

## 清末における電信・鉄道ネットワーク形成の展開 ——国家統合の変容と交通ネットワーク形成課題の転換——

千葉正史

### Ⅰ. はじめに

本稿では、清末時期における近代交通ネットワークの形成を対象に、今回の特集テーマに関する分析を試みる。ヒト、モノ、そして情報を地域を越えて伝達する交通手段は、まさに統合の紐帯として機能するものであり、中国における歴史的な専制国家の統一も、国家的に整備された交通システムの存在が、それを可能としていた。こうした国家による統合の手段として、全国的な交通ネットワークが古くより形成されてきた中国にあって、近代交通手段の導入に伴うネットワークの変容は、どのように位置付けることができるのだろうか。これまでの研究では、列強による中国支配の一環として位置付けられることが多かった電信や鉄道などの導入であるが、しかしそれは実際には、それまでの交通システムの機能と密接に関わりあう中で、具体的に展開していったものであった。例えば通信手段としての駅伝や輸送手段としての漕運などの果たしてきた機能を継承する形で、それらの近代交通手段は導入されたのであり、それはまず何よりも中国自身の統合の問題と関わりながら用いられていったのである。

こうした視点に立った場合、清末における統合の変容は、このような交通近代化の問題と密接に関わりあうものであったことが指摘できる。19世紀末までの洋務時期が、既存の専制統治体制の継続のもとで近代手段の導入が目指された時代であったのに対し、20世紀初頭の新政時期は立憲政治体制の導入により、国家体制そのものの根本的な再編が推進されていった時代であった。それは近代国民国家体制の確立を求める試みであり、歴史的な中国の統合は、ここに本質的な変化を遂げていくこととなった。こうした状況のもとで、統合の手段としての交通システムも、必然的にそれまでとは異なる機能を求められていくこととなったのであるが、清末新政下の改革に極めて低い評価しか与えてこなかったこれまでの研究においては、こうした視点に立った交通問題の分析は、基本的になされてこなかった。

かかる問題意識に鑑みて、本稿では清末の近代交通ネットワーク形成の過程を、この両

時期に分けて分析することで、その国家統合の手段としての機能の変化を考察する。ここでは特に交通ネットワークの地域的な展開の在り方を、近代以前より比較して考察することにより、こうした課題を分析する手がかりとしたい。なお、本稿において使用する各図は、図像処理ソフト AutoCAD2004 を用いて作成した「近代中国運輸通信ネットワーク基本情報図」から、各自編集・作成したものである。

## 11. 伝統中国における交通ネットワークの展開——専制国家統合と交通システムの機能

### 1) 駅伝ネットワーク

本章では、伝統的な交通ネットワークの在り方を、その最終的な発展の姿である清代中期の状況を例に概観する。最初に、ここでは通信手段としての駅伝制度のネットワークを取り上げることとしたい。

古代より皇帝を頂点とする集権的官僚制統治システムを構築してきた中国専制国家は、その統治のために全国的な通信手段の存在を必要とした。早馬などにより文書を運送する駅伝制度が、その中心的な存在であり、全国を網羅するネットワークが展開された。清代はまさにその発展の頂点に達した時代であり、奏摺制度の確立による皇帝独裁政治の完成とともに、通信システムはより一層の機能充実が求められた。その具体的な状況として、図1に示したのは、19世紀後半における駅伝制度の路線網である。このように首都北京を中心として版図全体に伸びる放射状のネットワークが形成され、公務により移動する官僚や軍隊に運輸・宿泊サービスを提供するとともに、政府中央と地方当局との間での文書伝達業務を遂行した。更に末端行政機関の間では、このほかに舗と称される施設が全国で約1万4千箇所設置され、日常行政関連の文書伝達業務などを行った（『会典』巻51。『会典事例』巻114～703。星斌夫，1981。劉広生，1986。劉文鵬，2004）。

伝統的な交通ネットワークをまず駅伝について見れば、その特質は全国的均一性ということを指摘できる。専制国家統合は、まず通信分野において、版図を網羅するネットワークの形成を求めたのであった。

### 2) 漕運ネットワーク

次に輸送手段として、ここでは漕運制度のネットワークを取り上げる。専制国家は一方で、統治に伴う大量の物資調達を必要とした。研究の上で「国家的物流」と規定される、こうしたシステムの中心となったのが、水運により物資を輸送する漕運制度であり、特に隋唐以降、食糧輸送を主体として発展を見ていった。食糧生産の中心が江浙・湖広などの華中へと移動したのに対し、国家的な消費の中心は首都や長城防衛など華北に一貫して

存在し、数百 km 以上を隔てた両地を結ぶ輸送体制の構築が求められた。かくして大運河の建設により長江流域と華北との間の水運輸送ネットワークが確立され、毎年大量の食糧が北方へと輸送された。こうした体制は清代へと継承され、官僚や八旗軍人への俸給米支給などのために、18 世紀中期には山東・河南・江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・湖南の各省より、合計で年間 474 万石の食糧が北京へと輸送された<sup>1)</sup>。こうした輸送のために、発送元の各地域には「運軍」と称される輸送部隊が組織され、衛所に所属して輸送業務を遂行した。図 2 に示したのは、その衛所の所在地であり、直隸・山東・江蘇・安徽・浙江・江西・湖北・湖南の各省に計 56 箇所設置されたこれらの衛所に所属する 118 の「幫」、すなわち各輸送部隊が船団を組み、毎年大運河を北上して北京へと食糧の輸送を行った。

