

1930年代前半における中興公司の運路拡充

——台棗鉄道延長と海州築港に見る長江流域等への石炭搬出戦略

袁 広 泉

はじめに	53
I 存廃を問われる台棗鉄道	54
II 中興と津浦鉄道管理局との協力関係及びその亀裂	58
III 隴海鉄道との連結に向けての折衝	61
IV 台棗鉄道延長と海州築港の実現	67
おわりに	72

はじめに

棗荘から運河沿岸の台兒荘までの台棗鉄道（42 km）は、中興公司⁽¹⁾の運炭専用に敷設され、1912年1月に開通した。しかし開通直後から運河が屢々渇水に見舞われ、また平常時でも小舟しか航行できず、更に運河沿岸における匪賊の横行なども加わって、所期の役割が発揮できなかつた。幸いなことに、津浦鉄道では燃料炭取得のために臨城駅から棗荘までの臨棗支線（31 km、1912年5月完成）を敷いたので、中興炭は主にこの支線及び津浦鉄道本線によって搬出された。

筆者はかつて、何故運河の渇水と水運条件を無視して、無用の長物となる台棗鉄道を作ったのか、その経営状況はどうだったのかについて一稿を書き、前者に就いては敷設の時期及びこの前後に於ける津鎮鉄道・膠沂鉄道をめぐる英独の動きなどから、運河を目指す英独の鉄道敷設を阻止するための国策会社の役割を果たしたとの仮説を立て、また後者に就いては鉄道収益が極めて低く、惨憺たる状況だったことを明らかにしたうえで、1935年3月の隴海鉄道との連結について、連雲港から上海への運炭も然ることながら、台棗鉄道を復活させるための窮余の策としての側面が強かったと考えた⁽²⁾。また、台棗鉄道のほぼ唯

一の研究である「中興公司開埠連雲港」では、台棗鉄道延長線（台趙支線）の築造と連雲港築港が中興の主導で為されたとしているが⁽³⁾、筆者の調べた限りでは事実とだいぶ異なる。本文では、前稿の残した課題を扱うことになるが、先ず台棗鉄道が所期の役割を發揮できない中で、中興が運炭契約などを通じて津浦鉄道への依存を益々深めていった経緯を明らかにし、その上で、台棗鉄道延長線をめぐる津浦・隴海の両国営鉄道間の利害関係を整理し、隴海鐵路管理局⁽⁴⁾が敷設権を獲得した当時の政治情勢を考察して、延長線と海州（連雲港）築港における中興の役割を探り、合わせて中興の運炭戦略について考察する。

I 存廃を問われる台棗鉄道

1909年夏、中興への資金投入を考えている農工商部から派遣された周学熙が嶧県を訪れて、中興炭礦の礦区面積や埋蔵量、炭質、採炭方法などを詳細に調査し、線路施工中の台棗鉄道を視察し、更に台兎荘から乗船して鎮江までの運河水路を調べた⁽⁵⁾。北京に戻った周は農工商部に出張報告書を提出、その中で津浦鉄道の臨城駅と山元のある棗荘を結ぶ支線を速やかに敷設するよう督促するとともに、近い将来における海州の青口までの鉄道敷設をも提起している。注目したいのは、臨棗支線敷設の主張は台棗鉄道に将来性がないという判断の上で為されていることである。周は次のように書いている。

思うに礦務の發達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。嶧県炭礦が20数年来發達できなかったのは山に囲まれ、搬出が困難なためである。現在台棗間90里の鉄道が築造され、運河に達しているので、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、輸送力に限度があり、年間採炭30万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、元々炭礦附属の運炭路であり、……速やかに資金を調達し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。……6、7年後に年間8、90万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⁽⁶⁾。

つまり、運河の渇水が深刻になる一方なので、中興炭搬出の問題は台莊鉄道が開通しても解決にはならず、長い目で見れば臨棗支線だけでも間に合わず、別に海に出る手段が必要であると、台棗鉄道の限界を見極めた上、これを切り捨てたのである。巨額を投じて鳴物入りで完成した鉄道が開通前から早くも存廃を問われたことで、中興経営陣はその存続

の理由付けを迫られることになったわけであるが、線路竣工後の株主総会（1910年夏）で、将来同鉄道を南東へ延長して、計画中の徐清海幹線（徐州-清江-海州間）に連結することが総辦張蓮芬から提起されて討議にかけられた。続いてベルギーとの隴海鉄道借款契約締結が確實視される中での董事会（1912年5月）と株主大会（同年9月）において、「当公司在自力で敷設した棗莊から台兒莊までの全長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」するとして、隴海鉄道との連結が打ち出された⁽⁷⁾。1912年の時点で中興炭の市場、販売拠点の多くが運河沿岸に分布していたことは確かであるが、台棗鉄道と運河とのリレーによって南京や上海など長江流域の大消費地を開拓するというのが究極の目標であった。従って今になって台棗鉄道の役割を矮小化し、「専ら淮河流域の各地に石炭を搬出するため」と言い変えたのは、所期の目的がすでに達成されたと強調するためであった。しかしこの弁明は同鉄道の前途に対する疑いを解消できるものではなかったため、問題を将来へと持ち越し、徐清海幹線や隴海鉄道の計画が持ち上がる度に、それらへの連結という展望を提示せざるを得なくなった。もっともこの対応は、董事会開催と同じ月に臨棗支線が開通したことで台棗鉄道に頼らない中興炭搬出の道が確保できたという前提あってのものだったが、兎に角台棗鉄道の将来性に関する鋭い指摘を経営陣が認めたことに他ならない。

しかし、他の幹線への連結という展望はその後約20年間ただの夢に過ぎなかった。連結先として想定された徐清海幹線の計画廃止と隴海鉄道の工事遅延⁽⁸⁾に加えて、度重なる戦災及び軍閥や北伐軍による供出の強要⁽⁹⁾、それに後述の津浦・隴海両鉄道管理局の台棗鉄道延長を巡る軋轢などがあったためである。中興側は情勢の変化があるごとに努力を試みるも結局実らず、運河の渇水で宝の持ち腐れとなった台棗鉄道は悩みの種であり続けていた。その間の事情を跡付けてみよう。

1914年4-6月、顧琅⁽¹⁰⁾が全国の炭礦10カ所を調査し、その一つとして嶧県の中興炭礦を訪れているが、その報告によると、中興炭は台棗鉄道で台兒莊に運ばれた後も、すぐに船に積み運び出すことはできず、一旦貯炭場に入れなければならない。「運河の水勢が一定せず、途中に無数の水門もあって、その上下の水勢が均しく航行に適するとは限らず、待ちに待ってやっと船が出せる」という状態にあったからである。それでも台棗鉄道と隴海鉄道との連結に話が及ぶと、対応に出てきた「經理」の一人時君が夢を語った。「津浦鉄道及び臨棗支線の開通後、……浦口から済南までの大きな駅に販売拠点が設けられ、少なからず利益を上げている。その一方で自前の台棗路は見劣りはしているが、公司ではこれを放置しているわけではない。というのも、今工事中の隴海鉄道の線路が台兒莊から甚

だ近く、連結は難しいことではない。将来臨棗、台棗の二線を繋ぎ、その上やや延長もすれば、〔津浦・隴海の〕二幹線と一体になり、本炭礦がちょうどその中間に位置する。そうなったら、東西南北、中興炭のないところはなく、その発展は計り知れないものがある」⁽¹¹⁾。中興炭搬出の津浦鉄道へのシフトが進むにつれて、台棗鉄道は重要性がさらに低下したものの、何れ二幹線との連結によって中興雄飛の決め手となる、という自信が中興関係者の間に根付いていたことが窺える。

しかし、その自信は翌1915年2月の坑内出水⁽¹²⁾によって粉々に打ち碎かれた。事故後の10月初めに鄭栄光が調査に訪れて、再建計画を提出したが、台棗鉄道の処置に関しては、これを津浦鉄道管理局に売却し、当初線路と車両に投じた200万元を取得して、出炭に充てる資金を拡充すべきだと進言し、具体的使途も列記している⁽¹³⁾。当時津浦側も開通後の深刻な経営難から脱していなかったこともあって、鄭の意見はいれなかったようだが、重大事故があっただけに、台棗鉄道は手放すべきだという見方は、前年と違って少なからぬ関係者が共有するようになったと見て良い。翌1916年の安記借款における中興側の態度も別の角度からこれを裏付けている。

おそらく売却の代案としてだったと思われるが、事故後の苦境を切り抜けるために融資を受けることが決まり、声を上げた幾つかの会社から安記会社が浮かび上がり、交渉に入った。50万元の貸付けに8年間据え置き、全資産による抵当などの主要条件を付けられたが、中興側はこれを一旦受け入れ、12月中旬に合意に達した。しかし契約調印直前になって、安記は日系の安川洋行のダミーであることが発覚、中興側はこれに大いに憤慨した。「21カ条」で反日感情が高まっていた時期だけに、一時は合意破棄の形勢となったが、結局、償還期限は最大8年間で、それ以前の償還もあり得るとし、全資産ではなく台棗鉄道を第一抵当物とすることを中興側から逆提案して、妥結した。安記側にとっては、「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ラニ翻ッテ今後ノ関係等ヲモ顧念」しての選択であった⁽¹⁴⁾。これは日系資金が中興経営に何とか食い込もうとした事例の一つであったが、社会的非難を受ける危険を冒してまで、自分たちを欺いた安川からの資金流入を甘受せざるを得なかったことは、中興が如何に深刻な危機に陥っていたかを物語る一方、中興による自己評価においても台棗鉄道は様々な資産の中で最低の価値しかなかったことを認めたことになる。

1910年夏の株主大会では、総辦張蓮芬が徐清海幹線との連結及び他の線路敷設を提起した時に、「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」と楽観的な見通しを述べ⁽¹⁵⁾、運炭への寄与があまり期待できないとした周学熙も、事実上台棗鉄道だけによる「鉄道営業利益」を1910年に8万元、1911

