



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	南京政権の鉄道建設と対外関係(下): 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, 35(1), 125-143
Issue Date	1985-06
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31685
Type	departmental bulletin paper
File Information	35(1)_P125-143.pdf



南京政権の鉄道建設と対外関係(下)

—— 粵漢鉄道への日本の対応を中心に ——

萩 原 充

目 次

はじめに

I 予備的考察

II 建設への胎動 —1920年代—

III 建設をめぐる諸問題 —1930年代—

(以上34巻4号)

IV 建設の意義

(1) 建設の目的

まず、粵漢鉄道全通に託された目的について、当時の政治的、経済的状况をふまえながら順に考察していこう。

第一に、同道鉄の建設が、政府の「安内攘外」政策の具体策として、国内統一と失権回復の達成という政治的目的を有していたことである¹⁰¹⁾。

南京政権の支配は、北伐完了以後においても、長江下流の数省にしか及ばず、各地には地方権力が根強く存在していた¹⁰²⁾。とりわけ江西省を地盤とする紅軍(共産党軍)のソヴィエト区は、瑞金に中華ソヴィエト区臨時政府が樹

立された1931年には、1000万以上の人口を擁する規模に達していた¹⁰³⁾。他方、広東省および広西省(あわせて両広と総称)には、胡漢民、陳済棠、白崇禧、李宗仁らの勢力(彼らを西南派と総称)が割拠し¹⁰⁴⁾、南京政権に対抗する必要上、日本に接近する動きを示すかたわら¹⁰⁵⁾、独自の省内建設計画を立案し¹⁰⁶⁾、1935年の幣

103) 宇野重昭『中国共産党史序説』(日本放送出版協会、1973年)、上、126頁。

104) 1931年、胡漢民、陳済棠、李宗仁らが汪兆銘、孫科とともに反蔣同盟を結成し、これを基礎に広東国民政府を組織して以来、蒋介石との妥協成立以後も広州に西南政務委員会が設置され、同地区の半独立状態が維持されてきた。

105) 広東国民政府成立の際に、外交部長陳友仁は、当時広東駐在総領事代理であった須磨彌吉郎に対し、反蔣運動に対する援助を要求したほか、幣原外務大臣に対し滿蒙問題で譲歩する交渉条件として武器の供給を要請している(呉相湘編著『第二次中日戦争史』、上、総合月刊社、1973年、259頁)。こうした対日接近の背景には孫文の「大アジア主義」の影響があったといわれる(池田誠前掲書、307頁)。日本側も同地区を反蔣勢力の拠点として重視し、1935年には関東軍の土肥原特務機関部長が広東の胡漢民を訪問し、日本が資金および武器を供給するのと引きかえに共同防共を提案している(呉相湘前掲書、263頁～264頁)。しかし、先の「大アジア主義」に関していえば、胡漢民は土肥原に対し、孫文の「大アジア主義」を真の王道主義と認める一方、日本のそれはアジアにおけるモンロー主義であると批判し、無原則な日中提携の立場には立っていない(藤井昇三『孫文の研究—とくに民族主義理論の発展を中心として—』、勁草書房、1966年、273頁)。

106) 広西省では「三自政策」(自衛、自治、自給)に基づく「広西建設綱領」によって省内の建設にあたる一方、広東省も「実業建設3ヶ年計画」により省営工場の建設に努めた。

101) 「安内攘外(まず内を安んじて、しかるのち外を攘う)」政策は、他面では内戦遂行と対日妥協を正当化する手段とされた。

102) 前述の政治分会の設置(注51)参照)により旧軍閥勢力が温存されたほか、四川省、雲南省、貴州省では軍閥割拠の状態が維持された。一方、国共分裂以後、共産党は「ソヴィエト権力の樹立」の方針のもとに紅軍を結成し、農村ソヴィエトの建設を進めていた。

制改革の際にも、回収した現銀を中央に送付せず、省立銀行券を「法貨」として流通させるなど独自の経済圏形成に努めていた。蒋介石はソヴィエト区に対しては数回にわたり「囲剿」(包囲討伐)をおこなう一方、重点的に江西省の道路建設ならびに政治工作を進め、ソヴィエト区に対する包囲網を形成しつつあったが、粵漢鉄道建設はこの「囲剿」のための軍事輸送がその目的の一端でもあった。また、華南と華中を結ぶ同鉄道の、両広に対して中央の政治的影響力を強める役割を担っていたことも無視できない。

他方、失権回復の前提としての国防に関しては、同鉄道の南北縦貫線としての性格が重視されている。当時、華中と華北のあいだは2本の鉄道(平漢鉄道、津浦鉄道)および大運河によって結ばれているのに対し、華中と華南のあいだには沿岸航路の他には交通手段が存在せず、万一、日本との戦争の際に台湾海峡が封鎖された場合、両地区の連絡は切断されるという危機が当時において持たれていたのである¹⁰⁷⁾。さらに、日本は香港の存在により広州一帯だけは海上封鎖をなし得ず、それゆえ長期抗戦の際にはここが海外からの唯一の物資補給基地になるとの読みがあった¹⁰⁸⁾。したがって、日本の華北に対する軍事行動が進むにつれ、粵漢鉄道の全通は政府当局者にとって急務の課題とされたのである¹⁰⁹⁾。

第二に、経済的目的に関しては、広東省ならびに湖北省においては、鉄道全通により自省の生産物の販路の拡大が望まれているのに対し、新規開通部分の大半を占める湖南省の場合、そ

れに加えて沿線の資源開発に期待が示されている。たとえば、湖北省の棉花集産地である武漢は、在華紡の進出、冀東密輸等の影響により生産が減少していた華北(主に天津、表10参照)にかわって中国の綿工業の中心となることに望みを託し¹¹⁰⁾、また世界恐慌の影響をうけ苦況に陥っていた広東の製糸業も、販路の拡大に復興の期待を抱いていた¹¹¹⁾。他方、中国有数の米穀生産地である湖南省において¹¹²⁾、たとえば南に隣接する広東省に米穀を輸出する際には、直通の交通機関の欠如により、まず湘江を北上して長江を下り、さらに上海から海路で広東に運搬するという経路をとるため、運賃が米価に加算されて割高となり、広東に安価な輸入米が流入する反面¹¹³⁾、湖南省では余剰米が存在するという状態が続いていた¹¹⁴⁾。それゆえ、粵漢鉄道の全通により湖南米が直接広東省に運搬されるならば、食糧輸入の抑制と湖南省の農業発展の双方が可能となるのであった。同様に、湖南省を中心とする内陸諸省は、戦略物資であるタングステン、アンチモニー、マンガ、亜鉛等の埋蔵が豊富であるにもかかわらず¹¹⁵⁾、輸送手段の不備のため十分に採掘され

107) 1934年3月17日付『武漢日報』(当地国民党機関誌)社説、(外務省記録、F. 1. 9. 2. 3)。

108) 同上。

109) 淺鴻鵬「悼念顧孟餘先生—並述粵漢鐵路之一段故事」(『伝記文学』21巻2期、1972年)、27頁。

なお、顧孟餘は粵漢鉄道建設時期の鉄道部長。

110) 馬寅初「粵漢鐵路完成与中国經濟之發展」(『粵漢鐵路株路段通車紀念刊』、1936年、復刻、伝記文学出版社、1971年、所収)、159頁。

111) 広東産の生糸は中級品以下が多く、また広東省内では温暖な気候のため絹織物が愛好された。

112) 生産量は中国全体の約13% (1931年～1934年平均)であり、広東省、四川省に次ぎ第3位を占める(『中国年鑑』、上海日報社、民国25年版、259頁～260頁)。

113) とりわけ世界恐慌期には、インドネシアおよびマレーシアが輸出不振のゴム、さとうきびから米穀へ作付転換をおこない、また日本が米穀の自給政策を進めたため、タイ米、ビルマ米の中国に対する輸出圧力は強まっていた(陳伯莊「粵漢鐵路通車後湘米銷粵の希望」、『粵漢鐵路株路段通車紀念刊』、所収、120頁～128頁)。

114) 広東省では毎年約600万トンの米穀を輸入するのに対し、湖南省では豊作の年には400万トン前後の余剰米が出たという(簡筌篋編前掲書、62頁)。

115) 中国は世界のタングステンの約半分、アンチモニーの約8割を生産するが、タングステンの大部分は江西省、広東省、アンチモニーのほとんどが湖南省で採掘される。さらに湖南省は、中国の亜鉛生産の100%、マンガンの55%を生産する(『最新支那年鑑』、東亜同文会、昭和10年版、1204頁～1208頁)。

表6 粵漢兩段の營業収支動向(単位: 元, 營業係数=營業支出/營業收入×100)

	湘 鄂 段				粵 漢 南 段			
	1キロ当平均旅客収入	1キロ当平均貨物収入	1キロ当平均純益	營業係数	1キロ当平均旅客収入	1キロ当平均貨物収入	1キロ当平均純益	營業係数
1927	1,148	1,535	△2,207	176.0	.....	.....	.....	.....
1928	2,297	2,576	△ 751	114.6	.....	.....	.....	.....
1929	3,256	3,034	18	99.7	.....	.....	.....	.....
1930	2,641	1,831	△1,483	131.1	.....	.....	.....	.....
1931	3,026	2,267	△ 817	114.4	.....	.....	.....	.....
1932	2,680	3,484	△ 528	108.1	9,745	8,118	3,581	78.9
1933	2,555	3,049	△1,323	122.7	8,972	8,359	4,387	75.7
1933年度	2,532	3,353	△ 455	107.3	8,704	8,258	4,000	77.5
1934年度	2,575	4,350	962	86.7	8,133	7,601	3,817	76.8
1935年度	2,635	3,555	△ 145	102.2	7,040	6,120	2,459	82.4

資料) 満鉄調査部『支那交通統計集成(鉄道編)』19頁~33頁。

注1) △は欠損を示す。

2)は統計に記載されていないことを示す。

3) 1933-1935年度は同年7月より翌年6月までをあらわす。

ず、国際価格に比べて割高となっていた。また、工業化を進めていた広東省がその原料である石炭を開採炭および日本炭に依存しながら、湖南省の石炭は民家の燃料等の地方的需要を満たすにすぎない現状であり、土法採掘を主とする湘江流域の鉄鉱石も、満州事変による東三省喪失以後はその重要性を増しており¹¹⁶⁾、これらの資源開発には鉄道建設が不可欠であったのである。そして、以上のような経済的効果により、武漢および広州が重要市場として発展する反面、上海は衰退することが予想され、この変化が外国勢力の後退と中国経済の自立的発展の第一歩となることに強い期待が持たれていたのである¹¹⁷⁾。

