20世紀初頭における中国の鉄道資本

―― 鉄道利権回収運動との関連において ――

曽田三郎

はじめに
I 鉄道会社の設立
II 鉄道資本の募集
III 資本の内容
おわりに

はじめに

20世紀初頭の中国では，帝国主義諸国の支配下におかれていた鉱山の採掘権，鉄道の敷設権等にかかわる利権の回収運動が，全国的にすすめられた。鉄道利権の回収運動については，これまで，四川省の保路運動を中心に，主要には，辛亥革命との関連で，その運動過程，および運動の担い手が研究の対象とされてきた。こうした視点からの利権回収運動研究が，重要であることはまちがいない。

だが，鉄道利権の回収運動を研究する場合，鉄道の国有化，外国借款の導入という清朝政権の基本的な鉄道政策に，いかなる勢力がどのような反対運動を展開したかという面だけでなく，清朝による立憲政体採用への準備として省議会的な形態をもって，各省に開設された諮議局や，鉄道会社が中心になって，主体的に鉄道の自営を実現するために，いかにして民間から鉄道資本の募集をおこなっていったのかという面も軽視してはならない。これまでの研究では，清朝政権の鉄道政策に対して，反対運動をすすめた側が有していた，鉄道制度導入についての認識に関する，また，民間からの鉄道資本の募集に関する問題については，あまり詳細に分析されることがなかったように思う(注1)。

そこで，鉄道政策をめぐる問題については，別に検討する予定なので，ここでは鉄道資本の問題を中心にとりあげてみたいと思う。より具体的には，民間からの鉄道資本募集の実態と，集められた資本の内容について考えてみたい(注2)。

利権回収運動過程中における鉄道資本について研究することは，一般的に，当時の中国の経済発展について明らかにすることにもつながるが，直接的には，清朝政権の鉄道政策への反対運動のあり方を規定した，運動の担い手の主体的な条件を明らかにするうえで重要である。

なお，鉄道資本に関する問題を考えるにあたって，ここでは，広東，湖南，湖北の三省を結ぶ粤漢鉄道利権の回収運動過程中における，湖南省の場合を中心にとりあげた。湖南省にしぼったのは，まとめるうえでの便宜のためだけからではない。利権回収運動のあり方との関連で，鉄道資本について研究する場合，問題を個別的に取り扱ったほうがよいと考えたからである。当時の鉄道敷設事業は，各省それぞれに鉄道会社を設立してすすめられたのが実状である。粤漢鉄道についていえば，湖北，湖南，広東それぞれに鉄道会社を設立し，それぞれの省内で鉄道資本を募集し，それぞれの省内線を敷設しようとしたのである。

（注1） 鉄道や鉱山を中心に，20世紀初頭の全国的な利権回収運動の展開過程，運動の担い手の変化について研究したものに，堀川哲男「辛亥革命前の利権回収運動」（『東洋史研究』 21巻2号 1962年）がある。鉄道利権の回収運動については，最も激しい行動形態をとった四川省に関する研究が多く，しかも一般に，辛亥革命との関連で，運動の担い手，指導勢力が主に分析されてきたわけであるが，最近の四川保路運動に関する研究である，西川正夫「辛亥革命と民衆運動――四川保路運動と哥老会――」（野沢豊・田中正俊編『講座中国近現代史』第三巻 東京大学出版会 1978年）も，やはり同様な視点からの研究である。ただ，会党――哥老会――の役割を積極的にとりあげようとしているのが特徴的である。

19世紀末から20世紀初頭にかけての，清朝政権の張之洞，盛宣懐といった官僚の鉄道政策については，波

多野善大「漢陽製鉄所の設立発展と鉄道問題――清末における鉄道国有政策の背景――」(同著『中国近代工業史の研究』第5章　東洋史研究会　1961年)，中村義「清末政治と官僚資本――盛宣懐の役割をめぐって――」（東京教育大学アジア史研究会編『中国近代化の社会構造』東京教育大学文学部東洋史研究室アジア史研究会　1960年所収）などが参照されるべきであろう。なお，中村氏の論文は，その他の関連論文を含めて再整理し，また武昌起義後の盛宣懐の動きを日本との関連で書きおろした部分を加えて，最近刊行された同氏の著書である『辛亥革命史研究』(未来社　1979年)に，補論1「清末政治と洋務派」としておさめられている。

（注2）　中村義著『辛亥革命史研究』の第2章には，湖南における粤漢鉄道利権の回収運動について研究した一節がある。中村氏も，政治的な側面を重視し，運動への諸勢力のかかわり方を分析している。鉄道問題に関する政治的な側面についての研究はもちろん重要であり，私も別の論稿「湖南における鉄道利権の回収運動」（広島大学総合科学部紀要『地域文化研究』第4巻　近刊予定）で，運動過程をおいながら当時の鉄道政策および政策論について検討している。ただ，中村氏の著書を手にした時には，すでに印刷に入っており言及することができなかった。

本稿で，運動のいわば経済的側面をとりあげたのは，20世紀初頭における民族資本の成長度，その特質，および形成されつつあった軍閥とのかかわり合いを意識してのことである。

I　鉄道会社の設立

中国において，鉄道制度の導入が本格的に論議されるようになるのは，日清戦争後のことであった。日清戦争直後，洋務派系の官僚である張之洞，盛宣懐を中心に鉄道制度の導入が計画され，1898年に全国の鉄道敷設を統轄すべきものとして，上海に鉄路総公司が開設された。責任者になったのは盛宣懐である。

鉄路総公司では，蘆溝橋から武漢，武漢から広州を結ぶ，中国を縦断する蘆漢，粤漢両鉄道や，長江下流域の都市を結ぶ鉄道の敷設を計画した。この鉄路総公司の開設に始まる，清朝政権の鉄道政策の一つの大きな特徴は，敷設資金の大部分を外国からの借款に依存しようとしたことである。清朝政権が，こうした鉄道政策をとった理理由は，大まかにいってつぎの2点にあった。一つは，鉄路総公司がまったく官僚の規制下にあり，民間からの資本参加が得られず，かといって，賠償金の支払いにしばられた当時の清朝政権には，国家の財政支出によって鉄道の敷設を実現することができなかったことである。もう一つは，鉄道制度の導入を軍事的，政治的意義からとらえており，鉄道の敷設を民間にまかせることを望まなかったことである。もちろん，張之洞や盛宣懐が，鉄道の敷設を漢陽製鉄所の維持と密接に関連づけていたことも，外国からの借款によって急いで鉄道を敷設しようとした動機になっていた。

外国からの借款による鉄道敷設という，清朝政権の鉄道政策をめぐって，外国列強の激しい利権争奪が展開された。結局，縦断鉄道についていえば，蘆漢鉄道はフランス，ロシアに支えられたベルギー・シンジケートからの，粤漢鉄道はアメリカ資本の華美合興公司(American China Development Company)からの借款によって敷設されることになった。

