

翻 訳

清仏戦争前の軍需生産における成果と問題（1875～1884）

原書：John L. Rawlinson, *China's Struggle for Naval Development 1839-1895*,
chap. V, pp. 96-108, Harvard Univ. Press, 1967.

ジョン・L・ローリンソン

訳：細見和弘

1875年に李鴻章^{りこうしょう}がアームストロング製の砲艦（Armstrong gunboat）を最初に注文してから、1884～1885年の清仏戦争^{しんぷせんそう}に至る十年の間に、外国製の陸海軍軍需品が大量且つ無計画に購入されたにもかかわらず、中国では船の建造と兵器生産が引き続き行われていた。この活動は、非常に多くの困難^さに晒されたが、我々はこれまでその幾つかについて検討してきた。本章では、製造活動に付きまとう他の苦難について論じる。

江南製造局^{こうなんせいぞうきょく}における造船から武器・弾薬への転換は、1878年に〔スチームハンマー（汽錘）が備え付けられた〕一つの工場施設を〔大砲製造工場に〕つくり変えたことではっきり示された。その工場は当初、汽船内部の重くて大きい鉄製部品を製造しようとしていたが、9ポンドの前装砲、アームストロング型の〔総重量〕800ポンドの大砲、そして後に〔総重量〕380ポンドの速射砲（quick-firer）を製造することになった。1879年には、江南製造局内の別の工場〔弾子廠〕が、12ポンド及び24ポンドの炸裂する砲弾、外殻が鉛のクルップ型固形爆弾と、リー型ライフル銃（Lee magazine rifle, 1879年に特許を登録）を生産し始めた。1881年には、水雷工場が生産を開始した。江南製造局の工場施設は、外国人に監督され続けた。訓練活動があった。1880年代には、学生と工場実習生の小さなグループが、数学、製図、外国語、中国語を履修した。砲兵のための訓練もあった。外国人観察者の中には、その工場施設に強く印象づけられた者もいた。1877年に英国人提督（British admiral）のシプリアン・ブリッジは、その場所で後装式レミントン銃（breech-loading Remington）と「あらゆる種類の」小火器（small arm）の生産を含む、際立った活動を観察した。ブリッジは装甲板を製造する機械も見た。¹⁾

最初の契約の終了（1874年）から清仏戦争までの間に、7隻の船しか進水しなかったにもかかわらず、福州船政局^{ふくしゅうせんせいきょく}では造船が継続された。生産期間を半分にするのにいくぶん寄与した革新があった。1875年に丁日昌^{ていにっしょう}は、短い期間にせよ福州船政局の監督者〔督辦船政大臣〕であった時に、（鉄のフレーム〔鉄骨〕に木製の外板を付けた）鉄骨木皮船（composite ship）を建造するための新しい工場施設について報告した。我々は、ジゲルが契約期間後に購買代理人^{エージェント}として船政局に雇われ、1875年に欧州で船の肋材（ship frame）と新型エンジン^{ろくざい}を注文していたことを知っている。最初の鉄骨木皮船は、1350トン、240フィートの「威遠^{いえん}」であった。その最新型の英国製水平動エンジン²⁾は、750馬力に発展していた。

この船が建造されていた間、旧式の本造汽船が生産された。船体は「揚武^{ようぶ}」と同じ等級だが、より強力なエンジンが備え付けられた「元凱^{げんがい}」が、1875年6月4日に進水した。次の船の「芸^{げい}

新」は、武装したランチ（launch）〔軍艦に搭載された連絡用の汽艇〕の域を出なかった。1877年に「威遠」が試運転を行った。そしてその年には、更に2隻の同型木造船、「登瀛州」と「泰安」が進水した³⁾。

1876年に英国海軍の「ラブウィング（Lapwing）」のヘンリー・ショワー（Henry Shore）は、その造船所を賞賛した。ショワーは、「技術者」のセゴンザック（M. Segonzac）から現地の親方が全面的に信頼できることを知らされた。ショワーは、福州船政局が製造した150馬力のエンジンは「我々の工場で生産したものと同等である」と見なした。ショワーは、船架が備え付けられた1300トンの船を訪れ（フランスのデザインだったので、彼はその船架を嫌った）、その船は「格好が良く実用的な」エンジンを有していると報告した。ショワーは、中国人が、シャムのチーク材を使ったこのケースの中に木製の船体を製造する技能を習得したと陳べている⁴⁾。

