

Title	中国鉄道投資とドイツ・アジア銀行
Sub Title	
Author	赤川, 元章(Akagawa, Motoaki)
Publisher	慶應義塾大学出版会
Publication year	2005
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.48, No.5 (2005. 12) ,p.221- 246
JaLC DOI	
Abstract	本稿は、19世紀末以降、清朝時代に展開した欧米列強、とくにドイツの銀行業による中国への鉄道投資の分析を主要対象としている。まず、ドイツの中国鉄道投資に関して、初期段階の模索過程を検討した後、鉄道建設を推進するに当たって、イギリス銀行グループとの協調が不可欠であった状況を説明する。そのうえで、ドイツの係わった主要な中国鉄道の設立過程を中心に分析していく。第1は、ドイツのみが独自に認可された山東鉄道会社である。ここでは、株式の追徴払い込みや「享受権証券」などの資本調達の特異性に言及しつつ、経営状態などにも触れる。第2は、イギリスと共同投資を行った「天津-浦口」鉄道である。ドイツの鉄道事業に関する意思決定機関の構成を明らかにした後、鉄道路線計画、借款分担、返済計画などを検討していく。第3は、国際銀行シンジケートが関与した湖広鉄道問題である。ドイツ・イギリス・フランス・アメリカなど各国の銀行が鉄道建設の利権をめぐる抗争するが、この錯綜する交渉プロセスについて、主にドイツ・アジア銀行監査役会の議事録から追求していく。
Notes	故玉置紀夫教授追悼号
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-20051200-0221">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-20051200-0221</a>

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.

## 中国鉄道投資とドイツ・アジア銀行\*

赤川元章

### <要約>

本稿は、19世紀末以降、清朝時代に展開した欧米列強、とくにドイツの銀行業による中国への鉄道投資の分析を主要対象としている。まず、ドイツの中国鉄道投資に関して、初期段階の模索過程を検討した後、鉄道建設を推進するに当たって、イギリス銀行グループとの協調が不可欠であった状況を説明する。そのうえで、ドイツの係わった主要な中国鉄道の設立過程を中心に分析していく。

第1は、ドイツのみが独自に認可された山東鉄道会社である。ここでは、株式の追徴払い込みや「享受権証券」などの資本調達の特異性に言及しつつ、経営状態などにも触れる。第2は、イギリスと共同投資を行った「天津—浦口」鉄道である。ドイツの鉄道事業に関する意思決定機関の構成を明らかにした後、鉄道路線計画、借款分担、返済計画などを検討していく。第3は、国際銀行シンジケートが関与した湖広鉄道問題である。ドイツ・イギリス・フランス・アメリカなど各国の銀行が鉄道建設の利権をめぐる抗争するが、この錯綜する交渉プロセスについて、主にドイツ・アジア銀行監査役会の議事録から追求していく。

### <キーワード>

ドイツ・アジア銀行、ディスコント＝ゲゼルシャフト、香港上海銀行、インドシナ銀行、国際銀行シンジケート、ドイツ・中国鉄道会社、チャイニーズ・セントラル鉄道会社、山東鉄道会社、津浦（天津—浦口）鉄道会社、湖広鉄道会社、享益証券

## 1. ドイツ鉄道投資における初期段階の政治的・経済的問題

### (1) ドイツ銀行業の中国鉄道投資への模索

周知のように、中国においても1860年代に入ると洋務派が登場し、いわゆる「自強」の新政が行

---

\* 本稿を作成するにあたり、研究上の貴重な資料への便宜や有益な示唆を与えて下さったフランクフルト大学のポール教授 (Prof. Dr. Pohl, M.), 企業文化史研究所 (CCA Historisches Institut) のミュラー博士 (Dr. Müller, L. M.), および法政大学名誉教授の西村閑也先生に対して心から感謝を申しあげる。

われ、軍需工場を中心にヨーロッパ近代技術の導入に基づく官営工業化が進展した<sup>1)</sup>。ただ、鉄道問題については、イギリス・アメリカ両国の執拗な施設要求の圧力にもかかわらず、清朝政府は「理由を設けて阻止する」態度を堅持しつづけた<sup>2)</sup>。

当時、中国においては、イギリスの影響力がインド領有の下に圧倒的優勢であり、中国市場を完全に支配し、それ以外の欧米列強の活動の余地はきわめて小さかった。しかも、商取引は政治と緊密に結びついており、商人が独自に活動することは困難であった。ドイツもまた、このような情勢に対応して、1860年、プロイセンがまず小艦隊を中国水域へ派遣し、翌年「ドイツ関税同盟」(deutscher Zollverein)と清朝政府との間に通商・友好協定を締結した。そして、「ドイツの影響力を拡大し、交易上の利益を保護するためには、鉄道が重要である」という認識が醸成され、中国の趨勢にドイツ銀行界も次第に注目するに至った。70年代には、すでにディスコント＝ゲゼルシャフト(Disconto-Gesellschaft)はこうした傾向に沿う構想を抱いていたようである<sup>3)</sup>。同行の記録によれば、最初の中国鉄道問題に関する痕跡は、1882年、ハンゼマン(Hansemann, D.)と上海のドイツ総領事、ホックケ(Dr. Focke)との間の話し合いであった。「中国の鉄道建設と中国政府への借款供与」の可能性について検討されたが、その席上でホックケは「中国におけるドイツ銀行界代表部の設立こそ将来性ある輝かしい発展をもたらす」と進言している<sup>4)</sup>。

その意味では、1875年、銀投機の失敗で中国から撤退を余儀なくされたドイツ銀行の経験、あるいは「中国鉄道制度促進」協会を主導したムルファニイ(Mulvany, M.)や中国・ドイツ鉄道建設会社と共通の定款を有する中国「帝国鉄道法の草案」を作成したクラインベヒター(Kleinwächter, F.)などのルール地域の産業家の計画段階をはるかに踏み越え、ドイツ銀行界の中国進出は当初より鉄道問題を関連業務の重要課題として構想されていた点に特徴があった。

1885年、ディスコント＝ゲゼルシャフトを幹事とする銀行界・産業界から構成されるシンジケートが組織された。その課題は「中国における鉄道建設について、資金・取引・技術の面から、債券の協定、鉄道資材の供与、鉄道建設の引き受け、などを保証し、この目的のために必要な情報の収集と『関係』の構築」を行うことであった。同シンジケートは中国へ代表団を派遣し、本格的な第一歩を踏み出した。代表団の調査によれば、「鉄道企業は当分の間、なお不得策であるが、大規模銀行の設立には利点がある」と報告された。ドイツの銀行進出にとって、さしあたりの障壁は既に活動しているイギリス銀行界との利害衝突であり、とりわけそれを代表する香港上海銀行(Hong-

1) 范文瀾著『中国近代史』横松宋・小袋正也訳、1999年刊、中国書店、278頁-282頁。および陳捷著『近代中国伝統金融機関史』1998年刊、国際書院、97頁-130頁。

2) 宓汝成著『帝国主義と中国の鉄道』依田憲家訳、1987年刊、龍溪書舎、32頁-34頁。

3) Denkschrift zum 50 Jährigen Jubiläum, Die Disconto=Gesellschaft 1851 bis 1901, Berlin, 1901, S.81-82.

4) Müller-Jabusch M., Fünfzig Jahre Deutsch-Asiatische Bank 1890-1939, Berlin 1940. S.8.

5) Historische Gesellschaft der Deutschen Bank „Die Deutsche Bank in Ostasien“, München, 2004, S.42.

kong & Shanghai Banking Corporation) の動静であった。

同行との関係を構築するため、ディスコント＝ゲゼルシャフトはロスチャイルド銀行商会 (N. M. Rothschild & Son) を幹事とするドイツ＝イギリス銀行シンジケートを形成した<sup>6)</sup>。シンジケートはドイツ銀行をも含むドイツ銀行界とイギリス銀行界とほぼ半々で構成され、「銀行活動と鉄道事業とは原則的に分離され」、その役割は「専ら債券引受の割り当ての機構」と限定された。そのため、「鉄道問題の解決には、別個のシンジケートを形成し、これによって必要な資金調達に役立てる」という原則も確認された<sup>7)</sup>。以上のような原則に沿ってドイツとイギリスの銀行間で形成された関係が、鉄道問題においても規定的な伏線として展開されることになる。

中国における鉄道事業へのドイツ銀行グループの参加は、1887年、津沽鉄道（天津—大沽間）の資金調達のために前年度に発行された5½%国債500万マルクの引き受けが嚆矢であった。同国債は直隸省の関税収入を借款担保とし、ドイツから鉄道資材を購入することを条件としていた。これには、まず、ロベルト・バルシャウアー銀行商会 (Robert Warschauer & Co.)、ベルリーナー・ハンデルスゲゼルシャフト (Berliner Handelsgesellschaft)、ステルン銀行商会 (J. S. H. Stern) などが応募した。さらに、1889年、今度はディスコント＝ゲゼルシャフトを幹事とするドイツ銀行グループが200万両 (=900万マルク) の国債引き受けに向けて契約交渉を開始した。ところが、こうしたドイツ銀行グループの清朝政府に対する相次ぐ直接交渉は、「二重の困難さと争うこと」、つまり同じ国のドイツ銀行グループ内での分裂と競争、およびシンジケートを構成したイギリス銀行グループとの融和の亀裂、などの懸念が起るに至り、活動はただちに打ち切られた<sup>8)</sup>。

## (2) 鉄道建設構想をめぐる交渉

ドイツと中国間で鉄道問題が具体的交渉課題として取り上げられたのは、1898年1月4日に締結された「膠州湾租借協定」に付随する「鉄道および鉱山の認可に関する契約」であった。同付随契

6) 「ベルリンにおけるロスチャイルド銀行商会の代表はブライヒレダー (S. Bleichröder) 銀行商会であるが、ディスコント＝ゲゼルシャフトとは緊密な友好関係にあった。フランクフルトのロスチャイルド銀行商会の所有者、フライヘルン・マイヤー・カール・フォン・ロスチャイルド (Freiherrn Mayer Carl von Rothschild) とハンゼマンとは双方で起きたすべての事柄に関して定期的に毎週交信していた」。このフランクフルトの銀行商会はその後清算され、ディスコント＝ゲゼルシャフトのフランクフルト支店として同行のドイツ西南地方への影響力拡大の拠点となった (Müller-Jabusch, M., Franz Urbig, 1954, S.87-88.)。

7) Denkschrift zum 50 Jährigen Jubiläum, a.a.O., S.82-83.

