

393-756



1200501462605

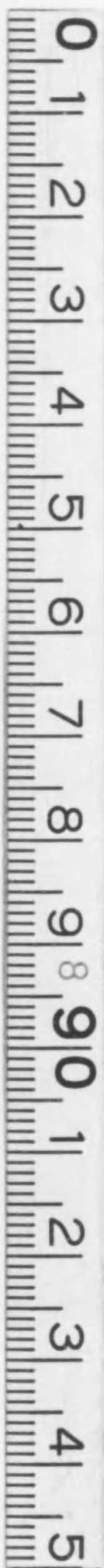
393

756

東亞研究講座
第一九輯

支那の外國借款鐵道の現状

上田恭輔著



始



39

75

シクトル・オブ
フィロンフキ

上田恭輔著

支那の外國借款鐵道の現状

東亞研究講座
第十九輯

東亞研究會發行



ドクトル
フイロソフキ
上田恭輔 著

支那の外國借款鐵道の現狀

東亞研究講座
第十九輯

東亞研究會發行



393-756

支那の外國借款鐵道の現状

上 田 恭 輔



若し「歴史は繰り返す」と言ふ常套文句が必然天下の出来事に適用さるべき原理なりとすればこの原理の尤も顯著に繰返されて居るのは世界列強の對支鐵道借款問題であらねばならぬ。

先般滿鐵社長が我外務省且また北京政府の外交部乃至交通部を出し抜いて直接張作霖元帥と交渉した結果、吉會線の延長及び長春伯都訥線とその他二三の支線建設の話が纏つて、之が爲に滿鐵から張帥の手許に何百萬かが融通せられるとか或はせられたとかの噂さが世上に傳へられ、その鐵道建設の目的の爲に滿鐵は米國のモルガン・シンディケートから六千萬弗近き外資を輸入する話が麗々しく新聞紙上に公表された。

而て之に對して南京廣東兩政府から米國の有力新聞社及び華盛頓政府のケログ國務卿に向つて

二
反對の飛檄を放ち一方國內のヤングチャイナに對しては猛烈なる排日宣傳を試みた。之が爲に折角出來上りかゝつた滿洲に於ける米資投入問題に就て華盛頓政府は二の足を踏み結局ラモンドの仕事に協賛を與へぬことになつた。之を見てとつた北京の楊宇霆は、自分自身が當事者たるにも拘らず、掌を返すが如くに滿洲に對する滿鐵の米資輸入に對して反對の氣勢を揚げ、國際的道義を無視して、滿鐵の米資輸入を以て、政友會の總選舉費に貢がん爲のコンミツション取とまで罵倒し南方ヤングチャイナから大に快哉を叫ばれたことがある、若し彼が締盟國の元首であるか或は外務大臣であつたならば、必然看過すべからざる重大問題となり、昔ならば干戈に訴へても彼が非を責めなければならぬのであるが、何分にも滿鐵には國際交渉上の正道を辿らなかつた弱點があり彼楊宇霆は表向には局外者となつて居るが爲、あれ位馬鹿にされながら泣き寝入らねばならぬ様な醜態を滿天下に公示するに至つたことは蓋し痛歎の極と言はねばならぬ。

さりながら先輩國の英國、外交に於て世界列強中の雄を以て自任する英吉利自身すらも、右と同じ様な大失敗を演じたことがある。詳言すれば英支拓殖會社ホランビーの二億元の對支鐵道借款問題即ち之なり。

今より數年前時は恰も曹錕大總統時代の出來事であつて、丁度民國十三年の正月に北京政府を代表する故袁世凱の息子の某と英商ホランビー商會との間に左記の三線鐵道を建設する口實の許に大約二億元の借款契約が調印された。