こうした漕運輸送のネットワークは、華中―北京間の輸送に特化する形で展開された。それは税収の基盤を長江中下流域の社会生産に依存するという、中国専制国家の財政面での特質を呈示するものであった。こうして輸送分野では、伝統的な交通ネットワークは、局地的な輸送に重点を置いた形で発展を遂げていったのである（『漕運全書』。星斌夫，1971。足立啓二，1990。李文治等，1995）。

以上のような近代以前における交通ネットワークの在り方を総括すれば、それはまさに専制国家による統合の手段として存在していた。そこで求められたのは、専ら政治的な統合の実現であり、近代的な意味での社会統合では必ずしもなかった。全国均一に通信・輸送手段を社会的に提供することは、こうした国家的な交通システムの役割ではなく、あくまでも国家による統治の必要に特化した形で、その機能を果たしていたのである。

### Ⅲ. 洋務時期における近代交通ネットワークの形成——専制国家統合の維持手段として

#### 1) 電信ネットワークの全国的形成

19 世紀後半以降、交通ネットワークは、近代化に伴う再編の過程に突入することとなった。続発する内憂外患に直面して、統治体制を維持すべく、清朝は近代技術の導入に取り組んでいった。この洋務運動の中で、交通分野における近代化も進められていくこととなったのである。こうした近代化に伴うネットワークの再編について、ここではまず電信の導入による近代通信ネットワークの形成を見ていくこととする。

通信分野の近代化は、1870 年代より電気通信の導入により開始された。まず 1871 年にデンマークの大北電信会社によりウラジオストク―長崎―上海―香港間の海底電信線が敷設され、国際電信網が中国に到達した。これに続き、1874 年からは国内における電信建設も開始された。同年の日本軍の台湾出兵など、対外危機が連続する中で、清朝政府は国際的な情報伝達環境との格差による自らの劣勢を克服するために、電信の建設に乗り出していくこととなったのである。かくして同年にまず福建―台湾間の建設が試みられ、その

後何箇所かでの局地的な建設を経て、1880年代より本格的なネットワークの形成が開始された。1880年の伊犁問題危機を契機とした天津－上海間の建設を皮切りに、以後次々と各地へ電信線の建設が進められた。そして1897年には、湖南省の長沙を最後に全ての省都へ電信が開通し、全国各省を網羅する路線網が完成した。こうして19世紀末には、図3に見るようにチベット・青海を除く各地域を結ぶネットワークが形成された。

こうした電信建設の目的は、第一に公的情報の伝達に置かれた。中央政府と総督・巡撫などの上奏権を有する地方官僚は、電報を無料で優先的に発する特権を与えられ、官僚より皇帝への上奏や皇帝からの上諭の伝達も、電信を用いてなされていくこととなった。前者は電奏、そして後者は電寄諭旨と称され、案件の緊要性により、従来の奏摺などによる伝達と使い分けられた。こうした公的な情報伝達のために、図3に示されたように電信建設は主として省都などの行政拠点を結ぶ形で進められ、北京を中心とする全国的なネットワークの形成を早期に達成するに至った。こうした点で、まず通信分野において、近代ネットワークの形成は、伝統的な駅伝ネットワークの性格を継承する形で展開していったのである（千葉正史，1998b。千葉正史，2002b）。

## 2) 鉄道建設の開始と初期のネットワーク形成

次に輸送分野の近代化も、1870年代より本格的に開始された。その契機となったのは、漕運制度の維持課題である。従来の「河運」と称される大運河を経由するルートでの輸送体制が、19世紀中期以降、維持困難な状況に直面していったのである。その解決は、まず海運への移行によって取り組まれた。1850年代より上海－天津間で民間船舶を雇用して海上輸送が開始され、特に1853年以降は太平天国の江南進出により大運河が遮断されたことで、全面的に海運へと移行した。更に1870年代からは汽船輸送が導入され、1872年に輪船招商局が設立されて、翌73年より同局の所属汽船が漕運輸送に就航した（張後銓主編，1988）。

こうしてまず汽船輸送より開始された近代輸送手段の導入は、次に鉄道の建設検討へと展開していくこととなった。海運は一方で有事に際しての途絶の危険性が存在し、清朝政府は太平天国の平定以後、漕運輸送の河運への回帰も検討していた。だが1855年の黄河流路の北への移動による影響で、同時期大運河の機能は大きく低下し、1865年より再開された河運に回帰した輸送量は、結局全体の四分の一以下にとどまらざるを得なかった。こうしてその大部分は引き続き海運により輸送されたが、対外危機が続発していく中で、河運回帰論はたびたび再燃していくこととなった。その制約となっていた大運河の機能低下問題を解決する手段として、ここに大運河に並行した鉄道の建設が提議されていくこととなったのである。1880年の伊犁問題危機に際して、まず北京－清江間の建設が提議され、続く清仏戦争では、1885年の終戦直前から戦争終結後にかけて河運回帰策が具体的に検討される中で、大運河が最も機能不全に陥っている山東省陶城埠より臨清に至る区間に限

