

中国における勢力圏と租借地に 対する英国の認識 ——ワシントン会議期の権益一覧表を題材に——

古瀬啓之

序

1921年11月から翌年2月まで開催されたワシントン会議では、第一次世界大戦後の東アジア・太平洋における国際秩序についての多国間合意が形成された。大戦後、東アジア国際政治を主導した日米英は、同会議における9カ国条約により、中国の主権維持、門戸開放・機会均等を原則とすることに合意した。また、会議の過程において、中国に関する政治的影響を与える全ての国際的な合意、そして列強間の合意について、一覧表を作成し他国に公表することが決められた⁽¹⁾。

本稿は、この合意に基づき会議中に英国により作成された権益表を基にして、当時の英国の中国における特権、権益に対する認識を明らかにしていくことを目的とする。当該一覧表は、英国の特権、権益を概観でき、その注記においてそれらに対する英国側の認識をうかがい知ることができ、非常に有用である。そして、本稿では、英国の特権、権益のうち、揚子江流域における勢力圏と香港の九龍、威海衛といった租借地に対する認識を中心に考察していきたい。

以下、1. において、英国代表団により作成された権益表を示し、2. においては、英国の勢力範囲、3. においては勢力圏の構成

要素の一つであった鉄道、そして、4. では、香港の九龍、威海衛についてそれぞれ取り上げ、英国の中国における権益に対する認識を明らかにしていく。

1. ワシントン会議における英国代表団の権益表

では、まずワシントン会議中に英国代表団により作成された英国権益一覧表を見ていこう。

以下に示す権益表においては、左から権益の種類(Description)、権益の受益者(Beneficiary)、年、注記(Remarks)、参照(Reference)が示される。また、租借地については、左から順に領域名、承認日、年限、他の条件、がそれぞれ設定されている。各事項は、年代順に並べられている。

なお、表中、「参照」欄にある「ハーツレット」は、Godfrey E. P. Hertslet, with the Assistance of Edward Parkes, *Treaties, & c., Between China and Foreign Powers; and Orders in Council, Rules, Regulations, Acts of Parliament, Decrees, & C., affecting British Interests in China, Third Edition*, Printed for His Majesty's Stationery Office, By Harrison and Sons, Wyman and Sons,

1908.を, 「マクマリ」は, John. V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with and concerning China 1894-1919, Vol. 1, Vol. 2*, New York, Oxford University Press,

1921.をそれぞれ表すものである。英国代表団は, 主に上記2冊を参照しながら本表を作成している。

種類	受益者	年	注記	参照
1. 舟山協定	英国政府	1846	中国政府との舟山島不割譲協定	ハーツレット P. 16
2. 居住権:厦門, 広東, 鎮江, 九江, 漢口, 天津, 營口	英国政府	1852-61		
3. 新疆(中国トルクスタン)関税と土地所有特権	英国政府	1881	露中条約。最恵国待遇による。中国はすでに当該条約改定の意向を15条において表明した。	ハーツレット P. 492
4. ビルマ協定	英国政府	1894-97	国境における特定地域の不割譲。土地税と鉄道特権を示す。	マクマリ PP. 1. 94
5. 雲南と四川に関する英仏宣言	英国政府	1896	英仏両国は, これら二つの地域における通商, その他の特権を分配することに合意した。この協定は実際には適用されなかった。つまり, 双方により死文化したものと見なされている。フランスは, 雲南-大理鉄道の英国企業への認可を認め(28を参照), 英国は, 雲南-重慶鉄道がフランスの利益に属することに異議を唱えなかった。	マクマリ P. 55
6. 揚子江流域地域の不割譲	英国政府	1898	中国政府との交換文書。この地域の定義は, 議会で1899年2月23日の回答で為されている。それは, 川が揚子江へ流れ込む地域を含むものとされた。この不割譲宣言によって揚子江流域における利益範囲(a sphere of interest)は基礎づけられた。だが, 英国は, そのような範囲(sphere)を, 鉄道建設の優先的選択権(option)の要求(claim)以上のものとして解釈することは無かった。この点について, 英国の要求は, ロシアによって公式に認められた(1899年4月28日スコットームラヴィエフ協定:マクマリ, P. 204)。そして, ドイツによって, 民間において承認された。(1898年9月2日英独銀行家協定:マクマリ, P. 266)	マクマリ P. 104
7. 帝国海関:総税務司	英国政府	1898	中国政府による宣言。海関総税務司は, 他国の貿易が英国の貿易を上回らない限り, 英国人が担う事とするものである。	マクマリ P. 105
8. 威海衛協定	英国政府	1898	実際の租借地のそばに, 中立地域が設置された。それは121° 41' Eより東側の地域においてである。そこでは中国と英国以外の軍の駐留は許可されない。英国は, また, 要塞の建設ができ, 水の供給, 電信, 病院のための土地を獲得でき, 主任技官は英国人となる。	マクマリ P. 152
9. 北部鉄道(山海関-營口借款協定)	中英公司	1898	主任技官(Chief Engineer)は英国人とする。さらなる融資において優先権を持つ。この協定のもので, 錦州からChanyungまでの支線は現在建設中であり, 中英公司は, 融資を求められてきた。また, 唐山と山海関の間でその鉄道は重なる(11も参照)。	マクマリ P. 173

