

2. 辛亥革命時の潮汕鉄道保護問題

1911年(明治44年)10月10日武昌で軍が蜂起し辛亥革命が始まり、11月10日に汕頭が、翌11日に潮州が、それぞれ独立宣言した。辛亥革命時の華南地域の日本海軍の活動については兪辛焯³⁾・波多野勝⁴⁾・麓慎一⁵⁾による研究、潮汕地域の民軍整理についてはEdward Friedman⁶⁾・蒲豊彦⁷⁾らの研究がある。1912年(明治45年)3月から4月の潮汕鉄道保護問題について、波多野は海軍首脳が「消極的姿勢」を取ったと述べているが、むしろ海軍首脳は当初、愛久沢直哉の意向を汲んで積極的対応を取ろうとしたものの最終的に抑制的対応に至った経緯を明らかにする。

日本政府は辛亥革命における当面の政策として、華南地域は外務省・海軍・台湾総督府が所管することとした。海軍は1911年(明治44年)11月14日、駆逐艦「東雲」に汕頭派遣を命じ、同艦は11月16日に入港した⁸⁾。巡洋艦「須磨」も「汕頭ニ於ケル革命党軍事費欠乏ス。台湾銀行保管ノ税関納金ヲ奪フ計画ヲナシツ、アリトノ風説アリ」⁹⁾の連絡を受け、12月8日に同港に到着した。その後、「須磨」は翌1912(明治45)年1月17日に汕頭を出港し廈門に停泊していたが¹⁰⁾、2月17日に汕頭に向け出港した¹¹⁾。これは民軍首領の一人である林激真と、陳炯明広東都督から潮汕地域の民軍再編成の命令を受けた陳宏萼が、汕頭にて交戦する恐れが生じたためであった。

一方、海軍は、2月、郡司成忠に漁業調査を着手させるとともに、福建沿岸の土地買収を計画した。愛久沢はこれらの活動に協力し、廈門沖合に位置する小島(虬松嶼)の土地取得交渉を進めていた。3月10日、東郷吉太郎台湾総督府海軍参謀長は財部彪海軍次官に「愛久沢法学士ハ学カト云ヒ資カト云ヒ土地ノ勢力ト云ヒ従来ノ経歴ト云ヒ海軍ノ方針ヲ貫カント欲セハ切ニ同氏ヲ推薦スル次第ニ候」¹²⁾と伝え、愛久沢の協力の必要性和関係する台湾銀行及び潮汕鉄道の重要性を述べた。

潮汕地方では革命に参加した多くの民軍が乱立し混乱を来していた。2月14日、愛久沢は後藤に、当地が無政府状態となり鉄道への不当不正の被害に対し泣き寝入りするか個人として革命徒党の主宰者と甲斐なく交渉するかいずれかの対応を取らざるを得ず「革兵ノ濫暴旅客ノ乗逃ゲ建造物ノ破壊盗去等日夜ニ発生スル事件ニ就テハ従業者ヲ慰諭」¹³⁾しているところであり、生命に関わる危険も近いことから鉄道保護のため30名程度の警護兵の来援を求めた。

林激真は「我部下に若干の利益を与へざれば操縦困難なる事情」¹⁴⁾があるため、汕頭港へ入港しようとした。しかし、「当地(引用者注 汕頭)商界陳(引用者注 陳宏萼)ニ賛同シ林ヲ阻止シテ年末ノ取引ヲ安全ニセン

コトヲ希望シ」¹⁵⁾ていたが、「当地軍界ニハ林派少カラス其ノ上陸ヲ共助」するものがあり両軍は対峙し¹⁶⁾3月9日に潮陽で衝突した。3月15日には戦闘が汕頭市街に及び、「須磨」から陸戦隊101名が揚陸し、鉄道宿舍方面には25名が哨舎を構え警戒に当たった¹⁷⁾。

