

津浦鐵道釐金局の廃止と復活

——袁世凱政權の經濟政策の性格——

林 原 文 子

【要約】 袁世凱政權下の実業政策は、近代經濟發展の一要因として注目されているが、実効性についてはなお検証されていない。本稿は、鐵道釐金の廃止から一転して復活に至る政府の対応を分析し、政策と実態との差を明らかにしようとするものである。

光緒二八（一九〇二）年、湖広總督張之洞らは地方財源として應漢鐵道（京漢鐵道）通過の貨物に、從價二・五%の貨捐（釐金）を賦課した。以後「京漢成例」が幹線鐵道に適用され、輸送コストの増加と検査による遅延が近代的交通手段の致命傷となる。一九一二年末、江蘇都督が津浦鐵道への釐金賦課を中央に申請すると、交通部は「寓徴於運」（釐金を廃止し路局が運賃項目で釐金を代理徴収する）方式を提議した。財政部、袁世凱臨時大總統ともに交通部案に同意して、鐵道釐金廢止案は一三年二月に國務會議を通過し、九月に津浦鐵道釐金の撤廃が実現したのである。しかし一五年三月、財政總長周學熙は財政部直轄による釐金の復活を申請し、袁大總統もただちに許可した。前後の変化を説明する手掛は六月に發生した交通彈劾事件である。この過程で周學熙はさらに、交通部要人を「抗捐」（釐金納付拒否）を理由に告発した。政界を震撼させた彈劾事件は、交通系要人が帝制支持にまわると同時に終結する。事件は、財政中央集權化の方針を表明の理由としつつ、帝制をもくろむ袁の暗黙の了解のもとで發動されたものであった。当該時期の經濟政策は袁政權の政治的枠組に制約されていたのである。

史林 七八卷二号 一九九五年三月

はじめに

中国近代經濟の持続的発展を跡づけようとの試みから、近年、民族産業の「黄金期」にいたる内因が重視され、同時に經濟近代化にたいする辛亥革命の影響への関心とも重なり、民国初期における經濟發展の要因についての分析が急がれて

いる。民初数年間に、年平均で清末に倍する数の新設企業が登記され、百を超える実業団体が設立されたという現象への説明として、同時期の中央政府の経済政策、なかでも、民間の企業設立・営業の自由を保障した「商業注册章程」等、系統的で詳細かつ多数の経済法規の公布に、重要な要因を求める論考がみられる。その見解によれば、これらの法規は、南京臨時政府の実業部、袁世凱政府の工商・農林、農商部の総長に就任した「資産階級代表」の劉揆一と張謇のもとで、近代的社会経済秩序を建設する役割を果たしたという。

資本主義経済の発展にとつて、近代法規の制定が必要条件となることは言うまでもない。しかし残念ながらいままでの論考では、諸法規の効果についてはわずかに断片的な事例が挙げられているにすぎない。とくに袁政権下での経済政策が、新設企業の持続的発展をどう保障したのか、資本主義の基盤整備にどの程度効力を発揮しえたのか、これらの点の証明はなされていないようである。小論では、資本の迅速な回転に不可欠な鉄道について、その障害となる釐金問題への袁政権の対応を素材とし、その経済政策の意味を問いなおしてみたい。

一 津浦鐵道釐金局の設置と廃止

(一) 清末、鐵道釐金の創設と郵伝部

中国の鐵道は、一八七六年、上海に英、米等の商人が敷設した十三kmの吳淞鐵道を嚆矢として、一八八〇年から九四年の間に四四七km、一八九五年から一九〇〇年の間に七〇〇kmを修築し、列強が競って借款供与をはじめた今世紀初頭の十一年間には、さらに八二〇〇kmを修築した^①。軍事目的から敷設したものも多いが、客観的には近代的な国内市場形成、対外貿易発展の環境整備に資するはずであった。

しかしながら、幹線鐵道はその草創期から釐金が賦課された。先鞭をつけたのは地方督撫である。光緒三十年（一九〇四年）の張之洞（湖広総督）と端方（河南布政使、湖北巡撫、湖広総督を歴任）の上奏文によれば、二十八年五月、盧漢鐵道（のちの

京漢鐵道の漢口・河南省信陽間の開通に伴い、沿線各釐局の収入が「急減した」ため、張之洞らが湖北牙釐総局に漢口地方への貨捐局設置を命じた。海關稅則の子口半稅にならない從價二・五%の貨捐を一回徵收し、湖北、河南においては重複して課稅しないこととした。当初、内外の商人は納稅を認めようとしなかったが、總稅務司ロバート・ハートの協力を得、また章程を整え徐々に効果をにおさめるようになったという。數カ所に分卡を設置し、収入は湖北、河南兩省で折半し、京餉、協餉、本省官餉等にふりわけた。^② また、北段（黄河以北の地区）でも直隸總督が河南巡撫に謀り、安陽駅に貨捐總局を設立し、同じく從價二・五%の貨捐を徵收した。^③

当時、鐵道は政府出資の企業に類するものとして、地方官僚が監督權を握っていた。このため、通過する地域の督撫層の意向で運営方針が左右されたが、この上奏文にみるように、張之洞らは流通經濟上の意義よりも、地方財政の観点から貨捐局を創設したのである。京漢鐵道は以後、南北兩段で直隸火車貨捐局、鄂豫火車貨捐局が各々從價二・五%を徵收し、この京漢鐵道の「火車貨捐辦法」が「成案」として、各省における鐵道釐金開設の範例とされることになる。

釐金制度自体の廢止は、光緒二八年の通商條約改訂交渉を契機に、裁釐加稅問題として本格的に論議されはじめた。しかし、釐金収入を管轄する地方政府がその廢止に反対し、また代替財源となる加稅（輸出入關稅引き上げ）について各国の利害がからみ、問題解決の目途は容易にたたなかつた。こうしたなかで清末、鐵道釐金については一部路線の釐局の廢止や稅率輕減が個別に成立した例が見られる。その最初の事例は京奉鐵道だと見られる。北京・天津間の開通後、駅近辺に釐局が設置されて運行に支障を來したため、路局（鐵道局）の提議により、釐局を撤去しその補填として、二九年三月より路局が毎月千百兩を負担することが、取り決められた。^④ ついで三二年（一九〇六年）、政府の機構改革によって郵伝部（首腦は袁世凱、唐紹儀、梁士詒ら）が成立し、路政司ほか四司が、鐵道、海運、電信、郵便の四政を専門に管轄することになった。路政司のもとには五路提調處を改組した鐵路總局（一九〇七—一一年の間、梁士詒が初代局長）が設置され、同局が郵伝部歳入の九五%余を提供して部のなかの主要な機構となる。^⑤ こうして中枢機關が成立し鐵道管理の中央化がはかれるとともに、

経営改善の動きも活発化した。京奉鉄道はさらに南滿鐵道との競争の必要から、宣統元年（一九〇九年）、郵伝部が左参議・鐵路総局局長梁士詒を錦新營口道のもとに派遣し、溝幫子駅の税局撤去について直接交渉を行わせた。その結果、毎年京奉路局から溝幫子税局に五千兩を納付する案に同意を取りつけ、奉天督撫の許可を得て十月、奉天・營口間の課税は廃止されたのである。^⑥京張鐵道では、開通直後、張家口税関が宣化などに分局下を設置して徴税を開始し、宣統元年八月には、直隸総督端方も豊台、張家口に設局し貨捐を徴収した。郵伝部・路局はただちに直隸総督にはかり、同年十月、兩貨捐局を「調査商貨局」に改め、貨捐の徴収は停止して検査のみを行い、該局員を路局が管理してその費用を負担することとで合意を見た。^⑦滬寧鐵道の場合、最初に改善を要請したのは、借款を供与した中英銀行公司である。滬寧借款契約第十四条に「鐵路稅釐は善法を妥籌す」との一項があり、これを根拠に光緒三十四年、同公司代表が、航運に対抗するため鐵道釐金の改善を求めた。そこで郵伝部は、江蘇督撫と協議を行い、税率を軽減するにいたったのである。^⑧しかしこうした若干の成功例はあるものの、鐵道釐金が全体として改善されたわけではない。京漢鐵道では、課税開始の当初から、脱税予防・検査の権限、罰則規定（貨物拘留）の可否、課税基準である貨物価格の算定法などをめぐり、釐金局と郵伝部・路局との間でたびたび交渉が行われていた。光緒三十四年、郵伝部侍郎沈雲沛が湖北護督楊文鼎と面談し、直隸、湖北、河南三省の貨捐の一律廃止、貨捐収入分の郵伝部による補填を提案した。しかし宣統二年頃まで三省督撫と協議を重ねたが、ドル箱となるべき路線の徴税権に督撫が固執したため、ついに撤廃は実現しなかった。^⑨

上記の事例は、郵伝部の鐵道行政への一定の影響力を示すとともに、釐金問題がなお地方督撫層との力関係に大きく左右されたことをうかがわせる。この個別交渉の段階に期を画したのは、辛亥革命であった。革命直後、「軍政府は民心収攬の目的を以て」釐金の廃止を布告し、ほどなく「各省共財政困難のために亦釐金の回復を計画したり」と、施策の混乱ぶりが伝えられたが、^⑩「清朝稅政の一」である釐金は、革命の成果を具体化するために、官民双方がその廃止を実現せずにはおけない課題であった。本稿が分析の対象とした津浦鐵道が竣工を迎えようとしていたのは、ちょうどこのような状

