

# 国策会社中興公司の 鉄道敷設計画と台棗鉄道経営

袁 広 泉

はじめに	547
I ドイツの山東進出と嶧県	548
II 中興公司与台棗鉄道	551
III 膨張する鉄道敷設計画	555
IV 台棗鉄道経営の失敗	558
おわりに	563

## はじめに

---

山東省嶧県中興煤礦公司是、ドイツ勢力の山東進出に対抗するために清末に創設され、1930年代には撫順・開灤に次ぐ中国第三位にまで成長した民族資本の炭鉱であった。同公司については、同時代の新聞や雑誌に少なからぬ報道があり、第一次世界大戦以後になると、青島守備軍や満鉄等日本側機関による調査資料も数多く残されている。しかしこれらの史料は生かされておらず、同公司に関する専門研究は、1959年出版の『棗荘煤礦史』<sup>(1)</sup>の他は、1990年出版の『中国近代煤礦史』<sup>(2)</sup>が一節を設けて論じている程度である。当然のことながら、同公司の主幹事業の一つであった台棗鉄道についても十分な考察は為されていない。

山東省の鉄道と言えば、ドイツの山東進出を考察する際に膠済鉄道と津浦鉄道がよく取り上げられるが、台棗鉄道は、その両鉄道完成の間に敷設されたもので、一企業が敷設・運営したものとしては最初であった。この小論に於いては、同時代史料をできる限り利用して、ドイツの膠済鉄道計画、津鎮鉄道計画の圧力に直面した中興公司が打ち出した鉄道敷設計画の意図及び台棗鉄道の経営実態に迫りたい。

## I ドイツの山東進出と嶧県

1897年11月の曹州教案をきっかけに膠州湾はドイツに占拠され、翌1898年7月17日に膠州湾租借条約がベルリンで正式に調印された。これで教案については一応の收拾がなされたが、「山東鐵路礦務專条」とも呼ばれる同条約第2端の4カ条は、後に清独間に様々な紛糾を引き起こす元となった。この「專条」によると、ドイツ側は、山東省の南部と北部に、それぞれ膠済鉄道（膠州から濰県、青州、博山、淄川、鄒平等を經由して済南に至る）と膠沂済鉄道（膠州から沂州、萊蕪等を經由して済南に至る）を敷設し、且つ線路両側30里以内で石炭などの鉱物を採掘する権利を有し、濰県・博山・沂州・萊蕪などの府県に於ける開発事業に、ドイツの合弁による参入を許し、山東省内の各種事業に必要な機械や資材などはドイツからの購入を優先することになっていた<sup>(3)</sup>。中でも、本論文で扱う嶧県との関係で注目すべきなのは膠沂済鉄道である。同鉄道は、嶧県東北東90キロにある沂州（現在の臨沂）を經由することになったが、そこから嶧県まで本線或いはその支線が通る可能性があった。

上記租借条約の調印に先立って、容閔がアメリカ系企業との合弁で天津から鎮江までの津鎮鉄道を敷設する計画を朝廷に上奏し、許可を得ていた。しかし、計画路線が山東省を經由し、ドイツの利益に反するため、棚上げになっていた。租借条約調印によって山東省での地歩を固めたドイツは、さっそく同年9月初めにイギリスと津鎮鉄道敷設に関する協議を持ち、両国は、天津から済南か山東省北部の省境のある地点まではドイツが、山東省南部のある地点から鎮江まではイギリスが敷設工事及び設備調達、運行業務に当たり、全線完成後は共同で運行する、という内容で取決めを交わした。北部省境のある地点から南部省境のある地点までについて言及されなかったのは、前述の膠沂済鉄道計画が既に存在していたからであり、津鎮鉄道の嶧県経由が想定されていたと考えられる。その後、両国が上記取決めを基に清国と交渉を行い、翌1899年5月10日に仮契約が調印された。仮契約の第2款では、清国が德華銀行（Deutsche Asiatische Bank）・彙豐銀行（The Hong Kong and Shanghai Banking Corporation Limited）・怡和洋行（Jardine Matheson Limited）に借款740万英ポンドを受け、これを以て「国有鉄道二線を建造する。その一つは天津か天津付近の某所から山東省の德州・済南府を經由して、山東省南部省境の嶧県に至る線で、これを津鎮鉄道北段という。今一つは嶧県から長江沿いの瓜州鎮江に至る線で、これを津鎮鉄道南段という。この借款で建造する鉄道の全長は約982キロメートルである」と定めた<sup>(4)</sup>。ここで「嶧県」にドイツ権益の津鎮鉄道北段の一駅が置かれることが明記された。

もちろん、この「嶧県」とは、必ずしも同県城を指したわけではなく、実際、後にでき

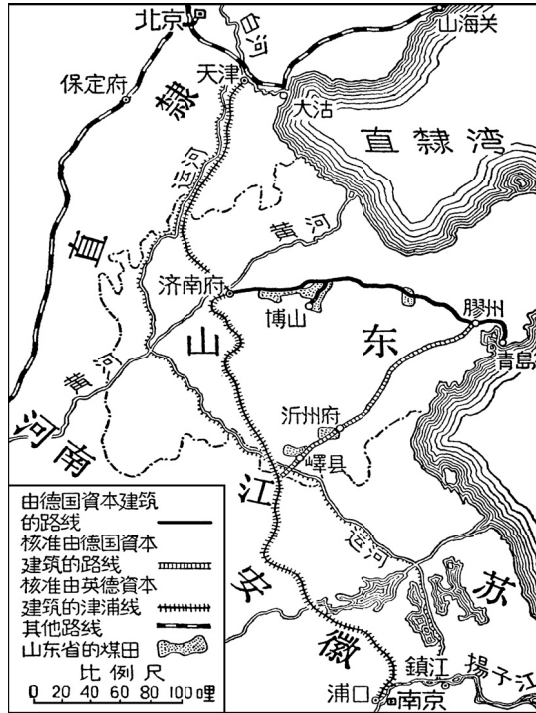
た津浦鉄道は嶧県県城南西約60里の韓荘を通っている。しかし、仮契約が調印された当時は、山東省南部から江蘇省北部にかけての物流は大運河に依存し、韓荘から台児荘までは水深が浅いため、嶧県南部の台児荘が流域最大の埠頭となり、水陸の最も重要な中継地であった。更に膠沂済鉄道計画の存在も考えれば、津鎮鉄道は、済南から膠沂済鉄道と合流した後、嶧県県城を経て台児荘で運河に接続することが自然な成行きであった。

義和団の乱が一応収束した後、独英がそれぞれ1902年8月と翌年5月に、仮契約に基づいて、本契約交渉を清朝に求めてきた。袁世凱が津鎮鉄道督弁大臣として、独英の銀行側との借款交渉に当たったが、徳華銀行から、借款額を800万英ポンドに増やし、且つ德州から正定、兗州から開封までの二線を増設するという二条件が追加され、交渉が行き詰った。1905年になると、直隸・山東・江蘇の三省から商弁か官商合併による津鎮鉄道の敷設と経営を求める運動が起こり、その圧力で、独英側は、借款の担保としての鉄道経営権を放棄して、代わりに上記三省の釐金など計380万両を担保とし、且つ鉄道の経営には干渉しないことに同意した。1908年1月8日、袁世凱が朝廷の許可を得て、同日に本契約が調印された。本契約では、南の終点が鎮江から浦口に変えられ、全線が独英によって分担敷設されるほか、清国政府が德州から正定までの鉄道と、津浦幹線の兗州か他の駅から済寧を経由して開封に至る鉄道を1922年までに敷設すること、ドイツ政府が膠州湾租借条約の第2端第2款に関わる膠沂鉄道及び済南から山東省西部の省境までの鉄道敷設権を清国に返還すること、清国政府が1914年1月までに膠沂鉄道の敷設に着手することなどが取り決められた。これを受けて、外務部とドイツ公使との交渉が行われ、ドイツが山東省内で未着工の鉄道敷設権をすべて「放棄」することになった<sup>(5)</sup>。

