

辛亥革命以前のイギリス極東政策、1905～1909年 ——日英同盟と門戸開放の狭間で——

平井 拓磨
(細谷研究会)

序 章

I イギリス極東政策——門戸開放と日英同盟

- 1 門戸開放とは何か
- 2 日露戦争以降の極東政策と日英同盟
- 3 日露戦争後のイギリス帝国防衛における日英同盟

II 日本の満州経営とイギリスの対日不信感

- 1 日本の大陸国家化
- 2 日本の満州軍政とイギリス商人の不安
- 3 満鉄併行線問題とイギリス

III 米清接近と満州鉄道中立化提案

- 1 フレンチ卿による錦斉鉄道計画の提案
- 2 清国ナショナリズムの高まりと米清接近
- 3 満州鉄道中立化提案をめぐる国際関係

終 章

序 章

20世紀初頭の東アジアにおける欧米列強の動向として、一般的に知られているのが、アメリカのジョン・ヘイ（John Hay）国務長官による「門戸開放通牒」である。そして、アングロ＝サクソン主義に基き、英米関係を改善させ、徐々に外交政策の歩調をアメリカと合わせ始めていたイギリスも、中国における門戸開放という目標を共有していた。

そもそも、「門戸開放」とは、19世紀中葉から中国に進出していたイギリスの対中国政策の原則であった。また、先述の第一次門戸開放通牒も、イギリス人の中国海関職員ヒップスレー (Alfred Hippisley) の働きかけによるものであった¹⁾。このように、英米両国は、中国に対して概ね同じような方針、すなわち門戸開放の原則で臨んでいた。したがってこの二国は、日露戦争後、南満州を勢力圏として獲得した日本による鉄道権益独占などの排他的な行動に対して、論理的には共同で対抗する立場にあったといえよう。しかし、実際には満州において両国は必ずしも一致した行動を採らなかった。アメリカが満州の門戸開放を主張する一方で、イギリスは日本の行動に対し、不満を覚えながらも一貫して妥協的な姿勢に終始した。

この英米の立場の違いが最も顕著に示されたのは、1909年、アメリカ大統領に就任したウィリアム・タフト (William Taft) が展開したドル外交の下、日本の満州権益に対し強硬に挑戦をした時期であった。特に、アメリカのノックス (Philander C. Knox) 国務長官によって提示された満州鉄道中立化提案に対するイギリスの対応は象徴的である。満州鉄道中立化とは、「門戸開放」の名の下に、日本の権益である南満州鉄道とロシアの権益である東清鉄道を含む満州における諸鉄道を、清が買取できるよう、英米を中心に清に資本提供をするという計画であった²⁾。この計画には、イギリスのポーリング商会 (Pauling & Company) も関与しているなど、商業上の利益があったにもかかわらず、この提案に対して、イギリスは婉曲的に拒否するという回答をした³⁾。

1905年、日露戦争での日本の勝利によって、極東における列強間対立の焦点は朝鮮半島から満州へと移行していた。また、これまでのロシアの南下・満州支配に対する英米日による提携という単純な構図が大きく変化しつつあった。イギリスの極東政策は、拡張的な政策を採る同盟国日本、中国市場への進出を目論む同じアングロ＝サクソン国家であるアメリカ、復讐戦の可能性が否定できないロシア、そしてナショナリズムが台頭しつつある中国に向き合いつつ、いかに国益を擁護するかという難問を抱えていたのである。特に、タフト政権期、満州をめぐる日米関係が悪化した時期のイギリスは難しい立場にあったといえよう。

本論文における問いは、なぜ、イギリスは、自らの中国政策の原則である「門戸開放」の精神に反するような日本の行動を受容したのかという点にある。これまでの日露戦争以後の満州をめぐる国際関係についての研究では、アメリカ外交史や日本外交史の視点から検討されること⁴⁾が多かった。その一方で、この時期

におけるイギリスの極東政策や日英間の不和を扱った研究は、辛亥革命⁵⁾や第一次世界大戦以後⁶⁾に関心が集中している。また、日露戦争以降の日英関係史の決定的論考とされる、イアン・ニッシュ (Ian Nish) の研究⁷⁾では、日露戦争以降もイギリスの対露警戒や、極東の勢力均衡などを理由に、日本との同盟関係を大前提としており、日露戦争後の日英間の微妙な緊張関係について指摘はなされているものの、具体的な事例を挙げた十分な検討はなされていない。

以上のような先行研究を踏まえ、本論文ではそれらに不足していると思われる次の2点を中心に、日本の満州権益獲得過程に対するイギリスの反応を描く。1つ目は、日露戦争以降のイギリス極東政策において、同盟国である日本がいかに位置づけられていたのかという点である。前述のように、アメリカとイギリスは中国政策について、同じ「門戸開放」という原則を掲げていた。しかし、日本と軍事同盟を結ぶイギリスと、同盟関係にないアメリカとでは、対日政策は勿論、満州における日本の行動に対する反応も異なっていたことが考えられる。

2つ目は、イギリス国内で醸成されていた対日不信感がどのようなものであったのかという点である。ニッシュはこの時期の日英同盟を、日英間の不和がもたらす「衰退 (Decline)」と表現した。そして、その主な原因は、中国をめぐる日英間の政策の違いであったと指摘している⁸⁾。日本に対して、妥協的な政策を採ってきたイギリスであったが、日本の満州における独占的な行動が、イギリスの商業的な不利益をもたらしているだけでなく、アメリカ、清の反発を買っており、極東における紛争を誘発しかねない要因となっていた点は見逃せなかった。しかし、ロシアの脅威やドイツの台頭という現実的な脅威を前にして、イギリスは日本に妥協せざるを得なかったのである。本論文では、日本の行動に不信感を抱き苦悩しつつも、極東政策の中心に日英同盟を据え日本に妥協するイギリスの姿を描く。

本論文の構成は以下の通りである。第Ⅰ章では、19世紀末から20世紀初頭におけるイギリスの極東政策を概観する。第Ⅱ章では、日本の満州権益確立の過程とそれに対するイギリスの対応を描く。特に、ポーツマス条約において、日本が満州の権益を獲得した後に採った独占的な行動は、日露戦争前に日本が行った満州における門戸開放という公約に反するものであり、イギリスの商業界を中心に大きな反感を買った。このような、日露戦争後、満州で繰り広げられた国際政治について考察したい。第Ⅲ章では、タフト政権下で展開されたドル外交が、日本にどのような反応をもたらしたのか、その反応に対してイギリスはどう対応したの

かを考察したい。本論文では、これまで注目されることの少なかった、日露戦争終結直前から辛亥革命前までのイギリス極東政策についての分析を行う。そして、イギリスが極東政策における中心である日英同盟と、中国政策の原則である門戸開放の狭間で苦悩する姿を描く。

I イギリス極東政策——門戸開放と日英同盟

1 門戸開放とは何か

イギリスの極東・中国へのコミットメントが本格化するのは、19世紀中葉から始まった東インド会社によるアヘン貿易が契機であった。イギリスが中国において望んでいたことは、市場の開放による貿易の拡大であった。イギリスはインドにおける「非公式帝国」の形成のような、地域支配や貿易の独占は中国においては望んでいなかったのである⁹⁾。1860年代、イギリス外務大臣を務めたクラレンドン伯爵ジョージ・ヴィリアーズ (George Villiers) の「中国におけるイギリスの利益は厳密に商業的なものであり、商業の保護を目的とするものに関しない限り、政治的な目的を見出すことはない」¹⁰⁾ という言葉は、イギリスの中国政策が商業的利益である、市場の開放を最重視したものであったことを端的に表している。換言すると、イギリスの中国政策の原則は、「商業上の門戸開放と、清の領土保全」であった。

だが、日清戦争以降、ロシアやドイツなどの欧州列強が中国進出を加速させ、排他的な勢力圏・勢力範囲を形成したこと¹¹⁾ は、イギリスに警戒感を抱かせた。列強による勢力圏の形成を中国市場における開放性を毀損し、イギリスの通商上の利益を損ねうるものであると捉えたからであった。そこで、イギリスが採った行動は、自らも勢力圏を形成することだった。中国市場の開放性を維持するため、そして列強間の勢力均衡を保つためにも、中国における勢力圏争いに参入せざるを得なくなったのである¹²⁾。それでもなお、イギリス政府は門戸開放を中国政策の原則として掲げ続けた。それは、イギリスにとって利権の獲得と並んで消費物資の取引も依然として重要な意義を持っていたからであり、イギリス政府はイギリス商人がいかなる場所からも閉め出されることを看過できなかったからである。また、もし通商上の「開放」の原則が一般的に遵守されるならば、それは他の列強の戦略的・政治的勢力拡大に対する、ある程度の制約として作用すると思われるからであった¹³⁾。

そうしたイギリスの中国政策に共鳴したのが、南北戦争の混乱によって中国進出に遅れをとっていたアメリカと、ロシアの南下を警戒する日本である。イギリス政府は、1898年3月、当時駐英大使であったヘイに対して、中国の門戸開放に関する共同歩調を申し入れていた¹⁴⁾。そして、アメリカ国務省の中国専門家ロックヒル（William Woodville Rockhill）の友人で、中国海関で二番目の地位を占めていたヒップスレーの働きかけにより生まれたのが、門戸開放宣言であった¹⁵⁾。

そして、日本は1900年、当時の山縣首相が「我邦ノ支那ニ対スル関係ハ、貿易ニ在リテ侵略ニ在ラズ、保全ニ在リテ分割ニ在ラズ¹⁶⁾」としたように、中国政策の原則を門戸開放に置いていた。佐藤誠三郎は、当時の日本の指導者層が最も恐れたことは、列強による中国分割が進展し、日本の進出の余地がなくなり、日本の比重の低さが将来にわたって固定化されてしまうことであり、ヘイ国務長官の門戸開放宣言はむしろ歓迎されるべきものであったと指摘している¹⁷⁾。1902年に締結された第一次日英同盟協約の前文において、「日本国政府及グレートブリテン王国政府ハ、偏ニ極東ニ於テ、現状及全局ノ平和ヲ維持スルコトヲ希望シ、且ツ清帝国及韓帝国ノ独立ト、領土保全トヲ維持スルコト、及該二国ニ於テ、各国ノ商工業ヲシテ、均等ノ機会ヲ得セシムルコトニ関シ、特ニ利益関係ヲ有スル」¹⁸⁾と、門戸開放の精神が謳われていたのも当然であった。

こうした門戸開放の精神は、日英同盟締結以降も日英両国で堅持されていた。日露戦争直前には、小村寿太郎外相がイギリスのランズダウン外相に日露戦争の際の財政援助を求めた際に、満州における門戸開放を保証した¹⁹⁾。また、日露戦争が帰趨を決した後においても、小村外相がマクドナルド（Claude MacDonald）駐日大使に対して、「交渉中の新しい〔日英〕同盟は、中国の行政的統一、商業の自由、極東における門戸開放を原則とするものである」²⁰⁾と語たり、第二次日英同盟協約の前文において、「清帝国ノ独立及領土保全、並ビニ清国ニ於ケル列国ノ商工業ニ対スル機会均等主義ヲ確実ニシ、以テ清国ニオケル列国ノ共通利益ヲ維持スルコト」²¹⁾と門戸開放の精神が掲げられた。

