

京漢鉄道建設とフランスの外交・金融協力（上）

篠 永 宣 孝

目次

はじめに

- 1 盧漢（京漢）鉄道敷設契約の獲得とベルギー・フランスの協力
- 2 京漢鉄道借款の発行と鉄道建設の開始（以上第84号）
- 3 京漢鉄道建設と京漢鉄道第2回（補足）借款の発行
- 4 英仏協力和京漢鉄道償還借款（1908年）

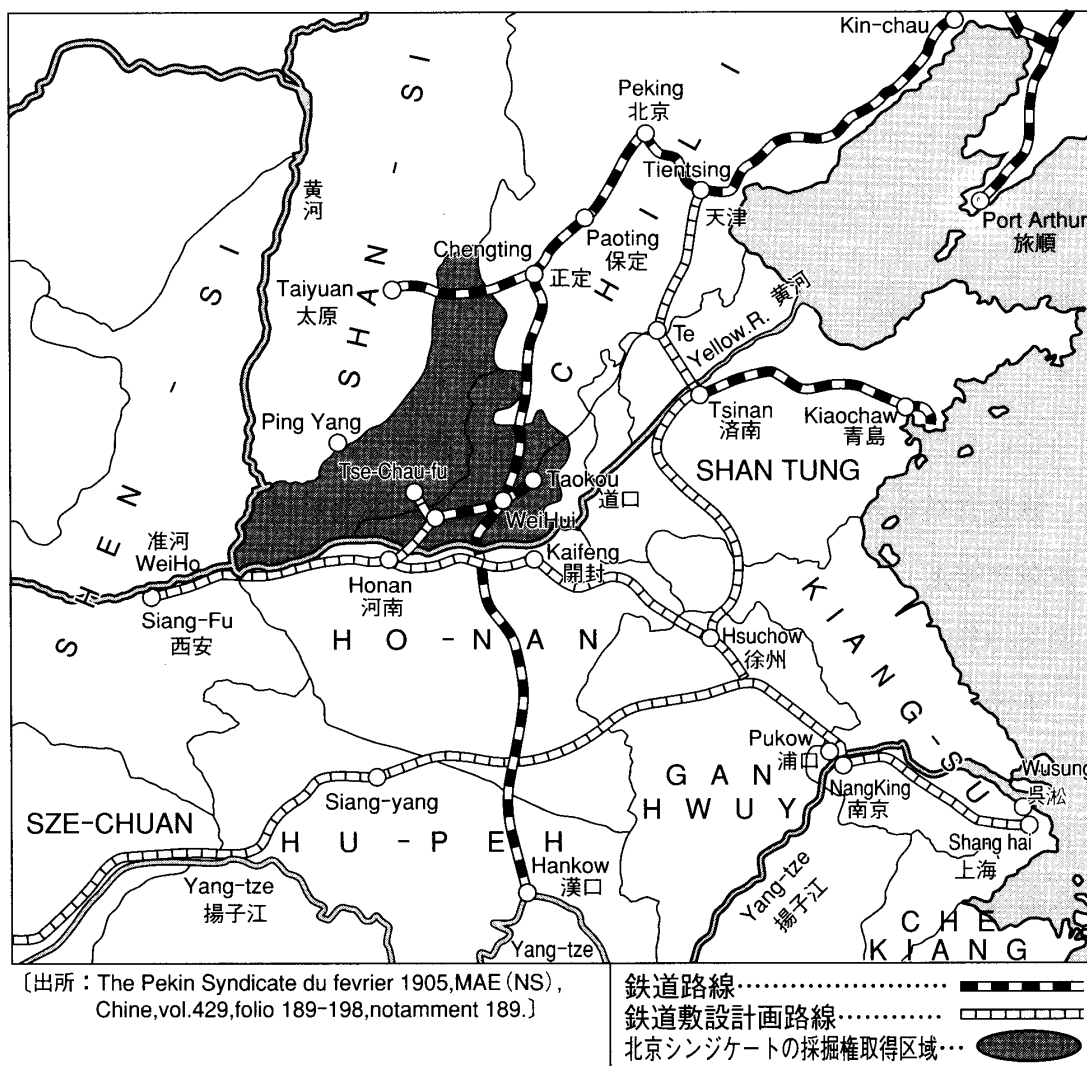
おわりに

はじめに

日清戦争後の中国で、フランスは軍事力を背景とした「砲艦外交 *gunboat diplomacy*」に加え、ケ・ドルセ（仏外務省）主導の下に「鉄道外交 *diplomatie ferroviaire*」を展開するようになった。フランスは中国で、先ず鉄道敷設権を獲得し、鉄道借款を供与し、鉄道建設を行い、鉄道営業会社を設立・運営して、鉄道を媒介に中国内陸市場へ平和的に浸透するという政策を推進し始めたのである。こうしたフランス鉄道帝国主義の最終的目的は、イギリス商業の独占的地域である中国で最も豊かで人口稠密な揚子江流域に侵入することによって、中国におけるイギリスの商業的経済的優位を打ち破り、フランスの政治的経済的影響力を拡大することにあつた。こうしてフランスは、中国南部からは植民地インドシナを拠点に雲南鉄道の建設によって雲南省（ひいては四川省）への侵入を図るとともに⁽¹⁾、北部からはベルギーやロシアとの共同の鉄道建設事業という装いで—ベルギーは仏露の利害に従属しているという風説があつた—イギリス勢力圏の中枢部（揚子江流域）へ侵入しようとした。これが北京（盧溝橋）から漢口を結ぶ京漢鉄道の敷設であり、中国中央部を南北に縦貫する初の大幹線鉄道（約1200km）の建設計画である（図1参照）。京漢鉄道に

関する本格的な研究は、わが国はもとよりフランスにおいても殆ど存在せず、ベルギーのキュルガン女史が提出した浩瀚な学位論文『国王レオポルド II世と中国におけるベルギー金融資本グループ：国王の政策とその帰結（1895-1914年）』で取り扱われているのが唯一の研究と思われる⁽²⁾。この論文は、主としてベルギーの外交文書に基づき第一次世界大戦前のベルギー金融資本家の対中国经济進出に関する総合的研究であり、ベルギーによる中国での代表的事業の一つとして京漢鉄道の建設が取り上げられている。本稿は、主としてフランス外交文書に依拠して、ベルギーとフランスの共同事業としての京漢鉄道の建設とフランス外交・金融の協力—フランスの鉄道帝国主義—を主題とするものである⁽³⁾。

