

1920年代における奉天市電車敷設をめぐる曲折

殷 志 強

Abstract

The present paper aims to examine the first train plan process in Mukden in China in the 1920's. Due to the fact that the Sino-Japanese Joint Venture Company Contract was expired in 1923, the Mukden Provincial Government took over the contract and claimed its right, planning to lay the train track. As a consequence, the Japanese Government opposed strongly the plan, protesting it through diplomatic channels. However, the Mukden Government and Okura Group (大倉組) achieved the first train agreement under Japanese diplomatic pressure. In the end, Japan recognized the contract and signed a transportation agreement with China.

キーワード……奉天市政公所 電車計画 日中交渉

はじめに

本稿では、主として奉天の主要紙である「盛京時報」の電車敷設に関する報道を整理しながら、奉天市政公所の電車計画の立案過程、電車用地の買収をめぐる住民の反発、それに対する奉天地方政府の対応、さらに電車の運営に関する中日間の交渉などの問題を考察する。

奉天市の経済発展と人口増加によって、従来の馬車鉄道より効率が高い電車の敷設が市政管理者から注目されるようになった。とくに中日合弁奉天馬車鉄道会社の契約期限が1923年に満了することになっていたため、奉天市政公所は独自の電車計画を作成しつつあった。しかし、奉天市内の街路が狭かったため、電車用地の買収問題をめぐって住民の間に大きな波紋が広がった。一方、中日の間では、馬車鉄道の善後処理問題として電車の共同経営をめぐる交渉が断続的に行なわれていた。最終的には、日本側の抗議や脅迫を受けたが、市政公所は着々と軌道電車の第一期計画を完成させた。

一 電車計画の立案過程

1907年から運行を始めた奉天鉄道馬車は、城内区と満鉄付属地をつなげる役割を果たしてい

た。当初契約の期間は15年であったため、1923年には中日合弁奉天馬車鉄道会社は解散することになった。中国側は馬車鉄道を軌道電車に変えようと考えたが、資金が集まらないため、実施は一時難航した。1923年1月10日前後、奉天省の省長王永江は市政交通の便利を図るために、官民合弁の形で環状の電車路線をつくる意見書を提出した¹⁾。奉天において電車を運営する考えが初めて報道された。

王は一ヶ月後、まず無軌電車を優先的に敷設する計画を発表した。市内の状況を調査し、地方の盛衰は交通の便利さに深くかかっているが、道路が狭いため、外国のモデルを真似て広い軌道電車をつくることは難しいと考えた。磚城（煉瓦で作られた内城）と邊城（内城を包囲する外城壁）の間に、城関ごとに一つあるいは二つの電車専用の道路を敷設する。例えば、商埠地内において北には十間房まで、南には南市場までである。また、北関の方には北大宮や北陵に至り、東の方には東陵や小河沿などそれぞれのところまで、通常線と臨時線に分けて設置するという計画であった²⁾。

張作霖は王永江の市政に関する構想を承諾した。3月11日、張は各事業を推進するために、速やかに市政公所を成立させる命令を王に下した³⁾。

張作霖の命令は、市政公所の成立や各市政事業に拍車をかけた。3月末頃、奉天省公署で市政に関する会議が開かれた。建築会社の設立、道路の建築、衛生隊の組織など議題を含めて、電車の問題も議題となった。ここでは、大小西関から奉天駅までの間に無軌電車を設置し、幾つの駅にわけて停車され、距離の遠近により運賃を定めるという計画が明らかになった⁴⁾。

5月、元奉天電燈会社社長であった曾有翼は王永江から奉天市政公所所長に任命された⁵⁾。曾所長は着任の後「無軌電車や上水道や新道路」という市政公所の三要務を公表した。また、潘振麟をエンジニアに任命した⁶⁾。曾所長は狭い省城の街路では軌道電車を通すことができないため、無軌電車20両を購入して小西門と大西門に乗り場を設置し、それぞれ奉楡駅や奉天駅や南北市場までの路線に試運営することを決めた。もし効果があがれば、次第に小河沿、東塔、東北陵などの地域にも広げることが期待された。

6月になると、環状線の全容が報道された。一つは西塔を出発し、小西邊門に入り、そこから北へ延伸して磚城の大小北門を経て、また南に曲がり、大小東門を経て、終点の東塔に至るという路線である。もう一つは、南市場を起点として、大西門に入り、それから小大南門や大東門を経由し、東塔に至るという路線である。但し、これは第一期の幹線道路として計画された。もし当局がこの計画を実現すれば、奉天市内の交通便利はよりよくなると新聞記者は予測している⁷⁾。

これまでの計画はすべて軌道電車敷設の可能性を否定していたが、8月になると、市政公所は新たな電車計画を発表した。そこでは、狭い街路に無軌電車を走らせることは極めて危険であり、逆に軌道電車のほうは安全性が高いことが始めて曾所長に意識された⁸⁾。

軌道電車を建設するためには、道路に面している商店や住宅などを取り壊すことが避けられ

ないため、住民からの反発もかなり強かった（この問題については第二節で詳しく論じる）。しかし、電車計画は奉天地方政府によって認められ、多大な支援を受けた。曾所長は12月6日に「盛京時報」の記者との談話会で、電車事業を優先課題として最大限の財力と資源を注ぐと述べた。この事業は地方交通に関わっており、交通の利便を図るために全力を尽くすという決意を表明した⁹⁾。その後、曾所長は無軌電車の総辦（総責任者）に任命された。

1924年1月23日、市政公所での新年宴会に「東三省公報」、「奉天新聞」、「毎日新聞」など新聞社の記者が招聘された。その場で、曾所長は旧暦の四月に電車事業を必ず着工すると明言した。電車の路線については、新たなルートを採用することとした。すなわち十間房から大清宮に至り、その後南へ曲がって小西門を經由し大西門を終点とする。また沿線の買収地や取り壊す住宅の関係者を北の方にある西北教場に移転させる意向を示した¹⁰⁾。

1924年2月2日、電車路線図を含む奉天市第一期電車路線が新聞を通じて詳しく公表された¹¹⁾。その内容は以下の通りである。

- 1 大西門から磚城の城壁に沿って、小西門を経て磚城の西北角までの一段は東西の幅を15丈とする。
- 2 磚城の西北角から欣来当胡同、欣来当西胡同、恒牛祿胡同、東寺後胡同、北小廟胡同、瀋陽駅前、奉天公園東門前までの一段には南北の幅を8丈とする。
- 3 奉天公園東門前から西塔大街を沿って西塔まで。

その全長を1340丈としている。電車諸材料は奉天のドイツ商信誼商行によってアメリカから輸入されることになり、価格は13万ドルであった。道路修築や家屋移転などの費用を含めて約82,000元を計上している。奉天電燈廠の電力を使用することになった¹²⁾。



