

タイトル	日本自動車産業と総力戦体制の形成（三）
著者	大場，四千男；OHBA, Yoshio
引用	開発論集(103)：97-139
発行日	2019-03-15

日本自動車産業と総力戦体制の形成（三）

大 場 四千男

開 発 論 集 第 103 号 別 刷

2019年3月 北海学園大学開発研究所

日本自動車産業と総力戦体制の形成 (三)

大 場 四千男*

目 次

- 一章 ヒットラーとドイツの大衆車構想
 - 1 ドイツの「大衆車構想」VW 車開発
 - 2 ドイツ自動車工業
 - 3 ドイツ自動車業界の再編成
- 二章 日本の「大衆車構想」
 - 1 日産自動車構想 浅野源七
 - 2 軍部の大衆車構想とビッグ・スリーの抬頭
 - 3 国産車メーカーとビッグ・スリーとの競争
 - 4 商工省の大衆車構想
- 三章 満州事変と陸軍の自動車政策
 - 1 戦争の自動車動員令
 - 2 陸軍の自動車政策 —— 日露戦争
 - 3 陸軍の自動車政策 —— 第一次大戦と総力戦体制
 - 4 軍需工業動員法と軍用自動車構想
 - 5 陸軍整備局の自動車工業助成策 —— 中田佐一郎
 - 6 「軍用自動車補助法」と国産自動車産業の成立
 - 7 国産自動車メーカーの企業者群像
 - 8 関東大震災と輸入車黄金時代
 - 9 ビッグ・スリーの日本市場への参入
 - 10 日米合作運動と鮎川義介
- 四章 昭和期満州事変の自動車部隊編成と国産自動車の脆弱性
 - 1 日本 GM の販売・金融組織
 - 2 日本フォードの販売・金融組織
 - 3 自動車市場と国産自動車の衰退
 - 4 満州事変期陸軍省の自動車動員政策 —— 熱河作戦と伊藤久雄
 - 5 商工省の大衆車構想と岸信介, 小金義照 (第 101 号)
- 五章 商工省・鉄道省の自動車政策
 - 1 近代的輸送網への始動 —— 鉄道からトラック・バスへの転換
 - 2 大衆車時代の発達 —— 近代的都市と近代的交通機関の内的連結
 - 3 総力戦の方針と農商務省の資源調査政策
 - 4 総力戦の方針と商工省の設立 —— 米騒動の歴史的意義
 - 5 商工省の産業政策と総力戦の準備
 - 6 商工省の自動車政策 —— 標準型式自動車の製造
 - 7 満州事変の軍用自動車部隊と総力戦における自動車動員問題

* (おおば よしお) 北海学園大学開発研究所特別研究員

- 8 標準型式自動車の共同生産と鉄道省の技術指導
 - 9 鉄道省の自動車政策——標準型式自動車の採用とバス事業の開始
 - 10 ディーゼルエンジンの開発と輸送の大型化・高速化（第102号）
- 第六章 総力戦体制の再編成と満州支配
- 序
- 1 後藤新平の満鉄総裁就任と国家経済主義
 - 2 対支21ヵ条要求と国家経済主義
 - 3 西原借款と国家経済主義
- 小括

第六章 総力戦体制の再編成と満州支配

序

満州支配の歴史は日本資本主義の総力戦体制の起源となり、国家経済主義体制の本格的確立をも意味することになる。と同時に、満州支配の歴史は日本資本主義の膨張と海外投資の資本輸出を伴ない、産業資本主義から帝国主義への移行を育み、世界経済に占める世界第5位の経済大国へ離陸 take off する起爆剤ともなる。

しかし、イギリス、アメリカ、ドイツ、フランスに次ぐ経済大国へ飛躍させる礎^{いしづえ}となった日本による満州支配は、昭和恐慌の中で日本資本主義の進路を巡って石原莞爾の小アジア主義と統制派の東條英機の大アジア主義の対立と分裂を生み、生命線としての満州の帰属をハル・ノートによって支那（中国）への返還を要求される運命^{たど}を跡るのである。この満州の支那への返還要請はアメリカを中心とする国際連盟の調査（リットン報告書）によって国際的テーゼとなり、アメリカ外交の基本方針（國務長官ハル、ルーズベルト大統領の外交方針）に据えられるのである。この満州の帰属が日本の生命線として位置づけられることで、日本は大東亜戦争への宿命に駆り立てられ、また、アメリカとの太平洋戦争に突入する運命を余儀なくされる。そして、大東亜戦争は日中戦争を中心に欧米によるアジア植民地支配の解放戦争、或いは民族独立戦争の様相を色濃くする。他方、太平洋戦争は、満州を巡るアメリカ、イギリス、ロシア、支那と日本との戦争と化する。とりわけ、袁世凱、さらに、蒋介石は日中戦争を戦い抜く戦略として中国古来の戦争戦略「夷を以て夷を討つ」ことに全力を注ぎ、第一次世界大戦でドイツと日本を戦かわせ、さらに、第二次世界大戦でアメリカと日本との全面戦争へ導くのである。太平洋戦争の敗戦する中で、日本は満州支配を放棄し、生命線を絶たれることとなり、ここに満州支配の呪縛から解かれ、戦後の新しい出発を日米同盟として歩むことを余儀なくされる。まさに、満州支配は日本の明治維新から昭和20年の敗戦までの負の軌跡^{いしづえ}を歩ませる歴史の重しとなり、さらに、国家経済主義に立脚する総力戦体制の礎となる。

満州支配を刻印する契機となったのは、(1)後藤新平の満鉄総裁就任と国家経済主義、(2)大隈内閣の対支21ヵ条要求と国家経済主義、(3)寺内内閣の西原借款と国家経済主義等によるのである。

1 後藤新平の満鉄総裁就任と国家経済主義

(一) 東インド会社と満鉄のアジア支配モデル

後藤新平が満鉄総裁就任の指名を受けたのは、明治37年の日露戦争開始の頃である。日露戦争の参謀総長長兄玉源太郎は日露戦後の満州経営方針の中心に関東州の中心を走る南満州鉄道の経営を台湾の植民地経営を担っている後藤新平に白羽の矢を立てて委任しようとするが、この点について部下の上田恭輔によって次のように回顧される。

「回顧して殆ど舌を捲かんばかりに驚嘆致しますことは、丁度明治三十七年の日露戦争開始の初期のことでありまして、私は兄玉大将に従つて参謀本部内に勤務して居りました時のことではありますが、当時欧米各国は日露の勝敗如何を非常に危ぶんで居り、亜米利加あたりでは先づ四分六分と見て居りました。つまり露西亜に六分の勝味があり、日本は四分ぐらゐだと言つて居たのであります。ところが黒木軍が朝鮮に上陸して以来、間もなく皇軍は新義州で露軍に大勝して、連隊旗と軍用地図を分捕りし、次いで敵を鳳凰城へ追撃して居ると云ふ驚くべき急報が来て、参謀本部では皇族方を初め、陸軍首脳が参集されて、ひつくり返るやうなお祝ひ騒ぎをしたことがありましてから、二三日経つた後に、一日突然兄玉大将が私に言はれるのには、「おぬしは東印度会社と云ふものの性質組織とその事業に就いて何か知つてゐるか」と尋ねられますから、私は何の気もなく、苟くも西洋史を繙いた者なら誰でも識つて居る事柄であることを答へますと、「それならば一寸調べて置いて呉れ」とのお話でありましたが、戦後の満州に満鉄会社なる彪大なる機関が創立された時に、初めて私は既にあの時に将来露西亜から受取るべき南満鉄道は如何に経営すべきかと云ふことが、兄玉大将の頭にあつたのかと追想致しまして、兄玉さんは何といふエライ明徹なる頭脳の持主であるかと考へて、殆ど啞然としたことがありましたが、豈はからんや、其の意見を出された当人は実は後藤伯であつたさうであります。伯自身は、その事に就いては一切なにも申されませぬが、大将の側近のお方から、後で其の事を承りました。」(鶴見祐輔「後藤新平傳」上3-5頁)⁴⁾

この回顧文から兄玉源太郎大将は既に満州経営をイギリスの東インド会社によるインド植民地経営をモデルとして求めていることが窺える。イギリスはインドの支配を重商主義政策の中心に据え、イギリス商品の市場として位置づけてイギリス本国との貿易をインド経済の離陸take offとして位置づける。東インド会社はイギリス帝国の世界貿易を発展させるため、イギリスの綿布をインドに輸出し、インドの阿片を中国に輸出して中国から金・銀を輸入する所謂三角貿易を推進する。このため、イギリスは東インド会社に軍隊によるインド支配のためムガル帝国を崩壊させると同時に、地租改正を断行して地主制を成立して植民地支配の確立を図る。かくて、イギリスはインドから貿易利益と伴に、その近代化による鉄道経営と地主制とを両輪にするインド植民地支配からインドの富を根こそぎ収奪することで世界への覇権主義を確立するのに成功する、まさに、東インド会社はインドの植民地支配に成功することでイギリスを産業革命へ導き、自由貿易主義の発達から重商主義政策の限界を克服し、アメリカへの茶輸出の独占化を図るが、ボストン茶事件を引き起こしてアメリカの独立宣言への原因を作り、その歴史的役割にピリオドを打つのである。他方、東南アジアにおける三角貿易は東インド会社の成長戦略の要であるが、中国への阿片輸出によって阿片戦争を引き起こし、中国分割への切掛

注) 資料の引用文中に旧漢字が多く使用されているが、これら旧漢字を現代使用されている漢字に変換し、理解しやすくした。以後での引用資料の旧漢字の取扱いについても同様である。

けになると同時に、下関戦争、生麦事件による薩摩藩との戦争への引きがねとなる。かくて、東インド会社は中国の阿片戦争、日本での下関、薩摩との戦争を背景に尊皇攘夷を旗印にする明治維新への起爆剤となるが、他面に於いて児玉源太郎による満州経営のモデルとして位置づけられている。しかし、児玉源太郎に東インド会社のイギリスへの富国強兵政策の中心になることを教えたのが後藤新平である。後藤新平が「満州経営策梗概」を纏めているが、これを児玉源太郎は満州経営論の骨子案として次のように受けとる。

「満州経営策梗概」

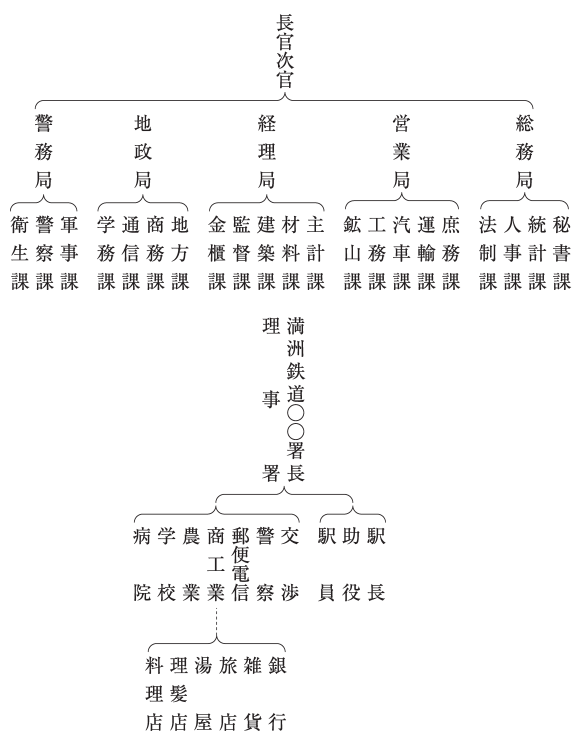
(ポーツマス条約締結以前ニ於ケル故兒玉大将ノ立案)

戦後満州経営唯一ノ要訣ハ、陽ニ鉄道経営ノ仮面ヲ装ヒ、陰ニ百般ノ施設ヲ実行スルニアリ。是ノ要訣ニ随ヒ、租借地内ノ統治機関ト、獲得セシ鉄道ノ経営機関トハ、全然之ヲ別個ノモノトシ、鉄道ノ経営機関ハ、鉄道以外毫モ政治及軍事ニ関係セサル如ク仮装セサルヘカラス。租借地ノ統治機関ハ、目下詮議中ノ遼東総督府ヲ以テ之ニ充ツ。

鉄道ノ経営機関トシテ、別ニ満州鉄道庁ヲ起シ、政府直轄ノ機関トシ、鉄道ノ営業、線路ノ守備、鉱山ノ採掘、移民ノ奨励、地方ノ警察、農工ノ改良、露国及清国トノ交渉事件並ニ軍事的諜報勤務ヲ整理セシメ、兼テ平時鉄道隊技術教育ノ一部ヲ担任セシムヘシ。

然レトモ我ニ獲得セシ鉄道ハ、長春ヨリ大連ニ至ル幹線及数多ノ支線ヨリ成リ、其一部ハ遼東総督ノ管轄地内ヲ通走スルヲ以テ、動モスレハ総督府ト鉄道庁トノ間ニ、意思ノ衝突ヲ来タスコトナシトセス。之ヲ予防セントセハ、鉄道庁長官ハ須ラク都督ノ兼任ト為スヘシ。鉄道守備隊ハ、遼東総督ノ令

満洲鉄道庁編成



〔後藤新平傳上〕 3-5頁

下ニアル軍隊ヨリ派遣シ、守備ノ任務ニ関シテハ、鉄道庁長官ノ指揮ヲ受ケシムヘシ。
以上ノ考案ニ基キ、満州鉄道庁ノ編成概ネ左表ノ如クナルヘシ。」

満州経営の骨子はポーツマス条約の第6条、第7条そして第8条によって次のように法的に根拠づけられている。

「第六条 露西亞帝国政府ハ長春(寛城子)旅順口間ノ鉄道及其ノ一切ノ支線並ニ同地方ニ於テ之ニ附属スル一切ノ権利、特権及財産及同地方ニ於テ該鉄道ニ属シ又ハ其ノ利益ノ為メニ経営セラルル一切ノ炭坑ヲ補償ヲ受クルコトナク且清国政府ノ承諾ヲ以テ日本帝国政府ニ移転譲渡スヘキコトヲ約ス

両締約国ハ前記規定ニ係ル清国政府ノ承諾ヲ得ヘキコトヲ互ニ約ス

第七条 日本国及露西亞国ハ満州ニ於ケル各自ノ鉄道ヲ全ク商工業ノ目的ニ限り経営シ決シテ軍略ノ目的ヲ以テ之ヲ経営セサルコトヲ約ス

該制限ハ遼東半島租借権カ其ノ効力ヲ及ホス地域ニ於ケル鉄道ニ適用セサルモノト知ルヘシ

第八条 日本帝国政府及露西亞帝国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満州ニ於ケル其ノ接続鉄道業務ヲ規定セムカ為メ成ル可ク速ニ別約ヲ締結スヘシ」

(「後藤新平傳上」8-9頁)

このポーツマス条約によってロシアの東清鉄道南部線、つまり南満州鉄道(以下満鉄と略す)は、第7条から国策私営鉄道として位置づけられ、「軍略ノ目的ヲ以テ之ヲ経営セサルコト」と規定され、ここに国家経済主義に基づく経営体の性格を刻印されることになる。かくて、満鉄は鉄道会社として「長春(寛城子)ト旅順口間ノ鉄道及其ノ一切ノ支線」を経営し、と同時に「一切ノ炭坑」、つまり、撫順炭鉱をも経営するコンツェルン形態として発足する。

ポーツマス条約に基づく満州支配は関東州を統治する軍政署(後の都督府)と国策私営鉄道の満鉄との二頭立てで統治(ガバナンス)されるのである。満州支配の二頭立て経営は明治39年5月22日の「満州問題に関する協議会」によって決定されるが、その協議員は朝鮮総監伊藤博文を中心にする次の西園寺内閣のメンバーによって占められていた。

「統	監	侯	爵	伊	藤	博	文
枢密院議長		侯	爵	山	縣	有	朋
元	帥	侯	爵	大	山		巖
内閣総理大臣		侯	爵	西	園	寺	公望
枢密顧問官		伯	爵	松	方	正	義
		伯	爵	井	上		馨
陸軍大臣				寺	内	正	毅
海軍大臣				齋	藤		實
大蔵大臣	法学博士			阪	谷	芳	郎
外務大臣	子爵			林			董
陸軍大将	伯爵			桂		太	郎
海軍大将	男爵			山	本	權	兵衛
参謀総長	子爵			兒	玉	源	太郎」

(「後藤新平傳上」10-11頁)

「満州問題に関する協議会」の中でアメリカ、イギリスが日本による満州支配は門戸開放主義に反すると批判し、とりわけその軍政支配を問題として取り上げるイギリス大使マクドナル

ドの見解を伊藤博文は次のように紹介する。

「是レ或ハ拙者ノ誤見ナルヤモ凶ラレサルモ、目下英米ノ貿易社会ニ殆ント公言セラレ居ルハ、満州ニ於ケル日本ノ軍官憲ハ、軍事的動作ニ依リ外国貿易ニ拘束ヲ加ヘ、満州ノ門戸ハ曩ニ露西亜ノ掌中ニ在リシ時ニ比シ、一層閉鎖セラレタルコトナリ。而モ其閉鎖主義ハ専ラ欧米人ニ対シテ行ハレ、日本人ニ対シテハ開放主義ヲ実施シツツアリト云フ。故ニ昨今米国ヨリ日本政府ニ対シ、電信命令ニテ嚴重ナル照会ヲ為シ、英国政府モ亦同様ノ挙ニ出テタリ。愚見ニ依レハ、現時日本政府ノ取ル政略ハ、即露国ト戦争ヲナシタル際日本ニ同情ヲ寄セ軍費ヲ供給シタル国々ヲ全ク阻隔スル日本ノ自殺的政略ト評スルノ外ナシ。抑諸外国ノ日本人ニ同情ヲ寄セ軍費ヲ供給シタルハ、日本カ門戸開放主義ヲ代表シ、此主義ノ為ニ戦フヲ明知シタルカ為ナリ。然ルニ日本ノ軍事的方面ニ於テ唱道セララル説ヲ聞クニ、露国ハ早晚復讐ヲ企ツヘキヲ以テ、今日ヨリ之ニ対スル設備ヲ満州ニ於テ為スノ必要アリト。此説或ハ可ナラン。乍併今日ノ俛ニテ進マハ、日本ハ与国ノ同情ヲ失ヒ、将来開戦ノ場合ニ於テ非常ナル損害ヲ蒙ルニ至ルヘシ。日本ノ政治家ニ於テ斯ノ如キ明白ナル利害關係ノ見エサル道理ナシ。否日本ニハ此政策ハ狂気シミタル政策ナリト其眼ニ映スル政治家モ固ヨリ多クアルヘシ。若シ然ラストスレハ、如上ノ説ハ或ハ拙者ノ誤見ナルヤモ凶ラレス云々。」（「後藤新平傳上」12-13頁）

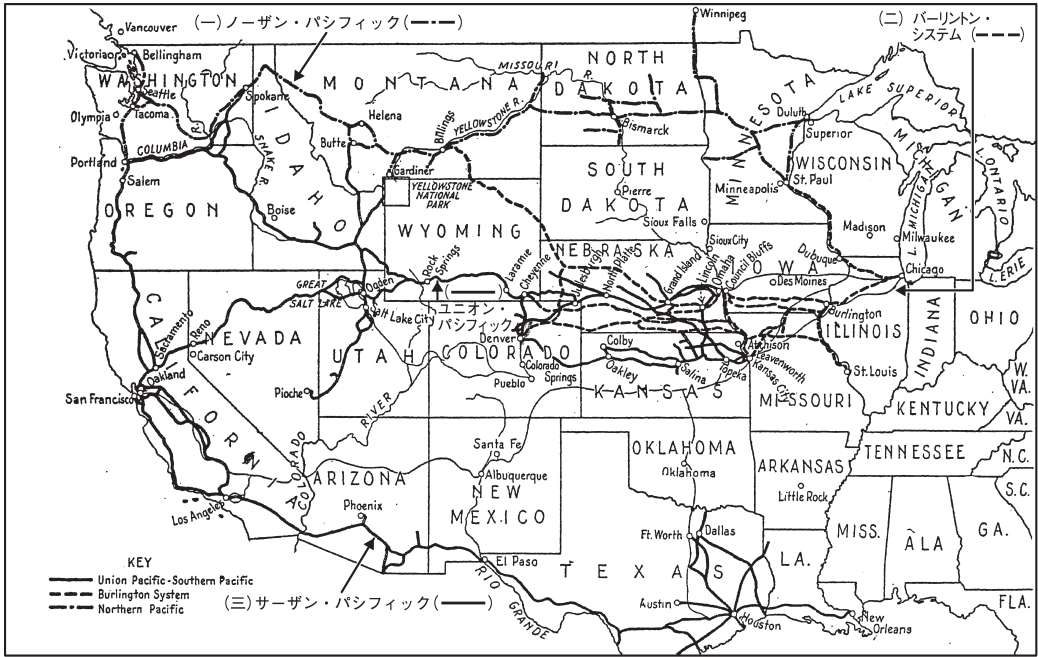
アメリカ、イギリスの自由貿易主義を国際的スローガンとして満州への自由経済貿易を唱えていることに対し、軍政による満州支配の実態は「軍事的動作ニ依リ外国貿易ニ拘束ヲ加ヘ、満州ノ門戸ハ曩ニ露西亜ノ掌中ニ在リシ時ニ比シ、一層閉鎖セラレタルコトナリ。而モ其閉鎖主義ハ専ラ欧米人ニ対シテ行ハレ、日本人ニ対シテハ開放主義ヲ実施シツツアリ」と見做されている。この満州支配の鎖国主義に対する批判は、イギリスのアジア支配の拡大強化を育くみ、支那の揚子江、雲南地方、タイ、ビルマ、チベットへの進出を産み、ドイツの山東地域強化、アメリカの対スペイン戦争によるフィリピン、グアム占領による太平洋奥深くへの支配拡大等を持たらし、日本への包囲網として推移することとなる。とりわけ、アメリカは対日批判を深め、絶えず支那への援助を通じて対日政策、とりわけ援蒋ルートによって対日戦争をアメリカ外交への基本政策に発達させる。他方、アメリカは経済政策として満州の日本支配を切り崩すため、アメリカの鉄道王ハリマンの満鉄買収策を支援して世界横断鉄道の建設に務めようとする。

