

九・一八事変以前の奉天市内交通整備問題

—中日合弁奉天馬車鉄道会社を中心として—

殷 志 強

はじめに

小稿では、日露戦争後から満洲事変前までの奉天市内の交通整備問題を取りあげる。特に当時奉天市内唯一の公衆交通機関であった中日合弁奉天馬車鉄道会社(以下馬鉄会社と記す)の成立、経営、解散について検討するとともに、この馬鉄会社をめぐる中日間の紛争を考察することを課題とする。

奉天の近代都市としての発展は、当初から事実上植民地としての制約を受けていた。日本は満鉄付属地内では自由にふるまったが、付属地以外の地区における活動は奉天現地の政府の制限を受けた。それゆえ、双方は土地、水源等の問題や徴税、治安管理等の行政上の問題をめぐって対立した。

橋谷弘は日本の植民都市の形成過程を三つのタイプに分けている。第一は日本の植民地支配とともにまったく新たに都市が形成されるタイプである(釜山、高雄、大連など)。これらの都市では、空間的にも日本人街が中心となって発達し、住民に占める日本人の比重も高かった。第二のタイプは、在来社会の伝統的都市の上に重なり合って、植民地都市が形成されていく場合である(台北、台南、京城、平壤)。これらの都市では、内部に現地社会の独自の都市景観や経済活動が残り、それが日本人街と並行して発展していく場合もある。そして、奉天、新京、ハルビンなど既存の大都会の近郊に日本が新市街を建設して形成された都市を第三のタイプとして挙げている。このタイプの都市は「中国人街が全く別個の都市計画空間を構成するとともに、両者の連結あるいは対抗がさまざまな形で残っている」¹と述べている。奉天の場合も、日本により満鉄付属地が徐々に近代的な区域となる一方で、それが当時の奉天の知識人や有力者に大きな衝撃を与え、地方経済の振興、都市改造、文化教育等の領域において、彼ら自身による建設を開始するきっかけとなった。そのうち公衆交通は、市政改善の基礎と考えられ、奉天地方政府が取り組んだ。

近代公衆交通を代表する軌道電車の原型は馬を動力とする馬車鉄道であった。馬が牽引してレールの上を走る軌道車は1825年にアメリカで開催された万国博覧会に初登場した。展覧会の観光客のために敷設したものと言われる。都市交通を発展させるために、1887年日本はこの鉄道を購入し、品川から上野にかけて敷設し、一時的に重要な交通幹線となった。1903年動力が電気変わったため、この路軌は撤去された。

1907年大倉組は奉天商務総会と連携し、奉天に中日合弁馬車鉄道会社を設立し、軌道を敷

設した。馬車鉄道はすでに日本では淘汰されていたが、奉天城ではまだ交通近代化のために利便性を有していた。奉天の馬車鉄道は1922年11月14日の会社解散まで、通算15年間運営された。奉天近代交通におけるその歴史的な意義は多くの学者によって注目されている。

たとえば葛俊は、「我が市の電車事業は1908年から1925年にかけて経営された馬車鉄道の基礎の上に建てられた」²とこの馬車鉄道を瀋陽市における公衆交通の先駆と評価した。また李鴻祺は、中日合弁瀋陽馬車鉄道の創設過程及び1925年に成立した奉天電車株式会社の運営状況について簡単に言及しているが、「奉天公所側の運営については一切不明」³と述べている。曲曉範も「その市内軽便鉄道の建設は東北において画期的な意味を持ち、東北都市の交通近代化の幕を開いた」⁴と高く評価している。しかし、従来の研究では同会社の成立経過、運営状況についての検討は十分とは言えず、特に解散問題についてはほとんどふれていない。

そこで、本稿では当時の奉天地方政府、大倉組、日本駐奉天総領事館、日本外務省の間の公文、電報、協議資料を用いて、馬鉄会社の成立、運営、解散の経緯・状況を検討し、馬車鉄道をめぐる中日間の紛争について考察しよう。

一 馬車鉄道会社の成立と運営

1 馬鉄会社の成立を巡る中日間の紛争と妥協

1906年12月、大倉組を中心とする日本の八つの会社は駐奉天総領事館を通じて奉天府に日本の商法による馬車鉄道株式会社の開設を申請した。この要求に対して、奉天各界は反対の意を強く表明した。最終的に駐奉天総領事の干渉により奉天地方政府は中日合弁の形で馬車鉄道会社を創設することに同意した⁵。これは『瀋陽歴史大事本末』の馬鉄会社に関する簡単な記述である。しかし、実際の状況はそれよりかなり複雑である。

