

孫文『実業計画』の同時代的位相

— 英・中文初出稿とその評価をめぐって —

武 上 真理子

京都大学大学院 人間・環境学研究科 共生文明学専攻
〒606-8501 京都市左京区吉田二本松町

要旨 『実業計画』は、孫文の重要著作のひとつである『建国方略』の一角をなし、「中国の繁栄富強を達成するための青写真」として現代中国においても特別な位置を与えられている。ただし、現在の孫文研究における『実業計画』への肯定的評価の多くは、大規模な外資導入によって「社会主義市場経済」を実現しようとする政治的・経済的要請から発したものであり、成立当時の『実業計画』の実像がなおざりにされている感が強い。

本稿ではまず、『実業計画』の英文および中文の初出稿が掲載された雑誌・新聞を主に参照しながら、同書の成立過程を明らかにする。次に、第一次世界大戦終結直後の時代背景を視野に入れ、同書への同時代的評価を可能な限り多角的に検討する。その際には、先行研究の規範となってきた経済学に加えて工学の観点もとりいれ、20世紀初頭の中国において新たな知識・技術者階級として勃興しつつあったエンジニア集団が『実業計画』をいかに捉え、彼らの問題圏に引き付けたかを探る。

はじめに

1925年3月12日、孫文はその生涯をかけた革命の成就を見ることなく、不帰の人となった。死後間もなく公表された「国事遺囑」は、「現在、革命なお未だ成功せず」の言葉で知られ、その後の中華民国史においては孫文の神格化に伴い絶大な権威を与えられた¹⁾。この「遺囑」の中で、孫文の遺志を継承する人々が依拠すべき書の冒頭に挙げられているのが『建国方略』である²⁾。

かくのごとく孫文の重要著作の一つとしてゆるぎない位置に立つ『建国方略』は、「孫文学説——行易知難（心理建設）」、「実業計画（物質建設）」、「民権初歩（社会建設）」の三部から成り、各篇は当初、個別に出版された単行本であった³⁾。この三篇が、哲学・経済・政治の分野でそれぞれに重視されてきたことは言うまでもないが、かといって常に同等の評価を受けてきたわけではない。最も重視されてきたのは政治哲学の書とされる『孫文学説』であり、『民権初歩』も国民党の会議

運営に影響を与えたが、「孫中山（孫文）が中国の繁栄富強を達成するために制作した青写真」⁴⁾として『実業計画』が研究者の高い関心を集めるのは、「改革開放」政策が始まる1979年以降のことである⁵⁾。中国政府の掲げる積極的な外資導入政策は、「外国の資本主義によって中国の社会主義をつくり上げる」⁶⁾ことを謳う『実業計画』を、自らの先行者と位置づけた。この追い風を受けて『実業計画』を取り上げる研究が飛躍的に増加し、その潮流は現在にまで引き継がれている⁷⁾。

ただし、現代の研究において主流をなす『実業計画』への肯定的評価が、「社会主義市場経済」政策の正当性確保の手段と化している感は否めない。およそ学術研究は社会的要因からの影響を被らざるを得ないにせよ、現代中国の政治的、経済的要請から照射された『実業計画』は、おのずからその成立当時とは異なる像を結ぶであろう。実際、同書の成立に関して言えば、十分な研究が行われてきたとは言い難い。

『実業計画』は、オリジナルが英文で執筆され

たこと（原名は *The International Development of China*, 以下 *IDC* と略記）、中文訳もほぼ同時並行的に作成されたこと、英文版・中文版ともに新聞・雑誌上の各論発表から単行本出版に至ったこと、の三点において、孫文の他の著作出版とは異なる。おそらくはその複雑さゆえに、最新の孫文著作集である「孫中山著作叢書」の解説が、中文訳の初出を正しく指摘しながら（1919年3月7日付上海『民国日報』）、上海の英文雑誌 *The Far Eastern Review*（以下 *FER* と略記）1919年3月号に掲載された英文初出稿への言及を欠いていることをはじめ⁸⁾、同書の出版過程の全容を解明した先行研究は、管見の限り存在しない⁹⁾。『実業計画』が、英・中の二言語間を往還し、さまざまな活字媒体を通して世に出たものである以上、言語間、メディア間の「断絶」を克服し、その成り立ちを明らかにすることがまず求められよう。

さらに、『実業計画』を「孫文の経済建設思想に関する大著」¹⁰⁾と見なし、その経済的意義を評価しようとする現代的な読みをひとまず留保してみると、一つの疑問がわき起こる。果たして孫文は、単に「経済の書」として同書を上梓したのであろうか。鉄道・港湾・河川を連関させた交通網を軸に、商・工・鉱・農業などの総合的な発展を目指す一大プロジェクト実施の鍵を握るのは、資本と技術である。仮に大規模な外資導入が実現したとしても、応用科学の一分野として勃興しつつあった工学の技術と知識を擁する技術者集団 — エンジニアたち — の存在を欠いては、16葉の地図が付された企画書を読み解き国家規模の土木工事計画を策定することは望むべくもない。自らのプランを「非常に限定された資料をもとに素人が検討して描き上げた概略図であり、政策概要にすぎない」として、「科学的研究と詳細な調査に基づき改変される」¹¹⁾よう望む孫文の言葉は、エンジニアに向けて発せられてはいないか。同時代の科学技術の水準に照らして『実業計画』を詳細に吟味するのは、現在の筆者の能力を超えることであり、また投資家に宛てられた孫文のメッセージを捨象しようとするのでは毛頭ないが、少なくともエンジニアの存在を念頭に置くことによって、従来とは異なる『実業計画』の「同時代的位相」

が浮かび上がってくるのではないだろうか。

上記の問題意識の上に立ち、本稿ではまず、第一次大戦終結後の上海において『実業計画』が発表された過程を明らかにした後、時代背景を視野に入れながら、同時代における『実業計画』評を可能な限り多角的に検討する。とりわけ、環太平洋地域に雄飛したエンジニアたちの視点から、同書をとらえなおしてみたい。

1. 『実業計画』発表の経緯

1918年11月、世界各国を戦禍に巻き込み、欧州を荒廃の淵に陥れた第一次世界大戦がようやく終結の時を迎えた。同じ年の5月に護法軍政府大元帥の職を辞して広州を退き、上海で執筆と読書の日々を過ごしていた孫文は、停戦の報に接するや、「世界平和の実現に多少なりとも貢献したい」という思いに駆られて、中国の国際的開発に関する研究と計画案の作成に着手した、と自ら述べる¹²⁾。翌年2月初めには、後の中文版で「開篇総論」「緒論」などと称される『実業計画』冒頭部分の英文草稿が完成（以下の本稿では「緒論」で統一する）、*FER* 3月号の冒頭に「中国の国際的開発：戦後の産業再建の一助とすべく構想された計画」と題する一文が、孫文の肖像写真とともに掲載されるに至る¹³⁾。続く「第一計画」以降の各論は、同年6月から翌年11月号の「第四計画、第三～六節」に至るまで、6回に分けて掲載された（表1参照）。

FER は、「極東の貿易、金融、工学に関する月刊評論誌」で、「極東各国の産業開発と貿易促進に資すること」を綱領に掲げていた¹⁴⁾。正確な発行部数は不明であるが、創刊者であり編集者兼出版者として同誌を主宰していたジョージ・ブロンソン・リー（*Rea, George Bronson: 1869-1936*）¹⁵⁾の言によれば、毎月約3000部を米国内の極東鉄道経営および実業問題の権威に送付しており¹⁶⁾、満鉄東亜経済調査局の月例報告書である『経済資料』の「近着欧文新聞雑誌重要記事」欄には同誌記事が定期的に採録されている¹⁷⁾ことから、上海にとどまらず日米両国内においても少なからぬ購読者を有していたと思われる。

【表 1】 IDC 発表の経緯 (1)

年月	FER	『建設』	その他
1919年2月			「緒論」草稿をラインシュ、アンデルセンに送付
3月	The International Development of China : A Project Designed to Assist the Readjustment of Post-Bellum Industries【緒論】		上海『民国日報』(3月7日)「孫中山先生国際共同発展中国実業計画書」【緒論】
4月			
6月	Dr. Sun Yat-sen's Program for the International Development of China : The Ex-President Outlines his Project for a New Port ; a Great Railway System ; the Colonization of Mongolia and Sinkiang ; the Construction of Canals, and the Development of Iron and Coal Fields (PROGRAM I-Part I~V : The Great Northern Port【第一計画：北方大港】)		IDC 関連の記事二篇 (FER 3, 6月号か?) をアンデルセンに送付
8月	The International Development of China : A New Seaport to Supplement Shanghai Proposed by Dr. Sun Yat-sen in his Second Program (PROGRAM II-Part I, II [Part II 後半と III~V は掲載なし] : The Great Eastern Port【第二計画：東方大港】)	「建国方略之一 発展実業計画」(緒論; 第一計画, 第一節~第五節)	ラインシュに PROGRAM II (前半のみか?) 送付 (送付日付不明, ラインシュからの返信: 8月15日付)
9月		「建国方略之一 発展実業計画」(第二計画, 第一節~第二節[未完])	
10月		「建国方略之一 発展実業計画」(第二計画, 第二節 [承前])	International Development Project of China の写し数部を欧米の資本家への紹介用としてアンデルセンに送付
11月		「建国方略之一 発展実業計画」(第二計画, 第三節)	
12月		「建国方略之一 発展実業計画」(第二計画, 第四節)	
1920年1月		「建国方略之一 発展実業計画」(第三計画, 第一節)	
2月		「建国方略之一 発展実業計画」(第三計画, 第二節)	
3月		「建国方略之一 発展実業計画」(第三計画, 第三節)	PROGRAM III の写し5部をアンデルセンに送付
4月	Port and Railway Schemes for South China: Dr. Sun Yat Sen's Third Program for the International Development of China (PROGRAM III-Part I, II: Great Southern Port【第三計画：南方大港】)	「建国方略之一 発展実業計画」(第三計画, 第四節 [未完])	
5月		「建国方略之一 発展実業計画」(第三計画, 第四節[承前]~第五節)	
6月	Port and Railway Schemes for South China: Dr. Sun Yat Sen's Third Program for the International Development of China—Continued from April Issue (PROGRAM III-Part III~V【第三計画後半】)	「建国方略之一 発展実業計画」(第四計画, 第一節)	
8月		「建国方略之一 発展実業計画」(第四計画, 第二節)	

【表1】IDC発表の経緯(2)

年月	FER	『建設』	その他
(夏?)			上海：商務印書館 (Shanghai: Commercial Press)より上海版IDC出版
10月	A Chinese Plan for Chinese Railway Development : Dr. Sun Yat-sen's Fourth Program for the International Development of China (PROGRAM IV-Part I, II : Railway System 【第四計画：鉄道計画】)		
11月	A Chinese Plan for Chinese Railway Development : Dr. Sun Yat-sen's Fourth Program for the International Development of China (Continued from October, 1920) (PROGRAM IV-Part III~VI 【第四計画後半】)		
12月		「建国方略之一 發展実業計画」 (第四計画, 第三節~第四節)	
1921年			上海, 民智書局より中文初版本『実業計画』出版
1922年			G. P. Putnam's SonsよりNY・London版IDC出版
1929年			G. P. Putnam's SonsよりIDC再版本出版