10. プリチャード・モーガン合意	ブリチャード・モーガンまたは、イースタン・パイオニア・カンパニー	1899	四川鉱業局によって承認された四川における鉱業権（独占的ではない）。中国政府は、この合意の現在の効力について異を唱えている。英国政府は、いくつかの義務は存存として、解決のための交渉が時々行われ続けている。	マクマリ P. 183.
11. 北京―山海関鉄道合意	中英公司と英国人債権者たち	1902	英国軍から中国市民にいたる鉄道による輸送の管理について、管理上の特定のポストは英国人用に確保されるべきという合意が為された。そして、半径80マイル内の新しい鉄道の建設においては、英国利害が優先権を持つべきという合意も為された。また中国政府は交換公文により1938年まで延長した年次分割払いを除いて、債務を履行しない旨合意した。（9も参照）	マクマリ P. 333
12. 滬寧鉄道借款合意	中英公司	1903	主任技官を英国人とする。鉄道の権利については、英国、あるいは中国以外の国家に移行させられることはない。競合線も建設されない。	マクマリ P. 387
13. 郵便についての合意	英国政府	1904	中国政府に承認された条約港における租界での英国郵便局事業についての合意。	マクマリ P. 592
14. 河南省における福公司鉄道（道清鉄道）	福公司	1905	他国人に権利を委譲しないものとする（31も参照）。	マクマリ P. 510
15. 湖北、湖南における鉄道建設	英国政府	1905	湖広総督から漢口英国総領事への文書。英国利害関係者に第一の選択権を約束したものである。中国政府の主張では、ここでの取り決めは、借款の返済の完了時を期限とするものである。	マクマリ P. 530
16. 広九鉄道合意	中英公司	1907	主任技官と主計は英国人とする。他の外国の建築材料に対し英国は優先権を持つ。英国、あるいは中国以外に権利の移転は認められない。この鉄道を、広東から漢口までの本線につなぐ権利が、繰り返し確認されてきている。例えば、1916年6月2日の企業と交通大臣間の交換公文によるものがある。	マクマリ p. 615
17. 津浦鉄道合意	華中鐵路公司	1908と 1910	当該鉄道路線の南部における外国建設材料に対する英国の優先権、または追加融資に対する優先権。	マクマリ PP. 684, 814
18. 山西鉱業合意	福公司	1908	山西において稼働中の鉱山に対する初期の認可撤回の代わりに、福公司是、山西地域における鉱山投資への優先権を獲得した。中国政府の主張は、この優先権は、1898年の元々の合意によって定められた地域の部分に限定されるということである。だが、英国政府は、その制限を受け入れてはいない（22, 33も参照）。	マクマリ P. 698.
19. 滬杭甬鉄道合意	中英公司	1911	主任技官は英国人とする。他国の建築資材と追加融資に対する優先権を有する。	マクマリ P. 702.
20. 幣制改革借款	British Consortium group	1911	中国政府の要請のうち4分の1の資金供与について英国の優先権がある。この借款はまだ発せられていない。これは新借款団に供せられた。	マクマリ p. 841.
21. 湖広鉄道合意	British Consortium group	1911	主任技官は、湖北―湖南地域において、建設期間中は英国人とする。英国人による建築資材と追加融資の優先権は他の貸し手と共同のものとなる。当該借款の第二弾とさらなる債券発行は、現在、新借款団に供せられた。	マクマリ P. 866
22. 開灤鉱務局地域	開灤鉱務局	1912	当局管轄の採掘エリアから競争は排除される。採掘エリアは、最終的には決定されていない。開灤鉱務局は、直隸地域における鉱山を開発している。そして、山西北部における石炭採掘の認可を保持している（18も参照）。	マクマリ p. 966
23. 善後借款合意	British Consortium group	1913	追加融資に関して、他の貸し手と共同で英国に分け与えられる優先権。この借款の追加債券は、新借款団に供せられた。	マクマリ p. 1007.