福州船政局では、1877年に進水したのち、2年の休止期が到来した。1879年7月21日に2隻目の鉄骨木皮船「開濟」が進水した。この船には、ジゲルが購入した750馬力の垂直複合エンジンを搭載していた。その年は面倒なことももたらされたが、それは戸部〔財務省に相当する中央官庁〕が福州船政局で建造された船は修理ばかりしていると不平を鳴らすという形で現れた。戸部は、旧水師の造船所でずっと用いられてきた、3年から5年毎に大小規模の修理を行う伝統的な体制に戻し、責任を負うべき単位に対し修理費を請求するよう要求した。当時福建船政大臣の呉贊誠は、戸部の提議と争った。呉贊誠は、船体はエンジンよりも早く消耗することを認めたが、修理を予測する方法はないことを知っていた。結局、戸部が引き下がった⁵⁾。

1880年10月に「澄慶」が進水した。「澄慶」は、全てが福州船政局で建造された750馬力の鉄骨木皮船であった。ところが、もっと困ったことがあった。その年の初めに、総稅務司のロバート・ハート（Robert Hart）は、総理衙門〔外務省に相当〕に対し、閩海關〔福州に設けられた海關〕の稅務司からの報告として、輪船招商局（China Merchants Company）に充てられた「康濟」に不具合があると伝えた。ハートは、彼の海關職員が福州船政局製の船を調査すべきであると主張した。現地の高官たちは、こうした異国人からの攻撃を撃退するために結束した。李鴻章は、（仕様が750馬力の建造物というより、むしろその船のエンジンが150馬力であると報告していたにもかかわらず）その船は正常に稼働していると報告した。当時の福建船政大臣である黎兆棠は、ハートは外国船を中国に売り込むのを促進するために中国製の船の評判を落とそうとしていると非難した。黎兆棠は、他の場合には福州船政局で起きた殆どのトラブルの責任をジゲルに負わせていたにもかかわらず、この論争の時はジゲルを引き合いに出して支援した⁶⁾。黎がジゲルを咎めたのは、先述したように、1880年に保守派が造船所を非難する中で起こった。そのとき黎兆棠は、福州船政局の建造した船が時代遅れであるという事実の責任をジゲルに負わせた。それだけでなく、もともと左宗棠との契約によりジゲルが補充した外国人スタッフは、申し分なく優良な部品であるのに、その作り直しを要求して、故意に生産を遅らせた。彼らがそうしたのは、船の契約の分担分が、十分な——且つ儲けの多い——5年の契約年数が満了する前に終わってしまっただけではないからであった。そのうえ、この悪しき前例は、現地の労働者の間に怠業を促した。中国の官僚制度は効率が悪く、その構成員の中には〔捐納制度を利用して〕自分の職を買うものもいた。解雇されるべき者もいたであろう（我々は既に、李鴻章がこれら解雇された者の中の一人を自分のスタッフとして獲得しようとしたことを見た）。黎兆棠は、熟練した人材は疲弊させてはならないと陳べ

ることで製造活動を擁護した。そして、李鴻章が計画したように、吉林に造船所を開設することの実用性が疑わしくもあったので、彼らの才能を救う道として彼の部下を北洋に集団移動させるのがよいと黎が思わなかったのは明白である⁷⁾。のちに、福州船政局の実習生はただ歌を歌い絵を描くだけであると保守派から非難されたことに関連して、何璟総督は（何自身が船政局に財政難をもたらしたのであるが）、造船所を防御する際に、福州船政局の船が完全に軍用に向いているわけではないことを認め、ジゲルを責めた⁸⁾。

1883年と1884年に、鉄骨木皮船の「開濟」と「靖清」が進水した。「開濟」には、クルップ砲が搭載された。そして、この2,000トンの船は、フランスで更に進んだ訓練を積んで帰国した福州船政前学堂（Foochow dockyard construction school）の卒業生により設計され、建造されたものである。鉄甲と幾つかの機械を除き、「開濟」は完全に中国製の船であった⁹⁾。

