慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	滬杭甬鉄道借款契約の実効性を巡るイギリスと地方の関係：地方有力者層の対立・協力が中英間外交に影響を及ぼした一事例について
Sub Title	The Validity of Shanghai-Hangzhow-Ningpo Railway Loan Agreement : A Case Study Regarding Effects of Elite Activism on Sino-British Diplomacy in Morden China
Author	佐野, 実(Sano, Minoru)
Publisher	三田史学会
Publication year	2009
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.78, No.4 (2009. 12) ,p.1(383)- 30(412)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-20091200-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

滬杭甬鉄道借款契約の実効性を巡るイギリスと地方の関係

――地方有力者層の対立・協力が中英間外交に影響を及ぼした一事例について――

佐野　実

はじめに

上海―杭州―寧波間鉄道こと滬杭甬鉄道は、清末期に建設・経営された諸線のうち江南を代表するものとして著名である。滬杭甬鉄道の建設計画は、一八九五年に両江総督代理であった張之洞が借款による鉄道建設を推進した際に提起され、一八九八年一〇月一五日に盛宣懐とジャーディン・マセソン商会の間で借款の仮契約が結ばれた。(1) 一八八〇年代以降のイギリスの対中積極策の一環として、自国の影響力が強い長江下流域における鉄道建設とそれを可能にする借款契約の締結は、イギリスにとって極めて重要な意味を持つものであった。(2)

これに対して、浙江・江蘇両省の地方有力者は、鉄道利権回収運動の一つとして滬杭甬鉄道を民間独力で建設することを清朝政府に請願した。清朝がこれを許可したため、一九〇六年ごろから自辦建設運動が活発化した。運動は、現地の有力者によって設立された浙江鉄路公司と江蘇鉄路公司が主体となって進められた。(3)

しかし、両公司は全線を竣工するのに十分な資本、技術、資材等を確保することが出来なかった。これを知った清朝政府は、一九〇七年一〇月二〇日に滬杭甬鉄道の建設方針を、再びイギリスからの借款と技術の導入を前提とするものに改めた。(4)

両省の地方有力者は次の二つの動機から自辦建設の続行を主張し、清朝政府の決定に反対した。一つは、利権回収運動の潮流を背景に清朝中央政府に対する政治的発言力を高め地方自治の傾向を強めるためである。もう一つは、借款の担保が両省の税収とされていたので、これ

を回避するためである。(5)

現地の政治と経済の両面からなる抵抗に対して、清朝政府は「部借部還」というそれまでになかった借款の導入形態を提起することで、経済面からの抵抗を回避した。「部借部還」とは、清朝政府のうち鉄道行政をつかさどる官庁であった郵伝部がイギリスから借款を借り入れ、それを浙江・江蘇の両鉄路公司に転貸し、返済責任はすべて郵伝部が負うというものであった。「部借部還」の発案によって、借款導入に対する経済面からの抵抗は反英ボイコットの決行寸前にまで達していた不穏な状況から一変し、清朝政府の意向に従い借款の導入を肯定的に捉えるものとなった。

また、当時清朝政府はドイツとの間で津浦鉄道借款契約を交渉中であり、これと滬杭甬鉄道借款契約は先に締結された方の内容を模範として後者を締結することになっていた。イギリスとドイツは協調関係を築かず、長江下流域における鉄道利権をより多く獲得するべく、互いに相手よりも早く借款契約を締結しようと競合していた。こうした英独間の争いを背景に、清朝政府はイギリスに対して、契約内容を譲歩しなければ津浦契約を先に締結すると迫った。これによりイギリス公使ジョルダン（一八五二―一九二五）は、鉄道の管理権や人事権を中心に従来の鉄道借款契約よりもはるかに清朝政府に有利な条件を認めることとなった。(6)

ジョルダンから譲歩を引き出した清朝政府は、一九〇八年三月六日に滬杭甬鉄道借款契約を締結した。滬杭甬鉄道借款契約は、民間の資本と技術に依拠した自辦建設から外来のそれらの導入を積極的に受容した官辦建設へと鉄道政策の方針を転換させた最初期の事例として、また一九一一年の鉄道国有化に至る中央集権的な交通インフラストラクチャー整備の先駆として、その歴史的重要性を高めることとなった。しかし、方針転換後の鉄道政策は実効性を有していたのだろうか。仮に実効性が低く契約が忠実に履行されていなかったのであれば、清朝政府の鉄道政策は、滬杭甬鉄道借款契約によって理念上では清朝政府にとって合理的なものへと改善されたが、現実的に有効なものとは限らなかったと理解出来る。本稿の問題関心はここに在る。

では、清末期の鉄道政策全体について、これまでの研究ではどのようなアプローチがなされてきたのであろうか。当時の借款の是非をめぐる議論について考察したものを中心に整理すると、次の三つのテーマを扱ったもの

が多いように思われる。第一に、利権回収運動を考察対象とし、鉄道政策について近代中国における中央地方間関係史の視点から論じたものである。[7] 第二に、列強との借款交渉に着目し、外交史の視点から清末期の鉄道政策について論じたものである。[8] 第三に、鉄道国有化に焦点を当てて、政治史的アプローチから鉄道政策を議論したものである。[9]

この三つのテーマはそれぞれ清朝中央政府と地方有力者、または清朝中央政府と列強の関係を中心に議論したものであり、列強と地方有力者の関係について議論した研究は未だ十分とは言い難い。[10] そこで本稿では、現地における地方有力者の動向が列強の対中交渉にどのような影響を及ぼしていたのかについて考察し、欠落した三者間の関係の一辺を補うことを試みたい。

また、第一、二のテーマについて論じたものの多くは、借款契約が締結された時点をもって議論を終わらせている。この傾向は、利権回収運動と借款契約交渉が、どちらも契約の締結が運動の失敗又は交渉の終結を意味していることから生じているものと思われる。一方で、筆者は契約締結後の様相にも留意したいとも考える。なぜならば、筆者が扱った滬杭甬鉄道の事例では、借款契約の締結によって締結以前に生じていた問題が全て解決してはいないからである。その最たるものが、借款の導入形態が「部借部還」となっても契約の締結を受け入れず政治面から清朝に抵抗していた、浙江鉄路公司総理の湯寿潜（一八五六―一九一七）を代表とする地方有力者たちの存在である。本稿では、彼らを「後期自辦建設派」と呼びたい。

「後期自辦建設派」はあくまで契約の履行に抵抗し続けた。これに対して中英両国がどのような措置を採ったのかについて、本稿は、滬杭甬鉄道の借款契約が締結された一九〇八年三月六日から、イギリス外務省が契約の履行が困難であるために清朝との協力を断念した一九一〇年一一月三日までを時期区分として考察する。このおよそ二年八ヵ月の期間を本稿は二段階に分けて論じる。先ず、契約締結直後の状況について述べる。そこでは「後期自辦建設派」が、周金箴や李厚裕といった上海商務総会に属する地方有力者と政治的に対立した様子が見て取れるだろう。次に、契約の履行をめぐる中英両国と「後期自辦建設派」の対立を観察し、清末期中国における政府間決定が地方に対して十分な強制力を有していなかったことを検証する。これにより、清末期の鉄道借款

契約が有していた実効性の低さと、地方有力者の動向が中英両国の外交姿勢に及ぼす影響力の大きさが理解出来るはずである。

最後に、本稿が使用する史料について述べておく。本稿は、従来の清末鉄道史研究が用いてきた史料を多く踏襲している。主なものでは、上海を拠点としていた当時の有力紙の一つである『申報』や、滬杭甬鉄道の借款契約についてその初期から関わっていた盛宣懐にまつわる記録を集めた『愚斎存稿』、近代中国鉄道史研究の基本的な史料を編纂した『中国近代鉄路史資料：一八六三―一九一一』等である。本稿では上掲の諸史料に加えて、*British Foreign Office Records*[11] 及び『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』[12]を使用する。これら列強側の外交文書、特に *British Foreign Office Records* は、従来欧米圏の研究者が外交史研究の史料として用いることが多かった。これに対して、筆者は外交文書に大量に残されている地方有力者の動向に関する領事報告から、彼らがイギリス外務省にどのような影響を与えていたのかを検討する。これによって、多くの清末鉄道史研究が言及してきた滬杭甬鉄道借款契約をめぐる中英両国の対立と、契約の履行を妨害することでそこに影響を及ぼしていた地方有力者の動向について、新たな一面を浮かび上がらせたいと考える。

