

洋務運動の遺産

——盛宣懷の企業経営をめぐる——

沢村健二

はじめに

最近、中国近代史研究者の間に、中国近代化の過程を総合的に再検討しようとする動きが出て来ており、その中で、買弁的官僚資本主義の発生・発展・消滅過程の究明が最も緊要な課題として提起されて来ている。⁽¹⁾

中国封建社会が世界資本主義の中に包摂されていく過程で形成された買弁的官僚資本は、世界資本主義の諸矛盾と国内封建主義の諸矛盾という近代中国が担ったすべての矛盾の集中的な結節点として、中国近代化の経済的基礎を解明する上で最も重要な鍵をなしている。だがそれにもかかわらず、わが国における官僚資本の研究はほんの一握りの研究者の個別研究を除いて殆どなおざりにされて来た感がある。清末に限って言えば、変法運動・革命運動に関する研究は多いが、官僚資本の母胎となった洋務運動に関する研究は少なく、従って民族資本ひいては立憲派・革命派等に関する研究は多くても、官僚資本ひいては反革命勢力に関する研究は少なく、いまだに清朝権力構造の実態すら

把握されていない状態である。かかる研究上のひずみが是正されない限り、真の中国近代史像の確立は到底望むべくもなく、ここに官僚資本研究の必要性が要請されてくる所以もある。

そこで、その一翼を担うもの一人として、小論では清末における官僚資本家の典型である盛宣懷をとりあげ、その企業経営をとおして清末官僚資本の基本的な性格を考察してみたいと思うのである。かつて筆者は洋務運動の破産以後辛亥革命に至るまでの官僚資本の動向を総括して、これに「第二次洋務運動⁽²⁾」なる一つの概念規定を行ない、その綜合化の指標としたが、ここでも盛宣懷のこの期における政治経済行動を洋務運動との対比の上でとらえ、その洋務運動的性格を指摘することに主眼を置き——従ってここでは官僚資本の中国的な原蓄過程を丹念にあとづけることは敢えてしない——第二次洋務運動論展開のための一階梯としたい。

一

盛宣懷（一八四四—一九一六）、字は杏蓀、号は愚斎、江蘇武進の人、官僚地主階級の家に生まれるも科挙に及第せず、納費によって官僚となる。一八七〇年、李鴻章への建策を認められてその幕客となり、経済・外交面での李の片腕として洋務運動に参加、招商局督弁（一八七二年）、電報総局総弁（一八八二年）など新式企業の管理経営に従事するかたわら、天津兵備道（一七七九年）、山東登萊青兵備道（一八八六年）、天津海関道（一八九二年）と官界に累進し、官僚資本家としての基礎を築いた。

日清戦争後の一八九六年、鐵路總公司督弁、漢陽鉄廠承弁となるや、自強のための鉄道至上主義をふりかざして鉄道建設に奔走、その資本を獲得するため上海に中国通商銀行（一八九七年）を設立して招商集股をはかり、また多くの鉄道借款を締結したが、一方、官途においても工部左侍郎（一九〇二年）、通商条約改訂委員（一九〇二年）を兼

任するなど華々しい活躍を見せた。しかし、一九〇二年、父盛康の死による服喪に乗じた政敵袁世凱の策謀により一時下野を余儀なくされたが、一九〇八年、袁世凱の失脚により再び中央に返り咲き、以後、郵伝部右侍郎（一九〇八年）、中国紅十字会会長（一九一〇年）、郵伝部尚書（一九一〇年）などを歴任するとともに、汽船・鉄道・鉱山・製鉄・紡績などの諸企業の経営をも盛んに行なって、財界に確固たる地歩を占めた。

一九一一年、清国最初の責任内閣に郵伝部大臣として入閣し、鉄道国有政策を強行しようとして各地で猛烈な反対運動にあった。特に四川のそれは熾烈を極め、やがてそれが導火線となって辛亥革命が勃発、盛宣懷は失脚して一時日本に亡命した。その際にもなお彼は日本政府と漢冶萍煤鉄公司の共同経営に関する契約を結び、その買弁官僚資本家としての本領を遺憾なく発揮したが、その実現は当時の利権回収運動によって阻まれた。革命後の事態を收拾する南北和議を経て袁世凱が大總統に就任すると、まもなく盛宣懷も上海に帰ったが、一旦政権の座を離れた彼にとって、かつての権勢を回復することは難かしく、不本意のうちにも華中財界における実力者としての地位だけは保ちつつ一九一六年上海に歿した。

さて、以上に述べた盛宣懷の略歴からもわかるように、彼の政・財界における活動は大まかに言って前後の二期に分けることができる。即ち、前期は李鴻章の登用により北洋洋務に参加した一八七〇年から、日清戦争における北洋海軍の壊滅によって洋務運動が破産を来たした一八九五年までの時期である。この期間中、彼は専ら李鴻章の庇護のもとに洋務企業の経営に参加し、貨殖理財の術を学ぶとともに、いわゆる『洋務』である欧米列強との交渉にも直接携わって、洋務派官僚として、また近代的企业経営者としての素地を築いた。

後期は洋務運動の破産、それに伴う李鴻章失墜の後をうけ、張之洞と結んで鉄路総公司督弁、漢陽鉄廠承弁として、清朝中枢部に要位を占めるようになった一八九六年から彼の歿年までの時期である。この期間における彼は洋務

運動最大の遺産相続人として、その遺産の拡張発展をはかるために、いわば『第二次洋務運動』ともいうべき実業中心の自強運動を展開するのであるが、畢竟、それは彼が典型的な官僚資本家として反革命への道をまっしぐらに突走るプロセスでもある。小稿において特に述べたいと思うのもこの後期における彼の自強運動に關してであり、それには先ず多少面倒でも洋務運動についてその概略を述べておかねばなるまい。

そもそも、一八六〇年代に開始された洋務運動は曾国藩・李鴻章・左宗棠・張之洞など漢人大官僚による軍事を中心とした自強の運動であった。第一次、第二次アヘン戦争における二度の敗北をとおして、西洋近代文化——それも主に武器・弾薬・艦船など軍事的科学技術面——の優越性を認めざるを得なくなっていたこれら漢人大官僚は、太平天国鎮圧を直接の動機として、欧米の科学・技術を撰取し、自己の軍事力を増強することによって支配体制の再編強化をはかるうとしたのである。それ故、運動の当面の目的は太平天国、捻党、回教徒など国内人民の諸反乱を弾圧し、且つ列強の侵略に備えるための強兵にあったのである。そして、確かに国内反乱の鎮定という点では一時的にもせよ成功を見たが、しかし洋務運動自体はその様々な内部矛盾の故に決して成功し得るはずのものではなかった。

先ず洋務思想そのものにも問題があった。長い間の伝統的な政治・社会体制に慣らされ、中華思想のもとに育まれて来た彼らは、西洋文化の優越性を全面的に認めることを潔しとしなかった。李鴻章をして「中国の文武の制度はすべての面で西洋よりもはるかに優っているが、ただ火器だけは何としてもかなわない⁽³⁾」と言わしむるが如く、政治・社会体制については彼らはあくまでも中国の優越を主張し、ただ西洋の科学・技術——彼らはそれすらも元来は中国古代に由来すると説く⁽⁴⁾のみを師とするに足るとして、ここにいわゆる「中学を体と為し、西学を用と為す⁽⁵⁾」という中体西用論が生まれるのである。しかし、こうして中国に始めて生まれたこの近代化の思想も、結局は木に竹を継ぐが如き極めて不完全な技術改良論に過ぎなかったため、いずれは変法・革命の思想によって取って代られる運命に

