

「中国王朝体制と近代運輸テクノロジの邂逅——国家的交通体系の系譜から見た清末交通近代化の展開——」

研究員 千葉正史

一. はじめに

今回の報告は、清末における交通近代化の過程を、中国の統合の上で交通システムが歴史的に果たしてきた機能の延長線上に位置付けることで、改めて分析しようとするものである。これまではこうした過程は主として欧米列強による中国進出の一環として位置付けられ、中国側、とりわけ王朝政府の果たした役割は保守性・後進性による停滞などといった否定的な側面が強調されがちであった。だが、歴史的に見れば中国王朝は駅伝や大運河に象徴されるように発達した交通システムを構築してきたのであり、その必要性は近代においても決して消滅したわけではなかった。こうした中国王朝体制と交通との関わりということについて、まず問題提起をすることとしたい。

そもそも交通という概念とは何かといえ、ヒト・モノ・情報の疎通を通じて広域的な社会結合を実現させる手段と定義することができる。それは中国における王朝支配の上でも不可欠の要素であり、そのために先に述べたような大規模な交通システムが国家の手で構築されてきた。駅伝制度と漕運制度を柱とするこうした国家的な交通システムの実態については、日本ではかつて本学の故星斌夫教授が解明に取り組まれたテーマであり、特にその最終的な形態である明清時期の状況について数多くの業績を残さ

れた。このように中国史研究の重要な分野として、王朝体制下の交通システムの問題は分析がなされてきたのだが、そうしたシステムが近代にどのような変容を遂げていったのか、そして新たに導入されていった近代的な運輸通信手段とはどのような関わりを有していったのかといったことについては、残念ながら先行研究は必ずしも十分な検討を加えていない。それは恐らく近代史においては、王朝体制の存在自体が否定的なものとして認識され、革命によるその打倒が歴史の必然とされてきたことと無縁ではなからう。しかしながら、こうした革命中心史観が見直しを迫られるようになるとともに、近代史においても王朝体制の果たした役割を客観的に評価しようという傾向が近年は強まり、交通分野の問題についても、これまでのような否定的認識からの脱却がなされるようになってきている。

本報告では、以上のような問題意識をふまえ、清末における交通近代化の過程について新たな視角より再構成する。とりわけ伝統的な王朝体制と近代的な運輸通信のテクノロジがこの過程でどのように関わりを有し、そのことで歴史的な交通システムがどのように変容していったのかということ明らかにしたい。

二. 中国王朝体制と国家的交通体系の形成

まず議論の前提として、伝統的な中国王朝体制における交通体系の機能を明らかにしておく。前述したように、中国においては各種の社会的資源を広域的に運用するシステムが国家の手で構築された。大別すると情報を運用する通信体系としての駅伝制度と、物資を運用する物流体系としての

漕運制度がそれであり、一括してここでは「国家的交通体系」と定義する。その具体的な機能について、最終的な発展形態である清代の状況を事例に以下説明することとしたい。

① 駅伝制度

まず統一王朝支配の基礎となるのは中央集権的な文書行政システムの存在であり、皇帝の詔勅や官僚の上奏文などを媒介として全国的な政治決定がなされた。その伝達を担うのが駅伝制度であり、首都と版図の全域を結んで文書通達のネットワークが形成された。とりわけ清代には史上最大の領土を支配するとともに皇帝独裁が強化され、文書行政が一層の発展を見た。その中核となるのが雍正帝により確立された奏摺制度であり、各地の官僚より直接に提出される奏摺に皇帝が硃批諭旨を書き入れて指示を伝達することで、各種の案件に対する決裁がなされた。その遂行を保障すべく、駅伝制度もこれまでに円滑な機能が求められ、北京と各地の行政都市とを結んで形成されたネットワークを用いて公文書の伝達などに従事した。その利用は火牌・勘合などといった利用証を有する官僚を対象に限定され、通常ならば一日三〇〇里（一里＝五七六m）、緊急の場合には最速六〇〇里のペースで早馬などにより伝達された。

