

京漢鉄道建設とフランスの外交・金融協力（下）

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 英仏協力と京漢鉄道償還借款（1908年）

おわりに（以上本号）

3 京漢鉄道建設と京漢鉄道第2回（補足）借款の発行

1899年に山東で勃発した義和団の乱は、同年末には河北に飛び火し、「扶清滅洋」を叫んで各地の教会を攻撃し、キリスト教宣教師や教徒を殺害し、鉄道や電線などを破壊した。京漢鉄道建設の真最中であった中国鉄道研究会社はこの争乱で甚大な人的・物的被害を被ったが、京漢鉄道営業主任技師ジョルジュ・ブイヤール Georges Bouillard⁽⁴⁴⁾の主導の下に、同社は義和団事変と連合軍の北京占領などによる混乱に乗じて鉄道を北京まで延長する機会を逃さなかった。実際、契約では京漢鉄道は北京の南（15km）の盧溝橋を起点とすることになっていたため、ジャン・ジャドやブイヤールは路線の北京延長を当初から強く望んでいた。義和団によって破壊された盧溝橋 Lou-Kou-Kiao—保定 Paoting間の路線（132 km）をフランス軍が占領した時に、北京乗入れの絶好の機会が到来した。同社は破壊された鉄道を速やかに修復すると同時に、どさくさ紛れに無断で路線を北京まで延長してしまったのである⁽⁴⁵⁾。

一方、義和団事変が治まってくると、フランスでは1900年11月から中国への金融調査団の派遣が幾度となく検討された。外相デルカッセ T. Delcasséが示唆しているように、こ

の調査団の目的は「施工済み路線を視察し、建設の現況を把握し、調査後竣工までに必要とされる費用を算定する」⁽⁴⁶⁾こと、そして中国鉄道研究会社の義和団による被害の賠償金請求を北京で支援することであった⁽⁴⁷⁾。実際、仏外務省商務局長ボンパール Maurice Bompardによると、ジャン・ジャドは1901年2月までに借款の第1回発行分の資金6000万フランのうち既に5000万フランを費消してしまっていたのに、建設の方はまだ総延長約1200kmのうち約200kmしか完成していなかったのである。その上、中国においては、京漢鉄道事業は「中国のパナマ事件」とさえ呼ばれるようになっていたのである⁽⁴⁸⁾。こうした事情からフランスは視察調査団の派遣を企図したのであるが、中国鉄道研究会社取締役会のベルギー側役員全員がこれに断固反対したのである。1901年1月から4月の間、同社取締役会はこの調査団派遣を巡って二つの陣営に分かれて言い争った⁽⁴⁹⁾。ベルギー側の強硬な異議申し立てを前に、結局1901年5月に京漢鉄道フランス金融グループは、中国鉄道研究会社とは無関係に、独自に調査団—土木主任技師 E.ブシグ Edouard Bousigues (P.L. M. 鉄道管理部所属) とインドシナ銀行支店検査官 L.ミシュロ Lucien Michelotで構成—を派遣することで満足しなければならなかった。フランスとベルギーのこのような対立にも拘らず、義和団事件の収束後ジャン・ジャドは、さほど大きな技術的困難もなく—黄河に架かる3kmの橋梁建設を除いて—順調に敷設工事を続けることができた。それは、特にフランス・ベルギー両国政府が中国政府から獲得した義和団事件処理の賠償金⁽⁵⁰⁾の中から5400万フランス・余を中国鉄道研究会社に手厚く割り当ててくれたお陰であった—勿論1902年3月には、工事を支障なく遂行するために、1898年借款契約の残り発行分、5%利付債9万1444券(約4600万フラン)の発行も成功裏に終わっていた—⁽⁵¹⁾。かくして、中国鉄道研究会社の総支出額は1904年7月19日の時点で既に1億3200万フランにも達していたが、鉄道敷設の方は依然全体の四分の一が未完成のままであった⁽⁵²⁾。

それでも1905年末までには全線の竣工が見込まれるようになったので、ジャン・ジャドは1904年最後の大規模な資材の発注を予告してきた。今回の発注は、新型複式蒸気機関車12台(1905年3月引渡し)、無蓋貨車200両、大型無蓋貨車200両、石炭輸送用40トンのボギー台車100台、枕木、金属橋床、金属製ねじ付杭などが主なものであった⁽⁵³⁾。1904年1月初頭に発注の情報を得たケ・ドルセ(仏外務省)は、1903年末の時点でベルギー工業の受注額がフランス工業を依然として200万フランも勝っていたことから(表2・表3参

照)、フランスとベルギー両国工業間のこの不均衡を解消するために最後の努力を払った。ケ・ドルセからフランス企業が充分満足するような取り計らいを要請された中国鉄道研究会社副社長エリー・ドワッセルは、同僚のジュール・グアンやイシドール・ド・シュリヴェールと共に、満足のいく和解案を模索し、1904年1月30日の同社取締役会で作成された協定案をケ・ドルセに提案して承認を求めた。この提案によると、両国企業になされた注文の実質的格差を200万フランではなく100万フランと評価することにフランスは同意すること。その結果、フランス企業は残りの発注においてベルギー企業よりも100万フラン分多く受注することとし、今回の発注はフランス企業に3分の2、ベルギー企業に3分の1の割合で行うことにするとした⁽⁵⁴⁾。エリー・ドワッセルは提案の根拠を次のような事情に求めた。即ち、フランス企業による機関車と炭水車の供給(納入)はベルギー企業におよそ100万フラン勝っている。他方、ベルギー・シンジケート(ベルギー企業団)は、600万フラン近いレール注文のうち400万フラン以上のレールを納入したが、フランス企業は注文の大部分を断って150万フランのレールの納入しか行わなかった。「レールの納入と金属製品[機関車など]の納入の間には—後者の方が前者よりも遥かに利益になる—非常に大きな違い」があるので、「もし単にこの金属製品で均等を図るといっているのであれば、不利益を被ることになるのはベルギー企業の方であろう」と(表3参照)⁽⁵⁵⁾。その上、このベルギー・シンジケートには、特にフランス製鋼会社 *Aciéries de France*⁽⁵⁶⁾ のようなフランス企業も複数含まれているので、フランス・ベルギー企業間の約200万フランの納入額格差は実質的というよりも見かけのものとなろう⁽⁵⁷⁾。こうした事情から、エリー・ドワッセルは「フランス・ベルギー間の受注額格差から100万フランを削減するのが適当であろう」⁽⁵⁸⁾と説明した。この協定案に対しケ・ドルセの同意が得られたので、資材発注割当の問題は最終的に解決されたのであった—もっとも、中国鉄道研究会社(ベルギー側)によってこの協定が守られるかどうかを依然監視する必要があったけれども—⁽⁵⁹⁾。

表3 1903年12月31日現在の中国鉄道研究会社の発注高内訳（単位1,000フラン）

発注品目	フランス(%)	ベルギー(%)	他国(%)	小計(%)
レール、鉄道金属付属品	1,653(28)	4,176(71)	71(1)	5,902(100)
機関車、炭水車	3,410(56)	2,430(40)	298(5)	6,902(100)
客車、手荷物車、貨車	4,522(49)	4,669(51)	17(0)	9,207(100)
橋梁、鉄骨構造	3,929(55)	3,182(45)	—	7,111(100)
その他	1,811(34)	2,912(55)	582(11)	5,305(100)
総計	15,326(45.5)	17,369(51.6)	970(2.9)	33,665(100)

出所：Tableau remis au directeur des Consulats par Hély d'Oissel, Jules Gouin et I. de Schryver le 13 février 1904, MAE(NS), Chine, vol. 475, folio 69.