8) Denkschrift zum 50 Jährigen Jubiläum, a.a.O., S.83-84. und Otto, W., Anleiheübernahme-, Gründungs-, und Beteiligungsgeschäfte der deutschen Grossbanken in Übersee, Berlin 1911, S.16. 津沽鉄道は李鴻章の下に設立された銀100万両の「中国鉄路公司」であったが、株式応募者の払い込み金額は全体の10分の1強にすぎなかった。天津で投資の機会を窺っていた各国の洋商はこれを契機に駐華公使や領事の支持の下で、同鉄道借款の權益の獲得に乗り出した。「激しい競争を経て、怡和洋行と華泰銀行はおの利息軽減の手段により、借款提供の權益を獲得し、イギリス資本の怡和洋行は63万7000余銀両、ドイツ資本の華泰銀行は43万9000余銀両の借款をそれぞれ提供することとなった」(宍汝成著『前掲書』62頁)。

約は中国政府の抵抗によって同年3月6日まで調印が延期された。

その内容は、山東省において施設される2鉄道について他国との競争は排除しないまでもドイツの企業と資本に「優先権」を与えるという有利な契約であった。<sup>9)</sup>

日清戦争後の当時、中国全土は欧米列強間の「領土分割の嵐」の渦中にあり、1898年はイギリスがロシアによる旅順と大連の獲得に対抗して、威海衛(Wei-hai-wei)を同国の軍港として租借した時期でもあった。<sup>10)</sup>山東省の一角に拠点を築いたイギリスの行動はドイツにとっては「権利と利益に影響を与えるもの」と映り、「山東省における鉄道問題」に危機感が高まったのである。ドイツ外務省は、威海衛とすでにイギリス企業によって企画されていた鉄道プロジェクト天津—鎮江間の路線が山東省内で連結することを危惧した。

威海衛の占領直前、イギリス政府は山東省におけるドイツの権益の侵害を否定し、「威海衛およびこれに属する地域から山東省内部へ連絡する鉄道施設をつくる意図を持たない」とドイツ政府に通告し、この見解をイギリス議会在答弁によって確認した、<sup>11)</sup>としてもであった。このことから、逆にドイツは清朝政府より認可された鉄道路線の一つをこのプロジェクトに参加する方針を採用し、<sup>12)</sup>いわばイギリスとの協調を志向していくことになる。

同年3月15日、外務次官ビューロー(Bülow, B. v.)からロンドン大使ハッツフェルト卿(Graf Hatzfeldt)宛の省令(Nr.410)において、山東省および揚子江に関する問題を一般的かつ原則的観点から取り上げたイギリスの意図について適切な情報を取得するという課題以外にドイツ側の姿勢として、山東省の具体的な鉄道問題にのみ限定して対応するという指示が与えられていた。この省令には、その後の展開にかかわる重要な注解が付け加えられている。要約すると以下ようになる。中国におけるドイツ資本とイギリス資本の共同行動はイギリス側からも「中国における商業上の計画を実現するためには」再開が要望され、ドイツ・イギリスの両「利益団体」(Interessengruppe)を代表して、両国の銀行グループが新たな交渉を開始し、同年9月2日、合意に達した。合意事項では、「権益領域」(Interessensphäre)は揚子江流域とその南部諸省および山西省はイギリスに、山東省と黄河谷はドイツに属するというものであった。この、いわば「銀行間協定」(Bankabkommen)に対してドイツ政府は両国の「権益領域」には著しく「明白な不均衡」(offensichtliche Mißverhältnis)があり、「経済的格差」(die Wirtschaftliche Wertverschiedenheit)が余りにも大きい」という理由で承認しなかった。だが、結果的には、イギリス・ドイツグループの協調は、1899年3月末に清朝政府の勅令を取得し、天津—鎮江間の鉄道施設の契約の認可を受けたのである。<sup>13)</sup>

9) Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914, (Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes) 14. Band, Erster Teil, 1924, Berlin, S.141. und S.180.

10) 范文瀾著『前掲書』380頁。

11) Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914, S.172.

12) Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914, S.170.

13) Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914, S.180-181.

の認可は、ビューロー自体も「ドイツにとって大きな意義を有する」と認めた。「ドイツの山東鉄道と揚子江とを連絡」すれば、「計画途上にある大規模中国鉄道網」を確保することになるからであった。<sup>14)</sup>

ドイツ側の方針転換について、当時、ドイツ・アジア銀行の取締役としてこの事業を担当したウルビッヒ (Urbig, F.) によれば、次のような経過が背景となっていた。

1897年の段階では、ドイツ銀行シンジケートはもう一つの中国鉄道プロジェクト、南京—上海間の路線計画に取り組み、その実現を担当したのはドイツ・アジア銀行であった。構想された計画によると、中国政府の委託によって鉄道の建設と経営を行う「ドイツ・中国鉄道会社」(Deutsch-Chinesische Eisenbahn-Gesellschaft m. b. H.) を設立し、必要な資金1600万ポンドは中国政府の保証する国債で充当する。そして、この引き受けをドイツ・アジア銀行と香港上海銀行が各50%分担するというものであった。だが、香港上海銀行の態度は「まったく無反応」であり、「ドイツの草案は、見本として役立った。中国における大事業は早々実現されるわけにはいかなかった!」。かかる挫折の教訓から、ドイツは「山東省における経済上の認可を含んだ膠州湾条約の要求と実現」以外に「天津から揚子江地点への鉄道建設と上海から北京へ至る中断なき鉄道連絡の完成」という「目的を志向する」戦略に転換することとなる。そして、1899年5月、「山東省で取得した鉄道認可の一部の放棄」も辞さず、7年後に本協定と代替することを条件に「天津と揚子江とを連絡する鉄道」の暫定協定をイギリスと調印したのである。<sup>15)</sup>

## 2. 山東鉄道会社の設立と経営状況

### (1) 鉄道権益の契約と会社設立

1897年のドイツ・アジア銀行『営業報告書』において「膠州湾ならびに周辺地域を租借地」とするドイツ・中国間の条約は「隣接する山東省の経済的意義」に求められ、とりわけ「鉄道建設と鉅山開発」が注目された。<sup>16)</sup>翌年、直ちに「山東省における鉄道建設と鉅山開発を目的とするシンジケート」が、ドイツ・アジア銀行を幹事として組織され、同地へ向けて「若干の鉄道技師と鉅山技師が派遣され、プロジェクト案を作成する事前作業」に入った。そして、「このプロジェクトに基

14) Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914, S.182.

15) Müller-Jabusch, M., Franz Urbig, Berlin, 1954, S.37-41. 南京—上海路線のプロジェクトはディスコント＝ゲゼルシャフトのハンゼマンによって「準備された鉄道事業」であった。ウルビッヒは作成された草案の実施にあたって、まず香港上海銀行のハンブルク支店長、ブリュッセル (Brüssel) に打診しつつ、交渉の困難さを懸念して、ハンゼマンには「イギリス人は、政治的理由からこのような方式のプロジェクトへのドイツ参加に対して、むしろ反対者と思われる」と伝えた。実際「香港上海銀行との文書交換において、同行参加の意向は何らの暗示も与えられなかった」。ドイツ主導のプロジェクトはイギリスによって完全に無視されたのである (Ebenda, S.38-39.)。

16) Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr. 1897.

づいて申請した営業権の認可が、最近、外務省に受理された」と報告されている。<sup>17)</sup>

短期間の調査で作成され、認可された「山東鉄道会社の建設と経営に関する営業権」(Bau-und Betriebs-koncession für die Schantung-Eisenbahn Gesellschaft) の概要は次のようなものであった。<sup>18)</sup>

① 鉄道路線の敷設は、青島から「濰縣 (Weih sien)」を經由して「済南府 (Tsinanfu)」へ至る幹線と「博山 (Poschan)」、<sup>18)</sup>「淄川 (Tzetschuan)」などの炭鉱地帯を結ぶ支線から成り立つ。幹線は人口数ならびにそれ以外の重要性を有する都市と村落とを連絡し、山東省の南限で鎮江へ、北限では天津へと接続する方針で建設され、「不可抗力の事態の発生」がない限り、完成と営業開始は5年以内、支線の場合は3年以内とする。鉄道資材は出来るだけドイツ製とし、軌道幅は1.435メートル。そして、会社は「帝国政府の要望」で「必要な輸送手段との連絡」および「鉄道」との連絡のために「私的な連絡軌道」(Privat-Anschluss-Geleisen) を経営する義務をもつが、もし「適切な期限内」に敷設出来なければ、これを他の企業に供与する。また会社は鉄道を「継続的・規則的」に経営し、このために鉄道施設(電信装置も含む)や交通需要に応じた「運送手段」(Betriebsmittel) を保有する必要もある。これも、出来る限りドイツ製 (deutsche Herkunft) とする。

② 同鉄道は定款に基づく「ドイツ・中国株式会社」として設立され、まず、本店はベルリン、営業権の認可後6ヶ月以内に青島に設置される。募集される株式資本は5400万マルク、「株式公募 (öffentliche Zeichnung der Aktien)」には、ドイツ人も中国人も参加可能とし、そのため「東アジアの適切な商業中心地」に応募しうる方途を開設するとした。鉄道建設に必要な土地は、「膠州地域の総督府 (Kaiserliches Gouvernement)」によって、同地方の相場、12万5000マルクを超えない額で割譲される。

旅客および貨物の利用は、すべての人に対して同一条件とし、運賃規定は、経営開始後の10年間は、各路線に委ねられる。ただし、石炭輸送は政府の決定する最高率を超えてはならない。そして、会社は払込資本金の5%以上の年間配当を行った場合には、膠州湾の港湾施設の経費、保護地域の一般的管理費に対して純利益から配当超過額の余剰段階に応じて、一定金額(5~7%は1/20, 7~8%は1/10など)を膠州地域の総督府の金庫に納入する。また「帝国政府」は会社によって建設された鉄道を「60年経過後に……保有する権限を留保する」。この場合は、その後の5年毎に、1年間の通告期間を含んで「最後の5年間の鉄道収益から配当に割り当てられた額の25倍の弁済」によって、「鉄道施設、作業場、運送手段などの事業価値(集積された準備金および設備更新基金を含