② 漕運制度

物資の輸送に関しては、特に米穀などの食糧が最大の比重を占め、華中長江流域から華北へと長距離輸送されるようになった隋唐以降、大運河を建設して水運で両地の間を輸送する漕運制度が確立された。特に多数の官僚・軍隊が集住する首都機能の維持が重要な役割であり、明清時代には南方より北京へと年間三〇〇万から四〇〇万石（一石＝一〇三・五五リット

ル）の食糧が輸送された。その遂行のために衛所所属の軍隊を動員した水運輸送体制が構築され、州県当局より農民から徴収された米穀などを受け取って船団を編成して各地から発送した。大運河を経由する水運により輸送された食糧は北京東郊の通州で戸部に納入され、北京に移送されて官僚や軍人への俸給などの用途に使用された。

このように、中国の統一王朝体制は通信・輸送の恒常的疎通による社会的資源の運用によって実現され、これら国家的交通体系は歴史的な中国の統合を現実化する紐帯としての役割を果たしてきた。その機能の維持は歴代王朝にとり基本課題とされ、近代に至るまでシステムが継承されてきたのである。

三、近代における王朝体制の危機と国家的交通体系への近代技術導入

一九世紀後半に至り、王朝体制は内外の危機に直面する中で改革の試みに着手した。一八六〇年代より清朝が開始した洋務運動がそれであり、近代技術を導入することで危機の克服が目指された。こうした過程の一環として、国家的交通体系も汽船・鉄道・電信といった近代運輸通信技術の導入により再編が目指されていた。その契機となったのは、一八七〇年代に至る内外での交通を取り巻く環境の変化であり、既存のシステムによる王朝体制維持が困難化する中で、清朝は外来のテクノロジーを積極的に取り入れていくこととなったのである。

(1) 電信技術導入による通信体系の再編

まず通信分野での近代化は、電信技術の導入により進行していくこととなった。その契機となったのは、一八七〇年代初頭における国際電信網の到達であり、一八七二年にウラジオストク―長崎―上海―香港間の海底電信が開通したことで、欧米との電報による通信が可能となった。これを利用して、まず国外との連絡が電信を利用するようになっていったが、一方で国内における電信の使用は立ち後れた。一八七四年に日本軍の出兵に対する台湾防衛強化のため福建―台湾間で建設に着手したのを皮切りに、清政府は国内各地で電信建設を開始したが、同区間での建設が結局福建省側の一部区間を完成させたのみで中止されるなど、一八七〇年代にはその成果は局地的なものにとどまり、全国的なネットワーク形成には未だ至らなかった。

こうした状況のもとで生じていった国内と国外との通信伝達環境の格差は、やがて清政府にとり自らの統治を維持する上で著しい不利益として認識されていくこととなった。その具体的な事例となったのが、一八七九年から八一年にかけてロシアとの間で展開された新疆イリの返還をめぐる交渉問題である。この時の交渉に際しては、ロシアに派遣された担当者との間での迅速・円滑な連絡が大きな課題となったが、ロシア国内から上海までは電信により一日で伝達可能なのに対して上海から北京までは船便なしし郵便で七日から一〇日を要し、情報入手の遅れが清朝側に不利をもたらすことが懸念された。その解消のために国内においても本格的に電信建

設を推進することが決定され、一八八一年に天津―上海間が完成したのを皮切りに一八九〇年代へとかけて全国各地へと建設が展開されていった。一八九七年には湖南省長沙を最後に全ての省都に電信が通じ、全国ネットワークが形成された。