上述したようにケ・ドルセによる厳しく忍耐強い監視のお陰で、フランスはどうかこうにか中国鉄道研究会社による資材発注のうちおよそ半分の受注を確保することができた。それに対し、ベルギーによる中国鉄道研究会社と鉄道事業の支配は一重要ポストの多くは当初からベルギー人によって占められた一、京漢鉄道の絶対的指導者ジャン・ジャドの専横的裁量によって一段と強まっていった⁽⁶⁰⁾。その上、1905年8月13日には、完工のためという理由で1250万フランの5%利付補足借款—引受価格は90%—を発行しなければならなかった。この借款は公募されずに、債券はシンジケート加盟金融機関（パリバ、ソシエテ・ジェネラル、パリ国民割引銀行、フランス商工銀行、パリ連合銀行）の顧客に直接売却された⁽⁶¹⁾。こうして、1905年9月に漸く京漢鉄道は竣工を迎えたのであった。鉄道（軌間1.435mの標準軌）の総延長は1271km（単線で支線も含む）にも達し、結局のところ中国はこの鉄道建設に総額2億131万9364フラン（1km当たり15万8394フラン）を要したことになる。この建設費2億131万9364フランは次のごとく調達された⁽⁶²⁾。

- ① 2175万フラン（580万テール taëlsの中国帝国鉄道会社の出資、盧溝橋—保定間路線建設費）
- ② 1億1250万フラン（1898年5%利付借款発行）
- ③ 1250万フラン（1905年5%利付補足借款発行）
- ④ 5456万9364フラン（義和団事件賠償金）

京漢鉄道は総じて平坦な平原を貫通しており、技術的にも建設は容易であったことを勘

案すると、この鉄道建設費は極めて過大であったと言えよう。

4 英仏協力と京漢鉄道償還借款（1908年）

さて、京漢鉄道全線に亘って運転営業が開始するや否や、鉄道は多大な利益をもたらすことが判明した。実際、営業収益の20%を得ることになっていた中国鉄道研究会社は、1905年度から（1906年度も）実に40%もの配当を株主に分配することができた⁽⁶³⁾。その時から、中国政府による鉄道買戻しの問題が惹起することになった。なぜなら、京漢鉄道の敷設を委託する時、盛宣懷は巧妙にも契約書の中に極めて重要な条項を挿入させていたからである。この条項によると、1907年9月1日以降、中国政府は債務返済期限前の何時如何なる時でも借款を払い戻すことができ、ひとたびこの償還が行われると契約は効力を失するというものであった⁽⁶⁴⁾。その上、日清戦争後中国で澎湃と沸き起こってきたナショナリズムや商工業企業からの外国人排斥運動の高揚を背景として、1906年から中国政府は鉄道敷設権買戻し（利権回収）の意向を表明していたし、1905年8月には中国政府はアメリカの米中開発会社 American China Development Company⁽⁶⁵⁾から好条件で粵漢鉄道（漢口－広東線）敷設権の回収に成功していたので、大きな収益をもたらす京漢鉄道の買戻しにも積極的だったのである。熱烈なプレスキャンペーンで京漢鉄道の回収を支持された中国政府は、1907年初頭から既にパリのオート・バンク（haute banque）のエルランジェ銀行 banque Erlanger やインドシナ銀行 Banque de l'Indochineのような有力金融機関から複数の申し出を受けていたが⁽⁶⁶⁾、最も有利な借款条件を求めてあらゆる国の金融業者に打診した。こうしたことから、十分な担保を求めず値引きをしてでもこの取引（借款）の獲得を願うヨーロッパ金融業者の間で熾烈な争いが行われることとなった—例えば、1906年からイギリスの英中会社 British and Chinese Corporation（以下BCC）⁽⁶⁷⁾とフランスのインドシナ銀行が、中国鉄道研究会社に対抗して、「陰に陽に」相争って中国政府への働きかけを行っていた—⁽⁶⁸⁾。

一方、京漢鉄道事業から排除されてしまうのを恐れた中国鉄道研究会社は、中国政府による鉄道利権の買戻しにフランスやイギリスの金融機関が手を貸すのを止めさせるようにと、ブリュッセルのフランス公使館やケ・ドルセに要請した。同時に同社は、中国政府による鉄道買戻しのための借款を同社自身が引き受けるために中国との交渉を開始した。他方、ケ・ドルセは、京漢鉄道事業でベルギー側と受注や人事を巡って生じた軋轢にも拘ら

ず、中国鉄道研究会社への明白な支持を表明し、中国政府の買戻しを支援しようとするインドシナ銀行を非難したのであった⁽⁶⁹⁾。

ところが、中国での仏白協力を支持するケ・ドルセの態度は、インドシナ銀行支配人スタニスラス・シモン Stanislas Simon と香港上海銀行ロンドン支配人・BCC取締役チャールズ・アデイス Charles S. Addisとの間で、フランス蔵相ジョゼフ・カイヨー Joseph Caillaux—中国中央鉄道会社 Chinese Central Railways (華中鐵路公司、以下CCR) のフランス側代表—立会いの下に署名された1908年2月24日協定の締結を機に、英仏協力へと大きく方針転換することとなった⁽⁷⁰⁾。この協定によると、英仏両グループは金融的平等の原則で一致協力して京漢鉄道償還借款の交渉を行い、フランスグループはこの協定で粵漢鉄道協定でのイギリスグループと同等の地位を占める、というものであった。こうした極東におけるフランスとイギリス間の協力関係は、1905年まで遡ることができる⁽⁷¹⁾。

1904年4月8日の英仏協商 Entente cordialeの締結後、極東においても英仏間の大きな利害の接近が生じた。イギリスの側では、まず揚子江流域の主要な利害関係業者である北京シンジケート Pekin Syndicate⁽⁷²⁾とBCCとの間で、1903年4月8日に揚子江北部地域での総ての鉄道利権を共同で請け負うための取り決めが交わされた⁽⁷³⁾。1904年1月7日には、この取り決めは、揚子江流域シンジケート Yangtse Valley Syndicateも加えて、中国中央鉄道会社 (CCR) の設立に結実した⁽⁷⁴⁾。他方、フランスの側でも、中国鉱山開発会社 Société française d' explorations minières en Chine⁽⁷⁵⁾が1900年以来四川省で鉄道敷設権の獲得を求めて活動していた。1903年8月にはヴィタリ Vitaliグループの協力を得た中国鉱山開発会社は、1904年夏から北京シンジケートとロンドンで最初の交渉を開始し、次いでバルダック銀行 N. J. et S. Bardac (パリの有力個人銀行) のノエル・バルダック Noël Bardacらの仲介のお陰で、イギリスの三つのシンジケート (北京シンジケート、BCC、揚子江流域シンジケート) と共に、CCRに合流することができたのである⁽⁷⁶⁾—英仏のこれらシンジケートは、結局のところ、揚子江北部地域での利権獲得・開発を英仏共同で進めた方が得策であると判断したのである—。こうして、1905年10月2日にこれら英仏両グループは、英仏両国政府の支援を得て、CCRを新たな英仏合弁会社に改組するという合意に達した。資本金は10万ポンド (額面1ポンドの10万株) とされ、英仏両グループに4万2500株ずつ均等に分配された—残りは7500株ずつベルギーとアメリカに留保された—。フランスグループのCCR

