

# 満鉄併行線禁止規定の存否と法的効力について

## 『満州交通史稿』における検討<sup>1</sup>

長岡大学教授 児嶋 俊郎

### はじめに

筆者は「研究ノート 満鉄併行線禁止規定をめぐって」<sup>2</sup>において、いわゆる秘密議定書は存在せず、外務省「松本記録」にある「秘密事項」のタイトルを代えたものが、日本側が主張した「秘密議定書」(1932年1月14日外務省公表)の実態だったのではないかと指摘した。

この点に関しては、筆者が以前から検討に携わっている『満州交通史稿』<sup>3</sup>にも記載がある。満鉄にとって併行線の禁止は極めて大きな問題であり、それを満鉄がどのように認識していたかは重要である。実際『満州交通史稿』は日清間のいわゆる「秘密議定書」の存否やその効力について詳細な検討を行っている。そこでの検討は、「秘密議定書」の問題性を強く照らし出している。以下においては『満州交通史稿』の該当する部分を紹介しつつ、改めて満鉄併行線禁止規定について検討したい。

### 1 満鉄併行線禁止規定再論

はじめに満鉄併行線禁止に関する「秘密議定書」の問題について、筆者の今までの議論を大まかに整理しておきたい<sup>4</sup>。満鉄と並行する路線の敷設に関する問題は、新法庫門鉄道の建設など比較的早くから懸案として浮上していたが、抜き差しならない事態となったのは張学良政権のもとで国権の回収が進められ、いわゆる「満鉄包囲網」の建設がすすめられたときである<sup>5</sup>。

この時日本側が中国の鉄道建設を非難した根拠が、満鉄併行線の建設を禁じた「秘密議定書」であった。その内容は十六項目に及ぶが、その三項目が併行線禁止規定とされるものである。それは以下の通り。

「清国政府ハ南満州鐵道ノ利益ヲ保護スルノ目的ヲ以テ該鐵道ヲ未タ回収セサル以前ニ於イテハ該鐵道附近ニ之ト併行スル幹線又ハ該鐵道ノ利益ヲ害スヘキ枝線ヲ敷設セサルコトヲ承諾ス」<sup>6</sup>

この16項目の取極のタイトルは「満洲ニ關スル日清條約付属取極」とされ、「取極」という用語を用いていることから、主権国家間の正式の取極との印象を与える。しかしこの「取極」には署名がなく日付もない。正式の外交文書としては形式を欠いたものといえよう。

<sup>1</sup> 満州、満州国といった用語には本来「」を付すべきであるが、煩瑣になるためそのまま使用する。また「支那」といった差別的表現も出てくるが、資料を引用する場合はそのまま使用する。もとより筆者はこの言葉に込められた差別的意味には強く否定するものである。

<sup>2</sup> 「満鉄併行線禁止規定をめぐって」『長岡大学 生涯学習研究年報』第7号 2013年5月

<sup>3</sup> 『満州交通史稿』は満鉄が満洲国政府から依頼を受けて行った、満州地域に関する包括的な交通史編纂事業の成果である。交通史編纂の事業は、敗色濃厚となる中完成を見なかった。しかし作業途中に残された膨大な原稿群があり、それがここでいう『満州交通史稿』である。満鉄が関係諸方面の膨大な資料を活用して取り組んだ活動の成果には、歴史的資料として貴重な成果が含まれており検討する価値があると考えている。なおより詳しくは、拙稿、「第2章 未完の交通調」(『満鉄の調査と研究』青木書店 2008年、以下『調査と研究』と略す)を参照されたい。

<sup>4</sup> 詳しくは前掲「満鉄併行線禁止規定をめぐって」を参照されたい。

<sup>5</sup> この時期の日中間の交渉に関して近年重要な資料集が刊行された。一つは『満鉄档案資料匯編 第四卷 日本独占中国東北鉄路交通』(解学詩主編 社会科学文献出版)の「第三部分 日本略取 “満蒙新五路” 中国反帝路運動高漲」一特に「四 中国人民決起激烈反帝運動」、「五 1931年日本玩弄的鉄路談判騙局」である。ことに「四」の資料には東北各地の動向を示す資料が入っており貴重である。もう一点は、『史料 満鉄と満州事変 山崎文書』(上 満洲事変前史)である。井村哲郎と加藤聖文による資料の解説と解題も貴重である。

<sup>6</sup> 『日本外交文書並主要年表』(上) 250頁

「秘密議定書」を外務省が「公表」したのは1932年1月14日である。公表した内容は、外務省情報局発行の『国際事情』で見ることが出来るが、これは今日『日本外交年表並主要年表』所収のものと変わらない。外務省が公表したとする文書は和文、中文、英文(英米両政府に通知したとされる)からなるが、『国際事情』及び『日本外交年表並主要年表』所収のものは和文のみである。

筆者はこの資料は日中間で結ばれた議定書などではなく、日本側が「日清満州ニ關スル条約」の会議録から日清間の合意事項を選択して作成した内部的な取りまとめ資料に、先のタイトルを付したものだと考えているが、その理由は以下のとおりである。

まず前提として会議録を確認しておこう。それは日清条約締結のための会議で、満鉄併行線禁止の合意が存在したか否かという点である。この点については間違いなく存在したといえる。1905年12月4日の第11回本会議において、日本側全権小村寿太郎、内田康哉の要求に応じて、中国側全権袁世凱が承諾している。その内容は、第11回会議議事録付属書第七号、第八号に記録されている<sup>7</sup>。またこの点は中国側の資料でも確認することができる<sup>8</sup>。

