

占領期 (1914~22年) における 山東権益の獲得——その 1

桂川 光 正
KATURAGAWA Mitumasa

始めに

1960年代に本格化した日本の植民地研究は、これまでに一定の成果を挙げて来たが、決して十分なものであるとはいえない。80年代初頭に、小林英夫が植民地研究の必要性を力説¹⁾して、既に10年近く経つにもかかわらず、まだ未開拓分野が少なからず残されているといえる。その代表的なものの一つが、青島の研究であるといえよう。

青島・山東が「満州」について日本帝国主義の重要な拠点であったことは、改めて言うまでもない。例えば、青島の日本人居留民の数を見てみると、占領以前にはごく僅かであったものが、その後急速に増加して、中国本土に限れば、上海に次いで第2位となった。一時は第1位になったこともある²⁾。青島・山東の権益の大きさを、これによっても窺うことができる。中国労働運動の一画期となった五・三〇事件は、周知のように、青島と上海にある在華紡の中国人労働者ストに端を発している。このストに関連して日本政府が青島に軍艦を派遣して圧力をかけたことが、労働者側の勝利で終わったかに見えた上海と青島の争議を再燃させ、それが上海で発砲事件を生み、それを契機に反帝運動が全国的に拡大して行ったのである³⁾。このように、青島における日本の権益は、日本帝国主義と中国人民との矛盾の焦点でもあった。その2年後、北伐軍が北上し山東半島に迫ると、田中内閣は山東の居留民の生命と財産の保護を名目に山東出兵を行い、中国軍との武力衝突まで引き起こした。青島・山東の権益は、少なくとも中国革命への干渉のための出兵の名目となり得るまでに大きなものとなっていた⁴⁾。

ところが、このような重要な地位を占める青島・山東の問題を正面から扱った研究は「驚くほど少ない⁵⁾。管見の限りでは、清水秀子「山東問題」(『1930年代の日本外交—国際政治56』1977年)、柳沢遊「1920年代前半期の青島居留民商工業」(久留米大学産業経済研究会『産業経済研究』1985年)、加藤直子「山東民政反対運動について」(『御茶の水女子大学人文科学紀要』36巻、1983年)程度しかない。清水論文は、ワシントン会議で日本の山東権益は根底から破壊されたのか、また日本はここで英米華の圧力に屈して一方的に譲歩したのかという観点から、山東権益の実態とその変遷を具体的に検討したものである。そして、1919年には、占領以来培われてきた諸企業の基盤が確立し、政治・経済の両面で確固たる地位を築き上げることができた。しかも、ワシントン会議において、この「民営の経済的利権」＝「民間資本の進出の基礎」の確保に成功したのだと、結論付ける。この好論文にも疑問点が一、二ある。まず「民営の経済的利権」の確保が可能となった条件は何か、もう一つ明らか

でない。また、おそらくは「民営の経済的利権」に先行するものとして「官営の利権」とでもいったものが想定されているかのようであるが、この点がよく分からない。従って、「民営の経済的利権」を基盤とした経営への「転換」という結論の意味が、よく分からないことになる。また、19年に基盤が「確立」したとの理解に対しては、柳沢が前掲論文の中で再考の余地があると批判するが、私も柳沢に賛成する。次に柳沢論文は、青島居留民の経済活動を綿密に分析したものであるが、占領終了直後とそれ以降の活動が中心であり、これより前の活動に関しては殆ど触れていない。恐らく資料的制約によるのだろうが、彼の問題意識からすれば占領開始直後からの分析がなされても良かったはずであると思う。また私自身の関心に即して言えば、ここで対象となった経済活動の基盤はどのようなものであり、それはどのように獲得されたものなのかという問題にもっと言及してほしかった。加藤論文は、中国側の動きを中心に追ったもので、日本の政策や日本人の活動を直接に扱ってはいない。しかしここで指摘されたように、「民政」実施は中国側には極めて重大な問題だと意識されていた。然るに、日本にはこれについての研究はない。このギャップを埋める努力が今後必要であろう。いずれにせよ、1914年から22年までの青島占領政策の内容を実証的に研究する必要がある、まだまだあるといわねばなるまい。

このような実証的研究が必要だと考えるもう一つの理由は、山東占領の位置付けがいまだに十分なされていないことにある。即ち、山東を占領しドイツの権益を奪ったのは、それ自身が満蒙権益の確保とならぶ当時の日本の対中国対策の基本目標であったという見解⁶⁾がある一方で、それは「満蒙特殊権益」を確保するための担保を得るためであったという見解もある⁷⁾。このような見解のわかれる問題の解決には、青島占領政策の実態の具体的な解明が、最も早道であろう。

本稿は、このような山東占領をめぐる本格的研究のための準備作業として、日本が占領期間中に獲得した権益を具体的に確認しようとするものである。しかし、この作業は単なる準備にとどまらないだろう。権益獲得のプロセスについては、一応次の4種が想定できる。A) ドイツが中国から奪った権益を手に入れ、22年以後も実質的に確保し続けた。B) ドイツが中国から奪った権益を手に入れたが、22年までに放棄した。C) 占領期に新たに手に入れ、そのまま実質的に確保し続けた。D) 占領期に新たに手に入れたが、22年までに放棄した。このようなコースを一応想定した上で、個々の権益について検討してみれば、当時の日本当局が青島・山東で行った（行おうとした）政策の一端が、自ずから浮かび上がってくるだろう。それと同時に、山東占領の一応のバランスシートも出て来るであろう。これらを通して、山東占領の意味、当時の日本の中国政策の中での位置付けが、ある程度分かるかもしれない。

なお、旧ドイツ租借地と山東鉄道沿線の統治にあたったのは、14年12月までは独立第18師団、以後は青島守備軍である。初めは軍政がしかれていたが、17年10月から青島守備軍内に民政部が設置されて、「民政」が施行された。（「民政」の内容、その施行の意義などについては、別に考えてみる予定である。）

1) 「戦間期の東アジア」（『現代歴史学の成果と課題Ⅱ』青木書店、1982年、所収）

2) 次項の「中国在留日本人人口表」を参照

中国在留日本人人口表

年次 都市	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
済南*	1,761	4,599	5,659	2,498	2,113	2,020	1,908	5,606	2,563	2,468	2,539	2,753	2,904	2,991
青島**	—	12,386	17,970	25,359	27,122	25,529	27,760	24,112	17,679	13,592	13,621	13,506	13,650	13,528
北京	988	1,057	1,168	1,277	1,404	1,626	1,431	1,465	1,415	1,509	1,585	1,616	1,455	1,383
上海	11,457	11,172	13,397	13,880	17,720	14,520	16,718	17,620	16,760	17,918	19,510	20,594	25,918	26,541
天津	3,505	3,654	4,028	3,992	4,741	5,127	5,096	5,591	5,186	5,111	5,161	5,535	5,157	5,848
漢口	1,646	1,976	2,280	2,420	2,963	2,963	2,830	2,483	2,440	2,281	2,391	2,317	1,474	1,966
関内合計	21,491	37,166	47,074	52,177	59,050	54,544	58,297	59,448	48,409	45,298	47,246	48,906	52,715	54,629

副島昭一「戦前期中国在留日本人人口統計（稿）」（和歌山大学教育学部紀要・人文科学編第33集、1984年）より抜粋

* : 博山出張所、張店出張所の分を含む

** : 坊子出張所の分を含む

- 3) 五・三〇事件については、差し当たり白井勝美『中国をめぐる近代日本の外交』（筑摩書房、1983年）を参照
- 4) 山東出兵については、差し当たり井上清『満州』侵略』（『岩波講座日本歴史・20』岩波書店、1976年、所収）を参照
- 5) 前掲、小林英夫
- 6) 例えば、白井勝美『日本と中国』（原書房、1972年）
- 7) 例えば、古屋哲夫「日中戦争にいたる対中国政策の展開とその構造」（古屋哲夫編『日中戦争史研究』吉川弘文館、1984年、所収）

I. 鉄道及びこれに直接関連する権益

1. 鉄道及び関連事業

(1) 山東鉄道

青島・済南線は、ドイツが膠州湾租借条約（1898年3月）で、敷設権を獲得したものである。ドイツはこれに基づいて、青島から濰県、博山県を経て済南に至る鉄道（以後これを山東鉄道と呼ぶ）の工事を翌年9月に開始、1904年6月に竣工した。また、博山炭坑採掘のための張店・博山線も本線と同時に着工された。この支線については租借条約には明記されていないものの、1899年6月の「山東鉄道敷設及営業免許」¹⁾には、「幹線ノ一地点ヨリ博山ニ至ルー支線」という表現で、既に敷設が予定されている。その後、1900年3月の「膠済鉄路章程」において、「幹線ノ存在ニ欠クヘカラサル鉱物ノ積出シ等ニ必要ナル短距離ノ支線」を租借条約の規定の例外とすると明文化し、この線を公式に承認した²⁾。また1906年には済南・黄台橋線が完成した。13年には、黄台橋支線を通して津浦線と貨車を相互乗り入れする協定が成立した³⁾。