船政局は時代遅れであるとの不満が、依然として存在した。1883年の秋に張夢元が福建船政大臣を引き継いだ時、現地で造船を行うためにはより一層大きな支援が必要であると力説した。依然として福州船政局は、鉄骨木皮船に外国製の肋材を使用していた。当時南洋大臣の左宗棠は、自分の古巣の造船所に2隻の「高速」艇を注文していた。そして、この件で李鳳苞に相談していた。左宗棠は、ジゲルが1872年の日付のついた計画案を提出したと助言を受けた。左宗棠は、技術者に意見を聞いた。それから総理衙門に対して、新しい非装甲の鉄骨木皮船は全く時代遅れではないし、李鴻章が購入した外国製ほど高価ではなく、貨物輸送にも使えると報告した。左宗棠は、明らかに、福州船政局が戦争だけに使用を制限する船を建造すべきとは考えていなかった¹⁰⁾。

他にも、造船所の仕事の遅さを陳べ立てる不満が生じていた。左宗棠自身は、1883年製の「開濟」の装備に手間取ったことに不満をもらした。その問題は、張夢元の後任の船政大臣である何如璋に受け継がれた。何如璋は、北洋大臣は船政局に2隻の船を修理に出し、南洋大臣は1隻を修理に出したが、造船所（yard）では既に4隻の船が修理される予定が入っていた。これらの修理には、3万6,700労働日を必要としていた。段々と登録簿を長いものにしていく福州の船は、どこかで修理されねばならなかったが、母なる造船所は、明らかに江南製造局の方が選ばれたのは、事実であった¹¹⁾。

要するに、江南製造局によって例証されるように、1875年から1885年までの期間中に、自強運動は、造船の分野よりも、兵器生産の分野で進捗を見せていたように思われる。

沈葆楨の任期と同じように、この十年間における福州船政局の財政問題は深刻であった。沈葆楨は、1874年の初めにジゲルとの契約が終了した直後に造船所を去ったのではなかった。沈の最後の数箇月は、特に福建省政府との財政問題により汚点が残った。造船所は、福建省〔の閩海関〕で徴収された関税収入に依存していた。すなわち、福建省で得られた六成洋税〔輸出入品に課せられる関税の60%〕に依存していた。これらの資金は、既に収入以上の支出先を割り当てられていた（overcommitted）。例えば、1875年に、六成洋税は100万両をもたらすであろうと思われたが、たった82万両が得られただけであり、この総額から、北京に送られる四成洋税〔輸出入品に課せられる関税の40%で戸部に上納される〕の送金負担を含め、該省に駐屯する満洲軍、蕃族の鎮圧、行政費、そして他にも数多くの項目のための支払いを行わなければならなかった。合計すると、必要とされる総計は107万両に上った。船政局への交付金の支払いは、福州將軍の文煜の考えでは、その明細を遙かに下回った。1875年の春に、沈葆楨は左宗棠と連名で、北京に対し、

近隣の諸省が彼らが確保した六成洋税から援助を送ることを奏請し、軍艦の計画が危ういと主張した。戸部は、沈葆楨は福建の資金を頼みとしなければならぬと裁定した。その結果、7月に沈葆楨は、北京に送られる四成洋税に関するもう一撃に打って出た。この留保した部分に関する他の要求は、これまで既に認可されてきた。すなわち、毎月1万両が陝甘地方〔陝西と甘肅の両省を指す〕の左宗棠に送られ、四成洋税から毎年30万両と17万3千両が、それぞれ台湾防衛費や外国借款の償還に向けた支払いに費やされた。これらの差し迫った必要のため、1875年に手に入ると期待された四成洋税の約半分が奪われた。¹²⁾ 李鴻章が1875年の海防経費を中央政府の策略と見なし、関税収入のうち北京の取り分に関する各省からの要求を分類し直し、且つ制限しようとい意図したのは、驚くに値しない。

7月の沈葆楨による動きは、競争に首尾よく打ち勝ったよい例であった。その競争で、沈葆楨は、防衛の重荷を中央政府に移そうと企てた。1875年8月に、戸部は、沈及び文煜に毎年最初の6箇月間は福建の四成洋税から借り入れさせるよう、総理衙門に対し指示した。10月までに、戸部が、¹³⁾ 以前からの負債の一部を免除すると共に、四成洋税の中から6箇月間の無条件譲与を認可した。