では、この「門戸開放」とは、どのように定義されうるものなのだろうか。1899年に発表された第一次門戸開放の主な内容は、①各国はいわゆる勢力範囲もしくは利益範囲内においても条約港・他列強の既得権に干渉しないこと、②条約港において陸揚げされる全ての商品は、勢力範囲内であっても中国の関税率が適用されること、③勢力範囲内での他国籍の船舶の港湾税、他国籍旅客物品の鉄道運賃を、自国籍と同額とすることの3点である²²⁾。ここに第二次門戸開放通牒に

よって、清国と領土保全と行政的統一が追加された²³⁾。

また、1920年、イギリス外務省極東課のフランク・グアトキン (Frank Ashton Gwatkin) は中国における勢力圏経営が門戸開放原則に即しているかどうかを判断する基準を、ある程度、他国にも投資の機会や権益が認められているかどうかだとして、条約に基づく関税率が非差別的であり、また条約港が他国にも開かれ、港湾税や鉄道税が差別的に課されない限りにおいて、門戸開放原則の違反とはならないとしている²⁴⁾。つまり、門戸開放とは、勢力圏そのものに反対するという概念ではなく、勢力圏内において通商上の不利益を被ることがないように要求するものであったと言えよう。イギリスにとっての門戸開放とは、1910年2月8日サー・エドワード・グレイ (Sir Edward Grey) 外相が小村外相に対して「所謂門戸開放機会均等トハ、自分ノ解釈ニ拠レバ、〔勢力圏ノ〕内外人間ニ取扱ニ等差ヲ設ケズ、又運賃ヲ異ニセザルコトヲ云フモノ」²⁵⁾と語っているように、勢力圏の存在を前提としたものであり、特に日本の勢力圏内における利権については、後述のように日本側の意向が尊重された。

一方、「門戸開放」を人口に膾炙させたアメリカは、「門戸開放」をあえて抽象的に定義し、行動に裁量の余地を残していた。そのため、ドル外交のような自国の利権拡大の思惑さえも、「門戸開放」の名の下に正当化しうる余地が含まれていたのである²⁶⁾。そして、タフト政権期において、「門戸開放」を日本の一種の「ドグマ」のように利用するアメリカの行動は、日米間の対立を生み、英米の対応の違いの原因となる。その論点については、第Ⅲ章において取り扱う。

2 日露戦争以降の極東政策と日英同盟

開戦前、日本がロシアと戦うことについて、イギリス政府は概して悲観的な評価を下していた。イギリス随一の日本通であった駐清公使のアーネスト・サトウ (Sir Earnest Satow) ですら、日本がロシアと戦った場合には、日本軍は粉碎され韓国も失い、ロシアは極東でも並ぶもののない大国となり、清国北部を呑み込んでしまうだろう、と戦争の趨勢に関して悲観的な見通しを立てていた²⁷⁾。また、イギリスのバルフォア内閣は日本本土がロシア軍によって侵攻される可能性すら否定できないとの見解を有していた²⁸⁾。しかし、このような予想に反し、日露戦争は日本の有利に推移した。イギリスにとって日本の勝利は極東において安心感を抱くことができる一方、ロシアが国内の再建のための一時的な休息の後に南下政策の矛先をインド方面に向けるのではないかという不安を抱かせていた²⁹⁾。日

露戦争中の1904年10月21日、移動中のロシアバルチック艦隊が北海において、イギリスのトロール漁船を日本の魚雷艇と誤認し撃沈したドッカーバンク事件によって、英露関係は一時期危険なほどに悪化していた³⁰⁾。インドは「イギリス王冠の輝ける宝石」と呼ばれ、大英帝国の中で中心的な位置を占める地域であった³¹⁾が、他方でインドをめぐる英露対立は、1905年当時の駐露大使チャールズ・ハーディング（Charles Harding）が「イギリスの頭上かけられたダモクレスの剣」であったとするように³²⁾、大英帝国の頭を悩ませる問題であった。日露戦争が帰趨を決していた1905年3月9日、庶民院において、保守党のクロード・ローザー（Claude Lowther）が「インドの国境は、ロシアによるトランス・カスピ海鉄道完成によって、ヨーロッパにおけるいかなる国境よりも脆弱となっている。インドの国境を防衛するために、日英同盟を更新するだけではなく、日本陸軍がイギリスの軍勢力を補完するような形にすべきだ」と発言し、イギリスは日英同盟の改訂交渉に臨むことになる³³⁾。このように、イギリスは日英同盟の適用範囲をインドまで拡大することを望んでいたのである。日英同盟改訂交渉において、インド関連の義務を極小化したい日本は、インドに関する項目の削除を要求したが、結局、朝鮮とインドを「取り引き（Bargain）³⁴⁾」する形で決着がついた。こうして、戦争が依然続いていた1905年8月12日、日英同盟はインドを適用範囲とし、攻守同盟に強化される形で更新され、第二次日英同盟となった³⁵⁾。その年の12月初旬、イギリスで政変が起こり、バルフォア保守党内閣からバナマン自由党内閣に政権が移譲され、外相にはランズタウン（Lord Lansdowne）に代わりグレイが着任する。ただし、グレイの外交はランズタウン外交の路線を継承していくことであり³⁶⁾、ロシアの脅威を念頭に置いた日英同盟は維持されることとなる。

だが、このような英露の敵対関係は絶対的なものではなかった。イギリスは日露戦争の開戦前からインドの安全保障を確保するため、日英同盟によってロシアを抑止すると同時に英露関係を改善することを求めていたのである。ロシアの同盟国であるフランスを通じて間接的な接近を図ったイギリスは、日露戦争中の4月8日に英仏協約を締結し、これを英露協商締結に向けた布石としたのであった³⁷⁾。一方のロシアも、日露戦争によって引き起こされた国内の混乱と財政負担により、18世紀以来イギリスとの間で繰り広げられていたグレート・ゲームに終止符を打ちたがっていた。また、1906年5月に外相がラムズドルフ（Vladimir Lamtsdorf）からイヴォルスキー（Alexander Izolsky）に交代したことにより、英露関係は改善の方向へと進んでいくことになる³⁸⁾。

また、これはロシアの脅威の消滅に直接寄与するものではなかったが、日露戦争中に発生したモロッコ事件が象徴するように、ドイツの台頭はイギリス外交の重心を徐々にヨーロッパへと傾けさせていた³⁹⁾。つまり、大国政治の焦点は極東から徐々にヨーロッパに回帰していたのである⁴⁰⁾。こうした国際環境の変動の中で、フランスが仏領インドシナの安全問題を解決するために提案した日仏協商案が呼び水となり、1907年の1年間で日仏協約・日露協約・英露協商が締結される。こうして、日英同盟はイギリスの同盟システム、すなわち日英仏露の「四国協商(Quadruple Entente)」を構成する一部となったのである⁴¹⁾。1909年6月29日、グレイ外相が駐英大使の小村寿太郎に対して語った、「極東は現在、安定的な状態となっており、〔日英〕同盟の必要性は明白ではない。だが、極東の安定のために日本が結んだ諸条約は全て日英同盟を基礎としており、それら上部構造物は基礎なしには存立しえないものである。無論、極東における安定と平和は我々双方にとって利益となるものであり、私は同盟の重要性を確信している⁴²⁾」という言葉は、イギリスにとっての日英同盟が、ロシアの脅威に対する均衡を目的としたものから、世界的な同盟システムの一部に変換したことを示唆していると言える。

1908年9月25日、日本の第二次桂太郎内閣は「帝国ノ対外政策方針」において、日英同盟を「帝国外交ノ骨髄」と規定した⁴³⁾。同様に、イギリスも、日英同盟を極東政策の中軸に据えていたとされる⁴⁴⁾。だが、日英同盟は「帝国主義国同士の便宜的結婚⁴⁵⁾」と評されるように、日英両国にとって必ずしも唯一の選択肢ではなかった。また、日英同盟に対して様々な障害が立ちちはだかった。その最たるものが、1906年のサンフランシスコ学童隔離事件に端を発する日米間の移民問題⁴⁶⁾であった。英米関係は19世紀を通じ、中南米における勢力圏争いによって相互不信が醸成されていたが、1895年に懸案であったヴェネズエラ国境紛争が解決されたことを契機に、米西戦争におけるイギリスの対米支持や、第二次ボーア戦争におけるアメリカ政府のイギリスに対する好意的中立の維持など、英米協調へと潮流目に変化していた⁴⁷⁾。イギリスにとっていまやアメリカは友好国であり、そのアメリカと同盟国日本の関係が悪化することは好ましいものではなかった。だが、移民問題は、「日米開戦近し」という戦争脅威論(War scare)などのデマが流布されるまでにエスカレートしていた⁴⁸⁾。

しかし、このような状況においても外相グレイは、日米双方は強硬な物言いをしているだけで、双方とも現実的な攻撃能力がないこと、そして移民問題は戦争

を引き起こすほどの重要性を持っていないことを看破し、日米衝突は現実には起こりえないものであるとの見通しを立てていた⁴⁹⁾。こうしたグレイの見立て通り、日米の移民問題は1908年3月25日に成立した、日米紳士協約によって暫定的に解決がなされた。当時のアメリカ大統領であったセオドア・ルーズベルト (Theodore Roosevelt) は、リアリストであり、フィリピンを危険に侵すような日米関係悪化を嫌っていたのである⁵⁰⁾。そして、10月18日のアメリカ白色艦隊の日本寄港によって日米関係は大きく改善し、1908年11月30日には高平＝ルート協定が締結された⁵¹⁾。

このように、日露戦争以降、イギリスにとって、日英同盟は極東地域における安全保障のための同盟を超えて、大英帝国全体の利益を保護するための同盟システム、四国協商の一部となっていたのである。一方、外務省内において、グレイ外相と異なる意見を持つ者が多かったのも事実である。第Ⅱ章で扱う満州における門戸開放をめぐる対立などによる大使館等の出先機関やイギリス商人からの不満の声は日露戦争以降顕在化しつつあった⁵²⁾。

