

圖一 中國東北地圖



〔資料來源：西村成雄，《日中？霸權？「滿洲」》（東京：岩波書店，
1996年5月7日，頁 ）〕

第三章 第一次大戰前東北的鐵路交通與日本的對華政策

與其他國家比較起來，日本在中國發展的階段性相當明顯，會有這樣的情況，應該與日本在東北亞的逐步興起有關。總括而言，日本的興起可以分為三個時期。第一期是甲午戰爭至日俄戰爭，第二期是日俄戰爭至第一次大戰，第三期是第一次大戰發生之後。本章將討論第一期與第二期的日本鐵路發展。

第一節 甲午戰爭至日俄戰爭時期 - 日本的東北鐵路政策第一期

第一個時期是中日甲午戰爭後至日俄戰爭，這個時期日本的整體中國政策是比較隱忍的態度，雖然在中日甲午戰爭前後，日本對中國的態度是非常積極的，不過在國際形勢的壓力下不得不採取一種較低的姿態。

在一些日本的知識份子的言論主張中，不難發現到日本對中國的態度帶著一種侵略性的思考，如西鄉隆盛、山縣有朋、桂太郎、小川又次等等，對整個日本的對外發展都有一貫性的計畫及目標。到中日甲午戰爭，在顯赫的軍功的支援下軍方對政府的影響力開始變得強勢。但是在戰爭告一段落後，由於陸軍與海軍的著眼重點各不相同，出現了一些意見上的分歧。海軍的立場在擊潰中國的北洋艦隊之後力主南進，而陸軍則是主張北進。以海軍的想法，是將臺灣作？一個南進的基地，把日本的勢力伸入南洋一帶，進而獲得南洋的物資與利益；而陸軍的想法則與日本國內的主流思想相近，將滿蒙視？發展的目標，進而箝制中國的首都與北方一帶。況且如果佔據了遼東半島，對日本有兩個重大的意義，第一是鞏固了日本在朝鮮的勢力，第二則

是可以扼北京之咽喉，使日本對中國的影響力將大增。¹

雖然陸軍的想法似乎決定了日本對外發展的大方向，但現實問題則是迫使日本採取低姿態，延緩北進政策的決定。問題的起點就是馬關條約中關於割讓遼東半島這一點，這一條讓同樣覬覦中國東北與朝鮮的俄國大為不滿，俄國聯合德、法干涉了割讓遼東半島一項，逼迫日本同意中國用錢贖回遼東半島。這樣的發展其實是可以預見的，因？日本的對中國擴張動作已經大到難以忽視，雖然俄國對東北地區最？敏感，其實其他各國也不免對日本有所警覺，所以除非日本有能力與各國對抗，否則屈服國際壓力則是唯一的選擇。以俄國？首的三國逼退了日本的遼東佔領計畫，這一來也使得日本的強力北進呼聲被壓了下來，以日本政府的考量，現實上尚無法與各國？敵，將大舉北進的動作化？低調的行動，並且因？這一次的屈辱，使得日本更是努力發展國家的實力。

俄國不但阻礙日本的東北發展，本身亦有進一步染指該地區的意圖。一八九六年中俄簽訂密約，不但中俄結成對日軍事同盟，俄國更取得了由黑龍江到海參威的東清鐵路建造權，並在稍後的一八九八年，又取得建造東清鐵路南段，由哈爾濱到大連的南滿鐵路，這些鐵路的建設更是大大刺激了日本對俄國的仇恨。早在一八九 年山縣有朋就任首相之時，就曾經對俄國的東進現象發表過「外交政策論」：

我邦利益之焦點實在朝鮮，西伯利亞鐵路業已進展至中亞細亞，不出數年即將竣工，由俄都出發十數日即可以飲馬黑龍江，吾人不可輕忽西伯利亞鐵路完成之日，即朝鮮多事

¹ 陸奧宗光，《蹇蹇錄》（岩波書店，昭和18年），頁183-184。轉引自陳豐祥，《近代日本的大陸政策》（臺北：金禾出版社，民國81年12月初版），頁75。

之時；更不可忘記朝鮮多事之時，亦即東洋發生變動之機。²

又在一八九三年就任樞密院議長之時，提出了因應的意見：

東洋之禍機，可以預知不出十年內爆發，而先？之準備豈非國家百年大計？今後八九年間充分擴張兵力，一朝有事，不唯可不受其害，且若有可乘之機，進而亦可收其利。³

三國干涉還遼時，日本的北進政策雖說被壓抑，但是卻不是真的放棄，而是以低姿態進行更？積極的準備行動，只是在表面上對俄國的外交方針則是採取協調政策。努力的結果最後終於在日俄戰爭中獲得回報，日本擊敗了俄國在東北亞的軍力，從俄國手中奪得南滿洲的權利，其中對日本的北進政策影響深遠的就是南滿鐵路的掌控。日本對鐵路的政策向來不是單一的，其中可以分？兩大主流，第一是軍方的意見，第二是滿鐵公司的意見。簡單的說，鐵路的經營就可分？兩大目的，就是軍事與經濟的兩大目的。⁴

以整個日本的利益而言，鐵路是經濟的基礎，特別是滿洲地區的情況最？顯著，幾乎可說是一切的核心，但是在軍事上的意義也是相當重大。以日本軍方的立場來說，鐵路的價值就在於兵員與戰略物資的輸送上。日俄戰爭之前的鐵路政策，軍方重要的專案都將俄國視？假想敵，因此能在一旦發生衝突之時，保證兵員能準確送達的鐵路就是軍方要求的第一目標。在這樣的前提之下，朝鮮鐵路成？軍方的第一條重點鐵路，由這一條鐵路開始逐步向中國的領土前進。

