

湖南における鉄道利権の回収運動

曾 田 三 郎

はじめに

「中国人民ノ工業発達ニ熱心ナル亦 其政府ニ譲ラズ一業ヲ創ムルハ一業ノ利権ヲ保持スルナリ、一株ノ募リニ應ズルハ一分ノ利権ヲ恢復スルナリト為シ、田ヲ典シ棄ヲ傾ケテ争ウテ新式工場ヲ設立シケレバ新式ノ工場俄ニ所在ニ勃興セリ」(東亜同文会調査編纂部『第一回支那年鑑』289頁)。

ここに示されるように、20世紀初頭の中国では、帝国主義諸国から、中国の経済的諸利権を回収しようとする風潮が強まっていた。利権回収の対象は、軽工業部門から、鉱山、鉄道等まで広範囲にわたっていた。とりわけ、鉄道利権は、そのもつ政治的、経済的影響の大きさからして、当時の利権回収運動の中心となっていた。

利権回収運動は、先の引用からもわかるように、様々な産業部門に、とにかく投資することこそが、外国から中国への商品や資本の輸出の増大を防ぐことになると考えられていたことに、一つの特徴がある。鉄道利権の回収運動についていえば、鉄道敷設のための、外国との借款契約を防止あるいは破棄し、国内の資本で敷設しようとすることに主要な目的があった。

本稿でとりあげるのは、湖北、湖南、広東の三省を結ぶ粵漢鉄道利権の回収運動である。そこで、鉄道資本の募集については、別に検討する機会があると思うので、ここでは、外国借款導入、および鉄道の国有化に対する、反対運動の特徴を中心に考えてみたい。すなわち、外国借款を導入して粵漢鉄道の敷設を実現しようとする清朝の鉄道政策に反対するために、湖南で展開された運動の、またその背後にある鉄道敷設の意義づけの特徴について考えてみたいと思う。

1 回 収 の 提 起

中国において、鉄道制度導入の問題が本格的に論議されるようになるのは、日清戦争後であった。それ以前にも、李鴻章が天津—通州間に鉄道を敷設する計画をたてていたが、この時には、清朝内部で様々な反対があり、実行されなかった。

日清戦争後の、鉄道敷設問題に関する、清朝政権内における論議の活発化には、日清戦争の敗北という事実が強く影響していたのであろう。従って、鉄道問題は、北洋海軍が壊滅した後の、中国の軍事的な強化の必要性と関連させて論議されることが多かった。この鉄道問題の論議の中で、積極的に鉄道制度を導入しようとした清朝官僚の中心は、張之洞と盛宣懐であった。彼ら二人の発議によって、上海に鐵路総公司を設立し、鉄道の建設に着手する構想がたてられた。当時、敷設予定の鉄道としてあげられたのは、蘆漢、滬寧、粵漢等の鉄道であった。ただし、中心はあくまでも蘆漢鉄道であり、滬寧、粵漢両鉄道を加えたのは、上海や広東の「紳商」から資本をひき出すためだったようである^①。

ところで、粵漢鉄道は、当初の計画では湖南は通過しないことになっていた。広東から、江西を通して湖北にいたる路線が計画されていた。当面粵漢鉄道については、早急に敷設する計画はなかったのであるが、湖南、湖北、広東三省の「紳商」から、蘆漢鉄道と同時に粵漢鉄道敷設に着手するよう要求が出た。ここで、湖南の「紳商」が参加しているのは、熊希齡、蔣徳鈞らの省内郷紳の要求で、湖南巡撫陳寶箴が盛宣懐にはたらきかけて、江西通過を湖南通過に変更させていたからである。

湖南では、湯魯璠ら郷紳の要請で、黄遵憲を総辦にした湘粵鐵路公司が創設された。ところで、粵漢鉄道を、湖南を通過させたいとする理由について、陳寶箴は、江西通過にくらべて短距離であること、湖南の勇敢な兵士を徴用し得ること、さらに湖南の鉞山の豊富なことをあげていた。熊希齡や蔣徳鈞は、後に省内の産業開発に努力しており、粵漢鉄道の湖南通過の要求は、省内の産業開発と関連させて考えられていたかもしれない。し

かし、この時点では、民間から資本を集めて、粵漢鉄道の完成に努力して行こうという意識はあまり強くなかったようである。

熊希齡は、粵漢鉄道の湖南通過を実現した意義について、実際に鉄道を敷設する体制にはなかったが、「虚名」にしる鉄道会社を設立したことによって、フランスの広西省から湖南に鉄道を敷設しようとする野望を、挫折させることができた^①と述べている。熊希齡らは、外国列強の手による、湖南にいたる鉄道敷設を回避するために、とにかく名目だけでも、中国で敷設を計画している粵漢鉄道が湖南を通過することを明確にしておきたかったのであろう。この点が、粵漢鉄道の、江西通過を湖南通過にきりかえるよう要求した主要な理由であったと思われる。

当初、蘆漢鉄道敷設のみを当面の課題としていた清朝政権の鉄道政策は、まもなく拡大し、蘆漢、粵漢という中国縦断鉄道、それに上海から南京、漢口にいたる、長江中下流域を結ぶ鉄道が、同時に敷設されるべきものとして、論議されるようになった。そこには、中国の周辺諸国や租借地、開港地から中国内部におよぶ鉄道を、直接敷設しようとする、外国列強の鉄道支配に対する危機感があった。

