



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	南京政権の鉄道建設と対外関係(上): 粵漢鉄道への日本の対応を中心に
Author(s)	萩原, 充
Citation	経済學研究, 34(4), 70-88
Issue Date	1985-03
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31670
Type	departmental bulletin paper
File Information	34(4)_P70-88.pdf



南京政権の鉄道建設と対外関係(上)

——粵漢鉄道への日本の対応を中心に——

萩 原 充

はじめに

本稿は、南京政権期(1927年～1937年)における鉄道建設を政府の経済建設ならびに諸外国の中国政策との関連のもとに論じ、その建設をめぐる日本と中国および欧米諸国との対抗関係を明らかにしようとするものである。南京政権期の経済建設に関しては、従来の否定的な評価¹⁾にかわって、最近では経済・産業の各分野、および政府の経済政策に関する実証研究が進められている²⁾。

これらの研究に共通する視点は、一つに、同時期の中国の経済発展に積極的評価を与えることであり、さらに、その経済政策が外国ならびに外国資本からの自立をめざしたものとみなす視点である。しかし、鉄道に限定していえば、この時期に至ってもなお建設にあたって巨額の資本を外国に求めざるをえない点、さらにその後続く日中戦争により、新設鉄道が国内の経済発展に与えた影響を確定できないという資料的制約もあり、この時期の鉄道建設とそれ以前の建設との質的差異を明確にできず、このことが南京政権期の鉄道に関する研究を困難にできたと考えられる。したがって、中国の鉄道に

- 1) 陳伯達『中国四大家族』(大金久展訳、創元社、1953年)、許滌新『官僚資本論』(山下龍三訳、青木書店、1953年)では、この時期の経済建設を欧米の独占金融資本の付属物である「官僚資本」の民族資本に対する圧迫過程＝国民経済の崩壊過程ととらえている。こうした見解は最近に至るまで続いており、たとえば、島一郎『中国民族工業の展開』(ミネルヴァ書房、1978年)においても、「幣制改革後英・米両国の『援助』のもとですすめられた経済建設運動も、官僚資本の存立基盤こそ強化したが、その圧迫によって民族工業はいっそう苦境に陥ったのであった。」(同上書7頁)とされている。官僚資本と民族資本とを機械的な対立関係のもとにとらえるのではなく、両者の国民経済への影響および外国資本への対抗関係の差異をふくめ広範囲な分析が必要であると考ええる。
- 2) 最近の研究のなかで製糸業については、奥村哲『恐慌下江浙蚕糸業の再編』、『東洋史研究』37巻2号、1978年)、同『恐慌前夜の江浙機械製糸業』、『史林』62巻2号、1979年)、重工業については、石島紀之「国民党政権の対日抗戦力—重工業建設を中心に—」(野沢豊・田中正俊主編『講座中国近現代史』6巻、東京大学出版会、1978年、所収)、関税政策に関し

ては、久保享「南京政府の関税政策とその歴史的意義」、『土地制度史学』86号、1980年)、同「1930年代中国の関税政策と資本家階級」、『社会経済史学』47巻1号、1981年)、その他の経済政策については、川井悟「全国経済委員会の成立とその改組をめぐる一考察」、『東洋史研究』40巻4号、1982年)、平野和由「南京政権の金融政策と中国三大銀行—1928～35年の動向を中心に—」、『中国近代史研究会通信』7号、1977年)、吉田恵子「恐慌下における南京国民政府の原棉政策」、『東洋史研究室報告<广大>』5号、1983年)、またこの時期の地方政権を対象としたものに、内田知行「閩錫山政権の財政整理事業—1930年代中国における軍閥地方割拠についての一考察—」、『一橋論叢』91巻6号、1984年)、同「1930年代における閩錫山政権の財政政策」、『アジア経済』25巻7号、1984年)がある。なお、研究史の詳細については、奥村哲「抗日戦争前中国工業の研究をめぐって」、『東洋史研究』35巻2号、1976年)、同「日本における中国近現代経済史研究の動向(Ⅱ)—資本主義関係の諸問題—」、『新しい歴史学のために』170号、1983年)を参照されたい。

関する日本の研究も大きく、創業期に関する諸研究³⁾、諸外国の鉄道利権に関する研究⁴⁾、鉄道労働運動の研究⁵⁾、の三つに分類され、南京政権期の鉄道については、日本ではほとんど論じられていないのが現状である⁶⁾。一方、中国では、同時期の鉄道建設を、欧米帝国主義国が投資によっていっそう植民地化をおし進めた所産とみる見解⁷⁾と、反対に、建設の好調な進展と、建設過程における欧米依存からの脱却を評価する見解⁸⁾の二つが並存し、欧米の研究にお

いても、同時期の鉄道建設をめぐる異なった評価が示されている⁹⁾。

ところで、南京政権期の鉄道建設を検討する際に、上述の研究とあわせて以下の二つの研究動向もまた考察の対象とすべきであろう。一つは、外国資本が中国に及ぼす経済波及効果に関する研究である。近年、外国資本の圧迫要因を過度に強調した過去の研究¹⁰⁾に対する批判のうえに、その積極的役割を論証しようという研究が進められ、従来からの「半植民地」概念に対する再検討を提起している¹¹⁾。もう一つは、南京政権期の経済建設を外交史的アプローチにより、諸外国との対抗関係のなかに位置づけようとする研究であり、今日、幣制改革の研究な

- 3) 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』183号, 1955年)、波多野善大「清末に於ける鉄道国有政策の背景」(『名古屋大学文学部研究論集, 史学』6号, 1957年)、永田元也「清朝末期の鉄道自主化政策と京張鉄道の建設」(『東洋研究』15号, 1967年)、坂野正高「馬建忠の鉄道論—1879年の二つの意見書」(『東洋文化研究所紀要』63号, 1974年)、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』20巻5号, 1979年)、野村享「淞滬鉄道に関する一考察」(『佐久間重男教授退休記念中国史・陶磁史論集』, 燎原, 1983年, 所収)。
- 4) 清水義汎「中国に於ける鉄道利権に関する一考察」(『明大商学論叢』40巻1号, 1956年)。
- 5) 石川忠雄「京漢鉄道罷業と陳獨秀」(『法学研究』31巻12号, 1958年)、高綱博文「中国鉄道労働運動の発展とその構造—『二・七』事件の基礎的考察」(『歴史評論』328号, 1979年)、古くは、山田盛太郎が『日本資本主義分析』において、「植民地における交通労働力群の事情は規定的な性質をも」つとして京漢鉄道争議に触れている。(同上書, 岩波文庫版, 178頁)
- 6) しかし、戦前には、「国策」の見地から多くの研究が存在した。代表的なものを列記すれば、吾孫子豊『支那鉄道史』(生活社, 1942年)、同『滿支鉄道発達史』(内外書房, 1944年)、伊澤道雄『開拓鉄道論』中巻(春秋社, 1938年)、檜崎敏雄『東亞交通論』(千倉書房, 1939年)、などである。これらの研究に共通する見解は、抗日態勢の強化をめざす蒋介石の鉄道建設をめぐる、欧米諸国(とくにイギリス)が利権争奪戦を再現しているとするものである。
- 7) 従来の代表的なものは、陳暉『中国鉄路問題』(新知書店, 1936年)、最近では、呉汝成『帝國主義与中国鉄路』(上海人民出版社, 1980年)、呉汝成は南京政権期の鉄道建設を、植民地利益を求める列強と反動統治を進める国民政府の結合の産物と評価している。(同上書, 292頁~293頁)
- 8) 主なものは、邱光甫『中国鉄路及其發展的趨向』

(自由出版社, 1950年)、凌鴻勛『中国鉄路志』(世界書局, 1963年)、同『中華鉄路志』(台湾商務印書館, 1981年)同「中国鉄路之建設」(薛光前主編『艱苦建國的十年』, 正中書局, 1971年, 所収)。一般に、中国側の研究が南京政権期の鉄道建設を否定的にみるのに対し、これらの香港、台湾の研究には明らかな過大評価がみられる。

- 9) たとえば、K. Cantlie, "Railway Construction in China and Its Effect on Recent History (1)(2)", *Eastern World*, Vol. 4, No. 5, 6, 1950. E-tu Zen Sun, "The Pattern of Railway Development in China", *Far Eastern Quarterly*, Vol. 14, No. 2, 1955. は概して南京政権期の鉄道建設に積極的評価を与えるのに対し、近年公刊された、R. W. Huenemann, *The Dragon and the Iron Horse: The Economics of Railroads in China 1876—1973*, Harvard Univ. Press, 1984. では、同時期の顕著な鉄道建設の進展を認めながらも、資金調達面での失敗を強調している。それゆえ、同書の多面的な分析にもかかわらず、南京政権期になぜ建設が進化したかについては依然として不明のまま残されている。
- 10) 代表的なものは、吳承明『帝國主義在中国的投資』(人民出版社, 1955年)。
- 11) 主なものを列記すれば、Chi-ming Hou, *Foreign Investment and Economic development in China 1840—1937*, Harvard Univ. Press, 1965. John K. Chang, *Industrial Development in Pre-Communist China*, Chicago, 1969. Arther N. Young, *China's Nation-Building Effort 1927—1937*, Stanford, 1971. メリクセトフ, 中島太一訳『中国における官僚資本』(アジア経済研究所, 1975年)、中島太一『中国官僚資本主義研究序説』(滋賀大学経済学部, 1970年)があ

どに一定の研究成果が示されている¹²⁾。

以上の研究に立脚しながら本稿では、南京政権期の鉄道建設がいかなる目的のもとに計画され、またどのような国際関係のなかで推進されたのかを明らかにすると同時に、鉄道建設が逆にいかなる国際環境を形成するに至ったのかという側面に焦点をあてていきたい。とりわけ、日本の鉄道建設への対応を検討することにより、欧米諸国が中国の統一と経済建設に対する援助を進めるなかで、日本だけがそれらに反対の姿勢で臨み、国際的に孤立していくという日中戦争直前の国際環境を描きだすのが本稿の課