- 一、 石家莊——滄州線
- 二、 芝罘——維縣線
- 三、 天津——赤峰線

詳説すれば、石家莊滄州線は最北部に於て津浦線と京漢線を結びつける尤も有利の鐵道であり、獨に本線に對して伊太利亞から借款したこともあり、且北支那一圓の大饑饉の際米國赤十字の關係者によつて、レールと枕木を並ぶれば何時でも鐵道が敷けるまでに土工の出來て居る線路である。

第二の芝罘維縣線は元來は所謂二十一ヶ條條約によつて日本の既得權中のものであつたのを、華盛頓會議の際英吉利側から茶々を入れ暗に支那代表者を使喚して終に之を四國借款團の手に遷させたものである。

第三の天津赤峰線は、之も亦華盛頓會議に於て日本がその既得權中の開魯赤峰間の鐵道敷設權を四國借款團に讓與したのを見込んで、その先の赤峰から渤海灣頭までの重要鐵道を目論見たものである。

四

惟ふに嘗てストレートの錦愛鐵道借款契約の調印せられて以來、歐米諸邦は互に鎬をけづつて對支鐵道借款に熱中し、擧つて拔がけの功名を試みた結果、二十一年後の今日に於ては世界列強の支那鐵道の爲に投入した資金は利に利が積つて殆ど數十億の驚くべき巨額となつて居る。而もドレーツとして成功したものは無く而も債務者の支那は石井定七以上に平氣なものだ。

右の投資によつて敷設せられた鐵道は、今日では支那國有鐵道と公稱せられて居り、その主要線路を列擧すれば。

- 一、京奉線即ち北京奉天間の鐵道
- 一、山東線即ち青島濟南間の鐵道
- 一、京漢線即ち北京漢口間の鐵道
- 一、津浦線即ち天津浦口間の鐵道

- 一、滬寧即ち杭州南京間の鐵道
- 一、京綏線即ち北京包頭間の鐵道
- 一、隴海線即ち海州から甘肅の蘭州に至る線
- 一、湖廣線即ち湖北から廣東までの延長線

さて右上列記の大鐵道が現今如何なる情態にあるかを考察して見たいのである。前記の最後に摘出せし湖廣鐵道の如きは、元來米國の既得權に屬し、最初廣東方面より工事を開始せしも、幾多の複雑なる事情の伏在の爲に工事甚しく進捗せず、遂に紀元千九百十一年に至つて同鐵道の建設權を英佛獨米の四國共同權に移し、各國より一千五百萬を提出し、全額六千萬元の借款鐵道として、現今は漢口の對岸武昌から長沙まで開通し、適當に經營すれば世界屈指の有利の鐵道たるべき天賦の運命を有つ有望の線路である。それにも拘らず支那政府は爾來本鐵道に於て年々歳々損失を續け、四國借款團には一文の利息を支拂はず、今日に於ては元利合せて二億元以上となつて居る。加之昨年廣東軍の北進によつて武漢政府の創立以來、本鐵道はもはや北京交通部の所屬を脱し目下は表面上は南京政府の國有鐵道の如き姿を裝ふて居る。然しその實は鐵道收入は地方の

五

軍閥が根コソギ絞り上げ、線路には毫も修理を加へず、輪轉材料を極度に酷使し、戦争の結果重要橋梁は悉く破壊され、汽關車は破れホウダイ、枕木は腐朽に委せあり、而も從來専ら此點を監督して居つた外國人技師に對しては數年間一切月給を支拂ない爲に現在は一人も勤務せず、すべての修理は一時凌ぎのゴマカシ細工のみであるから支那の借款鐵道中一番最初に運轉不可能となるのは恐らくはこの湖廣線であらうと稱されて居る。且また同線路は土匪各所に跋扈して屢々旅客列車を襲撃する。地方の窮民は口糊を得んが爲にドツグネールやフキシプレートを盗み、之を小刀や庖丁に造り上げて賣る。局外から看察すれば實に危険極る鐵道である。

