

일본의 53개 현안에 대한 중국의 반박¹⁾과 관련하여

박 선 영 浦項工大

▲ 일러두기

1. 본고는 中華民國國民政府外交部, 『中日問題之真相: 參與國聯調查團中國代表提出之29種說帖(1932년 4월-8월)』(白皮書第26號 1933년 3월)(中國史學叢書 續編, 臺灣學生書局, 臺北, 1975년 초판, 1985년 재판, 총638쪽)중 제11호 ‘일본의 이른바 53개 현안에 대한 중국의 반박’에 대한 것을 한국어로 옮긴 것이다.

2. 여기에 있는 각주 중 원서에 있는 것 외에 옮긴이가 독자의 이해를 돕기 위해 필요한 부분에 옮긴이라는 표시와 더불어 각주를 달았다.

3. 중화민국 연호를 사용한 곳은 서력으로 수정하였다. 예) 중화민국 21년은 1932년으로 기재함.

4. 원문에서 동북지역 지명에 대해 각 국의 습관대로 중국에 해당될 때는 동북으로, 일본에 해당될 때는 만주로 사용하였는데 그것을 그대로 차용하였다.

(1) 일본의 현안

「따통시엔(打通線)과 시안시엔(西安線)의 두 평행선의 건설: (갑) 동북3성 당국에서는 1926년 8월부터 따통시엔(打通線) 건설을 착수하였다. 만철(滿鐵)의 수차례 항의에도 불구하고 여전히 공사를 계속하여 1928년 11월 15일부터 영업을 시작하였다. (을) 또한 베이산청즈(北山城子)로부터 동평(東豐)에 이르기까지 약 40리(哩) 되는 선하

이(瀋海) 지선(支線) 건설에 착수하였다. 일본의 수차례의 항의에도 불구하고 공사를 진행하여 그 해 말에 이미 완성하였다.」

본 사건의 진상

평행선 문제에 관하여서는 따로 ‘평행선 문제 및 소위 「1905년 회의 절록(節錄)」 진술’을 준비하여 조사위원회에 넘겼다.

(2) 일본의 현안

「베이닝시엔(北寧線) 연장 협정 불구: 위반한 베이닝(北寧) 철도 연장 협약 제6조는 베이닝시엔(北寧線)과 난만(南滿)철도를 연결하는 열차는 먼저 베이닝시엔(北寧線)의 선양(瀋陽)역에 이른 후에 난만(南滿)철도의 평티엔(奉天)역으로 들어가는 것이다.」

본 사건의 진상

1911년 징평루(京奉路) 연장 협약 제6조 규정을 살펴보자.

「평티엔(奉天)역까지 가는 징평(京奉)철도의 기차와 난만(南滿)철도를 연결하는 것은 (예를 들어 직통 쾌속 열차) 반드시 난만(南滿)철도의 평티엔(奉天)역을 거쳐야 하고 연결선이 평티엔청건(奉天城根)역에 도착해야 한다. 평티엔(奉天)역에서 출발하여 난만(南滿)철도를 연결하는 것은 반드시 연

논문접수일 : 2005년 3월 20일, 게재확정일 : 2005년 4월 20일

1) 이 진술에서 일본측의 소위 현안은 1931년 11월 3일 「上海大美晚報」, 「文匯西報」에 기재된 것과 일본공사관이 발표한 것이다.

결선이 난만(南滿)철도의 평티엔(奉天)역에 도착해야 한다. 그러나 특별 열차와 화물 열차 및 난만(南滿)철도와 연결할 필요가 없는 열차는 이러한 제한을 받지 않는다。」

이와 같은 규정에 의하면, 단지 직통 쾌속 열차만 베이핑(北平)에서 평티엔(奉天) 혹은 평티엔(奉天)에서 베이핑(北平)까지 갈 때 반드시 난만(南滿)철도의 평티엔 역을 지나야 한다. 그 외의 특별 열차와 화물 열차는 명확하게 규정되었는바 이런 한정된 범위 내에 속하지 않는다. 현재 직통 쾌속 열차는 규약대로 운행되고 있다. 일본이 소위 협정 위반이라는 것은 직통 쾌속 열차 이외의 각 종 다른 열차로서 근거가 없는 것이다.

(3) 일본의 현안

「지하이시엔(吉海線) 부설: 만몽(滿蒙)사(四)철도차관예비계약의 규정에 대해 단편적인 유린이 있는데 동북3성 당국이 임의로 지하이시엔을 부설하여 1929년 5월에 이미 완성하였다.」

본 사건의 진상

지하이시엔(吉海線)을 보면 비록 만몽사철도차관예비계약 중 지카이시엔(吉開線)에 관한 한 단락을 기재하였기는 하지만 이 예비계약은 일종의 초안일 뿐이다. 제8조 규정은 예비계약 체결 후 4개월 내에 마땅히 다른 정식 계약을 체결해야 한다. 예비계약이 체결되면서부터 지금까지 이미 4개월 기한이 넘어 10여년이 된 이 예비계약은 벌써 법률상의 효력을 상실한 것이다. 우리나라가 10여년 후에 스스로 도로를 건설할 때 어떻게 이미 실효된 예비계약의 구속을 받을 수가 있는가. 일본이 예비계약의 초안을 유린했다고 하는 것은 오해이다.

(4) 일본의 현안

「창따시엔(長大線)과 지후이시엔(吉會線) 부설 계약 무사: 1929년 5월 난만(南滿)철도와 교통부

가 체결한 창따시엔(長大線), 둔후이시엔(敦會線) 계약은 이 회사에서 비록 건설을 시작하려 하였으나 중국에서 시기가 아직 성숙되지 않아 공사 시작을 제지하였다.」

본 사건의 진상

지후이(吉會)철도에 관한 진술을 참조 할 것.

(5) 일본의 현안

「타오양(洮昂)철도 고문 권한에 대한 불법적인 제한: 타오양(洮昂)철도차관계약부속교환문을 위배하여 중국당국은 난만(南滿)철도에서 파견한 타오양(洮昂)철도 고문에게 협정의 권한을 부여하지 않았다.」

본 사건의 진상

난만(南滿)철도에서 타오양(洮昂)철도를 책임지고 건설하는 것에 관한 계약 제5조를 보면 「본 철도국의 국장은 을(즉 남만회사)에서 선발하여 파견한 고문 1명을 본 철도에서 초빙하여 직무를 담당하게 한다」고 기재되어 있다. 또 교환문 내에 「고문은 본 철도의 모든 수입과 지출에 관한 항목을 대신 보관하며 이 철도에서 쓰는 경비의 영수증에 대하여 국장과 함께 서명 관할하며 업무를 수행하는데 필요한 일본인 두 명 이내의 보조원을 채용할 수 있다」고 성명하였다. 이 조수의 직무는 전문적으로 수입과 지출과 관련된 사무에 한하고 첫 번째 고문을 임용할 때 남만(南滿)회사에서 한 명은 차량업무를 관리하고 다른 한 명은 공사를 책임지고 관리하는 조수 두 명의 임용을 요구하였다. 철도국은 상술한 교환문 상에서 부여한 권한을 넘는 것이어서 허락할 수 없었으나 이 회사에서는 이미 동의하여 고문협정을 체결할 때 벌써 해결하였다. 국장이 영수증에 서명하는 일에 대해 보면 수입과 지출의 증표에 고문 한 줄도 인쇄되어 있는데 이는 고문이 서명할 수 있다는 지위를 말한다. 고문은 이때까지 서명을 거절한 적이 없

으며 서명을 하지 않은 자가 있다면 자신이 그 책임을 포기한 것이다. 일본측에서 말하는 계약에서 규정한 고문의 권한을 제한한다는 것은 아무런 근거도 없다.

(6) 일본의 현안

「초빙하지 않은 지똘(吉敦) 철도 회계주임: 중국에서 지똘(吉敦)도급공사 건설계약을 위반하고 지똘(吉敦) 회계주임은 일본인을 초빙하지 않고 중국인을 대신 임용하였다.」

본 사건의 진상

지후이(吉會)철도에 관한 진술을 참조할 것.

(7) 일본의 현안

「통리아오(通遼)에서 따통(打通)과 쓰타오(四洮) 두 선을 연결: 중국당국은 일본의 항의에도 불구하고 따통(打通)과 쓰타오(四洮) 두선의 연결공사를 완성하였다.」

본 사건의 진상

베이닝루(北寧路)에서 따통(打通) 지선(支線)을 건설하여 쓰타오(四洮)와 연결하는 것은 손님과 상인들을 편리케 하고 운송 시간과 경비를 절약할 수 있으므로 마땅히 속히 연결시킬 수 있다. 따통선의 통리아오역과 남만철로는 400리 정도 떨어져 있으므로 일본은 간섭할 이유가 없다. 또한 따통과 쓰타오 두 철도는 모두 중국 정부 직할 철도이며 스스로 연결시킬 수 있으므로 더욱더 타국의 동의를 거칠 필요가 없지만 일본이 중국의 일처리가 잘못된 것이라고 하는 것은 어떠한 사유도 없는 것이다.

(8) 일본의 현안

「남만(南滿)철도와 쓰타오(四洮)철도의 연결

협정 부인: 남만(南滿)철도회사와 쓰타오 간의 연결 운송 협정은 1929년 9월 만철회사와 쓰타오 철도국이 협정을 거친 것이다. 그러나 교통위원회는 이 협정의 수정안에 대하여 비준을 거부하였는데 이 수정안은 남만철도 선철(鮮鐵) 및 쓰타오의 연결운송을 규정하였으나 사실은 원래 협정과 불가분의 것이므로 원래 협정과 그 수정안으로 인해 아직까지 모두 집행하지 못하고 있다.」

본 사건의 진상

남만철도회사와 쓰타오 철도 연결 운송 계약을 살펴보면 쓰타오에서 기차가 다닌 후 쌍방이 모두 실행하였으나 1928년 남만철도회사가 조선철도를 가입시킬 것을 제기하여 남만, 조선, 쓰타오(四洮) 3개 노선의 연결 수송 계약으로 바뀌었다. 그러나 사실 이는 원래 계약의 범위를 벗어난 것이므로 동북교통위원회가 허락하지 않았지만 일본은 이에 반대하였기에 해결할 수 없었다.