膠沂鉄道敷設権の「放棄」については、山東鉄道会社はその収益性を疑問視した同鉄道の代わりに、ドイツ政府が山東省西部から直隸・河南へと二線を増設して、京漢鉄道に対抗しようとしたことが背景にあったが<sup>(6)</sup>、いずれにせよ、山東省南部へのドイツ勢力の拡張は一まず後退したように見えた。

しかし、朝廷も山東省も膠沂鉄道を敷設する財力はなかったもので、期限が迫りつつある中、着工の兆しが見えないのを郵伝部は非常に憂慮し、ドイツ人が「機に乗じて干渉し」てくるのではないかと懸念が広がった。実際、上記本契約調印後も、ドイツ側は鉄道敷設権は返還したが、沿線の鉱物採掘権は放棄していないと主張したので、各地においてドイツ系企業と地元紳商との緊張は続いた。そんな中で特に注目されたのは、茅山金鉱と煙灘鉄道に関する交渉であった。これは、かつて楊士驥総督時代に、ドイツ系企業が海寧州で茅山金鉱を開鑿し、地元紳商の反対に遭って休業に追い込まれ、山東省政府による買戻しという方向で交渉が続けられたが、孫宝琦が総督になった後の1909年11月にやっ

図 德国在山東省建築鐵路及開採鉍山等權利和津浦鐵路圖



ケント著・李抱宏ら訳『中国鉄道發展史』、第137頁。

と34万両で妥結したというものであった。また、ドイツ系企業による楊家莊煤礦の独占を阻止しようとして、初めは張徳山・孫文山、後に譚某という人が煙台から濰縣までの鉄道を作ろうと奔走したが、資金がなかなか集まらない上、膠濟鉄道との連結問題でドイツ側の阻止に遭い、1909年11月に山東省諮議局において弁法7カ条が出されたが、問題解決には繋がらなかったという事件もあった<sup>(7)</sup>。

このように、ドイツの山東進出は、津鎮鉄道借款本契約の交渉過程において、その方針が変わり、膠沂鉄道から津鎮鉄道（津浦鉄道）へと重心を移したが、「専条」に規定のある採鉍権に固執した関係で、膠沂鉄道は引き続き重視していた。これをはっきり示すのは、1907年にロンドンで出版されたケント著『中国鉄路發展史』に掲載された略図である。この図では、ドイツ権益の膠沂鉄道が沂州・嶧県經由で津浦鉄道に接続している。つまり、当時の関係者・研究者にとっては、膠沂鉄道が何れ嶧県を經由して韓莊にまで延長されることは当然視されていたのである。

ちなみに、津浦鉄道本契約に定められた期限が切れる前年の1912年、ドイツ政府はその青島総督に対し、山東鉄道会社に膠沂鉄道沿線を調査させるよう命じた。同年10月、

同社が派遣した技師が高密より出発して、諸城・莒県・沂州・嶧県・韓荘等を調査、帰途には安丘・坊子などを調べて、青島に戻って、報告書をまとめた。報告書では、同線は大きな価値があるとした上で、大運河の物流を吸収するために、高密ではなく、膠済鉄道坊子駅から南24キロ地点の黄旗堡を起点とし、安丘・莒県・沂州・嶧県を經由して韓荘に至る路線を提案している。後にドイツ政府はこの報告書を基に北京政府と交渉を進め、1914年6月に合意に達し、その第1款では「中国政府は高密を起点とし、沂州と嶧県を經由して韓荘で津浦鉄道に連結する国有鉄道を敷設することを承諾する。後日に路線を決定するに当たって、上記地点での接続が困難な場合、変更は可能であるが、韓荘を優先とする」、第2款では同鉄道に必要な資金と資材は、中国政府に代わって、ドイツの企業がドイツの資金を利用してドイツから購入する、と定めている<sup>(8)</sup>。もっとも、この合意は同年11月の日本による青島占領によって実施される途が閉ざされた。

## II 中興公司与台棗鉄道

---

上述の通り、膠州湾租借条約調印から津鎮鉄道仮契約、本契約を通して、ドイツは山東省南西部の嶧県を目指してその勢力を伸張しようとしたが、この嶧県では膠州湾租借条約調印後間もなく、清朝の実務官僚によって、採炭と鉄道敷設を目標に掲げた一大事業計画が動き出した。

嶧県北約10キロの棗荘から滕県にかけての一带は石炭埋蔵量が豊富で、其の採掘、利用も早くから行われていた。19世紀後半になると、李鴻章が洋務運動の一環として、朝廷の許可を得て、米協麟と戴華藻に命じて、1880年初めに嶧県に官営の中興礦局を開かせた。二人は張蓮芬などの投資を得て、資本金5万両を集めて炭坑を開鑿し、採掘した石炭は、まず景城南20キロほどの台兒荘に、そこから更に運河を利用して、北は濟寧、南は清江・鎮江等に運ばれた。しかし、採掘は「土法」即ち旧来の技術で行われ、運搬も人力やロバなどに頼っていたので、効率が悪く、更に1893年には多数の死者を出した水害が発生して、地元の反発を招いてしまい、1896年春に李秉衡山東巡撫によって同礦局は閉鎖させられた。中興礦局は、16年間に、旧式炭坑12本を開鑿し、日産300トンに達していたという<sup>(9)</sup>。

膠州湾租借条約調印後約3か月、津鎮鉄道に関する独英協議後1か月が過ぎた1898年10月、かつて中興礦局に投資し、この時は山東省の兗沂曹濟兵備道となっていた張蓮芬が、直隸総督王文韶を通じて朝廷に中興礦局再開を求め、許可を得た。張蓮芬はデットリン(1842-1913、Gustav von Detring、津海関税務司)を通じて、ドイツ人技師フリックを招き、

中国人技師鄺栄光も伴って現地調査を行い、その結果大いに採掘するに値するという結論に至ったので、閉鎖前の炭坑と株をすべて引継ぎ、新規株を募って、ドイツ製設備を購入して洋式炭坑を開鑿し、更には「棗荘から台兒荘までの運炭鉄道九十里（以下「台棗鉄道」）を敷設する」計画をまとめた。そこへ直隸全省礦務督弁張翼からドイツ資本導入の提案があり、張蓮芬は熟考の末これを受け入れ、張翼と北洋大臣兼直隸總督裕禄を通じて、再開計画を上奏し、許可された。翌1899年、中興礦局は「山東嶧県華徳中興煤礦有限公司」（以下「中興」）に改名、張蓮芬が華総弁、デットリンが洋総弁になった。

