

# 在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤

## 一満州国線への満鉄の経営委託をめぐる(下)一

長岡大学教授 児嶋 俊郎

はじめに

以下においては今まで整理してきた満鉄への満州国線委託の結果を、整理するとともに、その後の資料調査で明らかになった部分を若干付け加えたい<sup>1</sup>。まず初めに一連の経緯(この点は拙稿参照のこと)を経た各契約・協定などについてその内容を確認したい。

### 1 満州国線の満鉄委託への経緯

#### (1) 経営委託に関係する文書

まず満鉄への経営委託に関係する契約・協約・協定などをまとめたのが図表1である<sup>2</sup>。この表では時系列

に沿って文書名が表示されている。ただし1932年9月24日付「昭和七年九月十五日鉄道根本問題に関し後宮大佐の説明要領」は直接契約とは関係しないが、関連する資料として含めたものである。以下ではまず4点の協定案、協定、協約、そして契約について、その内容を整理していく。

はじめに確認しておく、これら文書は関東軍が満洲国成立以降も、在満の鉄道に対して強い影響力を確保するために作られたものであり、事の次第の論理的な順序は、①満州国政府が在満中国系諸鉄道(満州国国有鉄道—満州国線)の管理権等を関東軍に移管し(「満州国政府ノ鉄道、港湾、水路、航空路等ノ管理並線路ノ敷設管理ニ關スル協約」1932年8月7日)、②次に関東軍が満鉄にその鉄道の経営を委託する(「鉄道港湾河川ノ委託経営並新設ニ關スル協定及第十条ニ關スル協定」1932年4月19日)。そして最後に③満州国政府が満鉄に対して満州国線の経営を委託する—そしてこの最後の契約文書のみ対外的に公表する、というものである(「満州国鉄道借款及委託経営契約」1933年2月9日)。

ただ実際の時間的順序では①と②が逆転しており、関東軍は満州国政府から満州国線の管理権を委託される前に満鉄に経営を委託している。またこの①と②の二つの協定と協約はいずれも対外的に非公表であった<sup>3</sup>。実態としては柳条湖事件の過程で関東軍が事実上接收していた鉄道に対する影響力を、満州国が成立した後も実質的に保持しようとしたものである。

<sup>1</sup> 「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線への満鉄の経営委託をめぐる(上)」(『長岡大学 生涯学習研究年報』第2号 2008年)及「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線への満鉄の経営委託をめぐる(中)」(『長岡大学 研究論叢』第6号 2008年)は、本稿に直接先行する論文である。満州国線の満鉄への委託の経緯に関しては、そちらをご覧いただきたい。なお『在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線への満鉄の経営委託をめぐる(1)』において、満鉄への経営委託問題を満州事変の過程で、満州鉄道問題がどのように扱われたのか、その全体を明らかにすることの中に位置づけなお必要があることを指摘した。この作業は必要だと考えているが、その前にとりあえず、満鉄への委託の小活をしておく必要があると考え、整理することとする。

なお「満州」「満州国」等には「」をつけて表記すべきであるが、煩瑣になるため省略する。

<sup>2</sup> 「満州国国有鉄道諸契約等調印ノ経過及主要契約等」(村上文書 7P-1)と「満州国国有鉄道契約並主要契約」(八田文書 R1-0003)による。なお「満州国国有鉄道初契約調印の経緯」(村上文書 7Q-1)は、「満州国国有鉄道初契約等調印ノ経過及主要契約等」と対になった資料であるが、筆者が拙稿「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤」(上・中)で内容をかなり詳細に紹介した資料である。この資料はすでに波多野澄夫「満州国建国前後の鉄道問題」(『軍事史学』12巻、1976年9月)によって紹介されている。ことに満州国政府

と満鉄の間の委託契約の最終段階における、関東軍による満州国官僚・政治家に対する交渉、圧力の過程は、拙稿と重なる部分が多い。拙稿では委託経営について考え直すため改めて資料に基づいて検討したが、波多野論文を参照する部分も多かったので、この点を記す。

<sup>3</sup> 文書の法的有効性については内部的にも問題になっていたようで、経済調査会第五部の岡田卓雄が検討を加えている—「鐵道、港湾及河川經營ニ關スル基本的文書の解釈及對策ニ付イテ」(詳しくは注(13)参照のこと)。

## (2) 満州国線への経営委託まで

1931年10月6日、関東軍本庄司令官は満鉄内田総裁と懇談した<sup>4</sup>。その中で本庄は、満州に新政権を樹立することが必要だとしたうえで、その新政権は「表面上支那人により統治せらるるも実質においてはわが方の手裡に掌握せらるること」が必要だとして、傀儡国家建設の方向を示している。

さらに本庄は「而して右新国家は結局実質的には我が国の保護下に置かなければなるまい。少なくとも軍事、外交、交通の実権を取る必要がある」と述べている。交通関係を軍事・外交と並べて重要な問題だと考えていたことが分かる<sup>5</sup>。

このような判断にたつて、関東軍は10月4日には、10月6日付「満鉄会社に対する要望事項」<sup>6</sup>をまとめている。そのなかでは「一、四洮、洮昂、吉長、吉敦の各鐵道を満鉄会社に於いて管理す 二、学良政府関係鐵道たる瀋海、吉海、呼海、洮索、濟克各鐵道を日支合弁の形式に改め満鉄会社に於いて委任経営す・・・」として中国系諸鐵道の満鉄への経営委託の方針を打ち出していた。