リーは、辛亥革命直後に孫文に書簡を送り、新中国の国家事業、とりわけ全国鉄道計画への支援を申し出ている¹⁸⁾。この熱意は孫文の容れるところとなり、FERは孫文の手になる鉄道計画を推進するべく、積極的な言論活動を展開した。「孫文とその一味 (Sun and his gang, Rea)」¹⁹⁾と呼ばれた彼らの行動が資金獲得の実を上げたとは言い難く、当時起案された鉄道建設計画そのものが1913年夏の第二革命失敗で水泡に帰してしまうのだが、その約6年後にFERがIDC発表の舞台となったのは、以上の経緯を踏まえてのことだったと考えられる。1920年にはあからさまな親日に方向転換したリーではあるが、孫文への崇敬の念を終生失わず、FERは時には辛辣な日本批判の言説を含むIDCを1920年11月まで掲載し続けたのみならず、その後も孫文擁護の姿勢を一貫して保った²⁰⁾。

注意すべきは、上記の中文訳が、ほぼ時を同じくして公表されたことである。1919年3月7日、上海『民国日報』に、「孫中山先生国際共同發展中国実業計画書」が掲載された。文中で、自らの計画を成功させるためには、①投資各国政府の

協調と統一方針に基づく国際借款団の組織、②中国人民の信頼、協力と支持の獲得、③中国政府との正式契約、の3段階を踏まねばならぬと述べた孫文は、英・中「緒論」の同時発表によって、第1・第2ステップの早期達成を目指したのであろう。ただし当時はパリ講和会議が開催中であり、『民国日報』の紙面の多くは、会議の速報、特に大戦中に日本に占領された山東省の返還問題の成り行きを報じる記事で占められていた。日刊紙の限られた紙面に、孫文が練り上げた計画の詳細を掲載するのは困難だったと思われる。孫文の「実業計画書」掲載から4日後の『民国日報』には、汪精衛による関連記事が掲載されたものの、各論以降の発表は、同年8月の『建設』創刊を待たねばならなかった²¹⁾。

『建設』は、孫文の主導のもとに上海で創刊された月刊誌で、編集および総発行者である「建設社」は、フランス租界環龍路(現在の南昌路)46号、すなわちモリエール路(現在の香山路)の孫文居所から指呼の間におかれた。同社章程では、「本社は精神上、物質上より国家および社会の建設と革新を謀ることを目的とし、翻訳出版事業を

経営する」ことが謳われている²²⁾。創業時の社員は、胡漢民、汪兆銘（精衛）、戴傳賢（季陶）、廖仲愷、朱執信の5名からなり、「国民党において著述に長けたものは大抵、『建設』の執筆者となった²³⁾」といわれるほど充実した執筆陣を揃えた。

表1に示した通り、『建設』は、創刊号に「緒論」を再録、「第一計画」と合わせて掲載したのを皮切りに、13回に分けて『実業計画』を掲載した。すべて巻頭論文であり、タイトルは「建国方略之一 発展実業計画」で統一されている。*FER*掲載の英語版が必ずしも巻頭論文の扱いはなく、そのタイトルに統一性を欠いているのは対照的である。また、後に「建国方略之二」に再編される『実業計画』が、当初は「建国方略之一」と定義されていたことが目を引く。『建設』は、『実業計画』—孫文による経済開発の提言—を発表する場となるべく、明確な目標をもって創刊された雑誌と言っても過言ではない。

さらに、英・中文の発表時期を比較すると、*FER*への掲載が断続的であるのに対し、『建設』は毎号連載を維持し（1920年7月号と9-11月号は休刊）、第三・第四計画では中文版の発表が先行する逆転現象も生じている。ここから孫文が、自身による英文草稿執筆と協力者による英文校閲、中文翻訳をほぼ同時に、あるいは錯綜しつつ進めざるを得なかった切迫した状況が読み取れる²⁴⁾。とりわけ、少数の社員が執筆、翻訳、編集の業務を担っていた「建設社」は、孫文の強い意志と指導のもと、総力をあげて中国語による『実業計画』普及に努めたといっておよそよかろう。3カ月に及ぶ休刊の後に発行された『建設』第3巻第1号（1920年12月）は「第四計画、第三・四節」を掲載、これが同誌の最終号となった。

各論の構成では、*FER*掲載稿が第二計画の第二節後半と第三・四節を欠き、『建設』掲載稿が第四計画の第五・六節を欠いていることを除けば、ほぼ対応関係が成立する²⁵⁾。『建設』掲載稿の方が細分化して掲載されているのは、執筆・翻訳作業の進捗に合わせた結果であろう。また、*FER*、『建設』掲載稿ともに、単行本に収録されている第五・第六計画と結論を含まない。これは、1920

年後半から翌年にかけて単行本が英・中二カ国語で出版され²⁶⁾あえて雑誌上で発表する必要がなくなったこと、孫文が1920年11月に上海を立ち廣州を舞台とする政治活動に復帰したため『建設』の刊行や*FER*との緊密な連絡が物理的に不可能となったことが直接の原因と考えられる。また、第五・第六計画がそれ以前の4つの計画と比較して「具体的な地域を指定せず、抽象的な方針を述べているに過ぎない²⁷⁾」ことはすでに指摘されているとおりで、孫文は単行本出版を目前に控えて、『実業計画』の主眼であるインフラ整備計画が「民生主義」の目標である国民生活全般の向上を遠景に見据えたものであることを示すにとどめたとも考えられる。

次に、表1を離れて*FER*掲載の英文稿と『民国日報』あるいは『建設』掲載の中文訳を「緒論」から比較する。段落分けの削減、箇条書きの番号や項目配置箇所の訂正などの形式的な変更、修正はあるものの、基本的には*FER*の英文オリジナルに忠実な全文訳が『民国日報』掲載稿であるといつて差支えない。「統一と社会化（unification and socialization）」が「統一と国有（統一と国有）」と改訳されているケースが一例あるが、その他の箇所では英文でも「統一と国有（unification and nationalization）」が用いられているため、中文訳の段階でしかるべき修正が施されたと思ふべきであろう。ただ、かつての外国借款をさして、英文では「彼ら〔海外の銀行家〕が〔中国〕政府と結んだ契約（the contracts, which they had concluded with the Government）」と記述しているのに対し、中文訳では「賄賂をもって成立させた契約（其以賄成之契約）」と、批判の語気を強めているのは、意味上の変更と行うことができる。以上の変更は英文にフィードバックされ、単行本*IDC*では、前者は「統一と国有（unification and nationalization）」に統一、後者は「高額の賄賂をもって（by heavy bribery）」の一句が挿入されることになった。さらに*FER*所収稿と単行本の英文を比較すると、文意の変更は見られないものの、サブタイトルをはじめ語句や表現への加筆修正の跡が随所に見出せることから、『民国日報』における修正のうえに、さらなる全面的

推敲が加えられた、すなわち英文雑誌から中文雑誌、続いて英文書籍へと推移する中で文章がブラッシュアップされていったさまを見ることができる。

一方『建設』掲載の中文「緒論」は『民国日報』掲載稿とほぼ同一であるが、最後の一文「もし資本グループが私の説を然りとするのであれば、引き続き詳細に述べてゆきたい（如資本団以吾説為然、吾更当繼此有所詳説）」が、削除されている。ただし、中文単行本ではこの一文が復活し、オリジナルに即応した訳文が尊重されたことがうかがえる。

2. 『実業計画』を生んだ時代背景

こうして世に出た二カ国語による『実業計画』を、同時代の人々はいかに受け止めたか。その評価を見る前に、この書が生まれた時代背景に目を向けておきたい。第一に注目すべきは、中国への投資熱の高まり、具体的には対中国実業借款の国際共同事業化を眼目とする新四国借款団の成立である²⁸⁾。

第一次大戦を契機として、政治・経済の国際舞台における主役の座に就いた米国は、1918年10月、英・仏・日の各駐米大使に公文と覚書を手交し、各国銀行団を組織化した対中国国際新借款団の設立方針を明確にした。新借款団は、その共同事業範囲に実業借款を包含していた点で、改革借款（行政借款）のみを対象とした旧借款団と大きく異なる。翌年5月、パリにて採択された仮協定を経て本格化した新借款団設立交渉では、実質的な資金提供能力を有する日・米の対立が表面化、かたや「満蒙特殊権益」固守、かたや「門戸開放・機会均等」実現を主張したため協議は難航を極めた。また、中国においても親米派を中心とする賛成論と主権侵害を危惧する反対論が真っ向から衝突した。『実業計画』は、新借款団への賛否をめぐって中・米・日各国の世論が沸騰する中で発表されたのである。ウィルソン大統領の国際協調主義に共鳴する孫文にとって借款団の設立は歓迎すべきことであるものの、最大の問題は、それが発足した暁に中国側の交渉窓口となるのが彼で

はなく、国際的な承認を得ていた北京政府であることだった。であるからこそ孫文は、国際世論、とりわけ米国の世論を我が身に引き付け、中国の世論を自らの主導のもとに新借款団支持に統一する必要に迫られていたといえる²⁹⁾。

1920年10月、ニューヨークにて四国借款団代表者による規約の調印が行われ、ようやく新借款団設立問題は決着をみた。それに先立つ同年4月初旬、米国銀行連合の極東代表として訪中したJ. P. モーガン社のラモント（Lamont, Thomas W. of J. P. Morgan & Company）が孫文と会見したことは確かだが、その場で孫文の鉄道計画（および鉄道事業への投資）について意見が交されたか否かは明らかではなく、本借款団が『実業計画』に対して何らかの投資や参画を検討した史実は認められない³⁰⁾。そもそも日中戦争の勃発で活動を停止するまでの間、この借款団が一度も借款供与を実施できなかったこと自体、「国際協調」の理念を現実の政策や投資に結実させる試みの多難を如実に示している³¹⁾。とはいえ「幸いにも、私のこの計画の緒論が、各国政府および講和会議に送付された直後、パリにて新借款団が結成された。その目指すところは、中国の天然資源開発支援である。この計画は米国政府の提議による」³²⁾と述べた孫文の胸中で、『実業計画』と新四国借款団が強く結びつけられていたことは疑いえない。

加えて、「支那政府ノ為経済的改造及交通改善ノ企画ニ要スル資金ヲ各自国ノ投資利益ヲ代表スル諸銀行団ノ協力ニ依リ調達スルコト」³³⁾を旨とする新借款団の設立交渉と歩調を合わせ、中国の総合的な経済開発に対する海外一般投資家の関心も高まりを見せた。中国における鉄道敷設や鉱山開発、工場建設などはいずれも19世紀後半の清朝末期に開始されたもので、それ自体は新奇な計画ではない。ただ『実業計画』が策定された当時においては、それらの開発計画が特定の単体事業ではなく、交通・通信などのインフラ整備と鉱工業・農業開発を有機的に結合させた広範かつ総合的なプランとして提起されている点が重要である。IDC掲載前年の1918年から翌年にかけてのFERを例にとると、鉄道延伸や道路建設による内陸部の産業発展の可能性を説くもの、鉄道運輸におけ

る農業の重要性を指摘するもの、水力発電開発の必要とその多様な将来性を主張するもの等々、この種の記事は枚挙にいとまがない³⁴⁾。『実業計画』の英文タイトルの一部ともなっている“Development of China”は、いわば「時代の言葉」だったのである。

3. 英文読者からの評価

孫文が並々ならぬ意欲をもって *IDC* を執筆し、英中二カ国語をもって発表に踏み切った経緯は第1節でみたとおりである。孫文はまた、雑誌上での発表と前後して「緒論」草稿を各国要人に送付し、精力的な広報活動を展開した。ところが、その結果は概して芳しいものではなかった。

単行本の末尾附録に収録されている書簡5通のうち、米国商務長官レッドフィールド (Redfield, William C.) とイタリア陸軍大臣カヴィリア将軍 (General Cavilia) から孫文に宛てられたものは、いずれも「緒論」への賛意を表明しているものの、孫文の提言を正面から受けとめている気配はなく、「複雑 (complex)」かつ「大規模 (extensive)」な計画を実行する際の「現実的困難 (practical difficulties)」に対する懸念を行間ににじませながら、儀礼的な返礼をしている感が強い³⁵⁾。

