正式の契約として確定したのであった。これらの内容を丁鑑修は全く知らされておらず、國務総理に文書を見せるよう求めても拒絶され、実にこの2月1日の説得の前日になって始めて事の全容を知ったのである。

そして次に満州国は日本に「多大ノ世話ニナツテ居ルシ、将来トモ同様面倒ヲ見テ貰ハネハナラヌ」と考えている、としながらも「各ノ如キ契約ヲスルトイウコトガ現在ノ時機カラ觀テ民衆ニ對シ果タシテ之デ良イノデアルカ、或ハ民衆ハ国家ニ對シ誤解ヲ生ズル事ハナイカトイウコトヲ怖レテ居ル」と述べた<sup>77</sup>。日本側の一方向的な行動が、民衆の反日感情を刺激するのではないかとの懸念を口にしたのである。

さらにこの問題は「国家成立以前ニ執政ノ軍司令官宛文書ニ端ヲ発シテ、官制改革前ニ國務総理ガ契約シタ次第デアルカラ、交通部トシテハ事務ノ取扱フニ過ギズ、其ノ責任ハ國務総理ガ持ツコトガ当然ノヨウニ思フ」<sup>78</sup>と述べて、責任所在が自分不在であることを強調、國務会議にも國務総理が提案するように求めた。

また委託経営につき、満鉄は人事に関しても「勝手ニ変更スルコトハ出来ヌ」ことになっているが、これでは経営を委託された満鉄が「委任経営ノ実ヲ發揮スルコトハ困難」になると、経営的観点から見た場合の不合理を指摘している<sup>79</sup>。

さらに交通部の役割権限に関して、行政上監督権を持たないのだから、「交通部トシテ別ニ監督官ヲ出スモノデアルカ、或ハ絶対ニ鉄道交通行政カラ離ルルノデアルカ」をはっきりさせなければならないとした。張実業部総長との面談でも問題となった、交通部にほとんど権限がないという実態に対する丁の不満が表れている。そして案文に修正はしないとしながらも、全てを満鉄に「委託経営スルトイウコトハ国民思潮ノ上カラ見テモ間違イジャナイカ」と委託経営そのものを批判している<sup>80</sup>。また丁は続けてこの契約は発表しないほうが良いとして、その理由を「何モカモ日本ガ泥棒の二物ヲ盗ツタ様ニ思ハレハセヌカ」と述べている。

要するに丁は関東軍など日本側は、自分をつんばさ時期において鉄道など重要案件を勝手に日本側に

<sup>77</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」38頁。

<sup>78</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」39頁。

<sup>79</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」39頁。

<sup>80</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」40頁。

委譲するという秘密工作をやり、その責任だけ自分に押し付けようとしている。しかも委託経営のやり方にも問題があり、中国人の民族感情にも反するやり方だ、と批判したのである。

これに対し軍司令官は、國務院会議での責任の所在について「提出シテ決済事項ト成ツタナラバ副署ハ主務総長ガストイフカ、其ノ責任ハ連帯責任デアル」と説明した。少しでも責任が軽くなるかの様な言い方である。監督権限については、あくまで人事権は軍司令官にあるとしながら「貴国人ノコトニ就イテハ適時交通部ト連絡ヲスル所ノ用意ガアルモノデアル」と述べている。そして契約案文には「大体余ヲ触レタクナイ考エデアル」とした上で、近々契約は発表の必要があると述べた。

軍司令官はとにかく対外的な体裁をとるために満州国と満鉄間の契約をまとめようとしているのであるから、対外的に発表することは、それ自体が目的である。関東軍側はとにかく政府の体裁を整え、責任を取らせるのだという意思を伝えようとしたように見える。

#### ④鄭孝胥國務総理<sup>81</sup>(場所:國務院 日時:2月2日午前10時)

鄭との会見では鉄道人事が主たる話題となった。その中で注目されるのは、当面人事はなるべく動かさないという軍司令官に対して、鄭が「将来ノ人事ハ交通部ニ於テスルノデアルカ、或イハ満鉄デスルノデアルカ」と尋ねたとき司令官が以下のように答えていることである。