1906年奉天総領事に就任した萩原守一は、奉天における交通機関の改善や道路の整備などを最急務とし、奉天地方政府との交渉に着手した。

同年6月19日、薩摩商会の支配人である藤森環治は萩原に電報を出し、奉天において資本金十三万円の電燈株式会社を創立する意向を表明し、また「電車事業ヲ成立スルベキ」⁶という希望を伝えた。この電報から二つの情報が明らかになる。一つは、日本側の商人が電燈事業を最優先に考えたことであり、もう一つは最初の希望が馬鉄ではなく、電車であったことである。では、なぜ電車計画が馬鉄になったのか。その答えは萩原から外務省への報告書の中にある。

薩摩商会の願書を受けた後、萩原は直ちに盛京將軍趙爾巽との交渉を開始した。萩原は当時の奉天の地方状況を考えて、電燈事業を展開する時機に至ってないと判断した。ただし彼は、当時地方文明事業をいざれ経営する必要があると痛感していたので、まず「電鉄又ハ馬鉄会社ト合弁経営シ鉄道側ノ収益ヲ以テ電燈事業ノ損失ヲ償フ」⁷という案を趙將軍に提言

した。しかし、趙將軍は上海、天津等他の地方の例を挙げて、電鉄は不適當であり、又電氣事業は時機が熟していないと指摘した。これに対して、萩原は短期間に趙將軍の主張を変えることは不可能であると考えたため、「第一着ニハ馬車鉄道トナシ置キ適當ノ時機ニ至リテ電鉄ニ改タムルコト」⁸という順番を考え、まず馬鉄の経営に集中する方針を決定した。

ちょうどその頃、大倉組は小西門より奉天停車場の道路改築を受け負っていたので、その路線を利用して馬車鉄道を敷設する計画を趙將軍に送った。大倉組からの申請の時期がいつか正確には分からないが、1906年8月8日、萩原は外務大臣への報告書の中で「奉天停車場間ノ道路修繕電燈及ビ馬営業ノ日清合資会社組織ニ関スル趙將軍トノ協議近ク大略纏マル筈」と書いている。しかし交渉は萩原の思うように進展せず、1907年4月まで趙將軍との交渉は続いた。4月10日、萩原は外務大臣に「会社ニ対スル命令書草案趙將軍ヨリ本官ニ呈示シ多少修正ヲ加エタルモ尚当方ノ希望ヲ十分ニ達スルニ至ラサル」⁹と報告し、交渉の困難性を示した。なぜ交渉は難航したのか。その原因の一つは軽便鉄道の撤去問題であると考えられる。

馬車鉄道の修築前、奉天城内にはすでに軍用軽便鉄道が存在していた。それは日露戦争期に軍用物資を運ぶために建設したものであり、安奉線と呼ばれた¹⁰。日露戦争後、奉天地方政府がこの鉄道を回収しようとしたが、日本政府は各種の理由をあげて拒否していた。

1906年5月27日、奉天交渉総局は萩原総領事に照会を送り、「日本軍隊ニ於テ敷設シタル奉天城内ノ軽便鉄道ハ弊局ノ道路修築ノ都合ニヨリ撤去スル」¹¹と、城内の軽便鉄道を撤去する意向を日本側に伝えた。しかし萩原総領事は、軽便鉄道の存在は工事に邪魔にはならず、逆に土石の運輸に便利であると回答した。これに対して、奉天政府は「撤兵ト同時ニ当然撤去セラルベキモノ」¹²であると主張し、さらに、軽便鉄道の撤去は馬車鉄道建設のために欠くことのできない前提であると強調した。

それに対して萩原総領事は、電氣鉄道または馬車鉄道の建設が軽便鉄道を撤去する条件であると主張し、「若シ趙將軍ニ於テ之ニ同意スルニ於テハ豫メ難問題ト相成居ル軽便鉄道ノ撤去モ案外容易ニ解決セラルベキ」¹³という「交換方案」を趙將軍に提言した。趙將軍は拒絶の意を表したが、萩原は強硬な姿勢で交渉を続け、ついに両者は日清共同経営の形で馬車鉄道会社を設立することに合意した。

なぜ萩原総領事は趙將軍を説得して日清共同経営の方案に同意させることができたのであろうか。前述した萩原の提議した「交換方案」が当然理由の一つと考えられるが、さらに、ほかの二つの理由が挙げられる。

