

## 汴洛（開封—洛陽）鉄道建設とフランスの外交

篠 永 宣 孝

はじめに

日清戦争後、東アジア（中国）は国際政治の焦点となった。日清戦争に敗れた清朝の脆弱さを見て取った列強は、中国への借款供与による海関・中国財政支配、租借地や利権（鉄道敷設権・鉱山開発権など）を求めて争奪戦を展開した。これに、ヨーロッパの小国だが第一級の先進工業国ベルギーが参入してきた。国王レオポルド二世は、ベルギーの工業発展のためには植民地や海外市場の獲得が必要として、早くからアフリカ（コンゴ）ばかりでなく東アジアへの進出も熱心に求めていたのである。レオポルド二世の多大な尽力の結果、1897年7月にベルギーは、列強諸国の競争を尻目に、中国中央部を南北に縦貫する大幹線鉄道、盧漢（京漢）鉄道の敷設権を獲得した——正式の盧漢鉄道敷設契約は1898年6月26日——。次いでベルギーは、この京漢鉄道を東西に横断して開封（汴京）Kaifongと河南府 Honan-fou（洛陽 Loyang）を連結する汴洛鉄道 Chemin de fer du Pienlo（186km）の敷設・営業権の獲得にも成功したのである。ところが、京漢鉄道事業の場合と同様に、このような大事業をベルギー単独で実現するには資金的に少々荷が重過ぎると考えた汴洛鉄道推進者エドゥアール・アンパン Edouard Empain は、パリのオート・バンク（haute banque）ベナル＝ジャリスロフスキー銀行 Bénard et Jarislowsky を介して、フランスにその資金調達の協力を仰ぐこととなった。国内金融市場が狭隘であったベルギーは、中国での事業遂行のための起債（借款）を常にフランス市場に依存せざるを得なかったのである。そこから、ベルギーはフランスの利害に従属しているという風説がもたらされることにもなったのである。実際、京漢鉄道敷設事業では、フランスが建設資金の大部分を提供することになったが、ベルギーが敷設事業の主導権を掌握したので、建設資材の供給などを巡ってベルギーとフランスとの間で熾烈な争いが見られた<sup>(1)</sup>。フランス外務省（ケ・ドルセ）は、事業を牛耳るベルギーが利益を独占してしまうのを恐れ、事業に積極的に干渉

した——特に、ケ・ドルセは資本供与に見合ったフランス工業製品（鉄道関連資材）の供給に執着した——。本稿では、中国での二つ目のベルギーとフランスの共同鉄道事業となった汴洛鉄道を取り上げ、敷設権の獲得や事業の経緯、フランス（ケ・ドルセ）の関与、ベルギー・フランス経済協力の実態（建設資材の供給）などを検証するものである<sup>(2)</sup>。

## 1 中国鉄道市電会社による汴洛鉄道敷設権の獲得

汴洛鉄道建設事業を組織して成功に導いたのは、ベルギー国王レオポルドⅡ世の右腕で辣腕起業家・銀行家エドゥアール・アンパン<sup>(3)</sup>とパリのオート・バンク、ベナール＝ジャリスロフスキー銀行<sup>(4)</sup>であった。レオポルドⅡ世のアジア進出の願望を実現すべく、E.アンパンとベナール＝ジャリスロフスキー銀行はまず、ベルギーとフランスで多くの協力を得て、中国への調査団派遣を目的とする仏白シンジケート *syndicat franco-belge*（資本金25万フラン）を設立した。将来設立することになる企業の内金となるこの資本金は、アンパングループとフランスグループの利害を代弁するベナール＝ジャリスロフスキー銀行とによって折半された<sup>(5)</sup>。

仏白シンジケートへの主なフランス側出資者は、北部電鉄会社、バイヨンヌービアリッツ市電会社、カルバドス鉄道会社、ボローニュ市電会社、北部市電会社、地方鉄道会社、ランス郊外鉄道会社などの他に、ベナール＝ジャリスロフスキー銀行、露清銀行 *Banque Russo-Chinoise* と3名の同銀行取締役——ジョゼフ・オットアンゲル *Joseph Hottinguer*（オットアンゲル商会）、オーギュスト・シャブリエール *Auguste Chabrières*（シャブリエール＝モレル商会）、エドゥアール・ネツラン *Edouard Noetzlin*（パリ・オランダ銀行 *Banque de Paris et Pays-Bas* 取締役）——、ウジェーヌ・グアン *Eugène Gouin*（パリ・オランダ銀行頭取）、ジャック・シュテルン *Jacques Stern*（A.J.シュテルン商会）、モーリス・ビュノーヴァリヤ *Maurice Bunau-Varilla*（『ル・マタン』紙主幹・社主）、アンリ・ポワダッツ *Henri Poidatz*（政商、『ル・マタン』紙社主）、グチヨー *Goudchaux*（グチヨー商会・ローヌのユダヤ系名門銀行）、アンリ・ジェヌヴォワ *Henri Gènevois*（E.アンパン、A.ベルトロの親友・法律家・事業家）、ジョルジュ・グロー *Georges Graux*（代議士）など著名なオート・バンク・銀行家、企業家、政治家、ジャーナリストたちであった<sup>(6)</sup>。

他方、ベルギー側の主な出資者は、狭軌鉄道総合会社、電鉄総合会社 Société générale des chemins de fer économiques、ベルギー合同鉄道会社 Compagnie belge des chemins de fer réunis、露仏鉄道市電会社などの他に、アンパン兄弟 Empain frères、ジョス・アラール Josse Allard（ジョス・アラール銀行頭取）、ポール・ダンセット Paul Dansette（ルポール・預金総合金庫 Caisse générale de reports et de dépôts 頭取）、アルマン・ドレス Armand Dresse、ラファエル・ド・ボエール Raphaël de Bauer（パリ・オランダ銀行ブリュッセル支店長）、リュシアン・ヴァンドヴァン Lucien Vandevin、モーリス・アンスパック Maurice Anspach（技師）、アルチュール・デュ・ロワ・ド・ブリッキイ Arthur du Roy de Blicquy（ラ・メタリユルジック社長）、ジュール・カルリエ Jules Carlier（中国鉄道研究会社、ラ・メタリユルジック社取締役）、ギュスタヴ・カンプス Gustave Kumps（技師、電鉄総合会社取締役）、モーリス・パルマンチエ Maurice Parmentier 等々であった<sup>(7)</sup>。

1897年7月頃、仏白シンジケートは中国の主要都市で市電や狭軌鉄道の利権を獲得するために精力的で有能な技師アルマン・ルフアール Armand Rouffart<sup>(8)</sup>を中国に派遣した。中国到着後、ルフアールは中国当局への働きかけと任務の遂行をより容易にするために、直接にあるいはベナール＝ジャリスロフスキー銀行を介して、フランス政府の支援ばかりでなく北京、上海、広東のフランス領事の支援が得られるよう要請した<sup>(9)</sup>。しかしながら、仏白シンジケートの一員のA. シャブリエールの説明では、この事業はフランス政府の干渉（援助）を正当化するほどフランスの事業とは言えないものであった。それ故、ケ・ドルセは最初この要請に取り合わなかった<sup>(10)</sup>。ところが、北京公使ステファン・ピション Stephen Pichon は、北京駐在ベルギー公使ド・ヴァンク de Vinck の情報に基づいてこの事業におけるフランスの利益の重要性を指摘し、ルフアールの働きかけを支援してフランスの存在を「覆い隠し masquer」「隠れ蓑にする servir de paravent」ことができるベルギーとの共同事業を助成する許可をケ・ドルセに求めた。その上、中国の政治・経済的情勢やフランスが直面していた困難な事情にも通じていたピションは、ケ・ドルセが行う援助の正当性を次のような言葉で説明した。「外国の参加がなければ、中国において我々が熱望している産業企業に対するわが国資本の行動がただただ頼りにならないのには多くの理由がある。まず最初に、金融的理由。わが国の銀行家は、資本援助の要請に直ちに應えるどころではないから。次いで、政治的理由。わが国が直接要求するどんな利権に対しても敵愾