² 大山梓編，《山縣有朋意見書》（原書房，1966年）頁196。轉引自陳豐祥，《近代日本的大陸政策》，頁79。

³ 陳豐祥，《近代日本的大陸政策》，頁79-80。

⁴ 北岡伸一，《日本陸軍？大陸政策（1906-1918）》（東京：東京大學出版社，1978年11月30日），

但是放在眼前的事實則是日本尚無法與歐洲各國對抗，其中俄國尤其是最大的障礙，因此日本政府只好先將軍方的主張壓下，將鐵路目標先指向中國的南方。因此，當列強劃分中國勢力範圍之時，日本也規劃出了自己的發展方向，將福建、浙江及江西等地當作是自己的勢力範圍，理所當然的，鐵路權利也成為日本的特權。日本將華南一帶的鐵路建設作為其在中國鐵路發展的試金石，一八九八年日本得到了福建省的鐵路獨佔權，接著就向江西、浙江等等省分進行探查，一九〇一年日本政府向清政府要求興建三條路線：

- 1.從廈門對岸內地起，經福州、南昌至漢口；
- 2.福州至三都澳；
- 3.江西南昌至杭州。⁵

由於中國國內強大的反外情緒下，清政府並沒有立即答應這個要求，而日本方面也因？將注意力集中在北方，再沒有積極求取。此時日本對南方的鐵路所抱持的態度其實都是作為暫時替代東北鐵路的試驗角色，所以對於無法取得要求的鐵路並不是非常在意。

一九〇四年所爆發的日俄戰爭其實導源於雙方存在已久的嫌隙，雖然在一八九八年之時日俄兩國曾經簽訂了所謂的「東京協定」，雙方彼此承認在朝鮮與中國東北的利益，但是日本從不曾放棄過東北的發展目標，所以日俄兩國關係的緊張只是從一觸即發向後拖延了一段時間而已。義和團事變是雙方衝突的引爆點，俄國拒絕從東北退兵，日本在英美支持下展開談判。一九〇三年，俄國突然對中國提出七條新要求，內容如下：

1. 中國不得將東三省之地讓與他國或租貸與他國。

頁 34。

⁵ 汪敬虞主編，《中國近代經濟史》上冊，頁 646。

2. 自營口至北京電線，中國宜許俄國別架一線。
3. 無論欲辦何事，不得聘用他國人。
4. 營口海關稅，宜歸華俄道勝銀行收儲，稅務司必用俄人，並以稅關管理檢疫事物。
5. 除營口以外，不得開為通商口岸。
6. 蒙古行政悉當仍舊。
7. 北京事變以前，俄國所得利益，不得另有變更。⁶

這樣的要求被披露出來之後舉世譁然，美國以違背門戶開放政策向俄國首先抗議，而英日兩國也相繼發出抗議，其中當以東北為重大目標的日本最為氣憤。各國相繼勸告中國不要同意俄國的要求，中國也在這樣的情況下拒絕了俄國。但是最嚴重的問題出現在中國拒絕俄國要求之後，一九一三年的八月十二日，俄皇突然下詔設立遠東大總督（Imperial Lieutenancy of the Far East），總理俄國在遠東地區的行政、軍事、外交，這一個舉動已可說等同於將東三省視為其殖民地，原本日俄兩國在東北地區的曖昧模糊地位，變成日本出局俄國獨佔的狀況。這一來，日俄兩國的關係變成勢如水火，在日本與俄國交涉破裂之時，日俄戰爭便在一九一四年二月十日，兩國同時宣戰下正式爆發。

日俄戰爭以日本勝利作了一個結束，日俄兩國在一九一四年九月五日簽訂了樸資茅斯條約，日本在此時取得了南滿洲的權利，一併接收了南滿鐵路，將日本在中國的鐵路政策帶入了一個嶄新的時期。

一九一五年的中日北京會議，中日雙方簽訂了「中日會議東三省事宜條約」正約以及附約，承認了俄國讓與日本的一切，其中較為

⁶ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷四（上海：上海書店，1991年版），頁186-187。

重要的是在附約中的第六、七、八款：

第六款 中國政府允將由安東縣至奉天省城所築造之行軍鐵路，仍由日本國政府接續經營，改為轉運各國工商貨物，自此路改良竣工之日起，(除因運兵回國耽延十二個月不計外，限以二年為改良竣工之期)以十五年為限，即至光緒四十九年止，屆期彼此公請一他國公估人，按該路建置各物件估價，售與中國，未售以前，准由中國政府運送兵丁餉械，可按東省鐵路章程辦理，至該路改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商議，所有辦理該路事務，中國政府援照東省鐵路合同，派員查察經理，至該路轉運中國官商貨物價值，應另定詳章。

第七款 中日兩國政府為圖來往輸運均臻興旺便捷起見，妥訂南滿洲鐵路與中國各鐵路接連營業章程，務須從速另訂別約。

第八款 中國政府允南滿洲鐵路所需各項材料，應豁免一切稅捐釐金。⁷

在正式互換的條約中，以這三款對日本的在華鐵路政策影響較大。除了正式的條約之外，在中日北京會議的談判過程中，其中有一些條文是只出現在會議的紀錄之中，並沒有列入對外公佈的條約內容，但是這些被嚴格保密的「中日全權大臣會議東三省事宜節錄」裡，對於日本與中國方面的鐵路問題，則有著影響深遠的協議內容。

所謂的「中日全權大臣會議東三省事宜節錄」之中共有二十二

號十七款條文，其中有關鐵路問題的條款有七條：

1. 中國政府聲明：俄國在滿洲北方仍舊經營之鐵路，須由中國確切措辦，以期務令俄國按照中俄原約實力遵行，俄國設有違礙條約之舉動，應由中國嚴責駁正。
2. 俟日俄將來商議聯絡鐵路章程時，由日本先行通知中國，中國屆時可將欲派員會議之意，知會俄國，同時與議。
3. 中國政府為維持東省鐵路利益起見，於未收回該鐵路之前，允於該鐵路附近不築並行幹路及有損於該路利益之枝路。
4. 由長春至吉林省城鐵路，由中國自行籌款築造，不敷之數，允向日本國貸借，約以半數為度，其借款辦法，屆時仿照中國山海關內外鐵路局向中英公司借款合同，參酌商訂，以二十五年為分還完畢之期。
5. 日本國全權大臣聲名：駐留長春至旅大借地界之護路兵隊，在未撤以前，不至輒行牽礙中國地方治理之權，亦不擅出沿鐵路界限以外。
6. 日本國所留長春至旅大借地界之護路兵隊，雖已載在本約條款，但中國視為尚未完備，應將此意在會議節錄內聲明。
7. 由奉天省城至新民府日本國所築造行軍軌路，應由兩國政府派員公平議價，售與中國，另由中國改為自造鐵路，允在遼河以東，所需款項，向日本公司貸借一半之數，分十八年為借款還清之期，其借款辦法，屆時仿照中國山海關內外鐵路局向中英公司借款合同，參酌商訂。此外各處軍

