

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—

一橋大学審査博士学位論文

2013年9月

一橋大学大学院経済学研究科 経済史・地域経済専攻

ED073001

佐野実

## 目次

目次	(p.2)
序論	(p.4)
第一章 清末期杭州における日本資本の鉄道・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—	(p.14)
第一節 清末期杭州において鉄道建設が望まれた背景	
第二節 地方有力者による杭州鉄道の自辦建設	
第三節 日本資本による杭州鉄道建設計画	
第四節 日清協同建設計画の失敗	
小結	
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	(P.40)
第一節 滬杭甬鉄道の自辦建設	
第二節 滬杭甬鉄道借款契約の内容をめぐる中英間交渉	
小結	
第三章 滬杭甬鉄道借款契約の実効性を巡る列強と地方の関係	(P.65)
第一節 滬杭甬鉄道借款契約の締結に対する地方の反応	
第二節 借款契約の履行に対する「後期自辦建設派」による妨害	
第三節 「後期自辦建設派」の抵抗が鉄道事業に与えた影響	
第四節 「後期自辦建設派」に対する中英両国の対応	
小結	
第四章 辛亥革命期中国に対するイギリス外務省の信用	(P.90)
第一節 滬杭甬鉄道借款をめぐる革命前後の状況の概略	
第二節 浙江省における利権回収運動	
第三節 江蘇省における利権回収運動	
第四節 「後期自辦建設派」に対する中英両国の対応	
小結	
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	(P.108)
第一節 蘇省鉄道借款の締結	

第二節 「浙江公司借款」に対するイギリス外務省の介入

第三節 上海-楓涇間線の国有化と蘇省鉄道借款の無効化

第四節 杭州-寧波間線の国有化と自辦建設の終焉

小結

補論 郵伝部公債と横浜正金銀行

—明治期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— (P.130)

第一節 郵伝部公債に関する研究の現状と課題

第二節 公債の引受決定に至るまでの国際状況と日中間交渉

第三節 公債の引受が決定された後の問題

第四節 郵伝部公債の発行後の状況

小結

結論 (P.164)

図表一覧 (P.168)

謝辞 (P.193)

史料・参考文献一覧 (P.195)

## 序論

### (1) 研究の目的

筆者の研究の目的は、鉄道建設問題を軸として、西欧国民国家の社会資本の移植を困難にしていた、清末民初期中国の社会秩序原理の一端を明らかにすることである。

近代において、鉄道建設は政治・経済面での国家統合を促進するものであり、中央集権型国民国家の建設に不可欠な社会資本整備の一環として西欧列強に重視されていた。一方、中国において鉄道の重要性が認識されたのは19世紀半ばごろからである。19世紀の中国では、1840年<sup>1</sup>のアヘン戦争や1851年の太平天国の乱に代表される度重なる内憂外患により、清朝中央政府の軍事・政治・経済力が弱まり、それが地方の独立性を強めつつあった。特に中央の地方に対する政治的優位性の失墜は、光緒帝政権による「未熟」ながらも近代化を志向した改革である戊戌の変法が、実質的にはほぼ無為のものとなったことから明らかである。清朝が20世紀初頭に中央集権化を試みた動機の一つは、こうした国家統制が混乱した状況を改善する点にあり、それは戊戌政変後に成立した西太后政権下で改めて試みられた近代化改革である光緒新政の重要な課題となった。

光緒新政は、中国とは異質な文明が生み出した制度体系を導入することを目標としていた<sup>2</sup>。「中体西用」という張之洞の言葉で表現されるような技術体系の導入のみを目標とした洋務運動とは異なり、それと並行して立憲制に基づく中央集権型国民国家としての国家統合の再編という制度面の革新をも意図した近代化改革であったとされる<sup>3</sup>。とりわけ鉄道建設は、その巨大な版図を中央集権的な統治構造に再編成する上で必要不可欠なインフラ

---

<sup>1</sup> 本論文では、主たる考察対象としたイギリスの対清借款である滬杭甬鉄道借款契約が締結された日付を、債権者であるイギリスの暦で数えたため、便宜上時系列を西暦で表すこととした。

<sup>2</sup> Meribeth E. Cameron, *The reform movement in China, 1898-1912* (London, Stanford University Press, Oxford University Press, 1931); Chuzo, Ichiko “Political and institutional reform, 1901-11” in Jhon K. Fairbank and Kwang-ching Liu eds., *The Cambridge History of China Volume 11. Late Ch'ing, 1800-1911, Part 2* (Cambridge, Cambridge University Press, 1980); 小野川秀美『清末政治思想研究』(みすず書房、1969年)、岡本隆司『近代中国と海関』(名古屋大学出版会、1999年)。

<sup>3</sup> 西村成雄『20世紀中国の政治空間 「中華民族的国民国家」の凝集力』(青木書店、2004年)。

トラクチャーとして、速やかに完備されることが、清朝政府に限らず地方有力者<sup>4</sup>や、鉄道建設に不可欠な資本と技術を貸与した列強等から望まれた。しかし実際には、建設は遅々として進まなかった。

つまり、当時の中国では国内外が一致して国家統合の再編を志向していたにも関わらず、これを達成できなかったと言える。この状況をより深く理解することで、清末民初期中国においては政府主導では西欧型の近代的な各種社会資本が十分に定着しなかった原因について議論できるはずである。

## (2) 中国近代鉄道史研究の現状と課題

清末期中国における鉄道建設は中国近代政治史を研究する上で重要なテーマの一つである。これに関連する研究の多くは、中央集権化を目指した清朝中央政府と、それに抵抗し辛亥革命を引き起こした地方有力者の間で生じた対立を題材としている。中央と地方の關係に着目した政治史研究では、今日に至るまで Lee En-han (1977)<sup>5</sup>が基本的な文献とされている。Lee は、路線ごとに借款契約の締結に至る過程が異なり、そこでは地方有力者の動向が強い影響力を有していたことを明らかにした。また、近年では千葉正史 (2006)<sup>6</sup>が特筆すべき業績である。千葉は、清朝中央政府の鉄道建設は、当時混乱していた国家統合を中央集権的なものへと再編成する上で速やかに完遂せねばならない課題だったことを主張した。更に千葉は、借款建設に抵抗し鉄道利権の保護を主張した全国の地方有力者の活動が、その愛国主義的な運動理念から正当性を持つという従来の辛亥革命を中心軸とした政治史的理解(「革命史観」)が一面的なものであることを論証した。一方、尹鉄 (2005)<sup>7</sup>のように清朝中央政府の鉄道建設計画が結果として中国の地方社会にネガティブな影響を与えていたとする研究もある。いずれにしても、地方有力者の動向が中国近代鉄道史の研究において大きな比重を有していることは確かであろう。民国期の鉄道事業では、中央政府による

---

<sup>4</sup> 本論文においては、地方において政治的、経済的、乃至社会的な権力を保有している在地の有力者全般を指すものとしてこの言葉を用いる。彼らは西洋型の社会資本の導入に対して、それぞれの利権や政治理念に応じた様々な意見を有していた。こうした意見の多様性については、本論文の中で個別に詳述する。

<sup>5</sup> Lee En-han, *China's quest for railway autonomy, 1904-1911* (Singapore, Singapore University Press, 1977).

<sup>6</sup> 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌 ―電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容―』(日本経済評論社、2006年)。

<sup>7</sup> 尹鉄『晚清铁路与晚清社会变迁研究』(北京、経済科学出版社、2005年)。

集権化が企図されていたことについては William C. Kirby (2000)<sup>8</sup>や中村哲夫(2011)<sup>9</sup>が近年の注目に値する研究であるが、清末期と比べて研究蓄積が少なく、今後の発展が期待される。

地方有力者の視点を重んじて論じたものの中では、Mary Backus Rankin(1986)<sup>10</sup>と Joseph W. Esherick and Mary Backus Rankin (1990)<sup>11</sup>が著名である。今日では易恵莉(2006)<sup>12</sup>が最新の成果として評価できよう。地方有力者が利権回収運動を通じて清朝の鉄道借款政策に抵抗を示し、その潮流が辛亥革命の原動力の一つとなったことは今日の中国近代政治史における一般的な認識であるが、上掲の諸研究はこの認識をより個別具体的な事例から実証している。なお、地方政府の鉄道建設や借款に対する態度は、その状況に応じて中央政府の命令を受け入れたり、または地方有力者の活動を黙認するかのように具体的な対策をとらずにいたり甚だ不安定なものであった。

清末期の地方政府が、太平天国の乱を契機として中央政府から直接監督されない軍事力と経済力を確保し、これを基盤として大きな権力を持ち、自律的な行動をとることが多々有ったことは通説となっている。しかし、これは清末期の特徴と言えよう。山本英史(2007)が明らかにしたように、そもそも清朝の地方政府は、その成立当初から集権的な支配を望む中央政府と自律性を求める在地勢力との間で懊悩していた。その後、地方政府の民衆に対する影響力が弱まり、雍正帝や乾隆帝による皇帝権力に基づく地方行政への介入が行われるようになった<sup>13</sup>。山本進(2002)は清末期においては地方政府が財政改革を通じて在地勢力の行政における影響力を弱体化させ、彼らの代わりに知識人層を新たな行政のパートナーとして登用し、これが清末期の、そして民国初期の軍閥の母体である「軍紳政権」と呼ばれる中央に対して自律的な地方政府を形成する原動力となったことを論じた<sup>14</sup>。

---

<sup>8</sup> William C. Kirby “Engineering China: Birth of the Development State, 1928-1937” Wen-Hsin Yeh ed. *Becoming Chinese: Passages to Modernity and Beyond* (Berkeley, University of California Press, 2000).

<sup>9</sup> 中村哲夫「辛亥革命とは、どんな歴史上の事件だったのか?」(日台関係研究会編『辛亥革命100年と日本』、早稲田出版、2011年)。

<sup>10</sup> Mary Backus Rankin, *Elite activism and political transformation in China: Zhejiang Province, 1865-1911* (Stanford, Calif., Stanford University Press, 1986).

<sup>11</sup> Joseph W. Esherick and Mary Backus Rankin, eds., *Chinese local elites and patterns of dominance* (Berkeley, University of California Press, 1990).

<sup>12</sup> 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)。

<sup>13</sup> 山本英史『清代中国の地域支配』(慶応義塾大学出版会、2007年)。

<sup>14</sup> 山本進『清代財政史の研究』(汲古書院、2002年)。あわせて山本進『清代社会経済史』(創成社、2002年)も参照。一方、山本英史「近代蘇州における競う社会の管理と郷村役」(山本英史編『近代中国の地域像』、山川出版社、2011年)によれば、蘇州においては清末期の

一方、本論文が主として取り扱う上海-杭州-寧波間を繋ぐ滬杭甬鉄道の事例に関する限り、特に地方政府が主体的に行動を起こしたことは少ない。滬杭甬鉄道の事例において地方の意見を代弁し、中央政府と列強の双方に抗っているのは、地方政府ではなく民間の有力者、特に「軍紳政権」の一翼を担った「開明的」な知識人や資本家である。彼らは鉄道利権を回収するために自ら会社を設立した<sup>15</sup>。更に地方政府の諮問機関である諮議局において、地方政府を介して中央政府の決定を覆そうとした<sup>16</sup>。これら地方有力者の活動についての詳細は、次章以降にゆずる。

以上から筆者は、清末期の地方政府に対して、鉄道行政においては通説的な評価とは異なり、独力では在地の有力者をコントロールできず皇帝権力の介入を甘受する清朝政府成立以来の「弱政府」のままであるという一面を無視することができずにいる。また、こうした鉄道行政における地方政府の主体性の無さは、辛亥革命を経て地方有力者の一部が各省政府の要人となり、両者の区別があいまいになった後にも言えることと思われる<sup>17</sup>。よって本論文では、ここに挙げた中国近代鉄道史の先行研究の多くに従い、地方政府については地方有力者ほどに注視しないこととした。地方政府の機会主義的な行動規範については別途論じたい。

清末期中国の鉄道建設は、政治史研究だけでなく外交史研究にも多くの題材を提供している。何故ならば、清末期の鉄道建設は当初列強からの借款とそれに伴う資材・技術者の導入を前提として計画されていたからである。古典とされる E-tu Zen Sun (1954)<sup>18</sup>にはじまり、宓汝成(1980)<sup>19</sup>によって「革命史観」に基づく研究が大成した。その後、外交史研究では鉄道借款そのものを題材とすることは少なくなり、より鳥瞰的な視点から論じることが主流となった。岡本隆司(1999)<sup>20</sup>や川島真(2004)<sup>21</sup>等がその代表的な業績と言えよう。一

---

財政改革を経てもなお、革命前後を通じて基層社会のあり方に大きな変化は生じなかった。

また、地方政府の独立志向が清末民初に連続してみられることについての議論は金子肇「政治制度の変遷と中央・地方関係」(飯島渉・久保亨・村田雄二郎編『シリーズ 20 世紀中国史 2 近代性の構造』、東京大学出版会、2009 年)に整理されている。

<sup>15</sup> 本論文第二章。

<sup>16</sup> 本論文第四章。

<sup>17</sup> 本論文第四章および第五章。

<sup>18</sup> E-tu Zen Sun, *Chinese railways and British interests, 1898-1911* (New York, King's Crown Press, 1954).

<sup>19</sup> 宓汝成『帝国主義与中国鉄路:1847-1949』(上海、上海人民出版社、1980 年)。

<sup>20</sup> 岡本隆司『近代中国と海関』(名古屋大学出版会、1999 年)。

<sup>21</sup> 川島真『中国近代外交の形成』(名古屋大学出版会、2004 年)。

方で、馬陵合(2005)<sup>22</sup>のように、外交史研究の題材の一つとして、清末期の鉄道借款が重要であることを再確認する動きも表れつつある。

ここから今日の中国近代鉄道史研究が直面している三つの課題を見てとることができる。まず、個別具体的な鉄道建設計画に対する検討の不十分さである。「革命史観」の相対化が飛躍的に進められている中で、それまでの政治的影響を受けたものとはことなる研究視座から、今一度個別に建設計画と借款交渉の事例を考察する必要があるだろう。岡本隆司・川島真(2009)<sup>23</sup>によれば、近年本論文が考察対象とする20世紀前後について、外交史研究では実証的な成果が不足している<sup>24</sup>。筆者は、本論文によって、そうした研究動向に応えることにも試みたい。

次に、鉄道建設をめぐる列強と地方有力者の関係についての研究が、中央政府と地方有力者、または中央政府と列強の関係を扱ったものと比べて不足している点である。清末民初期の鉄道建設は中央、地方、列強の三者によって推進乃至頓挫させられたのであり、この三者の関係のうちの 하나가 ミッシングリンクとなっていることに、筆者は研究の必要性を感じる。

最後に、借款契約の実効性にまつわる問題である。今日に至るまで、先行研究の多くは借款契約の締結、または辛亥革命を一つの区切りとして議論を収束させていた。一方筆者は、締結した契約が条項通りの実効性を有していたのかについて疑問をもつ。借款に反対していた地方有力者が、中央政府の決定に従い、借款契約に基づき現地に導入された資本や技術を従順に受け入れるのであろうか。この点について、先行研究は十分な理解を示しているとは言い難い。

### (3) 本稿の検討内容

以上の三点の課題を解決するべく、本論文では滬杭甬鉄道と、その建設のために中英間

---

<sup>22</sup> 馬陵合『晚清外債史研究』(上海、復旦大学出版社、2005年)。

<sup>23</sup> 岡本隆司・川島真編『中国近代外交の胎動』(東京大学出版会、2009年)

<sup>24</sup> 筆者の研究領域に近い近年の研究業績では、滬寧鉄道理事会議事録を用いることで、建設に関する同会の意思決定の過程に着目した栗林幸雄「清末中国における鉄道建設の課題—滬寧鉄道理事会議事録の整理と分析—」(『土浦日本大学高等学校紀要』第27号、2012年)や、辛亥革命後を考察対象とし、政府間の借款交渉において「イギリス駐華出先機関」が果たした役割について論じた平田康治「イギリス対華政策と中国政治の相互作用—改革借款・駐華出先機関・協力政策、1911-14—」(『国家学会雑誌』第123巻第1・2号、2010年10月)が挙げられる。

で契約が締結された滬杭甬鉄道借款を対象として、地方有力者の動向が清末民初期中国における国家間交渉にどのような影響を与えていたのかについて分析する。

滬杭甬鉄道を題材としたのは、該鉄道が次の三つの特徴を持つからである。第一に、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も成功例ともされていた点である。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<sup>25</sup>。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「対立」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、こうした清朝、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。

第二に、滬杭甬鉄道が中国近代鉄道史において大きな歴史的意義を有する点である。鉄道国有化に繋がる清朝の中央集権的な鉄道政策が展開される中で、滬杭甬鉄道は大きな役割を果たした。滬杭甬鉄道借款契約は、従来の借款契約と比べて鉄道の所有権や管理権、担保の在り方等、様々な面で清朝に有利なものであった<sup>26</sup>。これを機に、清朝は自辦建設から借款を核とした官辦建設へと鉄道政策の方針を転換させたのであり、滬杭甬鉄道借款契約を巡る交渉は、清朝の鉄道政策に大きな影響を与えていた。また、民国期には滬杭甬鉄道を担保とした借款の交渉が、江蘇省と浙江省の地方有力者により独自に進められた。これをうけて、イギリス外務省は北京政府に対し鉄道行政の集権化を要請した。このことが、民国初期に鉄道行政の統合が試みられた一因となった。

第三に、中国近代史における江浙省境地帯の重要性が挙げられる。清末期以降、上海を中心とする揚子江下流域の諸都市とそこに拠点を持つ地方有力者が政治・経済の両面で大きな役割を果たした。彼らの多くは上海総商会や預備立憲公会に所属しており、辛亥革命前後の中国の政局を左右する人材を多数輩出した。その背景に、自辦建設運動を通じて獲得した都市部の「大衆動員力」<sup>27</sup>があると考える。

---

<sup>25</sup> ここで述べたのは自辦建設に対するもっとも一般的な解釈である。以降の記述から解る通り、自辦建設であると主張しつつも日本人の教官やドイツ製の車両を導入することがあった。自辦建設を推進した地方有力者にとっても、自辦建設の定義は曖昧なものであったと言わざるをえない。

<sup>26</sup> 契約内容の詳細については本論文 pp.169-192 の参考資料 2「滬杭甬鉄道借款契約」参照。

<sup>27</sup> 以降の記述から明らかなように、自辦建設運動を支持した勢力として史料に登場するのは主に知識人や資本家であり、大衆の動向を確認できる史料は少ない。しかし、自辦建設が当時の風潮として基本的に「義挙」と認識されており、都市部に限っては知識や資産を

#### (4) 史料

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』等の個人記録等が用いられてきた。民国期のものでは『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』を用いる。

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され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について、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したい。また、両国の外務省記録を用いる理由は、含有する史料の性質によるものばかりではない。革命後、江蘇省と浙江省の地方有力者は、それぞれ日本の大倉組に対して、滬杭甬鉄道を担保とした借款を申し込んでいた。このうち江蘇省との交渉は、蘇省鉄道借款として結実した。これに対してイギリス外務省が滬杭甬鉄道借款契約の違反であると日中両国を非難し、ひいては北京政府に鉄道行政の集権化を要請するに到った。滬杭甬鉄道にまつわる日本とイギリスの外務省記録を用いることで、北京政府の鉄道集権化の過程を従来よりも立体的に説明することが可能になるだろう。

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。

また、本論文では補論にて、日本外務省による清末期の対中借款の一例である清国政府

---

持たない人々もポジティブな印象を受けていたことは確かだと思われる。よって、本論文では鍵括弧を用いて、自辦建設運動は都市部の「大衆動員力」を獲得したものと評価した。

五分利付鉄道借款について論じる。この借款は史料中で郵伝部公債と記載されているため、便宜上、本論文もこの呼称を用いる。郵伝部公債の事例から、同時代の日中間で決められた借款交渉の特徴を見出し、滬杭甬鉄道借款の事例と比較検討する。そのため、本論文では武田晴人編『横浜正金銀行』（丸善、2004年）を使用した。

## (5) 本論文の構成

本論文の構成および初出は次の通りである。なお、本論文の執筆にあたりそれぞれ大幅に改訂した。

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助成論文、2013年7月)

補論: 郵伝部公債と横浜正金銀行 —明治期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)

滬杭甬鉄道の建設は清朝中央政府と地方有力者とイギリスの三者の協調・対立の中で進められた。しかし、イギリスが登場する以前に日本が杭州府城と銭塘江沿岸を結ぶ滬杭甬線の支線の建設に意欲を持っていたことにも注意が必要である。「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―」では、日本外務省の杭州鉄道の建設計画について述べる。この日本の活動が地方有力者に鉄道利権を保護すべきであると意識させることとなった。

「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」では、地方有力者がイギリスとの間で取り結ばれていた滬杭甬鉄道借款の仮契約を破棄し、江蘇省と浙江省にそれぞれ江蘇鉄路公司与浙江鉄路公司を設立し、借款に依拠しない民間独力での建設(自辦建設)を進める様子を整理する。

「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」では、借款契約に基づき中国に入った資金と技術が、どちらも現地の地方有力者による妨害運動によって、実際に運用されることはなかったことを明らかにする。

「第四章 辛亥革命期中国に対するイギリス外務省の信用」では、浙江省と江蘇省の地方有力者が、革命を前後して列強の民間資本と自分達の間で取り交わされる民間の借款に対しては肯定的な動きを見せたこと、しかし長年にわたる地方の排外的な行動からイギリス外務省が彼らを信用できず、地方有力者が望んだ借款が成し遂げられなかったことについて論じる。

「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」では、鉄道行政の集権化をめぐる北京政府と地方有力者、そしてイギリス外務省の関係について考察する。革命後の財政難から滬杭甬鉄道の建設・経営が負担となっていた江蘇・浙江省は、1914年、滬杭甬鉄道の国有化に同意した。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が、北京政府と足並みをそろえて、地方有力者との利害対立に譲歩することで得られたものであった。

「補論 郵伝部公債と横浜正金銀行」では、日本の横浜正金銀行が行った1911年の郵伝部公債について論じ、滬杭甬鉄道の事例と比較し、両者の間に見られる共通性を見出す。

以上全六章の議論を通じて、「結論」では、近代外交の産物である政府間の借款契約が実効性を保障されず、そうした要因は、従来の外交史研究で取り上げられてきた一見「華々しい」公的な政府間交渉ではなく、地方有力者に代表される、直接交渉とは関係を持たない非公式な存在の活動から生じているという、ステレオタイプな「近代外交」のイメージ

からすれば異質に感じられるであろう特徴を明らかにしたい。

## 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—

### 第一節 清末期杭州において鉄道建設が望まれた背景

本章は、1895年から1904年にかけて展開された、杭州における日本の鉄道・水運事業について論じるものである。両事業は、現地において水運と代替関係にあった鉄道の建設を通じて、それが現地の物流に与える影響や、鉄道利権を外国資本から保護する必要性を杭州の地方有力者に意識させた最初期の事例である。この時問題となった鉄道は、钱塘江と拱宸橋をつなぐように建設される予定であった。以降本論文では、この鉄道を「滬杭甬鉄道関係雑纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」をはじめとする史料中の言葉から杭州鉄道と呼ぶことにする。杭州鉄道は滬杭甬鉄道の支線に過ぎない。しかし、同線の建設をめぐる日本外務省と清朝郵伝部、杭州の地方有力者の争いは、次章以降で論じる外国資本に依拠した滬杭甬鉄道の建設について、中央、地方、列強の三者がその時々に応じて対立と協調を繰り返した歴史の端緒と言うべきものであり、本論文の性格上、支線の事例として看過することは難しい。よって、特に一章を設けて考察し、次章以降の布石としたい。

杭州における日本資本による鉄道・水運事業は、同地に設けられた日本専管居留地の発達と密接な関係を有しており、当時の外務省は大きな期待を寄せていた。日本専管居留地<sup>28</sup>は、日清戦争後の1895年に結ばれた下関条約に基づき、杭州府城から北に10キロほど離れた拱宸橋付近に設けられていた。府城とは、城壁に囲まれた地方の中心的な市街地のことである。拱宸橋は商業区から離れているものの、上海や蘇州、寧波と言った近隣の大都市と杭州をつなぐ水運の要衝であった。

杭州の日本居留地の歴史については、これまで多くの研究がなされてきた。それらによれば、杭州の居留地は他の日本の居留地と比べて日本外務省が期待していたほどの発展を遂げることなく、アジア・太平洋戦争後に中華民国政府へ返還された。居留地の経営が不振に終わった理由の一つとして、居留地と杭州府城を繋ぐ鉄道の建設が失敗に終わったことがしばしば挙げられている。清末期以前より、拱宸橋と杭州府城は無数の細い運河で結

---

<sup>28</sup> 他の諸外国と共同で管理するのではなく、日本政府が管理権を独占した居留地を指す。本章では議論の煩雑化を防ぐために、以降居留地と略す。

ばれていた。運河は水量の変化によってその交通量が制限され、更に杭州が高低差の激しい地水位調整のために設けられた多くの壩はと呼ばれる施設において通行料が課せられていた。このことから、拱宸橋・府城間の交通利便性は極めて低いものと評価されていた。鉄道の建設はこの状況を一変させるべく、杭州の地方有力者や日本外務省、そして下関条約により内河水運事業への参入を果たした大東汽船株式会社らによって提唱されたが、失敗した<sup>29</sup>。

居留地の盛衰についての理解が深まりつつある一方で、その居留地の未来を決定づけた鉄道建設の失敗の原因、および過程についての議論は、未だ十分になされたとは言い難い。本章では、鉄道建設をめぐる日本資本と杭州の様々な地方有力者達の多様な関係を考察することで、この問題について議論する。

はじめに、開港以前の杭州がどのような交通インフラストラクチャーを有していたのかについて確認しておきたい。開港以前の杭州では水運が交通の主力であった。しかし、壩が水運の交通利便性を著しく損なっていた<sup>30</sup>。具体的には、壩を通過する際に課された通行料に対して利用者の多くが不満を抱いていた<sup>31</sup>。

表1「杭州に存在した壩の一覧(1901年ごろ)」は、当時の杭州府城近辺に設けられていた壩の一覧である。これらは主に府城郊外の北側に密集していた。図1「杭州鉄道敷設ルート略図」は、杭州における鉄道建設事業にまつわる地理的状況を当時の日本の杭州領事が図にしたものに壩が密集している地域を加え簡略化したものである。当時の杭州の貿易は上海を相

---

<sup>29</sup> 大里浩秋「杭州日本租界について」(『神奈川大学人文学会誌』149号、2003年6月)、大里浩秋・孫安石編著『中国における日本租界:重慶・漢口・杭州・上海』(お茶の水書房、2006年)、柳基憲・栗原崇宏・王昊・趙世晨「中国における日本租界成立の背景と初期の都市形成:外交資料と現地調査から見る中国日本租界の形成と変遷(その1)」;同「(その2)」(『日本建築学会大会学術講演梗概集』F-1、都市計画、建築経済・住宅問題、2007年7月)等。これらの研究では「居留地」を①土地租借期限の有無、②軍事利用の可否、③規模の大きさの三点から「租借地」と「租界」に分類した上で、杭州居留地を「租界」と呼んでいる。本章では、主たる史料とした『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雑纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」が居留地と言う呼称を用いていることから、居留地と呼ぶことにする。

また、大東汽船の内河水運事業への参入については松浦章「清末大東汽船会社の江南内河就航について」(『東洋学術研究所紀要』第24号、1991年3月)に詳しい。

<sup>30</sup> 勾配が激しく水量を保持するのが難しい場所で、水を堰き止められるよう上下流に緩やかな傾斜を付けた堤を築いたもの。船が通過する際には、兩岸に建てた櫓と船を縄で繋ぎ、牛または人の力で堤の斜面の上を移動させる。星斌夫『大運河発展史—長江から黄河へ—』(平凡社、1982年)に詳しい。

<sup>31</sup> 「清国浙江省上流地方視察復命書(完)」(『通商彙纂』第182号、明治34年1月10日)。以降「視察復命書」と略す。

表 1 「杭州に存在した壩の一覧(1901 年ごろ)」

壩の名称	建材	使用する主な船種 (主な貨物)	所有者	一日の平均収入
王家壩	泥造	客船	王聖年	4～5 メキシコドル
付属石造壩	石造	貨物船(木材)	王聖年	不明 <sup>32</sup>
沈塘壩	泥造	客船	金和尚	4～5 メキシコドル
拉圾壩	泥造	客船	許毛々	4～5 メキシコドル
姚家壩	泥造	客船	許毛々	4～5 メキシコドル
善言壩	泥造	客船	陸林坤	4～5 メキシコドル
付属石造壩	石造	貨物船(木材)	胡広然	不明
阜亭壩	泥造	小船および肥料船	宋美亭	1 メキシコドル前後
大袁壩	泥造	小船および肥料船	宋美亭	1 メキシコドル前後
小袁壩	泥造	小船および肥料船	宋美亭	1 メキシコドル前後
金家堰壩	泥造	小船および肥料船	宋美亭	1 メキシコドル前後
得勝壩	石造	貨物船	周阿松	3 メキシコドル前後 <sup>33</sup>
新河壩	石造	貨物船	周阿松	20～30 メキシコドル
二丈壩	石造	貨物船	孫奴珠	11～12 メキシコドル
猪圈壩	石造	貨物船	孫奴珠	不明
草霜壩	石造	貨物船	巖阿良	11～12 メキシコドル
石灰壩	石造	貨物船(煉瓦)	徐阿順	不明
会安壩	石造	貨物船(木材)	費永興	不明
新壩	石造	貨物船	張安寧	11～12 メキシコドル
永昌壩	石造	貨物船(木材)	江阿大	不明
長興壩	石造	貨物船(木材)	周阿華	不明

出典) 「清国浙江省上流地方視察復命書(完)」『通商彙纂』182号(明治34年1月10日)を参考し筆者作成。

<sup>32</sup> 付属の石造壩については、その収入が付属先の泥造壩とまとめられている可能性がある。

<sup>33</sup> 「1ヶ月100弗以内」という記述から推算した。

手としたものに重点が置かれていた。杭州から上海への輸送のほとんどが拱宸橋を經由しており、その際には壩が密集する地域を通過せざるをえなかった。

通行料から得られる収入は壩の建材によって差が有り、石造の方がより多くの収入を得ていた。<sup>34</sup>壩の1日当りの収入額は、「視察復命書」ではメキシコドル<sup>35</sup>で記載されていた。「視察復命書」が作成されたころ、杭州におけるメキシコドルと銅銭の相場は1ドルにつき平準して1000文とされていた<sup>36</sup>。よって、最も多くの収入を得ていた新河壩では1日に2万～3万文の通行料を得ていたことが解る<sup>37</sup>。

ここで留意したいのは、石造壩からの収入の一部が地方財源の一角を成していたことである。石造と泥造では利用する船の種類が異なっていた。石造壩は貨物船が、泥造壩は客船が通過していた。このうち、新河壩に代表される石造壩の方が相対的に多くの収入を得ていたことが表1から確認できる。杭州府城から拱宸橋に至る水路は主に上海との貿易のために使われたのであり、貨物船を主な顧客としていた石造壩は、そうした水路の中でも幹線とみなされるものの途上に設けられていた。また、石造壩の収入は地方財源に組み込まれていた。具体的には、泥造よりも多くの収入を得ていた貨物船を顧客とする石造壩の修理を地方官が担っており、その費用として通行料収入の幾分かが地方政府に流れていた。これに対して泥造壩の修理は壩の所有者の自己負担とされていた<sup>38</sup>。

通行料の他にも、壩は内地貿易商に多くの負担を強いていた。第一に、通過するまでに多くの時間を必要としたことである。銭塘江沿岸から拱宸橋までに二昼夜以上かかったとされる。第二に、貨物船が通過していた石造壩特有の問題として、貨物が通過時の衝撃で少なからず損傷することである。この損傷を忌避し、寧波へと取引先を移す貿易商が多かった。第三に、旱魃・水害による水深の変動である。これにより大型船の航行が不能となる事態が相次いでいた<sup>39</sup>。

19世紀の最末期に至り中国大陸の各地で鉄道建設が行われるようになると、杭州では壩

---

<sup>34</sup> 壩の通行料は、壩の建材が泥か石か、通過する船の大きさはどれほどかによって定められていた。船の大きさは小型、中型、大型の三つに分類されていたが、分類の基準については管見の及ぶ限り見当たらない。石造壩を通過する場合には、更に積荷の種類や重量等の様々な条件によって個別に規定されていた。ただし船の大きさによる価格の差異は無かった。

<sup>35</sup> メキシコドル銀貨。銀円(銀元)とも呼ぶ。

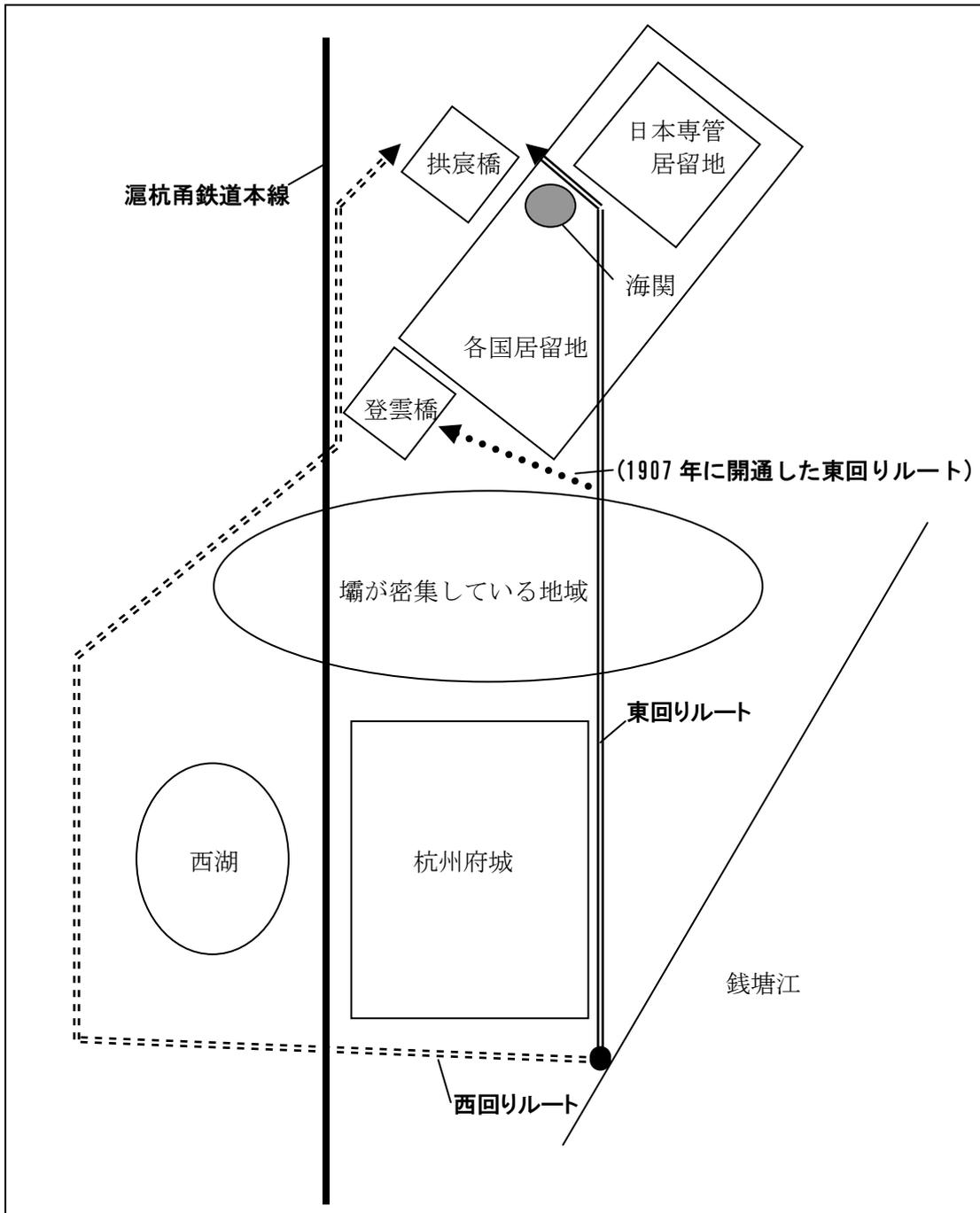
<sup>36</sup> 「杭州金融機関並流通貨幣」(『通商彙纂』第187号、明治34年3月25日)。

<sup>37</sup> 「視察復命書」。

<sup>38</sup> 同上。

<sup>39</sup> 同上。

図1 「杭州鉄道敷設ルート略図」



出典) 「明治38年5月3日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密 220号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収より筆者作成。また登雲橋の位置については「杭州鉄道概況」(『通商彙纂』11号、明治41年2月28日)を参照した。

を通過することなく钱塘江沿岸から拱宸橋へと物資を運搬できる交通機関としての鉄道の建設が、現地の中小貿易商を中心に期待されるようになった。この鉄道が杭州鉄道である。鉄道建設への期待は、杭州の開港に伴う茶貿易の拡大によってさらに高まった。1896年の開港以降、安徽省の茶商が釐金<sup>40</sup>制度が煩雑な寧波から杭州へ販売先を大きく移したことを要因として、杭州-上海間貿易は茶を中心に急成長した。また杭州の貿易商は、買い入れた安徽産の茶を上海へ運ぶ際に、釐金局を経ずに海関を経由することを好むようになっていた。

更に、浙江巡撫は上海との茶貿易で徴収していた塘工捐<sup>41</sup>を廃止し、1901年には海関が関税を減額し、寧波に対する競争力を強めた。1902年の時点で寧波の安徽産茶貿易はほぼ無くなり<sup>42</sup>、1903年には上海-杭州間の水上運送業に従事していた輪船招商局<sup>43</sup>や大東汽船らが合同で運賃を2割以上引き上げたが、それでも寧波に茶貿易のシェアが流れることはなかった<sup>44</sup>。杭州の寧波に対する優位は1903年頃には確立したものと考えて良いだろう。

杭州の貿易商が好んで使用した海関は拱宸橋に隣接していた。钱塘江から海関を経由して拱宸橋に辿り着くには、府城の東側を迂回するのが近道であったが、そのためには前述の壩が密集する地域を通らざるを得なかった。杭州鉄道は水運に代わって钱塘江、府城、そして海関を繋ぐ新たな輸送経路となるはずであった。

## 第二節 地方有力者による杭州鉄道の自辦建設

杭州では、府城近郊での輸送に限らず、都市間の輸送にも水路が使われており、古来より水運業が大変盛んであった。つまり、杭州には伝統的に2種類の水運業が存在していたのである。この状況を図式化したものが図2「杭州水運概念図」である。二つの水運の連絡は困難であった。三井営業店から杭州鉄道の建設について調査を依頼された吉川三次郎の報告によれば、両者の高低差は455cmあり、このため連絡には多くの時間を要した。こ

---

<sup>40</sup> 太平天国の乱を鎮圧するための軍費として徴収された通行・物品税。当初は臨時のものとされていたが、鎮圧後も残り、地方の重要な収入源となった。

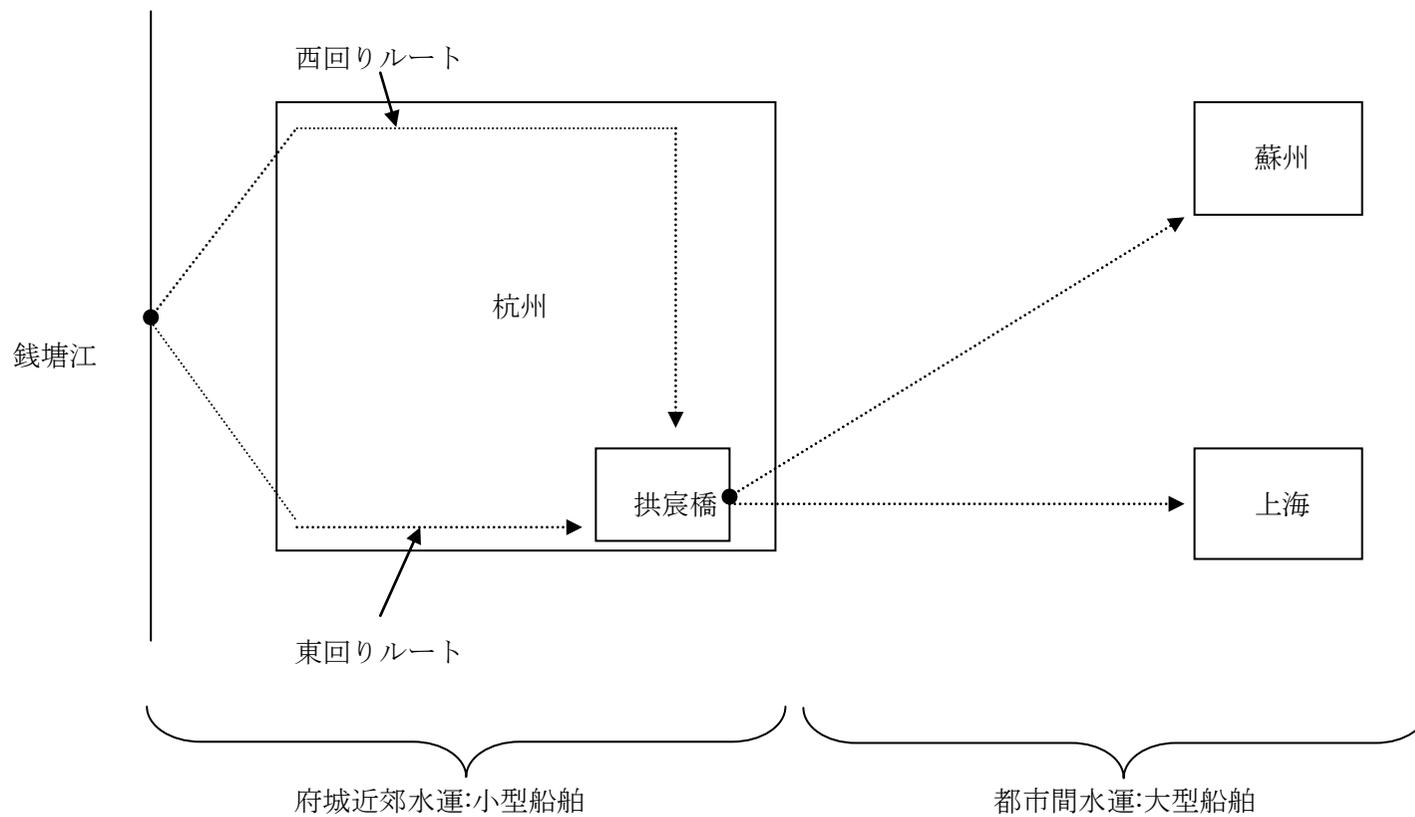
<sup>41</sup> 塘工捐とは、钱塘江の防水堤防の建築のために取り立てられていた税金である。「杭州三十六年貿易年報」（『通商彙纂』第42号、明治38年7月25日）によれば、1905年時には復活していたようである。

<sup>42</sup> 「杭州三十五年貿易年報」（『通商彙纂』第31号、明治37年5月25日）。

<sup>43</sup> 1872年に李鴻章が設立した水運業者。

<sup>44</sup> 「杭州三十六年貿易年報」（『通商彙纂』第42号、明治38年7月25日）。

図2「杭州水運概念図」



出典) 「上海杭州蘇州間各航路略図」(『通商彙纂』206号、明治35年1月10日)を参考に筆者作成。

の問題を解決するためにも、府城近郊の水路に代わる鉄道の建設が急務であった<sup>45</sup>。

杭州鉄道の建設事業を最初に計画したのは、2種類の水運業のうち都市間のそれを営む大手民間企業である戴生昌の総辦を務めていた戴綏之という人物であった。1897年3月に、戴綏之は府城の東側を迂回するルート(以降これを東回りルートと呼ぶ)での自辦建設を提唱した<sup>46</sup>。

この戴綏之の計画は、当時の日本の杭州領事若松兎三郎によれば民間の「一二ノ有力者」の反対を受け、西湖を迂回するルート(以降これを西回りルートと呼ぶ)に変更させられた。本章では「一二ノ有力者」のような地方有力者を、鉄道建設に肯定的な戴綏之のような地方有力者と区別するために「水運保護派」と呼ぶことにする。「水運保護派」は鉄道の登場によって従来の府城近郊の水運にまつわる利権が侵害され、失業者が生じることを懸念して反対したとされる<sup>47</sup>。

戴綏之は建設予定ルートを西回りに改めることで「水運保護派」の訴えを退けようと考えた。また、鉄道を6区間に分割し、6人の資本家が1区間につき5万両ずつ出資して建設することとして出資者を募った。しかし戴綏之の計画に賛同する者は少なかった。杭州領事館事務代理速水一孔の報告によれば、戴綏之が現地の地方有力者と同郷ではなかったために株主が十分に集まらず、計画は頓挫したとされる<sup>48</sup>。

続いて林鐘峽という人物が杭州鉄道の自辦建設を試みた。彼は利遠公司という建設会社を設立し、戴綏之もこれに加わった。建設予定ルートは「水運保護派」が望む西回りのままであったが、計画は失敗に終わった<sup>49</sup>。速見によれば、原因は西回りルート上の墳墓群の移転とその費用の問題である。特に、戸部尚書にして軍機大臣であった現地出身の王文韶の一族の墳墓をどのように取り扱うのかが、代表的な事例として取り沙汰された<sup>50</sup>。

「水運保護派」は、墳墓の移転先として林鐘峽の土地が与えられるよう主張した。林鐘

---

<sup>45</sup> 吉川三次郎『清国福建浙江両省内鉄道線路踏査報告書』(三井営業店重役会、1901年)

<sup>46</sup> 「明治30年8月11日付 在杭州領事館事務代理速水一孔から外務次官小村寿太郎宛公信第41号」『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雜纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」(全4冊)所収。

<sup>47</sup> 「明治33年5月29日付 在杭州領事若松兎三郎から外務大臣小村寿太郎宛機密第4号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>48</sup> 「浙江鐵路続聞」(『申報』1897年3月7日)、「明治30年8月11日付 在杭州領事館事務代理速水一孔から外務次官小村寿太郎宛公信第41号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>49</sup> 「明治30年11月13日付 在杭州領事館事務代理速水一孔から外務次官小村寿太郎宛公信第51号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>50</sup> 同上。

嶽は浙江巡撫廖寿豊に建設予定地上の墳墓所有者に移転命令を下すよう要請したが、拒絶された。「水運保護派」の中核を担っていたのが、高、張、許の三氏であった。三氏は事態を解決するべく、北京の知人を通じて中央政府に監査を要請した。これを受けて、監察御史<sup>51</sup>の陳其璋が現地の調査と報告に当たった<sup>52</sup>。陳其璋は、西回りルートでの建設は墳墓に関する問題以前に、そもそも非常に遠回りであり、現行の水運の方が効率的な輸送が可能であるため、東回りルートでなければ鉄道を建設する意味がないことを中央政府に報告した。これに対して中央政府は廖寿豊と相談の上で善後策を定めるよう命じた<sup>53</sup>。1897年12月に、廖寿豊は陳其璋の調査・報告に基づいて建設計画の停止を命じた。

このように、杭州における鉄道建設計画は東回り、西回りともに「水運保護派」の活動によって頓挫した。その原因として、速水が述べたように戴綏之の場合には地縁関係の欠如が、一方で林鐘嶽の場合にはルート上の墳墓群の移転を巡る争いが挙げられる。また、加えて、東回りルートでの鉄道建設は現地の水運にまつわる既得権益、特に壩にまつわる権益を侵害するものであったことにも留意する必要がある。前述のとおり、石造壩の通行料収入の一部は地方政府の財源に組み込まれていた<sup>54</sup>。東回りルートの鉄道が敷設されれば、貨物船の荷主が鉄道の使用を好むようになることは想像に難くない。そうなれば、石造壩の通行料収入は減少する。また東回りルートの鉄道の開通は杭州貿易商の海関の使用を好む傾向を強めるものであり、釐金収入の減少が予測される<sup>55</sup>。このように、東回りでの鉄道建設は地方政府の財政に負の影響を及ぼすものであった。廖寿豊ら地方官僚が東回りルートでの鉄道建設に非協力的であったのは、このためと考える。

その後、杭州鉄道の建設は地方有力者の間でしばしば議論されたが、浙江巡撫をはじめとする歴代の地方官僚は鉄道の建設については否定的な態度をとり続けた。こうした地方官僚の動向から、鉄道の建設を希望する地方有力者は次第に新たな建設計画を提唱することを躊躇するようになった<sup>56</sup>。

---

<sup>51</sup> 政務の監察を司る官庁である都察院の役職の一つ。

<sup>52</sup> 「奏停鐵路」（『申報』1897年11月28日）。

<sup>53</sup> 同上、「明治30年12月1日付 在上海二等代理領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛公信第284号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>54</sup> 「視察復命書」。

<sup>55</sup> 「明治三十年間杭州貿易概況」（『通商彙纂』第111号、明治31年9月28日）。

<sup>56</sup> 「明治35年8月5日付 在杭州副領事大河平隆則から外務大臣小村寿太郎宛機密第13号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

### 第三節 日本資本による杭州鉄道建設計画

#### (1) 杭州領事若松兎三郎による杭州鉄道建設案

下関条約によって日本は杭州居留地と内河航行権を獲得した。しかし杭州居留地は日本外務省が期待したほどの発展を見なかった。内河航運事業に乗り出した大東汽船も経営不振が続いており、日本政府の補助金に頼らざるをえなかった<sup>57</sup>。

杭州領事若松兎三郎は、現地人実業家が「各種ノ機関ハ自ラ具備」し「清国貿易ノ中心地タル上海ニ接近シ交通ノ便善キ」ため新たな外国人商人の参入を困難にするほど優位にあることから、杭州居留地が発展しないのは「寧口自然ニ属」することと評価した。そして改善策として、「従来ノ経済的関係ヲ一変スル交通機関ノ新設」、特に「清国人ニ於テ無経験ノ事ニ属スル」鉄道建設が重要であると考えに至った。1900年5月、若松は、居留地と钱塘江を直結する鉄道を日本の資本によって建設することを小村に提案した。<sup>58</sup>

若松は、先ず清朝外務部に接触し、日本側が巨額の出資をすることと、清朝が収入を得られるよう保証することを条件に鉄道建設権を求めると主張した。また、若松は鉄道建設権の獲得に当たってイギリスの建設権と対立することを危惧した。1880年代以降に対中積極策を推し進めていたイギリスにとって、自国の影響力が強い長江下流域における鉄道建設とそれを可能にする借款契約の締結は極めて重要な意味を持つものであった<sup>59</sup>。イギリスはジャーディン・マセソン商会の名義で、1898年に滬杭甬鉄道借款の仮契約によって杭州近郊の鉄道建設権を獲得していた<sup>60</sup>。若松はこれに抵触することをおそれたので

<sup>57</sup> 日清汽船株式会社『日清汽船株式会社三十年史及追補』、188-190頁(日清汽船株式会社、1941年)。

<sup>58</sup> 「明治33年5月29日付 在杭州領事若松兎三郎から外務大臣子爵青木周蔵宛機密第4号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>59</sup> Leonard Kenneth Young *British policy in China, 1895-1902* (Oxford, Clarendon Press, 1970)。

<sup>60</sup> この時点では、滬杭甬鉄道は上海ではなく蘇州と、杭州および寧波を繋ぐ予定であったため蘇杭甬鉄道と呼ばれていた。滬杭甬鉄道と呼ばれるのは利権回収運動が大規模化した後のことである。本章では混乱を避けるべく呼称を滬杭甬鉄道で統一した。なお、蘇州から上海へと建設地が変更されたのは、江浙両省の境にあたる楓涇との間の敷設で、蘇州では工事が困難で利益が少ないためである(東亜同文会編『支那省別全誌』第15巻「江蘇省」東亜同文会、1920年、247-248頁)。

このことから、仮契約締結時点では、寧波を終点とした鉄道を浙江省内においては钱塘江に沿って敷設し、そこから江蘇省の内陸部へと接続させる計画であったことが解る。海路が存在する上海-寧波間をあえて陸路で接続したのは、さきに蘇州-寧波間の建設計画が決定し、借款によって予算が組まれた後に、地理的要因と経済的要因から選択された代替

ある。

若松の提案は大東汽船と外務省の双方から支持を得た。大東汽船は 1897 年 3 月に上海総領事館経由で外務大臣大隈重信と通信大臣野村靖に「上海蘇州杭州間航通業実況及其拡張改良に関する請願具情書」を提出していた。上海、蘇州、杭州を主な港とする長江下流域の都市間の物流を担う内河航運業には、戴生昌をはじめとする多くの現地人資本が乱立していた。彼らが用いていた主要な水路を図式化したものが図 3「上海杭州蘇州間各航路概略図」である。大東汽船もこの都市間をつなぐ水運業に参入していたが、現地人資本に対して優位に立てるほどの競争力を有しておらず、毎月 1000 メキシコドル以下の損失を被っており、事業拡大の許可と保護助成金の供与を政府に要求していた<sup>61</sup>。大東汽船株式会社取締役の白岩龍平は、自社の上海・杭州間航路と連絡が可能であるように杭州鉄道を建設することで経営が改善され则认为若松案を強く支持し、1900 年 9 月に貴族院議長近衛篤磨へ杭州鉄道の建設請願書を提出した<sup>62</sup>。

続いて外務省が、次の三つの観点から若松の提案を支持した<sup>63</sup>。

1. 陸上交通が不整備であるため、対外貿易の中心地である上海に近いにも関わらず杭州は発展しない。鉄道が建設されればこの状況は改善する。
2. 钱塘江-拱宸橋間の交通を整備することで、浙江省だけでなく安徽、江西、福建の貿易も活発となる。浙江省長江流域は大いに貿易上の利益が見込める地域であり、拱宸橋は必ずその利益の「流注所」となる。
3. 壩の存在が杭州の発達を阻害している。壩による資金・時間のリスクがなくならない限り、貿易のシェアは寧波に流れてゆく。杭州鉄道の建設は壩にまつわる問題を解決し、杭州により多くの貿易シェアを与える。

以上から解るように、外務省の関心は杭州の貿易上の競争力を高める点にあった。また、外務省は貿易が盛んになることと居留地の発展を表裏一体のものと見ていたのである。

---

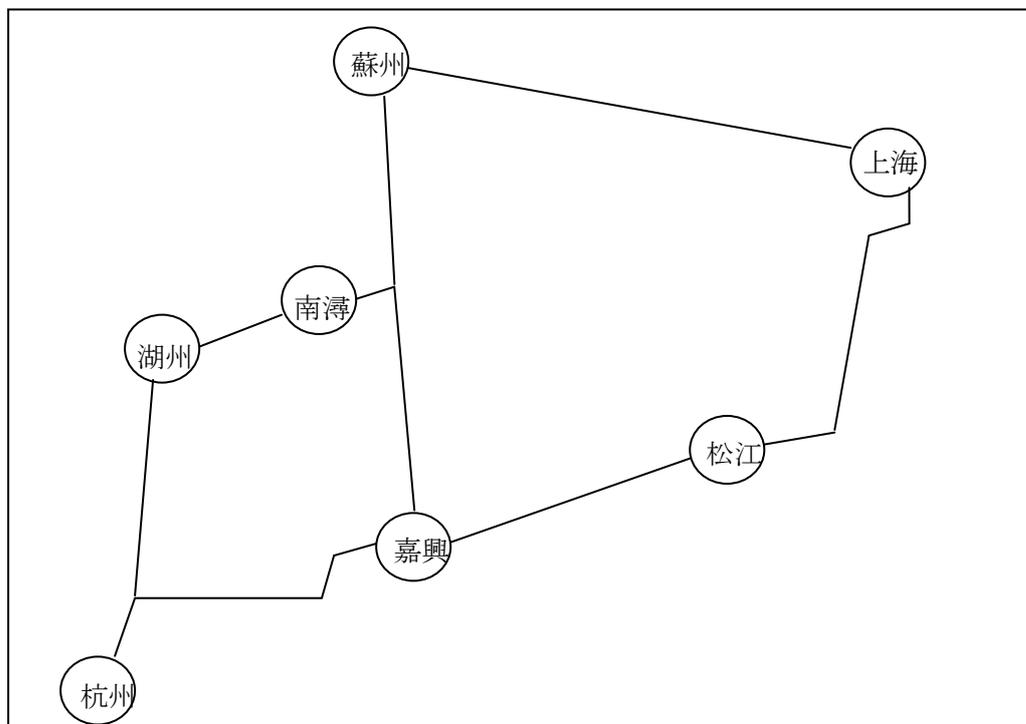
策であったと考えられよう。

<sup>61</sup> 「上海蘇州杭州間航通業実況及其拡張改良に関する請願具情書」『近衛篤磨日記』付属文書、明治 30 年 3 月 18 日。

<sup>62</sup> 『近衛篤磨日記』第 3 卷、明治 33 年 9 月 30 日。

<sup>63</sup> 「視察復命書」。

図3 「上海杭州蘇州間各航路概略図」



出典) 「上海杭州蘇州間各航路略図」(『通商彙纂』206号、明治35年1月10日)を参考に筆者作成。

## (2) 日清協同建設の仮契約の締結

日本外務省の中で杭州鉄道の建設計画を積極的に推進したのは、若松の他に外務大臣小村寿太郎と上海総領事小田切万寿之助であった。

1902年5月、小村は日英同盟を背景にイギリス政府に対して駐英公使林董を通じて杭州鉄道の協同建設を提案した。イギリスの滬杭甬鉄道の建設権に抵触し、日英関係が紛糾することを事前に回避するためである。滬杭甬鉄道借款の仮契約は、借款建設を推進する中国側の当事者であった督辦鐵路公司事務の盛宣懷とジャーディン・マセソン商会の間で締結されたものであったため、小村の協同建設案についてはジャーディン・マセソン商会が対応することとなった。ジャーディン・マセソン商会は、日本が資金面で参入することを拒絶しなかったが、技術者や資材の面で参入することには警戒心を露わにした<sup>64</sup>。同年7月、小村は大東汽船から日本資本のみで鉄道を建設することの許可を求められたが、特に反応を示すことは無かった<sup>65</sup>。

同年8月、杭州副領事大河平隆則が新たな建設方針を小村に提案した。大河原は、イギリスとではなく、現地で鉄道会社を設立した地方有力者の沈文孫と協力することを提案した。大河原は、沈文孫の鉄道会社に日本の技術者、資材、資金を参入させれば経済上の利益は大きく、もし建設後の鉄道が清朝の官僚や他の地方有力者の経営下におさまったとしても失望すべきものではないと考えていた<sup>66</sup>。小村は大河原の案を採用し、協同建設のパートナーを沈文孫に改め、上海総領事の小田切万寿之助に盛宣懷と交渉を進めるよう指示した。小田切は盛宣懷と会談し、杭州鉄道の建設に際しては日本の技師と資材を使用することを要求した。盛宣懷はこれを受諾した<sup>67</sup>。

盛宣懷の同意を確認した日本外務省は、続いて大東汽船に沈文孫と交渉するよう指示した。1903年6月に、大東汽船は沈文孫、王宝瑩、於福成と協同建設の仮契約を締結した。契約書の署名は、上記地方有力者3名に対して大東汽船側は小川資源、田辺為三郎、柏原

---

<sup>64</sup>「明治35年5月22日付 駐英公使林董から外務大臣小村寿太郎宛公信第42号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>65</sup>「明治35年7月11日付 大東汽船株式会社から小村寿太郎宛」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>66</sup>「明治35年8月5日付 在杭州副領事大河平隆則から外務大臣小村寿太郎宛機密第13号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>67</sup>「明治35年8月15日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第96号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

文太郎の3名の計6名が行った。

この仮契約の内容は次の二点に要約できる。第一に建設資金が日清双方で半分ずつ分担されることである。建設費は上海銀両で50万両と目算されており、互いに25万両ずつ出資することとなった。第二に、建設にあたり東回りルートが採択されたことである。この時鉄道建設の実務に当たっていた高爾伊は、ルートの選択に当たり東周りルートを希望していた。日本にとっても、建設距離が相対的に短く、建設後に効率的な経営が望まれる東回りの方が好ましかった。何故ならば、杭州の貿易商が従来の壩を経由する水運よりも鉄道を使用するようになれば、若松が建設計画を提案した際に考えていた利益が見込めないからである<sup>68</sup>。

#### 第四節 日清協同建設計画の失敗

##### (1) 李厚祐の自辦建設提唱

日清両政府および民間資本の協調のもとで、ようやく杭州に鉄道が建設されようとしていた1903年11月、代表的な地方有力者の一人である李厚祐が、林鐘岷の失敗からおおよそ6年半ぶりに自辦建設を提唱した<sup>69</sup>。李厚祐は別名を李雲書と言う。天余号と言う水運会社を経営しており、清朝からは外務部郎中に任命されていた。利権回収運動の一環として1906年以降に行われた滬杭甬鉄道自辦建設運動の際には、同運動の主体として上海商務總會<sup>70</sup>系の地方有力者たちが設立した浙江鐵路公司の幹部を務めた。運動が1908年3月6日に中英両政府間での借款契約の締結によって弱体化した後は、上海交通銀行の総辦として鉄道建設子業の資金運用に携わった<sup>71</sup>。

李厚祐の自辦建設提唱をうけて、浙江巡撫聶緝楨は日清協同建設と自辦建設のどちらを採るべきか盛宣懷に相談した<sup>72</sup>。これに対して盛宣懷は、杭州鉄道は自辦で建設するべき