24. 浦信鉄道合意	華中鐵路公司	1913	主任技官、運輸主管、主計は英国人とする。建築資材と追加融資への優先権を有する。この合意はこれまでにまだ実行されていない。これは新借款団に供された。	マクマリ p. 1008
25. 電信合意	Eastern extension Australasia and China Telegraph Company (British) and Great Northern Telegraph Company (Danish)	1896-1913	いかなる団体も当該2企業の合意なしに、中国海岸における電線の敷設、または競合する電信通信の設立は、1930年の12月31日まで許されない。中国政府との共同財源合意、Shanghai-Taku電信合意と管理運営に関する様々な規定もまた、上記期日まで継続される。だが、電信会社の独占は、厳密に実施されなかった。	マクマリ PP. 59-67, 269-274.
26. 寧湘鉄道合意	中英公司	1914	主任技官、運輸主任、主計は英国人とする。建築資材と追加融資への優先権を有する。この合意はこれまでにまだ実行されていない。これは新借款団に供された。	マクマリ p. 1113.
27. 広東—南昌と広東—潮州鉄道	英国権益	1914	中国交通大臣と英国総領事間の交換文書により、これらの鉄道建設権は、英国企業に確保されてきた	
28. 沙興鉄道合意	Messrs. Pauling and Co.	1914	主任技官、主計は英国人とする。建築資材の優先権を有する。この合意はこれまでにまだ実行されていない。同社は、雲南から大理までの間、あるいは他の場所での同距離間において、同条件の鉄道建設優先権を保持している。	マクマリ P. 1130.
29. 漢口改善借款	Messrs. Samuel and Co.	1914	主任技官は、英国人の貸し手の承認を必要とする。建築資材の優先権を有する。この合意はこれまでにまだ実行されていない。そして、貸し手の優先権は、平和についての宣言後、2年間継続している。	マクマリ P. 1172.
30. 福中公司合意	福公司	1915	総支配人は英国人とする。河南地域における特定領域での将来の採掘事業への投資に対する優先権を有する。	マクマリ P. 1203.
31. 道清鉄道の蒙城と平陽府への延長	福公司	1916	1916年8月12日の福公司与交通大臣間の交換文書により、当該鉄道建設権を福会社が保持する事となった。これらの延線の最初の合意は、1920年、12月16日に調印された。	
32. 四川地域炭酸カリウム採掘	英国政府	1919	英国総領事と中国外交部長との間での交換文書により、炭酸カリウム鉱床開発において英国が援助の優先権を獲得した。	
33. 無線電話合意	マルコーニ社	1918	借款期間中におけるマルコーニシステムに対する優先権を承認した。	マクマリ P. 1440.
34. 無線電話合意	マルコーニ社	1918	特定の補助的な装備をマルコーニ社から購入する優先権。	マクマリ P. 1452.
35. 中国国家無線会社合意	マルコーニ社	1919	無線装備に関する中国政府の要請による供給での優先権。	マクマリ P. 1442.
36. ヴィッカーズ航空機合意	ヴィッカーズ株式会社	1919	借款期間中における追加物資の供給と航空サービスと航空機工場の設立における中国政府との協業での優先権。	
37. 新疆（中国トルクスタン）石油試掘許可	Chinese Mining Corporation	1919	1919年11月5日、中英協業に許可が降りた。そこにおいては、英国（福公司）が利益の半分を得ることとなっている。	
38. 山西鉱業合意	福公司	1920	石炭事業における中英協業に関して広東地方当局との合意を締結した。この合意の中国中央政府による批准は、まだ完了していない。	

租借地：領域名	承認日	年限	他の条件
1. 九龍拡張 (マクマリ P. 130.)	1898年6月9日	99年間	英国領域の拡大が、この領域内で、この合意にむけて添付された地図において記された範囲まで租借によって為された。英国は、単独の裁判権を持つが、それは九龍塞城における中国役人の裁判権を除いてである（この権利は、1899年にこの街が租借地に合併された時に廃止された）。現地人の収容はない。建設されている鉄道に対する特権、中国軍艦のアクセス権、現条約による逃亡犯罪人引き渡しがある。
2. 威海衛 (マクマリ P. 152.)	1898年7月1日	旅順がロシアの支配下に置かれる限り	威海衛港とその港の海岸線に沿った幅10マイルの陸地帯における劉公島と他の島々によって形成される領域。英国は、単独の裁判権を有する。しかし、威海衛市内の中国役人の裁判権は保持される。現地人の収容はなし。中国軍艦にアクセス権が保持される。中立地帯における特権については、上記8の合意などを参照。

ワシントン フランクリン・スクエアホテル 1922年1月18日

※上記表の出典は、List of Existing British Concessions in China. Tabulated Statement Prepared by Foreign Office Section, Showing Concessions, Agreements, &c. in China. Involving Special Privileges for British Interests. Communicated by Cabinet Office, Enclosure 10, FO 371/7974 F611/34/10, Feb. 9, 1922, The National Archives.であり、本表はこれを一部改変したものである。なお、表中、そして本文中の地名、鉄道、企業名等の表記については、外務省情報部編、復刻版監修加藤祐三『英中・日中対照 中国地名辞典』原書房、1985年、東亜研究所編『英國ノ對支鐵道權益（一）未定稿—英國ノ對支鐵道借款二就テ—』東亜研究所、1939年、を参照した。

權益一覧表は以上である。では、次に上記表中に示された權益中、英国の勢力圏、租借地について検討し、その認識について、それぞれ順に考察していく。

2. 勢力範囲についての認識

表中、一番はじめにくるのが、1846年4月の舟山協定である。中国浙江省、杭州湾北東部に位置する舟山群島は、歴史的に海上交通の要所であった。アヘン戦争の時に英国に占領された後、1846年の同協定により、英国軍の撤退と同時に、舟山群島の他国への不割譲が清政府との間で約束された⁽²⁾。表中においては、「中国政府との舟山群島の不割譲協定」と記されており、これが揚子江流域とともに英国の華中における「勢力圏」を形成することになる。