図1 「奉天市第一期電車路」(『盛京時報』、1924年2月2日)

第一期の電車計画が公表された後、市政公所はさらに全般的な電車計画を作り上げた。第一期完成以降、第二期は西南城隅から南市場を經由して付属地に入り、第三期は電車環状線、第四五六七期は城内に「井」という形で、第八期は商埠地第11緯路から西20緯路を經由し付属地に入りとした。合わせて八期の計画が予定された¹³⁾。

この計画については、関東都督府の報告書にも記録が残っている。関東庁警務局は「支那側

1920年代における奉天市電車敷設をめぐる曲折（股）

電車敷設ニ関シテハ市政公所ニ於テ豫テ計画中の處益々下記略図（筆者注：図2）ノ如キ具体案を作成シ第八期起工計画ヲ省長公署へ稟請中ナルカ第一期ハ本年度ニ起工シ明年四月開通セシムヘキ豫定ナリト而シテ其ノ經費ハ八十萬元ナリト云ウ¹⁴⁾と報告している。両者の内容を比較すると、市政公所が歴大な八期の電車計画を立てていたことが明らかになった。

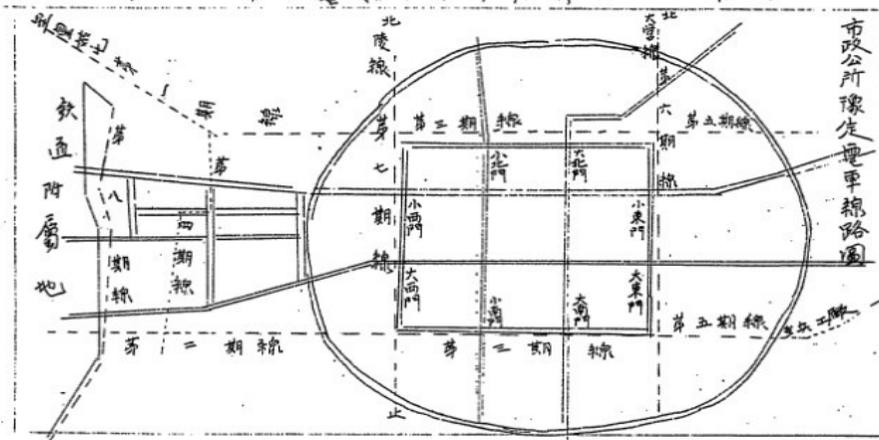


図2 「市政公所豫定電車路線圖」（「奉天電車敷設計画」JACAR Ref. B030341583500（0322画像目）関東都督府政況報告並雜報第十七卷（1.5.3）、外務省外交史料館所蔵より）

以上奉天市の電車計画の立案過程を簡単にまとめた。そのうち、電車用地の買収に対する住民の反発は、政府の方針と電車計画の立案を大きく左右した。そこで次節ではこの問題について検討しよう。

二 電車用地の買収をめぐる住民の反発

電車線を敷設するためには、車道だけではなく、排水管や電柱の埋設のためにある程度の土地が必要である。当時の北京の電車道路の幅を参照すると、少なくとも7メートルの幅員が必要であった。しかし奉天の道路は狭く、特に城内区はほとんどが胡同という細い道からなっていた。磚城や邊城に沿った地域は多数の商民によって占用されていたから、電車路線を敷設するためには、沿線の商店や住宅を取り壊さなければならないのである。この問題に対して、政府はどのように対応するのが焦点となった。

1923年6月、西塔や南市場から東塔までの環状線が発表された。しかし、記者の取材の結果、関係者の中には「電車計画は立てたが、電車道沿線の部屋を壊して土地を買収する必要があるため、資金が集まったとしても実現のめどは立たない¹⁵⁾」という心配の声が聞かれた。

一方、市政公所の準備活動は引き続き行なわれていた。7月までに、電車環状路線の測量は

ほぼ終わったため、曾所長は8月から工事に着手する意欲を示した。しかし、沿線の商民は元の場所の地価は高いので、いったん移転すれば、甚大な損失をもたらすことは避けられないと考え、ひそかに政府の方針を反対する姿勢を取った¹⁶⁾。

市政公所は住民の反対を考慮し、大小西関の区域について、元々章程で計画されていた街路の幅を8丈6尺から6丈8尺に狭めた。それでも現地商民は相変わらず不満であり、連名で道幅を狭める請願を行った。これに対して曾所長は激怒し、特別調査員を派遣して壊れた家を調査した。また、計画区域内では一切の修理も禁じたという¹⁷⁾。

一方、市政公所は計画を一部変更し、賑やかな通りを避けてやや寂れている路地に路線を開き、できるだけ移転による損失を少なくしようとした。例えば、小西門大街から翠花胡同への路線の変更でもあった¹⁸⁾。

取り壊す家の補償については、市政公所は国家用地の規定を参照して行なおうとしたが、住民達は激しく反対し、一時的に土地買収の行き先に暗雲が垂れこめた。補償金は住民と市政公所との交渉で最大の問題となった。

1924年2月、第一期有軌電車の経由地域の補償標準が公布された。土地については一畝小洋99元、家については一軒あたり小洋150元から350元の5等級が設定された¹⁹⁾。

このような補償基準に対して、住民は極めて不満であった。特に西門の周りの商人は莫大な費用で商租権を手に入れたものの、政府は官地の標準で補償しようとした。住民は「これは富裕者を直ちに貧困化させ、貧困者を一層貧困化させる政策である」と批判した。また、移転予定地とされている北教場の状況も確定できていないため、将来に対して極めて不安であった。従って、ある人は匿名の手紙で商民を召集して会議を開き、張作霖の誕生日と一緒に土下座して張大帥に請願することを約束した。市政公所はこの情報を聞き、大量の警官を派遣し、至るところで見廻りをさせた。一方、布告を張り出し、必ず地価を補償するので恐れる必要はないと、市民に説明した。他方匿名の手紙を流布した人は厳しく懲らしめると警告した²⁰⁾。

これらの反対運動により電車工事は大幅に遅れた。市政公所は1924年に終わらせる計画をやむを得ず翌年に延期するとした²¹⁾。

市政建設の目的は、都市の発展や市民生活の改善である。しかし、奉天市で行われた急進的な市政政策は民意に背き、市民の反感を買うことになった。これらの状況に対して、張作霖は王永江に「市政建設において民情を斟酌し、現実の状況から離れてはいけない」という勧告を出した。これを受けて、王永江は譲歩して市政方針を変更し、漸進的に進めることにした。例えば、民家の占用を避けるために、新たに開かれた道を取り除き、古い道路の改善については幅7丈を最大限とした。幅15丈の広い道路計画の実施は将来の成り行き次第になった²²⁾。