日清戦争後から本格的に論議され始めた鉄道政策は、張之洞、盛宣懷といった洋務派系の官僚の主導の下に実行された。彼らに共通していた鉄道政策は、当時の財政難の中で、敷設資金を外国借款に依存することであった。これには、整理すると二つの理由があったようである。一つは、外国列強の直接の鉄道支配を防ごうとしたこと、もう一つは、鉄道の軍事的、政治的意義を重視し、鉄道を官僚の手に掌握しようとしたことである^②。粵漢鉄道も、この方針にそって敷設計画が着手された。1898年、アメリカ資本の華美合興公司との借款契約によって、粵漢鉄道の敷設に手がつけられることになった。

ところが、借款契約は結んだものの、粵漢鉄道の敷設事業は遅々として進まず、しかも蘆漢鉄道に関する借款契約を結んでいたベルギー・シンジケートによって、合興公司の株式が買い占められている事実が判明した。

いうまでもなく、ベルギーシンジケートによる合興公司株式買い占めの行後には、中国の縦断鉄道を支配しようとするフランスやロシアの策動があった。1904年頃から、合興公司の契約違反を理由に、粵漢鉄道利権回収の声が強くなった。利権回収の要求は、まず湖南でおきた。

粵漢鉄道利権回収の提起は、直接的には、合興公司の契約違反の判明をきっかけにしていた。だが、その背後には、とくに20世紀初頭において顕著にみられ始めた。民族資本の形成という歴史的な要因があった。熊希齡らが粵漢鉄道の湖南通過を要求した時とは違って、この時期には、実際問題としていかに困難であろうとも、民間から資本を募集して敷設を実現しようとする努力が行われるのである。

合興公司の契約違反が判明した頃、湖南では、省内に鉄道を自力で敷設しようとする動きがみられた。一つは、長沙―漢口間の鉄道であり、もう一つは、長沙から常德、辰州を経て、川漢鉄道と連絡する路線である。後者の敷設事業をすすめるための鉄道会社設立の認可をもとめる請願書において、湖南の「紳商」^④達は、敷設の必要な理由について、次のような点を指摘していた。それは、湖南は、工・鉱業の発達に有利な自然的条件を有しながらも、運輸上の不便のために、実際にはそれが困難に直面しているということである。

この鉄道敷設の動きが始った前年、すなわち1903年には、湖南全省礦務総会社が設立されているが、総会社の成立とともに、巡撫趙爾巽は、今後外国人は投資できるだけで、鉱山の採掘権は得られないことを表明し、これまで湖南の鉱山に存在していた外国人の採掘権を回収した。これを契機に、湖南省内における、地主や商人の鉱業投資が活発になっていったといわれている。^⑤湖南における鉄道自営の動きは、こうした省内の鉱業開発への着手と密接に関連していたのであろう。

同様なことは、湖南における粵漢鉄道利権回収の発議の中にもうかがわれる。湖南では、まず梁煥奎が、合興公司の契約違反を王先謙に説き、王先謙は張祖同と相談し、その他の郷紳と連名で、張之洞に粵漢鉄道利権の

回収を要請した。^⑦この最初に粵漢鉄道利権の回収を提起した梁煥奎という人物は、当時、久通公司を組織し、益陽県板溪のアンチモニー鉱山を経営していた。また、後には各方面から資本を集めて、長沙に華昌公司を組織し、アンチモニー精錬工場を開いた、著名な省内の鉱業資本家である。アンチモニー採掘は、この頃から第一次大戦期にかけて、湖南の鉱業に中心的な位置を占めている。

これまで、粵漢鉄道利権の回収は張之洞が提起し、湖南の郷紳はそれに呼応したものとされてきた。^⑧たしかに、張之洞自身にも、回収にのり出す理由があったし、回収の実現において、張之洞のはたした役割は大きかった。鉄道政策の実行にあたって、張之洞は少数の大国による鉄道支配を回避しようとしていた。ところが、すでにふれたように、ベルギーシンジケートによる合興公司株式の買い占めは、蘆漢鉄道、粵漢鉄道という中国縦断鉄道が、フランスとロシアの支配下に陥る危険性を示していた。ここに張之洞の危惧があった。同時に、張之洞が回収にのり出した背後には、イギリスのはたらきかけもあった。ベルギーシンジケートの合興公司株式の買い占めという事実、それに、やはりベルギーシンジケートが湖南省内に粵漢鉄道の支線を敷設しようとする計画をもっていることについて、張之洞はイギリス領事から通報をうけていた。

しかし、粵漢鉄道利権回収の要求は、張之洞が有していたような理由のみから生じていたわけではない。鉄道の敷設権、運営権を喪失しがちな外国からの借款に依存せず、民間からの資本の募集によって、鉄道の自営を実現することが、省内の民族産業、とりわけ鉱業の発達にテコの役割をはたすものとして、形成されつつあった民族資本によって期待されていた。梁煥奎による粵漢鉄道利権回収の提起は、こうした省内民族資本の期待を代表していたといつてよいであろう。

だが、注意しておかねばならないのは、梁煥奎が粵漢鉄道利権回収の要求を、王先謙ら省内の有力な郷紳を通じて提起したことである。当時、回収をもとめて行動した人々の大半は、「決して新しい意識の所持者ではな

かった」が、「彼等をぬきにしては粵漢回収自体が考えられなかった」といわれるように、^①生まれたばかりの省内民族資本家には、独力で清朝政権を回収交渉にたちあがらせるだけの政治的力量がなかったのである。

国内の粵漢鉄道利権回収の動きに呼応するかのよう、留日学生の中でも回収の要求がたかまっていた。1904年9月に、湖南、湖北、広東三省の留日学生は、鄂湘粵三省鉄路連絡会を結成し、外務部や、三省の督撫および「紳商」に合興公司との契約破棄、粵漢鉄道の自営を要請した。さらに12月になって、留日学生は契約の破棄をすすめるために、盛宣懐が督辦となっていた鉄路総公司の所在地、上海に代表を派遣した。