また、英国の勢力圏として、よく知られるところの揚子江流域は、日清戦争以後、日本、

ロシア、ドイツなどの列強諸国による中国での利権獲得競争が激化する中、それへの対応としての複数の協定により形成されたものである。

その中でも、主要なものが、表中6の1898年の中国政府との交換公文「揚子江流域の不割譲」宣言である。表における英国の記述によると、まず、「揚子江流域の定義は、英国議会での1899年2月23日の回答で為されており、それは川が揚子江へ流れ込む地域を含むもの」とするという。そして、「この不割譲宣言によって揚子江流域における利益範囲(a sphere of interest)は基礎づけられた」としている。さらに、同地域における鉄道建設は、英国以外の国が実施し得ないとする協定、つまり1899年4月28日の英露間によるスコットームラヴィエフ協定、ならびに1898年9月2日の英独銀行家協定を締結し、揚子江流域における英国の鉄道建設の独占について、独露と相互に認め合った⁽³⁾。これら

により、英国の揚子江流域の勢力圏が形成されるにいたったのである。

だが、英国は、その揚子江流域の勢力圏について表中において次のように言う。

「英国は、そのような範囲 (sphere) を、鉄道建設の優先的選択権の要求以上のものとして解釈することは無かった。」(表中6)

つまり、英国は、自らの勢力圏とされた地域において、鉄道建設の優先権のみを求めたのであり、その他の特権を持っていたわけでも要求したわけでもない、ということである。対して、ドイツやロシアの対中鉄道建設合意は、鉄道建設のみならず、鉄道沿線附属地における特権などを要求するものであった。英国は、揚子江流域に独露が鉄道建設を行うならば、彼らは鉄道沿線地域に特権を設定し、それを起点として揚子江流域にも排他的経済地域を形成する恐れがあると考えた。門戸開放を対中政策の基軸とする英国にとっては、独露による揚子江流域での鉄道建設を阻止すべきものと考えられた。したがって、英国は、自国の利益の集中する揚子江流域における門戸開放を守るために、同地域における英国による独占的な鉄道建設を協定によって独露に認めさせたのであった⁽⁴⁾。

また、先の揚子江流域における不割譲に関する交換公文原文を見ると、英国は、同地域における中国による領土の保持が重要であり、それは「貿易の自由な進行と発展」に対する安全を提供するためのものと記されている⁽⁵⁾。揚子江流域の不割譲宣言は、同地域における独占的な鉄道建設権と併せられること

により、英国の「勢力圏」を構成するものとなったが、それは英国としては「自由貿易」経済の維持を目的としたものであった。

3. 英国の勢力圏と鉄道権益についての認識

では、英国の鉄道権益は実際には、どのような特徴をもつものであり、英国側はそれについてどのような認識を有していたのだろうか。本節では、戦間期において外交の現場でイギリスの対中政策に関わった中国語書記官エリック・タイクマン (Sir Eric Teichman) の記述に拠って、表中に表されている鉄道権益に対する英国の認識を考察していく。

中国での英国鉄道権益獲得においては、中英公司 (British and Chinese Corporation, Ltd.) と福公司 (Peking Syndicate), そして華中鐵路公司 (Chinese Central Railways, Ltd.) が主な担い手であった。

まず、中英公司とは、ジャーディン・マセソン商会と香港上海銀行により、鉄道建設のために形成されたシンジケートである。同シンジケートの中国での鉄道事業への関わりは古く、始まりは表中9の京奉線建設への借款であった。京奉線は、李鴻章が英国の借款により建設した鉄道であるが、その建設目的は、唐山の「蘆山を天津と海につなぐ」⁽⁶⁾ ことであった。中英会社が、借款協定を中国政府と締結したのは、日清戦争以降、列強による中国の利権争いが最も激化した19世紀末であり、当時は特に中国での特権をめぐる「英露間で外交競争」が繰り返されていた。エリック・タイクマン中国語書記官によれば、中英

会社が、京奉線の借款契約を取り付けるのは、その建設範囲をめぐるロシアとの激しい外交戦を繰り広げた末のことであり、したがって、英国の本線建設の動機はロシアの勢力圏拡張への対抗という経済的かつ政治的なものであった⁽⁷⁾。

この時期は、タイクマンによれば、「ロシアの満州支配への圧力が頂点に達した時期」であり、「ロシア政府はあらゆる手段と使い、英国との関係を破壊しないように、英国をロシア圏に入らないようにした」という。しかし、同時にロシアは、「フランス、ベルギーと共に、英国の揚子江流域圏にある北京—漢口間の巨大な幹線鉄道建設の交渉を行っていた」のであり、英露間での外交対立は激化した。最終的に、フランスとベルギーは、ロシアとの共同を取りやめ、さらに英国とロシア間では、それぞれ他国の鉄道圏から手を引くという合意、つまり先に見た1899年4月28日スコット—ムラヴィエフ協定が締結された。英露間で、それぞれの鉄道の勢力圏が確認され、京奉線の建設は進められていく⁽⁸⁾。