「高級ノ人事ハ管理官デアル軍司令官ノ掌中ニ存スル。」

この後続けて交通部の意見も尊重すると述べているが、重要な人事は満州国交通部でも、満鉄でもなく、関東軍司令官が最終的に決定権を持つと述べたのである。

この後鄭は前年の8月7日に関東軍司令官と國務総理との間で締結された「満州国政府ノ鉄道、港湾、水運、航空路等ノ管理並線路ノ敷設管理ニ関スル協約及附属協定ノ了解事項」を了承している。

この会談に対して後宮は「之ヲ要スルニ総理ハ本問題ニ関シテハ頗ル好意ノ了解ヲ持ッテイタコトヲ感得スルコトガデキル」<sup>82</sup>と評している。

#### ⑤趙欣伯立法院長との会談(場所:関東軍参謀長官邸 日時:2月2日午後2時)

この会談では鉄道の委託経営というあり方が取り上げられた。趙は委託経営自体は認めた上で、「委託経営ガ交通部内ノ一部ノ仕事トスルヨウニシタナラバ目立タンデ良カッタラウト思フ」と述べた。これに対して関東軍側は日滿議定書附属文書の立場からいってそのような処理一交通部所管一は出来ないとした。この言葉を聞いて趙は「自分ハ・・・建国前カラコノ鉄道問題ニ関係ヲ持テ居タカラ、此ノ契約

<sup>81</sup> 鄭孝胥は1859年生れ。福建省福州出身。清代の進士である。神戸領事、広西辺防大臣などを経て、1907年安徽省案察使などを歴任後、上海で公共事業を実施。予備立憲公会を設立して立憲思想の普及につとめる。1909年東三省総督錫良の下で錦愛鉄道の敷設などに携わり、その後自ら事務督弁となる。辛亥革命後上海にあり、商務印書館の理事。袁世凱、黎元洪らに出馬を求められたというが出ず、清朝の復活を図って天津の清室内務府弁事処で活動。満州事変に伴い、溥儀とともに満州に入り、溥儀の下で國務総理となる(外務省情報部編纂『現代中華民国・満州国人名鑑』1939年)。

『偽満人物』には「偽満國務総理鄭孝胥『清假』始末記」(321～325頁)が収められている。本書注(321頁)によれば、この資料は満州国政府の「秘密処」が作成した記録としている。この資料によれば鄭は1932年の9月初めに國務総理辞職を持ち出している。・・・

<sup>82</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」46頁。

ノ趣旨ハ良く了解スルコトガ出来ル、関係方面ヲ説得スルコトニ努力シマショウ」と答えた<sup>83</sup>。この返事に応じて関東軍側は次のように述べている。

「満州ノ鉄道ヲ日本ニ於テリードスルコトハ、観方ニヨッテハ国ノ動脈ヲ他国人ガ行使スルトイウコトニ成ルノデ不自然トイエバ不自然トモ言エ様ガ、新ニ日満合作主義ヲ高唱スルナレバ、日満両国ノ内尤モ鉄道経営ニ経験ナリ優秀ノ技能ヲ有スルモノヲ用イテ借款ヲ完済シ、又新線ヲ建造シテ国利民福ヲ増進スルコトハ、最モ有益ノ方法トイウコトモ出来ルノデアル。」<sup>84</sup>

この発言からは関東軍も鉄道の満鉄委託経営が、満州国内外で不審の目で見られているということを強く意識していたことがうかがえる。だからといって方針を変えるつもりはなかったのであるが。

⑥馮涵清司法部総長<sup>85</sup>との会談(場所:馮涵清邸 日時:2月3日午後1時)

関東軍参謀長の説明をただ黙って聞いた後、日本側の見解を支持するといった上で、次のように述べている。

「然シ此ノ鉄道問題ハ相当重大ナルコトデアリマシテ、嘗テ此ノ鉄道問題ニ関シ民間ノ物議ヲ醸シタ次第デアリマスカラ、民間ニ誤解ヲ生ジナイ様ニスルコトガ最モ必要デアリマス」

