

# 学位請求論文要旨

## 清末民初期中国における地方有力者と列強の対立

—上海-杭州-寧波間鉄道を題材として—

一橋大学大学院経済学研究科

経済史・地域経済専攻博士後期課程 ED073001

佐野実

### 1. 研究手法と視座

本論文は、鉄道建設のために清末民初期の中国が列強から借り入れた借款を題材として、その時期の中国が西洋型の社会資本の定着に難航していた一因について考察するものである。

そのために、筆者は、中国国内の地方有力者と列強の関係に着目した。従来中国近代鉄道史研究は借款を主要な題材の一つとしており、その需要の是非をめぐる中央政府と地方有力者の政治的な対立や、経済侵略としての借款について論じた中央政府と列強の交渉過程に関心が集中していた。地方有力者と列強は、政府間交渉のような直接的な対話を持つことが少なかったため、両者の関係について専門的に論じた研究は、これら政治史的・外交史的なものに比べて多くは無い。一方筆者は、地方有力者の排外的な活動が列強の対中外交姿勢に影響を及ぼし、ひいては借款に依拠した中央政府の鉄道行政を左右していたことに重きをおきたい。本論文は、こうした借款の事例の中から上海-杭州-寧波間鉄道の借款(滬杭甬鉄道借款)を主たる考察対象として選択した。

滬杭甬鉄道借款を選択したのは、同鉄道が、清朝が列強と取り結んだ多くの借款契約の中でも交渉が極めて難航した事例であり、また当時全国で行われていた自辦建設運動の中で成功例ともされていたためである。自辦建設とは、借款にたよらず、民間の資金や技術だけで鉄道を建設することである。運動はその性格上、借款に反対する排外的なものとなっていた。借款契約の内容をめぐる外交交渉と、借款そのものの是非をめぐる中国国内の政治的対立、この二つの「対話」が同時に生じている点こそ、清末民初期における鉄道借款の特徴である。滬杭甬鉄道は、こうした中央、列強、地方の三者の利害対立が最も先鋭化した事例と言えるのである。

滬杭甬鉄道を含む清末民初期鉄道史研究では、従来『申報』や『東方雑誌』といった新聞・雑誌史料や、『大清宣統政紀』、『清季外交史料』、『郵伝部奏議類編』等の清朝中央政府の公文書の他、『愚斎存稿』、『湯寿潜檔案』等の個人記録がもちいられてきた。民国期のものである。『交通史路政編』、『中華民国外交史料彙編』等が挙げられよう。一方本論文は、これらに、British Foreign Office Records(以降便宜上イギリス外務省記録と呼ぶ)や『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』(以降便宜上日本外務省記録と呼ぶ)を調査対象に加えた。

イギリス外務省記録は、滬杭甬鉄道借款を債権者の視点から理解する上で重要である。特に、地方有力者の動向がイギリスの外交姿勢にフィードバックしてゆく過程を明らかにする上で欠かすことのできない史料である。日本外務省記録には、滬杭甬鉄道の自辦建設の原型とも言える杭州鉄道の自辦建設問題についての史料が含まれている。杭州鉄道は滬杭甬鉄道の支線であり、杭州府城と銭塘江沿岸をつなぐために計画されたものである。滬杭甬鉄道についても、その建設工事の進捗状況や地方有力者の派閥抗争等、詳細な記録が存在する。これら日英の外交文書を用いることで、鉄道借款をめぐる列強と地方の関係について整理し、中国近代鉄道史をより多角的に理解することが可能であろう。

両国の外務省記録は、中国近代鉄道史研究において頻繁に引用されてきたものの、双方を同時に用いた研究は未だ十分とはいえないように思われる。本論文はこうした研究手法上の間隙を補うことも、副次的な目的としている。

## 2.構成と概要

以上に述べた研究視座と手法に基づき、地方有力者と列強の間接的な対立の歴史を軸として、本論文は全八編からなる考察を試みた。その構成と初出は以下の通りである。

序論:(書き下ろし)

第一章: 清末期杭州における日本の鉄道・水運事業 —滬杭甬鉄道利権回収運動の最初期の事例として—[「清末期杭州における日本の鉄道・水運事業について」(『鉄道史学』第29号, 2011年11月)]

第二章: 光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯[「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯 —滬杭甬鉄道の建設方針を巡る官民の対立—」(『史潮』新第64号, 2008年11月)]