ところが，合興公司による粤漢鉄道の敷設は遅々として進まないまま，借款契約から6年たった1904年になって，合興公司の株式がベルギー・シンジケートの手に買い占められており，合興公司が，他国への借款権の移譲を禁止した契約条項に違反している事実が判明した。ここに，粤漢鉄道が通過することになっていた三省の中で，まず湖南省から鉄道利権の回収を要求する声がおきた。鉄道利権回収の要求は湖南のみにとどまらず，全国に広がった。全国的に利権回収要求が強まる中で，盛宣懐は，袁世凱との権力争いも加わり，ついに全国の鉄道敷設を統轄していた鉄路総公司を解散するところまで追いこまれた。

ここに，帝国主義諸国から中国の鉄道利権を回収し，各鉄道を中国人自らの手で敷設，運営すべく，各省に鉄道会社が組織されることになった(注1)。1904年には四川省に，1905年には雲南省，浙江省に，1906年には江蘇省にそれぞれ鉄道会社が設立されている。ただ，鉄道会社の組織の仕方には相違があり，四川や雲南では地方官僚が大きな役割をはたしたのに対し，浙江，江蘇では民間に主導権があった。粤漢鉄道についても，広東省では民営の，湖北省では官営の鉄道会社が設立されるというように，省によって経営形態が相違していた。湖南はその中間の形態をとることになる。

湖南をはじめ，広東，湖北各省からの利権回収要求におされ，湖広総督張之洞も回収交渉にのり出し，1905年に粤漢鉄道の利権はアメリカ資本の支配下から回収され

た。しかし，回収はしたものの，今後どのようにして粤漢鉄道の敷設事業を進めてゆくのか，とりわけ敷設資金の調達が大きな問題であった。利権の回収が決定すると，湖南では，資金を集め鉄道敷設地を買収する目的で，「粤漢鉄路籌款購地公司」が設立された(注2)。籌款購地公司の特徴は，まず第1に，粤漢鉄道利権の回収を直接張之洞にはたらきかけた，王先謙，張祖同といった湖南の有力な郷紳によって組織されたことである。第2に，資金的には，その大部分を米や塩の流通に対する付加税等の，税金形態の資金にたよろうとしたことである。

こうして，粤漢鉄道利権の回収後，最初の鉄道会社らしきものが組織された。しかし，利権回収の費用自体を，イギリスからの借款にたよらねばならなかったのであり，敷設資金の調達には困難が予想された。事実，張之洞は敷設資金もイギリスから借款することを発議し，籌款購地公司の役員たちも，それに賛同していた。しかし，この計画は，当時の全国的な利権回収風潮にも規定され，清朝中央が承認しなかったため，実現しなかった。

このため，張之洞は三省の郷紳の代表を武昌に集め，粤漢鉄道の敷設方法について協議した。その結果，次のようなことがとり決められた。回収費用としてイギリスから借りた資金の返済を，湖南，広東それぞれ3，湖北1の割合で負担すること，湖南省内線の一部を広東の負担で敷設し，完工後25年以内に湖南が工事費を返済すること，レール等の鋼材は漢陽製鉄所から購入すること，そして，今後の敷設事業は各省でそれぞれ鉄道会社を設立して進めるが，外国資本を入れず，たがいに侵害しないように資本を集めることである(注3)。ここに，三省それぞれに鉄道会社を組織し，それぞれの責任で粤漢鉄道各省内線を完成させ，連結させることが決定されたわけである。

湖南では，1906年に「商辦湖南全省鉄路総公司」という，民営の鉄道会社を設立しようとする動きがあらわれた。先の籌款購地公司と対比してみると，設立が計画されたこの民営鉄道会社については，次のような特徴をあげることができる。まず設立を発議した人物が長沙商務総会の役員たちだった点である。その一人陳文瑋は，この時，石炭の取引をおこなう会社を経営していた。また後には，長沙で電灯会社の設立にも参加している。商辦総公司の設立計画も，当時の産業振興風潮を反映していたといえよう。次に，商辦総公司は発起人である長沙商務総会の役員をはじめ，民間から資本の募集をおこなうことになっており，政府に設立を申請した時点で，すでに200万元あまりの出資申し込みがあったといわれていた(注4)。この2点が，籌款購地公司が旧来の有力な郷紳によって組織され，税金の形態で資金を集めようとしたのと相違する主要な点である。全体として，籌款購地公司に比較して，商辦総公司は清朝政権から自立的であろうとしていたことがうかがわれる。

だが，この商辦総公司の設立には，張之洞が反対した。その理由について，張之洞は，200万元という出資申し込みが疑わしいこと，あるいは粤漢鉄道利権の回収に協力してきた王先謙ら有力な郷紳を無視することはできないことをあげている。しかし，根本的な理由は，他の産業と異なる，鉄道制度導入の特殊な意義の認識にあった。それは，鉄道の軍事的，政治的な意義であり，この点から，張之洞は，鉄道敷設に関する基本的権限は，国家が掌握すべきであるとしたのである(注5)。こうした鉄道の軍事的，政治的な意義づけと同時に，先にもふれたが，湖広総督としての張之洞の関係からいえば，民間人に鉄道敷設問題をまかせることができない理由に，漢陽製鉄所との関連で，湖北財政の維持ということもあったのであろう。

張之洞の反対によって，長沙商務総会を中心にした，「商辦湖南全省鉄路総公司」の結成計画は実現しなかった。先に述べたように，各省でそれぞれに鉄道会社を組織することになっていたが，湖南では，結局，張之洞の圧力で，民間の資本参加は認められるが，経営面では，官僚の厳しい監督下におかれる「官督商辦」という企業形態で，「湖南粤漢鉄路総公司」が設立された。このように，粤漢鉄道利権回収直後の，鉄道会社設立において，長沙商務総会の役員たちを中心にした，民営鉄道会社の設立計画は貫徹できなかった。しかし，だからといって，民営鉄道会社設立の動きが全く無意味だったわけではない。張之洞にしても，「湖南粤漢鉄路総公司」の組織にあたって，商辦総公司の発起人たちの存在を，全く無視するわけにはいかなかった。

「湖南粤漢鉄路総公司」は，資本の募集額を3000万元とし，その中で600万元を「優先股」とし，相当額の「優先股」の募集が実現した時点で，投資者の団体である「股東会」を開くことを予定していた。また武昌で三省の郷紳代表を集めて開かれた会議の決定にあったように，外国人の投資を認めていなかった(注6)。そして，商辦総公司結成のために，長沙商務総会が集めた資本は，「湖南粤漢鉄路総公司」に移管されることになった。