<sup>68</sup> 「明治36年9月16日付 在杭州副領事大河平隆則から外務大臣小村寿太郎宛機密第6号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>69</sup> 「鐵路議成」(『申報』1903年11月4日)。

<sup>70</sup> 上海の巨大な商工会で、盛宣懷の指導により設立した。会員は主に寧波出身者であった。預備立憲公会の幹部を多く含んでおり、政治色が強かった。

<sup>71</sup> 唐豪・吳景平主編『上海總商会組織史資料匯編』(上海古籍出版社、2004年)、『大清宣統政紀』21卷(宣統元年9月丙辰)。

<sup>72</sup> 「明治36年11月10日付 在杭州副領事大河平隆則から外務大臣小村寿太郎宛機密第8号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

だとして李厚祐を支持した<sup>73</sup>。日本外務省はこれを協同建設案の同意に対する反故であると抗議した。自辦建設を主張する李厚祐と日清協同建設を主張する沈文孫らを区別するために、以降本章では後者を「協同建設派」と呼ぶことにする。

盛宣懷が自辦建設を支持した背景には、盛宣懷の私的な人間関係、利権、そして鉄道政策上の持論が関係していた。李厚祐には李厚禧という弟がおり、彼は林鐘峽の自辦建設運動の際に墳墓移転の問題で大きな影響力を見せた王文韶の女婿であった。盛宣懷は王文韶の門下生であり、小田切は盛宣懷が李厚祐を支持する理由として王文韶を接点とした盛宣懷と李厚祐の個人的な関係の影響を特に重視した<sup>74</sup>。

次に、盛宣懷が杭州に有していた水運利権が問題となっていた。当時の長江下流域水運のシェアのほとんどは、大東汽船、盛宣懷が経営していた輪船招商局、杭州鉄道の自辦建設を試みた戴綏之が総辦を務める戴生昌の三社に占められていた。三社の中では経営不振の大東汽船がシェアの獲得競争に一步出遅れており、輪船招商局が二社に比べて幾分か優位にあった。しかし戴綏之が死去した 1903 年 10 月以降に戴生昌が日本籍企業となったことで、三社の関係は日本資本である大東汽船・戴生昌と中国資本である輪船招商局の二項対立へと変化し、日本資本の二社を合わせた事業規模は輪船招商局のそれに勝るものとなった<sup>75</sup>。杭州鉄道の日清協同建設は居留地を発展させ、三社の中で大東汽船の地位が高まること、ひいては戴生昌の日本籍への移籍とともに内河水運における日本の影響力が更に増大することを意味していた<sup>76</sup>。

最後に、盛宣懷自身の鉄道政策上の持論が杭州鉄道の自辦建設を支持する理由となっていた。盛宣懷は、幹線は借款を導入して国家主導で建設し、支線は民間に委ねるのが望ましいと考えていた<sup>77</sup>。盛宣懷は杭州鉄道を滬杭甬鉄道の支線と認識しており、そのため李厚祐の自辦建設を支持した。なお、盛宣懷の持論は、1906 年以降では滬杭甬鉄道の利権回

---

73 「明治 36 年 11 月 16 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 156 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。以降「機密第 156 号」と略す。

74 「機密第 156 号」。

75 「日総領事復上海道函(為戴生昌改掛日旗事)」(『申報』1905 年 5 月 11 日)によれば、戴一家は 1884 年の時点では台湾に居を移しており、台北府の「民籍」を獲得していた。

76 「蘇州三十八年第二季貿易」(『通商彙纂』第 59 号、明治 38 年 10 月 13 日)、「鎮江清江浦間運河状況」(『通商彙纂』第 71 号、明治 38 年 12 月 8 日)。戴綏之の跡を継いだ戴玉書が「台湾国籍」を取得したため。日本外務省はこれをもって内陸水運の三社の競合は収束に向かうものと判断した。なお、資料中に有った「台湾国籍」が近代的な意味での国籍と同じものかどうかについては別途議論を要すると考え、本章では鍵括弧を付した。

77 「幹路枝路次第併招股辦法片」(『愚齋存稿』1 卷、光緒 23 年 3 月 26 日)、「盛宣懷擬総公司鐵路幹線大略」(『盛宣懷年譜長編』609 頁、光緒 24 年春)、「機密第 156 号」。

収・自辦建設運動を主張する地方有力者との対立を呼び起こすこととなった。

## (2) 李厚祐に対する日本外務省の反応

盛宣懐の自辦建設支持によって日清協同建設計画が暗礁に乗り上げることを案じた小田切は、二つの対策を講じた。第一に、盛宣懐に対する協同建設の再提案である<sup>78</sup>。盛宣懐は小田切の再提案を承諾し、李厚祐に「協同建設派」との和解を勧めると返答したが、具体的な行動に移ることはなかった<sup>79</sup>。第二に、「協同建設派」の一人である高爾伊が王文韶の親戚であることから、王文韶を介して協同建設派と李厚祐を和解させることを試みた<sup>80</sup>。この計画は早期のうちに断念されたようで、史料中にこれ以上の記述は見出しがたい。また、小田切とは別に白岩が単独で李厚祐と交渉を展開していたが、小田切はこれに期待することは難しいと考えていた<sup>81</sup>。

盛宣懐と王文韶への説得は実質的には失敗に終わり、以降、小村と小田切は別の対応を迫られることとなった。1903年12月、小村と小田切は李厚祐を日清協同建設に同意させることを目的として、彼と商業活動上密接な関係を有する袁子荘という人物への接近を試みた。袁子荘はかつて露清銀行神戸支店の総買辦を務めており、李厚祐の背後で日清協同建設の妨害を主導していた。小村と小田切は袁子荘との間で協同建設の合意を取り付けることで、大東汽船と「協同建設派」と李厚祐の三者を和解させることが可能であると考えた<sup>82</sup>。

小村と小田切には袁子荘を協同建設に同意させうる勝算があった。それは東京地方裁判所における袁子荘対露清銀行裁判の存在である。袁子荘は露清銀行在職中に、田中市兵衛らが設立した関西貿易会社が露清銀行から借りた17万円の保証人となっていた。その後関西貿易会社が債務を果たさなかったため、露清銀行は袁子荘を訴えた。袁子荘は自己の

---

<sup>78</sup>「明治36年12月4日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第166号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>79</sup>「明治36年11月26日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第163号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>80</sup>「明治36年12月4日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第166号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>81</sup>「明治37年1月2日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第2号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>82</sup>「明治36年12月4日付 外務大臣小村寿太郎から在上海総領事小田切万寿之助宛電報第11号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

所有する上海の波止場および倉庫等を露清銀行に無断で接收されたとして、その損害 50 万円の弁償を求め告訴した。こうして始まった袁子荘対露清銀行裁判は、東京地方裁判所と上海の会審衙門<sup>83</sup>の二ヶ所で審理中であつた。袁子荘は自身の本拠地である上海での財産整理を望んでいたが、上海上陸時にロシア領事や居留地警察によって身柄を拘束されるおそれがあるため帰国できずにいた<sup>84</sup>。小村は、袁子荘が帰国する際には日本外務省がその身の安全を保障することを条件に彼と交渉した。その結果、小村は袁子荘に次の六つの条件で日清両派の和解に向けて尽力することを約束させた<sup>85</sup>。

1. 袁子荘は「協同建設派」と李厚祐らを和解させること。
2. 大東汽船は「協同建設派」との契約を解消し、李厚祐らと新たに契約すること。
3. 建設にあたり日本人は資本金の二分の一以内を出資すること。
4. 停車場は日本の居留地内に設立すること。
5. 「万事ノ設計」を日本に委任すること。
6. 大東汽船の航路と連絡が可能ないように、路線と停車場が建設されること。

条件 1 は日本外務省の狙いそのものである。条件 2 については小村が強い反対を示したが、最終的には杭州における鉄道建設事業に日本資本を進出させることを優先し、条件を受け入れた。条件 3 は「協同建設派」との仮契約と同じ条件である。条件 4 と 6 は相互補完的な関係にあつた。杭州鉄道を建設する目的の一つは大東汽船の経営を好転させることであり、それは居留地の発展と杭州貿易の育成に強く結びついていた。それゆえこの二つの条件は、日本外務省にとって決して妥協できないものであつた。条件 5 は日本外務省が資本だけでなく実際の建設工事への介入を意図して付け加えたものであつた<sup>86</sup>。小村と小田切はこの六つの条件の下に袁子荘から協同建設の合意を得た。条件 2 によって日本側と沈文孫らとの結びつきが解消されたが、実際には日本外務省は条件 4、5、6 が完全に履行されるまでは仮契約の破棄は不可能であるとしており、両者の関係が断たれることはなかつた<sup>87</sup>。この時点までに杭州鉄道の建設に関与した諸団体とそこに属した人物の関係を図

---

<sup>83</sup> 清朝と外国の官憲が共同で審理した裁判所。主に中国人を被告とする外国人・中国人間の事件を扱った。

<sup>84</sup> 「明治 36 年 12 月 30 日付 外務大臣小村寿太郎から在上海総領事小田切万寿之助宛機密第 85 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。以降「機密第 85 号」と略す。

<sup>85</sup> 「機密第 85 号」。

<sup>86</sup> 「明治 37 年 5 月 20 日付 外務大臣小村寿太郎から在上海総領事小田切万寿之助宛機密第 82 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>87</sup> 「機密第 85 号」。

にしたものが図 4「杭州鉄道の建設をめぐる人物相関図」である。地方有力者がそれぞれの既得権益に基づいてグループを形成しており、日本外務省、清朝中央・地方政府がそれぞれに各グループを支持している様が見て取れるだろう。

小村と袁子荘の間で形成された合意は、その後小田切を介して袁子荘と李厚祐の間で再度検討が加えられた。その結果、李厚祐は建設工事を日本人技師に任せること、鉄道と日本居留地を接近させること、鉄道と大東汽船の間で貨物運搬の連絡を図ることの三点を容認した。小村・袁子荘間交渉での条件 4、5、6 が李厚祐との間でも合意を見たと言える。また李厚祐は本件を盛宣懷に報告し相談することを求め、小田切はそれを認めた<sup>88</sup>。こうして日本外務省は李厚祐との協同建設の同意を獲得したのである。

一方、協同建設の仮契約を解消された沈文孫ら「協同建設派」の地方有力者達は李厚祐らとともに改めて協同建設に従事することとなったが、建設におけるイニシアチブは李厚祐に奪われたままであり、その後も互いに緊張した関係が続けることとなった<sup>89</sup>。

### (3) 建設工事の停滞

1904 年 2 月に入ると、李厚祐との間で同意を見た日清協同建設をめぐって、盛宣懷が次の四つの観点から、日本外務省に対して再び異議を申し立てた<sup>90</sup>。

1. 李厚祐の建設計画は、清朝中央政府の官庁である商部と外務部に自辦建設で行うものとして通達されており、日本資本の参入は認められない。
2. イギリスの滬杭甬鉄道建設権への侵害であり、日本資本が関与しないことを望む。
3. 李厚祐が日本との協力を望んでいるのであれば構わないが、本心では望んでいないのであれば行う必要が無い。
4. 日本資本との協同建設・経営そのものに反対するものではない。杭州鉄道以外であれば協力を惜しまない。

盛宣懷からの反対を受けて、小田切は李厚祐との間で協同建設の合意について再確認するために会見を行った。合意の条件に変更は生じなかったが、新たに株主名簿中に日本人

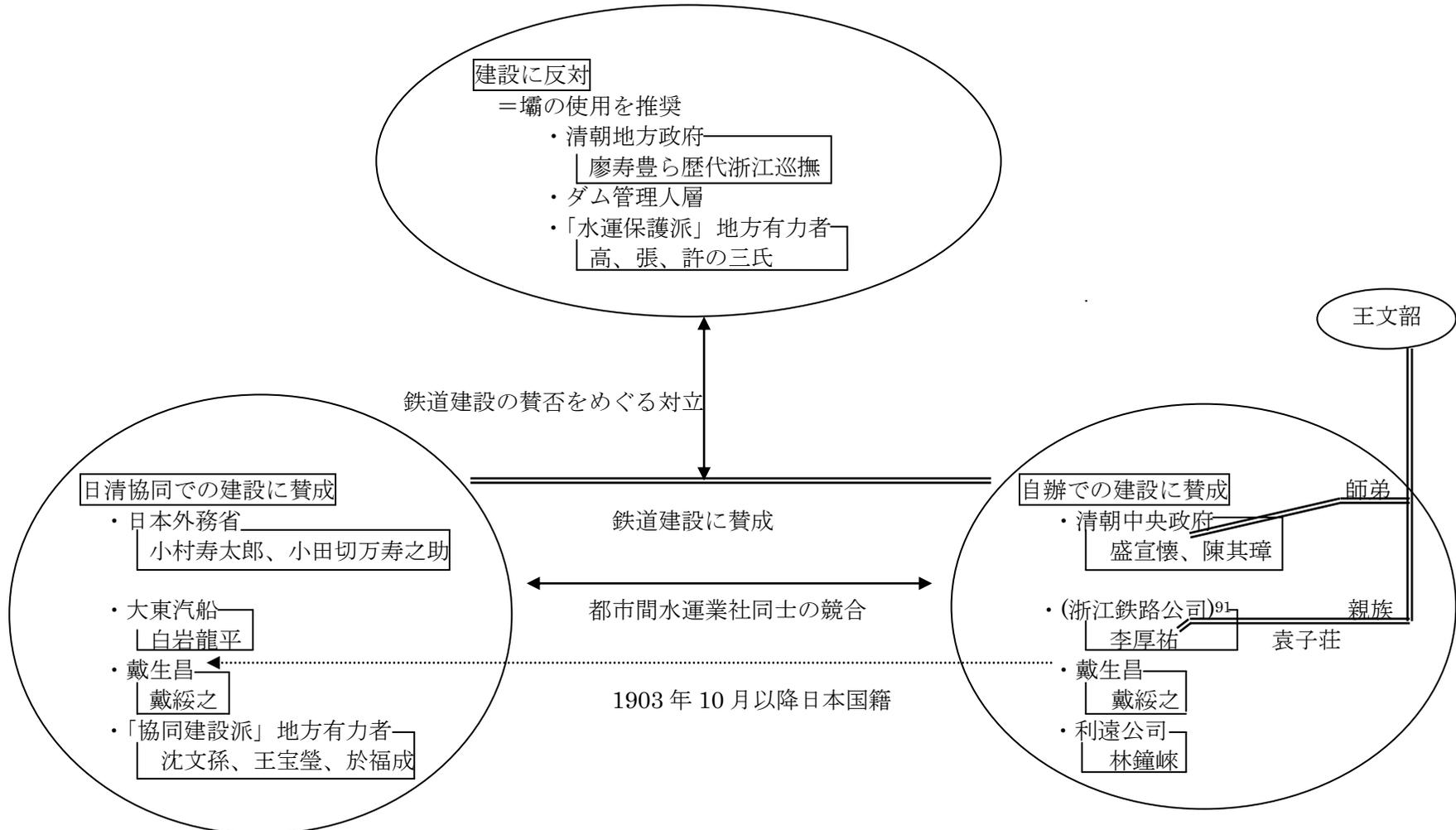
---

<sup>88</sup> 「明治 37 年 2 月 1 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 19 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>89</sup> 「鐵路之不甘合資」(『警鐘日報』1904 年 5 月 25 日)。

<sup>90</sup> 「明治 37 年 2 月 5 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 21 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

図4「杭州鉄道の建設をめぐる人物相関図」



91 本論中の時点ではまだ設立されていないため括弧を付した。

名が掲載されるのは株主間の折り合いと清国官吏との関係に齟齬をもたらす危険があるため、可能な限り「清国人」<sup>92</sup>名義で出資するよう李厚祐から新たに求められた<sup>93</sup>。小村は小田切に、この要求を受け入れることを許可すると同時に、以後は技術者に日本人を雇用させることに尽力するよう命じた<sup>94</sup>。

続いて盛宣懐が日本人技術者を雇用することに反対し、代わりにアメリカ人技師を雇用するよう李厚祐に薦めた。李厚祐がこれを受け入れたために、日本外務省は小田切を通じて盛宣懐に抗議した<sup>95</sup>。会談の結果、盛宣懐は測量に日本人技師とアメリカ人技師を共に雇用するが、日本人技師は無報酬(ただし往復客舎の実費のみ支払う)とすること、測量後に開始する敷設工事に日本人技師を用いる時は契約内容を協議してから報酬を給与することの二つを条件に、日本人技師の雇用を認めるとした。小田切はこれに不満であったが、「敷設工事ニ本邦技師ヲ併用セシムルノ端緒」と考え、条件を受け入れることを小村に提案した<sup>96</sup>。

小村をはじめとする日本外務省は小田切の提案を受け入れたと思われる。同省において技術者派遣計画の綱領が定められてゆく一方で、盛宣懐は日本人技師の工事介入に批判的な態度を取り続けた。そもそも盛宣懐は、李厚祐らと「協同建設派」を協力させる際に、技術者と資材を日本だけでなくイギリスからも受け入れることを表明していた。杭州鉄道に関して盛宣懐は、日本が単独で事業に介入することを警戒していたのである<sup>97</sup>。一方李厚祐も、株主一同の了解を得ないことには実際に日本人技師が工事に着手することはできないとした。こうして日本人技術者の雇用問題は、日本外務省と李厚祐の間では取り決めがなされているにも関わらず契約内容が実行に移されないという状態に陥った。日本外務省は有効な解決策を打ち出すことができず、日清協同建設計画は行き詰まった<sup>98</sup>。

日本人技術者の雇用を巡る問題が懸案化した一方で、李厚祐は盛宣懐が推薦したアメリ

---

<sup>92</sup> 史料中の言葉のまま。

<sup>93</sup> 「明治 37 年 4 月 19 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 58 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>94</sup> 「明治 37 年 4 月 20 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛電報第 120 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>95</sup> 「明治 37 年 4 月 30 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 67 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>96</sup> 「明治 37 年 5 月 20 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 82 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>97</sup> 「各省鐵路彙誌」(『東方雜誌』第 1 卷第 2 期、光緒 30 年 2 月 25 日)。

<sup>98</sup> 「明治 37 年 6 月 30 日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第 104 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

カ人技師を雇用することもなく、測量に始まる具体的な各種工程に着手せずにいた。その理由は、建設工事がイギリスの鉄道建設権に抵触して訴えられた場合に、盛宣懐が責任を負うことを確約しなかったからである<sup>99</sup>。従って日本外務省が李厚祐との協同建設を成功させるには、盛宣懐から、イギリスの建設権に抵触した際の保障を李厚祐に与えさせることが必要となった。同年9月、駐清公使の内田康哉を通じて清朝中央政府のうち外務部と商部から盛宣懐に圧力をかけようと試みた。しかし、両部はともに、問題は李厚祐に一任したと回答し、彼に建設を開始するよう督促するのみであった<sup>100</sup>。

#### (4) 日本外務省のジャーディン・マセソン商会への対応

清朝中央政府は、李厚祐に対して、日清協同での鉄道建設の開始を督促しつつも、それがイギリスの鉄道建設権を侵害した際に生じるであろう責任を負うことを確約しなかった。こうした状況の中で李厚祐はジャーディン・マセソン商会に状況を説明し、単独で同商会との交渉を開始した。李厚祐との交渉を契機として、ジャーディン・マセソン商会は杭州鉄道問題への介入を始めた。これは1900年5月の若松兎三郎の提案以来、日本外務省が危惧し続けていた事態であった。

杭州鉄道建設計画の進行状況を把握したジャーディン・マセソン商会は、1904年12月に小田切へ次の三点を通告した<sup>101</sup>。

1. 滬杭甬鉄道本線の一部に組み込むために杭州鉄道の「買入」の予約をしたいこと。
2. 日本人技師をジャーディン・マセソン商会の名義で雇用したく、また、その費用は杭州の「清国資本家」が出すこと。
3. 工事の監督にはジャーディン・マセソン商会の技師があたること。

これに対して小田切は、第1の点については異論が無く、他二点については小村に報告

---

<sup>99</sup>「明治37年6月24日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第98号」、「明治37年6月30日付 上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第104号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>100</sup>「明治37年9月20日付 駐清公使内田康哉から外務大臣小村寿太郎宛機密第99号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>101</sup>「明治37年12月20日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第209号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。以降「機密第209号」と略す。

なお、ジャーディン・マセソン商会が介入を始める前から杭州鉄道の重要性は列強の広く知るところであった(“Hangchow. From Our Own Correspondent. 26th August,” *The North-China Herald* Sept.3, 1909)。

し指示を受けてから回答すると返答し、同時に日本居留地内に停車場を建設することと鉄道と汽船の連絡を可能にすることについて意見を求めた。この二つの問題についてジャーディン・マセソン商会は自社とは無関係であるとし、容認した。日本外務省と李厚祐らの間で取り交わされた協同建設の条件のうち、最も重要な条件 4 および 6 については、日本の要望がジャーディン・マセソン商会によって承諾されたと言える<sup>102</sup>。この問題について盛宣懷が停車場の建設予定位置に異議を申し立てたが<sup>103</sup>、小田切は、李厚祐との協同建設の合意の条件を容易に変更することは認められないと反論した。盛宣懷はこの反論を認めなかった。

このように、同年 7 月に李厚祐との間で再確認した居留地内での停車場の建設、日本人技師の雇用、鉄道と汽船の連絡の三点が、ジャーディン・マセソン商会の介入を契機に再び紛糾することになったのである。日本外務省が袁子荘との間で策定した日清協同建設の 6 条件は、ジャーディン・マセソン商会の介入によってその半分が実施されずに棚上げとなったと言える。これを受けて小田切は、ジャーディン・マセソン商会への対応に主眼をおいた三つの意見を小村に提出した<sup>104</sup>。

1. ジャーディン・マセソン商会の提案を、商会と盛宣懷の滬杭甬鉄道借款に関する交渉経過を観察しつつ、拒絶の方向で考えていくべきである。
2. 同商会はイギリス外務省と密接な関係にあり、商会の提案を拒絶することはイギリス外務省を刺激する。さらに、拒絶した場合は「少クトモ清国官商ニ對シテ彼是ト故障ヲ提出シ」李厚祐らは一層進退が窮まる。そうなれば杭州鉄道の協同建設は容易に遂行できず、居留地は鉄道の利益を受けられない。そのため、同商会の提案を拒絶することは日本にとって必ずしも得策とは思えない。
3. 以上の二点から、内外の事情を考査の上、本国外務省からの詳細な指示を求める。

小田切の意見は、ジャーディン・マセソン商会とイギリスの意向を懸念し、動静を見守ることを提案する消極的なものであった。その後、日本の杭州鉄道建設計画は「滬杭甬鉄道関係雑纂」中から徐々に姿を消し、代わって杭州鉄道の本線に当たる滬杭甬鉄道の建設をめぐる清朝政府、地方有力者、イギリス外務省およびジャーディン・マセソン商会の競争に関する報告が続くことになる。

---

<sup>102</sup> 「機密第 209 号」。

<sup>103</sup> 「機密第 209 号」。

<sup>104</sup> 「機密第 209 号」。

日本の杭州鉄道建設計画はこの時点で袋小路に入り、実質的に無期延期になったと考えられる。1906年から滬杭甬鉄道の自辦建設運動が激化し、1907年7月には杭州鉄道が李厚祐を幹部に含む民間の鉄道建設会社である浙江鐵路公司によって建設された。日本による杭州鉄道への介入は清末期の時点で失敗に終わったのである<sup>105</sup>。

## 小結

杭州鉄道の協同建設計画が破綻したことは、その後の日中両国に少なからぬ影響を与えた。まずは、1907年以降の日本の居留地と内河水運事業の様子を、府城近郊水運と都市間水運の二点から考察しておく。

杭州鉄道は1907年7月24日に李厚祐らによって建設された。選択されたルートは東回りであった。それにも係らず日本の居留地経営は改善されなかった。その原因は、杭州鉄道の停車場を日本の居留地と接する位置に建設できなかったために、杭州鉄道と大東汽船の航路を接続できなかった点にある。

登雲橋停車場は杭州の海関との連絡が極めて不便な位置にあった。そのために杭州の貿易商は杭州鉄道の竣工後も従来の石造壩を通過する水上運送を使用し続けた<sup>106</sup>。東回りルートでの杭州鉄道の開通は、停車場が登雲橋となったために、府城近郊水運の在り様を変えることはなかった。そして貿易商が登雲橋を用いる以上、登雲橋と航路が接続されていない大東汽船等日本の内河水運業社の顧客が増えることはなかった。若松兎三郎らが主張したように、杭州の居留地の発展は、居留地と钱塘江を直結する鉄道を建設することで大東汽船が杭州-上海間の運送業のシェアを獲得し、居留地を府城近郊水運と都市間水運のハ

---

<sup>105</sup> 鉄道省運輸局編『支那之鉄道 昭和十三年十月改訂』（大空社、2004年版）。

時系列的に本章の続篇にあたる拙稿「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）、同「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）を見ても、1904年12月のジャーディン・マセソン商会からの通達以降に、日本外務省が滬杭甬鉄道の建設・経営に介入することは無く、状況報告に徹していたことが窺える。

なお、この時期の長江流域の鉄道利権をめぐる日英の緊張した関係については久保田裕次「日露戦後における日本外交と清朝の鉄道政策」（『日本歴史』第764号、2012年1月）に詳しい。

<sup>106</sup> 「杭州鉄道状況」（『通商彙纂』第11号、明治41年2月28日）、「杭州四十年貿易年報」（『通商彙纂』第45号、明治41年8月18日）。

ブとして機能させられるか否かにかかっていた。府城近郊水運の在り様が変わらないのであれば、居留地の状況が変化するはずもなかったのである。

杭州鉄道の建設には、都市間水運業に従事していた大東汽船に代表される日本の内河水運業社の経営不振を改善することが期待されていた。しかし、上述のとおり停車場が登雲橋となったために計画は水泡に帰した。日本資本の内河水運業の経営が好転する機会もこれと同時に失われた。大東汽船は 1907 年に大阪商船、湖南汽船、日本郵船と合併し日清汽船株式会社として再編されたが、芳しい業績を上げることができな<sup>107</sup>。

特に、滬杭甬鉄道のうち上海-杭州間が、登雲橋と接続するようにして開通した 1909 年以降、上海-杭州間航路の経営は更なる悪化の一途を辿った<sup>108</sup>。輪船招商局や戴生昌も同様に被害を被った<sup>109</sup>。開通以前にも杭州と上海からそれぞれ路線が敷設されていたが、蘇浙の境界である楓涇で途切れており、切符の買い替えや乗客・貨物の乗り換え等の手間から敬遠されていた。また上海-杭州間の開通はこのリスクを解消するものであったため、海関の利用には不便であるが、銭塘江沿岸から登雲橋を経由して上海に向かう際に、水運ではなく鉄道を用いる者が激増した<sup>110</sup>。

このように都市間水運の将来は、停車場の位置だけでなく、滬杭甬鉄道の上海-杭州間の開通にも大きく左右されていたのである。そして日本外務省にとって、杭州鉄道を支線とする同線の建設権への介入は、イギリスとの親和的な関係を維持する必要性から困難であった。

杭州における日本の鉄道・水運事業は、府城近郊水運の代替としての杭州鉄道と、都市間水運業そのものを衰退させた上海-杭州間鉄道の双方を、自国に有利なものとして建設することができなかったことから失敗に終わったと考えてもよいだろう。その後 1910 年に、日清汽船は東洋汽船とともにその経営不振が帝国議会で非難されるに及んだ<sup>111</sup>。こうした

---

<sup>107</sup> 前掲『日清汽船株式会社三十年史及追補』、188-190 頁。

<sup>108</sup> 同上。

<sup>109</sup> 「上海杭州間汽車開通後内河航行船ニ及ホス影響」（『通商彙纂』第 58 号、明治 42 年 10 月 20 日）、「杭州四十二年貿易年報」（『通商彙纂』第 33 号、明治 44 年 6 月 15 日）、「事変中ノ杭州」（『通商彙纂』号外、明治 44 年 12 月 21 日）。

<sup>110</sup> これに伴い石造壩の利用者が減り、水運業者だけでなく地方政府も、その財政に負の影響を受けたと考える。現地の水運業の変容と地方財政の関係については、今後の課題としたい。

<sup>111</sup> 「衆議院議員武田貞之助提出海事政策殊ニ其航業上ノ監督及実績ニ関スル質問書逡信省へ向付ノ件」国立公文書館所蔵『公文雑纂』明治 43 年、第 32 卷「帝国議会第 26 回 3 止」所収。

状況から逓信省は 1912 年に上記三線への補助金の交付を停止した。続いて 1915 年、同航路は廃止された<sup>112</sup>。杭州鉄道を日本資本の影響下で建設できなかったことはその後の日本の長江内河水運事業の将来に大きな影響を与えていたと言える。

次に、同じく 1907 年以降の中国交通史、特に滬杭甬鉄道の歴史を論じる上で、杭州鉄道の外資による建設の可否をめぐる問題がどのような意義を有するのか整理する。これにより、本章の議論を次章以降につなげてゆきたい。

日本資本の内河水運と鉄道建設事業への介入の試みは、中国国内の知識人層に交通利権の重要性を認識させた。当時広く購読されていた雑誌の一つである『東方雑誌』は、上海、蘇州、杭州間の水運と鉄道を例に、これらの経営が外国人に干渉されることに対して警鐘を鳴らしていた<sup>113</sup>。管見の及ぶ限り、これは江蘇・浙江両省の境目にあたる地域の鉄道利権を保護する意図が、民間の側から明確に主張された最初期の事例である。

1904 年 12 月は、滬杭甬鉄道が国有化される 1914 年に至るまで続く同線の利権回収運動の萌芽といえる時期であった。同月 7 日、商部左参議王清穆は商部に鉄道・航路利権の保護を提唱した。その論拠として、杭州鉄道問題に関する英日両国の動向と水運利権が侵害される危険性が述べられていた。この提唱は江浙両省の地方有力者に大きな影響を与えた。王清穆、張謇、湯寿潜、劉錦藻、許鼎霖、李厚祐らは王清穆の提唱に応じて 1905 年 3 月に航運利権の民間資本による保護を目的とした会社の設立を、同年 9 月には滬杭甬鉄道の自辦建設のための会社の設立を商部に請願した。これが、滬杭甬鉄道の利権回収運動の主体となった浙江鐵路公司である。杭州鉄道問題は、地方有力者が滬杭甬鉄道の利権の保護を強く意識するようになったきっかけの一つと言えるだろう<sup>114</sup>。

その後、地方有力者の動向はより排外的なものとなり、続く第二章で詳しく述べるように、最終的には清朝が軍隊の南下させることで鎮静化を図るほどの激しさを見せることとなる。一方、全ての地方有力者が同程度に排外的であったのではなく、極端な例では本章で取り上げた沈文孫らのような列強の資本に親和的な地方有力者も存在し続けていたことに留意したい。滬杭甬鉄道の自辦建設が実際には非効率的な経営しかなしえず、全線の竣工が困難であったことが判明した時、地方有力者はそれぞれの権益を保持しうる限りにお

---

<sup>112</sup> 早稲田大学図書館所蔵大熊重信関係資料、逓信大臣林有造『大東汽船合資会社命令書』（明治 31 年 7 月 9 日）、東亜同文会編『支那省別全誌』第 15 卷「江蘇省」（東亜同文会、1920 年）342 頁、前掲『日清汽船株式会社三十年史及追補』17-21 および 188-190 頁。

<sup>113</sup> 「論今日急保内河航路権」（『東方雑誌』第 1 卷第 11 期、光緒 30 年 11 月 25 日）。

<sup>114</sup> 『光緒朝東華録』（光緒 31 年 8 月丁卯）。

いて、世論に反して外国資本の導入に肯定的な態度を見せる等、多様な反応を示すことになる。従来の政治史的な研究では「地方有力者」と一括りにされた彼らの多様性と、それに応じた列強の外交姿勢の変容が、中国近代鉄道史および外交史にどのような影響を与えていったのか。これが、第二章から第五章に通底する筆者の問題意識である。

また、滬杭甬鉄道の建設において中国中央政府と列強が最も苦悩したものは、借款の条件ではなく、借款契約が地方有力者の反対により実行されないことであった。この点においても、杭州鉄道の事例は清末民初期における滬杭甬鉄道の建設に関する問題の端緒と言えるだろう。

## 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

### 第一節 滬杭甬鉄道の自辦建設

#### (1) 滬杭甬鉄道の自辦建設に再評価を試みる理由

光緒新政とは、1901年以降に西太后を主とする清朝中央政府が推し進めた政治改革である。清末期のうち、光緒新政期とはこの改革が行われていた時期を指す。

光緒新政期における鉄道建設事業については、洋務運動以降に急速に進められた近代的インフラストラクチャー整備の好例として、これまで多くの研究がなされて来た。特に今日まで重視されて来た論点の一つとして、鉄道建設事業が失敗した経緯とその原因についての議論が著名である。その論点は一般的に次の四点にまとめられる<sup>115</sup>。

1. 鉄道建設は、当初外国からの借款に依拠して行われる予定であった。
2. 借款に依拠した建設計画に対して、利権回収運動の高揚から各地の地方有力者が、自辦建設を主張するようになった。
3. 清朝政府は自辦建設の開始を許可した。
4. しかし、列強の圧力に屈した清朝が借款の導入と既成路線および鉄道所有権の国有化を試みた結果、世論から大きな反発を受けた。反発は四川省の保路運動のように革命の原動力の一つとなり、結果、清朝の鉄道政策は挫折を余儀なくされた。

この議論に対して、清朝政府による自辦建設の断念と借款の導入、および所有権の国有化の決定は合理的な判断であったとする研究成果も現れつつある<sup>116</sup>。こうした清末期の鉄

---

<sup>115</sup> 欧文では E-tu Zen Sun *Chinese railways and British interests, 1898-1911* (New York, King's Crown Press, 1954); Lee En-han *China's quest for railway autonomy 1904-1911* (Singapore, Singapore University Press, 1977); Min Tu-ki; Philip A. Kuhn and Timothy Brook, eds., *National polity and local power: the transformation of late imperial China* (Cambridge, Mass., Council on East Asian Studies, Harvard University; Harvard-Yenching Institute, Distributed by Harvard University Press, 1989)等。

中文では宓汝成『帝国主義与中国鉄路:1847-1949』(上海、上海人民出版社、1980年)、関烈「浙路公司的集資本与経営」(『近代史研究』総第39期、1987年5月)、王致中『中国鉄路外債研究、1887-1911』(北京、経済科学出版社、2003年)、尹鉄『晚清鉄路与晚清社会変遷研究』(北京、経済科学出版社、2005年)、馬敏・朱英『辛亥革命時期蘇州商会研究』(武漢、華中師範大学出版社、2011年)等。

和文の研究については以降適宜脚注に記す。

<sup>116</sup> 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌 ―電信・鉄道ネットワークの形成と中国国

道政策の方針転換に対する再評価は近年なされ始めたばかりで、いずれの研究成果も鉄道政策全体を巨視的に考察するものである。今後は個別具体的な研究がなされることも重要となるだろう。本章はその一助となるべく、滬杭甬鉄道のケースについて論じる。

まずは滬杭甬鉄道の概略を述べる。1895年、両江総督代理であった張之洞が借款による鉄道建設を推進した際に、その一環として滬杭甬鉄道の建設計画が立ち上げられた<sup>117</sup>。建設が予定された上海-杭州-寧波間の位置を巨視的に確認したものが図5「中国大陸東部沿岸図」であり、更にその三都市近隣を拡大したものが図6「滬杭甬鉄道略図(1911年10月時点)」である。また外債を導入した他の主要な鉄道と比較するべく、それらと滬杭甬鉄道を表にまとめたものが、表2「借款により建設が計画された主要な鉄道の全長および貸与額一覧(1914年4月ごろ)」である。全線が開通した場合、全長は334.8kmとなる。当時の主たる鉄道の中ではとりたてて長くも短くもない。借款契約によれば、1908年ごろにイギリス外務省が全線竣工に必要なとした資金の額は150万ポンドである。同時代の他の鉄道と比較すると、やや1kmあたりの費用が高いようにも見えるが、川や丘陵等建設ルート上の地形の問題もあるため、一概にそうと考えることは難しい<sup>118</sup>。軌間は標準軌(4フィート8.5インチ)である<sup>119</sup>。運行本数は、上海-杭州間が1912年8月の時点で1日5本(往復10本)<sup>120</sup>、杭州-寧波間のうち本論文が考察した期間内に開通した寧波-曹百間が1913年12月の時点で1日2本(往復4本)であったことが確認できる<sup>121</sup>。同線の資産価値は、1914年ごろに国有化される際に北京政府から江蘇鉄路会社に315万上海両<sup>122</sup>、浙江鉄路会社に800万上海両<sup>123</sup>が支払われていることから、およそ1115万上海両であったと推測される。

議論を19世紀末の時点に戻す。1897年以降、督辦鉄路大臣を務めた盛宣懷は列強と鉄

---

家統合の変容一』(日本経済評論社、2006年)、崔志海「論清末鉄路政策的演变」(『近代史研究』総第75期、1993年5月)。

<sup>117</sup> なお、当初の計画では経済・軍事の両面で有為であることから、江浙両省を接続することを主な目的として蘇州-杭州間での建設が予定されていた(「籌辦江浙鉄路摺」『張文襄公全集』40巻、光緒21年11月12日。「致総署」『張文襄公全集』78巻、光緒21年7月18日戌刻発)。

<sup>118</sup> 馬里千等編著、王学俊校『中国鉄路建築編年簡史(1881~1981)』(北京、中国鉄道出版社、1983年)。

<sup>119</sup> 満鉄北京公所研究室編『支那鉄道概論』(大空社、2004年版)。

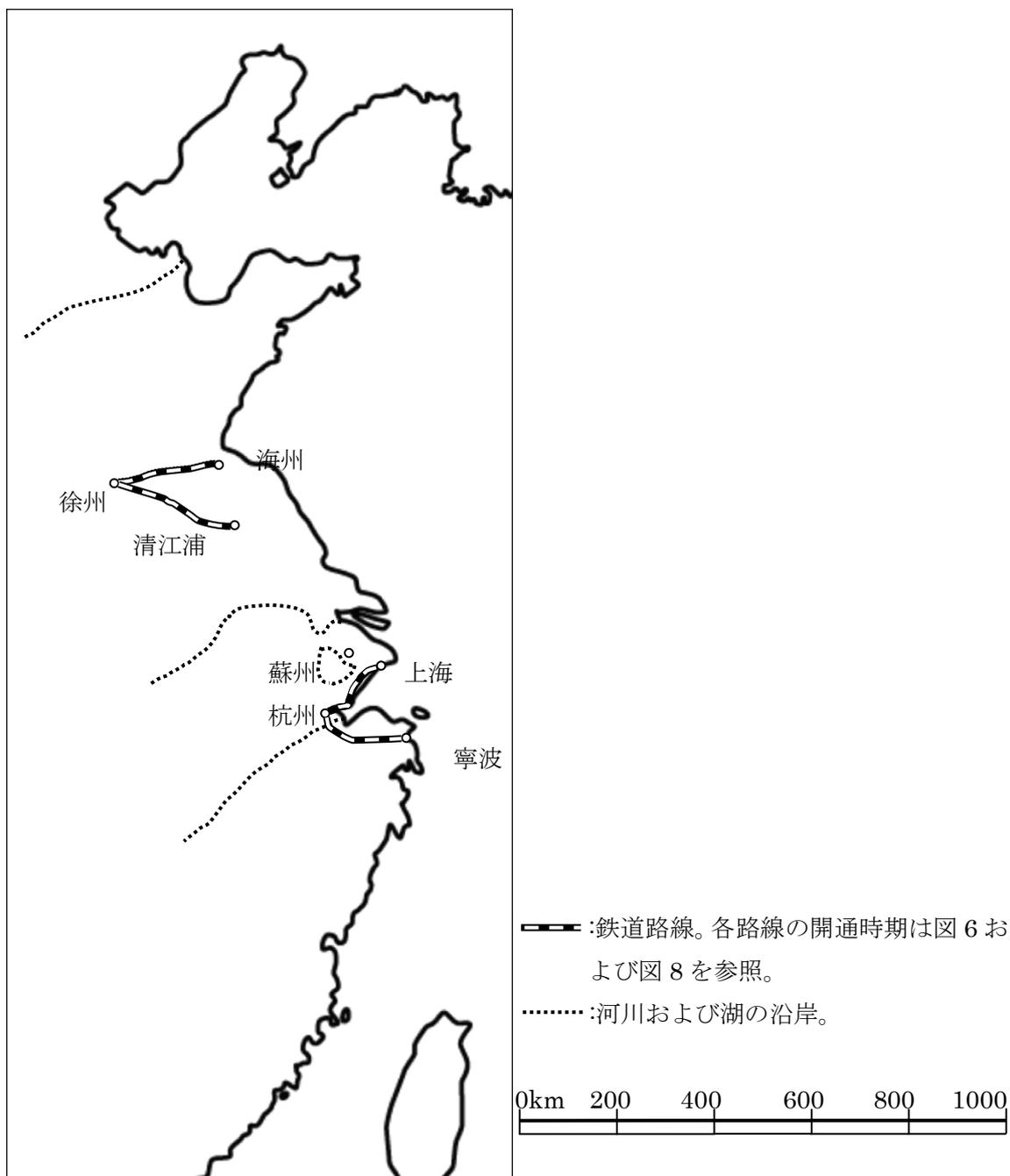
<sup>120</sup> 「上海附近水陸交通状況」(『通商彙纂』第9号、大正元年9月10日)。

<sup>121</sup> 「大正2年12月19日付 在杭州領事館事務代理深沢暹から外務大臣男爵牧野信頭宛公信第169号」『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雜纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」(全4冊)所収。

<sup>122</sup> FO228/2493 Enclosure4 of S. F. Mayers to J. N. Jordan, Feb.16, 1914

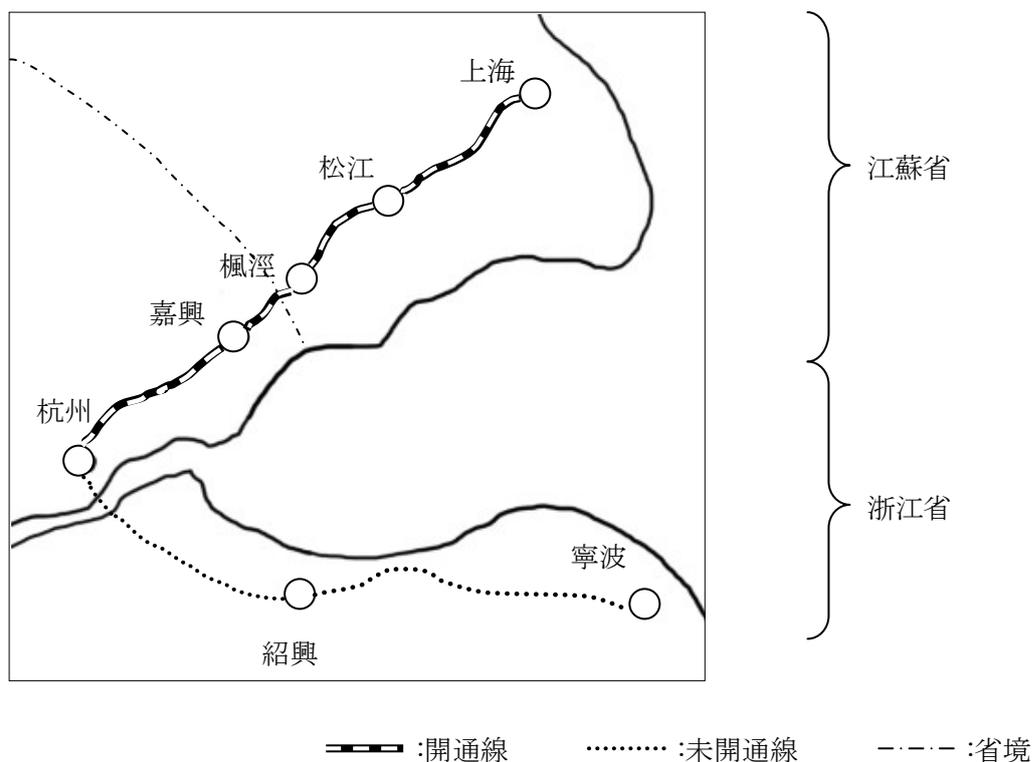
<sup>123</sup> FO228/2493 Enclosure of S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.21, 1914.

図5 「中国大陸東部沿岸図」



出典) 「白地図、世界地図、日本地図が無料」 < <http://www.freemap.jp/>>(2012年12月29日アクセス)、鉄道院管理部国際鉄道課『支那之鉄道』(鉄道院管理部国際鉄道課、1912年)、満鉄北京公所研究室編『支那鉄道概論』(大空社、2004年版)および鉄道大臣官房外国鉄道調査課編『支那之鉄道 大正十一年十月改訂』(大空社、2004年版)を参考に筆者作成。

図6 「滬杭甬鐵道略図(1911年10月時点)」



出典) 鐵道院管理部國際鐵道課『支那之鐵道』(鐵道院管理部國際鐵道課、1912年)、滿鐵北京公所研究室編『支那鐵道概論』(大空社、2004年版)、鐵道大臣官房外國鐵道調查課編『支那之鐵道 大正十一年十月改訂』(大空社、2004年版)、『中国鐵路全圖』(出版者不明、1900年)、參謀本部・陸地測量部・臨時則圖部『假製南支那十萬分一圖』上海17号「嘉興府 支那浙江省」(參謀本部、1910年)、『江蘇省全圖』(上海商務印書館、1912年)、凌雲書房編集部編『中国分省地圖 1918年—1944年』(凌雲書房、1981年)を参考に筆者作成。

表 2 「借款により建設が計画された主要な鉄道の全長および貸与額一覧(1914 年 4 月ごろ)」

鉄道名	全長(未成部分)	貸与額	利率	出資国名
滬杭甬鉄道	334.8km(138.4km)	150 万ポンド	5%	イギリス
広九鉄道	178.6km	200 万ポンド	5%	イギリス
浦信鉄道	(563.3km)	307,256 ポンド 13 シ リング 5 ペンス	6%,7% <sup>124</sup>	イギリス
京奉鉄道	952.8km	230 万ポンド	5%	イギリス
道清鉄道	151.3km	70 万ポンド	5%	イギリス
滬寧鉄道	310.6km	290 万ポンド	5%	イギリス
汴洛鉄道	183.8km	2500 万フラン	5%	ベルギー
同成鉄道	(1553.1km)	1000 万ポンド	6%	ベルギー・ フランス
京漢鉄道	1213.5km	1 億 1250 万フラン 500 万ポンド 220 万円	5% 5%,4.5% <sup>125</sup>	ベルギー イギリス 日本
津浦鉄道	1009.1km	500 万ポンド	5%	イギリス・ ドイツ
川漢粵漢鉄道	(1931.3km)	600 万ポンド	5%	イギリス・ ドイツ・ フランス・ アメリカ
正太鉄道	249.5km	4000 万フラン	5%	ロシア
吉長鉄道	127.1km	247 万円		日本

出典) 「列強与中国之鉄路」(『東方雑誌』第 10 卷第 10 期、中華民国 3 年 4 月 1 日)、満鉄北京公所研究室編『支那鉄道概論』(大空社、2004 年版)、千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌:電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』(日本経済評論社、2006 年)、尹鉄『晚清鉄路与晚清社会変遷研究』(北京、経済科学出版社、2005 年)、宓汝成『帝国主義与中国鉄路:1847-1949』(上海、上海人民出版社、1980 年)を参考に筆者作成。

<sup>124</sup> 第一回が 6%、第二回が 7%。

<sup>125</sup> 返済期間である 30 年間のうち前半 15 年間の利率が 5%、後半 15 年間の利率が 4.5%。

道借款契約を次々と締結した。1898年10月15日、盛宣懷とジャーディン・マセソン商會の間で滬杭甬鉄道借款の仮契約が締結された。しかし、その後イギリスは建設作業を開始しなかった<sup>126</sup>。やがて1904年ごろから、当時各地で活発化し始めていた利権回収運動の影響を受けて江蘇・浙江両省の地方有力者が滬杭甬鉄道全線の自辦建設を提唱するようになった。清朝はこれを許可したものの、最終的には再度借款建設を企図するようになったのは上述の通りである。

滬杭甬鉄道は、清朝がそのように鉄道政策の方針を転換させた最初期の事例である。よって、その過程を解明することは、ひいては滬杭甬鉄道に限らず清末期中国における鉄道政策の転換の動機についてより深い理解を得ることに結びつくはずである。

このように清末鉄道史研究上に大きな歴史的意義を有すると思われる滬杭甬鉄道建設事業であるが、その評価は今日もなお相反している。滬杭甬鉄道は清末鉄道政策転換の最初期の事例として著名であるが、一方で鉄道政策転換によって挫折したとされる自辦建設の成功例としても同様に名高い。この見解の相違は極めて重要である。もし滬杭甬鉄道の自辦建設が、高い経営効率性と全線竣工の可能性を十分に有していたのであれば、清朝の借款導入・国有化決定は不要なものであり、鉄道建設事業を破綻させた原因として理解される。しかし成功例とされる滬杭甬鉄道の自辦建設が実際には非効率的な経営をしており、かつ全線竣工の可能性が低いものであったならば、清朝の鉄道政策転換は合理的なものと理解することが可能になる。本章において筆者が滬杭甬鉄道の自辦建設の再評価を試みる理由はこの点にある。

以上に述べた研究動向、およびそこから生じた問題関心にに基づき、本章は次のように議論を展開する。先ず方針転換に至った背景を、資金や石材の調達や用地買収等につまわる、可能な限り当時の実態に即した知識に基づいて自辦建設の経営状況から探る。そこで得られた理解を前提として、次に借款導入・国有化の決定を強要したとされるイギリスと清朝との交渉過程を検討する。そして最後に、滬杭甬鉄道の事業方針の転換が有する歴史的意義を再考する。この三つの考察を経て、光緒新政期における鉄道政策の転換の背景と意義を検討することが本章の目的である。

---

<sup>126</sup> その理由は、1904年以前の段階ではイギリスの関心はアメリカが敷設権を得ていた武漢-杭州間鉄道への介入に向けられていたためと考えられている(藤井正夫「清末江浙における鉄路問題とブルジョア勢力の一側面」『歴史学研究』第183号、1955年5月)。

## (2) 自辦建設の動機

滬杭甬鉄道における自辦建設の動機は次の三つである。

最も著名なものとして、先ず借款を經濟侵略と看做しこれを防ごうとする愛国主義的な動きが挙げられる。清末期の地方有力者の愛国主義は、滬杭甬鉄道に限らず利権回収運動を研究する際にしばしば注目されてきた点であり、これまでに多くの業績が蓄積されている<sup>127</sup>。

次に、自辦建設運動を推進する機関として地方有力者によって設立された江蘇鐵路公司および浙江鐵路公司を、政治的発言力の育成の場とすることである<sup>128</sup>。公司構成員のうち、預備立憲公会に関係する地方有力者が現地の鉄道行政を通じて地方自治に資しうるだけの政治力を獲得しようとした動きがこれに当る<sup>129</sup>。

最後に借款の返済責任を回避することである。この動機は自辦建設が提唱された当初は存在せず、借款の担保に地方の財政収入を充てることが中英間で内定された 1907 年 8 月以降、次第に上海商務總會系の地方有力者に強い影響を与えるようになった<sup>130</sup>。浙江鐵路公司の幹部の多くは、揚子江デルタ地域における各種ギルドの指導者層に当たるような商業資本家によって構成されていた上海商務總會の幹部を兼任していた。彼等にとって省財政が返済責任を負担することは避けるべき問題だったのである。また、現地の地方官僚が自辦建設に協力的であったのもこの第三の動機からである<sup>131</sup>。

これら三つの動機のうち、前二者については当時の報道・言論が関心を抱いたらしく、『申報』『東方雜誌』等に関する記述が多く見当たるが、第三の動機について表立って論じられた記録は数少ない。しかし、この第三の動機が自辦建設と清朝政府の関係を読み解

---

<sup>127</sup> 脚注 115 参照。

<sup>128</sup> 栗林幸雄「浙江鐵路公司研究についての覚書 ―地域エリートの政治活動―」（『史峯』第 10 号、2004 年 2 月）。

<sup>129</sup> 「争路権与立憲關係」（『申報』1907 年 11 月 19 日）、栗林幸雄前掲「浙江鐵路公司研究についての覚書」、尹鉄前掲『晚清鐵路与晚清社会変遷研究』等。本論文第四章で扱う浙江省諮議局が、同様に自辦建設運動を政治力の獲得に利用していたことについては沈曉敏『処常与求变 ―清末民初的浙江諮議局和省議會―』（北京、生活・讀書・新知三連書店、2005 年）に詳しい。

<sup>130</sup> FO228/2523 Inclosure2 in No.1.Sir. J. N. Jordan to Sir. E. Grey, No.370 Aug.7, 1907.

<sup>131</sup> 「明治 40 年 10 月 5 日付 在上海總領事館事務代理尾崎洵盛から外務大臣林薫宛公信第 362 号」『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』前掲「滬杭甬鉄道關係雜纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」所収。

く上で大きな役割を果たすこととなる。

### (3) 自辦建設の難航

ここでは、滬杭甬鉄道自辦建設の実態を、建設準備、工事、資金調達の三つの側面から見てゆく。これまでの鉄道史研究の主たる関心は、利権回収運動や借款交渉と言った鉄道権益を巡る問題に注がれてきた。筆者はこれに対して、鉄道建設自体のミクロな様相を検討することで、これまでの研究潮流とは異なった視座を提示できるのではないかと考える。

#### ①建設準備段階の問題

建設準備の上で問題となったのは、技術者と資材の不足であった。

まずは技術者の問題から見てゆく。浙江鉄路公司是 1905 年 7 月の設立から一ヶ月前後の段階で、技術面に不安を抱いていた。そしてそれを補うために日本との協同建設を模索していた<sup>132</sup>。鉄路公司設立以前から浙江省地方有力者の巨頭である李厚祐との協同建設を企図していた日本は、これを快諾し、日本鉄道会社事務員一名を技術教官として派遣した<sup>133</sup>。日本が自辦建設に協力的であったのは、杭州鉄道の建設が居留地の繁栄と密接に関係していたからであった。ただし、浙江鉄路公司からの技術教官の派遣要請は鉄道敷設分野ではなく、鉄道事務分野に限られていた<sup>134</sup>。このことが、浙江鉄路公司が最後まで鉄道敷設に十分な技術力を獲得できずに終わる一因となった。

資材面では、特に車両の調達に難航していた。客車に関しては 1909 年を境に国産車両が急増しているが、牽引車については外国産、特にドイツの栄華洋行が提供する車両が依然主力となっていたようである<sup>135</sup>。

---

<sup>132</sup> 「明治 37 年 8 月 24 日付 全権公使内田康哉から外務大臣桂太郎宛電報第 225 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>133</sup> 「明治 40 年 12 月 8 日付 在杭州領事代理吉岡彦一から外務大臣林薫宛公信第 133 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>134</sup> 「明治 39 年 11 月 22 日付 在杭州領事高洲太助から外務大臣林薫宛公信第 106 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>135</sup> 『商辦全浙鉄路有限公司報告』（商務院書館、1911 年）、「Chinese railway schemes. February 5,” *The North-China Herald* Feb.8, 1907.

車両やレール等の購入や整備について考察することが鉄道史研究において重要であることは言うまでも無い。一方、本論文における筆者の主たる関心は鉄道そのものではなく借款にあるため、こうした技術史的な議論は稿を改めて論じたい。

レールは漢陽鉄政局から購入していたとの記録があり、国産であった<sup>136</sup>。これについて日本の杭州領事代理吉岡彦一は、レールの品質如何以前に、調達元の異なる車両とレールの調節に失敗する等技術力不足が問題であることを指摘している。また、吉岡は停車場の建設にも多くの不備が見られたことを報告している<sup>137</sup>。

以上から、自辦建設は、建設準備段階において十分な資材を保有していなかったこと、資材を調達しても技術の不足から、それを十全に取り扱えてはいなかったことが理解できよう。

## ②建設工事段階での問題

両省の鉄路公司による鉄道建設工事が開始されて以降、二つの問題が浮上した。それは採石工事と用地買収の問題である。どちらも工事の進展に伴い自己の權益を侵害された住民による抵抗が問題の核である。これに対する両鉄路公司の対応から、自辦建設の事業推進力がどの程度のものであったのかを検討したい。

まずは採石工事の問題から見てゆく。鉄道建設に用いる石材は現地で採取された。主たる採石場は松江であった。採石工事の際に用いる爆薬の影響で採石場近隣の祖先墳墓群が毀損することから、近隣住民による鉄道事業反対運動が生じた。これに対して浙江鉄路公司総理である湯寿潜は、鉄道を建設する上で採石工事は不可避であり、「公義」有る事業である自辦建設を私情から反対してはならない、と説得を試みた<sup>138</sup>。

湯寿潜の説得は失敗に終わり、事態は武力暴動に進展した。松江の民衆が、採石工事を強行した地方有力者の張葆培の自宅を襲撃したのである<sup>139</sup>。この事件について上海道台は張葆培擁護の立場を明らかにしたため、事態は更に紛糾した<sup>140</sup>。

鉄路公司与地方官僚の力では抑えきれなくなった状況に、農工商部が介入することとなった。農工商部は民間の抵抗を鉄道行政への妨害であると明言した。<sup>141</sup>これによって採石

---

<sup>136</sup> 東亜同文会編『支那省別全誌』第13巻「浙江省」(東亜同文会、1919年)。

<sup>137</sup> 「明治40年12月8日付 在杭州領事代理吉岡彦一から外務大臣林薫宛第133号」、「明治42年3月26日付 在杭州領事代理吉岡彦一から外務大臣小村寿太郎宛公信第25号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>138</sup> 「浙路総理湯蟄仙京卿為蘇路采石事致松江府函」(『申報』1907年8月12日)。

<sup>139</sup> 「採石肇禍事最近電文」(『申報』1907年8月21日)。

<sup>140</sup> 「滬道批張葆培稟」(『申報』1907年8月22日)。

<sup>141</sup> 「部咨嚴辦蘇路採石案」(『申報』1907年9月22日)。

工事に対する抵抗は収束に向った<sup>142</sup>。1907年12月には、採石問題の解決によって上海-嘉興線の迅速な建設が可能になったことが『申報』紙上に記されるようになった<sup>143</sup>。

このように、採石工事の問題については清朝中央官庁の介入によって事態の解決が見られた。続いて用地買収の問題を見てゆく。

両省の鉄道会社が用地買収にあたり先ず警戒したのは、地主による地価の引き上げであった。会社側は鉄道敷設予定地を地主に予測させないために、測量のような実地での業務は極力秘密裏に行った。更に、地方官僚を通じて地価引き上げと住民の抵抗を禁止する旨を通達した<sup>144</sup>。

地価引き上げ禁止の訓告は1906年3月14日に浙江巡撫張会敷から<sup>145</sup>、住民への抵抗禁止の訓告は同年3月17日に仁和、錢塘知縣から発せられた<sup>146</sup>。両訓告に共通しているのは、「公平な価格」で買収するため、抵抗や妨害は不当であるという主張である。「公平な価格」で買収することは、自辦建設における用地買収を進める上で重要な方針とされていた<sup>147</sup>。

こうした地方官僚を通じての訓告は、採石工事問題の時と同様、徒労に終わった。その後、清朝の中央官庁が介入して来たことも、採石工事問題と同じ展開である。商部は用地買収に当たりどのように地価や補償費を査定するのかを「鐵路購地章程」として明文化することで事態の解決を計った。この章程では、購入対象地を等級分けし、それに準じた「公平な価格」による買収が強く主張されている<sup>148</sup>。

採石工事問題は、農工商部の強圧的な介入によって解決した。しかし用地買収問題は中

---

<sup>142</sup> 「滬道請結蘇路採石案」(『申報』1907年9月28日)。

無論、農工商部の介入が即時的に採石問題を解決したわけではない(「不准反阻撓採石之人」『申報』1907年10月6日)。

しかし、この後『申報』上に採石問題に関する記事が掲載されることはなかった。農工商部の介入を転機として、事態はあくまで漸次的に収束に向かったものと考ええる。

<sup>143</sup> 「鐵路工程迅速」(『申報』1907年12月8日)。

<sup>144</sup> FO228/2522 J. L. Smith to Sir. E. Satow, Mar.8, 1906.

<sup>145</sup> FO228/2522 Enclosure1 of J. L. Smith to Sir. E. Satow, No.16, Apr.4, 1906.この訓告を発する際に、張会敷は住民を無知と評している。また『申報』では、暴動は外国に介入のきっかけを与えかねないとして、これを行う住民を「愚民」と評している。清末期における一般住民の鉄道に対する認識については別途議論する必要があるだろう。本論文では、当時の中国国内の官僚と『申報』の記者に相当するような知識人からは鉄道建設を妨害する住民に対して批判的な評価が与えられていたことを確認するに留めておきたい(「論愚民暴動於中国前途之危険」『申報』1906年3月13日)。

<sup>146</sup> FO228/2522 Enclosure2 of J. L. Smith to Sir. E. Satow, No.16, Apr.4, 1906.

