

書評

篠永宣孝著

フランス帝國主義と中國

——第一次世界大戰前の中國における
フランスの外交・金融・商工業——

望月直人

一

「これまでの中國における歐米帝國主義にかんする研究では、……往々にしてイギリスの例をもつてその代表としてきた」——これは、本書の「あとがき」にある著者の言葉である。中國における列強の活動を明らかにしていくには、本來的にはそれぞれの國ごとに考察を深めていく必要があるだろう。しかしながら、現實には著者の言うとおり、イギリスの文脈を中心に論ぜられてきたことが否めない。實際、フランスによる對中國進出の研究は、管見の限り、體系的なものとしては本書でも名前が擧がっているLeeやBötelのものを確認できるに過ぎない。では、フランスの對中國進出はどのようなもので、その獨自性とはなにか。本書は、フランス外務省をはじめとする膨大な未公開一次史料の精査を通じて、そのあり様を描き出したものであり、中國をめぐる

「帝國主義」の議論に間違いなく一石を投じるものである。以下に、本書の内容を簡単に紹介しつつ、研究上の本書の意義を確認し、またいくつか意見を述べていくこととしたい。

二

これまでの體例に倣い、まずは本書の構成を確認するために目次を掲げておくこととする。

新しいフランス帝國主義像の探求——序にかえて

I フランス商業・工業・銀行の中國市場進出

第一章 一九世紀後半におけるフランス商工業の中國市場進出

第二章 第一次世界大戰前のフランス工業の國際競争力

II フランス金融外交と中國

第三章 日清戦争後の中國賠償借款とフランス資本

第四章 中國におけるフランス金融外交と銀行資本

III 中國におけるフランス鐵道帝國主義

第五章 京漢鐵道建設とフランスの外交・金融協力

第六章 汴洛鐵道建設とフランスの外交

第七章 山西鐵道建設とフランスの外交・金融協力

第八章 雲南鐵道建設とフランス帝國主義

IV 中國興行銀行の設立とフランス金融帝國主義

第九章 第一次世界大戰前のフランス銀行業の發展と資本輸出

第一〇章 中國興行銀行の創立とフランスの極東政策

第十一章 中國興行銀行の發展

總括 フランス獨自の帝國主義とはなにか

第一章では、一九世紀八〇年代までのフランス商工業による中國進出の流れをたどる。フランスによる本格的な中國市場への進出は、一八五〇年代の蠶病流行によりフランス養蠶業が壊滅的打撃を受けたため、絹織物産業の中心都市リヨンが絹の輸入に乗り出したことを契機とする。この時期の中國進出はナポレオン三世政府の支援も受け、それまで存在しなかった極東との海運航路なども整備が始められるとともに、貿易や金融のためバリ割引銀行が銀行の定款を變更して極東への支店を開設（上海・香港）するなど、活発なものであった。同時にベトナムの植民地化も進められ、清佛戦争の後に結ばれた天津條約で、フランスはベトナムへの保護権および中國南部との通商權を清朝に認めさせることに成功した。おりしもいわゆる「大不況」のため、フランス國內企業は製品の販路を必要としており、戦後中國に積極的な進出も試みられる。この進出活動は、フランス外務省の強い働きかけもあった。當初は一定の成果は収めたものの、やがて明らかとなったフランス特有の問題から長続きしなかった。その問題とは、①フランスの工業製品は各國に比べ割高で國際競争力が缺如していたこと、②輸出されたフランス製品やフランス企業による施工が總じて問題が多く——端的に言えば缺陷商品・手抜き工事——、それがフランス工業の評價に「致命傷」を與えたこと、③外務省が強いイニシアチブを取ったにも拘らず、フランス企業・國民同士が激しく競合・對立して協調の精神に缺けていたこと、④中國進出の上で中核となるべき銀行の不在、である。