(9) 일본의 현안

「지똘시엔(吉敦線) 및 타오양시엔(洮昂線)의 공사비 동의 거절: 지똘시엔(吉敦線) (1929년 10월 완공)의 공사비 일본화폐 24,000,000엔 및 타오양시엔(洮昂線)(1928년 6월 완공)의 공사비 일본화폐 12,920,000엔에 대하여 중국당국은 동의하기를 거절하여서 이 일은 최종적으로 해결할 수 없었다.」

본 사건의 진상

지똘(吉敦)로(路)의 사실은 지후이(吉會)철도에 관한 진술을 참조할 것.

타오양(洮昂)로(路)까지 224km로 건축비용을 계산해보니 일본화폐로 1,292만엔이었다. 1925년 평티언(奉天)성장(省長)과 남만철도회사가 도급공사 계약을 체결하여 남만회사에게 공사를 도급토록 위탁하였다. 비용은 이 회사에서 대신 처리하고 이자는 9리로 1927년 9월에 완공 하였다. 남만회사가 제출한 정리된 장부에는 여러 가지의

비용항목이 열거되어 있었는데 일본화폐로 합계 207만 5천 961엔이었다. 철도 관리국은 내용을 캐물었고 그 회사에서는 문서를 가지고 사무교섭비 및 도급공사비 등이라고 설명하였다. 철도관리국에서 각 항목에 따라 반박하면 대략 교섭비 항목이라 간략하게 말하다가 회사에서 투자목적 희망을 도달하자 저절로 철회되었다. 도급공사비 항목에 대해서는 이미 원래 예산된 건축비용에 있어서 이 회사에서는 대답할 말이 없었지만 그러나 억지로 요구를 철회하지 않아서 이 사건이 아직까지도 해결되지 못하였다.

(10) 일본의 현안

「남만철도의 영업을 방해한 중국인: 남만철도의 부속지대에서 중국인이 이 철도에 손해를 가한 것을 계산해 보면 다음과 같다.

년도	운송 방해수	운송중 절도된 수	철도용품 절도된 건수	전선절도 수
1929년	87	114	17	13
1930년	84	75	75	13

본 사건의 진상

남만철도 연선(沿線)을 조사해보니 일본군경들이 불법적으로 주둔하면서 중국군경들은 안으로 들어가지 못하게 하였다. 대체 화물이 절도된 사건이 발생했는지 여부를 중국에서는 알아낼 수가 없었다. 중국군경이 안으로 들어가 보호하는 것을 허락하지 않으므로 중국정부는 당연히 책임질 수 없다. 만약 일본이 1905년 중국과 일본에서 제정한 동북3성사의(事宜)조약 제2항의 규정에 따라 철도를 수비하는 군경을 철수시키고 중국군경에게 경비를 맡긴다면 철도를 보호하는 책임은 마땅히 중국이 책임지기 시작 할 것이다.

(11) 일본의 현안

「만철 재료의 부당과세에 대하여: 만주조약부속협정 제8조를 위반한 것과 관련하여 중국당국은 1927년 2월 1일부터 만주에서 사용하는 침목(枕木)²⁾에 대해 판매자 중국인에게 목재세금의 반액을 징수하였다. 이런 부세(賦稅)의 부담은 반드시 침목으로 전가되기 때문에 만철(滿鐵)에서는 이로 인하여 보는 손실이 매년 일본화폐로 약 60,000엔 정도이다.」

본 사건의 진상

1905년 중일회의동북3성사의부가조약 제8조를 보면 「중국정부는 남만 철도에서 필요한 각 항 재료에 대해서 일체 세금 납부의 면제를 허락한다.」라고 규정하였다. 소위 면제라는 것은 전적으로 화물에 징수하는 ‘세금’에 대한 것이다. 상인들이 획책하는 영업세에 대해서는 이 조항으로 면제할 수 없다. 지린(吉林)성 정부에서 침목을 매출하는 판매인에 대해 과세하는 것은 영업세에 속한다. 대개 침목 채벌을 업으로 하는 상인은 상품의 매출이 남만철도회사 하나의 수요에만 공급하는 것으로 제한된 것은 아니다. 영업 세금을 부과할 때 침목이 아직 판매인의 손에 있으므로 이것이 확실히 남만철도에서 필요로 하는 재료인지를 결정할 수 없다. 따라서 일본측에서는 판매인 중국인 목재세금의 절반을 징수한 것은 조약을 위반한 것이라고 하는데 실로 건강부회한 것이다.

또한 남만 철도는 매년 마다 대량의 침목을 매출하는 사정이 있는데, 이 철도에서는 면세 권리를 남용하여 대량의 침목을 사들인 후 이를 빌어 이윤을 추구하는 것이지 조약에서 규정한 것처럼 철도의 수요에 공급하는 것이 아니다.

(12) 일본의 현안

「만철(滿鐵)의 재료구입에 관한 불법적 제한에 대

2) 침목(枕木)은 길고 큰 물건 밑을 괴는 나무토막 또는 선로 밑에 까는 목재나 콘크리트재(材): 옮긴이

하여: 1928년 만철회사에서 구입한 침목은 1,000,000 개에 달하였다. 중국당국에서는 수량이 너무 많다는 것으로 필요한 수의 면세여권을 발급해주지 않았으나 1년 동안 지체하다가 이 여권을 전부 발급하기 시작하였다.」

본 사건의 진상

남만철도회사에서 침목을 구매할 때 면세를 요구하였다. 1896년 중국, 러시아 동성(東省)철도 계약 제7조를 원용했음에 틀림없다. 이 조항에서 「무릇 이 회사(동성철도회사)에서 철도를 수리 건설 하는데 필요한 재료는 각 항 세금을 면제하여야 한다.」고 규정하였다. 면세 재료는 원래 철도를 수리건설 하는데 필요한 재료이지 남만철도에서 전매하여 이윤을 추구하는 재료가 아니라는 것은 충분히 살펴 볼 수 있다. 남만철도회사에서는 러시아 동성철도회사의 면세권리를 계승한 이상 이 계약을 근거로 이 계약의 범위를 벗어나지 말아야 한다. 지린(吉林)성 정부에서 면세여권을 발급할 때 남만철도에서 철도의 수리건설에 실제로 필요한 침목의 수량을 초과한데 대해서 주저하지 않을 수 없었다.

(13) 일본의 현안

「만철이 석재 채취 방해: 조약의 규정에 따르면 남만 철도에서는 철도에 사용하기 위해 석재를 채취하거나 자유롭게 석광(石鑛)을 임대 할 권리를 향유할 수 있다. 근래 중국당국은 각종 방법을 다해 이런 권리 행사를 방해 하였다. 이런 방해는 다음의 여러 곳에서 발생하였다. 더리쓰커우(得利寺口), 쉬자이툰(許家屯), 탕왕산(唐王山), 추지아바오(初家堡), 난산(南山), 마이즈산(麥子山), 꾸지아즈(孤家子), 창투(昌圖), 칭양바오(靑陽堡), 사허만토우산(沙河饅頭山), 쥬즈산(珠子山)」

본 사건의 진상

1896년 중국과 러시아에서 공동으로 경영하는

중동철도회사의 계약 장정(章程) 제6조에는 철도 부근에서 모래, 돌맹이, 석회 등을 채굴하는데 필요한 땅이 만약 민간의 땅이라면 시가에 따라서 한번에 납부하던가 아니면 1년에 한번씩 지주에게 지조를 납부하여야 한다는 등의 내용이 기재되어 있다. 이 항목에서 필요한 땅은 남만철도에서 반드시 상응한 임대 가격을 주어야 한다. 이러한 여러 가지 조문은 어떠한 의심의 여지가 없다. 그러나 만철은 많은 지방에서 석재를 채굴하면서 지주에게 세금을 내지 않아서 각 지주들은 당연히 대여해줄기 싫어하였고 관공서에서도 강제로 관리하기가 불편하였다.

칭양바오(靑陽堡)지방의 석재는 원래의 지주와 일본상인이 세금계약을 정하였는데 이미 만기가 된 후 계속적으로 계약을 체결하지 않았으나 일본상인은 여전히 그 지방에서 채석하였다. 또한 탕왕산(唐王山) 및 더리쓰(得利寺) 석재는 모두 지면소유권 문제로 분쟁이 얽혀 제대로 처리할 수가 없었던 것이지 중국 관청이 방해의 수단을 가한 것은 아니다.

(14) 일본의 현안

「남만철도연선 광산 경영 방해: 중일협약에 따르면 안평(安奉) 연선의 광산은 쌍방 합자로 경영하여야 하지만 중국에서는 이 협약을 무시하고 칭청즈(靑城子), 니우신타이(牛心臺), 티엔스푸(田什府) 및 기타 각 곳의 광산에 대하여 협약에 따라 경영하는 것을 거절하였다.」

본 사건의 진상

니우신타이(牛心臺) 광산을 조사해보니 원래 리징밍(李景明)과 일본인 이시모토(石本續太郎)가 공동으로 경영하던 것이다. 현재 리징밍(李景明)은 광산권을 주주 양춘위엔(楊春元)에게 넘겨 여전히 이시모토와 계속 공동으로 경영하고 있으며 우리나라 관공서에서 한번도 방해하지 않았다.

칭청즈(靑城子) 광산은 안평시엔(安奉線)에서 가장

가까운 곳의 통위엔바오(通元堡) 역에서 120리 떨어져 있다. 본래 안평시엔(安奉線) 연선이 아니기 때문에 1909년 9월 4일 중일동북3성교섭5안 조약의 제4항을 인용할 수 없다. 이 항목에서 「안평(安奉)철도연선 및 남만철도간선 연선의 광산 업무를 푸순(撫順)과 이엔타이(烟台)를 제외하고 1907년 즉 명치 40년 동북3성 독무(督撫)와 일본 총영사가 제정한 대강에 따라 중일 양국이 공동으로 경영하여야 한다. 모든 세칙은 때에 따라 독무(督撫) 및 일본 총영사가 상의하여 결정한다」고 규정하였다.