こうした国内外からの要求のたかまりにおされて、清朝は粵漢鉄道利権の回収交渉にたちあがった。結局、1905年に、張之洞の交渉によるイギリスからの110万ポンドの借款を回収費用にして、粵漢鉄道利権は回収された。張之洞は、湖南で回収に協力した人物として、龍湛霖、王先謙、張祖同、席滙湘の4人をあげているが、粵漢鉄道利権の回収から、湖南省内線敷設のための鉄道会社の設立にいたる過程を、中心になってすすめたのは、これらの有力な郷紳達であった。その過程において、鉞業と関係ももっていた陳文璋をはじめとする長沙商務總會の役員達は、民間からの資本の募集によって、民営の鉄道会社を設立し、粵漢鉄道湖南省内線を敷設しようと計画したが、張之洞の圧力で実現しなかった。

張之洞は、鉄道の敷設について、その軍事的、政治的意義を重視していた。そして、そこからくる鉄道敷設の緊急性と、官僚による鉄道掌握の必要性が、外国借款の導入という鉄道政策を生じさせていた。回収費用の借款契約にあたって、イギリスは、その後の鉄道敷設のための借款に関する優先権を認めさせていたが、回収後まもなく、張之洞は敷設資金もイギリスからの借款によって徴達しようとした。この計画には、張之洞に協力してきた湖南の郷紳達、それに湖南の鉄道会社として設立される、湖南粵漢鉄路総公司の総理となる余肇康も反対しなかった。そして、これが後に清朝が外国借款を導入しようとする場合の口実になった。しかし、この時の

借款導入計画は、当時の全国的な利権回収風潮の昂揚にも規定され、清朝中央が承認しなかった。

結局、粵漢鉄道湖南省内線は、官督商辦形態で設立された湖南粵漢鐵路総公司によって、敷設事業が進められることになった。この鉄道会社は、長沙商務總會が中心になって設立を計画した鉄道会社と異なって、民間からの鉄道資本の募集を積極的にすすめようとはせず、もっぱら税金の形態に敷設資金をもとめようとした。官督商辦という企業形態はもとより、資金の面についても、それを税金の形態にもっぱらもとめることは、官僚の鉄道敷設事業への干渉を強めることになる。こうした鉄道会社の経営のあり方には、省内外で非難が生じていた。しかし、省内の民族資本の要求をあらわす、鉄道会社の完全な民营化や、民間からの鉄道資本募集の促進をもとめる運動はまだまだ弱かった。

(注)

- ① 「幹路枝路次第並招股辦法」光緒23年3月「愚齋存稿」奏疏1。
- ② 「湘鄂粵三省紳商合請速辦粵漢鐵路摺」光緒23年12月「愚齋存稿」奏疏2。
- ③ 「上陳右銘中丞書」中国近代史資料叢刊「戊戌變法」II。
- ④ 波多野善大「中国近代工業史の研究」472～3頁、488頁。
- ⑤ 「東方雜誌」第1年第5期。
- ⑥ 楊世驥「辛亥革命前后湖南史事」26頁。
- ⑦ 「葵園自訂年譜」光緒30年の条。
- ⑧ 波多野前掲書475頁、堀川哲男「辛亥革命前の利権回収運動」東洋史研究21巻2号。
- ⑨ 前掲堀川論文。

2 外国借款反対運動

粵漢鉄道は、三省それぞれに鉄道会社を設立して、敷設事業に着手することになった。しかし、清朝政権は、鉄道の軍事的、政治的意義を重視し、敷設資金を外国借款に依存することは、その鉄道政策の根幹に関連していただけに、完全に放棄されることはなかった。

1908年には、鉄道行政を管轄していた郵伝部が、各省の鉄道会社の腐敗、

資本の不足、敷設工事着工の遅れを理由に、「部辦」化、外国借款導入の方針をもって、各省の鉄道会社の調査を始めた。同年の6、7月頃に、湖南にも郵伝部調査員派遣のニュースが伝わっていた。この外国借款導入の方針に敏感に反応したのは、湖南粵漢鐵路總公司の経営者達ではなく、すでに長沙商務總會が中心になって、民營の鉄道会社を設立しようと計画した時以来、鉄道に投資し始めていた民間投資者達であった。

1908年7月、彼らは郵伝部の鉄道政策に反対し、鉄道資本の募集促進、敷設工事の即時着工実現をはかるための大会を、長沙で開いた。大会には、1000人近い人々が参加したといわれるが、注目されるのは、その中に、翌年の諮議局開設にあたって、議員となった譚延闓や易宗燮、それに陳文璋が含まれていたことである。大会では、郵伝部の外国借款導入の方針に反対し、省内の鉄道資本の充実をはかっていくことが、「湖南人士」の「責任」^①として訴えられた。

翌年の諮議局の開設は、外国借款導入に対する反対運動と、省内鉄道資本の募集活動の進展に大きな意義をもった。一つは、諮議局が、これまで鉄道会社の経営について、発言力の弱かった民間投資者を組織したことである。1909年から股東会結成の準備が始められたが、それを指導したのは諮議局であった。諮議局議員の譚延闓や龍璋らは、まず長沙に股東共濟事務所を設け、投資者の組織化をすすめるとともに、集股会を開設し「湘路新志」という雑誌を発刊して、資本の募集と外国借款導入反対の宣伝活動を始めていた。1909年8月には、股東会結成の準備会が開かれ、同年11月に正式に股東会が結成された。

もう一つは、同年に、諮議局が粵漢鉄道省内線敷設問題に関する決議を行っていたことである。「決議」を要約すれば、鉄道会社を民營化し、一般の民間からの投資を補う、様々の資本募集方法を実行し、省内の資本によって粵漢鉄道省内線の敷設を実現しようとするものであった。^② 鉄道への民間からの投資者の組織化、そしてこうした内容の「決議」は、生まれたばかりの省内民族資本家の要求を反映していた。