最後に、鉄道経営自体の要請もまた無視できない。表6の湘鄂段および粵漢南段(広韶段)の収支状況をみる限り、兩段ともに経営不振は否めなく、とりわけ湘鄂段は連年にわたり欠損を続けているが、その最大の理由は水運との競争によるものである。湘鄂段は長江に注ぐ湘江

と、粵漢南段は南海に注ぐ北江とそれぞれ路線が並行し、そのため従来より減水期の冬期間に貨物輸送が集中し、鉄道経営が維持されてきたが、1933年ごろから農村不況の影響により、冬期間の輸送が他の期間よりもむしろ減少する傾向が生じたという¹¹⁸⁾。表7にみるように、兩段ともに年々、農産物および工業製品の輸送が減少を続けている。これに反し、鉱産品輸送は増加傾向にあるが、粵漢南段における1934年の飛躍的な伸びは、韶樂段の開通によるものと思われる¹¹⁹⁾。結局、鉄道経営の維持のためには、

118) 1934年3月2日付在長沙領事発外務大臣宛第46号普通電「湘鄂鐵路局長ノ交送ト最近營業狀況ニ関スル件」(外務省記録 F. 1. 9. 2. 3)。粵漢南段も広東塩に対する重税賦課および広東省界での紅軍の活動により農産物輸送に支障をきたしていた(1934年6月27日付在広東總領事発外務大臣宛第355号公電「粵漢鐵道南段ノ工事及運輸狀況ニ関シ報告ノ件」(外務省記録 F. 1. 9. 2. 3))。

119) 「本線(韶樂段一筆者)ノ開通ニヨリ最モ便利ヲ得タルハ坪石地方一帯ニ於ケル國產石炭ノ產出ニシテ抗日運動相俟チ本年三月以來約五萬五千噸ヲ運出シ広東市場ニ供給セリ」(1933年11月27日付台灣總督府警務局長發警高甲第24131号「粵漢鐵道完成計畫ノ進行狀況ニ関スル件」, 外務省記録 F. 1. 9. 2. 3)。

116) 馬寅初前掲論文, 167頁~168頁。

117) 「粵漢線の開通と中国国民経済建設」(『満鉄調査月報』16巻12号, 1936年, 228頁)。同論文は、津浦鐵道日刊に発表された中国語論文の翻訳である。

表7 粵漢兩段の品目別貨物輸送状況

(単位: 万トンキロ)

	鉱産品	%	農林牧畜産品	%	工業製品	%	その他	%	計	%
湘 鄂 段										
1931	14153	22.1	21390	33.5	13737	21.5	14620	22.9	63901	100.0
1932	35715	31.7	26024	23.1	21335	18.9	29605	26.3	112679	100.0
1933	39692	39.4	18374	18.2	19085	19.0	23540	23.4	100691	100.0
1934	68787	47.8	21619	15.0	15563	10.8	38070	26.4	144039	100.0
1934年度	75271	39.6	20917	11.0	13900	7.3	79972	42.1	190060	100.0
1935年度	70843	48.9	16037	11.1	12595	8.7	45510	31.4	144986	100.0
粵 漢 南 段										
1931	6669	9.4	33758	47.8	26054	36.9	4191	5.9	70671	100.0
1932	23680	30.7	27115	35.2	20890	27.1	5325	6.9	77009	100.0
1933	22457	27.0	20764	25.0	16458	19.8	23396	28.2	83076	100.0
1934	36001	38.4	15392	16.4	14775	15.7	27657	29.5	93825	100.0
1934年度	35046	39.5	9612	10.8	12729	14.3	31413	35.4	88799	100.0
1935年度	40119	49.6	7171	8.9	13557	16.8	19997	24.7	80844	100.0

資料) 満鉄調査部『支那交通統計集成(鉄道編)』192頁~199頁より作成。

注) その他は、政府用品、鉄道材料からなる。

路線延長により近隣の資源開発に努め、さらに全線開通により、長江流域の各省との交易関係の拡大を図っていくことに活力を求めざるを得なかったと思われる。

(2) 外国の評価

次に、英米と日本の粵漢鉄道に対する評価の差異について、当時の雑誌の論調を中心に探っていこう。

まず、上海発行のアメリカ系雑誌においては、同鉄道の建設がイギリスの対中国貿易ならびに投資の増大に寄与する点を強調している。つまり、鉄道建設が外国の資本材に対する需要をもたらし、イギリス企業にとって中国が重要な輸出市場となるとみなす一方¹²⁰⁾、イギリス資本により建設が予定されていた広東の製鉄所がその原料輸送を粵漢鉄道に依存していることをあげ、イギリスが大規模な投資計画を進めて

いた広東省の工業化が、同鉄道によりさらに進展することに大きな関心が寄せられていた¹²¹⁾。また広九鉄道局長であるイギリス人のワルカー(R. P. Walker)氏もその講演のなかで、開通後の沿線開発に伴い奥地から港湾向けの物資が増大する見返りに、必ず奥地向けの物資が増大すると述べ、対中国輸出の増加に期待を示している¹²²⁾。

これに加えて関心の的となっているのは香港の地位の強化である。前述のようにイギリスはかねてより広九鉄道と粵漢鉄道の接続を図っており、そのための工作は1930年以降も続けられている。1933年には、ランブソン駐華イギリス公使が、抗日の風潮を利用し、5000万ドルの謝礼とひきかえに両鉄道の接続を要求したのをはじめ¹²³⁾、翌年には広九鉄道収入の分配率改訂問

120) C. A. Middleton Smith, "The Canton-Hankow Railway and the Development of China", *The Far Eastern Review*, Vol. 32, No. 11, 1936, p. 496.

121) "Canton-Honkow Railway, Greatest Nationalist Accomplishment, Precipitates New Problems", *The China Weekly Review*, Vol. 76, No. 12, 1936, p. 413.

122) 前掲「粵漢線の開通と中国国民経済建設」, 227頁。

123) 1933年1月20日付広東和知少佐参謀次長宛第38号電(外務省記録 F. 1. 9. 2. 23, 『広九鉄道関係一件』所収)。

題での譲歩と交換に接続を求めている¹²⁴⁾。この接続は香港と広東省の関係強化が第一の目的であったが、さらに粵漢鉄道の全通により香港がシベリア鉄道を経由してドーバー海峡に面するカレーと接続される意義もまた重視されていた¹²⁵⁾。もっとも、この陸路の果たす役割について、たとえば有事の際の満鉄およびシベリア鉄道との接続が可能であるかについては疑問が残るが、少なくともイギリスにとっては、アジア支配の拠点をヨーロッパに接近させることの精神的意義は大きいと考えられる。

これに対し、日本側の雑誌には明らかに粵漢鉄道に対する警戒心がみられる。それは、イギリスが同鉄道により貿易の発展を図り、また華南を中心に投資を増大させることにより、中国に以前にも増して有利な地歩を築くことへの懸念である。貿易に関しては、沿線各省の購買力の増大が日本の輸出増加につながるとの見方が一部にあるものの¹²⁶⁾、粵漢鉄道用材料とともに多量のイギリス商品が密輸入されているとみなし¹²⁷⁾、沿線にイギリス商品が流入することにより、日本の輸出市場がさらに狭まる結果になるという見解が主流を占めている。投資についても、たとえば華南において鉄道敷設または鉱山採掘を計画する場合には、必ずイギリス資本によることを粵漢鉄道借款供与の際に認めさせ¹²⁸⁾、また粵漢、広九両鉄道接続の代償とし

て川漢鉄道借款を復活させたとする記述は¹²⁹⁾、真偽のほどは不明であるが、投資を軸とする欧米諸国の進出に対する日本側の危惧を十分物語るものであろう。

以上のことから、イギリスが過去の京漢鉄道の利権とあわせて、中国を南北に縦貫する経済動脈を掌握し、さらに幣制改革によって中国をポンド・ブロックに加えたことにより、「制覇的優越な地歩」¹³⁰⁾に立ったと認めるとともに、今後イギリスが同鉄道によって勢力を北上させ、長江流域の商権回復を図ると予想している¹³¹⁾。他方、同鉄道の開通が沿線の農産物の商品化を促すことは認めつつも、中国農業の資本制的発展をもたらすことなく、イギリス資本主義にむかって超過利潤を運搬する役割を担うものであると断じ¹³²⁾、同鉄道のもつ植民地化作用が強調されている。こうした見解は、中国の経済建設がいっそう外国への従属を強めていく結果をもたらすという認識と軌を一にするものであったといえる。

129) 「粵漢、川漢鉄道と英国の関係」(『東洋』39巻5号, 1936年), 5頁。

130) 「粵漢鉄道完成」(『天津経済新報』17巻10号, 1936年), 11頁。

131) 「粵漢鉄道の建設と其の将来」(『南支那及南洋情報』6年1号, 1936年), 8頁。

132) 大上末廣「支那資本主義と南京政府の統一政策」(5) (『満州評論』12巻17号, 1937年), 15頁～16頁。なお、同論文は中国が半植民地状態から脱しつつあることを強調した矢内原忠雄の「支那問題の所在」(『中央公論』, 1937年2月号)に対する批判論文であるが(いわゆる中国「統一化」論争については、『中国統一化』論争資料集, アジア経済研究所, 1971年, に関連論文が収録されている), この大上論文に対し大村達夫(中西功)は、列国資本の「個々について異なった事態を認め、この編成替のなかに現代の新状勢の特質のひとつを見出す」(「支那社会の基礎的範疇と『統一』化との交渉」, 『満鉄調査月報』17巻8号, 1937年, 41頁)意義を強調し、列国資本の役割を各国別に具体的に提起する必要を指摘している。その意味で粵漢鉄道が「基本的にはイギリス帝国主義の支配力の強化の役割を持ち得るとはいへ、そのうちの一つは救国的意義を持ち得る」(同上論文, 41頁)とみなした点は当時においては画期的な評価であった。

124) 1934年7月24日付南京総領事 発外務大臣宛第824号電(外務省記録 F. 1. 9. 2. 23)。なお広九鉄道収入の分配率改訂問題とは以下のことをさす。広九鉄道は中国と香港の両地域にまたがる路線のため、収入は従来より中国側65%, 香港側35%の割合で配分されてきたが、中国側が全体の2割の距離にすぎない香港領域路線の配分率の高さに抗議し、両国間で交渉が続けられてきた。結局、中国側、香港側がそれぞれ72%, 28%の割合で妥協し、協定が改訂された。

125) Smith, *op. cit.*, p. 496.