3 日露戦争後のイギリス帝国防衛における日英同盟

日英同盟は、軍事同盟であった以上、軍事的な側面も無視できない。本節では、日露戦争後、イギリスが日英同盟においてどのような軍事的価値を見出していたのかを考察したい。パックス＝ブリタニカと評された19世紀初頭からの覇権は陰りを見せていた。絶対的な覇権を失いつつあったイギリスの軍事戦略は、世界中における脅威の顕在化と、それに対応する防衛と経済の均衡というジレンマに悩まされていたのである⁵³⁾。拡大する軍事費は、財政均衡上の大きな課題となっていた。世界に点在するために費やされた軍事費は国家財政が逼迫していたのである。特に負担が大きかったのが、フランスとロシアの海軍力増強を受けてなされた、第2位と第3位の海軍国が保有する戦艦数と同じ数だけの戦艦を保有するという海軍省の方針、いわゆる二国標準主義によって、拡大を続けていた海軍予算である⁵⁴⁾。イギリス政府は、国債を発行することで拡大する海軍予算を賄っていたが、1899年10月に勃発したボーア戦争により、財政状況が大きく転換することになる。長期化する戦争は国債の膨張を招き、結果として、1898年から1903年にかけて、国債残高は約25%増加した。1902年12月、大蔵省の国防予算削減要求を受けたバルフォア内閣は、内閣防衛会議において、海軍予算の削減を決定する⁵⁵⁾。

こうした海軍財政が逼迫する状況において、新たに台頭しつつあるドイツの海軍力からも挑戦を受けることになる。ドイツ皇帝ヴィルヘルム2世 (Wilhelm II) は「世界政策」を掲げ、ドイツ帝国の海外権益を拡張しようと目論んでいた。また、1897年に海軍大臣に就任したティルピッツ (Alfred von Tirpitz) は、ドイツが大きな海軍力を保持することでイギリスがドイツ海軍との交戦を恐れ、他国との戦争に際してはドイツとの連携を求めるようになるという「リスク艦隊」理論を提唱し、ドイツ海軍の急拡大を推進する⁵⁶⁾。

上記のような、海軍予算削減の要求とドイツをはじめとする脅威への対抗とを同時に実現するために行われたのが、1904年に第一海軍卿に就任したサー・ジョン・フィッシャー (Sir John Fisher) が中心となって遂行した海軍改革、通称「フィッシャー改革」⁵⁷⁾であった。フィッシャー改革は、海外補給港ネットワークを維持しつつ、世界中に分散して駐留されている戦艦・巡洋艦を集散的に再編成しつつ、これを機動的に運用することを目指したものであった。具体的には艦隊の再編成、警備区域の統合、旧式艦の退役等が行われた⁵⁸⁾。これにより、1905年、極東及び太平洋地域の防衛を担当する香港駐留の在清艦隊から戦艦5隻の撤退がなされた。1906年、海軍大臣のトイードマス (Lord Tweedmouth) が「日本は我々の同盟国であり、彼らの海軍力は向こう10年間、我々の海軍力の一部となる」⁵⁹⁾と発言しているように、これは、極東及び太平洋地域のイギリスの帝国防衛が日英同盟に託されたことを意味していた⁶⁰⁾。

また、陸軍においても、インド防衛への不安から日本の軍勢力への期待が存在した。(Lord Kitchener) インド軍総司令官は日露戦争後においても強力に日英同盟を支持しており⁶¹⁾、英露協商交渉においても、インドのより実体的な安全保障を要求していた⁶²⁾。実際、ロシアは、日露戦争後において、経済的、軍事的手段を用いたペルシャやアフガニスタン、チベットに対する南下政策を放棄しておらず、インド帝国政府はこれを察知し、警戒をしていた⁶³⁾。こうしたインド方面へのロシアの南下政策への不安は、1907年に英露協商が締結された後も依然として払拭されなかった⁶⁴⁾。

こうしたイギリスの日英同盟への軍事的要請を実質化するために、1907年から日英の軍事当局者がロンドンで会合し日英軍事協商会議が行われ、第二回日英軍事協商が締結された。協商会議において、イギリス海軍は、極東における海軍力の補完を強く要求した。具体的には、日英両国の海軍力の標準が、二国以上連合の敵と同等と定める条項として定められた⁶⁵⁾。また、イギリス陸軍は、日本が陸

軍をインドに派遣し兵力の援助を与えることを期待したが、これは日本側に拒否された。そこで、イギリスはロシアを封じ込めるために、日本による満州方面での牽制作戦を行う条項が挿入された⁶⁶⁾。このように、イギリスは、日露戦争後、財政的考慮や他正面におけるドイツ、ロシアなどへの脅威に対応するため、極東から戦略的撤退がなされ、常駐軍事力を削減された。そして、在清艦隊などのイギリス軍事力の代替を同盟国である日本に求めたのである。

II 日本の満州経営とイギリスの対日不信感

1 日本の大陸国家化

イアン・ニッシュは、イギリス政府において日英間の最大の不安とされたのが、日本の中国政策であったとしている⁶⁷⁾。では、そのようなイギリスの不安を惹起した日本の行動がいかなるものであったのか。本章では不信感の出発点となる、日露戦争後の日本の満州権益獲得の経緯を概観したい。

日本は、ロシアと結んだポーツマス講和条約とそれを承認させる形で清と結んだ満州善後条約によって、旅順・大連の租借権と後に南満州鉄道と呼ばれる長春以南の旅順に至る鉄道権益を獲得した。だが、このような満州権益の獲得は本来、日本の戦争目的ではなかった。日露戦争は、韓国をめぐる日本とロシアとの間で戦われた戦争であり⁶⁸⁾、日露戦争以前の日本の大陸政策は、満韓交換論に基づく満州の中立化であった⁶⁹⁾。千葉功は、日露戦争前期の日本にとっての満州問題とは、韓国問題で十全の権利を獲得するための交渉カードに過ぎなかったと指摘している⁷⁰⁾。

元老の山縣は、ポーツマス会講和会議中に著した意見書のなかで、「満洲の地は極めて広大なりと雖とも、到る処人烟稀薄にして遽かに商工業の利益を収め得べきの望み」はないとし、「平克復の後に於て、第一に満洲の開放を成就し、海拉爾（ハイラル）、哈爾濱（ハルビン）其他重要な地点に各国の互市場を開きて以て露国の野心を控制する」ことを説いていた⁷¹⁾。つまり、満州を日本の勢力圏とするよりも、ロシアの復讐戦に備えるために、満州を開放して重要拠点に各国の市場を開くことでロシアの野心を抑えるべきだと考えていたのである⁷²⁾。

だが、このような満州に対する認識は日露戦争中、日本軍がロシア軍を破り、満洲を北上するにつれて、日本政府内においてこれまでの満州に対する方針とは異なる考えを持つものが現れる。その異なる考えとは、満州勢力圏化構想である。

中央政府において、それを最も強く主張したのが、外務大臣の小村寿太郎であった⁷³⁾。

1904年7月、小村外相は桂首相に対して、講和条件に関する意見書を提出する。そこでは、「戦争以前ニ在リテハ、帝国ハ韓国ヲ我勢力範囲トシ、満州ニ於イテハ常ニ既得ノ権利ヲ維持スルヲ以テ満足スベカリシモ……〔戦争ノ〕結果ニ基ク帝国ノ対満政策ハ前日ニ比シ自ラ一歩ヲ進メザルヲ得ズ。即チ満州ハ或ル程度マデ我利益範囲ト為シ、帝国宣言ノ〔領土保全、機会均等〕主義ニ悖ラザル範囲内ニ於テ我目的ヲ貫徹セザルベカラズ」とし、満州の勢力圏化を主張していた⁷⁴⁾。

小村の意見は、必ずしも日本政府内で合意の得られたものではなく、これと矛盾する行動もなされた。その代表例が、1905年10月12日、桂＝ハリマン予備協定覚書の交換である。これは、元老の井上馨が提唱した南満州の日米共同勢力範囲化構想に基づくもので、日本がロシアから獲得した南満州鉄道を日米が共同で管理するというものであった⁷⁵⁾。アメリカからの帰国便が横浜に入港した直後、桂＝ハリマン予備覚書締結を聞かされた小村は、半ば驚愕しつつも「いづれそんなことが起こるだろうと思っていた」と一言漏らした⁷⁶⁾。そして、横浜から東京へ帰朝する汽車内において、こうした決定を強く非難する声明を起草した。

これ明らかに今次の講和条約第六条の規定に反する。南満州鉄道は清国政府の承諾を以て露国より日本に譲渡すとの規定であるから、先ず清国の承諾を得て完全にこれを我が手に収めた後でなければ、同鉄道について他とのなんらの商議をなし得る筋合ではない。しかのみならず既に講和条約にすら大不満の我が国民にして、もしその僅かに獲た南満州鉄道をも新たに日米シンデゲートに売渡し、自ら南満経営の足場を放擲するが如き今次の計画を知ったならば、民心いやが上に激昂し、更に如何なる大騒擾を惹起するやも測り難い。ハリマン案の如きはポーツマス条約の真髓を殺すのみならず、また実に当時の講和条件に関する廟議の精神を無視するものである⁷⁷⁾。

その後、小村は、ハリマンの申し入れに不満を抱いていた大浦兼武や田健治郎と協力し、予備協定覚書を破棄に導く⁷⁸⁾。このように、小村は日露戦争以後には、満州勢力圏構想の推進者となっていた⁷⁹⁾。

こうした小村の考えと共通した認識を持っていたのが満州における日本陸軍であった。陸軍の出先機関の満州軍は、難攻不落といわれていた旅順要塞を陥落さ

せ、南満州の要地を占領すると、積極的な満州経営を主張するようになる。例えば、満州軍司令部兵站課長として、占領地軍政を担当していた井口省吾陸軍少将は、軍政施行中になるべく広範な排他的権益を獲得していくことを主張し、満州軍総参謀長と台湾総督を兼任していた児玉源太郎陸軍大將は、イギリス東インド会社を参考にして積極的な植民地経営を南満州に展開すべきと主張していた⁸⁰⁾。

このような満州勢力圏化構想とそれに基づく日本の軍政は、イギリスの不信感を芽生えさせた。それは、第一に、日本の戦前における公約違反行為であったからであり、第二に、イギリス商人に実務上の障害をもたらしていたからであった。満州の軍政を行う満州軍は、恣意的にイギリスをはじめとする欧米の商人を排除し、日本資本によって満州を独占しようと試みていたとイギリスは認識していたのである⁸¹⁾。

2 日本の満州軍政とイギリス商人の不安

軍事上の同盟関係では円滑であった一方、現地のイギリス商人たちは、満州における交易の行く末に不安を募らせていた。1906年2月9日、イギリスの在横浜フィンドレー・リチャードソン商会 (Findlay Richardson & Co.) は、マクドナルド駐日大使に対して、次のような満州における門戸開放に関する問い合わせをしている。「満州における貿易の開始時期、そして満州におけるイギリス商人の交易活動が許されているのか否かを回答していただければ幸いである。これはイギリス貿易にとって深刻な障害であり、日本商人が満州において事業を現在開始していることを鑑みれば、門戸開放を行うという日本政府の約束は果たされていないことになる⁸²⁾。」マクドナルドは同様の問い合わせをしばしばされており、これらを受けて2月13日、加藤外相に対して、満州の開放時期の問い合わせを行っている⁸³⁾。また、同月27日には、再び加藤外相に対して、次のような強い言葉で回答の督促を行っている。「満州における『門戸開放』という極めて重要な問題について、閣下がより深刻に考慮していただければ幸いです。私はこれまで『軍事上の要請』という口上で我が国民を出来る限り宥めております。しかし、講和条約が締結されてから6ヶ月が経過した現在、我が国民は満州を開放せよと言って騒いでいるのです！ 閣下は先般送付した電報についてまだ回答をなされておられません、早急なる回答があることを確信しております。』⁸⁴⁾