<sup>147</sup> 「浙路按次測勘建築」(『申報』1906年3月25日)。

<sup>148</sup> 「商部訂定鐵路購地章程」(『東方雜誌』第3巻第11期、光緒32年10月25日)。

央官庁の介入では解決しなかった。イギリスの駐清公使ジョルダンは、その原因を「公平な価格」が実際には余りに低廉であった点にあると本国に報告している。これを裏付けるように、『申報』には公司側の提示した地価に対して大規模な反対運動が生じた様子が記されている<sup>149</sup>。

住民の不満は、海寧州長安鎮にて武力を伴い爆発した。暴動は張会敷が軍隊を動員したことで鎮静化した。公司による用地買収への反発は1908年3月6日の借款契約締結以降も続くこととなった<sup>150</sup>。

以上の採石工事・用地買収の両問題から見えてくるのは、江蘇および浙江鐵路公司の事業推進力の脆弱さである。実際に鉄道を敷設する段階で、両鐵路公司は周辺住民との間で生じた紛争を独力で解決することができなかった。彼等は清朝中央・地方政府の政治力を背景にしなければ建設工事を進められなかったのである。清朝政府による鉄道所有権の国有化と経営介入は、政府が有する事業推進力を建設工事に直接反映させることを可能にする策であったことが窺えよう。

### ③資金調達の問題

自辦建設が借款を拒絶するのに最も有力な論法は、借款がなくとも民間独力で建設に十分な資金を調達できることを証明することであった<sup>151</sup>。滬杭甬鉄道が自辦建設の成功例と評価されるのも、資金調達に成功したとされるからである<sup>152</sup>。

両鐵路公司は株式による資金調達を行っていた<sup>153</sup>。浙江鐵路公司の資本収集状況については閔烈(1987)<sup>154</sup>が具体的な研究をなしている。これによれば、浙江鐵路公司の資金調達は近代的な有限責任株式制度に基づいて行われており、こうした経営制度上の先進性が滬杭甬鉄道自辦建設の成功の背景とされている。事実、1907年5月以降『申報』紙上にて連載された「認股数目」という株式販売総額と新期大口購入者紹介を兼ねた記事を見る限り、鐵路公司の資金調達は順調であったように見える。

---

<sup>149</sup> FO228/2523 Enclosure1 of Sir. J. N. Jordan to F.O., No.195, Apr.29, 1907; 「商請鐵路購地局酌加田價」(『申報』1907年5月22日)。

<sup>150</sup> 「鐵路購地局被燬之原因」(『申報』1907年7月24日)、「請飭地主收領地價」(『申報』1909年1月11日)。

<sup>151</sup> 「抵制勒借洋款策」(『江浙鐵路風潮』第2冊「兩省拒款函電」)。

<sup>152</sup> 沈曉敏前掲『処常与求變』。

<sup>153</sup> 閔烈前掲「浙路公司的集資本与經營」。

<sup>154</sup> 同上。

これに対して、日英両国の外務省の報告や *The North-China Herald* は、鉄路公司の経営制度の先進性よりも、実際にどれだけの現金が調達されたのかに留意しており、彼等の鉄路公司の資金調達に対する評価は高いものとは言い難い。

自辦建設が開始された 1905 年当初から、イギリス外務省は鉄路公司の資金調達が難航していると理解していた<sup>155</sup>。杭州領事代理のスミスはその原因を、株式の購入を約束した者が、中英間の借款を巡る議論に決着が見られない限り現金払込をする意思がない点にある、と駐清公使サトウに報告している<sup>156</sup>。

自辦建設の資金調達難航を、清朝は 1906 年半ば以降繰り返し行われた商部と郵伝部による各鉄道の経営状況に対する調査の結果から察知しつつあったと思われる<sup>157</sup>。自辦建設での資金調達の難航や技術、資材、事業推進力の不足は、清朝に借款建設と中央官庁による経営介入の必要性を感じさせた。<sup>158</sup>

自辦建設を許可したのは商部であったが、許可を与える上で、次の条件を両省の鉄路公司に課していた。それは、調査、敷設、資金調達、株式分担、用地購入といった諸作業を確実に遂行できることを商部に保証することである<sup>159</sup>。よって、これらを充たしていない自辦建設の許可が取り消されるのは時間の問題であった。

清朝中央官庁中、最初に自辦建設許可の撤回を上奏したのは外務部であった。外務部は鉄路建設の経営主体を民間独力ではなく、官督商辦、或いは官商合辦に改めるべきであるとした<sup>160</sup>。

これを受けて同日の 1907 年 10 月 20 日中に、清朝政府は江浙地方の自辦建設の資金調達状況に対する公的な評価と、それに沿った建設方針の転換を上諭として明示した。この上諭は以後辛亥革命に至るまで維持される清朝政府の鉄路事業の新方針を決定付けた重要な上諭であるため、本章では特に「光緒 33 年 9 月 14 日(1907 年 10 月 20 日)上諭」と称す

---

<sup>155</sup> FO228/2521 Enclosure1 of J. L. Smith to Sir. E. Satow, No.4, 4B, Nov.15, 1905.

<sup>156</sup> FO228/2522 J. L. Smith to Sir. E. Satow, Apr.19, 1906.

<sup>157</sup> 「商部奏請予定路綫摺」(『商務官報』第 4 期、光緒 32 年閏 4 月 5 日)、「郵伝部議設郵伝使之計画」(『申報』1907 年 1 月 20 日)、「郵伝部派員調査路政」(『申報』1907 年 1 月 21 日)、「郵伝部會議整頓路政」(『申報』1907 年 4 月 5 日)、「郵伝部派員調査各省鉄路」(『申報』1907 年 5 月 12 日)。

<sup>158</sup> 自辦建設の資金や知識の不足については *The North-China Herald* も熟知しており、加えて省ごとに鉄路建設の主導権が分立していることから混乱が生じることを予測していた(“Railways in China,” *The North-China Herald* Oct.25, 1907)。

<sup>159</sup> FO228/2521 Enclosure1 of J. L. Smith to Sir. E. Satow, No.4, Nov.15, 1905

<sup>160</sup> 「外務部奏蘇杭甬鉄路歴年商論情形及現議借款辦法摺」(『清季外交史料』206 卷、光緒 33 年 9 月 14 日)。

ることとする。

〔本件に関する一引用者。以下同〕議論はついに数年を経たが、決着は未だに無い。江蘇と浙江が収集した資本もまた巨額ではなく、建設工事完遂が難しい情勢である。……また、両江総督、浙江・江蘇巡撫は〔鉄道建設の〕計画と実施を監督し、借款を調達し、迅速に〔鉄道を〕造成させるべきである。一方で彼らは、両省の紳士を懇ろに教え導き、時勢の難を鑑みさせ共に大勢を維持せしめ、終始〔拒款自辦に〕固執し無理に〔イギリスと〕争ってはならず、以って国家の信用を明らかにし、国際関係を全うするべきである<sup>161</sup>。

この上諭は、滬杭甬鉄道の自辦建設が、主に建設資金の面において非効率的であり、これを借款の導入によって補うことを清朝政府が明言したものに他ならない。滬杭甬鉄道の借款導入が、全国規模での自辦建設の否定と借款建設への移行の端緒であることから、この上諭には清朝による公式な鉄道事業の方針転換の表明という意義も含まれている。

清朝政府の見解に対して、両省の鉄路公司是主に報道を通じて反対の意を表した。彼等は、資金調達は順調であり、清朝政府の状況理解は外債受容の口実に過ぎないと主張した<sup>162</sup>。

しかし、彼等が言うところの順調な資金調達とは、あくまで購入を約束された株式の額面に限ったことであり、現金は払い込まれていなかった。外務部は 1907 年末に、各省における自辦建設の資金調達状況の報告を各地方督撫に要求したが、滬杭甬鉄道について報告することとなっていた両江総督の端方は、株式が購入の約束をされたものであることしか報告できなかった<sup>163</sup>。

株式の現金払込が滞っていたことは、『蘇州商会檔案叢編』からも読み取れる。蘇州商会会員は江蘇鉄路公司の株式を喜んで購入したが、その多くは購入予約のみであった。商会は 1907 年 9 月末に現金払込の締切を設けたが、遵守されなかった<sup>164</sup>。

<sup>161</sup> 『大清徳宗景皇帝実録卷』 579 卷(光緒 33 年 9 月壬寅)。

<sup>162</sup> 「蘇撫致蘇路公司電 (為外部勒借路款事)」(『申報』 1907 年 10 月 27 日)、「奏浙江紳士請自辦鐵路摺」(『宮中檔光緒朝奏摺』 光緒 33 年 9 月 30 日)、「拒款与集款之界説」(『江浙鐵路風潮』 第 2 冊「時論」)。

<sup>163</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.594, Dec.24,1907.

<sup>164</sup> 「蘇商總會、鐵路駐蘇公司催交路股公後」(『蘇州商会檔案叢編』 第 1 輯、795 頁、光緒 33 年)、「蘇路公司催交路股函稿」(『蘇州商会檔案叢編』 第 1 輯、1796 頁、光緒 33 年)。

株式会社において、満額の現金払込がなされていることは一般的にまれである。それでも筆者がこの点を強調するのは、第一に払い込まれた金額では全線の竣工は到底不可能であったこと、そして購入予約の額面だけが先行して、会社の経営が順調であることの「証左」とされていたことが、滬杭甬鉄道の自辦建設の実態を理解する上で重要と考えるためである。

では、こうした購入を約束された株式は、その後どれだけ現金払込がなされていったのであろうか。借款契約締結(1908年3月6日)後の状況について、杭州領事館事務代理吉岡彦一、同池部政次の評価はこれに消極的である。

借款契約が締結された後でも、浙江公司は貸与された外債の使用を拒否していた。しかし両者の報告によれば、実際には1909年3月の段階で建設資金は底を付いてしまったこと、株式の現金払込が圧倒的に不足していたこと、こうした経営の難航から重役内部で郵伝部を介しての外債導入が前向きに検討されていたことが明らかである<sup>165</sup>。

浙江鐵路公司総理の湯寿潜は外債を導入せずに済むよう金策に走ったが失敗に終わり、彼は経営の不調から総理職の辞任と自辦建設からの撤退を企図するようになった。

資本金の不足を少しでも補うべく、浙江鐵路公司是整理解雇を含めた大幅な経費節減を実施したが、状況は全く改善されず、湯寿潜は総理職からの辞意を強めた<sup>166</sup>。

このように、日英両国の外務省記録を用いたことで、滬杭甬鉄道の自辦建設の経営状況について先行研究とは異なった一面が浮かび上がった。自辦建設を進めていた江蘇・浙江の両鐵路公司是、確かに近代的な株式会社として経営を展開していた。しかし、それが効率的な経営を成し得ていたのかについては疑問の余地がある。彼等が借款反対の正当性として主張した十分な資本蓄積とは、あくまで購入を約束された株式の総額から主張されたものであった。今日の貸借対照表に即して言うならば、両鐵路公司是負債に当たる未払金を資産に当たる未収金とみなし、更にそれを現金預金とみなしていたのである。

両鐵路公司の現金払込の総額は明らかに全線竣工に不足していた。1908年3月6日の借款契約締結からのち、浙江公司の重役はこうした経営状況を理解しており、外債導入の

---

<sup>165</sup> 「明治42年3月11日付 在杭州領事館事務代理吉岡彦一から外務大臣小村寿太郎宛公信第20号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>166</sup> 「明治42年6月2日付 在杭州領事館事務代理吉岡彦一から外務大臣小村寿太郎宛公信第59号」、「明治42年9月20日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第108号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

必要性を主張した。湯寿潜は国内資本の再調達を期したが失敗に終わり、鉄道事業からの撤退を考えるようになっていた。自辦建設の資金不足は 1914 年の国有化にいたるまで続くこととなる。両会社の資金は、設立当初は江蘇鐵路会社が 1000 万元、浙江鐵路会社が 4000 万元の獲得を予定していたのに対し<sup>167</sup>、実際には国有化時において江蘇鐵路会社が 680 余万元、浙江鐵路会社が 1600 余万元しか保有していなかった<sup>168</sup>。

ここから見えてくるのは、借款契約締結後の重役間における、借款への姿勢の違いである。外債に肯定的な重役が居る一方で、公司総理である湯寿潜はあくまで国内資本にこだわり、それが上手く行かない場合は辞職を意図している。

この意識の相違はどの時点で生じたのか。それは、「光緒 33 年 9 月 14 日(1907 年 10 月 20 日)上諭」以降に借款反対をスローガンに大衆動員を主導するようになった自辦建設派の地方有力者と、それに対する清朝政府の対応を見てゆくことで明らかとなる。

#### (4) 借款反対運動の鎮静化

自辦建設を支持する地方有力者達は、「光緒 33 年 9 月 14 日(1907 年 10 月 20 日)上諭」が発せられて以降、より大規模な借款反対運動を展開するようになった。これを主導していたのは朱葆三や李厚祐、施子英、周金箴と言った浙江鐵路公司重役であり、上海商務總會や預備立憲公会の幹部を兼ねる者たちであった<sup>169</sup>。

地方有力者による借款反対運動に対して、清朝政府は 11 月 12 日にこれを鎮静する意思を表明したが、具体的な対策は示さなかった<sup>170</sup>。

清朝政府は 12 月以降、運動をより危険視するようになった。先ず清朝政府内部で、運動の背後に革命党の動きがあるという懸念が広まった。続いて地方官僚の間でも、革命党が運動に乗じることを危惧する声が生じた。地方有力者も革命党に関心を持っており、「借款の受容は排滿活動を活発にする」という論を用いて清朝政府に借款契約の交渉の中止を迫った<sup>171</sup>。

---

<sup>167</sup> 「上海附近水陸交通状況」(『通商彙纂』第 9 号、大正元年 9 月 10 日)

<sup>168</sup> 謝彬『中国鉄道史』(上海、中華書局、1934 年)。

<sup>169</sup> FO228/2524 An informer to Sir. J. N. Jordan , Jan.14, 1908.

<sup>170</sup> 『大清徳宗景皇帝実録』581 卷(光緒 33 年 10 月乙丑)。

<sup>171</sup> 「政府疑及革命党」(『申報』1907 年 12 月 5 日)、「浙臬呈慶王電」(『辛亥革命浙江史料選輯』275 頁)、「論勒借路款之影響」(『江浙鐵路風潮』第 1 冊「時論」)。

清朝政府は続いて、運動が義和団のような内乱となることを恐れるようになった<sup>172</sup>。この懸念は特に外務部の間で強かった。交渉担当であった梁敦彦は、ジョルダンに対して、袁世凱に宛てて現状が如何に危険であるかを認知させ得るような私信をしたためてくれるよう依頼した<sup>173</sup>。これを受けてジョルダンが袁世凱へと送った書簡は袁に衝撃を与え、それは結果として清朝政府の運動対策に大きな影響を及ぼした。12月の下旬以降、清朝政府内部では運動を徹底的に鎮圧し、借款契約を締結するべきだという声が大勢を占めるようになった<sup>174</sup>。

翌年一月以降、海寧州を中心に江浙省境地帯で大規模な農民暴動が発生した。暴動は税負担の軽減を要求してのものであった。当時この地帯は不作が続いており、また鉄道建設によって耕作地を奪われたことが農民の負担をより重くしていた<sup>175</sup>。

暴動は日本留学生を中心とした革命派知識人の支持を受け、借款への反対と革命の二つの性格を帯びるようになった。暴動を主導した者たちは、その動機を借款反対問題に帰し、自分達を正当化することを試みた。借款反対運動に対して義和団に類似した危険性を孕んでいるという梁敦彦をはじめとする外務部の予測は、正鵠を射ていたのである<sup>176</sup>。

清朝政府は1月中旬、姜桂題に12個營の大軍を預け、江浙地方の暴動鎮圧を命じた。姜桂題の南下を画策したのは袁世凱であった。姜桂題軍の南下は実際には地方督撫らの要請から中止となり、暴動は地方軍によって鎮圧された。南京副領事舩津辰一郎は姜桂題の南下計画そのものを示威行為であると見ていた。この考察は、暴動に対してだけではなく、現地の借款反対運動を鎮静化できない地方政府に対しても効果があった点で正確であったと言えよう<sup>177</sup>。

---

<sup>172</sup> 「陸春帥与慶邸之談話」(『申報』1907年12月7日)。

<sup>173</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.208 Dec.2, 1907.

<sup>174</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to Yuan Shih Kai, Dec.3, 1907, FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.594 Dec.24, 1907.

<sup>175</sup> “Kasing(Chekiang). from our own correspondent. July 23,” *The North-China Herald* Aug.2, 1907; FO228/2524 J. W. Pearson to Sir. J. N. Jordan, No.2, Jan.29, 1909. Note on the recent disturbances in Chekiang Province.

<sup>176</sup> 「明治41年1月11日付 在上海総領事永瀧久吉から外務大臣林董宛機密第2号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収、FO228/2524 J. W. Pearson to Sir. J. N. Jordan, Jan.11, 1908.

<sup>177</sup> FO228/2524 J. W. Pearson to Sir. J. N. Jordan, No.2, Jan.29, 1909; 『光緒朝東華録』(光緒33年12月丙子)、「專電 電二(杭州)」(『申報』1908年1月20日)、「廷寄江鄂蘇浙督撫姜軍暫緩開撥」および「江鄂蘇浙督撫諫阻姜軍南下電奏」(『申報』1908年1月27日)、「明治41年2月20日付 在南京副領事舩津辰一郎から外務大臣林董宛機密第8号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

清朝政府の運動対策は、ここに挙げた武力鎮圧だけではなかった。もう一つの策は、借款契約の締結によって、事態を強制的に收拾するというものであった。1月下旬ごろには、清朝政府は、契約の締結を人心安定化のために行うものとして正当化することを試みるようになっていた<sup>178</sup>。

清朝政府は借款契約に対する反発を和らげるべく、借款の導入形態を従来のものから改めようとした。具体的には、借款資本をそのまま現地の鉄道建設に投入するのではなく、先ず郵伝部がイギリスから借り受け、それを浙江・江蘇の両鉄路公司へと転貸し、更に返済責任は郵伝部が負うという形態を提案した。以降本章では、これを史料中の言葉から「部借部還」と呼ぶ。「部借部還」は1907年12月に浙江巡撫である馮汝驥と、休職中であった王文韶の間で議論されており、12月27日以降、慶親王を含めた清朝政府首脳部で討議され、翌年1月11日に正式に借款契約の条件となることが決定された<sup>179</sup>。

「部借部還」の決定は、借款反対運動にどのような影響を与えたのか。その様子を知りうる記録は数少ないが、次に挙げる上海総領事永瀧久吉から外務大臣林薫に宛てられた報告書は「部借部還」決定直後の上海現地の動向を詳細に記したものとして貴重であろう。

蘇杭甬鉄路英款反対運動ノ義ニ付テハ、先般来報告及置候次第有之候処、曩ニ北上セル鉄路公司代表者着京後ノ報道良好ナラサルノミナラズ、代表者ノ一人楊廷棟、拒款ノ成功困難ナリトシ、帰滬セルヲ以テ当地ニ於ケル関係者ハ密ニ集会ヲ催シ、報復手段トシテ香港上海銀行発行紙幣ノ授受ヲナザルコト及怡和洋行トノ取引ヲ謝絶スルコトヲ議シ居リ候処、〔中略〕道臺ハ商務總會ニ對シ、如此暴挙ニ出テザル様夫々戒飭スヘキ旨諭達セルニ、商務總會ニ於テハ本問題ノ責任ハ英国商ニ在ルヲ以テ、英国人ヲシテ自己ノ主張ヲ撤回セサル上ハ、之ガ報復の手段ヲ講スルハ、亦已ムヲ得サル所ナリト論スル者多ク、容易ニ決セサリシガ、去土曜日(十一日)北京政府ハ地方官ニ對シ、止ムナクンバ商務總會々頭周金箴、副会頭李雲書、其他曾少卿等五名ヲ拒款主動者トシテ捕縛スベキ旨電訓シタリトノ報漏洩シタルヨリ益々激昂シ、如何ナル珍事ヲ生スルヤ難計形勢ナリシモ、〔中略〕在北京代表者ヨリ、郵電部ニ於テ借款ノ任ニ當リ、郵電部ハ更ニ之ヲ鉄路公司ニ貸与スヘキ協議外務部トノ間ニ成立セリトノ来電アリ

<sup>178</sup> 「専電 電一(北京)」(『申報』1908年1月20日)

<sup>179</sup> 「馮浙撫与王相之談話」(『申報』1907年12月7日)、「慈諭慶邸商量轉圜」(『申報』1907年12月27日)、「慶袁陸盛在部密商情形」(『申報』1907年12月29日)等。

タルニ依リ、形勢俄ニ一変、商務總會ニ於テハ此際英國商ニ対シ報復的行動ニ出ルハ策ノ得タルモノニアズ、各商須ラク慎重ナルベシ、トノ論告文ヲ発スルコトニ決シ、之ガ配布ヲナシ、道臺モ亦、告示ヲ発シテ各商民ノ輕挙ヲ嚴禁改候<sup>180</sup>。

「部借部還」の決定は、1908年1月11日の決定直後、借款反対運動を指導していた上海商務總會に大きな影響を与えた。「部借部還」はジャーディン・マセソン商会へのボイコットを決行寸前で食い止め、借款に対する敵意を鎮めたのである。

上海商務總會が「部借部還」の提案によって態度を一変させたのは、「部借部還」が、彼等が自辦建設を支持する動機であった借款の返済責任の回避を中央政府が約束するものだったからである。従って、同じ動機から自辦建設に協力していた地方官僚が借款契約を肯定するようになったのも当然であった。例えば江蘇巡撫陳啓泰は、「部借部還」に基づく契約締結が人心を安定するものと評し、自分の意思を両省の鐵路公司に通達した<sup>181</sup>。

上海商務總會と地方官僚が支持を取り下げた借款反対運動は、1908年2月を経て急速に鎮まっていった。こうした「部借部還」を巡る一連の動静が、前述した1909年3月以降に見られた上海商務總會系地方有力者である浙江公司重役と湯寿潜とでは借款導入をめぐる姿勢が完全に一致しないという事態を引き起こしていたのである。

借款反対運動は契約を押し留めるだけの力を失い、1908年3月6日、滬杭甬鉄道借款契約が締結されることとなった。「部借部還」と姜桂題軍南下という、清朝政府による「飴と鞭」が、効を奏したのである。

以上から、滬杭甬鉄道の自辦建設について、これまでとは異なる側面が見えてくる。自辦建設は十分な資材や技術を準備することなく始められ、事業の推進に当たっては周辺住民の反対に遭い、これを解決するのに清朝政府の圧力に恃まざるを得なかった。更に自辦建設は全線竣工に十分な資金を調達できなかった。これらの点から清朝政府が自辦建設の撤回を表明したところ、借款反対運動の機運は高まり、革命派知識人による農民暴動の推進に名分を与えた。これを鎮めるべく、清朝政府は軍隊の南下計画と「部借部還」の両策を用いた。結果、事態は収束し、借款契約が締結された。

---

<sup>180</sup> 「明治41年1月14日付 在上海総領事永瀧久吉から外務大臣林薫宛機密第3号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>181</sup> 「蘇撫致蘇浙両公司電」(『申報』1908年2月5日)。

滬杭甬鉄道の自辦建設に対する肯定的評価の下では、借款をめぐる中英交渉は、単に清朝中央政府がイギリスの圧力に屈するものとしか認識されてこなかった。しかし、自辦建設が清朝にとって非効率的であったこと、そしてそれを清朝とイギリスが熟知していたことを理解した上で見直すと、滬杭甬鉄道借款契約が持つ歴史的意義は大きく変化するのではないか。次節では、この点について本節の理解をもとに、中英交渉の経緯を見てゆく。

## 第二節 滬杭甬鉄道借款契約の内容をめぐる中英間交渉

### (1) 「光緒 33 年 9 月 14 日(1907 年 10 月 20 日)上諭」 渙發以前の交渉

清朝とイギリスの間で滬杭甬鉄道借款が問題となったのは、そもそも 1898 年 10 月 15 日に盛宣懷とジャーディン・マセソン商会の間で交わされた仮契約をイギリスが履行せず、建設作業を開始しなかったからであった。その後鉄道利権回収運動の風潮が江浙両省を蓋い、仮契約の破棄と鉄道の自辦建設が主張されるようになった。清朝が 1905 年に滬杭甬鉄道の自辦建設を許可したため、イギリスがこれを批難したことから、借款契約を巡る交渉が本格化したのであった。

借款交渉に携わっていた清朝の商部・郵伝部・外務部は、いずれも自辦建設を支持しており、イギリスからの借款を強く拒絶していた。交渉が完全に平行線を辿っていた最中、外務部会辦大臣であった那桐はジョルダンから事態の具体的な解決策を要求された。これに対して那桐は、出使英国大臣の汪大燮を交渉担当に起用すれば問題は解決する、と返答した。これが 1907 年 5 月 14 日のことである。

何故汪大燮の起用で問題が解決するのか。その理由は彼が浙江の出身であり、当時イギリスに駐在していた点にあった。清朝政府、地方有力者、イギリスの三者それぞれに繋がりを持つ汪大燮の起用は、交渉の前進を期待させるのに十分なものであった<sup>182</sup>。

つまり、外務部はここでイギリスに対して一步譲り、初めて契約締結に近づきうる具体的な提案をしたのである。このような清朝側の妥協の背景には、那桐のジョルダンとの会談中に漏らした次のような認識があった。

閣下 [=那桐] は次のように述べた。現地の会社は単に資金を浪費しているに過ぎず、

---

<sup>182</sup> 「聯芳、那桐、瞿鴻禛、鄒嘉来与朱邇典談話紀要」(『中国近代鉄路史資料』第 2 冊、847 頁、光緒 33 年 4 月 3 日)。

また介入する必要はない<sup>183</sup>。

この短い発言は、清朝政府の公人が滬杭甬鉄道自辦建設に対して否定的な評価を下した最初期の記録と思われる。

ジョルダン、那桐から汪大燮起用の目的は江浙地方での反発を同郷の誼を通じて和らげることと教えられ、この提案を受諾した<sup>184</sup>。

汪大燮の起用によって地方の反発が和らげば、イギリスの鉄道建設権への侵害は止められ、イギリスはこれまでよりも余裕有る態度で借款契約交渉を行うことができたはずである。汪大燮の起用は、滬杭甬鉄道借款の交渉における重要な転換点となるはずであった。

しかし、清朝政府が契約内容の譲歩の引き出しを企図したことで、交渉は再び波乱の様相を呈することとなった。当時清朝はドイツとの間で津浦鉄道借款契約を交渉中であり、これと滬杭甬鉄道借款契約は先に締結された方の内容を模範としてもう一方を締結する、という関係にあった<sup>185</sup>。イギリスとドイツの間に協調は無く、両国は長江下流域における鉄道利権をより多く獲得するために、互いに一方よりも早く借款契約を締結しようと競合していた。こうした列強間の争いを背景に、清朝はイギリスに対して、契約内容を譲歩しなければ津浦契約を先に締結すると迫った<sup>186</sup>。

交渉の最中、ジョルダンは中英公司の代表とされていた香港上海銀行のヒリアーを招聘し、一時的に交渉担当を代わった。8月7日、汪大燮の発案に基づきヒリアーは次の四点を骨子とする契約条文の草稿を提示した。

一つは、借款の元利返済に滬杭甬線の収益を充てる点である。借款の債権者と債務者がともに建設する鉄道の収益が元利返済の財源となることは、中英両国に返済予定に従った計画的な鉄道建設を義務付けうる。

二つは、担保は省の収入の予定であったが改める点である。省の返済責任回避は前節で登場した「部借部還」の布石となってゆくものである。

三つは、鉄道の所有権が清朝政府に有ることが明文化された点である。

四つは、滬杭甬鉄道は中国人総辦に経営され、総辦は経営を進める上で欠くことがない

---

<sup>183</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to Sir. E. Grey, No.238 May.16, 1907.

<sup>184</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to Sir. E. Grey, No.251 May.29, 1907.

<sup>185</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.497 Oct.15, 1907.

<sup>186</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to Sir. E. Grey, No.370 Aug.7, 1907,

全ての問題について、中英会社と対応するよう任命される点である<sup>187</sup>。

この草稿はこれまでの鉄道借款契約と比べて清朝政府に遥かに有利なものであった。汪大燮による対英交渉は清朝政府にとって喜ばしいものであったはずである。しかし、清朝政府は1907年10月以降交渉担当を梁敦彦に差し替えている。

汪大燮が交渉担当から外された理由は、当時江浙地方で彼に対する批判が高まっていたからと考えられる<sup>188</sup>。汪大燮起用の目的は、浙江出身であることを利用して現地の反発を慰撫することであった。彼が同郷人から批難されたことは、慰撫工作の失敗を意味している。彼が交渉の場より下げられた理由はそこにあったと推測される。ジョルダンも、汪大燮起用によって借款反対の機運が軟化しなかったことから、清朝政府と地方有力者の力関係が後者優位に傾いていることを確信した<sup>189</sup>。

ジョルダンと梁敦彦は10月15日に会談した。ジョルダンはこの会談から、地方有力者には自辦建設を許可する上諭があるため、梁敦彦よりも強い立場にあること、そのことが梁敦彦を契約締結に対して消極的にさせていることを理解した<sup>190</sup>。

ジョルダンは、梁敦彦が地方有力者の動向に強気の姿勢で臨み得るような上諭の渙発が必要であると認識し、外務部の責任者であった慶親王を説得した<sup>191</sup>。ジョルダンの要請を受けて外務部は、外交と世論の双方にとって「両全之策」を取りたいこと、鉄道建設に中央政府が介入すべきであることを上奏した<sup>192</sup>。これが前節で扱った1907年10月20日の外務部上奏である。この頃には自辦建設の非効率性を知悉していた清朝政府は、外務部の上奏に乗じて「光緒33年9月14日(1907年10月20日)上諭」を発した。「光緒33年9月14日(1907年10月20日)上諭」渙発の背景には、自辦建設の非効率性とイギリスとの交渉の状況が複雑に影響し合っていたのである。

## (2) 「光緒33年9月14日(1907年10月20日)上諭」渙発以降の交渉

イギリスは、清朝が「光緒33年9月14日(1907年10月20日)上諭」を通じて自辦建

---

<sup>187</sup> FO228/2523 Inclosure2 in No.1, Sir. J. N. Jordan to Sir. E. Grey, No.370 Aug.7, 1907.

<sup>188</sup> 「公議売路京官削除浙藉」(『申報』1907年10月31日)。

<sup>189</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.497 Oct.15, 1907.

<sup>190</sup> 同上。

<sup>191</sup> 同上。

<sup>192</sup> 「外務部奏蘇杭甬鐵路曆年商論情景及現議借款辦法摺」(『清季外交史料』206巻、光緒33年9月14日)

設を否定し借款導入を表明したことで、借款反対運動はすぐに鎮圧されるであろうと認識し、この問題を一先ず解決したものとして扱うようになった<sup>193</sup>。

イギリスの外交努力は、清朝政府を介しての借款反対運動への対応から、ドイツとの競合に勝利することへと重点を移していった。一方清朝政府は契約内容をより有利にするために、イギリスとの契約締結の延期を図るようになった。

11月2日に津浦鉄道借款契約が仮調印されていたため、イギリスは焦っていた。ジョルダンは慶親王に契約締結延期の理由を問いただした。慶親王は、江浙地方の借款反対運動は未だ盛んであり、これを鎮めるために浙江省の地方有力者の代表団と会談を持つ必要があること、代表団の北京到着と会談終了までは迂闊に借款契約を締結することはできないことを述べた<sup>194</sup>。

このように、清朝政府は「光緒33年9月14日(1907年10月20日)上諭」にて自辦建設を否定したものの、現状での借款契約締結には消極的であった。こうした清朝政府の態度は速やかな契約締結を望むイギリスに対して圧力となった<sup>195</sup>。

契約の早期締結を望むジョルダンは、慶親王から出された契約締結の延期の要求を拒絶した。

11月間の交渉は、基本的にこうした事態の繰り返しであった。清朝政府は津浦契約の交渉を優先的に進めた。それに対してイギリスが苛立ち清朝に滬杭甬契約の早期締結を求めた。清朝政府は借款反対問題を解決するのに必要な時間を逆に要求し、イギリスはそれを拒否した。その間にも津浦契約の交渉が進んでゆき、しかもこの一連の対話が延々と繰り返されるとイギリスにとっては決して望ましくはない状況ができ上がっていた。交渉は清朝政府に有利に展開していた。

しかし、この優位が長く続くことはなかった。何故ならば、12月を境に借款反対運動が上海商務總會系地方有力者の指導によって大規模化したからである。清朝政府は運動が内乱・暴動化することを恐れ、借款反対運動に真剣に対応するようになったのは前節で述べ

---

<sup>193</sup> FO228/2523 G. W. Pearson to Sir. J. N. Jordan, No.33 Oct.30, 1907.

<sup>194</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.187 Nov.6, 1907, FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to Prince Ching, Nov.9, 1907.

<sup>195</sup> 契約締結延期によるイギリスへの圧力が、清朝政府による意図的なものであったのかは管見の限り定かではない。参考までに山本修平『支那に於ける鉄道利権と列強の政策』(山本修平、1917年)によれば、鉄道利権回収の方策の一つとして、民衆運動を利用する「間接方策」というものがあり、また上述のような英独間競合を煽る「依夷攻夷」策もしばしば採られていたとされる。

た通りである。

暴動を強く危惧していた外務部は、契約内容を十分に譲歩させたとして、契約の締結を提案した<sup>196</sup>。特に袁世凱と梁敦彦の両名は、今回の暴動が清朝の国家統一性を揺るがしかねないという危機感を抱くようになっていた<sup>197</sup>。かくして 1908 年 1 月、袁世凱の根回しで姜桂題軍の南下が計画され、一方、浙江巡撫の馮汝駉と浙江省出身の大官であった休職中の王文韶の間で「部借部還」が建議されることとなった。軍隊の南下と「部借部還」の二策が功を奏し、借款反対運動は一気に収束された。

清朝政府に残された課題は、「部借部還」という債務関係をイギリスに納得させることであつた。この問題は円滑に解決した。その理由は、イギリスが「部借部還」による借款反対運動への慰撫効果を期待していたからである。排外的な地方有力者が鉄道建設の実質的な主導権を保持したままでは、仮に契約が締結されたとしても、その資金と技術を効率的に運用させることを保証するのは困難であろう。それでは、借款の元利返済の資金源として十分な収入を上げるだけの鉄道経営を、ひいては健全な債務関係を維持できなくなる。イギリスにとって、自辦建設運動が崩壊し郵伝部が地方有力者から建設主導権を奪取することは非常に重要であつた<sup>198</sup>。1 月 11 日に外務部と郵伝部の間で決定されていた「部借部還」を、イギリスは遅くとも 17 日には受容していた<sup>199</sup>。

かくして 1908 年 3 月 6 日、滬杭甬鉄道借款契約が締結された。交渉における清朝の姿勢は、自辦建設の経営状況と借款反対の気運を背景に変化していった。清朝は 1907 年 5 月以降自辦建設の非効率性を認識すると同時に借款導入を考慮しつつ、より良い契約内容の獲得を目指した。10 月 20 日の時点をもって借款導入を決定し、その後は江浙両省の反対を鑑みながら、中央地方間の妥協による事態の解決を企図した。

これまでの理解では、清朝は諸鉄道借款に対して列強の圧迫を受け懦弱な態度でこれに応じたとされていた。しかし滬杭甬線の場合では、実際にイギリスの求め応じたのは 1907 年 10 月 20 日の外務部上奏にまつわるジョルダンの要請のみであつた。清朝は的確に状況を把握しつつ、主体的に交渉を行っていたと言えよう。

---

<sup>196</sup> 「外務部議覆江浙官紳請拒借款摺」（『中国近代鐵路史資料』第 2 冊、860 頁、光緒 33 年 10 月 24 日）。

<sup>197</sup> FO228/2523 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.208 Dec.2, 1907.

<sup>198</sup> FO228/2524 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.365 Aug.17, 1908.

<sup>199</sup> 「專電 電一(北京)」(『申報』1908 年 1 月 17 日)。

## 小結

滬杭甬鉄道借款契約を境に、清末の鉄道事業は自辦建設から再び利権回収運動ブーム以前の借款建設へと方針を改めた。何故ならば、滬杭甬鉄道借款契約の内容が、従来のものと比べて元利返済方式および鉄道所有権の点で清朝政府にとって格段に有利だったからである。

では、このような有利な契約をなした背景は何か。それは、

1. 自辦建設の失敗を理解した清朝政府が、借款導入と鉄道所有権の国有化に踏み切ったこと。

2. 清朝がイギリスに対して交渉を優位に進めていたこと。

の二点であろう。筆者が特に重視するのは第一の点である。自辦建設で不足していた資金力・事業推進力を、清朝は借款導入と所有権国有化によって補完した。辛亥革命後、自辦建設では効率的な鉄道の建設・経営が困難であることが滬杭甬鉄道に限らず全国の鉄道に対する一般的な議論となったことを考えるに、清朝の借款と国有化を重視した鉄道行政の方針は、正鵠を射たものであったと言えよう<sup>200</sup>。

また、滬杭甬鉄道借款契約によって郵伝部は滬杭甬線建設の総辦の任命権を獲得した。総辦は契約によって社内の技術労働者に関する人事権と、資金運用の要点である資材購入の最終決定権を有していた。外務部が自辦建設の非効率性から企図した官督商辦または官商合辦への経営形態の変更は、借款契約の締結によって一先ず成功したものと考えてよいだろう<sup>201</sup>。

このように、光緒新政期の鉄道政策は、客観的な状況把握に基づいて、自辦建設から借款導入と所有権国有化、延いては政府による経営介入へとその方針を転換させたのである。

滬杭甬鉄道の建設事業は、当時の鉄道政策を一新させる契機となった。本章ではそれを確認したのと同時に、清末の鉄道政策が自辦建設から借款導入・国有化へと変化した原因について次のような理解を得るに至った。清末鉄道政策の方針転換は、単なる外交上の情弱性から採られた方針ではなかった。1907年以降、可及的速やかな全国鉄道網整備を志向

---

<sup>200</sup> 「鐵路借款考」(『東方雜誌』第9卷第11期、中華民國2年5月1日)。

<sup>201</sup> 中国銀行総管理処經濟研究室編、小島幸治訳『支那對外借款契約彙纂』(東亜研究所編丁第2号C、1939年)。

した清朝<sup>202</sup>にとって自辦建設は非効率的であったため、これを改善するために採られたものであった。鉄道政策転換の最初期に於いて、このような背景が在ったことを示す事例として、滬杭甬鉄道建設事業は清末鉄道史および外交史上に大きな歴史的意義を有すると考える。

また、自辦建設の資金不足が、内陸部ではなく、相対的に豊かであり西洋の先進性に触れる機会に恵まれていた江蘇・浙江の沿岸部で生じていたことは、今後他の自辦建設と比較する上で重要となるだろう。この点については今後の課題としたい。

---

<sup>202</sup> 千葉正史前掲『近代交通体系と清帝国の変貌』。

### 第三章 滬杭甬鉄道借款契約の実効性を巡る列強と地方の関係

#### 第一節 滬杭甬鉄道借款契約の締結に対する地方の反応

滬杭甬鉄道を借款を用いて建設することについて、江蘇省と浙江省の地方有力者は次の二つの理由から自辦建設の続行を主張し、清朝政府の決定に反対していた。一つは、利権回収運動の潮流を背景に清朝中央政府に対する政治的発言力を高め地方自治の傾向を強めるためであった。もう一つは、借款の担保が両省の税収とされていたので、これを回避するためであった<sup>203</sup>。

現地の政治と経済の両面からなる抵抗に対して、清朝政府は「部借部還」というそれまでになかった借款の導入形態を提起することで、経済面からの抵抗を慰撫することを試みた。「部借部還」の発案によって、経済面からの抵抗は反英ボイコットの決行寸前にまで達していた不穏な状況から一変し、清朝政府の意向に従い借款の導入を肯定的に捉えるものとなった。同時に、清朝政府はイギリスとドイツを競合させることで、前者から鉄道の所有権の国有化を認めさせる等、従来の鉄道借款契約よりも有利な条件を引き出すことに成功した<sup>204</sup>。

こうして締結された滬杭甬鉄道借款契約は、民間の資本と技術に依拠した自辦建設から外来のそれらの導入を積極的に受容した官辦建設へと鉄道政策の方針を転換させた最初期の事例として、また 1911 年の鉄道国有化に至る中央集権的な交通インフラストラクチャー整備の先駆として、その歴史的な重要性を高めることとなった。しかし、方針転換後の鉄道政策は実効性を有していたのだろうか。仮に実効性が低く契約が忠実に履行されていなかったのであれば、清朝政府の鉄道政策は、滬杭甬鉄道借款契約によって理念上では清朝政府にとって合理的なものへと改善されたが、現実的に有効なものとは限らなかったと理解できる。本章の問題関心はここにある。

従来の中国近代鉄道史研究では、利権回収運動を考察対象として鉄道政策について近代

---

<sup>203</sup> 栗林幸雄「浙江鐵路公司研究についての覚書 ―地域エリートの政治活動―」（『史峯』第 10 号、2004 年 2 月）、拙稿「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）。

<sup>204</sup> 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

中国における中央地方間関係史の視点から論じたものと<sup>205</sup>、列強との借款交渉に着目し外交史の視点から論じたもの<sup>206</sup>、そして第鉄道国有化に焦点を当てて、政治史的アプローチから鉄道政策を論じたものが大半を占める<sup>207</sup>。これらのうち、前2者の多くは、借款契約が締結された時点をもって議論を終わらせており、研究史上に小さからぬ間隙を残している。この問題は、利権回収運動と借款契約交渉が、どちらも契約の締結が運動の失敗または交渉の終結を意味していることから生じているものと思われる。一方で、本章は契約締結後の様相にも、締結以前と同様、あるいはそれ以上のプライオリティをおいて議論したい。なぜならば、筆者が扱った滬杭甬鉄道の事例では、借款契約の締結によって締結以前に生じていた問題が全て解決してはいないからである。その最たるものが、借款の導入形態が「部借部還」となっても契約の締結を受け入れず政治面から清朝に抵抗していた、浙江鉄路公司総理の湯寿潜を代表とする地方有力者たちの存在である。借款契約締結以前に、湯寿潜は資金調達の大難航から一時期辞意を強めていたが、後述するように公司内外から支持を得ており、強硬に自辦建設の続行を主張するようになった。本章では、彼らを「後期自辦建設派」と呼びたい。

「後期自辦建設派」はあくまで契約の履行に抵抗し続けた。これに対して中英両国がど

---

<sup>205</sup> Mary Backus Rankin *Elite activism and political transformation in China: Zhejiang Province, 1865-1911* (Stanford, Calif., Stanford University Press, 1986); Min Tu-ki; Philip A. Kuhn and Timothy Brook, eds., *National polity and local power: the transformation of late imperial China* (Cambridge, Mass., Council on East Asian Studies, Harvard University; Harvard-Yenching Institute, Distributed by Harvard University Press, 1989); 王笛「清末“新政”与挽回利権」(『四川大学学報』総第41期、1984年4月)、王先明・史春風「紳士在收回利権運動中的作用」(『山西大学学報』総第66期、1994年11月)、易惠莉「論浙江士紳与浙路廢約」(『近代中国——經濟与社会研究一』、2006年)、藤井正夫「清末江浙における鉄路問題とブルジョア勢力の一側面」(『歴史学研究』第183号、1955年5月)、堀川哲夫「辛亥革命前の利権回収運動」(『東洋史研究』第21巻第2号、1962年9月)曾田三郎「二十世紀初頭における中国の鉄道資本——鉄道利権回収運動との関連において一」(『アジア経済』第20巻第5号、1979年5月)等。

<sup>206</sup> E-tu Zen Sun *Chinese railways and British interests, 1898-1911* (New York, King's Crown Press, 1954); 孔永松・蔡佳伍「晚清鉄路外債述評」(『中国社会經濟史研究』総第64期、1998年3月)、馬陵合『晚清外債史研究』(上海、復旦大学出版社、2005年)、宓汝成『帝国主義与中国鉄路:1847-1949』(上海、上海人民出版社、1980年)等。

<sup>207</sup> Meribeth E. Cameron *The reform movement in China, 1898-1912* (London, Stanford University Press, Oxford University Press, 1931); Lee En-han *China's quest for railway autonomy 1904-1911* (Singapore, Singapore University Press, 1977); 崔志海「論清末鉄路政策的演变」(『近代史研究』総第75期、1993年5月)、尹鉄『晚清鉄路与晚清社会変遷研究』(北京、經濟科学出版社、2005年)、千葉正史前掲『近代交通体系と清帝国の変貌』等。なお、以上に挙げた諸研究は、本章が対象とする時代・地域と関係性の強いものに絞って例示しており、また研究によっては三つのテーマの内複数に亘って議論したものもあることを付記しておく。

のような措置を採ったのかについて、本章は、滬杭甬鉄道の借款契約が締結された 1908 年 3 月 6 日から、イギリス外務省が契約の履行が困難であるために清朝との協力を断念した 1910 年 11 月 3 日までを時期区分として考察する。

1908 年 3 月 6 日、清朝とイギリスの間で全 24 ケ条からなる滬杭甬鉄道借款契約が締結された。締結後に清朝、イギリス、そして地方有力者の間で紛糾した第 4、8、9、17、18 条を中心にその内容を要約すると、次のようになる。

- 1、滬杭甬鉄道借款の元利支払分の資金は清朝政府が調達するが、竣工後は先ず本線の収入を充てる。不足の場合は新民屯-奉天間線から遼河以東に至る路線を除く清朝北部諸鉄道(the Imperial Railways of North China)の純益金より支払われる。更に不足の場合は清朝政府が妥当とする別種の収入から支払われる。(第 4、8 条)
- 2、滬杭甬鉄道借款の担保は新民屯-奉天間線から遼河以東に至る路線を除く清朝北部諸鉄道の純益金とする。この純益金は、先ず清朝北部諸鉄道借款の元利返済に充てられ、余剰分が滬杭甬鉄道借款の担保とされる。(第 9 条)
- 3、滬杭甬鉄道の管理権および建設権は、全て清朝政府に帰す。(第 17 条)
- 4、滬杭甬鉄道建設事業の最高責任者である滬杭甬鉄路局総辦の任命権は、清朝政府に帰す。工事中は、総辦が工事を統括する総工程師にイギリス人技師を一名任命する。総工程師の招聘・登用に関する条項は、郵伝部または総辦によって定められるものとする。(第 17 条)
- 5、資材は公開された市場で最低価格にして高品質のものを購入する。イギリス製で他国製品と価格および品質が同等のものについては、イギリス製のものを優先的に購入する。中国の工業を発達させる観点から、中国産品または中国製品で品質および価格がイギリスまたは他国の資材と同じ場合、それを優先的に購入することができる。(第 18 条)
- 6、資材の購入については、総辦が入札に付す。資材の注文および費用の支払いは総辦の認可なくして行われぬ。仕入書と調査証明書の原文は総辦の検査を仰がねばならない。(第 18 条)

契約の内容は 1908 年 3 月上旬中には現地にて知れ渡るところとなり、湯寿潜を代表とする「後期自辦建設派」による契約の破棄を求める運動が開始された。

他方、郵伝部は施肇曾を滬杭甬鉄路局総辦に任命した。彼は浙江人であり、ニューヨーク領事、漢陽鉄廠提調、京漢・滬甯鉄路総辦、京漢鉄路南段会辦を歴任した。革命後は 1913

年に隴秦豫海鐵路督辦と同成鐵路事宜會辦を兼任し、内閣公債局董事、漕運局総辦となった。施肇基は鉄道行政に熟達しており、清朝政府は彼に全幅の信頼を寄せていた<sup>208</sup>。滬杭甬鐵路局総辦とは、契約締結後に清朝政府が浙江鐵路公司与江蘇鐵路公司を監督する機関として設置した滬杭甬鐵路局の最高責任者である。総辦には、イギリスから導入した技術と資材を郵伝部の管理の下で運用し、効率的な建設工事を行うために必要な権限が与えられていた。

借款契約の履行に最も強い抵抗を見せたのは湯寿潜であった。湯寿潜は浙江人であり、進士出身の人物である。張之洞をはじめとする各地の有力な督撫の幕友を務め、その後『危言』を著わして開明的な知識人としての名声を獲得し、地方自治の推進を主張した。光緒新政期においては、滬杭甬鉄道の利権回収運動を通じて都市部の「大衆動員力」を得て、浙江鐵路公司の総理に選出された。革命後に浙江都督に推挙され、南京臨時政府で交通総長となった。1917年の浙江省の独立に伴い浙江都督の呂公望の最高顧問に招かれるが辞退した。

湯寿潜を指導者とした「後期自辦建設派」の借款契約に対する批判は、次の二点に要約することができる<sup>209</sup>。第一に、鉄道の管理・建設権が民間から政府に移譲されたことへの批判である。この決定は、自辦建設を通じて地方の政治的発言力を強めていた彼らにとって、許容できるものではなかった。

第二に、総工程師にイギリス人が任命されることへの批判である。自辦建設は利権回収運動の一環であり、それは愛国主義的な動機によって「正当化」されていた。鉄道建設に外国人技師が介入することは、「後期自辦建設派」の反発を呼び起こした。

「後期自辦建設派」は北京に代表団を派遣し、清朝政府に対して借款契約の破棄を要求した。彼らの活動は浙江旅滬学会や江蘇教育会、浙江旅鄂同郷会等の団体(以降便宜上これらを総括して「支援団体」と表記する)から支持されていた。

これら「支援団体」は、それぞれ浙江鐵路公司に出資していた団体と思われる。浙江鐵路公司の出資者については、会社の会計報告書である『商辦全浙鐵路有限公司報告』にも明確な記述はない<sup>210</sup>。『申報』紙上で1906年5月以降「認股数目」等に時折新規の株式購入申込者とその金額が掲載されているが、その全貌を明らかにするには不十分である。一

---

<sup>208</sup> FO228/2524 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.365, Aug.17, 1908.

<sup>209</sup> 「電北京代表」(『申報』1908年3月12日)。

<sup>210</sup> 『商辦全浙鐵路有限公司報告』(商務院書館,1911年)。

方、『江浙鐵路風潮』第 1 冊「兩省集股情景」と同第 2 冊「開會認股彙記」には、兩省の鐵路会社の株式がどのような個人または団体によって購入されていたのかが、高額出資者を中心に体系的に記録されている<sup>211</sup>。しかし、出資状況について正確に把握することは困難を伴う。何故なら、元と兩の区別や、現金をそのまま出資したものや「認」(株式の購入予約のみで現金払込みを済ませていない状態)または現金払込み済みか否かの違い、股一つ当たりの価格の変更、出資時期の未掲載等の問題が有るからである。

これらの問題についての結論を述べることを本章では保留し、浙江鐵路公司の出資者・出資団体について概括的に理解することを目的として整理を試みたのが表 3「浙江鐵路公司高額出資者・団体一覧」である。ここから、浙江鐵路公司の出資母体には、上海に拠点を置く浙江人と教育団体が多いことが見て取れる。教育団体からの出資が多いことは、湯寿潜が当時を代表する教育者として高い名声を獲得していたことと関係しているものと思われる。湯寿潜が 1909 年に江西提学使に任命された際に、江西省の地方有力者は「有能な」湯寿潜が教育行政の整理のために赴任したことを歓迎した<sup>212</sup>。一方、上海に拠点を置く浙江人からの出資の中では、盛宣懷の下で電信官僚を務めた周金箴を代表とする寧波府出身者によって形成された一団が、700 万股もの購入予約を行っていることに注目したい<sup>213</sup>。周金箴は上海商務總會の幹部であり、同会の重役の多くが寧波幫であった。また、彼らは浙江鐵路公司の董事も兼ねていたため、公司内における上海商務總會系の地方有力者の発言力は極めて強かった。「支援団体」の他に、「後期自辦建設派」の活動は『申報』や『時報』、『東方雜誌』といった当時の上海の有力なマスメディアからも支持されていた。また浙江省の民衆は、滬杭甬鐵道を自辦建設の模範的なものとして誇りとしており、自辦建設に対して好意的であった<sup>214</sup>。マスメディアを通じて「後期自辦建設派」の活動は広く巷間に伝えられ、更に民衆の歡心を集め、「後期自辦建設派」の活動を支持する強固な「世論」が形成されつつあった。

「後期自辦建設派」の政治的発言力は清朝政府にとって看過できないものであり、借款契約締結後間もなく妥協策として「存款章程」の草案が、江蘇・浙江の兩鐵路公司が北京に

---

<sup>211</sup> 墨悲編『江浙鐵路風潮』第 1 冊(上海各大書坊、1907 年)および同第 2 冊(上海各大書坊、1907 年)。

<sup>212</sup> 「電催湯寿潜到任之原因」(『申報』1909 年 12 月 11 日)、「贛紳關於湯寿潜要電」(『申報』1909 年 12 月 14 日)。

<sup>213</sup> 「寄郵伝部」(『愚齋存稿』73 卷、光緒 34 年 5 月 16 日)。

<sup>214</sup> 「杭州貿易年報『大正三年』」(『通商公報』第 380 号、大正 5 年 12 月 28 日)。

表3「浙江鐵路公司高額出資者・団体一覧」

出資者の住所 または代表者所属団体	出資者又は代表等	出資額
紹興府	代表何聞仙	認 500 万股
嘉興府	代表張菊生	認 100 元
金衢、嚴処四府	代表毛成仁	認 200 万元
蕭山県	代表何聞仙	認 20 万元
寧波府	代表周金箴	認 700 万股
湖州府	代表楊信之	認約 4、500 万元
杭州府		約 300 万元
温州府	代表項任初、郭喇霞	認 50 万股
海甯州硤石鎮	徐勵身	認 1 万元
滬北商団		認 25 万元股
上海理科專修学校	代表鍾衡臧	認 1 万元股
寧波府女学堂		5000 元
寧波鎮海兩等小学堂	方培玉	認 300 元
余姚邵氏本族	代表邵□□ <sup>(ママ)</sup>	認 10 万元
上海南市商団		認 5000 元
杭州保姆伝習所		3000 元
長老会堂	代表鮑哲泰、俞宗周	100 股
上海天足会女校		100 股
処州旅滬警界		認 2000 股
春陽社	代表熙普	認 2000 股
女賓		2000 股
杭州府(籍貫)	蔣抑之、胡藻青	認各 50 万元
紹興府(籍貫)	趙望杏	認 2000 元股
江蘇鄞県(籍貫)	叶佐金	100 股
紹興府(籍貫)	徐杏書	認 1000 股
寧波府(籍貫)	蔡烈昌	認 1000 股
処州旅滬学生	胡雄耀	認 400 股
温州旅滬同郷		認 5000 股
江蘇鐵路協会	代表楊千里、孟撲波	認股 6000 元
江蘇省(籍貫)	王純伯	認 5000 股
江蘇省(籍貫)	倪変之	認 100 股
杭州各学校		認 2000 余股
浙江初級師範学堂		認 1 万元
旅杭蕭山同郷		認 20 万元
錢業同行		認 10 万元

	陸彦昇	認 1 万元
蕭山米業		認 1 万元
山陰県(籍貫)	陶七彪	認 1 万元
義橋鎮(籍貫)	韓詩圃	認 1 万元
	杜同甲	認 1 万元
	張馨甫	認 1 万元
	林敬如	認 5000 元
諸暨県(籍貫)	何梦生	認 5000 元
蕭山県	朱小卿	認 1000 元
嘉興商会	代表高子辛	認 10 万元零股
	董事 9 名	認 5 万元零股
	右記 9 名以外の同会董事	認 5 万元零股
嘉興中学校全体		認 8000 股
浙路公司董事会	代表葉張第	認 300 万元股
鐵路学堂		股 2 万元
第一義務小学堂		認 200 股
寧波中学堂		1500 元
上海復旦同学		3000 余元(江蘇鐵路公司への出資分含む)
寧波教育会	代表鍾憲鬯	買股 4000 元
上海高等実業学堂		認 1000 股
浙江学界	浙江高等学堂發起	認 230 股
嘉興府中学堂	代表褚博甫	3000 余元
上海女界	上海初等小学校發起	認 600 股
上海天足会女校	代表沈章蘭	認 210 股
旅甯拒款会		認 180 股
上海女界	上海女中学堂發起	認 165 股
石門保路公会		認 30 股
無錫蘇路拒款会	代表華実甫	認 100 余股
上海中国公学		認 8000 元股
上海理科専修学校		200 余元
松江商会		認 3000 元股
新埭拒款会		認 205 股
徳清士民		認 5000 元股
温郡中学	代表林演素	800 余元
旅粵全浙同郷拒款会		1000 余元
滬南商学会	代表周蓮生	認 7000 股
硤石鎮紳商学界		認 132 股 および 9160 股

江甯旅滬保路勸股会	代表馬湘伯	認 1 万股
楓涇拒款会		認約 500 元股
常州女界		認 100 余股
寧波府女学界		2260 元
杭垣一標三營		認 100 股
法政講習所		認 3000 余元股
浙江鐵路学校		認 200 股
武進高命婦		1000 元
寧波商務總會		4 万元
嘉興師範学校		800 股
東京宏文		認 300 股
金華中学堂		認 1 万元股

出典) 墨悲編『江浙鐵路風潮』第 1 冊(上海各大書坊、1907 年)および同第 2 冊(上海各大書坊、1907 年)を参考に筆者作成。網掛け部分は浙江旅滬同郷会。1 股で 100 両に、1 零股で 10 両に相当する。二重線から下は 1 零股で 5 両、三重線以降は 1 股で 50 両の可能性ある。金欄に「認」とあるものは、株式の購入予約のみで現金が払い込まれていない。「元股」または「元零股」とあるのは、その額面分の股または零股を購入したことを指す。

派遣していた代表団に郵伝部から提示されることとなった。「存款章程」は滬杭甬鉄道の建設と経営があくまで自辦とされている点を骨子としており、それを郵伝部と両省の鐵路会社が互いに認め合うことを目的とするものであった<sup>215</sup>。

しかし、清朝政府は自辦建設では全線竣工が不可能であることをすでに理解しており、これらの措置はあくまで方便に過ぎなかった。滬杭甬鉄道の建設・監督権は法文上あくまで郵伝部にあり、「存款章程」の草案の内容は借款契約と矛盾するところが少なくなかった。

例えば『申報』は、草案中では郵伝部は人事について両省の鐵路会社の総理と協理の判断を仰ぐこととなっていたが、実際には「存款章程」では政府間決定である借款契約で取り決められた総辦の権限を押さえ込むことは不可能である、と否定的に評価した<sup>216</sup>。

その後も、滬杭甬鉄道の建設・経営の主導権の所在について議論が続けられたが、「存款章程」は一先ず 1908 年 4 月 16 日に締結された。しかし、問題を根本的に解決することなく採られた妥協策に過ぎない「存款章程」に「後期自辦建設派」の不満を解消する力は無かった。

## 第二節 借款契約の履行に対する「後期自辦建設派」による妨害

「存款章程」が有効に機能しなかったために、湯寿潜を中心とした「後期自辦建設派」による借款契約の履行に対する妨害が始まった。湯寿潜による妨害は、先ず郵伝部が任命した滬杭甬鐵路局総辦の施肇曾の業務に対して始められた。総辦としての職務を正常に遂行できなくなった施肇曾は、1909 年 2 月以降郵伝部に対して辞任を希望するようになった。しかし郵伝部と浙江鐵路会社の幹部は施肇曾の辞任を引き留めた。

湯寿潜が総理を務める浙江鐵路会社の幹部が、彼と対立していた施肇曾を支持したことには理由がある。それは、会社の幹部の多くが上海商務總會の幹部を兼任しており、彼らは省財政に対する返済責任の回避を目的として自辦建設に協力していたからである。「部借部還」によって目的が達成された以上、彼らには借款契約の履行に反対する強い理由はなく、むしろ公司内の深刻な資本不足を解消するためには郵伝部との円滑な関係と借款資本の転貸が望まれていた<sup>217</sup>。

<sup>215</sup> 「江浙両公司与郵伝部擬訂存款章程」（『申報』1908年3月16日）。

<sup>216</sup> 「滬杭甬総辦問題」（『申報』1908年3月26日）。

<sup>217</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to F.O., Feb.2, 1909.

郵伝部と浙江鐵路公司幹部からの引き留めに対して、施肇基は留任の条件として湯寿潜の罷免または経営からの追放を要求した。これを郵伝部と公司は却下し、湯寿潜も同意しなかった。これを見て施肇基は辞任し、後任には前出の周金箴が任命された。ただし、浙江鐵路公司の業務の主導権はあくまで湯寿潜に握られたままであり、湯寿潜による借款契約の履行に対する抵抗は続くこととなった<sup>218</sup>。周金箴の総辦就任について借款契約交渉の時点から中英公司の代表として交渉の前面に在ったブランドは、事態は解決されずにむしろ湯寿潜の影響力が強まり、滬杭甬鉄道は完全に彼の支配下におかれるだろうと予測していた。この予測はイギリスにとっては不幸なことに的中する<sup>219</sup>。

続いて湯寿潜は、浙江鐵路公司の下で行われる業務において借款資本や外国産建築資材が運用され、総辦によって任命されたイギリス人総工師フォードをはじめとする外国人技師がそれらを使用して作業することを妨害した。その様子を端的に示しているのが、イギリス外務省側に残されていた次の二点の史料である。

I 作業の全細目の監督と主導権は、無知にして無能な公司の管理者層の手中にある。彼らは鉄道業務の経験が全く無いばかりか、大規模な事業経営について何一つ知らない。中国人職員の中で最も優秀な者達は辞職した。なぜなら、彼らは管理者層による恒常的な作業妨害を我慢できなかったからである。[中略] 本線の技術者からは何の報告も私〔フォードを指す〕に送られておらず、私には彼らに何の指導する権限も与えられていない。[中略] 浙江鉄道の技術担当代行は公司総理の娘婿である。若く、アメリカの大学から帰国したばかりである。鉄道業務に従事した経験は無い。江蘇の技師は滬寧鉄道の業務から解雇された者で、周到に私と会うのを避けている。実際、私は彼を見たことが無い。低品質の車両のために、驚異的な額の資金が費やされている。その額は最高級の資財を購入できるほどである。[中略] 以上から、建設後に往来は無く、借款の利子分を稼ぐことはできないことが明らかである。次のように再度主張する。清朝政府が鉄道に関する主導権を取り戻さない限り、また他の中国の鉄道のように対処しない限り、借款の利子の負担は必ずや清朝政府にのしかかるだろう。私は、今の経営状況のままでは、本線が作業費用よりも〔効率的に〕動くことができるとは考え

---

<sup>218</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.

