

# バグダッド鉄道と石油資源

——第一次世界大戦前の英独の石油資源をめぐる攻防——

星 野 智

はじめに

- I 第一次世界大戦前のドイツの石油戦略——バグダッド鉄道と石油資源——
  - II 第一次世界大戦前のイギリスの石油戦略
  - III 第一次世界大戦前の英独接近——バグダッド鉄道と石油会社の合同——
- おわりに

はじめに

一九一四年に勃発した第一次世界大戦の原因に関しては、これまでさまざまな観点から論じられてきたが、少なくともそれが帝国主義諸国間の植民地競争あるいは植民地再分割をめぐる対立のなかで生じたという点は明らかであ

る。戦争勃発の背景にはさまざまな要因が複合的に絡み合っている。たとえば覇権国家論の観点からみると、この戦争はイギリス帝国の覇権に対するドイツ帝国の挑戦であるというように捉えることができる。実際問題として、ドイツにおける一八九八年の艦隊法の制定以後に英独間で展開された建艦競争（Flottenkonkurrenz）は、第一次世界大戦前における両国の大きな対立点の一つであった。そして第一次世界大戦前のもう一つの対立点は、バグダッド鉄道建設と石油資源に関するものであった。当時、イギリスもドイツも自国内に石油資源を保有していなかったために、北メソポタミアの油田は両大国の利害関心の的となっていた。<sup>(1)</sup>

一九世紀後半以降、内燃機関の大量生産と普及が進み、同時に一八六五年のスタンダード石油の設立にみられるように石油産業が登場してくると、その影響は軍事的な側面にも及び、第一次世界大戦前には、当時の帝国主義諸国間で石油資源をめぐる攻防が展開された。ペルシアやメソポタミアでは、何千年前から一定の地域で油田が存在することは知られていたけれども、むろん開発する技術も産業も存在しなかった。

ヨーロッパ諸国がオスマン帝国内の豊富な石油資源の可能性に関心を示し始めたのは、一九世紀後半以降であった。<sup>(2)</sup>一八七一年にドイツの地質学の専門家から成る遠征隊は、メソポタミアでの石油の存在を報告し、一八九〇年代には自国政府および學術団体に報告していた。他方、当時のオスマン帝国政府も豊富な石油埋蔵の事実を把握し、アブドラ・ハミドは、国王手元金管理官のA・パスラの指示で、一八八九年と一八九八年に勅令を発し、そのなかでモスル州とバグダッド州の石油所有の収入をスルタンの王室費局の下に置くこととした。

メソポタミアの石油に関する最初の利権は、一八八八年にドイツ銀行によって財政的に支援され管理された会社であったアナトリア鉄道会社が獲得した。アナトリア鉄道会社は同時に、オスマントルコ政府から正規の採掘権に関す

る優先的な扱いの約束を取り付け、それを一九〇四年のバグダッド鉄道契約の規定のなかに盛り込んだ<sup>(3)</sup>。

他方、メソポタミア石油へのイギリスの関心はウィリアム・ダーシーによって代表され、かれは南部メソポタミアとペルシアの国境地帯で石油探査を行い、一九〇一年にペルシアの王から二〇万フランで石油のコンセッションを獲得した後、一九〇九年にアングロ・ペルシア石油を設立した。イギリス政府は、チャーチルが海軍大臣の職に就くと、イギリス海軍の艦船を石炭から石油に変更する決定を行い、その後、アングロ・ペルシア石油会社との間で協定を締結し、石油の安定的な供給を確保することに成功した。

第一次世界大戦前にイギリスとドイツは海軍における軍拡競争を展開していたが、その背後では石油資源をめぐる、攻防と協議が繰り返られていた。大戦勃発とともにイギリスとドイツとの間の協議は最終的に失敗に終わったものの、「石油と戦争」をめぐる問題は、第二次世界大戦においても、連合国と同盟国間での大きな対立点であり、今日においても、二〇〇三年のイラク戦争をめぐる問題に顕在化している<sup>(5)</sup>。本稿では、第一次世界大戦前のバグダッド鉄道建設計画とメソポタミアの石油資源をめぐるイギリスとドイツの攻防について検討したい。

## I 第一次世界大戦前のドイツの石油戦略——バグダッド鉄道と石油資源——

第一次世界大戦前のドイツの石油政策に関しては、A・モアが述べているように<sup>(6)</sup>、この問題に関する文献が少なくということもあって、当時のドイツ政府の石油政策について検討するうえでの文献的な制約はある。しかしながら、バグダッド鉄道建設計画をめぐるドイツ政府、イギリス政府、ドイツ銀行の対応についての資料や研究があることか

ら、<sup>(7)</sup>それらを手掛かりに検討してみたい。

ドイツは一八九〇年代初頭、工業製品の輸出のために東方の広大な新しい市場を發展させるための道として、オスマントルコ帝国との強い経済的な関係を築くことを決定していた。<sup>(8)</sup>ドイツ銀行を中心としたアナトリア鉄道建設は、その政策的な実現をめざしたものであった。さらにバグダッド鉄道建設はドイツにとって、その膨大な計画のために資金調達が困難だといえ将来性のある経済的な戦略でもあった。加えて、自国に石油資源のないドイツにとっては、豊富な石油資源埋蔵の可能性の高いメソポタミアへの進出は、国際的な鉄道路線の建設という大規模事業による国内経済の活性化と市場獲得という経済的な利害だけでなく、石油資源の確保という国家戦略上の利害とも結びついていたといえる。

バグダッド鉄道の戦略的な意義に関してのドイツの見解は、一九〇二年にバグダッド鉄道のパンフレットとそれに関する政治的・経済的な考察を執筆したパウル・ローバッハによつて簡潔に表明されている。ローバッハは、政治的・経済的な考察のなかで、キルクーク地域の油田にも言及して、以下のように解説している。

「われわれはバグダッド鉄道が油田地域近くを通るといふ事態の重要性

表 1 ドイツ帝国のオスマントルコ帝国との貿易額（百万マルク）

|      | 輸入   | 輸出   |
|------|------|------|
| 1891 | 13.9 | 37.0 |
| 1892 | 28.0 | 39.7 |
| 1893 | 16.6 | 41.0 |
| 1894 | 18.3 | 34.4 |
| 1895 | 22.1 | 39.0 |
| 1896 | 25.9 | 28.0 |
| 1897 | 30.5 | 30.9 |
| 1898 | 29.5 | 37.1 |
| 1899 | 28.9 | 32.6 |

出所：Mejcher (1975), S. 478.