年に10万元、1912年に15万元、1913年に20万元と見込んでいた⁽¹⁶⁾。しかし、開通後の台棗鉄道は一般貨物の量が期待に遠く及ばなかったのみならず、運炭への寄与も非常に小さかった。筆者はかつて同鉄道の1920年代末までの営業状況について考察したが⁽¹⁷⁾、それをまとめると、次のようになる。まず開通後より1920年までは、1918年に黒字を出した以外ほぼ赤字続きであって、その累積額は鉄道敷設に投入した資金の約1/3にあたる66万5768.53元に上っている。1921年には旅客と貨物との合計で収入11万8401.18元に対し、支出8万8578.36元で、やっとのことで3万元弱の黒字が出せたが⁽¹⁸⁾、周学熙らの期待が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。その間の営業状況の一端を反映する1917年の詳しい数字が日本側の調査報告にある。それによると、台棗鉄道の「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」、車両数は67トン機関車5輛、15トン貨車100輛、30トン貨車37輛で（但しそれらの大半は津浦鉄道に貸与されていたと考えられる）、他に客車が二等と三等各2輛、計4輛使われていたが、客車の利用者数は各駅一日10名から50名ほどで、乗車券と貨物運賃は年間約9万

表1 中興出炭量に対する台棗鉄道搬出量の比率とその推移（単位：トン）

民国	出炭	運炭	比率	民国	出炭	運炭	比率
元年	250,000	16,500	7%	14年	779,739	98,000	13%
2年	250,000	60,000	24%	15年	603,440	35,000	6%
3年	248,424	50,000	20%	16年	259,765	16,000	6%
4年	144,825	38,000	26%	17年	—	23,500	—
5年	349,399	56,000	16%	18年	139,453	37,000	27%
6年	428,064	72,600	17%	19年	355,502	105,200	30%
7年	518,593	110,000	21%	20年	762,681	192,500	25%
8年	566,018	96,000	17%	21年	973,219	227,000	23%
9年	693,112	36,000	5%	22年	1,132,544	77,500	7%
10年	659,764	34,000	5%	23年	1,311,780	74,000	6%
11年	756,266	128,000	17%	24年	1,303,630	86,000 (通過込みで246,000)	7% (19%)
12年	727,960	18,000	2%	25年	1,735,572	—	—
13年	795,737	88,500	11%	26年	1,714,444	—	—

出典：出炭は「中国主要煤礦歴年采煤数量表（1912-1949）」中国近代煤礦史編写組編『中国近代煤礦史』煤炭工業出版社、1990年、運炭は黎叔翊「山東嶧県中興煤礦概況（民国25年10月25日・続）」『礦業週報』第407号、1936年11月21日。

注1：比率は小数点以下切り捨て。

注2：民国24（1935）年は年初に隴海鉄道と接続する台趙支線が開通、そのため同年台兗荘を「通過」した量は16万トンだったと見られていた。

9000文、銀元に換算して100元にもならず⁽¹⁹⁾、鉄道の営業収入としては取るに足らない微々たるものであった。台棗鉄道の主な目的は運炭にあるとする同報告では、1916年は前年初の事故で台兎荘への着炭が著しく減ったとしているが、実際山元での採炭量は前年の24万余トンを超えて10万トン以上も上回る34万9399トンであり、翌年も更に増えて42万8065トンに上ったので、報告の記録がその通りだとすれば、事故後の復旧、復興への同鉄道の貢献は極めて小さかったことになる。実際、1917年の山元から台兎荘への運炭量は約7万7000トンであったが、清江・揚州・鎮江などに運ばれたのは、泥溝以外の各駅近くの骸炭工場で消費された約9000トンと自家用炭約3万3000トンを除く約3万5000トンだけで、同年採炭量の殆どが臨棗支線経由で津浦鉄道によって搬出され、台棗鉄道による積出は精々1/10にすぎなかった⁽²⁰⁾。その後も運河流域での売炭は一向に伸びず、清江と鎮江における販売量の合計は1925年に1万2785トン、翌年も2万0939トンに止まり、津浦鉄道が北伐戦争で不通となり、従って台棗鉄道に対する期待が最も大きかったはずの1927年にもたったの5757トンであった⁽²¹⁾。表1のように、台棗鉄道による搬出量の採炭量に占める比率は民国19（1930）年が最大で30%、最低は民国12（1923）年の2%で、二年に一度は10%未満であり、しかも採炭量が増えるほど低い傾向にある。換言すれば、採炭量に比例する全搬出量が多いほど、台棗鉄道の貢献度即ち存在感が小さくなる、ということになる。

II 中興と津浦鉄道管理局との協力関係及びその亀裂

重大事故が発生した1915年以降、台棗鉄道による搬出増が期待できない中でも右肩上がりの増産を実現できたのは、中興と津浦鉄道管理局（以下適宜「津浦路局」と略す）との間に良好な協力関係が築かれ、それを前提に臨棗支線が台棗鉄道の代役を果たしていたからであった。

臨棗支線は津浦鉄道の燃料炭取得線であり、中興にとっても大口契約と搬出路が確保できるとして、双方からの期待が大きかった。1914年、中興が山元原価に近い廉価の燃料炭を供給する代わりに、津浦路局が中興炭の搬出に運賃率の特別割引を適用するという内容の「互惠契約」が交わされ、天津・済南・浦口までの運賃はそれぞれ3.992元・1.258元・1.928元で、「噸哩」(1トン1マイル当たり) 0.008元と定められた⁽²²⁾。その後1917年と1921年に契約が更新されるが、全文確認できるのは1921年の契約で、それによると、20トン車計算で、山元から240 km 以内の徐州・兗州・済寧・泰安までは0.12元／輛 km、400 km 以内の済南・德州・蚌埠・臨淮関までは0.11元／輛 km、そして浦口までは

2.2元／輛 km、天津までは3.1元／輛 kmである。供炭価格に至っては1921年の契約では毎年最低9万トンで、上等塊炭はトン当たり5元、上等切込炭は同4.5元、上等粉炭は同3.2元となっている。運賃率は格安と見て間違いないと思われるが、供炭価格も市販より極端に抑えられていたのである。1917年の市販価格は、塊炭は地売で9.5元、濟寧・濟南ではそれぞれ8.5元と8元、浦口では17元、切込はそれぞれ8.5元・7.5元・7元・16元、粉炭も8.25元・7元・6元・15.5元であった⁽²³⁾。仮に1917年と1921年とで同じぐらいの水準だったとすれば、1921年以降の供炭価格は塊炭で市販の62.5-29.4%、切込炭で同64.3-28.1%、粉炭で同53.3-20.7%となるので、相当の割引率となっていたのである。

こうした互惠関係は中興が津浦側に対し機関車や車輛を貸与したり融資を提供したりすることによって更に強化されていった。1913年、双方の車輛が臨蘄支線と台棗鉄道とに相互乗り入れし、費用は別々に計算することが合意された。1919年、運炭量増加で津浦鉄道に車両不足を来たしたということで、中興が車輛200輛を購入し、津浦側に年限付きで貸与する契約が交わされ、賃料は40トン車は129元／輛月、30トン車は90元／輛月と取り決められた。1925年、津浦側の要求に応じて、更にシーメンス洋行より40トン新車50輛を購入、津浦鉄道津鎮機廠で組み立てた後、同年12月に津浦鉄道南段局に引き渡された。更に1928年末、中興がシーメンス洋行と購入契約を交わした独製中古機関車10台が上海に到着したが、中興は北伐戦争による長期間出炭停止から復旧に取り組み始めた直後だったので、支払いに応じる力はなかった。当時の津浦側では同じ理由による損壊で機関車が足りず滞貨が厳しかったので、これら機関車を抵当にとって購入費を立替え、借用することとなった。1930年には中興の所有する機関車は19台、車両は344輛、輸送能力は1万0410トンに上っていたが⁽²⁴⁾、その殆どが津浦鉄道に貸与されていたと考えられる。また中興の津浦側への融資については、1922年10月、津浦側が鉄道借款返済のために中興に60万円の貸付を求め、また1923年8月、1924年8月、1925年10月、1926年2月と4回にわたって、職員給料支払等の理由で計231万円を中興から借り入れた⁽²⁵⁾。

しかし、強固な利益共同体に見えるこのような関係は、津浦側に対する中興の巨額の融資が前提であったため、戦争など社会情勢の激変や双方の経営状況の悪化などに伴って、車輛の維持や返済などをめぐる紛糾が起こった。津浦側に貸与された機関車や車両は、江浙戦争後の張宗昌軍と孫伝芳軍との抗争（1925年）、その後の北伐戦争（1927-1928年）と中原大戦（1930年）で殆ど他の鉄道へ持ち去られるか損壊した。先に触れたように、1930年の時点で中興所有の機関車19台、車両344両の殆どが津浦側に貸与されていたと考えられるが、「連年の戦禍に其大部分は各所に持ち去られ（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、是れ即ち当公司の致命傷にして經理章

氏其の取戻しのために東奔西走中なりと云ふも、成功するや否や疑問とす」という有様であり⁽²⁶⁾、1932年になって、機関車9台を回収したがその貸与は取り止め、車輛は50両ほどを回収して修理し、これを含めた計90輛を再び貸し与えたという⁽²⁷⁾。不可抗力による事態ではあっても、本来は津浦側に最低限の管理責任はあるはずであったが、結局、回収の苦労や負担はすべて中興側に降りかかったわけである。また、1927年12月に作成された中興の内部文書によると、融資の焦げ付きも膨らみ、再三にわたる請求にも関わらず返済の目途が立たなかったため、1926年11月、135万元の返済に関する「債務整理契約」が交わされ、津浦側は保有するドイツ債権25万ポンドを中興に譲渡、不足分には大手転運公司6社からの運賃収入を担保にした「本息期票」（約束手当）72枚を以て充てることで、一応の決着をみた。また1925年に津浦鉄道南段局に求められて購入、貸与した新車輛50輛については、同年12月に天津の総局から契約そのものを否認され、立て替えた代金の支払いを拒否された。更に売掛金と車輛賃料の滞納も1927年末に約220万元の高額に上り、その解決のための交渉に津浦側は全く応じなかったという⁽²⁸⁾。

