

地図にみる近代中国の現在と未来

——『支那現勢地図』を例として

武 上 真理子

は じ め に	329
I 『支那現勢地図』出版の経緯	333
II 「支那国勢一斑」の採録	337
III 「日本経営鉄道」の謎	341
IV 「輯者予期鉄道」の策定	346
V 『支那現勢地図』のその後	351
む す び	354

は じ め に

地図は文字が出現する以前から存在し、ほとんど人類の誕生とともにあるとさえ言われる。私たちは古代以来、特定の空間を画像化することにより、その図を媒介として空間に関するイメージのコミュニケーションを行ってきたのである。本稿は、「空間表現のための一つの言語」⁽¹⁾たる地図の特性に着目し、一幅の中国地図が発するメッセージを読み解くことを試みる。素材となるのは、1900年に日本の東邦協会から出版された『支那現勢地図』（以下、『現勢地図』と略記する）、著作者は孫文（孫中山、孫逸仙：1866–1925）である。

『現勢地図』のサイズは106×105 cm、中国十八省を一望する多色刷り地図を広げるとまず目を引くのは、各国経営鉄道および「輯者予期鉄道」の各種路線である。孫文の手になる地図として知られるのは、『実業計画』に別葉として付された『中国鐵路全図』⁽²⁾であるが、『現勢地図』はまさしくその先駆けをなす。加えて、地図上の附表「支那国勢一斑」は、当時の中国に関する各種統計を集約したものとして注目される。ところが、この地図の存在は1980年代から日中の研究者の間で知られ、後年の『実業計画』の初期構想と目されてきたにもかかわらず、出版の背景や経緯、あるいは地図そのものの内容にまで踏み込んだ



図1 『支那現勢地図』（和歌山大学附属図書館所蔵）

研究がなされてきたとは言い難い⁽³⁾。その最大の理由は、これまでに所蔵が確認された日本の東洋文庫や国立国会図書館ではオリジナルの地図を閲覧することが困難で、一般に公開された画像だけでは地図の細部にまで及ぶ分析を成しえなかったことにある⁽⁴⁾。幸いにして筆者は和歌山大学所蔵の地図の閲覧を許され、オリジナルの地図に直接触れる機会を得た⁽⁵⁾。本稿の中心となる『現勢地図』の分析は、和歌山大学所蔵版によるものである。

さて、このように孫文研究の見地からは貴重な史料となる『現勢地図』ではあるが、中国地図学史上では必ずしも重視されているわけではない。たとえば近年出版された中国地図学史の概説書では、清末に作成された全国地図の一つに挙げられているものの、2行足

らずの簡単な紹介文が記されているにとどまる⁽⁶⁾。中国で原地図を閲覧することが不可能に近かった状況を勘案すれば致し方ないともいえるが、革命家・孫文による地図を「地図作成に関与する芸術、科学、技術を総合的に研究する学問」⁽⁷⁾である地図学の歴史上に大書するのは難しいという意識が働いたであろうことは想像に難くない。実際、孫文が地図学の専門家でない以上、『現勢地図』を彼自身の測量や作図によるものと見なして、その厳密な学術的価値を問うことは無意味に等しい。同時代の中国で、「中国近代地理学の唱道者かつ創始者のひとり」⁽⁸⁾と称される鄒代鈞（1854-1908）が、精緻な測量に基づく近代的な中国地図の作成に尽力していたことを視野に入れば、なおさらである。ただし、それは『現勢地図』を、特定の主題をもたない一般図としてみた場合の評価にすぎない⁽⁹⁾。これに対し「特定の主題＝地図作成者のテーマ」についてより詳細に記載された地図は、主題図と呼ばれる。

作成者の主観に左右される主題図とは異なり、一般図には客観的データに裏付けられた正確性が要求され、その「進歩」の歴史は、測量・作図技術の発展史として把握しやすい。中国地図学史に即して言えば、マテオ・リッチによる地図投影法や経緯度測定法などの新知識・技術の導入が、「近代」の画期になる⁽¹⁰⁾。それらをヨーロッパの地で自ら学びとり中国で実践した鄒代鈞が、中国における地図学近代化の第一人者とされるのもうなずける。ただ上記のような一般図の革新史と並んで見落としてはならないのは、鄒代鈞が活躍した清末期における中国地図学のいま一つの変化として、「近代的方法を用いて編集・制作した專題地図、すなわち鉄道、郵政、地質鉱産などの地図が出現し、地図学の領域を拡張し豊かにした」⁽¹¹⁾ことが挙げられていることである。「專題地図」とはすなわち主題図を指す。「世界で最も早く地図を制作した国家の一つ」⁽¹²⁾であることを誇る中国においては、歴代の王朝が、築城、収税、水利、辺境防備等々、その時々行政課題に応じて測量や作図を行い、「経世の学問、実用の学問」⁽¹³⁾たる地理学が独自の発達を遂げた。これらを中国の伝統的な主題図と呼ぶことももちろん可能ではあるが、この時期に近代特有のテーマに応じた主題図が出現したことは注目に値する。孫文の鉄道建設構想を盛り込んだ『現勢地図』は、官製の鉄道主題図というべき『籌画中国铁路軌線全図』（1907年：郵伝部出版）⁽¹⁴⁾に先立つ主題図としてみられなければならないのである。本稿の冒頭で「メッセージ」の語を用いたのは、筆者が『現勢地図』を一般的な中国全国地図というよりむしろ、明確なテーマに即した主題図とみることによる。

加えて注視すべきは、当時の中国における地図の普及である。鄒代鈞の創立になる訳印西文地図公会（訳図公会：1895年）⁽¹⁵⁾は、近代的な地図とそれに伴う地理的知識の広範な普及への道を拓いた。同会はその名が示す通り、西洋で出版された地図の漢訳出版を期し

て設立された出版社だが、中外地図の増補改訂も視野に入れ、学術団体的な性格も備えていた⁽¹⁶⁾。いずれにしる民営出版社の設立が、一般の人々と地図の距離を一気に縮めたことは疑いえない。その後、鄒代鈞の親族である鄒煥廷の設立になる武昌亜新地学社（1898年）⁽¹⁷⁾、上海に開設された商務印書館（1897年）なども、地図の出版と販売事業を展開した。日本で出版された『現勢地図』をその系列に位置づけることはできないが、中国において同地図が発するメッセージを受け止めるだけの素地は整いつつあったのである。

中国の外に視線を転ずれば、世界各国でもまた中国地図が一般の人々に身近な存在となりつつあったことに気づく。周知のとおり、外国人による中国地図制作が本格化するのにはアヘン戦争以降のことだが、当初は商人や航海士、軍人、キリスト教宣教師、探検家など比較的限られた範囲で流通したにとどまる⁽¹⁸⁾。ところが日清戦争後になると中国の鉄道や鉱山開発への関心が高まり、起業家をはじめ、より広範な人々の間に中国地図に対する需要が生まれることになった。これに対し出版業界は、たとえば在北京ロシア公使館に勤務していた内科医が出版した『中国におけるヨーロッパ人の植物発見史』⁽¹⁹⁾の附図に改訂を加え地図単体で出版する⁽²⁰⁾、あるいは『中国の商業』⁽²¹⁾と題する主題図を出版するなどして、高まる要求に応えた。後者はロンドンの新聞 *Daily Mail* の名を冠していることもあって広く流通したとみられ、日本では同地図の日本語版が東亜同文会の機関誌『東亜時論』の附録となる現象まで起きた⁽²²⁾。日本人独自の制作になる中国地図が1894年以降に相次いで出版されたことは言うまでもない⁽²³⁾。

これらの地図を「帝国主義の科学の女王」⁽²⁴⁾たる近代地理学の所産であると断じることがたやすい。だが、そこに盛り込まれた情報は「帝国の知」であるのみならず、「大衆の知」としても機能していたことをみとめねばならない。孫文が「生涯の革命活動を通じて常に地図を収集し利用した」⁽²⁵⁾ことは広く知られている。また彼が多様な地図に親しむことによって自らの世界観を拡大し、さらには地図を媒体として自己の思想を表明したことの意義についてもすでに論じられている⁽²⁶⁾。しかし、そもそも地理学者ではない孫文による地図の収集と利用を可能にしたのは、19世紀末のヨーロッパで確立した近代地理学が対象とする地域の広域化と、その情報の大衆化だったことは無視できない。これらの動きを帝国主義による中国への不法な侵略としてのみとらえるのは一面的に過ぎよう。近代科学の一科として制度化された地理学は確かに、資源開発や軍事、交通インフラ整備など近代国家の様々な営みと深く関与する知のシステムであった。であればこそ新国家の建設を目指す孫文による『現勢地図』の編纂と出版は、そのシステムへの介入と運用の過程として把握されねばならない。本稿では、その動的過程を明らかにしながら、『現勢地図』が発するメッセージの本質を探りたい。

以下では、まず『現勢地図』が制作された現場の状況に立ち返り、同地図出版までの過程を明らかにする。次に、地図上の記載の中からいくつか重要と考えられる事項を選び、それらの同時代的意味について考察する。最後に『現勢地図』のその後を探索し、より長い時間軸で同地図から発せられたメッセージの軌跡を追う。

I 『支那現勢地図』出版の経緯

1 『鐵路十八省全國』の制作

『現勢地図』の左欄外には「明治三十三〔1900〕年七月十日印刷，明治三十三年七月十四日発行，著作者 孫文逸仙，發行所 東邦協会」と明記されている。ただしこれらの情報はあくまで地図の出版に関するもので、この地図がいつ、どこで、どのように編纂されたかを伝えてはくれない。その編纂過程を解明するために第一の手がかりとなるのは、孫文を支援した日本人の一人である可児長一（1871-1952）の発言である。孫文没後の1930年、彼は次のように当時を回想した。

ある時孫文は私に、精密な中国地図を描きたいと言いました。果たして幾日もたたないうちに彼は『支那現勢地図』を描き上げたのです。また一篇の序文も書いて見せてくれました。その地図は確かに精細に描かれており、かつ鉄道計画幹線も描きこまれており、私はすっかり敬服いたしました。⁽²⁷⁾

可児の言に従えば、孫文は日本において中国地図の作成を思い立ち、独力で数日のうちに地図を制作して序文まで書き上げたということになる。果たして孫文は何に依拠してこの大業を短期間で成しえたのか、また「ある時」とは具体的にいつを指すのか。この謎を解く次の手がかりとなるのが、可児の言う「序文」、すなわち『現勢地図』左下隅に配された「孫文逸仙識」の一文である⁽²⁸⁾。

ここには孫文の憂国の情と地理学に代表される実学への傾倒が直截に語られているばかりでなく、「この図は、ロシア（俄）、ドイツ（德）、フランス（法）製の地図およびイギリス（英）人が作成した海図を編纂して制作した」⁽²⁹⁾「道路、鉄道、河川、航路や山地平地の高低については、近年の探検家が各地を測量して作図した専門的地図から追加して描き入れた。既に割譲してしまった辺境、移譲してしまった鉄道は着色して表示し、^み覧る者の目を引き警戒心を喚起するようにした」と、地図制作の目的と方法を知るうえで重要な記述がみられる⁽³⁰⁾。のみならず、同文の日付が「己亥冬節〔1899年12月22日〕」であること

から、孫文は『現勢地図』出版の前年末までに上述の編集作業をひととおり完了していたこと、その後半年余りを経て、ようやく地図の出版が実現したことが判明する。ところが、この空白の半年余りの間に、孫文作と目される地図が香港で出版されていたのである。1900年2月14日（庚子年正月十五日）刊行の『中国旬報』第二期⁽³¹⁾には、以下の広告文が掲載された。

新輯精確鐵路十八省全図

本館は開業以前から全力を挙げて、近年各国で出版された最新の中国地図や欧米著名人による中国旅行記を探し求め、購入に努めてまいりました。時間を限らずコストを惜しまず、この未曾有の十八省全図の編纂を成し遂げ、廉価で発売いたします。この地図が広く流通して、この数千年にわたる富庶文物の国に対する世の関心を益すよう祈ります。〔中略〕本地図の最善かつ肝要な点は、各国が取りこんだ鉄道にあります。今後の中国の完欠興亡はまさにここに 있습니다。故に私は苦難をいとわず、中外の文字で記された国家条約、通商章程を買い求め、それらの情報を地図に盛り込み、色で区別してわかりやすく致しました。さらにまた自らの考えに照らし将来の大勢上欠くべからざる幹線を自ら考案しました。〔後略〕

庚子年 正月

報主人告白⁽³²⁾

『中国旬報』は孫文の意を受けた陳少白が、1900年1月に香港で創刊した旬刊雑誌で、ほぼ同時に創刊した日刊の『中国日報』と併せて『中国報』と称される場合もある。発行元となったのは、香港中環士丹利街（Stanley St.）第二十四号に開設された中国報館、社長は陳少白である。『中国報』は「1905年の『民報』創刊以前では、最大の影響力を有した革命出版物」と評され、中国近現代報刊史上でも重要な位置を占めるが⁽³³⁾、そのことはさておき、この『鐵路十八省全図』（以下、『十八省全図』と略記する）と『現勢地図』が密接に関連しているであろうことは容易に察せられる。広告文では「報主人」すなわち陳少白が地図の編纂者であるかのような印象も受けるが、孫文と陳少白の親密さを考えれば、「報主人」は孫文と陳少白の二人と見なす方が事実に近いだろう。したがって本広告から遡ることわずか2か月足らずの日付を付された『現勢地図』の「識」文は、元来『十八省全図』のために草されたとみられる。さらには『現勢地図』そのものも『十八省全図』と同一の地図をタイトルだけ変更して日本で出版したものとも考えることもできる。実際、

『孫中山年譜長編』の主編である陳錫祺はこの立場をとって「これはすなわち孫中山先生が自ら描いた地図であり、1900年2月にすでに香港で発行されていたが、7月14日に至り東京で発行された」と断定している⁽³⁴⁾。

残念ながら『十八省全図』の現存は確認できていないため、『現勢地図』との異同を直接に検証することはできない。それどころか、『十八省全図』そのものが、上記の広告のみで終わった幻の地図だったのではないかという疑念さえ生じる。しかし、『十八省全図』の実在は史料によって裏付けられる。可児と同じく孫文の支援者であった宗方小太郎(1864-1923)の日記である。その明治33(1900)年3月6日の条には「横浜孫文より支那地図五冊を送り来る」と記されていた⁽³⁵⁾。『現勢地図』の印刷と出版の日付から4カ月余りも前にあたるこの時期、孫文が漢口に滞在中であった宗方にわざわざ5冊も郵送する地図といえば、『十八省全図』を措いてはありえない。遅くとも1900年3月初の時点で、孫文の手元にはまとまった部数の『十八省全図』があったはずである。そうすると、孫文が宗方に贈った『十八省全図』と東邦協会出版の『現勢地図』の内容に異なるところはないのだろうか。

筆者は、これら二つの地図を同一とみる先行研究とは見解を異にする。より具体的に言えば、「識」文はその日付からみて『十八省全図』に寄せられたものだが、地図そのものは、『十八省全図』に改訂を加えて完成したのが『現勢地図』であると考えている。つまり可児が回想するところの孫文による地図制作とは、『十八省全図』の改訂であったというのが筆者の見解である。ひな形があったとすれば、可児の言葉通り『現勢地図』が短期間で完成したとしても不思議ではない。事実、『現勢地図』の発行所となった東邦協会が毎月発行していた『東邦協会会報』(以下、『会報』と略記する)には、同会が積極的に関与した地図編纂作業、すなわち『十八省全図』改訂作業の跡が刻印されていた。