日本が占領した当時、山東鉄道は本線494.06km、博山線38.87km、淄川炭坑線6.5km、合計539.43kmの路線を持っていた⁴⁾。後年、日本は山東鉄道会社がトロッキ用軽便軌条で運営していた金嶺鎮鉱山線の改築に着手した（18年10月）。同支線6.56kmは19年3月末に竣工し、翌月から一般営業運転を開始した⁵⁾。日本が占領期間中に経営した鉄道は、以上545.99kmである。（なお、資料によってこの距離には若干の相違がある。）

日本軍は山東半島上陸後、青島占領ではなく、まず山東鉄道の占領に全力をあげた⁶⁾。山東鉄道の管理は、当初は臨時鉄道連隊（14年10月編成）⁷⁾が担当し、駅長・乗務員は同連隊の下士卒が、運輸業務は満鉄派遣の営業担当者80名ほどが担当した⁸⁾。15年3月6日、陸軍

中央は臨時鉄道連隊にかわって山東鉄道管理部を編成し、青島守備軍司令官の下で、鉄道と付属の医院、工場、鉱山などの管理運営にあたらせることとした⁹⁾。12日、同部の編成が下令された。同部の要員には満鉄従業員が充てられ、同部長に任命された藤田虎力(満鉄理事)に率いられた満鉄従業員526名が、19日青島に到着した。24日、山東鉄道管理部が発足、29日までに一切の業務引き継ぎを完了した臨時鉄道連隊は、4月5日に帰国した¹⁰⁾。その後、17年10月に「民政」が施行されたのに伴い、山東鉄道は付属の鉱山その他を含めて、青島守備軍民政部鉄道部が管理することになった。

ところで、山東鉄道へ移った満鉄従業員中の267名あるいは526名全員は、満鉄で「予備員」を命じられて山東鉄道へ移って来た労働者であった¹¹⁾。満鉄の業務規則では、「予備員」を命じられて6ヶ月後には自動的に「解職」となる事になっていた¹²⁾。つまり彼ら従業員は、形の上では満鉄から山東鉄道への派遣であるものの、事実上は満鉄に復帰することができないのである。このことは、陸軍中央ないし青島守備軍が山東鉄道の管理・運営を一時的、臨時的なものとは捉えていなかった事を示すものではないかと思われる。もっとも、彼らは「当時満鉄が整理の必要に迫られ、誠首の運命にあった人々」であり、それを「転任の形で採用した」¹³⁾という事情があったことも事実である。しかし、だからといってその雇用が一時的、臨時的なものであったとは言いきれまい。後述するような他の要因も含めて判断すると、陸軍中央ないし青島守備軍は、山東鉄道を日本の半永久的の権益として管理、運営する方針を、既に14年末から15年初め頃には固めていた¹⁴⁾と見たほうがよいと思うのである。

次に、山東鉄道の経営について、具体的に見てみよう。

I-1表は、山東鉄道の乗客数と運搬貨物量を整理したものである。一時的な落ち込みがあるものの、全般的に順調に増加していることが分かる。18年度の場合、鉄道沿線在住日本人の「商業的發展」(この内容については後述)や中国人利用者の増加、地方農作物の豊作などが、この要因として挙げられている¹⁵⁾。19年度の場合は、綿糸布、雑貨といった日本からの輸入品が銀騰貴でいくぶん減少した一方で、落花生実・油(主要輸出品)、葉煙草(輸

I-1表：運輸実績

年度	乗車人員 (人)	輸送貨物量(トン)		
		有 料	無 料	合 計
1913	1,317,438	911,434	35,176	946,610
15	1,117,160	595,287	279,611	874,899
16	1,666,860 ¹⁾	586,835 ²⁾	487,363	1,074,198
17	2,065,654	705,254	582,651	1,287,905
18	2,159,940	830,780	680,278 ³⁾	1,511,058
19	2,545,268	987,504	745,872	1,733,376
20	2,945,132	1,074,673	829,557	1,904,230
21	3,451,165	1,217,463	753,846	1,971,309

出典：『概況3』p.78(なお、13年の貨物の有料・無料の別は『膠州湾現時の経済状態大要』p.6による)(トン未満四捨五入)

「無料貨物」は、主に石炭、鉄鉱石、軍用諸材料など(『概況2』p.26)

(なお、『概況1』p.23および『要覧』p.227に記載の数字は、この表の数字とは若干の相違があるが、せいぜい数人、数トンの差であり、無視する。)

注：1)『最近之青島』p.67では1,528,346人(ただしこれは1916年1月~12月分)

2)同上では614,679人(同上)

3)『概況1』p.23では680,330ト

I-2表：連絡輸送

路 線	運行会社・船数	寄 港 地	便 数
大阪・青島線	4社5隻	門司、宇品、神戸	各2週1回 (日本船を介しての鉄道省線との連絡有り)
青島・仁川線	1社1隻	芝罘、大連	10日1回
大連・青島線	1社1隻	芝罘	1週1回
大連・上海線	2社2隻	青島、天津	各1週1回
青島・上海線	1社1隻		1週1回
釜山・浦塩線	1社1隻	清津	月2回
海州線	1社1隻		1週1回

(『要覧』pp.186-187および『概況3』p.80による)

出入ともに多い)、石油、木材、センメント(輸入品)が激増したこと(この意味については後述)によるものである¹⁶⁾。このような好条件に恵まれたことのほかに、積極的な乗客・貨物誘致策を取ったことも、大きな要因と考えられる。たとえば、沿線主要駅で倉庫の営業を始めたり¹⁷⁾(後述)、「専ら旅客の利便に重きを置いた」経営上の努力をしたり¹⁸⁾、貨物・旅客に対して様々な割引を実施した¹⁹⁾。また、連絡運輸にも力を入れ、21年現在、海外各地との連絡網がI-2表のように出来ていたことも、輸送量の伸びの一因となった。

I-1表でまず気付くことは、旅客数の伸び率と比べて貨物の伸び率が低いことである。21年の乗客数は15年の3倍以上であり、しかも毎年着実に増加している。これに対して、21年の貨物は全体で2倍強の伸びにとどまっている。のみならず、輸送量が前年よりも減った年もある。こうした特徴がどのような意味を持っているのかについては後ほど考えてみることにして、今は事実の指摘にとどめる。

第二の特徴は、貨物について見てみると、無料貨物の伸びの方が有料貨物の伸びよりも大きいことである。貨物全体では、21年は15年の2.25倍になっているが、これは無料貨物が約2.7倍に増えたことによるもので、有料貨物の方は2倍程度しか増えていない。しかも、貨物全体に占める無料分の割合は21年には38%程度になったものの、16年から20年までは43~45%を占めている。占領軍とその占領地統治機関が占領地で運営している鉄道であるという特殊性を考慮にいれても、こうした傾向は経営的には決して健全なものとは言えないだろう。

- 1) 松本忠雄『日支新交渉に依る帝国の利権』(清水書店、1915年) p.233
- 2) 「山東省に関する独逸国の利権調査概要(大正4年8月調査)」(外務省外交史料館蔵、外交文書) p.5。
(以下、この調査書は「ドイツの利権」と略記する。)なお、淄川炭坑線敷設は恐らくこの時に認めさせたのだろう。
- 3) 同 pp.5-6
- 4) 青島守備軍民政部『民政概況』(1922年6月) p.85(以下、この報告書は『概況3』と略記する。)
- 5) 同 pp.86-87
- 6) この間の経緯については、臼井勝美『日本と中国』pp.50-52を参照
- 7) 参謀本部編纂『大正三年日独戦史・下巻』(東京偕行社、1916年) p.304(以下、これは『戦史』と略記する。)
- 8) 以上『概況3』p.74。なお、「東京朝日新聞」14年11月11日によれば、満鉄からは駅長、助役ら現業員が82名と「大学出の高級社員」が鉄道に4名、鉱山に6名派遣された。これは陸軍からの要請によるものだという。