この住民と政府の紛争の背景には、力をつけてきた商民と軍閥地方政権の対立があった。王永江が主導した「民治」や「奉人治奉」により、地方商会の権益に対する要求が高まっていたことはこれらの抗議からも伺えるが、奉天市全体の発展、また長期的な見通しに立つと、政府

関係者は一部の市民の利益を犠牲にせざるを得なかった。結果として、住民はいくら反対しても、結局政府が指定した区域に移転しなければならなかった。1924年7月、第一期電車沿線のすべての家を取り除かれたので、近いうちに軌道が敷設されるだろうと報道された²³⁾。住民運動は失敗した。

三 第一期の電車開通

1925年10月、城内繁華地区の大西門を起点として付属地の境界にある西塔まで、全長1340丈（4020メートル）の第一期電車路線が全線開通することになった。10月10日、中華民国の建国記念日に奉天市政公所が主催した第一期電車の盛大な開幕式が行われた。工業区にある電車会社の建物を臨時会場として、奉天の政界、財界、軍警の関係者を迎えた。王永江省長は自ら祝賀会に出席し、電車開通の祝辞を述べ、さまざまな困難を乗り越えることができたことについて、社会各方面および日本総領事館等の援助に対する感謝の辞を述べた。

電車はこの日朝から正式に運行した。大西門から西塔までは僅か7分間であった。当日は開通祝いのため、一切無料で乗車することができた。最初は乗客が多くなかったが、午前9、10時頃には、多くの市民に伝わり、皆好奇心を持って喜んで乗った。開通当日の乗客数は8000人にのぼったとされている²⁴⁾。特に子供達は降りようとしないので、一時的には車内立錐の余地もないほど込み合っていた。²⁵⁾

翌日、営業運転を開始し、5輛の内（計画は10両であったが、他の5輛は組み立て中であった）4輛の電車が往復48便の運転を行った。乗客数は7500人に達し、合計800元の運賃が払われた。12日にも780元の収入を得て、電車運営の出足は好調であった²⁶⁾。

すでに開通していた一部の無軌電車も良好な成績を示した。例えば、市政公所が管理している小東門から北市場の無軌電車は運賃も安く乗客に人気があった。その収入は一日80元であり、コストを差し引いてなお60元が残った。しかも、運行している車両は8台しかなかったので、時々乗れない乗客もいた。政府にたいして、さらに電車の本数を増やして市民の需要を満足させようという要求も出された²⁷⁾。このような市民の徐々に増えつつある交通需要に対して、その後、奉天市政公所は第二期電車計画の実行に着工の準備を開始した。

四 電車の運営に関する国際紛争

電車合弁問題とは、簡単に言えば、元の馬鉄会社の代わりに敷設された電車を中日各自で運営するか中日合弁連絡運営するかという問題である。1923年奉天市内にある唯一の公共交通機関であった日中合弁馬車鉄道は合弁期限満了の日を迎えた。この馬鉄会社の善後問題をめぐって中日の間に大きな争議が起こった。（詳しいことは拙文「九・一八事変以前の奉天市内交通整

備問題-中日奉天合弁馬車鉄道会社を中心として、『環東アジア研究センター年報』第5号、2010年2月、参照) さまざまな交渉を経て最終的に双方は小西邊門と奉天駅の間の軌道を保留し、経営の継続を承認するという折衷案に合意した。これによって、馬鉄会社の解散問題は一段落したが、馬鉄の代わりに新たに計画された電気軌道電車の敷設が全く別の問題として残された。この問題について、中日両国は1923年から数年間にわたって断続的に交渉を続けたが、合弁そのものについて大きな意見の相違があったため、交渉は平行線をたどった。そのため、やむをえず一時的にそれぞれの管理する地域内に軌道電車を独自に敷設することになった。しかし、大倉組は一貫して合弁経営を主張し、満鉄、奉天総領事、日本外務省などを駆け回って応援を求め、また、日本の新聞にいわゆる電車合弁問題の「真相」を暴露して奉天省政府を批判する文章を連載することによって、日本国民に注意を呼び掛けて奉天政府に圧力をかけるようとした。その結果、1925年12月1日、「中日奉天電車連絡運輸契約書」が調印され、電車合弁問題は解決した。ここでは、まず、電車合弁問題に対する日中の対立を探りながら、電車問題をめぐる中日の交渉を考察する。日本側がどのように奉天省政府に迫ったのかを検討する。奉天省政府は失われた権益を取り戻そうと試みたが、植民主義的な圧力に屈せざるを得なかった。これらの考察を通して奉天の都市発展の植民地的特徴を探りたい。

(1) 電車合弁問題に対する日中の紛争

大倉組はもと馬鉄会社の日本側の代表者として会社の存廃や電車事業そのものの発展に密接に関わっていた。大倉組は一つの民間会社であったが、日本の満蒙開発の重要な一環として大きな役割を果たしていた。大倉組の電車問題に対する態度は日本政府の外交姿勢に大きな影響を与えた。従って、電車合弁問題の経緯を明らかにするためには、まず大倉組の考えを考察すべきである。

大倉組にとって、奉天政府が正当な理由がなく、馬鉄会社の解散を命じたことは諒解できないことであった。奉天市政発展に大きな貢献をした交通機関が期限満了したという理由で強制的に解散させられることは、法の精神や国際慣例に違反しており、民間企業の投資者に多大の損をもたらしたと考えられた。ここで、各国の法例と中国法規の精神に照らして、中国側に民衆保護助成の主旨に基づいて三つの解決案を申し入れた。その第一案には、「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、資本金ハ中日各半數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」²⁸⁾とした。日中共同出資で新しい電車会社を創設することを中国側に提案した。新設電車の利益を引き継ぐことが馬鉄会社の撤廃の当然の前提として考えられていた。従って、この提案は大倉組が終始求めた電車合弁の原点とも言えるものであった。さらに言うと、日本側の諒解を得ないと中国側は単独で電車を敷設することはできなかった。

中国側の主張は、従来の日中間の協力により築きあげられた成果を無視し、中日親善、経済提携の精神に反するとするものであった。大倉組は、電車合弁が当社だけの問題ではなく、日本対中国の外交上の問題であり、国の尊厳にかかわる大きな問題であるとみなした。それ故、奉天の電車敷設というものだけではなく、日本の満蒙における経済発展に甚大な影響を及ぼす問題として重視しなければならないとの危機感を持ち、一步も譲らず事態を収拾することを日本政府に強く要請した²⁹⁾。

当時中国はこの地域において半植民地という弱い立場に立っていたことは事実である。張作霖政権は日本に頼って中日友好の旗を高く掲げる「売国」的特質があると同時に、日本の野望に警戒心を持ち、都合がよければ、随時日本の圧迫や束縛から脱しようとする「愛国」の面もあった。この両面性の中で、日本との電車合弁問題に関する交渉においては確固たる姿勢を最終的に保つことができなかつた。大倉組の強硬な要求に対して中国側は如何なる態度で交渉に臨んだのか。基本的な点は次の三つにまとめることができる。