心や競争心を引き起こす傾向があるから。我々は遠隔地での諸事業でリスクを冒す用意のある十分な資本を持っていないのではないか、外国の競争相手の妨害に対してわが国の要求やわが国の商業的影響力を絶えず行使するための十分な力も持っていないのではないかと懸念される。我々の進路に立ちはだかつて、殆ど常にイギリスの存在に、しばしばドイツやアメリカの存在に脅かされている」<sup>(11)</sup>と。それゆえ、ケ・ドルセは、ピシヨンの要請に譲歩したけれども、ルフアールが望んでいる利権の要求を支援するようフランス領事に指示を出すための条件をつけた。即ち、「この事業の利権から得られる資材供給の少なくとも半分がフランス企業に留保されることが前もってはっきりと取り決めされない限り、フランス政府はこのシンジケートの事業を支援することができない」<sup>(12)</sup>と。ルフアールが中国で行ってきた任務の遂行が一年以上もの間何の成果も得られなかったので、1898年5月～8月遂に E. アンパンとベルギー外相ファヴロー Favereau は、ケ・ドルセの条件を受け入れて受注・資材供給の半分をフランス工業に保証することを確約した<sup>(13)</sup>。かくして、フランスの外交支援が約束されることになったが、それでもなお事業は遅々として進展しなかった。

1899年4月になって、幸運なことに、それはルフアールに別な案件として出現した。中国帝国鉄道督辦の盛宣懐が京漢鉄道を横断して開封府 Kaifong-fou（河南省の古都）と西安府 Singnan-fou（Sianfu）（陝西省の首都）を結ぶ鉄道計画（全長600km）を練り上げていたからである。盛宣懐は、ルフアールばかりでなく、盧漢（京漢）鉄道建設中の中国鉄道研究会社 Société d'étude de chemins de fer en Chine の代表（責任者）ジャン・ジャド Jean Jadot やパリ・オランダ銀行にも、この事業を提案してその意向を探った。実際、1899年7月に盛宣懐からこの事業を打診されたパリ・オランダ銀行は、単独ではこの事業を引き受ける意志がないことが分かったので、ケ・ドルセはベルギーとの共同事業ではない別の一計を案じた。即ち、ベルギーに主導権を奪われてしまった京漢鉄道の経験を考慮して、ケ・ドルセと北京公使ピシヨンはドイツの資本家に参加させる企てを考えた。というのは、「政治的見地から、この企ては中国中・北部におけるわが国〔フランス〕の利益と列強諸国の利益とを結びつけるという利点がある」からであった<sup>(14)</sup>。

しかしながら、盛宣懐に大きな影響力を持っていた上海領事エミール・フランキ Emile Francqui を始めとするベルギー外交の強力な支援によって、1899年12月6日に西安府への

延長をも伴った汴洛（開封—洛陽）鉄道建設の仮契約——京漢鉄道契約の条件と同条件で——を獲得したのは、ルファールであった<sup>(15)</sup>。フランスよりもベルギーが優越した役割を演ずることに腐心していたルファールとフランキは、この仮契約書からフランスの言及を一切排除した上、事業の指揮をベルギー人に委ねるという秘密条項さえも契約書に挿入させたのであった。こうしたやり口を知らされるや態度を硬化させたケ・ドルセは、仏白協調の条件を再検討して、建設される鉄道の経営・管理・運営におけるフランスの役割分担を要求した<sup>(16)</sup>。ケ・ドルセの異議申し立てに直面して、1900年3月にベルギー側は仕方なく次のような譲歩を行った。即ち、ルファールの契約はフランス政府の意向に沿って修正され、鉄道建設会社はフランスグループとベルギーグループによって対等の条件で設立される、と。他方、仏外務省商務局長モーリス・ボンパール **Maurice Bompard** は、同年3月13日に中国出立前にパリにやって来たルファールに「フランス政府は結ばれた約束が遵守されんことを望む、もしそうでない場合は、パリ証券取引所への上場を拒絶することになる」<sup>(17)</sup>と通告した。

かくして、1900年3月26日には汴洛鉄道の建設・営業を目的とする中国鉄道市電会社 **Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine**（資本金100万フラン）がブリュッセルに設立され、社長職はパリ・オランダ銀行ブリュッセル支店長ラファエル・ド・ボエールに委ねられた。フランスグループは、アドリアン・ベナール **Adrien Bénard**（ベナール＝ジャリスロフスキー銀行頭取、パリ・メトロポリタン社代表取締役）とオーギュスト・ドニオル **Auguste Doniol**（元主任土木技師）の2名の取締役で代表されていた。これに対してベルギーグループは、社長のラファエル・ド・ボエールの外——パリ・オランダ銀行の代表なのでフランスグループに含めることもできるが、ベルギー国籍であるので——、E.アンパン、弟のフランソワ・アンパン **François Empain**, アルチュール・デュ・ロワ・ド・ブリッキイ、A.ルファール、ギュスタヴ・カンプスの5名の取締役で代表されていた<sup>(18)</sup>。その上、この事業の金融業務を担当することになった露清銀行にも一取締役のポストが留保された。他方、中国鉄道市電会社の資本金は、仏白グループ間で均等に配分するというルファールの確約にも拘らず、およそ65%がベルギーグループ（特にアンパングループ）によって引き受けられ<sup>(19)</sup>、およそ22%のみがフランスグループによって引き受けられた<sup>(20)</sup>——これにパリ鉄道電鉄工業会社 **Société parisienne pour l'industrie des**

chemins de fer et des tramways électriques の10%を追加できるかもしれないが、当該企業もE. アンパンの事業であった<sup>(21)</sup>——。また、露清銀行は資本金の3%を引き受けていた<sup>(22)</sup>。こうして、事業はベルギー主導の下、ベルギー側（殊に、E. アンパン）の思惑通りに運び始めたが、間もなく勃発した義和団の乱がこれを完全に中断させてしまった。

## 2 汴洛鉄道借款とフランスの外交

義和団事件の収束後、ルファールによって交渉が再開されるには1902年末を待たねばならなかった。1902年7月にイギリスグループがルファールと同じ利権の獲得を目指して活動を始めたので、交渉再開のときがやってきた。同年12月に中国にやって来たルファールは長丁場の折衝を行った末、遂に1903年11月12日に汴洛鉄道の新契約が盛宣懐とルファールの間で調印された。中国当局（盛宣懐）への12万タエル tael（35～40万フラン）もの賄賂がこの成約を早めるのに役立った。新契約は、京漢鉄道ではなくフランスの山西鉄道と同種のもので、中国鉄道市電会社が、金利5%、総額2,500万フランの債券を額面価格の90%で一括引き受けし、汴洛鉄道（250km）の建設と営業（経営）を請け負うというものであった。更に、同路線を陝西省西安まで延長するオプションも獲得した——この場合には借款総額は6,000万フランとなる——。中国国内産業が生産可能な資材は全て中国が供給することになるが、それ以外の資材はヨーロッパに発注することになる<sup>(23)</sup>。中国鉄道市電会社はすぐさま、露清銀行に調査研究費として100万フランの融資を求めた。そこで、1904年1月8日に露清銀行のパリ代表取締役エドゥアール・ネツラン（パリ・オランダ銀行取締役）がケ・ドルセにやって来て、パリとブリュッセルで折半して発行されることになる借款（2,500万フラン）のパリ証券取引所への上場をいかなる条件で認めるのかを尋ねた。それに対し、外務省商務局長ジョルジュ・ルイ Georges Louis は、「フランスでの起債はフランスとベルギーが完全に対等という条件でしか認められないであろう」と返答した。即ち、

- 1) 中国鉄道市電会社とその社長の国籍はベルギーであるので、中国での建設工事と営業の監督はフランス人に委ねられねばならない。
- 2) スタッフ（人員）はフランス人とベルギー人で折半されねばならない。

- 3) 資材の供給もフランス工業とベルギー工業で折半されねばならない。
- 4) [中国鉄道市電会社] 取締役ポストもフランス人とベルギー人で均等に配分されねばならない、と<sup>(24)</sup>。