る。前三者が外国資本の中国経済に対する刺激作用を強調するのに対し、メリクセツフは南京政権期の外国投資の減少が中国の経済発展を制約した点を強調しており、藤原貞雄「両大戦間期の中国と外国資本」(小野——一郎、吉信庸編『両大戦間期のアジアと日本』、大月書店、1979年、所収)も外国資本が中国の伝統的セクターを分解しえなかったとする点においてこれに近い。これに対し中島氏は、鉄道投資の経済に対する刺激の効果を認める一方(中島前掲書、73頁)、南京政権期にアメリカが交通建設の主体となったことを強調し(同上書、75頁)、日本およびイギリスの地位を凌駕したとされる(同上書77頁)。しかし、鉄道投資に関する限り、同時期のアメリカの投資は少ない。なお、鉄道の経済的效果に関しては、永田元也「中国における外国投資の経済的效果をめぐって—鉄道問題との関連から—」(『東洋研究』20号、1969年)、台湾には、張瑞徳「平漢鉄路と華北商業的發展(1905—1937)」(『史学評論』4期、1982年)がある。張は、鉄道が安価な外国商品の流入を促進することにより中国国民経済を植民地化したとする通説に対し、京漢鉄道を一事例とし、外国製品の流入が逆に伝統工業を強調した点、および鉄道が農産物市場を拡大した点をあげ、中国の国民経済へのプラスの作用を強調している。

- 12) 幣制改革に関する戦後の研究として、伊豫谷登士翁「世界恐慌下における幣制改革—1930年代中米関係の展開—」(『京都大学経済論叢』120巻3、4号、1977年)、野沢豊編『中国の幣制改革と国際関係』(東京大学出版会、1981年)がある。その他、経済建設と列国との関係については、伊豫谷「1930年代アメリカ銀政策の展開」(『京都大学経済論叢』121巻1、2号、1978年)、同「アメリカの対華棉麦借款と日本」(小野、吉信庸前掲書所収)、石島紀之「南京政権の経済建設についての一試論」(『茨城大学人文学部』紀要「文学科論集」11号、1978年)を参照。

題である。

なお、本稿では、同時期の鉄道建設の一事例として粵漢鉄道(武昌—広州)に対象を限定した。その理由は、当初より同鉄道が列強の利権争奪の舞台とされたように、南京政権期においても諸外国にとって重要幹線であったこと、したがって、日本も同鉄道に対し多大な警戒心を有していたこと、さらに南京政権にとっても、同鉄道建設は、対日抗戦力形成の観点¹³⁾から、他の鉄道にもまして急務とされたこと、などによるものである。

また、以下の分析に際しては、日本および中国側の資料に限定し、欧米諸国の政策立案過程ならびに外交折衝等に関しては、必要な範囲内で従来の研究に依拠するにとどめた。その意味で、1930年代中国をめぐる国際関係の一面に日本側から光をあてる点にあくまでも本稿の主眼があることを付記しておく。

I 予備的考察

(1) 南京政権期の鉄道

まず、南京政権期の鉄道建設状況と経営状態について概観する。表1は各時期の鉄道竣工距離を示したものである。満州国建国以前の各時期についても、比較の必要上、本部と東北部に分類した。ここに明らかなように、南京政権期はそれ以前の時期と比べて順調に建設が進行した時期ということがができる¹⁴⁾。とくに、満州事

- 13) 対日抗戦力との関係については、簡笙簣編『粵漢鉄路全線通車と抗戦的關係』(台湾商務印書館、1980年)がある。同書は粵漢鉄道が抗日戦争に果たした役割を高く評価しているが、それは、軍隊および抗戦物資の輸送、ならびに海外からの援助物資の国内搬入に貢献したという物質的側面に限定されている。こうした側面を軽視するのは誤りであるが、抗戦力の形成をいうならば、広く日中戦争の際の国際的な中国支援体制の確立を重視すべきと考える。したがって、粵漢鉄道と抗戦力の関係については、その建設の過程で形成された国際関係の分析が必要であろう。

- 14) なお、同時期の建設には、張学良の東北政権によ

表1 年度別鉄道竣工状況

(単位 km)

	総竣工距離	1年あたり 竣工距離	総竣工距離	1年あたり 竣工距離	総竣工距離	1年あたり 竣工距離
	中 国 本 部		中 国 東 北 部		中 国 全 土	
1881—1890	129.9	13.0	—	—	129.9	13.0
1891—1900	491.8	49.2	394.3	39.4	886.1	88.6
1901—1911	5,076.0	461.5	2,722.8	247.5	7,798.8	709.0
1912—1921	1,850.5	185.1	665.8	66.6	2,516.3	251.6
1922—1931	578.7	57.9	2,401.6	240.2	2,980.3	298.0
1928—1937	3,592.6	359.3	4,587.8*	458.8	8,180.4	818.0
	中 華 民 国		満 州 国			
1932—1937	3,459.3	576.6	3,829.6	638.3		
1938—1945	A 1,745.9**	218.2	3,025.7	378.2		
〃	B 1,306.6	163.3				
1946—1949					269.2	67.3
1950—1981					27,319.9	853.7

資料) 『中国鉄道建築編年簡史』(中国鉄道出版社, 1983年), 178頁～222頁より作成。

注1) 外国経営鉄道を含む。ただし、台湾の鉄道は含まれない。

2) 北寧鉄道(北京—奉天)に関しては山海関以東を中国東北部、以西を中国本部に入れた。

3) 時期区分については、1881年の唐胥軽便鉄道の開通以来10年を1区分とした。但し、一部を民国成立(1912年)に対応させるため調整した。1928—1937は南京政権期、1932年に満州国建国、1938—1945は日中戦争期、(Aは重慶政権支配地区、Bは日本占領地区を示す。)1946—1949は国共内戦期、1950—1981は中華人民共和国の時期。

* 満州国成立以前(1928—1931)の竣工距離758.2kmと満州国建国以後の竣工距離の両方を含む。

** 筑波成『帝国主義と中国鉄路』では3,000kmとなっている(348頁)。

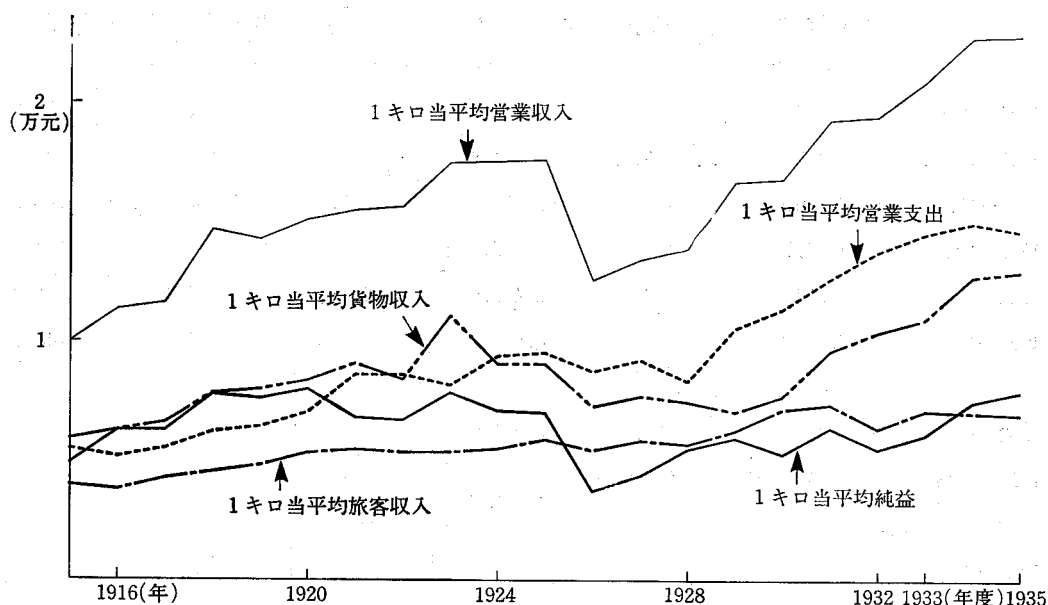
変以降(1932年～1937年)は、満州国の建設実績には及ばないものの、顕著な発展を示している。

図1は、国有鉄道の経営状態に関する指標をグラフで示したものである。ここから以下の三点が確認されよう。第一に、1920年代後半に経営が極度に悪化していることである。収入の急激な減少に反して支出は高位を保ち、そのため

る建設が含まれる。これは日本の満州経営との関連において重要であるが、本稿では対象を中国本部に限定する関係上、ふれていない。東北政権による鉄道建設に関しては、尾形洋一「東北交通委員会と所謂『満鉄包囲鉄道網計画』」(『史学雑誌』86巻8号, 1977年)を参照。

純益が減少している。第二に、1930年代には一定の回復傾向がみられること、さらに第三には、この回復は主に貨物収入の伸びによるものであることである。総じて、南京政権成立以後数年のうちに鉄道経営が好転したとってよい。1920年代後半の経営悪化は、軍閥混戦および北伐による交通途絶、さらに各軍閥による鉄道私物化と放漫経営によるものである。1930年代初頭の純益の停滞は、世界恐慌の影響と東北部の喪失による輸送量の減少が招いたものであろう。しかし、こうした特殊な状況の他に中国の鉄道経営を圧迫するいくつかの要因が内在しており、南京政府はこれらの解決のために以下

図 1 中国国有鉄道の営業収支動向



資料) 満鉄調査部『支那交通統計集成(鉄道編)』(1939年)17頁～33頁より作成。

注) 1933—1935年度は同年7月より翌年6月までの数値を示す。

の二点にわたる鉄道政策をおこなった。

第一に、政府の各鉄道への権限が強化され、各鉄道間の統一が進められたことである。従来より中国の鉄道は特定国との借款関係により、各路線ごとに管理局が設置され、それぞれが独立した管理運営をおこなっており、このことが営業費の4分の1を占めるほどに総務費を増大させ¹⁵⁾、多数の冗員、管理の非効率¹⁶⁾とあわせて営業支出を増大させる要因となっていた。また各路線間で、路線勾配、軌条重量、橋梁載重量等の規格が異なることもあり、相互の連絡輸送が困難であった。1928年に従来の交通部より鉄道行政が分離されて新たに鉄道部が設置され、これ以降、鉄道部が全国鉄道の管理機関と