を考えねばならない。懸念されるべき唯一のことは、ドイツが効果的な主導権をとる前に、外国の資金や投機家がメソポタミアのナフサの開発において優先権を得ることに成功することだ。<sup>(9)</sup>」

一八八八年に、ドイツ銀行が設立したアナトリア鉄道がメソポタミアの石油に関するコンセッションを獲得した後、一九〇三年三月五日に、オスマン帝国のスルタンはアナトリア鉄道の総裁クルト・ツァンダーとの間で、バグダッド鉄道契約を締結し<sup>(10)</sup>、さらに翌年の一九〇四年七月一七日に石油コンセッションに関する契約を締結した。<sup>(11)</sup> この石油コンセッションに関する契約は一般にアナトリア鉄道総裁の名前をとって「ツァンダー契約」とよばれている。<sup>(12)</sup> この契約の第一条は、モスルおよびバグダッドの各州の石油に関する予備的調査を引き受けるというオプションをアナトリア鉄道会社に与えている。その内容は、調査結果と費用については同年末までに王室費管理局に報告し、オスマントルコ帝国政府は、かりに会社からの申し出があれば、優先契約を締結し、メソポタミアでの四〇年間の石油資源の採掘を保証するというものであった。<sup>(13)</sup>

しかし、アナトリア鉄道会社の調査は順調に進展せず、オスマン帝国側は会社に対して調査結果の回答を求めた。一九〇六年七月二六日、オスマン帝国の王室費管理局大臣は、一年以上経過しているのに回答がないことに対して、「絶対的な返答」を求める書簡を送り、そのなかで、契約書の第六条に言及し、会社が調査に従事しない場合には調査のコンセッションを他に譲渡する旨を伝えた。<sup>(14)</sup> アナトリア鉄道会社側は同年八月二二日に返信し、そのなかで掘削作業を継続していたが調査隊の調査結果は芳しいものではなく、掘削調査を継続する用意があると述べている。<sup>(15)</sup>

オスマン帝国政府は、一九〇七年一月二六日に会社に書簡を送り、王室費管理局の大臣は、正式に会社に対して、掘削による調査は一九〇四年の契約のもとで会社が引き受けたものであり、作業の完成のための一年の期限が

遵守されないために、王室費管理局は一九〇四年の協定が破棄されたものと宣言する、と書いた。オスマン帝国政府としては、アナトリア鉄道会社側の調査が進まないことから、一方的に契約を打ち切り、他の国へ打診し始めた。実際、オスマン帝国はドイツの会社の競争相手であったイギリスに密かに打診していた。王室費管理局は、イギリスのダーシーのグループの会社のメンバーであったギルチリストとウォーカーと交渉を始め、一九〇七年二月、かれらはコンセクションを獲得するために必要な資金を提供するようダーシーとビルマ石油に働きかけたが、すでにペルシアに三五万ポンドを投資していたために、その安全性を懸念して

表 2 石油の世界生産の割合

| 国名      | 1913 年 | 1933 年 | 1938 年 |
|---------|--------|--------|--------|
| アメリカ合衆国 | 63.4%  | 62.1%  | 60.7%  |
| ロシア     | 17.0%  | 11.6%  | 11.0%  |
| ヴェネズエラ  | —      | 8.7%   | —      |
| ルーマニア   | —      | 3.8%   | —      |
| 他の諸国    | —      | 13.8%  | —      |

出所：Anton Zischka, *Ölkrig*, Leipzig, 1939, S. 289.

表 3 石油の世界生産（単位／1,000 トン）

| 国 名       | 1913 年 | 1938 年  |
|-----------|--------|---------|
| アメリカ合衆国   | 34,030 | 164,740 |
| ロシア       | 9,193  | 29,300  |
| ヴェネズエラ    | —      | 27,740  |
| イラン       | 248    | 10,000  |
| オランダ領東インド | 1,526  | 7,300   |
| ルーマニア     | 1,848  | 6,600   |
| メキシコ      | 3,838  | 4,800   |
| イラク       | —      | 4,250   |
| 他の諸国      | 2,978  | 16,632  |
| 世界生産      | 53,668 | 271,362 |

出所：Anton Zischka, *Ölkrig*, Leipzig, 1939, S. 288.

いた。一九〇七年には、メソポタミアの石油コンセッションをめぐるベルギーなど他のグループも関心を示し、アメリカのスタンダード石油に対抗するために、シェール石油とロイヤル・ダッチ石油は提携してロイヤル・ダッチ・シェール石油グループを形成していた。しかし、一九〇八年七月に青年トルコ革命が発生し、一八七六年憲法が復活すると、スルタンとのすべての交渉は中断し、翌年、石油の管理は王室費管理局から財務省へ移された<sup>(16)</sup>。

ところで、第一次世界大戦前のドイツは当時の日本と同様に自国内に石油を保有していなかったたので、外国からの輸入に依存していた。当時、世界の石油生産において、アメリカが第一の産油国で、一九一三年には、世界のシェアの六三・四%を占めていた<sup>(18)</sup>。ドイツはアメリカのスタンダード石油の大きな顧客で、ドイツ・アメリカ石油会社といったように名目的にはさまざまなドイツの石油会社によって、一九一二年当時、スタンダード石油会社から国内消費の九一%を輸入しており、残りの九%はドイツ銀行が設立したドイツ石油販売会社<sup>(19)</sup>が取り扱っていた。後に触れるように、ドイツ銀行はバグダッド鉄道建設において主導的な役割を果たすとともに、石油事業の展開においても深くかかわっていた。

ドイツ石油販売会社はまた、ガリツィアからの石油、ルーマニアの石油生産会社 Steua Romana とロシアの油田からの石油を販売していたが、その役割はスタンダード石油と比較して重要なものではなかった。ドイツ石油会社が軍事的な目的にとって不可欠であり、他方で石油という重要な商品がアメリカによって独占されていたことが好ましくないという点は再三指摘され、帝国議会においてもそのように指摘されていた<sup>(20)</sup>。ある時期、ドイツ政府は、スタンダード石油への依存から脱しようとしてスタンダード石油から独立していた他のアメリカの石油会社から購入することとで、その独占をある程度制限しようとしたものの、その石油会社は輸送手段すなわちパイプラインとタンカーを所