一　滬杭甬鉄道借款契約の締結に対する地方の反応

一九〇八年三月六日、清朝とイギリスの間で全二十四ヶ条からなる滬杭甬鉄道借款契約が締結された。締結後に清朝、イギリス、そして地方有力者の間で紛糾した第四、八、九、一七、一八条を中心にその内容を要約すると、次のようになる。

一、滬杭甬鉄道借款の元利支払分の資金は清朝政府が調達するが、竣工後は先ず本線の収入を充てる。不足の場合は新民屯―奉天間線から遼河以東に至る路線を除く清朝北部諸鉄道（the Imperial Railways of North China）の純益金より支払われる。更に不足の場合は清朝政府が妥当とする別種の収入から支払われる。（第四、八条）

二、滬杭甬鉄道借款の担保は新民屯―奉天間線から遼河以東に至る路線を除く清朝北部諸鉄道の純益金とする。この純益金は、先ず清朝北部諸鉄道借款の元利返済に充てられ、余剰分が滬杭甬鉄道借款

の担保とされる。（第九条）

三、滬杭甬鉄道の管理権及び建設権は、全て清朝政府に帰す。（第一七条）

四、滬杭甬鉄道建設事業の最高責任者である滬杭甬鉄路局総辦の任命権は、清朝政府に帰す。工事中は、総辦が工事を統括する総工程師にイギリス人技師を一名任命する。総工程師の招聘・登用に関する条項は、郵伝部又は総辦によって定められるものとする。（第一七条）

五、資材は公開された市場で最低価格にして高品質のものを購入する。イギリス製で他国製品と価格及び品質が同等のものについては、イギリス製のものを優先的に購入する。中国の工業を発達させる観点から、中国産品又は中国製品で品質及び価格がイギリス又は他国の資材と同じ場合、それを優先的に購入することが出来る。（第一八条）

六、資材の購入については、総辦が入札に付す。資材の注文及び費用の支払いは総辦の認可なくして行われない。仕入書と調査証明書の原文は総辦の検査を仰がねばならない。（第一八条）

契約の内容は一九〇八年三月上旬中には現地に知れ渡るところとなり、湯寿潜を代表とする「後期自辦建設派」による契約の破棄を求める運動が開始された。

他方、郵伝部は施肇曽（一八六六―？）を滬杭甬鉄路局総辦に任命した。彼は浙江人であり、ニューヨーク領事、漢陽鉄廠提調、京漢・滬甯鉄路総辦、京漢鉄路南段会辦を歴任した。革命後は一九一三年に隴秦豫海鉄路督辦と同成鉄路事宜会辦を兼任し、内閣公債局董事、漕運局総辦となった。施肇曽は鉄道行政に熟達しており、清朝政府は彼に全幅の信頼を寄せていた[13]。滬杭甬鉄路局総辦とは、契約締結後に清朝政府が浙江鉄路公司と江蘇鉄路公司を監督する機関として設置した滬杭甬鉄路局の最高責任者である。総辦には、イギリスから導入した技術と資材を郵伝部の管理の下で運用し、効率的な建設工事を行うために必要な権限が与えられていた。

借款契約の履行に最も強い抵抗を見せたのは、浙江鉄路公司総理の湯寿潜であった。湯寿潜は浙江人であり、進士出身の人物である。張之洞をはじめとする各地の有力な督撫の幕友を務め、その後『危言』を著わして開明的な知識人としての名声を獲得し、地方自治の推進を主張した。光緒新政期では、滬杭甬鉄道の利権回収運動を通じて大衆動員力を得て、浙江鉄路公司の総理に選出さ

れた。革命後に浙江都督に推挙され、南京臨時政府で交通総長となった。一九一七年の浙江省の独立に伴い浙江都督の呂公望の最高顧問に招かれるが辞退した。

湯寿潜を指導者とした「後期自辦建設派」の借款契約に対する批判は、次の二点に要約することが出来る。[14] 第一に、鉄道の管理・建設権が民間から政府に移譲されたことへの批判である。この決定は、自辦建設を通じて地方の政治的発言力を強めていた彼らにとって、許せるものではなかった。

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

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

これら「支援団体」は、それぞれ浙江鉄路公司に出資していた団体と思われる。浙江鉄路公司の出資者については、公司の会計報告書である『商辦全浙鉄路有限公司報告』にも明確な記述はない。[15]『申報』紙上で一九〇六年五月以降「認股数目」等に時折新規の株式購入申込者とその金額が掲載されているが、その全貌を明らかにするには不十分である。一方、『江浙鉄路風潮』第一冊「両省集股情景」と同第二冊「開会認股彙記」には、両省の鉄路公司の株式がどのような個人または団体によって購入されていったのかが、高額出資者を中心に体系的に記録されている。[16] しかし、出資状況について正確に把握することは困難を伴う。何故なら、元と両の区別や、現金をそのまま出資したものや「認」（株式の購入予約のみで現金払込みを済ませていない状態）又は現金払込み済みか否かの違い、股一つ当たりの価格の変更、出資時期の未掲載等の問題が有るからである。

これらの問題についての結論を述べることを本稿では保留し、浙江鉄路公司の出資者・出資団体について概括的に理解することを目的として整理を試みたのが表「浙江鉄路公司高額出資者・団体一覧」である。ここから、浙江鉄路公司の出資母体には、上海に拠点を置く浙江人と教育団体が多いことが見て取れる。教育団体からの出資が多いことは、湯寿潜が当時を代表する教育者として

表　浙江鉄路公司高額出資者・団体一覧

出資者の住所	出資者又は代表等	出資額
紹興府	代表何聞仙	認五〇〇万股
嘉興府	代表張菊生	認一〇〇万元
金衢、厳処四府	代表毛成仁	認二〇〇万元
蕭山県	代表何聞仙	認二〇万元
寧波府	代表周金箴	認七〇〇万元
湖州府	代表楊信之	認約四、五〇〇万元
杭州府		認三〇〇万元
温州府	代表項任初、郭喇霞	認五〇万元
海甯州硤石鎮	徐励身	認一万元
滬北商団		認二五万元股
上海理科専修学校	代表鍾衡臧	認一万元股
寧波府女学堂		五〇〇〇元
寧波鎮海両等小学堂	方培玉	認三〇〇〇元
余姚邵氏本族	代表邵□□〔ママ〕	認一〇万元
上海南市商団		認五〇〇〇元
杭州保姆伝習所		三〇〇〇元
長老会堂	代表鮑哲泰、兪宗周	一〇〇股
上海天足会女校		一〇〇股

処州旅滬警界		認二〇〇零股
春陽社	代表熙普	認二〇〇零股
女賓		二〇〇零股
杭州府（籍貫）	蔣抑之、胡藻青	認各五〇万元
紹興府（籍貫）	趙望杏	認二〇〇〇元股
江蘇鄞県（籍貫）	叶佐金	一〇〇股
紹興府（籍貫）	徐杏書	認一〇〇零股
寧波府（籍貫）	蔡烈昌	認一〇〇零股
処州旅滬学生	胡雄耀	認四〇零股
温州旅滬同郷		認五〇〇〇零股

江蘇鉄路協会	代表楊千里、孟撲波	認股六〇〇〇元
江蘇省（籍貫）	王純伯	認五〇〇〇股
江蘇省（籍貫）	倪変之	認一〇〇股
杭州各学校		認二〇〇〇余股
浙江初級師範学堂		認一万元
旅杭蕭山同郷		認二〇万元
錢業同行		認一〇万元
	陸彦昇	認一万元
蕭山米業		認一万元
山陰県（籍貫）	陶七彪	認一万元

