

〈論 説〉

『明治維新と近代中国東北鉄道建設』

高 韻 茹

要旨：19世紀中半、日本における明治時代初期、江戸幕府に対する倒幕運動から明治政府による天皇親政体制への転換と一連の改革を行った。いわゆる明治維新である。そして、明治27年―28年（1894年―1895年）の日清戦争と明治37年―38年（1904年―1905年）の日露戦争における勝利によって、明治維新の効果は目に見えるようになった。特に、日露戦争後、明治38年（1905年）日露協約により日本は朝鮮半島の権益を確保した上、新たに東清鉄道の一部である南満洲鉄道を獲得するなど満洲における権益を得ることとなった。日本は帝国主義的に満洲を支配したが、満洲における近代化設備の建設には貢献があり、中国人の民族主義を激化させもした。つまり、植民地としての満洲に対する日本は侵略者であるが、満洲における近代化には貢献したのである。本論では、明治維新・日清戦争・日露戦争を、鉄道を中心に考察し、すすんで中国東北地方いわゆる満洲（マンチューリア）における鉄道とナショナリズムの関係を論じる。

キーワード：明治維新、鉄道、近代化、ナショナリズム

はじめに

国家発展については、二つのアプローチがある。一つは、階級・民族・宗教・言語などの社会的クリーヴィッジ論によって、立法機能ではそれぞ

れの権力と責任を合法化するものとして整理する。例えば、イギリスでは、初期には君主は国家財政のために議会を開き、議会は君主からの徴税の命令に同意すると、ただちに解散された。つまり、そのころの議会は徴税令への同意権しか持たなかった。しかし、ブルジョアすなわち資産階級が次第に勢力を伸ばすと下院の権限も増大し、税収方面の先議権など、財政に関する発言権を手にしたといえる¹。

もう一つは、国家そのものの以外の力によって、国家が被動的に制度・構造・思想など各方面から改革を開始せねばならなかったことである。例えば、20世紀60年代末から70年代初期には、世界の潮流にしたがうように、台湾では中国国民党が民主化への改革を始めた。特に、1970年には蔣経国が行政院院長に就任してからは、行政院改革に取り組み、台湾出身の謝東閔が台湾省主席に任命され、省政府も改革に取り組んだのである²。

19世紀半ば、日本では倒幕運動によって成立した明治政府によって、天皇親政体制への転換と一連の改革が行われ、これを明治維新と言う。明治維新により、日本は近代国家を形成し、日清戦争と日露戦争における勝利は、明治維新の効果を目に見えるものとした。特に、日露戦争後、日露協約により日本は朝鮮半島の権益を確保した上に、さらに東清鉄道の一部である南満洲鉄道を獲得するなど満洲における権益を得ることとなった。

鉄道システムは、19世紀の先進文明の象徴であるが、軍事と不可分のものでもあった。日本にとっては、明治維新以降、富国強兵を目指して、国力涵養に努め、植民地化を免れて、列強の一角を占めることができた時期こそ、鉄道事業の黎明期だった。一方で、自身の実力と国際間の矛盾を巧みに利用し、資本主義の発展につれて、侵略拡張の方向に向かった。鉄道と軍事が一体化とする日本にとっては、軍事と経済的利益のため、植民地における鉄道建設が必要であったが、それは被害者となる植民地に対し

1 王皓昱『歐美民主憲政之源流：從古代民主到現代民主之實踐』（三民書局、2011年）144-150頁。

2 吳文程『政治發展與民主轉型：比較政治理論的檢視與批判』（五南書局、2007年）117頁。

ては近代化設備建設という貢献があるいっぽうで、ナショナリズムを激化させる効果もあった。つまり、植民地としての満洲に対する日本は侵略者であるが、満洲における近代化へは貢献したのである。近代国家となった日本の場合には、鉄道というものはいかなる役割を持つのであろうか。本論では、明治維新・日清戦争・日露戦争を、鉄道を中心に考察し、さらに中国東北地方いわゆる満洲（マンチューリア）における鉄道とナショナリズムの関係を論じる。