第三章: 滬杭甬鉄道借款契約の実効性を巡るイギリスと地方の関係[「滬杭甬鉄道借款契約の実効性を巡るイギリスと地方の関係 —地方有力者層の対立・協力が中英間外交に影響を及ぼした一事例について—」(『史学』第78巻第4号,2009年12月)]

第四章: 辛亥革命期中国に対するイギリス外務省の信用[「利権回収運動と辛亥革命」辛亥革命百周年記念論集編集委員会編『総合研究 辛亥革命』,岩波書店,2012年)]

第五章: 民国初期の鉄道行政に対するイギリス外務省の影響力[「民国初期の鉄道行政に対するイギリス外務省の影響力について —上海・杭州・寧波間鉄道の国有化を例として—」(富士ゼロックス小林節太郎記念基金小林フェローシップ研究報告論文,2013年3月刊行予定)]

補論: 郵伝部公債と横浜正金銀行 —明治日本における外国公債の引受・発行をめぐる国内外の動向—[「明治日本における外国公債引受・発行の過程について —郵伝部公債と横浜正金銀行—」(史学会第108回大会・東洋史部会報告,2010年11月7日,於東京大学)]

結論:(書き下ろし)

序章では、上記の研究視座と手法について、先行研究を具体的に整理しつつ、より詳細な説明を行った。先行研究を整理する際には、政治史的研究として Lee En-han, *China's quest for railway autonomy, 1904-1911*. Singapore University Press, 1977 や千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌』(日本経済評論社,2006年)、尹鉄『晚清鉄路与晚清社会変遷研究』(経済科学出版社,2005年)、William C. Kirby “Engineering China: Birth of the Development State, 1928-1937” Wen-Hsin Yeh ed. *Becoming Chinese: Passages to Modernity and Beyond*, University of California Press, c2000 など、外交史的研究として E-tu Zen Sun, *Chinese railways and British interests, 1898-1911*. King's Crown Press, 1954 や宓汝成『帝国主義与中国鉄路:1847-1949』(上海人民出版社,1980年)、馬陵合『晚清外債史研究』(復旦大学出版社,2005年)、易恵莉「論浙江士紳与浙路廢約」(『近代中国:経済与社会研究』,2006年)などをとりあげ、アジア・太平洋戦争終結以後の成果を中心に研究史を整理した。その結果、地方の動向がイギリスの対中外交姿勢に影響を及ぼしており、ひいてはイギリスからの圧力を受ける中央政府の鉄道行政を左右していたことについて十分に論じられていないという問題を見出すに至った。

第一章では、鉄道という当時最先端の移動・輸送手段が、清末期杭州に導入される際に生じた混乱について論じた。地方有力者の中には、それをよしとするものや拒絶するもの

など、様々な意見の持ち主がいたことを見て取ることができた。日本資本が钱塘江-拱宸橋間鉄道(杭州鉄道)の建設を試みたことで、建設すること自体の是非に限らず、それが自国の利権を損ねるものではないか、という危惧が地方有力者の間で生じた。この危機感が滬杭甬鉄道の利権回収運動の萌芽というべきものであった。

第二章では、滬杭甬鉄道借款の仮契約に対して、地方有力者が利権回収運動の一環として自辦建設を展開したことを論じた。この章で主張したいのは、まず、従来自辦建設の成功例とされていた滬杭甬鉄道のそれが、実際には自辦のままでは効率的な経営をなしえてはいなかったことである。地方有力者が自辦建設を支持する理由は次の二つであった。第一に、借款の返済責任が両省に帰せられていたため、これを回避することである。第二に、世論を追い風とした運動を通じて、当時地方有力者の間で望まれていた地方自治を推進するのに十分な大衆動員力を獲得することであった。清朝はイギリスと交渉を重ね、返済責任を清朝郵伝部が負い、また鉄道建設の最高責任者を清朝の選任とし、更に鉄道の所有権を清朝に帰すこととした。自辦建設は両省がそれぞれ設立した江蘇鉄路公司与浙江鉄路公司を主体として進められたが、両公司は自辦建設を完遂するのに十分な資本と技術を有していなかった。そのため、返済責任が清朝郵伝部に帰したことをきっかけに、江蘇鉄路公司と比べて排外的な傾向が強かった浙江鉄路公司の幹部の多数派である上海総商会系の地方有力者が借款の受容に転じた。これにより、清朝とイギリスは1908年3月6日に滬杭甬鉄道借款契約の締結を決定した。