その際、ネツランは、ベルギーグループを代表してE. アンパンとルファールがこれらの条件を全て完全に受け入れたことを保証した。それにも拘らず、E. アンパンは、露清銀行よりもむしろ上海の中白銀行 *Banque sino-belge*<sup>(25)</sup> に100万フランの調査費の融資を打診したり、鉄道予備工事の指揮を一時的にジャン・ジャドに委ねたりして、何とかしてフランスとの約束から逃れようと試みた<sup>(26)</sup>。駐ブリュッセル公使オーギュスト・ジェラルド *Auguste Gérard* から中国鉄道市電会社社長ラファエル・ド・ボエールのパリ訪問を知らされたジョルジュ・ルイは、直ちに口頭で問題を解決するため彼にケ・ドルセに来るよう要請した。こうして、1904年1月29日にG. ルイとボエールの会談が実現した。この会談で、「ネツランはベルギーの重役陣の考え、取り分けこの問題に対し誓約するに最も相応しいE. アンパンの考えを越えていた」とボエールは説明し、「ベルギー側はスタッフと資材供給の分割しか了解しておらず、事業の統括者（主任技師 *ingénieur en chef*）の国籍やフランス人とベルギー人を同数とする取締役会の構成については了解していない」と主張した。その上、ボエールは、必要な場合には、2,500万フランの借款はベルギーで発行されることになるであろうとさえ仄めかした<sup>(27)</sup>。これに対して、商務局長G. ルイは、何はともあれフランス・ベルギー間の完全な平等というのが正に協調の基本と見なされていた故に、これら四つの要求事項が満たされない限り、フランスでの起債もケ・ドルセの外交的支援も認められないと主張して、ボエールの「新たな解釈」に断固として反駁したのであった。このようなケ・ドルセの態度の硬化に動転した中国鉄道市電会社は、1904年3月22日に開催された取締役会で、フランス人技師—監督者（*ingénieur-contrôleur*）の任命だけは除外して、スタッフ、資材供給（受注）、取締役員数の分割を渋々承認した。そして、フランソワ・アンパンに代わる新たなフランス人取締役として、今を時めく人物アンドレ・ベルトロ *André Berthelot*（パリ・メトロポリタン社代表取締役、パリ鉄道電鉄工業会社社長）<sup>(28)</sup> を抜擢したのである<sup>(29)</sup>。ベルギー側のこうした譲歩にも拘らず、ケ・ドルセは四つの要求事項の厳密な履行に固執した。そんな折に勃発した日露戦争が、汴洛鉄道借款（2,500万フラン）の発行を更に遅延させることとなった。

1904年11月になって、ベルギー金融市場だけでは到底この借款を発行することはできないと判断した中国鉄道市電会社は、とうとうフランスの最後の条件も受け入れることに決したのである——だが同社は、株式資本金は記名式株券であることを口実に資本金の仏白均等な配分を認めなかった——<sup>(30)</sup>。その結果、あと2名のフランス人取締役の任命が待たれることになり、起債に有利な時期の到来を待ちながらこの人選は進められた。既に、事業の金融業務を担当することになった露清銀行から事務局長のポール・リストリュール Paul Ristelhueber（元フランス総領事、中国鉄道研究会社事務局長、中国鉄道建設営業会社 Société française de construction et d'exploitation des chemins de fer en Chine 事務局長）<sup>(31)</sup>が内々に選定されていたので、残り一ポスト巡って強引な働きかけが行われた。下院議員エミール・マリユエジュール Emile Maruéjols（元コンブ内閣公共事業相）が、子息の駐ブリュッセル公使館書記を介して、ブリュッセル公使A.ジェラルールにジョルジュ・ボーニ Georges Baugnies（元財務監督官、ヴィシー請負会社取締役）を推薦してきた<sup>(32)</sup>。1905年5月29日に開催される中国鉄道市電会社取締役会出席のためブリュッセルに出立しようとしていたアンドレ・ベルトロは、ケ・ドルセからG.ボーニの同社取締役への推薦状を受け取った<sup>(33)</sup>。しかしながら、とき既に遅すぎた。中国鉄道市電会社がオーギュスト・ステクラン Auguste Stoecklin（パリ鉄道電鉄工業会社取締役）を既に選任していたからである——この結果、中国鉄道市電会社の新取締役会は5名のフランス人取締役（A.ベナール、A.ドニオル、A.ベルトロ、P.リストリュール、A.ステクラン）と5名のベルギー人取締役（社長ラファエル・ド・ポエール、代表取締役 A.ルファール、E.アンパン、アルチュール・デュ・ロワ・ド・ブリッキイ、モーリス・アンスパック）の10名で構成されることになった——。他方、フランス人主任技師（監督者）のポストについては、中国鉄道市電会社はセイマ Seymat（パリ中央工芸学校出身、京漢鉄道技師）を任命したが固辞されたので、結局、ル・ノアン Le Noan（元京漢鉄道技師）を任命した<sup>(34)</sup>。

1905年3月初旬に漸く債券発行のときが巡ってきたので、A.ベナールはパリ証券取引所への上場の保証を求めにケ・ドルセにやって来た。その際、ケ・ドルセはフランスの四つの要求事項の完全なる履行を約束する誓約書をベナールに要求するのをためらわなかった<sup>(35)</sup>。次いで、1905年4月15日に中国鉄道市電会社とパリ・オランダ銀行＝ベナール＝ジャリスロフスキー銀行・シンジケートの間で発行契約が交わされた。これは、汴洛鉄道借



款（2,500万フラン）の半分を額面価格の90.5%で一括引受するという契約で、パリ・オランダ銀行がその三分の二を引き受け、アンパン銀行や鉄道電力総合会社 *Compagnie générale des railways et d'électricité*——1904年11月3日にE. アンパンによって設立されたが、間もなく露仏鉄道市電会社（1904年12月31日）や狭軌鉄道総合会社（1905年5月23日）と合併する——で構成するベナール・グループが残り三分の一を引き受けるというものであった。こうして、1905年5月に汴洛鉄道借款（2,500万フラン）の第一回分発行（1,500万フラン）が一般に公募されることなく実施され、第二回分発行（1,000万フラン）が同年12月に行われた<sup>(36)</sup>。

借款の発行によって資金が調達できたので、事業はいよいよ建設の段階に入った。実際、1905年7月には鉄道敷設工事が京漢鉄道との交差点（接続駅）鄭州 *Tcheng-tchéou*（河南省都）から開始され、工事はたいした困難もなく順調に進展した。1906年6～7月の大洪水によっておよそ20kmに亘る路線が破壊せれてしまったが、鄭州—開封の東側工区（66km）は1907年4月に完工した——1908年3月には営業運転された——<sup>(37)</sup>。しかしながら、鄭州—河南府（洛陽）の西側工区（120km）の完工を待たずに、建設資金の2,500万フランは完全に費消してしまった。それゆえ中国鉄道市電会社は、1907年4月に工事完了のための補足借款（1,600万フラン）を1903年11月の契約とほぼ同じ条件で締結した。即ち、借款の金利は5%で、発行価格は95.5%であった。この補足借款の発行は半分ずつ2回に分けて行われた。800万フランの第一回分発行は1907年5月にパリ・オランダ銀行の協力を得た中国鉄道市電会社によって行われ、800万フランの第二回分発行は1908年4月にベルギーのソシエテ・ジェネラルとパリ・オランダ銀行の協力を得て行われた<sup>(38)</sup>。

### 3 フランス・ベルギーの資材供給とフランス・ベルギー企業の国際競争力比較

さて、ケ・ドルセが最も執着した鉄道関連資材の供給（受注）は、どのように実行されたであろうか。

借款が発行されるのと並行して、中国鉄道市電会社によって資材の最初の発注が行われた。すると間もなく、フランス工業の国際競争力の欠如を物語るような象徴的な出来事が発生した。ルファール（中国鉄道市電会社代表取締役）が駐ベルギー公使ジェラルルに語

ったところによると、中国鉄道市電会社は約束通りきちんと資材の半分(レール、橋梁材、橋床、電話・通信機材など)をフランス企業に発注した。ところが、フランス企業の多くは、コミッションを得ることで満足して、これら注文の全部あるいは一部をベルギー企業やドイツ企業に回して製造させた。そのため、中国鉄道市電会社はこれを直接ベルギー企業に発注した場合よりも高い買い物をせねばならなかった、と苦情を述べたのである。そして、ルフアールはその主張を裏付けるために次の三つの事例を引き合いに出した<sup>(39)</sup>。

- 1) 電話工業会社 *Société industrielle des téléphones* は、電信電話設備のための4万kgの電信線の注文をドイツに回して製造させた。
- 2) オーモン製鉄製造会社 *Société des ateliers de construction, forges et fonderies d'Haumont* (ノール県) は、1,160トンの橋梁材・橋床の注文を大部分ベルギー(特に、シャルルロワ *Charleroi*) で製造させた。
- 3) 鉄鋼製品輸出コントワール *Comptoir d'exportation de produits métallurgiques* は、4,000トンのレールの注文をベルギーに回して製造させた。