持ち株比率は表4に示されている。また、フランスグループのCCR取締役9名は次のとおりである。フランスグループ代表（経営委員会長）はジョゼフ・カイヨー Joseph Caillaux、取締役はパリ国民割引銀行のエミール・ユルマン Emile Ullmann、ソシエテ・ジェネラルのピエール・ドジャルダン-ヴェルカンデル Pierre Dejardin-Verkinder、インドシナ銀行支配人のS.シモン、鉄道総合公社 Régie générale des chemins de fer社長のジョルジュ・ヴィタリ伯 le comte Georges Vitali、フランス動産銀行 Crédit mobilier françaisのJ. C.シャルパンチエ Charpentier（元外交官）、オスマン帝国銀行 Banque impériale ottomaneのG.ド・クラプカ de Klapka、バグダード鉄道会社のダルヌー伯 le comte d' Arnoux、東洋国際会社 Compagnie internationale d' Orientのエミール・フランキ Emile Francqui（レオポルドⅡ世の意を体したベルギー元外交官）である⁽⁷⁷⁾。

表4 中国中央鉄道会社（CCR）のフランスグループの持ち株比率

社名	持ち株数
Régie générale des chemins de fer	21,250
N. J. et S. Bardac	
Banque impériale ottomane	
Société française d' explorations minières en Chine	
Hottinguer et Cie	
Mallet frères et Cie	
Comptoir national d' escompte de Paris	6,000
Société générale (France)	6,000
Banque de Paris et des Pays-Bas (Paribas)	4,250
Banque de l' Indochine	3,000
Credit industriel et commercial	1,000
Banque française pour le commerce et l' industrie	500
Banque de l' union parisienne	500
合 計	42,500

出所：Note sur la conversation de Casenave avec Simon, Ristelhueber et Bardac du 24 octobre 1905, MAE(NS), Chine, vol. 532, folio 87-88.

揚子江地方で係争中の利権、特に川漢鉄道（漢口－成都線）敷設権をめぐる利害の一本

化を狙って英仏共同で設立したCCRは、英仏協調の先駆けであった。1906年10月18日には、1905年10月2日の英仏協定はCCRを基礎とした粵漢鉄道建設に関する産業金融事業協定—英仏両グループは対等だが、イギリス人が社長のイギリス企業—へと再度拡大された⁽⁷⁸⁾。この粵漢鉄道協定は、BCC代表（W.ケズウィック、C.アデイス）とフランスグループ（インドシナ銀行、パリ国民割引銀行、ソシエテ・ジェネラル、パリバ、鉄道総合公社、バルダック銀行）代表 S.シモンによって結ばれた。この英仏協力（粵漢鉄道協定）に新たな発展を与えることになったのは、正に1908年2月24日のシモン—アデイス協定であった。この協定の翌日、エリー・ドワッセル、E.ユルマン、P.リストリュール Ristelhueberはケ・ドルセを訪れて外相 S.ピション Pichonにこれらの交渉について報告し、ピションの承認を得たのであった。次いで、2月27日に再度ケ・ドルセを訪れた中国鉄道研究会社事務長 P.リストリュールは、「ベルギー人はパリ金融市場以外では資本が得られないことを確信していたので、フランス金融界が中国鉄道研究会社以外のグループと協力することなど想像だにできなかったのである」と説明し、「ベルギー人の排除、特に彼らの完全な排除は、汴洛^{べんらく}鉄道（開封—洛陽）Chemin de fer de Kaifong-fou、上海市電や天津市電、天津不動産会社 Société immobilière de Tientsin、Louhan（Luhan）鉱山会社、開平炭鉱事業など中国でのその他一連の仏白利害の結び付きがあるが故に、特に慎重を要する問題である」と主張して、「ベルギーを『見捨てる』口実は見出し難い」としてケ・ドルセに再考を促したのであった⁽⁷⁹⁾。

1908年3月初頭、ブリュッセルでの中国鉄道研究会社取締役会開催の前に、エリー・ドワッセル、E.ユルマン、P.リストリュールは、「フランス側の金融的工業的優位が確保されない限り、京漢鉄道の新規債券の証券取引所上場を認めないという蔵相カイヨーと外相ピションの意向」⁽⁸⁰⁾を中国鉄道研究会社長フェルディナン・ベイヤン⁽⁸¹⁾に伝えた。京漢鉄道事業へのイギリスの加入は「将来的に不利益であり危険である」⁽⁸²⁾と認めた外務省アジア課長フィリップ・ベルトロ Philippe Berthelotは、上述のごとき性急で強硬な趨勢に反対し、1908年4月28日に彼に与するS.シモン立会いの下に、「中国鉄道研究会社の提案に競合して英仏の反対提案するのを止め、つまりベルギーと直ちに決裂するのを避け、粘り強くベルギー側にフランスへの譲歩を求める」という彼の意見を蔵相カイヨーに開陳して最後の努力を払った⁽⁸³⁾。京漢鉄道事業を狙っているイギリスとの協定の支持者であるカ

イヨーは、「京漢鉄道償還借款のごとき純粋な金融取引にとって、金融的には無いに等しいベルギー市場を考慮する必要はない。…存在するのはパリとロンドンの市場である。この二つの市場の協力によって、取引は行われねばならない」⁽⁸⁴⁾と返答した。けれどもカイヨーは、「ベルギーグループが6ヶ月以内に中国鉄道研究会社をフランス人社長のフランス企業に転換することを約束する」⁽⁸⁵⁾ならば、ベルギーを支持することに同意した。フランス利害の重要性—京漢鉄道建設資金の85%がフランス資本—によって当然とされるこの条件が満足の行くように履行されないならば、「中国鉄道研究会社はフランス金融市場から締め出されることになろう」⁽⁸⁶⁾。1908年5月5日の中国鉄道研究会社取締役会でベルギー側との完全な決裂を回避するためにケ・ドルセが最後まで奔走したけれども、ベルギー側は、ベルギーの中国事業に強い関心を持っている国王レオポルドに裁断を仰いだ末、フランスの条件を受け入れるのを最終的に拒否したのである。

その間、パリ・ロンドン市場の協力なくして1億5000万フランとか1億2500万フランの借款を新規に発行することができないことを理解していたベルギー側は、ロンドンに新たな協力者（共同出資者）を求めて奔走していた。それと同時に、ベルギー側は中国との交渉で、借款の条件や価格を引き下げる譲歩を重ねていた。これに対して、中国側は年を追って最上の条件を得るために、ヨーロッパ諸国間の競争に乗じて、彼らの要求条件を逆になりますます厳しくしていったのである。実際、カイヨーとピションの意向を知ったジャン・ジャドは、1908年3月10日に京漢鉄道償還借款に関し次のような条件を北京に打電していた⁽⁸⁷⁾。即ち、4.5%利付借款、引受価格は85%、担保、人員、発注については英独の津浦鉄道（天津—浦口線）契約と同条件。また1908年4月末には、1億5000万フランの5%利付借款、引受価格は93%、発行価格は98.5%、鉄道経営権と営業収益の20%の取り分を放棄すると、借款条件を変更した⁽⁸⁸⁾。更に、シュレーダー商会 J. H. Schröder et Cie（第一級のマーチャント・バンク）やマーチン銀行 Martin's Bank（古参の名門銀行）などイギリスの銀行の協力を得⁽⁸⁹⁾、1908年7月17日にベルギー中国鉄道会社 Société belge de chemins de fer en Chine（資本金100万フラン）⁽⁹⁰⁾という完全にベルギーの新会社をブルッセルに設立したベルギーグループは、1908年8月末に1億フランの5%利付借款（引受価格は95%、鉄道経営権の放棄）を提案したのであった⁽⁹¹⁾。