図1 中国の鉄道敷設と京漢鉄道（1905年）



1 盧漢（京漢）鉄道敷設契約の獲得とベルギー・フランスの協力

1889～90年には中国政府は、洋務派官僚の強い要請により、近代化政策の一環として首都と南北諸省を結ぶ幹線鉄道（京漢鉄道）の建設を決定していた⁽⁴⁾。だが、その推進者である湖広総督張之洞 Chang Chih-tungと政府は、当初京漢鉄道は中国の資本と資材で建設されねばならないと考えていたので⁽⁵⁾、民族資本の不足から彼の計画は1896年までなかなか進展しなかった。日清戦争後、鉄道建設によってもたらされる経済的利益や国防上の戦略的重要性を確信した張之洞は、国内での資金の調達に依然として困難なことから、皇帝に外国資本を用いる許可を求める方針に転じざるを得なかった。こうして、1896年10月20日、遂に皇帝は中国帝国鉄道会社の設立と盧漢鉄道の敷設を認可するとともに、天津海関道盛宣懷 Sheng Hsuan-huai⁽⁶⁾をその督辦(社長)に任命して鉄道建設に当たらすことにした⁽⁷⁾。

一方、日清戦争の敗北で清朝政府の弱体化を見て取った列強諸国は、三国干渉や賠償借款交渉の機会を捉えて「利権争奪戦 battle of concessions」を展開し、中国進出の競争を激化させていた⁽⁸⁾。だが、これら帝国主義列強に先んじてこの幹線鉄道の建設事業を獲得したのはヨーロッパの小国ベルギーであった。1896年に活動的な国王レオポルドⅡ世は欧州旅行中の李鴻章 Li Hung-chang⁽⁹⁾をベルギーに招待し、ベルギーは「政治的・領土的野心のない」小国である上、欧米工業国の中でも第一級の工業先進国であると主張して、国王レオポルドのイニシアティブの下に鉄道敷設事業の獲得のための交渉を開始した⁽¹⁰⁾。また、中国においても盛宣懷が北京駐在ベルギー公使ド・ヴァンク de Vinckを始めとした列強諸国の代表と交渉を進めた。そんな中、事業の獲得を確信したベルギーのド・ヴァンク公使が北京駐在フランス公使ジェラルール A. Gérardとの間で予備協定を結び、それを受けて96年12月末にパリ駐在ベルギー公使ダヌタン d'Anethanは、京漢鉄道建設への共同参画のためのベルギーとフランスの銀行家・企業家間の協定案をケ・ドルセ（仏外務省）に提案してきた⁽¹¹⁾。というのは、小国ベルギーには資本が不足しており、鉄道建設のために最低限必要とされる1億フラン以上もの資金をベルギー金融市場だけで調達することは到底困難だった。それ故、ベルギーは世界でも有数の金融資本国フランスの協力がどうしても必要だったのである。仏外相アノトー G. Hanotauxはこの提案を渡りに船と応諾したが、その際これに条件を付すことを忘れなかった。即ち、「計画中の鉄道の建設と営業に必要

な技術者と資材は、両国によってこの事業に投入される資本の割合と同じ割合で、両国から供給されねばならない」⁽¹²⁾と。つまり、フランスはフランスの融資に見合った建設資材と技術者の供給を要求したのである。こうして翌年早々、ケ・ドルセはフランスの工業企業を鉄道資材の供給に参加させるために鉄鋼協会 Comité des forges（会長レイユ R. Reille）にその情報を伝えた。鉄鋼協会も急ぎフランス財界の大御所ウジェーヌ・グアン Eugène Gouin（パリ＝オランダ銀行頭取 Banque de Paris et des Pays-Bas, 以下パリバParibas）に渡りを付け、国王レオポルドにこの事業の指揮を委ねられたベルギー・ソシエテ・ジェネラル銀行 Société générale de Belgique（以下SGB銀行）と交渉するためのフランス側代表として、フランスの企業家とも合意の上で「この種の事業にフランスで最も大胆な」⁽¹³⁾パリバに白羽の矢が立てられた。フランス第一の事業銀行であるパリバはブリュッセルにも強力な支店を保有し、ベルギーの財界とも関係が深かったので、この事業でフランスの利益を代弁してベルギー（SGB銀行）との交渉役に選ばれたのも当然であった⁽¹⁴⁾。

かくて、パリにやって来たSGB銀行総裁フェルディナン・ベイヤン Ferdinand Baeyens とパリバ支配人リュシアン・ヴィラール Lucien Villars（後のパリ連合銀行頭取）は、1897年1月9日に、フランスやベルギーの大手銀行と企業家の協力を得て資本金25万フランの調査会社を設立することや、現地で鉄道の建設条件や収益性に関する予備調査をするために技術調査団を派遣することで合意した。こうして、同年3月3日に3年間の予定の調査研究シンジケートとして「中国鉄道研究会社 Société d'étude de chemins de fer en Chine」⁽¹⁵⁾がブリュッセルに設立され、直ちに調査団が中国に派遣された。同社の資本金（25万フラン）は、発起銀行であるパリバ（6万フラン）とSGB銀行（2万フラン）のほか、ベルギー企業5社（ラ・メタリユルジック社 Société de construction La Métallurgique, マルシネル＝クイエ社 Société de Marcinelle et Couillet, サン・レオナル社 Les ateliers Saint-Léonard, ボーム＝マルパン社 Société des usines de Baume et Marpent, ジョン・コックリル社 Société John Cockerill）によって引き受けられた。そして、同社設立直後の1897年3月24日の株主総会で、同社の資本金は33万フランに増資された。この増資分8万フランは、ベルギー植民地（レオポルド二世）のコンゴ自由国（6万フラン）、SGB銀行（1万フラン）、ジョン・コックリル社（1万フラン）によって引き受けられて、ベルギー側の資本参加が一層強化されることになった。その結果、フランスの銀行・企業家グループを代表するパリバの大