このように、1924年の江浙戦争以降、戦禍が山元や津浦鉄道沿線を度々直撃したために、中興は搬出が滞って貯炭が溜まり、ついには出炭停止に至るなど、深刻な経営難に直面した。そのためこれまで以上に津浦鉄道に頼ろうとしたものの、津浦側がそれに答えることができなかつたため、双方、特に中興側に津浦側に対する不満や不信が募った。その様子は先述の内部文書にも滲み出ている。そこでは「互惠契約」で極めて低い供炭価格が取り決められた背景や経緯を振り返りつつ、それ以来炭価改訂が全く為されていない上、代金清算も滞ったことへの苛立ちが露わにされている。つまり特に「ここ二年来軍事輸送が急を要するがために商業輸送が停頓するも路局への供炭は毫も疎かにせず、遂に滞納炭価が巨額に至れり。……公司与津浦とは歴史的利害関係にあり、且つ十余年にわたる協力の誼があるがため、自ずから平等を期すべし。存すれば双方に利あり、敗すれば共倒れなるなり。会社が命脈の危機一髪なるに際し有力者に訴えるも畢竟津浦との互助を頼りに炭礦の維持に努めざるを得ざるなり。ここに顛末を明らかにし、後日の再交渉に備ふることとす」⁽²⁹⁾。ところが、それどころか北伐軍が1928年4月に津浦鉄道沿線を徐州から北上すると、先に触れた「互惠契約」が津浦側から一方的に破棄された。それ自体は北伐戦費調達のために兪飛鵬率いる「整理中興煤礦委員会」によって炭礦が国有として接收されるという事態の中での出来事であったが⁽³⁰⁾、すでに一連の不信があった上、炭礦存続を脅かす同委員会の行動に津浦側が加担した形となったので、この事件は双方に決定的な亀裂を生じさせることとなった。没収解除から約2年後に書かれた下記報告にみえる次のような記述は、双方の溝の深さを窺わせる。「上述の契約及びこれに列記された運賃率は同炭礦没

収の間に効力が失われ、……今の運価は全体で契約の4-5倍となり、例えば山元から浦口まで契約で2.2元と定められたのが今は9元前後にまで跳ね上がっている。情勢が安定すればある程度の低減が期待されるが、契約そのものが引き続き有効かどうかなお予断はできない」⁽³¹⁾。

車輛貸与や融資をめぐる確執が重なることによって中興側の不満が徐々に高まり、特に「互恵契約」の一方的廃棄によって決定的になった亀裂のため、中興が次第に津浦から距離を置くようになったことが、台棗鉄道の再利用計画が持ち上がる原因となったことは、想像に難くない。

Ⅲ 隴海鉄道との連結に向けての折衝

先述のとおり、台棗鉄道の南への延長計画は、そもそも運河の濁水によって、同鉄道の存廃を問われる中で徐清海線の動きを睨んで提起されたものである。1911年に徐清線計画は白紙となったが、隴海鉄道の徐海段（徐州-海州間）の着工が近いという見通しが立った。中興はこの動きをとらえて、1913年12月に南方の宿遷県内の運河沿岸までの延長許可を交通部に申請し、同部では沿線が隴海鉄道の予定通過区域に当たるとして、隴海路局による敷設を決定した⁽³²⁾。隴海鉄道との連結を目指す具体的な動きとしてはこれが最初のものであり、これによって隴海路局が延長線敷設権を得た。ただこの時の隴海鉄道は、汴徐段（開封-徐州間）がこの3月に着工したばかりで、肝心の徐海段は資金調達の見途も工事日程も全く決まっていなかった。

2回目の折衝は1920-1921年に行われた。1920年、施肇曾隴海鉄道督辦がオランダの築港会社及びベルギー国有鉄道会社と会談を持ち、徐海段敷設のための借款契約をまとめた。徐海段の着工を見込んだ中興は、同年に再び邳県の徐塘集までの延長許可を交通部に求めたが、隴海路局は板橋駅までが最も近いとして、同駅までの延長を提案した。ところが、この時、日本との間で高徐（高密-徐州間）鉄道計画⁽³³⁾が協議されており、交通部では、隴海・高徐・台棗延長線の三線連結を構想して、李大受技術監督を現地調査に派遣した。李はこの三線と運河との連結をも見越して、徐塘集と板橋集を排除して、連結点としては殷家浅が至当と判断し、報告書を提出、1921年11月2日の全国鉄道線路審査会⁽³⁴⁾での審査に付され、可決された。それを受けて、交通部は津浦・隴海の両路局と中興の代表者を集めて意見調整を行い、その結果台棗鉄道の殷家浅までの延長が正式に決定され、11月7日、この結論と6カ条からなる「接線辦法」を上記関係三者に正式に通知した。「接線辦法」は次の通りである。①三線の連結点は、共同討議を経て、殷家浅とする。②台兗莊から殷

家浅までの線路は、運河の西側に沿って敷設する。③台棗鉄道・臨棗鉄道は共に重軌条に改める。④台棗鉄道は国有とし、津浦路局の管理下に置く。⑤上記②③は、津浦路局が実施する。⑥台棗鉄道の代価は、現時の資産価格を踏まえて、双方の代表者によって話し合われるが、支払は10年に均分し、先ず中興が津浦側に支払うべき運賃から差し引き、不足分は津浦側が補う。利息は支払うべきである。中興では最低価格に極力抑えることに同意する。これを受けて、津浦路局は延長線及び接続駅の測量を行って図面を完成させ、予算案と共に交通部に提出したが、軍事的緊張によって実施できなかったという。

1913年に決まった隴海路局による敷設に、その後津浦側が反対し、1920-1921年の折衝において猛烈な巻返しを行い、結局交通部による調停という形で敷設権を隴海路局から奪い返した、という経緯が見て取れよう。

ところが、この「接線辦法」は必ずしも中興側の意向を十分に汲みとったものではなかった。1925年に隴海鉄道の徐海段が開通すると、中興は海州に大浦分廠を設置すると共に⁽³⁵⁾、自力で資金を募って同鉄道の八義集駅までの延長を計画、その測量を津浦路局ではなく、隴海路局に依頼した。これもその後の戦争で実現しなかったが、中興の動きは明らかに上記「接線辦法」に抵触したものである。これは隴海鉄道沿線に市場を、同時に海州に海への出口を求める中興が、津浦側からの反対を無視してまで独自の立場を主張したのにはほかならず、その背後には津浦側との埋め難い亀裂があったと見て良いだろう。

さらに1930年6月、隴海路局は鉄道部に対し、次のような要請を行った。つまり、本鉄道の東段は中興煤礦と台兎荘を北に望むも、これと連結する支線がなく、同礦の運炭は津浦鉄道を経由せねばならない。若し同礦との連結線を築いたならば、運炭は本鉄道によって為され得るのみならず、本鉄道の終点海州から海に出ることも可能である。従って本鉄道と同礦の実際の需要から1921年に協議した台股線の原案を廃止するよう求める、というものである。鉄道部は、この件に関する従来の経緯と津浦側の態度を顧慮して、原案を踏まえて津浦側と協議するよう指示したが、隴海側は協議を行わず、逆に高徐鉄道計画が撤廃された今、台股線を連結点とした原案も取り消されるべきだと再度要求した。そこで、鉄道部で討議が重ねられた結果、同年10月に隴海側に正式に許可を出すと共に、経費の調達と予算の編成をも命じた。これによって台棗鉄道延長線敷設計画は本格的に動き出すこととなった。

このように、台棗鉄道延長線の隴海側による敷設が1913年に一旦決定された後、津浦側の巻き返しによって覆されたが、津浦側との協力関係に亀裂が生じた中興側は1925年に降明らかに隴海側との提携に傾き、鉄道部もこれを追認せざるを得なかった。

一方、津浦側はこの最終決定を鉄道部が理を曲げて隴海側の要求を呑んだと反発すると

ともに、中興に対しても、「〔本路局は民国〕3〔1914〕年利益交換の維持を旨として中興と売炭運炭契約を結び、棗莊-浦口間の運賃を1トン1km当たり0.0052元とした。民国6〔1917〕年に赤字覚悟で運賃を減定し、10〔1921〕年には新契約を締結して更に特別減賃を図った。これは各炭礦で史上最低運賃であり、今日まで履行してきた」と非難の矛先を向けた。先に中興が売炭価格が不当に低いとして不満を抱いていたことに触れたが、それと正反対のことを津浦側も訴えていたわけである。そして海州と浦口の位置や津浦・隴海両鉄道の運賃率、輸送力などを比較した上で、台棗鉄道延長線ができたとしても、中興にとって運炭が必ずしも有利にはならず、長い提携の歴史から言えば、「接線辦法」を反故にし、津浦と手を切って、隴海に鞍替えするのは義に違ふと忠告した。更に隴海路局がこの拳に出たのは中興炭及び台兎莊に集まってくる貨物のみならず、山東省南部及び徐州から海州の物産を連雲港に吸い上げるためであるが、招商局は連雲港からの貨物輸送を担うだけの船がなく、結果的に「外輪の侵入」を招くのが必至で、国営鉄道の失った利益を「外輪」が座して獲るような取計らいは、賢者がすべきではないとして、中興の翻意を促すと共に、鉄道部にも批判を加えた。

ただ、こういった建前の主張の反面、津浦路局内部では形勢の挽回はもはや難しいとの観測も強く、そのため「台棗は津浦がこれを買収し、或いは部の所有とした上でこれを津浦の管理下に置くべきである」という「補救方策」が提起された。その理由は次の通りである。もし津浦路局が買収できないならば、台棗鉄道は勢い隴海路局の手に落ちてしまい、そうなれば、臨棗支線は津浦鉄道の燃料炭輸送のほかに使い道が無くなって廢線同然となり、津浦幹線の業務も低迷の一途を辿ることとなるだろう。逆にもし津浦路局による台棗鉄道管理が実現したならば、台棗延長線との競争は言うまでもなく、最低でも臨棗支線を守ることはできる。そしてそうなった場合、隴海路局と津浦路局とは中興炭の運賃や輸送量などについても協議をし、妥当な辦法を定めるべきである。具体的には輸送量は毎月の出炭量を半分ずつ搬出し、平等を原則とすべきであり、また各種交渉を中興と持つ時は双方が互いに扶助すべきである⁽³⁶⁾。