つづけて10月10日には本庄司令官が内田満鉄総裁に指示<sup>7</sup>を發して、「今次ノ事變ハ滿蒙ニ於ケル諸鐵道ヲ統制シ以テ国防ヲ完備成ラシムル為絶好ノ機会ト思惟セラレ候」としたうえで、「一、満鉄会社カ借款關係ヲ有スル鐵道ハ勿論其他支那側各鐵道ノ委任經營 二、満鉄会社カ支那側ト既ニ契約セル鐵道及軍ニ於イテ希望スル鐵道建設 三、尚鐵道収益金ノ一部ハ守備費ニ充當スルコトアルヘキコトヲ了承相成度」の三点を要

求した。

事變開始直後の1カ月間に関東軍は、満鉄に対して中国側諸鐵道の委任經營と新線の建設、そして委託經營収益から、日本軍の軍事費を支出するよう求めている。この内容が基本的にはこのまま満州国線の満鉄委託につながっていく。

さらに12月16日には関東軍司令官から満鉄総裁に対して「要望」<sup>8</sup>が出されているが、その内容は軍の「作戰上の見地」から「吉海(會?)線ト同時ニ坵法駅、五常・哈市線ヲ敷設シ更ニ呼海線ヲ経テ濟克線ニ接続スルコトハ刻下ノ急務ナルヲ以テ速ニ之ヲ完成ニ努メラレ度」というものであった。

その目的は東北北部地域の輸送網を整備し、対ソ戦に備えるとともに、東支鐵道に対して有利な立場を築くためであった。すなわち、この資料の「理由」によれば、第一に満州事變によって「對蘇作戰ニ關スル準備ヲ一層大ナラシメルノ要ヲ生セリ」と述べ、対ソ戦準備の必要を指摘し、次に東支鐵道との関係上、「濟克、四洮、洮昂」鐵道が「全ク我威力下ニ入り呼海亦近ク我威力下ニ入ラントスル現況」に於いては、吉会線と満鉄を全通することで「經濟的ニ東支ヲ圧シ之ニ依リ蘇國ノ勢力ヲ駆逐スルヲ緊要トス」と述べて、經濟的に東支鐵道を圧迫できるチャンスだと考えたのである。

このように1931年中に関東軍が旧中国系諸鐵道を傘下に収めつつあったという事実に基づき、それを前提にそれら諸鐵道を日本側鐵道として制度的に支配できる仕組み作りが構想され、それが満州国線の満鉄委託という結果につながったと言える。

## (3) 満州国線の満鉄への経営委託

すでに拙稿<sup>9</sup>でふれたとおり、1932年3月10日には「鐵道港湾河川ノ委託經營並新設ニ關スル協定案」(以下3.10協定案、と略す)が用意され、関東軍が実質支配する旧中国系諸鐵道等を、一括して満鉄に經營委託することが決められていた。

この時、同時に関東軍司令官宛の傳儀書簡が用意され、その中で傳儀は、①国防・治安維持を日本に委任するとともにその費用を負担すること、②日本国軍隊

<sup>4</sup> 「本庄関東軍司令官よりの内田満鉄総裁に対する懇談事項要旨」防衛研究所図書館所蔵 (中央 全般・鐵道 32)

<sup>5</sup> 本庄は当時の軍事情勢についても言及し、「現時一般の情勢は軍事的に観れば決して心配は入らないと思ふ」と述べ、米ソともにたいした脅威ではないとの認識を示したうえで、「国力にしても滿蒙を手に入れてさへ居れば自ずから北支を制し持久戦の持続には何とかできね見込がある」と述べていた。ここには一定の軍事的判断に基づいて関東軍が行動していたことが示されているとともに、満州事變がその後の華北侵攻まで視野に入れた行動であると本庄が認識していたことを示しているといえよう。(同上資料)

<sup>6</sup> 「満州事變機密日誌 其一」203頁(『現代史資料(七) 満州事變』)

<sup>7</sup> 「關參發第二八號第一 鐵道委任經營並新線建設等ニ關スル指示」(村上文書 6B -4)。

<sup>8</sup> 「關統發第二四三號 関東軍司令官ノ滿鐵總裁ニ對スル要望」(『満州交通史稿』10397-10399頁 「満州交通史稿」に関しては拙稿「未完の交通調査—『満州交通史稿』の構想と限界」『満鉄の調査と研究』青木書店、2008年、所収、を参照されたい)

<sup>9</sup> 「在満鐵道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線への満鉄の經營委託をめぐる(上)」

が国防上(満州国の・・・兒嶋)必要な鉄道・港湾・水路・航空等の管理と新設を、日本国あるいは日本国「指定之機関」に委任すること、③日本国軍隊の必要に応じて各種施設を設けることを認める、の三点を承認している<sup>10</sup>。形式上は溥儀の承認の下、関東軍と満鐵が経営委託を行ったということである。

この協定案に修正を加えて、32年4月19日に成立したのが、「鐵道港湾河川ノ委託經營並新設ニ關スル協定及第十条ニ關スル協定」(以下では4.19協定と略す)である。この間の経緯についてはすでに拙稿<sup>11</sup>でふれているが、そこでは国内における議論の経緯にあまりふれることができていない。以下ではその点を若干なりとも補いたい。

#### (4)日本内地での議論—4月15日の閣議決定まで

1932年3月12日の閣議において、日本政府は当面満州国を承認しないと決めたが、4月1日付「閣議説明案」<sup>12</sup>によれば、「出来得ル限り非公式ノ方法ヲ以テ之ト事実上ノ關係ヲ結ビ以テ帝國ノ權益ノ實現拡充及ヒ事実上ノ既成狀態ノ形成ニ努ムヘキ旨決定」したとして、在満鐵道の管理を「満州国執政ヨリ関東軍司令官ニ對シ別紙第一号ノ通り文書提出アリ」。そして別紙第一号に基づいて、関東軍司令官と満鐵内田總裁の間で別紙第二号の協定を結ぶとした。

本資料にはこの別紙第一号第二号は付いていないが、経緯から見て別紙第一号が溥儀書簡、第二号が関東軍司令官と内田満鐵總裁の間の1932年3月10日の協定案であることは間違いないと思われる。

