

〈研究ノート〉

東北張氏政権の鉄道政策と日満関係

高 韻 茹

要旨：南満洲鉄道は日本経済に対して重要な役割があるため、日本は中国東北である奉天軍閥と競い合うことは避けられなかった。満鉄平行線及び包囲線等問題も生じた。本論では、奉天軍閥の鉄道政策が日満関係に影響を与えた仮説に基づき、張作霖政権及び張学良政権という中国東北にあった張氏政権を中心として、鉄道政策を中心に考察する。政治心理学による、張作霖及び張学良の鉄道政策を分析し、さらに日本と満洲との間の関係を論じる。

キーワード：張作霖、張学良、満鉄問題、日満関係

はじめに

南満洲鉄道は日本経済に対して重要な役割がある上で、日本経済史では、母国（日本本国）と植民地（満洲）との関わりに注目するものもある。しかしながら、当時の清或いは1912年（大正元年）に建国した中華民国では、列強が四方八方にきて、池の中の鯉の如く、勢いが盛んであった日本在満政策には政府あるいは奉天軍閥だけではなく、第三方の介入の可能性もあった。利益を守るため、南満洲鉄道株式会社に関わる仕事に全

力を尽くす。だからこそ、中国東北である奉天軍閥と競い合うことは避けられなかった。満鉄平行線及び包圍線等問題が生じた。よく日本が中国との間の鉄道問題という問題意識を共有する論文が多かったが、日本と満洲・日本と奉天軍閥などの間の相互作用的な関係性を明らかにしようとするものではなかった。

奉天軍閥は張作霖が創立したものである。1928年（昭和3年）満洲某重大事件後、息子の張学良が奉天軍閥を継承した。張作霖政権及び張学良政権は対日態度・立場が違うので、満鉄問題に対して鉄道政策も違った。本来、満洲というところは歴史・政治・経済・外交などの方面から特殊性が生じていたのである。満鉄の成立の機に乗じて、日本と満洲を経済的に緊密に結合しながら、1945年（昭和20年）に終戦後、その密接的連絡もやめて終わってしまった。満鉄というものは日満経済関係が樹立だけではなく、奉天軍閥との関係も緊密であった。しかし、張作霖政権にも張学良政権にも満洲・モンゴルにおける鉄道利権に関わる衝突が解けないままで、第二次世界大戦が勃発したと共に、日本も戦争に参加し、結局には満鉄を解散してしまった。

本論では、奉天軍閥の鉄道政策が日満関係に影響を与えた仮説に基づき、張作霖政権及び張学良政権という張氏政権を中心として、鉄道政策を中心に考察する。政治心理学による、「環境」と「人格」の相互作用の上で、人格特性と動機が如何なる政治行動はどのように影響させるのかを研究する。「行動」は個人（すなわち政治家）を動作の主体とする何かを行うことで、環境は政治行動を直接に影響することはできない。個人は環境の影響を受け、何かの反応としての行動を起こすのである。つまり、政治行動の公式は環境 (E, environment) — 性質 (P, predisposition) — 反応 (R, response) である¹。それを通して、張作霖及び張学良の鉄道政策を分析し、さらに日本と満洲との間の関係を論じる。

1 Greenstein, Fred I. (1992). Can Personality and Politics be Studied Systematically? *Political Psychology*. 13(1), 109.

一、日本と満洲との関係

満洲という植民地は他の地域と違い、日本にとっては、日本経済と不可欠性の関係がある。満洲が日本の植民地になることは偶然ではなく、思惑通りのことであった。明治政府の成立初期において、国際問題について、一番重要なのは列強との不平等条約を改正し、さらに周辺の国との関係及び国境を確定することである。その過程で、近代国家を目指して、資本主義の発展を続け、イギリスやフランスなどの西欧国家のような帝国主義の考えに浸っている。