有しておらず、実現できなかった。加えて、それらの会社がハンブルクに輸送した石油はスタンダード石油よりもはるかに高かったので、ドイツ政府はまもなく一時的にスタンダード石油に委ねることによってこの支出を節約することを選んだ。<sup>(21)</sup>

しかし、一九一三年頃には、ドイツ政府はアメリカ企業への依存が何年も続かないと判断し、アメリカの石油の独占を打ち破る手段を手に入れることを考えていた。<sup>(22)</sup> その手段とは、チグリス川東岸のモスルからバグダッドの南方面に位置する北メソポタミアでの油田の発見であった。この地域は、アクセスが困難であり知られていなかったところであったが、すでにバグダッド鉄道によって開発されていた。バグダッド鉄道のコンセクションは、線路から二二キロ圏内の鉱床の利用を許可していた。この時期までにバグダッド鉄道は、モスルの西方までしか完成していなかったため、ドイツ銀行を中心とするバグダッド鉄道会社は、二〇キロ圏内に重要な油田が存在するというところでその計画を進めていった。

ドイツ政府は、一九一三年と一九一四年にこれらの地域での開発を期待し、将来的にこの地域から豊富な石油を確保できると想定していた。これによってドイツは国内でのアメリカの石油の独占を打ち破るだけでなく、石油を自給することができるものと考えた。

## Ⅱ 第一次世界大戦前のイギリスの石油戦略

一九一一年九月にチャーチルが海軍大臣に就任すると、海軍省はドイツとの軍拡競争において優位に立つ政策を進

めた。すでに一九一一年七月、チャーチルが商務大臣であったときに第二次モロッコ事件が発生し、モロッコの港アガデールにドイツの砲艦「パンテル」が入港し、フランスとの間で対立状況が生まれていたが、この時以来、かれはドイツ艦船の増強がイギリスにとつての脅威になると考え始めた。<sup>(23)</sup>チャーチルは「石油マニア」といわれていたフィッシャー退役提督の影響を受けて、イギリスの石炭を燃料とする艦船を、石油を燃料とする艦船に代えるべく動き出した。すでに退役していたフィッシャー卿は、一九一二年に「石油と石油エンジン」という記録を残しており、<sup>(24)</sup>そのなかで石油燃料の利点を挙げている。チャーチルはこのフィッシャー卿の示唆を強く受けたものと思われる。

さて、ちょうど一九〇九—一一年の時期に、ドイツがドレッドノート型戦艦（弩級戦艦）と超弩級戦艦を建造し始め、イギリスは海上でのドイツの海軍力の危険性を感じ始めていた。戦艦「フォン・デア・タン」のような大きなドイツの戦艦は、八万馬力のエンジンをもち、二八ノットのスピードで航行する。<sup>(25)</sup>イギリスもそれと同等の力とスピードをもった「ライオン」や「クイーン・メアリー」のような艦船をもっていた。しかし島国のイギリスは、その艦船が強さとスピードで同等だけでなく、その潜在的な敵に対してより強くスピードのあるものでなければ、その優越性を維持することが期待できない。しかし、石炭を燃料とする艦船の場合、限界が存在した。スピードを増すにはエンジンを不均衡なほどに大きくし、大砲の数を減らすことが必要になるからである。

この困難はある方法で克服することができる。それは石炭に代えて石油を燃料とすることである。チャーチルの著作『世界危機』<sup>(26)</sup>（World Crisis）には、石炭と比較して石油燃料の利点がまとめられている。チャーチルによれば、液体燃料がもっている多くの利点は大いに評価されるべきである。第一に、スピードに関するもので、石炭と同じ規模の石油を燃料とする艦船は、フィッシャーによれば、三ノットも速く走ることができる。このスピードははるかに短

時間に達成されうる。さらに、石炭と同じ重さの燃料を積んだ石油を燃料とする艦船は行動範囲が四〇％も大きいという、海でも容易に燃料を補給できる。

一九一二年七月、海軍大臣チャーチルは、石油燃料の利用と内燃エンジンに関する問題の研究のために王立委員会を設置した。王立委員会は同年九月から活動を開始し、一月二七日に国王に最初の報告書を提出し、第二の報告書はその三カ月後に提出された。最初の報告書のなかで、王立委員会は三つの重要な提案を示した。それらは、第一に、イギリス海軍のために石油を利用する死活的な重要性、第二に、内燃エンジンの採用によるこの石油の理想的な利用、そしてイギリス国内における大量の石油貯蔵の必要性である。<sup>(27)</sup>

この報告書が提出され後、石油燃料の採用に関する重要な原則的な問題が決定された。王立委員会の報告に合わせたように、クイーン・エリザベス号が同年秋に建造されたが、これは石油を燃料として使用した最初のイギリスの戦艦であつた。この決定に不満をもつ委員会の反石油メンバーによる反対は、フィッシャーとかれの支持者によつて圧倒されたが、その理由は、石油で走る船舶のスピードは同様の条件において石炭で走る船舶よりもはるかに優れているというものであつた。フィッシャー提督は、「戦争ではスピードがすべてである」と語つた。<sup>(28)</sup> この画期的な決定はその後議會でまもなく承認された。

こうしてイギリス艦隊のために石油燃料を採用するという決定が明確になされたとはいへ、次の問題はイギリスがどこから必要な石油を獲得するのかということであつた。一九一三年でさえ、イギリスは帝国内で世界の石油生産の二％しか産出していなかった。この大部分の一・二％は、一つの石油会社、すなわち一九〇二年に設立されたビルマ石油会社によるものであり、その油田はビルマとアッサム地方にあつた。ビルマ石油会社はラングーンの精油所と六

つのタンカーを所有していたが、ロイヤル・ダッチやスタンダード石油と比較してその生産性はささやかなものであった。それだけでイギリス艦隊が石油燃料の巨大な需要を満たすことはできなかった。したがって、これまで以上に大きな供給源泉が帝国内で発見されなければ、イギリスは政治的リスクにもかかわらず外国から石油の大部分を獲得せざるをえなかった。<sup>(29)</sup>