きな資本参加があったけれども、中国鉄道研究会社は当初からベルギー側が主導権を握る企業となってしまった。また、同社の取締役会はベルギー側3名とフランス側2名によって構成されており、ベルギー側は、社長のヴィクトール・ストクレ Victor Stoclet（SGB銀行支配人）、アドルフ・グレネ Adolphe Greiner（ジョン・コックリル社長）、ジュール・カルリエ Jules Carlier（ラ・メタリユルジック社取締役）、フランス側は、ラファエル・ド・ポエール Raphaël de Bauer（パリバ・ブリュッセル支店長・取締役、ベルギー国籍）、イシドール・ド・シュリヴェール Isidore de Schryver（仏白鉄道資材・機械製造会社支配人）であった⁽¹⁶⁾。

一方、ベルギーからの調査団の到着を待ちくたびれた盛宣懐は、帝国主義列強を競争させて最も有利な条件を獲得するという中国の常套手段に従い、イギリスやアメリカのグループ（American China Development Company）や「中国土木事業・工業研究シンジケート Syndicat d' études industrielles et de travaux publics en Chine」（1895年ポール・デュボワ Paul Duboisが設立）の代理人エミール・ド・マルトー Emile de Marteauなどに打診していた⁽¹⁷⁾。事業が横取りされるのを恐れたベルギーの外交官（ド・ヴァンク公使やフランキ E. Francqui）は、フランス外交の強力な支援を得て、盛宣懐との交渉を急いだ。その結果、彼らは予備調査を待つことなく1897年5月27日に盛宣懐と盧漢鉄道建設の仮契約を結んだ⁽¹⁸⁾。イギリスがこの鉄道敷設をイギリス勢力圏（揚子江流域）への侵害と見做して強硬な異議申し立てを行ったにも拘らず、到着した調査団（団長デュフルニ A. Dufourny, ワラン Walin, ドリヴァル d' Orival, etc.）と在中ベルギー外交官が契約内容に関し慎重に討議した後、この仮契約に修正が施されて、同年7月27日最終的に署名された⁽¹⁹⁾。本契約の主要点は以下のとおりである⁽²⁰⁾。

- ① 北京（正確には盧溝橋）－漢口鉄道（1200km）の建設費は2億フランとする。
- ② 中国政府は建設費の半額を引き受けるが、実質1億フランの資金を金利5.27%で借用する。
- ③ この1億フランを、4.4%の金利、額面90%の発行価格、建設される鉄道を担保とするなどを条件として、債券の発行で調達する。
- ④ 鉄道は中国帝国鉄道会社督辦（社長）の統轄の下に5年間で建設する。
- ⑤ 鉄道の営業収益は中国に属する。

結局のところ、この京漢鉄道建設（契約）は、鉄道敷設権が中国帝国鉄道会社に認可され、同社督辦の盛宣懷の統轄の下に、ベルギーとフランスによって鉄道は建設され—鉄道営業収益は中国に属することになり—、建設資金の半額は中国側が負担し、残りの半額を外国（ベルギーとフランス）からの借款で調達するというもので、中国での他の外国による鉄道建設の方式（条件）とはかなり異なったものとなった⁽²¹⁾。

ともかくこの契約の獲得はベルギー外交の輝かしい成果であったが、契約の内容に関してはフランス政府や銀行家を決して満足させるものではなかった。というのは、パリバによると、この契約は「成功の見込みが殆どないし、投下資本や企業家への保証も殆どないので、到底承認することはできない」⁽²²⁾のであった。その上、「すべての鉄道資材（レール、車両、機関車など）は、1億フランの借款を引き受けるフランスとベルギーの金融グループの引受額に応じた割合で両国の企業によって供給されるのではなく、両国の銀行により調査団派遣のため前貸しされた25万フランの融資額に応じた割合で両国の企業によって供給されることになる」⁽²³⁾—換言すれば、フランス側は、パリバがフランスグループの代表として6万フラン（総額の24%）を融資したのみであったから、結局鉄道資材全体の24%しか供給できないことになる—とされたのであるから、尚更承服できるものではなかったのである。

そんな折の1897年9月に北京公使ジェラルールが任務を終えてパリに帰国した。外相アノトーと緊密な関係にあるジェラルールは⁽²⁴⁾、この事業に「十二分に確実な保証」を要求しているE. グアン—フランス側の中心人物となった—の異議や疑念に配慮するようにとのアノトーの指示に従って、帰国直後から奔走した⁽²⁵⁾。ジェラルールは、SGB銀行の代表V. ストクレとA. デュフルニやフランスの企業や銀行の代表を糾合して、10月21日と23日にパリバ本店で契約の履行について二度に亘る会議を開催した。その結果、銀行家と企業家は、(1)中国政府からのより明白な保証を得る、(2)工事の進捗状況に応じて資金を払い込む、という二点を彼らの協力の条件に付すことに決した⁽²⁶⁾。

こうしたフランス側からの契約に関する新たな要求を前にして、ベルギー側では、レオポルドⅡ世がドイツ金融業者の意向を探ってみたけれども、結局無駄であった。仕方なく、ベルギーは中国側に政府保証と借款の支払い期日に関する条件の受け入れを懇請し、1897年末遂に中国政府はこの条件を承認したのである⁽²⁷⁾。翌年2月5日パリバは、新たな基礎

に立って条件を再検討するために、有力諸銀行の代表を本店に糾合した。この会合に参集したSGB銀行、オットンゲル商会 Hottinguer et Cie、商工信用銀行 Crédit industriel et commercial（以下CIC）、ソシエテ・ジェネラル Société générale、バンク・パリジェンヌ Banque parisienne⁽²⁸⁾、パリ国民割引銀行 Comptoir national d'escompte de Paris（以下CNEP）、パリ国際銀行 Banque internationale de Paris⁽²⁹⁾、クレディ・リヨネ Crédit lyonnaisの各代表は、京漢鉄道の建設と営業に関する金融取引のベースとして以下の点で合意した⁽³⁰⁾。

- ① 鉄道ができるだけ早く借款の保証となるように、最も利益が見込まれる鉄道の両サイド（漢口と盧溝橋）から建設を開始する。
- ② 中国側の資金がまず使用され、次いで工事の進捗に応じて、借款資金が支出される。
- ③ 5%利付借款1億1250万フラン（名目資本）のうち、契約締結者は3500万フランを額面価格の90%の価格で一括引き受ける。この3500万フランをのうち、2100万フラン（60%）をフランスグループが引き受け—うちパリバが500万フランを引き受ける—1400万フラン（40%）をベルギーグループが引き受ける。
- ④ パリ証券取引所への上場認可とベルギー・フランス両国政府への契約書の通知。
- ⑤ 借款が完済されるまで、中国政府による設立予定の会社への鉄道営業権の譲渡。
- ⑥ この会社の取締役は少なくとも3分の2はベルギー人とフランス人で構成され、社長と支配人はベルギー人とフランス人が交代する。
- ⑦ ベルギーとフランスに優先的に発注される建設資材は、両国企業家の間で等分に分配される。