126) 「粵漢鉄道株詔段の工事進捗と開通後の影響」(『漢口日本商工会議所月報』96号, 1936年), 1～2頁。

127) 林宏「粵漢鉄道の完成に就いて」(『支那』28巻3号, 1937年), 152頁。

128) 上沼前掲論文, 143頁。

こうしたイギリス勢力の増大に対し、「大陸安定勢力を以て自認する」¹³³⁾ 日本は無関心を許されないというものの、同鉄道開通に伴うイギリス製品の輸出増に対しては、日貨排斥運動の根絶のほか、商品の価格および品質を以て対抗する以外には対策はないことを認めている¹³⁴⁾。日本は漢口の中国軍当局に対し、粵漢鉄道の完成を妨害するとの最後通告を発したとされるが¹³⁵⁾、詳細は不明である。結局、日本にとって粵漢鉄道の開通が脅威と感じられたものの、直接日本の権益を侵すものではない以上、特に明確な対抗策が講じられることはなかったのである。

(3) 開通の影響

最後に、開通の影響に関する検討に移るが、前述のように粵漢鉄道の全通は1936年4月、営業開始は同年9月である。翌年7月には日中戦争が勃発し、1938年10月に武漢、広東が陥落してからは、同鉄道はほぼ全線にわたって日本軍の手に帰している。したがって、同鉄道の全通以後、中国により運営された期間は2年たらずであり、平時のそれは1年にも満たず、その成果を述べるにはあまりにも短い期間といえる。ここでは、限られた資料のなかで、前述の目的の達成度合につき、大まかな趨勢をとらえるにとどめておきたい。

まず、開通後の鉄道経営状況について、不十分ながら日本側の調査に依拠して作成したのが表8である。これによると全通後の1937年の貨物輸送量は全通以前の両段の総計とほとんど変化がなく、したがって1キロあたりの輸送量はかえって減少している。しかし、これには同年7月に勃発する日中戦争が影響していると考えられるため、あわせて半年ごとの輸送量を算出した。その結果、1月から6月までの輸送量を

みる限り、鉱産品は停滞しているものの、農林牧畜産品は激増し、工業製品についても総輸送量をみる限り増加を示している。鉱産品の停滞は、沿線の資源開発がまだ進んでいないことによるものであろう。それに反し、農林牧畜産品の激増は、1936年の湖南省の豊作が最大の理由である¹³⁶⁾。おまけに、隣接する広東省では同年、逆に凶作が報告されており¹³⁷⁾、同品目の輸送の7割以上が湖南、湖北より広州向けであることは、同地区の円滑な農産物移動を物語っている。

これに対し、7月以降は、他の品目が減少するなかで、政府用品の輸送が著しい伸びをみせている。政府用品の大半は軍需物資であり、主に広州より北方面に輸送されていることから判断して、これは欧米からの輸入軍需品と考えられる。

要するに、粵漢鉄道は貨物輸送にみる限り、広東省の食糧不足を補うとともに、日中戦争開始後は、海外からの抗戦物資の搬入に大きな役割を果たしたのである¹³⁸⁾。

次に、開通による政治的影響についてみていこう。政府のソヴィエト区に対する包囲討伐は、1933年秋にはじまる「第5次囲剿」によりその成果を収め、紅軍はいわゆる「長征」を余儀なくされる。「第5次囲剿」における政府軍の勝利は、ドイツ軍事顧問団の援助と共産党内部の戦術上の誤りが主な理由とされるが¹³⁹⁾、

136) 『外国鉄道調査資料』11巻1号、1937年、53頁～54頁。

137) Parks M. Coble, *The Shanghai Capitalists and the Nationalist Government, 1927-1937*, Harvard Univ. Press, 1980, pp. 229-230.

138) 旅客の輸送の営業実績に関しては、管見の限り不明であるが、粵漢鉄道当局は収益増を図るため、旅客運賃を他の鉄道に比べて低く設定するなどの対策を講じている（『粵漢鉄道の湖南、湖北、広東各省に及ぼす経済的影響』、『東亜』10巻4号、1937年、40頁）。

139) 蔣介石はゼークト将軍 (Dorothee von Seeckt) の助言により、要所にトーチカを建設し、これを自動車道路で連結する戦術を採用し、ソヴィエト区に対する経済封鎖をおこなった。他方、紅軍は、「留ソ派」の唱えた陣地戦方式により戦力の消耗をもたらすなどの戦術上の誤りをおかした（宇野前掲書、上、130頁～132頁）。

133) 前掲「粵漢鉄道完成」、11頁。

134) 福崎峰太郎「完成近き粵漢鉄道に就いて」（『東亜』8巻8号、1935年）、30頁。

135) "Canton-Honkew Railway, Greatest Nationalist Accomplishment,……", p. 413.

表8 粵漢鉄道全通による貨物輸送量の推移

(単位: トン)

	鉱産品		農林牧畜産品		工業製品		政府用品		鉄道材料		計	
	年間総輸送量	1キロ当り輸送量	年間総輸送量	1キロ当り輸送量	年間総輸送量	1キロ当り輸送量	年間総輸送量	1キロ当り輸送量	年間総輸送量	1キロ当り輸送量	年間総輸送量	1キロ当り輸送量
(A) 湘鄂段(513.3km)と粵漢南段(274.3km)の貨物輸送量の合計												
1931年	137,180	174.2	345,992	439.3	199,598	253.4	8,496	10.8	161,809	205.4	853,075	1,083.1
1933年	279,781	355.2	238,278	302.5	163,118	207.1	104,382	132.5	207,363	263.3	992,922	1,260.7
1934年度	407,651	517.6	184,682	234.5	129,554	164.5	105,682	134.2	356,779	460.0	1,184,348	1,503.7
1935年度	427,448	542.7	167,619	212.8	125,441	159.3	57,884	73.5	267,610	339.8	1,046,002	1,328.1
(B) 粵漢鉄道全通後(1,243.3km)の貨物輸送量												
1937年	323,058	259.8	312,835	251.6	117,476	94.5	233,469	187.8	101,310	81.5	1,088,148	875.2
(1月～6月)	209,520	337.0	193,505	311.3	81,160	130.6	58,106	93.5	60,233	96.9	602,523	969.2
(7月～12月)	113,538	182.6	119,331	192.0	36,317	58.4	175,363	282.1	41,077	66.1	485,626	781.2
(C) 湖南、湖北より広州向け貨物輸送量												
1937年 (1月～6月)	379		137,258		1,060		—		—		—	
1937年 (7月～12月)	1,066		89,459		1,240		—		—		—	
(D) 広州より湖南、湖北向け貨物輸送量												
1937年 (1月～6月)	—		22,785		13,315		—		—		—	
1937年 (7月～12月)	—		13,529		8,325		139,504		—		—	

資料) (A)は満鉄調査部『支那交通統計集成(鉄道編)』176頁～179頁、(B)(C)(D)は(満鉄)総裁室弘報課『事変下広東省ニ於ケル経済諸情勢』(タイプ印刷、1938年、統計の原資料は不詳)16頁～24頁より作成。

注 1) 粵漢南段の274.3kmは広州一韶関間224.2kmに広三鉄道(48.9km)その他の支線を含めた数字。同様に湘鄂段の513.3kmには武昌一株州間415.7kmに株萍段(90.3km)その他の支線を含めてある。なお、株萍段は1937年9月の浙贛鉄道全通に伴い、同路線の一部となったが、ここでは便宜上、1937年総延長距離に含めてある。

2) (C)(D)の傍線部分は統計には記載されていない。輸送が存在しないためか、資料の欠如によるものかは不明である。

3) (B)(C)(D)の数字は資料には過大に表示されているが、これは噸(トン)と𠔁(キログラム)の誤植によるものとみなし訂正した。

* 上の数字との比較のため、数値を2倍し、年間の輸送量に換算した。他も同様である。

紅軍が「長征」にふみきったのは、粵漢鉄道の開通により西方への退路が遮断されるのを恐れただためと言われている¹⁴⁰⁾。もちろん、江西ソビエトの消滅をもって、直接、国内統一への前進とみなすことは誤りであるが¹⁴¹⁾、このこと

が各地に割拠していた地方権力の消滅につながったことは否定できない。とりわけ、政府軍が「長征」中の紅軍を追撃するなかで、四川省の全省統一と中央化が達成され¹⁴²⁾、さらに江西ソビエト区が消滅したことにより、両広は中

140) 呉相湘前掲書、上、295頁。

141) 周知のように、紅軍が「長征」の結果、新たに陝北に根拠地を建設するとともに、蒋介石は剿共戦を継続し、後の西安事件を招くことになる。内戦停止による一致抗日は国民党三中全会(1937年2月)

の「赤禍根絶決議」を待たなければならなかった。

142) 従来より四川省は、劉湘をはじめ多くの軍閥の割拠体制が続いてきたが、同地区への紅軍の進出とともに、南昌の軍事委員会委員長行營より参謀団

中央政府との緩衝地帯を失い、直接、政府軍と対峙することになったのである。そこで、陳済棠、李宗仁らは「抗日救国軍」を組織し、1936年6月、先手を打つ形で湖南省に進軍するが¹⁴³⁾、予定していた華北の宗哲元が呼応せず、日本からの武器の調達が遅れたため¹⁴⁴⁾、粵漢鉄道によって動員された強大な政府軍のまえに広東空軍は中央に投降し、結局、西南政務委員会は同年7月の国民党二中全会において解消されることになり、陳済棠は香港に逃れる結果となったのであった。このいわゆる両広中央化は、南京政権に対抗する大最の勢力の解消であると同時に、日本の軍部の西南派に対する反蔣工作の挫折を意味していた。こうして1937年6月には、財政部が広東省の幣制統一を断行する一方¹⁴⁵⁾、蒋介石はイギリスに対し、香港と広東の共同防衛を提案し、海南島の防衛を要請するなど¹⁴⁶⁾、同地区の防衛強化を図っていったのである。

