



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	南京国民政府の華中・華南鉄道建設と日本: 浙贛・京粵各鉄道建設をめぐって
Author(s)	萩原, 充
Citation	經濟學研究, 48(3), 100-117
Issue Date	1999-01
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/32126
Type	departmental bulletin paper
File Information	48(3)_P100-117.pdf



南京国民政府の華中・華南鉄道建設と日本 — 浙贛・京粵各鉄道建設をめぐる —

萩 原 充

はじめに

中国において鉄道建設が活発になされた時期のひとつが南京政権期(1927～1937年)である。華北に対する日本の軍事圧力が強まるなかで、華中と華南の連結ならびに奥地への路線拡大が重視されたのである。その主要建設路線を列記すれば、縦貫線の粵漢鉄道(武漢—広州)、横断線の浙贛鉄道(杭州—株州)の全通のほか、完成には至らなかった路線として、南京と広東を弓状に連結する各鉄道(江南・京贛・貴梅・広梅の各鉄道、本稿ではこれらを一括して京粵各鉄道と総称する。なお、粵は広東省の別称)と、既成鉄道を起点として西南諸省に達する諸鉄道(宝成・湘黔・湘桂・貴昆の各鉄道)があげられる。

このなかで、従来より最も着目されてきた路線が粵漢鉄道である。同鉄道は清末より利権回収運動、湖広鉄道借款といった前史を有し、全通以後は両広(広東・広西省)の「中央化」を加速するなど、政治的・経済的に大きな役割を果たしてきたからである¹⁾。しかし、浙贛鉄道・京粵各鉄道についても、上海・南京・武漢・広東を結ぶ路線網を形成するうえで、その重要性は粵漢鉄道に劣るものではなかった(図1参照)。

さらに重要な点は、浙贛鉄道・京粵各鉄道が日本の唱える鉄道利権と密接な関連を有していることである。後述するように、日本の鉄道利権とは福建省を起点として長江流域に達する敷設権であり、南潯鉄道(南昌—九江)への借款もこの一環として供与されたものである。但し、この利権設定の試みは、「満州」における鉄道権益の拡大とは対照的に形骸化の道を進むことになるが、この過程を象徴しているものがまさに両鉄道の建設であった。このことは、両鉄道の路線が日本の敷設権要求路線とほぼ一致していることから明らかであろう。

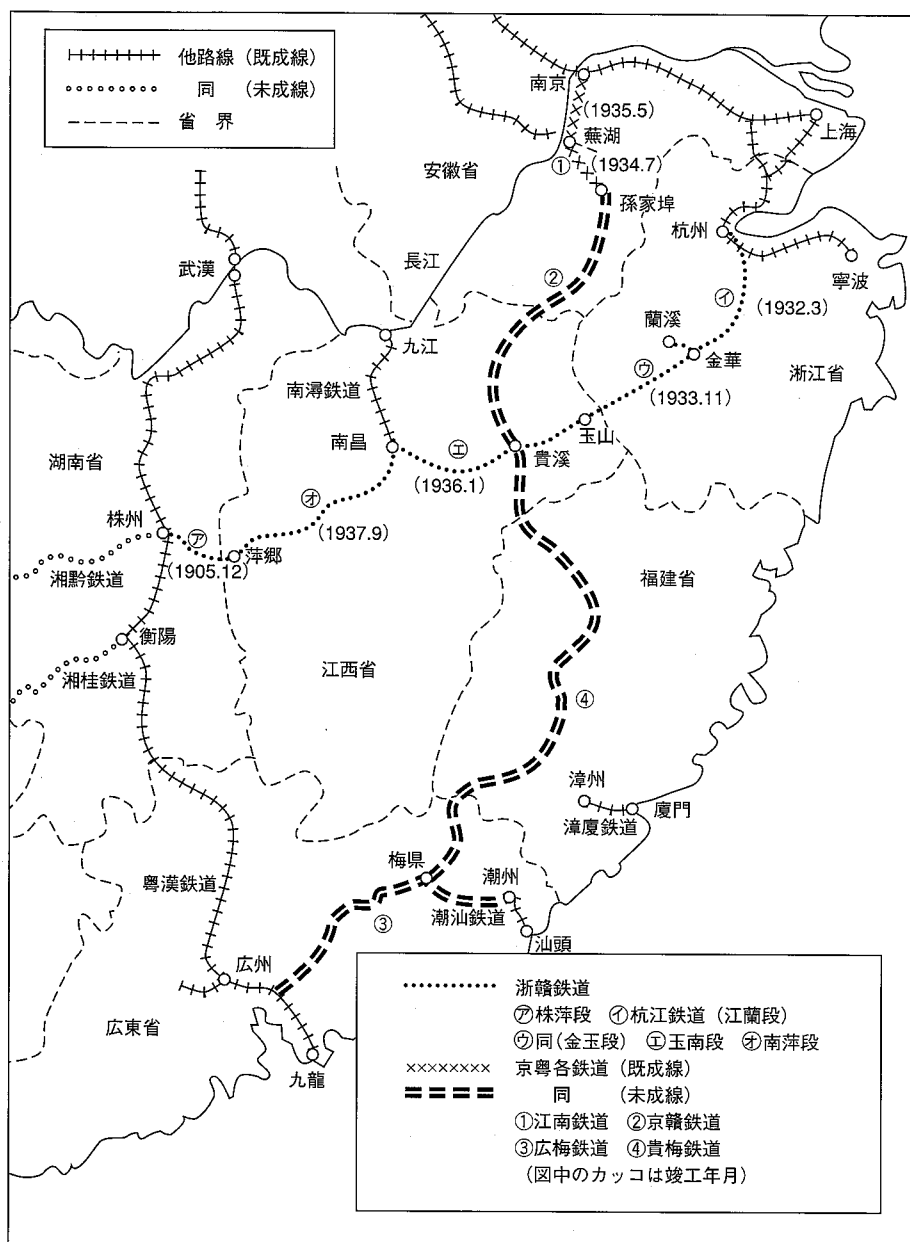
確かに、華中における日本の鉄道利権については過去の研究の多くが触れてきた点である²⁾。しかし、その多くは対象時期を利権設定期に限定するか、あるいは日本側からのみ諸利権を扱う結果、それが最終的にどのような帰趨を示したのかについては不明な点が多く、中国側の対応についても明確に描かれるには至っていない。また、浙贛鉄道・京粵各鉄道との関連も不明のまま残されている。

以上の研究動向に鑑み、本稿ではまず、日本

1) 粵漢鉄道については、拙稿「南京政権の鉄道建設と対外関係」上・下(『経済学研究(北海道大学)』第34巻第4号、第35巻第1号、1985年)を参照のこと。

2) 最近の研究に、坂本雅子「対中国投資機関の特質」、大森とく子「戦前日本の対中国借款の特質」(いずれも、国家資本輸出研究会編『日本の資本輸出』多賀出版、1986年)、村上勝彦「長江流域における日本利権」(安藤彦太郎編『近代日本と中国—日中関係史論集』汲古書院、1989年)、明石岩雄「五四運動と南潯鉄道」(朝尾直弘教授退官記念会編『日本国家の史的特質—近世・近代』思文閣、1995年)、服部龍二「協調のなかの拡張策」(『千葉大学』社会文化科学研究』第2号、1998年)などがある。

図1 浙贛鉄道・京粵各鉄道路線図 (1937年末)



が福建・江西両省において獲得を図った鉄道利権について、中国側との対応関係に留意しつつ概観したうえで、国民政府が浙贛鉄道・京粵両鉄道の建設をいかに進めたのか、それに対し日本が従来の経緯に基づきどのような対応を示したのか、という点を明らかにする。つまり、華中・華南での鉄道建設が日本の関与をいかに排除しつつなされたのかについて考察することが本稿の課題である。この点にこそ当時の日中関係の特徴が示されていると考えるからである。

なお、本稿では日中間の対応関係を考察するにあたり、主に両国の外交資料に依拠した。もちろん、投資企業、鉄道会社の側からの視点も重要であり、そこに国家レベルとは異なった対応関係が存在することは言うまでもないが、本稿はあくまでも両国政府間の関係に対象を限定したことを付言しておきたい。

1. 福建省における鉄道権益

中国において日本が最初に鉄道権益の獲得を図った地域は福建省である。1898年、日本は清国に対し同省の不割譲を宣言させるとともに、鉄道建設に際し他国の資本および技師を求める場合には、まず日本と協議する旨を認めさせたほか、1900年には厦門—福州—南昌—漢口を幹線とし、これに2本の支線（福州—羅源、南昌—杭州）を加えた鉄道敷設権を要求しており（図2参照）、同時期、厦門から福州・杭州に至る路線調査が三井の手によりなされていた³⁾。この路線からも明かなように、日清戦争以後の対清政策は、台湾を拠点としつつ、対岸の福建省から長江沿岸へと勢力扶植を図るものであ