一つは、感情的に馬鉄の存在の合理性を否定することである。1922年に奉天省議会が指摘した馬鉄を取り消す理由のひとつは、馬車鉄道の創立が奉天人民の願意に出た物ではなく、日本の一方的な圧迫によってこれを受け入れざるを得なかつたと述べた³⁰⁾。このように根底から奉天進出企業の合理性を承認せず民間の反日感情を強調したことの延長線上に、新たな電車合弁が民意に反することは当然であると強く意識された。これは国権派の口実ではなかつた。奉天の官民が一致団結して電車合弁に反対した根本的な心理的要因である。

もう一つは、奉天市内の交通不便の要因は満鉄付属地の存在それ自体にあるという認識である。「(付属地は)我カ完全領土内ヲ両分シ…所謂交通ヲ便利スルコトハ實ニ有名無実³¹⁾」であるとした。日本側が唱えた馬鉄の交通上の貢献を否定し、付属地は新旧市街地の障害であると批判した。

三つ目は、1923年に市政の専門機関として成立した奉天市政公所が奉天の都市整備と市政の改善をはかろうと全力を挙げたことである。交通整備や水道や都市衛生は市政公所の三要務として取り上げられた。馬鉄の期限満了による生まれた国権回収や新電車創設の契機は市政公所にとって当然見逃がせないチャンスである。王永江は、大倉組が主張する電車合弁は馬車撤去の前提であるという提案を拒否し、赤塚に対しては電車善後案を了解することと電車合弁の問題を全く別の問題として再協議すると答えた。一方、市政公所に単独敷設する計画を作るように命じ、電車敷設の主導権を握った。しかし、日本側との合弁を直接断ることはできなかつた。電車合弁問題は中日の間で何年にわたって交渉が続けられた。次にこの交渉の実態を考察する。

(2) 日中の交渉と合弁協定の挫折

中日両国間では電車合弁の問題をめぐる頻繁な外交交渉が行われた。張作霖はこれまで日

中「共存共栄」の関係を考慮し、表面的には日本の合弁要求を明確に拒絶しなかったが、暗に曾有翼や王永江など「国権回収派」の単独建設案に反対しなかった。一方日本側は、大倉組の連絡で最初電車合弁問題について対立していた満鉄や外務省の態度を一致させ、また、新聞等を利用して世論を喚起し、中国側に圧力をかけた。しかし、市政公署は日本と交渉しながら、電車敷設の準備を着々と進め、最終的には単独で第一期電車を敷設した。日本は中国側のやり方に強く抗議したが、この既成事実に対して、やむを得ず譲歩し、結局各自で所有地域の電車を敷設して連絡運輸する形をとることで合意した。その交渉の過程を詳しく検討する。

馬鉄会社の日本側の出資者である大倉組は、新たな電車合弁に対して最も関心を寄せていたため、中国側の電車計画の成り行きに注目していた。1923年2月、奉天市の電車計画はなお検討中であつたが、大倉組は「東方通信」³²⁾を通して、中国がアメリカの投資を得て単独経営するという風説を否定し、成案を作成させるために改めて日本と協議するということを信じていたが、短時日にこの問題を解決することが困難であると予想していた。

1923年5月26日、満鉄奉天公所長鎌田彌助が満鉄東京支社長に「張作霖の日本全国新聞記者団歓迎演説（王永江起草）に於いて日本の奉天省における既得権の主張は両国親善を害すると力説し、また奉天交渉署員などとの談話から張作霖をはじめ中国官憲は日本の奉天馬鉄などにおける既得権を固執することをうるさいと感じている」³³⁾という中国官吏の電車問題に対する不快感を報告した。確かに、張作霖は両国の共存共栄は中日の大幸事であり、両国の国民は共に努力してこの目的を達成すべきであると考えていた。しかし、両国の間には「利権」という障害物がある。さらに、張は「権利を得る者はこれを是として、権利を失う者は必ずこれを非とする。もし皆自分の立場から是とするところを是とし、非とするところを非とすれば交誼は知らず知らずのうちに破壊されてしまう」³⁴⁾として、両国の間には必ず誠心を開き、公道に即して利権という障害物を乗り越えるようと提言した。

張作霖の演説に対して、1923年6月、満鉄奉天地方事務所長竹中政一は「盛京時報」の記者のインタビューを受けて談話を発表した。「電車合弁問題に関して中国側に種々の異議があり、竹中から見ると、中日共同出資で速やかに敷設する方が良策であつたが、現時点の情勢を考えれば中日の合弁のめどが立っていないので、満鉄本社はすでに付属地の市街地に独自で電車を敷設する方針を暫定し、具体的な施行方法はまだ検討中である」³⁵⁾という満鉄側の独自の方針を明確に語り、もし中国側が相互提携に賛成すれば、満鉄はこれを歓迎し、中国側の要求に従って行動する、そうでないと、双方はそれぞれの電車を敷設してからまた協議して連絡運輸を求め、乗客の便を図ることになる、と語った。満鉄側はこのような中国官憲の不快感を承知していたので、電車合弁問題に対して、別のルートを通じて解決の道を模索ながら、新旧市街地の交通の便を図ることにした。

9月、満鉄は元電気作業所長を派遣して現地調査を行った。その調査結果に基づいて、満鉄は四つの時期に分けて独自に電車を敷設する計画草案を発表した。第一期は奉天駅前を起点と

し、浪速通、加茂町を経て、十間房に至る路線である。第二期は奉天駅前から、千代田通を経て、大西門までの路線である。第三期は敷設された浪速通線の延長線である。第四期は奉天駅前から富士町や宮町までという路線である。第一期は1925年内に実施され、4年間継続して工事を行い、すべての線路を完工するという計画であった³⁶⁾。しかし、この計画はまだ十分議論されていない草案であり、電車敷設に必要な材料も用意していなかった。また大倉組や満鉄や外務省の間には単独で敷設するか合弁とするかと結論もまだ纏まっていなかった。電車敷設を実行に移すことはなかなか困難であった。特に、大倉組は電車合弁に関与しているため、あらゆる手段を講じて中日の交渉を前進させようとした。

しかし、1923年末までの時期には、中国側は電車交渉には応じなかった。1923年11月5日の「大陸日々新聞」に「合弁か単独経営か一岐路に立てる商埠地電車問題」という記事が掲載された。その記事によると、「奉天市政公所の単独経営する計画を立てた。その後、大倉組は繰り返し付属地と商埠地との交通連絡の必要性を説き、合弁経営を要請したが、何度も拒否された。ついに満鉄側は付属地内のみ電車の敷設の歩を進め、すでに具体的に決定した」³⁷⁾という状況が記されている。一方同紙は、ある消息通によると、市政公所の大倉組に対する反応は張作霖の意志ではないこと、市政公所の一部有力者中の排日論者がかつての馬鉄の好成績をみてこのような利益のあがることを中日合弁にはさせないと考えて反対している、しかし、電車の敷設に必要な資金や経営管理などが足りないことも事実なので、合弁の可能性も十分残している、と楽観的に見ていた。ところが、このような考えは中国側の単独経営の能力を過小評価したものであった。前述のように、1924年1月、曾有翼は新年宴会において電車計画の概況を披露した。その後2月に正式に奉天市の第一期の電車路線を詳細に公表した。