A. ジェラルールからこうした報告を受けたケ・ドルセは、直ちに鉄道市電資材製造業者組合 *Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways* (1899年創設) 会長アントワヌ・ギラン *Antoine Guillain* にジェラルールの報告を送付してその説明を求めた。ギランは早速調査してケ・ドルセに次のような回答を寄せてきた。まず、問題にされたフランス企業は、当該の注文がフランス工業に留保されたものであったことを全く知らなかった——中国鉄道市電会社はそのことを知らせなかった——のであり、フランス政府の取り計らいのお陰で得られた注文をこっそり外国に回して利益を確保しようなどと考えたのでは決してなかった。そして、「外国企業に伍して入札するよう促されたこれらフランス企業は、当然のことながら国際市場で取引する全ての企業がとるのと同じ行動をとったのである。即ち、これら企業は価格を決めて応札するとき、国際市場で受注しようと考えたのであり、国際市場で実現されねばならない価格条件で受注するために、それぞれの工場が必要とするのは最も有利な調達と納入であろう」——後に見るように、図らずもこれがフランス企業の国際競争力の欠如を如実に物語ることになるのだが——<sup>(40)</sup>、とギランは国際市場における企業の一般的行動様式を説明して、問題にされた企業の行動を弁護した。次いで、ギランは調査に基づいて問題の企業の釈明を逐次

報告した。

- 1) 電話工業会社は、まず「フランス製電信線とドイツ製電信線の間には大きな価格差があることを知らないものは誰もいない」と指摘した。それなのに、ドイツやベルギーに直接入札を求めることができる中国鉄道市電会社から注文がやってきたので、同社はてっきりフランスの企業の間だけでの競争入札であると考えた。同社は、全部でおよそ1万5,000フランの電話機、電話設備、碍子の注文を是非とも獲得したいと考え、フランスの競争相手よりも有利に戦うために、躊躇することなく4万kgの電信線 (fil de fer télégraphique) はドイツへ下請けに出すことにした。実際、当時フランスでは直径4 mmの電信線は100kg当たり29~30フランであったのに、同社は下請けに出したドイツ製電信線を24.50フランで中国鉄道市電会社に供給することができ、これによって注文全体の価格を10% (約2,500フラン) も削減することができたのである、と説明した<sup>(41)</sup>。即ち、この時期 (1905年) ドイツ製電信線に比べてフランスのそれは実に20~22%以上も割高であったことは衆目の認めるところだったのである。
- 2) オーモン製鉄製造会社も電話工業会社と同様に、この取引を国際市場での競争と見なしていたのでその積もりで行動した。同社は中国鉄道市電会社から橋梁材・橋床 (ponts et tabliers métalliques) の入札を求められ、最初は100kg当たり31.50フランを提示した。ところが、中国鉄道市電会社はベルギー企業のほうがこれよりも遥かに廉価であることを指摘して来たので、オーモン社は29.50フランまで値下げすることに同意した。だがそれでもベルギー企業よりもかなり割高であったので、当然のことながら中国鉄道市電会社はベルギー企業に発注するに違いないと考えていた。ところが、ルファールはオーモン社に1,160トンの橋梁材・ねじ釘杭 (ponts et pieux à vis) を発注するために、「ベルギーのラ・ブリュジョワーズ社 Société La Brugeoise (ブルッヘ Brugge) とアングレール製鋼社 Société des aciéries d'Angleur は鉄橋用鋳鋼製部品 (pièces en acier coulé) やねじ釘杭を京漢鉄道に供給したが大変満足のいくものであった」とオーモン社に知らせて、暗にベルギー企業に下請けに出すよう示唆したのであった<sup>(42)</sup>。

そこで、中国鉄道市電会社によって行われた1,160トンの鉄橋用資材 (橋梁材・ねじ釘杭) の入札価格 (表1) を示し<sup>(43)</sup>、入札結果とフランス・ベルギー企業の価格競

競争力を比較検討してみよう。当該入札で最低価格を提示したベルギーのラ・ブリュジョワーズ社が本来ならば落札会社となる筈であったが、実際は、ラ・ブリュジョワーズ社の価格よりも16.6%（金額で4万8,790フラン）も割高であったオーモン社が落札し、注文品の大部分をベルギーの企業に下請けに回して納品した。即ち、オーモン社は、鉄橋用鋳鋼製部品をシャルルロワ製鋼会社 Société des aciéries de Charleroi に、鉄板と大型厚鋼板（tôles et larges plats）をラ・ルヴィエール板材圧延会社 Société des laminoires à tôles de la Louvièreに、形鋼（profilés）をラ・プロヴィダンス製鉄会社 Société des forges de la Providence（マルシエンヌ・オ・ポン Marchienne-au-Pont）<sup>(44)</sup>に、そしてボルトや引き締めねじ（boulons tournés avec tyrants et tendeurs）などを北部ボルト会社 Société des boulonneries du Nord（Marchienne-au-Pont）に下請けさせたのであった<sup>(45)</sup>。

次いで、表1でフランス・ベルギー企業の価格競争力を比較してみると、鉄橋用資材におけるフランス企業の入札価格はベルギー企業のそれよりもかなり割高であったことは一目瞭然であろう。実際、フランス企業の橋梁材・ねじ釘杭の平均入札価格はトン当り336フランであったのに、ベルギー企業のそれは297.2フランでしかなく、その平均価格差は13%に達していたからである。即ち、フランス企業はベルギー企業よりも平均で13%も割高だったのである。また、フランス企業の平均入札価格と最低入札価格を提示したラ・ブリュジョワーズ社の252.94フランと比較すると、その価格差は実に32.8%にも達していたのである。

表1 1160トンの橋梁材・ねじ釘杭の入札価格（1905年）

ベルギーの入札会社	トン当り価格 (フラン)	総価格 (フラン)	最低入札者との価格差 (%)
Baume et Marpent (a)	312.90	362,964	23.7%
La Brugeoise	252.94	293,410	最低入札価格
La Dyle (b)	315.82	366,351	24.9%
Joseph Pâris (c)	290.00	336,400	14.7%
Finet	330.00	382,800	30.5%
Hal	289.50	335,820	14.5%
Braine le Comte (d)	289.50	335,820	14.5%
ベルギーの入札会社の平均価格	297.20	344,795	
フランスの入札会社	トン当り価格 (フラン)	総価格 (フラン)	最低入札者との価格差 (%)
Cie Française Cail (e)	317.67	368,497	20.4%
Haumont (f)	295.00	342,200	16.6% 落札
Baume et Marpent (a)	314.50	364,820	24.3%
Sté des Ponts et Travaux en fer	305.00	353,800	20.6%
Baudet et Donon (g)	346.00	401,360	36.8%
Onnaing (h)	388.00	450,080	53.4%
Fives-Lille	385.87	447,609	52.6%
フランスの入札会社の平均価格	336.00	389,767	32.8%

- (a) Société des usines de Baume et Marpent：ボーム＝マルパン社は、ベルギーのエヌ・サン・ピエール Haine-Saint-Pierre とモルランヴェルツ Morlanwelz に、フランスのマルパン Marpent（ノール県）に工場を所有している。
- (b) Société de travaux Dyle et Bacalan：デイル＝バカラン社はフランスの企業だが、ベルギーのラ・デイルに工場を所有している。
- (c) Société des ateliers Joseph Pâris.
- (d) Société des usines de Braine-le-Comte.
- (e) Société française de constructions mécaniques (Anciens Etablissements Cail).
- (f) Société des ateliers de construction, forges et fonderies d'Haumont.
- (g) Baudet, Donon et Cie (usine parisienne de travaux publics).
- (h) Etablissements métallurgiques d'Onnaing (à Valenciennes).

[Source : Tableau du prix remis pour la fourniture de 1160 tonnes environ de ponts et pieux à vis, (en 1905), MAE(NS), Chine, vol. 524, folio 166 ; ibid., vol. 672 (carton).]