アメリカの鉄道再編成は JP モルガン商会、クーン・ローブ商会等の投資銀行からの融資を受け、三大鉄道会社に集約され、(1)東部のペンシルバニア鉄道、(2)南部のユニオン・パシフィック鉄道、(3)北西部のノーザン・パシフィック鉄道を中心に発達する。とりわけ、グーグルと手を組んだハリマンは1905年にかけてアメリカ鉄道王として君臨し、ユニオン・パシフィック鉄道を世界鉄道に連結すべく、太平洋側のカリフォルニアから中国、とくに満鉄と連結すべく日本への進出を図ろうとする。

(二) アメリカ鉄道王ハリマンの世界横断鉄道構想と満鉄買収案

アメリカの幹線鉄道は次の図表-20に示されるように、アメリカ大陸横断鉄道は(1)北西部ラインのノーザン・パシフィック（図表の---）、(2)中央ラインの(イ)バーリントン・システム（図表の---）と(ロ)ユニオン・パシフィック（図表の---）、そして(3)南部のサーザン・パシフィック

図表-20 アメリカの5大幹線鉄道



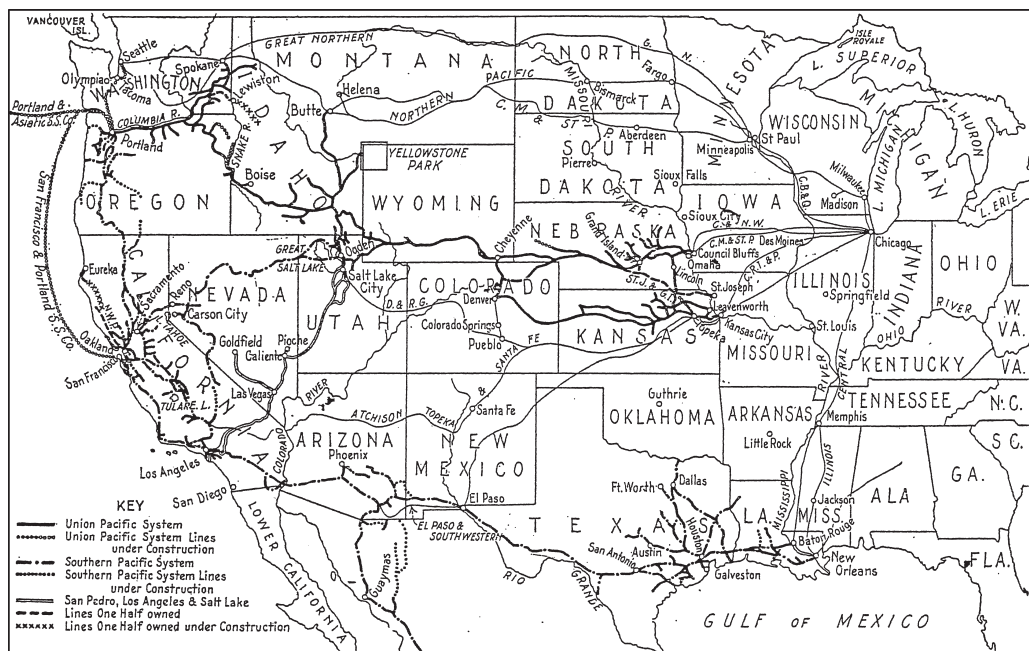
Map Showing Relation of Union Pacific-Southern Pacific Lines with the Burlington and Northern Pacific
 Not all branches are shown, while some lines that are shown, like the Lucin Cut-off over Great Salt Lake, have been built since 1901.
 (Nelson Trottman [History of the Union Pacific] 290 頁)

くとに三分割され、これに東部のニューヨーク・セントラルとペンシルバニア鉄道を加えると5の大幹線に分かれている。

JP モルガン商會が鉄道の再編成に乗り出し、1901年にノーザン・セキュリティーズ・カンパニー Northern Securities Company の持株会社（資本金4億ドル）を設立し、ニュージャージー州の法律に基づいてグレート・ノーザン鉄道とノーザン・パシフィック鉄道を子会社として傘下に収め、統合した。さらに、ハリマンはグルードの遺産を継承してハリマン・システムと呼ばれる一大鉄道網をヒル Hill と共に築くのだが、ユニオン・パシフィックが所有するノーザン・パシフィックの株式7,800万ドルの株主として、このノーザン・セキュリティーズ・カンパニーの取締役に就任する。しかし、1904年にノーザン・セキュリティーズ・カンパニーは独占禁止法 Sherman Anti-Trust Law of 1890 の違反として解体を命じられる。この結果、1904（明治37）年にハリマンは一大幹線鉄道会社構想を推進すべく、(一)ユニオン・パシフィック-サーザン・パシフィック・システム Union Pacific-Southern Pacific system と(二)ノーザン・パシフィック-バーリントン・システム Northern Pacific-Burlington system とを統合するハリマン・システム Harriman system の建設に向け一歩踏み込むのである。1905年に、ハリマンはサーザン・パシフィック・カンパニーを軸にするハリマン・システムを次の図表-21のように展開する。

このハリマン・システムはアメリカ横断鉄道を中心に発達し、アメリカ鉄道の独占形態

図表-21 ハリマン・システム



Union Pacific and Southern Pacific Systems, 1908

(History of the Union Pacific, 359 頁)

“transportation monopoly” として機能する。高価格の乗車料金と高配当率 10 パーセントが
 大衆の批判を浴び、独占禁止法違反の容疑で州際公正取引委員会の調査対象となる。この調査
 の中で、ハリマン・システムの鉄道独占の実態が調査され、その結果新しく傘下に組み込まれ
 る中堅鉄道グループが明らかになるみに出される。その主要中堅鉄道グループとは、(1)サン・ペドロ、
 ロサンジェルス&サルト・レック鉄道、(2)イリノイ・セントラルとセント・ジョセフ&グラン
 ド・アイランド鉄道、(3)バルチモア&オハイオ鉄道、シカゴ&アルトン鉄道、(4)シカゴ、ミ
 イルウォキー&セント・ポウル鉄道、そして(5)シカゴ&ノースウエスタン鉄道等を中心に形成
 されている。他方、ハリマン・システムは他の船舶航路企業と「利益共同体」the combined
 system を形成し、鉄道との連結による陸海一貫の垂直的統合を指向しようとする。その航路企
 業との結合形態は主に(1)モルガン系サーザン・パシフィック、(2)パシフィック・メイル・ス
 チームシップ・カンパニー、(3)オキシデンタル&オリエンタル・スチームシップ・カンパニー、
 (4)ポートランド&アジアテック・スチームシップ・カンパニー、(5)サンフランシスコ&ポ
 ートランド・スチームシップ・カンパニー等の船舶航路企業と鉄道企業との利益共同体を形成し
 ようとする。1908 年合衆国地方巡回裁判所はハリマン・システムの主要鉄道会社とその首脳陣
 を次の図表-22 のように召集し、利益共同体の寡占構造を訴訟の対象として取り上げた。

この図表-22 から窺えるようにハリマン・システムの鉄道独占体は JP モルガン商会の US
 スチール社をも凌ぐ大ききとなる。そして、ハリマン・システムの首脳陣は(1)エドワード H. ハ

図表-22 ハリマン・システムとその首脳陣

The Union Pacific Railroad Company	The Northern Pacific Railway Company
The Oregon Short Line Railroad Company	The Great Northern Railway Company
The Oregon Railroad and Navigation Company	The Farmers' Loan and Trust Company
The San Pedro, Los Angeles and Salt Lake Railroad Company	Edward H. Harriman
The Atchison, Topeka and Santa Fé Railroad Company	Jacob H. Schiff
The Southern Pacific Company	Otto H. Kahn
	James Stillman
	Henry H. Rogers
	Henry C. Frick
	William H. Clark

(History of the Union Pacific, 358 p)

リマンを中心にして、(2)ヤコブ H. シーフ、(3)オットー H. カーン、(4)ジェムズ・スティルマン、(5)ヘンリー H. ロージャズ、(6)ヘンリー C. フリック、そして(7)ウィリアム H. クラーク等から構成される。

ハリマンは日露戦争後のポーツマス条約によって設立される満鉄に注目し、極東視察先として、満州、さらに日本を訪問して、満鉄をハリマン・システムの傘下に据えることでアメリカから極東の大連（支那東北部）への太平洋航路を確保し、満鉄とロシアのシベリア鉄道と結び付けることでヨーロッパに着くと、さらに大西洋航路でヨーロッパからアメリカへ達する世界一周のシステムを完結しようとする。満鉄の世界一周への仲介鉄道としての価値はハリマン・システムの発達を世界規模にすることからハリマンにとって欠かすことの出来ない鉄道として見做される。それゆえ、ハリマンは1億円で満鉄買収案を時の首相桂太郎に申し込む。児玉源太郎参謀総長の幕僚である上田恭輔はこのハリマン・桂の満鉄買収交渉とその時代背景について次のように明かす。

「今日はその内情が公表されても差支へないと思ひますことは、日本政府は折角ポーツマス条約によつて、露西亜から東清鉄道の南部線を獲得致しましても、戦後の日本財力によつて経営することは、到底不可能事と考へたので、時の総理大臣であつた桂公は、米国の鉄道王のハリマンに、南満鉄道を、一億円で売り渡す内約をされたのであります。勿論主権は日本にありましたが、経営は全然垂米利加人に委任する約束をされて、既に契約書もお渡しになつたのでありましたが、幸ひにも小村侯の如き非凡の偉人がありましたから、侯が帰国されるや否や、この事を聞いて非常に憤慨し、猛烈なる運動の結果、元老、先輩及び内閣諸公を説伏して、ハリマンが丁度サンフランシスコに著いた時に、日本政府は電報一本で契約を破棄致しました。」(後藤新平傳上 170 頁)

かくて、ハリマン・桂の満鉄買収案は鉄道の所有権を日本に残すが、経営権をアメリカのハリマンに渡す契約を締結する。この所有と経営の分離案とする契約の成立によって直ちに帰路に着くハリマンは満鉄の狭軌レールをアメリカ鉄道と同じ広軌レールに切替える改善案に取り

かかるのであるが、この点についてニューヨークに居る高橋是清はハリマンと面会してハリマンの満鉄改善案について次のように報告する。

「今度紐育滞在中(九月二十七日)、「ハリマン」氏ニ面会致候処、同氏ハ劈頭第一ニ、日本政府ノ満州鉄道ニ対スル処置ハ大失策ナリシト云ヒ、尚其意味ヲ説明シテ申候ニハ、自分ハ三個月間ニ満州鉄道ノ整理改造ヲ完成スルノ計画ヲ有シ居タリ。其方法ハ、従来米国ニテ使用セル材料ヲ移シテ、満州鉄道ニ用ユルニ在リ。今ヤ米国ニテハ、従来ヨリモ一層重量ノ運搬ニ適スル様ニ、鉄道ノ設備ヲ改ムルヲ以テ、最モ有利ナリトスルニ至レリ。然ルニ西伯利亞鉄道ニ接続シテ満州鉄道ヲ経営スルニハ、従来米国ニ於テ普通ニ使用セル設備ニテ足レリ。故ニ其材料ヲ移シテ満州鉄道ヲ改造スレバ、速成シテ費用ヲ節減スルノ利アリ、若シ其経営ヲ自分ニ委任セラルレバ、今日ハ最早全ク竣工シテ居リシナラン。自分ハ責任ヲ免レテ肩ノ軽キヲ感スレトモ、今日ヨリ十年ノ内ニ、日本政府ハ満州鉄道ノ経営ニ付キテ、米国人ト共同セサリシヲ悔ユル時アラン云々。」

(後藤新平傳上 172 頁)

アメリカ資本を代表する鉄道王ハリマンが投資先として満鉄を選び、満州を開放し、機会均等を実現することを経済政策の中心課題として日本に要求するが、小村寿太郎によって満鉄買収案の日米共同経営が拒否されることになるが、このことに対してハリマンは清国の承諾を得れば日米共同経営による満鉄の運営が可能であると小村寿太郎に反論し、アメリカの対日批判を経済自由主義の立場から次のように繰り返す。

「露清条約ノ事ハ自分モ承知シ居レリ。然シ日本ガ満州鉄道ノ譲与ヲ受クルニ当リ、其ノ条件ヲ協定スルハ、小村男ノ手中ニアリシナリ。北京ノ談判ニ於テ、清国ノ同意ヲ得レバ、他国人ヲシテ関係セシムルモ差支ナキ様ニ成リタルナラン。自分ハ小村男ガ米国人トノ共同ニ反対ノ意見ヲ有シタルヲ聞ケリ。然シ自分ハ支那人ト共同スルヨリモ、若シ出来ルナラバ、日本人ト共同スル事ヲ望ム故、好機会アラバ今一度日本ニ往キテ、当局者及有力者ト意見ヲ交ヘテ見タシト思ヒ居レリ云々。」

(後藤新平傳上 173 頁)

他方、高橋是清はハリマンの鉄道資本による世界一周鉄道への一環として満鉄の重要性に理解を示し、合理的な投資としてアメリカ資本の買収案に経済政策の立場から賛成するが、さらに将来の日米同盟への展望を開くものとしても経済主義者の立場から次のように①と②との自由経済主義の合理性を認めようとする。

①ハリマン・システムの世界交通システムへの合理的発達世界資本主義の高度化に寄与する。

「此会见ノ日ハ、「ハリマン」氏カ数多ノ重役会ニ列席スル日ニテ、多忙ヲ極メ居リ、拙者ノ都合モアリテ、他ノ日ニ会见ヲ約スルヲ得ズ。始メハ昼食ヲ共ニスル考ナリシモ、其違サヘナク、僅カニ十分間程談話シタルノミニ候ヘバ、言句甚簡短ナレトモ、其語氣ト「ハリマン」氏ノ経歴及現今ノ事業ニヨリテ察スルニ、頗ル重要ナル意味ヲ含ミ居ルモノカト被存候。「ハリマン」氏ハ七、八年以前ニ、家族ヲ伴ヒテ白令海峡ヲ渡リ、西伯利亞方面ニ遊ビタルコトアリ。是レ同地方ヲ経テ米国ト露領トノ間ニ通路ヲ開クノ腹案ヲ持シ、^{ユニオン・パシフィック} 実地ノ探検ヲ試ミタルモノナリト称セラレ候。由来「ハリマン」氏ノ志ハ、其主宰スル共同太平洋鉄道及南太平洋鉄道ヲ中心トシ、世界的ノ大規模ヲ以テ、交通業ヲ経営セントスルニ在ルモノ、如ク、満州鉄道ノ経営ニ当ランコトヲ希望シタルモ、一方ニハ西伯利亞鉄道ト接続シ、一方ニハ大連ヨリ太平洋航路ヲ經由シテ太平洋岸ノ米国鉄道ト連絡シ、之ヲ以テ米露交通ノ大幹線タラシメシムルコトヲ期シタルモノナラント察セラレ候。「ハリマン」氏ノ満州鉄道ニ対スル計画ガ

政治上ノ意味ヲ有スルモノナラントハ、是清モ嘗テ疑ヒタル所ニ候得共、今回ノ談話ニ由リ、単ニ世界的交通ノ一幹線ヲ一手ニ経営セントスル商売ノ動機ヨリ出デタルモノト解スル方、適当ナルヲ認メ申候。此頃「ハリマン」氏ノ一派ハ、大西洋岸ナル「ボルチモア・アンド・オハイオ」鉄道会社ノ株ヲ買取リツ、アリ。是レ共同太平洋鉄道会社ヲシテ大西洋ニモ連絡セシメ、米陸横断ノ一線路ヲ一手ニ統轄セントスル下地ナリトノ評判ニ御座候。若シ其計画ニシテ実行セラルトキハ、共同太平洋鉄道ハ、欧米間ノ交通ニモ直接連絡スルコトト相成可申候。「ハリマン」氏ノ計画ハ此ノ如ク世界的ト相成候故、東亜ノ方面ヘ向テ事業ヲ拡張セントスルハ自然ノ順序ニ有之、満州鉄道ノ経営ニ関スル同氏ノ計画ハ、西伯利亚鉄道及太平洋航路トノ連絡ヲ主眼トシテ打算シタルモノナラント被存候。」

②世界資本主義の中での日米同盟による満鉄共同経営のメリットを引き出すことで満州の経済的離陸 take off が早期に達成される。

「畢竟スルニ「ハリマン」氏ノ目的ハ、其主宰スル鉄道ヲシテ、米亜交通ノ幹線ニ接続セシメントスルニ在リト申スモ不可ナルベク候。談話ノ語氣ニ依リテ察スルニ、同氏ハ可成満州鉄道ニヨリテ其目的ヲ達セン事ヲ希望スルモ、若シ既ニ其余地ナシトスレハ、清国政府ト協商シ、満州鉄道以外ニ西伯利亚鉄道トノ連絡ヲ取ラントスルノ計画ニハ無之哉。而シテ其太平洋航路トノ接続点トシテ目指ス所ハ、上海ニハ無之哉。果シテ然ラハ、我神戸港ヲ始メトシテ、満州鉄道並ニ大連灣ノ為メニ、由々敷競争者ヲ生スル次第ニ御座候。「ハリマン」氏ノ主宰スル諸鉄道会社ハ、強大ナル資力ト勢力ヲ有スル故、之ヲ競争者トスルコトハ頗ル考ヘ物ト存候。「ハリマン」氏ノ腹案如何ハ確知致兼候得共、十年ノ間ニ後悔スル時アルヘシト申候ハ、其間ニ実行スベキ計画ヲ有シ、只之ニ関シ尚日本政府ト協商ノ余地アルヤ否、今一応好機會ヲ見テ交渉ヲ試ムルノ意アルモノカト察セラレ候。「ハリマン」氏ハ都合ニ依リ再度渡来シテ意見ヲ提出スル考ヘアル様ニ候得共、我政府ニ於テモ此問題ニ付キテ豫メ廟議ヲ定メラレ、若シ協商ノ御見込有之候ハ、適当ノ機會ニ適当ノ手段ヲ以テ交渉ヲ開ケ候事肝要ト奉存候。是レニ付キ、「ハリマン」氏ノ主宰スル鉄道ヲシテ、郵船会社及ビ東洋汽船会社ノ米国航路ト接続セシメ、神戸港満州鉄道及ビ西伯利亚鉄道トノ連絡ヲ保タシムル方針ヲ以テ、協商ヲ試ミラレ候事、或ハ得策ナランカト愚考仕候。共同太平洋及ビ南太平洋鉄道ノ東洋航路接続点ハ、従来桑港ニ有之候得共、「ハリマン」氏ハ「ポルトランド」に連絡ヲ取り、太平洋岸一帯ニ其事業ヲ拡張スル計画ヲ有シ居候故、北方ノ航路モ之ニ接続スルコトヲ得ベクト存候。又「ハリマン」氏ノ計画ノ如ク、米国現在ノ材料ヲ移シテ満州ニ用フルハ、時間ト費用ヲ節スル上ニ於テ利益ニハ有之間敷哉。「ハリマン」氏ハ不用ノ材料ヲ売付ケテ小利ヲ謀ラントスルガ如キ齷齪タル人ニアラス。全く速成ト経済ノ為メニ其案ヲ立テタルモノト被存候間、鉄道ノ経営ヲ「ハリマン」氏ニ任セザルニシテモ、材料ニ関シテハ同氏ノ案ニ依ルノ得失ヲ、別ニ御詮議相成候テハ如何哉。右「ハリマン」氏ノ談話ニ基キ、敢テ卑見ヲ述ベテ供高覽、若シ御参考ノ用ニ相立候ハバ大幸ノ至リニ奉存候。敬具。

明治三十九年十月 日（後藤新平傳上175-177頁）

高橋是清が満鉄の日米共同経営に賛成し、アメリカの門戸開放、さらに機會均等主義のモデルと位置づけられる日米同盟案は明治38年10月12日に締結された「桂・ハリマン間、満州鉄道に関する豫備協定覚書」に次のように明らかにされる。