そして本資料は別紙第二号の協定(1931年3月10日の協定案)が、「地方的取極」にすぎないものの、閣議決定の趣旨に沿うものであるがゆえに、承認するのが適当だとしている。その上で、以下の二点を配慮するとした。

その第一は、満鐵への経営委託を有効にするため、「政府ヨリ同社ニ絶対極秘ノ指令ヲ」与えること。第二はこの経営委託の関係を正式のものにする際は、「門戸開放機會均等ノ原則」と「對支借款團規約」との関係を調整することであった。

欧米列強との関係を維持しながら満州における鉄道權益を図るとというのが日本政府の基本方針だったと言

えよう。

続いて4月7日には満蒙委員会幹事会において関東軍司令官と満鐵總裁の間の3.10協定案が承認された<sup>13</sup>。但し、満鐵と関東軍の間の協定が非常時のものであり、なるべく早く「正式化」する必要があるとされていたほか<sup>14</sup>、委託経営について「特別勘定」を設けるよう提言している。

また同じ日には5省審議會決定として、以下を決定している<sup>15</sup>。①新線建設について再検討すること、②協定文第15条にある「協定内容ノ変更ハ国防上緊急必要アル場合ヲ想定スル」こと、③委託経営の代償として納付する金額は満州駐屯日本軍部隊の財源とすること、④③の費用を捻出する順序は、委託経営総収入から(1)営業費、(2)新借款利子、(3)旧借款利子の半額、(4)委託

<sup>13</sup> 「極秘 満蒙委員会幹事会了解事項」(村上文書 R4 7A-3) 幹事会のメンバーは外務省アジア局長・谷正之、拓務省殖産局長・北島謙次郎、内閣書記官・横溝光輝、大蔵書記官・青木一男、陸軍大佐・後宮淳、陸軍少佐・秋水月三、拓務書記官・小河正儀、である。

<sup>14</sup> 溥儀の関東軍司令官宛書簡と、それに基づいて締結された3.10協定案に関しては関東軍内部でもその法的効力について議論があった。そのことを示すのが「鐵道、港湾及河川經營ニ關スル基本的文書の解釈及對策ニ付テ」(八田文書 R4-0170)である。文書を作成したのは經濟調査会第5部の岡田卓雄である。

その内容は、①「文書自体ノ効力ニ付テ」、②「解釈上ノ疑義乃至不備」、③「對策」となっている。

興味深いことは、そもそも溥儀書簡自体が絶対的秘にせざるを得ない文書であるが故、将来満州国がこの文書の存在を「否認シ去ル」場合には、「合法的救済方法ノ発見ニ窮スヘキ」事態に陥りかねないとしたことである。さらにこの書簡に基づく3.10協定案に関しては、「無効ナリ」と断じている。

3.10協定案を無効とした理由は、溥儀書簡が示す様々な権能を受ける資格が関東軍にはないということであり、溥儀書簡と3.10協定が(様々な修正は付きつつも)閣議で了解されたとしても、関東軍司令官の権能が「天皇ノ大權ニ淵源スルモノテアル以上」、閣議了解も関東軍司令官にそもそも受諾の権能がないという欠陥を救えないとしたのである。

このあと文書は様々な検討を加えるが、最終的には「正式化」する他はないとして、そのためには「正式条約」と「一個ノ密約」に置き換えることで対処しようとした。これが後に見ることとなる満州国と満鐵の間の満州国線の委託契約に他ならない。

この時期政府内で、「正式化」や「秘密ノ指令」がしきりに論じられたのは、そもそも自らが行った処理について、法的正当性が欠如していたと認識していたからだといえる。

<sup>15</sup> 「厳秘 別紙第二号ニ關スル了解事項」村上文書(手書き) 74-4

<sup>10</sup> 前掲「満州国有鐵道主要契約並主要契約」1～2頁

<sup>11</sup> 兒嶋俊郎「在満鐵道に対する軍事的支配をめぐる葛藤」(上)

<sup>12</sup> 「満蒙鐵道ニ關スル閣議説明案(四月一日審議會幹事会決定)」村上文書 7A-1

経営者取得金、(5)代償金、とすること。(6)旧借款利子の半額は、1934年度から支払いを開始すること、(7)過剰利益は、委託経営者と満州国政府が取得することである。

関東軍の要求にブレーキをかけ、満鉄の経営に多少の配慮を加えるものになっている。

さらに日時不明であるが、ほぼ同時期に作成されたと推定される「五省会議説明資料」<sup>16</sup>は、「昨秋事変勃発ト同時ニ旧軍閥壊滅シ交通機関ヲ統括スルモノナク一方軍事行動ヲ支那鐵道ノ上ニ採ル必要アリ」としたうえで、「交通委員会」を設立して鉄道・河川・自動車等を監督することとし、同時に「軍司令官ノ指示事項ニ基キ」中国側鉄道を「満鐵ノ委託経営ニ移スコト」とともに、国防上必要な新線建設と、委託経営の収益から日本軍駐屯費用を支出することもあげている。

この交通委員会についての構想は、中国側東北交通委員会の崩壊を受けてのものであり、日本側の交通委員会として実現する<sup>17</sup>。

しかし軍部と協議すべき事項も挙げており、それは①新線建設と②現在の路線の借款問題であった。両者は関連していたが、どのような路線を建設するか、その際の資金にかかわる問題をどう処理するかが依然として懸案事項だったことがうかがえる。