ここでも鉄道委託経営が民族主義の立場から反感を買うことへの恐れが表明されている。さらに馮は鉄道問題からそれて、満州国のあり方への不満へと移る。彼は「総務庁専断トイウ不満ノ声ガ大キイ・・・」と述べた上で、さらに満州国が朝鮮同様、完全な植民地となるのではないかとの危惧の念を述べている。

「若シ今日ノ様ニシテ進ンデイッタナラバ此処ニ満州国ハ第二ノ朝鮮トシテ生レルノデハナイカトノ心配ヲ抱クモノガ多く、現在ノ様デハ満州国人ハ一モ熱ヲ持テオリマセヌ」<sup>86</sup>

そしてこの後総務庁の権限を各部に委譲するよう求めている。さらに日満議定書は国防治安を日本軍に任せ、その費用を満州国川が負担するとしているのだから、「軍部トシテハ政治ハヨロシク満人ニ任シテ監督ヲスルコトニシタラ良カラウ」<sup>87</sup>と言ったのである。

満州国の独立が総務庁専断の下形骸化し、植民地化が進行しつつあるとの危機感を一当然ではあるが一中国側で傀儡政権に関わった人間も持っていたのである。

これに対する参謀長の返事は、もともと総務庁は政策を扱うところではなく「事務的統制機関」であり、軍司令官自身が執政や國務総理と連絡して政策にあたるべきだと答えている。そして「将来総務庁ガ政策ニタッチスルコトハナクナロウト思ウ」とまで述べている<sup>88</sup>。

この段階で参謀長は、執政溥儀に契約に関する詳細説明を行っている(2月3日午前10時)。溥儀から

<sup>83</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」48頁。

<sup>84</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」48頁。

<sup>85</sup> 馮涵清は1892年奉天省蓋平県生れ(当時)。法律経済を学んだ後、吉林、奉天、河南、山西、河北の各地方高等法院に勤務。後陸軍総執法処秘書長、同処長、京奉鐵路局総務処長、京奉鐵路局長、交通総司令部執法処長などを歴任。満州事変後は、趙欣伯らとともに奉天の治安維持に関わり1932年奉天省実業庁長。満州国成立後司法部総長となる。37年5月辞職(外務省情報部編纂『現代中華民国・満州国人名鑑』1939年)。

<sup>86</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」51頁。

<sup>87</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」52頁。

<sup>88</sup> このやり取りは同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」52～53頁。

は何も「諮問セラレル処ハナカッタ」という<sup>89</sup>。

#### ⑦日系官吏打ち合わせ

以上の如く、1月31日から2月3日にかけて熙財政部総長、張実業部総長、鄭國務総理、丁交通部総長、趙立法院長、馮司法部総長との会談が行われた。この一連の会談の中で一丁がとりわけ際立っているが、満州国の独立性、鉄道委託経営が引き起こす満州内外での反響、交通部の役割など、核心に関わる問題が指摘された。このような中国側要人の反応がどのように受け止められたかは不明である。関東軍側は「説得」に努め、一切の契約内容の変更を行わず自体を進行させていった。然し最終的には国务院会議、参議府会議の賛同を得て契約の調印をしなければならない以上、軍側も慎重にことを運ぶ必要があった。

2月4日の午前10時、国务院で三宅法制局長、坂谷総務庁長代理、大橋次長、森田司長、菊竹次長、星野財務部長、新井秘書局長、後宮大佐、加藤中佐、岩畔大尉が会見し、今後について打ち合わせが行なわれた<sup>90</sup>。はじめに後宮が参謀長と中国側要人の会見の様子を説明し、次に岩畔が「契約書ハ字句ヲ修正セザルコトヲ主義トスル旨通告スル処アリ」<sup>91</sup>と説明した。つまりあくまでも日本側が用意した契約と原則を中国側関係者に徹底し、従わせるための「説得」だと言うことである。その上で以下の二点を確認された。