⁷.王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷四，頁 341-342。

用軌路，俟屆撤兵時應一律撤去。⁸

雖然這份會議節錄在日後有法理上的爭議，但是單就以其內容來看，卻是有透露出一些日本鐵路政策的端倪。日俄戰爭的結果，日本雖然獲得了勝利但是卻不是全面性的，俄國在滿洲地區的勢力並沒有消失，只是向北後退了一些。以日俄雙方的傷亡與國家軍力的比例來看，日本其實是吃虧的，因此一場日俄戰爭打下來，雖然日本在表面上是勝利的，事實上只能算是慘勝。基於這樣的現實日本才不得不與俄國妥協，但是對俄國的威脅卻是不曾忽視過，以前列的幾款條文中，日本對俄國的態度就明顯的表現出希望中國主動參與到日俄兩國的鐵路糾紛中，並且是希望以中國的主權地位來牽制俄國。至於鐵路建設的部分，日本則是表現出較為保守與低調的態度，會有這樣的表現最大的原因是日本在全力接收俄國所留下的南滿鐵路。中日北京會議之後，日本確定得到了俄國在南滿的權利，其中最重要的就是南滿鐵路，從第五條可以看到，日本方面聲明不會將護路兵力超出鐵路的租地範圍就可以知道，日本在此時所採取的是一種較低調的姿態，希望盡量不與中國方面發生衝突，以期在短時間內能將南滿的鐵路穩定接收。

在這樣的背景之下，才有美國鐵路大王哈里曼（Edward Henry Harriman）的南滿鐵路購併計畫，哈里曼的南滿鐵路收購事件是日本對華鐵路政策的一個重要轉折點。哈里曼與日本的關係起源自日俄戰爭之後，日本財政呈現拮据的情況，哈里曼購買相當龐大數量的日本債券，對日本有著相當大的幫助。一九一五年春，駐東京美國公使葛

⁸ 節錄自王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷四，頁346-348。有關「中日會議東三省事宜條約」正約以及附約另參見王鐵崖編，《中外舊約章匯編》（三聯書店，1982年重印版），頁338-342。日文文獻見小村全權大使致桂外務大臣電，日清交涉第二十二回會見、條約及附屬條約印濟件，《日本外交文書》，第三十八卷第一冊，第143號文，頁155-162。

立斯康（Griscom）邀請哈里曼訪問日本，經由這個契機哈里曼決定開始經營遠東鐵路，讓美國擴大對遠東地區的影響以便發展美國的商務，而他計畫首先就是控制南滿鐵路。

第二節 日俄戰後至第一次大戰間的第二期鐵路發展

（一）哈里曼之南滿鐵路收購計畫

日俄戰爭結束之後，日本是抱持著門戶開放主義的立場，與各國共同經營東北。這樣的觀點在一些元老的意見中頗受重視，例如日俄戰爭期間，伊藤博文於一九〇四年十一月十二日，對英國駐東京的公使館秘書所說：

能夠取得永久和平的唯一方法，在於自滿洲鐵道進入中國領土之際即使之國際化。

又指出：

由國際團對鐵道進行這樣的管理，是今後保全滿洲不受俄國侵略的唯一方法。在這個團體中，雖然不需要大多數國家的代表，但是，國際化的永久性則必須由這個團體與日俄一起來保障。⁹

哈里曼的想法是用美國資本把南滿鐵路加以改築並充實設備，作為環球鐵路網亞洲路線的遠東部分。掌握了南滿鐵路之後，再繼續

⁹ 信夫清三郎，《近代日本外交史》（研進社，1948年）頁171。轉引自鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》（臺北：金禾出版社，民國87年1月初版），頁97。

收購中東鐵路，他認為俄國在日俄戰爭失敗後會願意出賣中東鐵路，如此他就可以獲得從北滿到波羅的海海岸的西伯利亞鐵路和俄國公路的運輸權，再與其控制的美國鐵路結合起來，他則會完成環球路線的四分之三以上，並且也易於日後建造一條從美國通往俄國的航線。不過，哈里曼自己也預估要說服日本轉讓或部分轉讓南滿鐵路的控制權是很困難的，因為這條鐵路及附近的撫順煤礦和庫頁島南部都是日本從俄國取得的戰爭賠償；但是哈里曼仍然抱持很大的希望，因為日本負債很重，並且急需籌措資金，發展運輸業及發展在亞洲大陸新獲得的領土。至於購買中東鐵路和取得西伯利亞鐵路權益，他認為是比較容易做到的。俄國已經允許一個美國資本家建築從彼得堡通往莫斯科的第一條鐵路並加以管理，並且曾經請一個美國工程師投資建築從烏拉爾通往太平洋的公路。因此，假使由於他們的幫助，西伯利亞鐵路鋪成雙軌、更新設備，並得到良好的管理，沙皇似乎樂於授與美國資本家優先權。