一、明治維新について

明治維新は公家と武家の二重統治構造が終止されたことを象徴し、天皇を中心とした君民一体の新しい時代に入ったことを象徴していた。明治維新に伴う近代化は中央から地方に波及し、外形的な事物から内面的な思想へと浸透し、国家財政を立て直し、殖産興業策を推進して工業機械設備を導入し、生産力を向上させた。外交面では、江戸幕府時代に欧米列強と結んだ不平等条約の改定を図り、近代国家を積極的に志向した。また、「脱亜入欧」の風潮もあった。当時、日本は改革を推進し、成功した数少ないアジアの国家であり、明治維新は日本の国家発展にとって、重要な意義を持っていたといえる。

1. ペリー来航から明治維新へ

18世紀以降、欧米国家は次々に東洋に勢力を拡張するに至った。ロシアは千島の侵略を始め、イギリス船も日本近海に出没した。日本の国民はイギリスがオランダの植民地を侵略したので、イギリスに対する危惧の念をいいていたのである。またオランダの商船を捕えるために英艦フェートン号が長崎に入港し、薪水食料を要求し、もし要求に応じなければ市中を砲撃すると脅しをかけたという、不愉快な経験があったる³。ヨーロッパ

3 井野辺茂雄『維新史考』（中文館書店、1933年）27-28頁。

諸国の圧力に対して、攘夷論と海防論が益々盛んとなった。文政8年（1825年）、幕府は《異国船打払令》を発し、沿海の諸藩に外国船の撃退を命じた。ところが、天保13年（1842年）、清国はアヘン戦争に敗れ、イギリスへの賠償金支払、香港割譲、清国沿海の貿易港の開港などを含む南京条約を結んだ。これは、日本に影響を与えた。幕府は清国の轍を踏むことを恐れ、同年《薪水給与令》を公布、漂着した外国船には糧食などを供給して帰航させる方針に転じた。同時に、幕府及び諸藩は沿海防備、造船等に力を尽くし、幕府は高島秋帆等に命じて西洋砲術を導入し、水戸の徳川斉昭は藤田東湖を用いて海防と攘夷の策を講じ、薩摩の島津齊彬は盛んに西洋の文物を採用して国の富強を図り、佐賀の鍋島直正等も大いに辺防に力を注いだ⁴。

しかし、世界情勢の推移は日本が鎖国対策を維持することを困難にした。欧米諸国は科学技術が発展し、航海技術の進歩も著しく、特にロシア、イギリス、米国が日本に接近した。天保年間に公布された《薪水給与令》以後、幕府の鎖国政策は次第にほころびを見せ、弘化元年（1844年）にはオランダ国王が親書を幕府に送り、世界大勢の推移を述べて鎖国の不利なことを論じ、開港の止むべからざることを忠告した。しかし、幕府はその好意に謝意を表したものの、鎖国政策は依然として堅持した⁵。しかし外国船の来航はさらに頻繁となり、イギリス、フランス、アメリカ、オランダなどの船が琉球、浦賀などにきて、通商を求めた。日本国内には開国論と攘夷論、さらに海防論等が沸騰していったが、太平洋におけるイギリスとロシアへの挑戦者としてのアメリカは、英露などの欧州強国がバルカン問題に専念せねばならない状況下に、嘉永6年（1853年）、大統領フィルモアが東インド艦隊司令長官ペリーを日本に派遣した。

翌安政元年（1854年）、神奈川において日米和親条約が締結された。幕府は、ペリーの強圧に屈して鎖国政策を実行せずに不平等条約を結んだことは、

4 古田良一『概観日本通史』（同文書院、1942年）506頁。

5 古田前掲書、507頁。

日本国内の世論を沸騰させた。さらに、イギリスとロシアも日本と和親条約を結び、諸外国と通商条約も締結してしまったのである。幕府が国内の世論を無視し、諸藩にも諮問せず、開国政策を専断的に推進したことは、尊王思想と皇室中心主義の影響を受けた人々を攘夷論と尊王論を融合させた尊王攘夷論に導き、江戸幕府を倒し王政復古を図る討幕運動に結びついた。それに対し、大老井伊直弼らは幕権強化論を提唱したが、万延元年（1860年）には桜田門外の変で暗殺され、幕府は公武合体論及び公議政体論にもとづいて権威回復を目指す方向に転換した。しかし、徳川第14代將軍家茂への和宮親子内親王の降嫁による公武合体政策は、尊王攘夷運動の志士たちの反感をかきたて、老中安藤信正が襲撃された坂下門外の変を引き起こし、幕府の権威はさらに低下していった。