奉天公所長鎌田彌助は拓殖事務局長に速やかにこの情報を報告した。その中で、奉天市電車計画第一期の三つの法案³⁸⁾が明らかになった。すなわち、第一期の電車敷設に関して省長公署案や市政公所案、委員会案の三つの方案である。十間房を起点として大西門までの省長公署案に対して、市長は省長に対して営業成績に責任を負うという条件を付けて市政公所案を同意させた。市政公所案の詳細は第一節で記したので、ここでは省略する。

さらに、2月12日、奉天総領事代理領事内山清は外務大臣松井慶四郎に「奉天市電車布設計画ニ関スル件」を送り、中国側の第一期線計画の全容を報告した外、電車合弁問題の経緯を詳しく外務省に説明した。満鉄と市政公所がそれぞれ自地域に電車を敷設し、その境界の相互連の責任は曾有翼にあると指摘した。

市長曾有翼ハ頑迷ナル排外的思想の所有者ニシテ而モ一面商務会及ビ省議會等民間側ニ相当ノ勢力ヲ有スル關係上省長ノ威力ヲ以テ同人民ノ主張ヲ圧シ…本件事業ハ既ニ王省長ノ了解ヲ遂ケ日支合弁トナスコトナリ居ルニモ拘曾市長ハ従来ノ行掛リ等ヲ毫モ願念スル處ナク又国際關係ヲ無視シ只管路權ノ擁護利益ノ外溢ノ防止ヲ絶叫シ支那側単独ニ之ヲ実行スルヘク主張シ遂ニ省長等ノ穩健ナル方針ヲ圧倒シ³⁹⁾

一方、中国側の計画に対して、大倉組も積極的に動いた。1923年2月29日、奉天馬鉄会社の赤松は東京にある大倉組本社に打電した。東京大倉組はこの電報に基づいて「奉天電車ノ成行」という参考文書をまとめ、外務省アジア局の出淵勝次局長に報告した。その内容は主に大倉組の電車問題に対する意見である。特に注意すべき点は、王省長と赤塚前奉天総領事の電車合弁に対する諒解問題である。この諒解は、大倉組の中国側の無誠意に批判する際の根拠となっていた以下の点についてである。

特ニ赤塚総領事ト王永江奉天省長トノ間ニ将来日支合弁ニテ電車敷設ヲナス事ノ諒解済ミトナリ居リシ事⁴⁰⁾

東京の大倉組は王省長と赤塚の間に電車合弁に関する合意があったにもかかわらず、中国側は独自の計画を実行しようとしている。これは極めて意外であるので、外務省及び満鉄の意向を確かめた上適當の行動をとるようを要請した⁴¹⁾。

この要請を受けて、外務省は1922年10月28日付けの赤塚総領事電報を取り出して調べた。これにより、大倉組が訴える電車合弁に関する王と赤塚の諒解はただの馬車鉄道運転継続に対する諒解に過ぎず、中日合弁電車敷設に関する的確なる諒解ではないことが明らかになった⁴²⁾。従って、大倉組の主張は相当の理由があるとしても、合弁の諒解に関する文書はなく、すべて口頭を持って遂げた諒解で、これをもって交渉に臨むのは非常に困難であると判断した。さらに満鉄側とも十分協議の上で適當な措置をとるようを指示した。

大倉組は外務省の指示により、奉天出張所主任川本静夫を船津総領事に派遣し、外務省と大倉組双方の意向を陳述した。この結果、船津総領事は、大倉組計画の合弁案の成立に協力する姿勢を示した。さらに川本は、満鉄奉天地方事務所長山西や大連満鉄本社の川村社長と面会し、同計画への援助を求めた。川村社長は、中国側の排日態度にかんがみ、満鉄付属地内のみの電車計画を当面中止させ、大倉組の合弁運動を応援することを決定した。このように大倉組の説得によって外務省、総領事館、満鉄はついに電車合弁の問題について連合して交渉ことと、中国側に圧力をかけることに一致した。4月20日の「盛京時報」は、大倉組が再び王省長と電車の合弁について交渉したが、合意に達していないと報じた⁴³⁾。

日本側が交渉を進める中で、中国側は電車計画の実行に本格的に乗り出した。4月22日には沿線の家屋を取り壊す期限が公表された。5月末を最後の期限とすることを市民に伝えた⁴⁴⁾。

5月20日、中国外交部特派奉天交渉員鐘世銘は船津奉天総領事に第795号照会⁴⁵⁾を送り、奉天市政公所の第一期電車計画はすでに沿線道路の家屋の取り壊しに着手しているので、1922年に合意した馬鉄善後策により、該馬車鉄道の営業の停止、鉄軌の撤去、道路の復元などをするよう要求した。中国側は始めて明確に単独敷設の意向を日本側に伝えた。

これに対して日本側は猛反発した。大倉組はこの事態を重視し、日本国内の新聞紙を通じて、中国側が信義に背いて契約を破棄するという無誠意な行為を行ったと訴え、日本国内の世論を喚起しようとした。

5月25日、「東方通信」⁴⁶⁾は批判の矛先を王永江省長に向けた。王は東三省交通委員会⁴⁷⁾の反対という表面的な口実で1922年に日本の官憲及び大倉組に声明した合弁案があるにもかかわらず、陰に奉天市政公所に命じ、単独敷設計画を進め、既に工事請負入札まで行っている、このような無誠意の行動は今後東三省における一切の日中合弁事業の悪い先例となるので、有識者は一斉に中国官憲の頑迷な態度に反対しよう、と訴えた。

5月26日付「朝日新聞」も、最近中国側の利権回収熱は益々高くなり、満蒙牧場に対する20、30年の税金前納の強要や奉天市政公所が馬鉄会社の路軌を無条件撤去しようとしている、と大きく報道した⁴⁸⁾。

さらに同紙は、5月27日から「電車合弁拒絶一支那官憲の不法について切にその反省を促す」というテーマで4回連載し、電車合弁問題の経緯や中日交渉の内幕を大倉組の視点に立って掲載した。特に王永江など中国官憲の無誠意を激しく批判し、満鉄や外務省の中国に対する報復策を呼びかけた。

