

# 日本統治期における台湾総督府鉄道部の南進政策

—— 清国広東省潮汕鉄道の事例 ——

蔡 龍 保

## はじめに

台湾総督府民政長官の後藤新平は、かつて潮汕鉄道と台湾総督府の対岸及び南洋政策は非常に緊密な関係があるとして、以下のように語っている。「抑本島ノ位地タル帝国帝南進ノ「ステーション」ニシテ之ガ統治上ニハ對岸及南洋諸島經綸ノ必要ヲ生スルハ自然ノ理ナリ就中福建省不割讓及鉄道布設ニ關スル約定ノ如キ……之ガ効カラ發揮セントスルニハ着々彼地ニ於ケル我商業的又實業的勢力ヲ扶植セサルベカラズ目今ノ商業的帝國主義ハ各国共ニ国家ノ後援ノ下ニ進ムヲ以テ通義トスル以上ハ吾人モ亦此注意ヲ怠リベカラサルハ勿論ナリトス……。」<sup>1)</sup>

1902年8月、愛久澤直哉<sup>2)</sup>は台湾総督児玉源太郎、民政長官後藤新平の密令を受け、台湾の樟腦専売権保護、清国政府から福建省の樟腦製造及び販売の独占権を取得することを目的として、三五公司の名義で活動を展開していた。愛久澤氏は帝国日本の対清鉄道政策方針に沿って、対岸の鉄道問題に高い関心をよせており、台湾籍民林麗生を派遣し、香港の有力商人吳理卿と接触させ、潮汕鉄道敷設の計画を練らせた。1904年2月、張煜南、謝榮光、吳理卿、林麗生は香港において潮汕鉄路公司を設立した<sup>3)</sup>。

潮汕鉄道に関して、中村孝志は「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」<sup>4)</sup>にお

1) 「明治37年 後藤民政長官演説」(『海軍省公文備考 戦役等日露戦書明治37-38年 戦時書類 補遺』、防衛省防衛研究所、明治37年(1904)5月27日)。

2) 愛久澤直哉は東京帝大を卒業後、三菱に入社し、1890年に総督府専売局の嘱託となった。空の石油缶で専売局の年収を2万円増やして、後藤新平の賞賛を得、命令を受けてシンガポール等に赴き、アヘンの原料やその吸引の問題を調査した。1901年、臨時台湾旧慣調査会が成立した際には、第二部長に任じられ、農工商産業経済方面の調査を担当した。1902年、総督府の支援の下でアモイに「三五公司」を成立させると、総督府福建樟腦専売及び潮汕鉄道等の対岸経営政策を実施した。1910年以後は、次第に対岸事業をたたみ、三菱の支援の下、シンガポールでゴム栽培を行い、事業の重心を南洋地域へ移していった。許雪姬『台湾歴史辭典』、遠流、2004年、p. 944。

3) 中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」(『南方文化』第14号、1988年) pp. 73-74。

4) 中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」。

いて、潮汕鉄道計画の経緯、日本資本の流入、建設の経過、完成後の経営、清国人の抗争等の総体的な考察を加えている。堤和幸の「光緒新政下における潮汕鉄道の建設とその意義」<sup>5)</sup>は、日清戦争後の清帝国鉄道行政の観点から、短距離かつ接続していない鉄道の意義と必要性を論述している。台湾の鄭政誠は「日治時期台湾の国策会社 三五公司華南事業經營之探討」の論文において、華南における愛久澤直哉率いる国策会社三五公司の事業經營について論述しており、潮汕鉄道について三五公司の潮汕鉄道事業推進と経営における役割について指摘している<sup>6)</sup>。中国の顔清滄、李松庵、黃綺文等は、経済民族主義の観点から、鉄道建設において重要な役割を果たした華僑張煜南に着目し、潮汕鉄道が中国において、華僑資本の投資によって建設された初めての民営鉄道であったことを強調している<sup>7)</sup>。陳海忠の「從民利到國權：論1904-1909年の潮汕鐵路風波」は注目に値する論文で、『嶺東日報』や『香港華字日報』等の代表的な新聞を基に、民利と国権の角度から、当時の清国が如何に株式、経営人事、収用土地價格の紛争について帝国日本と争ったかを論述している<sup>8)</sup>。

本論文は、まず、外交史の角度からこれまで比較的注目されなかった、帝国日本が如何に外交を通じて技師の雇用や材料提供の独占権を獲得して過程を考察する。こうした過程を明らかにすることにより清国外交の構造的問題を指摘すると同時に、帝国日本がいかにして台湾總督府鉄道部の発展を目的として、広東侵入の口火を切ったのかを論述していく。次に、潮汕鉄道建設の過程における、台湾總督府鉄道部技師長谷川謹介の重要な役割や、長谷川が統率した鉄道部と関連御用会社がいかにして帝国日本の南進政策を支援していたのかを究明する。

本論文で用いる史料は限定的であるが、台湾に所蔵されている『臺灣總督府公文類纂』及び日本に所蔵されてある『日本外交文書』、『後藤新平文書』を主として、『臺灣日日新報』及び関係のある伝記資料を補助的資料として、史実の一面を明らかにしていきたい。

## 1. 清日双方の外交交渉 技師の雇用、材料提供の独占権取得

潮汕鉄道の創設は、張煜南、林麗生、吳理卿等が出資を行い建設したものであった<sup>9)</sup>。台湾

5) 堤和幸「光緒新政下における潮汕鉄道の建設とその意義」(『中国の歴史と経済』, 中国書店, 2000年)。

6) 鄭政誠「日治時期台湾の国策会社 三五公司華南事業經營之探討」(『台湾人文』第4号, 国立台湾師範大学人文教育研究中心, 2000年6月) pp. 157-184。

7) 顔清滄「張煜南與潮汕鐵路(1904-1908) 華僑在中國現代企業投資實例研究」(『中外關係史譯叢』第3輯, 1986年), 李松庵「潮汕鐵路創辦人華僑張榕軒兄弟」(『廣東文史資料』第28輯, 黃綺文「華僑張榕軒, 張耀軒與潮汕鐵路」(『汕頭大學學報人文科學版』第1期, 1998年)。

8) 陳海忠「從民利到國權：論1904-1909年の潮汕鐵路風波」(『太平洋學報』第10期(2008年), pp. 85-94)。

9) 株式資本は株主の加入又は脱退により変動した。例えば謝榮光が日本資本の加入を不満として退出した際、その株式は張煜南が引き受けている。その後黃詔年、張宗煌、謝夢池及びその他少数株主の

総督府が如何にして「台湾罹災救助基金」を用い、三五公司の愛久澤直哉及び台湾籍民林麗生を通じて、清帝国の「鐵路簡明章程」の外資規制を突破したのかについて、中村孝志は「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」論文において既に深く分析を行っており<sup>10)</sup>、本論文での重複は避ける。本節では日本が如何に外交圧力を通じ、他の帝国主義列強を排除し、技師の雇用、材料提供の独占権を取得し、台湾総督府鉄道部及び御用会社の侵入を導いたのかを考察していく。

#### (1) 愛久澤直哉と呉理卿の密約

潮汕鉄道敷設計画について、清国では早くから知れ渡っており、1901年に惠潮嘉道の丁寶銓が汕頭の紳商と路線測量について協議を行ったが、資金の目途が立たなかった為、実現されなかった。この鉄道路線は、広東、江西、福建3省の商業圏にとって最も期待されていた事業で、かつ敷設工事も容易で、相応の資本を集め着工することさえ出来れば成功する事業であった。外国商人と付き合いのある清国人の買弁も強くこの事業を提案していた。買弁たちは地方紳商と協議を重ね、秘密裏に計画を作成し、当時の郵伝部大臣盛宣懐とも話し合いを行っていた<sup>11)</sup>。

盛宣懐は、このような重要な事業が外国人に独占されてしまうのを恐れ、香港の清国人で阿片商人の呉理卿（候補道、別名呉大容）と協議し、清国人の事業として建設する事を約束した。その後、この鉄道敷設については暫く機密とされ、華南において鉄道建設が必要だという現地の有志たちの世論が起こった際に、呉理卿は鉄道建設に再度関心をよせるようになった。1903年11月上旬、呉理卿は阿片の事業で廈門、台湾を訪れ、愛久澤と面会し、潮汕鉄道の経営について提案した<sup>12)</sup>。

日本駐廈門領事の上野専一は「呉理卿の意図は、自分が既に盛宣懐から敷設認可を取得しており、この工事方法を我国と協議し、技師及びその他一切の材料を我国が提供し、また一部分の資金を我国に頼る事である」と考えた。その後呉氏と愛久澤氏は「呉理卿は北京政府に対し、鉄道敷設権取得の手続きを行い、日本側は資金の一部を負担し、その見返りとして、鉄道建設は完全に日本の技師に委託する」という旨の密約を締結した<sup>13)</sup>。

愛久澤は呉との会談を受け、日本技師による工事請負の承諾を取得、また資本注入の別の経路も開拓した（元々は林麗生を通してのみだった）。一方で台湾総督府に鉄道部技師長長谷川

---

加入により、資本金は200万から300万円に増加している。中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」pp. 75-76、三巻俊夫「潮汕鉄道」（『台湾鉄道』55号、大正6年（1917）1月）pp. 38-39。

10) 中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」pp. 76-78。

11) 「潮汕鉄道敷設假契約調印濟竝ニ日本ヨリ技師招聘及器械供給ニ關スル件」（『日本外交文書』第37巻第2冊（原文書：明治37年（1904）1月28日、第19冊第778号）p. 41。