英仏協調側では、京漢鉄道償還問題に対して採られたフランス政府の好意的態度にも拘

らず、一方ではE. G. ヒリアー Edward Guy Hillier (香港上海銀行北京支店長)⁽⁹²⁾と、他方ではJ. O. P. ブランド Bland (CCRとBCCの北京代表)⁽⁹³⁾、モーリス・カズナーヴ Maurice Casenave(インドシナ銀行北京支店長、CCR代表)⁽⁹⁴⁾との間に見解の不一致が現出した。G. ヒリアーは常に「金融借款 financial loan」—特典とか特別担保の付かない一般的な純粹に金融目的の借款—として交渉する意向を表明していたのに対して、カズナーヴの協力を得たブランドは、「鉄道借款 railway loan」—「最大限工業的權益や技術的支配の保証や割当てを伴った鉄道・土木事業借款 (または工業借款)」—を強硬に主張していたからである。換言すれば、赴任前の福州領事フェルナン・ピラ Fernand Pila (1874-1965) —リヨンの大絹商人 (ユリス・ピラ商会) で「インドシナ副王」と称されたユリス・ピラ Ulysse Pila の子息—が私信でP. ベルトロに述べているごとく、「金融界と工業界が相争っている」のであった⁽⁹⁵⁾。その間も常にベルギーの競争の脅威に直面していたので、インドシナ銀行事務長のオクターヴ・オンベール Octave Homberg⁽⁹⁶⁾は、1908年6月19~20日カイヨーとシモンの指示に従ってロンドンを訪れ、懸案の借款は結局「鉄道借款」とすることでアデイスと合意した⁽⁹⁷⁾。他方でフランス政府は、「中国鉄道研究会社の交渉はフランスの利益を考慮していないので、もし1898年の契約に何らかの修正が加えられるのであれば、権利に基づいて、1908年12月31日をもってフランス保有債券の完全な償還を求めることになる。その上フランス政府は、この償還を目的に中国鉄道研究会社が発行を望む新規債券のパリ証券取引所上場を拒否するつもりである。パリとロンドンの金融市場は、英仏グループと交渉しフランスの利益を尊重する借款にしか開かれなからう⁽⁹⁸⁾」と主張して、1908年7月初頭から英仏グループの交渉が有利に運ぶように中国政府へ強力な圧力を加えていた。こうして、1908年7月11日に香港上海銀行とインドシナ銀行は、北京の代表G. ヒリアーに700万ポンド [1億7500万フラン] の借款を次のような条件で交渉するようにと打電した⁽⁹⁹⁾。

- ① 200万ポンドは公共事業に充当し、500万ポンドは京漢鉄道の償還 (買戻し) に使用する。
- ② 担保は名目上京漢鉄道の収益とするが、鉄道には如何なる支配も影響力も及ぼさない。
- ③ 資材の供給に関しては、価格が同等ならば借款供与国を優先する。
- ④ 借款の引受価格は93.5%とする。

北京駐在公使バプスト E. Bapstによると、これは「中国にとっては好条件」である反面、「中国での土木事業へのフランス企業の今後の参入をきわめて困難にするであろう」⁽¹⁰⁰⁾との所見であったが、中国交通相・中国鉄道総督辦の梁士詒 Léang Che-Yi (Liang Shih-i) は資金の用途を特定するのを承諾しなかったため、1908年7月28日に交渉は中断されてしまった⁽¹⁰¹⁾。

その間、梁士詒はより有利な条件を求めて相手かまわず打診を繰り返し、特に露清銀行 Banque russo-chinoise＝パリバ・グループ、つまり山西鉄道の中国鉄道建設営業会社 Société française de construction et d'exploitation des chemins de fer en Chineグループ⁽¹⁰²⁾に4000～5000万テール（兩）[1億6000万～2億フラン]の4.5%利付借款の提案を行った。中国鉄道建設営業会社取締役・パリバ取締役のエドゥアール・ネツラン Edouard Noetzelinはこの要求に応じることを望んでいたが、この問題に対するフランス政府の意向と態度を考慮して、梁の提案を諦めざるを得なかった⁽¹⁰³⁾。

ところが、1908年8月末にベルギー側が英仏グループの拒否した条件を受け入れたので、是が非でもこの借款の実現を望む香港上海銀行のアデイスは、条件の極めて厳しいフランスグループとの決裂の危険を冒してでもこの取引を取り逃がさないようにとの断固たる指令を北京に急ぎ打電した。こうして、1908年8月29日にG. ヒリアーは、700万ポンドの借款のオプション—引受価格95%、金利5%、償還期限40年の借款か、それとも引受価格93%、金利5%（最初20年間）と金利4.5%（最後20年間）の借款—を獲得した⁽¹⁰⁴⁾。アデイスは前者のオプションを希望したが、フランス側の強い要請に従って後者のオプションに同意した。というのもフランス政府と銀行家は次のように弁明してフランスのオプションを擁護したからであった。「フランスの諸銀行は額面価格よりも若干低い価格で公債の公募を行わねばならないので、2%の印紙税を考慮すると、93%の引受価格がパリ市場で発行できる唯一の策である」⁽¹⁰⁵⁾と。

しかしながら、ぎりぎり最後になって中国政府は契約への署名に躊躇した。当然のことながら、英仏グループは抗議しケ・ドルセは干渉したが、香港上海銀行は妥協的な態度を示した⁽¹⁰⁶⁾。何故なら、当時ロンドン市場では投資先を探している資本が豊富に存在しており、同行はこの取引を依然として旨みのある商売と見ていたからである⁽¹⁰⁷⁾。イギリスでは公定相場は存在しなかったため、イギリス外務省はイギリス金融業者が金融取引を行

うのを妨げる手段を持っていなかった。それ故、フランスはこの借款に関しては中国の条件を渋々受け入れざるを得なかった⁽¹⁰⁸⁾。こうして結局、1908年10月8日に500万ポンドの5%—4.5%利付借款契約が北京において中国交通省と香港上海銀行＝インドシナ銀行との間で結ばれた。この借款は、「中国政府が今まで結んだ借款のうちで最も有利なもの」⁽¹⁰⁹⁾であった。なぜなら、この借款は一般的な純然たる金融借款であり、引受価格は94%で担保は無きに等しい。金利は最初の15年間で5%であり、最後の15年間で4.5%。香港上海銀行、パリ国民割引銀行、ソシエテ・ジェネラル、パリバ、商工信用銀行、インドシナ銀行の諸銀行によって、債券は98%の価格で半分はロンドンで半分はパリで発行される、というものだったからである。