この中でも、著者がとりわけ着目しているのが、①の國際競争力の問題である。本書の第二章では、中國市場のほかロシア市場

などを例として、フランス製品の價格の高さが示されている。フランス製のレールは他國のそれと比べ八一三パーセント、機關車は一〇二五パーセント、電信線は一八七六三パーセント、橋梁・橋床などは一六・六パーセント、割高であったという。このように、フランス工業製品は價格面で他國の製品との落差が大きかったわけである。ゆえに、この弱みを補うため、フランスは自らの「強み」である潤澤な金融資本の活用を模索していく。すなわち、いわゆる「ひも付き借款」が、フランス外交當局によって推進されていくのである。

しかし、潤澤な金融資本という強みも、すぐさまフランスの中國進出に活かされたわけではない。第三章、日清戦争後の列強間における對中國借款競争に關する考察が、それをよく示している。

日清戦争によって清朝が巨額の賠償を背負うと、列強は對清朝借款の獲得に奔走し、互いに角逐するようになる。當時中國への「平和浸透」政策を進めていたロシアが、この競争でまずイニシアチブを握ることとなった。しかし、ロシアはみずからも財政運営をフランスの借款に頼っている身であったから、當然借款の資金もフランスに仰ぐ必要があった。こうして、露佛借款が成立し、フランスはまずロシアに付き添う形で清朝に借款供與を行うこととなったのである。しかし、フランス自身がイニシアチブを握ることはこれ以後も見られず、一八九六年と九八年の二回にわたって英獨借款が行われるに至る。フランスは強力な金融資本を抱えながら、借款競争で勝ち抜くことができなかったわけである。實のところ、清朝側からの借款打診に對して、フランスの金融界は概ねこれに後ろ向きであった。また一八九八年の交渉では、英獨

佛によりまとまりかけた借款交渉が、ロシア側についていたフランス銀行クレディ・リヨネの横やりで頓挫することにもなった。すなわち金融面においても、やはりフランス企業同士の競合ということが問題となったのである。

第四章では、このような状況を打開するため、自國の中國進出の「尖兵」たるべき國策銀行を求めて奔走するフランス外交當局の姿を描く。彼らの夢は一時、ロシア藏相ウィッテの提案によって設立された露清銀行に託されることになるが、かえって同盟國ロシアにさえぎられることになった。自らも債務國であるロシアは、フランス金融資本の活用を一つの大きな柱として中國進出を圖つていった。露清銀行はまさにその典型であつた。ロシアはフランス側の金融資本に頼りつつ、役員人事はロシア優位に進めていく。一方のフランスは、銀行名を露佛清銀行とする提案すら聞き入れられなかった。ここにフランスは、もはやロシアの國策銀行の様相を呈する露清銀行から離れ、獨自の道を模索することになる。當時フランス領インドシナ（以下、佛印）には、フランスの國策銀行としてインドシナ銀行が成立しており、同行を中國市場へも進出させることがまずは構想された。しかし、インドシナ銀行の側は、自行の利害關心から中國への進出に積極的ではなかったため、構想は行き詰まり、フランス外務省内では全く新しい銀行を設立する案が浮上するに至つたのである。

本書の第五章から第八章までは中國における鐵道建設をめぐるフランス關與の検討に充てられている。この時期、フランスは京漢鐵道（第五章）、汴洛鐵道（第六章）、山西鐵道（第七章）、雲南鐵道（第八章）の建設に携はることになった。

京漢鐵道は周知のとおり、兩湖總督張之洞らによつて日清戰爭以前から中國の基幹鐵道として計畫されていたものである。一八九六年に借款を導入しての建設が認められ、ベルギーが敷設權を獲得した。しかし、京漢鐵道の建設にかかる費用は莫大で、これに充てられる借款の供與は小國ベルギーだけでは到底行えなかつた。ベルギーはフランスに事業への參畫を打診し、フランス側も渡りに船とこれを快諾し、代わりにこの鐵道事業について建設・營業の人員と資材を佛白均等にすることをベルギー側に受け入れさせた。この點で、京漢鐵道はフランス工業に對する「働き口」を與えたのであつた。しかし、やがて京漢鐵道の買入れしのために清朝が起債交渉を始めると、最終的にはフランスもこれに應じることになる。すなわち清朝にしてみれば、京漢鐵道は外國借款によつて建設し、外國借款により回收することに成功したのとなつたのである。