これにより、国家的交通体系はまず通信分野において近代テクノロジーを応用した変革がなされていった。前述したように、これまでは郵便によって担われてきた公的情報の伝達が、新たに電報を用いて行われていくこととなったのである。それはまず在外交官を対象として開始され、皇帝からの勅命もイリ問題交渉に際して初めて電報を使用して在露の交渉担当者へと伝達された。そして国内電信の建設が進行するとともに、各省の総督・巡撫など地方官との間での連絡も電報でなされるようになり、その使用が日常的に定着していった。

こうして一八八〇年代初頭に新たな公的通信制度として確立されたのが、電奏・電寄諭旨制度である。官僚からの上奏と皇帝からの勅諭をそれぞれ電報により伝達する電奏・電寄諭旨は、清朝政治体制の中で正式の情報伝達手段として位置付けられ、皇帝と総督など上奏権を有する官僚との間での緊要性の高い案件の伝達に使用された。いわばそれまで奏摺と硃批諭旨が果たしてきた役割が、電報によって代替されることとなったのである。その伝達に際しては、文書をモールス信号に変換する必要があることから、たとえば総理各国事務衙門など第三者が中間での過程に介入するなど、密封されたまま皇帝に直接提出される奏摺などとは異なる取扱いがなされた。ただ、官僚が電寄諭旨を拝受するにあたっては、香炉を具えたテーブルである「香案」を用意してその上に置き、その前で都の方角を向

いて叩頭するという儀式が伴い、文書により伝達される詔勅と同じように神聖なる皇帝の言葉を伝えるものとして丁重に扱われた。

このように、電信技術はほぼ抵抗なく清朝の政治体制の中に受容されていった。その背景としては、電信技術が中国に導入されるにあたって当初より漢字使用に対応したということが大きいと考えられる。これは漢字一字を四桁の数字（電碼）に置き換え、それを更にモールス信号へと変換して送信するという「電碼法」を用いることにより可能となった。これは一八七〇年代初頭にデンマークの大北電信会社が東アジアに進出するにあたって開発し、以後の中国国内における電信導入に際しても同社が技術指導を行ったことから、そのまま用いられていった。これにより上奏文や勅諭なども他の言語に置き換えることなく電報で送受信することが可能となり、清朝政府内部での情報伝達に電信が活用される前提となった。まさしく漢字を媒介とする中国王朝体制の伝統的な情報世界の中に、電信は有用な新たな伝達的手段として定着していったのである。

そのことを雄弁に物語る史料として、以下に引用するのは西太后の訓政下にあった一八八八年三月に下された、駐藏大臣文碩からの上奏に対する勅諭の一節である。

電寄諭旨については、ひとしく軍機大臣が皇帝の指示をうけたまわった後、起草して御覽に呈した上で裁可を得、総理衙門に下して電信で伝達しているが、この方法をとって既に久しくなるものの、これまで誤りや脱漏が生じたことはない。いわんや電信を建設してより、一切の軍隊の動員や軍需物資の調達の上で大きな効果を収めており、弊害などは皆無である。日常的な案件については、電信の使用を許可

しておらず、別に規定を設ける必要はない。文碩がいうには、電信を使用することは、神聖さを汚すとのことだが、何とも事情に通じていない馬鹿げた話で、笑うべきであろう。いずれも問題とするなかれ。

当時すでに定着していた電信の使用に対して官僚の側から批判的な意見が投げかけられたのに対し、清朝体制の頂点に君臨する西太后は文字通りに一笑に付して却下した。まさに彼女にとってそれはこの上なく有用な統治の手段として受容せられたのであり、ここにまず通信分野において近代テクノロジーは中国王朝体制の中に定着していった。

（2）漕運維持問題と汽船・鉄道導入による物流体系の再編

次に輸送分野においても、近代技術の導入による国家的交通体系の再編が進行していくこととなった。その契機となったのは、一九世紀中期以降の漕運制度の改変過程である。従来の大運河を経由する河運による輸送体制が、太平天国の江南進出により一八五三年以降全面途絶し、海運への移行を余儀なくされた。当初その実行はいわゆるジャンクを用いた在来海運業に依存して行われたが、第二次アヘン戦争後に天津・營口などの北方各港が対外開放されて外国船舶が北方沿海航路にも進出したことで衰退が始まり、輸送力の確保が次第に困難化していった。

