

翻 訳

トーマス・ケネディ著『江南製造局：李鴻章と
中国近代軍事工業の近代化（1860-1895）』（5）

原書：Thomas L. Kennedy, *The Arms of Kiangnan: Modernization in the Chinese Ordnance Industry, 1860-1895*, Westview Press, Boulder, 1978.

トーマス・ケネディ
訳：細見和弘

〔目次〕

- 第一章：中国の伝統的軍事工業（本誌 第59巻, 第3号）
- 第二章：19世紀中葉の改革と軍事工業の役割（本誌 第59巻, 第4号）
- 第三章：李鴻章の軍事工場：創設期（1860-1868）（本誌 第60巻, 第1号）
- 第四章：李鴻章の軍事工場：生産の開始（1868-1875）（本誌 第60巻, 第2号）
- 第五章：国家による軍事工業政策の進展（1872-1875）（本号）
- 第六章：新海防政策の下での生産（1875-1885）
- 第七章：兵器・弾薬生産の近代化（1885-1895）
- 第八章：結論

第五章 国家による軍事工業政策の進展（1872-1875）

1875年以前、中国に戦略的工業の発展を目指す包括的な計画は無かった。西洋式の武器・弾薬と汽船を製造するために現れた多様な工場施設は、基本的に地方事業であり、李鴻章、曾國藩らが自強を首唱した結果生み出されたものであった。清朝宮廷は大抵、地方の主導性を激励・協力したが、それを阻むこともあり、協調的な国家的指導力を打ち立てることができなかった。その結果、李鴻章は、その間隙に入り込み、長江流域と華北に一系統の軍事工場を設立した。これらの工場設備の生産任務は概して相互補完的であり、李鴻章の統率する淮軍と華北の海防施設を全面的に支援した。

しかし、戦略的工業の発展に対する李鴻章の影響力には、はっきりとした限界があった。その最も重要な例は、江南製造局に於ける造船計画であった。それは、製造局の財源の大部分を浪費した。これ以外に東南沿岸や華西に、そして李鴻章の勢力範囲の全く外側にも、芽を出し始めた軍事工場と造船所があった（付表を参照のこと）。それらの中で最もよく知られている福州船政局は、武器・弾薬の生産を大して含んでいなかったし、この研究の範囲を超えている。ところが、福州城内に小さな軍事工場があり、広州に一つの軍事工場と造船所があり、華西及び西北で回民起義（イスラム教徒の叛乱）の鎮定に従事した軍隊により設立された軍事工場と弾薬工場施設

設があった。

1872年から1875年までの数年間、中国の対日関係で摩擦が生じた。ほぼ同じ時期、西北の回民起義がトルキスタンで分離主義の運動を起こした。国家の安全保障のため、これら二つの問題領域の間で、財源は如何に分配されるべきかという問題が、諸省で自強運動を推進する官僚だけでなく、そうり がもん 総理衙門の戦略家にとっても差し迫った関心事となった。国家の安全保障の問題に関する一つの重大な側面は、多様な軍事工場がどのようなタイプの生産を引き受けるべきかであった。様々な地域に存在する軍事工場を管理し発展させる責任を割り振り、且つ生産の任務を割当てる広範な政策の輪郭が、ゆっくりと具体化し始めた。この進展の最初の段階は、兵器生産の発展のため使用される財源を或いは独占していたかも知れない、江南製造局の造船計画の再検討であった。このことは、1874年末及び1875年の初め、国家の防衛政策をめぐる高レベルの論議に引き継がれた。中国軍事工場の役割は、その時の国家の必要に応じて再考され、結局、兵器工業のための新しい組織と新しい指針を含んだ新しい防衛政策が採用された。

江南製造局に於ける造船の終焉

江南製造局に於いて、造船は、最も大きく、最も人目に付き、最も出費の大きい生産範疇であった。1870年以後に完成した船は、それ以前の船に比べて、より大きく、より洗練され、従ってより出費がかさむようになっていた。それだけでなく、製造局は完成船の整備と操作に要する出費の上昇にも苦しんでいた。その結果、1872年の初めまでに、造船事業は、完成船の整備と操作を含め、製造局が海関から受け取る187万両の半分近くを浪費した。¹⁾ 抵抗の波が集まり始めた。一方で、宮廷の官僚達は、両江地方政府の事業を費用が掛かり非効率な計画と見なして、不満を申し立てた。他方、李鴻章は、江南製造局でこれ以上汽船を実際に建造するのが賢明なのかを疑い始めた。

1871年、これらの圧力に対する最初の反応が到来した。江南製造局での汽船事業が高いコストを費やすことへの漸進的な反対の高まりを沈黙させ、且つ造船を健全な財政的基礎の上に据えようとする動きの中で、総理衙門は、江南製造局製の船を操作し整備を行う費用に耐えるであろう中国商人に賃貸し、そうすることでこの重荷から製造局を救済しようとする提案を行った。曾國藩と李鴻章の二人は、共に意見を求められた。1872年1月、総理衙門の提案について論議されていた間、江南製造局での造船事業及び製造局それ自体は、新しく且つ破壊をきたす可能性を秘めた攻撃の対象であった。ないかくがくししゆしん 内閣学士朱晋は、江南製造局への海関税収の分配と、福州船政局の造船を援助するために為される海関税収の分配は停止すべきとし、その資金を中央政府に差し戻し、災害の救済に使用できるようにするよう建議した。朱晋は、西洋海軍からの攻撃の脅威は、差し迫ったものではないと考えていた。とにかく、たとえ攻撃されても、中国製の艦船は、西洋で建造されたものとは戦いにならないだろうと判断した。朱晋は、伝統的な水師すいしは、地方の海賊に対処することができ、伝統的な帆船（junk）は、商業上の運搬、とりわけ穀物輸送に適しているが、それを汽船で行えば二倍の費用がかかるであろうと主張した。²⁾

南洋大臣曾國藩は、江南製造局での操業を中止すべきか否かについて、朱晋の意見書に対する

返答を求められた。曾国藩は、1872年3月12日、朱晋に対する正式の返答を行う以前に死去した。しかし、亡くなるまで一箇月に満たない2月24日、曾国藩は総理衙門に書簡を送り、江南製造局の造船事業と江南製造局の船を中国商人に賃貸する考えを断固として支持すると表明していた³⁾。

曾国藩の死後、清朝宮廷は、朱晋の提案について李鴻章の助言を求めた。その数年間、李鴻章の江南製造局との関わりは、曖昧になっていた。江南製造局の共同設立者たる李鴻章の地位は、製造局の業務に関する発言権を保証したが、時が経つにつれて、李の影響力は希薄になった。製造局の監督権は、混乱するようになった。1869年、江蘇巡撫丁日昌は、技術的問題（洋務）は、海関税収との財政的關係が江蘇巡撫に統御されている間、両江総督と直隸総督の共同支配下に入ることを唱えた。蓋し、この提案で支配者の中に直隸総督を含めた理由は、曾国藩が直隸総督を務めていた1868年から1870年までの間、江南製造局の監督権を行使していたからであろう。いずれにせよ、李鴻章は、1870年末直隸総督の職を引き受けた時、江南製造局への直接的支配を暫く行使していなかったことに気付いた。1871年、現職の直隸総督である李鴻章は、主として天津での地方的な事件に関わっていた。他方、曾国藩は両江諸省に戻り、南洋大臣として江南製造局の業務を管理することに没頭していた。曾国藩の影響力は、明らかに圧倒的であった⁴⁾。