2 東邦協会による支援

『現勢地図』の出版を目前に控えた1900年6月20日の刊行になる『会報』第70号には、「孫文逸仙編製 支那現勢地図」の全面広告が掲載された。その広告文をみてみよう。

悲惨なる哉支那帝国。四百余洲の山河は今や正に列国勢力の圧搾を受け。分割の実勢は殆ど既に事実の上に画かれんとす。此時に当り。此支那現勢地図の世に出づる偶然にあらず。即ち本図は主として力を列国勢力範囲の写撮に注ぎ。永借地。割譲地を始とし。既成鉄道は勿論。列国経営の鉄道及編者予期の鉄道を詳撮し。併せて支那国勢の綱要を摘録す。故に一たび本図を繙かば。支那の現勢之を掌上に指すが如けん。

前節でみた『十八省全図』の広告文と比すれば、中国の現状に対する悲憤の激烈さに驚きを禁じ得ない。さらに翌月、すなわち『現勢地図』の発売当月の71号（7月28日刊行）誌上には「支那革命派首領孫文逸仙編著 東邦協会発行 支那現勢地図 附 国勢一斑并列国経営鉄道」の全面広告が、いっそう過激な文言を用いて華々しく登場することになる。本広告を目にした読者は、東邦協会をもって孫文の革命活動の支援者と見なすに違いない。

このような革命への強い共鳴もさることながら、この広告文には『現勢地図』の成り立ちを考察するうえで極めて重要な以下の一文が含まれている。

東邦協会は曩に編者〔孫文を指す〕に謀り、広く本図を発行して江湖に益せんことを期し、多少の増補を加へて茲に本図を公にせらるるの挙あり。

このうち「増補」の二文字が大文字で強調されていることも見逃せない。すなわち東邦協会は孫文の革命活動支援の一環として『現勢地図』を出版したのみならず、彼が「満幅の心血」（この語も特筆大書されている）をそそいで編んだ地図の増補まで引き受けたことになる。その後の『会報』では『現勢地図』単独の広告は姿を消すものの、「東邦協会発行図書目」欄で「支那革命派首領孫文逸仙編著 支那現勢地図」は継続的に紹介された。加えて、1901年1月の『会報』に付された「支那地名辞書」の凡例には、「本書は支那人孫文逸仙氏著支那現勢地図に載せたる都府は悉く之を掲載し」の文言もみられる⁽³⁶⁾。孫文の『現勢地図』を世に出すために、かくまで注力した東邦協会とは如何なる団体であったのか。

東邦協会は、「東南洋の事物を講究する」ことを第一の目的として1891年7月に創立された、いわゆるアジア主義に拠って立つ民間団体の一つに数えられる⁽³⁷⁾。「小は以て移住貿易航海の業に参稽の材料を与へ大は以て域内の経綸及び国家王道の實踐に万一の補益を為し、終に東洋人種全体の将来に向て木鐸たるの端を啓くこと」⁽³⁸⁾を目指した。会頭に副島種臣、副会頭に近衛篤磨、評議員には陸実（羯南）、大井憲太郎、志賀重昂、三宅雄二郎（雪嶺）、犬養毅らが名を連ね⁽³⁹⁾、最盛時（1898年）の会員数は1200人を超えたとされる⁽⁴⁰⁾。同会の講究すべき事項の第一に挙げられるのが「地理」であることに注意したい。次いで「商況」、「兵制」、「殖民」、「国交」、「近世史」、「統計」の項目が続く。『現勢地図』出版の業を担うにふさわしい団体であったということができよう⁽⁴¹⁾。

ところが実のところ東邦協会と孫文との関係は詳らかではない。狭間直樹が指摘するとおり、戊戌政変の前後に康有為や梁啓超支持の旗幟を明確にし、梁啓超が自ら会員にまどなったのとは対照的に、孫文が同会に入会した形跡は残されていないのである⁽⁴²⁾。ゆえに

東邦協会による『現勢地図』出版の動機も断定することができないのだが、同会における孫文の強力な支援者として注目されるのが、福本誠（1857-1921）である。アジア主義の唱道者として知られる福本が、その生涯を通じて最も緊密に孫文と連携したのが1900年、まさに『現勢地図』出版の年であった⁽⁴³⁾。東邦協会の創立にあたってはその実務の中心にあって幹事に就任し⁽⁴⁴⁾、後には評議員を務めた彼が、『現勢地図』出版に直接関与したことをいっそう強く示唆するのが、福本の主導になる支那調査会の設立である。

支那調査会の設立は、1899年9月28日の東邦協会懇親会で福本により建議され、満場一致を以て採択された⁽⁴⁵⁾。福本は直ちに設立準備委員会を組織、翌年2月5日には正式に設立の日を迎える運びとなった。「会約」⁽⁴⁶⁾によれば、同会の事業は「編纂及び探検の二業」から成る。設立の経緯からみても、東邦協会が会運営のイニシアチブを握ったことは確かだが、支那調査会の独自性を挙げるとすれば、「主として商工業に関する諸団体并之と同一の義務を負担する個人より構成」されたことである⁽⁴⁷⁾。財源は加入団体（またはそれと同等の個人）からの寄付金により、「其費途浩繁に亘る時は国家の補助を仰ぐことあるべし」とされた。よって「編纂及び探検の二業」の成果も、まずは「商工業に関する諸団体」、ひいては国家の利益増大に直結することが求められる。意外にも、その事業の端緒をなすのが『現勢地図』の編纂だった。

支那調査会設立から2か月後の1900年4月に発行された『会報』第68号には、「支那調査会編纂 支那現勢地図 附国勢概覧（編纂中）」の広告が掲載された。編纂者は孫文ではなく、支那調査会と明記されている。すでにみたとおり、実際に地図を出版する段階になると支那調査会の名は表面には現れず、編著者としての孫文が前面に押し出され、東邦協会が彼を全面的に支援する構図が定着する。つまり支那調査会と東邦協会が丸となった支援があつて初めて『現勢地図』は世に出たわけで、地図の編纂も孫文の単独作業というよりは両会との共同作業であつた可能性を視野に入れる必要が出てくる。以下では両会と孫文の関係を念頭に置きつつ、『現勢地図』の成り立ちを明らかにしてゆきたい。着目するのは、地図の外に付された統計表「支那国勢一斑」と、地図上に描かれた「日本経営鉄道」および「輯者予期鉄道」の二つの路線である。

Ⅱ 「支那国勢一斑」の採録

1 統計表「支那国勢一斑」の成り立ち

『会報』の広告文が示す通り、『現勢地図』の右下には「支那国勢一斑」と題する一覧表が付されている。同表は以下の8項目からなる。

- ①面積及人口…「支那本部」および「属地（満洲、蒙古、西藏、準噶爾、東土其斯坦）」の面積、人口と総計。『現勢地図』に描かれているのは中国本土十八省にほぼ限定されるが、ここには「属地」の統計も含む。
- ②各省面積及人口…十八省の省別面積、人口、「一方里ノ人口」〔人口密度〕、と総計。
 - ①の「支那本部」の省別内訳にあたるが、総計は人口、面積ともに①の「支那本部」の数値と一致しない⁽⁴⁸⁾。
- ③省城…「順天府（京師又北京）」を筆頭に「直隸省 保定府」以下十八省の省城所在地、さらに新疆、吉林、黒龍江（省城所在地）と西藏（辦事大臣駐劄地）、察哈爾（將軍駐劄地）を記載。「大概遊牧地ナルヲ以テ左右翼中三旗等ニ節制スルノミ」の地域名も注記で挙げる。
- ④外国債…1892年から1899年までに締結された外国債の金額（「銀数」、両または磅表示）と「利息」（利率）一覧および合計金額（日本円に換算）。
- ⑤外国貿易輸出入原価…1893年から1898年までの輸入・輸出金額一覧（海関両で表示）。
- ⑥歳出入全計表…国庫の歳入と歳出、それぞれの科目別金額と合計額（両で表示）。何年度の歳出入金額かの表示はない。
- ⑦外国互市場…上海をはじめとする31の「開港或ハ開市地名」と、各都市の「省名」、「開港開市ノ年月」、「開港開市条約」、「人口」一覧。「九龍拱北」の二港は「広東港ノ付属」と見なし、「亜東」港については名前を挙げるのみ。
- ⑧重要物産…「茶類、磚茶、蠶絲、野蠶絲、絹織物、大豆、荳餅、猪牛羊、磁陶器類、衣服靴鞋、棉花、爆竹、海味、菓品、生牛皮、蓆子、薬材、土布、油類、紙、食品類、草帽縵、糖、烟草、地蓆」の25項目を列举。

現代の私たちがみれば、質、量ともに「支那国勢」の全般を把握するに足る情報とは言えまい。しかしながら不十分とはいえ地図の一隅に各種の具体的な数値を盛り込んだ統計表を付し、図像と数値を用いて「支那現勢」の全容を一望のもとに置くという行為は極めて斬新な試みであったとみるべきである。たとえば、1902年2月に刊行された『新民叢報』創刊号の冒頭には「十八省各国勢力範囲図」が掲げられているが⁽⁴⁹⁾、その地図から「支那国勢一斑」に比類する情報を得ることはできない。「他国未侵入地方」と、英・露・独・仏の列強諸国の勢力範囲に彩色を施し、中国「瓜分」の現状を可視化した「十八省各国勢力範囲図」が強い訴求力をもつことは確かで、同誌の創刊者である梁啓超はこの地図を通じて祖国への危機感を多くの読者と共有することが可能になったと言える。この地図の狙いは「列国勢力範囲の写撮」に力を注いだ『現勢地図』とも通底するが、それはあくまで図

像が発するメッセージである。つまり19世紀から20世紀の世紀転換期にあって地図が含み持つメッセージ性に着目したのは孫文に限ったことではなかったのだが、地図と統計表を同時に供するという発想は、清末を代表するジャーナリストと評される梁啓超さえも得ていなかったのである。仮にそのような着想を得たとしても、未だ国家統計局に相当する機構をもたない中国にあっては、国家規模の正確な数値統計を入手することは容易ではなかった⁽⁵⁰⁾。そこで問題となるのが「支那国勢一斑」の情報源である。

2 「支那国勢一斑」の原典

19世紀末の中国統計一覧として注目すべき「支那国勢一斑」ではあるが、ここに集約された情報を亡命者の身である孫文自らが収集したとは考えにくい。実質的な編集作業を担うのは、やはり「編纂及び探検の二業」を事業の柱に据える支那調査会がふさわしい。同会が主に商工業関連の有力団体から構成されていたことを勘案すれば、「支那国勢一斑」の情報は全会を挙げて歓迎するものだったはずである。とはいえ、設立間もない支那調査会が独自で情報収集を行うにも限界がある。実際、彼らの編纂作業とは東邦協会の出版物からの引用だった。統計に関する項目については、①②⑤⑥の4項目が、東邦協会の編集と発行になる『東邦小鑑』からの転載であることが判明した⁽⁵¹⁾。また④に関しては、内容にやや異同があるものの、『東邦小鑑』の「国債」の条⁽⁵²⁾を参照した可能性を否定できない。このほか、⑦は『会報』第62号（1899年10月）所収の「千八百九十九年に於る支那通商」からの転載である。最も多くの転載がみられる『東邦小鑑』の奥付によれば、同書は1900年9月の発行なので『現勢地図』より後の出版になるが、『会報』第67号（1900年3月）には『現勢地図』に先駆けて「東邦小鑑（印刷中）」の広告が登場していることから、実際には『東邦小鑑』の方が先に編集を完了していたことになる。

以上のように述べると、支那調査会が自らの誕生の母体となった東邦協会に寄生していたに過ぎないような印象を与えるかも知れない。ところがその東邦協会もまた、先行する調査や統計資料を転用していたのである。『東邦小鑑』を例に取れば、同書は現代で言うアジア太平洋の全域を包括する資料集⁽⁵³⁾にあたるもので、一民間団体に過ぎない東邦協会の能力をはるかに超えた地域を対象としていた。ゆえにその編纂にあたっては既存のデータに頼らざるを得ず、「凡例」には内外で出版されたさまざまな書が典拠として列挙されている。「支那ノ部」の出典として挙げられているのは、『大清一統志』、『大清会典』、『禹域通纂』、『支那財政考』、『支那通商編』、『政家年鑑』の5書である。

『大清一統志』と『大清会典』は、清代に編纂された総合的地誌、および総合法典として名高い。また『禹域通纂』⁽⁵⁴⁾は、日本の外交官である井上（楡原）陳政（1862–1900）が

清国留学中（1882年2月-1887年7月）の現地調査に基き、中国の政体・財政・内治・外交・刑法・学制・兵備・通商など12部門にわたって詳述した書で、明治期の日本人による中国の調査研究の成果を記す古典的名著の一つである。これら3書が中国研究の参考書として、いずれ劣らぬ権威を有していたことは間違いないが、その重点は文章による叙述にある。筆者が着目する各種統計値の出典は、後半に挙げられた3書にあった。

『支那財政考』の著者は、中国各地の領事館を舞台に活躍した英国人で、1897年11月から1899年4月まで上海の英国総領事を務めたジェイミソン（George Jamieson、哲美森：1843-1920）である⁽⁵⁵⁾。彼がまとめあげた中国の財政収支報告は、いち早く上海広学会によって翻訳され、1897年に『中国度支攷』の名で出版された⁽⁵⁶⁾。同書の英文原書がすなわち「英国領事ジャミスン氏ガ著述セル『支那財政考』」⁽⁵⁷⁾である。残る2冊の英文原書は明らかで、『支那通商編』は米国財務省統計局の年次報告書の中国編 *Commercial China*⁽⁵⁸⁾、『政家年鑑』は英国で広く流通した世界年鑑 *The Statesman's Year-book*⁽⁵⁹⁾、いずれも1899年版が参照されている。結論から言えば、『東邦小鑑』から「支那国勢一斑」への転載が確認された①②⑤⑥の4項目はすべて *The Statesman's Year-book* から訳出されたものであった⁽⁶⁰⁾。一方、*Commercial China* に由来するのは⑦で⁽⁶¹⁾、前出の「千八百九十九年に於る支那通商」とはすなわち *Commercial China* の1899年版を指す。しかも⑥の「歳出入全計表」は *The Statesman's Year-book* の中で、ジェイミソン著からの引用であることが明かされている⁽⁶²⁾。要するに、英米に端を発するこれらの統計報告所掲の各表が、東邦協会による翻訳を経由して「支那国勢一斑」に転載されたわけである。

こうして明らかになった「支那国勢一斑」の由来をみて気づくのは、4つもの表が転載された *The Statesman's Year-book* の重要性である。実のところ、日本では草創期の内閣統計局が同書を『政家年鑑』の名で訳出していた⁽⁶³⁾。ほか、米国の公式統計報告に当たる *Commercial China* でさえ、*The Statesman's Year-book* からの転載が少なくない⁽⁶⁴⁾。1864年の創刊以来、英国内外のネットワークを網羅する情報を収集・編纂のうえ社会に還元し続けてきた統計年鑑に絶大の信頼を寄せたのは、東邦協会に限ったことではなかったのである⁽⁶⁵⁾。中国においては歴代の海関総税務司を英国人が務めた事実一つをとっても、彼らから発せられる情報の権威はいや増す。そして孫文もまた、*The Statesman's Year-book* の利用者だった。

3 孫文と *The Statesman's Year-book*

孫文が *The Statesman's Year-book* を継続的に参照していた事実を裏付けるのが上海孫中山故居に遺された、1903、1908、1913、1924の4年間分の同書である⁽⁶⁶⁾。最も古い1903