最後に、粵漢鉄道開通前後の経済動向について触れてみたい。ただし、以下に述べる経済動向の変化には、単に同鉄道の開通だけでなく、他の諸要因もまた影響していることは言うまでもない。

第一に、沿線の工業発展については、日中戦争に至るまでは特に目立った変化はみられない。広東省の製糸業は、1936年の生糸の国際価格の回復にもかかわらず、生産量は減少を続

表9 上海および広州・九龍の生糸輸出の推移

年 号	上 海	%	広 州 九 龍	%	全 中 国	%
数 量 (単位: トン)						
1932	2371.9	51.2	1442.0	31.1	4635.5	100.0
1933	2642.6	57.8	1611.9	35.2	4574.0	100.0
1934	1314.0	41.4	1573.7	49.6	3174.7	100.0
1935	3091.2	69.1	1014.0	22.7	4471.6	100.0
1936	2171.6	58.9	1029.5	27.9	3689.1	100.0
1937	2390.8	58.6	1146.7	28.1	4077.0	100.0
価 格 (単位: 万元)						
1932	2643.0	52.1	1771.5	34.9	5069.5	100.0
1933	2746.2	57.4	1652.5	34.6	4782.1	100.0
1934	1118.1	48.5	899.3	39.0	2303.4	100.0
1935	2560.5	72.9	658.9	18.8	3511.6	100.0
1936	2342.7	64.8	876.3	24.2	3615.1	100.0
1937	2974.6	65.7	1091.1	24.1	4530.5	100.0

資料) 『海關中外貿易統計年刊』(上海)、各年度版より作成。

け¹⁴⁷⁾、広州および九龍からの輸出量も表9にみるように停滞している¹⁴⁸⁾。工場数においても、無錫では増加傾向がみられるものの、上海、広東の減少が著しい¹⁴⁹⁾。こうした傾向は、無錫をはじめとする内陸部では、日本製品との対抗上、大資本もしくは省政府による蚕糸統制が進められ、品質向上が図られたのに対し¹⁵⁰⁾、

が派遣され、1935年2月、劉湘を主席として、重慶に四川省政府が成立した(周開慶『四川与対日抗戦』、台湾商務印書館、1971年、9頁~10頁、Robert A. Kapp, *Szechwan and the Chinese Republic: Provincial Militarism and Central Power, 1911~1938*, Yale Univ. Press, 1973, pp. 99-105)。

143) 呉相湘前掲書、上、266頁。

144) 丸山静雄『失われたる記録』(後楽書房、1950年)、162頁~165頁。

145) 法幣100元に対し144元の比率によって広東紙幣を回収し、1938年1月からは省内の取引はすべて法幣によるとされた(飯島幡司『支那幣制論』、有斐閣、1940年、251頁)。

146) Stephen L. Endicott, *Diplomacy and Enterprise, British China Policy 1933~1937*, Manchester, 1975, pp. 138-139。

147) 1933年に2821トンであった生産量が1936年に2224トン、1937年には2080トンに減少している(許道夫編『中国近代農業生産及貿易統計資料』、上海人民出版社、1983年、270頁、なお1担=59.7kgとして計算)。しかし、別の資料によれば、1936年の「広東産生糸の価格は世界的糸価昂騰に伴い騰貴し、(中略)生糸生産高は前年より四千五百俵を増加した」(『民国25年支那貿易年報』、大阪市役所産業部貿易課、1938年、73頁)とあり、詳細は不明である。

148) 世界恐慌以降は、アメリカ市場にかわって、インドへの輸出が激増している(廖崇眞「最近粵絲銷印激増之研究」、『廣東建設月刊』1巻9期、1933年、33頁~38頁)。

149) 1927年から1936年のあいだに、上海、広東の製糸工場数が半減したのに対し、無錫では逆に増加をみせている(奥村「恐慌下江浙蚕糸業の再編」、104頁)。

150) 同上論文参照。

表10 地域別綿糸生産量の推移

(単位: トン)

年 号	上 海	%	江 蘇	%	浙 江	%	湖 北	%
1928	85,360	100.0	43,871	100.0	5,442	100.0	45,316	100.0
1930	110,302	129.2	72,378	165.0	7,646	140.5	26,987	59.6
1932	116,967	132.0	66,835	152.3	7,863	144.5	32,821	72.4
1934	121,697	142.6	69,950	159.4	5,580	102.5	25,354	55.9
1935	100,742	118.0	68,333	155.8	4,781	87.9	19,566	43.2
1936	98,264	115.1	73,435	167.4	5,341	98.1	18,362	40.5
年 号	河 北 南	%	天 津	%	(日本資本) 青 島	%	(日本資本) 上 海	%
1928	17,587	100.0	27,635	100.0	34,259	100.0	85,398	100.0
1930	15,816	89.9	26,982	97.6	32,099	93.7	104,436	122.3
1932	22,532	128.1	33,862	122.5	38,911	113.6	51,575	60.4
1934	14,770	84.0	20,259	73.3	34,981	102.1	72,829	85.3
1935	19,807	112.6	12,026	43.5	37,233	108.7	58,952	69.0
1936	23,738	135.0	9,008	32.6	37,946	110.8	59,894	70.1

資料) 上海市棉紡織工業同業公会籌備会『中国棉紡統計資料』, 47頁~64頁より作成。

注) 1件 = 400 ポンド (181.4kg) として換算。

表11 各鉱産物の港別輸出割合

(単位: トン)

年 号	長 沙	%	漢 口	%	上 海	%	広 州 龍	%	梧 州	%	全中国	%
(I) アンチモニー												
1932年	5261.2	40.0	2673.9	20.3	5156.6	39.2	33.4	0.3	39.2	0.3	13165.9	100.0
1933年	—	—	1646.0	11.8	12282.3	88.2	4.5	—	—	—	13932.8	100.0
1934年	—	—	1189.2	7.3	14994.8	92.6	0.6	—	—	—	16184.6	100.0
1935年	—	—	3754.9	20.0	14958.7	79.6	78.7	0.4	—	—	18792.3	100.0
1936年	—	—	792.2	4.6	16348.8	94.4	30.7	0.2	134.2	0.8	17311.6	100.0
1937年	—	—	66.0	0.4	11356.8	73.8	3375.2	21.9	296.0	1.9	15388.4	100.0
(II) タングステン												
1932年	127.0	6.1	—	—	189.7	9.1	1658.8	79.9	7.8	0.4	2075.8	100.0
1933年	—	—	—	—	338.6	6.1	5071.4	91.6	5.6	0.1	5537.5	100.0
1934年	—	—	10.2	0.2	960.6	20.4	3731.7	79.3	—	—	4706.5	100.0
1935年	—	—	482.6	6.5	4329.0	58.6	1706.1	23.1	569.6	7.7	7383.3	100.0
1936年	—	—	—	—	4740.5	67.2	833.8	11.8	1169.2	16.6	7049.9	100.0
1937年	—	—	—	—	10565.6	64.0	3727.8	22.6	1545.7	9.4	16517.8	100.0

資料) 『海関中外貿易統計年刊』各年度版より作成。

中級品生産を主とする広東省の場合、蚕糸改良の点において立ち遅れたことによると考えられる¹⁵¹⁾。同様に、綿工業についても、表10をみる限り湖北省の生産量の伸びはみられない。し

かし、別の記述によれば、1935年の紡錘数の増加分の9割以上が上海以外の工場における増加であり、そのなかの民族紡の増加分の大部分は広東ならびに武漢での増設であったという¹⁵²⁾。

151) 『広東経済調査報告』(中支建設資料整備委員会, 1940年), 28頁。

152) 丁佑「支那棉業最近の発達」(『支那経済建設の全貌』, 日本国際協会太平洋問題調査部, 1937年),

表12 広 東 省 の 米 穀 輸 入 量 の 推 移

年 号	広 東 省				全 中 国			
	数 量(トン)	%	価 格(海関金)	%	数 量(トン)	%	価 格(海関金)	%
1932年	820,865	60.4	62,678,057	61.9	1,359,564	100.0	101,283,994	100.0
1933年	1,026,606	79.3	60,352,645	78.0	1,295,400	100.0	77,340,151	100.0
1934年	503,036	65.2	22,998,851	68.8	771,061	100.0	33,432,639	100.0
1935年	493,917	38.1	18,534,267	36.4	1,296,448	100.0	50,909,951	100.0
1936年	275,622	88.8	10,520,042	88.5	310,349	100.0	11,886,980	100.0
1937年	306,712	88.7	15,719,118	87.4	345,725	100.0	17,985,331	100.0

資料) 『海関貿易統計年刊』各年度版より作成。

注) 広東省の輸入量および輸入額は、汕頭、広州、九龍、拱北、江門、三水、瓊州、北海、雷州の各海関の総計による。

表13 各港別(華中・華南)輸出入額の推移

(単位: 1000元)

年号	漢 口 (%)		上 海 (%)		広 州 (%)		汕 頭 (%)		九 龍 (%)		全中国 (%)	
輸 出												
1932	31,637	5.6	246,669	43.3	53,151	9.3	20,982	3.7	3,331	0.6	569,464	100.0
1933	7,649	1.2	315,758	51.6	58,404	9.5	17,778	2.9	3,886	0.6	612,293	100.0
1934	9,848	1.8	272,305	50.8	47,128	8.8	15,860	3.0	5,524	1.0	535,733	100.0
1935	12,599	2.2	288,974	50.1	39,936	6.9	17,218	3.0	5,624	1.0	576,298	100.0
1936	13,559	1.9	362,274	51.3	42,487	6.0	23,224	3.3	6,245	0.9	706,791	100.0
1937	9,012	1.1	404,672	48.2	63,846	7.6	33,515	4.0	16,646	2.0	838,770	100.0
輸 入												
1932	38,558	2.5	795,161	51.6	84,372	5.5	60,558	3.9	105,578	6.8	1,541,583	100.0
1933	34,259	2.5	736,220	54.2	62,009	4.6	59,776	4.4	96,622	7.1	1,358,978	100.0
1934	32,214	3.1	600,483	57.8	33,848	3.3	26,140	2.5	75,098	7.2	1,038,979	100.0
1935	33,216	3.6	507,695	54.9	33,761	3.7	28,463	3.1	70,370	7.6	924,695	100.0
1936	32,875	3.5	555,183	58.8	30,905	3.3	29,621	3.1	57,550	6.1	944,523	100.0
1937	33,412	3.5	510,811	53.4	45,166	4.7	36,297	3.8	82,718	8.7	956,234	100.0