3) 鉄鋼製品輸出コントロールは、主にレール、鋼材（I型鋼、U型鋼）などを海外に販売するのを目的に1904年に設立された株式会社で、ロンウィ製鋼社、マリーヌ＝オメクール社、シャティヨン＝コマントリー社などフランス鉄鋼大手12社が加盟していた。同年にフランスは、イギリス、ドイツ、ベルギーの間で創設された国際協定 Entente internationale（国際カルテル）に参加した。国際協定におけるフランスの海外市場で

のレールの割り当て量は当初5%以下であったが、後に9%まで増大した<sup>(46)</sup>。このように、フランス工業への割り当て量が国際カルテルで決められていたので、レールの輸出は単純な問題ではなかった。

こうした国際協定の制約から、中国鉄道市電会社からレール4,000トンの供給を求められた鉄鋼製品輸出コントロールは、指定の引渡し期限内で注文を受けることができなかったため、ベルギー工業にその注文を譲った。それにも拘らず、中国鉄道市電会社は、ベルギー企業の提示価格よりもトン当たり5フランも高い123フランでレール4,000トンと同コントロールに発注してきた。そこでコントロールは、中国鉄道市電会社の了解の下で、それを全てベルギーのジョン・コックリル社 Société John Cockrill に回したのであった<sup>(47)</sup>。

そこで、中国鉄道市電会社によって行われたレールと付属品（5,000トン）の入札結果を示して（表2）、フランス・ベルギー企業の価格競争力を比較してみよう。レール、付属品（継目板 éclisses、タイプレート selles、羅釘 tirefonds、ボルト boulons）の全製品において、ジョン・コックリル社が最低価格を提示して落札している——羅釘とボルトについては、フランス北部ヴァランシェンヌ Valenciennes のヴァン・カルク社 Van Kalck がジョン・コックリル社とほぼ同価格で共に落札した——。ジョン・

表2 5000トンのレールと付属品の入札価格（1905年）

（トン当たり価格、フラン）

ベルギーの入札会社	レール	継目板、 タイプレート	羅釘（スクリ ューパイク）	ボルト	
Cockerill Syndicat	106.50	136.50	230.00	250.00	落札
	114.10	163.70	245.00	265.00	
フランスの入札会社	レール	継目板、 タイプレート	羅釘（スクリ ューパイク）	ボルト	
Isbergues Syndicat	120.00	145.00	215.00	280.00	(a)
	120.25	170.00	—	—	
Van Kalck, Valenciennes	—	—	230.00	256.20	落札

(a) イベルグ工場が指定しているダンケルク本船渡し（f.o.b.）ではなく、中国鉄道市電会社指定のアンベルス本船渡しにするには、5フランの追加が必要。その上、納期が長すぎて上海での積換えが必要となるので、輸送費に8フランの追加が必要。

[ Source : Tableau du prix remis pour la fourniture de 5,000 tonnes rails et accessoires, MAE (NS), Chine, vol. 672 (carton). ]

コックリル社とフランスの鉄鋼大手イベルグ工場 Isbergues（パ・ド・カレ県）<sup>(48)</sup>の入札価格を比較してみると、レールでは約13%、継目板・タイプレートでは約6%、ボルトでは約12%の価格差が生じていた。このようにレールと付属品の入札においても、総じてフランス企業がベルギー企業よりも割高な価格を提示していたのである。

最後に、同じく中国鉄道市電会社によって行われた貨車や機関車・炭水車などの入札結果を示して、フランス・ベルギー企業の価格競争力を比較検討してみよう。

表3はレール運搬用20トン貨車 (Wagons de 20 tonnes) 60両と側板付20トン貨車 (Wagons de 20 tonnes à haussettes) 30両の入札結果である。ベルギーのラ・ブリュジョワーズ社が、レール運搬用20トン貨車一両当たり2,580フラン、側板付20トン貨車一両当たり2,615フラン、といずれも最低価格を提示して全貨車を落札し、圧倒的な価格競争力を発揮していた。フランスの著名な機関車製造会社ドコヴィル社 Decauville の入札価格と比較すると、どちらの貨車もおよそ半額という破格の安値であった。また、フランス応札会社の平均入札価格とラ・ブリュジョワーズ社の落札価格を比較すると、その価格差はそれぞれ41%、47.4%にも達した。この貨車の入札においても、総じてフランス企業はベルギー企業よりも割高な価格を提示していた。実際、フランスの応札会社のレール運搬用20トン貨車の平均入札価格は一両当たり3,638フラン、側板付20トン貨車の平均入札価格は一両当たり3,853フランであったのに、ベルギーの応札会社のそれは3,048フランと3,165フランでしかなく、その平均価格差はそれぞれ19%、22%であった。

次に、表4は炭水車付機関車51型 (Locomotives-Tenders Type 51) 3台、複式蒸気機関車 (Locomotive compound) 3台、炭水車 (Tenders) 3台の入札結果である。炭水車付機関車51型の入札には、応札を求められたフィヴ＝リル社、シュネデール社、カイユ社など著名なフランス大手鉄鋼機械会社はことごとく入札を辞退 (Refus) したので、1台当たり3万7,900フランの最低価格を提示したベルギーのラ・メタリユルジック社 La Métallurgique が落札した——発注の2日後、ベルギーのエネルジー社 L'Energie が3万6,000フランの最低価格を提示してきたが時既に遅すぎた——。複式蒸気機関車の入札では、1台当たり8万2,000フランの最低価格を提示したエネルジー社が本来ならば落札会社となる筈であったが、実際は、エネルジー社の価格よりも10%も割高なフランスのカイユ社 Cail が9万240フランで落札した。複式蒸気機関車の入札でも、フランス企業はベルギ

一企業よりも総じて割高——平均で6.8%——であった。炭水車の入札では、1台当り7,900フランと圧倒的な最安値を付けたエネルギー社が落札した。ここでもフランス企業はベルギー企業よりも割高であった。特にフランスの鉄鋼機械最大手シュネデール社の価格は、エネルギー社の2倍以上もの高値（1万8,797フラン）であったのは驚きに値するであろう。

表3 レール運搬用20トン貨車60両、側板付20トン貨車30両の入札価格（1905年）

ベルギーの応札会社	20トン貨車 単価(フラン)	落札との価格差 (%)	側板付貨車 単価(フラン)	落札との価格差 (%)
La Brugeoise	2,580		2,615	落札
Baume & Marpent	2,765	7.2%	3,035	16.1%
La Dyle	3,085	19.6%	3,450	31.9%
Haine Saint-Pierre	3,000	16.3%	3,000	14.7%
Ateliers de Seneffe	2,837	10.0%	2,894	10.7%
Usines Rogheno	3,815	47.9%	3,625	38.6%
La Métallurgique	3,200	24.0%	3,400	30.0%
Franco-Belge (a)	3,100	20.2%	3,300	26.2%
白応札会社の平均価格	3,048	18.1%	3,165	21.0%
フランスの応札会社	20トン貨車 単価(フラン)	落札との価格差 (%)	側板付貨車 単価(フラン)	落札との価格差 (%)
Decauville (b)	5,000	93.8%	5,300	102.7%
Ateliers de Blanc Misseron	3,175	23.1%	3,125	19.5%
Baume & Marpent	2,740	6.2%	3,135	19.9%
Cie Française d'Ivry Port (c)	Refus.		—	
Desouches, David, à Pantin	Refus.		—	
Gustave Carde & Fils, à Bordeaux	Refus.		—	
仏応札会社の平均価格	3,638	41.0%	3,853	47.4%

(a) Société franco-belge pour la construction de machines et matériels de chemins de fer：仏白鉄道資材機械製造会社は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。

(b) Société nouvelle des Etablissements Decauville aîné.

(c) Compagnie française de matériel de chemins de fer：鉄道資材会社 [前身は1872年にイヴリ Ivry に設立されたボンヌフォン社 Ch. Bonnefond et Cie] と思われる。

[ Source : Tableau du prix remis pour la fourniture de 60 wagons de 20 tonnes pour transports de rails et 30 wagons de 20 tonnes à haussettes, MAE(NS), Chine, vol. 672 (carton). ]



表4 炭水車付機関車51型3台、複式蒸気機関車3台、炭水車3台の入札価格（1905年）

ベルギーの応札会社	炭水車付機関車51型 (28.5T.) (フラン)		複式蒸気機関車 (56.4T.) (フラン)		炭水車 (18T.250) (フラン)	
	キロ価格	単価	キロ価格	単価	キロ価格	単価
Cockerill	1.60	45,440	1.55	87,420	0.70	12,775
Franco-Belge, à la Croyère	1.33	38,000	1.60	90,240	0.70	12,775
Saint-Léonard	1.60	45,400				
Thiriau	1.37	39,000				
La Métallurgique	1.33	37,900(a)	1.48	83,472	0.66	12,100
L' Energie			1.45	82,000	0.43	7,900(b)
La Brugeoise					0.58	
La Meuse	Refus.					
フランスの応札会社	炭水車付機関車51型 (28.5T.) (フラン)		複式蒸気機関車 (56.4T.) (フラン)		炭水車 (18T.250) (フラン)	
	キロ価格	単価	キロ価格	単価	キロ価格	単価
Franco-Belge, à Raismes			1.65	93,060	0.70	12,775
Fives-Lille			1.62	91,368	0.72	13,140
Schneider & Cie			1.63	91,932	1.03	18,797
Constructions Métalliques (Cail) (d)			1.60	90,240(c)	0.70	12,775

[Refus : Sté Alsacienne, Carpet et Louvet, Desouches & David, Cie. Française d'Ivry]

(a) 炭水車付機関車51型3台の落札会社。

(b) 炭水車3台の落札会社。同社は炭水車付機関車51型1台当たり36,000フランの最低価格を提示したが、発注の2日後で遅すぎた。

(c) 複式蒸気機関車3台の落札会社。

(d) Société française de constructions mécaniques (Anciens Etablissements Cail)。

[Source : Tableau du prix remis pour la fourniture de 3 Locomotives-Tenders Type 51, 3 Locomotives compound et 3 Tenders, MAE(NS), Chine, vol. 672 (carton).]