この他、黙殺あるいは否定的評価と見なすべきものもあった。1919年3月20日付カントリー夫人宛書簡によれば、孫文は同稿の写しを英国内閣の各閣僚に送付し、英国から好意的反応を得ることができれば渡英も検討したいと希望していた³⁶⁾。だが、孫文の提案に対し何らかの返答があった形跡はない。第一次大戦からの復興が焦眉の急であった英国をはじめとする欧州各国では、遠い中国の経済開発計画など顧みる余裕はなくて当然だったともいえようが、その後も彼らの冷淡な態度が好転する兆しは見られなかった。

1921年春、前年の上海に引き続き、英国でも *IDC* の出版を期した孫文であったが、時の外相でインド総督の経験もあるカーゾン卿 (Curzon, George Nathaniel: 1859-1925) に英国版への序文執筆を打診したところ、「自党の利益のために我が名声を利用し食いものにしようとしている」と

拒絶されてしまった³⁷⁾。香港西医書院の尊敬すべき恩師であり、帰国後は熱帯医療や救急(戦地)医療の発展に寄与した功績が認められて爵位まで授与されていたカントリー (Cantlie, James: 1851-1926) を通しての依頼が、このように黙殺どころか明らかな反感をもって受け止められた背景には、孫文を「不屈の空想家」、「権力目当ての寄せ集め集団の一員」³⁸⁾ と見なす英国世論があったことは想像に難くない。

この苦い経験から一年を経て、ようやくニューヨーク・ロンドン版の出版が実現するのだが、大西洋の両岸で出された書評の論調は、「中国を知る人は、すべてとは言わずとも孫文の計画の多くを、本質的に賞賛すべきものだと認めるであろう。だが、同時に彼の楽観主義には疑念を抱かざるを得ない」³⁹⁾、「本書を読んでまず印象に残るのは計画の壮大さであり、読了してもなお、ここに提案された計画は現実的政治家というよりむしろ夢想家によるものではないかとの思いが残る」⁴⁰⁾ というものだった。総じて言えば、「緒論」発表以来 *IDC* への一般的評価を決定づけたのは、欧米から見た「政治家(革命家)孫文」の実績や人格に他ならなかった⁴¹⁾。

一方、*IDC* に積極的評価を与えた人物も確かに存在した。その中で異彩を放つのは、ローマ在住の米国人芸術家、ヘンドリック・クリスチャン・アンデルセン (Andersen, Hendrik Christian: 1872-1940)⁴²⁾ である。芸術・科学・宗教・商工業・法律等々、およそ人類の活動にかかわるあらゆる分野の粋を集めた国際機関「ワールド・センター・オブ・コミュニケーション (以下 *WCC* と略記)」の建設を提唱したことにより、「都市計画家」と称されることもあるアンデルセンと孫文が知己となっただけは詳らかではないが、1919年2月7日、孫文は脱稿後間もない「緒論」草稿をアンデルセンに送付し、アンデルセンからはこの写しをパリ滞在中のウィルソン大統領に送付したことを報告する返信を得た⁴³⁾。これをきっかけとして両者の間に書簡の往復が開始され、孫文は米国の実業界における *IDC* への支援獲得をアンデルセンに期待する一方、アンデルセンは孫文に中国における *WCC* 構想の紹介を依頼し、一種の

共同戦線が構築されてゆくのである。しかし、WCCは詳細な設計図を備えてはいるものの宗教性さえ帯びたモニュメンタルな性格が強く、「発展実業計画」と銘打ったIDCとは、「世界平和と国際的調和の実現」という基本理念以上に重なり合う点があったとは言い難い。実際、両者ともに相手のプランを称賛しつつ論点を自説に引き寄せようとする傾向を隠してはいない。情熱的な言葉の応酬とは裏腹に、『建設』誌上でのWCCの紹介⁴⁴⁾は未完のままに終わり、アンデルセンによる米国内でのIDC広報活動は目立った成果を上げることなく頓挫してしまった感がある。

これに対し、孫文の計画実現に向けて尽力し、一定の成果を上げた人物がいた。米国駐華公使、ポール・サミュエル・ラインシュ(Reinsch, Paul Samuel: 1869-1923)⁴⁵⁾である。孫文からラインシュに「緒論」草稿が送られたのは1919年2月1日で、日付が確認できる中では最も早い。翌月、北京のラインシュからは孫文の計画を強く支持する返信が届いた⁴⁶⁾。文中には孫文への賛辞ばかりでなく、壮大な計画には優先順位を付けて段階的实施を図るべきこと、交通システムのみならず、通貨や税金制度、石炭や鉄鋼産業開発、農業改革なども視野に入れるべきこと、産業や労働を刷新するには古い価値観の漸進的改革によるべきこと、などの詳細な助言も含まれていた。ラインシュの率直な言葉には、粗削りな計画に対する苦言に近い響きもあるが、「今後さらに開発計画の詳細をお知らせいただければ幸いです」と綴られた結びの言葉は、孫文にとって何よりの激励となったに違いない。この求めに応じて、天津に代わるべき「北方大港」の築港を柱とする第一計画案がラインシュに送付されたのである。

かねてから天津港を国際貿易港とすることに限界を感じていたラインシュは、商務省特別委員(special commissioner of the Department of Commerce)のポール・ページ・ウィザム(Witham, Paul Page: 1878-1941)⁴⁷⁾を、孫文案で提示された直隸湾(現在の渤海湾)沿岸の新港建設予定地周辺まで派遣し、実地調査を行わせた。その結果、孫文の挙げた候補地にほぼ等しい地点が、許容範囲内のコストで深度の十分な不凍港を建設しうる

場所と認定されたのである。ラインシュは、孫文の命名による「北方大港(Great Northern Port)」が、資源豊富な内陸部、とりわけ内モンゴルなどを含む北西部への玄関口となり中国北部の商業再編に大きく寄与することを確認し、地元および北京政府の関係者らへの働きかけを開始した⁴⁸⁾。

同年12月、直隸省(現在の河北省に北京と天津を加えた地域にほぼ相当する)議会によって「直隸湾築港之計画」が承認されるに至る。このニュースは、翌年のFER1月号で報じられた後、『建設』誌上でも紹介された⁴⁹⁾。両誌上では、計画港の完成予想図、計画港から天津その他の地域を含む広域図、計画港設計図面の三図も公開され、計画策定作業がかなり進捗していたことがうかがえる。結局、この計画が実施されることはなかったものの、IDC単行本にはラインシュ案の名残を見ることができる⁵⁰⁾。

「北方大港」計画を検証したウィザムについて言えば、孫文はIDC執筆の早い時期に彼の存在を知っていた可能性が高い。「緒論」が発表される前月号のFERには、「産業における港湾開発の影響力」⁵¹⁾と題するウィザムの論文が掲載されているためである。海の玄関口たる港湾は、国内の物資および交通網を海外にリンクさせる機能を果たすゆえに、「適切に開発・管理された港湾は、商業及び産業の発達に望ましい影響をもたらす」ことを主張するウィザムが理想的な港湾の要件として挙げるのは、大型船が入港可能な水深確保、鉄道・道路・運河輸送や倉庫管理部門と効率的に結合したターミナル機能、適切な使用料、長期的視野に立つ総合的運営の4点である。当時の中国随一の国際港たる上海にあって「緒論」を脱稿したばかりの孫文は、水運と陸運の結節点としての港湾の働きを重視するウィザムの論に何らかの啓発を受けたのではないか。筆者がそう考えるのは、IDCの「緒論」と各論の間に、まさにこれに即応したかのような構成の変更が施されているからである。

「緒論」の開発計画の第一に挙げられるのは、鉄道・道路・運河網・河川の整備等による交通・通信システムの開発であり、次に貿易港の開発、以下、都市建設、鉱工業・農業開発、灌漑・植

林・移民計画などが続く。全国規模の鉄道建設は辛亥革命後の全国鉄路総弁時代以来の孫文の悲願であり、「10万マイルの鉄道建設」を含む国内交通網の完成がプランの筆頭におかれることには何の不思議もない。ところが、その3カ月後から順次発表された各論の構成は、「北方大港」、「東方大港」、「南方大港」の3大港建設（改良）と、それらと連結する鉄道・水運網整備、移民計画、鉱工業開発などが第一から第三計画で提示され、10万マイルの全国鉄道建設の詳細は第四計画に後退するのである。これをもって孫文における鉄道建設計画の重要性が減少したと言うのではない。むしろ、彼の描く全国交通網が国内経済発展の動脈となり、かつその推進力として有機的に機能するにとどまらず、海外へ、さらにその彼方の諸国へと広がるダイナミズムを備えるに至ったと見なすべきであろう。1914年のパナマ運河開通による環太平洋貿易・海運業の活性化と造船技術の向上による海上輸送の大量化は、中国沿海部にまさにこのような国際港を要請していた。

FER 同号には、「中国における水陸交通の組織的開発の必要性」「中国の港湾に連結する鉄道」⁵²⁾など、鉄道と海運の連関を主題とする記事も掲載されている。これらの記事を孫文が目にしたのは、ラインシュをはじめとする関係者に宛てて「緒論」草稿を送付しはじめた頃であったと思われる。「緒論」で提示された枠組みからドラスティックな構造変革を遂げた *IDC* 各論の掲載が *FER* で開始されるのは、同年6月のことである。

ラインシュとの関係に戻れば、ラインシュから *IDC* にさらなる支援の手が差し伸べられることはなかった。1919年8月、孫文の次なる計画—上海港に代わる「東方大港」の建設を期する第二計画案を手にしたラインシュは、「現代世界において最も重要な商務計画」であると記した返信⁵³⁾を発送して間もなく、在華公使の職を退いて帰国の途についた⁵⁴⁾。

いま一人、*IDC* を積極的に評価した米国人として挙げられるのが、北京政府交通部顧問を務めていたジョン・アール・ベーカー (Baker, John Earl: 1880-1957)⁵⁵⁾ である。北京政府の要員であったベーカーに孫文があらかじめ何らかの期待

を抱いたとは考えられない。にもかかわらず、ベーカーは *FER* 1919年6月号に掲載された孫文の第一計画に深い感銘を受けて、孫文に宛てた書簡を *FER* 編集部気付で送付した⁵⁶⁾。「鉄道の専門家」を自称するベーカーの関心は、第一計画に描かれた鉄道計画、特にその「鉄道経済の理論 (railway economic theory)」に集中している。鉄道によって内陸部の広大な農業地帯と沿海部の人口稠密地帯を結合させようとする方策に自論との一致を見出したベーカーは、外交官であり政治学者であるラインシュとは視点を異にしながらも、孫文案を高く評価している点において勝るとも劣らない。近日中に創刊される雑誌『トランス・パシフィック (The Trans-Pacific: 以下 *TP* と略記)』からの求めに応じて、孫文の鉄道計画と軌を一にする論文を寄稿したばかりだと述べるベーカー書簡の間からは、志を同じくする友を思いがけず見出したかのような心の高揚が感じ取られる。

ベーカーの予告どおり、*TP* 創刊号には論文「中国における鉄道建設の有望性」が掲載された⁵⁷⁾。「中国の鉄道計画は、金融、工学や単なる政治的駆け引きの範疇にとどまるものではない。世界平和を実現する手段なのである」とするベーカーは、鉄道建設による沿海部から内陸部への移民促進、科学的手法に基づく農場建設、食糧増産を構想する。国内の交通網を経済の動脈とするダイナミックな理論は、孫文が長年温めてきた鉄道計画と確かに一致する。このような未来図をベーカーに描かせるのは、中国人の気質、低廉なコスト、米国をはじめとする各国の鉄道建設技術と運営ノウハウによって収益性のある鉄道建設が可能になるとする自信である。