この合意によってフランスの銀行家の協力が約束されたので、ベルギーは中国側との詰めの交渉を急いだ。ところが、フランス銀行家の新たな要求とイギリスやドイツの強硬な異議申し立てに直面して、盛宣懷は態度を硬化させて契約の破棄をちらつかせてきた。これに対して、ベルギーとフランスの強力な外交的支援と盛宣懷への3万テール（両）の報酬供与が功を奏して、中国鉄道研究会社はどうかこうにか調印に漕ぎ着けたのである。1898年6月26日に上海で中国政府の代表張之洞、盛宣懷と中国鉄道研究会社の代表ウジェーヌ・ユベール Eugène Hubertとの間で最終的な鉄道借款・営業契約が、1898年2月にベルギー・フランスの銀行間で取り決められたのと同じ条件で調印された⁽³¹⁾。この契約を執行するために、同年7月に中国鉄道研究会社は資本金100万フランの株式会社に改組され

た。新会社の取締役会はベルギー側7名とフランス側7名の計14名の取締役で構成されていた。ベルギー側7名（銀行家4名、企業家3名）は、社長のV. ストクレ、取締役のレオン・バルバンソン Léon Barbanson (SGB銀行支配人)、ジョゼフ・ドヴォルデル Joseph Devolder (元バールネール内閣閣僚、コンゴ最高諮問会議副議長、SGB銀行支配人)、アンリ・ポシェ Henri Pochez (コンゴ自由国出納官)、A. グレネ、J. カルリエ、L. モワヨー Moyaux (ボーム=マルパン社支配人) の3名の企業家であった。フランス側7名（銀行家4名、企業家3名）は、副社長のジャン・エリー・ドワッセル Jean Hély d'Oissel (ソシエテ・ジェネラル副頭取)、取締役のリュドヴィック・ド・サンケイ Ludovic de Sincay (CNEP取締役)、フレデリック・マレ Frédéric Mallet (マレ兄弟商会)、ラファエル・ド・ポエール (パリバの代表)、ジュール・グアン Jules Guain (バチニョール社長、フランス銀行理事、ウジェーヌ・グアンの親族)、イシドール・ド・シュリヴェール、エドモン・デュヴァル (フィヴ=リル社長) の3名の企業家であった⁽³²⁾。

1898年6月の契約獲得の際にもたらされた露清銀行北京支店長ポコチロフD. D. Pokotiloffの支援に応えるために、中国鉄道研究会社は露清銀行を取引銀行に指定し、露清銀行事務長ポール・リストリュール Paul Ristelhueber (元フランス総領事) を同社の経営陣に加えることを認めた。

他方、中国鉄道研究会社の資本金100万フランは、一株1000フランの1000株に分割され、ベルギー側とフランス側でほぼ平等—ベルギー側が506株、フランス側が494株—に分配された⁽³³⁾。中国鉄道研究会社資本金へのほぼ平等の出資はフランス側にとっては大きな改善であったが、ベルギー側が依然としてマジョリティーを握っているのは変わらなかった。その上、ベルギー側はその後、同社代表取締役にベルギー人技師アルヌー・フォケ Arnould Focquet、中国での鉄道建設主任技師にジャン・ジャド Jean Jadot⁽³⁴⁾を任命することができた。こうしていよいよ京漢鉄道事業は、事業の統括と経営における両国間の平等の原則にも拘らず、ベルギー側の主導の下に建設が遂行される段階に至ったが⁽³⁵⁾、中国政府は直ちに借款発行に取り掛かることはできなかった。というのは、香港上海銀行 Hongkong and Shanghai Banking Corporationと独亜銀行 Deutsch-Asiatische Bankが1898年3月1日に中国政府と結んだ1600万ポンドの英独借款(中国賠償借款)契約の約款によって、中国政府は同借款発行日(同年3月22~23日)から1年間新規の借款発行ができなくなっ

ていたからである⁽³⁶⁾。

2 京漢鉄道借款の発行と鉄道建設の開始

中国政府の借款発行禁止期間が経過すると直ちに借款の発行に取り掛かり、1899年4月19日に第1回発行分の5%利付債13万3000券（額面価格500フラン）—総額6650万フラン—の発行がパリとブリュッセルで行われた。その結果、各金融機関での債券応募の割当は表1に示されている⁽³⁷⁾。

表1 京漢鉄道借款第一回発行債券の応募割当

金融機関	債券応募数	応募者数	応募単位数
Comptoir national d'escompte de Paris	91,418	32,551	30,019
Société générale (France)	54,869	13,693	9,296
Banque de Paris et des Pays-Bas	33,453	1,825	1,226
Banque parisienne	4,162	mémoire	350
Banque internationale de Paris	4,026	266	166
Banque française de l'Afrique de Sud	2,872	175	106
Société générale de Belgique	36,000	mémoire	mémoire
総計	226,800	48,510	41,163

出所：Lettre du CNEP du 20 avril 1899, sur les résultats de la souscription du 19 avril 1899, MAE (NS), Chine, vol.469, folio 56.