しかし、すでに大衆動員力を獲得していた浙江省の他の地方有力者は、浙江鉄路公司の総理である湯寿潜を筆頭に、引き続き自辦建設を主張した。その様子をまとめたものが第三章である。借款契約に従い中国にもたらされた資金と技術は、実際に運用されることはなかった。両省の鉄路公司は前者に手を付けず、また派遣されたイギリス人技術者を建設工事に関与させず、その状況について十分な報告も行わなかった。借款契約ではその返済財源を滬杭甬鉄道の全線開通後の余剰収益としていたため、イギリス外務省は清朝中央政府の主導権を回復させ、契約が正確に履行されるよう働きかけた。しかし清朝は地方有力者から鉄道建設の主導権を取り戻すことができず、契約は実質的に不履行の状態が続き、イギリス外務省は清朝中央政府との協力に疑問を呈するようになっていった。地方有力者の動向は借款交渉の進展に大きな影響力を有していたのであり、そのため、清末期の江蘇・浙江省では近代外交の産物である借款契約が地方の反対により契約条項通りに機能しないという事態が生じていたのである。

第四章では、江蘇省と浙江省の地方有力者が、革命を前後して、借款に対してこれまでとは異なり、借款の導入を肯定する意見を持ち始めたことについて論じた。浙江省の地方有力者は、革命に至るまで清朝と借款の債権者であるイギリスに抵抗し続けた。特に、清朝中央政府が発した湯寿潜に対する浙江鐵路公司総理職からの解任命令をめぐる対立は、現地の諮議局の運営を妨げる規模にまで発展した。一方江蘇省の地方有力者は、革命以前から借款の必要性を認識しており、革命直後には滬杭甬鉄道を担保とした借款(のちの蘇省鉄道借款)を望んでいた。この借款の特徴は、債務者が中央政府ではなく公司自身とされていたことである。江蘇鐵路公司是、中央の監督から離れた独自の借款交渉を展開し始めていたのである。江蘇省の地方有力者が借款に対して柔軟な対応を見せた背景には、この時期に未開通であった江蘇省北部の鉄道を開通させ、その収益で1909年に開通していた上海-杭州間の経営を維持する必要があったからである。しかし、地方有力者の排外的な活動により滬杭甬鉄道借款契約の実効性を損なわれ続けていたイギリス外務省は、中央政府ではなく江蘇鐵路公司が債務者となる契約を信用することができなかった。その後、蘇省鉄道借款契約は江蘇鐵路公司与日本の大倉組によって締結された。蘇省鉄道借款契約は滬杭甬鉄道のうち江蘇鐵路公司が経営する上海-楓涇間線を担保としていた。この契約により滬杭甬鉄道借款契約の利権を侵害されたイギリス外務省は、南京臨時政府および北京政府に対して鉄道行政の集権化を求めるようになっていった。

第五章では、滬杭甬鉄道の利権をめぐる問題が、最終的に北京政府とイギリスに鉄道行政の集権化が必要であるとする認識を強めさせたこと、1914年に滬杭甬鉄道の国有化が決定されたことについて論じた。地方有力者による独自の借款の交渉は、イギリス外務省の非難も虚しく、押し進められていった。江蘇鐵路公司だけでなく浙江鐵路公司もまた、大倉組との借款を希望した。公司による独自の借款交渉が外交問題に発展することをおそれた北京政府は、鉄路総公司を設立することで借款交渉を中央が一元的に監督することを図ったが、江蘇・浙江省に限らず全国各省からの反対により不完全な結果に終わった。イギリス外務省は蘇省鉄道借款の返済資金として北京政府に新たに借款を行う代わりに、その条件として滬杭甬鉄道の国有化を要求し、北京政府はこれを受け入れた。資金不足から既成線の経営さえも困難になっていた江蘇・浙江省の鐵路公司是、公司の株主に対する補償が北京政府に認められれば国有化に応じることをそれぞれの株主総会で決した。株主への補償を北京政府が請負い、その費用はイギリスから別途貸与されることが両国の間で取り決められたため、1914年、滬杭甬鉄道は北京政府、江蘇・浙江の両鐵路公司、イギリス外

務省の三者の協調の下で国有化された。これは、滬杭甬鉄道借款契約を履行できずにいたイギリス外務省にしてみれば、およそ10年にわたる中央政府を媒介とした地方有力者との間接的な闘争の結果、ようやく獲得した成果と言える。結局、契約の実効性を保証するには、地方有力者が被るリスクを契約の当事者たちが負担するほかなかったのである。