資料) 満鉄上海事務所調査課『中南支那外国貿易統計年報』1936年版, 1937年版より作成。

ここでも、表10に示されているごとく、上海の民族紡が1934年をピークに減少を続けるなかで、無錫を中心とした江蘇省の伸びは顕著であり、内陸部における工業発展の傾向をうかがうことができる。

第二に、港湾別輸出量の変化に関しては、大部分が戦略物資として欧米に輸出されるアンチモニー、タングステンの場合、表11にみるように、1937年の広州および九龍からの輸出の増加

が著しい。これは、それまでの湖南省から湘江ならびに長江を経て上海から輸出される経路と並び、粵漢鉄道によって直接、広州へ輸送する経路がとられたことによると思われる。他方、粵漢鉄道の全通により減少が予想された広東省の米穀輸入は、表12をみる限り、減少傾向にあるものの、1937年には逆に増加している。これには前年の広東省の凶作など、他の要因が影響しているものと思われる。

第三に、表13の各港別の輸入額の推移に明ら

表 14 中国の輸出入に占める各国の割合

(%)

年 号	香 港	日 本 台	ア メ リ カ	イ ギ リ ス	ド イ ツ	フ ラ ン ス	ソ 連	そ の 他
輸 出								
1929—1931	17.0	26.2	13.8	7.1	2.4	4.7	5.9	22.9
1933	19.8	16.2	18.5	8.0	3.4	5.3	1.0	27.8
1934	18.9	15.8	17.6	9.3	3.6	3.9	1.1	29.8
1935	16.5	14.8	23.7	8.6	5.0	5.1	0.7	25.6
1936	15.1	15.2	26.4	9.2	5.5	4.3	0.6	23.7
1937	19.4	10.4	27.6	9.6	8.6	3.9	0.6	19.9
輸 入								
1929—1931	16.1	23.4	19.2	8.6	5.4	1.4	1.5	24.4
1933	3.6	9.9	21.9	11.3	7.9	1.8	1.6	42.0
1934	2.9	12.5	26.2	12.0	9.0	2.2	0.8	34.4
1935	2.2	15.6	18.9	10.6	11.2	1.4	0.8	39.3
1936	1.9	16.6	19.6	11.7	15.9	1.9	0.1	32.3
1937	2.0	16.1	19.8	11.7	15.3	0.6	0.1	34.4

資料) 『中国近代経済史統計資料選輯』65頁, 66頁, ただし1937年は H. G. W. Woodhead, ed., *The China Year Book*, 1939年版, Shanghai, pp. 35~37.

かなように、上海は1930年代を通じて圧倒的な地位を保持しつつも、1937年にはとりわけ輸入において取扱額の低下がみられ、これに反して広州が全体に占める比重を高めている。また中国の輸出入に占める各国の割合についても、表14に明らかなように、輸出を中心にアメリカ、イギリス、ドイツが増大している反面、日本の低下が著しい。

以上を総括すれば、従来より上海に集中していた経済機能が徐々に内陸部に拡散するとともに、広東の貿易上の地位は高まり、同時に、欧米諸国の貿易上の比重の増大をもたらしたと言うことができる¹⁵³⁾。もちろん、1937年の数字には日中戦争等の諸要因もまた考慮されるべきであるが、粵漢鉄道の建設が、同時期の政府の奥地を中心とした経済建設ともあいまって、上述の経済的变化をもたらしたことは明らかであ

ろう。

V 建設以後の諸問題

(1) イギリスの借款構想

本稿の最後にあたり、粵漢鉄道開通前後の中国内外の動向とそれらに対する日本の対応について言及しよう。前述のごとく、粵漢鉄道建設は日英の利害対立を内包していたが、日英関係自体は1930年代を通じて悪化せず¹⁵⁴⁾、とりわけ大蔵省内部にはチェンバレンに代表されるように対日宥和論が根強く存在していた。中国の幣制改革との関連のもとに研究が進められているリース・ロス (Sir Frederick Leith-Ross)

154) イギリスは伝統的に帝国主義国 日本に対する親近感を有しており (木畑洋一「1930年代におけるイギリスの東アジア認識」『日本ファシズムと東アジア』, 青木書店, 1977年, 所収, 211頁), 満州事変の際も、ソヴィエトの脅威に直面する日本に対する同情論が存在したという (細谷千博「日本の英米観と戦間期の東アジア」, 細谷千博編『日英関係史 1917-1949』, 東京大学出版会, 1982年, 所収, 13頁~14頁)。

153) たとえば、広東が上海に比べてヨーロッパに近いことにより、イギリス、ドイツが他国に増して、粵漢鉄道を利用して中国奥地との交易関係を拡大することに利益を見出したことは想像に難くない。

の極東訪問についても¹⁵⁵⁾、その背景には極東の緊張緩和の必要¹⁵⁶⁾、および対中国輸出の増大に対する産業界の期待¹⁵⁷⁾があったと言われている。つまり、帰国の直前に上海で発表された声明 (Press Statement) に明瞭に示されているように¹⁵⁸⁾、中国への輸出の第一条件は通貨の安定であり、これにより農産物価格は上昇し、農民の購買力は増大するとともに、旧債整理を進め新たな鉄道借款をおこなうことが、奥地への輸出の増加につながるとしている。したがって、彼はまず中国の通貨安定のために、日英両国共同による幣制安定借款を計画し、あわせて極東の緊張緩和の一手段としようとするが¹⁵⁹⁾、1935年11月、中国が単独で幣制改革を断行したことにより、上述の計画が挫折したのちは、重点を鉄道借款に対して日英の協力を得ることに移してゆくのである。

- 155) 日本の研究には、野沢豊編前掲書のほか、波多野澄雄「リース・ロスの極東訪問と日本—中国幣制改革をめぐる一」(『国際政治』58号, 1978年)がある。
- 156) ナチスの脅威に対する本国の防衛を第一に考察する関係上、極東の安全保障の見地から日本との有和が図られた (Roger Louis, *British Strategy in the Far East 1919-1939*, Oxford, 1971, pp. 212-213, Endicott, *op. cit.*, pp. 52-81)。
- 157) リース・ロスは出発前の2ヶ月間に、シティーおよびマンチェスター商工会議所等の中国貿易従事者と会談をおこない、産業界から、大きな期待が寄せられていた (A. Trotter, *Britain and East Asia: 1933-1937*, Cambridge, 1975, pp. 148-149)。
- 158) Notes by Sir F. Leith-Ross on his mission to China, (*Documents on British Foreign Policy 1919-1939*, Second Series Vol. XX, London, 1984, pp. 1004~1007)。
- 159) リース・ロスの借款構想は以下のとおりである。まず中国は銀本位制を放棄し、ポンドと連結する紙幣を発行する。そのために必要な外国為替は、日英両国が折半で保証する1000万ポンド借款によりまかなう。なお、この借款は新四国借款団による制約上、満州国に対して与えられ、満州国はこれを、「満州」を失った代償として中国に与えるというものである。以上の構想は、満州国の存在に承認を与えることにより、極東の緊張緩和をはかる目的をもっていた (Trotter, *op. cit.*, p. 150)。

1936年6月上旬、リース・ロスはイギリスへの帰国の途中に日本に立寄り、有田外務大臣に対して、中国の購買力増進に果たす鉄道の有効性を説く一方¹⁶⁰⁾、堀内外務次官には鉄道建設に対する日英共同借款を提案し、仮に日本が直接に出資できないのならば、日本銀行が香上銀行より融資を受けるかたちで出資することを勧めており¹⁶¹⁾、馬場大蔵大臣にも共同借款に対する可能性を打診している¹⁶²⁾。それに対し日本は、政治的色彩を帯びた路線の建設には反対との方針を固め¹⁶³⁾、リース・ロスの提案に対して有田外相は中国の政局不安定を理由に異議を唱える一方¹⁶⁴⁾、リース・ロスと親交のあった陸軍省の磯谷軍務局長も、日本が対中国援助を歓迎しない理由は、南京政権の反日姿勢のためであると述べ、蒋介石に対する不信の念をあらわしている¹⁶⁵⁾。馬場蔵相もまた、日英両国のみによる鉄道借款は新四国借款団との関係上、無理であると述べ、一貫した消極姿勢を示している¹⁶⁶⁾。リース・ロスは帰国の途中に上海に立寄った際、若杉代理大使と会談し、通貨の安定が得られた以上、対中国輸出の増進は鉄道建設によって可能となる旨を重ねて強調するが¹⁶⁷⁾、日本側の積極的な対応を引き出すには至らぬまま、6月下旬、イギリスへの帰国の途につく¹⁶⁸⁾。

- 160) 1936年6月10日付『朝日新聞』。
- 161) 「堀内次官『リースロス』会談要録」(外務省記録 A. 2. 1. 0. C6『列国ノ対支財政援助問題一件』)。
- 162) 「馬場大蔵大臣ノ『リースロス』氏接見会談要領 (昭和11年6月10日)」(外務省記録 A. 2.1.0. C6)。
- 163) 「『リース・ロス』関係想定質疑応答、外務省原案」(外務省記録 A. 2. 1. 0. C6)。
- 164) Sir R. Clive (Tokyo) to Mr. Eden, No. 167, *Telegraphic*, 1936, 6, 10, (*Documents on British Foreign Policy*, pp. 868-869)。
- 165) 外務省編『日本外交年表並主要文書 (文書)』(原書房, 1969年), 下, 337頁。
- 166) 注162)と同じ。
- 167) 1936年6月23日付川越大使発外務大臣宛第481号電ノ4 (外務省記録 A. 2. 1. 0. C6)。
- 168) しかし、日英の共同借款を妨げた最大の理由が出先軍部の華北自治工作の進展にあったことは言うまでもない。とりわけ冀東特殊貿易は中国海関収