리우뎡천(劉鼎忱)과 일본상인 모리미네(森峯)와 합자하여 동광(銅鑛)을 채굴하였으나 동광(銅鑛) 구역을 벗어나서 연은광(鉛銀鑛)을 사사로이 채굴하였기에 우리 나라 관공서에서는 리우뎡천(劉鼎忱)이 공동 경영하는 방안을 취소하였다.

또한 티엔스푸(田什府) 탄광은 안평시엔(安奉線)에서 제일 가까운 번시(本溪) 역과 180리 떨어져 있으므로 안평시엔(安奉線) 연선이 아니다. 위의 조항에 따르면 일본상인은 공동으로 경영할 권리가 없다.

(15) 일본의 현안

「푸순(撫順) 광산 업무에 사용되는 매입 토지 거래 부인: 푸순 탄광에 관한 규칙에 의하면 만철은 중국 현장(縣長)을 통하여 광산 업무를 경영할 용도로 개인 토지를 구매할 수 있다. 그러나 1924년부터 중국당국은 이런 거래를 지금까지 부인하고 있다. 중국당국은 갖은 방법을 다하여 중일간의 모든 토지교역을 방해하고 있다.」

본 사건의 진상

1911년 5월 12일 중일간 협정한 푸순, 이엔타이(烟台) 탄광의 세칙 제11조에서는 「광산범위 내에서 회사가 광산업무의 필요로 민간의 토지를 사거나 혹은 철도를 연장할 때에는 마땅히 청나라 관헌에게 통지하여야 하며 쌍방이 협의한 후 결정 한다」고 규정하였다. 민간의 토지를 매입하는 것은 광산범위 내에서만 할 수 있으며 광산범

위를 벗어나서 민유지를 매입할 수 없다는 것은 매우 명백하다는 것을 살펴볼 수 있다. 일본회사가 경계를 넘어 민유지를 수매한 것은 세칙 규정을 위반한 것이므로 중국당국에서는 이런 위약행위를 저지한 것이다. 예를 들면 원래의 광산 범위는 치엔진링펀웨이(千金嶺分水)를 경계선으로 하였지만 현재 일본회사가 고개 남쪽을 넘어서 개인적으로 민유지 1,000여 무(畝)를 사들인 것으로 증명 된다고 하겠다. 또한 경계외의 땅을 매입한 것을 살펴보면 석탄량이 풍부하여 명백하게 땅속의 석탄의 질을 도굴하려 했던 것으로 볼 수 있기 때문에 중국관청이 조약에 따라 금지한 것은 완전히 합법적인 것이다.

(16) 일본의 현안

「만철이 사용하는 토지 매입 거래 방해: 중동 철도건설 및 경영계약 제6조의 규정에 의하면 남만철도는 철도경영을 보호하기 위하여 연선의 토지를 (이 임차권을 일본이 계승함) 임차할 수 있는데 1929년 및 1930년 이래 중국당국은 결국 만철에서 이러한 토지를 매입하는데 대해 방해하기로 결심하였으므로 현안이 쌓여 59건에 달하였다.」

본 사건의 진상

1896년 중국 러시아 동성철도회사계약 제6조의 규정을 보면, 이 회사에서 철도의 건설경영 및 보호에 필요한 토지라면 회사에서 사들이거나 임차한다는 말이 있는 것으로 보아 회사에서 사들이거나 혹은 임차 할 수 있는 땅은 철도의 건설 및 보호에 실제로 필요한 것으로 한정함을 알 수 있다. 땅을 사들여 비즈니스센터를 설립한다든가 하는 것은 이미 조약 규정을 벗어난 것이므로 우리나라 당국에서는 당연히 금지시킬 수 있다. 그래서 일본은 남만철도에서 러시아의 권리를 계승하기 시작한 후부터 남만철도회사에서는 본 철도가 실제 필요한 토지이외에도 선양(瀋陽), 카이위엔(開元), 쓰핑지에(四平街), 풍주링(公主嶺), 창춘

(長春), 안산(鞍山) 등 각 역 부근에서 대량의 토지를 사들였는데 역마다 많으면 20여 방리(方里)에 달하였으며 시장을 개설하고 상인들을 끌어들이는 등 각종의 행정조직이 있었다. 이것은 철도를 건설하고 보호하는데 실제로 필요한 것이 아니고 모두 중동철도회사의 계약 규정에 어긋나는 것으로서 조약의 규정을 위반한 것임을 부정할 수 없을 것이다. 그런데 오히려 우리측에서 이 철도에 필요한 토지 매입을 방해하기로 결심했다고 하는 것은 아무런 근거도 없는 것이다.

(17) 일본의 현안

「공창링(弓長嶺)으로부터 광석을 운송하는 철도 부설 방해: 리아오닝(遼寧)성정부와 이이타(飯田延太郎)의 공창링 철광 회사가 공동으로 체결한 계약은 비록 관청이 회사가 광석을 운송하는 철도 부설을 승인 하였지만 작년에 공사시작을 신청할 때 리아오닝(遼寧)성 교통위원회에서는 이 철도 건설의 가능여부를 의심하여 이미 획득한 권리를 부인하려고 시도하였다.」

본 사건의 진상

1918년 7월 중국지방관청과 일본 상인 이이타(飯田延太郎)가 체결한 공창링 철광 공동 경영 제 11조에 의하면, 광석을 운반하기 위하여 회사는 광산지대의 소재지에 철도 하나를 건설하며 남만간선 혹은 지선과 연결하고 자세한 방법은 쌍방에서 협의 한 후 별도로 결정한다고 규정하였다. 계약서상의 건설 할 철도는 원래 광석을 운송하는 것에만 한정되지만 일본상인은 공창링으로부터 두 선을 건축하여 하나는 안평시엔(安奉線)과 연결하고 하나는 남만철도와 연결함으로 남만간선 및 지선과 모두 서로 연결하여 남만철도의 배양선(培養線)을 이루었다. 이것은 원래 제정한 광석을 운송하는 계약 규정에 절대적으로 부합되지 않기 때문에 중국관청은 그대로 실시하지 못했다.

(18) 일본의 현안

「푸쥔우(復洲)에서 점토구매권 부인: 1930년 5월 푸쥔우(復洲)광업주식회사는 리아오닝(遼寧)성정부 농광(農鑛)청의 정식적인 허가를 받아 푸쥔우(復洲)점토광업회사와 푸쥔우완(復洲灣) 점토를 구매할 계약을 체결하였다. 그러나 1929년 7월 중국당국은 아무런 합법적인 수속도 없이 갑자기 허가를 철회하였다.」

본 사건의 진상

푸쥔우완(復洲灣) 점토 광산을 살펴보면 원래 두 가지가 있는데, 하나는 중국인 쏘이핑(孫以萍)과 일본상인이 합작하여 푸쥔우완점토주식회사라고 명명한 것으로 여태까지 문제가 없었다. 다른 하나는 중국인 조우원푸(周文富)가 설립한 관독상판(官督商辦) 관청에서 감독하고 민간이 경영)점토회사이다. 후에 조우원푸가 사적으로 푸쥔우완주식회사와 점토회사 매입을 계약하였는데 몰래 광산권을 훔쳐서 관 협의가 있어서 중국관청에서는 법에 따라 조우원푸의 광산허가증을 취소하였다. 범죄자는 중국인이기 때문에 일본인은 간섭할 권리가 없다.

(19) 일본의 현안

「쿠투광(苦土礦) 및 창스광(長石鑛) 광산지대의 허가증 몰수: 1930년 8월 중국과 일본이 공동으로 경영한 전싱(振興)회사는 중국당국의 명령을 받고 안산(鞍山)에 있는 쿠투광(苦土礦) 및 창스광(長石鑛)의 허가증을 중국당국에 제출하였다. 그러나 중국당국에서는 여러 가지 구실로 허가증을 되돌려 주는 것을 거절하였다. 중국당국은 또 회사에 광산지대의 광산세금을 낼 것을 명령하였고 회사에서 명령대로 납세하자 중국당국은 또 쿠투광의 허가증이 무효이기에 납세할 필요가 없으며 이미 납부한 세금은 철도세용으로 충당했다고 하는 것은 실로 극히 전횡적인 말이다.」

본 사건의 진상

중국 광업조례에 따라 광산구역을 허가 받은 1년 후 채굴하지 않거나 세금을 납부하지 않으면 광산권을 취소한다. 중국인 위충한(于冲漢)은 쿠투광 및 창스광의 각 광산을 채굴 할 권리를 부여받았으나 10년 동안 채굴하지 않았다. 중국관청은 광업조례에 의거하여 광산권을 취소하였는데 이는 합법적인 것이며 전싱(振興)회사와 아무런 관계도 없다. 조사에 의하면 전싱(振興)회사는 중국과 일본이 공동으로 경영하는 회사로서 안산(鞍山)철광을 채굴한다고 한다. 위충한(于冲漢)은 이 회사의 한 사람이고 현재 이 회사는 여전히 존재하므로 마땅히 조례에 따라 납세하여야 한다.