先づ第一に満鉄に望む所は支那側が日支合弁を拒絶せりとの理由の下に、直に其既定計畫たる新市街の電車工事に着手せぬ事である…満鉄としても日本の会社である。日本の面目を立つるために努力を惜しまぬは当然なれば、単独に新市街の電車敷設を當分中止し、飽迄も日支合弁の主張を貫徹するために大倉組を援け相協力して総領事館を鞭撻し、以て支那側と折衝せしむべきである。第二に、総領事館としても、由来霞ヶ関伝統の弱腰外交、軟弱外交の誹りを免れるために且つ踏み躪られた面目を立つる為に断乎として一步も譲歩せず。彼等の二枚舌を責め、前約の履行を嚴重に迫るべきである⁴⁹⁾。第三、大倉組としてもまた王永江氏が立派に合弁経営を誓約せる言質を以て、総領事館を通じ或は直接支那側に其の履行を迫るのが至当だ、馬車鉄道公司是既に解散し、現在の運転は支那側との諒解に基づき電車改組まで継続運転の契約であれば、支那側が如何に撤退を要求しても断じて応じてはならぬ⁵⁰⁾。

5月27日、大倉組の河野久太郎は外務省を訪れ、合弁経営の提案が中国側から拒絶されているので、援助をもらいたいと申し入れた。5月31日、松井大臣は船津総領事に打電し、大倉組の主張には合理性が十分あるにもかかわらず中国側に拒否されたことは、ほかの日中合弁事業に及ぼす影響を考慮するとこのまま放任し難い、全面的調査の上措置をとるよう⁵¹⁾指示した。

この指示を受けて、船津総領事は引き続き中国側との交渉を行い、直接張作霖に対して馬車鉄軌撤去という不誠意な行為を再考するようと求めた。張は、この問題の内情について深く知らず、一般官民も中日合弁に反対し、王省長はかつて中日合弁とすることを声明していなかったなどの理由で日本側の批判をかわした。さらに船津は、北京、天津における電車事業が諸外国と合弁若しくは外国の経営に任せているなどの例を挙げて、日本と最も密接な関係を有する奉天省城において日中合弁を排斥しようとするのは徒らに両国の融合を阻害するのみならず、従来日本に好意的な総司令や奉天官憲の誠意を疑わざるを得ないと強調した。もし奉天当局が

日中親善を無視して合弁に反対するのであれば日本の世論は非常に沸騰をする。日中の外交上甚大な結果をもたらすことを強調した。このような船津の脅迫に対して張作霖は、省長と商議し、熟考の上回答すると述べるにとどまった。船津は、張作霖に対して問題の重大さを伝える一方、中国側に強硬に抗議する理由は薄く、また将来の在奉利益を考慮して松井大臣に対中の緩和政策を建議した。

従来ノ交渉経過ヨリ按スレハ支那側ノ徳義心ニ訴ヘテ以テ其目的ヲ貫徹スヘキ性質ニ有之
 嚴然タル抗議ヲ提起スヘキ理由薄弱ニシテ且又之ヲ強要センカ或ハ其目的ハ達シ得ヘケン
 モ将来一般ノ日支合弁事業ニ當リ幾多支障ヲ来タス虞レアリニ付本件交渉ハ其寬嚴ニ手心
 ヲ加ヘ徐々ニ支那側当局ノ反省ヲ促ス所期ノ目的ヲ達成セシムルノ外ナク⁵²⁾

こうして日本側は硬軟両様の対応を取って中国側との交渉を続けたが、中国側の第一期電車事業は計画通りに進められた。沿線家屋を取り壊し、鉄軌の敷設などが行われた。しかし、大倉組は電車合弁の問題を解決しなければ馬鉄の撤去に応じない方針を取っていた。馬鉄の撤去は奉天交渉署の請求から一年間以上経ても解決されず、中国側の電車計画実行に大きな妨げになった。市政公所は大倉組の譲歩を断念し、馬鉄会社にある中国側の株主を交渉署に召致して馬鉄会社の運転停止を承認させた。市政公所は権力を持って馬鉄会社を内部から分裂させたので、ついに大倉組も電車合弁問題を別の問題とすることとし、付属地外の馬鉄を8月7日から停止することを決めた⁵³⁾。8月14日に、一部の鉄軌の撤去がはじまり⁵⁴⁾、18日に、全線の鉄軌の撤去は完了した⁵⁵⁾。

曾、王を中心とする「国権回収派」は日本の圧力に抵抗して独自計画を実施し、電車合弁の提案を挫折させたのである。

(3) 日中合弁電車の開通とその営業

馬鉄の撤去により、奉天市政公所の第一期電車計画の最大の障害が取り除かれ、電車敷設工事は着々と進展し、1925年10月には一部の運転を開始した。この中国側の電車開業の既成事実に対して、日本側は強硬な立場を一転し、奉天市政公所の日本人職員・宮越正良の調停により、連絡運輸の提案を徐々に受け入れることにした。

宮越正良は川本と曾市長との間を奔走し、両者の意見を徐々に接近させた。ついに8月末、双方とも受け入れ可能な調停案を起草し曾市長と王省長に呈出した⁵⁶⁾。この案は交通委員会の審査を受けなければならないので、船津は幣原外務大臣に今後の状況が如何に変転するかは不明であると報告した。その後正式調印された契約書と比べて、連絡運輸区間や営業方式や利益の分配など原則点についてほとんど変わっていない。従って、8月末にすでにこの問題が解決されていたとは言える。

なぜ宮越正良はこの問題を解決できたのか。まず、宮越正良は市政公所に勤めている日本人

の職員であり、日中の間のもっとも適切な位置にいた人であったことがと考えられる。特に、彼は大倉組と市政公所の手の内など「内情を窺知」⁵⁷⁾しているので、双方の接点を探ることは他人より便利であった。

次に宮越正良の合弁に主張する理由を見よう。

交通機関の施設ハ其都市ノ情況ト四圍ノ環境トニ適応シタル施設ヲナスコト最モ肝要ニシテ市政公所経営ノ電車事業モ亦素ヨリ此主旨ニ基キ市民交通ノ便益ヲ計ルニアルハ勿論ナルカ付属地ノ境界ニヤムル時ハ城内ト付属地トノ交通ニハ是非共一度乗換ヲ要スル事トナリ非常ニ不便ト支障ヲ生シ特ニ風塵雨雪ノ時ノ如キハ一層ノ困難ヲ感シ折角多大ナル資金ヲ投シテ建設シタル交通機関モ十分ニ其ノ機能ヲ發揮スル能ハス当局ノ初志希望ニ反スルノミナラス之レカ為ニ却テ中日両国民ニ街境ノ感ヲ誘発シ深ク悪印象ヲ助長シ将来両国間ノ親善関係ニモ悪影響ヲ及ホスヲ以テ奉天ノ如キ他地方ト趣ヲ異ニセル都市ニ於テハ両国合弁トナス事最モ好都合トナラン⁵⁸⁾

