

# 中国における鉄道導入をめぐる王韜の主張 ——『循環日報』の論説を中心に——

## Wang Tao's Advocacy for the Introduction of Railways in China: Focusing on Articles in "Universal Circulating Herald"

王 士一  
WANG Shiyi

東京外国語大学大学院博士後期課程  
Tokyo University of Foreign Studies, Doctoral Course

### キーワード

清末 鉄道 改革 王韜 循環日報

### Keywords

Late Qing Dynasty; Railway; Reform; Wang Tao; Universal Circulating Herald

原稿受理日: 2024.2.15.

*Quadrante*, No. 26 (2024), pp. 215–230.

### 目次

はじめに

- 中国における鉄道導入の経緯
- 唐胥鉄道の建設と王韜
- 『循環日報』における王韜の論説
  - 劉銘伝による鉄道敷設の建議と反対論
  - 「論中國擬建鐵路」(1881年2月25日)
  - 「論建鐵路」(1881年3月25日)
  - 「論招商以建車路」(1881年4月5日)
  - 「論車路宜先建於邊省」(1881年2月26日)

おわりに

### はじめに

本稿は、王韜の『循環日報』の論説に注目する。その中でも特に鉄道導入と、唐胥鉄道開設に関する議論について考察する。王韜はロンドン伝道会の上海の布教拠点であった「墨海書館」に1849年から勤務し、西洋人宣教師と

の間の数十年にわたる緊密な関係を築いた人物である。多くの西洋文化と科学技術に関する知識を受容し、さらに1867年の末から1870年まで、ヨーロッパを遊歴し、その後、1874年に香港で創刊された『循環日報』の主筆(編集長)を務めた。

王韜は『循環日報』の主筆を務めた約10年の間に、800篇以上の論説を発表し、『循環日報』を、西洋の知識を広め、内外の情報を交換し、さらには政治的な論争まで展開するメディアに発展させた。また、『循環日報』の流通範囲は広く中国全土におよび、清末社会の風気を開く意味で大きな足跡を残したと評される<sup>1</sup>。中国国内に限らず、日本、アメリカ、シンガポール、オーストラリアなどでも発行されており<sup>2</sup>、王韜の『循環日報』での論説は『申報』、『万国公報』などの新聞紙で何度も転載された。その影響力は広範であることが窺える。

本稿では王韜の『循環日報』の論説の中でも

<sup>1</sup> 村田雄二郎「王韜と鄭観応——開港場の中の新型知識人」、村田雄二郎、安田長雄編『東アジアの知識人① 文明と伝統社会』、第1巻、文明と伝統社会 19世紀中葉—日清戦争、有志舎、2013、p.262.

<sup>2</sup> 蕭永宏『王韜與循環日報』学習出版社、2015、pp.74-77.



特に鉄道に関する議論をとりあげる。中国における鉄道技術導入に関する議論は、官僚政治、商業経済、国防軍事、社会文化など、多岐にわたる問題に関わっている。その過程には、鉄道を代表とする近代文明と中国の伝統社会との複雑な対立が充分に表れており、「清末社会の変遷、思想の覚醒、経済の発展、政治の進展と密接に関連していると言える」と指摘されている通りである<sup>3</sup>。一方、鉄道が中国に導入されるべきかがまだ議論の段階にあった頃、王韜は既に鉄道建設が国家にとって重要であることを認識していた。彼は鉄道建設が様々な領域に与える影響を分析し、1880年代には中国での鉄道建設を大いに提唱し、導入に伴って起こり得る問題に対する解決策も提案した。彼の鉄道の議論を取り上げることで、清末鉄道建設の背後にある複雑な問題を理解することが可能になる。

『循環日報』に関する先行研究としては、日本の先駆的研究として西里喜行が「王韜と循環日報」において『循環日報』の創刊プロセスと特徴について論じたうえで、『循環日報』の政論の一部を整理した<sup>4</sup>。またシンガポールの卓南生は『中国近代報業発展史：1815-1874』で『循環日報』のレイアウト構成やその特徴を紹介し、王韜の新聞経営の哲学を解明した<sup>5</sup>。中国国内では張海林『王韜評伝』があり、王韜の生涯を詳細に分析するだけでなく、新聞の実践と新聞理論の観点から『循環日報』にも考察を加

えた<sup>6</sup>。このほか中国では近年、王立群『中国早期口岸知識分子形成的文化特徴』、蕭永宏『王韜と循環日報』、段懷清『王韜と近現代文学転型』、党月異『王韜と中国近代文学的転型』などにおいて、『循環日報』の創刊と理論について、あるいは『循環日報』の社説の著者についてなど、具体的な問題について体系的な研究が行われている<sup>7</sup>。

鉄道に関する先行研究において、日本岩倉鉄道学校を卒業した曾鯤化は注目すべき代表的な研究者である。曾鯤化は1908年に『中国鐵路現勢通論』を出版し、中国の鉄道研究を先導した。その後、1924年にはこれを基にして『中国鐵路史』<sup>8</sup>を出版し、清末から民国までの鉄道建設について鉄道の起源、経営、路線などの側面から紹介した。その後、宓汝成による編纂の『中国近代鉄道史資料(1863-1911)』<sup>9</sup>三巻は、档案、名人の日記、新聞などの原始資料を収集し、清末の鉄道史研究の資料基盤となっている。江沛が編纂した『中国近代鉄道史資料選集』<sup>10</sup>は、鉄道史を年鑑、管理、路線、産業、理論などの分類に分け、近代の鉄道問題について包括的に紹介している。王鉄崖が主編した『中外旧約章匯編』<sup>11</sup>には、鉄道に関連する契約や文書も収録されている。日本では、千葉正史の『近代交通体系と清帝国の変貌——電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』において、清末時代旧来の交通システムがいかなる形で近代的に在編されたのか、及び

<sup>3</sup> 凌鴻勛『中国鐵路志』暢流半月刊社、1954、p.1.

<sup>4</sup> 西里喜行「王韜と循環日報について」、『東洋史研究』、第43巻、第3号、1984、pp.508-547.

<sup>5</sup> 卓南生『中国近代報業発展史：1815-1874』第9章、中国社会科学出版社、2015.

<sup>6</sup> 張海林『王韜評伝』第4章、南京大学出版社、2007.

<sup>7</sup> 王立群『中国早期口岸知識分子形成的文化特徴』、北京大学出版社、2009; 蕭永宏『王韜と循環日報』、学習出版社、2015; 段懷清『王韜と近現代文学転型』、復旦大学出版社、2015; 党月異『王韜と中国近代文学的転型』中国社会科学出版社、2014. このほか、香港でのシンポジウムをもとに出版された『王韜と近代世界』もある(林啓彦、黄文江編『王韜と近代世界』香港教育図書公司、2000.)。

<sup>8</sup> 曾鯤化『中国鐵路史』台湾文海出版社影印、1924.

<sup>9</sup> 宓汝成「交通史路改篇」『中国近代鐵路史資料』第一冊、中華書局、1963.

<sup>10</sup> 江沛『中国近代鐵路史資料選輯』第23巻、鳳凰出版社、2015.

<sup>11</sup> 王鉄崖『中外旧約章匯編』第一冊、三連書店、1957.

