

論文の和文要旨

論文題目：盛宣懷実業活動研究

氏名：彭 曦

学籍番号：5496023

盛宣懷（1844～1916）は清末の最も重要な実業家であったにもかかわらず、彼を詳しく取上げた研究はあまり多くない。彼の凄まじい蓄財ぶりが人々に嫌われたことや、国民党・共産党の両政権から高く評価された辛亥革命が彼が中心となって強行した幹線鉄道の国有化政策によって惹き起こされたことなどの理由から、彼は研究者に敬遠されていたからである。本論文は、盛宣懷の実業活動、およびこの活動と中国初期工業化との関係を、工業化の側面から実証的に解明することを試みたものである。論文は、序章、結論を含めて8部分から構成される。

「序章」は、善悪二元論にとらわれてきた従来の研究の問題を指摘したうえで、彼のような人物が一国の主な近代的事業を掌握するに至った原因を、後発国の工業化の特徴や当時の中国が置かれた政治・経済環境などと関連づけながら解明するための、筆者の分析視角を提示する。筆者は基本的には、後発国が工業化を推進する際には、政府による「制度的手段」(institutional implement)の行使が不可欠だと考える。それが行使されない限り、資金の供給・法的保障といった工業化にとって必要な諸要素を整えることができないからである。

第一章は、清末の工業化の流れに照し合わせながら盛宣懷の一生を叙述し、彼の実業界入り
の背景と動機、行動パターン、政局との関わりなどについて検証した。盛宣懷は官僚家庭の長男として生まれ、家族から科挙試験による正規出世を強く期待され、彼自身も長い間、期待に答えようとしていた。しかし、その努力は報われなかった。以後、彼は科挙に代わる出世の手段として実業の道を選んだ。合理的経営よりも政治的判断を優先し、ひたすら利権の拡大を図るといった彼の経営スタイルは、彼のこうした人生観が反映したものである。彼は天津海関道・

太常寺少卿・郵伝部大臣などの官職を取得したが、鉄道の国有化政策で失脚したのち、日本に亡命した。約1年後、帰国して引続き輪船招商局と漢冶萍会社の経営を牛耳った。1916年、73歳で上海で死去した。

第二章は、盛宣懐が招商局で身を興し、またここを足がかりに、ほかの分野に進出したことを解明した。盛宣懐は招商局に入局してから6、7年間は、経営経験が豊富で強い資金力のある買弁唐廷枢・徐潤を補佐する役割しか与えられなかった。彼はこのことにずっと強い不満を抱いていたが、清仏戦争による上海金融市場の混乱に乗じて、二人を中傷するデマを流して退任に追い込み、1885年に督辦のポストを獲得した。以後、盛宣懐は、官府の保護、太古・怡和社との運賃カルテルという唐・徐時代からの経営方法を用いながら、招商局に担保あるいは資金を提供させる形で管内のほかの事業を支えていった。

第三章は、電報局が一官督商辦企業でありながら、事実上政府部門の役割を果たしたことを実証した。1880年、李鴻章は朝廷の許可を得て、とりあえず官営で天津～上海の電信線を架設し、1年半後、それを官督商辦に改組して上海に移転した。盛宣懐は官営の時に天津電報総局の総辦に任命され、官督商辦後も引続き総辦を勤めた。電報局は李鴻章の支持と保護、そして盛宣懐の管轄の下で、日清戦争までの十数年間に全国の主要地域をカバーする電信網を作り上げ、対外的には政府に代わって電信関係の対外交渉の窓口的な役割を果たした。