1. 満洲に進出

日本と満洲との間は特殊性と不可欠性である。まず、政治地理学の視点から論じる。イギリスのハルフォード・マッキンダー (Halford Mackinder) はハートランド論を唱えた。マッキンダーは20世紀初期において世界を中軸地帯 (ハートランド) (Pivot Area)・内側の三日月地帯 (Inner or marginal crescent)・外側の三日月地帯 (Lands of outer or insular crescent) という三つの地域に分け、「東ヨーロッパを支配するものがハートランドを支配し、ハートランドを支配するものが世界島 (ワールド・アイランド) を支配し、世界島を支配するものが世界を支配する」と主張した。マッキンダーは、ユーラシア大陸でドイツ帝国が台頭していることに対して、大英帝国の覇権地位を維持するため、そのハートランド論を提出した。言い換えると、ヨーロッパ或いはランドパワーの台頭に直面しなければならなかった。一方で、そのハートランド論からも日本と満洲のことを分析することができる。日本は大英帝国と同じく周囲を海に囲まれた島国で、ユーラシア大陸における勢力の台頭に対して直面しなければならない。特に明治政府が成立以来、本州を中心として、徐々に領土を拡大し、付近の小さい島から次第に大陸にも及んでいて、当時の日本にとっては、国防的必要及び経済的利益のため、朝鮮と満洲を支配しなければならなかった。朝鮮

と満洲を支配すれば、ユーラシア大陸の大国に抵抗する能力がある。そうすれば、戦争の犠牲や他の帝国の植民地になるわけではなかった。

次に、日清戦争及び日露戦争以来、日本と満洲との間には、政治的に経済的に軍事的に密接不離の関係におかれ、特に国際環境と世界経済状況の変化によって、相互依存関係を緊密化した²。日本国民の満洲観は三つの要素から構成された。その一つは日清戦争が終わったばかりの三国干渉から日露戦争に至る時期において、国民的自衛心が生じた。その二つは、国民主義によって、産業革命の進展が満洲・朝鮮という地域を植民地と見なすことによる、海外への発展及びユーラシア大陸への進出が可能となった。また、第一次世界大戦後、日本は資本主義の発展で食糧問題への懸念を生じ、国内資源の不足も感じた。同時に、世界的経済恐慌に伴って、日本国内での購買力が貧窮化して、国際的にも各国が経済的ブロックを形成したので、不知不識の間に、満洲が日本経済の「生命線」と見られた。その三つは、帝国主義による、満洲が日本の境を接するから、国境の延長という観念を形成した³。

2. 南満洲鉄道

日露戦争後、日本は満洲に関する主な権益を獲得した。日本政府は関東州の租借権について、旅順に関東都督府を設置し、鴨緑江流域での木材伐採権について、鴨緑江木材伐採会社を設立した⁴。また、東支鉄道長春以南の部分も譲渡された。それ以外に、營口支線と安奉支線がある。營口支線は1909年（明治42年）9月4日に満洲五案件の条約により清に認めさせた。安奉支線は朝鮮と満洲との連絡する上で、ユーラシア大陸連絡の幹線

2 呂作新『民族協和の満洲国：主として新入満者の為に』（満洲帝国協和会中央本部、1939年）2頁。

3 蠟山政道『日滿関係の研究』（斯文書院、1993年）186-190頁（以下『日滿関係の研究』と省略）。

4 西澤泰彦『満鉄——「満洲」の巨人』（河出書房新社、2005年）16頁（以下『満鉄——「満洲」の巨人』と省略）。

として重要であるが、日露戦争戦中における日本軍の軍器と糧食の輸送ために建設する軽便鉄道であった。戦後、満洲協約によって、その軽便鉄道を改築・経営されることとなった⁵。