年版でさえ『現勢地図』より後の刊本ではあるが、故居蔵書全体が孫文晩年の蔵書によって構成されているため⁽⁶⁷⁾、蔵書に含まれていないからといって1903年以前の版を孫文が利用しなかったと断言することはできない。むしろ4年間分も存在する以上、それ以前の版も継続的に利用していたと考えるべきであろう。そうであったとすれば、孫文が東邦協会に *The Statesman's Year-book* の利用を進言した可能性さえ考えられるのだが、これは推測の域を出ない。現存する故居蔵書から確実に言えるのは、遅くとも1903年には孫文が東邦協会の人々と同じく、*The Statesman's Year-book* が伝える各種の統計を参照していたということである。

ところで、*The Statesman's Year-book* には、世界各国の現状分析や統計表に加えていま一つ、一般読者の目を引く情報が盛り込まれている。巻頭折込の多色刷りの地図である。地図の対象となる地域はその時々国際情勢を反映して年度ごとに異なるが、「支那国勢一斑」の出典となった1899年版に付されているのはアフリカ地図である⁽⁶⁸⁾。ここには「開通」(open)、「建設中」(constructing)、「計画中」(proposed)の3種の鉄道路線が描きこまれており、ここから『現勢地図』の「輯者予期鉄道」を連想することは難しくない。より興味深いことに、上海孫中山故居蔵書の悉皆調査を行った中村哲夫の記録⁽⁶⁹⁾によれば、1903年と1913年の版には地図切り取りの跡がみられるという。これらの版の地図には「大陸横断鉄道プロジェクト」や「アジア—1863—1913」と題する地図が含まれている⁽⁷⁰⁾。*The Statesman's Year-book* は、『十八省全図』や『現勢地図』を編纂するにあたっての孫文の最大の関心——鉄道計画の策定——に応え得る情報をも含み持っていたのである。すると次に検討すべきは、世界各地にあまた存在する *The Statesman's Year-book* の利用者たちと共有しえたであろう中国鉄道開発への希望を、孫文が自らの地図上にいかに描出したか、である。次章ではいよいよ『現勢地図』の本体に目を移したい。

Ⅲ 「日本経営鉄道」の謎

1 各国経営鉄道が意味するもの

『現勢地図』の最大の特徴は、「支那既成鉄道」に加えて、諸外国による「経営鉄道」と「輯者予期鉄道」路線が記入されていることにある。そもそも『現勢地図』に先立つ地図に『鐵路十八省全図』の名が与えられたことからして、当時の孫文の念頭にあった地図が中国全土を包括する鉄道路線図だったことを物語る。このうち外国経営鉄道路線は、「露国」、「英国」、「独逸」、「仏国」、「英伊」、「英独」、「米国」、「白国」、「日本」、の経営になる路線それぞれが個別の着色と様式を以て明示され、孫文が「識」文で言うところの「^み覧

者の目を引き警戒心を喚起する」任を果たして余りある。だがこれらの路線は、列強諸国による中国「瓜分」への危機感を表明するためだけに描かれたものであったのか。筆者はいささか疑問に感じる。なぜならば、この路線の編集にも支那調査会と東邦協会の関与の跡が色濃く残るからである。

まず、上に掲げた鉄道経営諸国の国名表記は地図上の「凡例」によるが、すべて日本式の表記に倣っていることは一目瞭然である。孫文自身は、識文の中で「俄国」、「德国」、「法国」等の中国式表記を用いていることから、各国経営鉄道路線の編集を担ったのは主に日本人だったと考えるのが順当だろう。実際、『会報』には日清戦争後の中国で激化する鉄道利権獲得競争の現況を報じる記事がしばしば掲載され⁽⁷¹⁾、『現勢地図』はそれらの情報をほぼ正確に反映している。さらに注意すべきは支那調査会の翻訳と出版になる『支那現勢論』⁽⁷²⁾に付された「支那現勢図」で、『現勢地図』との名称の類似もさることながら、鉄道路線は「既成」と「未成」の表記に止まるものの、「露国経営」、「英国経営」、「独国経営」、「日本経営」、「仏国経営」が中国内に浸透する方向が矢印をもって描きこまれており、ダイナミックに中国分割の危機を図示しているのである。『支那現勢論』はフランス語からの翻訳書なので、「支那現勢図」にはフランスにとって中国と不可分の東南アジアが含まれる一方、図書の附録であるせいか良質なつくりとは言えず、地図単体で出版された『現勢地図』の完成度の高さととは比較すべくもない。ところがそのフランス語原書⁽⁷³⁾に付された地図は、矢印が国ごとに異なる線種で区分表記されているうえに地図全体が立体感をもって描かれ、『現勢地図』との近接をより強く印象付ける。『支那現勢論』が『現勢地図』出版の数か月前に翻訳をほぼ完了していたことを考え合わせれば、支那調査会が『現勢地図』の編纂に着手するにあたって「支那現勢図」のフランス語オリジナル版を参照する機会は十分にあったはずである⁽⁷⁴⁾。

ただし以上の事実から明らかになるのは、各国経営鉄道路線の描出を孫文個人の営為と見なすことはできないということにとどまる。実際の記入者が誰であれ、そこから読み取るべきメッセージは中国分割の危機への警告ということになろう。ところが『現勢地図』には、この含意だけでは理解しがたい路線も描きこまれていた。「日本経営鉄道」である。

2 「日本経営鉄道」と「南清鉄道」

「経営」が実質的に意味する内容はほとんどの場合、敷設権の獲得や借款契約の締結に過ぎなかったにせよ、1900年時点の中国大陆で「日本経営」を称することができる鉄道はない。にもかかわらず、『現勢地図』には福建、江西、浙江の三省を跨ぐ「日本経営鉄道路線」がはっきりと描きこまれているのである。これは当時の日本政府が清朝政府に対して

敷設権を強硬に要求していた「南清鉄道」に他ならない。日清戦争後の台湾領有を直接の契機として、日本の各界では「清国福建省ハ台湾ニ接近シ我軍略及商業上最モ須要ノ地域」⁽⁷⁵⁾であると確信する「南進論」が力を強めていた⁽⁷⁶⁾。その基盤となるべき南清鉄道の敷設権獲得が外交課題に浮上するのは1898年だが、当初は鉄道事業への資本や技術提供に優先権が認められたにすぎず、焦燥感を強めた日本政府は、1900年3月、「日清鉄道約定案」をもって対清交渉を開始することを閣議決定した。

こうして北京との外交ルートを通じて条約の締結を図る一方、鉄道技術者による現地調査も実施された。1899年12月から約半年間に及んだ、小川資源（1852-1910）による「南清鉄道線路調査」である⁽⁷⁷⁾。これとは別に「三井合名会社」が「福州に於ける線路探検の爲め二三の技師を派遣した」こともあるという⁽⁷⁸⁾。東邦協会もまた「夫れ天道は権理の上に眠れる者を保護せず。福建を得て福建を忘れ以て今後の競争場裡に立たんと欲す難ひかな」⁽⁷⁹⁾との認識のもと南進論を支持し、支那調査会は「福建省沿岸の一点より揚子江沿岸の一点に至る一線」における鉄道線路の調査を、取り組むべき調査事項の第一に掲げた⁽⁸⁰⁾。まさに官民挙げて南清鉄道建設が希求されたと言ってもよい。とはいえ各々が構想した南清鉄道の路線は基本線では一致するものの、微妙に異なる点もある（図2参照）。

まず外務省案は、福建省の廈門を起点として同省福州および光澤（邵武）、江西省撫州および南昌を経由して漢口に至る「幹線鉄路」1本、福州から同省羅源を経て三都澳までと、江西省南昌より浙江省衢州を経由して杭州に至る「枝線鉄路」2本の合計3本から成る。これに対し技術者の小川は、福建省の沿海部と長江を連結する政略的重要性は認めながらも、技術水準と採算性の観点から政府案の優先順位に異を唱えた。彼の第一案「自杭州府至九江鉄道」（「杭州線」）は、政府案「枝線鉄路」の南昌—杭州線を九江—杭州間に延長したものである。その眼目は、南嶺山脈の險を回避することによって建設事業を容易に進め、開業後は肥沃な平野に集まる人と物の輸送を担うことによって収益を上げることにある。この路線と福建省沿海を結ぶ「福州線」は、敷設権さえ確保しておけば建設を急ぐ必要はないと確信した小川は、技術者らしく建設と運営の試算表を添えて「杭州線」建設の要を説いた。

ここで『現勢地図』に目を移すと、それが政府案とも小川案とも一致しないことに気づく。廈門を発して九江に達する路線は政府案の「幹線鉄路」とほぼ重なり、九江から長江沿いに漢口まで達する線を欠くことだけが異なる。前掲の支那調査会の調査案が示す通り、この路線を最も重視する点でも政府案に近い。問題はこの路線と杭州との連結で、福建省の延平と浙江省の衢州を南北につなぎ、政府案の「枝線鉄路」とは大きく異なるうえ、小川が忌避した南嶺山脈をほぼ垂直に突っ切ることになる。この経路を取れば福州—杭州間

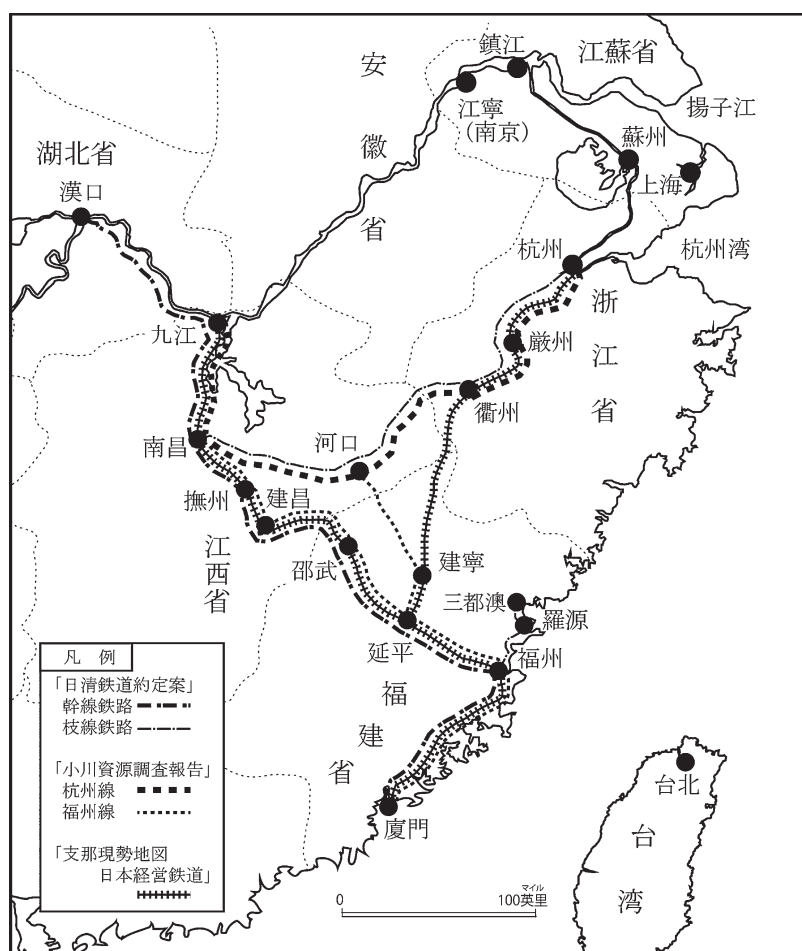


図2 「南清鐵道」計画路線比較図

『日本外交文書』第33卷（文書番号232）、岩壁義光（1978）、『支那現勢地図』より作成。

の距離は格段に短くなるのだが、技術的難度を度外視していると批判されてもやむを得まい。実は本案のひな型と考えられるのが、三井物産を率いる益田孝（1848-1938）が発起したという鉄道敷設計画である⁽⁸¹⁾。おそらく前述の「三井合名会社」の調査結果に基づく発案であろう。三井物産は支那調査会の構成団体の一つであり、同社の意向が『現勢地図』に反映されるのはごく自然な成り行きだったと考えられる。

そうすると孫文は支那調査会が『現勢地図』に「日本經營路線」を描き入れるのを拱手傍観していただけということになるのだろうか。後年の『実業計画』では、「第四計画（二）東南鐵路系統」中の「東方大港広州線」、「福州武昌線」、「東方南方両大港間海岸線」に「日本經營鐵道」の名残をみることができ⁽⁸²⁾、問題の南嶺山脈貫通ルートは取られて

はいないし、そもそも南清鉄道の要となる福州や廈門は、東方大港（上海）と南方大港（広州）の中間地点の地位にとどまっていることからして、孫文が日本の計画に当初から関心を示さなかったと考えることも可能ではある。しかしながら、『現勢地図』が出版された1900年7月という時期を視野に入れば、孫文が福建省を起点とする「日本経営鉄道」に無関心だったとはまず考えられない。想起すべきは同年10月の惠州蜂起である。

8月の「廈門事件」を口実とする日本の廈門軍事占領計画が、列強の猜疑と反発を招いて失敗に帰したことで、その首謀者と目される台湾総督児玉源太郎に対し、孫文が惠州蜂起への支援を求めたことは周知の事実である。この時、二人の間に結ばれたという「提携」については、すでにさまざまに論じられてきているのでここでは再論しない⁽⁸³⁾。ただ、自らの革命運動への支援の前提として日本の福建進出を是認するという方針が1900年の早い時期に孫文と東邦協会の人々の間で合意されていた——『現勢地図』に描かれた「日本経営鉄道」の路線はその可能性を強く示唆する。そうであるとすれば、『会報』に掲載された「支那革命派首領孫文逸仙編著」になる『現勢地図』の大々的広告の意味も理解しやすい。さらに言えば、当時の孫文の積極的な支援者の一人が、支那調査会設立の立役者たる福本誠である。『現勢地図』出版の時点で惠州蜂起の素案が成立していたとまでは言えないにせよ、「日本経営路線」が、後に鄭士良率いる蜂起軍を広東省惠州から廈門に導く作戦の伏線となった可能性をみておかねばならない。

『現勢地図』の利用者を中国人に限定するのであれば、「日本経営鉄道」から読み取るべきは、中国を舞台とする外国の鉄道経営に新たな一国が参入しつつあるという事実であろう。その一国が台湾海峡の対岸を植民地とする日本であることを勧案すればなおさら、その脅威は強く認識されねばならない。だが、孫文が日本の支援者とともに『現勢地図』を編纂したとき、地図はみられる対象というよりはむしろ作成者たちの意図を視覚化するためのツールとして機能していた。地図上に「日本経営鉄道」を描くことはすなわち、福建省を根拠地として勢力圏拡大を図る日本の「戦略」を孫文が承認するに等しい意味を付与されることになる。と同時に孫文の側では、日本からの革命支援獲得の希望が現実性と具体性を帯びる。それを場当たりの駆け引きにすぎないと断じることできる。だが一連の行為が『現勢地図』を介したものである以上、筆者はこれを一種の政治地理学の発露であったと考えたい。近代における政治地理学は、国家間の空間闘争を前提とし、帝国主義や植民地経営と緊密な関係を有しつつ「地政学」へと展開してゆく⁽⁸⁴⁾。むしろ「日本経営鉄道」も日本の帝国主義の産物には違いないが、孫文の側も自らの戦略をもってそれに対峙したのであり、『現勢地図』上に描きこまれた路線は、特定の空間をどう意味づけるかをめぐる「闘争」のプロセスを物語るのである。