台棗鉄道延長線の敷設権の問題がすでに決着した中で、鉄道部がこの「補救方策」を受け入れる可能性は低かったが、仮にこれに従ったならば、中興炭搬出は両国営鉄道に完全に支配されてしまうことになるので、中興もこれを拒否したであろう。それはともかく、津浦側が1921年の「接線辦法」にこだわった真の理由が、中興炭搬出の運賃収入はもちろん、機関車や車両の貸与、融資の取得など様々な付随利益の維持にもあったことは明らかである。つまり、津浦側の損失がそのまま隴海側の収入となってしまう、という基本的判断が津浦側の隴海側に対する敵愾心を燃え上がらせたのである。

中興炭の運賃収入及び台棗鉄道の経済的効果については、津浦側による次の試算がある。

台兎荘は運河の畔にあり、各種の貨物や産品がここに集まり、古くから商業が盛んであったが、漕運が廃れて以来水道の修理、補強が為されず、日増しに落ちぶれた。台棗専用線が臨棗支線に繋がって津浦幹線に接続されてからは、台兎荘一帯の物産がすべて水運を捨てて鉄道を選び、北は兗州・済南を経て天津にまで転運され、南は徐州・蚌埠を経由して浦口に至り、その量は毎年数十万トンを下らず、運賃収入は約100万元に上っている。調べによると、民国21〔1932〕年に津浦鉄道によって搬出された中興炭は40万1000トンであり、運賃収入は計55万7000余元に上っている。台棗鉄道と隴海の連結が成った場合、津浦の損失は計算できるものだけでも150万元になるが、当然これだけではない⁽³⁷⁾。

この巨額な運賃収入は、隴海鉄道にとっても当然ながら非常に魅力的であり、当時の同鉄道は営業状況が極めて厳しかっただけに尚更であった。徐協華によると、1931年、隴海鉄道の返済すべき借款の総額は2億元に膨れ上がり、予算における歳出2000余万元に対し、歳入は1000余万元しか見込めなかったことから、借款利息の償還をすべて5年間延期せざるを得なかった。しかし、実際には同年の全線の営業収入は見込の1000万元にも満たず、上半期約420万7000元、下半期約341万5000元で、通年総額800万元未満であった。しかも、その状況は速やかな改善が望めなかった。1935年1月、隴海工程局の連雲港築港事務所の張所長も、同鉄道の年間収入が1000万元ほどなので、築港工事にはあまりに力不足だと漏らしている⁽³⁸⁾。従って、銭宗沢⁽³⁹⁾が1930年に隴海鉄道管理局長に就任した後、直ちに「鉄道整理」（補修工事）と称して隴海鉄道の輸送力強化に乗り出した。その規模の大きさは次の記録から窺える。

幸いなことに、銭宗沢鉄道部次長が本鉄道管理局長を兼任した。時は激しい戦争〔中原大戦〕の真最中であったが、特に万難を排し、鋭意整頓に努めたことで、鉄道行政が軌道に乗り始めることができた。その内容は、枕木交換は23万余本、電柱建立は約2000本、電線架設は500万リール、橋梁修繕は70橋、駅舎と鉄道柵の修理はそれぞれ200カ所と170カ所で、ほかにプラットホームや倉庫、各種設備なども等しく改良を図った⁽⁴⁰⁾。

輸送力強化のためにはこれほど大掛かりな工事が必要だったのであろうが、そのために

は巨額の資金を鉄道経営収入以外に確保しなければならなかった。それが台棗鉄道延長線の敷設権を津浦路局から奪い返し、中興との提携関係を築かなければならない理由の一つであった。

先述の通り、隴海側が鉄道部に対し1921年の「接線辦法」の廃止と同鉄道による台棗延長線敷設を申請したのは1930年6月、鉄道部がそれに正式な許可を出し、最終的に決着がついたのは同年10月のことであったが、実際には錢宗沢の隴海鐵路管理局長兼任が決まった同年1月前後から、隴海側と中興側との接触、協議がすでに水面下で始まっていた可能性がある。このことを示すのが以下の資料である。

隴海管理局が鄭州から徐州に移転して以来、目下発展に力を入れているが、最近になって徐州の東にある八義集から北方の台兒莊まで運炭支線を敷設する計画が持ち上がっている。同区間は早くから敷設の必要があったものの、匪賊の跳梁が収まらなかったため、一旦土台ができた段階で中断となった経緯がある。先に棗莊中興公司煤礦委員である張某（曾て隴海鉄道督辦を務めた）が隴海及びフランス・ベルギー・オランダ三カ国の銀行界とも付き合いが深いため、錢宗沢隴海局長に対し、同区間の鉄道を敷設し、それによって中興炭の転運を行い、徐州山東間の輸送にも利すると協議を持ちかけた。錢もこれに賛同したため、間もなく確実に進行する見通しとなっている。同区間は隴海鉄道東段の八義集駅より徐州管轄下にある邳県を經由し、津浦鉄道臨棗支線の台兒莊（嶧県）に至るもので、隴海側はすでに係員を派遣して測量を行っている。全長31 kmで、軌条や枕木、施工費用などを含めて、所要資金は約110万元、2カ月で完工の見通しである。

またこれとは別の情報によれば、八義集駅は隴海鉄道東段で、邳県の南にあり、徐州以東の大きな駅である。ここから北に向かい、新邳州を通過して運河の畔にある台兒莊に着くと、運河を隔てて棗莊を望むことになる。棗莊は中興炭礦の所在地で、臨棗支線が引き込まれ、津浦鉄道の臨城駅に達する。ただ、同礦は平素より津浦鉄道を使って搬出を行っているが、とても追いつかない感がある。しかし同礦の炭質は甚だよく、産額も豊富であるため、錢は八義集より臨城までの支線を作り、運河を渡って棗莊に接続して、石炭を大浦経由で輸送し、それによって中興炭の搬出を助け、同時に隴海鉄道の商業輸送を発展させるつもりである。中興公司委員長の張督臣は曾て隴海鉄道の督辦を務めたため、錢のこの提案に大いに賛成し、双方ではすでに相当の接触が持たれている。測量の結果によれば、同支線の全長は約31 km、工事費110万元を要する。線路は南北に走り、八義集と棗莊の間を結ぶ、云々⁽⁴¹⁾。

この資料を全文引用したのは、これが正確な取材によるものではなく、どうも噂をかき集めて掲載したものらしいからである。つまり、隴海・中興・津浦の三者が激しい争奪を繰り広げている台棗鉄道延長線の動向に対し、関係者の間で強い関心がありながら取材が難しく、特に鍵を握る隴海側と中興側との接触、交渉は水面下で進められているために、時に噂の形で漏れた情報でも行方を推し測る材料として価値が高く、未確認のまま掲載された、という経緯が考えられるからである。未確認の噂と判断する根拠としては二点ある。まず台棗延長線のこれまでの経緯に関する部分で、「一旦土台ができた段階で中断となった」というが、先述の通り、同延長線をめぐっては三者の間で紛糾が続き、そのような中で実質的な動きと呼べるのは、1921年の「接線辦法」決定を受けて、津浦側が行った測量と交通部への図面と予算案の提出だけであり、それも「接線辦法」自体が中興の意向をかなり無視したものであったためか、それ以上の進展は全くなく、まして工事に着手した形跡はなかった。それから「中興公司委員長」を務めているとされた「張督臣」は、1912年に交通総長として周学熙財政総長と共にベルギーの銀行と隴海鉄道借款を取りまとめ、1918年から1928年まで中興会社の総経理を務め、当時は董事長に退いていた朱啓鈴のことだと見て間違いない。

しかしこの噂に幾分の真実が含まれているとすれば、次の数点が確認できよう。①中興側と隴海側の接触、交渉は鉄道部の正式な許可より少なくとも半年前の1930年初頭からすでに水面下で始まっており、それは中原大戦（同年5-11月）勃発後に隴海鉄道が最も重要な軍事輸送ルートとなったことにも影響を受けず、むしろ加速されたと思われる。②資料に上がった隴海鉄道との連結点は後に実現した趙墩ではなく、1925年に中興が計画した八義集であるが、これは双方の交渉はまだ新たな測量の前に留まっていることを示している。③交渉が初歩的合意に達したことは、この時点で中興が津浦路局から完全に離れたことを物語っている。④後の事実として、海州築港工事も上記の延長線と相前後して中興の資金提供で始まったが、資料では、接線後は中興炭を「大浦経由」で輸送するという構想を銭が持っていたとする。その通りならば、この時点では築港工事における協力及び大浦から築港予定地までの隴海鉄道延長はまだ協議に上がっていなかったことになる。実際、孫科を部長とする鉄道部が築港の必要性を判断するために大浦港の埋塞状況と海州の商業の発展傾向に関する現状調査を訓令したのは同年10月30日、つまり台棗延長線敷設を許可したのと同じ月であった。

IV 台棗鉄道延長と海州築港の実現

ここで海州築港の決定過程を見てみることにする。1925年7月に開通した隴海鉄道の徐海段は、大浦南西7kmの新浦までしか届かなかった。資金欠乏によって予定の築港工事ができず、已むなく大浦港から臨洪河を通過して海に出るというものに構想を変えたからである。先に触れた通り、この時、中興はいち早く海州に大浦分廠（販売所）を置いたが、その臨洪河口は慢性的土砂埋塞が進み、1920年代末には限界に達していたため、上海など沿海都市を目的地とする貨物は津浦線を利用するようになった。上記の隴海鉄道の厳しい経営状況をもたらした大きな原因の一つはここにあったのである。1930年に入ると、銭宗沢による上記鉄道整理に合わせたかのように、海州地元の「商民」が大浦港の代わりとなる新港を（東）西蓮島対岸の孫家山に速やかに築造するよう鉄道部に求め、これを受けて、鉄道部は同年10月に隴海路局に対し、西蓮島は元より路局で最良の築港候補地とされたところであるが、その後大浦港の埋塞状況がどこまで進んだか、海州の商業の発展傾向はどうかなどを速やかに調査し、その上で築港計画を進めよと訓令している⁽⁴²⁾。