一九〇五年八月三十一日哈里曼一家人依邀請抵達橫濱，受到了日本政界、商界的盛大歡迎。九月四日美國公使葛立斯康在美國大使館午宴，邀請日本內閣官員與在野名士與會，席上哈里曼致詞暗示其計畫，以便為日後進行討論鋪路。¹⁰但是當時的情況超乎他的預料，樸資茅斯條約的大綱在此時於日本公布，日本人民對合約條款表示極為不滿。剛開始時日本人民尚未遷怒美國人，但是在哈里曼抵達日本後的第四天，哈里曼一行遭到暴動攻擊，這事件反映出日本人對於南滿鐵路，已至整個南滿洲有著難以言喻的情感。不過，哈里曼在離開日本之前仍得到了日本金融界的以及內閣大臣們的支持，所以他委託了駐日公使進行關於南滿鐵路的交涉，然後前往朝鮮與中國遊歷。

¹⁰ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷五，頁16。

在哈里曼遊歷的期間，美國公使竭力說服日本政府考慮哈里曼的計畫。與日本首相桂太郎、大藏大臣的會談中，他表示：日本與美國合作是極其有利於日本，不但可以加強日本的地位，提供日本所需的資金發展運輸和貿易，並使日本能夠加速開發亞洲大陸上的新領土。同時南滿鐵路是急需改建並充實設備，而領導這種工程的必須是最有經驗和能力的人，除了聯合太平洋承包人之外別無第二人選，不僅在美國，就是在全世界也找不到。¹¹

哈里曼最大的優勢就在他與銀行的密切關係，足以保證日本所需的一切投資，由日本單獨進行是難以擺脫困境的。哈里曼因此暗示日本必須和美國在政治上和商業上建立更密切的關係，如果成功的話，日本可以獲得鉅額的資金，藉此彌補日本人民不能向俄國取得賠款的缺陷。美國駐日公使和日本進行交涉時得到在日本政府已經任職二十多年的美國顧問史蒂文斯（Durham W. Stevens）的幫助，他們二人的努力使交涉進行順利，首相桂太郎態度積極，日本政界元老井上馨特別召集有關部門官員參與會議做出決定。井上馨的態度也是相當熱心，還對美國公使葛立斯康說：日本若是錯失這樣的良機，是極其愚蠢的。¹²

一九一五年十月八日哈里曼回到東京，交涉大致已經完成，十月十二日哈里曼與桂太郎簽訂了一份備忘錄（Memorandum of a preliminary understanding），雙方達成以下諒解：

組織一個銀行團收買日本政府所獲得之南滿洲鐵路及其附屬物，該路改建後可直達大連；獲得的產權雙方平均享有沿路煤礦的開發待日後另行協商。

¹¹ 吉林省社會科學院《滿鐵史資料》編輯組編，《滿鐵史資料》路權篇，第一分冊（北京：中華書局，1979年），頁13。

關於滿洲一切企業的發展，雙方有平等的權益；南滿鐵路一切設備的估價由雙方代表商討決定。

根據目前具體情況，並按照日本的法律組織公司，由日本人總攬管理，哈里曼同意通過公司參加工作。

雙方同意由亨利·鄧尼遜(Henry W. Denison)為仲裁人。

如果日本同中國或日本同俄國發生戰爭，鐵路將遵照日本政府的指示，擔任軍隊和軍用物資的輸送任務，日本政府將給以補償，並負責保護鐵路運輸。¹³

從這份備忘錄的內容來看，哈里曼給予日本的條件算是相當優厚的。日本人既掌握鐵路的經營管理權，而且有相當大的便宜行事權，備忘錄的簽訂後，哈里曼自身是認為做了一些足以鞏固日本和美國在亞洲大陸的運輸事業，並且可以大大發展美國在東方的貿易。

這個計畫在要獲得實現時卻功虧一簣，日本外相小村壽太郎從美國帶回與俄國簽訂的樸資茅斯條約。認為備忘錄的內容有窒礙難行之處，因為根據樸資茅斯條約的第七款，南滿鐵路經俄國轉移給日本時必須取得中國政府的同意，日本並沒有將鐵路讓給哈里曼的合法性。另外，由於已經發生過日本人民反對樸資茅斯條約的暴動事件，如果再讓人民知道政府把血戰兩年所得的南滿鐵路讓給一個日、美合辦的公司，不滿的情緒將更難以控制。基於這些理由對此一事件小村表示反對，他對滿洲鐵路的經營方針另外提出了一些意見：

屬我管理之鐵路應仿效東清鐵路之例，表面為日清共同之事業，而實際則由我掌握其實權，此乃將來鐵路經營之最

¹² 《滿鐵史資料》路權篇，第一分冊，頁 13。

¹³ 桂太郎－哈里曼關於滿洲鐵道的預備協定備忘錄，見外務省，《日本外交年表並主要文書》

上策。日本以鐵路及其附屬財產之實價持股組織一公司，清國之出資則任其希望適當定額，另從日清兩國人中募集若干股金，以充公司之資本，鐵路之修漸增涉及營業等所需之資金，以債券充之，則暫且不需我國庫之負擔。¹⁴

這個意見可以視為日本積極經營滿洲鐵路的先聲，小村之滿洲積極政策，是企圖在滿洲地區與俄國平起平坐。組織一個與東清鐵路局相當的鐵路公司，將日本在南滿洲的鐵路事業加以完整的組織化與企業化，排除外國勢力介入滿洲地區的鐵路營業，維持一個日本獨佔的南滿市場，對於日本來說才是符合國家長期利益的作法。最後這個國家利益至上的意見獲得了日本國內各派系的同意，元老們及內閣官員都認同了小村的看法，宣佈廢除預定正式簽約的備忘錄。不過，日本能夠獨力發展滿洲鐵路的關鍵，還立足於另一個重要條件，就是取得了重要的資金來源。依當時日本的財力，單獨經營滿洲鐵路所需要的資本對日本來說是有困難的，因此取得資金的援助變成實現理想的唯一方法，小村外相能對滿洲鐵路採取強硬作風的後盾，就是他得到了英國方面的確定支援，¹⁵以及美國方面尚未明確的承諾。¹⁶

日本在滿洲地區採取積極政策，除了政治、經濟、外交的考量之外，軍方的態度也是重要的依據。日本政界的兩大勢力分為藩閥與政黨，而多數政治人物幾乎都出身在這兩大勢力之中，其中特別是陸

（1840-1945）上，頁 249。內文概略見《滿鐵史資料》路權篇，第一分冊，頁 14。

¹⁴ 鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 100。

¹⁵ C. Walter Young, *Japan's Special Position in Manchuria*, Oxford U. P., 1931, p.171.

