

近代中国における外国資本定着の過程の解明

—滬杭甬鉄道借款の事例から—

佐野実（国士舘大学 21 世紀アジア学部准教授）

はじめに

本研究の目的は、近代中国において外国資本が定着するまでの過程を解明することである。具体的には、定着を困難にさせていた原因を解消した方法を明らかにすることで、今日の対中投資をより安定して行うために必要な条件を析出する。

園田茂人、蕭新煌(2016)によれば改革開放によって外資が積極的に導入されるようになってから今日に至るまで、中国に進出する資本主義諸国・地域の外国資本の多くが現地地方社会との間で、法規制の解釈の違いから生じるトラブルに直面し、定着に難航している。これはいわゆる「チャイナ・リスク」の中でも、今日特に注視されているものである¹。

本研究は、この問題を経済史の視点から議論する。具体的には、中国における外資導入の最初期の事例である清朝末期の鉄道借款が、「経済侵略」として地方社会に批判(利権回収運動)され、その批判がやがて武昌起義を引き起こし、やがて辛亥革命のきっかけとなるも、同革命を経て中華民国初期にようやく定着の可能性が生じた過程を明らかにする今日の対中投資をより安定して行うために必要な条件を歴史学の立場から提言したい。

本研究を進めるにあたり筆者は、上海・杭州・寧波間鉄道(滬杭甬鉄道)借款契約に基づく鉄道建設のための外国資本の導入・定着の過程を考察対象とする。この借款を対象とするのは、外資の定着(ここでは導入された資金・資材・技師が契約に基づき運用されることを指す)をめぐる中国中央政府・同地方社会・外国資本(本借款の場合は債権者であるイギリス)の三者の利害対立が先鋭化した事例として著名だからである²。

本研究について筆者は、これまでに次のような理解を得た。滬杭甬鉄道借款契約は辛

¹ 園田茂人、蕭新煌編『チャイナ・リスクといかに向きあうか——日韓台の企業の挑戦』東京大学出版会、2016年)4、31、126、169～170、175、244 頁。

² 田村幸策『支那外債史論』(外交時報社、1936年)6 頁。

亥革命前に締結されたが、外資は運用されなかった。なぜなら、建設工事は現地の地方有力者が出資・経営する民営の鉄道会社に委託されており、彼らは外資を用いることで鉄道利権が列強に流出することをおそれ、その運用を拒否したからである。この問題を解決するべく清朝政府は鉄道国有化を断行したが強い抵抗にあい、これをコントロールできないまま 1911 年に辛亥革命を迎えた。つまり、外資が現地に定着するのに、政府の主権に裏打ちされた借款契約等の法的拘束力は無力なのである³。

以上のように、申請者の研究により外資の定着が困難である理由は解明された。では、この状況に対して、外資を必要とする中国中央政府(革命後は中華民国北京政府、以降便宜上北京政府と表記)と、外資が契約に従って運用されることを求める列強は、どのような対策を講じたのか。また、それによって外資は定着し得たのか。近代中国鉄道史の研究状況を概括した萩原充(2012)によると、中国の鉄道建設事業が飛躍的に成長するのは清末期以来再び鉄道借款が活発化した南京国民政府期、すなわち 1928 年以降である⁴。それまでの間に、清末期に導入された外資は全く定着しなかったのか。この点を明らかにすることが、本研究の課題である。なお本助成期間で 1911 年から 1928 年全ての期間を調査することは困難であるため、軍閥期に入り三者の内中央政府が事実上不在となる 1916 年までを今回の時期区分とする。

1 滬杭甬鉄道の国有化により三者が外国資本の運用に合意するまでの経緯

辛亥革命勃発直後、各地に革命派の軍政府が誕生した。しかし、それらはいずれも中央政府として機能してはおらず、時に対立することもあった。たとえば、革命勃発の地である湖北の軍政府と、経済的先進地域である江南各省の軍政府は革命の主導権をめぐ

³ 拙稿「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」(『史学』第 78 巻第 4 号、2009 年 12 月)。

⁴ 萩原充「鉄道史」久保亨編『中国経済史入門』第 6 章(東京大学出版会、2012 年)78 頁。

り対立していた⁵。また、これら軍政府はいずれも軍資金が欠乏していた⁶。上海に駐在していた陸軍少佐本庄繁から参謀本部宛の報告によれば、上海軍政府商務総長王一亭が漏らすところ、革命の中心地で成立した湖北軍政府でさえ確かな収入源は電報局のみであった⁷。こうした状況下で、各地方政府は独力で軍資金を獲得するべく列強に借款を申し込んだ。その最初期の事例の一つが、上海軍政府の対日借款であった。