こうした政治的混乱のなかで、薩摩藩主島津斉彬を中心として幕政改革を進めようとしたければならないとする大名らが現れてきた。幕政改革には、主に人事改革と制度改革の二つがある。前者については、將軍家茂の補佐役として一橋慶喜を將軍後見職に任じ、越前藩の松平慶永を政事総裁職に任命した。後者については、大名の参勤交代を3年一度の出府、在府百日とし、人質として江戸に置かれていた大名の妻子の帰国を許可することとなった。さらに蕃書調所などを設けて洋学研究を推進し、陸軍を設置して西洋式兵制の導入し、兵賦令を公布するなど軍事制度を改めた。また会津藩の松平容保を京都守護職に就任し、京都の治安を確保し、反幕派を抑え込んだ。いっぽう、それに反して朝廷は権威振興の機運に乗り、議政機関を設置、勅旨により大名に入京を命じ、10万石以上の大名から1万石につきひとりの割で親兵を徴用し、大名が交替で京都を守護する制度も定められた⁶。

動揺する情勢の中で、とうの昔に失われていた権威を回復しようとする公家、ここまで維持してきた権威の強化を図る武家、また天皇至上を掲げる尊王派と外敵退散を主張する攘夷派など、様々な勢力が入り乱れ、国論

6 古田前掲書、526-527頁。

が分裂した。さらにまた、幕府内では將軍後見職の一橋慶喜、幕閣、有力諸藩藩主の間の対立が深まり、幕府の政治力の低下が明らかになった。そこで、薩摩藩は長州藩と共に、武力による倒幕路線へと転換した。慶応2年（1866年）12月に、慶喜は征夷大將軍に任じられた後、陸軍、海軍、会計、国内事務、外国事務の五局を設置、フランス公使の意見を容れて西洋諸国型の行政組織を採用した⁷。土佐藩出身の坂本龍馬は後藤象二郎と幕府に政権奉還の建白書を認め、慶応3年（1867年）10月3日に土佐藩藩主山内豊功を通じて幕府へ建白した。慶喜は12日に幕府の有司に対して政権を奉還して維新の業を翼賛すべきであるとき、13日に重臣を召してこれを告げ、14日には「大政奉還」を明治天皇へ奏上し、翌日勅許された。260年以上にわたった徳川幕府が幕を下ろしたのである。

2. 近代国家の建設

明治政府は天皇親政の方針に基いて総裁、議定、参与の三職の中に外国事務を取り扱う外国科を置き、内外の政事は天皇が親裁すると各国公使に告げた⁸。しかし、国内では攘夷の霧がかかっており、外国の公使を襲撃する事件がしばしば起きていた。言いかえれば、幕末の攘夷主義と開国主義が交錯する中で、明治政府が開国の方針をとったとしても、その時国民の多くは攘夷の観念を持った。それは明治政府にとっては好ましいことではなく、国民を厳しく戒め、禁令を犯す者を厳罰に処さねばならなかった。その一方で、明治4年（1871年）欧米文物視察のために岩倉具視を全権大使として、木戸孝允、大久保利通、伊藤博文等による使節団を欧米諸国に派遣し、その中には多くの留学生も含まれていた。彼らは、アメリカ、イギリス、フランス等の諸国とその植民地を前後20ヶ月の時間をかけて視察し、政治の仕組みから生活様式に到るまで、見聞と調査に基づいて様々な制度を採用した。

7 古田前掲書、541頁。

8 横山達三『初等帝国史』（大日本図書、1899年）282頁。

中央政府の組織については、当初は神祇、内国、外国、海陸軍、会計、刑法、制度の7科の制度が立てられたが、さらに神祇官を太政官の上に置くこととなり、太政官には太政大臣、左右大臣等を置いた⁹。地方については、藩を廃止して地方統治を中央政府下の府と県に一元化する廃藩置県を実施した。当時全国には8府21県276藩があり、府県以外の土地が人民を私有した。幕藩体制を破るため、木戸孝允、大久保利通等各藩主にときすめ、薩長土肥連名で明治政府に版籍奉還を上奏した。その後、諸藩からの版籍奉還の上奏が相次ぎ、明治4年（1871年）に藩を中央直轄の県とし、各藩主に替わって新たな県知事を任命し、3府72県の府県制度に移行した¹⁰。

