

結局外国の援助に依存しなければならなかったこととなった。こうして粵漢鉄道の建設管理権の回収後ただちに建設資金に窮し、1909年独華銀行より300万ポンドを借款することにしたが、本借款は英仏の権益を侵害するものとして、3国間に紛争が起り、米国の仲介に入り、結局米・英・仏・独四国借款団を組織し、共同投資することに協定し、湖広鐵路借款600万ポンドを成立させた。対華利権の獲得に立遅れていた米国の、これより対華進出に活動することになった。

1911年清朝政府は民間の反対を顧みず、鉄道の国有策を実施することに定め、既成未成にかかわらず幹線はすべて国有とし、建設資金の不足は外資によることとした。しかるに川漢鉄道の国有化および外資利用に反対した四川省民はついに暴動を起して全省を混乱に陥れ、これを導火線として革命の烽火は全国に波及し、1912年ついに清朝政府をして没落させるに至った。こうして民国となったが新政府は軍政費ね出のため、多くの鉄道利権を外国に委ねるに至った。すなわち英国は浦信・滬杭・寧湘・沙興の各鉄道、仏国は欽渝鉄道・ドイツは順濟、高徐両鉄道、ベルギーは同成、**薩海**(ろうかい、ロンハイ)鉄道等の利権を獲得した。やがて第1次世界大戦が起り、欧米各国は東亜を顧みる暇がなく、中国における利権獲得競争は一時休止状態になった。たまたまわが国は日英同盟の条項にしたがって1914年独逸に宣戦し、膠州湾および山東鉄道等の独逸権益を占領し、欧米列強が戦争のため、中国を顧みる暇なきに乗じて、山東における独逸権益の継承のほか、武昌・南昌・杭州間鉄道および南昌・潮州間鉄道の建設権、福建省における鉄道・**欽山**・港灣に対する優先投資権、旅順大連の租借期限および安奉線の経営期限の延長、南満および東蒙古の資源開発、同地域における鉄道の敷設権、その他沿岸島嶼(とうしょ)の不割譲等いわゆる21箇条を中国に要求したが、山東における権益継承は1921年のワシントン会議に持越し、中国は日本の急激な対華発展をねたむ米国の支持を得て日本の要求に反対し、ついにわが国をして、その管理していた膠濟鉄道その他山東のドイツ権益を放棄させるに至った。

翌1922年第1次奉直戦争以降1928年国民党の北伐完成に至るまで、内乱相ついで起り、鉄道の受難時代となった。軍閥(ばつ)は鉄道を占領して管理権を奪い、またその戦費をねん出するため収入を押収し、運賃に数倍する付加税を課してかれんちゅう求をきわめ、戦況の発展につれて車両や施設の破壊はなほだしくなり、鉄道の荒廃はその極に達するに至った。こうして運輸収入は激減し、財政はみだれ、外債の利払はもちろん従事員の給料さえ支払い得ない状態になったので、従事員の間には自然社会主義思想が浸じゅんし、各鉄道に労働組合が結成され、京漢線や津浦線をはじめとして各鉄道に争議や罷業が続出し、ついに収拾困難な事態を醸成するに至り、一時鉄道の国際共同管理案さえ提出されるに至った。

3 国民政府の鉄道行政の確立と鉄道建設計画

1928年国民党の北伐により、北京政府が没落し、蔣介石の指導する南京の国民政府が事実上中国の中央政府となり、治安秩序も回復し、いよいよ近代国家への第一歩を踏み出すこととなったが、まず第1に全国鉄道をその支配下に統一することとし、中央政府に鉄道部を設け、内乱中破壊された鉄道を復旧し、また軍閥に抑留あるいは持去られた車両を正当所有者に返還するほか、各鉄道相互間における車両の融通に対する鉄道部の承認制、運賃付加税の撤廃、職員の資格基準、給与標準の制定、運輸収入の中央管理制、鐵路管理局および工程局組織章程の制定、購入資材の規格審査を行う資材検収委員会の設置、鉄道法の公