おわりに

「中国での鉄道事業は単なる資本家の投資と見做すべきではない。我々はとりわけフランス工業がそこから引き出しうる利益と、より一般的にその結果我が国にもたらされる影響力の拡張を眼中に置かねばならない」⁽¹¹⁰⁾と、仏外相デルカッセが北京駐在フランス公使ピションに書き送っている。こうした観点から京漢鉄道事業を振り返ってみると、どうかこうにか鉄道関連資材のおよそ半分をフランス工業に確保することができた京漢鉄道建設においては、ケ・ドルセの懸命の努力の甲斐あって、フランス政府の目的もある程度達成することができたと言えよう。ところが、鉄道竣工後の中国政府による鉄道買戻し借款〔京漢鉄道償還借款〕においては、中国政府の未曾有の完全な勝利に終わった。欧米列強の競争相手を互いに競わせながら、また当時のロンドン市場とパリ市場での中国公債に対する人気を利用して⁽¹¹¹⁾、中国政府は工業的見返りを伴わない一般的借款を英仏グループに受け入れさせ、鉄道償還借款の発行により京漢鉄道の完全な支配に成功したからである。一方、ケ・ドルセは、英仏両国政府の後援の下に英仏共同で借款を発行することで英仏の金融協力関係を強化することができたが、「資金が底をついている中国にこのように有利な借款を最早供与しないようにしよう」⁽¹¹²⁾と願うことで満足せざるを得なかったのである。したがって、この京漢鉄道事業は、中国にとっては幾分過大な資金を要したとはいえ、外国人が中国で手がけた鉄道敷設事業の中でも成功した数少ない事例と見做すことができるであろう。

〔注〕

- (44) G.ブイヤールはフランス人技術者で、パリのロチルド商会 Rothschild傘下の北部鉄道会社の技師を経て、1899年5月にケ・ドルセの推薦を受けて京漢鉄道営業主任技師に採用された。Cf. Dépêche de Gérard à Delcassé du 21 mars et Dépêche de Delcassé à Pichon du 4 novembre 1899, MAE(NS), Chine, vol. 469, folio 21-22 et 212-213.
- (45) Lettre de la Société d' Etude à Delcassé du 17 juillet 1900, MAE(NS), Chine, vol. 470, folio 148 ; Lettre d' Hély d' Oissel à Delcassé du mois de décembre 1901, *ibid.*, vol. 471, folio 145-157 ; Dépêche de Gérard à Delcassé du 30 avril 1901, *ibid.*, vol. 472, folio 325-327 ; Note confidentielle sur les conditions dans lesquelles a été fixée l' indemnité de la Société d' Etude des chemins de fer en Chine (Hankéou-Pékin) du 28 avril 1902, *ibid.*, vol. 474, folio 16-40 ; Note de Bouillard sur le prolongement vers Pékin et sur les circonstances qui précèdent la construction en janvier 1901, *ibid.*, vol. 477, folio 195-209 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 616-618.
- (46) Télégramme de Delcassé à Gérard du 11 février 1901, MAE(NS), Chine, vol. 471, folio 114 bis.
- (47) Dépêche de Delcassé à Gérard du 1^{er} février 1901 et Note sur le projet en cas de refus de la mission du 2 mars 1901, MAE(NS), Chine, vol. 472, folio 48-53 et 159.
- (48) Lettre particulière de Bompard, directeur des affaires commerciales du Quai d' Orsay, à Gérard du 11 février 1901 et Lettre particulière de Gérard à Bompard du 12 février 1901, MAE(NS), Chine, vol. 472, folio 116-117 et 118-119.
- (49) Lettre d' A. Ruiz, du Comptoir d' Escompte, à Delcassé du 14 mars 1901, Note sur la réunion des membres du Comité du deuxième Syndicat, Emprunt chinois 5 % 1898 (Hankéou-Pékin) et Lettre de Paribas à Bompard du 20 avril 1901, MAE(NS), Chine, vol. 472, folio 187-189, 233-236 et 306 ; Dépêche de Gérard à Delcassé du 6 mai 1901, *ibid.*, vol. 473, folio 4-5 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 636-642.
- (50) 1901年9月7日に義和団事件処理に関し清朝と列国は北京議定書（辛丑和約）を結んだ。この議定書で清朝は4億5000万両（168億7500万フラン）もの巨額賠償金の支払いを課せられ、フランスには総額の15.75%、ベルギーには1.89%の賠償金が支払われることになった。フランス・ベルギー両政府はここから中国鉄道研究会社の被害に対する賠償金を配分したのである。
- (51) Cf. Assemblée générale de Paribas du 7 mai 1902, Archives nationales（以下AN）, 65 AQ, A 809¹（Banque de Paris et des Pays-Bas） ; Note confidentielle sur les conditions dans lesquelles a été fixée l' indemnité de la Société d' Etude des Chemins de fer en Chine (Hankéou-Pékin) du 28 avril 1902, MAE(NS), Chine, vol. 474, folio 16-40 ; Note sur la ligne de Pékin à Hankéou, *ibid.*, vol. 480, folio 135-136 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 391-397, 413-416 et 616-621.
- 義和団事件に関する賠償金請求については、中国鉄道研究会社が最初に行った被害金額の算定は1460万フランでしかなかったため、同社が獲得したおよそ5400万フランの賠償金は実際の被害額の実に3～4倍もの金額であった。要するに「義和団事件は中国鉄道研究会社の財政を大いに潤した！」のであった。
- (52) Dépêche de Gérard à Delcassé du 22 juillet et Lettre de la Société d' Etude à Gérard du 19 juillet 1904, MAE(NS), Chine, vol. 476, folio 56-60 et 104-105.
- (53) Dépêches de Gérard à Delcassé des 9 et 26 janvier et 21 mars 1904, MAE(NS), Chine, vol. 475, folio 51-53, 57-59 et 93-94.
- (54) Dépêche de Georges Louis, directeur des affaires commerciales du Quai d' Orsay, au Baron Hély d' Oissel du 28

janvier, Dépêche de Gérard à Delcassé du 2 février, Lettres d' Hély d' Oissel à G. Louis des 9 et 15 février 1904 et Dépêche de Gérard à Delcassé du 21 mars 1904, MAE(NS), Chine, vol. 475, folio 62, 63-65, 66-67, 70-71 et 93-94 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 628-630.