況下であった。

(二) 交通部、財政部と四省都督

本題に入る前に、津浦鉄道の経済的位置について触れておきたい。津浦鉄道は、天津と南京対岸の浦口を結ぶ、幹線の延長一〇一〇kmの鉄道である。江蘇候補道容閔が国内資本と一部米國資本による設置を計画し、一八九八年に敷設権を賦与されたのに端を発する。その後、英、独が敷設権を要求し裁可されたのに対し、日露戦争後、山東、江蘇、直隸三省の紳商による利権回収運動が起こった。結局、清朝政府が敷設権を保有し、南段(浦口・利國駅間。江蘇、安徽部分)は英資本、北段(天津・韓莊間。直隸、山東部分)は独資本を導入して建設し、一九二二年(民國元年)に全線が開通した。北京・漢口を結ぶ京漢鉄道と並んで、北は京奉線に連なり南は滬寧線に接し、揚子江流域と、西北に広大な後背地をひかえる首都圏とを結ぶ縦断幹線である。当時、大運河は堆積のため、小汽船が通行できる範囲は、天津・德州間の五八四華里と鎮江・清江浦間の三〇〇華里に限られており、天清・德州間も冬季数ヶ月間は水量が減少しかつ凍結して航行できなかつた。また帆船では、逆風の場合、苦力の洩行に依存するため鎮江から天津まで(二二〇〇華里)、一ヵ月以上を要した。これにたいし津浦鉄道によれば、天津・浦口間の所要時間は週一回の全線急行便で二五時間三〇分、一日一回の全線(直通)普通便で三二時間に短縮され、したがってその開通は流通経済上、多大の効果を期待されていたのである。① 主要な駅は、天津、德州、濟南府、泰安府、兗州府、臨城、徐州府、福履集、固鎮、蚌埠、明光、滁州、浦鎮、浦口等の二五の駅で、中小の駅五七を合わせ、平均して約十二・五kmごとの一つの駅があったことになる。② 全国幹線における輸送貨物の内訳を積載重量で表すと、一九一六年から三六年に至る間、約半分が鉱産物(主に石炭)であり、農産物(主に大豆、小麦、綿花)とあわせて第一次産品が七割前後を占め、工業製品は一割強であった。津浦鉄道も当面、沿線で産出、集荷される石炭と穀類、棉花等の農産物、および塩、土布、絹織物等の流通、輸出促進の役割を担っていたと見られる。③

津浦鉄道にたいしても、省当局は地方税収確保のため、開通と同時に釐金を賦課しようとした。しかし、すでに清末とは異なり、地方の財政観点の要請がそのまま、容認されるところとなるわけではなかったのである。以下に、政府関係部の対応、國務會議の決議、大總統の見解を通し、民初、撤廃に至るまでの過程と要因を追っていく。なお商民の反対運動も撤廃への要因として軽視できないが、紙幅の関係で概略に触れるにとどめ、詳細は別稿に譲りたい。

政府に釐金局設置を提議したのは江蘇都督程德全である。全線の開通を数ヵ月後にひかえた一九一二年五月下旬、程德全は財政部に「当然、南段の江蘇省管轄区域で要地を選び局卡を設立し貨捐を徴収せねばならない」と打電し、津浦路督辦への通知を要請した。財政部はただちに「京漢成案を援用し直、魯、皖三省と合辦するよう」、程德全に返電するとともに、交通部にこの旨、咨文を送ったのである。これを受けた交通部は年来の主張を展開し、六月五日付の公文でこう反駁した。「鐵路貨捐は鐵道を蝕む惡政の最たるものである。各路は歴年大いに影響を受け、商民もまた多く反対している。民国の初基、大いに一掃しなければ、路政は将来永久に發達できない。……又、江寧免釐の一件は、さきにすでに南京財政部が宣布した」と新体制下での抜本的改革の必要を述べ、交通部案として「寓徵於運」（徵税を運賃に寓する）方式、すなわち設局の議を取り消し、代わって路局が鐵道運賃に若干額を上乗せして運賃項目で徴収し、増収分を四省に分配する方式を提起した。これに抛れば、釐金局員による不当な貨物拘留・賄賂の要求は一掃され、商民、路政に有益であるだけでなく、運賃の収入増加が見込まれ税収にとっても有利であると、その利点を説いていた。これにたいし財政部は、現在、歳入不足が深刻で裁釐実施にはいたっていないこと、一律に重量を基準とする運賃の割り増しは、価格を基準とする課税原則に合致しないとの理由で、なお京漢路捐章程に抛るべきことを回答した^④。

この運賃上乗せ方式とは、清末以来、郵伝・交通部が各方面と鐵道釐金の改善交渉を重ねる過程で到達した案である。既述のように、路局が一定額を各省に補填し釐金局を廃止する方式は、京奉鐵道の一部区間について実現した。京漢鐵道はこの方式による解決に失敗するが、その際、督撫の、定額では税収増加が望めないという反対理由に、郵伝部は、「税収

の額を運賃収入額に照らし一つの割合を定めてよい」との、新たに定率による方法を示す対案を出していた。^⑤ 宣統三年十一月、郵伝部は問題の全面的な解決をはかるため、各路局に釐金の詳細な調査を行わせる。その指示文の中では、「路局が(従来の釐金を)代理徴収する方法」のほか、「運賃の中に総括する方法」を挙げており、定額が定率かには触れていないが、釐金の名目を消去して運賃項目で徴収する「寓徴於運」方式をこのとき提示していた。民国に入り改革気運の高まるなか、一九二二年二月、鉄路総局局長葉恭綽が釐金撤廃の意見書を作成し、交通部から臨時政府籌備処に提出した。このなかで建言した三項目とは、一、根本策としての免釐加税、二、目前の計として半年か一年の各種釐捐の免除、三、鉄道釐捐の停止免除である。とくに第三の鉄道釐捐は最後にあらわれた悪税の一つであり、先に停止免除すべきであるとし、「最近三年の鉄道貨捐実収の平均から年間税収の基準を定め、……路局が、徴収すべき釐捐を運賃の中に含ませ、一度に代理徴収する」と、ここでも「寓徴於運」案を示している。六月、さきの各路線からの調査報告が届くと、交通部路政司が「寓徴於運辦法」を提議し、葉恭綽以下十数名による討議を経て、七月、路政司から総長に具体案を提出した。それには「代徴」と「包捐」の二方法を併記し比較している。前者は、路局が運賃徴収時に、「貨等税則」に照らした従来の税額を付帯徴収し各省に納付する方法である。後者は、各該省の十年内釐捐収入の平均値から割合を決め、その釐捐の額を「運賃内に含ませて」徴収する方法であり、損益に関わらず路局が請け負う定額による方式である。そして路政司内の見解として、後者の「寓徴於運」が官民双方に有益であると判断していた。さらに八月、交通部内で京漢路局関係者を含め「寓徴於運」法を再検討した結果、運賃項目で一定率を付加し、過去の鉄道釐金の徴収額から算定して、その率を運賃の七%とする案を決定した。^⑥ したがって、五月に津浦鉄道の釐捐設置申請が出された段階で、定額か定率かは未定ながら、釐捐の廃止と路局による運賃名目での徴収という基本案は、すでに交通部内でかたまっていたのである。

さて話を戻せば、釐捐設置を申請した江蘇省では財政部の意向を確認したためか、財政司が、六合釐捐局長の浦口への設局申請を認可した。南段局長陶遜の訴えを受けた交通部は、ただちに財政部に、江蘇都督への設局取り消し通知を要請

するとともに、六月二十日、江蘇都督に直接打電し「路局が徴税を請負い、貴省に配分送金する」として、さきの財政部宛文書と同じく運賃上乘せ方式を提示する。交通部はさらに財政部の懸念に対し、鉄道運賃は貨物の等級、重量、距離の三要素を相乗させており、運賃を基準にしても課税原則とは矛盾しないと理解を求め、また毎年二百余万にのぼる京漢線の貨捐による損失を挙げて釐局撤廃が不可欠であると主張し、両部の会談を提案した。交通部の主張を受けて、財政部は早い段階で運賃上乘せ方式の検討に傾く。七月初めには財政部は交通部宛の書簡で、同方式は郵便部以来検討を重ねた案であるからには確かに見込みがあろうと、各都督との協議に備え徴収方法の具体案を決めてもらいたいと回答し、四省都督にたいしては設局稽税の暫時延期を通知したのである。

交通部はさっそく細則の検討にはいるが、都督側は財政部の方針変更を知って独自の態度を表明した。七月下旬、程徳全は三省都督と意見交換のうえ財政部に打電し、運賃上乘せ方式は課税原則に適合せず路政のみを考慮した方法である、財政には各省都督も責任があり財源の逼迫に際し固有の税権を放棄することはできない、なおも京漢成案を援用し一年間試行すべきであると、地方税収に帰する釐金の徴収権を申し立てた。同時に、四省代表が済南で徴税実施の相談をしたいと、省主導の方向に同意を求めた。

中央対地方の様相を呈するなかで、問題は交通部から國務會議に提出され、四省代表と中央關係部局が北京で特別委員會を組織することになった。八月から九月にかけ、直隸、山東の委員各一名、江蘇の三名、安徽の二名が北京に参集した。直隸委員の胡鶴林、山東の曹炯はのち津浦鉄道北段の直東貨税総局の責任者に、安徽委員の黄赤暹も浦口貨捐局長になる人物である。また江蘇委員の盧懋善は江蘇財政司科員で、財政司次長金鼎が済南會議代表にも推薦していたことがある。

一方、交通部は、釐金改革論者である路政司長葉恭綽以下五名、財政部は二名を派遣し、予備的に談話会が持たれた。交通部の思惑では、運賃上乘せ方式を協議するための會議であり、事前に四省都督に詳細な説明を送付し検討を依頼していたが、上京した四省委員の目論見はまったく異なっていた。まず表決方法をめぐって四省側は各部各省一票の権利を要求

し、一方、部の委員は協議後合同で草案を作成し、決定は國務會議に委ねることを主張した。さらに四省委員は、設局稽税を話し合うのでなければ議事を進行できないと突っぱねたため、正式會議を開けないまま十月末、四省委員は北京を離れるにいたった。^⑤この結末をみて江蘇都督程德全、安徽都督柏文蔚はついに連名で、浦口に新聞を設立し、十月二十六日より京漢鐵道の「鄂豫鐵路貨捐成案」に照らして従価二・五%の貨税を徴収するとの告示を出したのである。^⑥

會議決裂によって地方の強硬な姿勢が浮き彫りになった。ただ、會議に出席した財政司職員や釐局関係者の立場と都督の見解には、ややずれがみられる。財政司次長金鼎の財務行政の方策は「聚斂を以て目的とし」、聚斂のためには釐卡で税金を取り立てるのが上策だと考えており、財政司はさらに属吏や身内、知人にポストを世話する（調剤属員、位置釐局員、位置私人）ために釐局卡開設に固執したと見られていた。事実、新設なった浦口の貨捐局長に就任したのは、金鼎の推薦を受けた黄赤暹と江蘇財政司科員・「寧紳」戴経畚（盧愨善とともに濟南會議代表予定者）であった。^⑦これにたいし、都督は運賃上乗せ案そのものに、全面的に反対していたのではない。まず、直隸、山東兩都督は八月頃、同案に「極力贊助」したという報道があり、^⑧山東都督周自齊の政治的立場（袁世凱派。袁の与党である共和党、のち進歩党）からみて、考え得る対応である。また程德全（共和党）は、税収確保を条件に現実的解決をはかる姿勢を示しており、委員出京を遺憾とする財政・交通兩部の打電にたいし、「十月三十日、津浦南段に開局した。……これは財政困窮によるやむなき措置である。……運賃上乗せ方式の実施の日を待ってこの項の捐局は撤廃する」と回答していた。^⑨