12) 同上資料。

13) 同上資料。

謹介を派遣させ、狩猟の名目で秘密裏に潮汕鉄道の路線調査を行わせるように促した<sup>14)</sup>。

### (2) 愛久澤直哉と林麗生の密約

林麗生は霧峰林家出身で、祖父の林紀堂は林獻堂の従兄にあたり、父親の林鶴年は台中第一中学校卒業後、日本大学芸術演劇科に留学し、台湾に戻った後、台湾新劇運動に注力した人物であった<sup>15)</sup>。林麗生は1900年に東亜同文書院が設立される前後から、台湾総督府の派遣員と密接な関係を持つようになり、大阪商船会社廈門支店の買弁を行うと同時に、また愛久澤直哉の華南における事業の支援を行っていた<sup>16)</sup>。

1904年2月19日、愛久澤直哉は林麗生が提出した契約書と会社章程に基づき、次のような要点を児玉総督に報告した。1：本会社の資金は200万元とし、張京堂（張煜南）と謝栄光がその半分を負担し、我国と呉理卿が残りの半分を負担する。2：本会社の事務は主に呉理卿、林麗生が取り仕切り、南洋にいる張、謝に報告を行う。3：建設や運転に関する事務は、日本技師を用いる。4：全ての機械類は日本品を優先的に使用する。

第3、4の条件こそが技師の雇用と材料提供の独占権だが、会社がまだ設立されていなかった為、正式な契約締結には至らなかった。しかし第2項で述べている通り、呉氏、林氏が潮汕鉄路公司の事実上の統率者であり、呉氏は愛久澤直哉と既に密約を結び、鍾符階を会社の経営者として、建設工事やその他業務について管理させ、実質的に呉氏の代理人として、雇用した日本人を管理させようとしていた<sup>17)</sup>。

1904年2月22日、廈門領事上野専一は外務大臣小村寿太郎に報告する際、以下のように語っている。「……愛久澤ノ説ニ依レハ該鉄道工事ニ要スル技師及ヒ材料供給等ノ件ニ關シテハ後日更ニ同人ト林麗生トノ間ニ特約ヲ結ビ諸事妥協可致筈ナリト云フ。」<sup>18)</sup> 林氏は潮汕鉄道事業において三五公司愛久澤氏の分身であって、密約を結ぶことは非常に容易なことであった。日本側にとっての難題とは、潮汕鉄道の名義上の代表であった張煜南から独占権の保障を受けることであった。

### (3) 愛久澤直哉と張煜南の密約

張煜南は広東嘉応州出身で、南洋に渡り20年間事業を展開し、ソロモン島のジャワに住んでいた。始めは牛肉販売を手掛け、その後雑貨店を経営し、オランダ植民地の軍隊に物資を販売

14) 同上資料 p. 44。

15) 林進發『台湾官紳年鑑』（民衆公論社、昭和9年（1934）10月）p. 206。

16) 中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」p. 75。

17) 「潮汕鉄道及附帯銀行ニ我方ヨリ資金支出等ニ關スル件」（『日本外交文書』第37巻第2冊（原文書：明治37年（1904）2月19日、第19冊第788号））pp. 56-57。

18) 「潮汕鉄道敷設計畫ニ關スル事情報告ノ件」（『日本外交文書』第37巻第2冊（原文書：明治37年（1904）2月22日、第19冊第790号））p. 68-69。

することで財を成し、オランダ東インド会社の「Luitenant」（中尉，Lieutenant，Kapiteinの助手），Kapitein（キャプテン，Captain，首長）等の職位を与えられ（中国移民の管理を担当），オランダ政府と種々協力関係にあり，現地で名の通った華人リーダーであった。1902年には4万両を献金し，清朝から候補四品京堂を任じられ，1904年に更に10万両を献金し，頭品頂戴を下賜されている。張氏と商部で官職に就いている張弼仕は親戚関係にあり，盛宣懐とは非常に親しい関係にあった。愛久澤と呉理卿の密談の前に，張氏は1903年10月，既に商部に上奏し正式な敷設権を取得していた。両広総督岑春煊と広東巡撫張人駿は「商業振興と利便向上の為，同氏が行う開鑿や土地収用，材料運搬，施工等の一切の事項について，指示通りに行い，これを少しも疎んではならない，と住民に知らせるように」<sup>19)</sup>と地方官に命令を發した。つまり愛久澤は前後して呉氏と林氏と密約を締結していたが，もし潮汕鉄道名義上の代表である張煜南の保証を得ることが出来なければ，技師雇用や材料提供の独占権を得ることは難しかったのである。従い愛久澤は台湾総督府に電報を打ち，次のように支援を求めている。

汕頭鉄道ノ儀大体八過日ノ原則ニテ仮契約調印セリ，但シ資本金二百萬弗ニテ百萬弗ヲ我モ取り此内二三十萬ハ呉理卿二分ツ名義人ハ林麗生表面理事者ハ呉理卿林麗生ノ内約又器械賣込ミト日本技師委任ノ件仲間皆ナ承知スルモ本鉄道名義人張煜南ヲ介シテ各国ヨリ同様ノ周旋方依頼スルノ虞アリ左スレハ張煜南他ノ事件關係上断リ兼ネル故幸ヒ未タ申込ナキニ乗シ日本公使器械技師周旋方商務部ヘ依頼シテ同部ヨリ張煜南ニ電報アレハ直ク承知ノ旨打電スヘク其上如何ナル側ヨリ張ヲ餘儀ナクスルコトアルモ我ニ口実アルベシ。<sup>20)</sup>

日露戦争寸前で児玉総督は台湾を不在にしており，後藤長官は東京にいた為，台湾総督府専売局祝辰巳と参事官長石塚英蔵が対応にあたった。この電報を受け取った祝辰巳は愛久澤氏の意見に賛同し，1904年1月28日に東京にいる後藤長官に打電し，公使内田康哉から商部に対し潮汕鉄道事業において日本が技師招聘と機器供給を行い，更に商部から張煜南に他国参入の可能性がないように打電するよう協議することを建議した<sup>21)</sup>。祝は事態を重く見て，2月3日に再度後藤氏に電報を打電し，愛久澤に対し次のような助言をするように求めた。

汕頭鉄道ノ件外務省ノ意見カ公使ニ内訓スルノ価ナシトシテ此假打過クルトキハ本鉄道ノ許

19) 「潮汕鉄道敷設二関シ張煜南ノ奏請竝ニ右二對スル上諭ノ件」（『日本外交文書』第37卷第2冊（原文書：明治37年（1904）2月6日，第19冊，第784号）pp. 51-53。中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」p. 75。

20) 「潮汕鉄道敷設假契約調印済竝ニ日本ヨリ技師招聘及器械供給ニ關スル件」（『日本外交文書』第37卷第2冊（原文書：明治37年（1904）1月28日，第19冊第778号）p. 39。

21) 同上資料。

可張煜南二下ルヲ知り他ノ外国人ヨリ北京ノ大官ヲ通シ又ハ直接本人ニ技師器械賣込ヲ申込ムヘク本人ハ他ノ事業関係上之ヲ排シ愛久澤二任スルコト能ハサルニ至ルヘシ此際愛久澤ニ電訓ノ必要アリ次ノ要点ニ付キ何レニスヘキカ御指揮ヲ抑ク

一 愛久澤請求ノ電報北京ヨリ発セシムルコトナクシテ技師器械ノ優先権ヲ我ニ与フルコトヲ必要条件トシテ本契約ヲ結フヘシ若シ優先権ヲ与ヘヌトナレハ本鉄道ヨリ全ク手ヲ引クヘシ

二 請求ノ電報ナキ為メ優先権ヲ得ラレサルモ資本金分担又ハ貸付丈ニテ宜シ進行スヘシ<sup>22)</sup>

即ち、もし日本側が技師招聘、機器供給等の独占的権力を確実に得ることができなければ、潮汕鉄道の敷設による華南地区での影響力を拡大することも叶わず、一般の民間投資と変わらなくなる、という趣旨であった。従い、清国側が優先権を日本側に与えないのであれば、日本側は自ら潮汕鉄道の案件から手を引くとまで考えたのである。この時外務省政務局長だった山座円次郎は、この問題に対し、積極的な支持や反応を示さなかった。山座氏は2月19日に以下のような電報を後藤長官に打電している。

汕頭鉄道二付キテハ表面上何等関係ナキ日本公使ヨリ技師及材料云々ノ申込ヲ為ス八行ヒ難キ事情アリ就テハ張煜南ト我方トノ間ニ技師材料ニ関スル契約（或ハ予約ニテモ）ヲ至急取結ブコトニ運バレタシ左スレハ右契約ヲ実行シ他国人ヲシテ此利益ヲ横奪セシメザルガ為メ政府ハ飽迄モ我権利ヲ主張シ得ルノ地位ニ立ツベシ依テ至急右様取計ハレタシ。<sup>23)</sup>

愛久澤氏、祝氏、後藤氏の要求に対し、日本外務省の政務局長山座氏は日本公使が表に出て対処することは適当でないと考えていた。然し外務省は協力する事はしないものの、本件の重要性は認めており、後藤に対し張煜南との早期締結を促している。

実は愛久澤氏、祝氏、後藤氏は皆、直接張氏と相談することには限界があり、独占権取得の契約締結は難しいことが分かっていた。最良の方法としては、上意下達で、商部から命令してもらうのが最も効果的であると考えていた。これはまた張氏に他の外国商人を拒絶する有効な言い訳を与えるもので、これこそが優れた外交手段であった。外務省の積極的な反応を得ることが出来なかった祝は、後藤の指示の下、台湾総督府参事官長石塚英蔵にこの点を説明し、協力を求めた。2月26日祝氏は石塚氏に以下の様に説明している。

22) 「潮汕鉄道敷設ニ關シ日本ヨリ技師招聘及器械供給方ノ件」(『日本外交文書』第37巻第2冊(原文書：明治37年(1904)2月3日, 第19冊第782号) p. 49.)

