

狭軌鉄道を敷設し、1876・5正式に営業を開始した。たまたま中国人兵士のれき殺事件を端緒として、沿線民衆の間から猛烈な反対運動が起ってきたので、清朝政府はこれを買収して撤去することとし、1877・9買収費の支払い完了とともに、線路施設を撤去し、時の台湾巡撫劉銘伝の乞うままにこれを台湾に送り、機関車を揚子江に投じて、完全に地上から葬り去った。以上のように鉄道が中国に紹介されたけれども、いずれも朝野の反対にあって発展を見るに至らなかった。

今日の中国鉄道は唐山・胥各莊間の鉄道をもって最初とする。1878年開平炭礦の石炭輸送を容易にするため開平鉄務局は唐山・北塘間74kmの運炭鉄道の敷設を出願して勅許を受け、英人技師キンダー (C.W. Kinder) を招へいして、まず唐山胥各莊間9.6kmの建設に着手し、1881・11竣成した。この鉄道は動力として馬を使用することを条件として許可されたものであるが、キンダーは廢鉄を利用して、牽引(けんいん)力100余トの小形機関車を造り、これを「狼煙」(Rocket of China)と名づけ、1882年朝廷の許可をえて運転を行った。これは中国で製作された最初の機関車であり、また機関車を列車運転に使用した最初でもあった。またこの鉄道を建設するに際し、キンダーの熱心な主張によって、4'8 $\frac{1}{2}$ の軌間を採用したが、これはその後建設される鉄道の軌間標準となった。

その後鉄道に対する中国朝野の認識が漸次高まるにつれ、鉄道の重要性が説かれ、種々の建設案が提議されるようになったが、当時の中国には資本的にも技術的にも自力で鉄道を建設する能力がなく、その上清朝の勢威はすでに衰え、外力の圧迫を防ぎえない状態であったので、世界の各地で植民地獲得に狂奔しつつあった英、露、仏、独等の列強はその虚に乗り、その植民政策の手段として鉄道の建設を行い、以下に見られるような特異な発展過程をたどるに至った。

2 列強諸国の利権獲得

(1) 1895～1905年

まず英国はさきに建設した唐山胥各莊間鉄道を天津まで延長するに際し、滙豐銀行から100万両の融資を行い、また対日関係悪化に伴ない、清朝政府は満州防衛の必要からこの鉄道を山海関以東まで延長することを企てたが、その時も英国はその投資会社中英公司から230万ポンドの出資を行って、旧債を償還させるとともに新建設費にあてさせ、かくして英国はこの鉄道に対する権益を設定する一方、さらにそれを満州内に深く伸張して、満州における利権の獲得を策した。たまたま日清戦争により、わが国が露国の多年渴望していた遼東半島を清国から割譲をうけるに及んで、露国は仏独2国を誘ってわが国に迫り、わが国をして遼東半島の還付に同意させ、1896年その代償として東清鉄道の建設経営権を獲得し、翌年さらに独逸の膠州湾占領を口実に旅順を占拠し、1898年清朝に迫って遼東半島の租借権および南満州鉄道の建設経営権ならびに鉄山の採掘権を獲得し、その上満州と北京とを結ぶ鉄道の敷設を要求したが、そこにはすでに前述のとおり英国の権益が設定されていたので、英国の利権と衝突することとなり英露両国の間に鉄道の敷設をめぐる紛争が起った。

しかし1899年英国は関内鉄道(山海関以西)に対する露国の優先権を認めることによって関内鉄道(山海関以西)に対する英国の投資権と長江流域における英国の優先権を承認させて妥協し、紛争は一応解決を見たが、露国は早くより満州のみに満足せず、すでに中央部への進出を企てていた。すなわち日清戦後清朝政府は蘆溝橋と漢口を結ぶ蘆漢鉄道建設の必要を痛感し、1896年鉄路総公司を設け、建設に着手することになっていた。しかるに清朝の国庫が疲弊し、資金の調達が困難であったため、米・英・独にそれぞれ借款交渉を行ったが、いずれも不調に終り行き悩みとなっていた。露国はこの情勢に乗じてそのかいらいであるベルギー・シンジケートをもっとも軽易な条件を提示させて、450万ポンドの借款(しゃくかん)仮契約を取りきめるに成功し、その翌年本契約を締結するに際し、ドイツの膠州湾占領による情勢の変化を理由として条件の変更を要求し、ついに鉄道の建設権ならびに30箇年間の経営権を獲得した。しかるにベルギー・シンジケートは露国にあやつられるかいらいであることが暴露されるに及んで英国は露国の協定違反に対し厳重な抗議を行うとともに、清朝に対しそれにかわるべき利権の獲得を要求し、山海関・牛莊間鉄道に対する投資契約を結ぶと同時に天津・鎮江間、蘇州・杭州・寧波間、広東・九龍間、浦口・信陽間および山西より河南を経て長江に達する鉄道の敷設権を獲得した