交渉を始めるにあたり、上海軍政府は前出の王一亭を代表とした。王を代表としたのは、彼が地方社会の利害を代弁出来る上海商務總會の幹部であり⁸、かつ日清汽船株式会社の買辦⁹でもあるため、上海軍政府と地方社会、そして日本資本の三者をつなぎ得る人物だったからであろう。王はまず大倉組に交渉を持ち掛けた。交渉が始まった日付は不明であるが、日本外務省記録中で最古のものが 1911 年 11 月 19 日付の外務大臣内田康哉に宛てた上海総領事有吉明の報告であり¹⁰、これより前であったことは確かである。その報告によれば、王は大倉組に 200 万両の借款を、滬杭甬鉄道全線を担保として申し込んだ¹¹。上海軍政府は、利権回収運動をきっかけとする武昌起義からおよそ一か月後に、鉄道を担保とした借款を希望していたのである。

⁵ 菊池貴晴『現代中国革命の起源——辛亥革命の史的意義』(巖南堂書店、1970 年)234 頁、野澤豊『辛亥革命』(岩波書店、1972 年)98 頁、寺廣映雄『中国革命の史的展開』(汲古書院、1979 年)82 頁、横山宏章『中華民国史——専制と民主の相剋』(三一書房、1996 年)23～24 頁、藤岡喜久男『中華民国第一共和制と張謇』(汲古書院、1999 年)79 頁等。

⁶ 「第三節民国之財政」『東方雑誌』第 9 巻第 7 号、民国 2 年 1 月 2 日。

⁷ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08041080800(第 39 画像目から)、陸軍参謀本部報告 2 自明治 44 年 11 月 11 日～至明治 44 年 12 月 4 日(3)(防衛省防衛研究所)。

⁸ 『浙江財閥』(南満州鉄道株式会社上海事務所、1929 年)10～11 頁。

⁹ JACAR:C080406557000(第 1 画像目から)、(極秘)明治 44 年 11 月 4 日～明治 44 年 11 月 10 日清国事変関係外務報告第三綴(8)(防衛省防衛研究所)。

¹⁰ 明治 44 年 11 月 19 日付内田外相宛有吉上海総領事第 338 号(日本外務省外交史料館所蔵「外務省記録」1 門 7 類 3 項 15 目「滬杭甬鉄道関係雑纂(江干洪宸橋間鉄道ヲ含む)」第 3 巻(以下「雑」3 と略記。第 4 巻は同様に「雑」4 とする)。

¹¹ 同上。

借款の希望に対して、日本側では外務大臣内田康哉が、滬杭甬鉄道借款契約に定められたイギリスの排他的な鉄道利権に抵触し日英関係を悪化させることを危惧した¹²。しかし最終的には、上海総領事有吉明の積極的な姿勢を容認したため¹³、1912年1月27日付で滬杭甬鉄道のうち江蘇省内に建設された部分(上海-楓涇間)の全財産を担保とし、また同区間を経営する地方社会が設立した民営の鉄道会社である江蘇鐵路公司を債務者として本借款は成立した。これを蘇省鉄道借款という¹⁴。

蘇省鉄道借款は、当時対中投資における国際協調を重視していた四国借款団、特に英米から避難された。イギリスは駐日大使マクドナルドと駐華公使ジョーダンを通じて、蘇省鉄道借款は滬杭甬鉄道借款契約で定められたイギリスの同鉄道に対する利権を侵害していると日本外務省に抗議した¹⁵。これに対して日本外務省は、本件は日本政府の関与しないところであり、大倉組は江蘇鐵路公司から現在英国資本と全く関係を持っていないことの言質を取った上で契約したと報告を受けていると答えた¹⁶。

アメリカは国務大臣代理ウィルソンを通じて、蘇省鉄道借款は対中投資における国際協調に反する行為であると抗議した¹⁷。これに対して日本外務省は、蘇省鉄道借款は大倉組の私的な「冒険」であり政府は阻止できないこと、そしてイギリスもまた香港上海銀行を通じて同様に国際協調に反する借款を検討中であること¹⁸、こうした状況を改善

