

# 在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤 —満州国線<sup>1</sup>の満鉄への経営委託をめぐる(1)—

兒 嶋 俊 郎  
(長岡大学)

## はじめに

満州事変直後から、関東軍は軍事行動の必要に応じて鉄道を接収していった。その際満鉄社員が動員されたことは言うまでもない<sup>2</sup>。また瀋海鐵路の接収と再開の過程が示すとおり、鉄道の接収に在地中国人有力者が動員され、親日組織が作られていったが、これらはその後の満州国建国の礎の一部をなした<sup>3</sup>。

軍事的要請と傀儡的親日組織形成の役割をになって進行した鉄道の接収は、最終的に満州国有鉄道の満鉄への経営委託にいたった。中国系諸鉄道は、その大半が満州国の国有鉄道とされ、その上で経営は満鉄に委託された<sup>4</sup>。その主導権をとったのは関東軍であり、この経営委託を通じて関東軍は満鉄の鉄道運営に対する指揮監督権<sup>5</sup>を獲得していった。筆者はこの経営が委託される過程を検討してきたが<sup>6</sup>、いくつか不十分な論点が残っている。

なによりも満州事変の推移の中で、鉄道問題がどのように処理されていったのか、その経緯を整理する必要がある。

<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、煩瑣になるため省略する。

<sup>2</sup> 兒嶋俊郎「研究ノート『満洲交通史』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)を参照されたい。

<sup>3</sup> とはいえ満州国建国の過程は複雑な経路をたどった。この点に関しては例えば、山本有造編『満州国の研究』(緑陰書房 1995年)の「第2章 『満洲国』の創出」を参照されたい。また親日派など満州国建国に関わった在地勢力の関しては、浜口裕子『日本統治と東アジア社会』(勁草書房 1996年)が重要である—特に「第二章 満洲事変と中国人」。

<sup>4</sup> 具体的には、吉長、四洮、洮昂、吉敦、瀋海、呼海(松花江および関連の水運を含む)、吉海、齊克、洮索、奉山(打通線および附属港湾を含む)の諸鉄道等を指す(満州国鉄道借款及び委託経営契約 第1条、「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約写」40頁。村上文書7Q-1)

この「満州国国有鐵道諸契約等調印ノ経過及主要契約写」は「特秘」扱いで、16部作成されそのうちの第5号が村上理事に配布された。16部の配布先は以下のとおりである。

第1号	総裁	第5号	村上理事	第9号	大淵理事	第13号	鉄道建設局長
第2号	副総裁	第6号	山西理事	第10号	山崎理事	第14号	文書課長
第3号	伍堂理事	第7号	竹中理事	第11号	鐵路総局長	第15号	文書課文書係
第4号	十河理事	第8号	河本理事	第12号	総務局長	予備	(文書課保管)

村上文書については、「資料 村上義一文書(関係記録)目録」『法学研究』第49巻第4号、1976年、が詳しい。また「マイクロフィルム版 慶應義塾大学図書館所蔵 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。本稿の記述とも重なるので参照されたい。

<sup>5</sup> ただ行論中に明らかにするように、この権限が従来からの満鉄社線にまで、あるいは満鉄本体の経営にどの程度及んだのかはまだ明らかではない。

<sup>6</sup> 「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線の満鉄への経営委託をめぐる(上)」(『生涯学習研究年報』第2号 2008年3月)、「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤—満州国線の満鉄への経営委託をめぐる(中)」(『長岡大学 研究論叢』第6号 2008年8月)。なお本稿はこれら原稿を受けたものである。また拙稿「日本帝国主義下の『満洲』鉄道問題」(『三田学会雑誌』77巻1号、1984年4月)も参照されたい。ただ一部記述に不正確な部分がある。その点については行論中で指摘する。