<sup>219</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to Sir. J. N. Jordan, Mar.22, 1909.

られない<sup>220</sup>。

II 浙江公司総理による妨害手段は、例えば滬杭甬鉄道の上海事務局によるロス氏への送金の件が挙げられる。ロス氏は杭州の橋梁建設の事前調査を指導しており、フォード氏の指揮下にある。彼は杭州の浙江鉄路公司職員から〔送金を〕差し止められている。同様の事態がロス氏とフォード氏に発送された用具にも生じている。また、次のように見受けられる。資金と用具〔の建設現場への導入〕は湯寿潜に妨害されており、それらは湯寿潜が激しく受け取りを拒否している借款資本から提供されているものである<sup>221</sup>。

以上のように、湯寿潜の運動の影響は総工程師に対してだけでなく、借款によって持ち込まれた資本と資材にも及んでいた。また、「後期自辦建設派」の活動によって滬杭甬鉄路が十分な経営効率性を伴って竣工されないことは、借款の利払を不確実化する恐れを含んでいた。

この状況は、技術と資本の輸出元であるイギリスに対して不利だけでなく、借款契約の締結に際して鉄道の所有権と経営権の国有化と共にイギリスからの技術・資本提供を期待していた清朝政府にとっても大きな損失となる恐れがあった。

総工程師の業務と資本・資材の導入に対する湯寿潜の妨害は、本章が考察する時期区分として設定している 1910 年 11 月 3 日以降も続いた。その間にも湯寿潜ら「後期自辦建設派」の政治力は、1909 年 6 月と 7 月にそれぞれ別個の問題から強化されることとなった。

「後期自辦建設派」の活動を強く支持していたのは、自辦建設を支持し積極的に株式の購入予約を行った「支援団体」と、その活動を報道した『申報』や『時報』等の新聞各紙と、両者によって形成された「世論」である。湯寿潜が自辦建設事業の難航から 1909 年 6 月に辞任を希望すると、彼らは積極的に活動し始めた。『申報』や『時報』、『民呼日報』を中心に湯寿潜の留任を求める記事が連日紙面を飾った<sup>222</sup>。それらでは、湯寿潜と対照的に

---

<sup>220</sup> FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Feb.24,1909. 自辦建設の非効率性の論議は、“The Chekiang railway,” *The North-China Herald* Nov.11, 1908 に建設状況の調査報告が掲載されることで一層活発となった。更に 12 月にはフォードによって、1909 年 2 月にはモリソンによって調査が行われた。いずれの報告も自辦建設の非効率性を説くものであった。

<sup>221</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to F.O., Feb.2, 1909.

<sup>222</sup> 多くの記事が存在するため、ここでは代表的なものを数点紹介するに留める。「浙人電請挽留浙路総協理」（『申報』1909 年 6 月 24 日）、「浙江旅滬学会評幹兩部致浙路公司董事

かつてイギリスとの間で借款交渉を進めていた浙江省出身の汪大燮を批判し、湯寿潜の評価を高めることが意図されていた。

こうした「世論」からの強い後押しは湯寿潜の政治的発言力をさらに高めた。湯寿潜の名は自辦建設を主導する地方有力者の代名詞となった<sup>223</sup>。なお、その後湯寿潜が実際に辞任することはなく、むしろ清朝政府によって鉄道業務から遠ざけられることに抵抗し続け、総理職に留まることに強い意欲を見せることとなった。結果として、湯寿潜の辞任希望を巡る騒動はマスメディアを通じて彼に対する「世論」の強い支持を再確認するものでしかなかったと言えよう。

続いて1909年7月以降に「後期自辦建設派」の追い風となったのが借款資本の送金遅滞に関する問題である。「存款章程」によれば、1908年3月6日の借款契約から7ヶ月以内に第一期転貸分である80万両が両省の鉄路会社に払い込まれるはずであった。しかし、1909年7月の段階で実際に払い込まれていたのは50万両であり、「後期自辦建設派」はこれを契約違反とし、借款契約の破棄を主張した<sup>224</sup>。借款の貸元であるイギリスとは本来無関係であった「存款章程」が借款契約の履行に不具合を来したのである。なお、遅滞分は1909年中に満額送付された。

借款資本が現地の鉄路会社に支払われるまでの流れは、大まかに見て次のようなものであった。香港上海銀行が借款の貸元であり、そこからイギリス外務省を経て清朝郵伝部に納入される。次に総辦の下に移送され、総辦は上海交通銀行にその資本を預け入れる。最後に、上海交通銀行から江蘇・浙江の両鉄路会社にそれぞれ一対二の割合で資本が手渡されるように定められていた。この時の上海交通銀行の総辦には、第一章で杭州鉄道の自辦

---

局書(為挽留湯劉総協理事) (『申報』1909年6月25日)、「汪大燮運動之末策」 (『申報』1909年6月29日)、「浙京官挽留湯劉総協理電」 (『申報』1909年6月30日)、「論政府極宜遷調汪大燮以挽浙民將去之人心」 (『民呼日報』1909年6月27日)、「浙江学会之哀声」 (『民呼日報』1909年6月29日)、「試問浙路総協理」 (『民呼日報』1909年7月1日)、「浙京官挽留鉄路総理」 (『時報』1909年6月30日)、「浙江旅鄂同郷致旅滬学会電」 (『時報』1909年7月1日)、「記浙路股東年会大会情形」 (『東方雜誌』第6巻第7期、宣統元年6月25日)。

一方で、当時江浙地方有数の知識人であった『南方報』主筆の汪康年が自辦建設に批判的であった様子も見て取れる(『汪穰卿先生筆記』3巻「雑記」、「明治40年8月25日付 在上海総領事館事務代理尾崎洵盛から外務大臣林董宛電信第362号」および「明治40年10月10日付 在上海総領事永瀧久吉から外務大臣林董宛機密第66号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収)。以上から、当時の報道の全てが「後期自辦建設派」を支持していたわけではないことが理解できる。

<sup>223</sup> 「河南之湯藝仙」 (『民呼日報』1909年7月28日)。

<sup>224</sup> 「蘇浙鉄路公司咨呈江督浙撫文」 (『申報』1909年7月10日)。

建設を提唱していた李厚祐が就任していた<sup>225</sup>。

以上のように借款の資本が現地の両鉄道会社に手渡されるまでには多くの手続きを経る必要があった。では、この複雑な資本の流れのどの時点で 80 万両のはずの支払いが 50 万両となったのであろうか。

駐清公使であったジョルダン<sup>226</sup>は、1909 年 3 月以前の段階で、政府間決定に基づいて送られた借款資本が中央銀行である大清銀行ではなく上海交通銀行に送られる点について、外務部会辦大臣であった那桐に抗議した。那桐の反応は好意的であり、事態の解決を約束した<sup>226</sup>。その後両会社に未払いであった 30 万両は、総辦である周金箴の許可の下に支払われた。即ち、上海交通銀行に送金される手前で、遅滞分 30 万両が差し止められていたのである。

この時、ブランドの後任として中英会社の代表となっていたロバートソンは、総辦職が総理職に対して実質的に上位の影響力を持たない状況で遅滞分の支払いが行われたことに遺憾の意を表している。このことから、周金箴が遅滞分の 30 万両を支払わずにいたことが、イギリス側にとって望ましい状況であったことが理解できる<sup>227</sup>。総辦による公司经营の管理を望むイギリスは、「後期自辦建設派」と対立するものの、上海商務總會系とも同様の敵対関係にあったとは言い切れないのである。

以上から見える借款契約の履行をめぐる対立を、浙江鉄道を中心に据えてまとめた図が図 7「滬杭甬鉄道借款契約の履行をめぐる対立の構図」である。借款契約の履行に反対しているのは清朝政府、イギリス、地方有力者の三者のうち最後の一者のみであり、更にその中でも少数派にあたる「後期自辦建設派」だけであった。

### 第三節 「後期自辦建設派」の抵抗が鉄道事業に与えた影響

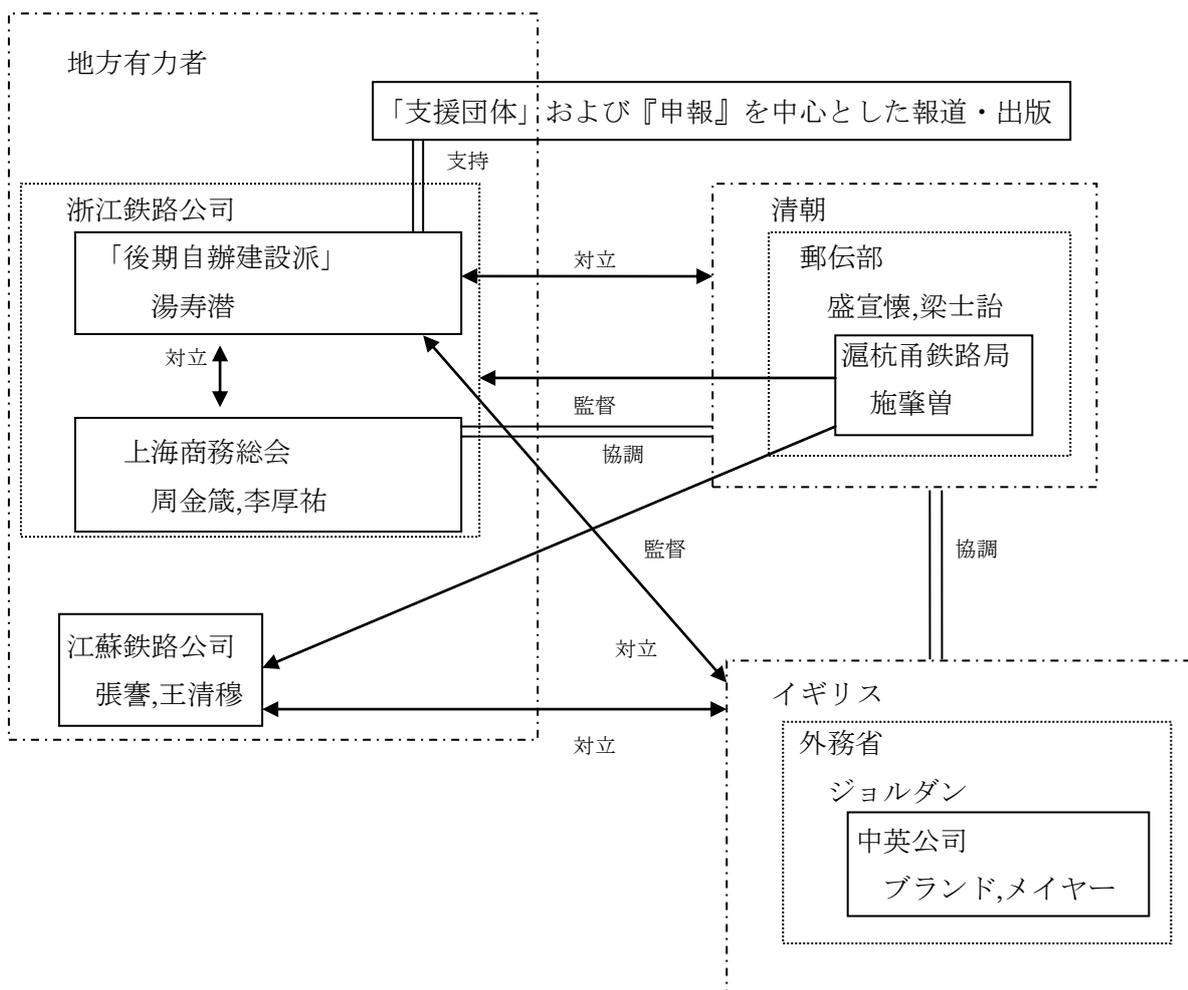
清朝とイギリスは、滬杭甬鉄道の元利返済に同鉄道の収入を充てることとし、不足の場合には新民屯-奉天間線から遼河以東に至る一段を除く清朝北部諸鉄道の純益金を担保として扱うよう定めていた。ただし、その純益金は先ず 1898 年 10 月 10 日に締結された清

<sup>225</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd. to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.

<sup>226</sup> FO228/2525 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.236, Aug.12,1909.

<sup>227</sup> FO228/2525 Enclosure of G. A. Roverson to, Sir. J. N. Jordan No.19, Dec.15,1909. また、*The North China Herald*には上海交通銀行が総辦からの借款資本の送金が差し止められていることを懸念している様が記されている(“The Chekiang Railway,” *The North-China Herald* Dec.12, 1910)。

図7 「滬杭甬鉄道借款契約の履行をめぐる対立の構図」



朝北部諸鉄道の借款の元利支払に充てられ、その残りが滬杭甬借款の担保とされることとなっていた。その際に不足が生じた場合には、清朝の裁量で適宜財源を充当することとされていた。

元利支払を滞りなく行われるために、滬杭甬鉄道は、借款契約によって導入されるイギリスの資金と技術に基づき、十分な経営効率性を伴って竣工される必要があった。同時に、イギリスにとっては自国の影響力の強い長江下流域で借款に基づいて鉄道が建設されることこそが契約を締結した本来の目的であり、可及的速やかな全線の竣工が望まれていた<sup>228</sup>。

一方清朝政府にとっても、借款契約に基づき効率的な滬杭甬鉄道の建設と経営を実現することが望ましかった<sup>229</sup>。1908年10月、郵伝部は各省の自辦鉄道の経営・建設状態に対する一斉調査を開始した。江蘇・浙江の両省には会計調査に郵伝部候補僉事の何葆麟と同部員外郎の蘇輿、工程調査に工科進士の胡朝棟と郵伝部主事の蔡伝奎を派遣した。この時、調査される自辦鉄道は地域別の17カ所に分類されており、更にその優先度から3種類に分類されていた。その中で江蘇省と浙江省は最も優先度が高い第一の部類に含まれており、郵伝部がこの地域の鉄道行政を重視していたことが窺える<sup>230</sup>。さらに1910年代以降は象山軍港の建設に伴い杭州-寧波間の早期開通が求められるようになった<sup>231</sup>。このように、滬杭甬鉄道を借款契約に従って効率的に建設・経営することは、中英両国にとって極めて重要な意義を持つものであった。では、両国はこれを実現するために、どのような措置を採ったのであろうか。借款契約の締結によって、それまでの混乱した状況が全て清算されることはイギリス側も想定してはいなかった。例えば、中英公司の代表として借款交渉の前線に立っていたブランドは清朝政府の決定に地方の鉄路会社が従わない限り、滬杭甬鉄道の建設事業は契約締結以前と同様にあくまで地方の動向に状況を左右されてしまうことを強く懸念していた<sup>232</sup>。

湯寿潜による総工師フォードに対する業務妨害をきっかけに、イギリス外務省は滬杭甬鉄道借款について清朝外務部と再び交渉を持つようになった。1908年10月22日、公使ジョルダン外務部総理大臣の慶親王奕劻にフォードの職務権限の保護を要求した。ジ

---

<sup>228</sup> Leonard Kenneth Young 前掲 *British policy in China, 1895-1902*.

<sup>229</sup> 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

<sup>230</sup> 『光緒朝東華録』光緒34年丙午。

<sup>231</sup> 「<sup>【マア】</sup>郵電部<sup>【マア】</sup>轉發軍諮<sup>【マア】</sup>處電<sup>【マア】</sup>關於統籌接築象山軍港至滬杭甬線鐵路事致浙江鐵路公司的照會」(『湯寿潜檔案』7-6、1910年3月26日)。

<sup>232</sup> 「283. To V. Chiról」(*The Correspondence of G.E.Morrison 1895 - 1912*, Apr.14,1908).

ヨルダンがフォードの立場について極めて敏感な反応を示していた。なぜならば、借款契約によればイギリスが滬杭甬鉄道の経営に対して実質的に介入できる窓口が総工程師職のみだったからである<sup>233</sup>。ヨルダンの要求に対して慶親王の対応は借款契約締結以前とは対照的な好意的なものであったが、有効な解決策を打ち出すことはできなかった<sup>234</sup>。1909年2月から、湯寿潜による抵抗はイギリス製の建設資材と借款資本にも波及した<sup>235</sup>。これによって、ヨルダンは総工程師の職務権限の保護だけではなく、契約内容そのものを履行させるよう清朝中央政府に要求せざるをえなくなった<sup>236</sup>。

また、この時現地における借款資本の運用について三つの問題が生じていた。第一の問題は、建設された路線がイギリス側が想定していたよりも遥かに劣悪なものであったことである。これは、イギリス人技術者が湯寿潜らによる妨害のために作業を監督できなかっただけでなく、中国産の資材を購入・使用していたことも大きな要因となっていた。劣悪な路線はイギリスが期待していただけた速度と運搬力を有しておらず、収入が借款の元利支払に不足する恐れがあった<sup>237</sup>。

第二の問題は、江蘇鐵路会社がドイツ製の車両を「不正」に入札したことである。江蘇鐵路公司では車両を購入する際に入札方式を採用した。入札に際しては最終的に最安値を付けたドイツのカールロヴィッツ商会の他、日本の三井物産やイギリスのジャーディン・マセソン商会等が参加したが、この時に入札を告知する広告が配布されず、更にイギリスに対しては入札日の通達が遅過ぎて十分な準備が不可能であった、と上海総領事のウォーレンは報告している。この事態について江蘇鐵路公司総理の王清穆からは、会社はすでにイギリス製の橋梁やセメント等の資材を購入しており、今後もこれを続ける予定であり、意図的にイギリス製品を差別しているのではないとの対応があったが、この中で「不正」入札問題の真否については言及されていない<sup>238</sup>。

<sup>233</sup> 「外務部収英使朱邇典照会」（『海防檔』光緒34年9月28日）。

<sup>234</sup> 「外務部収郵伝部文」（『海防檔』光緒34年10月27日）、「外務部収英使朱邇典照会」（『海防檔』光緒34年11月10日）、「外務部発英使朱邇典照会」（『海防檔』光緒34年11月25日）。

<sup>235</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to F.O., Feb.2, 1909.

<sup>236</sup> 総工程師の職務権限の問題が完全に議論の対象ではなくなったわけではない。『清代外務部中外関係檔案史料叢編 一中英関係卷 第一冊・路鉱実業一』には、この問題に関する交渉記録が大量に残されている。つまり、総工程師の職務権限にまつわる問題は不問とされたのではなく、それよりも大きな問題である契約内容そのものの忠実な履行を求める交渉と併せて続けられていた、と考えるべきであろう。

<sup>237</sup> FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Feb.27, 1909.

<sup>238</sup> FO228/2525 Enclosure8&10 in P. L. Warren to Sir. J. N. Jordan, No.49, Jun.29,

この二つの問題は、資材を購入する際に借款によって導入された資本を効率的に運用できなかったという点からジョルダンに批判されただけでなく、建築資材はその品質が他国のそれと差が無い場合はイギリスのものを優先して購入することが記された借款契約第18条に違反しているとして訴えられた。イギリスにとって、支払われた資本はあくまで借款契約に従って、また当然のことながらイギリスの利益に繋がるように運用されることが望ましかったのである。

第三の問題は、会計監査が湯寿潜の監視下で行われており非公開とされていたことである。滬杭甬鉄道全線の会計部門の人事は湯寿潜の影響下で決定されており、その目的は資本運用の実態が外部に漏洩するのを防ぐためであった<sup>239</sup>。

以上の三点から理解できる通り、現地における借款資本の運用には多々問題が生じていたが、イギリスはこれを直接監査することができずにいた。

#### 第四節 「後期自辦建設派」に対する中英両国の対応

##### (1) 郵伝部鉄路総局局長梁士詒の対応

ブランドは、この状況を打破するためには郵伝部が現地の鉄路公司から鉄路事業の主導権を奪回せねばならないとジョルダンに提言した。これ以降1910年11月3日に至るまで、イギリス外務省は契約の履行に向けて、郵伝部の政治的発言力の強化を目指して対中交渉に臨むようになった<sup>240</sup>。

鉄路建設の主導権を保持していたのは「後期自辦建設派」であり、その代表格の湯寿潜であった。したがってイギリスは、郵伝部に主導権を取り戻させるための具体的な方策として、湯寿潜の失脚を考えるに至った。1909年3月17日、ジャーディン・マセソン商会はブランドに、滬杭甬鉄路借款の契約が忠実に履行されないことについて「浙江公司は全ての問題の最大の原動力である」と伝えた<sup>241</sup>。ブランドもまた、ジョルダンに「中国が全ての問題を解決する唯一の方法は、湯寿潜を逮捕し、岐路に立たせることである」と述べている<sup>242</sup>。借款契約が正常に履行されるか否かは、湯寿潜の鉄路業務に関する実権を剥奪

---

1909.

<sup>239</sup> FO228/2526 P. L. Warren to Sir. J. N. Jordan, Feb.28, 1910.

<sup>240</sup> FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Feb.24,1909.

<sup>241</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd. to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.

<sup>242</sup> FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Mar.24, 1909.

できるかどうかにかかっていたのである。

こうして清朝政府は、イギリス外務省から事態の解決を強く迫られることとなった。当時、「後期自辦建設派」への対応を主として担っていたのは盛宣懐が強い影響力を持つ郵伝部であり、イギリスと交渉しつつ具体的な対策を練り上げていたのは郵伝部鉄路総局局長の梁士詒であった。梁士詒は借款契約の署名に加わっており、辛亥革命後も交通関係の要職を歴任した人物である。

梁士詒は、「後期自辦建設派」がこれまでに収集した資本が完全に消費されるのを待つことを提案した。当時すでに両省の鉄路公司には全線竣工に十分な資本は残っていなかったが、会社の運営自体が不可能になるまでには困窮していなかった。そこで梁士詒は、先ずその残存した資本が底をつき会社の運営が立ち行かなくなるのを待ち、郵伝部からの借款の転貸を受けざるをえなくなるようにすることを考えたのである。この考えは、以降の郵伝部による「後期自辦建設派」対策の基幹となった<sup>243</sup>。

続いて梁士詒は、イギリスの意向に沿う形で湯寿潜に対して政治的な圧力を加えて鉄道業務から排斥することを提案した。手始めとして、湯寿潜は兩淮塩運使の職を剥奪された。兩淮塩運使は当時有数の巨利を見込める役職であり、これにより湯寿潜の経済力も削減された。また、借款の利払の財源が滬杭甬線建設後の収入という不安定なものであったことも、この問題と関係している。鉄道建設が「後期自辦建設派」の抵抗によって遅々として進まないなか、清朝政府は確実な返済財源として塩税収入をこれに充てることと、それに伴う塩の値上げを企図していたのである<sup>244</sup>。なお、この動きは宣統年間における塩政の中央集権化の一面という性格も有している<sup>245</sup>。

更に清朝政府は1909年8月14日に上諭を下して湯寿潜を雲南提法使に任命し、滬杭甬鉄道に関する業務から遠ざけることを試みた。郵伝部は浙江鉄路公司に対して別に総理を選出するよう命じたが、「後期自辦建設派」はこれを拒絶し、逆に清朝政府に対して湯寿潜の雲南赴任の撤回を要請した<sup>246</sup>。この際にも『申報』を中心として形成された「世論」は湯寿潜の留任を強く求めた<sup>247</sup>。

<sup>243</sup> FO228/2526 S. F. Mayers to W. G. MaxMülle, June.10, 1910.

<sup>244</sup> 「浙省蘇杭甬借款准由塩勛款内提撥」(『申報』1909年3月30日)。

<sup>245</sup> 山本修平『支那に於ける鉄道利権と列強の政策』(山本修平、1917年)、渡辺惇「清末における塩政の中央集権化政策について」(『中島敏先生古稀記念論集』、汲古書院、1980年)、岡本隆司「清末民国と塩税」(『東洋史研究』第58巻第1号、1999年6月)。

<sup>246</sup> 「記浙路公司総理簡授滇臬事」(『東方雜誌』第6巻第9期、宣統元年8月25日)。

<sup>247</sup> 「專電 電八(杭州)」(『申報』1909年8月18日)、「浙路股東研究会記事」(『申報』1909

その後湯寿潜は実際に雲南に赴任することはなく、梁士詒は次の対策に迫られることになった。湯寿潜自身、雲南への異動を回避することに自信を持っており、鉄道業務への早期復帰が可能であると考えていた<sup>248</sup>。

続いて清朝政府は 1909 年 11 月 28 日の上諭で湯寿潜を江西提学使に任命し、浙江鐵路公司職から解任した。その狙いは雲南提法使に任命した時と同様に滬杭甬鉄道から彼を引き離すことにあった<sup>249</sup>。これに対しても、やはり『申報』から湯寿潜の留任を求める声が多く上がった<sup>250</sup>。『時報』からも同様に湯寿潜が滬杭甬線の業務から離れることへの懸念が述べられた。彼らは清朝政府の人事が中央集権的であり、地方自治を侵害するものとして批判していた<sup>251</sup>。

湯寿潜の江西提学使任命にまつわる問題で重要なのは、それまで「後期自辦建設派」とは異なり借款の導入に肯定的であった上海商務總會系地方有力者の数名が、これを機に湯寿潜の留任を支持するようになったことである。その代表格は前出の李厚祐である<sup>252</sup>。この時、浙江鐵路公司内部では借款の導入に肯定的な勢力が少なくなかった<sup>253</sup>。しかし彼らは、湯寿潜が総理職から解任されることに異議を唱えた。その理由は、自辦建設を開始して以来の会社の悩みである資金調達の難航にあった。

## (2) 「後期自辦建設派」と上海商務總會系地方有力者の協調

象山軍港の設立によって清朝政府内部で杭州-寧波間鉄道の重要性は高まっていた。当時郵伝部は今後 10 年のうちに全国鉄道網を整備するべくその予定をまとめたものを公開していたが、その中で杭州-寧波間線は 1910 年中に着工し、翌年には開通する予定であった。また郵伝部は北京に滞在中の湯寿潜に対して、一年以内に杭州-寧波間を開通できれば滬杭

---

年 8 月 30 日)、「浙路股東沈孫官建議」(『申報』1909 年 8 月 30 日)、「全浙保路大会記事」(『申報』1909 年 9 月 15 日)、「浙路股東電請維持」(『申報』1909 年 9 月 17 日)、「陸紳仍請奏留湯總理」(『申報』1909 年 9 月 24 日)等。

<sup>248</sup> FO228/2525 G. A. Roverson to the British and Chinese Corporation, Ltd. Nov.11, 1909.

<sup>249</sup> 『大清宣統政紀』24 卷(宣統元年 10 月壬申)。

<sup>250</sup> 「浙路新旧董事致浙京官電」(『申報』1909 年 12 月 10 日)、「寧波学界挽留湯總理電文」(『申報』1909 年 12 月 26 日)等。

<sup>251</sup> 「寸鉄」(『時報』1909 年 12 月 27 日)。

<sup>252</sup> 「浙路新旧董事致浙京官電」(『申報』1909 年 12 月 10 日)。

<sup>253</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to G. A. Roverson, Sep.2, 1909.

甬鉄道の官辦化をとりやめると告げた<sup>254</sup>。しかし浙江鐵路公司には予定されていた全線を竣工するだけの資金は無く、郵伝部の全国鉄道網整備計画に従った経営は困難であり、いづれ会社の経営そのものが立ち行かなくなることは明白であった。

資本不足に苦しむ公司にとって最後の頼みの綱となっていたものは、湯寿潜が持つ圧倒的な名声であった。彼の名声は利権回収運動を通じて高まっており、その影響力は広く香港にまで波及していた。また、湯寿潜は浙江、広東、福建を繋ぐ「東南鉄道大計画」を提言し、これらの省で会社の株式の購入を求める演説を行う等、浙江省のみに留まらない活発な動きを見せていた。湯寿潜の宣伝活動は広東省を中心に広く好意的に受け止められた<sup>255</sup>。このような湯寿潜の高い名声が株主達の会社の経営に対する信頼を繋ぎ止めており、延いては会社の経営が完全に破綻することを防いでいた<sup>256</sup>。

したがって、湯寿潜の総理職からの解任は会社の資金調達に大きな影響を与えることになった。先ず、株主が会社の経営の前途に不安を抱き現金払込に躊躇するようになったことが挙げられる。元々株主達は現金払込に極めて消極的であり、公司側が払込に期限を設けてもそれを順守する者は少数であった。こうした株主達の行動が会社の資金不足の要因であったが、その傾向が湯寿潜の解任によってさらに強まったのである<sup>257</sup>。

続いて、杭州-寧波間線の着工にあたり湯寿潜が演説を行って募集した紹興と寧波の株主が、頻繁に株式購入の予約を取り消すようになったことが挙げられる。公司はこれまで、膨大な額の株式の購入予約数を『申報』等に掲載することで自社の経営が良好であると訴えていたが、その予約額面にまで陰りが見えるようになったのである。湯寿潜の株式購入を求める演説は他省でも行われたが、特に重視されたのは広東であった。広東ではメキシコドルにして合計 100 万ドルの出資(株式購入予約と現金払込のどちらかを指すかは不明)を獲得できたとされるが、彼の解任に伴い出資者から取り止めの申込が生じた。

---

<sup>254</sup> 「郵伝部按年籌備要政清單」(『東方雜誌』第6巻第4期,宣統元年3月25日)、「湯総理北上力争借款不果」(『申報』1910年7月24日)。

<sup>255</sup> 「明治43年6月1日付 在香港事務代理船津辰一郎から外務大臣小村寿太郎宛公信第29号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。この「東南鉄道大計画」は東亜同文会発行の『支那經濟全書』に収められている鉄道技師の小川資源の浙江から広東に至る鉄道建設予備調査をふまえたものであり、日本の大陸南部における幹線鉄道の建設計画と酷似している。このことは日本外務省も気づいており、湯寿潜の動向を注視していた。

<sup>256</sup> 「明治43年9月6日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第109号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>257</sup> FO228/2525 Enclosure4 of P. Warren to Sir. J. N. Jordan, No.56, Mar.24, 1909; 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

最後に、湯寿潜の解任を境に新規の株主が現れなくなった。この事態に対して浙江鐵路公司は今後新規に売り出す株式に購入特典を付けることを考えたが、新旧どちらの株の購入者であっても鉄道に関する利害は同じであることから取り止めとなり、株主の新規開拓に有効な対応を示すことができなかつた<sup>258</sup>。

このように、出資者は公司ではなくあくまで湯寿潜個人を信用して出資していた。このことは湯寿潜が公司の経営不振から辞任を願い出していた 1909 年 9 月に、浙江省で開かれた全浙保路大会における湯寿潜の留任を求める声に端的に表れている<sup>259</sup>。

湯寿潜総理は公正無私なので人の信用を得ている。湯寿潜が留任すれば株式分の〔資本の〕収集は容易であり、湯寿潜が去れば現金払込はされ難くなる。

浙江鐵路公司とその構成員である地方有力者にとって、湯寿潜は公司の残り僅かな資金を繋ぎとめるために必要な人物だったのである。特に湯寿潜と対立していた上海商務總會系地方有力者によって構成されていた浙江鐵路公司の董事局は、公司の運営を成り立たせるだけの資本を調達するには湯寿潜が総理職に留まる必要があることを理解していた。彼らは湯寿潜の留任を望む一方で彼に副官を付けることで総理職の権限を有名無実のものにしようと考えていた。つまり、湯寿潜が鉄道業務の主導権を握っていることが不満であっても、彼が解任されることには反対だったのである。「部借部還」以降湯寿潜と対立関係にあった上海商務總會系地方有力者にとって、湯寿潜の総理職留任は資金調達の面で有為である限り必要なものであつた<sup>260</sup>。

浙江鐵路公司は、上海商務總會系の幹部と「後期自辦建設派」の協調の下で、清朝政府に対して湯寿潜の不在が外国人技術者による鉄道行政の腐敗を招いており彼の早期復職が必要不可欠であると主張した<sup>261</sup>。

湯寿潜の江西赴任を巡る対立は、またも地方の勝利に終わった。清朝政府は 1910 年 2 月 28 日に湯寿潜の辞任要求を受け入れた。これにより湯寿潜は総理職に復帰した。これ

---

<sup>258</sup> 「明治 43 年 10 月 18 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣小村寿太郎宛公信第 394 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>259</sup> 「全浙保路大会記事」（『申報』1909 年 9 月 15 日）。

<sup>260</sup> 「浙路第四次股東会概略」（『申報』1909 年 7 月 17 日）。ただし、上海商務總會系の地方有力者以外にあくまで湯寿潜に対立した公司関係者が少数ではあるが残存していたことも確かである。「浙江潮」（『申報』1910 年 1 月 1 日）。

<sup>261</sup> 「浙路股東擬聯請收回贛学成命」（『申報』1910 年 2 月 28 日）。

はジョルダンにも予測し得ていた事態であり、当時の情勢を知る者であれば想定の範囲内の結果であったと思われる<sup>262</sup>

このように、湯寿潜は中央政府である清朝の人事命令に真正面から抵抗し、しかも優位を保ち続けていたのである<sup>263</sup>。湯寿潜に対して他の役職を与えることで滬杭甬鉄道の経営から遠ざけることは難しいと判断した清朝政府は、1910年8月23日に、当時湯寿潜が行っていた盛宣懷に対する批難を讒言であるとして、上諭によって改めて総理職から解任した<sup>264</sup>。他の役職に任命されることはなく、これにより湯寿潜は官界から追放されたと言える。この決定は、清朝政府が借款の導入を望んでいることを改めて表明するものでもあった<sup>265</sup>。しかし、この上諭によっても湯寿潜の滬杭甬鉄道に対する影響力を払拭することはできず、その後も清朝政府は彼の総理職復帰をめぐり地方と対立を続けることとなった<sup>266</sup>。

借款契約が締結された1908年3月6日以降、清朝政府は中央・地方間で合意を形成することに失敗し続けていた。契約締結からおおよそ2年半後に出された湯寿潜に対する他の役職への任命を伴わない総理職解任の上諭は、清朝政府が最終的に強硬な姿勢を選択せざるをえなかった状況を象徴しているものと考えられる。

地方有力者との合意を見出せなくなった清朝政府は、江蘇鉄路公司への介入を企図するようになっていった。湯寿潜が強い影響力を持つ浙江鉄路公司ではなく、先ず江蘇鉄路公司に対する郵伝部の発言力を高め、滬杭甬鉄道全体に対する影響力を次第に大きくし、最終的には浙江鉄路公司も実質的に郵伝部の傘下に収めるという考えである<sup>267</sup>。

具体策として江蘇鉄路公司の株式を郵伝部が買い上げる計画が立ちあげられ、江蘇鉄路公司はこれを前向きに検討していた。その背景には江蘇鉄路公司の経営陣が収支の問題から、上海以南の「南線」に当たる滬杭甬鉄道よりも「北線」である滬寧鉄道に経営の重点を置きつつあったことが挙げられる<sup>268</sup>。

梁士詒は江蘇鉄路公司の株式を購入する資金として、当時中英公司の代表を務めていた

---

<sup>262</sup> FO228/2525 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.455, Dec.7, 1909.

<sup>263</sup> 「明治43年8月26日付 在上海総領事有吉明から外務大臣小村寿太郎宛公信第309号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>264</sup> 『大清宣統政紀』39巻(宣統2年7月庚申)、「盛宣懷致外務部擬滬杭甬問題善後策」(『中国近代鉄路史資料』第2冊,889頁,宣統3年2月22日)。

<sup>265</sup> “Tang Shou-Chien’s Dismissal,” *The North-China Herald*, Sept.2, 1910.

<sup>266</sup> 「農工商部為郵伝部声明鉄路公司不得遵用公司商律而引起浙省人民不滿事的批票」(『湯寿潜檔案』9-5、1910年12月5日)。

<sup>267</sup> FO228/2526 S. F. Mayers to British & Chinese Corporation Ltd, No.4, Apr.13, 1910.

<sup>268</sup> 「浙路与蘇路」(『申報』1909年7月13日)。

メイヤーズに借款から 200 万両を前借りすることを提案した<sup>269</sup>。梁士詒の提案に対するメイヤーズの反応は、1910 年 7 月の時点で消極的であった<sup>270</sup>。メイヤーズは江蘇公司の株式買い上げについて、それを達成するまでの期限と貸付金 200 万両に対する個別の担保の保障が望ましく、期限を超過した場合には郵伝部が滬杭甬鉄道を国営化することを条件とした<sup>271</sup>。こうしたメイヤーズの消極的な反応には、前述の三点からなる借款運用上の問題から資本輸出自体に対して疑問を抱く傾向がイギリス側にあったことが強く影響していた。特にイギリス外務省内部では、ジョルダンを中心に借款の一時凍結が議論されるほどに、借款契約に対する信頼が失われていた<sup>272</sup>。

以上のように、清朝政府とイギリスはその目的とするところが「後期自辦建設派」の排除という点で一致していたにも関わらず、効果的な対策を講じることができなかった。清朝政府はイギリスと地方の双方から孤立し、借款契約を忠実に履行することが極めて困難な状況が生じていたと言える。

## 小結

本章では、滬杭甬鉄道借款契約の履行をめぐる清朝、イギリス、そして地方有力者の三者の間に存在した複雑な錯綜した関係について考察した。この議論から、大別して三点の清末期中国の歴史的特徴の一端を見出せよう。

第一に、鉄道借款の契約は政府間で締結されるが、清末期においては、それが必ずしも実効性を伴うものとは限らなかった点である。滬杭甬鉄道の場合では、借款契約を履行するためには地方の抵抗勢力と妥協するか、またはこれを抑圧する必要がある。清朝政府はまず前者に取り組み、その努力は「存款章程」の締結という形で実を結んだが、効果は芳しいものではなかった。逆に、「存款章程」に定められた郵伝部と両鉄路公司の借款の支払期限についての規定が「後期自辦建設派」の活動を正当化する論理として働いてしまったことは皮肉と言える。地方との妥協に失敗した清朝政府は、続いてイギリスから借款を前借りし、その資金で江蘇鉄路公司の経営に介入し、延いては滬杭甬鉄道全線に対して影響力を持つことを企図した。しかし、イギリス側は本国外務省を中心に、鉄道建設・経営

<sup>269</sup> FO228/2526 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.365, Oct.17, 1910.

<sup>270</sup> 「外務部発郵伝部信」（『海防檔』宣統 2 年 6 月 8 日）。

<sup>271</sup> 「外務部収郵伝部文」（『海防檔』宣統 2 年 10 月 2 日）。

<sup>272</sup> FO228/2525 Inclosure in F. A. Campbell to Sir. J. N. Jordan, No.355, Nov.27, 1909.

において清朝政府が地方よりも実質的に上位の権力を持たないことと、借款として投入した資金の管理が十分に行えないことから、前借りに対して消極的な態度を示した。地方の動向はイギリスの外交姿勢に大きな影響を及ぼしていたと言える。地方と列強の間には直接的な交渉こそ無かったが、その関係が借款をめぐる国家間交渉の行方を左右していたことに留意する必要があるだろう。

第二に、清末期の地方有力者が政府間決定に抵抗できるほどの政治力を有していた点である。多くの先行研究がすでに明らかにしてきたように、宣統年間においては清朝中央政府の政治・経済力の弱体化と対照的に地方が成長し、中央の政策が地方の末端まで行き届くことが少なくなっていた。本章が考察対象とした滬杭甬鉄道をめぐる問題の場合、地方有力者の経済力は会社の経営状態を見る限り中央の政策方針に 대응するだけの規模ではなかったが、その政治力は湯寿潜に代表されるように、清朝政府が列強との間で締結した借款契約の履行すらも困難にするほどのものであった。

イギリス外務省は、借款契約締結以前から、現地の鉄道業務について清朝政府が地方有力者よりも実質的に優位でなければ契約を有効に履行することは難しいと認識しており、そのために清朝政府に地方への対策を迫っていた。イギリス外務省の懸念は地方の優位性を理解した上のものであり、その認識に基づいて対中交渉が展開されていたことが理解できよう。

第三に、いわゆる「西洋の衝撃」に代表される列強の「強大さ」に対する疑問である。「西洋の衝撃」に見られる清末期における列強の圧倒的な政治・経済・軍事力は、対中外交においてこそ強く機能するものであったが、外交交渉の結果として実施される政策の実効性までも保証することは不可能だったのではないだろうか<sup>273</sup>。滬杭甬鉄道に関する清朝、イギリス、地方有力者の三者の対立を見る限り、清朝政府が効率的な鉄道政策を実施する上でイギリスの資本と技術に期待せざるをえず、そのために借款契約の締結に踏み切ったことは明白である<sup>274</sup>。しかし、現地における滬杭甬鉄道の建設・経営に対して、イギリスの影響力は借款契約をめぐる紛糾した事態を解決できるほどに強いものではなく、むしろ

---

<sup>273</sup> この傾向は滬杭甬鉄道借款契約に限らず、同線をめぐる中央、地方、列強の対立の端緒と言うべき杭州鉄道の日中協同建設の仮契約についての三者の対立・協調関係からも見て取れる。外交交渉の成果に実効性を付与させることが難しかったのは、イギリスに限らず当時の列強にとって普遍的な問題だったのであろう(拙稿「清末期杭州における日本の鉄道・水運事業」『鉄道史学』第29号、2011年12月)。

<sup>274</sup> 千葉正史前掲『近代交通体系と清帝国の変貌』および拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

本章の事例では、状況を左右する根本的な要因は概ね地方の側に有った。ここから、清朝の最晩年においては列強の「強大さ」が地方に直接何らかの圧力として影響するとは限らなかったことが理解できるだろう。

## 第四章 辛亥革命期中国に対するイギリス外務省の信用

### 第一節 滬杭甬鉄道借款をめぐる革命前後の状況の概略

本章の目的は、鉄道利権回収運動をめぐる地方有力者と列強の対立にまつわる、辛亥革命を前後して確認できる連続性を解明することである。

本章より、本論文の議論は辛亥革命以後を考察対象とするようになる。そこで、まずは辛亥革命以前までの内容(第一～三章)を簡単にまとめ、以降に論じる革命前後に確認できる連続性の解明を容易にしたい。本章以降の議論を明快にすべく、辛亥革命後の 1911 年 10 月時点における滬杭甬鉄道の建設状況を図化したものが図 8「滬杭甬鉄道および開徐・徐海・徐清鉄道略図(1911 年 10 月時点)」となる。適宜参照されたい。

滬杭甬鉄道の建設は、イギリス外務省と、清朝政府との間で借款に依拠して行うものとされ、借款契約ではイギリス人技術者が派遣されることも定められた。当時の中国には、清朝が立憲政体の導入および国会の開設の前提として予定していた全国鉄道網の建設計画を達成できるだけの資金と技術が存在しなかったためである<sup>275</sup>。

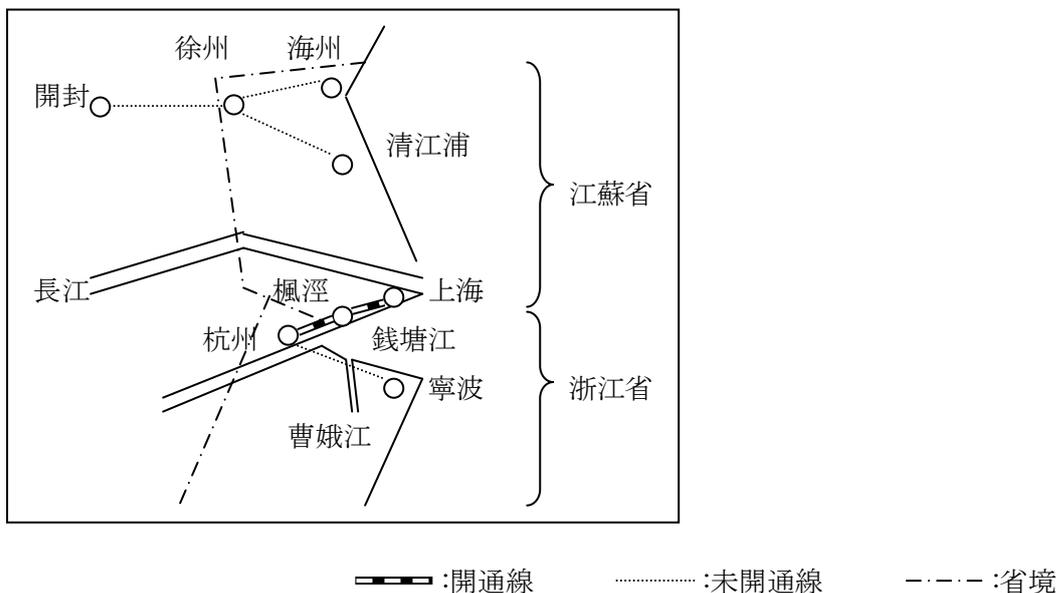
一方、現地の地方有力者は杭州鉄道の自辦建設を最初期の事例として鉄道利権の保護を重視するようになり、滬杭甬鉄道についても、借款を用いることは鉄道利権をイギリスに売り渡すものであると批判し、浙江鐵路公司与江蘇鐵路公司を設立して、自辦建設を提唱した。彼らの運動は、滬杭甬鉄道借款契約が 1908 年 3 月 6 日に締結されたあとも続けられた<sup>276</sup>。こうした民間の運動は鉄道利権回収運動と呼ばれ、辛亥革命の原動力の一つとなった。滬杭甬鉄道はその典型例として知られる。

革命に至るまで、江浙両省の地方有力者は、借款の導入を前提とする清朝の鉄道政策に原則反対する点で団結していた。しかし、革命が起きて間もなく、江蘇省の地方有力者は滬杭甬鉄道のうち江蘇鐵路公司が管轄する上海-楓涇間を担保として、日本の大倉組に借款を依頼した。この借款契約は、江蘇鐵路公司が保有する全ての動産、不動産を担保とし、

<sup>275</sup> 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌 ―電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容―』(日本経済評論社、2006 年)。

<sup>276</sup> 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」、同「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」、および拙稿「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 12 月)等。

図8 「滬杭甬鉄道および開徐・徐海・徐清鉄道略図(1911年10月時点)」



出典) 満鉄北京公所研究室編『支那鉄道概論』(大空社、2004年版)および鉄道大臣官房外国  
 鉄道調査課編『支那之鉄道 大正十一年十月改訂』(大空社、2004年版)を参考に筆  
 者作成。

償還不履行の場合は営業権を債権者に管理させるという大倉組に有利な条件で、1912年1月27日に締結された。これを蘇省鉄道借款契約という。

つまり、鉄道借款をめぐる、江蘇省の地方有力者は、革命後、浙江省の地方有力者とは対照的な態度を見せるようになったのである。蘇省鉄道借款の成立過程については、すでに兪辛焯が革命直後の状況に重点を置いて分析している<sup>277</sup>。辛亥革命を境とした江蘇省の地方有力者の方向転換が確認できる一方、筆者はこれまでの本論文の議論をふまえて、革命以後も変わらなかったもの、すなわち革命を前後して認められる状況の連続性に着目したい。この研究手法により、本章は、従来の研究では十分な理解が得られていなかった、滬杭甬鉄道借款契約が締結された1908年から蘇省鉄道借款契約が締結された1912年までの状況を多少なりとも明かにするものとなるだろう。

革命を含むこの4年間について検討を加えることによって、筆者は次の二つの課題に取り組む。第一に、革命直前の江蘇省および浙江省の地方有力者の、清朝政府の鉄道政策への反応について再検討することである。従来の研究では、両省ともに借款に反対しており、革命後は江蘇省が対日借款に転向したというのが一般的な解釈である。しかし、その理由については、未だ不明瞭な点が多い。また、浙江省の地方有力者の清朝に対する抵抗について、その具体的様相を論じた研究は多くはなく、より多面的な理解が求められている。

第二に、滬杭甬鉄道の利権を担保とする蘇省鉄道借款の債権者に、イギリスが選ばれなかったことの、イギリス側に起因する理由を解明することである。南京臨時政府が日本を選択した主たる理由は史料から読み取れる限り、主に次の二つと考えられる。一つは、日本が江蘇鐵路公司を借款の債務者とすることを認めていたに対して、南京臨時政府のみを債務者として認めるとしたことである<sup>278</sup>。もう一つは、日本が上海-楓涇間のみを担保として要求したのに対して、滬杭甬鉄道全線を担保に要求したことである。イギリス外務省が提示した条件は、世論を配慮した南京臨時政府に忌避され、代替関係にあった日本に取って代わられたとされる<sup>279</sup>。では、なぜイギリスは、日本外務省に敗れるような条件を提示

---

<sup>277</sup> 兪辛焯『辛亥革命時期中日外交史』(天津、天津人民出版社、2000年)。高村直助『日本資本主義史論 一産業資本・帝国主義・独占資本一』(ミネルヴァ書房、1980年)にも関連する記述あり。

<sup>278</sup> FO228/2493 Enclosure2 in S. F. Mayers to J. N. Jordan, Feb.16, 1914.また、最初に交渉を開始した上海軍都督府商務総長の王一亭が日清汽船の買弁であり、日本の資本家と結び付きが強く、大倉組を紹介したためであることも間接的な一因であろう(「臨時政府借債彙記」『東方雑誌』第8巻第11期、中華民國元年5月1日)。

<sup>279</sup> 「明治45年1月10日付 在上海加藤海軍中佐から海軍軍令部長宛機密第9号」『日本

し続けたのだろうか。

二つの疑問は、一見無関係に見える。しかし実際には、両省の利権回収運動がイギリス外務省の対中交渉に大きな影響を与えていたという点で共通する背景を持っている。この背景こそが、革命を前後して確認できる地方有力者と列強の関係の連続性を理解する上で、重要な意味を持つのである。よって、筆者はこの二つの疑問を切り離さず続けて検討することとした。

## 第二節 浙江省における利権回収運動

### (1) 湯寿潜の解任をめぐる清朝政府と浙江省諮議局の対立

湯寿潜による利権回収運動は、主に次の三つの運動から成り立っていた。第一に、滬杭甬鉄道借款の交渉を進めた清朝郵伝部尚書の盛宣懐を批判することである。第二に、滬杭甬鉄道借款契約の締結後に、江蘇鉄路公司与浙江鉄路公司を監督する機関として郵伝部が設けた滬杭甬鉄路局の廃止を求めることである。第三に、契約に基づき浙江鉄路公司に導入された資金と資材を使用せず、同じく契約に基づき借款の出資者である中英公司より派遣された総工程師のフォードの業務を妨害し、現地における契約の履行を阻むことである。清朝中央・地方政府はこれを取り締まることができず、イギリス外務省内部では駐清公使ジョルダンを中心に、清朝に対する信頼が失われつつあった<sup>280</sup>。

滬杭甬鉄道借款契約に関する対中交渉を担当するべく中英公司から派遣されていたブランドやメイヤーズは、清朝中央政府が滬杭甬鉄道の経営の主導権を両省の鉄路公司から奪回し、ひいては同線を国有化することが最も有効な解決策であるとした<sup>281</sup>。ジョルダンは彼らの意見を認め、清朝外務部に対して、まずは滬杭甬鉄道の経営の主導権を滬杭甬鉄路局に帰するよう、くり返し要求した。

清朝外務部はイギリスからの要望を郵伝部と商部に通達した。清朝中央政府はイギリス外務省からの信頼の回復と借款契約の維持のため、この問題に具体的な解決策を示す必要に迫られた。そこで採られたのが、湯寿潜に対する浙江鉄路公司総理職からの解任命令で

---

外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雜纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」(全4冊)所収。

<sup>280</sup> 本論第三章。

<sup>281</sup> 「283. To V. Chirll」(*The Correspondence of G.E.Morrison 1895-1912*, Apr.14,1908)、「外務部収郵伝部文」(『海防檔』宣統2年10月2日)。

ある。浙江鉄路公司は、ジャーディン・マセソン商会から「全ての問題の最大の動力源である」と評価されており<sup>282</sup>、また湯寿潜はブランドから「中国が全ての問題を解決する唯一の方法は、湯寿潜を逮捕し、岐路に立たせることである」とジョルダンに報告されていた<sup>283</sup>。湯寿潜に対する総理職からの解任命令は、利権回収運動の鎮静化に有効な対策として期待された。

以下に述べる地方の状況については、多くの研究が中国語の史料を用いて考察を重ねており、最新の成果としては沈曉敏 (2005)が挙げられよう<sup>284</sup>。一方筆者は、この時点では滬杭甬鉄道の利権とほぼ無関係な第三者の立場から、日本外務省杭州領事館が詳細な記録を残していることにも留意したい。本節では、この日本側の記録から、浙江省における利権回収運動をより多角的に検証することを試みる。

1910年8月23日、清朝中央政府は、盛宣懐に対する「讒言」を理由として、上諭により湯寿潜を浙江鉄路公司の総理職から解任した。これを不当とした地方有力者は、湯寿潜の復職を望んだ。彼らは、浙江省の諮議局において、浙江巡撫の増韞に復職要求を代理して上奏することを求めた。この代理による上奏を代奏という。

増韞が代奏を拒んだために、地方有力者は清朝中央・地方政府と諮議局にて対立することとなった。諮議局は10月4日、増韞が代奏しなければ辞職することと、この件について増韞から返答があるまでは停会することを議決した<sup>285</sup>。

以降、諮議局における清朝中央政府と地方有力者の対立をみてゆく。この対立については尹鉄 (2005)が、資産家階級が法律を用いて抵抗したこと、皇帝も法律を超越できないことを証明したことから歴史的に重きな意義を有しており、浙江省における一連の地方有力者の運動は辛亥革命の導火線であったとする評価を与えている<sup>286</sup>。この点についても、本章の小結にて簡単に議論しておきたいと思う。

諮議局は、1903年に制定された大清公司律第77条に基づき、湯寿潜の解任は違法であるとした。同条は、会社の総辦や総理は、もしその人物が適任ではない場合や公司を疲弊させる場合、会社の董事局が新たにそれを選出することを定めていた。このことから、諮

---

<sup>282</sup> FO228/2525 Jardine, Matheson & Co.Ltd to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.

<sup>283</sup> FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Mar.24, 1909.

<sup>284</sup> 沈曉敏『処常与求变——清末民初的浙江諮議局和省議會——』（北京、生活・読書・新知三連書店、2005年）。

<sup>285</sup> 「明治43年10月6日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛電報第3213号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>286</sup> 尹鉄『晚清鉄路与晚清社会変遷研究』（北京、経済科学出版社、2005年）。

議局は総理の人事権は董事局にあると主張したのである<sup>287</sup>。諮議局の外においても、『申報』に、法の下に君主もその権利を制限されることが憲政の要であるとした評論が掲載される等、清朝政府の決定を不当とする風潮が高まった<sup>288</sup>。

一方増韞は、大清公司律に関わる問題は全国規模で議論するべきものであり、巡撫の権限では決裁できないとして代奏を拒否した。また郵伝部も、鉄道会社は事業の性格が一般の会社とは異なり国営化すべきものであるため、公司律を一概に適用しないことを浙江鐵路公司に通達した<sup>289</sup>。

これに対して浙江鐵路公司は、浙路商股商辦公司章程の第1条に「欽定大清商律為依拠」とあり、公司律の適用は自然であるとした<sup>290</sup>。

増韞は、本件は資政院に議案として提出するべきであり、そのために再度諮議局で検討するよう命じた。これは諮議局の再開を意味するものであり、諮議局はこれに従わなかった。増韞は、諮議局章程第47条に基づき、監督する官僚の命令なく停会したことを非難し、開会と事務の遅滞の防止を改めて指示した<sup>291</sup>。

増韞の指示により、諮議局の構成員の中で意見の相違が生じた。諮議局は、湯寿潜の復職の目的を、湯の解任による民衆の混乱を鎮めることとしていた。しかし、諮議局を停会したことにより、逆に社会の不安は増大した。滬杭甬鉄道の借款契約が締結される以前から、利権回収運動に便乗した農民暴動が活発になっていたが<sup>292</sup>、これと同様の事態が生じていた。日本の杭州領事館事務代理の池部政次の報告によると、この時諮議局は窮地にあり、解決策をめぐって穏健派と過激派に分裂したとされる<sup>293</sup>。

さらに局外からは、議員が湯寿潜の解任問題に固執するあまり他の案件の議論を放棄し

---

287 「農工商部為郵伝部声明鐵路公司不得遵用公司商律而引起浙省人民不滿事的批票」(『湯寿潜檔案』9-5、1910年12月5日)。

288 「時評 其一」(『申報』1910年8月28日)、「時評 其一」(『申報』1910年10月5日)、「諮議局為浙路事第四次呈請代奏文」(『申報』1910年10月5日)、「浙路維持会覆諮議局電(為要求代奏路事)」(『申報』1910年10月6日)等。

289 「郵電部照会浙路公司、抄報外部為鐵路公司雖為集股創辦、但尙属国家性質事給皇帝奏移」(『湯寿潜檔案』2-3、1910年9月26日)。

290 「浙路公司為湯寿潜革職公举代表赴京請願事呈郵伝部電」(『湯寿潜檔案』9-6、1910年)。

291 「明治43年10月11日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第130号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

292 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

293 「明治43年10月12日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第132号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

ており、今回の停会は予算の浪費であるとの声もあげられていた。ただし、池部の報告によれば、これは清朝政府が秘密裏に行った工作である<sup>294</sup>。

その後、増韞は開会命令を五回発し、巨額の公費で運営されている諮議局の違法な停会や解散は許されないと勧告した<sup>295</sup>。しかし、諮議局が開会を拒み続けたため、増韞は資政院に電訓を要請した。資政院は、もし諮議局が増韞からの命令に従わなければ停会を命じ、さらに抵抗するようであれば解散を命じるよう指示した。解散の場合、選挙費用を賄うことは現在の省の財政では困難であると考えた増韞は、諮議局の正・副議長と会談し妥協案を模索するようになった。

諮議局側でも当初の激しい機運が収まりつつあった。予算案等を議論せずに鉄道問題に固執しているのは人民に対して不誠実であるという意見が出るにおよび、自辦建設に対する意識の軽重から、地方別に三つの党派が生じた。第一に、温州、嚴州、處州、金華、衢州等の地域の、滬杭甬鉄道との利害関係が希薄な党派である。第二に杭州、嘉興、湖州等の鉄道が開通した地域の議員が成した党派である。最後に、紹興や寧波等の目下工事中の地域が中心となった強硬的な意見を持つ党派である<sup>296</sup>。

第一と第二の党派は、増韞との妥協を考えていた。そのため、第一の党派は世論から非難されていた。こうした事態から、随所で開かれた集会でも意見の一致が見られないようになった<sup>297</sup>。従来の研究において、浙江省の滬杭甬鉄道利権回収運動は、愛国主義的な動機から一致団結した地方有力者による自辦建設の数少ない成功例と評されることが多かった。しかし会社の外においては、地方有力者の意見は、それぞれの地元における鉄道建設の進捗状況に従って異なっていたのである。

## (2) 湯寿潜の解任をめぐる対立の結末

諮議局内部が混乱しているのと時を同じくして、増韞と正・副議長は、増韞が代奏を受け入れる代わりに速やかに開会するという妥協案を形成するに至った。正議長は 10 月 25

---

<sup>294</sup> 同上。

<sup>295</sup> 「浙撫韓勸告諮議局従速開議」（『申報』1910年10月22日）、「浙諮議局尚能堅持否」（『申報』1910年10月23日）。

<sup>296</sup> 「明治43年10月22日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第139号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>297</sup> 同上。

日に開会することを布告した。

当日、議場に集まった 100 人前後の議員のうち、開会時に入室したのは 32 人で、残りの議員は、増韞が代奏の原稿を提示してから入室するという態度をとった。しかし増韞が開会に先んじて代奏することはできないとしたため、入室を拒否していた議員はその場をあとにした。入室した議員が過半数に満たなかったため、議事細則第 5 条に基づき解散となり、増韞は諮議局章程第 47 条に基づき 3 日間の停会を命じた<sup>298</sup>。その一方で、増韞は正議長と再び会談し、また北京に代奏をめぐる問題について電信で報告した。これを境に議員は態度を軟化させた。11 月 4 日の議会では、出席者は辞職者 10 余名と事故による欠席者 10 余名を除く 87 名が参加した<sup>299</sup>。

その後も、議員と増韞は湯寿潜の解任・復職の是非をめぐり対立し、停会は時に 2 週間以上に及ぶこともあり、予算案についての議論は先送りにされた<sup>300</sup>。

1910 年 11 月下旬、浙江鉄路公司代表の李厚祐と葉又新が、湯寿潜の解任命令について資政院副総裁の沈家本と会談した。沈家本は、大清公司律の有効性を認めつつも、浙江鉄路公司の総理職は皇帝の勅裁による「奏派」であるため適用できないとした。代表は、総理は会社の選挙により選出されたと反論した。沈家本は、問題は浙江省に限定できず資政院の決議を待つべきであるとした<sup>301</sup>。これにより事態は膠着した。

翌年の 1911 年 3 月 26,27 日、杭州の昭慶寺にて開かれた浙江鉄路公司の第 6 回総会で状況に変化が生じた。湯爾和という人物が副総理の盛炳緯に対し、盛が北京の官僚や紳士と図り、湯寿潜に代わる新総理選出を企んでいると厳しく非難し、懲罰を要求したのである。盛炳緯は辞任を求め、一時会場は紛糾した。しかし、議長が盛を引き留めたため、それ以上に議場が混乱することはなかった<sup>302</sup>。

湯爾和の発言が正しければ、諮議局に限らず、浙江鉄路公司内部にも、湯寿潜の解任を受け入れようとする動きがあったものと考えられる。事実、1910 年 9 月の浙江鉄路公司

---

<sup>298</sup> 「明治 43 年 10 月 26 日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第 140 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>299</sup> 「明治 43 年 11 月 8 日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第 144 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>300</sup> 「明治 43 年 11 月 24 日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第 148 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>301</sup> 「浙代表大有不虛此行之望」(『申報』1910 年 11 月 29 日)、「電告浙路股東到京情形」(『申報』1910 年 12 月 9 日)。

<sup>302</sup> 「明治 44 年 3 月 30 日付 在杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公信第 35 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

の股东会では、湯寿潜の解任に対する批判は清朝政府の命令に違反することであり、それよりも資金調達と建設工事を進めるべきであるとする意見が出されている<sup>303</sup>。

湯寿潜の解任命令を認める地方有力者は、諮議局と鉄路公司の双方に確かに存在していた。しかし彼らは、浙江省内の世論を形成し湯寿潜に対抗しうるだけの都市部の「大衆動員力」を持つには至らなかったのである。革命後、湯寿潜は滬杭甬鉄道の自辦建設運動で名声を得ていたことから浙江省の都督に推挙され、再び省政に深く関与することとなる<sup>304</sup>。

### 第三節 江蘇省における利権回収運動

#### (1) 浙江省の利権回収運動が中英関係にもたらした影響と「開徐鉄道借款」

イギリス外務省は、清朝政府の湯寿潜への対応から、鉄道行政における同政府の主導権に疑問を感じていた。具体的には、イギリス人総工師フォードに対する業務妨害が続けられており、これを清朝政府が取り締まれない点についてである。

滬杭甬鉄道借款契約によれば、鉄道業務に関われるイギリス人は、清朝が任命する滬杭甬鉄路局総辦によって選定される総工師のみであった。このため、イギリス外務省にとって総工師は、建設・経営に介入できる唯一の自国民として期待されていた。しかし、彼の業務が妨害されていては、借款の支払が始まるまでに良好な経営を確立しそれを監視することは難しく、イギリス外務省は借款の差し止めを考えるようになった。

第三章で述べたように、清朝政府は、現状への対策として、両省の鉄路公司の資金が使い尽されるまで待ちつつ、同時に江蘇鉄路公司の股を購入して経営に介入することをイギリス外務省に提案した。清朝政府は、購入資金 200 万両を滬杭甬鉄道借款から前借することを希望したが、清朝への信頼を失いつつあったイギリス外務省は、購入の期限を設け、期限を超過した場合は速やかに滬杭甬鉄道を国有化することを条件とした。清朝はこれに対して明確な返答をし得なかった<sup>305</sup>。イギリスからの信頼を取り戻すために、郵伝部尚書

<sup>303</sup> 「上浙路股东会意見書」（『申報』1910年9月12日）。

<sup>304</sup> 褚輔成「浙江辛亥革命紀実」（中国史学会主編『辛亥革命』第7巻、上海人民出版社、1957年）。ただしこの史料によれば、湯寿潜と対立する革命派の知識人もいたことが理解出来る。王金發は、秋瑾が逮捕された際に湯寿潜は当局の意向に賛同していたとして、湯寿潜の都督就任に反対している。立憲派とされていた湯寿潜と革命派の地方有力者との関係については、稿を改めて考察したい。

<sup>305</sup> FO228/2526 E. D. H. Fraser to J. N. Jordan No.34, Mar.23, 1911, FO228/2526 Enclosure2 in E. D. H. Fraser to J. N. Jordan No.34, Mar.23, 1911.および拙稿前掲「滬

盛宣懷は、契約内容をほぼそのままに、滬杭甬鉄道から開封-徐州間鉄道(開徐鉄道)へと借款の対象を変更し、フォードをその総工師として再雇用することを提案した。以降、この実現に至らなかった借款案を便宜的に「開徐鉄道借款」と表記し、鍵括弧を略す<sup>306</sup>。

交渉の記録から、断片的ではあるが、次のような条件が予定されていたと推測される。

- 1、金額や利率、支払期限等の契約内容は基本的に滬杭甬鉄道借款と同じとする。
- 2、開徐鉄道を借款の対象に置き換える。
- 3、場合によっては徐州-海州間鉄道または徐州-清江浦間鉄道を借款の対象に加える。
- 4、フォードを総工師として再雇用する。

ジョルダンの反応は好意的であった。彼は、この提案をめぐる交渉が、1898年以来の長きにわたる論争の最後の局面になると認識していた。また、フォードを派遣していた中英公司にも、この提案に対する同意を期待した<sup>307</sup>。以降、イギリス外務省は対中協調に傾き、開徐鉄道借款の契約締結に向け交渉を進めていった<sup>308</sup>。

この交渉で最も問題となったのは、江蘇省北部の未開通線である徐州-海州間鉄道または徐州-清江浦間鉄道(徐海鉄道、徐清鉄道)を借款の対象とするか否かについてであった。徐海・徐清鉄道は江蘇鐵路公司の管轄であり、滬杭甬鉄道と同様に利権回収運動の標的となるおそれがあった。

江蘇鐵路公司の利権回収運動の主眼は、滬杭甬鐵路局の撤廃と総工師フォードの解任であった<sup>309</sup>。江蘇鐵路公司は、滬杭甬鐵路局の廃止と総工師フォードの解任の理由を、両者が滬杭甬鉄道借款契約の締結以来、成果を出していない点に求めた<sup>310</sup>。しかし、総工師フォードが成果をあげられずにいるのは、浙江鐵路公司により業務妨害を受けているためであった。

このように、江蘇省においても利権回収運動は活発であった。また、公司内部に清朝政府を支持する勢力があったことも浙江省の事例と同様である。ただし、江蘇省の場合は、清朝政府を支持する主たる地方有力者が諮議局に現れず、江蘇鐵路公司の内部、それも総

---

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」。

<sup>306</sup> FO228/2526 J. N. Jordan to F.O., No.118, Mar.14, 1911; FO228/2526 S. F. Mayers to F.O., Aug.7, 1911; FO228/2526 S. F. Mayers to F.O., Sept.28, 1911.