¹² 明治 45 年 1 月 4 日付有吉上海総領事宛内田外相電信第 2 号「雑」3。

¹³ 明治 45 年 1 月 12 日付有吉上海総領事宛内田外相第 18 号「雑」3。兪辛焯『辛亥革命期の中日外交史研究』（東方書店、2002 年）163 頁。

¹⁴ 明治 45 年 2 月 12 日付内田外相宛伊集院北京公使第 105 号添付書類「蘇省鐵路借款契約書写」「雑」3。

¹⁵ 明治 45 年 1 月 31 日付有吉上海総領事宛内田外相第 17 号「雑」3。明治 45 年 2 月 7 日付内田外相宛伊集院北京公使第 94 号 1「雑」3。兪前掲 165 頁。

¹⁶ 明治 45 年 2 月 7 日付内田外相宛伊集院北京公使第 94 号 2「雑」3。

¹⁷ JACAR:C08040663800(第 17 画像目から)、(極秘)明治 45 年 1 月 16 日～明治 45 年 1 月 31 日清国事変関係外務報告第 10 綴(8)(防衛省防衛研究所)。兪前掲 164 頁。

¹⁸ JACAR:C08040663900(第 1 画像目から)、(極秘)明治 45 年 1 月 16 日～明治 45 年 1 月 31 日清国事変関係外務報告第 10 綴(9)(防衛省防衛研究所)。兪前掲 164 頁。

するには国際協調で一律に禁止するほかないことを説明した¹⁹。この回答は、上記の通り香港上海銀行を通じて借款を検討していたイギリスだけでなく、アメリカにとっても手痛い指摘であった。実はこの時、アメリカはダラー商会を介して、江蘇鐵路公司同様に滬杭甬鐵道の浙江省内の部分(楓涇-寧波間)を經營する浙江鐵路公司と借款を検討中であった²⁰。そのためか、アメリカ側がこれ以上追求することはなかった。

以上の英米の抗議から分かれるとおり、列強は蘇省鐵道借款を非難したが、共同で民間の名義での借款を禁止するには至らなかった。このような列強間の不協和を好機と見たのか、1911年12月29日に臨時大總統に選出された孫文²¹は蘇省鐵道借款をモデルに全国で同様の借款を行うことを推奨した²²。この方針は翌年2月に袁世凱が北京で臨時大總統に就任し²³、南北が統一され北京政府が成立した後も継続された。こうして借款交渉の主導権は各地方政府・社会に分散し、交渉のルートが複雑化していく。特に浙江鐵路公司是、アメリカに限らずドイツや日本とも多角的に借款交渉を展開した²⁴。

この状況にイギリス外務省は、清末期以来の、中国中央・地方政府に外交チャンネルを通じて地方社会の行動を制限するよう圧力をかけるという対策を講じた。中央政府に対しては駐華代理公使オールストンが外交部総長孫宝琦に、浙江鐵路公司に対独借款交渉の中止を命じることを要求した²⁵。地方政府に対しては杭州領事スミスが浙江省民政長屈映光に同じく交渉の中止を要求した²⁶。しかし、それでも浙江鐵路公司の交渉をとめ

¹⁹ JACAR:C08040664000(第36画像目から)、(極秘)明治45年1月16日～明治45年1月31日清国事変関係外務報告第10綴(10)(防衛省防衛研究所)。

²⁰ 明治45年5月9日付内田外相宛池部杭州領事館事務代理機密第5号「雑」3。

²¹ 横山前掲27～28頁。

²² 俞前掲166頁。

²³ 菊池前掲255～264頁等。

²⁴ JACAR:C08040660100(第47画像目から)、(極秘)明治44年12月5日～明治44年12月19日清国事変関係外務報告第7綴(7)(防衛省防衛研究所)。FO228/2493 Enclosure 2 in H. B. M. Consulate to Shanghai, No.18, Dec.22, 1913.

²⁵ 民国2年11月12日収、英館照会1件地字第12392号(中央研究院所蔵『中華民國外交檔案』03-05、35-01)。

²⁶ FO228/2493 Enclosure 2 in J. L. Smith to H. M. Minister, No.15, Nov.19, 1913.