17) ドイツ・アジア銀行の定期株主総会は、1899年6月27日に開催されたが、同行が外務省から「山東鉄道会社」の「営業権」の認可を受けたのは、同年の6月1日であった (Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr. 1898)。

18) 認可された「山東鉄道会社の建設と経営に関する営業権」は、全体で16項目から構成されている。第10項目に「済南府—沂州府 (Itschoufu)」と「青島—沂州府」の2路線に関する「営業権」認可の記述が見られるが、この路線については1908年までに申請すればよいという裁量権が会社に付与されている (Bau-und Betriebs-Koncession für die Schantung-Eisenbahn Gesellschaft. 1. Juni 1899, S. 7.)。

む) を買い取り形式で引き受ける<sup>19)</sup>」。

「営業権」の認可を受けて、1899年6月14日、同鉄道会社の「定款 (Statut)」が発表された。認可された「プロジェクト」案に基づいて「定款」では、より詳細な業務内容、企業設立のための資金調達の方法と設立参加者、業務執行に関する基本規定、などが付け加えられていた。「定款」全体は、6項目から構成され、第1の「一般的規定」では「山東鉄道会社」それ自体の鉄道敷設と経営以外に「プロジェクト」案には明記されていない事業も「ドイツ帝国政府」より認可されたものとして記載されていた。すなわち、中国における他の鉄道の敷設と経営、他の鉄道との連結、東アジアにおける他の鉄道の経営引受と参加、所有する鉄道の第3者への売却、鉄道駅および倉庫での貨物保管と預り証の発行、山東省地域の特産物と鉱物資源の取得と活用、このために必要な施設の入手と建設、支店の設立、等等。「山東省における鉄道事業」にとどまらず、東アジアを含む<sup>20)</sup>わめて広範囲な地域に及び、しかも多様な事業分野への進出を意図していた。

第2は、「資本金・株式・社債」に関する資金調達方法の問題である。会社の資本金は、設立時に1株1000マルクで5万4000株を発行、25%払い込みで設立し、これ以後の分割払い込みおよび全額払い込みについては監査役会の承認の下で取締役会が4週間の期日内に実施するとした。そして、設立時の分割払い込み段階では、監査役会の承認で譲渡可能な記名式の「仮証券 (Interimsschein)」が発行される。この「仮証券」から本体の株式証券への切り換え・受け渡しは、全額払い込みを条件とするが、「必要な払い込みが適切な期限内に行われな<sup>21)</sup>い場合には、遅延した金額 (rückständiger Betrag) に関して、満期日から起算して6%の利子、10%の違約金 (Konventionalstrafe) を支払う」という罰則規定が設けられていた。他方、最初の応募者には、各「応募株式 (gezeichnete Aktie)」に対して1枚の「享益権証券 (Genussschein)」が与えられた。この特別な「証券」について、「定款」では「部分的変更および補完」という項目を立てて規定しており、当該年度においては5%以上の配当支払い後の余剰利益、会社解散時には貸方部分の残余財産 (資本金も控除) に対して3分の1を受け取る権利が付与されていた。中国における鉄道企業への出資はきわめて不安定であり、「ためらう株主 (säumige Aktionäre)」に対応する手段が、以上のよ<sup>21)</sup>うな特殊な株式応募規定と特別証券の無償供与であった。

第3は、「管理」の問題であり、ここでは「取締役会」、「監査役会」、「株主総会」に関する規定が「ドイツ商法典」に応じて規定されている。ただ、組織形態の特色として、ドイツ・アジア銀行の場合とほぼ同一の形式が採用されていた。取締役は監査役会によって任命され、代表取締役はドイツ帝国政府の承認を必要とした。監査役は12人—25人で構成され、最低5人はベルリンに居住、この人数を含めて監査役の4分3はドイツ国内に居住することが義務付けられていた。監査役会議

19) Bau-und Betriebs-Koncession für die Schantung-Eisenbahn Gesellschaft. S.1-8.

20) Statut der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. 14. Juni 1899. S.1-3.

21) Statut der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. 14. Juni 1899. S.3-6, 13-14 und 16-18

長はディスコント＝ゲゼルシャフトのハンゼマンであり、監査役のほぼ半数はドイツの主要銀行出身者から構成されていたため、実際には、「山東鉄道株式会社」はドイツ本国の銀行界の支配下に置かれていたと<sup>22)</sup>いってよい。

第4の「経過規定」の項目の中では、設立者名と資本金引受額が記載されたが、これは参加銀行の分担額である。「定款」に記載された14行と分担持株数の構成は次の通りである。<sup>23)</sup>

1. Direction der Disconto-Gesellschaft	(4700)
2. Deutsche-Asiatische Bank	(4999)
3. Deutsche Bank	(4700)
4. Bank für Handel und Industrie	(1922)
5. Berliner Handels-Gesellschaft	(4700)
6. Dresdner Bank	(4700)
7. Nationalbank für Deutschland	(4700)
8. A. Schaaffhausen'schen Bankverein	( 866)
9. S. Bleichröder	(3394)
10. Rob. Warschauer & Co. in Berlin	(4700)
11. Born & Busse	(4700)
12. Jacob. S. H. Stern in Frankfurt a. M.	(4700)
13. L. Behrens & Söhne	( 519)
14. Norddeutsche Bank in Hamburg	(4700)

1899年6月14日の設立に際して招待された株主は、「招待リスト」によると幹事銀行14行を含め135名に及んだ。ここには、主要銀行以外にも多くの銀行、鉄道関連製造会社、建設会社、さらには主要銀行の取締役や監査役も個人の資格で記載されている。<sup>24)</sup>

## (2) 鉄道建設と経営状況

1902年5月29日の「目論見書 (Prospekt)」において「山東鉄道会社」は事業の進捗状況を報告

22) Statut der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. 14. Juni 1899. S.7-15.

1902年の「目論見書」に記載されている監査役会の構成員21名の内、幹事銀行は10名、鉄道会社は3名、政府役人・政治家は3名、事業会社 (グループ) は1名、海軍軍人は1名、その他は3名であった (Prospekt, Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft, 29. 05. 1902.)。

23) Statut der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. 14. Juni 1899. S.18-19.

24) List der zur Gründung der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft auf den 14. Juni 1899 Nachmittags 2 Uhr Eingeladenen.

している。1899年の秋、青島と膠州で開始された鉄道建設は1901年4月8日には最初の74キロメートルが経営に引き渡された。その翌年の6月1日には「青島—濰縣」間路線、184キロメートルが開通し、この主要駅の間には膠州と「高蜜 (Kaumi)」の2大駅、21の「停車場」が作られ、これらの建設に必要な資材、レール・枕木・橋梁・運送手段・工具・電信設備・セメントなどはドイツの船舶会社、北ドイツ・ロイド (Norddeutsche Lloyd) とハンブルク・アメリカ・ライン (Hamburg-Amerika-Linie) によって運搬された。また、ドイツの工場で生産された蒸気機関車24台、郵便車10台、客車69台、有蓋車142台、無蓋車451台の半数はすでに中国に搬出され、列車として編成されていた。このような鉄道事業の急速な展開は「運転資金」の必要を促すこととなり、株式の追徴払い込みを要請するに至った。「目論見書」によれば、すでに設立時に資本金5400万マルクの25%、すなわち1350万マルク、それから1901年に10%、540万マルク、合計1890万マルクが払い込まれているが、あらたに残額の払い込み方法として5400万マルクを600万マルクごとの9シリーズに分割し、これをA~Jのグループに区分し、順次年度に応じて全額払い込みを行うことが提示された。1901年8月には最初のAとBシリーズ、1902年にはCとDとが支払われ、「現在の払い込み株式資本」は、3450万マルクとなったと記載されている。ところが、同「目論見書」においては、CとDシリーズに関して払い込み期日の箇所が空欄となっている<sup>25)</sup>。このことは、株式追徴払い込みが必ずしも予定通り順調に進まなかった事情を説明するものであろう。例えば、ディスコント＝ゲゼルシャフトが電気会社ジューメンス・ハルスケ (Siemens & Halske) に通知した「山東鉄道会社」の株式払い込みに対する請求書の中に具体的に示されている<sup>26)</sup>。

とはいえ、1903年6月27日の「定期株主総会」の『報告書』では、「ドイツ・アジア銀行によって提出された目論見書に基づいて、株式シリーズA~E (全額払い込み済みの部分) がベルリン取引所に上場され、その後名目額1500万マルクの一部がベルリン、フランクフルト、ハンブルク、ケルン、さらにはドイツ・アジア銀行の上海、天津、青島の中国店で応募申し込みが行われた」こと、その場合「103.50%の発行相場で取引され」、「中国人株主の中には、山東省の総督、周馥 (S. E. Chou

25) Prospekt, Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft, 29. 05. 1902.

26) ジューメンス・ハルスケが65%全額払い込みについて、同請求書以外の金額をどのようにして支払ったかは不明であるが、少なくとも360株の所有に対して未払い額が2万6000マルクあり、これを1902年5月15日付でディスコント＝ゲゼルシャフトの口座へ銀行小切手で払い込んでいる。その場合、1月1日から積算して、4%の「経過利子」135日分を加えて支払っている (Abschrift, Direktion der Disconto-Gesellschaft, Chef-Cabinet. Eing. 14. 9. Mai 1902. No.6104. V. 8-9.)。さらに、9月1日付けでディスコント＝ゲゼルシャフトはジューメンス・ハルスケに対し、買取引き受けを行った株式の「発行費用」の支払い額について、240日分の「経過利子」を加えて7200マルク請求している。この同じ請求書において、本来ならば、Dシリーズ600万マルクの65%は390万マルクであり、これに4%の「経過利子」240日分、つまり10.4万マルクが加算され、合計400.4万マルクを払い込む義務が生じたが、実際には、その時点では376万2125.75マルクが支払われたと通知している (Abschrift, Direktion der Disconto-Gesellschaft, Chef-Cabinet. Eing. 14. den 12. August. 1902. No.10994. Vorm. 10-11.)。未払い額はシンジケート銀行の負担となっているが、この問題と当初の「定款」に設定された罰則規定との関係も明らかではない。

第1表 山東鉄道会社の経営状態（1905年～1909年）

(単位：メキシコ・ドル)

年度	収入				支出
	旅客と手荷物	貨物	その他	合計	
1905	533408.21	1299396.41	79491.04	1912295.66	910381.55
1906	559695.22	1488135.39	121066.66	2168897.27	911737.08
1907	615617.81	1613598.77	129968.84	2359185.42	1018268.72
1908	626425.70	1862716.22	124936.66	2614078.58	1080278.83
1909	616663.37	2693291.48	101838.69	3411793.54	1193308.19