<sup>307</sup> FO228/2526 J. N. Jordan to F.O., No.71, Mar.8, 1911; FO228/2526 J. N. Jordan to F.O., No.118, Mar.14, 1911.

<sup>308</sup> FO228/2526 J. N. Jordan to F.O., No.71, Mar.8, 1911.

<sup>309</sup> FO228/2526 Enclosure2 in Shanghai to Minister, No.24, Mar.4, 1911.

<sup>310</sup> 同上。

理職にあった王清穆がその中心となった点が決定的に異なった。これにより、江蘇鐵路公司では浙江鐵路公司よりも激しい内部対立が起こることとなった。

## (2) 借款に対する江蘇鐵路公司の反応

滬杭甬鐵道借款契約の締結後、江蘇鐵路公司是蘇北地域の各未開通線の建設を重視するようになった<sup>311</sup>。この各未開通線は史料中では「北線」と呼ばれ、滬杭甬鐵道のうち江蘇鐵路公司の管轄にある上海-楓涇間鐵道は「南線」の主たるものとされている。

滬杭甬鐵道借款の契約締結以前より資金不足に苛まれていた江蘇鐵路公司にとって、借款は魅力的であり、1911年2月には、公司内部で借款に対する意識の変化が生じ始めた。借款を支持した主な地方有力者には、江蘇鐵路公司総理王清穆やその他江蘇省出身の中央官僚たちが挙げられる。後者は、史料中でしばしば「同郷京官」と称されているため、筆者もこれにならう。

江蘇鐵路公司内の借款支持派の動向は、特に1911年2月に開催された江蘇鐵路公司臨時会における次のような議論から見てとれる。

「同郷京官」の多くは郵伝部との共同経営を主張した。会社が400万両分の股を保有し、郵伝部は600万両分のそれを保有する。各種権利もまた4対6で分配する。……「北線」の竣工の成否が、今日最も重要な問題である。竣工できなければ、事実上鐵道建設を利益ある事業として達成できなかったこととなるのを恐れる。建築を望むのであれば、必ずその実力〔資本準備等のことと思われる〕がどれほどか問われる。もし実力が及ばなければ、まさに官に援助を求めるものではなかろうか。……官が借款することは、民間が借款することに及ばない<sup>312</sup>。

王清穆らは、「北線」建築を最重要課題であるとし、その完遂には郵伝部との協力や借款の導入が重要であることを認識していた<sup>313</sup>。ただし、それは自辦建設を完全に断念すること

<sup>311</sup> 拙稿前掲「滬杭甬鐵道借款契約の実効性を巡るイギリスと地方の関係」。

<sup>312</sup> 「辛亥正月蘇路公司臨時会紀事」（『申報』1911年2月17日）。

<sup>313</sup> 1908年の時点で、すでに江蘇鐵路公司の株主の関心が「北線」に傾注していたことを示唆する史料も存在する。宣統年間以前より、江蘇鐵路公司与浙江鐵路公司では、滬杭甬鐵道の建設に対する意識が異なっていたものと考えられる（「費敏農等致蘇路公司函稿」『蘇

とは必ずしも一致していなかった。

さらに、王清穆らは次のように提案した。

王総理は、「北線」の建築〔を借款により行うこと〕の問題について、その是非を投票により決定することを提案した。ある股東からは、「北線」の問題は重要であり、先に研究し、その後投票するべきだという意見が上がった。……借款による建設は、もし「商借」であれば権利を喪失しない。……「北線」が竣工されなければ、「南線」を維持することができないことを知るべきである。

投票により決定することが決まり、開票したところ、賛成 1251 権、反対 5 権で、この問題は解決した<sup>314</sup>。

彼らは、清朝郵伝部ではなく江蘇鐵路会社が他の民間資本と借款を契約し、その返済責任を負えば利権を失うことはないと考えていた。郵伝部の名義で契約され同部の責任で返済する滬杭甬鉄道借款契約の方式が「部借部還」と呼ばれたのに対して、これは「商借商還」と呼ばれた<sup>315</sup>。王清穆らは「北線」が開通しなければ、既成の上海・楓涇間の経営を維持することはできないと主張していたのである。そして多数決の結果、江蘇鐵路会社は「北線」建設のために、借款の導入を決定した。

江蘇・浙江の両鐵路会社は、鉄道の建設・経営に対する清朝政府の介入を拒絶する点で意見の一致を見ていた。しかし、浙江鐵路会社と江蘇鐵路会社の利権回収運動に対する意識には、明らかに隔たりがあった。そしてそれは、滬杭甬鉄道の建設工事の進捗状況が異なる点に由来していたものと考えられる。

浙江鐵路会社では、利権回収運動の対象である滬杭甬鉄道のうち、自社の管轄にあった杭州・寧波間は未開通であった。しかし、江蘇鐵路会社の場合、自社の管轄である上海・楓涇間はすでに開通していたのであり、滬杭甬鉄道の自辦建設を自社の管轄分に限り完遂していたのである。

開通した以上、その鉄道は運行され続けることが望ましい。まして滬杭甬鉄道は、当時から今日に至るまで、自辦建設の代表例として著名である。その成果である上海・楓涇間の

---

州商会檔案叢編』第 1 輯、804,805 頁)。

<sup>314</sup> 「蘇路公司十九日続開股東会紀事」(『申報』1911 年 2 月 18 日)。

<sup>315</sup> 「徐通鐵路之發軌」(『申報』1912 年 9 月 15 日)。

経営を維持し、鉄道建設を利益のある事業として成立させるために、江蘇鐵路公司是「北線」を、借款を用いて早期に開通させる必要に迫られたのではないだろうか。これが、江蘇鐵路公司において、浙江鐵路公司与異なり借款を支持する地方有力者が多数派となり、その是非をめぐる投票の結果が 1251 権対 5 権という極端な結果となった原因であったと考えられる<sup>316</sup>。

一方、江蘇鐵路公司内部では、あくまで借款に反対し、滬杭甬鐵道借款の履行を妨害する者も根強く存在した。清朝政府はこれを制御することができずにいた<sup>317</sup>。彼らはフォードに対して、浙江鐵路公司与連名で、フォードの雇用契約は無効であり 1911 年 2 月 28 日をもって契約を終了することを通達した<sup>318</sup>。両省の鐵路公司是総工程師の人事権を持たなかったが、清朝政府はこれを実質的に無効とすることができず、フォードは滬杭甬鐵道の建設工事から遠ざけられた。地方有力者による借款契約の履行に対する妨害を、清朝政府が取り締まれないという浙江省と同様の状況が、江蘇省でも生じていたのである。

#### 第四節 「後期自辦建設派」に対する中英両国の対応

フォードの解雇が浙江・江蘇省で問題となっていた 1911 年 2 月中旬から 3 月の初旬にかけて、開徐鐵道借款をめぐる中英間の交渉は本格化した。ジョルダンはこの時点で滬杭甬鐵道借款契約が実効性を持つことに悲觀的であり、同借款の返済が滞ることをおそれていた<sup>319</sup>。この危険を回避するには、浙江・江蘇省の地方有力者の影響を極力排除し、清朝政府が建設・経営の主導権を握っている鐵道に対象を変更することが望ましかった。

ジョルダンは、盛宣懷との交渉で次のような条件での契約の締結を考え、中英公司に同意を求めた。

- 1、この借款は江蘇鐵路公司与浙江鐵路公司に資金援助するものではない。
- 2、もし滬杭甬鐵道の建設・経営において、更なる外債が必要となった場合、中英公

---

<sup>316</sup> 『申報』や『東方雜誌』等においても、滬杭甬鐵道と比べて利権回収運動の対象として報道される機会が明らかに少ない。借款による建設を行ったとしても、おそらく、滬杭甬鐵道借款への反対ほどの大規模な社会現象には成りえなかったであろう。「北線」と滬杭甬鐵道のでは世論の関心の程度が異なっていたことも、「北線」を借款で建設すると江蘇鐵路公司が決定した間接的な理由だったのではないだろうか。

<sup>317</sup> FO228/2526 Enclosure2 in E. D. H. Fraser to J. N. Jordan, No.24, Mar.4, 1911.

<sup>318</sup> FO228/2526 Enclosure4 in E. D. H. Fraser to J. N. Jordan, No.24, Mar.4, 1911.

<sup>319</sup> FO228/2526 J. N. Jordan to F.O., No.71, Mar.8, 1911.

司から借りる。

- 3、開徐鉄道から沿岸(海州または清江浦)への延長は、江蘇鐵路会社が契約締結から 12 ヶ月以内に建設を実行し得なかった場合、借款を用いて郵伝部が行う<sup>320</sup>。

条件の 1 から、ジョルダンがすでに江蘇・浙江の両鐵路公司を投資先として信用していないことが、また条件の 2 から、ジョルダンが滬杭甬鉄道に他の列強の資本が介入することを忌避していたことが解る。この 2 条件はジョルダンの要望に基づくものであったが、条件の 3 は盛宣懷の意向を重視したものであった。盛宣懷は、中英公司の代表の一人であるメイヤーズに対して、開徐鉄道借款の対象に徐海または徐清鉄道を含むことと、これら沿海部における駅舎建設のためのイギリス人技師の雇用を要求していた。このイギリス人技師の雇用が、フォードの再雇用を意味するものと思われる<sup>321</sup>。

しかし、徐海または徐清鉄道を借款の対象とすることは、再度江蘇省の利権回収運動の標的となり、借款契約の実効性を失わせる危険を伴う要求であった。ジョルダンは、江蘇鐵路会社が徐海または徐清鉄道の建設を契約締結から 12 ヶ月以内に実施しない場合のみ、その要求をのむこととした。

中英公司はメイヤーズを通じて、郵伝部に、借款の条件として次の四点の保証を求めた。便宜上、この四点の条件を前述のものと同連続した番号で列記する。

- 4、滬杭甬鉄道借款のうち、既に両省の鐵路公司の管理下にある分を香港上海銀行の上海支店に移送する。
- 5、江蘇鐵路公司与浙江鐵路公司是借款の協力者(assistant)として認められない。
- 6、もし滬杭甬鉄道の建設・経営において、更なる外債が必要となった場合、中英公司から借りる。
- 7、開徐鉄道から沿岸(海州または清江浦)への延長は、江蘇鐵路会社が契約締結から 12 ヶ月以内に建設を実行し得なかった場合、中英公司からの借款によって実行される<sup>322</sup>。

条件の 6、7 はジョルダンと盛宣懷が同意している条件の 2、3 とほぼ同義である。条件の 4 は、滬杭甬鉄道借款の債務の不履行を考慮したものであろう。筆者が着目したいのは条件の 5 である。イギリス外務省だけでなく、中英公司もまた、両省の鐵路公司を信用し

---

<sup>320</sup> FO228/2526 Enclosure in J. N. Jordan to F.O., No.71, Mar.8, 1911.

<sup>321</sup> FO228/2526 Enclosure2 in J. N. Jordan to F.O., No.118, Mar.14,1911; FO228/2526 S. F. Mayers to F.O., Aug.7, 1911.

<sup>322</sup> FO228/2526 Enclosure3 in J. N. Jordan to F.O., No.118, Mar.14,1911.

てはいなかったことが明らかである。

条件の3と7により、江蘇路鐵路公司是借款と自辦建設との岐路に立たされることとなった。もし、自辦建設の完遂を目指して「北線」の建設を開始した場合、王清穆らが希望する借款の導入は不可能である。しかし、この時点ですでに会社に「北線」を開通させるだけの資金はなく<sup>323</sup>、上海・楓涇間の経営を維持するには借款による「北線」の開通が不可欠であった。

このため、借款の導入の是非をめぐる公司内部の対立は激化したが、最終的には「北線」のうち徐海・徐清鉄道を1911年8月までに国有化することで決着した。自辦建設での開通は極めて困難であり、借款の導入について公司内部で意見の一致が見られない中、江蘇鐵路公司是上海・楓涇間の経営を圧迫する「北線」の一部を国有化することで会社の存続を図ったものと考えられる。「北線」が国有化されたことにより、開徐鉄道借款の実現の可能性が高まった。しかし、辛亥革命の勃発により交渉は中断された。

滬杭甬鉄道借款は契約が履行されないまま、民国期以降も外交問題として交渉が続けられることとなった。

## 小結

ここでは、冒頭で示した本章の二つの課題に対して、筆者なりの解答を試みたい。

第一の課題とは、革命直前の江蘇省および浙江省の地方有力者の借款への対応意識について再検討することである。本章では、どちらの地方有力者にも、清朝政府の鉄道政策を支持する集団が存在することを確認した。すなわち、江蘇省における王清穆や「同郷京官」、浙江省における湯寿潜の解任命令に従う者たちである。筆者は、彼らを仮に「穏健派」と呼びたい。江蘇・浙江の両省の地方有力者は、その全員が清朝と対立し、借款に基づく建設を否定していたのではなかった。特に江蘇鐵路公司においては、借款に対し漸次積極化する傾向が顕著である。

尹鉄(2005)は浙江省の諮議局における地方有力者の活動に対して、辛亥革命の原動力であると積極的な評価を与えていた。その理解は正しい。しかし、諮議局で活動していた全ての地方有力者が清朝の崩壊とその鉄道政策の失敗を望んでおり、進んで辛亥革命の原動力になろうとしていたと理解するのは難しいと考える。彼らを「地方有力者」という一つ

---

<sup>323</sup> 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

の言葉で括り、安易に概念化することは危険であろう。

だが、「穏健派」は両省の利権回収運動を内部から終息させうるだけの政治・経済力を持たなかった。特に浙江省では運動が過激化した。清朝政府は地方有力者を統御できず、イギリス外務省と中英会社に、対中協力を疑問視させてゆくこととなった。この状況が、第二の課題への回答と深く関係している。

第二の課題とは、滬杭甬鉄道の利権を担保とする蘇省鉄道借款について、イギリス外務省が南京臨時政府に拒絶されるような条件を出し続けた理由についてである。

蘇省鉄道借款契約は江蘇鐵路公司を債務者とする契約であった。債権者は大倉組とされており、日本外務省は、イギリス外務省から滬杭甬鉄道借款契約の侵害とみなされた際には私人間のものとして、つまり「商借商還」のものとして責任を回避する予定であった<sup>324</sup>。

大倉組を債権者として実現した蘇省鉄道借款と、イギリス外務省と中英会社が交渉中であつたそれとの大きな違いは、そのまま両者の借款の成否を分ける要因となった。それは第一節で述べた二点である。一つは、江蘇鐵路公司を借款契約の債務者としなかつたこと。もう一つは、担保を滬杭甬鉄道の全線としたことである。イギリス外務省と中英公司是、開徐鉄道借款交渉の時と同様に、地方有力者を借款契約の相手とすることを忌避していたのである。また、両者は滬杭甬鉄道を分割して担保とすることを許さなかつた。それは滬杭甬鉄道借款契約の前提を覆すからである。投資対象が開徐鉄道に変更されようとも、あくまで滬杭甬鉄道にまつわる利権は上海-杭州間と杭州-寧波間を一つとしてイギリス外務省に譲渡されていた。少なくともイギリス外務省は、革命の前後を通じてそのように主張し続けていた。

つまり、革命前に滬杭甬鉄道借款契約の実効性を失わせた地方有力者との対立を経験してきたイギリス外務省にとって、革命後の蘇省鉄道借款契約の締結には、①民間会社ではなく政府が契約当事者であること、②滬杭甬鉄道を分割して担保とすることで滬杭甬鉄道借款契約の権利を侵害しないこと、の二点が最低条件であつたと考えられる<sup>325</sup>。

本章において筆者は、従来の研究で相対的に重視されていながつたように思われる①の

---

<sup>324</sup> 「明治 45 年 1 月 26 日付 外務大臣子爵内田康哉から埴原臨時代理大使宛電報第 5 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>325</sup> また、南京臨時政府は世論を強く意識しており、政府が借款の債権者となることを恐れていた(「明治 45 年 1 月 10 日付 加藤海軍中佐から海軍軍令部長宛機密第 9 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収)。

条件に留意したい。地方有力者からどれほど中英両国の政府に好意的な意見が出ようとも、イギリス外務省はそれを信用できず、あくまで政府間による公的な借款契約のみを希望していた。これは、革命を前後して確認できる鉄道借款の連続性の一端と言えるだろう。この状況が生じた原因は、清末期以来の契約の履行に対する地方有力者による妨害にある。そのような地方有力者に対する信用を前提とした「商借商還」に基づく借款が、イギリス外務省と中英会社に受け入れられるはずもなかったのである。蘇省鉄道借款をめぐる日英外務省の競争が日本の勝利に終わった背景には、革命以前から積み重ねられてきたイギリス外務省の地方有力者に対する「不信」があったと言えるだろう。

最後に、蘇省鉄道借款がその後の中英関係に及ぼした影響について、その概略を述べ、筆者の次の課題を提示しておきたい。

①、②の条件をともに達成するべく、イギリス外務省と中英会社は、蘇省鉄道借款の無効化を目指し北京政府と交渉を続けて行った。その成果の一つが、1914年2月14日に北京政府と中英会社の間で結ばれた”Shanghai-Fengching railway Mortgage redemption loan agreement”である。日本語では滬杭甬鉄道借款契約と呼ばれるもので、蘇省鉄道借款の返済により上海-楓涇間に設定された担保を解除することと、同線の国有化を目的としている。筆者が着目したいのは、その第6条および第9条と、契約時に交通総部長の朱啓鈴がメイヤーズに送った、同様の条件による杭州-寧波間の国有化を北京政府が保証する覚書である。

第6条。交通部総長は次のことを保証する。借款は〔蘇省鉄道借款の〕300万円の返済に用いる。また、滬杭甬鉄道のうち江蘇省が管轄する路線の買収資金であり、これにより滬杭甬鉄道は全ての他の借款の支払と抵当から自由になると公的に明言する。また、中国政府は江蘇省政府により同線が他の借款の支払や抵当に設定されるのを許さないことも合わせて公的に明言する。

第9条。この契約は中華民国大総統による1914年2月14日の命令の権限に基づき締結される。これは、外交部とイギリスの駐中公使の公的な会談によるものである<sup>326</sup>。

覚書。滬杭甬鉄道のうち浙江省が管轄する路線についても、本契約と同様に回収する。

また次のことを保証する。中国政府は、浙江鉄路公司により同線が他の借款の支払や

---

<sup>326</sup> FO228/2493 Enclosure2 in S. F. Mayers to J. N. Jordan, Feb.16, 1914.

抵当に設定されることを認めない<sup>327</sup>。

イギリス外務省と中英会社が、地方有力者ではなく中央政府との交渉を信用していること、滬杭甬鉄道の江蘇省の管轄部分と浙江省のそれをまとめて、新たな借款契約の法的な影響力の下に置こうとしていることが読みとれる。

上海-楓涇間の国有化は達成され、これを最初期の事例として、北京政府は中央政府の責任に基づく鉄道建設と借款を推進するべく、清朝と同様に鉄道行政の中央集権化を企図してゆくこととなった<sup>328</sup>。こうした中央政府の集権化志向もまた、鉄道行政面における革命前後の連続性と考えられる。

地方に対する不信と中央集権化の必要性を、中英両政府はともに革命の前後を通じて共有していた。この共通認識が北京政府の鉄道行政に与えた影響については、続く第五章で論じる。

---

<sup>327</sup> FO228/2493 Enclosure4 in S. F. Mayers to J. N. Jordan, Feb.16, 1914.

<sup>328</sup> FO228/2493 Resumption of the Shanghai Fenching railway. Memorandum of Agreement; 「九月十一日臨時大總統命令」(『申報』1912年9月12日)、『交通史路政編』第16冊119頁。

## 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

### 第一節 蘇省鉄道借款の締結

筆者は、本論文におけるこれまでの議論から、次の四点の結論を得ている。第一に、滬杭甬鉄道は当時から利権回収運動の「成功例」とされており、辛亥革命に至るまで江蘇・浙江両省の地方有力者による民間独力の建設(自辦建設)が試みられていたが、実際には地方有力者は全線を開通しうるだけの資金と技術を持ち合わせてはいなかったことである<sup>329</sup>。

第二に、清朝中央政府の滬杭甬鉄道の建設方針はイギリス外務省から多くの影響を受けていたが、それはイギリスの一方的な鉄道行政への介入を意味してはいなかったことである。滬杭甬鉄道の収入は同借款契約においてその元利の返済財源とされており、滬杭甬鉄道の全線開通と確実に収益を見込める効率的な経営の実施を目的とした清朝とイギリスは協調関係にあった。むしろ、イギリスはドイツとの利権獲得競争の中でより優位に立つために清朝に譲歩していた。清朝はドイツとの間で天津-浦口間鉄道(津浦鉄道)の借款について交渉を重ねていたが、この借款と滬杭甬鉄道借款は、先に契約を締結したものを模範としてもう一方を締結することになっていた。イギリスはドイツよりも先に契約を結ぶべく清朝に譲歩し、結果、滬杭甬鉄道借款契約において同線の所有権と建設・経営に携わる官営部署(滬杭甬鉄路局)の人事権を清朝に帰することを認めた。滬杭甬鉄道借款契約は従来<sup>330</sup>の鉄道借款契約と比べて遥かに清朝に有利なものであった<sup>331</sup>。

第三に、中英両国が協調関係の下で借款契約を締結しても、その契約内容を実行する際に地方有力者の抵抗に遭い、契約が実効性を持たなかったことである。抵抗とは、契約に基づき導入された資金を使用しなかったことや、イギリスから派遣された技術者の業務を妨害したこと等である。清朝は妨害の鎮静化を試みたが、失敗に終わった<sup>331</sup>。清朝は契約で得た利益を十全に活用することができなかつたのである。

第四に、こうした地方が中央に対して政治的に優位にある状況が、清朝が鉄道国有化政

---

<sup>329</sup> 本論文第二章。

<sup>330</sup> 同上。

<sup>331</sup> 本論文第三章。

策を志向するきっかけの一つとなったことである。契約が実効性を伴わないことから、イギリス外務省は借款の債務の不履行を危惧するようになった。そのイギリスの不安と不満は清朝中央政府に向けられ、鉄道行政の中央集権化、ひいては鉄道国有化政策を推奨するものとなったのである<sup>332</sup>。

第三および四の結論から明らかであるように、清末期においては、地方有力者の排他的な動向が、その標的とされていたイギリス外務省の対中方針を左右し、ひいては中英間外交に少なからぬ影響を与えていたのである。特に、借款契約が在地の地方有力者の抵抗のために実効性を持たないという問題は、イギリスにとって深刻な事態であった<sup>333</sup>。では、地方有力者が新しい政権の幹部となった辛亥革命後において、この状況はどのように変化したのか、あるいは変化しなかったのか。これを 1914 年の滬杭甬鉄道の国有化を題材として、債権者の視点から検証することが、本章の具体的な課題である。

滬杭甬鉄道の利権をめぐる中央・地方・列強の三者の関係において、辛亥革命を前後して生じた最大の違いは、地方が自ら鉄道を担保とした借款を望むようになったことである。元来、革命以前から江蘇省と浙江省のどちらにも、自辦建設の非効率性と借款の必要性を認識する地方有力者が数多く存在した。特に江蘇省では、自辦建設を推進するために設立された江蘇鐵路会社の総理である王清穆をはじめ、多くの有力者が借款の導入を望んでいた。一方、浙江省で設立された浙江鐵路会社では、総理の湯寿潜が自辦建設を強硬に主張し、借款契約の履行を率先して妨害していた。しかし少数ではあったが、江蘇鐵路会社と同様に借款を受け入れようとする勢力も存在した。地方有力者の中には元来合理的な理由さえあれば借款を肯定する意見が生まれていたのである。これら借款に対する積極的な意見は、王清穆らが提唱した「商借商還」という手法によって正当化されていた。清末期に、清朝郵伝部は借款の導入にあたり「部借部還」という手法を地方有力者に提案していた。これは、借款を郵伝部が借り受け、それを両省の鐵路会社へと転貸し、返済責任は郵伝部が負うとするものであった。「部借部還」に対して「商借商還」は、民間の鐵路会社が外国の民間資本と私的に借款契約を締結するものであり、その有効性はともかく、鉄道利権が外国に流出しない手法とされていた。革命後、両省の地方有力者は軍資金の獲得のために、日本に対して、それぞれが監督する上海-楓涇間線または杭州-寧波間線を担保として借款

---

<sup>332</sup> 本論文第四章。

<sup>333</sup> 本論文第三章。

の受入を申し入れた<sup>334</sup>。本節と次節では、江蘇・浙江の両鉄道会社が、大倉組と交渉した、滬杭甬鉄道のうち各省の管轄部分を担保とする借款契約について整理する。

江蘇鉄道会社が、大倉組と締結した借款が、蘇省鉄道借款である<sup>335</sup>。両者の交渉は、1911年11月に上海軍政府の商務総長であった王一亭から、上海・楓涇間線を担保として200万両を年利6%で、南京臨時政府とは関係なく公司の名義で借り入れることを大倉組上海支店へ非公式に申し込んだことから始まる<sup>336</sup>。会社が借款を希望したのは、上海軍政府が軍資金に欠乏していたためであった<sup>337</sup>。この時期の革命派について、日本外務省および海軍省は「革命軍最大ノ打撃ハ財政ト『内訌』」であると理解していたため、利権獲得の好機であるとして王一亭の借款の依頼に対して積極的な姿勢を示すようになった<sup>338</sup>。

蘇省鉄道借款の交渉は、革命勃発時に革命派の中核をなしていた湖北軍政府、特に宋教仁の反対により一時頓挫した。さらに、彼と孫文の元秘書である何天焜は、上海軍政府の財政が逼迫しており借款に頼るしかないものの、有力な利権を担保とするのは地方軍政府の独断に委ね難く、武昌にて黄興および黎元洪と熟議の上で決定するべきであるとした<sup>339</sup>。その後、該借款は1911年12月に湖北軍政府から容認された。革命軍の資金不足は予断を許すものではなく、黄興から招商局の担保化の申し出があるほどであった<sup>340</sup>。

江蘇鉄道公司是1912年1月の株主総会にて王一亭を全権とすることを決定した。この

---

<sup>334</sup> その他、江蘇省はフランス、浙江省はドイツに対して、同様に借款を申し入れていた(「徐通路亦欲借款耶」『申報』1912年9月26日、FO228/2493 Enclosure2 in H. B. M. Consulate to Shanghai, No.18, Dec.22, 1913)。

<sup>335</sup> 蘇省鉄道借款についての主たる先行研究として、兪辛焯『辛亥革命時期中日外交史』(天津、天津人民出版社、2000年)が挙げられる。

<sup>336</sup> 王一亭は日清汽船株式会社の買弁であった。また、大倉組は大東汽船株式会社(後に日清汽船へ合併)とともに1895年代から杭州における日本専管居留地の開発のため、日本のシンジケート団からの借款による鉄道建設を企図していた(拙稿「清末期杭州における鉄道建設と日本専管居留地について」『鉄道史学』第29号、2011年12月)。

<sup>337</sup> 「明治44年12月12日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛機密第112号」『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雜纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」(全4冊)所収。

<sup>338</sup> 「明治44年11月25日付 在上海本庄少佐から参謀長宛電報」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>339</sup> 「明治44年11月25日付 在上海本庄少佐から参謀長宛電報」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>340</sup> 兪辛焯前掲「辛亥革命時期中日外交史」。ただし、上海総領事有吉明は「見込立タス」としている(「明治44年12月8日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第392号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収)。

また、この転向を、兪辛焯は帰国した孫文が対日借款に理解を示したことによると推測している(兪辛焯前掲「辛亥革命時期中日外交史」)。

時、公司内部では、主に「北伐」のための軍事費が不足していたことから借款に否定的な意見は影響力を持たず、交渉において次のような大倉組に有利な条件を出すことが決まった。以降、便宜上条件に番号を付す。

1.担保は江蘇鐵路公司の鉄道車両および「一切ノ財産」とすること。

2.債権者は江蘇鐵路公司の営業に干渉しないこと。<sup>341</sup>

公司の「一切ノ財産」を担保とする借款は、大倉組をはじめ、蘇省鉄道借款が成立した際にはシンジケート団を組む予定であった各行から好意的に受け止められた<sup>342</sup>。シンジケート団には、大倉組を代表として三菱銀行、台湾銀行、興業銀行、第一銀行、横浜正金銀行が加わる予定であった。シンジケート団は、新たに次の二つの条件を提示することにした<sup>343</sup>。

3.償還不履行の場合は鉄道の営業権を大倉組に与えることを条件に加えること。

4.鉄道建設の材料を日本から購入すること。

一方、江蘇鐵路公司は、イギリスに対する滬杭甬鉄道全線を担保とする借款をも同時に検討していた<sup>344</sup>。日本外務省としては蘇省鉄道借款によるイギリスとの関係の悪化は望ましくなく、特に上海総領事の有吉明はこれを警戒していた<sup>345</sup>。しかし、イギリスとの借款は滬杭甬鉄道全線が担保とされたため反対運動があり<sup>346</sup>、そもそも鉄道利権の保護を名目の一つとして革命を起こした南京臨時政府にとって不都合なものであった。このことから、イギリスとの借款は実現の見込みがなく、日英関係の悪化を懸念する必要はない、と有吉は考えた<sup>347</sup>。

---

<sup>341</sup>「明治 45 年 1 月 3 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 3 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>342</sup>「明治 45 年 1 月 4 日付 外務大臣内田康哉から在上海総領事有吉明宛電信第 1 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>343</sup>「明治 45 年 1 月 4 日付 外務大臣内田康哉から在上海総領事有吉明宛電信第 2 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>344</sup>「明治 45 年 1 月 10 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 13 号(至急)」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>345</sup>「明治 45 年 1 月 4 日付 外務大臣内田康哉から在上海総領事有吉明宛電信第 2 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>346</sup>「明治 45 年 1 月 10 日付 在上海加藤海軍中佐から海軍軍令部長宛機密第 9 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>347</sup>「明治 45 年 1 月 10 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 13 号(至急)」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。翌年八月ごろには、有吉は上海-杭州間とイギリスの関係が絶えており、江蘇・浙江の両鐵路公司がこれを経営していると考えている。イギリスの同線に対する実質的な影響力が弱体化していたとするこの見解は、史料中から読み取れ

状況はほぼ有吉が想像した通りに発展した。イギリスと交渉を行っていた南京臨時政府司法総長の伍廷芳は、王一亭から報告を受けた時に同席していたイギリス人(詳細不明)との会談をその場で中断した。王一亭は、伍廷芳および南京臨時政府財政総長の陳錦濤と相談し、大倉組からの要求に対して次の条件を加えた<sup>348</sup>。

5. 会社がいつでも償還し契約を解除できる権利を持つこと。
6. 材料の購入に際しては、価格が不適切である場合、または品質不良の場合は他国より購入できること。
7. 条件 5 および 6 が受け入れられるならば、償還不履行の場合に限り債権者による営業の管理を認めること。

条件 5 は、イギリスが鉄道建設・経営権を侵害されたと抗議する場合に備えてのものであった<sup>349</sup>。日本外務省だけでなく、江蘇鉄路公司与南京臨時政府もまたイギリスからの介入を警戒していたのである<sup>350</sup>。これに対して大倉組は、さらに次の四点を条件に加えた<sup>351</sup>。

8. 条件 6 を前提として材料の購入先は大倉組のみとすること。
9. 孫文や伍廷芳らが署名した承認書を提出すること。
10. 他の外国資本と本借款が無関係であることを保証すること。
11. 南京臨時政府が軍備を行う場合、その兵器・軍需品の供給は日本、または大倉組に優先権があること。
12. 大倉組には「借款応募ノ奮発」に報いるため特別の取り扱いを与えること。

日本外務省と大倉組が、蘇省鉄道借款が公的な認可の下に締結されることと、他国に対する排他的な利権となることを望んでいる様子が見て取れる。これらの条件のうち、条件

---

る限りでは正鵠を射ているように思われる。こうした有吉自身の対英認識も、彼に、ひいては日本外務省に滬杭甬鉄道への介入を決意させた要因の一つであろう(「上海附近水陸交通状況」『通商彙纂』第 9 号、大正元年 9 月 10 日)。

<sup>348</sup> 「明治 45 年 1 月 10 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 13 号(至急)」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>349</sup> 「明治 45 年 2 月 2 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 68 号ノ 2」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>350</sup> 滬杭甬鉄道の利権を担保とする借款を行うにあたり、地方有力者が日本を債権者を選択し、イギリスからの介入を警戒する事態は清末期にも生じていた(拙稿前掲「清末期杭州における日本の鉄道・水運事業について」)。この時は中央政府である清朝がイギリスからの介入に対して地方有力者を支持することを明言しなかったため、地方有力者は対日借款を断念している。一方本論文は、中央政府である南京臨時政府や北京政府がこれを支持した事例と言える。

<sup>351</sup> 「明治 45 年 1 月 15 日付 蘇省鉄道借款之件」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

表 4 「滬杭甬鉄道にまつわる借款等契約一覧(未成立のものを含む) 」

契約名称	債権者 または 当事者	債務者 または 当事者	利率/年	担保	額面	結果
滬杭甬鉄道借款契約	中英公司(イギリス)	清朝外務部および郵伝部(中国)	5%	清朝北部諸鉄道(新民屯・奉天より遼河以東に至る一段を除く)の余剰収益。	150万ポンド	1908年締結。
蘇省鉄道借款契約	大倉組(日本)	江蘇鐵路公司(中国)	8%	江蘇鐵路公司の一切の動産および不動産。	300万円	1912年締結。1914年滬楓鉄道借款契約により失効。
「浙江公司借款」契約	大倉組(日本) またはダラー商会(アメリカ)	浙江鐵路公司(中国)	8% (ダラー商会の案は6%)	浙江鐵路公司の一切の動産および不動産。	300万円(ダラー商会の案は300万ドル)	イギリスの介入により未成立。外交問題化したことから北京政府の鉄道行政集権化志向の一因となる。
「接收商辦鐵路合約」	江蘇鐵路公司(中国)	中華民國交通部(中国)	借款契約ではないため存在せず。	借款契約ではないため存在せず。	借款契約ではないため存在せず。	1913年締結。上海-楓涇間線の国有化決定。株主への返済を交通部が保証。
滬楓鉄道借款契約	中英公司(イギリス)	中華民國交通部(中国)	6%	北京・奉天間線の余剰収益。	37万5千ポンド。	1914年締結。蘇省鉄道借款契約が失効。国

						有化の条件を浙江鐵路公司にも適用することが定められる。
浙江鐵路公司社債担保借款	中国興業株式会社(日本)	浙江鐵路公司(中国)	7%	浙江鐵路公司社債 120 万元分	70 万円	1913 年仮契約締結。本契約は未成立。
(契約名未詳)	ジームセン商会(ドイツ)	浙江鐵路公司(中国)	未詳	未詳	未詳	1913 年締結?紹興-寧波間線の鉄橋建設費として。
(契約名未詳)	ディーデリヒセン商会(ドイツ)	浙江鐵路公司(中国)	未詳	未詳	未詳	1913 年締結?曹娥江鉄橋建設費として。
(契約名未詳)	カルロヴィッツ商会(ドイツ)	浙江鐵路公司(中国)	未詳	未詳	26 万両。	イギリスの介入により未成立
“Redumption of the Shanghai-Hangchow-Ningpo railway. Chekiang section. Memorandum of agreement.”	中英公司(イギリス)	中華民國交通部(中国)	借款契約ではないため存在せず。	借款契約ではないため存在せず。	借款契約ではないため存在せず。	1914 年成立。嘉興-寧波間線の国有化決定。契約に署名したのは交通総長梁敦彦と中英公司代表のメイヤーである。ただし契約文の冒頭に、交通部と浙江鐵路公司の間

						で国有化を目的として結ばれたものでもあることが記されている。
--	--	--	--	--	--	--------------------------------

出典) 各種参考文献に基づき筆者作成。

12のみ明文化されず、他の11条件をほぼそのままに、蘇省鉄道借款契約が1912年1月27日に締結された<sup>352</sup>。契約はあくまで江蘇鐵路公司と大倉組の間で締結されたものとされていた。

なお、本章では、以降次々と滬杭甬鉄道にまつわる借款等の契約が頻出する。適宜表 4「滬杭甬鉄道にまつわる借款等契約一覧(未成立のものを含む)」を参照されたい。

## 第二節 「浙江公司借款」に対するイギリス外務省の介入

蘇省鉄道借款は、孫文らが推進していた鉄道を担保とした借款政策の最初期の事例となった。これを皮切りに、孫文は各省に対し同様に借款を導入するよう指示した<sup>353</sup>。浙江鐵路公司もまた、滬杭甬鉄道のうち上海-杭州間線を担保とする 700 万両の借款を大倉組に提案した。この借款契約は正式な名称が存在せず、成立しなかった。便宜上、本論文では史料中の言葉から、この借款を「浙江公司借款」と表記する<sup>354</sup>。

浙江鐵路公司内部では、蘇省鉄道借款が成立することを借款申込の条件としており、その後の交渉に見られる契約内容も蘇省鉄道借款を強く意識したものとなった<sup>355</sup>。日本側、特に本庄繁海軍少佐や加藤壯太郎海軍中佐等の海軍省内では、江蘇鐵路公司に続いて浙江鐵路公司も「我手ニ帰スベシ」と期待していた。交渉の内容は日本の利益を偏重するようなものになっていった<sup>356</sup>。担保についても同様に、会社の動産、不動産の全てを担保とすることになった<sup>357</sup>。

交渉は順調に進んだが、公司内部からの強い反発に遭い中断を余儀なくされた<sup>358</sup>。浙江

---

<sup>352</sup> 「明治 45 年 1 月 27 日付 大倉から倉知政務局長宛」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>353</sup> 兪辛焯前掲「辛亥革命時期中日外交史」。

<sup>354</sup> 「明治 45 年 5 月 9 日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛機密第 5 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>355</sup> 「明治 45 年 1 月 31 日門野発電信」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>356</sup> 「明治 45 年 1 月 10 日付 在上海加藤海軍中佐から海軍軍令部長宛機密第 9 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>357</sup> 「明治 45 年 1 月 8 日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛公信第 3 号」および「明治 45 年 2 月 2 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 68 号」、「明治 45 年 2 月 2 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣内田康哉宛第 68 号ノ 2」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>358</sup> 「明治 45 年 3 月 15 日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛公信第 13 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

鐵路公司是江蘇鐵路公司と異なり、総理である湯寿潜が自辦建設を強く支持していたため、借款に対する批判が根強かった。

こうした状況の中で、1912年5月、日本外務省は滬杭甬鉄道のうち浙江鐵路会社が管轄する杭州-嘉興間の既成部分を担保としたメキシコ銀500万ドル年利6%の借款が会社とアメリカのダラー商会の間で交渉されていることを察知した<sup>359</sup>。この時の浙江鐵路公司側の条件は次のようなものであった。

1. 杭州-嘉興間線の一切の動産・不動産を担保とする。
2. 本借款は民間のものであり、浙江鐵路会社とダラー商会は、たがい米中両国の政府に担保の承認を求めない。

これに対してダラー商会は、

3. 条件2について浙江省都督の承認を求めること。

この一点を要求した<sup>360</sup>。民間の契約に対して公的な認可を求める点は、蘇省鉄道借款の交渉における条件9と同じく、契約の実効性に対する保証を得ようとする動きであると考えられよう。

浙江鐵路会社はこれを受け入れたが、契約に政府が関与をするのを危惧し、条件3を次のように制限した<sup>361</sup>。

4. 本借款は民間のものであるため、浙江軍政府に登録するのみとし、政府の承認を必要としないこと。

また、条件4の代替条件と考えられる次の条件を加え、ダラー商会との合意に至った<sup>362</sup>。

5. 担保には既成線だけでなく建設中の寧波-紹興間線を含むこと。

6. もし将来、浙江鐵路会社が別の路線を建設する際に資金が不足した場合、ダラー商会との借款を継続し他から借り入れることを禁ずること。

蘇省鉄道借款と同様に、債権者であるダラー商会は、契約に対する公的な認可と排他的な權益を求めていたことが解る。

---

<sup>359</sup> 「明治45年5月9日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛第24号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>360</sup> 「明治45年5月9日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛機密第5号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>361</sup> 「明治45年6月6日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛第32号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>362</sup> 「明治45年6月6日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛第32号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

「浙江公司借款」の利権をアメリカに奪われるかたちとなった日本外務省は危機感を覚えた。外務大臣内田康哉は、状況の調査に加えて本件を駐華イギリス公使ジョルダンに報告するよう、同日本公使伊集院彦吉に指示を与えた<sup>363</sup>。

この伊集院からの報告を端緒として、イギリス外務省は江蘇鉄路公司与浙江鉄路公司が「商借商辦」の理念に基づき試みていた民間の借款契約に介入を始めることとなる。ジョルダンは革命後も変わらず滬杭甬鉄道借款契約の法的な正当性を主張し続けていた<sup>364</sup>。ジョルダンは駐華アメリカ特命全権公使のカルフーンに「浙江公司借款」についての所見を求めた。この時、すでに國務長官のノックスが、ジョルダンと同じく「浙江公司借款」を批判していた中英公司代表のメイヤーズから<sup>365</sup>、大倉組がイギリスの滬杭甬鉄道における優先権を認めていない発言をしたことを伝え聞いていた<sup>366</sup>。この大倉組の発言を、アメリカ外務省は好意的に受けとめなかったようである。カルフーンはこれを支持しないとジョルダンに述べた<sup>367</sup>。

一方中国国内でも、浙江鉄路公司に対して浙江省民政司長の褚輔成から、革命を前後して借款に対する姿勢が異なっていることが指摘された。公司はアメリカとの借款交渉は始まっていないと返答した<sup>368</sup>。

「浙江公司借款」に対してイギリスとアメリカの外務省、および中英公司が批判的な姿勢を示す状況の下で、北京政府は蔣尊簋に、本借款は外交問題となる危険をほらむため中止するよう命じた。蔣はこれを浙江鉄路公司に伝達した。公司は、本借款が中央政府の承認を必要としないためその指示に従う必要はないと判断したが、7月7日に臨時株主總會を開き議論することとした<sup>369</sup>。公司内の意見は一致をみず、臨時株主總會は紛糾したが、最終的には清末期以来の湯寿潜の人望を恃みとする国内市場に依存した資金調達に回帰す

<sup>363</sup> 「明治45年6月14日付 外務大臣子爵内田康哉から在北京公使伊集院彦吉宛第170号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>364</sup> FO228/2493 H. M. Minister to J. L. Smith, No.4, Nov.10, 1913.

<sup>365</sup> 「明治45年6月18日付 在北京公使伊集院彦吉から外務大臣子爵内田康哉宛機密第78号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>366</sup> Records of the Department of State relating to internal Affairs of China, 1910-29, Roll144:893.51/726-900 Dec.1911-May1912, Financial Conditions Loans and other Financial Matters. S. F. Mayers to the secretary of state Washington, Mar.19, 1912.

<sup>367</sup> 「明治45年6月19日付 外務大臣子爵内田康哉から在杭州領事館事務代理池部政次宛第2号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>368</sup> 「浙路公司為是否以滬杭甬鉄路之浙省路為抵押向日美借款事覆浙江民政局函」(『辛亥革命杭州史料輯刊』第2卷、387-90頁、1912年6月23日)。

<sup>369</sup> 「明治45年6月21日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛第34号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

ることを決定した<sup>370</sup>。

こうして会社は「浙江公司借款」の交渉を中止した。8月6日、会社とダラー商会の双方が同意の上、契約の草稿や商会に手渡されていた会社の財産調査書等が会社に返却され、借款交渉の破棄が確定した<sup>371</sup>。

### 第三節 上海-楓涇間線の国有化と蘇省鉄道借款の無効化

イギリス外務省は、滬杭甬鉄道借款の法的正当性に基づき、「浙江公司借款」の成立を阻止した。滬杭甬鉄道借款は滬杭甬鉄道全線を対象とするものであり、またその返済財源が全線開通後の収入とされていた。そのため、イギリス外務省は、続いて蘇省鉄道借款の解消と、清末期以来の課題である滬杭甬鉄道借款契約の実効性の回復を北京政府に要求するようになった。

イギリス外務省は、清末期以来、滬杭甬鉄道借款契約の実効性を回復するためには中国の中央政府が鉄道行政を監督すること、加えて可能であれば鉄道を国有化することが最善の策であると考えていた<sup>372</sup>。これに対して北京政府では、革命直後においては孫文による民間の借款の奨励が受け入れられ、鉄道行政を地方に委ねる傾向が見取れるが<sup>373</sup>、「浙江公司借款」のような外交問題に発展する事例を確認するに及んで、鉄道行政の集権化を企図するようになった。1912年8月ごろには、借款契約を締結する際には事前に交通部に通知することと、借款の全ての責任が交通部に帰することを北京政府が明言するようになり<sup>374</sup>、鉄道行政を監督する機関として1912年9月11日の臨時大總統命令により鐵路總会社が設立されることとなった<sup>375</sup>。これを受けて会社の側も、交通部等から借款を行っていることについて問い合わせがある場合は、会社は借款に対して批判的なままであり同部の思いすごしであると返答する等、排外的な傾向を取り戻すかのような振る舞いを見せる

---

<sup>370</sup> 「大正元年9月18日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛機密第1号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。湯寿潜は自辦建設運動を通じて高い名声を得ており、株主の多くは会社ではなくあくまで湯寿潜個人を信用して株の購入予約を行っていた(拙稿前掲「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」)。

<sup>371</sup> 「大正元年8月15日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛公信第12号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>372</sup> 拙稿前掲「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」。

<sup>373</sup> 「時評一」(『申報』1912年9月10日)。

<sup>374</sup> 「交通部之新提議」(『申報』1912年8月4日)。

<sup>375</sup> 「九月十一日臨時大總統命令」(『申報』1912年9月12日)。

ようになった<sup>376</sup>。

鉄道行政の集権化は、孫文と袁世凱がともに支持するものであり<sup>377</sup>、北京政府の首脳部では概ねその必要性を共有できていたとみなしてよいだろう。こうした北京政府の集権化志向は、ジョルダンをはじめとするイギリス外務省の意向に沿うものであった。つまり、この時点で中英両政府はともに、滬杭甬鉄道全線に対する北京政府の経営介入、または国有化を望む点で意見の一致を見ていたのである。

しかし、清末期と同様に両政府が協力してもなお、鉄道行政の集権化は困難であった。北京政府による民間の借款に対する規制は各省の都督からの反対に遭い、1913年3月には以下の規定のもと借款の部分的な自由化が認められた<sup>378</sup>。

- 1.借款契約には、まず各省の議会の認可を得ることが必要である。
- 2.借款の総額は各省の収入の30%を超過してはいけない。
- 3.借款の条件および担保については中央に報告してから決定する。
- 4.契約締結後に問題が生じた場合は各省の都督と議会在が全ての責任を負う。
- 5.借款の担保に国土を加えてはいけない。また国家の主権に関係するものも不可とする。
- 6.本規定は一年でその効力を失う。

北京政府の借款に対する制限は多くの波紋を呼んだ。『申報』には財政に困窮している各省に自由な借款を認めることを望む記事が掲載される一方<sup>379</sup>、借款の自由化が北京政府に対する地方の自律性を過剰に強めることと、債務の不履行等が外交問題に発展した場合の混乱を危惧する記事も掲載された<sup>380</sup>。

民間の借款が制限されてゆく中で<sup>381</sup>、江蘇鐵路公司内では1913年4月2日の定期株主総会で国有化が提議された。そこでは、国有化は「蘇商」の自辦建設の行き詰まりと政府

---

<sup>376</sup> 「浙路理事長湯壽潜等為交通部說帖商辦鐵路借用外款先報部浙路於此談虎色變無煩中央過慮請轉咨浙江都督朱瑞」（『辛亥革命杭州史料輯刊』第2巻、405-08頁、1912年9月12日）。

<sup>377</sup> 「專電 北京電」（『申報』1912年9月12日）。

<sup>378</sup> 「財政部之自由借債条件」（『申報』1913年3月7日）。

<sup>379</sup> 「限制自由借債策」（『申報』1913年10月20日）。

<sup>380</sup> 「今後之借外債」（『申報』1913年10月1日）。

<sup>381</sup> 各省の自由な借款に対する北京政府の取り締まりは、十分に機能しなかったようである。10月ごろには、各省による借款の最高額を1000万元までに限り、また借款によって生じたトラブルは各省の自己責任とする等、規制が強化された（「開放自由借債之制限」『申報』1913年10月20日）。

の外交上の問題を一度に解決するものとされた<sup>382</sup>。

こうした地方有力者側の国有化に対する積極化は、この時点に限るならば、滬杭甬鉄道に関してはあくまで江蘇省にのみ確認できる。浙江鉄路公司では1913年6月の第8回年次株主総会で、国有化に対して全株主が起立し反対と決していた<sup>383</sup>。浙江鉄路公司とは対照的に江蘇鉄路公司が国有化に対して態度を軟化させた最大の理由は、清末期以来の資金不足である<sup>384</sup>。8月には会社の株価は6割まで下落しており、株主の中には国有化を歓迎する意見も現れつつあった<sup>385</sup>。更に12月ごろには、株式の利払が行われていないことが株主から公司に対して訴えられるようになった<sup>386</sup>。会社の資金不足は、「近代的」な株式会社としての性質を危うくするほどに深刻なものであった。資金不足の他にも、上海-杭州間線の収入が思うようにならず年々莫大な欠損が出ており、第四章で述べたように現状を維持することが困難であったことも国有化を促す要因であった<sup>387</sup>。

4月2日の株主総会では、株主に元利を返済し損失を与えないこと、国有化の買収資金は債券ではなく現金とすることを条件とした国有化の是非を投票で決することとなった。記名投票の結果、賛成3062権、反対47権で国有化が決定された<sup>388</sup>。交通部は株主への返済資金の財源や蘇省鉄道借款の処理方法、国有化の実行日等を検討し、江蘇鉄路公司との間でこれら国有化の諸条件を定めた。この契約を「接收商辦鉄路合約」という。交通部は公司からの国有化の申し出を、時局をよく理解した行動であると高く評価した<sup>389</sup>。このよ

---

<sup>382</sup> 「蘇路収帰国有之詳情」（『申報』1913年6月23日）。

<sup>383</sup> 「浙路公司第八届股東年会決議案」（『中華民國鉄路史資料』28-29頁、1913年5月）。『中華民國鉄路史資料』は第8回年次株主総会の決議案を1913年5月の史料としているが、『申報』および日本外務省記録には同総会が6月に開催されたことを示す史料が確認できる。筆者が調査した史料の内では同会の開催を5月とするものが6月とするものより少ないため、本論文においては、同会は6月に開催されたものとした（「専電 杭州電」『申報』1913年6月30日、「大正2年7月2日付 在杭州領事館事務代理深沢暹から外務大臣男爵牧野伸顕宛公信第98号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収）。

<sup>384</sup> 「蘇路収帰国有之詳情」（『申報』1913年6月23日）。資金不足により自辦建設を貫徹できない事態は他の鉄道においても生じており、これは「統一鉄路之計」を阻害するものであり、国有化を肯定する論拠の一つとなっていた。滬杭甬鉄道以外の事例についての考察は今後の課題としたい（「収帰国有」『申報』1913年3月12日）。

<sup>385</sup> 「大正2年8月1日付 在上海総領事有吉明から外務大臣男爵牧野信顕宛機密第78号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>386</sup> 「蘇路股東致公司函」（『申報』1913年12月31日）。

<sup>387</sup> 「杭州大正二年貿易年報」（『通商公報』第202号、大正4年4月1日）。

<sup>388</sup> 「大正2年6月24日付 在上海総領事有吉明から外務大臣男爵牧野伸顕宛公信第267号別紙1」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収、「上海楓涇間の国有」（『通商公報』第33号、大正2年7月24日）。

<sup>389</sup> 「蘇路収帰国有之詳情」（『申報』1913年6月23日）。

うに、江蘇鐵路会社が管轄する上海-楓涇間線については、1913 年中に、一応国有化の契約が成立したといえる。それから間もなく、北京政府は全国の鉄道の国有化を進めるために、1913 年 4 月 7 日に中国鐵路総公司条例を公布した。同条例では鐵路総会社が管理する鉄道は一律して国有化することが定められていた<sup>390</sup>。

この時期の北京政府は鉄道行政の集権化を強く望んでおり、上海-楓涇間鉄道の国有化は同政府にとって歓迎すべき最初期の先例になったと言えるだろう。しかし、「接收商辦鐵路合約」の成立のみでは、イギリス外務省の不満が解消されることはなかった。この時点では蘇省鉄道借款による抵当の解除は果たされていなかったからである。

上海-楓涇間線の国有化は 1913 年 7 月 1 日に実施される予定であったが、江蘇鐵路会社が交通部に提出する財産目録の作成に手間取ったことから同年 8 月 1 日に延期されていた。しかしこれは対外的な理由に過ぎなかった。江蘇鐵路公司是、国有化にあたり大倉組から蘇省鉄道借款の借入金 300 万円の返済を要求されており、これに対処するため一ヶ月の延期を北京政府に申し込んでいたのである<sup>391</sup>。また北京政府内部でも交通部が、滬杭甬鉄道借款契約に抵触する蘇省鉄道借款を返済するべきであると考えていた<sup>392</sup>。

中国国内の中央と地方がともに蘇省鉄道借款の返済を希望している状況のもとで、中英会社のメイヤーズは、その返済財源としての新たな借款を提言した。この借款契約を滬楓鉄道借款契約という。メイヤーズは当初、滬杭甬鉄道全線を一度に国有化することを望んでいた<sup>393</sup>。しかし交通部がそれを困難であるとし、また江蘇鐵路会社が管轄する上海-楓涇間線が先に国有化されたため、上海-楓涇間線と杭州-寧波間線に分けて処理することとなった。交通部は、江蘇鐵路公司与締結した国有化の契約に実効性を与え、続いて浙江鐵路公司にも同様の条件で国有化を持ちかけることを企図していた<sup>394</sup>。交通部は 1914 年 1 月までに、江蘇鐵路公司の国有化を完全に達成することを望んでいた<sup>395</sup>。

1913 年 12 月 17 日、イギリス外務省と交通部は滬楓鉄道借款契約について以下の五つの条件で、契約の草案をまとめるに至った<sup>396</sup>。

<sup>390</sup> 「交付中国鐵路総公司条例」(『申報』1913 年 4 月 7 日)。

<sup>391</sup> 「大正 2 年 8 月 1 日付 在上海総領事有吉明から外務大臣男爵牧野信頭宛機密第 78 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>392</sup> 「交通部請協助解決南京臨時政府以蘇路公司与日本大倉借款一案密函」(『中華民國史檔案資料匯編』第 2 輯、357-362 頁、1913 年 7 月 8 日)。

<sup>393</sup> FO228/2493 Enclosure in H. M. Minister to J. L. Smith No.8, Nov.13, 1913.

<sup>394</sup> FO228/2493 Enclosure2 in J. L. Smith to H. M. Minister, No.15, Nov.19, 1913.

<sup>395</sup> FO228/2493 Enclosure2 in J. N. Jordan to F.O., No.468, Dec.20, 1913.

<sup>396</sup> FO228/2493 Enclosure3 in J. N. Jordan to F.O., No.468, Dec.20, 1913.