台湾総督府鉄道部から三五会社に派遣されていた津田素彦は愛久沢に3月20日付手紙¹⁸⁾を送り、上記を伝えるとともに「列車ノ運転ハ十六日ヨリ全ク休止ノ已ムナキニ至リ」、堀輝房「須磨」艦長に鉄道職員保護のため鉄道宿舍に陸戦隊員の常駐を望んだが、堀からは鉄道職員からの直接の依頼には応じがたく、日本領事を通じた依頼が必要との見解を示された。しかし、領事は鉄道職員を特別扱いはできないと返答したことから、津田は「我鉄道ニモ常備ノ警戒員(兵ト警官タルトヲ問ハズ戦闘力アルモノ)ヲ配置セラルル様ニ当局ニ重ネテ御交渉相顧度海軍省辺ヨリノ確カナル命令アルニアラザレバ当方ニテ協議的ニ以上ノ如キ要求不可能ニ候」と愛久沢に依頼した。

林激真と陳宏萼の戦闘は林軍が優勢となり、3月15日 陳宏萼らは隠密裏に「須磨」に収容を要請した¹⁹⁾。3月18日、「東雲」が陳宏萼ら4名を乗せ基隆港に向けて出港し、21日に同港で彼らを台湾総督府の保護下に置いた²⁰⁾。

3月19、20日に在汕頭領事会議が、3月21日に汕頭停泊中である日本、イギリス、アメリカ、ドイツの軍艦艦長会議(列国海軍指揮官会議)が「須磨」艦内で、それぞれ開催され²¹⁾、後者では13条からなる「Scheme for the protection of foreigners」²²⁾を合意し、今後の各国陸戦隊配備計画を決めた。その計画において、鉄道宿舍を含む潮汕鉄道は外国人居住区域から離れているため保護対象外とされた(写真-1、図-2)。

3月22日、津田は愛久沢に、艦長会議で在留外国人保護のための防禦線を設けることが決まったが鉄道宿舍はその防禦線の外にあり、避難する場合は林軍兵営前を通過せざるを得ず戦闘に巻き込まれる可能性が高く、「本日領事ト面会セル処領事モ是レニハ困ルコト故艦長ニ面会シ兎ニ角鉄路員ヲ収容スル様依頼スト申居候」²³⁾と伝えた。愛久沢は後藤に津田の書簡の写しを同封した書簡を送り、潮汕鉄道の保護を求めた²⁴⁾。あわせて愛久沢は他の関係者にも同様の連絡をしたと思われ、海軍から辛亥革命視察に派遣され、廈門では愛久沢の歓待を受けた竹下勇大佐は、福州にて3月23日に「廈門愛久沢より潮汕鉄道保護のことに就て着電、直に意見を部長及び第三艦隊司令官に意見発信」²⁵⁾した。その内容は「(引用者注 潮汕鉄道は)特別訓令ナケレハ保護継続出来スト言ヘル由、我利権保持ノタメ日本人保護ノ名ヲ以テ全鉄道保護ノコトハ急務ナリト認ム」²⁶⁾であった。

3月26日、財部虎海軍次官は竹下からの連絡を受け、「本邦人保ゴヲ名トシテ情況ノヲ許サバ陸戦隊ヲ鉄道宿舎ニ派遣シ、可成其ノ手ヲ延シテ停車場及鉄道ノ保安ヲ期シ処スレバ南滿鐵道ガ馬賊ニ対シ警乗兵ヲ載セ居ル如ク、列車ニ守備兵ヲ乗ラシムルマデノ事ヲ実行セラレ差支ヘナカルベシ」²⁷⁾ (句読点は引用者) ことを稟申したが、「外相本稟ニ同意セズ」²⁸⁾ 再考することとなった。同日改めて財部は竹下に「潮汕鐵道ニ関スル愛久沢ノ電ヲ軍令部長ニ電報セラレタルヲ見ルニ、全部愛久沢ノ意見ノ如クセシニハ鐵道全線ヲ兵カヲ以テ守備スルノ形トナリ、遠ク内地ニ出兵スルヲ要スルヲ以テ仮令暫時タリトモ海ニ近キ地域外ニ海軍陸戦隊ニテ受持ツツ困難トスル所ナリ。貴官ハ其ノ辺ヲ熟考ノ上彼ノ電報ヲ取次カレタリヤ。又ハ陸軍ノ出兵ヲ促スノ意味ヲ含ミテ取次カレタリヤ。御意見承知シタシ。」²⁹⁾ (句読点は引用者) と竹下の見解を求めた。この問合せに対し、3月28日、竹下は