さらに「五」として、「満州国ノ独立運動ノ実現確実トナリシ頃二月始ヨリ一転期<sup>マ</sup>」として満州国実現の方向が確実になる中で、「二月頃ヨリ司令部内ノ三意見」<sup>18</sup>など様々な見解が出ていたことがうかがわれる。そのなかで、「鐵道建設、鐵道河川港湾付帯事業ノ一切ヲ満鐵ニ司令官ヨリ委託 指揮監督権 軍費 顧問 国防上必要アル件司令官ハ単独ニ内容変更」といった事項が列挙されている。いずれも3.10協定案に盛り込まれた事項であるが、それが五省会議直前の時点で軍との協議事項に挙げられていたということである。

そして以上のような経緯を経たうえで、「四月七日五省会議決定」<sup>19</sup>とタイトルのある手書き資料が残された。本資料には欄外に「四月十五日閣議修正決定」と

も記されており、この内容が閣議決定の前提になったと考えられる。

この資料の要点の第一は、拓務大臣の認可を受けるためには次のような点を修正して再申請する必要があるとされたことである。

修正点は、①3.10協定第10条(これは日本軍駐屯費の負担を規定した条項)から「甲(関東軍をさす…兒嶋ヲ経テ)を削除すること。

②「国軍費用ノ標準額ニ関スル協定ハ目下ノ處政府トシテ之ヲ正式ニ認ムル能ハサルヲ以テ本書ヲ申請書中ヨリ削除スルコト」。つまり第10条—日本軍駐留経費の委託経営による支弁—そのものの削除が協定案認可の条件だとされたのである。

③3.10協定案に伴う「覚書」の削除。この覚書は、3月12日の覚書と思われるが、内容は「本協定案ハ三月十日下名等ニ於イテ熟議ノ上異議ナク決定シタモノニシテ下名等ハ本協定ノ実現ニ最善ノ努力ヲ期ス」というものである。

ここで言う「下名等」とは関東軍司令官と、満鉄総裁である。3.10協定自体が関東軍と満鉄の協議によって作成されたものであり、この両者が深く関与したことを示す表現を嫌ったものと推測される。

このようにまず日本軍駐留経費を委託経営の利益金から出さないことが、拓務省による協定認可の条件だとされたのである。

そして第二点として上記事項が守られれば次の事項を閣議了解事項として「指令スル」とした。この閣議了解事項はもちろん「五省会議ニ於イテ審議決定セルモノ」である。

①河川事業に治水事業を含まないこと。附表第二に記された鉄道建設計画に関して、第一次線は「可ナルモ」、第二次線以下は「関係各省間ニ於イテ更ニ協議ノ上実施スルコト」とされた。

②協定第15条の関東軍司令官による協定内容の変更権限に関して、「国防上緊急ノ必要アル場合ヲ謂フ」とされたこと。

③満鉄は委託経営に伴う利益の一部を「手数料トシテ取得スルコト」。具体的には委託経営利益金の5%とすることとした点。

④以上の変更によって、委託経営総収入からの控除順序は、(1)営業費、(2)新借款利子、(3)旧借款利子の約半額、(4)経営者の習得する約五分の手数料、という順序とされ、日本軍の駐留経費はここからも除かれた。

ここでは委託経営者たる満鉄の経営上の負担となりうる新線建設や治水施設建設の問題が取り上げられ、

<sup>16</sup> 村上文書 7A-5 手書きで満鉄東京支社の用紙に書かれている。

<sup>17</sup> この日本側交通委員会が、後の満州国交通部に継承されていく(『交通部要覧』1939年)。

<sup>18</sup> これは後宮が残した資料にこの時期三つの案が関東軍内部にあったとしているものをさすと思われる。後宮淳「極秘 満州国有鐵道初契約調印の経緯」村上文書 7Q-1、)この点、兒嶋俊郎「在満鐵道に対する軍事的支配をめぐる葛藤」(上) 72頁参照のこと。

<sup>19</sup> 村上文書 7A-6

同時に満鉄に委託経営に対する「手数料」を5%取得させることを明記している。

さらに第三点としてこの協定そのものに対する政府の考え方といった点が確認されている。すなわち「左記事項ハ五省会議ノ覚書トシテ内閣ニ於イテ之ヲ保存ス」として以下の4点を列挙している。

- ①「非常時ノ措置トシテ本協定ヲ認メ可也至急正式ノ承認ヲ爲スコト」。
- ②「本協定ハ委託経営鉄道港湾河川ノミニ限り満鐵固有ノ鐵道其ノ他ニ及ハサルコト」
- ③「委任経営ノ特別勘定ヲ設クルコト」
- ④「本協定ハ借款ニ對スル法令ニ基ク政府ノ監督権ノ發動ニ何等影響ナキコト」

関東軍と満鉄の間の協定にどのような法的効力があるかについては、すでに幾多の疑義が示されており、あくまでも非常の措置だとして速やかに対外的に公表できるような正式化が必要だと認識を確認している。そして委託経営を通じて関東軍の監督権限が満鉄固有の路線に及ばないよう確認しているほか、特別勘定を設けることで、満鉄固有の路線と別に収支を明らかにできるように求めている。

関東軍の影響力を抑えたいという拓務省などの考えが反映されたものと言えよう。

なにより本資料で注目されることは、「四」として後宮と村上満鉄理事の間の3.10協定案についての解釈が「覚書」として記されたことである。それは次の三点である。

第一に、3.10協定案の第4条と第5条について、対象が委託経営された鉄道港湾河川に限定されるとしたこと。第4・5条は、満鉄の諸規定、運賃の制定について(第4条)と、予算、決算、利益金処分について(第5条)関東軍司令官の事前認可が必要としたものである。この二条についてあくまでも委託された路線に関するものに限定するとしたのである。ただし、「鐵道港湾河川ノ経営ニ關シ」て関東軍司令官の指揮監督を受けるとした第3条については何も触れていない。