「桂・ハリマン間、満州鉄道に関する豫備協定覚書 一九〇五年（明治三十八）十月十二日附 桂伯爵（日本政府ヲ代表ス）及「ハリマン」氏（自己並ニ組合者ヲ代表ス）間豫備協定覚書 日本政府ノ獲得セル満州鉄道並附属財産ノ買取、該鉄道ノ復旧整備改築及延長ニ大連（ダルニー）ニ於ケル鉄道終端ノ完整及改良ノ為資金ヲ整フルノ目的ヲ以テ一ノ「シンヂケート」ヲ組織スルコト、両当事者ハ其取得シタル財産ニ対シ共同且均等ノ所有權ヲ有スヘキモノトス。別約ニ依リ鉄道ニ関連セル炭坑採掘ノ特許ヲ一会社ニ与フルコト、該会社ニ於ケル利益並ニ代表權ハ共同且均等タルヘキコ

ト。

満州ニ於ケル各般企業ノ開発ニ関シテハ、双方互ニ他ノ一方ト均等ノ利益ヲ有スルノ権利アルヘキコトヲ原則トス。満州鉄道ハ其ノ附属財産並ニ鉄軌、枕木、橋梁其ノ他一切ノ線上設備、停車場建築物「プラットホーム」倉庫、船梁埠頭等ト共ニ、両当事者ノ共同代表者ノ決定スヘキ実価ヲ以テ引取ラルヘキコト。

会社ノ組織ハ其ノ時機ニ際シ有スヘキ須要ト状勢トニ適応スヘキ基礎ニテ定ムヘシ。日本ニ於ケル状勢ニ適応スルハ得策ナリト認メラルルニ付、会社ハ日本ノ監督ノ下ニ組織スルコトトスヘシ。尤モ事情ノ許ス限り隨時右ニ変更ヲ加ヘ以テ結局代表権並ニ監督権ヲ均等ナラシムルコトヲ期スヘシ。「ハリマン」氏自身ニ於テハ日本ノ会社ニ由リ事業ヲ行フコトニ同意シタルニ付、残ス所ハ氏ノ組合者ノ之ニ対スル同意ノ件ナリ、氏ハ右ノ同意アルヘキヲ信ス。

仲裁者ヲ設クルコトトシ、「ヘンリー、ダブリュー、デニソン」氏ヲ以テ右ノ任ニ当ラシムルコトニ同意ス。日本国ト清国間若クハ日本国ト露国間開戦ノ場合ニハ、満州鉄道ハ軍隊及軍需品輸送ニ関シ常ニ日本政府ノ命令ニ遵フヘシ。日本政府ハ右等ノ役務ニ応シ鉄道ニ報償スヘク、且他ノ攻撃ニ対シ常ニ鉄道ヲ保護スヘキモノトス。日本興業銀行總裁添田壽一氏ヲ以テ両当事者間通信ノ仲介トナスコトニ同意ス。

両当事者以外ノモノヲ加入セシムルコトハ、双方ノ協議ト相互ノ同意ヲ俟テ始メテ行ハルヘキモノトス。」(満鉄四十年史 423-424 頁)

満鉄の鉄道車輛、蒸気機関車及びレールをアメリカ鉄道の規格を採用して改善と合理化を計り、所有権と経営権、さらに利益を「共同且均等タルヘキコト」、また、「監督権ヲ均等ナラシムルコトヲ期スルコトトスヘシ」と日米同盟の機会均等主義と門戸開放を骨格とするのである。さらに、撫順炭鉱も同様に門戸開放と機会均等主義に立脚する共同経営方式で事業化するべく位置づけられる。

また既に、明治 42 年 12 月 18 日にはアメリカは錦愛鉄道の国際共同経営方針を立て、門戸開放と機会均等主義に基づく参加を各国、とりわけ日本政府に求め、「米国大使オブライエンヨリ小村外相宛」への次のような提案されていた。

「米国の満州鉄道中立提議及び回答

米国大使オブライエンヨリ小村外相宛

明治四十二年（一九〇九）十二月十八日

(前略) 右(錦愛鉄道)ノ外合衆国政府ニ於テハ更ニ広汎ニシテ関係大ナル計画ノ考慮中ニ有之候。惟フニ清国ヲシテ満州ニ於ケル政治上ノ一切ノ権利ヲ完全ニ享有セシメ、且門戸開放機会均等ノ主義ヲ實際ニ適用シテ以テ同地方ノ発達ヲ期セシムル為ニハ、適当ナル協定ニ依リ満州ニ於ケル一切ノ鉄道ヲ清国ノ所有ニ帰セシメ之ヲ一ノ經濟的學術的ニシテ且公平ナル經理ノ下ニ併合シ、之ニ要スル資金ハ適当ノ方法ヲ以テ相当ノ割合ニ依リ加入希望ノ諸国ヨリ調達スルコト最有効ナルヤニ被存候。

右借款ノ期限ハ償還ノ確実ヲ誤マラサル程度トナシ其条件モ亦投資ヲ誘致スルニ足ルヘキ程度ニ可致、而シテ重ナル関係者ハ借款償還ニ至ルマテノ期間鉄道ノ敷設並運ヲ監視スルノ権利ヲ保有シ、関係各政府亦其期間材料ノ供給ニ関シ所属国民ノ為恒例ノ優先権ヲ与ヘラルヘク、且右優先権ハ各関係者間ニ平衡ナルヘキ基礎ノ上ニ調定セラルルコトヲ要スルハ勿論ノ義ト存候。満州ニ於ケル現存鉄道ニ対シ復帰権ヲ有シ又ハ特許権者トシテ利害関係ヲ有スルモノハ清・日・露ノ三国ナルヲ以テ、本件計画ノ実行ニハ此等諸国ノ協力ヲ必要ト可致、同時ニ錦愛鉄道ノ敷設ニ関スル現存契約ニ依リ特殊ノ利害ヲ有スルニ至リタル英、米両国ノ賛助協力モ亦必要ナル次第ニ有之候。

合衆国政府ニ於テハ本計画カ日露両国ニ取りテ頗ル有利ナルコトヲ認ムルモノニ有之候。何トナレハ両国ハ孰レモ誠意ヲ以テ満州ノ門戸開放機会均等ノ主義ヲ擁護シ、且清国ニ対シ其領土主権ヲ確保ヲ

希望セラルル次第ナルヲ以テ、両国ヲシテ商業上其他ノ利益ヲ保護セムカ為從來負担シ来リタル義務責任並經費ヲ免レシメ、同時ニ面倒且苛重ナル重荷ヲ合同列国ト共ニ公平ニ分担スルコトトナルヘキ方法ハ両国ニ於テ之ヲ歓迎スヘキ筈ト被存候。

本国政府ニ於テハ前記計画カ露国側ニ於テ好意ヲ以テ考慮セラルヘシトノ希望ヲ懐キ、同時ニ財政上ニ関スル米国人ノ加入モ亦期待シ得ヘキコトヲ信スル次第ニ有之候。

万一以上略説シタル如キ提案ニシテ全体ニ於テ実行シ得ヘカラサルモノトセハ、之ニ比シテ稍々小規模ナル計画ヲ採用スルモ不可ナカルヘシト存候。

即英米両国ハ錦愛鉄道ノ協定ニ関シ南滿州ノ商業的中立ニ異存ナキ關係諸国ヲ誘致シ、各国共同ノ下ニ錦愛鉄道其他商業上ノ発達ニ伴ヒ将来敷設ヲ必要トスヘキ諸鉄道ノ工事並資金調達ニ従事スルト共ニ、既設鉄道ニシテ本計画ノ系統中ニ編入セムカ為メニ提供セラルルモノアラハ其ノ買取ニ必要ナル資金ヲ清国ニ供給スルコトニ有之候。右提案ハ幾分第一提案トハ相違致居候得共、仮令全部ナラストスルモ大体ニ於テ豫期ノ目的ヲ達スルニ庶幾カラムカト被存候。前記兩案ノ主義ハ尚次ノ理由ニ依ルモ充分ノ根拠ヲ有スル義ニ有之、即チ上記計画ノ完成ハ清国政府ト銀行業者間ニ於ケル放縱ナル直接交渉ニ依リ動モスレハ生スルコトアルヘキ紛擾ヲ避ケシメ、同時ニ清国ニ於ケル物質的利益ヲ共通トナラシメ、之カ為列国ノ協力ヲ誘致シ以テ現今清国政府ノ熱心ニ考慮中ナル外交及幣制ノ改革問題ヲ簡單ナラシムルニ至ルヘクト存候。就テハ合衆国政府ハ日本帝国政府ニ於テ本件ノ主義ニ賛同セラレムコトヲ誠意希望致候。」(滿鉄四十年史 424-425 頁)

このアメリカの滿州鉄道中立案は錦愛鉄道ノ共同經營を「滿州ノ門戶開放、機會均等主義ヲ擁護シ、且清国ニ對シ其領土主權ノ確保」を前提条件として位置づけ、清国ノ負担を共同^{にな}で担う中立主義ノ立場を旨とするのであり、外相小村寿太郎に参加を要請する。小村寿太郎は次の米国大使宛回答書で、アメリカの提案する錦愛鉄道ヘノ列国間共同經營をポーツマス條約に違反することから拒否する旨を次のように回答した。

「米国大使宛回答書

明治四十三年(一九一〇)一月二十一日

滿州ニ於ケル鉄道ヲ列国共同事業ト為シ之ヲ經理スルノ件ニ関スル客月十八日附貴翰正ニ領収致候。御來示ノ趣ニ付テハ帝国政府ニ於テ申迄モナク最慎重ナル考慮ヲ加ヘ候。帝国政府ハ貴国提議ノ全ク虚心坦懐ニ出テタルコトヲ諒悉シ、之カ唯一ノ動機ハ畢竟貴国政府ニ於テ清国ノ為最利益ト思料セラルル所ヲ助成セムトスルニ在ルヲ疑ハサル次第ニ有之候。帝国政府ハ素ヨリ清帝国内ノ領土保全及同国全部ニ於ケル機會均等ノ主義ヲ最誠實ニ保持スルモノナルカ故ニ、若シ本案ニシテ其ノ成立ノ上果シテ豫期効果ヲ奏スヘキモノタルヲ推断スルヲ得ルニ於テハ、全然之ニ賛同スルニ躊躇セサルヘキコトハ本大臣ノ茲ニ確信スル所ニ有之候。惟フニ貴我兩國ノ親善輯睦ナル關係ハ其ノ因テ来ル所既ニ久シク、苟モ兩國間ニ於ケル友好信賴ノ情誼ヲ毀損スルノ原因タルヘキモノハ一切之ヲ芟除セムコトヲ希望スルモ亦兩國ノ一致スル所ナルニ依リ、茲ニ於テ帝国政府カ本案ニ賛同スル能ハサル理由ヲ腹藏ナク開陳スルモ、其ノ真意ヲ誤解セラルルノ虞ナキヲ確信スルヲ得ルハ本大臣ノ欣幸トスル所ニ有之候。

熟ラ本件ノ提議ヲ接スルニ、其ノ趣旨ニ於テ「ポーツマス」條約ノ規定ト扞格スル所極メテ重大ナルモノアルヲ認メ候。是レ實ニ右提議ニ同意スルノ至難ナル所以ニ有之候。蓋シ該條約ハ滿州ニ於テ恒久安固ノ事態ヲ確立スルノ目的ニ出テタルモノニシテ、其ノ条項ヲ嚴正忠實ニ遵守スルハ極東永遠ノ平和安寧ヲ維持シ且滿州ノ秩序ノ発達ヲ確實ナラシムル最高ノ保障ト思考致候。

「ポーツマス」ニ於テ終局ノニ解決セラレタル幾多ノ困難、且重要ナル案件中鉄道問題ハ妥結ノ頗ル容易ナラサリシモノノ一ニ有之候。該協定ハ其後清国政府ニ於テ熟慮ノ上北京條約ニ依リ之ヲ承諾スルニ至リ、現ニ滿州ニ於ケル鉄道ノ運用ハ清国カ曩ニ均シク熟慮ノ上附与セル原特許ノ條款ニ照遵シテ何等抵触スル所無之候。且又帝国政府ハ滿州目下ノ情形ニ徴シ、清国ノ他ノ地方ニ於テ其必要ヲ見サ

ル特殊ノ制度ヲ滿州ニ設クルヲ必要トシ之ヲ得策トスル何等特殊ノ事由ヲ認メ難ク候。帝国政府ノ見ル所ヲ以テスレハ、滿州ノ現状ニ於テ清国カ其ノ政事上ノ權利ヲ完全ニ享有スルヲ特ニ妨礙スルカ如キモノハ更ニ無之ト存候。

門戸開放ノ問題ニ至テハ滿州ニ於ケル日本国及露西亜国ノ鉄道ハ「ポーツマス」条約第七条ニ依リ全然商工業ノ目的ニノミ使用セラルヘキモノナルカ故ニ、機會均等ノ主義ハ滿州ニ適用セラルルニ於テ清国内ノ他ノ地方ニ於ケルヨリモ一層広濶ナル意義ヲ有スル次第ニ有之候。將又鉄道ノ經理ニ関シテハ一國專屬制度ニ代ユルニ列國共同制度ヲ以テスルヲ便益又ハ有利ナリト為スハ帝国政府ノ首肯シ難キ所ニシテ、列國共同制度ニ依ルトキハ自然經濟及効用ノ問題ヨリモ政治上ノ必要ニ重キヲ置クノ傾向ヲ生スルヲ免レス、且責任ノ歸一セサル結果何人モ当然ノ責任ヲ負フ者ナキニ至リ、為ニ一般公衆ノ甚シキ不利益ト事業ノ廢弛トヲ来スヘシト存候。

以上ハ帝国政府ニ於テ本件計画ニ賛同シ難キ主要ノ理由ナルモ、尚右ノ外黙過スヘカラサル他ノ明確ナル事情有之候。滿州ニ於テ日本国所屬諸鉄道ニ關係アル地方ニハ日本人ノ經營ニ係ル諸般商工業ノ勃興セルモノ多ク斯ノ如キ事業ノ創立セラレ又現ニ繼續スル所以ハ、畢竟帝国政府ニ於テ右鉄道ヲ保有シ該事業及之ニ従事スル人民ヲシテ今仍ホ同地方ニ横行スル馬賊等ノ襲撃ヲ免レシムヘキ保護防衛ノ途ヲ講スルコトヲ得ルカ為ニ外ナラス。惟フニ之等ノ企業ハ滿州ノ繁榮進歩ニ貢獻スル所極メテ顕著ナルモノナリ。而シテ右經營ノ發達ノ件ニテハ多数ノ日本臣民之ニ関与シ巨額ノ日本資金之ニ供セラルルノ実況ナルカ故ニ、此際帝国政府ニ於テ前述ノ保護防衛ノ途ヲ講スルコトヲ得ル唯一ノ機關ヲ放棄スルハ信義ト責任トニ顧ミ到底之ニ同意スル能ハサル義ニ有之候。

本大臣ノ以上開陳セル考説ハ広汎ナル意義ノ貴国案ニ関スルモノナリト雖、之ヨリ範圍ノ狹少ナル貴国案ニ付テモ同様適用セラルヘキモノニ有之。是レ右兩案ハ単ニ程度ヲ異ニスルニ止マリ主義ニ於テ同一ナルカ為ニ有之候。前頭所見ハ帝国政府ノ深く自信スル所ニシテ、貴国政府ニ於テモ均シク之ヲ承認セラルルニ至ラムコト希望ニ不堪候。」(滿鉄四十年史 425-427 頁)

滿鉄及び滿州鉄道（錦愛鉄道）への日米共同經營を求めるアメリカの要求をことごとく拒否することで、アメリカは対日政策を同盟から対立、さらに戦争仮想敵国として見做し始める。他方、アメリカの対日政策は大隈重信内閣の対支 21カ条要求によっても戦争仮想敵国としての立場に立たせることになるのである。

しかし、滿鉄を經營する日本側の立場は高橋是清の日米共同經營による門戸開放、或いは機會均等主義による世界市場を背景にする經濟自立への離陸ではなく、逆に、反対する小村寿太郎による鎖國主義の中での天皇制國體論に基づく殖民地經營の中核としての役割を果たす國家經濟主義に立脚する滿鉄の殖民地經營を指向するのである。ここに滿鉄總裁に就任する後藤新平は深い^{なや}悩みと焦眉の急務とで憂慮に沈むのだが、しかし、この打開策として後藤新平は滿州經營の殖民政策が日本本国の「特種ノ諮詢機關」（最高拓殖委員会）によって立案され、その実施主体になることを次のように提案し、國家經濟主義に立脚する滿鉄經營を目指すのである。

「試ミニ其大較ヲ陳スルニ、内閣總理大臣カ議長トナリ、樞密院議長、陸軍、海軍、外務、大藏、通信ノ各大臣及樞密顧問官若干ト勅撰議員二名トヲ以テ其議員トシ、必要ニ応シテハ統監、總督、都督ノ勅任官ヲ延イテ臨時ノ議員ヲラシメ、且ツ會議ニ関スル諸般ノ事務ヲ処理セシメンカ為ニ一幹事ヲ撰任スル所ノ、特種ノ組織體ヲ設ケラレンコトヲ望ムニ在リ。而シテ此組織體ノ權能ハ、高等殖民政政策ニ関スル重大案件ノ諮詢ニ答ヘ、最上監督ヲ掌ルノ府トナルヘク、其ノ諮詢ノ範圍及事項ハ、一ニ内閣總理大臣ノ取捨スル所ニ任スヘシ。或ハ既往委員組織ノ、其名徒ニ美ニシテ其實ノ挙ラサルモノ少カラサリシ事例ニ徴シ、此組織體ノ成功ヲ疑フモノナキヲ保シ難シト雖モ、是レ時務ヲ解セサル迂

愚ノ見ノミ。時運人情ノ推移ニ鑑ミ、委員組織カ特ニ這般ノ事宜ニ切ナルモノアルコトハ、亦不肖ノ確信スル所ナリ。閣下ノ聰明必ス微衷ヲ納レ、各種ノ資料ヲ参酌シテ其宜シキヲ制シ、国運ノ発展ニ適応スヘキ根本機関ヲ設ケ、以テ帝国ノ戦勝ヲシテ更ニ光輝ヲ戦後ノ経営ニ発揚セシムルノ手段ヲ尽スニ於テ万遺計ナカルヘキヲ信ス。謹白。」(後藤新平傳上、134-135頁)

(三) 後藤新平の満鉄経営十年計画と満州の経済的離陸 take off

しかし、後藤新平の提案した最高拓殖委員会は、寺内内閣の時に拓殖委員会として設立を見るが、大分後の事となる。満鉄は殖民地鉄道として設立され、資本金2億円の国策民営の株式会社として出発する。この資本金をバックにして後藤新平は「十年計画」案(所謂当社案)を改算した「十年計画収支一覧表」(図表-23)を作成し、10年間で4,000万円以上の利益を見込み、満鉄を国策民営会社として離陸させるのに成功するのである。

図表-23の満鉄十年計画収支一覧表の法的根拠となったのは「三大臣命令書」であるが、その骨子部分を要約すると、次のほぼ10ヵ条となる。

「三大臣命令書

第一条 満鉄が経営する鉄道路線名。ロシアから譲渡された鉄道が約八四一^{キロ}、日本が建設した軽便鉄道の安奉線が二九五^{キロ}の合計一一三六^{キロ}。

第二条 全線の三年以内の標準軌間への改軌、大連・蘇家屯間の複線化。

第三条 主要停車場に旅客の宿泊、食事及び貨物貯蔵の設備、線路が港湾に達する地点に水陸運輸の連絡に必要な設備を設ける。

第四条 会社が営むことができる附帯事業。鉱業(特に撫順、煙台の炭坑)、水運業、電気業、鉄道貨物の委託販売業、倉庫業、鉄道附属地における土地家屋の経営。

第五条 鉄道附属地内に土木衛生教育施設を設ける業務。

第六条 鉄道附属地内住民から手数料、その他必要な費用を徴収する権利。

第七条 資本総額二億円、内一億円は政府出資、株式の額面は二〇〇円。

第八条 政府の出資は既成の鉄道とその附属財産、撫順、煙台の炭坑。

第一〇条〜一二条 株式の募集は日清両国人に限定、年六分配当の政府保証。」

(満鉄四十年史 19頁)

三大臣とは大蔵、外務そして逓信大臣のことである。満鉄は鉄道事業とその付帯事業((1)撫順、煙台炭坑、(2)水運業、(3)電気業、(4)鉄道貨物の委託販売業(商社)、(5)倉庫業、(6)鉄道附属地の土地家屋経営等)とによるコンツェルン形態を経営基盤とする。さらに、満鉄は関東州、満州の農産物、工業製品を安価に輸送する殖民地鉄道としての歴史的役割を課せられている。それゆえ、満鉄の国策会社としての特質は資本金2億円の内、1億円を日本政府が出資することから、日本政府を最大株主とする点である。したがって、7条は満鉄を国策民営企業という特異な企業形態を刻印し、国家経済主義の担手として位置づけられている。