¹⁶ 美國方面不確定的承諾一說，原因出在沒有可資證明的資料。雖然外務省所編的《小村外交史》（下）中有提到曾派金子堅太郎去美國斡旋，並且得到美國總統堂兄弟 S. Roosevelt 與美國總統 Th. Roosevelt 的支援，不過在另一篇研究 Richard T. Chang, “The Failure of the Katsura-Harriman Agreement”, *Journal of Asian Studies*, Vol. 21, p.71. 中所說，金子堅太郎所報告回來的消息並沒有找到確實可信的證明資料，所以此說法是存疑的。本資料轉引自《滿鐵史資料》路權篇，第一分冊，頁 21-33，以及鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁 101。同樣的看法另見於王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷五，頁 13-15。

軍對日本政界有著密切的關係。藩閥中的長州閥有著相當明顯的政治實力，山縣有朋、桂太郎、寺內正毅這些人都是山縣系中出身陸軍的有力人物。當然，除了長州閥之外的其他藩閥也都有重量級的政治人物存在，像是伊藤博文也是長州閥的代表人物，只是伊藤系的勢力逐漸被山縣系所掩蓋成為一元化的權力主軸。薩摩閥是藩閥的另一個主要勢力，代表人物是掌控海軍的山本權兵衛，但是可以明顯看出來的是，兩大閥派的政權交替裡，長州閥有著較大優勢。¹⁷長州閥所掌控的陸軍當然就成為軍方的主力發言人；相對的，主要屬於薩派系統的海軍就比較上的屬於弱勢。陸軍的政策對於滿洲的態度向來就是積極的，但是有趣的是長州閥帶領的政府對於外國勢力進入滿洲一直都是採取較為被動的因應政策。不過，日本陸軍內部出現新的集團，他們主張更為積極的大陸政策，像是田中義一就是主要代表人物，這一來使得日本政府的政策有了不小的變化。

在這樣的背景下，日本確立了獨力發展滿洲鐵路的道路，並且著手組織南滿鐵路公司。一九〇七年四月，日軍完成撤退的工作後開始營業的滿鐵公司，在對待滿洲鐵路政策上有著與軍方不同的想法。由於南滿洲鐵道株式會社的成立是在日俄戰爭之後，因此對鐵路的著眼點已經與戰前的軍方有著相當大的不同之處。軍方奉行朝鮮半島中心主義，而滿鐵的重心是在大連，以大連這個不凍港為起點，將大連、奉天、長春的鐵路相連，成為一條強大的運輸動脈。如此一來，滿洲物資的集散都將在關東州與滿鐵附屬地之內形成一種日本獨佔的情形。這個作法在俄國經營遼東半島的時候就已經略見雛形，而日本則是承襲俄國的政策並且更徹底執行，從前述的「中日會議東三省事宜條約」正約與附約，以及「中日全權大臣會議東三省事宜節錄」中的

¹⁷ 北岡伸一，《日本陸軍？大陸政策（1906-1918）》，頁 61。

七款條文中可以看到，日本已經將鐵路建設的藍圖逐一實行，並且有留下一些伏筆。附約的第六款與「節錄」的第三、四、七條對中國與日本在滿洲地區的鐵路競爭有著相當大的影響，安奉線、新奉線及吉長線都成為稍後中日兩國在鐵路上的新爭議。

一九〇五年的「中日全權大臣會議東三省事宜節錄」中，新奉與吉長鐵路的問題則是明訂解決辦法，就是將吉長鐵路以及新奉鐵路遼河以東之段向日方貸款一半的工程款，中國將此筆款項買回新奉鐵路，改為京奉鐵路（原名山海關內外鐵路）。一九〇七年（光緒三十三年）四月十五日，外務部大臣桐野淵及唐紹儀，與日本公使林權助，在北京簽訂新奉吉長鐵路協約七款，¹⁸這件鐵路案才算是安定下來。接著又在一九〇八年十一月十二日簽訂新奉吉長鐵路借款續約七款，¹⁹此時的借款，新奉鐵路借日幣三十二萬元，吉長鐵路借日幣二百一十五萬元，年息五釐，另享有折扣九三。一九〇九年八月十八日，同時簽訂了新奉鐵路與吉長鐵路的借款細目合同，²⁰新奉、吉長鐵路的交涉過程尚稱平順，而且日本在此一問題上也沒有過多的要求，借款利率在當時也算是合理的，所以就日本的鐵路政策來說，這個時期雖然是進入滿洲的重大突破關鍵，但是侷限於財政與外交的現實因素，不得不用較為柔軟的身段與各國及中國往來。不過，日本主要顧慮畢竟不是中國的想法，所以在交涉新奉吉長問題之後，另一條爭議的鐵路 - 安奉鐵路就呈現了另一種狀況。

（二）安奉鐵路與東三省六案

安奉鐵路的出現，起源於日俄戰爭時期，日本派鐵路大隊由安東起建築至奉天間長一百九十英里寬二尺六吋之窄軌軍用輕便鐵

¹⁸ 光緒條約卷九十九。

¹⁹ 王鐵崖編，《中外舊約章匯編》第二冊，頁 376-378、556-557。

路，一九一五年的「東三省事宜條約」的附約第六款明訂，此路歸日本政府接續經營，改為轉運各國工商貨物，除運兵回國耽延十二個月不計外，以二年為改良竣工之期，再展至十五年，將建置各物估價售與中國。其改良辦法，應由日本承辦人員與中國特派人員妥實商議。所有辦理該路事務，中國政府援照東省鐵路合同，派員查察經理。是安奉鐵路凡有特別興做及改良辦法，均應與中國妥議。日本卻沒有與中國方面商議之下，就單方面著手進行安奉鐵路的改建工作。一九一七年夏，日人在本溪湖鐵路附近藉口鐵路用地，任意侵佔民房，為守備隊建築兵舍，接著又在安東縣六道溝擬建築二百多間房屋，作為日軍經理部駐紮營房。雖然中國政府向日本提出抗議，但是日本的態度強硬，反而恐嚇中國方面將自行動工，並且就在一九一九年八月七日，真正的進行了安奉鐵路的改建工程。²¹