第二、第三に挙げているのは、3.10協定案第10条にある、委託経営の代償として支払う日本政府への納付金に関するものである。本資料では先にみたとおり第10条を削除することが拓務省による認可の条件であるとされていた。にもかかわらず当事者たる関東軍と満鉄の間では、実務担当者として接触していた後宮(関東軍で鉄道問題担当とされていた)と村上(当時理事で鉄道部長)の間では満鉄が関東軍に納付金を支払う話がまとまっていたのである。

第10条にもとづく日本軍への納付金については、別途「第十条ニ定ル代償金ニ關スル協定」<sup>20</sup>が存在した。

実際に締結された4.19協定では、3.10協定案の第10条は除かれたものの、やはり第10条として「乙(満鉄を指す…兒嶋)ハ別ニ協定スル金額ヲ日本政府ニ納入スルモノトス」が加えられ、それに対応する「国軍費用ノ標準額ニ關スル協定」が新たに用意された(3.10協定では「甲(関東軍を指す…兒嶋)ヲ經テ」日本政府に納付金を納めるとしていたが、ここでは各方面の議論を経て、「甲ヲ經テ」が除かれた)。形を変えて負担が実現されることになったのであり、後宮と村上の合意はそれにつながるものだった可能性がある。

#### (5)日本内地での議論—4月15日閣議決定

以上の経緯を経て4月11日に「滿蒙新国家ニ對スル帝国ノ具体的援助及指導ニ關スル件」<sup>21</sup>が決定され、つづけて4月15日に「滿州国鐵道港湾河川ニ關スル処理方針」<sup>22</sup>が閣議決定された。

前者は3月12日に閣議決定された「滿蒙問題處理方針要綱」第一項<sup>23</sup>に基づいて、滿州国の育成を図る方針を表明したものである。交通もこの育成課題の一つであり、後者は前者を受けて鉄道に関する方針を明確にしたものと位置付けられる。

この「滿州国鐵道港湾河川ニ關スル處理方針」は滿州国執政傳儀の書簡と、関東軍・満鉄間の3月10日の協定案について、書簡は「滿州国執政ト関東軍司令官トノ間ノ地方的取極」であるが、「前閣議決定ノ趣旨ニ合致スルモノナルニ付政府ハ之ヲ承認スヘク」とし、3.10協定案に関しても「前期地方的取極ニ依リ生シタル新事態ノ處理ニ關スル…協定ニシテ政府ニ於イテ之ヲ承認シ支障ナキノミナラス其ノ趣旨トスル所ハ滿蒙現下ノ情勢ニ即シ適當ナルモノト認メラルル…」と日本政府の要求に合致したものと承認を与えた。

そしてその上で、①3.10協定案を正式のものにするため「政府ヨリ同会社(満鉄をさす…兒嶋)ニ對シ絶對的極秘ノ指令ヲ与フルノ形式ニ依ルコト」と、②この

<sup>20</sup> 「滿州国有鐵道初契約等調印ノ經過及主要契約等寫」村上文書 7P-1

<sup>21</sup> 村上文書 7A-7

<sup>22</sup> 村上文書 7A-10

<sup>23</sup> 第一項は次の通り。「滿蒙ニ付テハ帝国支援ノ下ニ該地ヲ政治、經濟、国防、交通、通信等初犯ノ關係ニ於イテ帝国村立ノ重要要素タルノ性能ヲ顯現スルモノタラシム事ヲ期ス」(前掲村上文書 7A-7)

協定に関して日本政府・満鉄と満州国との関係を正式化するに際しては、「満州国ノ對外關係殊ニ門戸開放機會均等ノ原則並ニ對支借款團規約トノ關係ヲ考慮」する必要があるとしている。

これらの決定事項は、すでに見てきた内部の検討を受けてまとめられたことが確認できよう。

すでに見てきたとおり、日本政府は関東軍による満州での中国系鉄道の接収と、その処理について、基本的には歓迎しつつ受け入れながら、対外的配慮からことを極秘のうちに進め、対外的に公表する際には、英米仏等諸列強との間に軋轢を起こさないことを第一に考えていたのである。その考え方がこの閣議決定により正式に日本政府の方針として決定されたと考えられる。

この閣議決定後すでに拙稿で見てきたような修正を加えて4月19日に「鐵道港湾河川ノ委託經營並新設等ニ關スル協定」が締結された。そこでの修正点は第10条とそれに伴う協定の修正が主なものであったが<sup>24</sup>、その背後には、満鉄の経営に対する関東軍の介入・圧力を懸念する拓務省などの動きがあったのである。

また関東軍で鉄道問題を担当していた後宮が、満鉄鉄道部長だった村上との間で秘密の折衝を続け、合意事項を覚書にまとめていたことも確認できた。そこでは、関東軍が満鉄の規定や料金の改定、さらには予算・決算・利益金処分について、事前に承認を与えるとした3.10協定案の第4・5条について、あくまで委託された路線に限るものとするとの合意があった。

しかし「乙(満鉄をさす…兒嶋)ハ鐵道港湾河川ノ經營ニ關シ甲(関東軍…兒嶋)ノ指揮監督ヲ受クルモノトス」とした第3条については、第4・5条のような合意はなかった。そして第3・4・5条はすべて3.10協定案と同じ文面で4.19協定に引き継がれたのである。関東軍の介入に関しては、満鉄自身も歯止めをかけようとし、一定の前進はあったものの、限界も存在したと言えよう<sup>25</sup>。

## 2 4.19 協定以後の動向—関東軍は満鉄をどう動かして行ったか？

### (1) 関東軍による満鉄に対する監督

4月19日に関東軍司令官の満鉄に対する「鐵道港湾河川ノ委託經營並新線建設ニ關スル協定」が締結されると、この協定の正式化を待たず、関東軍は満鉄に指令を発していった。5月15日付「極秘 満鉄ニ對スル指令案第一稿」<sup>26</sup>は関東軍司令官から満鉄総裁宛に出された指令の検討稿である。表紙には活字で「本案ニ對スル御意見ヲ本案上ニ御記入ノ上十八日迄ニ小官宛御返送願上候 後宮大佐」とあり、後宮が満鉄に提示し、受け取ったものだとわかる。