ただし、孫文からベーカーへの返信の類は見出せない。その限りにおいてはベーカーの *IDC* 評価と孫文への共感は一過性で一方的なものにすぎなかったと言うこともできる。ところが、おそらくはベーカーを仲介者として結ばれた孫文と *TP* の関係は、『実業計画』の前途に新たな局面を開くことになる。

4. 『聯太平洋』と孫文

*TP*は「国際興信任務を有する財政経済月刊雑誌」として、米国人のB. W. フライシャー (Fleisher, B. W.: 1870-1946)⁵⁸⁾により東京で創刊され、「この時代、極東で出版された雑誌としては唯一、ニューヨークのニューススタンドやホテルで買うことのできるものだった」⁵⁹⁾といわれる。この雑誌の最大の特徴は、英文雑誌でありながら「和文欄」と「漢文欄」を設け、「単なる英文記事の翻訳にとどまらず、日中両国民特有の関心に即した独自の記事を掲載する」⁶⁰⁾ために、それぞれに専属の「主幹」と「主纂」(後に「主撰」)を配したことであり⁶¹⁾。和・漢文の誌名は『聯太平洋』とされた。創刊号冒頭には、ランシング国務省長官、レッドフィールド商務省長官、徐世昌大総統、銭能訓国務総理⁶²⁾、原敬首相、高橋是清蔵相等々、米・中・日の政財界要人から寄せられた推薦の辞が多数掲げられており、フライシャーの人脈の広さと*TP*の創刊当初からの知名度の高さが窺える。

政界の第一線から退いていた孫文は、*TP*の創刊にあたって「中外名士」の一人とは見なされなかったようで、推薦者の錚々たる顔触れの中に彼の名を見出すことはできない。にもかかわらず、翌月に発行された第2号漢文欄には、「孫文の発展中国実業計画」⁶³⁾と題する一文が掲載された。同年8月の『建設』創刊号所収の「建国方略発展中国実業計画第一篇」の概要をいちやく伝えるもので、漢文欄のみの掲載とはいえ、中国以外の地で『実業計画』が紹介された最も早い事例として注目すべきものである。文中では、*TP*創刊号所収のベーカー論文と前出のベーカーから孫文宛書簡を根拠として両者の主張の共通性が強調されており、孫文と*TP*の結節点にベーカーの存在が浮かび上がる。

これに続き、同年12月号漢文欄には孫文自身の名で「中国の実業はいかに発展すべきか」⁶⁴⁾が掲載された。孫文はロックフェラーの言を引きながら、実業発展に必要な4つの要素—労働力、資本、人材、顧客のうち、中国に欠けているのは資

本と人材であると指摘する。ここで孫文が強調するのは、「資本」とは金銭ではなく「生産の機器」であり、機器と人材は第一次大戦後の余剰分を中国で有効活用すべきだという点である。終戦で不要となった機器であれ、人材であれ、中国の実業開発に導入するために資金を要するのは論を俟たない。そのことはおそらく承知の上で孫文があえてこう強弁したのは、中国国内で根強い国権擁護・借款反対論を論駁する必要があったためであろう。したがって同稿は、『実業計画』「緒論」を継承し、さらに中国人を受け手とするメッセージを補強した再論であったといえる。

翌年7月号の「孫中山の借款意見」⁶⁵⁾は、中国の実業開発のために必要な機器を購入し、専門家の人件費を賄うための借款の提供を米国に強く求めるものである。同稿は、元来ニューヨーク発行の週刊誌に掲載された英文稿を中文訳し、訳者(おそらくは漢文欄主撰の呉鵬魂)の意見を追加したものである。現在の中国に急がれるのは、実業を発展させ経済を豊かにすることで、そのための借款は従来の政治・軍事借款とは全く異なる、として孫文案を支持する訳者は、米国に向けた孫文の借款意見を中国人も読むべきであるとした。確かに、同稿を一読すれば、先に「資本は金銭ではない」と断言した孫文の真意が明らかになる。さらに「発展実業第三計画」の参考文献として満鉄東亜経済調査局による「南支那地方鉄道計画」の中文全文訳を4号にわたって掲載⁶⁶⁾するなど、*TP*漢文欄は主に鉄道事業促進の方面から『実業計画』をバックアップした。

孫文の計画を擁護する一連の記事が漢文欄のみの掲載であったことは、中央志向の強い*TP*が孫文を全面的に支持したわけではなかったことを示しているものの、漢文欄が単独にフライシャーをはじめとする首脳陣の意向を無視して孫文支持の方針を強行したとも考えにくい。1920年1月号の英文欄には、創刊以降に同誌に寄せられた「推薦の辞」が多数掲載された。その「政治家及び産業界の指導者」の部で中国人のトップを飾るのは、孫文である⁶⁷⁾。おそらくベーカーから送られた創刊号を手にした孫文が*TP*の重要性を認め、わざわざ文書にて賛意を表明したのであろうが、それ

は編集部に歓迎されるところとなったのである。同誌の和・漢文欄は、理由が明らかにされないままに1922年8月をもって突然廃止されるが、孫文の『実業計画』に関する限り、単行本出版前の段階で中国語のメッセージを発信しうる場を本国以外の地にもちえたことの意義は大きい。それは、「聯太平洋」地域に暮らす華僑や留学生の間にも『実業計画』を普及させるチャンネルが生まれたことを意味するからである。

またTPの英文欄には、IDCや孫文について直接に論じてはいないものの、中国の開発計画に関する数多くの記事が掲載された。その執筆者の一人が前出のウィザムである。1922年6月号のTPは、上海の現在と将来について識者の論文を集めた特集号で、ウィザムはここに「上海港：中国の躍動」と題する一文を寄稿した⁶⁸⁾。港湾関係の専門家にふさわしく、彼の視野は揚子江河口に位置する上海から中国全土の大小の港湾におよび、中国における港湾開発の全体像を俯瞰している。人口稠密地帯の太平洋岸に点在する港湾群と、天然資源には恵まれているものの開発が遅れている「処女地」内陸部の有機的結合—ウィザムによれば、これが今後構築すべき港湾システムの第一目標である。港湾と結合すべき内陸への交通システムにおいては、旧来の水運に加え鉄道が大きな役割を担う。具体的には、中国の港湾群を北・南・中央の3地域に分割、それぞれの地域に一大主要港を設定し、そこから後背地へ延伸する交通システムが以下に要約するように構想される。

— 北部の主要港は天津。ただし、天津に巨大船舶を入港させるのは物理的に困難であるため、名義上の中心港とは別に、より大規模で良質な港を直隸湾上に新設する必要も見込まれる。本地域の後背には豊富な天然資源と広大な未開発地が広がっているため、港湾と連結する鉄道網の整備が急務である。南部の主要港は広州と香港で、南西部の後背地と接続する。本地域の後背地は他の2地域ほどの魅力はないにせよ肥沃な広東デルタ地域を擁しており、現存の西江水運に加えて鉄道網が拡充されれば、その可能性はさらに広がる。中央部の主要港は上海、後背地は中国で最も豊かな地域とされる揚子江流域であり、その水運によっ

て内陸商業の中心地たる漢口、武昌、漢陽の三都市が欧米とも接続される。鉄道の敷設によって後背地との連携はさらに強化でき、散在している内陸各地が適切な鉄道や道路網によって連結された暁には、中国の産業・商業・金融の心臓たる上海の脈動は、一層力強さを増すことだろう。——

北方・東方・南方に三大拠点港を設置し、それぞれを起点とする内陸部への交通網を構築、経済開発を推進するこの構想は、孫文の『実業計画』と基本線で合致する。ウィザムの描く鉄道網はあくまで現状から延伸可能と思われる範囲にとどまっており、孫文ほど壮大な規模ではないものの、内陸部への基幹交通、経済の動脈として鉄道の果たす役割を重視する点においては異なるところはない。港湾に関して言えば、すでに中国の国際港としての地位を確立し、深水化を喫緊の課題として国際専門家委員会が設置された⁶⁹⁾上海港に代わる新港（「東方大港」）の建設は提起されていないものの、天津に代わる「北方大港」建設の必要は示唆されている。同文の中にその具体的な位置に関する言及はないが、これに先立つ前年11月号TPへの寄稿論文⁷⁰⁾の中では、天津港の改良が不可能であった場合の「直隸湾上の不凍、深水港」建設候補地として「大清河口北岸（at Peikou, in the vicinity of Tachingho）」、すなわちウィザム自身が実地調査にあたった「北方大港」築港予定地⁷¹⁾が明記されているのである。孫文がFER掲載のウィザム論文にIDCの基本構想にかかわる着想を得た可能性はすでに指摘したが、ここではウィザムの描く中国の港湾・交通システムの中に、孫文の素案が下絵となっているのを発見できる。

5. 中国のエンジニアが見た『実業計画』

ここまでは英文読者のIDC評価を中心に論じてきた。単行本附録に収録されているのは英文読者からの反応のみであり、同時代の中国人読者に『実業計画』がどのように受け止められたかの全容を知ることが困難ではあるが、『建設』1920年3月号に掲載された読者投書からその反応の一端をうかがい知ることができる。

投書は、南洋公学において工学を学ぶ許貫三が

『実業計画』中の揚子江整備計画と広州港改良計画の実現可能性について、水利工学の観点から疑問を投げかけたものである⁷²⁾。当初、孫文の提案する計画は「夢想」にすぎないのではないかとの懐疑を抱いていた許は、パナマ運河、スエズ運河、ロッキー山脈を越える大陸横断鉄道、英国によるアフリカ縦断鉄道建設計画の例に鑑み、『実業計画』の重要性を認識するようになった。それゆえに、自らが感じた疑問を解消するため、孫文による英語原文を読むことも希望する。さらに『建設』編集部に対しては“*Charles whiting Bakes* [3語いづれも原文ママ]”による交通関係の英語論文を中文に翻訳し、投稿することの可否を問うている⁷³⁾。交通が中国の実業発展の第一要素であり交通発達の第一要素は鉄道であると考え、将来は鉄道開発の職に就くことを志望する彼はまた、欧米に匹敵する全アジア鉄道網開発、それによる「大同的世界」の達成を遠望し、中国人の果たすべき責任の重大さに思いを馳せる。ここに工学とナショナリズムの結合を見ることはたやすいが、筆者はむしろ工学の観点から『実業計画』を読もうとするばかりでなく、上海に学びながら米国内の技術者を主要な読者とする土木・建設業専門誌を原語で購読する工学の徒の存在に注目したい。

中国へのいわゆる西洋近代工学の導入は、清朝末期の洋務運動に端を発する。「自強」を目指す一連の施策の中では、製造局・船政局の創設、鉱山開発、鉄道建設などによる産業振興と並んで、新式学校の設立や海外への留学生派遣による人材育成も推進された。国内における教育事業では、1862年、外国語の習得と翻訳者の養成を第一の目的として同文館が設立されたのを皮切りに、海陸軍人や技術者の養成を目指す各種学校も設立されてゆく。現在の上海交通大学の前身である南洋公学は、洋務運動の推進者のひとりである盛宣懷(1844-1916)の上奏により、上海に開学した⁷⁴⁾。1897年の正式開学から数年後に商務学堂への改名が上奏され、続いて商部高等実業学堂への改名が実施されたことに見られるとおり、当初は商務の方面におけるエキスパートの養成に主眼が置かれたが、日露戦争後の1906年に鉄路工程班が開