一つは、日本側の商人は中国の商律と習慣を守らなければならないとしたことである。萩原総領事は「馬鉄ハ清国ノ土地ニ敷設スルモノナレバ当然清国ノ商律ニ尊拠スベキモノナル趣旨」¹⁴を趙將軍に対して認めていた。また、日本側が出資人を選択する場合には中国の習慣や民俗に通暁していることも優先事項として考えられた。実際には付属地と商埠地の法律がどう適用されるかは別の問題であるが、このような融和的な政策は十分に奉天地方政府への

敬意を表したものであったため、中国側の抵抗を弱める効果があったと考えられる。

もう一つは、中国側の有力者を経営に参加させようとしたことである。馬車鉄道を中国側が独力で経営する考えがあると萩原は認識していた。そのため萩原は、日本人による単独の経営を断念し、速やかに中国側の資本主が参加するようを要請する合同経営の請願書を趙將軍に提出した。「一面將軍ニ対シテ鉄軌其他ノ材料ヲ速ニ取り寄スベキ旨ヲ通シ置キ、一方ニ於テ大倉組等ニ命シ右取寄セテ断行致サシメ置キ候」¹⁵。このような行動により、趙將軍に対して、日本側が馬鉄会社の設立のために積極的に準備していることを印象づけた。それとともに、とくに重要なのは、萩原が「此等ノ地方的事業経営ニ就テハ可成其地ニ於ケル有力ナル商人等ヲ擁護奨励スル上ニ最モ必要ト存候」¹⁶として、当地の有力者を団結させ、また利用することを考えた点である。確かにこのようなやり方は中国人の考え方と合ったため、合弁事業への道を円滑にしたと考えられる。

2 馬車鉄道会社の成立

1907年4月9日（光緒33年2月27日）盛京將軍趙爾巽の主宰で「中日商弁瀋陽馬車鉄道株式会社条規」¹⁷が制定された。原則的に中日商人が奉天城外の指定区域で馬車鉄道を敷設することに同意した。この条規は馬車鉄道会社の創立のための方針、政策を定めた。概ね以下の通りである。

まず、中国の主権を尊重し、中国政府の管轄に服従することを合弁の前提として規定した。例えば、中日商人は中国の商法を守るべきこと（第1条）、農工商部及び郵伝部に登録すべきこと（第14条）、奉天財政総局の規定により納税すべきこと（第28条）、巡警の管理に服従すること（第29条）である。もし中国の法律や条規に違反すれば、奉天地方政府は随時解散する権限を有していた（第7条）。

さらに、会社の運営について様々な細かい点を規定した。会社の名称、経営範囲（馬車鉄道のみ）、運営路線と区間（奉天駅—小西邊門—十間房—北市場—小西門、図1を参照）、経営年限（15年）、株式の持ち分（中国側6、日本側4）等を詳しく規定していた。

このような規定からみると、当時奉天政府は完全に馬鉄会社の管轄権を把握していたことが分かる。また、日本商人に対する強い警戒心もうかがえる。このうちの運営年限の規定は、後に会社を解散する際の焦点となった。

条規を設定した後、中国側は奉天商務總會会長である趙清璽を代表として、大倉組の代表大倉喜八郎と馬車鉄道の準備について話し合った。中日合弁馬車鉄道の提案は、同年5月12日に清国郵伝部の許可を得た。6月24日、中日双方は「中日商弁瀋陽馬車鉄道株式会社章程」を制定し、本格的に会社設立準備に入った。章程は「総則」、「会社の職位」、「会社行事の規定」、「会社の利益配当」の4節からなる¹⁸。主な内容は趙將軍が結んだ条規に基づいて、中日の代表者が各自の義務と権利をさらに明確化したものである。たとえば、資本金の総額は19万

元であり、そのうち、中国側の株主は60%、計11万4千元、日本側は40%、計7万6千元であった。

また、会社には総理1人、理事5人、監査3人などが置かれたが、総理は中国人しか担任できなかった。総理以外の理事には中国人3人、日本人2人を配置した。監査役も中国人が一人多かった。要するに中国の株主は、会社の日常管理のために日本側より重要な役割を担当していた。9月15日、会社は正式に成立し、趙清璽が総理に就任した。

会社の成立に伴い、馬鉄が直ちに着工された。10月15日、萩原総領事は外務大臣林董に「奉天馬車鉄道起工ノ件」を報告している。「今回本官ノ督促ニヨリ愈々起工スル事トナリ清曆初日ヲ以テ簡單ニ起工式ヲ挙テ直ニ着手致候尤モ城外修築道路ノ引渡ニ関シ大倉組ト巡警局トノ間ノ手続未了ニ付未ダ軌道ノ布設ニハ着手不致候…不日其手続モ完了可致ニ付本工事モ不遠竣工シテ開業ノ運ヒニ可致候」¹⁹とのことであった。馬鉄工事が順調に進展していることがわかる。