幕府時代にあった公武間の懸隔及び様々な封建的差別を除去し、新時代を切り開くため、様々な改革を推進した。人権に関しては、江戸幕府時代の士農工商の別を廃止し、「四民平等」を提唱し、明治5年（1872年）に編成した壬申戸籍では旧武士階級を士族、それ以外を平民とした。しかしながら、旧公家や大名、一部の僧侶などを新たに華族として特権的階級をおいた。しかし、華族、士族、平民間では相互に婚姻を結ぶことが認められた。また、奴婢の奉公年限を制限し、娼妓解放令を出して人身売買を禁止した。軍事方面では、同明治5年（1872年）に兵部省を廃して、海陸軍両省を置き、また徴兵令を發布して階級身分に関わらず20歳に達した男子は原則としてすべて兵籍に編入された。教育方面では、文部省が学制百九章を頒布し、男女の別なく、義務教育を開始した¹¹。明治19年（1886年）には全国に小学校、高等小学校、大学が設立された。女子教育も重視され、女子教育奨励会と女子師範学校が置かれた。

江戸時代中期以降は、国内での戦争こそなかったが、しばしば飢饉が発生して社会問題がおこるようになり、幕末に外国との通商を開始すると物価が高騰し、日本経済の弱点が露呈するようになった。明治に入り、政府は税收確保のために、石高制と田畑永代制を廃止し、田畑勝手作と地租改

9 国史研究会『岩波講座日本歴史。明治維新（一）』（岩波書店、1933年）27-30頁。

10 本田浅次郎『新撰日本帝国史』（宝永館、1903年）112-113頁。

11 藤沢直枝『日本歴史精要』（古今書院、1924年）466-467頁。

正を実施した。また「富国強兵」と「殖産興業」を実現するために、明治3年（1870年）に工部省を設置し、工業化と交通建設などを担当させた。幕府が設置していた軍事工場は接収された。東京砲兵工場、長崎造船所、高島炭鉱などである。また、貿易の利益を考えれば、運輸、通信などを拡大しなければならないとして、まず、宿駅および助郷制度を廃し、街道の修繕開通、大きな河川での橋梁建設を進めた。さらに東京には電信を架設し、徐々に横浜、長崎にも拡大した。また郵便制度を実施し、明治10年（1877年）には日本は万国郵便連盟に加盟した。牛車、騎馬なども廃され、西洋式馬車が導入され、人力車も発明された¹²。一方、明治6年（1873年）には内務省とともに工部省を設置し、軽工業などの近代化を進めた。例えば、富岡製糸場などの官営模範工場を作って西洋式工業技術を導入した。明治10年（1877年）には東京上野公園で、日本初の国内勸業博覧会が行われたのである。

二、鉄道の役割

鉄道は人員輸送と貨物輸送の二つの機能がある。国家の経済活動の展開には、きわめて有用不可欠である。近代国家の発展に従って、特別な時期、特に戦争の時期に、鉄道は軍需物資の輸送の役割を演じ、あるいは敵の攻撃の重点目標ともなりうる。しかし、国家の発展の観点から見れば、鉄道は国土開発や資源の活用をはじめ、都市圏の整備・拡張に役立つ。ここでは、明治初年から日清・日露戦争時期にかけての鉄道の役割を考察したい。

1. 明治時代と鉄道

江戸時代の日本社会はヨーロッパ中世の封建制と似た特色を有しているものの、実際のところ封建制と家産制の両者が混ざり合った「幕藩体制」

¹² 本田前掲書、146頁。

と呼ばれている¹³。幕府は、諸藩に対してかなり強力なアジア的専制権力を有しており、藩主と家臣との間においても同様であった。言うならば、幕藩体制の統治者は、専制的権力をもって、領民を細分された土地と村落共同体に縛りつけ、日本式の「発達した小農民経営」を保持することに撤しようとしていた。家臣たちは多くの場合土地から離れていたため、藩主以下には基本的に領主が存在しなかった¹⁴。