しかし、交渉の過程で馬場蔵相が懸念を示した新四国借款団との関係について、リース・ロスは、借款団の存在は中国投資を助長するよりもむしろ妨害するものであり¹⁶⁹⁾、しかも長いこと活動しておらず、その反面、非構成国であるドイツおよびベルギーが投資をおこなっている点において不合理であり¹⁷⁰⁾、そのため借款団構成国は投資が有効となるような実際的方法を協議すべきであると述べるにいたる¹⁷¹⁾。つまり、日本が前述の粵漢鉄道借款以来、新四国借款団との関係を口実として欧米諸国の対中国投資に反発していくのに対し、イギリスは当時のドイツの積極的な中国進出に対抗するために、借款団の拘束を免れる方策を模索していたのである。

同時期、第一次大戦により中国のほとんどの権益を失ったドイツは、政府が長期の輸出信用を供与する方法により中国投資の増大を図り¹⁷²⁾、1934年の浙贛鉄道(玉山—南昌間)に対する借款の際には、中国の生産物を償還の一部にあてる方法が採用され¹⁷³⁾、その後も湘黔鉄道(株州—貴陽)への借款により、後掲の図5に明らかなように、その利権鉄道は華南の一大横断鉄道を形成していた。他方、ライヘナウ将軍(Walter von Reichenau)と蔣介石との交渉により、中国のタングステン等の戦略物資とひきかえに、1億元の軍需品の供給がとり決められるなど¹⁷⁴⁾、通商関係も密接となり、対

中国貿易も表14に示されているように輸出入ともにきわだった伸びをみせている。こうしたドイツの進出、とりわけ活発な鉄道借款が、イギリス産業界だけでなく、リース・ロスに対しても強い刺激となったのである¹⁷⁵⁾。

この他、リース・ロスの訪中において注目されるのは西南派に対する接近である。彼は中国滞在中、広東省を訪問し、陳済棠、李宗仁らと会談を行っているが¹⁷⁶⁾、そこでの主な議題は両広の幣制統一問題、香港との経済関係の促進、ならびに粵漢鉄道と広九鉄道の接続についてであった¹⁷⁷⁾。西南派は黄埔港の建設を進めていることを理由に、両鉄道の接続には反対しているが、南京政府は黄埔港の完成がさらに数年を要するため、国防上の観点から接続に対し暗黙の承諾を与えたという¹⁷⁸⁾。さらにリース・ロスの帰国後、彼に随行しそのまま中国に残ったイングランド銀行のロジャーズ(Cyril Rogers)も両鉄道の接続問題のために広東を訪問しており¹⁷⁹⁾、また、1936年10月、輸出信用保証局の代表として訪中したカークパトリック(William Kirkpatrick)も広東を訪れ、同省の建設事業の進展に驚くとともに、将来の発展の可能性を確信したといわれる¹⁸⁰⁾。

以上のように、1936年末には、中国幣制の安定と両広の中央化により、イギリスにとって対中国投資、とりわけ広東省に対する投資の期待が強まり、新四国借款団の存在が制約と感じられるとともに、対日宥和の必要とのあいだのディレンマに立たされていたのである。そして同

入の大幅な減少を招き、中国政府の財政難をもたらすとともに、イギリスにとっては、過去の対中国借款の担保を侵害するだけでなく、将来の借款を困難にするものであったからである。磯谷軍務局長との会談においても、リース・ロスは多くの日本の華北政策に対する批判に費している(『日本外交年表並主要文書(文書)』、下、335頁～337頁)。

169) 注162)と同じ。

170) 注161)と同じ。

171) 注167)と同じ。

172) Young, *op. cit.*, p. 367.

173) クルト・ブロッホ、満鉄調査部上海事務所調査室訳『極東に於ける独逸の権益と政策』(生活社、1940年)、41頁～42頁。

174) Hsi-Huey Liang, "The Sino-German Connection", (Amsterdam, 1978), p. 112.

175) Endicott, *op. cit.*, p. 133.

176) Leith-Ross, *Money Talks: Fifty Years of International Finance*, London, 1968, pp. 216-217.

177) 1936年3月19日付香港水澤総領事発外務大臣宛第14号電(外務省記録A. 2. 1. 0. C6)。

178) 1936年3月18日付有田大使発外務大臣宛第200号電(外務省記録A. 2. 1. 0. C6)。

179) 1936年8月27日付香港水澤総領事発外務大臣宛第119号電(外務省記録A. 2. 1. 0. C6)。

180) 井村薫雄『欧米の対支経済侵略史』(山根書房、1944年)、409頁。

時期を契機として、中国が対日戦争の予想のもとに大規模な経済建設計画をすすめていくことが、イギリスに対し積極的な対応を迫る結果となっていくのである。

(2) 中国の経済建設

南京政権成立以後、中国の経済建設は数個の機関が担当してきたが¹⁸¹⁾、政府が本格的に重工業建設に着手するのは1935年の資源委員会¹⁸²⁾の設立以後のことである。同委員会はアンチモニー、タングステン等の重要輸出品の集

荷および輸出を独占することにより資金を捻出するほか¹⁸³⁾、大規模な外資導入をはかり、1936年3月、総額2億7千萬元にのぼる重工業建設3ヶ年計画を立案する。表15がその計画概要であるが、計画地点の多くが内陸、とくに湖南省に集中しているのがうかがわれる。たとえば、製鉄所建設予定地である湘潭は、株州の西方の、将来の交通の要所となるべき地点に位置する¹⁸⁴⁾。株州には他に、レール用鋼材の生産を目的とした製鉄所建設の提案があるように¹⁸⁵⁾、内陸にありながら鉄道の分岐点であり、近隣に

表 15 重 工 業 3 ヶ 年 計 画 概 要

	計 画 内 容	計 画 年 産 量	計 画 地 点
1	タングステン、アンチモニーの出産と輸出の統制、タングステン精錬工場の建設	(タングステン) 2,000(ト ン)	
2	鋼鉄工場の建設	30万(〃)	湘潭(湖南), 馬鞍山(安徽)
3	鉄 山 の 開 発	30万(〃)	湘郷, 茶陵(湖南)
4	銅鉱の開発, 鍊銅工場の建設	3,600(〃)	陽新, 大冶(湖北), 松潘(四川)
5	鉛および亜鉛の開発	5,000(〃)	水口山(湖南), 貴県(広西)
6	炭 鉱 の 開 発	150万(〃)	禹県(河南), 高抗, 天河, 潭家山(広東)
7	石油精製工場の建設, 油田の開発	2,500万(ガロン)	(陝西), 巴県, 達県(四川)
8	窒素工場の建設, 硫酸, 硝酸の生産	(硫酸) 5万(ト ン)	
	アンモニア硫酸塩の生産	アンモニア硫酸塩) 5万(〃)	
9	機械製造工場の建設		
10	電気機械工場の建設	国内需要量の生産	

資料) 沈重春, 陳禾章編『中国戦時経済建設』(上海, 1940年)「中国戦時的工業建設」, 20頁~21頁。

181) 従来の工商部と農鉱部の合併により設立された実業部が実業行政を担当する一方、政府直属機関として建設委員会ならびに全国経済委員会が設置され、前者が電力および炭鉱の開発に従事したのに対し、後者は主に公路建設、棉花改良、蚕糸改良等の工作に従事した。

182) 前身は1932年に設立された参謀本部直属の国防設計委員会。その任務は主に国防経済に関する調査研究ならびに技術開発であった(陳真等編『中国近代工業史資料』第3輯, 北京三聯書店, 1961年下, 838頁, 以下『工業史資料』と略する)。

183) 同上書, 下, 838頁。

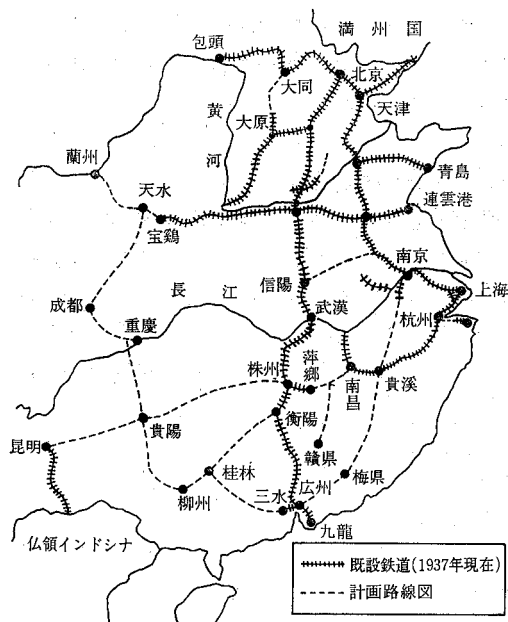
184) 馬鞍山も同様に、南京に近く、長江流域に位置するものの、山に囲まれた地形という国防上の理由により選択された(『工業史資料』第3輯, 下, 814頁)。こうした製鉄所の立地は、「将来における對外戦争の第一仮想敵国は日本」(『中国戦時経済論』, 中支建設資料整備委員会, 1940年, 10頁, 原本は1936年)とした当時において、「外敵の攻撃を避け得ることを(中略)前提とな」(同上書, 308頁)すものであった。

185) 『株州鋼鉄廠基礎計画案』(中支建設資料整備委員会, 1941年, 原本は胡庶華『株州鋼鉄廠初步計画書』, 1933年)。

豊富な資源を有するという立地条件がこれらの計画の背景にあった。さらに株州にはイギリス資本による機関車工場の計画があるほか¹⁸⁶⁾、ドイツの商社「ハプロ」が株州の製鉄所建設のために借款契約を締結したとされるなど¹⁸⁷⁾、株州ではその利権鉄道の交差とあいまって、イギリスとドイツの勢力が錯綜する傾向が生じている。以上のように、同時期の経済建設は主に内陸に力点が置かれ、とりわけ粵漢鉄道沿線が重要視されていたと言える。