- (55) Lettre d' Hély d' Oissel à G. Louis du 9 février 1904, *ibid.*, vol. 475, folio 66-67.
- (56) フランス製鋼会社は1881年に資本金800万フランで設立され、フランス南部のオーバンAubin（アヴェイロン県）に炭鉱と工場、パリのグルネルGrenelleに鍊鉄加工工場、北部のイベルグ Isbergues（パ・ド・カレ県）に工場を持っていたが、80年代に同社は主力工場を次第に北部の産炭地近くのイベルグ工場に移して成功し、1882年以降の「大不況」にも拘らず堅実な発展をみた。Cf. AN, 65 AQ, K 91 (Aciéries de France) ; 大森弘喜『フランス鉄鋼業史』ミネルヴァ書房、1996年、33-34, 53頁。
- (57) Lettres d' Hély d' Oissel à G. Louis des 9 et 15 février 1904, MAE(NS), Chine, vol. 475, folio 66-67 et 70-71.
- (58) Lettre d' Hély d' Oissel à G. Louis du 15 février 1904, *ibid.*, vol. 475, folio 70-71.
- (59) Dépêche de Delcassé à Hély d' Oissel du 19 fév. 1904, Dépêche de Gérard à Delcassé du 21 mars 1904, Dépêche de Delcassé à Hély d' Oissel du 25 mars 1904, Lettre d' Hély d' Oissel à G. Louis du 28 mars 1904 et Dépêche de Gérard à Delcassé du 7 mai 1904, MAE(NS), Chine, vol. 475, folio 75, 93-94, 97, 98 et 132-135.
- (60) Dépêche de Delcassé à Pichon, ministre à Pékin, du 22 mars 1901, MAE(NS), Chine, vol. 472, folio 211-212 ; Note de G. Bouillard sur l' organisation définitive des services de l' exploitation du chemin de fer de Pékin à Hankéou du 19 oct. 1905, *ibid.*, vol. 477, folio 271-276 ; Dépêche d' E. Bapst, ministre à Pékin, à Léon Bourgeois, ministre des Affaires Etrangères, du 19 juin 1906, *ibid.*, vol. 478, folio 126-127 ; Note sur le Chemin de fer Hankéou-Pékin du 15 mars 1908, *ibid.*, vol. 479, folio 44-47 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 636-653.
- (61) Dépêche de Gérard à Delcassé du 14 mars 1905, Dépêche de G. Dubail, ministre à Pékin, à M. Rouvier, ministre des Affaires Etrangères et Président du Conseil, du 21 août 1905, Contrat de l' Emprunt complémentaire destiné à l' achèvement de la ligne Pékin-Hankéou et de ses embranchements du 13 août 1905 et Dépêche de Rouvier à Dubail du 14 september 1905, MAE(NS), Chine, vol. 477, folio 33-34, 185, 187-190 et 250.
- (62) Note sur la ligne de Pékin à Hankéou, annexée à la Dépêche de Pékin du 25 décembre 1909, MAE(NS), Chine, vol. 480, folio 135-142 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 619-621.
- (63) Dépêche de Gérard à Rouvier du 8 mars 1906, MAE(NS), Chine, vol. 478, folio 106-108 ; Note sur la ligne de Pékin à Hankéou, *ibidem* ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 632-635 et 737.
- (64) Cf. L' article 5 du Contrat du 26 juin 1898, MAE(NS), Chine, vol. 468, folio 13-27.
- (65) Dépêche de Bapst à Pichon du 6 janvier 1907, Note du 26 février 1907, Dépêche de Gérard, ambassadeur à Tokyo, à Pichon du 17 mars 1907, Dépêche de Bapst à Pichon du 18 mars 1907 et Note sur l' entretien entre S. Simon, directeur de la Banque de l' Indochine, et Arsène Henry, directeur des affaires commerciales du Quai d' Orsay, du 1^{er} mai 1907, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 1-2, 13, 15-17, 18-19 et 23.
- (66) 米中開発会社は、1898年4月に粵漢鉄道（漢口-広東線）の敷設権を獲得していたが、1903年にその株式の三分の二がベルギーのシンジケートに売却されていた。中国は、1905年8月に同社から粵漢鉄道敷設権を675万ドルで回収した。Cf. R. W. Huenemann, *The Dragon and the Iron Horse*, pp. 60-80.
- (67) 英中会社（BCC）は、中国での事業の探索と利権の獲得を目的として、1898年に香港上海銀行 Hongkong and Shanghai Banking Corporationとジャーディーン＝マセソン商会 Jardine, Matheson & Co.（ロンドンでも第一級の

商社・金融業者）によって、資本金25万ポンドで設立された。

- (68) Note sur le Hankéou-Pékin du 20 décembre 1908, MAE(NS), Chine, vol. 480, folio 86-96 bis ; Dépêche de Bapst à Pichon du 20 février 1908, *ibid.*, vol. 394, folio 134-135 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 737-739.
- (69) Note sur l'entretien entre S. Simon et A. Henry du 1^{er} mai 1907, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 23.
- (70) S.シモンとC.アデイスは共に中国中央鉄道会社（CCR）の取締役も兼ねていた。
1908年2月24日の協定については、Mémorandum relatant l'entretien entre Addis et Simon au ministère des Finances en présence de Caillaux du 24 février 1908, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 152-156 ; Lettre de Caillaux à Addis du 16 juin 1908 et Lettre d'Addis à Caillaux du 19 juin 1908, *ibid.*, vol. 479, folio 79-80 et 81-83 ; Procès-verbal de la Banque de l'Indochine du 26 février 1908, AN(SOM), AG(SG), carton 784.
- (71) 極東における英仏協調の起源については、エドワーズの研究を参照。E. W. Edwards, *British Diplomacy and Finance in China, 1895-1914*, Oxford, 1987 ; E. W. Edwards, "The Origins of British Financial Cooperation with France in China, 1903-6", *English Historical Review*, 339 (1971), pp. 285-317.
- (72) 北京シンジケートは、ロスチャイルド卿 Lord Rothschild、ハンプロ商会 Hambro & Co.、シヤム会社 Siam Companyの指導者などの協力を得て、1897年3月17日に資本金4万ポンドでロンドンに設立された英伊合弁会社である。北京シンジケートについては、拙稿「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月参照。
- (73) 英中会社（CCR）については次を参照：Dépêche d'A. Lequeux, consul general à Londres, à Hanotaux du 28 mai 1898, Dépêche de Léon Leroux, consul à Hongkong, à Delcassé du 8 juillet 1898, Dépêche d'A. Lequeux à Delcassé du 27 août 1898 et Dépêche de L. Leroux à Delcassé du 11 octobre 1898, MAE(NS), Chine, vol. 409, folio 25-26, 33-36, 38-39 et 45-48 ; Annexe à la Lettre d'Ed. Clavery, consul en mission, du 21 novembre 1903, *ibid.*, vol. 410, folio 63-66 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 171, 226-227.
- (74) Dépêche de Ratard, consul général à Shanghai, à Delcassé du 22 septembre 1903 et Dépêche d'Ed. Clavery à Delcassé du 21 janvier 1904, MAE(NS), Chine, vol. 410, folio 59-60 et 67 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 721-722.
- (75) 中国鉱山開発会社は、特に中国での鉱山開発事業に従事する目的で、1896年6月1日に中国土木事業・工業研究シンジケート Syndicat d'études industrielles et de travaux publics en Chine (1895年にポール・デュボワ Paul Duboisが創立)によって、資本金50万フランで設立された。
- (76) こうしたCCRを巡る交渉については次の資料を参照：MAE(NS), Chine, vols. 530-532 ; Note d'avril 1901 sur les principales sociétés françaises ou franco-étrangères ayant des intérêts en Chine, *ibid.*, vol. 410, folio 4-34 (notamment 9-12) ; Edwards, "The Origins of British Financial Cooperation with France in China".
- (77) イギリスグループ側の同社取締役9名は次のとおりである。ウィリアム・ケズウィック William Keswick (BCC社長、ジャーディーン=マセソン商会共同経営者)、チャールズ・アデイス、C. C. マクレア Macrae、D. M. バーバー Barbour、カール・メイヤー Carl Meyer (北京シンジケート社長)、北京シンジケートのJ. G. H. グラス Glass、ジョージ・ジャミソン George Jamieson、ロバート・ミラー Robert Millerの3名、エドモンド・デイヴィス Edmund Davis (揚子江流域シンジケート)である。
Cf. Procès-verbal de la Convention intervenue en date du 2 octobre 1905, MAE(NS), Chine, vol. 532, folio 58-66 ;

Procès-verbal de la Banque de l'Indochine du 19 juillet 1905, AN (SOM), AG (SG), carton 784 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 722-724.