り鉄道を建設することが提議された。

こうした大運河に並行した鉄道建設の計画は、実際には黄河下流の治水問題により、実行することは困難であった。そこで次に提案されることとなったのが、北京郊外の盧溝橋と漢口とを結ぶ盧漢鉄路の建設計画である。1888年から89年にかけては、天津—通州間の津通鉄路建設をめぐり、政府部内で激しい論争が展開された。大運河の機能が維持された区間に並行した同鉄路の建設計画に対し、中央・地方の官僚より多数の反対意見が出されたのであるが、少なからぬ官僚からは別路線の代替建設があわせて提案された。そうした提案のほとんどは、北京—清江間や臨清—陶城埠間など、これまでに検討されてきた大運河の機能不全区間に並行する路線の建設を求めるものであったが、その中で両広総督張之洞より提案されたのが盧漢鉄路の建設であった。同鉄路の建設は、漢口で長江水運と接続することで、やはり大運河の輸送機能を代替することを目的とした。そして中流部で黄河を渡ることにより、治水問題からの影響を回避することが可能であった。これを受け、1889年に清朝政府は盧漢鉄路の建設を決定した。それは長年の課題であった漕運維持問題に根本的な解決をもたらす方策として、着手されることとなったのである。

一方で同時期には、それとは異なる必要からの鉄道建設も取り込まれていくこととなった。朝鮮問題やロシアの極東進出など、北方情勢の緊迫化に伴い、東三省方面への輸送強化が軍事的に求められていくこととなったのである。かくして1891年より建設に着手されたのが唐山より吉林へ至る関東鉄路であり、同鉄路の建設を優先させるために、盧漢鉄路の建設は一時延期された。その再開は日清戦争後のことで、1897年よりベルギー借款を得て着工され、1905年に全線が竣工した（李国祁，1976。千葉正史，2002a）。

以上のような洋務時期における鉄道計画を図に示せば、図4のようになる。関東鉄路や台湾西海岸における鉄道計画などもあるが、基本的に北京と華中とを結ぶルート上に建設が計画されたことが分かる。このように同時期における近代輸送手段の導入は、漕運維持の課題の中で具体的に展開していった。それは汽船導入による当面の海運輸送維持と、鉄道建設による将来的な内陸輸送回帰という両面の施策により進められていった。結果として、こうした近代手段の導入は、華中—北京間という局地的な輸送に専ら集中して行われた。こうして輸送分野においても、歴史的な漕運ネットワークの特性を継承する形で、初期の近代ネットワーク形成は開始されていったのである。

#### IV. 新政時期における近代交通ネットワークの展開——国民国家統合実現の手段として

##### 1) 電信ネットワークの末端地域への展開

義和団事件後の新政に伴う統治体制の再編は、国家統合の在り方を大きく変容させてい



くこととなった。それは地方自治制度の導入や学校教育の普及などを通じた社会の組織化を推進するとともに、藩部に対しても直接統治体制を確立することで、清朝統治下の各地域を近代国民国家的な一元的統合のもとに再編することを目標とするものであった。だが国土の広域性による地理的障壁の存在は、その大きな障害であり、その解消のためには全国各地を短時日内に結合しうる手段の出現が必要であった。かくして統合手段としての交通システムは、ここにこれまでとは異なる役割を求められていくこととなったのである。以下、新政時期における近代交通ネットワークの展開を、ここではまず通信分野より見ていくこととする。

通信分野に関しては、既に見てきたように、19世紀末には各省を網羅する電信網が建設され、全国的ネットワークの形成が達成された。だが、より細かな地域を単位に見れば、そのネットワークとしての展開は、まだまだ不十分なものであった。すなわち1911年の時点でも、電報局が開設されているのは、全国353の府級行政単位では、そのうちの66.3%の234、全国1779の県級行政単位では、そのうちの27.2%の483にとどまっていた<sup>2)</sup>。一方で、電信に対する需要は政治的にも社会的にも拡大の一途をたどり、末端地域を網羅するネットワークの拡充が求められていた。

かくして新政時期には、清朝政府により積極的な電信建設政策が推進された。事業体制を中央の郵伝部直営に一元化することで政府主導の建設推進の基礎が構築され、そして1916年に予定された立憲制施行に向けた準備の一環として、1909年からは交通政策の年次計画が開始された。そこでは電信政策として、ネットワークの一層の整備推進が課題とされ、既存路線の機能向上とともに新規建設が進められていった。例えば藩部統治体制の強化に向け、モンゴルやチベットへの建設が計画された。そして地方の側からの建設要求に対しても、地域社会の費用負担による建設方式が制定されることで、柔軟かつ積極的に応じる体制がとられていった（千葉正史，1998a。千葉正史，2001）。

こうした施策により、電信ネットワークは同時期に一層の発展を見た。図5に示したのが、1911年の時点でのそのネットワークである。特に末端地域への建設の展開により、電信は国家的な通信手段にとどまらず、社会的な通信手段としての役割を、より一層強化していった。それは伝統的な専制国家統合のもとでは存在し得なかった社会的な全国の統合を実現する手段として、機能していったのである。