あるものであった。

更にまた、洋務運動が成功を見なかった要因の一つに、運動推進者たる洋務派官僚自身の腐敗墮落があった。彼らは運動を推進する過程で、“自強” “富国” “養民” という本来の目的を忘れ、自己の保身と求富のために汲汲として抗争し、その関係する洋務諸企業においても官僚としての地位を利用してそれらを私企業化し、様々な特権に守られた独占経営を行なって巨大な富を蓄積していった。しかも彼らは政治・経済・技術の各方面において完全に外国依存の態度をとったため、洋務運動はその志向するところとは反対に買弁官僚資本を生み、中国半封建・半植民地化の条件を整えるという結果に終わってしまうのである。ともあれ、洋務運動はかかる諸矛盾をはらみながらも三つの段階を経て発展する。

洋務運動の第一期は一八六〇年より一八七二年にわたる官営軍事工業建設の時期である。太平天国に始まる諸反乱鎮圧のための武器の補給を目的とする李鴻章の江南製造総局（一八六五年）、金陵機器局（一八六五年）、天津機器局（一八六七年）、左宗棠の福州船政局（一八六六年）等の諸企業の設立によって代表される。またこの時期には洋務のための育才事業も始められ、外国語や自然科学を学ぶための学校が設立されたが、この育才事業は以後洋務期全般を通じて行なわれる。

第二期は一八七二年より一八八五年に及ぶ官督商弁の軍事関連産業建設の時期で、李鴻章の輪船招商局（一八七二年）、開平磁務局（一八七七年）、天津電報總局（一八八〇年）、唐山胥各莊鐵道（一八八一年）、上海機器織布局（一八八二年）や左宗棠の蘭州機器織呢局（一八八〇年）などの諸企業が建設される。太平天国後の疲弊と天津条約・北京条約による巨額の賠款は清朝財政を益々窮乏の淵に陥れ、洋務派官僚も軍事工業の建設と維持に困難を感じ始めるようになっていた。彼ら、特に李鴻章は“自強”の根本を“求富”に求め、且つそのためには従来外国におおいで

た原料を中土において自給する必要があるとして、運輸・通信・煤礮・紡織など『求富』の軍事関連産業が次々に起されていった。従ってこの時期は近代的官僚資本の発生期として特に注目すべき時期であり、同時にまた極めて微弱ながら陳啓沅の製糸工場(7)の如き民族資本の萌芽が現われ始めた時期でもあり、中国資本主義発達史上の重要な一時期を画している。

最後に第三期は清仏戦争後の一八八五年から日清戦争中の一八九四年に至る時期で、北洋海軍の成立と漢陽鉄廠(8)（当初は湖北煉鉄廠と呼ばれる）の建設で代表される。清仏戦争における清朝の敗北によって洋務運動の失敗が漸く表面化し、洋務派内部にも馬建忠・王韜・何啓・胡礼垣・鄭觀応・陳虬・陳熾など政治改革を唱える改良主義的な修正論者が現われ始めたが、李鴻章を中心とする主流派はそれら修正論を拒否して更に大規模な軍事建設を強力に推進しようとした。李鴻章は天津鐵路公司（一八八七年）の設立によって本格的に鉄道建設を開始するとともに、淮軍の強化、軍港・砲台・艦船の整備を行なった。そしてその結果、一八八八年には、洋務運動の頂点とされる北洋海軍の成立を見たのである。また同じこの頃、李鴻章の北洋洋務とともにこの時期の洋務運動を二分する勢力となった張之洞の湖北洋務も開始された。張之洞は湖北に漢陽鉄廠（一八九〇年）、湖北織布局（一八九〇年）を建設し、李鴻章に取って代るべき基盤を着々と築きつつあったのである。

さて、大体以上の如き三段階を経て推進されて来た洋務運動も、清仏戦争の敗北を機にすでに破綻を示し始めていたが、更に日清戦争における北洋海軍の壊滅によって決定的な打撃を受けることになり、遂に破産を宣告せざるを得なくなった。東洋一を自負した北洋海軍の崩壊は洋務運動の目指す『自強』がまるきり空念仏に終わったことを示し、単なる西洋機械文明の移入だけでは列強に対比し得るだけの近代化は行なわれ得ないことが証明されたのである。こうして三十五年間にわたって行なわれた洋務運動も、康有為・梁啓超などの変法運動と孫文一派の革命運動に席を譲

ることになり、運動そのものとしては確かに破産してしまったのである。しかし、破産をしたとはいえ洋務運動の中で生み出され育まれてきた人間と企業がなお残存している限り、洋務運動も何らかの形で継続されたのではないかと考へることは極めて当然なことであろう。ところが、今日この点についての研究は非常に少なく、牟安世もその著『洋務運動』の中で、張之洞の自強新軍、袁世凱の新建陸軍、盛宣懐の中国通商銀行などを洋務運動の継続として指摘してはいるが、ただ簡単に論評するに止めて⁽⁹⁾いる。

そこで以下洋務運動破産後における盛宣懐の企業経営や政治行動をめぐって、そこに洋務運動的要素がいかに関承され、発展していったかを考察してみたいと思うのである。

二

日清戦争の敗北による洋務運動の破産と庇護者李鴻章の失墜にもかかわらず、盛宣懐の個人的勢力はさして大きな打撃を受けることなく、なおもその命脈を保ち得たばかりか、前にもまして一層強力なものになっていた。その理由として先ず考えられることは、彼が李鴻章の勢力下でありながらも、その中心である北洋に地盤をもたず、むしろ招商局経営を通じて成立した上海商人層や列強との結びつきをバックにすでに一個の官僚資本家としての地歩を占めるようになっており、⁽¹⁰⁾ために李鴻章没落の影響を辛うじて回避することが出来たということである。このことは、彼が上海に華盛紡織総廠、中国通商銀行、南洋公学、上海商業会議公所などを逐次設立していったことから充分に考えられることである。

次に、より重要なことは、李鴻章没落後替って清朝政権の柱石となった張之洞・王文韶勢力と巧みに結びつき、これらを新しい庇護者としたことである。

直隸總督王文韶と盛宣懷とは以前から師弟の誼をもつて通じ合っていたが、敗戦後、盛宣懷が軍糧關係者としてのその責任を問われたとき、王文韶の熱心な弁護によって危うくその難を免がれることが出来、この一事から王・盛の關係は一層緊密なものとなった⁽¹¹⁾。こうして盛宣懷の政治的失墜を食止めたのは王文韶であったが、それどころか、かえって盛を登用しその政治的隆盛をもたらすようになったのが張之洞であった。

湖広總督張之洞と盛宣懷とはもともと深い交わりはなかったが、盛の企業經營の才は張の早くから認めるところであつたから、張は計画倒れになつていた漢陽鐵廠、蘆漢鐵道接弁の最適任者として盛宣懷に白羽の矢を立てたのである。張之洞の麾下にあつて、たまたま盛宣懷と親交のあつた憚祖翼兄弟の斡旋で、製鐵操業及び鐵道建設の実権を盛宣懷に移譲するための張・盛會談が行なわれ、その結果、一八九六年四月、盛宣懷は漢陽鐵廠承弁となつてその經營を引継ぎ、更に同年九月には、上海に新設された鐵路總公司の督弁となつて蘆漢鐵道をはじめ全国の幹線鐵道を独占的に建設することになつたのである⁽¹²⁾。

一八九六年九月、四品京堂候補督弁鐵路總公司事務大臣を拜命するにあつて、盛宣懷は「自強大計」と稱する經世策をひっさげて中央官界に登場した。この「自強大計」は甚だ簡潔な奏疏の形をなすもので、清朝支配の再編強化と國家財政再建のための彼の内政改革案を披瀝したものであつた。その基調は「自強」の根本を南北鐵道の建設に求めようとするところにあり、それと共に新たに西例に習つた練兵・理財・育才の三要を行なう必要があるとしてそのプログラムを展開する。ところで、盛宣懷が始めて公にしたこの經世策も所詮は清仏戰爭後に現われた洋務改良主義の改訂版に過ぎず、それは取りも直さず、彼が洋務運動の破産後もおそれを継続延長して行なうことを天下に宣言したことにほかならなかつた。洋務運動期に一顧だにされなかつた洋務改良思想がここに大きくクローズ・アップされ、盛宣懷の政治經濟行動の理論的支柱となつたのである⁽¹⁴⁾。