パリ市場での発行は大成功であったが、ベルギー市場での結果はあまり芳しくなかった。13万3000の債券が額面価格の96.5%（482.5フラン）で販売され、19万800の債券（84%）がパリで応募され、3万6000の債券（16%）がブリュッセルで応募された。ところで、1898年2月の合意によると、フランスの銀行が借款の60%、即ち7万9800の債券を引き受け、ベルギー側は40%、即ち5万3200の債券を引き受けることになっていた。それ故、フランスではフランス金融機関が引き受けを保証した債券のおよそ2.5倍の応募があったのに対して、ベルギーでは引き受けを保証した額に遥かに達しなかった⁽³⁸⁾。こうした状況から、ベルギーへの単なる資本提供国となることを望まないフランス政府は、ベルギーによってなされた約束—ベルギーとフランスの間で鉄道資材の受注、スタッフ・技術者や経営陣を

平等に分配する一〇の履行を注意深く見守ることになったのも当然であろう。就中、ケ・ドルセの最も重大な関心事はフランス側とベルギー側での鉄道資材の等分の配分にあったのであり、事実ケ・ドルセはバチニョール社長ジュール・グアンに「ケ・ドルセはこの事業の金融面だけしか眼中にないのではなく、フランスの工業企業にもたらされる仕事（働き口）の理由から取り分け関心を引くのである」⁽³⁹⁾と書き送っている。それ故、ケ・ドルセは鉄道資材の注文の配分をできるだけ厳格に監視するのに努めた。だが、「両国に割り当てられる資材の供給を各品目別に正確に等分すること」は論外であるとするならば、次のような実態が考慮されねばならない。即ち、「橋梁の供給に関しては、フランス工業企業の専門領域に属するので、フランスを優先するのは当然であろう。同様に、レールの供給に関しては、ベルギーではフランスよりも低価格であるので、経済的理由からベルギーに与えられるべきである。だが、こうした配分は最も有利な条件に基づいてなされるので、最終的な均衡がフランスの利益とベルギーの利益の間で図られねばならない」⁽⁴⁰⁾と。

中国鉄道研究会社の発注状況をベルギー公使ジェラルドに定期的に報告したフランス人技師パール A. Barre（代表取締役 A.フォケの次長補佐）のお陰で、ケ・ドルセが監視し続けたフランスとベルギー両国の工業企業間への発注の配分結果が詳細に観察することができる（表2参照）。1898年9月に最初の発注が行われるや否や、フランス企業は受注額においてベルギー企業に大きく遅れをとることになった。例えば、1900年2月の総発注額は180万3910フランに上り、その内の僅か12万5675フランがフランス企業に発注されたのに対し、167万1035フランが一ディル=バカラン社 Société “Dyle et Bacalan” と仏白鉄道資材・機械製造会社 Société franco-belge pour la construction de machines et matériels de chemins de fer への発注額19万4850フランも含めて一ベルギー企業に発注されたのである⁽⁴¹⁾。この明らかな不均等に驚いたケ・ドルセは、直ちに中国鉄道研究会社のフランス側代表者にその理由を問い質した。「1900年の万国博覧会、パリ・メトロ（地下鉄）、進行中の大土木事業からの受注で満杯であったフランスの金属工業企業は、京漢鉄道への資材の供給をベルギー企業と競うのを一時的に断念せざるを得なかった」⁽⁴²⁾というのが彼らの釈明であった。フランス工業企業の生産能力を超えるような受注状況は1900年度中には解消していったけれども⁽⁴³⁾、フランス企業のベルギー企業に対する受注額の劣勢は容易に取り戻すことができなかったのである。表2がそれを証明しているように、受注高においてベルギー工業が、

1900年には200～330万フラン、1901年には360万フラン、1903年末まで200万フラン以上と、常にフランス工業を凌駕していたのである。

表2 京漢鉄道向けに中国鉄道研究会社が行った発注高（フラン）

日付	フランス工業の受注	ベルギー工業の受注	ベルギー工業の超過額
1900年04月18日迄	4,597,193	6,661,615	2,064,422
1900年06月30日迄	4,958,945	8,260,010	3,301,065
1901年06月30日迄	5,074,248	8,637,631	3,563,383
1903年12月31日迄	15,326,150	17,369,104	2,042,954
1904年08月31日迄	18,634,746	19,446,450	811,704
1906年03月31日迄	21,892,712	23,280,448	1,387,736
1907年10月31日迄	23,421,700	24,760,960	1,339,260

出所：Dépêche de Gérard à Delcassé du 13 juin 1900, MAE(NS), Chine, vol.470, folio 108-110 ; Dépêche de Gérard à Delcassé du 4 nov. 1900, ibid., vol.471, folio 98-103 ; Dépêche de Gérard à Delcassé du 12 nov. 1901, ibid., vol.473, folio 222-227 ; Tableau remis au directeur des Consuls par Hély d'Oissel, J. Goüin et I. de Schryver du 13 fév. 1904, ibid., vol.475, folio 69 ; Note sur les commandes faites par la Société d'Etude du 1^{er} sept. 1898 au 31 août 1904, ibid., vol.476, folio 137-138 ; Dépêche de Gérard à L. Bourgeois du 9 avril 1906, ibid., vol.478, folio 113-115 ; Dépêche d'Ormesson, ministre à Bruxelles, à Pichon du 26 mars 1908, ibid., vol.479, folio 52-54.

一方、鉄道建設の方も、1899年初頭に建設責任者ジャン・ジャドが中国に到着してから、工事は本格的に進展し始めた。ところが、それから一年も経たぬうちに義和団の争乱が勃発し、現地スタッフは全員避難を余儀なくされて、工事は突然中断された。この争乱によって、中国鉄道研究会社は建設中の鉄道に甚大な損害を被り、会社のスタッフにも6名の犠牲者を出すに至ったのである。