初めは、満鉄を設立する計画を定めていたわけではなかった。日清戦争によって、日本の植民地となった台湾では、台湾総督府が鉄道建設計画を実行した。満鉄に対して、国有鉄道という点において、台湾鉄道経営の方法をそのまま導入するものであったが、当時の台湾と満洲では大きく異なっていた。台湾では全島が日本の植民地となり、満洲では、日本が獲得した長春以南の鉄道経営権には、付随する権利として、鉄道沿線に設定された「鉄道附属地」に関する権利や鉄道沿線における鉱山の経営権があった。鉄道附属地における行政権を清政府に強引に認めさせた日本としては、租借地及び鉄道附属地を一元的に支配する国家機関が必要であった。しかし、清の領土に日本の国有鉄道が存在することは、日露講和条約や日清条約に違反し、門戸開放政策を唱えるアメリカやイギリスなどの反対にあうことを外務省も大蔵省も憂慮した。だからこそ、その譲渡された鉄道は、東清鉄道をモデルとして、株式会社によって経営することとなった。1906年（明治39年）6月7日に、勅令「南満洲鉄道株式会社設立の件」を公布し、80名の満鉄設立委員を任命した⁶。

満鉄に関する権利は本体の権利と附属権利という二つの権利がある。本体の権利は80年にして清あるいは中国に無償回収の権利があり、36年後には価格を支払って回収の権利もある。1903年（明治36年）に開業してから1983年（昭和58年）に無償回収し、1939年（昭和14年）に買収の期限がくるが、日本は満州の利権を確実にするため、1925年（大正14年）5月25日に新たな条約で期限を99年間に延長した。さらに、満鉄を脅かす平行線問題について、1905年（明治38年）の満洲に関する条約では、「南満洲鉄道の利益を保護するため、清政府は同国が右鉄道を回収する以

5 前掲『日満関係の研究』、49-50頁。

6 前掲『満鉄——「満洲」の巨人』、16-19頁。

前において、右鉄道の付近において且つこれと並行する本線、または利益を損なうべき支線を建設せざることを約す」と指摘した。また、1925年（大正14年）の条約による、満蒙鉄道投資の優先権を得ると確認した。その満蒙鉄道の優先権については、「清政府は将来南満洲及び東部内蒙古において鉄道敷設の場合には自国の資金を持つべきだ。もし外資を要する時は、まず日本資本家に借款を商議するべきだ」と記録した。一方で、附属権利については、鉄道附属地、鉄道材料税、鉄道守備兵、満鉄沿線の鉱山採掘権などがある。特に、その沿線の鉱山採掘権については、撫順及び煙台という二つの鉱山は清に認めさせて日本に所属した。また、1909年（明治41年）の協約による、日本・清という両国合弁となり、1916年（大正5年）に日支合弁鞍山鉄鉱振興無限会社が設立された⁷。

二、張作霖時代の鉄道政策

1920年代に入ると、張作霖は奉天省・黒龍江省・吉林省という東三省を自分の手に握った。同時に、北京政府の実権を目指し、直隸派と競い合ったため、戦争が頻々と起こった。特に、第一次直奉戦争の敗北を良い機会として、張作霖は東三省の軍隊と内政を再建した。鉄道は単に運輸のためのものではなく、経済にも軍隊にも大切なものである。一方で、日本国内では、第一次世界大戦後の恐慌が発生してから、また1923年（大正12年）の関東大震災など大きな打撃を受け、経済状況は大変だった。

1. 張作霖のパーソナリティ

張作霖は1902年（明治35年）に清軍に正式に編入されてから、軍人として国家及び国民を守る義務を尽くした。辛亥革命が勃発する前に、部下の張景恵からの情報が耳に入ると、迅速に奉天に進入した。当時、張作霖