ることはできなかった。

この状況を、スミスは冷静に分析していた。1913 年 12 月 10 日、スミスは公使ジョーダンに次のような報告を提出した²⁷。スミスによれば、会社の経営は難航しており、12 月に行われた 1913 年分の配当はごく少数のみが現金で支払われたため会社の事務が「heated scene」となった。このため大勢の小口の株主は、赤字の鉄道を手放すべく北京政府による鉄道の国有化を望んでいたが、大口の株主とそれを率いる総理湯寿潜のみが国有化に反対していた。スミスはより具体的な情報として、国有化を歓迎している小口の株主を知人とする「Consular writer」や、「Commissioner of Foreign Affairs」の Wen(比定できる官公庁名及び人名は不明。交渉署のことか)から、浙江鉄路公司是資金がなく最終的には回収(つまり国有化)されるであろうという意見をも聴取した。

スミスは以上をジョーダンに知らせ、浙江鉄路公司に借款交渉を中止させることができない根本的な原因は、ジョーダンやスミスが直接交渉できる中央政府や地方政府ではなく、地方社会(=湯寿潜と彼を支持する大口の株主たち)にあることを指摘した。これは、本件の原因は外交上の努力では解決できないところにあるという重要な指摘である。

そこでイギリスは、地方社会に対して外交上の圧力ではなく、国有化に際して必要な株主に対する補償を負担するという方法で問題の解決を図った。まず 12 月 16 日、中英公司代表メイヤーは江蘇鉄路公司国有化のための新借款の覚書を作成した²⁸。その要点は、①江蘇鉄路公司の株を買い取るための資金は滬杭甬鉄道借款の資金から賄うこととする。②蘇省鉄道借款の返済のため、34 万ポンドを新たに貸与する。③交通部はいずれ滬杭甬鉄道全線を国有化する、というものであった。これにより、まず蘇省鉄道借款が解消され、江蘇鉄路公司の国有化が既定路線となった。

この条件で国有化が可能であることを知った浙江鉄路公司では、湯寿潜をのぞく経営陣が国有化に同意した²⁹。江蘇鉄路公司に続き、イギリスは滬杭甬鉄道借款の資金からの転用を認めるという形で、ここでも国有化の財源を負担した³⁰。

以上のように、鉄道国有化によって生じる地方社会の経済的な損失をイギリスが負担

²⁷ FO228/2493 J. L. Smith to J. N. Jordan, No.16, Dec.10, 1913.

²⁸ FO228/2493 Enclosure 3 in J. N. Jordan to F.O., No.468, Dec.20, 1913.

²⁹ FO228/2493 J. L. Smith to J. N. Jordan, No.7, Feb.16, 1914.

³⁰ FO228/2493 Enclosure in S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.21, 1914.

したことで、革命前から続いていた、滬杭甬鉄道借款の運用の是非をめぐる中国中央政府、同地方社会、イギリスの三者の対立は解消した。鉄道会社は解散となり、清朝が企図していた、借款を用いた効率的な建設が実施される準備が整った。冒頭に述べた本稿の目的に合わせて言い換えれば、外国資本を中国に定着させる準備が整ったのである。

2 国有化後にみる外国資本の運用の実態

本章では、導入された借款の資金と技術が、国有化によって実際に運用されるようになったのかを検証する。

まずは資金について整理する。前述のとおり、借款の資金は株の買い取りに転用されることになった。その額面は 800 万上海両である³¹。当時のポンドで換算すると、およそ 100 万 7000 ポンドとなる³²。滬杭甬鉄道借款の総額は 150 万ポンド³³であり、イギリス側が見積もった鉄道建設費用のおよそ三分の二が浙江鐵路公司の株の買い取りに充てられることになったことが分かる。

その買い取りの資金は交通部が、滬杭甬鉄道借款から引き出して交通銀行に送り、更に同行が清算処に送り、そこから株主へ支払われることになっていた³⁴。この手続きに従い、株の買い取りは、滬杭甬鐵路管理局内に設けられた清算処を担当部署とし、複数回に分けて実施される予定であった³⁵。だが 1915 年 1 月 1 日、滬杭甬鐵路管理局は 2 月 5 日に予定されていた 2 期目の買い取り費用として必要な 400 万両を準備できずにいた³⁶。

支払を受けられなかった旧江蘇鐵路公司の株主たちは、この状況は第一次世界大戦により財政が悪化したイギリスが供出を拒否しているために生じていると考え、会計部長

³¹ 同上。

³² 「内外貨幣換算表」『通商公報』第 150 号大正 3 年 9 月 21 日に基づいて計算。

³³ 中国銀行総管理处經濟研究室編小島幸治訳『支那對外借款契約彙纂』（東亜研究所編 丁第 2 号 C、1939 年）。

³⁴ 「上海交通銀行来函」『申報』1916 年 2 月 21 日。

³⁵ 4 ヶ月に一度、抽選によって買い取り対象とする株式を抽出し、それを順次買い取っていった。大正 3 年 5 月 1 日付加藤外相宛山座特命全權公使公信第 142 号「雑」4。