- 9) 『概況3』 p. 74
- 10) 以上、『概況3』 p. 74、及び『南満州鉄道株式会社十年史』（同社、1919年） p. 138、『戦史』 p. 312による。満鉄からの派遣者の数は『戦史』では526名、満鉄の『十年史』では267名となっている。
- 11) 『南満州鉄道株式会社十年史』 p. 138
- 12) 同 p. 130
- 13) 同書編纂会編・刊『秋山雅之介伝』（1941年） p. 229
- 14) 山東鉄道を山東鉄道管理部の手に移す方針は、遅くとも15年2月下旬には陸軍で具体的準備に移されていた。（陸軍省軍務局軍事課「大正三年戦役業務詳報、巻1」、防衛庁戦史部蔵）
- 15) 青島守備軍民政部『民政概況』（1919年6月） pp. 23-24（以下、この報告書は『概況1』と略記する。）
- 16) 青島守備軍民政部『民政概況』（1920年10月） p. 26（以下、この報告書は『概況2』と略記する。）
- 17) 『概況1』 p. 24
- 18) 青島民政署『青島要覧』（1922年11月） p. 226。ただし具体的内容は不明。（以下、これは『要覧』と略記する。）
- 19) 同上

(2) 埠頭・港湾

1899年、ドイツは青島で大港と小港の2つの港の築港に着手し、1906年に完成させた。これには「膠州湾全経費の約四分の一」に当たる3700万マルクを要したという¹⁾。大港は、ちょうど右腕を曲げたような形で湾内に突き出た大堤防（長さ4500m、高さ5m）に囲まれており、港内面積は300haある。この中に大突堤が2つ（それぞれ長さ730m、400m）があり、その上には倉庫が設けられ、鉄道線路も引かれていた。この2突堤で、6000tまでの船舶12隻を繫留できた。このほか突堤がなお2つ有り、これにも鉄道線路が引かれていた。小港はジャンク、小汽船の停泊用に作られたもので、港内面積346000㎡であった。膠州湾民船貿易の中心は従来、膠州湾の最奥部にある塔埠頭であったが、小港の完成により青島が次第にその地位を奪っていった²⁾。

日本軍が青島を占領したとき、港内の造船所や浮きドックなどは破壊されており、航行もかなり危険な状態であった³⁾。このため復旧は遅れ、日本の船舶に限り入港を許可されたのが14年12月、船舶の出入りが完全に復旧したのは翌年の5月、港の機能がほぼ旧来通りとなったのは同年9月のことであった⁴⁾。

その後民政部は、貿易量が増加したために「若此ノ勢ヲ以テ進マバ両三年ヲ出テスシテ忽チ出入船舶ニ大ナル脅威ヲ感セシムルニ至ル」だろうとの予測のもとに、港湾拡張工事に着手した。その最初の工事として、第1埠頭の拡張が同年度以後4年間の継続事業（総工費、金375万円）として21年2月から開始された。完成すれば、1万トン級の船舶2隻と6000トン級の船舶2隻の繫留が十分可能になる予定であった。この工事に着手以来22年度上半期までに、工船用船舶の購入及び製造、工事用の工場の新設、材料購入などに金94万円を支出していた⁵⁾。

I-3表は、各年度の入港船の数とそのトン数、及び入出港旅客数を示したものである。入港船の国籍別に見てみると、13年の場合、ドイツが隻数でもトン数でもトップで、それぞれ35.4%、43.8%を占めている。それに次ぐのが隻数では日本で27.8%、トン数ではイギリスで31.1%、3位は隻数がイギリスで27.1%、トン数が日本で17.1%である。15年以後は殆んどが日本船で、隻数で74.3%（21年）～89.6%（16年）、トン数で65.4%（20年）～87.3%

I-3 表：船舶、旅客の出入り

年度	入港船数	入港船トン数	入港旅客数	出港旅客数
1913	935隻	1,307,474 t	33,507人	54,218人
15	589	1,088,109	49,426	29,770
16	645	593,425	59,689	59,570
17	849	790,016	66,769	159,802
18	907 ¹⁾	794,634 ¹⁾	86,305	90,907
19	1,272 ²⁾	1,142,062 ²⁾	154,083	73,829 ³⁾
20	1,284	1,384,469	194,635	129,570
21	1,270	1,355,489	130,378	121,082
22*	1,091	1,264,658	88,864	96,587

* 1～9月分のみ

出典：『概況3』p.191及び193

注：1) 『概況2』p.29では 1,005隻、808,298 t

2) 同上では 1,362隻、1,138,604 t

3) 同上では 87,749人

(15年)を占めており、次いでイギリスがそれぞれ10%前後と11～12%程度を占めている程度である。以下はアメリカ船と中国船であるが、その数は日本船の数%程度でしかない⁶⁾。

ここから以下の事が窺える。第一。占領後の青島の貨客の運搬はほぼ日本船が独占している。第二。占領後数年の間、ドイツ時代よりも入港船数、トン数ともに減少している。日本の農商務省の調査によると、その原因として、(1). 日、英以外の船が殆ど来ないこと、(2). しかも、入港船の内、定期船はすべて日本船で、他の船はすべて不定期便であること、(3). 欧州直航路が大戦中途絶したこと、(4). 上海便はドイツ船が来なくなり、イギリス船も「純然たる不定期」になったために、7割減少したこと、(5). 日本便は占領直後こそ新規参入が有ったものの、貨客が少ないためにすぐに便船が減少したこと、(6). 青島貿易の不振により船腹が過剰きみであることなどが、あげられている⁷⁾。(貿易の問題は後述する。)

第三。しかし、隻数、トン数ともに19年から急増し、前者は19年に、後者は20年にドイツ時代の実績を越えるに至る。入港船の殆どが依然として日本船である事実から見て、上記の条件中の(1)、(2)、(4)は依然として変化していないと言ってよい。(3)の欧州直航便が復活したかどうか不明であるが、同様の理由から、復活したとしてもそれほどの比重はなかったと見てよいだろう。つまり18年頃から現れる変化は、(5)と(6)の事情が変わったことによると見ることができよう。すなわち、青島貿易がこの頃から盛況となったこと、更に言えば、青島の産業が活況を帯びてきたことを示すものと考えられることができるだろう。

第四。しかしながら、20年以降また減少に転じていることは、青島の産業が不振に陥っていることを示すものと言えるだろう。(第三点と四点は、後に貿易と産業を考える際に、再述する。)

第五。船腹量の停滞と比べると人の出入りが増加している。17年度の出港者数及び19年度と20年度の入港者数が急増しているのは、ヨーロッパへの中国人出稼ぎ労働者の出国と帰国が引き起こした一時的な増加であるが⁸⁾、これを差し引いたとしても、人の出入りはドイツ時代よりも多くなったことが分かる。その理由として、日本人の大量の渡航(これについては改めて考えてみたい)が挙げられるが、この外の理由も挙げねばならないだろう。前掲の農商務省調査によれば、日本の占領後、満鉄、大阪商船、大連汽船の3社が大連、天津と青

島とを結ぶ便を一月に13回も運航するようになったが、この便は青島・上海便と比べ貨物輸送では見るべきものはなく、事実上「山東苦力」を唯一の目的とする航路であったと言われる⁹⁾。つまり、「満州」へ出稼ぎに行く中国人労働者を取り込むのに成功したことが、旅客数増加のもう一つの要因だったといえよう。

- 1) 東亞同文会調査部編『山東及膠州湾』(1914年、博文館) p.63
- 2) 以上、同 pp.63-65。及び高橋源太郎『最近之青島』(青島新報社、1918年4月) pp.12-14
- 3) 『最近之青島』 p.13、及び『概況3』 p.107
- 4) 『概況3』 pp.107-108
- 5) 以上、同 pp.103-106
- 6) 同、p.192
- 7) 農商務省商工局編・刊『膠州湾現時の経済状態大要』(商工叢書第43号、1916年7月) pp.10-11
- 8) 『概況3』 p.193
- 9) 前掲『膠州湾現時の経済状態大要』 p.10

(3) 倉庫

ドイツは大港の埠頭に7棟の倉庫を建てていた¹⁾。青島守備軍はこれを使って、1916年3月から倉庫業を始めた。18年9月、済南、博山、大崑崙の各駅でも倉庫と野外保管場の営業を開始した。22年10月現在、民政部鉄道部が経営する営業倉庫と野外貨物保管場は次のような規模であった。

・営業倉庫

青島港埠頭 15棟 4,260坪、内、寄託貨物の蔵置用 10棟 3,447坪
貨主に賃貸 5棟 814坪

済南 3棟 467坪 (寄託貨物蔵置及び賃貸)

・屋外貨物保管場

青島港埠頭 37,830坪 (貨主に賃貸)