この後，「湖南粤漢鉄路総公司」を，中心になって経

営してゆくのは余肇康という人物であるが，彼は，民間からの資本募集による鉄道の敷設には，あまり積極的ではなかったようで，張之洞が敷設資金としてイギリスから借款しようとしたことに賛成した一人であるといわれている。そして，これが，後に清朝が外国借款の導入を合理化しようとする場合の一つの口実になった。

鉄路総公司は，先のようにその規則で，一応民間から資本の募集をおこなうことになっていたが，実際には，「投資者をないがしろにする政策を実行して」いたといわれ，それに積極的ではなかった(注7)。したがって，商辦総公司結成の計画にあたって，長沙商務総会が集めた資本もひきあげるものが多く，民間からの鉄道への投資は進まなかった。

1908年，余肇康は王先謙と連名で，鉄路総公司の資金上の基礎をかためるための方策を，湖広総督陳夔龍と湖南巡撫岑春萱に提案している。それは，具体的には，塩の消費に対する課税である「塩斤口捐」徴収の実施であった。この方策は，ただ単に，鉄道敷設のための資金的な裏づけを得るということのみに目的があったのではない。彼らは，資金を「塩斤口捐」の実施にもとめる理由の一つとして，敷設資金の不足が，ややもすれば投資者が鉄路総公司を批判する場合の根拠になっていることをあげている(注8)。民間からの資本募集を積極的にすすめようとしないことによる資金不足についての，投資者たちの非難をかわすことにも，「塩斤口捐」実施の目的があったのである。

すでに述べた，「粤漢鉄路籌款購地公司」においても同様であったが，鉄道敷設のために，税金の形態に資金をもとめることは，「官督商辦」という企業形態とともに，張之洞の意図したような，鉄道の官僚による掌握という結果をもたらすことになるであろう。

こうした鉄道会社の経営のあり方には，鉄路総公司の設立当初から，省内外で批判が生じていた。1907年末に，省外からは，上海に居住する湖南出身者や，湖南出身の留日学生が，また省内からは，長沙の商界や教育界の代表が，鉄道会社の完全な民営化を要求していた。

後に詳しくふれるが，粤漢鉄道利権回収の発議，民営鉄道会社設立の要求の背景には，20世紀初頭において顕著にみられ始めていた，民族資本の形成があった。しかし，鉄道利権の回収から，鉄道会社の設立までの過程において，鉄道問題に関する省内民族資本家の発言力はいまだ弱かった。彼らの活動が活発になるのは，1908年，鉄道行政を管轄下においていた郵伝部が，敷設事業の進まない鉄道の国有化，外国借款の導入という方針を明らかにしてからであった。とりわけ，翌年の諮議局の開設は，彼らの鉄道問題に関する役割，影響力を強めるうえで，重要な意義をもった。

（注1） いうまでもなく，合興公司の契約違反の判明は，鉄道利権回収の要求が生じるうえでの，直接のきっかけであって，鉄道利権の帝国主義諸国の支配からの回収要求が，全国的に，運動として展開し得た背景が考えられねばならない。

周知のように，20世紀初頭には，産業振興の必要が叫ばれ，地域的に限定される傾向はあったが，急速に近代的な民族産業が芽ばえ，民族資本の形成がすすんだ。堀川哲男氏は「民族意識の高揚」や，「民族産業の発展」を背景としてあげている（前出「辛亥革命前の利権回収運動」。一般的にはそうだといえるであろうが，なお複雑な利権回収運動の実態をみる必要がある。この点で，湖南省における鉄道利権回収運動や，同省醴陵県における磁業の発達を研究した中村義氏の，当時の中国における資本主義発達の特質，それに支えられた辛亥革命にかかわる政治勢力の結集のし方に関する指摘は重要だと思う（中村　前掲書　97ページ）。

（注2） この名称からすれば，この「会社」は鉄道の敷設全体を業務とするものではなかったようである。利権回収の決定，敷設の開始という事態への，郷紳の投機的な事業を感じさせる。

（注3） 「鄂湘粤官紳会議修路公共条款摺」（『張文襄公全集』奏議66　光緒32年1月13日）。

（注4） 当時，全国の産業，商業上の主要都市に，清朝政権の法律に裏づけられた団体として，商会が開設されつつあった。その構成員，活動については，拙稿「商会の設立」（『歴史学研究』422号 1975年7月）で，上海・漢口の商会を中心に検討している。中村義氏は，この民営鉄道会社の設立要請は，「民族ブルジョアジー」，「民間商人層」に支えられたものとしている（中村　前掲書　103ページ）。

（注5） 「湘路商辦窒礙難行応定為官督商辦」（『張文襄公全集』奏議68　光緒32年11月27日）。

（注6） 『東方雑誌』第4年第5期　光緒33年。

（注7） 鑄鉄「湘路紀事」（『辛亥革命』4　中国近代史資料叢刊　1957年）。

（注8） 『政治官報』光緒34年6月2日。

II　鉄道資本の募集

1908年，郵伝部は，各省の鉄道会社の経営が腐敗し，資本の募集も進展せず，したがって敷設工事着工への見通しがたたないことを理由に，鉄道国有化，外国借款導入の方針をもって，各省の鉄道会社の調査を始めた。同年，6，7月頃に，湖南にも郵伝部調査員派遣のニュースは伝わっていた。この鉄道問題に関する郵伝部の方針に対して，反対の行動を起こしたのは，粤漢鉄路総公司の経営者たちではなく，民間からの投資者たちであった。

1908年7月，商辦総公司の設立計画時から鉄道会社に投資していた資本家たちは，郵伝部の外国借款導入の姿勢に反対し，鉄道会社の民営化と資本の募集を促進するために，長沙で大会を開いた。大会には1000人近い人びとが参加したといわれるが，その中には，翌年の諮議局の開設にあたって，議員に選ばれた譚延闓，易宗夔，それに商辦総公司の設立を中心になって計画した陳文瑋らが含まれていた。

1909年に諮議局が開設されると，外国借款導入への反対運動，資本の募集活動はさらに活発に進められることになった。同年末から1910年初にかけて，鉄道への民間投資者を代表して，4人の諮議局議員が外国借款導入反対のために北京に派遣された。湖南省からの外国借款導入反対運動が展開する中で，1910年初に，長沙で起きた米騒動に驚いた清朝は，譲歩を余儀なくされ，5年間に敷設を完了するという条件つきで，一時的にしろ，民営形態による粤漢鉄道湖南省内線の敷設を認めることになった。