丁日昌は1875年末に船政大臣を引き継いで間もなく、お金の問題に深く巻き込まれた。メンテナンスの負担が積み重なり、アヘン収入は船のメンテナンスに掛かる費用、鎮海の伝統的な水師（それは福州船政局の^{アカウント}で営まれていた）に掛かる費用、それから海外留学生を派遣する費用を賄えなくなりそうであった。台湾防衛費は使い果たされたが、艦隊は島に送られていたので、就役を解除するわけにはいかなかった。間もなく丁日昌は、辞職を申し出た。宮廷の間接的な返答は、四成洋税に関するもう一つの操作であった。すなわち、福建の六成洋税から届く月額3万両の費用をそのまま存続させると共に、毎月そこから船政局に2万両を供給するようにしたのである。1876年の春に、更にもう一つの取り決めがなされ、年額の内残りのために規定された全額を免除すると共に、毎年4箇月間は造船所のために四成洋税を使用できることになった。これは明らかに、¹⁴⁾ 海防経費と釣り合う額である。他の支出が差し引かれた後の四成洋税の基金には、1箇月にたった35万両しか残されていなかったもので、この最後の取り決めは、その直近の計画で約束された、年額24万両の半分よりほんの少し多い程度の資金しか造船所にもたらさなかった。

そのうえ、呉賛誠が1874年7月から1878年2月1日までの期間に関する報告書を1879年に提出した時、平均的な年間収入である48万5千両か、或いは沈葆楨の任期中において平均的な年間収入の約70%からしても、若干の余剰を示した。それまで5隻の船が建造されてきた。そして6隻目の起工は上々であった。建造する進度は、1年で2隻足らずであった。新たな建造費は、呉賛誠による出費の約半分であった。2番目に大きな支出項目は、メンテナンスに関する項目であった。修理費は、1875年2月15日から1878年2月1日の期間中に、合計するとたった6万5,342両になるに過ぎなかった。明らかに造船所は、狭い縁の上で操業しており、そして明らかにメンテナンスのために建設費を使用していた。1885年に、¹⁵⁾ 張佩綸が船政大臣であった時、1869年から1885年までの間に100万両以上が流用されたことを悔やんだ。

船政局を支援するための取り決めは、結局はそれによって福建の四成洋税から2万両を集め、福建の六成洋税から毎月3万両を集めるということに、戻ってしまったのである。1879年に、呉賛誠は多額の遅滞について報告しているが、全ては六成洋税から来ると推測される資金に関して

であった。四成洋税からは、僅かながらずっと過剰な支払いがあった（1878年に呉賛誠は、北京の資金からの特別助成金を要請し、受け取っていた¹⁶⁾）。省政府は、北京よりも上手く関税収入の分け前を保護していた。

左宗棠ですら、福建の資金を求める船政局の競争相手と見られていたかも知れない。1877年の初めに文煜は、閩海関の洋税の60%を船政局の出費のために使えるよう奏請し、左宗棠はその〔管轄〕省により〔西征費用を〕支援されねばならないと主張したのである。結局は海防経費の再分類と4割の部分に関する巧妙な操作により、文煜は自分の獲得した資金の中に、左宗棠に対し福建が負担する部分を含めることを余儀なくさせられていた。沈葆楨も、資金をめぐる競争相手であった。1879年に、南洋大臣の沈葆楨は、呉賛誠は〔南洋に送金すべき〕海防経費を船のメンテナンスに使っていると告発した。沈葆楨は、船政局はたとえ一部分であっても閩海関の四成洋税に頼るべきではないし、船政局の船は、海防経費の項目内で維持するために、沈の下に派遣されるべきであると主張した。海防経費は、二人の地方大官〔南洋大臣と北洋大臣〕により〔南北洋に〕分配されるようになっていた。他の諸省は福建に追隨して、海防経費に送金する前に海防経費の資金に手をつけていると沈葆楨は陳べた¹⁷⁾。

資金に関するこれらの分類と割当は、たいてい有名無実であった。しかし、それらの背後には、その財源を保護することを目論む中央政府と、現代の防衛負担を北京に移そうと試みる諸省との間の競争が存在した。近代化事業の支配は、含まれていなかった。たとえ諸省が、そうした費用の全てを上手い具合に四成洋税に負わせたとしても、諸省はなお地方支配を維持していた。特に太平天国の乱の頃に比較的大きな地方分権化が生じて以後、中国の古き省自治システムに根本的な変革をもたらすには、革命が必要であろう。