清末の政治体制の変容に対し、鉄道を含む交通システムがもたらした意味について詳細に論じられた<sup>12</sup>。また吳淞鉄道に関しては林田芳雄による論文『吳淞鉄道興廃史考』<sup>13</sup>などがある。

従来の先行研究では、清末早期の社会改革において王韜の先駆的な役割が十分に肯定され、政治、経済、教育などの改革主張が詳細に論述されている。ただし、王韜が鉄道建設を提唱した主張については、まだ言及していないと思われる。本稿はこうした先行研究を踏まえ、これまで王韜研究においては取り上げられてこなかった『循環日報』における王韜の鉄道建設に関する論説を切り口とし、それらを整理することで、清末時代の鉄道建設に関する王韜の思想認識を重点的に分析し、それによって王韜が清末において鉄道建設を提唱した意味を考察する。

## 1. 中国における鉄道導入の経緯

鉄道技術は1820年代にイギリスで誕生し、1870年代に中国に導入された。1860年代に始まる洋務運動において清朝は西洋列強から科学技術を学び、機械や武器などの「器物」を徐々に導入したが、鉄道技術の導入には紆余曲折があった。後世の統計によると、清末(1911年まで)には、総延長9,618キロメートルの鉄道が敷設されたが、その内の9,254キロ

メートルは1895年以降に建設されたものである<sup>14</sup>。要するに洋務運動開始から30年間に敷設された鉄道は364キロメートルだけだったのである。ここからは、洋務運動の時期でも、鉄道技術の導入には強い反対があったことがうかがえる<sup>15</sup>。

中国内の運河の輸送問題を解決するための新たな輸送手段として鉄道に注目する動きは清朝朝廷内にもあったが<sup>16</sup>、中国に鉄道を建設すべきだとする具体的な主張は、1860年代に西洋列強によって提案され始めた。

1862年、駐広州イギリス領事館の翻訳官メイヤーズは、広東から江西まで鉄道を敷設する提案をした。これは中国で鉄道を建設する最初の提案であった<sup>17</sup>。また、1863年、27社の洋行(外国資本の商社)が当時の「海関道」(税関長)に上書し、上海と蘇州の間に鉄道を建設するよう提案した。これに対して李鴻章は、朝廷の意向を受け、「中国が自ら自国の鉄道を敷設して経営してこそ、中国に利益をもたらすことができる。民衆は本土で外国人を雇用することに対して、いつも反対の態度を持っている。言うまでもなく鉄道を建設するために外国人を雇用すると、大きな反発を呼ぶ恐れがある」<sup>18</sup>という理由で拒否した。

1865年、清朝政府の総税務司に就任したロバート・ハートが同治帝に上奏した「局外旁觀

<sup>12</sup> 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌——電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』第三章、日本経済評論社、2006。

<sup>13</sup> 林田芳雄『吳淞鉄道興廃史考』『竜谷史壇』(99・100) 龍谷史学会編、1992。

<sup>14</sup> 嚴中平『中国近代経済史統計資料選輯』科学出版社、1955北京版、pp.171-180。

<sup>15</sup> ただ、1840年アヘン戦争の時代から、一部の朝廷官員と知識人は鉄道が国や国民にとって有利であることをすでに認識していた。林則徐の『四洲志』(1840年)、魏源の『海国図志』(1842年)、徐繼畲の『瀛寰志略』(1849年)では、鉄道を新たな交通手段として紹介していた。林、魏と徐は、中国に鉄道技術を導入することを直接主張したわけではないが、鉄道のメリットを客観的に説明していた。太平天国の干王洪仁玕は、『資政新篇』(1859年)も鉄道を中国に導入すべきであると述べている。これは、中国で最初の中国人による鉄道建設の提案であった。

<sup>16</sup> 千葉正史によれば、道光五年(1825年)には、河運には困難があるため河運から海運に移行すべきであるとの議論を発端として、漕運制度という従来の輸送方式の変革が始まった。1851年太平天国の反乱が勃発し、さらに第二次アヘン戦争(1856-60年)の影響で、海運方式であっても漕運制度を維持することが難しくなった。一方、洋務運動の進展に伴い、石炭や鉄鉱石資源の需要は日増しに高まりつつあり、石炭輸送の手段として、鉄道を敷設提する案も浮上した。千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌——電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』第三章、日本経済評論社、2006、pp.127-144。

<sup>17</sup> 宓汝成『中国近代鉄路史資料』第一冊、中華書局、1963、p.4。

<sup>18</sup> 肯德著、李抱宏訳『中国鉄道発展史』三連書店、1958、pp.3-4。

論<sup>19</sup>の中、中国に鉄道を建設する提案が数回登場している。1866年には、イギリスの駐清公使館参事のトーマス・ウェードも総理各国事務衙門に鉄道に関する『新議略論』<sup>20</sup>を提出したが、彼らの提案はいずれも朝廷には受け入れられず、採用されなかった。この時の清朝では既に洋務運動が進められていたが、清朝朝廷は鉄道の建設にはあまり関心を示さなかった。

総じて言えば、1881年に中国が自前で建設した唐胥鉄道が竣工するまでの20年の間、外国人が中国で鉄道を建設するのを阻止するため、清朝は徐々に厳しい姿勢で臨むようになった。朝廷だけでなく、洋務派の官僚すら、中国への鉄道技術の導入に対しては、異口同音に反対した。両江総督曾国藩<sup>21</sup>、陝甘総督左宗棠<sup>22</sup>、江蘇巡撫李鴻章<sup>23</sup>、及び江西巡撫沈葆楨<sup>24</sup>はそれぞれ鉄道建設に反対する意見を上奏した。これら清末の洋務運動で積極的に改革を唱えた重要な洋務派官員たちも、視点はそれぞれやや異なるものの、鉄道建設に反対することでは一致していたのである。それでも、1876年に外国資本によって中国初の鉄道「呉淞鉄道」が建設された。

1866年、イギリス駐清国公使オールコックは、総理各国事務衙門に上書し、上海の黄浦江地域で鉄道を建設するという提案をした。清朝政府は「鉄道建築には障害が多い」という理由で拒否した。しかし、西洋列強は中国の反対にも関わらず、中国での鉄道建設計画を停止して

いなかった。1872年、駐上海アメリカ副領事ブラッドフォードは呉淞埠頭から上海までの狭軌鉄道の建設を発起した。その後、資金不足などで事実上イギリスが主役となって作られ、清朝政府の同意がないまま、上海で呉淞道路会社が成立した<sup>25</sup>。1876年1月から呉淞鉄道の地面工程が始まり、6月30日に試運営を行い、そして7月3日に正式に運営が始まった<sup>26</sup>。

呉淞鉄道は1876年7月に開通したが、現地の人の不満を引き起こしたという理由により、わずか1年ほどで取り壊された<sup>27</sup>。1877年清朝政府はイギリス商人と条約を締結し、所有権を買収してからすぐに解体されたが、中国初の民営鉄道といえるものではあった。呉淞鉄道が撤去の運命に直面していた頃、中国が自力で鉄道を建設する計画も浮上していた。それが唐胥鉄道である。

## 2. 唐胥鉄道の建設と王韜

唐胥鉄道の建設計画は、開平炭鉱から始まった。1875年5月30日、西洋の技術を用いて石炭を採掘すべきであるという直隸総督李鴻章と両江總督沈葆楨の要請に応え、清朝朝廷は台湾と直隸で試験的に採掘することを許可した。その結果、翌年から台湾の基隆炭鉱(1876年)及び開平炭業局(1878年)が相次いで設立された。開平炭鉱に鉄道を敷設する計画を最初に打ち出したのは、輪船招商局の総弁である唐廷枢だった。

<sup>19</sup> 「凡有外国可教之善法， 応学応辦， 即如鑄銀錢以便民用， 做輪車以利人行」李書源編『清代籌辦夷務始末：同治朝』巻40、中華書局、2008、p.378.