また手書きで「五月十四日重役會議ニテ内協議シタル上鐵道部ノ意見トシテ回答セルモノナリ」とあり、本案は満鉄で検討のうえ関東軍に出されたものだったと考えられる。資料の中には手書きで二か所書き込み<sup>27</sup>があるが、これが後宮が指示した「ご意見」に当たるものかどうかは不明である。二か所の書き込みも大きな変更ではなく、本資料からは、満鉄が関東軍の指令を受け入れる方向にあったとみることができる。

指令の内容は「一」～「三」までが軍事上重要と考える路線の整備に関するものである。「四」では鉄道の人事に関する指令があり、「急激ナル人事行政ヲ行ヒ全般的動搖ヲ招来」する事を避けるため、「事前ニ十分ノ準備アルヲ要望ス」とし、「又要職ノ一部ニハ有意ナル満州国人ヲ充當スルコト」として中国系職員の動向に注意を払うよう指示している。さらに注目されるのは「七」に監督官と囑託将校について「編制、任務、給与等ハ付録第二、第三ニ依ルヘシ」となっていることである。

付録第二<sup>28</sup>によれば、監督官の任務は次のとおりである。監督官は満鉄に勤務し、「軍ノ管理ニ属スル鐵道、港湾、河川…經營ノ一般並新線ノ建設等ニ關シ左ノ業務ヲ監督ス」として以下の事項があがっている。

#### ① 重要な諸規定、運賃、料金の制定・改廃

<sup>24</sup> 3.10協定案と4.19協定の異同に関しては、前掲兒嶋「在満鐵道に対する軍事的支配をめぐる葛藤」(上)を参照されたい。

<sup>25</sup> 4.19協定が結ばれその後委託經營が正式化されていく過程については、同上兒嶋論文他、兒嶋俊郎「在満鐵道に対する軍事的支配をめぐる葛藤」(中)(『長岡大学 研究論叢』第6号 2008年7月)ならびに、佐藤元英・波多野澄夫「満州事変前後の満鉄」(『マイクロフィルム版 村上儀一文書 収録文書目録』雄松堂2003年)を参照されたい。

<sup>26</sup> 村上文書 7B-10

<sup>27</sup> 書き込みの一つは、「軍用電線三回戦要求アリ(一軒三百円迄)」であり、もう一つは「重要ナル橋…(判読不能)…ハ本橋トシ他ハ木橋トスルコトニ…五月二十三日ニ打合せ…」となっている。いずれも技術的實際の指示に関するものであり、後者は指令の「二」で施設を「永久的施設」にするように指令されていることについての書き込みである。

<sup>28</sup> 付録第二は「監督官の編制、任務、給与等ニ關スル規定 昭和七年五月」である。

②予算、決算、利益金の処分等

③鉄道、港湾、河川の建設と施設改良に関する事項(第2条)

そしてこれらに関して臨時あるいは定期的に、満鉄は監督官経由で関東軍司令官に報告をあげるものとされた(第3条)。また監督官の長は重役会議に列席するとされている(第4条)<sup>29</sup>。

このように新たに設置する監督官は委託経営の路線に限られるとはいえ広範な権限を与えられ、重役会議にも出席する権限が認められたのである。

また満鉄には以前より連絡のため嘱託将校が置かれていたが、委託経営実施に伴い、4.19協定第13条<sup>30</sup>に基づく任務も課されてその任務が再確認されることとなった。すなわち重要拠点に配置された軍事的観点からの鉄道運用を指導するものとされたのである<sup>31</sup>。

以上の他「五」は鉄道の新設や委託経営化資金等に関するもので、「付録第一」に基づき処理するよう指示しているが、「付録第一」は「構想」とされ本資料では見ることができない。

このあと6月15・16日に「後宮大佐ト鐵道部ニテ打合スミ」と手書きされた「特秘 昭和七年五月十五日満鉄ニ對スル指令案」<sup>32</sup>がまとめられた。ここでは以後満州国政府が建設する鉄道は満鉄に建設させること。その他委託経営に関する借款処理等の問題が列挙されている。

さらに5月18日には「新線鐵道建設施工計畫要項」

<sup>29</sup> 付表第一「監督官の編成」によれば、監督官の長は高等官一等もしくは二等で一人。以下運輸・經理・技術に三等以下の高等官が各一名。四等以下の高等官が、運輸・經理・技術と秘書兼庶務に各一名。判任官が以上4ヶ所に各2名(技術のみ1名)。合計15名が配属されるとされた(また以上の他雇員備員若干名も配属されるとしている)。

また付表第二によれば、満鉄は監督官経費として毎月末に1万1千円を関東軍經理部に払い込むよう求められているほか、臨時支出として、初年度の自動車備付け経費として6000円、事務用机などの費用として3000円を支払うよう求められている。

<sup>30</sup> 4.19協定第13条は次の通り。「甲(関東軍・・兒嶋)ハ鐵道港湾河川ノ軍用法ヲ完ナラシメムル為別ニ定ル所ニ依リ將校ヲ配置スルモノトス」

<sup>31</sup> 付表第三の「嘱託將校ノ編制」によれば、従来と同じ配置として大佐(もしくは中佐)1名と少佐1名。新たに委託経営鐵道に勤務するものとして中佐(もしくは少佐)1名、委託経営河川港湾に勤務するものとして海軍佐官1名、となっている。