1.蘇省鉄道借款の返済のために、その総額に相当する 34 万ポンドを貸す。上海-楓涇間線を担保とする。

本契約では、総額は 37 万 5,000 ポンドに改められた<sup>397</sup>。

2.上海-楓涇間線を回収するための資金は滬杭甬鉄道借款から出る。

この条件 2 は、上海-楓涇間線の買収価格だけでなく「接收商辦鐵路合約」に定められた株主への返済財源をも滬杭甬鉄道借款の資金から工面することを意味している。

3.上海-楓涇間線は政府の鉄道として管理される。

4.会計部門はイギリス人会計士に監督される。

5.契約が締結されるのと同時に、交通総長と浙江鉄路公司の間でも同様に、杭州-寧波間線が国有化されることについて同意がなされる。

イギリス外務省は、滬楓鉄道借款契約を国有化された上海-楓涇間線に対する蘇省鉄道借款からの抵当を解除するものとしたのである。この点は 1914 年 2 月 14 日に締結された契約でも変わらず、契約第 6 条により次のように規定された<sup>398</sup>。

#### 第 6 条

交通総長は、借款の資金が 300 万円借款〔蘇省鉄道借款を指す〕の返済にのみ用いることを保証する。また、交通総長は次のことを断言する。〔蘇省鉄道〕借款の返済により、上海-楓涇間線は全ての借款の負債または抵当から自由となる。また、次のことも交通総長は断言する。中国政府は、同部分が省政府によっていかなる借款の負債または抵当となることも許さない。

滬楓鉄道借款契約におけるイギリス外務省の狙いは、あくまで蘇省鉄道借款契約の解消であり、ひいては他の外債によって同様の事態となることを防ぐ点にあったと言えよう。これは、日本側、特に日本海軍省を中心とした滬杭甬鉄道を江蘇鉄路公司与浙江鉄路公司の双方に借款を供与することで「我手ニ帰スベシ」とする計画<sup>399</sup>を破綻させた。日本外務省と大倉組の態度は、海軍省とは異なり、北京政府と江蘇鉄路公司が滬杭甬鉄道借款契約のために解決を望むまでは現状を維持することを望むという消極的なものであった<sup>400</sup>。その

<sup>397</sup> FO228/2493 Shanghai-Fengching railway Mortgage redemption loan agreement.

<sup>398</sup> FO228/2493 Shanghai-Fengching railway Mortgage redemption loan agreement.

<sup>399</sup> 「明治 45 年 1 月 10 日付 在上海加藤海軍中佐から海軍軍令部長宛機密第 9 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>400</sup> 「大正 2 年 12 月 22 日付 特命全権公使山座円次郎から外務大臣男爵牧野伸頭宛機密第 447 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

なお、この時期の日本海軍の対中認識については樋口秀実『日本海軍から見た日中関係

ため、滬楓鉄道借款契約の締結と、蘇省鉄道借款の 300 万円全額と利子分、および同借款契約で定められていた契約期間内の返済による割増金 15 万円を一括して返済することが江蘇鐵路公司から提案されると、これを受け入れた。日本側はこれをイギリス外務省の北京政府に対する圧力によるものと理解しており、斉藤恒陸軍少佐はこの事態を「裏面ハ無論英国ナランモ逐次我利権回収セラルトヲ遺憾トス」と評した。1914 年 2 月 25 日、大倉組は香港上海銀行を通じて返済金を受け取り、ここに蘇省鉄道借款契約は失効した<sup>401</sup>。

#### 第四節 杭州-寧波間線の国有化と自辦建設の終焉

前節では、江蘇鐵路公司が資金不足のため経営が困難となり国有化に応じたこと、その後懸案化していた蘇省鉄道借款の負債をイギリス外務省が新たな借款契約である滬楓鉄道借款契約によって返済したことを確認した。それでは、滬楓鉄道借款契約に続いて試みられた杭州-寧波間線の国有化にあたって、浙江鐵路公司はどのような経緯で国有化に同意したのであろうか。

浙江鐵路公司与北京政府との間で行われた国有化の条件をめぐる交渉は、当初内密に進められたが、1912 年 10 月下旬ごろには報道され、日本外務省の杭州領事館等が知るところとなった。浙江鐵路公司が国有化の条件として北京政府に求めたものは、江蘇鐵路公司と同様、株主に対する補償であった。ただし、その額は株主の払込金の倍額とされていた<sup>402</sup>。

浙江鐵路公司の要求に対して、現地では、補償金は新規の株主を集めるためではないかと推測された。杭州領事館事務代理であった池部政次は、この時期浙江鐵路公司是外債に頼らずに資金調達を続けることを明言しており、また総理の湯寿潜が強硬に自辦建設を支持するため、国有化が達成される可能性は低いと考えていた<sup>403</sup>。

浙江鐵路公司の資金調達は難航していた。公司では、短期で外資を導入し工事を進めたのち、省内で資金を調達しその借款を返済するという意見が出るに及んだが、公司内の排外的な風潮は根強く、湯寿潜の反対もあるため、引き続き自助努力に終始することとなっ

---

史研究』(芙蓉書房出版、2002 年)に詳しい。

<sup>401</sup> 「大正 3 年 2 月 27 日付 大倉発身から政務局長小池張造宛」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>402</sup> 「大正元年 10 月 28 日付 在州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛機密第 5 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

<sup>403</sup> 「大正元年 10 月 28 日付 在杭州領事館事務代理池部政次から外務大臣子爵内田康哉宛機密第 5 号」前掲「滬杭甬鉄道関係雜纂」所収。

た<sup>404</sup>。しかし、会社の経営は改善しなかった。6月29日の第8回年次株主総会では募債額をさらに200万元増額することとなったが、会社の董事の他中国側の関係者の引き受けでは200万元分のうち80万元分を引き受けるのが限界であり、ここに至り湯寿潜は日本資本を頼るようになった<sup>405</sup>。

湯寿潜は日本の中国興業株式会社(のちの中日実業株式会社)に接近し、増額した120万元分の株を担保とした借款を依頼した。中国興業は、資材の購入先を同社に限定することを求めた。加えて、資材を購入する際の数量は浙江鐵路公司の自由とされていたため、材料購入の委託手数料として事前に2000円を支払うことを要求した。湯寿潜は、手数料を購入費の2.5%とし、その総額が2000円を超える場合には全額返金することを条件とし、借款の仮契約を締結した。これを浙江鐵路公司社債担保借款という<sup>406</sup>。この借款は正式に締結されることはなかった。

浙江鐵路公司是借款に積極的になってはいたものの、国有化には依然反対していた。交通総長の周自齊は状況に悲観的であり<sup>407</sup>、杭州領事代理のスミスは浙江省都督朱瑞をはじめとする地方官僚に、滬杭甬鉄道借款契約が清朝時代に履行されておらず、北京政府はこれを履行するべきであると主張した<sup>408</sup>。また、公司内の多数派である小口株主と現地の世論は国有化に好意的であるため、国有化に反対している湯寿潜と彼を支持する大口の株主を経営から排除しなければ状況は好転しないことを、公司内部の者<sup>409</sup>からの指摘に基づい

---

<sup>404</sup> 「大正元年12月26日付 在上海総領事有吉明から外務大臣公爵桂太郎宛公信第410号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>405</sup> 「大正2年7月2日付 在杭州領事館事務代理深沢暹から外務大臣男爵牧野伸顕宛公信第98号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

孫文と湯寿潜はともに鉄道建設を重視していたが、建設に借款を用いるか否かについては考えが異なっており、孫文が借款の導入を容認していたのに対して湯寿潜は拒絶していたとする説がある(岸田修「孫文の鉄道論」藤井昇三、横山宏章編『孫文と毛沢東の遺産』研文出版、1992年、朱馥生「孫中山《実業計画》的鉄道建設部分与湯寿潜《東南鉄道大計画》的比較」『民国檔案』第1期、1995年2月)。一方、本文中に述べた通り公司の資金不足から湯寿潜も借款を容認するようになっていた。両者の違いは、借款の是非だけでなく、借款の導入に際して「商借商還」を認めるかをめぐる対立からも見て取ることができる。

<sup>406</sup> 「大正2年9月27日付 中国興業株式会社から外務大臣松井慶四郎宛」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

<sup>407</sup> FO228/2493 J. L. Smith to H. M. Minister, No.15, Nov.19, 1913.

<sup>408</sup> FO228/2493 Enlosure1&2 in J. L. Smith to H. M. Minister, No.15, Nov.19, 1913.

<sup>409</sup> 史料中には「Commissioner of Foreign Affairs」の「Wen」とある。浙江鐵路公司の外国人を専門とした渉外のような役割の人物と推測される。

て北京のジョルダンに報告した<sup>410</sup>。報告をうけたジョルダンは、本件を可能な限り速やかに解決することは将来の中国の鉄道事業だけでなくイギリスの中国における威信にとっても重要であることを本国に報告した<sup>411</sup>。さらにスミスは浙江省の署民政長である屈映光に対して、本件が中英両国の関係を悪化させる可能性があることを書面で通達した<sup>412</sup>。杭州-寧波間線の国有化をめぐる中英両政府と浙江鉄路公司の対立は、一借款の問題を超えて政府間関係に影響を及ぼすものになっていたのである。

このころ、浙江鉄路公司はさらにドイツのカルロヴィッツ商会との間で曹娥江鉄橋の建設費として 26 万両の借款の交渉を開始していた<sup>413</sup>。北京政府はイギリス外務省の依頼をうけてこれを禁止する旨を公司に通達したが、公司は他の民間鉄道会社も行っていることであり、自分達だけが取り締まられるのは不当であると反論した<sup>414</sup>。

その後状況は膠着したが、1914 年 2 月 14 日に滬楓鉄道借款契約が成立すると、同日中に交通総長朱啓鈴と中英公司の間で、同様の条件による杭州-寧波間線の国有化を北京政府が保証することが覚書として取り交わされた<sup>415</sup>。

一方浙江鉄路公司内部でも、国有化を受け入れる意見が大勢を占めつつあった。その背景は、大別して次の二点にまとめられる。

第一に、経営の行き詰まりである。この時点で浙江鉄路公司の資金不足は限界に達しており、鉄道の既成部分は劣悪なもので、二、三年のうちに修理が必要となる状態であった。既成線の利益だけでは更なる建設は不可能となっていた<sup>416</sup>。およそ一月後の 1914 年 3 月 1 日の株主総会では、これ以上の現金払込を期待するのは理想論であるという意見が出された。資金の獲得が困難であることを改めて認識した株主は、国有化への期待を強めた<sup>417</sup>。同年 4 月には、株式の現金払込の不足を主な原因として 600 万元の損失が生じた。この時、湯寿潜は自辦建設が困難であることを理解していたようである。国有化について、借款に最も激しく反対していた湯が状況を理解し運動の最前線から身を引くことで自然に達成されるだろうという予測がイギリス国内でなされており、またそうした海外からの予測は『申

---

<sup>410</sup> FO228/2493 J. L. Smith to J. N. Jordan, No.16, Dec.10, 1913.

<sup>411</sup> FO228/2493 J. N. Jordan to F.O., No.468, Dec.20, 1913.

<sup>412</sup> FO228/2493 H. B. M. Consulate to Shanghai, No.18, Dec.22, 1913.

<sup>413</sup> FO228/2493 H. B. M. Consulate to Shanghai, No.18, Dec.22, 1913.

<sup>414</sup> FO228/2493 Enclosure2 in H. B. M. Consulate to Shanghai, No.18, Dec.22, 1913.

<sup>415</sup> FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Feb.16, 1914.

<sup>416</sup> FO228/2493 J. L. Smith to J. N. Jordan, No.7, Feb.16, 1914.拙稿前掲「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」。

<sup>417</sup> 「浙路公司大会紀事」（『申報』1914 年 3 月 3 日）。

報』を通じて中国国内に伝えられていた。湯寿潜が態度を軟化させつつあったことは、国内外にの関心を有する者の間では、広く知られていたと思われる<sup>418</sup>。

第二に、江蘇鐵路公司の国有化が、国有化に際して生じる損失を政府が負担するという浙江鐵路公司にとって望ましい前例となったことである。資金不足により浙江鐵路公司内で国有化への期待は高まって行った。しかし、国有化を実施するには株主に元本を返済する必要があり、公司にはそれだけの資金が残されていなかった。株の売れ行きも低迷しており、公司側は株による資金調達こそ第一としていたものの<sup>419</sup>、購入を約束した者の多くも現金払込をせずにはいた<sup>420</sup>。また独自に進めていた「浙江公司借款」の交渉は中英両政府の介入によって破棄され、この時の公司には、国有化に踏み切ることも、「商借商辦」によって経営を維持することも困難だったのである。そうした状況の中で、江蘇鐵路公司は「接收商辦鐵路合約」により株主への支払を交通部から保証され、さらに滬楓鉄道借款契約によって蘇省鉄道借款が無効化され、国有化が完全に達成された。これは浙江鐵路公司にとっても国有化の理想的なモデルであったのだろう。浙江鐵路公司の株主の多くがこれを前例とする国有化に同意した<sup>421</sup>。

1914年3月1日、浙江鐵路公司内で国有化の是非をめぐる投票が行われた。結果、賛成 9,757 権、反対 1,428 権で国有化が決定された<sup>422</sup>。交通部と公司は4月11日に国有化の契約を取り交わした。その後、株主への支払額と杭州-寧波間線の売却額は併せて 800 万上海両とされた。これを滬杭甬鉄道借款から支出することに浙江鐵路公司と交通部、そして中英公司の三者が同意し、前二者が国有化に同意したことを契約文中に併記した“Redemption of the Shanghai-Hangchow-Ningpo railway. Chekiang section. Memorandum of agreement.”が1914年9月19日に締結された<sup>423</sup>。1905年以来続けられていた滬杭甬鉄道の自辦建設は、ここにその幕を閉じたのである<sup>424</sup>。

<sup>418</sup> 「浙路国有之英報論調」(『申報』1914年4月1日)。

<sup>419</sup> 「朱福詵為籌款、薦人諸事致浙路全体股東暨董事諸公函」(『辛亥革命杭州史料輯刊』第1巻、376-82頁)。

<sup>420</sup> FO228/2493 Enclosure in J. L. Smith to J. N. Jordan, No.9, Mar.7, 1914.

<sup>421</sup> FO228/2493 Enclosure in J. L. Smith to J. N. Jordan, No.7, Feb.16, 1914.

<sup>422</sup> FO228/2493 Enclosure in J. L. Smith to J. N. Jordan, No.9, Mar.7, 1914; 「浙路公司大会紀事」(『申報』1914年3月3日)。

<sup>423</sup> FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.21, 1914.

<sup>424</sup> 1908年に借款契約が締結され、1914年の時点で全線が開通していなかった滬杭甬鉄道に対して、上海-南京間をつなぐ滬寧鉄道は1903年に借款契約が締結され、1908年には全線が開通していた。両鉄道を比較することで清末民初期の鉄道借款とその建設について、より多面的な理解を得ることができるだろう。

## 小結

民国期の鉄道国有化政策は、基本的に清末期のそれと大きく異なるものではなかった。「外圧」を追い風として鉄道行政の中央集権化を図り、効率的な鉄道の建設・経営と列強からの信頼の回復を目的としたものであった。滬杭甬鉄道の事例において、清末期のそれが失敗に終わり民国期に成功した背景には、1905年ごろから綿々と続けられてきた利権回収運動のために一貫して対立関係にあった地方有力者とイギリス外務省の利害が一致した点が挙げられよう<sup>425</sup>。

従来の中国近代鉄道史研究では、鉄道政策そのものを対象としたものを核として<sup>426</sup>、中央対地方<sup>427</sup>または中央対列強<sup>428</sup>という政治史または外交史的な構図から議論することが

---

例えば、用地買収について両鉄道はことなる問題に直面していた可能性が有り、筆者は検証する必要性を感じている。滬寧鉄道にまつわる革命後のイギリス外務省記録には、用地買収についての史料が残されている。一方滬杭甬鉄道の同記録の場合、同様の史料を借款契約の締結以後のものの中から見出すのは難しく、用地買収に関して両鉄道で何がしかの差異が生じていたものと思われる(FO228/2493 D. A. to W.C.P, Nov.4, 1913; FO/2493 W. C. P to D. A., Nov.12, 1913; FO228/2493 Enclosure in W. C. P to D.A., Nov.12, 1913)。

<sup>425</sup> 無論、これにより滬杭甬鉄道借款にまつわる問題が完全に解決したわけではないだろう。イギリス外務省記録には借款に関する記録がその後もこのさされている。例えば1936年度分にあたる FO676/255 Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway Loan, 1936 が存在する。

<sup>426</sup> Meribeth E. Cameron *The reform movement in China, 1898-1912* (London, Stanford University Press, Oxford University Press, 1931); Lee En-han *China's quest for railway autonomy 1904-1911* (Singapore, Singapore University Press, 1977); 崔志海前掲「論清末鐵路政策的演變」、尹鉄『晚清鐵路与晚清社会変遷研究』(北京、経済科学出版社、2005年)、千葉正史前掲『近代交通体系と清帝国の変貌』等。

<sup>427</sup> Mary Backus Rankin *Elite activism and political transformation in China: Zhejiang Province, 1865-1911* (Stanford, Calif., Stanford University Press, 1986); Min Tu-ki; Philip A. Kuhn and Timothy Brook, eds., *National polity and local power: the transformation of late imperial China* (Cambridge, Mass., Council on East Asian Studies, Harvard University; Harvard-Yenching Institute, Distributed by Harvard University Press, 1989); 王笛「清末“新政”与挽回利権」(『四川大学学報』総第41期、1984年4月)、王先明・史春風「紳士在收回利権運動中的作用」(『山西大学学報』総第66期、1994年11月)、易惠莉「論浙江士紳与浙路廢約」(『近代中国——經濟与社会研究一』、2006年)、藤井正夫「清末江浙における鐵路問題とブルジョア勢力の一側面」(『歴史学研究』第183号、1955年5月)、堀川哲夫「辛亥革命前の利権回収運動」(『東洋史研究』第21巻第2号、1962年9月)、曾田三郎「二十世紀初頭における中国の鉄道資本——鉄道利権回収運動との関連において——」(『アジア経済』第20巻第5号、1979年5月)等。

<sup>428</sup> E-tu Zen Sun *Chinese railways and British interests, 1898-1911* (New York, King's Crown Press, 1954); 孔永松・蔡佳伍「晚清鐵路外債述評」(『中国社会經濟史研究』総第64期、1998年3月)、馬陵合『晚清外債史研究』(上海、復旦大学出版社、2005年)、宓汝成『帝國主義与中国鐵路:1847-1949』(上海、上海人民出版社、1980年)等。なお、以上に

主流であった。しかし、この三者間関係の不透明であった部分こそが、鉄道行政の集権化の成否を左右していたのではないだろうか。彼らと列強が直接交渉することは政府間のそれと比べて遥かに頻度が少なく、また公的性格に乏しいものであった。イギリスと比べて多くの直接交渉の機会を得ていた日本であっても、清末期は大東汽船が<sup>429</sup>、革命後は大倉組や中国興業等が私人の資格で行う交渉がほとんどであった。

しかし、このことは地方有力者の存在が中英日の各政府と比べて卑小であったことを意味してはいない。地方有力者の動向を無視して鉄道借款契約に実効性を持たせることは難しく、結果、地方の要求を政府間外交へとフィードバックせざるをえなかったのではないだろうか。少なくとも、本章が扱った滬杭甬鉄道の事例では、状況は常に地方の動向によって決定されていたのであり、そして革命後に中央と列強が地方のメリット(蘇省鉄道借款や株主への返済財源)を保証することで、はじめて鉄道行政の集権化が実現していた。筆者はこうした状況を清末期の時代的特徴として捉えていたが<sup>430</sup>、本章では、清末期から連続して地方有力者が現地の政治・経済的自律性の強化を試みた民国初期においても同様の一面が見られることを確認できたように思う。

---

挙げた諸研究は、本章が対象とする時代・地域と関係性の強いものに絞って例示しており、また研究によっては三つのテーマの内複数に亘って議論したものもあることを付記しておく。

429 拙稿前掲「清末期杭州における日本の鉄道・水運事業について」。

430 拙稿前掲「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」。

第一節 郵伝部公債に関する研究の現状と課題

これまで本論文は滬杭甬鉄道借款を題材として、清末民初期中国の借款が中国国内の地方有力者の動向によって、その契約締結の成否や実効性が左右されていたことを論じてきた。地方有力者は、政府間交渉に直接関与しないものの、その動向を中央政府がコントロールできないことが列強の外交上の意思決定過程に影響を及ぼしていた。政府間による公的な借款契約の交渉が、実際には湯寿潜による排外的な運動や、大倉組等を債権者とした民間資本同士の借款といった非公式な交渉によって形作られていたのである。

では、こうした非公式な領域における個人や企業の動向が、公式な政府間交渉の行末を決定づけるような事例は、滬杭甬鉄道借款の場合のみに限られるのだろうか。本論の最後に、これまでにしばしば登場した日本外務省が関与していた清末期中国に対する借款の事例を検討することで、多少なりともこの疑問を解明し、清末民初期の鉄道借款についてより多面的な議論を試みたい。これが本章における筆者の問題意識である。具体的には郵伝部公債の引受・発行過程について、政府間交渉よりも交渉の担当者であった盛宣懐と小田切万寿之助の二人による非公式な交渉が極めて大きなプレゼンスを有していたこと、また日本国内の民間資本の動向が発行の成否に大きく関わっていたことを論じる。

郵伝部公債は日本が初めて引き受けた外国公債とされている。明治期の横浜正金銀行の対中業務を専門に扱った研究蓄積は、大正期以降のそれと比べると多いとは言い難い<sup>431</sup>。

---

<sup>431</sup> 横浜正金銀行や明治大正期の日本の対中投資について論じた研究自体は枚挙に暇がない。本章の問題関心に関わる範囲に限って挙げるならば、樋口弘『日本の対支投資研究』（生活社、1939年）、加藤俊彦『本邦銀行史論』（東京大学出版会、1957年）、渡辺佐平『銀行』（新日本出版社、1971年）、伊藤正直「1910-1920年代における日本金融構造とその特質（一）」（『社会科学研究』第30巻第4号、1979年2月）、加藤俊彦「横浜正金銀行史研究の動向」（『専修商学論集』第29号、1980年2月）、高村直助『日本資本主義史論 一産業資本・帝国主義・独占資本一』（ミネルヴァ書房、1980年）、土方晋『横浜正金銀行』（教育社、1980年）、平智之「日本帝国主義成立期、中国における横浜正金銀行」（『東京大学経済学研究』）第25号、1982年11月）、加藤俊彦『日本金融論の史的展開』（東京大学出版会、1983年）、波形昭一『日本植民地金融政策史の研究』（早稲田大学出版部、1985年）、斉藤寿彦「横浜正金銀行の本来の外国為替銀行化過程」（『三田商学研究』第28巻第5号、1985

本論文が扱う郵伝部公債もまた、未だ十分な研究がなされていないように思われる。<sup>432</sup>日本においては伊藤正直<sup>433</sup>や国家資本輸出研究会<sup>434</sup>が金融史の視点から日本語史料を用いて、国外では許毅<sup>435</sup>や馬陵合<sup>436</sup>が外交史の視点から中国語史料を用いて論じている。金融史的な考察の中では、英仏独等の外資を資金源とせず国内シンジケート銀行からの調達に寄った事例として西原借款との比較や、<sup>437</sup>当時の資本輸出に対する日本の国家主導性の有無を確認する試金石としての役割が期待されている<sup>438</sup>。外交史的な考察では、未だ郵伝部公債の引受・発行過程についての日本語史料を用いての議論は行われておらず、部分的な理解に止まっている<sup>439</sup>。

これらの先行研究から理解できる郵伝部公債の現状認識は、およそ次のようなものである。郵伝部公債は、日本外務省が米英仏による四国借款団への参入に失敗したことから、これに対抗するべく企画されたものであった。郵伝部公債の用途は、清朝政府が北京・漢口間鉄道(京漢鉄道)を買収するための資金とすることが定められていた。ここで言う買収とは、英仏からの共同借款に対する担保に京漢鉄道本線の財産と収入が充てられていた状態を解消することを指す。

京漢鉄道はそもそもベルギーからの借款によって建設されており、その借款により京漢鉄道全線の管理権と営業権がベルギーに与えられており、かつ京漢鉄道本線の財産と収入がその担保とされていた。清朝は、1908年10月8日に英仏両国から500万ポンドの共同借款を受けることでベルギーからの借款を返済し、京漢鉄道全線の管理権と営業権を回収した。しかし、その担保として京漢鉄道本線の財産と収入が抑えられていたのである<sup>440</sup>。

---

年12月)、齊藤寿彦「日清戦争以降における横浜正金銀行の外国為替業務の発展と信用」(『三田商学研究』第28巻第6号、1986年2月)、国家資本輸出研究会編『日本の資本輸出 一対中国借款の研究一』(多賀出版、1986年)、石井寛治編『日本銀行金融政策史』(東京大学出版会、2001年)等。

<sup>432</sup> 研究蓄積に対する評価については加藤俊彦前掲「横浜正金銀行史研究の動向」、齊藤寿彦「外国為替・貿易金融機関としての横浜正金銀行の発展過程」(『千葉商大紀要』第39巻第4号、2002年3月)。

<sup>433</sup> 伊藤正直前掲「1910-1920年代における日本金融構造とその特質(一)」。

<sup>434</sup> 国家資本輸出研究会編前掲『日本の資本輸出 一対中国借款の研究一』。

<sup>435</sup> 許毅等『清代外債史論』(北京、中国財政経済出版社、1996年)。

<sup>436</sup> 馬陵合『晚清外債史研究』(上海、復旦大学出版社、2005年)。

<sup>437</sup> 伊藤正直前掲「1910-1920年代における日本金融構造とその特質(一)」。

<sup>438</sup> 国家資本輸出研究会編前掲『日本の資本輸出 一対中国借款の研究一』。

<sup>439</sup> 許毅等前掲『清代外債史論』および馬陵合前掲『晚清外債史研究』。

<sup>440</sup> 鉄道大臣官房外国鉄道調査課編『支那之鉄道 大正十一年十月改訂』(大空社、2004年版)、満鉄北京公所研究室編『支那鉄道概論』(大空社、2004年版)、中国銀行総管理処経

郵伝部公債は、この 500 万ポンドの借款を返済するために計画されたものであると言うのが、今日までの郵伝部公債が実施された目的についての一般的な理解である。

郵伝部公債の実現に向けて、1910 年 12 月から郵伝部尚書盛宣懷と横浜正金銀行取締役兼北京支店長小田切万寿之助との間で密かに交渉が開始された<sup>441</sup>。郵伝部公債をめぐる交渉は極めて機密性が高く、また政府間交渉でありながら実質的には私的な交渉に近い性格を持っていたことが特徴である。その後、1911 年 2 月に公債の発行と日本による引受が決定し、正式な契約の締結は 3 月 24 日に行われた。

公債の概要は次の通りである<sup>442</sup>。額面は日本円 1000 万円で、利率は 5%、発行価格は額面 100 円につき 97 円 50 銭であった。返済財源は京漢鉄道の余剰収益金で、担保は江蘇省漕米<sup>443</sup>代金 100 万両とされ、発行から最低 10 年据置の後に 15 年後以内に返済を開始することとなっていた。契約内容については、多くの編纂史料や先行研究で確認することができる。しかし、公債の引受・発行が決定されるまでの盛宣懷・小田切間交渉や、公債を購入した日本国内の資本家の反応については、他の対外借款の事例と比較して不透明な部分が多い。これら国内外の動向を明らかにすることで、郵伝部公債が実現した背景をより立体的に理解したい。

結論を先に述べると、そもそも郵伝部公債は京漢鉄道の買収資金では無く、実際には郵伝部が度支部から借りていた海軍費 500 万両の返済資金であったことが、この公債の性格を理解する上で極めて大きな意味を有していた。清朝政府は利権回収運動による世論の反発を恐れており、実際の用途を表に出すことができず、あくまで京漢鉄道の買収資金として借りることを望んでいた。これに対して四国借款団は、借款の契約条項で規定された使用目的と実際のそれが異なることを忌避した。一方日本外務省と横浜正金銀行は清朝政府の要望を受け入れ、交渉が開始された。日本外務省は四国借款団への対抗から郵伝部公債

---

済研究室編、小島幸治訳『支那対外借款契約彙纂』（東亜研究所編丁第 2 号 C、1939 年）。

<sup>441</sup> 京漢鉄道はそもそもベルギーからの借款によって建設されていた。清朝は 1909 年 1 月 1 日に英仏の共同借款によってこれを返済したが、その経営はベルギーに代わり引き続き英仏に左右されていた。

<sup>442</sup> 「明治 44 年 3 月 25 日付 頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 51 号」および「明治 44 年 4 月 1 日付 頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 59 号」『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.1.5.14.1「郵伝部対正金銀行ノ部」所収の契約文を参考に、先行研究が主に論じていた点を重視して筆者がまとめた。契約は日中英の三ヶ国語でなされており、解釈に相違が生じた際には英文に準拠することとなっていた。

<sup>443</sup> 北京で必要とされる米穀類を、地方政府が購入して送るもの。現地で徴収された土地税がその代金とされる。

の契約を秘密裏かつ迅速に締結することを望んだ。そのため、公債の広告費や債券の印刷費、返済財源や担保の指定等において清朝政府に妥協し続けたのであり、こうした債権者に不利な状況が、国内外の資本家の反応を大きく左右したのである。

本節の最後に、本章が使用する史料について述べておく。郵伝部公債をめぐる対外交渉について、『大清宣統政紀』、『清季外交史料』、『郵伝部奏議類編』等の公文書的な性格を持つものや、『東方雑誌』、『申報』、『時報』等の雑誌・新聞史料をはじめとする各種中国語史料を用いて論じた研究は、既に中国国内を中心に複数存在している<sup>444</sup>。郵伝部公債をめぐる交渉で清朝政府を代表していた盛宣懷についても、盛自身の編纂による『愚齋存稿』の他に『清末議訂中外商約交渉・盛宣懷往来函電稿』や『盛宣懷実業函電稿』と言った王爾敏により整理されたもの等多くの関連する史料が使用可能となっており、先行研究によって利用されてきた<sup>445</sup>。そのため外交史としての研究では、債務者である清朝の側に視点を置いたものが主流であるように思われる。郵伝部公債の引受・発行過程をより深く理解するためには、債権者である日本側の史料を用いて多角的に考察することが有為であろう。

また、調査を進める中で筆者は、これら中国語史料には郵伝部公債と海軍費の関係、すなわち郵伝部公債の真の用途に触れているものが少ないのではないかと感じるようになった。宣統年間の「実録」にあたる『大清宣統政紀』では、契約締結直前の宣統3年2月壬申(1911年2月2日)に、

郵伝部が連署のうえ上奏します。京漢鉄道を買収する際に、〔郵伝部は〕度支部の官金銀500万両を借用しました。今、日本の横浜正金銀行から1000万円を借り、契約を締結します。この借款は度支部への返済の他、各鉄道の元利の返済に充てます。<sup>446</sup>

<sup>444</sup> 許毅等前掲『清代外債史論』、孔永松・蔡佳伍「晚清鐵路外債述評」『中国社会經濟史研究』総第64期、1998年3月、王致中『中国鐵路外債研究, 1887-1911』(北京、經濟科学出版社、2003年)、馬陵合前掲『晚清外債史研究』等。

<sup>445</sup> 北京大学歴史系近代史教研室整理『盛宣懷未刊信稿』(中華書局、1960年)、盛宣懷選『愚齋存稿』(文海出版社、1963年版)、王爾敏・吳倫霓霞編『清季外交因応函電資料』(香港中山大学中国文化研究所、1993年)、王爾敏・陳善偉編『清末議訂中外商約交渉・盛宣懷往来函電稿』(中文大学出版社、1993年)、王爾敏・吳倫霓霞編『盛宣懷実業函電稿』(香港中山大学中国文化研究所、1993年)、王爾敏・吳倫霓霞編『盛宣懷実業朋僚函稿』(香港中山大学中国文化研究所、1997年)、上海図書館歴史文献研究所編『盛宣懷檔案名人手札選』(復旦大学出版社、1999年)、夏東元編著『盛宣懷年譜長編』(上海交通大学出版社、2004年)、上海図書館編『上海図書館蔵盛宣懷檔案萃編』(上海古籍出版社、2008年)等。

<sup>446</sup> 『大清宣統政紀』49卷(宣統3年2月壬申)。

とあり、また当時の代表的なマスメディアである『申報』と『東方雜誌』は

郵伝部は、京漢鉄道の借款は返済するべきであり、正金銀行からの借款を検討し、郵伝部が〔借款契約に〕署名をするよう命じる上諭を奉ることを上奏した<sup>447</sup>。

郵伝部尚書盛宣懐が外債の借入を強く主張した。鉄道の整備等に用いるため、日本から金 1000 万元を借りることを決めた。本日、政府の代表と横浜正金銀行が北京にて契約を締結した<sup>448</sup>。

と、どちらも海軍費への充当について言及していない。

日本側の動向と郵伝部公債の用途。この二点について考察するべく、本章では、これまで中国語史料とは相対的に使用頻度が少なかったように思われる日本語史料を調査対象に加えて議論する。具体的には、横浜正金銀行の内部資料であった武田晴人編『横浜正金銀行』(丸善,2004 年)<sup>449</sup>と、『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.1.5.14.1「郵伝部対正金銀行ノ部」を用いる。これらには、郵伝部公債が京漢鉄道の買収資金ではなかったこと等、公債の引受・発行が実現した背景について、従来用いられてきた中国語史料とは異なる事実を示す記録が多く含まれている。こうした史料の性格上、本章は郵伝部公債をめぐる盛宣懐・小田切間交渉について、主に日本側を代表していた小田切の動向に軸を置いて考察したい。

次に郵伝部公債の購入募集に対する国内外の動向を見る史料について述べる。これまでの研究では横浜正金銀行編『横浜正金銀行史』(横浜正金銀行,1920 年)や横浜正金銀行編『横浜正金銀行史資料』(日本経済評論社,坂本経済研究所,1976 年)、東京銀行編『横浜正金銀行全史』(東京銀行,1984 年)等、横浜正金銀行または東京銀行による編纂史料を用いることが多かったように見える。一方本章では、前掲『横浜正金銀行』を主として用いる。特に『横浜正金銀行』15440「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債応募申込」には、公債

---

<sup>447</sup> 「専電 電四」(『申報』1911 年 3 月 24 日)。

<sup>448</sup> 「中日借款訂立合同(中国大事記)」(『東方雜誌』第 8 卷第 3 期、宣統 3 年 4 月 25 日)。また『東方雜誌』には、郵伝部公債は四国借款団との間で取り交わされた幣制改革借款とともに、国家財政の逼迫によりやむを得ず導入した借款であり、幣制改革と実業の振興、鉄道の拡張のためのもので別の用途に用いないともある(「論借款不得移作別用」『東方雜誌』第 8 卷第 4 期、宣統 3 年 5 月 25 日)。

<sup>449</sup> 以降は『横浜正金銀行』と略記。なお、同名の著作に土方晋前掲『横浜正金銀行があるが、これとは区別して扱う。

購入応募者ほぼ全員分の住所、氏名、職業、応募額面、応募受理日が記録されている。これを元に、公債の購入応募者に共通する特徴や傾向を見出したい。

## 第二節 公債の引受決定に至るまでの国際状況と日中間交渉

### (1) 小田切万寿之助と盛宣懐の交渉

郵伝部公債が発行された背景には、中国東北部における鉄道利権をめぐる日米間対立があった。1910年10月、アメリカのモルガン商会が清朝政府との間で幣制改革の費用として5000万ドルの借款の仮契約を取り結んだ<sup>450</sup>。これは同年11月10日の四国借款団の成立に伴い、米英独仏の四ヶ国による合同借款となった。後の幣制改革借款である。

同時期に、日本では「清国ニ於テ必要アル時ハ共同出資ヲ為ス」ことを申し合わせた銀行団が組織され、対中借款の機会を窺っていた。折しも幣制改革借款にて、参加国がそれぞれの鉄道敷設権を共有できることが定められたため、日本外務省は借款団への参入を意図した。具体的には、アメリカが中国東北部における権益の拡大のために建設を予定した錦瓊鉄道の建設計画に介入し、これを南満洲鉄道と接続することを望んでいた。錦瓊鉄道は満洲西部を縦断するものであり、経路によっては南満洲鉄道と競合関係になるからである。そもそも錦瓊鉄道は、アメリカが南満洲鉄道に介入できなかったため、その代わりとして建設が予定され、奉天領事ストレートの働きにより1909年10月2日に同線建設のための借款の予備契約が取り結ばれた。つまり、錦瓊鉄道は元来日本(およびそれと同じく大陸東北部に大きな権益を持つロシア)への対抗を意図して建設が計画されたものなのである<sup>451</sup>。

アメリカは、鉄道敷設権の共有化に日本が含まれないことを受け入れるならば参加を認めるとした。日本は1910年2月7日に資本と技術のみの参加を条件として借款団に加わったが、その後状況は好転しなかった。加えて幣制改革借款の契約第16条に東三省にお

<sup>450</sup> 「明治43年11月2日付 664文書 在清公使伊集院彦吉から外務大臣小村寿太郎宛 清米間五千万弗借款契約調印済ノ件」『日本外交文書』第43巻第2冊事項22「清国借款ニ関スル件」所収(以降、便宜上第43巻「清国借款」と略記。)

<sup>451</sup> 「明治43年11月9日付 672文書 在露公使本野一郎から外務大臣小村寿太郎宛 五千万弗借款ニ関シ露国外相代理ト談話並米人顧問及我資本家参加問題ニ付意見具申ノ件」第43巻「清国借款」所収、Roger V. Des Forges *Hsi-liang and the Chinese national revolution* (New Haven, Yale University Press, 1973); 井上勇一「錦瓊鉄道をめぐる国際関係 一日露協商の展開と日英同盟の変質」(『法学研究』第58巻第1号、1985年1月)。

いて合弁で事業を立ち上げる場合には四国借款団の参加国の資本を優先的にその相手とすることが更に日本の反発を強めた<sup>452</sup>。同年 11 月 30 日、日本は四国借款団への参加の中止を決定した<sup>453</sup>。

日本外務省と横浜正金銀行は四国借款団とは別に対中借款運動を展開してゆくこととなった。郵伝部公債の契約締結直前の 1911 年 3 月に、ロシアが中心となってベルギー、オランダ、スウェーデンらと四国借款団に対抗する借款団の結成を計画した時に参加を打診されたが、駐露大使本野一郎らは日露仏の三カ国による協議か日英同盟を介しての四国借款団に対する再交渉を企図していたため保留し、最終的には日本単独での公債引受に至った<sup>454</sup>。これが郵伝部公債である。

一方清朝政府は、幣制改革借款に消極的であった。仮契約では外国人出納監査役の雇用が考えられていた。度支部尚書載沢と郵伝部尚書盛宣懷、および山東巡撫孫宝琦がこれに反対したため、同年 12 月中旬以降、交渉は暗礁に乗り上げた。特に載沢と盛宣懷は、借款の資金を自由に運用できないことに反対していた。こうした清朝と四国借款団の軋轢は清朝国内でも広く知られており、借款の管理方法と用途について「商妥」ができないために交渉が停止している状況が『申報』によって報じられていた<sup>455</sup>。日本単独での対中投資を企図していた外務省と横浜正金銀行は、この点に着目して、横浜正金銀行北京支店長の小田切万寿之助を通じて交渉を開始したのである<sup>456</sup>。

小田切は 1868 年、米沢藩の儒者小田切盛徳の長男として生まれた。旧東京外国語学校にて中国語を学び、1884 年外務省留学生として渡中。続いて外務省書記生としてサンフランシスコ、ニューヨークに在勤した。1896 年に杭州二等領事、1898 年に杭州郵便局長、1899 年に一等領事となり、1902 年に上海総領事となった。この時、杭州鉄道の敷設権を

---

<sup>452</sup> 大島与吉著、鉄道省運輸局編『満蒙の鉄道網 満蒙鉄道概観』（大空社、2004 年版）。

<sup>453</sup> 「明治 43 年 11 月 30 日付 698 文書 政務局長倉知鉄吉から日本銀行副頭取高橋是清宛 四国団体加入交渉中止方ニ関スル電訓案送達ノ件」第 43 卷「清国借款」所収。

<sup>454</sup> 「明治 44 年 3 月 16 日付 640 文書 駐露大使本野一郎から外務大臣小村寿太郎宛機密第 13 号 露亜銀行派団体ニ日本銀行家ノ加入及清国公債引受ニ付日本政府ノ援助方ニ関シ露国政府ヨリ提議ノ件」『日本外交文書』第 44 卷第 2 冊事項 22「清国借款ニ関スル件」所収。

<sup>455</sup> 「専電 電五」（『申報』1910 年 12 月 17 日）。

<sup>456</sup> 「明治 43 年 12 月 15 日付 710 文書 在清公使伊集院彦吉から外務大臣小村寿太郎宛五千万弗借款ノ付随条件ニ関スル清米間交渉ノ状況、米代表者ノ地位及海軍借款ノ件」第 43 卷「清国借款」所収、「孫宝琦致盛宣懷函 41」（『盛宣懷実業朋僚函稿』第 3 卷）。

めぐり盛宣懐と交渉した。盛宣懐とは「腹藏ナク真摯ニ語り合」う関係であったという<sup>457</sup>。1905年、横浜正金銀行から対中投資業務を担うべく入社を熱望され、官を辞した。入社後は取締役兼北京支店長となり、1913年の五国借款団、1916年の四鄭鉄道借款に関与した。1919年のパリ講和会議には西園寺全権の随員として渡欧し、その後外務省対支文化事業委員となった<sup>458</sup>。

日本単独での対中投資を実現するべく、小田切は軍機大臣齋藤、同徐世昌、外務部会辦大臣那桐、前出の盛宣懐ら高級官僚を饗応し、清朝中央政府の意向を探った。この中で齋藤が、両国の親和と清国の実業発展のために日本のみによる投資を歓迎することを表明したことから、小田切は好機と見て、彼らと実務的な交渉を始めた。特に重要であったのが盛宣懐との交渉であった。交渉の様子は、以下のような対話形式で記録されている。

小田切曰ク 苟モ吾ニ於テロヲ開ク以上ハ多少ノ準備アリテノ事ナリ。借款最高額約ソ二千万円位ハ日本ヨリ提供スルヲ得可シ。然レ共若シ貴国ニ於テ是ヨリ以上ノ借款ヲ希望セラルルノ場合ニハ、我国ヨリ金子ヲ調達シテ貴国ノ希望ニ応スル事、亦□□能ハサルニアラス。〔中略〕借款ノ根本ノ意思ハ貴我両国ノ感情ヲ融和スルヲ以テ、其目的ト為ス。必スシモ他国ノ金ヲ周旋スルノ要ナシト思フ。

盛曰ク 米国ハ英仏独ノ三国ト連合シテ清国借款引受ノ同盟ヲ旋ヘリト、此事アリヤ。

小田切曰ク 事実ナリ。而シテ此ノ如キハ貴国借款ニ於テ不利益ナラン。

盛曰ク 此借款同盟ヲ打破スルノ方便無キヤ。

小田切曰ク 此ヲ打破スルノ策ハ、即我提供セル借款ヲ受諾スルニ在リ。

盛曰ク 然ラハ日款ハ米款ニ比シ清国ニ多ク利益アル条件ヲ出スノ必要アラン。

小田切曰ク 条件中動スヘカラサルモノハ(一)手取九十五、年五朱(是ノ前□数回ノ会见ニ於テ米国借款ノ仮契約ニ手取九十五、年五朱トアルハ事実ナリヤト

457「明治37年2月5日付 在上海総領事小田切万寿之助から外務大臣小村寿太郎宛機密第384号」『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雑纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」所収。

458「明治29年6月20日付 二等領事小田切万寿之助他一名判任兼官任免ノ件」国立公文書館所蔵『任免裁可書』(明治29年、任免卷15)所収、「明治31年6月15日付 杭州郵便局長小田切万寿之助官等陞叙ノ件」国立公文書館所蔵『任免裁可書』(明治31年、任免卷11)所収等を参照した。

尋ネシニ、然リト返事アリシヲ以テ此言ヲナス)。(二)政府収入ヲ以テ担保トスル事(米国借款ハ中央政府収入ニ係ル塩釐等ノ担保ニ供スル事ノ話、別進行セルヲ以テナリ)。是也。

盛曰ク 用途ニ就テノ意向如何。

小田切曰ク 苟モ政府ニ於テ此借款ヲ必要トスル以上ハ、貨幣改革、銀行設立、何ツレニシテモ可ナラン。要スルニ成ル可ク此レヲ生産的ニ使用セラレンコトヲ望ムモノナリ。但シ不得已ノ場合ニハ海軍譲与費ニ充当スルモ可ナラン。例ヘハ海軍公債トシテ日本ニ対シ軍艦六隻ヲ注文スル為ニ是ヲ起ストスルモ不可ナカル可シ。此場合ニハ日本ヲシテ漢陽製鉄所ノ鉄ヲ貴国軍艦製造ノ材料トナス事ヲ条件タラシムルヲ得可シ。此方法ハ単ニ日清兩國ノ利益ノミナラス、貴下個人ノ利益ニナラン。以上ノ条件ヲ以テスレハ日本ノ借款ハ米国借款ヨリモ貴国ニ□□好都合ナリト信ス。

盛曰ク 然ラハ借款償還期限如何。

小田切曰ク 凡ソ二十ヶ年乃至二十五ヶ年位ナレハ相談ヲ得ルナラン。

盛曰ク [前略] 此件ニ関シテハ自分ハ仍ホ商務大臣トシテ責任アル事故、貴下モ亦曾テ本件ニ関係セシ縁故アレハ、個人トシテ充分ノ□□尽力ヲ請フ。

小田切曰ク [前略] 此意ヲ日本公使ニ伝ヘテ□□尽力申上ク可シ<sup>459</sup>。

以上から、小田切が日本単独の引受による郵伝部公債の実現を強く希望していたことが理解できる。その背景には、四国借款団との競合があった。小田切は日本からの借款の利点として、資金の用途を特定しないことを主張していた。また、盛宣懷は外国人顧問と出納監査役の雇用を巡り四国借款団と対立していたため、日本への反応は極めて良好であり、小田切は契約の締結に自信を持っていた<sup>460</sup>。

<sup>459</sup>「明治43年12月16日付 小田切万寿之助から横浜正金銀行頭取男爵高橋是清宛公信」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>460</sup>「明治43年12月29日付 在清公使伊集院彦吉から外務大臣小村寿太郎宛電報第278号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。なお、軍艦建造の材料に漢陽製鉄所を使用することは興味深い。何故なら漢陽製鉄所は盛宣懷の監督下にあったからである。盛宣懷にとって、郵伝部公債は度支部への返済が済むだけでなく自己の利益に直接結び付くものであった可能性がある。また、横浜正金銀行は清末民初にかけて漢冶萍煤鉄公司(1907年に漢陽製鉄所、大冶鉄山、萍郷炭鉄が合併して設立)に複数回の借款を行っている。この問題から横浜正金銀行と盛宣懷の関係について新たな理解を得られる可能性があるが、それは今後の課題としたい。

## (2) 郵伝部公債に対する清朝政府の意向

小田切との交渉から郵伝部公債を前向きに検討し始めた盛宣懷は、載沢と協議を重ねたが、載沢の多忙や盛宣懷の体調不良等が重なり、結論が出ずにいた。しかし、1911年2月に入ると、盛宣懷は清朝中央政府から許可を得ないまま小田切との交渉を再開した。この時、盛宣懷は初めて、郵伝部公債の用途について次のような事情があることを公的な外交文書に残る形で表明した<sup>461</sup>。

そもそも、郵伝部はかつて度支部から京漢鉄道の買収費として年利6%で500万両を借りていた。これは本来度支部が海軍費に充てるはずのものであった。しかし1910年12月4日の上諭による海軍部の新設と、それに伴う軍艦建造の資金が必要となり、一括返済せよと指示があった。

清朝は1907年6月7日に海軍処を設置したのを皮切りに、日清戦争によって失った海軍力の本格的な回復に向けて努力し始めていた<sup>462</sup>。1909年2月19日には海軍復興の上諭が下され、度支部にも予算を支援するよう命じられていた<sup>463</sup>。度支部は、海軍復興に必要な経費は最低でも666万両で一年間に32万両を準備する必要があると考えていた<sup>464</sup>。しかし、実際にはその予想を遥かに超える金額が必要となった。例えば「擬暫行海軍章程」によれば、象山軍港の建設と巡洋艦3隻、「浅水砲」艦<sup>465</sup>17隻、海軍司令部の設置を併せて必要な経費が1720万両とあり、一年間に168万8000両を確保する必要があったとされる<sup>466</sup>。海軍費は年々膨張し、『申報』よれば1911年2月の時点で約4000万両とされ、見積りでは以後毎年1億166万両となり、宣統7年には1億2284万両にのぼるとされた

---

<sup>461</sup>「明治44年2月24日付 在清代理公使本多熊田郎から外務大臣小村寿太郎宛極秘電報第59号」および同「2」、「明治44年2月14日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第22号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。1910年12月4日の上諭で海軍部の新設が決定した。また、上掲本多報告では軍艦建造費とされているが、別の史料には購入費とある。いずれにしても、日清戦争以降に頤和園の経費となっていた海軍の再軍備費、特に軍艦の配備に必要な資金が不足しており、これを補うべく郵伝部公債が計画されたことは疑いない(『大清宣統政紀』44巻、宣統2年11月癸卯)、「付;日本正金銀行的“郵伝部借款”」『中国近代鉄路史資料』第2冊、749頁、「中国借債新談」『申報』1910年12月5日、「京師近事」『申報』1910年12月15日)。

<sup>462</sup> 馮青『中国海軍と近代日中関係』(錦正社、2011年)。

<sup>463</sup> 馮青「日清戦後の清朝海軍の再建と日本の役割」(『軍事史学』第42巻第2号、2006年9月)

<sup>464</sup> 胡立人・王振華『中国近代海軍史』(大連、大連出版社、1990年)。

<sup>465</sup> どのような艦種であるのかは不明。

<sup>466</sup> 張俠等編『清末海軍史料』(海洋出版社、2001年)。

467。度支部が郵伝部に対して 500 万の一括返済を求めた理由はここにある。

しかし当時の郵伝部には 500 万両の準備が無かった。ちなみに、この時点では京漢鉄道は清朝に買収されておらず、500 万両が何に費やされたのかは不明である。とは言え、500 万両は既に度支部の予算に編入されており、急ぎ返済せねばならない。しかも、清朝中央政府内では日本のみから借りることはできないという憂慮があった。

このように、盛宣懷にとって日本単独との契約である郵伝部公債は、度支部から借りた海軍費を急ぎ返済する必要が生じたため、これに充てる資金として期待するものであった。交渉に登場した「海軍譲与費」という言葉はこのことを指すと考えるのが自然である。小田切は盛宣懷の表明以前から、彼の郵伝部公債に期待するところが借款資金の用途が自由裁量か否かにあったことを理解していたのであり、だからこそ、この点を四国借款団よりも有利な点として強調したのであろう。ちなみに、郵伝部公債の額面である 1000 万円は 1911 年 2 月ごろの海関両にしておよそ 729 万両であり、500 万両の返済財源として十分期待することができる<sup>468</sup>。

しかし、郵伝部公債を実現するには中央政府の否定的な意向を考慮せねばならず、その前途は明るいとは言い難い状況であった。公債を実現させたい盛宣懷は、江蘇巡撫程德全宛の書簡の中で、四国借款団と比べて日本との単独での借款契約は「東事」への干渉を抑えることが可能であることを述べる等、契約締結に前向きな姿勢を公示するようになった<sup>469</sup>。四国借款団と交渉中であった幣制改革借款は、その一部を東三省の振興に用いるよう規定されていたことから、「東事」とは東三省の各種権益にまつわる問題全般を概して指している言葉と見て良いだろう。

盛宣懷の主張は、載沢をはじめとする中央の大官から理解を得られなかったが、盛宣懷は小田切と交渉を進め、2 月 14 日までには後の契約内容とほぼ同じものを同意として形成し、引受の決定に至った。以降、便宜上本章ではこの同意を「2 月同意」と呼ぶこととする。載沢は、当初「2 月同意」について「頗意想外ノ様子」を見せた。彼が横浜正金銀行による公債の引受に同意したのは 2 月 21 日のことであった<sup>470</sup>。

---

467 「吾国隗君前途之如意算盤」（『申報』1911 年 2 月 25 日）。

468 「内外貨幣比較表」（『通商彙纂』第 11 号、明治 44 年 2 月 25 日）。

469 「寄蘇州程雪樓中丞」（『愚齋存稿』77 卷、宣統 3 年 5 月 3 日）。

470 「明治 44 年 2 月 15 日付 頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 24 号」、「明治 44 年 2 月 21 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 28 号」、「明治 44 年 3 月 10 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 38 号」

### (3) 郵伝部公債の機密性

郵伝部公債をめぐる日清間の交渉は、基本的に秘密裏に行われた。その理由は、清朝と日本が、それぞれ国内の世論とアメリカの反応を懸念していたためである。清朝は、当時の利権回収運動の風潮、特に排日運動の強い勢いを考慮していた。公債の用途を海軍費ではなく京漢鉄道の買収費としたのも、こうした世論に対する配慮によるものである<sup>471</sup>。清朝の情報規制は一定の成果を挙げているように見える。上海を中心に広く読まれていた『申報』は清朝の借款外交に批判的であったが、郵伝部公債についての記事が多く登場するのは公債の募集が開始された 1911 年 5 月ごろからである<sup>472</sup>。それ以前の記事では、借入金額を 1 億円とする等、正確さを欠くものも見受けられた<sup>473</sup>。『The North-China Herald』にも郵伝部公債は京漢鉄道の買収資金としてのみ記載されていた<sup>474</sup>。

一方日本でも、国内に対して郵伝部公債に関する情報の公開を制限していたようである。例えば第 27 回帝国議会にて、衆議院議員松本君平が現地の反日的な風潮や四国借款団の動向に対して政府がどのような方針を示すのか質問したところ、小村は日英同盟と韓国併合の意義について説明するのみであった。また、『公文雑纂』によれば本件は口頭にて回答済みとされており、これ以上の記録は無い<sup>475</sup>。郵伝部公債は四国借款団への対策として行われるものであり、松本の質問に対して郵伝部公債に触れずにいたことは不自然である<sup>476</sup>。

---

前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>471</sup> 「借款課メモ第廿三号 明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債(郵伝部公債)発行概要」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収、「明治 44 年 1 月 23 日付 衆議院議員松本君平提出対清政策ニ関スル質問書外務省へ回付ノ件」国立公文書館所蔵『公文雑纂』明治 44 年、第 31 卷「帝国議会第 27 回 4」所収。

<sup>472</sup> 例えば「専電 電六(杭州)」(『申報』1911 年 4 月 27 日)、「警告江蘇同胞及全国同胞第二書」(『申報』1911 年 5 月 11 日)、「請研究借款利害之通告」(『申報』1911 年 5 月 15 日)等。『時報』では「論政府之反对輿論」(『時報』1911 年 5 月 9 日)、「各省連合会記事」(『時報』1911 年 5 月 11 日)、「對於借款之位一説」(『時報』1911 年 5 月 15 日)等。『大公報』(天津版)では「論資政院亟宜要求宣布外債合同及其用途」(『大公報』(天津版)1911 年 5 月 1 日)、「特頒借用外債 明諭之述聞」(『大公報』(天津版)1911 年 5 月 6 日)等。

<sup>473</sup> 「郵伝部大借日債」(『申報』1911 年 3 月 26 日)。史料中には「百兆円」とある。一方、郵伝部が京漢鉄道回収のために海軍費 500 万両を借りたが、同部はすでに別のことに用いており、目下の海軍費には外国からの借款を充てることが計画されている状況を報道する記事もあった(「海軍経費仍議借用洋債」『申報』1911 年 3 月 11 日)。

<sup>474</sup> “Chinese News,” *The North-China Herald* Apr.1, 1911.