철도세 항목에 대해서는 1917년 농상부(農商部)에서 반포한 철도세 징수 방법 제4조에 근거하여 징수한다. 이 조규(條規)는 매 톤의 철사(鐵砂)는 4각(角)의 철도세를 납부해야 한다고 규정하였다. 지금 이 철도세를 조사해보니 이 회사에서는 이미 300여만 원이 넘는 채무가 있어 여러 차례나 재촉했지만 회답이 없었다. 이 회사가 규정을 위반하는 것으로서 절대로 양보할 수 없는 것이다. (상세한 내용은 22안 참조)

(20) 일본의 현안

「시안(西安)을 압박하여 탄광을 공동 경영: 시안(西安)탄광회사는 중국과 일본이 공동으로 경영하는 업체이다. 시안 지방 관헌이 석탄을 운송하는 요로(要路)에 경찰을 파견하여 지방 주민을 협박하여 구매를 저지하였다.」

본 사건의 진상

시안(西安) 탄광이 만일 석탄을 운송하는 요로(要路)와 인접한 땅을 대여하거나 구입하려면 마땅히 몇 배 이상의 가격으로 대여하거나 구입하여야 한다. 다만 이 지방 사람들은 일본인이 때로는 소동을 일으키기에 토지를 일본사람에게 대여하거나 팔기 싫어하였다. 중국지방관이 경찰을 파

견하여 주민을 협박하여 탄광을 사지 못하도록 저지한다는 것은 아무런 근거도 없다.

(21) 일본의 현안

「평청시엔(鳳城縣) 연광(鉛鑛) 권리 취소: 평청시엔(鳳城縣) 당국에서는 중국과 일본이 공동으로 경영하는 청청즈(靑城子) 연광(鉛鑛)에 대하여 1929년 8월에 불법적으로 광산권을 취소한다고 통지하였다. 일본대표의 여러 차례의 항의로 중국 관헌은 계속 작업을 하려면 일본인이 물러날 것을 요구하였다. 또한 마부를 구류하였으며 말을 몰수하여 일본인이 작업을 계속하지 못하게 하였다.」

본 사건의 진상

중국인 리우땡천(劉鼎忱)은 처음에 일본상인 모리미네(森峯)와 합자(合資)로 동광(銅鑛) 채굴을 허가 받았다. 그 후 상인들은 광산시대 이외에서 사사로이 연광(鉛鑛), 은광(銀鑛)을 채굴하였고 관청이 이를 발견한 후 광산권을 취소하였다. 중국 관청은 중일친선을 유지하기 위하여 융통성 있게 처리하겠다고 승낙하고 이 광산을 관독상판(官督商辦)으로 바꾸어 여전히 일본상인과 합자하여 채굴하였다. 그런데 일본상인 모리미네(森峯)는 은가(銀價) 하락 때문에 계속하고 싶지 않다고 말하였다. 우리 나라 관청은 일본상인에게 물러날 것을 요구하고 다른 투자상을 끌어들여려고 한 것으로 이는 정당한 방법이다. 일본측이 언급한 마부를 구류하고 말을 몰수했다는 상황은 중국인이 마차로 광사(鑛砂)를 무단으로 운송하였기에 우리 나라 관청이 범법한 중국인에 대하여 징벌하지 않을 수 없었던 것이다.

(22) 일본의 현안

「전싱(振興)회사의 철도세: 1930년 9월 중국 당국은 안산(鞍山) 전싱(振興)회사에 매 톤당 4각(角)의 철도세 납부를 요구하였다. 이런 철도세금

은 사실 불법에 속하므로 이 회사에서는 납부한 적이 없다.」

본 사건의 진상

철도세 징수는 1917년 농상부(農商部)가 반포한 철도세 징수 방법 제4조의 조례에 따른다. 이 조규는 매 톤 철사(鐵砂)에 4각(角)을 납부하도록 규정하였다. 광업법 시행세칙에도 역시 이와 같은 규정이 있다. 이러한 철도세는 각 철광(鐵鑛)에 대해 이미 일률적으로 징수하는 것으로서 오직 전성(振興)회사만 지속적으로 납부하기를 거부하였다. 이 회사에서는 철도세 채무가 300여만 원에 달하여 여러 차례나 납부를 촉구하였으나 응답이 없었다.

(23) 일본의 현안

「강제적으로 회수한 번시후(本溪湖) 석회광(石灰鑛): 번시후(本溪湖) 석회광(石灰鑛)은 일본인과 중국인이 계약을 체결하여 여태까지 평탄하게 진행하였다. 그런데 중국당국이 이와 관계된 중국인을 국토를 매각한 도둑으로 치고 그 토지를 몰수했을 뿐만 아니라 1929년 8월 파병하여 강제로 광산을 회수하였다.」

본 사건의 지상

중국 광업조례에 따라 어떠한 광질(鑛質)을 무론하고 정부의 허가를 받지 않고는 채굴할 수 없다. 번시후(本溪湖) 석회광(石灰鑛)의 지주와 일본 상인이 개별적으로 채굴계약을 10년으로 정하였다. 정부의 검사와 허가를 받지 않고 무단으로 광산을 채굴하였기에 광업조례를 위반한 것이므로 중국관청이 위법한 중국인을 징벌하는 것은 정당한 것이고 일본 상인이 간섭할 권리가 없다.

(24) 일본의 현안

「번시후(本溪湖) 철광회사에 대한 압박: 번시

후(本溪湖) 수원(水源) 용지(用地)를 임대한 계약은 1927년 11월 1일이 만기이다. 만철(滿鐵)에서는 계속 계약을 체결하기 위하여 재삼 교섭하였으나 아무런 결과도 얻지 못했다.」

본 사건의 지상

계약이 만기되면 마땅히 효력을 상실한다. 번시후(本溪湖) 수원 용지 계약은 1927년 11월 1일에 만기되었으므로 만철에서는 마땅히 사용을 정지하여야 한다. 그러나 만기가 되었어도 만철에서는 과거처럼 계속 땅을 사용하였고 중국관청이 재삼 제지하였으나 만철은 계속 날짜를 미루었다. 그런데 오히려 중국관청이 계약을 계속하는 것을 허가하지 않았다는 것은 명백한 강변이다.

(25) 일본의 현안

「푸순(撫順) 석탄의 수송 및 사용 금지: 대략 1919년 이후부터 중국당국은 푸순 석탄이 선하이루(瀋海路)로 수송되는 것을 제한하였다. 1930년 리아오닝(遼寧) 농광(農鑛)청장 리우허링(劉鶴齡)은 동북정무위원회의 인가를 받아 상회(商會) 대공장 및 기타 단속기관에 다른 곳의 석탄 사용을 금지한다고 명령하였다.」

본 사건의 진상

중국화폐제도의 본위는 은(銀)인데 푸순 석탄을 매출할 때 일본 돈으로 계산하여서 근년 이래 은가 하락으로 푸순 석탄의 판로에 크게 영향을 받았다. 또한 시안(西安)탄광에서 나오는 석탄은 은양(銀洋)으로 교역함으로써 가격이 저렴하였기에 선하이루(瀋海路) 연선의 각 지에서는 모두 시안(西安) 석탄을 사용하였다. 구매자가 상품을 구입할 때 싼 가격으로 구매하려는 것은 필연적인 추세이므로 중국관청이 좌우지할 수 있는 일이 아니다. 리아오닝(遼寧) 농광청장 리우허링(劉鶴齡)이 1930년 상회대공장을 명령하여 다른 곳의 석탄사용을 금지한다고 하는 등의 일은 없었다.

(26) 일본의 현안

「성냥 전매: 1931년 이후부터 동북4성 시엔정 완항(現正萬行)의 성냥전매 목적은 일본인의 성냥 제조와 수입을 압박하기 위한 것이다.」

본 사건의 진상

전매제도의 설립을 보면 국가의 일종 재정정책으로서 그 실행은 국가 행정 당국 직권 범위내의 일이다. 예를 들면 일본의 담배(菸草) 전매, 대만의 장뇌(樟腦)³⁾ 전매, 조선의 소금(鹽) 전매 등과 같은 것이다. 동북4성에서 시행한 성냥전매는 일종의 재정정책으로서 다른 어떠한 외국 성냥제조 업체에 대하여 압박을 가하는 등의 의도가 없다. 이 정책의 실행은 단지 보편성에 속하는 것이지 다른 어떤 외국의 성냥에 대해 차별시하는 것이 아니다. 현재 동북시장에는 중국 성냥 이외에 스웨덴성냥과 일본성냥이 있다. 일본측이 말하는 일본성냥이 압박을 받고 있다고 하는 것은 사실상 아무런 근거도 없는 것이다. 이러한 말을 하는 것은 일국 주권을 이해하지 못하는 것이다.

(27) 일본의 현안

「불평등한 철도운임: 만주에 있는 중국철도는 일본 및 기타 각국의 여러 차례 항의에도 불구하고 중국 상품에 대해서는 비교적 낮은 운임을 징수하였는데 이는 일본상품 및 기타 외국 상품에 대해서는 명백한 차별이다.」

본 사건의 진상

1931년에 실시한 중국철도부에서 새로 제정한 철도운임방법에 따르면 중국이나 외국상품을 나누지 않고 단지 화물의 우열에 따라 등급의 고하를 정하며 화물의 출처는 논하지 않는다.