<sup>32</sup> 村上文書7C-1 本資料には1932年6月22日の村上の印が押されている。

<sup>33</sup>がまとめられているが、これは佐藤鐵道部次長から後宮大佐と石原參謀に説明されたと書き込みがある。内容は敦図線、天圖線、哈法線、海克線、の延長や建設に関することである。

以上問題とされてきた関東軍の満州国線の委託経営に係る監督権限は、確実に実現されたことが確認できる。

1938年11月頃にまとめられた「極秘 満州国有鐵道業務監督規定」<sup>34</sup>は上記の要求がそのまま認められたことを示している。

図表2「満州国有鐵道業務監督規定」を参照していただきたい。これは資料の第1～6条を表にしたものである。第一条で関東軍司令官が満州国線に就いて監督権限があることが確認され、第二条で関東軍司令官への報告義務が明示される。

そして第三条以下で、関東軍司令官の事前承認を受ける必要がある事項、あるいは報告すべき事項が詳細に列挙される。

事前に承認が必要な事項には、人事、職制、重要規定、事業計画や予算、利益金の処分、運賃・料金の改定・制定など満州国線の運営一従ってそれを担当する満鉄の経営一にとって極めて重要・基本的な事項が並ぶ。

さらに「財産ノ処分」では軍事施設にかかわるものが事前承認の対象となっている。そしてやがて満鉄の経営に深刻な影響を与えることとなる新線建設について、新規建設線の路線の決定や、建設に伴う借款など資金面の問題についても事前承認の対象となっている。

報告すべき事項も広汎にわたり決算、建設工事等の終了、建設線等の営業開始や貨物車両・機関車・客車に関する月報等があがっている。

関東軍司令官は満州国線の委託経営に関して広範な監督権限を確保し、それは間接的に満鉄の経営にも深刻に関係するものであったことが確認できよう。そしてこれが満州事変以降展開された関東軍による在満中国系諸鐵道の接収と、それを満鉄に経営させることを通じて、実質的な支配を継続するための手立てだったことも確認できる<sup>35</sup>。

<sup>33</sup> 村上文書7C-2

<sup>34</sup> 遼寧省檔案館所蔵

<sup>35</sup> 陸軍内で鐵道担当參謀をつとめた河村弁治は、満州事変以後は、関東軍司令官が満州国線を監督下に置くとともに、社線に対しても「指示権」が認められたと述べている。(「自昭和十四年至十七年 満州における

### 3 おわりに

以上満州国線の満鉄への委託経営が、関東軍による在満中国系諸鉄道支配の継続であり、そのために満鉄に対し一定の限定はつけられたものの広汎に介入することができる権限が与えられたことを見てきた。

もちろん監督官15名と、2名の嘱託将校の追加でどの程度のことができたか、という指摘もあろう。しかし委託経営の路線に限られるとはいえ、予算や人事について関東軍司令官の事前承認が必要であるとなれば、満鉄は関東軍の動向を常に気にしないわけにはいかなかったはずである。

この後満鉄は関東軍の要求に応じる形で新線の建設に追われ、それは満鉄の経営を悪化させていく。また関東軍主導の満州国建国を経て、満鉄にかつての植民地支配の代行機関を求める必要がなくなる中で、満鉄改組がこれまた関東軍主導で開始される。

満州国線の満鉄委託は関東軍による鉄道支配であるとともに、関東軍による在満既存日側勢力の再編成の一環として展開されたと考えられるだろう。

---

鉄道整備」による。なお本資料は児嶋が、『長岡大学 生涯学習研究年報』第1号、2007年、で紹介している。)