<sup>20</sup> 「各省開設鉄道飛線， (中略) 未必於中国有損， 反可見為有益」李書源編『清代籌辦夷務始末：同治朝』巻40、p.380.

<sup>21</sup> 「鐵路自洋人行之， 則以外国占内地之利， 自華人之附和洋人者行之， 亦以豪強而占奪貧民之利， 皆不可行。」李書源編『清代籌辦夷務始末：同治朝』巻54、pp.1-4.

<sup>22</sup> 「鐵路原因火輪車而設， 外国造鐵路， 抽火車之稅， 利歸国家。我無火車， 顧安用此。」李書源編『清代籌辦夷務始末：同治朝』巻50、p.32.

<sup>23</sup> 「查鐵路費凡事巨， 變易山川， 彼族亦知斷不能允， 中国亦易正言拒絶」宓汝成『中国近代鐵路史資料』第一冊、p.20.

<sup>24</sup> 「至鐵路一節， 窒碍尤多， 平天險之山川， 固為將來巨患。(後略)」宓汝成『中国近代鐵路史資料』第一冊、p.2.

<sup>25</sup> 宓汝成『中国近代鐵路史資料』第一冊、p.35.

<sup>26</sup> 詳しくは林田芳雄『呉淞鉄道興廢史考』と宓汝成『中国近代鐵路史資料』を参照のこと。

<sup>27</sup> 宓汝成『中国近代鐵路史資料』第一冊、p.35.

唐廷枢は、清末の「四大買弁」の一人と称される人物で、少年時代に香港のモリソン教会学校で西洋教育を受け、英語に堪能だった。香港の巡理庁で5年間通訳官を務めた後、怡和洋行の買弁となった。12年間の買弁の経験を通じて、唐廷枢は西洋の経営方式を完全に理解し、怡和洋行も彼の管理の下で事業分野を拡大することができた。1873年、李鴻章の依頼を受けた唐廷枢は輪船招商局の「総弁」に就任し、招商局の損失を救った。1876年、李鴻章は唐廷枢に灤州開平鎮で鉄脈を調査するよう命じ、唐廷枢は開平炭鉄の開鉄と経営の全責任を負った。唐はその後「唐廷枢呈李鴻章查看開平煤鉄鉄脈情形稟」(1876年11月14日)を上書し、開平炭鉄の見通しについて、その埋蔵量、採掘する価値、採掘コスト及び西洋による採掘技術のメリットなどの観点から詳細に分析した。そして、ここで初めて、澗河口から開平鎮まで約一百里の直通鉄道の敷設を提案した。「石炭採掘には鉄道敷設を伴うべきであり、石炭採掘と鉄道敷設は一緒に行うべきである」と主張、さらに、「開平炭鉄は鉄道という手段で輸送しないと、きっと発展できないだろう」と断言した。これが最初の「澗河口鉄道計画」であった<sup>28</sup>。しかし、その直後に唐廷枢はこの構想を断念した。最も懸案だったのは、鉄道が敷設される予定の路線のほとんどが旗人の所有地を横切っていたことで、所有地を避けようとするれば支出が大幅に増えるからであった。しかし翌年、唐廷枢は炭鉄の探査とともに、鉄道建設の計画を再び提起した。唐廷枢は「唐廷枢呈李

鴻章溶化煤鉄成色譯文並条陳開採開平煤鉄事宜稟」(1877年9月9日)で次のように提案した。

石炭と鉄を同時に運ぶなら、自ら鉄道を築く必要があり、それによってはじめて大きな利益が得られるだろう。台北の鉄業においては、炭鉄は開発されるより前に鉄道が既に敷かれているが、まさにこのことを示している。石炭自体は取るのが難しいが、日々運び出すことが困難だった。台北のように馬車を使った小さな鉄道を築くことができれば、石炭だけでなく、溶鉄炉や鉄製の重い機械なども容易に運ぶことができるだろう。<sup>29</sup>

しかし、ちょうどこの時期に吳淞鉄道をめぐる議論の影響を受けたこともあって、開平炭鉄の鉄道建設は実質的には進展しなかった。この後、開平炭鉄の操業は1879年によく開始し、1881年に採炭にこぎつけ、翌年から全面的な生産に入った。石炭採掘後の輸送能力不足による生産の停滞を避けるために、唐廷枢は1880年に輸送問題に焦点を当てた上書である「唐廷枢呈李鴻章踏勘河道情形并擬應挑河道路徑稟」(1880年10月10日)と「唐廷枢呈李鴻章挑河章程六条」(1880年10月10日)を李鴻章に提出し、三回目となる鉄道建設計画の提案を行った<sup>30</sup>。この提案はついに受け入れられ、やがて、唐胥鉄道は1881年6月9日に正式に着工し、同年の11月末に敷設が完成し

<sup>28</sup> 「開煤必須筑鉄路，筑鉄路必須采鉄。煤与鉄相為表里，自應一齋舉辦」、「非由鉄路運煤誠恐終難振作也」開灤档案52号、「開平鉄務招商章程」、『李保平主編開灤煤鉄档案史料集』、河北教育出版社2012、pp.70-74。

<sup>29</sup> 若煤鉄併運，即須自築鉄路，方可大見利益。是台北鉄務，煤井未開，鉄路先已築成，正此之謂。蓋煤本不難取，所難者使其逐日運出費力。若能仿照台北築做用馬托車小鉄路一条，非但煤鉄容易運出，即熔鉄爐鍋、拉鉄機器等重物，均無難運進矣。

「開平鉄務招商章程」『開灤煤鉄档案史料集』pp.74-77。

<sup>30</sup> 「唐廷枢呈李鴻章踏勘河道情形并擬應挑河道路徑稟」『開灤煤鉄档案史料集』、pp.169-171。鉄道建設に関して、「所幸明年正月即可見煤，雖費本甚重，而嗣后事半功倍，成本尚輕。但有陸路百里之遙，若加車運，成本必重，此時不得不預籌運道，以備明春出煤之路」とある。「唐廷枢呈李鴻章挑河章程六条」『開灤煤鉄档案史料集』、pp.173-174。ここでは「再由該莊之東北築快車路一条，直抵煤場」と述べている。

た<sup>31</sup>。

しかしながら、唐胥鉄道はそもそも石炭採掘のために建設されたということもあって、建設当初から注目を浴びていた訳ではない。李鴻章が最初に唐胥鉄道建設について朝廷に知らせたのは、開平鉱務局の進捗状況を報告する1881年5月の奏摺、すなわち着工直前のことであった。この奏摺で李鴻章は計画段階では上奏をしなかったと言明しており<sup>32</sup>、1881年5月まで、李鴻章は唐胥鉄道建設のことを含め、開平炭鉱について朝廷に何も報告していなかったことがわかる。

だが、こうした状況にも関わらず、王韜はかなり早い時期から開平炭鉱と唐胥鉄道に対して高い関心を寄せていた。また実際のところ、王韜の『弢園尺牘』には唐廷枢に宛てた三通の手紙が収録されており、この二人の間に直接交流があったことが分かる<sup>33</sup>。これらの手紙はそれぞれ1875年、1877年、1878年に書かれたものである。特に『与唐景星觀察』と題された1878年の手紙では、王韜は炭鉱の稼働に伴う輸送の問題について唐廷枢に具体的な提案を行っている。輸送問題は1881年に開平炭鉱が開始されるにあたっての大きな問題であり、その解決が唐胥鉄道の建設の直接的な原因ともなっていた。