外国借款導入反対運動について，ここでは詳しくふれないが，資本募集活動の特徴とも関連するので，次の点だけを指摘しておきたい。それは，外国借款導入の反対という主張が，省内経済権益の自衛意識と緊密に結合していたことである。外国借款導入反対のための代表を派遣することについて，湖南諮議局が郵伝部と交渉していたころ，諮議局議員の羅傑は，張之洞が粤漢鉄道敷設のために，イギリス，フランス，ドイツの三国借款団との間に結んだ借款仮契約が無効であることを主張していた。その理由は，湖南を通過する鉄道について，借款契約を結ぶのであれば，当然「湖南人」がその主体になるべきであるにもかかわらず，「湖南人」の同意を得ていない契約だということであった(注1)。湖南省内線に関する限り，その権利主体は「湖南人」であるという強い意識があったのである。その反面では，4人の民間投資者代表の郵伝部との交渉の要点が，とにかく借款団との借款契約の対象として，湖南省内線を含めないことであったといわれるように(注2)，湖南省の鉄道利権の自衛が，何よりも優先する課題として考えられていたのである。

外国借款問題が表面化すると，湖南では，そうした清朝の鉄道政策に対してだけではなく，民間からの資本募集を積極的におこなおうとせず，このような事態の発生を許した鉄路総公司の経営者たちに対する非難も強まった。そして，諮議局を中心に，鉄路総公司の完全な民営化，民間資本の募集活動の促進，敷設工事の即時着工のための運動が展開されることになる。

清朝の鉄道政策への反対運動とともに，鉄道会社の民営化や，敷設工事の着工を，実質的に可能にする条件は，鉄道資本の充実である。1908年7月に開かれた大会では，外国借款の導入に反対してゆくために，資本の充実が「湖南人士」の「責任」として訴えられていた(注3)。この大会当日だけでも，90万元の投資応募があったといわれるが，資本募集活動の促進において，重要な意義をもったのは，何よりも翌年の諮議局の開設，そして諮議局による鉄道問題に関する決議であった。

湖南諮議局の最初の決議は，粤漢鉄道省内線敷設に関するものであったといわれ，諮議局が鉄道問題になみなみならぬ関心をもっていたことがうかがわれる。決議された内容は，鉄路総公司の民営化，鉄道資本の募集方法，敷設工事計画の3項目からなっていた(注4)。資本の募集方法については，とりわけ詳しく定められており，具体的には10項目からなる方法が示されている。それを簡単に整理すれば，自由な意志に基づく投資，半ば強制的な投資，強制的な投資からなっている。

自由な意志に基づく投資については，具体的には，資本募集の促進のための組織である「集股総会」を長沙に，その分会を各州県に設けて，諮議局，地方自治組織，商会，農会，教育会等を通じてすすめることになっている。このいわゆる「商股」については，すでに商辦総公司の結成計画時期から投資があった。諮議局は，さらに各種の民間団体を通じて，全省的に「商股」の募集を促進しようとしたのである。この「商股」の投資を担った社会層について詳しく検討し得る材料は無いが，全体的に，当時の生まれたばかりの省内の民族資本家，とりわけ鉱業資本家との関連が深かったのではないかと思う。

当時，各省で産業振興策が実施され，また鉄道に限らず，工，鉱業の利権回収運動が盛んにすすめられていた。その一般的な状況について，「中国人民ノ工業発達ニ熱心ナル亦其政府ニ譲ラズ一業ヲ創ムルハ一業ノ利権ヲ保

持スルナリ，一株ノ募リニ應ズルハ一分ノ利権ヲ恢復スルナリト為シ，田ヲ典シ囊ヲ傾ケテ争ウテ新式工場ヲ設立シケレバ新式ノ工場俄ニ所在ニ勃興セリ」とか，「外国人ニ帰セル諸礦山ハ其採掘中タルト否トニ論ナク一切ヲ挙ゲテ利権回収ナル猛火ノ裏ニ投ゼラレ了リ」といわれていた(注5)。産業に投資し，民族産業を発展させることこそが，とりもなおさず外国資本の進出を防ぐことになると考えられた利権回収の風潮が，全国的に，広範に展開されていた。

湖南も例外ではなかった。外国資本からの鉱山利権の回収を目的に，1903年に湖南全省砿務総公司が設けられてから，省内の地主や商人の鉱業投資が盛んになっていった(注6)。省内鉱業の発達にとって，輸送手段の改革は，とりわけ重要な条件であった。粤漢鉄道利権の回収が実現する直前に，すでに，省内における鉄道の敷設，自営が，鉱業の発達にとってテコの役割をはたすものとして認識され，粤漢鉄道に対する支線の敷設が，省内の紳商によって提起されていた(注7)。

粤漢鉄道利権の回収を最初に提起したのは湖南の梁煥奎という人物であるが，彼は，当時，省内にアンチモニー鉱山を経営し，後には長沙にアンチモニー精錬工場を開いた著名な鉱業資本家である。また商辦総公司の結成を提案した長沙商務総会役員の1人陳文瑋も，鉱業に関係していた。さらに，湖南諮議局には省内の鉱業資本家も議員として選ばれており，外国借款導入反対のために，投資者を代表して北京に派遣された4人の議員の中で，3人は鉱業資本家でもあった。また，清朝の外国借款導入に反対する運動の中で，資本の募集活動を促進するために結成された湘路協賛会には，「紳，商，学界の首脳」とともに，「工，鉱等の界の有力者」も参加しており，鉄道資本の一層の充実が期待されていた(注8)。

こうしてみると，このころ，湖南では鉱業を中心にした民族産業の育成が着手され，地主や商人の産業投資が始まっていた。生まれたばかりの省内鉱業資本家にとって鉄道の敷設権，運営権を喪失しがちな外国借款の導入を排除し，粤漢鉄道湖南省内線の自営を実現することは，鉱業の発達をもたらす，テコの役割をはたすものとして希求されるところであった。そして，省内線の自営を実質化するために，彼らは「商股」として鉄道への投資をおこなっていたのであろう。

1909年における諮議局の鉄道問題に関する決議は，当時，形成されつつあった省内民族資本の要求を反映していた。こうした決議をおこなっただけでなく，諮議局は，それまで鉄道問題に関して発言権の弱かった民間投資者の組織化にも努力した。諮議局の指導で，1909年に「股東会」結成の準備が始められ，同年11月に正式に「股東会」が結成された。「股東会」の役員選挙にあたって，被選挙権は大口の投資者に限定されていたが，選ばれた役員の多くは諮議局議員であった(注9)。諮議局議員の中には，もちろん鉄道への大口投資者もいたであろう。だが，股東会役員の選挙において，諮議局議長の譚延闓をはじめ，諮議局議員が中心に選ばれたのは，主要には，鉱業資本家をはじめとした，省内民族資本家によって，諮議局が彼らの政治的代表機関としての役割をはたすべきものとして期待されていたからであろう。