曾国藩の死後、共同設立者の李鴻章は、直隸総督兼北洋大臣としての地位から、再び江南製造局の指導全体に積極的な役割を占めた。そして、操作や人員のような技術的問題について助言する立場も引き受けた。しかし、後者に対する本来の責任は、両江総督すなわち南洋大臣にあった。李鴻章が江南製造局への影響力を取り戻すことを手助けする上で、二つの考慮すべき問題がたいそう重要であったことは疑いない。すなわち、第一に、製造局に於ける高官との密接な人間関係であり、李鴻章が最初の両江在任期間中に任命した馮俊光のような者がそうであった。そして、第二に、李鴻章の直隸総督としての戦略的感覚、及び兼務する北洋大臣としての責任であった。これらの官職は、京師、直隸省、満州、内蒙古を防衛する責任を持っていた。清朝宮廷は、清朝で最大の軍事工場について重要な決定に達すると、ごく自然に李鴻章に助言を求めた⁵⁾。

李鴻章が江南製造局から離れて以後、造船に関する李の見解、及び密接に関係した諸問題は、緩やかに進展していた。造船に就いて言えば、李鴻章は、曾国藩が江南製造局で始めたその事業について長らく深刻な疑いを抱いていた。製造局を去る以前の1866年、李鴻章は、江南製造局はただ小型の砲艦だけを建造すべきというのが自分の意向であると陳べた。1869年6月二番目の船が進水した後、李鴻章は曾国藩に書簡を送り、その船は西洋の軍艦の水準に遙かに及ばないと陳べ、1871年、再び曾に書簡を送り、江南製造局で建造した船は、商用と軍用の何れの標準にも適合していないと陳べた。続いて、李鴻章は、製造局が外国式帆船の生産に転換するよう提議した。外国式帆船は、通商に使用するのに適し、より経済的であると李鴻章は見なした。結局、1872年、李鴻章は同僚の官僚に書簡を送り、自分は長い間、江南製造局の造船事業は、西洋に対し中国を強くしないであろうし、出費が掛かり過ぎると感じていたと陳べた⁶⁾。

こうした江南製造局製の艦船に不十分な所があると認める認識が次第に明瞭になるに伴い、李鴻章は、製造局の技術的人材が不足していることを正しく評価するようになった。実作業を通じた訓練計画が機能しているかどうかは、はっきりしなかった。しかし、この計画も、製造局の学校での伝統的な公式訓練も、第一級の中国人技術者や専門家を必要なだけ増やして造船所に供給し、外国人顧問に取って代わることはないことは、李鴻章には明白であった。疑うまでもなく、1871

年李鴻章は、技術訓練上の立場を転換し、曾国藩と共に中国教育使節の後援者となり、訓練のため若者をアメリカ合衆国に送り出した。これらの学生が帰国した際、軍事工場や造船所で地位を得る者がいるであろうと期待された。

当初李鴻章は海軍より陸軍の軍備生産を優先したが、それは陸軍の司令官を何年も務めたことで強化された。1870年8月直隸総督兼北洋大臣に任命された後、李鴻章は、淮軍のため兵站上の基礎を築き上げることを急いだ。そうすることで、淮軍は、李鴻章の新たな防衛上の責任を果たすであろう。兵器工業の発展の領域で、李鴻章の努力は、主として天津での小さな軍事諸工場に向けられた。李鴻章は、それらを火薬・弾薬生産のための大規模な産業複合体へと変容させた⁷⁾。

清朝宮廷から朱晋への答申を提出するよう勧められた後、李鴻章は、1872年6月自分の意見を宮廷に対し具申する前に、江南製造局及び福州船政局のドックの官僚達と広く通信していた。李鴻章の上奏文は、「汽船の建造は停止されるべきではない」と題する情熱的な嘆願であり、中国を外国の侵略から救うため工業の近代化を継続することを目指していた。しかし、江南製造局での汽船建造問題について、李鴻章は容易でない条件を表明していた。李鴻章は、中国のように広大な陸地を持つ国は、陸軍の発展を優先すべきであると感じた。李鴻章は、西洋の鉄甲艦を高く評価したにもかかわらず、その喫水が中国の大部分の港にとって深過ぎることに気付いた。西洋の鉄甲艦は、李鴻章が唱える純粋に防衛的な海軍戦略にも全く適していなかった。李鴻章は、小型で喫水が浅く、装甲が着けられた、港湾防衛用の砲艦を好んだ。また李鴻章は、既に江南製造局に対し、将来建造する軍船は五番目の主力船、すなわち「海安」の大きさを超えてはならないと指示したことについても言及した⁸⁾。

もし艦船建造に向けたこれらの指針に従うなら、汽船の整備費と操作費を支払うため別個に計画を立てられるという条件で、製造局は海関からの収入の範囲内で操業を継続することが可能であると李鴻章は感じた。この問題に関する李鴻章の意見は、馮煥光の考えから大きな影響を受けた。馮煥光は江南製造局の督辦で、汽船の建造と均整のとれた産業発展について遠慮なく発言した。馮煥光は、華南から華北へ漕米を輸送する独占権を許可することと併せて、商人に汽船の貸し付けを行い、西洋の汽船との苛酷な競争をものともせず、中国商人に利益の上がる運送業を保証することを勧めた。馮煥光の判断では、江南製造局製の汽船のうち商用に貸し付ける目的で改造が可能な二隻は、四番目の船である「威靖」と「金欧」であったが、「金欧」は丁度その時計画中であった。残りの艦船は、純粋に軍事用に設計されていた。馮煥光は、それらの艦船は、整備費と操作費を使って沿海を巡視するよう割り振り、巡視する諸省により分担されるよう建議した。「威靖」の貸し付けが利益を上げることが分かれば、江南製造局での将来の建造は、商船に重点を置くべきであると感じた⁹⁾。

李鴻章の上奏文は、軍船を巡視や援助のため沿海諸省に割り振るとする馮煥光案を繰り返し、そしてこのことは、同時に伝統的な各省水師を削減して遣り繰り算段することで成し遂げられると建議した。後に李鴻章は、漕運の独占を認めて商用汽船航路を育むとする馮煥光案を使用したにもかかわらず、穀物を輸送する目的のため商人に船を貸し付けるという議論は、当面遅らせることができると感じた。というのも、必要な仕様を有した船が無かったからである¹⁰⁾。

馮煥光は、自分の提案を汽船の整備負担の軽減という目先の問題に制限しなかった。馮煥光は、これは中国が自強のため活動するに際し、その土台を掘り崩している経済的後進性の単なる徴候

に過ぎないと見ていた。清朝は、天然資源の開発に失敗し、基幹産業を発展させることができなかったが、その根源的な原因は、汽船の整備のような基本的防衛問題を解決できないまま放置させた資金の流失にあった。馮煥光は、こうした状況を修正するため、採取・精練産業と運輸業の近代化に向けた一連の提案を行った。馮煥光は、吸水・精製・加工するための西洋式機械を導入し、個人向けに貸し付けられた汽船を使って基本的な燃料や原材料を製造センターと市場のあちこちへと運ぶことを唱えた。このことは、汽船を整備・維持する負担から江南製造局を解放するのを助けるであろうし、同時に燃料と基本原料のコストを引き下げるであろう。馮煥光は、この発展計画の財政的基盤は、政府の必要分以上に製造された石炭と鉄の販売と、代わる代わる生産量を増やして単価を引き下げた機械で得た収益を再投資することにより維持できると助言した。馮煥光は、工業化の次の段階として、中国の様々な地域に適した織機、及び織物の機械生産に投資することを唱えた。¹¹⁾

馮煥光は汽船の整備計画について分析した結果、江南製造局の発展を制限している最も基本的な問題、すなわち輸入燃料・原料のコスト高に取り組みむことになった。1873年末までに、江南製造局は、150万両以上を輸入原料に費やした。それは使用した資金総額の52%に当たり、その費用の中には、輸送費や保険料だけでなく、幾人かの外国人ブローカーの利益も含まれていた。¹²⁾