<sup>475</sup> 「明治 44 年 1 月 23 日付 衆議院議員松本君平提出対清政策ニ関スル質問書外務省へ回付ノ件」前掲「帝国議会第 27 回 4」所収。

<sup>476</sup> 「第 27 回帝国議会衆議院議事録第四号」(『官報』号外明治 44 年 1 月 25 日)。

一方、在米大使の内田康哉に対しては、郵伝部公債のあらましを伝えたいと、実際には海軍費と言えはその旨を公開すると物議を招くため京漢鉄道の回収費とすることを説明し、さらにこの件を各大使へと連絡するよう命じられていた。郵伝部公債に関する情報は民間に対して制限されていたものとする<sup>477</sup>。

郵伝部公債の情報は、アメリカの対日感情を損なわないために、可能な限り国外に対しても秘密にする必要があった。小村をはじめとする外務省は、小田切に対して郵伝部公債の件は自ら進めてはならず、盛宣懷から依頼があれば進めるよう命じていた<sup>478</sup>。この消極的な態度は、アメリカが幣制改革借款契約の交渉の難航が日本の妨害によるものであると「誤解」するのを小村が恐れていたことに由来していた<sup>479</sup>。

日本がアメリカの対中借款を妨害しているという考えは当時の清朝国内にもあり、『申報』に紹介されている<sup>480</sup>。外務省の方針に対して、小田切は一貫して四国借款団への対抗策としての郵伝部公債の実現を主張した。小田切の現地における活動は機密性を保持しながらも、ともすれば独断的であり、それは郵伝部公債が別名「小田切借款」と称されていたことから推察される<sup>481</sup>。小田切自身も、自分の行動が越権である可能性を自覚しており、盛宣懷との交渉を「僭越之至」と評価することもあった<sup>482</sup>。

小田切と盛宣懷の交渉の結果、「2月同意」によって引受が決定したが、契約の調印に際しては、ロンドンに在った高橋是清から米国上院にて「日米条約」審議中につき、本件で誤解を生じないように3月4日の上院閉会までは盛宣懷との内談に止めておくよう小村へ

---

477 「明治44年3月25日付 外務大臣伯爵小村寿太郎から在米大使内田康哉宛電信第70号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

478 「明治43年12月29日付 在清公使伊集院彦吉から外務大臣小村寿太郎宛電報第278号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

479 「明治43年12月17日付 714文書 外務小村寿太郎から在清公使伊集院彦吉宛 日清借款談ニ関スル日本政府ノ態度指示ノ件」および「明治44年3月10日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第38号」前掲「清国借款ニ関スル件」所収。

480 「日本外交手段之可畏」(『申報』1910年12月31日)。

481 「明治44年3月9日付 在清臨時代理公使本多熊太郎から外務大臣伯爵小村寿太郎宛電報第102号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

482 「明治44年3月13日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第43号」(後)前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。なお、日付、初受信者名、報告分類、号数の全てが同じでありながら内容が異なる記録が上掲のものより前の頁に綴じられている。ここではそれと区別するため、綴じられている位置から上掲のものを(後)とした。

連絡があったため、3月24日まで延期された<sup>483</sup>。

契約の締結により、国内外に存在が公開された郵伝部公債に対して、諸外国はその機密性と迅速性に驚嘆し、適切な金額であることから、以下のように肯定的であった。

〔前略〕調印当日、小田切取締役トモ相談ノ上ニテ、単ニ本借款成立セリトノ事実丈ヲ当地ニ於テ発表シタル処、当地一般外国人ノ間ニ於テハ唯々意外ノ感ヲ以テ之ヲ迎へ、中ニハ其事実タルヲ信スルニ躊躇セル者サヘアリタル程ニシテ、其極メテ秘密ニ且敏速ニ取運ヒタル手際ニ至リテハ、真ニ彼等ノ驚嘆ヲ買ヒタル所ニ有之、若夫レ彼等ノ本件ニ対スル態度如何ト云フニ、元来本借款金額モ余リ大ナラサル事ニテモアリ、傍其後ニ於テモ別ニ之ヲ嫉視シ居ル様ノ形跡ハ毫モ之ヲ認メス候<sup>484</sup>。

交渉は盛宣懷と小田切によって、互いに本国中央政府の関係省庁から確たる支持を得ないまま、半ば私的なものとして進められた。そのため交渉は機密性が高く、また三ヶ月前後と言う他の鉄道借款よりも相対的に短い交渉期間での契約締結が実現した。金額も日本が単独で引き受けられる程度のものであり、諸外国を刺激することは無かった。しかし、交渉が小田切と盛宣懷による私的な性格を強く帯びていたことから勇み足となり、「2月同意」までに日本外務省と清朝郵伝部の間で明確な規定ができなかった契約条件に問題が生じることとなった。

### 第三節 公債の引受が決定された後の問題

#### (1) 日本側の交渉姿勢

郵伝部公債の実現にあたり、日本側の当事者の間では積極策と消極策が対立していた。積極策の論拠は二点にまとめられる。一つは、これまで述べて来たように、四国借款団に参加できないことから独力で対中投資を実現せねばならないことである。もう一つの論拠は、清朝にできるだけ「友好的」に協力することで清朝の内政・外交に対して西洋諸国よりも優位に介入し、更にそれらからの新たな介入を妨害することである。この考えを持つ

<sup>483</sup> 「明治44年2月23日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第29号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>484</sup> 「明治44年3月31日付 在清国臨時代理公使本多熊田郎から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第29号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

者は津田静枝海軍中将や秋山真之海軍大佐のような海軍の高級将校の中に多く、彼らは「シナ屋」と呼ばれた。彼らは清朝の海軍再建について 1908 年 9 月から親和的な態度を表しており、人材面での協力を進めた<sup>485</sup>。郵伝部公債が海軍費に充当するための資金として計画されたことは、資金面からの海軍再建への協力であったと言える。こうした積極策は小田切によって具現化し、最終的に郵伝部公債の発行を実現させるに至った。

このように郵伝部公債は、列強の対中投資競争に加入できなければ将来の中国大陆における利権の拡大の失敗に繋がると言う、政治的な懸念を持つ層から積極的に評価されたものであり、そのことは 1910 年末の段階から『申報』でも報じられていた<sup>486</sup>。

一方、消極策の論拠は、郵伝部公債が四国借款団、特に幣制改革借款の交渉を進めていたアメリカを刺激することである。小村をはじめとする日本外務省が消極策を支持していた。

公債を引き受ける横浜正金銀行内では、北京支店長の小田切が積極的であるのに対して、頭取の高橋是清は消極的であった。しかし、郵伝部公債に対する行内の意見が具体的にどのように対立していたのかを調べることは、当時の行内における意思決定過程に関する記録の一部が焼失したため困難である<sup>487</sup>。なお、高橋の後任である頭取代理兼取締役総支配人山川勇木の言動には、大きな意見の偏りが見当たらない。敢えて分類するならば、小田切の行動を容認し、それを小村へと報告していることから、少なくとも消極的ではなかったと推測することは可能であろう。郵伝部公債に対する積極策と消極策の対立は、そのまま小田切と小村の対立の構図に当てはまる。小村は小田切に対して自発的に交渉を持ちかけることを禁止していたが、交渉が進展し盛宣懐が好意的であることから、事後追認のような形で公債の引受に同意したものである。

このような経緯から形成された日本の交渉姿勢は、清朝に対して極めて「友好的」であり、「2 月同意」の後に生じた様々な問題に対しては、基本的に清朝に有利であるように処理されることとなった。

---

<sup>485</sup> 市来俊男「中国海軍の建設と日本海軍」(『軍事史学』第 10 巻第 3 号、1974 年 12 月)、馮青『中国海軍と近代日中関係』(錦正社、2011 年)。

<sup>486</sup> 「日報愆意加入新借款」(『申報』1910 年 12 月 31 日)。

<sup>487</sup> 「昭和 11 年 12 月 11 日付 頭取席借款課からロンドン支店支払人席宛第 11/8 号」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。「当席旧記録一部大震災ニテ煙滅セルモノアリ」とある。

## (2) 引受決定後の問題:ア 公債の製造・印刷費、広告費の問題

「2月同意」の後で最初に問題となったのは、公債証書の製造・印刷費および公債に関する新聞等への広告費の負担についてである。これらの費用は史料中しばしば「雑費」としてまとめられているため、本章もこの言葉を用いることとする。「2月同意」では「雑費」は清朝が負担することとなっていた。しかし、清朝の慣例では「雑費」は引受銀行が負担するものとされており、盛宣懷はこれに従うことを提案した。一方、日本の外国募債の慣例では、公債本証書の製造費および印刷代は政府が負担しており、仮証書および発行の広告料のような費用は引受銀行の負担としていた。この件について小田切は、清朝の慣例と異なる点が生じた場合には清朝政府内での相談が長引くため回避したいことから、盛宣懷の提案を受け入れるべきであると報告した<sup>488</sup>。

小田切が清朝政府内部での相談が長引くことを忌避したのは、郵伝部と度支部の対立が長期化し秘密が漏洩すること<sup>489</sup>、ひいては排日熱が高まっていたために世論の圧力によって交渉が中断されることを恐れたためである<sup>490</sup>。

小田切の危惧を理解した山川が、清朝の慣例に従ってもかまわないとの指示を与えたため、郵伝部公債の「雑費」は引受銀行の負担と決まった<sup>491</sup>。郵伝部公債を実現するためには、前述の通りその交渉が迅速かつ秘密裏に行われる必要があったのである。

ところで、「雑費」とはどれほどの額であったのか。公債証書には、一通につき3銭の印紙を用いることとなっていた。製造費は少なくとも一通20銭ほどと予測されていた。また、応募の際の額面が最低100円以上であり、100円単位での応募を認めたことから、100円券、500円券、1000円券、10000円券の四種の証書が印刷される予定であった。ただし実際に印刷されたのは100円券、500円券、1000円券、5000円券の四種である。これらが何枚ずつ印刷されたのかは不明である。新聞等への広告費についての記述は管見の及ぶ限り見当たらない。しかし、後の記録に証券の製造費、広告料、印紙料を取り急ぎ確

---

<sup>488</sup> 「明治44年3月10日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第38号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>489</sup> 「明治44年3月9日付 在清臨時代理公使本多熊太郎から外務大臣伯爵小村寿太郎宛電報第102号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>490</sup> 「明治44年3月10日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第38号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>491</sup> 「明治44年3月10日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第37号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

保するために横浜正金銀行が応募者から得る手数料の総額を3万円から2万円に引き下げたとあるため、「雑費」の総額は1万円前後ではなかったかと考える<sup>492</sup>。横浜正金銀行は、これを大蔵省の指示によって組織したシンジケート団と分割して負担することとした<sup>493</sup>。

### (3) 引受決定後の問題:イ 返済財源の問題

郵伝部公債の元利支払いの財源について、「2月同意」では盛宣懐の提案に従い京漢鉄道の余剰収益金を充てることが予定されていた<sup>494</sup>。この時点では載沢の許可を得ていなかったため、変更される可能性は多分に残されていた<sup>495</sup>。2月21日に載沢が許可したことを受けて、小田切は京漢鉄道の経営状況について調査することを要請した。「2月同意」の時点では、日本側は京漢鉄道の余剰収益金が返済に足るものであるか確認していなかったのである<sup>496</sup>。

京漢鉄道の経営状況の調査は、鉄路局長の梁士詒に一任された。しかし、梁士詒は1911年1月の官辦鉄道の経営調査で百万両多く報告していたことで盛宣懐から非難されており<sup>497</sup>、また鉄路局の廃止により130人を整理解雇し約30万両の経費を節約できることが報道されたこともあり<sup>498</sup>、結局京漢鉄道の経営状況を報告しないまま鉄路局長を解任された。契約締結前後の京漢鉄道の経営状況を窺える「京漢鉄路贖回後第二年營業収支大数摺」が上奏されたのは1911年11月11日のことである<sup>499</sup>。このため、日本側は郵伝部公債が正式に契約される3月24日に至るまで、京漢鉄道の経営状況を知ることができなかった<sup>500</sup>。

<sup>492</sup> 「明治44年4月5日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第62号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>493</sup> 「明治44年4月5日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第62号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>494</sup> 「明治44年2月28日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第30号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>495</sup> 「明治44年2月15日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第24号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>496</sup> 「明治44年2月21日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第28号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>497</sup> 「専電 電四(北京)」(『申報』1911年1月17日)。

<sup>498</sup> 「郵伝部奏撤銷鉄路局局長梁士詒差使並裁局所(中国大事記)」『東方雑誌』第8巻第1期、宣統3年2月25日)。

<sup>499</sup> 「京漢鉄路贖回後第二年營業収支大数摺」(『郵伝部奏議類編・続編』宣統3年9月11日)。

<sup>500</sup> 「明治44年3月13日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務

また、京漢鉄道の収入は 1908 年に行われた英仏からの共同借款 500 万ポンドの担保であり、これを返済財源とすることは両国との間に問題を生じる恐れがあったことも日本外務省に懸念されていた<sup>501</sup>。

対して小田切は、既に京漢鉄道の余剰収益金を元利支払いの財源とすることを前提に引受が決定していること、度支部への報告が間もなく行われること、盛宣懐の立場を危うくすることの三点から、契約に支障をきたすので現状のままで良いと報告した<sup>502</sup>。小田切の報告は受け入れられ、3 月 24 日に締結された契約の中でも、郵伝部公債の元利支払いの財源は京漢鉄道の余剰収益金とされた。

#### (4) 引受決定後の問題:ウ 担保の問題

郵伝部公債の担保についての交渉は、1910 年 12 月の時点から始められていた。この時点では、単に清朝政府の「一般収入」としか議論されていなかった<sup>503</sup>。これは「米国借款ハ中央政府収入ニ係ル塩釐等ノ担保ニ供スル事」にならったことであつた<sup>504</sup>。

1911 年 2 月に入り、担保について具体的な取決めが求められるようになった。当初は京漢鉄道以外の鉄道収入が望まれたが、他の外債の担保であることが多く、担保として十分な収益が上がっているのか不明であることから、他の鉄道の経営状況について調査を要することとなった<sup>505</sup>。その後、鉄道収入を担保とする案が議論されることはなかった。

続いて、小田切が郵伝部の管轄にある官営電信業の収入を提案した。これは、盛宣懐が度支部との関係で同部の影響力が強い財源を充てることは難しいとしたためである。官営電信業の収入は年約 3、400 万両<sup>506</sup>が見込まれていた。この案は、盛宣懐と小田切の間に

---

大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 43 号」(後)前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>501</sup> 「明治 44 年 3 月 13 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 43 号」(後)前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>502</sup> 「明治 44 年 3 月 15 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 46 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>503</sup> 「明治 43 年 12 月 15 日付 在清全権公使伊集院彦吉から外務大臣小村寿太郎宛電報第 248 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>504</sup> 「明治 43 年 12 月 16 日付 小田切万寿之助から横浜正金銀行頭取男爵高橋是清宛公信」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>505</sup> 「明治 44 年 2 月 14 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 22 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>506</sup> 「明治 44 年 2 月 28 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 30 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。ただし、一桁

限って合意を見た<sup>507</sup>。しかし、2月末ごろに官営電信業の収入が「大東大北借款」<sup>508</sup>と関係しているため不適切であることが、在清臨時大使本多熊田郎による度支部との会談(載沢を相手としたものと思われるが特定できず)から明らかとなり、却下された<sup>509</sup>。

熊田は、これ以上担保について条件を加えようとする盛宣懐と小田切の交渉の進行を損なうと考え、一般歳入から「年額百万位ノモノ」で十分であり、折しも四国借款団との交渉がこれと同時に進行しているため、「借款元利仕払ヲ確保スルニ必要ナル程度ヲ超エテノ要求ハ此際ニ於テ何分事宜ニ得タルモノニ之無〔中略〕調印ノ運ニ至ラシムルコト最事宜ニ適スベシ」と提言した<sup>510</sup>。この提言から、交渉では元利支払を超えるほどの担保が望まれていたことが推測される。熊田は、その希望を成し遂げるよりも借款契約の締結を急ぐべきと考えていたのであろう。

一方小田切は、京漢鉄道の純収入から約 3、400 万両と官営電信業の純収入から約 150 万両を担保とすることを望んでいた。熊田が「百万位ノモノ」を適当とするのに対して積極的と言える。小田切が担保に大きな財源を要求したのは、さもなければ「他国人ニ本公債ヲ所有セシムル上デ不利不便」と考えていたからである<sup>511</sup>。しかし小田切もまた、交渉が長引くことを危惧し、京漢鉄道の官営電信業の純収入を諦め、代わりに江蘇省漕米の代

---

少なく年約 30 万両とする史料もある。こうした混乱自体が当時の日本側がいかに情報に不足していたのかを思わせる。本章では、契約条項中に定められた担保が江蘇省漕米代金 100 万両とあったため、これに見合う額として日本側が 3、400 万両と認識していたものと推測した(「明治 44 年 2 月 15 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 24 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収)。

<sup>507</sup> 「明治 44 年 2 月 15 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 24 号」、「明治 44 年 2 月 28 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛機密第 30 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>508</sup> イギリス系の大東電信会社とベルギー系の大北電信会社が協力して敷設した上海-烟台-大沽口間の電信線を、1900 年に清朝が 258,000 ポンドの借款で買収したことを指していると考えられる。

<sup>509</sup> 「明治 44 年 3 月 1 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 31 号」、「明治 44 年 3 月 4 日付 在清臨時代理公使本多熊太郎から外務大臣伯爵小村寿太郎宛電報第 93 号」、「明治 44 年 3 月 13 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 43 号」(後)前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>510</sup> 「明治 44 年 3 月 4 日付 在清臨時代理公使本多熊太郎から外務大臣伯爵小村寿太郎宛電報第 93 号」および同「2」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>511</sup> 「明治 44 年 3 月 10 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 38 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

金を提案した<sup>512</sup>。これは約 100 万両のものであり、小田切の考えに従えば外国人資本家に信用を与えるだけの額ではなかったが<sup>513</sup>、契約はこれを担保として締結されることとなった。

こうした日本側の清朝に対する「友好的」な姿勢は、盛宣懐にとって、対米借款の可能性について「多年ノ友人ヲ欺キ小利ヲ貪ホル如キ事ハ決シテ不致ト断言」していたことから解るように望ましいものであり、彼に郵伝部公債に対して好意的な感情を抱かせることに成功していた<sup>514</sup>。

#### (5)引受決定後の問題:エ 盛宣懐への贈与の問題

「2 月同意」後の問題で最後に発生したのが、盛宣懐への郵伝部公債の実現に対する報酬としての私的贈与の問題である。もともと 1911 年 2 月 14 日の時点で、盛宣懐に対して相応の報酬を与えることは予定されていた<sup>515</sup>。契約締結後の 4 月 3 日、清国の「慣習」として盛宣懐へ報酬を贈与する必要があることが、小田切から報告された<sup>516</sup>。更に 4 日、小田切から 25,000 円が適切な額であるとの電信が届けられた。これに対して山川は、「雑費」の時と同様に組合銀行と負担することは難しく、横浜正金銀行単独での負担となるため、交渉せよとの指示を与えた<sup>517</sup>。小田切は呉振麟と会談したところ、贈与については将来のため相応の額が必要と教えられ、そのことを 7 日に山川へ報告した<sup>518</sup>。

8 日、贈与について高橋がもっともであるとし、組合銀行と相談するため最少額を知らせよとの指示が小田切に与えられた。9 日、小田切は最少で 10,000 円であると返答した<sup>519</sup>。

---

<sup>512</sup> 「明治 44 年 3 月 10 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 38 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>513</sup> 「明治 44 年 3 月 9 日付 在清臨時代理公使本多熊太郎から外務大臣伯爵小村寿太郎宛電報第 102 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>514</sup> 「明治 44 年 3 月 15 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 46 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>515</sup> 「明治 44 年 2 月 14 日付 在清代理公使本多熊太郎から外務大臣小村寿太郎宛極秘電報第 59 号の 2」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>516</sup> 「明治 44 年 4 月 4 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 61 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>517</sup> 「明治 44 年 4 月 5 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 62 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>518</sup> 「明治 44 年 4 月 7 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第 66 号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>519</sup> 「明治 44 年 4 月 10 日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務

その後、10,000 円以上の現金が盛宣懐へ贈与されたのかは定かではない。前述の通り、10,000 円は証券の印刷・製造費と公債の広告費を賄うほどの金額であり、盛宣懐にしてそれほど額の額を私的に贈与することが、郵伝部公債の実現には不可欠だったのである。

以上の四つの問題のうち、「雑費」は横浜正金銀行をはじめとする引受銀行団の負担となり、盛宣懐への私的贈与は横浜正金銀行のみの負担となった。この二点は、郵伝部公債が発行されるまでには解決していた。しかし、その他の返済財源と担保に関する問題は、発行後も未解決のままであった。最終的に清朝政府との間で支払い方法が同意されたのは1911年6月10日であった<sup>520</sup>。契約が締結された3月24日からおよそ2ヶ月の間は、書面上でこそ返済財源と担保が確定していたが、実際には清朝政府の許可を得られていなかったのである。

加えて、日本側は返済財源とされた京漢鉄道の経営状況を正確に把握していなかった。こうした不安定要素を含んだ公債が、発行後にどのような影響を日本政府、横浜正金銀行、そして公債購入者に与えたのか。次節ではこれを考察する。

#### 第四節 郵伝部公債の発行後の状況

##### (1) 公債購入の受付が締め切られるまで

郵伝部公債は日本初の外国公債の引受・発行事例であり、その歴史的意義は大きい。冒頭で述べた通り、郵伝部公債については中国近代外交史と日本近代金融史の視点から議論されて来た。しかし、公債の引受が決定されるに至るまでの具体的な交渉過程や、公債の購入募集に対する日本国内の資本家の反応等についての理解は、未だ十分とは言い難い。

本章の第一、二節では、公債の引受が決定され、更に契約が正式に締結された1911年3月24日までの小田切・盛宣懐簡の交渉について、『日本外務省記録』を中心に考察した。続く本節では、公債の購入募集状況や、発行後の返済の成否について論じたい。その際、『横浜正金銀行』を主たる史料とする。

4月11日、現地で郵伝部公債に対する中傷的な報道が流れたため、小田切は公債の様式

---

大臣伯爵小村寿太郎宛公信第70号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>520</sup> 「宣統3年5月5日付 大清国臨時代理公使呉振麟から株式会社横浜正金銀行副頭取井上準之助宛」『横浜正金銀行』15063「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債関係書類(郵伝部公債)二」所収。

を早急に用意することを横浜正金銀行本店へと連絡した<sup>521</sup>。公債の書式については駐日臨時代理公使<sup>522</sup>呉振麟との間で、「Payable at the office in Japan of the Yokohama Specie Bank」を「Payable through the Yokohama Specie Bank」に変更したり、「宣統参年」の「参」を「叁」としたり<sup>523</sup>、また表面に郵伝部尚書である盛宣懐の署名と捺印が無かったため加える等の多くの調整が行われていた<sup>524</sup>。これらの調整は、結局公債の購入申込の受付が完了する5月6日に至ってもなお続いていた。証券の見本が国内外の各行に配布されたのは、『横浜正金銀行』11032「通達索引」によれば10月28日前後のことである<sup>525</sup>。

公債の書式が未確定のまま、日本国内では資金調達の準備が進められていた。公債を引き受けるシンジケート団は、横浜正金銀行を中心に、日本興業銀行、第一銀行、第三銀行、十五銀行、第百銀行、三井銀行、三菱合資会社銀行部、安田銀行、台湾銀行、三十四銀行、浪速銀行、鴻池銀行、山口銀行、北浜銀行、住友銀行の計16行から成り立っていた。これは大蔵省の指導の下に形成されたものである<sup>526</sup>。シンジケート団には郵伝部公債の引受・発行に関する「目論見書」が配布されていた。その要点を筆者がまとめたものが参考資料1「「目論見書」要綱」である。公債購入の受付期間や、銀行ごとに異なる引受金額、再下請の際の取決め等が記載されている。目論見書は4月24日から5月4日にかけて東京、横浜、大阪、京都、名古屋の新聞に2回から4回ずつ掲載された。更に4月24日には、横浜正金銀行から銀行団各行本・支店へと、公債の購入申し込みを各店の「得意先」に行うよう連絡された<sup>527</sup>。

---

<sup>521</sup> 「明治44年4月12日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第74号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

<sup>522</sup> 本来呉振麟は二等書記官にあたる二等参贊であったが、公使の汪大燮が1911年4月1日から6月9日まで帰国していたため、臨時代理公使を務めていた。

<sup>523</sup> 「明治44年5月4日付 大清国臨時代理公使呉振麟から株式会社横浜正金銀行頭取男爵高橋是清宛」『横浜正金銀行』15063「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債関係書類(郵伝部公債)二」所収。

<sup>524</sup> 「明治44年5月17日付 大清国臨時代理公使呉振麟から株式会社横浜正金銀行頭取男爵高橋是清宛」『横浜正金銀行』15063「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債関係書類(郵伝部公債)二」所収。

<sup>525</sup> 「明治44年10月28日付 号不明、内外各店宛、件名:借款」『横浜正金銀行』11032「通達索引」所収。

<sup>526</sup> 「明治44年4月24日付 号外26号、内地宛、件名:借款「清国政府五分利付鉄道公債募集ニ付得意先等ニ応募勧誘方ノ事」」『横浜正金銀行』11032「通達索引」所収。ただし原文は「通達索引」序文にあるとおり消滅した模様。

<sup>527</sup> 明治44年4月24日付 号外26号、内地宛、件名:借款「清国政府五分利付鉄道公債募集ニ付得意先等ニ応募勧誘方ノ事」『横浜正金銀行』11032「通達索引」所収。

「目論見書」と『横浜正金銀行』15440「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債応募申込」を用いることで、実際に郵伝部公債を購入する際の手続きをある程度確認することが可能である。

先ず、1911年5月1日から購入申込が開始される。応募をシンジケート団の各本・支店が受け付けることもあったが、募集取次仲買人である小池合資会社、紅葉屋商会、福島商会が取り次ぐこともあった。申込には100円につき5円の証拠金が必要であり、更に100円につき20銭から25銭、募集取次仲買人を經由する場合には45銭から50銭の手数料を支払わねばならなかった。5月6日まで申込を受け付け、期間中に満額に至らなかった場合には再下請銀行が不足分を引き受けることとなっていた。申込が受理された者は6月1日に全額を払い込むこととなっていた。

5月1日以前、横浜正金銀行本店は、シンジケート団以外の資本が郵伝部公債の購入を申し込むことに懐疑的であった。しかし、本店の予測に反し、公債の購入申込は極めて好調であり、初日で満額に達したため、5月2日に受付を打ち切った<sup>528</sup>。また、小田切が懸念していた外国人資本家からの申し込みも、「目論見書」の通り受付開始以前からパミュール&コードンとセール&フレーザーの両商会のケースに見られるように、好調であった。

このことから、郵伝部公債が国内外の資本家から高い信用を得ていたことが理解できる。では、その信用を裏付けていたのは何か。『横浜正金銀行』によれば、それは①郵伝部公債を見返り担保品として日本銀行より融資を得ることが可能であり、これについて日本銀行から内諾を得ていたこと。②日中英三ヶ国語を用いたこと。③「Payable through the Y.S.B. Lt」とし、横浜正金銀行の海外支店において利払を取り扱うこと、の三点である<sup>529</sup>。横浜正金銀行は、当初外国人資本家からの申込を期待しておらず、国内からのみの資金調達を考えていた。しかし4月12日の段階で高橋から外国人購入希望者が多いため国内に限定する必要はないとの報告があり<sup>530</sup>、上記の両商会をはじめ外国人からの購入申込を受け付けることとした。

5月1日以降、暗号電報で横浜正金銀行本店募債係へと、各行本・支店から報告された。

---

<sup>528</sup> 「明治44年9月9日株主定式総会頭取子爵三島弥太郎演説」『横浜正金銀行史付録乙巻』所収。

<sup>529</sup> 「借款課メモ第廿三号 明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債(郵伝部公債)発行概要」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。

<sup>530</sup> 「明治44年4月12日付 横浜正金銀行頭取代理兼取締役総支配人山川勇木から外務大臣伯爵小村寿太郎宛公信第74号」前掲「郵伝部対正金銀行ノ部」所収。

## 参考資料1 「目論見書」要綱

- ・公債購入の申込期限と証拠金について

申込期間:5月1日から5月6日。

申込証拠金:100円につき5円。

申込日:6月1日。全額払込とする。

- ・引受組合规約概要

- 引受額

100万円口:横浜正金銀行。

70万円口:日本興業銀行、第一銀行、第三銀行、十五銀行、第百銀行、三井銀行、三菱銀行、安田銀行。

50万円口:台湾銀行。

35万円口:三十四銀行、浪速銀行、鴻池銀行、山口銀行、北濱銀行、住友銀行。

- 手数料:横浜正金銀行特別手数料が100円につき20銭、引受組合員募入手数が100円につき25銭。ただし組合外の銀行および仲買人の取次分に対しては、取次人に前記募入手数料全額を支払うこと。

- 下引受価格:95円

- 発行価格:97.50円。下引受価格との差額が手数料となる。

- ・海外資本からの公債引受

パミュール&コードン商会 300万円、セール&フレーザー商会 200万円。

条件:証拠金払込:5円 5月5日まで

払込日:92.50円 6月1日まで

手数料:0.25%

このほかの海外からの申し出は募入確定額が500万円に達したため謝絶した。

- ・再下請条件

公募額不足の場合は再下請け額の割合に応じてその不足額を引き受けること。

再下請価格:95円

再下請手数料:0.5%

再下請者の申込額面中、募入割り当て分に対して2.5/1000の手数料を交付すること。

再下請銀行

◦引受額 10 万円口

横浜:第二銀行、横浜七十四銀行、左右田銀行、渡邊銀行。

名古屋:名古屋銀行、愛知銀行、明治銀行。

東京:小池合資会社、紅葉屋商会、福島商会。

◦引受額 20 万円口

セール&フレーザ商会。

◦募集取次仲買人

小池合資会社、紅葉屋商会、福島商会。

出典)「借款課メモ第廿三号 明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債(郵伝部公債)発行概要」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収を参考に筆者作成。

公債の購入申込に関する横浜正金内部の記録のうち、最も詳細な情報を含んでいるのが「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債応募申込」で、申込の書類そのものを綴り簿冊にしたものである。以降、これを用いて、郵伝部公債の購入状況に見られる特徴を整理してゆく。

## (2) 公債購入状況の特徴

### 1. 申込金額の総額

まずは申込の総額について確認する。「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債応募申込」(以降便宜上「応募申込」と略す)に基づき、各行の申込取扱額についてまとめたものが表 5 「郵伝部公債シンジケート団組成銀行各行の申込取扱額一覧」である。総額は 16,167,200 円となり、公債額面を大幅に超過している。

### 2. 申込取扱額の偏り(銀行ごとの比較)

申込取扱額には大きな偏りがみられる。引受銀行に配布された「目論見書」では各銀行の引受額が、横浜正金銀行が 100 万円、他行はそれぞれの規模に応じて 70 万円以下に規定されていた。しかし、規定の額分を調達したのは横浜正金銀行 8,878,600 円、第一銀行 2,420,400 円、三菱合資会社銀行部 2,346,300 円の三行のみであった。三行は、「応募申込」によれば横浜正金銀行は 1,100,000 円、第一銀行は 500,000 円、三菱合資会社は 1,000,000 円と自社からの出資で引受分の多くを賄っていた。一方、再下請銀行では渡邊銀行以外の 9 行が、それぞれの引受分として予定されていた 100,000 円分以上の額を事前に申し込んでいた。また、シンジケート団に含まれていない銀行からも申込があり、これは合わせて 1,725,100 円となる。

このように、銀行団に所属する銀行全てが国内市場から資金調達を行うことはできなかったことが解る。郵伝部公債はシンジケート団を主とする国内の銀行資本だけではとても成しえず、国内外の雑多な資本家からの購入に期待せざるをえなかったのである。

### 3. 申込取扱額の偏り(職種ごとの比較)

「応募申込」のうち、応募者の職業が不明である申込書類が 256 部、銀行および信用組合によるものが 55 部、外国籍商会によるものが 11 部存在する。その他の職種による申込を

表 5 「郵便部公債シンジケート団組成銀行各行の申込取扱額一覧」

銀行名	申込取扱金額	規定の引受金額
横浜正金銀行	8,878,600 円	1,000,000 円
日本興業銀行	145,900 円	700,000 円
第一銀行	2,420,400 円	
第三銀行	351,300 円	
十五銀行	160,200 円	
第百銀行	442,900 円	
三井銀行	342,200 円	
三菱合資会社銀行部	2,346,300 円	
安田銀行	327,500 円	
台湾銀行	155,000 円	
三十四銀行	48,800 円	350,000 円
浪速銀行	160,300 円	
鴻池銀行	51,700 円	
山口銀行	59,800 円	
北浜銀行	176,300 円	
住友銀行	118,000 円	

出典) 『横浜正金銀行』15440 「明治 44 年清国政府五分利付鉄道公債応募申込」、「借款課メモ第廿三号 明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債(郵便部公債)発行概要」『横浜正金銀行』15183 「郵便部公債之件」所収を参考に筆者作成。

整理したものが表 6「郵便部公債応募者判明職種一覧(日本国内銀行および外国籍商会除く)」である。この中では日本郵船株式会社の近藤廉平による総額 800,000 円が特に大きな割合を占めており、これに続いて東京火災海上運送保険株式会社や徴兵保険株式会社、東洋生命保険株式会社等の保険業社が比較的大口の申込を行っている。これらは合わせて 1,382,100 円となる。

#### 4.外国人資本の参入状況

「応募申込」から外国人からの投資と認識できる申込書類は 23 部あり、総額 2,961,600 円となる。このうち 5 月 2 日にセール&プレーザー商会が横浜正金銀行本店に対し 200 万円の購入を申し込んでいた。これは「目論見書」によって同商会に定められていた引受分と推測される。もう一方の外国資本の引受先であるパミュール&コードン商会については、「応募申込」中に商会名を確認することができない。横浜正金銀行ロンドン支店の申込受付額が総額 2,967,600 円となり、「目論見書」に定められていたパミュール&コードン商会への 300 万円に近いが、ロンドン支店の申込書類は全て応募者名が記載されていないため断言できない。このように、両商会からの申込額は総額 16,167,200 円のおよそ三分の一を占めており、郵便部公債の発行に際しては外国資本に恃むところが大きかったと言えよう。

#### 5.募集取次仲買人について

「目論見書」では小池合資会社、紅葉屋商会、福島商会の三社が募集取次仲買人に指定されていた。三社が申込を取り扱った事例を見ると、主に東京府在住の応募者が各行の東京の本・支店に申し込む際に、その取次仲買を担っていたことが理解できた。

他方で、「目論見書」で認められていない募集取次仲買人を使用した事例も確認される。5 月 2 日の日本興業銀行本店に対する旭貯銀行内佐野友次郎による 500 円の申込は三五商会を介している。5 月 2 日の斉藤商店内斉藤儀助 189 号の斉藤商店による 4,200 円の申込は斉藤商店自身を介している。5 月 1 日の斉藤仙治郎による安田銀行本店に対する 1,000 円の申込をはじめ、同じく斉藤重太郎の 500 円、斉藤志んの 300 円、斉藤ダイの 200 円の申込は群馬商業銀行藤岡出張所を介している。募集取次仲買人には募入手数料の全額が支払われるよう定められていたが、これら「目論見書」で規定されていない募集取次仲買人については不明である。

表6「郵伝部公債応募者判明職種一覧(日本国内銀行および外国籍商会除く)」

申込先	応募金額 (円)	申込日	肩書	住所	氏名	募集取次仲買 人
横浜正金銀行本店	500	5月2日	秋葉神社社司	静岡県	河村儀平次	
横浜正金銀行 東京支店	100,000	5月1日	日本郵船株式会社社長	東京府	近藤廉平	紅葉屋商会
	100,000	5月1日	日本郵船株式会社社長	東京府	近藤廉平	福島商会
三菱合資会社銀行部 本店	100,000	5月1日	日本郵船株式会社社長	東京府	近藤廉平	小池合資会社
	100,000	5月1日	日本郵船株式会社社長	東京府	近藤廉平	小池合資会社
	100,000	5月1日	日本郵船株式会社社長	東京府	近藤廉平	福島商会
	300,000	5月1日	日本郵船株式会社社長	東京府	近藤廉平	
日本興業銀行本店	4,000	5月1日	東京高等工業学校長	東京府	手島精一	小池合資会社
	50,000	5月1日	徴兵保険株式会社専務取締役	東京府	太田清蔵	福島商会
第一銀行本店	60,000	5月1日	東京慈恵会長理事公爵	東京府	徳川家達	
	5,000	4月24日	遠江国報徳社理事	静岡県	岡田良一郎	
	30,000	5月2日	東洋生命保険株式会社取締役社長	東京府	尾高次郎	
	20,000	5月3日	清水満之助商店支配人	東京府	原林之助	
第一銀行大阪支店	5,000	5月2日	別途合資株式会社社長	大阪府	大塚三郎兵衛	
三井銀行京都支店	4,200	5月2日	斉藤商店	京都府	斉藤儀助	斉藤商店
第百銀行横浜支店	400	5月2日	田所口造方	東京府	黒崎伝造	
三菱合資会社銀行部 本店	15,000	5月1日	加藤正義代理	東京府	小池国三	小池合資会社

安田銀行本店	1000	5月1日	時宗総本山護持会理事	神奈川県	龍田實如	
第三銀行本店	35,000	5月1日	東京火災海上運送保険株式会社 取締役社長	東京府	武井守政	小池合資会社
	35,000	5月1日	東京火災海上運送保険株式会社 取締役社長	東京府	武井守政	紅葉屋商会
	35,000	5月1日	東京火災海上運送保険株式会社 取締役社長	東京府	武井守政	福島商会
第三銀行函館支店	1,000	5月2日	信義口株式会社内	北海道	佐野常次郎	
台湾銀行大阪支店	150,000	5月1日	中村合資会社代表社員	大阪府	中村健次郎	
北浜銀行本店	100,000	5月2日	大阪株式取引所理事長	大阪府	浜崎永三郎	
北浜銀行神戸支店	30,000	5月2日	神戸米穀株式取引所理事長	兵庫県	長曾根喜一郎	
三十四銀行台北支店	1,000	5月1日	範多商会台北出張所	台湾	山口力	

出典) 『横浜正金銀行』15440「明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債応募申込」を参考に筆者作成。

両商会以外では、4月27日の横浜正金銀行東京支店に対するヴィヴァンティープラザーズ内 Fred Pollard による 20,000 円の申込や 5月2日の安田銀行本店に対する David Thompson による 3,000 円の申込が散見される。

また西洋人資本家に限らず、5月2日に横浜正金銀行神戸支店に王敬祥が 5,000 円、5月1日に浪速銀行神戸支店に裕貞祥が 50,000 円、同じく復興号が 5,000 円の購入を申し込んでいたことが解る。

また、「目論見書」で規定されている募集取次仲買人を介するのは東京府在住の者が主であったのと異なり、斉藤儀助は京都府に、斉藤仙治郎、重太郎、志ん、ダイは埼玉県に在住していた。一方、募集取次仲買人の代表者である小池国三、神田鐺蔵は東京府に在住しており、福島浪蔵もまた横浜正金銀行東京支店にて購入申込を行っている。以上から、三社は自社が基盤を置く東京府における仲介のみを取り扱ったのであり、他の府県における購入申込を仲介することは難しかったと推測される。

## 6. 郵伝部公債の発行状況の特徴

以上から、郵伝部公債の発行にあたっては、大別してシンジケート団、シンジケート団に含まれていない各銀行、外国資本、そして日本国内の民間資本の四つの集団から資金を調達していたことが理解できよう。この四つの集団による申込額をそれぞれ計算すると、シンジケート団が4,220,000円、シンジケート団に含まれていない各銀行が1,725,100円、外国資本が5,929,200円(申込書類に記名済の2,961,600円とロンドン支店に対する無記名の申込書類分2,967,600円を合わせた)、国内の民間資本からの出資が4,292,900円と理解できる。

従来の研究では、郵伝部公債の購入について横浜正金銀行は売れ行きを懸念していたが、受付開始後は想定外の好況となったことが共通の認識とされて来た。本節では、郵伝部公債の発行状況について、いくつかより詳細な事実を確認できたように思う。

第一に、シンジケート団には十分な資金調達能力がなく、「目論見書」の規定を充たすことは困難であった点である。

第二に、日本郵船株式会社からの申込額80万円が他の民間資本家からのそれと比べて明らかに大きい点である。その背景については今後の課題としたい。

第三に、国内外の投資家による購入に期待することが大きかった点である。特に外国人資本家による申込が大きな比重を占めていた。小田切が担保について懸念していた外国人資本家からの信用の有無は、郵伝部公債の成否に深く関わっていたのである。

最後に、制度上の混乱が見受けられる点である。4月27日の横浜正金銀行東京支店に対するヴィヴァンティープラザーズ内Fred Pollardによる20,000円の申込は受付開始日である5月1日以前に受理されている。4月中に受理された申込書類は19部あり、そのうち4部は日付を5月1日に訂正している。また、仲買については募集取次仲買人として小池合資会社、紅葉屋商会、福島商会の三行が規定されていたが、その他の仲買業者を経て

受理されている書類も散見した。

## 小結

日本外務省と横浜正金銀行の懸念とは裏腹に、郵伝部公債の募集は滞りなく終り、払込が6月1日に行われ、その代金は清朝郵伝部の予算に組み込まれることとなった<sup>531</sup>。

郵伝部公債の返済は大正・昭和期まで続き、返済の可否を巡って長く交渉が続けられることとなった。郵伝部公債の元利支払は、契約に従って発行から10年据置の後に開始された。しかし、奉直戦争により従来不安定であった京漢鉄道の収入が激減したため<sup>532</sup>、1921年6月以降滞りようになった<sup>533</sup>。戦後の同鉄道の収入は、直隸派の曹錕と呉佩孚による「強奪」を受け、郵伝部公債への返済財源としての機能を実質的に失った<sup>534</sup>。

日本外務省と横浜正金銀行は、その後も元利支払が行われるよう交渉を持ち掛け続けた。1933年の北支停戦協定の締結を好機と見た横浜正金銀行は<sup>535</sup>、1934年8月に京漢鉄道の収入以外の財源による返済を要求したが、日中戦争の開戦によって交渉は断絶した<sup>536</sup>。更に1940年の汪兆銘政権の樹立の際に、日中関係が「親和的」とであると判断した横浜正金銀行は、同政権に返済計画を提案した<sup>537</sup>。これは日本が汪兆銘政権に譲与した「米英敵産」の一部を郵伝部公債の元利支払に用いさせ、その代金を「大東亜国策会社」に注入することを目的とするものであった<sup>538</sup>。

---

<sup>531</sup> 「明治44年6月3日付 横浜正金銀行頭取支借三島弥太郎から大清国臨時代理公使呉振麟宛明治44年2月17号」『横浜正金銀行』10587「諸願伺届留明治四十四年五月～大正元年十二月」所収。

<sup>532</sup> 「大正12年稿明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債(郵伝部公債)元利支払不渡事情」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。

<sup>533</sup> 「借款課メモ第廿三号 明治四十四年清国政府五分利付鉄道公債(郵伝部公債)発行概要」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。

<sup>534</sup> 鉄道大臣官房外国鉄道調査課編『支那之鉄道 大正十一年十月改訂』(大空社、2004年版)。

<sup>535</sup> 「1934年8月15日付 対支那債権整理に関する件」横浜正金銀行』15184「郵伝部公債(重要)」所収。

<sup>536</sup> 「昭和9年8月15日付 上海支店から頭取席借款課宛上支第9/186号」『横浜正金銀行』15184「郵伝部公債(重要)」所収、および「昭和18年6月29日付 中村健次郎から横浜正金銀行頭取柏木秀茂」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。

<sup>537</sup> 「昭和18年6月29日付 中村健次郎から横浜正金銀行頭取柏木秀茂」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。

<sup>538</sup> 「昭和18年6月29日付 中村健次郎から横浜正金銀行頭取柏木秀茂」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収。

しかし、この計画も失敗に終わり、郵伝部公債の元利支払は戦後に持ち越されることとなった。そして横浜正金銀行の解体に伴い、旧勘定として 9,340,000 円が未返済のままで清算された<sup>539</sup>。

本章は、明治期における郵伝部公債の引受・発行過程について論じるものである。大正・昭和期における返済の過程についてのより詳細な検討は稿を改めて行うものとして、まずは本章が明らかにした郵伝部公債の引受・発行過程に関する新たな見地に基づき、郵伝部公債の歴史的意義について再考したい。

郵伝部公債を実施する清朝の目的とは、世論の批判を回避するべく、実際とは違う名義で度支部への返済資金を借り入れることであった。幣制改革借款は外国人の出納監査役の雇用が考えられており、また四国の東三省への介入を可能とするものであり、清朝にとって有利なものではなかった。これに対して郵伝部公債は用途に制限を設けず、また海軍費への充当を許可するものであり、清朝の意図に沿うものであった。

また日本の目的とは、四国借款団とは別に対中投資を実現することであった。その際、アメリカと対立することを懸念していたために交渉に際しては機密性と迅速性を重視し、清朝に譲歩し続けた。小田切の交渉はその二点を保持し得たが、同時に返済の財源を確実なものとしないうまま公債の発行を見ることとなった。具体的な経営状況を知らないまま京漢鉄道の収入を返済財源としたことは、後の債務不履行の一因と言えよう。担保についても、国内外の資本家から信用を得るには十分なものを設定することができないまま契約が締結されていた。シンジケート団各行自身による購入では1000万円を賄うことは難しく、横浜正金銀行は第三者からの出資を得られるか否かを懸念していた。しかし、公債を見返り担保品として日本銀行より融資を得ることが可能にしたことや、海外での公債の購入を横浜正金銀行ロンドン支店を通じて行えるようにしたこと等から、資金調達は順調に行われた。

つまり、郵伝部公債は借入金を契約条文通りに運用しないことを日本政府が容認し、かつ横浜正金銀行を中心とする国内銀行が少額の担保を補い得るだけの信用を国内外の資本家から獲得したことで、その引受と発行に成功した。しかし、契約の締結に際し返済財源を確実なものとしなかったことから返済計画の履行が困難となり、回収に失敗したと考える。

---

<sup>539</sup> 「1943年5月5日付 郵伝部公債」『横浜正金銀行』15183「郵伝部公債之件」所収、および『横浜正金銀行』18442「旧勘定説明書(整理第一部関係)」。

以上から、郵伝部公債の歴史的意義は次の二点にあると考える。第一に、明治期日本の対中投資における国家主導性の弱さを示唆する点である。日本金融史研究では、明治期の対中投資における日本の国家主導性の有無が議論されている。郵伝部公債の引受・発行に際して日本外務省が大きな役割を果たしたことは疑いない。しかし、小村をはじめとする外務省は公債に消極的であり、加えて小田切による盛宣懐との交渉を統御できていなかったように見てとれる。また、公債の募集に際しては、日本外務省と横浜正金銀行はともに不安を抱いていたが、横浜正金銀行をはじめとする国内銀行の積極的な対応により、購入申込は極めて好調であった。郵伝部公債は「国策」として国内外の資本家に圧力を加えることで資金調達に成功したのではなかったと考える。郵伝部公債は、その引受・発行と募集のいずれの面においても、従来論じられていたような強い国家主導性を見出すことは難しく、この点は同時期の日本以外の様々な対中借款と更に比較・検討する必要があるだろう。

第二に、郵伝部公債は、その用途や返済財源が十分に検討されていないという債権者に有利とは認め難い状況であったにも関わらず、これを改善することなく実施されたものであった点である。郵伝部公債は、国際対立が清末期の対中投資の条件を左右し、そこで定められた契約が辛亥革命後まで影響を及ぼした事例であり、本章が主な考察対象とした明治期に限らず、より広い時代区分に基づく議論がなされるべきである。

本章の第一節で述べたように、滬杭甬鉄道借款契約は地方有力者や、彼らが設立した鉄道会社といった民間の非公式な活動が、その成立の成否に深く関わっていた。郵伝部公債の場合は、盛宣懐と小田切の間で私的なものとして実質的な交渉が行われており、そうした交渉の性格が郵伝部公債の迅速な契約の締結と、返済計画が履行の困難となる一因を生みだしていた。

滬杭甬鉄道と郵伝部公債の二例から、清末民初期における対中借款は、政府間交渉の結果といえども、実質的には非公式な領域における個人や企業の活動が、その交渉において間接的ながらも大きなプレゼンスを有していた可能性を読み取ることができるのである。

## 結論

本論文の結論を導出する前に、今一度、第一～五章および補論の要点を整理しておきたい。

「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初期の事例として―」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等、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。杭州鉄道の建設に対する日本資本の介入は失敗に終わったが、日本外務省は以後も現地の鉄道建設を観察し続けた。結果、滬杭甬鉄道借款について第三者の視点からの記録が多数のこるようになった。本論文が日本外務省記録をしばしば引用しているのは、このためである。

「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」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。地方有力者が自辦建設を支持する主な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都市部の「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。両省の鉄路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おらず、返済責任が清朝郵伝部に帰したことをきっかけに、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、すでに都市部の「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 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」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。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収入としていたため、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を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言う事態が生じていたのである。

「第四章 辛亥革命期中国に対するイギリス外務省の信用」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、浙江の諮議局の運営を妨げるほどの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を望んでいた。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会社が債務者となる契約を信用することができなかった。その後実現した蘇省鉄道借款は江蘇鐵路公司与日本の大倉組が契約の当事者であり、滬杭甬鉄道借款契約の利権が侵害されたものと理解し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 民国初期の鉄道行政に対するイギリス外務省の影響力」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、それにより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。北京政府は鐵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。革命後の財政難から滬杭甬鉄道の建設・経営が負担となっていた江蘇・浙江省もまた国有化に同意した。こうして1914年、滬杭甬鉄道は中央、地方、列強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。その際に最後まで問題となっていたのは、国有化に伴い両省の鉄路会社の株主に対する補償が中英両政府に認められるか否かであった。

「補論 郵伝部公債と横浜正金銀行 ―明治期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―」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。

以上の議論から、序論で述べた三つの課題への回答を試みたい。第一の課題とは、個別具体的な鉄道建設計画に対する検討の不十分さを補うことであった。また第二の課題は、鉄道建設をめぐる列強と地方の関係についての研究蓄積を増やすことであった。これらについては、第一～五章で行った滬杭甬鉄道の建設事業にまつわる考証によって、一定の成果を得たと言ってよいだろう。

第三の課題は、借款契約の実効性について検討することであった。簡潔に答えるならば、清末民初期の借款契約の実効性は脆弱なものであった。地方有力者の抵抗と言う中国側の国内の問題によって、契約は容易に、実質的に不履行の状態に陥った。清末民初期中国における中央政府の政治力は弱体化しており、また列強の経済力と武力を背景とした圧力も地方有力者の抵抗に対して直接的に影響することはなかった。結局契約の実効性を保証するには、第五章で明かにしたように、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必要があったのである。

この第三の課題に対する解答を核として、最後に、本論文が得た中国近代史研究における二つの新たな知見を明らかにし、その上で清末民初期中国において西欧型の社会資本が

定着しなかった理由について考察したい。

第一に、借款契約の締結前後に行われた中英間交渉は、いずれも地方の動向によって展開が左右されるところが大きい点である。イギリス外務省の各領事および領事代理は、地方有力者の行動を詳細に記録しており、総領事や公使、外務大臣は、その報告をもとに中国側と折衝を重ねていた。内地の動向が中国政府だけに影響を与えているのではなかったのである。郵伝部公債についても、公式な外交交渉はほぼ交渉内容を追認するようなものであり、ほとんどは盛宣懷と小田切の非公式な会談によって実現していた。近代中国外交史研究は、政府間交渉からだけではなく、中国内地の動向や交渉担当者間の私的な会談といった交渉の水面下の事実を考察対象に加えることで、より立体的な議論が可能な研究領域となるだろう。

第二に、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である。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。また、郵伝部公債にいたってはそもそも借款により導入された資金の用途が契約条項とは異なることを容認しなければ、日本は公債の債権者になることができなかった。

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、借款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。

では、中央、地方、列強の三者の同意により締結された国有化の契約は、また清末民初期の他の鉄道借款契約は、どの程度実効性を有していたのか。本論文で得た理解に基づき、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。

## 図表一覧

- 図 1 「杭州鉄道敷設ルート略図」
- 図 2 「杭州水運概念図」
- 図 3 「上海杭州蘇州間各航路概略図」
- 図 4 「杭州鉄道の建設をめぐる人物相関図」
- 図 5 「中国大陸東部沿岸図」
- 図 6 「滬杭甬鉄道略図(1911 年 10 月時点)」
- 図 7 「滬杭甬鉄道借款契約の履行をめぐる対立の構図」
- 図 8 「滬杭甬鉄道および開徐・徐海・徐清鉄道略図(1911 年 10 月時点)」
- 表 1 「杭州に存在した壩の一覧(1901 年ごろ)」
- 表 2 「借款により建設が計画された主要な鉄道の全長および貸与額一覧」
- 表 3 「浙江鐵路公司高額出資者・団体一覧」
- 表 4 「滬杭甬鉄道にまつわる借款等契約一覧(未成立のものを含む)」
- 表 5 「郵伝部公債シンジケート団組成銀行各行の申込取扱額一覧」
- 表 6 「郵伝部公債応募者判明職種一覧(日本国内銀行および外国籍商会除く)」

参考資料 2 「滬杭甬鉄道借款契約」

滬杭甬鉄道借款契約

Shanghai - Hangchow - Ningpo Railway. LOAN AGREEMENT.

滬杭甬鐵路借款合同

この契約は光緒 34 年 2 月 4 日、即ち西暦 1908 年 3 月 6 日北京にて締結された。締結者は勅命による認可の下に動いている外務部および郵伝部と、中英公司(以降公司と称す)である。

This Agreement is made at Peking on the fourth day of the second month of the thirty-fourth year of Kuang Hsu, corresponding to the six day of March 1908, and the contracting parties are:—

THE WAIWUPU (Board of Foreign Affairs) and THE YUCHUANPU, (Board of Communications) acting under the authority of an Imperial Decree, of the one part, and the British and Chinese Corporation Limited (hereinafter called “THE CORPORATION”) of the other part.

此合同係光緒三十四年二月初四日、即西曆一千九百零八年三月六号、在北京訂立、其訂立合同之人、一係外務部与郵伝部、已奉旨允准訂立合同、一係中英公司(下文即称為公司)。茲議手結条款如左。

第一条

中国帝国政府は公司に 5%利子のポンド借款の発行を認可する。総額は 150 万ポンドとする。借款は債権売出の日以降「中国帝国政府 5%利息滬杭甬鉄道借款」と称す。

ARTICLE 1.

The Imperial Government of China authorise the Corporation to issue a 5% Gold loan for the amount of £ 1,500,000 sterling. The Loan shall be of the date on which it is issued to the public and shall be called “The Imperial Chinese Government 5% Shanghai - Hangchow - Ningpo Railway Loan.”

第一款

中国国家准公司辦五厘利息金磅借款、数目係英金一百五十万磅。此借款自出售債票之日

起算、名為中国国家滬杭甬鐵路五厘利息借款。

## 第二条

借款は滬杭甬鐵道(以降本線と稱す)建設資本に供与されるよう扱われる。本線は滬寧鐵道との接続地点または江蘇省上海近郊から浙江省の杭州、寧波の二都市に至るものとする。本線は必ず上海より楓涇鎮、嘉興、湖墅、杭州、江干を経て寧波に至るべきものとする。本線の一部の工事は既に中国帝国政府の認可を得て該地方にて施行された。

予定路線は郵伝部によって改訂されうる。

## ARTICLE 2.

The Loan is designed to provide capital for the construction of a railway line (hereinafter called "the railway") from a point connecting with the Shanghai-Nanking Railway at or near Shanghai in Kiangsu to the cities of Hangchow and Ningpo in Chekiang. The Railway shall follow a line from Shanghai through Feng Ching Chen to Kahsingfu; and thence to Hushu and Hangchow; and thence from Chiang Kan to Ningpo, on which line certain construction work has already been locally undertaken under authority of the Imperial Chinese Government.

The survey line shall be open to revision by the Yuchuanpu.

## 第二款

此借款指明係為建造滬杭甬鐵路之資本(下文即稱為此路)、此路係由上海或付近上海接連滬寧鐵路至杭州、寧波兩城。此路線須由上海經過楓涇鎮、嘉興府、湖墅、杭州府、江干至寧波、惟此路有數段工程經中国国家允准、已由本處地方建築。將來勘量路線須由郵伝部核定。

## 第三条

中国帝国政府は、支給される資本がもつぱら本線の敷設および全車両とその他裝備の購入、そして工事中の通車諸経費に費やされることを保証する。しかし、鐵道用地購入や工事中の借款利子支払に借款資本を用いることはできず、これについては中国帝国政府が別途調達するものとする。本線は本契約署名後三年以内に竣工されるべきものとする。公司は本契約署名後六ヶ月以内に郵伝部に第一次出資金 10 万ポンドを委ねることを通達する。この資本をヨーロッパに留めおくか、それとも中国に送金するかは郵伝部の命に従う。こ

の 10 万ポンドの実際の前金およびその利子は、借款払込金より控除される。また利子率は 6%を超えてはならない。

#### ARTICLE 3.

The Chinese Government guarantees that the capital so provided shall be solely devoted to the construction of the railway including the purchase of rolling stock and other equipment and to the working of the line during construction; it is understood, however, that the cost of the land required for the Railway and the payment of interest on the Loan during construction are not to be met out of Loan funds but will be paid by the Imperial Chinese Government from other sources. It is understood that the Railway will be completed within three years from the date of signature of this Agreement; and that within a period of six months from that date the Corporation shall notify the Yuchuanpu that the sum of £ 100,000 has been placed at their disposal, to be held in Europe or remitted to China as they may direct, as a first instalment on account of the proceeds of the Loan. This amount of £ 100,000, or whatever portion thereof is actually advanced, together with interest thereon not exceeding a charge of 6% per annum, shall be deducted from the proceeds of the sale of the bonds.

#### 第三款

中国国家担保此次所備之資本專為建造此路、連購辦車兩及一切應配物料並造路期內經營行車在內、其購地地段及造路期內付還借款利息均不得提用此項借款、應由中国國家別行籌備。此路自本合同簽押之日起三年造竣、公司於此合同面押後六個月期內、知會郵傳部、已代預備一十萬磅、聽候提用、作為出售債票第一次進款、或存歐州、或滙至中國、均聽該部命令。此一十萬磅全數、或無論實墊若干、並其利息、均由出售債票進款內扣除、其利息不得過常年六厘。

#### 第四條

本借款の利子率は債券発行日より額面に対して年 5%とし、半年に 1 回支払われる。敷設工事中、利子は中国帝国政府自らが調達するが、敷設後は先ず本線の収入を充てる。不足の場合は清朝北部諸鉄道(新民屯-奉天より遼河以東に至る一段を除く)の純益金より支払われる。更に不足の場合は中国帝国政府が妥当とする別種の収入から支払われる。利子は

債券発行日より西暦にして毎半年に当る日を支払期日とし、その 14 日前に本契約附表の金額に応じて支払われるものとする。

#### ARTICLE 4.

The rate of interest for the Loan shall be 5% per annum on the nominal principal and shall be paid to the bond-holders half yearly. The said interest shall be calculated from the date on which the Loan is issued to the public and shall be paid by the Imperial Chinese Government during the time of construction from Chinese sources, and afterwards, in the first place out of the revenues of the Railway, and should these be insufficient then from the surplus earnings of the Imperial Railways of North China (excluding the section of the Hsinmintun - Mukden line to the East of the Liao River) and thereafter, if necessary, from such other revenues as the <sup>[ママ]</sup> the Chinese Government may see fit to use for the purpose, in half-yearly instalments according to the amounts specified in the schedule attached to this Agreement and fourteen days before their due dates, Western Calendar, as calculated half-yearly from the date on which the Loan is issued to the public.

#### 第四款

此借款利息自出售債票之日起算、按虚数常年五厘、每半年交付一次。造路期内、由中国国家自行籌備、嗣後先由所收此路進款交付。倘若不足、則由関内外鐵路(新奉至遼河以東一段不在其内)余利項下撥付、如仍不足、可由中国国家以視為合宜之別項進款交付、以出售債票之日、按西曆計算每半年交付一次、按照此合同附表數目、於十四日前交款。

#### 第五條

借款は 30 年を期限とする。債券発行日から 10 年を期限とし、以降元金の返済を開始する。第六條記載の方法以外に、半年毎に香港上海銀行に割賦弁済する。これは本線の収入から支払われる。不足の場合は清朝北部諸鉄道(新民屯・奉天より遼河以東に至る一段を除く)の純益金より支払われる。更に不足の場合は中国帝国政府が妥当とする別種の収入から本契約附表の金額に応じて、債券発行日より西暦にして毎半年に当る日を支払期日とし、その 14 日前に本契約附表の金額に応じて支払われるものとする。

#### ARTICLE 5.

The terms of the Loan shall be 30 years. Repayment of principal shall commence

after the expiry of ten years from the date of the Loan, and, except as provided in Article 6 hereinafter, shall be made by yearly amortisaion<sup>(マモ)</sup> to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in half-yearly instalments, out of the revenues of the Railways, and should these be insufficient, then from the surplus earnings of the Imperial Railways of North China (excluding the section of the Hsinmintun - Mukden line to the East of the Liao River) and thereafter, if necessary, from such other revenues as the Imperial Chinese Government may think fit to use for the purpose, according to the amounts specified in the schedule attached to this Agreement, and fourteen days before their due dates, Western Calender, as calculated half-yearly from the date on which the loan is issued to the public.

#### 第五款

此借款以三十年為期。除後開之第六款詳載辦法外、自借款之日起十年後、即按年還本、由所收此路進項交付。倘若不足、則由關內外鐵路(新奉至遼河以東一段不在其內)余利項下撥付、如仍不足、可由中国国家以視為合宜之別項進款交付、以出售債票之日、按西曆計算每半年交付一次、按照此合同附表數目、於十四日前交付滙豐銀行。

#### 第六條

債券發行日より 10 年の期限が過ぎて以降は、いかなる時であっても、中国帝国政府は本契約附表所載の未満期借款を全額または若干を繰り上げて返済するのを望むべし。ただし 20 年以内に行われる場合は出資額面に対して 2.5%加算する。つまり 100 ポンドに対し 102.5 ポンド支払うことを要する。20 年以後はこの必要はない。ただし附表所載の定額以上に返済する場合、中国帝国政府は六ヶ月前にその旨を公文にて公司に通達すべきものとする。この払戻額増加は借款趣意書記載の抽選期日に照らし抽選回数を増加させることにより行われるものとする。

#### ARTICLE 6.

If at any time after the lapse of ten years from the date of the Loan, the Imperial Chinese Government should desire to redeem the whole outstanding amount of the Loan, or any portion of it, not yet due for repayment in accordance with the schedule of repayments hereto attached, it may do so until the twentieth year by payment of a premium of a 2 1/2% on the face value of the bonds (that is to say, by payment of

£ 102.10/- for each £ 100 bond) and after the twentieth year, without premium; but in each and every case of such extra redemption the Imperial Chinese Government shall give six months notice in writing to the Corporation, and such redemption shall be effected by additional drawing of bonds, to take place on the date of an ordinary drawing as provided for in the prospectus of the Loan.

#### 第六款

由借款之日起十年後、無論何時、若中国国家欲将合同付表所載未到期借款全数清還、或欲還無論若干、均可照辦。惟在第二十年以前、須照債票上数目加価二磅半、即係每一百磅債票一張還一百零二磅半、第二十年後無須加価、惟每次預還若干、若逾於付表原列之数、則中国国家應於六個月之前、用公文知会公司、将此数照借款招帖內載拈闌日期多加拈闌次数。

#### 第七条

香港上海銀行は公司より借款取扱代表人として指定される。第四、五条所載の元利支払いは本契約附表所載の額を兩条項所定の期日から 14 日前に、郵伝部またはその代理人が上海にて香港上海銀行に上海馬蹄銀を交付することにより行われる。この銀はロンドンにてポンドを交付するのと同額とし、ポンド換算は香港上海銀行との間で協定を設け定められるものとする。郵伝部またはその代理人は元利支払期日 6 ヶ月前の何日であってもこの換算の協定をなしうる。もし中国帝国政府が、偶然にも「本当に」ヨーロッパに、支払のために為替送金をするのでない金を保有しており、かつ望むのであれば、この金を借款元利支払に充てることができる。

毎年の元利返済に際する経費として、郵伝部は毎年の元利返済額の 1/4% を香港上海銀行に交付し、これを借款取扱の手数料とする。

#### ARTICLE 7.

The Hongkong and Shanghai Banking Corporation having been appointed by the British and Chinese Corporation, Limited, Agents for the service of the Loan, the half-yearly payments due for amortisaion and interest, referred to in Article 4 and 5 shall be made in accordance with the amounts of the schedule attached to this Agreement, and fourteen days before their due dates, as fixed by Article 4 and 5, to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation by the Yuchuanpu or its duly appointed

representative who shall hand to the said Bank in Shanghai, fourteen days before the said due dates, funds in Shanghai sycee sufficient to meet such payments in sterling in London, exchange for which shall be settled with the Bank; the Yuchuanpu, or its duly appointed representative, having, however, the option of settling exchange with the Bank at any date or dates within six months previous to any due date for the repayment of interest and principal. These payments may, however, be made in Gold if the Imperial Chinese Government should happen to have Gold funds "bona fide" at their disposal in Europe, not remitted from China for the purpose, and desire so to use them.

In reimbursement of expenses connected with the payment of interest and the repayment of principal of the Loan, the Hongkong and Shanghai Banking Corporation will receive a commission of 1/4% on the annual Loan service.

#### 第七款

滙豐銀行既經中英公司派為經理借款代表、其第四款、第五款所載每半年應還本利、須照此合同附表數目、由郵傳部或其所派之人、按該兩款所定日期、於十四日前在上海以上海紋銀交付該銀行、足數在倫敦交還金磅、其磅價與該銀行訂定、然亦可於還本利期前六個月內、無論何時、皆可向銀行訂定、若中國國家遇有金款實在存歐洲、並非由中國為此滙去者、欲用以付還本利、亦可用金款交付。每年付還借款本利、郵傳部按每百磅給與滙豐銀行五先令用銀、作為經理費用。

#### 第八條

このように、中国帝国政府は借款元利をしかるべく全額支払うことを承認するものであるが、もし本線の収入および清朝北部諸鉄道(新民屯-奉天より遼河以東に至る一段を除く)の純益金が元利全額支払に不足する場合、郵傳部はこの旨を上奏し、中国帝国政府はこれに対して、他の財源より元利を完済しうるだけの資本を都合し、補填期日毎に銀行に交付し、不足分を補填することを保証するべく方法を講じる。

#### ARTICLE 8.

The Imperial Government of China hereby engages that the interest and principal of this Loan shall duly be paid in full, and should the revenues of the Railway together with the surplus earnings of the Imperial Railways of North China (excluding the

section of the Hsinmintun - Mukden line to the East of the Liao River) not be sufficient to provide for the due and full payment of interest and repayment of principal, the Yuchuanpu shall memorialize the Throne and the Imperial Government of China will thereupon make arrangements to ensure that the amount of deficiency shall be met from other sources and handed over to the Bank at the date upon which funds are required to complete full payment of interest and repayment of principal.