中英会社の中国における鉄道事業は、この京奉線から始まるが、それは列国による勢力圏争いの時代において、経済のみならず政治的な側面を必然的に伴うものになっていったのであった。タイクマンによれば、京奉線の他、上海—南京鉄道（表中12）、広東—九龍鉄道（表中16）、上海—杭州鉄道（表中19）は、他列強に対抗し、揚子江流域の英国の勢力圏維持を目的とした英中公司による借款契約であるという⁽⁹⁾。ここに表中26の「南京—湖南鉄道契約合意」を含むことができよう。

他方、福公司（Peking Syndicate, Ltd.）は、主に河南省と山西省の石炭採掘や鉄道建設に

関わったシンジケートである。また福公司是、英国、ドイツ、フランスの金融利害とも共同し、華中鐵路公司（The Chinese Central Railways, Ltd.）を構成する⁽¹⁰⁾。さらに、福公司是、1915年には中原公司との合意により福中公司を形成した（表中30）。福会社が主に関わるものは、表中14、18、30、31、38であり、道清鉄道（表中14）と河南省、山西省における石炭を中心とした資源開発であった。英国の権益の集中は、揚子江流域において顕著であるが、山西省、河南省においても、英国資本である福公司が多くの特許権益、鉄道権益を有しており、同地域においても英国の権益圏があったと言えよう。

他方、華中鐵路公司（The Chinese Central Railways, Ltd.）は、英国、ドイツ、ベルギー、フランスの資本により形成されたが、実態は英国資本が中心の英国企業であった。同社は、主に英国の勢力圏である揚子江流域以北の鉄道権益の獲得を行った。その中でも最も重要な事業の一つが、幹線鉄道である天津—浦口線、つまり津浦鉄道（表中17）だった⁽¹¹⁾。

タイクマンの記述によれば、津浦鉄道は、すでに1898年以前より構想されていたが、建設が実行される際、揚子江流域は英国の、山東はドイツの勢力圏であったため、北側はドイツが、南側は英国が建設を請け負う契約が締結された。交渉は、1898年に始まったが、義和団事件により妨害され長期にわたる複雑なものとなり、1909年になってようやく津浦鉄道建設の借款合意が最終的に為された。なお、当該借款は、徳華銀行と香港上海銀行の共同で発せられた⁽¹²⁾。

その借款返済の方法は、「中国政府による鉄道収入の資金や利益からの分割支払いとい

う約束以上に債権者の投資に対する特別な保証を設けず、また、それは厘金やその鉄道が横切る地方の他の税の支援を受ける」というものであった⁽¹³⁾。鉄道収入だけではなく、税金によっても借款支払いがなされるという上記決定は、英国の鉄道借款において大きな転換であった。それは、借款完済まで外国による鉄道の所有という形から、「将来その鉄道の建設と管理が、完全に中国帝国政府に授けられる」ということを正式に規定することになった⁽¹⁴⁾からである。

その他、華中鐵路会社が関わった重要な幹線鉄道は、広東—漢口鉄道である。タイクマンによれば、当該鉄道は、華南、華中における2つの重要な拠点結ぶ鉄道であり、その地域の迅速な発展のため敷設が早くから強く望まれていた⁽¹⁵⁾。

だが、その鉄道の建設特権の英国による獲得には、複雑な過程があった。ここでもタイクマンの記述によってその過程の概略を見ていく。まず、1898年にアメリカ金融資本による建設特権獲得がなされたが、1900年以後、中国現地の地方の反対と、さらにフランスとベルギー資本との競争が生じ、結局、アメリカの特権は撤回された。その後、中国は自身でその鉄道を建設し始め、広東地方を貫通する約140マイルを建設した。だが、それ以降、建設は滞ったままであった。そこで、1909年に英国とフランスの利害が、華中鐵路会社に結集し、当該鉄道完成のための借款合意へ向けて中国と交渉を継続した⁽¹⁶⁾。

だが、これに対しドイツが中国により良い条件を提示して当該事業参入の姿勢を示し、建設をめぐり激しい競争状態となった。こうした事態に至り、英仏独間の過度な競争を防

ぐため、「外国銀行家たちは、自分たちの利益を統合し、その計画の射程を漢口から四川地域に入りこむ鉄道を含む計画に拡張することを合意した」のであった⁽¹⁷⁾。タイクマンによれば、「これは、中国鉄道世界で最も豊かで価値のあるものの一つとして長年見なされた」事業であった⁽¹⁸⁾。その後、アメリカ合衆国が、参加を表明し、これが1910年2月の4国借款団の結成となった。同借款団は、1911年に幣制改革借款（表中20）と4カ国湖広鉄道借款（表中21）を合意した。だが、周知のとおりこれは清朝政府の鉄道国有化を伴うものであり、地方の激しい反対運動を招き、辛亥革命の勃発、清朝崩壊をもたらすのだった。ちなみに、湖広鉄道の借款合意のうち、英国のシェアは、広東—漢口鉄道であったが⁽¹⁹⁾、先述のように中国内の反対運動により当該借款合意はその後実行されることなく、後の新四国借款団に供せられることになった（表中21）。その他、華中鐵路会社が関わったものとしては、浦口と河南省の信陽を結ぶ浦信鉄道合意がある（表中24）。この合意も、新四国借款団に供せられることになる。