7 前掲『日満関係の研究』、50-55頁。

にとっては、「革命」というものは全然わからなかったが、軍人としてやるべきことが総督と地方の人民を守るだけであった。それによって、共和制度及び共産党などの支持者に対して情け容赦をしなかった。また、張作霖は杜立三のような人間と違う。匪賊出身の杜立三は馮德麟のおかげで、前営營帯官に就任したが、長官の馮德麟の命令を拒否し、台安清麻坎と掉斜窩子などであちらこちら逃亡し、金品を略奪したりしていた。張作霖は地域自衛集団を経営したことがあるが、清軍に編入してから、過去の悪事を一回でもしなかった。さらに、袁金鎧の推薦によって、遼康税捐局局長の王永江が奉天税捐局局長に異動を要請した。王永江の改革に対して、第二十七師及び第二十八師という二つの師団でも反対意見を表した。張作霖は「我々、武力を持って天下を取ったが、武力をもって国家の管理と問題を解決することができない。必ずきまりに従って事を処理しなければならない」という態度を堅持していた。言い換えると、軍人らしい軍人の義務を果たす。改革で衝突を起こした王永江は仕事を辞めると一度思ったことがある。それに対して、張作霖は軍隊の紀律として自分の部下が誰か気に入らない或いは仲違いするによって、妥協の余地があったら、それは極めて理不尽であった。つまり、張作霖は自らが軍人の本分を守る人間なので、部下たちも軍人らしい軍紀を守るべきである。

中華民国大總統の任にあった袁世凱は「廃省改道」などの改革を実行したことによって、東三省を奉天省・黒竜江省・吉林省という三つの区域に分割させた。広義的な愛郷主義者とする張作霖にとっては、東三省の回復を目指して奉天省・黒竜江省・吉林省を統一することを計画していた。彼の計画は段階的であった。まず、馮德麟と共に手を組んで、段芝貴を省外に追放してから、自らが奉天軍務及び省長の職務を手に入れた。また、馮德麟と湯玉麟という二人が奉天省から離れるだけでなく、政治圏でも追放し、奉天に駐屯している第二十七師と第二十八師という二つの師団を全て自分の手中に落とした。次に、黒龍江省の内部闘争の機に、北京政府に親縁関係のある鮑貴卿に黒竜江省督軍兼省長を推薦しながら、黒龍江省で

旅長の許蘭州を網羅して、英順と巴英額という二人の職務は鮑貴卿の幕僚を引き継ぐとなった。そして、吉林省の回復については、直隸派が安徽派との間の矛盾及び日本軍という二つの原因がある。安徽派の徐樹錚は奉天軍の勢力によって、安徽派を軍事危機から救い出す願いがあった。個人としての気持ちもあるので、徐樹錚は苦心して張作霖と親しくして、孫烈臣が第二十七師を率いて、長春に駐在すると提議した。また、吉林省長の孟恩遠が率いる軍隊は日本軍と寛城子駅で衝突を起こした。それに対して、日本側は北京政府が顔を出して正しい善後処理を片付けるべきであった。その後、孟恩遠は鮑貴卿と吉林省で引き継ぎの手続きをしてから、天津の実家に帰ってしまった。

このようにすると、黒龍江省も吉林省も鮑貴卿は管理していたが、実は張作霖の勢力範囲に所属した。鮑貴卿は就任する前に、先ず奉天で張作霖と顔を合わせ、張作霖の人柄については保証しなければ、鮑貴卿はどんなことがあっても、黒龍江省に向かっていかない。また、鮑貴卿が北京を離れる時に、北京政府は許蘭州を將軍府参軍に任命する命令を引き渡して、鮑貴卿の判断によって条件に合うように発表するが、彼がぐずぐずと発表の勇気がなく、遂に張作霖に相談した。さらに、英順と巴英額はクーデターを起こす時にも、鮑貴卿も慌ただしく電報で張作霖に援助を要請した。それだからこそ、表面には、鮑貴卿は黒龍江省督軍兼省長であるが、舞台裏で張作霖が実力を握っている人物である。東三省を手にかけてから、張作霖は奉天派から奉天軍閥を目指して直隸派と競い合っていた。第一次直奉戦争で直隸派に敗れたが、張作霖は瀋陽に戻ってきたばかり、早速、奉天軍の改革に取り組んでいた。二年後、再び勢いを盛り返して、直隸派に攻め込んで、直隸派の核心軍隊を壊滅しただけではなく、呉佩孚も敗走して逃亡した。ただ二年間で失敗者である張作霖は再び巻き返すことができたことは、彼は運が良いと言われなく、勇気と謀略という両方も持っている人物なのである。