3月19日には、マクドナルドは西園寺首相に対して、「清国北部におけるイギリス商人たちの日本軍政に対する不安について、貴国政府の注意を促すべきとの

本国外務大臣の訓令を受けた。昨年12月、在ロンドンの中国協会は、牛莊在住のイギリス商人から送られた日本の軍政に対する抗議の電報をイギリス外務省に転送したようである。その抗議内容とは、大東溝においてイギリス商船による繭の輸送再開が拒絶されている。また、商業を行うにあたって必要不可欠な郵便、電信、鉄道などの施設を日本当局がイギリス商人への提供を渋っているというものであった。……加えて、外務省が同協会から今年受けた情報によると、イギリス商船は依然として大東溝における輸出入事業への参画を拒絶されており、これによってイギリスの砂糖貿易と芝罘における製糸業は多大なる障害を被っている。また、ロンドンのブリティッシュ・アメリカン・タバコ (British American Tobacco Company) からも外務省に対して、奉天を始めとする牛莊以北のいかなる場所への立ち入りを幾度も拒否されているとの苦情が来ている。……しかるには私は閣下に対して、牛莊、関東半島、満州における各機関に対して至急訓令を発せられ、日本政府に寄せられている苦情を開示し、これに対する各機関の説明を要求するよう、希望する。私はあえて、日本が門戸開放の精神を固守し、それに即した行動を取ることがいかに日英両国の相互理解に資するかを閣下に強調したい⁸⁵⁾。」という書簡を送っている。また、こうした現状について、駐清公使となっていたサトウはグレイに対して、「日本はありとあらゆる手段を用いて、中国における貿易を最大限独占しようと企んでいる⁸⁶⁾」と報告している。

イギリス政府からの度重なる照会を受け、1906年5月22日、総理大臣官邸において、元老・閣僚会議による満州問題に関する協議会が開かれた⁸⁷⁾。会議において、韓国統監の伊藤博文は、3月31日にマクドナルドより送付された私信を開陳した。それは、「目下、英米ノ貿易社会ニ殆ド公言セラレテイルハ、満州ニ於ケル日本ノ軍官憲ハ軍事的動作ニヨリ、外国貿易ニ拘束ヲ加工、満州ノ門戸ハ、先ニ露西亞ノ掌中ニ在リシ時ニ比シ、一層閉鎖セラレタルコトナリ。シカモ、其ノ閉鎖主義ハ、専ラ欧米人ニ対シテ行ワレ、日本人ニ対シテハ開放主義ヲ実施シツツアリト言フ。……愚見ニ寄レバ、現時日本政府ノ取ル政略ハ即チ、露国ト戦争ヲ為シタル際、日本ニ同情ヲ寄セ軍費ヲ供給シタル国々ヲ全く阻隔スル日本ノ自殺的政略ト評スルノ外ナシ。」⁸⁸⁾と日本の差別的な満州軍政に対して強い口調をもって警告するものであった。伊藤は、満州問題が「独り、日本ノ外交問題ナルノミナラズ、ソノ影響ハ間接ニ韓国ニ波及スルノ恐レアレアリ⁸⁹⁾」とし、早期に軍政を撤廃し、通商上の門戸開放を実施するように求めた。伊藤の主張に対して、出席者は誰も異議を唱えず、関東総督の機関を平時組織に改め、軍政署を順

次に廃止すること、ただし領事の駐在地についてはただしに廃止することが全会一致で決定され、満州の軍政は撤廃されることとなった⁹⁰⁾。

日本の満州開放措置によって、イギリスをはじめとする欧米諸国の一時的かつ表面上の不満は概ね解消していた⁹¹⁾。しかし、日本の満州進出に対する根深い不信、不満はそう簡単には収まるものではなく、次節以降において扱うように、軍政撤廃以降も日本の満州経営をめぐる、様々な不満の声がイギリス国内から上がった。

3 満鉄併行線問題とイギリス

軍政が撤廃された後も、日本の閉鎖的・独占的な満州経営は継続していた。軍政撤廃後、イギリスの不満を最も惹起したのは、南満州鉄道株式会社（以下、満鉄）による満州の鉄道権益の独占であった。20世紀初頭において、鉄道とは、単なる物流機関ではなく、帝国主義列強が権益を伸張するための手段であり、戦力を投射するための戦略兵器であったのである。これは中国においても同じである。その中でも満州は、揚子江流域とともに、帝国主義列強間の主要な政治的抗争の舞台として、鉄道建設が精力的に行われていた⁹²⁾。

ポーツマス条約で長春以南の鉄道権益及び、満鉄沿線の鉱山権益を獲得した日本は、児玉源太郎の「戦後満州経営唯一ノ要諦ハ、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」という考えに基づいて、満鉄を中心とする「満鉄中心主義」をもって満州経営に望んだ⁹³⁾。このように、満鉄とは、単なる鉄道事業者ではなく、鉄道権益や沿線の付属利権を保護し、満州における日本の産業を拡大させるためのいわば拓殖会社として構想されたのである。

こうした構想を背景に、1906年に満鉄が設立され、初代総裁後藤新平のもとで、大連中心主義ないし連奉線重点主義と呼ばれる方針がとられた。これは、初期の投資を大連港の改修及び連奉線（大連—奉天ルート）の改良に集中し、満州中部と海上交通を結ぶ輸送を独占しようとするものであった⁹⁴⁾。運賃政策として実施され、大連中心主義の核心となったのが、海港発着特定運賃制度である。これは、いくつかの貨物について、大連、營口の2海港と、奉天以北とを往来する運賃をほぼ均等にしたものである。大連—奉天間の距離は約380km、營口—奉天間は約190kmであり、この両距離がほぼ同一運賃となったのである⁹⁵⁾。英米は營口を拠点とする中国商人に依拠していたため、海港発着特定運賃制度は実質的に、英米に対して日本人商人を優遇するものであった。運賃無差別は、門戸開放通牒が明

示的に主張したものの1つであり、門戸開放の精神に反するものであった。海港発着特定運賃制度は国籍による差別ではなかったが、実質的には門戸開放原則に反する差別的な運賃制度であったのである⁹⁶⁾。

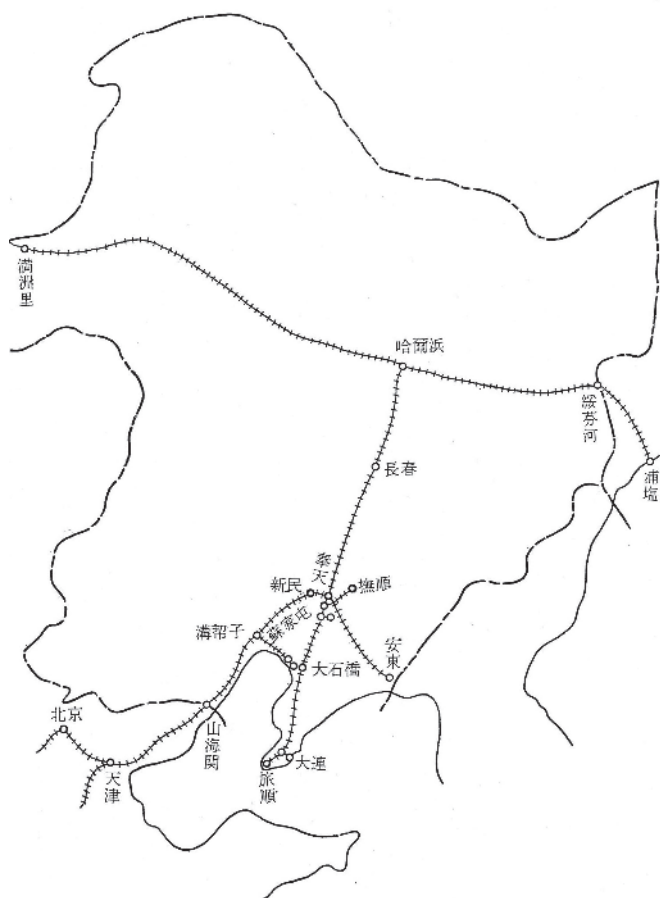
日本の鉄道権益独占に対して、欧米の資本家やアメリカ政府は、満鉄と競争する路線を建設することで対抗する。これが、いわゆる満鉄併行線問題である。その最初は、1907年、イギリスの貴族院議員フレンチ卿 (Lord French) を代表とするボーリング商会と、満州総督唐紹儀との間で進められた法庫門鉄道計画であった。1907年11月8日、ボーリング商会は唐紹儀との間に、鉄道建設のための予備契約を結んだ。法庫門鉄道計画は、奉天から西に30kmほど離れた新民屯から遼河西岸を北上し、法庫門に至るものであったが⁹⁷⁾、これは新奉鉄道問題において、日本の勢力圏とされた、南満州の遼河以東⁹⁸⁾のわずかながらも西方外側に計画されたものであり、日本が建設に対して行動がとれるのかは法的に微妙であった。

それにもかかわらず、日本は、日清満州善後条約付属取り決めににおける秘密議定書にある、満鉄の併行線およびその利益を害するような鉄道の建設禁止規定⁹⁹⁾をもって法庫門鉄道計画に反対する。満鉄は開業からわずか半年しか経過しておらず、この計画は、日本の満州経営基盤を揺るがすものと認識されていた。また、法庫門鉄道は将来、斉齊哈爾まで延伸されることが予定されており、斉齊哈爾の南においてロシアが運用する東清鉄道本線と連絡することは、ロシアが南満州に対する戦力投射を確保することを意味し、ポーツマス条約によって満州を南北に分割した日露両国間の均衡を崩すことにもなりかねなかった¹⁰⁰⁾。

このように、法庫門鉄道計画に、経済的にも軍事的にも脅威を覚えた日本の鉄道建設計画反対という行動はイギリス国内において非難を呼んだ。それは、日本が確約している満州における門戸開放の原則に反するものと認識されたからである。1907年12月28日の『タイムズ』は法庫門鉄道計画について次のように報じている。

南満州鉄道は日本軍によって警備され、沿線が完全に平穏であるにも関わらず、戦時と同様の軍事検査がなされている。……さらに、とある事件がイギリス人を憤慨させている。中国政府は、北京から新民屯に伸びる路線を、肥沃で人口の多い法庫門まで延伸させる目的で、11月8日、イギリスの企業と契約を結んだ。……日本は建設に抗議するのではなく、満鉄と競争するという理由で建設を禁じたのである。しかし、満鉄と計画された鉄道とは最も