その他の英国の鉄道権益には、表中5の東南アジアから雲南、四川にいたるものがあつたが、タイクマンによれば、これは仏領インドシナのトンキンから雲南へのフランスの進出に対抗するという「全く政治的な動機」に基づくものであり、それは英国の鉄道権益において「唯一の例外」であるという。だが、しかし、結局のところこの合意は実行されることはなく、当該合意は死文化していた⁽²⁰⁾（表中5）。

以上、英国の中国における鉄道権益合意、

並びに英国の認識について見てきたが、その全体的な特徴はどういったものだろうか。タイクマンはそれについて、英国の鉄道権益は、「中国鉄道の融資と建設の借款契約であり、借款の返済と建設が完了した時に、中国政府の事業となる」ものであるという⁽²¹⁾。基本的には、鉄道が中国政府の所有であることを前提とした経済的な事業であったという認識であった。

一方、他列強の鉄道権益の中には、これとは異なるものが存した。それは、ロシアによる満州における「中東鉄道」、フランスによる中国南部の「雲南鉄道」、そしてドイツによる「山東鉄道」、日本による「南満州鉄道」であり、これらは特権線 (concession line) と呼ばれた。タイクマンによれば、これら特権線は、鉄道沿線に居住権や商業権などの特権を設定し、その鉄道沿線地域の政治的、経済的進出のための道具となっていたのである⁽²²⁾。

そして、こうした鉄道は、列強諸国による勢力圏形成の中心的なツールとなっていた。他方、英国の鉄道借款合意は、鉄道沿線地域支配につながるに特権を求めるものではなく、単に「借款線」だったのである。

ここで一つ疑問が生じる。英国以外の列強は、鉄道沿線周辺地域における特権を設定し、山東におけるドイツは広大な租借地域を設定し、同地域で鉄道を建設することにより勢力圏を固めた。では、英国の勢力圏は、どのようにして「勢力圏」たるものになっていたのであろうか。英国は、揚子江流域および、鉄道沿線地帯に政治的な特権を設定したわけでも、揚子江流域地域を租借したわけでもない。1. で見たように、英国は、揚子江流域にお

ける不割譲宣言により他国に同地域を支配させないようにし、また、スコットームラヴィエフ協定、英独銀行家協定により、同地域において他国に鉄道を建設させないようにした。つまり、英国は、揚子江流域において鉄道建設の独占権以外の特権は求めず、また積極的に自国の支配地域を設定するのでもなく、他ライバル国家による同地域の政治的・経済的独占支配と、それにつながる鉄道建設を排除するという、ある意味で消極的な政策を実施し、それにより結果的に英国の同地域における勢力圏を形成したと言える。したがって、先に見たように揚子江流域における勢力圏においては、英国は「そのような範囲 (sphere) を、鉄道建設の優先的選択権の要求以上のものとして解釈することは無かった」と自らの勢力圏を認識していたのだった。さらにいうならば、揚子江流域における英国の勢力圏は、同地域の鉄道建設以外は、他国にも経済的な門戸を比較的開いていたと言えよう。ドイツの山東における勢力圏などに比べれば英国の勢力圏は開放性を有していたといえる⁽²³⁾。

また、第一次世界大戦後のワシントン会議期において、バルフォア英国全権は、11月18日のカーゾン英国外務大臣への電信で「勢力範囲」と不割譲条約の破棄について言及し、揚子江流域の英国の勢力圏は新四国借款団によって撤退させられてきたとの見解を示した⁽²⁴⁾。新四国借款団は、米英仏日により1920年に設立され、中国における新規の鉄道借款等は国際共同で実施されることになった。表中の21, 24, 26, の鉄道借款合意は、英国の勢力圏を通る鉄道に関するものであるが、まだ実施されておらず表中に注記されて

いるように新四国借款団に供せられた。鉄道建設の独占は、揚子江流域の英国勢力圏の中心的な構成要素であったが、未実施の英国の鉄道借款合意が新四国借款団に供されることによって、同地域における英国の勢力圏は自然に撤退させられた、とバルフォアは認識していたのである。つまり、ワシントン会議期においては、すでに揚子江流域の「勢力圏」は確固たる形を持ったものでは無くなっていたということである。

4. 九龍と威海衛の租借についての認識

さて、次に中国における英国の権益のうち、租借地に対する英国の認識を考察したい。英国の権益は揚子江流域に集中していたが、そのほかにも重要な拠点として植民地香港があり九龍を租借していた。また、19世紀末の列強諸国の特権争いの時代に英国はロシアへの対抗という観点から威海衛を租借した。表中、関連するのは、「租借地」1, 2, 及び, 8, の威海衛協定である。ここではワシントン会議（1921年12月3日第12回太平洋・極東問題委員会）でのバルフォア英国全権の両租借地についての発言を取り上げてその認識を明らかにしていく⁽²⁵⁾。

まず、1898年の九龍の租借地についてバルフォアは、租借拡張は香港の防衛のためであるとされた。香港は、英国のみならず全世界にとっての重要な経済的な拠点であるがゆえにこのような措置が必要であるというのだった。バルフォアによれば、香港は世界中に存在する港の中で最も重要であり、第一次世界大戦前のハンブルグ、アントワープ、ニューヨークを凌ぐという⁽²⁶⁾。バルフォアは、さ