して各鉄道管理局の併合を進め¹⁷⁾、部内に「連運処」を設け各鉄道間の連絡輸送を推進する一方、各鉄道局に対し、人員整理、支出項目の認可等につき広範な権限をもつことになった¹⁸⁾。

第二に、運賃体系の改善がなされたことである。従来からの割高の運賃に加え¹⁹⁾、1920年代には軍閥が軍費捻出のため各種の付加税を課したほか、鉄道沿線に徴税機関を濫設したため、

17) 1932年に鉄道法が制定され、鉄道国有主義と政府の民営鉄道に対する監督の原則が確立した。各鉄道管理局の併合については、1928年に株萍鉄道管理局が湘鄂鉄道管理局に、1936年には道清鉄道管理局が平漢鉄道管理局にそれぞれ併合されている。また粵漢鉄道全通後は各段の管理局を統一し、粵漢鉄道管理局が設置された。

18) 国民党中央党部国民経済計画委員会『十年來之中国経済建設』(1937年、復刻、学海出版社、1971年)、81頁。

19) 貨物運賃は貨物負担能力に応じて決められるのが通例であるが、中国ではこれが無視された結果、農産物にとって過重な運賃負担となり、加えて、十分な遠距離通減法がとられていないため、運送範囲が限定された。(マンテル前掲書、42頁～56頁)

15) 陳暉前掲書、121頁。

16) 情実採用、局長の異動に伴う人事の混乱、職員のエド育訓練の不足および管理者の管理能力の欠如などが鉄道経営の著しい非効率と技術の未熟を招いたとされる。(マンテル『中国国有鉄道調査総報告』、版元不明、1930年、74頁～133頁)

表2 中国国有鉄道貨物輸送状況

	製造品	%	鉱産品	%	農林 牧畜産品	%	その他	%	総計	%
(I) 品目別貨物輸送量 (単位 万トンキロ)										
1916—1920平均	38,630	11.2	138,413	40.2	126,297	36.7	40,994	11.9	344,335	100.0
1921—1925平均	51,633	11.5	129,985	42.9	135,596	30.1	70,067	15.6	450,221	100.0
1931	71,026	15.9	177,246	39.8	109,157	24.5	88,318	19.8	445,747	100.0
1932	64,584	14.5	202,876	45.5	95,413	21.4	82,788	18.6	445,661	100.0
1933	65,746	13.8	206,347	43.3	100,649	21.1	104,353	21.9	477,095	100.0
1933年度	64,059	12.3	244,773	47.0	114,669	22.0	97,141	18.7	520,641	100.0
1934 ㄨ	77,846	12.4	293,207	46.8	152,499	24.3	103,148	16.5	626,700	100.0
1935 ㄨ	87,809	13.5	303,043	46.7	138,160	21.3	119,868	18.5	648,880	100.0
(II) 品目別貨物輸送収入 (単位 万元)										
1931	2,002	25.5	2,355	30.0	2,764	35.2	729	9.3	7,846	100.0
1932	1,867	24.3	2,745	35.7	2,358	30.6	723	9.4	7,694	100.0
1933	1,739	22.5	2,524	32.6	2,419	31.3	1,049	13.6	7,731	100.0
1933年度	1,715	21.2	2,886	35.8	2,691	33.3	777	9.6	8,071	100.0
1934 ㄨ	2,165	22.8	3,169	33.4	3,259	34.4	893	9.4	9,486	100.0
1935 ㄨ	2,468	25.2	3,261	33.3	2,996	30.6	1,077	11.0	9,803	100.0

資料) (I) は嚴中平等編『中国近代経済史統計資料選輯』(科学出版社, 1955年), 212頁。

(II) は『支那交通統計集成(鉄道編)』, 192頁～207頁より作成。

注1) その他には, 政府用品および鉄道関連材料が含まれる。

2) 1933—1935年度は同年7月より翌年6月までの数値を示す。

貨物運賃は法外に高められ, 水運との競争に敗れて輸送量は減少し, 結果的には図1にみるような貨物収入の減少となっている。これに対し政府は, 釐金およびそれに類する税金の撤廃とあわせて²⁰⁾, 各路線間の貨物運賃の統一を進め, 特定品目に対する割引運賃の設定を指導する一方²¹⁾, 荷主の危険負担を軽減するために負責運送を開始した。また, 旅客運賃についても,

主要鉄道の基本運賃率の統一とその引下げをはかっている²²⁾。こうした運賃政策がとりわけ貨物輸送量の増大をもたらし, 特に鉱産品は表2にみられるように著しい伸びを示している。

以上の政府の鉄道政策により, 各鉄道の経営状況は, 収益を国家歳入中の国有事業収入へ繰

企業による国内品) に対し割高の運賃率を適用し, 国内産業の保護に努めた。(上海鉄道省弁事処『南京政府治下の支那鉄路』, 1931年, 79頁～94頁)

22) 鉄道部は1929年, 主要鉄道の三等旅客運賃を1キロ当たり1分7厘に決定し, (『支那鉄道運賃の史的分析』, 『外国鉄道調査資料』8巻4号, 1934年, 229頁), 1935年にはこれを1分5厘に引下げた。(伊澤前掲書, 264頁)

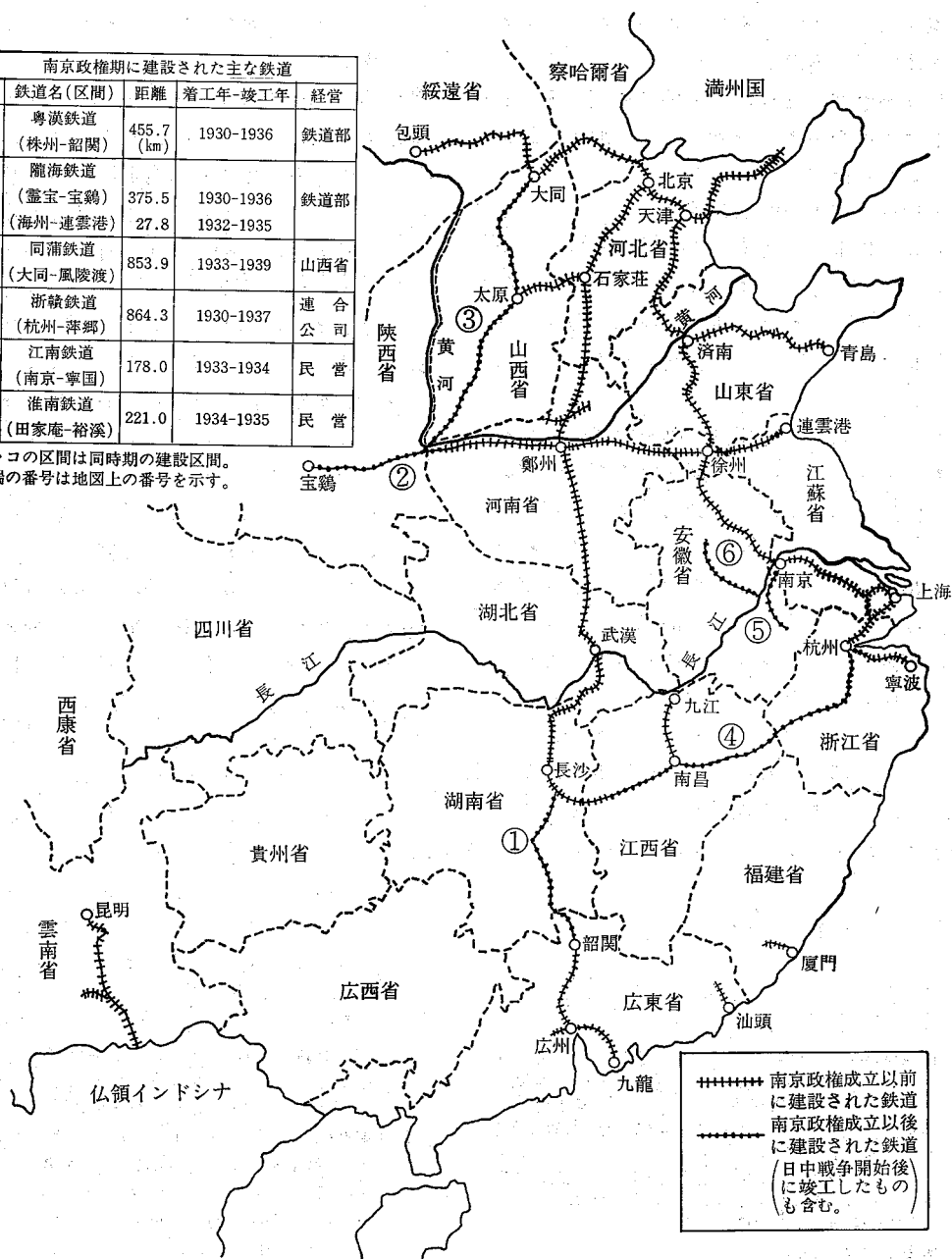
20) 1930年, 国民党第三次四中全会で決定され, 翌年1月より施行された。

21) この時期には農産物に対して割引運賃が拡大された。(張公権『十年来的中国鉄道建設』, 『十年来之中国』, 中国文化建设協会, 1937年, 所収, 282頁)。さらに鉄道部は外国品(輸入品ないし外国

図 2 中国鉄道地図 (1881—1937)

南京政権期に建設された主な鉄道				
鉄道名(区間)	距離 (km)	着工年-竣工年	経営	
① 粵漢鉄道 (株州-韶関)	455.7	1930-1936	鉄道部	
② 隴海鉄道 (靈宝-宝鶏)	375.5	1930-1936	鉄道部	
③ 同蒲鉄道 (大同-風陵渡)	853.9	1933-1939	山西省	
④ 浙贛鉄道 (杭州-萍郷)	864.3	1930-1937	連 合 公 司	
⑤ 江南鉄道 (南京-寧国)	178.0	1933-1934	民 営	
⑥ 淮南鉄道 (田家庵-裕溪)	221.0	1934-1935	民 営	