満鉄は図表-24に見られるように、コングロマリット、或いはコンツェルン形態の持株会社 Holding company として満州最大の企業グループ58社を第一次世界大戦中に発足させ、編入する。

満鉄の産業集団は漸次軽工業から重化学工業へ中心を移行させていくことになるが、その結

図表-23 十年計画収支一覧表

科目	年度										備考	
	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度	四十四年度		
本線 鐵道	収入	9,480,775	10,137,904	11,661,107	12,535,682	13,413,172	14,083,826	15,379,525	15,994,700	15,994,700	128,322,250	※初推算 三朝四分三厘増 同 一分六厘増
	支出	5,378,546	5,744,433	5,734,171	6,164,224	6,088,359	6,392,773	6,718,407	6,050,117	6,050,117	59,451,087	
	損益	4,102,229	4,769,269	5,926,936	6,371,458	7,324,813	7,691,053	8,075,607	9,562,103	9,944,583	68,871,163	
	収入	1,763,720	2,423,130	3,039,010	3,266,940	3,994,940	4,194,740	4,404,480	5,725,810	5,954,840	
	支出	288,111	302,370	382,489	420,735	462,804	485,934	510,219	535,721	562,501	4,283,488	
	損益	723,068	759,248	720,318	660,280	581,047	610,086	640,576	672,593	706,215	6,804,195	
	収入	434,957	*388,160	*337,829	*239,231	*118,243	*124,152	*130,357	*.....	*.....	*2,520,707	
	支出	*234,320	*246,030	*155,610	*85,580	*.....	*.....	*.....	*.....	*.....	
	損益	64,921	189,901	208,891	241,255	253,308	265,968	265,968	265,968	265,968	2,251,927	
	収入	101,237	122,966	121,610	140,450	147,476	154,841	154,841	154,841	154,841	1,386,883	
支出	*38,316	66,935	87,281	100,805	105,832	111,127	111,127	111,127	111,127	865,044		
損益	*25,939	41,620	55,050	63,580	66,750	70,090	70,090	70,090	70,090	.....	
収入	572,492	658,002	756,696	870,196	1,000,717	1,200,855	1,200,855	1,200,855	1,200,855	9,862,378		
支出	560,150	613,210	705,182	709,597	816,023	979,231	979,231	979,231	979,231	8,300,317		
損益	12,342	44,792	51,514	160,599	184,694	221,624	221,624	221,624	221,624	1,562,061		
収入	59,922	86,130	99,050	170,850	196,480	235,770	235,770	235,770	235,770	.....	
支出	59,392	162,588	253,446	286,920	286,920	286,920	286,920	286,920	286,920	2,483,866		
損益	90,220	196,073	282,527	307,484	307,484	307,484	307,484	307,484	307,484	2,721,208		
収入	*30,828	*33,485	*29,081	*20,564	*20,564	*20,564	*20,564	*20,564	*20,564	*237,342		
支出	*12,120	*5,320	4,360	11,700	11,700	11,700	11,700	11,700	11,700	.....	
損益	120,794	230,039	339,309	397,790	456,113	514,435	572,758	631,081	689,404	4,699,449		
収入	251,006	290,141	330,420	345,730	359,918	374,106	374,106	374,106	374,106	3,447,745		
支出	*130,212	*60,102	8,889	52,060	96,195	140,329	198,652	256,975	315,298	373,620		
損益	*242,445	*67,512	47,423	228,935	320,629	440,143	559,657	679,171	798,684	.....	
収入	1,484,219	2,237,706	2,773,505	3,099,928	3,454,704	3,826,928	5,234,400	6,252,200	7,328,160	44,037,710		
支出	931,214	1,408,320	1,734,320	1,924,704	2,128,128	2,336,768	2,920,960	3,390,400	3,755,520	24,546,654		
損益	553,005	829,386	1,039,185	1,175,224	1,326,576	1,490,160	2,313,440	2,861,800	3,572,640	19,491,056		
収入	306,000	459,000	577,500	656,000	744,000	840,000	1,000,000	1,200,000	1,600,000	.....	
支出	472,408	850,036	724,156	108,560	108,560	108,560	111,816	111,816	111,816	2,819,544		
損益	117,586	175,734	234,312	234,312	234,312	234,312	234,312	234,312	234,312	14,641,567		
収入	2,491,086	4,014,114	5,537,142	5,607,023	5,607,023	5,607,023	5,651,048	5,651,048	5,651,048	34,658,650		
支出	*2,018,678	*3,164,078	*4,812,986	*5,498,463	*5,498,463	*5,498,463	*5,539,232	*5,539,232	*5,539,232	51,467,603		
損益	*1,283,230	*3,263,229	*4,846,790	*5,747,272	*5,973,183	*6,403,057	*6,528,399	*6,578,599	*6,580,309	*48,648,059		
収入	12,543,112	14,768,546	16,236,152	17,036,76	18,504,686	20,066,982	22,242,477	24,047,073	25,798,369	198,760,612		
支出	10,526,527	12,772,707	15,186,398	15,482,807	16,183,530	16,421,494	17,390,529	18,210,093	17,712,245	158,125,692		
損益	2,016,585	1,995,839	1,049,754	1,553,962	2,321,156	3,645,488	4,851,948	5,836,980	8,086,124	40,634,920		
収入	331,588	*760,731	*1,843,247	*1,827,533	*1,547,128	*933,956	.....	.....	.....	.....
支出	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
損益	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

○四十四年度決算採算額ヲ概ク
 ○四十四年度以降ハ四十四年度決算ヲ基礎トシ当初ノ推算(明治四十四年四月一日ヨリ同年七月三十一日三至ルセリ)ニ基テ推算ナリ
 ○表中当初推算 損益トアルハ上記推算ニ基テ損益ナリ

図表-24 満鉄のコンツェルン形態

- (一) 交通・運輸・倉庫 大連汽船・滿州船渠・瀋陽鐵路公所・朝鮮鐵道・福昌華工
- (二) 工業 大連窯業・大華窯業公司・昌光硝子・大連油脂工業・大連製油・滿州紡績・大連工業・日清燐寸・滿州製粉・滿蒙毛織・南滿州製糖・亜細亞煙草・滿州刷毛工業・大華電氣冶金公司・滿州鉞山
- (三) 商業 奉天取引所信託・遼陽取引所信託・開原取引所信託・公主嶺取引所信託・長春取引所信託・鉄嶺取引所信託・營口取引所信託・四平街取引所信託・(株)哈爾濱取引所・滿州市場(奉天)・長春市場・撫順市場・撫順炭販売・大連火災海上保險・吉林倉庫金融・中日実業・滿蒙冷蔵
- (四) 興業拓殖 東亜勸業
- (五) 林業 滿鮮坑木・札免採木公司
- (六) 鋳業 鞍山鉄鋳振興公司採鋳總局・南滿鋳業
- (七) 電気・瓦斯 南滿州電気・南滿州瓦斯・瓦房店電燈・大石橋電燈・四平街電燈・公主嶺電燈・范家屯電氣・遼陽電燈公司・鉄嶺電燈局・營口水道電氣
- (八) 土地・建物・土木請負 鞍山不動産信託・東亜興業・東亜土木事業
- (九) 通信・弘報 (株)滿州日々新聞社
- (十) 旅館 湯岡子温泉・元山海水浴

(満鉄四十年史 60-61 頁)

図表-25 十年計画實際収支一覽表

単位 千円

	總 計			鉄 道		港 湾		礦 業		地 方		製鉄/製油		資本金	社員
	収入	支出	損益	収入	損益	収入	損益	収入	損益	収入	損益	収入	損益	億円	千人
明40 1907	12,543	10,527	2,016	9,669	3,696	573	12	1,484	553	121	▲130			2.0	13
41 1908	17,615	15,502	2,113	12,537	7,622	1,021	175	2,703	1,028	274	▲126			〃	12
42 1909	23,114	17,343	5,771	15,017	9,198	1,381	248	4,026	1,230	371	▲230			〃	15
43 1910	24,777	21,069	3,708	15,672	9,471	1,213	111	5,749	1,667	444	▲497			〃	18
44 1911	28,155	24,487	3,668	17,526	10,618	1,257	97	6,464	2,179	468	▲615			〃	19
45 1912	33,546	28,620	4,926	19,907	12,060	1,689	200	9,194	1,847	633	▲768			〃	20
46 1913	42,417	35,250	7,167	22,275	14,361	1,912	183	14,372	1,801	901	▲1,051			〃	22
47 1914	44,671	37,130	7,541	23,217	14,871	2,291	327	14,076	2,217	1,779	▲1,086			〃	23
48 1915	43,786	35,706	8,080	23,894	15,720	2,293	371	12,648	2,007	1,518	▲974			〃	24
49 1916	52,402	42,295	10,107	27,815	19,379	2,502	364	15,973	2,077	1,480	▲1,267			〃	25
合 計			55,097		116,996										

(満鉄四十年史 240-241 頁)

果,昭和11年に鮎川義介の日産グループの滿州移転によって対立を深め,滿州の經濟發展を阻害することとなり,このことから関東軍の総力戦体制と正面衝突し,鐵道專業への改革を余儀なくされる。

また,満鉄は対支21カ条要求を担うべく,ドイツの鐵道利権を獲得すべく支那へ進出しようとする。

満鉄は後藤新平の「十年計画實際収支一覽表」の実施で,實際の収支一覽表を上図表-25のように実施する。

後藤新平が十年計画で予想収益を4,000万円と計上したのに対し,實際の収益は5,500万円

である。後藤新平の予想収益を1,500万円も上回っている。満州の自立的発展は満鉄の高利益に反映され、とりわけ、鉄道部門の高利益に支えられていることが窺える。すなわち、鉄道の高利益は10年間で1億1,700万円で、総計の5,500万円の約2倍に達する。満鉄は鉄道の高利益を持続的に維持するため、朝鮮鉄道から支那の鉄道と連結すべく膨張主義政策に乗り出し、対支21ヵ条要求の中樞となるべく日本政府、関東軍に働きかける。

満鉄が後藤新平の十年計画を上回る成績を残し、経済の自立化への離陸 take off に成功する牽引力となったのは鉄道と炭鉱の両部門である。鉄道と炭鉱の両部門が植民地経済の自立化と経済成長への牽引力として成功したのは北海道の開拓使による幌内炭鉱鉄道の発達にその前例を見ることができる。開拓使長官黒田清隆も10年計画で1,000万円の予算の大部分をお雇い外国技師ホーラシ・ケプロンの開拓構想とその指導の下に幌内炭鉱鉄道を北海道経済自立化への牽引力として位置づけ、その実現に全力を注ぐ。開拓使長官黒田清隆が幌内炭鉱鉄道の牽引力で北海道経済の自立化への離陸をさせるのに成功するのと同様に、後藤新平も満鉄総裁として鉄道と炭鉱の両部門の牽引力で満州の経済を離陸させるのに成功する。満州の植民地経済が10ヵ年計画に基づいて満鉄と撫順炭坑の牽引力で満州の離陸するのに成功することになったのは次の産業別収支である図表-26によっても窺える。

図表-26に依れば、満鉄は10ヵ年で会計収益5,500万円をあげているが、鉄道部門の収益額1億1,700万円と磁業部門の収益額1,600万円の合算額1億3,600万円とに支えられている。

2 対支21ヵ条要求と国家経済主義

(一) 第一次世界大戦と対支21ヵ条要求の歴史的背景

満鉄の自立的発展が、鉄道部門の膨張主義を関東州から満州へ、さらに朝鮮から支那へ拡大することで達成されるが、その膨張への切掛けとなったのは日本政府による第一次世界大戦への参戦と山東半島、とりわけ青島のドイツ軍に対する勝利である。日本は戦勝国の一員としてヴェルサイユ条約会議で五大国の一つとして見做され、戦利品としてドイツの占領地山東半島及び太平洋南洋諸島の日本への委託統治、さらに支那に対する21ヵ条要求への実現を見るのである。

5項21ヵ条に及ぶ要求は支那、満州での日本の優越的地位の確立を中心にして、大隈重信内閣、とりわけ外務大臣加藤高明の命令で次のように大正4年1月18日駐支公使日置益から支那の総統袁世凱に提出される。

第一号 山東省ニ関スル件

- 1 独逸^{ドイツ}ノ地位承認ニ関スル件
- 2 山東省不割譲
- 3 芝罘^{チーフー}ト膠済鉄道トノ間ノ連絡鉄道敷設権
- 4 山東省商埠地ニ関スル件

第二号 南満及東蒙ニ関スル件

- 5 旅大租借及南満安奉両鉄道期限延長ノ件

図表-26 満鉄の産業別収支表

単位 千円

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	合計
鉄 道	9,669 6,102 3,696	12,537 5,161 7,622	15,017 5,818 9,198	15,672 6,543 9,471	17,526 6,908 10,618	19,907 7,847 12,060	22,275 7,914 14,361	23,217 8,345 14,871	23,894 8,175 15,720	27,815 8,436 19,379	116,996
船 舶		78 205 ▲126	191 447 ▲255	280 473 ▲193	362 509 ▲147	536 558 ▲22	673 799 ▲127	1,051 1,220 ▲169	1,266 1,220 46	1,730 1,516 214	
港 湾	573 564 154	1,021 846 175	1,381 1,134 248	1,213 1,102 111	1,257 1,160 97	1,689 1,489 200	1,912 1,729 183	2,291 1,964 327	2,293 1,922 371	2,502 2,138 364	
礦 業	1,484 931 553	2,703 1,675 1,028	4,026 2,796 1,230	5,749 4,082 1,667	6,464 4,285 2,179	9,194 7,347 1,847	14,372 12,572 1,801	14,076 11,859 2,217	12,648 10,641 2,007	15,973 13,896 2,077	16,606
地 方	121 251 ▲130	274 400 ▲125	371 601 ▲230	444 941 ▲497	468 1,083 ▲615	633 1,401 ▲768	901 1,952 ▲1,051	1,779 2,864 ▲1,086	1,518 2,492 ▲974	1,480 2,747 ▲1,268	
電 気	65 101 ▲36	228 206 22	371 374 ▲3	601 508 93	803 619 184	850 578 272	977 643 334	1,102 695 407	1,160 724 436	1,274 685 589	
瓦 斯			1 2 ▲1	61 47 14	131 78 53	172 93 79	184 106 78	203 115 88	245 135 110	273 147 126	
旅 館	59 90 ▲31	146 157 ▲11	187 207 ▲19	218 296 ▲77	251 298 ▲47	235 271 ▲36	260 281 ▲20	253 310 ▲57	236 283 ▲48	301 308 ▲7	
									工業	672 549 123	
利 息	1,094 ▲1,094	5,372 ▲5,372	1,359 4,082 ▲2,723	433 4,823 ▲4,390	787 6,067 ▲5,280	265 5,905 ▲5,640	746 6,245 ▲5,499	625 6,245 ▲5,620	381 6,245 ▲3,724	132 6,925 ▲6,793	
そ の 他	472 1,398 ▲926	629 1,480 ▲851	210 1,882 ▲1,673	107 2,256 ▲2,149	107 3,336 ▲3,229	66 3,131 3,065	118 3,010 ▲2,892	75 3,512 ▲3,437	145 3,870 ▲3,725	251 4,947 4,696	
計	12,543 10,527 2,016	17,615 15,502 2,113	23,114 17,343 5,771	24,777 21,069 3,708	28,155 24,487 3,668	33,546 28,620 4,926	42,417 35,250 7,167	44,671 37,130 7,541	43,786 35,706 8,080	52,402 42,295 10,107	55,097

『営業報告書』により作成。利息には社債差額補填金を含む。

上段は収入，中段は支出，下段は損益。

工業は，電気・硫酸・骸炭工場の合計。1917年度から朝鮮線費用をその他に算入。

- 6 土地所有権及賃借権取得ニ関スル件
 - 7 居住往来及営業ノ自由
 - 8 鉱山採掘権
 - 9 鉄道及借款ニ関スル日本優先権
 - 10 満州顧問傭聘ニ関スル日本ノ優先権
 - 11 吉長鉄道管理経営委任ノ件
- 第三号 漢冶萍公司ニ関スル件
- 12 日支合弁其他日本側ノ優先権

- 13 付近鉦山ノ採掘ニ関スル同公司ノ優先権
- 第四号 港湾島嶼不割譲ノ件
- 14 支那沿岸ノ港湾島嶼不割譲ノ件
- 第五号 希望条項
- 15 中央政府顧問ノ件
- 16 日本病院寺院及学校ノ土地所有権ニ関スル件
- 17 警察ノ件
- 18 兵器ノ件
- 19 南支諸鉄道敷設権許与
- 20 福建省企業日本優先権
- 21 日本人布教権（「夢の七十余年——西原亀三自伝」62-64頁）

何故大隈内閣はこの5項21ヵ条の要求を支那に強制しようとしたのか、という問題は、「正当に条約上に取定めねばならぬことさえも、支那側や欧米列強の思惑を察して打捨てて置く風であった。」（大隈侯八十五年史Ⅲ 254頁）ことに由る。このため、大隈重信は外相加藤高明と供に「其解決に着手せんことを希望するものが少くなかった。君も亦同じ考へを夙に抱いてみたので、支那と協議して、東洋平和の基礎を確立しようと考えた。かうして君と外相加藤との間に意見の一致を見たので、大正三年八月茲に日支交渉を開いた」（前掲書 254頁）のである。

日露戦争後ポーツマス条約の不備と満蒙での日本の優越的地位への脅かしと後退とが激しくなり、日本の満蒙からの撤退、既得権の喪失も眼前に迫りつつあった。このため、大隈重信と加藤高明は対支21ヵ条要求で日本の優越的地位の再確立を次のように図ろうとする。

「日支協約の成立とその旨意とを正当に理解するには、一応大正四年から遡つて、過去に於ける対支外交を一瞥しなければならぬ。日本は日露戦役にて、わが国運を賭し多大の犠牲を払つて、東洋平和のためロシアを打破つた結果、その正当の報償として曾てロシアが有した旅順大連の租借権を継承し、両滿鉄道を護受けた。爾来、日本は満蒙開発のために最善をつくし、支那に利するところが少くなかつた。ところが、日露戦後、桂内閣の外相小村は北京談判に於て、正当に取定置くべき事を種々の事情のために後日に譲り、萬事、大綱について解決を下した丈であつた。この事は必ずしも、桂、小村のみを責むるは酷かも知れぬが、それがために種々の煩累を後の対支外交の上に残した。明治四十年に起つた新奉鉄道問題、四十二年の安奉鉄道改築問題、四十三年の錦愛鉄道問題、四十四年の四国借款問題などは、いづれも支那が欧米列強の歡心を求めて、日本が満蒙に於ける優越地位を脅かさうとしたものであつた。のみならず、支那政府は福建省——台湾の対岸で台湾防備上に重要關係を有する——に於て、外国資本を以て軍港計画を立てたり、日本の資本家が巨資を投じた漢冶萍公司を官設とする意向をほめかしたり、揚子江口の舟山列島をドイツに租借せしめんとしたりした。それらの事が日本政府の耳に入る毎に、絶えず大きい不安を感じしめた。安奉鉄道改築問題については、日本の正当権利を支持するため、最後通牒を支那に送つて、辛らうじてわが要求を入れしめた程であつた。それに支那当局は、外交上矢張『戦国策』の詭變を繰返し、詐術を反覆するので、わが対支外交に一段の煩累を加へた。うつつかりしてゐると日本が東洋平和の基礎として得た既得の権利をも失はうとする憂懼が確かにあつた。それで対支問題の根本的解決を促かすの声が漸く朝野の間に勃興した。

折柄、明治四十四年秋、支那に革命が起つて、清朝は一轉瞬のうちに覆滅した。それに取つて代つた共和政府は未だ秩序立つてゐないので、ロシアはこの騒ぎに付け込んで、外蒙古の獨立を助け、それを自国の権内に入れた。またイギリスは西藏の獨立を援助して、その優越権を占取した。ひとり、日本は支那の虚隙に付け入ることをしなかつた。が、支那に於ける日本の勢力は依然、不安のうちに

置かれたので、「速かに満蒙問題を解決しなくてはいけない」といふ叫びが強く国内に起つて来た。そして大正二年、南京に於ける張勳部下の暴行事件があつてから、わが国論は、著しく熱力を加へ、同年九月、対支連合会が生れて政府の対支外交を鞭撻した。それらに促がされて、山本内閣は南京事件の解決に当つて、満蒙五鉄道——長洮、海吉、開海、四洮、洮熱——の借款権を得た。それが満蒙問題の解決に手を付けた第一歩であつた。