図1 馬鉄運営路線図

3 馬鉄会社の運営状況

馬車鉄道は一年間の計画、施工を経て、1907年10月18日（光緒33年12月1日）に奉天駅から小西邊門の区間（第一区）が完工し、開通式を行った。その様子が当日の「盛京時報」に大きく報道された。1908年1月4日、小西邊門から十間房、北市場経由、小西門までの区間（第二区）が開通した。その時の路線は全長4.03キロメートル、馬車27両、馬73頭であった。1910年10月3日、南満鉄道奉天新駅が完工し、馬車鉄道は南に1.2キロメートル延長し、全

長5.23キロメートルになった。馬車は29両に増加し、馬は200頭となった。毎日朝6時から夜11時まで一日160回運行され、一日平均運送量は7,000人台に達したという²⁰。運転区間は四区に分け、区間毎に料金を設定した。



図2 奉天馬鉄通

- 第一区 新旧停車場
- 第二区 旧停車場—十間房
- 第三区 十間房—小西邊門
- 第四区 小西邊門—小西門

料金は、第一、二、三区は小洋²¹三銭、第四区は小洋四銭となった²²。

ある統計によると、開業から1916年までの乗客の運送数は1,203.8万人台で、収入は95.69万円となり、純利益は23.23万円に達した²³。ここでは、現在手元にある1913年と1914年のデータを分析し、当時の運営状況の一端をうかがうことにしよう。

表1によると、1913年の運賃額は123,943.01元に達した。他に雑収入7,450.42元があり、総収入は131,393.43元であった。各支出合計の86,256.91元を引いて、最終的な差し引き利益は45,136.52元であった。1914年の純利益は31,844.91元であった。この数字からみると、馬車鉄道は多くの市民に利用されたと言える。その理由として、馬車が近代的な交通であったためだけでなく、日中合弁会社に対する厳しい規定により生まれた運営環境が市民に受け入れられやすかったことも考えられる。「馬車管理章程」²⁴は総則と4節から成っていた。全部で41条で、免許、車両、馬、車掌、御者、衛生、運転注意事項、乗客に対するマナーなどを細

かく規定していた。たとえば、破壊及び汚染された車両及び付属品は使用禁止である（第16条）、御者は年齢20歳以上尚身体強健である人しか採用しない（第20条）、車掌、御者、馬丁は統一制服を着用しなければならない（第21条）、老人、子供、婦人が昇降するときには保護する（第25条）、などである。

表1 1913年と1914年の営業比較

1913	月別	運転回数 (次)	乗客数 (人)	収入額 (元)	1914	月別	運転回数 (次)	乗客数 (人)	収入額 (元)
	1月	3,869	113,546	8,987.78		1月	4,167	117,505	9,262.30
2月	4,160	135,555	11,223.74	2月	4,347	131,520	10,783.20		
3月	4,088	133,289	10,840.59	3月	4,352	135,734	11,186.26		
4月	4,373	137,672	10,806.51	4月	4,405	139,486	11,124.54		
5月	4,198	134,582	10,048.45	5月	4,219	116,306	9,003.63		
閏月	なし	なし	なし	閏月	4,268	115,750	8,662.82		
6月	4,223	136,640	10,131.54	6月	4,075	123,497	9,374.96		
7月	4,332	134,034	10,169.26	7月	4,212	109,227	8,194.81		
8月	4,212	129,936	9,808.85	8月	4,024	118,623	9,099.05		
9月	4,221	132,400	10,365.75	9月	3,401	94,214	7,247.34		
10月	4,350	133,610	10,593.06	10月	3,850	111,025	8,778.35		
11月	4,190	127,691	10,387.43	11月	3,774	106,390	8,645.11		
12月	4,255	128,417	10,581.05	12月	3,641	108,813	9,211.25		
合計		50,471	1,577,372	123,943.01	合計		52,446	1,528,090	120,573.61

注：「瀋陽馬車鉄道株式会社事業成績其他二関シテ報告ノ件」²⁵と「民国三年度瀋陽馬車鉄道会社営業成績ニ関スル件」²⁶により作成。

これらのルールに違反した場合、一日以上30日以下の拘留あるいは2角以上30元以下の罰金が課せられることになっていた。このような近代的な経営方針があったことも馬車が現地住民に受け入れた要因であったと考えられる。