第四章は、鉄鋼事業経営をとりあげ、盛宣懐の政治的保護を重視し、技術的合理性を軽視する経営スタイルを解明した。1896年、盛宣懐は張之洞から経営の行詰まった漢陽鉄廠を引継ぎ、またこれを機に盛氏企業集団を作り上げ、それに見合った政治的地位を取得した。しかしこの時彼は、漢陽鉄廠の抱えていた設備の不適正問題に全く気付くことができなかった。その結果、彼の楽観的見通しに反して、漢陽鉄廠の製造したレールの品質は粗悪で、生産高に正比例して赤字が増え続けた。しかし、盛宣懐は盛氏企業集団全体、およびそれを基盤としている彼の政治生命を維持するため、漢陽鉄廠が存続の危機に立たされるまで、思い切った対策を講じなかった。1904年、品質不良の原因が李維格によって解明された後、盛宣懐は日本から大冶鉄鉱石輸出前払金として300万円を導入して設備の更新を行ったが、それをきっかけに日本資金に依存していくことになり、最終的に大冶鉄鉱と漢陽鉄廠を、それぞれ八幡製鉄の原料供給地と下請工場にしてしまった。

第五章は、盛宣懐が鉄道政策の不在による混乱を利用して鉄路総公司を設立し、設立後には、混乱の克服策として幹線鉄道の国有化構想を打ち出し、それを実行に移す過程を取上げた。盛宣懐は漢陽鉄廠製品の販路確保のために鉄路総公司を設立し、蘆漢鉄道の借款導入に際して、張之洞の意向に沿って小国ベルギーを借款相手国として選んだ。ベルギーは鉄路総公司を信用せず、国家保証を借款の基本条件にしたのだが、交渉権を獲得するために当初はそのことを伏せて、まず緩い条件を提示し、交渉の過程で次第に厳しくしていく策略をとった。ベルギーに振回され、交渉が泥沼に陥るなか、盛宣懐は幹線鉄道の国有化を提案したものの、政府に受け入れられなかった。そこで、彼はベルギーとの交渉決裂に備えて米国に借款を打診したが、内外政情不安のなか、借款相手国の変更によって混乱が一層高まると憂慮した結果、1898年にベル

ギーの厳しい条件を受入れ、米国借款を粵漢（広州～漢口）鉄道に回すことにした。ところが、米国は資金を十分の資金を集めることができず、借款契約規定に反して債券の大部分をベルギーに譲渡した。それを知った沿線官民は借款契約の解除を求め、契約の維持に傾く盛宣懐に非難を浴びせた。1904年、朝廷は契約解除の交渉を張之洞に一任し、盛宣懐の交渉資格を剥奪した。張之洞は675万ドルの解約金を払って、粵漢鉄道借款契約を解除したが、解約資金を英国から借りる際に、英国の粵漢鉄道への優先的借款供与権を約束した。その前後に、民営鉄道会社が十数社設立され、いわゆる民営鉄道ブームを迎えたが、見るべき業績を挙げたのはわずかに数社に過ぎなかった。鉄道の整備をもって政権基盤の強化を急ぐ摂政王載灃が再び外国借款による鉄道建設を容認したのを受け手、張之洞は1909年に英仏独米四国銀行団との間に粵漢・川漢（成都～漢口）鉄道借款仮契約を結んだ。ところが、張之洞がまもなく死去したため、正式契約の調印交渉は郵伝部に引継がれることとなった。1911年、朝廷が幹線鉄道の国有化を決定した直後、盛宣懐は郵伝部尚書として四国銀行団との間に正式契約を調印した。これに対し、広東・湖南・湖北・四川各地では反対運動が一斉に起こり、ついに清朝の崩壊につながったのである。

第六章は、盛宣懐が、通商銀行を盛氏企業集団の金融的中心にするべく、準中央銀行的な特権の獲得を試みたものの、各方面の強い反対で実現しえなかった過程を取上げた。盛宣懐は管内企業の円滑的運営を図って、1880年代から李鴻章らに銀行の設立を主張してきたが、彼らの理解と支持を得ることができなかった。彼が銀行設立のきっかけを掴んだのは、鉄道事業にかかわろうとした時であった。当初、彼は通商銀行を紙幣の発行・銀貨の鑄造・国債の代理・公的資金の取扱・巨額の鉄道借款の運営ができる銀行にするつもりだったが、既得利権の維持を図る張之洞と銀号などに妨害され、実際に獲得しえたのは紙幣発行権のみであった。招商局と電報局が袁世凱に乗っ取られてから、盛氏企業集団は事実上分裂破綻し、その金融的中心としての通商銀行の存在価値も低下し、盛宣懐は通商銀行からの資金撤退まで考えていた。その後、大清銀行・交通銀行といった官営銀行および多くの民営銀行の開業にともなって、通商銀行はごく普通の商業銀行に後退していった。

