

報告へのコメント

やまだあつし

1. 鉄道から中国の統合を読み解く

私事で恐縮だが、私は鉄道愛好者である。鉄道の何が面白いのか。人によって答は様々だろうが、私にとっては読み解く面白さである。時刻表を見よう。朝から晩まで多く列車が載っている。旅客列車には人々が乗り、駅と駅の間を移動している。多数の旅客列車が走る区間では多数の人々が移動している。時刻表を読み解くだけで、人々がどう移動しているかを知ることができる。そして人々と同じ気分になって、頭の中で移動を追体験できれば、しめたものである。列車には貨物列車もある。貨物にも時刻表がある（日本では市販されている）。同じように読み解くことで、貨物がどう移動しているかを知ることができる。貨物と同じ気分になって運ばれることを想像するのは少々難しいが。

読み解きは、現在の鉄道だけが対象ではない。過去の鉄道も読み解くことができる。過去は、乗りたくても乗れない。読み解いて追体験することだけが乗る唯一の方法である。また、読み解くものは時刻表だけではない。地図も写真もガイドブックも、他人の旅行記も使用済の切符も、読み解く対象である。これら様々な情報から、過去の鉄道を追体験することができる。走る鉄道だけが対象でもない。鉄道の計画と建設の過程も読み解きの対象である。鉄道の計画を巡る議論や資料や台帳を読み解くことで、過去の人々の鉄道に対する想いを追体験することができる。

中国の鉄道を読み解き、人々の想いを考えるのはどうであろうか。色々な読み解き方がある。過去を読み解くネタは少なくない。孫文が大規模な鉄道建設を唱えたことは知られている。毛沢東の社会主義建設にも、鉄道は不可欠の要素だった。例えば、三線建設と称して奥地に建てられた工場群への動脈として、成昆鐵路（成都～昆明）は無視できないはずである。日本との関わりで言えば、満鉄がある。ロシアの東清鉄道支線を譲り受けて営業を始めた満鉄が、1945年までどのように日中の歴史へ影響したかは、あらためて説く必要もなからう。

現在の中国鉄道はどうか。定期購読している『鉄道知識』誌（中国の鉄道知識雑誌社が年6回発行する一般向け鉄道雑誌）を見ると、毎号とも、巻頭で青蔵鐵路（青海～ラサ：青海省のゴルムドまで部分開業中）の建設が特集されている。例えば最新号（2005年第2期）は巻

頭から「青蔵鐵路建設進入決戦年」(4～5頁)、「攻克凍土難題採取的措置」(6～10頁)、「青蔵鐵路將給西藏帶來什麼？」(11～13頁)と記事が続く。青蔵鐵路は気候も地質も厳しい高原に建設されるため、非常に工事の難しい鉄道であることは確かである。最新号の記事も、最初の2つはそれを指し示す内容である。でも、それ以上にチベットとの統合を強調する意味合いが、この鉄道にはあるかと思われる。「青蔵鐵路將給西藏帶來什麼？」は、鉄道がチベットに延びると、「チベット經濟の發展に大きく影響する」「チベットの生態環境の保護に繋がる」「チベットが現代文明に触れる」「青蔵鐵路は中国の有力な觀光鉄道になる」ことを主張している。「チベットの生態環境の保護に繋がる」(原題は「鐵路建設后將減少不合理消費造成的生態破壞」とは、青蔵鐵路の建設が、チベット高原住民の燃料と食糧の消費構造を変え、結果として高原の脆弱な生態環境を保護するという主張である。鉄道が引かれれば、住民の燃料が牛糞や灌木などから(鉄道で運ばれる)石炭や天然ガスへと替わり、住民の食糧が(高原の草を食べる)牛や羊から中国各地で生産される廉価な商品へと替わり、高原の草や木が(過剰放牧などによる)破壊から守られ、自然環境が保護されるというのが大意である。この主張の当否は、ここでは問わない。ただ言えることは、チベットとの鉄道による統合とその利点を、牽強付会を含め細大漏らさず強調していることである。

鉄道を統合シンボルにすることは少し前にもあった。『鉄道知識』のバックナンバーを見ると、1997年頃は毎号のように、北京と香港の九龍とを結ぶ京九鐵路が特集されていた。京九鐵路は、そもそも北京と江西省の九江を結ぶ鉄道として計画された。それも全てを新設するのではなく、既存の鉄道を繋ぐ線を建設することで新たな南北縦貫線を形作るものであった。それが、香港のイギリスからの回収統合が現実の日程になると同時期に、九江以南の鉄道も(これまた広梅仙鐵路などの省レベルでの鉄道建設を一部利用するものであったが)計画された。「九」も、九江から九龍へと換えられた。そして、京九鐵路は国家レベルでの香港統合シンボルへと昇格し、その建設意義や経済効果も繰り返し強調されるようになった。今、『鉄道知識』で京九鐵路の名前を見ることはほとんどないが、1997年当時の予測と想いは実現したのだろうか。