カッコの区間は同時期の建設区間。
左端の番号は地図上の番号を示す。



り入れるまでに好転し、内外債の償還が可能となったのである。鉄道部内には債務整理委員会が設置され、1934年を契機に中国に有利な条件で各鉄道債務の整理をおこなっていくが²³⁾、こうした債務整理の進捗は、中国の鉄道公債の欧米での市価を高め²⁴⁾、停滞していた欧米の鉄道投資意欲を刺激することとなった。このなかで南京政府は大規模な鉄道建設計画を立案し、後述の義和団賠償金の返還金を利用するほか、数度にわたり鉄道建設公債を発行し、国内主要銀行に引受させ、また同公債を担保に外国から材料借款を得ることにより新線建設を進めていったのである。

最後にこの時期の主要建設路線を列記すれば、地方鉄道の同蒲鉄道、浙贛鉄道²⁵⁾、国有鉄道の粵漢鉄道未完成部分、隴海鉄道延長線などがある。図2から明らかなように、過去の鉄道が華北を起点とした南北縦貫線、もしくは港湾から内陸にのびる路線が主であったのに対し、南京政権期はさらに奥地への横断鉄道、ならびにこの横断鉄道と既設鉄道との連結が重視されている。この傾向は、沿岸地帯と奥地を連結することにより国防体制を強化しつつある証左と考えられるが、粵漢鉄道もまた、この要請にもとづき完成が急がれたのである。

(2) 粵漢鉄道の沿革

粵漢鉄道の沿革は、1898年に湖広総督張之

洞、鉄道大臣盛宣懷らが中心となり、清朝政府から同鉄道敷設の許可を受け、株式募集に乗り出したことから始まる²⁶⁾。しかし、予定した資金が集まらないため、同年、アメリカの華美合興公司(The American China Development Co.)との間に借款契約を締結し、同公司に対し、粵漢鉄道の建設と借款期間中の管理、営業を託すことになったが、本線の建設が進まないまま、利権回収運動の高揚に伴い、1905年、同公司との契約は破棄され、それ以降は、沿線各省(湖北省、湖南省、広東省)が、それぞれ自省内の鉄道を自省の資金をもって建設することに決定された²⁷⁾。ところが、商工業の発達した広東省は別として、湖北省および湖南省は資金不足に陥り、両省は再び外国から借款を仰ぐことになり、一旦成立した英、仏、独との間の共同借款にアメリカが参加を要請したために、遅れて1911年に4ヶ国との間に湖広鉄道借款契約が締結された。これ以降、湖北省、湖南省部分は湖広鉄道²⁸⁾の一部として四国借款団の資金により建設が進められる一方、広東省では省内資本をもって独自に建設がなされることになるが、両者ともに路線の一部を完成させたのち、第一次大戦中の欧米の資金募集難と中国国内の政局不安により工事は中断され、中間の未完成部分456kmが残されたまま1920年代を迎えることになる。ちなみに、湖北、湖南両省の開通部分は国有鉄道の湘鄂段、広東省部分は広韶段と称し、両者に管理局が併設されている²⁹⁾。な

23) 鉄道債権整理については、足田康行「1930年代前半の日本の対中経済政策の一側面—債権整理問題を中心に」(野沢豊編前掲書所収)。鉄道部は利子の削減、複利の免除、元本の減額、償還期間延期の外資整理四原則により整理にあたった。当時のアメリカの銀購入政策による銀価上昇も銀本位制国中国にとっては債権整理に有利に作用した。(足田前掲論文、352頁)

24) 陳暉前掲書、89頁。

25) 同蒲鉄道は閻錫山の山西省10ヶ年建設計画の一環として建設されたもので、鉄道部とあくまで対抗しながら省営を貫いた。一方の浙贛鉄道は、鉄道部、浙江省、江西省、上海銀行団の共同出資により設立された「浙贛鐵路連合公司」が建設にあたった。したがって両者は公営鉄道に分類され、国有鉄道会計等には含まれない。

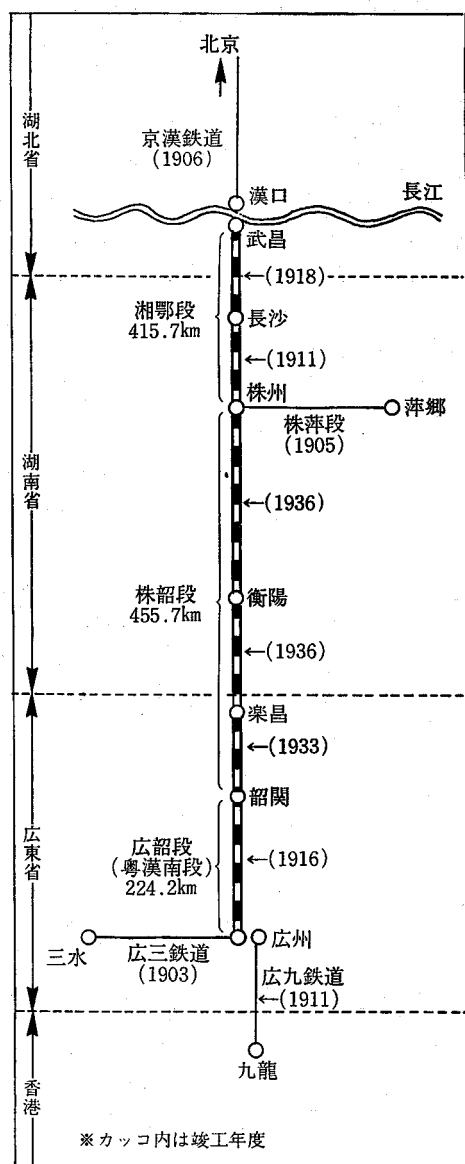
26) 漢陽製鉄所の経営者でもある盛宣懷がその製品市場を求めるために鉄道建設を進めていった過程については波多野前掲論文を参照のこと。なお、創業期については、肯徳(Kent)著、李抱宏等訳『中国鐵路發展史』(三聯書店、1958年)11章、宓汝成編『中国近代鐵路史資料』(全3冊、中華書店、1963年)3章6節、5章2節、6章4節、7章2節、3節、参照のこと。

27) 湖南省における鉄道会社の設立と資金の募集については曾田前掲論文を参照されたい。

28) 粵漢鉄道(武昌—宜昌)と川漢鉄道(広水—荊州)の総称。

29) ちなみに広韶段は1933年の路線延長にともない粵漢南段と改称した。

図3 粵漢鉄道路略図



お、中間の未完成部分は株韶段と称される。
(図3参照)

さて、以上のような粵漢鉄道創業期において、日本はどのように関与したのであろうか。1907年に日本の泰生洋行が、資金募集難に陥った湖南省に対し資金融通を申し込んでいるが、こ

れは実現していない³⁰⁾。しかし、湖北省に対しては、早くから測量技師を派遣し、湖南省などの残りの線区についても、技師派遣を日英両国で分担する旨を張之洞に確約させている³¹⁾。これは、後年の工事請負への参入を狙った布石と考えられるが、実際に、1909年、英、独、仏3ヶ国と清国との間に借款契約が成立すると同時に、日本では有力資本家により結成された日清起業調査会が母体となり³²⁾、粵漢鉄道建設工事請負を目的とする組織設立が決議される³³⁾。やがて、これは、当時、同鉄道工事の共同請負を申し入れていたイギリス商社の要請もあり、同年8月、日本で最初の対中国投資機関である東亜興業株式会社の設立へと続いていく。その後日本側は張之洞に対し、工事請負をめぐって交渉をおこなっていくが確約を得るまでには至らず³⁴⁾、その間、アメリカの共同借款への加入をめぐって各国間の紛糾が続き、最終的な契約成立が遅れたことは周知のとおりである。

結局、張之洞は契約成立を待たずに病を得て死去し、日本の張に対する個人的接触も水泡に帰すことになる。その後は、清国政府(郵伝部)に対する直接運動の必要性が叫ばれるが³⁵⁾、日本側は、官民ともに積極的な動きを示したとはいえない。東亜興業とイギリス商社との共同工事請負については、イギリス側の都合により不成功におわり、また、先のアメリカの借款団への割込みの際に、フランスから三井に対し借

30) 『日本外交文書』40巻2冊、634頁、「粵漢鉄道湖南線経営ノ進行状況ニ関シ報告ノ件」(1907年9月2日)。

31) 同上書、629頁、「粵漢鉄道湖南線敷設資金調達並技師聘用ニ関シ報告ノ件」(1907年2月2日)。

32) 日清起業調査会とは、1907年4月に、渋沢栄一、近藤康平、益田考、大倉喜八郎が中国の経済事業の調査を目的として設立したもので、特に、鉄道工事の請負ならびに各種事業への借款の実現を図った。(『東京経済雑誌』1505号、1909年、37頁)

33) 『日本外交文書』42巻1冊、792頁、「粵漢鉄道工事請負ノ機関組織ニ付決議ノ件」(1909年6月7日)

34) 同上書、819頁、「粵漢鉄道工事請負ニ関シ小田切正金取締役張之洞ト交渉ノ件」(1909年8月4日)。

35) 同上書、829頁、「張之洞死後ニ於ケル鉄道工事請負ニ関シ注意方ノ件」(1909年10月9日)。

款団加入の要請があったにもかかわらず、日本側は実現可能性に対する懸念を表明するだけにとどめている³⁶⁾。

しかし、他の鉄道への投資は、1911年を契機に活発になっている³⁷⁾。東亜興業は南潯鉄道(南昌—九江)に対する借款により江西省に地歩を築く一方、政府は南昌—杭州線および南昌—潮州線からなる華南鉄道の建設を計画し、勢力範囲を福建省にまで拡大しようとするが、これはイギリスの妨害にあり実現していない。他方、大倉組も安徽、浙江両省における鉄道利権の獲得をはかり、滬杭甬鉄道(上海—寧波)を担保とする借款をおこなうが、同鉄道に利権を有するイギリスの抗議を招き、この借款は短期間のうちに全額償還されている³⁸⁾。