粵漢鉄道利権の回収を提起するにあたって如実に示されたように、当初、省内の民族資本家は鉄道利権の回収問題について独自の要求をもちながらも、省内の有力な郷紳の力を借りること無しには、清朝を回収交渉にたちあがらせることができなかった。その省内民族資本家は、諮議局の開設によって、自らの政治的な代表機関としての役割をはたすべきものを得たといえる。これ以後、湖南における鉄道問題に関する指導的な役割は、個々の有力な郷紳から諮議局に移行した。

湖広総督から中央の軍機大臣にうつった張之洞は、まもなく粵漢鉄道の督辦を兼任することになった。督辦となった張之洞は、粵漢鉄道に関する外国借款導入の方針をもって、外国諸国との交渉をはじめた。その結果、イギリス、フランス、ドイツの三国借款団との間に、粵漢鉄道および川漢鉄道に関する借款仮契約を締結した。

清朝政権の外国借款導入方針の明確化は、関連する各省から強い反発をひきおこした。湖南でも、外国借款導入反対運動が展開された。この時期の運動においては、粵漢鉄道利権の合興公司からの回収の時の様相とは異なって、諮議局が指導的な役割をはたすことになった。

1909年末、諮議局と股東会では、外国借款導入反対を、郵伝部にはたつきかけるために、代表団を北京に派遣することを計画し、郵伝部と交渉した。この交渉過程で、郵伝部は、湖南の鉄道問題に関する意見は、湖南粵漢鐵路總公司の経営者によって集約されるものとし、それ以外からの、鉄道問題に関する要求の提出を拒否しようとした。しかし、諮議局と股東会は、強引に股東代表団を北京に送り込んだ。代表団は4人の諮議局議員で構成されていたが、その中の3人は省内の鉅業資本家でもあった。

ところで、外国借款導入反対運動の展開の中に、一つの鉄道問題に関する特徴的な意識をみることができる。股東会代表の北京派遣について、郵伝部と交渉していた頃、湖南諮議局議員羅傑は、張之洞が結んだ借款仮契約は無効であり、従って外国借款反対運動は正当であると主張していた。借款仮契約が無効だとする理由について、羅傑は、湖南を通過する鉄道に

関して借款契約を結ぶ以上、その契約の主体の一方は「湖南人」であるべきにもかかわらず、いまだかつて「湖南人」はそれにかかわっておらず、従って、借款仮契約は、一方の契約主体の同意を欠いたものであることをあげている^⑥。ここには、省内の鉄道に関する「湖南人」の強い権利意識がみられるのである。

その反面では、外国借款導入の反対運動において、省の利害を第一に考える意識が強かった。北京に派遣された代表団は、郵伝部尚書徐世昌らに外国借款導入の中止を要請していた。その場合、郵伝部から明確な返答をひき出そうとした具体的な要求は、借款契約の中に湖南に関するものを入れられないこと^⑦であった。ここからいえることは、諮議局や股東会が、郵伝部の拒否をおしきってまで代表団を北京に派遣した目的は、何よりも粵漢鉄道湖南省内線を借款契約の対象からはずすことにあったことである。それは、極端にいえば、湖南の鉄道さえ借款問題にまきこまれなければそれでよい、という姿勢であったともいえよう。いわば、外国借款反対の根本にあった意識は、省内経済権益の自衛意識であった。

湖南省からの、外国借款導入反対のための代表団が北京に派遣されている時、長沙で有名な搶米暴動が起きた。搶米暴動は、巡撫衙門を焼き打ちするという、激しい暴動にまでなったが、これに驚いた清朝は、ともかくも鉄道会社の民営化と、5年以内に敷設を完了するという条件つきで、省の鉄道会社による鉄道敷設を承認した。こうして、一時的にしろ、外国借款導入反対運動は成功をおさめた。

これ以後、湖南では鉄道資本の募集活動が一層盛んにすすめられた。資本の募集活動は、商会や教育会、農会、それに学生達といった、湖南の各界によって共同してすすめられた。その資本募集活動の特徴は、省内の資本で粵漢鉄道省内線を敷設しようとしたことであり、そのために、鉄道資本を集めることが全省民的な課題として提起され、各界で資本の募集が行われたほか、投資の強制的な方法も実行された。そのような鉄道資本の募集活動の促進は、省内の民族産業発達のテコの役割をはたすであろう鉄道

を、外国借款の導入を阻止し、官僚の支配を排除して、自営しようとする省内民族資本の希求するところであった。

ところで、諮議局が中心になって進めようとした、粵漢鉄道省内線敷設事業について、その地方主義を鋭く批判した人物として楊度がいる。楊度は湖南の出身で、日本に留学した後、湖南における初期の立憲運動の指導者として活躍した。彼は国家の富強を第一に考えていた。

楊度は、現在進められている粵漢鉄道敷設事業は、最も利益があげ易く、資本の集め易い粵漢鉄道を三分し、それぞれ三省が私しているのが実状であり、そのような地方主義が、鉄道資本の募集を困難にしていると批判している。すなわち、とくに湖南のように、貧しいにもかかわらず、長い路線の敷設を受け持っている省では、省内だけでは十分な資本が集められず、かといって、広東のような富裕な省からの投資は、湖南の地方主義によって妨げられているというのである。また、たとえ敷設に成功したとしても、将来鉄道の統一的な管理は不可能であるともいう。