その一つは調印を2月9日とし極秘のうちに実施すること。これは国务院会議(6日)、参議府会議(8日)の後時間をおかないほうが良いとの判断による。二つ目は鉄道委託の業務開始を国際連盟総会終了後としたことである。以上の打ち合わせの後、さらに中国側要人に対する説得工作が継続された。

#### ⑧張景惠軍政部長との会談(2月4日午後零時半関東軍参謀長官邸)

張は鉄道の委託経営に一切異議をはさまず全面的に支持した。その上で満州国軍の下級将校重要性の意義を述べ、学校設立の必要性や中国語のできる日系下級将校の配属を要望した。またソビエトの「赤化工作」が学生、労働者を経ていまや軍隊におよぞつつあると述べ、共産主義への警戒心を示した<sup>92</sup>。

#### ⑨臧式毅<sup>93</sup>民生部長との会談(2月4日午後6時半関東軍参謀長官邸)

<sup>89</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」53頁。

<sup>90</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」54頁。

<sup>91</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」54頁。

<sup>92</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」55-57頁による。

<sup>93</sup> 臧式毅は1884年奉天省瀋陽県生まれ。清末日本に留学し日本陸軍振武学校を経て陸軍士官学校騎兵科に進む。在学中辛亥革命(1911年)が勃発し退学・帰国。孫烈臣のもとで1920年黒竜江督軍公署参謀となり、その後軍歴を重ね、孫烈臣亡き後は楊于震のもとで陸軍整理処参謀長となる。1925年楊とともに南京に入り、江蘇軍務善後事宜弁公署参謀長となる。その後奉天軍の撤収に際し、孫伝芳軍により半年間監禁される。翌年奉天に戻り、奉天軍最高幹部の北京移転後の留守司令となる。張作霖爆殺後は東三省保安総司令部参議(1928年)。1930年遼寧省政府委員件主席となる。満洲事変に際し一時辞任するものの31年末奉天省主席となり、その後満州国に参加する(以上は前掲『現代中華民国・満州帝国人名監』による)。

『偽満人物』によると生年は1885年12月29日。経済的には恵まれなかったが、能力を見込んだ伯父の支援で日本に留学。帰国後は保定の陸軍軍官学校教官に就く。日本留学という経歴を生かして奉

臧は他の総長がどのような意見を言ったかについて質問したものの、本人はさしたる意見を述べていない。この点について資料は関東軍側の見方を以下のように記載している。

「註 臧総長は本問題に対しては或いは最も重大なる意見を開陳するものと予想しありしが何等駄弁を弄することなく最もよく了解したが、その内心如何なることを思つて居るかといふことは予測することか出来ない・・・。」

これは臧式毅を満州事変後自宅軟禁して日本側の意に沿わせたものの全く信頼関係は存在していなかったことを示していよう(注 93 参照のこと)。

#### ⑩ 熙洽財政総長との再度の会見(2月5日午前10時半熙洽総長私邸)

ここでは特に会見内容の詳細は資料にないが「自分(熙洽をさす・・・引用筆者)の意見は万事国務院会議の際まで保留しておく旨第三者に漏らせしとのことなるを以て、国務院会議当日同総長が異議を開示するに至らば、国務院会議の進捗を妨げることを恐れ、参謀長は再度彼を訪問し対露作戦上の関係より、鉄道政策確立の必要なる所以を力説するところがあつたが、彼は唯々として之を了得せる如く、先に得たる報はその誤伝なるやをおもはしめるものがあつた」<sup>94</sup>という記述があり、日本側が中国側要人の動向に神経を尖らせていたことがわかる。

#### ⑪ 袁参議との会談(2月5日午後1時参議客舎に於いて)

袁参議はこの訪問ではまったく反対もせず、居眠りする様子を見せていたというが、参議府会議では「敢然立つて反対意見を開陳し、丁交通総長の調印に対する決心に大動揺を來たさしたることを思ふ