しかし管見の限り、改めて別に会議をもって「秘密議定書」を締結したという証拠はない。むしろ否定的な文書が見出される。外務省の「松本記録」<sup>9</sup>には「秘密事項」<sup>10</sup>なる文書が残されている。本資料は全17項目からなり、1から16まではいわゆる秘密議定書の16項目と内容、表現ともに全く同じである。唯一異なる17項目目は、日清交渉の記録を「秘密」として公開を禁じるとした内容である。またこの資料冒頭には、「日清交渉ニ於テ協定シ會議録ニ明記ス」と書かれており、これら16項目が会議中に日清両国間の合意事項をまとめたものだったことがうかがわれる。また16項目の上には該当する会議録の号数、頁が記載されている。しかしこの資料はあくまでも日本の外務省が内部的に会議での合意事項を整理した「メモ」の類と考えるべきものであり、その内容・形式から日清間の交渉を経た文書などとはみなしえないものである。そして満鉄併行線禁止に関しては、正式の「日清条約」やその付属議定書ではまったく触れられることがなかったのである。

しかし日本側は会議での合意とそれを会議録に残したことを根拠に、日清間で満鉄併行線の禁止が確約されたとの認識を持った。それがよくあらわれているのが、「日清条約」批准のための枢密院会議における小村寿太郎の説明である<sup>11</sup>。小村は条約の意義を説明する中で日清間に「秘密約束」が存在するとし、その中で併行線の問題を取り上げている。以下がその説明である。

「・・・又一ノ旅順長春間鐵道ト併行スル幹線ヲ敷設セス又南滿州鐵道ノ利益ヲ害スル枝線ヲ敷設セストノニ条アリ…」

このように天皇臨席のもと「秘密約束」としての満鉄併行線禁止を説明した以上、日本の外務当局にとってこの点は、動かすことのできない事柄になったのではなかろうか。しかし本当にそのように確たるものであったのか。『満州交通史稿』は満鉄の交通史編纂の過程における検討ではあるものの、日本側の認識に多くの問題点があったことを明らかにしている。

## 2 『満州交通史稿』における「鉄道權益ニ關スル支那側の保障」<sup>12</sup>の位置づけ

<sup>7</sup> 詳しい経緯は前掲拙稿「満鉄併行線禁止規定」8～10頁を参照のこと。念のため付属書第七号と第八号を以下に引用しておく。

「付属書第七號 中国政府為維持東省鐵路利益起見於未收回該鐵路之前充於該鐵路附近不築並行並行幹路」

「付属書第八號 中国政府為維持東省鐵路利益起見於未收回該鐵路之前充於該鐵路附近不築並行並行幹路及有損該鐵路之利益之支線」

<sup>8</sup> 『清季中日韓關係資料』(中央研究院近代史研究所編 1972年 全9卷)の6208～6209頁にかけて下記の記載がある。

「中国政府為維持東省鐵路利益起見於未收回該鐵路之前<sup>不明</sup>於該鐵路附近不築並行並行幹路及有損於該路利益之支路」

<sup>9</sup> 故松本忠雄衆議院議員が外務省参与であった時、政治、外交、条約等の重要文書を筆記したものを、氏の没後遺族が外務省に寄贈したもの(外交史料館HPによる)。

([http://www.mofa.go.jp/mofaj/annai/honsho/shiryo/shozo/senzen\\_1.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/annai/honsho/shiryo/shozo/senzen_1.html))

<sup>10</sup> 「秘密事項」『満州ニ關スル日清条約及付属協約締結一件(北京条約)』(松本記録) アジア歴史資料センター B06150008700

<sup>11</sup> この点も詳しくは前掲「満鉄併行線禁止規定をめぐって」10頁を参照されたい。なお会議が開かれたのは1906年1月6日である。

<sup>12</sup> 『満州交通史』第五章第四節第三項「鉄道權益ニ關スル支那側の保障」、執筆は「満州交通史編纂室 川本久雄」。川本はロシアからの權益移譲を論じた第三節も担当している。執筆にあたって利用した資料としあがっているものは下記の通り。

「一 外務省保管文書寫

一 外務省情報部編 國際事情続編第五

『満州交通史稿』の第五章第四節第三項には「鐵道權益ニ關スル支那側ノ保障」というタイトルがつき、その中で満鉄併行線の禁止を含む、日本側諸權益の問題を取り扱っている。そこでこの第三項で満鉄併行線禁止を論じている部分を紹介したいが、まず満鉄併行線禁止問題をあつかったこの部分が、『満州交通史稿』の中でいかなる位置にあったかを確認しておこう<sup>13</sup>。

この部分は、『満州交通史稿』の第五章「日露戦争当時ノ日本鐵道ノ進出」の、第四節第三項にあたる。残された原稿の第四節にはタイトルがないが、本来は「支那ノ日本鐵道權益ノ認識」というタイトルが用意されていた。つまりポーツマス講和条約でロシアから日本に移される權益を、中国側がどのようにとらえていたかを記した部分なのである。

第五章は七つの節から構成されているがその内容は表1のとおりである。なお各節・各項のタイトルは実際に残された原稿に付されたタイトルを原則としたが、タイトルが付されていない場合は当初構想された時のタイトルによって補った( )で囲んで表記。