図表1 満鉄への委託経営関連文書一覧

日時	資料名	
1932. 3. 10	溥儀執政発本庄関東軍司令官宛書簡	執政溥儀発 本庄関東軍司令官宛
1932. 3. 12	覚書	本庄関東軍司令官・内田満鉄総裁連名
1932. 3. 10	鉄道港湾河川ノ委託経営並新設等ニ関スル協定案	本庄関東軍司令官・内田満鉄総裁連名
1932. 4. 19	鉄道港湾河川ノ委託経営並新設ニ関スル協定及第十条ニ関スル協定	本庄関東軍司令官・内田満鉄総裁連名
同日	国軍費用の標準額ニ関スル協定	本庄関東軍司令官・内田満鉄総裁連名
同日	鉄道港湾河川ノ委託経営並新設ニ関スル指示及協定ニ伴フ覚書	本庄関東軍司令官・内田満鉄総裁連名
1932. 5. 9	拓務省指令	秦拓務大臣発 内田満鉄総裁宛
1932. 5. 9	拓務次官通牒	拓務次官発 内田満鉄総裁宛
1932. 5. 11	吉敦延長線並羅津港建設及北鮮鉄道委任経営ニ関スル拓務大臣通牒	
1932. 5. 31	経営並新設等ニ関スル協定ノ解釈ニ関スル覚書 (「借款利子及政府納入金ニ関スル覚書ナリ」)	後宮大佐と村上満鉄鉄道部長
1932. 8. 7	満州国政府ノ鉄道、港湾、水路、航空路等ノ管理並線路ノ敷設管理ニ関スル協約	本庄関東軍司令官・鄭満州国国務総理
1932. 8. 7	満州国政府ノ鉄道、港湾、水路、航空路等ノ管理並線路ノ敷設管理ニ関スル協約ニ基ク付属協定	本庄関東軍司令官・鄭満州国国務総理
1932. 9. 24	昭和七年九月十五日鉄道根本問題に関し後宮大佐の説明要領	後宮大佐、山西・村上・十河各理事、羽田、佐藤両部長、石川経調副委員長岡田参事、石原参事、穂積技師
1933. 1. 10	昭和七年四月十九日付満洲國鉄道、港湾、河川ノ委託経営並新設等ニ関スル協定ニ基ク指令 満洲國政府ノ鉄道、港湾、河川ノ委託経営並新設等ニ関スル協定ニ基ク指令細目 松花江水運事業委託経営ニ関スル指令細目 満州国政府鐵道ノ建造、借款及委託経営契約ニ関スル指令細目 満州国鐵道等ノ借款及委託経営合併契約ニ関スル指令細目	武藤関東軍発 林満鉄総裁宛  (上記指令の付録第一)  (上記指令の付録第二) (上記指令の付録第三) (上記指令の付録第四)
1933. 2. 9	満州国鐵道借款及委託経営契約	林満鉄総裁・丁満州国交通部長
1933. 2. 9	松花江水運事業委託経営細目契約	林満鉄総裁・丁満州国交通部長
1933. 2. 9	敦化、図們江鐵道外ニ鐵道建造借款及委託経営契約	林満鉄総裁・丁満州国交通部長
1933. 2. 9	天図輕便鐵道買収資金貸金契約	林満鉄総裁・丁満州国交通部長
1933. 2. 9	満州国鐵道等ノ借款及委託経営合併ニ関スル契約	林満鉄総裁・丁満州国交通部長
1933. 2. 9	林總裁ト丁鑑修交通部総長トノ往復書簡	林満鉄総裁・丁満州国交通部長
1933. 2. 9	松花江水運ノ税珥其他ニ関スル覚書	武藤関東軍司令官・鄭国務総理
1933. 2. 9	天図輕便鐵道及老頭溝煤礦処置ニ関スル件	林總裁・飯田延太郎
1933. 2. 9	天図輕便鐵道買収ニ関スル覚書	加来美智雄・熙洽・丁鑑修
1933. 8. 3	北鮮ノ鐵道及羅新施設委託経営ニ関スル根本方針	吉田鮮鉄局長・村上満鉄理事
1933. 8. 14	第二次線及第三次線建設ニ関スル通牒	小磯関東軍参謀長
1933. 9. 30	朝鮮国有鐵道一部ノ委託経営契約	宇垣朝鮮総督・林満鉄総裁
1933. 9. 30	右契約付属協定	宇垣朝鮮総督・林満鉄総裁
1933 12. 2	圖們佳木斯鐵道外五鐵道建造借款及委託経営契約	林満鉄総裁・丁満州国交通部総長

(「満州国有鐵道初契約等調印ノ経過及主要約等」及び「満州国有鐵道契約並主要契約等」より作成)

図表2 満州国有鉄道業務監督規定

第一条	本規定ハ満州国国有鉄道、港湾、水路及付帯事業ノ経営並新線建設ニ關スル業務ノ監督ニ關スル事項ヲ定ム
第二条	関東軍司令(以下軍司令官ト称ス)ハ前条ノ業務上必要ナル命令ヲ與ヘ且所要ノ報告ヲ爲サシム
第三条	軍司令官又ハ其指定スル者ハ關係部局及箇所ニ就キ第一条ノ業務ニ關シ定期又ハ隨時ニ監査ヲ施行ス
第四条	<p>左ノ事項ハ豫メ軍司令官ノ承認ヲ受クヘシ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一 重要ナル人事ノ決定</li> <li>二 職制及重要規定ノ制定又ハ改廢</li> <li>三 借款、委託経営、新線建設又ハ港湾建設契約ノ締結又ハ改定</li> <li>四 外国(日本ヲ除ク)及日本又ハ満州国ニ於ケル他の運輸機關トノ間ニ於ケル協約又ハ重要ナル運輸協定ノ締結</li> <li>五 事業計画及事業費並營業趣旨予算ノ決定又ハ變更</li> <li>六 利益金ノ処分</li> <li>七 左ノ財産ノ処分 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 軍事上ノ施設並軍事上ノ使用ニ影響ヲ及スヘキ施設</li> <li>ロ 其他重要又ハ特種ノモノ</li> </ul> </li> <li>八 重要ナル運賃、料金ノ制定又ハ改定</li> <li>九 附帯事業ノ創設又ハ重要ナル變更</li> <li>十 新規建設線ノ路線及港湾ノ建設並設計ノ決定</li> <li>十一 鉄道(重要ナル停車駅ヲ含ム)及港湾ノ重要ナル改良計畫ノ決定</li> <li>十二 新線建設、港湾建設及改良工事費等ノ借款額及借款利率ノ決定</li> <li>十三 後年度豫算ノ負担トナルヘキ契約ノ締結</li> <li>十四 前各號ノ他重要ナル事項</li> </ul>
第五条	<p>左ノ事項ハ軍司令官ニ報告又ハ提出スヘシ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一 決算</li> <li>二 建設工事又ハ港湾修築工事ノ終了</li> <li>三 建設線、港湾及自動車線ノ仮營業又ハ本營業ノ開始</li> <li>四 既設自動車路線ノ營業休止又ハ開始</li> <li>五 哈爾濱航業聯合會ニ關スル左ノ事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 職制、重要諸規定、船舶成分及運賃、料金ノ制定又ハ改廢</li> <li>ロ 豫算、決算及事業計画</li> <li>ハ 運航ノ開始、休止及配給計畫</li> </ul> </li> <li>六 重大ナル事故</li> <li>七 重要行事</li> <li>八 左記各號ハ定期ニ報告スヘシ <ul style="list-style-type: none"> <li>イ 資金運用状況</li> <li>ロ 機関車及客車現在月報</li> <li>ハ 貨物輸送月報、機関車運轉成績月報</li> </ul> </li> <li>九 前各號ノ他業務上参考トナルヘキ重要事項</li> </ul>
第六条	建設線及港湾ノ建設ニ關スル契約、工事開始及營業開始ニ關スル公表ハ軍司令官ノ指示ヲ受クヘシ

(「満州国有鉄道業務監督規定」により)