図1 1907年の満州における鉄道地図



《満史会編『満州開発四十年史』（満州開発四十年史刊行会、1964年）、358頁。》

近い地点でも35マイル離れている上に、大河の流域も挟んでいるのである。日本に鉄道建設の優先権が認められているのは、遼河水系以東のみであり、遼河以西における中国による鉄道建設を禁止する権利はない。この日本の行動は、門戸開放原則からの完全なる逸脱である¹⁰¹⁾。

『タイムズ』はイギリス外務省と密接な関係を持っており、イギリス政府の外

交政策の代弁者という性格も持つ有力紙であった。『タイムズ』の東アジア報道に関しては、1899年から1912年まで外報部長を務めたチロル (Valentine Chirol) が掌握しており、基本的に日本に好意的な報道がなされていた¹⁰²⁾。しかし、北京通信員のモリソン (George Morrison) を筆頭に、日本に批判的な論陣を張る記者も存在した。モリソンは、日露戦争前まで親日派であったが、日本の戦勝による「帝国主義的行動」を脅威に感じ、反日派に転向し、1906年頃から日本の対中政策に警鐘を鳴らし始めていた¹⁰³⁾。上記の記事も、モリソンが書いたものと考えられる。一方、同じ『タイムズ』の紙面においても、1867年以来日本に在住し、日本に好意的な記事を書いていた¹⁰⁴⁾ プリンクリー (Francis Brinkley) が通信員として駐在する東京からの記事では、「満州における門戸開放は、日本が尊い犠牲を払ってまで誠実に希望し、保たれたものである。それゆえ、我々は日本の門戸開放を遂行せんとする意志に信任を与えるべきである」¹⁰⁵⁾ とされ、法庫門鉄道計画は「南満州鉄道と直接競合しかねない計画であり、満州善後条約に違反するもの」¹⁰⁶⁾ と報じられている。

イギリス外務省において、法庫門鉄道問題は、日清間の最大の外交問題として認識されていた¹⁰⁷⁾。一方、イギリス外務省内においても、モリソンと同様に、日本の日本に対抗する形でボーリング商会を支援するべきだという声が上がっていた。イギリスの駐清公使ジョーダン (John Jordan) は、11月14日、清国政府が契約を承認するために必要な援助をボーリング商会に与えることをグレイに進言している¹⁰⁸⁾。また、駐日大使のマクドナルドも、「私は法庫門鉄道が満鉄の併行線にあたるのかを判断する立場にはない」としつつも、「満州における鉄道権益を独占しようとする日本の思惑が存在する¹⁰⁹⁾」とグレイに報告している。

しかし、こうした声に反してグレイは、1908年1月20日、もし法庫門鉄道が満鉄の利益を損ねる事実があれば、イギリス政府としては、その建設を推進することはできないとジョーダンに伝え¹¹⁰⁾、2月3日には、小村駐英大使に対して、法庫門鉄道の建設を主張することは穏やかではないと認め、計画を推進しないよう、駐清公使に訓令すると告げている¹¹¹⁾。そして、1908年3月24日、グレイは庶民院において、日本の主張を認め、ボーリング商会を支持しないという方針を表明し、法庫門鉄道計画は頓挫することとなる¹¹²⁾。

グレイは、満州において日本の権益に対抗するような事業を、愚かな行為であると考えていた。彼のいとこであるカナダ総督のアルバート・グレイ (Albert Grey) に宛てた手紙の中で、「門戸開放はより制約的に解釈されるべきである。

特に中国による南満州における鉄道建設への支持はなされるべきではない。満州における日本の権益は、中国から得られたものではなく、ロシアから日本が多くなる犠牲を払って獲得したものである。私は、この事実によって日本は満州における併行線問題に口出しをする権利を得ていると考える。』¹¹³⁾ としているように、 그레이は同盟国である日本の満州における拡張的な行動を概ね容認していた。

こうした 그레이の決定に対して、モリソンは反発し、2月26日の『タイムズ』紙面において、次のように主張する。

イギリス政府が、日本政府の主張を容認し、中国政府の権利を否定することは、満州における、門戸開放の終焉と中国の主権の消滅に帰結するであろう¹¹⁴⁾。

このようなイギリス国内における対日不信感の醸成は、日本においても認識されていた。1907年11月6日、韓国統監伊藤博文は林外相に提出した意見書「日本ニ対スル英独米諸國ノ態度ニ関シ意見提出ノ件」において、「英国政府ノ吾ニ対スル態度、旧ノ如ク虚心坦懐一意親交ヲ求ムルノ熱心ナキハ、争フベカラザル事実」と、イギリスの政府と社会での、対日態度の硬化、対日不信感の高まりを指摘している。また、日本が満州において採る行動について、「我当局者ニシテ、門戸開放機会均等ノ主義ヲ尊重セズ、ミダリニ利己主義ニ走レバ、欧米諸邦ハ我誠実ヲ疑ヒ、信ヲ吾ニ措カザルニ至ルベシ……満州ニ於ケル利己政策ノ実施ハ、勢ヒ清人ノ反抗ヲ招クハ勿論、第三者ニ対シテ煽動ノ機会ヲ与ヘ、終ニ同人種タル日清間ノ戦争ヲ再演〔サセカネズ〕……満州問題ノ前途、深ク注意ヲ要スル¹¹⁵⁾」と警告を発した。

これに対して林は、イギリス外交に対する世論の影響力の強さを指摘し、「満州地方ニ於ケル我施設計画ニ対シ、欧米人ノ、此ノ地ニ漫遊スル者、新聞ノ通信ヲ業トスル者、事情視察ニ特派セラレタル者等ガ、種々ノ苦情ヲ雑誌、新聞紙ニ公ニシ、日本ガ機会均等、門戸開放主義ヲ蔑視シ、約言ヲ履行セザルコトヲ訴ヘタル者、屈指ニ堪ヘズ。』¹¹⁶⁾とイギリス国内において、日本の満州経営への不満が高まっていることに警戒感を抱いていた。

Ⅲ 米清接近と満州鉄道中立化提案

1 フレンチ卿による錦斉鉄道計画の提案

法庫門鉄道計画が頓挫したことを受け、フレンチ卿はその代替として、法庫門よりさらに西側に位置する錦州から斉齊哈爾に至る路線計画である錦斉鉄道計画を発案し、1909年4月22日、在清公使館に対して計画の報告を行っている¹¹⁷⁾。そして、この計画は6月29日、日本に伝えられ¹¹⁸⁾、日本政府内において対応の検討が開始される。採る方策として考えられるのは、第一に、法庫門鉄道計画と同様に、錦斉鉄道も満鉄併行線と認定し、建設に反対するというもの。第二に、錦斉鉄道の建設を是認し、日本も技術及び資本をもってその建設に参加するというものが存在した。錦斉鉄道計画は満鉄から120マイル西側に計画されたものであり、伊集院駐清公使が指摘するように、それを満鉄併行線と認定するのは困難であった。また、そこで、閣議においては、清が錦斉鉄道の建設にあたって外国から技術および資本の導入を図るのであれば、日本もこの計画に参加するとの方針を決定した¹¹⁹⁾。イギリス政府は、前年の法庫門計画において、自国のポーリング商会の利益を損ねたことを遺憾に感じており、日本の是認は肯定的に受け止められた¹²⁰⁾。しかし、こうした期待感とは、錦愛鉄道計画にアメリカが参画することによって雲散霧消することとなる。

2 清国ナショナリズムの高まりと米清接近

米西戦争によって、フィリピンを獲得したアメリカは、徐々に中国大陆への関心を強めていた。ユニオン・パシフィック鉄道会社のハリマンの世界一周鉄道計画の一環として、日本政府に南満州鉄道の日米共同管理を提案したのは、その一例であった¹²¹⁾。また、現実的な外交を展開したルーズベルト政権に代わって1908年に成立したタフト政権は、大企業経営者が最大の支持基盤である共和党の意向を反映した外交政策である「ドル外交」をラテンアメリカをはじめとする世界各地で推進していた¹²²⁾。中国においても、1909年、清南部の湖広鉄道建設の借款団に割り込む形での参加を、英仏独の3カ国に主張するなどドル外交は展開され、列強各国を当惑させていた¹²³⁾。

こうしたドル外交は満州でも展開される。タフト政権内において、アメリカの満州進出を推進したのは、6年より奉天総領事となっていたストレイト (Willard

Straight) と国務省極東部であった。ストレイトは、日本の満州政策の閉鎖性を強く非難しており、満州における日本の勢力と対立するために、アメリカ資本による投資が最も効果的だと考えていた¹²⁴⁾。ストレイトと連携し、日本に対抗しようと画策したのが奉天巡撫の唐紹儀であった。唐紹儀は、14歳のときにアメリカ留学児童に選ばれ、コロンビア大学に学んでいた親米知識人であった¹²⁵⁾。

19世紀後半以降の清では、中国史上に存在しなかったナショナリズム、愛国主義が勢いを増していた。この背景には、1870年以降の清が外患に悩まされる「危機の時代」にあったことが挙げられる。ロシアによる新疆への侵入、清仏戦争、日清戦争といった戦争での敗北、そしてそのたびに締結される条約の最恵国待遇によって外国の利権は拡大していく。特に、1890年後半から列強によって設けられた租借地や勢力圏は、清の知識人に強烈な危機感を与えた。そのような危機感から生まれた言葉が「瓜分之危機」であった。これは清を瓜に譬えて、その瓜が分けられて食べられてしまうという危機感を表したものであるが、これが当時流行していた社会ダーウィニズムに結びつき、救国意識として1つの社会潮流となっていた¹²⁶⁾。ミヒャエル・ヤイスマンは、『国民とその敵』において、近代ナショナリズムの形成と持続において他者に対する敵意や敵対意識が果たす役割を指摘した¹²⁷⁾ が、清においては、西欧文明がナショナリズムを生み出すための「敵」としての役割を果たしていたのである。

清のナショナリズムは当初、排外的な「攘夷」という形をとって表出した。しかし、義和団事件による挫折を受け、列強に対して国家利権を保持、回収しようと試みる利権回収運動へと転換することとなる¹²⁸⁾。アメリカ政府は、こうした清におけるナショナリズムの高まりを、中国市場進出の契機と捉えており、利権回収運動を展開する清の知識人はアメリカのドル外交を列強による利権獲得競争に対抗する手段に利用できると考えたのである¹²⁹⁾。こうした利権回収運動を展開する清の知識人の一人が唐紹儀であった。