23) 「潮汕鉄道敷設ニ關シ日本ヨリ技師及材料供給ノ件」(『日本外交文書』第37巻第2冊(原文書：明治37年(1904)2月19日, 第19冊第787号) p. 55.)

……依テ張煜南ヲシテ之ヲ断ル口実ヲ得セシメンカ為ニ八折ヲ見テ内田公使ヨリ巧ミニ載振<sup>24)</sup>殿下(商部大臣)ニ話シ込ミ同殿下ヲシテ日本商人愛久澤ナル者ノ鉄道事業ニ経験アル故技師ノ周旋ト材料供給ノ用向ヲ頼ミ然ルヘシトノ電報照会ヲ張煜南ニ發セシムルコトトスレハ張煜南八載振殿下ノ紹介アル故愛久澤ニ頼ムコトトセリトテ如何ナル筋ヨリ紹介アルモ体能ク外国人ヲ断リ得ルト云フ事ニテ此ノ演劇ヲ打ツカ為メ後藤長官在京中小官ヨリ右ノ趣電報シテ外務省ニ協議ヲ乞ヒ外務省ハ一旦引受ケタルモ前述ノ如キ込ミ入りタル事情疎通シ居ラサリシ為メ本月十九日山座局長ヨリ長官宛ニテ表面何等關係ナキニ内田公使ヨリ載振殿下ニ話シ込ム事出来ヌ故張煜南ト技師及材料供給ノ契約ヲ結ヒ来レ云々トノ電報来レリ此契約ヲ結ヒ得ル事ナレハ内田公使ヲ煩ハス必要ナキコトナルモ前述ノ通内輪ノ相談出来居ル事ヲ内田公使ノ手腕ニ訴ヘテ載振殿下ヲ使ヒ張煜南ニ他ノ外国人ヲ断ハル口実ヲ得セシメントスル計画ナル故此ノ義然ルヘク山座政務局長ニ御相談ヲ乞ヒタルナリ。<sup>25)</sup>

即ち、石塚氏の再度山座氏と相談してもらい、公式な交渉が上手くいかなければ、非公式に相談をしてもらい、必ず商部大臣戴振の協力を得、張氏に対し命令を出してもらうことで、初めて徹底的解決がみられるという内容であった。その後、石塚英蔵は外務大臣の小村寿太郎に本件を報告し、積極的な反応を得た。この状況を知った小村氏は、山座氏の態度とは打って変わりすぐさま決断を下した。3月1日、駐清國公使内田氏に対し電報を打電し、要旨を説明した後<sup>26)</sup>、同月4日には外交文書として、以下のように詳細な説明を行っている。

……然ルニ右張煜南ノ香港帰リ来ルヲ待チ北京ノ有力ナル官憲ノ紹介ヲ以テ該鉄道ニ技師材料ノ供給ヲ申込ミ之ヲ引受ケント目論見居ル外国人少カラサル趣之處張ニ於テハ從來彼等外国人トノ關係上断然右ノ申込ヲ謝絶シ兼ヌル虞有之候趣就テハ閣下ヨリ載振殿下ニ御内話相成本件ニ関シテ既ニ前述ノ如ク吳(吳理卿)ト林(林麗生)ノ間ニ契約成立シ居ルノミナラス林ハ技師材料ノ供給ニ付既ニ愛久澤ヘ依頼シ居ル趣ニ付外国人ヨリノ申込ハ一切受付ケサルヘキ旨同殿下ヨリ張煜南ヘ電示セラルル様御取計相成度右ハ取計上頗ル御困難ノ義万々推察致候得共本鉄道ニ関シ實権ヲ我方ニ獲得スルハ将来予テ要求中ナル南洋鉄道トノ連絡ヲ取り漸次台湾ノ対岸一体ヲ我利益圈内ニ收ムル上ニ於テ其係ルトコ口頗ル重大ナルモノ有之候ノミナラス台湾総督府ヨリ懇々ノ依頼モ有之候ニ付旁申進候次第第二有之候間右ノ趣意御了悉ノ上可成速ニ好機ヲ見載振殿下ニ御内話相成度……。<sup>27)</sup>

24) 慶親王奕劻の長男。

25) 「潮汕鉄道敷設ニ關連シ外国人ノ技師及材料賣込牽制策ニ關スル件」(『日本外交文書』第37卷第2冊(原文書：明治37年(1904)2月26日、第19冊第791号)) pp. 69-70。

26) 同上論文、pp. 70-71。

27) 「潮汕鉄道敷設ニ關連シ外国人ノ技師及材料賣込牽制ニ關スル訓令電詳細説明ノ件」(『日本外交文

この資料から、小村氏は潮汕鉄道が日本の南進政策における重要性を強く認識していたことを窺われる。もしこの鉄道における実権を掌握することが出来れば、将来は華南のその他鉄道と連結し、台湾と対岸を一体的にする計画を推進し、その勢力と利益の範囲を拡大することが出来ると考えていたのであった。従い、内田氏は時期を見計らい非公式の交渉を行い、日本側の言い分に従い戴振に対し、日本側（愛久澤氏）と呉氏、林氏が既に技師の雇用、材料供給契約を締結している事を再確認させ、これが合理的な判断であり戴振の不利にはならないことを理解してもらう必要があった。

清國公使の内田氏は命令に従い、載振貝勒爺と潮汕鉄道の技師と材料供給について協議を行い、張氏に対し紹介状を書いて貰える様、戴振を説得した<sup>28)</sup>。恐らく前述の通り非公式な交渉となっており、外交文書にはこれらの交渉の記録は見られない。然し4月15日に愛久澤氏が台湾総督府専売局長の祝氏に行った報告から、各勢力が激しく競争している状況下、戴振の協力を得る事で目論見通り技師の雇用、材料提供の独占権を得ただけではなく、意外にも更に2点の保証を得ることが出来た。それは1. 完工後、技師の雇用の事務を引き続き愛久澤氏に委託する、2. 将来路線を拡張する場合、同一条件で愛久澤氏に工事を委託する、という内容であった。原文は以下の通り。

張（張煜南）会談望通り運ヒタリ昨日領事立会調印ス諸所ノ競争烈シキニ関ハラスク運ヘル八振貝子（載振）照会ノ效能アリ外務及公使ヨリ然ルヘク挨拶請フ要スルニ会社八資金ヲ我ニ前渡シテ建造一切ヲ我ニ全任シ落成ノ上八重ナル技師事務我ニ托シ将来拡張ノ場合ニ同一条件ニテ我ニ委任ストノ意ニテ少シモ危険ナシト思フ既ニ手付金受取済ミ昨日電報ノ測量隊早く願フ小生八阿片事業総理人携ヘテ十七日廈門ヲ經台北ニ行ク成ヘク技師長貴官ノ御歸り早キヲ望ム<sup>29)</sup>

外務大臣の小村氏は、潮汕鉄道の契約が順調に締結されたことは、全て戴振の協力のお蔭だとして、4月22日に内田公使に感謝の電報を打電させている<sup>30)</sup>。5月23日、内田氏は正式文書として「日本公使内田康哉致商部尚書載振函」を出状し、以下のように感謝の意を述べている。

潮汕鉄道建設に雇用する日本人技師、建設に使用する材料などを愛久澤直哉と張京堂（張煜南）との交渉で契約を結んだ。廈門日本領事館は外務大臣に契約の内容を伝え、外務大臣の

書：第37巻第2冊（原文書：明治37年（1904）3月4日，第19冊第793号），pp. 71-72。

28) 「潮汕鉄道二付載振貝子へ表謝方依頼ノ件」（『日本外交文書：第37巻第2冊（原文書：明治37年（1904）4月22日，第19冊第800号）p. 90。

29) 同上資料，p. 90。

30) 同上資料，p. 90。



命令により私は商部へ感謝の意を伝えた。張京堂が両国の関係に立って大変熟慮しており、(張京堂に対して)敬意を持っている。交渉の成功は、商部大臣戴振のお蔭だ。よって、この手紙でお礼申す。<sup>31)</sup>

戴振の協力の下、日本側は技師の雇用、材料提供の独占権を首尾よく取得し、潮汕鉄道の工事を推し進めることが出来たばかりではなく、上述の約束により、1906年10月に潮汕鉄道完工後すぐに、愛久澤は潮汕鉄道公司与営業委託契約を締結し、汕頭駅内に営業部を設置、建設工事にあつた人員を全て営業部に移し、11月15日に営業を開始した。会社の重要幹部からは、林麗生が営業部長に就いたが、名前だけで決して毎日出社していた訳ではなく、実際の業務は総務課長兼技師長に就任した佐藤謙之輔が担っていた(鉄道建築時に技師長を務めていた)。その他に、総務課事務員1名、運輸係長と事務員4名、汽車係長兼技師及び事務員3名、駅長2名、機関士3名、工夫長1名、工夫17名、鉄道雇用教師1名の合計32名は、全て台湾総督府鉄道部出身の日本人で、その他重要なポストに日本人、台湾人70名を配置し、清国人111名が雑役及び日雇い苦力として雇われていた<sup>32)</sup>。このように上から下まで潮汕鉄道の経営を掌握していたのであつた。

以上の考察から、日本側は潮汕鉄道掌握の為、最初に行った三五会社の愛久澤氏と呉氏の関係による資金提供を通じた本事業への干渉のみではなく、台湾籍民林麗生を通じた資本注入も行った。次に日本側は技師の雇用、材料提供の特権を得る画策を練った。呉と密約を締結し、口裏を合わせる以外に、愛久澤氏は傀儡であつた林とも密約を結び、日本側の特権掌握を確認した。比較的困難であつたのが、関係が薄い名義上の代表である張氏で、如何にこの特権を同氏から獲得するかに苦心した。