本來湖廣線は輪轉材料と鐵道收入を借款擔保となつて居るのであるが右略述の實況であるから擔保の價値は既に消滅して居ることを認める必要がある。尙追加擔保として地方税と鹽稅から利子支拂の保證することになつて居るが、これとても地方軍閥が勝手に徵集して軍費に支辨して仕舞ふからこれまた利子の保證としては既に問題にならぬ。

隴海鐵道は山東岬の南方黄河の江口との中間にある海州から津浦線の徐州を貫きて京漢線の鄭州を経て陝西の西安に達し都合能くば左折して四川省に入らんとする支那唯一の横斷鐵道であり

ビジネスライキに經營すれば最も將來のある鐵道であつて完成の暁には此鐵道一本で北京政府の財政を支へ得る位に有望なものである。元來本線は白耳義シンディケート出資の外國借款鐵道であるが、本鐵道は最初から深くミステリーの内に包まれて、一體ベルギーがどの位出資したのか或はベルギー單獨の出資であるか將たまた何者かの黒幕があるのか那邊の消息は全く不明に屬し本鐵道に關する詳細の事情は明瞭に世人に識られて居らない、前年東京駐劄自耳義大使が態々北京まで出向されたのも同鐵道の借款に關する用向の含まれてあつたことは大使自身の口吻によつて推察できた。兎に角この大有望の鐵道は目下海州から瀋州まで開通して居るが、不幸にして創業當初から沿線は絶えず土匪の脅迫を受け過去兩三年間は南北兩軍の争鬭の境界線となつて居るから目下の處營業線としては殆ど絶望の鐵道である。

次に北支那及び内外蒙古の南端を横斷する尤も有望な鐵道としては京綏線がある。本線は唯一の支那人自身の手で建設した北京張家口鐵道の延長線であり、これが終點は最初の計畫の綏遠の賣買城を通り越して今日は蒙古の包頭に達して居る。本線は途中山西の大同を通過するによつて山西炭の運搬並に蒙古貿易の重要線として大に世人に囑望され、事實甚だ有利の鐵道であつたが

張作霖と馮玉祥との衝突以來、數回の戰禍を蒙り當今は本鐵道の収益は軍界の四巨頭の間に分割されて居る。即ち

八

- 一、北京張家口間は張作霖の手に
 - 二、張家口山西大同間は閻錫山の手に
 - 三、大同綏遠間は綏遠督軍の手に
 - 四、綏遠包頭間は馮玉祥の手に
- よつて運轉され主として軍用に供されて居る。

本線は素と三井物産會社を介し亞米利加ロコモチーフ會社の投資になり借款の元金は大約三千萬元と稱せられて居る。本線は極東屈指の急勾配を運轉する鐵道であるから機關車はマレット式と平地式の兩種あつて何れも皆優秀の材料であるが輪轉材料は馮軍の北京引揚の際持去つたまゝであるから目下北京の京綏鐵路には、完全なる機關車は僅に三臺のみで之に若干の客貨車が保留されてあるのみであるから、營業上及び軍事上必要の場合には車輛を津浦線から補充して居る。加之山西炭の運搬より生ずる収入の道が杜絶した爲に線路の修築が至難となり、枕木の如きは沿

線の白楊で補給して居る有様であるから北京張家口間の距離の運轉に七時間以上も要する次第でアッタラの鐵道を全く臺なしにして居る。

京漢線即ち北京から中原を縦斷し黃河を渡つて楊子江岸の漢口に達する鐵道は、元來表面は白耳義シンディケートの借款によつて建設され現今は支那國有鐵道となつて居る。本鐵道も亦この生立はミステリーであり一體どの位建設費がかゝつたものか、出資はベルギー丈か或はその背後にフランス及び露西亞があるのではないかと疑はれた程に込入つた事情の伏在する鐵道であるがまた一方に於ては嚮に滿鐵理事であつた大藏公望男が「俺にあの鐵道を自由に經營させて呉れたら優に年額三億の収入を擧げて見せる」と推稱した位に有利の鐵道であつたのが、現在は全くメチャ／＼になり、北京政府は漸く保定までを勢力範圍とし、而も一時間漸く七哩位しか速力を出せない状態となり、保定以南の線路は何者が經營して如何なる状態の許にあるか皆目不明で、要するに絞れる丈収入を絞り線路と車輛は破れホウダイにしてあるであらうと考へる。