このように現在進められている粵漢鉄道敷設事業を批判したうえで、楊度は、次のように自らの敷設事業推進の方法を提起する。各省に、官商合辦形態で、粵漢鐵路某段公司、すなわち湖南についていえば、粵漢鐵路中段公司といった会社を設ける。その会社は敷設事業の実務を担うのであって、全体の敷設事業計画は郵伝部から派遣する総辦によって統轄される。敷設資金については、外国から借款して、それを官股とし、現在の民間からの資本とあわせて鉄道資本とする。この楊度の提起した鉄道の敷設事業の推進方法は、現在すすめられている各省の敷設事業に配慮しているかのようであるが、本質的には、粵漢鉄道を国家の下に掌握しようとするものであったことは疑いない。

楊度は、地方主義が粵漢鉄道の敷設事業の進展を妨げる原因になっているという認識にたつて、湖南の外国借款反対運動の代表達に向つて、一体、湖南で鉄道資本がいくら集まり、敷設完了にいくら必要なのか、予算を作製して示してほしいと呼びかけた。地方主義だけが原因ではなかったにせ

よ、湖南における鉄道資本の募集には、確かに限界があった。

だが、楊度の鉄道問題に関する態度は、湖南の諮議局議員らから、激しい攻撃をうけることになった。その理由について、「同郷の意見に違い、借款による鉄道敷設の方法を提唱」したためであるといわれていた。^① 湖南諮議局議員らの楊度に対する攻撃は、鉄道政策の相違によるだけでなく、湖南出身者でありながら、湖南の鉄道の敷設事業を批判する姿勢への、省民意識からの怒りによって一層激しくさせられていたのであろう。

(注)

- ① 「湖南保路運動資料初輯」『湖南歴史資料』1958年4期。
- ② 同上。
- ③ 『時報』1909年12月24日。
- ④ 「清末粵漢鉄路的興築与湖南人民的保路闘争史料」『湖南歴史資料』1959年2期。
- ⑤ 『東方雑誌』第7年第4期。
- ⑥ 『時報』1910年4月30日。
- ⑦ 『順天時報』1910年5月26日。

3 国有化問題をめぐって

清朝は、1910年初、外国借款反対運動の前に、鉄道会社の民営化と、その鉄道会社による省内線の敷設を承認した。しかし一方で、イギリス、ドイツ、フランスの三国借款団にアメリカも加わった四国借款団の正式な借款契約締結の圧力も強かった。

「郵伝部は、四国借款団の借款契約要求と、湖南、湖北両省の強い借款反対によって、甚だ困難におちいっている。そのため度支部と方法について協議しようとしたが、度支部は鉄道に関する全権が郵伝部にあることをもって、関係することを欲せず、これをことわった」と、当時の新聞が伝えていたように、^① 四国借款団の借款契約締結要求と、各省の借款反対の間になたて、清朝は全くなす術がなかった。そして、このような状況の中で、徐世昌が郵伝部尚書を辞任すると、郵伝部はほとんど機能停止の状態にお

ちいった。だが、1910年末に盛宣懐が郵伝部尚書の職につくと、幹線鉄道の国有化、四国借款団との借款契約締結の方針が固められた。

鉄道国有化方針は、この時になってはじめて提起されたわけではない。すでに粵漢鉄道利権の回収当初から、張之洞などは鉄道の漸次的な国有化の必要性を指摘していた。粵漢鉄道国有化の必要な理由について、表面的に指摘されていたことは、幹線の統一化、現在三省に設立されている鉄道会社の資本が薄弱で、敷設工事が進展しないこと、それに、強制的な資本の徴達が行われ、民の負担が重くなっていることなどであった。しかし、鉄道の国有化が必要な根本的な理由は、鉄道の軍事的、政治的な意義づけにあったことはいうまでもなからう。

張之洞は、粵漢鉄道利権回収の直後、長沙商務總會が中心になってすすめた、民営の鉄道会社の設立を拒否するにあたって、鉄道が「全国の連絡、政令の通達が速いか否か、用兵が機敏であるか否か、民食が十分であるか否か、官民の知識が開けるか否か」に関係していることをあげていた^②。また国有化を実行するにあたって郵伝部も、「鉄道の敷設は交通の便利のためとはいえ、軍事上の輸送と国防の強化への関係を最も重要とする」としていた^③。清朝政権においても、鉄道の産業的な意義を全く無視しているわけではなかったが、軍事的、政治的な意義を優先していた。

そのような意義づけからくる、鉄道敷設の緊急性は、外国借款への依存を不可避ならしめた。そして、外国借款に依存して、早急に鉄道の敷設をすすめることは、鋼材やレールの供給によって、漢冶萍公司を維持しようとしていた盛宣懐の個人的な要求とも一致していた。

ところで、外国借款反対運動の背景には、省内における民族資本の形成があり、鉄道の敷設は省内民族産業の発達をもたらすテコの役割をはたすであろうという期待があった。そのために、鉄道の敷設、運営権を喪失しがちな外国借款の導入を排除し、省内の資本で粵漢鉄道省内線を敷設することが、湖南の全省民的な課題として、諮議局を中心に提起されていた。これに対して、鉄道の国有化政策においては、鉄道の官僚の支配下におけ

る軍事的、政治的な意義が第一に考えられていたのである。

いわば、省内の資本を基礎に、省内の産業發達のテコの役割をはたすものとして、鉄道の敷設事業をすすめようとする、諮議局に政治的に代表される、形成されつつあった民族資本と、鉄道の軍事的、政治的意義づけから、鉄道を官僚の手に掌握し、外国借款に依存して早急に敷設事業を完成させようとする清朝政権との、鉄道政策に関する相違、矛盾が、国有化問題をめぐって明確になっていった。