2. 鉄道と石炭

社会資本をテーマにした今回の総会企画「現代中国における『統合』と『分節化』Ⅱ—社会基盤整備の現代史—」には、興味を寄せられた。コメンテータは私だけでなく、加藤会員が現代経済からコメントをする。よって私は専ら鉄道からコメントしても良いはずである。日本植民地史を研究分野としている私に、それ以外のことが望まれるはずもない。事務局は、歴史だけでなく現代的な視点からもコメントして欲しいとの意向であったけれ

ども、上述のとおり『鉄道知識』に一通り目を通しておけば問題ないはずである。

企画案によれば、千葉報告が歴史の視点から鉄道と電信を論じ、堀井報告が現状分析の視点から石炭を論じるという。そしてこの2報告に金丸報告が発電所を中心とする電力の問題から絡んで来ることになっている。ならばコメントは、石炭を鉄道で運んで発電所で燃やすというストーリーを考えれば面白いであろう。そのストーリーに、上述の青蔵鉄路のような西部大開発を絡めれることができればなお良い。

もちろん、清末からの千葉報告、民国期の金丸報告、現代の堀井報告には超えがたい時代の違いがあることが想定できる。とはいえ時代が違っても、鉄道にとって石炭が重要だったことは疑えない。鉄道自体が石炭の大口消費者であったし、鉄道貨物にとっても石炭は重要な顧客である。炭鉱毎に鉄道が引き込まれ、炭鉱から消費地や港へと鉄道が延びていたのは、鉄道発祥の地イギリスのかつての姿であり、そして日本の北海道や筑豊の姿でもあった。中国も地図を子細に見れば、明らかに運炭用と思われる鉄道が各地に伸びている。満鉄にも撫順炭鉱があり、大豆輸送とともに満鉄の大口貨物の一つであった。逆に炭鉱から見ると、掘った石炭をどう消費地まで輸送するかは一大事である。隣に発電所があって全部を燃料用として消費してくれる、という都合の良い話はそうそう存在しない。まずは鉄道か船で輸送となる。それもただ鉄道が引かれていれば良いとか、港があれば良いという話ではない。輸送効率が良くなければ、運べない石炭が貯まったり、消費地での売値が高くなったりして困る。

今日の中国ではどうか。中国のエネルギー源として石炭は（堀井報告が指摘すると予測され、実際に指摘したが）今も重要である。鉄道から見ると、蒸気機関車の大半が退役したことにより機関車動力源としての石炭は必要なくなったが、輸送対象としては今でも重要なことに変わらない。そして炭鉱は、中国の中西部に多い。『鉄道知識』には石炭輸送の記事も散見される。例えば、2004年第4期の16～17頁には「大秦線重載運輸」という記事がある。これは大秦鉄路（大同～秦皇島）で、1編成の荷重が6千トンから1万トンに達する石炭貨物列車を走らせ、（小規模輸送と比べて）効率的な輸送を行っているという内容である。大秦鉄路自体が、山西省の石炭を港へ運ぶために特に建設された高規格鉄道であり、強力な電気機関車を投入して世界水準の輸送力を確保している。この鉄道によって対外輸送を保証されていることが、山西省の石炭生産にとってプラスであることは疑えない。

別の観点から興味深い記事もあった。『鉄道知識』2001年第1期の14～15頁に載る「西部大開発与鉄路客運」である。この記事の大意は、西部大開発において鉄道旅客輸送が大きな役割を果たすことを指摘したものだが、記事の後半に「西煤東運」（西部の石炭を東部に輸送する）が減少することの利点を指摘している。すなわち、国家の中小炭鉱閉鎖政策などによって、石炭の生産が減少し（また炭鉱に必要な機材の需要も減少し）、それにとともに鉄道の石炭輸送（と炭鉱機材輸送）が減少すれば、今まで貨物輸送で線路がいっぱいに

なっていたため十分に確保できなかった旅客輸送力を、確保できるようになるという話である。記事によれば、鉱産品（多くが石炭）や建築材料が、鉄道貨物の6割を占めると言う。よって石炭輸送を減らすことができれば、輸送力の余裕捻出に直結するのであろう。旅客輸送力を新たに確保できれば、鉄道輸送発展への重要な要素になることは言うまでもない。また記事のとおり、西部大開発に旅客輸送が貢献することになるのかも知れない。このように石炭輸送は、良くも悪くも今日の中国の鉄道にも多様な影響を与えている。

3. 報告への論評

上記のようなストーリーを考えて臨んだ総会企画であったが、実際に報告を聞いた感想は、正直言って「困った」の一言であった。危惧はしていた。2週間前に入手できるはずの報告原稿が、来ない。きちんとした原稿提供を受けたのは千葉氏のみであった。堀井氏の原稿はパワーポイント活用を理由に、簡単な概要のみしか来なかった。企画者であるはずの金丸氏からは、とうとう当日まで原稿が送られてこなかった。事前の打ち合わせは、メール上でも開かれなかった。開こうとお願いしようにも、金丸氏が中国に居てつかまらない。