1909年8月27日、ストレイトは、ジョーダン駐清公使に対して、アメリカ企業による錦愛鉄道への投資契約が存在することを通告した¹³⁰⁾。そして、10月2日、ストレイト、ポーリング商会及び東三省総督錫との間で錦斉鉄道計画を発展させた錦州と愛琿を結ぶ錦愛鉄道の借款契約が奉天で締結された¹³¹⁾。あくまでも、錦愛鉄道建設への参加を希望する日本に対して、アメリカ、清、ポーリング商会の三者は日本の締め出しを画策し、日本の参加要求を黙殺していた¹³²⁾。

ジョーダンは、イギリス商業界の利益がかかっている錦愛鉄道建設の成功を望

んでおり、誰がそれを建設するかは瑣末な問題であると考えていた¹³³⁾。一方、グレイは同盟国日本の利権を傷つけるような満州におけるアメリカの積極的な行動を好ましく考えていなかった¹³⁴⁾。彼は、錦愛鉄道建設計画をやめさせるために、9月27日、マクドナルドに対して、「満鉄を競争から守ろうとする日本の要求は合理的なものであり、我々としては、アメリカとボーリング商会の交渉を支持することはできない。」と日本側を支持するよう訓令した¹³⁵⁾。また、10月20日には、アメリカのレイド (Whitelaw Reid) 駐英大使を招き、「イギリスは、日本が満州の門戸開放を遵守し、その上で満鉄の利益を維持するために、それを損なうような鉄道建設に反対することに対して理解を持っている」と述べた¹³⁶⁾。こうしたイギリスの同盟国日本に対する配慮により、計画が進展しないことに苛立ったアメリカ政府は、列強共同の力によって、さらに外交的圧力を日本にかけることを考えた¹³⁷⁾。それが、アメリカ政府からイギリス政府に提示された満州鉄道中立化提案である。

3 満州鉄道中立化提案をめぐる国際関係

1909年11月9日、駐英アメリカ大使のレイドはグレイ外相に会見を求め、ノックスの提案を伝えた。これが満州鉄道中立化提案の起源であった。その内容は、第一に、満州の門戸開放と機会均等を実現するために、満州の諸鉄道を日露両国から買収して清国の管理下に移し、その経営を国際借款団において行うこと。また、第二に、もし第一案が実行不能の場合には、とりあえず錦愛鉄道の借款についてのみ列強の参加を求めて建設し、将来において満州に建設する諸鉄道の資金を調達する一方、既設の鉄道についても買収を進めるというものであった¹³⁸⁾。この提案は、日本とロシアの既得権益に対して干渉するものであり、他列強の勢力圏を尊重する「門戸開放」から完全に逸脱したものと言える。

アメリカの提案に対して、11月25日、グレイはレイドに回答を送り、門戸開放と機会均等という原則については、アメリカの提案を支持するが、第一案については、国際借款団の成立が可能かどうか見極めるため、現在進行中の湖口鉄道借款交渉の結果を待つべきこと。そして第二案については、英米両国が錦愛鉄道建設への日本の参加に同意するよう、清国を説得すべきこと、また既存の鉄道の清国による買収については後日改めて協議すべきことを述べた¹³⁹⁾。グレイは、実質的に第一案を事実上拒否し、第一案についても厳しい留保をつけたのであった¹⁴⁰⁾。グレイにとって、満州鉄道中立化提案とは、同盟国である日本だけでは

なく、同じく四国協商の1つであるロシアの権益をも侵害するものであったのである。

しかし、こうした厳しい回答にもかかわらずアメリカは、12月17日、レイドは 그레이に覚書を送り、イギリス政府も原則において満州鉄道の中立化を支持しているとして、清国をはじめ、日露独仏各国にこれを提案すると通告し、18日には、日本政府に、満州鉄道中立化提案が通告された¹⁴¹⁾。

日本政府は、この提案を「支那ガ列強討議ノ間ニ処シテ、利益ヲ僥倖セムトスル、以夷制夷ノ常套政策」¹⁴²⁾ であると見ており、小村は23日、「米国政府提議ノ主旨ハ、ポーツマス条約ノ根本主義ヲ動カシ、同条約ニ依リ確立サレタル事態ヲ翻サントスルモノナルヲ以テ、帝国政府ニ於テハ、到底之ニ同意スルコト能ハザル」¹⁴³⁾ とし、この提案に反対する方針をイギリス政府に伝えた。また、「主義ニ於テハ米国ノ提議ニ同意シツツ、南満州鉄道ニ関シテハ留保ヲ為シ得ベキ」¹⁴⁴⁾ という 그레이の提案に対しても、「我関係鉄道ノ利益ニ、如何ナル影響ヲ及ボスヤ不明瞭ナルモノニ対シ、我将来ノ態度ヲ拘束シ、漠然架空の方針ヲ予定スルガ如キハ、到底帝国政府ノ同意スル能ハザル」¹⁴⁵⁾ と同意しない旨を伝えた。こうした日本の強い反対を受けて、 그레이は29日、アメリカ政府に対して、「先般の提案についてですが、我が国政府としては、他国、特にロシアと日本の対応を待ちたいと考えております。」¹⁴⁶⁾ と婉曲的に拒否的な回答を行った。 그레이にとって、満州におけるイギリスの利権は日本という戦略的に重要な同盟国との関係を傷つけるほど重要なものではなかったのである¹⁴⁷⁾。

外務省内においては、たしかに、アメリカの提案は筋悪なものであるとの認識が広がる一方、提案に対して強硬に反対した日本の拡張主義的な行動を警戒する認識も広がっていた。マクドナルドは、「日本の人々がアメリカの提案を、商業上の機会均等というものはつまらない建前で、満州における日本の差別的な行動に対して非難することが本心だと認識していることは疑いの余地がない。たしかに、日本と協議をする前から大国に対してアピールをするという行動は、利己的で敵対的と受け取られかねないものであろう。」とする一方で、「多くの観察者は、南満州は日本に吸収されゆく運命にあると見ている」¹⁴⁸⁾ と日本の拡張主義に対して不安感を示した。また、極東政策に多く携わっていた外交官のランプソン (Miles Wedderburn Lampson) は、1911年4月29日に著した、「満州問題」と称する覚書において、ノックスの提案を、「軽はずみで空想的なもの」としつつも、「いまや日本の南満州併合を妨げるものはなくなった。日本は〔1908年にボスニア＝

ヘルツェゴビナを併合した] オーストリアがなんの罰も与えられていないことをよく観察しており、イギリスをはじめとする列強諸国にできることと言ったら国際公約違反を擦れた声で糾弾することくらいであろう」¹⁴⁹⁾と日本の拡張主義に強い警戒感を示していた。しかし、 그레이は、第一次世界大戦以前のヨーロッパにおいて、最も権力のある外務大臣であり、イギリスの帝国としての国益よりも、ヨーロッパ大陸における安全保障を重視した人物であった¹⁵⁰⁾。イギリスの極東政策も、 그레이の強力なイニシアティブによって推進されており、現地の外交官は本国の極東政策を動かすような権限は与えられていなかったのである¹⁵¹⁾。

終 章

1905年から1910年の満州における日本の行動に対するイギリスの認識と対応は、門戸開放の精神を掲げながらも、全般的には日本に宥和的なものであった。先述のように、 그레이は、イギリス帝国の利益よりも、ヨーロッパにおける安全保障を優先させる傾向があり、本稿で扱った満州における日本の独占的行動に対する宥和的な姿勢も、ヨーロッパにおける安全保障を追求するための同盟システムである四国協商の一部となっていた日英同盟の維持を優先させた結果と考えられる。こうした認識は、安全保障当局者にも共有されていた。インド軍総司令官のキッチナー元帥は、1909年日本を訪問した際、マクドナルド駐日大使と会見し、「日英同盟の重要性と有用性をこれまで以上に確信した。イギリスにとって日英同盟は、極東における頼みの綱 (sheet-anchor) であり、我々の極東政策は日本政府との親密な関係を促進するようなものであるべきである。極東における平和を将来にわたって維持するためには、清の低い行政能力に代わり、日本が南満州を統治すべきではないかと個人的に考える」¹⁵²⁾と語っている。インドにおけるイギリスの権益を重視していたキッチナーにとって、満州におけるイギリスの利権や門戸開放政策よりも、日英同盟の方が重要であったのである。

しかし、こうした 그레이外相の判断とは異なる見解を持ち、日本に対して不信任感を募らせていたイギリス人も少なくなかった。1911年1月20日、駐清公使のジョーダン¹⁵³⁾は、1910年の韓国併合を念頭に、「日本が満州においてとっている政策は、かつての韓国におけるそれと酷似しており、満州が韓国と同じ道を辿るのではないかと大変心配である。」¹⁵³⁾と語っている。また、満州における日本の行動に反感を覚えていた駐日大使のマクドナルドは1911年、日英同盟の延長を意味す

る改訂に対して反対をしている¹⁵⁴⁾。

1911年以降、これまで蓄積されてきた不満が表出したかのように、日英間の齟齬は徐々に拡大していく。満州鉄道中立化提案から約1年後の1911年11月に勃発した、辛亥革命において、イギリスは、日本とはほとんど協議をしないまま、革命軍と清国政府軍の仲介工作を行い、官軍を停戦させ、12月18日より日本を出し抜く形で上海で講和交渉を開始させる¹⁵⁵⁾。この工作を推進したのが、ジョーダンであった。そして、第一次世界大戦期における日本の対華二十一カ条要求などにより、イギリスの対日不信感は決定的となり、日英関係は「空虚な友好関係(Hollow Friendship)」と称されるに至る¹⁵⁶⁾。第一次世界大戦以降、イギリスは、日英同盟に「瓶のフタ」としての機能しか期待しておらず、アメリカの極東におけるコミットメントがワシントン会議において示されたことにより、日英同盟の破棄に反対する動機を失い、同会議で破棄が決定される¹⁵⁷⁾。

また、満州事変に至る政策の形成過程に関する決定的な研究を残した緒方貞子は、日本の外交政策における、目標選択の硬直性を指摘している。そして、日露戦争以後の日本では、満州における権益を拡大発展させることが国策となっており、議論の余地はその手段、時期、および程度に限られていたとし、満州事変に帰結する日本の満州発展を「日露戦争の遺産」としている¹⁵⁸⁾。このように、日英同盟の破棄、そして、満州事変という日本外交の「過誤」と言える事象の源流となったのが、本論文において扱った日本の満州における行動であった。満州鉄道中立化提案から百年以上経過した現在においても、日本外交において、軍事同盟をめぐる議論は大変重要なものであり続けている。また、中国の著しい台頭により、パワー・シフトをめぐる議論は活発化しており、衰退国が台頭国に対して採る行動が予防戦争なのか、縮小戦略なのか激しい議論がなされている¹⁵⁹⁾。本論文が明らかにした満州をめぐる日英関係は、それら現在の国際政治をめぐる問題を検討するにあたっても、様々な示唆に富むものである。

凡例

*資料の引用にあたっては、原則として脚注に記した典拠の原資料に依拠した。その上で旧字体の漢字は新字体に修正し、また必要に応じて適宜ルビ・句読点の挿入や改行を行った。