博山駅 9,312坪 (同上)

大崑崙駅 4,960坪 (同上)²⁾

これらが、どれほどの貨物を扱っていたのか、正確な比較はできないが、次のような数字が挙げられている。

18年度 寄託貨物総トン数 13,112 t³⁾

19年度 入庫27,718 t 出庫 27,109 t

20年度 入庫18,975 t 出庫 23,211 t

21年度 入庫11,739 t 出庫 10,552 t⁴⁾

先に船舶の出入りの所で触れたような青島の景気の動向が、ここにも反映していると言えよう。実際、19、20の両年度は未曾有の好景気で、輸出入貨物が激増し、賃貸地は満杯の状態が続いたが、21年度になるとその利用者は急減したと言われる⁵⁾。

1) 『山東及膠州湾』 p.63

2) 以上『概況3』 pp.122-123

3) 『概況1』 p.24

- 4) 以上、『概況3』p.123。ただし、『概況2』p.26によれば、19年度の「寄託倉庫入庫貨物」は26,861 t
 5) 『概況3』p.117

(4) その他

山東鉄道は、青島郊外の四方に付属工場を持っていた。この四方工場の規模は、1922年9月現在、以下の通りで、ドイツ時代と比べて規模は相当に大きくなった¹⁾。

敷地：289,870坪余り（約957,000㎡）…ドイツ時代（約232,000㎡）の4倍強
 建物の総面積：8,109坪余り（約27,000㎡）…ドイツ時代（約17,000㎡）の約1.6倍
 のみならず、ドイツ時代には車輛の応急修理しか行わず、修理部品も本国から既製品を輸入して使用していたのに対し、22年頃には、車輛の修理・改造、機関車や客車の新造はもちろん、現地の民間工場では作れない鑄鋼製品等の製作の引き受けまで行っていた。青島における機械工業の中核的な地位を担うようになっていたとさえ言えるかもしれない。

これに伴って、従業員の数も大幅に増えた。ドイツ時代は少数のドイツ人と200人程の中国人で運営されていたのが、18年前半頃には日本人100人余りと中国人600人余りとなり²⁾、22年9月末現在では日本人261人、中国人1,591人が勤務していた³⁾。18年前半頃の修繕能力は、一ヶ月あたり機関車6輛、客車15輛、貨車60輛であった⁴⁾ものが、22年上半期だけで、車輛の新造91輛、車輛の修繕（終了分）774輛、同（修繕中）64輛、車輛の改造13輛などを行える⁵⁾程度にまで、機械工場としての能力は格段に充実した。

更に車輛数もI-4表に見られるように、着実に増加している。

中国に還付することなど全く予想せず、半永久的に日本の鉄道として経営することを前提とした設備投資が行われ、設備・能力の充実がはかられていることが、見て取れるだろう。

I-4表：保有車輛数

種別	13年末	押収数	15.3	18.4	19.4	20.8	20年度末	22.9
機関車	46	50	49+1	53	57	72	79	99
客車	102	85	} 1,260 +4	95	98	119	131	145
貨車	1,152	1,187		1,227	1,254	1,384	1,521	1,843

(13年末及び20年度末は「要覧」p.225、押収数及び22年9月は「概況3」p.82、15年3月及び20年8月は「概況2」p.25、18年4月及び19年4月は「概況1」p.23に、それぞれよる。)
 なお、15年3月の+分は、未成車輛の数

- 1) 以下の記述は主に「概況3」pp.92-97による
 2) 『最近之青島』p.104
 3) 『概況3』p.97
 4) 『最近之青島』p.104
 5) 『概況3』pp.95-97

(5) 収 支

I-5表は、各年度の鉄道収入を項目別にまとめたものである。これによると、鉄道収入は1916年度にはドイツ時代の収入を上回り、21年度には15年度の2倍以上の収入をあげている。もう少し詳細に見てみよう。

第一に、旅客収入、貨車収入共に19年度には前年の20%以上も増加している。I-1表で見たように、乗客数も貨物量もこの時期に比較的大きな伸びを示していることから、19年度

I-5表：年度別鉄道収入

年度	客車収入	貨車収入	倉庫収入	雑収入	小計	埠頭収入*
1914	951,849	3,123,324	—	54,989	4,130,162	(58,900)
15	850,766	3,159,555	—	22,119	4,032,440	312,696
16	1,307,008	3,478,555	—	26,433	4,812,897 ⁷⁾	? ⁸⁾
17 ¹⁾	1,474,786	3,878,997	—	17,286	5,371,069	526,851
18 ¹⁾	1,443,472 ²⁾	4,232,114 ³⁾	23,663 ⁴⁾	31,880	5,731,128	608,784
19	1,740,637 ²⁾	5,154,901 ³⁾	77,842 ⁵⁾	34,943	7,008,322	767,415
20	1,943,371	5,350,613	87,623	47,018	7,428,625	659,765
21	2,177,521	6,051,779	64,600 ⁶⁾	49,471	8,343,372	796,267

単位、銀円(円未満四捨五入)

出典：「埠頭収入」の14、15、21、の各年度は『概況3』p.116に、その他の年度は『大正九年度 青島守備軍第六統計年報』p.208に、それぞれよる。(ただし、14年度分は14年12月から翌年3月までの分)

「埠頭収入」以外の項目は『概況3』pp.78-79による。

注：1)『概況1』p.23は「運輸収入」(客車収入と貨車収入の合計と思われる)として以下の数字を挙げる。(単位、銀円)

17年度、4,427,034円

18年度、4,712,448円

2)『概況2』p.29は「旅客収入」として以下の数字を挙げる。(単位は銀円と推定できるが、「金円」である可能性もある。)

18年度、1,389,568円(円未満四捨五入)

19年度、1,673,703円(同上)

3)同上は「貨物収入」として以下の数字を挙げる。(同上)

18年度、3,237,096円(同上)

19年度、3,679,499円(同上)

4)倉庫収入は、18年度までは、埠頭の利用に係る様々な手数料と共に、「埠頭収入」の項目に入れられていた。翌19年度から独立した項目になった(『概況3』p.114及び116による)。従って、ここにこのような数字が出てくるのは変である。

5)『概況2』p.26は、「営業倉庫収入」として71,699円(同前)を挙げる。

6)『概況3』p.124では59,493円(銀円)

7)『最近之青島』p.67では4,085,852円(銀円)

8)同 p.15では357,704円64銭(金円)

* 14、15の各年度は、臨時収入(主に埠頭に残されたままになっていた貨物の整理による一時的収入)が多くを占めていた。詳細は以下の通りである。(『概況3』p.116による。)

	本来の埠頭収入	倉庫収入	臨時収入	計
14年度	11,667円93銭	—	47,231円92銭	58,899円85銭
15年度	254,233円82銭	653円75銭	57,808円86銭	312,696円43銭

の人と物の出入りの活発化、即ち景気が上昇局面に入ったことが、ここでも推測できる。

第二に、乗客数、貨物量の伸びに比べ運輸収入の伸びが小さいことである。15年度を100とした場合、21年度の乗客数、貨物量(有料分)がそれぞれ308.9、204.5であるのに対して、同年度の客車収入と貨車収入はそれぞれ255.9、191.5にとどまっている。これは、運賃割引制度のもたらした結果であることが見える。山東鉄道には次のような運賃割引制度があった¹⁾。

- a. 工業用原料及び工業製品への運賃割引
- b. 輸出用石炭及びコークスの運賃割引
- c. 輸出向け麩(ふすま)及び獣骨の運賃割引
- d. 「租界」発済南着の「一車扱い」の柑橘類、木材、小麦の運賃割引
- e. 「日支連絡団体乗車券及び日鮮満周遊券」の所持者への運賃割引
- f. 生徒および学校職員への運賃割引
- g. 宗教家の布教目的での乗車に対する割引

このうち、aは「租界内工業保護」を目的とするもので²⁾、bとcは明らかに輸出奨励策である。dは「津浦線トノ対抗策」とされている³⁾。

ところで、ドイツは青島を天津、芝罘に替わって華北における貿易の中心とし、山東全域、更には華北全域を青島港の後背地とするという青島経営の基本方針⁴⁾に則って、租界外の鉄道沿線から租界に向けて送られて来る貨物の運賃を、逆方向のものに比べてはるかに低額に設定していた⁵⁾。上記の運賃政策を見る限りでは、日本の青島経営方針は、このドイツの方針と比べて「産業育成」という側面により大きな比重がかかっているように思える。(この問題は後で再考する。) なおeは、言うまでもなく観光客誘致策である。