一九一二年の統計で江蘇省歳入は、各省中最多の一四七六万余元である。^⑩しかし収入の中心である田賦と貨物税・釐金のうち、田賦は革命以来一律に二割を免除し附加税も削除した等の事情で大幅な減収となっており、かつ軍事費の膨張で六月以来、軍隊への給料欠配の事態を招いていた。程德全は外国銀行からの五十万円の借款や紙幣百万円の発行などをくろむが、「軍人の反乱が憂慮される」切迫した状況を打開できないでいた。このため実収約三二〇万円の貨物税・釐金は不可欠の財源であり、かつ緊急避難的にも鐵道釐局の設置は猶予できない措置だった。^⑪程都督はまた釐局の弊害も承知

しており、したがって省財政収入の保証さえあれば、設局自体には柔軟に対応する用意はあったのである。

十一月、交通部は路政司長葉恭綽を山東、江蘇に派遣し、都督周自齊、程德全と面談させ、その結果、両都督は運賃上乘せ案の検討に同意した。ほどなく津浦北段での徴税を決定していた直隸、山東都督は、德州駐局委員に実施の暫時延期を命じている。交通部はそこで「寓徴於運辦法草案」を取り決め、四省都督に承諾を求めるところにまでこぎつけたのである。^③

交通部、都督間の直接交渉が進捗していたとき、現場では釐金の増設を契機に商民の不満が一挙に噴出した。十一月二六日、浦口から三十里の浦鎮に金湯門釐金局が開設されると、当日午後、商民数百人が同釐金局に押しかけ局を打ち壊した。事件は、程德全が派遣した軍の圧力の前に、数日後、沈静化した。しかし商民は沈黙してしまっただけではない。おりしも北京で開催されていた工商部主催の全国工商會議に、下関商会等が鉄道釐金の撤廃と運賃上乘せ方式を提議したのである。さらに大会期間中、参加四十余の商會が中華全国商會聯合會を結成して商工業者層の結集をはかり、會議後には五十余の商工団体の代表が連名で、内地関稅廢止の請願書を政府に提出した。こうしたなかで、一時延期が伝えられた北段でも徴税が実施される。直隸、山東兩都督が十一月二十日、德州に直東貨稅總局を設立し、東段が十二月一日、直段が翌年一月一日に徴税を開始した。^④程德全が直、魯、皖三省に打電し、「中央各部が加税の実施前に裁釐を提議するなら、必ず部が巨額の軍事費を補填せねばならない。……さもなくば貨捐徴収を堅持する」と方針を確認していたように、徴税の確保を優先させたようである。直段においても商民は徴税に承服せず、天津商務總會を中心に、都督、交通部に再三、撤廃要求を提出し、また南北兩段の商民の連携によって運動を進める方針を決定した。

交通部は、こうした全国実業界の廃止要求を背景に、都督の一定の了解を取りつけたうえで問題を國務會議の場に提出した。

(三) 國務會議決定と撤廢の実現

一九一三年二月、交通部は、津浦鐵道貨物の撤廢と運賃上乗せ方式の採用を國務會議に提議した。総長朱啓鈴の國務會議への意見書によれば提出の提議として、臨時大總統にたびたび面談し「賛許を賜つた」、四省都督には理由を説明し、財政補填を条件に賛同を得ている、さらに各省商會が運賃上乗せ方式の実施を求め矢の催促である、昨年、工商大會代表の撤捐撤廢の請願に対し財政部が、補填方法があるなら考慮するとの回答を示している、という点を挙げていた。実施方法は、課税対象貨物の運送費の六%を運賃に上乗せし、路局が請け負い徴収するもので、六%の数字は、貨捐徴収実績のある京漢線を例に、三年間の貨捐収入が当該貨物運送収入に占める比率から割り出した。さらに注目すべきは、提案した要項六条の第一条に、「各處の鐵道沿線の釐局(のち路線附近十里以内と規定)および鐵道敷設を理由に新設した釐局は、一律に撤廢し以後は釐捐を徴収しない。……内地にもとからある釐局は、この撤廢を理由に税率を増加させてはならない」と規定し、第二条に、「新設の各路」「すでに基準を査定した各路」および「その他の各路」について補填額の算定方法を示し、全国路線の釐局廢止を予定に組み込んでいたことである。

議案は國務會議を通過し、財政、交通兩部が細部を煮詰め、津浦鐵道から試行することになった。しかしこの時、袁世凱の國民黨勢力への圧迫が露骨になり、柏文蔚を含む三都督が罷免されるなど、南方の政局變動のため実施が引き伸ばされ、その間に、もう一つの鐵道釐金問題である豊台税局の撤廢が六月に確定する。行論上、必要なかぎりでのこの件にも触れておこう。豊台は京漢、京奉、京張三鐵道の接続点に位置する。ここに崇文門、居庸関(のちには張家口)各税局が分局を設け、三路の直通連絡輸送の障害となっていた。このため、一九一二年三月、郵伝部鐵路総局局長葉恭綽が度支部首領周自齊と撤廢を協議し、交通部も引き続き財政部に廢止を求めていた。財政部は税局監督からの意見聴取にもとずき、同年六月頃、税収確保のため撤廢は暫時猶予されたいと回答した。七月、交通部は三路人員と協議し豊台税局裁撤議案を國務會議に提出した。その意見書は、当面、該局最近三年間の税収を平均して額を定め、路局が引き受け補填する、将来、

貨物価格、輸送距離、運賃により等級を分け「寓徴於運」を實行する、という二段階方式を提案している。^⑧ 翌一九一三年二月、津浦鉄道の案件と同じ時期に國務會議が、豊台の兩稅局撤去と交通部による定額負担の原案を可決し、二八日、大總統の承認を得た。^⑨ 交通、財政兩部の協議で定額を三路が分担することになり、六月、交通部がその額を七万兩と算定し財政部に実施時期を問い合わせた。財務部は十萬兩とする修正案と七月一日よりの実施を回答し、交通部も了承して、最終的に六月二五日、大總統の裁可がおりた。財政部はただちに当該局卡に命じ、期限を遵守して局卡は一律に撤去されたのである。そしてこの大總統批文にある「各省鐵道沿線の各種捐稅が、鐵道を蝕み商民を害しているのは当然、豊台一カ所に留まらぬ。あわせて財政交通兩部が調査し方法を定め、もつとも障害となるものから先に免除し別に補填を謀るよう……」との指令にもとづき、津浦鐵道はその適例として撤廃実施を急ぐことになった。^⑩

交通部からの督促に応じ、財務部は九月一日を廢止期日と定め、八月二一日、四省都督、民政長、國稅庁籌備処長にこの旨打電した。同時に、交通部から路局を通し、各駅に布告を掲示した。ここに、國務會議で決議した六条の要項の通りに、運賃の六%相当額を補填とする条件で津浦鐵道沿線の全ての釐局卡の撤廃が実現したのである。^⑪ 商民の立場から見れば、運賃上乘せ方式という交通部案に帰着し、釐金制度そのものを廢止しえたのではない。しかし、釐局による流通障害という最大の懸案を解決したという点で、実質的な改善を勝ち得たことになった。

ところで実業振興の責を負う工商部（一九二二年八月二日—三年七月一八日の間、総長は劉揆一）は、この問題にどう関わっていたのか。新聞報道によれば八月段階で交通部から工商部にたいし、運賃上乘せ方式を打診し賛同を得た、とある。^⑫ また九月には、江寧、浦口等の商会から北京會議参加要求の電文を受け、四省都督に直接、會議の暫時延期を要請するなど、工商部として応急的な措置は行っていた。しかし政府部内での協議に正式に関わるのは、十月四日に財政部の書簡を受領したときのようなのである。商会代表の北京會議参加を不許可とした財政部の通知にたいし、工商部は、近く開催する工商會議の結果を待つて対処したいと、おそらく部として初めての公式文書による回答を出した。^⑬ 交通部からはその後「寓徴於

「運辦法」を工商會議に提出するよう依頼があり、また、浦口商会や工商會議代表からは釐局撤去を求める打電が相次いだ。これにたいし工商部は「保商の責」を自認しながらも、各地からの請願書を他の部に取り次ぐにとどまり、「本部はもともと定見が無い」と、決定は財政、交通兩部に委ねたのである。^④

では、撤廃実現に至った最大の要因は何であったのか。まず鉄道釐金固有の条件として、裁釐のネックとなる代替財源の保障に関し、郵伝部・交通部が、管轄する鉄道収入を操作する方法で具体案を準備し、強力に関係機関に働きかけたことである。しかしその案が一九一三年（民国二年）に実現したという理由については、この時期の趨勢を考えねばならない。

朱啓鈴の國務會議への意見書提出は、臨時大總統、財政部、都督、商民のすべてが同意していることを理由としていた。商民の賛同は当然のことであるが、民初のこの時期に全国組織が成立したことによって、商民の総意にもとづく悪政の除去という理念を正面に掲げることが可能になった。そして新生民国においてこの大義名分は、釐金収入に執着する地方当局に対し、鉄道釐金廢止の正当性の根拠となったのである。

さらに政策の実現が円滑に運んだ点については、中央、地方ともに革命派、立憲派・旧官僚が交錯するなかで、政界の勢力配置が交通部案に有利に働いた点が指摘できる。臨時大總統袁世凱の「贊許」については、袁自身の勢力基盤の一つが、郵伝部・交通部の行政の人材と資金援助にあることから、該部の収入増をもたらし中央政權の強化につながる鉄道釐金廢止に、その支持を得ることができたのである。また四都督のうち、すでに触れた山東の周自齊（一九一二年三月二八日—一三年八月一八日）のほか、直隸都督馮國璋（一九一二年九月八日—一三年二月一六日）もまた袁世凱派であり共和党に近い人物であった。^⑤このほか、六月二五日の大總統の裁可から九月一日の釐局撤去にいたる間、地方財政当局を統括する財政総長の職を実質的に担当したのは、交通系（広東閩）の領袖、梁士詒（一九一三年五月一六日代理—九月一日）であった。また、安徽、江蘇の釐局撤廃については財政、交通兩部の電文に、第二革命制圧に乗じて行うよう指示しており、この政局変化