た。

但し、これらは利権と呼ぶには不確実なものであった。外資導入の際の先議権については、口頭契約を覚書として双方が保存しただけのものであった。また、鉄道敷設権についても、日本はドイツの山東鉄道の例に倣い、条約により敷設権を獲得した後、日清両国の合併により敷設・経営にあたることを求めたが、清国政府は同地方の鉄道建設計画がないことを理由に要求を拒絶しており⁴⁾、その交渉も義和団事件により中断されている。日本からみて、「旧守派」が主流をなす清国政府との交渉は、「時期頗ル宜シカラ」ざるものであり、主に地方官僚（総督・巡撫等）を対象とする運動に特化する方針であった⁵⁾。

日本の利権が不確実ななかで、欧米諸国もまた活発な進出を展開していた。イタリアは三門湾（浙江省）の租借に代わる要求として同地域の鉄道敷設要求を提出し、フランスもまた現地清国人（陳日翔）との合併による鉄道建設を計画した。アメリカも炭鉱開発を目的とした厦門—漢口間の鉄道建設を示し、イギリス資本もまた福州から重慶に至る路線建設を計画していた。日本はこうした動きへの対抗上、1903年、先に提出した全路線の敷設権を再び求める方針を示す一方、英米の計画に対しては、利権設定を理由として牽制しつつも、日露開戦が間近い状況に鑑み、国内資金の逼迫を理由に共同を求める意向を有していた⁶⁾。但し、外国資本との安易な合作は資金力の脆弱な日本にとって対等の立場を維持しがたく、利権の喪失にもつなが

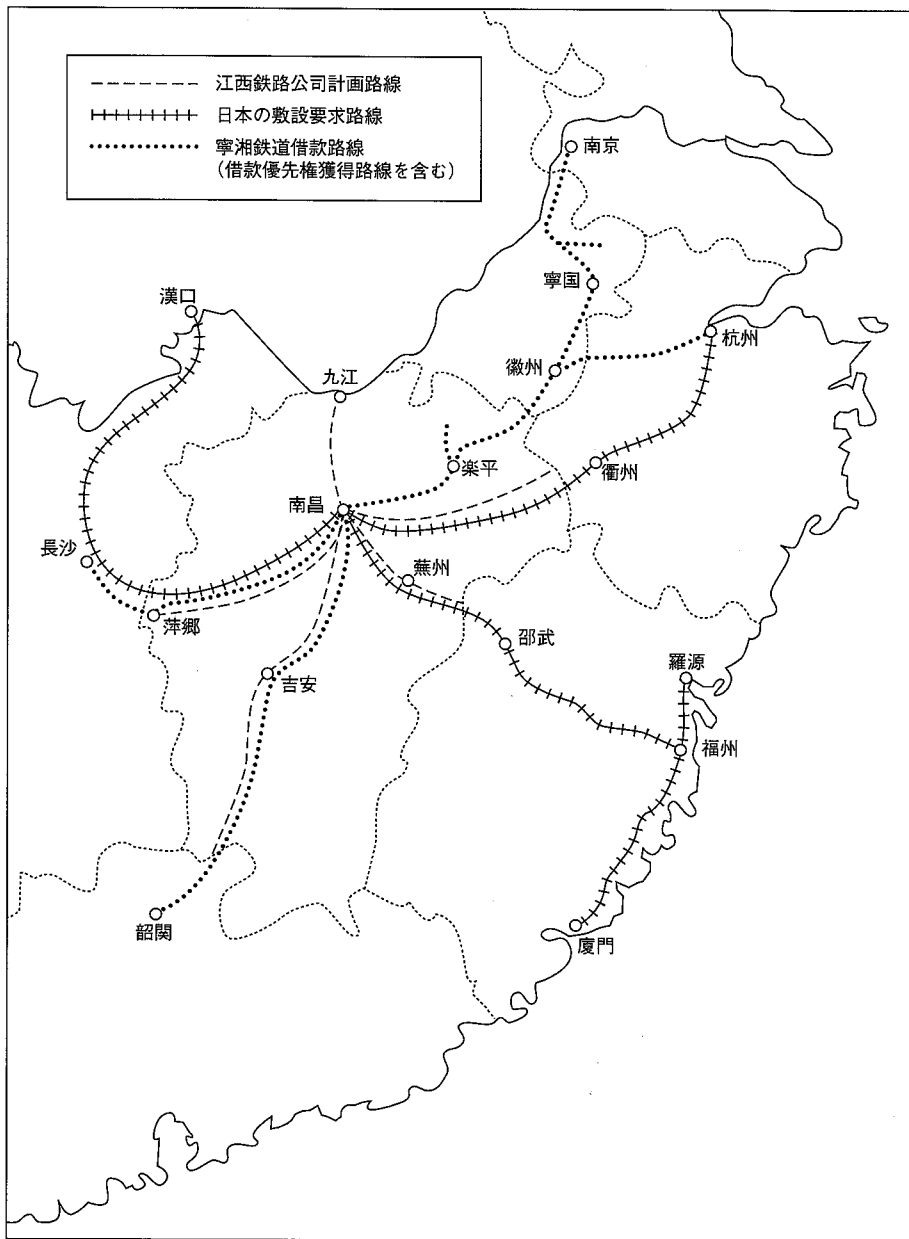
4) 「総署致西德照会」1900年6月13日（宓汝成編『中国近代铁路史資料』中華書局、1963年、第2冊、519頁）。

5) 「清国駐劄西公使發外相宛本機第36号函」1900年5月6日（外務省編『日本外交文書』第33巻、266頁）。

6) 「在清国内田公使發外相宛機密第16号函」1904年2月2日（同上書、第37巻第2冊、46～47頁）。盛宣懷（督弁鉄路総公司事務大臣）もまた建設促進の立場から英米と日本との共同を求めている（「内田公使發外相宛機密第79号函」1903年6月9日、同上書、第36巻、178頁）。

3) 山村睦夫「日本帝国主義成立過程における三井物産の発展」（『土地制度史学』第73号、1976年）32頁。但し、その調査報告では、採算性に鑑み福建省内の鉄道よりもむしろ「浙江省二重キヲ置カザルヲ得ズ」と述べ、杭州から南昌・九江に至る路線の敷設権獲得を主張している（吉川三次郎「清国福建浙江省内鉄道線路踏査報告」1900年12月、114～115頁、三井文庫所蔵、物産424）。

図2 江西・福建両省における各鉄道計画路線



るとの認識から、日清両国によるシンジケートの組織化がその前提とされた。そして、列国と対抗するには急速な事業の具体化が必要である以上、建設路線は収益性の観点から厦門—汕頭間に限定していた。

こうして、日本の政策は、地方官僚・買弁・華僑らによる自弁計画に介入する方向へ傾斜していった。広東省では潮州道台が1901年より潮汕鉄道（潮州—汕頭）の建設のために株式募集をおこなっており、1903年には怡和洋行(Jardine Matheson & Co.)の買弁が広東から汕頭に至る建設を計画していた。やがて、潮汕鉄道は南洋華僑である張煜南が継承し、香港のアヘン商人の呉理卿に資金調達を依頼するが、台湾総督府は呉と厦門在住の愛久沢直哉（台湾総督府嘱託）との関係を利用し、払込株式200万円のうち70万円（後に100万に増資）を呉および台湾人の林麗生（大阪商船厦門出張所の買弁）を通じて供給するとともに、鉄道技師の日本人採用と、日本の鉄道材料の供給を認めさせている。その後、日本との工事請負契約が締結されるが、1904年に開始される工事は愛久沢が社長を務める三五会社が請負っており⁷⁾、請負契約では愛久沢が営業開始後も会社の顧問に就任するとされた⁸⁾。日本にとって潮汕鉄道は、事実上

の投資関係のもとで多くの関与をなしえた最初の鉄道であった。但し、その目的は単に40キロメートルたらずの鉄道経営にとどまらず、同鉄道を福建省の鉄道利権の起点である厦門へ延伸することにあった。

一方、福建省では、鉄道計画をめぐるフランス資本により広東から厦門へ建設しようとする張振勳（華僑）一派と、これに対抗しつつ漳厦鉄道（厦門—漳州）の建設計画を有する陳宝琛（福州の郷紳）一派の確執が続いていた。この確執は、清朝（商部）が陳を福建鐵路事宜に任命し、福建での鉄道建設を委ねることで決着がつくが、日本にとって陳宝琛は台湾との関係を有する林維源（厦門の資産家）の親族であることもあり、従来より「将来我カ鉄道経営実行ノ曉ニ至ラハ之ヲ利用スル必要可有」存在であった⁹⁾。彼の予定路線は利権鉄道の起点をなす重要路線であり、将来への影響を鑑み利益保持のため相当の手段をとる必要があったのである。そこで、陳宝琛に対しては、日本との合弁を提案するとともに、自弁となる場合においても、日本からの資金供給および技師雇用を求めている¹⁰⁾。

但し、漳厦鉄道は潮汕鉄道とは異なり、日露戦争以後の利権回収気運に基づく鉄道であった。陳宝琛は合弁化には個人的には同意しつつも、自弁を求める世論のもとでは「不得策」であるとし¹¹⁾、1905年、主に華僑の出資により福建鐵路公司を設立した。また、技師に関しては、潮汕鉄道における反対論を考慮し、日本人の採用に同意せず、逆にフランス人技師を採用している。日本はこの点に関し、技師雇用の際にまず日本と協議すべきとした1898年の協議事項に反するとして公司および清朝に抗議するが、清