李鴻章の上奏文は、炭鉱業及び製鉄業に西洋式の機械と方法を導入しようとする馮煥光の議論を繰り返したものであった。しかし、馮煥光の見解は、両江総督兼南洋大臣の何璟により総理衙門に提出された際、強い否定的見解が添えられた。この時、馮煥光の議論がこれ以上熟慮された徴候は無い。¹³⁾

清朝皇帝に対する総理衙門の最終的な進言は、戦略的産業の発展と汽船建造の継続を強力に支援した。しかし、汽船事業により創出された財政負担を軽減するための特別提案は、船の操作と整備の範囲に制限された。李鴻章が中国商人に汽船を貸し付ける計画案を展開すること、そして、もし関係係撫から要求されれば、巡視と後援のため沿海諸省に軍用汽船が割り振られることが提案された。しかしながら、汽船を整備するための資金を蓄えるために、伝統的な水師のための帆船製造を停止するとして李鴻章の提案は、無視された。炭鉱業・製鉄業の近代化建設や、汽船を使った産業発展の増進に言及した提案も、一切無視された。1872年8月、上諭はこれらの奏請を裁可した。¹⁴⁾汽船の貸し付け案と諸省への軍船割り振り案の何れもが、汽船の整備により引き起こされた緊急の財政問題を解決するものと考えられた。どちらにしても、汽船の建造、大砲の生産、包括的な産業発展に高いコストを要する問題の根底にある、経済的後進性に関わる基本問題に対し解決策を提示したわけではなかった。馮煥光は、この問題を明確に理解し、それを処理しようと試みたが、その建議は功を奏しなかった。これが実情であり、たとえ江南製造局で船の整備問題が解決されても、製造局での生産の発展は、より深刻な財政的諸困難のために頭打ちとなったであろう。

江南製造局での造船事業が、1872年8月の上諭により正式に継続されることになったにもかかわらず、生産の突然の減速が発生した。1872年に始められた主要船は完成していたが、新しいものは開始されなかった。新たな建造は、李鴻章が好んだ型である小型の港湾防御船、そして幾つかの種々雑多な艦船に制限された。(表Iを参照のこと。[第60巻、第2号、153頁])減速した原因は、製造局に於ける財政問題と李鴻章の戦略的優位による。

二つの計画は、江南製造局の収支に掛かる汽船整備の重荷を軽減しようとしたものであったが、何の息抜きにもならなかった。船を貸し付ける計画は、その年の末までに混乱に陥った。李鴻章は、江南製造局の汽船を貸し付けることを見越して、漕米輸送のために汽船会社——輪船招商局——を創設したが、その会社が活動を開始した時、江南製造局の船は商務の準備ができていなかった。それだけでなく、江南製造局で新しい商船に必要な建造費は、同等の外国船の購買価格よりも遙かに高かった。其れに応じて、保険費がより高額となり、外国保険会社の中には、中国製の船に実際の建造費で保険をかけることをにべもなく拒絶した事例もあった。そのため中国船を雇うことは非常に危険であった。これらの困難に加えて、外国汽船会社から独占的圧力を掛けられたため、輪船招商局の事業は主に漕米輸送を頼みとすることを余儀なくされた。結果的に、一団の五隻から成る外国船を獲得した後、江南製造局で追加的に建造される船は必要でないことが分かった。1874年まで江南製造局の船が商人に貸し付けられることはなかった。李鴻章と南洋大臣李宗羲の二人は、江南製造局で貸し付け用の商船を建造する実行可能性について重大な疑義を表明した。¹⁵⁾

大体同じ頃、軍船を巡視と管理のため諸省に割り振る計画案は、完全に失敗した。この計画は、明らかに省を超える権威の後援と指導を必要としていた。しかし、清朝宮廷は、沿海の諸省が率先して艦船を要求することを期待していた。諸省は追加的な防衛費を引き受けることや、比較的平和な時期に海軍力を再組織するのを躊躇した。その結果、軍船は割り振られなかったし、江南製造局は、建造した船を整備・操作するための全費用を負担し続けた。¹⁶⁾

汽船の整備と操作に資金を供給する何れの計画案も、この出費に関わる江南製造局の負担を和らげることは出来ないことが次第に明らかになった。それに伴い、李鴻章は、さらなる建造は縮小することを公然と唱え始めた。1873年6月、李鴻章は、南洋大臣李宗羲に対し、それらのうちどれも上手いかないというのでは困るので、江南製造局は余りに多様な生産に手を着けるべきではないと助言した。李鴻章は、鉄甲艦を建造するという馮燦光の考えは費用が掛かり過ぎると考え、成果が得られるかどうか疑問が残ると見なした。1874年1月、李鴻章は、外国材料を用いた高コスト生産に関する根本問題を持ち出した。南洋大臣李宗羲に宛てた書簡の中で、李鴻章は、「海安」と「馭遠」の建造費は莫大であり、船を管理することで創出される財政負担が厄介であると書き留めた。李鴻章は、「私の考えでは、もし出費が収入を超えれば、われわれは一時造船を停止し、余剰ができるまで待機し、それから再開しなければならない」と書いた。李鴻章の心中で唯一留保していたのは、沿岸航行用（Monitor class）の小型で喫水の浅い鉄甲艦であった。李鴻章は、「金欧」に用心深いが純粋な関心を維持していた。「金欧」は、当時江南製造局で建造されたこのタイプの船の中で、実験的な船であった。¹⁷⁾

1872年から1874年まで、江南製造局に於ける李鴻章の影響力が再び主張された結果、造船事業の費用効果に異議が唱えられた。1874年の夏まで、コストの引き下げを目的とする多様な提言が失敗した後、もし本当に生き長らえるなら、江南製造局の造船は徹底的に制限されるであろうと思われた。兵器生産に財源を移す動きが既に顕著になっていたが、造船の縮小が兵器生産の発展のために有する意味合いは、全くはっきりしていなかった。それだけでなく、江南製造局に於ける、そして清朝全体に於ける戦略的産業計画のために資源をどの様に分配するのかという問題は、1874年から1875年非常に複雑となった。それは1860年英仏軍が華北に侵入して以来、清朝がずっ

と直面していた中で最も危険な防衛上の危機に発展したことによる。

1875年の新海防政策

1862年以来中国西北部で猛威を振っていた回民起義を鎮定する作戦は、1874年新しい段階の入口に到達した。清朝政府がその支配をトルキスタンの中央アジアにまで拡大する試みを行うか否かについて、一つの決定がなされなければならなかった。1874年11月、陝西・甘肅でイスラム教徒と戦っていた左宗棠総督の指揮下に置かれた軍隊は、これら二省の鎮定を成し遂げた。左宗棠（戦略的工業近代化の分野での開拓者でもあり、福州船政局を創設し、西安と蘭州に小さな軍事工場を設立した）は、平時の行政官として自分の熟練を試すための得難い機会を期待していた。しかしイスラム教徒の異議の問題は、最終決着からはほど遠かった。陝西と甘肅での叛乱と同時に、遠く離れたトルキスタンで一連の叛乱が発生していた。1860年代の末期、ヤクブ・バグがイスラム教の王国を樹立することに成功したが、その王国は、1873年までにパミール高原からロプノール湖までのタリム盆地全体を包含し、軍隊もウルムチの天山北部に配置した。その間、1871年ロシアは、通商に必要な秩序ある状況を維持すると口実を設けて、豊穡なイリ地方を占領していた。1872年及び1873年に於いて、ヤクブ王国は、ロンドン、サンクト・ペテルブルク、コンスタンチノーブルから相互に国際的な承認を受けた。その全域が中国の支配から永久に滑り落ちるように思われた。実際、早くも1865年、トルキスタンは防衛するに値しないと主張する人々が存在したが、そうした議論は、常に皇帝により却下されていた。1874年までトルキスタンを防衛すべきか否かという問題は、全くの学術的問題であった。すなわち、より近場で差し迫った問題——太平天国、捻軍、陝西・甘肅のイスラム教徒——が常に存在したのである。しかし1874年、戦勝した左宗棠の軍隊に甘肅西部で攻撃準備を調えさせつつ、莫大な費用が掛かることが見込まれ、広大なこの地域を確保するために軍事行動を拡大する政策を実行すべきか否かという問題は、決して学術的問題ではなく、中国皇帝の面前に横たわる非常に現実的な戦略的選択であった。¹⁸⁾