も迅速な実施を促した^⑭。したがって、津浦鐵道鐵金局廃止の決定は民意を大義名分とし、その実現には衰世凱派の勢力配置の拡大が有力な要因となっていたのである。

- ① 宓汝成『帝國主義与中国鐵路』上海人民出版社、一九八〇年、三四—三四五頁。
- ② 『端忠敏公奏稿』卷二、四九一—五一頁、「火車貨捐飭部立案摺」光緒三十年四月。『光緒朝東華錄』光緒三十年五月、總五一—九四頁。清朝外務部は湖広總督の要請にもとづき、光緒二八年一〇月四日、在華公使に、鐵道釐金の徵收開始、および外國商人にして海關に子口半税を納付した場合は賦課しない旨の通牒を出している(『東亞同文會報告』三六、明治三五年一月、「湖北河南鐵道鐵金局設立」)。のちに收入總額を湖北が六分、河南が四分の割合で分配しようである(『支那』三一—一五、明治四五年八月、「京漢鐵道税金」)。
- ③ 交通・鐵道部交通史編纂委員會『交通史路政編』一九三五年、第四冊(以下、『路政編』(四)、と略称する)、二五二—二五三頁。
- ④ 『路政編』(四)、二五三頁。飯島渉「裁釐加税」問題と清末中國財政——一九〇二年中英マッケイ条約交渉の歴史的位置——『史學雜誌』一〇二—一一、一九九三年一月。氏は、裁釐加税を財政收入の中央化への契機ととらえた中央政府の政策的対応を跡づけている。
- ⑤ 麦肯農(Stephen R. Mackinnon)『梁士詒與交通系』『中國現代史論集』第五輯、一九八〇年七月。同論文によると郵伝部の直接収入は、他の部(戸部を含む)の五倍である。崔志海「論清末鐵路政策的演變」『近代史研究』一九九三—三。
- ⑥ 『路政編』(四)、二五三—二五三頁。岑學呂『三水梁燕孫先生年譜』台北文星書店、一九六二年(一九三九年排印本)、中國現代史料叢書第四輯、(以下、『年譜』とする)上冊、八七一—八八頁。
- ⑦ 『交通官報』己酉年(一九〇九年)第五期、一八一—一九、二一一—二二頁、「本部咨度支部直隸總督裁撤京張沿途稅局文」、「京張路局詳奉直督照會京張火車貨捐改為調查商貨局由京張鐵路兼理呈」、「路政編」(四)、二五六—二五七—二五八頁。
- ⑧ 『路政編』(四)、二五三—二五四頁。「東亞同文會報告」一〇二、明治四一年五月、「滬寧鐵道ノ釐金減少法」。
- ⑨ 『路政編』(四)、二五二—二五二七頁。「年譜」上冊、八四頁。
- ⑩ 『支那』四—一四、大正三年七月、「釐金の復旧」。
- ⑪ 『支那調査報告書』一—二・三、明治四三年七月、「津浦鐵道ノ狀況」上・下。『通商叢書』大正元年一〇月一五日、「津浦鐵道全通ノ商業上ニ及ホス影響」。鐵道院監督局『支那之鐵道』大正四年四月改訂印刷、一六二頁。津浦鐵道はまた、北洋、南洋各大臣の駐紮地である天津、南京を二日で連絡するという、政治上、軍事上の利便からも敷設が必要とされた。
- ⑫ 『支那之鐵道』一六〇—一六一頁。「時報」一九一三年一月二七日に時刻表がある。
- ⑬ 宓汝成前掲書、四六九—四七六頁。および註⑥。津浦鐵道路局が運賃割引の対象とした「主要貨物」は一五種で、棉紗、布疋のほかは、主として落花生、黄豆、胡麻、小麦などの農産物である(『支那』六一—七、大正四年四月、「津浦鐵道の運賃割引」。「通商公報」一一七、大正二年四月二四日「津浦鐵道開通の影響」)。
- ⑭ 『政府公報』一九二二年六月一七日、「財政部咨交通部等徵收津浦鐵路貨稅照京漢成案由直東蘇皖四省會商合辦等情文」。同、二二日、

「交通部發復財政部津浦鐵路貨捐須另籌辦法文」。

⑮ 『路政編』(四)、二五二七頁。

⑯ 『路政編』(四)、二五〇五—二五〇七頁、二五〇九—二五一一頁。

鐵道關係者による鐵道釐金改善に関する議論は、鐵路協會編刊『鐵路協會會報拔萃』一九一四年、に掲載されている。

⑰ 『政府公報』一九一二年六月二七日、「交通部咨財政部請電蘇督將津浦南段貨捐前議取消文」。

⑱ 『政府公報』一九一二年六月二七日、「交通部致江蘇都督電」。同資料は『時報』一九一二年七月二日にも掲載。

⑲ 『政府公報』一九一二年七月三日、「交通部復財政部即電江督將津浦南段貨稅之議取消另籌抵補辦法請派員到部會商函」。

⑳ 『政府公報』一九一二年七月一日、「財政部覆交通部請將貨徵於運徵收方法規定見示以便與各都督會商辦理函」。同、七月六日、「財政部致直隸山東江蘇安徽都督電」。

㉑ 『政府公報』一九一二年七月一日、「交通部復財政部仍請電江督津浦貨捐現籌貨徵於運辦法先勿設局開辦函」。同資料は『時報』一九一二年七月二日にも掲載。

㉒ 『時報』一九一二年七月二四日、「程都督力爭鐵路貨捐不能貨徵於運」。『申報』一九一二年八月八日「津浦鐵路近事紀」。

㉓ 『路政編』(四)、二五五五頁。『時報』一九一二年八月一日、「南京派員赴山東會商津浦貨捐」。『申報』一九一二年八月八日。

㉔ 『申報』一九一二年八月五日、「路釐之貨徵於運辦法」。『時報』一九一二年九月七日、「津浦鐵路南段局長陶遜上江蘇程安徽柏都督書」。

㉕ 『路政編』(四)、二五五五頁。『申報』一九一二年九月二五、二九日、一〇月一、六、一四、二九日の各電報。

㉖ 『時報』一九一二年一〇月二四日、「浦口新関成立」。貨物別の課税額は、『通商彙纂』大正元年二月一日の「津浦鐵道沿線ニ於テ釐金

稅賦課」に掲載されている。

⑳ 『時報』一九一二年八月一日、「南京派員赴山東會商津浦貨捐」。同、一〇月二四日、「浦口新関成立」。同、二月二七日、南京專電。

㉑ 『申報』一九一二年八月二六日、「津浦鐵路近事一束」。

㉒ 『申報』一九一二年八月二六日、「津浦鐵路近事一束」。

㉓ 『申報』一九一二年一〇月二日、「津浦路貨捐近聞」。柏文蔚(國民黨)は基本的に統捐を主張した。『申報』一九一二年八月二四日、「皖都督電商津浦路稅」。

㉔ 『支那』四一八、大正二年四月、「各省の財源」。

㉕ 『申報』一九一二年八月三十一日、「江蘇財政支絀之險象」。同、九月四日、南京電。『支那』四一二・一三、大正二年六月、「江蘇省の財政に就て」。

㉖ 『路政編』(四)、二五五五頁。『申報』一九一二年一月一〇、二二日。

㉗ 『申報』一九一二年一月二〇日、「津浦路北段貨稅局成立」。

㉘ 『申報』一九一二年二月二〇日、南京電。

㉙ 『路政編』(四)、二五五七—二五五九頁。

㉚ 『政府公報』一九一二年六月三日、「財政部覆交通部豐台稅局暫緩裁撤函」。『路政編』(四)、二五〇七頁。

㉛ 『路政編』(四)、二五〇一—二五〇二頁。

㉜ 『政府公報』一九一三年三月六日、「交通總長朱啓鈴呈大總統擬定裁撤豐台稅局並由部擔任抵補情形請鈞核文並批」。

㉝ 『政府公報』一九一三年六月二六日、「國務總理段祺瑞等呈大總統擬將崇文門稅局之豐台分局暨馬廠南口張家口各分局卡並張家口分設之豐台分局康莊宣化等局卡按照國務會議議決一律裁撤等情請鑒核文」。同、七月四日、「交通總長朱啓鈴呈大總統報明崇文門稅局遵將所設之豐台等分局卡一律裁撤等情請鑒核文並批」。同、九月六日、「財政部

交通部致天津劉民政長等電。『路政編』（四）、二五二—二五二五頁。
 『通商公報』二二三九、大正二年八月一四日、「豊台に於ける稅務分局の撤廢」。このうち路局は、京師商務總會と百五十二の商家の要望に応じ、豊台等に釐局撤廢の由來を石碑に刻んで残した（『政府公報』一九一四年五月二三日、「交通部致財政部裁撤豊台稅局由局勅諭令將碑文送請備案函」）。

④ 『政府公報』一九一三年九月六日、「財政部致交通部實行裁撤津浦鐵路釐捐已訂期九月一日鈔錄致四省都督各電請查照函」。同、「財政部交通部致天津劉民政長等電」。同、「財政部致直隸山東江蘇安徽都督民政長等電」。胡光明、藍長法主編『天津商會檔案匯編』（一九二—一九二八）、天津人民出版社、一九九二年、三九六—三九七〇頁。

⑤ 『時報』一九二二年八月二六日、「津浦鐵路近事一束」。

⑥ 『政府公報』一九二二年一〇月二四日、「工商部咨財政交通部抄錄

津浦貨捐案來往電文請查核並將議辦情形隨時知照文」。

⑦ 『政府公報』一九二二年二月七日、「工商部致交通部鈔送津浦貨捐一案各處來電並工商代表原呈希會商妥辦見復函」。他に財政部宛の同様の公文一件。

⑧ 都督の党派別分類については、教育部主編『中華民國建國史』國立編譯館、一九八七年、第二編、三五—三六頁參照。

⑨ 『政府公報』一九一三年九月六日、「財政部交通部致天津劉民政長等電」。『路政編』（四）、二五五—二五六〇頁。程德全は共和黨の理事であったが、一九一三年三月、國民黨領袖宋教仁の暗殺に関し、容疑者の自白の証拠を全国に通電し哀に疏まれた。反哀の柏文蔚は一九一三年六月に都督を罷免され、程德全も反旗を翻して失脚した（『民國人物小伝』）。

二 釐局復活と帝制への布石

（一）釐局の復活

官民の総意として、津浦鉄道の釐局撤廢が実現した。しかし、この一年有余のち、一九一五年五月、財政部は「統捐」徴収の名目で釐局の再開を通知した。再開の直接のきっかけは財政当局が、運賃の六%による補填額は従来の釐金収入より相当低くなると危惧したためである。早くも一三年九月の撤廢実施直後、山東國稅庁籌備処が、路局がもとの釐捐稅率に抛り代理徴収するよう求め、これにたいし交通部は、國務會議議決原案と符合しないとして退けている^⑩。その数ヵ月後には、四省國稅庁は定額補填の要求を提出した。補填額を運賃の六%相当分とするのでは損失が余りにも大きいとして、豊台稅局撤廢の先例にならない、毎年、路局が八十萬元の定額を四省に支払う案を申し入れ、財政部から交通部に問い合わせ