写真-1 左：潮汕鐵路公司，右：汕頭停車場
(鐵道宿舎は汕頭停車場の右側に位置していた)



図-2 1912 (明治45) 年3月21日 列国指揮官會議で設定された保護区域

出典) JACAR Ref. B03050364600, 各国事情関係雜纂/支那ノ部/汕頭 (1-6-1-26_1_12)「汕頭事情口絵送付之件」. 図-2は筆者加筆

「本官ハ此際取敢ヘズ海軍陸戦隊ヲシテ汕頭停車場ヲ保護セシメ時ニ幾分ノ兵員ヲ派遣シ同鐵道全線ヲ往復セシムルコトトセバ同鐵道保護ノ目的ヲ達スルヲ得ベシト思考ス。モシ對外其他ノ關係上差支ナシトセバ陸軍ノ出兵アルコト好都合ナリト思ハルルモ曩キニ電報セシ所ハ陸軍ノ派兵スノ意味ヲ有スルニアラズ」³⁰⁾ と返答した。

他方で、海軍本省は潮汕鐵道の実情調査のため、3月27日、辛亥革命に際し南清地域に派遣中の外波内蔵吉少将を厦門駐在 平井徳蔵中佐³¹⁾ 及び愛久沢に同行させ、汕頭へ向かわせた³²⁾。現地で指揮をとる堀にも、海軍本省や台湾総督府などから愛久沢による鐵道保護要請が伝えられたと思われる、3月28日、堀は「(引用者注 愛久沢の真意は) 鐵道従事員タル日本人保護ヲ名トシ其ノ実、潮汕鐵道ノ保護ニアルナラン。過般派兵ノ際官舎保護ノ目的ヲ主タラシメ時々鐵路公司停車場ヲ巡回セシムル計画ナリシカ鐵道員ハ先ニ鐵路公司ニ武装着劍ノ番兵ヲ配センコトヲ請求セシ如ク主客転倒ノ嫌アリ」³³⁾、 「(引用者注 愛久沢が) 各方面ヨリシテ種々ノ疑惑質問ヲ起サシメタルモ本職ハ最初ヨリ執リタル計画竝ニ方法ヲ以テ万全ノ策ト信ジテ疑ハサル処ナリ」とし、鐵道宿舎の婦人小兒は3月21日の列国海軍指揮官會議で合意した保護区域内の日本領事館付近の民家に先に避難させ、男子は同宿舎に留まるものの危険が迫る場合には水路で「須磨」まで引き揚げる計画であったとした。

3月31日、外波、平井、愛久沢は汕頭に到着し、堀とともに汽車に同乗し汕頭停車場から菴埤駅までの状況を視察した。翌日、愛久沢は厦門に戻ったが、外波、平井、堀は広東都督より鎮撫のため派遣された呉祥達が入汕した場合の対応を協議し³⁴⁾、外波は「同鐵道保護ニ関スル須磨艦長ノ現ニ取ラル、手段適当ト思考ス」³⁵⁾ と海軍本省に報告した。潮汕地域の内戦は「陳林ノ争闘ハ延ビテ潮州人嘉応州人間ノ械闘ノ如ク變化」³⁶⁾ していった。