日本側の対応は非常に巧みで、三五会社の愛久澤、台湾総督府専売局長の祝、参事官の石塚氏、民政長官後藤氏、外務省大臣小村氏、政務局長山座氏、駐清国公使内田氏、つまり民間企業、台湾総統府、外務省の三者協力の下、商部大臣戴振の協力を得て、上意下達の形式で張氏の契約承諾を首尾よく獲得したのであつた。望み通りの技師の雇用、材料提供の独占権を得たのみではなく、予期せぬ収穫として完工後の技師の雇用事務の委任と、以後線路拡張工事の優先請負権利も獲得した。この交渉過程をみると、日本側が種々干渉の方法を駆使し、経済的侵略を進めたことが分かる一方で、清国の外交上の破綻も如実に顕わしている。

また注意すべきことは、現在のところ中、日資料には記載されていない、イギリスによる本事業に対する国家的介入である。1905年6月18日の『申報』には「潮汕紳商上商部王参議稟」という興味深い記事がある。この記事によれば「……張(張焯南)は当初汕頭のイギリス商会

31) 宓汝成『近代中国铁路史資料』下冊(文海, 1977年) pp. 936-937。

32) 中村孝志「台湾総督府の華南鉄道工作 潮汕鉄道をめぐって」p. 87。

怡和洋行と見積工費を170万元としていたが、林（林麗生）は190万元で愛久澤直哉に発注した……線路が水道を阻み、家屋や墳墓を破壊し、事変に発展してしまう。愚民が無知であるといえればそれまでだが、林麗生が悪人を引き入れ、張煜南が原因を作った結果なのである<sup>33)</sup>

この記事は2点興味深い現象を顕わしている。1つ目は、イギリス商会怡和洋行はイギリス政府からの支援や工作がなく、民間の力だけで競争していたので、金額が安くても、請負等の利権を得ることが出来なかった。反対に、三五公司の愛久澤氏は国家の支援の下、この工事を見事請け負うことが出来た。2点目は、状況を把握していない潮汕の紳商たちは、多くの疑問が生じたい際、ただ商部に対応を要求するのみで、商部戴振の密令があったからこそ、このような結果になったことを知る由もなかったのである。

## 2. 長谷川謹介の積極的関与

### (1) 長谷川謹介の華南鉄道調査

#### (一) 閩、贛、江、浙四省鉄道網

1898年4月、清日両国は、「福建省不割譲条約」を締結したが、日本が実質的勢力を拡張する為に、軍事上、経済上からみると鉄道敷設が最良の方法であった。翌年、早速逓信省囑託、小川資源技師を福建、江西、浙江に派遣し、調査を行った後、1900年3月に清国政府に対し、「南清鉄道敷設計画」を提出した<sup>34)</sup>。この計画は清国政府には受け入れられなかったものの、その後台湾総督府鉄道部技師長長谷川謹介が華南に赴き鉄道調査をする際に重要な基礎となった。清国にとって外国勢力の侵入は、出資方法に問題なければ、建設費の節約または完全に負担をする必要がなく、鉄道を通じ現状を一新させ、内地産業及び輸出入貿易の振興につながるものと捉えていた。出資国または鉄道管理権を掌握している側にとれば、沿線の交通や経済をコントロールして、商権を獲得することが出来るだけでなく、軍隊を輸送させることも出来た。したがって、日本にとって、鉄道の存在は実質的勢力の樹立を示すものであり、台湾総督府は、華南鉄道の構築は、台湾の使命と捉えていた<sup>35)</sup>。

華南地方への経済的侵略の為に、日本は華南での鉄道を非常に重視するようになり、建築に参画しこれを掌握しようとした。南進政策にあわせ、台湾総督府鉄道部の長谷川謹介、新元鹿之助、菅野忠五郎、渡部英太郎、佐藤謙之輔、津田素彦、照屋宏、朝倉政次郎、真島寅三郎等といった技師達は、皆密令を受け華南にて鉄道調査を行っている。完全な鉄道建築計画作成の為、鉄道技師たちが調査したのは、線路だけではなく、当地の人口、産業、貿易、地形等の情

33) 「潮汕紳商上商部王參議稟」(『申報』光緒31年6月18日(1905年7月21日)2版)。

34) 鄭政誠、「日治時期台湾総督府對福建鉄路的規劃與佈局(1898 1912)」(『史匯』第10期, 2006年9月) pp. 7 8。

35) 台湾総督府『對岸鉄道豫定線路調査報告』(台湾総督府民政部, 大正7年(1918)4月) pp. 4 5。

報に及び、具体的な進行計画を策定していた<sup>36)</sup>。鉄道部技師長であった長谷川謹介は、鉄道部技師の中で最も早い時期に密令を受け、華南地帯で鉄道調査を行っていた。

長谷川氏は当時日本国内において屈指の鉄道技術者であり、1899年4月に民政長官後藤氏の招聘により来台、鉄道事務を担当した。当時、鉄道部部長は民政長官後藤氏が兼任していたが、後藤氏の絶対的信頼の下、技師長を務めた長谷川氏は思う存分その才能を活かすことができ、事実上の鉄道部の主導者であった。後藤氏は曾て以下のように語っている。

自分は明治32(1899)年4月台湾鉄道部創設以来同39(1906)年同島を去るまで台湾鉄道部長の職に在ったが、それは唯名義だけの部長で、鉄道のことは長谷川君に一任して盲判を捺して居たに過ぎない。従って満鉄へ赴任する迄は鉄道部長で在り乍ら鉄道のことには門外漢で殆ど何も知らなかった。それは畢竟技師長に其人を得たからである。<sup>37)</sup>

1901年、丁度台湾縦貫鉄道建築に奔走していた際、長谷川氏は台湾総督児玉源太郎の密令を受け、清国の福建、江西両省に出張に赴き、両省内の鉄道調査を行った。随行したのは、鉄道部技師菅野忠五郎と北投温泉旅館松寿園の主、松本亀太郎であった。菅野忠五郎は気圧計と測量器を携帯し、高低と距離を測定し、松本亀太郎は曾て福州に住んでいたため、通訳兼苦力の監督を担った。一行は1901年11月下旬に淡水から廈門に渡り、漳州、泉州、興化を經由し福州に入り、閩江へと上流に渡り、延平を經由し南寧に至った。1902年元旦には分水嶺を超え江西省に入り、南昌から九江に出て、揚子江を漢口まで上り、そこから上海に渡り、蘇州、杭州を経て2月に台湾に帰った。一行の目的は鉄道調査であったが、清国人に感付かれてはならず非常に注意して秘密裏に気圧計や測量器で高低や距離を測定し、土工の人数、橋梁やトンネルの長さ、駅の位置等を推定した。長谷川氏はこれに基づき、福建、江西、江蘇、浙江四省の鉄道網計画を策定し、児玉総督に着手や施工の順序について詳細な意見書を提出した<sup>38)</sup>。

前述の踏査により得られた結論は、日本は福建、江西両省の福州、南昌、九江の幹線を日本の勢力下に入れ、この路線と廈門、汕頭から広東に至る路線と連結させ、また汕頭から贛州を經由する粵漢本線にも連結させ、華南一帯の大動脈として重要な路線を作る必要があるということであった。愛久澤氏はまた当局に対し、日本の勢力下に収める必要があり、秘密裏に計画をたてることを進言した。然し当時日本は経済困難であった為、資金を捻出することができず、

36) 蔡龍保「長谷川謹介與日治時期台湾鉄路的發展」(『国史館學術集刊』第6期、2005年9月) pp. 94-102。台湾総督府『對岸鉄道豫定線路調査報告』(台湾総督府民政部、大正7年(1918)4月) pp. 1-62。

37) 蔡龍保、前掲論文、pp. 67-69。

38) 菅野忠五郎「南支那鉄道調査」(『工学博士長谷川謹介伝』(長谷川博士編纂会、昭和12年(1937)7月) pp. 229-234。

また外交上の制限もあり、福建、江西両省を貫く大鉄道計画は止む無く中止となった<sup>39)</sup>。

## (二) 潮汕鉄道

### 1. 線路踏査

日本当局が困難に阻まれていたその時、1903年11月に愛久澤と呉の共同で潮汕鉄道建築する密約が結ばれ、台湾総督府は鉄道部技師長長谷川を、狩獵の名目で秘密裏に潮汕鉄道の路線調査に向かわせることを決めた。長谷川氏は、日本は機会を逃してしまい華南地帯への進出は難しいと考えていたが、この命令を聞き大喜びをした<sup>40)</sup>。同月10日、長谷川氏は技師津田素彦を伴い、台湾を離れ鉄道線路の視察、調査に向かった。翌日廈門に到着し、愛久澤と会い、各事項につき話し合い、通訳の王乾生を伴い、当地の日本領事と旅行の手続き及びその他関係事項につき相談、領事館が発行した惠潮嘉道の道台に宛てた紹介状を持って12日に汕頭に着した。汕頭は欧米の宣教師以外は外国人旅行者が少なく、視察の道中に旅館等はなかった。検討した結果、船の中での宿泊が比較的安全と判断し、王を上陸させ小舟を借り、苦力を雇い、食料や寝具を詰め込んで出発した。これは正式に契約を締結する前の踏査であり、穏便に進めなければならず、秘密裏に手に入れた正確な地図を懐に潜ませ、測量器やコンパスの使用は、いつも公衆便所で隠れて使用していた<sup>41)</sup>。