らに「アメリカ合衆国政府通商ハンドブック」から抜粋して読み上げ、香港の特徴を以下のように表した。

国際貿易における香港の地位に比類するものはない。自由な港であり、他方でそれほど重要な産業はない。香港は、世界最大の海運センターの一つであり、また、中国南部の貿易拠点でその貿易量は膨大であり、中国での全外国商業の30%に及ぶ。香港政府は貿易促進のためのインフラ整備に全力を注いでいる。また、香港は世界的な商人の集積場、積み替えの場であり世界中の商船が香港で繋がり、これにより他港での積み替えが最小限になっている。また、香港は東における金融センターである⁽²⁷⁾。

以上が、その読み上げられた抜粋内容である。東アジアのみならず、世界貿易、金融の国際センターであり、卓越した地位を有しているということであった。バルフォアによれば、香港は、香港政府の統治のもと「諸国民に絶対的な平等」を実現しているという。したがって、バルフォアは、この国際的な貿易・金融センターである自由港の安全保障が重要なのであり、1898年の九龍租借地拡大はこの目的で為され、「それ以外に何も理由はない」というのであった⁽²⁸⁾。そして、バルフォアは次のように言う。

「九龍拡張は、異なる範疇にある。つまり、全く異なる動機のために獲得されてきた租借地とは、異なる精神 (spirit) によって検討されなくてはならない」⁽²⁹⁾

九龍租借地拡張は、他国の租借地、例えばドイツによる膠州湾、ロシアの旅順・大連、

フランスの広州湾のような中国に対する経済的独占を求めるものとは異なり、世界貿易を維持することを目的とした「異なる精神 (spirit)」によるものであった。さらに言えば、他国の租借地獲得が特定地域の経済的独占を追求したのに対して、英国の九龍租借は世界大の自由貿易システムを守るために実施されたということである。

次にバルフォアの威海衛についての見解を見ていこう。まず、英国が威海衛を租借したのは、1898年の列強諸国による租借地獲得競争が生じる中で英国がとった対応であった。だが、英国の威海衛租借は、ドイツによる膠州湾租借の動機とは異なるという。バルフォアによれば、ドイツの膠州湾租借の目的が、主に同地域の経済的支配にあったのに対し、英国の威海衛租借は、「他国による中国の経済支配に対する抵抗」にあり、「門戸開放政策の維持を目的として、東アジアにおける勢力均衡の維持を望んだことに基づいたもの」であるという⁽³⁰⁾。つまり、英国は中国における自由貿易、門戸開放を目的としており、それに対して経済的独占を志向するドイツの動きを監視し、その勢力拡大を防ぐために威海衛を租借したということだった。ここに英国の自由貿易対ドイツの独占経済というイデオロギー上の対立構図を見て取ることもできよう。

また、バルフォアは、英国の威海衛租借の特徴について、同地における経済的特権や優先権を英国に一切与えていないところにあるといい、威海衛から山東地方内部への鉄道や交通手段の建設も企図されていなかったと述べた。したがって、威海衛の租借は、同地域における英国経済圏、支配権の拡大を企図す

るものでは無かったという⁽³¹⁾。そして、第一次世界大戦が終わり、ドイツ、ロシアが中国から撤退したことにより英国の威海衛支配の理由は無くなったため、ワシントン会議において英国は威海衛の返還を約束するのであった。また、威海衛返還の意向を会議において伝えるにあたり、バルフォアは「中国の主権尊重と「門戸開放原則」を確約する意思を持った普遍的合意の一端として、中国に威海衛を返還する完全なる準備がある」といい、これは「あくまでそうした普遍的合意の部分として実施されるのみ」という点を強調した⁽³²⁾。英国が威海衛租借したのも、返還するのも「門戸開放原則」に基づくものであったということである。

以上、本節では英国の租借地に対する認識を、ワシントン会議におけるバルフォアの見解を通して考察した。ここにおいても、門戸開放政策、自由貿易という経済思想が政策の軸として存在していたのであった。

5. 終わりに

以上、本論はワシントン会議期において英国代表団により作成された英国の権益表を基に、その権益認識について勢力圏、租借地を中心に考察してきた。英国の勢力圏や租借地は、いずれも日清戦争以後の19世紀末における列強諸国による特権争いの過程の中で設定されたものである。そして、本論で考察したとおり、それに対する英国の認識においては、自由貿易、門戸開放という原則が貫徹している点が特徴として挙げられよう。つまり、英国にとって自国の勢力圏と租借地は、ドイツやロシアが、独占的な経済支配地域を膠州

湾や満州に設け鉄道特権を獲得していったのに対抗し、中国における門戸開放、自由貿易を守るために設定されたものだったのである。英国の勢力圏の設定は、他の列強と、その論理を異にするものだったのである。