〔注〕

- (1) 拙稿「雲南鉄道とフランス帝国主義」『土地制度史学』第136号、1992年7月参照。
- (2) G. Kurgan-van Hentenryk, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine : la politique royale et ses prolongements (1895-1914)*, Bruxelles, 1972 ; 京漢（盧漢）鉄道について若干の言及が見られるものとして、汝成（依田憲家訳）『帝国主義と中国の鉄道』龍溪書舎、1987年、68-73頁参照。
- (3) 以下の論述の詳細は、N. Shinonaga, *La Formation de la Banque Industrielle de Chine et son Ecoulement—Un défi des frères Berthelot—*, Thèse de doctorat (Paris VIII), 1988, Chapitre II -I-C(1) (thèse dactylographiée, Université de Lille III, 1988) 参照。
- (4) Télégrammes de Lemaire, ministre français à Pékin, à Ribot, ministre des Affaires Etrangères, 4 avril et 6 mai 1890, Dépêches de Lemaire à Ribot, 6 mai et 5 juillet 1890, Ministère des Affaires Etrangères (以下MAE) (Nouvelle Série, 以下NS), Chine, vol. 446, folio 1, 2, 3-8 et 9-12 ; Dieter Brötzel, "Frankreichs ökonomische Penetration auf dem China-Markt 1885-1895", dans *Dritte Welt : Historische Prägung und politische Herausforderung*, Steiner (Wiesbaden), 1983, pp. 46-47 ; R. W. Huenemann, *The Dragon and the Iron Horse : The Economics of Railroads in China 1876-1937*, Cambridge (Massachusetts) and London, 1984, pp. 37-47.
- (5) 張之洞が1884年からベルギーとイギリスの技術者の協力を得て漢口の対岸の漢陽に鉄廠（製鋼所）の建設一後に漢冶萍煤鉄公司（1908年）となり、1911年からは事実上日本の支配下に置かれた。大冶の鉄と萍郷の石炭を利用する大規模な近代工業として発展した—に取り掛かったのは、国内で建設される鉄道に資材を供給するためであった。 Cf. Dépêche de Gérard, ministre français à Pékin, à M. Berthelot, ministre des Affaires Etrangères, du 4 janvier 1896, MAE (NS), Chine, vol. 465, folio 5-6 ; Article de *La Gazette de Cologne* sur les Chemins de fer en Chine (Annexe de la Dépêche du marquis de Noailles, ambassadeur à Berlin, à Hanotaux du 3 juillet 1897), *ibid.*, vol. 446, folio 145-166.
- (6) 盛宣懐（1844-1916）は、科挙試験に失敗した後、1870年に李鴻章の軍（淮軍）に入隊し、李鴻章の庇護の下に経済官僚としての地位を築き上げ、上海織布局の復旧や輪船招商局（72年李鴻章創設の中国最大の航運会社）の経営に当たるなど幾多の産業事業に手を染めた。日清戦争後は李のライバル張之洞の傘下に移り、漢陽廠や大冶鉄山の督辦や京漢鉄道建設を担う中国帝国鉄道会社督辦に就任した。更に、彼は中国通商銀行（盛銀行）頭取や中国運輸電信会社社長なども務めた。 Cf. Dépêche de Gérard à Hanotaux du 9 mars 1897, MAE (NS), Chine, vol. 401, folio 98-104 ; A. Feuerwerker, *China's early industrialization. Sheng Hsuan-huai (1844-1916) and Mandarin Enterprise*, Cambridge (Massachusetts), 1958 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 89-90.
- (7) Dépêches de Bézaure à Hanotaux, 10 sept. et 29 oct. 1896 et Edit Impérial du 20 oct. 1896, MAE(NS), Chine, vol. 446, folio 107-110, 111-113 et 114-115 ; Dépêches de Gérard à Hanotaux, 28 mai, 29 juin et 21 oct. 1896, *ibid.*, vol. 465, folio 14-18, 19-29 et 44-48.
- (8) 拙稿「日清戦争後の中国賠償借款とフランス資本（上）（下）」『経済論集』第80号、第81号、2002年12月、2003年4月、参照。
- (9) 李鴻章は、1896年5月のロシア皇帝ニコライⅡ世の戴冠式参列のためロシアに派遣され、6月にモスクワで日本を対象とした露清密約（李・ロバノフ条約）を締結した後、三国干渉の「お礼」のための独仏訪問など欧州旅行を行っていた。

- (10) Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 82-183 ; Jean Bruhat, “Léopold II”, dans Ch.-A. Julien, J. Bruhat, G. Bourgin, M. Crouzet et P. Renouvin, *Les politiques d’expansion impérialiste*, Paris, 1949, pp. 75-122.
- (11) Dépêche de Bézaure, consul général à Shanghai, à Hanotaux du 10 sept., Dépêches de Gérard à Hanotaux des 5 et 23 nov. 1896, Télégrammes de Gérard à Hanotaux des 13 et 18 déc. 1896, Dépêches de Gérard à Hanotaux des 19 et 28 déc. 1896, Dépêche d’Hanotaux à Gérard du 29 déc. 1896, Note sur la visite du baron d’Anethan du 30 déc. 1896, MAE(NS), Chine, vol. 465, folio 39-42, 56-59, 63-70, 77, 81, 83-89, 107-111, 113-114 et 116.
- (12) Note sur les réponses faites au baron d’Anethan du 30 déc. 1896, Dépêche d’Hanotaux à G. Cochery, ministre des Finances, du 24 fév. 1897 et Dépêche d’Hanotaux au ministre à Bruxelles du 20 mars 1897, MAE (NS), Chine, vol. 465, folio 116, 157 et 201-204.
- (13) Dépêche d’Hanotaux à Gérard du 23 janvier et Dépêche d’Hanotaux au ministre à Bruxelles du 20 mars 1897, MAE(NS), Chine, vol. 465, folio 141-142 ; Lettre d’E. Gouin, président de Paribas, à Cochery du 15 fév. 1898, *ibid.*, vol. 467, folio 16-19.
- (14) Eric Bussière, *Paribas 1872-1992, l’Europe et le monde*, Fonds Mercator (Antwerp), 1992.
- (15) Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 104-106.
- (16) Note sur le Conseil d’administration de la Société d’Etude (sans date) et Dépêche d’Hanotaux à Gérard du 26 mars 1897, MAE(NS), Chine, vol. 465, folio 181 et 212.
- (17) Dépêche de Bézaure à Hanotaux du 19 mars et Dépêches de Gérard à Hanotaux des 25 mars et 20 avril 1897, MAE(NS), Chine, vol. 465, folio 193-200, 206-210 et 221-225 ; Dépêche de Bézaure à Hanotaux du 5 mai 1897, *ibid.*, vol. 466, folio 2-5.
- (18) Dépêche de Gérard à Hanotaux du 12 mai, Dépêche de Bézaure à Hanotaux du 16 mai et Dépêche de Claudel, gérant du vice-consulat de Hankéou, à Hanotaux du 28 juillet 1897, MAE(NS), Chine, vol. 466, folio 8-11, 14-21 et 43-49.
- (19) Dépêche de Bézaure à Hanotaux du 3 juin, Dépêche de Gérard à Hanotaux du 24 juin, Dépêches de Bézaure à Hanotaux des 30 juin et 28 juillet 1897, MAE(NS), Chine, vol. 466, folio 59-63, 93-95, 103-107 et 132-138.
- (20) Dépêche de Bézaure à Hanotaux du 28 juillet, Note sur le Chemin de fer Hankéou-Pékin du 23 sept. et Note de Gérard sur l’entreprise du chemin de fer Hankéou-Pékin et sur le contrat conclu à ce sujet entre le directeur Cheng et la Société Belge du 27 sept. 1897, MAE(NS), Chine, vol. 466, folio 132-138, 163-165 et 169-172 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 116-124.
- (21) 例えば、フランスが建設した雲南（滇越）鉄道や山西（正太）鉄道については、拙稿「雲南鉄道とフランス帝国主義」『土地制度史学』第136号、1992年7月；「山西（正太）鉄道建設とフランスの外交・金融協力」『東洋研究』第147号、2003年1月を参照。
- (22) Lettre d’Eugène Gouin à G. Cochery du 15 février 1898, MAE(NS), Chine, vol. 467, folio 16-19.
- (23) これは、1897年9月23日にパリ本店でベルギーの銀行グループ（SGB銀行）とフランスの銀行グループ（パリバ、バンク・パリジェンヌ）の間で行われた会議の席で、派遣調査団長 A.デュフルニ（ベルギー土木局長・主任技師）が行った宣言である。 Cf. Note sur le chemin de fer Hankéou-Pékin du 23 sept. 1897 et Note