設されて以降、鉄路専科・電機専科・航空専科などの工学系の専門課程が続々と設置され、北洋大学堂(現在の天津大学)と並び称される理工系中心の学府へと転換していった。同校は1911年の辛亥革命直後に南洋大学堂、さらにその翌年には交通部上海工業専門学校と改称し⁷⁵⁾、『実業計画』発表とほぼ同時期の1921年8月、唐山工業専門学校・北京鉄路管理学校・北京郵電学校と合併して交通大学上海学校の名を冠された。このうち唐山工業専門学校は、雑誌『科学的唐山』(唐山工業専門学校人社発行)の広告を『建設』誌上に継続的に掲載しており、先の投書と合わせて、『建設』の読者層に専門学校で工学の修得を目指す人々が含まれていたことを裏付ける。

国内外で学業を畢えた若きエンジニアたちは、それぞれ鉄道建設や鉱山開発などの事業に参画してゆくが、中華民国期に入ると組織化に向けての活動も展開するようになる。その先駆となったのは、中国人初の鉄道エンジニアとして京張鉄路(北京-張家口間の鉄道)の建設を担当し「中国鉄道の父」と称される詹天佑(1861-1919)⁷⁶⁾による中華工程師会の設立(1912年)である。翌年、同会は顔徳慶(1878-1942)⁷⁷⁾が上海で創立した中華工学会ならびに徐文炯⁷⁸⁾が上海で創立した路工同人共済会と合同し、中華工程師会(のちに中華工程師学会)に改組された。一方、1917年には在米留学生により中国工程学会がニューヨークに設立され、会員の帰国に伴い中国国内の会員数を増加させていった。1921年、同会の総会は上海に移転し、後のことになるが、1931年に中華工程師学会との連合を達成して中国工程師学会と改称された。国家規模の工学的プロジェクトを企画・運営する技術者は現代の言葉で言えばテクノクラートと呼ぶことができようが、中国人テクノクラート第一世代と呼ぶべき人々が、高度な技術者集団として社会的認知を受けつつあったのである⁷⁹⁾。『実業計画』を工学の書として受け止める知的・社会的土壌は、中国人の中に育ちつつあったといつてよい。ただし、これは『実業計画』が工学の専門書として読まれた、あるいは読まれるべきであったということではない。

朱執信は許貫三からの投書と並んで『建設』誌

上に掲載された返信の中で、編集部の中でも孫文の計画に対しては常々疑念を抱く向きがあることを率直に認めつつも、孫文が提起するのは「方略上の計画」であり「工程上の計画」ではないこと、詳細な工程計画は専門家による実測を経て決定されるべきことを強調する。彼は、米国人エンジニア（ウィザム）の実測後に策定された「北方大港」計画が、その詳細においては孫文案と相異なる部分を含むものの基本構想において一致することを重視し、その他の計画に関しても工学の専門家による討論を歓迎するのである。

職業的エンジニアから見れば門外漢にすぎない孫文との間に、ある種の共振関係が看取されたウィザムの肩書がシヴィル・エンジニア（civil engineer）であったことは示唆的である。現代の日本や中国においてシヴィル・エンジニアリング（civil engineering）の語は、単に「土木工学」（中国語では「土木工程〔学〕」）と訳されるが、元来は軍事目的の技術（military engineering）と一線を画し「公益（public utility）事業を企画し建設すること」を明示するために生み出された。さらにこの言葉を流布せしめたのは、19世紀以降の英国において「自助」の精神をもって職人からシヴィル・エンジニアへと自己変身を遂げた人々だった。すなわちシヴィル・エンジニアリングとは、単なる「機械的技術」（mechanical engineering）への対抗概念でもあったのである⁸⁰⁾。「民生主義」の提唱者であった孫文の手になる『実業計画』は、まさにシヴィルとエンジニアリングが接合する空間においてこそ、その真価が問われる書であった。

「公益」と「技術」の調和は、工学のみならず近代から現代に至る科学全般に課せられた大問題の一つでもある。『建設』1920年2月号には、中国における近代科学の第一人者であり、中国科学社の主要発起人の一人でもある任鴻雋（1886-1961）⁸¹⁾による論文「科学基本概念の応用」が掲載された。工学・農学・医学などの応用科学の発達や発明によって人間生活が向上することを認め、科学の社会生活への応用ばかりを重視して基本概念学習をおろそかにする風潮に警鐘を鳴らす一文である。社会における基礎科学と応用

科学の整合性という現代にも通じる課題に正面から向き合った中国人科学者の存在に瞠目させられるが、そもそも任鴻雋に同論文を書かしたものは、科学の社会化・大衆化に対する専門的科学者の姿勢如何を問う意識である。「科学の伝播、実業の提唱」を主旨に掲げた中国科学社もまた、「公益」を希求する孫文から提起された「方略上の計画」に対する科学者としての回答を求められていたのである。

む す び

中国語タイトル『実業計画』の一部となっている「計画」の言葉自体は、『史記』『戦国策』などの古典にもみられる漢語であるが、元来は政略・軍略上の「はかりごと、たくらみ」のニュアンスをもって用いられた。この語が、何らかの事を行うに当たっての具体的かつ合理的な方法や手順、あるいはそれを考えること、という現代的な意味をもち、英語の“plan”, “project”の訳語として定着するのは、近代国家建設に関する種々の「計画」が立案、推進された明治期日本においてのことである⁸²⁾。新しい意味を賦与された「計画」の語は、日本への留学生などを通して「和製漢語」の一つとして中国に逆輸入されることになった⁸³⁾。発表当時の『実業計画』は、すでにそのタイトルの中に斬新性を帯びた「科学」的立案の書たる含意をもっていたといえる。だがその「科学」性の本質は、今なお明らかにされているとは言い難い。

応用科学がもたらす人類の幸福を称揚し「科学は中国でその活動を開始した。新時代の幕開けはすでに訪れたのだ」⁸⁴⁾と宣言するFERの記事が当時の中国で特に重視したのは、経済学（economic science）と工学（engineering science）である。応用科学の先駆ともいえる医学（medical science）を修得した孫文であれば、経済学と工学を自らの「科学」の射程に加え入れて『実業計画』を著したと考えることもできる。同時代における『実業計画』評価に工学からの視点を取り入れたばかりの現段階にあっては、このような着想は一つの仮説にすぎないが、前節で見たシヴィル・エンジニアリングの概念からは経済学と工学

の双方に向けて新たな視座が開かれる可能性がある。ここでは、英国に芽生えたシヴィル・エンジニアリングがヨーロッパの大陸諸国のみならず新大陸の米国における実用科学として大きく開花し、さらにそのフロンティアを太平洋の対岸にまで拡大してゆくグローバルな構図を提起するにとどめたい。

本稿では、英文版 *IDC* および中文版『実業計画』の成立過程とその同時代的評価を中心に論じ、孫文が立案した計画各論の詳細にまでは検討が及ばなかった。上海孫中山故居蔵書⁸⁵⁾に残された工学関係の出版物、あるいは当時の中国における内外のエンジニアたちによる報告・計画書と孫文の立案を比較検討しながら『実業計画』を「科学」の書としてとらえなおすことが、次なる課題である。

注

- 1) 「国事遺囑」をはじめとする孫文遺書の成立過程とその後については、石川禎浩氏の詳細な研究がある。石川禎浩「死後の孫文—遺書と記念週」『東方学報』(京都)第79冊(2006年9月), pp. 1-62.
 - 2) 「およそ我が同志は、必ず余の著せる建国方略、建国大綱、三民主義、および第一次全国代表大会宣言に依拠して努力を継続し、もって貫徹を求むべし」訳文は、石川、前掲論文, p. 6による。
 - 3) 『孫文学説』は1919年5月初版。『実業計画』は1921年10月初版(詳細は後述)。『民権初歩』は、『会議通則』の書名で1917年4月初版、再版時に『民権初歩』と改名。1922年春頃、孫文による文字訂正や若干の修正を経て、『建国方略』の一書にまとめられた。以上の経緯は、「本書説明」黄彦編注『建国方略』(孫中山著作叢書)広州: 広東人民出版社, 2007年, pp. 1-4による。
 - 4) 「本書説明」『建国方略』p. 3.
 - 5) 姜義華「孫中山『実業計画』戦略構想析評」『近代中国』第1輯(1991年4月), p. 248. ただし1928年には孫文の長男である孫科(1891-1973)によって『建設大綱草案』が起草され、国民政府の重要政策の一つとして『実業計画』の具体化が図られた(井内弘文「孫文実業計画の歴史的意義とその実現過程」『三重大学学芸学部教育研究所研究紀要』第9集(1953年2月), pp. 45-46; 中国国民党中央委員会党史史料編纂委員会編『革命文献』第22至24輯精装合訂本, 第22輯—pp. 367-380).
 - 6) 前掲『建国方略』p. 300; Sun Yat-sen, *The International Development of China*, New York and London: G. P. Putnam's Sons, 1922, p. 237.
- 本稿での『実業計画』中文版、英文版の頁表記はここに挙げた二書により、前者は『建国方略』、後者は *IDC* と表記する。
- 7) 筆者が参加した上海中山学社主催国際学術シンポジウム「孫中山的『建国方略』」(2008年8月)においては、提出論文59本のうち『実業計画』を主題としたものが30本を占めた。『孫文学説』(11本)、『民権初歩』(5本)に対し、圧倒的に多い。海外における孫文研究の一例を挙げると、ベルジェールは、発表当時の *IDC* が非現実的な「経済的ロマン主義」として顧みられなかった事実も踏まえつつ、中国の現実や伝統の上に立って西洋モデルの経済開発を目指す孫文のプランを、鄧小平による「4つの近代化」の先駆者と見なす見解を示している(Bergère, Marie-Claire, *Sun Yat-sen*, translated from the French by Janet Lloyd, Stanford: Stanford University Press, 1998, pp. 280-286).
 - 8) 「本書説明」『建国方略』p. 3.
 - 9) *FER* ほか各種の英文史料を渉猟して *IDC* の成立過程を解明した研究者の筆頭に挙げるべきは、ウィルバーである。ただし、中国語版との相関関係についてはほとんど触れられていない。また、英文史料を用いた研究が遅れがちだった中国にあって、鄧麗蘭氏は、*FER* 掲載の英文初出稿に言及している点で刮目に値するが、同氏著書の主眼は孫文宛英文書簡の翻訳・紹介にあるため、*IDC* 出版の経緯については略述にとどまる。日本では、中村哲夫氏が、雑誌『建設』掲載稿も参照しながら *IDC* 出版の経緯を詳細に検討されているが、*FER* は参照されていない(Wilbur, Clarence Martin, *Sun Yat-sen, frustrated patriot*, New York: Columbia University Press, 1976, pp. 96-100; 鄧麗蘭「二十万里鉄路夢——孫中山与美国人李亞」鄧麗蘭編著『臨時大統領和他的支持者——孫中山英文蔵檔透視』北京: 中国文史出版社, 1995年, pp. 78-79; 中村哲夫『孫文の経済学説試論』法律文化社, 1999年, pp. 114-121)。なお、孫文の著作集として最も広く用いられている『孫中山全集』においても、英文初出稿は『遠東時報』(*FER*) 1919年6月号掲載と誤記されている。2006年出版の『孫文選集』には、英文雑誌についての記述はない。台湾で出版された『国父全集』では、中文版と英文版の二種を読むことができるが、同書成立過程についての記述はなく、英文版には初版本序文の日付(1920年7月20日)が付されているのみで典拠は明示されていない(中国社会科学院近代史研究所等編『孫中山全集』第6巻, 北京: 中華書局, 1981年, 2006年重印, p. 157; 黄彦編『孫文選集』上冊, 広州: 広東人民出版社, 2006年, p. 111; 国父全集編集委員会編『国父全集』第1冊, 台北: 近代中国出版社, 1989年, p. 423; 同, 第10冊, p. 107)。
 - 10) 「本書説明」『建国方略』p. 2.
 - 11) *IDC*, vi.
 - 12) *IDC*, v. 実は、孫文の執筆動機には別の要因も指摘されなければならないが、この点については