12日、嶺東同文学堂の教師熊澤純之助の協力の下、汕頭から韓江支流を約1.5海里遡った地点で停泊した。13日、川を遡る際に、長谷川氏は下船し付近の地勢を視察し、津田氏は徒歩での踏査を行った。この日の行程は約16.7海里であったが、その内10海里は徒歩で視察を行い、その日も船上で夜を明かした。14日も引き続き川を遡り、前日同様下船して視察を行い、13海里の行程の内、6.6海里は徒歩で進み、遂に潮州府に到着した。前述の通り、この旅は名勝巡りを装う必要があった。15日には潮州内外一帯を視察し、当日の晩に、汕頭益安両替商の楊成鏡（日本籍）の歓待を受けた。参加者8人は皆潮州府の紳商で、長谷川はこの機に地方の状況を聞き、津田氏に筆談をさせた。その日の晩に出発し、16日に汕頭に戻り、曾光亮（日本籍）のところで1泊した。17日に汕頭から香港へ向け出発、その間汕頭の経済状況や貨物の集散状況等を詳細に調査し、将来の鉄道計画の予算を作成した。18日に香港に到着、19日に澳門を視察、20日に広東に戻り、21日には粵漢線を担当した日本人技師を訪れ、更に逋信省鉄道局技師山本新次郎<sup>42)</sup>の紹介により、粵漢線を担当した外国人技師にも会い、28日に

39) 津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」(『工学博士長谷川謹介伝』(長谷川博士編纂会、昭和12年(1937)7月) pp. 240-241。

40) 前掲「潮汕鐵路建設顛末」。

41) 同上論文、p. 241。

42) 山本新次郎は元々逋信省鉄道局技師で、粵漢鉄道を推進する為に停職して現地に赴いた。1906年粵漢鉄道が民営化となり、粵漢鉄道の技師となった。「休職鉄道技師山本新次郎清国政府ノ聘用ニ応シ俸給ヲ受クルノ件」(『公文雜纂』、明治39年(1906)、第38巻、逋信省) 参照。

台湾に戻った<sup>43)</sup>。

この長谷川氏の線路調査に対し、津田氏は曾てこう語っている。「長谷川氏が此線路を踏査せらるるに当っては、其観察実周到微細を極め毫末も看過する処がなかった。何等信憑すべき地図すらない未知の地方を踏査することとて甚大の困難があったに係らず透徹せる観察眼と豊富な経験とに基く判断は克く肯綮に当りて過らず、適切な方針を確立された一事は敬服の外ない。」<sup>44)</sup>

水量が少ない冬季には、韓江における船の行き来は完全に途絶えてしまうが、その他の時期には自由に行き来が出来る。この為、川沿いに鉄道を建設すれば、船との競争になり不利となる。しかも洪水が発生し堤防が決壊すれば、川に近い場所は水流が速く被害も大きくなる。したがって、長谷川氏は鉄道は船の交通がない中央平原に敷設するべきで、この方針で測量を実行するべきだと考えた。後日確かにこの方針に従って測量が行われている。長谷川氏が韓江の堤防決壊について考えたのは、以下のようにするどい観察があったからである。

長谷川氏は韓江を遡りながら地勢を視察している際に、偶然楓溪の南側にあった広々とした隴畝の中に、無数の大小の丘があるのを見つけ、随行していた津田氏にこう言った。「あれ等の草丘は往時堤防潰決して田園を埋没したる土砂を農民が鋤取り堆積したものと思はる。後日線路を決定するに際しては更に深く調査して善処すべきである。」潮州に到達後、津田氏が当地の老人に聞いたところ、長谷川氏推測した通り、東門付近で堤防が決壊し、大きな被害が出たということであった<sup>45)</sup>。

## 2. 評価と計画

長谷川氏は台湾に戻って間もない1903年12月15日に、台湾総督府に「汕頭潮州間鉄道線路踏査報告」を提出した。そこには詳細な踏査状況や潮汕地区の人口、商業貿易、水陸交通、地形、地質、河川、産業、貨物等の関係情報が記述されおり、更に汕頭、潮州府間に鉄道を敷設することに対して、以下何点か具体的な考えと意見を述べている。

(1) 高い開発価値の鉄道沿線：高い開発価値の鉄道沿線：汕頭、潮州との間の土地は肥沃で、生産力が高く、200マイル余りの間は水運が便利であり、広野の出口である。人口は約40万人であり、繁栄している潮州府、潮陽、揭陽などの県に出入りの門戸であり、末端にあるのは貿易額は4000万元に達する汕頭である。

(2) 簡単な工事：汕頭と潮州の間の地形は平坦で、建築資材も豊富で、賃金も安くてすむ。よって鉄道建設にはそれほどの費用がかからないだろう。将来、鉄道の運送や保線などがしや

43) 長谷川謹介「汕頭潮州間鉄道路踏査報告」(『後藤新平文書』, R23 七 台湾民政長官時代 五二。津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」 pp. 240 241。

44) 津田素彦, 同論文, p. 242。

45) 津田素彦, 同論文, p. 243。

すくなるであろう。今回の旅行はできるだけ秘密裡に行ったので、関税など詳細な統計を得ることができなかったが、全体的に言えば、本線には将来、発展性があると確信する。

(3) 鉄道敷設上の提案：A 汕頭と潮州の間の鉄道は潮州街道にそって進めるのがよいだろう。しかし、関爺涵以北を過ぎると西溪に近すぎるので、西溪を避けて別のルートを選ばなくてはならない。もし洪水が起きれば、堤防が崩壊し、鉄道が川に近ければ近いほど損害が大きくなる。西溪から離れていれば、洪水の氾濫区域が大きくなっても損害を抑えることができる。B 鉄道が西溪に沿って船運と競争しており、それは良策ではない。西溪と距離を置き、無数に分散する村落を鉄道が通過するのがよいであろう。C 駅の位置に至っては、汕頭の駅は汕頭の西側に位置する運河を含む、現在、埋め立てを行っている場所を起点とすることが一番よい。この起点はジャンク船の停泊地だけではなく、運河の向こうにある各商業倉庫と向かい合っている。潮州府の駅は西門外が一番よい。仮に支線を韓江まで延長できれば、水陸運の連絡により利便性が期待できる。D 西溪が氾濫し、軌道に浸水することを避けるために、少なくとも6尺ほどの堤防、その他の場所には「洪水抜き橋梁」と「コンベルト」などの施設が必要であ

表1 潮汕鉄道建設の予算概要

費目	項目	マイル毎の単価 (円)	合計 (円)
	用地費	5,000	140,000
	工事費	7,400	207,200
	橋樑及び関連施設費		256,000
	伏樋費	500	14,000
	軌道費	14,000	448,000
	停車場費		254,000
	車輛費		285,000
	器械場費		50,000
	諸建物費		40,000
	運送費	3,000	84,000
	建築用汽車費	500	14,000
	建築用具費	500	14,000
	電信架設費	320	8,960
	測量費	300	8,400
	柵垣及境界杭費	50	1,400
	工程監督費		164,246
	合計 (円)		1,989,100

(出典) 長谷川謹介「汕頭潮州間鉄道路踏査報告」(『後藤新平文書』, R23 七 台湾民政長官時代 五二)。

(注) 距離28マイル, 軌間4呎8吋半, 広軌に属する。

る。これ以外の工程はさほど困難はない。保線作業は簡単であるに加えて、3から4マイルほど置き場所に駅を設置することにも便利である<sup>46)</sup>。

(4) 鉄道建設の予算編成：報告書の最後に、長谷川氏は調査で得た情報に基づき、具体的に工事費、橋梁費、軌道費、駅舎建築費等の項目を計算し、潮汕鉄道建設の予算概要を編成し、この鉄道計画を推し進める重要な資料となった(表1参考)。

以上から窺えるように、長谷川氏はその専門的な才能に加え、児玉、後藤からの信頼を得ていた為、台湾縦貫鉄道工事と同時並行で、重要な任務を任せられ、1901年、1903年と続けて、秘密裏に華南鉄道の調査を行っていた。潮汕鉄道の調査経験を例にとると、任務が完成した要因は、本人の専門性以外にも、華南地区において日本勢力が各方面に浸透していたことも助けとなっていたことが分かる。愛久澤氏や領事館の支援を得ただけではなく、熊澤氏といった現地日本人や日本籍の清國人楊氏、曾氏等の協力を得ることで、調査も順調に行われていった。また長谷川氏は報告のなかでこのようにも述べている。

聞ケ所ニ抛レバ汕頭ニ於ケル清商中我国籍ニ入りテ我国ノ保護ノ下ニ立タンコトヲ望ムモノ頗ル多ク時々金銭ヲ以テ其望ヲ致サントスルモノアリ就中日本武徳会ノ会員タランコトヲ望ムモノ最モ多シ畢竟武徳会員トナリテ其徽章ヲ有スルモノハ我国ノ保護ノ下ニ立チ得ヘシトノ誤解ヨリ来レルモノニシテ殆ト一苦笑モ値ヒスト雖以テ一般ノ趨向ヲ窺フニ足ル。<sup>47)</sup>

これらの人物は、重要な場面でその能力を発揮していった。

長谷川氏が提出した報告書をもてみると、現地人口や商業貿易、水陸交通、地形、地質、河川、産業、貨物等の関係情報を網羅しているだけではなく、汕頭、潮州府間鉄道に対して具体的な考えを示し、評価と建議を行い、更に潮汕鉄道建設の予算概要を編成し、後日潮汕鉄道工事の重要な資料となり、潮汕鉄道建築の基礎となった。