IV 「輯者予期鉄道」の策定

1 「輯者予期鉄道」が織りなすネットワーク構造

次に「輯者予期鉄道」の検討に移ろう。本稿の冒頭で述べたとおり、十八省全土に張り巡らされた鉄道路線図は、後年の『実業計画』に付された『中国鉄路全図』のひな型と呼ぶにふさわしい。つまり「鉄路一十萬英里」におよぶ壮大な鉄道建設計画は、『現勢地図』編纂の時点ですでに孫文の中に胚胎していたと考えられる。また、『現勢地図』に先立つ『十八省全図』の広告文で「将来の大勢上、欠くべからざる幹路」に言及されていることから、「輯者予期鉄道」の策定に関しては、この『十八省全図』に描かれた原案が参照された可能性が高い。それに対して東邦協会や支那調査会の人々が全面的な検討を加え、何らかの「増補」を施したのか。こちらは、極めて疑わしい。そもそも当時の諸外国が中国における鉄道建設に期待したのは、第一に建設事業、次に運営事業から得られる利潤や鉄道沿線地域での鉱物資源採掘権の獲得であり、副次的効果として人と物資の流通を活性化して貿易の拡大を促すことであった。最小の投資で最大の利益をあげようとすれば、広大な国土の全体を覆う鉄道網の建設は非効率この上ない。中国全土を自国の植民地にしようという野望を抱くのもない限り、そのような計画は当面の視野の外に置かれて当然だからである⁽⁸⁵⁾。

では、「輯者予期鉄道」が孫文独自の構想によるものであるとして、私たちはそこから何を読み取ることができるだろうか。沿海部と内陸部を連結する鉄道網を、軍事、経済、文化的な国家統一（均質化）に寄与する手段とみて、孫文の漢族中心主義を指弾する論⁽⁸⁶⁾、地図の中心となる行省部と外縁にあたる藩部との接合部に着目し、孫文が行省部と藩部の両者を同質な空間として並行的に結び付けることができると認識していたことを指摘する論⁽⁸⁷⁾ など、傾聴に値する先行研究はいくつか存在する。だが筆者が最も重視するのは「輯者予期鉄道」が織りなすネットワーク構造である。

中国全土を対象とする鉄道建設計画である以上、「鉄道網」と称すべき様式を備えているのは当然のことと思われるかも知れない。だが国家統合の手段としての交通体系の役割に着目した千葉正史の研究⁽⁸⁸⁾によれば、清朝における全国的鉄道網整備計画の策定は、義和団事件の後、新政の開始を待たねばならない。新政が取り組んだ包括的改革の一環として、鉄道行政を管轄すべき郵伝部が新設され（1906年）、同部によって本稿の「はじめに」で言及した『籌画中国鉄路軌線全図』が公にされた。すなわち、専制国家統合から近代国民国家的な統合へと向かう政治・社会体制の変容プロセスを経て初めて全国規模の鉄道網が構想されるに至るのである。だとすると義和団の動乱が激化する最中に出版された『現勢地図』は、その時期的な早さもさることながら、中国国家統合の変容という内発的要

因だけでは説明できない由来をもつはずである。むろん政府立案の鉄道政策と一亡命者による私的立案を同列に論じることとはできないが、そうであればなおさら、なぜ孫文が亡命地の日本でこのような全国的ネットワークを構想できたのかが問われなければならない。さらに言えば、孫文が策定した路線は郵伝部のそれと比較しても、より厳密な意味で切れ目のない網目構造をもつ。要するに彼の路線図には終着駅がないのである。

前節で取り上げた「日本経営鉄道」すなわち南清鉄道を例に取れば、他の路線と接合する地点は杭州の一か所に過ぎない。これは他国、とりわけ英国の既得権益との競合を避けた結果であり、このこと自体は何ら怪しむに足らない。しかるに孫文は、廈門と福州から南北の双方向に向けて英国経営鉄道に連結する路線を延伸し、九江では長江沿いの新設路線に接合させた。さらには中間点の南昌と延平から「米国経営鉄道」(粵漢鉄道)⁽⁸⁹⁾と連結する路線も追加した。これにより、「日本経営鉄道」の孤立状態が解消されると同時に、経営主体の異なる英国や米国の経営路線も同一のネットワークの中に組み込まれることになる(図3参照)。より内陸部の路線についても事態は同様で、孫文の描く鉄道路線はそれ

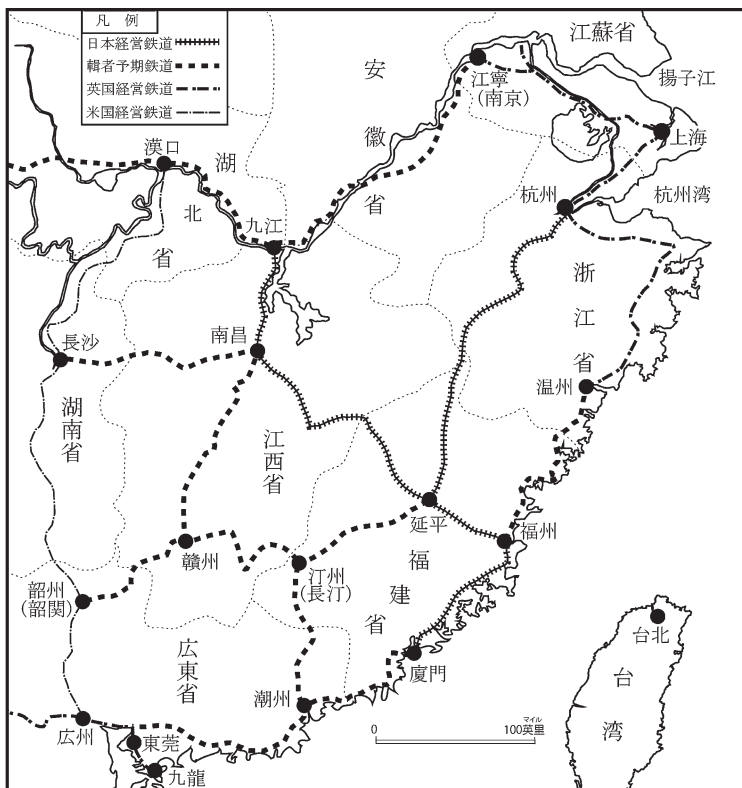


図3 「日本経営鉄道」をめぐるネットワーク構造

『支那現勢地図』より作成。

自体が網目構造をもつばかりでなく、何れの国の経営による路線も決して孤立させない。ここから看取されることが二つある。第一に、外資導入に対する柔軟な姿勢は『実業計画』の特徴としてつとに指摘されるところであるが、それは『現勢地図』の上にすでに表れていること、第二に、孫文が鉄道建設計画で最も重視したのはフローの連続性にあること、である。第一の点についてはこれ以上の説明を要しないと思われるので、第二の点についていまだ少し検討してみたい。

2 ネットワーク構造のモデル

繰り返しになるが、地理学の専門家ではない孫文が、その一分科たる交通地理学⁽⁹⁰⁾に関して独創的な学理を創出したと考えるには無理がある。鉄道建設を任とするエンジニアでもなかったことは言うに及ばない。その彼が、上述のような「輯者予期鉄道」を案出するにあたっては、何らかのモデルが念頭にあったと考える方が自然であろう。そのモデルとして想定されるのは、北米大陸とりわけアメリカ合衆国の鉄道である。鉄道の母国たる英国と比すれば米国鉄道の歴史は短い、初の鉄道となるバルチモア・アンド・オハイオ鉄道の開業(1830年)⁽⁹¹⁾以降は急速な発展を遂げ、1850年代までにミシシッピ川以東の地域はほぼ鉄道網で埋め尽くされたと言われる。南北戦争期には軍事需要に応じて人とモノの輸送網を拡大し、戦後の1869年には有名な大陸横断鉄道が開通、この時開業したオマハーサンフランシスコ間のルートの他、19世紀末までに4ルート、20世紀初頭に1ルートが加わり、東西を結ぶ幹線が整備された。図4は1885年の主要鉄道路線図だが、東西に走る大陸横断鉄道を南北にも連結するネットワークが形成されつつあることがみて取れる。鉄道の総延長で言えば、1860年の3万マイルから1900年の20万1,000マイルまで、40年間で6.7倍の増加である⁽⁹²⁾。特筆すべきは、これらの鉄道が広大な国土に散在する農産物や鉱物資源の主要産地を結んでいることで、まさしく一国の産業の動脈として機能していたといつてよい(図5参照)。実際、「アメリカの鉄道は、その機能と重要性の点で人体における動脈になぞらえられてきた」⁽⁹³⁾と言われる。

広大な国土面積や豊富な地下資源の存在、沿海部と内陸部の経済的不均衡などの諸条件の類似に着眼すれば、孫文ならずともアメリカにおける鉄道建設を範とすることは容易に考え得る。だが孫文の場合は、人生の画期とも言うべき時に米国鉄道との出会いがあったという特別な事情もみておかねばならない。1895年に初の革命蜂起となる広州蜂起に失敗して海外亡命者の身となった翌年、孫文は初めて大陸横断鉄道を利用してサンフランシスコからニューヨークに向かった。辛亥革命後の孫文が、「私が思うに、もし米国が鉄道を敷設しなかったなら、今日は如何なるありさまを成していたであろうか? よって私は確信

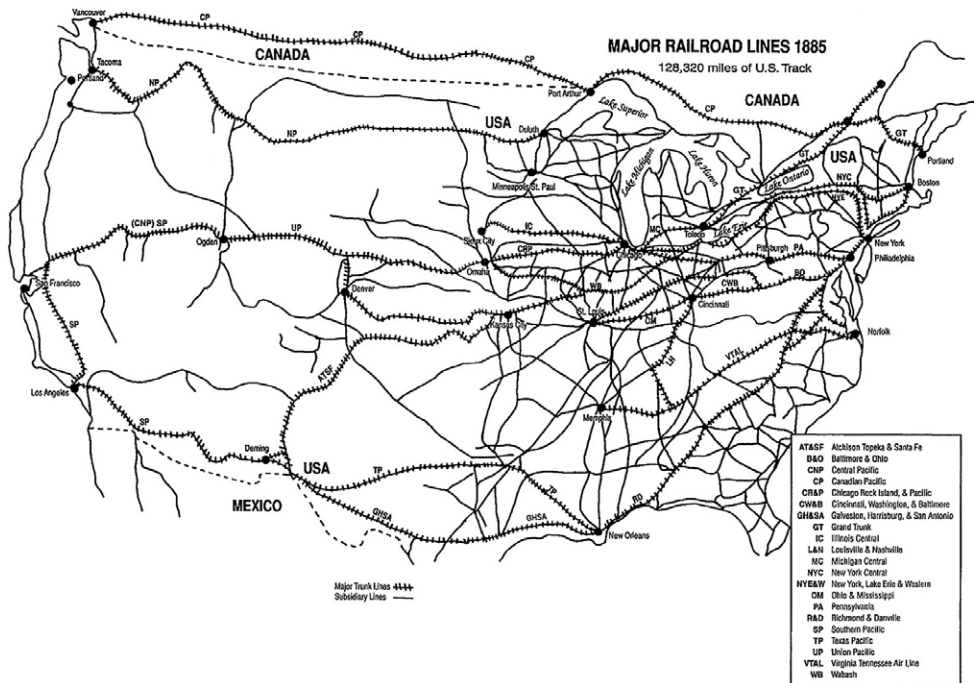


図4 アメリカの主要鉄道路線図（1885年）

Trains across the Continent, p. 83.

MAJOR AGRICULTURAL AND INDUSTRIAL SOURCES AND PRODUCTS 1880s

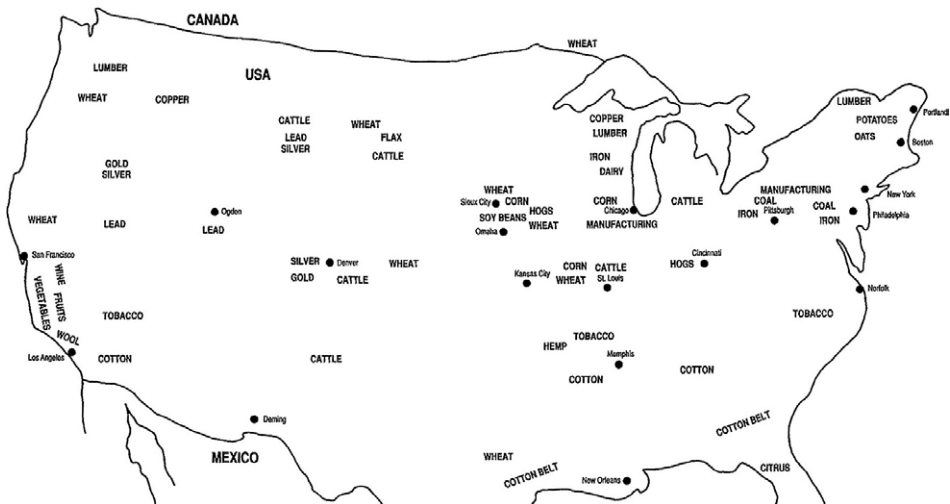


図5 アメリカにおける主要な農・工業資源および産出品分布図（1880年代）

Trains across the Continent, p. 82.