資料) Prospekt über Stück 54000 auf den Inhaber lautende Genußscheine, Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft in Tsingtau in IV. Beilage des Berliner Börsen-Courier, 17. November 1910. 但し、1メキシコ・ドル=1.87マルク（1910年10月下旬）、1910年の最初の9ヶ月の平均相場=1.79マルク。

Fu) も300株を所望してきた」という状況を説明している<sup>27)</sup>。だが、シュレッカー（Schrecker, J. E.）によれば、山東省の民間人は清朝政府の勧める株式には警戒心を抱いていた。また、他の都市の中国人や外国人も同様であり、同鉄道の株式は「ほとんど売却されずに、ドイツへ返却された」のである<sup>28)</sup>。

1903年は、認可された期限内に「鉄道完成を確実にするために、建設活動が一段と強化された」期間でもあった。その結果、他方では、資金調達の要請も高まり、「それぞれ名目額600万マルクの株式シリーズ E, F, G, H の残余部分65%の全額払い込み、合計1560万マルクが調達された」。最後のシリーズの払い込み額、390万マルクは1904年1月初旬に行われた<sup>29)</sup>。

以上のようなプロセスを経て、1910年の『目論見書』では、幹線は395キロメートル、支線は博山までの39キロメートル、蒸気機関車39台、客車・小荷物者113台、貨車826台を擁する鉄道として経営され、1909年の1年間で貨物輸送69万6280トン、旅客輸送64万1279人の実績をあげた。また、1908年より建設が開始された「天津—浦口」路線との連絡は、「山東鉄道会社」の中国鉄道網への参加によって同社の「さらなる発展を経験する」契機となる。そのため、「ドイツが建設を担当する部分の完成」に言及し、前年度すでに運行のために引き渡された「天津—德州」路線（225キロメートル）、終着駅、齊南府で連絡する南方部分の次年度完成予定など、の進捗状況を説明する。「本年度の輸送量の著しい増大をもたらした」山東鉄道会社の着実な成果と同社の可能性を強調したのである。なお、1905年～1909年までの経営状況を示せば、第1表の通りである。

27) Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft, Ordentliche General-Versammlung zu Berlin, am 27. Juli 1903.

28) Schrecker, J. E., Imperialism and Chinese Nationalism—Germany in Shantung—, Harvard Uni Press, 1971. pp.176-177.

29) V. Beilage des Berliner Börsen-Courier, 7. Juli 1904.

この結果、1909年の収入と支出は、「更新基金と鉄道施設勘定」をそれぞれから控除すると、340万9689.05ドルと94万7339.74ドルとに達し、前年の259万9939.81ドルと79万9652.48ドルを大きく上回り、また「経営係数」(=支出÷収入)も30.76%から27.78%へと著しく改善した。さらに、余剰分に関しても、246万2349.31ドル(432万7541.93マルク)で前年の180万0287.33ドル(320万5733.91マルク)を凌駕した。順調な経過を辿ってはいたが、1909年はいわば画期的な飛躍の年であった。従来の配当は5%以下に押さえられていたが、これを6%に引き上げ、そのうえで「定款」に記載した通り、配当率5%を超える余剰利益について、「享益証券」に3分の1を配分するという規定を実施し、はじめて各「享益証券」のすべてにそれぞれ5マルクの収益を配分したのである。かくて、1910年10月、かかる政策的展開を前提として、ドイツ・アジア銀行は「享益証券」5万4000枚それ自体の取引所への上場を提起した。これが1910年の『目論見書』の目的であり、単なる収益請求権証券を擬制資本化して創業に参加した株主に還元する、この投機利得を生み出す上場への資料が以下のような貸借対照表(第2表)と損益計算書(第3表)であった。<sup>30)</sup>

だが、『フランクフルター・ハンデルスブラッド』紙(1910年11月18日号)によれば、すでに間近に迫った「享益証券」の取引所上場を先取りして、同証券の価格は1909年12月中旬には100~110マルク、翌年の1910年4月初旬には130マルク、そして上場された植民地在外企業の「自由市場」取引では、11月初旬には170マルク、非公式取引では180マルクで売買されていると報じられていた。実際、1909年—1912年間の「享益証券」に対する各年度の利益配分は、5マルク、7.50マルク、5マルク、12.50マルクであり、相場も170前後を維持した。また同鉄道の株式相場と配当率の関係は第4表の通りであり、株式相場の上昇も配当率の増大のみならず、同鉄道が、「天津—浦口」鉄道との連結によって、ますます発展するという期待がその背景にあるからであった。<sup>31)</sup>

### 3. 中国鉄道投資と国際銀行シンジケート

#### (1) 津浦(天津—浦口)鉄道会社の展開とドイツ・イギリス間協定

「天津と揚子江とを連絡する鉄道」に関する「暫定協定」については、経営形態は中国の「国有鉄道」、建設は北方部分がドイツ、南方部分がイギリス、資金はドイツ・イギリス引き受けの公債で750万ポンド調達、鉄道収入の当座の用途は利払い、と大枠は合意されたものの、具体的細目についてはなお多くの検討課題を残していた。ドイツ・イギリス両国の権益問題も含み、終着駅でさえ当初の計画通りの鎮江か、南京対岸の浦口かで迷走し、そのうえ、ロンドン資本市場には中国鉄道

30) Prospekt über Stück 54000 auf den Inhaber lautende Genußscheine der Schantung-Eisenbahn—Gesellschaft in Tsingtau. in IV Beilage des Berliner Börsen-Courier, 17. November 1910.

31) Frankfurter Handelsblatt, (Nummer 319), 18, 11. 1910. S.4, u. Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften, Jahrbuch der deutschen Börsen, Ausgabe 1913/14, I Band. S.2203.

第 2 表 山東鉄道会社の貸借対照表 (1909年12月31日)

(単位：マルク)

借 方			貸 方		
鉄道施設・設備		54707154.15	資本金		54000000.00
植林勘定		59776.22	未払い配当		1942.50
貯蔵品勘定		1173853.13	債務勘定		14399.25
証券勘定*		769840.00	更新基金		1974531.69
現金残高		252213.57	任意積立金		543871.64
(ベルリン)	1345.07		別途積立金		543871.64
(青島)	250868.50		損益勘定		4129210.93
債権勘定		4244990.58			
銀行預金	3001396.00				
未回収金**	1243594.58				
合 計		61207827.65	合 計		61207827.65

\* ドイツ国債

\*\* その内、山東鉱山会社への貸付金1000000マルク

資料) Prospekt über Stück 54000 auf den Inhaber lautende Genußscheine, Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft in Tsingtau, 27.10.1910.

第 3 表 山東鉄道会社の損益計算表 (1909年12月31日)

(単位：マルク)

借 方			貸 方		
経営支出		1667645.47	前年度の繰越		103839.00
更新基金への補助金		300000.00	経営収入		5995187.40
相場損失		2170.00			
純利益					
(用途)		4129210.93			
任意積立金	201268.60				
別途積立金	201268.60				
監査役会	46141.74				
5%の配当	2700000.00				
総督府への租税公課	46141.74				
1%の超過配当	540000.00				
享益証券	270000.00				
次年度への繰越	124390.25				
合 計		6099026.40	合 計		6099026.40

資料) Prospekt über Stück 54000 auf den Inhaber lautende Genußscheine, Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft in Tsingtau, 27.10.1910.

第4表 山東鉄道会社の株式相場と配当率の関係（1905年-1912年）

（単位：％）

年 度	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
株式相場*	106.00	103.80	101.00	104.00	119.80	137.00	127.60	125.00
配当率	$3\frac{1}{4}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	6	$6\frac{1}{2}$	6	$7\frac{1}{2}$

\* ただし、株式相場は各年度末の相場を表す。

資料) Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften, Jahrbuch der deutschen Börsen, Ausgabe 1913/14, IBand, S.2202-3. より作成。

投資に対する期待感がなかった。このような事情の下で、1901年、ハンゼマンの指示により、プロジェクトが着手された。ドイツ・アジア銀行は元ドイツ領事コルデス (Cordes, H.) を天津支店の副取締役として雇用し、中国政府とイギリスとの交渉を再開した。1902年9月10日「最終協定に関する最初の印刷された草案」<sup>32)</sup> が作成された。同草案の検討事項として下準備されたと推測されるドイツ・アジア銀行の議事録（同年1月16日付）「天津—鎮江 (Chinkiang)」によると以下のような課題があった。

まず、「ドイツ・イギリス統合グループ内で当初構想された計画」は「北京シンジケート」によって変更を余儀なくされたため、両国とも分担する鉄道路線ルートの変更も含む費用算出の実施調査を行う必要が生じた。その意味では、「暫定協定」はまだきわめて弾力的であった。イギリスの分担路線は、香港上海銀行の要求によるものであり、①帰徳 (Kuite)—浦口 (Pukou)、②嶧懸 (Ihsien)—鎮江、③嶧懸—宿州 (Suitschou)—鳳陽 (Fengyang)—浦口、などの3ルートの可能性について検討されることとなった。他方、ドイツ分担路線は、イギリス分担部分のルート変更の可能性を含めて、全線を7つに区分、すなわち①天津の海河 (Peiho) 鉄橋、②天津—德州 (Tetschou)、③德州—済南府 (Tsinanfu)、④黄河 (Hoangho) 鉄橋、⑤済南府—兗州 (Yentschou)、⑥兗州—帰徳 ⑦兗州—嶧懸に建設領域が細分され、各区分の調査内容の確認と問題点の指摘が行われていた。これらの区分のうち⑥以外のすべての区分は、すでに「建築士」(Baumeister) による実地調査は終了しており、しかも①では海河川岸の土地取得とその支払い、④では担当者としてニュールンベルク機械製造会社 (Maschinenbaugesellschaft Nurnberg) の指名などの具体的な取り組みも進展していた。ただ、⑤では2つの峠越えで費用が相当かかること、⑥では出水地帯のために対策が必要なこと、などの新たな検討課題が生じ、また⑤と⑦では、「交通要所」や「石炭鉱山」地域に隣接するため「支線建設」案および後日の山東鉄道会社との連結も提起されていた。<sup>33)</sup>

ただ、「天津—鎮江」鉄道として企画されたプロジェクトが、ドイツ・アジア銀行の『営業報告

32) Müller-Jabusch M., Fünzig Jahre Deutsch-Asiatische Bank, 1890-1939, S., 153-155.