## (2) 後藤新平の躊躇と長谷川謹介の催促

当時華南一帯は、政治上、経済上全てイギリスの勢力が一番強く、列強の中でその右に出る者はおらず、日本は最も劣勢であった、台湾総督児玉源太郎は、もしこの鉄道建設に加わることが出来れば、将来日本が華南地区に進出する際の拠点になると考え、この重要な任務を民政長官後藤新平に任せた。後藤氏は廈門三五会社の愛久澤氏と協議を行い、どのような手段で鉄道を手中に収めることが出来るか検討した。愛久澤は秘密裏に澳門との間を10回余り行き来し、台湾籍民林麗生を通して張焜南またはその代理人と交渉し、とうとう鉄道の建設、管理、請負に関して契約を締結した。1903年12月6日、張は南洋から香港に戻り、愛久澤氏は同市と船内

46) 同上。

47) 長谷川謹介「汕頭潮州間鉄道路踏査報告」。

で契約を締結した。愛久澤は契約書を台湾に持ち帰り後藤長官を訪ねた。後藤はこの意外な成功を非常に喜び、立ったまま契約資料を読み、大きな声で「我南清経営の根拠成れり」と叫んだ。この点から、後藤がこの鉄道事業を非常に重要視していたことが分かる<sup>48)</sup>。

然し時は丁度日露戦争寸前であり、児玉総督は日本に戻り準備にあたっており（1903年10月参謀次長就任、1904年6月に満州軍総参謀長就任<sup>49)</sup>）、後藤氏はこのことで児玉総督を煩わせたくないと思い本事業を進めていいか躊躇していた。同時にイギリスが勢力を拡張している華南地区に進出することで、イギリスとの関係を悪化させ、国際政治上悪い影響が出ることも心配された。また銀行側もこの鉄道の将来を有望視しておらず、出資に難色を示していた。この為、後藤氏はこの計画に援助することに対し、考えあぐねていた。愛久澤はこの状況を長谷川に伝え、協力を求めた。長谷川は後藤長官を訪ね、きっぱりと言った。

本件は総督及び長官の内旨を含み数か月に亘り愛久澤氏が苦心惨澹して獲得した包辦契約であって併も内容は実に完整無缺と云ふべきに、今に至り閣下が援助を躊躇せらるるといふのは如何次第であるか不肖の実に訝みに堪えざる所である。かく取扱はるるに於いては結局独り愛久澤氏を憤死せしむるばかりでなく、不肖の如きも素々内地に於ける幾多関係事業を放し擲して遠く台湾にに微力を尽くさんと決意するに至った次第は閣下の南清経営の大抱負を協賛せんが故であったのであり、又多数部下も不肖と同じく其意を体して粉骨碎身しつつあるのである。然るに今に至って空しく此好機を逸せらるるとなれば之は不肖の到底よく忍び得ざる所なるが故寧ろ自決するを然るべしと思ふ。<sup>50)</sup>

この発言から、長谷川氏が強烈な対外開拓思想を持っており、後藤氏がこの大きな機会を放棄することを望んでいなかったことが分かる。長谷川氏は元来口数少ない実行派であったが、このように激動した様子で後藤氏に意見を主張し、一説によれば手に持っていたグラスを割ったとまで言われている。その後、後藤氏は長谷川氏の進言を聞き入れ、すぐさま総督に報告し、関連手続きをすませ、三五会社の愛久澤氏を援助することを決めた。後日、ある宴会場で後藤氏は「今日のコップは特別誂だから中々壊れないよ。」<sup>51)</sup>と長谷川に対して冗談を発している。後藤は台湾総督府の中で、潮汕鉄道事業を支持した中心的人物で、その後藤が躊躇した時には長谷川が土壇場で重要な影響を及ぼしたのであった。

48) 津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」pp. 235 238。

49) 原幹次郎『自治制度改正十周年紀念人物史』（勤労と富源社、昭和6年（1931））p. 1。

50) 津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」pp. 238 239。

51) 同上論文、p. 239 240。



### 3. 台湾総督府鉄道部と御用会社の協力

#### (1) 鉄道部の技術支援

##### (一) 技術団の派遣

上述した台湾総督府鉄道部の実質的のトップであった技師長長谷川謹介及び技師菅野忠五郎、津田素彦が、華南鉄道の調査において、後の潮汕鉄道事業の基礎を築いた以外に、その後潮汕鉄道建設計画が進むにつれ、台湾総督府鉄道部の人員が次々と支援に赴いた。1904年5月、長谷川は鉄道部技師佐藤謙之輔、津田素彦、技手新見喜三、芦田信一、及び技術員、事務員、工夫、職工等19名のチームを派遣し、愛久澤氏の三五会社に所属せしめ、潮汕鉄道建築の支援に当たった。一行出発前には、児玉総督がわざわざ壮行会を開催し、技手以上のメンバーを総督官邸に招待し、総督府高官達と宴会を開いている。これは非常に特殊な例で、ここからも台湾総督府が非常にこの鉄道事業を重視していたことが窺える<sup>52)</sup>。

この時、台湾は正に縦貫鉄道工事の真最中であつたが、帝国日本の「南進」政策に協力する為、鉄道部は人手を割いてでも、出来るだけの人員を支援に向かわせた。佐藤謙之輔は山口県士族の出身で、大阪英語学校と鉄道工技生養成所では長谷川氏の後輩であつた。卒業後は日本国内の鉄道建設を担当し、白河 宇都宮区間に配属された。1897年には日本の中国鉄道工務課長に昇進した。長谷川が來台して技師長になってまもなく、佐藤も助手として來台し、1900年に台湾総督府鉄道部工務課技師となり、1903年には鉄道部打狗出張所所長となり、当時鉄道部のなかで重要な人材の1人となつていた。津田素彦は北海道士族の出身で、1900年7月に東京帝大土木科を卒業、同年8月には來台して、台湾総督府鉄道部工務課技師となり、1903年11月に長谷川氏に同行し、広東省、香港、澳門等に出張し、潮汕鉄道の路線調査を行った<sup>53)</sup>。

新見喜三は山口県の出身で、1894年3月に工手学校土木科を卒業、翌年3月に陸軍省鉄道隊付技術員の身分で台湾鉄道の測量及び建設に従事し、同年9月に日本鉄道局の雇員となり、1896年3月に日本鉄道株式会社の雇員となった。1899年3月に臨時台湾土地調査局技手となり、同年5月に臨時台湾鉄道敷設部技手に転任となった。鉄道部成立後、同部工務課技手となり、基隆 台北 淡水間及び曾文溪橋等の工事において現場監督主任を歴任している<sup>54)</sup>。1903年に鉄道部打狗出張所に転任となり、佐藤謙之輔指揮下の技手となった。芦田信一は1902年から鉄道部工務課に勤務しており、津田素彦指揮下の技手であつた<sup>55)</sup>。

52) 「潮汕鉄道敷地ノ測量購入進行状況等報告ノ件」(『日本外交文書』第37巻第2冊(原文書：明治37年(1904)10月31日、第19冊第810号) pp. 104 105。津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」p. 244。

53) 蔡龍保「長谷川謹介與日治時期台湾鉄路的发展」(『国史館学术集刊』第6期) pp. 73 99。

54) 『土木の人物』(出版社、出版年不詳) p. 5。

55) 高野義夫『旧植民政人事総覧』台湾編1(日本図書センター、1997年2月) pp. 364 456。

潮汕鉄道建設を支援するため、佐藤氏等4人は、1904年5月に停職となり、長谷川氏から関東に赴き三五公司の潮汕鉄道建設計画の支援を命じられる。これは秘密の任務であったので、台湾総督府は内閣への稟議の中では、「當府鉄道部技師佐藤謙之輔同津田素彦病等ノ処当分急治ノ見込ナク事務上差支ニ付文限令十一條一項四号ニ依リ休職ノ命ニ付及稟議候。」<sup>56)</sup>と公文書上では病気の為の休職となっており、その機密度の高さが窺われる。

一行は5月末に汕頭に到着し、潮汕鉄道建設部を設置、佐藤氏を潮汕鉄道公司技師長とし、この技術団のトップとした。6月より線路の測量に着手し、1か月余りかけて測量を終えて、平面、断面の2種類の実測図を会社に提出し、督弁だった張煜南の承認を得た後、土地収用を始めると共に、日本人技師が建設部において詳細な設計図を作成し、工事再委託の準備を始めた<sup>57)</sup>。1905年3月、長谷川氏は愛久澤氏等と一緒に汕頭に赴き、自ら測量船を視察し<sup>58)</sup>、設計上の各項目について、詳しい指示を加え、同月24日に台湾に戻った後、すぐさま建設計画を作成した<sup>59)</sup>。

## (二) 運営の人材育成

前節では清日双方の外交交渉、及び日本が如何にして技師を雇用したのか、材料提供の独占権を獲得していったかについて述べた。この権利の獲得は、また清国における鉄道が如何に日本技術に頼っていたかということも象徴している。1904年10月22日の「潮汕鉄道公司與愛久澤直哉訂立專條」には以下のように記されている。

56) 「鉄道技師佐藤謙之輔外一名休職ヲ命セラル」(『台湾総督府公文類纂』明治37年(1904)5月21日、9巻1019冊64号)。

57) 「潮汕鉄道敷地ノ測量購入進行状況等報告ノ件」(『日本外交文書』第37巻第2冊(原文書：明治37年(1904)10月31日、第19冊第810号)) pp. 104-105。