4月2日、呉らが兵約1500名とともに汕頭港に入港したことから³⁷⁾、堀は「鐵道宿舎ニ將校一下士卒十二名派出スルノ予定ナルモ目下其時期ニ非スト認メ単ニ武装セサル下士卒五名(銃器ハ予メ官舎ニ置ケリ)ヲ同官舎ニ出シ置ケリ」³⁸⁾ 対応を取るとともに、「東雲」からは兵員を散歩と称して停車場付近に巡回させる³⁹⁾ といった抑制的対応が取られた。

呉祥達軍と林激真軍との大規模な衝突は回避され、一時的に治安が回復したことから、4月9日から潮汕鐵道は汕頭浮洋間の運行を再開し⁴⁰⁾、4月14日には終点である意溪まで全通した⁴¹⁾。林激真及びその兵士は5月6日、香港に向けて出港し汕頭から離れた⁴²⁾。その後、呉は潮汕地方の民軍首領を整理し、一時的に秩序は回復した。潮汕鐵道では3月16日から4月13日までの

間、運行停止となったため、3、4月の乗客数は明らかに減少したが次第に回復していった（図-3）。

1912（大正1）年10月、愛久沢は後藤に、同年9月25日をもって潮汕鉄道に提供された台湾罹災救助基金出資金百万元は所定の金利を付して完済したことから、対岸関係事項は一先ず終了し台地南洋事業に集中することとし、潮汕鉄道に対しては自らが一文も出資せず過日に信用を以て管理を付託されていることから、将来何らかの理由によりその契約放棄を求められた場合にはその成行きに任せる決意であると伝えた⁴³⁾。



図-3 1912（明治45）年1月から1913（大正2）年4月までの月別乗客数と同収入

出典) JACAR Ref. B10074701800 (204-209), 「潮汕鉄道関係一件 第二巻(F-1-9-2-25_002)」大正2年5月19日付け 河西信在汕頭領事代理副領事より牧野信頼外務大臣宛「潮汕鉄道ニ関スル件」

3. 対華二十一カ条要求第五号第五項における潮汕鉄道の関わり

大隈重信内閣は1915（大正4）年1月18日、中華民国政府に第一号から第五号までの「二十一カ条要求」を提出し、このうち第五号第五項は華中華南地域における鉄道権益に関し「武昌ト九江南昌線（引用者注 南潯鉄道）トヲ連絡スル鉄道及南昌杭州間南昌潮州間鉄道敷設権ヲ日本ニ許与スルコト」（下線部は引用者。以下も同じ。）を要求するものであった。

同要求に関しては奈良岡聰智による総括的研究⁴⁴⁾がある。第五号第五項については、中華民国政府との南昌杭州線及び九江武昌線の借款交渉において、両線が英国と借款契約を交わした寧湘鉄道（南昌南京間）の支線であることを理由に中華民国政府が交渉を拒絶したため、「日本が華南に持っているただ二つの鉄道、つまり潮汕、南潯両鉄道を結びつける路線⁴⁵⁾の敷設権を要求する「新規の権益を求めたもの⁴⁶⁾であり、「両線（引用

者注 南昌杭州線及び九江武昌線）に福建線（南昌—潮州）を含めた3線の敷設権を求めて包括的な外交交渉⁴⁷⁾であったと認識されている。また、久保田裕次は、外務省が東亜興業の南潯鉄道に対する「消極的な動きに対処するためにも、技術的・経済的見地から南昌—杭州線敷設権の獲得や南潯鉄道と武昌との接続の正当性を高める必要があった⁴⁸⁾と述べている。

古市公威が1909（明治42）年8月から1918（大正7）7月まで社長を務めた東亜興業は南潯鉄道に借款供与していたが、古市の役割や同鉄道には多くの研究の余地が残されている状況である⁴⁹⁾。本研究では同要求第五号第五項における外務省による潮汕鉄道と南潯鉄道借款問題への対応を考察する。

1914（大正3）年8月26日、日置益中国公使は華中華南地域の鉄道に関して中国に対し「日本国ヨリ借款ヲ起シ九江武昌間及南昌衢州杭州間ノ鉄道ヲ建設スルコト。将来南昌撫州光沢福州廈門間及福州三都澳間ノ鉄道并ニ前記南昌廈門線ト南昌杭州線等ヲ連絡スル鉄道ヲ建設セントスル場合ニハ必ス先ツ日本国ニ協議スルコト」⁵⁰⁾を他の要求項目とともに加藤高明外務大臣に具申した。