張翼と裕禄がその合同上書で「嶧県の紳商金銘によると、今年に入ってドイツ人が四回も当地を訪れて調査を行い、人を通じて土地購入を図っている」と触れているところからも分かるように、中興創設をめぐる一連の動きは、明らかにドイツ勢力の嶧県への浸透を意識したものであった。ドイツ側も当然これに注目したが、膠沂済鉄道の沂州駅から90キロもある嶧県には「専条」が適用できなかったからであろうか、初めは明確な反応はなかったが、1902年7月には外交部に正式照会を送り、嶧県炭坑がドイツ権益に属すると主張した。それに対し、奕劻は「専条」調印前に、既に「山東嶧県中興煤礦の周辺百里以内に於ける他者の機械による採掘を禁止し、周辺十里以内に於ける民人の土法による採掘を禁止する」という禁令が出されていたので、「専条」の範囲外であると回答した<sup>(10)</sup>。

朝廷の掩護はあったものの、洋式坑開鑿と台棗鉄道敷設を計画していた中興は、山東省内の各種事業に必要な機械や資材などのドイツからの優先購入を定めた「専条」の拘束から自由ではなかった。張蓮芬がデットリンを経営に加わらせて独系資本との提携を打ち出したのはそのためであった。一説によれば、ドイツ勢力の浸透を強く警戒した張は、デットリンと協力するつもりはなかったが、張翼から張蓮芬が中興礦局を再開しようとしていることを知ったデットリンが、ドイツ人技師を推薦し、ついでに嶧県炭坑経営に加わりたいと申し出たところ、張蓮芬は、嶧県炭坑が膠沂済鉄道に近く、何れは紛糾があらうと考え、それを避けるべく、また資金的、技術的問題の解決をも図るべく、朝廷の許可を得た上で、デットリンの申し出を受け入れ、協議を経て、資本金を200万両とし、最大四割をドイツ投資家向けに募ることになった、という<sup>(11)</sup>。張にとっては、沂州方面からのドイツの浸透が現実的脅威だったのである。「華六独四」の出資比率は上記の張翼・裕禄による上書でも言及されているが、1906年前後の張蓮芬の手による資本金募集規程にも書き込まれ、そこからはドイツ人関係者に対する厳しい制限が読み取れる。例えば、会社の事務や権力は華総弁がこれをすべて統括し、「洋総弁は資金流動を監査し、公司運営を監視することはできるが、権力を独占し、公司運営に干渉してはならない」（第2款）、「外国から購入すべき軌条や機関車、車両及び設備や資材などに関しては、すべて華総弁がこれ

を総攬する」(第7款)、ドイツ人技師やその他の帳簿係、現場監督などの「洋人は、均しく華総弁によって指揮・統括される」(第5款)などである<sup>(12)</sup>。

ドイツ系資本との提携を打ち出しているが、厳しい制限をつける、という一見矛盾した姿勢には、実務官僚である張蓮芬の柔軟でありながら峻厳な人物像と共に、ドイツ勢力の浸透を迎え撃つ中興の身構えが伺えるが、この身構えがドイツ系資本を遠ざけることとなった。

中興では、当初資本金を200万元募る計画であったが、上記資本金募集規程第11款によれば、1906年前後には、張翼・張蓮芬・デットリンが技師招聘などのために建て替えた分が計50万余両あったほか、運用できる資金は40万余両しかなく、そこでまず数十万両を募り、その後にドイツ系投資家向けに募集を行う予定であったということから、この時点でドイツ系資本はまだ集まっておらず、当初の計画が大きく躓いたことは明らかである。その主な原因は三つある。一つは、1900年に義和団の乱及びこれに対する八カ国連合軍の軍事行動があり、事業を起こす社会環境や経営環境が完全に破壊されたことである。二つ目の原因は張翼とデットリンにある。張蓮芬との提携がまとまって間もなく、デットリンは津海関税務司を離任し、張翼から開平礦務局総弁代理に招かれたが、張の代理として英人モーリング(Moreing)との交渉に当たった際、同礦務局を売り渡す密約を交わした上、連合軍の騷擾を避けるためという理由で、ロンドンにおいて同礦務局の再登記手続きをとった。これで開平礦務局は張翼がその終身督弁に据えられた代わりに、所有権がモーリングにわたってしまったが、その後、張・デットリン共に開平礦権回収運動に巻きこまれ、中興に関わり得る状態になくなってしまった<sup>(13)</sup>。そして、ドイツ人への警戒や「華六独四」という上限設定がドイツ人投資家を敬遠させたことが、資金獲得に失敗した三つ目の原因である。「引受けた株について、ドイツ人投資家が制限が厳しすぎると度々言っていた」<sup>(14)</sup>という史料がある。一部のドイツ人投資家は株の引受に一旦応じたが、狙い撃ち的制限の緩和や撤廃を求めても相手にされなかったので撤退した、というのが実情だったようである。

立ち上りから躓いた中興を支え続けたのは、胡文幹、楊士驥及び周馥など歴代の山東巡撫であった。胡文幹は、「嶧県礦務の株を十余万元購入し、その拡充を図る予定」<sup>(15)</sup>であり、楊士驥も、山東省商務局総弁朱鐘琦に「株増発の協力に尽力せよ」と命じている。朱は、楊の命に従って動いたほか、自ら投資もした。朱の投資額は不明だが、1908年には、朱は大株主の一人になっている。天津総領事窪田文三の1914年の調査報告によると、同年、主任董事朱樂寿(朱鐘琦の息子)と張蓮芬の二人が所有する中興株は払込済株の3/4に上っていたという。これらの政府資金と官僚たちの投資によって、中興はついに資金的に独立

できるようになり、1908年にはドイツ系投資家の払込がなかったという理由で、これとの提携が解消され、社名から「華徳」の二字が取り除かれた<sup>(16)</sup>。

ドイツ系資本の払込がなかったことは、提携解除の十分な理由にはなるが、注目すべきなのは解除時期である。つまり、前述の通り、津浦鉄道借款本契約が同年1月8日に調印されたことによって、期限付きでありながら、膠沂済鉄道敷設の特権が清国に返還され、中興にとって沂州方面からの脅威が取りあえず無くなった直後に、提携が解除されたのである。後述の通り、中興の鉄道敷設計画にもその影響が見られる。

このように、中興は、ドイツ系資本の取得に失敗したが、取りあえずドイツ勢力から嶧県炭坑の権益を守ることに成功した。そして、朱鐘琦らの尽力などで資本金募集にも成功し、上記規程の結びで予告した翌年4月の董事会前後には、念願の鉄道敷設がついに動き出した。上述の通り、洋式炭坑を開鑿し、棗荘から台児荘までの運炭鉄道90里を敷設することが、当初からの目標であったが、その後資本金が集まらず、実行は繰返し延期された。1907年、中興はドイツ系の礼和洋行 (Carlowitz & Co.)・瑞記洋行 (Arnhold Karberg & Co.) と、膠済鉄道と同一規格の軌条・機関車・橋梁及びその他の附属資材一式を発注する契約を交わした。総額160万マルクのうち、手付金60万、初回の荷渡が済んだ時点で20万を支払い、残り80万は年利5厘即ち5%の5年借款として両洋行から提供された。これらの資材は中興側の運賃負担でドイツから鎮江まで運ばれることになったので、鎮江から台児荘まで運河と船を利用して自力で運ばねばならなかった。シーメンズ製のこれらの資材は同年中に輸入されたとされるが、線路工事が1907年8月23日に始まり、間もなく朝廷から「津浦鉄道の線路確定まで待つこと」との指示があって一旦中止し、9月13日に再開して、1909年4月に竣工、後続工事も全て終了して、正式開通したのは1912年1月だったので<sup>(17)</sup>、資材などの搬入はその間に逐次行われたと思われる。そして、軌条や機関車、車両のような巨大な物を大量に運ぶことは、運河の歴史上において正に空前絶後であった。飽くまでも想像であるが、運河の水深が浅いため、夏の増水期に運ばれたのではないかと思われる。