る。ことに契約調印までの経緯に関して、関東軍で満鉄の経営委託を担当した後宮淳が事変後まとめた資料<sup>7</sup>に依拠して論じてきたが、「満州事変機密政略日誌」<sup>8</sup>など関連資料を検討することで修正する必要があると考える。次に満州国国有鐵道の委託過程においては、日本内地の関係諸機関との調整が不可欠であったが、その内実を十分に検討していないことである。この点を村上文書、八田文書を利用して補いたい。

## 第一節 満州事変の推移と鉄道問題処理方針の形成過程

### (1) 満州事変前の鉄道問題認識

1928年12月の易幟以後東北は国民政府の下にはいり、中国の政治的統一が実現した<sup>9</sup>。張学良政権下では新式軍隊の整備、経済や教育の近代化が進められ、何より民族意識の高揚に支えられ国権の回復が強く要求された。

しかし鉄道に関しては既に1920年代初めから「自弁鉄道」建設の意欲が高まっていた。一例を挙げれば23年1月、奉天省庁王永江が満鉄野村正課長を訪問し、奉海線建設の希望を伝え、これに野村課長が銅線を連山湾に連結した場合満鉄の脅威となりうることを指摘し、平行線禁止規定にも違反するとして反対の意思を表明するなどといった事例がある<sup>10</sup>。早くも日中間に対立の兆しが現われていたのであった。

その後張学良のもと1928年12月東三省交通委員会（1924年設置）が東北交通委員会に改組され、委員長翟文選、副委員長高紀毅のもと葫蘆島を拠点とする三大幹線からなる鉄道網建設計画図推進されたことは<sup>11</sup>、満鉄のみならず日本側にとって満蒙特殊権益を脅かす深刻な事態と受け止められ、満鉄平行線問題<sup>12</sup>・葫蘆島築港問題として政

<sup>7</sup> 後宮淳「極秘 満州国国有鉄道諸契約調印の経緯」（村上文書7Q-1）。本資料は『満鉄史資料 第二巻 路権編（第四分冊）』（中華書局 吉林省社会科学院《満鉄史資料》編纂組編、1979年）にも、冒頭「一、満鉄在関東軍指使下壟断中国東北鉄路交通経営権 1 奪取東北鉄路、水運権益経過 満州事変后国有鉄道処理経過報告概要」（1077～1107頁）として収められている。

<sup>8</sup> 片倉衷「満州事変機密政略日誌」『現代史資料（7）満州事変』（みすず書房、オン・デマンド版）。

<sup>9</sup> もちろんこの間国共対立があり、各地地方政権の独自性が存在したことは事実であるが、基本的に国民政府が政治的統一を実現したと考える。

<sup>10</sup> この点芳井研一「環日本海地域社会の変容」（青木書店、2000年）115～116頁参照のこと。満州鉄道問題に関しては、特に「第五章 満鉄培養線敷設問題」、「第八章 吉会鉄道敷設の政治過程」が重要である。また20年代には日本側も中国の鉄道建設の意欲を「利用」することで、満鉄培養線の建設につなげようとしていた（芳井書114～115頁）。なおこの時期に関してはまた、小林英夫編『近代日本と満鉄』（吉川弘文館、2000年）、特に加藤聖文「Ⅲ 松岡洋右と満鉄」、佐藤元英「Ⅳ 田中内閣の対中国经济発展政策と満鉄」、「Ⅴ 第二次『幣原外交』における満蒙鉄道問題解決交渉」を参照されたい。加藤陽子『シリーズ日本近現代史⑤ 満州事変から日中戦争へ』（岩波新書、2007年）、加藤聖文『満鉄全史－「国策会社」の全貌』（講談社、2006年）も参照されたい。

<sup>11</sup> 東北交通委員会が推進した計画に関しては、前掲兒嶋「在満鉄道に対する軍事的支配をめぐる葛藤－満州国線の満鉄への経営委託をめぐる（中）」の18～20頁を参照されたい。なおこの中国側の計画については、尾形洋一「東北交通委員会と所謂『満鉄包囲鉄道網計画』（『史学雑誌』第八六卷第八号、1977年8月）がその実態を検討し、実行可能性が低いものだったことを明らかにしている。ただし西村成雄は次のように指摘して、この計画と、それが出てくるに至った背景が持つところに大きな意義を見出している。