その対策として、まず導入されることになったのが汽船輸送である。すでに軍事用などにはアヘン戦争前後から汽船の使用が始まっていたが、一般の客貨の輸送を対象にした汽船の導入は、こうした漕運輸送の維持問題を契機として実行された。かくして一八七二年に中国最初の汽船会社とし

て輪船招商局が清朝政府の手で設立され、翌年より同局所属の汽船が漕運輸送に従事していった。

一方で、一八六四年には太平天国反乱が平定されたことで、清朝は河運の再開にも着手した。だが、一八五五年に発生した黄河下流の流路の北方への移動により、この間に大運河の機能は大幅に低下していた。黄土を含んだ黄河の水が流入するようになったことで大運河の埋没化が進行し、以前と比較して輸送量は十分の一以下にまで落ち込んだ。結局、河運への回帰は一部に限定され、輸送の大部分を占める江蘇省江南地域と浙江省からの分は引き続き海運で継続された。

こうして一九世紀後半に漕運は海運主体の輸送体制がとられたが、それは戦時に際して敵国に制海権を掌握されることで容易に途絶するという危険性を伴っていた。そこで対外危機のたびに政府部内では改めて河運への回帰が検討されたが、大運河の機能回復が困難なことが依然として制約要因となった。ここに海運でも河運でもない、第三の新たな輸送手段の導入が求められることとなったのである。

かくして一八八〇年代より検討が開始されたのが、陸上の近代輸送手段としての鉄道の導入である。それはまず一八八〇年にロシアとのイリ問題を背景として提案され、北京と江蘇省清江との間での鉄道建設が検討された。続く一八八五年には清仏戦争に際して海運途絶の危機が現実化したことで、戦後にかけて山東省西部の陶城埠―臨清間における建設が具体的に試みられた。これらの路線はいずれも大運河の機能不全化した区間に並行し、河運輸送を代替・補完する手段としてその建設が提案された。だが実際に黄河下流の治水問題が建設に着手する上での阻害要因となり、実現

を見るには至らなかった。

こうした制約を解決しうる計画として一八八九年に決定されたのが、北京（盧溝橋）―漢口間の盧漢鉄路の建設である。その契機となったのは、実は天津―通州間の津通鉄路計画に対する反対論の噴出であった。李鴻章らにより立案された同鉄路の建設計画に対して多くの官僚らから反対意見が出されたのだが、実はその多くは鉄道そのものの導入に反対するものではなかった。同鉄路は大運河が機能を維持している区間に並行しているから建設は不要であるというのが、その主たる理由であり、そしてむしろ大運河が機能不全に陥っている区間に並行させて代替建設すべきであると提案されたのである。その具体的な路線としては、すでに提案された北京―清江間や臨清―陶城埠などが挙げられたが、その中で両広総督の張之洞が提案したのが盧漢鉄路の建設であった。その理由として、張は漢口で長江と接することにより、江南からの水運を介して漕運輸送に用いることができることを挙げた。そしてこれまでの提案路線では制約となった黄河の治水問題からの影響も、河道が安定した中流部を経由することで回避することが可能とされ、十分に建設の実現性が存在すると主張した。これを受けて、同年五月に清朝政府は同鉄路の建設方針を決定した。その際には特に西太后の名義により、以下のような勅諭が下された。

このことは自強のための重要な方策であり、必ずや天下の全体局面を見通して検討すべきである。海軍衙門による（津通鉄路計画についての）もともとの上奏の主旨は、社会の風気を開化して徐々に鉄道建設を進めていくことにあり、本来津通鉄路の一路線のみを対象を限定されるものではない。ただ国家にとって有益で、民衆にとっても無害