汴洛鐵道は京漢鐵道の支線として計畫されたものであり、やはりベルギーが敷設權を獲得してフランスに參畫を求めたものであつた。この鐵道も終始ベルギーの主導したものであつたが、フランス外務省の働きかけにより、フランス企業はベルギーと等しい工業資材の發注を受けることに成功した。

山西鐵道は山西巡撫胡聘之によつて京漢鐵道の支線として構想され、ロシアによつて主導されたものである。しかし、この事業でも資金の出所はフランスになつたので、フランスは供與する資本に見合う資材供給の注文を取り付けることができた。さらに、日露戰爭によつてロシアが事業から撤退するとフランスはこれを受け継ぐことになり、山西鐵道はフランスにとって「きわめて稀

な成功例」になったのであった。

これら「ひも付き借款」形式の三鐵道と異なり、雲南鐵道はフランスによって計畫・出資・建設・經營されたものである。よく知られるように、古くから雲南省はオールド・チャイナ・ハンズと呼ばれる在中イギリス商人、あるいはフランス冒険家たちにより、鑛山資源の存在や内陸市場としての價值が期待されていた。雲南鐵道は、雲南の鑛山資源を佛印にもたらし、フランス製品の販売路を開拓する手段として構想されたのである。事業は佛印總督ドゥメルによって主導され、佛印政廳が通常の植民地鐵道に比べて三倍にもなる資金を自ら投じることで完成された。しかし、さながらオールド・チャイナ・ハンズの夢を地で行ったようなこの事業も、フランスにとっては全く不十分な結果に終わった。莫大な資金と勢力を費やしてたどり着いた現實の雲南省は、彼らの期待した「約束の地」などではなかったのである。そしてこの鐵道は、雲南省を佛印ではなく、より一層香港と結びつけた。極めて皮肉なことに、鐵道を通じた貿易の利益は中國とイギリスに歸することとなったのである。

第九章は第一次世界大戰前のフランス銀行業の發展と資本輸出について觸れる。資本輸出の問題は、從來よりフランス經濟史で大きく取り上げられてきたものであり、資本輸出が國內産業から資本を奪い經濟成長を妨げたという所説も存在した。本書は、フランス資本輸出の増減が、フランス國內の經濟成長期・減退期と符合していたことを示し、これを否定する。一方で銀行業の發展が、より海外に高収益の投資先を求める動きにつながり、金融資本がフランスの外交戦略に組み込まれていくことにつながったと

する。

第一〇章では、第四章で述べられた挫折ののち、フランス外務官僚P・ペルトロの肝煎りで、中佛合辦の中國興業銀行（中國名・中法實業銀行）が設立されるまでを跡付ける。辛亥革命後、袁世凱政權は列強各國によって構成される國際借款團の財政管理から逃れる術を求めており、この動きを歓迎した。フランス金融界においても、P・ペルトロの兄で事業家A・ペルトロが精力的な活動を行って銀行の創設に向け地ならしが進められていき、一九一三年七月に中國興業銀行が開業した。ここに、待ち望まれた中國における「フランスの銀行」が誕生したのである。