日本這樣的態度其實並不令人訝異，一九一八年時的第二次桂太郎內閣成立，其陸相——寺內正毅與海相——齋藤實都是前西園寺內閣所留任下來的，而新任的遞信大臣是滿鐵總裁後藤新平，外相是任用原駐英大使小村壽太郎。這樣的內閣陣容，特別是首相與陸軍大臣都是陸軍出身的有力人物，相當明顯的表現出新內閣對東北問題的積極性，桂太郎在就任首相之時起草了內政與外交的施政方針，對清政策著重於在中國出現動亂時，同時必須注意日本的南進，並強調通過交涉而謀求解決懸案的必要。而負責新內閣外交工作的小村提出了兩個草案，就是「對外政策方針」與「關於滿洲的對清諸問題解決方針」，²²這兩個草案都獲得政府的通過，從兩個草案的提出可以瞭解到，整

²⁰ 宣統條約第四。

²¹ 安奉鐵路改建工程開始於福金嶺隧道及其前後工程，兩年後於一九一一年十一月一日全線開通。見南滿洲鐵道株式會社編，《南滿洲鐵道株式會社十年史》（大連：南滿洲鐵道株式會社，大正10年），頁169。

²² 外務省，《日本外交年表並主要文書》上，頁306-309。

個新內閣的外交政策就是以解決滿洲問題為基本政策。

到一九〇八年之時，日本所謂的滿洲諸問題有六大項，就是間島問題、法庫門鐵路、廢除大石橋至營口的鐵路、延長新奉鐵路、撫順及煙臺煤礦、安奉線及其他鐵路沿線的礦山這六個問題。下面簡述此六問題的大略情形：²³

一、間島問題：

所謂の間島指的是吉林省屬延邊一帶延吉、汪清、和龍、琿春四縣地方，這一帶本是滿清的發祥地，所以都被清政府視為封禁要地，只是因為地處邊境時有韓人流竄。一八六九年，朝鮮咸鏡北道六鎮（慶源、慶興、穩城、鐘城、會寧、富寧）空前大饑，韓民不顧私自渡江處以極刑的國禁，紛紛越江謀生，此為韓民越墾之始。之後清政府遵從越界韓民之意願，使之歸化治理，依滿語之音將本地稱之為圖們，韓人稱之為豆滿。後來韓官李範允行文越墾局，指由韓人私掘的假江是間島，是由韓民先耕種之地，就想將此地當作韓領，這就是間島之爭的起因。日俄戰爭之後，朝鮮淪為日本的保護國，日本覬覦此延邊一帶，派遣憲兵分駐，以保護韓人為名，干涉中國的主權行使，其後又稱這一帶是中韓兩國未定的邊界，與中國開始交涉邊界問題。

二、法庫門鐵路問題：

法庫門鐵路問題就是新法鐵路問題，所謂的新法鐵路就是由新民屯至法庫門的一段鐵路，全長五十五英里。本路計畫最早出現在一九〇七年，但是真正積極推行是在徐世昌繼任東三省總督之後。依徐世昌的計畫，新法鐵路只是整個大計畫的一部份，原本計畫自新民屯經法庫門由洮南以達齊齊哈爾，此路若完成，則可由京奉鐵路直達西伯利亞，以營口及秦皇島為吞吐港，如此一來就能與南滿、中東兩鐵

²³ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷五，頁216-284。

路相抗衡。中國方面因為無一口氣興建的財力，又恐日俄兩國阻撓，所以先建新法段，擬等此段完成再由法庫門修至洮南，再由洮南而齊齊哈爾，分三段展修。又怕新建鐵路遭到日方的抗議，所以將新法鐵路當作是京奉鐵路的支線，一切辦法依京奉鐵路的辦法，工程方面由英國保齡公司（Pauling & Co.）投資包修。²⁴不過，日方在得知消息之後仍然提出抗議，理由就是前面所提過的「中日全權大臣會議東三省事宜節錄」中的北京會議錄第十一號內容，將新法鐵路視為南滿鐵路的並行線，有害南滿鐵路利益，因此大加反對。交涉年餘，新法鐵路計畫還是因為日方抗議而打消。這一次的抗議動作是日本第一次以「並行線」這個名詞反對中國在東北修築鐵路以及排斥外人對東北的投資，所以算是日本在東北鐵路建設事業上的一個重要標記，同時，也是日本打破當初美國所主張的門戶開放政策的一個象徵，因此是日本與美國在中國政策上的一個交惡的開始點，新法鐵路與本文主要論點洮昂鐵路的前身有非常重要的淵源，其後續相關問題將於稍後文中繼續詳加討論。

三、廢除大石橋至營口鐵路問題：

大石橋至營口的鐵路，在日方的立場而言，對交通運輸及通商貿易都有重要的地位，因此日方的希望是繼續留存此一鐵路，並將其置於南滿鐵路之下。

四、延長新奉鐵路：

清廷政府的郵傳部向日本提出將京奉鐵路橫穿滿鐵延長至奉天城下的要求。

五、撫順及煙臺煤礦問題：

當初日俄媾和條約中的第六款，俄國政府允將長春至旅順鐵路

²⁴ 徐世昌、唐紹儀致外務部函，〈清季外交史料〉第207卷，頁9-10。

以及其支路，又於該地方凡屬鐵路之一切權利、財產，又或屬於鐵路的所經營的一切煤礦經中國同意讓與日本政府，此項亦在中日北京條約中明訂。只是其中並無明言撫順及煙臺煤礦的歸屬，而日方卻認定兩者是直屬鐵路或鐵路所經營之煤礦，因此中日發生爭議。