ともあれ、この改革案はいずれも清朝の容認を得て実行に移されることになり、中でも南北鉄道建設は国家緊要の政策として清朝政治権力の支持のもとに強力に推進された。従って以後盛宣懷の活動の主要舞台も鉄道建設とそれをめぐる関連企業の経営に移行する。

洋務期における彼の経済的基盤であった輪・電両局や華盛紡織総廠も依然彼の支配下に置かれていたが、一九八六年を境に彼の企業経営の領域は急激に拡大していった。鉄道建設のための鐵路總公司、それに鋼軌・鋼材を供給する漢陽鉄廠、鉄廠に製鉄用鉄鉱石やコークスを供給する大冶鉄山・萍郷煤礦、鉄道資金獲得のための中国通商銀行と止まるところを知らぬ感があった。しかもこれら新設諸企業はこの期における官僚資本企業の典型として、その組織・形態・資本・運営等の面でそれぞれ共通な性格を具有しており、それは、畢竟、洋務運動の遺産とも言うべき洋務企業の性格以外の何物でもなかった。以下、ここでは盛宣懷の新設諸企業だけに限って、その性格を考えてみたい。

先ず企業経営について結論から言えば、これら新設企業のいずれを取っても、総じて洋務企業の経営方法と殆ど異なるところはなかった。企業形態は揃って官督商弁形態がとられ、従ってこの期における盛宣懷の諸企業には、洋務期の官督商弁経営の色彩が濃厚であった。

大体、中国における近代的企業の経営形態は官弁（官營）、官督商弁（半官半民）、官商合弁（半官半民）、商弁（民營）の四つの発展段階をたどるとされて⁽¹⁵⁾おり、官督商弁は官營から民營に至る過渡的形態として洋務期、それも特に第二期に最も支配的な経営形態であった。その来源は政府の財政窮乏によって官弁洋務企業の経営に困難を感じ始めた際、李鴻章が新たに「求富」のための企業を起そうとして西欧の株式会社制度に⁽¹⁶⁾習い、且つ「民と利を争わず」という中国の伝統的觀念に適合するものとして創始したことに由来するものであった。そして、その方法は政府の援助と保護のもとに民間から資本を募集して企業体を組織運営し、政府は官吏（督弁）を派遣してこれを監督するという

ことを建前とするものであったが、実際には民間商人はただ利益配当を得るだけで経営には参画出来ず、経営は専ら官吏の手によって行なわれていた。従って当然のことながら、官場の習気を企業内にまでもちこんだ官僚の掣肘は強く、中飽、収賄は言うまでもなく、独占や免税の特権に守られた排他的経営と欧米列強に対する物質的技術的依存のもとに私財が蓄積され、買弁的官僚資本が生み出されて来るのである。勿論、こうした傾向はすでに洋務運動初期の官弁軍事工業の時代から見られたもので、曾国藩・李鴻章・左宗棠・張之洞・劉坤一など洋務派大官僚の封建割拠性を現出させたのであるが、この時期になると業務内容と企業形態の性質上、大官僚と商人の間にとってその経営に直接参加する中・小官僚の蓄財が特に顕著になる。そのため民間出資者としては、これら官僚の掣肘や中飽を恐れて出資をためらうことになり、結局、官督商弁企業はその本来の意義を失い、単に官僚の私腹を肥やしたのみで挫折することになるのである。

ところで、このような官僚の最も典型的な例が盛宣懷であった。彼は洋務期の代表的な官督商弁企業である招商局と電報局の経営にその発足当初から参与し、やがて官僚としての地位を利用してそれらを私企業化し、様々な特権に守られた独占経営を行なって巨大な富を蓄積していったのである。そしてこれら官督商弁企業の経営を通して彼が学んだものが、清朝政治権力を背景とし、欧米資本主義との結びつきの上に立つ官僚独占的経営であり、後の漢冶萍公司の経営に最も顕著に認められるようにそれは終生一貫した彼の経営方針になったし、またここで蓄積された資本が華盛紡織総廠を始めとして次々に新しい企業に投資されていくことになるのである。

従って盛宣懷にとっては、その熟悉する官督商弁形態をとることこそ新企業に成功するための不可欠の条件であった。フォイエルワーカーは当時の最も重要な官督商弁企業として、輪船招商局、開平磁務局、上海機器織布局（後の華盛紡織総廠）、天津電報総局、漠河金磁、漢陽鉄廠、大冶鉄山、中国通商銀行、萍郷煤磁の九つの企業を挙げている⁽¹⁷⁾

が、実にこの内の七つまでは盛宣懷によって経営されたものであった。

次に組織面について見れば、ここでも依然として官僚による支配体制が編成され、経営は主に洋務企業の経営を通じて形成された盛宣懷一派の官僚群によって完全に牛耳られ、いわゆる「商」と呼ばれる民間出資者の多くも、盛宣懷自身を始めとして、その縁者、知人、輩下などの官僚・買弁によって占められていたのである。⁽¹⁸⁾

たとえば、それらの経営陣には、漢陽鉄廠の総弁として西文に精通する李維格（三品銜候選郎中）を迎え、その姉妹会社萍郷煤砒の総弁に盛と同郷の張贊宸（湖北候補道）を挙げたほか、鐵路總公司には張之洞幕下の氣鋭、鄭孝胥（江蘇試用同知）や盛の服心で買弁出身の鄭觀応（三品官候選道）等有能な官僚層を登用し、また中国通商銀行には、嚴信厚（もと督銷長蘆塩務）や張振勳（シンガポール総領事）等当代屈至の大買弁・大華僑（その多くは官位取得者）を総董として加入させるなど適材を適所に配した盛宣懷体制を整えたのである。このような状況は、当然、民間出資者層をも極く一部の者に限定する結果となり、それら新企業の出資者は彼ら経営者自身を除いては、殆ど開港場の商人を主とする輪・電両局の出資者に限られていたと言えよう。⁽¹⁹⁾

実際、盛宣懷王国と称された輪・電両局を通しての盛宣懷と開港場特に上海の商人層とのつながりは想像以上に強固なものとなっていた。先に述べた如く、華盛紡織總廠、鐵路總公司、中国通商銀行、南洋公学、上海商業會議公所などを相次いで上海に設立したのも、彼らのバック・アップがあったればこそであり、一方彼ら商人も盛宣懷企業への投資によって余利を蓄わえ、彼ら自身の企業設立に備えていた。それ故盛宣懷は鐵路總公司督弁就任に際して、「西北造路、東南商股」⁽²⁰⁾を唱えたほど彼らに対して大きな期待を抱いていたのである。そして確かに彼らは多くの面で盛の期待に応えていた。

「私が兼管している上海紡織總廠、漢陽鉄廠、萍郷煤砒、通商銀行の集めた商股は輪船・電報両局の華商がそこか

ら得た利益をこれら「新設企業」に投資したものであり、双方の利害は緊密なつながりをもつものである。従って彼らは勉めてこれら「新設企業」をも支持しようと努めているのだが、まだ成果をみるには至っていない⁽²¹⁾と盛宣懷自身繰返し言うように、彼の「新設企業」の成立は輪・電両局の股東（株主）との結びつきに負うところ甚だ大きかったのである。