I-6表：鉄道の収支

年度	収入 (A)				鉄道運転費 (B)	A - B	$\frac{B}{A} \times 100$
	客車収入	貨車収入	雑収入	小計			
20	2,555,394	4,868,615	245,889	7,669,898	8,141,864	△471,966	106.2
21	2,292,330	4,828,911	173,706	7,294,947	7,436,830	△141,883	101.9

(単位、金円)

出典：「概況3」 pp. 136-139

さて、山東鉄道の経営は一見順調であるかのように見えるが、実態はどうだったのだろうか。それを直接に示す資料はない。I-6表は、民政部鉄道部の収支表から関連する部分だけを抜き出して来たものである(他年度は資料がない)。金建てで表示であるから銀建てで表示のI-5表の数値とは一致しない。ところで、この表中の「鉄道運転費」とは具体的にどのような内容の支出なのだろうか。後述のように汽車の燃料費はどうやら含まれていないようであり、普通に考えられるような「収入を得るためにかけた費用の総額」とはやや異なっているようである。また、例えば20年度の「鉄道運転費」814万円余りは別の収支表には「臨時事件費」(つまり軍事費)と「青島守備軍民政費」とに分けて計上してある⁶⁾のだが、その意味も分からない。要するに、支出内容とその性格が殆ど分からない「鉄道運転費」なるものを「鉄道収支」と比較しても厳密な比較にはならないだろうし、或いは全く意味をなさないかもしれない。このような留保を付けた上で敢えてI-6表から山東鉄道の経営状況を推測すれば、鉄道そのものの経営という観点からすると、それほど良好だとは言えないようである。比較の意味で、ドイツの山東鉄道会社の13年の経営状況を以下に示す⁷⁾。

収入		支出	
乗客及び荷物輸送	951,849	鉄道関係支出	1,126,116
貨物輸送	3,123,324	ベルリン事務所費	65,575
雑収入その他	54,988		
計	4,130,162	計	1,191,691

(単位ドル)

差し引きで2,938,470ドルの大幅な黒字である。ここでは「鉄道関係支出」に人件費を含む(578,308ドル)が、青島守備軍の収支表には別に人件費関係の項目があるから、日本の「鉄道運転費」には人件費も含まないと考えられる。つまり、I-6表の数字以上に赤字幅は大きいと考えざるを得ない。このように見てみると、軍事占領の継続であることを割り引いても、日本の経営はドイツ時代よりも相当に悪化しており、また、政治的・軍事的諸条件を考慮に

入れないで純経営的に見た場合、鉄道経営のメリットはあまりないと言わねばなるまい。鉄道部全体の収支については、後でまとめて見ることにする。

- 1) 『概況3』pp.80-81。なお、青島に日本租界が設置されたことはない。ただ、青島を中国に返還した翌年の1923年に、青島には居留民会法に基づく日本居留民会ができてはいる(同年の官報による)。いずれにせよ、ここの「租界」は「旧ドイツ租界」と解釈するのが妥当であろう。
- 2) 同上
- 3) 同上
- 4) 青島軍政署『山東研究資料・第二編』(1917年)pp.2-3, 10、及び『山東及膠州湾』p.68
- 5) 『最近之青島』pp.59-70
- 6) 青島守備軍司令部『大正9年度 青島守備軍第六統計年報』(1921年)
- 7) 「山東鉄道営業報告(1913年第15回)」pp.27-28(青島守備軍民政部『青島研究資料』(1919年)所収) なお、仮に「鉄道関係支出」と一括してある支出項目は、「吏員の俸給及び手当」、「労働者賃金」、「備付品の維持及び補充並運輸材料の調弁」、「建物維持費」、「運輸材料及び機関維持費」などからなる。

2. 鋳 山

(1) 採 掘

ドイツは膠州湾租借条約で、膠州湾・済南間の鉄道路線各30支里(約15km)の地帯内で、「石炭ノ採掘其他ノ企業並ニ必要ナル公共事業」を営む権利を手に入れた。これに基づき、山東鋳山会社を1899年10月に設立した¹⁾。翌年、租借条約の規定に基づいて「山東華徳鋳務公司章程」を締結、山東における鋳山経営権を独占することを中国に確認させた。そして、1901年から坊子坑、04年から淄川坑の採掘を開始した。その後も、ドイツは同「章程」をたてに、山東各地の鋳山権を中国当局に要求し続けた²⁾。

ところで、中国では05年前後から、鉄道・鋳山関係の利権の回収を目指す運動が、主に立憲派の人々を主導力として、顕著な発展を見せ始めた。この「大規模ないわば一種の国民運動の相貌を呈した」³⁾鋳山利権回収運動は、山東では08年から09年にかけて高まりを見せ⁴⁾、08年には中興炭坑をドイツから回収することに成功した⁵⁾。こうした民族運動の昂揚に会い、また、権利を獲得した他の鋳山の鋳脈が案外貧弱で採算に合わないのも分かったので、ドイツは13年12月の独支協約で、坊子・淄川の両炭坑と金嶺鎮鉄山以外の権利をすべて放棄した。この間、山東鋳山会社は採算性の悪い坊子から次第に撤退し淄川坑に集中したが、営業不振から脱することはできず、13年2月、事実上、山東鉄道会社に吸収された。山東鉄道会社は14年6月になって、滄口に製鉄所を建設することを決定した。ただし、日本の占領時にはこの計画はまだ具体化していなかった⁶⁾。

日本軍は、ドイツ軍降伏以前に、各鋳山の経営方法を決定していた。即ち、坊子坑は炭質不良であるのみならず、ガス爆発や出水の危険も大きいとして、経営しないこととなった。金嶺鎮鋳は、有望だとしながらも、しばらくは廃鋳とならない程度の管理にとどめるとした。そして、淄川坑の経営に全力をあげるようになった⁷⁾。

さて、淄川坑は鋳区総面積418km⁸⁾、ここから産出される無煙炭は艦船用に最適と認定されていた⁹⁾。日本海軍が占領と同時に復旧に努力した¹⁰⁾結果、15年2月に復旧後の初出炭

I-7表：溜川坑出炭量

年度	A	B	C	D	E	F
1914					322,000	
15						
16			458,436			
17			467,125			470,155
18	402,800	406,052	400,971		467,125	444,798
19		468,890	444,589			514,446
20			495,981		485,991	497,586
21				497,586	576,076	
22					297,043	

22年度は上半期のみ(単位、トン)

(Aは『概況1』p.25、Bは『概況2』p.27、Cは『要覧』p.232、Dは『現勢一斑』、Eは『概況3』pp.125-126及びp.131、Fは『軍第六統計年報』p.113(ただし、20年度分以外は坊子坑分も含む)にそれぞれよる。)

を見た。しかし「軍所管事業用及採暖炊爨燃料等二殆ト消費」され、一般向けの販売ができるようになったのは9月になってからであった¹¹⁾。

I-7表は、各年度の溜川坑の出炭高を資料ごとにまとめたものである。19年度までは、数値の違いが小さくないので、正確な数値を特定することは出来ない。出水事故その他の「種々故障ノ為」に生産が思うようには増加しなかったと言われる¹²⁾が、それは見て取れなくもない¹³⁾。このため、需要が相当あったにもかかわらず、溜川坑は十分には応じられなかった¹⁴⁾。需要に応えるために、坊子坑を請負制で採掘させる一方、溜川地区にある小規模坑の開発を18年度以降継続的に進めたり、溜川坑そのもので新たに本格的豎坑の開鑿に着手するなど、増産に努めた¹⁵⁾。19年6月に八幡製鉄所と石炭購入契約を結んでいる¹⁶⁾事から推測すると、この時期になって、やっと順調な出炭を見るようになったようである。I-7表の数字もそれを裏付けているように思われる。

ドイツは坊子坑(鉱区総面積528km²)¹⁷⁾の開発に失敗し、16年までに採炭を全面中止して、その設備をすべて溜川坑に移すことにしており、日本軍が占領した時、一部は実行に移されていた¹⁸⁾。軍は、溜川坑の供給不足の補充のため、採炭を民間に請け負わせて、鉄道部が

I-8表：坊子坑出炭量

年度	A	B	C	D
1918	39,344			
19	71,816			
20	129,436		133,436	133,437
21		133,437	164,016	
22			81,107	

22年度は上半期のみ(単位、トン)

(Aは『要覧』p.232、Bは『現勢一斑』、Cは『概況3』pp.127-128、Dは『軍第六統計年報』p.113にそれぞれよる。)