7) 請負価格は185万円であり、詹天佑の測量に基づく怡和洋行の見積価格（200万円）に比べて安価であったことが、日本との請負契約を選択した理由であった（林金枝、庄為璣『近代華僑投資国内企業史資料選輯（広東巻）』福建人民出版社、1989年、392頁）。なお、三五会社は1902年、厦門に設立された企業であり、台湾総督府の大陸政策の代行機関としての性格を有し、東亜書院の運営のほか、樟腦の製造販売、福建省内の実地調査を業務としていた（中村孝志「台湾と「南支・南洋」」同編『日本の南方関与と台湾』天理教同友会、1988年、10～14頁）。

8) なお、建設に対し沿線では風水を理由とした反対運動も展開されていた（庵埠事件）。鐵路会社が日本に多くの権利を与えた背景には、こうした「人民ノ頑暎ニ抗シテ事業ヲ進行セシメントスル」意図もあった（「外相發在厦門上野領事宛機密第15号函」1905年6月27日、『日本外交文書』第38巻第2冊、152～153頁）。

9) 「上野領事發外相宛書簡」1904年2月5日（同上書、第37巻第2冊、50頁）。

10) 「外相發在福州高橋領事宛機密第4号函」1906年2月15日（同上書、第39巻第2冊、743頁）。

11) 「在福州中村領事發外相宛機密第43号函」1905年10月14日（同上書、第38巻第2冊、165頁）。

朝は、この事項は認めたことはなく、さらに民間資本による同鉄道の場合、技師の雇用は会社の自由であると反論している¹²⁾。また、開業後の経費補填のためにスタンダード石油との借款交渉がなされた際にも、日本は借款に対する優先権を主張しているが、会社はこれにも応じていない。

結局、日本は漳厦鉄道に対し権益を設定し得ず、同鉄道は1910年に一部区間(厦門—江東橋、28キロメートル)を建設した後は、経営不振により延長工事が中断し、1914年に交通部の管理下に入ることになる。一方、潮汕鉄道もまた利権回収運動のなかで、日本人排斥運動が強まり、1910年に資本金のうちの台湾人出資分を償還し、日本との関係を絶っている。つまり、現地有力者との個人的関係を利用しつつ権益を拡大しようとする日本の狙いは、利権回収を求める動きのなかで挫折を余儀なくされたのであり、これに対し日本が過去の経緯をたてに「利権」の存在を強調しても、それが条約に基づかない限り、現状を打開するには至らなかったのである。その意味からも、現地の領事のあいだでは、鉄道敷設権を担保として借款を供与するなどの既成事実の確定が必要であるといった認識が強まりつつあった¹³⁾。これが実現するのは次節で述べる南潯鉄道借款においてである。

2. 江西省における鉄道権益

南潯鉄道は、1904年に李盛鐸、蔡鈞が江西鐵路公司を設立し南昌を中心に計画した4路線の一部である(図2参照)。株式調達には当時の利権回収運動と同様に、貨股(茶・塩・米穀への厘金加価)、集股(強制割当)などの方法をと

っていたが、予定額に達しないため、当面の建設路線を採算性の観点から南潯鉄道に限定し(会社の名称も南潯鐵路公司に改称)、1908年に着工し、16年に128キロメートルの全線を開通させた。

日本にとって同鉄道は、1900年の敷設権要求路線に近接するものであり、長江に連絡する重要路線であった。そのため、1903年より内田(康哉)公使は江西巡撫と結び、日清合併による江西鉄道計画を立案しており¹⁴⁾、前述の江西鐵路公司が設立された後は、上海の大成工商公司を通じ、株式を担保に100万両の借款を供与した。この時点で工程師は当初のイギリス人から日本人へと変更され、工事は大倉組が請け負い、資材の多くは三井物産が供給した。外国の鉄道利権が江西省には設定されておらず、また過去に日本が敷設権を要求した経緯から外国の反対が少ない、という判断のもとに¹⁵⁾、利権回収の風潮を考慮して表向きは中国の経営としつつ、資金供給と工事請負をおこなうことにより実質的な権益拡大を図ったのである。その後、南潯鉄道公司に対しては東亜興業を通じて3度の借款がなされるが、第一次借款契約(12年、500万円)には、工事請負、技師派遣、機械・材料取扱権、続借先議権のほか、利払延滞が4回に及んだ場合、東亜興業が担保処分権・営業管理権を得るとの条項が含まれていた。

しかし、日本は利払延滞を理由とした営業管理権の掌握には消極的であった。交通部顧問が言うように、欧米諸国もまた同様の措置をとることになれば、中国の鉄道利権における日本の地位はかえって低下することが予想されたからである¹⁶⁾。東亜興業にとっても、営業管理権を得ることは会社の経営状態に鑑み「甚た厄介ナ

12) 「在福州高橋領事致崇善閩浙總督照会」1906年4月14日(『中国近代鐵路史資料』第3冊、991頁)。「慶親王奏林外相宛書簡」1906年9月4日(『日本外交文書』第39巻第2冊、772～773頁)。

13) 「土田領事代理發外相宛機密第9号函」1912年3月14日(同上書、第45巻第2冊、83頁)。

14) 宓汝成『帝國主義与中国鐵路』(上海人民出版社、1980年)146頁。

15) 「在漢口高橋領事發外相宛報告」1908年10月20日(『中国近代鐵路史資料』第3冊、978～979頁)。

16) 「中山竜次發芳沢臨時代理公使宛意見書」1917年2月8日(『日本外交文書』大正6年第2冊、435～438頁)。

ルモノ」であった¹⁷⁾。同社は後に南潯鉄道借款を四国借款団に提供する意向を示していることから明らかなように¹⁸⁾、しだいに債権回収を優先する方向へと傾いていたのである。もちろん、債権回収には経営不振により鉄道設備の荒廃が進み担保価値が減損していた南潯鉄道の経営再建が必要であり、その目的により供与された第三次借款契約（22年、250万円）には日本人会計・技術顧問の雇用が定められ、それが江西省政府を中心とした同契約への反対運動を招くことになるが¹⁹⁾、日本にとっては借款元利金の償還を優先的に考慮した条項である点には変

わりはなかった。

実際に、南潯鉄道は建設期に辛亥革命の動乱による被害を被っており、開通後も沿線の治安不良もあって収入は伸びず、表1にみるように開通後の数年は欠損を示していた。経営は20年代以降、徐々に好転するが、他路線と接続しない短距離路線のため貨物輸送は伸びず、収益もわずかであった。その結果、借款利払はしばしば延滞しており、その対策として省政府は従来からの貨股を利払資金（保息金）として公司に支給していたものの、それがしばしば中断されるなかで、利払金は緊急経費を含めて台湾銀行

表1 南潯鉄道の営業収支動向（1917年～1935年度）

（単位：元）

年・年度	1 収入				2 支出	3 収益 (1-2)	4 2/1 ×100
	旅 客	貨 物	そ の 他	合 計			
1917	214,078	128,531	1,929	344,538	369,707	△25,169	107.3
1918	238,109	162,486	1,154	401,749	422,328	△20,579	105.1
1919	278,858	260,774	1,412	541,044	499,659	41,385	92.4
1920	324,008	318,742	1,860	644,610	642,981	1,629	99.7
1921	326,843	210,237	2,655	539,735	606,818	△67,083	112.4
1922	374,440	245,406	4,501	624,347	616,279	8,068	98.7
1923	429,481	389,786	3,858	823,125	714,371	108,754	86.8
1924	—	—	—	835,683	—	—	—
1925	523,516	439,818	6,232	969,566	784,819	184,747	80.9
1926	544,716	315,596	5,493	865,805	728,793	137,012	84.2
1927	551,272	393,985	6,147	951,404	904,291	47,113	95.0
1928	570,244	588,317	8,086	1,166,647	952,715	213,932	81.7
1929	749,545	696,703	12,533	1,458,781	1,206,969	251,812	82.7
1930	722,328	503,539	20,072	1,245,939	1,119,621	126,318	89.9
1931	1,121,778	477,187	13,839	1,612,804	1,230,049	382,755	76.3
1932	715,299	459,792	11,949	1,187,040	1,147,545	39,495	96.7
1933	1,041,273	414,062	28,013	1,483,348	1,118,208	365,140	75.4
1934年度	1,090,212	491,226	26,450	1,607,888	1,094,211	513,677	68.1
1935年度	727,344	373,462	9,154	1,109,960	1,003,457	106,503	90.4

出典）1924年までは「南潯鉄道梗概」（日本製鉄株式会社・漢冶萍公司・裕繁公司・石原産業海運会社文書（駒澤大学所蔵），文書番号134—1），1925年以降は満鉄調査部『支那交通統計集成 鉄道編』（1939年）67頁，81頁，より作成。

注1）—は統計数字の欠如により不明。△は欠損を示す。

2）1934—35年度は同年7月から翌年6月までをあらわす。

- 17) 「古市東亜興業社長発小池政務局長宛文書」1916年8月20日（同上書，大正5年第2冊，447頁）。
- 18) 「正金北京支店武内発堀原正金頭取宛書信」1922年3月10日（同上書，大正11年第2冊，392頁）。
- 19) 「収交通部咨」1922年9月8日（中央研究院近代史研究所編『中日関係史料 滬塩路鉅交渉』1995年，303頁）。