³⁶ 「籌備鐵路股款之為難」『申報』1915 年 1 月 1 日。

を含むイギリス人技師の解雇を、中英公司代表メイヤーズに要求した³⁷。これに対してメイヤーズは、1914年9月に3期目の買い取り分まで交通銀行に送金済みであり、遅延はイギリス側の責任ではなく、大戦の影響によるものでもないと答えた³⁸。また、彼は駐華公使ジョーダンに、本件が排外的な風潮を喚起して清末期同様にイギリス人技師の業務を妨害する事態を引き起こしかねない状態にあることを報告した³⁹。では、買い取りの資金は送金手続きのどの時点で消えたのか。これを推測できるような手がかりは、残念ながら管見の及ぶ限り存在しない。しかし、滬杭甬鉄道の建設のために用意された資金の三分の二が建設に用いられず、また株の買い取りにも用いられなかったことは事実である。

次に技術について整理する。国有化にともない、浙江鉄路公司与江蘇鉄路公司是交通部が1914年10月24日に設立した滬杭甬鉄路管理局に編入された⁴⁰。滬杭甬鉄路管理局長に任命されたのは鐘文耀である。彼は1859年生まれで、字を紫垣と言ひ、広東省香山県(現在の広東省中山市)出身で、エール大学を卒業し、滬寧鉄路総弁、滬杭甬鉄路管理局長、財政部参事、ワシントン会議中国代表団諮議、上海華商銀行行長を歴任した⁴¹。鐘文耀の下で働くことになったスタッフの多くは、滬寧鉄道との接続が予定されていたため、滬寧鉄路管理局の職務を兼任しており⁴²、滬寧鉄道で雇用されていたイギリス人の技師長、運輸部長、会計部長も同様に兼任とされた⁴³。イギリスの技術を導入し、建

³⁷ FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.30, 1914; Enclosure 1 of FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.30. 1914.

³⁸ FO228/2493 Enclosure 2 of FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.30. 1914.

³⁹ FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.30, 1914.

⁴⁰ 杭州歴史叢編編集委員会編『民国時期杭州』(杭州、浙江人民出版社、1992年)252頁。

⁴¹ 『中国人名資料事典』第2、8巻(日本図書センター、1999年)。

⁴² 「中英公司梅爾思関于車務副総管等兼充両路職務与袁齡往来函」(1)「梅爾思致捐督弁函」第2号『民国外債檔案史料』第3巻384頁。外国人は会計に一名、技師に一名雇用することが定められており、その監督は中国人の最高責任者にゆだねられていた。この点は滬杭甬鉄道借款契約と同じである。

⁴³ FO228/2493 S. F. Mayers to J. N. Jordan, Sept.21, 1914.

設を始める準備がここにひとまず完了したと言える。

イギリスの技術を用いた鉄道建設において最初の課題となったのが、前出の滬杭甬鉄道と滬寧鉄道を接続する路線の建設であった⁴⁴。北京政府にとってこの接続線の開通はイギリスから課された国有化支援の条件であった⁴⁵。また滬杭甬鐵路管理局としても、物流を活性化させる接続線の開通は国有化前からの悩みである経営収支を改善させるものとして期待されていた⁴⁶。つまり、滬杭甬鐵路管理局と北京政府とイギリス外務省はいずれも接続線の開通と、それによる利便性の向上に期待していた点で意見の一致を見ていたのである⁴⁷。

しかしここで、接続線建設事業における最大の問題が発生する。イギリス人実業家 H. S. ウィルキンソンとの用地買収交渉である。この問題が、今度は滬杭甬鐵路管理局とイギリスとの関係を危うくすることになる。本件は護国戦争が始まる前、1915 年 1 月、接続線の建設予定地の地価が高騰しつつあることを知った H. P. ウィルキンソンが、建設予定地に含まれる法華郷の一部の買収を考えたことから始まった⁴⁸。

ウィルキンソンの動向を察知した鐘文耀は、建設予定地の外国人への販売交渉を停止

⁴⁴ 接続線については岳欽韜『以上海為中心——滬寧、滬杭甬鐵路与近代長江三角洲地区社会変遷』（北京、中国社会科学出版社、2016 年）78～90 頁に詳しい。ただし、岳の主眼は鉄道が都市空間を横断するように建設されることで、開通以前の伝統的な内部の連絡網を分断させ、都市空間の結合を破壊するという都市史的分析にある。このため、接続線の建設工事自体や、建設の主体である滬杭甬鐵路管理局の経営業況などについては十分に議論されていない。同 222、355 頁。

⁴⁵ FO228/2734 Enclosure 3 of FO228/2493 J. N. Jordan to F. O, No.468, Dec.20, 1913.