義橋鎮（籍貫）	韓詩圃	認一万元
	社同甲	認一万元
	張馨甫	認一万元
	林敬如	認五〇〇〇元
諸暨県（籍貫）	何梦生	認五〇〇〇元
蕭山県	朱小卿	認一〇〇〇元
嘉興商会	代表高子辛	認一〇万元零股
	董事九名	認五万元零股
	右記九名以外の同会董事	認五万元零股
嘉興中学校全体		認八〇〇零股

浙路公司董事会	代表葉張第	認三〇〇万元股
鉄路学堂		二万元股
第一義務小学堂		認二〇〇股
寧波中学堂		一五〇〇元
上海復旦同学		三〇〇〇余元（江蘇鉄路公司への出資分含む）
寧波教育会	代表鍾憲鬯	四〇〇〇元股
上海高等実業学堂		認一〇〇〇股
浙江学界	浙江高等学堂発起	認二三〇股
嘉興府中学堂	代表褚博甫	三〇〇〇余元

上海女界	上海初等小学校発起	認六〇〇股
上海天足会女校	代表沈章蘭	認二一〇股
旅甯拒款会		認一八〇股
上海女界	上海女中学堂発起	認一六五股
石門保路公会		認三〇股
無錫蘇路拒款会	代表華実甫	認一〇〇余股
上海中国公学		認八〇〇〇元股
上海理科専修学校		二〇〇余元
松江商会		認三〇〇〇元股
新球拒款会		認二〇五股

徳清士民		認五〇〇〇元股
温郡中学	代表林演素	八〇〇余元
旅粤全浙同郷拒款会		一〇〇〇余元
滬南商学会	代表周蓮生	認七〇〇〇股
硤石鎮紳商学界		認一三二股及び九一六零股
江甯旅滬保路勧股会	代表馬湘伯	認一万股
楓涇拒款会		認約五〇〇元股
常州女界		認一〇〇余股
寧波府女学界		二二六〇元
杭垣一標三営		認一〇〇股

法政講習所		認三〇〇〇余元股
浙江鉄路学校		認二〇〇股
武進高命婦		一〇〇〇元
寧波商務総会		四万元
嘉興師範学校		八〇〇股
東京宏文		認三〇〇股
金華中学堂		認一万元股

出所）墨悲編『江浙鉄路風潮』第一冊（上海各大書坊、一九〇七年）及び同第二冊（上海各大書坊、一九〇七年）より作成。
※網掛け部分は浙江旅滬同郷会。一股で一〇〇両に、一零股で一〇両に相当する。二重線以降は一零股で五両、三重線以降は一股で五〇両の可能性がある。金額部分に「認」とあるものは、株式の購入予約のみで現金が払い込まれていない。「元股」または「元零股」とあるのは、その額面分の股または零股を購入したことを指す。

高い名声を獲得していたことと関係しているものと思われる。湯寿潜が一九〇九年に江西提学使に任命された際に、江西省の地方有力者は「有能な」湯寿潜が教育行政の整理のために赴任したことを歓迎した。[17] 一方、上海に拠点を置く浙江人からの出資の中では、盛宣懐の下で電信官僚を務めた周金箴（一八四六―?）を代表とする寧波府出身者によって形成された一団が、七〇〇万股もの購入予約を行っていることに注目したい。[18] 周金箴は上海商務総会の幹部であり、同会の重役の多くが寧波幇であった。また、彼らは浙江鉄路公司の董事も兼ねていたため、公司内における上海商務総会系の地方有力者の発言力は極めて強かった。「支援団体」の他に、「後期自辦建設派」の活動は『申報』や『時報』、『東方雑誌』といった当時の上海の有力なマスメディアからも支持されていた。これらを通じて彼らの活動は広く巷間に伝えられ、「後期自辦建設派」を支持する「世論」が形成されつつあった。

「後期自辦建設派」の政治的発言力は清朝政府にとって看過出来ないものであり、借款契約締結後間もなく妥協策として「存款章程」の草案が、郵伝部から江蘇・浙江の鉄路公司が北京に派遣していた代表団に提示される

こととなった。「存款章程」は滬杭甬鉄道の建設と経営があくまで自辦とされている点を骨子としており、それを郵伝部と両省の鉄路公司が互いに認め合うことを目的とするものであった。[19]

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

例えば『申報』は、草案中では郵伝部は人事について両省の鉄路公司の総理と協理の判断を仰ぐこととなっていたが、実際には「存款章程」では政府間決定である借款契約で取り決められた総辦の権限を押さえ込むことは不可能である、と否定的に評価した。[20]

その後も、滬杭甬鉄道の建設・経営の主導権の所在について議論が続けられたが、「存款章程」は一先ず一九〇八年四月一六日に締結された。しかし、問題を根本的に解決することなく採られた妥協策に過ぎない「存款章程」に「後期自辦建設派」の不満を解消する力は無かった。

二　借款契約の履行に対する「後期自辦建設派」による妨害

「存款章程」が有効に機能しなかったために、湯寿潜を中心とした「後期自辦建設派」による借款契約の履行に対する妨害が始まった。湯寿潜による妨害は、先ず郵伝部が任命した滬杭甬鉄路局総辦の施肇曽の業務に対して始められた。総辦としての職務を正常に遂行出来なくなった施肇曽は、一九〇九年二月以降郵伝部に対して辞任を希望するようになった。しかし郵伝部と浙江鉄路公司の幹部は施肇曽の辞任を引き留めた。

湯寿潜が総理を務める浙江鉄路公司の幹部が、彼と対立していた施肇曽を支持したことには理由がある。それは、公司の幹部の多くが上海商務総会の幹部を兼任しており、彼らは省財政に対する返済責任の回避を目的として自辦建設に協力していたからである。「部借部還」によって目的が達成されたた以上、彼らには借款契約の履行に反対する強い理由はなく、むしろ公司内の深刻な資本不足を解消するためには郵伝部との円滑な関係と借款資本の転貸が望まれていた。[21]

郵伝部と浙江鉄路公司幹部からの引き留めに対して、施肇曽は留任の条件として湯寿潜の罷免又は経営からの追放を要求した。これを郵伝部と公司は却下し、湯寿潜も同意しなかった。これを見て施肇曽は辞任し、後任には前出の周金箴が任命された。ただし、浙江鉄路公司の業務の主導権はあくまで湯寿潜に握られたままであり、湯寿潜による借款契約の履行に対する抵抗は続くこととなった。[22] 周金箴の総辦就任について、借款契約の締結以前から中英公司の代表として交渉の前面に在ったブランド（一八六三―一九四五）は、事態は解決されずにむしろ湯寿潜の影響力が強まり、滬杭甬鉄道は完全に彼の支配下におかれるだろうと予測した。この予測はイギリスにとっては不幸なことに的中する。[23]

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

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

るとは考えられない。（〔　〕内引用者）[24]

Ⅱ浙江公司総理による妨害手段は、例えば滬杭甬鉄道の上海事務局によるロス氏への送金の件が挙げられる。ロス氏は杭州の橋梁建設の事前調査を指導しており、フォード氏の指揮下にある。彼は杭州の浙江鉄路公司職員から〔送金を〕差し止められている。同様の事態がロス氏とフォード氏に発送された用具にも生じている。又、次のように見受けられる。資金と用具〔の建設現場への導入〕は湯寿潜に妨害されており、それらは湯寿潜が激しく受け取りを拒否している借款資本から提供されているものである。[25]

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

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

総工程師の業務と資本・資材の導入に対する湯寿潜の妨害が続く一方で、「後期自辦建設派」の政治力は一九〇九年六月と七月にそれぞれ別個の問題から強化されることとなった。

「後期自辦建設派」の活動を強く支持していたのは、自辦建設を支持し積極的に株式の購入予約を行った「支援団体」と、その活動を報道した『申報』や『時報』等の新聞各紙と、両者によって形成された「世論」である。湯寿潜が自辦建設事業の難航から一九〇九年六月に辞任を希望すると、彼らは積極的に活動し始めた。『申報』や『時報』、『民呼日報』を中心に湯寿潜の留任を求める記事が連日紙面を飾った。[26] それらでは、湯寿潜と対照的にかつてイギリスとの間で借款交渉を進めていた浙江省出身の汪大燮を批判し、湯寿潜の評価を高めることが意図されていた。