第一章では、創立後の中國興業銀行の事業運営・擴大について觸れる。同行は設立とほぼ同時に、大きな壁に直面した。すなわち第一次世界大戰である。戦争のためヨーロッパからの資金調達が困難となり、設立直後に獲得した諸開發事業も中斷を餘儀なくされた。純粹な事業銀行としての經營が困難になったのである。結果、中國興業銀行は中國の各開港地、さらには世界中に支店網を廣げて預金銀行を兼ねるようになり、フランスの國防債の應募も受け付けた。さらに中國のみならず世界中の企業に投資を行い、經營に參畫するようになった。しかし、このような急速な金融活動の擴大が、第一次世界大戰後に不況が到来したことによって致命傷となり、結果的に同行の破綻へとつながっていくこととなったのである。

以上、本書によって明らかになった中國におけるフランス「帝國主義」は、次のように概括できよう。そもそもフランスの工業製品は價格面で國際競争力に乏しく、中國において列強各國と競合

しえなかった。そのため、フランス外務省はその強力な資本力を主軸に中國市場に浸透することを追求していく。その代表例が、いわゆる「ひも付き借款」であった。すなわち、鐵道建設などに用いる借款の供與と引き換えに清朝や事業提携國にフランス製品の購入を約束させたのである。しかし、この借款供與にしても、フランス金融界が總じて後ろ向きであったことから思うような成果を期待できなかった。ゆえにフランス外務省は、中國におけるフランスの利益を代表する銀行を求めたのである。この企圖は多くの障害を乗り越え一つの回答にたどりつく。それが中國興業銀行であった。同行は第一次世界大戰をきっかけに中國内に支店網を擴大、世界各地に投資を行う一大企業グループを形成するに至る。

そして著者は、上記のような金融重視の形態・特徴がロシアやオスマン帝國に對しても見られることを指摘したうえで、フランスの對外膨張を「金融帝國主義」と命名するのである。

三

本書の意義はまず、これまで蓄積が少なかったフランスの對中國經濟進出について、個別事案をつぶさに跡付けながら、そのあり様を示したところにある。本書は、他の列強にはないフランスの強み（金融力）と弱み（工業製品の國際競争力不足）を明らかにし、國際政治の觀點から中國でのプレゼンスを高めるべく内外の周旋につとめる外務官僚と、彼らの思惑どおりにならないフランス金融資本との角逐の歴史を描き出した。ホブスン・レーニン・テーゼで言うような、金融・經濟界の要求が政府を突き動か

し、植民地の獲得や海外への政治的影響力強化に向かわせたとする像は、フランスについては當てはまらないことが示されたわけである。

また中國進出に對する國內諸勢力の姿勢も、英佛は明白なコントラストをなすことが本書によって見えてきた。一九世紀後半、イギリスの金融界は對中國進出に積極的であり、中國におけるイギリスの利權の保護・擴大を政府に要求し續けていた。しかし、中國國內のイギリス外務省は自國の金融界の對中國進出に「自由放任」の姿勢を貫いていた。一方、フランスについては、中國進出のため積極的な働きかけをする外務省と總じて中國進出に消極的な金融界という構圖が浮かび上がったのである。

このように、フランス「帝國主義」史研究の文脈においても本書の意義は重要であろう。しかし、近代中國史研究に對してはより大きな意義を持つと評者は考える。なんとすれば本書は、日清戦争後の列強の中國進出——いわゆる「利權獲得競争」——を再検討するきっかけも與えてくれているからである。これまで「利權獲得競争」が、中國史の文脈でいかに論じられてきたかは、あらためてここで述べる必要もないことであろう。しかし、本書で見ると、借款や鐵道建設の交渉で清朝も自らの利益をおさえていたという事實がよく浮かんでき（る）。京漢鐵道の建設・回收はその最たる例であろう。中國側の政策を評價するにあたって、當の交渉相手たる列強諸國の視點を反映させる必要があることを、あらためて感じさせられた。大陸でも清末の外國借款の意義やその交渉内容を見直す研究が出つつあり、本書に現れた清朝側の駆け引きの實態は中國近代史において極めて興味深いものである。