さらに『循環日報』の論説でも、王韜は開平炭鉱および唐胥鉄道について何度も論じていた。筆者の調査によると、1881年前半に王韜が執筆した開平炭鉱に関する論説は少なくとも三本ある。

その最初は1881年2月2日の「開鉱情形」で<sup>34</sup>、ここで開平炭鉱について紹介し、論評している。この社説からまず分かるのは、王韜が開平炭鉱はいつ計画され、いつ始動し、いつ石炭の採掘が開始されたかについて詳細に理解しているということである。つまり、この時期の王韜は、中国の石炭鉱の建設と鉄道建設の動向を常に注視していたのである。

### 3. 『循環日報』における王韜の論説

筆者は日本国立国会図書館で『循環日報』を閲覧し、上述の「開鉱情形」を含め、これまで公表も引用もされてこなかったと思われる鉄道と炭鉱に関する1881年発表の論説をいくつか発見した。その題名と掲載日は以下の通りである。

「開鉱情形」（1881年2月2日）、  
「論中國擬建鐵路」（1881年2月25日）、  
「論車路宜先建於邊省」（1881年2月26日）、  
「論建鐵路」<sup>35</sup>（1881年3月25日）、  
「論煤鉱」（1881年4月2日）、  
「論招商以建車路」（1881年4月5日）、  
「論中国鉱務」（1881年5月14日）、  
「論電線車路宜並設」（1881年5月17日）、  
「鐵路論一」（1881年9月20日）

上記の論説を発表した時期はちょうど唐胥鉄道建設の計画が進行している時期であり、同時に朝廷では鉄道建設そのものの賛否をめぐって再び激論が交わされていた時期でもあった。

<sup>31</sup> 宓汝成「交通史路改篇」『中国近代鉄路史資料』第一冊、pp.120-121。

<sup>32</sup> 李鴻章「李鴻章奏直境開辦礦務摺」「奏議九」『李鴻章全集』（影印）、海南出版社、1997、pp.339-340。「当夫籌辦之始、臣因事端宏大、難遽就緒、未經具奏。今則成效確有可觀、轉瞬運煤銷售、實足與輪船招商、機器、織造各局相為表裏、（中略）理合恭摺具陳、伏乞皇太后、皇上聖鑑。」（1881年5月20日）。

<sup>33</sup> 王韜著、陳玉蘭輯校『弢園尺牘新編』上海古籍出版社、2020。

<sup>34</sup> 「中國土地廣潤、物產蕃滋、原非諸洲各國所可比倫。惟歷代相傳以德為本、以財為末、故於富強之術多未講求。今則時勢頓殊風氣漸開、而採礦一事又為裕國利民之至計。昨經唐君景星奉李爵相札、委辦理開平礦務、成效立觀。（中略）今開平一局係光緒三年招商、次年鑛地、去今兩年開井。僅及三年煤槽已見、此事半功倍之舉。」  
王韜「開鉱情形」（1881年2月2日）『循環日報』。

<sup>35</sup> 王韜は『弢園文録外篇』に、「論建鐵路」という同じ題目の論説を掲載したが、『循環日報』の内容とまったく異なる。

### 3-1. 劉銘伝による鉄道敷設の建議と反対論

まず、王韜の『循環日報』における鉄道に関する議論の下敷きとなった当時の論争について見ておきたい。

1880年12月、前直隸提督劉銘伝は光緒帝に謁見し、中国内地で鉄道を建設することを提案した。劉銘伝は、鉄道建設によってロシアと日本がともに発展し、清朝にとって脅威となったと考え、鉄道建設は経済的、軍事的、政治的、外交的にも極めて重要であり、国の「自強」を可能にする鍵であると述べた<sup>36</sup>。劉銘伝の中国内地への鉄道建設の提案は、再び議題となり、李鴻章、劉坤一、翁同龢、劉錫鴻など中央と地方の官員が各自の意見を提出し、全国規模で議論を引き起こした。李鴻章は「李鴻章奏妥議鐵路事宜摺」（1880年12月）という上奏文中で、劉銘伝の鉄道建設の提案を明確に支持した。一方反対派の官員張家驥は「内閣学士張家驥奏未可輕議開造鐵路摺」（1880年12月）の中で、劉銘伝の鉄道建設の提案に反対意見を表明し、さらに李鴻章が張家驥の意見に反論するために態々二回目の上奏文「李鴻章奏議張家驥爭止鐵路片並密論」（1880年12月31日）を提出した。ここからも鉄道建設に関する議論の激しさが分かる。

溝口雄三は、当時の反鉄道の論拠は、ほぼ「敵を内陸に引き入れてしまう、搬運業などの小民の生計を奪う、祖先の墳墓が強制移転に遭う、煤煙のため沿線の作物が焼かれる」の四点に集約されるが<sup>37</sup>、反対派の中には、1876年に中国初の駐英使節郭嵩燾の副使として、イギリスとドイツに駐在していた劉錫鴻のようにもう少し精緻な反対論を唱えた官僚もいた、と指

摘する<sup>38</sup>。劉錫鴻は、順天府府丞王家璧や翰林院学士周德潤など反対派が提出した主張とは異なり、「さすがに欧州で実地に鉄道に触れ、余暇には其の縦横に走るレールを徧覽し、其の製造の工場を訪ね、其の巨商老匠を熱心に推求し、而も又これを博く各国の指導者及び波斯、日本、トルコなどの、西洋に非して西洋の汽車を倣い為る者につき調査した」経験を持っていたので<sup>39</sup>、その主張は単純ものではなく、「鉄道は行なう可からざること八、利なきこと八、害あること九」<sup>40</sup>と中国で鉄道建設への反対の理由を総合的に分析しているという。

「行なう可からざること八」とは、広州～北京の一路だけで七千万両（彼によれば当時の中国の歳入費は六千数百万両）を要するという資金量に対する官・民双方の力量不足（一・二）、山川を伐り拓くことによる土俗信仰上の軋轢（三）、官が経営に関与する場合の横領などの弊害（四）、レールや車輛の維持管理に対する責任体制の欠如や各省ごとに関所（関税署）を経ねばならないという運行管理上の問題（五・七）、レールの盗竊など民間の公共心欠如や引越荷物ほどの携帯荷物をもちこむ乗客の風習上の問題（六・八）など、である<sup>41</sup>。

「利なきこと八」は推進論者の論拠に対する反駁で、たとえば国利を興すのに益があるという論に対しては、国内の交易だけで欧州諸国のような対外利益はない、軍の移動に便で兵員削減が見込めるという論に対しては、それは本末転倒でまず乱がおこらぬようにするのが第一義であり、兵員削減にいたっては現在の積習からみてその程度の理由では期待できない、鉄道が利益をあげるというのに対しては、外貨導

<sup>36</sup> 国家清史纂修小組編「晩清時期興修鉄路的紛争」『清史鏡鑑』第一輯、国家図書館出版社、2008、pp.81-83.

<sup>37</sup> 溝口雄三『方法としての中国』、東京大学出版会、1989、pp.269-271.

<sup>38</sup> 同上。

<sup>39</sup> 同上。

<sup>40</sup> 「鉄道不可行者八、無利者八、有害者九」  
「光緒七年正月十六日通政使司參議劉錫鴻奏摺」『洋務運動』（六）p.165.

<sup>41</sup> 溝口雄三『方法としての中国』、pp.272-273.