(28) 일본의 현안

「따리엔(大連)의 이중과세 사건: 중국개항장에서 수입한 화물을 다시 다른 중국 개항장으로 수송하면 이제까지 환세제도(還稅制度, 세금을 되돌리는 제도)를 적용하였다. 이는 수입세의 이중과세를 피하기 위해서이다. 그러나 1931년 5월 환세제도를 폐지한 후부터 중국항구에 (따리엔(大連)제외) 다시 수출하는 화물에 대해서는 그 항구에서 면세증서를 발급함으로써 이중과세를 피하였다. 그런데 따리엔으로 수송하는 화물에 대해서는 면세증서를 발급하지 않아 일본측이 여러 차례 항의하였으나 중국에서는 여전히 따리엔으로 수출하는 화물에 대한 이중과세의 폐단 개정을 착수하지 않았다.」

본 사건의 진상

중국정부는 전에 세관존표퇴세제도(海關存票退稅制度, 세관 예치증으로 세금을 되돌려 주는 것)의 폐해가 극심하였기 때문에 1931년 4월 1일에 실행을 취소하고 동시에 관잔(關棧)⁴⁾ 방법을 널리 알렸다. 이는 수입품에 편리를 주고자 한 것으로 이후로부터 모든 두 번 수출하여 외국으로 운송되는 외국상품은 세관에서 세금을 다시 되돌려 주지 않았다. 그러나 외국에서 중국으로 운송해 오는 외국상품은 항구에서 떠날 때 여전히 수입세를 징수하였다. 또한 각 세관의 세금납부의 일반규칙에 의하면 따리엔(大連)은 세금이 없는 항구이다. 존표퇴세제도가 아직 취소되기 전에 세관에서는 중국 항구에서 따리엔으로 두 번 운송하는 외국상품에 대해서는 외국상품이 두 번 운송되는 외국의 예에 따라서 세금을 되돌려 주었다. 존표퇴세제도 취소 후 세관에서는 모든 중국항구에서 따리엔으로 두 번 운송되는 외국상품에 대해서 다시 세금을 되돌려주지 않았다. 따리엔에서

3) 천연으로 산출되는 장뇌는 녹나무에서 얻는다. 녹나무는 아열대성 교목(喬木)이며, 북위 18~32°에 걸친 아시아 동부에서 자란다. 옮긴이

4) 관잔(關棧): 보세창고, 관세창고: 옮긴이

수입하여 다시 국내로 운송하는 외국상품에 대해서는 파리엔 세관에서 수입세를 징수하였는데 이런 것은 모두 정당한 방법이다.

허가증 재징수를 면제하는 것은 세관에서 이 통상항구로부터 다른 통상항구로 운송되는 외국상품을 위해 설치하였다. 파리엔은 다른 통상항구와 구별됨으로 허가증 재징수를 면제하는 방법을 적용할 수 없다. 파리엔의 세관을 설치하기 위해 시험 삼아 규정한 조례에 따르면 역시 중국항구에서 대련으로 두 번 운송되는 외국상품에 대해서는 이런 항목의 허가증을 다시 면제한다는 성명이 없었다. 그리고 이 일은 이미 재정부 및 중국 주재 일본 공사에서 1931년 9월 11일, 12일에 문서를 교환하였으며 원만하게 해결된 것이다.

(29) 일본의 현안

「증가될 수 없는 푸순(撫順)석탄의 수출세: 푸순, 이엔타이(煙臺) 두 곳의 탄광세칙의정서에 의하면 매 톤의 수출세는 은(銀) 1전으로 규정하였다. 이 의정서는 1911년부터 시작하여 60년 동안 유효하였다. 중국정부에서는 1931년 6월 1일 비교적 높은 새로운 수출세를 과세하였고 일본정부는 중국정부와의 교섭에서 새로운 수출세율은 조약을 위반한 것이라고 지적하였으나 아직 최종적인 해결에 이르지 못하였다.」

본 사건의 진상

중일이 협정한 푸순, 이엔타이 탄광세칙은 매 톤 석탄의 수출세를 세관(海關) 1전을 납부한다고 규정한 조문이 있는데 이는 1909년 동북3성이 교섭한 5개안건의 항목 중의 제3항을 근거로 하였을 뿐이다. 이 조항 내에 「중국정부의 승낙을 거쳐 두 곳의 탄광에서 채굴한 석탄을 수출하거나 외부로 운송할 때 세율을 반드시 다른 곳의 석탄 근수로 가장 우대한 예에 따라 징수한다」고 규정하였다. 당시 석탄의 수출세의 제일 낮은 비율은 매 톤당 세관은 1전이었기 때문에 이 세

칙에서 매 톤의 석탄이 납부하여야 할 수출세는 세관은 1전으로 규정하였다. 1931년에 새로 제정한 수출세는 제일 낮은 세율로 규정하였는데 매 톤이 세관은 3전(錢) 4분(分)으로 각 탄광에서 모두 통일적으로 사용되었다. 그러므로 이 두 곳 탄광의 석탄은 새로운 세금규칙에 따라 수출세를 납부하여야 하며 이는 1909년의 항목에도 부합된다.

일본측에서는 세칙 내에 수출하는 석탄의 세금에 관한 규정이 60년 시행해야 하는 것이라고 말하였다. 이 세칙을 조사해보니 제일 낮은 세율을 명기한 것에 불과하고 1909년 동북3성이 교섭한 5개 안건의 항목 중 제3항의 병(丙) 항목에 푸순, 이엔타이 탄광에 대해 최혜국 대우를 부여한 것에 대한 설명이 더해져 있을 뿐이다. 일본측에서는 세칙 내에 탄광을 경영할 수 있는 기간이 60년이라고 규정되었다고 하여 매 톤이 은전 1전의 제일 낮은 세율로 60년간 실행할 것을 요구할 수는 없는 것이다. 또한 중국관세는 이미 자율적으로 실행하여 일본과 관세협정을 제정하였기에 두 체약국은 마땅히 준수하여야 한다. 현재 중국은 수출하는 석탄의 제일 낮은 세율을 규정하였는데 이는 매 톤에 3전 4분이다. 푸순, 이엔타이 석탄의 수출세도 마땅히 새로운 세금 규칙에 따라 납부하여야 한다. 만약 일본측의 주장이 정당하다고 인정한다면 중국과 일본이 제정한 관세자주의 협정을 위반하는 것으로 다른 각 탄광의 석탄은 수출세의 불평등한 대우를 피할 수 없게 된다.

(30) 일본의 현안

「만철(滿鐵) 부속지 내에서 소비세 징수: 중국 당국은 신타이즈(新台子), 쓰핑지에(四平街), 안산(鞍山), 지엔산(間山)의 철도 부속지 내에서 조약의 규정을 위반하고 소비세를 징수하였다.」

(31) 일본의 현안

「만철(滿鐵) 부속지 내에서 영업세 징수: 중국

당국은 만철 부속지 내에서 중국인에게 영업세를 과세하였다. 비록 일본측의 항의를 받았지만 중국 당국은 모든 가능한 방법으로 중국인을 압박하고 벌금을 물게 하고 철도부속지대에 감찰대(監察隊)를 설치하여 강제적으로 세금을 징수함으로써 조약을 위반하였다.」

두 사건의 진상

1896년 중국-러시아 동성철도회사의 계약 장정 제6조에 따르면 모든 이 회사에서 철도를 보호하기 위해 건설하고 경영하는데 필요한 토지는..... 만약 이것이 민간의 토지라면 시가에 따르거나 일시납 혹은 해마다 지주에게 납세한다. 이는 철도회사에서 매입하거나 조차할 수 있는 땅이 철도 기술상 실제 필요한 것으로 제한한 것이라고 하겠다. 그러나 일본이 러시아가 전이한 철도 권리를 계승한 후부터 선양(瀋陽), 카이위엔(開原), 쓰핑지에(四平街), 풍주링(公主嶺), 창춘(長春), 안산(鞍山) 각 역 부근에서 많은 땅을 매입하였다. 매 역마다 많으면 20여 방리(方里)가 넘었다. 철도부속지에 시장을 개설하고 상인을 끌어들여 매출을 떠맡게 하며 또한 시 정부기관을 설립하는 것은 모두 이 계약 장정 제6조를 위반한 것이다. 중국정부는 비록 금지시키지 않았으나 이런 지방의 중국영토주권에는 결코 문제가 없는 것이다. 중국정부는 각 지방에 징세할 권리가 있다. 일본측에서 말하는 제31안 내의 영업세 및 제30안에서 말하는 소비세는 다만 일종의 통세(統稅)로서 모두 철폐한 후 새로운 세제를 만들었다. 중국관할구역은 마땅히 모두 일률적으로 징세하는데, 리아오닝(遼寧)성에 있는 각 외국상인은 모두 그대로 납부하였지만 일본사람만 납부하지 않고 오히려 소위 철도부속지대에서 중외상인에게 세금을 징수하였다.

(32) 일본의 현안

「하얼빈(哈爾濱) 북만(北滿) 전기주식회사 압

박: 북만 전기주식회사는 1918년 하얼빈에서 설립되었다. 하얼빈시 정부는 이 회사를 압박하기 위하여 전기공급을 하나의 영업특허로 하여 정부와 상인이 공동으로 경영하는 하얼빈 전기회사를 설립하였다. 이 회사의 기득특권은 명시하였지만 이 회사에 영업특허를 허가하였다. 1930년 5월 중국당국은 이 회사를 정부에서 경영하는 상업으로 개편하고 북만 전기주식회사에 여러 가지 압박을 가하였는데 이는 이 회사에서 회사의 영업독점권을 침범하기 위한 것이다.」

본 사건의 진상

하얼빈시내의 전업권(電業權) 경영을 조사해보니 처음에는 지방 이사회에 의하여 조종되었다. 북만 전기 주식회사가 하얼빈 러시아인이 입안(立案)을 거치지 않은 작은 전기공장을 매입할 때 이사회에서 회사 및 일본영사관에 통지하였다. 장래 이사회에서 자체적으로 전기공장을 경영하거나 입찰하여 위탁 경영할 때 이 회사는 마땅히 해산되어야 한다고 하였다. 1919년 이사회에서는 어느 측을 물론하고 본 회에 최적의 입찰조건을 제출한 자가 있다면 본 회에서는 전기공장을 경영할 권리를 특별히 허가한다고 공포하였다. 그 때 입찰한 자는 북만전기주식회사까지 포함해서 세 곳이었다. 다음 해 5월 15일에 개표하여 중국전기회사에서 제출한 조건이 제일 우수하다고 선포하였다. 5월 25일 이사회 대회 표결을 거쳐 하얼빈 상업지역 전기사업은 완전히 중국전기회사가 담당하는 것으로서 특별히 허가한 것이다. 일본전기회사 및 기타 원래 있던 각 전기공장은 마땅히 일제히 작업을 중지하여야 한다. 그러나 일본전기주식회사는 지금까지도 결의에 따르지 않았다.

또한 중국당국이 1930년 하얼빈 전기회사를 정부에서 경영하는 회사로 개편한 것은 직권범위내의 일이다. 전체적으로 중국정부가 교통조건을 개선하고 공익을 증진하는 방법은 결코 조약을 위반한 것이 아니므로 일본측은 간섭할 권리가 없다.