今後、中國史において、列強のプレゼンスが中國の國家機構や社會全體に與えた影響についての議論・見直しがより進むことであるが、本書の知見も大いに活かされることであらうし、そうしなくてはならない。ゆえに、近代中國史研究者にこそ本書を読んでもらいたいと評者は考える。

では、評者が本書について氣附いたいくつかの點を以下に擧げていくこととしたい。

四

本書を一讀してまず違和感を覺えたのは、フランスの對中國經濟進出をくくる「帝國主義」という言葉である。評者がこの點にこだわるのは、「帝國主義」とは一體どのようなものなのかという本質的な問題を飛び越えて議論がなされているように思われたからである。すでに著者もフランス對中進出についてホブスン・レーニン・テーゼは當てはまらないとしている。領土的關心について言えば、すでに先述した^⑧の研究で、フランス政府は「フランスのアジア帝國」という考えに「無關心むしろ敵對的」であったと結論づけられている。しかし、ならば何をもって「帝國主義」と定義するのか、本書では明らかにされていない。

コーエンが指摘しているとおり、そもそも「帝國主義」というタームは「曖昧で嚴密さを缺^⑨き」、「高度に政治性を帯びている」概念である。「帝國主義」という言葉を用いることで、かえって讀者にある種の先入主を與えかねないことは注意されてよい。實際のところ、鐵道も中國興業銀行も清佛のニーズが重なり合った部分が大きい。言うなれば、相互依存やギブ・アンド・テイク、

ウィン・ウィンといった觀點で交渉全體を捉え直すことも可能であろう。帝國主義的な色彩を強く帯びた「砲艦外交」という言葉がしばしば用いられているが、具體的に上がつている事例は、やはり清朝側のニーズに應えたものが多い。

本書の第五・八章で扱われている中國各地の鐵道建設については、「鐵道帝國主義」の名を冠して考察が進められている。もとより、日清戰爭後の中國で繰り廣げられた鐵道建設をめぐる列強の競争は、「利權獲得競争」の一つのハイライトである。しかし、鐵道利權と言つてまず想起されるのは、建設された鐵道の經營權・管理權の問題であらう。すなわち、鐵道が外國人の手にあることが中國にとつて最も脅威として受け止められたのである。本書における説明でも、「鐵道帝國主義」は「鐵道によつて中國内陸市場に深く侵入して沿線地域に勢力を扶植^⑩」し、「その勢力圏でフランスの經濟・企業者活動を活發化してフランスの輸出擴大を促す」ことであるとしている（四三四頁）。建設資金の投資や工事受注に「鐵道帝國主義」の核心があるわけではない。けれども、前記の定義によく當てはまるのは（あまり成果を上げなかった）雲南鐵道だけであらう。他はフランスの勢力圏（雲南・兩廣）とは遠く離れていたし、貿易上の利益がフランスのみに歸するような地域でもなかった。そもそも本書を見る限りにおいては、フランスの關心は鐵道建設工事および建設資材の受注を（半數だけでもフランスに）確保することだけに集中しているかのごとくみえる（唯一の例外がやはり雲南鐵道であらう）。これは、本書が特に借款および工事受注の關連性に焦點を絞つて考察しているためかもしれない。ただ、同様に日清戰爭後の借款についても、

積極的な中國財政・税源の掌握といった觀點がフランス政府にどれほどあったのか、本書ではあまり窺えない。少なくとも、フランス金融資本が中國への資本投下に消極的であったことから考えれば、鐵道などの事業の經營や中國財政への參與にフランス金融界はあまり興味を持っていなかったとも言えるだろう。だからこそ、フランスの對中國進出のあり方が、「帝國主義」の名を冠するにふさわしいか、個々の事案におけるフランス外務省の中國進出に對する政治的意圖を——フランス當局者の言葉を擧げて——示すことが必要であつたと思われるのである。