トルキスタンでの軍事行動が具体化しないうちに、日本との関係で争いが突発し、新たに統一された拡張主義的な明治国家に対する海防を強調したのも、1874年であった。丁日昌のような先見の明がある戦略家は、早くも1867年、潜在的な日本の脅威に対し海軍を備えるよう唱えていた。しかし、1871年締結された日清修好条規は、そうした警告の切迫さを覆い隠したように思われた。すなわち、第一条で、領土の相互不可侵を定めていたのである。ところが、明確に画定された境界線が無く、中国とその伝統的な属国との関係が曖昧なため、ある意味で侵略を招いた。そして日本の寡頭支配者の中に居るかつての侍達は、招待状を必要としなかった。1874年の春、北京在住のイギリス人宣教師は、中国政府の注意を或る事実に向けさせた。その事実とは、日本が台湾東部に遠征軍を派遣し、1871年漂着した琉球漁民を殺害した廉で、その地の原住民を処罰する準備をしているというものであった。日本の立場は、原住民は中国の支配領域外に存在し、遠征は中国の領土への侵入を伴わないというものであった。中国は、原住民は中国の人民であり、台湾全土は中国の領土であると主張した。また中国は、琉球は中国のものであり、日本が領有しているのではなく、琉球人はその不満を中国皇帝に提訴すべきであると主張した。¹⁹⁾

中国側の抗議にもかかわらず、1874年5月、日本軍は台湾東部に上陸した。沈葆楨は、以前福州船政局の船政大臣であったが、台湾へ防衛軍を率いるよう指示された。プロスペル・ジゲルは、福州船政局でフランス人技術者集団の長であったが、沈葆楨の顧問として仕えた。沈葆楨とジゲルは、あらゆる種類の兵器、元込め式ライフル銃、大砲、弾薬、水雷をかき集めるため熱狂的に努力した。江蘇北部に配置されていた李鴻章の淮軍6,500も台湾に急派されたが、輸送・通信上の諸問題のため、到着したのは10月であった。その間、1874年の夏、法理上・歴史上の論争によって日本を台湾から撤退させるよう誘導できないことが、中国側に次第に明らかとなった。中国は、日本との軍事的決着の見通しを決して賞味しなかった。恐らく此处で考慮すべき最も重要な問題は、トルキスタンでのイスラム教徒に対する差し迫った軍事行動であった。総理衙門大臣が日本を撤兵させるのに適した戦略を立てていたとき、二つの戦線で戦いの沈静化が見込まれたので、彼等は疑いなく苛立っていた。具体的に言うと、戦争準備という観点から、明確には、沈葆楨と顧問のジゲルは、清朝政府に対し日本と戦火を交えるのは避けるべきであると進言した。ジゲルは、中国は福建に於いて外国式兵器を装備した歩兵が足りないこと、中国製の砲艦と木製の軍船は、日本の二隻の鉄甲艦の対戦相手にならないと述べた。²⁰⁾

実際、軍事物資の観点だけから見れば、中国が不利な現実的立場に苦しんでいたかどうかは、全く疑わしい。最近の研究は、日本の二隻の鉄甲艦は戦闘作戦を行う準備が出来ていなかったこと、中国海軍が軍船の数とトン数で日本海軍を上回っていたことを明らかにしている。一人の外国人観察者の意見では、中国海軍は恐らく日本と充分に対抗できる能力を持っていたらしい。国内の兵器生産能力についても、日本が中国を大きく凌駕していたかどうかは疑わしい。1850年代、佐賀、薩摩、水戸の封建領地、及び江戸幕府の天領で、西洋式鉄製兵器の精練・鑄造が始まっていたが、1860年代か、或いはもっと遅くなって初めて、ライフル銃、弾薬、火薬のような諸品目の生産のために、西洋式の機械が使用された。1875年までに六つの工場施設が生産を開始した。すなわち東京関口製造所は、徳川幕府から接収したもので、大砲を修理し、小火器を生産した。大砲を生産した大阪製造所、東京の板橋火薬製造所、薩摩藩から受け継いだ鹿児島大砲製造所、東京の石川島造船所に於ける海軍兵器製造所、そして横須賀海軍工廠として知られる工場であるが、その生産高ははっきりしない。これらの工場施設によって生産された武器・弾薬の質と量に関する正確な情報は入手できないが、工場施設の数少なく、それらの内どれ一つとして10年か20年以上遡った生産の歴史を有していないという事実は、日本の工業が全体として見れば、恐らく中国の工業よりも遙か前方を進んでいたわけではなかったことを示している。それだけではなく、われわれは、両国が原料を自給するにはほど遠いこと、両国が兵器の国内生産を補うために外国から原材料を購入したことを知っている²¹⁾のである。

同様の理由で、兵器生産に於いて日中両国の経験の間で重要な諸点を対照した場合、日本の相対的優位という意見が支持される傾向がある。少なくとも、日本に於ける主要軍事工場の一つである大阪製造所は、1874年まで全く外国人指導者を置かずに操業していた。そのことは、中国の主要軍事工場では、やれといわれても為し得ない要求であった。最も著しい相違は、中央集権的な計画と統制の領域であった。1868年日本で維新政府が始まって以来、軍事の統一に向けた継続的な推進力があった。1868年創設された兵^{ひようぶ}部省は、兵器生産に属する全ての事柄と、特に兵器の統一を計画する責任を負った。1872年、兵部省は、陸軍省と海軍省に分かれ、日本の全ての軍

事工場を統制した。²²⁾中国では、状況は全く異なっていた。清朝政府の中で工業活動を目指す強力な指導力が欠如しており、責任は地方督撫の上に発生した。諸工業は、華東、西北部、福建、広東、雲南で、国家的統一計画のための公的機関が無い状態で発展した。（付表を参照のこと。）

ともかく、1874年総理衙門には、そうした比較分析をするための後知恵も無かったし、情報も無かった（日中比較分析は、今日ですら結論を出すにはほど遠いのである）。総理衙門は、沈葆楨と李鴻章の助言に甚だしく依存していたため、日本との決定的対立を避けるため死に物狂いで策動した。しかしそれは、現実であれ、想像であれ、弱者の立場から対処された。結局、英国人公使サー・トーマス・ウェードの調停で和解することになり、日本が台湾から撤兵する見返りに、中国は遠征費として約40万両を支払い、約10万両を琉球人の家族に支払った。結局この事件により、中国は、日本の利益となるように、琉球の宗主権を主張することを放棄するに至ったのである。²³⁾

日本と和解して丁度五日後の1874年11月5日、屈辱的な合意事項に怯んだ総理衙門は、国防の基本的形勢の強化を図るため一連の提案を上奏した。それらは、六項目にまとめられていた。六つの項目とは、練兵、兵器、海軍の船、財政、人員、長期計画であった。宮廷は早速、北洋大臣李鴻章、新たに南洋大臣に任命された沈葆楨、沿海及び長江沿岸の諸省の督撫に対し、一箇月以内に総理衙門の建議に対し応答するよう命じた。署広東巡撫の張兆棟^{ちようちようとう}は、当時広東に隠居していた丁日昌により立案された六箇条の海軍発展計画を転用したが、その時物事は何一つ動き出していなかった。この計画案は、もともと1867年江蘇巡撫を務めていた丁日昌が考え出したものであるが、両江総督曾國藩がお蔵入りしていたもので、汽船、港、練兵、政府人員、海軍の指揮・行政管理、工業発展に関する独自の提案を含んでいた。丁日昌の見解の中には既に時代遅れとなった領域もあったが、他の点で、先行する総理衙門の上奏文では取り扱われていなかった諸問題を持ち出していた。それ故に、総理衙門からの要請に従い、同じ地方督撫の面々に丁日昌の計画案の写しが送られた。そして彼等の答申の中でその実行可能性についての議論を含めるよう指示された。両案の写しは、陝甘総督左宗棠にも届けられ、論評が求められた。²⁴⁾