省内民族資本家の鉄道への投資は，特別有利な利益が約束され，比較的大口の投資であるいわゆる「優先股」を構成していた。自由な意志に基づく投資，すなわち「商股」には，それ以外に，一株＝「整股」の額――湖南の場合は100元――に満たない，小口の投資，すなわち「零股」があった。諮議局の鉄道問題に関する決議以後，この「零股」の投資も盛んになった。

この「零股」の募集には，とりわけ学生たちが活躍していたようである。長沙の修業小学堂の教師や学生たちは，成城社という組織を結成して資本の募集活動をおこない，4700元を集めたといわれている。周氏女塾の学生たちは，集股会に2000元余を納めている。また，経正学堂の学生たちは，食費をきりつめて資本の募集に応じている(注10)。自らには資力の無い学生たちは，外国借款反対や鉄道への投資の宣伝活動をおこないながら，小口の金を集めて鉄道へ投資していたのであろう。

当時の湖南における鉄道への投資の一般的な状況について，「湖南では1909年末に鉄路集股会が成立して以来，広範な人民が愛国の熱情に刺激され，積極的に資本を集めた」と表現されている。集股会や鉄路総公司には，かなりの額の銅元や制銭の小額貨幣が納められていたといわれ，諮議局の決議以後，「零股」の投資が活発に進んでいたことがわかる(注11)。湖南に限らず，当時の中国全体における，鉄道への投資の動機について，「一時の義憤に激せられ，衣食を節約し，質入れしたり借りたりして，つとめて股東の一分子にあずかろうとした」といわれ(注12)，あるいは梁啓超は，「人びとは投資を愛国の義務とし，ここに，婦女は飾り物をぬき，子供は菓子を節約して，つぎつぎと投資し，遅れることを恐れるがごとくである」と述べている(注13)。ここからわかるように，とくに「零股」の投資の場合，投資による利益の追求ということよりは，より強く民族意識の昂揚に動機づけられ

ていた。

民族産業に投資し始めた地主や商人だけでなく，諮議局の鉄道問題に関する決議，集股会等の資本募集組織の結成を契機として，全省民的な規模で鉄道資本の募集活動が進められようとしたわけであるが，ここに示した「零股」の投資の進展は，民族資本家の投資を補う意義をもって，鉄道資本を構成していた。

ところで，鉄道への投資が活発化するにおいて，民族意識の昂揚がバネになっていたが，その民族意識は，外国借款導入反対運動に見られたように，資本の募集活動においても，省の自治，自衛の意識と密接に結合していた。省内鉄道利権の自衛意識の喚起は，すでに1908年に開かれた投資者たちの大会にも見られた。その後，湖南が清朝政権の外国借款導入の方針に対して，反対にたちあがった理由はついて，外国からの借款によって被害をうけるよりは，「おのおの私財をつくし，本省が努力して経営するにまかせて，ともに義務を担って危急存亡の禍を免れる」べきだと，紳士，商民が考えたからだと，当時の新聞はつたえている(注14)。外国借款導入によって生じる湖南の被害を免れるために，省民が鉄道への投資を義務として担うべきだと考えられていたわけである。

事実，諮議局は，外国借款の導入によってうける被害の大きさと比較しつつ，省民の鉄道敷設に関する「負担の義務」を正当化し，鉄道問題に関する決議にあった，鉄道資本募集方法の実行を湖南巡撫に要請していた(注15)。いわば，鉄道への投資が，省民としての「責任」，「義務」とされ，省内の資本で粤漢鉄道省内線を敷設することこそが，外国借款の導入を防ぐことになると考えられていたのである。そして同時に，そこには，鉄道の軍事的，政治的な意義を重視した，官僚による鉄道支配を防ぐことも意識されていたのであろう。

諮議局の指導の下に，省内鉄道利権の自衛意識を喚起しつつ進められた鉄道資本の募集活動は，すでに見てきたように一定の成果をあげたことは事実である。しかし，省内線の敷設に必要な資金額からいえば，「商股」の募集だけではきわめて不十分であった。このことは，当時，諮議局においても予測されていたのであろう。諮議局の決議は，自由な意志にもとづく鉄道への投資以外に，さまざまな資本調達方法をあげていた。それは，先に指摘したように，半ば強制的な，あるいは強制的な資本調達方法であった。

半ば強制的におこなわれた資本調達方法と思われるものには，決議に示された表現にしたがえば，「就事擬劃之股」，「薪資入股」などがあげられる。前者は，鉄道敷設予定地の土地所有者に，その土地の売却代金を，あるいは山林所有者や材木商に，枕木売買の利益を，そのまま鉄道資本として投資させようとするものである。省内の辰州や永州の木商たちの中には，枕木売買の利益をそのまま投資することを願うものが多かったといわれるが(注16)，それは「湖南人」としての「責任」，「義務」を盾に，半ば強制的におこなわれたものと思われる。後者は，学校の教職員や兵士に，月々の収入の１割を鉄道資本として投資させようとするものである。

明確に強制力をともなっていた資本調達方法にあたるものの一つが，「租股」の実施であった。もっとも，「租股」の実施は，諮議局の決議によってはじめて提起されたわけではない。1908年に，長沙等の郷紳が湖広総督陳夔龍と湖南巡撫岑春萱に，「租股」の実施を要請していた。おそらく，これは1908年に開かれた投資たちの大会における，敷設工事即時着工のための鉄道資本募集促進の運動の開始と関係があったのであろう。

郷紳たちの要請によれば，これまで各州県では，災害時にそなえるための「積穀」や，学校の建設にあたって，「地代の収取額に応じて税を納めた」例があり，鉄道敷設資本のためにも，すでに四川省等で実施されているやり方にならって，「租股」を実施したいということであった。具体的には，地代収取額50石につき１石，それを１元に換算して，「租股」として鉄道に投資させようというのである。そして，「租股」の実施は，「湖南人をしておのおの義務を尽くさせ，共に湘路の利益を享受させる」ものとされていた(注17)。資本の自由な意志に基づく投資においてだけでなく，強制的な投資の促進においても，「湖南人」としての「義務」が喚起されているのである。この時，「租股」の実施によって，毎年100万元の資本がえられるものと予測されていた。

諮議局の決議は，この「租股」を「累進租股法」にあらためようとするものであった。すなわち，地代収取額50石につき１元を基準として，100石から200石の間の場合は，50石につき５角を加えるという具合である。この方法を採用すれば，毎年300万元の「租股」がえられるものと，諮議局は見積っていた。「租股」は湖南だけでなく，四川や雲南の鉄道会社でも実施しており，江蘇の鉄道会社，および鉄道会社の民営化をすすめるために湖北省に結成された，湖北鉄道協会もその実施を計画していた。