---

天系軍閥に接近し1919年以降孫烈臣のもとで軍務につく。

彼が張作霖の評価を得たのは第一次奉直戦争に張が敗北した後である。旧式の「緑林」型では戦闘力が低いことを認識した張は、内外の軍事学校卒業生を中心に再編を図り、その過程で臧式毅も陸軍整理処参謀長に任ぜられた(1924年6月)。24年の9月に第二次奉直戦争が勃発し、張作霖が楊于霽とともに関内に入ると臧は戒嚴司令官となり奉天省の治安維持を担当した。この戦争に勝利した張作霖は楊于霽を江蘇督弁に任命し、楊は臧を伴い南下することとなった。

張作霖爆殺事件(1928年6月)に際しては事後処理に当たり、事件の真相を隠し日本側に介入に余地を与えなかったとして張学良の評価を受け、東三省保安総司令部参議に任命された。1930年に遼寧省政府主席に任命されるや、民生改革のため金融財政改革に乗り出し、東北金融財政整理委員会を設立し対策案を提出した。

満洲事変に際しては、臧は参謀長の榮臻とともに混乱の中事態に対応したが、事変翌日の19日には関東軍憲兵隊隊長三谷清率いる部隊によって公館を包囲され、以後三ヶ月間軟禁状態に置かれた。この間関東軍は袁金凱などを担ぎ出して奉天地方維持会などを組織し、省の行政を代行し始める。そして1931年12月上旬、関東軍の板垣参謀と駒井徳三との会談で以下の条件を受諾し満洲国に参加することとなった。

その条件とは、(1)東三省の「新政権」に参加し官職に就く。(2)日本軍の東三省駐留の承認。(3)東北の国防を日本軍に委任する。(4)日本軍駐留費を東北新政権が一部負担すること。(5)東三省内の鉄道を日本側に経営を委任すること。以上5点につき「今日の談話に私は完全に同意する」としたのである。そして12月15日から16日にかけて関東軍監視下のもとで臧式毅は奉天省長に就任し(15日)、関係行政機関が公式に運用されることとなった。

この経緯を見れば、本稿であつたかっている会見に際して、臧は今更何をいってもはじまらないと考えていた可能性が高い。(以上前掲『偽満人物』所収の「臧式毅的一生」王文鋒、による)

<sup>94</sup> 前掲「極秘 満洲国有鉄道諸契約調印ノ経緯」59-60頁

と・・・」<sup>95</sup>とある。

#### ⑫丁交通総長と第二次の会見(2月5日午後4時)

丁総長は前日の4日、交通部の森田司長に鉄道諸契約を国務院会議に2回に分けて提出し、最初は契約要綱について、第二回は契約書全部、というようにしたいと申し出た。この申し出は日本側としては既定の予定を大巾に狂わせる可能性があるため、何とか説得する必要があると判断された。

そこで5日後宮大佐が森田司長立会いの下で丁総長と会談することとなった。丁は「斯くの如き契約書を只今締結することは満州国現下の勢状から見ても自分としては絶対に不同意なる旨を力説した」<sup>96</sup>。これに対して後宮等は、これは形式を整えるためのものであり、その内容は「議定書の付属文書に規定せられたる重大なる事項なるが故に総長が如何に不同意であっても、実行に躊躇すべき問題ではなく、今日この根本に遡って議論をする如きことは今日の会合の主旨ではないから関東軍の保持する意見を詳しく申し述べることにしたい」<sup>97</sup>として、次の点を申し伝えた。

第一点は手続きの確認であり、まず国務総理から説明した後、契約締結を交通の責任者たる交通総長に一任する旨決済がおりれば、丁交通総長の補足説明後決済を得ることで、契約書全体が会議を通過したことになる。それに対して丁はあくまでも契約書の正文全体を会議にかけることを求めたので、後宮はその点は了解する。関東軍としては契約文書を2回に分けて提出し、あれこれ議論になることを避けたかったのである。

第二点は、丁総長として文案の修正を求めたことについてであった。これは全く認めないというのが関東軍の立場であった<sup>98</sup>。そして先の日程を提示しこれを守るよう強く求めたのである(この会談には約三時間がかかったという)。