織豊政権後の江戸前期においては、幕藩体制は社会安定、経済発展を促進する積極的作用を果たし、人口増加の割合は比較的に高かった¹⁵。しかし、18世紀以降明治維新前までの日本の人口は、全国的に見ると、長期にわたって停滞していく。農産額と耕地面積はやや増加しているが、農民は依然として餓えと寒さに交々さいなまれた¹⁶。一方で、農民闘争、反幕藩体制の闘争、武士層の文化、つまり、階級闘争が幕藩支配者内部の矛盾とともに、幕末に向けて激化してきたのである。

そのころ、日本はヨーロッパからみれば極東航路の末端に位置し、戦略的地位として極めて重要であったため、19世紀中葉、西方国家は積極的に日本との接触を図った。なかでもアメリカは強引に日本に開国を迫る急先鋒となった。嘉永6年（1853年）、アメリカ合衆国東インド艦隊司令官ペリーの率いる軍艦が江戸湾（今の東京湾）に入港した。翌嘉永7年（1854年）、二度目の来航時、ペリーは将軍への贈り物として模型の蒸気機関車を持参していた。模型であっても、日本では、機関車など前代未聞のものであった。

それ以後、イギリス・ロシア・オランダ・フランス諸国も相次いで日本に迫り、それぞれ日米和親条約と同様な条約を結び、日本に領事裁判権・関税議定権を認めさせ、開放都市に居留地を設け、貿易を行い、そこでは外資を使用できる等の特権を獲得した。その結果、外国商品が大量に流入

13 北岡伸一『日本政治史—外交と権力』（有斐閣、2015年）5-6頁。

14 王家驊「半欧州半亜細亜型の日本晚期封建社会」（『世界歴史』1982年第6期）。

15 Takafusa Nakamura and B. R. G. Grace, *Economic Development of Modern Japan, Ministry of Foreign Affairs, Japan*, 1985, 27頁。

16 呂万和『明治維新と中国』（六興出版、1988年）33頁。

し、日本の物価は急速に騰貴した。外部からのショック、例えば、アメリカの「黒船」が日本を目覚めさせ、日本のナショナリズムを促したのである。幕末の志士が人民大衆の闘争を推進させ、「尊王攘夷」論から「武力討幕」への道を踏み出していった¹⁷。

明治新政府が成立すると、大隈重信・伊藤博文らは旧制度を一新して中央集権体制を確立するためには、交通手段の変革が必要であるという点で一致していた。明治2年（1869年）、永田町にあった右大臣三条実美邸に招かれたイギリス公使のパークスは、三条を補佐する大納言職の岩倉具視ら政府要人が列席する中、鉄道建設についての意見を具申した。パークスは、この時建設区間の確定を要望したが、同時に重要な指摘を行っている。それは、鉄道建設・経営を他国に引き受けさせることは、政府の権威を委譲することに等しいと、自国経営の方針を強調したことである¹⁸。同年、官営鉄道により、新橋（今の汐留）から横浜（今の桜木町）間の開業から始まり、それとほぼ時期を一にして京阪神地区でも鉄道建設が進められた。ここに、日本の鉄道時代が正式に始まったと言える。

2. 日清・日露戦争と鉄道

明治政府は西洋文明の積極的に導入され、地租改正や殖産興業によって経済力をつけ、徴兵制や軍制改革により、軍備を増強することで国家の自立維持を目指して建設した。いわゆる「富国強兵」である。当初、鉄道については政府が幹線鉄道を官営で建設・運行する方針で、それが殖産興業にも有益で、中央集権を実現する手段として位置づけられていた。時間の流れとともに、鉄道と軍事はいよいよ密接なものとなっていた。日本の鉄道が戦争に使われたのは、明治11年（1878年）に西南の役が最初である。

西南の役とは、陸軍大将西郷隆盛を旗頭に押し立て、鹿児島（鹿児島には今の熊本県・宮崎県・大分県が加わる）の士族が武力反乱である。当時、

17 呂前掲書、47-49頁。

18 竹内正浩『鉄道と日本軍』（筑摩書房、2010年）20頁。

鹿児島の不穏な情勢を知らせる報せが京都に届くと、三条・木戸・伊藤らは協議を行い、内務少輔林友幸と海軍大輔川村純義を乗せた高雄丸を差し向け、現地の様子を探らせた。陸軍の山県有朋は、薩軍の攻略目標は熊本鎮台か長崎港かのいずれかであろうと判断し、三条の承認を得て、近衛歩兵一聯隊・東京鎮台歩兵一大隊・東京鎮台山砲兵一大隊などを、水師を利用して派遣するよう大山巖に命じた。多数の兵員が鉄道で横浜港へと送られ、同時に新橋・品川間¹⁹で運行されていた短距離列車を軍用にあてる措置がとられた²⁰。