この上申後、加藤は17項目の「日置公使ニ対スル訓令案」⁵¹⁾をまとめ、その中で華中華南鉄道権益に関しては「武昌ト九江南昌線トヲ連絡スル鉄道及九江杭州間、南昌潮州間鉄道敷設権ヲ日本ニ許与スルコト」⁵²⁾に変更した。同訓令案は1914（大正3）年11月11日の閣議を経て、12月2日の内奏裁可までの間に追加削除が行われ、12月3日にいわゆる「対華二十一カ条要求」が決定された⁵³⁾。

他方で、松井慶四郎外務次官は11月6日に内田嘉吉台湾総督府民政長官に「予テ御話アリタル潮汕鉄道延長線及支線ニ関スル調査書類至急御送付アリ度シ」⁵⁴⁾と依頼した。これに対し内田は同調査は実施しておらず「貴省ニ調査費ノ余裕アラバ汕頭ナンシヨウ（引用者注 南昌）間ニ技術員派遣サレタシ御一考ヲ煩ハス」⁵⁵⁾と返答した。また、外務省は愛久沢に潮汕鉄道の経緯をまとめるよう依頼し、愛久沢は12月11日に「支那広東省潮汕鉄道由来」⁵⁶⁾を小池張造外務省政務局長に提出した。この中で愛久沢は潮汕鉄道の延伸は「汕頭ヨリ江西省南昌ヲ経テ九江ニ至ル福建浙江ヲ包括スル一線ヲ我ニ収メ之ヲ基礎トシ漸次福建浙江等ニ分岐スル」路線を想定していたと述べており、当初から福建省沿岸を経由するルートではなく南昌へ直通するルートを考えていたと思われる。

北京公使館は加藤の訓令案を検討し、翌1915（大正4）年1月4日、小幡西吉書記官が公使館を代表して外務省に出張し、第五号第五項については「南昌潮州間鉄道ノ経路如何右ハ已ニ支那側ニ交渉セル南昌福州廈門ヨリ潮州ニ延長スルモノト解ス」⁵⁷⁾と質問した。これに

対し、1月15日、小池は小幡に

「南昌潮州間線ハ、南昌、福州、厦門線トハ全然別個ノ問題ナリ。且又本第五項ノ諸鉄道ニ付テモ先ツ敷設権ヲ主張スルコトシ已ムヲ得サルニ及テ借款鉄道ノ主義ニ改ムルコトト致度シ」⁵⁸⁾

と回答し、南昌潮州間の経路に関する調査資料を示した。この調査資料の内容は不明であるが、1904（明治37）年8月から翌1905（明治38）年7月までの約1年、本間英一郎が当区間の踏査を実施したとされている⁵⁹⁾。

「支那広東省潮汕鉄道由来」の加藤大臣から日置公使への送付起案文には「大正四年一月十五日小幡書記官ニ託ス」⁶⁰⁾と添え書きがあり、同書は小池と小幡の面談時に手交説明されたものと思われる。以上のように第五号第五項における潮汕鉄道の事前調査は愛久沢への聞き取りもあわせて短期間で実施された。

南潯鉄道は1915（大正4）年2月3日に全線開通したが、途中の橋梁3橋が未完成で渡船を用いるなど、不完全な状態での供用であった⁶¹⁾。東亜興業は、同鉄道の完成のためには残る架橋工事等費用として更に約160万円の資金が必要であるとの報告書を3月23日に小池へ提出した⁶²⁾。これより先、3月14日に古市公威東亜興業社長は小池に「借款ニ応スルコトハ拒絶シ度キ意嚮ニシテ今後ノ善後策トシテハ寧ロ南潯鉄道ヲ支那政府ノ国有トナス方得策」⁶³⁾との見解を示した。これに対し、小池は古市が現地視察のため九江に到着する3月29日頃までに外務省の方針を回答する約束をしたが、3月27日、