しかし、合弁会社として、それだけで良好な業績をあげることは困難であった。中日間の国家関係も多大な影響をもたらした。表1の1914年の業績を前年に比べると、収入は4,000元減少している。その原因を馬車鉄道会社は以下のようにまとめている。

会社ノ民国三年度営業成績ヲ見ルニ前半期は成績良好ナリシモ後半期ニ時局ノ影響ヲ受ケタルト秋季自動車開通ノ為幾分乗客ヲ減シ閏年ノ為一カ月ヲ増加シ居ルニモ拘ラズ収入ハ前年度ニ比ベテ四千元ノ減少ヲ来セリ²⁷

その中で、時局の影響が何かははっきり記されていない。表の数字からみると、旧暦9月（新暦10月）から乗客数は4,000人以下になったことが分かる。ちょうどその直前、8月17日、鄭家屯付近に行軍中の日本の鉄道守備隊が中国の巡警と衝突し、日本軍は1個中隊を派遣した。これに対して、中国外交総長は、日本軍の付属地以外への駐兵が違法を抗議した。また、11月7日、日本軍は膠州湾、青島および膠濟鉄道全線を占領した²⁸。中国側は日本軍の山東

より撤兵を要求した。その一連の対立により中国人の排日運動が徐々に盛り上がり、奉天付近で対立が表面化したことの影響と考えられる。

前述したように奉天馬鉄会社は長い間市民によく利用され、奉天の独特な風景として存在していた。夏目漱石は1913年に満鉄総裁になっていた中村是公の招きで満洲を旅行し、馬鉄についての記事を残している。

そのうち馬車が、電車の軌道を敷いている所へ出た。電車も電気公園と同じく、今月末に開業するんだとか云つて、会社では今支那人の車掌運転手を雇つて、訓練のために、ある局部丈の試運転を遣らしてゆる。…軌道がここまで延長して来るのは、別段怪しい事もないが、気が付いて見ると、鉄軌の据ゑ方が少々違う様である。…これが最新式の敷方なんで、土台をどうとかして、どうとかして、鉄軌と鉄軌の間を混合金属で塗り固めて全線をたった一本の長い棒にして仕舞つて…²⁹

また、1917年奉天に生まれ、両親と共に奉天城内で少年時代を過ごした岩田誠一は、子供時代の印象の一つとして「交通機関は人力車、馬車で、大衆輸送として二十人乗り位の小さい電車をレールの上で六頭の馬が引っ張る馬鉄があった」³⁰と八十歳の時に回想している。馬鉄はただ中国人の重要な公衆交通というだけではなく、奉天に在住する日本人、また日本人の観光客にとっても大切なものであったと考えられる。しかし、清末に作られた近代的雰囲気をもつ馬鉄も時代の変化によって廃止される日が近づいていた。

二 馬車鉄道会社の解散問題

1 馬鉄会社の解散を巡る中日の紛争

前述したように、「中日商辦瀋陽馬鉄株式会社条規」の第6条には、会社の経営年限を「成立の日から旧暦で計算して十五年を期限として中国政府は買収する或いは解散の令を出す」と規定していた。馬鉄会社は1907年10月10日（光緒33年）に開業した。したがって、原則としては旧暦1922年10月15日に解散しなければならないことになっていたのである。しかし、馬鉄会社は日中合弁の事業であったため簡単に解散することはできず、様々な利害関係を考慮する必要があった。そこで、奉天交渉署は解散日より一年前に当時の奉天総領事に解散の照会を送付し³¹、解散しなければならない理由を日本政府に説明し、諒解を求めた。その理由は以下の通りである。

第一は、近年省城の人口が日々増加し、特に小西門市街は甚だしく狭くなっているが、鉄道馬車の車体は比較的大きいため、交通渋滞が常に生じている。

第二は、近年自動車事業が発達し、自動車も日々増えているが、常に鉄道馬車が道を塞いでいる。双方は避けることができず、人に衝突する危険も多い。

第三は、近年人力車が増加し、すでに6,600余両に至っている。貧民の多くは人力車経営によって生活している。しかし鉄道馬車の運賃は比較的安いいため、貧民の生計に多大の影響

をもたらしている。

第四は、鉄道馬車は数頭の馬が引くため道路は陥没し、雨の日には水が溜まり遂に全路を浸して被害を受けている。会社は毎年報効金として国家に利益の一割を納めているが、その額では損害を償うことができない。