その後、山本内閣が瓦解して、君の内閣が成立し、ドイツの勢力を山東から駆逐するに及んで、対支問題の根本解決を為すべき適切な時機が来たと見たものが朝野に多かつた。それについての論説は種々に分岐した。(一)満蒙における日本の優越地位を確立すべき事を主張するもの(二)日本の宗主権を主張するもの(三)満蒙合併を説くもの(四)ロシアの外蒙古に於ける如く、或はイギリスの西藏に対するやうに、満蒙を日本の保護国とすべきを説くものなど、いろいろあつた。そして概して強硬説が旺んにひろがつた。この時、君の内閣は力めて穩健の態度を持し、着実にこの問題を考慮しつつあつた。ところが、在野の政客中には、君の内閣の遣り口を緩慢だと認めて、政友会、国民党の一部の人々は連合して、国民外交同盟会を組織し、当局を糺弾するの態度を示した。同会の幹事、小川平吉は『対支外交平和根本策』と題した意見書を印刷して、これを朝野に頒布した。それには(第一)領土保全、大局支持に関して日支両国間に特殊な同盟的協約を締結する事(第二)支那を援助して自疆の道を講ぜしむる事(第三)以上二項の趣意を実行するに足るべき保障を得る事などを主張した。小川はそれらについて簡明な解説を加へ(第三)の保障そのものについては、日本が当然支那から獲得すべきものとして(一)南滿州並に内蒙古を日支両国の共同統治の区域となす事(二)膠州湾及び山東鉄道は当分の間、ドイツの権利を継承する事(三)福建省を貫通して楊子江に連絡する鉄道を敷設する事などを数え挙げた。また国民外交同盟会が世上に発表した『外交危言』中にも、小川と略ぼ同一の事を説いて「満蒙問題解決の必要は必ずしも一様ではないが、先づこの地を扼して露国の南下を防禦するのが最重要なる目的である」と断じた。その他対支同志連合会も大正三年五月『支那近状に対する警告書』を発表して「先づ南滿、東蒙古を処分して、茲に鞏固な立脚地を作らねばならぬ」といふ意味を力説した。要するに、君の内閣が日支交渉を開始した時分の世論は以上によつて略ぼ明白である。その一大主眼としたところは「満蒙に於けるわが優越地位を確保すると共に東洋平和の上に不安の影を投げかける障害物を力めて排除せねばならぬ」といふ上に一致してゐた。そして君の内閣は忠実に公正な与論に注意を払ふと共に、自らこの重要問題を精確に研究し推考した上、山東問題善後処分の提案と列んで、支那領土保全を策し、合せて南滿州及び東部内蒙古に於ける日本の優越地位を支那政府に確認せしめようとして、交渉を開始したのである。」(「大隈侯八十五年史III」256-258)

以上かなり長文を掲げたが、ポーツマス条約の不備、第一次世界大戦による対ドイツへの戦争勝利、さらに袁世凱による総裁就任等の新しい問題の出現と既に見たように錦愛鉄道へのアメリカによる共同経営の提案等は新しい日本の優越的地位の確立を要求することを必然とするのであり、5項21ヵ条の内、4項14条の要求となる。

第一項から第四項までの要求根拠は外相加藤高明の「日支交渉録」によつて次のように言明される。

「第一項は山東省に関する件で、(一)ドイツが山東省に関して条約その他により支那から獲得した一切の権利、利益、讓与などの処分就て、日本がドイツ政府と協定すべき一切の事項を承認する事、(二)山東省内若くはその沿岸島嶼を他国に讓与したり、或は貸与しない旨を保証する事、(三)芝罘又は龍口と膠濟鉄道とを連絡すべき鉄道の敷設を日本に向つて許容する事、(四)支那政府自ら山東省の主要都市を外人の居住、貿易のために開放することなどである。

第二項は南滿州及び東部内蒙古に関する要件で、(一)旅順、大連租借期並に南滿州及び安奉兩鐵道に

関する各期限を九十九箇年宛延長する事、(二)日本人に向つて各種商工業上の建物の建設又は耕作のため、必要な土地の賃借権又は所有権を許与する事、(三)日本人が居住往来及び各種商工業その他の業務に従事するのを許す事、(四)日本人に対して特に指定した鉱山採掘権を許与する事、(五)他国人に鉄道敷設権を与へ、又は鉄道敷設のため、他国から資金供給を仰ぐ時、並に諸税を担保として借款を起す際は、予め日本政府の同意を経べき事、(六)政治、財政、軍事に関する顧問、教官を要する場合には日本政府に協議すべき事、(七)吉長鉄道の管理経営期間を九十九箇年と定めて、それを日本に委任する事などであつた。

第三項は漢冶萍公司に関する要件で(一)日本の資本家と同公司との密接な関係に顧み、本公司を適當の機会に日支合弁とする事及び支那政府は日本の同意を経ないで公司に属する一切の権利、財産を自ら処分したり、又は公司をして処分せしめない旨を確約すること(二)日本の資本家側の債権保護の必要上、支那政府は公司に属する諸鉱山附近に於ける鉱山については、公司の承諾を経ないで、これが採掘を公司以外のものに許可せざるべきこと及びその他直接に公司に影響する虞ある措置を執らんとする場合には、先づ公司の同意を経べき旨を約束することなどである。

第四項は一般沿岸島嶼の不割譲に関する件で、支那政府が日本に対して、支那沿岸の港湾及び島嶼を他国に譲与したり、或は貸与しない事を約するにあつた。次に第五項は希望条件で、(一)支那政府は政治、財政及び軍事顧問として、有力な日本人を傭聘すべき事、(二)支那内地に於ける日本の病院、寺院及び学校に対して、土地所有権を認むる事、(三)必要の地方に於ける警察を日支合同とするか、或はこれ等の地方に於ける警察官庁へ日本人を傭聘し、支那警察機関の刷新、確立を計る事、(四)日本から一定数量の兵器の供給を仰ぐか、又は支那に日支合弁の兵器廠を設け、日本から技師及び材料の供給を仰ぐ事、(五)武昌九江鉄道の発展に資するため、且つ南支鉄道問題に関する永年の交渉に顧みて、武昌と九江南線を連絡する鉄道及び南昌杭州間、南昌潮州間鉄道の敷設権を日本に許与する事、(六)台湾との関係及び福建不割譲約定の關係に顧み、福建省に於ける鉄道、鉱山、港湾の設備(造船所を含む)に関し、外資を要する場合には、先づ日本と協議すべき事、(七)支那に於ける日本人の布教権を認むべきことなどであつた。」(大隈侯八十五年史Ⅲ、265-267頁)

対支 21カ条要求事項は(一)山東問題での日本の優越権を認め、(二)鉄道敷設権、鉱山採掘権、合弁事業の承認及び(三)日本人商工業の保護、(四)土地所有権の認可等を中心とする要求であり、第一から四項迄次のように強要する。

第一号 山東省ニ関スル件

- 1 独逸^{ドイツ}ノ地位承認ニ関スル件——ドイツの山東省への優越権を日本へ護ることへの地位承認することへの要求
- 2 山東省不割譲——山東省と沿岸島嶼をそのまま日本へ譲渡又は貸与することへの要求
- 3 芝罘^{チーフ}ト膠濟鉄道トノ間ノ連絡鉄道敷設権——膠濟鉄道とその連絡鉄道の敷設権を日本へ許可することへの要求
- 4 山東省商埠地ニ関スル件——山東省の主要都市を開放し、居留地にすることへの要求

第二号 南満及東蒙ニ関スル件

- 5 旅大租借及南満安奉両鉄道期限延長ノ件——各期限を99ヵ年迄に延長をする事への要求
- 6 土地所有権及賃借権取得ニ関スル件——土地所有権、賃借権を許可することへの要求
- 7 居住往来營業ノ自由——日本人の往来と營業の自由、職業への従事を認可することへの要求

要求

- 8 鉱山採掘権 —— 日本人に許可することへの要求
- 9 鉄道及借款ニ関スル日本優先権 —— 他国人に対して日本人への優越権を尊重すること、日本政府の同意を経ることへの要求
- 10 満州顧問傭聘ニ関スル日本ノ優先権 —— 顧問、教官を要する場合、事前に日本政府の同意を経ることへの要求
- 11 吉長鉄道管理経営委任ノ件 —— 管理期間を 99 ヶ年とし、日本にその経営を委任することへの要求

第三号 漢冶萍公司ニ関スル件

- 12 日支合弁其他日本側ノ優先権 —— 合弁事業にし、公司の財産、権利を日本政府の同意なしに処分せしめないことへの要求
- 13 付近鉱山ノ採掘ニ関スル同公司ノ優先権 —— 公司以外の者に採掘を許可しないことへの要求

第四号 港湾島嶼不割譲ノ件

- 14 支那沿岸ノ港湾島嶼不割譲ノ件 —— 列強諸国へ割譲しないことへの要求
—— 15～21 条は破棄する旨の要求

第五号 希望条項

- 15 中央政府顧問ノ件
- 16 日本病院寺院及学校ノ土地所有権ニ関スル件
- 17 警察ノ件
- 18 兵器ノ件
- 19 南支諸鉄道敷設権許与
- 20 福建省企業日本優先権
- 21 日本人布教権

五項希望条件の 14 条から 21 条の要求は日本政府によって破棄されるが、その理由は朝鮮支配と同等の従属化を支那に対して要求していると思われたからである。この点について次稿で取上げ、日中戦争への伏線となる点について明かにする。

対支 21 ヶ条要求のうち重要なのは「第二項南満及東蒙ニ関スル件」であり、とりわけ南満州と東蒙への租借期限の 99 年への延長と土地所有権（商租権）の承諾に関する問題である。関東州の租借地期限は 1898 年のバプロフ条約で 25 年間、つまり 1923 年に無効となり、日支交渉の時点では 19 年に期限切れとなるところであった。このため、対支 21 ヶ条要求で 99 ヶ年に延長することを余儀なくされていた。満鉄の租借権も同様に、期限切れに直面していた。すなわち、ロシアは満鉄の支那からの租借権の期限を運転開始から 36 箇年とし、36 年を経過すると、支那が満鉄を買い戻す権利を行使することのできるよう契約を結んでいた。さらに、運転開始後 80 年を過ぎると、満鉄は無償で支那に返還されることにもなっていた。満鉄が日本に移ったのは

1904年で、この年に運転を開始したので36年目の1940年(昭和15年)に支那は満鉄を買い戻すことができるようになっていた。このため、対支21カ条では満鉄の租借権の期限を99カ年に延長することを支那に要求する根拠となるのである。さらに安奉鉄道の租借権は1923年に期限切れとなり、支那に帰属することになっていた。それゆえ、安奉鉄道の租借権は対支21カ条で99カ年に延長するように要求することとなる。小村寿太郎以降の歴代の外相と内閣はこのように租借権の期限切れ、或いは買い戻し時期を条約で確定しないままに大隈内閣迄延ばし続けていた。こうした租借権の延長と日本の優越権の確立は第一次世界大戦中、日本の参戦問題と同時に、緊急の問題として解決することを求められていたのである。したがって、首相大隈重信と外相加藤高明とが対支21カ条要求を提出し、その解決を袁世凱に迫ったのは、満州の日本支配を確立するためにも不可逆的な外交政策の課題であったと言える。

しかし、対支21カ条要求のうち第五項希望条項は国際的な批判を受けたため破棄されたが、第一項から第四項までの14カ条は支那との間で「南満州及び東部内蒙古に関する条約及び付属公文」として次のような条約として成文化されることとなる。

「南満州及び東部内蒙古に関する条約及び付属公文

大正四年(一九一五)五月二十五日 北京ニ於テ調印

日本国皇帝陛下及支那共和国大統領閣下ハ、南満州及東部内蒙古ニ於ケル両国間ノ経済関係ヲ発展セシメンコトヲ欲シ、右ノ目的ノ以テ条約ヲ締結スルコトニ決シ、之カ為ニ日本国皇帝陛下ハ特命全権公使従四位勲二等日置益ヲ、支那共和国大統領閣下ハ中卿一等嘉禾勲章外交総長陸徵祥ヲ各其全権委員ニ任命セリ。因テ各全権委員ハ互ニ其全権委任状ヲ示シ之カ良好妥当ナルヲ認メ、以テ左ノ協議決定セリ。

第一条 両締約国ハ、旅順大連ノ租借期限並南満州鉄道及安奉鉄道ニ関スル期限ヲ、何レモ九十九箇年ニ延長スヘキコトヲ約ス。

第二条 日本国民ハ南満州ニ於テ各種商工業上ノ建物ヲ建設スル為、又ハ農業ヲ経営スル為ニ必要ナル土地ヲ商租スルコトヲ得。

第三条 日本国臣民ハ南満州ニ於テ自由ニ居住往来シ、各種ノ商工業其他ノ業務ニ従事スルコトヲ得。

第四条 日本国臣民カ東部内蒙古ニ於テ支那国民ト合弁ニ依リ農業及附隨工業ノ経営ヲ為サムトスルトキハ、支那国政府ハ之ヲ承認スヘシ。

第五条 前三条ノ場合ニ於テ日本国民ハ例記ニ依リ下附セラレタル旅券ヲ地方官ニ提出シ登録ヲ受ケ、又支那国警察法令及課税ニ服スヘシ。

民刑訴訟ハ日本国臣民タル場合ニハ日本国領事官ニ於テ、又支那国々民被告タル場合ニハ支那国官吏ニ於テ之ヲ審判シ、互ニ員ヲ派シ臨席傍聴セシムルコトヲ得。但シ土地ニ関スル日本国臣民及支那国々民間ノ民事訴訟ハ、支那国ノ法律及地方慣習ニ依リ両国ヨリ員ヲ派シ共同審判スヘシ。

将来同地方ノ司法制度完全ニ改良セラレタルトキハ、日本国臣民ニ関スル一切ノ民刑訴訟ハ完全ニ支那国法廷ノ審判ニ歸スヘシ。

第六条 支那国政府ハ成ル可ク速ニ外国人ノ居住貿易ノ為、自ラ進ミテ東部内蒙古ニ於ケル適當ナル諸都市ヲ開放スヘキコトヲ約ス。

第七条 支那国政府ハ従来支那国ト各外国資本家トノ間ニ締結シタル鉄道借款契約規定事項ヲ標準トナシ、速ニ吉長鉄道ニ関スル諸協約並契約ノ根本的改訂ヲ行フヘキコトヲ約ス。将来支那国政府ニ於テ鉄道借款事項ニ関シ外国資本家ニ対シ現在ノ各鉄道借款契約ニ比シ有利ナル条件ヲ付与シ

タルトキハ、日本国ノ希望ニヨリ更ニ前記吉長鉄道借款契約ノ改訂ヲ行フヘシ。

第八条 満州ニ関スル日支現行各条約ハ、本条約ニ別ニ規定スルモノヲ除クノ外一切従前通り実行スヘシ。

第九条 本条約ハ調印ノ日ヨリ効力ヲ生ス。

本条約ハ日本国皇帝陛下及支那共和国大統領閣下ニ於テ批准セラレルヘク、其批准書ハ成ルヘク速ニ東京ニ於テ交換スヘシ。

右証拠トシテ、両国全権委員ハ日本文及支那文ヲ以テ作成セラレタル各二通ノ本条約ニ署名調印ス。

大正四年五月二十五日、即中華民国四年五月二十五日、北京ニ於テ之ヲ作ル

日本帝国特命全権公使 從四位勲二等 日 置 益 (署名) 印

支那共和国外交総長 中卿一等嘉禾勲章 陸 徵 祥 (署名) 印

附 属 公 文 期 限 計 算 ノ 件

以書翰致啓上候。陳者、本日調印ノ南滿州及東部内蒙古ニ関スル条約第一条ニ規定セル、旅順大連租借期限ノ延長ハ民国八十六年即西曆千九百九十七年ニ至リ満期トナリ、南滿州鉄道還付期限ハ民国九十一年即西曆二千二年ニ至リ満期ト可相成、尚其原条約第十二条ニ記載セル運輸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ルヘク、又安奉鉄道ノ期限ハ民国九十六年即西曆二千七年ニ至リ満期ト可相成候。

有照会得貴意候。敬具」(満鉄四十年史、391-393 頁)

「南滿州及び東部内蒙古に関する条約」は対支 21ヵ条要求を条文化したものと見做されているが、果して対支 21ヵ条要求の条文化として位置づけて良いのだろうかという素朴な疑問が残る。疑問点は対支 21ヵ条のうち第一項山東省ニ関スル件、第三項漢冶萍公司ニ関スル件、そして第四項港湾島嶼不割譲ノ件等のこれら三項目が前掲の条約から抜け落ちている。そして、この条約は対支 21ヵ条要求の第二項 5～11 条を明文化しているのにすぎないのではないだろうか。すなわち、

第一条—第二項の第 5 条

第二条—租借権の 99ヵ年延長の第 6 条

第三条—往来と営業の自由の第 7 条 (南滿州)

第四条—合併事業の第 7 条 (東部内蒙古)

第五条—(旅券、法令及課税ニ服スヘシ) —該当なし

第六条—(東部内蒙古の都市開放) —該当なし

第七条—吉長鉄道の改訂の第 11 条 (吉長鉄道委任)

第八条—(現行各条約の従前通り)

第一条から八条迄は対支 21ヵ条要求の第二項第 5 条から第 11 条に対応する明文化である。

「大隈侯八十五年史Ⅲ」の「(一三) 日支協約と日本の特殊利益」では対支 21ヵ条第一項から第四項第 14 条までの明文化であると、次のように述べる。

「(一三) 日支協約と日本の特殊利益

日支協約の公文書は並に煩瑣を避けて掲げる事を略するが、要するに、それによつて満蒙に於けるわが優越地位を明確ならしめたのみならずそれを安固なものとした。また山東に於ても、日本は特殊地位を占めるやうになつた。かうして日本国民の新発展地が眼前に開かれたのである。その主要な特権ともいふべきは(一)旅順、大連の租借期限延長(二)南滿州鉄道、安奉鉄道の経営期間延長(三)南滿州に於

ける土地商租権及び内地雑居権の獲得四大冶鉄山の日支合弁などである。(一)と(二)とは既にその事情を説明した。次ぎに(三)に於ける土地商租権といふのは袁世凱が発明した文字である。最初、君の内閣は支那に向つて土地所有権を要求したのであるが、袁がどうしても承知しなかつた。「土地の所有権は支那人に対してさへも与へてゐないから、日本人に与へるわけにゆかぬ」といひ張つた。そこで日本は四月二十六日の修正案に於て「では土地の永代租借権を得たい」と要求した。そこで袁世凱もやつと承諾したが、「永代租借の文字を掲げると、反対派は必ず袁は外国へ国を売つたと非難して、大總統の地位に座つて居られぬから、この文字だけは避けたい。それで商租権といふ事に改めてほしい」といつたので、日本側も承知した。が、その意味が不明で後に紛議を醸すかも知れぬので、別に文書に於て、商租権の意味を明確にした。それは三十箇年の期限で日本人が南滿州で土地を借用することが出来ることであるが、而も三十箇年の期限満了の時には又前の条件通りに向ふ三十箇年の間、土地を借り得るやうに出来てゐた。かうして三十年目毎に登記して連続してゆけば、事実上永代租借と同一となる。この特権が確定されると同時に、在来滿州で水田事業を営んでゐた日本人は非常な便利と自由とを得るに至つた。そして日本の食糧欠乏を並に補ふべき天地を得た。この事は、君の内閣の功績の一つで、また加藤の手柄であつた。(四)は大冶鉄山の経営をしてゐる漢冶萍公司の日支合弁の可能といふ事が確められたので、日本の資本家を利し、且つ鉄の供給を自由に潤沢にすることになつた。蓋し日本の自給自足といふ上から見ると、その最も乏しいのは鉄だ。君は予てこの点に考へ及んだ。曾て君はその昵近の者に向つて「日露戦争の勝利には種々の原因があるが、その一つは日本が大冶鉄山から鉄を貰ひ得たことだ」といつたことがあつた。日露戦争が開かれる少し前に日本の資本家と支那の盛宣懷との間に大冶鉄山の一部採掘権に関する契約が成立つたので、それによつて九州八幡製鉄所は銃砲、弾薬製造の資に困らなかつた。それがロシアに勝ち得た一因となつた。もしこの契約が出来てなければ、日本は銃砲、弾薬の欠乏に苦しんで戦局はどうなつたか知れなかつたのである。かうした歴史があるので、君は夙に大冶鉄山に着眼した。そしてこれを日支合弁とする事に推進めた。この事も、君の内閣の一つの手柄であるといはねばならぬ。」(大隈侯八十五年史Ⅲ、293-295頁)

引用した長文から窺えることは日支協約の歴史的意義(日本の特殊利益)を次の3点に求めている点である。

第一は旅順、大連の租借権期間99年への延長、満鉄・安奉鉄道の経営期間99年への延長であり、日本の優越権を確立した点である。

第二は南滿州の土地商租権(土地所有権の永代租借)の契約による日本の特殊利益を確保した点である。この土地商租権は日本から移民した農夫に水田、畑作農業を経営させ、日本への米を中心にする農産物を輸出して日本の食料不足への解消に大きな役割を果すことになり、滿州を殖民地支配する法的根拠となるものである。