58) 張煜南は清朝から鉄道敷設の批准を取得した後、天津に赴き直隸総督袁世凱に謁見し、当時北洋工程司であった詹天佑を潮汕鉄道総工程司に招聘した。張、詹の2人は1903年12月15日に共に汕頭に下り、詹天佑は翌年から測量を開始し、韓江に沿って潮州まで上る路線(後に乙線と呼ばれる)計画を提出した。愛久澤直哉は汕頭から庵埠、彩塘、浮洋一帯を通過し、郡城までの路線(後に甲線と呼ばれる)を主張した。両線を比較すると、甲線の距離は比較的短く、工事費は節約出来て、沿線は人口が密集しているため、開通後の経営には有利だが、地価が高く、線路が通る村落や墓地が比較的多いため、多くの問題が発生するのは必至であった。しかも線路が通る地盤は低く窪んでいて、川が多くそれを越えなければならず、もし大雨になれば、排水が上手くいかず、容易に洪水が起こる可能性があった。会社の内務を取り仕切っていた林麗生と愛久澤直哉は既に材料に関する契約を結んでおり、会社の会議上、乙線は「河川が非常に紆余曲折しており、大変不便である」と強調し、甲線を採用する事となった。詹天佑はどうする事も出来ないとし、辞職して天津に戻った。陳海忠「從民利到國權：論1904-1909年の潮汕鐵路風波」(『太平洋學報』第10期) p. 87参照。

59) 津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」p. 244。鉄道建設業協会『日本鉄道請負業史』(三秀舎、1967年12月) p. 459。

潮汕鉄道総会社と愛久澤直哉は鉄道建設契約を結び、すべての工程はすでに竣工されて、問題がない。潮汕鉄道総会社に竣工した鉄道を渡した後、すべての人事、事業は潮汕鉄道総会社によって行われたが、鉄道保線と機械運転について、中国側には適任者がいなかったため、暫時に愛久澤直哉により日本人もしくは他の国の人を推薦し、会社の調査を経て、その人物が誠実で頼りあることを確認し、別に契約を結んだ。社長が経営の必要と考えれば、給料に関して会社が検討して決定する。この人員らが本分を尽くさなければ、会社がいつでもクビ、交代することができる。華人の中で機関車運転及び駅業務に熟練している者を一律に採用する。一方で会社が華人の子弟を約三十人選び、日本の三五会社と契約を結び、外国で鉄道について学ばせた。二年かけて卒業証書を得て帰国した者を会社が雇った。愛久澤直哉が推薦した日本人もしくは外国人は勤務状況を見てから、雇い続けるかどうかは会社側が決定する。もし、他省の鉄道に習熟した者がいれば、華人の学童の帰国を待たずに会社は随時採用でき、暫定的に経営担当の日本人および外国人を所属させる。愛久澤直哉は異議を申し立てることはできない。会社は自由に華人を選んで車両に乗り、鉄道技術を学ばせる。<sup>60)</sup>

つまり、工事や機械等は外国人を用いなければならなかった以外、人事の任用権は張煜南が握っていたのであった。清国出身で関係する能力を持っていれば、張氏はいつでも日本の技術者と代えることが出来た。張氏はまた、熟練の技術者を、長期的に外国人に頼るべきではないということも分かっていたので、三五会社と契約し、学童30名を海外に派遣しようとしていた。

潮汕鐵路会社の総弁（社長）の張煜南は、もともと堅強で聡明な者20名を日本鉄道局に派遣して技術を習得させ、1年半後に清国に戻り職務に就くことを希望していた<sup>61)</sup>。1904年11月に行われた実際の派遣状況は、潮汕鐵路会社が試験の形式で18歳以上29歳以下の派遣留学生を募集し、最後に上から20名を鉄道事務練習生として採用し、台湾総督府鉄道部に留学させている<sup>62)</sup>。つまり、鉄道部は技術団を派遣し、潮汕鉄道建設を支援しただけではなく、会社の経営人材の育成にも一役買っていたのであった。

## (2) 御用会社の関与

### (一) 三五会社と三井物産

潮汕鉄道事業全体の中で、最も重要な御用会社は三五会社であった。あらゆる交渉や策略のなかで、愛久澤氏は重要な役割を果たしていた。1904年4月14日、愛久澤氏はついに潮汕鐵路会社と建設請負の契約合意に至った。同年8月30日、愛久澤氏は潮汕鐵路会社と「潮汕鉄道敷設

60) 「潮汕鉄道二關スル清国公文書類寫送附ノ件」(『日本外交文書』第38巻第2冊(原文書：明治38年(1905)9月2日、第25冊第1080号)) p. 159。

61) 「鉄道技術見習生」(『台湾日日新報』明治37年(1904)10月26日、1947号、2版)。

62) 「鉄道事務練習生の台湾派遣」(『台湾日日新報』明治37年(1904)11月10日、1958号、2版)。

工事請負契約書」を締結したが、その内容は工事費と完工時期について触れられている以外に、請負の内容として賃料、線路、橋梁、レール及び付属する各物件、停車場、車両、電話、修理工場及び必要な機器、建築材料等に分けられていた<sup>63)</sup>。

この鉄道工事の建設材料は、機関車、レール等を輸入に頼った以外は、全て日本品と日本技術による製品を用いており、主に三井物産会社が調達を担当した。機関車3両は高田商会在アメリカの機関車工場 (Baldwin Locomotive Works) から購入、輸入して、レール及びその他鉄鋼材料は、三井物産会社がアメリカのカーネギー鋼鉄会社 (Carnegie Steel Company) から購入、輸入した。客車18両 (一等客車3両、二、三等客車15両)、貨車50両、車掌車4両、も全て三井物産会社が大阪汽車製造株式会社製の車両を調達した。レール幅4尺8吋半の広軌レール、アメリカ製75ポンドレール、枕木も三井物産会社が日本から木材を輸入したものであった<sup>64)</sup>。

## (二) 大倉組と後藤回漕店

長谷川謹介が台湾において、「速成延長主義」を以って縦貫鉄道建築を推し進めていた際、同氏は競争入札を廃止し随意契約<sup>65)</sup>を採用し信頼できる経験豊富な業者を指定しないと、縦貫鉄道工事の完備と敏速を期待できないと主張している<sup>66)</sup>。民政長官の後藤新平はその意見を受け入れ、各方面での運営に関して、1899年7月に勅令第323号を發布し、台湾の鉄道工事において自由に請負業者を選択し、随意契約を結ぶことが出来るようになった<sup>67)</sup>。

長谷川氏が指名して台湾縦貫鉄道工事に参加した日本の土木請負業者は、大倉組、鹿島組、久米組、吉田組、有馬組、志岐組、佐藤組等の7社であった<sup>68)</sup>。台湾縦貫鉄道で提携した経験

63) 「潮汕鉄道敷設工事請負契約二關シ報告ノ件」(『日本外交文書』第37巻第2冊(原文書:明治37年(1904)9月17日,第19冊,第806号) pp. 97-100。

64) 「潮汕鉄道開業ニ付郵孫謀總工程師ガ政府ニ稟報書送付ノ件(在広東領事)」(『台湾總督府公文類纂』明治40年(1907)1月1日,第5巻4976冊34号。台湾總督府交通局鉄道部『南支南洋の鉄道』(同部,昭和10年(1935)10月) p. 51。津田素彦「潮汕鐵路建設顛末」 pp. 243-244。津田素彦「潮汕鐵路建設」 pp. 110-111。

65) 所謂「随意契約」というのは、現在の政府採購法中の「制限方式」の事。この方式は特殊性、専門性、複雑性を伴う案件に対し、少数で特定の企業が請け負うことが出来る、または何回か入札を行うが、指定の能力がある企業のみ応札出来る方式。この他に、例え最も低い価格で応札したとしても、将来の履行能力が疑われる場合も、制限方式の入札を実施することが出来る。

66) 「鉄道及築港ニ要スル物件ノ買入借入及勞力ノ供給ニ關スル随意契約ノ件」(『台湾總督府公文類纂』明治32年(1899)1月17日,第361冊第16号,甲種永久保存)。

67) 1899年勅令第323号では、台湾總督府の鉄道事業所が、必要とする車両、器具、機械、その他鉄道設備を、他官庁または私設の鉄道会社から購入、借入する際、もしくは他官庁、または私設の鉄道会社に売却、貸出をする際、随意契約が可能となっている。「台湾總督府ニ於テ鉄道事業ニ要スル鉄道用品ノ売買貸借ニ關スル随意契約ノ件ヲ定ム」(『公文類聚』第23編,明治32年(1899),第19巻財政1,会計(会計法・会計法供託))参照。

68) 蔡龍保「長谷川謹介與日治時期台灣鉄路的發展」 pp. 90-91。

から、1903年11月末、長谷川氏は潮汕鉄道を調査して台湾に戻った後、大倉組土木部主任の岸本順吉を呼び、同社に「特命」として潮汕鉄道建設工事を発注したいという「内示」を伝えた。岸本氏は社長の大倉喜八郎に伝えたところ、大倉氏は「そんなことなら損得に拘らず存分にやれ」と答え、後日この鉄道工事は全て大倉組が請け負うことになった<sup>69)</sup>。

大倉組は、潮汕鉄道の建築を皮切りに、一步一步清国内地に鉄道工事を拡大する事が出来れば、大倉組の宣伝及び日本鉄道技術の展示品になると考えた。大倉喜八郎はこの鉄道事業について帝国日本にとっての意義とその将来の発展性についてよく理解していたので、積極的に関与していった。日本国鉄の建設費が1 kmあたり23万円、台湾の鉄道が1 kmあたり13万円だったのに比べ<sup>70)</sup>、大倉組は全長約40kmの潮汕鉄道工事費を僅か45万円で請け負っており、まさに原価を割る商売であった。