入による金利がそれを上まわる、などである<sup>42</sup>。

「害あること九」では、民田買上げによる当該田主の遊民化、外国商品の奥地進出による奢侈の蔓延やそれによる窮迫化、物価の全般的上昇、維持・補修を外国に依存することによる銀の流出とそれに伴う財政悪化など、民生上あるいは財政上の問題点がほとんどであるという<sup>43</sup>。

実は劉錫鴻が上奏した日と同じ1881年2月14日に、上諭が下されて劉銘伝の鉄道敷設の計画は却下されているため、劉の意見が当時の政策決定に影響を与えたかどうかは不明とされるが<sup>44</sup>、結果的に清朝朝廷は鉄道建設を却下しており、反対派であった劉錫鴻の提案が朝廷に認められたとも言える。

それでは実際のところ、劉銘伝はどのような提案をしていたのであろうか。彼の上奏文には以下のような一節がある。

古来より敵国よりの外患はあるが、今日ほど多く、強力だったことは未だかつてない。一国に災禍が生じれば、各国がその周りをうかがうのは常であるが、ロシアは東、西、北に広がって我が国と境界を交えており、特に深く懸念される。ロシアはヨーロッパを起点に鉄道を敷設しはじめ、徐々に規模を拡大しながら近づいてきている。またウラジオストクから琿春に至る道を開こうとしているが、現時点でこれが実現していないのは、鉄道がまだ完成していないからである。十年も経たないうちに、災難が起こることが予測される。日本は弾丸のように小さな国だが、西洋の長けた技術を師としている。彼らも鉄道を持ってお

り、何か事があれば我々に害を及ぼす可能性もある。こうした事情を考慮しないで自強することは難しいだろう。自強の道は兵を鍛え、兵器を整備することであり、これは着実に進めるべきだ。しかし、その要は急いで鉄道を敷設することにある。鉄道の利益は輸送、救済、商業、鉱業、税収、旅行など数えきれないが、特に軍事利用においては手を緩めることができないほど大きい。中国の領土は広大で、北の辺境は何千里にもわたってロシアと接している。また各開港場で通商が行われ、他の国々とも関わりを持っている。(現状では)境界線を画して守ろうとしても守り切れるものではなく、外に駆逐しようと思っても力が及ばない。しかし、一度鉄道が開通すれば、東西南北が相通じ、敵の進む方向を見極め、機敏に対応することができ、たとえ一万里離れていても数日で到達し、百万の軍勢を一声で呼び集めることができる。また、兵は合わせれば強くなり、分散すれば弱くなるものである。中国の十八省全体の兵を合わせれば、兵の数は多く、資金も十分であるが、それぞれが持ち場の辺境に専念しているので、戦争が起こると自分たちの持ち場で手一杯で、呼応して資金を調達したり兵士を動員することはできない。しかし、鉄道が完成すれば、互いに声を上げて連携し、血脈を通わすように行き来ができるので、兵力や予算を削減できる。また、迅速に移動できるようになって国境の防衛や武器の輸送が容易になり、朝出発すれば夕方には目的地に到達できる。<sup>45</sup>

<sup>42</sup> 溝口雄三『方法としての中国』、pp.272-273。

<sup>43</sup> 同上。

<sup>44</sup> 村田雄二郎、茂木敏夫(編)『万国公法の時代—洋務・変法運動—』(新編原典中国近代思想史 第2巻)、岩波書店、2010、pp.87-88。

<sup>45</sup> 自古敵國外患、未有如今日之多且強也。一國有事、各國環窺、而俄地橫互東、西、北、與我壤界交錯、尤為心腹之憂。



ここからは、彼がロシアと日本を例に挙げ、鉄道建設が軍事に与える影響を詳細に論じていることが分かる。劉銘伝の奏摺は国の発展を全体的な視点から考え、中国の条件や実情を考えれば中国での鉄道建設が必須であると、強く提唱している。鉄道の発展が軍事に与える多大な影響を認識しており、その点で当時において鉄道建設の先駆的提唱者であることは間違いない。しかし、劉はこの上書の後、彼自身で反対意見に対する追加の説明や解決策の提案を行うことはなかったと思われる<sup>46</sup>。つまり、劉銘伝自身は鉄道を具体的にどのように建設すべきかという案も、また反対意見に対抗できる具体的な計画も持ち合わせていなかったと考えられるのである。

### 3-2. 「論中國擬建鐵路」(1881年2月25日)

劉銘伝の中国内地での鉄道敷設の提案(1881年1月)は鉄道反対派の猛反対に遭った訳だが、王韜は直ちに劉銘伝のこの提案に注目し、『循環日報』に「論中國擬建鐵路」(1881年2月25日)を発表した。ここで王韜は劉銘伝の提案を強く支持した上で、反対派が主張していた反対意見に対して詳細な反論を行っている。

王韜はまず、劉銘伝の鉄道建設に関する提案について言及している。

最近聞いたことによれば、劉省三軍門(劉銘伝)が勅命により陛下に謁見し、鉄道を敷設すれば、戦争の進軍が容易にな

るということを表明し、鉄道を敷設することを提案した。また、南北洋通商大臣も、この提案に賛成する人がいるとして、どちらも鉄道の敷設を願い出た。<sup>47</sup>

また、王韜は、反対派が提出した反対の理由、特に鉄道建設による軍事への脅威の懸念に対して反論し、鉄道建設は清朝社会変革の一環として実行する必要があるという立場から、以下のように述べた。

反対者は以下のように言う。中国は広大な領土を有しており、険しい山は、軍隊の迅速な移動を制限し、敵の侵入を阻止することができる。鉄道を敷設すれば、どんなに遠くても各方面に通じ、到達できてしまう。突然の予期せぬ戦争に遭遇したら、敵は(鉄道で)内地まで入りこむであろうから、けわしい要塞があっても、それを守備することは難しい。したがって、鉄道の利益は僅かで害悪が限りなく多いので、鉄道は敷設しない方が得なのだ、と。しかし反対論者は、機関蒸気車は先頭から最後尾までつなげて進行するもので、また、線路は平坦につながって相互に連結され、そこに支障があってはならないこと、つまり、もし線路に欠落があれば列車がそれを飛び越えるのは困難だということを知らないのだ。鉄道ができれば、兵士が警備するのは当然で、もし外国と戦争になり、鉄道を占拠される恐れがでてきたら、誰かに

俄自歐洲起造鐵路，漸近浩罕，又將由海參崴開路以達琿春，此時之持滿不發者，以鐵路未成故也。不出十年，禍且不測。日本一彈丸國耳，師西人之長技，特有鐵路，亦遇事與我為難。舍此不圖，自強恐無及矣。自強之道，練兵造器，固宜次第舉行。然其機括，則在於急造鐵路。鐵路之利，於漕務、賑務、商務、礦務、釐捐、行旅者，不可殫述，而於用兵尤不可緩。中國幅員遼闊，北邊綿互萬里，毗連俄界；通商各海口，又與各國共之。畫疆而守，則防不勝防，馳逐往來，則鞭長莫及。惟鐵路一開，則東西南北呼吸相通，視敵所趨，相機策應，雖萬里之遙，數日可至，百萬之眾，一呼而集。且兵合則強，分則弱。以中國十八省計之，兵非不多，餉非不足，然此疆彼界，各具一心，遇有兵端，自顧不暇，徵餉調兵，無力承應。若鐵路告成，則聲勢聯絡，血脈貫通，裁兵節餉，並成勁旅，防邊防海，轉運槍砲，朝發夕至。

趙爾巽『清史稿』「交通史」、中華書局、1927、p.4428。

<sup>46</sup> 『清史稿』第149巻によると、1881年に劉銘伝の上書はこの一通しかない。

<sup>47</sup> 「近聞劉省三軍門奉詔陛見，力陳車路便於行軍，倡議建築。又傳南北洋通商大臣亦然其說，均請舉辦。(後略)」  
「論中國擬建鐵路」(1881年2月25日)、『循環日報』。