さらに「帝國主義」というイメージの先行は、清朝自身の主體性を見えにくしかねない。一八八〇年代半ば、清佛戰爭直後に清朝がフランスに對して多くの發注を行ったことについて、本書はフランスの「砲艦外交」の成果とし、その後の「失敗」についてはフランス内部の弱點に歸している（二三三頁）。しかし、清朝自身による意志・選擇の影響の大きさは意識されてよいだろう。たとえば、本書でも言及されている、清佛戰爭後結ばれた清佛天津條約（一八八五年）第七條の「鐵道敷設優先權」である。この點、近代中國史の研究による説明を紹介しておきたい。⁽⁹⁾

本書の引用では「中國が鐵道敷設を決斷するときは、フランス企業に照會するだろう。フランス政府は、中國が必要とするスタッフを確保するためのあらゆる便宜を提供することに同意する」とあるが、この條文には續きがある。

ただし、お互い言明する。この條項をフランス一國のみが利益を受けるものと見なすことはできない（惟彼此言明、不得視此條係爲法國一國獨受之利益）。⁽¹⁰⁾

これは漢文のものであるが、フランス語でも特に差異はない。當時のイギリス駐英公使オコナーらもこの文章を取り上げ、第七條を「打ち消している」と判斷している。⁽¹¹⁾ 實際、この後フランス側が第七條を持ち出して鐵道建設への關與を要求した際、そのたびごとと清朝側はくだんの條文を盾にフランス側の要求を退けているのである。この時期フランスが得た通商上の利益も、同時に行われていた中國・佛印國境畫定交渉において、領土上の讓歩を見返りとしていた。⁽¹²⁾ また清佛戰爭直後の受注は、他の列強についてもフランスと同じ傾向が窺え、中國の近代化推進により西洋諸國の製品の需要が期待されたものの、現實には英米獨も思わしい成果を得られなかった。ゆえに、イギリスの優位もそのまま維持されることとなったわけである。本書も「⁽¹³⁾」の先行研究も、日清戰爭後の檢討に重點が置かれており、それ以前の實態については正面から取り上げられていない。このあたり、今後より丁寧な考察が求められることであろう。

あらためて鐵道に關して言えば、一八八〇年代には清朝は鐵道そのものに反對意見が根強くあつたわけで、それが日清戰爭後には外國借款を受け入れてでも建設を推進しなくてはならないとの雰囲気になつたのである。⁽¹⁴⁾ すなわち、フランスはこのような清朝の方針轉換に乗つたただけ、という見方もあるいは可能であろう。「砲艦外交」の強制力を前提として、フランスの對中國進出を語ることに一定の留保が必要であると考ええる。もとより、これらはフランス經濟史の領域を超えるものであろう。今後フランス史と中國史とが意見交換を進めていくことが肝要である。また、第九章ではフランス國內向けの投資による收益が低迷し

ていたことから、フランス銀行にとって「はるかに大きな利益の期待できる海外への資本輸出がどうしても必要」になり、結果「國內投資よりも海外投資（資本輸出）に重點を移していく大銀行の膨大な資金は、ケ・ドルセによって、外交戦略・政治目的に従属させられるようにな」ったとしている。しかし、この敘述は中國への資本投下に概して消極的であり、ケ・ドルセすなわちフランス外務省に手を焼かせ続けたという、本書中のフランス銀行の描寫といささか撞着を感じる。もとより、海外投資全般についての説明であるから、中國については別であるかもしれない。しかし、そのあたり何らかの言及が欲しかったというのが素直な感想である。

以上、不躰な言葉を書きつづった。評者は若輩に加え、フランス經濟史については全くの門外漢である。著者の意圖を十分に汲み取れず、誤讀した部分が少なくないことだろう。そのあたり、著者ならびに讀者にはご容赦いただきたい。