表1 『満州交通史稿』第五章の構成

第五章		日露戦争当時ノ日本鐵道ノ進出
	第一節	(日露戦争の勃発)
		第一項 日露外交交渉決裂
		第二項 関係諸列強情勢
	第二節	(日本国軍用鐵道ノ活躍)
		第一項 朝鮮における日本の鐵道敷設
		年表 朝鮮鐵道の敷設
		第二項 安奉輕便鐵道の建設
		第三項 新奉輕便鐵道の建設
		第四項 東清鐵道南滿洲支線の占領と管理
	第三節	露國ノ鐵道權益割讓
	附録	
	第四節	(支那ノ日本鐵道權益ノ認識)
		第三項 鐵道權益ニ關スル支那側ノ保障
	附録	日本政府公表ノ所謂秘密議定書
	第五節	(満鉄會社ノ設立)
		第一項 満鉄會社設立ノ経緯
		第二項 満鉄會社ノ本質論
	第六節	(満鉄會社ノ業務開始)
		第一項ノ一 讓渡鐵道港灣ノ引継
		第一項ノ二 讓渡鐵道ノ準軌改築
		第三項 鴨綠江架橋問題
		第四項 隣接鐵道トノ連絡
	第七節	營口線ノ確認

(出典：『満鉄の調査と研究』162～163頁、「表2-8」より作成)

この表1の構成から明らかなように、第五章は日露戦争の勃発から講和の実現。そしてロシアから日本に鐵道權

- 
- 一 満鉄法制文書 満鉄本線ノ地位ニ就テ 満州駐兵權問題 満鉄附屬地ニ於ケル行政權ニ就テ 抗議ヲ受クル虞アル諸問題
  - 一 國際的ニ見タル我國ノ滿洲ニ於ケル特殊地位(N三三-五五)
  - 一 滿洲ニ於ケル日本ノ特殊地位(N三五-五五)
  - 一 滿洲ノ鐵道ヲ繞ル日米露支(K二五-五二)
  - 一 南滿州鐵道附屬地ニ於ケル日本ノ管轄權(ヤング著、拓務省譯)(N三五-十一)
  - 一 華府會議大観

<sup>13</sup> 『満州交通史』がどのような体系を目指し、実際にどれほどのものが残ったかについては、とりあえず前掲「第2章 未完の交通調」の表2-8『満州交通史』鐵道政策編の構想と残存原稿(前掲『調査と研究』162～167頁)参照のこと。

益が譲渡され、それが満鉄の設立につながっていくという、満鉄成立に関わる重要な過程を扱っている。それはすなわち、満洲にロシアが持っていた鉄道一及びそれに付随する諸権益一を日本が獲得し、それによって満鉄を設立して帝国主義的権益を満洲に確立していく過程である。

その第四節に「支那ノ日本鐵道権益ノ認識」があり、その第三項として「第三項 鐵道権益ニ関スル支那側ノ保障」が書かれたのである。満鉄併行線禁止を含むいくつかの問題が、日本の権益を確立・維持するうえで重要な問題だと認識されていたといつてよいであろう<sup>14</sup>。

### 3 「鐵道権益ニ関スル支那側ノ保障」の紹介

以下資料を紹介する(下記目次に示した内の「第三 鐵道守備兵駐兵権」と「附録」は省略する)。まず第三項の目次は以下のとおりである。

「極秘 第五章 第四節 第三項 鐵道権益ニ関スル支那側ノ保障」(満洲交通史編纂係 川本久雄)

目次

鐵道権益ニ関スル支那側ノ保障

第一 緒言

第二 南満洲鐵道併行線建設禁止特権

イ 秘密議定書ノ存否

ロ 併行線禁止特権ノ由来

ハ 併行線禁止特権ニ關スル紛争

法的問題、併行線ノ意義ニ關スル問題

第三 鐵道守備兵駐兵権

イ 鐵道守備兵駐兵権ノ法源

ロ 鐵道守備兵駐兵権ノ性質及存続ニ關スル論争

ハ 附記 安奉線鐵道守備兵駐兵権

附録

一 日本政府公表の所謂秘密議定書<sup>15</sup>

「第一 緒言」では併行線禁止等の特権を獲得したことなど、日本側の権益確保について述べ、「第二 南満洲鐵道併行線禁止特権」で、具体的に併行線禁止に関する内容を述べている。まず「イ」では秘密議定書そのものの存否とその性質。「ロ」では秘密議定書なるものが成立するに至る経緯が述べられる。そして「ハ」でこの併行線禁止に関する紛争が語られるのであるが、それに伴って改めてこの議定書の法的効力が論じられている。

#### (1) 「第三項 鐵道権益ニ関スル支那側ノ保障」「第一 緒言」

緒言では満洲に関する日清条約と秘密議定書によって、駐兵権や満鉄併行線敷設禁止の「特権」を獲得したこと(下線部①参照)。またそのほかさまざまな権益を獲得したことを記すとともに、1915年調印の南満洲及東部蒙古に

<sup>14</sup> 実際第五章第三節「露国ノ鐵道権益割讓」(担当は川本久雄)では、目次に先立って川本が以下のように「御願」なる文を書いている。

「本稿『露国ノ鐵道権益割讓』ハ、日本 (以下8字不明) 活躍ヲ始ムルニ至リタル基底ヲ爲セルモノニテ畢竟満洲交通史ハ總テ此ノ上ニ建設セラレタル派生的現象トモ見ルヲ得ベク満洲交通史上ニ於ケル本稿ノ位置タルヤ最モ重要ナリト謂ハザルベカラズ、從ツテ本稿ハ斯界ノ權威者ニアラザレバ輕々ニ之ヲ執筆シ得サル所ニ屬シ・・・」

