

京仁・京釜鉄道の敷設権獲得に成功

加藤 増雄

駐韓国公使

外交史家・法学博士

松村正義



【かとう・ますお (1853～1922) とその時代】 1894 年日清戦争。1895 年 4 月下関条約、三国干渉、10 月閏妃事件。1897 年加藤、駐韓特命全権公使。1900 年義和団事件、京仁鉄道開通。1904 年日露戦争。1905 年京釜鉄道開通、日本海海戦。1906 年韓国統監府設置。1910 年日韓併合。1911 年辛亥革命。1912 年中華民国成立。1914 年第 1 次世界大戦。

(写真：信夫淳平『外交側面史談』（聚芳閣）より)

義

和団事件さなかの 1900 年 11 月 12 日、朝鮮半島における

最初の鉄道として京仁鉄道が開通した。続く 1905 年 5 月 26 日、日露

戦争で日本の勝利を決定づけた日本海海戦を翌日に控えたこの日、ソウ

ル（京城）―釜山間を結ぶ京釜^{けいふ}鉄道が開通する。東アジアでロシアの存

在が強大化する中で、朝鮮半島を東西・南北に走る両鉄道が、日本の手

により開通したことを知る人は少ないかもしれない。そして、この鉄道の

敷設権獲得のために全力を尽くしたのが、韓国宮廷の信任厚かった加

藤増雄駐韓国公使であった。

鉄道敷設交渉のさなか、

外交官として韓国へ赴任

もう 40 年あまり前のことになる。

筆者は、1967 年の春まだ浅い 3

月下旬に韓国へ初めて旅行した。まず、ソウルに飛んで数日滞在した後、釜山へ向かうとしたが、悪天候のため飛行機が飛ばないという。そうなら、あるいは得がたい体験になるかもしれないと思い直し、急きょ飛行機を鉄道に切り換えて、午後2時ごろ釜山行きの特別急行列車に乗り込んだ。いわゆる「京釜鉄道」である。南端の釜山まで450キロ、約6時間かけて走り続け、終着駅に到着したのが午後8時を過ぎていた。現在では、ソウルから西の仁川港までの約30キロを走る「京仁鉄道」に並行して新しく地下鉄が通じ、また釜山へは韓国高速鉄道（KTX）が2時間半足らずで走り抜けている。

このソウルと仁川港との間を結ぶ京仁鉄道は、首都ソウルの外港という重要さとその距離的な利便性も

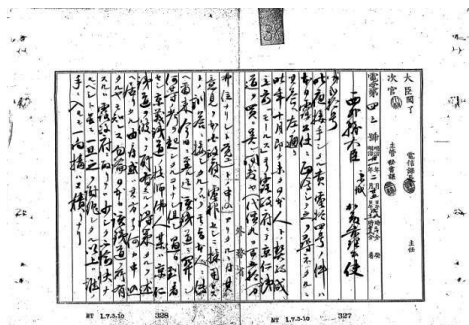
あって、日清戦争終結から5年目、つまり日露戦争が勃発する4年前の1900年に日本の手で朝鮮半島における最初の鉄道（標準軌）として開通した。また京釜鉄道（これも標準軌）については、同鉄道を建設するための調査が日清戦争の2年前の1892年に初めて行われ、日本は、この戦争中に韓国との間で暫定合同借款を結び、軍用鉄道としての敷設権を獲得した。ついで、1901年に洪沢栄一を社長とする京釜鉄道株式会社が発足し、同鉄道の建設請願を行ったが、1895年10月に起きた閔妃（殺害）事件によって、韓国政府内に親露派の勢力が強まったことから正式許可が得られないままになってしまった。

韓国政府内がロシア寄りの情勢にある中で、1896年4月に釜山総

領事館から京城（ソウル）の公使館に二等書記官として転動してきたのが加藤増雄であった。

原敬の後任として駐韓国公使に

加藤増雄は、1853年2月27日、三重県朝明郡伊坂村（現・四日市市）に生まれる。1877年に外務省に入り、オランダをはじめイタリヤおよびロシアの各日本公使館に勤務した後、本省の記録課長を経て、日清戦争勃発後もない1894年10月に釜山総領事館の一等領事となった。そして2年後の1896年4月に在韓国公使館へ転動するや、7月には一等書記官となり、翌年2月には原敬の後任として弁理公使に任ぜられ、ついで1897年11月には特命全權公使を命ぜられるという目覚ましい昇進ぶりであった。その背景には、獵



日本は、1896年に米国人モールスが獲得した京仁鉄道の敷設権を翌年10月頃に譲渡され、建設を開始することになる。それ以後、京釜鉄道敷設権も獲得することになるが、加藤はその交渉役として表に裏に立つことになる。本史料では、モールスから譲渡を受けた後、これに関連するロシア政府の動向を西徳二郎外相に報告したもの。(史料：外務省外交史料館)