せざるを得ない。もし中国が鉄道を敷設しなければ、落後国家たる状況は長く変わらないであろうと⁽⁹⁴⁾とまで述べた思いはこの時に発するといつてよい。ただし孫文は、アメリカモデルの鉄道建設計画の達成をもって最終目標としたのではない。『現勢地図』が描く中国の未来像はその先にある。

「輯者予期鉄道」が織りなす切れ目のない交通網によって実現されるのは、人や物資のよどみない流通である。前述のようなアメリカにおける「鉄道＝動脈」観を持ち出すまでもなく、一般に「交通の大動脈」という比喩はしばしば用いられる。国家を一つの生命体と見なし、移動する人や物資をその血液になぞらえるのであれば、その円滑な移動をもたらすのは健全な循環機能であり、動脈の断絶や閉塞は直ちに生命の危機を招来する。医師の資格を有する孫文であればなおさら、交通の大動脈たる鉄道が完全な循環機能を有するべきことは自明の理に属する。これが当時の支配的言説であった国家有機体説の一種であることは否定できないが、孫文は後年の言にあるとおり⁽⁹⁵⁾、逆に人体を国家と見なすこともあった。つまり国家と人体をより強く同一視する観点を備えていたのである。

むしろ、このような生理学的メタファーだけで「輯者予期鉄道」が創出するネットワークの意味を十全に説明できるわけではない。この比喩を用いることによって反ってみえにくくなるのは、国家における鉄道網とは人体における動脈のように生まれながらにして備わっている機能ではない、という単純明快な事実である。草創期のアメリカ鉄道は個人の開発と経営に委ねられ、規格の統一はおろか路線相互の連結さえまなならなかった。大陸横断鉄道開通式典が挙行された1869年5月10日が今なおアメリカ史上最も重要な記念日の一つとして記憶されるのは、北米大陸の東と西を切れ目なく結ぶこの鉄道が「統合されたアメリカ」の大空間を現出したからである⁽⁹⁶⁾。これを鉄道による国家空間の創出というならば、1883年11月18日の標準時採用は、鉄道による国家時間の確定といえることができる⁽⁹⁷⁾。鉄道運行の円滑化を図って設定された標準時は、短期間のうちにアメリカ国民ひとりひとりの生活を律する時間となった。つまりアメリカという国家の空間と時間の統一には、鉄道網の拡充が大きく寄与していたのであり、アメリカが「鉄道の子」⁽⁹⁸⁾と呼ばれる所以もそこにある。1896年の孫文が目にしたのは、このようにアメリカ建国の歩みと分ちがたく結びつき、なおも成長を続ける鉄道ネットワークの姿だった。「ネットワーク」の語から連想されるのは、すでに完成した形態の網状構造だが、それは図面上にただ存在する静的な線の集合体ではない。「輯者予期鉄道」の編纂とは、中国各地に散在する各国経営路線を連結し、さらに内陸部にまで広がる鉄道網を描き入れてゆく作業を積み重ねてゆくことであり、それはすなわちアメリカに匹敵する活力を備えた新中国建設の道のりを可視化してゆく能動的なプロセスだったのである。

V 『支那現勢地図』のその後

1 再版から第四版の出版まで

『現勢地図』の発行部数や販売部数を正確に知ることはできないが、「幅員三尺（帙入）、定価金一円」⁽⁹⁹⁾の地図が、日本で好評を博したことは確かである。実は『現勢地図』出版の約1年後、東邦協会は経理不正が直接の引き金となって極度の財政危機に陥るのだが、出版物の売れ行き不振が会務再建の足かせとなる中、『現勢地図』については「幸いにして支那現勢地図は購買者稍々多ふございますから本年中には其大部分を売却することが出来ると存じます」と報告されている。他の出版物に対しては書店から「五割乃至七割の割引を請求」されていたのとは雲泥の差である⁽¹⁰⁰⁾。この発言を裏付けるかのように、1902年8月30日には『現勢地図』の再版、同年11月10日には第三版が発行された⁽¹⁰¹⁾。再版は初版のほぼ完全なリプリントであるが、最大の相違点は「日本経営鉄道」が「日本踏査線路」と名称変更されたことである。南清鉄道の敷設権獲得を骨子とする「日清鉄道約定案」が1900年6月に清朝政府に拒絶され、その後は義和団事件の混乱の中で鉄道計画そのものが頓挫してしまった以上、「日本経営鉄道」の名を残すことは望むべくもない⁽¹⁰²⁾。そのほか、列国経営鉄道の路線には、初版から再版発行までの2年間の変化が反映されている。

『現勢地図』の再版が東邦協会の財政を潤したことは確実で、翌1903年の総会では、出版物売上金298円99銭のうち250円余りが再版地図の売り上げだったことが報告された⁽¹⁰³⁾。この年ようやく東邦協会は赤字を脱出するので、孫文は思わぬ形で初版発行の際に得た支援への「恩返し」をしたことになる。しかしながら、この再版に孫文が関与したか否かは確かめるすべがない。再版前年末の『会報』巻頭に、孫文による初の公開政見として名高い「支那保全分割合論」⁽¹⁰⁴⁾が掲載されたことに鑑みて、東邦協会と孫文との関係が継続していたことが推測されるにとどまる。

その後、1903年9月23日には『現勢地図』第四版が発行された⁽¹⁰⁵⁾。ところがこの第四版には謎が多い。第一に、地図欄外には「著作者 孫文逸仙」と明記されているものの、著作者の所見を表明した「識」の文章は、「西比利亞鐵路図」に置き換えられてしまっている⁽¹⁰⁶⁾。これと呼応するかのように『会報』上の広告文からも「孫文逸仙編著」の表記は姿を消した⁽¹⁰⁷⁾。「西比利亞鐵路図」への差し替えは、当時の日本で高まっていたシベリア鉄道脅威論を如実に反映するものと見なすこともできようが、さらに不可解なのは、この第四版の発行日付を手書きで修正した「再版」まで存在していることで、訂正後の「再版」の発行は1903年11月15日付である⁽¹⁰⁸⁾。地図の内容に第四版と異なるところはない。同年9月27日付で『現勢地図』第四版の引き写しに近い地図が『支那交通現勢図』⁽¹⁰⁹⁾の

名で発行されていることが何らかの影響を及ぼしているのだろうが、その真相は不明である。『支那交通現勢図』の著作兼発行者である遠山景直⁽¹¹⁰⁾の調査を含めて、今後の課題としたい。ともあれ、第四版が発するメッセージは、初版からすれば相当に変質したと言わねばならない。

2 メッセージの継承

上述の通り、『現勢地図』の各版が出版当時の日本で歓迎されたことは確実で、同地図をひな形にしたとみられる地図さえ存在する。第四版の出版から約5年後に東亜同文会支那経済調査部から出版された『支那交通全図』である⁽¹¹¹⁾。縮尺は『現勢地図』とおなじ295万分の1⁽¹¹²⁾、中国十八省の地図上には「既成」と「未成」の鉄道路線が描きこまれており、一見して体裁の類似を看取できる。『支那交通全図』では鉄道経営各国の区別がないうえ、「未成」路線には建設中や計画中の路線が一括されているので、『現勢地図』と比べるとややわかりづらいものの、先にみた「輯者予期鉄道」と「日本経営鉄道」は基本的に「未成」路線に踏襲され、部分的に支線が追加されている。一方、『支那交通全図』の目立った特徴として挙げるべきは、『現勢地図』に欠けていた黒龍江・吉林・盛京（現遼寧）の東北三省を対象とする地図、すなわち「満洲全図」が図面の右下に追加されていること、「鉄道」に加えて「水運」「電線」「郵便」および「鉱山」の記載が詳細であることの2点である。なかでも「電線」と「郵便」が「鉄道」路線を補完するようなネットワーク構造を呈していることが目を引く。「満洲全図」の追加は、同地図の出版が日露戦争後であることを考えれば当然だろうが、各種交通や鉱山情報を充実させた意図は、地図の別冊解説書を読むことで明瞭となる⁽¹¹³⁾。

編者の根岸佶（1874-1971）⁽¹¹⁴⁾は、中国における「交通生産業」の権利をめぐり「中外人ノ競争反目」が激烈の度を増しつつある現状を認めた上で、あえてその是非を論ぜず、「唯中外人ノ尽力ニヨリ十年ノ後交通開ケ生産業榮ヘ従ツテ貿易大ニ進ミ支那ノ形勢ハ今日ト面目ヲ異ニシ東亜ニ及ボスノ影響著シキモノアルコト」⁽¹¹⁵⁾を述べる。中国交通図と鉱山図はその将来に向けて作成された。解説書は、総説・水運・鉄道・郵便・電信・鉱山の6章（全227頁）と、「附録支那国勢一斑」（全151頁）から成り、地図情報を補足する統計資料として用いるに足る。「誰が」中国の産業開発を担うかよりはむしろ、「どのように」開発し運用するかを重視した結果、『現勢地図』の拡充発展版が世に出たのである。これを日本における『現勢地図』のメッセージの継承とするならば、果たして中国にはそれに比肩するものをみいだせるのだろうか。

『現勢地図』が後年の孫文による『中国鉄路全図』の先駆けをなすことは本稿のはじめに

述べたが、実はそれより先に『現勢地図』の系譜に連なる地図が中国においても作成されていたと目される。上海の中華書局から1915年に出版された『中国鐵路現勢地図』⁽¹¹⁶⁾である。著作者の張鴻藻（1877？-1916？）⁽¹¹⁷⁾は、辛亥革命後「籌画全国鐵路全權」に就任した孫文と浅からぬ縁をもった中華全国鐵路協會の設立時からの会員で、同会の調査員を務めた人物である⁽¹¹⁸⁾。『中国鐵路現勢地図』の題字は黎元洪の揮毫になり、185×214 cmもの大きさ⁽¹¹⁹⁾を備えた多色刷地図は圧倒的な存在感を放つ。「地図が社会国家に有益であることは明らかである。世界の交通は、鉄道・電信・郵便・水運が均しく密接に関係しているものの、中でも最も重要なのは鉄道である」⁽¹²⁰⁾と確信した張鴻藻が、およそ11年の歳月をかけて完成した苦心の作であった。中国地図の範囲には十八省に東北三省を加え、図面の下部には、「序」（民国3年10月26日付）のほか、「凡例」、「図例」、「上海附近地図」、「広州附近地図」、「欧亚連絡鉄路線路略図」を配置、上部には「東北西三面边界地図」、「北京附近地図」、「南京附近地図」を置く。『現勢地図』をはるかにしのぐ情報量で、両者間に体裁上の相似をみいだすことは難しい。では、張が地図編纂にあたって収集したという「東西輿図」に『現勢地図』も含まれるのか。20世紀初頭の日本に留学した経験を有する張であればその可能性も十分に考え得るが、これは推測の域を出ない。それでもなお、筆者が本地図もまた『現勢地図』の系譜に連なると見なす所以は、地図上で「已成」、「現築」、「擬築」、「予期」、「外国」、「高線」（石炭運搬用のロープウェイを指す）の各種鉄道が、『現勢地図』に匹敵するネットワークを構成しているからである。たとえば、先にみた『現勢地図』の「日本経営鉄道」にあたる路線は、「予期鉄路」として福建・江西・浙江の三省に跨る鉄道網に組み入れられている。さらに言えば、詳細な地図附表⁽¹²¹⁾を別冊として付していること、各鉄道の経営国を表記しないこと（「外国鉄路」は文字通り「〔中国に隣接する〕外国の領土上に敷かれた鉄道」を意味し、「〔中国における〕外国経営の鉄道」ではない）、「航線」「郵便」「電線」も交通手段として重視していること、鉱産資源を中心に各地の生産品の所在を明らかにしていることなどは、前述の『支那交通全図』にも通ずる。一方、「欧亚連絡鉄路線路略図」や「東北西三面边界地図」からは、中国の交通ネットワークを海外に連結する企図も読み取られる。『現勢地図』に開陳された基本構想の継承と発展のさまを注視したい。

『中国鐵路現勢地図』は日本の東京で印刷に付され、日本の学者たちはみな「未曾有之偉製」に驚嘆したという⁽¹²²⁾。中国では北洋政府の各部から高い評価を得て、国内の「鐵路実業各学教科」の参考資料とされたほか、「政学各界博雅君子」たちは先を争って購入したため初版二千部は早々に完売した。好評に依えて再版が実現したのは、張鴻藻の死後、1918年のことである。この時、生前の彼が地図と併行して編集に力を注いでいた『中国鐵路現

勢紀要』も出版の運びとなった⁽¹²³⁾。これは地図上の各路線を、歴史、地理、経済など多様な観点から解説する書で、「予期鉄路」に関しては「国有」「民業」「国際」の3種に分け、工事の難易度や経費を勘案して建設の優先度まで検討している。張の手になる地図が、中国鉄道の「現勢」を越えて、その将来をも展望するものであることが、この解説書を繙くことで理解できよう。

む す び

本稿の目標は、『現勢地図』が作成された動的過程を明らかにしながら、同地図が発するメッセージの本質を探ることであった。第1章では地図出版までの過程を分析することにより、『現勢地図』のメッセージの発信者として、著作者の孫文のみならず東邦協会や支那調査会の人々も視野に入れるべきことが明らかになった。第2章では、地図の外に置かれた統計表「支那国勢一斑」の成り立ちを解明し、欧米の統計報告に由来する各種の情報が、東邦協会と支那調査会による翻訳を通じて同表に採録されるに至った経緯を追った。第3章と次章では、「日本経営鉄道」と「輯者予期鉄道」の二つの路線が地図に描かれた背景について考察し、それぞれの路線が当時の日本における南進論、米国における鉄道網拡張を映し出す鏡でもあることを述べた。第5章では『現勢地図』のその後を追ひ、後半部では同地図の系譜を引くと考えられる地図2種を取り上げた。以上を通じて、『現勢地図』の誕生からその後の成長までを射程に含めた動的過程を解明するという目標は達せられたと考える。そこで以下では同地図が発するメッセージについて、地図がもつ機能という観点から若干の考察を加えたい。

本稿のタイトル「地図にみる近代中国の現在と未来」は、同地図のメッセージを読み解くことはすなわち、そこに描かれた中国の現在と未来の姿を明らに出すことであろうという予測の上に立つ。この見取り図に従えば確かに、「支那国勢一斑」と「日本経営鉄道」からは同時代中国の状況を読み取れるし、「輯者予期鉄道」には中国における鉄道の将来像をみることができる。『現勢地図』のその後は、地図出版の時点からみれば文字通り未来に属する。それらの成立過程を解明し、地図上の表記や補足的な文字情報を分析すれば、何がどのように伝えられたか（伝えられようとしたか）は理解できる。だがこの地図が発するメッセージの本質を問うのであれば、それが近代地理学という学知に立脚しながら、同時に地理学の現実社会における運用へと踏み出していることをみておく必要がある。

一般に、アカデミックな科学としての地理学は19世紀のヨーロッパで成立したと言われる⁽¹²⁴⁾。それは、地球全体を対象とする系統地理学と特定地域における自然・人文にわた

る諸事象を考察する地誌学の二大部門から構成され、前者はさらに自然地理学と人文地理学に大別される。すなわち整然と体系化された学問であり、その学知を担う人々は、地理学会や大学の地理学講座などの制度の中から生まれ育つ。『現勢地図』は、このような地理学が世界に展開する潮流の中から生まれた。英文統計からの訳出になる「支那国勢一斑」はもとより、地図の原図も実測と理論化を重んじる科学的地理研究の所産であることは言うまでもない。しかしながら、同地図を主題図たらしめた編纂者たちが、学術的な制度の構成員でなかったことも明白である。すでにみたとおり、孫文と東邦協会、支那調査会の人々は、それぞれが抱いた中国への関心——革命と建国の希望、鉄道と産業開発の意欲、国家間競争での戦略等々——に照らして中国地図を手にし、多種多様な回路から接取した情報を付加し、相互に対話と交渉を重ねる中から一幅の地図上に中国の現在と未来を描出していったのである。その過程は学術的研究から程遠い、情報の切り貼り、政治的交渉、思考の飛躍の連続であったと言ふべきかも知れない。しかし筆者は、彼らによる一連の行為を、近代社会における地理学の社会的運用あるいは実践とみる。それは図像を媒介として何らかの共通認識を導き出そうとするという点においては、古代以来、地図が喚起してきたコミュニケーション行為の延長線上にある。だが『現勢地図』を編纂した人々には、地理学がその制度の内に集積してきた学知に（周辺からの局所的アプローチではあるにせよ）アクセスできる回路があった。それらの情報を再編し、不特定多数の人々へ向けたメッセージとして新たに発信するという行為は、出版物が社会に広く普及した近代において初めて可能となったのである。そこから発せられるメッセージは、中国の現在と未来についての関心を共有しうるすべての人に向けられ、さらに多数の人々による多様な解釈と再編成を可能にする。根岸佶や張鴻藻の編纂になる『支那交通全図』と『中国鉄路現勢図』は、その開放的なメッセージを受け止めた例である。経済学者である根岸と鉄道行政官僚であった張もまた地理学の学理追究を専らとする人ではなかったが、それぞれの知識と経験の上に立って『現勢地図』に自らの解釈と構想を付加していったのである。コミュニケーションの手段である地図は人間にとって根源的な存在であり、「モノ」としてみるのではなく、操作的につくって使う「動的過程」として理解するほうがわかりやすく、また活用の幅を拡げることができる⁽¹²⁵⁾。この説を援用するならば、『現勢地図』もまた、引用・作成・操作・応用・転用・改変という「動的過程」の一端として受け止められなくてはならない。

地理的情報の収集に関する限り、現代の私たちは Google Map にみられるようにインターネットを介して高度に精緻化された情報を瞬時に入手できる。だが、それらの情報を自覚的に運用するという行為をどこまで行えるだろうか。『現勢地図』が発するメッセージ