からの短期借款により調達していた。

また、南潯鉄道は様々な政治勢力の影響を受けていた。辛亥革命以後、清朝以来の重役層と革命派の支配下にある江西省政府の対立は激化しており、第二革命の挫折(1913年9月)により革命派が敗走した後は、北京政府の圧力が強ま

っていた。北京政府は東亜興業との借款に関し、中央の承認を得ていないことを理由に反対しており²⁰⁾、15年に会社が続借を求めた際には、新株引き受けという形態により中国・交通両銀行の資金を通恵公司を通じて会社に投資していた。通恵公司とは袁世凱が日中合弁の中日実業に対抗して設立した投資会社である。この結果、公司内部では中央を代表する董事の数が増大し、会社の国有化を求める動きを加速した。国有化論には、株式売却を有利に進めようとする一部株主の意図に加え、経営不振を理由に日本が干渉するのを防ぐ目的も含まれていた²¹⁾。一方、現地の株主は江西省による経営を主張していた。彼らの主張は、省政府からの貨股に対し株式を正当に配分したならば、株式の大半は省政府の所有となる、というものであった。現地の株主によれば、会社はすでに破産状態にあり、省政府の補助により経営を維持しているにすぎない存在であった。但し、江西省には省有化の意図は希薄であり、18年頃にはむしろ国有化を求めている²²⁾。

これに対し、日本は当初、国有化・省有化の動きに反発する姿勢を示していた。会社の経営者の多くが逃走した第二革命直後の状況は、日本の利権を拡大する好機であり、そのため外相は日本と南潯鉄道との特殊関係に基づき、国有化に警告を発する命令を発していた²³⁾。但し、この方針もすぐに転換する。東亜興業はこれ以上の借款には応じられないとして、国有化が得策であるとみなしており²⁴⁾、加藤外相もまた国有化への反対は事実上困難であるとし、他国の

借款による国有化にのみ反対する方針を示す²⁵⁾。そして、この方針はやがて北京政府の責任により元利償還を進めるために、南潯鉄道の国有化を求めるものへと変化するのである²⁶⁾。

一方、北京政府は国有化自体には消極的であった。元来、会社の国有化要求は、第二革命による損害補償に端を発していたが、政府には補償の意図はなく、また会社の株式を購入するための財政資金も不足していた。そこで、日本が主張したのが次節で触れる延長線建設であった。延長線を建設すれば、南潯鉄道は江西省を貫く幹線の一部となるため、北京政府は主要幹線を国有と定めた鉄道政策を遵守せざるを得なく、延長線建設を名目として日本の借款が供与されるならば、それを会社の株式買収費に充当することもできる。また、日本にとっても延長線建設は、南潯鉄道の経営好転をもたらし、元利償還を得ることが可能となるだけでなく、福建省から長江に達する懸案路線の実現につながるものであった。ここに、日本が現地の自弁計画を利用しつつ利権拡大を図るという従来の方針を、中央を対象とした利権要求へとシフトさせる背景があった。

3. 福建・江西両省の延長線計画と日本

既述のように、南潯鉄道は江西省から隣接諸省に連なる路線の一部として建設されたものである。そこで、同地域の鉄道計画をもう一度整理するならば、江西鉄路会社が当初に計画した4路線、日本が1900年に要求した福建から長江方面に達する鉄道敷設権、イギリスの寧湘鉄道借款およびその前後に要求した路線²⁷⁾、の3つ

20) 「照鈔交通部魚日來電」1915年5月4日(同編『中日關係史料 路鈔交渉』1976年, 380頁)。

21) 「致交通部函稿」1915年5月4日(同上書, 391~392頁)。

22) 「収江西督軍〔陳光遠〕省長〔咸揚〕電」1918年6月15日(『中日關係史料 漁塩路鈔交渉』67頁)。

23) 「外相發山座公使宛第213号電」1914年4月28日(『日本外交文書』大正3年第2冊, 483頁)。

24) 「小池政務局長及古市東亜興業總裁会談内容メモ」1915年3月14日(同上書, 大正4年第2冊, 372頁)。

25) 「外相發山座公使宛第245号電」1914年5月22日(同上書, 大正3年第2冊, 492頁)。

26) 「外相發林公使宛第643号電」1918年8月15日(同上書, 大正7年第2冊上巻, 488頁), 「収次長会晤日本船津參贊問答」1918年8月13日(『中日關係史料 漁塩路鈔交渉』77頁)。

27) 寧湘鉄道とは、イギリスが計画した上海—カルカ

に大別される(図2参照)。これらの計画路線が競合していることにも示されるように、南潯鉄道の延長線計画は中国(中央ならびに地方)、日本、イギリスという相互の対抗関係のもとで展開された。

まず、江西都督は1912年末、先の江西鉄路公司の計画路線を修正した計画案を立案した。同計画では、湖南省に利益を占められている萍郷炭鉱を江西省に結び、開通が迫っている南潯鉄道の貨物輸送の増大を図る見地から、計画路線のなかで南萍線(南昌—萍郷)を重視しており、同線への借款に関しベルギー・シンジケートとの交渉を進めていた。

同計画に対する日本の反応は迅速であり、13年1月に外務省は、本線の敷設権を獲得し所要資金も供給すること、そのためにベルギー・シンジケートとの借款計画を阻止すること、とする方針を示していた²⁸⁾。後の浙贛鉄道と路線がほぼ一致する南萍線は、各延長線のなかで最も採算性を有する路線であり²⁹⁾、萍郷炭を九江經由で漢陽鉄廠に供給する運炭鉄道であると同時に、日本にとって江西省に利害関係を有する2つの事業(南潯鉄道・萍郷炭鉱)を結ぶ重要路線でもあった。但し、問題はイギリスとの関係にあった。イギリスは長江一帯を勢力圏として主張しており、かつてイギリスの滬杭甬鉄道借款を寧湘鉄道の建設資金に流用することを盛宣懷が認めていたこともあり、日本の単独借款に

反発することは必至であった。そのため、小田切正金北京支店取締役は南萍線をイギリスの借款に委ね、日本は技師派遣などの権利を得るにとどめる案を有していたが³⁰⁾、牧野外相は南萍線を日本、他の寧湘線(南昌—南京)をイギリスの借款とするように交渉を命令するなど³¹⁾、南萍線については単独借款を強く求めていた。

これに対し、北京政府は全線を日英両国資本により建設することを求めていたが、イギリスは5国借款団において実業借款を共同借款の枠外とする決議が延期されている現状のもとでは、両国のみによる借款は借款団規約に違反するとの立場をとっており³²⁾、日本との共同には否定的であった。

このなかで、日本にとってのもうひとつの選択肢が、江西省を対象とした単独借款であった。たとえば、高木陸郎(東亜興業囑託、漢冶萍公司顧問)によれば、南潯鉄道は江西鉄路公司の計画路線の一部である以上、南潯鉄道との第一次借款契約は同時に南萍線に対する借款優先権の獲得をも意味する、との立場を示していた³³⁾。この論拠にはかなり無理があるが、少なくとも南潯鉄道への続借という形態は単独借款を進める方策のひとつであった。

江西都督もまた日本との借款を求めていた。そのひとつが、郡島忠次郎(高田商会南昌駐在員)に対する1000万元の南萍鉄道借款の提案であった。借款条件は東亜興業の第一次南潯鉄道借款と同様であり、とくに台湾銀行がこれに積極的であった。これとは別に、上海でも都督の委任状を有する黄興・孫文と東亜興業(白岩取締役)のあいだで同様の借款交渉が進められて

タ線の一部をなす南京—長沙間を幹線とするものであり、江西省民の計画に対し中英公司(The British and Chinese Co., Ltd.)が投資の意向を有し、1914年に800万ポンドの借款契約が締結されるが、第一次大戦により債券発行が不可能となり、測量がなされたのみで工事には至らなかった。

28) 「南萍鉄道二関スル外務省方針案」1913年1月20日(同上書、大正2年第2冊、739頁)。

29) 20年代の調査であるが、南萍線は建設費2635万元に対し、収益は初年度82万元(3年後は倍増)と予想しており、借款利息は十分に支払可能とされた(田中啓次郎「南萍鉄道調査書」日本製鉄株式会社・漢冶萍公司・裕繁公司・石原産業海運会社文書(駒澤大学所蔵)、以下、日鉄文書と略記、文書番号134)。

30) 「南京湖南鉄道二関スル件」1913年6月3日(『日本外交文書』大正2年第2冊、821～824頁)。

31) 「外相發伊集院公使宛第310号電」1913年6月12日(同上冊、824～825頁)。

32) 「イギリス外務省覚書」1913年9月5日(同上冊、842～844頁)。

33) 高木陸郎「南萍鉄道優先権二関スル件」1913年3月19日(同上冊、750頁)。

いた。黄興らは、同借款を南潯鉄道の続借款とするだけでなく、常玉線（常山—玉山）および江西全省の鉄道敷設についても、東亜側が優先権を有することを認めていた³⁴⁾。日本にとって革命派との交渉は、地方の利権を獲得する手段のひとつであった。