⁴⁶ 満鉄北京公所研究室編『支那鉄道概論』（大空社、2004 年版）44 頁。

⁴⁷ 接続線による流通の改善への期待は現地で広く共有されており、マスメディアでも報じられていた。「滬寧滬杭鐵路接軌後之影響」『時報』1915 年 1 月 8 日、“A New Railway Junction Round Shanghai” *The North China Herald*, Jan. 9, 1915. ちなみに接続線は外国人が多く住まう上海の北と南をつなぐものとして他の国々も注目しており、たとえば開通時は『朝日新聞』が日本国内の読者に紹介している。「滬杭滬寧連絡」『朝日新聞』東京版 1914 年 5 月 16 日朝刊。

⁴⁸ 「鐵路局預防購地糾葛」『申報』1915 年 1 月 6 日。

させる訓令を上海道尹楊小川の名義で発し予防を試みたが⁴⁹、訓令の前後は不明であるがウィルキンソンは用地を入手した。1915 年 4 月、鐘文耀はウィルキンソンに対し、彼が購入した建設予定地の買収を提案したが、拒絶された⁵⁰。しかし滬杭甬鐵路管理局は接続線の建設予定地をウィルキンソンに無断で調査した⁵¹。滬杭甬鐵路管理局のやり方に危機感を覚えたウィルキンソンは、5 月 12 日、工事は双方が同意するまで一切禁止とする約束を交わした⁵²。しかし鐘文耀は約束を無視し、10 月から工事を再開した。16 日、路線の側溝が掘られ、掘り出された土でレール用の盛り土を作り、さらに電信柱を路線の両側に設置した⁵³。

工事を実際に開始されたウィルキンソンであったが、1916 年 8 月に滬杭甬鐵路管理局内部から彼を支持する声があがったことをきっかけに形勢は逆転した。滬杭甬鐵路管理局の技術部門を統括するイギリス人総工程師のクリアが、ウィルキンソンの言い分を認めたのである。彼がウィルキンソンを支持したのは、この月に滬杭甬鐵路管理局が人件費削減のために運輸部長指揮下の二名のイギリス人交通検査員のうち一方を中国人 S. F. Edward Yang(中国名 Yang Hsien Fen 漢字表記不明)にしたために局内のイギリス人技師の発言力が低下したことに対する不満によるものと思われる⁵⁴。クリアは滬杭甬鐵路管理局のウィルキンソンに対する態度を非難し、工事を意図的に遅滞させた⁵⁵。

クリアの業務放棄は滬杭甬鐵路管理局の経営にすぐに影響し、9 月時点で 15,000 ポンドもの損失を生んだ⁵⁶。10 月、工事を急ぐ滬杭甬鐵路管理局はウィルキンソンの案に

⁴⁹ 同上。

⁵⁰ FO228/2335 Consulate General, Shanghai to J. N. Jordan, No.280, Dec.15, 1915.

⁵¹ FO228/2335 Enclosure1 of Consulate General, Shanghai to J. N. Jordan, No.280, Dec.15, 1915.

⁵² FO228/2335 Enclosure5 of Consulate General, Shanghai to J. N. Jordan, No.280, Dec.15, 1915.

⁵³ 同上。

⁵⁴ FO228/2734 Enclosure 6 of S. F. Mayers to S. Barton, Nov.3, 1916.

⁵⁵ FO228/2335 Shanghai to J. N. Jordan, No.228, Aug.9, 1916.

⁵⁶ FO228/2335 J. N. Jordan to F. O., No.248, Sept.15, 1916.

同意した⁵⁷。10 月下旬～11 月中旬にかけて滬杭甬鐵路管理局はウィルキンソンからの用地買収をすすめ、これを完了した⁵⁸。滬杭甬鐵路管理局がウィルキンソンとの対立を譲歩する形で解決したと言える。

ウィルキンソンとの用地買収問題が解決するのを待っていたかのように、イギリス外務省は前述の、運輸部長指揮下の二名のイギリス人交通検査員のうち一方を中国人にする計画について、Yang の能力が他の外国人技師には及ばないことを理由に反対した⁵⁹。接続線の建設に不可欠な用地買収問題とは別に、鉄道経営におけるイギリスの影響力を低減させることについて、イギリス外務省は滬杭甬鐵路管理局を支持しなかったのである。