## 2) 鉄道ネットワークの全国的形成課題

次に輸送分野については、同時期なお局地的なネットワーク形成の段階にとどまっていた。日清戦争以後、外国借款により鉄道建設が進展する一方、新政時期には、利権回収運動により各省における民営鉄道建設の取り組みが展開された。だがこれらの計画は、基本的に沿海平原部を中心とする東南・東北各省の路線網の建設を対象とするものであり、西北内陸部までも包括した全国的ネットワークの形成は、課題として残されていた。

こうした全国的な鉄道網整備が本格的に計画されたのは、1907年のことである。同年に両広総督の岑春煊は、鉄道網計画の立案を提議し、郵伝部による検討を経て、図6に示されたような北京を中心とする全国的ネットワークの整備構想が立てられた。こうした計画は、新政に伴う国家統合の再編と関連して出されたものであった。この提議の直前に、岑は藩部統治体制について抜本的な改革を求める提議も行っていた。それを実行するためには、交通面での結び付きの強化が必須の課題であり、まさにそのための方策として、次にこうした全国的な鉄道網の整備を提議したのであった。かくして清朝政府は全国的な鉄道網整備の課題に取り組んでいき、1909年からの交通政策年次計画でも、鉄道政策として、この路線網構想に基づく建設の推進が重要課題とされた。

こうした鉄道建設の課題は、地方側からの要求により更に加速されていくこととなった。雲南・甘粛・蒙古・新疆といった西北等の内陸地域を中心に、1910年以降、中央政府に対する鉄道建設の実現要求が続々と出されていった。立憲制施行に向けた社会全体の改革が取り組まれる中で、汽船航運なども含めた近代輸送手段が未だ導入されていないこれらの地域では、立ち後れが強く危惧されていた。その打開の手段として、鉄道建設の早急な実現が求められていったのである。例えば陝甘総督の長庚は、甘粛・新疆への鉄道建設を求める中で、この様に述べている。「西北の辺境地域は…、新政の実施や更に軍事行動の上で、大概遅々としてはかどらないのは、まことに地勢のしからしむるところであります。その原因はつまるところ、交通が不便で風気が未だ開けていないことにあります（『順天時報』宣統2年8月5日「創辦新甘路之電商」）。こうした地域において近代化を達成するためにも、近代交通手段の導入はその重要な前提であり、特に内陸部においては、鉄道の建設を措いてその実現の手段はなかった。かくして清朝政府はこれらの地域への早急な鉄道建設の課題に直面したが、財政的制約の中、その実現のためには借款の導入が求められた。そこで基本的に採算を見込めないこれらの地域の鉄道路線を借款で建設するために、実施されることとなったのが鉄道国有化政策である。1911年に幹線鉄道の国有化を清朝は宣言したが、その目的は、全国的な運営体制の確立により鉄道事業全体として採算性を確保することにあつた。それは早急な全国ネットワークの形成を実現するために、必須の課題として求められたのである（千葉正史，2001。千葉正史，2005）。

こうして新政時期には、鉄道ネットワークも一層の発展を見た。図6に見るように、まだ開通区間は一部地域に限定されるものの、全国的なネットワークの形成が目指されたことが分かる。それは通信手段と同様に、近代国民国家統合の実現へと向けた改革の中で、社会的な全国統合を実現する手段として機能することが求められたのであった。

## V. おわりに

以上、本稿においては清末における近代交通ネットワークの形成を、国家統合の変容と関連させることで分析してきた。その結論を、ここに簡単に整理する。まず洋務時期においては、その形成は専制国家統合を維持するために展開された。それは近代以前におけるネットワークの機能を継承するものであり、特に輸送分野においては、局地的な輸送に特化する形で形成を見た。それに対して、新政時期における形成は、国民国家統合の手段へと変容することで展開された。そこで交通システムは社会的な統合の手段としての機能を求められ、それは必然的に全国均一・末端網羅型のネットワーク形成を課題とすることとなったのである。

今日に至る中国の社会変革の課題は、この清末新政時期に一つの大きな起源を有する。近代国民国家統合の実現に向けた取り組みの中で、電信や鉄道といった近代交通ネットワークの全国的形成は、その不可欠の前提として求められた。そしてそうした課題は、辛亥革命の後も、長期にわたり継承されていくこととなったのであった。

(ちば まさし・青山学院大学, 明治学院大学)

※本稿は、平成 14～16 年度文部科学省科学研究費補助金（特別研究員奨励費）による研究成果の一部である。

### 【注】

- 1) 清代の 1 石は、103.55 リットルに相当する。なお日本の 1 石は、180.39 リットルである。
- 2) 電報局の開設状況については、千葉正史、1998b, 地方行政単位については、牛平漢、1990, に依拠して計測した。その詳細については、千葉正史博士号学位請求論文「清末中国における交通体系の近代的再編と国家統合の変容」(2004 年 10 月東京都立大学提出) の表 6-6 「地方行政単位別電報局開設状況 (宣統 3 年 (1911) 現在)」を参照されたい。

### 【参考文献】

1. 史料  
『欽定戸部漕運全書』⇒『漕運全書』  
『(光緒朝) 欽定大清会典』⇒『会典』  
『(光緒朝) 欽定大清会典事例』⇒『会典事例』  
『順天時報』
2. 研究論文・文献



[日本語]