「当時政治的に大きな影響力を与えたいわゆる『満鉄包囲鉄道網』も、…中国側鉄道貨物輸送両は増加しつつあった。こうした中国側鉄道網は、一九三一年に日本系借款鉄道一、二三二キロメートルを除いて、営業キロ数において、満鉄の一、一二九キロメートルに対して、一、一八六キロメートルに達しており、この過程は一九二六年の一四九キロメートルからいわば一挙に展開したものであった。この政策を支えた東北交通委員会…は、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役割を果たしていたのである。…したがって、東北地域の運輸体系創出が種々の困難と限界を持ちながら（例えば財源不足・満鉄が複線であるのに対し単線であることからくる輸送能力格差など）、しかも、南京政府鉄道部との矛盾を抱え込みつつ（いわゆる地方主義的割據主義・プロヴンシャルイズム）、なおかつ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ことに注目したい」（西村成雄『近代中国東北地域紙研究』法律文化社、1984年、213～214頁）。

<sup>12</sup> 日露講和条約第6条によって日本政府は東清鉄道南部支線寛城子・旅順口間を譲り受け、さらに同じ1905年12月12日に日清間で締結された「満洲ニ関スル条約並付属協定」によって、清国はそれを承認した。さらに同日締結された「満洲に関する条約附属秘密議定書」の第3条がいわゆる満鉄平行線禁止規定となっている。条文は次のとおり。

「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回収以前ニ該鐵道ニ近ク若シク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施設セザルベキト約ス」（『支那及び満洲関係条約及び公文集』外交時報社、1934年、660頁）

治問題化することとなった。ことにまた満鉄と中国の間には各種鉄道建設をめぐる様々な懸案が積み重なっており、その解決も容易ではない状況であった<sup>13</sup>。

例えば満鉄が1930年度中にまとめたと思われる「満蒙ニ於ケル将来ノ鉄道ニ関スル方針」<sup>14</sup>は、日中間の懸案路線を次のように四種類に区分している。

第一は「支那側ノ希望又ハ計画鐵道ニシテ建設ヲ絶対阻止スヘキモノ」、第二は「支那側ノ希望又ハ計畫鐵道ニシテ社線又ハ其ノ培養線トノ連運協定及運賃協定締結ヲ条件トシテ支那側ノ建設ヲ認め得ヘキモノ」、第三に「日本側ノ建設要求権アルモノ」、第四に「日本側ノ希望ニ属スルモノ」である。

第一種の「絶対阻止すべき」路線とは①通遼・洮南線、②通遼・哈爾濱線、③安達・扶餘、④打通線東側支線及吉海、審海線西側支線又はその延長線、⑤奉天・鄭家屯線、⑥長春・鄭家屯線である。これらがいわゆる平行線と日本側がみなしたものといえる。実際中国側がまとめた「東北鉄道網計画縁起」<sup>15</sup>に示された三大幹線と比較してみれば、哈爾濱－洮南－通遼線など、該当する路線が多いことが確認できる。そして中国側はこの様な路線を最終的に葫蘆島に集中し、東北各地の物資の集荷をはかったのである。

また第2種は運賃協定などによって折り合いをつけられると考えていた路線であるが、ここには①吉林・五當線、②洮南・開魯・葫蘆島線、③○<sup>一字不明</sup>門台・東ウジムチン線が含まれる。葫蘆島に連結する路線についても一部は交渉の余地があると考えていたといえる。

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)

逆に第3種は日本側建設要求権ありとするもので、具体的には①長春・大賚線、②敦化・圖們江岸線、③延吉・海林線、④弓張嶺運炭線、⑤溪城鉄道延長線の5路線である<sup>16</sup>。最後第4種は「日本側の希望」に属するもので、①新邱運炭線、②扶餘・安達線、③大賚・奉來線、「其ノ他無数」とされている。