奉天の地方官吏は、このような完全な公的な立場に立って市内交通の利便、また国際関係の改善の角度から電車合弁の必要性について説明に容易に同感しただろう。曾市長は中日電車連絡運輸の開通式でも中日の市街地の連結による交通の便利さを強調した。外交辞令だったとしても、少なくとも交通の便利を図ることが市政公所の重要な目的であったことは疑いの余地がない。

さらに、大倉組を合弁の相手に選ぶ理由について宮越正良は以下のように分析した。

翻テ日本側大倉組カ二十数年来多大ノ犠牲ヲ拂ヒテ中日親善実業提携ニ努力セラレ居ル効績ハ中外ノ共ニ認め居ル處ナルカ奉天ニ於ケル中日合弁馬車鉄道ノ如キモ十数年来奉天交通上ニ少カラサル貢献ヲナシ来リタルモノニテ今回大倉組カ日本側代表ノ任務ヲナスハ至當ノ資格者トシテ中日双方共ニ之ヲ諒認セルハ誠ニ因縁アルモノニテ将来事業発展上ニモ亦必ス良好ノ効果ヲ招来スヘキヲ疑ハサルモノトス⁵⁹⁾

このような日中両国を平等な相手とする交渉提案は中国側としては受け入れやすかっただろう。

11月11日の「東方通信」によると、奉天電車問題は久しく中国側と紛糾中であつたが、今回大倉組と奉天当局との間に合弁経営の諒解が成立し、すでに具体的契約の締結を見るに至るであろう⁶⁰⁾と報道した。

11月30日には曾有翼市長と大倉組の代表川本静夫は「電車連絡運輸契約書」に調印し、中日電車合弁問題に劇的な終止符を打たれた。奉天総領事吉田茂は直ちに外務大臣にその契約内容と「電車連絡運輸契約書附帯説明書」を報告した。契約内容は以下の通りである。

第一條 電車連絡線路ハ奉天省城小西門ヨリ日本南満州鉄道付属地南満駅ニ至ル区間トス

第二條 奉天省城小西門ヨリ付属地境界ニ至ル一切ノ必要工事ハ甲方（市政公所）

ニテ之ヲ施設シ付属地内ノ工事ハ乙（大倉組）ニテ之ヲ施設ス必要ナル修理モ亦各自負担之ヲ行フモノトス

第三條 連絡区間ノ営業ハ甲乙共同シテ之ヲ営業ス

第四條 電車営業ノ損益ハ下記ノ方法ニ依リ甲乙公平ニ之ヲ分配ス

分配方法 連絡区間ノ総営業収入ハ連絡区間内ノ営業経費及車輛、車庫、事務所等ノ原価償却費ヲ差引キタル損益ハ甲乙各線間ノ距離ニヨリ之ヲ按分分配ス

第五條 甲乙両方代表各二名ヲ以テ連絡営業ヲ監理ス

第六條 本契約実施後若シ不便ノ處アレハ甲乙双方協議シテ改善スルコトヲ得

第七條 本契約ノ細則ハ別ニ之ヲ協定ス

第八條 本契約書ハ中日両文各四通ヲ作成シ中日官署ニ各一通ヲ届出テ甲乙双方各一通ヲ保存シ以テ後証トナス

契約締結の直後、大倉組は直ちに付属地内の鉄道敷設の準備に着手し、翌年春の融雪期から起工するとした。1926年4月9日から大倉組土木課は技師や職人を派遣し、道路の敷設を本格的に開始した⁶¹⁾。工事はわずか2カ月で竣工し、6月16日中国側は車輛10台、大倉組は5台の合計15台を用いて連絡運輸が開始された。運転時間は午前5時から午後12時の間であった⁶²⁾。運賃は以下の通りである⁶³⁾。

奉天駅前より日吉町まで 小洋一角

日吉町より十間房まで 小洋一角

十間房ヨリ小西邊門まで 一角

ついに付属地と城内との新旧市街地が一本の電車で繋がった。奉天市内交通は大きく改善され、市民生活にも多大の利便が与えられた。逆に、交通の発達は都市の発展を促進し、大小西門や商埠地鉄道沿線がより繁華になり、地価も高騰する勢いを示した。

おわりに

本稿では、奉天市政公所の電車計画の立案過程、実施及びそれをめぐる中日間の紛争などを検討し、以下のような点を明らかにした。

まず、1923年中日合弁馬車鉄道の解散をきっかけに、市政公所は市内交通の便宜をはかるために単独で電車敷設の提案を作成した。この市政公所の案は、無軌電車から軌道電車へと発展させるものであった。さまざまな現地調査を経て、計画路線も最初の環状線計画から八期計画へと修正された。

しかし第二に、現地住民は電車用地の買収をめぐって奉天省政府の方針に猛反発した。これらの反発の担い手は、商工業の発展により実力を高めた奉天地方商会であった。彼らは省政府

に対して正当な権益を守ろうとする大衆運動的な意志表示であった。奉天地方政府は、これらの反発を受けて市政方針を一部変更した。しかし政府の関係者は、奉天市全体の発展、長期的な見通しに立って、一部の市民の利益を犠牲にせざるを得なかった。とはいえ軍閥政権の圧迫下にある都市において、このような抗議運動が起こったことは、市民意識の覚醒がみられたと言えるだろう。

第三に、電車の合弁問題をめぐって、中日の間で長い交渉が行われた。市政公所は日本の非難や抗議にもかかわらず、外交交渉を行いながら、最終的には単独で第一期の電車計画を実施した。日本はこの既成事実に対してやむを得ず譲歩し、中国側と連絡運輸協定を結んだ。日本側が意図した合弁の企ては達せられなかった。これらの事実を考えると、奉天の地方有力者は自力で市政建設を進める能力があっただけでなく、この段階では、日本の奉天への進出に対して強く抵抗できたことを示している。