(33) 일본의 현안

「안동(安東)의 남만(南滿)전기회사 압박: 남만 전기회사는 중국당국의 양해로 성립되어 중국인 띠엔광(電光)에게 공급한지 20년이나 지났으나 안동시 정부가 1930년 3월에 전동회사를 개업하여 이 회사와 경쟁하게 하였다.」

본 사건의 진상

안동(安東) 남만전기회사는 이제까지 규칙에 따라 중국에서 주관하는 기관에 등록하지 않았다. 이른바 중국당국의 양해로 성립했다고 하는 사실은 전혀 존재하지 않는다. 안동시 정부에서 전동회사를 설립한 것은 직권범위내의 일이다. 이는 중국전동회사와 경쟁하려는 것이 아니다. 이 회사는 등록하지 않고 설립한 것으로 중국 법률을 위반한 것이다. 또한 중국전동회사의 노동자가 빠따오꺼우(八道溝)에서 시공할 때 일본경찰 수 백명이 포위하고 저지하였는데 이는 무력으로 중국전동회사를 압박한 것으로 훨씬 더 불법적인 거동이다.

(34) 일본의 현안

「철도재료의 불공평한 입찰: 1929년 8월 선하이(瀋海)철도에서 기차 10량을 새로 제조하기 위하여 공개적으로 입찰하였다. 비록 만철에서 입찰한 가격이 제일 싸고 미쯔비시(三菱)가 그 다음으로 썼지만 중국당국은 결국 쓰꺼다(斯哥達) 회사와 계약을 체결하였다.」

본 사건의 진상

철도국이 입찰을 모집하고 재료를 구입하는 일에 염가입찰을 선택하여 사용하는데 제한이 없고 또한 선택하지 않은 이유를 반드시 말할 필요가 없다. 바꾸어 말하면 철도국에서는 완전히 입찰을 자유로 선택할 권리가 있으며 어떠한 제한도 받지 않기 때문에 선하이(瀋海)철도가 쓰꺼다(斯哥達)에 기차를 주문한 것이 일본인을 차별시킨 것

이라고 볼 수 없다. 또한 이 철도에서 남만철도회사에 대량의 객차를 주문한 것으로 보아 일본인을 차별하는 의도가 전혀 없음을 충분히 증명할 수 있다고 하겠다.

(35) 일본의 현안

「지린(吉林)성에서의 일본의 삼림목재 운송 간섭: 1930년 지린성 당국은 갑자기 지툰(吉敦)철도 연선의 삼림 목재 채벌을 금지함으로써 이 철도(일본에서 차관하여 건설한 철도) 및 삼림목재를 수출하는 일본상인에게 큰 타격을 주었다.」

본 사건의 진상

삼림목재는 국가의 주요한 천연자원으로서 민생과 심히 관계가 깊으므로 각 국 정부는 삼림목재에 대하여 모두 적절한 보호 법규를 제정하였다. 지린(吉林) 광차이링(廣才嶺) 및 라오이예링(老爺嶺) 일대의 삼림은 모두 용형(永衡) 관인하오(官銀號)의 산업으로 삼았다. 지툰루(吉敦路)가 개통된 후 일본불량자들은 지방악당들과 결탁하여 마음대로 도둑 채취하였다. 지린 영형 관인하오는 삼림의 경계선을 구분하고 벌목규정을 정하기 위하여 1930년 성 정부에 이 곳의 삼림을 잠시 봉쇄하고 경계선의 구분이 끝난 후에 다시 개방할 것을 요구하였다. 지툰(吉敦)철도는 비록 일본 돈으로 청부 건설하였지만 당연히 중국국유철도이다. 중국당국은 자체 소유 철도의 영업을 방해할 이유가 없다. 이러한 지방행정에 일본인은 간섭할 권리가 없다.

(36) 일본의 현안

「자미엔(扎賚)회사 압박: 만철(滿鐵)은 자미엔 회사에 거액의 자금을 투자했었다. 이 회사는 헤이룽지강(黑龍江) 싱안링(興安嶺)에 조림지가 있었는데 중국당국은 만철에서 투자한 사실을 부인하고 이 회사에게 다시 거액의 자금을 낼 것을

요구하였다. 1925년 만철과 헤이룽지양성 당국이 제정한 자미엔 삼림지대의 선후(善後) 방법을 이행하지 않았을 뿐만 아니라 실력으로 이 조치의 실행을 방해하였다。」

본 사건의 진상

이 협정은 조사해보니 1925년 헤이룽지양성 정부와 남만철도회사에서 제정한 임시조치이다. 이 협정에서는 한편으로 자미엔 임업회사를 깨끗이 정리하고 다른 한편으로는 자금을 모아 새로운 회사를 조직할 것을 규정하였다. 우리측은 절반을 출자하였고 삼림지대의 가격 200만원을 충당하고 또 다른 절반은 일본측에서 책임지고 이미 건설한 조림지에서 현금을 내어 200만원을 충당하였다. 만철에서는 옛날 회사를 깨끗이 정리하는 동안에 여전히 별목으로 이익을 얻을 수 있었기 때문에 새로운 회사가 일찍 성립되는 것을 원하지 않았으며 여러 가지 문제를 제기하여 기한을 연장하였다. 예를 들면 우리측 지분의 삼림지대를 고의적으로 가격을 폄하하여 협정을 이행하지 않았다. 이 책임은 남만철도회사에 있지 중국당국에 있는 것이 아니다.

(37) 일본의 현안

「지헤이(吉黑) 삼림 광산의 차관 계약 유린: 전에 지린(吉林), 헤이룽지양(黑龍江) 두 성의 금 광 및 국가 소유 삼림의 수입을 담보로 1918년 8월 2일에 베이징(北京) 정부 재정부와 중화후이이(中華匯業) 은행(銀行)은 일본화폐 3,000만 엔의 차관계약을 체결하였으나 중국은 지체하며 의무를 이행하지 않았다.」

본 사건의 진상

지헤이(吉黑) 삼림 광산 차관을 조사해보니 베이징(北京) 구 정부에서는 정리된 안전에 속한 것으로 재정정리위원회에 넘겨 처리하게 하였다. 당시 채권은행에서는 이 조치에 대하여 다른 의견

이 없었다. 국민정부에서는 이 외채에 대하여 이미 극도로 주의하여 특히 외채를 정리하는 각 외채위원회를 설립하였다. 이 차관에 대하여 재정정리위원회에서 자체적으로 심리 하였다.

(38) 일본의 현안

「지헤이(吉黑)철도의 차관 계약에 따른 일시차입금 천 만엔 일본화폐: 1907년 4월 15일 새로 봉정한 지창(吉長)철도 협약 및 1909년 9월 4일 간도협약을 기준으로 일본측의 3개 은행과 중국 정부 교통부가 1918년 6월 18일에 지후이(吉會)철도와 맺은 차관 예비 계약에 의해 이 3개 은행에서 중국정부에 일본화폐 천 만엔을 차입하기로 하였으나 중국정부에서는 지후이(吉會)철도 부설을 회피하였을 뿐만 아니라 이 차입금을 부인하였다.」

본 사건의 진상

지후이(吉會)철도에 관한 진술을 참조 할 것.

(39) 일본의 현안

「지푼루(吉敦路)의 철궤(레일) 구입 자금 계약 반복: 남만철도회사에서는 지푼(吉敦)철도국과 맺은 조약에 따라 철궤(레일) 구입 자금인 일본화폐 90만원을 입체(立替, 일시차입금) 하였으나 중국측은 정식계약 체결을 거절하였다.」

본 사건의 진상

일본이 말하는 지푼(吉敦)철도 혹은 지창(吉長)철도와 관련하여 오류라는 것을 조사해보니 지창(吉長)철도 운송 주임인 일본인 나카가와(中川増藏)는 1928년에 이 철도의 60파운드 레일을 80파운드 레일로 바꿀 것을 요구하였다고 한다. 재촉하여 실행한 결과 철도관리국의 위탁을 받고 남만철도회사에서 레일을 대신 구입하고 자금은 그 회사에서 입체하기로 하였는데 합계 일본화폐로 90만엔에 달하였으며 연 이자율은 9리였다. 레일

이 운송되어 왔을 때 철도관리국에서 검사해보니 모두 오래되고 낡은 레일이었으며 원래 구입 설명서에 부합되지 않아서 접수하려 하지 않았던 것이다. 그러나 철도관리국 주재 만철(滿鐵) 대표는 지창(吉長)의 재료구입규칙에도 불문하고 계속 레일을 운송해 왔으며 지창(吉長)선에 부설하였으며 지창(吉長)선에서 바꾸어 낸 낡은 레일을 지툰(吉敦)에 판매하였다. 따라서 이 사건이 지금까지 해결되지 못함으로 정식계약을 체결하지 못한 것이다. 일본측에서 일컫는 계약을 반복했다는 것은 사실에 근거하지 않은 것이다.

(40) 일본의 현안

「원래 농장을 가로 지르는 철도 강제 부설: 1925년 중국에서는 사전에 이 땅을 대여한 사카기빠라(柵原)의 동의도 거치지 않고 무턱대고 황꾸툰(皇姑屯) 역에 한 갈래 철도를 부설하였는데 사카기빠라(柵原)가 대여한 베이링(北陵) 농장을 가로질러 공항에 도달하였다. 선양(瀋陽)의 일본 총영사는 전에 중국당국에 이 농장의 사용에 대해 배상해 줄 것을 요구하였다. 중국당국에서는 오히려 사카기빠라(柵原)의 토지 대여계약이 무효라고 말하여 사카기빠라(柵原)는 할 수 없이 1929년 6월 27일에 이 철도를 파괴하였다.」

본 사건의 진상

조사에 의하면 일본인 사카기빠라(柵原)는 1915년에 선양(瀋陽)의 경작지 한 곳을 대여하였고 수확이 어떻든지를 물론하고 매년 2월 1일에 대여금 600원을 교부토록 하였다. 그러나 이 일본인은 10년 동안 대여금을 500원밖에 내지 않았다. 임대차계약을 이행하지 않았기에 중국당국은 1925년에 경작지의 대여권을 취소하였으며 이 취소권을 일본 영사에게 조회(照會)했다. 이 일본인은 땅을 원래 주인에게 돌려주려 하지 않았을 뿐 만 아니라 일본군경의 도움으로 중국에서 부설한 철

도를 부수어 버렸다. 이 일본인은 완전히 계약을 위반하고 권리를 침범한 것으로 이 안건은 지금까지도 해결되지 않았다.