この文章の趣旨は、この部分は自分が担当するには負担の重すぎるということだが、引用からこの部分の重要性が当事者にもよく自覚されていたことが分かる。

<sup>15</sup> この付録の内容は、前掲拙稿「研究ノート 満鉄併行線禁止規定をめぐって」所収の外務省が公表した二種類の「秘密議定書」なるものと同じである。詳しくは拙稿の「2 満鉄併行線禁止規定」を参照されたい。

関する条約並付属公文<sup>16</sup>等によって、返還期限の延長等の権益を確保したと述べている(下線部②参照)。

「第一 緒言

満洲ニ關スル条約締結ト同時ニ明治三十八年十二月二十二日其附属協定及附属秘密議定書ヲ締結シテ清国ハ日本ニ對シ新ニ鐵道權益ニ關スル各(1字不明)ノ保障ヲ與ヘタ

附属協定ニ於テハ第二条ヲ以テ鐵道守備兵駐兵權ヲ間接ニ許シ、第六条ヲ以テ安奉線ノ一時的軍用鐵道ヲ改造シテ恒久的經濟鐵道トナシ日本ニ於テ引續キ經營スルコトヲ承諾シ、第八条及第十一条ヲ以テ南滿州鐵道所要材料ノ免税及安東經由鐵道貨物ノ減稅特權ヲ設定シタ

①附属秘密議定書ニ於テハ第一条ヲ以テ吉長鐵道借款權ヲ許與シ、第二条ヲ以テ新奉鐵道ヲ確認シ、第三条ヲ以テ南滿州鐵道併行線敷設禁止特權ヲ附與シ、第六条ヲ以テ奉天省ニ於ケル鐵道附属欽山ニ關スル協定豫約ヲ爲シタ(下線一兒島)

右各種保障ノ内南滿州鐵道併行線敷設禁止特權及鐵道守備隊駐兵權ニ就テ以下詳述ヲ試ミ其ノ他ハ各々他ノ詳説ニ於テ詳説ス。尚支那ノ保障ニ係ル日本ノ鐵道權益トシテハ ②南滿州及東部内蒙古ニ關スル条約及附属交換公文ニ依ル南滿州鐵道及安奉鐵道ノ期限延長並南滿州鐵道ニ對スル支那ノ買収權ノ喪失、吉長鐵道ニ關スル諸協約類ノ根本的改定豫約、南滿州及東部内蒙古ニ於ケル鐵道借款優先權、滿蒙五鐵道ニ關スル交換公文ニ依ル五鐵道ニ對スル借款優先權、滿蒙四鐵道ニ關スル交換公文ニ依ル四鐵道ニ對スル借款等アレドモ 是等ハ孰レモ他ノ章節ニ於テ之ヲ詳述ス」

(2) 「第三項 鐵道權益ニ關スル支那側ノ保障」 「第二 南滿州鐵道併行線禁止特權」

1) 「第二 南滿州鐵道線敷設禁止特權 イ 秘密議定書ノ存否」

ここでは併行線禁止に関する「秘密議定書」がそもそも存在したのか、また言われる所の議定書の性格はどのようなものなのかを検討し、以下のように三点にわたって重要な指摘を行っている。

第一点はいわゆる秘密議定書が、議定書の形式を整えていないことを指摘しさらに、文書が会議録から「摘録」したものであると指摘している(下記資料下線部③参照のこと)。

第二点は秘密議定書なるものが、秘密にされることが決定した会議録の中の、秘密約束事項16項目のことだと明確にしていること(下記資料下線部④参照のこと)。

第三点として、秘密議定書として存在するか否かという点については、「存否孰トモ謂フヲ得ベシ」としつつ、形式的には存在しないといえるが、実質的には存在するとすべきだ、としている(下線部⑤参照のこと)。

以上前掲拙稿で指摘したこと、すなわち日本政府がその存在を曾長した秘密議定書なるものが、会議録中の「秘密約束」16項目を「摘録」したものにすぎないことが明らかにされている。

「第二 南滿州鐵道線敷設禁止特權

イ 秘密議定書ノ存否

南滿州鐵道併行線敷設禁止特權ハ所謂秘密議定書第三条ヲ以テ左ノ如ク規定シタモノデアル

<sup>16</sup> 「南滿州及東部内蒙古ニ關スル条約並付属公文」1915年5月25日北京にて調印、5月8日東京にて批准書交換。本条約の第1条は、大連・旅順租借地と滿鉄・安奉線の期限をともに99年に延長するとした。また「附属公文」の「期限計算ノ件」において、大連・旅順の租借期限を1997年とするとともに、滿鉄の還付期限を2002年とした。また露清間で締結された中東鐵路契約を継承して、「運転開始ノ日ヨリ三十六年ノ後支那国政府ニ於テ買戻スヲ得ルノ一節ハ之ヲ無効トスヘク」とされ、期限延長だけでなく有償による買戻しの権限まで放棄させるに至った。また安奉線期限は2007年とされた。(以上条約に関しては『支那及滿洲關係条約及公文集』外交時報社編 1934年による)

第三条 清国政府ハ南満州鐵道ノ利益ヲ保護スルノ目的ヲ以テ該鐵道回收以前ニ該鐵道ニ近ク若ハ之ト併行シ該鐵道ノ利益ヲ害スル虞アル他ノ鐵道ノ本線又ハ支線ヲ敷設セザルベキコトヲ約ス