このように付加価値の高い機関車や貨車においても、フランス企業はベルギー企業と比較して価格競争力が劣っていたのである。それでも当該事業でフランス企業が複式蒸気機関車3両を始めとした資材の受注に成功したのは、ケ・ドルセのお陰であったと言えよう。中国鉄道市電会社（ルファール）は、フランス工業の国際競争力の欠如——フランス製品の割高——のために、競争入札を実施してフランス工業への留保部分（part réservée）を何とか削減しようと画策した<sup>(49)</sup>。これに対して、ケ・ドルセはフランス・ベルギー間の資材供給の均等配分の約束を実行させるために大いに奮闘せねばならなかった<sup>(50)</sup>。ケ・ドルセの用心深い監視と執拗な干渉の甲斐あって<sup>(51)</sup>、「フランス鉄道会社からの注文の予期せ

ぬ増加のせいで」1906～1907年にフランス工業は注文が満杯状態にあったにも拘らず<sup>(52)</sup>、資材供給に関してフランスはとにかく満足のいく結果を得ることができたのである。次の数字は、当該事業におけるフランス工業とベルギー工業の1907年5月までの受注高を示しており——それ以後、鉄道の竣工まで中国鉄道市電会社によるヨーロッパでの大きな発注はなかった——、それはほぼ拮抗していたからである<sup>(53)</sup>。

フランス工業の受注高：3,444,140フラン

ベルギー工業の受注高：3,661,192フラン

8年もの準備期間と3年以上にも及ぶ敷設工事を経て、1909年1月1日に総延長186kmの汴洛（開封—洛陽）鉄道——京漢鉄道と同じ標準軌（1435mm）を採用——が全線開通した。建設費用は総額4,100万フランであり、1キロメートル当りの建設費用は220,430フランであった。

#### おわりに

盧漢（京漢）鉄道事業と同様に、汴洛鉄道事業もフランスとベルギーの共同事業であるが、ベルギー側が最初から事業の主導権を掌握していたので、殆どベルギーの事業——就中、E. アンパンの事業——であったと言えるであろう。だが、金融市場規模の小さいベルギーは、巨額の資本調達が必要がある場合には常に外国金融市場（特に、フランス金融市場）に依存せざるを得なかった。そこからこの汴洛鉄道事業も始まったのであるが、金融協力を求められたフランス（ケ・ドルセ）は——自国の資本力・金融力を海外進出の最大の武器（*arme financière*）と考えていた——、当然のことながら事業における対等の地位（利益）を要求したのであった。その際、フランス政府の最も強力な圧力手段はパリ証券取引所への上場認可権の行使であった。この事業でもケ・ドルセがとりわけ執着したのは、資金供与と交換に「フランス工業企業にもたらされる仕事・働き口」の確保<sup>(54)</sup>、即ちフランス工業への注文（*commande*）であった。当時、欧米諸国の工業と比較してフランス工業の国際競争力が欠如していたので、こうした注文はなおさら貴重であった。この事業でもその主導権は終始ベルギー側に握られていたとはいえ、ケ・ドルセの弛まぬ努力と監視のお陰で、フランス工業はベルギー工業とほぼ同等の受注に成功したのであった。

注

- (1) 盧漢（京漢）鉄道建設に関しては、拙稿「京漢鉄道建設とフランスの外交・金融協力（上）、（下）」『経済論集』第84号、第85号、2005年3月、7月；A. Tchoudnowsky, *Finances et politique dans les relations franco-chinoises. L'affaire de la ligne Pékin-Hankéou (1895 - 1914)*, Thèse pour le Doctorat, Université de Paris IV, 1981；G. Kurgan-van Hentenryk, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine : la politique royale et ses prolongements (1895 - 1914)*, Bruxelles, 1972, 参照。京漢鉄道敷設権獲得のイニシアティブを取ったレオポルド二世の考えでは、京漢鉄道建設はベルギーが中国大陸で展開しようとしている一連の事業の橋頭堡でしか過ぎなかった。
- (2) 汴洛鉄道については、Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*；G. Kurgan-van Hentenryk, “Philippe Berthelot et les intérêts ferroviaires franco-belges en Chine (1912 - 1914)”, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, XXII, avril-juin 1975；N. Shinonaga, *La Formation de la Banque Industrielle de Chine et son écroulement — Un défi des frères Berthelot —*, Thèse de doctorat (Paris VIII), 1988, Chapitre II - I - C (2) (thèse dactylographiée, Université de Lille III, 1988) 参照。
- (3) Edouard Empain (1852-1929)：ブリュッセルの石炭鉄鋼会社ラ・メタリユルジック社 La Métallurgiqueの製図工見習いとして修業を始め見る間に立身出世した。その後独立し、1881年にブリュッセルで個人銀行アンパン銀行 E. J. L. Empain を設立したばかりでなく、露仏鉄道市電会社 Compagnie russo-française de chemins de fer et de tramways (1896年創設)、ヴァランシェンヌ—アンザン市電電鉄会社 Société des tramways et chemins de fer économiques de Valenciennes-Anzin (1880年)——1883年に北部電鉄会社 Compagnie des chemins de fer économiques du Nord に転身——、狭軌鉄道総合会社 Compagnie générale des railways à voie étroite (1881年)、パリ・メトロポリタン社 Compagnie du chemin de fer métropolitain (1898年)——パリの地下鉄メトロを建設——、パリ鉄道電鉄工業会社 Société parisienne pour l'industrie des chemins de fer et des tramways électriques (1900年)など数多くの企業を設立して市電・電鉄事業の推進者として名声を博し、アンパン財閥の創設者となった。また、レオポルド二世の右腕・植民地事業の熱心な協力者として知られるようになり、「コンゴ副王 vice-roi du Congo」とも称された。 Cf. Yvon Toussaint, *Les barons Empain*, Fayard, 1996.
- (4) ベナール＝ジャリスロフスキー銀行は、主としてアルゼンチンでの証券発行業務に携わっていたパリのオート・バンク（有力個人銀行）であり、アンパン男爵と共にパリ地下鉄メトロを建設するパリ・メトロポリタン社を設立するなどして、アンパンの諸事業と緊密な関係を持つようになった。『ゴロワ』誌の主幹 A. メイユールによると、同銀行頭取のアドリアン・ベナール Adrien Bénard (1846年パリ生まれ)は、公認仲買人（証券会社）の会計係から身を起こした立志伝中の人物で、「最有力銀行の一つの経営者になった」。パリ・メトロポリタン社社長やパリ鉄道電鉄工業会社副社長としてフランスの電気産業、電鉄・市電事業などで重要な役割を演じた。共同経営者のジャリスロフスキー Sigismond Jarislowsky は、1845年にドイツで生まれたが国籍はフランスであった。 Cf. Arthur Meyer, *Ce que mes yeux ont vu*, Paris, 1911, p. 348；E. Kaufmann, *La Banque en France*, Paris, 1914, p. 177；Toussaint, *Les barons Empain*, pp. 71-86；Maurice Lévy-Leboyer (éd.), *Le patronat de la seconde industrialisation*, Paris, 1979, pp. 118-119；Note au sujet MM. Bénard & Jarislowsky par Charles Blanc, Préfet de Police, du 19 décembre 1897, Ministère des Affaires Etrangères (以下MAE) (Nouvelle Série, 以下NS), Chine, vol. 449, folio 21-24.