せていた。これにたいし、交通部は一四年一月、先に同じく「原議に符合しないので承諾しがたい」と回答している。

撤廃後一年間（一九二三年十月一日から起算し一四年九月末まで）についてみると、八二の全駅での貨物収入が計三二四万二六五五元、このうち課税対象貨物収入は一三二万一九九八元で、その六%の七万九千余元が補填額となった。これにたいし、一四年十二月、四省巡按使は合同で、大總統、財政、交通兩部に打電し、「鉄道近辺の貨物はことごとく（鉄道に）吸収され、各税卡の無形の侵耗はとりわけ大きい。四省を合計して百数十万るところではない。……津浦貨捐をなおも京漢成案に照らして、四省が合弁し統一徴収して分配したい」と訴えた。上申は、大總統から財政、交通兩部に回され交通部で調査中に、蘇、皖兩巡按使は重ねて、貨物移動の盛んなこの時期を逃せない、南段捐局の復活を催促した。翌年一月、兩巡按使はさらに交通部に、開局の準備はすでに緒に就いたと許可を迫り、三月には四省巡按使がふたび大總統に打電し、財政不足を訴え速やかな回答を求めた。

矢継ぎ早の復活要求に交通部は、財政部宛咨文で逐一つぎのように反駁した。國務會議議決の原案は変更できない、しかも四省が要求する八十万元は根拠のない数字である、毎年の貨物収入が千数百万元になる京漢線でさえ、貨捐は四十万元余にすぎず、税局費用を差し引けば三省各々の配分額はせいぜい十万元である、巡按使のいう、鉄道敷設により周辺釐局の収入が激減したとの主張も事実と反する、と。しかし、蘇、皖兩巡按使は大總統に、これ以上延期できないと打電し、財政部もまた交通部と合議することなく大總統に、ただちに財政部から員を派遣して設局専辦したい、「寓徴於運」の必要はない、と申し立て、大總統も三月二六日、ついに申請通りに許可したのである。^②

商民には四月末か五月初め、鉄道貨物輸送を請け負う「匯通運公司」を通し、この決定の内部情報が流れた。ついで財政部は五月十六日、天津大經路に津浦鐵路商貨統捐局（総局）を開設した。総局総辦劉鶴慶らの判断で、十の分局と一七の分卡を各駅に設置し、六月一日に開局し、北段、南段各々從価二・五%の税率で五日より徴収を開始すると、商會に通知した。^③復活決定の報に接し天津商務總會は五月十日付けて、全国商會聯合會直隸事務所に全省での対応策を講じるよう

要請し、同事務所は四省が一致してあくまで争う方針で反対運動を展開した。このうち各地商会から政府宛の撤回請願は数十件にのぼり、そのうち山東濟寧商会の電文は、「津浦鐵路貨捐局を裁撤し、運賃の項目で百分の十を徴収し補填してもらいたい」^④と述べ、徴収率を十%に引き上げてでも、恣意的な苛斂誅求と流通障害の元凶である釐局の除去を、当面最大の眼目としていた。この問題はひきつづき、八月十四日から三日間、五十余の商会の代表が参加した直隸商会聯合会臨時会議の場で、重要案件として審議される^⑤。

では、こうした商民の運動に対し、鐵道釐金問題は当時の政局の流れの中でどう扱われることになるのか。財政部、大總統の釐局復活支持への態度変更の背景に何があったのか、以下に政府部内の事情について述べていく。

(二) 釐局復活と財政の中央集権化

釐局復活のきっかけを作った巡按使の申し立てに対し、このたびの財政部は、一九二二年（民國元年）とはまったく逆の方針を示した。

革命後、新政府の緊急課題は財源の確保であり、釐金をはじめ旧税の原額回復が至上命令となった。財政総長周学熙（初回在任期間：一九二二年七月二六日—一三年五月一六日休職、九月四日辞任）は、就任直後の財政政見書で「第一に、懸案を整理し以て固有の財源を回復する」と述べ、同年末の財政計画意見書では、翌一三年一月より半年のうちに「旧額を回復」することを求めている^⑥。つづく熊希齡國務總理兼財政総長（一九一三年九月一日—一四年二月九日）も、一四年一月、各省の都督、民政長、国税庁に「旧税を速やかに恢復」するように訓令を発した^⑦。財政部は旧税の回復と同時に、非農業領域を対象とする新税の創設に力を注ぎ、その一つとして一三年冬、「通行税法案」（見積額三百万元）を提出していた。汽船、汽車、電車の乗客と貨物を対象に運賃価格で四等に分け、輸送機関に委託して二—十五%の税を徴収するというものである。このとき議案は國務會議を通過したが、外交部が国内航運の未発達を、交通部もまた運賃負担の過重を理由に反対したた

め、実施には移せなかつた。^⑧

新旧税目の充実と並行して、財政部が意を用いたのは財政権の中央集権化である。周学熙は財政紊乱にたいする方策として、国家財政と地方財政の弁別、財政権とくに徴税権の統一を挙げ、そのためには「中央に直属する機関」が不可欠であるとして各省への国税庁の設置を提案した。また税項の分類では、地方税を、税源が特定地域内にあり比較的少額のものに限定し、従来地方収入であった釐金をも中央収入に含めるなど、中央財政の強化に強い意欲を示した。^⑨一九一二年九月の財政整理を命じた各省宛て公文では、「財政部の国税統一の法令に關し官民は努めて協力賛成すべきであり、私見に因つて境界を作りだしてはならない」と通達している。^⑩周学熙が、善後借款調印の責任問題で退いた後、総長代理をつとめた梁士詒も「財政が不統一であれば、他の政事は統一する方法がない」と述べ、内外財政の統一をもっとも切望していた。^⑪この方針にそつて、各省都督（軍政長官だが軍・民政兩権を握る）に隸属する財政司に対置して、一三年春、政府は国税庁（籌備処）を設置し、その長官（財政総長が選出）の職権を引き上げ都督と同等の地位にし、従来の財政司には地方収支のみを扱わせることとした。その実施に際し財政部は、国税庁官制法案が参議院を通過していない時点で、続々と各省に国税庁長を派遣した。しかも法案では「薦任」（奏任）であつたのが、今回の派遣者はすべて、格が上の「簡任」（勅任）であつた。評者によれば、財政部は、地方に各種官吏を派遣する権限を得ていらい、外務部や郵伝部のような「前清の紅部」にもひけをとらない威勢を誇るようになったといふ。^⑫その効果について賈士毅は、「国税庁制度の施行以來、各省は初めて精密な報告書を財政部に提出するようになり、頗る功績があつた」としている。^⑬さらに一四年には、国税庁と財政司の職権を一つにして財政庁を設置し、財政部を頂点とする完全な中央集権化をはかろうとした。^⑭

この財政統一策は、一定の効果をもたらしたようである。周自齊財政総長（一九一四年二月九日—一五年三月五日）は離任時その成果を披露して、内・外債を期日に償還でき、軍・政兩費もほぼ自給できたこと、外人管理下の塩税、関税を除き、従来からの主たる税源である田賦、釐金、常関税について、すべて原額より増収となつたことを報告している。このうち

釐金は、「昨年、財政部から各省にたいし、宣統三年（一九一一年）の原額（釐金歳入予算額は、四三一八万兩）に照らし努めて原状を回復しよう」通知し、あわせて一九一四年九月頃、「徴収釐金考成条例二十九条」を制定して懲罰・奨励に役立てた結果、事実上、宣統三年より百三十三万兩余の増加をみたものである。^⑮ 旧来の税の中で釐金・貨物税は清末以来、「歳入の一大源」として不可欠の財源であり、このちも一九二五年までの歳入予算の約十%を占めつづけることになる。^⑯

この考成条例は、徴収官と財政庁（庁長）を対象に、徴収すべき基準額を定め、三ヵ月ごとおよび年末に監査を行い、不足にたいしては免職（徴収官は年末監査で二割以上の不足の場合）を含む罰則規定を設けていた。^⑰ 考成条例によって「弊害多い従来の定額制度を廃止して実徴制に改め」るとされたが、実徴制は収奪の強化を意味した。当然、このような強圧的な施策は地方との間に摩擦を生じさせたが、財政部は「財政庁辦事権限条例」を定め、財政庁長が全省の財政を管轄することを明示した。^⑱ 「事権の専一」をはかるため、さらに同条例第七条を修正し、徴税官（兼任の県知事を含む）の賞罰、入れ替えについて財政庁、財政部に大幅な権限を与え、巡按使の財政関係の人事権は「極めて縮小した」。^⑲ 周学熙総長（再任；一九一五年三月五日代理、四月二七日任—一六年四月二三日）のもと、引き続き財政部は「各省解款考成条例」を制定し、巡按使をも勤務評定の対象にいれ、^⑳ また、「監督長官考成条例」によって、地方の財政問題について巡按使と財政庁長に連帯責任を負わせる等、財政部から地方への命令系統の整備、強化につとめた。このほか財政部内に、各省の徴税機関と海関を実地検査する委員会を設け、「濫収、苟取」にたいする懲罰権を与えたため、世間では該委員会を、徴収官の肅政史だともていたという。^㉑

津浦鉄道釐金局復活を巡安使が申請したのは、財政部が釐金を中央財政に組み込み、徴税権を直接統括しようとしている、まさにその時期であった。その強力な推進者である周学熙が再び財政総長に就任した直後の一五年三月二四日、財政部は袁世凱に、「寓徴於運」法をただちに取り消し、本部が地点を選定し員を派遣して局を設け徴収したいと、財政部の直轄を要望し、大總統はただちに、二六日付けで許可したのである。^㉒ 釐金局復活の措置は、したがって財政の中央集権化の一

環だったのである。

この釐金復活の過程に、農林・工商部（一九一三年二月に改組）、農商部は、張謇の総長時代（一九一三年九月一日—五年四月二十七日。一四年四月以降、章宗祥らが代理）にあつて、どう対処したのか。張謇は一三年十一月初め頃、國務會議の席上で政見を披露している。その中で、実業を保護育成する方策として、実業法規の完備、金融機関（中央銀行）の確立、税則の改善、新規企業への奨励措置の四点を提言した。その税則の項でとくに釐金と常関について、「距離が遠くなるほど商貨のコストを押し上げ、（すなわち）……商貨の遠くへの流通を処罰しているのである」と述べ、この現状では商政、財政など言うに値しないと厳しく批判した。この方針を具体化したものとして、一四年九月に土布、愛国布（改良土布）の常関、釐金税の一律免除を、一五年二月には、麦稟真田、蘭草製敷物、薄手麻布（「通花夏布」）等、七種製品の税釐減免を申請し、ともに大總統の許可を得た。^②