結局この問題もまた、滬杭甬鐵路管理局がイギリス側に譲歩する形で決着した。Yang は交通検査員二名の内、下位の役職である交通検査員補佐に就任した⁶⁰。この件を通じて、イギリス外務省は本来対等であった二名のパワーバランスをよりイギリス人技師に有利なものに改変したのである。その後クリアは、工事の監督の他設計も行いつつ⁶¹、11 月初頭には用地買収を完了させ⁶²、11 月中旬までには枕木とレールを設けた⁶³。こうして 1916 年 12 月 9 日、接続線は 79 万 8600 余元を費やして全長約 10.25 マイルで開通した⁶⁴。

このように中国側は、イギリスに経営の主導権を譲歩する代わりに技術を定着させた。しかし、地方社会との合意のため資金の三分の二を株の買い取りに充てた結果、資金不足を解消することはできなかったのである。

⁵⁷ FO228/2335 Engineer in Chief to S. F. Mayers, Oct.19, 1916.

⁵⁸ 「滬杭路接軌工程之近訊」『時報』1916 年 10 月 27 日。

⁵⁹ FO228/2734 Enclosure 9 of S. F. Mayers to S. Barton, Nov.3, 1916.

⁶⁰ FO228/2734 Engineer in Chief Shanghai Hangchow Ningpo Railway to S. F. Mayers, Nov.6, 1916.

⁶¹ 東亜同文会編『支那省別全誌』第 15 卷(東亜同文会、1920 年)252 頁。

⁶² 「鐵路接軌工程之猛進」『申報』1916 年 11 月 4 日。

⁶³ 「寧杭兩路通車之試行」『申報』1916 年 11 月 11 日。

⁶⁴ 「滬杭路一年間營業之狀況」『申報』1917 年 1 月 7 日、“The New Railway Loop Shanghai” *The North China Herald*, Dec. 2, 1916.

3 技術のみ定着した状況での経営改善の試み

前述の通り、護国戦争は滬杭甬鉄道を分断し、同鉄道の経営を悪化させた。この状況を打破するため、滬杭甬鐵路管理局は接続線の開通を契機として各種サービスの向上に取り組んだ。その中でも代表的なものが、同線を最も多く利用する外国人を対象とした観光事業の展開である。観光資源として選ばれたのは杭州湾の海嘯であった。杭州湾では、今でも毎年中秋の名月のころに高さおよそ 9m、時速およそ 40km の世界でも有数の巨大な海嘯が発生し、多くの観光客を呼んでいる。滬杭甬鐵路管理局は、この海嘯が外国人に人気であることを知り、これを観覧するための特別列車を運行した⁶⁵。この催事は外国人に限らず多くの人々の関心を呼んだ。『時報』によれば風がなかったため海嘯は数尺しか高まらず、また長雨にみまわれていたが 1 日におよそ 230 人が参加し、盛況におわった⁶⁶。催事は大変な好評を博し、海を越えて『朝日新聞』でもその様子が報じられた⁶⁷。経済効果を確信した滬杭甬鐵路管理局は、翌年には運行数を 10 倍にして開催した⁶⁸。

また安全面のサービスも強化された。滬杭甬鉄道では内や駅構内での強盗行為が多発していた。たとえば *The North China Herald* に、1915 年 1 月に起きた寧波駅での強盗事件が報道されている。本件について同紙は、警備の装備の改善が急務であると評した⁶⁹。同紙の読者であり、かつ相対的に現地人よりも富裕層であり、さらに清末期以来度々排外運動の標的にされてきた上海居留地の外国人にとって、滬杭甬鉄道の治安は生命・財産の安全性に直結する問題であったろう。鐘文耀は警備を強化するため、接続線の開通の目途が立つとすぐに、滬寧・滬杭甬の両鉄道警務処から毎日四名の警邏を二、

⁶⁵ 「鐵路局特備觀潮客車」『申報』1915 年 9 月 18 日。本事業については李文輝「滬杭甬鐵路与近代浙江社会(1897-1937)」(寧波、寧波大学、2017 年、修士論文)も参照。

⁶⁶ 「紀海寧觀潮」『時報』1915 年 9 月 26 日、「滬杭甬鐵路海寧觀潮記」『時報』1915 年 9 月 29 日。

⁶⁷ 「本社上海特電 錢塘江大潮見物」『朝日新聞』東京版 1915 年 9 月 28 日朝刊。

⁶⁸ 「觀潮專車之往返」『申報』1916 年 9 月 16 日。

⁶⁹ “Robbers on The Railway” *The North China Herald*, Jan. 16, 1915.