線路工事の一旦中止に関しては、一説によれば、土法採掘で巨利を上げた地元の某有力士紳が、中興が巨額の外債を借りて津浦鉄道の妨害を図っているとして郵伝部に訴えたため、後に「某大官」が運動してくれたお蔭で、工事再開ができた、というのが、この説は正確ではない。張叔誠によれば、「某有力士紳」とは、山元近くの斉村の崔広沅だったようである。崔はかつて翰林院主事であって、康有為・梁啓超と交際があり、その影響を受けて君主立憲を主張するが、戊戌政変後に禍を避けるべく北京を離れ、広東省遂溪県の県令を3年間勤めた後、帰郷していた。そこへ中興の鉄道敷設計画が1906年から動き出し、



齊村に棗莊駅を置くことになったので、崔はこれに反対し、何度も上書をしたが、路政大臣張百熙に差し戻された。1907年になって、今度は崔の息子培静が実行使を行ったが、調停を通じて、崔家への石炭永年供給という条件で手を打ったという。また、嶧県県城に於いても、線路が東北関を通る予定だったが、この付近に邸宅を持っている王という進士の抵抗に遭い、已む無く南関を回ることになったという<sup>(18)</sup>。

崔広沅の告訴理由については考えてみる必要がある。というのは、運河と接続する運炭径路としての台棗鉄道は、当初から朝廷の批准を受けており、その線路は後に決まった津浦鉄道から離れていて、競合関係にはなく、外債も朝廷の許可の下で借りたものであったため、何れも津浦鉄道の妨害にはならなかったはずである。従って、妨害の行動はともかく、もしその意図があったならば、対象は津浦鉄道ではなく、津浦鉄道借款本契約調印前の津鎮鉄道計画ではなかったかと思われる。恐らく、中興では、台棗鉄道は、第一義的に運炭を目的としたものだったが、同時に膠沂済鉄道、津鎮鉄道への対抗手段でもあるという意識があり、それが地元で噂となって、更に崔広沅によって対象が津浦鉄道にすり替えられたのではないかと思われる。

### Ⅲ 膨張する鉄道敷設計画

---

台棗鉄道の線路工事が終わって間もない1909年7月、元長蘆塩運使周学熙が、中興への資金投入を考える農工商部によって嶧県炭坑の視察に派遣された。周は張蓮芬に伴われて同月25日に嶧県に到着、礦区の面積や埋蔵量、炭質、採炭法などを詳細に調査し、施工中の台棗鉄道をも視察した。さらに台兒莊から上船して、鎮江までの運河水路を調べた上、8月30日に北京に戻った。農工商部に提出された報告で、周は中興の礦区面積を317平方里とし、その境界を定めた上、将来の発展計画と展望を描いた。特に注目したいのは、周は、中興炭搬出のために、津浦鉄道の臨城駅と棗莊を連結する臨棗支線を速やかに敷設するよう郵伝部に督促し、そして、数年後に備えて海州湾に通ずる鉄道敷設も考えるべきだと力説したことである。

思うに礦務の発達には販路の暢達を頼りにし、販路は便利な水陸交通を主とする。嶧県炭坑が二十数年來発達できなかったのは山に囲まれ、搬出困難なためである。現在台棗間九十里の鉄道が築造され、運河に達しているため、ある程度の改善が期待されるが、近年来、運河の水勢が日に日に涸れ衰え、輸送力には限度があり、年間採炭三十万トンという計画から考えれば、津浦幹線と接続する以外に道はない。前に議論

のあった棗荘から臨城駅までの区間は、元々炭坑附属の運炭鉄道であり、……速やかに資金措置を取って敷設にかかるよう郵伝部に働きかけるべきかと思われる。……六、七年後に年間八、九十万トンの採炭になると、海州の青口までの鉄道を敷設する必要がある。そうなれば、海に出る道が開かれ、販路が大いに開けるほか、海軍への供給もできる<sup>(19)</sup>。

この引用から分かるように、この時には、津浦鉄道の線路は既に確定し、中興炭を動力源に使用するために臨棗支線の敷設が関係部署で議論されていた。当時、膠済鉄道沿線の濰県にドイツ系炭坑があり、そこからの石炭取得も不可能ではなかったが、距離的には中興炭が便利であり、周学熙の報告から見て、運河の渇水に悩んでいる中興も同支線に期待を寄せていたようである。周の嶧県視察に張蓮芬がずっと同行していたことから、上記構想は張を始めとする中興経営陣の意向を色濃く反映していると思われる。実際、これを基にしたより大規模な鉄道敷設構想が、間もなく張自らによって打ち出された。翌1910年夏、台棗鉄道の線路工事が竣工して間もなく開催された株主会議において、張は、近い将来に敷設すべき鉄道として、次の路線を提案し、討議に持ちかけた。

- (1) 掖県西60里地点から膠州か高密までの鉄道を作る。
- (2) 既成線路の西端から江蘇省北部の青口までの支線を作る。
- (3) 台荘鉄道を南東へ延長し、計画中の徐（徐州）清（清江）海（海州）幹線に連結する。
- (4) 津浦幹線の沂州から山元まで全長30里の支線を設ける<sup>(20)</sup>。

上記引用の原史料において、幾つかの線路について起点と終点が特定できないため、記述ミスかと思われる。例えば、(1)の「掖県西60里地点」と(2)の既成線路「西端」は余りにも曖昧だし、(4)についても、沂州は津浦幹線の一駅ではない。しかし、この時点の張は、北は掖県・膠州・高密、東は沂州・青口を自前の鉄道で全て連結して、山東省南東部から江蘇省北東部にかけての広大な陸上地域において中興炭を販売すると共に、更には海路開拓による市場拡大を図ろうとしていたことが窺える。同時期の鉞山会社で、これほど大掛かりな鉄道計画を打ち出した例は、中国全土を見渡しても他にはない。その意味では、実に野心的というべきである。

張のこの構想に対して、株主たちの意見はどうだったのか、また董事会内でどのような議論が交わされたのかは不明だが、民国元年（1912年）5月に改訂された公司章程では、

鉄道の増設が承認され、その第9款では、増設されるべき二線路を次の通り提示している。

第九款 運路 当公司在自力で敷設した棗莊から台兗莊までの全長90里の鉄道は、専ら淮河流域の各地に石炭を搬出するためのものであり、将来洋式坑が新たに開鑿され、採炭量が増加した暁には、隴海幹線と連結する支線を増設し、また嶧県から沂州を経由し青口に至る別の鉄道を敷設して発展を図るべきである<sup>(21)</sup>。

このように、台兗莊から将来完成する見込みの隴海幹線（徐州・海州間は1920年に起工、1923年に竣工）への連絡線と、嶧県から沂州を経由して青口に至る鉄道（以下「嶧沂青線」）が、中興発展の青写真に明確に描き込まれたのである。もっとも、この二線以外に、民国3年（1914年）春に嶧県を訪れた顧琅によって描かれた山元周辺の地形図を見れば、台棗鉄道の「泉莊」（現在の「十里泉」と思われる）から津浦幹線の韓莊駅に連結する線路を作る構想もあったようであるが<sup>(22)</sup>、公司内部の少数意見だったようである。