「当時ノ予想ト反シ右鉄道問題関係ノ案件ハ現ニ進行中ノ日支交渉会議於テハ未タ議題ニ上ルノ運ニ至ラス右ノ次第ナルヲ以テ外務省ノ関スル限リハ本問題ハ暫ク之ヲ現状維持トシ置度意向」⁶⁴⁾

と返答した。「現ニ進行中ノ日支交渉会議」とは対華二十一カ条交渉であると考えられ、小池は同交渉により国内における南潯鉄道借款継続問題の解決を図ろうとしていたと思われる。結果的に対華二十一カ条要求第五号は5月7日の最後通牒時に削除されたが、南潯鉄道借款は翌1916（大正5）年5月に成立した。

その後も潮汕鉄道は台湾総督府鉄道部から三五会社に職員が派遣され営業が続けられたが、日本政府等からの組織的な支援が行われることなく、三五会社は1923（大正12）年頃に撤退し⁶⁵⁾、潮汕鉄路会社が自ら経営することとなった。

4. おわりに

1912（明治45）年3月、日本海軍は潮汕鉄道の重要性と愛久沢の福建沿岸での権益獲得活動への協力に配慮

し、潮汕地域の革命民軍整理に際し愛久沢の意向に沿って鉄道従業員保護を名目として鉄道全線に派兵し、組織的に鉄道を保護しようとした。しかし、現地指揮官である堀「須磨」艦長は列国指揮官会議で合意した枠組みを尊重し、鉄道全線に及ぶ保護は行われなかった。

外務省は、華中華南の鉄道権益を獲得するため1915（大正4）年1月の対華二十一カ条要求第五条第5項により潮汕鉄道と南潯鉄道に接続する南昌潮州間の鉄道敷設権を獲得するため、事前調査として愛久沢への潮汕鉄道に関する聞き取りが行われた。しかし、同鉄道に対しては愛久沢が率いる三五会社が管理委託しているのみであり、日本は同鉄道に対し実質的な権益を有していなかったことから、第五号第五項が成立した場合、日本政府は同鉄道をどのように位置付けしようとしていたのか更に研究が必要である。

謝辞：名桜大学国際学群 清水美里准教授、元楠河歴史研究会 松木達雄氏には有意義なご助言をいただきました。ここに記して謝意を表します。

REFERENCE

- ・『日本外交文書』は日本外交史料館デジタルコレクションにより引用し、表記は『外 公刊巻冊名』とした。
 - ・JACAR（国立公文書館アジア歴史資料センター）レファレンス番号後のカッコ内数字はコマ番号である。
 - ・津田素彦及び愛久沢直哉の書簡は、『後藤新平記念館所蔵 後藤新平書翰集』（雄松堂書店、2009.）による。
- 1) JACAR Ref. A01200130800, 「外務内務大蔵三大臣請議潮州汕頭間鉄道工事受負益金ニ関スル台湾総督稟申承認ノ件」内 1915（大正4）年10月1日 台湾総督府安東貞美総督より大隈重信総理大臣宛 民財第5334号
 - 2) JACAR Ref. B10074701800 (164-165), 「潮汕鉄道関係一件 第二巻(F-1-9-2-25_002)」1909（明治42）年9月26日受 在厦門愛久沢発 後藤男爵及び大島長官宛
 - 3) 兪辛焯：『東アジアのなかの日本歴史9 孫文の革命運動と日本』, pp183-184, 六興出版, 1989. 4.
 - 4) 波多野勝：『近代東アジアの政治変動と日本の外交』, pp146-152, 慶應通信, 1995. 9.
 - 5) 麓慎一：「郡司成忠による水産事業と海軍—辛亥革命期における台湾の対岸経営を中心に—」, 『新潟大学教育学部紀要11(1)』, pp53-61, 2018. 10.
 - 6) Edward Friedman: Revolution or Just Bloody Cycle?: Swatow and the 1911 Revolution, The Journal of Asian Studies 29(2), pp289-307, Association for Asian Studies, 1970. 2.
 - 7) 蒲豊彦：『闘う村落 近代中国華南の民衆と国家』, pp233-234, 名古屋大学出版会, 2020. 9.
 - 8) JACAR Ref. C08041068200 (1048), 「(自) 明治44年～(至) 大正2年 清国事変書類 卷40 清国事変に関する警備概報(20) 止(防衛省防衛研究所)」(以下、「清国事変書類」の記載を「JACAR:レファ