六、安奉線及其他鐵路沿線的礦山：

安奉鐵路沿線礦務由中日雙方合辦。

以上六項就是所謂的關於東三省六案，而這六項中間島問題是被獨立提出討論的一案，因此一般又通稱其他五案為東省五案。一九

九年八月十九日，清政府同意了日本的安奉鐵路改建案，並簽定了備忘錄。²⁵稍後，九月四日又與日本政府簽訂瞭解決間島問題的日清協約，和另外東省五案的日清協約。²⁶其中要特別注意的是在兩個解決條約的內容中，鐵路的條款是主要的項目，在間島問題的劃界條約中，甚至還有著一條有關鐵路的項目，就是將吉長鐵路延長至韓國會寧。而至於其他的五案最後的結果是，清廷政府同意在鋪設新法鐵路時事先與日本商議，大石橋至營口的鐵路作為滿鐵的支線，承認日本擁有撫順和煙臺兩煤礦的開採權，同意日清合辦安奉線及滿鐵沿線的煤礦，相對的，日本也同意中國將京奉鐵路延長至奉天城下。²⁷

事實上，第二項的新法鐵路問題與哈里曼的南滿鐵路收購計畫是有前後相接的關係。當一九一五年的南滿鐵路收購計畫觸礁之後，哈里曼並沒有完全放棄他的理想，他在備忘錄的計畫無望之後，另行考慮興建橫貫滿洲或蒙古的鐵路線。在此時中國正因為感於日本以南

²⁵ 此備忘錄即《安奉鐵路節略》，見王鐵崖編，《中外舊約章匯編》第二冊，頁 596-597。

²⁶ 這兩項日清協約分別是《圖們江中韓界務條款》和《東三省交涉五案條款》，見王鐵崖編，《中外舊約章匯編》第二冊，頁 601-602、599-600。

²⁷ 《日本外交年表並主要文書》上，頁 324-326。

滿鐵路為入侵基地，計畫吸收歐美各國資本，另建鐵路來對抗，所以新法鐵路才會由英國來承修，事實上新法鐵路計畫的真正幕後推動者卻是美國。美國奉天領事司戴德熱心的推動新法鐵路計畫，而他之所以熱心於此計畫的原因，是因為司戴德不但與哈里曼相識更是哈里曼的女婿，他當然要替他的岳父積極出謀策劃。司戴德向剛上任的首任東三省總督徐世昌、奉天巡撫唐紹儀提出計畫，擬於京奉鐵路建築一條支線，自新民屯至法庫門，以備將來延伸至齊齊哈爾與瓊瑋，最後通至西伯利亞。雙方商議多次之後，唐紹儀提議以二千萬美金設立東三省銀行，作為東三省得經濟中樞，不僅建設鐵路更可以發展其他實業與改革幣制。一九一七年八月七日，司戴德與唐紹儀簽訂了備忘錄借用美國資本，而主要的投資者正是哈里曼。

不過此時正逢美國金融風暴，哈里曼不得不將此事延後，唐紹儀因為久等美國消息不至，轉而向英法資本家洽詢。結果是放棄了東三省銀行計畫，新法鐵路計畫則與英國保齡公司代表法倫許爵士（Lord ffrench）及中英公司代表濮蘭德（J. O. P. Bland）商妥，並於一九一七年十一月八日簽訂新法鐵路的承造草合同。²⁸最後又因為日本的強力反對而表示願意暫緩進行計畫，²⁹並在一九一九年所簽訂的《東三省交涉五案條款》中規定，中國政府如築造新民屯至法庫門鐵路時，允與日本國政府先行商議。這條協定的出現可以說將《新法鐵路工程合同》給作廢了，因此新法鐵路計畫也就隨之無疾而終。

而與新法鐵路同時期且息息相關的另一條鐵路則是錦瓊鐵路，錦瓊鐵路正是哈里曼對南滿鐵路以及新法鐵路計畫失敗後的新繼承者。當時的計畫是由錦州經洮南至齊齊哈爾最後通往瓊瑋的鐵路線，由美國銀行團出資貸款給中國，而英國保齡公司承包工程。這條鐵路

²⁸ 《清季外交史料》第207卷，頁11-13。

的草合同在東三省總督錫良與奉天巡撫程德全的同意下，與司戴德於一九一九年十月二日簽訂完成。³⁰錦瓊鐵路草合同一簽訂完成後，錫良、程德全立即電奏北京，卻遭到外務部、度支部、郵傳部的同聲反對，認為該合同中規定鐵路由鐵路公司經營，而公司是由中英美三國合組，每年還要付給鐵路公司餘利的百分之十，這樣的條款有損國家利權，主張將合同作廢。³¹又因為日本、俄國的反對使得錦瓊鐵路草合同成為廢紙，而日本更認為錦瓊鐵路如同新法鐵路一般，是南滿鐵路的平行線，都是危害南滿鐵路的競爭對手，因此加強在滿洲地區的鐵路建設勢必要的工作。

（三）日俄協定

在日本的鐵路政策轉變中，日本與俄國的關係是一個關鍵。他們二者都對滿洲有野心，對於有第三國想要介入滿洲地區不免會有同仇敵愾的心境，日俄協定就在這樣奇妙的形勢下產生。在日俄戰爭之後，俄國採取修養國立的方針，希望在遠東地區能與日本妥協，以維持兩國的和平關係。而日本方面在一九一六年一月，西園寺繼桂太郎之後組閣，林董任外務大臣，他認為有對俄國妥協的必要，因此開始進行日俄協定的交涉。一九一六年十二月二十九日，俄國的外交大臣伊司佛爾斯基（Iswolsky）向日本駐俄公使本野一郎表示，「如果能獲得日俄之間將來和平的確實保障，則不惜做出更多的讓步」。³²一九一七年二月四日，伊司佛爾斯基又向本野公使提出希望和日本締結協約的要求。