西南の役は、ただの局地戦にとどまらず、当時の明治政府の陸海軍、および警察のほとんどを動員した。運ばれたのは人員だけでなく、兵器や軍需物資ともども、定期貨物列車も動員された。つまり、西南の役における迅速な兵員・物資輸送に鉄道は果たした役割は、決して小さくはなかった。それをきっかけに、軍部は軍事輸送手段としての鉄道の有効性を強く意識するようになったのである²¹。それ以降、日本戦争政策は、鉄道の活用によって次第に変化していった。

明治27年（1894年）、朝鮮半島をめぐる日本と大清国の戦争、いわゆる日清戦争がおこった。当時、日本国内の主要な鉄道幹線には、官設鉄道の東海鉄道・直江津線（今の信越本線）のほか、民営の日本鉄道線（上野―青森、大宮―高崎）、山陽鉄道線（神戸―広島）、九州鉄道線（門司―熊本）などがあった。明治20年（1887年）の「私設鉄道案例」により、戦時に官営鉄道と民営鉄道間に直通運転がはかられたほか、主要幹線はもとより、接続する各路線まで軍事輸送優先の輸送体制がとられることとなった²²。

日清戦争における、官営鉄道の軍事輸送量は、明治27年度（1894年）には兵力17万4595人、軍用品4万3445トン、明治28年度（1895年）には

19 明治5年（1872年）、新橋（今の汐留）から横浜（今の桜木町）間の大部分の路線の工事が終わり、5月7日から品川から横浜間の23.8kmの仮営業が始まった。新橋から品川まで、所要時間は8分で運行されるようになりました。

20 竹内前掲書、36-39頁。

21 竹内前掲書、40頁。

22 竹内前掲書、109頁。

兵力10万5944人、軍用品2万736トン、馬匹7727頭に達した²³。日露戦争は日清戦争よりさらに大規模になり、鉄道における軍事物資輸送も大幅に増加した。日露戦争中に運行された軍用列車は5784本、貨物52万7208トン、馬匹20万826頭である²⁴。これを見ると、日露戦争は10年前の日清戦争と比べ、国家の総力と鉄道の重要性は言うまでもなかった。

三、満洲における鉄道建設

19世紀の中葉までにイギリスを中心とする資本主義諸国は自由貿易を推進し、なかでもイギリスは「世界の工場」として工業生産品の供給者となり、第一次産業を主とする各国に対して原材料との交換を強要した。そして、20世紀の初めには、各種関税による防御策をとった諸国が独立した資本主義国として発展していた²⁵。中でも、鉄道は資本主義的産業部門の中でも重要な炭業と鉄鉱業などとの環節分野であり、世界貿易とブルジョア民主主義的文明との発達の環節であった²⁶。日本は明治維新によって国力を成長させたため、資本主義国間の競争に巻き込まれるのは避けられない状況にあった。戦争を通して、日本は中国東三省に進出し、ロシアから譲渡された東清鉄道南満洲支線だけでなく、新たな鉄道を建設していった。

1. 中国東北地方における中国による鉄道建設一奉海鉄道

日露戦争後、日露協約により相互の勢力圏は確定され、日本は朝鮮半島の権益を確保した上に、新たに東清鉄道の一部である南満洲鉄道を獲得するなど、満洲において権益を獲得した。しかし、日露戦争後には、占領地の民政安定のために必要な物資輸送の実現など大きな課題があった。その

23 竹内前掲書、111頁。

24 竹内前掲書、232-233頁。

25 スタンチンスキー『マルクス・レーニン主義入門』（永田書店、1930年）76-77頁。

26 スタンチンスキー前掲書、82頁。

ため、従来の軍用鉄道、及び旧東清鉄道線・新奉鉄道・安奉軽便線を管理する野戦鉄道提理部および臨時軍用鉄道監部が、重要な役割を演ずることとなった。ここに、日本による満洲における近代化を象徴する鉄道事業が開始された。