この時の中興は、台棗鉄道敷設によって巨額の外国借款を抱え込んだ上、1909年から洋式坑（南大井）の開鑿にも着手している<sup>(23)</sup>、上記計画の実現に向けて、どのように資金を調達していこうとしていたのか。また、少なくとも1908年まではドイツ勢力の浸透をあれ程警戒していた中興が、1910年になって逆にドイツ権益圏の奥深くまで自前の鉄道を作ろうとしたのは、余りにも早い豹変ぶりであって、理解しにくいところがある。

これについては、やはりドイツの要素が大きく働いたようである。つまり、津浦鉄道借款本契約の調印を受けて、ドイツが膠沂済鉄道などの権益放棄を承諾しながらも、同沿線各地に於ける採鉱権を引き続き主張していたのに対し、朝廷も山東省政府も財政難によって対応に窮している時に、官営の性格が強い中興から、北は掖県・膠州・高密、東は沂州・青口をすべて包摂してしまうような鉄道計画が打ち出され、最終的には、江蘇省北東部と山東省南東部の両方に睨みを利かす嶧沂青線が公司章程にも描き込まれたのである。従って、実現の可能性を問う以前に、計画が打ち出されたこと自体、同区域に於ける権益の主張、更には政府による外交交渉に対するバックアップとなったことの意義を見落とすべきではない。

なお、嶧沂青線については、後に実現に向けた動きは見られなかったが、終点とされた青口は、同時期にドイツ絡みで注目されていた。青口は、海州湾から5キロの江蘇省贛榆県にあり、明代に地域の商業中心地として栄えたが、後に廃れてしまい、1740年（乾隆5年）に「特恩」によって開港され、南北の商人が集まるようになった。しかし、海禁が厳しい

中、港としての機能が發揮できず、光緒末になっても小さな町でありつづけていた<sup>(24)</sup>。1905年（光緒31年）、紳商龍錫恩らが塩城からの商船を停泊させようとして、海贛商務公所を青口に置くと共に、両江総督周馥に海州開港を求め、周の上奏を経て、同年8月に、臨洪河口の大浦港と共に青口も自主開港地となったが<sup>(25)</sup>、青口開港は、当時においてドイツの津鎮鉄道による陸上権益拡張と共に、青島から南の沿岸への勢力伸長を阻止する措置と捉えられていた。津鎮鉄道敷設権の回収を主張する留日学生たちの上書には次の論述が見られる。

津鎮の線は、北は畿甸に接し、南は江淮を貫いて、江海の咽喉を押え、三省の命脈を握っている。ドイツ人は悪だくみを抱き、膠州に蟠踞してから、屢々南へと勢力伸長を図っている。近事で論ずれば、海州を伺って海上権益を伸ばすと共に、津鎮鉄道本契約の調印を催促して陸路の勢力を拡大しようとしている。その野心は明々白白で、道行く人の誰もが知っているところである。海州の件は、幸いに朝廷の措置が当を得て、災いの種が除かれたが、津鎮鉄道本契約の件は今正に息の詰まるような緊急時に差し掛かっている<sup>(26)</sup>。

一次史料が欠けているので、断定は避けたいが、上記検討の限りで見れば、中興の鉄道計画は、官営としての中興、官僚としての張蓮芬らが、政府による外交交渉への呼応として打ち出されたという側面が否定できず、その意味では打ち出した時点で、すでに目的は達成されたのであり、実現に向けての資金措置などは二次的問題であった。

#### IV 台棗鉄道経営の失敗

ここまで、鉄道計画が打ち出されたことの客観的効果からして、中興の政府外交を支援する意図を推測したが、もちろん中興が自前の鉄道網を求めた意図を否定するわけではない。実際、嶧沂青線計画は後に放棄されたが、台棗鉄道は趙墩まで延長され、1935年（民国34年）3月1日に隴海幹線との連結を果たし、同時に連雲港に大浦分廠が置かれたほか、専用埠頭も作られ、そこから上海、日本などへの石炭輸送に乗り出し、また津浦鉄道と隴海鉄道との貨物連絡輸送も始まったが<sup>(27)</sup>、石炭輸送と共に、鉄道の運営収益を上げようとする期待は、すでに台棗鉄道完成前後にみられていた。

周学熙が農工商部に提出した前述の報告書には、1910～1913年（宣統2～5年）の中興の発展計画及び予算表が付けられているが、それを表1に変換して掲げる。それによる

表1 中興公司煤礦拡充弁法予算清單

計 画 期 間		第1期	第2期	第3期	第4期
		宣統2年	宣統3年	宣統4年	宣統5年
資本金目標 (万両)		230	300		
株増発 (万両)		150	70		
新規資本使途	洋式新坑施工及び機械 (万両)	30		継 続	継 続
	本坑拡張及び機械 (万両)		15		
	第一分坑施工及び機械 (万両)	20	40		
	台棗鉄道敷設 (万両)	20			
	機関車・車両の購入 (万両)		15		
	債務償還 (万両)	80			
採炭目標 (噸/日)		500 [旧坑]	1,000 [新旧坑計]	1,500 [新坑]	2,000 [新坑]
売炭利益 (万両/年)		15	25	35	45
鉄道営業利益 (万両/年)		8	10	15	20
利益総額 (官利支払前・万両/年)		23	35	45	65

「農工商部為札飭事宣統元年七月初一日本部附奏派員前赴山東中興煤礦調査以凭酌撥官股妥擬弁法一片」、アジア歴史資料センター Ref. B04011098200。

と、各年度の鉄道営業利益は、売炭利益に対してそれぞれ53.3%、40%、42.9%、44.4%であり、利益総額に対してはそれぞれ34.8%、28.6%、30%、30.8%を占めている。これらの数字が、石炭輸送の運賃分を含んでいるかどうかは不明だが、何れにせよ、張蓮芬ら中興経営陣が期待できる「鉄道営業利益」として計上されたものである。そして、張蓮芬が1910年（宣統2年）夏にその野心的な計画の狙いを説明する際にも、「そうすれば、台棗鉄道は運炭のみならず、商業の利も吸収し、会社に絶大の利益をもたらすだろう」と話していた。

前述の通り、当時、山東南部から長江北岸の江蘇省北部にかけて、大運河が交通の大動脈として機能しており、流域の清江・揚州・鎮江などは、衰え始めたとは言え、明清以来の大商都としての地位が依然として強固なように見えていた。この広大な地域に於いて鉄道は台棗鉄道しかなかったので、中興経営陣の自負は容易に想像できる。そして、鎮江で長江の水運に連絡できれば、西は南京、東は通州・上海、南は無錫・蘇州・杭州などにも通ずるから、夢が無限に膨らんだはずである。

しかし、この夢は間もなく悪夢となった。開通後の台棗鉄道は、民国7年（1918年）が黒字であったのを除いて、民国10年（1921年）まで赤字が続き、その累積額は、鉄道敷