第三は漢冶萍^{かんやひよう}公司の大冶鉄山を合弁事業として経営し、その鉄鉱石を八幡製鉄所の高炉に大量供給することへの日本の優越権が認められている点である。

これら3点にわたつて日支協約を特徴づけているが、第一点と第二点是对支21カ条要求の第二項に該当し、第三点は第三項漢冶萍公司ニ関スル件に対応する。したがつて、第一項山東省ニ関スル件、第四項港湾島嶼不割讓ノ件は日支協約から抜け落ちてゐるが、ワシントン条約の対象として浮上することになるのである。したがつて、西原借款は対支21カ条要求と第一次世界大戦での支那の参戦及びその經濟的自立への融資となり、ここに日本の資本が支那に輸出され、日本の産業資本から帝國主義への轉換を促す歴史的役割を果すこととなる。この点が次の

課題となる。

3 西原借款と国家経済主義

(一) 西原借款の経済思想

西原借款は大隈重信、加藤高明の立案する対支 21ヵ条要求を補完し、中国参戦費用とその戦後復興資金の供給を新しく借款対象にしようとする。したがって、西原借款は第一次世界大戦期に集中的に行なわれ、8口1億4,500万円を内容とするが、その全体像は次の図表-27 に要約される。

図表-27 に依れば、西原借款が主に行なわれるのは大正6、7年の2年間に集中されているのが窺われる。最初は大正6年1月20日契約の第一次交通銀行の借款500万円、そして、最後は大正7年9月28日契約の参戦借款の2,000万円である。この大正6年と7年の内閣は大隈内閣の後の寺内内閣にあたる。したがって、西原借款は寺内内閣の対支政策の歴史的な性格の現われである。大隈重信、加藤高明の対支 21ヵ条要求は支那の対日批判を激しく燃え上がらせ、この沈静と日支親善の改善を果そうとするのが西原借款の経済政策とその政策思想である。それゆえ、こうした日支親善思想と借款の経済思想は西原亀三の対支思想の現われであると見做すことができる。大隈内閣から寺内内閣への転換について西原亀三は次のように対支 21ヵ条要求の対日批判と支那圧迫に対する排日運動の激しさについて次のように現地報告をする。

「 対支二十一ヵ条条約が締結された時、わたしはまだ朝鮮にいた。ついに侵略の牙をむいた日本に対する支那人の憤激、日本人に対する憎悪、それによってまき起こった排日・排日貨の旋風は、京城あたりでも感知された。寺内総督はわたしに朝鮮に手近い地方の実状を見て来てくれとのことなので、わたしは支那へ潜行した。長春や奉天で、日本製の帽子を地に投げつけたり踏みにじったりして、排日救国を怒号している、支那人の眼は、日本人に対する憎悪に燃えていた。帰って寺内さんに報告す

図表-27 西原借款の内容

(一)	第一次交通銀行借款 (大正六年一月二十日契約)	五〇〇万円
(二)	第二次交通銀行借款 (大正六年九月二十八日契約)	二〇〇〇万円
(三)	有線電信借款 (大正七年四月三十日契約)	二〇〇〇万円
(四)	吉会鉄道借款前貸金 (大正七年六月十八日契約)	一〇〇〇万円
(五)	黒吉林鉱借款 (大正七年八月二日契約)	三〇〇〇万円
(六)	滿蒙四鉄道借款前貸金 (大正七年九月二十八日契約)	二〇〇〇万円
(七)	山東二鉄道借款前貸金 (大正七年九月二十八日契約)	二〇〇〇万円
(八)	参戦借款 (大正七年九月二十八日契約)	二〇〇〇万円

(西原借款資料研究 15-6 頁)

ると寺内さんは、

「困ったことだ。とり返しのつかんことをやってしまった。この調子で進んだら、日本と支那はヨーロッパにおけるドイツとフランス以上の、永遠の敵となってしまう」

といてひどく心配された。何とかしなくてはならんと話し合ってみてもどうするわけにも行かぬ。そうこうしているうちに、支那に対する問題は袁世凱帝制の場面に転回した。日本が帝制延期の勧告をしたのが大正四年十月二十八日で、この頃わたしは朝鮮引揚を決心、内々帰国の準備にとりかかっていた。」(「夢の七十余年」70頁)

対支21ヵ条要求の対日批判と支那圧迫を対日親善へ一挙に転換する推進力となったのは西原亀三の経済思想に求められる。それは「東亜民族の康寧福祉」論である。西原亀三はこの「東亜民族の康寧福祉」論を日支親善政策の索引力として次のように支那の國務総理段祺瑞と徐樹錚に説明し、日支親善への思いを込めて次のように告げる。

「まもなくわたしは陸宗輿氏の家に招かれた。席には主人のほか曹汝霖・徐樹錚など段祺瑞國務総理腹心の要人たちが連なり、わたしのために盛大な歓迎宴を催してくれた。坂西大佐が同席して通訳の労をとられた。かつ飲み、かつ食いつつ、胸襟を開いて腹藏なき意見を交した。その時陸宗輿氏がこんなことをいい出した。

「袁世凱さんは日支親善にとても熱心だった。当時公使だったわたしは、旨を受けてたびたび大隈首相や加藤外相に話を持ち込んだ。元来日支親善は日本の方が本家で、大隈さんもそういえば、渋沢さんもそういう。口ではそういうが、内心では少しもそれを望んでいないということをわたしははっきりと見抜いている。こちらから持ちかける話は、始め一応は聞いてもらえるが、いざ具体案となると、いつも日本の方から蹴って打ち壊してしまう。その適例としてわたしの忘れられないことは、帝制問題の時だ。最初大隈さんは賛成された。その賛成はとても積極的で、むしろ激励的でさえあった。それが、いよいよ帝制実施という段になると、ただ反対するだけでなく、山東や上海で暴動を起こさせ、あげくの果が最後の勧告だ。日本のやり口は、口と行動とはこんなにちがう」

と、痛いところを突いて来た。わたしは、

「お説はまことにごもつともだ。ところでわたしとしては大隈・渋沢の日支親善論はともかくとして、実はわれわれは袁世凱閣下を不世出の英雄として遠くから尊敬していたのであるが、今のお話では袁閣下もやはり一個の平凡人だと思われぬ」

というと、一同の顔色がさっと変わった。中でも若い軍人の徐樹錚君は、怒髪冠を突くといった有様で、

「袁閣下のどこがどうしたというのだ。無礼である」

と、すっかり開き直って来た。わたしは静かに、

「今あなた方のお話を聞くと、日支親善は経済提携、経済提携は合弁事業を起こして金もうけをしようというのである。袁閣下のお考えもそうだったということだし、このあいだ渋沢さんの来たのも合弁で会社をやるという相談だったということだ。さてそんな事業を起こしたとして、それに参加するような大資本家は日本でも五百とはない。貴国にしても一千名には及ぶまい。それが提携して事業をやって、幸いにもうかれれば親善にもなろうが、損をすれば不親善になる。かりに千や二千の人がもうけて親善になって見たところで支那四億、日本六千万人には兎の毛でついたほどの影響もない。わたしのいう日支親善は、この四億六千万が等しく受ける康寧福祉である。それを実現するには東洋の物資を豊かにする、とくに貴国の大資源を開発することである。そして東洋人の食を満たし、衣を豊かにする、これから始めて行かねば東洋永遠の平和は求められない。それは貴国の力だけではできない、そこで日本がそれに協力する。むろん日支合弁も出て来るだろうが、従来の日支合弁とは目標がちがう、われわれの理想はかつて明治天皇が日本の使命は東洋永遠の平和を確

保し、東亜民族の康寧福祉を増進することにあると仰せられた、その御精神から出発している。それ以外には何物もない」

という、先方も十分納得して、それをやろうということになり、これからお互いによく研究して、一つ一つやって行こうという相談をきめて、この一夕の会談を終わったのである。帰る前に段祺瑞國務總理にも会った。総理は「せっかくここまでよく来てくれた」とやさしくわたしの労をねぎらい、それから「帰ったら寺内さんに段祺瑞が笑い話にこんなことをいったと伝えてくれ」といって、

「日本では自分がドイツに留学していたので、ドイツと何か特別な関係を結んでいるようにいってさうだが、そんな心配はご無用である。寺内さんはフランスに長くいらっしやったように聞いているが、それでフランスと特別な関係をお持ちになっているとは思わぬ。わたしは中国と東洋ということを考えておるだけだ。寺内さんも同じことだろうと思う」

と、にこにこしながら話したことを、通訳がいてねいに伝えてくれた。

滯燕十九日、七月十一日わたしは北京を去った。」「(夢の七十余年) 77-79 頁)

(二) 西原亀三の日華経済提携論と支那経済自立化への西原借款

西原亀三の「東洋民族の康寧福祉」論が何故日支親善思想となり、対支投資＝対支経済政策＝西原借款の原動力となったのか。この問題への解答は引用文の中で強調されている「日支親善は、この四億六千万（支那の人口）が等しく受ける康寧福祉である。それを実現するには東洋の物資を豊かにする、とくに貴国の大資源を開発することである」と。かくて、日本からの借款を中国の大資源を開発するのに使用することで、支那国民にとっての豊かな生活改善、つまり経済自立化への離陸となり、と同時に、日支親善にも寄与することにもなると、西原借款の二面性を西原亀三は國務總理段祺瑞に説き、受け入れるよう説得するのに成功する。

西原亀三は國務總理段祺瑞の承認を得て帰国するや、大正5年7月に西原借款の具体策として日華経済提携論を「時局に應ずる対支経済的施設の要綱」に纏めて寺内正毅と勝田主計鮮銀総裁に次のように提出する。

「時局に應ズル対支経済的施設ノ要綱

- 一 支那ニ於ケル帝国ノ経済的基礎ヲ確保スルノ方途トシテ我有力ナル銀行及支那ト最モ密接ノ関係ヲ有スル紡績会社並ニ実業家ノ連盟ニ依リ対支実業投資団ヲ組織スルコト
- 二 支那当面ノ急ヲ匡救スルタメ対支実業投資団ハ京張・張綏鉄道又ハ其他ノ担保ニヨリ金貳千万円ノ借款ヲ引受クルコト
但利息及条件ハ可及的緩ニスルコト
- 三 支那ノ財政ヲ安固ナラシムルノ主旨ヲ以テ永遠ノ方途ヲ開拓スルノ順路トシテ支那政府ニ以下各項ヲ実行セシムル事
- 四 財政ノ安固ハ経済ノ調節ニ存シ経済ノ調節ハ金融ト交通ノ施設活用ニ存スルヲ以テ其方途トシテ官有鉄道タル京奉・京張・京漢・津浦四鉄道及其連絡セル鉄道ノ業務ヲ改善統制アラシムルタメ現制度ヲ活用シテ其実効ニ資スル方策ニ付キ交通部顧問ノ意見ニ聴キ及ビ其意見ヲ実行シテ目的ヲ遂行スルコト
- 五 支那ノ幣制ヲ改善シ地方経済ノ調節整理ニ資スル順路トシテ東三省直隸省山東省ニ金資本ニテ金紙幣ヲ発行スル省立銀行ヲ組織シ交通機関ノ活用発達ト相俟テ漸次江蘇・河南・安徽・湖北ニ恣リテ全国ニ普及施設スルコト
- 六 当該鉄道ニヨリ輸送スル貨物ノ釐金税ヲ免除スルコト但シ当該鉄道ニ依リ収入セル釐金収入不

- 足ハ省立銀行ニテ一時立替ヘ鉄道輸送増加ニ伴フ収入ニ依リ決済スルコト
- 七 省立銀行ニ所要スル金資本ハ対支実業投資団ニ於テ年六朱以内ノ利息ヲ以テ所要資本ノ借款ニ
 応ズルコト但該借款ハ省借款トスルガ銀行ノ借款トシテ中央及省ノ保証トスルコト
 尚本借款ハ日本銀行又ハ特殊銀行紙幣ヲ以テ交付スルコト
- 八 省立銀行ハ対支実業投資団ノ推薦セル顧問ノ意見ニ聴キ其業務ヲ施行スルコト
- 九 支那政府ハ中央財政及省財政ヲ整理スルタメ財政部及省財政庁ニ日本政府ノ推薦セル顧問ヲ聘
 用シ其意見ニ聴キ整理改善ヲ実行スルコト
- 十 中央財政ノ窮乏整理ハ省銀行紙幣流通高ノ増加ニ伴ヒ交通機関ノ活用ヨリセル貨物輸送ノ増進
 ト共ニ省銀行ノ政府貸上金ヨリ其途ヲ求ムルコト
- 十一 現在ノ通貨ニ対シテハ可及的人民ノ損害ヲ惹起セシメザル方途ニ依リ整理シ貨幣亦ハ紙幣ノ引
 換ヨリ生ズル欠損ハ政府又ハ省ノ負担トシ政府貸上金ヲ以テ整理スルコト
- 十二 幣制改善・交通発達・産業振興促進ノ前提トシテ支那政府ハ現制銀本位貨幣制度ニ加フルニ日本
 貨幣ト形状量目称呼同一ノ基準ニ依ル金貨幣併用ノ法律ヲ制定シ該法律ニ準拠セル金貨ヲ資本
 トセル銀行ノ設立並ニ紙幣発行ニ関スル法令ヲ發布シ当該銀行設立地方ニ於ケル租税並ニ鉄道
 収入ハ金貨幣タラシムル事ヲ発令スルコト
 但シ金紙幣ノ種類ハ百円，拾円，五円，壹円，伍拾錢，貳拾五錢，拾五錢，拾錢トスル事
- 十三 金紙幣ニハ「本金券ハ法律準拠ノ金貨又ハ該金貨ト同一ナル兌換金券ト引換ス可シ」ト明記スル
 コト
- 十四 支那政府ガ前各項ノ産業開發金融普及並ニ財政整理ノ事項ヲ確實ニ施行実顕スルニ至ラバ第二
 項借款ノ担保權ハ之ヲ解除スルコト

別 考

- 一 日支貨幣混一併用ヲ促進実顕スル方途タル前項省立銀行設立ニ代ユルニ現在兌換ヲ停止シ窮境
 ニ陥リツツアル交通銀行ヲ救済整理シ金資本，金紙幣発行ニ変更活用スルアラバ或ハ捷径ナラズ
 哉ト信ズ世説ニ依レバ同銀行ノ銀紙幣発行高ハ六千万元ニシテ政府貸上金四千六百万元ナリト
 聞ク此数字ヲ前提トシテ概括的ニ活用方法ヲ考フルニ政府貸上金ヲ先ヅ金貨公債ニ切替セシメ
 而テ対支実業投資団ヨリ金貳千万円ノ金紙幣並ニ金貨（五百万円モ有レバ充分ナラン）ヲ借款シ
 是ヲ準備トシ而シテ前記公債ヲ保証準備トシテ金紙幣ヲ発行シ現在流通セル銀紙幣ハ時価ニ応
 ジ交換スルノ方法ヲ以テ茲ニ金資本，金紙幣発行ノ根拠ヲ確立シ先ヅ北京，天津，奉天ニ開始シ
 順次全国各支店ニ実行セバ意想外ナル実効ヲ奏スル哉知ル可カラザルナリ更ニ交通銀行所在地
 ニ其業務開始ト共ニ原資金保護ノ名ヲ以テ日本憲兵駐在ノ無余議ニ導キ恣クテ日支貨幣混一併
 用ノ実顕ト共ニ吾經濟的勢力扶植ヲシテ容易ナラシムル所以ナリトス
 支那ニ於ケル帝國ノ經濟的地歩ハ甚ダ微弱ニシテ彼レ白耳義ノ投資額ハ實ニ八億以上タリト称
 スルニ吾ハ實ニ五千万円（滿州ヲ除キ）ニ滿タズト聞ク恣ノ如キ現状ニテ支那ノ經濟ヲ云為スル
 未ダ以テ其初歩ニ達セザルモノ然トモ吾ノ現状ハ一日ヲ緩ウス可カラザル境遇ニアリ殊ニ吾ノ
 財ハ彼レ歐米ノ如ク豊ナラズ此豊富ナラザル財ヲ以テ克ク歐米ト馳驅シ優秀ノ地盤ヲ確保スル
 ノ維一要道ハ實ニ日本貨幣ノ混一併用ヲ漸進シ加フルニ王道主義ヲ以テ実顕スルニアリトス克
 ク此ノ一挙ヲ遂行スルアラバ支那ニ於ケル吾經濟的勢力ハ自然的ニ扶植セラレ百世治ルナキニ
 至ル哉必セリトス

大正五年七月」（「夢の七十余年」83-86頁）

この「時局ニ応ズル対支經濟的施設ノ要綱」は西原借款の出発点である交通銀行への第一号
 融資の歴史的意義を秘めたものである。何故交通銀行への西原借款第1号となったのかは，家
 の土台作り（下部構造）に当たる金融制度の確立を目指し，この土台（金融制度）の上に家に

相当する経済構造（産業・鉱山・鉄道）に設備投資＝西原借款を注入して活性化させる牽引力にすることで、支那の康寧福祉の向上に帰結させようとする。したがって、土台の金融制度の確立は交通銀行への西原借款で果されるが、その際に「金資本、金紙幣発行ノ根拠ヲ確立」させ、その上で「日支貨幣混一併用ノ実蹟ト共ニ吾経済的勢力扶植ヲシテ容易ナラシムル」ことを目的とする日支親善論の実現と日本からの資本輸出を容易にすることでもある。

(三) 西原借款と山東問題

交通銀行への西原借款第1号を実行し、さらに張作霖將軍と日支親善論^{たな}を闘かわせた後に帰国する西原亀三は西原借款第2号から8号までの実行に移る準備に入るが、第一次世界大戦への中国を参戦（二個師団の創設費用）へ誘導するためにも西原借款の対象にする新しい西原借款構想を実現すべく、再三に渡って國務總理段祺瑞^{だんきずい}と交渉を重ね、次の西原借款の対象を掲げる。

「一 団匪賠償金約二億円の還付

二 列国に中国の関税引上を承認させ、その代わり釐金税^{りきんぜい}・貨物税など、人民を困らしめ、産業発達をさまたげている国内の悪税および綿花・羊毛・鉄その他二、三種の輸出税をやめること

三 治外法権・専管居留地の撤廃

四 参戦費用・建軍費用三千万円程度を援助すること」（「夢の七十余年」141頁）

西原借款が次に目指したのは大隈重信、加藤高明の対支21ヵ条要求のうち、「第一項ノ山東省ニ関スル件、1 独逸^{ドイツ}ノ地位承認ニ関スル件、2 山東省不割譲、3 芝罘^{チーフ}ト膠済鉄道トノ間ノ連結鉄道敷設権」の問題である。

この「山東省ニ関スル件」は満州と支那とにまたがる大東亜構想の中心であり、山東省を第二の満州にすることを目的とするのであるが、アメリカを始めとする列強の狙っているドイツ利権の争奪を背景にするまさに日本の生命線の問題を内包する。寺内内閣はドイツ利権を日本の継承下に置くため、支那の連合国側（アメリカ、イギリス、ロシア、イタリア、日本）への参戦を不可欠な要件とする。かくて、寺内内閣は対支21ヵ条要求を西原借款の「参戦費用・建軍費用三千万円程度を援助すること」を西原借款第8号に組み込み、その実現を西原亀三に要請する。

西原亀三は3度目の渡支を行ない、國務總理段祺瑞^{だんきずい}に対して連合国側への参戦と参戦借款について次のように説得する。

「ドーバー海峡はナポレオンも渡れなかった。イギリスは陸軍は弱いが海軍は強い。これを破ってドーバーを渡るとは、とてもドイツにはできない」と、わたしはそれから次のように説いた。

「それができないとすると、ドイツが五年や七年の間に東洋へ押し込んで来る心配はない。そこで連合国に加盟してドイツに宣戦し、日支が手を握りあって五、六年の間に貴国の国政を整理し、国力を充実して国際的地位を高め、多年の欧米の抑圧から脱し、東亜が一体となって永遠の平和を築きあげるには、今の時機を逸して他に求むることはできない。寺内さんは熱心にそれを希望しておられるのだ」

と、これを通訳の劉崇傑君^{りゅうそうけつ}が訳し終るか終らないかに、段氏は両手で強く膝を打ってスクット立ちあ

がり、ブルブルと武者ぶるいをして、

「わかった。わたしも同感だ。ぜひそれをやろう」

ということになり、閣僚・高等顧問の人たちの意見もすぐに一致した。」(夢の七十余年 141 頁)

対独宣戦をめぐって中国はアメリカの支援する大總統黎派と北洋派國務總理段派とに二分化した。が、段祺瑞^{だんきずい}は再び國務總理に復歸したが、南方派の孫文の反撃に直面していた。他方、段祺瑞^{だんきずい}が対独宣戦の主唱者となったので、この中国の参戦を受けて西原亀三はその戦費を捻出するための名目として有線電信借款に振替え、と同時に、吉会鉄道借款、西南整理借款の申し込みを受けた。当時、第一次世界大戦も下火となったが、ロシア革命のため、シベリア出兵(2～3 億円の出費)、国内の米騒動と戦争特需による成金の出現等で、日本経済は急成長を遂げ、また、輸入途絶による国産化のため、軽工業から重化学工業への移行が急速に進行し、世界の五大国の一つに仲間入りする急成長を遂げる。したがって、大正 6 年から 7 年にかけての西原借款が 1 億 4,000 万円に達したが、この西原借款の大部分は大蔵省から三大銀行(朝銀、台銀、横銀)を通して支那への融資となり、日支親善に貢献することとなった。大正 7 年 5 月 28 日に第 6 回目の中国訪問を行ない、西原借款の最大課題である鉄道借款と山東のドイツ利権を日本へ移し、日本の優越権の確立を図ると同時に日独戦の処理を行うことで対支 21 ヵ条要求の未解決「第一項山東省について」の解決を次のように迫る。