は、中国の現在と未来の姿を問うばかりでなく、専門知としての地理学と社会との交点を私たちに問うものでもある。

【付記】本稿は、科学研究費基盤研究（C）「近代中国における「科学」の構造——孫文をめぐる知的ネットワークの解析」（研究課題番号26370758）の成果の一部である。

なお、地図2および地図3は、石田 曜氏（京都大学大学院人間・環境学研究科 博士後期課程）の作成になる。

註

- (1) 京都大学大学院文学研究科地理学教室・京都大学総合博物館編『地図出版の四百年——京都・日本・世界——』ナカニシヤ出版、2007年、3頁。
- (2) 『実業計画』の英文版（筆者が参照したのは1922年版）には、英中併記の「中国鉄路全図」（地図タイトルは中文のみ）が付され、「已成鉄路」（Constructed Lines）と「未成鉄路」（Unfinished Lines）は黒色、「計画鉄路」（Projected Lines）と「増加鉄路」（Additional Lines）は赤色で描出されている。1921年に民智書局（上海）から出版された中文の『実業計画』初版は未見だが、民智書局1924年版を底本とする台湾の『国父全集』（第一冊）には、同じく黒赤二色刷、中英二か国語併記の「中国鉄路全図 民国十年絵製 RAILWAY PLAN OF CHINA—1921—By Dr. SUN YAT-SEN」が付されているので、同地図は1921年の中文初版出版に合わせて制作されたとみられる。実際、大阪市立大学所蔵の英文初版（1920年、上海：商務印書館）には同地図はみられない。“July 20, 1920”と表記されている『国父全集』の英文著述集（第十冊）に付された地図は、1921年製と明記されているので、1920年版からの採録とは考えられない。また、大陸での出版になる『孫中山全集』所収の『実業計画』には、同地図は付されていない。Sun Yat-sen, *The International Development of China*, Shanghai: Commercial Press, 1920; Sun Yat-sen, *The International Development of China*, New York and London: G. P. Putnam's Sons, 1922; 秦孝儀主編『国父全集』第1冊・第10冊、台北：近代中国出版社、1989年；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、1983年。
- (3) 中国で初めて同地図の複写版を東洋文庫から入手して紹介したのは、「支那現勢地図」『近代史資料』総54号（1984年1月）と、同号所掲の口絵（地図写真）である。ここには、全般的な史料紹介に加えて、「支那国勢一斑」、「孫中山識文」と地図欄外に書き込まれた手書きの文章（「左上角字迹」、筆者は不明）の翻刻も含めた地図上の全ての文字情報が掲載されている。ただし史料紹介の中心をなすのは、中国第二歴史档案館所蔵の「『支那現勢図』説明一文」の転載で、この一文は「輯者予期鉄道」各路線を地名で追うにとどまる。同記事は後に『孫中山集外集』に再録された（すでに『孫中山全集』第1巻に採録されていた「孫中山識文」は省略）。「支那現勢地図（1899年12月22日）」陳旭麓・郝盛潮主編『孫中山集外集』上海：上海人民出版社、1990年、17-28頁。またこの史料紹介とほぼ同時に、『現勢地図』上の「輯者予期鉄道」をもって『実業計画』の初期構想とする見解も発表された。榮孟源「東游略記」『近代史研究』1983年第4期、257-258頁。

- (4) 東洋文庫、国会図書館ともに原本は非公開である。国会図書館所蔵版は「近代デジタルライブラリー」で一般公開されているが(<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1088984>)、モノクロ撮影の画像であるためオリジナルの多色刷りと同一視することができないうえに、12画像に細分されていて、これを一幅の地図に「復元」することが著しく困難である。日本では「近代デジタルライブラリー」版を利用した研究として、松本ますみと天野怜によるものがあるが、前者は部分的な利用にとどまり、後者はオリジナル版を利用できなかったことが最大の問題点であると著者自身が認めている。松本ますみ「孫中山の「徹底した民族主義」——近代的統一への幻想——」王柯編『辛亥革命と日本』藤原書店、2011年、212-236頁；天野怜「孫文と実学：『支那現勢地図』の鉄道を中心に」『紀尾井論叢』第1号（2013年）。なお国会図書館の書誌情報によれば、『現勢地図』のサイズは103×101 cmである。
- (5) 地図の閲覧と複写を許可して下さった和歌山大学附属図書館に厚く御礼申し上げる。なお、和歌山大学所蔵版には東洋文庫所蔵版にみられる欄外書き込みがないが、これは孫文の筆によるものではないので、本地図を研究するうえでの問題にはならない。
- (6) 喻滄・廖克編著『中国地図学史』北京：測絵出版社、2010年、303頁。
- (7) 山本正三等編『人文地理学辞典』朝倉書店、1997年、293頁。
- (8) 張平「鄒代鈞与中国近代地理学的萌芽」『自然科学史研究』第10巻第1期（1991年）、81頁。鄒代鈞は輿地学（地理学）の家に生まれ伝統的な地理学を修めていたが、1886年の渡欧を契機として西洋近代の地理学を学び、帰国後は欧州から持ち帰った地図の翻訳、出版事業を推進する傍ら、自身も近代的手法を導入した測量や地図制作に従事した。彼の編纂した『湖北全省分図』（1894年に測絵完了したものをひな形として1908年に輿地学会から出版）は、当時の分省地図の中で最も優れた地図の一つとされている。鄒代鈞の事績については、上記の張平論文、鄒振環『晚清西方地理学在中国——以1815至1911年西方地理学訳著的伝播与影響为中心』上海：上海古籍出版社、2000年、322-330頁、を参照。なお、本稿では地理学を、「人類の住所としての地球表面を、その地域的差異という観点から研究する」学問であるとする定義に従う（日本地誌研究所編『地理学辞典』改訂版、二宮書店、1989年、466頁）。地図学（cartography）は、地理学と密接に関連する別領域の学術という方が正確ではあるが、本稿では地図を地理的情報の集積と見なし、広い意味での地理学に含める。鄒代鈞に対して「地理学者」、「地図学者」の区別がされていないことからして、少なくとも本稿において両学問領域の厳密な区分は不要と考えるためである。
- (9) 一般図は「特定の主題（テーマ）」を目的とせず、地図の基本三要素である「地形」「集落」「交通路」のみを描いたものである。一般図および主題図については、西岡尚也「一般図と主題図」『人文地理学事典』丸善出版、2013年、136-137頁、を参照。
- (10) 前掲の『中国地図学史』では、中国地図史を「古代」（先秦～元）、「近代」（明～民国）、「現代」（中華人民共和国）の三期に分割し、明初の鄭和航海図にはすでに方位や距離測定に先進性が認められるが、明末のマテオ・リッチが「地図新法」の導入によって中国の地図を近代に導いたとする。なお、この時代区分は中国における地図制作の技術革新に主眼を置いたもので、中国史一般の時代区分と大きく異なることは、著者の喻滄も認めるとおりである。喻滄「前言」前掲『中国地図学史』3頁。
- (11) 前掲『中国地図学史』332頁。
- (12) 金応春・丘富科編著『中国地図史話』北京：科学出版社、1984年、iii頁。この説が依拠する4000年あまり前（夏代）の伝説を史実とすることはできないにせよ、紀元前200年頃の

中国で地図がすでによく用いられたことは確実とされる。古代から中華民国期の中国における地図の発達史については、以下を参照。織田武雄『地図の歴史——世界篇』講談社、1974年、195-215頁。

- (13) 秋山元秀「前近代東アジアの地理学」前掲『人文地理学事典』67頁。
- (14) 岑春煊による全国的鉄道網整備計画の提議（1907年6月）を直接の契機として郵伝部が立案した鉄道網構想については、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——』日本経済評論社、2006年、340-345頁、を参照。中国国家図書館所蔵の「籌画中国鐵路軌線全図」（局部）は、中国測絵科学研究院編纂『中華古地図珍品選集』哈爾濱：哈爾濱地図出版社、1998年、252-253頁、でみることができる。
- (15) 同会は1898年の戊戌変法の失敗により学会が禁止されたことを受けて、「輿地学社」と改称し、後に「輿地学会」と改められた。
- (16) 「訳印西文地図招股章程」『時務報』第一冊、1896年8月（光緒二十二年七月）。同会は海外地図410幅、中国地図260幅の出版を目指した。実際に出版された地図12種の一覧は、前掲、張平「鄒代鈞与中国近代地理学的萌芽」86頁を参照。
- (17) 鄒代鈞、鄒煥廷らの出版事業については、周岩「鄒氏家族和我国地図編繪出版事業」『出版史料』総第16期（1989年第2期）、を参照。
- (18) 17世紀後半のアムステルダムで出版された、ブラウ『大地図帳』とヤンソン『新地図帳』にみられるように、海外における中国地図の制作は、周辺海域における貿易の活発化に伴ってすでに一定の成果をあげていた。ただしこれらの地図にまず求められたのは、航海の指針となる「海図」としての役割であり、地図の利用者はオランダ東インド会社を拠点とする貿易従事者や航海士など、より狭い範囲の人々が中心となる。ブラウとヤンソンの地図帳に収められた中国地図の存在は、東洋文庫所蔵版の目録で確認できる。橘伸子「東洋文庫所蔵ブラウ『大地図帳』総目次—J. Blaeu, *Grooten Atlas*, 1664-1665—」『東洋文庫書報』第45号（2014年3月）；同「東洋文庫所蔵ヤンソン『新地図帳』総目次—J. Janssonius, *Novus Atlas Absolutissimus*, 1658—」『東洋文庫書報』第46号（2015年3月）。
- (19) Bretschneider, E., *History of European Botanical Discoveries in China*, vol. 1, 2, 1898; reprint, Leipzig: Zentral-Antiquariat der Deutschen Demokratischen Republik, 1962.
- (20) Bretschneider, E., *Map of China and Surrounding Regions*, 2nd & rev. ed. St. Petersburg: A. Iliin, 1900. 同じ地図をひな形にした改訂版として、以下の地図も存在する。同地図には中国各省の面積、人口一覧が別葉で付されている。*Map of China*, London: China Inland Mission, 1899. 両地図ともに、日本国立国会図書館所蔵。
- (21) *The "Daily Mail" Commercial Map of China: Showing the Railway Concessions, Coal Fields, Iron Mines, Navigable Waterways, and Steamship Routes*, London: G. Philip, 1898. 日本国立国会図書館所蔵。やや時代は下るが、上海を拠点とした Kelly & Walsh 社の1909年版中国、日本、極東関連書籍販売カタログでは、上述の China Inland Mission や Daily Mail による地図のほか、英国陸軍省や中国海関の作成になるものなど計36種の中国地図（うち全国図に相当するのは7種）がリストアップされている。中国関連の書籍でタイトルに“with maps”と付されたものを含めれば、その数は飛躍的に増大する。*Catalogue of Books and Maps relating to China, Japan and Far East, on sale by Kelly & Walsh, Ltd.*, Shanghai, 1909, pp. 16-17. 東洋文庫所蔵。
- (22) 中路新吾編『清国形勢地図』（『東亜時論』第21号付録）東亜同文会、1899年。日本国立

国会図書館所蔵。同地図に Daily Mail の地図を典拠とする旨の記述はないが、両者の内容はほとんど一致し、地名表記には日本語が用いられているものの、英語表記のまま残された地名も見受けられる。

- (23) 日本国立国会図書館（東京）地図室所蔵地図を例に取れば、民間人による中国地図の出版は1874年から始まっているが、日清戦争開戦後の1894年8月から急増する。また、『東京書籍出版営業組合書籍総目録』（1893年7月）と『東京書籍出版営業組合図書館総目録』（1898年5月）を比較すると、前者では「亜細亜地図」全15種のうち中国関連は11種（「支那全図」は2種）であるのに対し、後者では「亜細亜地図」全37種のうち中国関連は26種（「支那全図」「支那輿地全図」などと称する中国全国図は8種）である。東京書籍商組合編『明治書籍総目録 明治26年版総索引』ゆまに書房、1985年、分類索引・35頁；同『明治書籍総目録 明治31年版総索引』ゆまに書房、1985年、分類索引・43-44頁。
- (24) 小林致広「地理学と帝国主義」前掲『人文地理学事典』17頁。
- (25) 上海孫中山宋慶齡文物管理委員会編『上海孫中山宋慶齡文物図録』上海：上海辞書出版社、2005年、152頁。
- (26) 胡波「地図上の愛国者と強国夢——論孫中山の地図情結」『広東社会科学』2010年3期。
- (27) 「追懷孫中山先生座談会」丘權政・杜春和選編『辛亥革命史料選輯』上冊、長沙：湖南人民出版社、1981年、23頁。この追悼座談会は、1930年すなわち孫文の死から5年後の1月から3月、5回にわたって開催された。出席者は犬養毅、頭山満など日本人の孫文支援者と在日国民党員の馬伯援である。座談会は日本語で行なわれたと考えられるが、本文に引用した可児の発言は、以下の中文を筆者が日本語に重訳したものである。「有一次他對我說，要画一張精密的中国地圖，果然不幾日他繪出《支那現勢地圖》，又做了一篇序文叫我看。那張地圖的確画得精細，且附有鐵路計畫幹線，我看了甚為佩服。」
- (28) 孫中山「《支那現勢地圖》跋（1899年12月22日）」『孫中山全集』第1卷、187-188頁。
- (29) この一文からは、『現勢地圖』がヨーロッパ諸国で製作された多種多様な地図から編製されたような印象を受けるが、地図左下に配されたスケールに「英里（マイル）」が用いられていることから、主要なひな型になったのは英国人の手になる地図であったと考えられる。スケールの上に「縮尺二百九十五万分之一」と記されているのは、十進法（メートル法）に換算した概数表記で、一般のイギリス式地図にはみられないため、フランスやドイツ式に学んだ日本人による付記であろう（日本人による『現勢地圖』の編纂については後述）。『現勢地圖』のオリジナルに相当する地図はいまだ発見に至っていないが、1903年の発行で中英併記の『大清郵政公署備用輿図』（*China Postal Working Map*, Shanghai: Oriental Press）は、地図全体のつくりが『現勢地圖』と非常に近い。よって、『大清郵政公署備用輿図』の原型になったと考えられる海関（Chinese Maritime Customs）作成の各種地図をさらに調査する必要がある。『大清郵政公署備用輿図』は、以下のサイトでデジタル画像が公開されている。<http://ids.lib.harvard.edu/ids/view/12106056?buttons=y>（2016年3月10日閲覧）。
- (30) 「此図從俄、德、法三圖及英人海圖輯繪而成」「至於道路、鐵路、江河、航路、山原高低，則從最近遊歷家所測繪各地專圖加入。其已割之巖疆，已分之鐵路，則用着色表明，以便覽者觸目警心云」『孫中山全集』第1卷、188頁。
- (31) 李谷城『香港《中国旬報》研究』台北：文史哲出版社、2010年、315頁。同書所収の影印版（417頁）によれば、該当地図の広告文は『中国旬報』第二期の表紙裏にある。しかし従来の研究では本広告の初出を第一期（1900年1月25日）としており、李谷城自身もその説に

従い、「この広告文は以降の発行分にも多くみられ、内容は同じである（此篇告白、其後多期都有刊载、内容相同）」と記している（同書315頁、脚注）。管見の限り『中国旬報』第一期と第七期（京都大学人文科学研究所蔵：鱒沢彰夫氏寄贈）には該当の広告文の掲載はなく、初出時期の確定にはさらに調査が必要である。