ところで，「租股」は名目上は地代の収取者にわりあてることにされていたが，後に詳しくふれるが，実際に

は地租負担者に対してわりあてられていた。

湖南では，1909年の下半期の地租を納める季節である「下忙」から「租股」の徴収が実施され，さらに清朝が外国借款導入問題について一時的に譲歩し，資本の募集が急がれる中で，1910年の「下忙」から「累進租股法」が実施された。さまざまな資本調達方法の中でも，「商股」の不足を補う意味で，毎年確実にえられる資本として，諮議局は「租股」をとりわけ重視していた(注18)。

もともと，最初に「租股」の実施を提案した郷紳たちも，それが「湖南人」の「義務」負担であることを強調していた。「租股」の実施を，さらに諮議局が決議したことについて，当時，もともと「租股」の実施は省都の一隅に発議され，巡撫の許可をえたものであるが，現在では，「加えるに各議員の認可がある。議員は各地方の人民が公挙したものであり，必ず人民の意志を代表して後に，その負担を認めるはずである」と(注19)，湖南省民の意志決定機関としての，諮議局の決議の有効性が強調されていた。このように，諮議局は省民の意志を代表するものとされ，「租股」の実施は，外国借款の導入に反対し，省内の資本で粤漢鉄道省内線を敷設し，省内の鉄道利権を自衛するための，省民の義務負担として正当化されていったのである。

さらに，強制的な投資として実行されたものに「房股」がある。「房股」とは，一定以上の家賃収入のある家主に強制した投資のことである。「房股」も，やはり清朝の一時的な譲歩によって資本の募集が急がれる中で，1911年初から徴収が始められた。「房股」は，まず，長沙，湘譚，常徳等の都市で実施され，毎月5元以上の家賃収入をえるものに対して，毎年1月分を鉄道資本として投資することが強制された(注20)。

以上のように，諮議局の鉄道問題に関する決議以後，鉄道資本の募集が全省民的規模で進められようとした。湖南省内に自らの力で鉄道を敷設することは，省内民族資本家，とりわけ鉱業資本家の希求するところであった。諮議局の決議は，そのための鉄道資本の募集を，全省民的な課題として提起したわけである。この決議以後，省内鉄道利権の自衛意識を喚起しつつ，鉄道資本の募集活動が進められたが，それは省内民族資本家だけでなく，少なくとも都市の商人や学生らによって積極的に担われていった。また，それだけでなく，「租股」，「房股」にみられるように，全省民的な規模で鉄道への投資が強制されようとしたのである。

（注1）『時報』 1909年12月24日。

（注2）「清末粤漢鉄路的興築与湖南人民的保路闘争史料「(『湖南歴史資料』1959年2期)。

（注3）「湖南保路運動資料初輯」(『湖南歴史資料』1958年4期)。

（注4） 同上。

（注5） 東亜同文会調査編纂部『第一回支那年鑑』265，289ページ。

（注6） 楊世驥『辛亥革命前後湖南史事』湖南人民出版社 1958年 26頁。

（注7）『東方雑誌』第1年第5期 光緒30年。この時期の「紳商」あるいは「商紳」と称され社会層の解明は，重要な研究上の課題である。それは，中国社会の支配層を構成していた郷紳層から分化し，この時期にブルジョア化し始めた社会層と考えてよいであろう。

横山英氏は，「商紳」と称される社会層の内容について，20世紀初頭の，「地主・商業資本・買辦資本が大量に民族的産業資本」に転化しつつある中で形成された「地主ブルジョアジー」であるとしている(『辛亥革命研究序説』 新歴史研究会 1977年 46ページ)。

（注8）『民立報』1911年7月15日。

（注9）（注3）に同じ。

（注10）（注2）に同じ。

（注11） 楊世驥 前掲書 162頁。

（注12）『時報』1911年5月17日。

（注13） 滄江「外債平議」(『国風報』第1年第28期 宣統2年)。

（注14）『順天時報』1910年5月28日。

（注15）『時報』1909年12月17日。

（注16）（注3）に同じ。

（注17） 同上。

（注18）『時報』1910年9月15日。

（注19）（注3）に同じ。

（注20）『時報』1911年1月2日。

Ⅲ 資本の内容

粤漢鉄道にかかわる湖南，湖北からの，鉄道会社の民営化，外国借款導入反対要求におされて，清朝は譲歩を余儀なくされた。しかし，一方で，こうした清朝の姿勢に対して，三国借款団にアメリカが加わった四国借款団からの，正式な借款契約締結の圧力も強まっていた。鉄道問題を管轄下においていた郵伝部は，国内の外国借款導入反対の要求と，四国借款団の正式契約締結要求の間にたって，ほとんど機能できない状態におちいっていた。

しかし，外国借款の導入は，清朝政権の，そもそもの鉄道制度導入の意義づけにかかわっていただけに，完全に放棄されることはなかった。徐世昌が辞任した後，盛宣懐が郵伝部尚書に就任するに及んで，粤漢鉄道をはじめ国内幹線鉄道の国有化，外国借款の導入という鉄道政策が明確にされた。

これに対して，各省で激しい鉄道国有化反対運動が展開された。よく知られるように，四川省では国有化反対運動は武装闘争にいたるまでに激化した。湖南における国有化反対運動の特徴については，別に検討する機会があると思うので，ここではたち入らない。ただ，四川にしろ湖南にしろ，運動は国有化そのものではなく，それまで省内で集められてきた鉄道資本の処理のし方をめぐって，展開したことだけを指摘しておきたい。

ここで問題にしたいのは，先に述べてきた諮議局を中心にすすめられた，資本募集活動によって集められた鉄道資本の内容である。というのは，幹線鉄道の国有化，外国借款の導入という，鉄道の軍事的，政治的意義づけからくる，清朝政権の鉄道政策に対する，反対運動のあり方を規定する条件として，集められた鉄道資本の総額と，その内容も重要だと考えるからである。

当時，各省で集められた鉄道資本は，一般的に次のような内容によって構成されていたといわれている(注1)。①「優先股」，②「零股」，③「米塩厘金股」，④「公利股」，⑤「彩票股」，⑥「田賦股」である。この中で，①と②の性格については，すでにふれるところがあった。③は，その名称のとおり米や塩の流通に対する税収入を鉄道資本にあてようというもので，徴収した地方の「公股」とされ，配分される利益はその地方の公益の用に供された。④は，銀元，銅元といった貨幣鋳造，その他の官営事業の収益を鉄道に投資するもので，配分される利益は省の公益事業に供された。彩票とは，一種の宝くじで，⑤は，賞金の半分について，現金の代わりに鉄道株式が支給されたものをいう。⑥は，すでにふれるところのあった「租股」のことである。

民族産業が発達していた東南沿海諸省，とりわけ江浙両省の鉄道会社では，自由な意志に基づく投資，すなわちここに示した①や②の占める割合が高く，経済発展の比較的遅れていた諸省では，それ以外に，強制された投資，あるいは税金の形態による資本があったといわれている(注2)。もちろん，これは相対的な差違であって，前者においてもすべてが自由な意志に基づく投資だったわけではない。