次の数箇月の間、こうした動きは広範な政策論争を巻き起こした。その際、建議の起草者達は、総理衙門と丁日昌が提案した国防の諸局面について様々な意見を表明した。彼等の議論した内容は、この研究の範囲を遙かに超えているが、彼等の議論の中で何が中央政府の問題に進展するのかは、兵器工業の将来にとって直接的関係があった。単純に言うと、問題は、国家財源を投じる最優先権をトルキスタンの塞防に与えるか、或いは中国東海岸の海防^{かいぼう}に与えるかであった。²⁵⁾このことに関連して、国家財源を海軍の発展のため分配し続けるのかという問題があった。具体的に言うと、江南製造局の造船計画は、継続されるべきか、それとも中止されるべきか？それが悩ましい問題であった。海防対塞防に関する論争が何れの方に決定されるかにかかわらず、明らかに江南製造局の造船事業に長期的で確かな眼を向けるべき時であった。もし財政的優先権が海防より塞防の方に与えられたなら、江南製造局の造船事業を再評価する必要がある、たちまち一層差し迫ったものになったであろう。製造局が造船を継続するつもりでなくても、兵器や他の種類の生産を改良するため財源を使用する方法に関する新しい決定がなければならなかったであろう。兵器を生産するため今後の財源を使用することは、江南製造局だけの問題ではなく、他の軍事工場の問題でもあった。総理衙門と丁日昌は何れも、この問題を全ての中国軍事工場を含めた国家的死活問題として提起した。たとえ彼等がそうしなかったとしても、中国軍事工場に於ける生産

様式が、塞防か海防のいずれかを強調する基本的な政策決定によって影響を受けると推測するのは、単なるロジックに過ぎない。これら三つの問題、すなわち海防対塞防、造船の前途、そして兵器生産の前途は、軍事工業の発展に直接影響を与えるべき問題であったが、1874年末及び1875年の初めに於ける国防に関する政策論争の期間中に提出され、議論され、基本的に決定された。

塞防を優先するか、或いは海防を優先するかという鍵となる問題は、塞防の方が選ばれた。予想されるように、左宗棠は塞防論者の筆頭として現れ、李鴻章は海防の主唱者として現れた。両者の立場は、不自然で大袈裟な主張だけでなく、強力な議論を含んでいたのであるが、李鴻章と海防論者が、汽船による航海と近代的兵器の使用により国際的な勢力配置に変化がもたらされ、中国の対外関係に於ける主要問題の焦点が西北から東海岸に転換したことに気付いたのは明らかであった。それだけでなく、彼等は、日本が中国の潜在的な敵の中に含まれると考えた。他方、左宗棠と塞防論者は、中国の安全を脅かす主要な脅威は、中央アジアからもたらされるという立場、すなわち昔日の戦略思想に於ける原則的立場に縛られていた。清朝宮廷は、塞防主唱者に説得されたが、それは恐らく伝統的な戦略に起因する理由のためであり、祖先が獲得した野蛮人の土地を放棄しなくなかったからである。1875年、上諭は、トルキスタン奪還のための遠征を裁可し、左宗棠を司令官に任命した。1875年の初めから1878年に至るまで、規模が大きく費用も掛かる遠征が、トルキスタンに於けるイスラム教徒の抵抗運動のうち二三の局地的地帯を除いた全域を平定することに成功した時期に、約2,600万両が費やされた。1878年から1881年に至るまで、掃討戦と復興のための費用は、総額5,100万両に上った。年間の海防経費総額が400万両であった当時、国家財源を一度に限界まで逼迫させたが、実際に充当されたのはそのうち約十四分の一に過ぎなかった。²⁶⁾

海防よりも塞防を重視する決定は、ある意味で、ふらつきを見せていた江南製造局に於ける造船の取り組みのような、海軍の発展に向けた効果的な計画の運命を少しばかり定めた。しかしながら、防衛計画を包括的に評価する機会を得て、費用が掛かり非効率的な江南製造局の事業をきっぱりと休止状態にするよう唱えたのは、李鴻章自身であった。李鴻章の見解は決定的であることが証明された。というも、1875年5月新しい海防政策が告示され、北洋大臣李鴻章と南洋大臣沈葆楨が、造船の将来と艦隊の発展に向けた全責任を負うことになったからである。海防に関する上奏文の中で、李鴻章は、海軍の軍備については、速やかに西洋に追い付くよう試みても無駄であると強調した。李鴻章は、海軍力だけをあてにするのではなく、陸軍と選り抜きの海軍部隊の連合が、北京への通路であり長江の入口である沿海に於ける最も戦略的な要地を防御するために使用されるべきであると主張した。理念的には、これらの要地は、海防の要塞、港湾防御用の砲艦、そして水雷によって防御されるであろう。この防御線は、高度に機動的な歩兵部隊が後援すべきものとされた。そしてその部隊は、沿海の他の場所に上陸する敵に対し防御するのである。鉄甲艦や通常の戦艦の外側を防御する外辺部も設けられるであろう。この計画の中で江南製造局製の艦船を使用するのは適当かどうかをよく考えた末、李鴻章はただ「海安」と「馭遠」のみが戦艦と見なし得ると確定した。残りの主要船を李鴻章は木製砲艦に分類したが、それらは近代の海防の場面では殆ど役に立たない代物だった。輸入原料の費用が高いため、江南製造局製の艦船建造費は、類似した外国製艦船の購入価格の二倍以上であった。それで、李鴻章は、艦船を手に入れるには、国外で購買するのが最も経済的で都合のよい方法であると助言した。²⁷⁾

李鴻章は、江南製造局製の艦船は、値段が法外に高く、且つ中国の必要条件に適合していないと見なした。それだけではない。翌年、李鴻章は、「船の原料は外国から購入しないものは無く、製造作業は外国人の主管によるのだから、外国で購買した船と殆ど違わない」とし、その特徴すら陳べていた。江南製造局で稼働中の訓練計画は、実施されてから既に五年以上経っていたが、製造局の外国人技術者への依存は、以前より大きくなった²⁸⁾。

沈葆楨は、その上奏文の中で、江南製造局に於ける造船問題について直接陳べたわけではないが、鉄甲艦の獲得を最優先事項とした。江南製造局では、これまで鉄甲艦を完成させたことは無かった。沈葆楨は、更に中国の新しい軍事工場施設が、武器か、弾薬か、或いは造船のような専門的で適切な生産使命を割り当てられるべきであると建議した。そうした責任の分担は、専門化を通じて生産の美点を増進し、重複を取り除くことでより経済性を高めるであろうと論じた。もちろん、当時、江南製造局は、三つの生産の全てに従事していた²⁹⁾。

1875年5月の新海防政策は、江南製造局での造船を既に制約していた深刻な財政問題に対し新しい解決策を何も示すことが出来なかった。政策が発表される以前に提出された建議の幾つかは、国内鉱業及び製鉄業を近代化する必要を強調していたにもかかわらず、論旨では、たった二つの近代的炭鉱の開設を裁可しただけであった。江南製造局から船の操作費を軽減させるため以前採用された計画は、何れも前進しなかった。賃賃を目的にした商用汽船の建造計画は全面的に中止され、各省に対し軍船を割り当て、伝統的な水師に取って代わる計画については、全く言及されなかった。その代わり、行政上の変化が新政策の中で具体化し、それにより中国南北洋で地域的な海防司令部が創設された。すなわち、北洋大臣李鴻章と南洋大臣沈葆楨がこれらの司令部を率いるよう指名され、各地域、すなわち北洋と南洋で海防に務め、海軍を発展させる責任を負わされた。彼等の軍事行動と活動への資金として、新海防政策では400万両の海防経費^{かいぼうけいひ}を設け、様々な諸省により毎年支払われることになった。すなわち、南洋大臣に200万両、北洋大臣に200万両³⁰⁾が支払われた。