この様な日中の対立をどうするかについて、日本側も一枚岩ではなかった。例えば1930年3月18日に外務大臣官邸で開催された鉄道問題に関する協議<sup>17</sup>では、日中間の鉄道問題処理方針をめぐる、前年の8月満鉄総裁に就任した仙石と外務省・中でも有田アジア局長・谷課長-の間にはっきりとした対立が生じたのである。この時期日本政府内部では吉会鉄道の敷設問題が大きな懸案事項となっていたが、あくまでも平行線禁止をうたった1905年の北京會議の路線をとろうとする外務省と、ビジネスベースでの解決を計ろうと提案した満鉄の間に対立が生じていたのである<sup>18</sup>。

満鉄の仙石は「既ニ支那ニ對スル根本方針ヲ共存共榮トスル以上、北京會議ノ了解ヲ固執スル如キハ不可ニシテ、既設競争線ニ付テハ『プール』ナリ『タリフ』協定ナリノ妥協方法アルヘク、徒ニ喧嘩腰ニ出テス、好意的ニ『ギブ、

<sup>13</sup> 前掲芳井『環日本海地域社会の変容』、特に「第四章 天図鉄道敷設問題」、「第五章 満鉄培養線敷設問題」、「第七章 安東領事館分館設置問題の余波」、「第八章 吉会鉄道敷設の政治過程」参照。

<sup>14</sup> 「極秘 満蒙ニ於ケル将来ノ鉄道ニ関スル方針」村上文書5D-3

<sup>15</sup> 水野明『東北軍閥政権の研究』国書刊行会、1994年、304頁より。

<sup>16</sup> このうち①②③は田中内閣時代、山本条太郎満鉄総裁が張作霖との間でまとめた山本＝張協約（1927年10月15日）に含まれ、なおかつ東方會議の決定「満蒙ニ於ケル諸懸案解決ニ関スル件」（1927年6月27日から7月7日）でもあげられた路線である。日本側としては山本＝張協約をその根拠一つとして考えていたであろう。前掲加藤『満鉄全史』93～99頁参照。

<sup>17</sup> 「満蒙鉄道問題ニ関スル協議要領」（1930年3月18日）村上文書5D-2

<sup>18</sup> 吉会鉄道は日露戦後間島の中国側領有の承認と交換の形で敷設が認められたとの認識があり、特に対露(ソ)戦の観点から陸軍において敷設要求が強かった。この点、前掲芳井『環日本海地域社会の変容』の「第8章 吉会鉄道敷設の政治過程」を参照のこと。



アンドテイク』ノ精神ニテヤレハ相当ノ協定可能ナルヘク」<sup>19</sup>と受けて交渉による解決を主張している。

これに対して外務省の有田局長は満鉄との「競争線」（平行線と同義）について「絶対阻止ノ必要アリ」と主張。仙石が「結局鐵道ノ『ビジネス』トシテ落着ク所ニ落着クヘシ」と反論すると、谷課長が「支那側ハ單ニ『ビジネス』ノ見地カラノミナラス、政治的考慮モアルコトヲ顧慮セサルヘカラス」<sup>20</sup>と反論している<sup>21</sup>。外務省は満州鉄道問題の解決が政治的なものであると考えて対応しつつあった。しかしこの対応は結果的に問題を身動き取れないものとした。