大倉組はこの工事を始める為、1904年10月初めに技術者、事務員、工夫を次々に汕頭に派遣し、現地の大通街に大倉組出張所を設けた。その数は日本人30人、台湾人20人、苦力は現地人を潮汕鉄路公司専務の林麗生が調達を請け負っていた。同月17日、汕頭駅の工事が開始された後、多くの大倉組の社員が定期船で汕頭に入り、11月30日までには70余名までにのぼり、汕頭に居留する日本人の半分を占めた<sup>71)</sup>。岸本氏吉は汕頭で各方面の事務を担当し、小林秀茂は現場主任を担当し、大塚晃長がこれを補佐した。小林氏と岸本氏は鉄道工技生養成所の同窓生であり、大塚氏は工学士で、後に鉄道技師となり、東武鉄道会社の常務取締役となる。この工事の監督主任は、佐藤謙之輔、後に津田素彦技師が担当した<sup>72)</sup>。

潮汕鉄道の建設に必要な材料を運送する為、鉄道部は台湾縦貫鉄道建設時にレールやセメントの運送経験がある後藤回漕店(後の後藤運送店)を特別に任命した<sup>73)</sup>。後藤回漕店は神戸を拠点とする海運業者で、日本が台湾を占領した後、すぐに渡台許可を取得して台湾で発展を遂げた。創業者後藤勝造と後藤新平の関係は密接で、この関係が同社の台湾での発展に大きく影響した<sup>74)</sup>。1899年9月、後藤回漕店は樟脳運送の特権を取得しており<sup>75)</sup>、台湾総督府と良好な関係を持っていた運送業者の1つであった。この為、鉄道部が広東で潮汕鉄道事業に従事する際にも、後藤回漕店が再度協力し潮汕鉄道の工事資材を運送したのであった。

69) 鉄道建設業協会 『日本鉄道請負業史 明治篇』(三秀舎, 1967年12月) p. 459。

70) 蔡龍保, 『推動時代的巨輪 日治中期的台湾国有鐵路』(台北:台湾古籍, 2004年9月), p. 310。

71) 「汕頭の過去及現在」(『台湾日日新報』, 明治37年(1904)11月30日, 1974号, 2版)。

72) 「潮汕鉄道敷地ノ測量購入進行状況等報告ノ件」(『日本外交文書』第37巻第2冊(原文書:明治37年(1904)10月31日, 第19冊, 第810号) p. 105。鉄道建設業協会 『日本鉄道請負業史 明治篇』(三秀舎, 1967年12月) pp. 459 460。

73) 「船舶の衝突」(『台湾日日新報』明治35年(1902)8月10日, 1283号, 5版)。鉄道建設業協会, 『日本鉄道請負業史 明治篇』 pp. 459 460。

74) 齋藤尚文「鈴木商店と台湾開発 樟脳事業を中心に」(兵庫縣:兵庫教育大学大学院学校教育研究科教科・領域教育学専攻社会系コース修士論文, 2009年12月) p. 109。

75) 「樟脳運搬の特定」(『台湾日日新報』明治32年(1899)9月21日, 418号, 2版)。

鉄道部とこれら御用会社の協力の下、1906年11月に潮汕鉄道が開通した。粵漢鉄道総技師の鄭孫謀は兩広總督の命令を受け、視察に赴いた。汕頭到着後、粵督が鉄道調査に派遣していた記名道の沈桐、潮汕鉄道の事務を取り仕切る四品京堂の張煜南、潮汕鉄道総技師の佐藤謙之輔と一緒に汕頭から鉄道に乗り潮州に向かい、潮汕鉄道の各工程を視察した。鄭氏は視察後、「創業したばかりで十分な設備も整っていないが、おおむね良材を用いて丹念に作られており、非常によい出来映えである……。」<sup>76)</sup>と、潮汕鉄道の建設品質に肯定的な評価を与えている。

## おわりに

潮汕鉄道の発展と、台湾總督府の対岸及び南洋政策は密接に結びついており、またそれは帝国日本の「南進」政策に協力する意味合いで、重要な施策であった。この為、既に述べた通り林麗生や吳理卿を通じて、資金的な関与を深める以外に、更に重要なのは密約の形式を通じ、技師の雇用、材料提供の独占権を得たことであった。三五公司の愛久澤直哉は、吳理卿と林麗生と難なく密約を結ぶことに成功しただけではなく、更に台湾總督府専売局長祝辰巳、参事官石塚英藏、民政長官後藤新平、更に外務大臣小村寿太郎、政務局長山座円次郎、駐清国公使内田康哉のアドバイス、協力、斡旋の下、水面下の交渉を通じて清国商部大臣載振の協力を得て、思惑通りその他の外国商人を排除し、張煜南と契約を締結し、技師の雇用、材料提供の独占権を得ることが出来た。更に予想外に、完工後の技師の雇用事務の委任、及び以降の線路拡張工事を優先的に受託する権利を得ることも出来た。この交渉過程は、日本側が様々な浸透の手段を用いて、経済侵略を進めたことを顕わしており、また清国外交の破綻も意味しており、決して林麗生や張煜南が外国勢を招き入れただけではなかった。商務大臣載振の失策こそが、重要な決め手であった。

民間企業、台湾總督府、外務省三者の協力の下、日本側が技師の雇用、材料提供の独占権を取得したことは、即ち台湾總督府鉄道部及び御用会社にとって侵入の道が開かれたことを意味し、その中で中心人物が鉄道部技師長長谷川謹介であった。長谷川はその専門知識で兎玉、後藤の厚い信任を得て、台湾縦貫鉄道工事と同時に、重要な秘密任務を与えられていた。1901年に鉄道部技師菅野忠五郎と福建、江西両省に出張し、鉄道調査を行い、四省鉄道網計画を提出した。1903年には鉄道部技師津田素彦と広東に赴き、潮汕鉄道路線について調査を行った。潮汕鉄道調査という秘密任務が成功裏に終わったのは、長谷川の専門的能力以外に、愛久澤、領事館の対応及び現地日本人及び日本籍清国人の協力もあったからである。提出された報告書には、現地の人口、商業貿易、水陸交通、地形、地質、河川、産業、貨物等の関連情報が網羅されており、また潮汕鉄道敷設について具体的な考え、評価、意見を述べ、建設費用の概算も

76) 「潮汕鉄道開業二付鄭孫謀總工程師ガ政府ニ稟報書送付ノ件」(『台湾總督府公文類纂』、明治40年(1907)1月1日、1巻、4976冊、34号)。

作成し、以後潮汕鉄道建設において重要な参考資料となった。この他に、後藤氏が潮汕鉄道事業の支援を進めたのも、長谷川氏の最終的な後押しがあったからである。

潮汕鉄道建設計画を推進するため、台湾総督府鉄道部は縦貫鉄道建設に忙殺されているながらも、技術団を派遣してこれを支援した。1904年5月、長谷川は技師佐藤謙之輔、津田素彦、技手新見喜三、芦田信一、及び技術員、事務員、工夫、職工の派遣団を愛久澤氏の三五会社に所属せしめ、潮汕鉄道建築の支援にあたらせた。また鉄道部は以後会社経営の人材育成の委託も受け入れていた。

工事を進める過程において、見逃せないのが官庁と密接な関係をもつ御用会社の役割である。その中で最も重要な御用会社は三五公司であった。各交渉、浸透、及び契約締結において、愛久澤は重要な役割を果たした。潮汕鉄道工事においては、長谷川氏の承認の下、台湾総督府鉄道部と提携経験があり、関係が深かった大倉組が、「利益度外視」で建設工事を受託している。線路建設材料の運送も、鉄道部と提携経験がある後藤回漕店が請け負った。機関車やレールを輸入に頼った以外は、建設材料は全て日本産または日本製品を使用し、それらは三井物産会社が調達を請け負った。

潮汕鉄道は日本の鉄道技術が清国鉄道に侵入する嚆矢となり、また日本技術者及び日本製品で建設した外国路線であり、更に台湾総督児玉源太郎と民政長官後藤新平等が華南に侵入する足がかりの1つとなった<sup>77)</sup>。潮汕鉄道は清日外交史上、重要な事象となっただけではなく、帝国日本の南進政策上、また台湾鉄道発展の歴史においても、特別な意味を持っている。これは清国外交の破綻を示す以外に、台湾総督府鉄道部及び御用会社が帝国日本の南進政策上、重要な役割を担っており、また植民地鉄道当局が「技術」を基に、2度目の拡張を狙った実例と言える<sup>78)</sup>。

77) 「潮汕鐵路建設」 p. 109.

78) 潮汕鉄道はその例の1つに過ぎない。日本外務省が1910年春に行った調査によれば、潮汕鉄道は依然として日本人技師長1人、保線係長1人、書記長1人、運輸掛長1人、機関掛長1人、工場長1人、工夫2人の計8名が雇用されていた。その他の清国鉄道で聘用されている日本人が、江西、京奉、吉長、川漢、粵漢（湖北省）、粵漢（広東省）等の鉄道にあり、実際の人数は下表の通り。その中で江西鉄道への関与が最も深く、技師長1人、技師4人、技手5人、工夫3人、通訳1人であった。この他に鉄道関連の学校も日本人を招聘しており、例えば四川鐵路学堂では、2名の日本人教師が、湖北鐵路学堂では3名の日本人教師が聘用されていた。

職種 \ 鉄道別	江西鉄道	京奉鉄道	吉長鉄道	川漢鉄道	粵漢鉄道 (湖北省)	粵漢鉄道 (広東省)	合計(人)
技師長	1						1
技師	4	1	4	1	3	4	17
技手	5			4	2	1	12
工夫	3						3
通訳	1						1
書記					1		1
計	14	1	4	5	6	5	35

「清国二関スル諸調査雑纂 第二巻 2本邦関係諸鉄道」(「外務省記録」1門政治、7類国際企業、10項雑) 参照。

本論文は「日治時期台湾総督府鉄道部の南進協力 以潮汕鉄路的发展為例」(『輔仁歴史學報』第28期, 2012年3月)を加筆修正したものである。