ただ「新設企業」だけでは例外で、「西北造路、東南商股」を唱える盛宣懷の期待に反する甚だ不本意な結果に終わった。それが全く新しい企業であり、建設に時日を要し、しかも東南沿海に無関係の蘆漢鉄道優先建設であったため、民間資本の応募は意外に少なかったからである。彼は東南華商の出資を得るためには、それが彼らと直接利害関係をもつ事業であることが必要条件であることを痛感し、すぐさま地元「滬甯」鉄道の建設を開始し、招商をはかるという便法を執らざるを得なかったのである。この事からもわかるように、この当時の盛宣懷の企業にとって東南沿海の買弁資本は不可欠の要素となっていた。

このように盛宣懷の「新設企業」における人的構成も、後に多少の変動はあったにしても、大体において盛宣懷を頂点とし、総弁・協弁・坐弁・提調などに服心の官僚を充て、基底に出資者としての自己の戚属や開港場商人層を置く洋務企業以来のピラミッド型官僚支配の組織形態がそのまま持続されて出来上がったものと考えてよい。

三

盛宣懷によって新設された諸企業の輪・電両局への依存とそれらを軌範とする経営方針の踏習はそのほかなお多くの面に現われていた。

資本面では、単に両局股東からの資本招募にとどまらず両局存款を中国通商銀行や漢陽鉄廠、萍鄉煤砒に流用する

といったようなことも行なわれた。⁽²²⁾ 即ち、通商銀行は招商局資金八十万両、電報局資金二十万両の融資を受けたし、漢陽鉄廠の引継ぎと萍郷煤砒の設立の際には、両局の資金各百万両がそれぞれに流用されている。また、輪・電両局からの流用ではないが、萍郷の石炭を輸送するための萍潭鉄道修築には、蘆漢鉄道建設費の中から三百万両が横流しされたが、それには二百十万両を費消したのみで残余の九十万両は更に漢陽鉄廠に廻されている。洋務期の招商局支配時代以来、盛宣懷の使途不明の官金費消や流用はその節操の無さをもってしばしば非難の対象とされているが、一面から見れば、そうした資金回転の巧妙さは当時としては卓抜した企業経営の才覚の現われであったのだろう。⁽²³⁾

他企業からの流用以外にも、官督商弁企業に通例となっていた長期低利の官金借入が当然の権利の如く行なわれていた。漢陽鉄廠は最初官弁企業として設立され、張之洞がすでに官金五百数十万両を注込んでいたため、商弁となっていた。漢陽鉄廠はこれを返還すべき段階になっていたが、鉄路総公司はその発足当初千三百万両の官金を借入れたし、通商銀行も戸部から百万両の借入れを行っていた。その他資本の来源としては官による株式の買上げや洋款の導入等種々の苦肉の策が講ぜられたが、中でも洋款は後に最大の比重をもつ基本財源となるのである。なおこれについては後述する。

また、資本籌集の方法として初期の近代企業一般の特徴とされた官利制度⁽²⁴⁾も踏習された。官利制度というのは、中国における株式会社発生前に見られた一種の利息配当法で、企業の損益にかかわらず定期には必ず株金に対する一定の利息即ち“官利”（官息・正息ともいう）が支払われることになっていた。利率は当初一割程度であったが、日清戦争後は七、八分になり、漢陽鉄廠や通商銀行では八分であった。官利制度は商業高利貸盛行期にそこに投ぜられていた資本を近代的企業に吸収するためにとられた便法で、投資者に対して高額の利息を保証したものであったため、資本雄厚で操業順調な大企業ならいざ知らず、中小企業特に民族資本企業にとっては大きな負担であり、創業いくば

くもなくして挫折する企業も多々あった。盛宣懷の経営する諸企業においても官利による支出は相当な額に達したと思われるが、経営陣の官僚・買弁商人・華僑等が同時に大股東でもあったため、企業に多少の虧損はあっても、彼らの私財は益々蓄積されてゆき、それがまた次々に新しい企業に投資されていくのである。

次に経営面では、洋務企業以来、官僚資本企業の最も基本的な性格となった排他的独占的経営がひとしく継続されていた。

鐵路總公司在全国の幹線鐵道を独占的に建設することを目的として設立されたものであることは言うまでもないが、漢陽鐵廠もまた盛宣懷の接弁にあたって、その鐵道建設に使用される鋼材・鋼軌はすべて該鐵廠から購入さるべきであるという販路確保の特権を認めさせた⁽²⁵⁾のを始めとして、後日、建設資金難打開のため列強との間に鐵道借款契約を次々と結ぶようになった際にも、同様の条項を契約中に加えることを列強に承認させている。更に一九〇三年十一月に結んだ日本との大冶鐵山に関する借款契約第八款においては、「〔八幡〕製鐵所ハ大冶又ハ清国内ニ於テ製鐵所ヲ設ケ、購入スル所ノ鉍石ヲ以テ鋼鉄ヲ鑄鍊スルコトヲ得サルモノトス⁽²⁶⁾」と規定し、日本によって漢陽鐵廠の独占権が侵されるのを未然に防ごうとしたし、また同年山西における英商福公司の製鐵所建設の動きに対しても激しく反対した⁽²⁷⁾。借款に対する見返りとして、列強に利権を讓渡することになんら苛責を感じない盛宣懷も、こと自己製鐵の独占権に関しては強硬な態度をとり、それを侵そうとする者に対しては内外を問わず頑強にこれを拒否したのである。

漢陽鐵廠に製鐵用コークスを供給する萍鄉煤砒の場合も、全く同様に盛宣懷はその開發独占権を獲得した。萍鄉煤砒は一八九七年に採掘が開始されたが、その翌年には、萍鄉にある他のいくつかの商弁による煤砒公司を排斥し、開平煤砒の例に照して萍鄉県内における他の煤砒公司の設立禁止を請うて許されている⁽²⁸⁾。官権力を背景とした強制的な手

段で民族資本企業を圧殺した好例である。

中国通商銀行では官金借入れ、紙幣・貨幣の鑄造発行、地方から北京への官金輸送という三つの特権を獲得した。特に官金輸送の独占は招商局が上海・天津間の漕米輸送を独占し、巨大な利益をあげたことに習って、各省関の官金収納と輸送業務を一手に掌握してその利益を独占しようとしたものであった。ただ、この目論見も結果的には十分な成果を挙げ得ないままに終わってしまう。官金輸送の独占は銀行業務の中でも最も大きな利潤をあげるものと見なされ、盛宣懷もこれに大きな期待を寄せていたが、一部の中央官僚や従来官金輸送にあたっていた地方官僚の強力な反対にあって、結局はこの勅許も空文と化し、挫折してしまっただからである。⁽²⁹⁾

さて、以上の如き独占権と並んで、官僚資本企業のもつ特権の一つに免税権があった。

盛宣懷が漢陽鉄廠の経営を引継いだとき、張之洞との間に結んだ契約の中で、漢陽鉄廠の生産する鋼軌・鋼材と該鉄廠が製鉄用コークスを供給するために開いた炭坑は上奏して十年間免税とすることが取極められていた。そして契約通り一八九六年九月、張之洞は漢陽鉄廠に投じた官本回収のためとまた「練鉄は製造と同じでない」という理由から十年間の免税を申請したが、⁽³⁰⁾戸部の審議によって十年は長すぎるとして五年間の免税が許された。しかし盛宣懷は免税期限が満期になると、常に鉄廠の不如意を理由に国家の保護を求め、一九〇一年には先ず五年、⁽³¹⁾更に一九〇六年には十年の展限を申請し、⁽³²⁾結局、十有余年の経営期間を通して終始免税の恩典に浴したのである。

次に鐵路總公司であるが、ここも同様免税の特権が認められていた。鉄道建設の費用では、購料の出費が最も大きいとして張之洞・王文韶と会奏して国家の保護と援助を要請し、その具体策として、購地については「官地に由って給し、民地は官に由って価を定め、平時の常価を逾えないようにせよ」⁽³³⁾として、国家権力を背景とした一方的な用地買収を要請しているが、そればかりでなく特に運料に関しては、「鉄道の建設には、外国から購入した器料と中