- (32) 「本館未開辦以前、用全力搜購近日各国最新之中国図説、及欧美名家之中国游记、不限時日、不惜工本、輯成此以前未曾有之十八省全図、降価発売、務祈流通、以益世之関心此数千年富庶文物之国者。〔中略〕此図最善最要之点、在各国所掘之鐵路、将来中国之完缺興亡、胥在此著。故本主人不避艱苦、購求中西文字之国家条約、商家章程、按地繪出、別以顔色、以便記認；而本主人亦參以己意、自擬一路、以為将来大勢上、不可少之幹路。〔後略〕」前掲、李谷城『香港《中国旬報》研究』315頁。誤字と思われる箇所は若干改めた。すでに述べたとおり、香港の宗主国たる英国ではすでに各種の中国地図が一般に流通しており、『鐵路十八省全図』の編纂にあたって有益だったのは確実である。
- (33) 『中国報』の概要については前掲、李谷城『香港《中国旬報》研究』9-10頁（「導言：成書經過及内容簡介」）を参照。
- (34) 陳錫祺主編『孫中山年譜長編』上冊、北京：中華書局、1991年、196頁。
- (35) 宗方小太郎（大里浩秋解題、翻刻）「宗方小太郎日記、明治32～33年」神奈川大学『人文科学研究所報』46号（2011年10月）157頁。
- (36) 「清音 支那地名辞書（本会編纂）」『会報』第77号（1901年1月）。
- (37) 東邦協会の概要については以下を参照。安岡昭男「東邦協会についての基礎的研究」『法政大学文学部紀要』第22号（1976年）；狹間直樹「初期アジア主義についての史的考察（5）第四章 東邦協会について」『東亜』第414号（2001年）。東邦協会の設立および初期の活動については、以下を参照。朝井佐智子『日清戦争開戦前夜の東邦協会：設立から1894（明治27）年7月までの活動を通して』愛知淑徳大学大学院博士学位論文、2013年；中川未来『明治日本の国粋主義思想とアジア』吉川弘文館、2016年、1-13頁。中川によれば、東邦協会とは「国民主義」「国粋主義」を唱導する『日本』や政教社の雑誌『日本人』の関係者（中川が「国粋主義グループ」と呼ぶ人々）を中核とする団体であり、1893年4月には「恩賜金」として1000円が下付されていることから、公的に認知された存在でもあったと見なされる。朝井は東邦協会がアジア主義団体の一つとして日清戦争の開戦に果たした役割を重視する。
- (38) 「東邦協会設置趣旨」『東邦協会報告』第1号（1891年5月）。東邦協会の機関誌は1891年5月に『東邦協会報告』が創刊されたが、1894年8月に『東邦協会会報』と改称し、改めて第1号から刊行された。
- (39) 『会報』第1号掲載の「東邦協会規約」による。創立当初の会頭は空位で副島は副会頭だったが、翌1892年に会頭に就任。近衛の副会頭就任は1893年。1899年に黒田長成が加わって、副会頭は2名となった。さらに1902年加藤高明を加え副会頭は3名となったが、近衛の死去（1904年1月）に伴い、2名に戻された。
- (40) 前掲、安岡「東邦協会についての基礎的研究」70頁。
- (41) 『東京書籍出版業者組合図書総目録』（1898年5月）には、東邦協会編纂、八尾商店発行、正価四銭の『明細 支那全図』が掲載されている。『現勢地図』に先立ち、東邦協会が中国地図の編纂と出版の経験を有していたことを示唆するが、同地図の現存は確認できない。また、1898年5月以前の『会報』に同地図の広告はみられない。前掲『明治書籍総目録 明治31年版総目録』発行所分支部・172頁。

- (42) 前掲、狭間「初期アジア主義についての史的考察（5）第四章 東邦協会について」72頁。1900年3月発行の『会報』第67号「寄贈書目」欄には、『清議報』第37、38冊、『知新報』第112冊と並んで、『中国旬報』第1、2期が挙げられている。その後『中国旬報』は、最終号となる第37期（1901年2月刊行）まで、断続的ながら寄贈が続けられている。
- (43) 福本は1899年に孫文の知己となり、翌年とともにシンガポールに赴くなど孫文の活動を積極的に支援した。後述の惠州蜂起（1900年）はその最も著名な例である。孫文記念館編『孫文・日本関係人名録』（増訂版）孫中山記念会、2012年、102頁。
- (44) 福本が東邦協会の創立に重要な役割を果たしたことについては、前掲、朝井『日清戦争開戦前夜の東邦協会』48-49頁；中川『明治日本の国粋主義思想とアジア』2頁、を参照。
- (45) 「本会重要紀事」；福本誠「支那調査会創設の議」『会報』第62号（1899年10月）。
- (46) 「支那調査会会約」『会報』第66号（1900年2月）。
- (47) 2月5日の発起会に列席した団体は、日本貿易協会、日東苦楽部、東亜同文会、東邦協会、神戸実業協会、横浜正金銀行、台湾銀行、台湾協会、大倉組、亜細亜協会、三井物産会社。加えて、東洋汽船会社、筑豊鉱業組合、大阪商船会社、大日本綿糸紡績同業聯合会、大東汽船会社から賛同を得た。個人の加盟または賛同者は、近藤廉平、山本達雄、渋沢栄一。
- (48) ①の「支那本部」の面積は133万6,841平方マイル、人口は3億8,600万人、②の「各省面積及人口 総計」は、131万3,328平方マイルと3億8,325万3,029人。
- (49) 「十八省各国勢力範囲図」『新民叢報』第1号（1902年2月）。表紙では「列国勢力範囲図」、目録では「列国在中国勢力範囲図」と称されている。本地図は『新民叢報』創刊号の初版本に掲載されたが、後の版で削除されたとみられる。日本では、国立国会図書館所蔵本（新民叢報社からの寄贈）と京都大学人文科学研究所所蔵本（昭和期に購入）に所収。台北：芸文印書館影印本（1966年）、北京：中華書局影印本（2008年）ともに、総目録に「列国在中国勢力範囲図」を挙げるものの、地図は収録していない。本地図の存在や各版における収録状況に関しては狭間直樹氏からご教示をいただいた。記して感謝申し上げる。本地図が作成された経緯は不明だが、ロシアを「魯国」と表記していること、凡例には挙げられていない日本の勢力範囲（台湾）が赤で彩色されていることから、日本で作成された地図を原図とした可能性が高い。梁啓超自身が各国勢力範囲の確定にどの程度関与したかについてはさらに調査が必要であるが、地図をみる限り、厳密な基準をもって範囲を確定し、彩色に正確を期したとは言い難い。
- (50) 全国の統計事業を管轄する国家機関の設置は、1916年5月の中華民国国务院統計局設立を待たねばならない。ただし同局の業務も実質が伴わず、1927年の南京国民政府成立後も各部門や省の間で統計機構の不統一は解消されなかった。この状況がやや改善されるのは統計機構の統一管理を眼目とする「主計制度」導入（1931年）と、統計事業に関する基本法たる「中華民國統計法」（1932年）、「統計法実施細則」（1934年）の公布後である。佐藤宏「民国期の中国農業統計」一橋大学経済研究所アジア長期経済統計室ニュースレター（日本語版）No. 9（1998年5月）<http://www.ier.hit-u.ac.jp/COE/Japanese/Newsletter/No.9.japanese/sato.htm>（2016年1月12日閲覧）。
- (51) 東邦協会編『東邦小鑑』東邦協会、1900年。①は189頁、②は189-190頁、⑤は278-279頁、⑥は269-272頁所掲の表からの転載。「支那国勢一斑」の各表と比較すると、若干の転記ミスや誤植を除けば、両者はほぼ一致する。
- (52) 前掲『東邦小鑑』272-274頁。

- (53) 当初、年鑑として毎年発行を目指していたが、1900年発行の第1輯しか現存していないので、継続的な刊行は断念された模様である。
- (54) 井上陳政『禹域通纂』上・下、大蔵省、1888年。
- (55) ジェイミソンの経歴については、中国社会科学院近代史研究所翻訳室編『近代来華外国人名辞典』中国社会科学出版社、1981年、237頁：“George Jamieson: China Consular service”, http://www.takaoclub.com/britishconsuls/george_jamieson.htm (2015年9月8日閲覧)を参照。
- (56) 英国上海領事哲美森編輯、美国進士林樂知翻譯『中国度支攷』上海：広学会、1897年（光緒丁酉季秋）、京都大学人文科学研究所（内藤文庫）所蔵。
- (57) 「凡例」前掲『東邦小鑑』1頁。『支那財政考』の英文オリジナルは未見だが、後年の改訂版から初版の内容を窺い知ることができる。George Jamieson, *Chinese Investments and Finance* [popular financial booklets, 13], London: published with the “Finance Review of Reviews”, 1906.
- (58) O. P. Austin (Chief of Bureau, Treasury Department, Bureau of Statistics), ed., *Commercial China in 1899: Area, Population, Production, Railways, Telegraphs, Transportation Routes, Foreign Commerce, and Commerce of the United States with China [From the Summary of Commerce and Finance for March, 1899]*, Washington: Government Printing Office, 1899, pp. 2177–2325. 頁数が大きな数字から始まっているのは、米国財務省統計局年次報告の一部を中国編として独立した冊子にしたためである。
- (59) J. Scott Keltie, ed., *The Statesman's Year-book: Statistical and Historical Annual of the States of the World for the Year 1899*, London: Macmillan, 1899, pp. 456–470. 中国に対して1章が充てられている。
- (60) *The Statesman's Year-book, for the Year 1899*, pp. 457, 458, 460–461, 463. 『東邦小鑑』「国債」の条のオリジナルは、*Ibid.*, pp. 461–462.
- (61) *Commercial China in 1899*, p. 2265.
- (62) *The Statesman's Year-book for the Year 1899*, p. 460.
- (63) 内閣統計局訳『政家年鑑』内閣統計局、1890年。管見の限りでは、同翻訳書には、1892、1899年版も存在する。
- (64) たとえば *The Statesman's Year-book* から「支那国勢一斑」に流用された表①②⑥は、*Commercial China* にも転載されている (pp. 2252–2253, 2254)。後者には一部欠落した情報があるため、前者からの転載と知られる。
- (65) *The Statesman's Yearbook* は、信頼性と簡便性を兼ね備えた世界年鑑たる評価を今なお維持している。 <http://www.statesmansyearbook.com/about.html> (2016年3月9日閲覧)。
- (66) 上海孫中山故居管理处・日本孫文研究会合編『上海孫中山故居蔵書目録』汲古書院、1993年、2頁。
- (67) 中村哲夫「後記」前掲『上海孫中山故居蔵書目録』168–169頁。
- (68) “Map of Africa, showing Railways Constructed and Projected, and Navigable River Routes”, *The Statesman's Year-book, for the Year 1899*.
- (69) 中村氏による蔵書の悉皆調査は1992年に実施された。調査当時の手書きメモの閲覧を許可して下さった中村氏に御礼申し上げる。
- (70) “Trans-Continental Railway Projects”, *The Statesman's Year-book, for the Year 1903*; “Asia—1863–1913”, *The Statesman's Year-book, for the Year 1913*.
- (71) 『現勢地図』に近い時期の記事としては、「千八百九十九年に於る支那通商（承前） 第九

- 支那に於る鉄道』『会報』第63号（1899年11月）10-21頁；「清国に於ける現今の鉄道』『会報』第69号（1900年5月）88-96頁など。
- (72) 東邦協会訳『支那現勢論』支那調査会、1901年。同書には序文に M. S. のイニシャルが付されているが、著者は不明。フランス語原書も同様である。
- (73) *La Chine: expansion des grandes puissances en Extrême-Orient (1895-1898)*, Paris: Librairie Militaire R. Chapelot, 1899.
- (74) 東邦協会第8回総会（1900年2月8日）で、『支那現勢論』の翻訳がすでに脱稿した由が報告されている（『会報』第66号、8頁）。支那調査会の設立はこの僅か3日前なので、実際に翻訳にあたったのは東邦協会だった。なお註29で述べたとおり、『現勢地図』の直接のモデルは英国人の手になる地図とみるべきである。『支那現勢論』添付地図のつくり自体について言えば、縮尺や地図に含まれる範囲などは、『現勢地図』と大きく異なる。
- (75) 「文書番号232 福建省鉄道ニ関シ請議ノ件」外務省編『日本外交文書』第33巻、日本国際連合協会、1956年、261頁。
- (76) 日本の「南進論」と南清鉄道敷設権問題の概要は、以下の論文を参照。岩壁義光「日清戦後の南清経営に関する一考察——南清鉄道敷設要求を中心に——」『法政大学大学院紀要』創刊号（1978年）。ただし「南進論」の語は、台湾、東南アジアからポリネシア、ミクロネシア、メラネシアなど、いわゆる南洋への進出を主張する論を意味する場合もあり、東邦協会においては日清戦争前の早い時期から、ロシア、朝鮮半島、中国北部への進出を主張する「北進論」と対比的に語られていた。朝井は、福本誠をこのような南進論者の一人に挙げている。前掲、朝井『日清戦争開戦前夜の東邦協会』88-89頁。
- (77) 「第一回南清鉄道線路調査記事 明治三十二〔1899〕年十二月ヨリ同三十三〔1900〕年五月ニ至ル」JACAR（アジア歴史資料センター）、Ref.B04010903500『支那鉄道関係雑件 調査書ノ部 第一巻14. 小川資源南清鉄道線路報告 自明治三十六〔1902〕年三月』（外務省外交史料館）。文書のタイトルに付されている1902年は第二回調査が実施された年である。小川資源は逓信省の囑託を受けて鉄道敷設路線調査などを実施したが、その内実は対外秘とされた。『清国各地方鉄道事業勃興ニ際シ本邦鉄道技師推薦方右同国各領事へ訓令一件：附、元鉄道技師小川資源渡清ノ件』外務省記録（3-8-4-19）、外交史料館所蔵。中国鉄道史における小川の位置づけについては、徐蘇斌「清末民初における鉄道建設と日本 その1. 小川資源の鉄道考察と潮汕鉄路の建設」『土木史研究 講演集』24号（2004年）、を参照。付言すれば、小川は漢口滞在中の1900年3月9-13日の間、数度にわたって宗方小太郎を訪い、宗方は小川から地図を購入している。数日前に孫文から「支那地図五冊」を受け取った宗方であれば、鉄道技師の小川に同地図について何らかを語った可能性は十分に考えられるが、彼の日記には小川来訪と地図代支払いの事実しか記されていない。小川の調査報告にも宗方との会談が記録されているのみである。前掲「宗方小太郎日記、明治32～33年」157-158頁；前掲「第一回南清鉄道線路調査記事」（3月11日の条）。
- (78) 香取龍湖「清国鉄道調査会を設立すべし」『鉄道時報』第46号（1900年4月15日）。当時、福建から江西省にかけての地域では日本人による鉄道路線調査がたびたび実施され、現地の中国人に「襲撃」されたこともあった。小川資源の報告によれば、襲撃されて負傷したのは竹内武少佐であることから、南清鉄道計画には軍部も参画していたことがわかる。「日本侵略者擅自查勘鉄路」宓汝成編『中国近代鉄路史資料（1863-1911）』第二冊、北京：中華書局、519-520頁；前掲「第一回南清鉄道線路調査記事」（2月26日、3月4日の条）；陸軍省編