- (78) Mémoire du Foreign Office du 24 janvier 1906, Lettre d' E. de Biedermann, secrétaire de la Chinese Central Railways, à Jacques de Cazotte, sous-directeur des affaires commerciales du Quai d' Orsay, du 11 octobre 1906 et Memorandum of Agreement du 18 octobre 1906, MAE(NS), Chine, vol. 519, folio 8, 197-198 et 200.
- (79) Note pour le directeur [G. Louis] sur la visite de Ristelhueber du 27 février 1908, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 164.
- (80) Note pour le directeur sur la visite de Ristelhueber du 7 mars 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 42.
- (81) SGB銀行総裁のF. ベイヤンは、1904年4月10日死亡したV.ストクレに替わり、中国鉄道研究会社の社長に就任していた。 Cf. Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p. 646.
- (82) Note sur les négociations de chemins de fer en Chine de 27 avril 1908, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 194-203.
- (83) Note sur la visite de P. Berthelot à S. Simon du 28 avril 1908 et Note sur l' entrevue de P. Berthelot et S. Simon avec Caillaux sur la question des chemins de fer chinois du 28 avril 1908, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 204 et 205-206.
- (84) Note sur l' entrevue de Berthelot et Simon avec Caillaux du 28 avril 1908, *ibid.*
- (85) Télégramme de Pichon à Bapst, ministre à Pékin, du 30 avril 1908 et Note sur l' entrevue de Berthelot et Simon avec Caillaux du 28 avril 1908, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 207 et 205-206.
- (86) カイヨーの言によれば、「政治的見地からベルギー人を厄介払いすることを真似たのは私 [カイヨー] ではなくピションであった。」 Cf. Note sur l' entrevue de Berthelot et Simon avec Caillaux du 28 avril 1908, Télégramme de Pichon à Bapst du 30 avril 1908 et Télégramme de Pichon à d' Ormesson, ministre à Bruxelles, du 4 mai 1908, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 205-206, 207 et 208.
- (87) Note pour le directeur sur la visite de Ristelhueber du 14 mars 1908 et Note sur le chemin de fer Hankéou-Pékin, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 43 et 44-47.
- (88) Note du 28 avril 1908 sur l' état des négociations relatives à la révision des contrats de la ligne du chemin de fer Pékin-Hankéou et Dépêche de Bapst à Pichon du 29 mai 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 59 et 66.
- (89) Télégramme de Pichon à Cambon du 29 août 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 158 ; Note sur le Hankéou-Pékin du 20 décembre 1908, *ibid.*, vol. 480, folio 86-96 bis (notamment 94) ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p. 741.
- (90) この新会社の資本金100万フランは次のごとく出資された。
- | | |
|--|------------|
| Société Générale de Belgique | 600,000frs |
| Roi Léopold II | 200,000frs |
| Philippson (ベルギー銀行家・商人) | 100,000frs |
| Société des chemins de fer secondaires | 100,000frs |
- 新会社の社長は F.ベイヤン、代表取締役にはジュール・ジャド Jules Jadot (ジャン・ジャドの兄弟)、そして新会社の取締役には中国鉄道研究会社取締役が兼務していた。 Cf. Note sur la Société belge de chemins de fer en Chine du 12 août 1908 et Dépêche de Bapst à Pichon du 28 septembre 1908, MAE(NS), Chine, vol. 414, folio 68 et 70 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p. 741.
- (91) Télégrammes de Bapst à Pichon des 20 et 21 août 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 148 et 149 ; Kurgan,

Léopold II et les groupes financiers belges en Chine, p. 744.

- (92) エドワード・ギイ・ヒリアー（1857-1924）：ケンブリッジ大卒で中国語に堪能、英領北ボルネオ総督書記官としてアジアに来てジャーディーン＝マセソン商会で職を得た後、1883年に香港上海銀行に雇用され、銀行随一の中国通として大型の借款交渉などに当たる。Cf. F. H. H. King, *The Hongkong Bank in late imperial China, 1864-1902*, Cambridge University Press, 1987, pp. 524-525.
- (93) J.O.P.ブランドは、長らく前から中国にタイム紙北京特派員として滞在し、中国海関の官吏、上海国際租界会議の事務官となった。中国語とフランス語に堪能で、1906年1月初頭から北京でCCRとBCCの金融的工業的利益を代弁する顧問に任命された。外務省アジア課長P. ベルトロによると、「反フランスなブランドが中国当局で個人的に枢要な地位を占めているので、この任命は〔フランスにとっては〕危険な選択であり」、そのうえ彼は「極東の実業家によくあるように、非常に活動的で、恐らく金で動く男であり、ジャーディーン＝マセソン商会に買収されている」と見做された。Cf. *Dépêche de Ratard à Rouvier du 10 janvier 1906 et Note de P. Berthelot [sans date], MAE(NS), Chine, vol. 532, folio 123 et 125.*
- (94) M.カズナーヴ（1860-1935）：裁判官の家系—祖父は破毀院判事、父はパリ控訴院判事—と貴族の家系（母方）—母はエマ・ブレイ・ド・ラ・ムルトEmma Boulay de la Meurthe、近い親類には外務省政治局長（1880年）からベルリン大使に転出したクールセル男爵 baron Courcelがいる—の名門に生まれたカズナーヴは、二度の外交官試験（1884年、1885年）に失敗したにも拘らず、1885年にアテネ公使館のアタッシュェ・オトリゼとなり、1889年3月にアテネ公使館のアタッシュェに任命された。1892年10月漸く大使館書記試験に首席で合格し、1901年2月に北京公使館書記、1904年3～11月には中国の仏領事館視察官に任命された—この視察で、福州領事クロードルのヴェッチ夫人との情事事件の調査も行った—。その後は本省に戻り、1905年6月に政治局文書係に就任した。「インドシナ銀行北京支店長とCCRのフランス利益の代弁者—こちらはできる限り中国事業に精通し財界とも信頼関係のある外務省派遣の外交官が望ましい—とを一緒にするのは大いに不都合がある」とのP.ベルトロの意見を考慮して、インドシナ銀行は1906年1月の北京支店創設の際、両方の任務を兼務できる人物として、ベルトロの親友で待命中の全権公使カズナーヴをインドシナ銀行の初代北京支店長に任命した。その後も彼は仏外務省と金融界のパイプ役となって働き、1914年以後は再び外務省に戻り、特にアメリカで仏外務省の財政顧問のような重要な役割を果たした。Cf. *Annuaire diplomatique et consulaire ; Nicole Bensacq-Tixier, Dictionnaire du corps diplomatique et consulaire français en Chine (1840-1911), Paris (Les Indes Savantes), 2003, pp. 103-106 ; Annotation de P. Berthelot sur la Dépêche de Paul Cambon, ambassadeur à Londres, à Rouvier du 8 novembre 1905, MAE(NS), Chine, vol. 530, folio 99-100 ; Procès-verbal de la Banque de l' Indochine du 31 janvier 1906, AN(SOM), AG(SG), carton 784.*
- (95) *Lettre particulière de Fernand Pila à P. Berthelot du 7 juillet 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 114-118 ; Télégramme de Casenave, directeur de la Banque de l' Indochine à Pékin du 22 mai 1908 et Télégramme de Pichon à Bapst du 8 juin 1908, ibid., vol. 394, folio 213-214 et 226-227 ; Dépêche de Bapst à Pichon du 29 mai 1908, Dépêche de Pichon à S. Simon du 9 juin 1908, Dépêche de Bapst à Pichon du 9 juillet 1908 et Télégramme de Bapst à Pichon du 12 juillet 1908, ibid., vol. 479, folio 66, 73-76, 119-121 et 128.*
- (96) オクターヴ・オンベール（1876-1941）は、仏金融界の大立者で同姓同名の父オクターヴ・オンベール（1844-1907）—財務監督官、J.カイヨーの父ウジェーヌ・カイヨー Eugène Caillaux蔵相の官房長、ソシエテ・ジェネラル総支配人、フランス銀行監査役、インドシナ銀行副頭取—の息子。1897年に研修生として外務省に入