これを受けて、隴海路局がどのように対応したのかは不明だが、やや先取りしてみれば、築港計画は同年冬に鉄道部に上程され、翌年2月に批准された。後にこの新港湾は銭宗沢によって「連雲港」と命名される。新浦から築港予定地の老窯までの鉄道敷設の費用は、資材と工事とで約200万元が見込まれていたが、資金難により廃線となった清楊線から軌条などを取り外して使うことにした。1932年8月、新浦から壩溝までの延長線20kmが着工、同年12月には壩溝から老窯までの7kmもシーメンスによって開始され、同月に築港工事もオランダの会社が落札し、現地での測量が始められた⁽⁴³⁾。これら一連の動きは次に見る台棗延長線に関する流れと連動していた。

先述の通り、鉄道部では、1930年10月に隴海路局による延長線敷設を正式に許可し、資金の調達と予算の編成を命じたが、それと同時に劉宝善・孫亦謙らを測量に派遣し、11月には隴海鐵路管理局と同工程局との分担を指示し、施行は工程局、土地買収や材料購入及び経費調達は管理局が担当することとし、材料は、「西段新工」に使用される予定のものをこちらに回すように考慮せよとも訓示して、積極的姿勢を見せている。ただ、資金に就いては、どの程度の拠出或いは立替が可能かを中興に打診し、その計画を速やかに決定・提出するよう求めたところから⁽⁴⁴⁾、中興の資金力を頼りにしていたことは明らかである。

因みに、この11月と翌年3月の鉄道部訓令では、何れも将来の延長線を「台運支線」と呼んでいた⁽⁴⁵⁾、当初は連結点として隴海鉄道運河駅（現在の邳州駅）が考えられていたようであるが、後に運河駅西約10kmの趙墩駅（図1）に変更され、支線名も「台趙

支線」となった。

鉄道部の指示を受けて、隴海側と中興側とがどのように調整を行ったのかは詳らかではないが、結果として折半出資という当初の原則的合意が隴海側の資金難で覆されて、中興側が隴海側への借金として100万円を立替え、1932年9月から1934年4月の間に毎月5万円ずつ支出、工事は1933年11月に着工、1年後の完成を目指すこととなった⁽⁴⁶⁾。この資金を捻出するために、中興は1933年に200万円の社債を発行して、100万円を上記の立替えに当てるほか、築港予定地の老窯における分廠設置に20万円、浦口新分廠設置に50万円、上海浦東碼頭購入及び汽船購入に30万円、その他工員住宅建設に30万円をそれぞれ充当することにした⁽⁴⁷⁾。これからも分かるように、中興では台棗延長線敷設をきっかけに搬出経路を全面的に見直して、連雲港分廠の設置と自前の輸送船隊構築、そして同時に浦口・上海の販売拠点の強化にも乗り出した。

また上記の資金調達をめぐって合意がなされた後、鉄道部では海州築港を優先させよう



図1 東隴海鉄道趙墩駅跡

出典：2012年11月11日筆者撮影。

注：趙墩駅は東の邳州駅から9.7 km、西の碾莊駅から6.9 km の場所にあり、1920年に設置、2008年12月25日に廃止された。「趙墩車站」百度文庫 (<http://wenku.baidu.com/view/f7f6990979563c1ec5da7155.html>、2012年9月29日閲覧)。左側に見えるのが1921年当時（台棗線完成時）の駅舎、右側が2009年10月に電化が実現した東隴海鉄道の線路（画面奥が連雲港方面）、中央に縦に見えるコンクリートのラインが電化前のホームの遺構。

としたようだが、これに対し、隴海路局では、中興側が既に合意に基づいて逐次資金を出しているのに対し、築港のほうは臨時碼頭さえまだ着工しておらず、輸送面からしても、台趙線を優先すべきだと力説、且つ速やかに邳県・嶧県に対し布告を出し、土地買収などに協力するようにしてほしいと求めた。鉄道部（顧孟余部長）は1933年4月27日付指令でこれを了承した⁽⁴⁸⁾。

このように、台趙支線は中興の資金力に支えられて1933年12月に着工、予定より4カ月遅れて、1935年3月1日より正式に開通し、客車と貨物車の同時運行を開始した。これに先立って、2月中旬に工事状況を視察・確認した呉士恩隴海路局工務処長によると、同支線の工事は極めて順調に進み、1年もかからなかった。途中五つの駅が設けられ、60フィートにも及ぶ台兒荘運河大橋が難工事であったが、これも三段階に分けて無事に建造できた。今後は山東省南部の石炭や一般物産はすべて同支線によって運ばれるだろう、と述べた⁽⁴⁹⁾。同延長線開通による物産輸送ルートの再編について、津浦路局と全く同じ予測をしたのである。

一方、海州築港は、1932年8月に着工した新浦-老窯間の計27 kmの鉄道は、資材搬入経路として翌年7月に孫家山トンネルを開鑿、1934年6月に開通した。これに先立って、築港も、オランダの築港公司によって1933年7月に着工、1936年5月に竣工して、3000トン級の船3隻が同時に接岸できる碼頭が二つ作られた。その内、1号碼頭は隴海鉄道の貨物輸送専用として先に着工して、1936年1月に完成した。長さ450 m、幅60 m、鉄鋼立柱式で、表面も銅板が敷かれた頑丈な作りであった。その西260 mの2号碼頭は中興会社の運炭専用埠頭であって、1934年春に着工、1号碼頭より4カ月遅れて竣工、長さは同じく450 m、幅は55 mで、土石とコンクリートの混合構造であった⁽⁵⁰⁾。この築港においても、中興は2号碼頭の建設費と孫家山トンネルの開鑿費として、1934年には75万元、翌年には更に25万元、総額は築港予算の約1/3に当たる100万元を隴海路局に立替えた。そして1935年12月から2号碼頭の築造工事と並行する形で総額200万元の石炭積卸専用機械の導入も始められ、翌年11月に完成した。これによって上海更に日本などへ中興炭を積み出す能力が確保された⁽⁵¹⁾。

台趙支線と連雲港2号碼頭の完成が中興炭搬出にどれほど寄与したのかについては、殆んどデータがなく、間接的な資料しか見られない。1935年3月1日に開通した台趙支線は、7月に入ると黄河決壊による洪水が沿線に押し寄せたため、同年12月17日まで運行停止の已む無きに至ったが、水害までの4カ月の間に台兒荘を「通過」した中興炭は、16万トンに上ったという⁽⁵²⁾。これは、時期的に見て、孫家山臨時碼頭から積み出した数字となるが、2号埠頭に機械が導入され、積卸ができた後の状況は不明である。ただ、二つの碼

山東省嶧縣中興炭礦位置要圖

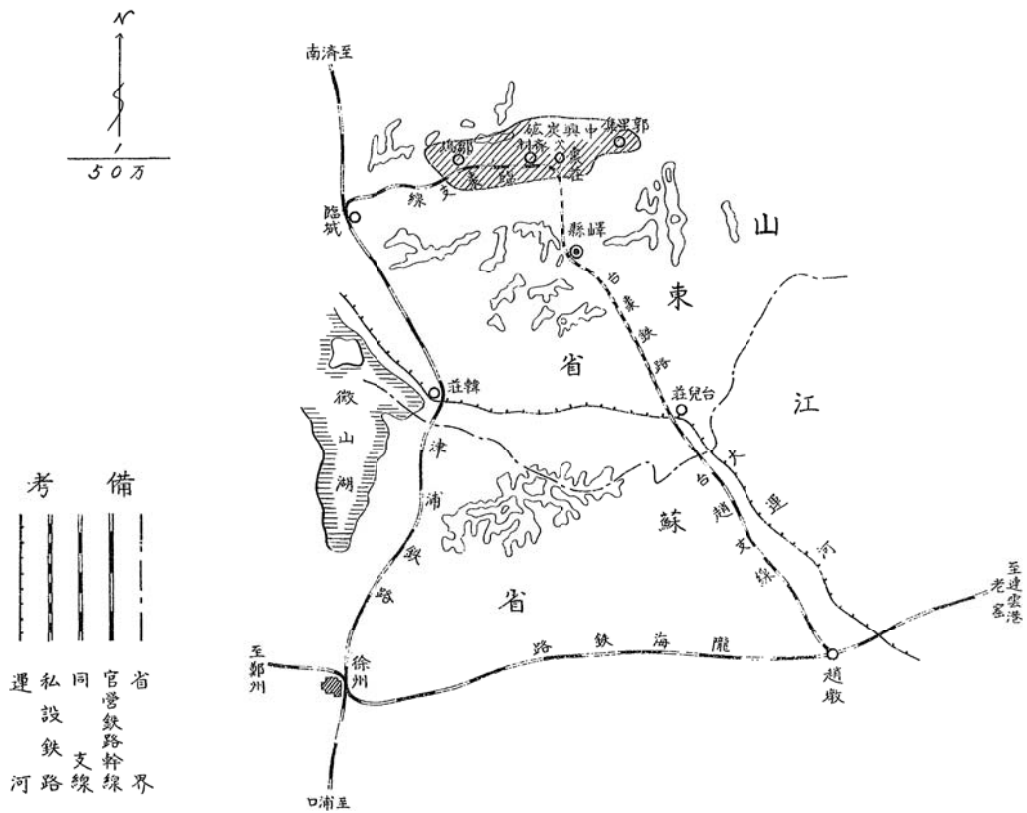


圖2 山東省嶧縣中興炭礦位置要圖

出典：天調第3号「山東省嶧縣中興炭礦調查書」支那駐屯軍司令部、1935年1月30日、JACAR Ref. B09041913000。

頭が使用できるようになった後、連雲港で扱われる貨物は急速に増加し、1937年は上半期だけで前年の82%に達していた。その理由は、趙墩-連雲港間の運炭専用列車として211次/212次の2便が増発され、1回の輸送量も600トンから800トンに増大し、さらに臨時列車を適宜運行するなどの措置によって、中興炭の搬出が急速に増加したからである。こうして連雲港開港当初から、その取扱貨物量において、上海などへ向かう中興炭が大きな部分を占め、1936年に42.9%、翌年には51%に達したという⁽⁵³⁾。