- 『明治36年7月1日調 陸軍現役将校同相当官実役停年名簿』陸軍省、1903年、81頁。
- (79) 「支那問題の開展」『会報』第70号（1900年6月）126頁。
- (80) 「支那調査案」『会報』第62号（1899年10月）8-9頁。
- (81) 「福建地方に於る日本鉄道」『鉄道時報』第20号（1899年7月25日）。
- (82) 『孫中山全集』第6巻、348, 350-351頁。
- (83) 二人の「提携」に関するさまざまな解釈については以下の論文を参照。横山宏章「孫中山と児玉源太郎台湾総督の「提携」」日本孫文研究会編『孫中山研究日中国際學術討論会報告集』法律文化社、1986年。
- (84) 政治地理学については、山崎孝史「政治地理学」前掲『人文地理学事典』264-267頁、を参照。
- (85) たとえば広大な大陸のほぼ全域が近代になってヨーロッパ諸国の植民地と化したアフリカでは、それぞれの宗主国が鉱物資源や農産物の運搬を主要な目的として鉄道を建設したため、そのほとんどが海に面した港湾から内陸に伸びる単線的構造をもつ。宗主国間の政治対立を反映した路線や入植奨励を目的とした路線を加えても、各路線は個別の機能を果たすにすぎず、全大陸を網羅する鉄道網の建設は構想することすら困難であった。一方、インドにおける鉄道建設は宗主国イギリスが国家的事業として取り組んだため、全国的鉄道網の構築が進められた。吉田昌夫「第12章 アフリカ」；多田博一「第16章 南アジア」小池滋ほか編『鉄道の世界史』悠書館、2010年。
- (86) 前掲、松本「孫中山の「徹底した民族主義」——近代的統一への幻想——」。
- (87) 前掲、天野「孫文と実学：『支那現勢地図』の鉄道を中心に」。
- (88) 前掲、千葉『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——』。
- (89) 粵漢鉄道の敷設権は、1898年にアメリカの企業連合（American combination）に供与されていたため、『現勢地図』作成の時点では「米国経営」と見なされた。その後、ベルギー資本参入の動きもあったが失敗に帰し、結局、7年後に清朝政府が鉄道開発会社にそれまでの事業費および賠償金として675万ドルを支払うことによって敷設権を回収した。Percy Horace Kent, *Railway Enterprise in China: An Account of its Origin and Development*, 2nd ed., London: Edward Arnold, 1908, pp. 109-121.
- (90) 交通地理学とは、人や材の流動と流動手段である陸・海・空の輸送体系を取り扱う分科であり、近代地理学の黎明期以来の長い歴史をもつ古典的分野の一つであるが、これまで研究者数、論著数がともに少なく、地理学界全体の話題をさらった時期もほとんどない地味な分野とされる。三木理史「交通地理学」前掲『人文地理学事典』518頁。
- (91) 1月7日の開業時は、距離1.5マイルの馬車鉄道であった。蒸気機関車が導入されたのは同年8月。近藤喜代太郎『アメリカの鉄道史—SLが作った国』成山堂書店、2007年、21頁。以下のアメリカ鉄道史に関する記述も主に同書による。
- (92) 前掲、近藤『アメリカの鉄道史』81頁。米国鉄道の総延長がピークを迎えるのは1916年で、25万4,000マイルに達した（同書、126頁）。
- (93) Daniels, Rudolph, *Trains across the Continent: North American Railroad History*, second ed., Bloomington: Indiana University Press, 2000, p. ix.
- (94) 「吾人試測想、如美国不敷設鐵路、則今日将成如何景象乎？因此吾人須相信、中国如不敷設鐵路、則其国家落後之情状、将長此不变也。」「中国之鐵路計画与民生主義（1912年10月

- 10日)』『孫中山全集』第2巻、490頁。付言すれば、孫文は同じ講演で、鉄道建設に外資を導入することの妥当性の根拠としても米国の初期鉄道建設の例を引いている。
- (95)「古人有言：『人為一小天地』，良有以也。然而以之為一小天地，無寧謂之為一小国家也。蓋体内各臟腑分司全体之功用，無異於国家各職司分理全国之政事。（古人が「人は一つの小天地だ」と言ったのは、まことに故あることだ。だが、一つの小天地とするよりは、むしろ一つの小国家と言った方がよい。なぜなら、体内の臓腑はそれぞれに全身の作用を司っており、国家の官職がそれぞれ全国の行政を管轄しているのと同じだからだ。）」『建国方略之一 孫文学説——行易知難（心理建設）』『孫中山全集』第6巻、163頁。
- (96) 前掲、近藤『アメリカの鉄道史』70-73頁。東西から建設が進められたユニオン・パシフィック鉄道とセントラル・パシフィック鉄道の「会合」を記念する金の犬釘には「鉄道が世界の二つの大海を結ぶように、神が我国の統合を続けさせ給いますように」(May God continue the unity of our country, as the Railroad unites the two great oceans of the world)と刻印されている。
- (97) 鉄道の長距離化に伴い、統一した運行時刻管理が求められるようになった。鉄道各社により1876年に設立された「総合時間会議」(General Time Convention)は、1883年10月11日に、全国を経度により4地域に分割し、1時間ごとに異なる標準時を設定する案を採択、同案は11月18日正午をもって全鉄道路線の時刻表に適用された。これが「合衆国標準時法」(Standard Time Act)として法律化されるのは第一次大戦中の1918年3月である。*Trains across the Continent*, p. 81.
- (98) 前掲、近藤『アメリカの鉄道史』101頁。
- (99) 「支那現勢地図」(広告)『会報』第71号(1900年7月)。各界の名士を会員とする東邦協会の月会費が50銭だったことを勧案すれば、市井の人々にとって1円は安い価格ではない。ちなみに862頁もの分量をもつ『東邦小鑑』の定価も1円だった。
- (100) 「第十回総会速記録」『会報』第85号(1902年3月)5頁。当時、『現勢地図』の在庫は240部あり、報告の通り好調な売れ行きを呈していたとすれば当初の発行部数は相当に多かったと推測される。
- (101) 再版は筑波大学附属中央図書館所蔵。第三版の所蔵は現在のところ確認できず、出版日は後述の第四版による。
- (102) ただし南清鉄道計画そのものが、1900年で完全に途絶したわけではない。同計画が外交問題に再浮上するのは1903年で、小川資源による第二回調査実施(1902年9月-1903年3月)と時を同じくする。小川は第二回調査報告において杭州から広東(広州)までをつなぐ「清国東南海岸二沿フ所ノ一大幹線」計画を立案するが、資金調達、英仏をはじめとする列強各国との関係、中国側の反発等の問題に直面し、計画は大幅に縮小されてゆくことになる。結局、小川案のうち「潮州汕頭支線二十三哩」のみが、私営の「潮汕鉄道」(約42km)として1906年に開通した。また南清鉄道計画の一部をなす九江-南昌間の路線は、「南潯鉄道」として1916年に開通した。同路線の建設と運営を担ったのは江西鉄路公司(のちに南潯鉄路公司)であるが、日本の東亜興業からは継続的に借款が供与された。「事項十五 南清鉄道関係雑纂」『日本外交文書』第36巻第2冊、1957年、168-198頁；前掲「第二回南清鉄道線路調査報告書」；土木学会土木図書館委員会等編『古市公威とその時代』土木学会、2004年、324-327頁。
- (103) 「本会第十一回総会」『会報』第98号(1903年4月)83頁。同時に再版された地図には『亜細亜全図』もあるが、同地図は定価20銭つまり『現勢地図』の5分の1に過ぎず、高い売上

は期待しがたい。

- (104) 「孫文逸仙稿 支那保全分割合論」『会報』第82号(1900年12月)。付言すれば、辛亥革命後の1913年2月17日、東邦協会は来日中の孫文を迎えて昼食会を開催したが、主客ともに『現勢地図』に言及した形跡は見られない。「文君孫中山先生歓迎会記」『会報』第215号(1913年2月)。
- (105) 第四版は日本国立国会図書館所蔵。
- (106) 該当の地図は、「附録 西比利亜鉄路説略(全)」『会報』第104号(1903年10月)の折込地図と同一なので、東邦協会編になる地図と考えてよい。このほか第四版では、「支那国勢一斑」も大幅に改訂され、財政や貿易関連の統計表は削除された。
- (107) 「広告 訂正増補第四版 支那現勢地図 附国勢一斑并列国経営鉄道」『会報』第104号(1903年10月)奥付頁。
- (108) 発行日訂正後の「再版」は日本国立国会図書館所蔵。
- (109) 遠山景直『支那交通現勢図』東京：江漢書屋・上海：科学儀器館、明治36(1903)年9月24日印刷、明治36(1903)年9月27日発行。定価は70銭。日本国立国会図書館所蔵。
- (110) 遠山景直の生年は不明。「宗方小太郎日記」明治41年1月27日の条に「井出〔三郎〕を訪ひ遠山景直遺族への香典二円を託し」との記載があるので、1908年1月上海にて没と推定される。その経歴は詳らかではないが、宗方の回想によれば、荒尾精による日清貿易研究所の開所(1890年)当時、日清貿易商会の開設計画に携わったという。また白岩龍平と行動を共にした記録も残されているが、いずれも断片的である。宗方小太郎(大里浩秋解題、翻刻)「宗方小太郎日記、明治41～42年」神奈川大学『人文学研究所報』50号(2013年8月)118頁；松岡恭一・山口昇編『沿革史』上海：東亜同文書院学友会、1908年、33頁；対支功労者伝記編纂会編『統対支回顧録』下巻列伝、大日本教化図書、1941年、337頁；中村義編『白岩龍平日記』研文出版、1999年、23,397頁。『上海』(国文社、1907年)のほか、彼の編著になる書籍がいくつか現存しているので、執筆活動も活発に行っていたと考えられる。また、1900年3月に支那調査会、翌月に東邦協会に入会して編集会議に出席しているので、『現勢地図』初版編纂に従事した可能性が高い。「支那調査会紀事」『会報』第67号(1900年3月)；「本会紀事」『会報』第68号(同年4月)。
- (111) 京都大学人文科学研究所所蔵。出版の日付は、明治41(1908)年5月15日。
- (112) ただしスケールは「英里」ではなく、「清里」と「日本里」の二つが示されている。
- (113) 根岸信編『支那交通全図解説』東亜同文会支那経済調査部、1908年。
- (114) 和歌山県出身。1901年に東京高等商業学校(一橋大学の前身)を卒業後、上海東亜同文書院教授に就任、中国経済研究を進めた。帰国後は1911年から朝日新聞社の客員となり、記者も兼任。1916年、東京高等商業学校教授に就任、1919年から2か年欧米に留学した。帰国の途次に上海に立ち寄りギルド研究を再開、以後も数回にわたって渡中してギルドを中心に実地調査を行った。編著に『清国商業綜覧』1-5巻(1906-1908年)、『支那ギルドの研究』(1932年)、『商事に関する慣行調査報告書—合股の研究—』(1943年)、『買弁制度の研究』(1948年)、『上海のギルド』(1951年)など。
- (115) 前掲『支那交通全図解説』3頁。
- (116) 京都大学人文科学研究所所蔵。本地図は中国で作成した原図を、日本の東京で印刷の名手を集めて81枚の銅板に刻版し、後になって石版印刷したという。程明超「中国鉄路現勢紀要序」張鴻藻『中国鉄路現勢紀要』北京：中華全国鉄路協会、1918年、3頁。本地図の所在

は柴田陽一氏のご教示による。記して感謝申し上げます。

- (117) 張鴻藻の生没年は、光緒三十三年（1907）年の帰国留学生を対象に実施された試験成績表に「年三十一歳、湖北人」とあること、遺著となった『中国鐵路現勢紀要』の程明超による序文（民国6〔1917〕年6月15日付）に「書之出版已在君謝世後一年」とあることから推定した（中国第一歴史档案馆「光緒三十三年留学生史料」『歴史档案』1998年1期、65頁；前掲、程明超「中国鐵路現勢紀要序」3頁）。両史料に記されている張の経歴をまとめると以下の通り。字は子魚、湖北咸寧県人。弱冠で秀才となり武昌經心書院で学んでいた時、湖広総督の張之洞によって海外留学生に選拔され日本に留学、東京高等商業学校を卒業。帰国後は鉄道行政に従事した。このほか、中国人のための鉄道学校として東京の神田に開校（1905年）した路礦学校は、張鴻藻の建議によると言われる。前掲『古市公威とその時代』321頁。
- (118) 「中華全国鐵路協會一年來会務情形報告 職員之進退」『中華全国鐵路協會大会二年六月二十九日提議事件説明書彙録 第二本 附報告』（出版情報不明、京都大学人文科学研究所所蔵）。中華全国鐵路協會は1912年6月に北京で成立。発起人は馮元鼎、詹天佑、朱啓鈴など11名で、交通系の人々を多く含む。同会は袁世凱、黎元洪とともに孫文を名誉会長に迎え、1912年8月の孫文入京時には歓迎会を開くなどして関係の緊密化を図ったが、第二革命で孫文が袁世凱に敗れると関係は断絶した。「中華全国鐵路協會発起人呈交通部文 附簡章」『政府公報』公文、1912年5月19日；鐵路協會編集部編『民国鐵路一年史』北京：鐵路協會編集部、1914年、136頁；馬陵合「北洋時期中華全国鐵路協會研究」『史林』2009年03期。中華全国鐵路協會は、「最新鐵路全図」（鐵路協會編集部編『民国鐵路一年史』北京：鐵路協會編集部、1914年、の巻頭折込）を出版しているが、これは日本の東洋協會満洲支部の編集になる「支那鉄道綜覧図」（東洋協會満洲支部編『支那鉄道綜覧 附地図』拓殖新報社、1912年、に別葉で付されたもの）をひな形としており、地図上の「既成鐵路」、「起工線」、「予定線」をつなぎ合わせても、『現勢地図』にみられるようなネットワーク構造を成さない。
- (119) 縮尺は200万分の1、スケールは「里」で表示。
- (120) 「輿図之有益於社会国家也審矣。世界交通，路電郵航均有密切關係，鐵路尤其重要者。」「湖北咸寧張鴻藻序於宣南寄廬 民国三年十月二十六日」『中国鐵路現勢地図』。同文は、以下にも掲載されている。「中国鐵路現勢図序」『鐵路協會会報』1913年第41期（第5巻第2冊）。
- (121) 張鴻藻『中国鐵路現勢地図：附表』上海：中華書局、1915年。奥付によれば、印刷所は東京印刷株式会社で、日本発行所が丸善である。
- (122) 前掲、程明超「中国鐵路現勢紀要序」3頁。
- (123) 前掲、張鴻藻『中国鐵路現勢紀要』。同書「凡例」には、1915年9月に印刷、翌年5月に出版とあるが、実際には印刷までにしか至らなかった。『中国鐵路地図』の中国における普及については、同書末尾に付された再版地図広告文による。
- (124) 近代地理学の成立史に関しては、山野正彦「地理学史と方法論」前掲『人文地理学事典』6-9頁；手塚章「近代地理学の成立（ドイツ）」同前、18-21頁、を参照。
- (125) 森田喬「地図」前掲『人文地理学事典』121頁。また織田武雄は、「これまでの地図は地表の形態の正確な表現にとどまっていたが、地図はいわば世界共通の言語であり、ナショナル・アトラスにみられるような主題図やメッシュ・マップ〔地表面を小区画の方眼に分割し、各方眼の情報を数量的に表示した地図〕など、さまざまな地図を通して、世界の人々の相互の理解や認識は、今後いっそう深められるものと思われる」と述べる。前掲、織田『地図の歴史——世界篇』218頁。