この時期の日中間の満蒙鉄道問題の交渉経緯を検討した芳井研一は、「第二次幣原外交の採った鉄道政策は、それ以前の吉敦延長線敷設などの個別交渉が頓挫したことを踏まえて一括方式による交渉の再開を政治的にはかるといふ方針であったが、そのことが却って中国側の疑心を増幅させ、結果として日本側の政策を硬直化させることになった。中国側が熱心に自弁鉄道を敷設しようとする状況のなかでは、仙石満鉄総裁が求めたような経済的アプローチも一つの選択肢であった。幣原外交はそれでは、『満蒙特殊権益』を維持できなくなるとして、あえて問題を政治化することによって解決をはかろうとしたのである。そのため中国側の反発や大新聞の満鉄包囲網キャンペーンに直面して身動きが取れなくなった」<sup>22</sup>と整理している。そしてこの身動きできない状況の中から満州事変が引き起こされ、幣原外相も陸軍に引きずられていく中<sup>23</sup>、鉄道問題の「解決」がはかられることになったのである<sup>24</sup>。

## （2）満州事変の勃発への対応と鉄道問題処理の位置づけ

満州事変勃発後、関東軍主導の下満洲の軍事的支配権の確保がはかられるとともに、占領した満州をどのようにするか、即ち傀儡政権樹立か、直接占領か、といった政策の検討が進められた<sup>25</sup>。関東軍は奉天に傀儡的「自治政府」を樹立するとともに、瀋海鉄路に関してその復旧と運営を地元中国人から積極的に日本側に求めるという体裁を作り出していった<sup>26</sup>。

この様な状況の中、それまでの「諸懸案」を一気に解決しようという動きが強まる。満州事変勃発間もない1931年9月22日には「満蒙問題解決策案」（関参411号）が検討され、その中で溥儀を首班とする新政権樹立がうたわれるとともに、国防外交については「新政権ノ委嘱ニ依リ日本帝国ニ於テ掌理シ」、交通通信に関しても「主ナルモノハ之ヲ管理ス」として、日本側の管理下におく方針を打ち出していた<sup>27</sup>。さらに国防外交などに関する経費に

<sup>19</sup> 同上資料3頁。なお引用文中句読点は兒嶋が補った（以下同じ）。

<sup>20</sup> 同上資料6～7頁。

<sup>21</sup> この点前掲芳井書「第8章 吉会鉄道敷設の政治過程」208～211頁。なおこの時期の外務省は第二次幣原外交の時期であるが、幣原外交に関しては、服部龍二『幣原喜重郎と二十世紀の日本－外交と民主主義』（有斐閣、2006年）の特に「第2章 第一次外相期」「第4章 第二次外相期」が参考になる。

服部は幣原の国益観の根底に「経済的利益を重視する国益観があった」（111頁）とした上で、北伐について、このような国益観に基づいて「中国の統一を見通して、市場や通商という観点から不干涉を唱えた。当時としては例外的な存在といえよう」と評価している。

しかし満洲の鉄道問題に関しては、強い姿勢を支持する側面が指摘されている。例えば洮昂鉄道について、「陸軍や満鉄による對ソ北滿進出であり、新四国借款段との合意に反するものであった…。この洮昂鉄道を推進したのが、満鉄理事の松岡洋右であった」。第一次幣原外交期において、満鉄のこのような行動が支持されたのである。1930年頃の鉄道問題に関する幣原の姿勢について服部は特に指摘していないが、満州事変後は傀儡政権樹立に向う陸軍の姿勢に歩み寄り、「幣原は、軍部を統制する国際協調路線から少しずつ遠ざかり、対中国政策の主導権は陸軍へと移行した。幣原外交の変質と崩壊によって、ワシントン体制の終幕は日本の側から引かれたといえよう」（167頁）と指摘している。

<sup>22</sup> 前掲芳井書211頁。

<sup>23</sup> 注21参照のこと。

<sup>24</sup> なお満州事変直前における幣原外相の鉄道問題への対処。木村満鉄理事と張学良の交渉、それに対する国民政府の対応に関しては前掲佐藤・波多野「満州事変前後の満鉄」11～20頁参照のこと。

<sup>25</sup> この間の経緯に関しては、前掲古屋「第2章 『満州国』の創出」、前掲浜口『日本統治と東アジア社会』、特に「第2章 満州事変と中国人」、山室信一『キメラ』（中公新書、2004年増補版）を参照されたい。