滬寧鐵道とは所謂上海南京間の線路のことであつたが今は南京杭州間の鐵路の總稱となつて居る。元來は英國がジャディン・マテソン商會をして建設せしめた借款鐵道であり單線運行ながら

九

も、線路橋臺は立派に複線工事となつて居る。機關車客車の美事なることは確に東洋一と賞讃すべき程のものであつたが、國有鐵道となつて以來絶えず戰禍を蒙り、破壊の程度頗る著しきものもあるも元來が英國一流の頑強本位に無暗に金をかけた鐵道のことなれば間斷なく修理を加ふればまだ一壽命のある鐵道であり、而かも人口尤も稠密の地方を貫通し、曾てその昔、同鐵道の總支配人ポー君が一哩一錢の賃金で充分引合ふと大言したほどに多數の旅客の動く有利の鐵道であるから、本鐵道を全然營利本位とし一切軍用に使用せず、その經營を外國人に一任したならば支那政府は年々本鐵道より莫大なる収益を納め得ることと思ふ。

右の滬寧線の北端の終點たる南京と、楊子江を隔て、對岸の浦口に於て北京と連絡せしめる津浦鐵道に就て一言無からざるを得ない。

津浦鐵道は獨逸が青島で威張つて居る頃即ち西曆千九百八年に北京政府を説服し山東鐵道の連絡線として先づ天津濟南を一直線に繼いだ英貨五百萬ポンドの借款鐵道である。而てその工事の進行中、英國が仲間入を強請した爲に、丁度無電問題で日本と米國が頻に接觸を交渉した如くに約三年間も英獨支の三國間にヤツサモツサを續けたあげく、遂に千九百十年に至つて三百萬ポ

ンドを出資して英國が割込むこととなり同時に濟南から南方楊子江岸の浦口までを英國側で建設經營し、濟南天津間を山東鐵道の經營者獨逸政府の手に委ねることによつてケリが付いたのである。

本來津浦鐵道は北京漢口鐵道の並行線であり而も浦口南京間のフェリーによつて列車を滬寧鐵道に遷し簡短に上海と直通し尙且京漢鐵道に比して北京上海間の距離を二日以上も短縮し得られるので、要路の大官又は外國旅客には本線は非常に重寶がられ、一時は京奉鐵道と對立して甚だ有利に經營されて居つた。之が爲に本鐵道が國有となると同時に亞米利加の資本團が間接に割込み來つて、彼の有名なるブルーエクスプレスとして世界の交通界に好評を博した空色に塗つた鋼鐵製の東洋第一に立派なる急行旅客列車を二組も提供して何百萬元かを北京政府に貸付けた。之が爲に津浦鐵道の建設費は一億からの出資となり、利息を稼ぐだけでも中々骨が折れる鐵道となつた。さりながら前述の如く北京上海間を殆ど一晝夜で旅行が出来るのと、また一には寢臺車食堂車の設備の優れて居つた爲に、外國觀光團の如きは必然本線によつて北京見物を試むるものゝ如くになつて居つた。且また濟南浦口間の貨物營業は年々著しく増率し殆ど京漢線の商賣を横取したが如き勢であつた所、偶々かの臨城事件なるものが發生し、土匪の爲に國際急行列車が襲