要するに、日本は、対中国投資の不確実性のために、たとえば東亜興業の投資の半分が大蔵省預金部資金をはじめとする国家資金を資金源としている関係もあり³⁹⁾、投資鉄道が国策的見地より決定され、その限りでイギリスと対立していったといえる。日英同盟下の相互協力を謳文句に粵漢鉄道を舞台として日英協調をはかった初期に対して、1911年以降は、日本が利権獲得の狙いを鮮明にするなかで、イギリスの利害と抵触する結果となり、このことが、以後、日本の粵漢鉄道への関与を困難とする要因となったのである。

Ⅱ 建設への胎動—1920年代—

次に、1920年代の粵漢鉄道をめぐる内外の状

- 36) 同上書、805頁、「仏人『カーン』等ヨリ三井宛清国借款ニ日本ノ加入勧誘ニ関シ問合ノ件」(1909年6月25日)。
- 37) この時期の一時的な金融緩慢が投資を刺激した要因であることも無視できない。(高村直助『日本資本主義史論』、ミネルヴァ書房、1980年、142頁)
- 38) 東亜研究所『日本の対支投資』(上)(復刻、原書房、1974年、原本は1927年)、486頁。
- 39) 池上和夫「中国借款の一形態—大蔵省預金部の海外事業活動—」(『一橋論叢』71巻6号、1974年)、42頁。

況をみることにする。1920年に中国に対する共同投資機関として新四国借款団が組織されるが⁴⁰⁾、同借款団による鉄道借款は中国側の反対もあり、一度も実現することはなかった。1920年代の鉄道竣工距離についても、表1にみられるように中国本部ではわずかであり、この事實は、軍閥混戦による建設主体の欠如および鉄道投資に対する列国間の相互牽制を物語っている。この時期、粵漢鉄道は未完成のまま工事再開に至らず⁴¹⁾、湖広鉄道借款も元利金の償還が中断されている。

しかし、1920年代も後半になると、以上の状況に変化が生じる。第一に、イギリスを中心とした欧米諸国の中国民族運動への対応が、従来の強圧的姿勢から協調的なものへと転換し、しだいに中国の統一と建設を支持する政策をとるようになったことである⁴²⁾。第二に、民族運動によって覚醒した地方省民が自省の経済建設に意欲を示すようになったことである。とくに、18ヶ月にわたる省港スト(対香港封鎖)を経験した広東省においてこの動きが顕著であった。第三に、1927年の南京国民政府の成立により、中国に一応、統一国家の出現をみることであり、強力な建設計画の立案ならびに遂行が可能となったことである。

以上の三者の動きが絡み合い、1930年代の粵

40) 新四国借款団については、明石岩雄「新四国借款団に関する一考察」(『日本史研究』203号、1979年)、平野健一郎「西原借款から新四国借款団へ」(細谷千博、斎藤真編『ワシントン体制と日米関係』、東京大学出版会、1978年、所収)、三谷太一郎「ウォール・ストリートと極東—ワシントン体制における国際金融資本の役割—」(『中央公論』1975年9月号)を参照。

41) ただし、1921年に湘鄂段の工事再開が決定されたらしいが(黄露如「对于粵漢鐵路湘鄂段繼續建築之感言」、『鐵路協會會報』、10巻9冊、1921年)、その後工事着手に至った形跡はない。

42) イギリスの対中国政策の転換については、河合秀和「北伐へのイギリスの対応—『クリスマス・メッセージ』を中心として—」(細谷千博、斎藤真編前掲書所収)、木畑洋一「1930年代におけるイギリスの東アジア認識」(藤原彰、野沢豊編『日本ファシズムと東アジア』、青木書店、1977年、所収)をみよ。

漢鉄道全通への起動力となっていく。

(1) イギリスの動向

イギリスの対中国政策の転換のひとつを義和団事件賠償金⁴³⁾の返還方法にみる事ができよう。義和団賠償金の中国への返還については、すでに1908年にアメリカがおこなっており、主に教育方面の投資により中国人の対米感情の面に好影響を与えていた。イギリスもこの先例にならい、1925年に中国賠償金運用令(China Indemnity Application Act)を公布し、1922年以降の賠償金の受取りを停止し、中国賠償基金と呼ばれる新基金への繰入れを開始した。しかし、返還方法ならびに使途についてイギリス国内、および英中間に対立が生じ⁴⁴⁾、1930年によく両国間に協定が締結される。その協定内容は以下のとおりである⁴⁵⁾。

第一に、使途については、返還金の大部分を基金として鉄道建設をはじめとする生産事業に投資をおこない、完成後にそこから得られる収益を教育事業に充当することになった。第二に、輸入建設材料に関しては、イギリス製品の使用が義務づけられ、ロンドンに材料購入委員会⁴⁶⁾が設置された。第三に、資金配分に関しては、過去の賠償基金の全額と将来の返還金の半分が材料購入委員会に置かれてイギリスでの材料購入に使用され、将来の残りの半分は中国に置か

れた賠償金理事会⁴⁷⁾に配分され、中国国内での材料購入ならびに工事費にあてられることに決められた。

しかし、この協定内容は、構成員の単独借款を禁止した新四国借款団の精神に反する面も持っていた。たとえば上述の協定には、投資先の鉄道に関してはイギリスの経済的利益と特に関係の深い鉄道であること、さらに鉄道以外の事業についても、返還金を担保とする借款により材料を購入する場合は、すべてイギリスより購入すること、という条文が存在しており⁴⁸⁾、明らかにこの返還協定にはイギリスの利害が反映していた。材料供給をイギリスが独占することについては、新四国借款団の英国銀行団代表である香港銀行(Hongkong and Shanghai Banking Co.)会長のアディス(Charles Addis)も反対の立場を示している⁴⁹⁾。しかし、世界恐慌下の当時において、中国での鉄道建設はイギリスの重工業製品の市場を拡大するであろうとの期待が産業界に根強く、政府も1930年代初頭には国際連盟を媒介とする中国援助を積極化し、鉄道建設の意義を重視するに至った。こうして、香港と長江中流域を結ぶ粵漢鉄道が、返還協定にいうイギリスの経済的利益と特に関係の深い鉄道としてクローズ・アップされたのである。

(2) 地方省民の動向

南京政権成立直後の1928年に、広東省、湖南省がそれぞれ政府に意見書を提出している。広東省政府の意見書は、粵漢鉄道の経営は官民合同でおこない、総工費の半額は民間の出資により鉄道銀行を設立し、広韶段を担保に紙幣を発

43) 総額は元利金合計で9億8,224万海関両(約1億4,700万ポンド)。39年間の年賦払とされたが、第一次大戦中および世界恐慌期に支払猶予の措置がとられたため、1946年が完済年限となった。

44) 中国は無条件返還を主張したが、イギリスは軍閥による私腹の恐れを理由にこれに反対した。イギリス国内では使途をめぐる、教育にのみ使用すべきとする労働党に対し、保守党は教育と実業の両面に対する投資を主張した。(王樹槐『庚子賠款』、中央研究院近代史研究所〈台北〉、1974年、444頁)

45) 東亜研究所『列国の団匪賠償金処分状況』(1941年)、26頁、金井清「団匪賠償金の返還と鉄道投資」(『帝国鉄道協会会報』32巻10号、1931年)、10頁。

46) イギリスにおける材料購入機関として設置されたもので、委員長は国民政府駐英公使が兼任した。

47) 中国国内での返還金の管理、配分のために組織された機関で、行政院に直属する。国民政府が選出する15人の委員のうち、10人は中国人、5人がイギリス人とされた。

48) 上沼健吉「粵漢鉄道の完成に就て」(『外交時報』754号、1936年)、142頁。

49) 王樹槐前掲書、461頁。

行してまかない、不足分は政府による付加税、および公債発行をもって補てんするというものである⁵⁰⁾。他方、湖南省政府は、武漢政治分会⁵¹⁾に対し、粵漢鉄道の建設ならびに経営は中央政府によってなされるべきであるとした要請文を提出するが⁵²⁾、これらの要請に対し、武漢政治分会は、資金捻出方法として義和団賠償金の返還金を用いることを提案している⁵³⁾。他方、漢口総商会(資本家の連合組織)も、イギリス下院議会に対し、返還金の全額を粵漢鉄道にあてる旨を要請するなど産業界も活発な動きを示すが⁵⁴⁾、先の広東省政府は、返還金の使用については反対の態度を示している。

広東省が何故反対したのかを考える際に見落してはならない事実がある。それは、この時期、香港総督が広東省に対し接近をはかっていることである。総督は省港ストにより香港が大きな打撃を被った反省に立ち、積極的に広東省当局との親善を試み、1928年には広東を訪問している。その際、総督は広韶段と広九鉄道(広州—九龍)を連結することを条件に、広東省に対し、借款を供与することを提案したとされている⁵⁵⁾。広韶段と広九鉄道の連結は、香港側がかねてより熱望していたものである。広州市内で

終着駅が分離している両鉄道を連結することにより、水運との競争のあおりで欠損を続けていた広九鉄道の収益増をはかり、あわせて広州と香港との結びつきを強めることにより香港の繁栄を維持しようというのが香港側の狙いであった。しかし、この計画に対し広州の商工業者は、両鉄道の連結により広東省の物資が広州を素通りして香港に運搬されることが予想され広州の繁栄が失われる、との理由により反対運動をおこしてゆく。南京政府も事態を重視し、香港側との折衝にあたった一部の省政府委員に対し、招電を発して上京を命じ⁵⁶⁾、結局、香港側の提案はこれ以後問題にされることはなかった。こうしたいきさつもあり、広東省民は、義和団賠償金の返還金を用いることについては、広韶段と広九鉄道の連結をその交換条件とされることを強く警戒し、それゆえ反対運動を起こしたと考えられる。

それでは、広東省政府が意図したような民間資本の募集が、広東省内ではたして可能であったのだろうか。残念ながらこれに言及した史料は見当たらない。しかし、当時の広韶段の営業不振を考えるならば、募集したとしても、資本は創業当時のように集まらなかったと思われる。事実、これ以降、広東省政府の建設計画に関する史料はない。そして、これ以降、建設の主体となっていくのは、1928年に組織された鉄道部である。