1920年代に入ると、満洲での国権回収運動が在地中国人の有力者層、学生、労働者などを中心に展開された。中国側の輸入代替産業の伸張や関内経済との連携強化、不戦条約による戦争の違法化に象徴される国際法への認識の深まりとナショナリズムの浸透を背景としつつ、あらたな状況の主要な担い手となった在地有力者層の一部が積極的に運動に参加する傾向が深く広がっていったのである²⁷。これに関する事例として、奉天省教育庁長謝蔭昌、船津駐奉天総領事による満鉄付属地内中国人教育権回収提議、満鉄に並行線の自弁建設があげられる。

（一）東三省交通委員会

奉海鉄道は奉天から海龍間約245kmの鉄道であり、奉天から吉林間に延伸を予定された鉄道の一部である。この鉄道は、奉天省当局が交通部（東三省交通委員会）の許可を得て立案計画した官商合併の事業であった。大正11年（1922年）、第一次奉直戦争に敗れた張作霖率いる奉天軍閥は、東三省が直隸派支配下の中央政府からの自治を表明し、「保境安民」という自立した東三省統治を行うことを正当化するために掲げた政治スローガンをうい²⁸、中央政府から相対的に独立した東三省レベルでの地域内統治と近代化を図る各種政策を推進するようになった。その中の東三省交通委員会は、大正13年（1924年）5月に奉天省長代理王永江を委員長として設置された²⁹。

同委員会は、東三省におけるすべての交通・通信事業の管理権を有し、

27 貴志俊彦・松重充浩・松村史紀編『二〇世紀満洲歴史事典』（吉川弘文館、2012年）、75-76頁（以下、『満洲歴史事典』と省略）。

28 前掲『満洲歴史事典』、190頁。

29 前掲『満洲歴史事典』、149頁。

東三省保安総司令の張作霖が委員会の開催権と委員長の任命権を持ち、委員長は、航空、郵政、電信、鉄道、電灯廠などの事業長に対する任命権を持っていた。また、委員15名（委員長を除く）には奉天政権の主要軍官・民政官が兼任の形で着任し、同委員会の決定が同地方政権の意志と見なされる環境が与えられ、同委員会は交通・通信行政における東三省レベルでの最高意志決定機関となる形式が整えられた。主要業務である鉄道に関しては、東三省内において中国資本による鉄道敷設を推進し、京奉（北寧）、奉海、四洮などの鉄路局を管轄下に置き、総営業距離は2921kmにおよんだ³⁰。

鉄道利権回収運動は、東三省交通委員会が中核なって盛り上がった。この委員会の最終的な目標は東三省における統一された自国鉄道網の建設であり、交通と通信政策を全面的に統轄することであり、これは奉天政権の一貫した目標であった³¹。そうした中で東三省の鉄道網の建設が始まったが、最初に建設が認可されたのは、奉海鉄道であった。

（二）奉海鉄路公司

奉海鉄道は中国の鉄道であったが、その構想は日本の「満蒙五鉄道覚書」と関わっていた。大正2年（1913年）10月、「満蒙五鉄道覚書」によって日本は開海鉄道（開原・西豊・西安・東豊・海龍間123マイル）の日中合弁による建設を約束していたのであるが、奉天地方の官民は奉海鉄道を満鉄の補助路線にすぎないものと見なし、それに対抗し得る自弁鉄道を奉天・海龍間に敷設して東山地方の物資を奉天に吸収すると同時に、北寧鉄道の補助路線を計画するに至った、これが奉海鉄道建設計画の起源である³²。

大正11年（1922年）1月、王永江は満鉄に奉天から海龍までの鉄道建設に関する交渉を申し入れた。当該路線計画では、大豆や鉱産物を豊富に産

30 前掲『満洲歴史事典』、150頁

31 水野明『東北軍閥政権の研究—張作霖・張学良の対外抵抗と対内統一の軌跡—』（国書刊行会、1994年）、162-163頁。

32 吾孫子豊『満支鉄道発達史』（内外書房、1944年）、314頁。

出する奉天省東部を通り、なおかつ、明治38年（1905年）12月に締結された日清満洲善後条約の附属秘密協定第三項、「併行線」禁止条項に抵触するため、当初満鉄側は難色を示した。しかし、王永江はかねてから満鉄側が建設を希望していた洮昂（洮南—昂々溪）線、吉敦（吉林—敦化）線の満鉄による建設請負を認め、その交換条件として張作霖政権による奉海線の建設を満鉄側に認めさせたのであった³³。