一定価格でそれを買上るという方式を取った¹⁹⁾。開鑿が始まったのは17年8月、出炭が始まったのは翌年4月である²⁰⁾。I-8表にその産出高を示した。溜川坑と同様、資料によって数値のバラツキが大きく、産出高を特定することは出来ない。恐らく、生産が軌道に乗ったのは20年度になってからのことで、その量も溜川坑の4分の1程度であったと、推定で

きる。

金嶺鎮鉄山（鉱区総面積283km²）²¹⁾の採鉱準備が始まったのは16年秋のことであるが、本格的に出鉱が始まったのは19年4月になってからであるという²²⁾。各年度の出鉱量は、以下の通りである。

1917年度	20,000 t ²³⁾
18	15,083 ²⁴⁾
19	178,847 ²⁵⁾
20	128,164 ²⁶⁾
21	124,925 ²⁷⁾
22年度上半期	16,281 ²⁸⁾

そもそも金嶺鎮は、八幡製鉄所に鉄鉱石を供給することを前提として再開発が進められたと推定できる。第一次大戦開始後の八幡製鉄所では、所謂「鉄飢饉」に対処するため積極的な増産を進めた²⁹⁾。18年2月に八幡への金嶺鎮鉱石の「供給決定」がなされた³⁰⁾のは（また前述の溜川坑炭の購入契約締結も）、増産に伴う鉄鉱石（及び石炭）の需要増をまかなうための措置の一つであった。20万トンを超えとする鉱石売渡契約が実際に成立したのは、たぶん19年の春頃³¹⁾で、同年5月から翌年の4月までに67,467 t が売り渡された³²⁾。しかし、日本の鉄鋼業は18年の休戦を画期として不況に突入した。八幡製鉄所の生産も18年から20年まで一時的に減少し、鉱石需要も減った³³⁾。このため供給契約は20年度が15万トン³⁴⁾、21年度は15万トン、22年度には5万トン³⁵⁾と減少し続けたので、金嶺鎮は採鉱制限を実施せざるを得なかった。なお、ジョーホルのスリメダンや中日実業会社が開発した桃沖から品位の高い鉱石が、それぞれ20年、21年から入荷し始めたこと³⁶⁾も、この契約量急減の一因となっていると推測できる。恐らく価格、品位共に金嶺鎮鉱は太刀打ちできなかったのだろう。

1) 「ドイツの利権」 pp.13-15

2) 同上、及び『要覧』 pp.228-229

3) 坂野正高『近代中国政治外交史』（東大出版会、1973年）p.494

4) 『要覧』 p.228

5) 姫田光義他『中国近現代史』上巻（東大出版会、1982年）p.153

6) 以上、「ドイツの利権」 pp.13-15、及び『要覧』 pp.228-229による

7) 『戦史』 p.307

8) 『概況2』 p.27

9) 同上

10) 『要覧』 p.229

11) 『概況3』 pp.131-132

12) 『概況2』 p.28

13) 因に、ドイツ時代の最高出炭高414,000 t（『概況3』 p.131）を越えたのは、やっと18年度のことであるという（同、p.125）。ただし、このことをI-7表から確認することは出来ない。

14) 『概況3』 p.129, 132、『要覧』 p.230など

15) 『概況3』 pp.125-126

16) 八幡製鉄(株)八幡製鉄所編『八幡製鉄所五十年誌』（同所刊、1950年）p.448

17) 『概況2』 p.28

18) 『日支新交渉に依る帝国の利権』 pp.23-24

- 19) 『概況 2』 p. 28
- 20) 『概況 1』 p. 26
- 21) 『概況 2』 p. 28
- 22) 『概況 3』 p. 128
- 23) 『概況 1』 p. 26
- 24) 『要覧』 p. 232
- 25) 同上、及び『概況 2』 p. 28
- 26) 『要覧』 p. 232
- 27) 青島守備軍民政部編・刊『現勢一斑』(以下、これは『現勢一斑』と略記する。) なお、『概況 3』 p. 129によれば、88,404 t
- 28) 『概況 3』 p. 129
- 29) この時期の日本鉄鋼業と八幡製鉄所の動向については、大石嘉一郎編『日本帝国主義史 1、第一次大戦期』(東大出版会、1985年)(村上勝彦、「第 5 章、資本蓄積(2) 重工業」) pp. 221-226を参照。
- 30) 『八幡製鉄所五十年誌』 p. 447
- 31) 『概況 1』 p. 26
- 32) 『概況 2』 p. 29
- 33) 前掲村上論文 p. 228、及び、同所編さん実行委員会編『八幡製鉄所八十年史・総合史』(新日本製鉄(株)八幡製鉄所、1980年) pp. 50-51、同『資料編』 p. 58
- 34) 『概況 2』 p. 29
- 35) 『概況 3』 p. 135
- 36) 『八幡製鉄所八十年史・総合史』 p. 65、67

(2) 供給・販売

I-9 表と I-10 表はそれぞれ、各年度の石炭供給・販売高とその金額をまとめたものである。採炭開始の年である1915年を一応除外すれば、大雑把に言って19年までと20年以後とに相違のあることが分かるだろう。即ち、19年までは一時的例外を除けば、供給・販売の量も販売額もあまり増加していないのに対して、20年以後は有料分、無料分を含めた供給・販売高の総量も販売額も少なからず増加しているのである。

20年以後の変化は先にも述べたように、この前後から需要に応じられるだけの生産量が確保できるようになったことの現れであろう。また、20年度の販売額の伸びは、販売高が前年より52%近くも増加したことによる。一方、21年度の販売高が1割程度減少したにもかかわらず、販売額が20%以上伸びた要因は、第一に単価の上昇である。省内地売りはトン当たり4円94銭が5円93銭に、輸出は5円20銭が6円79銭に、船焚料は7円28銭が10円11銭へと、何れも急騰している。平均単価も5円20銭が7円4銭へと35%も高くなっているのである。第二に、艦船用の無煙炭で、トン当たり単価が他のものより高い船焚料炭の販売高が増えたことが、販売額全体の増加に大きく寄与している¹⁾。無煙炭を中心とする「優良炭」は、初めのうちは軍の自家用として大部分が消費されてしまっていたのであるが、この頃になってやっと販売にまわせるようになったのである²⁾。もっとも、「大口契約ノ申込陸統雑到スルノ好況ニアルモ……此等需要ニ応スル能ハス謝絶スルノ止ムナキ状態」であったという³⁾ほど、供給不足は依然、続いていた。

次に、16年から19年までの時期で例外的に販売額の多かった17年度について、簡単に見てみる。この増加は、主に「輸出」と「船焚料」の量が一時的に増加したことと同時に、その単価が高くなったためである。「省内地売り」の単価上昇も寄与している。この一時的な販

売高増加の原因を知る資料は、今のところない。第二の例外である18年の販売・供給高の急増は、無代分の一時的急増によるもので、有料分は前年より30%近くも減少している。この現象の原因についても、今のところ分からない。

I-9表：石炭販売・供給高

年度	有 料 販 売				無料供給	合 計
	省内地売り	輸 出	船 焚 料	小 計		
1915	102,648	24,282	2,485	129,514 ⁷⁾	111,410	240,924
16	232,919	92,242	4,892	330,050 ⁸⁾	108,370	438,420
17	213,030	129,142	9,640	351,812	139,653	491,465
18	152,318	98,480	4,419	255,217	377,655	632,872
19	150,852	114,368 ²⁾	874 ⁵⁾	266,093	211,031	477,124
20	206,395	171,348 ³⁾	26,391 ⁶⁾	404,134	200,482	604,616
21	188,563	99,202	75,692	363,457	293,905	657,362
22	69,490	42,041	62,704	174,235	150,990	325,225
合計	1,316,210 ¹⁾	771,205 ⁴⁾	187,097	2,274,512	1,393,488 ⁹⁾	3,868,008 ¹⁰⁾

22年度は9月末まで。単位、トン（トン未満四捨五入）

出典：『概況3』p.133

注、1) ママ（実合計は 1,316,215）

2) 『要覧』p.232では 114,472

3) 同上では 174,013

4) ママ（実合計は 771,215）

5) 『要覧』p.232では 769

6) 同上では 23,725

7) ママ（実小計は 129,415）

8) ママ（実小計は 330,053）

9) ママ（実合計は 1,593,496）

10) 実数で合計

なお『要覧』p.232によれば、坊子炭は18年度に省内地売りを開始（13,725 t）、19年度に輸出を開始（60 t、翌年は7,594 t）した。（すべて、上記の表に含む。）