撃を受け、歐米旅客中の老幼男女十数名が深夜寢衣のまま、跣で何哩かの山奥の山寨につれて往かれ土匪は公然北京政府に向つて何十萬元の身代金を強請し、若し軍隊の手によつて討伐を試みるが如き場合は一人も残さず外人を殺戮すると脅嚇した。事爰に及んで支那政府は古來の常套手段によつて彼等土匪の集團を官兵に採用して、先づ外國旅客を引渡さしめ、彼等旅客には一人當り三萬元程度の謝罪の意味の慰勞金を支拂ふて漸く問題を解決し得たものゝ、其事件以來はブルーエクスプレスには特に一輛の發電車を増結し、機關車の先頭列車の兩側及び列車の後尾には強力なる探照燈を點火し更に機關銃携帯の守備兵を乗務させることとなつたが爲に、津浦線のブルーエクスプレスは運轉すればするほど損のゆく鐵道となつて仕舞ふた。加之右の事件後間も無く張宗昌對孫傳芳の南北對抗戦となり、或は最近に於ける北京南京兩政府が鎬をける戦となつて、濟南以南はもはや營業線ではない。貨車と言ふ貨車は白軍露兵の兵舎に利用せられ、機關車は五十臺も破れたまゝであり、枕木の四割は既に腐朽し、サイディングから引抜いては少しづつ取替へて漸く軍用列車を運轉して居る有様である。本線もまた例によつて俸給不拂の爲に外國技師は悉く歸國して仕舞ふし、支那人の従業員は殆ど無價値の山東票で給金を支拂はれるので、手あた

り次第鐵道用の什器消耗品を賣り飛ばし、沿道の窮民もまた熾んに火釘を盗むなど、本線もまた實にミジメな且尤も危険極る鐵道となつて居る。

本線の濟南天津間の如きも車輛の不足と軍閥の勝手氣儘に列車の運轉を左右する爲に、運轉は非常に不規則であり貨車を手に入れるには多額の賄賂を要する實況である。

天津濟南間に於ける津浦鐵道の運轉不規則の一例を擧げるならば、先づ第一に督軍の往來には必ず臨時列車を運轉し、彼が出發時間のイツ何時か未確定であつても其日は全部對行列車を停止する。定期旅客列車でも、某將軍或は軍界の巨頭、甚しきに至つては師團長の妻妾の途中乗車にすら必ず専用車を何輛でも増結し、彼等の乗車するまでは一時間でも二時間でも列車を發車させない。略言すれば規定の賃金を支拂ふ普通旅客は軍閥の眼中に無いほど現在の北京政府交通省は無勢力なのである。先年内田伯が同人會の幹部を同行して支那南北各地を旅行された際の如きも津浦鐵道は伯一行の爲に最大の敬意を拂ひ、濟南天津間に直通臨時列車を運轉することとなり、之が爲に内田伯は當夜天津の官民主催の歡迎宴の招待を受諾された處、伯一行の列車が濟南と天津との丁度中間の途中驛に到達すると遽に臨時列車が突然停車して、イツまで待ても動く様子が

無い。一行中の船津總領事が驛長に交渉しても毫も要領を得ず單に本局から對行列車を全部停止せよとの命令によると答へる。ソナ答は無い、この列車は日本の前外務大臣内田伯爵一行の爲に特に天津まで直通臨時列車であることを説明しても、支那下級官吏一流の態度で何を言ふても一切受けぬ。ソコで船津總領事が日本總領事館に電話して、當時天津で豪遊して居つた山東督軍張宗昌に直接に懸合ふて貰ふと、張宗昌は例の快男子のことであるから、頗る卒直に「俺はソナ命令を出したことは無い、多分部下の小者が忠義振つて對行列車の停止を強要したものだと思ふ。ヨロしい自分は内田伯の列車の天津驛に到着するまでは斷じて此處を動かさず、且また直に内田伯の臨時列車を大速力で天津に急行せしめる様に電命する」と回答し、而も之を答辨通りに勵行せしめたことがあつたが當今の支那の鐵道は南北共に到處この氣分で運轉して居るのである。されば支那の鐵道中、滿州を除いて比較的規定の時間表通りに列車を運轉させて居るものは、山東鐵道と京奉鐵道の二線のみであると斷定しても敢て差支は無い。