33) Protokoll der Deutsch-Asiatische Bank „Tientsin—Chinkiang, den 16. Januar 1902.“ in Corporate Cultural Affairs, Historisches Institut.

書』において取り上げられたのは1903年であった。ここでは「ドイツ・中国鉄道会社」の創立に参加したこと、シンジケートとして設立された同鉄道会社の参加分担額が23万7500マルクであることのみ記載され、<sup>34)</sup> 上記鉄道プロジェクトとの関係および同鉄道会社の代理人たる「ドイツ・アジア銀行」の役割は伏せられたままであった。<sup>35)</sup> この「アジア事業」の全体像が、同行『営業報告書』で明示されたのは、1908年1月13日、「9年間の交渉を経て」「暫定協定」から(1)「天津—浦口」鉄道の建設、(2)その資金調達のために500万ポンドの中国国債の発行、(3)ドイツ・シンジケートと香港上海銀行を「金融上の幹事」(die finanzielle Leitung)とするイギリスグループと共同で300万ポンドと200万ポンドの2回にわたって分割発行される同国債を引き受けること、(4)同鉄道の北方部分に使用される鉄道資材の調達はドイツ・アジア銀行から中国鉄道会社に委譲されること、などとして結実した「最終協定」によってであった。<sup>36)</sup>

そして、2ヶ月半後の同年3月26日、『ベルリーナー・ベルゼン・クーリア』に「5%清朝津浦国有鉄道債(1908年)の『目論見書』が公表された。同鉄道債の記載は投資家にとっての重点項目を優先的に取り扱っており、発行額、ドイツ分担額、償還方法(期間は30年、10年後より開始して20年間の均等返済)、借款担保(直隸省と山東省の釐金と歳入、南京市の釐金、江蘇の関税収入)などが「協定」に沿って具体的に示されていた。<sup>37)</sup> 翌年の1909年度『営業報告書』では、2回目発行の残額分200万ポンドの鉄道債の金利、ドイツにおける公募は「順調に消化された」(schlank Aufnahme)ことが示された。<sup>38)</sup> さらに1910年度では、新たに中国政府と「天津—浦口国有鉄道補填債(Ergänzungs-Anleihe)」500万ポンドに関する契約が締結され、そのうちまず300万ポンドがドイツとイギリスの資本市場で発行されたことに言及している。<sup>39)</sup> 『営業報告書』の記載には制約があるとはいえ、「天津—浦口」鉄道に関する情報は以上のようなごく簡略化された事実経過のみにすぎなかった。しかも、この「補填債」に関する『営業報告書』の記述は「協定書」(1910年9月28日に北京で調印)成立後に公示された『ベルリーナー・ベルゼン・クーリア』紙の記載事項とも一致するものではなかった。公示によれば、「補填債」は5%の金利で480万ポンド、そのうちドイツ分担額は302.4万ポンド(20ポンド券が6万枚、100ポンド券は1万8240枚から構成)で、1910年には189万ポンドの発行が予定

34) Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr 1903.

35) Müller-Jabusch M., Fünfzig Jahre Deutsch-Asiatische Bank, 1890-1939, S., 156.

36) Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr 1908.

37) IV. Beilage des Berliner Börsen-Courier No. 146. 26. März 1908.

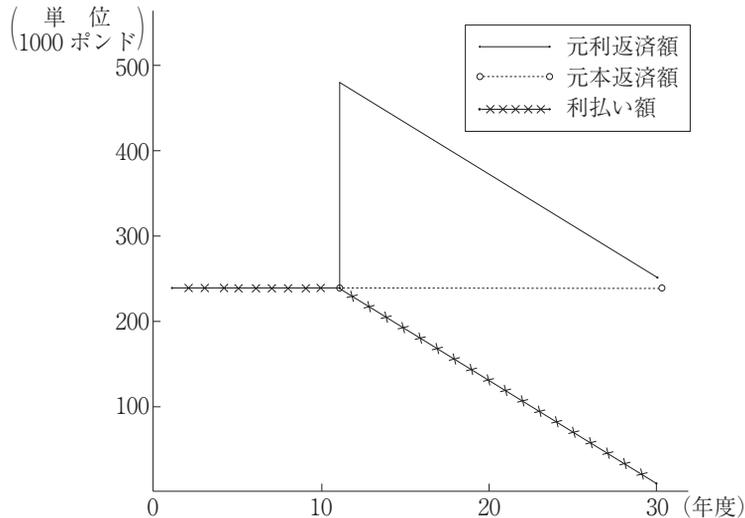
同鉄道債に対する借款担保は、「協定書」では Likin and Internal revenues, 「目論見書」では, Likinzölle Und andre Einnahmen と表記されているが、中国文献ではすべて釐金に統一され、それぞれの負担先と金額が明記されている。具体的には、山東省：160万両、直隸省：120万両、江寧釐金局：90万両、江蘇淮安関：10万両(ただし、単位は海関両、100海関両=111.4上海両、1上海両=約3マルク)。

馬陵合著『清末民初鐵路外債観研究』復旦大学出版社、2004年刊、135頁。

38) Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr 1909.

39) Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr 1910.

第5表 天津一浦口鉄道補填借款返済計画表  
(元本：480万ポンド，金利：5%)



資料) Tientsin-Pukow Railway Supplementary Loan Agreement, 28. 09. 1910  
p.9 より作成。

された。借款担保はオリジナル鉄道債の担保に追加して設定され，利払いと償還方法もオリジナル鉄道債と同様であった。元本は30年間均等返済で10年後より開始され，利払いは当初の11年間は半期払いで年間24万ポンド，30年間の累積計では，492万ポンドとなり，借款額の480万ポンドを上回った（第5表<sup>40)</sup>）。

これに対し、『ドイツ・アジア銀行50年史』は，もう少し立ち入って説明を加えている。たとえば，(1) 鉄道建設については，1905年に算定されたドイツ・イギリス両国の費用見積りの比較（1 kmあたり，ドイツは最高評価で14万マルク，イギリスは18万9000マルク），同一財で同一価格の場合は中国製品へ優先権の付与，ドイツ・アジア銀行と「チャイニーズ・セントラル鉄道会社」（Chinese Central Railways Ltd.<sup>41)</sup>）が外国の資材を購入した場合には5%の手数料の保証，建設と経営は中国の管理下におかれるが，実施にあたって，北方部分はドイツ，南方部分はイギリスの「総技師長」（Chefingenieur）を任命し，特権を付与すること，建設費支出についてはシンジケートの「監査人」によって監督されること，などであった。また(2) 発行された公債については，当初の500万ポンドの償還方法と借款担保，1908年3月の第1回分300万の発行相場は98 $\frac{3}{4}$ %，残りの200

40) IV. Beilage des Berliner Börsen-Courier No. 508. 26. Oktober. 1910. und Tientsin-Pukow Railway Supplementary Loan Agreement, 28. September 1910.

41) イギリス側の交渉担い手は，当初は British and Chinese Corporation であったが，途中からその権利は Chinese Central Railways Ltd に委譲された（Müller-Jabusch M., Fünfzig Jahre Deutsch-Asiatische Bank, 1890-1939, S. 157.）。

万ポンドは1909年の夏に発行され、全体の分担額割り当てはドイツが315万ポンド、イギリスが185万ポンドであったこと、「補填債」については、正確に480万ポンド発行され、ドイツの分担額302.4万ポンドは1910年10月に189万ポンドが100.5%の相場で消化されたこと、が示されている。

その他、『ドイツ・アジア銀行50年史』は、コルデスによる中国政府とイギリスグループに対する複雑な交渉経過、1908年11月に工事を開始し、完成までに4年間を要した1256メートルの困難を極めた黄河鉄橋建設の具体的記述などが含まれているが、最も重要な論点は、この「天津—浦口鉄道」がこれ以降の「中国鉄道債のモデル協定」(Modell-Vertrag für chinesische Eisenbahnanleihe)と評価されたことにあった。<sup>42)</sup>だが、この「最も公平」な、そして同種の協定に採用された「天津—浦口鉄道」借款協定も、宓汝成の典拠した中国側資料によれば、500万ポンドの債権に対して、実際に手渡された金額は344.75万ポンドであり、「国際独占資本組織」は155.25万ポンドの「『純』利をかすめ取った」と算定している。<sup>43)</sup>

## (2) ドイツ・アジア銀行に関する意思決定機関

ドイツ・アジア銀行それ自体の経営意思決定については、1906年以降、同行監査役会の内部に設置された「事業委員会」(Geschäfts-Ausschuss)によって恒常的に行われたことは明らかである。<sup>44)</sup>ところが、「中国・日本・朝鮮ならびにこれらの諸国の地方政府の公債と借款、および国家と地方政府の保証する鉄道会社、株式会社の有価証券」を「取り扱う業務」は、すでに1890年に設立された「アジア事業に関する銀行シンジケート団」(Consortium für Asiatische Geschäfte) 会議で対処されていた。<sup>45)</sup>

このように、「事業」領域の異なる分業によってそれぞれ意思決定機関が存在する場合、困難は中国業務においてドイツとしては如何にして統一的・整合的に対応するかであり、欧米列強間の激しい競争の中では不可避の課題であった。ドイツ「銀行業シンジケート団」は、事業経営の中核となる同一人物が両方の組織に属することによって、この課題を調整したのである(第6表)。

ただ、資料制約のため、実際に開催された会議数の総計は不明であるが、銀行シンジケート団の会議はアド・ホックで集中的で頻度も一番多かった。例えば、1909年度では3月に3回、5月に2

42) Müller-Jabusch M., Fünfzig Jahre Deutsch-Asiatische Bank, 1890-1939, S., 156-166.

43) 「この借款契約額は500万ポンドで、そのうち割引控除(初回は93%)が35万ポンド、利息(4年間の鉄道建設期間には5厘)100万ポンド、手数料20万ポンド、経費0.25万ポンド、で実際に得たのは344.75万ポンドにすぎなかった。いうなれば、欧州の出資者は、……手続きだけの間に155.25万ポンドの純利を得た」のである(宓汝方著『前掲書』341頁~342頁)。

44) 残存する資料によると、「事業委員会」は、1909年度では、1月6日、2月3日、3月3日、4月29日、5月25日、6月20日、7月18日、8月28日、10月19日、11月19日・30日、1910年では、2月9日、3月8日、4月13日、5月18日、6月28日、7月28日、9月13日、12月6日というように、ほぼ毎月1度、定期的に開催されていることが明らかである(Protokoll der Sitzung des Geschäfts-Ausschusses von Deutsch-Asiatische Bank の当該年度より作成)。

45) Müller-Jabusch M., Fünfzig Jahre Deutsch-Asiatische Bank, 1890-1939, S., 52-53.