I-10表：石炭販売額

年度	省内地売り	輸 出	船 焚 料	合 計	円／t
1915	315,329	161,112	15,662	492,103	3.80
16	809,464	431,054	24,315	1,264,833	3.56 ³⁾
17	931,538	650,846	56,559	1,638,943	4.66
18	858,714	491,242	27,260	1,377,216 ¹⁾	5.40
19	843,686	599,167	6,154	1,449,008	5.45
20	1,018,972	890,431	192,236	2,201,639 ²⁾	5.20
21	1,117,962	673,908	765,134	2,557,004	7.04
22	428,735	283,028	632,225	1,353,987	[7.77]
合計	6,324,400	4,180,789	1,719,544	12,224,733	—

22年度は9月末まで。単位、金（？）円（トン未満四捨五入）

出典：『概況3』p.134

注、1) 『概況1』p.25では 2,082,867円

2) ママ（実合計は 2,101,639円）

3) ママ（実平均額は 3.83円）

無代分の内訳については、今のところ22年度上半期の例しか分かっていない⁴⁾。

鉄道部 132,135 t (87.5%)

民政部 18,135 (12.0)

軍隊 720 (0.5)

つまり、大部分は鉄道部で消費しているのである。しかも量の多さからして、その殆どが自動車燃料だと思って、恐らく間違いないだろう。とすると、先に見た鉄道の支出項目中の「鉄道運転費」には燃料費も含まれないことになる。燃料用石炭の単価を一応「省内地売り」と同額だと仮定すると、鉄道部は22年度上半期に81万5千円以上（トン当たり6円17銭×132,135 t）に相当する石炭を消費したことになる。そして、その大部分が自動車燃料費である。これだけの金額が「鉄道運転費」に組入られていないから、鉄道収支は先に見たような程度の赤字にとどまっていたのだと言えるかもしれない。

I-11表：鉄鉱石輸出実績

年度	輸出高(t)	輸出価格(円)	円/t
1919	67,467	469,778	6.96
20	178,375	1,143,493	6.40
21 ¹⁾	86,084	373,699	5.69
22	21,490	121,709	[5.66]
計	353,615	2,108,678	—

出典：『概況3』p.136

22年度は上半期のみ。(円未満、トン未満は四捨五人)

注、1) トン当たりの価格は、このままで計算すると4円34銭となり、前後の価格から見て不合理である。また輸出量合計から逆算すると、この年の輸出高は86,283tでなければならない。トン当たり単価が正しいと仮定して、この輸出高に基づいて計算すると、この年の輸出額は490,950円となる。しかしこうすると、輸出額の合計が変わってくる。いずれにせよ、この年の数字は量・額の何れかが間違っている。

鉄鉱石の販売実績をまとめたのが、I-11表である。販売トン数、額ともに20年度に一時的に急増した後、急減している。しかも、22年度上半期の販売高の内訳を見ると、以下のように、旧年度契約分の残りの引渡が大部分を占めている⁵⁾。

旧年度契約分	20,990 t	118,459円
新年度契約分	500	3,250

八幡製鉄所への鉱石引渡が順調に進んでいないことがはっきり現れている。金嶺鎮鉱は八幡への原料供給源としての地位を、再開後数年しか経ないうちに早くも失ってしまったようである。

では、炭坑・鉱山全体の収支はどうなっていたのだろうか。I-6表と同様にしてまとめたものが、I-12表である。ここに見られる収入額が、I-10・11表に現れた販売額と一致しない理由は分からない。ただ、石炭の場合は煉炭販売を考慮する必要がある。煉炭は15と16の両年度に淄川粉炭を利用して製造、販売が行われた。一度中断した後、20年末から製造・販売が再開され、「極めて良好」な売行きを示したという⁶⁾。この分が両者の差額の、少なくとも一部をなしているはずである。

さて、I-6表と同様の留保を行った上で、I-12表からどのような傾向が読み取れるだろうか。まず石炭であるが、経営状態は不良であったと言える。この表に出て来る両年は、設備投資もある程度済み、採炭量・販売額ともに順調だった年である。そのような年度にしてこれだけの赤字を出しているのであるから設備の復旧等に多額の資金が必要だったろう占

I-12表：鉱山収支

年度	石 炭			鉄 鉱 石		
	石炭収入	採炭費	差し引き	鉄鉱収入	金嶺鎮採鉄諸費	差し引き
1920	2,777,071	4,089,270	△1,312,199	1,452,397	402,192	1,050,205
21	2,840,716	4,278,507	△1,437,791	492,087	409,897	82,190

(単位、金円)

出典：『概況3』pp. 137-139

領初期には、支出額も赤字額ももっと大きかったに違いない。そして、占領期全体を通しての欠損総額は相当な額にのぼったであろう。このような状況の原因の一つとして、販売・供給全体のうちで販売に回る量が相対的に少なかったことをあげることができよう。ドイツの場合、販売・供給の内訳は次のようになっている⁷⁾ (ただし年度は不明)。日本の場合と比較してみる。

ドイツ時代		日本 (15年度～21年度の平均)	
船舶供給及び輸出	27.0%	-----	船焚料及び輸出 24.1%
沿線売り	26.0	} 43.2% -----	省内地売り 35.2
山元売炭	8.8		
青島販売	8.4		
鉄道供給	5.5	} 17.9 -----	無代供給 40.7
山元消費	12.4		
その他	11.9		

日本の場合、軍や民政部の消費に相対的に多くがまわされ、販売されるのは全体の60%程度でしかなかった。ドイツが少なくとも70%を販売し、内部での消費を日本のその40%程度に抑えているのと対照的である。

金嶺鎮の場合、黒字を出しているが、21年度の黒字額は大幅に減少している。しかも販売高の急減から見て、22年度には少なからぬ赤字が出るのは必至だったであろう。

炭坑・鉱山全体の収支は、この両年度ともに赤字である。それ以前の各年度も、石炭の赤字額がより大きいだろうと推測できること、鉄鉱石も21年度程度の小巾な黒字、または赤字と推定できることから、おそらく欠損が出ているだろう。これも鉄道の場合と同様に、他の条件を考慮せずに経済的にのみ判断すれば、日本にとってあまりうまみのある権益ではなかったのではなからうか。

1) 因に、トン当たり単価は以下のようにになっている。

	省内地売り	輸 出	船焚料	平 均
1915年	3円07銭	6円64銭	6円30銭	3円80銭
16	3 48	4 67	4 97	3 83
17	4 37	5 04	5 87	4 66
18	5 64	4 99	6 17	5 40
19	5 59	5 24	7 04	5 45
20	4 94	5 20	7 28	5 20
21	5 93	6 79	10 11	7 04
22	6 17	6 73	10 08	7 77

22年度は上半期のみ
(1-10表及び1-11表より算出)

- 2) 『概況3』 p.132
- 3) 同上
- 4) 『概況3』 p.135
- 5) 同上
- 6) 『要覧』 p.230。ただし『概況3』 p.132によれば、再開は20年2月のことである。
- 7) 『概況3』 p.131

3. 鉄道部収支

鉄道部全体の収支をまとめたものが、I-13表である。収支の部に「経常収入」を含む年と「臨時収入」のみの年とがあり、必ずしも厳密ではないかもしれないが、「経常収入」¹⁾の額は1920年度で4万円弱、21年度で2,000円ほどであり、両者の違いは無視してよいだろう。

I-13表：鉄道部収支

年度	収 入	支 出	差 し 引 き
1917	7,999,274円65銭 ¹⁾	6,824,014円03銭6厘	1,175,260円61銭4厘
18	10,537,092 16 ¹⁾	12,006,805 11 1	△1,469,712 95 1
19	15,891,429 65 ¹⁾	約15,600,000	———
20	12,974,587 ²⁾	16,081,691	△3,107,104
21	11,608,156 ²⁾	15,809,639	△4,201,483

(単位、金円)

(17、18の両年度の収支は『概況1』 p.21による。19年度の収入は『概況2』 p.46-47によるが、支出は『概況2』 p.25の記事より概算。20、21の両年度の収支は『概況3』 p.136による。)

注、1) 「臨時収入」項目のみの金額

2) 「臨時収入」と「経常収入」の両項目を合算した金額

さて、18年度に収入、支出ともに大きく増加している。収入増の原因は、第一に銀騰貴による増加である。次に、会計処理の仕方の変更によるものである。即ち、埠頭収入を17年度は下半期しか計上していなかったのに対して、この年度から1年分の金額を計上したために、それだけ収入増となったのである²⁾。また、運輸収入の自然増にもよる（前年比100.4%）。一方、支出増の要因としては、銀騰貴と物価騰貴、埠頭支出を1年分計上したこと他に、金額鎮開掘費として112万円余りを新たに支出したことによる。欠損を出した原因は、第一にこの開掘費の臨時支出である。また、17年度に支出すべき機関車購入費その他106万5千円余りの支出を18年度に繰り越したことにもよる³⁾。なお、仮にこの106万円余りを前年度支出に組み込むと、17年度は約11万円の黒字、18年度は約30万円の赤字となる。19年度の収入増の原因は、銀騰貴による増加と、運輸収入の自然増（前年比121.5%）である。支出増の原因は、銀騰貴による増加と諸物価の騰貴であるという⁴⁾。このほかの年度については、分からない。