さて、本論が考察の題材とした権益表は第一次世界大戦後の東アジア国際秩序形成を目的として開かれたワシントン会議期に作成されたものである。第一次世界大戦を経てドイツは大戦における敗戦により、ロシアは革命により、東アジアおよび中国から一時撤退した。また、門戸開放政策を基本政策とするアメリカの影響力が増大し、米国は、中国を含めた東アジア政策を主導していく。第一次世界大戦後、英国の望む中国における門戸開放、自由貿易体制構築に向けての障壁は少なくなった。しかし、英国にとって懸念は、日本の対中国政策であった。英国は、日本が、英米の主導する門戸開放政策に合流することを望んだ。結果として、日本は、英米とともにワシントン会議において9カ国条約を締結し、門戸開放政策を受け入れていく。また、英国、日本、アメリカは、ワシントン会議における他の諸条約、諸決議を合わせて東アジア・太平洋地域秩序における多国間の合意を形成し、ワシントン体制を構成する主要国となっていく。ここにおいて英国の対中門戸開放政策は多国間の国際合意として実現するのであった。

さて、表中にある英国権益のうち残るは、1、アヘン戦争以後開港した港での居住権（表中2）、2、新疆における土地所有権（表中3）、3、ビルマ国境地域における不割譲（表中4）、4、税関組織である海関の総稅務司を英国人とする協定（表中7）、5、鉱業に関する合意（表

中10、18、22、30、32、37、38）、租界での郵便事業（表中13）、電信についての合意（表中25、33、34、35）漢口改善借款（表中29）である。これらのうち、英国の「勢力圏」を形成するにあたり重要なものと考えられるのは、1、5、であろう。1、は言うまでも無く、英国人が中国における経済活動を行う拠点であり、5は、先にも触れたように福公司を中心として河南省、山西省における英国の鉱業権益圏を構成するものである。ただし、本論は、揚子江流域の勢力圏と租借地についての英国側の認識を考察するものであり、上記の点については本稿で論じることができないため別の場で改めて考察したい。

注

- (1) BT/11/21 C.R.T.1252. Washington Conference, Open Door in China, Successive Drafts Resolutions and Other Papers, Tabling of existing commitments-Successive Drafts of Resolutions and Other Papers. Mar. 15th, 1922. TNA
- (2) Godfrey E. P. Hertslet, with the Assistance of Edward Parkes, *Treaties, & c., Between China and Foreign Powers; and Orders in Council, Rules, Regulations, Acts of Parliament, Decrees, & C., affecting British Interests in China, Third Edition*, Printed for His Majesty's Stationery Office, By Harrison and Sons, Wyman and Sons, 1908. P. 16.
- (3) 井上勇一『東アジア鉄道国際関係史 日英同盟の成立および変質過程の研究』慶応通信, 1989年, 14-41頁を参照。
- (4) イギリスの勢力圏の設定が、中国における門戸開放を守るためのものであったとする点については、拙稿「第一次世界大戦後の山東問題とイギリス：ワシントン会議期を中心に（1）」『三重大学法経論叢』33巻1号, 2015年。

- (5) Sir C. MacDonald to the Tsung-Li Yamen, Peking, February 9, 1898., John. V. A. MacMurray, *Treaties and Agreements with and concerning China 1894-1919, Vol. 1*, New York, Oxford University Press, 1921. P. 104.
- (6) Eric Teichman, *Affairs of China: A Survey of the Recent History and Present Circumstances of the Republic of China*, Routledge, 2016, 1st Edition, Kindle Edition. P. 238.
- (7) *ibid.*
- (8) *ibid.* PP. 238-239.
- (9) *ibid.* P. 241.
- (10) *ibid.* PP. 242-243.
- (11) *ibid.*
- (12) *ibid.* P. 243.
- (13) *ibid.* PP. 243-244.
- (14) G. C. Allen and Audrey G. Donnithorne, *Western Enterprise in Far Eastern Economic Development China and Japan*, First published in 1954, Reprinted in 2003 by Routledge, Routledge, London and New York, P. 139.
- (15) Teichman, P. 246.
- (16) *ibid.*
- (17) *ibid.*
- (18) *ibid.*
- (19) *ibid.* PP. 246-247.
- (20) *ibid.* P. 238.
- (21) *ibid.* P. 237.
- (22) *ibid.* P. 237. 同様の見解は、前掲 Allen, PP. 135-139, 前掲拙稿。
- (23) イギリスの勢力圏の開放性については、前掲拙稿においても触れている。
- (24) Her Majesty's Stationery Office, *Documents on British Foreign Policy 1919-1939, First Series, Vol. 1, Far Eastern Affairs, April 1920-February 1922*, No. 431, Balfour to Curzon, F 4243/4076/10, Nov. 18, 1921. 拙稿「ワシントン会議とイギリス 1921-1922 9カ国条約を中心に(2)」『三重大学法経論叢』31巻2号, 2014年。
- (25) FO371/8003 F 138/138/10 Twelfth Meeting of Committee on Pacific and Far Eastern Questions, Saturday, December 3, 1921. TNA.
- (26) *ibid.*
- (27) *ibid.*
- (28) *ibid.*
- (29) *ibid.*
- (30) *ibid.*
- (31) *ibid.*
- (32) *ibid.*