次節で述べる。

- 13) Sun Yat-sen, "The International Development of China: A Project Designed to Assist the Readjustment of Post-Bellum Industries," *FER*, Vol. 15, No. 3 (1919. 3). *The Far Eastern Review: Engineering Finance Commerce* は、1904年マニラで創刊、1912年に上海へ移転した。中文名『遠東時報』。
- 14) *FER* 各号の奥付より。
- 15) ニューヨーク、ブルックリン生まれ。1911-13年、孫文の数多くの「顧問」の一人として働き、13-14年には中国鉄路総会社の秘書官に任命された。1919年のパリ講和会議において中国代表団の技術顧問を務めたが、意見の相異を生じ日本政府の資金援助を受けるようになる。1920年以降は親日に転じ、1932-36年には「満洲国」の外交顧問となって政権擁護の論陣を張った。1936年11月21日、メリーランド州ボルチモアで死去。以上は主に、Shavit, David, *The United States in Asia: A Historical Dictionary*, New York: Greenwood Press, 1990, p. 413による。
- 16) 鄧麗蘭, 前掲書, p. 75.
- 17) 南満洲鉄道会社東亜経済調査局『経済資料』第5巻, 第5号(1919年5月)の「近着歐文新聞雑誌重要記事」欄, 「A, 経済状態」の項には, 「上海, ファーイースタン・レビュー」3月号所収の「支那の国際的發展」が挙げられている(p. 110)。ただし, 執筆(孫文)の名は記載されていない。
- 18) 鄧麗蘭, 前掲書, pp. 74-78.
- 19) Lo Hui-min ed., *The Correspondence of G. E. Morrison II: 1912-1920*, Cambridge: Cambridge University Press, 1978, p. 163.
- 20) 鄧麗蘭氏は, 外国人ジャーナリストから概して冷淡な扱いを受けていた孫文を支持した米国人記者として, リーとソコルスキー(Sokolsky, George E.: 1893-1962)の「二人の『遠東時報』主編」を挙げているが, グッドマンの研究によれば, ソコルスキーは, 北京, 上海, 米国をつなぐジャーナリストのネットワークの中で複雑な政治的動きを見せた人物であり, 五四運動時期に孫文と学生を結び重要な役割を果たし, 死後の孫文の中国史上における意義づけを認識していたことは事実だが, 孫文個人に強く傾倒していたリーとは基本的に異なる(鄧麗蘭「孫中山和『遠東時報』及其兩位主編」『西安電子科技大学学報(社会科学版)』1999年第1期, pp. 36-39; Goodman, Bryna, "Semi-Colonialism, Transnational Networks and News Flows in Early Republican Shanghai," *The China Review*, Vol. 4, No. 1 (Spring 2004), pp. 69-72)。実際, 孫文逝去後に*FER*に掲載されたリーの手になると思われる追悼文とソコルスキー署名の回想文を比較すると, 両者の孫文観には大きな隔たりが感じられる。また, 1926年の*FER*では, ソコルスキーは「共同編集者」と記されており, 各種の人名録でも「主編」を務めた時期があったことは確認できない("Sun Yat-sen: First President of Republic of China, Revolutionist and Patriot, the Leader of the Movement to Modernize an Ancient Nation," *FER*, Vol. 21, No. 3 (1925. 3); Sokolsky, George E., "SUNYATSENISM," *ibid.*, Vol. 22, No. 4 (1926. 4); "In Memory of Sun Yat-sen," *ibid.*, Vol. 25, No. 6 (1929. 6))。なお, リーの親日化に対する反発は殊のほか強烈で, *FER*の編集者であったドナルド(Donald, William Henry: 1875-1946)からは, 「絶縁状」も公開された(*FER*, Vol. 16, No. 1 (1920. 1))。
- 21) 汪精衛「読『孫逸仙先生国際共同発展中国実業計画書』書後」『民国日報』1919年3月11日。同文は, 孫文の「計画書」が時宜にかなったものであり, 中国の経済発展のみならず世界平和に貢献しうるものであるとその意義を高く評価しつつ, 人民の負担を増し亡国の危機を招く恐れのある金銭借金を回避し, 「機器借款」の実施を強く求めるものである。同記事は*FER*, 1920年1月号でも紹介された。なお, 『建設』創刊後の『民国日報』には, 『建設』に掲載された各論から図版を省略したものが, 数日に分けて掲載された。
- 22) 『建設』第1巻第1号(1919年8月)所収の「建設社章程」および奥付による。同誌は, 人民出版社による影印版(1980年)が流布しているが, ここに引いた章程, 奥付のほか, 表紙や広告など割愛されている箇所が少なくないため, 本稿では主にオリジナル版を参照した。なお, フランス租界環龍路46号には, 1924年第一次国共合作時期, 国民党上海執行部がおかれた。
- 23) 中共中央馬克思恩格斯列寧斯大林著作編訳局研究室編『五四運動時期期刊介紹』第1集上冊, 北京: 生活・讀書・新知三聯書店, 1978年, p. 221.
- 24) 後日出版された単行本の謝辞によれば, 英文校閲には第一級の米国留学経験者が動員され, その大半は中華基督教青年会に属していた。中文翻訳者は, 朱執信, 廖仲愷など, 『建設』の主要執筆陣から成る(*IDC*, vi; 『建国方略』p. 112)。
- 25) いずれも計画冒頭の目次には該当の節が挙げられているが本文は存在しない。第四計画の第五・六節は, 全国鉄道計画のうち「高原鉄道」と「機関車および車両製造工場の設立」に関するものであり, 重要度は低いが, 第二計画後半は, 揚子江流域の整備, 河川港建設, 運河システム整備, 土木工事に不可欠なセメント産業開発に関する重要項目であり, これらが*FER*不掲載となった理由は不明である。
- 26) Sun Yat-sen, *The International Development of China*, Shanghai: Commercial Press, 1920。序文に「上海, 1920年7月20日」と記されているため, 出版は夏以降だったと考えられる。大阪市立大学蔵書には, 「To Dr. Fukuda Sun Yat-sen」の自筆献辞がある。著名な経済学者である福田徳三(1874-1930)に同書が寄贈された経緯は不明である。中文初版本は, 1921年10月, 上海民智書局より出版とされるが, 未見。序文には「民国十(1921)年十月十日広州にて孫文序す」の記載がある。ウィルバーによれば, 英文版には, ニュー

- ヨーク・ロンドン版（1922年出版）と等しい日付（1921年4月25日）の序文の付された1921年5月出版の「上海版」がある（Wilbur, op. cit., p. 323, n. 62）。一橋大学経済研究所蔵本の序文日付はウィルバーの言う「上海版」と一致するが、書誌情報を欠いているため同定できなかった。
- 27) 鳥井克之「物質建設（産業計画）解題」伊地知善継・山口一郎監修『孫文選集』第3巻，社会思想社，1989年，p. 248.
- 28) 1908年，英・仏・独の三カ国により組織された旧借款団には，後に日・露・米国が参加したが，ウィルソン大統領が本借款への反対を表明したことにより，米国は1913年に借款団を脱退した。新四国借款団の成立過程については，中谷直司「勢力圏外交秩序の溶解——新四国借款団設立交渉（1919-1920）と中国をめぐる列強間関係の変容」『同志社法学』59巻4号（2007年11月），pp. 85-174を参照。なお，ラモントによる報告記事（Lamont, W. Thomas, “New Consortium Aims to Give China Fair Deal as a Nation,” *New York Tribune*, 1920. 8. 8）は，借款交渉の当事者の証言として重要であり，当時の日本における代表的な中国情報誌『支那』が，早くも同年11月に同記事の日文訳を掲載していることにも注目すべきである（トマス・ダブル・ラモント「新借款団の目的」『支那』第11巻第11号（1920年11月），pp. 5-16）。
- 29) 新四国借款団の規約調印から約1カ月後の1920年11月16日，孫文は林出賢次郎上海日本総領事館副領事に対し，「支那ノ実業開発ノ為ニハ外資ヲ歓迎スルコト切ナルモ現北京政府ニ対スル借款ハ絶対ニ反対ナリ」と明言している（「新借款団ニ対スル孫文ノ意見報告ノ件」外務省編纂『日本外交文書』大正九年第二冊上巻，外務省，1972年，p. 417）。
- 30) ウィルバーは，ソコルスキーの回想では孫文がラモントを自宅に招き一連の鉄道地図を見せろと，鉄道建設資金の提供を要請したとするのに対し，ラモント自身の回想ではウィルソン大統領の意を受けて南北の和解に関する意見を交換，孫文から北京政府打倒のための資金2500万ドルの提供を要請されたと述べていることを指摘し，いずれも選択的な記憶ではあるものの，経済・政治改革による自国の繁栄計画と対立する政敵の即時打倒への欲求のあいだで揺れ動く指導者，孫文の態度としては矛盾しない，とする（Wilbur, op. cit., pp. 98-100）。ラモントの報告記事には，「かつて軍閥の為に野に追われた支那の前総理」が，日本の対中借款（特に西原借款）が軍閥の資金と化したこと，中国における新借款反対運動は日本と軍閥の結託によるものであることを語ったとあるが，この「前総理」（原文ではex-Premier，通常，孫文にはPresidentを用いる）が孫文を指している可能性もある（前掲「新借款団の目的」p. 13；Lamont, op. cit.）。
- 31) 中谷，前掲論文，p. 154.
- 32) IDC, pp. 232-233. 前述のとおり，パリ講和会議の時点では新借款団設立に関する各国間の基本的合意は得られていたものの（1919年5月），正式な規約調印に至ったのは1920年10月である。
- 33) 「対支借款団規約」前掲『日本外交文書』大正九年第二冊上巻，p. 435.
- 34) e. g., “The Product of a Railway,” “A Railroad Route into Szechwan,” *FER*, Vol. 14, No. 2 (1918. 2); “Progress in Road Building,” “The Partnership Between Railways and Agriculture in China,” *FER*, Vol. 14, No. 6 (1918. 6); “White Coal and Gold,” *FER*, Vol. 14, No. 9 (1918. 9); “Industrial Electrical Development by the Chinese,” “The Development of Yunnan,” *FER*, Vol. 14, No. 12 (1918. 12); “The Development of China’s Central Provinces,” “Opening China’s Great North West,” *FER*, Vol. 15, No. 11 (1919. 11).
- 35) “Appendix III,” *IDC*, pp. 257-258; “Appendix IV,” *IDC*, p. 259. レッドフィールド書簡（1919年5月12日付）は，3月17日に送付された「緒論」への返信。カヴィリアへの「緒論」送付日付は不明（返信書簡は5月17日付）。両書簡の中文訳は，それぞれ『建設』第1巻第1号と第5号に掲載された。
- 36) 『国父全集』第10冊，pp. 456-457. ウィルバーは，孫文が面識のあったクレマンソー首相にも写しを送付しただろうと推測している（Wilbur, *ibid.*, p. 322, n. 61）。
- 37) 1921年4月2日付及び8月12日付，ジェームス・カントリー宛書簡。『国父全集』第10冊，pp. 461-462; 464-465.
- 38) Cantlie, Neil and George Seaver, *Sir James Cantlie: A Romance in Medicine*, London: John Murray, 1939, p. 123.
- 39) “Shorter Notices: The International Development of China,” *The New Statesman*, Vol. 21, No. 525 (May 5, 1923), p. 122. 同誌はロンドンで発行された週刊誌。
- 40) Williams, E. T. “Book Reviews The International Development of China,” *The American Journal of International Law*, Vol. 17, No. 3 (1923. 7), pp. 601-605. 筆者のウィリアムス（Williams, Edward Thomas: 1854-1944）は，プロテスタント宣教師として来華，米国の上海総領事館，北京公使館で通訳を務めた後，天津総領事や在北京代理公使，國務省極東局長などを歴任した。
- 41) 付言すれば，1929年，孫科の序文を付して出版されたIDC再版本に対する書評は，さらに厳しい論調であった（Sun Yat-sen, *The International Development of China*, 2nd ed, New York and London: Putnam, 1929; Review: [untitled], *Journal of the Royal Institute of International Affairs*, Vol. 8, No. 4 (Jul., 1929), pp. 397-398）。再版本には，「南京国民政府外交部情報司ロンドン支局に代わって出版」というコメント付きの版も存在するが，出版年は明記されていない。Sun Yat-sen, *The International Development of China*,