省して外交官となった。1905年1月にT.デルカッセ外相官房付アタッシェを経て、1906年1月に休暇を取り研究調査のため極東に派遣された。1907年5月にインドシナ銀行事務長に就任し、1909年にはパリ連合銀行の取締役を迎えられ、間もなく同行の副頭取に就任した。金融界への天下り以来外務省と経財界とのパイプ役を果たし、1920年には事業銀行フランス植民地金融会社 *Société financière française et coloniale* を設立して、フランス植民地金融界の大立者となった。Cf. *Annuaire diplomatique et consulaire ; Procès-verbal de la Banque de l'Indochine du 31 janvier 1906 et du 24 avril 1907*, AN(SOM), AG(SG), carton 784 ; O. Homberg, *Les coulisses de l'histoire : souvenirs 1898-1928*, Paris, 1938 ; Hubert Bonin, *La Banque de l'union parisienne (1874/1904-1974)*, Paris, 2001.

- (97) *Compte-rendu par O.Homberg, des entretiens qu' il a eu à Londres avec Addis, les 19 et 20 juin 1908, du 22 juin 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 84-95.
- (98) *Télégramme de Pichon à Bapst du 3 juillet 1908, Lettre de la Compagnie internationale d' Orient à O.Homberg du 2 juillet 1908, Télégramme d' O. Homberg à Casenave du 4 juillet 1908 et Dépêche de Bapst à Pichon du 9 juillet 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 108, 106-107, 112 et 119-121.
- (99) *Télégramme de Bapst à Pichon du 12 juillet 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 128.
- (100) *Télégramme de Bapst à Pichon du 12 juillet 1908*, *ibid.*
- (101) *Télégramme de Bapst à Pichon du 23 juillet, Télégramme de Pichon à Bapst du 23 juillet et Télégramme de Bapst à Pichon du 28 juillet 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 143, 145 et 147.
- (102) 山西鉄道と中国鉄道建設営業会社については、拙稿「山西（正太）鉄道建設とフランスの外交・金融協力」を参照。
- (103) 実際、梁士詒が1908年3月に山西鉄道技師 G.エスパネ Espanetに行った4000~5000万テールの4.5%利付借款—引受価格98%、政府保証付き—の提案は拒絶されたが、同年7月22日には新たにフランス人土木技師 P.イヴォネ Hivonnaitに5000万テールの借款を提案した。Cf. *Note sur la visite de Ristelhueber au directeur [G. Louis] du 14 mars 1908, Dépêche de Bapst à Pichon du 9 juillet et Annotation de P. Berthelot sur le télégramme reçu de Hivonnait du 17 juillet 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 43, 119-121 et 138.
- (104) *Télégramme de Homberg à P. Berthelot du 28 août, Télégramme de Pichon à Bapst du 28 août, Télégramme du vicomte de Manneville, chargé d' affaires à Londres, à P. Berthelot du 29 août, Télégramme de Pichon à P. Cambon du 29 août, Télégramme de P. Berthelot à Caillaux du 31 août et Dépêche de Pichon à P. Cambon du 9 septembre 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 151, 154, 157, 158, 162 et 177-178.
- (105) *Annotation sur le télégramme d' Addis à la Banque de l' Indochine du 2 septembre 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 170.

フランスは、中国政府への引渡し価格と発行公募価格との間に最低でも5ポイントもしくは6ポイントの価格差を執拗に求めた。何故なら、フランスでは2%の印紙税、少なくとも0.5%の広告宣伝費、1.5%の販売手数料、1%の引受シンジケートの利益（合計少なくとも5%の差額）の支払いが必要だったからである。Cf. *Note d' un entretien avec Ristelhueber du 18 août, Télégramme de Pichon à P. Cambon du 29 août, Télégramme de Homberg à Addis du 31 août, Télégramme de P. Berthelot à Caillaux du 31 août, Télégramme de Caillaux à P. Berthelot du 31 août, Note [d' un entretien de P. Berthelot avec Homberg] du 1^{er} septembre et Télégramme de Homberg à Addis du 3 septembre 1908*, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 152, 158, 161, 162, 163, 165 et 172.

- (106) Annotation du 11 septembre 1908, de Kahn, rédacteur à la direction politique et commerciale, sur la Note du 1er septembre 1908, Télégramme de Homberg à Addis du 2 septembre, Télégramme de la Banque de l' Indochine à Casenave du 2 septembre, Télégramme de Homberg à Addis du 3 septembre, Dépêche de Pichon à P. Cambon du 9 septembre et Télégramme de P. Cambon à Pichon du 14 septembre 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 165, 168, 169, 172, 177-178 et 182.
- (107) 当時のロンドン金融市場の状況を、英独グループによって1908年1月13日調印された津浦鉄道（天津－浦口線）の借款を例に見てみよう。津浦鉄道借款は500万ポンドの5%利付借款で、先ずイギリスの契約者の英中会社（BCC）に93%の価格〔引受価格〕で譲与されたが、BCCとCCRの協定に基づいて、この借款は97%の価格でCCRに譲渡された。この4%の価格の上昇は次のような要因に基づくと考えられた。
- 1%は香港上海銀行への手数料。
 - 0.5%は印紙料。
 - 0.25%は債権印刷料。
 - 0.25%は証券取引所手数料。
 - 1%はブローカー（仲買人）手数料と雑費。
 - 1%はアンダーライター（証券引受業者）手数料。（合計で4%の利鞘）
- 1908年3月末に、CCRは1.75%の利鞘〔利益〕を確保して、この借款を98.75%で発行し、ロンドン証券取引所で直ちに104%の相場が付けられた（1908年8月）。このように、中国公債は当時のロンドン市場で殊のほか人気を博していたのである。Cf. Note du 23 février 1908, rédigée par Simon et Homberg après un entretien avec Adiss, MAE(NS), Chine, vol. 394, folio 142-144 ; Télégramme de Manneville à Pichon du 30 août 1908, ibid., vol. 479, folio 160.
- (108) Télégramme de P. Cambon à Pichon du 30 août 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 182 ; Télégramme de Pichon à Bapst du 3 oct. 1908, ibid., vol. 480, folio 1.
- (109) Carte pneumatique de Simon à P. Berthelot du 8 oct. 1908, Dépêche de Bapst à Pichon du 12 oct. 1908, Lettre de la Banque de l' Indochine à Pichon du 28 oct. 1908 et Contrat de l' emprunt pour le rachat du Hankéou-Pékin, MAE(NS), Chine, vol. 480, folio 2, 8-9, 17 et 18-25.
- (110) Dépêche de Delcassé à Pichon du 4 novembre 1899, MAE(NS), Chine, vol. 469, folio 212-213.
- (111) 「フランス市場に資本が潤沢にある」と、1908年8月にフィリップ・ペルトロは書いている。
Cf. Télégramme de Pichon à P. Cambon du 29 août 1908, MAE(NS), Chine, vol. 479, folio 158.
- (112) Télégramme de Pichon à Bapst du 3 oct. 1908 et Note sur le Hankéou-Pékin du 20 décembre 1908, MAE(NS), Chine, vol. 480, folio 1 et 86-96 bis (notamment 94-95) ; Tableau des Emprunts chinois (1^{er} juillet 1919), Archives Economiques et Financières, B 31602.

(了)