「借款の件其他

一 黒竜江吉林両省の金鉱及森林を担保とする借款

但金鉱の採取森林伐採の借款返還方法付帯のこと

一 吉会鉄道の借款

但支那政府は債権者を興業外二銀行たることを主張す

一 烟草・酒を専売と為す目的を以て塩税に準じたる方法と其経営方法も亦之に準じたる主義に基きたる借款

一 官営製鉄所設置と其借款並に日支間に於ける鉄供給契約の協定

一 庚子賠款還付と棉花栽培^{めんよう}・緬羊繁殖・地質調査の三事業並に実業教育の振興方法確立と其協定
支那政府は前記中借款内諾と共に左に開列の計画を実行すること

其一 交通銀行に於て日本貨幣と同一種の金紙幣を発行すること

其二 鉄道収入及鉄道沿線の交通部収入を金券となすこと

其三 中央政府の政費及軍隊の支払を金券となすこと

其四 鉄道にて輸送する貨物の厘金税を免除すること

其他山東鉄道の延長線敷設の目的を達し、更に海蘭鉄道に接続し、白耳義資本団との交渉を纏め其達成を図り、以て新疆^{しんきょう}・伊犁^{イリ}に対する軍事的施設に便せんとするには先づ左の事項を実行して支那政府及人民に好感を与へ、我帝国と安んじて協力するに至らしむること

一 山東の民政を青島の地帯を其範圍とすること

一 山東鉄道の警備を撤退し独逸時代の如く支那政府に委すること

一 山東鉄道監部より鉄道警備費として相当の金額を支那政府に交付し警備の完全を期すること

一 同鉄道警備の完全に資するため若干の日本警察官又は軍人を支那に聘用せしめ参与せしむること

一 山東鉄道の所属が日本の有に歸したる場合は日支合弁となすも可なる密約を締結し得ること

前諸項は今後支那当局との交渉を進め漸次実行を期したきこと」(「夢の七十余年 188-189 頁」)

西原借款は日支親善論に立脚して、支那の資源を日本の企業によって完成品に仕上げて日支の富国強兵の牽引力にすることで支那の康寧福祉を実現する経済政策でもある。したがって、支那の経済構造は交通銀行の日支貨幣混一併用ノ制度を土台＝下部構造にして、その上に経済の好循環を鉄道の効率化を媒介にして果そうとする。すなわち、上部構造である企業の生産する商品は安価に（鉄道輸送する貨物の厘金税の免除によって）消費する最終需要の国民消費者に供給され、支那国民の康寧福祉を達成するように循環を描く。かくて、鉄道の効率化とその発達は、上部の企業生産品と下部の消費者需要とを安く仲介することで好循環の経済運動を牽引するエンジンの役割を果たす。また、支那の資源はとりわけ鉄鉱石、石炭が西原借款によって開発され、支那の鉄鋼業を発達させ、と同時に日本にその銑鉄を輸出することで日本の鉄鋼業をも発展に導びくので日支親善に大きな役割を果たすことになる。

以上のように、中国の資源を日本に供給し、その資源の開発に借款を供給するという日支間の相互取引は、支那の交通銀行の日支同一の金紙幣で決済される。土台の金融制度を担う交通銀行と上部の産業構造の供給する資源企業、そして取引の仲介する鉄道の効率化はいずれも西原借款によって資金供給されることでそれぞれの役割を果たすことを可能にされる。

西原借款は日支経済の好循環への血液の役割を果たすが、さらに山東省のドイツ利権を日本へ移すことで日本の優越権の確立によって、山東鉄道を満鉄との共同経営に転じることで満州と支那との一体経済化を育むことになる。日支親善論は西原借款の経済思想として西原亀三の天皇制国体論の現われとなり、日支一体の大東亜構想と結びつく。製鉄国営借款と山東鉄道のドイツ利権を日本に移し、日本の優越権を確立しようとすることは日支一体の大東亜構想の現われとなり、と同時に、対支 21カ条要求への解答となる。ここに大隈重信、加藤高明のなし遂げられなかった「山東省について」への寺内正毅と西原亀三による解決がこの西原借款、とりわけ山東鉄道への処理に見出されることになる。

(四) 西原借款と大東亜経済圏構想

まず製鉄国営借款は西原借款 8 件には入っていない新しい借款であるが、大倉組と林公使の妨害によって実現しなかったが、借款の意義について次のように告げる。

「（大正七年）六月十八日吉会鉄道借款が渡支以来の交渉により成立し、交通総長曹汝霖氏と日本興業銀行代理吉川孝秀君との間に借款予備契約書の調印を終わり、まず使命中の一項目を果たした。ついで七月三日には吉黒金鉱森林借款金千円万の仮契約成立し、財政総長曹汝霖・農林総長^{でんぶんれつ}田文烈両氏と中華^{わいぎょう}滙業銀行總裁陸宗輿・専務理事柿内常次郎両氏との間に調印を終わり、八月二日本契約を締結した。

わたしの滞支中完全に成立したのは右の二借款だけで、その他の項目は全般的に中国側とわたしとの間の協定として条文などを整えて日本に持ち帰り、日本政府に承認し、三銀行がこれを受諾した上で本契約を結ぶことにしたのであるが、各項目ともそれぞれ難関があって、早急のとりまとめがむづかしかったのである。

なかでも製鉄国営借款は最も難航をきわめた。最初鳳凰山鉄鉱との間に鉄石売買の契約を結び、なお将来熔鉱炉建設の場合は合弁にするという秘密契約まで結んでいた大倉組が策動し、これに動かさ

れて林公使が手をかえ品をかえて執拗に反対するのであった。もともとこの問題は東洋の鉄自給をめざす重大意味をもつもので、けっして日本のためばかりを考えて思いついたというようなケチなものではなく、遠大なる理想から出発しているものであるにもかかわらず、あるいは誤解し、あるいは歪曲して、中国の内部、ことに南方派は売国的行為として段祺瑞一派を攻撃し、これを成立させたら段内閣は倒されるかも知れないといて曹汝霖君などが心配した。しかしこれを成立させないということは日支親善を骨抜きにするようなもので、ひいては団匪賠償金還付・山東問題の解決などができなくなり、既決借款の前途をも暗くするおそれがあるので、わたしは極力その速決を支那当局に説いた。その結果、七月二十七日曹汝霖君は製鉄国営案はこれを決定し、条文につき明後二十九日回答すると言明した。わたしのその日の日誌には、

七月二十七日 今回渡支使命の大半を了し得たり。ここに東洋の鉄自給策の基礎成り、日支経済提携の基本を造るを得たり

と記し、肩の重荷をおろした思いがしたのであるが、それもつかの間、翌二十八日の日誌には、

本日、勝田蔵相より電報あり。製鉄借款につき、一 鉄鉱山を借款の担保にふくめること。二 鉄鉱石は製鉄廠完成後といえども日本の希望によって供給すべく約定すること。三 製鉄は日本の需要にあてるべく約定することなどの条件を契約に規定せしめんとする要求あり。恰も支那の面目も国法も無視し、支那の鉄鉱及製鉄は日本の自由にするが如き条文を確約せよと要求されるに至っては実に呆然たらざるを得ず。

元來製鉄廠の計画は支那の発意に非ずして、世界大戦の実験に由来して日本の必要に基き、支那の国営製鉄廠計画に依て鉄の価格を低下し東洋の鉄自給策を確立せんとするにあり。故に問題は条文に非ずして要は運用に存せり。

即ち昨日迄は本問題に対する支那側の国内的杞憂に由来して暗雲低迷の状況なりしに、漸く晴れやりし今日はまた蔵相の自国本位の我欲的要求に直面せり。かかる対支那感情の発露を見るは実に日本人本来の思潮にして信頼せる勝田蔵相さえこれを免れず。これ結局は国家を危くする素因なるべし。吾人の計画と日本の前途とは果して如何、洵に寒心に堪えざるものあり。

と記している。】（「夢の七十余年」193頁）

西原亀三は日支親善の象徴として製鉄国営借款を構想するが、その実現の到達点において支那と日本との間で大きな相違が生じ、埋め合わせることの出来ないほどの大きさとなる。すなわち、国営製鉄廠計画は支那の中に建設される国営高炉製鉄廠が鳳凰山鉄鉱から鉄鉱石の供給を受けて高炉で銑鉄アイアンを生産し、その銑鉄を将来建設される熔鉱炉（平炉のことか）で鉄鋼スチール生産して支那の鉄鋼業の自立化を図り、その上で、鉄鋼一貫生産による安価な鉄を東洋に供給して「東洋の鉄自給策を確立せん」とする目標であった。しかし、勝田主計は(1)この国営製鉄廠借款で生産される銑鉄せんてつを日本へ供給すること、(2)鳳凰山鉄鉱の鉄鉱石を日本へ輸出すること、(3)この鳳凰山鉄鉱を製鉄廠借款の担保にとること等を要求する。「支那の鉄鉱及製鉄は日本の自由にする」ことを勝田主計は西原亀三に命じる。日本の優越権の確立を背景にする勝田主計は西原亀三の日支親善論の達成とは逆に日本の「自国本位の我欲的要求」をして西原亀三を失望させる。西原亀三は将来の日本「国家を危くする素因なるべし」と将来の悲劇を胸に刻み込む。

(五) 山東問題のワシントン条約による解決へ

国営製鉄廠借款に対する勝田主計の日本の優越権の確立に依る我欲的要求、つまり、山東省の第二の満州国化は山東問題の解決を困難にさせるのではないかと、西原亀三は恐れおののく。

山東問題の処理は日支親善の行方を左右すると同時に、決裂のケースも有りうる。したがって、西原亀三と國務総理段祺瑞とは山東問題に内在する軍事、経済、財政問題を巡って検討しあった結果、山東半島の青島港を軍港として日支共同経営する希望を段祺瑞によって次のように提案され、まさに日支親善論に立脚する内容となる。

「山東問題の解決について、日本軍の撤退とか、山東鉄道の始末とかいうことだけでなく、わたしは青島の港を中国の軍港にしたいという希望をもっている。御承知でもあろうが渤海には適当な港がなく、北方の軍港としては青島以外に求めることはできない。今まで北方に軍港がなく、民国以来海軍の投錨地が南方ばかりにあったために、海軍はどうかすると南方革命派についてしまい、統一に累をおよぼしている。幸いに寺内首相にわたしの希望を容れてもらえたら、日支親善に一段の効果をもたらすことができると思う」(「夢の七十余年」196頁)

國務総理段祺瑞は北洋派軍閥の首領である故、南方派との対立に苦しめられている原因の一つに海軍の軍港を北方に近い青島港を海軍の軍港投錨地に指定することで南方の軍港と均衡が取れて統一へのバランスを図れることができると提案する。逆に日本の軍、政治家は山東省を第二の満州国にしようとする。

日支親善論に立脚し、さらに支那軍の対立の解消にも役立つという段祺瑞の提案に対して西原亀三も(1)山東半島を含めての青島港を日支両海軍の共同軍港として利用し、さらに(2)貿易港としても活用して支那の経済自立化に寄与させ、(3)青島港から支那の奥深く位置する新疆・伊犁を経由して欧州に通じる直通鉄道に山東鉄道の延長を図り、東亜の発達に貢献することになる青島港の歴史的役割を説明する。まさに山東問題の解決は日支親善論の共通目標となり、その達成によって日本と支那との絆も深くなり、日支一体を深めることになるが、逆に決裂すれば日中戦争へ突入することにもなるという二面性を秘めることになる。こうした山東問題の処理については支那の國務総理段祺瑞と西原亀三とは日支親善論に立脚する共通認識である故に、山東鉄道の延長問題も青島港の軍港に基づく日支の海軍同盟、東洋海上の協同防備協定へと発展することになる。が、しかし、勝田主計に代表される日本の山東省における優越権の確立に立脚する自国本位の我欲的要求(第二の満州国化)の場合はこの日支親善論に基づく青島港の共同経営、山東鉄道の中央アジアからヨーロッパへの延長案についてはとうてい呑めない空想案として映ることになるのである。

國務総理段祺瑞の青島港の軍港共同管理案に賛意を表す西原亀三は青島港に連結させる山東鉄道をヨーロッパへ延長する東亜鉄道への改善案について次のように提案する。

「それはまことにごもつともな御意見で、ぜひ実現したいと思う。しかしそれにはまず、日支海軍が東洋海上の協同防備を目的とする同盟を結ぶということが前提とならなければならぬと思う。そして青島軍港は日本海軍指導のもとに設営され、その軍港には互いに信号を交わして、日本軍艦も出

入できるようにし、同時に中国の軍艦も日本の軍港に出入できるようにする。また青島は軍港だけでなく、上海以上の貿易港にする計画をたてなくてはならぬ。そして山東鉄道を延長して甘肅から新疆・伊犁に通じ、さらに中央アジアを貫いて欧州との直通鉄道にする覚悟で計画を進めなければならぬ。これについて総理の御意見が伺いたい」

という総理は、

「日支の海軍同盟、東洋海上の協同防備協定はわたしも大賛成で、青島軍港の設営に日本海軍の指導を仰がねばならぬことも勿論である。青島を上海以上の貿易港とすることは最も賛成で、欧亚連絡の大計画は、是非の論は別として、できればしごく結構だと思う。どうか青島軍港の実現に御尽力をお願いする」

とのことだ。そこでわたしは、

「総理の御希望なり御意見なりすべてよく分かったから、帰国の上は寺内首相によくおはなしして何分の御返事をする」(「夢の七十余年」197頁)

西原亀三は日本に戻る最後の日である大正7年8月6日の日記に、「山東問題の解決要点」について次の5点を挙げ、^{だんきずい} 国務総理段祺瑞の提案とその解決策について次のように記す。

「八月六日 午前九時三十分曹汝霖邸に於て、

- 一 国営製鉄廠借款契約、製鉄及鉄鉱石供給契約及付帯書類
- 二 団匪賠償金還付並に産業開発(棉花栽培奨励、緬羊繁殖奨励、地質調査、実業教育施設)協定書
- 三 中国鉄道資本団に関する協定書

右は曹汝霖・西原の協定として覚書を作成し日本政府の同意を得て本契約を締結する趣旨に依り文書を交換せり。山東問題の解決要点は

- 一 日本軍の民政地区を青島地帯を範囲とすること
但し連絡のために済南に少数若干の兵員を駐在せしむること
- 二 山東鉄道の警備を撤退し鉄道警備を中国政府に委すこと
- 三 山東鉄道監部は鉄道警備費として相当金額を中国政府に交付し警備の完全を計ること
- 四 山東鉄道の所属が日本の有に帰したる場合は、同鉄道を日華合併にて経営することを秘密協定にて確約、本問題は段総理の要望に基く青島軍港の期待達成の趣旨にも考え、東京に於て交渉し、章公使と日本政府との交渉に移すこと
- 五 軍事借款は参戦軍二個師団創設の計画にて金二千万円の調達を東京に於て交渉し成立を計ること

以上の協定をなし、署名捺印を要するものは相互にこれを交換し、ここに使命を完了せり。実に五月二十九日到燕以来七十日を費し日支経済的連鎖の礎を造り、東洋永遠の平和招来の基礎を建設せり。一昨年六月袁世凱氏薨去直後に支那を訪問したる当時の日支関係を顧みて実に隔世の感あり。それ吾人の努力が後世に如何なる結果となりて残るべきか。本夕は財政次長吳鼎昌君の招宴を受く。」

(「夢の七十余年」198-199頁)

山東問題は日本の要求として(1)山東半島をドイツから日本へ移し、(2)日本軍の民政地区を青島地帯の範囲内として位置づけ、(3)日本の優越権の確立として山東鉄道を日本に継承する場合、日華の共同経営=合併事業へ移すこと、そして、(4)参戦への軍事借款は二個師団分2,000万円の西原借款の対象とすることを再確認し、山東省を第二の満州国として位置づけることをその解決策と見做す。しかし、^{だんきずい} 国務総理段祺瑞との間での山東問題解決策は日本政府との秘密協定で解決される最終段階に入った。寺内内閣が最後の日支親善として山東問題の解決に全力を注ぐが、しかし、解決したのは(1)参戦借款、(2)満蒙四鉄道・山東鉄道借款であり、山東問題の最

終処理を次の原敬内閣に委ねることになった。西原亀三は大正7年9月20日の日記で次のように山東問題の処理について記す。

「九月二十日 山東鉄道延長・滿蒙四鉄道借款・山東問題解決に関し、章公使と熟議し方策を決定し、直ちに田中参謀次長を訪問し、委曲をつくして熟議し其成案を提示し、陸軍省・外務省の協定を依頼す。案の骨子は左の如し。

一 山東問題解決 (一) 山東鉄道沿線の日本軍隊は済南に一部隊を残留する外は青島に集中すること、(二) 山東鉄道の警備は中国政府にて巡警隊を組織すること、(三) 巡警隊の経費は相当金額を山東鉄道監部より中国政府に提供すること、(四) 巡警隊の指揮・顧問・補佐に日本人を傭すること、(五) 山東鉄道の所属が将来日本の有に帰したる場合は日支合弁経営とすること

但し段総理の要請に基き、青島軍港問題は暫く保留し、田中中将が時期の熟したる機会に於て実行に任ずることの証言をなすこと (其時期とは講和会議前の意味なり一原注)

二 山東鉄道延長借款の路線は済南順徳間・高密徐州間の二線となし、本路線が経営上有利ならずと認むるときは変更することを条件となし (但しこの変更条件は山東鉄道を延長して海蘭鉄道に接続し、更に甘肅新疆に至る計画を含む彼我了解に依れり一原注)、この約束にて金二千万円を前貸しすること

三 滿蒙四鉄道借款、路線は吉林開原間・長春洮南行・洮南熱河間・洮南線一地点より海港に達する線、この前貸金二千万円とすること」(「夢の七十余年」203頁)

大正7年9月20日の日記に山東問題の最終解決案の作成に至らず、中心課題の青島港の軍港案の先送りとなって原敬内閣へ引き継がれてゆくことになった。したがって、西原借款はこの9月20日で(1)山東鉄道延長借款 (海蘭鉄道への接続と新疆への延長)、(2)滿蒙四鉄道借款、(3)軍事借款等の最終決裁を受け、終りを迎える。かくて、いわゆる西原借款の全貌は次の通りである。

「以上日誌に記したように、八月十一日第六回目の中国行から帰って、九月二十九日寺内内閣が原内閣に代わるまでの間に、参戦借款・滿蒙四鉄道借款・山東二鉄道借款が成立した。それが九月二十八日のことで、じつに寺内内閣最後の日のきわどいところだったのである。これにすでにそれ以前に成立した借款と合わせて、いわゆる西原借款の全貌はほぼ次の通りである。

(一) 交通銀行業務整理借款		
大正六年一月二十日 (第一次) 契約		金額五百万円
	同	
大正六年九月二十八日 (第二次) 契約		金額二千万円
(二) 有線電信借款		
大正七年四月三十日契約		金額二千万円
(三) 吉会鉄道借款前貸金		
大正七年六月十八日契約		金額一千万円
(四) 黒竜江省吉林省金鉞森林借款		
大正七年八月二日契約		金額三千万円
(五) 滿蒙四鉄道借款前貸金		
大正七年九月二十八日契約		金額二千万円
(六) 山東二鉄道借款前貸金		
大正七年九月二十八日契約		金額二千万円
(七) 参戦借款		

大正七年九月二十八日契約

金額二千万円

合計 金額一億四千五百万円

これだけがわたしが寺内内閣の旨を受けて、民国政府の当事者と交渉し、日本の銀行団(興業銀行・台湾銀行・朝鮮銀行)との間に契約を結んで成立させたもので、当時もつばらわたしの姓にちなんで西原借款とよばれ、寺内内閣の日支親善・東洋永遠の平和の大経綸中の主要部分をなすものである。

この外にすでに中国側との協定を終わり、成立一步手前のところで実現を見なかった国営製鉄廠借款がある。これは、これと交換的に約束された団匪賠償金還付が外交調査会で見送られたため、自然進行不能となったのである。

なお借款以外に日支経済提携に必要な手段として右の(一)団匪賠償金還付の外に(二)支那の関税引上に同意を与え(三)支那の幣政改革に必要な借款を周旋し(四)中国鉄道資本団を起こしこれに協力することなどの協定もあって、中にはその緒につきかけていたものもあるが、確実な実行に入ることはできなかった。これら重要案件の未解決に終わったことは、わたしが主役として計画し、実行した寺内内閣の日支親善・東洋永遠の平和工作にとってまことに竜を画いて睛を点ずることのできなかった痛恨事である。この雄図を抱きながら病気のため内閣を辞し、やがて身まかられた寺内さんの心中を思うと、その遺業の完成に、その後全く手を下すことのできなかったわたしの微力を悲しまざるを得ない。」「夢の七十余年」205-207頁)