海防経費の創設と共に、造船を継続するための財政的な見通しが、幾分明るくなったように思われた。新しい海防経費は、恐らく南洋大臣が追加的な船の建造資金を調達するのに有用であったろう。しかし事實は、全くそうならなかった。南洋大臣沈葆楨は、自分の第一の関心事は、中国が鉄甲艦を持つべきであることを明確にしていた。そして、1875年9月江南製造局が最初に建造した沿岸航行用の鉄甲艦（Monitor-type ironclad）が進水した時、製造局はこのクラスの艦船を建造する能力が無いことが決定的に証明された。大砲が不適切な位置に備え付けられただけでなく、その船自体が海洋に出て行けなかった。それだけでなく、沈葆楨は、江南製造局で続けられたような生産の多角化を強く否認していた。もし製造局で生産範疇が削除されるとすれば、費用効果の見地から、造船が最も標的になり易いのは確実であった。結局、1875年沈葆楨と北洋大臣李鴻章は、最優先事項は、鉄甲艦を含めた華北防衛艦隊の建設であることで合意した。また沈葆楨は、年額200万両の北洋海防経費では、この目的を達成するには不十分であるとして、海防経費の南洋分を李鴻章に譲り、北洋艦隊が速やかに創設されることを期した。海防経費の全額が李鴻章の支配下に移ると共に、江南製造局での造船を継続するために調達された資金を使用するという最後の望みは消滅した。何故なら、李鴻章は、再三再四自分の立場を明確にしていたからである。すなわち、李鴻章の立場とは、江南製造局の艦船は、費用が掛かり過ぎ、西洋製より技術

的に劣り、中国の戦略的必要に適合しないというものであった。李鴻章は、外国から購買することで海軍を増強することを好んだ。沈葆楨の立場も同様に明解であり、製造局が海関税収をどれだけ利用し続けることが出来るとしても、これ以上建造を試みるのは好ましくないとした。以後数年間、沈葆楨のリーダーシップの下、江南製造局で船は一隻も建造されなかった。そして、製造局は、次第に武器・弾薬の生産に殆ど全面的に転換していった。³¹⁾

江南製造局に於ける造船は、中止になった。その帰結は、兵器工業の将来に向けた莫大な輸入であった。恐らく製造局での操業を支援する江海関の関税収入の20%が、いまや兵器生産の発展のため使用可能であった。しかしながら、国家レベルでの軍事工業の全般的な財政的見通しは、少しも明るくなかった。1875年の初め、国防費の一番うまい汁はトルキスタンでの戦役に費やされることがはっきりすると、沿海の軍事工場でより一層の近代化を進め、生産を拡大させようとした期待は、^{かす}霞んでしまった。それにもかかわらず、台湾危機は、海防の重要性をひりひりとした痛みと共に思い出させた。李鴻章と沈葆楨は、費用が掛かり非効率的な江南製造局での造船計画を嬉々として排除したが、海上攻撃に対する防衛を強化することを決心した。それだけでなく、李鴻章らは国内での兵器生産は海防の強化のみならず、内陸の防衛軍の装備と武装にも重要な役割を果たすと見越していた。事実、次の二十年間——恐らくは軍事工業の歴史全体の中で最も決定的な——軍事工業の成長のための総合的な指針は、海防論に関する意見書及び上諭の文面の中に提示されていた。

恐らく軍事工業の次の成長を左右した最も基本的な決定は、海防対塞防の論争中に到達したのであるが、沿海の防衛を二つの司令部に分轄し、天津と南京に総司令部を置くという決定であった。各司令部は、責任を負った地方の中で、とりわけ、軍事工場の創設、武器・弾薬の生産、軍事物資の購入、海軍兵器の発展、³²⁾ 鉞山の開発、陸軍及び要塞の供給、そして人員の海上訓練にそれぞれ責任を負った。中国軍事工業の将来に向けたこの決定の意味は、広範に及んだ。いまや二つの権威が、皇帝の支持と共に、自らが責任を負う地域内で軍事工業に関する全ての局面を進展させるため存在した。もし浪費的な模造、競争、標準化されない生産を避けることが出来るのなら、緊密な協業が必須であろう。そうした協業を成し遂げることに失敗すれば、軍事工業の全国規模での自強の効果を弱めるのは確実であろう。二つの司令部が生み出す分裂効果を相殺するために、国家レベルで強力な清朝朝廷のリーダーシップが必要であろう。

論争中、将来の兵器生産に向けた提案が、多くの方面から湧き上がった。しかしながら、軍事工業に於ける将来的発展について最も当を得た理解をしていたのは、李鴻章と沈葆楨の提案であった。二人は、海防に向けた南北洋大臣の全ての重要ポストを掌握していた官僚であった。李鴻章は日清戦争の終焉まで殆ど途切れることなく北洋大臣を務め、その見識は南洋でも様々な時期に大きな影響力を持っていたので、兵器生産に関する李鴻章の見解は、特に重要であった。李鴻章は、心の底から海防の推進を嘆願したにもかかわらず、海の防御は陸軍に基礎を置くという現実策を理解していた。すなわち、戦略的に配置された要塞と機動性のある歩兵部隊の基礎を実地で形成することを理解していた。当面李鴻章は、これらの軍隊への供給は、中国軍事工場の限定的な役割であると見なした。李鴻章は、生産能力は火薬、弾薬、水雷に集中すべきであると助言した。李鴻章の見方では、中国経済は、まだ重火器を生産するための準備が出来ていなかった。重火器を生産するには、高価な外国製機械を獲得し、鉄と鋼を規則正しく供給する必要があった

のである。李鴻章は、重火器製造機を購入するのは、少なくとも中国が近代的炭鉄鋳を開発するまで遅らせるべきであると考えた。李鴻章はレミントン式弾薬筒製造機を購入するよう天津機器局^{てんしんきききょく}と江南製造局の双方に指示したこと、そして江南製造局と金陵機器局^{きんりょうきききょく}に火薬製造機を追加するよう促したことを書き留めた。李鴻章は、中国に外国人技術者を招き、水雷を電氣的に爆発させる技法を教わり、当時江南製造局及び天津機器局で生産していた未完成のモデルに置き換えることを提案した。³³⁾

沈葆楨は、武器・弾薬の生産に関して特に建議しなかった。しかし、沈葆楨の概括的な所見の中には、兵器生産の将来に直接関わるものがあつた。上述したように、沈葆楨は生産任務の重複を嘆き、各軍事工場に任務を特化して割り当てるよう要求した。沈葆楨は江南製造局での造船事業を終わらせる準備を行っており、中国軍事工場の中で江南製造局はライフル生産のための設備が最も揃っていた。従って、沈葆楨が南洋大臣に任命されたことは、江南製造局での小火器生産にとって良い徴候であつた。李鴻章と同様に、沈葆楨は、石炭と鉄の資源を開発し、原料の国内資源を供給するよう進言した。³⁴⁾