### 2) 国務院会議

#### ①日本側関係者の打合せと会議次第

在満鉄道の満鉄への委託契約を公式化するための国務院会議は、2月6日開催された<sup>99</sup>。会議に先立って同日午前、後宮大佐、岩畔参謀、坂谷庁長代理、大橋次長、三宅法制局長、森田市長などが事前の打合せを行なった。それによれば議事進行は表3の通りである。

<sup>95</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」61頁

<sup>96</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」62頁

<sup>97</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」62頁

<sup>98</sup> 「此の契約書は軍が至極公正の立場で数ヶ月の日子を費やし東京方面とも十分に了解を得た後に起草したものであるから、このまま無修正であることを希望する次第である」とした(同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」64頁)。

<sup>99</sup> なお「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」65頁には「三月六日」と記載されているが2月の過ちである。

表3 国務院会議議事進行順序

1	国務院総理の開会の辞
2	鉄道に関する三件一括上程
	(1) 第一号議案 鉄道法
	(2) 第二号議案 齊克、審海、呼海鉄道収用法
	(3) 鉄道諸契約書
3	第一号・第二号議案について丁交通総長提案の上法文に関する説明をなす。
4	総理より第三号議案説明
5	謝外交総長賛成演説
6	鉄道に関する三件一括国務院通過決定(契約書の締結を丁交通総長に一任することも含む)
7	丁交通総長契約要項補足説明(要すれば正式契約文通読又は回覧)

(「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」65-66頁による)

一括提案されている三種の法案のうち第一号議案の鉄道法は、在満鉄道の内非中国系の鉄道を満州国国有鉄道にするためのものである<sup>100</sup>。これによって、第三号議案の鉄道諸契約書—これこそが満州国線の満鉄委託契約書であるが—の対象に中東鉄路などごく限られた鉄道以外全てを包括することになるのである。第二号議案は鉄道法に基づいて非中国系の齊克、審海、呼海鉄道を満州国線とするための詳細な法律である。以上三つの議案が一括して処理されることが重要なことが了解されるであろう。この後6日中に張海鵬参議、筑紫参議(2回目)との会談を経て調整が行なわれ、会議となった。

### ②国務院会議の終了と丁交通部総長の態度

国務院会議は大過なく通過したものの、丁交通総長は契約に関する補足説明に際して「悲痛の面持ちにて説明を続けた」。このことは「他の見るものをして何ともいえぬ感じを与えた」という<sup>101</sup>。丁が具体的にこだわったのは、既に触れたように経営委託の結果交通部にはほとんど為すべきことがなくなる、という点であったが、それ以上の不満があったと推測できよう。

### ③調印の準備

7日から8日にかけて再度調印のための打ち合わせなどが実施された。そして9日午後2時、坂谷総務庁長私邸で調印を実施することが決められた。出席者は、日本側が村上満鉄理事と後宮大佐。満州国側が丁交通部総長、坂谷総務庁長代理、森田鉄道部交通司長である。実際には丁以外は全員日本側関係者であった。そして八日には後宮が天図軽便鉄道股分司吉林省代表であった熙洽を訪ね、天図軽便鉄道上と覚書の調印を行なっている<sup>102</sup>。

<sup>100</sup> この点は本稿2の5)「鉄道法令・水運法規の研究」を参照されたい。

<sup>101</sup> 前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」70頁

<sup>102</sup> この件について熙洽は訪問した後宮との面談を避けたりして調印の実施に抵抗した。最終的には日本側の意向どおりに調印したのであるが、強引な進め方に対する反発が中国人側にあったのは事実であ



### 3) 参議府会議と袁参議の委託契約批判

参議府は対外的な条約について諮問することが出来る組織であり<sup>103</sup>、ここを通過することは形式上必要なことであった。会議は8日の午後2時半執政臨席のもと開会となった。出席者は表4の通りである。参議といっても日本人も多い。議長は張景恵がつとめた。