pour le ministre (Hanotaux) sur chemin de fer Hankéou-Pékin du 24 sept. 1897, MAE(NS), Chine, folio 163-165 et 167-168.

(24) G. アノトー (1853-1944) は、パリの国立古文書学校卒業後、1879年に外務省に入省し、80年1月に外務省官房付となり、81年にはガンベッタ首相兼外相の官房次長、83年にはフェリー内閣官房次長に抜擢された。エヌ県代議士 (1886-89) を務めた後、89年10月に外務省政務局次長、92年10月に商務局長となり、遂には外相に任命 (1894-95年, 1896-98年) された。一方、A. ジェラルド (1852-1922) は、高等師範学校卒業後10年間哲学教師を務めた。ティエールやガンベッタに奨められて外務省に入り、1881年にはガンベッタ内閣官房長となり、アノトーと親交を結ぶ。ガンベッタ失脚後、外交官の道に進み、94年には北京公使に任命された。97年12月にはベルギー公使に任命されたが、ベルギーはベルギー人にとって要求が多い上に厄介なこの人物の任命に難色を示し、98年3月までアグレマンが得られなかった。

(25) Lettre particulière de Gérard à Hanotaux des 30 sept., 12 et 17 oct. 1897, MAE(Papiers d'agents 以下PA), Papiers Hanotaux, vol. 23, folio 77-78, 81-84 et 87 ; Note manuscrite du 15 oct. 1897 et Note sur la visite du ministre belge à Paris (d' Anethan) du 22 oct. 1897, MAE(NS), Chine, vol. 466, folio 183 et vol. 468, folio 148.

(26) Note pour le ministre (Hanotaux) sur le chemin de fer Hankéou-Pékin du 24 sept., Lettre particulière de Gérard à Hanotaux du 25 oct. et Télégramme d' Hanotaux à Dubail, chargé d' affaires à Pékin, du 29 oct. 1897, MAE (NS), Chine, vol. 466, folio 167-168, 185-188 et 190 ; Note sur les desiderata de la réunion des banquiers et industriels à Paribas du 21 oct. et Note sur la visite du ministre belge à Paris (d' Anethan) du 22 oct. 1897, *ibid.*, vol. 468, folio 147 et 148 ; Lettre particulière de Gérard à Hanotaux du 30 sept. 1897, MAE(PA), Papiers Hanotaux, vol. 23, folio 77-78.

フランス側がこの二つに条件に固執したのは、当該契約によると、第一回目の4万2000ポンドの払い込みは1897年12月2日に、第二回目の100万ポンドの払い込みは翌年の1月2日に行われることになっており、資金の払込期日が迫っていたからである。一方、中国政府の保証に関しては、銀行家にとっては税法の問題から重要な関心事であった。というのは、もし中国政府の保証が得られたならば、計画中の債券発行には0.5%の印紙税しか支払う必要がないが、企業による債権 (社債) 発行ということになれば、10%の印紙税と譲渡税を支払わねばならなくなるからである。

(27) Dépêche de Montholon, ministre à Bruxelles, à Hanotaux du 30 nov. et Télégramme de Montholon à Hanotaux du 1^{er} déc. 1897, MAE(NS), Chine, vol. 466, folio 226-227 et 229.

(28) バンク・パリジェンヌは、1874年に設立された事業銀行 *banque d' affaires* で、1904年にはパリバに次ぐフランス第2の事業銀行パリ連合銀行 *Banque de l' union parisienne* に発展した。Cf. Hubert Bonin, *La Banque de l' union parisienne (1874/1904-1974)*, Paris, 2001.

(29) パリ国際銀行は、1870年設立のフランス・エジプト銀行 *Banque franco-égyptienne* 解散の後を引き継いで、1889年に設立された事業銀行で、1901年にフランス南アフリカ銀行 *Banque française pour l' Afrique du Sud* との合併によってフランス商工銀行 *Banque française pour le commerce et l' industrie (banque Rouvier)* へと発展した。

(30) Note sur la réunion du 5 février 1898 et lettre d' E. Gouin à Cochery du 15 février 1898, MAE(NS), Chine, vol. 467, folio 8 et 16-19 ; Lettre du baron Hély d' Oissel à V. Stoclet, président de la Société d' Etude des Chemins de fer en Chine, du 27 août 1898, *ibid.*, vol. 468, folio 96-101 ; Note sur le Chemin de fer Hankéou-

Pékin du 15 mars 1908, *ibid.*, vol.479, folio 44-47.