であることを希求するものである。適切かつ変更の余地のない計画が定められれば、直ちに毅然として着手すべし！

その具体的な計画として、盧漢鐵路の建設は決定されたのであり、それは漕運維持問題に根本的な解決をもたらす方策として位置付けられた。歴史的に大運河が果たしてきた国家的な物流体系を維持するという役割を継承するものとして、鉄道も西太后ら清朝統治者にとって自らの統治の上で有用な手段として受容されたのであり、これを契機に本格的な建設が進められていくこととなった。

その後盧漢鐵路の建設は、滿洲方面へ至る関東鐵路の建設優先や日清戦争後の財政難など幾多の困難に直面したが、最終的に一九〇五年に完成し、京漢鐵路と改名して運行を開始した。ただ、同鐵路の輸送が漕運に活用される機会には訪れず、結局は海運主体の輸送体制が維持された。一九〇一年以後は義和團事件後の改革の一環として、河運が廃止されるとともに海運も全て汽船を用いて輸送されるようになり、更に塘沽で陸揚げした後の北京までの輸送には鉄道が使用されるようになった。こうして二〇世紀初頭に漕運は全面的に近代輸送手段を用いて実行されるようになり、辛亥革命後に廃止されるまでその機能を維持していったのである。

おわりに

最後に今回の報告内容を簡潔に総括する。中国における歴史的な国家的交通体系は二〇世紀初頭に王朝体制が終焉を迎えるまで存続し、その役割を果たし続けていった。近代運輸通信技術は、まさにその新たな手段とし

て一九世紀後半より清朝の手で導入され、社会的資源の一層効率的な運用に活用されていった。そこでは近代的な運輸通信テクノロジーが伝統的な王朝体制を維持する手段として用いられたのであり、まさしく邂逅と言うべき両者の融合をそこに見出すことができる。そもそも王朝による統治の上では可能な限り迅速・大量・安定的な輸送・通信の実行が求められ、交通手段の改善に対する需要は一貫して存在していた。近代技術の導入は、王朝当事者にとって自らの統治を強化する望ましい出来事であったのであり、一般には盲目的な保守排外主義者とのイメージの強い西太后も、実際には本報告で紹介したように電信や鉄道を自らの手段として積極的に受容している。こうして近代に中国王朝は自らの体制に立脚して、交通分野での近代化を推進していったのである。

以上の総括をふまえて、最後に以後の時代への展望についても述べておきたい。こうした近代技術の導入などの取り組みにもかかわらず、王朝体制自体は周知の通り二〇世紀初頭に終焉を迎えることとなった。そして新たな理念に立脚した国家体制の再建が模索されていくこととなったのだが、そうした過程を歴史的な中華世界の終焉としてとらえるべきなのか、それともその新たな再生としてとらえるべきかということについては、簡単には結論の出ない命題であろう。その際に歴史的に中華世界の統合を支えてきた交通システムの変革がもたらした影響を考察することは、決して意味のないテーマではないように思える。たとえば、それまでにはなかったような高機能の運輸通信サービスが社会的にも提供されるようになったことが、中国の統合の在り方にどのような変化を生じさせていったのか、こうした問題について一步一步取り組むことを今後の課題と

して期するものである。



千葉正史研究員

第二回研究例会・研究所プロジェクト国際ワークショップ

日時 二〇一〇年七月一八日・一九日

会場 東洋大学白山校舎三号館三三〇一教室

主催 東洋大学アジア文化研究所 協賛 東アジア労働市場研究会

「転換点理論から見た東アジア労働市場の変貌」

※詳細については〈ワークショップ〉欄を参照

第三回研究例会

日時 二〇一〇年一〇月一六日

会場 東洋大学白山校舎五四〇一教室

共催 「東アジアの法制史料の共同研究」研究班・「中華世界の拡大と

再生」研究班

研究会合報告