山東省南部の物産が隴海鉄道へ流れるという危惧が現実となったことを、ある津浦路局関係者が次のように嘆いている。

津浦鉄道で搬出された中興炭は民国21〔1932〕年は40万トン余りに上っている。

22年と23年は不明であるが、これより多いことはあっても、少ないことは決してない。台趙支線開通後、隴海鉄道の東端に位置する連雲港が貨物扱いに甚だ便利になり、すでに完成した老窯の埠頭には3000トン級以上の巨大船3隻が同時に寄港できる。今年3月の連雲港における貿易統計によると、輸出貨物は4万8670トン、連運貨物〔一般道路と鉄道との連携による輸送貨物〕は3万7090トン、非連運貨物は1万2300トンとなっている。この数字からも連雲港の盛況が推し量れよう。これ以降、すべての中興炭及び山東省南部、江蘇省北部の様々な貨物は隴海一線に吸い上げられよう。同じく国営鉄道だから、彼我を分けるべきではないが、どちらも営業を前提とし、収支本位なので、先方に増加があればそのままこちらの減少となるわけである⁽⁵⁴⁾。

更に看過してならないのは、この時期における中興炭の日本向け輸出の伸長である。1934年7月末か8月初めに、6万トンが成約され、初回は中興所有の「大賚」号で横浜に運ばれ、残りは「中興」・「華戊」(後述の「華戒」の誤記か)で順次搬送されることになっていたという⁽⁵⁵⁾。先に触れた通り、中興では1933年に社債200万元を発行し、台趙支線築造費として立替える100万元の外、30万元を上海浦東碼頭と汽船購入費に使うことになっていたので、「中興」・「大賚」はそれで購入されたものと思われる。因みに同年には汽船の運行業務を扱う船舶部も置かれ、1936年前半までには外洋船7隻(「中興」・「嶧興」・「魯興」・「毓興」・「大賚」・「信平」・「益蓀」、総トン数3万1415トン)を購入、これが翌年7月に独立して「中興輪船公司」となった⁽⁵⁶⁾。こうして、中興は海州に海への出口を求めるならば、「外輪之侵入」を招きかねないとする津浦路局への答えとして、台趙支線と海州築港に注力すると共に、海上しかも遠洋輸送手段の構築を進め、同時に日本への売込にも力を入れたのである。上記の1934年夏の6万トンの成約は、連雲港2号碼頭が着工して間もない頃だったので、浦口か上海、或いはその両方から運ばれた可能性が高いが、翌年になると、事情が違ってきた。同年3月31日、日本が製鉄所用として中興炭5万トン注文し、その価格は浦口渡しより2元安く、後続注文もあり得るという情報が上海から伝わった⁽⁵⁷⁾。積出状況を示す資料はないが、同年は浦口からの輸出炭が3万9000トンのみであったし、「浦口渡しより2元安く」ともあるので、孫家山臨時碼頭から搬出されたと思われる。つまり、同年3月1日に開通したばかりの台趙支線経由だと、海州までは約200kmも短縮されたので、その分価格が安く抑えられ、それに魅力を感じた日本企業が中興炭の買い付けを更に増やした、というわけである。単純化は避けるべきであるが、台趙支線完成後、国内市場のみならず、輸出においても中興炭の国内の他炭及び日本炭に対する競争力が一層強化されたことが伺える。そして1936年に入って、2号碼頭が運用開始となると、日本

船籍の「華戒」号（4229トン）が三井洋行の扱いで中興炭を初めて連雲港で積み込んだ。同年と翌年には、日本向け中興炭はそれぞれ17万5000トン、14万7000トンに達し、買い手には東京ガス・八幡製鉄・広島瓦斯電軌などがあったという⁽⁵⁸⁾。

お わ り に

中興は1928年9月に没収された炭礦を返還されて、足かけ約4年に及ぶ息も絶え絶えの瀕死状態から脱し、翌年1月から出炭を再開した。その際3本目の洋式坑開鑿（東大井、1934年に完成）も計画して、500万元もの社債を発行した。さらに、本稿で検討した通り、隴海鉄道との接線を実現し、海に出る搬出路を確保するため、台棗鉄道延長線、連雲港築港、大型船への石炭積卸機械の導入、分廠の拡充、上海浦東碼頭と汽船の購入、それに隴海鉄道への協力など、1930年初めからの約6年間に、確認できる分だけでも400万元の巨額を投下した。そして、資本金750万元を大幅に超えた大規模な投資が短期間に集中してできたのは、江浙財閥からの資金協力があったからである。これについてはすでに別稿で考察したので⁽⁵⁹⁾、本稿では省略した。

上記の一連の事業は中興と隴海路局との共同事業と言うこともできるだろうが、先行研究にあるように中興が主導したと言うならば、妥当ではない。確かに中興側による資金拠出がなければ、隴海鉄道の海までの延伸や連雲港築港は更に遅れたに違いない。しかし銭宗沢とその率いる隴海路局の持つ政治力がなければ、中興念願のそれらの事業もそれまでと同じように断念せざるを得なかったであろう。隴海側は中興と同じく連雲港築港を急いでおり、更に近い内に始まる見通しの戦争（中原大戦）に備えた輸送力強化に躍起になっていたため、双方の共通目標が前面に押し出され、それによって協力のテンポが速められた。共同事業に対し、隴海側は中興側以上に期待していたと言っても差し支えない。そういう意味で言えば、主に自らの背信により中興との提携を傷つけた上、既得権益の確保のみ拘っていると見られた津浦路局は中興との間に先に見通せる共通目標があまりに小さかったので、隴海路局との競争に敗れたのも当然の成り行きであった。

とはいえ、中興は隴海路局との協力関係構築に全力を傾けたものの、浦口を拠点とした長江沿岸市場を手放すつもりがない限り、津浦路局との長く多岐にわたる提携を犠牲にするわけにはいかず、また津浦側もそれを拒否する理由はなかった。実際双方の提携が強化された向きも見られる。中興は隴海路局との協力を進めると同時に、1933年に社債を発行し、その使途の一つとして「浦口新分廠設置に50万元」を投入することになっていた。この「浦口新分廠」こそ翌年10月に着工した貯炭場である。これは烈山・華東・華豊・

大通・淮南などとの合資で作られるもので、投資総額も160万元という大規模なものであった⁽⁶⁰⁾。この貯炭場の完成もあって、長江沿岸における最大規模の石炭搬出基地としての浦口分廠は、同年の扱ひ量は1931年に比べて34倍増の年間80万トンに達し、うち中興炭は当然首位を占め、多い時は月3万トンも転運されていたという⁽⁶¹⁾。隴海路局との協力が進む一方、津浦路局との提携も確実に維持、継続されていたのである。

このように、中興は資金力にものを言わせ隴海路局による輸送力強化と海州築港に協力する形で、長年の念願であった台棗鉄道延長と自前の海運碼頭を確保し、合わせて公司創設以来となる運炭路の再編と拡充を実現し、一挙に極めて有利な立場に立った。まず運炭においては、それまで殆ど機能しなかった台棗鉄道が復活したことで、ほぼ津浦鉄道にのみ頼っていた搬出が隴海鉄道の利用によって分流できるようになったのみならず、海路も開けて、海外への販売が可能となった。しかも隴海鉄道の連雲港までは津浦の浦口までより200 km以上も近くなり、その分だけ運賃が大幅に低減し、競争力が強まった。それはさっそく日本からの発注が増えたことが裏付けている。それから津浦鉄道への依存を脱却し、同路局に対する交渉力が強化され、供炭価格はもちろん、車輛や資金の相互融通においても、より対等な交渉が期待できる。隴海路局と手を結んだ後も浦口経由で搬出された中興炭が逆に増加したことが、津浦路局との新しい性格の提携関係をはっきり示していると言えよう。

ただこれらの明るい展望は、中興にとって遅きに失した。或いは搬出路拡充の完成を見計らったような日中間の開戦がその不幸を何倍にも増幅、拡大したというべきであろう。かの有名な台兗莊戦役前後に購入して間もない外洋船の殆どが連雲港の水路に沈められたのみならず、台棗鉄道とその延長線はもちろん炭礦までも1938年4月に奪われ、民族系として1位の炭礦会社だった中興はこれで命脈を絶たれるに至った。1936年に173万5572トンだった出炭が占領期の1940-1942年の間にそれぞれ193万9821トン、239万9674トン、247万0534トンに引き上げられ、その内日本に送られたのはそれぞれ62.56%、90.47%、91.15%の高さを占めるに至ったが⁽⁶²⁾、その殆どが台趙鉄道経由だったと見て間違いない。

最後に台棗鉄道延長線を始めとする中興の運路拡充は、巨視的に見れば、ライトの言う中国炭礦業の停滞期（1925-1933年）に始まり、再度の成長期（1933-1936年）に完成したことになる⁽⁶³⁾。そして先に触れたように、1933年から翌年にかけて中興は烈山・華東・華豊・大通・淮南など長江流域を市場とする炭礦との大規模合資で「浦口新分廠」を作り、同地域の石炭市場の再編を主導しようとしたが、これを開灤との結託によって他の炭礦による長江流域への運炭を抑える目的だったと見る研究がある⁽⁶⁴⁾。いずれにしても中興の運路拡充については、本稿で検討したよりもっと複雑な市場変化への対応という側面も考慮しなければならないが、それは別稿に譲りたい。