星斌夫 (1971), 『明清時代交通史の研究』 山川出版社。

星斌夫 (1981), 「清代の郵便制度の特質について」 『東洋大学文学部紀要』 第 35 集史学科編VII。

足立啓二 (1990), 「専制国家と財政・貨幣」 中国史研究会編 『中国専制国家と社会統一中国史像の再構成II』 文理閣。

千葉正史 (1998a), 「清末における電気通信事業の国有化再編過程について」 『社会経済史学』 第 63 巻第 6 号。

千葉正史 (1998b), 「清末時期電信事業年表」 『近代中国研究彙報』 第 20 号。

千葉正史 (2001), 「郵伝部籌備立憲九ヶ年計画——交通政策史上における清末立憲改革の位置——」 『近きに在りて』 第 39 号。

千葉正史 (2002a), 「清末における国家的物流システム維持と近代交通手段の導入——漕運問題史上における盧漢鐵路計画の位置——」 『立命館言語文化』 第 14 巻第 2 号。

千葉正史 (2002b), 「近代通信手段の導入と「政治空間」の再編——近代中国における電信ネットワークの形成と専制政治体制の変容——」 『史潮』 新 52 号。

千葉正史 (2005), 「清末立憲改革下における国家統合の再編と鉄道」 『史学雑誌』 第 114 編第 2 号。

[中国語]