密命をくだして、線路を掘り破壊すれば鉄道は使い物にならなくなる。敵がより深く侵入してくることを心配する必要がどこにあるだろうか。ただ、鉄道建設は規模の大きい工事であり、建設に必要な資金の調達が困難で、官員だけに委託して実施しようとしても難しく、また、土地の意図的な占拠や墓の破壊などの弊害があるので、人々の恨みを買う恐れはある。かといって商人たちに建設させると、権勢をたてに横暴に振る舞う者が権力を独占するので、鉄道の議論は長らく成立しなかった。〔中略〕今中国で鉄道を敷設するというのは、古来に言う物事の変革と類似しているように思われる。今これを実行すべきだが、それには徐々に民衆に鉄道のどこに利益があるかを学ばせ、理解させるのがよい。そうすれば無意識のうちに影響を受けて、みな鉄道を推進したいと思うようになり、それによって利益を受け、鉄道を当たり前物とするようになるだろう。<sup>48</sup>

ここで王韜は、洋務派官僚の間でも懸念されていた軍事的脅威について詳しく論じたほか、鉄道を推進させるためにはより多くの庶民に鉄道を知ってもらうことが重要であるとしている。王韜は長期的にヨーロッパに滞在し、鉄道知識とその国への影響力を深く理解していた。王韜の海外での経験と鉄道知識は、劉錫鴻に劣るものではなかったと思われる。官僚であった劉錫鴻の立場とは異なり、王韜は西洋科学への豊富な知識とヨーロッパでの経歴から、国にとって鉄道が果たす役割の大きさをより客観的

に理解することができたのではないだろうか。また、この記事からも分かるように、王韜は長年にわたるヨーロッパ滞在で列車に何度も乗車した経験を持っているので、「線路を掘り破壊すれば使い物にならなくなる」という鉄道の弱点についても十分に理解している。さらに、一般の人々に鉄道の重要性を理解させ、鉄道の知識を広めるという視点も、王韜が初めて提案したものである。

### 3-3. 「論建鐵路」（1881年3月25日）

清朝朝廷は劉銘伝の鉄道建設の提案を却下したが、王韜はこれを受けて再び『循環日報』に「論建鐵路」（1881年3月25日）という社説を発表した。

前回劉省三爵帥（劉銘伝）は皇帝陛下に謁見した際、鉄道の利益を力説し、鉄道を建設しようと提案した。その結果、西洋の人々は、その事業が成功することを楽しみにしていた。それから、朝廷に情報が伝えられ、李爵相（李鴻章）と両江総督劉制軍（劉坤一）に綸旨が降り、詳細に審議して実施するかどうかが決定期して再度上奏するようにと命じられた。しかし、劉制軍は実施には適していないと上奏し、朝廷はその提案を却下した。<sup>49</sup>

このように状況を説明した後、王韜はそれでも中国に鉄道を敷設することをあきらめず、中国初の鉄道をまず炭鉱地帯に建設し、徐々に全国に広げていくことを提案した。

<sup>48</sup> 「説者謂中國版圖遼濶，關山之險實以限戎馬之奔馳，阻寇敵之蹂躪。若建有鐵路，則四通八達無遠不屆，猝遇變故，寇兵可以深入，即有扼塞難資守禦，是為利有限而貽害無窮。固不如勿建之為得也。不知輪車銜尾而進，路必平坦相接乃無阻礙，尺寸有所闕，陷即難飛越而過。既建有路必守以兵，若與外國失和，懼其佔據，密飭一人掘之便成無用，又何寇兵深入之足慮乎。惟工程浩大經費難籌，若祇委官辦理，又有故佔田園強掘虛墓諸弊，適滋擾累多啓怨讟。若招商建築，更恐豪強從中把持迄無成議。（中略）則以為中國之創舉而有類於易業變常也。今宜出之，以漸使民習知其利之所在，因而目染耳濡咸思推廣以沾利益，則視為故常各安其業。」  
「論中國擬建鐵路」（1881年2月25日）、『循環日報』。

<sup>49</sup> 「前聞劉省三爵帥陛見時，力陳鐵路之利，請次第開辦。西人莫不延頸企踵，以幸其事之有成，嗣又傳朝廷特發交李爵相

現在、天下の人々が鉄道の利益を知り、朝廷もその成果を享受できるのであれば、鉅山を採掘している地域で早めに鉄道を築いて、海岸に至るようにするのが最適である。これにより、利益を伝達することができ、鉄鉅を持つ場所では鉄塊を製造し、徐々に他の陸路にも実施して、(この方法を)近いところから遠くまでに拡大して運用する。庶民がその利益を感じられれば、誰でも鉄道を建設すべきだと思ふようになり、皆がお金を出し合って鉄道を建設しようとするだろう。このようにすれば、数十年もせずに、内地の各省で鉄道建設の風潮が起こり、皆が鉄道の建設は利益を生み出す方法だということ注目し、遅れを取らないように鉄道を建設するはずである。<sup>50</sup>

王韜がこの構想を打ち出した時期(1881年3月25日)は、唐胥鉄道の正式着工(1881年6月9日)より3ヶ月も早かった。王韜は開平炭鉅に鉄道を敷設することを直接的に提案したわけではないが、このような彼の提案は当時の清朝の実情に非常に合致していたと言える。このような意見は、反対を最小限に抑えて鉄道を建設することを可能にするだけでなく、鉄道建設の成功を通じて、全国に徐々に影響力を及ぼし得るものであった。

### 3-4. 「論招商以建車路」(1881年4月5日)

このほか、劉錫鴻や他の反対派は、鉄道建設の資金が不足していることを懸念していたが、王韜は「論招商以建車路」(1881年4月5日)で、以下のように解釈した。

中国における蒸気機関車の鉄道建設についての議論においては、劉爵帥は西洋の商人に融資を依頼することを提案し、一方、李爵相は株式を募り資金を調達することを提案している。これらは国益を計る上での熟慮された戦略である。事業が成功すれば、西洋の商人と共有する税関収入で借金を返済しなければならず、開始時には収益が十分でなく、毎年利子を支払わなければならない。そのため、後に成果を収めても、利益は西洋の商人と共有されてしまう。したがって、輪船招商局や開平鉅業のように商人を引き寄せ、富裕な商人から資金を調達し、国が税金を割り当てる必要がない方法を模倣すべきである。そうすれば、利益を追求した富裕な人々が事業に参加するので、朝廷は莫大な借金を返済する必要がない。これは朝廷や庶民にとっても利益をもたらす提案である。

たとえば、西洋諸国において大規模な公共事業が必要とされる場合、どの事業でも費用が不足する場合、政府は国庫から予算を振り向けて協力を促す。朝廷が一つの計画を立ち上げ、一つの事業に予算が不足する場合、民間から借り入れることをためらわない。そのため、工事が巨大で費用がかかるにもかかわらず、計画が確定したら数週間で進行できる。具体的に言えば、イギリスの蒸気機関車の鉄道は既に数万里に達しているが、年間の収益は二つの部分に分けて使われる。一部は新しく鉄道を敷設した毎年の列車や線路の整備費用に充て、もう一部は株主に均等に支払われる利息であった。初めは制度が十