その山東鐵道は日本の借款鐵道であり、日本人が日本政府を代表して經營監督の任に膺つて居るものゝこれまた有名無實で、事實上は山東軍憲が勝手氣儘に同鐵道の収益を左右し、鐵道は敗

退に委せ、之が収益は全部軍費に投入して仕舞ふから、四千萬元の投資に對して銀一文の利息を支拂ふたことが無い。山東鐵道の外に日本政府の關係せぬ個人的な日本借款の鐵道があるが無論これは問題にならぬ。先づ元利共に回収の見込は無い。要するに一定の利益を擧げ、ダイヤグラム通に完全正確に列車を運轉し、天下公衆の交通と地方の發達繁榮に貢獻して居るものは獨り滿洲鐵道のみである。

その滿洲鐵道と連絡して支那の鐵道中最も有利と見做され、事實に於て年々二千萬元近くの収益を擧げて居つたのは京奉戰であつた。それが奉直戰以來山海關以東を奉天軍憲の手に奪取せられ、當今は表面では北京政府交通部の監理經營となつて居るが、その内情は恰も張作霖の私有鐵道の様なものである。幸に全線が奉天官憲の勢力下に統一されて居るが爲に列車は間斷なく運轉して居る。兎角遅れ勝ではあるが時間表に明記してある列車は動いて居り相當の収益もある様子であるが惜むらくは線路車輛共に毫も改善されぬ。英國人の手で經營されて居つた時代に比して頗る見すばらしい鐵道となつて居る。元來本線は英國の投資した外國借款鐵道であつて、その初は北京營口にのみ開通されて居つたのである。これが日露戰役後日本の讓歩によつて、新民屯か