李国祁 (1976), 『中国早期的鐵路經營』 台北中央研究院近代史研究所。

劉広生主編 (1986), 『中国古代郵駅史』 北京, 人民郵電出版社。

張後銓主編 (1988), 『招商局史(近代部分)』 北京, 人民交通出版社。

牛平漢主編 (1990), 『清代政区沿革綜表』 北京, 中国地圖出版社。

李文治・江太新 (1995), 『清代漕運』 中華書局。

劉文鵬 (2004), 『清代郵便及其与疆域形成關係之研究』 北京, 中国人民大学出版社。

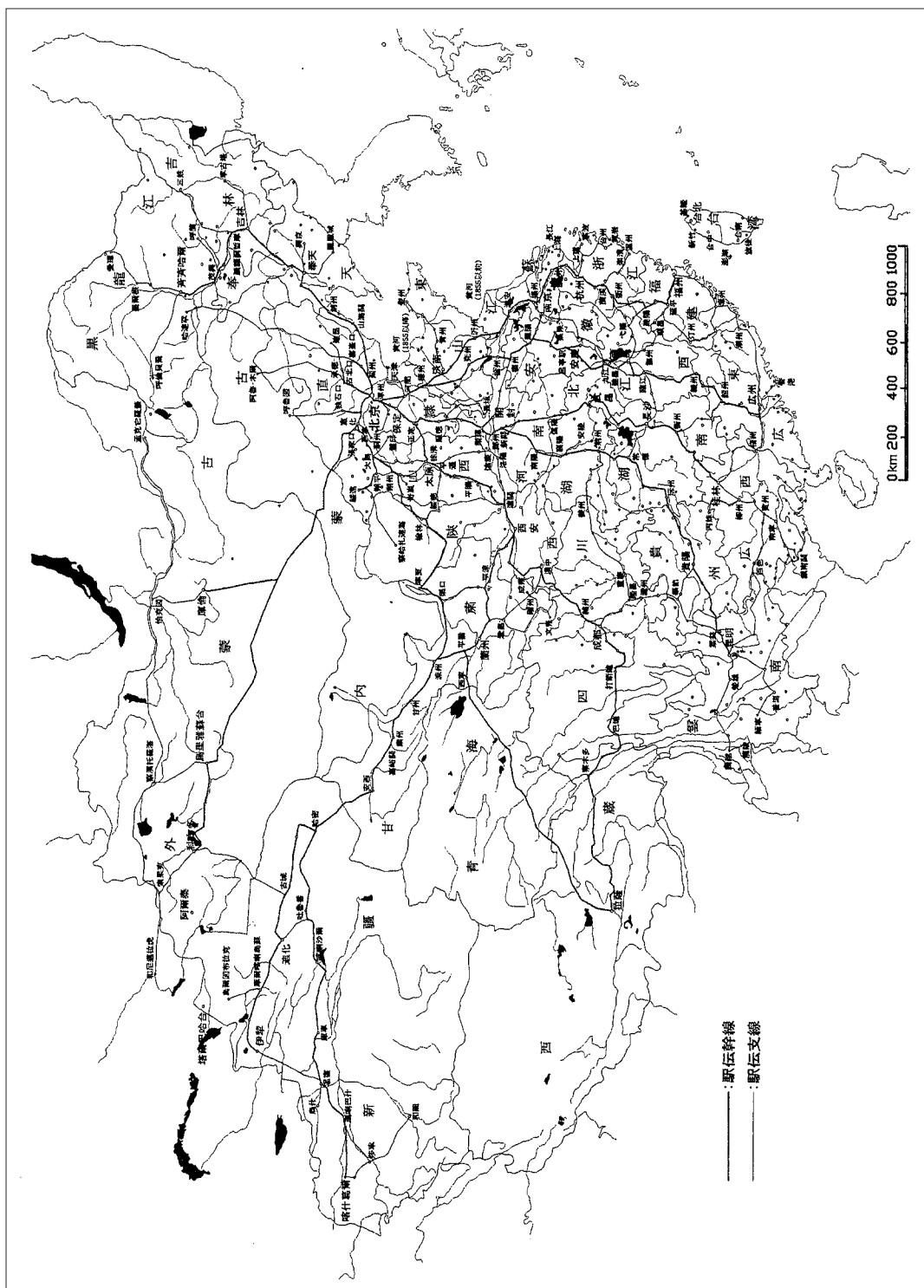


図1 清代駅伝路線（19世紀後期）

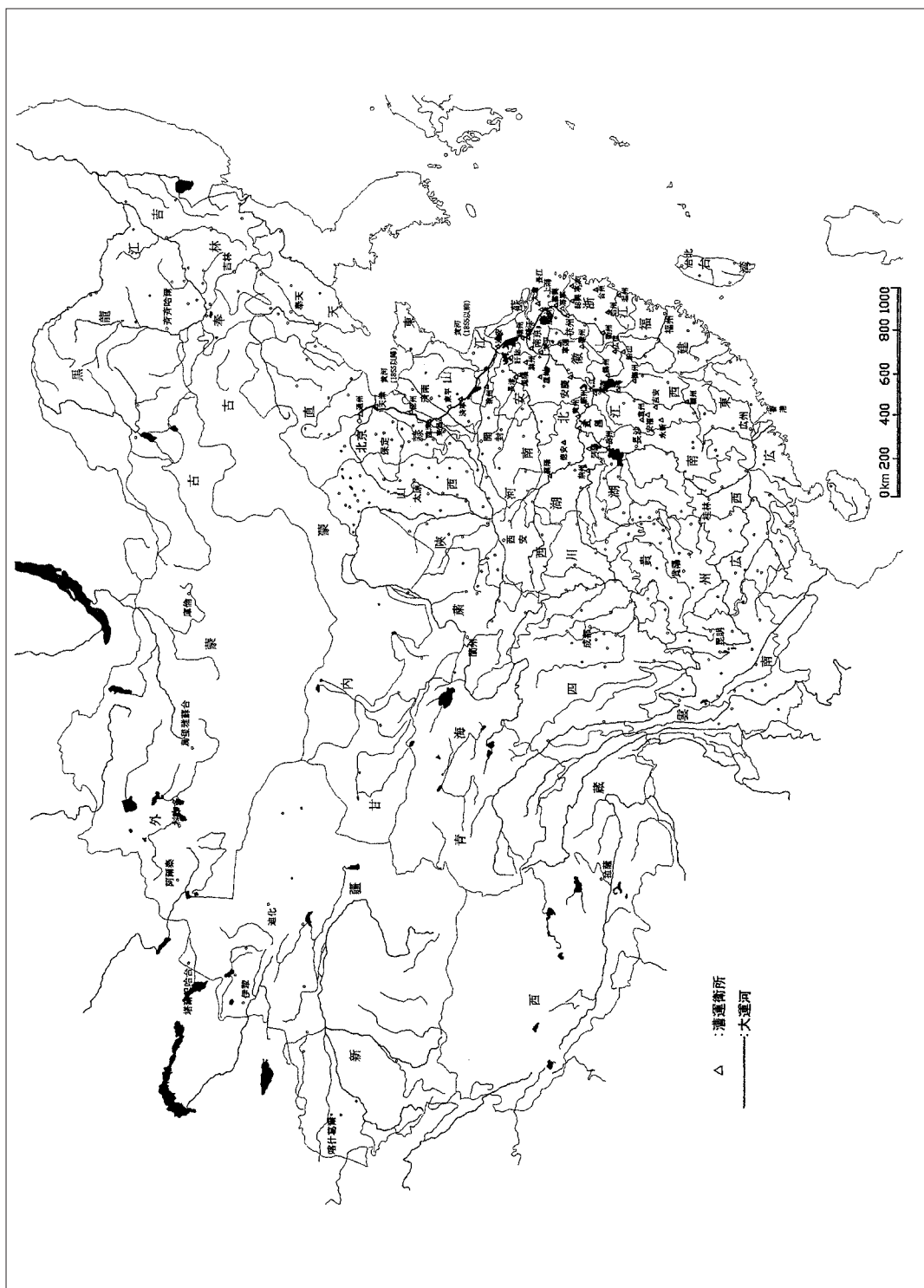


图2 清代漕運衛所 (19世紀前期)