さて収支全体の傾向であるが、16年度までの収支は分からないものの、ある年の報告書で18年度の赤字を「一時的ノ現場ナリ」と断定している⁵⁾事から見て、この年度を除けば占領開始から19年度までは黒字であったと推定できる。それが20年度にはかなりの赤字となり、21年度になると赤字額は更に増えている。これは収入が急速に落ち込んだためである。I-14表をもとに、この減収の原因を探ってみる。

まず客車収入は、19年度は前年度の1.5倍となったものの、20、21の両年度はまた18年度

I-14表、鉄道部収入内訳

年度	客車収入	貨車収入	石炭払下	鉄鉱払下	埠頭収入	倉庫収入	雑入他	計
1918	231.8	489.2	223.3	—	94.8	—	18.0	1,057.0
19	351.8	714.7	258.5	83.0	137.4	15.2	28.5	1,589.1
20	255.5	486.9	277.7	145.2	85.5	11.9	30.8	1,293.6
21	229.2	482.9	284.1	49.2	83.5	6.7	24.8	1,160.6

単位、万円（金円）。ただし千円未満四捨五入

(18年度は「概況1」p.38、19年度は「概況2」pp.46-47、20と21年度は「概況3」p.137に、それぞれよる。)

のレベルに戻った。貨車収入も、19年度は前年度の1.5倍弱に増えたにもかかわらず、20、21の両年度とも18年度の水準を割り込んでいる。石炭払い下げ代だけが着実に増加している。埠頭収入は貨車収入と同じように推移している。

ところが、銀建て表示のI-5表によれば、客車収入・貨車収入共に毎年増加していた。それが、金建て表示のこの表では20年度から減収に転じているのである。つまり、20年からの戦後不況に伴って銀価の「暴落」⁶⁾したことが、金建てによる収入の減少と支出超過という結果をもたらしたのだと考えられる。この赤字額は決して小さいものではなく、日本の負担は重かったはずである。(銀価の高騰・暴落については後で改めて触れたい。)第二に、貨物収入と埠頭収入が20年度以降に18年度の水準に割り込んだことは、戦後恐慌により商品流通が減ったことの現れであろう。(この景気低迷についても、後で改めて見てみる。)

- 1) 「経常収入」とは実際には雑収入として処理されているもので、「官吏遺族扶助料法納金」、「弁償及び違約金」、「雑入」からなる。ちなみに「臨時収入」とは山東鉄道収入のことである。
- 2) 「概況1」pp.21-22。もっとも「概況3」p.114には、埠頭収入は17年度までは独立の項目で、18年度から山東鉄道収入に編入されたと報告してある。この点、「概況1」と「概況3」には矛盾がある。
- 3) 以上、「概況1」pp.21-22
- 4) 以上、「概況2」p.24
- 5) 同上
- 6) 「概況3」p.231

4. 鉄道敷設権

ドイツが中国から奪った鉄道利権には、済南・青島線のほかに、済南・順徳線及び高密・韓莊線の敷設権と、烟台・濰県線の借款権とがあった。

烟台・濰県線の敷設計画は、1907年前後から芝罘の商人の間で始まった。山東鉄道敷設と青島築港とによって青島に奪われた芝罘の繁栄を取り戻すことが、その目的であった¹⁾。この頃中国各地では、鉄道会社を設立して、まだ失われていない鉄道利権の保護と既に奪われた鉄道利権の回収とを実現しようという、鉄道利権回収運動が行われていた²⁾。この敷設計画はこの運動の一つであったと言える。計画は資金調達の困難によりなかなか実現に向かわなかったが、13年2月になって、ようやく本線の測量を終えるところまでこぎつけた。しかし資金のめどが依然としてたたず、結局、租借条約で借款優先権を持つドイツの徳華銀行に諮らざるを得なかった。ドイツ側も、敷設が必至であるのなら積極的に資本提供してその特

権を我が物とした方が好いと判断した。この結果、14年12月31日に、ドイツから資金調達する旨の取り決めが成立し、ドイツはこの線に対する支配権を事実上、手に入れた³⁾。

日本は対華21ヶ条要求において、この線の敷設権を要求した。芝罘の商業はイギリス商人の影響力が強かったらしく、それを排除して日本の山東における勢力を確実なものとしようというのが、この要求の主目的であったと思われる⁴⁾。しかし中国側の反対が強く、結局、借款優先権を認めさせることで手を打たねばならなかった⁶⁾。

高密・韓莊線と済南・順徳線は、それぞれ津浦線、京漢線という当時の中国の最大幹線と山東鉄道とを結ぶ路線である。ドイツは13年12月31日の独支協定において、租借条約で規定された鉄道敷設権（山東鉄道延長線など）を既設の山東鉄道以外は放棄する代償として、この両鉄道の建設権を手に入れた。津浦線、京漢線を経由して河南・直隸・山西の各省を青島の後背地とし、これによって上海・天津に替わって青島を中国の対外貿易の中心としようというのがこの線の敷設目的であったが⁶⁾、ドイツは欧州戦の勃発が近づいてきたために、急いでこの鉄道の建設権を掌握し、これにより中国における自己の地位を固めようとしたのだと、言われる⁷⁾。協定によれば、会社は中国政府に属するものの、ドイツの資本と材料を利用してドイツの会社が敷設することになっていたのみならず、技師長・会計主任・運転主任にはドイツ人を任用することになっていた⁸⁾。

このドイツの権利も、日本は対華21ヶ条要求でわがものとした。だがその後、原内閣は、新四国借款団にこの権利を提供した。山東の優先権の放棄と引き換えに長江流域や華南での英仏の勢力圏を撤廃させることをねらったことだといわれている⁹⁾。

一方、青島守備軍に関していえば、鉄道を通して華北内部深くに勢力を浸透させようとの欲求は相当に根強かった。両鉄道敷設権のほかに、ドイツが既に放棄した山東鉄道延長線の獲得、津浦線北段の領有さえも主張していたのは、その現れである¹⁰⁾。また、鉄道部が行った調査活動を見ても、中国内部への勢力浸透に対する関心の高さが分かる。鉄道部は現在確認できたものだけでも合計44冊の調査報告を31輯の「調査資料」として、16年4月から21年11月までの間に刊行している¹¹⁾。この44冊の内、実に29冊までが津浦線沿線や河北・山西を始めとする内陸部の経済を中心とする調査なのである。内陸部を勢力範囲として確保しない限り山東鉄道の繁栄はなく、そうでなければ青島の貿易港としての将来もないという理解¹²⁾が、そこには存在していたのであり、そのための準備活動であった。

(未完)

1) 宓汝成(依田憇家訳)『帝国主義と中国の鉄道』(龍溪書舎、1987年) p.177

2) この運動については、同 p.172を参照。

3) 以上、『日支新交渉に依る帝国の権利』 pp.44-46。ただし「ドイツの利権」 pp.10-12によると、中国人からの敷設願いに対して中国当局は13年8月、官弁とする旨を決定し、その後14年6月になって、中国政府からドイツ公使宛に、借款は第一にドイツ商人に商議する旨の公文が提出され、これによりドイツの権利が確定したという。

4) 『山東省之利権』 p.115

5) 外務省編『日本外交年表並主要文書・上』(原書房、1965年) p.405

6) 『帝国主義と中国の鉄道』 p.137

7) 同 p.224

8) 以上、「ドイツの利権」 pp.6-7

- 9) この問題の詳細については、前掲『日本と中国』pp.162-166を参照。
- 10) 『山東省之利権』pp.104-113。なお東亜同文会編・刊『支那省別全誌、第4巻・山東省』(1920年)pp.472-476も同様の主張を行っており、青島守備軍の拡張主義的主張は決して孤立したものではなかったといえる。
- 11) 『概況3』pp.98-102、及び京都大学附属図書館の目録カードによる。なお、この他に「調査時報」と題するパンフレットを何冊か刊行しているが、これは未見である。
- 12) 例えば、『日支新交渉に依る帝国の権利』p.139など