

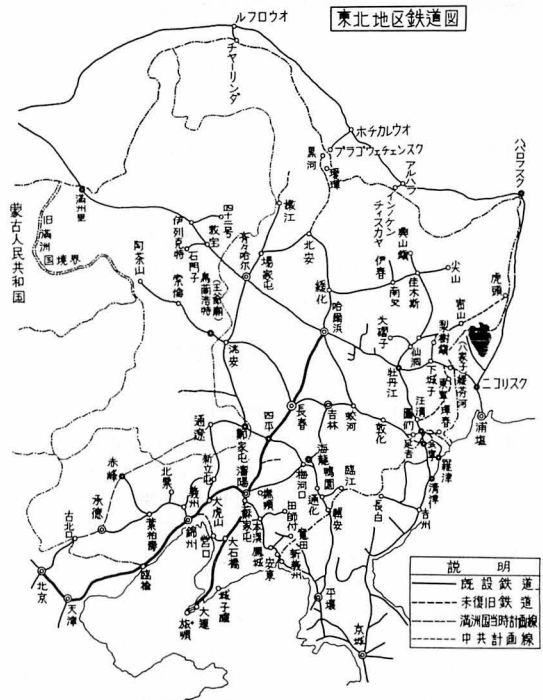
(1898 年)。

仏国は中国中央部ないし満州における利権獲得には常に間接的で、露国の関係している重要な利権、あるいはベルギー・シンジケートの獲得した利権には例外なく資本参加を行っていたが、表面には立たなかった。しかし中国の西南部については、仏国は最初から着々と重要な利権を設定し、鉄道利権に関してもその実際の獲得においてはかえって英国よりも早かった。すなわち仏国は 1885 年天津条約をもって、東京の領有と安南の保護領化を確定し、ついで国境画定および通商に関する追加補足条約により、中国領内に対する鉄道の延長敷設権を獲得した。かくて仏国は 1896 年龍州・鎮南関間鉄道の敷設契約をとりきめ、1898 年英・独・露の利権獲得に対抗して雲南鉄道の敷設権を獲得し、翌年広州湾の租借権を取得するとともに、広州・梧州間鉄道の敷設権を要求した。また雲南鉄道を四川省に延長しようとして英国の権益と接触するに至ったので、四川および雲南両省における特権および利益に関し、両国の間に協定をとりきめたが、仏系東方匯理銀行が、漢口・信陽地方から成都に至る鉄道の建設権を獲得し、さらに雲南への延長を計画しているのに対し、英国もまた浦信鉄道を成都に延長し、これをビルマに連絡しようとするに至ったので、協定は有名無実なものとなってしまった。しかるに欧州政局の影響を受け 1905 年英仏両国間に在華鉄道に関する協定成立し、中国においては互に共同歩調をとることに申合せた。

ドイツの対華進出は、英・仏・露の 3 国に一定遅れたが、露・仏両国とともに遼東半島の還付を日本に迫って中国に恩を売り、山東に起ったドイツ人宣教師の殺害事件を機として 1895 年膠州湾を占領し、山東全省の鉄道敷設権と沿線鉱山の採掘権とを要求した。清朝政府は膠州湾から済南までの鉄道敷設権のみを承認したが、のちまた曹州事件が起ったためにドイツはその代償として 1898 年膠州湾の 99 箇年租借権とともに膠州湾から濰県、青州、博山、淄川を経て済南に達し、さらに山東省境に至る鉄道および膠州湾から沂州・萊蕪を経て済南に至る鉄道ならびにこれらの鉄道の両側約 10 マイル以内にある鉱山の採掘権とを獲得した。当時英国は蘆漢鉄道に対する露国勢力の侵入を理由として前述のように 5 鉄道に対する優先権を獲得し、その 1 である津浦鉄道の建設計画に着手していた。しかるにこの鉄道はドイツの勢力範囲である山東省を通過することになるので、ドイツは既得権の侵害であるとして、抗議し、山東省内の敷設権を強硬に要求した。1898 年英・独協議の結果、この鉄道を 2 分し、天津から山東省南境まではドイツが建設し、英国はそれより以南を建設することとして妥協し、翌年両国が中国政府に迫って津浦鉄道借款(しゃくかん)草約を締結した。

1900 年団匪(だんひ)事件が起り、中国は巨額の賠償金を課せられることとなり、日清戦後窮乏せる財政をさらに窮乏せしめ、多くの利権を列強に与えるに至った。とくに露国は本事件を口実として大兵を満州に送り、清朝政府に迫って満州の統治権を放棄させ、東清鉄道を北京まで延長する権利を得ようとしたが、日・英・米の抗議にあってその目的を果たすことができなかった。しかし満州を事実上属領化することには成功した。またこの事件によって、露・独・仏・英・米・日・伊・白・奥等の各国に支払われる賠償金(庚款)は 4 億 5 千海関両、年利 4 分と定められ、関税および塩税を担保として 39 箇年の年賦償還とすることに決定されたが、この庚款はその後各国によって中国の鉄道建設および車両その他必要資材購入の有力な財源として利用されるに至った。

米国の対華進出は他の列国にははたしだしく立遅れていた。18



96 年蘆漢鉄道の建設に際し、米系華美合興公司(The American China Development Co.)は中国側の要請によって路線の測量に従事したが、これに対する投資権はベルギー・シンジケートに奪われてしまった。その後同公司是、1898 年粵漢(えっかん)鉄道に対する 400 万ポンドの投資権を獲得し、ついで 1900 年 4,000 万米ドルの追加投資契約を締結したが、建設が進まず、結局露国の操縦するベルギー・シンジケートに持株を売却して、鉄道に対する実権を奪われるに至った。このように鉄道に関するかぎり米国の対華進出は不成功に終わった。

日本が本格的に對華進出を開始したのは、日露戦争後である。日露戦争における戦勝の結果わが国は露国の建設した長春以南の南満州鉄道と関東州の租借権とともに獲得し、これよりわが国も列強に互して、對華進出を行うことになった。

(2) 1905~1928 年

日露戦争の結果露国の對華進出は、日本の満州進出によって、一応阻止されることになったが、同時にこの戦争は中国の民衆に多大の影響を与え、国権恢復、利権回収の運動がこれを契機として盛んになり、列国の管理していた鉄道を回収し、さらに自ら鉄道の建設を計画するに至った。利権回収の顕著なものは蘆漢鉄道で、1908 年匯豊および匯理銀行より資金の融通を受け、ベルギー・シンジケートの借款を返済して、管理經營権を回収し、ついで粵漢鉄道の建設およびその管理権を米国会興公司より回収し、また津浦鉄道の借款締結に当ってはドイツの既得権を放棄させる等の成果を収めた。この機運に動かされて中国朝野において計画されたものに、京張鉄道、粵漢鉄道の三省自營・道清・川漢・安徽・同蒲・浙江・新寧・潮汕・漳厦・広西・桂全鉄道等多数あったが、潮汕鉄道と道清鉄道が 1904 年開通し、京張鉄道が 1909 年自国資本と中国人技術のみによって完成したほかは、すべて未完成に終わった。

中国の利権回収運動は、国力を顧みず功をあせったため、ついに財政の疲弊を来した上に經營能力も不十分であったので、