(3) 南京政府の動向

鉄道部の初代部長は、孫父の子息にあたる孫科である。孫科は就任後、大規模な鉄道建設計画を発表する。その計画とは、義和団賠償金返還金および関税付加金を担保として公債を発行し、約1万キロの鉄道を4億円の資金と6ヶ年の期間をもって建設するというもので⁵⁷⁾、孫文

50) 1928年8月21日付広東総領事発外務大臣宛第328号公電「粵漢鉄道連絡ニ関スル件」(外務省記録 F. 1.9.2.3, 『粵漢、川漢鉄道関係一件』, 外務省外交史料館所蔵, 以下同様)。

51) 武漢政治分会とは、蔣介石が地方軍閥との妥協により、1928年に設置した地方機関の一つで主席は李宗仁である。政治分会は他に、広州、開封、大原に置かれた。(池田誠『中国現代政治史』, 法律文化社, 1962年, 293頁)

52) 1928年6月18日付長沙領事発外務大臣宛第138号公電「粵漢鉄道促成ニ関スル湖南省政府ノ呈請文報告ノ件」(外務省記録 F. 1.9.2.3)。

53) 1928年8月15日付「現象報」(外務省記録 F. 1.9.2.3), 「提撥庚款完成粵漢路之建議」(『銀行月刊』8巻7号, 1928年)。

54) 1928年11月20日付漢口総領事発外務大臣宛第406号電(外務省記録 F. 1.9.2.3)。

55) 1928年3月2日付香港領事発外務大臣宛第12号電(外務省記録 F. 1.9.2.2 『粵漢、九龍、三水鉄道連絡関係一件』)。

56) 1928年3月17日付香港総領事発外務大臣宛第20号電(外務省記録 F. 1.9.2.2)。

57) 庚庚兩款築路計画案とよばれる。吾孫子『滿支鉄道発達史』, 357頁。

の膨大な鉄道計画⁵⁸⁾のなかの重要路線を短期間に完成させる意図をもっていた。関税付加金を鉄道建設にあてることは実現しなかったものの、義和団賠償金の返還金の充当については、国民党第三次二中全会(1929年6月)において決議された。この決議では、建設路線として粵漢鉄道が筆頭にあげられ、資金は返還金の3分の2を同鉄道を含む鉄道建設に投資することとされた⁵⁹⁾。このように、イギリスとの間に最終的な返還協定が締結される以前にすでに、南京政府は返還金の鉄道への運用を決定し、粵漢鉄道が緊急に建設すべき路線として重視されていたのである。同鉄道が重視された理由はⅣにおいて詳述するが、南北縦貫線という性質上、国家の統一ならびに防衛において必要不可欠との認識が政府にあったことは疑いない。

それでは、上述の計画を進めていた政府は、独自の資本募集の動きをみせた広東省に対し、いかなる姿勢で臨んだであろうか。先の国民党大会の数ヶ月後に孫科は広東省を訪問している。表向きの目的は広東省の政情調査ということであったが、実際には、義和団賠償金返還金の同鉄道への運用に対し、広東省側の了承を求めることが目的とされている⁶⁰⁾。その際、広韶段と広九鉄道の連結については、最初に広州市の付近に大型汽船の接岸可能な港を建設し、その後、両鉄道の連結をおこなうならば広州の繁栄は維持される、と述べる。彼のこの計画には、華南に香港にかわる世界的な港湾を建設しようという孫文の理想⁶¹⁾が反映された。

これと並行して、孫科は広韶段の国有化を進めた。1929年に国民政府令により同区間の国有化が宣言され、鉄道部が新たに2000万元の公債

を発行し、現存株式の回収を開始してゆく。広東省民はこの国有化に対し、目立った反対は示していない。そもそも、広韶段は民国成立以降、経営内部の腐敗と軍事的影響により、毎年のように欠損が続いていた⁶²⁾。そのため、1924年には北伐の準備を進めていた国民革命軍より管理人が派遣され、その後、広東省の代行管理となり⁶³⁾、重役会はしだいに有名無実の存在となっていた⁶⁴⁾。このことが国有化を容易にした理由であったが、南京政府も広東省民には建設を継続する余力はないと判断し、早期全線開通の観点から国有化を急いだのである。

以上のように、イギリス、地方各省(とりわけ広東省)、および南京政府の三者の動きのなかから、粵漢鉄道がその結節点として浮びあがったのである。日本はこの時期においても粵漢鉄道に関与することはなかった。そして日本は同時期を境として、明らかに列強とは異なる対中国政策をとるようになった。たとえば、義和団賠償金に対しては、早くから返還計画がなされたものの⁶⁵⁾、返還金を「対支文化事業」に使

62) 凌鴻勛『中国鉄路志』, 225頁。さらに日貨排斥運動により石炭の搬入が途絶すると、列車運行は支障をきたし、沿線には滞貨が山積される状態となった。(1928年12月28日広東総領事発外務大臣宛第553号公電「粵漢鉄道=関シ韶関駐在北江善後委員王應楹談話報告ノ件」, 外務省記録 F.1.9.2.3)

63) 『粵漢鉄路南段管理局工作概況』(1933年), 4頁。

64) 1929年11月21日付在支那臨時代理公使発外務大臣宛第1075号機密電「粵漢鉄道=関スル件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

65) 西原亀三は「東洋永遠の平和策」(1926年11月)のなかで、義和団賠償金の返還金を中国での棉花栽培、綿羊繁殖奨励、および地質調査の事業経費にあてることを提言しており(波多野善大『中国近代軍閥の研究』, 河出書房新社, 1973年, 304頁), 翌年には中国において返還の意志表示をおこなっている。原敬(首相)は返還の趣旨には賛成しながらも、段祺瑞による中国統一の見通しの不安により時期尚早とみなし、結局実現はしなかった。(鈴木武雄監修『西原借款資料研究』, 東京大学出版会, 1972年, 32頁)

58) 10万哩(約16万キロ)の鉄道を20年間で建設する計画。(孫文『建国方略』, 中央文物供應社, 1982年<なお発表は1918年>, 236頁~289頁)

59) 中国国民党中央委員会党史委員会『革命文獻』第78輯, (1979年), 3頁。

60) 1929年10月4日付広東総領事発外務大臣宛第469号機密公電「国民政府鉄道部孫科ノ内話報告ノ件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

61) 孫文『建国方略』, 190頁~201頁。

用するとの協定⁶⁶⁾が、文化侵略的色彩を有するとして中国側の反発を招き、結局、返還に至ることなく満州事変を迎えている。同様に、北京関税会議に対しても、日本はあくまで関税自主権の完全実施の延期をはかり、付加税による増収分は過去の不確実債務整理に充当することを主張し⁶⁷⁾、中国の増収分受取りに反対している。

1920年代は、日本が対中国政策において比較的優位に立った時期とされる。新四国借款団の構成員でありながら、満蒙において特殊権益が認められ、行動の自由を保持した日本に対し、欧米諸国は共同借款が不成立のまま民族運動の高揚に伴い、中国からの一時的後退を余儀なくされたからである。しかしイギリスによる粵漢鉄道の建設が欧米諸国の中国に対する投資合戦再現の端緒となるならば、日本が中国において劣位となることは十分予想されることであった。イギリスの対中国政策の転換に対して、ある論者がそれを経済的優越権を保持するための自由主義にすぎないと評しているように⁶⁸⁾、その後の粵漢鉄道をめぐって日本が様々な反対をおこなう背景には、欧米諸国の中国投資それ自体に対する反発が内在していたのである。

Ⅲ 建設をめぐる諸問題—1930年代—

(1) 資金調達方法ならびに建設過程

前述の国民党大会では、粵漢鉄道を1932年までに完成することとされたが、全線着工は大幅に遅れている。この最大の理由は、資金調達の遅れにあったとみることができる。総額470万

ポンドの義和団賠償金返還金からの借款契約が成立するのは1933年7月のことであり、工事の本格化はここからはじまる。この借款契約が遅れた理由は定かではないが、世界恐慌による銀価暴落が、銀本位制国中国に対する借款を手控えさせたと考えられる。中国にとっても、銀価暴落は輸入建築資材の高騰をまねき、また国内物価の上昇により、一部の産業において好況局面を現出させながらも、鉄道経営にとっては、図1のように経費の増大につながり、営業状態を悪化させたのである。

時期を追って資金調達状況ならびに工事進捗状況をみていこう。鉄道部は、義和団賠償金返還金からの資金調達の目処が立たないまま、1929年、粵漢鉄道株韶段工程局を広州に設置し、翌年、とりあえず韶関—樂昌間(韶樂段、31km)を8ヶ月の工期と総工費674万元の見積により着工する。所要経費は、国内の主要鉄道に対し賠償金返還と同時に償還することを条件に費用負担を命じ、まかなうこととしたが⁶⁹⁾、前述のような困難な経営状態により送金が停滞し⁷⁰⁾、結局、広韶段の収入と⁷¹⁾、ベルギーからの義和団賠償金返還金の一部を経費にあてたのであった⁷²⁾。しかし、資金不足と共産軍の同地域への進出により工事は大幅に遅れ、同区間の完成は1933年となっている。この時期に鉄道部

69) 1929年12月16日付在支那代理公使兼外務大臣宛第1153号公電「粵漢鉄道株韶段工程局修正組織専章」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

70) 1930年6月23日付在広東総領事兼外務大臣宛第585号公電「粵漢鉄道完成工事状況査報ノ件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

71) 欠損続きであった広韶段はこの時期、顕著な収入増がみられ、1930年には前年の2倍となっている。(1930年7月19日付在広東総領事兼外務大臣宛第726号公電「粵漢鉄道ノ増収ニ関スル新聞報道報告ノ件」, 外務省記録, F.1.9.2.3) これは、当時の銀価下落により広東省内の農産物および鉱産品の輸出が増加したことによると考えられる。

72) ベルギーの返還金を担保とした500万ドルの公債が発行され、そのうち75%が鉄道部に交付された。主に隴海鉄道延長線の建設に使用されたが、一部は粵漢鉄道建設にまわされた。(『列国の団匪賠償金処分状況』, 161頁)