第6表 ドイツ・アジア銀行に関する意思決定機関

アジア事業に関する銀行シンジケート団		ドイツ・アジア銀行	
参加銀行名	会議参加者名	事業委員会委員名	監査役名
議長	Schoeller	Schoeller	Schoeller
Bank für Handels & Industrie		Klitzing	Klitzing
Bayerische Hypotheken & Wechselbank			
Berliner Handelsgesellschaft	Mosler, Füstenberg, Ahrens	Füstenberg,	Füstenberg,
Bleichröder	Blaschke, Wolff		Blaschke
Deutsche-Asiatische Bank	Erich, Rehders, Messing	Erich, Rehders,	
Deutsche Bank	Heinemann, Mankiewitz, Michaiowsky	Wallich	Wallich
Direction der Discont-Gesellschaft	Urbig,	Urbig	Urbig
Dresdner Bank	Nathan, Müller	Müller	Müller
Jacob S. H. Stern	Braunfels		Braunfels
L. Behrens & Söhne			
Mendelssohn & Co.	R. v. Mendelssohn, P. v. Mendelssohn-Bartholdy	R. v. Mendelssohn,	R. v. Mendelssohn,
Nationalbank für Deutschland	Stern, Witting, Schiff, Curt Sobernheim		
Norddeutsche Bank in Hamburg	Schineckel	Schineckel	Schineckel
Sal. Oppenheim jr. & Cie.	H. Oppenheim		H. Oppenheim
A. Schaaffhausenscher Bankverein	Schwitzer, Thomas, Schröder, Samuel		Samuel
Deutsch-Chinesische Eisenbahn-Gesellschaft	Hoeter		取締役名
資料) Consortium für Asiatische Geschäfte. Sitzung für das Jahr 1909, u. Deutsch-Asiatische Bank. Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrats vom 18. Juni 1909, u. Deutsch-Asiatische Bank. Geschäfts-Bericht für das Jahr 1909. より作成。		Figge, Timmerscheidt (上海本店)	
		Erich, Rehders (ベルリン支店)	
		Gutschke (カルカッタ支店)	
		Kochen (ハンブルク支店)	

第7表 ドイツ・アジア銀行に関する意思決定機関の会議数

(単位：度数)

	1909年度	1910年度	1911年度	1912年度	1913年度	合計
事業委員会	10	5	7	6	3	31
監査役会	1	1	2	2	1	7
シンジケート団	11	4	8	11	11	45
合計	22	10	17	19	15	83

資料) Protokoll der Sitzung des Geschäfts-Ausschusses, u. Consortium für Asiatische Geschäfte, u. Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrats の当該年度より作成。

回、6月に3回、10年度では10月に2回、13年度では1月に3回、4月末から5月初旬にかけて4回、などというように(第7表)。これらの会議は日程上「事業委員会」と重複することは、きわめて稀有なことであった。その意味では、「事業」領域の区分を厳格に、意識的に切り離して対応していたといえよう。

残念ながら、利用しうる「銀行シンジケート団」会議録は、1909年以降のものであるため、これ

まで対象としてきた「天津—浦口」鉄道は後景に退き、新たな鉄道建設問題、すなわち1911年5月20日に調印された英・独・仏・米の4カ国参加の「国際シンジケート」による600万ポンド、その4分の1がドイツ割り当て分の「湖広鉄道（Hukuang—Eisenbahn）借款協定」が前面に出てくる。会議録で検討された案件を時系列で整理しつつ、そのプロセスの紆余曲折を通して中国におけるドイツ「シンジケート団」の鉄道問題へのアプローチを解明する<sup>46)</sup>。とりわけ、1909年初頭、イギリス・フランス・ドイツ間の関係は、イギリスとの2国間関係を前提としてそれぞれ独自に展開され、中国関係の密度、アプローチの仕方、従来からの経緯によって著しく錯綜していた。ドイツ「銀行シンジケート団」会議録は、ドイツ側の事情とスタンスを反映しているとはいえ、中国における鉄道問題の全局面において、国際シンジケートの中でどのように関係し、評価されていたのか、香港上海銀行の観点からアディス（Addis）の残したコレクションに基づいて検討する。いずれの資料もまとまって利用しうるのは1909年1月初旬以降の数ヶ月であるが、この時期がまた重要な期間であったことを示している。ただ、ここでは、ドイツ「シンジケート団」は、イギリス主導で行われる路線である以上、極めて制約された情報に依存して相対的には常に受動的行動の選択の中で、ドイツ固有の権益を追求した事情が明らかになろう。

### (3) 国際銀行シンジケートと湖広鉄道の設立過程

アディスの備忘録によれば、ドイツ・アジア銀行はすでに香港上海銀行からの「漢口—広東」路線への借款参加への打診を受けており、1909年1月18日にとりあえず同意の電報を送付していた。この情報をアディスはフランス・グループ代表のインドシナ銀行のシモンへ伝え、彼の見解を求めた。1月21日シモンからドイツ参加の原則同意の返事を受け取ったが、イギリス・フランスの了解事項はドイツへは直ちに報告されず、フランス側の要求によって24時間遅らせたのである。フランス政府の回答がドイツ参加へ否定的意向を示したことによって、フランス側の意見の不一致が明白となったからであった。混乱したフランスの対応に苦慮しつつ、アディスはドイツ・グループとの協議に臨んだのである<sup>47)</sup>。その時のドイツ「銀行シンジケート団」の会議録は以下のようなものである。

1909年1月28日

香港上海銀行のアディス（Addis）の出席の下で緊急「銀行シンジケート団」会議が召集された。会議録によれば、1905年のイギリス・中国協定に基づいて香港政庁からイギリスに付与された「広東（Canton）—漢口（Hankow）鉄道」建設についての説明が行われた。主旨は清朝政府保証300万ポンドの公債が発行され、ドイツ・フランスはもっぱら公債引受に分担参加するという条件であり、鉄道の総技師長の指名と資材受注はイギリスの優先権に属するが、了承可能かという確認であった。

46) Deutsch-Asiatische Bank, Geschäft-Bericht für das Jahr 1911.

47) Mr. Addis' Observations on the French Ambassardor's Memorandum, 8th February 1909 in: Addis Collection. PPMS 14/359)

ドイツの借款参加の同意は、「資材への特権も承認された場合のみ可能」という方針であったから、交渉は両者の思惑の大きな隔たりによって不調に終わった。そのため、ドイツは北京駐在のコルデスに対して独自に中国当局への借款引受条件（利子率5%、償還期限20年、95%割引発行）の打診を試みるように通知する。<sup>48)</sup>

ところが、この段階では、協議の先行するイギリスとフランス間は「広東—漢口」路線に関するイギリス優先権の認可の見返りにフランスの「北京—漢口路線」の優先権の承認という合意が1908年2月24日の協議で香港上海銀行とインドシナ銀行との間で内々に成立していた。したがって、インドシナ銀行を代表とするフランス・グループはイギリスとドイツの銀行シンジケートによる中国借款の均等分担を了承したのである。ただ、問題は、アディスによると、中国における民族主義運動の昂揚であり、従来のような外国人による鉄道建設とその経営、広範囲な権限の譲与、などに対する反発、さらには中国人による鉄道所有権の要求などが起こり、中国にとって、有利な交渉条件を作りだしたことにあった。この中国情勢の変化は先行するイギリスとフランスに対抗してドイツも進出しうる競争条件をもたらすこととなり、<sup>49)</sup>その結果が、ドイツ独自の模索であった。

1月30日

コルデスの至急便によって「張之洞がイギリスの4½%の金建て成都（Chengtu）—漢口鉄道公債発行に抵抗している」という情報が入り、その対応で会議を開催。イギリスの新路線提案は、同国の優先権を実現するために作成されたとの「憶測（impression）」に立って、ドイツ・グループとしてはイギリス・プロジェクトの成約と同時に中国側の抵抗を抑え、「漢口—成都鉄道」事業（business）はドイツ・シンジケートの担当領域、4½%の借款提供という条件で契約を請け負う方針を決定した。<sup>50)</sup>

以上の動向はイギリスのプランを主軸として、フランスとドイツの参加に関して2元的協議として提起されたものであったが、いずれも銀行シンジケート間の関係であり、『金融借款』を前提とする協議を基本としていた。だが、1909年2月1日付けのフランス大使の備忘録は、この傾向を別な角度から解釈し、あらためてフランス政府としての立脚点と方向性を提起したのである。

フランス大使によれば、1908年2月24日のアディス・シモン暫定協定は、単なる両国銀行間の中国鉄道借款に関する金融的利益を等分する合意に他ならない。この協定では、アディスの立場は「漢口—広東」路線を担当するブリティッシュ・チャイニーズ・コーポレーションを代表しているわけではない。この前提のうえで、フランス政府は1906年10月18日付のイギリス・フランス協定を重視<sup>51)</sup>

48) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 28. Januar 1909.

49) C. Anglo-French Agreement 25 janvier 1908, in Addis Collection. PPMS 14/359).

50) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 30. Januar 1909.