2. 満鉄平行線政策

第一次直奉戦争後、北京政府は5月10日に東三省巡閱使を廃止され、張作霖に全ての職務を免除され、上級機関からの指示を待ち受けることとなった。張作霖は先ず5月12日に瀾州で独立を宣言してから、自らが奉天軍総司令を称した。5月26日に、孫烈臣と呉俊陞等連署し、「5月1日から、東三省と西南及び長江各省は一致行動で、法律制度を擁護し、地方自治を推進し、国家統一を促進する」と公表した。その後、27日に瀋陽へ戻ってから、張作霖は6月4日に「東三省自治保安総司令」を改称し、又一環として「閉関自治」の宣言を公表した⁸。張作霖政権は、治安維持及び鉄道敷設権回収運動という機に乗じ、満洲善後条約に違反し、1918年（大正7年）の満蒙四鉄道予備借款契約を実行せず、民族資本による満鉄平行線を計画実行に移したのである。それは打虎山から通遼までの打通鉄道・奉天から海龍までの奉海鉄道・吉林から海龍までの海吉鉄道という三つの鉄道である。次にその各々について述べる。

(1) 打通鉄道

満鉄の西側にある打通鉄道は北京・奉天間の京奉線の打虎山駅から通遼に至る京奉線の支線である。奉天軍閥の重工業及び炭鉱業のため、打通鉄道を建設するのである。1919年（大正8年）末に、張作霖が奉天大洋50万円を投資し、八道壕炭坑を設立し、閻廷瑞を督辦に任命した。1921年（大正10年）4月に、張作霖は北京政府の許可を受け、打虎山・八道壕間の虎壕鉄道を敷設し、延長12哩、軌道の幅員が4呎8吋半の広軌鉄道とする京奉線の支線である。虎壕鉄道を敷設していた土地は地主の李鳴岐に属するので、奉天大洋15万円の価格で成約した。また敷設していた材料などの京奉鉄路に関わる機関を担当した。1922年（大正11年）12月9日

8 陶菊隱『北洋軍閥統治時期史話第六冊』（新華書店、1978年）110-114頁。

に開通した⁹。1923年（大正12年）に八道壕から北へ延伸し、新立屯に向いて計画した。その後、新立屯・彰武間（33哩）も完成し、さらに彰武・通遼間（88哩）の工事も続けられ、1927年（昭和2年）10月24日に全線を開通した¹⁰。

(2) 奉海鉄道

奉海鉄道は中国自国の資本及び技術による最初の鉄道である。それは奉天を起点として、海龍に至る延長145マイル、軌間は4フィート8半の広軌で、官民合弁の奉海鉄路会社が管轄する鉄道である¹¹。資本金は奉天大洋2000万元で、1928年（昭和3年）8月に完成した。この鉄道は満鉄の東側にある。北京・奉天間の京奉線と連絡するものとして、さらにこれを北方に延長して、満鉄の東側に平行線として図った¹²。奉海鉄道の範囲は東山地方、即ち奉天省の開原・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¹³。この鉄道の価値について、奉天省と吉林省を接続し、さらに京奉線による関内方面とも直接に接続するものとして、国防方面にも経済方面にも重要な役

9 王雲鵬「張学良与八道壕煤炭」『張学良暨東北軍新論』（華文出版社、1993年）234-235頁、JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B04010908300、支那鉄道関係雑件満洲ノ部17、黒山県八道壕炭坑運炭鉄道自大正十一年十二月（1-7-3-9_6）（外務省外交史料館）。