*引用文中の筆者による注記は〔 〕により、中略は「……」により示した。

- 1) ジョージ・F・ケナン（近藤晋一・飯田藤次・有賀貞訳）『アメリカ外交50年』（岩

波現代文庫、2000年) 31-55頁。

- 2) 北岡伸一『門戸開放政策と日本』(東京大学出版会、2015年)。
- 3) 角田順『満州問題と国防方針』(原書房、1967年) 449頁。
- 4) Hunt Michael, *Frontier Defense and the Open Door: Manchuria in Chinese-American Relations, 1895-1911*, (New Haven and London: Yale University Press, 1973); ; Raymond A. Esthus, "The Changing Concept of the Open Door, 1899-1910", *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 46, No. 3, 1959; 井上勇一『東アジア鉄道国際関係史—日英同盟の成立および変質過程の研究』(慶應義塾大学出版会、1989年)。北岡『門戸開放政策と日本』。千葉功『旧外交の形成—日本外交1900～1919』(勁草書房、2008年)。角田『満州問題と国防方針』。寺本康俊『日露戦争以後の日本外交—パワー・ポリティクスの中の満韓問題』(信山社、1999年)。
- 5) Peter Lowe, *Great Britain and Japan 1911-15: A Study of British Far Eastern Policy*, London, 1996; 臼井勝美「辛亥革命と日英関係」『国際政治』第58号、1978年、32-44頁。
- 6) Anthony Best, "The 'Ghost' of the Anglo-Japanese Alliance: An Examination into Historical Myth-Making", *The Historical Journal* 49, no. 3 (2006); T. G. Fraser, "Japan's Twenty-One Demands and Anglo-Japanese relations: diplomatic negotiations and newspaper reports", Antony Best ed, *Britain's Retreat from Empire in East Asia, 1905-1980*, Routledge, 2016; Phillips Payson O'Brien, "Britain and the End of the Anglo-Japanese Alliance" *The Anglo-Japanese Alliance, 1902-1922*, pp. 267-284; 中谷直司『強いアメリカと弱いアメリカの狭間で—第一次世界大戦後の東アジア秩序をめぐる日米英関係』(千倉書房、2016年)。奈良岡聰智『対華二十一カ条要求とは何だったのか—第一次世界大戦と日中対立の原点』(名古屋大学出版会、2015年)。服部龍二『東アジア国際環境の変動と日本外交1918-1931』(有斐閣、2001年)。
- 7) Ian Nish, *Alliance in decline: a study in Anglo-Japanese relations, 1908-23*, Athlone Press, 1972.
- 8) Nish, *Alliance in decline*, p. 1.
- 9) M. H. Wilgus, *Sir Claude MacDonald, the Open Door and the British Informal Empire in China, 1895-1900*, (New York, London 1987), p. 39.
- 10) *Ibid*, pp. 38-39.
- 11) 勢力圏・勢力範囲の意味は多様である。千葉功氏は外務省政務局第一課が作成した調書に基づきその具体的内容として、「①租借地、②不割譲協定、③一般的投資優先権または鉄道・鉱山等に関する優先権、④鉄道借款、⑤いわゆる勢力範囲を前提とする諸条約(例＝南満東蒙条約、山東に関する条約)、⑥特殊利益または特殊関係を承認した条約(例＝日露協約、日仏協約、石井・ランシング協定)、⑦不割譲協定または特殊条約等の理由のもと条約に明文のない排外的主張をなすもの(例＝イギリスの揚子江沿岸に対する主張)」を挙げている：千葉、『旧外交の形成』、493-494頁。また、中谷直司氏は、勢力範囲について厳密な要件を挙げ

ることは難しく、その要件定義自体が、当時の大國間政治の争点となっていたとする。そして、勢力範囲の存在が、主要大國間の公式・非公式の相互承認、つまり、認識によって定まっていたと指摘している：中谷、前掲書、30-31頁。川島真氏も、勢力圏の定義の多様性、曖昧さ、具体的な影響力の濃淡を指摘しており、勢力範囲であるということが、その地域の政治や行政にいかなる影響を与えたのかということも不明な点が多く、象徴的側面が強かったことも考えられるとしている：川島真『近代国家への模索』（岩波現代新書、2011年）24頁。

- 12) Bruce A. Elleman, *International Competition in China, 1899-1991: The Rise, Fall, and Restoration of the Open Door Policy*, Routledge Studies in the Modern History of Asia, 2015, p. 10.
- 13) ケナン、前掲書、37頁。
- 14) 佐々木卓也「門戸開放宣言（1899年・1900年）—中国政策の原則の表明」佐々木卓也編著『ハンドブック アメリカ外交史』（ミネルヴァ書房、2011年）46頁。
- 15) ケナン、前掲書、37頁。42-45頁。
- 16) 大山梓編『山縣有朋意見書』原書房、1966年、261頁。
- 17) 佐藤誠三郎『「死の跳躍」を越えて 西洋の衝撃と日本』（千倉書房、2009年）205頁。
- 18) 外務省編『日本外交文書』第35巻、19頁。
- 19) 小林道彦『日本の大陸政策 1895-1914』（南窓社、1996年）222頁。
- 20) Sir C. MacDonald to the Marquess of Lansdowne, Tokio, May 25, 1905, *British documents on the origins of war, 1898-1914*, Vol. 4, p. 127.
- 21) 外務省編『日本外交文書』第38巻第1号、61-62頁。
- 22) 外務省編『日本外交文書』第32巻、216-218頁。
- 23) 佐々木、前掲書、47頁。
- 24) 古瀬啓之「第一次大戦後の山東問題とイギリス—ワシントン会議期を中心に（1）」『三重大学法経論叢』第33巻、第1号、2015年、27頁。
- 25) 外務省編『日本外交文書』第43巻第1号、442頁。
- 26) Esthus, *Op.cit.*, pp. 437-438.
- 27) 君塚直隆『ベルエポックの国際政治—エドワード七世と古典外交の時代』（中央公論新社、2010年）150頁。
- 28) Ian Nish, *Anglo-Japanese Alliance: The diplomacy of two island empires 1894-1907*, London, Dover: The Athlone Press, 1966, p. 275.
- 29) Beryl J. Williams, “The Strategic Background to the Anglo-Russian Entente of August 1907” *The Historical Journal*, Vol. 9, No. 3 (1966), pp. 362-364.
- 30) Nish, *Anglo-Japanese Alliance*, pp. 289-290.
- 31) 秋田茂『イギリス帝国の歴史』（中公新書、2012年）142頁。
- 32) Williams, *Op.cit.*, p. 364.
- 33) Nish, *Anglo-Japanese Alliance*, p. 303.
- 34) *Ibid*, p. 321.

- 35) Nish, *Alliance in decline*, p. 15; 千葉、『旧外交の形成』、159-163頁。
- 36) 君塚、前掲書、200-201頁。
- 37) 谷一巳「日露戦争をめぐるイギリス外交、1904-1905年—ヨーロッパ大関係の再編—」『法学政治学論究』第115号、2017年、216-220頁。
- 38) Keith Neilson, *Britain and the Last Tsar: British Policy and Russia, 1894-1917*, Clarendon Press, pp. 267-288.
- 39) 谷、前掲書、236-237頁。
- 40) ウィリアム・マリガン (赤木完爾、今野茂充訳)『第一次世界大戦への道—破局は避けられなかったのか』(慶應義塾出版会、2017年)、92-93頁。日露戦争が国際政治にもたらした影響については、Rotem Kowner ed, *The Impact of Russo-Japanese War*, London: Routledge, 2007; David Wolff, Steve Marks, Bruce Menning, David Schimmelpenninck van der Oye and Shinji Yokote ed, *The Russo-Japanese War in Global Perspective: World War Zero*, Brill, 2006. を参照。
- 41) 千葉、『旧外交の形成』、173-180頁。
- 42) F.O. 371/689, No. 367, Sir Edward Grey to Mr. Rumbold, *British documents on the origins of war, 1898-1914*, Vol. 8, pp. 470-471.
- 43) 外務省編『日本外交文書』第41巻 1冊、75頁。
- 44) Ian Nish, “Great Britain, Japan and North-East Asia, 1905-1911” F. H. Hinsley, ed, *British Foreign Policy Under Sir Edward Grey*, Cambridge University Press, 1977, p. 362.
- 45) デイヴィッド・ステイーズ「相互の便宜による帝国主義国の結婚—1902-1922年の日英関係」木畑洋一、イアン・ニッシュ、細谷千博、田中孝彦編『日英交流史 1600-2000 政治・外交 I』東京大学出版会、2000年。
- 46) 日米間の移民問題に関する代表的な研究として、麻田貞雄「人種と文化の相克—移民問題と日米関係」『両大戦間の日米関係—海軍と政策決定』(東京大学出版会、1993年)、箕原俊洋『カリフォルニア州の排日運動と日米関係—移民問題をめぐる日米摩擦、1906-1921年』(有斐閣、2006年) Minohara Toshi, “The Clash of Pride and Prejudice: The Immigration Issue and US-Japan Relations in the 1910s” Tosh Minohara, Tze-ki Hon, Evan Dawley, ed, *The Decade of the Great War: Japan and the Wider World in the 1910s*. Brill, 2015. が挙げられる。
- 47) 細谷雄一「『パクス・アメリカナ』の誕生—英米関係と海洋覇権の移行」田所昌幸、阿川尚之編『海洋国家としてのアメリカ—パクス・アメリカナへの道』(千倉書房、2013年)、126-134頁。
- 48) 五百旗頭真編『日米関係史』(有斐閣ブックス、2008年) 47-48頁。
- 49) Nish, *Op.cit.*, pp. 362-363.
- 50) 箕原、前掲書、22-30頁。
- 51) 千葉、『旧外交の形成』187-188頁。
- 52) Lowe, *Op.cit.*, pp. 24-25.
- 53) ジョン・ゲーチ (小谷賢訳)「疲弊した老大国—大英帝国の戦略と政策 (1890-