- (31) Dépêche de Bézaure à Hanotiaux du 25 avril, Télégramme d' Hanotiaux à Pichon du 26 avril, Télégramme de Pichon à Hanotiaux du 1^{er} mai, Note sur Hankéou-Pékin du 4 mai, Télégramme de Gérard, ministre à Bruxelles, à Hanotiaux du 24 mai, Télégramme de Bézaure à Hanotiaux du 26 juin et Dépêche de Bézaure à Hanotiaux du 27 juin 1898, MAE(NS), Chine, vol. 467, folio 89-91, 92, 104, 110, 154, 190 et 191-194 ; Dépêche de Bézaure à Delcassé du 1^{er} juillet 1898 et Annexes (contrat du 26 juin 1898), *ibid.*, vol. 468, folio 5-8 et 9-27 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp.163-165.
- (32) Dépêche de Gérard à Delcassé du 1^{er} août et Dépêche de Delcassé à Pichon du 24 août 1898, MAE(NS), Chine, vol. 468, folio 50-53 et 87-91 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 311-312.
- (33) 主な株主については次の株主名簿を参照。La liste des actionnaires de la Société d' Etude (sans date, mais en 1905), MAE(NS), Chine, vol. 477, folio 72-75 ; La liste des actionnaires de la Société d' Etude, communiquée par P. Ristelhueber, du 16 mars 1908, *ibid.*, vol. 520, folio 89-92.
- (34) Jean Jadot (1862-1932) : ベルギーの知性豊かな優れた技師で、カイロ市電の敷設や低地エジプト鉄道の建設を行った。ベルギーの中国での事業を成功に導いたことが、彼ばかりでなく二人の兄弟ジュール Jules とランベール Lambert の地位の上昇の契機となった。京漢鉄道完工後、彼は SGB 銀行の取締役、そして同銀行総裁 (1912-32年) に就任、その上、多くの企業の取締役を勤めることになった。 Cf. G. Kurgan-van Hentenryk, *Jean Jadot, artisan de l' expansion belge en Chine*, Bruxelles, 1965 ; “De la technique à la finance. Jean Jadot, gouverneur de la Société Générale (1912-1932)”, *Revue de la Banque*, no.4, 1968 ; *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, *passim*.
- (35) その結果、中国鉄道研究会社改組 (1898年7月) 以後、スタッフ・技術者の任命を巡って、フランス側とベルギー側の間で諍いが絶えなかった。 Cf. Lettre du baron Hély d' Oissel à V. Stoclet du 27 août 1898, MAE(NS), Chine, vol. 486, folio 96-101 ; Dépêche de Dautremer, consul à Hankéou, à Delcassé du 18 avril, Dépêche de Pichon à Delcassé du 21 avril et Dépêche de Delcassé à Pichon du 29 juillet 1899, *ibid.*, vol. 469, folio 47-52, 60-63 et 103-104 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp.317-321.
- (36) Cf. Prospectus d' émission de l' emprunt chinois de 16 millions de livres, MAE(NS), Chine, vol. 352, folio 161-162 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp.312-319.
- (37) Dépêche de P. Peytral, ministre des Finances, à Delcassé du 20 avril, Lettre du CNEP du 20 avril sur les résultats de la souscription du 19 avril 1899 et Lettre d' Hély d' Oissel à Bompard du 20 avril 1899, MAE(NS), Chine, vol. 469, folio 55, 56 et 57-58 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p.314.
- (38) Lettre du CNEP du 20 avril 1899 sur les résultats de la souscription du 19 avril 1899 et Dépêche de Delcassé à Gérard du 21 avril 1899, MAE(NS), Chine, vol. 469, folio 56 et 59 ; Documents diplomatiques (Livre Jaune), no. 212 (Chine), Paris, 1901, p. 23 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 315-317.
- (39) Dépêche de Delcassé à Jules Gouin du 31 mars 1900, MAE(NS), Chine, vol. 470, folio 38-39 ; Dépêche de Delcassé à Pichon du 4 nov. 1899, *ibid.*, 469, folio 212-213.

他方、漢陽 Hanyang (製鋼所・兵器廠) 事業の件では、資材の供給の問題でケ・ドルセのあまりにも自国利益優先主義と中国工業発展への冷淡さが浮き彫りになった。中国帝国鉄道督辦盛宣懷は、鉄道資材などを供給

する目的で漢陽廠（張之洞が1890年に設立）を掌握した。だが、この工場は彼に莫大な支出を強いるようになっていたので（月に10万テール以上）、彼は工場を再編成し京漢鉄道に最大限資材を供給する目的で、諸外国に支援を求めて奔走した。しかしながら、フランスとベルギーは、逆に漢陽廠の掌握を画策したり同工場からの資材の供給を出来るだけ制限する方法で、盛宣懷の働きかけに真っ向から反対した。なぜならば「漢陽の工場はレール、橋梁、金属梁、車体、車両などの大量生産が可能なので、大部分の金属製品の供給がフランスやベルギーの工業から奪われてしまうことになる」からであった。 Cf. Télégramme de J. Jadot recu le 4 mai 1899 de Hankéou, Dépêche de Bézaure à Delcassé du 26 mars 1899 et Lettre d' Hély d' Oissel à Bompard du 5 mai 1899, MAE(NS), Chine, vol.469, folio 17,38-43 et 68 ; Dépêche de Bézaure à Hanotaux du 6 sept. 1896, ibid., vol. 411, folio 53-56.

(40) Dépêche de Delcassé à Pichon du 24 août 1898, MAE(NS), Chine, vol. 468, folio 87-91, notamment 88-89.

(41) Dépêche de Gérard à Delcassé du 17 mars 1900, MAE(NS), Chine, vol. 470, folio 32-36.

実を言えば、フランス企業とベルギー企業の間での受注の正確な配分は、ディル=バカラン社や仏白鉄道資材・機械製造会社の場合、極めて難しい。というのは、ディル=バカラン社はフランス企業であるが、ベルギーのディルとフランスのバカランに工場を所有しており、仏白鉄道資材・機械製造会社もフランス企業であるが、ベルギーのラ・クロワエール La Croyère とフランスのレム Raismes（ノール県）に工場を所有しているからである。しかしながら、「中国鉄道研究会社の行った発注をベルギー企業に含めるかフランス企業に含めるかは、受注企業の国籍ではなく注文品が製造された工場の立地を考慮しなければならない」と主張するケ・ドルセの根拠に従って、ここではベルギー企業の受注に含めた。

Cf. Dépêche de Gérard à Delcassé du 4 avril et Dépêche de Delcassé à Gérard du 13 avril 1900, MAE (NS), Chine, vol.470, folio 40-41 et 44-45.

(42) Dépêche de Delcassé à Pichon du 4 nov.1899, MAE(NS), Chine, vol. 469, folio 212-213 ; Dépêche de Delcassé à Jules Gouïin du 31 mars 1900, ibid., vol. 470, folio 38-39.

(43) Lettre de Jules Gouïin à Delcassé du 21 avril 1900, MAE(NS), Chine, vol. 470, folio 46 ; Dépêche de Delcassé à Jules Gouïin du 3 nov. 1900, ibid., vol. 471, folio 92-93.