66) 1924年の汪一出淵協定では、使途については、研究所、博物館、病院等の建設、およびその他の慈善事業にあてられることが決められた。(王樹槐前掲書, 490頁)

67) 臼井勝美『日本と中国—大正時代—』(原書房, 1972年), 251頁。

68) たとえば、上田捷雄「英国の対支政策」(『外交時報』620号, 1930年)。

表 3 粵漢鉄道完成借款（1933年7月、総額 470 万ポンド）の内訳

返 還 金 の 分 類		金 額	用 途
第 1 類	1932年までの積立金	92万(ポンド)	→材料購入委員会を通じて材料供給
第 2 類	1933年 3 月から1936年12月までの返還金	74万	
第 3 類	〃	74万	→現金→国内材料購入および工事費に
第 4 類	他に転用された借款の1937年までの償還金	50万	
第 5 類	1937年 1 月から1946年12月までの返還金	160万	→ 150 万ポンドの公債発行 ↑
計		450万	
1932年以前の粵漢鉄道各段に対する小口借款		20万	
計		470万	

資料)『列国の国匪賠償金処分状況』第2章より作成。

表 4 粵漢鉄道完成借款の担保

①	広韶段の収入の第二担保
②	韶関以北の広東省内の鉄道収入の第一担保
③	南京―浦口間の渡船収入の第二担保
④	全国国有鉄道に対する付加税
⑤	京漢鉄道収入の第二担保

資料)同借款の契約書(外務省記録F. 19. 2. 3)による。

注)第二担保とは、それ自身の償還を完了した残部について、設定されるものである。

が、4年後の開通と工事費6000万元(約370万ポンド)の見積りのもとに、当面の工事費不足に対しては将来の返還金を担保に公債を発行してまかなうとした賠償金借入案を賠償金理事会に提案したのに対し⁷³⁾、1933年7月、理事会では、総額470万ポンドの粵漢鉄道完成借款(以下、470万ポンド借款と略記)を最終的に可決している⁷⁴⁾。その内訳は表3のとおりである。過去の返還金積立金と工事期間中の返還金の半

分が材料借款としてイギリスより現物で供与され、将来の返還金に関しては、それを担保として150万ポンドの公債(以下、150万ポンド公債と略記)が発行され、工事費にあてられることとなった。ちなみに、150万ポンド公債条例案が立法院を通過するのは1934年5月のことである。粵漢鉄道の工事再開が国民党大会で議決されたのち、資金調達に最終的な目処がつくまでに、約5年の歳月が費やされたのであった。

こうして、1933年より7工区にわたる全線での工事が開始される。広東、湖南両省界の山岳地帯を通過する難工事であったが、建設がすべて中国人技師の手により⁷⁵⁾、鉄道部が定めた新標準に基づいてなされたほか、工程局内の組織簡略に努め、完成工区に区間列車を運行して増収をはかるなど⁷⁶⁾、今日においても鉄道建設の模範としての評価をうけている⁷⁷⁾。さらに、蔣介

75) "The Canton-Hankow Railway and the Development of China", *The Far Eastern Review*, Vol. 32, No.11, 1936, p. 493.

76) 樞山弘『粵漢鉄道視察旅行報告書』(北平, 1936年), 86頁。

77) 株韶段工程局長の凌鴻勛はアメリカ留学帰りの技術者であり、政治とのゆ着を極力回避し、技術的合理性を重視した新たなタイプの技術者として評価されている。凌の自伝については、『十六年築路生涯』(伝記文学出版社, 1968年)、『七十自述』(三民書局, 1969年)、その他、『凌鴻勛先生訪問

73) 1932年11月21日付在中華民国公使館一等書記官発外務大臣宛第384号公電「粵漢及甌海鉄道完成ノ為メ中英団匪賠償金借款ノ件」(外務省記録 F. 1. 9. 2. 3)。

74) 1933年7月19日付在南京総領事発外務大臣宛第426号普通電「中英庚款管理委員会ニ関スル件」(外務省記録 F. 1. 9. 2. 3)。

石が、当初の4年後の完成予定に対し、1年の工期短縮を命令したこともあり⁷⁸⁾、工事は急ピッチで進められ、1936年4月にレール敷設が完了する。工事開始から3年たらずの開通であった。工事開始が遅れたわりにはその後の工事は順調に進捗したといえる。

(2) 欧米諸国の対応

いうまでもなく各国は、粵漢鉄道建設とその資金調達に対して重大な関心をよせた。たとえば、1930年に孫科の招待により訪中したドイツ実業団は、広東訪問の際、粵漢鉄道建設材料の供給および広東省内の建設事業の合併を提案するが実現には至っていない⁷⁹⁾。イギリスにとっては、材料供給独占は最大の関心事であり⁸⁰⁾、他国の介入を許す余地はなかったと言ってよい。しかし、資金調達方法については、日本をのぞく新四国借款団構成員からの反対はみられないものの、湖広鉄道借款団からは、470万ポンド借款の担保設定が湖広鉄道借款契約に違反するとして、鉄道部に対し抗議が出されている⁸¹⁾。つまり、表4に示した470万ポンド借款の担保のなかの全国国有鉄道に対する付加税には当然、湖広鉄道借款による鉄道、すなわち湘

鄂段に対する付加税も含まれる以上、設定された担保を未償還期間中に限り他の借款の担保にあててはできないとした湖広鉄道借款契約⁸²⁾に違反するというわけであり、さらに同借款団は路線延長の際には統借優先権を有する⁸³⁾、との主張をおこなっている。

しかし、この反対にはどれだけの真意があったのかにつき疑いが残る。同じ時期にアディスは、借款契約中の150万ポンド公債計画に対しては、香上銀行も参加勧誘されている関係上、湖広鉄道借款の担保には影響しないと述べている⁸⁴⁾。また、統借優先権との関係については、中国側は建設資金をまず最初に湖広鉄道借款団に対し、追加借款として申込みをおこなっているのである。同借款団はこの申込みに対しては、原借款の元利金の償還が中断されていることを理由に拒否しているが⁸⁵⁾、この拒否は、中国側にとっても予想されたことで、単に手続上、以後の同借款団からの反対を封じるためのものと考えられる。

結局、以上の反対に対しては、イギリス人の賠償金理事会副議長が、粵漢鉄道の全通により湘鄂段の鉄道収入は増加し、ひいては湖広鉄道公債の市価は高まり、公債所持人の利益の増大につながる旨を述べて同借款団の了解を求めている⁸⁶⁾。なお、湖広鉄道借款については、遅れ

記録』(中央研究院近代史研究所、1982年)、呉相湘「凌鴻勳趕築抗戰需要的鐵路」(『伝記文学』43巻6期、1983年)参照のこと。

78) 1932年10月8日付漢口総領事代理発外務大臣宛第650号電(外務省記録 F.1.9.2.3)。

79) 『支那時報』12巻6号、(1930年)、77頁、同上書13巻1号、(1930年)、83頁。1930年4月8日付須磨総領事代理発外務大臣宛第61号電(外務省記録 F.1.9.2.3)。

80) たとえば下院議員の質問をみても、イギリスの材料はどれだけ使用されるのか(1933年2月20日)、同借款はイギリスの材料の購入を義務づけているのか(1934年3月19日)等のように多くが材料供給への関心の高さを示している。(parliamentary Debates Official Report, House of Commons, Fifth Series Vol. 274, Vol. 287)

81) 1933年2月20日付香上銀行、東方匯理銀行(Banque de L'Indo-China)、ナショナル・シティ銀行連名による中国鉄道部長宛書簡(外務省記録 F.1.9.2.3)。

82) 『中国鐵路借款合同全集』(下)(交通部、1922年)、9頁。しかし、契約文では、同鉄道収入のなかから元利支払をおこない、不足の場合に担保物件(湖南、湖北省の釐金など)を支払いにあてるとされている。したがって、正確には同鉄道収入は担保に含まれず、この場合契約違反になるとはいえない。

83) 同上書、20頁。

84) 1933年2月7日付アディス発横濱正金銀行宛書簡(外務省記録 F.1.9.2.3)。アディスは150万ポンド公債については、むしろ“sympathetic interest”を持っているとさえ述べている。

85) 「粵漢鉄道完成計画及湖広鉄道借款関係」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

86) 1933年8月30日付在南京総領事発外務大臣宛第500号機密電「英国団匪賠償金ノ使途殊ニ招商局借款並粵漢鉄道借款ニ関スル件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

て1937年4月に整理協定が成立し、償還が開始されるが、この間、同借款団からの反対はみられない。

以上のように同借款団は粵漢鉄道建設に強い対抗姿勢を示すことはなかったが、それは湖広鉄道借款の枠を離れて新たな投資を狙う香上銀行の思惑と、新たな借款供与よりもむしろ原借款の償還を望む公債所持人の意向によるものと考えられる。しかし、日本側の姿勢はこれとは異なるものであった。

(3) 日本の対応

日本は、過去の鉄道債権との関係、および新四国借款団との関係を理由に、中国ならびにイギリスに対し抗議をおこなっている。

まず、過去の鉄道債権との関係についてみていこう。当時問題とされたのは、1911年に清国郵伝部と横浜正金銀行との間に契約された1000万円の京漢鉄道借款(表5参照)との関係である。つまりこの借款の担保が同鉄道の営業収入となっていることから、先の湖広鉄道借款の際と同様に、470万ポンド借款の担保、すなわち鉄道運賃付加税との関係が問題とされたのである。日本側が、この付加税はあくまでも各鉄道の営業収入の一部であるから、付加税のうちの京漢鉄道分は当然、かねてより未償還のこの借款の償還にあてるべきであり、さなければ付加税は条約上、不当課税と認めざるを得ないとの強硬な抗議をおこなったのに対し⁸⁷⁾、中国側の汪兆銘外交部長は、鉄道付加税は政府の命令により徴収する税金であり、鉄道の営業収入とは無関係という見解を示した⁸⁸⁾。これ以降、付加税が鉄道収入か否かにつき双方間に応酬が続