#### 第八款

此借款本利中国国家承認全還。若所收此路進款並關內外鐵路(新奉至遼河以東一段不在其內)余利不敷全還本利之數、郵伝部奏明、由中国国家設法以別項款項補足、按期交付銀行、清還本利。

#### 第九條

借款は清朝北部諸鉄道(新民屯-奉天より遼河以東に至る一段を除く)の純益金を担保とする。純益金は光緒 24 年 8 月 25 日即ち西曆 1898 年 10 月 10 日締結の〔清朝北部諸鉄道の〕借款契約の元利支払に充てられ、次に本借款の元利支払に充てられる。純益金は光緒 24 年 8 月 25 日即ち西曆 1898 年 10 月 10 日締結の〔清朝北部諸鉄道の〕借款契約の元利に充てられる以外の残額を香港上海銀行に預入するものとする。この預入金が本借款次期半年の元利支払に相当する時初めてこれを他の用途に充てることができるものとする。

#### ARTICLE 9.

The Loan is hereby secured upon the surplus earning of the Imperial Railways of North China(excluding the section of the Hsinmintun - Mukden line to the East of the Liao River)that is to say, that after deducting from the net earning of that railway the amounts required to meet the payments of interest and repayments of principal due in terms of the Agreement of 10th October, 1898 (Kuang Hsu 24th year, 8th Moon, 25th Day) to the bondholders of the Imperial Chinese Government Loan of that year, then the payment of interest and repayments of principal of the present Loan shall be a first charge upon the said surplus earnings of the Imperial Railways of North China (excluding the section of the Hsinmintun - Mukden line to the East of the Liao River) and no deductions or payments shall be made from the earnings of the said Railway other than those required to meet the obligations stated in the Loan Agreement of 10th

"

October, 1898 (Kuang Hsu 24th year, 8th Moon, 25th Day) until an amount sufficient to pay the next half-yearly instalment of interest and principal of the present Loan shall have been placed on deposit with the Honkong and Shanghai Banking Corporation as security for the due payment of the same.

第九款

此借款以關内外鐵路(新奉至遼河以東一段不在其内)余利作保、此項余利内先提付光緒二十四年八月二十五日(西曆一千八百九十八年十月十号)所訂借款合同内載應還本利之數、次即用以付還此次借款本利、除付還光緒二十四年八月二十五日(西曆一千八百九十八年十月十号)借款本利外、須俟提出若干撥存滙豐銀行、足敷此次借款下期付還半年本利之用、始准將此項余利提作他用。

第十条

公司是借款全額の債券を、自社に有利な数量で発行することを認可される。債券の様式は公司与郵伝部またはその代理人、または清朝出使英国大臣との商議によって決定される。債券は中英文で印刷される。郵伝部代表の署名と官印は債券に印刷される(一点ずつ署名捺印する必要性を免ずるため)。ただし出使英国大臣は債券発行前に逐一捺印し、署名を印刷し、中国帝国政府が債券発行と売出を正当に許可することを証明する。ロンドンの会社の代表もまた、債券発行の取扱人として連署する。

債券が遺失または破損された場合、その分だけ補充発行される。ただし、公司与出使英国大臣による検査と記録のために、通例の様式にて遺失または破損の適格な証明が提出されねばならない。かつ〔再発行〕請求関係者各位は会社に必要不可欠な担保を提出せねばならない。発行請求者は補充債券の発行経費を支払う。中国帝国政府および(または)会社が債券を補充発行して損害を受けた場合、その賠償には発行請求者の担保が充てられる。

ARTICLE 10.

The Corporation is hereby authorised <sup>{ママ}</sup> to issue to subscribers to the Loan, bonds for the total amount of the Loan for such amounts as may appear advisable to the Corporation. The form of the bonds shall be settled by the Corporation in consultation with the Yuchuanpu or its duly authorised <sup>{ママ}</sup> representative or with the Chinese Minister in London. The bonds shall be engraved in Chinese and English; they shall bear the facsimile of the signature of the Yuchuanpu's duly authorised <sup>{ママ}</sup> representative

and of his seal of office (in order to dispense with the necessity of his signing them all in person) but the Chinese Minister in London shall, previous to the issue of any bonds, put his seal upon each bond with a facsimile of his signature as a proof that the issue and sale of the bonds are duly authorised by, and binding upon, the Imperial Chinese Government, and the representative of the Corporation in London shall countersign the bonds as agents for the issue of the Loan.

If any of the bonds herein mentioned are lost or destroyed a reissue of any thereof is to be made in the amounts respectively called for by such lost or destroyed bonds but proper proof of the loss or destruction must be given in the usual form to the Corporation and the Chinese Minister in London for examination and record, and the requisite guarantee is to be obtained by the Corporation from the respective claimants concerned, who shall defray all expenses connected with such reissue of bonds lost or destroyed and who under the said guarantee shall undertake to indemnify the Imperial Chinese Government and/or the Corporation for any loss sustained by reason of the issue of bonds in the place of bonds lost or destroyed.

#### 第十款

此借款全数准公司印發債票、其数目由公司酌定。其式樣由公司商同郵傳部、或其所委之人、或中国駐英出使大臣酌定。債票用中英文刊雕、郵傳部所派之人所簽之押及其關防均摹刻於其上、以省其逐張親自画押之煩。惟中国駐英出使大臣於債票發售之前、須逐張蓋印、並將其所簽之押摹刊於其上、以示中国國家允准及承認發售此項債票。該公司駐倫敦代表人亦在債票上簽押、作為發售債票經理人。如債票遺失、或被損壞、即按照原数補發、惟須先由失票之人向公司並中国駐英出使大臣證明立案、并須由公司向失票人取具切實担保。凡補發債票之費、均由請補發票者付給。如中国國家及、或、公司因補發債票受損、請發票者須按照保結、即行賠補。

#### 第十一条

本借款に關連して作成され受領される全債券、全利子券、全支払金は、借款期間内では中国のいかなる税金賦課からも除外される。

#### ARTICLE 11.

All bonds and coupons and payments made and received in connection with the

service of this Loan shall be exempt from all Chinese taxes and imposts during the currency of this Loan.

#### 第十一款

所有此借款之債票、息票以及收付各款、在借款期內不納中國各樣釐稅。

#### 第十二条

借款趣意書と本契約に記載されていない元利支払の詳細な処理方法は、全て公然として会社と出使英国大臣との協議に委ねられる。会社は本契約調印後に可及的速やかに本借款趣意書を発行することが認可される。中国帝国政府は出使英国大臣に命じて、これに関して協議の必要ある事柄について会社と協力させ、かつ借款趣意書に署名させる。

#### ARTICLE 12.

All details necessary for the prospectus and connected with the payment of the interest and repayment of the principal of this Loan not herein explicitly provided for shall be left to the arrangement of the Corporation in consultation with the Chinese Minister in London. The Corporation is hereby authorised to issue the prospectus of the Loan as soon as possible after the signing of this Agreement and the Imperial Government will instruct the Chinese Minister in London to co-operate with the Corporation in any matters requiring conjoint action and to sign the prospectus of the Loan.

#### 第十二款

所有借款招帖以及付利還本一切詳細辦法、未經本合同詳載者、由公司會商中國駐倫敦出使大臣酌定。俟此合同簽字後、即准公司出此借款招帖、中國國家飭知駐倫敦出使大臣、遇有應會同辦理之事、與公司協同酌辦、並將此借款招帖簽字。

#### 第十三条

本借款は一組の債券として、本契約調印後可及的速やかに12ヶ月以内に発行されるものとする。その価格は債券額面の93%で中国帝国政府に交付される。この債券は会社がイギリスまたは中国にて売出し、中国人ヨーロッパ人一律に求められるものとする。中国帝国政府からの購入申込は優先的に扱われるが、借款趣意書発行以前に申込みのものとする。

#### ARTICLE 13.

The Loan shall be issued to the public in one series of bonds, as soon as possible after signature of this Agreement and not later than twelve months from the date thereof. The price to the Imperial Chinese Government shall be 93% of the nominal value of the bonds. Subscriptions will be invited by the Corporation in England and in China both from Chinese and Europeans on equal condition, preference being given to the application by the Chinese Government provided that such application be made before the issue of the prospectus to the public.

#### 第十三款

此借款作一次出售債票、俟此合同簽字後從速出售、不得延過十二個月外。其價值係按照虛數九三折(即每百磅實交九十三磅)交付中国國家、此項債票由公司在英国及中国招人購買、中国人与欧洲人一律辦理、若中国國家定購、自應尽先照給、但須於未發出借款招帖之前定購。

#### 第十四条

借款払込金は中国またはロンドンにて香港上海銀行に交付され、郵伝部預金として払い込まれる。払込は分割払いで、購票章程に従い債券購入者の払込期日に応じて行われる。

[ロンドンの] 預金にはロンドンの利率である年 4%の利子が付き、中国におけるものはその預入銀行の利率によって利子が付くが当座か定期かについてはその後商議し決定する。

銀行は払込資金をその預金利子とともに所持し、郵伝部またはその代理人の使用に供するものとする。使用金額が 20,000 ポンドを超える場合は使用十日前に銀行に通知する。払込資金は、鉄道建設の必要に応じて、随時郵伝部またはその代理人は署名した命令書によって香港上海銀行に引き出させる。資金の使用に際しては別途代理人の証明書または郵伝部からの使用理由および経費明細書を提出する。

中国において支出のため必要とされる金額は、郵伝部の自由裁量で決定され、それに基づき香港上海銀行を通じて上海に送金される。その資金は鉄道事業に必要とされる限りにおいて香港上海銀行に預けられる。

郵伝部は鉄道経営の毎年末決算の後、中英文にてその作業収支と運輸収入を報告し、これを一半の閲覧に供する。

#### ARTICLE 14.

The proceeds of the Loan shall be paid to the credit of the Yuchuanpu with the

Honkong and Shanghai Banking Corporation in China or London as the case may be. Payments of the Loan proceeds into the credit of this account shall be made in instalments and on dates conforming to the conditions allowed to the subscribers to the Loan. Interest at the rate of 4% per annum shall be granted on the credit balance of the portion of this account kept in London; and interest on the credit balance of the portion kept in China will be allowed at the Bank's rates for current account or fixed deposits, as the case may be, to be arranged.

The Bank will hold the net proceeds of the Loan with accrued interest to the order of the Yuchuanpu, or its duly authorised <sup>( )</sup> representative, who, in ordering payment of any sums exceeding £ 20,000 shall give notice to the Bank ten days before the day on which they are required. Requisition on the Loan funds will be drawn in amounts to suit the progress of construction of the Railway by orders on the Honkong and Shanghai Banking Corporation, signed by the Yuchuanpu or its duly authorised <sup>( )</sup> representative, and accompanied by his certificates or those of the said Board stating the nature and cost of the work to be paid for.

Such amounts as may be required for expenditure in china may be transferred under the instructions of the Yu Chuan Pu at their discretion, to Shanghai, the transfers being effected through the Honkong and Shanghai Banking Corporation, and the transferred funds shall be remain on deposit with that Bank until required for railway purposes.

The Yuchuanpu will cause to be published annually upon the close of the Railway's financial year, a report in the Chinese and English languages showing the working accounts and traffic receipts of the Railway, which report shall be procurable by the public application.

#### 第十四款

借款進項、或在中国、或在倫敦、交付滙豐銀行、歸入郵傳部存款項下。至交付此款、係按照購票章程內所載購票人交付銀數日期辦理。其在倫敦所存之款、按常年四厘給發利息、在中國所存之款、按照該銀行之息率給息、或作定期嗣後酌定。銀行將借款所進淨數暨生發之利息存放、聽候郵傳部或其所派之人提用、凡提用款項若過二萬磅之數、應於用款前十日知照銀行。借款進項按照建造鐵路工程所需、隨時提用、由郵傳部或其所派之人出支取憑單、

向滙豐銀行支取、並須將所提用之款別單聲明緣由、及給發工程所需之價值。在中國所需款項開支費用、可由郵傳部自定、飭向滙豐銀行由倫敦滙至上海、所滙之款存放該銀行、聽候為鐵路事提用。每年年終結賬後、郵傳部將鐵路支收賬目及行車進款、用中英文刊印、以便任人取閱。

#### 第十五条

もし鉄道建設中に借款払込金と預金利子で建設と設備を完備させられなかった場合、その不足額は先ず中国側の利用可能な資本から支出し、建設工事が中断無く続くようにする。もし更に不足する場合は公司より借款する。その利子と定款は本契約に準ずる。公司是売出した債券の払込金より 5.5%の売出費用を控除する。つまり 100 ポンドに対し 5 ポンド 10 シリングが控除される。その余りは悉く中国帝国政府に入る。

もし竣工後払込資金中に未使用の資金があった場合、その資金は借款の始末、または鉄道設備、または利益ある支線の建設や設備に供されるものとする。

#### ARTICLE 15.

If, during the time of construction the net proceeds of the present Loan with accrued interest should not be sufficient to complete the construction and equipment of the Railway line, the amount of deficiency shall be provided in the first place from such Chinese funds as may be available so as to permit of the uninterrupted continuance of the work of construction, any balance then uncovered being supplemented by a further foreign loan for the amount required, to be issued by the Corporation. The interest and other conditions of such supplementary Loan will be the same as in the present agreement, and the price payable to the Imperial Chinese Government will be the actual rate of its issue to the public less flotation charge of 5 1/2 points retainable by the Corporation, that is to say, £ 5.10/- for every £ 100 bond issued.

If, after completion of the line there should remain a balance of Loan funds at the credit of the Railway account, such unused balance shall be at the disposal of the Loan or for the equipment of the Railway, or for the construction and equipment of branch lines beneficial to the Railway.

#### 第十五款

設若建造鐵路時借款所進淨數並生發之利息不敷造至完備以及裝配所需、其不敷之數先由

中国可提之款提付、以免延誤建造工程、如仍有不敷之數、則向公司統借洋款、其利息並條款仍照現時之合同辦理。公司由售出債票之實價內扣留五厘半售票費用(即每百磅扣留五磅十先令)、其余尽數交与中国国家。若鐵路造成後、借款項下尚有余存、此項未用之款聽候郵傳部提用、或用以付還此借款之利息、或用以裝配此路、或用以建造並裝配於此路有益之枝路均可。

#### 第十六条

本借款の債券売出に際し趣意書が公表される前に政局または經濟狀況に危機が生じ、中国政府の持つ債権の価格と市場が影響を被り、借款が規定のように遂行できない場合、公同は延期する。ただし延期は契約締結より 18 ヶ月以内までとする。この期間内に債券が売り切れなかった場合、本契約は廢止され、第三条に基づく公司による立替金は中国政府から利息と合わせて支払われる。ただし他の補償金または報酬金等は支払わない。

#### ARTICLE 16.

If, before the publication of the prospectus for the issue of the Loan, any political or financial crisis should take place by which the market and the prices of existing Chinese Government stocks are so affected as to render in the opinion of the Corporation the successful issue of the Loan impossible on the terms herein named, the Corporation shall be granted further extension of time, but not beyond eighteen months from the date of this Agreement, for the performance of their contract. If, within this time limit the Loan shall not have been issued this contract shall become null and void, and any advances made by the Corporation under the provisions of Article 3 shall be repaid by the Chinese Government with accrued interest but without any other compensation or remuneration whatsoever.

#### 第十六款

此借款出售債票招帖未經刊發之先、如有關係政治或銀市意外之事、中国国家現在市面之債票價值因之有碍以致此次借款未能按章辦理、准公司展期緩辦、惟所展之期由立此合同之日起不得過十八個月。若在限內、債票仍未售完、即將此合同作廢、所有按照第三款內載公司所墊之款並其利息、由中国国家付還、但概不給別項補費酬金。

#### 第十七条

本線の敷設工事権および管理権は、全て清朝政府に帰す。敷設工事中郵伝部またはその任命する総辦はイギリス人総工程師を一名選定する。総工程師は名望ある専門家であり、イギリスにて選ばれるか既存の中国政府鉄道に勤務する技師より選ばれるものとする。総工程師は総辦または総辦不在の場合、その代理人の命令を聞く。総工程師はその品行全般において総辦に敬意を払うべきものとする。総工程師〔の聘用〕に関する条項は、郵伝部または総辦によって定められるものとする。

鉄道に用いられる技術者の任命、各技術者の分担部門の決定、および解雇は、総辦または総辦不在時にはその代理人が総工程師と商議し決定する。もし総辦と総工程師の間で意見が一致しない場合は、郵伝部の裁断を待つものとし、その裁断以降、これに異見してはならない。竣工後も清朝政府は総工程師一名を雇用するが、これは借款期間内ではイギリス人であることとする。

#### ARTICLE 17.

The construction and control of the Railway will be entirely vested in the Imperial Chinese Government. For the work of construction the Yuchuanpu or its duly appointed Managing Director, will select and appoint a British Chief Engineer, who shall be a professional man of established reputation to be selected either in England or from the staff of one of the existing Chinese Government Railways. The Chief Engineer will be under the orders of the Managing Director, or in his absence, of his duly authorised <sup>〔ママ〕</sup> representative. In his general conduct he shall pay all due respect to the Managing Director. The terms of the Chief Engineer's agreement will be arranged by the Yuchuanpu or its duly appointed Managing Director.

Whenever appointments are to be made or functions are to be defined of the technical employees on the Railway staff, as well as in the case of their dismissal, the Managing Director, or in his absence, his duly appointed representative, will act in consultation with the Chief Engineer and, in the case of disagreement, the matter will be referred to the Yuchuanpu, whose decision shall be final. After completion of construction the Imperial Chinese Government will retain the services of an Engineer-in-Chief who during the period of the Loan shall be a British subject.

#### 第十七款

此鐵路建造工程以及管理一切之權全歸中國國家。辦理建造工程之時、郵伝部、或令此路

総辦選派英總工程司一人、此人須素有名望之工程專家、或在英国選取、或在中国鐵路之工程人員內選取。該總工程司須聽命於總辦、或總辦他往所派之代辦。其平日行為須敬重總辦。其聘用該總工程司合同條款、由郵傳部或令此路總辦訂定。至鉄路上派用專門人員、分派各該員應辦各事、以及事態各該員、應由總辦或總辦他往時所派之代辦、与總工程司商酌辦理。遇有彼此意見不合、由郵傳部判斷、判定後、彼此均不得異言。工程造竣後、中国国家用一總工程司料理、此總工程司在借款期內須為英国籍之人。

#### 第十八条

建設期間中、公司是本線を代理して外国より輸入される全資材・器具の購入を行う。全重要資材の購入は總辦が入札に付す。輸入される購入資材は入札、注文を問わず、代理人が鉄道に最も有利な価格で購入するものとする。資材注文およびその費用支出は總辦の認可なくして行われぬ。

工事期間中、公司是代理人としての報酬 35,000 ポンドを与えられる。鉄道の半分が完成したとき、その半分が支給される。ただしこれは契約締結より 18 ヶ月以内のこととする。この報酬金は借款に関して公司およびその代理人の本線に対する本線建設・設備準備に対する手数料を含むものとする。第十五条に基づき第二次借款が行われる時は、その金額に応じ上述の処方に従い別に公司に手数料を支払い、本線建設一切に関する対応への報酬とする。

公司はこの手数料を得ることから、本線建設・設備に必要な外国資材の購入を指揮するものとする。資材は公開された市場にて最低価格にして高品質のものを購入する。イギリス製で他国品と価格品質同等のものはイギリスのものを優先的に購入する。總辦が中国または外国に、公司代理人以外の者をして各種外国資材を購入させるのが妥当と信じる場合、手数料は上述の通り代理人に支払われる一方で、これを実行する権利を有する。

仕入書と調査証明書の原文は總辦の検査を仰がねばならない。購入に係わる一切の払戻および割引金の類は鉄道資金内に組み込まれる。代理人が本線のために〔資材を〕購入する全ての場合において、製造工場の仕入書と調査証明書を証左として保存する。

代理人は上述の手数料以外の手当を支給されない。郵傳部またはその代理人が一般的補助または助言のために、または外国において資材を検査するために技術者を雇用する場合、その俸給は鉄道資金から支出される。

中国の工業を發達させる視点より、中国産品または中国製品で品質価格がイギリスまた

は他国の資材と同じ場合、それを優先的に購入できる。中国品購入には手数料を給付しない。

全線竣工後、借款完済以前において本線に必要な外国資材を購入する場合、会社は購入の代理人となる権利を与えられる。その処置規定はこの後相互商議し定めるものとする。

#### ARTICLE 18.

During the construction of the Railway the Corporation will act as its Agents for the purchase of all materials plant and goods required to be imported from abroad. For all important purchases of such materials, tenders shall be called for by the Managing Director; in the case of all tenders indents and orders for the importation of goods and materials from aboard the said Agents shall purchase the material required on the terms most advantageous to the Railway. It is understood that no orders for materials shall be executed or any expenditure incurred without due authorisation by the Managing Director.

As remuneration for its services as Agents of the Railway during construction, the Corporation shall receive the sum of £ 35,000 half of which shall be paid when the construction work is half completed but not later than eighteen (18) months from the date of this agreement, and the other half upon completion of the line. This amount shall be regarded as commutation of all commissions to which the Corporation and its Agents would properly be entitled and of payments for all services rendered in the construction and equipment of the Railway in respect of the present Loan; but in the event of a further Loan being required under the provisions of Article 15 hereinabove, then a further payment of commuted commission, proportionate to the amount of such supplementary Loan and calculated at the same rate as the commutation hereinabove mentioned, shall be made to the Corporation as commutation of its commission for all services in respect of construction.

In return for this commuted commission the Corporation as Agents shall be prepared to superintend the purchase of all foreign materials required for the construction and equipment of the Railway which shall be purchased in the open market at the lowest rate obtainable, it being understood that all such materials shall be of good and satisfactory quality. At equal rates and qualities goods of British manufactory shall be

given preference over other goods of foreign origin. The Managing Director shall have the right, while paying the above stipulated commutation of commission to the said Agent, in respect of all purchases of foreign materials, to avail himself of the services of other Agents in China or abroad should he see fit to do so.

Original invoices and inspectors' certificates are to be submitted to the Managing Director; all return commissions and rebates every description shall be credited to the railway; and all purchases made by the Agents on behalf of the Railway shall be supported by manufacturer's original invoices and Inspector's certificates.

No commission shall be paid to the Agents except as above provided; but it is understood that the Yuchuanpu or its duly authorised <sup>[ママ]</sup> representative shall provide out of Railway funds for the remuneration of Consulting Engineers whenever their services are required for general assistance and advice or for the inspection abroad of materials requiring supervision of technical experts.

With a view to the encouragement of Chinese industries, preference shall be given at equal price and qualities, over British and other foreign goods, to Chinese goods and materials manufactured in China. No commission will be paid on purchases of such materials and goods.

It is understood and agreed that after the construction of the line is completed, the Corporation will be given the preference for such Agency business during the currency of the Loan for the supply of foreign materials as may be required for the Railway, on terms to be hereafter mutually agreed upon.

#### 第十八款

造路期內、公司作為此鐵路經理購買須由外洋運來各材料、機器、什物之人。所有購買此項緊要材料、由總辦招人投票、若所購之材料、貨物係來自外洋者、無論或投票、或定單、該經理人須以鐵路最相宜之價購買。惟定購材料及支取費用、非經總辦核准、不納照行。造路期內、公司已為此路經理人、應得三萬五千磅作為報酬、此路造成一半時付給一般、惟自簽押之日起、不得逾十八個月之期、其余一半俟全路告竣即行付給。按照此借款、公司及其經理人所有應當代此路盡力各事、如建造此路、裝配此路所辦各種物件應得一切用銀、均包括此項酬費之內、倘按照第十五款統辦借款、仍應按統借之數目、比照上列辦法、別給公司用銀、以為料理造路一切酬費。公司得此項用銀、自應代為監購鐵路所需建造、裝配各外洋

材料、此等材料須在於公共市場採其價值最廉、質料佳善合用者購買。英國所製貨物、若質料及價值與他國所製者相同、應先盡由英國購買、總辦加欲在中國或在外國招他人經理購買各項外洋材料、以為更覺合宜者、可以有權照辦、惟用銀仍照上文所詳包用給該經理人。所有買貨單及驗單均呈總辦查核、所有各項回用、扣頭均歸還入鐵路項下、所有該經理人購買各材料、須有製造廠原單並驗單為據。該經理人、除得上文所詳用銀外、不再給用銀、惟遇有雇用工程顧問人員備待顧問或在外洋考驗材料時、郵傳部或其所委之人須由鐵路項下提給薪水。中國貨物及經在中國製造之材料、若質料價值與英國或他國材料相同、自應先盡購買、以鼓勵中國工藝。購買中國材料、貨物、不給用銀。全路造竣後、借款未還清之前、如購買外洋材料、應先盡向公司經理購買、其辦法章程嗣後彼此商酌辦理。

#### 第十九条

本契約中の本線にまつわる有益かつ必要と見られる支線は、中国帝国政府自ら国内資本によって建設する。もし外国資本を必要とする場合は、会社に優先権が与えられる。

#### ARTICLE 19.

Branch lines in connection with the Railway mentioned in this Agreement, that may appear profitable or necessary later on, shall be build by the Imperial Chinese Government with funds at their disposal from Chinese sources, and if foreign capital is required, preference will be given to the Corporation.

#### 第十九款

本合同内所言之鐵路、将来或以為有益、或以為必需、建造枝路、由中国国家以中国款項自行修造、如須用外国資本、則先盡公司商辦。

#### 第二十条

1898年10月15日(光緒24年9月1日)の仮契約によれば純益金の20%を会社にその一般的責任と業務の報酬として支払うこととなっていた。これに代わり、会社は借款払込金より控除される67,500ポンドを受け取る権利を与えられる。控除は借款趣意書に基づきの払込期日に応じて分割して行う。更なる借款について純益金から支払うことが許されることはない。

#### ARTICLE 20.

By the preliminary agreement dated the 15th day of October, 1898 (Kuang Hsu 24th

year, 9th Moon, 1st Day) participation of 20% of the net profits of the Railway had been promised to the Corporation in remuneration for their general responsibility and services. In commutation of this participation in net profits, the Corporation is granted the right to retain £ 67,500 out of the proceeds of the Loan in instalments and on dates in proportion to, and based on, the terms of subscription to the Loan, as stated in the prospectus. No further payment in respect of commutation of profits will be allowed on any supplementary Loans.

#### 第二十款

按照光緒二十四年九月初一日(西曆一千八百九十八年十月十五号)訂立之草合同內載、提余利十分之二給公司作担任酬勞。今免提給余利、改由發售此借款債票項內提留六万七千五百磅給公司以代之、其提留之法、按照借款招帖所登買票人交付銀數日期、照攤核算辦理。如續辦借款、即不再給抵換余利之款。

#### 第二十一条

毎年借款元利支払に充てる以外の純益金の剰余分から、次年の借款利払に相当する額を郵伝部は上海の香港上海銀行に預金する。この預金の利子率については市場の状況に応じて随時銀行と商議し決定する。

#### ARTICLE 21.

After payment of interest and repayment of principal of the Loan for any current year, the Yuchuanpu shall deposit with the Honkong and Shanghai Banking Corporation in Shanghai any surplus of the net revenue of the Railway line for that year up to the amount required to pay the following year's instalments of interest on the loan; the rate of interest on the deposit being arranged with the Bank from time to time with due regard to the conditions of the market.

#### 第二十一款

毎年除付借款本利外、郵伝部將本年所收鐵路淨進款盈余足敷交付來年到期借款利息之數、在上海存放滙豐銀行、所存放之款、按照市面情形、隨時與銀行商定利息。

#### 第二十二条

公司是本契約に基づく全義務に従い、その全てまたは一部の権利を譲渡または代理させ

うる。権限または自由裁量権は他のイギリス会社、総辦、または代理人に、更なる譲渡または二重代理の権限とともに引き継がせうる。このような譲渡や二重譲渡、代理、二重代理は、郵伝部の認可を要するものとする。

#### ARTICLE 22.

The Corporation may, subject to all its obligation under this Agreement, transfer or delegate all or any of its rights, powers or discretions thereunder to any British Company, Director or Agent, with power of further transfer and subdelegation, such transfer, subtransfer, delegation or subdelegation, to be subject to approval of the Yuchuanpu.,.

#### 第二十二款

公司可将本合同应有之權利及責任全行或分別交与他英国公司、或總辦、或代理人接辦、或再轉交代辦、其接辦、代辦均須郵伝部核准。

#### 第二十三条

本契約は本日の上諭の認可に基づき調印されるものであり、既に外務部によって在京イギリス公使と公的に照会している。

#### ARTICLE 23.

This Agreement is signed under authority of an Imperial Decree of this date which has been officially communicated to the Minister of Great Britain in Peking by the Waiwupu.

#### 第二十三款

本合同係遵光緒三十四年二月初四日上諭簽定、已由外務部用公文照会英国駐北京出使大臣。

#### 第二十四条

三部からなる本契約は中英文によって作成された。二部は中国帝国政府に保管され、一部は会社に保管される。文字の解釈に疑いが生じた場合は英文を標準とする。

北京において、光緒 34 年 2 月 4 日、1908 年 3 月 6 日、契約当事者によって署名された。

#### ARTICLE 24.

Three sets of this agreement are executed in English and Chinese, two sets to be

retained by the Imperial Chinese Government and one by the Corporation; in the event of any doubt arising regarding the interpretation of the contract the English text shall rule.

Signed at Peking by the contracting parties this fourth day of the second month of the thirty-fourth year of the Emperor Kuang Hsu, being the sixth day of March nineteen hundred and eight.

第二十四款

本合同繕写華、英文各三分、中国国家存二分、公司存一分、如有翻譯文字可疑之處、以英文為準。

雲南臨安開廣道前外務部右參議 高而謙

外務部右丞 胡惟德

郵傳部鐵路局局長五品京堂 梁士詒

[外務部印]

中英公司代表人 ブランド

Kao Erh Ch'ien.

Hu Hui-te.

Liang Shih-yi.

[Seal of Wai - wu - pu] .

For the British and Chinese Corporation, Ltd.

J. O. P. Bland,

Representative in China.

雲南臨安開廣道前外務部右參議 高而謙

外務部右丞 胡惟德

郵傳部鐵路局局長五品京堂 梁士詒

[外務部印]

中英公司代表人 濮蘭德

光緒 34 年 2 月 4 日

西曆 1908 年 3 月 6 日

Fourth day of the second month of the thirty-fourth year of Kuang Hsu.

The six day of March 1908.

光緒三十四年二月四初日

西曆一千九百零八年三月六号

出典)「明治 41 年 3 月 15 日付 在清公使林権助から外務大臣林薫宛公信第 15 号」、中国銀行総管理処經濟研究室編,小島幸治訳『支那對外借款契約彙纂』(東亜研究所編丁第 2 号 C、1939 年)および梁為楫・鄭則民主編『中国近代不平等条約選編与介紹』(北京、中国廣播電視出版社、1993 年)を参考に筆者作成。

## 謝辞

本論文の執筆に際しては、先生方をはじめ、多くの方々からご指導、ご支援を頂いた。

主査である江夏由樹先生には、筆者が一橋大学大学院経済学研究科に入学して以来、指導教員として多大な学恩を賜った。実証を旨とし、虚心坦懐に史料と向き合い、客観的な立場から歴史を論じるという歴史学の基本にして最も重要な姿勢を学ばせて頂いた。中国中央政府と列強の対立を、そこに介在する地方有力者の視点から見るという研究手法は、先生の長年のご指導なくして得られるものではなかった。

副査である城山智子先生にも、入学以来ご指導頂いた。先生は常に、筆者の研究から最終的に何が普遍的な結論として導出できるのか、先生のお言葉をお借りすれば「議論の着地点」についてお気にかけて下さった。滬杭甬鉄道という、歴史的意義を多く含んではいるが考察対象としては極めてミクロなものと言わざるをえない鉄道に拘泥する筆者にとって、先生のご指摘は研究の意義そのものを考える助けとなっていた。また、先生のご紹介により、補論の核となった横浜正金銀行の資料を閲覧する機会を得た。この機会がなければ補論の執筆は不可能であった。

その他、学内においては佐藤正広先生には格別のご恩を賜った。先生のご紹介により、各種 COE のお手伝いをさせて頂くことができた。京都大学における「農家経済調査個別原票」のマイクロフィルム化に向けての整理は、公開前の一次史料を直接取り扱える貴重な機会であった。2013年8月現在、筆者は国立公文書館アジア歴史資料センターに調査員として勤務しているが、この時の経験が大きな財産となっている。

同じく佐藤仁史先生には、博士後期課程より貴重な研究・報告の機会を与えて頂いた。筆者が、博士論文では地方有力者と列強の間接的な対立について論じようと考えはじめたころに、先生は本学に着任され、筆者の研究にご関心を示して下さいました。先生の温かなお言葉がなければ、生来無精な筆者が本論文を書き上げることは困難であっただろう。

佐藤宏先生には、研究に限らず大学院入学以来様々な重要な場面でご助力を賜った。修士課程に入学してすぐに先生の講義を受講したところ、毎週一本英語の論文を読んで議論するというもので、大変勉強になった。学部とは全く異なる大学院講義の水準の高さに圧倒され、学問の奥深さを感じた。

学外では、学部生時代を過ごした早稲田大学の劉傑先生、本野英一先生、また東洋大学

の千葉正史先生から多くの学恩を賜った。劉傑先生からは、歴史学に限らず現代中国がもつ魅力や複雑さをご教示頂いた。大学院進学後も、抜刷等を送らせて頂いている。本野英一先生からは、イギリス外務省記録の調査・利用方法について学ばせて頂いた。先生の厳しくも温かなご叱正の数々が、筆者の研究の推進力となっている。中国近代交通史をご専門とする千葉正史先生からは、各学会をはじめ様々な場で適切にご指摘を頂戴した。同じ研究分野に先生がいらっしゃることは、なにものにも代え難い幸運である。先生のご紹介で入会させて頂いた鉄道史学会からは、「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―」に対して 2012 年 10 月に第 3 回鉄道史学会住田奨励賞第 1 部門(学術論文の部)を頂いた。この受賞は本論文の執筆にあたり大きな励みとなった。また、母校である日本大学第二高等学校(当時)の辻谷光徳先生には、歴史を学ぶ楽しさを教えて頂いた。先生なくして、筆者は歴史を学び続けようとは思わなかつただろう。

その他、先生方の演習で諸事ご教示下さる先輩・同期・後輩各位、研究と業務の両面でご助力頂いている平野健一郎先生はじめアジア歴史資料センターの皆様、不安定な生活を送る甥を温かく見守って下さる伯父・粕谷泰治氏等、公私に亘りお世話になった方々は数え切れない。また、第五章は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 2011 年度研究助成プログラム「清末民初期における鉄道建設と借款」による研究成果の一部である。この研究助成がなければ第五章、ひいては本論文の執筆ははるか後のこととなっていただろう。

最後に、いつも筆者の研究を支えてくれている家族に、最大の感謝の意を表す。

2013 年 8 月 13 日

佐野実

史料・参考文献一覧

(1)史料(書名拼音順)

・清朝政府関連記録

『大清徳宗景皇帝実録』

『大清宣統政紀』

国立故宮博物院編『宮中檔光緒朝奏摺』

朱寿明編『光緒朝東華録』

郭廷以等編『海防檔』

何良棟編『皇朝経世文四編』

沈師徐・席裕福編『皇朝政典類纂』

中国第一歴史檔案館・北京大学澳門理工学院編『清代外務部中外關係檔案史料叢編 一中

英關係卷 第一冊・路鈇実業一』

王彦威・王亮編『清季外交史料』

故宮博物院明清檔案部編『清末籌備立憲檔案史料』

郵伝部編『郵伝部奏議類篇』

郵伝部編『郵伝部奏議類篇・続篇』

・各国政府関連記録

British Foreign Office Records (London The National Archives)

Consular Archives(FO228)

FO228/2522 Volume299(Soochow-Ningpo Railway).

FO228/2523 Volume300(Hangchow,Soochow,Ningpo Railway).

FO228/2524 Volume301(Shanghai-Ningpo Railway).

FO228/2525 Volume302(Shanghai-Ningpo Railway).

FO228/2493 Volume271A(Railways: Peping-Kalgan, 1905-1907,

Shanghai-Nanking, 1909-1913, Shanghai-Ningpo Railway, 1913-1914, Pauling

Shasi-Shingyi,1913).

FO676/255 Shanghai-Hangchow-Ningpo Railway.

Records of the Department of State relating to internal Affairs of China, 1910-29.

『交通部經管各項內外債說明書』

『交通史路政編』

『近代交通史全編』

『民国外交檔案文献匯覽』

『民国外債檔案史料』

『南京臨時政府檔案』

『中華民國外交史料彙編』

『中華民國外交史資料選編』

『中華民國史檔案資料匯編』

国立公文書館所蔵

『公文雜纂』

「帝国議會第 26 回 3 止」

「帝国議會第 27 回 4」

『任免裁可書』

明治 29 年,任免卷 15

明治 31 年,任免卷 11

早稲田大学図書館所蔵大熊重信關係資料,逋信大臣林有造『大東汽船合資会社命令書』(1898 年)

『日本外交文書』

第 43 卷第 2 冊

第 44 卷第 2 冊

『日本外務省外交資料館所蔵外務省記録』

1.7.10.雜「義和団事変ニ付帝国ノ利権獲得ニ関スル建言雜件」(全 2 冊)

1.7.3.15「滬杭甬鉄道關係雜纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム)」(全 4 冊)

1.7.1.5.14.1「郵伝部对正金銀行ノ部」(全 2 冊)

E.1.6.0.J.1.2「郵伝部借款關係(明治四十四年支那政府五分利付公債)」(全 2 冊)

『陸軍省大日記』

• 官報

『商務官報』

『外交報彙篇』

『光緒丁未(三十三年)政芸叢書』

『通商彙纂』

『通商公報』

『通信省年報』

• 雜誌

羅家倫編『江蘇』

墨悲編『江浙鐵路風潮』

南洋勸業會事務所編纂科編『勸業會旬報』

張繼編『民報』

『老上海』

『東方雜誌』

馮紫珊編『新民叢報』

• 新聞

*The North China Herald*

『大公報』(天津)

『交通官報』

『警鐘日報』

『民呼日報』

『民吁日報』

『申報』

『時報』

『新聞報』

• 個人記錄

Lo Hui-Min, (駱惠敏), *The Correspondence of G.E.Morrison*

王爾敏・陳善偉編『清末議訂中外商約交涉:盛宣懷往來函電稿』

上海圖書館編『上海圖書館藏盛宣懷檔案萃編』

上海圖書館歷史文獻研究所編『盛宣懷檔案名人手札選』

北京大學歷史系近代史教研室整理『盛宣懷未刊信稿』

夏東元編著『盛宣懷年譜長編』

王爾敏・吳倫霓霞編『盛宣懷實業函電稿』

王爾敏・吳倫霓霞編『盛宣懷實業朋僚函稿』

中國第一歷史檔案館藏『湯壽潛檔案』

盛宣懷『愚齋存稿』

汪康年『汪穰卿先生筆記』

張之洞『張文襄公全集』

近衛篤磨『近衛篤磨日記』

中村義『白岩龍平日記』

・その他史料

『江蘇省全圖』(上海商務印書館、1912年)

全浙鐵路有限公司編『商辦全浙鐵路有限公司報告』(商務印書館、1911年)

上海市工商業連合會編『上海總商會議事錄』(上海古籍出版社、2006年)

『中國鐵路全圖』(出版者不明、1900年)

參謀本部・陸地測量部・臨時則圖部『假製南支那十萬分一圖』上海17号「嘉興府 支那浙江省」(參謀本部、1910年)

『交通銀行借款ニ関スル沿革』(大藏省預金部、1928年)

滿鐵上海事務所調查室『江西、湖南、浙江三省ニ関スル文獻目錄 地誌・資源ノ部』(滿鐵上海事務所調查室、1939年)

東亞同文會編『支那省別全誌』第13卷「浙江省」(東亞同文會、1919年)

東亞同文會編『支那省別全誌』第15卷「江蘇省」(東亞同文會、1920年)

中國銀行總管理處經濟研究室編,小島幸治訳『支那對外借款契約彙纂』(東亞研究所編丁第2号C、1939年)

滿鐵北京公所研究室編『支那鐵道概論』(大空社、2004年版)

鐵道院運輸局編『支那之鐵道 大正五年一月改訂』(鐵道院運輸局、1916年)

- 鐵道院運輸局編『支那之鐵道 大正七年二月改訂』(鐵道院運輸局、1918年)
- 鐵道省運輸局編『支那之鐵道 昭和十二年三月改訂』(鐵道院運輸局、1937年版)
- 鐵道省運輸局編『支那之鐵道 昭和十三年十月改訂』(大空社、2004年版)
- 鐵道院管理部國際鐵道課『支那之鐵道』(鐵道院管理部國際鐵道課、1912年)
- 鐵道大臣官房外國鐵道調查課編『支那之鐵道 大正十一年十月改訂』(大空社、2004年版)
- 『清國福建浙江兩省內鐵道線路踏查報告書』(三井營業店重役會、1901年)
- 『浙江財閥』(南滿洲鐵道株式會社上海事務所、1929年)
- 『南支內河水運概況 其ノ一福建省ノ部』(東亞海運株式會社營業部企画課、1941年)
- 日清汽船株式會社『日清汽船株式會社三十年史及追補』(日清汽船、1941年)
- 日本銀行百年史編纂委員會編纂『日本銀行百年史』(日本銀行、1986年)
- 大藏省編『明治大正財政史』(經濟往來社、1959年)
- 武田晴人編『橫濱正金銀行』(丸善、2004年)
- 10587 「諸願伺屆留明治四十四年五月～大正元年十二月」
- 15062 「明治四十四年清國政府五分利付鐵道公債關係書類(郵傳部公債)一」
- 15063 「明治四十四年清國政府五分利付鐵道公債關係書類(郵傳部公債)二」
- 15183 「郵傳部公債之件」
- 15184 「郵傳部公債(重要)」
- 15439 「明治四十四年清國政府五分利付鐵道公債応募高及口數明細表」
- 15440 「明治四十四年清國政府五分利付鐵道公債応募申込」
- 15441 「明治四十四年清國政府五分利付鐵道公債払込報告明細表」
- 18442 「旧勘定説明書(整理第一部關係)」
- 橫濱正金銀行編『橫濱正金銀行史』(橫濱正金銀行、1920年)
- 橫濱正金銀行編『橫濱正金銀行史資料』(日本經濟評論社坂本經濟研究所、1976年)
- 東京銀行編『橫濱正金銀行全史』(東京銀行、1984年)

・選編史料

- 交通銀行七十五年編集委員會編『交通銀行七十五年』(交通銀行總管理處、1982年)
- 黃葦・夏林根編『近代上海地區方志經濟史料選輯』(上海人民出版社、1984年)
- 唐豪・吳景平編『上海總商會組織史資料匯編』(上海古籍出版社、2004年)
- 華中師範大學歷史研究所・蘇州市檔案館合編『蘇州商會檔案叢編』(華中師範大學出版社、

1991年)

交通銀行總管理處編『交通銀行同人錄』(交通銀行總管理處、1946年)

杭州歷史叢編編集委員會編『民国時期杭州』(浙江人民出版社、1992年)

王爾敏·吳倫霓霞編『清季外交因应函電資料』(香港中文大學中國文化研究所、1993年)

張俠等編『清末海軍史料』(海洋出版社、2001年)

中國史學會主編『辛亥革命』(上海人民出版社、1957年)

杭州文史研究會·民國浙江史研究中心·浙江圖書館編『辛亥革命杭州史料輯刊』(國家圖書館出版社、2011年)

浙江省辛亥革命史研究會·浙江省圖書館編『辛亥革命浙江史料選輯』(浙江人民出版社、1981年)

凌雲書房編集部編『中國分省地圖 1918年—1944年』(凌雲書房、1981年)

北京師範大學歷史系中國近代史組編『中國近代史資料選編』(中華書局、1977年)

宓汝成編『中國近代鐵路史資料:1863-1911』(中華書局、1963年)

宓汝成編『中華民國鐵路史資料』(中華書局、2002年)

## (2) 参考文献

· 英文(著者名アルファベット順)

著書

Cameron, Meribeth E., *The reform movement in China, 1898-1912*. London, Stanford University Press, Oxford University Press, 1931.

DesForges, Roger V., *Hsi-liang and the Chinese national revolution*. New Haven, Yale University Press, 1973.

Enatsu, Yoshiki, (江夏由樹), *Banner legacy: the rise of the Fengtian local elite at the end of the Qing*. Ann Arbor, Center for Chinese Studies, The University of Michigan, 2004.

Esherick, Joseph W., and Mary Backus Rankin, eds., *Chinese local elites and patterns of dominance*. Berkeley, University of California Press, 1990.

Hou, Chi-ming, (侯繼明), *Foreign Investment and economic development in China, 1840-1937*. London, Routledge, 2000.

Huenemann, Ralph William, *The dragon and the iron horse: the economics of railroads*

- in China, 1876-1937*. Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1984.
- Kan, Eduard, *The history of China's internal loan issues*. New York, Garland Pub., 1980.
- Kent, Percy Horace, *Railway enterprise in China: an account of its origin and development*. London, Edward Arnold, 1907.
- Lee En-han, (李恩涵), *China's quest for railway autonomy 1904-1911*. Singapore, Singapore University Press, 1977.
- Martin, Wilbur, C., *Sun Yat-sen, frustrated patriot*. New York, Columbia University Press, 1976.
- Min Tu-ki, (閔斗基); Philip A. Kuhn and Timothy Brook, eds., *National polity and local power: the transformation of late imperial China*. Cambridge, Mass., Council on East Asian Studies, Harvard University; Harvard-Yenching Institute, Distributed by Harvard University Press, 1989.
- Rankin, Mary Backus, *Elite activism and political transformation in China: Zhejiang Province, 1865-1911*. Stanford, Calif., Stanford University Press, 1986.
- Schoppa, R. Keith., *Xiang Lake: nine centuries of Chinese life*. New Haven, Yale University Press, 1989.
- Shen, Lyn-yu, *China's currency reform : a history survey*. Shanghai, Mercury Press, 1941.
- Sun, E-tu Zen, *Chinese railways and British interests, 1898-1911*. New York, King's Crown Press, 1954.
- Yeh, Wen-hsin, (葉文心) ed., *Becoming Chinese: Passages to Modernity and Beyond*. Berkeley, University of California Press, 2000.
- Young, Leonard Kenneth, *British policy in China, 1895-1902*. Oxford, Clarendon Press, 1970.
- 論文
- Ichiko, Chuzo, (市古宙三), "Political and institutional reform, 1901-11," in Jhon K. Fairbank and Kwang-ching Liu, (劉広京) eds., *The Cambridge History of China Volume 11. Late Ch'ing, 1800-1911, Part 2*. Cambridge, Cambridge University Press, 1980.

Kirby, William C., "Engineering China: Birth of the Development State, 1928-1937," in Yeh, Wen-Hsin, (葉文心) ed., *Becoming Chinese: Passages to Modernity and Beyond*, Berkeley, University of California Press, 2000.

・中文(著者名拼音順)

著書

陳度編『中国近代幣制問題彙編』(出版地不明、出版者不明、1932年自序)

陳暉『中国鐵路問題』(北京、生活・讀書・新知三連書店、1955年)

程舒偉『議會政治与近代中国』(北京、商務印書館、2006年)

楚双志『晚清中央与地方關係演變史綱』(北京、中共中央党校出版社、2006年)

郭孝義主編『江蘇航運史 近代部分』(北京、人民交通出版社、1990年)

漢猛德『漢猛德將軍視察中国国有鐵路報告』(台北、台湾學生書局、1970年版)

胡立人・王振華『中国近代海軍史』(大連、大連出版社、1990年)

李文耀『中国鐵路變革論 —19、20世紀鐵路与中国社会、經濟的發展—』(北京、中国鐵道出版社、2005年)

梁為楫・鄭則民編『中国近代不平等條約選編与介紹』(北京、中国廣播電視出版社、1993年)

羅玉東『中国釐金史』(上海、商務院書館、1936年版)

馬里千等編著,王學俊校『中国鐵路建築編年簡史(1881~1981)』(北京、中国鐵道出版社、1983年)

馬陵合『清末民初鐵路外債觀研究』(上海、復旦大學出版社、2004年)

馬陵合『晚清外債史研究』(上海、復旦大學出版社、2005年)

馬敏・朱英『辛亥革命時期蘇州商會研究』(武漢、華中師範大學出版社、2011年)

宓汝成『帝國主義与中国鐵路:1847-1949』(上海、上海人民出版社、1980年)[依田憲家訳『帝國主義と中国の鐵道』(龍溪書舍、1987年)]

沈曉敏『処常与求變 —清末民初的浙江諮議局和省議會—』(北京、生活・讀書・新知三連書店、2005年)

童隆福主編『浙江航運史 古近代部分』(北京、人民文學出版社、1993年)

王開璽『晚清政治新論』(北京、商務印書館、2006年)

王致中『中国鐵路外債研究, 1887-1911』(北京、經濟科學出版社、2003年)

- 謝彬『中国鉄道史』(上海、中華書局、1934年)
- 徐和雍等著『浙江近代史』(杭州、浙江人民出版社、1982年)
- 許毅等『清代外債史論』(北京、中国財政經濟出版社、1996年)
- 尹鉄『晚清鐵路与晚清社会變遷研究』(北京、經濟科学出版社、2005年)
- 俞辛焯『辛亥革命時期中日外交史』(天津、天津人民出版社、2000年) [俞辛焯『辛亥革命  
期の中日外交史研究』(東方書店、2002年)]
- 曾鯤化『中国鐵路史』(台北、文海出版社、1973年版)
- 張玉法『清季的立憲团体』(台北、中央研究院近代史研究所、1971年)
- 浙江省政協文史資料委員会編『浙江近現代人物録』(杭州、浙江人民出版社、1992年)

#### 論文

- 崔志海「論清末鐵路政策的演变」(『近代史研究』総第75期、1993年5月)
- 孔永松・蔡佳伍「晚清鐵路外債述評」(『中国社会經濟史研究』総第64期、1998年3月)
- 閔烈「浙路公司的集資本与經營」(『近代史研究』総第39期、1987年5月)
- 王笛「清末“新政”与挽回利權」(『四川大学学報』総第41期、1984年4月)
- 王爾敏「盛宣懷与中国実業利權之維護」(『中央研究院近代史研究所集刊』第27卷、1997年)
- 王先明・史春風「紳士在收回利權運動中的作用」(『山西大学学報』総第66期、1994年11月)
- 易惠莉「論浙江士紳与浙路廢約」(『近代中国 一經濟与社会研究一』、2006年)
- 朱馥生「孫中山《実業計画》的鉄道建設部分与湯寿潜《東南鉄道大計画》的比較」(『民国檔案』第1期、1995年2月)

・邦文(著者名五十音順)

#### 著書

- 飯島渉・久保亨・村田雄二郎編『シリーズ 20世紀中国史 1 中華世界と近代』、東京大学出版会、2009年)
- 飯島渉・久保亨・村田雄二郎編『シリーズ 20世紀中国史 2 近代性の構造』、東京大学出版会、2009年)
- 石井寛治編『日本銀行金融政策史』(東京大学出版会、2001年)
- 石井摩耶子『近代中国とイギリス資本』(東大出版会、1998年)

- 石川順『支那の鉄道』(鉄道生活社、1928年)
- 市古宙三『近代中国の政治と社会』(東京大学出版会、1977年)
- 王柯編『辛亥革命と日本』(藤原書店、2011年)
- 大里浩秋・孫安石編著『中国における日本租界:重慶・漢口・杭州・上海』(お茶の水書房、2006年)
- 大島与吉著,鉄道省運輸局編『満蒙の鉄道網 満蒙鉄道概観』(大空社、2004年版)
- 岡本隆司『近代中国と海関』(名古屋大学出版会、1999年)
- 岡本隆司・川島真編『中国近代外交の胎動』(東京大学出版会、2009年)
- 岡本隆司・吉澤誠一郎編『近代中国研究入門』(東京大学出版会、2012年)
- 小野川秀美『清末政治思想研究』(みすず書房、1969年)
- 加藤俊彦『本邦銀行史論』(東京大学出版会、1957年)
- 加藤俊彦『日本金融論の史的展開』(東京大学出版会、1983年)
- 川島真・服部龍二編『東アジア国際政治史』(名古屋大学出版会、2007年)
- 菊池貴晴『現代中国革命の起源 新訂』(巖南堂書店、1973年)
- 木畑洋一・秋田茂編著『近代イギリスの歴史 —16世紀から現代まで—』(ミネルヴァ書房、2011年)
- 久保亨編『中国経済史入門』(東京大学出版会、2012年)
- 黄東蘭『近代中国の地方自治と明治日本』(汲古書院、2005年)
- 国家資本輸出研究会編『日本の資本輸出 —対中国借款の研究—』(多賀出版、1986年)
- 湖北生『長江便覧』(松翠堂、1909年)
- 佐藤仁史『近代中国の郷土意識 —清末民初江南の在地指導層と地域社会—』(研文出版、2013年)
- 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)
- 高村直助『日本資本主義史論 —産業資本・帝国主義・独占資本—』(ミネルヴァ書房、1980年)
- 田中秀作『支那内陸水路航行権に就いて』(彦根高等商業学校、1941年)
- 田中比呂志『近代中国の政治統合と地域社会 —立憲・地方自治・地域エリート—』(研文出版、2010年)
- 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌 —電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容—』(日本経済評論社、2006年)

土屋健治編『講座現代アジア 1 ナショナリズムと国民国家』(東京大学出版会、1994年)

礪波護・岸本美緒・杉山正明編『中国歴史研究入門』(名古屋大学出版会、2006年)

遠山景直・大谷藤治郎編『蘇浙小観』(江漢書屋、1903年)

中井英基『張謇と中国近代企業』(北海道大学図書刊行会、1996年)

波形昭一『日本植民地金融政策史の研究』(早稲田大学出版部、1985年)

日台関係研究会編『辛亥革命100年と日本』(早稲田出版、2011年)

西村成雄『20世紀中国の政治空間 「中華民族的国民国家」の凝集力』(青木書店、2004年)

根岸侑『上海のギルド』(日本評論社、1951年)

坂野正高『近代中国政治外交史 —ヴァスコ・ダ・ガマから五四運動まで—』(東京大学出版会、1973年)

坂野正高等編『近代中国外交史研究』(岩波書店、1970年)

樋口秀実『日本海軍から見た日中関係史研究』(芙蓉書房出版、2002年)

樋口弘『日本の対支投資研究』(生活社、1939年)

土方晋『横浜正金銀行』(教育社、1980年)

馮青『中国海軍と近代日中関係』(錦正社、2011年)

藤岡喜久男『辛亥革命期の張謇 —《柳西草堂日記》読書亡羊の記—』(共同文化社、2008年)

星斌夫『大運河発展史 —長江から黄河へ—』(平凡社、1982年)

本野英一『伝統中国商業秩序の崩壊:不平等条約体制と「英語を話す中国人」』(名古屋大学出版会、2004年)

山本英史『清代中国の地域支配』(慶応義塾大学出版会、2007年)

山本英史編『近代中国の地域像』(山川出版社、2011年)

山本修平『支那に於ける鉄道利権と列強の政策』(山本修平、1917年)

山本進『清代財政史研究』(汲古書院、2002年)

山本進『清代社会経済史』(創成社、2002年)

吉澤誠一郎『愛国主義の創成 —ナショナリズムから近代中国をみる—』(岩波書店、2003年)

歴史学研究会編『国民国家を問う』(青木書店、1994年)

渡辺佐平『銀行』(新日本出版社、1971年)

論文

- 市来俊男「中国海軍の建設と日本海軍」(『軍事史学』第10巻第3号、1974年12月)
- 伊藤正直「1910-1920年代における日本金融構造とその特質(一)」(『社会科学研究』第30巻第4号、1979年2月)
- 井上勇一「錦愛鉄道をめぐる国際関係 一日露協商の展開と日英同盟の変質一」(『法学研究』第58巻第1号、1985年1月)
- 江夏由樹「旧奉天省遼陽の郷団指導者,袁金鎧について」(『一橋論叢』第100巻第6号、1988年12月)
- 大里浩秋「杭州日本租界について」(『神奈川大学人文学会誌』第149号、2003年6月)
- 岡本隆司「清末民国と塩税」(『東洋史研究』第58巻第1号、1999年6月)
- 加藤俊彦「横浜正金銀行史研究の動向」(『専修商学論集』第29号、1980年2月)
- 金子肇「政治制度の変遷と中央・地方関係」(飯島渉・久保亨・村田雄二郎編『シリーズ20世紀中国史 2 近代性の構造』、東京大学出版会、2009年)
- 岸田修「孫文の鉄道論」(藤井昇三,横山宏章編『孫文と毛沢東の遺産』、研文出版、1992年)
- 久保田裕次「日露戦後における日本外交と清朝の鉄道政策」(『日本歴史』第764号、2012年1月)
- 栗林幸雄「浙江鉄路公司研究についての覚書 一地域エリートの政治活動一」(『史峯』第10号、2004年2月)
- 栗林幸雄「英国公文書館調査報告」(『土浦日本大学高等学校紀要』第25号、2010年)
- 栗林幸雄「清末中国における鉄道建設の課題 一滬寧鉄道理事会議事録の整理と分析一」(『土浦日本大学高等学校紀要』第27号、2012年)。
- 斉藤寿彦「横浜正金銀行の本来の外国為替銀行化過程」(『三田商学研究』第28巻第5号、1985年12月)
- 斉藤寿彦「日清戦争以降における横浜正金銀行の外国為替業務の発展と信用」(『三田商学研究』第28巻第6号、1986年2月)
- 斉藤寿彦「外国為替・貿易金融機関としての横浜正金銀行の発展過程」(『千葉商大紀要』第39巻第4号、2002年3月)
- 佐々波智子「19世紀末,中国に於ける開港場・内地市場間関係・漢口を事例として」(『社

- 会経済史学』第 57 卷第 5 号、1992 年 1 月)
- 佐野実「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)
- 佐野実「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 卷第 4 号、2009 年 12 月)
- 佐野実「清末期杭州における日本の鉄道・水運事業」(『鉄道史学』第 29 号、2011 年 12 月)
- 佐野実「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)
- 佐野実「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 2011 年度研究助成論文、2013 年 7 月)
- 曾田三郎「20 世紀初頭における中国の鉄道資本 —鉄道利権回収運動との関連において—」(『アジア経済』第 20 卷第 5 号、1979 年 5 月)
- 平智之「日本帝国主義成立期、中国における横浜正金銀行」(『東京大学経済学研究』)第 25 号、1982 年 11 月)
- 田中正俊「『ミッチェル報告書』における中国綿業の生産・流通構造」(『中国近代経済史研究序説』東京大学出版会、1973 年)
- 千葉正史「清末立憲改革下における国家統合の再編と鉄道」(『史学雑誌』第 114 編第 2 号、2005 年 2 月)
- 永井算巳「江浙路事と清末の民衆」(『信州大学文理学部紀要』第 7 号、1957 年)
- 波多野善大「清末における鉄道国有勢力の背景」(『名古屋大学文学部研究論集(史学)』第 6 号、1957 年 3 月)
- 林原文子「津浦鉄道釐金局の廃止と復活 —袁世凱政権の経済政策の性格—」(『史林』第 78 卷第 2 号、1995 年 3 月)
- 平田康治「イギリス対華政策と中国政治の相互作用 —改革借款・駐華出先機関・協力政策、1911-14—」(『国家学会雑誌』第 123 卷第 1・2 号、2010 年 10 月)
- 馮青「日清戦後の清朝海軍の再建と日本の役割」(『軍事史学』第 42 卷第 2 号、2006 年 9 月)

藤井正夫「清末江浙における鉄路問題とブルジョア勢力の一側面」(『歴史学研究』第183号、1955年5月)

堀川哲夫「辛亥革命前の利権回収運動」(『東洋史研究』第21巻第2号、1962年9月)

松浦章「清末大東汽船会社の江南内河就航について」(『東洋学術研究所紀要』第24号、1991年3月)

山本英史「近代蘇州における競う社会の管理と郷村役」(山本英史編『近代中国の地域像』、山川出版社、2011年)

山下米子「辛亥革命の時期の民衆運動」(『東洋文化研究所紀要』第37冊、1965年3月)

柳基憲・栗原崇宏・王昊・趙世晨「中国における日本租界成立の背景と初期の都市形成：外交資料と現地調査から見る中国日本租界の形成と変遷(その1)」、同「(その2)」(『日本建築学会大会学術講演梗概集』F-1、都市計画、建築経済・住宅問題、2007年7月)

呂一民・徐立望「二十世紀初頭浙江省における社会再編 一辛亥革命時期の官僚、士紳と日本留学」(王柯編『辛亥革命と日本』、藤原書店、2011年)

#### Web ページ

「白地図、世界地図、日本地図が無料」<<http://www.freemap.jp/>>(2012年12月29アクセス)