及兩江總督劉制軍參酌可否，詳為覆奏以決從違。而劉制軍以為不便於行，故朝廷作為罷論。(後略)」

「論建鐵路」(1881年3月25日)『循環日報』。

<sup>50</sup>「今欲天下皆知車路之有利，而國家亦得坐享其成，則莫若於開礦之地先築一路，以達於海濱，俾利轉運，即擇其有鐵礦者如法以制鐵塊，漸而施於陸路，由近及遠。俾民習見其利益之所在，咸欣然以為甚，便皆欲合股湊貲相與建造，可不數十年而內地各省必將聞風興起，無不視為生財之道而建築恐後矣。」

「論建鐵路」(1881年3月25日)『循環日報』。

分に整っていなかったが、その後、年々やり方が洗練されて、利益が増加した。そして、これらの株式は朝廷から個人まで誰でも購入し、株主になることができる。利益を追求することは恥ずかしいことではないので、提案されると、誰もが参加したがる。中国もこの方法を採用し、高い地位にある人々や名家の子孫が資金を提供し、誰もが参加する機会を得ることを認め、富豪や大富豪は家計の状況に応じて個人で、あるいは複数人で株を所有し、多くの人々が協力するならば、鉄道建設の計画の成功が確約されるだろう。<sup>51</sup>

この論説では、王韜は劉坤一と李鴻章が提案した鉄道建設の対策について言及し分析した。その中でも特に李鴻章の意見を賞賛している。ここで注目すべきは、李鴻章は1860年代には鉄道建設に反対する洋務派の官僚の一人であったが、1870年代以降、徐々に鉄道建設が国にもたらす利益を認識するようになったということである。ただし、李鴻章は中国が鉄道建設に外国の力を借りるべきではないと考えており、特に資金の面では、外国人を介入させれば、中国が鉄道の制御権を失う可能性があるとして、それが清朝統治に影響を与える可能性があるとした。王韜のこの論説は、1880年代に至って、李鴻章が中国での鉄道建設に民間の出資を活用しようと考え始めていたことを示すものである。王韜は李鴻章の提案に大いに賛同しており、西洋の国々が鉄道を建設する際

の方法をイギリスの例を挙げて説明し、中国でも民間の出資を利用して鉄道を建設する可能性があるとして述べている。この意見は、李鴻章の立場と一致していると言えるだろう。王韜は李鴻章のこの意見を極めて重視していたらしく、1881年9月20日『循環日報』の「鐵路論一」でも再び李鴻章のこの意見について論じている。

実際、李鴻章と同様に、1880年代以降、以前は鉄道建設に反対していた官僚や知識人の中から、徐々に中国の発展における鉄道建設の重要性を認識する者も現れたが、当時の中国には鉄道建設に使える資金も、自力で鉄道を建設する能力も乏しかったため、彼らは鉄道建設の利点を認識しつつも、当時清朝の現実を考慮して、最終的には鉄道建設に反対する立場をとっていた。

### 3-5.「論車路宜先建於邊省」（1881年2月26日）

また、中国に西洋の社会制度を導入することを提唱した人物でもある王韜は、鉄道建設が中国の経済と軍事に果たす役割の大きさを認識していただけでなく、辺境防備の上でも重要な役割を果たすことにも思い至っていた。

中国における鉄道建設についての議論は長らく続いており、実行に至っていない。その理由は多岐にわたり、大規模な計画であるため朝廷はその利益を認識している一方、潜在的な問題を深刻に懸念

<sup>51</sup>「中國議建火輪車路，劉爵帥則欲告貸於西商，李爵相則欲招股以集欸，此皆老成謀國。期其事之有成非故爲同異也。夫告貸於西商，必以稅關入欸抵償，當開辦伊始所入未敷，仍按年交納利息。是雖成效克收於後，而利源已與西商共之矣。故不如做輪船招商局及開平礦務開辦之法，招商集費在股富之戶，既以有利可圖樂於從事，而國家又可煩籌撥稅項，以償還此鉅欸。是一舉而國計民生均有裨益者也。查泰西每有大工役，無論何人開辦，倘費用實在不敷，均可稟官挪支國帑以相欵助。其或朝廷興一工舉一事帑藏不足，亦不憚借助於民間，故雖工程浩大經費繁多，而章程既定旬日之間便可集事也。即如火輪車路，僅就英國計之已開至數萬英里，每歲所入之欸，則就其中分爲兩項。其一項以充初創鐵路，及逐年修環輪車鐵路等費，又一項則按股均分其利息，當創造之初其法尚未全備，嗣後頻年製造法益精巧，故獲利更覺靡涯也。然此等股分自國家以迄庶民皆可出資入股，而不以營利爲恥，故既倡其議而各形踴躍也。中國做此法以舉行，凡身居顯秩或世家宦裔願湊貲以助其成，亦一律無所禁阻，且許股商富戶量其家之有無，或自認一股以迄數十百股，或同認一股務期集腋成裘衆擎舉鼎，則車路之有成固可拭目俟也。」  
「論招商以建車路」（1881年4月5日）『循環日報』。

している。そのため、慎重に計画を進める必要があり、軽率な決断は避けるべきである。

ただし、内地では人口が密集し、農地や墓地が広がっており、鉄道建設に障害がある可能性がある。しかし、辺境の地域は広大で人口がまばらであり、交通が不便であった。したがって、まずは辺境地域で鉄道を建設し、商業と交通を活性化させることから始めることができるかもしれない。この鉄道が完成すれば、商業活動が活発化し、経済的な利益が得られ、辺境防備のための資源も供給されるだろう。これは一石二鳥の計画と言える。

例えば、新疆地域はロシアに近接しており、外部との貿易が盛んでいる。朝廷はこの地域に官兵を派遣し、防衛に資金を供給しているが、その年間経費は内地からの輸送にかかっている。西洋の方法に倣い、商業設備を整えることで、貨物の輸送や情報の伝達に税金を課し、その収益を軍隊と行政の運用資金に充てることできる。開始時には朝廷の援助が必要だが、官兵の移動と公文の伝達にかかる経費は朝廷の支援で補償することにすれば、国と商人のどちらも損失を被らない。これにより、事業は持続可能なものとなる。

この迅速な交通手段が整備されれば、荒野も繁栄の中心地へと変わり、辺境地域も発展できる。強力な隣国が拡大しようとしても、我が方は制御力を保持し、脅威に

対抗できるだろう。ただし、土地の特性に合わせて利益を広め、人々がその価値を認識し、鉄道建設に参加するよう誘導する必要がある。このようにして、鉄道と国の発展を相互に補完し、遠隔地域の需要を満たすことができるだろう。<sup>52</sup>

この、鉄道建設が辺境防備にとって重要であるという観点は、王韜や唐廷枢の次世代の実業家であり思想家である鄭觀応にも大きな影響を与えた。『鄭觀応伝』によれば、鄭觀応は彼にとって最初の鉄道建設の提案を含む『易言』を1880年前後に執筆した<sup>53</sup>。鄭觀応は鉄道建設の五つの利点を提案し、その後、この草稿を王韜に校閲してもらったのだという。王韜は特に鉄道建設に関するこの記事で鄭觀応に詳細なコメントを与え、その後、鄭觀応は王韜の提案を受け入れ、1893年に出版された『盛世危言』で、鉄道建設の「五利」から「十利」（十の利点）に拡大した。追加したその五つの利点の中には辺境防備のための鉄道建設の観点も含まれている。

以上見てきたように、『循環日報』で発表された論説からは、王韜の鉄道建設に対する認識の中には、経済、軍事、さらには国への影響という観点が含まれていたことが分かる。朝廷内でまだ鉄道建設の是非をめぐる激しい議論を繰り返していた時期に、中国における鉄道建設を強力に支持し、中国における鉄道建設をめぐる思想的な議論を展開させた先駆者の一人であったと言えるだろう。