しかし、第二革命において革命派が敗退すると、上述の交渉も中断され、その後の寧湘鉄道借款締結により、南萍線への借款は事実上不可能となった。この時点で、日本は従来からの福建—武昌の敷設権をイギリスに求めるが、イギリスは福建—南昌間は認めたものの、南昌—武昌についてはこれを否認する一方、新たに南昌から広東に至る路線の優先権を中国から得ている。つまり、イギリスは、南潯鉄道の利権を既定のものとして追認したほかは、日本の権益を福建のみに限定し、長江一帯を横断する鉄道については一貫して否認し続けたのである。

他方、北京政府は福建—南昌間の路線に関し、山岳地帯を通過するために採算の見通しが立たないとして建設計画には含めておらず、日本側もまた同線の採算性には疑問を有していた。そこで、日本は改めて南昌—杭州、九江—武昌の両路線への借款を求めて交渉するが、北京政府は両線が寧湘鉄道の支線（借款優先権）であることを理由にこれを拒絶する。この理由は日本からみれば、従来からの懸案路線について、その後に成立した契約を理由に否認することであり、道理に合わないものであった³⁵⁾。そのため、日本は両線に福建線（南昌—潮州）を含めた3線の敷設権を求めて包括的な外交交渉を開始する。これがいわゆる21箇条要求の第5項である。但し、日本はイギリスの反発のもとで敷設権を借款権へと改めるなどの修正案を提

示するものの³⁶⁾、最終的には中国側が拒否するなかで、同項の要求を取り下げる経緯は周知の事実である。

その後、寧湘鉄道は第一次大戦により債権発行が不能となったため建設には至らず、江西省の鉄道をめぐる借款交渉も中断されるが、1917年に南潯鉄道の延長線としての建設計画が浮上する。この計画は南昌—贛州を結び、将来は韶州に延長して粵漢鉄道に接続するという計画であり、政府系株主を中心とする発起人は東亜興業に対し新会社への出資を求めている。彼らによれば、南潯鉄道の負債を軽減して国有化を促すには、延長線による収入増が必要であるとしていた。この計画に対しては、外務省が「実ニ帝国カ中支及南支地方ニ於ケル利益ノ扶殖ヲ目的トスル多年ノ努力ヲシテ茲ニ始メテ其ノ成果ヲ期スルノ端緒」として期待し³⁷⁾、東亜興業への支援体制を強めた結果、発起人と東亜興業とのあいだに工事費に関する借款予備契約が締結される。

但し、北京政府はこの計画に対しても反対する。同路線は国有路線であり、地方での鉄道会社の設立を認めないとする一方、イギリスが借款優先権を有するため、イギリス以外の外国資本を導入は不可能であるというのが反対の理由であった³⁸⁾。その上で、北京政府は東亜興業に対し南昌—福州間に関し交通部と交渉すること

34) 「白岩東亜興業取締役大倉組宛電」1913年6月3日（同上冊、769頁）。なお、この過程については、村上勝彦「長江流域における日本利権」154～156頁を参照。

35) 「日露公使発外相宛機密第407号函」1914年9月21日（『日本外交文書』大正3年第2冊、548頁）。

36) 4月26日の修正案では、他国との支障がないことが明白になった場合には日本に敷設権を認めること、また、他国との関連を有する鉄道については、当該国との協議が成立するまではいづれの国にも敷設権を与えないこと、という内容に変更されている。他国とはイギリスを指すことは明白であり、この修正案からもイギリスの利害を考慮する立場が読み取れる（外務省「最後通牒提出ニ至ル迄ノ日支交渉顚末発表ノ件」1915年5月7日、同上書、大正4年第2冊、396頁）。

37) 外務省決定「江西省広東省鉄道ニ関スル件」1917年8月10日（同上書、大正6年第2冊、465頁）。

38) 「林公使発外相宛第744号電」1917年10月6日、「古市東亜社長発小幡政務局長宛書簡」1917年12月26日（同上冊、476頁、479頁）。

を提案し、この交渉は金額4000万円、期限45年間という借款契約案にまとめられる。この借款交渉は、福建省において軍港予定地の三都澳が脅威を受けるとの反対が強まるなかで中断されるが、日本側としても陸軍が賛同したものの、東亜興業は消極的であり、勝田蔵相も交通部への借款契約の統一を進める立場から本件の交渉中止を求めている。要するに、福建と江西を結ぶ軍事的色彩の強い路線については、採算性の観点から財界を動かすには至らず、経済的に利点の多い江西省内の鉄道に対しては、北京政府がイギリスの利権を口実として日本の関与に反対姿勢を貫いていたのである。

その後、20年代初頭に陸宗輿が南昌—潮州間の鉄道敷設権を抵当とした借款を求め、広東軍政府の抗議によりこれが中止されたほか、26年には華僑資本を中心に漳厦鉄道を継承し福建省内の縦貫線を建設する動きもみられるが³⁹⁾、概して延長線建設の機運は低調となった。このなかで、東亜興業は南潯鉄道に対する第三次借款付属契約において、5年間に「南昌萍鄉間又ハ他ノ適当ナル線路を延長スベキ」とする条項を含めるものの⁴⁰⁾、寧湘鉄道借款路線の一部である同線が新四国借款団の共同事業に提供されている状況では、実現性に乏しいものであった。日本としては、南潯鉄道の債権を確保するためには延長線の建設が不可欠とする態度を堅持しつつも⁴¹⁾、最も重視した南萍線のみならず、福建省への延長線についても借款供与をなし得ないまま、20年代後半以降、南潯鉄道の「接管」、浙贛鉄道建設、京粵各鉄道計画、という一連の政策の影響を受けることになる。次節以下ではこれらの展開過程ならびに日本の対応について

みていこう。

4. 国民政府成立以後の南潯鉄道と日本

南潯鉄道は26年11月、北伐軍の管理下に置かれ、翌年3月には武漢国民政府交通部が組織する整理委員会により管理員が派遣され、江西省政府も加わり「接管」がなされることになった。これ以降、同鉄道の管理をめぐる日本との間に紛糾が続いた。日本はこの措置に対し、東亜興業の債権を侵害するとして抗議するとともに、董事会の解散に反対しつつ、代案として中央・省の監督員とともに日本人顧問を董事会に出席させ、経営に関する重要事項は同顧問の同意を得るという案を固めていた⁴²⁾。かつて会社の国有化を求めた日本も、国民政府成立以後は公司への影響力を強める立場から、同鉄道の民営維持を求めていたのである。

一方、同鉄道を管理下においた中央ならびに省政府の目的は、漢冶萍公司に対する「接管」と同様に、経営再建により対日債務の償還を進めることにあり、その手段が延長線建設であった。延長線建設により幹線系統が形成されれば、同線を国有路線に統合することも容易となる⁴³⁾。そこで、孫科交通部長は日本に南萍線への借款を申し入れており、省政府もまた同線への1000万円の追加借款を日本に求めていた⁴⁴⁾。

結局、南潯鉄道は29年に鉄道部の管轄下に置かれ、公司はその一部局である南潯鉄道管理局に再編成されるが⁴⁵⁾、その後も鉄道部は日本に

39) 「収駐斐利濱総領事〔王麟閣〕呈」1926年9月4日〔中日関係史料 漁塩路鉞交渉〕579頁。

40) 「東亜興業対南潯鉄道公司第三次借款契約書及付属契約書写」〔日本外交文書〕大正11年第2冊、407頁。

41) 「在漢口橋東亜興業取締役発本社宛電」1922年12月11日(同上冊、430頁)。

42) 「東亜代表内田勝司提出ノ覚書ノ内要求条件」1927年7月(外務省記録 F.1.9.2 16 「南潯鉄道関係一件」外務省外交史料館所蔵、第17巻)。

43) 金井清「国民政府治下の南潯鉄道」(日鉄文書 134)。

44) 「矢田総領事發外相宛第102号電」1928年2月28日(外務省記録 F.1.9.2 16 第17巻)。

45) 管理局は鉄道部が発行する公債により会社の民間株式を買収することを求めていたが、鉄道部は会社がすでに破産状態であることを理由にこれを却下していた(「鉄道部致南潯鉄道局」1930年7月16日、国史館所蔵交通部檔案1210.70/4037)。

対し延長線への借款を求めている。その提案によれば、南潯鉄道借款の償還期限(31年末)を20年間延長する一方、新たに日本から3000万円の借款を得て、ここから延滞利息・小口借款を償還した残額を南萍線の建設にあてるというものであった⁴⁶⁾。鉄道部は、寧湘鉄道借款がすでに無効となったとしてイギリスの優先権を否定し、さらに日本がこの借款に応じなければアメリカに求めるとしており、従来の利権を否認したうえで日本に借款を提起していた。また、南潯鉄道管理局もまた日本の義和団事件賠償金の返還金による延長線計画を鉄道部に求めている。このように従来からの懸案路線に対し中国側より借款要求が出されたことは、日本にとって利権拡大の絶好の機会であった。