李鴻章は別の提案を行い、軍事工業の発展を進める戦略的方向性について明確な見通しを明らかにした。江南製造局や天津機器局のように、沿岸に位置する軍事工場は外国海軍から攻撃され易いという弱点を認識していた。それ故、内陸の諸省が火薬・弾薬工場施設を追加的に設立することを通じて、自前で弾薬の必要量を供給するよう力説した。李鴻章は、将来新しい軍事工場は、水路での航行が可能な内陸部に設立し、その弱みを減殺し、同時に水路交通への出入りを維持すべきであると進言した。³⁵⁾内陸の軍事工場を設立することは、ただ単に優良な戦略的意義を持つだけでなく、実際に必要な一つの措置になつたであろう。トルキスタンでの軍事行動に優先的に資金を供給することが決まつたため、海防に財政上の制限が設けられたが、このことは、南北洋大臣が海防に必要な物を満たすために沿海の軍事工場での生産を発展させるのは困難であることを意味していただろう。内陸の諸省への供給は、明らかにその能力を超えていただろう。その結果、諸省の海防上の役割によって兵器の支援を受けない地方督撫は、主要な沿海の軍事工場からの供給に頼ることは出来なくなるであろう。地方督撫は彼等自身の軍事工場を設立するか、或いは外国からの購買に全面的に依存することを余儀なくされるであろう。次の数十年以上、内陸の軍事工場の戦略的必要性が、新しい防衛政策の財政的優先とともに、内陸地域に於いて、省政府が発起人となり財源を工面する多くの工場施設の設立を促す方向に作用した。これらの軍事工場は、南北洋大臣の何れかの権限を超えた、工業発展に於ける新しいセクターを代表していた。

結 論

1872年から1875年に至るまでの数年間、国防に関する強力な国家的コンセンサスが欠如していた時、李鴻章は海防策の擁護者として現れた。その海防策の中には、中国の現実的能力と李自身の戦略的優先事項に適合した武器・弾薬を選択的に購買・国内生産し、それを通じて海軍を発展させることが含まれていた。沈葆楨は、李鴻章と意見を共有し、財政と生産計画の上で李鴻章に協力した。しかし、清朝宮廷が西北での軍事行動に資金を供給すると決定したことで、二人の大

臣が軍需生産を發展させるための財源は制限された。この限界と内陸の軍事工場を良しとする戦略的理由により、次の数十年間、北洋大臣か南洋大臣の何れかの供給能力を超えた、様々な場所での兵器の必要に対応するため、諸省で軍事工場の設立が計画されるようになった。兵器工業の将来が具体化しつつあるように思われた。二つの権威は、既存の主要工場施設に於ける生産を統制し、發展させるため確立された。そのうち生産が發展するであろう第三の領域は、広大な奥地であった。其処では、この時まで戦略的な工場は全く知られていなかった。もし李鴻章の意見が有力であったなら、——李鴻章の意見は有力であったように思われる——兵器工業の中で強調された生産は、火薬、弾薬、水雷であった。江南製造局は、小口径の兵器を生産するための準備を既に済ませていたので、これは除外してよいかも知れない。

付表 中国軍事

年	工場名	省	場所	創設者	管理総責任者
1861	安慶内軍械所	安徽	安慶	曾国藩	
1863	上海洋砲局	江蘇	上海	李鴻章	韓殿甲
1863	上海機器局	江蘇	上海	李鴻章	丁日昌
1863	松江砲局	江蘇	上海	李鴻章	マカートニー、劉佐禹
1863-64	蘇州洋砲局	江蘇	蘇州	李鴻章	マカートニー、劉佐禹
1865	江南製造局	江蘇	上海虹口	李鴻章 曾国藩	丁日昌
1865	金陵機器局	江蘇	南京南門	李鴻章	マカートニー
1866		直隸	天津	劉長佑, 崇厚	
1866	天津機器局東局	直隸	天津 賈家沽道	崇厚	メドゥズ
1867	天津機器局西局	直隸	天津海光寺	崇厚	スチュワート
1869	福建機器局	福建	福州水部門	英桂	賴長
1869	西安機器局	陝西	西安	左宗棠	
1870	天津行營製造局	直隸	天津	李鴻章	
1872	蘭州製造局	甘肅	蘭州	左宗棠	賴長
1872	雲南機器局	雲南	昆明		
1873	広州機器局	広東	広州聚賢坊	瑞麟	温子紹
1875	山東機器局	山東	済南濼口	丁宝楨	徐建寅, 薛福成
1875	湖南機器局	湖南	長沙	王文韶	韓殿甲
1875	広州火薬局	広東	広州曾歩	張兆棟	潘露
1877	四川機器局	四川	成都東門	丁宝楨	夏峇, 勞文翻
1881	吉林機器局	吉林	吉林	呉大澂	宋春鰲
1881	金陵火薬局	江蘇	南京双橋門	劉坤一	孫伝樾 龔照瑗
1882	浙江火薬局	浙江	杭州良山門		
1882-84	山西機器局	山西	太原	張之洞	
1883	神機營機器局		北京 三家店	醇親王奕譞	潘駿德
1883	浙江機器局	浙江	杭州	劉秉璋	王恩咸
1885	広東機器局	広東	広州石井墟	張之洞	薛培榕
1885	台湾機器局	台湾	台北北門	劉銘伝	丁達意
1890	漢陽槍砲廠	湖北	漢陽大別山	張之洞	蔡錫勇
1894	陝西機器局	陝西	西安風火洞	鹿伝霖	

工場一覧（1860～1895）

建設費	年間収入	主要生産品	備考
		小型の大砲，炸裂する砲弾	
		小型の大砲，炸裂する砲弾	1865年江南製造局に編入
		小型の大砲，炸裂する砲弾	1865年江南製造局に編入
		炸裂する砲弾	1863年蘇州に移動
		炸裂する砲弾	1865年金陵機器局に編入
1,000,000		ライフル銃，沿岸防御用重火器，速射砲，黒色・栗色・無煙火薬，弾薬，水雷，鋼製機器，汽船	1867年高昌廟に移転；同年陳家港に火矢工場が創設；1871～74年龍華に火薬工場が創設
	100,000～150,000	鉄製兵器，弾薬	1874年烏龍山工場が長江要塞を支援するため創設；1879年移動
	69,000	伝統的兵器	1868年生産を停止
388,178	125,000～450,000	黒色・栗色火薬，弾薬，海軍用弾薬，鋼	
95,795		小型の大砲，機械	
		弾薬，火薬	1872年生産を停止；1875年再開
		弾薬，火薬	1872年恐らく蘭州に移動
		弾薬	淮軍に従属
		各種の武器・弾薬，火薬	1882年生産を停止
		武器・弾薬，火薬	生産を停止（日付不詳）；1880～81年再開；1885年生産を再開
170,000		小型汽船，弾薬，水雷	1885年広州火薬局と合併
186,000	36,000	ライフル銃，弾薬，火薬	
		火薬	
77,000	20,000～60,000	ライフル銃，大砲，弾薬，火薬	1880年賈家壩の近くに四川火薬廠を創設
	40,000～100,000	弾薬，火薬	
183,000	50,000	火薬，弾薬	
100,000		火薬	1885年浙江機器局に編入
		弾薬	
200,000～300,000			1890年火災により焼失
		火薬，弾薬	
		弾薬	
		弾薬，火薬	
14,000,000		ライフル銃，軽装砲，弾薬，火薬	1895年生産を開始
		弾薬	