農商部は鉄道釐金に関しても、交通部とともに改善を提起していた。一九一四年末に経済政策遂行に関する参政院の建議を受けて、農商部は「整飭国貨辦法」案を作成し大總統に上申した。その中で着手、推進すべき五項目の一つに、洋貨に対抗するには、国貨の輸送費の軽減と釐金の減免が急務であると説き、「土布の免税から着手試行し、順次有望な国貨に拡大していく」という方針を示した。^③ 大總統の、主管各部と審議して処理せよとの指示により、農商部はこの件に関し、一五年一月、交通部に合議を申し入れた。交通部は、国貨の販路拡大にはその障害となる釐金を廃止すべきだとして再び、「『寓徴於運辦法』を各路に推し広める」案を提示し、農商部の賛同を求めた。意見の一致を見て、兩部は三月、共同で大總統に「この方法は……実に今日唯一の救済の要途である。試行して支障がなければ、各路に推し広めさらに全国に及ぼす」と、「津浦鉄道の寓徴於運成例」を全面的に推進する申請を提出した。^④

しかしながら、大總統の指示はつぎの様なものだった。「釐金を撤廃し国貨の販路を拡大し、以て実業保護政策を實行することは、多少とも時局に明るいものなら皆、承知している。ただ近年、鉄道の不正が度々指弾されている。鉄道の弊

害はすべてが盤捐によるのではないのである。……（各路監金局の廃止により）国庫収入をみすみす失い、主要財源の補填の方法がないことを深く憂える」と、先に各鉄道を「切実整頓」するよう命じ、「寓徴於運」の可否は財政部の審議に回した。②さきの三月二四日付け財政部の「本部による設局」の申請はこの指示を受けて提出したもので、財政部の要求というよりもむしろ、大總統の意向を反映したものであったといえる。

政局は、一九一三年の第二革命を境に急旋回した。周知のように同年初め、衆参両院議員の選挙結果が判明し、国民党が両院で各々四五%を占める圧倒的勝利をおさめた。袁世凱は国民党員への露骨な弾圧を開始し、九月には第二革命を制圧した。ついで制度面で議會政治の抹殺を推し進めた。一三年十月、「公民団」数千人の圧力のもと袁は正式大總統に当選し、一四年一月、国会解散を宣言した。五月一日には「中華民國約法」（新約法）を公布し総統制をとるとともに、國務院を廃止し、総統府の下に政事堂を組織し國務卿を置いて大總統の政務処理を賛助させた。もと國務院に属した各部もまた大總統の直屬となり、國務卿および各部長官は総統が直接任命した。同時に「参政院」を設置して立法機關の代行をさせたが、院長以下成員も大總統が任命するもので、袁が立法権をも掌握することになり、独裁政治体制が確立されたのである。③したがって、商工業者の立場を代弁すべき農商部も、第二革命後のこの枠組内でのみ政策を作成、実現できにすぎなかった。国民を無視した独裁体制において、商民の声は顧慮される余地はなかったのである。

ところで交通部の主張によれば、「寓徴於運」法は、鉄道事業の発展を招来し国庫にとっても利益になる一方、実業振興を促進する面からも、政權基盤の安定化に寄与するはずであった。にもかかわらず、財政部が管轄権を争っただけでなく、袁世凱自身が真っ向から反対したのは、歳入面からの理由だけでは説明がつかない。鉄道監金問題は、財政面ばかりでなく、より直接的に政治力学の制約を受けていたようである。

(三) 「交通大参案(弾劾案)」

解明の手掛りとなるのは、一九一五年六月に相関連して発生した「交通大参案」「五路大参案」と「三次長参案」という弾劾事件である。六月二一日の北京電は、都肅政史が津浦鉄道局長趙慶華を弾劾し、ただちに交通次長葉恭綽にも波及した旨を伝えた。ほぼ同時に、財政次長張弧も塩税収入の不足を理由に、さらに陸軍次長徐樹錚も弾劾の対象となり、鉄道関係への追求は、京漢、京張、京奉、滬寧を巻き込む五路参案に拡大した。津浦鉄道への主な弾劾理由は、鉄道輸送を請け負う匯通転運会社に特権的な契約を与え、その見返りによって鉄道関係者が私腹を肥やしたというものである。^④ 匯通公司は、蘇州の錢業巨商洪少圃が一九一二年に設立し(資本金二五萬元)、一四年三月に趙慶華と問題の契約を交わした。この契約によると、局への運賃納付額が他社の九五掛けにたいし、匯通公司は八五掛けか八掛けでよく、このため津浦一路の貨物取扱を該公司が壟断するようになり国家に損失を与えた等、計七点が指弾された。^⑤

津浦鉄道への弾劾は、この都肅政史によるものだけではなかった。六月二六日、財政部からの告訴状が、政事堂から平政院に送付された。内容は、津浦鐵路商貨統捐局総弁劉鶴慶の報告にもとづき、匯通公司が「伝單を散布し、衆を率いて税の納入を拒んだ」と、申し立てたものだった。經理洪少圃が釐局再開に際し、同業者の会議を開き、また各分公司に文書を発して鉄道釐金の書を述べ「寓徴於運」方式を請求すべきだと説いた行為が、告訴の対象となったのである。そのうえ、この文書に「(洪少圃が)かつて部中の当道にこの件を話し、後ろ盾を依頼した。(当道ら)みな言われるには、各省の商家が電報で極力争わなければ、(釐局再開の)事は必ずや成就してしまふであらう……」と記されている点をとらえ、抗捐を「首謀し教唆している」交通部要人を、嚴罰に処すことを求めていたのである。^⑥

財政部のいう「指図をした交通部の当道」とは誰か。財政部の呈文も当時の新聞も明言していないが、葉恭綽の詳細な伝記によれば、財政総長周学熙のねらいは、鉄道釐金の免除を争ったことで積怨が深まっていた葉恭綽その人であり、「奸商と結託し国税に反抗した」かどで弾劾したのだった。^⑦ 葉恭綽が、早くから鉄道釐金撤廃に奔走していたことは、す

で述べたところであり、その伝記の一九二二年二月の項にもつぎのように述べている。「先生（葉恭綽）は鉄道行政を担当して以来、極力この障害（鉄道監金）を除去したいと考えていた。数年来前後して、京漢鉄道の直隸、湖北、河南の貨物税、京奉、京漢、京綏三鉄道の豊台の崇文門税……の撤去を論議し、各省、部と論争を繰り返して、その原稿の束は一尺を越え、反対が続出した」と。

しかしまた、財政部が、税収額と徴税権の問題から「寓徴於運」方式に反対しただけでなく、その提唱者を弾劾の対象にまでしたのは何故か。周学熙の伝記には、この点について興味深い記述がみられる。「津浦路局は、交通系の資金調達源泉である。収入が巨額で従業員が多く、それによって実力を養い、弊害が日ましに顕著になって世論がかまびすしくなった。ついに肅政史王瑚、蔡宝善が天津に赴いて内偵し、十大罪状を列挙した。」

すなわち、匯通会社が標的となったのは、「この会社の主人は、梁士詒、葉恭綽、任鳳苞（交通銀行協理）、鮑星槎と方仁元（新華銀行）、および趙慶華ら八人で、会社の全権は趙慶華の手にある」ためだったのである。会社が事実上、交通系要人との合弁であり、そのため津浦鉄道に十八社ある転運公司中、匯通にのみ特権を許可し交通系の資金捻出の抜け道になっているとの嫌疑がかかったのである。

「交通系の資金源」であった四政の事業収入について、ある報告では、唯一鉄道が主な収益源で年間余利は千数百万円である、と指摘している。その路線別収支（一九一四年七月から一年間）では、京漢、京奉、京張に余利があり、京漢が収入千六百余万元にたいし借款利息を含めた支出が八百余万元、京奉がおなじく千四百余万元にたいし約六百万円である。しかし津浦鉄道は、収入の点では第三位の六百余万元を計上しながら、それを上回るほどの支出があり、べつの資料では交通部内の話として、毎年二百余万の欠損をだしていたともいう。津浦の実収は決して潤沢だったとはいえないようである。しかしその裏で、匯通会社の株主が一四年の一年間に取得した利益は、各人、数十万円にもつたという。その絡繰りの一つは、路局への運送費納付のさい、匯通公司是交通銀行から預金が無いのに小切手を取得して振り出し、趙慶華はそ

の小切手を現金化しない。つまり帳簿上支払った形に見せかけ、現金は匯通公司から裏ルートで流れるという仕掛けであった。^⑧さらに、津浦鉄道全路での雇用員司数は千余人を下らないという人的規模、縁故採用による地盤強化と相まって、津浦鉄道は、交通系（広東閩）の一大拠点とみなされたのである。^⑨

当時、袁世凱の配下では、梁士詒（交通銀行総理）を頭とする交通系広東閩（周自齊、朱啓鈴、葉恭綽ら）、楊士琦（政事堂左丞）の率いる安徽閩、安徽閩のなかで袁と姻戚関係にある周学熙がせめぎあい、なかでも「財神」梁士詒が交通行政を掌握し、また内・外債を通して抜群の資金収集力を誇った。葉恭綽は、清末、郵伝部に入って鐵路督弁となり、この間交通銀行幫理を兼ね、宣統三年、鐵路総局局長を代理した。一九二二年、交通部路政司長兼鐵路総局局長に、一四年、交通部次長に任じた。清末以来、梁士詒に重用され、鉄道行政の最高参謀といえる人物である。交通次長葉恭綽への弾劾は、したがって「党争」の文脈で見るとなれば、交通系広東閩に対する安徽閩周学熙の攻撃であり、匯通公司摘発は、広東閩の資金源つぶしであったとみなせる。^⑩政界で、交通部の釐局反対はすべて匯通公司の利益のためだと見られたように、対立する派閥の眼には、鉄道釐局廃止・「寓徴於運」方式への切り替えは、広東閩の資金増大を意味するとしか映らなかつたのである。