但し、日本はこの時期、延長線建設に対しては消極姿勢に転じていた。先の「接管」をめぐる交渉では省政府が延長線への借款供与を求めたのに対し、東亜興業は交渉案件とは異なるとして応じておらず⁴⁷⁾、外務省もまた鉄道部の案に対し現状の時局のもとでは不可能との見方をとっていた⁴⁸⁾。大蔵省も同様に、日本が借款に応じないことで第三国との借款を中国が提案した場合には、資金供給の優先権を放棄してよいとの方針を固めていた⁴⁹⁾。日本としては、借款元利金の償還と延長線建設はあくまでも別問題とする立場を堅持し、むしろ前者を強く求めているのである。

こうした消極姿勢の要因には、国民政府の建設事業に対する反発に加え、従来からの南潯鉄

道の経営不振と、それにとまなう償還能力の減退があった。南潯鉄道は20年代後半には北伐による戦闘の影響を受け、車両が軍隊輸送に向けられた結果、収益は減少しており、保息金のうち厘金に対する付加税分は、厘金廃止により撤廃される予定であり、同鉄道への付加税分についても省政府の建設費(南昌城壁撤去費および橋梁修築費)に流用されていた。その対策として東亜興業は運賃値上げを要求するが、その値上げ分についても中央銀行へ預託され、他鉄道の改良費に支出されていた。確かに、南潯鉄道は29年以降、経営は好転しつつあったが、同鉄道の収益から元利償還金を捻出することは困難であったのである。

そのため、31年末に償還期限を迎える東亜興業借款については、鉄道部とのあいだで債権整理をめぐる協議がなされた。32年の交渉では、原契約を3年間延長することで協議が成立するが、34年に至り包括的な債権整理が交渉され、整理協定は35年4月に最終的に成立した。それによれば、元金1000万円の利息(6.5~7.5パーセント)は単利5パーセントへ引き下げられ(延滞利息805万円は無利息)、元金は月額7万円づつ20年以内に支払うこととされた⁵⁰⁾。この内容はほぼ東亜興業の原案に近いものであり、欧米諸国の債権整理に比べて中国側に厳しい内容である。東亜興業および外務省は債権回収を最優先していたことがわかる。

但し、債権整理の進捗は同時に利権の喪失をも意味する。外務省としては、「長江流域ニボツツリ存在スル本鉄道ノ利権ノ如キハ支那ノ現状ヨリ見テ敢テ之ニ固執スル要ナキヤニモ思考セラレサルニ非ス」(傍点は原文)としながらも、「所謂南支鉄道計画ノ一部トシテ閣議ヲモ経テ投資方決定セルモノニ付簡単ニ方針ヲ変更スルモ如何カ」という微妙な立場に置かれてい

46)「岡本領事発外相宛第913号電」1929年8月30日(外務省記録 F.1.9.2 16 第18巻)。

47) 公森太郎「漢冶萍公司及南潯鉄路公司ニ関スル利権保全ノ為支那国民政府ト交渉ノ顛末報告書(第三報)」(昭和財政史資料、大蔵省財政史室所蔵、1-146-3)。

48) 外務省「南潯鉄道借款整理ニ関する件」(外務省記録 F.1.9.2 16 第18巻)。

49) 大蔵省「南潯鉄道接管問題ニ関スル対策」1929年4月23日(『日本外交文書 昭和期I 第1部第3巻』1080~1081頁)。

50)「国民政府整理内外債委員会報告書」(『中華民国史 档案資料彙編 第5輯第1編』財政經濟Ⅲ444~445頁)。

た⁵¹⁾。そこで求められたのが、整理協定による元利金完済に至るまで原契約で定めた付帯権利を継続させることであり、これをめぐって中国側との応酬がなされた。付帯権利には担保権、顧問派遣、統借優先権、延長線敷設権などがあるが、外務省にとって延長線敷設権は外資の流入を阻止するためにも挿入されるべき権利であった。一方、顧孟餘鉄道部長もまた日本に対し延長線への借款を求めていた。債務整理による資金流出を防ぐためにも欧米諸国と同様の再投資を求めていたのである。但し、鉄道部が日本に求めた借款は、江西省内のマンガン運搬用軽便鉄道などへの材料借款であり、延長線建設を整理協定の条文中に含めることには反対であった⁵²⁾。

一方、延長線への再投資については日本もまた消極的であった。大蔵省は預金部資金の流用案には否定的であり⁵³⁾、東亜興業も償還優先の立場であった。延長線敷設権の設定を主張していた外務省についても、「満州」・華北での鉄道投資が必要な今日において、華中に対し鉄道投資をする余地がないとの立場では一致していた。こうした背景のもとで、整理協定は原案から延長線に関する条項が削除されて締結に至るのである。

このように、日本が江西省での延長線に対し消極姿勢を示し、南潯鉄道の債権整理がなされるなかで、南京国民政府は同地域での鉄道建設を進めていくのであるが、次節ではこの過程をみていこう。

5. 浙贛鉄道に対する日本の対応

浙贛・京粵各鉄道の建設計画が具体化するの

は30年代のことであるが、20年代にも同地域の鉄道計画は存在していた。前述の南潯鉄道延長計画のほか、北京政府もまた25年の「鉄路交通建設計画大綱」のなかで、第4東西縦貫線の一部として南京—株州間の建設計画を掲げていた⁵⁴⁾。言うまでもなく、同路線は寧湘鉄道借款の予定路線を継承したものである。この点は、南京政権成立初期においても同様であった。29年に孫科鉄道部長が発表する「庚閏兩款築路計画案」、および31年の中国国民党臨時中央全体会議での計画路線には、いずれも京湘鉄道（南京—株州）が含まれていた⁵⁵⁾。しかし、これ以降、同鉄道は建設計画から消えることになる。杭江鉄道と江南鉄道の建設が先行するなかで、浙贛鉄道と京粵各鉄道という2路線に分化するからである。この過程を浙贛鉄道の場合から述べていこう。

浙贛鉄道の発端は浙江省が29年以降、省内の横断鉄道として建設した杭江鉄道（江辺—玉山）である。同省の主席は革命元老の張靜江であり、張は国民政府建設委員会委員長を兼任しつつ、浙江省において交通・電力を中心とした建設を進めていた。杭江鉄道はその最大の建設事業であり、省政府が外資に依存せず建設した中国最初の鉄道であった⁵⁶⁾。実際に、建設費は省財政からの支出分のほか、省建設公債を担保として省の銀行団から借入れ、さらに省営の発電所および電力の専業権を銀行団に譲渡することにより、不足額をまかなっていた。それだけに、資金不足により鉄道設備は鉄道部の定めた技術標準（レールの場合、ヤード当り63ポンド）に準拠せず、レールはヤード当り35ポンドの軽

51) 「守島外務省東亜局第1課長の意見書」1935年2月16日（外務省記録 F.1.9.2 16 第19巻）。

52) 「有吉公使発外相宛第333号電」1935年4月15日（同上巻）。

53) 「守島東亜局第1課長発在中国堀内公使館一等書記官宛電」1935年4月9日（同上巻）。

54) 交通部路政司「鉄路交通建設計画大綱」1925年11月（姜明清編『鉄路史料』国史館，1992年，36～42頁）。

55) 中国国民党中央委員会党史委員会編『革命文獻 第78輯』（1979年）6頁。

56) 簡笙簪「浙江省築杭江鉄道の歴史意義」（中華文化復興運動推行委員会主編『中国近代現代史論集 第25編』台湾商務印書館，1986年）407頁）。

軌であり、橋梁の多くも木橋であった⁵⁷⁾。そのため、鉄道部は当初、杭江鉄道の建設には難色を示しており、ドイツの借款による建設を計画していた蒋介石も張静江との対立を深めることになるが⁵⁸⁾、蘭溪までの区間が開通する32年以降、剿共戦を進めるうえで同鉄道の重要性を認識し、義和団事件賠償金の返還金を輸入材料の購入に充当するなどの促進策をとるに至った。

杭江鉄道は33年に玉山までの工事が完了するが、これ以降、隣接する江西省政府は浙江省と共同で、同路線を延長して株萍鉄道に連結する計画を立案する。この時点で路線は浙贛鉄道と称されることになる（贛は江西省の別称）。国民政府もまた計画に参入した。3700万元以上に達する建設資金の調達については、鉄道部がドイツに対し投資を求めた結果、製鉄企業のオットー・ウォルフ(Otto Wolff)が、危険回避の観点から中国銀行団との共同投資を条件として投資の意向を示していた。その後、34年に鉄道部と両省政府ならびに国内銀行団の4者により浙贛鉄道連合会社が設立され、第1期線として玉南段（玉山—南昌）が着工された。実際の建設資金に関しては、第1期鉄道建設公債（1200万元）および江西省政府公債（1200万元）が会社に手渡され、これを担保として中国銀行団から1600万元の借款がなされ、そのうち半額が国内工事にあてられ、残額についてはオットー・ウォルフとのあいだに中国銀行を受託者とする材料借款が締結された。この方式は、玉南段の完成（36年）と同時に着工される南萍段（南昌—萍郷）においても適用され、鉄道部が発行する第2期鉄道建設公債（2700万元）を担保として、銀行団から1000万元の国内工事費、およびオッ

トー・ウォルフから1000万元の材料借款を得て、37年9月に竣工に至っている。その後、浙贛鉄道は滬杭甬鉄道の未完成区間の一部である銭塘江鉄橋の竣工を経て、37年末には上海から株州に至る直通輸送が可能となった。