第1表　湖南における鉄道資本

記載＼項目	商　股	租　股	房股	米捐	塩捐
『民立報』1911年5月26日	二百数十万元	四百余万元			
『時　報』1911年7月13日	百五十万両有奇	百万両内外		二百二十五万余両	
『愚齋存稿』①	百万両左右	四百余万両			
『愚齋存稿』②	百五十万両	九十万両			

（注）① 「聲明湘路股款情形分別辦理摺」(『愚齋存稿』郵部奏疏下　宣統3年7月)。
② 「寄武冒岑宮保瑞制軍夔州端大臣成都趙制軍広州張制軍長沙余中丞」(愚齋存稿』電報62　宣統3年8月10日)。

湖南において集められた鉄道資本は，先の6項目の中で，①，②，③，⑥，それに「房股」によって構成されていた。先に述べてきたように，華美合興公司からの粤漢鉄道利権の回収以来，湖南でも鉄道資本の募集活動が進められてきたわけであるが，ここで，国有化政策が決定されるまでに，湖南省内でどの程度の鉄道資本が集められ，その内容がどのように構成されていたかを明らかにしてみたいと思う。ただ，当時，鉄道資本は厳密に集計されていたわけではないので，正確な数字を明らかにすることはできない。したがって，当時の新聞紙上の記事，あるいは国有化政策を実行しようとした盛宣懐の指摘から，おおよそのところを推計してみるほかはない。

私が調べた限りの材料をまとめると，第1表のようになる。

この表の中で，資本総額が推測し得るのは，『時報』の記事と，『愚齋存稿』の①である。両者は，資本の内容に多少の相違があるが，資本総額は500万両程度と考えてよかろう。

次に，資本を構成している各項目の額が問題になる。まず「商股」は，大部分の資料が一致しているように，150万両前後と考えてよかろう。「租股」，「房股」の額は，『民立報』の記事と，『時報』および『愚齋存稿』の②ではかなりの差がある。「房股」は1911年初から実施されており，『民立報』や『時報』の記載額中に占める「房股」の額は微々たるもので，大部分は「租股」であったと考えてよい。そこで，「租股」は，1909年の「下忙」から実施され，1910年の「下忙」から「累進租股法」

にあらためられたが，1908年に「租股」の実施が要請された時，1年間に集め得ると見積られた額は，70万両あるいは100万元とされ，「累進租股法」の場合，300万元と見積られていた。これらの見積りからすれば，『民立報』に示されたような額が集められたとしても不思議ではない。しかし，見積りはあくまでも希望的な予測であって，実際の額であったとはいえない。むしろ，短期間内に全省的に「租股」の徴収を実施することは困難であったろうし，また後にふれるが，「租股」の実施にはかなりの抵抗があったようであるから，『時報』や『愚齋存稿』の②が示すような額が実状に近かったといえるのではなかろうか。そして残りの250万両前後が，米や塩の流通・消費に対する付加税ということになる。

先に，集められた資本の総額を500万両程度と推測した。ところで，湖南諮議局は，1909年に鉄道問題に関する決議をおこなった時，粤漢鉄道省内線の敷設に必要な資本総額を，2500万元程度に見積っていた。この見積りで実際に敷設が可能であったか否かは別にして，国有化政策が決定されるまでに省内で集められた鉄道資本の総額は，これにはるかに及ばなかったのである。

さらに注目しなければならないのは，資本の内容である。省民の自由な意志で投資された「商股」の，資本総額に占める割合は30%前後でしかなく，それ以外のものが70%前後を占めているのである。こうした鉄道資本の状態は，国有化問題をめぐって，武装闘争という激しい運動を展開した四川省の鉄道資本においても同様であり，「官民購股」として示される，自由な意志に基づく投資は，資本総額中に20%弱の割合しか占めていない(注3)。もちろん，先にふれたように，経済の発展度によって，鉄道資本の内容は各省で異なっている。東南沿海諸省に比較すれば，湖南や四川の経済発展は遅れており，両省の鉄道会社の資本内容の分析だけで，当時の鉄道資本における「商股」の割合の低さを一般化することはできない。

「商股」は，先の分類にしたがえば，「優先股」と「零股」から成っている。「優先股」は，これまでに述べてきたように，省内の民族資本家によって投資されていた。彼らは省内の民族産業の発達にテコの役割をはたすものとして，鉄道の自営の実現に期待していた。「零股」——湖南の場合は5元——は，「中産以下の各階級の遊金」を吸収しようとしたもので，「種々の愛国，厚利といった甘言」を用いて募集されたといわれる(注4)。省内の民族資本家と違って，鉄道に投資することによる直接的，間接的な利益が，さほど期待しえなかった「零股」負担層に対しては，経済的な利益とは別な，投資への動機づけが必要であった。それが，愛国意識や，省内鉄道利権の自衛意識の喚起であった。省内民族資本家による「優先股」の投資，また学生を中心にした「零股」の募集が，諮議局の指導の下に一定の成果をあげたことは事実である。しかしながら，30%という比率が示すように，資本総額に占める「商股」の割合の低さは歴然としていた。

「租股」もやはり，省内鉄道利権の自衛のための，省民の義務負担として実行された。「租股」は，江蘇省や湖北省でも実施されようとしたが，実際にかなりの金額が集められたのは，四川，湖南，雲南の各省だったようである。湖南では，「租股」の資本総額に占める割合は20%程度だが，四川の場合はきわめて高く，70%近くに達している。四川で集められた「租股」は，950万両におよんでいるが，湖南に比較してその額が多い理由は，実施がはやかったこと，地代収取額に対する「租股」負担率が高いこと，それに米1石の銀への換算額がはるかに高いことによると考えられる。

表むき，「租股」は，「この租穀は，均しく収租の家より抽す」と，地代収取者から，1年間の地代収取額に対して，一定の割合で徴収されることになっていた(注5)。湖南では，年間地代収取額の2%，四川では3%の割合である。しかも，四川では，「租股」の負担は年間地代収取額10石以上のものに限られ，一般の農民の負担にならないように配慮されていたかのようである。

ところが，「租股」はまた「田賦股」とも表現され，雲南では「糧捐」と称されていたように，実際は地代収取者に負担が限定されているわけではなかった。湖南でも，「租股」は地租納入時に同時に納めるものとされ，最初に「租股」の実施が提案された時，年間70万両あるいは100万元と見積られた額は，省内の地租をもとに推計されていた(注6)。

ここで，もう少し詳しく「租股」徴収の実態をさぐってみたいと思うが，湖南については適当な材料がない。ただ，「租股」の実施にあたって，湖南が手本にしようとした四川の実施方法については，詳しくふれた研究があるので(注7)，それも参考にしながら，「租股」徴収の実態をみておきたい。