一九一三年七月一七日、チャーチルは議会の新石油政策を提出しており、それは海軍が艦船のための石油を適切で合理的な価格で確保するために石油事業を始めたという趣旨のものであった。<sup>(30)</sup> イギリス海軍省が目指していたのは、アングロ・ペルシア石油であった。アングロ・ペルシア石油は、W・ダーシーとイギリスの融資家が設立した First Exploitation Company を一九〇九年に引き継いだ新会社で、同時にペルシアにおける六〇年の石油利権も引き継いでいた。しかし、アングロ・ペルシア石油はその競争相手であったシェルからの圧力に直面し、また株式がドイツやアメリカといった他国に買い占められ、そのイギリス的な性格を失う状況にあった。この重大な危機を回避できるのは、イギリス政府がアングロ・ペルシア石油に資金援助する場合であり、同時に会社の将来的な活動に影響を及ぼす場合である。ところが、当時のイギリスの自由主義的な時代において、石油会社に対して政府が介入することには反対があった。それは、いかなる形態であれ国有化そのものへの反対と、私的資本の活動分野への政府の介入への反対であった。またイギリスの省庁レベルにおいても、政府の私的企業への財政的な参加は健全な市場原理を妨害するものであると強く主張されていた。しかし、チャーチルは、フィッシャー卿と海軍省によって示唆された石油の巨大な貯蔵施設の建設と維持には二〇〇万ポンド以上の費用がかかること、政府による財政支援が会社の財政的な管理に対していかなる影響も与えないこと、これらの点を強調した。<sup>(31)</sup>

さらに、政府の財政的な援助という対応をとるためにはアングロ・ペルシア石油の実態を調査する必要がある。こうして海軍の専門家委員は、一九一三年一〇月から一九一四年一月までペルシアに三カ月滞在し、油田の地質学および会社の設備や活動を調査した。その結果、会社の六〇年というコンセンションが価値あるものであり、開発が進めば海軍に必要な石油が供給されると判断された<sup>(32)</sup>。

内閣は最終的にアングロ・ペルシア石油会社への政府の参加の必要性を説得された。海軍、財務省、会社は交渉を進めた結果、イギリス政府が会社の五一%に当たる二二〇万ポンドの資本を支払うことになった。この協定は実際に二つの部分に分かれている。第一の部分は、海軍と会社との間の供給契約で、これによって、海軍との取り決めはその契約の秘密を維持することができ、石油の実際的な価格を隠蔽することができる<sup>(34)</sup>。第二の部分は、会社への政府の参加のための会社と政府との協定である。この協定は五月二〇日に調印され<sup>(35)</sup>、一九一四年六月一七日に白書として議会に提出され、七月一三日に二五四対一八の賛成多数で可決された<sup>(36)</sup>。チャーチルはこれに先立って海軍でスピーチを行っていたが、六月にも再び議会で、石油の利点と合理的な価格で石油を獲得する困難さについて演説し、さらにシェール石油の価格とそのユダヤ人の取締役の政策を批判した。議会での激しい議論の後、法案は通過し、八月一〇日に国王の同意を得た<sup>(37)</sup>。

### Ⅲ 第一次世界大戦前の英独接近——バグダッド鉄道と石油会社の合同——

第一次世界大戦前、イギリスとドイツは軍拡競争で対立状況にあった反面、バグダッド鉄道建設問題に関しては相

互に対立しあるいは接近しようとする動きがみられた。

この点に関して、たとえばF・フィッシャーは『世界強国への道』のなかで以下のように述べている。「ポルトガルの植民地（モザンビークとアンゴラ）の分割に関する交渉と並んで、バグダッド鉄道とメソポタミア油田の開発に関して、オリエントで妥協に達しようという努力が英独接近の主要な内容となっていた」<sup>(38)</sup>

第一次世界大戦前のバグダッド鉄道建設計画に関するイギリスとドイツとの関係をみると、イギリスではその計画が打ち出された一八九〇年頃から一九〇三年にかけての時期には、イギリスの融資家が短期的に鉄道計画に参加する意志を表明していたものの、一九〇三年以降になるとイギリスはあらゆる方法を使って鉄道計画を妨害する動きを展開した。しかし一九〇九年以降、ドイツは引き続きイギリスへ接近する一方、イギリスは第一次世界大戦勃発の直前までドイツとの交渉と和解の政策を展開した。<sup>(39)</sup> フィッシャーのいう「英独接近」というのは、おそらく一九〇九年以降の英独関係を示しているものと考えられる。

すでに触れたように、ドイツは一八九〇年以降、オスマントルコ帝国との経済的な関係を強化する政策を打ち出し、その中核をなすものとしてバグダッド鉄道建設を推進してきたが、その後のドイツとイギリスとの対立関係は、バグダッドの鉄道計画の完成を遅らせることになった。しかし、バグダッド鉄道建設計画がドイツによって単独で推進されようとしていたものとみなすことができないのは、ドイツがこの計画において繰り返しイギリスとの協調を求めたからである。<sup>(40)</sup> バグダッド鉄道は、今日のベルシア湾のクエートに至る路線で、それが最終的に完成すると二二〇〇キロメートル以上にも及ぶことから（表4参照）、トルコとの協定が締結された一八九〇年代以来、ドイツ政府とドイツ銀行はこの巨大プロジェクトへのイギリスの参加を期待してその資金を得ようとしていた。というのは、ドイツ銀行

でさえ、バグダッド鉄道の最終的な区間の完成に単独で資金を提供することができなかったからである。しかし、イギリスはこうしたドイツの鉄道計画に対して、あらゆる方策を使ってその進展を遅らせ妨害しようとした一方で、ドイツ側に対して最終的な協定への希望を抱かせ続けた。このゲームは一九一四年八月の戦争勃発直前まで続いたのである。<sup>(41)</sup>