四国借款団との、正式な借款契約締結のニュースがひろまると、湖南では諮議局議員ら6人からなる拒款代表団を構成し、北京に派遣しようとした。しかし、もはや明確に外国借款導入の方針をとりつつあった郵伝部は、この代表団の派遣を拒否した。こうした緊迫した状態に対処するために、湖南では、すでに実行されていた「租股」に加えて、長沙、常德、湘潭といった都市で「房股」を実施し、鉄道への投資を省民に強制し、鉄道資本の充実をはかろうとしていた。

また、長沙には「紳、商、学各界の首脳」や「工、鉱業の界の有力者」を發起人とした湘路協賛会が結成され^①、鉄道資本の充実と外国借款の導入阻止の努力がつつけられた。いわば、これらは、1910年末に盛宣懐が郵伝部尚書に就任して以来、急速に鉄道国有化、外国借款導入の方針が明確になる中で、その実行に口実——すなわち鉄道資本が不足しているという——を与えないための最後の努力であった。しかし、湖南における鉄道資本の募集は、すでに限界に達していたといってよかった。

湖南で湘路協賛会が結成されてまもなく、1911年5月に、外国借款導入の前提として、まず幹線鉄道の国有化政策が決定され、つづいて四国借款団との間に、正式の借款契約が締結された。

清朝政権が国有化政策を決定すると、湖南では激しい反対運動が始まった。その様子を、湖南巡撫楊文鼎は、国有化政策が決定された後、「民意は憤激し、いずこも騒がしく、連日大会を開き、集まって議論している。言葉は極めて激しく、道理はさすことができず、大勢は禁ずることがで

きない」と、報告していた。^④長沙では、省内の各界が共同で反対集会を開き、紳、商、学各界の一万余人が参加した。

その大会において、各団体が配布したビラには、次のような内容がしるされていたといわれる。民営による鉄道敷設事業を継続する。それを妨げるものは、「湖南人は公敵と見なす」。「租股」、「房股」等の徴収は継続するが、それには今後官憲の力を借りない。鉄道銀行を開設し、「鈔票」の発行を行い、「湖南人は共に維持の義務を負い、一律に流通させる」。外国人や官憲の鉄道敷設のためにやってくるものがあれば抵抗し、「人民の権利を犠牲にしようとするなら、われわれは必ず死力をもってこれを争う」^⑤。ここにみられるのは、清朝政権の干渉を排除し、省内鉄道の敷設事業を継続しようとする、徹底した省内鉄道利権自衛の意識である。

この大会で、湖南省の要求を巡撫楊文鼎に代奏させることが決定された。そして、もしその代奏が容れられなければ、罷市、罷課、納税拒否といった形態で、清朝の鉄道政策に抵抗することが呼ばれていた。湖南の、省内鉄道利権自衛の意識は、清朝の行政を拒否しかねないまでに強くなりつつあった。

だが、鉄道問題について、省内で指導的な役割をはたしてきた諮議局は、国有化問題をできるだけ平穏に解決しようとしていたようである。楊文鼎に代奏させようとした内容には、団体によって様々の案があったようであるが、結局、諮議局の作製したものが代奏された。この諮議局が作製した代奏の内容は、穏健なものであったといわれていた。その中で、郵伝部のいうところの国有化は、実は外国借款による鉄道敷設と同じことであり、国会がまだ開設されていない状態の下では、借款を導入することの弊害が大きいこと、1905年に各省で敷設事業を進めることが決定されて以来、「湖南人」が努力してきた成果が奪われること等の点において、国有化政策を批判している^⑥。だが、その国有化政策を強行しようとしている清朝政権に対して、どのように抵抗するかは示されていない。

こうした諮議局の穏健な国有化批判に、清朝政権はこたえないばかりか、

四川や湖南における「租股」、「房股」、「米捐」、「塩捐」の徴収を停止させた。これらは、それまでに湖南において集められた鉄道資本の大部分を占めており、その徴収の停止は大きな打撃であった。さらに、清朝は諮議局の要請を代表した巡撫楊文鼎を譴責した。

諮議局が作製した、比較的穏健な内容のものでさえ、代奏した楊文鼎が譴責されたのであるから、その他の団体の要求は代奏されるはずもなかった。国有化反対運動のすすめ方をめぐって、諮議局の内部は分化し始めていたようである。諮議局の少数の議員達は、楊文鼎が譴責をうけた後も、電報による国有化政策撤回を要求する行動を継続しようとした。しかし、大多数の議員達はこれに同調しなかった。このため、諮議局議員の中には、^①辞職するものも出た。

こうした中で、「現在聞くところでは、反対の激烈なるものは、大半は^②鐵路学堂の人達である」と、国有化そのものへの反対運動は弱化していった。諮議局の大多数の議員達は、国有化の実行を避け難い前提とし、そのための条件に主要な関心をはらうようになった。ここに、湖南では、大勢として国有化、外国借款導入という、清朝政権の鉄道政策の中心的内容への反対運動は衰退していった。

ところで、清朝政権の鉄道政策に対する反対運動が継続し得なかった原因については、いくつかの点が指摘できる。一つは、各省ですすめられた、鉄道資本募集の限界と、鉄道資本の内容である。湖南についていえば、集められた鉄道資本の総額は、敷設に必要な資金額にはるかに及ばなかったばかりか、その鉄道資本も、一般の民間からの投資の割合は低く、「租股」、「房股」といった強制された投資、あるいは税金の形態によるものが大部分を占めていた。

鉄道会社の組織のし方、資本の募集方法とも関連するが、さらに、反対運動のあり方にも問題があった。各省で外国借款導入反対運動はすすめられたが、そこには、あくまでもそれぞれの省の鉄道利権を防衛するという意識が優先していた。鉄道の国有化反対運動のあり方も同様であった。江