註

- 1) 『海防档』丙, 97頁。『洋務運動文献彙編』第四冊, 34~41頁。見積もり額には、「馭遠」の費用の一部と、各船の進水から1873年までの諸費用のために、1871年末、費用の総額から割り当てられた操業費の一部を含むだけでなく、数箇月後に完成した「海安」の費用の大部分を含んでいる。
- 2) 『李文忠公朋僚函稿』巻11, 31頁。『洋務運動文献彙編』第四冊, 105~106頁。
- 3) 『洋務運動文献彙編』第四冊, 106~107頁。『海防档』乙, 325~326頁。
- 4) 『李文忠公奏稿』巻17, 16頁; 巻19, 44頁。丁日昌『撫吳公牘』(1877年)巻42, 9~10頁。Kwang-Ching Liu, "Li Hung-chang in Chihli: The Emergence of a Policy, 1870-1875"; Albert Feuerwerker, Rhoads Murphey, and Mary C. Wright, eds., *Approaches to Modern Chinese History* (Berkeley, 1967), pp. 68-104.
- 5) 王爾敏「南北洋大臣の建置及其権力的拡張」『清史及近代史研究論集』(台北, 1967年), 192~197頁。人事に於ける南洋大臣の重要な地位に関連する諸例は、『李文忠公朋僚函稿』巻13, 11頁; 巻14, 38~39頁, を参照のこと。
- 6) 『李文忠公朋僚函稿』巻9, 9頁; 巻11, 7頁; 巻12, 2頁。『海防档』乙, 325頁。
- 7) Biggerstaff, *The Earliest Modern Government Schools in China*, pp. 165-199。『李文忠公訳署函稿』巻1, 19~21頁。Kwang-Ching Liu, "Li Hung-chang in Chihli," p. 83.
- 8) 『海防档』乙, 367~372頁。David Pong, "Modernization and Politics in China as Seen in the Career of Shen Pao-chen (1820-1878)" (Ph.D. dissertation, University of London, 1969), pp. 249-254. を参照のこと。ポンは、宋晋が福州船政局を閉鎖するよう提議したことに関する李鴻章の姿勢を分析する際、此等の同じ文書を検討している。ポンは、造船に関する李鴻章の姿勢が曖昧であると指摘し、李の支持は「信念を表現したというより、寧ろ現実的政策 (Realpolitik) の表現である」と結論づけている。またポンは、後に李鴻章が、造船を支持する沈葆楨や左宗棠に同意せざるを得ないように思うと陳べたことを指摘している。
- 9) 『海防档』乙, 367~372頁。『海防档』丙, 98~110頁。李鴻章は、馮煥光の見解を含む意見書の受取人ではないが、李の上奏文の言い回しから、李が馮煥光の意見書を事前に読んでいたことは疑う余地が無い。
- 10) 『海防档』乙, 367~372頁。
- 11) 『海防档』丙, 107~109頁。
- 12) 魏允恭編『江南製造局記』巻4, 6頁。
- 13) 『海防档』丙, 95~98頁。
- 14) 『海防档』乙, 385~389頁。
- 15) 『李文忠公奏稿』巻20, 32~33頁。『李文忠公朋僚函稿』巻13, 12~13頁。『海防档』乙, 486頁, 497頁。輪船招商局の発展を抑制するため外国商人が講じた処置は、彼等の競争相手に対する外国海運会社の態度から説明することができる。旗昌洋行 (the Russel Company) 会長宛て1874年6月12日付けの報告書の中で、「輪船招商局のお陰で、我々は多大なトラブルを蒙っている。関税率が二分の一に引き下げられても、彼等の汽船が急派されれば、我々の収益は低いままである。しかし、それは致し方ない。」と陳べた。1874年6月13日、太古洋行 (Messrs, Butterfield & Swire) の在上海支配人 (マネージャー) は、ロンドンへの書簡の中で、「我々は、結果的に輪船招商局を沈滞させたいと望む旗昌洋行の処置について考慮している。」と書いた。Kwang-Ching Liu, *Anglo-American Steamship Rivalry in China, 1862-1874* (Cambridge, Mass., 1962), p. 152.
- 16) 『海防档』乙, 486頁。この点で山東政府は、財政上の理由で福州船政局製の船の受け入れを拒んだ。また江南製造局製の艦船に対しても、基本的に此の理由が適用された。
- 17) 『李文忠公朋僚函稿』巻13, 10~11頁, 27~28頁。British Parliamentary Papers, FO 233/85/3815, clipping from *North China Daily News*, September 2, 1875.
- 18) Hummel, *Eminent Chinese of the Ch'ing Period*, pp. 765-766; Wen-Djang Chu, "Tso Tsung-

- トーマス・ケネディ著『江南製造局：李鴻章と中国近代軍事工業の近代化（1860-1895）』（5）（細見） 199
- t'ang's Role in the Recovery of Sinkiang," *Tsing Hua Journal of Chinese Studies*, New Series 1.3: 136-137 (September 1958).
- 19) 『海防档』 丙, 4～5頁。T. F. Tsiang, "Sino-Japanese Diplomatic Relations, 1870-1894," *The Chinese Social and Political Science Review*, 17.1: 1-106 (April 1933).
- 20) T. F. Tsiang, "Sino-Japanese Diplomatic Relations, 1870-1894," p. 16-34. 『籌辦夷務始末』 同治, 卷98, 19～20頁。『李文忠公朋僚函稿』 卷14, 14頁 b。
- 21) John Rawlinson, "China's Failure to Coordinate Her Modern Fleets," in Feuerwerker, Murphey, and Wright, *Approaches to Modern Chinese History*, pp. 114-115; Thomas C. Smith, *Political Change and Industry Development in Japan: Government Enterprise, 1868-1880* (Stanford, 1955), pp. 4-7, 50-52; Meron Medzini, *French Policy in Japan during the Closing Years of the Tokugawa Regime* (Cambridge, Mass., 1971), pp. 119-124. 梅井義雄『日本産業・企業史概説』（東京, 1969年）10～12頁。
- 22) 梅井義雄『日本産業・企業史概説』10～12頁。
- 23) T. F. Tsiang, "Sino-Japanese Diplomatic Relations, 1870-1894," p. 16-53.
- 24) 『洋務運動文献彙編』 第一冊, 26頁, 29～33頁, 105～106頁, 115頁。『李文忠公朋僚函稿』 卷5, 59頁。
- 25) Immanuel C. Y. Hsu, "The Great Policy Debate in China, 1874: Maritime Defense vs. Frontier Defense," *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 25: 212-228 (1964-1965).
- 26) Hsu, "The Great Policy Debate in China, 1874," p. 218-228.
- 27) 『洋務運動文献彙編』 第一冊, 153～155頁。『李文忠公奏稿』 卷24, 13～25頁。
- 28) 『洋務運動文献彙編』 第四冊, 31頁, 33頁, 39頁。
- 29) 葛士澐編『皇朝經世文統編』（上海, 1888年）卷101, 15～20頁。沈葆楨『沈文肅公政書』（1880年），卷5, 22頁。
- 30) 『洋務運動文献彙編』 第一冊, 162～165頁；第二冊, 378頁。商用汽船を建造する計画の停止は、上諭の中で直接扱われたわけではなかった。海防政策に関する上諭に先行する数日前に提出された上奏文の中で、薛福成は、商業用を建造する計画は継続しないことを勧めた。『洋務運動文献彙編』 第一冊, 155～160頁, 参照。薛福成の建議について論評した別の上奏文の中で、総理衙門は、海防政策に関する上諭の基礎となった5月30日の上奏文の中に、薛福成による海軍建設に関する提案を採り入れたと述べた。『洋務運動文献彙編』 第一冊, 161～162頁, 参照。5月30日の上奏文の中で言及して以来、総理衙門は商船の建造について触れることはなかったもので、一隻も造るつもりでなかったのは明白である。『洋務運動文献彙編』 第一冊, 144～153頁。この上奏文を裁可した上諭は、正式に江南製造局で商船を建造する計画の結末をつけた。『洋務運動文献彙編』 第一冊, 153～154頁。
- 31) 『李文忠公奏稿』 卷39, 30～36頁。『洋務運動文献彙編』 第二冊, 378頁。*British Parliamentary Papers*, FO 233/85/3815, clipping from *North China Daily News*, September 2, 1875.
- 32) 『洋務運動文献彙編』 第一冊, 153～155頁。
- 33) 『李文忠公奏稿』 卷24, 13～25頁。
- 34) 葛士澐編『皇朝經世文統編』 卷101, 15～20頁。
- 35) 『李文忠公奏稿』 卷24, 16頁。