国の工場で造られた車軌が使用されねばならず、これらの器料は皆専ら鉄道建設のためにのみ運ばれて来るのである。だから仮りに鉄道など最初から建設されなかったものだと考えれば、関卡にもこれらの項目の税釐はつくられなかったはずであり、今これらの税釐の徴収を免じたとしても、実際には別に損失を受ける訳ではない⁽³⁴⁾という詭弁を弄して鉄道建設資材一切の入口税・釐金の免除と鉄道附属の建造物における地税以外の一切の免徴を認めさせたのである。

最後に中国通商銀行の場合、多少事情は違っていたが、やはり盛宣懐の強引な反対によって総理衙門の報効銀（献金）引上げ要求を撤回させている。盛宣懐が通商銀行を設立した際、彼は二十二カ条の銀行章程を提出して総理衙門の認可を求めたが、盛の銀行設立に強い不満をもつ総理衙門はその内の九カ条に反対して改変を命じ、それをめぐって暫し盛との間にいざこざがあった。その一つが第九条の報効銀の問題で、盛宣懐は国家の保護と特権の代償として銀行の余利の二割を報効銀として国庫に納入することを規定していたが、衙門はこれに満足せず、それを五割に引上げた上、更に貨幣鑄造の利益の五割をも加えることを要求したのである。これに対し盛宣懐は貨幣鑄造からあがる利益を分与することには同意したが、報効銀の引上げに関しては、西洋では銀行の個々の投資者は課税されても、銀行自体は課税の対象とならない⁽³⁵⁾ということを根拠にこれを拒絶し、結局、承認させてしまったのである。

盛宣懐企業のもつ叙上の如き独占的性格は明らかに洋務企業から受継がれたものであるが、その買弁的性格も勿論受継がれ益々その度合を深めていった。

元来、洋務企業は西洋近代の科学・技術面のみ導入して「自強」「求富」をはかろうとしたものであったために、経営・技術面においては完全に外国依存の態度をとり、その使用する技術者も殆ど外国人であったし、機械や部品、原料、或いは武器・弾薬の類も多く外国からの輸入にあおいでいた。従ってそれは洋務企業の発展を阻害し、かえっ

て欧米資本主義に対して恰好な市場を提供することになっていたのである。しかも欧米列強への依存はただそればかりではなかった。たとえば招商局の場合、清仏戦争、日清戦争、義和団事件などの際に、招商局を維持するためにしばしば列強の保護を求め、一時名儀を改めて洋旗を掲げ、それによって戦火の波及を免がれようとしたこともあった。⁽⁸⁶⁾

ところで盛宣懐の新企業においては、鉄道の鋼材・鋼軌や製鉄原料の鉄鉱石、石炭こそは自らの生産に依っていたが、なお多くの資材、原料を外国に依存し、大量の外国人技術顧問を置いてその背後にある列強との結合を一層緊密なものとしていた。中国通商銀行が匯豊銀行のメイトランドを顧問とし、多くの外人を上級職員として配し、匯豊を範とした経営を行なった結果、遂にはその支配下に置かれることになったのは行き過ぎた外国依存の皮肉な結末であった。

ところが、清代最末期における盛宣懐の列強依存はもはやそんな微温的なものではなかった。鉄道建設とそれに伴う鉱山資源採掘の資金に窮した彼は列強との間に次々に鉄道・鉱山借款を締結し、列強帝国主義の資本供与とその保護下に自己の企業を拡大し、自己の政策をも強行しようとしたのである。漢冶萍公司の成立と鉄道国有化政策の強行は彼と帝国主義との結合が生んだ最も代表的な産物であった。だがこれについては暫く措くことにして、以上見て来たように、盛宣懐の新設企業は内に多くの洋務企業的性格を包含したまま維持され且つ発展していった。そしてそれは必然的に外に対する盛宣懐の政治経済的な地位をも高めていたのである。

太平天国革命以来、次第に形成されて来ていた洋務派大官僚の封建割拠の情勢は、官督商弁企業によって一層助長されたために、かかる傾向を醸成したことは官督商弁企業のもつ特徴の一つともされているが、⁽⁸⁷⁾洋務運動破産後における盛宣懐の新しい企業も、数年前までは中小官僚に過ぎなかった彼を一躍大官僚の地位に押し上げてしまったのである。北洋において洋務運動を継続した袁世凱の場合もそれは同様であったが、一九〇〇年における東南互保条約の

締結こそ何よりも明白にそれを示す証左であった。

即ち、東南互保条約は義和団事件の際、楊子江流域の安定をはかるイギリスの要請に応じた盛宣懐の首唱によって東南各省の大官僚の間に結ばれたもので、盛宣懐、劉坤一、張之洞、李鴻章、袁世凱など漢人大官僚が同盟して清朝の対外宣戦布告に反対し、局外中立を保って東南各省それも特に外国人の生命財産を互保しようという趣旨のものであった。⁽⁸⁸⁾もはや彼らの間では清朝の威令は行なわれず、彼らは各地で殆ど独立割拠の状態を保ち、清朝を見殺しにし、義和団を孤立化させようとしたのである。このような東南互保条約が盛宣懐によって首唱されたということは、当時の盛宣懐個人の勢力がいかに強大であったかを明示するものであり、清朝の要職にあって一貫して唱えて来た『自強』の真意がどこにあったかを十分に物語るものでもあった。確かに東南互保に見せた彼の態度は買国投降政策をとって列強と結びつき、清朝政治権力を巧みに利用して、ただ自己の致富致強をはかるために汲汲として来たまぎれもない洋務派大官僚のそれであった。

四

洋務運動は軍事を中心とする各種産業の建設を軸として推進され、『自強』と『求富』をその主要目的とするものであったが、その破産後に引続き行なわれた盛宣懐の自強運動も鉄道建設とそれに関連する諸企業の建設や商務の振興によって、『自強』『求富』——それが誰の自強であり、誰の求富であるかはともかくとして——を達成しようとするものであった。従って相継いで行なわれたこの二つの運動は方法や意図に多少の相異こそあれ、本質的には少しも異なるところのないものであり、盛宣懐の自強運動はそのあらゆる点で洋務運動の要素を踏習するまさに第二次洋務運動とも言うべきものであった。しかし、その運動過程における国際、国内情勢の大変動はそれになお新たな要素

——とはいえ、その萌芽はすでに洋務運動の中に内包されていたものであり、この期に至って急速に成長し開花したようなものであった。従ってそれは封建性、買弁性、独占性といったような洋務運動の本質的な性格と決して背反するものではない——を附加することを余儀なくさせたのである。そしてこの新しい要素こそ、第一次洋務運動と第二次洋務運動とを明確に区分するところのものであった。

十九世紀末期における列強資本主義の帝国主義段階への移行は対中国資本投下の激化と対中国金融支配の野心を生み出したが、それに呼応した盛宣懷は歴大な借款の導入を行ない、それを楨杆として企業の合同化をはかり、また銀行による集中的な蓄積即ち金融独占への志向をも見せ始める。そしてこれらの動向を通じて特に日本帝国主義との結合を緊密化していくのである。

これら盛宣懷の一連の動向こそ第二次洋務運動に特徴的な新しい要素の具象化された動きにはかならなかった。そしてそれは買弁的官僚資本がやや背伸びした形で、より高度な段階へ一足跳びに飛躍しようと試みる試行錯誤の過程でもあった。以下これらについて簡単に述べておこう。