さらに、この事件の決着の仕方を見れば、この派閥抗争自体が袁世凱に巧みに操つられていたことがわかる。法廷での最大の争点は、葉恭綽、趙慶華らが匯通公司の株主であるか否かであったが、帳簿には堂名で記録しているため株主を特定できず、匯通公司の特権についても、不正とは断定できなかった。財政部のいう「伝單」は、匯通公司内部宛の文書で一般への宣伝ビラではなく、内容も政府への直接的な反抗とはいえず、交通部員の関与も認められない。したがって、匯通公司の借り越しを黙認していた趙慶華は懲戒処分にし、匯通公司との契約は破棄させるが、葉恭綽にはなんら咎はなく、停職措置を解除してただちに復職させるという結末になり、十月中旬、平政院が裁決書を提出し決着した。^⑪

政界を震撼させ、「給料が百五十元以上で攻撃されない者はほとんどいない」という参案熱をまきおこした事件にして

は、龍頭蛇尾に終わった感を免れない。しかし対策に苦慮していた梁士詒は、くしくも結審の時期に符合するように、袁の帝制支持の態度を明確にするにいたった。梁士詒が指図して、請願聯合会に「民意による」国体決定機関の設置を請願させ、自ら参政の資格で他の参政数人とともに「国民代表大会組織法」を起草した^④。また梁士詒個人の名義で、「国体についての四大重要政見」を著した秘密報告書を捧呈し、国体変更準備に関する行政の多くを「梁燕蓀が中心になって行う」とともに、その経費六百余万元は、各省に分担させるほか「鐵路路稅收入余款」から支出することになったのである^④。

参案發生後、袁世凱の子息、克定が梁士詒と面談し帝制への協力の可否を問い、梁が交通系要人の秘密會議を開催して、首をつなぐために帝制支持に回ることに決定した、とする回憶録、また、政事堂機要局長張一鶚の言として、ある人物が梁士詒に、「五路参案を取成したいなら、ただ帝制のために尽力しさえすればよい」と告げ、そこで梁士詒は請願団を組織し参案はすぐに立ち消えになった、と伝えられる話は、いずれも事実に合致するようである。また事件發生後、袁が梁に「参案はもともと貴君を含んでいたが、私はずさせたと語ったという記載は、袁が弾劾の内容を直接指揮していたことをうかがわせる。総合すれば事件の全体像は、袁世凱が肅政史と周学熙に示唆もしくは暗黙の了解を与え、帝制に不賛成であった段祺瑞、熊希齡、梁士詒にたいし、その部下の徐樹錚、張弧、葉恭綽を弾劾して脅し、軍事権、財政権を掌握しようとした政争であったととらえることができる^⑤。

交通系（広東閩）は、袁の有力な支持基盤であった。「交通系三尊（梁士詒、周自齊、朱啓鈞）」の中の二者が袁政権の財政総長（代理）を担当した間、財政の統一、中央集権化を推進したことは既述の通りである。領袖梁士詒は清末以来袁世凱の信任を得て、一九一二年三月、総統府秘書長に就任し袁政権の国家秘密に参与し、また御用政党である公民党の設立、政治資金の捻出など政権基盤固めに多大の貢献をした。しかし「陰の大總統」と目されるほどになった梁の実力を危惧し、袁は、一四年五月の國務院廃止・政事堂設置に梁が賛成しないとして総統府から稅務処督辦に配置がえにしていた。また葉恭綽は鐵道收入の軍事費への流用に反対し、一三年、「交通特別會計理由書」を提出して独立採算制を導入しようとした

が、衰はこれを軍政を阻害するものとみなし嫌悪した。^⑭ 衰の独裁化への筋書に、交通系(広東閩)の非協力は、最後の障害となっていたのである。

- ① 『政府公報』一九一三年一〇月二日、「交通部撥財政部津浦裁釐案由路局代徵辦法與國務會議決原案不符函」。
- ② 『路政編』(四)二五六—二五六四頁。
- ③ 『天津商會檔案匯編』三九七一—三九七六頁。『通商公報』九一二五、大正四年六月二日、「津浦鐵道路釐徵收に付て。財政部は、「(分局卡二七カ所では)到底其完全なる効績を挙げべからず」として、さらに一九カ所の稽徵処を設けた(『支那』七一—九、大正五年一〇月「津浦鐵道釐金」)。各貨物別の具体的税額は、『稅務月刊』二一三、一九一五年一月一日、の收捐數目表参照。
- ④ 『申報』一九一五年六月三日、「濟寧商會請撤津浦貨捐局之電稿」。
- ⑤ 『大公報』一九一五年八月二〇日、「聯合會議事統聞」。
- ⑥ 『大公報』一九一五年八月二〇日、「聯合會議事統聞」。
- ⑦ 周叔嬭『周止菴先生別伝』天津印字館、一九四八年、三七—八〇頁、「財政政見書」元年九月、「財政方針說明書」十一月、「財政計劃說帖」十二月。
- ⑧ 章伯峰、李宗一主編『北洋軍閥』武漢出版社、一九九〇年、第一卷、五四七—五四八頁。
- ⑨ 賈士毅『民國財政史』台灣商務印書館、一九六二年、正編上冊、第二編二四五—二四七頁。
- ⑩ 註⑥に同じ。周學熙は「財政方針說明書」のなかで税源の涵養のための産業の保護育成をうたい、その障害となるのは「無過於釐金及其他之惡稅或有類於重稅之課稅」として、この種税金の減免を主張した。しかし現実には釐金、常關稅を重要な財源として位置づけていた。
- ⑪ 『北洋軍閥』第二卷、一三六〇—一三六一頁。
- ⑫ 賈士毅『民國初年の幾任財政總長』(二)、『伝記文學』五十四、一九六四年一〇月。
- ⑬ 『時報』一九一三年二月一日、「虎頭蛇尾之國稅庁」。
- ⑭ 財政の中央集權化の方針は、「袁世凱の八大政綱中の財政中央集權主義の一条に照し」たものである。周學熙はその方法を定め、第一項に「各省財政大員は本部直接請簡の權あり」とし、第二項に「財政大員若し更動あらば……部に咨り部より核准す」として、財政部による人事權の掌握を重視した(『支那』三一二、大正元年一月「財政集權辦法」)。國稅庁籌備処設置の經過について、戚如高「民初國稅庁簡論」(『民國檔案』一九九一—四)参照。
- ⑮ 賈士毅前掲書、正編上冊、第一編二六二頁。
- ⑯ 『稅務月刊』一一〇、一九一四年一〇月一日、「財政庁官制」三年九月十二日。賈士毅前掲書、正編上冊、第一編二五七—二六六頁。
- ⑰ 賈士毅前掲書、正編上冊、第一編二四—二二〇頁。一九一四、一五年にすべて「自給」できたのではなく、依然、借款によって收支をつりあわせた。しかし政府割り當て額に對する當該省の送金額の比率、額は、民初十年間を通し一九一四、一五年が最高で、五十%前後、千數百萬元に達した(楊蔭溥『民國財政史』中國財政經濟出版社、一九八五年、九—二頁)。
- ⑱ 楊蔭溥前掲書、四一五頁。
- ⑲ 『稅務月刊』一一〇、一九一四年一〇月一日、「呈大總統擬訂釐稅徵收考成條例請訓示遵行文 七月二十四日」。同、「徵收釐稅考成条

- 例 三年九月十二日呈准公布。『申報』一九一五年八月二十五日、「整頓釐金之辦法」。中國第二歷史檔案館編『中華民國史檔案資料匯編』江蘇古籍出版社、第三輯、三三—三三七頁。
- 18 賈士毅前揭書、正編上冊、第一編二六四—二六五頁。
- 19 『稅務月刊』一一二、一九一四年二月一日、「呈大總統聲明財政府辦事權限以重責成而求实效請示文 十月十九日」。同、二一—三、一五年一月一日、「呈大總統覆核政治討論會議復安徽巡按使韓國鈞條陳財政府辦事權限酌擬折衷辦法請示文 三年十二月一日」。
- 20 『申報』一九一五年七月二十五日、「財政部之集權主義」。
- 21 『時報』一九一五年八月一日、「周總長之財政政策」。「檢查徵收委員會簡章」等について、『中華民國史檔案資料匯編』第三輯、一二四〇—一二四二頁、參照。
- 22 『中華民國史檔案資料匯編』第三輯、一四七一—一四七三頁、「財政部呈」、「袁世凱批令」。
- 23 『大公報』一九一三年一月三〇日、二月一日、「農林工商部政見宣言書」。中國第二歷史檔案館沈家五編『張謇農商總長任期經濟資料選編』南京大學、一九八七年、一一—一四頁。
- 24 『張謇農商總長任期經濟資料選編』一七四—一七五、一七九頁。愛國布の通過稅減免については清末以來、商工業者からの働きかけがあった。主要産地天津では需要が伸びた一九〇八年後半から内地稅局の障害に苦しみ、「工商研究会」が、稅務処の認めた機械製洋貨模倣品の例を援用し、一回の納稅で全国に流通できるように申請していた（『大公報』一九一〇年二月二十九日、「苛稅累商」）。工商研究会については『天津文史資料選輯』第四一輯、一九八七年、所収の拙稿參照。
- 25 『張謇農商總長任期經濟資料選編』二七三—二七六頁。
- 26 『路政編』(四)、二五—二五九頁。
- 27 註26に同じ。
- 28 『中華民國建國史』第二編第二章「政府與政治」參照。
- 29 『申報』一九一五年六月二十四日、「津浦路參案(一)」。同、二五、「津浦案之都中消息」。同、二八日、「津浦路案之抄案人証」。趙慶華は浙江蘭谿縣人。一八八〇年頃の生まれ。広東電信學校卒。九七年京奉鐵道に入る。一九〇七年、鐵路總局の梁士詒のもとに任官。
- 30 『申報』一九一五年七月四日、「次長案」。同、七日、「兩大參案之所聞」。同、八月九日、「北京電」。軫運公司については、高振華「鐵路軫運公司及貨運服務事業」『鐵路・電信七十五週年紀念刊』近代中國史料叢刊續編(一九七四—七八年)第九三輯九二四所収、および、同書二頁、參照。「津浦鐵路軫運公司試辦簡章」は『商務官報』己酉(一九〇九年)第一四冊三六頁に掲載。
- 31 『申報』一九一五年七月七日、「兩大參案之所聞」。同、一二日、「次長案」。同、一〇月二七日、「匯通公司伝單案之結果」。『時報』一五年一〇月二七日、「平政院查明匯通公司伝單呈文」。
- 32 龔誠之編『遺囑稟稿』文海出版社、一九六八年(一九三〇年石印本景印)、近代中國史料叢刊第十六輯所収、(三)、六〇—六一頁。
- 33 『遺囑稟稿』(三)、三二—三三頁。
- 34 『周止菴先生別伝』一一四—一一五頁。
- 35 『申報』一九一五年六月二二日、「專電」。同、二四日、「津浦路參案(一)」。十八社の經營情況については、『時報』一九一三年三月一日、「津浦鐵路軫運公司近況」。
- 36 『時報』一九一五年六月二五日、「交通部之要聞」。同、七月一日、「交通部之要聞」。同、九月二九日、「交通部近聞」。『申報』一五年八月二〇日、「路郵兩政之最近改革進談」。交通部への正式報告による營業收支の額は『交通史路政編』參照。
- 37 『申報』一九一五年六月二四日、「津浦路參案(一)」。