設に投入した金額の1/3に当たる66万5,768.53元に上っていた。その内、1912年(民国元年)は、収入4万2,746.39元に対して、支出20万4,549.78元で、16万1,803.39元の損失であり、1921年(民国10年)は、旅客88,372人に貨物の輸送を加えて、収入11万8,401.18元に対して、支出8万8,578.36元で、やっとのことで2万9,813.82元の黒字が出せたが<sup>(28)</sup>、周学熙らの当初の期待は、十余年後になってもその半分さえ達成できなかったことになる。

次は、台棗鉄道の経営状況に関して、入手できたデータを基に推測を試みることにする。

台棗鉄道は、開通当初、機関車2台と三等客車3輛、貨車は普通車68輛に木柵車8輛と柵無し台車10輛の計86輛であった<sup>(29)</sup>。顧琅が中興調査のために訪れた1914年(民国3年)春は、機関車5台で交替して運行して、客車と貨車が混成編成された列車が一日3往復していたが、主として石炭を運び、乗車券は一日平均250枚しか販売されなかったという<sup>(30)</sup>。1917年に嶧県調査に訪れた山東鉄道管理部長藤田が見たところによれば、「其ノ主ナル目的ハ運炭ニシテ傍ラ他ノ貨物ヲ輸送スルニアルカ故ニ客車ニ比シ貨車多ク」、車輛数は67トン機関車5台、15トン貨車100輛、30トン貨車37輛で、他に二等と三等各2輛、計4輛の客車があった。機関車の3台が瑞記洋行の手を経てドイツから購入したヘシセル製で、他の2台はアメリカから購入したものであった。開通当初より機関車は3台、車輛が55台も増えたことになるが、次に見る台棗鉄道の利用状況から考えて、機関車と車輛の一部は津浦鉄道での運行に使われたと思われる。台棗鉄道の客車を利用した人は、台兎荘では一日40人前後、泥溝では約10人、嶧県では50人ぐらい、棗荘は不明であるが、顧琅が訪れた時よりだいぶ減ったらしい。乗車券と貨物運賃を合わせて、台兎荘では毎月銅銭6,000文、泥溝では毎年2,000文、嶧県では毎月1,000文、棗荘は毎年13,000文で、合計毎年約99,000文にすぎず、鉄道経営収入としては、取るに足らないものであった。そして台兎荘駅で積み替えられる主要貨物については、表2の通りで、毎月合計8,610トンであるが、この内、運賃収益に直接つながる一般貨物は、灯油60トン、山果75トン、落花生225トン、粗製磁器60トン、雑貨90トン、雑穀1,860トンの計2,370トンだけで、残りは石炭6,750トンである。輸送能力は、顧琅が調査した時と同様で一日3往復だったとしても、毎月4万トンを超えるので、上記統計数字が不完全だった可能性を考慮に入れても、利用率の悪かったことは明らかである<sup>(31)</sup>。

一番多い石炭については、1916年(民国5年)2月の坑内出水で、台兎荘駅への着炭が著しく減ったとされるが、同年山元での採炭量が前年の24万余トンを10万トン以上も上回る34万9,399トンとなり、翌1917年(民国6年)も更に増えて、42万8,065トンに上っている<sup>(32)</sup>、事故の採炭に対する影響は一時的なものであったらしい。そして、1917年の台棗鉄道沿線及び運河流域での石炭販売量を見ると、山元では3千トン、嶧県駅と台

表2 台兒莊駅に於ける主要積替貨物

品名	産地	消費地	輸送量 [15噸車]	記事
雑穀	台兒莊周辺4割、運河沿岸流域6割	津浦鉄道の臨城より北の各駅	3輛/日	小麦・高粱・黄豆・緑豆等ニシテ春秋最盛期ナリ之春季ハ運河増水期ナルト秋季ハ収穫期ナルカ故ナリ
灯油	亜細亜、スタンダード。鎮江より台兒莊へ	鉄道沿線各地	4輛/月	
石炭	棗莊中興公司	台兒莊及び運河流域各都市	15輛/日	民国5年度炭坑坑内出水甚シク出炭ニ不足ヲ来シ一日ノ着炭数5輛内外ニシテ粉炭多シ
落花生	棗莊北西部	鎮江	15輛/月	台兒莊ヨリ運河ニ依る
山果	棗莊北西部	柿、胡桃は鎮江、其他は運河流域	5輛/月	柿・梨・胡桃・山楂ニシテ運河ノ便ニ依る
粗製磁器	棗莊北7里の齊村	台兒莊、宿遷及び運河流域	4輛/月	粗製茶碗・皿・壺ノ類
雑貨	棗莊	台兒莊、宿遷及び運河流域	6輛/月	紙・砂糖・鉄器ノ類
綿糸布	台兒莊及びその北部	浦口、済南で積替	2両/月	

前掲「高密徐州間線路豫定線踏査報告」、第68～70頁により作成、誤植訂正済み。

兒莊駅では併せて2千トン販売され、台兒莊から清江・鎮江・揚州に運ばれたのは約3万トン、それに、泥溝以外の各駅近くの骸炭工場で消費されたのは約9千トン、自家用炭3万3千トンであった。このうち、山元での販売や自家用炭の相当部分は鉄道輸送と関係なかったはずだが、上記数字を全部合わせても7万7千トンとなり、表2の毎月6,750トン、年間8万1千トンの輸送量とほぼ符合する。つまり、台棗鉄道の石炭輸送量は、出炭増加とは関係なく増えなかったのである。一方、同じ1917年に津浦鉄道によって搬出された石炭は計約28万4千トンに上り、うち津浦鉄道局との契約炭9万6千トン、浦口向け10万8千トン、済南・臨城間各駅と韓莊・蚌埠間各駅で販売されたのはそれぞれ約3万トン、約5万トンであった<sup>(33)</sup>。上記数字は不完全な推測値ではあるが、津浦鉄道が1912年12月に開通してから、中興炭の市場は同鉄道沿線、それも臨城以南の沿線に急速にシフトしたことを示し、浦口向けの積出が特に多かったのは、長江沿岸地域が中興炭の主要市場となったのに対し、運河流域での売炭は予想に違って伸びなかったことを物語っている。運河流域での伸び悩みは、この後も改善が見られず、清江と鎮江との合計で、1925年（民国14年）

は1万2,785トン、翌年は2万939トン、津浦鉄道が北伐戦争で不通になった1927年も5,757トンだけであった<sup>(34)</sup>。

確かに、津浦鉄道沿岸や長江流域は、運河流域よりもずっと広い市場であり、炭坑経営の角度から見れば、そちらへのシフトは望ましいことではあったが、そこにはいくつかの落とし穴があった。一つは、津浦鉄道が南北の大幹線である故に、社会が不安定となると、遮断される危険があった。北伐戦争中に2年間も採炭停止に追い込まれたことがその好例である。今一つは、津浦鉄道局への供給は、低率の運賃が適用される代わりに、炭価が極めて低い水準に抑えられ、しかも売掛金がしばしば回収できず、それが経営を圧迫していた。時代がやや下るが、同局に対する中興の債権は、売掛金を含めて、1930年に300万元、1933年に134.8万元に達していた。のみならず、津浦鉄道による運炭用として、中興が購入した機関車と貨車は、1930年にはそれぞれ19台と344輛に達したが、「連年の戦禍に其の大部分は各所に持去られ（大部分は奉天に在りと）、現在残れるは小型機関車五輛と一五噸車四二輛のみ。之即ち当公司の致命傷にして、經理章氏其の取り戻しのために東奔西走中なりと謂ふも、成功するや否や疑問とす」<sup>(35)</sup>と云う。中興と津浦鉄道局との関係については、別稿に譲るとして、ここでは、自前の鉄道として、台棗鉄道は、販路拡大にも運賃節約にも繋がらず、況してや営業収益は尚更期待できず、維持費だけが日を迫る毎に重なっていった、という事実だけを指摘しておきたい。