- 2nd ed., London : Hutchinson, [1928].
- 42) ノルウェー南西部のベルゲンに生まれ、幼少期に家族とともに米国に移住、1894年、美術を学ぶために渡欧し、そのままローマに定住した。1907年ごろから「世界都市 (World City)」（WCCの具体像）の建設を提唱し、1913年に出版された提案書は中国にも送られ、伍廷芳、ティモシー・リチャードらから好意的な返信を得ている。1926年ごろからムッソリーニとの結びつきを強めた。アンデルセンの事績については、以下の2冊を主に参照した。Andersen, Hendrik C. *World Conscience: An International Society for the Creation of a World-Centre*, Rome: Communication Office, H. C. Andersen, [1916]; James, Henry, *Beloved Boy: Letters to Hendrik C. Andersen, 1899-1915*, edited by Resella Mamoli Zorzi, Charlottesville: University of Virginia Press, 2004, pp. 141-149.
- 43) 1919年4月16日付、アンデルセンから孫文宛書簡。米国国会図書館所蔵のアンデルセン・ペーパーズは、上記書簡のほか、1919年から21年にかけての孫文からアンデルセン宛書簡4通およびアンデルセンから孫文宛書簡7通、1921年5月5日付“Manifesto to Foreign Powers”, *IDC*「緒論」タイプ打ちコピー、1929年5月7日付アンデルセンから中華民国国民政府主席宛書簡を含み、ウィルバーの著作では *IDC* 成立状況を示す史料として引用されている (*Correspondence of Sun Yat-sen, Hendrik Christian Andersen Papers*, BOX 19, General Correspondence, 1899-1938, Washington, D. C.: Library of Congress; Wilbur, op. cit., p. 98)。なお、1919年8月30日付アンデルセン書簡は、中文訳が『建設』第1巻第5号に掲載され、英語原文は *IDC*, Appendix VI に収録されたが、アンデルセンが *IDC* 対米広報活動への協力を申し出た一文は削除されている。
- 44) 朱執信「世界中都計画」[未完]『建設』第1巻第5号 (1919年12月), pp. 923-943。朱執信の序文によれば、1913年出版のWCC計画書は孫文にも送付されたが、当時孫文は日本に滞在していたため駐北京米国公使館に5年間留め置かれ、1918年になってようやく孫文はアンデルセンからの書簡と計画書を入手したという。1914年3月、アンデルセンが米国公使館を通して中華民国大總統 (President of China) に同書を寄贈したのは事実だが、朱執信の言葉通り孫文宛の寄贈書も同公使館に送付されて1918年まで留め置かれたことを示す史料は確認できていない (Andersen, op. cit., pp. 62-63)。1919年1月10日付孫文より米国公使ラインシュ宛書簡によれば、前年12月11日付でラインシュから孫文宛に「建築設計図の書物」を渡したいという書信が送付された。この「書物」がWCC計画書であった可能性はある。 (*Paul S. Reinsch Papers, 1835-1924, 1963, Series: Correspondence, Wisconsin Historical Society*). 孫文からラインシュ宛書簡は中文訳によって公開されていることを、石川禎浩氏からご教示いただいた (孫修福訳「孫中山至芮恩施函両件」『民国檔案』1991年第3期, p. 3)。
- 45) ウィスコンシン州ミルウォーキー出身、ウィスコンシン大学卒。同大学政治学助教授、教授を経て、1913-19年、米国駐華公使、1919年から死去に至るまで北京政府の法律顧問を務めた。アメリカ政治学会創設者の一人であり、極東に関する卓越した知識と高潔な人格で知られ、ウィルソン大統領の信任を得た。しかし理想主義的行動に走る傾向が強く、しばしば本国外交部との摩擦を引き起こしたと指摘されることもある。Kent, Alan E. “Down from the Ivory Tower: Paul Samuel Reinsch, Minister to China,” *Wisconsin Magazine of History*, Vol. 35, No. 2 (Winter, 1951), pp. 114-118.
- 46) “Appendix II,” *IDC*, pp. 251-256。ウィルバーによれば、ラインシュは後に孫文の計画書を国務省に回付している (Wilbur, op. cit., p. 322, n. 59)。
- 47) イリノイ州出身、1917年4月に来華、3年後にフィリピン滞在を経ていったん帰国、1921年に再来華した。彼の事績の詳細は明らかではないが、二度目の来華の頃にはアジア開発会社 (Asia Development Co.) に所属し、商業及びエンジニアリングの仕事に従事していた (以上は、ancestry.com 提供のパスポート申請記録、物故者目録による)。「上海市地方志辦公室」の下記ウェブサイトによれば、1921年、上海公共租界工部局董事に当選、翌年、アジア開発会社の総裁兼社長の任に就き、米国在華商会執行委員会 (Executive Committee of The United States Chamber of Commerce in China) の委員も務めたという。 (<http://www.shtong.gov.cn/node2/node2245/node63852/node63862/node63957/node64500/userobject1ai58228.html>) (アクセス日: 2009年11月26日)。
- 48) Reinsch, Paul S. *An American Diplomat in China*, Taipei: Ch'eng-wen Publishing Co., 1967, Reprint. Originally published by Garden City, N. Y.: Doubleday, Page & Co., 1922, pp. 380-381.
- 49) “Big Port Project for North China: Involves the Creation of an Ice Free Port and City, with Dock, Railway and Canal Services to Develop Chili Province and North China,” *FER*, Vol. 16, No. 1 (1920. 1); 朱執信「直隸灣築港之計画」『建設』第2巻第2号 (1920年3月)。
- 50) *IDC*, vi; pp. 16-17。ウィルバーは、孫文がクレジット表記なしに直隸省の官僚や実業家たちによって計画された北方大港の図を *IDC* に転載したとしているが、朱執信による『建設』の紹介記事においては、該当の図が *FER* からの許可を得た転載であることが明記されており、孫文自身も *IDC* の文中で北方大港計画がラインシュの指揮のもと専門家によって改善されたことを述べており、17頁の欄外注記からは該当の図がラインシュ案の詳細であると理解できる。当時の中国における著作権に対する意識を考慮すれば、これをもって無断転載、あるいは盗用と断じるのは酷に

- 過ぎる感がある。また、ウィルバーは孫文の上海港改良計画が1918年4月の「上海港将来計画報告」からとられたと指摘しているが、上海港の改良については、黄浦江浚浦局を中心に様々な案が検討されてきており、*FER*の一記事のみを根拠として孫文案の出所を断じるのは性急に過ぎよう(Wilbur, *op. cit.*, p. 322, n. 62).
- 51) Witham, Paul Page, "Influence of Port Development upon Industry: A compilation of truisms familiar to everyone but adhered to by few," *FER*, Vol. 15, No. 2 (1919. 2). このときのウィザムの肩書は、米国貿易監督官技術顧問(Consulting Engineer, American Trade Commissioner)とされている。
- 52) "The Need for System in the Development of China's Communication on Land and Water," "Railways Serving the Ports of China," *FER*, Vol. 15, No. 2 (1919. 2).
- 53) 本書簡(1919年8月15日付ラインシュから孫文宛)の英文オリジナルは未見。中文訳は、『建設』第1巻第2号の「発展実業計画 第二計画」所収。
- 54) 1922年8月21日、北京政府の顧問として来華していたラインシュは、陳炯明のクーデターに遭遇して危うく上海に逃れた孫文の安否を気遣い北京での面会を希望する書信を送付した。孫文はこの「誠意と配慮に満ちた手紙」に直ちに返信し、主に米国メディア向けの広報計画を語っている(Paul S. Reinsch Papers, 1835-1924, 1963, Series: Correspondence, Wisconsin Historical Society).
- 55) ウィスコンシン州出身。ジョージ・ワシントン大学で法学を学ぶ。合衆国国勢調査局、州際通商委員会、機関車機関助手および機関士組合、南太平洋会社で統計の専門家として働いた後、来華。1916-26年、北京政府交通部の鉄道部門(路政司)顧問、1930-31年、国民政府鉄道部首席顧問のほか、飢饉救済事業の役員も務めた。以上は主に、Shavit, *op. cit.*, p. 25による。
- 56) "Appendix V," *IDC*, pp. 260-261. 本書簡の中文訳は、『建設』創刊号の「発展実業計画」所収。
- 57) Baker, John Earl, "Promise of Railroad Construction in China: Great Plans Are Again in the Air — The Country's Vast Advantages," *The Trans-Pacific: A Financial and Economic Magazine of International Service*, Vol. 1, No. 1, September, 1919. 同誌の発行母体となったジャパン・アドヴァタイザー紙の広告記事によれば、*TP*の発行月は書誌に記載されている月の1か月前である。したがって実際の創刊は1919年8月である(*The Japan Advertiser*, 1919. 8. 17; 9. 9).
- 58) フィラデルフィア出身、ペンシルヴァニア大学卒業。横浜で『ジャパン・アドヴァタイザー』の記者、後に経営責任者となり1908年に同紙を買収した。アメリカ合衆国新聞協会、ニューヨーク・タイムズなどの極東特派員も務めたが、1940年、*TP*の日本への売却を強制されて米国に帰国した。Benjamin Wilfridが本名だが、公式記録や書簡にはB. W. のイニシャルが使用されている。フライシャーの事績については、粕淵さやか氏の論考が詳しい。粕淵さやか「あるアメリカ人ジャーナリストの日米交流史 —— B. W. フライシャーの回想録より ——」『淑徳文化専門学校研究紀要』20号(2004年3月), pp. 23-31.
- 59) 粕淵, 前掲論文, pp. 26-27.
- 60) *TP* 英文奥付より。創刊号を例にとると、井上準之助による「日本の国際間に於ける金融上の位置及其抱負」は、英・和・漢のすべての欄に掲載されているが、前出のベーカー論文は英文欄のみの掲載である。全体のページ数、論文掲載数は英文欄が圧倒的に多い。以下、同誌からの引用は使用言語に合わせた雑誌名とページ数を用いる。
- 61) 和文欄主幹は小松緑(1865-1942)、漢文欄主幹は呉鵬魂。小松はエル大学法学部およびプリンストン大学政治学部に留学、卒業後、在ワシントン日本公使館で二等書記官を務めた。その後、シャム代理公使、中樞院書記官長、朝鮮総督府外務部長などを歴任。1916年退官、以降は著述活動に従事。*TP*の和文欄主幹は1920年11月号まで。呉の生没年、経歴ともに不詳であるが、*TP*上では「極東問題に関する卓越した研究者(thorough student of the economic affairs of the Far East)」と紹介されている。1921年1月号の漢文欄主撰、呉黎華のペンネームが呉鵬魂である可能性が高い。呉黎華は休寧の人、1893年生まれ。早稲田大学に留学、卒業後財政部秘書、安徽省印花菸酒税局局長を経て、東海関監督。没年不詳(楊家駱『民国名人図鑑』第4冊, [南京]: 辞典館, 1937年, 8部-p. 132)。漢文欄主撰は、1921年2月号より陳智勳に交代した。
- 62) 錢能訓は1919年6月に國務總理を罷免されているが、祝辞の日付は同年2月17日となっており、*TP*創刊号の英文訳には原文のままの肩書が用いられ、和文・漢文からは肩書が削除されている。
- 63) 「孫文之發展中国実業計画」『聯太平洋』第1巻第2号(1919年10月), 漢文欄 pp. 2-3.
- 64) 「中国実業当如何發展」『聯太平洋』第1巻第4号(1919年12月), 漢文欄 pp. 3-4. 同文は、『星期評論』記念号(1919年10月10日)からの転載だと思われる。『星期評論』は、1919年6月8日創刊の週刊誌。『建設』と同じく、孫文及び国民党の指導と経済的支援のもとに上海で刊行された。主編は戴季陶と沈玄廬。独立した雑誌として販売されたほか、日刊紙『民国日報』の附録として広く頒布された。1920年6月6日号で停刊。『星期評論』については、前掲『五四運動時期期刊紹介』第1集上冊, pp. 162-181による。『孫中山全集』第5巻, p. 133-135には、『民国日報』附録版が「中国実業如何能發展」のタイトルで採録されている。
- 65) 「孫中山之借款意見」『聯太平洋』第3巻第1号(1920年7月), 漢文欄 pp. 2-3. 同稿のオリジナルは、Sun Yat-sen "Plain Speaking From China," *The Independent*, 1920. 4. 3である。英文稿は、『国父全集』第10冊, pp. 101-104に収録されて