他方、粵漢鉄道建設以後の鉄道建設計画に関しては、1936年3月、鉄道部内に新路建設委員会が設置され、翌年「鉄道建設5ヶ年計画」が発表される。この計画は、建設費9億元を以て、総延長8,700km、すなわち既設鉄道を上まわる距離を以後の5年間で建設するというもので、図4がその計画路線である。これをみる限り、華中と華南の連結が重視されている点とともに、粵漢鉄道を起点として奥地相互の連結が図られている点に、同計画の戦時経済建設の一環としての性格が認められる。総経費の3分の2にあたる6億2千万元は外国資本により、残額は国内資本によりまかなうこととされたが¹⁸⁹⁾、その主な資金調達方法は、政府が各機関出資による鉄路連合公司¹⁹⁰⁾に対して鉄道建設公債¹⁹¹⁾を交付し、公司は同公債を担保に上海の銀行より工事費を借入するとともに、外国

図4 鉄道建設5ヶ年計画主要路線図



より材料借款を受けるというものであった。そして、以前より政府債の引受けを行ってきた銀行が、従来に比べて低い利率の鉄道建設公債に応じたことは、鉄道投資に対する銀行の期待の高さを反映したものであると同時に、政府の銀行に対する支配が最終的に確立したことを意味していた¹⁹²⁾。中国銀行総経理として銀行界の中枢にあった張公権（嘉璈）が1935年末に鉄道部長に就任したことも、このこととは無関係ではあるまい。他方、鉄道部は、外国との借款交渉において、政府公債を担保とする材料借款を原則としながら、借款団の存在を認めず、各国間の競争を利用する形で個別交渉を行い、より有利な借款条件の獲得を図っていったのである。

186) 『外国鉄道調査資料』11巻4号、1937年、57頁。

187) クルト・ブロッホ前掲書、42頁。

188) 吾孫子『満支鉄道発達史』、409頁。

189) 前掲「支那の鉄道に関する調査」、64頁。

190) その代表例が「浙贛鉄路連合公司」（注25）参照）。他に、成渝鉄道建設の際には中国建設銀公司を中心に「川黔鉄路公司」が設立され、工事費の供給にあたっている。

191) 1934年から1936年のあいだに3期にわたって発行された。年率は年6分、割引率は年2分である。とりわけ西南の新線建設を目的とする第三期鉄道建設公債は総額1億2千万元を3年に分けて発行するという大規模なものであった。他に個別路線の建設のために「粵省鉄路建設公債」、「京贛鉄路建設公債」が発行されている。

192) なお、上海の銀行家を中心とする実業界が、上海の地位の低下をもたらすことが予想される粵漢鉄道建設、ならびにその後の奥地への鉄道建設に対していかなる認識を抱いたのかについては、政府の経済建設と実業界との利害関係を考えるうえで無視できない論点であると考えられるが、本稿では論及できなかった。

(3) 日本の孤立

リース・ロスの極東訪問は、日本との共同借款という当初の目的を実現せずにおわったが、彼は帰国後の政府への報告のなかで、依然として、イギリスの貿易拡大のためには鉄道借款が必要であること、そのためには借款団の拘束を逃れるべきであることをくり返し強調している¹⁹³⁾。リース・ロスはさらに、新四国借款団構成国の他に、ベルギー、ドイツ、中国の各銀行団を含めた国際借款団を結成し、これを新規鉄道公債の引受団体とする計画をたてる一方、イギリス政府はアディスに対し、この計画を日本に打診する権限を与えるなど¹⁹⁴⁾、この時期に至っても、イギリス側は日本との共同歩調を重視している。

また、日本側も、吉田茂駐英大使がイギリス外務省に対し、日英友好に関する覚書を提出し、中国の秩序回復、資源開発のための財政的、政治的援助の必要性を強調し、日英協力による鉄道建設を提唱するなどの対英協調の動きをみせている¹⁹⁵⁾。こうした日本側の姿勢は、1937年1月に広田内閣が総辞職し、翌月、林内閣のもとに佐藤尚武が外務大臣に就任し、「佐藤外交」と呼ばれる列国との協調路線が示されることにより明確となった¹⁹⁶⁾。対中国政策も、「平等の立ち場において、平和の交渉によって国交を調整し、両国間利害の衝突を緩和」¹⁹⁷⁾することをその外交方針に掲げて軍部の華北進出を抑え、産業界も投資および輸出の拡大を交渉

によって実現することを目的に児玉訪中使節団¹⁹⁸⁾を派遣している。結局、この使節団は、日本側の威圧的な態度と中国側の強硬な抗日姿勢により、経済提携としての成果をあげることができなかったものの¹⁹⁹⁾、鉄道投資問題に関しては、会談内容からみる限り、中国側の柔軟姿勢がうかがわれる。

たとえば、張公権鉄道部長との会談の際に、張が、鉄道建設は南方で順調に進行しているのに対し華北では政治問題のために進捗していないと述べたのに対し、使節団は自発的に冀東地区の密輸防止に努力するのとひきかえに高率関税の調整(低減)を要請するが、張はこれについて賛意を示している²⁰⁰⁾。また、中国貿易協会会長である周作民は児玉との会談の際に、政治上の好転とともに日中共同のシンジケートを組織し、鉄道、築港等の大事業の経営をおこなうことを提案している²⁰¹⁾。張も周もともに日本留学経験をもつ知日派であると同時に銀行支配人としての経歴を有し²⁰²⁾、その限りで冀東特殊貿易などの影響を被っていた紡績資本家などとは対日感情の面において異なっていたことは言うまでもない。しかし、その彼らでさえ、政治問題の解決を日中経済提携の前提と考えていることからわかるように、当時、華北に対する日本の軍事的圧力が強まるにつれ²⁰³⁾、中国の抗日気運は高まり、このことが両国の経済提携を困難にしていたことは否定できない。

193) Recommendations made by Sir F. Leith-Ross as a result of his financial mission to China, 1936, 9, 4, (*Documents on British Foreign Policy*, pp. 957-958).

194) Endicott, *op. cit.*, pp. 134-135.

195) Mr. Eden to Sir R. Clive (Tokyo), No. 232, Telegraphic, 1936, 10, 31, (*Documents on British Foreign Policy*, pp. 988-990).

196) 佐藤外交については、白井勝美「佐藤外交と日中関係—1937年3月—5月—」(入江昭、有賀貞編『戦間期の日本外交』、東京大学出版会、1984年、所収)を参照。

197) 佐藤尚武『回顧八十年』(時事通信社、1963年)、358頁。

198) 同使節団は日中両国の経済提携機関である中国貿易協会の招待により、児玉謙次横浜正金銀行頭取を団長に、対中国輸出に関係する主要な財界人を中心に結成された。

199) 松本俊郎「幣制改革期の日中経済関係—実態と政策」(野沢豊編前掲書所収)、314頁~315頁。

200) 児玉謙次『中国回想録』(日本週報社、1952年)、163頁。

201) 同上書、169頁。

202) 周作民は金城銀行経理の経歴を有する。

203) 同時期の日本の華北経済進出に関しては、小林英夫『「大東亜共栄圏」の形成と崩壊』(御茶の水書房、1975年)第2編第4章、中村隆英『戦時日本の華北経済支配』(山川出版社、1983年)第1章を参照のこと。

しかし、日本側も南京政府との直接交渉にどれだけの重きを置いていたのかについては疑わしい。たとえば、同時期に日本は、冀察政務委員会主席の宋哲元とのあいだに津石鉄道(天津-石家荘)と膠済鉄道延長線(図5参照)に対する借款交渉を行い、前者については建設工事請負契約を締結している²⁰⁴⁾。これらの路線は、前者が山西省の石炭をはじめとする資源開発を目的とし²⁰⁵⁾、後者は1937年に完了する膠済鉄道国庫証券の償還以後にわたって、同鉄道の支配を維持するための手段とされたように²⁰⁶⁾、日本の華北経済支配を強化する側面を持っていた²⁰⁷⁾。こうした地方政権との交渉は、南京政権の対日姿勢をいっそう硬化させる要因となったのである。鉄道部は津石鉄道に対しては、その路線が津浦鉄道(天津-浦口)と並行すること、また滄石鉄道(滄州-石家荘)の路基が築造されていることを理由に建設の必要を認めず²⁰⁸⁾、日本との予備交渉が成立していた冀察側を調印拒絶に追い込んでいる²⁰⁹⁾。同様に、膠済鉄道延長線についても、鉄道部はいったん認可するものの²¹⁰⁾、膠済鉄道当局が工事を延期するなかで²¹¹⁾、1937年4月、鉄道部長の声明により、国内資本のみによる建設が決定されている²¹²⁾。

以上のような中国の抗日姿勢は、イギリスへ

の対応にもあらわれることになった。先のリース・ロスの国際借款団構想をうけて、アディスが新規鉄道借款供与を中国側に打診したのに対し中国側は、日本を含んだ借款団とは交渉をおこなわない旨を明らかにし²¹³⁾、さらに長江以南の計画路線をイギリスが単独で引き受けるように要請し、イギリスが応じない場合には他国と交渉すると述べるに至る²¹⁴⁾。こうした中国側の強硬姿勢に対し、イギリスはついに借款を日英協力問題からきり離し、単独借款を進めていく方向に転換し²¹⁵⁾、新四国借款団に対しては、単独借款実現のために他の構成国に対し借款への参加権の放棄を説得し、さらに、借款団それ自体の解散を訴えたのである²¹⁶⁾。

結局、イギリスの単独借款は新四国借款団の会合において認められ、孔祥熙財政部長が渡英し、鉄道借款の大幅増額を要求したこともあり、1937年7月から8月にかけて広梅鉄道(広東-梅県)および浦襄鉄道(浦口-信陽)への大型借款が成立したのである。広東に対する投資についても、広東省営製鉄所への借款計画をはじめ、広東省内の鉄道建設と海南島開発のための1億円の借款が交渉されるとともに²¹⁷⁾、1937年1月には、念願の粵漢鉄道と広九鉄道の接続が、粵漢鉄道側の支線建設というかたちで工事が開始されている²¹⁸⁾。

204) 日本銀行調査局「支那に於ける鉄道並に鉄道借款」(1937年), 122頁。

205) 『外国鉄道調査資料』10巻5号, 1936年, 103頁。

206) 疋田前掲論文, 345頁。

207) 胡適も北京の日本軍機関員との会談において、津石鉄道は「日本の軍事的に資源的に山西省に侵入する準備行為だと看做します。第一こんな政治的に不安定な地帯に日本の資本家が投資すると思いません。」と述べている(1937年5月17日付北平陸軍機関発北機特第21号, 外務省記録 F. 1. 9. 2. 24, 「滄石(滄沽, 岐石)鉄道関係一件」)。

208) 1937年4月30日付『新聞報』(外務省記録 F. 1. 9. 2. 24)。

209) 中村前掲書, 79頁。

210) 『支那時報』25巻1号, 1936年, 79頁~80頁。

211) 『外国鉄道調査資料』11巻1号, 1937年, 53頁。

212) "Railway Strategy in China, New Style", *Far Eastern Survey*, Vol. 6, No. 15, 1937, p. 172.