註

- (1) 以下「中興」、また他と対比的に言及する場合は「中興側」と適宜略す。
- (2) 袁広泉「国策会社中興公司の鉄道敷設計画と台棗鉄道経営」森時彦編『20世紀中国の社会システム』京都大学人文科学研究所附属現代中国研究センター、2009年。森時彦編、袁広泉訳『二十世紀的中国社会』社会科学文献出版社、2011年、に収録の「中興公司的築路計劃及其外交意図暨台棗鐵路経営」は同文を基に一部加筆したものである。
- (3) 棗莊礦務局志編纂委員会編『棗莊礦務局志』煤炭工業出版社、1995年、899-901頁。
- (4) 以下「隴海路局」、また他と対比的に言及する場合は「隴海側」と適宜略す。
- (5) 中興炭礦、台棗鉄道とその延長線及び津浦鉄道、隴海鉄道、連雲港との位置関係については図2を参照されたい。
- (6) 「商辦山東嶧県中興煤礦有限公司添招新股章程」4-5頁、アジア歴史資料センター（以下「JACAR」と略す）Ref. B04011098200。青口までの鉄道敷設については、1910年夏に北方の沂州・掖県・高密などドイツ権益圏内に大きく食い込んだ幾つかの線路敷設計画が発表され、それらが臨棗鉄道開通の1912年5月に改訂された公司章程において嶧沂青線（嶧県-沂州-青口間）として一本化され、目指すべき目標の一つとして掲げられたが、実現に向けての動きはその後確認できない。筆者の仮説に従えば、それらの計画は、津浦鉄道借款本契約の調印を受けて、膠沂濟線（膠州-沂州-濟南間）などの権益放棄を承諾したドイツが、その一方で引き続き同沿線各地における採礦権を主張、その対応に朝廷も山東省も窮している時に明らかとなったものであって、清朝側の対ドイツ外交への援護策としての性格が強く、従って打ち出ただけで大きな意義があったと考えられる。前掲袁広泉「国策会社中興公司の鉄道敷設計画と台棗鉄道経営」、同「中興公司的築路計劃及其外交意図暨台棗鐵路経営」。
- (7) 「各省路事述聞 台棗」『東方雜誌』第7年第9期、1910年10月27日。「附公司章程」顧琅編『中国十大礦廠調査記』商務印書館、1916年、第8篇「嶧県中興煤礦」10頁。前掲袁広泉「国策会社中興公司の鉄道敷設計画と台棗鉄道経営」。
- (8) 1905年に商部より開徐海清線の敷設が上奏されたが、経費難により立ち消えとなった。1909年4月、郵伝部より再度上奏があり、鉄道総局による年間100万円の捻出と蘇路会社が敷設を進めている徐清線（徐州-清江間）との連絡が措定されたが、測量に当たった阮惟和らから、徐州から清江を外し、邳州を経て海州へと達する線が提議されて入れられる。阮らの議は更なる測量を経て、1911年6月に決定となり、工事開始を待つばかりとなったが、鉄道総局による資金調達の見途が立たず、計画中止となる。徐清線との接線が無くなった後、蘇路会社は徐清線の徐通線（徐州-通州間）への変更と外国からの借款を郵伝部に申請するが、徐清間を含めた幹線鉄道の国有化が決まったこと、長距離である清通間も莫大な借款になること、などを理由に許可されず、逆に既成線路（清江-楊荘間、37里）の国への譲渡を命じられた。譲渡手続きは1911年8月に完了。1912年、隴海鉄道借款契約が調印されると、徐海清線と清楊線が同鉄道の支線となる。一方、隴海鉄道は、1904年に着工した汴洛鉄道（開封-洛陽間）が1910年に開通、これを受けてベルギーから西は蘭州、東は海州までの延長敷設を求められて交渉が始まり、東西の大動脈としての隴海鉄道がここで現実味を帯び始めた。交渉妥結で借款契約が1912年9月に調印されたが、中国側代表を務めたのはかつて津浦鉄道北段総辦として臨棗支線敷設に協力、今や交通総長となっている朱啓鈴であった。しかし台棗鉄道の接続先として期待された徐州-海州間は工事が遅く、着工が1920年、竣工は1923年

- であった。曾鯤化『中国鉄路史』（近代中国史料叢刊第98輯973）文海出版社、1973年（初版1924年）、812、820-821頁。
- (9) 奉系張宗昌軍と直系孫伝芳の五省連合軍との間であった徐州攻略（1925年10-11月）や張宗昌軍による供出強要（1925年8月）、北伐軍による二度にわたる抛金の強要（1927年7月、1928年7月）と山元没収、それにそれらの戦争によって中興炭搬出が受けた影響などについては、袁広泉「中興炭礦没収事件顛末——戦地における北伐戦費調達に対する民営企業の反発」石川禎浩編『中国社会主义文化の研究』京都大学人文科学研究所附属現代中国研究センター、2010年、を参照。また本文でも触れるが、中原大戦（1930年5-11月）も台棗鉄道の隴海鉄道へのアプローチを遅らせた。
- (10) 顧琅（1880-?）、本名は芮体乾、字は石臣、号は碩臣。江蘇省南京の人。1902年3月、南京礦路学堂の学生6名が同学堂総辦俞明震に引率されて渡日するが、その中に周樹人（魯迅）と芮体乾がいた。芮は渡日後に顧琅に改名、弘文学院に入学する。そこで魯迅との協力で近代中国初の地質専門書『中国礦産志』を編纂。後に東京帝国大学を卒業、帰国後、1908年に進士を授かる。1914年4-6月、全国の礦廠10カ所を踏査し、『中国十大礦廠調査記』を刊行。天津直隸高等工業学堂教務長、奉天本溪湖煤礦技師、農商部第二区礦務監督、実業部参事、同専門委員などを歴任。「顧琅」維基百科（<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A1%A7%E7%90%85>、2012年9月24日閲覧）。「芮石臣」、「俞明震」薛綏之主編『魯迅生平史料匯編』第1輯、天津人民出版社、1981年、471-472、479頁。なお、『中国礦産志』及びその編纂を巡る魯迅と顧琅との関係については、「中国礦産志」周同偉編著『魯迅著訳版本研究編目』上海文芸出版社、1996年、を参照。
- (11) 前掲顧琅編『中国十大礦廠調査記』第8篇「嶧県中興煤礦」2-4頁。
- (12) 1915年2月1日、南大井で出水とガス爆発が発生、当時坑内にいた約700名の内、499名が死亡。半年後の8月にやっと出炭再開。この事故によって創始者で総經理の張蓮芬が年末に病死。翌年11月に第6回株主総会が開催され、本部を済南から天津に移すことが決定されるとともに徐世昌が董事長に推された（但しその職務を朱啓鈴が代行する）など、事故は中興の管理機構や人事引いてはその後の発展に大きな影響を与えた。前掲『棗莊礦務局志』43、324頁。
- (13) 鄭栄光「中興煤礦計畫書」（1915年10月）棗莊市政協文史資料委員会編『中興風雨』（棗莊市文史資料第19輯）棗莊市政協文史資料委員会、1993年。なお、鄭栄光は当時の直隸臨城礦務局技師長。中興公司設立時に張蓮芬に請われて嶧県炭田調査を行い、以来中興と深く関わっていた。前掲顧琅編『中国十大礦廠調査記』にも1915年12月付の「序文」を寄せている。
- (14) 「中興煤礦公司借款ノ件」、在天津総領事松平恒雄→外務大臣法学博士子爵本野一郎、1917年1月9日、JACAR Ref. B04011098300。
- (15) 前掲「各省路事述聞 台棗」。
- (16) 前掲「商辦山東嶧県中興煤礦有限公司添招新股章程」5-6頁。
- (17) 前掲袁広泉「国策会社中興会社の鉄道敷設計画と台棗鉄道経営」。
- (18) 前掲曾鯤化『中国鉄路史』898頁。
- (19) 青島守備軍民政部鉄道部「高密徐州間線路予定線踏査報告」66-73頁、JACAR Ref. B04010963900。銀錢比価については、近接地済南のデータはなく、参考として上海のものを見ると、1916年は1270文、翌1917年は1290文となっており、これで換算すれば、9万

- 9000文は約77-78元となる。「図表1-7 揚子江流域各地の銀錢比価対照（単位＝文）」森時彦『中国近代綿業史の研究』京都大学学術出版会、2001年、22-23頁。
- (20) 採炭量は「第38表」『民国十九年山東礦業報告』山東省政府実業庁、刊行年不明（1931年序）、256-258頁。ちなみに1918年以降の出炭量は次の通り。1918年51万8593.45トン、1919年56万9206.17トン、1920年69万5353.93トン、1921年66万8118.6トン、1922年78万0488.76トン、1923年78万7825.7トン、1924年86万5608.5トン、1925年82万1935.02トン、1926年60万3439.99トン、1927年25万9764.94トン、1928年0トン、1929年14万9989.78トン、1930年35万5501.54トン。1917年の搬出状況は「嶧県炭礦視察報告書」『山東之礦業』青島守備軍民生部鉄道部、1922年、による。
- (21) 丁文江・翁文灝編『第三次中国礦業紀要（民国十四年至十七年）』農礦部直轄地質調査所、1929年、96-97頁。「第49表 中興煤各埠銷售額比較表」前掲『民国十九年山東礦業報告』278-280頁。
- (22) 松本政勝報告「嶧県炭礦視察報告書」『調査資料』第3輯、青島守備軍民政部鉄道部、刊行年不明（1918年1月7日調査）、107-108頁。契約内容については概要紹介だけとなっている。
- (23) 前掲松本政勝報告「嶧県炭礦視察報告書」106頁。「津浦鐵路管理局與中興煤礦公司修訂合同」（全14カ条、1921年2月28日調印、3月1日発効）前掲『民国十九年山東礦業報告』269-274頁。代表者は徐世章（路局）・朱啓鈴（中興）、立会人は周善同（路局）・張学良（中興）。徐世章は徐世昌の弟で、1917年から1922年6月まで津浦鉄道管理局長。周善同は1884年の長沙の生まれで、字は慶舫。イギリスのエディンバラ大学を卒業後、民国初年から津浦鉄道運輸監督、京奉鐵路管理局副局長などを務めていた。1930年に芝罘市長となるが、間もなく辞職、その後の足跡は不明。また、張作霖は1916年ごろに張学良の名義で中興に投資していた。前掲曾鯤化『中国鐵路史』772頁。徐有春主編『民国人物大辞典』増訂版、河北人民出版社、2007年、929頁。
- (24) 山東省東和公司菅波豊「山東嶧県中興炭礦概況」『燃料協会誌』第103号、1931年4月。
- (25) 天調第3号「山東省嶧県中興炭礦調査書」支那駐屯軍司令部、1935年1月30日、32-34頁、JACAR Ref. B09041913000。南満洲鉄道株式会社調査部「嶧県炭田調査資料」67-68頁、JACAR Ref. C04120575400。『中興公司與津浦鐵路關係案略』中興公司、1927年（未公刊。中興が津浦鐵路管理局と債務整理に関する交渉を行った際に備忘録として作成したもの）。
- (26) 前掲山東省東和公司菅波豊「山東嶧県中興炭礦概況」。
- (27) 前掲「山東省嶧県中興炭礦調査書」32-34頁。
- (28) 前掲『中興公司與津浦鐵路關係案略』。
- (29) 前掲『中興公司與津浦鐵路關係案略』。
- (30) いわゆる中興炭礦没収事件については前掲袁広泉「中興炭礦没収事件顛末——戦地における北伐戦費調達に対する民営企業の反発」を参照。
- (31) 前掲『民国十九年山東礦業報告』278頁。同報告は実質的に中興からの資料提供によるものと考えられる。
- (32) 山東省棗荘市台兎荘区地方志編纂委員会編『台兎荘区志』山東人民出版社、1993年、199頁。「台趙支線及於津浦路之影響及其協調補救方策」『鐵路月刊・津浦線』第3卷第10期、1933年10月31日。以下、台棗鉄道延長をめぐる隴海鉄道・津浦鉄道・中興公司間の折衝については、同文と「台趙支線及於津浦路之影響及其協調補救方策（続）」『鐵路月刊・津浦線』第3卷第11期、1933年11月30日、に依拠する。津浦鉄道管理局の職員としての立場で執筆