補論では、郵伝部公債について論じた。郵伝部公債は、実際の使用目的と契約条項に記載されるそれが異なることを認められるか否かが、債権者となる「資格」として清朝政府から求められていた。これを積極的に受け入れようとしたのが、横浜正金銀行上海支店長の小田切万寿之助であった。滬杭甬鉄道借款契約をめぐる交渉では地方有力者が大きな役割を果たしていたが、この事例においては地方有力者の存在は相対的に希薄であった。交渉は郵伝部尚書の盛宣懐と小田切の非公式なやりとりを核としており、発行に際しても日本の大蔵省や外務省の指導よりも横浜正金銀行らシンジケート団の自助努力や日本国内の民間資本による購入がなくてはならないものであった。

結論の内容については、次節「3.結論」にて詳述する。

### 3.結論

序論を除く本論全六章のうち、本論文の論旨を形成するが第二～五章である。その要点は以下の三点にまとめられる。

第一に、頻繁な借款に特徴づけられる清朝の鉄道政策は、当時の中国国内の資金や技術の状況から鑑みるに、一面「合理的」なものと評価することが可能であった点である。(第二章より)

何故その政策は実を結ばなかったのか。その理由が第二の要点である。借款契約の履行は、鉄道が建設される現地の地方有力者に妨害された。これは、借款の返済財源の負担や、自辦建設への介入に対する反応として生じたものである。また、革命後は借款(蘇省鉄道借款)を独自に導入することで、滬杭甬鉄道借款契約に意図的に抵触した。このように、革命を前後して借款契約の実効性は地方有力者によって損なわれていた。契約は実質的に機能していなかったのである。(第三、四章より)

では、機能させるにはどうすべきであったのか。その回答が第三の要点である。借款契約を機能させるには、鉄道国有化によって現地の鉄道行政の権限を中央政府が奪回するほかなかった。滬杭甬鉄道の場合、清朝政府と北京政府がともにこれに挑み、後者のみが成功した。その理由は、借款契約の法的拘束力によって契約の履行を「強行」できたから

ではなく、国有化の際に生じるリスク(株主への損失の補償費等)を北京政府とイギリスが請け負ったためであった。(第五章より)

以上から、外交交渉の結果が必ずしも実現しないという、いわゆる「近代国家」にとっては異質なものとされるであろう、「伝統的」な社会秩序の根強さを見て取れよう。滬杭甬鉄道借款契約は、近代的な外交交渉を経て締結された。その内容と目的は中英両国にとって極めて重要な意義を有しており、現地における契約の忠実な履行が期待されたが、地方有力者の抵抗により実現することはなかった。政府間で決定された公的な外交交渉の結果が私的な政治・経済力の抵抗によって実現しなかったことは、近代外交が「伝統的」な社会秩序に拒絶された事態と言える。

清末民初期中国において、公的な法的拘束力を保持することは必ずしも尊重されず、保持者が政治・経済的な問題に関与する際に優位に立つ条件とは限らなかった。こうした社会秩序原理の一端は、清末民初期の中国において西欧型の社会資本の定着を困難にしていた要因の一つと言えるのではないだろうか。西欧型の社会資本の多くは、借款等を通じて輸入するほかなかった。しかし、輸入したもののそれを政策として実施する際に国内で生じる様々なリスクを、契約そのものが持つ法的な正当性だけでは解決できなかったのである。

最後に、今一度、本論文のオリジナリティと結論について端的にまとめておくと次のようになる。本論文のオリジナリティは、近代化に必要な社会資本整備が遅れた原因を、中央-地方-列強の三者間の関係、特に直接対決していなかった地方と列強の対立に根源的な要因があると論じた点にある。その対立において、列強が近代外交を通じて獲得していた社会資本を整備する権利が、地方の抵抗によって実体を伴わなかったことが近代化を難航させていたと考える。これが本論文の結論である。

無論、本論文が主たる考察対象とした滬杭甬鉄道借款と、比較のために一章を割き検討した郵伝部公債の二つの事例から、この結論を完全に普遍的なものとするのは難しいだろう。また、滬杭甬鉄道に関してもなお、中央、地方、列強の三者の同意により国有化が達成されたものの、その実効性が保証されたのか、という疑問が残る。考察対象に滬杭甬鉄道借款契約以外のものを加え、また国有化後の同鉄道の状況についても調査・検討し、議論の幅を縦横に広げてゆくことが筆者の今後の課題である。