西原借款が支那の経済自立化に大きな役割を果し、さらに、参戦借款でドイツとの宣戦布告をして連合国側(アメリカ、イギリス、フランス、ロシア、日本)の一員としてドイツと対峙させることとなった。このため、山東問題の最終決定はパリ講和会議の場で決定することとなる。その前段階として予備会談が大正7年11月末から12月にかけて行なわれることとなった。その舞台裏で交渉に際しての課題と解決策を提案して纏めることに全力を注いだ。最終案に至らず、西原亀三は「日華親善もとのもくあみ」に至った経緯について次のように明かす。

「十一月二十三日章公使がわたしを呼んで、陸大使が北京出発と同時に、北京政府から訓電があって、かねて相談をしておいた山東問題を講和会議前に協定する件について、寺内内閣の倒れたあとではあるが、その約束を実行するため、劉宗傑氏を陸大使の一行に加えて日本に派遣するから、万事よろしく頼むということだった。わたしは早速これを寺内伯に伝え、寺内さんはこれを松岡書記官に告げて外相に伝えさせたのである。わたしも右日誌の通り田中陸相・山本農相を訪ねて陸特使との協定の必要なことを力説し、この重大事に過ちなからしめんための申し入れをしたのである。

一方陸大使は病気を押して東京に來たり内田外相および牧野副使とこれについて会談したのであるが、まるで暖簾に腕おしで要領を得ない。ある時十時頃章公使からすぐ来てくれという使が来た。早速公使館へ行ってようすを聞くと、内田外相は陸特使及び章公使・劉宗傑氏に向かつて、

「山東については大正四年の協定(日置公使の時一原注)に基づき還付することは勿論である」と述べた。そこで中国側がその還付の方法および条件の有無をたずねたら、

「それは講和条約でいったん青島を日本に受け取った上、貴国との交渉により還付する。条件の有無その他一切はその時の交渉にまつ」

と答えた。中国側は、

「青島はただに還付するというだけでなく、還付後これを中国の軍港にするということまで自分(章公使一原注)と後藤前外相との間にとりかわした日支秘密協定当時に、講和会議以前に協定するという了解があった。外相の意見のようであれば中国にもまた別な意見がある。大正四年といえば中国はまだ参戦以前で、独支間に厳然たる条約があった、それは参戦と同時に廃棄した。それと同時に

に日本との取り決めも雲散したわけである。そんなものをひっぱり出さずとも、寺内内閣当時の予約どおり、講和会議前に貴我の間で十分に協定して行きたい」

と、理の当然を訴えたのであるが、内田外相は、

「青島軍港問題などのことは自分は一向きいていない。また大正四年の日支取り決めについては貴国にはいかような議論があるか知らぬが、日本はこの取り決めを根拠とし、山東のことは講和会議後でなくては協定ができない。しかし日本は山東に対しては何等の野心なく、還付はくれぐれも誓言しておく」

と、いったというのである。そこで章公使はわたしに向かいて、

「外相の話がこんなわけであるから、日支間の問題が講和会議で満足な解決を見ることはとてもむずかしいと思う。せつかく今日まで親しく了解し合ってきたのだが、今後はどんなことが起ころうやも知れぬ。まことに遺憾だがいたし方がない」

と、撫然として語った。わたしは、

「まことに残念であるが、わたしは今の政府の要路と何等緊密の関係がない。ただこのことを寺内伯おおよびわたしの知れる範囲の要路の人々に、あなた方の意を伝えるから、あなたもあなたの知れる範囲の大臣にこれを告げてもらいたい」

と述べておいた。」(「夢の七十余年」219-221頁)

かくて、事前の予備会議が結裂し、山東問題はパリ―講和会議で決定されることになった。それゆえ、國務総理段祺瑞と西原亀三との間で纏った山東問題の解決案、とりわけ青島港の軍港を日支共同経営する案と山東鉄道を新疆を経由してヨーロッパに延長する案と、そして日支一体による東亞親善の構想も同時に夢と化した。

パリ―講和会議では日中が正面衝突し、日英同盟を背景にした日本はロンドン協定に基づいてドイツの租借地山東半島を日本に移譲させた。次いで日本は支那へ還付することで山東問題の最終解決が図られた。しかし、日本は山東省に優越権を確立し、軍政の下に置いた。このパリ―国際会議においてアメリカ側は中国を支持し、山東問題の領土保全、門戸開放、機会均等を通して山東における日本の優越権の確立と特殊権益の存在を否定した上での山東問題の解決を迫ったが、しかし、認められなかった。このパリ―講和会議以降アメリカは中国の支援を続け、逆に日本に対して移民法に見られるように排日政策、対日批判を続けて日毎に日本への対立を激化させていく。既に対日批判と対日対立の姿勢を強めるアメリカはパリ―講和会議から2年後のワシントン会議では中国の領土保全、門戸開放、機会均等主義に基づいて「山東における日本の特殊権益が否認され」て、その上、日本を侵略者扱いと見做し、日英同盟を破棄させるのである。

西原亀三はこうしたパリ―講和会議からワシントン会議までにおけるアメリカと中国の結びつきの強化とは対照的に、日本の国際的侵略者扱への批判の強まりという反比例的現象の中から満州事変、さらに支那事変(日中戦争)へと雪だるま式にころがり落ちていく日本の没落過程への転落について次のように予言する。

「 果然パリ―講和会議は日中正面衝突をし、牧野特使と顧維鈞氏が、山東問題でいがみ合い、いったん親善の手をにぎり合った兄弟はふたたび垣にせめいで、たちまち百年の仇敵となってしまった。会議では中国側は山東問題に全力を注ぎ、膠州湾租借地・山東鉄道その他のドイツの権利を日本の手を

経ることなく、パリイ会議から直接中国へ還付してもらいたいということを強硬に要求し、日本委員は山東の処分は日支両国間の交渉によって決定すべきことを主張した。これに対して米国は最初から露骨に中国を支持したが、さすがに一応は例のロンドン協定が物をいって、英・仏・露・伊の諸国は中国の主張に同意せず、日本の希望がいられた。ところがこのパリイ会議の延長ともいべき一九二一（大正十）年米国によって開かれたワシントン会議では、たちまちこれがひっくり返されてしまい、いわゆる九ヵ国条約によって中国の門戸開放・機会均等が強調され、山東における日本の特殊権益が否認され、さらにワシントン・ロンドン両会議における海軍軍縮条約によって日本の国防力は対米・対英五・五・三の劣勢にしばられてしまった。

結局日本は列国から侵略者としての焼き印をおされ、その侵略の足場と武器とをうばわれてしまったのである。

軍閥ばっこの日本がこれでおさまるわけはなく、その後の日本ではこれをはね返す準備が一生懸命に進められた。それが満州で爆発し、やがて上海に飛火して支那事変となってしまった。支那事変なくして太平洋戦争はない。要するに日本今日の悲劇は仲よくすべき中国と喧嘩してしまった当然の報いである。

寺内内閣の時、一石一石に日支親善・東洋永遠の平和の祈りをこめて、重ねて行った賽の河原の石積は、政権に飢えた青鬼や、侵略を好む赤鬼どもによって突きくずされてしまい、そのあとにくり広げられたのが敗戦日本今日の地獄絵である。」（「夢の七十余年」222-223頁）

なお、山東省における日本の優越権及び特殊利権の否定を明文化するワシントン条例、またの正式名称は「山東懸案解決に関する条約」で、全文22条から次のように構成されているが、その内、主要部分について要約すると次のようになる。

「山東懸案解決に関する条約 大正十一年（一九二二）二月四日 華盛頓ニ於テ調印
（前文省略）

第一章 旧独逸膠州租借地ノ還付

第一条 日本国ハ旧独逸膠州租借地ヲ支那国ニ還付スヘシ。

第二条 日本国政府及支那共和国政府ハ、旧独逸膠州租借地ノ行政ノ移転及該地域内ノ公有財産ノ移転ニ関スル細目ノ取極ヲ作成実施シ、且均シク調整ヲ要スル他ノ事項ヲ解決スルノ権限ヲ有スル共同委員会ヲ組織スル為、各三名ノ委員ヲ任命スヘシ。

共同委員会ハ前記ノ目的ノ為本条約実施後直ニ会合スヘシ。

第三条 旧独逸膠州租借地ノ行政ノ移転及該地域内ノ公有財産ノ移転並前条ニ定ムル他ノ事項ノ調整ハ、成ルヘク速ニ且如何ナル場合ニ於テモ条約実施ノ日ヨリ六月ヲ超エサル間ニ完了スヘシ。

第四条 日本国政府ハ旧独逸膠州租借地ノ行政ヲ支那国ニ移転スルニ際シ、右行政ノ移転ニ必要ナルヘキ日本国所持ノ記録、登録簿、図面、証書其他ノ文書、又ハ右ノ認証謄本並支那国カ爾後該地域及膠州湾ノ周圍五十基米地帯ノ行政ヲ為スニ付有用ナルヘキ前記書類ヲ、支那共和国政府ニ引渡スコトヲ約ス。

（第二章 公有財産ノ移転 省略）

第三章 日本国軍隊ノ撤退

第九条 青島濟南府鉄道及其支線ノ沿線ニ現在駐屯セル日本国軍隊（憲兵ヲ含ム）ハ、支那国ノ巡警又ハ軍隊カ該鉄道ノ保護ヲ引受クル為派遣セラルルニ至ラハ、直ニ撤退スヘシ。

第十条 前条ニ規定スル支那国ノ巡警又ハ軍隊ノ配置及日本国軍隊ノ撤退ハ、区間ヲ分チテ之ヲ行フコトヲ得。

各区間ニ於ケル右手続ノ完了期日ハ、日本国及支那国当該官憲ノ間ニ予メ之ヲ協定スヘシ。

右日本国軍隊ノ全部撤退ハ本条約署名ノ日ヨリ成ルヘク三月内ニ、且如何ナル場合ニ於テモ六月ヲ

超エサル間ニ之ヲ実行スヘシ。

第十一条 青島ニ於ケル日本国守備隊ハ、成ルヘク旧独逸膠州租借地ノ行政ヲ支那国ニ移転スルト同時ニ、且如何ナル場合ニ於テモ右移転ノ日ヨリ三十日ヲ超エサル間ニ全部撤退スヘシ。

（第四章 青島海関 省略）

第五章 青島濟南府鉄道

第十四条 日本国ハ青島濟南府鉄道及其支線ヲ、之ニ附属スル他ノ一切ノ財産（埠頭、倉庫及他ノ同種ノ財産ヲ含ム）ト共ニ支那国ニ移転スヘシ。

第十五条 支那国ハ前条ニ掲クル一切ノ鉄道財産ノ現実価格ヲ日本国ニ償却スルコトヲ約ス。

右償却セラルヘキ現実価格トハ五千參百四拾萬六千四百四拾壹（五參、四〇六、壹四壹）金貨「麻」（前掲財産中独逸人ノ遺留セル部分ノ査定額）、又ハ其相当額ニ日本国カ右鉄道ノ管理中前掲財産ニ加ヘタル永久的ノ改良又ハ添加ノ為現実ニ支出シタル額（相当ノ減損価格ヲ控除ス）ヲ加ヘタルモノトス。

前条ニ掲クル埠頭、倉庫及他ノ同種ノ財産ニ関シテハ、日本国カ鉄道管理中ニ加ヘタル永久的ノ改良ハ添加ノ費用（相当ノ減損価格ヲ控除ス）ヲ除クノ外、何等ノ負担ヲ課セサルモノトス。

第十六条 日本国政府及支那共和国政府ハ、前条ニ定ムル基礎ニ依リ鉄道財産ノ現実価格ヲ評価シ且右財産ノ移転ヲ協定スルノ権限ヲ有スル鉄道共同委員会ヲ組織スル為、各三名ノ委員ヲ任命スヘシ。

第十七条 本条約第十四条ニ依ル一切ノ鉄道財産ノ移転ハ、成ルヘク速ニ且如何ナル場合ニ於テモ本条約実施ノ日ヨリ九月ヲ超エサル間ニ之ヲ完了スヘシ。

第十八条 本条約第十五条ニ依リ償却ヲ実行スル為、支那国ハ鉄道財産ノ移転完了ト同時ニ支那国政府ノ国庫証券ヲ日本国ニ交付スヘシ。該国庫証券ハ鉄道ノ財産及収入ヲ担保トシ其期限ハ十五年トスルモ、支那国ノ選択ニ依リ右証券交付ノ日ヨリ五年ノ終ニ、又ハ其後何時ニテモ六月ノ予告ヲ以テ全部又ハ一部ヲ償却スルコトヲ得ヘキモノトス。

第十九条 前条ニ依リ国庫証券ノ償還期限内、支那共和国政府ハ該国庫証券ノ一部ニテモ償還セラルサル間ハ日本国臣民一名ヲ運輸主任ニ、他ノ日本国臣民一名ヲ支那会計主任ト共同シ且対等ノ職權ヲ有スル会計主任ニ選択任用スヘシ。

前項ノ職員ハ総テ支那管理局長ノ指揮、管理及監督ノ下ニ属スヘク、正当理由ニ因リ免セラルコトアルヘシ。

第二十条 前記国庫証券ニ関スル専門的ナル財政上ノ細日ニシテ本章ニ規定セサルモノハ、成ヘク速ニ且如何ナル場合ニ於テモ本条約実施ノ日ヨリ六月ヲ超エサル間ニ、日本国及支那国ノ官憲ニ於テ協同シテ之ヲ決定スヘシ。

第六章 青島濟南府鉄道ノ延長線

第二十一条 青島濟南府鉄道ノ二延長線、即濟南府順徳線及高密徐州府線ニ関スル特權ハ、支那共和国政府及國際財業団間ニ協定セラレルヘキ条件ニ從ヒ、右財業団ノ共同事業ニ開放セラルヘシ。

第七章 鈹 山

第二十二条 曩ニ支那国カ独逸国ニ採掘權ヲ許シタル淄川、坊子及金嶺鎮ノ鈹山ハ、支那共和国政府ノ特許ニ依リ設立セラルヘキ会社ニ引渡サルヘク、同会社ニ対スル日本側ノ出資額ハ支那側ノ出資額ヲ超過スヘカラス。右取極ノ様式及条件ハ本条約第二条ニ規定スル共同委員会之ヲ定ムヘシ。

（第八章 旧独逸膠州租借地ノ開放 省略）

（第九章 塩業 省略）

（第十章 海底電信線 省略）

（第十一章 無線電信局 省略）

本条約ハ批准書交換ノ日ヨリ実施セラルヘシ。

右証拠トシテ、各全権委員ハ英吉利語ノ本条約二通ニ署名調印ス。

千九百二十二年二月四日、華盛頓市ニ於テ之ヲ作成ス。

海軍大臣	男爵	加藤友三郎 (印)
特命全権大使	男爵	幣原喜重郎 (印)
外務次官		埴原 正直 (印)
特命全権公使		施 肇 基 (印)
特命全権公使		顧 維 鈞 (印)
前司法大臣		王 寵 惠 (印)」

(「満鉄四十年史」396-398 頁)

山東問題がこの条約によって最終的に解決されたが、対支 21カ条要求の第一項として大隈内閣によって日支間交渉の中で最大の問題として取り上げられ、次の寺内内閣によって西原借款の対象となったが、第一次世界大戦への対独宣言、2 個師団編成費用を借款の対象にするが、大戦の終了まで山東問題の決着は見送られてしまう。次の原内閣ではパリ講和会議の事前交渉でも纏まらず、ついに、パリ講和会議に持ち込まれ、山東の中国への返還で一応の解決を見たが、日本の特殊権益の存在、そして優越権の確立等が山東省において展開される。このため、アメリカはワシントン会議で「山東懸案解決」を目ざし、日本の侵略者としての根拠を(1)日本の特殊権益の存在、また、(2)日本の優越権の確立、(3)日本軍の駐留等の中に見出し、これらを排除して、領土保全、門戸開放そして機会均等の原則を支那に保障し、支那への援助を強化する。ここに日支親善関係から米中親善関係への移行は日本の満州事変、北支事変、そして太平洋戦争への敵国として日本の前に立ちふさがるのである。

西原借款はこうした東亜を舞台にする対立、事変そして戦争を避け、東亜の親善を確立しようとする平和への達成を目的にする。そして、西原借款は東亜の平和と親善を図るため、日支の経済一体化を進め、支那の資源と日本の製造技術を提供し合う日支経済の共同経営を確立しようとして、支那の鉄鋼業、鋳山業、農業、鉄道、港湾事業への借款を重点的に行なう。

しかし、西原借款はこれら支那の経済を自立化し、離陸させるため土台の金融構造の中心である交通銀行への融資で日支統一貨幣制度の確立に努める。この土台の金融制度を前提にして鉄鋼、鉄道、農業への借款で経済の自立化を進め、安価な製品を東亜に輸出し、東亜の発達に寄与する日支親善論は日支一体関係によって支えられる。

問題なのは西原借款の以上述べたような日支親善論は国家経済主義の顕現化であると言える。ことができる。「西原借款資料研究」監修の鈴木武雄は西原借款の原資について次のように述べる。

「西原借款八口一億四五〇〇万円の原資は、三銀行の自己資金五〇〇万円 (第一次交通銀行借款)、政府の融通四〇〇〇万円 (第二次交通銀行借款、参戦借款) および政府保証興業債券一億円によって賄われた。」(「西原借款資料研究」41 頁)

西原借款の原資は(一)政府の融通 4,000 万円、(二)政府保証興業債権 1 億円、(三)三銀行の自己資金 500 万円、合計 1 億 4,500 万円となる。このことから西原借款は支那の経済自立化と日支親善の促進を国策として達成するため、大部分国家金融機関又はその代行銀行 (鮮銀、台銀、横銀の三大銀行) によって融資されることから国家経済主義の性格を刻印される。

西原借款は第一次世界大戦期に支那と日本経済の一体化と共同経営を図り、経済を通して東亜の繁栄を導く牽引力となった点でこの時代を特徴づける。したがって、こうした国策に誘導され、しかも国家資本の投資によって経済と企業の離陸への原動力となったのでこの経済発展は国家による投資で果されることから、国家経済主義と名づけられる。まさに、第一次世界大戦の戦争特需の一端を担う西原借款は日独戦争、シベリア出兵を背景にして日支親善論の理念に導かれ、また、天皇制国体論の東洋への適応によって東亜経済圏構想（総力戦体制）の実現を計れたのも国家の経済への融資＝投資によってであることから国家経済主義の牽引力となった。ここに西原借款が果たした歴史的意義は大きく、日支親善と経済の自立化を促がし、東亜の平和時代を持たらそうとする点にその歴史的意義を有するが、その実現に至らず、日支は次の昭和時代に満州事変、さらに日中戦争そして大東亜戦争へと陥っていく。

小 括

日本資本主義の発達とその特異な構造を分析する場合、政治形態である天皇制国体論が経済における日本資本主義の発達を方向づけ、牽引することで特異な展開を育くむ。政治の戦略は戦術の経済を規定し、方向づける。ガバナンスの統治体である天皇制国体、つまり軍民一体の総力戦体制は国家資本の投資に誘導されて資本主義経済を牽引する場合を国家経済主義と呼ぶ。本稿では西原借款がまさに日本と支那の経済発展を誘導し、日支一体の東亜圏を形成しようとするところから、西原借款は国家経済主義の役割を果たすのである。

(1)満鉄は後藤新平を総裁として迎え、国策民営として鉄道と炭鉱を両輪にする発達をして満州経済の自律的離陸を果す。後藤新平が十ヵ年計画に基づいて満鉄をコンツェルン形態に発展させたのも国策民営の国家経済主義の現われである。

(2)大隈重信と加藤高明は第一次世界大戦中に日独戦争によって多くの犠牲と損害の中で山東省を占領し、さらに対支 21ヵ条要求を行なって国際的批判を受け、アメリカから侵略者のレッテルを貼られる。しかし、対支 21ヵ条要求は満州と満鉄の安定と経済発展の原動力となり、満州を日本の生命線に位置づける点で、その後の日満一体化の基礎となった。しかし、他方において対支 21ヵ条要求は最大の課題である山東省における日本の優越権の確立と特殊利権の合法化を図れず、パリ講和会議に委ねてしまい、最終的にワシントン会議で解決されることになる。

(3)天皇制国体論は対支 21ヵ条要求で国際的に批判され、民本主義に代表される議会と政治政党に政治の権力を移すことで天皇制機関説の前に大きく変容する。天皇制国体論は総力戦体制の原動力であったが、山東問題の最終解決であるワシントン会議によって米中と日本との対立によって大きく変容し、陸軍と海軍との対立による統帥権の弱体化によって総力戦体制の再編成を余儀なくされる。しかし、大隈重信、加藤高明、西原亀三は山東問題を解決できないため、政治家でなく、軍人が総力戦体制の再構築に乗り出す。このため、総力戦体制は軍閥と呼ばれ、陸軍の統制派と海軍の南方派によって牽引され再編成されることになる。