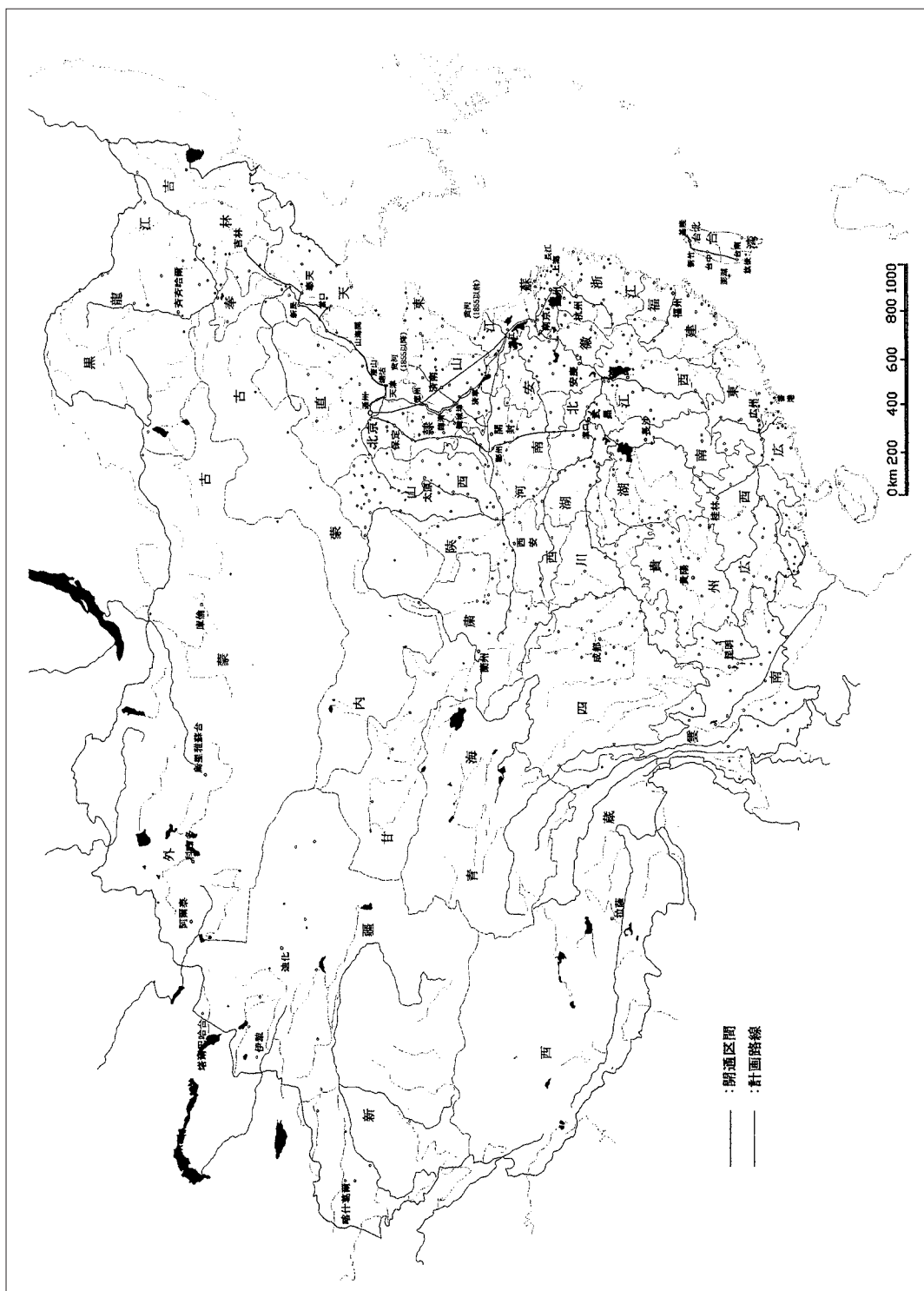


图4 洋務時期鉄道路線（日清戦争前）



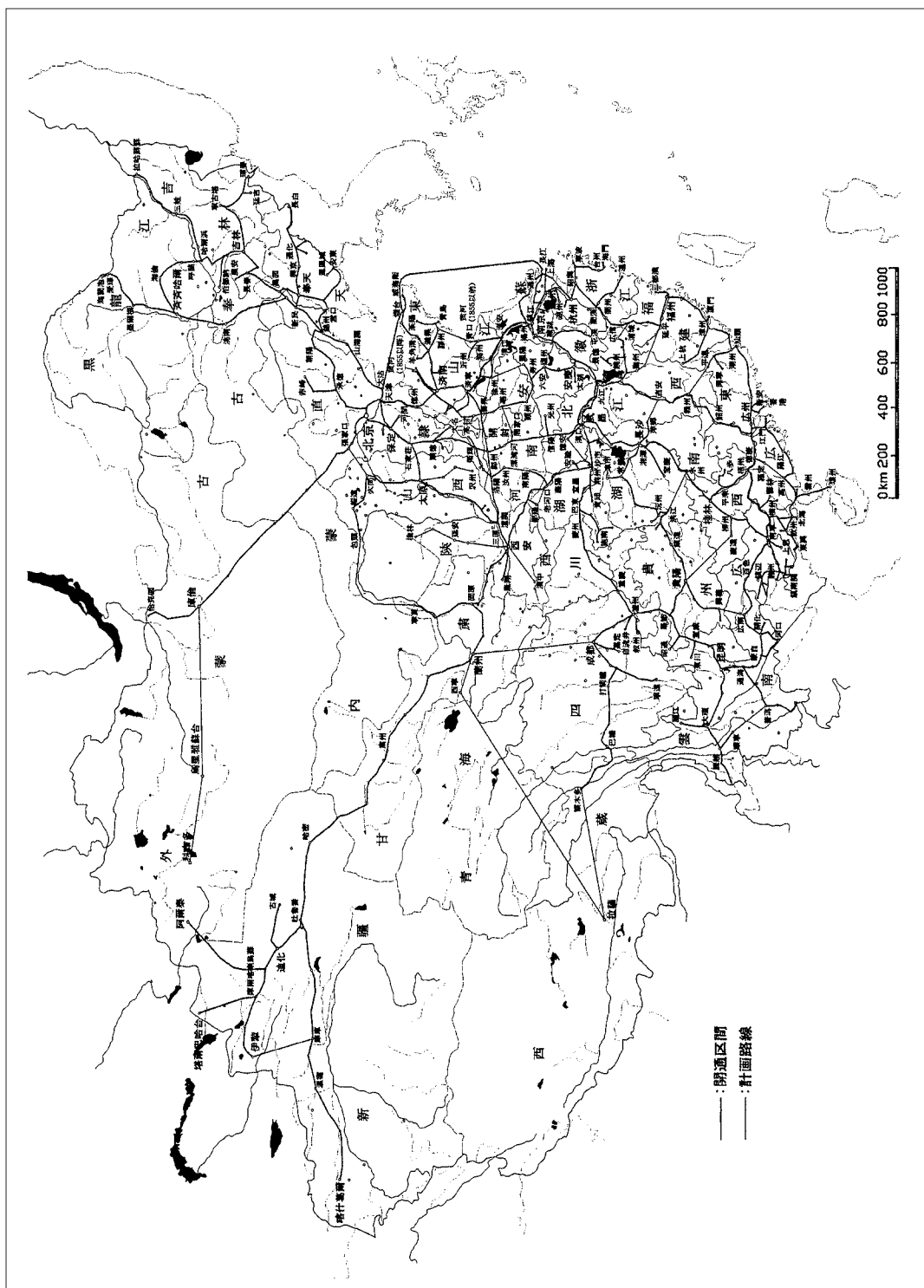


