

## 第2節 清国における事例

この節では、千葉正史(2006)『近代交通体系と清帝国の変貌』日本経済評論社、を取り上げ、辛亥革命前の清朝において、国家が全国に鉄道を建設することによって国民統合を実現することが目指されていた、という事例を紹介する。

### 1. 先行研究の概要

上記の先行研究は、中国近現代史研究の一端として位置づけられるものであり、近代において中国の統合が再編される過程を、交通体系の近代化に伴う変容を通じて考察したものである。

近代を迎えた時点での中国は、専制国家による政治的統合のもとにあったものの、その統治のあり方は一元的なものではなかった。17世紀初頭の建国以来、清朝は段階的に支配を拡大させ、その範囲は東三省(満州)から内地十八省、蒙古(モンゴル)・西藏(チベット)・新疆(東トルキスタン)へと広がっていった。だが、清朝は各地域の多様性に合わせて個別の形態により統治する多元的な体制を確立した。その例として、遊牧民に対する部族を単位とした間接的支配や、統合原理としてのチベット仏教理念の共有、満州語の使用といったことが挙げられる。

しかし、清朝末期の19世紀後半以降、清朝はそうした多元的な統治のあり方を変容させることとなる。欧米諸国の進出や、義和団事件等の反乱の続発といった危機が訪れ、清朝は改革に取り組むことを余儀なくされたためだ。近代化が進められ、政治体制の面では立憲制の導入を柱とした近代国制への移行が課題になった。これは、中国における最初の体系的、持続的な国民国家建設の取り組みとなる。主権を確定させるうえで、「ナショナル・アイデンティティ」の共有が必要になった。国民意識を媒介として社会を構成する一人一人をまとめあげるため、社会の様々な面で改革が迫られた。例えば、学校教育制度の導入による教育の普及は、最重要課題として取り組まれた。

これに伴い、領域統合の面でも、それまでの多元的な統治体制の解消が

必要となった。中国内地と、チベット等の「藩部」と呼ばれる地域では、従来別々の統治体制が取られていたが、改革に伴い漢語や儒教イデオロギーに基づく道德概念など、内地漢人社会の文化を藩部にも広めていくこととなった。そのため、それまでは漢人の進出が大きく制限されてきた藩部に対して、移住や通婚など、交流の促進が図られて、内地各省との一体化が進められた。

そうした交流を促進し、政治統合や社会統合を実現させるうえで、広大な領域を従来よりも短時間で結びつけることのできる電信・鉄道という国家的交通体系は、欠かすことのできない存在として求められ、構築が進められたのである。

## 2. 国民統合の観点からみたときの先行研究

上記の先行研究では、国家の政治的・社会的な統合を実現するために、政府側と地方側の双方が電信と鉄道という近代的な国家的通信・交通体系の構築を求め、それが実行に移されたという事例が多数示されている。ここでは、この先行研究のなかで、本研究との関連が深い鉄道建設の事例が紹介されている箇所を2カ所取り上げ、その概要を紹介する。

1か所目が、第Ⅱ部第3章「国家的物流体系の維持と鉄道建設の契機」のなかで言及されている、19世紀後半ごろの鉄道建設の事例である。ここで鉄道建設の議論が本格化したきっかけは、それまで国家的物流体系の主要な担い手であった河運の限界が露呈したことである。

中国では、前漢武帝期より本格的に、国家的物流のシステムを構築してきた。食糧や塩・茶など生活必需品を中心に、社会再生産の上で不可欠な物資を必要に応じて全国規模で再配分するシステムは、専制国家の統合を支えるうえで不可欠であった。こうしたシステムは、特に隋唐時期以降に大きな発展を見せ、食糧生産の中心地が政治的中心である華北黄河流域より遠隔にシフトしていくのに対応して、長距離を結ぶ大規模な水運輸送システムが構築されていった。これが漕運制度と呼ばれるものである。

この漕運制度は、19世紀になって変革を迫られることとなる。その最初の試みが、1824年の黄河氾濫による江蘇省北部での洪水被害を受けて行

われた、1826年の上海～天津間での海運実施である。これは、民間海運業の発達により、積載量の大きい船を大量に雇用することができたことによって可能となった措置である。その後も、大運河の治水問題や、1851年の太平天国の反乱で大運河が遮断されたこと、第二次アヘン戦争(アロー戦争)後の諸外国との緊張緩和などを背景に、漕運制度は河運から海運への移行が進んでいった。

しかし、1874年の日本による台湾出兵を契機に、河運への回帰を求める動きが強まる。清朝政府が海防体制の構築に取り組むことを迫られるなか、河運を維持するために大運河を改修するよう求める上奏が、1875年4月に御史の劉瑞祺より出され、以後も同様の提案が相次いだ。それらに対して、政府も前向きな姿勢はとったものの、その実行には黄河と大運河の治水問題が絡むことで、直ちには困難とした。