浙の鉄道会社では、敷設しようとしている鉄道が、幹線ではなく支線であり、従って国有化の対象とならないことを、郵伝部から確認すると、湖南や湖北が進めていた国有化反対運動に全く関心を示さなくなった。^⑩

国有化の実行にあたって、諮議局が問題にした条件とは、省内で集めてきた鉄道資本の処理のし方である。鉄道資本の処理のし方に関する湖南の要求を整理すると、次のようになる。「商股」と「租股」、「房股」は「私股」として扱い、「商股」分については、現金返還を実行する。「米捐」、「塩捐」分については、それを「公共股本」とし、「租股」、「房股」分と同様に国家の鉄道株である「国家鐵路股票」を支給することである。この「公共股本」については、前年に、譚延闓や胡璧といった諮議局議員を含む郷紳によって管理し、その利益は災害時の救済資金や実業振興の資金にあてることが、諮議局で決められていた。^⑪ 鉄道資本の処理のし方についての湖南の要求は、湖南出身の京官のはたらきかけもあり、一応清朝によって承認されたようである。湖南では、鉄道国有化問題に関する表だった動きはなくなった。

やはり清朝の国有化政策の対象となった、川漢鉄道の敷設の大部分をうけ持っていた四川省においても、湖南と同様に、鉄道の国有化そのものへの反対はあまり長く続かなかった。四川省で問題になったのも、やはり鉄道資本の処理のし方であった。四川省では、湖南と違ってその条件は悪かった。現金返還が約束されなかつただけでなく、上海恐慌の影響による損失が保障されなかつた。こうした清朝の方針に対して、四川では保路同志会が結成され、罷市、罷課、納税拒否といった形態で抵抗が試みられた。そして、保路同志会の中心人物が逮捕されるに及んで、武装暴動にまで進展するのである。

資本処理に関する要求が、一応清朝によって認められた湖南では、四川で展開されていた抵抗に、連帯しようとする動きはほとんどみられなかつた。ここにも、自らの省の鉄道資本さえ防衛されればそれでよいという地方主義がうかがわれる。しかし、湖南でも、資本処理問題は実際には解決

しなかった。

いかに言葉の上で、「商股」分全額の現金返還の実行を表明しても、実際には清朝の財政状態がそれを不可能にしていた。「民に還さんと欲すれば敷設の資金が無く、敷設せんと欲すれば民に還す資金が無い。二つの事をいっしょに実行しようとすれば、資金の不足に苦しむ」といわれていたように、^⑭実際には、清朝は、この鉄道資本の処理を各省が満足するような方法で実行する能力を、すでに喪失していた。

この点は、湖南の諮議局においても感知されていたようで、諮議局は、「すでに論旨を奉じ、いささかも損失させないということであったが、結局はあいまいであり、いつ手にすることができるのかわからない。どうか、方法をはっきりと定め、期限をあきらかにして、人心を安んじてほしい」と、^⑮清朝の資本処理に不信を表明していた。

鉄道の国有化にあたって、清朝の鉄道資本の処理に関する当初の考えは、鉄道債券を支給して、分年返還方法をとることだったようである。だが、当時、「ああ、政府がはたしてこの事を実行すれば、亡国の禍はたちどころに発生するであろう」と、この方法をとることの重大な危険性が指摘されていた。事実、各省の反対によって、この方法を実行することができず、省によって相違はあったが、ともかく湖南省については、「商股」分の現金返還方法の実行を約束したわけである。

しかし、指摘したように、それを実行し得る財政上の問題は、結局武昌蜂起にいたるまで解決できなかった。清朝政権による資本処理は遅々として進まず、最後の湖南巡撫余誠格は、いつでも支給できるように、「米捐」、「塩捐」分については国家の「分紅分息股票」（鉄道株）を準備し、また「商股」分については現金返還の準備をしておかねば、「無頼漢の口実とするところがあり、商界を煽動して、風潮は必ず激しくなるであろう」と、^⑯湖南の緊迫した状態を報告していた。鉄道の国有化そのものへの反対運動は平穏になっていたが、実は、「従前は明風潮であったが、今では一変して暗（風？一筆者）潮となった」といわれていたように、^⑰鉄道資本の処理

をめぐって、湖南社会の清朝政権に対する不信、不満はひそかに拡大していたのである。

こうした状態にあったにもかかわらず、盛宣懷は、すでに表明していた「商股」分の現金返還実行の約束を撤回してしまった。先の余誠格の要請に対して、盛宣懷は、「商股」分の6割は現金で返還するが、残りの4割は「印票」——鉄道債券のことか——を支給し、分年返還するとこたえている^①。鉄道資本の処理をめぐる、清朝政権のこうした一貫性のない方針は、湖南社会の清朝政権に対する不信、不満を一層たかめることになった。

この盛宣懷の返答を聞いた余誠格は、この鉄道の国有化問題が緊迫している時に、にわかにより方を変え、前後の命令が一致しないのは、反対運動に勢いをつけるようなもので、これによって不測の事態が生じることを恐れると^②、危機感をあらわにしていた。この余誠格の危機感は現実のものになった。四川における運動が武装闘争にまで激化している中で、湖南でも紳、商、学各界が秘密に大会を開き、あらためて罷市、罷課、抗糧、抗捐といった形態で清朝の政策に抵抗することがはかれるようになった^③。

鉄道資本募集の限界と、運動のあり方に規定されて、鉄道の国有化そのものへの反対運動は維持できなかつた。そして問題の中心は、省内で集められた鉄道資本の防衛に移行した。だが、清朝政権は、この鉄道資本の処理問題を解決し得る能力を喪失していた。鉄道資本の処理のし方をめぐり、清朝政権の一貫しない方針は、各省の清朝政権に対する不信、不満をたかめることになった。こうした状態の中で、武昌蜂起がおきるわけであるが、湖南はそれに第一番目に呼応し、清朝支配下から離脱することになるのである。