このような状況の中で、中興は資金難に直面するようになり、急場凌ぎとして、民国5年に安記公司から50万元借り入れる交渉を進めた。安記は8年間据置、加えて中興の全資産を抵当にするよう要求し、中興側も一旦この条件を受け入れて、12月中旬頃に合意に達した。しかし、調印の直前になって、安記は日系安川洋行のダミーであることが発覚、中興は大いに憤慨し、「21カ条」で反日感情が高まっていた時だけに、合意破棄以外に道はないように見えた。しかし、結局、償還は8年を期限とし、それ以前の償還もありうる、抵当は、台棗鉄道を第一抵当物とすることに変更するよう要求し、安記側は、「少々不利益トナリタルヲ以テ一時蹉跌ヲ来シタルカ安川側ニ於テハ更ニ翻ツテ今後ノ関係等ヲモ顧念シ」て受け入れた<sup>(36)</sup>。資金難は必ずしも台棗鉄道だけが原因ではないが、この時の中興は、政治的・信用的に共にリスクがある借款さえも断りきれないほどの窮地に陥っていたことがわかり、そして、そのような貸主に対して、台棗鉄道を第一抵当物としたことに、中興側の同鉄道の資産価値に対する自己評価の低さが窺える。



## おわりに

経営陣が朝廷の実務官僚たちであり、資本金も朝廷や山東省政府の支持の下、それら実務官僚たちによって出資された中興公司是、その前身の中興礦局が洋務運動の一環として炭鉱経営を目的としたのと違って、膠州湾を拠点としたドイツ勢力の山東省内陸部への浸透、特に膠沂済鉄道による山東省南部への浸透を阻止する使命を初めから背負っていた。「提携先」である独系資本に対する厳しい姿勢がその表れであった。膠州湾を既に手に入れた当時のドイツは、膠沂済鉄道を運河水道に連結して、山東省南部引いては海州湾をその勢力圏に組み入れる意図を持っていた。その意図は、津鎮鉄道計画に反対した人々にとって、切実な問題であったし、津浦鉄道借款本契約調印後も、ドイツが膠沂済鉄道沿線での採鉱権に拘り続けた結果、1914年に北京政府と協議書を交わした形で、外交レベルで一応実現したものであるし、決して妄想ではなかった。そんな情勢の中で、台棗鉄道計画は、経営上においては運炭路の開発と共に鉄道経営収益への期待があり、対ドイツにおいては津鎮鉄道、究極的にはドイツの勢力圏拡大を阻止するといった多くの目的があった。更に、台棗鉄道完成後の一連の野心的な鉄道敷設計画も、何れも、朝廷や山東省政府が対ドイツ外交で手詰まったその時に打ち出され、しかもドイツが指向していた戦略的地点を先取りしていた。この一連の「先取り」は、ただ炭坑経営に付随発生した偶然事象ではなく、やはり創立当初からの国策会社としての使命感が働いた結果とみるべきであろう。

しかし、津浦鉄道の線路確定と開通によって、中興はドイツへの抵抗という役割が低下したのみならず、経営において極めて不利な立場に置かれた。石炭市場が津浦鉄道沿線へシフトした一方、巨額を投じた台棗鉄道は、運河の渇水によって運炭路としての価値が全く上がらず、そのままでは無用の長物にもなりかねなかった。換言すれば、津鎮鉄道から津浦鉄道への線路変更によって、中興はドイツへの抵抗という国策会社としての使命から解放されると同時に、経営上に於ける厳しい矛盾が際立ち始め、今度は台棗鉄道への巨額投資が重圧となったのである。運河の渇水と市場のシフトはどれも経営手腕によっては如何ともし難かったため、台棗鉄道を母体に自前の鉄道網を構築し、運炭と共に鉄道経営収益をも上げていくという計算が根底から狂ったのである。1935年3月に実現した隴海鉄道との接続は、連雲港経由で上海などへの石炭輸送に寄与していたのは確かであるが、鉄道収益を上げるという従来方針の継続というより、台棗鉄道を復活させるための窮余策と言ったほうが良い。

## 註

- (1) 中共棗莊礦務局委員会・山東大学歴史系・中国科学院山東分院歴史研究所『棗莊煤礦史』、山東人民出版社、1959年12月。周景宏・鄧晋武『棗莊煤礦發展史』（内部資料、棗莊礦務局鉛印所、1983年3月）、江衛・王明南編『棗莊煤史』（苑継平主編）『棗莊運河文化』之6、青島出版社、2006年6月）もあるが、ほぼ『棗莊煤礦史』を元とし、段落毎・頁毎の丸写も見られる。なお、この三冊とも注釈はない。
- (2) 李進堯ら編『中国近代煤礦史』第138～145頁、煤炭工業出版社、1990年3月第一版。
- (3) ケント（Pery Horace Kent）著・李抱宏ら訳『中国鉄道發展史』、第144～146頁、附録戊第1号「中徳膠澳租界条約中關於山東鐵路礦物專条」、三聯書店、1958年6月。
- (4) 前掲ケント著・李抱宏ら訳『中国鉄道發展史』、第144～146頁、附録戊第2号「津鎮鐵路草合同」。
- (5) 金士宣・徐文述著『中国鐵路發展史（1876～1949）』、第158～160頁、中国鉄道出版社、1986年11月。曾鯤化著『中国鐵路史』、第763～765頁、沈雲竜編『近代中国史料叢刊』973。「各省鐵路彙誌・山東」、『東方雜誌』第5年第2期、光緒34年（1908年）2月25日発行。
- (6) 前掲曾鯤化著『中国鐵路史』、第763～764頁。
- (7) 「中国時事彙録・山東路事述聞」、「記載第一・中国大事記」、『東方雜誌』第7年第1期、宣統2年（1910年）1月25日発行。
- (8) 「高密徐州間線路豫定線踏査報告」、第1～6頁、青島守備軍民政部鉄道部、アジア歴史資料センター（以下「JACAR」）Ref. B04010963900（山東省内鉄道関係雑件・藤田山東鉄道管理部長踏査報告・第二巻）。第一巻表紙によれば、同報告は大正6年9月12日付で外務省に提出。尚、藤田のこの報告では、日本による同線築造に当り、線路は嶧県県城を通らずに沂州・蘭陵・台兒莊・徐州というルートを取り、台兒莊からは、1里ほどの支線で台棗鉄道に連結するよう提案している。同83～84頁。
- (9) 張蓮芬（1851～1915）、又の名は毓藻。1881～1882年、戴華藻の誘いに応じて中興礦局に投資、管理に参画。1899年再開後の中興礦局の経営責任者として、台棗鉄道の敷設、洋式炭坑（南大井）の開鑿など、中興の以後の發展の基礎を築いた。1915年に南大井に火災が発生、死者を多数出したことで倒れ、そのまま亡くなった。戴華藻は安徽省寿県の人で、号は心齋。中興礦局を開いた後、これを従兄の戴睿藻に任せ、直隸省望都県に赴任した。『棗莊市誌』第1743～1745頁。「前北洋大臣直隸総督部堂裕、前督弁直隸礦務内閣侍読学士張於光緒二十五年十一月十三日会奏摺稿」、JACAR Ref. B04011098200『支那礦山関係雑件 山東省ノ部 嶧県炭礦』。
- (10) 「徳使照会外務部争執山東礦務公文」、「山東巡撫為徳使争執山東礦務事移行農工商務局文」、『東方雜誌』第2年第2期、光緒31年（1905年）2月25日発行。
- (11) 前掲李進堯ら編『中国近代煤礦史』、第138～139頁。
- (12) 「山東嶧県華徳中興煤礦有限公司暫行及添招新股章程」。同章程の第1款には「光緒29年現在の出炭は毎日300トン前後」とあり、また結びには、「其他言及なき事項及び正式章程は、（光緒）33年4月1日に華徳董事及び株主が本炭坑で會議を行って定めることとす」とあるので、同章程は、明らかに光緒33年4月1日に開催予定の董事会・株主會議への準備の一環として作成されたものであり、時期は光緒32年（1906年）の後半から33年初め頃までと考えられる。前掲『支那礦山関係雑件 山東省ノ部 嶧県炭礦』、JACAR Ref. B04011098200。顧琅『中国十大礦廠調査記』「第八篇 嶧県中興煤礦」、第5頁。