従ッテ併行線敷設禁止特權ニ關シテハマヅ秘密議定書ノ存否及性質ヲ究明スルヲ要スルカ ③所謂秘密議定書トハ議定書ノ形式ヲ備ヘタルモノニ非ズシテ 満洲ニ關スル條約會議ノ議事録ヨリ摘録シタル秘密事項デアル。

明治三十八年十一月十七日満洲ニ關スル條約第一回會議ニ於テ會談ノ要領ヲ定メタルカ 其ノトシテ議事ハ嚴ニ秘密ニスル事ヲ定メ 十二月十九日第二十一回會議ニ於テハ更ニ議事ヲ秘密ニスルノミナラズ議事録ノ事項ヲモ永久ニ秘密ニスル事ヲ協定シタ。

日本全權ハ一定ノ約束事項ヲ條約文中ニ挿入セン事ヲ主張シタル所 全權ハ對内關係上之ヲ條約文トシテ公ニスル事困難ナル事情アリ ④兩國全權ノ記名調印セル議事録中ニ記入スルニ止メ公表セザリシモノ十六箇条アリタルカ 之ガ所謂秘密議定書ト稱セラルルモノデアル。

従ッテ秘密議定書ハ形式ヲ備ヘタル議定書ニ非ズ 又之ニ挙ゲラレタル事項ハ其ノ第何条ナリト稱スルヲ得ザルモノナルカ 所謂秘密議定書ニ於テ便宜第一条乃至第十六帖ト爲セルニ依リ 便宜其ノ第何条ト稱スルノミデアル。

⑤斯カル點ヨリシテ秘密議定書ノ存否及性質ガ問題視セラレ 延イテハ其ノ効力モ亦疑問視セラルルカ其ノ存否ニ就テハ存否孰トモ謂フヲ得ベシ。形式的ニハ存在セズト爲スヲ得ベク 實質的ニハ存在ストナスヘキデアル。

秘密議定書全十六箇条ハ明治三十九年二月其ノ要領英譯文ガ日本政府ヨリ英米兩國政府ニ對シ極秘トシテ内報セラレ 又昭和七年一月十四日日本外務省ハ之ヲ公表シタ(附録第一號参照)。蓋シ外務省ハ坊間之ガ存否ニ疑ヒヲ持チ支那側ニ於テモ其ノ存在ヲ否認スルモノアリタルニヨルモノデアル

## 2) 「第二 南満州鐵道線敷設禁止特權 ロ 併行線敷設禁止特權ノ由来」

ここでは併行線禁止が日清間で問題とされるに至った経緯が明らかにされている。

まず1905年11月29日(第7回會議)において、日本側から提起されたものだと指摘している<sup>17</sup>。その内容は注の9に記したとおり、6項目からなる追加提案であり、併行線禁止にかかわるものはその第二であった(下線部⑥参照)。

會議では日清双方が要求事項を出し合い、それを修正しつつ合意を形成していったが、この6項目の追加措置もこのようなプロセスで提示されたものである。そして『満洲交通史稿』は、中国側が12月4日の第11回會議において、この第二項に関して「別段ノ異議モナク」対応したと書いているが、これは事実ではない。まさにこの点をめぐって論争が生じたのである<sup>18</sup>(下線部⑦参照)。

次にこれらの特權は、ロシアと清国の間に既に締結されていた既得權益(下線部⑧参照)を、日露講和條約など

<sup>17</sup> 「満洲ニ關スル日清交渉談判筆記」アジア歴史資料センター・B06150027000

1905年11月29日の第7回本會議の最終版で日本側から(小村全權)6カ条の追加提案がなされた。併行線の禁止につながる提案はその第二条である。なお全六カ条は以下の通り。

「付屬書第二號

日本側全權委員提出追加條款

第一 日清兩國政府ハ交通及運輸ヲ増進シ且之ヲ便易ナラシムルノ目的ヲ以テ南満州鐵道ト清國鐵道トノ接續業務ヲ規定セシカ為メ可成速カニ別譯ヲ締結スルコト

第二 日清兩國政府ハ南満洲ニ於ケル鐵道ノ利益ヲ保護スルノ必要アルニ由リ同地方ニ於ケル鐵道敷設ニ關シテハ兩國政府間ニ豫協議ヲ整フヘキコト

第三 清國政府ハ旅順及芝罘間、牛家屯營口間及鐵道線路ニ沿ヘル日本ノ電信施設ヲ承認シ 二營口北京間ノ清國電柱ニ一線ヲ附加スルコトヲ承認スルコト

第四 南満州鐵道ニ要スル諸般ノ材料及鐵道守備隊ノ需要品ハ各種ノ税金及釐金ヲ免スルコト

第五 清國政府ハ満洲ニ於ケル農商業ノ發達ヲ圖ル為メ同地方ヨリ各種雜穀ノ輸出ヲ許スコト

第六 清國政府ハ正約及別約ニ協定シタル事項ニ關シ最惠國ノ待遇ヲ日本ニ與フルコト

この後この第二號の中文版が「付屬書第三號」として付されている。

<sup>18</sup> この点については前掲「満鉄併行線禁止規定をめぐって」(『生涯学習研究年報』第7号 2013年)の7~10頁参照のこと。

によって日本が継承したものだとしている(下線部⑨参照)。

しかしその解釈には相当の問題がある。下記資料の第三条が既得権益の根拠とされたものである。内容は中東鉄道南部線によって「利益」を受ける「全地域」において「外国人」の鉄道建設を認めないと定めている。しかしあくまでも「外国人」に対してである。また山海関鉄道(京奉線)の延長に関しては、清国独力で建設する場合には建設と南部線接続を「阻止」しないとしている。