四川省では，年間地代収取額10石以上のものが，「租股」を負担することになっており。10石の場合，その3%，すなわち3斗が「租股」として徴収されることになっていた。ところがある県では，地代収取額が10石以上

ある農家を，地租負担1斗以上の農家と見なし，「租股」をわりあてていた。地租1斗を負担している農家では，3斗を「租股」として納めることになり，この県では米1石を銀3両に換算していたから，9銭の「租股」負担ということになる。これは農民にとって，きわめて重い負担になったといわねばならない。なお，この県では，地租1斗を負担する農民の土地所有規模は，20畝前後だったようである。

四川では，「租股」の実施に必要な毎年の地代収取額の査定や，「租股」の実施業務は，各県の県城にいる郷紳を中心におこなわれることになっており(注8)，湖南でも，各州県の郷紳の役割が重視されていた。四川では，「租股」負担の対象となる，最低の地代収取額である10石という額を，いくらの地租に適用するか，また米1石を銀何両に換算するかといったことは，各県で異なっていたようであるが，郷紳の実際の仕事は，各県の実状に即して，「租股」徴収上のこうした業務を遂行することにあったのであろう。

彼らは，現存する権力機構と一体となり，「租股」の負担を農民に強制していた。四川では，「租股」の納入が遅れた農民には，郷紳より州県官に請うて追及させることができるように規定されており(注9)，実際の納入過程においても，県当局が地租の納入に先んじて，「租股」の納入を強要し，「租股」の徴収を確実なものにしていた。湖南でも，「租股」は，地租納入と同時に納めるものとされていたから，実状は同じであったろう。

農民にとって，「租股」の負担は地租の付加税と，実質的にはかわらなかった。当時，各省とも外債返済，あるいは「新政」遂行の財源として，さまざまな付加税，雑税を農民に課していた。農民にとっては，「租股」負担は実質的にはその一種でしかなかった。諮議局は，こうした地租付加税とかわらない「租股」を，省内鉄道利権の自衛という名目で，「商股」の不足を補うために，義務負担として農民に強制しようとしたわけである。

「租股「が，農民たちにとっては，まったく利益を期待できない「投資」であり，地租付加税とかわらなかったがゆえに,「租股」徴収の実施は，農民たちの抵抗をひきおこした。雲南省では,1908年に集められた「租股」は，予測された額の3分の2でしかなく，翌年には3分の1に減り,翌々年にはさらに減少した。そこで諮議局では，地租1石につき5両という「租股」徴収の基準を，2両にひき下げねばならなかった(注10)。湖南では，この時期の「租股」負担に対する農民の対応をあらわす材料を示しえないが，民国に入って，「租股」の徴収を継続するにあたって，「累進租股法」は放棄されねばならなかったし，またその後，支線敷設のために「租股」の徴収を継続しようとしたことに対し，「各地方の人民はだれもが反対」したといわれるような状況に遭遇せねばならなかった(注11)。

湖南における鉄道資本を構成していたものとして，最後に「米捐」，「塩捐」がある。これは,正確には，「賑糶米捐」と「塩斤口捐」である。前者は，粤漢鉄道利権の回収資金も兼ねて，籌款購地公司が組織された時に，鉄道資金への融通が要請されたものである。その名称が示すように，これは災害時にそなえるための税金であった。後者は，すでにふれるところがあったが，鉄路総公司の経営者たちが，鉄道敷設資金の確保のためと，民間投資者の非難をかわすために，実施を要請した塩の消費税である。このころ，各省とも財政上の理由から，塩税をしばしば付加しており，湖南でも1901年に毎斤4文を付加し，1908年にはこの「口捐」4文と，同年のうちにさらに4文を付加している。

「米捐」,「塩捐」はいずれも明確な税金であり，諮議局が設立され，その指導の下に鉄道資本の募集活動が始められる以前に，鉄道資金にあてることが要請されていたものである。国有化政策が決定された時点で，鉄道資本の内容をみると，こうした税金形態による資本が50%前後を占めているのである。

（注1） 謝彬『中国鉄道史』(中華書局　1929年12月刊) 23-24頁。

（注2） 祁龍威「論清末的鉄路風潮」(『歴史研究』1964年2期)。

（注3） 「寄武昌岑宮保瑞夔軍夔州端大臣成都趙制軍広州張制軍長沙余中丞」(『愚齋存稿』電報62　宣統3年8月10日)。

（注4） 謝彬　前掲書　23頁。

（注5） 「川漢鉄路按租抽穀詳細章程」(『東方雑誌』第2年第7期　光緒31年)。

（注6） 「湖南保路運動資料初輯」(『湖南歴史資料』1958年4期)。

（注7） 西川正夫「四川保路運動」(『東洋文化研究所紀要』第45冊)。

（注8） （注5）に同じ。

（注9） 同上。

（注10） 『時報』1911年6月8日。

（注11） 『民立報』1913年4月15日。

おわりに

最後に，以上に述べてきたことを整理しておこう。湖南における鉄道の敷設，自営は，形成されつつあった省内民族資本の希求するところであった。そのために必要な鉄道資本の募集は，諮議局の指導の下にすすめられた。その資本募集活動に見られた特徴として指摘できることは，省内鉄道利権の自衛が全省民的な課題として提起され，民間からの資本の募集がおこなわれただけでなく，投資の強制的なわりあてさえも実行されたことである。省の自衛意識を喚起しつつすすめられた鉄道資本の募集活動が，一定の成果をあげたことは事実であった。

だが，湖南における鉄道の敷設，自営をめざす運動は，集められた鉄道資本の総額はもとより，その資本の内容によって限界づけられていた。資本総額に占める「商股」の割合の低さは，省内民族資本家に，自らが主体となって，自らの意図にそって鉄道の敷設事業をすすめることを困難ならしめた。反面，「租股」および「米捐」，「塩捐」といった，実質的な税金，あるいは全くの税金形態による資本の割合が高いことは，結局，鉄道の敷設をめぐって，当時の清朝政権への依存を不可避ならしめた。

もっとも，だからといって，このことは清朝政権の鉄道国有化政策をめぐる矛盾が解消したことを意味しているわけではない。この点は別に詳しく論じられねばならないが，清朝政権は鉄道の国有化政策を貫徹しうる能力をすでに喪失していた。清朝が国有化政策の決定を強行した後，問題の中心は各省で集められてきた鉄道資本の処理の仕方に移行した。ところが，清朝は，各省の満足しうる処理方法を実行する財政的能力を欠いていた。鉄道資本の処理をめぐる，清朝の首尾一貫しない方針は，粤漢，川漢鉄道にかかわる各省の，清朝に対する不信，不満をつのらせる結果になった。

（広島大学助手）