- (13) 徐梗生著『中外合弁煤鉄礦史話』、第4～5頁、商務印書館、民国36年8月。
- (14) 「中国時事彙録・嶧県煤礦事」、『東方雑誌』第7年第6期、宣統2年（1910年）6月25日発行。
- (15) 「山東巡撫胡奏籌弁東省各項実業情形摺」、『東方雑誌』第2年第2期、光緒31年（1905年）2月25日発行。
- (16) 前掲「中国時事彙録・嶧県煤礦事」。前掲「山東嶧県華徳中興煤礦有限公司暫行及添招新股章程」。「在天津総領事窪田文三より外務大臣男爵牧野伸顯殿宛報告書：山東嶧県炭礦借款に関する件（大正3年4月2日）」、前掲『支那礦山関係雑件 山東省ノ部 嶧県炭礦』、JACAR Ref. B04011098200。
- (17) 東亜同文会調査部編纂部『山東及膠州湾』、第505～506頁。博文堂、大正3年12月。棗莊市地方誌編纂委員会編『棗莊市誌』、第579～580、1228頁、中華書局、1993年7月。前掲「中国時事彙録・嶧県煤礦事」。張叔誠「中興煤鉍経営始末」、『天津文史資料選輯』第24輯、第148頁、天津人民出版社、1983年7月。『棗莊市誌』では鉄道、橋梁などの輸入は1906年（光緒32年）としているが、前年から同年までは資金事情が最も厳しい時期に当たるので、可能性は低い。なお、開通時期については、「中国時事彙録・嶧県煤礦事」では「（宣統2年）4月26日に開通式が挙行された」としているが、『棗莊市誌』では、宣統2年に軌条敷設完了、1912年1月に全線開通したとしており、張叔誠も民国元年にやっと竣工・開通したと言っているため、宣統元年4月26日の開通式は、軌条敷設完了を祝うためであって、この時から程度輸送ができただろうが、正式開通は民国元年1月だったと思われる。
- (18) 前掲東亜同文会調査部編纂部『山東及膠州湾』、第505～506頁。前掲張叔誠「中興煤鉍経営始末」、『天津文史資料選輯』第24輯、第155頁。「崔広沅」、前掲棗莊市地方誌編纂委員会編『棗莊市誌』、第1747頁。前掲曾鯤化著『中国鉄路史』、第65～66頁。
- (19) 「農工商部為札飭事宜統元年七月初一日本部附奏派員前赴山東中興煤礦調査以凭酌撥官股妥擬弁法一片」、前掲『支那礦山関係雑件 山東省ノ部 嶧県炭礦』、JACAR Ref. B04011098200。
- (20) 「中国時事彙録・各省路事述聞・台棗」、『東方雑誌』第7年第9期、宣統2年（1910年）9月25日発行。
- (21) 「附公司章程」、前掲顧琅『中国十大礦廠調査記』「第八篇 嶧県中興煤礦」、第10頁。同書第5～6頁には、「民国元年5月、……商律に従って詳細な章程を定めた。9月、済南において特別株主会議が開かれ、……工商交通部に登録を申し込んだ。……」とあり、更に章程第7款には、「当公司是光緒31年に部において登録を済ましているが、現在民国が成立したのを受けて、商律に定められた股份有限公司の規定に従い、工商部に対し一切の登録手続きを改めて行う」とあるので、章程は民国元年5月に制定され、9月の特別株主会議で承認されたものと思われる。
- (22) 前掲顧琅『中国十大礦廠調査記』「第八篇 嶧県中興煤礦」、第1頁。
- (23) 前掲『棗莊市誌』第540頁。
- (24) 贛榆県誌編纂委員会編『贛榆県誌』第29頁、146頁、中華書局、1997年10月第1版。
- (25) 連雲港市地方誌編纂委員会編『連雲港市誌（中）』第1239頁、方誌出版社、2006年6月。「各 省商務彙誌」、「外務部等議覆署兩江総督周奏請海州開埠摺」、『東方雑誌』第3年第3期、光緒32年（1906年）3月25日発行。
- (26) 「留学日本全体学生為津鎮鉄路事上政府書」、前掲『東方雑誌』第3年第3期。

- (27) 『交通雑誌』第3巻第5期、第108、134頁、民国24年3月。前掲連雲港市地方誌編纂委員会編『連雲港誌(中)』、第1240頁。前掲張叔誠「中興煤鉍経営始末」、前掲『天津文史資料選輯』第24輯、第153頁。
- (28) 前掲曾鯤化著『中国鉄路史』、第898頁。
- (29) 前掲曾鯤化著『中国鉄路史』、第897頁。
- (30) 前掲顧琅『中国十大礦廠調査記』「第八篇 嶧山中興煤礦」、第2～3頁。
- (31) 前掲「高密徐州間線路豫定線踏査報告」、第66～72頁。尚、銀錢レートに就いては、地域的差異を無視して、参考までに『時報』民国6年6～9月各号に掲載の上海市に於ける終値平均値を記せば、6月は約1,404文、7月は約1,420文、8月約1,454文、9月は約1,363文である。
- (32) 山東省政府実業庁編印『民国19年山東礦業報告』、第38表、第256～258頁。
- (33) 「嶧炭礦視察報告書」、青島守備軍民政部鉄道部『山東之鉍業』、大正11年1月。
- (34) 『第三次(民国14年至17年)中国鉍業紀要』、第96～97頁、農鉍部直轄地質調査所印行、中華民國18年12月。前掲山東省政府実業庁編印『民国19年山東礦業報告』、第278～280頁、第二節銷場及售價 第49表 中興煤各埠銷售額比較表。
- (35) Jacar C04120575400(炭田及金鉍調査資料送付の件〈5〉) P67～68、Jacar C04120575600(同〈7〉) P136～137。
- (36) 在天津総領事松平恒雄より外務大臣法学博士子爵本野一郎宛「中興煤礦公司借款ノ件(大正6年1月9日)」、JACAR Ref. B04011098300(支那礦山關係雜件 山東省ノ部 嶧炭坑)。