(41) 일본의 현안

「평티엔(奉天) 성내에 거주하고 있는 일본교민 압박: 1903년 중미(中美)통상조약에 의하면 평티엔(奉天)은 이미 개방되어 외국인이 통상하고 거주하는 것을 허락하였다. 그러나 평티엔(奉天)의 중국관청은 성밖의 일부 지역을 외국인들이 통상하고 거주하는 개항장으로 정하였다. 현재 중국관청에서는 성안의 일본인과 계약을 맺은 중국지주에 대하여 압박을 가하고 있다. 또한 일본 및 기타 관계 각 국들의 항의에도 불구하고 일본인 및 기타 외국인들을 평티엔(奉天) 성에서 물러나가도록 강압적으로 명령하였다. 성안에는 일본 가구 44호 밖에 남지 않았다.」

본 사건의 진상

1903년 8월 18일 중미속의통상행선조약(中美續議通商行船條約: 중미에서 계속하여 상의하는 통상 행선(行船) 조약)을 조사해보니 제12조에 「성징(盛京)성의 평티엔푸(奉天府) 또는 성징(盛京)성의 안동시엔(安東縣) 두 지방은 중국에서 자체적으로 개항장을 열어 통상한다. 이 두 곳의 통상지대는 외국인이 공공 거주지로 적합한 지대를 결정한다....이는 중미 두 나라 정부에서 회의를 거쳐 상의한 후 정한다.」고 규정하였다. 현재 우리나라에서는 평티엔청(奉天城) 밖에 개항장을 설립하였고 일본은 마땅히 이 지대에서 거주하고 영업하여야 한다. 그러나 일본정부는 조약 규정을 불문하고 일본인이 마음대로 성안에서 거주하게 하였으며 또한 경찰서를 설치하여 명백하게 중국의 주권을 침범하였다. 그런데 오히려 중국이 조약을 준수하지 않는다고 책망하는 것은 정말 이해할 수 없는 일이다.

(42) 일본의 현안

「싼싱(三姓) 성내에 거주하고 있는 일본교민 압박: 1895년의 중일조약의 부속문서에 의하면 지린(吉林)성 싘싱(三姓) 지방은 이미 개방되었다. 중국관청은 평티엔(奉天)과 같은 불합리적인 구실을 대어 싘싱(三姓) 성내의 일본 거주민들에 대해 직접적 혹은 간접적으로 압박을 가함으로써 일본인이 이 지대에서 거주하고 영업을 하기 곤란하게 하였다. 그 결과 일본교민이 5, 6명밖에 남지 않았다. 일본인이 새로운 거주지를 설치하거나 상점을 경영한다는 것은 절대로 불가능한 일이다.」

본 사건의 진상

조사에 의하면 싘싱(三姓) 성의 개항장 내에 거주하고 있는 사람들에 대하여 중국관청에서는 압박을 가한 적이 한번도 없었다고 한다. 성내에는 윤락업소를 경영하는 일본인이 여러 호가 있었는데 자주 중국 법령을 위반하여 여러 차례 개항장으로 옮겨갈 것을 촉구하였지만 아무런 효과도 없었다.

(43) 일본의 현안

「평티엔(奉天)성 내의 전화 통제: 1898년 중일전신(電信)협약에 의하면 일본은 평티엔(奉天) 만철(滿鐵) 부속지대 및 평티엔 성 사이에 전선을 설치할 권리가 있다. 약 2년 전에 중국관청은 평티엔(奉天) 성내의 시 구역을 바꾸기 위해 전봇대를 옮겨달라고 요구하였는데, 교섭하러 와서 최종적으로 전봇대를 수선식(水線式)으로 바꿀 것으로 합의하였는데, 이는 전봇대를 줄일 수도 있기 때문이다. 작년 연말에 이미 전체적으로 공사에 착수하였는데 올해 8월 쯤 평티엔(奉天) 전정(電政) 관리국에서 기술상의 세부적인 원인을 구실로 개항장과의 접선공정을 방해함으로써 일본측의 영업에 커다란 손실을 입혔다.」

본 사건의 진상

1908년 10월 12일 중일 전기 계약(中日電約) 제2조를 보면 「만주철도 관할구역 외의 일본 전선에 대해서 일본은 중국과 협의하여 제정하는 조치를 취하기로 한다. 조치를 취하기 전에 일본은 먼저 중국정부의 허락을 받지 않으면 더 이상 확충하지 않을 것을 허락한다....」고 규정하였다. 또한 이 조약의 제1조는 「먼저 중국의 허락을 받기 전에는 조차지 외 및 철도 밖의 중국 각 곳에 수선(水線), 육선(陸線) 및 전화선을 설치하지 않는다」고 규정하였다. 여기서 알 수 있듯이 일본이 선양(瀋陽) 성내 및 소위 철도부속지 외에 설치한 일시적으로 계속 사용할 수 있는 전화는 단지 1908년 10월 12일 이전에 원래 있었던 것에 한한다. 또한 중국의 허락을 받지 않고서는 일본에서 전화를 확충할 수 없다는 것에서도 명백하게 볼 수 있다. 그러나 중국당국이 전봇대를 옮길 것을 요구하였을 때 일본은 오히려 기회를 타서 전화선을 확충함으로써 중일 전기계약을 위반하였으므로, 중국은 당연히 침묵할 수 없다.

(44) 일본의 현안

「국토 도매(盜賣) 징벌령: (갑) 리아오닝(遼寧) 성정부는 조약의 규정에도 불구하고 일본인이 경영하는 공공업 및 농업 상조(商租)권을 방해하기 위하여 1929년 7월에 국토를 훔쳐서 파는 것을 처벌하는 일시적인 조례를 제정하였다. 또한 각 지방관청에 밀령을 내려 토지를 외부 사람에게 저당하는 것을 금지하였으며 위반하는 자는 사형에 처하거나 무기징역 혹은 더 엄청난 수의 벌금을 물게 하였다. 1931년 6월 상술한 조례는 약간의 수정을 거쳤는데 이름은 국토를 훔쳐서 파는데 관한 징벌법칙이다. 이 조례가 실행된 후 최근 1, 2년 사이에 중국당국이 위법행위를 한 것은 다음과 같다.

- ① 신민시엔(新民縣) 현장(縣長)은 현정부 소재지 하의 치퉁타이(七公台)의 토지를 일본인

에게 팔았으며 지주를 감금하였다.

- ② 리우허시엔(柳河縣)에서는 중국인 자오슈푸(趙書紘)가 토지를 동야취엔이에(東亞勸業) 회사에 팔음으로 인해 관공서에서 그 토지를 몰수하였으며 이에 관계되는 일본인을 내쫓았다. (소위 동산(東山) 농장사건이다.)
- ③ 번시시엔(本溪縣)에서는 어떤 중국인이 일본인에게 토지를 대여하여 석회광을 채굴하게 하였다고 이 중국인을 감금시키고 광산을 몰수하려고 시도하였다.
- ④ 시안시엔(西安縣)에서는 어떤 중국인이 주택을 일본 경찰서에 대여했다고 해서 이 중국인을 감금하였다.
- ⑤ 리아오닝(遼寧)성 당구에서는 조선인이 토지를 대여하지 못하게 하고, 현재는 조선인의 토지의 임차권을 소작 계약으로 바꾸었다.

(을) 지린(吉林)성 정부는 조선인에게 각 종 토지권을 향유할 수 있는 권리를 부여한 간도협정을 위반하고 또한 소위 국토를 훔쳐서 파는데 대한 징벌벌칙을 반포하였다. 이 성의 각 곳의 지방관리는 조선인이 땅을 차지하지 못하게 하였을 뿐만 아니라 토지를 대여하거나 대여 조건에 대해서도 간섭 하였다.」

본 사건의 진상

일본이 주장하는 상조권(商租權)은 1915년 21조에서 나오는 중일조약을 근거로 하였을 뿐이다. 이 조약의 문제에 대하여 따로 진술서를 준비하여 조사위원회에 넘겼다.

(45) 일본의 현안

「조선인 압박: 최근 중국관헌은 만주에 거주 및 경작하고 있는 조선인에 대하여 직접 혹은 간접적으로 압박을 가하고 있다. 새로 이민해 온 조선인을 내쫓고 이런 조선인에게 집을 임대하는 것을 금지하고 영업을 방해하였다. 때로는 중국관

헌이 중국 지주를 강제적으로 압박하여 조선인을 엄명하여 나가게 하였으며 심지어는 무력을 사용하였다. 예를 들어

- ① 1931년 7월 지린(吉林)성 관헌은 완바오산(萬寶山)의 조선농민을 내쫓기 위하여 토지의 임차권에 대해 불법적으로 간섭하였다. 조선농민은 마침내 쫓겨났으며 이로 인해 완바오산(萬寶山)사건이 발생하였다.
- ② 같은 해 7월 지린(吉林)성의 타오라이샤오팡(陶賴昭方) 지역에서는 공산당을 체포한다는 구실로 상당수 새로 이민해 온 조선인을 쫓아냈다.」

본 사건의 진상

완바오산(萬寶山)사건 및 동북3성에서의 조선인 지위에 관한 두개의 진술을 참조 할 것.