にもかかわらず、満州交通史の解釈は⑨の通り、清国自身の京奉線接続を認めず、さらに京奉線以外の鉄道の建設を認めない、というものである。この解釈に無理があることは一読明らかであろう。

「ロ、併行線敷設禁止特権ノ由来」

満洲ニ關スル条約會議ニ於テ明治三十八年十一月二十九日日本全權ハ會議ニ提出シタル協議事項大綱ノ追加トシテ六箇条ヲ提出シタルカ 其ノ第二(条)ニ於テ左ノ如ク記シタ

⑥ 第二 日清兩國政府ハ南滿州ニ於ケル鐵道ノ利益ヲ保護スル必要アルニ依リ同地方ニ於ケル鐵道敷設ニ關シテハ兩國政府ニ豫協議ヲ整フベキコト

⑦十二月四日ノ會議ニ於テ清国全權ハ日本全權提出追加協議事項六ヶ条ニ對應スル意見書ヲ提出シタルガ第二(條)ニ關シテハ別段ノ異議モナク雙方討議ノ結果前期秘密議定書第三條ニ掲ゲタル文言ヲ決定シタルガ条約ニ掲ゲザルコトトナシ會議録ニ記入シタ

茲ニ注意スヘキハ本權益ハ秘密議定書ニ於テ新規ニ設定セラレタルモノニ非ズシテ ⑧既ニ露國ガ南滿州支線ヲ敷設スル時ニ其ノ源ヲ撥シテ居ルコトデアル。即チ明治三十一年五月七日締結ノ遼東半島租借及中立地帯確定ニ關スル追加協定第三條ニ左ノ如ク規定ス

第三條 露國シベリア鐵道ヲ遼東半島ニ接續セシムル鐵道ノ終點ハ旅順口及大連灣ノ二港トシ 該半島海岸ノ他ノ地點ト爲サザルコトニ同意ス。又該計画鐵道ノ便益ヲ受クル全地域内ニ於テ外人ニ對シ鐵道敷設ノ特許ヲ與ヘザルコトヲ相互ニ約定ス。露国政府ノ上記新支線ノ最近地點ニ至ル山海関鐵道ノ延長敷設ニ對シテハ若シ清国政府ガ該線ヲ自國ノ費用ニテ敷設スルコトヲ欲スルナラバ阻止セザルコトノミニ同意ス

⑨即チ南滿州鐵道ノ附近ニ於テハ外人ハ鐵道敷設ヲ認メザルノミナラズ 清国自身ノ敷設スル京奉線モ南滿州鐵道ノ最近地點ニハ達シ得サルモ之ト接續スルコトハ認メラレズ 況ンヤ京奉線以外ノ鐵道敷設ハ禁止セラレタルモノデアル。而シテ本件權益ハ日露講和條約第六條及滿洲ニ關スル條約第一條ニ基キ當然日本ガ獲タル所ナルガ之ヲ明確ニスルタメ更メテ秘密議定書ニ規定シタモノデアル

因ニ露国ハ明治三十一年「遼東半島租借地及中立地帯確定ニ關スル追加協定」ニテ本件權益ヲ得タル上更ニ明治三十二年六月一日「北京以北及及以北東鐵道敷設ニ關スル露清交換公文」ニ於テ北京以北及及以北東ニ露国国境ニ向ヒ鐵道ガ敷設セラルル場合ニ於ケル優先借款權ヲ得、同年四月英国トノ間ニ締結セル「清国ニ於ケル鐵道利益ニ關スル英露間ノ取極」ニ於テモ同様ノ了解ヲ得タ。

日本ハ之ヲ滿州ニ於ケル露國ノ特權ヲ継承セルモノト解セラルルガ 日本ハ單ニ南滿州鐵道ノ利益ニ關スルモノノミニ限定セルモノナルガ如シ」

3) 「第二 南滿州鐵道線敷設禁止特権 ハ、併行線敷設禁止特権ニ關スル紛争」

ここでは「秘密議定書」の法的有効性が論じられている。リットン調査団に提出された、顧維鈞の意見書の内容と、それに対する日本側の見解が主たる内容である。

## 1. 「法的問題」

### \*いわゆる「秘密議定書」の有効性について—中国側の見解

この秘密議定書の有効性について、日本政府は有効であるという立場をとったが、中国側は無効を主張した。第一に、中国側はいわゆる秘密議定書なるもの16項目は、日本側が会議録から「任意」に選択したにすぎないと明確に指摘している(下線部⑩参照)。第二に会議録の記載は、正式の条約または協定に合致した場合のみ拘束力をもつものであり、そうでない場合は全く拘束力を持たないと指摘している(下線部⑪参照)。

さらに中国側は日本の主張は、日露講和条約第四条-「満洲ノ商工業発展ノ為ニスル支那ノ施設ヲ妨ゲザルベキ日本ノ義務」<sup>19</sup>-に反すると指摘した。

また日本側が、ロシアと清国の間で締結された「満州還付条」<sup>20</sup>と、イギリスロシア間の「清国ニ於ケル鐵道利益ニ關スル英露間ノ取極」の中でロシアが得た權益を日本側が継承したという点も否定した。