213) Dorothy Borg, *The United States and the Far Eastern Crisis of 1933-1938*, Cambridge, 1964, p. 267.

214) Endicott, *op. cit.*, p. 138.

215) 木畑洋一「リース=ロス使節団と英中関係」(野沢編前掲書所収), 222頁。

216) 同上「日中戦争前夜におけるイギリスの対日政策」(『東京外国語大学論集』, 29号, 1979年), 186頁。借款団内部の各国間の動向については、三谷太一郎「国際金融資本とアジアの戦争—終末期における対中四国借款団」(近代日本研究会編『近代日本と東アジア』, 1980年, 所収), 155頁。

217) "Revitalizing British Interest in China", *Far Eastern Survey*, Vol. 6, No. 13, 1937, p. 141.

218) Chang Kia-NGau, *China's Struggle for Railroad Development*, New York, 1943, pp. 184-185. なお、工事完成は日中戦争勃発直後の1937年8月である。

表16 新設鉄道に対する借款 (1934年—1937年)

	鉄 道 名	契 約 金 額	(元に換算)	締約期日	契約当事者	工 事 進 捗 状 況
①	浙 贛 鉄 道 (玉南段)	800万(元)		1934. 5	(独)オットー ウォルフ	1935年12月完成
②	浙 贛 鉄 道 (南萍段)	1,000万(元)		1936. 5	(独)オットー ウォルフ	1937年 9 月完成
③	滬 杭 甬 鉄 道	110万(ポンド)	(1,823万)	1936. 5	(英)中英公司	1937年11月完成
④	湘 黔 鉄 道	3,000万(元)		1936. 11	(独)ドイツシ ンジケート	株州—藍間開通後、日中戦 争のため軌道を除去
⑤	成 渝 鉄 道	3,450万(元)		1936. 12	(仏)フランス 銀行団	1938年 4 月、重慶—内江間 完成、以後工事中断
⑥	京 贛 鉄 道	90万(ポンド)	(1,491万)	1936. 12	(英)香上銀行	工事開始後まもなく日中戦 争のため破壊
⑦	宝 成 鉄 道	4億5,000万 (ベルギー フラン)	(5,057万)	1937. 1	(白)ベルギー 鉄道電車公司	日中戦争のため建設されず
⑧	広 梅 鉄 道	300万(ポンド)	(4,971万)	1937. 7	(英)中英公司	日中戦争のため建設されず
⑨	浦 襄 鉄 道	400万(ポンド)	(6,628万)	1937. 8	(英)中英公司	日中戦争のため建設されず
⑩	貴 昆 鉄 道	400万(ポンド)	(6,628万)	最終契約に は至らず	(仏)フランス 銀行団	
⑪	貴 梅 鉄 道	800万(ポンド)	(1億3,256万)	締結されず	(英) —	
⑫	三 梧 鉄 道					

資料) Chang, *op. cit.*, pp. 96—148, 東亜研究所『諸外国の対支投資』(中) (1943年) 第4部、満鉄調査部『支那抗戦力調査報告』(1940年、復刻、三一書房、1970年)、230頁～236頁より作成。

こうして、図5ならびに表16にみるように、イギリスの借款鉄道が、交渉中のものを含めるならば、南京と華南を結ぶ一大路線を形成しているのに対し、ドイツ、フランスもまた、西南諸省への勢力拡大を図っている。日本との対立を恐れ、消極的な中国政策に徹したアメリカも²¹⁹⁾、輸出入銀行による粵漢鉄道への機関車購入借款をきっかけに、中国投資に参入する動きをみせている²²⁰⁾。表17はこの時期の各国別の鉄道借款総額である。イギリスの活発な投資に比べて、日本はほとんど投資をなし得ず²²¹⁾、いかに中国側が借款交渉にあたって日本を除外して進めていったかがうかがわれる。たとえ

表17 各国別鉄道借款総額 (1934—1937)

(単位：万元)

	契約締結 後供与が 開始され たもの	契約締結 後、日中 戦争によ り供与さ れなかつ たもの	交渉中に 日中戦争 が開始さ れ契約に は至らな かったもの	計
イギリス	4,558	12,511	13,256	30,325
フランス	3,450	6,629	—	10,079
ドイツ	4,800	1,638	—	6,438
ベルギー	—	5,057	—	5,057
アメリカ	1,553	—	—	1,553
チェコスロ バキア	462	—	—	462
計	14,823	25,835	13,256	53,914

資料) Chang, *op. cit.*, pp. 140—149, より作成。

注) 新規鉄道に対する借款と既設鉄道に対する借款の両方を含む。

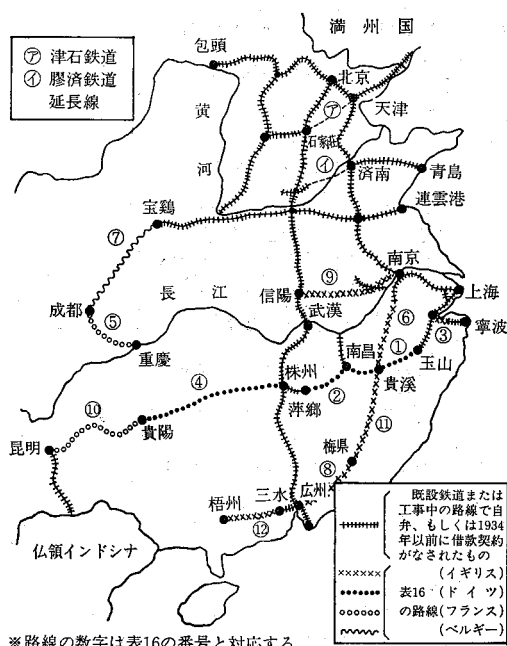
219) 入江昭『米中関係史』(サイマル出版会、1971年)、68頁。

220) Borg, *op. cit.*, p. 266.

221) 1936年に、日立製作所、川崎車両等が、同蒲鉄道に対して50万円の材料借款を締結したとされるが、その重要性は小さい(前掲『日本の対支投資』上、491頁)。

222) 21ヶ条要求第5号第5項には南昌—潮州間の敷設権の要求があるほか、第6項では福建省の鉄道等に外国資本を要する場合には最初日本に協議すべきことを要求している。

図5 各国別借款鉄道(1934年~1937年)路線図



ば、将来、福建省への延長が予想される広梅鉄道の場合、日本が過去の21ヶ条要求を根拠に参加要求する恐れがあるため²²²⁾、鉄道部は、広東省政府が鉄道建設を担当し、イギリスおよび南京政府がこれに投資するという方法を採用している²²³⁾。実際に、日本は新四国借款団の一員として広州市長に対し参加を要求するが、中国側は資金の充足を理由にこれを拒絶している²²⁴⁾。

以上のように、日本は中国側の強硬な対日姿勢のまえに、日中経済提携の実を結ぶことなく、地方政権とのあいだの鉄道借款交渉も挫折するなかで、蘆溝橋事件をむかえるのである。

223) Chang, *op. cit.*, pp. 122-123. 同様に、華北の滄石鉄道も、形式上は冀察政務委員会による独自の建設とし、資金は北寧鉄道借款のイギリスへの返済を繰延べてこれをあて（前掲『支那に於ける鉄道並に鉄道借款』122頁～123頁）、貴梅鉄道、三梧鉄道の場合も、新四国借款団からの反対を封じるために、過去の寧湘鉄道（南京—長沙）借款の改訂という形式をとっている（Chang, *op. cit.*, p. 132）。

224) *Ibid.*, p. 125.

おわりに

本稿では、粵漢鉄道建設をめぐる列国、とりわけ日本の動きを考察してきた。もちろん、一鉄道の建設過程から中国をめぐる国際関係全般に言及することはひかえなければならないが、粵漢鉄道の利権獲得がそのまま長江以南の勢力圏獲得につながると言ってもよいほど重要なものであったことは否定できない。その意味で、同鉄道が当初より各国の利権争奪の場になったことは当然であり、日本がそこに参入できなかったことは、そのまま日本の国際的地位を反映したものであった。

しかし、南京政権が成立し、同鉄道が経済建設の基幹としての役割を担う一方、外国借款が鉄道利権の獲得を伴わない材料借款へと変化するにつれ、日本は産業基盤の脆弱性にもより、未償還借款問題、および新四国借款団との関係を理由に鉄道借款に反対の立場を示すようになる。これは、日本の将来の同盟国たるドイツが列国の対中国投資の口火を切ったのとはまさに対照的なことであった。

それに反し、南京政権期の中国は、もはや単なる分割の対象としての客体ではあり得なかった。粵漢鉄道は、国内統一と経済発展の有力な武器としてその力を発揮し、他方、日本の華北への経済進出は、中国の抗日姿勢を強めるとともに、将来の対日戦を想定した経済建設を欧米諸国の援助のもとに進める結果につながったのである。したがって、この時期において日本が中国との経済提携路線を打ち出したとしても、政治問題に対する大幅な譲歩なくしては、実現性に乏しいものであったことは言うまでもない。

こうして、対日宥和を模索し続けたイギリス、同様に対日協調のために借款団の維持に固執したアメリカの意図にかかわらず、日本は中国という舞台においてますます孤立に追い込まれることになり、以後、軍事力を背景として資源収奪に力点を置くことにより、日満経済ブロックの華北への拡大を図ることが日本の唯一の残された道となったのである。