それでも当日の話が噛み合っていれば、まだコメントができたであろうし、加藤会員がコメントの文章化を放棄するということにもならなかったと思う。だが、話が全然噛み合わない。特に外れているのが、金丸報告である。他の2報告が中国全体を対象とし、実態がどうであり、中国政府（千葉報告では清朝だが）がどのような対策を取ったか、そして将来展望（千葉報告では民国期への展望）という報告であったのに対し、金丸報告は、範囲が上海近辺に限られ、かつ占領した日本側の技術者から見た報告であった。もちろん鉄道も電信も石炭も（金丸報告の題材である発電は、石炭の大口需要者として当然絡んでいたであろうのに）報告に出てこない。堀井報告も、石炭の輸送面を捨象されてしまった（私のコメントに対しての回答はしていただけたが）ので、千葉報告との接点をつかむことが困難だった。

もともと、金丸報告を含め、個別報告としては興味深いものであったことは否定しない。金丸報告で（他の聴衆の関心とも、私がここで書いたことともズレがあるけれども）私が興味深かったことは、民国期上海の電力の実態もさることながら、占領にあたって日本の電力企業のどのような技術者たちが上海にやって来たかであった。戦後日本の発電は大発展を示すが、今までは、アメリカからの技術援助とともに、満洲を含む旧植民地での発電技術が活用されたと思われていた。この上海の電力技術を見たことが何らかの知識的な収穫につながったとの（質疑応答での）金丸氏の回答が正しければ、今まで知られていなかった技術の日本流入経路を示すものとなる。

堀井報告は、石炭生産の動きとそれへの国家関与の変化についての個別報告としては興

味深いものであった。改革開放期においては石炭についても大幅な規制緩和が行われたこと、そして規制緩和が郷鎮炭鉱と呼ばれる非国有企業の急成長を引き起こしたこと、この急成長が高度成長に必要なエネルギーの供給増加を可能にしたことなどは、今まで中国の非国有企業について言われてきたことと同じような動きが、炭鉱でも起こっていたことを示している。そして郷鎮炭鉱の急成長が、資源の乱掘、労災死亡事故の多発、環境問題の深刻化などを引き起こしたことも同様である。私は特に郷鎮炭鉱の販路が近距離中心であるため、その供給拡大が市況の悪化を招くことと、ひいては国有重点炭鉱の不振にも繋がったという話が興味深かった。鉄道から石炭を見ると、鉄道網（と海運網）による全国的な石炭流通網と販売網を想定しがちである。また、そのイメージにぴったりあう大秦鉄路のような鉄道も存在する。しかしながらそのような石炭と、郷鎮炭鉱が生産する石炭とは動きが違っていて、郷鎮炭鉱は全くその地方の需要のための石炭生産をしていたことになる。また堀井報告から考えると、上述の『鉄道知識』の「西部大開発与鉄路客運」の主張にも疑問を呈せざるを得ない。堀井報告によれば、中小炭鉱閉鎖政策は1998年前後より、国有重点炭鉱への規制緩和（国有企業であるがゆえの非効率の是正）とともに行われたとされる。しかしながら、地方の抵抗と2002年頃からのエネルギー逼迫によって貫徹できず、郷鎮炭鉱を中心とする（分節的な）地方の石炭供給体制も維持されているとの報告である。すると、郷鎮炭鉱の鉄道利用はもともと短距離が中心である上に、閉鎖不十分である。記事が書かれてから4年経つが、鉄道輸送における石炭の比率が下がらず、西部における旅客輸送力も捻出できなかった、ということになったのだろうか。

千葉報告は、清末の近代交通ネットワーク形成の過程を論じている。王朝の統治のために従来用いられていた駅伝や漕運のネットワークが、19世紀後半以降にどのようにして電信と鉄道のネットワークによって継承されていったか、そして義和団以降の新政時期に電信のネットワークが（それまでの王朝のための、やや局所的なものから）どのように拡大整備されていったか、について豊富な図面をもって紹介されている。また、鉄道も（電信とは違い、新政時期にも未だ一部地域に限定されていたものの）全国的なネットワークの形成が目指されたことが、当時の人々の意見とともに指摘されている。そして鉄道ネットワークも、電信ネットワーク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を求められたとの指摘には納得できる。千葉報告も、他の報告との接点は提示されなかった。ただ、鉄道の場合は当初は石炭輸送から始まった路線であっても、後に全国的なネットワークの一環へと拡大した例が多いため、石炭と接点を見いだすのは難しくないであろう。

以上のとおり、個別報告としては3報告ともそれぞれ有意義な内容であったと思う。ただ繰り返しになるが、総会企画であるならば、話の噛み合った内容についてコメントしたかった。西部の石炭を鉄道で運んで発電所で燃やす、というストーリーではないにしても。

（やまだ あつし・名古屋市立大学）