最終的に「有害として無利なり」と判断し、条規により解散すること、事業の継続は不可であるという意向を奉天総領事に表明した。

それに対して、もちろん大倉組は受け入れなかった。1921年9月23日、大倉組の河野久太郎は外務省の芳澤アジア局長に電報を送った³²。その中で河野は、会社が得た成績と社会に対する意義を「相当ノ収益ヲ挙ケ今日迄至極円満ニ其経営ヲ持続シ…公衆運輸事業ニ関シ市街ノ繁栄ヲ計リ努力」したと誇り、奉天政府の解散決定に強く反対した。そして河野は、前述した中国側の解散理由を記さずに、期限が満了したため解散を命令されたと訴えた。

日支民間ノ合辦事業ヲ単ニ期限満了ヲ理由トシテ全然官憲ノ手ニ回収セラルノハ現在ノ経営者ノ蒙ル損害ハ多大ノモノニ有之到底忍ブ能ハサル次第ト存候

さらに、河野は解散がなされた場合には他の合弁事業に対しても悪影響を及ぼし、将来の提携事業の悪い先例になると日本政府に警告した。最後に、何らかの方法を持って電車または自動車鉄道に改築し、引き続き日本側において経営する意向を表明し、政府の支持と交渉を要請した。

2 解決の道へ

大倉組の要求を受けて、赤塚総領事を中心とする日本の有力者たちは頻繁に中国方面の官吏と交渉し始めた。

総領事は直チニ一面王省長ニ面議シ電車問題ノ解決スル迄ハ此儘継続スヘキヲ力説シ同時ニ此旨公文ヲ以テ交渉署長ヲ経テ抗議的回答ヲナシタル³³

それにもかかわらず、1922年10月26日に内田外務大臣は赤塚総領事に直接張作霖との交渉を行うことを命じる電報を送った。

一方、大倉組も自ら奉天交渉署と接触し始めた。大倉組は、1921年8月に奉天当地の株主と連合して「馬車動力ノ変更並ニ営業拡張ニ関シ申請書」を提出し、馬車動力の変更と資本の増加と路線の拡張を願い出た。しかし、中国側は強硬な態度でその提議を拒否した。11月2日第4号の「東方通信」に、「支那側の態度は頗る強硬にして期日に至れば断然運転を中止すべきを声明し居れり」³⁴という記事があった。解散問題をめぐる交渉は難航した。しかし、大倉組は依然として粘り強く交渉し続けた。1922年10月23日、河野は赤塚総領事に新たに三つの解決案³⁵を提言し、政府の交渉を再び求めた。

第一案：新ニ奉天電車合辦公司ヲ創設シ現在ノ馬車公司ヲ買収シ新公司ノ所管ニ於テ電車其他ニ改善スルコト資本金ハ中日各半数トシ中国株主ハ中国官憲ノ指示ニ一

任シ日本ハ大倉株主ニテ代表スルコト

第二案：現在ノ馬車公司ノ組織ヲ改善シ資本ヲ増加シ電車其他ニ改善スルコト資本ノ出資ハ第一案ト同シ

第三案：新ニ奉天電車公司ノ設立スル迄ハ現在ノ馬車公司ノ營業ノ繼續ヲ命シ電車公司開設ト共ニ之ヲ引続クコト

王永江省長は、大倉組の請願と日本政府の外交交渉の圧力に対して、議会の決議により判断するという回答を日本側に伝えた。

1922年10月27日、奉天省議会が開かれ、「中日商辦瀋陽馬車鉄道株式会社ヲ取消シ以テ主権ヲ尊重スルノ提議案」³⁶が全員一致で決議された。その提議には様々な理由があげられている。交通の渋滞、安全、設備の更新の問題などである。しかし、一番注目されたことは主権の回収であった。

該馬車鉄道ヲ創設セシ始ハ本来我奉天人民ノ願意ニ出テタルニアラズ即チ一方的勢力ノ圧迫ニ因リ余儀ナク辱ヲ忍ヒ憤ヲ含ム如ク我が完全領土内ヲ兩分シ交通ノ権利ヲ外人ニ占有セラレタル

王省長を中心とする主権回収派は、国益の立場に立って馬鉄会社を徹底的に否定した。そのような強硬な立場は当時の中国全土の反日風潮に関係している。

中国側の決議に対して、赤塚総領事は馬鉄会社の継続を断念し、折衷的な善後方案を提議した。期限満了による現有鉄道の一部を廃止することを認め、それと同時に全線廃止は交通上に障害があるので、「城内小西門ヲ除キ小西邊門ヨリ奉天満鉄駅前ニ至ル区間ニ限り該公司善後事務所ノ名義ヲ以テ其運輸ヲ存続セシムル」³⁷ことを提案したのである。中国側もその提案について異論はなかったため、善後の名義の下で限定の区間で経営し続けることで馬鉄会社解散の問題は一段落した。これ以後の中日の交渉は、新たに計画される電車あるいは自動車会社を中日合弁の形にするか、あるいは独自に経営するかという問題が焦点となっていった。この問題については稿をあらためて考察したい。