三等車の車両に派遣させることを計画した⁷⁰。開通式典前には各駅に警邏を二名派遣し⁷¹、
加えて楊善徳の名で歩兵第 13 团团長経由で陸軍の兵士数名を警備にあたらせた⁷²。

さらに、運行時刻の正確性も強化された。滬杭甬鉄道の杭州から上海へ向かう便には
しばしば遅延が生じており、時にはそれが 1、2 時間におよぶことがあった。滬寧鉄道
と接続された今、滬杭甬鉄道の遅延は滬寧鉄道の運行にも影響を与えかねず、利用者が
減少するおそれがあった⁷³。そこで鐘文耀は、各駅長を叱責し、ダイヤ通りに運行する
ことを強く指示した。このことは現地で大きな反響を呼び、『申報』と『時報』の両紙
がともに 1916 年 12 月 28 日の紙面で取り扱うほどの騒ぎとなった⁷⁴。ただし、これに
よりダイヤが守られるようになったのかは不明である。

最後に鉄道沿線上の電灯の設置についても触れておきたい。1916 年 12 月ごろから、
接続線の夜間の安全な運行のため線路沿いに電灯が設置された。その際、電灯の放射熱
による火災に対する備えも施された。また上海北駅をはじめとする接続線の一部の駅で
は、信号機にも電灯が採用された⁷⁵。

これら経営改善の努力は、資金不足により遅滞していた滬杭甬鉄道の建設工事全体の
遅滞を挽回するには至らなかった。建設工事における最大の難所は、銭塘江や曹娥江に
代表される巨大河川の架橋工事であった。これには巨額の出費が予想され⁷⁶、資金不足
に苦しんでいた滬杭甬鉄路管理局は結局工事に着手することはできなかった。王致中
(2003)によれば曹娥江鉄橋の完成により全線が開通したのは 1955 年である⁷⁷。

このように、国有化後の滬杭甬鉄道の建設能力は、クリアの協力によって確かに向上

⁷⁰ 「通車後防護旅客之佈置」『申報』1916 年 12 月 3 日。

⁷¹ 「寧杭通車之預備」『申報』1916 年 12 月 5 日。

⁷² 「寧杭兩路通車預誌」『申報』1916 年 12 月 7 日。

⁷³ 「支路車駅派定巡警」『時報』1916 年 12 月 5 日、「雜評二 鐵路連運之困難」『申報』
1916 年 12 月 17 日。

⁷⁴ 「鐵路接軌通車後之整理」『申報』1916 年 12 月 28 日、「寧杭通車後之近聞」中「飭
遵規定時間」『時報』1916 年 12 月 28 日。

⁷⁵ “The New Railway Loop Shanghai” *The North China Herald*, Dec. 2, 1916.

⁷⁶ 「杭州通信」中「交通部派員查勘路政」『時報』1915 年 9 月 27 日。

⁷⁷ 王致中『中国鉄路外債史研究 1887-1911』(北京、経済科学出版社、2003 年)174 頁。

した。しかし資金不足は解消されておらず、経営は改善しなかったのである。

結論

本稿が扱った滬杭甬鉄道借款の事例から、近代中国において外資の定着には、外交上の努力だけでなく、地方社会との合意が必要であることが明らかとなった。地方社会が合意を拒絶している場合、それを政治的イシューにとらえ、外交上の圧力を加えるだけでは解決が困難な場合がある。しかし、地方社会内部に外資の導入により経済的損失を受けるために拒絶する層が確認できる場合、そこを補償することで問題を解決できる場合がある。すなわち、合意が形成できない問題を経済的イシューとしてとらえ直すことが、問題を解決する場合もあるのである。

ここで注意すべきは、その補償の規模である。外資を導入させるために準備したリソースの内、補償がどの程度の割合を占めるのかを精査した上で請け負わねば、それに見合うだけの成果を得られない危険がある。本稿の事例では、外資の内技術の定着には成功したものの、地方社会との合意の形成を優先したため十分な資金を用意できなかった。

つまり、外資の定着の難航という「チャイナ・リスク」は外資側の柔軟な対応により回避しうるが、その回避のコストまで見越して投資することが重要なのである。

〔謝辞〕 本研究は「公益財団法人 JFE21 世紀財団」の 2023 年度アジア歴史研究助成によって実現した。ここに深い感謝の意を表したい。