レンス番号(コマ番号)」に省略する)

- 9) JACAR Ref. C08041058200 (1071)
- 10) 同上 (1098)
- 11) JACAR Ref. C08041058300 (1122)
- 12) JACAR Ref. C08041091900 (1577)
- 13) 1912 (明治45)年2月14日 愛久沢直哉より後藤新平宛
- 14) 波多野勝, 黒沢文貴, 斎藤聖二, 櫻井良樹編:『海軍の外交官 竹下勇日記』, p184, 芙蓉書房出版, 1998.1.
- 15) 1912 (明治45)年2月16日 「広東ヨリ来航ノ革命軍ニ対シ上陸阻止ノ件」, 『外 清国事変』 pp42-43
- 16) 1912 (明治45)年3月8日 「暴動勃発ノ際ニハ陸戦隊ヲ上陸サスヘキ件」, 『外 清国事変』 p45
- 17) JACAR Ref. C08041058300 (1150-1153)
- 18) 1912 (明治45)年3月20日 津田素彦より愛久沢直哉宛
- 19) JACAR Ref. C08041058900 (1351-1352)
- 20) JACAR Ref. C08041068300 (1103-1104)
- 21) JACAR Ref. C08041058300 (1162-1163)
- 22) JACAR Ref. C08041041300 (1365-1366)
- 23) 1912 (明治45)年3月23日 津田素彦より愛久沢直哉宛 (手紙自体に日付けはなく用箋には「明治45年3月23日」と記載されているが, 内容から津田が手紙を書いたのは3月22日と思われる)
- 24) 1912 (明治45)年3月22日 愛久沢直哉より後藤新平宛
- 25) 前掲『海軍の外交官 竹下勇日記』 p164
- 26) JACAR Ref. C08041091900 (1619)
- 27) JACAR Ref. C08041092000 (1654)
- 28) 同上 (1656)
- 29) JACAR Ref. C08040981100 (953-955)
- 30) 同上 (951-952)
- 31) 1911 (明治44)年11月8日 「駐在海軍武官通知ノ件」, 『外 清国事変』 p59
- 32) JACAR Ref. C08041092000 (1645)
- 33) 同上 (1635)
- 34) JACAR Ref. C08041058800 (1321-1322)
- 35) JACAR Ref. C08041092000 (1667)
- 36) JACAR Ref. C08041058300 (1165)
- 37) JACAR Ref. C08041068300 (1106)
- 38) JACAR Ref. C08041058800 (1325)
- 39) JACAR Ref. C08041068300 (1106)
- 40) 同上 (1115)
- 41) JACAR Ref. C08041058400 (1189)
- 42) JACAR Ref. C08041068300 (1121)
- 43) 1912 (大正1)年10月1日 愛久沢直哉より後藤新平宛
- 44) 奈良岡聰智:『対華二十一カ条要求とは何だったのか』, 名古屋大学出版会, 2015.
- 45) 白井勝美:『日本と中国一大正時代一』, p76, 原書房, 1972.9.
- 46) 堀川武夫:『極東国際政治史序説』, p137, 有斐閣, 1958.12.
- 47) 荻原充:「南京国民政府の華中・華南鉄道建設と日本:浙贛・京粵各鉄道建設をめぐって」, 『経済学研究 48(3)』, p109, 北海道大学, 1999.1.