1925年8月、奉天市政公所は小西邊門より奉天駅間の電車敷設に着手した。そのため、残された馬鉄が電車敷設の障害になった。中国外交部特派奉天交渉員である高清和は日本総領事館に照会を出し、「馬車ノ運行ヲ停止シ軌道ヲ取除キ候…社員ヲ全部解雇シ休業ヲ宣告至候」³⁸事情について日本側に諒解を求めた。一方、奉天市政公所は中国側の株主代表を交渉署に招致し、馬鉄会社の運転停止を公文で認めさせた。遂に、大倉組は「電車事業ノ日支合弁問題ハ之ヲ別個ノ問題トシ」、馬鉄会社の廃止に同意した。8月31日、中日合弁馬鉄会社は名実と共に廃止された。

おわりに

奉天は日露戦争により甚大な被害をこうむった。多くの中国人が戦火の犠牲となって多大

な被害を受けたことは言うまでもない。戦後の荒廃と混乱、景気の後退がこの地に打撃を与えた³⁹。また、日本はロシアから南満州の権益を引き継ぎ、奉天において付属地の経営を始めた。その背景の下で趙璽巽が総督に就任し、地方新政に着手した。北京政府が趙璽巽を任命した目的は「ロシアから引き継いだ日本の主導権を回収する」ことであった。したがって、趙は奉天新政のために日本の援助を求める傍ら、「陰に陽に（日本の）軍政撤廃を求めると気配を示した」⁴⁰。一方日本は日露戦争で甚大な損害を受けたため、満州の権益を取得しようとする願望は極めて切実であった。一般の日本人の目から見ると、満州は戦利品でしかなかった。日本の商人の中には、余威をかりて清国住民を威圧する事件を起こす者が少なくなかった。そして、中日合弁の形をとって各事業を経営し、経済利益を獲得した。1921年の調査により作成された「支那ニ於ケル本邦人関係合弁事業一覧表」⁴¹によると、当時の奉天省における合弁事業は13社あり、交通、信託、金融、不動産、農産品、石棉、紡織、電気などの産業に関連するものであった。馬鉄会社はその中の一つである。

小稿では、まず、奉天馬鉄の成立、経営状況、解散までの経過を考察した。奉天における最初の公衆交通機関として、馬鉄は奉天の都市近代化を切り開く意味があったと考えられる。城内と付属地を連結する馬鉄は、多くの市民に利用された。

また馬鉄が中日合弁会社であったため、主権、商業利益など様々な問題をめぐって、中日の間には紛争があった。小稿はこれらの紛争、また解決の過程を考察した。中国側のこれらの合弁会社に対する対応は時代によって多少違っていた。趙璽巽の時代は比較的寛容な政策を取り、原則的に合弁事業に反対しなかった。大倉組の馬車鉄道計画に対して、1907年2月20日、奉天商部議員局長、参事官等は盛京將軍趙璽巽に陳情書を提出した。

もしこの馬車鉄道が日本人に独自に経営された場合は、必ず弊害がある。利権を失うだけではなく、商民に対しても不便がある…たとえ中日合弁しであっても中国は多くの株式を占有する必要がある⁴²

ここでは、彼らは絶対的に中日合弁に反対するのではなく、中国の主導権を強調していた。

しかし、時代の変化により、日本は中国への進出の歩調を速め、植民地的権利の拡大を求めた。それに対して、中国の一部の知識人や地方有力者（奉天の場合は王永江省長中心）は強く反発し、国権回収の運動を行った。逆に日本側もそれらの反対運動に対抗するために日本政府の圧力を求めた。中日関係はさらに対抗から対抗へと発展し、張作霖爆殺事件が起こった。張作霖の死後、張学良は国民政府に合流し、国権回復運動を進めた。1929年には、「当地盗売嚴禁条例」「商租禁止令」など60に及ぶ法令を出し、日本との合弁を禁止する方針を取った。それに対して、日本側は強く反発し、ついに満州事変が勃発することになった。