こうした「世論」からの強い後押しは湯寿潜の政治的発言力をさらに高めた。湯寿潜の名は自辦建設を主導する地方有力者の代名詞となった。[27] 尚、その後湯寿潜が実際に辞任することはなく、むしろ清朝政府によって鉄道業務から遠ざけられることに抵抗し続け、総理職に留まることに強い意欲を見せた。結果として、湯寿潜の辞任

希望を巡る騒動はマスメディアを通じて彼に対する「世論」の強い支持を再確認するものでしかなかったと言えよう。

続いて一九〇九年七月以降に「後期自辦建設派」の追い風となったのが借款資本の送金遅滞に関する問題である。「存款章程」によれば、一九〇八年三月六日の借款契約から七ヶ月以内に第一期転貸分である八〇万両が両省の鉄路公司に払い込まれるはずであった。しかし、一九〇九年七月の段階で実際に払い込まれていたのは五〇万両であり、「後期自辦建設派」はこれを契約違反とし、借款契約の破棄を主張した[28]。

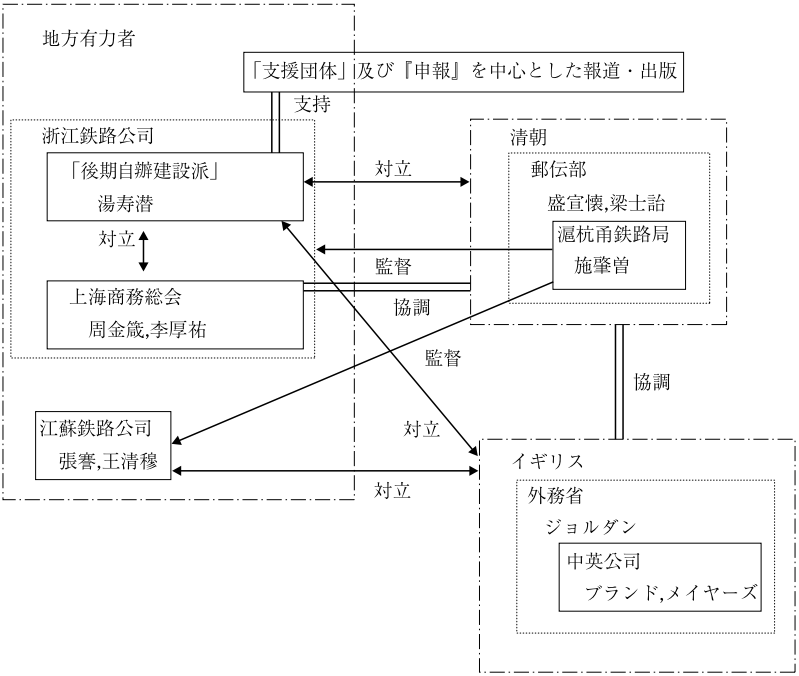
借款資本が現地の鉄路公司に支払われるまでの流れは、大まかに見て次のようなものであった。香港上海銀行が借款の貸元であり、そこからイギリス外務省を経て清朝郵伝部に納入される。次に総辦の下に移送され、総辦は上海交通銀行にその資本を預け入れる。最後に、上海交通銀行から江蘇・浙江の両公司にそれぞれ一対二の割合で資本が手渡されるよう定められていた。この時の上海交通銀行の総辦には李厚裕（一八六七―一九三五）という地方有力者が就任していた。李厚裕は、一九〇五年以前に杭州で日本外務省と大東汽船株式会社が府城と銭塘江を結ぶ鉄道の建設を試みた際に、自辦建設を提唱してこれに対抗し、滬杭甬鉄道の自辦建設運動にあたっては浙江鉄路公司と上海商務総会の幹部を兼任し、周金箴らとともに「部借部還」を契機に借款の導入を受け入れた人物である[29]。

以上のように借款の資本が現地の両鉄路公司に手渡されるまでには多くの手続きを経る必要があった。この複雑な資本の流れの中で、両公司に未払いであった三〇万両は、一九〇九年十二月までに総辦である周金箴の許可の下に上海交通銀行へ支払われた。即ち、上海交通銀行に送金される手前で、遅滞分三〇万両が差し止められていたのである。

この時、ブランドの後任として中英公司の代表となっていたロバートソンは、総辦職が総理職に対して実質的に上位の影響力を持たない状況で遅滞分の支払いが行われたことに遺憾の意を表している。このことから、周金箴が遅滞分の三〇万両を支払わずにいたことが、イギリス側にとって望ましいものであったと理解出来る[31]。

以上の二つの事例から見える借款契約の履行をめぐる対立を、浙江鉄路公司を中心に据えてまとめた図が「滬杭甬鉄道借款契約の履行をめぐる対立の構図」である。

図：滬杭甬鉄道借款契約の履行をめぐる対立の構図



借款契約の履行に反対しているのは清朝政府、イギリス、地方有力者の三者の内最後の一者のみであり、更にその中でも少数派にあたる「後期自辦建設派」だけであった。

三　「後期自辦建設派」の抵抗が鉄道事業に与えた影響

清朝とイギリスは、滬杭甬鉄道の元利返済に同鉄道の純益金を充てることとし、不足の場合には新民屯―奉天間線から遼河以東に至る一段を除く清朝北部諸鉄道の純益金を担保として扱うよう定めていた。ただし、その純益金は先ず一八九八年一〇月一〇日に締結された清朝北部諸鉄道の借款契約の元利支払に充てられ、その残りが滬杭甬借款の担保とされることになっていた。不足が生じた場合には、清朝の裁量で適宜財源を充当することとされていた。

滬杭甬鉄道借款の担保は借款資本の補填についてのみ言及されているものであり、契約

内容に沿った建設・経営が実行されない場合については想定されていなかったものと思われる。また、資本の補填についても、上述の通り極めて不安定なものであった。

不確実な担保に依拠せず元利支払が滞りなく行われるために、滬杭甬鉄道は、借款契約によって導入されるイギリスの資金と技術に基づき、十分な経営効率性を伴って竣工される必要があった。同時に、イギリスにとっては自国の影響力の強い長江下流域で借款に基づいて鉄道が建設されることこそが契約を締結した本来の目的であり、可及的速やかな全線の竣工が望まれていた。[32]

一方清朝政府にとっても、借款契約に基づき効率的な滬杭甬鉄道の建設と経営を実現することが望ましかった。[33] 一九〇八年一〇月、郵伝部は各省の自辦鉄道の経営・建設状態に対する一斉調査を開始した。江蘇・浙江の両省には会計調査に郵伝部候補僉事の何葆麟と同部員外郎の蘇輿、工程調査に工科進士の胡朝棟と郵伝部主事の蔡伝奎を派遣した。この時、調査される自辦鉄道は建設の優先度から三種に分類されていた。その中で江蘇省と浙江省は最も優先度が高い第一の部類に含まれており、郵伝部がこの地域の鉄道行政を重視していたことが窺える。[34] 一九一〇年代以降、象山軍港の建設に伴い杭州―寧波間の早期開通が求められ、郵伝部の関心は江蘇・浙江両省の鉄道行政から滬杭甬鉄道へ、特に杭州―寧波間線へと個別具体的なものに移っていった。[35]

このように、滬杭甬鉄道を借款契約に従って建設・経営することは、中英両国にとって極めて重要な意義を持つものであった。では、両国はこれを実現するために、どのような措置を採ったのであろうか。借款契約の締結によって、それまでの混乱した状況が全て清算されるとはイギリス側も想定してはいなかった。例えば、中英公司の代表として借款交渉の前線に立っていたブランドは清朝政府の決定に地方の鉄路公司が従わない限り、滬杭甬鉄道の建設事業は契約締結以前と同様にあくまで地方の動向に状況を左右されてしまうことを強く懸念していた。[36]