バグダッド鉄道建設に対するイギリス政府の立場の変化に関して、アナトリア鉄道とオスマン帝国の間で「ツァンダー契約」が締結された一九〇三年に転換したという見解がよく知られている。<sup>(42)</sup> M・チャップマンは、バグダッド鉄道建設に対するイギリスの一般大衆の見方の転換によって、イギリス政府はドイツとの共同を断念し、大戦勃発までのバグダッド鉄道に対するイギリスの政策を方向づけたとし、またR・ホフマンは、「一九〇三年におけるイギリス政府の態度の突然の変化はよく知られている」<sup>(44)</sup>としている。ホフマンによれば、一八九九年にオスマントルコ政府がバグダッド鉄道の利権をドイツに引き続き認めたことに対して、当時のイギリスはトルコにおけるドイツの貿易上の支配に対する深刻な懸念はそれほどなく、イギリスの世論は鉄道計画がイギリスにとっても大いに利益となるものと考えていたが、一九〇〇年のドイツにおける第二次艦隊法の成立、ボーア戦争、義和団事件、一九〇二年の英独によるヴェネズエラ介入の結果、ドイツの存在感に対するイギリス人の苛立ちと怒りが高まり、それと同時にドイツが世界大国への危険な道を歩み始めているという意識がイギリス人のなかで強くなってきたこと、このことがバグダッド鉄道計画に対する考え方を転換させた。<sup>(45)</sup>

そうであるとするれば、その後のイギリス政府のバグダッド鉄道計画に対する政策的な対応は、否定的であり続けるはずであり、一九一四年六月一五日の「バグダッド鉄道に関する英独協定」にはたどり着けないはずである。そこで、

その後のバグダッド鉄道計画についての英独の対応について触れてみたい。

ところで、ドイツ銀行は一九〇八年以降、バグダッド鉄道へのイギリスの参加を働きかける動きを展開した。その理由は、最終的な区間の完成までにかかる資金問題に加えて、バグダッド鉄道の延長がイギリスの保護領となったクエートと深く関係してくることであった。オスマン帝国からの支配から自立して、イギリスの保護領となったクエートにとっては、バグダッド鉄道の延長は、将来的にペルシア湾までアクセスする可能性をもつものであった。実際のところ、クエートはバグダッド鉄道の完成を妨害したのである。<sup>(46)</sup> ドイツはこうした地政学的な観点からも、クエートの保護国であるイギリスを参加させることによって鉄道建設をスムーズに進めようとしていた。

一九〇八年にアナトリア鉄道会社取締役からドイツ銀行取締役に就任したカール・ヘルフェリッヒ (Karl Helfferich) は、一九〇八年と一九一一年にトルコ政府との間でバグ

表 4 バグダッド鉄道建設の進展状況

| 区 間                                      | 距 離<br>(in km) | 開設年月日                                |
|--|----------------|--------------------------------------|
| Konia — Bulgurlu                         | 200            | 1904 年 10 月 25 日                     |
| Bulgurlu — Ulukischla                    | 38             | 1911 年 7 月 1 日                       |
| Dorak — Jenidsche                        | 18             | 1912 年 4 月 27 日                      |
| Jenidsche — Mamure                       | 97             | 1912 年 4 月 27 日                      |
| Dadschu — Aleppo = Dscherablus           | 203            | 1912 年 12 月 15 日                     |
| Ulukischla — Karapunar                   | 53             | 1912 年 12 月 21 日                     |
| Toprakale — Alexandrette                 | 59             | 1913 年 11 月 1 日                      |
| Bagdad — Sumike                          | 62             | 1914 年 6 月 2 日                       |
| Dscherablus — Tell-Ebiad                 | 100            | 1914 年 7 月 11 日                      |
| Sumike — Istabulat / Istabulat — Samarra | 57             | 1914 年 8 月 27 日 /<br>1914 年 10 月 7 日 |
| 全 長<br>計画距離                              | 887<br>2,165   |                                      |

出所：Mejcher (1975), S.477.

ダッド鉄道延長に関する二つの重要なコンセプションを成功させた。一九〇八年六月二日の協定はBulgurluからHacıbashiまでの四八〇キロの延長に関するもので、一九一一年三月二一の協定はHacıbashiからBagdadまで六〇〇キロの延長に関するものであった。<sup>(47)</sup>しかし、この二つの区間は一九一四年までに完成しなかった。他方、一九〇九年、ドイツ銀行の取締役であったグヴィンナー (Arthur von Gwinner) は、イギリス枢密院議員のカッセル卿に対して、バグダッド鉄道建設へのイギリスの参加を求める提案を行っている。同年二月一五日には、カッセル卿はグヴィンナーと会見するためにベルリンを訪問し、バグダッド鉄道計画へのイギリスの参加に関して話し合いを行った。<sup>(48)</sup>一九〇九年にはその計画へのイギリスの参加に関するドイツ政府との交渉は行われなかったものの、<sup>(49)</sup>トルコでの鉄道建設計画に対するドイツ銀行の取組みは、一九〇九年にドイツ帝国の宰相に就任したベートマン・ホルヴェークの政策のもとで進められた。その政策は、イギリスとの将来的な軍事的対決を中立化し、フランス・ロシアの軍事同盟に対処するというものであった。<sup>(50)</sup>

このようにバグダッド鉄道計画をめぐるドイツがイギリスへの接近を展開したが、この成果が一九一一年に設立されたトルコ石油会社におけるイギリスとドイツの合意であった。イギリス政府は一九〇九年夏にヘンリー・ロビンソン・スミスを郵政大臣の職からトルコ国立銀行の総裁に任命した。ロビンソン・スミスの任命は、青年トルコ人の新政府へのイギリスの影響を強めるためのものであったように思われた。かれの長期間の在職中に明らかになったことは、イギリスの資本力とドイツ銀行グループとの間の接近と協力の背後には、イギリスにとって重要な二つの要求が存在していたという点である。すなわち、バグダッド鉄道の「ペルシア湾への拡張」とメソポタミアの石油という問題である。<sup>(51)</sup>一九一〇年秋にトルコ国立銀行は、ドイツ銀行のグヴィンナーとアナトリア鉄道会社に対して、「五万

ポンドの資本で小さなトルコ石油会社」を設立する提案を行った。トルコ国立銀行の提案は、国立銀行がこの会社で、「*yaşadığı*」な石油コンセクションを利用し、二五％で参加したい」ということであつた。こうして、一九一一年一月に、ロンドンでトルコ石油会社が設立された。