51) 1908年2月24日の暫定協定によると、1906年10月18日付けの協定は、「漢口—広東」路線の利権に関してサン・シモンとアディスがインドシナ銀行を代表とするフランス・グループとブリティッシュ・チャイニーズ・コーポレーションとを結びつける目的でロンドンで開催された。フランス側からは、インドシナ銀行以外に、Societe Generale, Regie Generale des Chmins de fer, Banque de Paris et

する。この協定では、フランス・グループは新たに建設される「漢口—広東」路線において「金融的利益の保証」以外に「産業的発注の大きな可能性」も保証され、しかも取得される利益のすべてはフランスとイギリス間で折半されるという理解にあったとするのである。それゆえ、同路線をめぐる香港上海銀行とドイツ・アジア銀行との協議はフランスの関係とはまったく別個の領域の問題である。もしイギリスがドイツとの借款協定で両国折半となれば、ドイツの供与しうる分担額はイギリスの半分、全借款の4分の1となろう。フランス大使の意向は、銀行間で進捗する単純な『金融借款』の協議に対して、「産業的利益への配慮」も視野にいれ、フランスの権益の最大限実現を意図したものであった。さらに、この見解に加えて、イギリスが頑なに踏襲する1905年の優先権、すなわち金融問題と資材調達問題と人事問題を結びつける仕方は、現時点では中国側を刺激すると判断し、あらためて現実を反映する中国・外国間の金融モデルとして「政府債と公共事業との中間方式」を提案し、イギリス政府の回答を求めるとしたのである。確かに、アディス・シモン暫定協定は両者の覚書と合意で成立し、「後に両国政府が協議して決定する」という「但し書き」が付いていた。だが、アディスによれば、フランス大使の見解に「直接関わることは出来ない」としても同暫定協定の協議にはフランス財務省のカイヨー（Cailloux）も参加していたとし、銀行間の独断ではなくフランス政府の関与を指摘している。<sup>52)</sup>

3月3日

アディスと協議したシューラー（Schoeller）の報告に基づき、ドイツ・イギリス・フランス（代表：インドシナ銀行 Banque de l' Indo China）の金融グループ間で打ち合わされた「将来の一般的対応方法と中国国債の締結に関する合意事項」についての協定が提案された。「この目的のために召集される会議へ参加する」メンバーとしてドイツ・アジア銀行のエリッヒ（Erich）とレーダース（Rehders）を選出。そして、この協定調印について留意すべき3点をあげている。①「総技師長の人物が資材調達問題の鍵を握ることとなるため、誰がこの地位に就くかを決定することが最も重要である」。「圧倒的な利益」を生み出す「建設されうる鉄道の総技師長の指名権は3グループの代表者に輪番で帰属すること」、そして「輪番の順序（Alternierungs-Turnus）が他のグループへの好意から断念した場合には、次回の指名権の順序はこのグループに帰属する」。また「すべての総技師長は……認可された鉄道建設用の資材納品およびその他の業務に対して可能な限り均等に（*tunlichst gleichmässig*）3カ国に配分する」。②「協定は、すべての場合にブリティッシュ・アンド・チャイニーズコーポレーション（British & Chinese Corporation）とチャイニーズ・セントラル鉄道会社によって調印されることになるが、事情によってはドイツ・中国鉄道会社も義務を負う」。③「ロンドン・パリ・ベルリンの取引所において……国際的性格を有する公債が明らかに100%の額で上場不

↘ Pay-Bas, MM. H. J, S. Bardac, などが参加した（C. Anglo-French Agreement 25 janvier 1908, in Addis Collection. PPMS 14/359）。

52) Letter to Mr. Addis by Chairmann of the British and Chinese Corporation [W. Keswick] 6th February 1909, in Addis Collection. PPMS 14/359)。

可能となった場合には、適切な時期に撤退することもありうる」ということであり、いわば、ドイツ・シンジケートの権益要求と撤退まで含めた自由裁量権を主張した内容であった。<sup>53)</sup>

3月24日

コルデス報告による北京での反応はきわめて厳しいものであった。ドイツの主張は「イギリス案とは完全に別物」であるため、「調印はまったく危うい (grösste Gefahr)」こと、これに加えて中国ではアメリカ債券の償還問題が起きていることを伝えてきた。<sup>54)</sup>

5月8日

「広東—漢口」鉄道に関する北京での交渉がドイツ・アジア銀行、香港上海銀行、インドシナ銀行の合意、張之洞の賛意によって「暫定協定」に至ったことが報告された。合意事項は、総額で550万ポンドの公債が発行され、そのうち①250万ポンドは「成都—漢口」路線の湖北部分に用いられ、総技師長と鉄道資材に対する特権はドイツへ、②250万ポンドは「広東—漢口」路線の湖北・湖南部分へ、そして総技師長はイギリス、鉄道資材の特権はイギリスとフランスへ、③50万ポンドはアメリカ債券の償還の充当とし、公債額全体は3グループ間で均等に分担されることとなり、「最終協定」の批准はヨーロッパで行われることとなった。これに基づいて、5月10日にベルリンで会議を開催することが決定された。<sup>55)</sup>

5月14日

「ベルリン会議」では「北京における香港上海銀行代表の不備のある起草電文 (unvollkommen abgefasstes telegramm)」を通して交渉が行われたことに検討課題が集約された。同会議では、イギリス・フランスグループの代償としてのドイツ路線は「より短い路線 (kurze Strecke)」、すなわち「漢口—宜昌 (Yichang)」路線と「宜昌—広水 (Kwangchui)」路線、および北京—漢口路線の駅の建設、この部分についてドイツの総技師長が指名されるというものであった。このようなドイツの想定とは著しく異なったプロジェクト案に対して、ドイツとしてはとくにフランスに働きかけ、ドイツの総技師長が湖北部分を担当すること、資材納品は3カ国が同一条件で配分されること、そしてドイツ路線と同程度の距離の鉄道建設についてフランスの担当を了承するという条件で支持を求めることにいたしたのである。<sup>56)</sup>

ベルリン会議は5月13日・14日・15日の3日間開催され、ドイツ「銀行シンジケート団」は、同期間中の中間日に会議をもち、議案を検討したのが上記の「議事録」であった。ベルリン会議で作成され、調印された協定について、5月19日付けの備忘録において、アディスは「漢口—広東」と「漢口—四川」鉄道という項目で、その内容を以下の6点に要約している。

1. 「漢口—広東」路線全体についてはイギリスを総技師長に指名。

53) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 3. März 1909.

54) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 24. März 1909

55) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 8. Mai 1909

56) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 14. Mai 1909

2. 「漢口—四川」路線の湖北部分へドイツの技師の制限。
3. 成都を終着駅とする「漢口—四川」路線の第3または最終部分についてはイギリスの技師、同路線の第2または中間部分についてはフランスの技師を指名。
4. 上記2路線の全般にわたる資材供給については3グループ間で均等参加。「漢口—四川」路線の湖北部分への全資材供給を主張したドイツの要求の撤回。
5. 鉄道借款基金の固有な用途に対する中国の実効的保証。
6. 中国における将来の鉄道借款に関する3グループ共同行動の観点から特別協定の立案と近々の調印への期待。

などであった。このベルリン会議の決定事項について、アデイスはスチュアート (Stewart, M.)<sup>57)</sup> 宛の手で何が協議の困難な論点であったのか、何が交渉の妨げであったのかを言及している。アデイスの立場からは、「漢口—広東」路線全体の技師指名を固守すること。また最も厳しい戦いとしてはドイツの技師指名を宜昌の東部に限定させ、「漢口—宜昌」路線部分に対する資材供給の要求を放棄させたことであったとしている。また、イギリスとフランスの両国政府の連携による指令は、交渉全体の決裂を刺激する不適切な行為であったと認識し、具体的にはこれはフレーザー (Fraser, E. イギリスの駐漢口領事) 協定における中国の責務に関する誤った理解、ドイツの借款融資力に関する全体的に間違った観念、さらには性急な余りにも非融和的な態度にあったと指摘している。<sup>58)</sup>

6月24日

550万ポンドの「湖広鉄道借款協定」が中国政府とヨーロッパの3銀行の間で6月6日に調印される予定であった。だが、アメリカ政府が中国と「以前に取り交わしていたという約束」に基づいて、この借款参加への分担を要求してきた。ドイツ・シンジケートはアメリカ参加には「まったく同調しない」が、協定の「完全化」を図るため、時間をかけて論議し、以下のような見解をロンドンの香港上海銀行とパリのインドシナ銀行に通知した。すなわち、アメリカの参加の合意条件は提供される250ポンドの4分の1、資材および総技師長の指名には参加出来ないこと、今後の交渉は北京にある我々の代表およびアメリカ公使を通して行うこと、アメリカ・シンジケートの参加者名を明らかにすること、<sup>59)</sup>であった。

57) スチュアート (Stewart, M.) は香港上海銀行に勤務し、同行を退職した後、為替ブローカーとなった。イギリスに帰国してから、アデイスと親密となった (Frank H. H. King, *The History of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation*, Vol.II, P.488, note e)。

58) Hankow-Canton and Hankow-Szechuan Railways 19 May 1909 in Addis Collection. PPMS 14/359

59) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 24. Juni 1909

アデイスの備忘録では、「漢口—四川」鉄道に対する「アメリカの参加要求はイギリスの要求と同一である」とし、その根拠を過去の中国の約束、すなわち「1903年のサトウ (Satow, イギリスの駐華公使) 宛の張の手紙」に見出しうるとしている (Memorandum: Hankow-Szechuan Railway, 21 June 1909, in: Addis Collection. PPMS 14/359. この資料との関係は不明であるが、宓汝成は「アメリカ外交文書」に基づき、次のように言及している。「1903, 1904の両年にアメリカ資本のために川

7月15日

7月5日から7日にロンドンで行われたアメリカ金融グループとの交渉結果が報告された。アメリカの要望である4分の1参加は「漢口—成都」鉄道の湖北部分のみならず、同鉄道の延長部分、四川省の省都、成都へも及んでいた。ドイツの態度は、さしあたり、イギリス・フランスと同一歩調をとることとした。なお、ハンブルクの銀行商会パールブルク (M. M. Warburg & Co.) の手紙からニューヨークの4銀行が参加の意向を示している<sup>60)</sup>と明らかにされた。

7月29日

コルデスの第1電報では「湖広鉄道借款協定」へロシア政府の参加申請があったこと、第2電報ではアメリカ大統領のタフトが「個人的電報 (persönliche Telegramm)」を中国政府へ送付していること、そして「アメリカ政府が絶えず要望を高めていけば、妥協へのすべての期待は排除されてしまう」という懸念を伝えている。さらに香港上海銀行ヒリアー (Hillier, E. G.) の提案、「漢口—四川」鉄道建設に対する借款を50万ポンド増額して、全体で600万ポンドとし、アメリカは「四川資本 (Szechuan-Kapital)」路線の半分に参加し、150万ポンドが割り当てられること、資材納入・技師と監査人の指名などに関する特権への参加の認可、このことによってアメリカ政府は「借款協定」に対する抗議を直ちに取り下げること、などが内容であった。ヒリアーは、そのうえで「これによっても妥協の見込みはないが、ヨーロッパの内閣の強力な態度が事態を救済するだろう」と続けていた。こうした動向を踏まえて、ドイツの決定は「湖広鉄道」の湖北部分の総技師長と監査人は無条件でドイツに委ねること、他方同鉄道の延長部分についてはフランスの権利の有効性とアメリカへの総技師長と監査人の指名であった。ドイツの見解は自国の権益を擁護したうえでほぼヒリアーの提案に沿ったものであった。<sup>61)</sup>