<sup>26</sup> 前掲兒嶋「研究ノート『満洲交通史稿』を通じてみた日本帝国主義の東北支配」参照のこと。

<sup>27</sup> 前掲片倉「満州事変機密政略日誌」189頁。22日午前8時、関東軍三宅参謀の居室（瀋陽館一号室）に、土肥原大佐、板垣大佐、石原中佐、片倉大尉が参集して立案。この時点では「建川少将の建議もあり未だ独立国とすべきまでに徹底しあらざりしなり」とのことであった。

についても「新政権ニ於テ負担ス」としていた。日満議定書に付された溥儀書簡の内容<sup>28</sup> - 国防の日本への委嘱・鉄道運営の委託、その費用の満州国負担などを明記 - は既にここに見られる<sup>29</sup>。

この後政権樹立運動は続き、9月28日には軍事占領下にある諸地域において行政善後措置が布告される。この日参謀本部第二部長・橋本少将が来奉し、参謀長、土肥原、石原らと面談している。その中で板垣参謀が新政権についての問題を説明したが、その中で「新たなる支那政権を樹立するより他策なかるべく」としながら、①「満蒙を支那本土より切り離し」、②「満蒙の統一をはかり」、③「表面は支那人により収むるも実質は我手裡に掌握する」の「三件は絶対的要件なりと信ず」と述べている<sup>30</sup>。

しかしことは関東軍現地参謀の意向通りに進んだわけではなく、溥儀の天津脱出に海軍の協力が得られず、日本政府の不拡大方針との軋轢も生じ、各地で展開させた「独立運動」の推移もあり、情勢は複雑であった<sup>31</sup>。

この間満鉄内では - 10月2日 - 強硬派の村上理事が在満諸鉄道の満鉄委託経営案を構想したものの、満鉄社内の同意を得られず「重役会議にも提出し得ざる悲況にある」として、「軍はもはや満鉄を頼りにすること能はざるため審海線復旧問題をも独力処理することとせり」という事態も生じていた<sup>32</sup>。

このときの経営委託案が具体的にどのようなものだったかは不明であるが、しかし事変開始から2週間ほどの時点でこのような動きがあったことは重要である。なんとなれば、この後村上義一理事は、同じく強硬派で関東軍と通じていた十河信二理事と共に、現地中堅社員の勢いを利用する形で、10月中旬には「軍事行動中軍ニ於テ必要名目ノ元ニ」、鉄道の懸案処理に動くようになるのである<sup>33</sup>。関東軍の動きに満鉄も積極的に呼応していく中で、満鉄への在満諸鉄道の経営委託が実現していくのである。

実際、村上理事の満鉄委託経営案が蹴られたことが報告されたこの10月2日に、「満蒙問題解決案」がまとめられていた<sup>34</sup>。これは9月22日の案を発展させたものであった。本案はまず冒頭の「方針」で、「満蒙ヲ独立国トシ之ヲ我保護ノ元ニ置キ」と満州国建国の基本を示した上で、「要領」の五の2、3で各々「国防ハ之ヲ日本ニ委任ス」、

<sup>28</sup> 詳しくは前掲兒嶋論文「在満鉄道に対する軍事支配をめぐる葛藤 - 満州国線の満鉄委託をめぐる(中) -」の30頁を参照されたい。

<sup>29</sup> またこのとき日本側と連絡ある中国側要人として、熙洽(吉林)、張海鵬(洮索方面)、湯玉麟(熱河)、于芷山(東遼道)、張景恵(ハルビン)の名前があがっている。

<sup>30</sup> 前掲「満州事変機密政略日誌」195頁。

<sup>31</sup> この間の経緯は「満州事変機密政略日誌」192-196頁参照のこと。

<sup>32</sup> 「満州事変機密政略日誌」198頁。この件を関東軍に報告したのは満鉄鉄道部次長の佐藤應次郎と、営業課長の山口重次であった。村上義一はこの当理事兼鉄道部長である。従って村上直属の部下が関東軍司令部中枢に報告に行ったことになる。