盛宣懷の手になる借款の借入れは蘆漢鉄道借款をもってその嚆矢とする。蘆漢鉄道建設に先立って総理衙門に提出された説帳の中で、盛宣懷は建設資金四千万両の半分は内債で賄い、残りの半分は洋債の借用によってこれに充てる計画を提案し、すでに清廷の認可を得ていたが、いざ建設に着手してみると、国内資本の獲得が予想外に困難であることが次第に明らかになってきた。清朝の財政逼迫の皺寄せから官金の実支出が予期以上に少なくなつたばかりか、民間資金も意外に集まらなかつたのである。こうなつて来ると、彼としては後はただすべて外国からの借款に俟つ以外に方法はなくなり、蘆漢鉄道のみならず、それに続く幾多の鉄道建設もその資金はすべて外債に頼るといふ盛宣懷の悪名高い鉄道借款政策がここに始められることになつたのである。

折しも帝国主義段階への移行期にあった列強資本主義は日清戦争を機に一齐に中国への資本投下を開始し、あらゆる機会をとらえて利権の獲得に狂奔していた。資金難に苦慮する中国自らの鉄道建設も列強にとってはまさに絶好の餌食であった。これに借款を供与して投資そのものから利益を得るとともに、建設に関与することによって実質的な鉄道支配権をも獲得しようとして、列強間の激烈な鉄道借款獲得競争が展開されることになった。

この借款獲得競争において、英・米・独・仏・白の諸列強はあらゆる手段を尽くして清朝に働きかけたが、清朝側当事者として呼びかけの対象とされたものがほかならぬ鐵路総公司督弁盛宣懷であった。清朝国庫の窮乏と民間資本の応募不振で、建設計画に頓挫を来たしていた盛宣懷にとって借款供与の申し出はまさに渡りに舟であった。鉄道借款には李鴻章の先例もあったし、⁽⁴⁰⁾西洋の通例に従い借款によって鉄道を建設することも止むを得ないとする馬建忠の『借債以開鐵路説』の示唆もあって、蘆漢鉄道建設に際しては、彼自身すでに借款計画をもっており、張之洞共々その実施を目論んでいるところであった。彼らの考えによれば、華商というものは目先の利益ばかりを追うものであるから、鉄道が未完成の段階ではそれへの出資をためらい、数千万の鉅款を集めるということは困難である。従って残された方法としては「暫くの間は先ず洋債を借りて鉄道を建設し、その後引続いて華商資本を招集して洋債を分還する」という一策があるのみ⁽⁴¹⁾であった。勿論、彼らも洋人が借款に乗ずる危懼を全然感じない訳ではなかったが、たとえ洋債に頼ろうとも、ともかく中国自らの手で行なわれる鉄道の早期建設こそ自強の第一端と考える彼らにとって、借款の本質がいかなるものであるようと、それはもはや問題ではなかった。また問題にしようとしても、国際情勢の分析すら満足に出来ない彼らにとって、借款に対する彼らの幻想がはらんだ重大な危険性を洞察することは到底不可能なことであった。それ故、彼らとしては、これまでの中国に対する侵略や利権獲得競争から判断して、従来中国との間にあまり利害関係のなかった国からの借款ならば、それに附随する洋人の介入も十分に排除し得るだろうと極

めて安易に考えていたのである。こうした配慮も当初だけのことであったが、たとえば蘆漢鉄道借款の場合、盛宣懷がアメリカの借款を受けることを望んだのに対し、張之洞はアメリカは遠国だが大国であるから干渉の恐れがあり、それよりはむしろ小国のベルギーが良いとしてベルギーの借款を希望した。⁽⁴²⁾この結果、最終的にはベルギー—シンジケートの借款を受けることになったが、数年後になって漸く張之洞にもわかったように、ベルギー—シンジケートは実は彼の最も恐れていた露・仏両勢力の傀儡に過ぎなかったのである。⁽⁴³⁾

とにかく、この一事を見てもわかるように、欧米諸国に対する彼らの認識は依然として洋務期の段階を一步も出るものではなかった。洋務期の大官僚達が先進資本主義の商品輸出に対応して、原料・機械・技術の導入をはかり、それによって列強に対する依存と結合を強めたと同様に、盛宣懷もまた極めて安易な観点からその方針を引継ぎ、帝国主義の資本輸出に呼応して特殊権益を見返りとする鉄道借款を次々に締結し、帝国主義との結合を強化していったのである。彼の手になる鉄道借款は蘆漢（ベルギー）・粵漢（アメリカ）正太（ロシア）・汴洛（ベルギー）・滬寧（イギリス）・道清（イギリス）・蘇杭甬（イギリス）・浦信（イギリス）・広九（イギリス）——以上カッコ内は貸付国——と九鉄道に及ぶものであった。そしてその契約内容は大抵、年五％の利子、償還期間三十～五十年、担保としては鉄道及びそれに附属する財産を充てることを規定したほか、契約期間中における建設、運営に関する多くの権益が借款貸付国に対して与えられることを規定していたのである。因に辛亥革命までに清朝が締結した鉄道借款は銀元に換算して五億五千三百万銀元の多きに及んでいるが、その内盛宣懷の関与したものが五七・三％を占めていたとされている。⁽⁴⁴⁾残余の四二・七％は北洋袁世凱勢力が盛宣懷の後をうけて締結したものである。なお、後に辛亥革命の導火線となった鉄道国有借款も締結はされたが、革命の勃発によって実現を見なかった。

盛宣懷による鉄道借款は洋務期における地方政府の借款とは異なり、中央政府の借款として締結されたものであ

たため、それが中国に及ぼした影響は測り知れないほど大きかった。特に清朝政治権力を楯に政府の名義で借入れられた借款が官督商弁企業とはいえ、盛宣懐の私的企業の如き鐵路總公司に対する挺入である以上、官僚資本家としての盛宣懐の官・財界における地位は急激に強大化した。が、反面、中国の広大な土地と人民は帝国主義の強圧下に置かれることになり、中国の半植民地化は一層促進されることになったのである。

鉄道借款と同様、鉞山借款においても、盛宣懐は積極的な策動を見せた。盛宣懐による煤鉄資源の開発は鉄道建設と密接な関係を保ちながら着々と進められていたが、彼はそれを抵当とする外資の借入れを行なうことによって自己の支配する鉞産業の拡大化をはかったのである。鉄道建設に使用される鋼軌・鋼材の独占的生産を開始した漢陽鉄廠は、近傍に良質、無尽蔵の大冶鉄山を控えているだけに、その製鉄鉞石の供給には事欠かなかったが、製鉄に不可欠のコークスの供給源を遠く開平に求めたため、その入手量も限られていたし、輸送にも多くの不便を伴っていた。そこで盛宣懐は早くから技師を八方に派して開平に代る良質の煤砒を探索させていたのであるが、漸く江西省萍郷に良質炭が発見されるに及んで、萍郷の開発整備は彼の砒務における第一の急務として重要視されることになったのである。

一八九七年、漢陽鉄廠、招商局、鐵路總公司の出資によって萍郷煤砒公司が成立したが、一八九九年にはドイツ人技師の指導下に独商礼和洋行を通じて購入されたドイツ製機械を使用して採炭が開始された。萍郷煤砒の設立が漢陽鉄廠はともかくとして、招商局、鐵路總公司の出資にかかるということは、それらの汽船や汽車がいずれは萍郷の石炭を必要とするようになるということを見越した盛宣懐の深謀によるもので、そこには運輸・鉞山・製鉄諸企業を統合して重工業部門における独占体制を確立せんとする彼の野望が秘められていた。この採炭開始にあたって、萍郷煤砒の設備投資を急ぐあまり、盛宣懐は礼和洋行との間に四百万マルクの借款仮契約を締結（本契約は一九〇二年）し