1910年度中、「湖広鉄道借款協定」を取り扱った会議は、利用しうる議事録では見当たらない。ただ、同年10月25日の会議で「満州公債」への参加銀行から、アメリカ・グループはモルガン (J. P. Morgan & Co.)、クーン・レーブ (Kuhn Loeb & Co.)、ファースト・ナショナル・バンク (The First National Bank)、ナショナル・シティ・バンク (The National City Bank) の4行で構成されていることが明らかとなった。<sup>62)</sup>

1911年4月20日

「湖広鉄道公債」に関して「中国の要望」、つまり「公債収入の半分」が中国に送金され、「中国政府の保証の下で中国系銀行に預金されることが受け入れられるとすれば、今週中にも協定は調印

、漢鉄道投資権を求めた時、清朝政府に、将来川漢鉄道建設の際、『もし外国の借款を導入するとすれば、直ちに通知し、……英米両国の会社から借り入れる』ことを承諾させていた」と (宓汝成著『前掲書』163頁—167頁)。

60) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 15. Juli 1909

61) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 29. Juli 1909

62) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 25. Oktober 1910

される可能性がある」という情報を前提に4グループと北京の4カ国公使で検討が行われた。その結果、中国への譲歩が決定され、公債額の4分の1が「鉄道建設支払いのために用いる」という条件で中国系銀行に預金されることになった。<sup>63)</sup>

5月18日

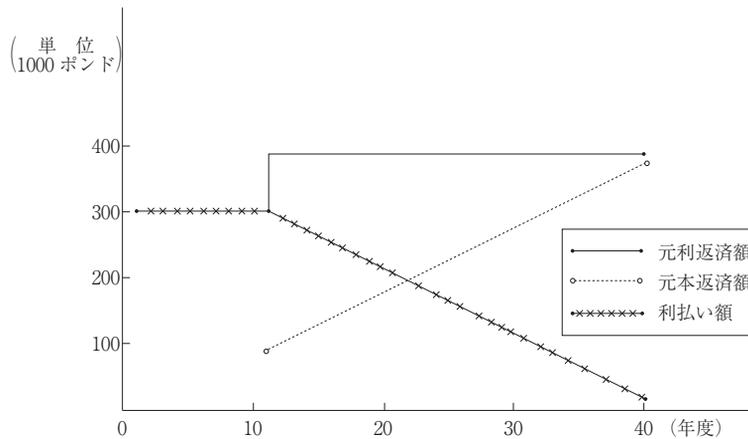
「最終協定」2日前の議事録は、抹消されたためか、最後の部分の半頁しか残っていない。ここでは、公債の償還期限が40年間であること、この目的のためには年々65万ポンドが必要となること、また鉄道路線については湖北省の宜昌から四川省境までの130キロメートルあること、3項による支払い前貸しは50万ポンドから60万ポンドに増額されること、また会議では「かかる変更された条件の了承と同路線建設ためにドイツ総技師長の指名を押し通すことへの成功期待が表明された」<sup>64)</sup>。そして、1911年5月20日「湖広帝国政府鉄道・最終協定」(Hukuang Imperial Government Railways. Final Agreement)が北京において中国代表、「郵伝部大臣」(Minister of Posts and Communications) 盛宣懷 (Sheng Hsuan-Huai)、ドイツ・アジア銀行のコレデス、香港上海銀行のヒリアー、インドシナ銀行のカズネーブ (Casenave, R. Saint Pierre)、アメリカ・グループ代表のストレート (Straight, W.) の間で調印された。同協定は全体で25条から構成され、600万ポンドの5%利付き金建て減債基金借款の形式をとり(第1条)、そのうち50万ポンドは「華美啓興公司」(The American China Development Company) 発行の未償還金建て債の返済に割り当てられた(第2条)。鉄道建設は、(1) 岳州 (Yo-chou) と長沙 (Chang-sha) を経由する「漢口—広東」鉄道900キロメートルと(2) 広水 (Kuangshui) から荊門 (Chingmenchou) を経由し宜昌へ至る600キロメートルと(3) 宜昌から槐州府 (Kueichofu) の300キロメートルの支線を含む「四川—漢口」鉄道であった(第2条)。懸案であった総技師長は中国政府から(1)の「漢口—広東」鉄道の湖北・湖南部分についてはイギリス、(2)の「四川—漢口」鉄道の幹線部分にはドイツ、(3)の同鉄道の支線部分にはアメリカが指名された。選定に対し、銀行側に異論のあった場合、「明白な理由を申し述べること」とあるが、これは「天津—浦口」鉄道で採用された処理方式であった。(17条)。そのうえで、(1)についてはブリティッシュ・アンド・チャイニーズ・コーポレーション、(2)についてはドイツ・アジア銀行がそれぞれ「建設期間中に海外から輸入される必要なすべての資材・設備・商品などを購入する鉄道監督代理人としての役割を担う」とし、その取り扱い手数料は購入した資材費用の5%と規定された。ただレールとその付属品については例外とし、郵伝部管轄下の「漢陽鉄廠」(Hanyang Iron Works) の参加も欧米との比較のうえで機会を与えられた<sup>65)</sup>(18条)。借款の元金と利払いは、「湖広鉄道借款

63) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 20. April 1911

64) Consortium für Asiatische Geschäfte, Sitzung am 18. Mai 1911

65) 漢陽鉄廠は1893年に完成した中国最初の近代的製鉄所である。ただし、「協定」においては同製鉄所の製品納入に対して次のような「但し書き」を付加していた。「恒常的に行われる建設を阻害する仕方で当該路線への必要物の供給が不可能と判明した場合には、購買代理人は必要なる追加供給品を海外から調達することを指示する」としている(18条)。宓汝成によると、この「但し書き」を利用

第8表 湖広鉄道借款年間返済計画表（元本：600万ポンド，金利：5%）



資料) Hukuang Imperial Government Railways, Final Agreement, 20. 5. 1911.  
p.12—13. より作成。

返済計画表」(元本：600万ポンド，金利：5%)で示されているように，当初の10年間は利子のみ毎年30万ポンド，11年以降から30年間は元本返済を含めて毎年39万ポンドを均等に返済するという計画であった。支払い方法は元金と利子ともに半期に一度，毎年2回払いであり，結果的には40年間で利子額累計のみで870万9259万ポンドとなった(第8表)。ただし，中国の毎年の元利返済額は，均一になるように計画され，その限りでは既述の「津浦鉄道」の返済計画とは相違していた。問題は借款の元本と利子が支払い不能に陥った場合の保証である。適正な支払い猶予期間後に，湖北・湖南両省の厘金と特定な国内歳入が直ちに帝国海関当局に移転され，管理され，返済資金として充<sup>66)</sup>当されるものとした(9条)。

なお，欧米の資本市場で調達した借款基金の中国への送金は，借款収入の「半分程度」について，毎週20万ポンドを限度とし，欧米の各銀行から，まずそれぞれの中国店に送金され，その後各行均等額および同一為替相場で「湖広帝国鉄道勘定」が預託されている中国の銀行，「交通銀行」

として欧米諸国は「意図的に過失をあばきたて，中国製品の使用を簡単に排斥した。……最も明らかなものは漢陽製鉄所の例である。同工場の生産したレールは常に使用を拒否され，市場を失ったのである」。実際には，鉄道資材の自由競争の入札も中国に対しては見せかけに過ぎなかった(宓汝成著『前掲書』344頁—345頁)。

66) 湖北・湖南両省の厘金と特定な国内歳入には次のような租税が特定金額ごとに規定されていた。湖北省では(1)一般厘金(200万海関両)，(2)河川対策用追加塩税(40万海関両)，(3)1908年9月の新追加現金塩税(30万海関両)，(4)輸入米内国基本税の徴収(25万海関両)，湖南省では(5)一般厘金(200万海関両)，(6)国庫基本塩厘金(25万海関両)，などが明記されたが，両省では他の借款，抵当などに拘束されない資金は520万海関両に上ると評価されていた(9条)。

(Chiao-Tung Bank) と「大清戸部銀行」(Ta-Ching Government Bank) へ送金されるものとした<sup>67)</sup> (14条)。

「5%清朝湖広国有鉄道金建債」(5% Kaiserlich Chinesische Hukuang Staats-Eisenbahn-Anleihe in Gold von 1911) の発行は、5月25日、北京において中国外務省より「5月20日の皇帝勅令に基づいて」という形式でドイツ、イギリス、フランス、アメリカの各公使館に伝えられたのである。<sup>68)</sup>

---

67) 大清戸部銀行の前身、戸部銀行(Hupu-Bank)は1905年の中央銀行法令に基づき北京において株式資本金400万両で設立され、株式の半分は政府が引き受けた。ただ、法令はきわめて簡素で暫定的なものであったから、紙券制度の制定に対して額面価値を両単位とするものの、保証物件や保証準備金の分担などについて全く規定もなかった。1908年まで両以外にもドル紙幣も発行されたが、その量は不明である。同年、名称を「大清銀行」(Ta-Tsing Bank)と改め、資本金を1000万両に増大し、公法的銀行として特権銀行となった。鑄貨と紙券の発行、国債の発行、公的財政の管理を行い、1911年には、22の支店と35の出張所を擁するに至った。他方、交通銀行は交通と郵便を管理するために1907年に北京で設立され、株式資本金は500万両、そのうち40%に郵伝部が参加した。郵伝部の請願書によると、当初は戸部銀行のような中央銀行とは相違した機能を有する信用銀行や商業銀行を見本としていたが、紙券発行権も認可された(Ku Sui-lu, Die Form bankmäßiger Transaktion im inneren chinesischen Verkehr mit besonderer Berücksichtigung des Notengeschäfts, Hamburg, 1926, S. 10-11, 63., und Chen Chia Tsün, Das chinesische Bankwesen unter besonderer Berücksichtigung der neuen chinesischen Banken, 1938, Wien S.17-18) 参照。

68) Hamburgischer Correspondent-Neue Hamburgische Börsen-Halle, 28. Dezember 1911.