(46) 일본의 현안

「조선인에 대한 불법적 체포 및 처벌: 최근 동북3성의 중국관헌은 조약의 권리에도 불구하고 조선인에 대하여 함부로 구금하였다. 또한 재판수속도 거치지 않고 수 개월이나 1년 이상의 구금까지 판결하였다. 이번 만주사건이 발생된 후 평티엔(奉天)감옥에 구금된 조선인이 60명, 둔화(敦化)에 140명, 지린(吉林)에 230명, 하얼빈(哈爾濱)에는 약 40여명이 있음을 발견하였다.」

본 사건의 진상

이런 사실이 있었다 할지라도 중국지방관이 조선인을 구금한 것은 1909년 9월 중일도문강만한정계조약(中日圖門江滿韓 經界線조약)의 정신에 따라 처리되었는지 여부를 증명해야 할 것이다. 또한 이 조선인은 대부분 중국 국적법에 따라 중국에 귀화하여서 마땅히 중국의 관할 재판에 복종하여야 한다. 또 이런 조선인들은 이 조항에서 적용하는 각 지방에서 죄를 범한 자들이기 때문에 중국법정의 관할재판에 복종하여야 한다.

(47) 일본의 현안

「배일(排日) 교과서 보급: 요즈음 중국정부는 전국 보통교육의 교과서 내에 많은 일본을 배척하는 자료를 편입하여 소국민이 일본에 복수하는 정신을 함양하였다.」

본 사건의 진상

중국 교과서 내 소위 배외교육에 관한 진술을 참조 할 것.

(48) 일본의 현안

「동북문화사의 반일선전: 이 회사는 선양(瀋陽) 행정당국의 관립(官立)기관으로서 자주 반일 소문을 퍼트렸다. 예를 들어 금년 2월 푸순(撫順) 탄광 따산坑(大山坑)에서 자연적으로 불이 났는데(폭발하였다고 의심) 결과적으로 한 사람도 사망하지 않았다. 그러나 이 회사에서 광부 3,000명이 이번 따산坑(大山坑)폭발 때문에 일본 탄광 속에 생매장되었다고 광범위하게 선전하였다.」

본 사건의 진상

푸순 탄광은 동북3성에서 가장 좋고 가장 오래된 탄광이다. 석탄의 매장량은 10억 톤 이상에 달하고 노천채굴이어서 생산비용이 매우 낮기 때문에 일본인은 이를 「만몽(滿蒙)의 금굴」이라고 하였다. 매년의 석탄 생산량은 600여만 톤이고 중국 노동자 약 4만 여명을 고용하였다. 일본은 채굴하기 시작해서부터 거대한 이윤을 얻었으나 탄광의 안전 및 노동자의 위생에 대해서는 상응한 설비가 없었다. 일본측은 단지 지출을 절약하기 위해 노동자의 이익을 고려하지 않았기에 자주 폭발하여 사상한 광부들이 매우 많았다. 또한 일본은 금본위 국가로서 만철(滿鐵)의 수입과 지출은 모두 금으로 계산하였다. 그러나 중국 노동자의 임금 은화로 지불하거나 소양(小洋)에 따라 계산하였다. 작업시간은 11 시간이 넘었고 임금은 약 소양 5

각(角)으로 미화 1센트(角) 정도였다. 동북문화사는 개인 단체로서 중국노동자 확대상을 들춰내는 것은 인도적인 차원에서 한 것이지만 배일(排日)차원이 아니다.

푸순 탄광 따산(大山)탄광이 불난 사실에 대하여 문화사는 광부 3,000여명이 질식되어 죽었다고 소식을 발표하였지만 이튿날에 조사하고 나서 이 소식이 정확하지 않다는 것을 알고 즉시 개정 후 소식을 발표하였다. 악의가 없으며 사실 이 소식은 실제 와전된 것이라는 것을 솔직하게 인정하였다.

(49) 일본의 현안

「리아오닝(遼寧) 국민의교협회의 배일운동: 이 협회는 1930년 6월에 성립하여 전문적인 배일 선전이 목적이다. 요즈음 정부출판물을 발행하며 자주 집회하고 또 신문지를 이용하여 배일 선전을 하여 중일 우호관계에 손상을 입혔다.」

본 사건의 진상

조사에 의하면 리아오닝(遼寧) 국민의교협회는 개인단체로서 국제관계 연구가 목적이며 배일목적이 전혀 없다. 때로는 이 협회의 회원이 사실에 근거하여 개인의견을 발표하는데 중국정부에서는 금지 할 권리가 없다. 그러나 다른 한편으로 대다수의 일본출판물 중 때때로 일본인의 중국에 대한 격렬한 언론이 기재되어 있지만 일본정부에서는 지금까지도 이것을 취소하려고 하지 않았다.

(50) 일본의 현안

「성징스빠오(盛京時報) 압박: 선양(瀋陽)의 중문 성징스빠오(盛京時報)는 일본인이 발간하는 것이다. 1928년부터 1929년까지 약 10개월 동안 중국당국은 압박 수단으로 중국인이 이 신문의 구독을 금지하여 이 신문사가 영업을 하지 못하게 하였다. 또 1930년 6월에서 8월까지 중국당국은 이

신문을 판매하는 중국인에 대하여 혹독하게 처벌함으로써 이 신문을 배달할 수 없게 하였다. 또한 이번 년도 7월부터 8월까지 평티엔(奉天) 공안국장(公安局長)은 몰래 리아오닝(遼寧) 국민외교협회와 결탁하여 선양(瀋陽)에서 이 신문을 판매하는 유력한 인사를 공안국에 구금하고 박해하였다.

본 사건의 진상

조사에 의하면 성징스빠오(盛京時報)는 여러 차례나 터무니없는 유언을 꾸며내서 실었다고 한다. 예를 들어 병변(兵變) 및 중국 요인의 사망 등등이다. 따라서 구독자들한테 신용을 잃었으며 매출액에도 영향을 주었으나 중국관청은 우호적으로 처리하였다. 소위 신문 판매상을 체포하거나 구금하였다는 것은 아무런 근거도 없는 것이다.

(51) 일본의 현안

「내지를 여행하는 일본인의 여권, 비자에 대한 차별: 최근 10년 내 일본인이 타오난(洮南) 및 타오난(洮南) 서쪽의 각 지방 및 지린(吉林)성 북부를 유람하는 것을 방해하였다. 일본 유람단이 따리엔(大連)과 후루다오(葫蘆島)를 경쟁하는 것을 제한하기 위한 계획으로 평티엔(奉天) 및 리아오위엔(遼原)의 교섭원은 일본인의 여권에 항상 가지 말아야 할 곳을 표기함으로써 일본인의 행동을 제한하였다. 이는 기타 각 나라 사람들과 비교해 볼 때 명백히 일본인을 차별 하는 것이다. 비록 일본인이 여러 차례 항의하였지만 요즈음은 티어링(鐵嶺), 리아오양(遼陽), 안둥(安東), 잉커우(營口), 푼화(敦化), 하이룽(海龍) 각 곳의 교섭원에게 훈령을 내려 동일한 제한을 가하라고 하였다.」

본 사건의 진상

각국 영사에서 발행한 외국인 여행여권은 항상 동북3성의 그 관할 관청에서 관인 하였다. 그러나 관광지에 강도를 만나는 불행한 상황이 있었기에 외국인들의 안전을 보장하기 위하여 이런 사람한

테는 관인을 해주지 않았다. 이는 모든 기타 외국인들이 동의한 조치로서 절대 일본여행자를 차별하는 것이 아니다. 단지 일본측에서 자주 관광이 금지된 지방으로 여행을 가려고 하기에 중국관청은 외국인을 보호할 책임이 있다는 것을 알기 때문에 여권에 가지 말아야 할 곳을 명기함으로써 주의토록 하였다. 실은 일종의 선의를 어떻게 차별이라고 할 수 있는가.

(52) 일본의 현안

「나카무라(中村) 대위(大尉) 사건: 나카무라(中村) 대위는 이스기(井杉延太郎) 및 몽골인 한 명, 러시아인 한 명과 상안(興安) 개간지역 여행 중 1931년 7월 26일 이 지대에 주둔하고 있는 둔간군(屯墾軍)제3단에 체포되었으며 후에 이 단장에게 전부 살해되었다.」

본 사건의 지상

조사에 의하면 중국 국내에 와서 여행하는 외국인은 본국 영사에서 여행자의 이력서 및 여행루트와 목적을 중국주관관청에 상세하게 통지하여야 관청에서 여권을 발행하고 또한 여행하는 지방에 보호할 것을 통지한다. 일본여행자도 모두가 사무를 거쳐야 한다. 나카무라(中村)는 일본의 현역군관이지만 여권을 신청할 때 지리교사라고 중국관청을 속였다. 여행할 때 영사에서 초청장에 명시한 루트에 따라 가지 않고 국방의 각 지에 비밀리 가서 군사용 지도를 측량제도 하였기에 중국관청에서 보호할 수 없었으므로 책임은 나카무라(中村)에게 있지 중국에게 있지 않다.

(53) 일본의 현안

「통리아오(通遼) 농장 방해: 1931년 봄에 동야취엔이에(東亞勸業)회사에서 통리아오(通遼)에 댐의 제방을 쌓았는데 이 현의 공안국장은 중국 경찰 여러 명을 데리고 노동자들의 기숙사에 방화하였으며 제방을 쌓는 노동자들을 쫓아냈다.」

본 사건의 진상

남만철도회사에서 부설한 동야취엔이에(東亞勸業)회사는 중국인 명의로 핑계를 대고 통리아오(通遼), 시시양(西鄉) 마오링(冒領)의 대량 토지에 1931년 봄에 일본인을 파견하여 노동자를 모집하고 댐의 제방을 수축하였다. 중국지방관은 정지할 것을 명령하였고 이는 직권범위내의 일이기 때문에 일본측에서 방해했다고 하는 것은 아무런 근거도 없는 것이다.

국제연합회 조사위원회에 참가한 중국대표
꾸웨이켄(顧維鈞)

1932년 6월 14일 베이핑(北平)에서