たが、その際、総理衙門にあてた電報の中で「もし萍郷の採掘を中止することにでもなれば、開平が現在水浸のため採掘不能の状態になっている時でもあるから、鉄廠へのコークスの供給が停止され、機能は麻痺してしまう。そうなれば鉄道はすべて洋軌を買わなければならないし、汽船もみな洋煤を用いなければならず、漏卮は甚だ大きくなる。それに萍砒が一旦蹉跌したら、洋人に奪取されないと限らない」と借款の必要性を説いているが、ここでも漏卮をふせぎ、洋人の介入を拒否するためには借款も止むを得ないとする盛宣懐の奇妙な論理が展開され、借款の危険性は完全に捨象されている。萍郷に対して、また借款に対して、盛宣懐がこのような観念を抱く以上、萍郷拡充のための借款はこれだけに終らなかつた。

同じ一八九九年、彼は鉄鉱石の不足に苦しむ日本の八幡製鉄所との間に大冶の鉄鉱石売買契約を結び、その先払い代金の形で二百万円の借款を受けることを取極めた。この借款は翌年、仮契約が行なれ、更に一九〇三年に本契約が成立したが、最初の取極めよりは増額されて、大冶の土地財産を担保に三百万円が年六分の利息、償還期間三十年の契約で与えられることになった。これは大冶借款とはいうものの「先ず原砒石を売って、それを製鉄用コークスの費用にかえる⁽⁴⁶⁾」と言っているように、萍郷拡充のための資金にほかならなかつた。なお、日本は漢陽鉄廠に対してもしばしば借款を供与し、湖北における製鉄・鉱山の支配権を次第に拡大しつつあつた。

萍郷借款、大冶借款によって財政的基礎を確立した盛宣懐の煤鉄企業は、ドイツや日本の保護下に拡大を続け、やがて一九〇八年には、漢陽鉄廠、大冶鉄山、萍郷煤砒の大統合が行なわれ、招商局に代る新しい盛宣懐王国である漢冶萍煤鉄廠有限公司（商弁）の設立を見ることになるのである。この時期における官僚資本は帝国主義諸国からの借款を楨杵として生産の集中を進め独占資本としての性格を一層顕著にする。それは単に企業合同の面からだけでなく、次に述べるように、銀行による資本の集中や幣制改革を通して金融独占への志向を見せ始めたことから裏付けられ

るのである。

盛宣懷の金融制度改革に対する関心は、『自強大計』の中で始めて明らかにされ、そこでは、流通過程の整備を行ない、商務を振興して外溢をふせぐという名目で、西洋式銀行の設立と統一貨幣の制定が提案されていた。だが、盛宣懷の真意がその銀行を媒介として招商集股と官金輸送を併せ行ない、それによって鉄道建設資金獲得の一助にしようとするところにあることは歴然としていた。⁽⁴⁷⁾従って盛宣懷の希望通りに実行に移されることになったこの提案は、結果はどうあれ、その意図だけについて見れば、極めて中国的ではあったが、あたかも独占を基礎とした銀行と産業の結合という金融資本の発生をも思わしめるものがあつた。

しかし、勿論実際には盛の意図通りに事は運ばなかつた。第一、在来の貨幣流通の実状を無視してにわか西洋式銀行を開設しても、それが成功し得るはずはなかつた。旧来の錢莊、銀号や外国銀行が併存し、商務稅釐を掌る伝統的官僚機構や混乱と複雑を極める無統制な幣制が存在している以上、その抜本的改革がなされない限り、中国通商銀行の発展は望めなかつた。通商銀行が官金輸送の特権は得たものの、根強い伝統的な官僚体制を打破することが出来ず、その効力を發揮できないで終つたということは、盛宣懷の意図した国家銀行化への完全な失敗を意味していた。そして、一九〇四年、通商銀行に対抗するものとして袁世凱が国家銀行としての戸部銀行を設立し、官金の出納、紙幣の発行をも行なうようになって、それは更に決定的なものとなつたのである。

こうして盛宣懷は通商銀行を国家銀行とすることは断念せざるを得なかつたが、その失敗の要因が乱雑な幣制にあることを考えるにつけても、幣制改革に対する意欲は決して捨て去ることの出来ないものであつた。一九〇二、三年に盛宣懷を中心とする条約改訂委員が締結した列強との改訂通商条約でも、「清国政府ハ成ルヘク速ニ自ラ進テ全国一定ノ貨幣制度ヲ創設シ全国一定ノ流通貨幣ヲ設備スヘキコトヲ約ス……」⁽⁴⁸⁾と規定しているように、列強は中国金融

支配の上で大きな障害となっている混乱した幣制を改革することに対してかなり性急な要求を提出していたし、盛宣懐としてもこれに応じて改革を行ない、彼自身の手によって国家金融独占への道を開きたいと思っていたのではなからうか。ただ、彼は一九〇二年の父の死により鉄道関係以外の官職を辞し野に下って以来、一九〇八年、郵伝部右侍郎として再び中央に返り咲くまでは、公職を離れていた関係からか幣制に関する記録を残していないためその間のこととはよくわからないとしても、復職と同時にすぐさま幣制改革への旺盛な意欲を見せ始めたことはそうした彼の意図を十分に物語っている。

即ち、一九〇八年、再び中央の要位についた盛宣懐は漢冶萍の合併をなしとげた後、病氣療養と廠鉞視察のためと称して日本に渡ったが、日本での彼の行動から判断してこれら二つの目的のほか金融、幣制の視察調査もすこぶる大きな要素をなしていたものと考えざるを得ない。彼は日本金融界における大多数の大立物と面談して、金融、幣制に関する詳細な教示を受けると共に、日本銀行、造幣局等を視察し或いは財政研究書を講入するなど相当意欲的な動きを見せている。⁽⁴⁹⁾しかし、この盛宣懐の日本滞在も光緒帝、西太后の相継ぐ死によって三ヶ月たらずで終りを告げ、彼は帰国を余儀なくされたが、この日本での金融、幣制の調査、研究は彼を一躍金融問題のエキスパートに仕立て上げたのである。

帰国後の一九〇九年二月、彼は日本の幣制に範をとった幣制改革案を提出し、度支部尚書載沢と共に幣制改革の準備に乗り出したが、翌年度支部の発表した幣制改革の各章程は大體盛宣懐の改革案に添うものであった。⁽⁵⁰⁾そしてこの結果、一九一一年三月、幣制改革を実現するために、盛宣懐と米・英・独・仏四国借款団との間に一千万ポンドの幣制実業借款が締結されたのである。但しこの借款は辛亥革命の勃発によって無効となり、幣制改革も結局行なわれなかったが、盛宣懐が「このような改革を行なおうとしたことは、まさに清末官僚資本が更に一歩進んで国家政權と結

合し、且つ帝國主義の支持に依存して、より高度な金融独占形式に向つて發展したという一つの重要な指標である」⁽⁵¹⁾と言えよう。

ところで、漢冶萍の借款、通商条約改訂、幣制改革等を通して、盛宣懷が次第次第に日本との結合を強めていったことは否定できない。中でも漢冶萍の借款を媒介とする結びつきはもはや抜差しならない強固なものになっていったから、後に革命に追われた彼が保護を求めたのも結局は日本であった。日本は彼を保護し、代償として出来るだけ彼を利用しようとした。彼が日本で結んだ漢冶萍の中日合弁予約は帝國主義とその走狗という両者の関係を最もあからさまに表出していた。そしてその播いた種はやがて二十一カ条要求の中の漢冶萍の款項となって現われ、長く中国の桎梏となるのである。

こうして盛宣懷の自強運動が、その洋務運動的な性格の上に更に新しい性格を加えながら進展する間に、その一環としての企業経営も徐々に質的変化をとげながら、官僚独占資本体制の経済的基盤となるべく再編成されていくのである。

おわりに

一八九四年、日清戦争における北洋海軍の壊滅を最後に洋務運動は崩壊した。洋務運動の主たる指導者であった李鴻章の失墜によって、清朝はその政治的支柱を失ったばかりかその国策をも失ってしまった。国事多端な清朝にとって、李鴻章にかわる新しい指導者、洋務運動にかわる新しい国策が緊急に必要とされたのは当然のことであった。