林董本來就認為有必要與俄國妥協，再加上一九一七年一月二十

²⁹ 清外務部致日使伊集院節略，《滿鐵史資料》路權篇，第一分冊，頁85。

³⁰ 王鐵崖編，《中外舊約章匯編》第二冊，頁603-605。

³¹ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷五，頁299-301。

³² 駐俄公使本野致外相林董電，英露協商？關連？露政府？對日意向？付在露英國大使談報告

五日，元老山縣有朋向西園寺首相致送 對清政策所見 ，他的想法是：

考今日俄國復仇心不比二十七八年後之清國，其實力固不可侮，此乃我於戰勝之後不可不講求兵備充實之原因，然若與彼結親密之交情，以緩和其復仇之心，則至少可維護今後十數年間之和平，此為我最為緊要之務，而苦於內治紊亂之俄國政治家，亦未必不接受我之好意，相信只要在不違反日英同盟之規定與精神的範圍內與俄國相提攜，則不僅是推進我滿洲經營之捷徑，而且可暫時使歐洲列強不致團結逼近東洋，對於維持東洋之和平，實乃可以考慮者也。³³

在這些條件下，林董就電訓本野開始與俄國方面談判，一九一七年六月十日雙方先簽訂鐵路聯運合同，稍後又於七月三十日簽訂日俄協定，同時又簽訂了日俄密約。³⁴日俄密約的簽訂是因為在協定中，申明兩國互不侵犯在中國的已得權利，並宣布兩國均尊重中國領土完整與機會均等。另外再締結密約劃分兩國的勢力範圍，以北滿對南滿，以外蒙古對朝鮮。這樣的內容與日俄協定完全相反，也把日俄兩國欲瓜分東北地區的心態表露無遺，其他國家想介入東北事務根本就難以通過他們的同意。

第二次的日俄協定則是發生在錦瓊鐵路問題交涉之時，日俄雙方覺得一九一七年的協定與密約已經無法應付新的問題，因此在一九一八年七月四日，日俄兩國訂立了第二次的日俄協約與密約。³⁵這一

並我方針內示方稟請？件，《日本外交文書》，第四十卷第一冊，第97號文，頁97。

³³ 大山梓編，《山縣有朋意見書》，頁306。轉引自鈴木隆史，《日本帝國主義與滿洲》，頁135。

³⁴ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷五，頁83-86。

³⁵ 王芸生輯，《六十年來中國與日本》卷五，頁246-248。

次的約定讓日俄兩國加強了彼此在滿洲的權益，協定的第一條就明講兩國協力，改良各自在滿洲所築鐵路及整理此項鐵路的聯絡，並不得有妨礙此項約定的有害競爭。這這樣的宣示更是對美國的積極發展東北鐵路活動所做出的反應。

從上面這些交涉的結果可以看到，東北的鐵路逐漸掌握在日本的手中，雖然中國方面有了對抗的計畫，但是卻無法阻止日本的鐵路發展。安奉鐵路就是這樣的一個例子，雖然中國方面明知日方的無理，卻是屈服於日本的威脅，將安奉鐵路的非法改建就地合法化。日本通過解決這些東北的懸案，進而穩定它在滿洲地區的鐵路控制，從反悔哈里曼的南滿鐵路收購事件，到新法鐵路以及錦瓊鐵路問題將日本決心排除外國勢力的想法表露無遺，由原本的消極穩健逐漸轉為積極爭取的鐵路政策，破壞當初美國提出的門戶開放主義，而日本對中國的進一步動作則出現在二十一條的事件中。

（四）滿蒙五路

一九一三年，中國已經是進入了民國時期，並且因為袁世凱的攬權，在七月爆發了二次革命。這時南京發生了中國軍殺害日人的事件，日本藉此機會對中國要求賠償，袁世凱政府也承諾了日本的要求，並且在一九一三年十月五日與日本簽定了關於滿蒙鐵路借款問題的換文，內容概要如下：

一、 中國民國政府允訂借用日本國資本家之款自行修造以下各鐵路：

（甲）四平街起，經鄭家屯至洮南府；

（乙）由開原起，至海龍城；

（丙）由長春之吉長鐵路車站起，貫越南滿鐵路，至洮南

府。

以上各線，應與南滿鐵路與京奉鐵路聯絡，其辦法另行核定。

二、 前開借款辦法細目，需以浦信鐵路借款合同定本為標準，在本大綱議定後，中國政府從速日本資本家協定。

三、 中國政府允將來如需修造由洮南府城至承德府城及由海龍府城起至吉林省城之兩鐵路時，倘需借用外債，盡先向日本資本家商議。³⁶

上列的五條鐵路即所謂的滿蒙五路，這五條鐵路的計畫初步構成了日本的滿蒙鐵路網雛形，但是這次的滿蒙五路交涉只是一個開始，因為其實中日雙方所簽訂鐵路借款換文與日本原先所計畫的不完全相同，原本滿鐵所計畫的是下列五線：

1. 從滿鐵本線四平街站至鄭家屯
2. 鄭家屯至洮南
3. 從滿鐵本線開原站至海龍
4. 海龍至吉林
5. 撫順站至營盤、山城子或興京地方³⁷

有關洮熱線的問題則是留待後續再議，但是時間並沒有間隔太久，日本實現滿蒙鐵路網的機會就到了，二十一條所產生的問題將日本的鐵路政策帶入一個新的階段。

³⁶ 《日本外交年表並主要文書》上，頁 378。此換文即《滿蒙五路秘密換文》，見王鐵崖編，《中外舊約章匯編》第二冊，頁 928。另見《滿鐵史資料》路權篇，第二分冊，頁 610-611。

³⁷ 滿鐵總裁中村是公致外務省阿部守太郎函，見《滿鐵史資料》路權篇，第二分冊，頁 609-610。