<注>

- 1) 「开办电车之预闻」『盛京時報』、1923年1月10日。
- 2) 「省垣路政计划」『盛京時報』、1923年2月24日。
- 3) 「张司令办市政」『盛京時報』、1923年3月14日。
- 4) 「奉垣筹划进行之市政」『盛京時報』、1923年3月25日。
- 5) 「市政所长已发表」『盛京時報』、1923年5月4日。
- 6) 「市政公所三要务」『盛京時報』、1923年5月5日。
- 7) 「计划中电车线路」『盛京時報』、1923年6月20日。
- 8) 「电车水道新计划」『盛京時報』、1923年8月31日。
- 9) 「曾子敬市长之谈话」『盛京時報』、1923年12月7日。
- 10) 「市政公所之新年宴」『盛京時報』、1924年1月25日。
- 11) 「奉天市第一期电车路」『盛京時報』、1924年2月2日。
- 12) 「奉天市電車敷設計画ニ関スル件」JACAR: B04010920400 (第0083画像目) 支那電気軽便鉄道関係雑件 満蒙ノ部 第一巻、1. 奉天軽便及馬車鉄道 (1.7.3) (外務省外交史料館)。
- 13) 「电车全部之路线」『盛京時報』、1924年2月16日。
- 14) 「奉天電車敷設計画」JACAR Ref. B030341583500 (0322画像目) 関東都督府政況報告並雜報第十七卷 (1.5.3) (外務省外交史料館所蔵)。
- 15) 「设电车尚有波折」『盛京時報』、1924年6月22日。
- 16) 「围城电车之又讯」『盛京時報』、1924年8月19日。
- 17) 「无轨电车之纠葛」『盛京時報』、1924年8月30日。
- 18) 「电车水道新计划」『盛京時報』、1923年8月31日。
- 19) 「电车占地仍给价」『盛京時報』、1924年2月3日。
- 20) 「电车占地起风波」『盛京時報』、1924年3月18日。
- 21) 「建筑电车近闻」『盛京時報』、1924年4月5日。
- 22) 「市政公所改变方针」『盛京時報』、1924年8月7日。
- 23) 「电车施工日期」『盛京時報』、1924年7月13日。
- 24) 「奉天電車収入状況」JACAR Ref. B030341593300 (0322画像目) 関東都督府政況報告並雜報第十七卷 (1.5.3) (外務省外交史料館所蔵)。
- 25) 「电车开幕礼誌盛」『盛京時報』、1925年11月1日。
- 26) 「电车收入」『盛京時報』、1925年10月14日。
- 27) 「电车发达」『盛京時報』、1925年6月13日。
- 28) 「請願書」JACAR: B04010920400 (第0083画像目) 支那電気軽便鉄道関係雑件 満蒙ノ部 第一巻、1. 奉天軽便及馬車鉄道 (1.7.3) (外務省外交史料館)。

- 29) 「電車合弁拒絶(二)」JACAR : B04010920500 (第 0124 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)。
- 30) 同前、JACAR : B04010920400 (第 0089 画像目)。
- 31) 同前、JACAR : B04010920400 (第 0089 画像目)。
- 32) 『東方通信』、1923年2月24日第一号、同前、JACAR : B04010920400 (第 0096 画像目)。
- 33) 「張作霖ノ新聞記者団歡迎演説ニ関スル件」、同前、JACAR : B04010920400 (第 0097 画像目)。
- 34) 「張作霖ノ新聞記者団歡迎演説の訳文」、同前、JACAR : B04010920400 (第 0098 画像目)。
- 35) 「敷設電車之谈话」『盛京時報』、1925年6月7日。
- 36) 「日本側電車计划」『盛京時報』、1925年9月21日。
- 37) 「合弁か単独經營か一岐路に立てる商埠地電車問題」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0481 画像目)。
- 38) 「奉天市電車第一期線の件」、同前、JACAR : B04010920400 (第 0099 画像目)。
- 39) 「奉天市電車布設計画ニ関スル件」、同前、JACAR : B04010920400 (第 0103-0104 画像目)。
- 40) 「奉天電車ノ成行」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0117 画像目)。
- 41) 「奉天電車問題之件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0116 画像目)。
- 42) 「奉天電鉄日支合弁經營ニ関スル件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0119 画像目)。
- 43) 「再交渉馬鉄問題」『盛京時報』、1924年4月20日。
- 44) 「布告房屋撤除期」『盛京時報』、1924年4月22日。
- 45) 「外交部交渉署公函第 795 号」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0135 画像目)。
- 46) 『東方通信』1924年5月25日、同前、JACAR : B04010920500 (第 0122 画像目)。
- 47) 東三省交通委員会は1924年5月8日を持って公式に創立を發表されたものである。その性質は日本の鉄道省、通信省を併合せるに均しき権限を有し、東三省交通及び通信の最高機關として設立された。該委員会は利権回収の観点から電車の中日合弁を激しく反対した。しかし、大倉組はこれはただ王永江の口実しかないと批判した。その理由は以下の通りである。1、該委員会は東三省交通及び通信の最高機關であるが創立後まだ一ヶ月に足らず、特に奉天省当局者としてはこれに遠慮気嫌の入るほどに權威のあるものではない。2、自治体に基づく民意の機關にも非ずして、張、王両氏が勝手に作り上げた官憲の機關ではないか。3、其の委員会の顔触れについて見る。王樹翰、于駟興の吉、黒両省長代理を除くの外楊宇霆、張学良、姜登選、曾育翼等全部奉天官場の人物にして張作霖、王永江両氏の乾分のみである。況やこれが委員長は王永江其の人ではないか。仮に同委員会に如何に權威があつた処で張、王両氏の意志に反する行動をとるものとは絶対に信ぜられない。4、また、交通委員会の全部が反対を表決したところで、張、王両氏さへ誠心誠意真に日本側との合弁經營を賛成し居れば、同委員会を説服する如きは決して至難事ではない。説いて聞かなかつたら解散を命じても差支へない機關ではないか。然る該機關の反対に拒絶の口実とするは、王永江氏などが最初より合弁の誠意秋毫もなく、ただ馬車鉄道を解散せしむる方便として心にもなき電車合弁を誓約せるものと見ねばならぬ。「電車合弁拒絶(一)」JACAR : B04010920500 (第 0123 画像目)。
- 48) 「支那利権回収熱」、『朝日新聞』1924年5月26日、同前、JACAR : B04010920500 (第 0123 画像目)。
- 49) 「電車合弁拒絶(三)」JACAR : B04010920500 (第 0126 画像目)。
- 50) 「電車合弁拒絶(四)」JACAR : B04010920500 (第 0126 画像目)。
- 51) 「奉天電鉄日支合弁經營ニ関スル件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0127 画像目)。
- 52) 「支那側電車敷設ニ関シ報告ノ件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0132 画像目)。
- 53) 「中日合弁瀋陽馬車鉄道運轉停止ニ関スル件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0483 画像目)。
- 54) 「拆除鉄軌」『盛京時報』、1925年8月16日。
- 55) 「馬鉄取消」『盛京時報』、1925年8月20日。
- 56) 「奉天電車敷設問題ニ関スル件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0486 画像目)。
- 57) 同上。
- 58) 「趣旨書」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0486 画像目)。
- 59) 同上、(第 0487 画像目)。
- 60) 「東方通信」1925年11月11日、同前、JACAR : B04010920500 (第 0492 画像目)。
- 61) 「延長電車已动工」『盛京時報』、1926年4月13日。
- 62) 「中日联络電車始業志」『盛京時報』、1926年6月16日。
- 63) 「奉天日支電車連絡運轉開始ノ件」、同前、JACAR : B04010920500 (第 0506 画像目)。

主指導教員 (芳井研一教授)、副指導教員 (山内民博准教授・広川佐保准教授)