- されたものだが、『鉄路月刊・津浦線』は同局の機関誌なので、実質的に同局の意を汲んだものと思われる。隴海路局による敷設で決着がついて3年後、台趙支線着工が広く注目されている中で津浦側の立場表明であった。
- (33) 1913年12月、中国政府がドイツ借款による高韓線（高密-韓莊間）、順濟線（順徳-濟南間）の敷設を「辦法大綱」交換によって契約したが、大戦に乗じて青島を占拠した日本から1915年4月に突きつけられた「21カ条」をめぐる交渉が紛糾、1918年9月になると、その解決策として、中国側は上記二線路の敷設を日本からの借款利用に切り替えることを提案。後に日本側の要求によって高韓線が高徐線（高密-徐州間）に変えられた上、9月28日に合意文書が調印されたが、山東省及び全国から激しく反対された。1922年2月、ワシントン会議の中国代表施肇基が日本代表加藤友三郎の間で山東懸案に関する条約を結び、その第21条には、上記二線は、国際財団による共同投資とし、中国政府が独自に財団と協議することを条件とすると定められた。前掲曾鯤化『中国鉄路史』865-866頁。なお、日本側は、高徐線の敷設権を取得しようと早くから動いており、藤田山東鉄道管理部長が1917年9月12日付で外務省に「高密徐州間線路予定線踏査報告」を提出している。JACAR Ref. B04010963900。
- (34) 1920年9月21日、交通部が全国鉄道線路の計画・審査を図る機関として、「全国線路審査会」なる組織の設置を國務會議に提起、10月20日に徐世章交通部次長が会長、王景春路政司長が副会長に指定され、翌年3月10日に会員80余名で発足した。間もなく徐・王が正副会長を去り、鄭洪年・劉景山が副会長として加わった。審査・計画の前提として調査が不足していたため、案件処理について、自ら打ち出した物は何もなく、何れも受身的であったため、1922年5月16日に解散した。その間に審査した案件に「台棗鉄道」延長と高徐線敷設とがあるが、高徐線は緊急性がなく、敷設を延期すべきだとの結論を出している。前掲曾鯤化『中国鉄路史』235-236頁。
- (35) 江蘇省連雲港市地方志編纂委員会編『連雲港市志』方志出版社、2000年、1246頁。
- (36) 前掲「台趙支線及於津浦路之影響及其協調補救方策（続）」。
- (37) 前掲「台趙支線及於津浦路之影響及其協調補救方策」。
- (38) 徐協華「隴海鐵路之整理與發展」『交通雜誌』第1卷第3期、1932年12月、99、101頁。馮光烈「連雲港實習調査日記」蕭錚主編『民国二十年中国大陸土地問題資料』100、成文出版社、1977年、52983-52984頁。馮は地政学院在学中、實習として1935年1月29日に隴海工程事務所を訪れ、張所長から話を聞いている。
- (39) 銭は浙江省杭州の人。保定陸軍軍官学校歩科第1期、陸軍大学卒業後、徐州・杭州などで警察畑を渡り歩いた後、北伐戦争が起こると、国民革命軍総司令部軍事管理処長、高級参謀、開封・広州・武漢行営参謀処長などを歴任、1929年には中央編遣区遣置局長兼参謀本部第二庁長に任じられた。つまり銭は北伐戦争に際しては国民革命軍総司令部の中核に近い一員として働き、その勲功によって戦後に抜擢された人物で、人脈的には蒋介石に通じる。そして1930年1月に隴海鐵路管理局長になり、1931年から1934年まで、鉄道部政務次長を務める一方、北寧鐵路管理局長、津浦隴海兩路運輸司令、津浦平道（津浦線・平漢線・道清線）四路運輸司令を兼任。日中戦争直前に再び隴海路局長となり、1939年には軍事委員会運輸副監兼運輸総司令に任命される。つまり銭は隴海路局長を皮切りに鉄道畑に転身、以後、日中戦争勃発後まで常に情勢が悪化した地域の軍事輸送を任されていた。隴海路局長に任命されたのも、時期的には中原大戦勃発前なので、中央軍の軍事輸送確保に絡んだ人事だったと考えられ、そしてその直後に朱啓鈴との協議が基本的合意に達したのである。

- (40) 前掲徐協華「隴海鐵路之整理與發展」99頁。
- (41) 「隴海路興修運煤支線」『礦業週報』第92号、1930年4月28日。
- (42) 「鐵道部訓令第5183号」『鐵道公報』第116期、1930年11月5日。
- (43) 前掲徐協華「隴海鐵路之整理與發展」。倪超「連雲港水利工程視察報告」『水利委員會季刊』第3卷第3期、1946年9月30日。「海州辟港」『四海』第24期、1932年12月。前掲『連雲港市志』1362頁。
- (44) 「鐵道部指令第8749号」(1930年11月21日)『鐵道公報』第122期、1930年11月26日。
- (45) 「鐵道部訓令第1831号(孫科部長)」(1930年11月20日)『鐵道公報』第122期、1930年11月26日。「鐵道部訓令第6321号(孫科部長)」(1931年3月7日)同第151期、1931年3月11日。
- (46) 前掲「台趙支線及於津浦路之影響及其協調補救方策」。「中興公司發行公司債券」『礦業週報』第11集第254号、1933年9月14日。
- (47) 前掲「中興公司發行公司債券」。「隴海籌建台趙支路運輸中興煤」『礦業週報』第11集第254号、1933年9月14日。
- (48) 「鐵道部指令第11968号 附隴海鐵路管理局原呈」『鐵道公報』第547期、1933年5月4日。
- (49) 「隴海路台趙支線竣工 定下月起正式通車 魯南煤運今後稱便」『中央日報』1935年2月20日(『礦業週報』第324号、1935年2月28日、より転載)。
- (50) 前掲『連雲港市志』1238、1240、1358、1362頁。前掲倪超「連雲港水利工程視察報告」。なお、荷蘭(オランダ)築港公司是、これに先立ち、葫蘆島築港を請け負った。1920年、隴海路督辦施肇曾がヨーロッパにわたり、オランダのある会社との間に5000万ギルダー出資の協定を取りまとめたというので、それが同築港公司の中国進出の切っ掛けとなったと思われる。外務省東亞局監輯、日本國際協會編纂『支那各省經濟事情』下巻、日本國際協會、1936年、291頁、JACAR Ref. B02130167300。前掲曾鯤化『中国鐵路史』814頁。
- (51) 魏敦夫「最近三年中興煤礦公司業務概況」『交通通信』第8巻第6期、1936年6月、49頁。「中興煤礦連雲港隧道成功」『中央日報』1936年10月12日。築港工事の予算については、当初は3000万元の計画だったが、隴海路局の資金逼迫によって、337万元の予算で初期工事を実施、以後機を見て順次拡張していくこととなったという。前掲『支那各省經濟事情』下巻291頁。
- (52) 「鐵道部指令業字第549号」『鐵道公報』第1380期、1936年1月27日、表I。
- (53) 前掲『連雲港市志』1252-1253、1362-1363頁。
- (54) 鳳介「津浦路之危機與補救之対策」『鐵路月刊・津浦線』第5巻第6期、1935年6月30日。同文では、台趙支線の外に、建設委員会による淮南鐵道築造、江蘇省築造の鎮東鐵道との協定輸送も津浦にとっての脅威として数えられている。なお、「台趙支線及於津浦路之影響及其協調補救方策」も鳳介の手によるものと思われる。
- (55) 「山東棗莊中興煤推銷日本之伝説」『礦業週報』第14集第329号、1935年4月7日。「魯中興煤為日人所賞識」同第13集第297号、1934年8月7日。
- (56) 「中興輪船公司」は、1937年5月22日に発起、7月に交通部から設立許可を取得している。資本金150万元で、中興煤礦公司及びその株主の一部が払い込んだ。所有船舶は、外洋船7隻で計3万1415トンの外に、小型汽船1隻とタグボート2隻。母港は上海浦東白蓮涇碼頭。日中戦争勃発後、日本軍に破壊されたり、国民政府に「徴沈」されたりしたため、逃れた船は偶々外海に停泊中だった「魯興」だけだった。『第二回航業年鑑(民国二十五年)』上海市

- 輪船業同業公会、1937年、広告5頁。勇龍桂・張明炯「中興輪船股份有限公司概況」『証券市場』第3巻第4期、1947年12月31日。
- (57) 「山東棗莊中興煤推銷日本之伝説」『礦業週報』第329号、1935年4月7日。
- (58) 南京港史編写委員会編『南京港史』人民交通出版社、1989年、163頁。前掲『連雲港市志』1258-1259、1261頁。
- (59) 前掲袁広泉「中興炭礦没収事件顛末——戦地における北伐戦費調達に対する民営企業の反発」。
- (60) 「浦口煤棧碼頭已興工建築」『中央日報』1934年10月15日。『礦業週報』第307号、1934年10月21日。
- (61) 前掲『南京港史』162頁。
- (62) 白家駒編『第七次中国礦業紀要（民国二十四年至三十一年）』經濟部地質調査所、1945年、650頁。
- (63) Tim Wright, *Coal Mining in China's Economy and Society, 1895-1937*, Cambridge University Press, 1984, pp. 11-12.
- (64) 丁長清「從開灤看旧中国煤礦業中的競争和壟断」『近代史研究』第38期、1987年3月。