このように、浙贛鉄道がドイツ資本により建設されたことに対し、当初、反発を示したのがイギリスであった。イギリスは長江沿岸の勢力範囲を主張しており、その最大の論拠は寧湘鉄道に対する借款契約であった。イギリスは浙贛鉄道の計画路線が寧湘鉄道の予定路線と重複することを理由に、借款優先権を主張するが、同借款は前述のように第一次大戦により債権発行が不能となり、着工には至らなかったこともあり、強く抗議するには至らず、わずかに借款契約時の前渡金の元利償還を主張するに留まっていた⁵⁹⁾。

また、四国借款団もまた、「連合公司」による借款方式のために、介入を封じられていた。つまり、香港上海銀行によれば、オットー・ウォルフとの借款が地方財政に属し、外国市場で募集しない以上、共同借款の規制を受けないとしており⁶⁰⁾、唐有壬（外交部常務次長）もまた、他国政府からの申し出がないなかで、オットー・ウォルフが落札した事情を述べていた⁶¹⁾。ドイツ企業は借款団の枠組を離れて自由に中国に投資する立場にあり、ドイツ政府もまた同社の借款成立を当時、行き詰まりをみせていた他の投資事業の交渉を進める突破口として重視していた。実際に、オットー・ウォルフはそれまでの投資先であったソ連から撤退し、新たに上海に支店を設置して中国投資に乗り出すが⁶²⁾、浙

57) 張静江が輕軌を採用した背景には、重軌が国際トラストのもとで高価であったため、自由価格で安価な輕軌を用いて、建設費を抑える目的があった（金士宣・徐文述『中国鐵路發展史』中国鉄道出版社、1986年、450頁）。

58) 王維礼主編『蒋介石の文臣武將』（河南人民出版社、1989年）11～12頁。

59) 「鉄道部咨外交部」1934年11月24日（国史館所蔵外交部移轉檔案 2095）。

60) 「ロンドン松平大使発外相宛第6号電」1935年1月12日（外務省記録 F.1.9.2.90 『玉萍鉄道関係一件』）。

61) 「須磨総領事発外相宛第295号電」1935年3月18日（同上記録）。

62) W.C. Kirby, *German and Republican China*, Stanford Univ. Press, 1984, p.196.

贛鉄道への借款契約はその最初の事業であり、その債権はドイツ政府の保証により保護されていた⁶³⁾。そのため、香港上海銀行としても、現状では借款団による起債は困難であるとして、中国側銀行との共同により地方借款を引き受けることに望みを託していた。実際に、この意向は後述する広梅鉄道借款において実現することになるが、当時、イギリスが借款団を離れて単独借款へと転換する背景には、こうした鉄道借款をめぐるドイツ資本との対抗関係があったのである。

但し、日本にとって浙贛鉄道に干渉しうる最大の根拠は、依然として借款団構成員としての資格であった。当初、日本はオットー・ウォルフについてイギリス資本からなるユダヤ系資本であり、イギリスが借款団規約に拘束されずに投資をおこなうためのダミー会社であるとみなし⁶⁴⁾、この点を暴露することにイギリスとの共同借款の望みを託していた。しかし、同社は純粹なドイツ資本であることが判明したため、借款団として関与する途が絶たれることになる。その後、日本が中国との交渉において問題とした点は、材料借款の償還基金となる鉄道建設公債の担保に関してであった。つまり、鉄道建設公債の担保が各鉄道運賃に課す付加税となっている点に関し、付加税が京漢鉄道にも課されている以上、日本の京漢鉄道公債の担保権を侵害するというものである⁶⁵⁾。しかし、こうした抗議も浙贛鉄道の建設計画には何ら影響を与えることはなく、単に35年4月の京漢鉄道の整理協定締結を加速する効果を有したのみであった。

以上のように、浙贛鉄道に対し日本は消極的な反対論を示しただけであった。それは、広田

外相が述べているように、江西省に対する歴史的関心を放棄すべきでないとは認識しつつも、「何等具体的『コミットメント』ヲ支那側ヨリ得」ていない状況では計画に干渉する余地はなかったためである⁶⁶⁾。つまり、日本は江西省における過去の経緯が「權益」に値するに足るものとは考えていなかったのである。そして、「出資ノ意志ナクシテ単ニ權利留保ノ為何等カノ措置ヲ採ルモ恐ラク無効ナル」との懸念が示すように⁶⁷⁾、仮に權益を主張したとしても、国内には華中での鉄道投資に応じようとする勢力がもはや存在しなかったことも事実であった。結局、従来より最も重視してきた南萍線が浙贛鉄道として建設されている現状に対しては、何ら有効な対抗策を取り得なかったのである。

6. 京粵鉄道に対する日本の対応

次に、京粵各鉄道についてみていこう。各路線からなる同鉄道の発端は江南鉄道であり、32年、張靜江が蕪湖と乍浦（東方大港予定地）を結ぶ蕪乍輕便鉄道を計画し、第1期線として蕪湖—宣城間の測量を開始したことに始まる。やがて、同路線は鉄道部の計画にあわせて、南京から福建省南端の詔安に至る京詔鉄道へと変更され、34年7月に蕪湖—宣城間が、翌年5月には南京（中華門）—蕪湖間が完成する。建設にあたっては江南鐵路会社が組織され、出資者には地元資本のほか、中国・交通・金城・中国実業などの主要銀行が含まれ、公司債の多くもこれらの銀行が引き受けていた。

その後、同公司の資金難により孫家埠以南の延長工事が中断するなかで、鉄道部は宣城から浙贛鉄道沿線の貴溪（江西省）を結ぶ京贛鉄道を計画した。建設に際しては、鉄道部が京贛鉄

63) クルト・ブロッホ、満鉄上海事務所調査室訳『極東に於ける独逸の權益と政策』（生活社、1940年）40頁。

64) 「永井在ドイツ特命全權公使發外相宛機密第271号電」1934年9月6日（外務省記録 F.1.9.2.90）。

65) 外務省「鉄道部ニ対スル交渉方針」1934年10月1日（同上記録）。

66) 「外相發松平大使宛電一機密第140号電」1934年11月17日（同上記録）。

67) 外務省「玉萍、京湘等支那中部ノ鉄道ニ関スル件」（外務省記録 F.1.9.2 16 第19巻）。

道公債(1400万元)を発行し、これを各銀行が引き受け国内工事費にあてる一方、イギリスとのあいだに90万ポンド(うち半額は義和団事件賠償金の返還金)の材料借款を成立させた。さらに、同路線を広東まで延長するために、広梅鉄道(石龍—梅県、梅県—潮州)、貴梅鉄道(梅県—貴溪)に対する借款交渉が進められ、広梅鉄道については、37年7月、イギリスと300万ポンドの借款を締結するとともに⁶⁸⁾、鉄道部が広梅鉄道建設公債(2500万元)を発行し、これを国内銀行が引き受け、建設は民間資本による広東鐵路股份有限公司があたるという方式をとっている。但し、これらの路線のうち、広梅鉄道は建設に着手した段階で、貴梅鉄道も借款交渉中にそれぞれ日中戦争を迎えており、京贛鉄道のみが日中戦争開始時点において一部区間のレール敷設を終了させるに留まっていた。

以上が京粵各鉄道の変遷であるが、日本はこうした鉄道建設の進捗に対し、「外資ニ依ル鉄道ヲ福建ニ進出シ来ルト言フカ如キ場合ニハ對抗策ヲ講スル要アルヘキ」という認識のもとで⁶⁹⁾、華北分離工作と同時に対福建工作を進めていた。36年6月には台湾総督が広東・福建の各領事を招集し、鉱業権の獲得、武器供給、密輸工作などの方針が決定されたという⁷⁰⁾。鉄道についても、日本は福建省に人員を派遣し、浙贛鉄道が開通すれば福建省北部の物産は江西省に流れ福建省の交易に支障をきたすとして、これに対抗するには福州から上饒に至る路線を建設すべきとの宣伝をしており、35年の夏から秋にかけて中村駐福州領事は同線を日本の借款に

より建設する旨の了解を福建省政府から得ていた⁷¹⁾。しかし、この鉄道は過去に鉄道部が計画し測量を開始した贛閩鉄道と路線が競合していることもあり、国民政府は日本の資本参加を望まず、同鉄道をドイツ資本により建設することを計画し、ドイツとの借款交渉を進めていた。もちろん、日本はこれに強く反発し、須磨弥吉郎(南京総領事・大使館1等書記官)と唐有壬との数回にわたる交渉が開始された。須磨は福建をめぐる日中両国の交渉の経緯に基づき、日本の優先権を主張するが⁷²⁾、後に中国側はそれらの協議事項をすべて未成立のものとし、双方の約定が異なることを理由に日本の優先権の存在を否定している⁷³⁾。結局、同鉄道に対する借款は不成立に終わるが、日本の介入も成功には至っていない。