③ 『申報』一九一五年七月八日、「參案後之津浦路」。同、九日、「鐵路參案之近聞」。各路局職員の数は、京漢が七二九、京奉が六六二、滬寧が四九七、津浦が四七三であり、他の九鉄道を合わせ一三鉄道で計三七五八人となっている（『支那』七一―二、大正五年六月）。

④ 陶菊隱『北洋軍閥統治時期史話』三聯書店、一九五七年初版、七八年版、第三冊、一三三―一三四頁。

⑤ 『申報』一九一五年六月三日、「專電」。同、二六日、「津浦路參案近聞」。『時報』一九一五年六月二六日、「日下新聞」。

⑥ 『大公報』一九一五年一〇月七日、「平政院第一次公開津浦路案紀略」。他に『時報』一〇月九日、二七―三〇日、『申報』一〇月九日、二二、二八日―二九日一日の裁決書等。

⑦ 『時報』一九一五年八月四日、「路案之要聞」。

⑧ 註⑨および、李劍農『中國近百年政治史』、台灣商務印書館、一九五七年初版、七七年版、下冊、四二五頁。九月には袁世凱と梁士詒との間で了解がついたものか袁は、梁の「參案にたいする真摯な処置」等、国事に尽力した功績にたいし、二等勳位を授けることを了承して

いる（『大公報』一九一五年一〇月一日、「梁總長之殊榮」）。

⑨ 『大公報』一九一五年一〇月一日、「梁燕蕪之團體密呈」。同、九日、「關於籌備帝制之近訊」。同、三〇日、「財政部詳議籌集款項之辦法」。

⑩ 張國淦『洪憲遺聞』、政治協商會議全國委員會『文史資料選輯』第一輯、一九六〇年。

⑪ 吳相湘『五路財神』與『總統』梁士詒『伝記文学』四四―四、一九八四年四月。

⑫ 『年譜』上冊、二六七―二六八頁、『滬報叢稿』(三)六〇―六一頁。

⑬ 『申報』一九一五年六月三日、訊電、および註⑩。周學熙は籌安会に同調せず、その後、過労を理由に休暇を取り（一六年四月の免職まで）、袁政權末期には政界から離れた。

⑭ 凌鴻勳『清末民初交通界領導者―葉恭綽』上・下、『伝記文学』三二―三三、一九七八年三月。また、独立採算制は交通部の潤沢な資金を保証する「自由會計」にすぎないとして批判を浴びていた（『時報』一九一五年七月五日、「路案（一）」）。

む す び

工商・農商総長張謇は、釐金制度の弊害が市場の拡大に比例して増大することを指摘し、制度自体の廃止をめざしていた。こうした要求は民族産業の発展に、全国市場における迅速な流通が不可欠の要件となったことの表れであり、十九世紀後半段階とは異なる、裁釐運動の立脚点を示しているのである。しかし要求は、政策決定、実施過程で屈折を余儀なくされた。たしかに第二革命以前に議決された「寓徴於運」方式は、運賃を課税基準として税額を抑え、とりわけ釐局を撤去して流通障害を除去するという点で画期的な解決策である。しかし他方、制度の全廃ではなく、交通部案に事態改善の

接点を求めざるを得なかったことも事実である。その案に託された交通部の真意を、輸送の円滑化という経済的理由にのみ帰すのは疑問であり、やがて「抗捐」として政争の手段とされる要素を含んでいたのである。

釐金復活への過程は、第二革命後の政局の展開と表裏していた。一九一五年六月初の津浦鉄道釐金再開は、三次長参案、交通大参案の前触れでもあり、この流れの中で、鉄道釐金問題は派閥の資金問題に矮小化され、その派閥を操る袁世凱によって帝制遂行の具とされたのである。むろん、民初実業振興政策のすべてが、政治的利害関係に左右されたというのではない。工商部による全国工商會議の設定、農商部の税釐減免政策の実施などの意義は評価すべき点がある。しかし、袁政権下の実業政策の実効性は、政界の旧革命派、立憲派、北洋派内各派閥の動向、力関係の枠組を考慮することなしには、確かな評価を下すことができないのもまた事実である。

最後に事実経過について補足しておくならば、貨捐再開後の八月、交通部は再度、津浦鉄道釐金撤廃案を國務會議に提出し、議決された。しかし、財政、交通両部の協議に回されたが補填額で折り合わず、そこで財政部は、数年前の通行税案を鐵路運輸税と呼称を変え、貨物には運賃の三十%を課税し各駅で代理徴収する案を提出した。交通部は税率二十%の対案を出し一年近く交渉したが、結局、財政部の譲歩は得られなかった。交通部はひきつづき撤廃案を提出するが、津浦鉄道商貨統捐局は財政部直轄のまま存続し、毎年ほぼ百四十二万円の税収を計上した。津浦のほか、省政府等から捐局を設置された国有鉄道は、一九二二、二三年頃、京漢、正太、汴洛、開徐、広九、道清、膠濟、隴海、滬寧、粵漢の十鉄道が挙げられている。膠濟のみが「寓徴於運」方法をとり収入額も不詳であるが、この外の十鉄道の釐金収入総額は三百萬元を上回るとみられ、そのなかで津浦の額は、これに次ぐ京漢の七〇万五千元にほぼ倍する。このうち、各派軍閥が種々の名目で鉄道沿線に設局して徴税し、あるいは路局に付帯徴収させ、付加税が正常運賃の二倍を越える例も生じるようになる。一九三一年、国有鉄道沿線の徴税機関数は、津浦の一三九、京漢の一三三をはじめ、十七路線で合計八七八カ所にのぼった。釐金制度は、三一年に国民党政府が関税自主権の回復と同時に、その支配地域で一応の廃止にこぎつけるまで

存在し、鉄道釐金は中国の資本主義発展に弊害をもたらした。

① 『路政編』(四)、二五六五—二五六八頁。買士毅前掲書、正編上冊、第二編二四七—二四九頁。藍局復活後、津浦鉄道は競合する運河や膠済(山東) 鉄道に貨物を吸収され、一方、膠済鉄道は毎月十四万余元の増収となった(『路政編』)。膠済は債権国ドイツ等の反対で釐金は免除されていたため津浦の藍局再開以来、天津あるいは上海と濟南間の貿易は青島經由で膠済に吸収されるようになった。また商民は津浦鉄道を忌避し、旧来の民船か馬一輪車をとるようになった(『支那』六一—一五、大正四年八月、「津浦釐金税と山東」。日本の報告も膠済、津浦の選択において釐金の有無を重要視している(農商務省商工局『青島及濟南地方経済事情』一九一四年、二八頁)。なお膠済側の運賃引き下げ、接客態度の改善等の経営努力も貨物吸収の要因であ

ったが、「貨捐一事について(津浦) 全路で使用する人員は数百人を下らない。税率が繁雑で迅速にできない」という藍局の存在自体が、鉄道の機能にとって致命的であったといえる(『申報』一九一五年一月七日「紀津浦南段近事」。同、九月一〇日「中日間之路利與稅取譯」)。

- ② 『中華民國史檔案資料匯編』第三輯、一四八六—一四九一頁。買士毅前掲書、統編上冊、第二編四五〇、四八二頁、同、第一編三〇六頁。津浦鉄道の釐金実収は、一九二〇、二一、二二年の平均で百十万元。
- ③ 中国経済学社輯『関税問題專刊』中国経済学社出版、一九二六年、近代中国史料叢刊第三編第四四輯所収、三〇—三二頁。
- ④ 宓汝成前掲書、五二〇—五二四頁。

補註

商民の津浦鉄道釐金反対運動については、拙稿「民国初期の商工業者の裁釐要求」(『孫文研究』第一七号、一九九四年二月)を参照されたい。

The Abolition and Restoration of the Jinpu Line *lijū*
津浦路釐局：A Study of Economic Policies under the
Yuan Shikai Administration

RIMBARA Fumiko

The economic policies under the Yuan Shikai administration are considered to be one of the major factors that sped up economic development in modern China, but their effectiveness has not yet been proven. The aim of this paper is to study the changes of attitude on the part of Yuan's administration regarding the issue of taxation on railroad transportation.

In the twenty-eighth year of Guangxu 光緒 (1902), Zhang Zhidong, the governor general of Huguang 湖廣總督, imposed a 2.5% ad velorem passage tax (*lijin* 釐金) on cargoes transported by the Luhan line 蘆漢路 (京漢路) in order to increase local government revenues. This Jinghan system (Jinghan Chengli 京漢成例) was soon adopted by major railway lines, resulting in an increase in transportation costs, and delays in the circulation of goods and merchandise caused by inspection, flaws that could have been fatal to a modern transportation system.

At the end of 1912, the governor of Jiangsu 江蘇都督 applied to the central government for permission to introduce a passage tax on the Jinpu Line. The Ministry of Transportation (Jiaotong bu 交通部) then proposed that the *lijū ka* 釐局卡 (*lijin* barrier) be abolished. In its place, *lijin* would be included in the regular railway fare, and would be collected by the *luju* 路局 (the system of "yu zheng yu yun 寓徵於運".) President Yuan Shikai and the Finance Minister agreed to the proposal, and a bill for the abolition of the railway *lijū* was passed in the Guowu huiyi 國務會議 in February 1913. In September the Jinpu *lijū* was closed down. In March 1915, however, Zhou Xuexi, the Minister of Finance, requested that the *lijū* be restored and be placed under the direct control of the Finance Ministry. Yuan Shikai gave this proposal immediate approval.

An important clue for this drastic change in policy can be found in the Transportation Scandal 交通大參案 that was uncovered in June. Zhou Xuexi accused high-ranking officials in the Ministry of Transpor-

tation of refusing to hand over *lijin* (this refusal was called “*kangjuan* 抗捐”). This scandal, which agitated the political world, came to a close as soon as the Ministry of Transportation officials announced their support for the restoration of the Imperial regime. The scandal had been carefully planned with the tacit approval of Yuan Shikai, who desired to be emperor, as well as with the intention of strengthening finances of the central government. Economic legislation of this period was basically determined within the framework of Yuan’s political aspirations.