图5 新政時期電信路線 (1911年)

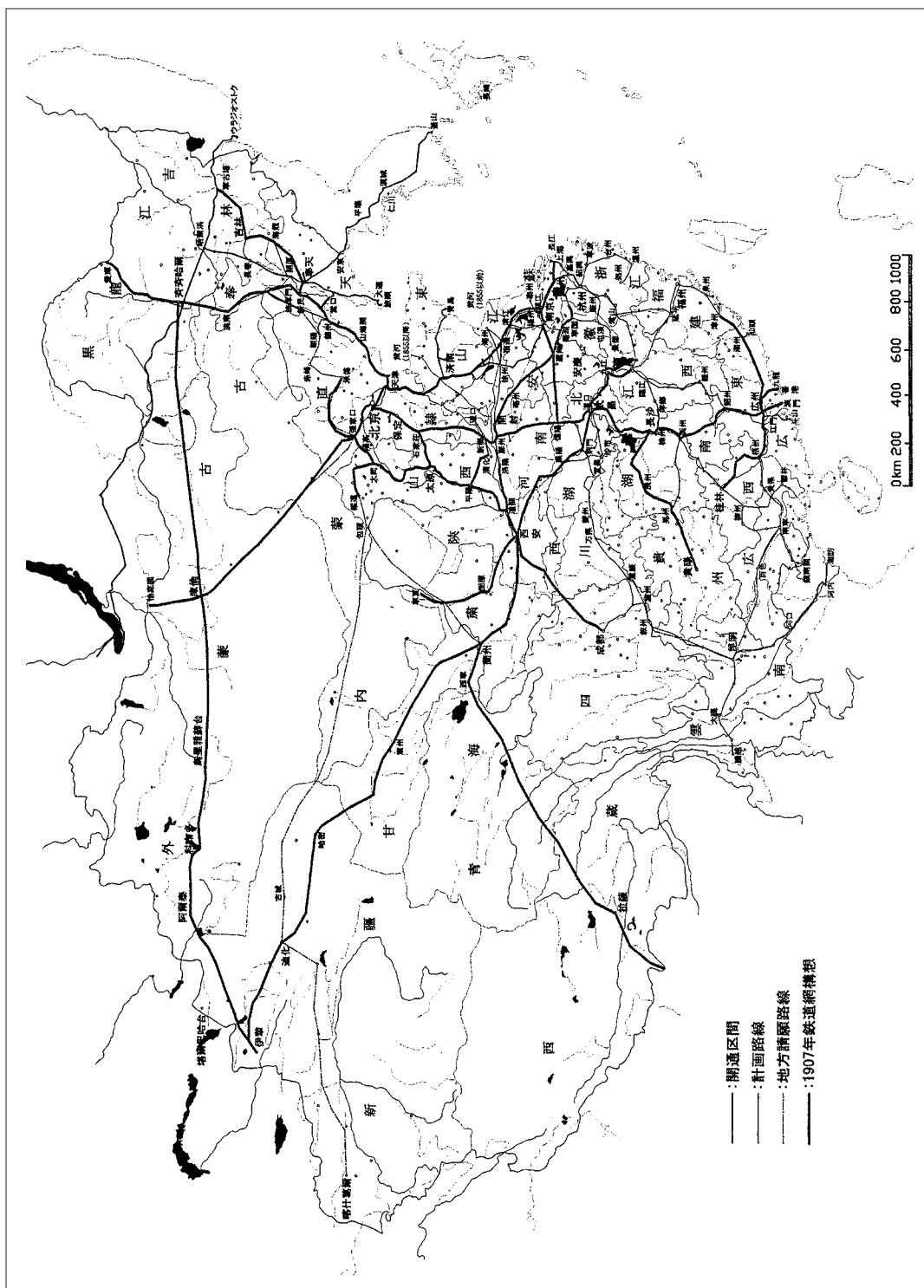


图6 新政時期鐵道路線（1911年）