<sup>33</sup> 前掲佐藤・波多野「満州事変前後の満鉄」21頁。

<sup>34</sup> この案に関しては「満州事変機密政略日誌」198-199頁。本案は石原参謀の起案により、三宅参謀長、土肥原、板垣、竹下、石原、片倉が審議し決定したものである。なお当時の関東軍参謀部の組織と担当は以下の通り(この点『帝国陸軍編成総覧』芙蓉書房、1993年、第1巻 354頁による)。

関東軍司令官	本庄繁中将
参謀部 参謀長	三宅光治少将
高級参謀	板垣征四郎大佐
第一課：作戦担当	石原莞爾中佐
第二課：情報担当	板垣征四郎(新井匡夫少佐が代理)
第三課：政略担当	竹下義治中佐
第四課：報道担当	松井太久中佐
高級副官	恒吉秀雄中佐
兵器部長	倉崎清大佐
経理部長	佐野会輔主計総監
軍医部長	伊藤賢三軍医監
獣医部長	田崎武一郎一獣正
法務部長	大山文雄法務官

「鉄道（通信）ヲ日本ノ管理ニ委ス」としたのである<sup>35</sup>。そして10月4日から5日にかけて、6日に来奉する満鉄内田総裁との懇談つき方針が検討された<sup>36</sup>。このときまとめられた「内田総裁に対する本庄関東軍司令官よりの懇談事項要旨」<sup>37</sup>によれば、本庄司令官は内田満鉄総裁に対して、新政権樹立の方針とともに、該政権樹立の原則として①「満蒙を支那本土より全然切り離すこと」、②「満蒙を一手に統一すること」、③「表面支那人によりて統治せらるるも実質に於いては我方の手裡に掌握せらるること」の三点を明確に示した。これは9月28日、橋下参謀本部第二部長来満に際しての板垣参謀の発言の通りである。さらに「満鉄会社にたいする要望事項」<sup>38</sup>では冒頭で以下のような要望を行っている。

「一、四洮、洮昂、吉長、吉敦の各鉄道を満鉄會社において管理す。」

「二、学良政府関係鉄道たる審海、吉海、呼海、洮索、齊克鉄道を日支合弁の形式に改め満鉄會社において委任經營す。（以下略）」

ここでは在満の諸鉄道の内、満鉄・中東鐵路以外の主要鉄道を満鉄に委託する考え方がはっきりと打ち出されている。10月6日の会談では、内田は本庄司令官と約1時間懇談の後「大いに満足の意を表し挙国一致事に処するの要あるを述べ」たとされる<sup>39</sup>。

さらに10月21日、関東軍内部では、軍国際法顧問松木俠と板垣、石原が検討を進めて「満蒙共和国統治大綱」を取りまとめていた。これは「満州国建国第一次の具体案」とされたものである<sup>40</sup>。

「一、統治方針」「二、統治組織」「三、日本が条約上要求すべき事項」からなる本案は、当時の関東軍の基本構想を示すものといえる。もっとも政体を立憲共和国とし大總統を国家組織の頂点におくものの、その選出方法には全く触れていない、など極めて大雑把なものである。しかしいくつか興味深い点が見出せるので、本稿が関わる範囲で指摘してみたい。

まず「一、統治方針」の9において、「軍事については帝国との条約により国防軍（対露対支）は帝国に委任し」としたこと。次に「二、統治組織」で大總統の元に立法院（上下両院からなる二院制）、司法院、行政院、監察院をおくとしているが、立法院は制限選挙にするとともに（下院のみ選挙を想定）、所管事項から条約の批准をはずし、対外関係に関与できないことを予定していること。最後に、「三、日本が条約上要求すべき事項」の6において「全鉄道の委任經營」が明記されたことをあげられよう。この委任先はまだ満鉄とは明記されていないが、とにかく在満鉄道のうち日本側に接收できるものについては、一元的管理・運営が考えられていたのである<sup>41</sup>。