ところが皮肉なことに、清朝が最も信頼するに足る大官僚といえば、それは殆ど張之洞・盛宣懷・袁世凱といったような洋務運動の中から抬頭してきた洋務派官僚によって占められ、その上提する施策もおよそ洋務運動の域を越え

る類のものは殆どなかったのである。

中でも盛宣懷によって提案され、清朝によって容認された自強策は幹線鉄道建設を中心とする実業振興による内政改革を唱えたもので、軍事を根本としない点でやや変則的ではあったが、洋務思想が踏習されたものと見てまず間違いない。洋務思想の踏習は必然的にその実践面である彼の政治経済行動にも洋務運動的色彩を加え、特に彼が鉄道建設に附随して起こした諸企業には洋務企業的な性格が明確に露呈していた。今それをまとめてみれば大要次の如くならぬ。

一、企業形態としては、洋務期に最も支配的であった官督商弁形態がとられた。それは官権力と商業資本の結合という官僚資本企業に最も適合する形態であった。

二、経営陣の人的構成は盛宣懷を頂点とする有能な官僚群と買弁商人・華僑・外国人がその中枢を占め、彼らは同時に大株主でもあった。

三、資本の来源は概ね官督商弁企業に通例となっている官金の借入、官による株式の買上げ、他企業の余利の流用、東南開港場商人の出資等にたよるものであったが、後には列強からの借款供与に依存することが多くなった。また民間商人の出資を奨励するため官利制度が設けられた。

四、特権享受はそれぞれの企業によってその対象に多少の相異はあるが、中でも独占と免税の二大特権は十二分に活用された。生産の独占、市場の独占、原料の独占、交通運輸の独占など独占的手段によって企業の独占的地位を維持しようとする傾向が認められ、民族資本や農民その他小生産者層に対する抑圧の度を深めた。

また免税も生産税、輸入税、釐金、果ては報効銀に至るまで多くの費目でそれを認めさせている。

五、資本、原料、資材、技術、経営等での列強依存は帝国主義列強の対中国侵略の激化に比例してその度を深化

させた。

六、官僚資本企業はその経営者たる官僚資本家層の政治経済的地位を強大化せしめ、地方分権的傾向を助長した。

東南互保の動きが明確にそれを示している。

ところで、かかる企業経営を中心とする盛宣懐の自強運動は資本主義の帝国主义段階への移行に対応して、次の如き新しい性格を逐次附加しながら進展してゆく。即ち、

一、帝国主义の对中国資本投下に呼応して、歴大な借款を導入した。

二、導入された外資を楨杆として、企業合同等を行ない官僚資本が官僚独占資本としての性格を具備するようになった。

三、銀行による資本の集中化とそれによる金融独占への志向を見せ始めた。

四、これらの動きを通して日本帝国主义との結合を強化した。

盛宣懐によって行なわれた自強運動が、かかる性格を具有するに至ったことは取りも直さず官僚資本が官僚資本主義化を目指して一歩前進したことを意味するものであった。ただ盛宣懐の場合、中国固有の政治体制、社会体制の变革を全く無視し、官僚資本をフルに機能させることによって経済体制のみを急激に西欧化しようとしたため、人民の痛烈な反撃を食らって挫折することになる。しかし、ともあれ、盛宣懐は官僚資本主義の中興の祖ではあった。

盛宣懐の運動が進展する間に、他方では張之洞・袁世凱・周学熙等の官僚資本家層もそれぞれ独自の立場から、或いは相互に関連しながら、「自強」と「求富」を求める運動を展開するが、それらはいずれも、いわゆる清朝の「新政」に集約されるように、やはり洋務運動の延長、つまり第二次洋務運動の一環をなすものであった。⁽⁵²⁾

第二次洋務運動はブルジョワ改良主義に基づく近代的官僚資本の成長と定着の運動であり、官僚独占資本への飛躍

の運動でもあった。それ故帝国主義の渦の中に巻込まれた中国資本主義の歴史は買弁官僚資本の急激な発展によって特徴づけられることになる。それは帝国主義と封建主義の同盟下に、その買弁性、封建性、独占性を遺憾なく発揮し、人民と鋭く対立しながらもなお発展を続け、後の中国四大家族への道を開いてゆくのである。

〔註〕

- (1) 里井彦七郎「中国近代化過程に関する三つのとらえ方について」歴史学研究三一二二号。
- (2) 同右参照。拙稿「清末洋務運動の展開」海南史学五号。
- (3) 『籌弁夷務始末』同治朝、卷二十五、九。
- (4) 小野川秀美『清末政治思想研究』一七頁、二七頁、五九―七四頁。
- (5) 『張文襄公全集』卷二〇三、「勸学篇」二。
- (6) 『李文忠公全集』奏稿、卷十九、四十九。
- (7) 波多野善大『中国近代工業史の研究』二二七頁。
- (8) 牟安世『洋務運動』一二三―一二九頁。
- (9) 同右、一九四―一九七頁。
- (10) 中村義「清末政治と官僚資本」(『中国近代化の社会構造』所収)。
- (11) (12) 李国祁『中国早期の铁路経営』一三五―一三六頁。
- (13) 『愚齊存稿』以下『存稿』と略称する。「行述」。波多野、前掲書、四五七頁。四六一頁。
- (14) 拙稿、前掲論文。
- (15) 波多野、前掲書。二七二頁。
- (16) 李国祁、前掲書、一八一頁。
- (17) Feuerwerker, A., *China's Early Industrialization*. p. 9.
- (18) *ibid.*, pp. 189-190.
- (19) *ibid.*, pp. 124-137.

- (20) 『清季外交史料』卷一二三、説帳。
- (21) 『存稿』卷三、十。卷四、二十二、二十五。
- (22) 吳紀先「盛宣懷与辛亥革命」(『辛亥革命五十周年紀念論文集』所収)。
- (23) 中村義、前掲論文。
- (24) 汪敬虞編『中国近代工業史資料 第二輯』一〇二頁。
- (25) 『張文襄公全集』卷四十四、五一六、九一十。
- (26) 『支那關係特殊条約彙纂』三四頁、「大冶鉞山ニ関スル借款契約」。
- (27) 波多野、前掲書、四七九頁。
- (28) 『存稿』卷二、十六。
- (29) Feuerwerker, op. cit., pp. 228-233.
- (30) (31) 『存稿』卷五、四十四—四十六。
- (32) 同右、卷十三、三一六。
- (33) (34) 同右、卷一、三十一。
- (35) Feuerwerker, op. cit., p. 230.
- (36) 吳紀先、前掲論文。
- (37) Feuerwerker, op. cit., pp. 28-29. 牟安世、前掲書、一一九頁。
- (38) 『存稿』行述、三十四—三十五。
- (39) 『清季外交史料』卷一二三、説帳。
- (40) 一八八八年、李鴻章は北洋鐵路建設のため、英商怡和洋行と独商華泰洋行から外債を借入れた。中国最初の鉄道借款である。
- (41) 『存稿』卷一、三十四。
- (42) 同右、卷二十六、電報三、十一—十三。
- (43) 波多野、前掲書、四七五頁。
- (44) 吳紀先、前掲論文。

- (45) 『存稿』卷三十四、電報十一、十五。
- (46) 同右、卷三十四、電報十一、二十二。
- (47) 拙稿、前掲論文。
- (48) 『支那關係特殊条約彙纂』六三九頁、「追加日清通商条約」。
- (49) 『存稿』「愚齊東遊日記」。
- (50) 菊池貴晴「經濟恐慌と辛亥革命への傾斜」(『中国近代化の社会構造』所収)。
- (51) 吳紀先、前掲論文。
- (52) 渡辺惇「清末袁世凱と北洋新政」歴史教育一六卷一・二号。