10 JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B13081139200、8、支那鉄道問題／第8節 打通鉄道（議AJ-13）（外務省外交史料館）。

11 高梨『経済の満蒙——其の現状と更生策』中外商業新報 http://www.lib.kobe-u.ac.jp/das/jsp/ja/ContentViewM.jsp?METAID=00474240&TYPE=IMAGE_FILE&POS=1&LANG=JA（閲覧日：2021年7月15日）。

12 長野朗『満蒙に於ける列強の侵略戦』（千倉書房、1931年）76-77頁（以下『満蒙に於ける列強の侵略戦』と省略）。

13 南満洲鐵道株式会社庶務部調査課編『奉海鉄道の満鉄に及ぼす影響』（南満洲鐵道、1929年）、3頁。

割を演じる。経済上より見ると、奉海鉄道は豊富な特産物がある東山地方を含んでいた。また吉林省方面の木材、西安方面の石炭等特産物もこの鉄道により経済の繁栄を迎えるだけではなく、従来開原の貿易量にも影響を与えた¹⁴。

（3）海吉鉄道

海吉鉄道は奉天・海龍間の奉海線の終点海龍から吉林省の省城吉林まで、奉天・吉林という東三省である二つの主要都市を連絡し、奉海線と海吉線を合わせて一つにする。1926年（大正15年）の夏から合議し、年末に吉林省政府は海吉鉄道籌備処を設置し、李銘睿を総辦に任命した。1927年（昭和2年）に、海吉鉄道工程局を設立し、李銘睿総辦の下に、総務、工務、会計、車務等各課が設置された。職員を任命するため、吉林職業学校の養成班に百名の生徒を募集し、鉄道従業員の養成に務め、また電報学生募集広告を《吉長日報》に出した。建設費の1200万元では、1000万元は吉林省が負担し、他の200万元は省民による募集及び吉林財政庁が海吉鉄道工程局の請願に基づき、自立金から30万元を支出したのである。1927年（昭和2年）4月から測量が始まり、官民合弁で工事に着手し、1929年（昭和4年）から運営した¹⁵。

三、張学良時代の鉄道政策

1928年（昭和3年）に、済南事件・満洲某重大事件が相次いで発生後、中華民国では不平等条約の廃止、權益回収を要求する民族運動・愛国運動が高まっていた。張作霖の後継者とする張学良が東三省に青天白日旗を掲げ、南京国民政府は中華民国の統一を完成した。アメリカで始まった世界

14 JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B13081139300、8、支那鉄道問題／第9節 奉海鉄道（議AJ-13）（外務省外交史料館）。

15 前掲『満蒙に於ける列強の侵略戦』、78-79頁、JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B13081139100、8、支那鉄道問題／第7節 海吉鉄道（議AJ-13）（外務省外交史料館）。

恐慌と共に、日本国内では、金輸出解禁による経済不況と合わせて、昭和恐慌となった。

1. 張学良のパーソナリティ

張学良は張作霖の長男として溺愛されていた。張作霖の先祖は農耕に従事して一生を貧苦していた。張作霖こそ塾で勉強していたが、家が貧乏なので、勉強をやめて、次兄の張作孚のようにあちこちのアルバイトで家計を支えた。だからこそ、張作霖は子供及び甥にかかる期待はなおさら大きかった。わざわざ張学良に家庭教師をつけた。彼の家庭教師は一人ではなくて、複数の有名人がいた。例えば、満洲族出身の白永貞は奉天省海龍府の知府となり、民国時代に省議会議員などを歴任した地方政界の有名人である。革命家の張夢九も張学良の家庭教師を務めたことがある¹⁶。そう考えると、張作霖は張学良に単純に四書五経に通じるだけの書生育ちではなく、視野を広げようとする雄大な心を持った人間になろうとしていた。