官運動を嫌った小村寿太郎外務次官(当時)の強い推薦があったといわれる。

韓帝を説き、 韓露密約の内容を入手

実際、その昇進の間の加藤公使には、注目すべき活躍ぶりがあった。

一つは、日清戦争の翌1896年にモスクワで催されたロシア皇帝の戴冠式後まもなく、韓国の駐露公使・閔泳穆とロシア外相アレクセイ・ロバノフとの間で一つの防守同盟ともいべき韓露密約が結ばれたが、加藤がその詳しい内容を苦心の末に入手したことにあった。といっても、賄賂を贈ったり、スパイを使ったりしたわけではない。

当初は加藤も、韓国政府の大臣を騙したりすかしたりして手に入れようと試みたようであるが、何しろその密約の本文は、高宗皇帝が自身の巾着の奥深く蔵し込み、国政を補佐する大臣にも見せないほど極秘のものであったという。そこで加藤は、苦心惨憺の末、ある日じゅんじゅんと韓帝を説き、誓ってこれを他に漏洩しないとの証文を差し出した結果、

ようやく韓帝の巾着の紐を解かしめ、その密約の全文を一閱することができたという。そのような快挙の報に接した当時の西徳二郎外相は、加藤に対して、「わが政府の深く満足する所である」との手厚い賞辞を送っている。

ついに京仁・京釜両鉄道の 敷設権獲得に成功

加藤の目立った功績の二つ目は、日清戦争直後の露独仏による三国干渉を経て、臥薪嘗胆の雰囲気のもと急速に迫り来つた日露戦争に備えて、重要な懸案となっていた京釜鉄道の敷設権獲得にその手腕を発揮し、成功したことにあると言えよう。何しろ朝鮮半島を南北に貫通する輸送の大動脈の確保には、まずは京釜鉄道の敷設権を韓国から獲得

することが第一であったが、それにはかなりの苦労があったのである。

当初、京仁・京釜両鉄道の敷設権については、日清戦争の開戦直後に約された日韓暫定合同條款で、日本は韓国から約束を取り付けていたが、戦争後の百事多端なことから12年が過ぎてしまった。その結果韓国では、その約束はすでに失効したとして、京仁鉄道の敷設権を米国人のモールズ (James R. Morse) に特許してしまつたのである。そのため当時の小村外務次官は、朝鮮半島の鉄道幹線については1日も早くわが国が掌握してその敷設に着手すべきであると主張して、モールズが得た特許権を買収しようと努力したのである。結局紆余曲折の末、京仁鉄道の敷設権は、1898年10月に渋沢栄一を代表とする日本の京仁鉄道引受組合

(まもなく京仁鉄道合資会社となる)に移り、京釜鉄道の敷設権もそれと前後して韓国から日本へ特許された。その敷設権の特許を得るまで、専らその折衝の任に当たった加藤公使が韓国の諸大臣を納得させるために尽くした努力は、並大抵のものではなかつたという。

晩年は韓国宮廷の顧問に

加藤は、1899年6月に駐韓国公使の任を林権助に譲つて帰国したが、3年後の1902年8月、再び京城に戻り、韓廷の要請で韓国政府の顧問となった。それほどまでに、加藤に対する当時の韓国宮廷の信頼が厚かつたといえよう。

しかしその加藤も、1909年には職を辞して東京に帰り、一時はあゝ民間会社の社長に推されて就任す

るものの、思いがけない災難に遭い、その後は病に臥して1922年1月22日、永眠した。享年70歳。ただし、鉄道敷設権獲得という業績を通じて、日韓関係に尽くした人生であつた。

【参考文献】信夫淳平『外交側面史談』（聚芳閣）／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―』（慶応義塾大学出版会）／片桐庸夫「渋沢栄一と朝鮮―京釜鉄道と京仁鉄道の敷設問題を中心として―」『渋沢研究』第22号（渋沢史料館）／外務省外交史料館編『日本外交史辞典』（山川出版社）

松村正義 まつむらまさよし
1928年福井県生まれ。東京大学法学部卒。1952年外務省入省。1970年ニューヨーク領事。1975年国際交流基金勤務。1979年法学博士。1985年コロンビア大学東アジア研究所客員研究員。1988年帝京大学教授。2003年日露戦争研究会会長。主な著書に『日露戦争と金子堅太郎―広報外交の研究―』（新有堂）『ボツマスへの道―末松謙澄とヨーロッパの黄禍論―』（原書房）、『新版国際交流史―近現代日本の広報文化外交と民間交流―』（地人館）、『日露戦争と日本在外公館の“外国新聞操縦”』（成文社）他、論文も多数。

外務省外交史料館

〒106-0041 東京都港区麻布台1-5-3
TEL: 03-3585-4511
<http://www.mofa.go.jp/mofaj/annai/honsho/shiryo/>