- いるが、1919年と誤記されている。また中文訳は、周由蘆訳「孫中山之借款意見」として、『時報』1920年4月30日、5月2日に掲載された。『孫中山全集』第5巻、pp. 247には、『時報』への言及はあるが、『聯太平洋』には言及されていない。両訳は異同が多く、それぞれが別個に原文から直接中文訳されたと思われる。
- 66) 「南部中国铁路計画」(一)『聯太平洋』第2巻第4号(1920年4月)、漢文欄 pp. 4-7; 同(二)第5号(5月)、漢文欄 pp. 1-6; 同(三)第6号(6月)、漢文欄 pp. 4-8; 同(四)第7号(7月)、漢文欄 pp. 3-6。原文は、「南支那地方鉄道計画」(一)前掲『経済資料』第5巻第5号(1919年5月)、pp. 1-14; 同(二)第8号(8月)、pp. 112-134; 同(三)第9号(9月)、pp. 55-89。
- 67) “Endorsements of The Trans-Pacific — Statesmen and Leaders of Industry,” *TP*, Vol. 2, No. 1 (1920. 1), p. 184。掲載されているのは、1919年9月16日付「私設秘書」宋慶齡の代筆による文書。「大變興味深くかつ内容に富む雑誌の創刊を心より祝します。この月刊誌が東洋における金融・経済関係の拡充に大きく貢献され、関係諸国間に一層の相互理解を生み出されることを確信いたします。」
- 68) Witham, Paul Page, “The Port of Shanghai — Pulse of China: Faith in Country’s Future Indicated by Millions Spent in New Offices and Warehouses,” *TP*, Vol. 6, No. 6 (1922. 6), pp. 43-47。
- 69) Sokolsky, George E., “How To Bring Deep Water to Shanghai? International Board of Harbor Experts Now at Work on This Important Problem,” *TP*, Vol. 6, No. 1 (1922. 1), pp. 57-59。
- 70) Witham, Paul Page, “American Trade Needs Far Eastern Bases: Growing Interests Demand Manila Improvement, Shanghai Base, China Sub-Bases,” *TP*, Vol. 5, No. 5 (1921. 11), pp. 59-60。
- 71) 大清河口は東経118度、北緯39度付近の渤海湾沿岸に位置する。丁文江ほか編『中華民國新地図』上海: 申報館, 1934年, 所収の24図・25図には「大清河口(北方大港)」の表示がある。
- 72) 「通信」『建設』第2巻第2号(1920年3月), pp. 369-371。
- 73) 該当の論文は、Baker, Charles Whiting, “The Relative Economy of Freight Transport by Railway and Motor Truck,” *Engineering News-Record: Devoted to Civil Engineering and Contracting*, Vol. 83, No. 2 (Jul. 10, 1919), pp. 52-67; “The Railway Problem-I,” *ibid.*, Vol. 83, No. 17 (Oct. 23, 1919), pp. 752-758; “The Railway Problem-II,” *ibid.*, Vol. 83, No. 18 (Oct. 30-Nov. 6, 1919), pp. 789-796。当時、ベーカーは同誌の編集顧問を務めており、翌1920年には内陸部水運の将来性について論じた一連の論文を同誌に発表した(“What Is the Future of Inland Water Transportation? Part I-V,” *ibid.*, Vol. 84, No. 1-5 (Jan. -May, 1920)). *Engineering NewsRecord* の創刊は1917年だが、その起源は1874年と1877年創刊の *Engineer and Surveyor* と *Plumber and Sanitary Engineer* にさかのぼり、現在も70000人の購読者を有する。出版地は許の言う「欧国」ではなく、米国のニューヨークである。同誌の歴史については以下を参照した。〈<http://enr.construction.com/aboutUs/contact/aboutus.asp>〉(アクセス日: 2010年2月3日)
- 74) 同校の沿革および清末・民国初期の教育事業・学会の概要は、主に次の2書による。呉相湘・劉紹唐主編『第一次中国教育年鑑』(1934年)影印初版第2-4冊, 台北: 伝記文学出版社, 1971年; 『交通大学校史』編写組『交通大学校史(1896-1949年)』上海: 上海教育出版社, 1986年。
- 75) したがって、許が『建設』に投稿した時期の正式の校名は「交通部上海工業専門学校」である。
- 76) 字は眷誠、広東省南海県の人。1872年、少年留學生の第一期生として渡米、エール大学工学部で鉄道工学を専攻して学士号を取得した。帰国後は中国各地の鉄道建設に多くの業績を残した。以上は主に徐友春主編『民国人物大辞典(増訂本)』石家荘: 河北人民出版社, 2007年, p. 2206による。
- 77) 字は季餘、上海の人。リーハイ大学(ペンシルヴァニア州)で鉄道工学を学び、工学修士号を取得した。帰国後は粵漢鉄道や川漢鉄道などでエンジニアとしてのキャリアを重ね、政府内の技術顧問的役割も果たした。以上は主に徐友春主編、前掲書, p. 2751による。
- 78) 徐文炯(士遠)の生没年、事績等是不詳。1905年、詹天佑が京張鉄道の建造に着手した際、山海関鉄路官学堂(西南交通大学の前身)の第一期卒業生として実地測量の段階から助手を務めたと言われる。〈<http://www.cunews.edu.cn/Article/xinan/xiaoyuan/200605/19182.html>〉(アクセス日: 2010年3月25日)
- 79) 1930年代に政府あるいは軍の機構の中で一定の組織化を見た中国人テクノクラートについては、以下の二論文を参照。川井悟「全国経済委員会の成立とその改組をめぐる一考察」『東洋史研究』第40巻第4号(1982年3月), pp. 119-156; 石川禎浩「南京政府時期の技術官僚の形成と発展——近代中国技術者の系譜——」『史林』第74巻第2号(1991年3月), pp. 1-33。
- 80) “civil engineering”成立の歴史的背景と日本における「土木」への変容については、宮村治雄「『シヴィル』器械から「土木」まで」同『開国経験の思想史——兆民と時代精神——』東京大学出版会, 1996年, pp. 146-157によった。一般に近代工学技術の先進国として挙げられるのはフランスであり、1794年設立のエコール・ポリテクニック(理工科学校)は、国家機関による技術者養成事業の端緒であり近代以降の理工学教育の画期をなすと言われる。近代国家としてのスタートが遅れ工業化が喫緊の課題であったドイツもこれに倣った。これに対し、イギリスは個々の技術開発や教育機関整備では後れをとる。であるにも

かかわらず、イギリス人技術者たちがフランスやドイツにおいて現地の技術者にも勝る成功を取めた要因を、宮村氏はシヴィル・エンジニアリングの確立、その背後にある「自助」の精神に求めている。ヨーロッパ大陸＝メカニカル・エンジニアリング、イギリス＝シヴィル・エンジニアリングと単純に図式化することはできないが、その後の日本・中国などへの「工学」の導入を考察する上で、重要な視角である。

- 81) 字は叔永、四川省墊江县に生まれる。東京高等工業学校応用化学科で学び、辛亥革命を契機に帰国した。1912年に米国へ留学、コーネル大学で化学と物理学を専攻、コロンビア大学で化学修士号取得。帰国後は中国近代科学教育事業の推進に尽力し、教育・文化機関の要職を歴任した。以上は主に徐友春主編、前掲書、pp. 384-385による。中国科学社は1914年夏、留学生によって米国で創立された。当初は祖国に西洋の最新科学知識を紹介する月刊誌『科学』の発行のみを目的とする集まりであったが、のちに学会としての体裁を整え1915年10月「中国科学社」として正式に発足。任鴻雋は社長に就任した。1918年、組織を中国に移し上海・南京に本拠地を置いた。『科学』は

中国の科学者が初めて組織的に発行した定期刊行物であり、その内容の豊富さから多数の読者を得たばかりでなく、若手研究者が論文を発表する登竜門の役割も果たした。

- 82) 佐藤亨『現代に生きる幕末・明治初期漢語辞典』明治書院、2007年、p. 222。
 83) 沈国威『近代日中語彙交流史——新漢語の生成と受容』（改訂新版）笠間書院、2008年、p. 369, 397, 403。同書によれば、劉正埏ほか『漢語外来詞詞典』上海辞書出版社、1984；高名凱・劉正埏『現代漢語外来詞研究』文字改革出版社、1958；王立達「現代漢語中従日語借用的詞彙」『中国語文』68期（1958）に採録の「日本語借用語」の中に「計画」の語が含まれる。
 84) “The Chinese as Mechanics,” *FER*, Vol. 14, No. 1 (1918. 1).
 85) 姜義華氏は、故居蔵書（英文）のうち、交通・港湾・鉄道関連および政治経済学は、ともに60種を下らないとして、『実業計画』執筆に影響を与えたと考えられるものを列挙されているが、それらの著述と『実業計画』の具体的な比較、検討には及んでいない（姜義華、前掲論文、pp. 258-261）。

Contemporary Presentation of Sun Yat-sen's *The International Development of China* : An Investigation of its First Publication in English and Chinese

Mariko TAKEGAMI

Graduate School of Human and Environmental Studies,
Kyoto University, Kyoto, 606-8501 Japan

Summary *The International Development of China* (*IDC*, *Shiye jihua*) is a pillar of *The Fundamentals of National Reconstruction* (*Jianguo fanglue*), one of the most important writings of Sun Yat-sen. This work is admitted today as a pioneering blue print for the development of Chinese prosperity and power. However, its great esteem of today mostly stems from the political and economic concerns after 1980s seeking for a “socialist market economy,” rather than the interests in the contemporary vision or significance of *IDC* in its original context in which it first appeared in 1919.

This paper first overlooks the gradual process by which each chapter of *IDC* was originally published in English and Chinese journals. On this basis, contemporary evaluations of *IDC* are examined by referring the historical background just after the end of the First World War, which had encouraged Sun to write *IDC*, from various viewpoints, not only from economic but also engineering points of view. An investigation of how the professional engineers, a group of intellectuals and technical experts who were rising early in the 20th Century in China, would have seen *IDC*, would open a new horizon for the study of it.