その後、張作霖が創立した奉天講武学堂を卒業して、奉天軍に編入した。張学良は父の張作霖の決定に服従しながら、実には自分の考えを持っていた。例えば、張作霖の言いつけで于鳳至と結婚したが、奉天の名妓谷瑞玉を家に連れて同棲した。これは本当に張作霖の逆鱗に触れて、父と喧嘩した。また郭松齡事件では、張学良は父の命令に服従し、軍隊を連れて、郭松齡の軍隊を討伐した。しかし、張学良にとっては、これが一生の忘れられない傷になる。父に対する思慕ゆえ、師匠と仰いだ人物に同調できず、見捨ててしまった。国家に対する公的利益を目指す父の張作霖と、東三省という地域安定を目指す郭松齡、二人ともに「大義」であり、そこに「私情」が挟まった故に苦しんでいた¹⁷。

張学良は張作霖と比べ、成長した環境が違い、貧困な環境から台頭して

16 渋谷由里『「漢奸」と英雄の満洲』（講談社、2008年）22-24頁（以下『「漢奸」と英雄の満洲』と省略）。

17 前掲『「漢奸」と英雄の満洲』、17、27-30頁。

いた張作霖には謀略をめぐらす性格がある。それに対し、張学良はよく教育を受け、父のおかげで、向こう見ずで大胆である。言い換えると、彼は現実の残酷に対して甘すぎで、愛と憎しみの区別がはっきりしている。そうすると、満洲某重大事件後、彼は奉天軍閥を継承以来、相次いで反日政策を実行した。

2. 満鉄包囲線政策

1928年（昭和3年）以降、張学良政権では新式軍隊の整備、経済、教育の近代化が進められた。同年に、東三省交通委員会会議では、「自建自営」（中国人は中国に属する鉄道を建設して経営する）を目指して、外資の導入をやめて、東三省にある鉄道を発展させることとなった¹⁸。東三省保安総司令としての張学良は東三省交通委員会を東北交通委員会に改組して、奉天省長の鄭謙を交通委員会委員長に任命し、常蔭槐・翟文選・誠允という三人を副委員長に任命した¹⁹。満洲における鉄道及び郵政を管理する最高機関という東北交通委員会は、東北政務委員会及び南京政府鉄道交通という両部の指揮を受けて、奉天省・黒龍江省・吉林省・熱河省という四つの省における交通機関を管理していた。各鉄道の資材は東北交通委員会から配給して、鉄道自身が勝手に購入することを許さなかった²⁰。東北交通委員会が作成した満蒙鉄道網建設政策では、葫蘆島を基点として、東にある奉海鉄道・海吉鉄道及び西にある打通鉄道という兩大幹線を拡充し、鉄道網が形成された²¹。

その満蒙鉄道網建設政策とは、東大幹線・西大幹線・南大幹線という三大幹線である。東大幹線は葫蘆島港を基点として、京奉鉄道・奉海鉄道・海吉鉄道という三つの鉄道に基づき、吉林から北へ五常、方正、依蘭、同

18 遼寧省档案馆『交通委員会文書』、第7515号。

19 馬尚斌『奉系經濟』（遼海出版社、2000年）、123頁。

20 前掲『満蒙に於ける列強の侵略戦』、94-95頁。

21 王貴忠「張学良と東北鐵路建設」『張学良暨東北軍新論』（華文出版社、1993年）211-214頁（以下『張学良と東北鐵路建設』と省略）。

江、綏遠に至った。主要な支線は等呼蘭—巴彦・綏化—鐵驢・綏化—富錦・綏化—望奎・興隆鎮—東興鎮・敦化—延吉・張家灣—下九台・煙筒山—樺甸・朝陽鎮—撫松・撫順—長白・海龍—延吉・海龍—安東三道浪頭までの鉄路という12の鉄路を含んでいた。西大幹線も葫蘆島港を基点として、京奉鉄道及び支線の打通鉄道・四洮鉄道・洮昂鉄道・齊昂鉄道・齊克鉄道に基づき、チチハルから北へ黒河に至った。主要な支線は等泰安—海倫・泰安—拜泉・洮安—索倫・索倫—滿洲里・洮南—長春・通遼—魯北・通遼—開魯・開魯—林西までの鉄路という8の鉄路を含んでいた。南大幹線も葫蘆島港を基点として、京奉鉄道支線の錦朝鉄路に基づき、一つが金岑寺西へ朝陽、赤峰、圍場、多倫に至って、もう一つが朝陽から、承德を通過して、北京と連接する鉄路と図った。南大幹線の建設資金は京奉鉄道の収益、奉天省・黒龍江省・吉林省・熱河省という四つの省の財政庁、及び省民による募集である²²。