辛亥革命までの盛宣懐の実業活動を、中国の初期工業化の推移に沿って眺めてみると、3つの時期に分けることができる。第一時期は、李鴻章の代理人期（1873～1894年）である。19世紀60年代から始まった洋務事業は、伝統的支配体制のもとで、李鴻章に代表される地方の督撫が中心になって行われたが、その下に実務を担当する代理人がいた。盛宣懐は唐廷枢らに取って代わって李鴻章の実業界における代理人になり得たのは、官界との強い結びつきに加えて、それを利用する権謀術数に長じていたからである。彼は李鴻章の政治的バックでもって、一方では保守的で腐敗を極めた地方官吏の妨害と詐取に対抗し、他方では、鄭観応ら有能な人材を傘下におき、彼らを介して商人たちの支持を集め、一定の業績を挙げることができた。第二時期は、盛氏企業集団支配期（1896～1905年）である。李鴻章が日清戦争の敗北で失脚した後、盛宣懐は張之洞の庇護を受けて、北洋系に限定されていた活動範囲を打ち広げ、李鴻章・張之洞ら地方総督巡撫の始めた個々の近代的事業に、自ら創設した鐵路総公司・南洋公学・通商銀

行などを加え、近代化の要素を整えた存続可能な1つの盛氏企業集団につなげたのである。本来なら、こうした近代的事業の継続と発展に不可欠な産業連関構造の整備は、政府が援助すべきことであるが、清政府は前述した原因からそれをしなかった。盛氏企業集団はまさに政府が工業化政策でもって整備すべき産業体系の代替物であったのである。ただし、盛宣懷盛氏企業集団は長く存続できなかつたし、存続していた間でも中国の工業化の牽引車として甚だ不適格であった。第三時期は、中央政府の実業官僚期（1907～1911年）である。清朝は義和団事件で破滅的打撃を受けた後、ようやく制度的改革に着手し、商工業奨励の政策を打ち出した。そこで、盛宣懷は郵伝部右侍郎として抜擢され、中央政府の実業官僚として、いわゆる「制度的手段」の行使に加わった。しかし、彼が中心となって進めた幹線鉄道の国有化政策は、辛亥革命を引き起こし、せつかく形を整えつつあるようになった清政府の「制度的手段」も見べき成果を挙げないまま終わってしまった。

総じていえば、盛宣懷が工業化の中心的担い手になれた原因は、主に客観と主観の両面にあると思う。客観的原因は、60年代から始まった自強運動が日清戦争前後に行詰まるなか、近代的事業の維持発展にとって不可欠な、相互依存関係の形成が時代の要請となったことであり、主観的原因は、当時の政治権力の構造と実業の現実性をよく知っていた盛宣懷が、自らの立身出世のためにひたすら利権を拡大しようとしたことである。結局、彼は無意識のうちに時代の要請に答えたのである。言い換えれば、盛宣懷は中国の初期工業化の地方官・督撫の主導で行われた無計画性の洋務体制から政府による工業化への過渡期という時代を体現した人物である。長い間の通説だった全面否定論は、彼の人格、あるいは政治的立場にとらわれて、彼の果たした役割を抹殺してしまったが、王爾敏に代表される全面肯定論、あるいは夏東元に代表される、彼の経済と政治分野における活動を切り離して考える「二分論」は、当時の工業化の枠組みを十分に捉えず、彼の一側面しか見ていない。したがって、盛宣懷への善悪評価をめぐる従来の論争は、不毛であったという感を免れない。中国の初期工業化が盛宣懷の飛びぬけた活躍というきわめて不健全な形でしか展開できなかったのは、むしろ中国の歴史的必然であった。