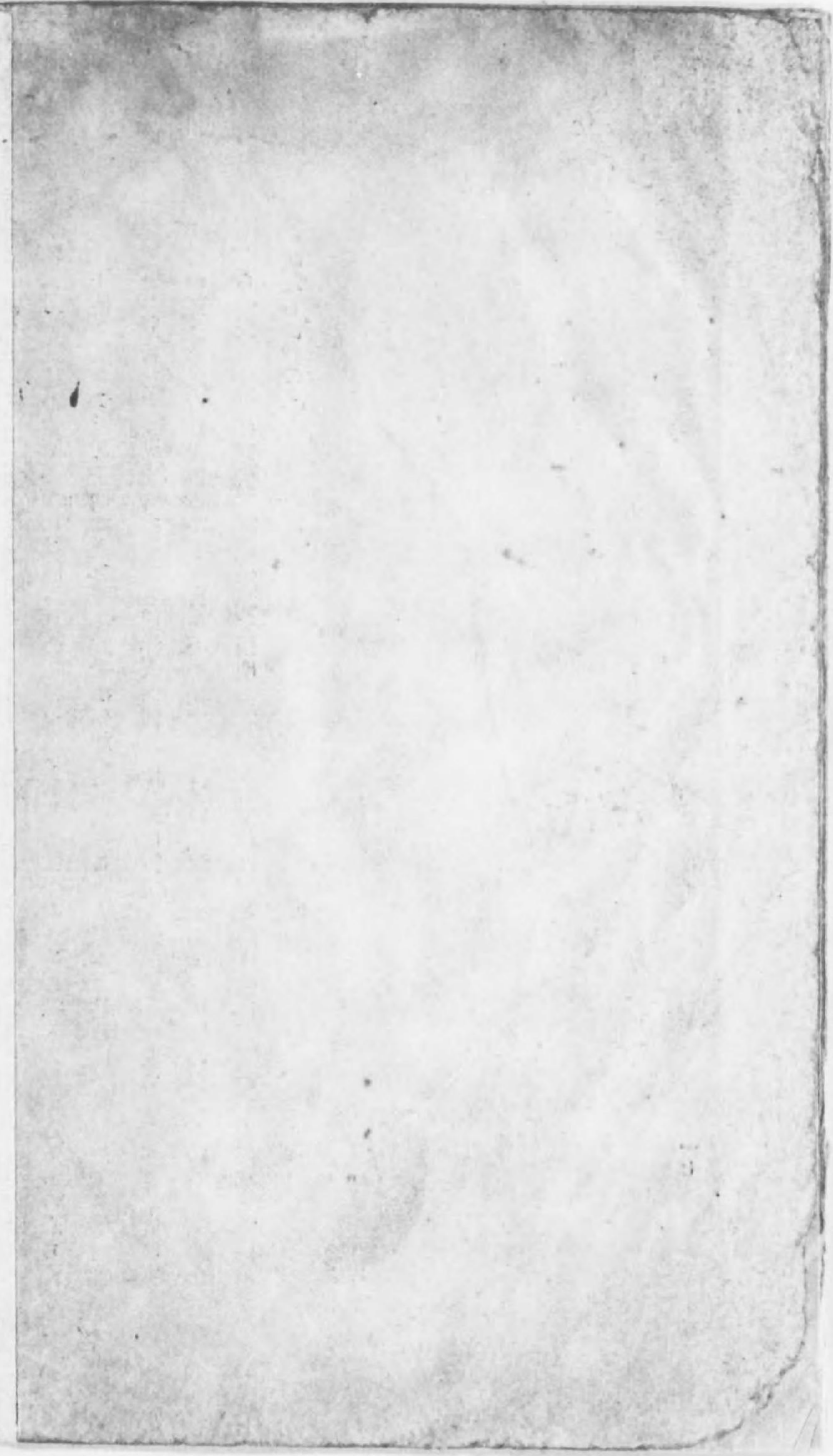
ら遼河を越えて滿鐵の奉天驛に到達することとなり、更に我が外務當局の甚大なる讓歩によつて滿鐵線を横斷して奉天城にまで直通し、所謂名實共に京奉鐵道となつた。

最初本鐵道は英國人技師キンダールの忠實なる設計と熱心なる監督に何回となく逐次的に北京から山海關まで延長し、次で當時の頑冥なる北京當局を説服しトウトウ萬里の長城の東端を破壊して東北に漸進し遂に新民屯にまで到達せしめた。然るにこの頃南北滿洲の事實上の主權者であつた露國がドウしても京奉線の奉天に延長するを好まず、軍事上の必要を固守して遼河に鐵橋を架設することを肯ぜない。これが爲に餘儀なく溝帮子から右折して營口の對岸に出で、漸く其所から北京と滿洲交通を保持して居つたのである。

右の事情の爲に一體英國は京奉線の爲にどの位の金額を投入して居るかはサツパリ判明せない。また何か政治上の理由の存在するものと見えて英國も北京政府も此點を公表したことも無い。察するに必ず億を以て算すべき大金であつて元利を合計すれば驚くべき巨額のものであらねばならぬ。然るに本鐵道もまた表面上支那の國有鐵道となつて以來、他の外國借款鐵道と同一の運命に遭遇して英國の資産家には一文の利子も支拂はれて居らぬ。

稽ふるに前述の支那各地に建設されある諸鐵道に對して歐米の資金の投入されてあるもの恐らくは十億を降らず、利子の如きも既に元金に倍加して居ることと思ふ。然るに平常絶えず「權利義務」の勵行をヤカマシク主張する西洋人が何故に支那に對する鐵道借款に就て驚くべき程度の寛宥の態度を取るのであるか？ 實に不思議でタマラぬ。況んやかゝる事情の存在を眼前に眺めながら未だ尙支那に向つて鐵道借款を強ゆる者ありとすれば、これは確に天下の一大怪事と言はねばならぬ。(了)

393
756



終