布等、鉄道行政の刷新をはかるとともに、管理方式の統一と鉄道主権の回復に努めた。

しかし中国の鉄道は前述のように、列強諸国によってその植民政策の一環として建設されたもので、各投資国はその借款権を通して直接間接の干渉支配を続けていたため、中国は鉄道の管理権を完全に回収して、それに対する中央の権限を強化することはできなかった。そこで初代鉄道部長孫科は団匪賠償の返還金および関税付加収入の両者を担保として公債を発行し、自主的に経営しうる鉄道を建設することとし、資金4億元を調達して6箇年間に孫文の10万マイル鉄道敷設計画をもととして、1929年までに延長6,300マイルに達する「庚辰閏款築路」計画をたてたが、この計画によって工事に着手したものは英国庚辰款による粵漢線の株州・韶州間、白国庚辰款による隴海線の靈潼・潼西間および山西省政府において建設した同蒲線だけであった。

当時満州では張学良の東北政権が、日露戦後満鉄を中心として発展して来たわが国の勢力を満州から徹底的に駆逐するため、既存条約やとりきめを無視して、つぎの2大幹線を中心とする満鉄包囲網を建設し、満鉄に致命的打撃を与えようとしていた。

東大幹線 壺蘆島・奉天・海龍・吉林・海林

西大幹線 壺蘆島・大虎山・通遼・洮南・齊齊哈爾・寧年・嫩江・黑河

ここにおいてわが国は日露戦後苦心経営したわが国最大の在満権益をよう護するため、けつ起するのやむなきに至り、終に1931年満州事変となり、翌年わが国を背景とする満州国が成立し、旧東北政権下にあった鉄道を接收し、その経営を満鉄に委託するに至った。

これは国民政府に非常な衝撃を与え、これより中国は抗日を目標に国内の統一、経済の建設を進めることとなり、その鉄道建設も抗日国防を目標として英・米の支援下に、1937年より建設費9億元をもって5箇年間に、つぎのように8,700余kmの建設を計画した。

東南系統

(1) **浙贛**(せっかん)線と玉萍鉄道 東南鉄道網中最も主要な線路で杭州から萍郷に至り、株萍線に合して、粵漢線に連なる。延長905km。浙江・江西・湖南三省を連絡し、杭州から南昌を経て南は広東、北は武漢に通ずる。長江が封鎖されても本鉄道によって東南数省との連絡を保持することができる。

(2) 京贛鉄道 江南・浙贛鉄道に連絡し、首都と東南・西南各省とを連絡する主要な線である。将来貴溪より福建の南平に至り、さらに広東省梅県に延長し、広梅鉄道に連絡する。

(3) 滬杭甬鉄道未成区間の建設と錢塘江大橋の完成。錢塘江大橋の完成と錢塘江・曹娥江間鉄道の完成とは滬杭甬、浙贛両鉄道の連絡を完全にし、京贛線の完成とともに両者は粵漢線と連絡して東南交通網を形成し、長江以南における産業文化の開発を進め、さらに湘黔線との連絡が完成すれば、その経済建設に寄与するところが大きい。

西南系統

湘黔線と成渝線を枢軸とし、湘桂線・川黔線・滇越線を根幹とする。完成後は奥地資源の開発と国防に寄与する。

(1) **湘黔鉄道** 湖南省株州において粵漢鉄道・玉萍鉄道と連絡し、さらに株州より湘潭・宝慶・新化・浦辰・銅仁を経て湖南省を横断して貴陽に至る延長1,002kmの鉄道。

(2) **成渝鉄道** 成都より華陽・新都・簡陽・資中・内江・隆昌・永川・江津を経て重慶に達する522kmの鉄道で、別に自流井に至る支線を建設する。

(3) **川黔鉄道** 重慶・貴陽間500kmの鉄道、