- (5) Note remise à Gérard, ministre à Bruxelles, par de Favereau, ministre belge des Affaires Etrangères, du 28 avril 1898, MAE(NS), vol.467, folio 102-103 ; Notice sur le Chemin de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 33-51 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 333 et 341.
- (6) Dépêche de Pichon à Hanotaux du 22 mai 1898, MAE(NS), Chine, vol. 449, folio 50-53 ; Notice sur le Chemin de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 33-51.
- (7) Note remise à Gérard par de Favereau du 28 avril 1898, MAE(NS), Chine, vol. 467, folio 102-103.
- (8) アルマン・ルフアールはベルギー人技師でE. アンパンの他の市電・鉄道事業においても重要な役割を担っていた。例えば、彼は狭軌鉄道総合会社主任技師であり、露仏鉄道市電会社取締役であった。 Cf. Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 333 et 341-349 ; Lettre de Favereau au baron de Vinck du 8 juillet 1897, MAE(NS), Chine, vol. 449, folio 54-55.
- (9) Note sur la visite d'A. Bénard du 12 novembre, Dépêche de Gérard au directeur du Quai d'Orsay du 14 novembre et Dépêche d'Hanotaux à Henry Boucher, ministre du Commerce, du 17 novembre 1897, MAE (NS), Chine, vol. 449, folio 15, 16-17 et 18 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 341-342.
- (10) Note du 12 février 1898, Dépêche d'Hanotaux à Dubail du 11 mars 1898 et Dépêche de Delcassé à Pichon du 13 août 1898, MAE(NS), Chine, vol. 449, folio 29, 36 et 92-93.
- (11) Dépêche de Pichon à Hanotaux du 22 mai 1898, MAE(NS), Chine, vol. 449, folio 50-53.
- (12) Dépêche de Gérard à Hanotaux du 24 juin 1898 et Dépêche de Delcassé à Pichon du 13 août 1898, MAE(NS), Chine, vol. 449, folio 72-73 et 92-93.
- (13) Dépêche de Gérard à Hanotaux du 24 juin 1898, Dépêche de Favereau à Gérard du 23 juin 1898 et Lettre d'E. Empain à Hanotaux du 4 août 1898, MAE(NS), Chine, vol. 449, folio 72-73, 74 et 89.
- (14) Dépêche de Delcassé à Pichon du 29 juillet 1899, Dépêche de Pichon à Delcassé du 11 septembre 1899 et Note manuscrite du 6 décembre 1899, MAE(NS), Chine, vol. 523, folio 3-4, 5-6 et 28 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 343-348. 山西省に広大な面積の鉱山採掘権を取得していた北京シンジケート Pekin Syndicate もこの事業(利権)を熱心に求めていた。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、参照。
- (15) Dépêche de Pichon à Delcassé du 18 novembre 1899, Télégramme de Pichon à Delcassé du 7 décembre 1899, Note remise par A. Bénard du 13 décembre 1899 et Dépêche de Delcassé à Gérard du 9 janvier 1900, MAE(NS), Chine, vol. 523, folio 24-26, 29, 31 et 42-43 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p. 347.
- (16) Télégramme de Delcassé à Pichon du 15 janvier 1900 et Télégramme de Pichon à Delcassé du 21 janvier 1900, MAE (NS), Chine, vol. 523, folio 50 et 54 ; Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 33-51.
- (17) Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 38 ; Notes sur les principales sociétés françaises ou franco-étrangères ayant des intérêts en Chine, d'avril 1901, MAE(NS), Chine, vol. 410, folio 25-26 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 353-354.
- (18) Dépêche de Gérard à Delcassé du 29 mars 1900, MAE(NS), Chine, vol. 409, folio 89-92 ; Dépêche de Delcassé à Pichon du 6 avril 1900, *ibid.*, vol. 523, folio 107 ; Dépêche de Delcassé à Rouvier, ministre des Finances, 28 décembre 1903, *ibid.*, vol. 524, folio 60 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 334 et 352.

- (19) 中国鉄道市電会社設立の発行総株数4,000株（一株当たり250フラン）のうち、エドゥアール・アンパンが568株（総株数の14%）、弟のフランソワ・アンパンが356株（総株数の9%）を所有し、アンパングループでは総株数の58%を支配して圧倒的な地位を占めていた。 Cf. “*Moniteur belge*” du 7 avril 1900, MAE(NS), *Chine*, vol. 523, folio 114 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 336-337 et 352.
- (20) 合計で866株（22%）となるフランスグループの14株主は以下の通りである。ラファエル・ド・ボエールで代表されるパリ・オランダ銀行（452株）、ベナール＝ジャリスロフスキー銀行（130株）、A. J. シュテルン商会（52株）、モーリス・ビュノ・ヴァリヤ（26株）、オーギュスト・シャブリエール（26株）、グチヨー商会（26株）、ジュール・グアン Jules Gouin（26株）、アンリ・ジェヌヴォワ（26株）、ジョゼフ・オットンゲル（26株）、エドゥアール・ネツラン（26株）、アンリ・ポワダッツ（26株）、オーギュスト・ドニオル（10株）、ジョルジュ・グロー（7株）、アルフレッド・ド・ワンドル Alfred de Wandre（7株）。 Cf. “*Moniteur belge*” du 7 avril 1900, MAE(NS), *Chine*, vol. 523, folio 114.
- (21) 中国鉄道市電会社の株式400株を所有するパリ鉄道電鉄工業会社はフランスの企業であるが、E. アンパンが露仏鉄道市電会社やパリ・オランダ銀行と共に1900年に設立した企業であるので、アンパンの支配下にあった。 Cf. Toussaint, *Les barons Empain*, p. 71.
- (22) 130株を所有する露清銀行は、1896年1月にフランスが資本金の6割以上を出資してサンクトペテルスブルクに設立された銀行だが、1897-98年には名実共にロシアの国策的銀行となっていた。露清銀行については、拙稿「1914年前の東アジアに於けるフランス外交政策と銀行資本(上)」『東洋研究』第139号、2001年、参照。
- (23) Dépêche de Ratard à Delcassé du 13 novembre 1903, Contrat du chemin de fer Kaïfong-Honan et Contrat d'exploitation relatif au chemin de fer de Kaïfongfou à Honan, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 9, 14-29 (42-57) et 30-34 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 362, 425-426 et 428.
- (24) Note manuscrite de Georges Louis du 8 janvier 1904 et Dépêche de Delcassé à Gérard et à Dubail, ministre à Pékin, du 9 janvier 1904, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 63-64 ; Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 41-42 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p. 429.
- (25) 中白銀行は、義和団事件によって支払われた賠償金の金融サービスを行う目的で、1902年3月にベルギーのソシエテ・ジェネラル Société générale de Belgique と国王レオポルドII世とによって、資本金100万フランで設立された。1913年にはベルギー海外銀行 Banque belge pour l'étranger と改称した。 Cf. Dépêche de Gérard à Delcassé du 24 février 1902, MAE(NS), *Chine*, vol. 402, folio 179-180 ; Dépêche de Gérard à Rouvier du 4 juillet 1905, *ibid.*, vol. 405, folio 160-161 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 401-402.
- (26) Dépêche de Gérard à Delcassé du 22 janvier 1904, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 65-68.
- (27) Note manuscrite de Georges Louis du 30 janvier 1904 et Dépêche de Delcassé à Gérard du 2 février 1904, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 69 et 70-71 ; Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 42.
- (28) André Berthelot (1862 - 1938) : 大化学者・政治家（外相）マルスラン Marcellin の長男、後の外務省事務総長フィリップ Philippe は弟。輝かしい学業成果と目覚しい研究・教育の経歴を経て、1894年にはパリ市議会議員に選出されて政界にデビューした。E. アンパンと共にパリ地下鉄メトロの推進者として知られ、「メトロポリタンの父」と称された。1898年には社会共和党员としてセーヌ県下院議員に当選して活発な議員活動を展開した。1902年の総選挙で敗北すると、E. アンパンの用意したパリ・メトロポリタン社代表取締役とパリ

鉄道電鉄工業会社代表取締役社長に就任して、アンパンの協力者としてフランス（パリ）の電化事業や鉄道・電車事業に重要な役割を果たした。1906年には、フランスで重要な二つの事業、パリ電力会社 *Société d'électricité de Paris* とジュモン電気会社 *Société des ateliers électriques de Jeumont* の設立発起人となった外、1913年には、弟のフィリップを巻き込んでフランス政界・金融界を揺るがすことになる中国興業銀行 *Banque industrielle de Chine* を創立した。 Cf. 拙稿「ベルトロ兄弟と中国興業銀行の創立」『社会経済史学』第55号第3号、1989年；G. Kurgan-van Hentenryk, “De clio à la finance : les origines de la fortune d'André Berthelot”, *Revue belge de philologie et d'histoire*, LV, 1977, 2 ; Toussaint, *Les barons Empain*, pp. 69-95 ; Lévy-Leboyer (éd.), *Le patronat de la seconde industrialisation*, p. 120.