- 1918年)』ウィリアムソン・マーレー、マクレガー・ノックス、アルヴィン・バーンスタイン編(石津朋之、永末聡監訳)『戦略の形成—支配者、国家、戦争』(中央公論新社、2007年) 561頁。
- 54) 横井勝彦「世紀転換期イギリス帝国防衛体制における日本の位置」『明大商学論叢』第82巻第3号、2000年、198-199頁。
- 55) 渡辺公夫「1909年のイギリス海軍政策の転換とドイツ海軍の「脅威」」『クリオ』第26巻、2012年、20-21頁。
- 56) 矢吹啓「ドイツの脅威—イギリス海軍から見た英独建艦競争1897～1918年」三宅正樹/石津朋之/新谷卓/中島浩貴編『ドイツ史と戦争—「軍事史」と「政治史」』(彩流社、2011年) 261-262頁。
- 57) フィッシャー海軍改革については、従来、台頭しつつあるドイツ海軍の挑戦を受け、衰退しつつあったイギリスが、帝国防衛を切り捨てて、本国防衛に集中するという戦略転換を余儀なくされたという、マードー (Arthur Marder) の古典的研究に準じた理解がなされてきた。これは当時の外交史研究を規定していた「英帝国衰退論」と「英独関係重視」という枠組みに沿った説明であった。しかし、近年の、スミダ (Jon Tetsuro Sumida) とランバート (Nicholas A. Lambert) による研究では、財政的考慮による海軍軍事費の抑制や、潜水艦、魚雷などの技術革新など、海軍政策を形成する要素としての海軍に内在する諸要因を重視した説明がなされている。研究動向については、矢吹啓「20世紀初頭の英国海軍史における修正主義」『歴史学研究』第851号、2008年、15-23頁を参照。
- 58) 矢吹啓「イギリス海軍の太平洋防衛政策と日本の脅威」『クリオ』第19号、2005年、21頁。
- 59) Nish, *Anglo-Japanese Alliance*, p. 353.
- 60) Timothy D. Saxon "Anglo-Japanese Naval Cooperation, 1914-1918" *Naval War College Review*, Vol. 53, No. 1, 2000, p. 65.
- 61) Lowe, *Op.cit.*, p. 26.
- 62) Neilson, *Op.cit.*, p. 273.
- 63) Williams, *Op.cit.*, p. 361.
- 64) Nish, *Alliance in Decline*, p. 18.
- 65) 防衛庁防衛研修所戦史室『大本営海軍部・聯合艦隊1』(朝雲新聞社、1975年) 89頁。
- 66) 小林啓治「日露戦後の日英同盟の軍事的位置」『日本史研究』第293号、1987年 5-6頁。
- 67) Nish, *Alliance in Decline*, p. 1.
- 68) 横手慎二『日露戦争史』(中公新書、2005年) 107-112頁。
- 69) 千葉、『旧外交の形成』156-159頁。
- 70) 同上、111頁。
- 71) 大山、前掲書、277-290頁。
- 72) 千葉、『旧外交の形成』151-152頁。

- 73) 片山慶隆『小村寿太郎』(中公新書、2011年) 179-183頁。
- 74) 角田、前掲書、240-247頁。
- 75) 千葉功『桂太郎』(中公文庫、2012年) 124-125頁。
- 76) 外務省編『小村外交史(下)』(日本国際連合協会、1953年) 210頁。
- 77) 同上、210頁。
- 78) 小林道彦、前掲書、118頁。
- 79) 千葉、『旧外交の形成』156-158頁。
- 80) 小林道彦、前掲書、108-109頁。
- 81) 寺本、前掲書、222頁。
- 82) 外務省編『日本外交文書』第39巻1冊、196頁。
- 83) 同上、195頁。
- 84) 同上、199頁。
- 85) 同上、205-206頁。
- 86) Satow to Grey, Private, 31 Mar. 1906, F.O. 800/43; E. W. Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question, 1909-1910", *The English Historical Review*, Vol. 81, No. 321, 1966, pp. 741-742.
- 87) 千葉、前掲書、171頁。
- 88) 外務省編『日本外交文書』第39冊第1巻、238頁。
- 89) 同上、237-238頁。
- 90) 同上、240頁。
- 91) 寺本、前掲書、247頁。
- 92) クラレンス・B・ディヴィス「中国における鉄道帝国主義 1895-1939」、クラレンス・B・ディヴィス、ケネス・E. ウィルバーン・Jr. 編(原田勝正・多田博一監訳)『鉄路17万マイルの興亡 鉄道から見た帝国主義』(日本経済評論社、1996年)。
- 93) 小林道彦、前掲書、164頁。
- 94) 北岡伸一『後藤新平』(中公新書、1988年) 90頁。
- 95) 北岡伸一『日本陸軍と大陸政策 1906-1918年』(東京大学出版会、1978年) 22頁。
- 96) 北岡、『門戸開放政策と日本』10-11頁。
- 97) 井上勇一「法庫門鉄道をめぐる日英関係」『法学研究』第57巻8号、1984年、33-34頁。
- 98) 井上勇一「新奉鉄道をめぐる日清交渉」『慶應義塾創立125年記念論文集—政治学関係—』1983年、281-282頁。
- 99) 児嶋俊郎「満鉄併行線禁止規定をめぐって」『生涯学習研究年報』第7号、2013年、3-7頁。
- 100) 井上、「法庫門鉄道をめぐる日英関係」34-35頁。
- 101) *Times*, 1907.12.28.
- 102) 奈良岡聰智「イギリスから見た伊藤博文統監と韓国統治」『伊藤博文と韓国統治—初代韓国統監をめぐる百年目の検証』(ミネルヴァ書房、2009年) 68頁。

- 103) Phoebe Chow, *Britain's Imperial Retreat from China, 1900-1931*, Routledge, 2016, pp. 76-77.
- 104) 奈良岡、「イギリスから見た伊藤博文統監と韓国統治」68頁。
- 105) *Times*, 1908.1.10.
- 106) *Times*, 1908.1.20.
- 107) CHINA. Annual Report 1908. 26 Mar 1909, Kenneth Boume, D. Cameron Watt ed, *British Documents on Foreign Affairs Asia, Volume 14*, p. 88.
- 108) 井上、「法庫門鉄道をめぐる日英関係」34頁。
- 109) General Report on Japan for the year 1907, Kenneth Boume, D. Cameron Watt ed, *British Documents on Foreign Affairs Asia, Volume 9*, p. 53.
- 110) 井上、「法庫門鉄道をめぐる日英関係」34頁。
- 111) 外務省編『日本外交文書』第41巻第1冊、639頁。
- 112) 同上、653頁。
- 113) Lowe, *Op.cit.*, p. 22.
- 114) *Times*, 1908.2.26.
- 115) 外務省編『日本外交文書』第40巻第3巻、789-791頁。
- 116) 同上、791-792頁。
- 117) Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question", p. 744.
- 118) 外務省編『日本外交文書』第42巻第1冊、679頁。
- 119) 井上、「法庫門鉄道をめぐる日英関係」48-49頁。
- 120) Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question", p. 745.
- 121) 井上勇一「錦愛鉄道をめぐる国際関係」『法学研究』58巻1号、64-65頁。
- 122) Munro Dana Gardner, "Dollar Diplomacy in Nicaragua, 1909-1913" *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 38, No. 2, 1958, pp. 209-234.
- 123) E.W. Edwards, "Great Britain and China, 1905-1911" *British Foreign Policy Under Sir Edward Grey*, pp. 356-358.
- 124) 北岡、『門戸開放と日本』14頁。
- 125) Michael Hunt, *Frontier Defense and the Open Door: Manchuria in Chinese-American Relations, 1895-1911*, New Haven and London: Yale University Press, 1973, p. 132.
- 126) 川島真『中国近代外交の形成』（名古屋大学出版会、2004年）227頁。川島真『近代国家への模索 1894-1925 シリーズ中国近現代史②』（岩波新書、2010年）20-26頁。
- 127) ミヒャエル・ヤイスマン（木村靖二訳）『国民とその敵』（山川出版社、2007年）。
- 128) 岡本隆司『袁世凱』（岩波新書、2015年）134-136頁。
- 129) Hunt, *Op.cit.*, pp. 245-246.
- 130) Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question", pp. 747-748.
- 131) 外務省編『日本外交文書』第42巻第1冊、705-706頁。
- 132) 井上、「錦愛鉄道をめぐる国際関係」、74-75頁。
- 133) Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question", pp. 746.

- 134) Nish, *Alliance in Decline*, pp. 31-32.
- 135) Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question", p. 748.
- 136) 井上、「錦愛鉄道をめぐる国際関係」74頁。
- 137) 寺本、前掲書、473頁。
- 138) 井上、「錦愛鉄道をめぐる国際関係」67頁。
- 139) American Scheme for Neutralization of Manchurian Railways, Kenneth Boume, D. Cameron Watt ed, *British Documents on Foreign Affairs Asia, Volume 10*, p. 256.
- 140) Edwards, Op.cit, pp.
- 141) 井上、「錦愛鉄道をめぐる国際関係」68頁。
- 142) 外務省調査部編『日英外交史 (下巻)』1938年、53頁。
- 143) 外務省編『日本外交文書』第42巻第1号、727頁。
- 144) 同上、729頁。
- 145) 同上、731頁。
- 146) The Minister of Foreign Affairs to Ambassador Reid, Foreign Office, London, December 29, 1909. *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1910*, p. 242.
- 147) Edwards, "Great Britain and the Manchurian Railway Question", p. 766.
- 148) Sir C. MacDonald to Sir Edward Gray, Tokyo, February 6, 1910, No. 31. Confidential, *FO. 371/918*.
- 149) The Manchurian Question, Foreign Office, April 29, 1911, Boume, Watt ed, *British Documents on Foreign Affairs Asia, Volume 10*, pp. 286-289.
- 150) クリストファー・クラーク (小原淳訳)『夢遊病者たち 第一次世界大戦はいかにして始まったか1』(みすず書房、2017年) 310-311頁。
- 151) イアン・ニッシュ「サー・クロード・マクドナルド駐日大使 1900-12年」ヒューコートツィ編 (日英文化交流研究会訳)『歴代の駐日英国大使 1859-1972』(文真堂、2007年) 185-188頁。
- 152) Sir C. MacDonald to Sir Edward Gray, Tokyo, December 10, 1909, No. 349. Very Confidential, *FO. 371/918*.
- 153) Lowe, *Op.cit.*, p. 25.
- 154) ニッシュ、「サー・クロード・マクドナルド駐日大使 1900-12年」185-186頁。
- 155) 白田、前掲書、37-43頁。
- 156) Nish, *Alliance in Decline*, p. 178.
- 157) 中谷、前掲書。
- 158) 緒方貞子『満州事変一政策の形成過程』(岩波現代文庫、2011年) 6-18頁。
- 159) パワー・シフトに関しては、衰退国による予防戦争のインセンティブを高めるという、いわゆる「トゥキディデスの罠」の議論をグレアム・アリソン (Graham Allison) が展開している。グレアム・アリソン (藤原朝子訳)『米中戦争前夜』(ダイヤモンド社、2017年)。一方、それに対して、ポール・マクドナルド (Paul K. MacDonald) とジョセフ・ベアレント (Joseph M. Parent) は、論文 "Graceful

Decline? The Surprising Success of Great Power Retrenchment”において、衰退する大国に最も共通する戦略は、予防戦争ではなく、戦略的な縮小であると主張し、衰退する大国は、軍事費の削減、海外コミットメントの縮小など、パワーの低下に合わせたコストの削減を行うのが通例であることを過去の事例18件を用いて論証している。： Paul K. MacDonald and Joseph M. Parent “Graceful Decline? The Surprising Success of Great Power Retrenchment”, *International Security*, Vol. 35, No. 4, 2011, pp. 7-44.