(注)

① 『時報』1910年8月10日。

② 「湘路商辦窒礙難行定為官督商辦並舉總理協理摺」光緒32年11月27日『張文襄公全集』奏議68。

③ 『時報』1910年10月7日。

- ④ 『民立報』1911年7月15日。
- ⑤ 「長沙楊俊帥來電」宣統3年4月17日『愚齋存稿』電報54。
- ⑥ 『時報』1911年5月23日。
- ⑦ 『東方雜誌』第8年第5期。
- ⑧ 『時報』1911年6月17日。
- ⑨ 「楊俊帥來電」宣統3年5月14日『愚齋存稿』電報54。
- ⑩ 『時報』1911年6月6日。
- ⑪ 『民立報』1911年7月7日。
- ⑫ 『時報』1911年6月27日。
- ⑬ 『時報』1911年6月20日。
- ⑭ 『時報』1911年5月17日。
- ⑮ 「長沙余壽平中丞來電」宣統3年8月初3日『愚齋存稿』電報61。
- ⑯ 『時報』1911年7月11日。
- ⑰ 「寄武昌瑞制軍長沙余中丞」宣統3年8月5日『愚齋存稿』電報62。
- ⑱ 「長沙余中丞誠格電」宣統3年8月13日『愚齋存稿』電報63。
- ⑲ 『時報』1911年10月12日。

結びにかえて

結局、清朝政権の下での鉄道国有化政策は失敗したわけであるが、最後に、民国に入ってから、の鉄道敷設事業の継続についてふれておきたい。

独立後まもなく、湖南では先の諮議局議長譚延闓を都督とする省政権が成立した。この省政権の下で、湖南粵漢鐵路総公司も改編され、もともと鉄道会社の民営化に努力してきた陳文璋が総辦に就任した。陳文璋は、同時に股東会の総理にも選ばれており、総公司是鉄道への民間投資者を中心にした鉄道会社へ改編されたのである。

総公司是、清朝によって停止させられていた「租股」等の徴収も復活し、粵漢鉄道湖南省内線の敷設事業を継続しようとした。また都督の譚延闓も、清朝が締結した四国借款団との借款契約を破棄し、「湖南省人」が自らの手で鉄道を敷設することを許すよう、中央政府に要請し、鐵路総公司を支援していた（『民立報』1912年6月11日）。いわば、湖南の自治体制の成立とともに、これまで形成されつつあった省内の民族資本が追求してきた、

鉄道敷設事業のあり方が、省政権の支援の下に進められようとしたのである。

だが、省内における鉄道資本の募集はすでに限界にきていた。たしかに、鐵路総会社の改編以後、湖南の農、工、商、鉦各界からの参加を得て結成された実業協会の役員達が、湘路促進会を組織して、湘路協賛会の役割を継承し、総会社を援助して鉄道敷設事業を促進しようとするような動きもみられた（『民立報』1912年3月6日）。しかし、この頃、鉄道への投資が盛んになったことを示す材料は無いし、むしろ、強制的な投資である「租股」の継続などには、省内で非難が生じていた。

鉄道資本の不足を補う意味で実行されていたのが「鈔票」の発行である。清朝の国有化に反対し、省内線の敷設事業を継続するために、鉄道会社で「鈔票」を発行し、省民に流通を義務づけることが、国有化反対の大会で提起されていたことを、先に指摘したが、清朝期から鉄道会社の「鈔票」が発行されており、膨大な額にのぼっていたようである。民国に入っても、「資本は久しく欠乏し、専ら紙幣の流通にたよる」といわれ（『民立報』1912年10月18日）、「鈔票」の発行はつづけられていた。しかし、すでに清末において、鉄道会社に限らず、「鈔票」濫発の風潮は、「十余年来いまだあらざる大變局」といわれるような、省内経済の動揺をひきおこし、商人の倒産があいついでいた（『国風報』第2年第13期）。この省内経済の動揺は、民国に入ってもおさまらず、省政府は鉄道会社も含めて、政府機関以外による「鈔票」の発行を禁止しなければならなかった。

袁世凱政権の下で、粵漢鉄道督辦となった、湖南出身の「革命派」の一人譚人鳳は、鉄道資本が不足していることのほかに、清朝時代と違って、現在では国家と人民が一体であること、国有化すれば社会的不平等の発生を防止できることを理由に、鉄道の国有化に賛成するよう湖南に呼びかけていた（『民立報』1912年7月6日、8日）。その後、国有化の条件をめぐって、袁世凱政権と総会社との間で交渉が続けられたが、結局、1913年6月にたって、湖南は正式に鉄道の国有化に同意した。

The Railway Recovery Movement in Hunan

Saburo SODA

In 1898, the Chinese ambassador made a contract with the American China Development Company to construct the railway running from Kuangtung through Hunan to Hupei. In 1904, it was discovered that a Belgian syndicate had acquired the majority of interest in the company.

The gentry in Hunan began a campaign to force cancellation of the contract with the company, and it was canceled in 1905. The gentry-merchant in Hunan intended to recover Kuangtung-Hupei railway and to construct the railway without foreign loan. They have expected to develop industry in Hunan.

The Ching Government did not wish the railway to be controlled under the gentry-merchant, and did not believe their ability to construct the railway without foreign loan. In 1909, Chang Chihtung negotiated secretly a loan from a consortium of British, French, and German financiers.

The gentry-merchant and student groups raised a strong protest against nationalization of the railway and foreign loan.

This paper intends to analyze the protest movement in Hunan against the railway policy of the Ching Government.