前者は「満州還付条約」「第四条第一項第三號後段」が、山海関新民屯鐵道延長に関して、ロシア・清国間で協議を行うこととしたことをさす。

後者は、イギリスとロシア間の取極である「清国ニ於ケル鐵道利益ニ關スル英露間ノ取極」第一条<sup>21</sup>によって、ロシアが長城以北において鐵道に関する利益を得たことをあげたことを指す。

日本側は、この二つが日本側に権利として継承されたと主張し、これに先の「秘密議定書」を合わせ、日本側の併行線禁止特権の根拠であると提示したのであるが、この主張に対して中国側は、日本が継承した權益にはこの二つの取極は含まれないことを指摘した(下線部⑫参照)。

### \*日本側・『満州交通史稿』の見解

この点に関する『満州交通史稿』の反論は以下のとおりである。はじめに確認しておきたいのは、この「秘密議定書」なるものが、会議録からの恣意的な選択を並べたものにすぎないという中国側の見解に対する反論がないことである。つまり秘密議定書と称するものが、実は会議録からの合意事項の抜粋でしかなかったことを(暗黙の)前提としているのである。そして議事録記載事項の有効性を強調するのである。

『満州交通史稿』はまず「秘密議定書」の効力について、法理論と実際の両面から検討する必要があると述べ、法理論にしたがえば議事録の効力は、中国側の主張と同じ見解になるとしている(下線部⑬参照)。ここでは「秘密議定書」の効力の検討が「議事録」の効力にすぐに置き換わっている。にもかかわらずすぐ次では、「秘密議定書」が独自の文書であったかのような表現が登場する。下線部⑭がそれである。以下に引用する。

「所謂秘密議定書ハ該議定書掲載事項ヲ包含スル議事録ニ依リテ成リタル満州ニ關スル条約及附属協定ニ関連ヲ有セザルニ依リ法理論上原則トシテハ其ノ効力ナキモノト解スルヲ得ベシ。」

表現が分かりにくいのであるが、「秘密議定書」は議定書に載せられた事項を含む議事録-の経緯を経て-成立した、満州条約と同附属議定書に「関連ヲ有セザルニ依リ」法理論上効力を持たない、と言っている。

<sup>19</sup> 「講和条約」第4条は次の通り。「日本國及露西亞國ハ清國カ満州ノ商工業ヲ発達セシメムカ為列國ニ共通スル一般ノ措置ヲ執ルニあたり之ヲ阻礙セサルコトヲ互ニ約ス」

<sup>20</sup> 「満州還付条約」は1902年4月8日、北京にて調印された。該当箇所は次の通り。

「三 今後満州南部ニ於イテ該鐵道ヲ延長シ或ハ支線ヲ敷設シ及當口ニ於イテ橋梁ヲ架設シ又ハ現ニ同地ニ在ル山海関鐵道ノ終駅ヲ遷移スルノ計畫アル時ハ豫メ露清兩國政府間ニ協議ヲ整ヘタル後之ヲ行フヘシ」

なお『満州交通史稿』は上記の通り、「満州還付条約」第四条第一項第三号を該当箇所として示しているが、筆者が参照している条約集では、第四条の「三」が該当箇所と思われるのでその部分を引用した。筆者が参照した条約集は『支那及滿洲關係條約及公文集』(外交時報社、1934年)である。

<sup>21</sup> 「清国ニ於ケル鐵道利益ニ關スル英露兩國間ノ取極」(1,899年4月28日、セント・ペテルスブルクにおいて調印)の第一条は次の通り。

「大不列頓國ハ自國ノ為又ハ大不列頓國臣民若クハ其ノ他ノ人ノ為ニ清國長城以北ニ於イテ何等ノ鐵道讓渡ヲモ要求セサルコト及露西亞國政府ノ贊助ニ係ル該地方ニ於ケル鐵道讓與ニ關シテハ直接ト間接トヲ問ハス妨害ヲ加ヘサルコトヲ約ス」

「しかし」と『満州交通史稿』は反論する。ではなぜ「議事録ヲ作成シタルヤ」と述べ、日清間の合意を清国の事情に配慮して記載したものであり、一般的な法理の原則によって解釈するのは妥当ではないとした(下線部⑮参照)。

しかし日本側の主張が根拠薄弱であり、そのため権益が十分に維持されてこなかったとの認識もっており、「日本ノ有スル権利ノ弱體ナリシコトハ之ヲ問題ノ発生ヲ一層容易ナラシメタルモノト謂フヲ得ベシ」と述べているのである(下線部⑯参照)。

「ハ、併行線敷設禁止特権ニ關スル紛争」

「法的問題

・・・顧維鈞よりリットンに提出セル書面ニヨルモ左ノ如シ

⑩秘密議定書ト稱セラレル十六箇条ハ事實假約定ノ日々ノ會議録中ヨリノ任意ノ選択ニ過ズ。⑪右条項ハ會議ヨリ生ズル正式条約又ハ協定中ニ後ニ合一スルカ又ハ論議セラレタル主題ノ意味ニ晦冥ヲ與フルニ非ザレバ何ヲ拘束カヲ有スルモノニ非ズト思惟ス。

・・・・・・ 従ッテ單ニ議事録中ノ一部ヲ成ス所謂秘密議定書ハ滿洲ニ關スル条約及附属協定ガ日支兩國政府居ニ依リ批准セラレタル時其ノ法律上ノ意義及拘束スル性質ヲ失ツタ。日本政府ガ右議事録中ヨリ十六箇条ヲ一方的ニ選択シ且夫レヲ任意ニ列挙シテ支那トノ正式且拘束カアル正文トシテ他ノ諸政府ニ公ニ提供シタルハ國際關係ニ於イテ異例デアアル。