スルタンの官吏は、ドイツ銀行にコンセクションを認めようとはしなかったが、青年トルコ体制は、ドイツ銀行に接近しようとする姿勢をみせ、その結果、銀行の権利と権原は保証されると主張した。ドイツ銀行のグヴィンナーは最終的に、ドイツ銀行が二万五〇〇〇ポンドで承認を求めている、それはメソポタミアにおけるコンセクションと調査のために利用するものであると伝えた。一九一二年五月、ドイツ銀行グループは石油事業における共通の行動に関してバビントン・スミスとの合意をみた。グヴィンナーが繰り返し強調していたのは、「バグダッド鉄道会社は当然、この地下資源が開発され、イギリスの市場はその石油企業の資金調達のために相応しい市場である」ということであつた。<sup>(52)</sup>

トルコ石油会社のバビントン・スミスとドイツ銀行の代理人のエルンスト・クリムケは、一九一二年一〇月二三日に協定に調印した。その内容は、本質的に以下の四点であつた。<sup>(53)</sup>

- ①ドイツ銀行グループがメソポタミアの石油埋蔵に関して主張していたすべての権利と利益の譲渡。
- ②オスマン帝国における石油埋蔵に関連して自由に利用しているすべての情報、研究、報告、地図の譲渡。
- ③グループ（ドイツ銀行）はトルコ石油会社の委任と意図に沿つてのみトルコ政府との交渉を行う。
- ④グループ（ドイツ銀行）の権利、利益、書類は、協定が調印された後に即刻譲渡される。

ドイツ側にとつてこの協定書は事業推進のための基礎であつたが、トルコ石油会社の株式資本の残りの七五％をイギ

リス内部で配分することをめぐっての国内対立は、激しく長期にわたるものであった。他面において、ドイツ銀行はこの結果に満足しなかった。ドイツ銀行がこれまで獲得してきたメソポタミアの石油埋蔵に関する権利や資料などをトルコ石油会社に譲渡することになったからである。

トルコ石油会社の株式保有をめぐる問題は、一九一四年三月一九日に打開策が実施された。それは当時、「外務省協定」とよばれるものであった。この協定の調印者は、ドイツ帝国政府のキュールマン、イギリス政府のクロウ卿、トルコ国立銀行のバビントン・スミス、アングロ・サクソン石油のデータリングとサミュエル、ドイツ銀行のバークマン、そしてダーシー・グループのグリーンウエイとバーンズであった。<sup>(54)</sup> ロンドンで調印されたこの協定は、より公式には「ダーシー・グループとトルコ石油会社によるトルコ石油コンセッションにおける利益の統合のための協定」であり、このなかで最終的に、トルコ石油会社の株を、ダーシー・グループが五〇%、アングロ・サクソン石油会社とドイツ銀行がそれぞれ二五%保有することが認められた。<sup>(55)</sup>

ドイツの政策を推進したペートマン・ホルヴェークの顧問で大使館参事官のキュールマンは、公的に支援しながらトルコ石油会社の問題にかかわった。ドイツの政策は明らかに、バグダッド鉄道とそのメソポタミアにおける位置をめぐる交渉におけるその立場を改善するために、ドイツ銀行の前進的な努力を支援するとともにそれを覆い隠してき<sup>(56)</sup>た。アイヒホルツによれば、ドイツ銀行とイギリス政府との間の一九一二年から一九一四年までの継続的な交渉の結果は、これまで知られていなかった。<sup>(57)</sup> ここでドイツ銀行は、トルコ石油会社におけるその位置にとつて、そしてバグダッド鉄道建設の確実な進展にとつてきわめて重要な追加条件と枠組条件を交渉して決めたのである。<sup>(58)</sup>

ドイツ銀行は一九一二年以来、そのメソポタミア石油計画をトルコ石油会社に移す一方、ドイツとイギリス双方の

外交官は国家の全協定、包括的な契約について交渉した。それは一九一四年六月一日のいわゆる「バグダッドの平和」にかかわる問題であり、バグダッド鉄道の終点をペルシア湾にするかどうかに関する古い論争を調整するという両国間のもっとも重要で決着がつかない問題であった。それは注目すべき公文書であり、そこには、両国の長期にわたる複雑で消耗する探り合いと交渉の結果としての英独間の「協調政策 *Verständigungspolitik*」の本質が横たわっていた。<sup>(59)</sup>

すなわち、世界大戦開始前のわずか数週間に英独間でその帝国主義的な妥協を見出した論点は、バグダッド鉄道であり、とくにイラクにおける延長、全体としての「バグダッド鉄道」、すなわち支線と接続線の建設、湾岸への出口に関する支配、チグリス・ユーフラテス川での航行、そしてバグダッドとバスラにおける港の建設であった。<sup>(60)</sup>

アイヒホルツによれば、一九一四年六月一日の「バグダッド鉄道に関する英独協定」<sup>(61)</sup>を可能にしたのは、まさにこれらの協定であった。つまり、一九一二年一〇月二三日と一九一四年三月一九日のトルコ石油会社とドイツ銀行の間の協定は、私企業の石油利害関係者によって結ばれたものであり、この延長線上に「バグダッド鉄道に関する英独協定」が存在する。ドイツの二人の交渉人であるリヒノフスキーとキュールマンが、協定の成立の間、グヴィンナーと他の企業家たとえばハパグ (Hapag) と相談していることは、文書で明らかになっている。M・チャップマンは、イギリスの外務大臣グレイとドイツ大使のリヒノフスキーによって署名されたこの英独協定が、オスマントルコ帝国における二つの大国の利害に関する公平で均衡のとれた交渉が達成されたものであると評価している。<sup>(62)</sup>

そして一九一四年六月一日のバグダッド鉄道に関する協定は、第一条と第二条に、鉄道についてのイギリスの応諾、建設、経営を決して妨害しないことを含んでいるが、しかし、イギリス政府の意を酌んだイギリス人二名が鉄道

評議会におけるイギリス株主の代表として受け入れるという条件付きである。バグダッド鉄道会社は鉄道の終点をバスラまでとし、ペルシア湾までの路線を建設すること、あるいはペルシア湾を終点とすることを放棄する。イギリス側の要求は、バスラまでの鉄道を建設するか、あるいはペルシア湾までの路線を建設する場合にはイギリスの管理下に置かれるか、というものであった。<sup>(63)</sup> バグダッドとバスラの港は、鉄道会社自体によって建設されるのではなくて、イギリスが四〇％出資して新たに設立される会社によって建設される。チギリス・ユーフラテス川の航行の独占はイギリスが握り、当該会社へのドイツの参加は二〇％とする（第四条と第五條）。<sup>(64)</sup> 二つの河川交通の協定によって、イギリスはメソポタミアの石油の開発と搬出にとってきわめて重要な水路の完全な自由使用を確保した。それらの協定は「航行自由」を制限し、敵対した場合には文字通りドイツの水路を断つものであるが、他面においてはバグダッド鉄道自体を守りうるものであった。