註

- (1) Lee, Robert S. *France and the Exploitation of China, 1885-1901: a study in economic imperialism*, New York, 1989. Bretel, Dieter. *Frankreich im Fernen Osten: imperialistische Expansion und Aspiration in Siam und Malaya, Laos und China, 1880-1904*, Stuttgart 1996.
- (2) なお、フランス工業製品の高價格について本書では今後の課題とされているが、Lee は英獨佛とフランスの工業生産形態の相違を擧げている。英獨佛が非熟練工を用い大工場で生産するものであるのに對し、フランスは町近場で高價・高品質の製品を作る形式に收斂していたという (Lee, *op.cit.*, p.15)。ただし、Lee も肝心の根據を擧げていないので、なお検討の餘地があるかもしれない。
- (3) 武内房司「近代雲南錫業の展開とインドシナ」『東洋文化研究』五、二〇〇三年。Pelcovits, Nathan A. *Old China Hands and the Foreign Office*, New York, 1948, pp.112-115
- (4) *Ibid.*
- (5) だからこそ本書の中でしばしば用いられている「勝利」「敗北」という言葉に、やや違和感も覺える。清朝とフランスの思惑が交錯し、複雑な國際環境のもとで行われた交渉を「勝利」「敗北」として割り切ることができるのか、評者は疑問を感じる。
- (6) 馬陵合『清末民初鐵路外債觀研究』復旦大學出版社、二〇〇四年。同『晚清外債史研究』復旦大學出版社、二〇〇五年。なお、やや古い研究であるが、侯繼明の研究は諸外國からの投資が中國の經濟發展を促したことを指摘している (Hou, Chi-ming. *Foreign Investment and Economic Development in China, 1840-1937*, London, 1965.)。
- (7) P・A・コーエン著、佐藤愼一譯『知の帝國主義——オリエンタリズムと中國像』平凡社、一九八八年、二一五—二一六頁。
- (8) ただし、すぐさま中國人だけで鐵道の經營を行うことが困難であったという點を加味する必要がある。鐵路總公司

の督辦であつた盛宣懷も鐵道利權の回收を推進しつつ、「京漢鐵道のような長い鐵道は中國人による管理が難しいため、引き続き外國人を雇い続けなければならない」としている（『盛宣懷東遊日記』久保田文次監譯『中國近代化の開拓者・盛宣懷と日本』中央公論事業出版、二〇〇八年、九七—九八頁）。

(9) 朱從兵『李鴻章與中國鐵路——中國近代鐵路建設事業的艱難起步』群言出版社、二〇〇六年。

(10) 「中法會訂越南條約」。當該部分の佛文は以下の通り。Il est entendu aussi que cette clause ne peut être considérée comme constituant un privilège exclusif en faveur de la France (Ministère des affaires étrangères, *Documents Diplomatiques*, affaire de Chine et du Tonkin 1884-1885, Paris, 1885).

(11) *British Parliamentary Paper*, China. No.1 (1886). Correspondences respecting the French treaty with Annam and Negotiation between France and China. No.57, O'Connor to Earl Granville. 17 June 1885.

(12) なお一八九四年に、(本書のキーパーソンの一人ジェラルドの前任 フランス駐清公使ルメールは、外交慣例に背いて新公使の着任を待たずに歸國してしまったが、鐵道建設の要求を清朝側に退けられたことに對する憤懣もあったという(張蔭桓「甲午日記」『張蔭桓日記』上海書店出版社、二〇〇四年、四五九頁)。

(13) 龍章『越南與中法戰爭』臺灣商務印書館、一九九六年。

松本三郎『中國外交と東南アジア』慶應義塾大學法學研究會、一九七一年、二〇二頁。

(14) 石井摩耶子『近代中國とイギリス資本——一九世紀後半のジャーディン・マセソン商會を中心に』東京大學出版會、一九九八年、三三頁。

(15) 千葉正史『近代交通體系と清帝國の變貌——電信・鐵道ネットワークの形成と中國國家統合の變容』日本經濟評論社、二〇〇六年、一七三頁。

二〇〇八年二月 横濱 春風社 A 4版
四四三六七頁 五、七一四圓