・・・・ 中略・・・・

右ニ協約ニ依ル露國ノ権利ハ日本ガ之ヲ繼承セリト爲シ該二協約ト秘密議定書トノ三協約ヲ以テ日本ハ其ノ根拠ト爲セルモノナルガ ⑫日本ガ露國ヨリ得タルハ東清鐵道南滿州支線ニ關スル権利ニシテ 前記ノ権利ハ日本ノ繼承セルモノニ非ズ。・・・・

・・・・ 中略・・・・

所謂秘密議定書ガ効カヲ有スルヤ否ヤハ又法理論ト實際トノ両面ヨリ之ヲ觀察スルヲ要ス。⑬法理論上ハ原則トシテ議事録ハ正式条約トナルカ又ハ正式条約ニ關連シテ始メテ其自体ノ効カヲ生ジ 又ハ關連条約解明上ノ効カヲ生ズルモノト爲スヲ妥当トスルモ 正式条約ト何等ノ關連ヲ有セザル場合ハ効カナキモノト解スルヲ得ベシ。⑭所謂秘密議定書ハ該議定書掲載事項ヲ包含スル議事録ニ依リテ成リタル滿洲ニ關スル条約及附属協定ニ關連ヲ有セザルニ依リ法理論上原則トシテハ其ノ効カナキモノト解スルヲ得ベシ。然ルニ支那政府主張ノ如ク全然其ノ効カナキモノトセバ何ガ爲ニ係ル事項ニ關シテ會議ヲ爲シ且議事録ヲ作成シタルヤ。⑮會議ヲ爲シ且議事録ヲ作リタル事ハ何等カノ効カ發生ヲ予期シタルモノニ依ルモノトミルコトヲ得。・・・・併行線ニ關スル議事録ハ既述ノ如ク滿洲ニ關スル条約會議ニ於イテ日支兩國全權間ニ論争ノ見ルベキモノモナク容易ニ其ノ成立ヲミタモノデアアル。而シテ日本全權ガ之ヲ条約文中ニ挿入セン事ヲ定義シタルニ對シ支那全權ハ對内關係上特ニ議事録ト爲シ置ク事ヲ求メ之ニ決シスクテ本件ハ始メヨリ議事録タルノ運命ヲ有シタルモノデアアル。従ッテ永久ニ議事録トシテ置クベキ特約ノ下ニナレル本件議事録ガ一般法理ノ原則ニ 従ッテ効カナキモノトナスハ妥当ナリト謂フヲ得サルハ當然デアアル。之ヲ要スルニ⑯其ノ効カハ完全ナリト謂フヲ得サルモ其ノ存在ハ嚴トシテ動かサベカラザルモノト解スベキデアアル。」

## 2. 「併行線ノ意義ニ關スル問題」

最後に何をもって併行線とするのかの議論がきている。『満州交通史稿』は「秘密議定書」取極の際、併行という表現は曖昧なので、清国側がマイル数を明示することを提起したのに対し、日本側は清国の鉄道事業を制限しているという印象を与えかねないということで、距離の明示を行わなかった。結局「併行ノ意義」については合意が成立しなかったとしている。

ここでまず注目されることは「秘密議定書取極の際」という表現を用いることで、議定書作成のために独自の会合が行われたかのように記述していることである。これは「秘密議定書」が独自に作成されたという主張の為の表現だと思われる。日清間のやり取りも同様である。(下線部⑰参照)。

次に注目すべき点は結局「併行」の意味に関して日清間に合意はなかったとしていることである(下線部⑩参照)。

「⑩秘密議定書取極ノ際支那側全權ハ併行ナル語ハ漠然タルニ依リ哩教ヲ以テ明確ニセン事ヲ要求シタルガ日本全權ハ之ニ對シ併行ノ異議ヲ確定する事は帰って日本が滿洲ニ於ケル支那ノ鐵道ヲ制限セントスルモノナルガ如キ印象ヲ與エル虞アリトナシ其ノ結果⑩併行ノ意義ニ關シテハ意見ノ一致ヲ見ルニ至ラナカッタ。

・・・ 以下略 ・・・」

#### 4 さいごに

以上『滿州交通史稿』「第五章 第四節 第三項 鐵道權益ニ關スル支那側ノ保障」によって、いわゆる滿鉄併行線禁止の「秘密議定書」の問題を検討してきた。

明らかになったことは、『滿州交通史稿』は明らかに「秘密議定書」なるものが日清間の交渉中議事録に残された日清間の合意事項のことだと認識していることである。そしてその法的効力に関しても法理論的には無効だと認識していた。にもかかわらず、日本側の權益を維持しようとする立場に立って様々な論を展開したのであるが、管見の限りあまり説得力があるようには思われない。にもかかわらず既述のような無理な議論を展開したのは、滿鉄併行線禁止という「秘密約束」が日清間にあるという大前提が枢密院においてかたられてしまったために、この後日本側はそれ以外の対応が取れないことになったためと思われる。見掛け上日本優位のもとで進められた交渉も、日本側外交団の能力や論理を再検討する必要があるように思われる。またいわゆる「秘密議定書」は明らかに偽造された文書であり、日清交渉から四半世紀を経て、無理に無理を重ねる外交が生み出したお粗末な文書だったように思われる。