湯寿潜による総工程師フォードに対する業務妨害をきっかけに、イギリス外務省は滬杭甬鉄道借款について清朝外務部と再び交渉を持つようになった。一九〇八年一〇月二二日、公使ジョルダンは外務部総理大臣の慶親王奕劻にフォードの職務権限の保護を要求した。ジョルダンはフォードの立場について極めて敏感な反応を示していた。なぜならば、借款契約によればイギリスが滬杭甬

鉄道の経営に対して実質的に介入出来る窓口が総工程師職のみだったからである。[37] ジョルダンの要求に対して慶親王の対応は借款契約締結以前とは対照的な好意的なものであったが、有効な解決策を打ち出すことは出来なかった。[38] 一九〇九年二月から、湯寿潜による抵抗はイギリス製の建設資材と借款資本にも波及した。[39] これによって、ジョルダンは総工程師の職務権限の保護だけではなく、契約内容そのものを履行させるよう清朝中央政府に要求せざるをえなくなった。[40]

また、この時現地における借款資本の運用について三つの問題が生じていた。第一の問題は、建設された路線がイギリス側が想定していたよりも遥かに劣悪なものであったことである。これは、イギリス人技術者が湯寿潜らによる妨害のために作業を監督出来なかっただけでなく、中国産の資材を購入・使用していたことも大きな要因となっていた。劣悪な路線はイギリスが期待していただけの速度と運搬力を有しておらず、収益が借款の元利支払に不足する恐れがあった。[41]

第二の問題は、江蘇鉄路公司がドイツ製の車両を「不正」に入札したことである。江蘇鉄路公司では車両を購入する際に入札方式を採用した。入札に際しては最終的に最安値を付けたドイツのカルロヴィッツ商会の他、日本の三井物産やイギリスのジャーディン・マセソン商会等が参加したが、この時に入札を告知する広告が配布されず、更にイギリスに対しては入札日の通達が遅過ぎて十分な準備が不可能であった、と上海総領事のウォーレンは報告している。この事態について江蘇鉄路公司総理の王清穆からは、公司はすでにイギリス製の橋梁やセメント等の資材を購入しており、今後もこれを続ける予定であり、意図的にイギリス製品を差別しているのではないとの応対があったが、この中で「不正」入札問題の真否については言及されていない。[42]

この二つの問題は、資材を購入する際に借款によって導入された資本を効率的に運用出来なかったという点からジョルダンに批判されただけでなく、建築資材はその品質が他国のそれと差が無い場合はイギリスのものを優先して購入することが記された借款契約第一八条に違反しているとして抗議された。イギリスにとって、支払われた資本はあくまで借款契約に従って、また当然のことながらイギリスの利益に繋がるように運用されることが望ましかったのである。

第三の問題は、会計監査が湯寿潜の監視下で行われて

おり非公開とされていたことである。滬杭甬鉄道全線の会計部門の人事は湯寿潜の影響下で決定されており、その目的は資本運用の実態が外部に漏洩するのを防ぐためであった。[43]

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

四　「後期自辦建設派」に対する中英両国の対応

（一）郵伝部鉄路総局局長梁士詒の対応

ブランドは、この状況を打破するためには郵伝部が現地の鉄路公司から鉄道事業の主導権を奪回せねばならないとジョルダンに提言した。これ以降一九一〇年一一月三日に至るまで、イギリス外務省は契約の履行に向けて、郵伝部の政治的発言力の強化を目指して対中交渉に臨むようになった。[44]

鉄道建設の主導権を保持していたのは「後期自辦建設派」であり、その代表格の湯寿潜であった。したがってイギリスは、郵伝部に主導権を取り戻させるための具体的な方策として、湯寿潜の失脚を考えるに至った。一九〇九年三月一七日、ジャーディン・マセソン商会はブランドに、滬杭甬鉄道借款の契約が忠実に履行されないことについて「浙江公司は全ての問題の最大の原動力である」と伝えた。[45]ブランドもまた、ジョルダンに「中国が全ての問題を解決する唯一の方法は、湯寿潜を逮捕し、岐路に立たせることである」と述べている。[46]借款契約が正常に履行されるか否かは、湯寿潜の鉄道業務に関する実権を剥奪出来るかどうかにかかっていたのである。

こうして清朝政府は、イギリス外務省から事態の解決を強く迫られることとなった。当時、「後期自辦建設派」への対応を主として担っていたのは盛宣懐（一八四四―一九一六）が強い影響力を持つ郵伝部であり、イギリスと交渉しつつ具体的な対策を練り上げていたのは郵伝部鉄路総局局長の梁士詒（一八六九―一九三三）であった。梁士詒は借款契約の署名に加わっており、辛亥革命後も交通関係の要職を歴任した人物である。

梁士詒は、「後期自辦建設派」がこれまでに収集した資本が完全に消費されるのを待つことを提案した。当時すでに両省の鉄路公司には全線竣工に十分な資本は残っていなかったが、公司の運営自体が不可能になるまでには困窮していなかった。そこで梁士詒は、先ずその残存

した資本が底をつき公司の運営が立ち行かなくなるのを待ち、郵伝部から借款の転貸を受けざるをえなくなるようにすることを考えたのである。この考えは、以降の郵伝部による「後期自辦建設派」対策の基幹となった。[47]

続いて梁士詒は、イギリスの意向に沿う形で湯寿潛に対して政治的な圧力を加えて鉄道業務から排斥することを提案した。手始めとして、湯寿潛は両淮塩運使の職を剥奪された。両淮塩運使は当時有数の巨利を見込める役職であり、これにより湯寿潛の経済力も削減された。また、借款の利子は滬杭甬線建設後の収益という極めて不安定な未来収入であったこともこの問題と関係している。鉄道建設が「後期自辦建設派」の抵抗によって遅々として進まない中、清朝政府は確実な返済財源として塩税収入をこれに充てることと、それに伴う両淮塩の値上げを企図していたのである。[48]尚、この動きは宣統年間における塩政の中央集権化の一面という性格も有している。[49]

更に清朝政府は一九〇九年八月一四日に上諭を下して湯寿潛を雲南提法使に任命し、滬杭甬鉄道に関する業務から遠ざけることを試みた。郵伝部は浙江鉄路公司に対して別に総理を選出するよう命じたが、「後期自辦建設派」はこれを拒絶し、逆に清朝政府に対して湯寿潛の雲南赴任の撤回を要請した。[50]この際にも『申報』を中心として形成された「世論」は湯寿潛の留任を強く求めた。[51]

その後湯寿潛が実際に雲南に赴任することはなく、梁士詒は次の対策を迫られることになった。湯寿潛自身、雲南への異動を回避することに自信を持っており、鉄道業務への早期復帰が可能であると考えていた。[52]

続いて清朝政府は一九〇九年一一月二八日の上諭で湯寿潛を江西提学使に任命し、浙江鉄路公司職から解任した。その狙いは雲南提法使に任命した時と同様に滬杭甬鉄道から彼を引き離すことにあった。[53]これに対しても、やはり『申報』から湯寿潛の留任を求める声が多く上がった。[54]『時報』からも同様に湯寿潛が滬杭甬線の業務から離れることへの懸念が述べられた。彼らは清朝政府の人事が中央集権的であり、地方自治を侵害するものとして批判していた。[55]

湯寿潛の江西提学使任命にまつわる問題で重要なのは、それまで「後期自辦建設派」とは異なり借款の導入に肯定的であった上海商務総会系地方有力者の数名が、これを機に湯寿潛の留任を支持するようになったことである。その代表格は前出の李厚裕である。[56]彼らが湯寿潛の解任に異議を唱えた理由は、自辦建設を開始して以来の公司

の悩みである資本調達の難航にあった。

（二）「後期自辦建設派」と上海商務総会系地方有力者の協調

象山軍港の設立によって清朝政府内部で杭州―寧波間鉄道の重要性は高まっていた。当時郵伝部は今後一〇年の内に全国鉄道網を整備すべくその予定をまとめたものを公開していたが、その中で杭州―寧波間線は一九一〇年中に着工し、翌年には開通する予定であった。また郵伝部は北京に滞在中の湯寿潜に対して、一年以内に杭州―寧波間を開通できれば滬杭甬鉄道の官辦化をとりやめると告げた。[58] しかし浙江鉄路公司には予定されていた全線を竣工するだけの資本は無く、郵伝部の全国鉄道網整備計画に従った経営は困難であり、いずれ公司の経営そのものが立ち行かなくなることは明白であった。