(29) Dépêche de Gérard à Delcassé du 24 mars 1904, MAE (NS), *Chine*, vol. 524, folio 76-78 ; Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 42-43 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, p. 429.

(30) Dépêche de Delcassé à Gérard du 18 février 1904 et Dépêche de Gérard à Delcassé du 25 novembre 1904, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 74 et 84-85.

(31) Nicole Bensacq-Tixier, *Dictionnaire du corps diplomatique et consulaire français en Chine (1840-1911)*, Paris, 2003, pp. 476-486 ; 拙稿「京漢鉄道建設とフランスの外交・金融協力(上)、(下)」『経済論集』第84号、第85号、2005年；同「山西（正太）鉄道建設とフランスの外交・金融協力」、参照。

(32) Lettre particulière de Gérard à Arsène Henry, directeur des Affaires commerciales, du 21 mai 1905, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 124-125.

(33) Note pour A. Berthelot du 24 mai 1905, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 126. この推薦状によると、E. マリュエジュールばかりでなく首相兼蔵相モーリス・ルーヴィエ Maurice Rouvier もボーニを推薦していた。

(34) Dépêche de Gérard à Delcassé du 2 mars 1905, Dépêche de Delcassé à Dubail du 14 mars 1905, Dépêche de Gérard à Delcassé des 9 avril et 31 mai 1905, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 93-94, 99, 111-112 et 127-128 ; Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 430-431.

1907年4月にル・ノアンが病気のため辞任したので、フランス人技師のジェフロワ Geoffroy が後任の主任技師に任命されたが、同年11月にはフランス人技師ジャッケ Jacquet に交代した。だが、1908年6月にはベルギー人技師スキルバン Squilbin に交代した。 Cf. Lettre d'A. Rouffart à d'Ormesson, ministre à Bruxelles, du 30 mai 1907 et Dépêche d'A. Doire, gérant du consulat à Hankéou, à Pichon du 2 décembre 1908, MAE(NS), *Chine*, vol. 525, folio 19-20 et 147-155.

(35) Note d'une conversation entre A. Bénard et A. Henry du 2 mars 1905 et Lettre de la maison Bénard et Jarislowsky et de la Banque de Paris et des Pays-Bas à Delcassé du 17 mars 1905, MAE(NS), *Chine*, vol. 524, folio 92 et 105.

(36) Kurgan, *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine*, pp. 431-432 ; Notice sur la Compagnie générale de railways et d'électricité (Annexe de la Dépêche du ministre des Finances au ministre des Affaires Etrangères du 22 août 1906), MAE(NS), Belgique, vol. 26, folio 209-210 et 215-216.

(37) Dépêche de Dejean de la Bâtie, consul à Hankéou, à Pichon, ministre des Affaires Etrangères, du 16 avril 1907, Note sur le chemin de fer du Pienlo (Annexe de la Dépêche de Bapst du 17 juin 1908) et Dépêche d'A. Doire, gérant du consulat à Hankéou, à Pichon du 2 décembre 1908, MAE(NS), *Chine*, vol. 525, folio 16, 99 et 147-155.

(38) Dépêche de Bapst, ministre à Pékin, à Pichon du 1er mai 1907, Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du

- 10 juillet 1907, Dépêche de Bapst à Pichon du 5 mars 1908 et Note sur le chemin de fer du Pienlo (Annexe de la Dépêche de Bapst du 17 juin 1908), MAE(NS), Chine, vol. 525, folio 5, 33-51, 71 et 99.
- (39) Dépêche de Gérard à Rouvier du 4 décembre 1905, MAE(NS), Chine, vol. 524, folio 157-160.
- (40) Note de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways sur les commandes faites à l'industrie française par la Compagnie générale de chemin de fer et de tramways en Chine du 13 janvier 1906, MAE(NS), Chine, vol. 524, folio 174-184.
- (41) Note de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways, *ibid.*, folio 177-178.
- (42) Lettre de Rouffart à la Société des Ateliers d'Haumont du 31 août 1905, citée dans la Note de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways, *ibid.*, folio 179-180.
- (43) Tableau du prix remis pour la fourniture de 1160 tonnes environ de ponts et pieux à vis, (de 1905), MAE(NS), Chine, vol. 524, folio 166 ; *ibid.*, vol. 672 (carton).
- (44) プロヴィダンス製鉄会社は、1835年創業のベルギー企業でマルシエンヌ・オ・ボンに工場を所有し、1873年に岩倉使節団がベルギーで訪れた企業の一つとしても知られている。同社はレールや船舶用鉄板などの圧延製品を得意とし、フランスのオーモン Haumont（ノール県）やレオン Réhon（ロレーヌ）にも工場を所有し、1897年には南ロシアに子会社「ロシア・プロヴィダンス会社」を設立した。 Cf. 田中彰・高田誠二（編著）『『米欧回覧実記』の学際的研究』北海道大学図書刊行会、1993年、121-129頁。
- (45) Note de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways, *ibid.*, folio 178-180.
- (46) Robert Pinot, *Le Comité des Forges de France au Service de la Nation*, Paris, 1919, pp. 15-18 ; レーニン（瓜谷能夫訳）『帝国主義』青木文庫、1971年、97頁；長倉敏「19世紀後半におけるフランス鉄鋼業界」『史林』第63巻第1号、1980年；大森弘喜『フランス鉄鋼業史』ミネルヴァ書房、1996年、251-252, 295-302頁。
- (47) Note de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways, *ibid.*, folio 181-183.
- (48) フランス製鋼会社 Aciéries de France のイバルグ工場と思われる。同社は1881年に資本金800万フランで創設され、イバルグ工場はレール生産の主力工場であった。 Cf. 大森弘喜『フランス鉄鋼業史』、33-34, 53-54頁。
- (49) Notice sur les chemins de fer de Kaïfong à Honan du 10 juillet 1907, MAE(NS), Chine, vol. 525, folio 33-51, notamment 48-51.
- (50) 事業の統括、特に鉄道建設の技師・監督者（ingénieur-contrôleur）の管理に関する困難さに関しては、次の文書を参照。 Cf. Dépêche d'A. Doire à Pichon du 2 décembre 1908 et Note de P. Berthelot du 31 décembre 1908, MAE(NS), Chine, vol. 525, folio 147-155 et 165.
- (51) Cf. Dépêche de Rouvier à A. Guillaïn, président de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways, du 24 février 1906 et Note annexée de Gérard et Lettre d'A. Guillaïn à Rouvier du 7 mars 1906, MAE(NS), Chine, vol. 524, folio 191, 192-193 et 194-195.
- (52) Note de la Chambre syndicale des Fabricants et Constructeurs de matériel de chemins de fer et de tramways, *ibid.*, folio 174-184, notamment 183 ; Lettre d'A. Guillaïn à A. Henry du 4 avril 1907, MAE(NS), Chine, vol. 525, folio 1<sup>4-5</sup> ; Lettre de C. Krantz, président de la Société Française de Chemin de fer du Chansi, à Pichon du 6 février 1908, *ibid.*,

vol. 492, folio 14-15.

因に、A. ギランによると、フランスの客車・貨車製造業者は、大鉄道会社から1905年に800万フランの注文しかなかったのに、1906年には5,600万フラン以上の注文を受けていると例示した。

- (53) Lettre d'A. Rouffart à d'Ormesson, ministre à Bruxelles du 30 mai 1907, MAE (NS), Chine, vol. 525, folio 19-20.

因に、フランス工業とベルギー工業の1906年12月31日現在の受注高は次の如くであった。

フランス工業の受注高：3,308,900フラン

ベルギー工業の受注高：3,620,600フラン

Cf. Dépêche d'Omesson à Pichon du 25 février 1907 et Note de Rouffart du 23 février 1907, *ibid.*, vol. 525, folio 1 et 1

bis.

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