この協定文書に署名したのは、外務大臣エドワード・グレイとドイツ大使カール・マルクス・リヒノフスキーであったが、批准はされなかった。この協定はその直後の大戦勃発とともに消滅した。ドイツ側からはグヴィンナー、ヘルフェリッヒと親密な関係をもつキュールマンがこの公文書の中心人物であった。<sup>(65)</sup>

## おわりに

第一次世界大戦前後の時期は、世界の主要なエネルギー源が石炭から石油に転換する時代であった。イギリスとドイツの帝国主義的政策と軍事的拡大政策においてドイツが覇権国であったイギリスに挑戦するという図式のなかで、

すでに帝国主義的な進出を果たし、植民地を獲得していたイギリスに対して、ドイツは後発国として、海外に市場とエネルギー資源を求めて進出をはかった。この際の重要な戦略がバグダッド鉄道建設計画とメソポタミアの石油の確保であった。しかし、ドイツはこの戦略を単独で進めることは不可能と考え、イギリスへの接近を試み、最終的には成功したかのように見えたが、第一次世界大戦の勃発によって、英独両国の「協調政策」は破綻した。他方において、イギリスはアングロ・ペルシア石油と協定を締結し、これを実質的に政府の統制下に置き、戦争時における石油の確保を確実なものにしていた。こうした一連の流れがイギリスによって仕掛けられた策略の結果であったのか、それとも偶然の結果であったのかは明らかではない。しかし、第一次大戦の原因に関するイギリス政府の資料を見る限り、イギリスの外務省とドイツ政府との間で粘り強い交渉が一九一四年六月一五日の英独協定締結まで続けられていたのであり、バグダッド鉄道建設問題は両国にとってはきわめて重要な外交案件であったことは事実である。この背景にメソポタミアの石油資源問題が存在していたことは明らかである。第一次世界大戦後、戦争時における石油の戦略的な重要性が認識され、各国は石油産業を国有化していった。<sup>(66)</sup>このことは、第一次世界大戦後から石油が戦争時における重要なエネルギー資源として位置づけられ、帝国主義的な拡大をめざす大国にとってはその獲得が重要な戦略の一つになったことを物語っている。この戦略の重要性は第二次世界大戦から現代のイラク戦争まで続き、現在の中東の混乱状況を招いているといっても過言ではない。

- (1) M. Yilmazata, *Die Baghdadbahn Shienen zur Weltmacht*, Tectum Verlag, 2013, SS. 15-6 [以下 Yilmazata (2013)].
- (2) S. Longrigg, *Oil in the Middle East*, Oxford University Press, 1954, pp. 13-14 [以下 Longrigg (1954)].
- (3) M. Kent, *Oil and Empire*, The Macmillan Press, 1976, p. 16 [以下 Kent (1976)].

- (4) 第二次世界大戦における石油の資源をめぐる大国間の政策に関しては E.M. Friedwald, *Oil and War*, Translated from the French by Lawrence Wolfe, William Heinemann Ltd. 1941 を参照。
- (5) イラク戦争と石油に関しつば 星野智『国民国家と帝国の間』世界書院 二〇〇九年を参照せられた。
- (6) A. Mohr, *The Oil War*, Hyperion Press. 1926, p. 77 [ズー Mohr (1926)].
- (7) たつべはムインの研究によつて G. Schöllgen, *Imperialismus und Gleichgewicht*, R. Oldenbourg Verlag. 2000, SS. 163–176 [ズー Schöllgen (2000)], D. Eichholz, *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918*, Leipziger Universitätsverlag. 2007 [ズー Eichholz (2007)], H. Lemke, Die Erdölinteressen der Deutschen Bank in Mesopotamien in den Jahren 1903–1911, in: *Jahrbuch für Geschichte*, Bd. 24, Berlin 1981 [ズー Lemke (1981)] を参照。また資料によつて 43 *British Documents on the Origins of the War, 1898–1914*, (Eds.), G.P. Gooch and Harold Temperly, London, 1938 [ズー *British Documents on the Origins of the War* (1938)] 44–45 *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print, Series B, The Near and Middle East, 1856–1914*, Vol. 18, Arabia, the Gulf and the Bagdad Railway, 1907–1914, University Publications of America, 1985, p. 370 [ズー British Document on Foreign Affairs (1985)] を参照。
- (8) W. Engdahl, *A Century of War*, Anglo-American Oil Politics and the New World Order, Pluto Press, 1992, p. 22 [ズー Engdahl (1992)]. 近 本 谷 太 田 鐵 道 と オ ス 本 ン ト ロ 帝 国 の ム イ ン の 経 済 的 影 響 力 の 手 段 と じ っ 提 げ る 見 解 と じ っ づ ー を 参 照。Karl Hermann Müller, Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn, Hamburg, 1917, V Yilmazata (2013), S. 66, Helmut Mecher, Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich, in: *Geschichte und Gesellschaft, Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft*, 1. Jahrgang 1975/Heft 4, SS. 447–481 [ズー Majcher (1975)].
- (9) Kent (1976), p. 16.
- (10) Schöllgen (2000), SS. 163–176, 近 キュールムンと第一次世界大戦前の英独関係に つ づ づ G. Schöllgen の 以 下 の 論 文 を 参 照。Richard von Kühlmann und das Deutsch-Englische Verhältnis 1912–14, in: *Historische Zeitschrift*, Bd. 230, 1980, SS. 293–337.