資本不足に苦しむ公司にとって最後の頼みの綱となっていたものは、湯寿潜が持つ圧倒的な名声であった。彼の名声は利権回収運動を通じて高まっており、その影響力は広く香港にまで波及していた。また、湯寿潜は浙江、広東、福建を繋ぐ「東南鉄道大計画」を提言し、これらの省で公司の株式の購入を求める演説を行うなど、浙江省のみに留まらない活発な動きを見せていた。こうした湯寿潜の宣伝活動は広東省を中心に広く好意的に受け止められた。[59] このような湯寿潜の高い名声が株主達の公司の経営に対する信頼を繋ぎ止めており、引いては公司の経営が完全に破綻することを防いでいた。[60]

したがって、湯寿潜の総理職からの解任は公司の資本に大きな影響を与えることになった。先ず、株主が公司の経営の前途に不安を抱き現金払込に躊躇するようになったことが挙げられる。元々株主達は現金払込に極めて消極的であり、公司側が払込に期限を設けてもそれを順守する者は少数であった。こうした株主達の行動が公司の資本不足の要因であったが、その傾向が湯寿潜の解任によってさらに強まったのである。[61]

続いて、杭州―寧波間線の着工にあたり湯寿潜が演説を行って募集した紹興と寧波の株主が、頻繁に株式購入の予約を取り消すようになった。公司はこれまで、膨大な額の株式の購入予約数を『申報』等に掲載することで自社の経営が良好であると訴えていたが、その予約額面にまで陰りが見えるようになったのである。湯寿潜の株式購入を求める演説は他省でも行われたが、特に重視されたのは広東であった。広東ではメキシコドルにして合

計一〇〇万ドルの出資（株式購入予約と現金払込のどちらを指すかは不明）を獲得出来たとされるが、彼の解任に伴い出資者から取り止めの申込が生じた。

最後に、湯寿潜の解任を境に新規の株主が現れなくなった。この事態に対して浙江鉄路公司は今後新規に売り出す株式に購入特典を付けることを考えたが、新旧どちらの株の購入者であっても鉄道に関する利害は同じであることから取り止めとなり、株主の新規開拓に有効な対応を示すことが出来なかった。[62]

このように、出資者は公司ではなくあくまで湯寿潜個人を信用して出資していた。このことは湯寿潜が公司の経営不振から辞任を願い出ていた一九〇九年九月に、浙江省で開かれた全浙保路大会における湯寿潜の留任を求める声に端的に表れている。[63]

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

浙江鉄路公司とその構成員である地方有力者にとって、湯寿潜は公司の残り僅かな資本を繋ぎとめるために必要な人物だったのである。特に湯寿潜と対立していた上海商務総会系地方有力者によって構成されていた浙江鉄路公司の董事局は、公司の運営を成り立たせるだけの資本を調達するには湯寿潜が総理職に留まる必要があることを理解していた。彼らは湯寿潜の留任を望む一方で彼に副官を付けることで総理職の権限を有名無実のものにしようと考えていた。つまり、湯寿潜が鉄道業務の主導権を握っていることが不満であっても、彼が解任されることには反対だったのである。「部借部還」以降湯寿潜と対立関係にあった上海商務総会系地方有力者にとって、湯寿潜の総理職留任は資本調達の面で有為である限り必要なものであった。[64]

浙江鉄路公司は、上海商務総会系の幹部と「後期自辦建設派」の協調の下で、清朝政府に対して湯寿潜の不在が外国人技術者による鉄道行政の腐敗を招いており彼の早期復職が必要不可欠であると主張した。[65]

湯寿潜の江西赴任を巡る対立は、またも地方の勝利に終わった。清朝政府は一九一〇年二月二八日に湯寿潜の辞任要求を受け入れた。これにより湯寿潜は総理職に復帰した。これはジョルダンにも予測し得ていた事態であり、当時の情勢を知る者であれば想定の範囲内の結果であったと思われる。[66]

このように、湯寿潜は中央政府である清朝の人事命令

に真正面から抵抗し、しかも優位を保ち続けていたのである。[67] 湯寿潜に対して他の役職を与えることで滬杭甬鉄道の経営から遠ざけることは難しいと判断した清朝政府は、一九一〇年八月二三日に、当時湯寿潜が行っていた盛宣懐に対する批難を讒言であるとして、上諭によって改めて総理職から解任した。[68] 他の役職に任命されることはなく、これにより湯寿潜は官界から追放されたと言える。この決定は、清朝政府が借款資本の導入を望んでいることを改めて表明するものでもあった。[69] しかし、この上諭によっても湯寿潜の滬杭甬鉄道に対する影響力を払拭することは出来ず、その後も清朝政府は彼の総理職復帰をめぐり地方と対立を続けることとなった。[70]

借款契約が締結された一九〇八年三月六日以降、清朝政府は中央・地方間で合意を形成することに失敗し続けていた。契約締結からおよそ二年半後に出された湯寿潜に対する他の役職への任命を伴わない総理職解任の上諭は、清朝政府が最終的に強硬な姿勢を選択せざるをえなかった状況を象徴しているものと考える。

地方有力者との合意を見出せなくなった清朝政府は、江蘇鉄路公司への介入を企図するようになっていった。湯寿潜が強い影響力を持つ浙江鉄路公司ではなく、先ず江蘇鉄路公司に対する郵伝部の発言力を高め、滬杭甬鉄道全体に対する影響力を次第に大きくし、最終的には浙江鉄路公司も実質的に郵伝部の傘下に収めるという考えである。[71]

具体策として江蘇鉄路公司の株式を郵伝部が買い上げる計画が立ちあげられ、江蘇鉄路公司はこれを前向きに検討していた。その背景には江蘇鉄路公司の経営陣が収支の問題から、上海以南の「南線」に当たる滬杭甬鉄道から「北線」である滬寧鉄道に経営の主眼を置きかえつつあったことが挙げられる。[72]

梁士詒は江蘇鉄路公司の株式を購入する資金として、当時中英公司の代表を務めていたメイヤーズ（一八七三―一九三四）に借款から二〇〇万両を前借りすることを提案した。[73] 梁士詒の提案に対するメイヤーズの反応は消極的であった。[74]

メイヤーズは江蘇公司の株式買い上げについて、それを達成するまでの期限と貸付金二〇〇万両に対する個別の担保の保障が望ましく、期限を超過した場合には郵伝部が滬杭甬鉄道を国営化することを条件とした。[75] こうしたメイヤーズの消極的な反応には、この時期には前述の三点からなる借款運用上の問題から資本輸出自体に対し

て疑問を抱く傾向がイギリス側にあったことが強く影響していた。特にイギリス外務省内部では、ジョルダンを中心に借款の一時凍結が議論される程に、借款契約に対する信頼が失われていた。[76]

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

おわりに

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

第一に、鉄道借款の契約は政府間で締結されるが、清末期においては、それが必ずしも実効性を伴うものとは限らなかった点である。滬杭甬鉄道の場合では、借款契約を履行するためには地方の抵抗勢力と妥協するか、ま

たはこれを抑圧する必要があった。清朝政府はまず前者に取り組み、その努力は「存款章程」の締結という形で実を結んだが、効果は芳しいものではなかった。逆に、「存款章程」に定められた郵伝部と両鉄路公司の借款の支払期限についての規定が「後期自辦建設派」の活動を正当化する論理として働いてしまったことは皮肉と言える。地方との妥協に失敗した清朝政府は、続いてイギリスから借款を前借りし、その資金で江蘇鉄路公司の経営に介入し、引いては滬杭甬鉄道全線に対して影響力を持つことを企図した。しかし、イギリス側は本国外務省を中心に、鉄道建設・経営において清朝政府が地方よりも実質的に上位の権力を持たないことと、借款として投入した資金の管理が十分に行えないことから、前借りに対して消極的な態度を示した。地方の動向はイギリスの外交姿勢に大きな影響を及ぼしていたと言える。地方と列強の間には直接的な交渉こそ無かったが、その関係が借款をめぐる国家間交渉の行方を左右していたことに留意する必要があるだろう。