こうした状況で、河運の機能を補完、代替するものとしての鉄道の建設が、清朝政府内でも本格的に議論されるようになっていった。台湾出兵後の海防体制強化をめぐる検討では、李鴻章により電信と鉄道の導入が提唱された。まずは、北洋海軍の燃料供給のために開発された開平炭鉱の所在地である、直隸省東部の唐山より西南の胥各荘に至る全長約10kmの唐胥鉄路が1881年に開通した。その後、紆余曲折はあったものの、1888年には唐胥鉄路が天津まで延伸し、1906年には北京から長江流域の漢口を結ぶ京漢鉄路が全線開業するなど、徐々に建設は進められていった。

2か所目が、第Ⅲ部第7章「立憲改革と社会統合手段としての鉄道建設の課題」で言及されている、20世紀初頭の鉄道建設の事例である。ここでは、義和団事件後の新政による商部の設立が、鉄道建設促進の大きな契機となった。

清朝の新政下においては、商部の設立によって、実業振興政策が積極的に推進されたが、その一環として、それまでの外国からの借款ではなく、国内資本による民営での鉄道建設が奨励された。社会的にも「救亡」(＝亡国の危機を救う)意識の高まりとともに、地域の利権を守るべく民営での鉄道建設が目指され、東南地域においては各省ごとに民営による鉄道建設が進んでいった。

蒙古・新疆・青海・西藏といった西北各地域では、民営による鉄道建設は進まなかったが、ロシアの進出に対する危機意識から、統治強化策の一つとして鉄道建設計画が持ち上がった。ここでは、民間からの出資は得られなかったものの、軍事上の重要性があることから、再び借款による建設が進められた。ただ、借款の際の中国側の条件は、以前よりも改善されていた。1908年の政府による上諭では、以下のように述べられており、(借款をしてでも)鉄道建設を進めよ、という趣旨がみられる。

*「鉄道は交通政策上の重要分野である。商業を利し災害を救い、軍隊を輸送し軍需物資を運び、さらに社会の風気を開化し産業を振興させるに、いずれもこれに頼らぬものはない」<sup>1</sup>*

さらに、1908年には、その8年後に立憲制へ移行することが決まったが、議会を開設するにあたって、全国から議員を迅速に招集する手段が必要になったことも、鉄道建設を後押しした。

また、政府側だけでなく、地方の側からも、鉄道建設の要求が出されるようになった。その理由としては、辺境地域への列強諸国の進出強化への危惧や、交通が不便ゆえに国内の変革から取り残されてしまうことへの懸念があった。後者の理由で甘肅省への鉄道建設を訴えた、陝甘総督の長庚の電報では、次のように述べられている。

*「是非ともすみやかに内地各省の新しい風気を導入して辺境の人民を啓発すべきであり、また辺境の産物を輸送・交易し、新政を実施すべきであります。そのためにも、甘肅・新疆への迅速なる鉄道の建設は、今日の西北辺境地域における急務であるのです」<sup>2</sup>*

このように、政治的統合を維持すると同時に、社会全体があらゆる面で一体化された近代国民国家的な統合を実現するための手段として、全国各地域を短時間で緊密に結び付ける手段の存在が必須の前提であり、通信の

---

<sup>1</sup> 千葉正史(2006)『近代交通体系と清帝国の変貌』日本経済評論社, p.346

<sup>2</sup> 同上 p.356

みならず運輸面でも全国的な近代交通体系の確立が課題とされた、というのが筆者の主張である。

### 3, 鉄道と統合を考える上での先行研究の位置づけ

この先行研究では、鉄道の建設が国民の政治的・社会的統合につながったのかどうか、という結果の部分の検証までは行われていない。1911年に辛亥革命が勃発して、清朝政府が打倒されたことを鑑みれば、その直前になってようやく本格化した鉄道建設政策の効果を検証するのは困難だと考えられる。

しかし、この先行研究では、清朝において中央や地方の官吏が、国民の社会的統合を果たすための手段として鉄道建設を要求していた、という事実は明確に示している。前項で引用した、清朝政府による上諭と陝甘総督の電報が、その客観的証拠である。その中でも、鉄道による国民の社会的統合という観点でみた際に重要なのは、清朝政府の上諭にみられる「社会の風気を開化」という言葉と、陝甘総督の電報にみられる「内地各省の新しい風気を導入して辺境の人民を啓発すべき」という言葉である。内地と藩部の区別なく、国民一人一人に対し「自分は中国(清朝)という近代国家に属する一個人である」という意識を根付かせる一つ的手段として、鉄道の建設による交流の促進が目指されたのである。

したがって、この先行研究は、鉄道というものが為政者によって社会の統合を実現するものとして捉えられ、その建設を要求されることがある、という1つの事例を示すものであるといえるだろう。