<sup>52</sup> 中國議建車路倡論已久，迄未舉行，誠以窒礙滋多，工程浩大，故朝廷非不明知其有利，而深恐貽害非小，故鄭重其事而不敢輕率以將也。然內地人烟稠密，田園虛墓鱗次櫛比，或難免有侵佔毀拆之虞，則徘徊瞻顧。抑亦理勢所不得不然。惟邊省則地廣人稀，一望無垠，往返不易，似可先為建築以通商賈，以便有無。若得日形暢旺，則兵餉即從此以充，邊防即由此以固，是誠一舉而數善悉備者也。即如新疆一帶與俄逼近而實為外部互市之地，中朝即設官遣戍以資防守，歲中經費究需內地輸往，若做西法科貨設局得人辦理，凡貨物之販運，信息之傳遞，悉稅其貨，以資津貼。當開辦之始，朝廷助以款項，俾免虧缺，而官兵往返，公文馳遞則歸入所助之款，開銷是於國無負，於商無損，而事可以行於久遠。往來程途既能迅捷，則荒蕪日久，戶口日蕃，未及十年即偏隅亦成重鎮，廣漠亦變樂土，強鄰即欲逞鯨吞肆蠶食，而我控制已能得力，亦有所不懼矣，惟必須就其土，宜以布其利，而使遠近之民趨之若鶩，始可與車路相輔而行相需以濟。  
「論車路宜先建於邊省」（1881年2月26日）『循環日報』。

<sup>53</sup> 易惠莉『鄭觀応伝』、pp.171-176.

#### 4. おわりに

1889年5月5日、清朝朝廷は上諭を發布し、「鉄道、これは自強の必要策であり、必ず全国規模で調整されねばならない。(中略)ただし、国にとって有益であり、人々に害を及ぼさない、かつ変更の必要のない計画を求める。それが明確であれば、迅速に実施され、優柔不断になってはいけない。」ここにおいてようやく鉄道建設は正式に清朝の国策となり、20年以上にわたる論争に終止符が打たれた。

以上の史料の分析を通じて、王韜の鉄道に関する思想には比類のない先駆性があることが分かる。本稿では詳しく論じられなかったが、王韜が最初に鉄道について論じた「答包苻洲明經」は1869年に書かれた。以来、多くの論説を書き残したが、王韜は鉄道を単なる新しい交通手段として紹介しただけでなく、鉄道がもたらす商業、軍事、政治などの長期的な影響を分析し、中国全体の発展の観点からその影響を客観的かつ詳細に述べている。これは、魏源、林則徐など早期の鉄道の紹介者が触れていなかった深い認識である。また、1870、80年代に朝廷において鉄道の導入の是非が議論されていた中、王韜は自著や『循環日報』の論説を通して、単に鉄道建設への反対意見に反論するだけでなく、反対者や朝廷が懸念していた鉄道建設の資金不足、鉄道建設が軍事に与える脅威、鉄道建設が社会経済構造を変えるなど諸問題に対する具体的な解決策を示していた。

王韜の鉄道に関する議論は、後代の実業家で思想家の鄭觀応にも影響を与えている。また、彼の死後(1897年)、1902年に再版された『皇朝経世文』には、王韜の「西国鐵路論述」と「論変法後中国鐵路事」の二つの論説が収められている。王韜の主張の重要性と先駆性は、広く認められていたと言えるだろう。

なお、『循環日報』は非常に膨大な史料であ

り、本稿で扱った時期以外にも王韜は『循環日報』に鉄道に関する論説を多数掲載していることが確認できたものの、本稿ではその全てを整理し、扱うことはできなかった。また、本稿で取り上げた論説についても、王韜の鉄道思想に変化があるかどうかについてまで深く分析することはできなかった。この二点は今後の課題としたい。

## 【参考文献】

## 一、史料文献

- 王韜「開鑛情形」（1881年2月2日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜「論中國擬建鐵路」（1881年2月25日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜「論車路宜先建於邊省」（1881年2月26日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜「論建鐵路」（1881年3月25日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜「論煤鑛」（1881年4月2日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜「論招商以建車路」（1881年4月5日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜「論中國鑛務」（1881年5月14日）『循環日報』，中華印務總局。
- 王韜著，陳玉蘭輯校『弢園尺牘新編』上海古籍出版社，2020。
- 魏源著，陳華編『海國圖志』（道光22年）岳麓出版社，2021。
- 徐繼畬著，宋大川輯校『瀛寰志略』（道光29年）文物出版社，2007。
- 趙爾巽「交通史」『清史稿』中華書局，1927。
- 『万国公報』komen 林華書院，1874-1906，（林樂知編『万国公報，清末民初報刊叢書之四 全四〇冊』）華文書局，1968。
- 林則徐著，羅炳良編『四洲志』（道光20年）華夏出版社，2002。
- 李鴻章「李鴻章奏直境開辦礦務摺」「奏議九」『李鴻章全集』（影印），海南出版社，1997。
- 李書源編『清代籌辦夷務始末：同治朝』中華書局，2008。
- 李保平主編『開灤煤鑛檔案史料集』河北教育出版社，2012。

## 二、日本語文献

- 村田雄二郎「王韜と鄭觀応——開港場の中の新型知識人」，村田雄二郎・安田長雄編『東アジアの知識人④ 文明と伝統社会 第1巻，文明と伝統社会 19世紀中葉——日清戦争』有志舎，2013。
- 村田雄二郎・茂木敏夫（編）『万国公法の時代——洋務・変法運動——』（新編原典中国近代思想史 第2巻）岩波書店，2010。
- 卓南生『中国近代新聞成立史：1815-1874』第9章，ぺりかん社，1991。
- 千葉正史『近代交通体系と清帝国の変貌——電信・鉄道ネットワークの形成と中国国家統合の変容』第三章日本経済評論社，2006。
- 西里喜行「王韜と循環日報について」『東洋史研究』第43巻，第3号，1984。
- 林田芳雄「吳淞鉄道興廢史考」『竜谷史壇』（99・100）龍谷史学会編，1992。
- 溝口雄三『方法としての中国』東京大学出版会，1989。

## 三、中国語文献

- 易惠莉『鄭觀応伝』南京大学出版社，1998。
- 王立群『中国早期口岸知識分子形成的文化特徵』北京大学出版社，2009。

## 中国における鉄道導入をめぐる王韜の主張

- 王鉄崖『中外旧約章匯篇』第一冊, 三連書店, 1957.
- 肯德著, 李抱宏訳『中国鉄道発展史』三連書店, 1958.
- 嚴中平『中国近代經濟史統計資料選輯』科学出版社, 1955.
- 江沛『中国近代鐵路史資料選輯』第23卷, 鳳凰出版社, 2015.
- 国家清史纂修小組編「晚清時期興修鉄路の紛争」『清史鏡鑑』第一輯, 国家図書館出版社, 2008.
- 蕭永宏『王韜與循環日報』學習出版社, 2015.
- 曾鯤化『中国鐵路史』台湾文海出版社影印, 1924.
- 段懷清『王韜与近現代文学轉型』復旦大学出版社, 2015.
- 張海林『王韜評伝』南京大学出版社, 2007.
- 党月異『王韜与中国近代文学的轉型』中国社会科学出版社, 2014.
- 宓汝成「交通史路改篇」『中国近代鐵路史資料』第一冊, 中華書局, 1963.
- 林啓彦・黄文江編『王韜与近代世界』香港教育圖書公司, 2000.
- 凌鴻勛『中国鐵路志』暢流半月刊社, 1954.