その政策は満蒙鉄道網の敷設だけではなく、葫蘆島港の整備にも取り組んでいた。葫蘆島は奉天省錦県の西部、京奉鉄道の錦西駅を距る12キロメートル、営口・秦皇島という二つの港の間にある。葫蘆島の築港の計画は清末において始めたのである。1908年（明治41年）に、徐世昌が東三省総督の在任期間で、英籍技師を聘して、沿岸一帯を調査してから、1910年（明治43年）から工事を始めたが、一年ばかりで辛亥革命が起こって、北京政府が工事を停止し、葫蘆島施設を奉天省政府に属すると決定した。1930年（昭和5年）1月24日に、東北交通委員会代理委員長高紀毅は香港和蘭築港会社と葫蘆島築港の契約を結んだ。建設資金は香港和蘭築港会社が640万ドルですべて負担し、北京鉄路局も鉄道の収益を投資し、中国工程企画による工事を着工し、中国総工程司が監督を担任した²³。

22 前掲『張学良与東北鉄路建設』、223-226頁。

23 前掲『張学良与東北鉄路建設』、220-221頁、前掲『満蒙に於ける列強の侵略戦』、107-111頁。

おわりに

日本と満洲との間には特殊な関係があるので、張氏政権の鉄道政策は満鉄だけではなく、日本経済及び日満関係に対して影響を与えた。張作霖は貧困な状況から台頭し、またその時代における各軍閥が列強と利害関係を結んでいたように、張作霖と日本もそういう関係にあった。張作霖政権時代の平行線政策は、北京政府の実権を握ることを目指して、自営鉄道を敷設したのである。平行線政策については、打虎山から通遼までの打通鉄道・奉天から海龍までの奉海鉄道・吉林から海龍までの海吉鉄道という三つの鉄道である。打通鉄道は軍事及び経済のため、石炭の輸送を確保することを図った。奉海鉄道と海吉鉄道は京奉鉄道と接して、直接に関内あるいは北京に接近するのである。その自営鉄道は満鉄の利益を侵害し、日本側の抗議を無視し、自らの意思を通して工事を着工したが、日本との協議を行うようになってからは、奉天軍閥は一部の自営鉄道の利権を日本政府と交換したこともある。言い換えると、張作霖政権の鉄道政策は日本に対して、表面的には中国の民族主義昂揚の機に乗じ、中国に属する鉄道利権の回収を行ったが、実際には、日本政府との関係は悪くなかった。

ところが、張学良政権の鉄道政策は最終的に日本との関係を断ち切った。張学良の成長した環境は父の張作霖に比べ、よく教育を受け、父のおかげもあって、時に短慮で大胆である。言い換えると、彼は現実の残酷さへの対応に甘さがあり、愛と憎しみの区別がはっきりしている。その結果、満洲某重大事件後、彼は奉天軍閥を継承以来、相次いで反日政策を実行した。張学良にとっては、父の張作霖がなければ、自分が何者であるかわからなかった。だからこそ、奉天軍閥を継承してから、新たな政策と改革に取り組んだ。張学良政権時代の包囲網政策は東大幹線・西大幹線・南大幹線という三大幹線である。その政策は満鉄の利益を侵害するだけでなく、日本政府に対して激しい衝突が起こる意味がある。また、張学良時代の国際環境で、国際平和のため、不戦条約を結び世界的経済恐慌と伴っ

て、帝国主義の日本に対して不利な状況となった。その雰囲気、包囲網政策が日本に対する武器と見なすこととなった。