大正13年（1924年）奉天政権は日本政府に対し開海鉄道の敷設権取消と奉海鉄道の建設承認とを要求し、同年9月奉天の船津総領事より奉天の中国官憲に対し開海線の放棄を声明すると、奉天当局は直に奉海鉄道敷設を計画し、10月末に四洮鉄道の中国人技術員を派遣して予定線の測量を開始した。大正14年（1925年）1月ほど完了し、2月上旬「奉海鉄路公司」が設立された³⁴。資本金は奉天大洋2000万元、株式を20万株に分ち一株100円とし、株券は100株券（1万元）、10株券（1000元）、1株券（100元）の3種に分ち³⁵、奉天省政府において1000万元を負担し³⁶、残額は省借款の形式をとり各県を3等級に分ち³⁷、1等県は20万元、2等県は10万元、3等県は1、2万元を強制的に徴集された³⁸。

奉海鉄道の範囲は東山地方即ち奉天省海龍・輝南・金川・柳河・東豊・西安・西豊の諸県と吉林省の盤石・樺甸・濛江諸県の一部、及び従来満鉄線撫順駅の勢力圏に属していった興京・撫順・通化諸県の一部であって、面積は約1500万方里、北は吉林省伊通・盤石・樺甸の諸県に連れ、東は吉林省濛江県に至り、南は通化・興京両県を境とする広大な地域であった³⁹。

33 澁谷由里『馬賊で見る「満洲」』（講談社、2004年）、140頁。

34 外務省記録「奉海（瀋海）鉄道関係一件」、1925年。

35 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課編『奉海鐵道と葫蘆島築港問題』（南満洲鐵道株式會社庶務部調査課、1926年）、1頁（以下、『奉海鐵道』と省略）。

36 外務省記録「奉海（瀋海）鉄道関係一件」1925年。

37 前掲『奉海鐵道』、2頁。

38 「奉海路集股又訊」『盛京時報』1925年5月14日号。

39 南満洲鐵道株式會社庶務部調査課編『奉海鐵道の満鉄に及ぼす影響』（南満洲鐵道、1929年）、3頁。

おわりに

明治維新から1920年代まで、鉄道の役割は変化していった。明治維新のころは近代文明としての象徴であり、富国強兵を目指す手段であった。それと同時に、日本では旧暦（太陰太陽暦）から太陽暦（グレゴリオ暦）への切り替えが行われている。鉄道や暦に限らず、この時期には、日本全国が近代国家を目指す西洋文明の導入が急速に進められ、江戸の時代は遠ざかりつつあった。当時、鉄道と軍事は一体となって進められた。西南の役・日清戦争・日露戦争において、鉄道が果たした役割極めて大きいものであった。武器装備、人員、馬匹など戦争のための物資は、鉄道を利用して迅速に輸送された。一方、鉄道はナショナリズムとの関係があることも忘れてはなるまい。

1920年代に入ると、満洲における国権回収運動は在地中国人の有力者層、学生、労働者などを中心に展開された。その中で、自弁鉄道建設は一つの事例となろう。当時、奉天軍閥は東三省交通委員会を通じて建設に乗り出した奉海鉄道だけでなく、吉海鉄道（吉林―海龍）、打通鉄道（打虎山―通遼）、開豊鉄道（開原―西豊）も満鉄に並行する自弁鉄道建設であった。鉄道は近代国家の発展、軍事能力の拡張、ナショナリズムの昂揚という3種類の役割を持っている。他国を侵略するということは、正当化できるものではない。しかし、ロシアや日本が近代化の象徴となる鉄道を満洲で建設したことで、中国人のナショナリズムを刺激し、経済・社会など様々な方面の発展ももたらした。軍国主義は容認できるものではないが、そうした側面については、正当な評価を回避してはならないのではないだろうか。