- (11) Eichholz (2007), S. 16. 尚、メンボタミヤにおけるドイツ銀行の石油の利害については、以下を参照。 Heinz Lemke (1981), SS. 41–72.
- (12) 今の「シェンター契約」の全文については、Eichholz (2007), pp. 81–82 及び Kent (1976), p. 161–2 を参照。今の一九〇三年の契約に対するイギリス側の見方については、H.F.B. Lynch, *The Bagdad Railway: The New Convention*, in: *Fortnightly Review*, Vol. LXXXIX, 1911, pp. 771–780 を参照。
- (13) Eichholz (2007), S.22.
- (14) Kent (1976), p. 19.
- (15) Kent (1976), p. 19.
- (16) Kent (1976), p. 22.
- (17) A. Zischka, *Ölrieg*, Leipzig, 1939, S. 288 [以下 Zischka (1939)].
- (18) Zischka (1939), S. 289.
- (19) Mohr (1926), p. 78.
- (20) Mohr (1926), p. 79.
- (21) Mohr (1926), p. 80.
- (22) Mohr (1926), p. 80.
- (23) D・ヤーキン『石油の世紀(上)』日高義樹・持田直武共訳、日本放送出版会、一九九一年、二五五頁。
- (24) *Records by Admiral of the Fleet, Lord Fischer*, Hardpress Publishing, 2013, pp. 194–7 [以下 Fisher (2013)].
- (25) Mohr (1926), p. 113.
- (26) Winston Churchill, *The World Crisis 1911–1914*, RosettaBooks, 1923.
- (27) M. Jack, 'The Purchase of the British Government' Shares in the British Petroleum Company 1912–1914, in: *Past and Present*, Nr. 39, 1968, p. 149.
- (28) Mohr (1926), p. 119. Fisher (2013), p. 194. シェンター卿の発言には *Records* には「スピードがすべてである」という発言の他に「競技は一番が万事である」(To be first in the race is everything) という発言もある (p. 198)。

- (29) Mohr (1926), p. 122.
- (30) Kent (1976), p. 48.
- (31) Mohr (1926), p. 129f.
- (32) Kent (1976), p. 48.
- (33) M. Kent は、アングロ・ペルシア石油協定に関して以下のように述べている。「重要な産業に対するイギリス政府の統制の事例として、アングロ・ペルシア石油協定は独特であり、イギリス政府の政策の逸脱として記されうる。」(*Magnus and Mandarins: Oil, Imperialism and Middle East in British Foreign Policy 1900-1940*, Routledge, 1983, p. 59.)
- (34) Kent (1976), p. 49.
- (35) L. Ulrich, Die Anglo Persian Oil Company, Limited, Die Entstehung der Gesellschaft, in: B. Harms (Herg.), *Weltwirtschaftliches Archiv*, Bd. 15, 1920, S. 76 [以下 Ulrich (1920)].
- (36) Mohr (1926), p. 131. Ulrich (1920), S. 77.
- (37) Kent (1976), p. 49.
- (38) F. フィッシャー『世界強国への道』村瀬興雄監訳、岩波書店、一九七二年、三七頁。
- (39) Meybelle K. Chapman, *Great Britain and the Bagdad Railway, 1888-1914*, Smith College Studies in History, 1948, p. 204 [以下 Chapman (1948)]. このようなバグダッド鉄道問題に関するイギリスの政策の展開に関して、M・チャップマンは三つの時期が存在するとしている (Chapman (1948), pp. 204-5)。第一期は、一八八八年から一九〇三年までの時期で、イギリスの融資家がバグダッド鉄道計画に参加しようしていた時期である。第二期は、一九〇三年から一九一一年にかけてイギリスがバグダッド鉄道計画を妨害しようとしていた時期で、トルコとの交渉において建設のための収入の確保を妨害していた時期である。そして第三期は、一九一一年から一九一四年の交渉と和解の時期で、イギリスは一九一三年にオスマントルク帝国との包括的な協定に成功した時期である。チャップマンは、一九一一年の露独間のポツダム協定がイギリスのバグダッド鉄道の第二期の終焉を示すものであったとしている。
- (40) Engdahl (1992), p. 24.
- (41) Engdahl (1992), p. 24.

- (42) Chapman (1948), Ross J.Hoffman, *Great Britain and the German Trade Rivalry 1875-1914*, Garland Publishing, Inc. 1983 [以下 Hoffman (1983)].
- (43) Chapman (1948), p. 38.
- (44) Hoffman (1983), p. 145. Hoffman によれば、当時のバルフォア首相と外相のランズダウン卿は、イギリスが建設、資材の供給、経営の面で参加できれば、バグダッド鉄道には反対しなかったとしている。
- (45) Hoffman (1983), pp. 143-4.
- (46) Engdahl (1992), p. 25.
- (47) Eichholz (2007), S. 38. 一九〇八年九月のこのコンセッションに関して、一九〇九年当時のイギリス外務省の覚書は、以下のように述べている。「バグダッド鉄道会社は一九〇八年六月のトルコ政府との協定によって、鉄道が Doulgourlow まで延長されることによるキロ当たりの保証を与えるために、権利譲渡に伴う収入の黒字分に関する先取特権を獲得した。」(*British Document on Foreign Affairs* (1985), p. 370)
- (48) *British Document on Foreign Affairs* (1985), p. 382. Eichholz (2007), S. 42.
- (49) *British Document on Foreign Affairs* (1985), p. 380.
- (50) Eichholz (2007), S. 44.
- (51) Eichholz (2007), S. 46.
- (52) Eichholz (2007), S. 48.
- (53) Eichholz (2007), SS. 48-50.
- (54) Kent (1976), p. 92.
- (55) *British Documents on the Origins of the War* (1938), p. 345.
- (56) Eichholz (2007), S. 52.
- (57) 一九一四年六月一日の「バグダッド鉄道に関する英独協定」に至る交渉の経過については、*British Documents on the Origins of the War* (1938), pp. 312-419 及び Chapman (1948), pp. 168-203 を参照。
- (58) Eichholz (2007), S. 58.

- (59) Eichholz (2007), S. 59.
- (60) Eichholz (2007), S. 59.
- (61) Schöllgen (2000), S. 405. この協定の条文については、*British Documents on the Origins of the War* (1938), pp. 398–402 を参照。この協定文のコピーは、翌日の一九一四年六月一六日に、商務省とインド局に渡された (*British Documents on the Origins of the War* (1938), p. 398)。
- (62) Chapman (1948), p. 201.
- (63) *British Documents on the Origins of the War* (1938), pp. 398–402, Schöllgen (2000), S. 406.
- (64) *British Documents on the Origins of the War* (1938), p. 400.
- (65) Eichholz (2007), S. 61.
- (66) Zischka (1939), SS. 19–20.