23日には参謀本部から白川軍事参議官が今村均参謀本部第二課長を伴って来訪していたが（注41参照のこと）、完全な独立国に反対の今村と、独立に固執する本庄ら関東軍との間で意見の一致を見なかった。あくまで独立を志向し国民政府と隔絶した満洲支配を目指した関東軍は、24日「満蒙問題解決の根本方針」をまとめる。

その内容は「一、方針」と「二、要領」に分かれ、前者では「支那本土と絶縁し表面支那人により統一せられそ

<sup>35</sup> この翌3日には中央の情勢が関東軍に伝えられているが、その内容は、政府において「幣原外相の軟調廟議を制しあるの報道は或は宮中の空気は軍部に良好ならずとの件は大いに落胆せしむるものあり」というものであった。このため、石原の発議により翌四日「関東軍司令部公表」なる文書を發布し戦争熱をあおった（『満州事変機密政略日誌』200-201頁）。

<sup>36</sup> メンバーは三宅参謀長以下、板垣、石原、松井、竹下各課長と片倉大尉。この内板垣、石原、片倉は4日のうちに内々の協議を実施して内田総裁との協議を準備。また内田満鉄総裁への要望事項は竹下がまとめた。『満州事変機密政略日誌』201頁。

<sup>37</sup> 『満州事変機密政略日誌』201-203頁

<sup>38</sup> 『満州事変機密政略日誌』203-204頁

<sup>39</sup> 『満州事変機密政略日誌』204頁

<sup>40</sup> 本案に関しては、『満州事変機密政略日誌』227-229頁による。

<sup>41</sup> 同日内地から白川軍事参議官大将が来訪し、陸軍三長官会議の決定として以下の三点を伝達した。「一、 國際聯盟其他列国の干涉は絶対に排撃す」「二、 全ての満州問題の交渉は新政権との間に行なふ」「三、 満蒙新政権氏形式的には支那中央政府との関係を認むるも実質的には独立とす」。（『満州事変における軍の統帥（案）（上）』『現代史資料（11）続・満州事変』みすず書房、オン・ダイヤモンド版 337～338頁）

これに対して本庄軍司令官は第三点に強硬に反対。また白川に同行した参謀本部第二課課長の今村均大佐との間で意見交換を行なうも、「容易に意見の一致を見ざりき」という結果に終わった。関東軍側の構想を考えれば当然の結果といえる。なお白川来訪本来の目的は「関東軍独立運動防止」のためだったとされる。（同上個所）

の実権を我が方の手裡に掌握せる東北四省ならびに内蒙古を領域とする獨立滿蒙国家を建設することを目的とし…」<sup>42</sup>と述べ、関東軍の方針が張学良政権や国民政府と隔絶した傀儡国家樹立にあることを明記した。そして七項目からなる「要領」の第3項で「新国家の要素は国防交通の実権を我が方に掌握せる…機構…を備え…」<sup>43</sup>として、国防ならびに鉄道を含む交通を日本側が掌握する方針であることを明示したのである。なるべく迅速に滿蒙を中国から分離して日本側の傀儡国家として分離独立せよ、「実質的には諸般にわたり我方の経営を進め確固不拔の基礎を確立す」ることを目指していた。関東軍はあくまで滿蒙の独立案を掲げ、陸軍中央にもこの方針を飲ませる方向で突き進み、鉄道を中核とした交通問題は、軍事支配とワンセットで、「獨立」した滿州の実現のため不可欠の手段と位置づけられていたのである。

(以下次稿に続く)

---

<sup>42</sup> 「滿洲事変における軍の統帥 (案) (参謀本部)」 337 頁。

<sup>43</sup> 「滿洲事変における軍の統帥 (案) (参謀本部)」 338 頁。

<sup>44</sup> 「滿洲事変における軍の統帥 (案) (参謀本部)」 338 頁。「一、方針」から。