第二に、清末期の地方有力者が政府間決定に抵抗出来るほどの政治力を有していた点である。多くの先行研究がすでに明らかにしてきたように、宣統年間においては

清朝中央政府の政治・経済力の弱体化と対照的に地方が成長し、中央の政策が地方の末端まで行き届くことが少なくなっていた。本稿が考察対象とした滬杭甬鉄道をめぐる問題の場合、地方有力者の経済力は公司の経営状態を見る限り中央の政策方針に応えうるだけの規模ではなかったが、その政治力は湯寿潜に代表されるように、清朝政府が列強との間で締結した借款契約の履行すらも困難にするほどのものであった。

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

第三に、いわゆる「西洋の衝撃」に代表される列強の「強大さ」に対する疑問である。「西洋の衝撃」に見られる清末期における列強の圧倒的な政治・経済・軍事力は、対中外交においてこそ強く機能するものであったが、外交交渉の結果として実施される政策の実効性までも保証することは不可能だったのではないだろうか。滬杭甬鉄道に関する清朝、イギリス、地方有力者の三者の対立を見る限り、清朝政府が効率的な鉄道政策を実施する上でイギリスの資本と技術に期待せざるをえず、そのために借款契約の締結に踏み切ったことは明白である。(77) しかし、現地における滬杭甬鉄道の建設・経営に対して、イギリスの影響力は借款契約をめぐる紛糾した事態を解決出来るほどに強いものではなく、むしろ本稿の事例では、状況を左右する根本的な要因は概ね地方の側に有った。ここから、清朝の最晩年においては列強の「強大さ」が地方に直接何らかの圧力として影響するとは限らなかったことが理解出来るだろう。

註

(1) 本稿では借款契約が締結された日付を貸し手であるイギリス側の暦で数えたため、便宜上時系列を西暦で表すこととした。

(2) Leonard Kenneth Young *British policy in China, 1895–1902* (Clarendon Press, 1970).

(3) E-tu Zen Sun *Chinese railways and British interests, 1898–1911* (King's Crown Press, 1954); Mary Backus Rankin *Elite activism and political transformation in China: Zhejiang Province, 1865–1911* (Stanford University Press, 1986); Lee en-han *China's quest for railway auton-*

omy 904–1911（Singapore University Press, 1977）, 宓汝成（依田憙家訳）『帝国主義と中国の鉄道』（龍渓書舎、一九八七年）、千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌』（日本経済評論社、二〇〇六年）等。

（4）拙稿「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」（『史潮』新六四号、二〇〇八年一一月）。

（5）栗林幸雄「浙江鉄路公司研究についての覚書―地域エリートの政治活動―」（『史峯』第一〇号、二〇〇四年二月）、拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

（6）拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

（7）Mary Backus Rankin 前掲 *Elite activism and political transformation in China : Zhejiang Province, 1865–1911* ; Min Tu-ki *National polity and local power : the transformation of late imperial China*（Council on East Asian Studies, Harvard University ; Harverd-Yenching Institute, Distributed by Harvard University Press, 1989）; 王笛「清末〝新政〟与挽回利権」（『四川大学学報』総第四一期、一九八四年四月）、王先明、史春風「紳士在收回利権運動中的作用」（『山西大学学報』総第六六期、一九九四年一一月）、易恵莉「論浙江士紳与浙路廃約」（『近代中国：経済与社会研究、二〇〇六年）、藤井正夫「清末江浙における鉄路問題とブルジョア勢力の一側面」（『歴史学研究』第一八三号、一九五五年五月）、堀川哲夫「辛亥革命前の利権回収運動」（『東洋史研究』第二一巻第二号、一九六二年九月）曽田三郎「二十世紀初頭における中国の鉄道資本―鉄道利権回収運動との関連において―」（『アジア経済』第二〇巻第五号、一九七九年五月）等。

（8）E-tu Zen Sun 前掲 *Chinese railways and British interests, 1898–1911* ; 孔永松、蔡佳伍「晩清鉄路外債述評」（『中国社会経済史研究』総第六四期、一九九八年三月）、馬陵合『晩清外債史研究』（復旦大学出版社、二〇〇五年）、宓汝成（依田憙家訳）前掲『帝国主義と中国の鉄道』等。

（9）Meribeth E. Cameron *The reform movement in China, 1898–1912*（Stanford University Press, Oxford University Press, 1931）; Lee en-han 前掲 *China's quest for railway autonomy 1904–191* ; 崔志海「論清末鉄路政策的演変」（『近代史研究』総第七五期、一九九三年五月）、尹鉄『晩清鉄路与晩清社会変遷研究』（経済科学出版社、二〇〇五年）、千葉正史前掲『近代交通体系と清帝国の変貌』等。尚、以上に挙げた諸研究は、本稿が対象とする時代・地域と関係性の強いものに絞って例示しており、また研究によっては三つのテーマの内複数に亘って議論したものもあることを付記しておく。

（10）Lee en-han 前掲 *China's quest for railway autonomy 1904–1911.*

（11）*British Foreign Office Records*（London The National Archives）Consular Archives（FO 228）; FO 228 / 2524 Shanghai Ningpo Railway ; FO228/2525 Shanghai Ningpo Railway ; FO228/2526 Shanghai Ningpo Railway.

(12) 『日本外務省外交史料館所蔵外務省記録』1.7.3.15「滬杭甬鉄道関係雑纂（江干洪宸橋間鉄道ヲ含ム）」（全四巻）。
(13) FO228/2524 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.365, Aug.17, 1908.
(14) 『申報』一九〇八年三月一二日「蘇浙両公司致京外各処電」中「電北京代表」。
(15) 『商辦全浙鉄路有限公司報告』第三届～第五届（上海商務院書館、光緒三四年～宣統二年）。
(16) 墨悲編『江浙鉄路風潮』第一冊（上海各大書坊、一九〇七年）及び同第二冊（上海各大書坊、一九〇七年）。
(17) 『申報』一九〇九年一二月一一日「電催湯寿潛到任之原因」、『申報』一九〇九年一二月一四日「贛紳関於湯寿潛要電」。
(18) 『愚斎存稿』第七三巻電報五〇、二〇葉、光緒三四年五月一六日（一九〇八年六月一四日）「寄郵伝部」。
(19) 『申報』一九〇八年三月一六日「江浙両公司与郵伝部擬訂存款章程」。
(20) 『申報』一九〇八年三月二六日「滬杭甬総辦問題」。
(21) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd to F.O., Feb.2, 1909.
(22) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.
(23) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd to Sir. J. N. Jordan, Mar.22, 1909.
(24) FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Feb.24,1909. 自辦建設の非効率性の論議は、The Chekiang railway. *The North-China Herald* Nov.11,1908. に建設状況の調査報告が掲載されることで一層活発となった。更に一二月にはフォードによって、一九〇九年二月にはモリソンによって調査が行われた。いずれの報告も自辦建設の非効率性を説くものであった。
(25) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd to F.O., Feb.2, 1909.
(26) 多くの記事が存在するため、ここでは代表的なものを数点紹介するに留める。『申報』一九〇九年六月二四日「浙人電請挽留浙路総協理」、『申報』一九〇九年六月二五日「浙江旅滬学会評幹両部致浙路公司董事局書（為挽留湯劉総協理事）」、『申報』一九〇九年六月二九日「汪大燮運動之末策」、『申報』一九〇九年六月三〇日「浙京官挽留湯劉総協理電」、『民呼日報一九〇九年六月二七日「論政府極宜遷調汪大燮以挽浙民将去之人心」、『民呼日報』一九〇九年六月二九日「浙江学会之哀声」、『民呼日報』一九〇九年七月一日「試問浙路総協理」、『時報』一九〇九年六月三〇日「江蘇教育総会談話会続記」中「浙京官挽留鉄路総理」、『時報』一九〇九年七月一日「浙江旅鄂同郷致旅滬学会電」、『東方雑誌』第六巻第七期記事、宣統元年六月二五日（一九〇九年八月一〇日）「記浙路股東年会大会情形」。

一方で、当時江浙地方有数の知識人であった『南方報』主筆の汪康年が自辦建設に批判的であった様子も見て取れる。『汪穰卿先生筆記』第三巻「雑記」一葉、「明治四〇年（一九〇七年）八月二五日付上海総領事館事務

代理尾崎洵盛から外務大臣林董宛電第三六二号」及び「明治四〇年（一九〇七年）一〇月一〇日付上海総領事永瀧久吉から外務大臣林董宛機受第六六号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。以上から、当時の報道の全てが「後期自辦建設派」を支持していたわけではないことが理解出来る。

(27) 『民呼日報』一九〇九年七月二八日「河南之湯蟄仙」。

(28) 『申報』一九〇九年七月一〇日「蘇浙鉄路公司咨呈江督浙撫文」。

(29) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd. to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.