- 48) 久保田裕次:「華中・華南の鉄道利権と「勢力圏」外交一第一次世界大戦期を中心に一」, 『日本歴史 794』, pp43-44, 日本歴史学会, 2014.7.
- 49) 故古市男爵記念事業会編:『古市公威』, pp160-164, 1937.7., 村上勝彦:「長江流域における日本利権一南潯鉄道借款をめぐる政治経済史」, 安藤彦太郎編, 『近代日本と中国一日中関係史論集』, pp127-164, 汲古書院, 1989.3., 小野田滋:「古市公威と鉄道」, 土木学会土木図書館委員会, 土木学会土木史研究委員会編『古市公威とその時代』, pp324-327, 土木学会, 2004.11., 明石岩雄:「第二部 南潯鉄道と日本帝国主義」, 『日中戦争についての歴史的考察』, pp115-137, 思文閣出版, 2007.3.など
- 50) 1914 (大正3)年8月26日 「中国ニ対スル我要求条件ニ関スル件」, 『外 大正3年第3冊』 p545
- 51) 1914 (大正3)年12月3日 「日置公使ニ対スル訓令案」, 『外 大正3年第3冊』 pp579-590
- 52) 同上 p581
- 53) 1914 (大正3)年12月3日 「中国ニ対スル要求提案ニ関シ訓令ノ件」, 『外 大正3年第3冊』 pp561-579
- 54) JACAR Ref. B10074701800 (214), 「潮汕鉄道関係一件 第二卷(F-1-9-2-25_002)」, 電送第3984号 1914 (大正3)年11月6日発 松井慶四郎外務次官より台湾総督府内田嘉吉民政長官宛
- 55) 同上 (215), 1914 (大正3)年11月7日発 台湾総督府内田嘉吉民政長官より松井慶四郎外務次官宛
- 56) 同上 (216-220), 愛久沢直哉:「支那広東省潮汕鉄道由来 (1914 (大正3)年11月)」
- 57) 1915 (大正4)年1月4日 「対中国提案ニ関スル日置公使意見書」, 『外 大正4年第3冊上巻』 p109
- 58) 1915 (大正4)年1月15日 「対中国提案ニ関スル日置公使意見ニ対スル小池政務局長回答書」, 『外 大正4年第3冊上巻』 p110
- 59) JACAR Ref. B04010904500 (225), 「支那鉄道関係雑件/台湾総督府報告(1-7-3-9_2)」, 台湾総督府:「南支那及南洋調査第二十一 対岸鉄道予定線路踏査報告」, p2, 1918.4.)
- 60) JACAR Ref. B10074701800 (222), 「潮汕鉄道関係一件 第二卷(F-1-9-2-25_002)」, 機密送第5号 1915 (大正4)年1月10日 加藤高明外務大臣より在支那日置益公使宛「潮汕鉄道ニ関スル件」
- 61) 1915 (大正4)年2月16日 公信第50号 「南潯鉄道全通ニ関スル八木書記生ノ報告送付ノ件」, 『外 大正4年第2冊』 pp366-367
- 62) 1915 (大正4)年3月23日 「南潯鉄道不足資金再続借ニ関スル報告書差出ノ件」, 『外 大正4年第2冊』 pp369-372
- 63) 附記1 1915 (大正4)年3月14日 小池政務局長及古市東亜興業総裁会談内容「メモ」, 『外 大正4年第2冊』 p372
- 64) 附記2 1915 (大正4)年3月27日 小池政務局長ヨリ成田東亜興業会社々員ヘノ陳述要領「メモ」, 『外 大正4年第2冊』 p372
- 65) JACAR Ref. B10074702200 (317), 「潮汕鉄道関係一件 第三卷(F-1-9-2-25_003)」, 公第34号 1929 (昭和4)年1月22日付 別府熊吉汕頭領事より田中義一外務大臣宛「潮汕鉄道整理計画ニ関スル件」

(2022.4.18 受付)