表4 参議府会議出席者

中国人参議	張景恵(議長) 袁金凱 張海鵬 貴福 <sup>104</sup> (委任状)
日本人参議	筑紫 駒井徳三 田邊
その他中国人出席者	鄭孝胥國務総理 丁鑑修交通部総長
その他日本人出席者	三宅法制局長 坂谷総務庁長代理 荒井秘書局長
その他	秘書官(氏名国籍不詳)

(前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」74頁)

会議ではまず鄭國務総理が主旨説明を行い<sup>105</sup>、その後で各参議の発言となった。ここで最も活発に委託契約に疑義を表明したのは参議の袁金凱であった。袁は委託経営賛成の発言をした筑紫参議の後発言にたち「・・・本案によれば将来交通部は如何になるか、この点交通総長に伺ひたし」<sup>106</sup>と述べたのである。

委託経営によって満州国交通部がほとんど在満交通機関に対する統制能力を喪失することは明白であり、丁交通総長自身すでに見た通りその点を危惧して動揺していたのである。この点を衝かれた丁は、「本契約は國務総理その責を負ふべきものであるからこの問題は國務総理より説明せられることが至当と思ふ」と述べ國務総理に答弁を任せてしまう。鄭國務総理は「鉄道問題は第一、借款償還、第二、国防、第三、国内全般の交通上の便宜の三点より発起したものに於てこれらのことは満鉄の力を借りなければできないことである」云々と答えた。

それに対して袁はさらに「本案によれば交通部の存在が意味なきものと思ふが如何」と正面から批判した。これに対して鄭國務総理は、「指揮監督も交通部において為す必要がある・・・」などと述べている。しかしこの点について文書は註の中で「鄭國務総理は鉄道の管理の原則において了解の充分ならざ

ろう(前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」72-73頁)。

<sup>103</sup> 参議府は執政の諮問機関であり、扱ふ事項は①法律、②政令、③予算、④対外交渉・条約や執政の名義で行なう対外的宣言、⑤重要な官吏の任免、⑥その他重要な国務、とされた。また参議府は重要な国務について執政に意見を提出できるとされた(以上、教令第一号「政府組織法」第二章参議府、第十四条～第十六条による)。なお本文中に見るとおり日本人参議も多く、中国人側の意見を通せる組織ではなかったと思われる。

<sup>104</sup> 貴福は1859年生まれ。内蒙古索倫正黄旗達呼爾出身。呼倫貝爾の旗族長に生まれ蒙古政庁の官吏から1919年には蒙古政庁呼倫貝爾副都統となる。満州事変後満州国に関与し、1932年満州国参議府参議となる(以上は前掲『現代中華民国・満州帝国人名監』による)。

<sup>105</sup> 主旨は次のとおり。「鉄道事業を統一することが経済上、国防上及治安維持上最も適當なること、及鉄道の建設に多大の資金を要すること並、既設鉄道の借款を負担せることより満鉄会社に委託經營せしむることの適當なる所以を説明し、その契約の締結を丁交通総長に委任せむとす」(前掲「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」74-75頁)。

<sup>106</sup> 同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」75頁。以下この会議の答弁は本資料75-79頁による。

るものあるやに思われるも、或いは参議府の会議を円滑に指導するため臨機に斯くの如き答弁を為したりとも観察せられる」と書いている。指揮監督権の実態は関東軍に最終的に帰結する、というのが満州国線の満鉄への経営委託の本質であり、また表面上も満鉄が各鉄道の経営・運行を担当するものであり、交通部が在満交通機関に対する指揮監督権を持つというのは正しい表現ではない。

それゆえ袁は直ちに「本案によれば管理の権能なきやに思われる」と反駁した。これに対し筑紫参議は袁の質疑は「最もと思ふ」としながら、この契約は「経営上に関する契約であって管理に関する問題ではないから一時撤回せられてはどうか」と妥協を図り、議長は張景恵も「管理権は依然交通部にあると思ふ」と、根拠は定かでないものの日本側を援護する発言を行なった。