(30) FO228/2525 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.236, Aug.12,1909.

(31) FO228/2525 Enclosure of G. A. Roverson to, Sir. J. N. Jordan No.19, Dec.15,1909 ; "THE CHEKIANG RAILWAY." *The North-China Herald*, Dec.2,1910.

(32) Leonard Kenneth Young 前掲 *British policy in China, 1895–1902.*

(33) 拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。

(34) 『光緒朝東華録』光緒三四年丙午（一九〇八年一〇月一八日）。

(35) 『湯寿潜档案』七―六、一九一〇年三月二六日「電関于続籌接築象山軍港至滬杭甬線鉄路事致浙江鉄路公司的照会」。

(36) 「283. To V. Chirol」(*The Correspondence of G.E.Morrison 1895-1912* ,Apr.14,1908)。

(37) 『海防档』光緒三四年九月二八日（一九〇八年一〇月二二日）「外務部収英使朱邇典照会」。

(38) 『海防档』光緒三四年一〇月二七日（一九〇八年一一月二〇日）「外務部収郵伝部文」、『海防档』光緒三四年一一月一〇日（一九〇八年一二月三日）「外務部収英使朱邇典照会」、『海防档』光緒三四年一一月二五日（一九〇八年一二月一八日）「外務部発英使朱邇典照会」。

(39) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co. Ltd to F.O., Feb.2, 1909.

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

(41) FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Feb.27, 1909.

(42) FO228/2525 Enclosure8&10 in P. L. Warren to Sir. J. N. Jordan, No.49, Jun.29, 1909.

(43) FO228/2526 P. L. Warren to Sir. J. N. Jordan, Feb.28, 1910.

(44) FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Feb.24,1909.

(45) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd. to J. O. P. Bland, Mar.17, 1909.
(46) FO228/2525 J. O. P. Bland to Sir. J. N. Jordan, Mar.24, 1909.
(47) FO228/2526 S. F. Mayers to W. G. MaxMtille, June.10, 1910.
(48) 『申報』一九〇九年三月三〇日「浙省蘇杭甬借款准由塩觔款内提撥」。
(49) 山本修平『支那に於ける鉄道利権と列強の政策』（山本修平、一九一七年）、渡辺惇「清末における塩政の中央集権化政策について」（『中島敏先生古稀記念論集』汲古書院、一九八〇年）、岡本隆司「清末民国と塩税」（『東洋史研究』第五八巻第一号、一九九九年六月）。
(50) 『東方雑誌』第六巻第九期記事、宣統元年八月二五日（一九〇九年一〇月八日）「記浙路公司総理簡授濵臬事」。
(51) 『申報』一九〇九年八月一八日「専電電八（杭州）」、『申報』一九〇九年八月三〇日「浙路股東研究会記事」、『申報』一九〇九年八月三〇日「浙路股東沈孫官建議」、『申報』一九〇九年九月一五日「全浙保路大会記事」、『申報』一九〇九年九月一七日「浙路股東電請維持」、『申報』一九〇九年九月二四日「陸紳仍請奏留湯総理」等。
(52) FO228/2525 G. A. Rovertson to the British and Chinese Corporation, Ltd. Nov.11, 1909.
(53) 『大清宣統政紀』第二四巻三葉、宣統元年一〇月壬申（一九〇九年一一月二八日）。
(54) 『申報』一九〇九年一二月一〇日「浙路新旧董事致浙京官電」、『申報』一九〇九年一二月二六日「寗波学界挽留湯総理電文」等。
(55) 『時報』一九〇九年一二月二七日「寸鉄」。
(56) 『申報』一九〇九年一二月一〇日「浙路新旧董事致浙京官電」。
(57) FO228/2525 Jardine,Matheson & Co.Ltd to G. A. Rovertson, Sep.2, 1909.
(58) 『東方雑誌』第六巻第四期記載一、宣統元年三月二五日（一九〇九年五月一四日）「憲政篇」中「郵伝部按年籌備要政清単」、『申報』一九一〇年七月二四日「湯総理北上力争借款不果」。
(59) 「明治四三年（一九一〇年）六月一日付香港事務代理舩津辰一郎から外務大臣小村寿太郎宛公第二九号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。この「東南鉄道大計画」は東亜同文会発行の『支那経済全書』に収められている鉄道技師の小川資源の浙江から広東に至る鉄道建設予備調査をふまえたものであり、日本の大陸南部における幹線鉄道の建設計画と酷似している。このことは日本外務省も気づいており、湯寿潜の動向を注視していた。
(60) 「明治四三年（一九一〇年）九月六日付杭州事務代理池部政次から外務大臣小村寿太郎宛公第一〇九号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。
(61) FO228/2525 Enclosure4 of P. Warren to Sir. J. N. Jordan, No.56, Mar.24, 1909；拙稿前掲「光緒新政期鉄道政策における借款の再評価とその経緯」。
(62) 「明治四三年（一九一〇年）一〇月一八日付上海総領

事有吉明から外務大臣小村寿太郎宛公第三九四号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

(63)『申報』一九〇九年九月一五日「全浙保路大会記事」。

(64)『申報』一九〇九年七月一七日「浙路第四次股東会概略」。ただし、上海商務総会系の地方有力者以外にあくまで湯寿潜に対立した公司関係者が少数ではあるが残存していたことも確かである。『申報』一九一〇年一月一日「浙江潮」。

(65)『申報』一九一〇年二月二八日「浙路股東擬聯請収回贛学成命」。

(66) FO228/2525 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.455, Dec.7, 1909.

(67)「明治四三年（一九一〇年）八月二六日付上海総領事有吉明から外務大臣小村寿太郎宛公第三〇九号」前掲「滬杭甬鉄道関係雑纂」所収。

(68)『大清宣統政紀』第三九巻八葉、宣統二年七月庚申（一九一〇年八月二三日）、『中国近代鉄路史資料』第二冊八八九頁、宣統三年二月二二日（一九一一年三月二二日）「盛宣懐致外務部擬滬杭甬問題善後策」。

(69) TANG SHOU-CHIEN'S DISMISSAL.' *The North-China Herald*.Sept.2.1910.

(70)『湯寿潜档案』九―五、一九一〇年一二月五日「農工商部為郵伝部声明鉄路公司不得遵用公司商律而引起浙省人民不満事的批票」。

(71) FO228/2526 S. F. Mayers to British & Chinese Corporation Ltd, No.4, Apr.13, 1910.

(72)『申報』一九〇九年七月一三日「清談浙路与蘇路」。

(73) FO228/2526 Sir. J. N. Jordan to F.O., No.365, Oct.17, 1910.

(74)『海防档』宣統二年六月八日（一九一〇年七月一四日）「外務部発郵伝部信」。

(75)『海防档』宣統二年一〇月二日（一九一〇年一一月三日）「外務部収郵伝部文」。

(76) FO228/2525 Inclosure in F. A. Campbell to Sir. J. N. Jordan, No.355, Nov.27, 1909.

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