また、イギリスとの京粵各鉄道の借款においても、日本の干渉を排除することが最大の眼目とされていた。そのうち、広梅鉄道については将来、福建省への路線延長が予定されている関係上、日本の参加要求は十分に予想されるものであった。実際に、日本の駐広州総領事は曾養甫(広州市長兼鉄道部政務次長)に対し、借款団構成員として広梅鉄道借款への参加を要求していたが、曾は資金充足を理由にこれを拒絶している。張公権(嘉璈)鉄道部長によれば、広梅鉄道で採用された建設方式、すなわち建設主体は広東省民の名義による商弁公司とし、鉄道部の発行する建設公債を担保として材料借款を得るという方式は、日本の参加要求を封じる手段であった⁷⁴⁾。もっとも、この時期には、借款団の存在を認めないとする中国側の姿勢のもとで、借款団自体が有名無実化していたことも事

68) 但し、担保について鉄道部が広東省内の塩税付加金を予定したのに対し、香上銀行は塩税正税を求めており、その条件はドイツの借款に比べて厳しいものであった(中国第二歴史档案館編『1937年孔祥熙出訪欧美期間与国内各方往来電文選』『民国档案』1992年第1期, 24~26頁)。

69) 前掲「玉萍、京湘等支那中部ノ鉄道ニ関スル件」。

70) 参謀本部編『日本侵略福建之陰謀』1936年7月(中国第二歴史档案館編『中華民国史档案資料彙編 第5輯第1編』江蘇古籍出版社, 1994年, 外交(871頁)。

71) 宓汝成『帝國主義与中国鉄路』308頁。

72) 「唐次長会晤須磨秘書談話紀錄」1935年9月4日(国史館所蔵外交部档案 1212/3115.01)。

73) 「楊科長雲竹会晤日領松村秘書談話紀錄」1935年10月12日(同上档案)。

74) Chang Kia-NGau (張嘉璈), *China's Struggle for Railroad Development*, New York, 1943, p.123.

実であった⁷⁵⁾。さらに、路線の大半が福建省を通過する貴梅鉄道の場合は、同様の要求に対抗するため、過去の寧湘鉄道借款の改訂という形式により、借款交渉が進められていた⁷⁶⁾。このように、京粵各鉄道では日本の関与を阻止するために様々に方策がとられていたのである。

7. むすびにかえて—浙贛・京粵各鉄道の意義

それでは、両鉄道は何故にこのような手段により建設されたのだろうか。こうした中国側の対応を考えるにあたり、両鉄道の性格を考察することが重要となろう。最後に、この点に接近することによりむすびに代えることにしたい。

両鉄道に共通する第一の特徴は、初期には剿共戦、後期には対日抗戦という軍事目的を有した点である。蒋介石が浙贛鉄道の重要性を認識するのは、ソヴェト区の封鎖に同鉄道が多大な役割を果たすというドイツ人顧問の意見によるものであった。その後、蔣は国防上の重要性に鑑み、鉄道部長に対し浙贛鉄道を37年7月までに開通させるように命令しており⁷⁷⁾、京贛鉄道についても戦時の際に南京からの待避線となることに着目し、浙贛鉄道との接続を督促していた⁷⁸⁾。こうした建設目的は路線選定においても示されている。蒋介石は剿共戦遂行の便宜上、当初、信江南岸とされていた計画路線を信江北岸に変更させており⁷⁹⁾、京贛鉄道についても、浙贛鉄道と衢州（浙江省）において交差すると

していた江南鉄路公司の計画を、海岸に近接し国防上安全ではないとして、交差地点を貴溪に変更させている⁸⁰⁾。

実際の経緯をみる限り、こうした目的は一定の成果を示していた。浙贛鉄道は粵漢鉄道とともに、江西ソヴェト区に対する包囲線としての効果をもたらすと同時に、日中戦争初期の各会戦では軍隊移送において大きな役割を果たしていた⁸¹⁾。また、経済的にみても、浙贛鉄道の開通により江西省の余剰米が欠糧省である浙江省に輸送され、萍郷炭が東方に販路を拡大するといった効果が示されただけでなく⁸²⁾、日中戦争初期には後方の抗戦基地への主要な物資輸送路であり、杭州・南昌の陥落により東西の両端部分が日本の占領下に置かれた後も、中間の金華—鷹潭間の運行を継続し、寧波・温州から公路を通じて金華に至る対外交路ルートの維持に役立っていた⁸³⁾。浙贛鉄道は日中戦争期においても沿岸と内陸を結ぶ動脈であり続けたのである。

第二の特徴は国内各銀行による積極的な投資である。両鉄道に共通する点は、建設初期には張靜江が主導する地方鉄道に地元資本を含む各銀行が投資し、その後は鉄道部主導による延長線計画に際し、主要銀行が「連合公司」の構成員として投資に応じている点である。銀行が投資に応じた背景には鉄道投資の有利性があった。鉄道建設は交易の拡大をもたらす投資企業の利益につながるといった長期的観点は別としても、浙贛鉄道の場合、中国銀行団からの借款利息（年10パーセント）はオットー・ウォルフとの材料借款の利息（年7パーセント）よりも高く設定されており、当時、多大な遊資を抱えていた銀行にとっては確実な投資先であった。

75) 広梅鉄道借款がイギリスの単独借款となることに對し、アメリカも反對しておらず、香港上海銀行のアドイスも借款団の取消を主張していた（『郭泰祺駐ロンドン大使電』1937年2月26日、3月20日（国史館所蔵外交部移転檔案 2621））。

76) Chang, *op. cit.*, p. 132.

77) 中国国民党中央委員会党史委員會編『中華民国重要史料初編—対日抗戦時期 緒編』（1981年）（≡469頁）。

78) Chang, *op. cit.*, p. 116.

79) 張瑞德『中国近代鉄路事業管理的研究』（中央研究院近代史研究所、1987年）63頁。

80) 凌鴻勛『中国鉄路志』（世界書局、1963年）327頁。

81) 施曼華『鉄路与八年抗戦』（正揚出版社、1981年）94頁。

82) 行政院新聞局『浙贛鉄路』（1947年）15～17頁。

83) 簡笙簪『抗戦時期東南交通幹線—浙贛鉄路』（中央研究院近代史研究所編『抗戦建国史研討會論文集』1985年、上冊）208頁。

表2 浙贛鉄道の営業収支動向(1931年度～1935年度) (単位: 元)

路線	年度	1 収入				2 支出	3 収益 (1 - 2)	4 2 / 1 ×100
		旅客	貨物	その他	合計			
杭玉段	1931年度	475,842	88,107	2,676	566,625	295,951	270,674	52.2
	1932年度	1,014,162	240,141	9,765	1,264,067	878,588	385,479	69.5
	1933年度	1,220,423	549,285	16,873	1,786,581	1,043,734	742,847	58.4
	1934年度	1,339,576	815,748	34,688	2,190,012	1,620,610	569,402	74.0
	1935年度	1,359,179	807,878	28,623	2,195,680	1,522,404	673,276	69.3
玉南段	1935年度	287,986	170,404	2,326	460,716	423,891	36,825	92.0

出典) 浙贛鉄路局會計処『浙贛鉄路二十四年度會計統計年報』(1936年) 総21～22頁, 南16～17頁。

注1) 杭玉段は肖山—玉山間, 玉南段は玉山—南昌間を示す。

2) 各年度は同年7月から翌年6月までをあらわす(但し, 1931年度は同年6月から翌年6月, 玉南段は1936年1月～6月の統計)。

その際、鉄道経営の良否が投資を左右することになるが、経営は概して良好であった。杭江鉄道は当初、钱塘江の水運との競合により貨物輸送が不振であったものの、西方への路線拡大にともない輸送量が増大する一方、簡易設備の採用と組織の簡素化により支出が低位に抑えられたため、営業収支は黒字であった⁸⁴⁾。表2からもこのことは明らかであろう。江南鉄道についてもその営業路線は設備、経営管理の面において民営鉄道の模範とされている⁸⁵⁾。また、各鉄道ともに建設期間は1年から1年半と短く、実際の建設費も予算の範囲内であり、距離あたりの工事費も他の国有鉄道に比べて安価であった。これらの点は、銀行資本が「連合公司」の理事会の一員として経営に参画することにより、鉄道経営に「企業化的傾向」⁸⁶⁾が導入された結果でもあった。

上述した2つの特徴は相互に関連するものでもあった。すなわち、対日戦争を想定した鉄道

建設を進めるための方策が「連合公司」による建設方式であったのである。こうした官僚資本と国際独占資本の「新型的合作」⁸⁷⁾と称される建設方式は、借款団からの干渉の余地を封じることにより日本の参加を排除するためのものであり、対日抗戦のために工事の速成を図る手段であった。また、各省への中央の影響力を強めることにより、日本が図っていた地方レベル(とりわけ福建省)での経済工作に対抗する手段でもあった。もちろん、国民政府が日本の主張する特殊利権を直接的に否定していたことも事実である。福建では利権の存在を認めず、江西では利権を弱めていた。同地域での鉄道建設が対日戦争を想定した国防建設の一環である以上、日本の関与を排除する必要があったのである。日本もまた中央に対しては利権維持の姿勢を後退させていた。こうした背景のもとで、華中・華南では欧米資本に依拠した建設事業が進捗していたのである。

84) 金士宣・徐文述『中国鉄路發展史』451頁。

85) 凌鴻勛「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) 260頁。

86) 凌鴻勛『中国鉄路志』237頁。

87) 宓汝成『帝國主義与中国鉄路』290頁。