この後丁は契約の「細目は交通部が商訂するもので」、その契約書は会議には出ていないが既に鄭国務総理のもとにあり、「その契約には国家の管理上及監督上の関係、私権上に関する関係と全て充分確定している」と述べ、関係者の了解を求めた。袁も矛先を納め、各参議は賛意を評して議長は可決を宣言した。しかし実際には交通部が満鉄への委託経営契約の内容に関与したことも、この後関与することもなかった。丁の発言はこの場限りのものだったといわざるを得ない。

#### 4) 満鉄への経営委託契約の調印

参議府における袁金凱の発言は後遺症を残した。丁が国務総理の「命令書の如き物」がなければ調印しないと仰いだしたのである<sup>107</sup>。関東軍は①「(国務院会議と参議府会議を通過しているのだから)決裁に従って丁交通総長を強要して調印せしめる」か、②「鄭国務総理をして丁交通総長の要望する命令を出さしむるか」のどちらをとるか検討した。結局は後官を国務院に派遣し、坂谷総務庁長代理と連携しながら次のようにして処理した。丁が求めているのは「契約書の表に執政の二字を書くこと」であったので、坂谷が丁とともに鄭孝胥のもとを訪ね、要望を伝えて執政の二字をサインしてもらったのである<sup>108</sup>。

丁の態度は2月9日の調印式当日にも動揺を来たした。同日午前11時、熙洽宅において天図軽便鉄道譲渡覚書の調印を終えた後、11時15分坂谷総務庁長代理から丁交通総長が病気のためこの日の調印が不可能だと申し出たとの連絡が入る。交通部鉄道司長の森田が丁の私宅を訪ね説得に当たることとなった。

ここで関東軍は「蓋し本日この調印が出来ぬようであったならば、満州国要人に対する軍の威信といふものは根底的に失墜する」として、なんとしても同日中の調印を決意する。そのため鉄道主任たる後官を丁説得のため私邸に派遣するとともに、もしそれが効果なかった際には参謀長が説得に当たるとした。そして①丁が本当に病気の場合は「私邸に於いても調印を敢行す」る。②もし「責任回避」から生じているのであれば、「如何なる強硬手段に訴へても実行しなければならぬ」と決定した。

しかし午後1時半、説得に当たっていた森田から連絡が入り、2時頃丁とともに調印式を実施する坂谷の私邸に向かうとの連絡が入った。そして午後2時40分当初の予定通り調印式が実施されたのである。

<sup>107</sup> 以下調印に関する経緯は「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」79-84頁による。

<sup>108</sup> この点について同上資料は注を付して以下のように書いている。「丁総長は参議府会議前には調印の決心を持って居たのであるが、その心境に変化を来たした所以は、同会議において袁参議の痛烈なる反対があったので決心が動揺し且契約正文を審議せられなかったので、後日全責任を一身に負ふことを心配し例の責任回避感がまた発動したものに外ならず」(同上「極秘 満州国有鉄道諸契約調印ノ経緯」81頁)。

ここに関東軍が実効支配する在満鉄道を、形式上満州国国有鉄道とし、それを満鉄に委託経営することによって、関東軍による交通に対する指揮監督権限を秘密のうちに残したまま、満鉄によって運行する体制が、公的に確立することとなったのである<sup>109</sup>。(以下別稿に続く)

---

<sup>109</sup> なお満州国建国前に、「私設鉄道」は審海鐵路、呼海鐵路、齊克鐵路、開豊鉄道、齊昂鉄道、濱城鉄道、天図鉄道、鶴岡鉄道、穆稜鉄道、それに奉天、哈爾濱両市の電機鉄道を加えた 11 鉄道であった(勅令第 109 号。前掲『満洲交通史稿』8743-4 頁。)。このうち審海鐵路、呼海鐵路、齊克鐵路、天図鉄道の 4 線は満州国線に吸収され、残りが私鉄として残されることとなり、これら私鉄について私設鉄道法が 1935 年 9 月 5 日公布された<sup>109</sup>。しかしこれら私鉄は「一般交通の用に供するため、公共団体または私人が敷設する鉄道にして、主として一地方の交通を目的とするもの」(私設鉄道法第 1 条)とされたことに明らかな通り、極めて限定的な役割しか果たせないものであった。