き、両者の主張は平行線のまま歩みよりをみせていない。

しかし、日本にとっては、単に借款の整理、つまり債券所持者の救済だけが問題であったとは考えられない。なぜなら、膠済鉄道国庫証券の際⁸⁹⁾には利権確保の目的のために償還阻止の行動にでたことから明らかなように⁹⁰⁾、本件においても、債権整理の要求を中国政府に対する交渉圧力として利用することを狙ったものといえるからである。このことは、470万ポンド借款に引き続いて交渉段階に入っていた滬杭甬鉄道借款への日本の対応に、より明白にあらわれている。この借款では、担保として鉄道収入のほか、鉄道部資金をあてるとされたが、それに対して日本は、国民政府の一般資金とは区別された鉄道部資金というものを認めないとの態度を示す。この背景には「我方ハ鉄道部関係ノ債権ヲ他ノ国民政府ニ対スル債権ト区別スルハ不利ナリトナスコト」⁹¹⁾という日本側の事情があった。つまり、日本が鉄道運賃付加税の徴収に反対したのは、他の借款鉄道の担保力を減損するという理由よりもむしろ、付加税が鉄道部資金の拡充に役立ち、この資金が新たな鉄道借款の担保となることへの懸念、ならびに、この資金が個別の鉄道債権整理に使用されることにより、鉄道借款よりも不確実な政治借款を多くかかえた日本が欧米諸国に比べて相対的に不利になるという事情があったからであると考えられる。日本は中国の債務不履行をたてに、粵漢鉄道借款に対して干渉を加えたが、この借款を契機として債権整理が進捗するならば、逆に

87) 1933年7月29日付外務大臣発特命全権公使宛亜一第71号機密電「英国団匪賠償金返還分使途ニ関スル件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。これ以降、数度にわたり、外務省および横浜正金銀行は鉄道部に對し、抗議の書簡を送っている。

88) 1934年9月7日付南京須磨總領事發外務大臣宛第884号電「粵漢及滬杭甬鐵路借款契約ニ関スル外交部回答送付ノ件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

89) 第一次大戦中、日本の青島占領にともない膠済鉄道はドイツの管理から日本の管理へと移ったが、1923年、ワシントン条約ならびに山東細目協定により中国に返還されることになり、日本はその際4000万円の国庫証券を中国から受取った。同証券の償還期間中は日本は同鉄道に對し運転主任ならびに會計主任を派遣する權利を得たが、1937年に償還完了の予定であった。『日本の對支投資』(上)、490頁。

90) 正田前掲論文(野沢豊編前掲書所収)、346頁。

91) 1934年7月14日付広田外務大臣發有吉公使宛第204号暗電「粵漢及滬杭甬鐵路借款ニ関スル件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

表 5 中国における日本の鉄道借款および鉄道利権

鉄 道 名	契 約 団 体	成立年度	借款金額(円)	借 款 整 理 状 況
京漢鉄道	横 浜 正 金 銀 行	1911	1,000.0万	1935. 4 整理協定成立
〃	三 井 物 産 (枕木売掛代金)	1919	61.5万	1936. 2 整理協定成立
〃	〃	1921	36.9万	
南滿鉄道	東 亜 興 業 会 社	1912~1922	1,000.0万	1935. 5 整理協定成立
京綏鉄道	東 亜 興 業 会 社	1918~1921	520.0万	1934. 4 整理協定成立
〃	三 井 物 産 (枕木売掛代金)	1919~1925	380.6万	1934. 7 整理協定成立
津浦鉄道	三 井 物 産 (貨車賃貸代金)	1921	225.0万	1935. 3 整理協定成立
膠濟鉄道	日本政府 (ワシントン条約ならびに山東細目協定により中国へ返還)	1923	4,000万円6分利付国庫証券の受取り	1937年に満期

資料) 東亜研究所『日本の対支投資』(上), 486頁~524頁より作成。

注) 1936年以降の借款および小口の民間借款はのぞく。

中国に対する干渉の名目を将来にわたって失いかねないという認識がこの時点での日本側にあったと考えられる。

次に新四国借款団との関係を理由とした150万ポンド公債に対する日本の抗議についてみていきたい。前述のように日本以外の借款団構成国は反対の態度を示していない。そもそも、150万ポンド公債は、将来の義和団賠償金の返還金を担保として、上海をはじめとする中国の主要都市で起債されるのに対し、借款団規約で共同借款の範囲とされるのは中国国外で募集されるものに限定されており、その限りでは150万ポンド公債は借款団規約に違反していないからである。この点には日本側も問題はないとしながらも、香上銀行が元利支払機関として同公債の3分の1を引受けることになっている点を指摘し、同公債の相当部分が香上銀行を通じてイギリスにおいて再募集されることになれば、結局、イギリスで直接に起債することと同じ結果になるとみなしたのである。したがって、その起債方法は、「唯借款団規約ノ欠陥ヲ利用シ同規約ヲモグル新方法ヲ案出セルモノ」⁹²⁾であり、借

款団規約の精神に反するものとの見方をとっているが、抗議するに足る根拠がないまま、「今次英国側ノ遣ロヲ先例トシテ『テーク・ノート』シ置キ将来我方ニ於テ必要ノ場合借款団規約ノ拘束ヲ免カルル道ヲ開キ置クコト然ルヘン」⁹³⁾との立場を示し、日本が将来、同様の手段に訴えることの可能性を示唆するにとどめたのである。

ところが、日本側は、続く滬杭甬鉄道借款が、イギリスの中英会社と中国建設銀会社との共同借款であることを察知することになった。中国建設銀会社とは、1934年に、国民政府のなかで英米派といわれた宋子文が中心となって設立した機関で、中国の主要銀行の共同出資にもとづき、各事業に対する投資を目的としていた⁹⁴⁾。

93) 1934年7月14日付田外務大臣発松平在英大使宛第209号暗電「粵漢及滬杭甬鉄道関係起債ノ件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

94) 中国建設銀会社 (China Development Finance Corporation) は、1931年、国際連盟理事会が中国政府の要請により、中国援助に関する案を採択し、1933年、保健部長ライヒマン博士 (Dr. R. Rajchmann) を中国に派遣したことに端を発する。彼は中国援助資金を得るために宋子文と協議し、資金プールの設置を計画した。('支那の鉄道に関する調査', 『大蔵省調査月報』27巻9号, 1937年, 61頁)

92) 1934年6月29日付田外務大臣発有吉特命全權公使宛並一第75機密電「英金庚款公債ニ関スル件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

宋子文は同公司を通じて積極的に外資誘致をおこない、国際投資機関に発展させる意向を有し、とりわけ日本を除外して、主に英米の対中国投資の仲介機関とする考えを持っていたといわれる⁹⁵⁾。日本はこのような機関を通じた借款に強い懸念をいだき、中英公司への共同出資者である香上銀行のアディスに対し、中国建設銀行を通じての借款は新四国借款団を無視するものであり、また同公司が日本を除外するとしている点においても借款団の精神に反するとして抗議をおこなっている⁹⁶⁾。アディスはこれに応えて、同公司は政治的な目的をもたない単なる銀行家の集団であると主張し、これらの金融機関に中国の経済復興の望みを託したのに対し⁹⁷⁾、日本側は、中国の銀行が軍閥の支配を受けている以上、銀行団への借款は中国を政治的混乱に導くと考えており⁹⁸⁾、この点にも当時の日英間の中国認識の差異が示されていた。結局、同公司が外資の導入に成功したのは滬杭甬鉄道借款だけであり、その後は目立った成果をあげることとはなかったが、同公司が当時の日本にとって、新四国借款団にかわる欧米の新たな利権獲得機関として映り、危機感を新たにすることは十分考えられることである。

以上述べた日本の対応は、まさに粵漢鉄道の建設が欧米諸国の中国への鉄道投資の再開となることに対する危機のあらわれであった。それまでは、新四国借款団の存在が各国の投資を牽制し、旧債務の不履行が新たな鉄道投資を困難

にしていた。しかし、粵漢鉄道建設においてイギリスの単独借款が成立し、さらに新たな国際投資機関の設立が企図されたこと、および新たな担保設定によりその他の鉄道借款の道をひらいたことは、上述の危機を日本に抱かせるには十分であったのである。

1933年から1934年にかけてのこの時期は、日中関係において表面上、比較的平穏を保っていた時期と言える。しかし、水面下では、欧米の金融界を中心とした対中国活動が活発となっていた。宋子文がアメリカとの間に棉麦借款を成立させたのもこの時期である。そして日本が在華紡に対して借款棉の不買を指示して同借款を大幅減額に追いこんだことも粵漢鉄道の場合と類似している⁹⁹⁾。しかし、日本はこうした反対行動を通じて逆に国際的孤立感を強めていったことも否定できない。1934年の天羽声明も「日本だけが立ちおくれになるという焦燥感」¹⁰⁰⁾に基づくものであった。そしてまた、棉麦借款によって得られる資金が全国経済委員会を通じて主に全国の公路建設に使用され、全国の統一と抗日戦準備に役立てることが予定されていたように、粵漢鉄道の場合も、何故に日本がその建設に危機を抱いたかについては、粵漢鉄道そのものに内在する性格のうちに解答を見出すことが必要となろう。粵漢鉄道のもつ政治的ならびに経済的意義が検討されるべき課題である。次にこの考察にうつる。

95) 石島紀之「中国の対外関係と経済建設」(野沢豊編前掲書所収)、35頁。

96) 1934年8月3日付横浜正金銀行ロンドン支店長発アディス宛書簡(外務省記録 F.1.9.2.3)。

97) 1934年8月10日付アディス発横浜正金銀行ロンドン支店長宛書簡(外務省記録 F.1.9.2.3)。

98) 1934年8月20日付在英大使発外務大臣宛第449号機密電「粵漢及滬杭甬鉄道及対支債権整理問題=関スル件」(外務省記録 F.1.9.2.3)。

99) 棉麦借款への日本の対応については、伊豫谷「アメリカの対華棉麦借款と日本」を参照されたい。

100) 日本国際政治学会編『太平洋戦争への道』3巻(朝日新聞社、1962年)、76頁。