これら高まっていった国権回収を背景とする。奉天市政事業について分析し、時局と市政建設の関係を考察することを次の課題としたい。

注

- 1 橋谷弘『帝国日本と植民地都市』（吉川弘文館、2004年）13頁。
- 2 葛俊「瀋陽交通百年」、(『城建与档案』、2001年第3期) 43頁。
- 3 李鴻祺「奉天都市計画に就て」、(『建築雑誌』、昭和11年8月) 104頁。
- 4 曲曉範「清末民初東北城市近代化運動与区域城市変遷」(『東北師大学報』哲学社会科学版、2001年第4期) 45頁。
- 5 瀋陽市文史研究館編著『瀋陽歴史大事本末』（遼寧人民出版社、2002年3月）408頁。
- 6 「奉天ニ於ケル道路修繕、電灯及馬車鉄道営業ノ日清合資会社組織一件」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B04011204000（第0496画像目）奉天ニ於ケル道路修繕、電灯及馬車鉄道営業ノ日清合資会社組織一件（1.7.10）(外務省外交史料館)。
- 7 前掲、「奉天ニ於ケル日清合同馬車鉄道会社設立に関する件」JACAR：B04011204000（第0512画像目）。
- 8 同前。
- 9 「支那電気輕便鉄道關係雜件 滿蒙ノ部 第一卷 1. 奉天輕便及馬車鉄道」JACAR：B04010920400（第0502画像目）支那電気輕便鉄道關係雜件 滿蒙ノ部 第一卷 1. 奉天輕便及馬車鉄道（1.7.3）(外務省外交史料館)。
- 10 西澤泰彦『「満州」都市物語』（河出書房新社、2006年）86頁。
- 11 前掲、JACAR：B04010920400（第0012画像目）。
- 12 前掲、「奉天ニ於ケル日清合同馬車鉄道会社設立ニ関スル件」JACAR：B04011204000、(第0511画像目)。
- 13 同前。
- 14 前掲、JACAR：B04011204000（第0513画像目）。
- 15 同前。
- 16 前掲、JACAR：B04011204000（第0515画像目）。
- 17 「中日商辦瀋陽馬車鉄道株式会社条規」JACAR：B04010920400（第0041画像目）。
- 18 同前。
- 19 前掲、JACAR：B04011204000（第0519画像目）。
- 20 張欣悦「瀋陽の馬車鉄道」(『蘭台世界』、1999年3月)。
- 21 銅元十枚計小洋1角、小洋12角計大洋1元。
- 22 『青島其他諸都市視察報告』（1914年3月）47頁。
- 23 龐鉄明「百年前、馬鉄鉄道進瀋陽」(『瀋陽日報』) 2007年7月27日付。
- 24 前掲、JACAR：B04010920400（第0509画像目）。
- 25 前掲、「瀋陽馬車鉄道株式会社事業成績其他ニ関シテ報告ノ件」JACAR：B04010920400（第0019画像目）。
- 26 前掲、JACAR：B04010920400（第0024画像目）。
- 27 前掲、JACAR：B04010920400（第0028画像目）。
- 28 外務省編『日本外交年表並主要文書』（原書房、昭和40年）201-202頁。
- 29 「滿韓ところどころ」(夏目漱石全集) 第20卷、昭和22年) 22-23頁。
- 30 岩田誠一、「八十年前の奉天城内のこと」、(「大阪経済法科大学アジアフォーラム」、2003年10月) 2頁。
- 31 前掲、JACAR：B04010920400（第0035画像目）。
- 32 前掲、JACAR：B04010920400（第0038画像目）。
- 33 前掲、JACAR：B04010920400（第0068画像目）。
- 34 前掲、「東方通信」11月2日第4号JACAR：B04010920400（第0080画像目）。
- 35 前掲、JACAR：B04010920400（第0083画像目）。
- 36 前掲、「馬鉄会社ヲ取り消ス建議理由書」JACAR：B04010920400（第0089画像目）。

- 37 前掲、JACAR：B04010920400（第0090画像目）。
- 38 前掲、JACAR：B04011204000（第0490画像目）。
- 39 小林英夫『「満洲」の歴史』（講談社現代新書、2008年）35頁。
- 40 福田實『満洲奉天日本人史』（謙光社、1976年）59頁。
- 41 「第三表 奉天省（其一）」JACAR：B02130046300（第0112画像目）支那ニ於ケル本邦人関係合弁事業（外務省外交史料館）。
- 42 厩鉄明「百年前、馬鉄鐵道進瀋陽」（『瀋陽日報』）2007年7月27日付。（若此**项马车铁路专归**日本人**承办**、**势必竭力经营**、任意**铺张**、则域内外十六街商**铺**等、遇事**掣肘**、**诸多扰累**、未免有失利权、商民不便……如将来能准与日人合作、亦需中股多、日人股少、方有裨益。）