船政局の財政上の災いに関する歴史^{ストーリー}を追跡するに当たり、問題点はほとんど無い。不平不満、王朝の警告、六成洋税と四成洋税に関する競争が、頻繁に起こった。黎兆棠の報告書では、再び僅かな黒字を示したのに加え、1878年2月2日から1880年2月9日までの期間に、年間収入は年平均にしてほんの少し少なくなった。この期間中に、鉄骨木皮船の「開濟」が進水しただけであった。そして、船の費用はほぼ10万両であったが、以前の報告書に見られた。1880年末に黎兆棠は、造船所における建造に6箇月の休業を提議した¹⁸⁾。

強制的な極度の儉約が、1880年代に福州船政局の操業の特徴をなしていた。黎兆棠を引き継いだ張夢元は、乗組員の削減を提議することでメンテナンスの問題を攻撃した。しかし張はそれ以上に、義務を果たさない閩海関に対し北京が通常の命令をするよう求めた。張夢元は、船政局に船を注文した全ての省は、将来、船を無償で受け取るのではなく、建造費の半分を支払うことを要求した。張は福州の船を廃棄することも望んだが、訓練と共に続けられることになった。張は小さな黒字を示し、「澄慶」と「開濟」の2隻の進水を報告できたが、艦船の建造は、彼の仕事の全てではなかった。そしていずれにしても、「澄慶」と「開濟」は、2年以上隔てて進水したのである¹⁹⁾。

張夢元の後を引き継いだ何如璋は、お馴染みの資金不足について報告した。1880年代の初めの两江総督として、左宗棠は、福州船政局から引き渡された船の費用の半分を支払うことを、受け取った省が実践することを始めた。左宗棠は、船政局に4万両の少額公的助成金も送った。これらの助成金の総額は約3箇月分の操業費を償うに足るだけであったが、1880年代初めの他の二三

の官僚も、同じ事を行った。²⁰⁾引き渡された艦船を持ち続けた省もあり、ともかく造船所は、鎮海における旧式の水師部隊を支援する義務を軽減されたのである。他方、厄介なメンテナンスの問題は、1878年の〔華北で発生した大規模な旱害に起因する〕^{ききん}飢饉の局面にすら入り込んだ。その際に船政局の当局は、乗組員に報酬を支払うが、飢饉を救済するために送られた船により消費された燃料の費用は支払わないことを定めた。そして、もし船を持ち続けた省があれば、他の省は、この出費を避けるために船を船政局に返したのである。²¹⁾

考慮すべき財政問題は、頭を擡げてきた制限的戦略思考も妨げた。1881年の夏に、左宗棠、^{ほう}彭玉麟らは海軍問題について協議し、港を防御するために小型の砲艦を建造すべきことで合意に達した。彭玉麟は、福州船政局で建造された砲艦を10隻所有することを望んだが、資金不足のため、注文は彭の望みを満たすものではなかった。その注文は、フランスが契約内容を増やす間に、2年間だらだらと長引かされた。その間、左宗棠は、その造船所の重役である^{りこうえい}李興銳が高額の値を吹っ掛けたにもかかわらず、江南製造局にそれらの船を建造してもらおうと考えた。左宗棠は、自分が閩浙総督職から離れて17年で、「彼の」船政局の質が低下しているのに不平を鳴らした。必然的に、左は自分の計画を変更し、砲艦に加えて、5隻の新しいより大型の「高速艦」に目星を付けた。既に見たように、左宗棠はドイツに2隻の大型艦を注文した。そして、福州船政局の鉄骨木皮船のうち1隻の引き渡しを受けた。²²⁾かつて10隻の砲艦が建造された証拠は、存在しない。

絶対的な国家の貧困からどれほどの財政問題が発生するのであろうか。或いは、それはどれほど王朝の組織やその指導力からもたらされるのであろうか。それは、国家の貧困問題では、全くあり得なかった。というのも、清仏戦争に先行するこの10年間に、外国製軍需生産品の大量購入が存在したからである。多額の公金使い込みも存在した。^{りほうほう}李鳳苞は、軍艦の注文に際して100万両以上を搾り取った^{かど}廉で、1884年に出使大臣を免職させられた。²³⁾真の問題は、制度上の問題であった。メアリー・ライトは、^{どうちちゅうこう}同治中興期の中央軍事行政について論じる中で、主に「中国経済」の「克服できない困難」について言及し、「中興の指導者たちは、中国経済を堅固で、停滞した、伸張できない状態を持続するために最善を尽くした」と論じた。彼女は、「歳入の膨張に伴う経済の拡大、国家の軍事予算及び中央行政機関に関する革新的な諸概念は、中国の指導者たちにとって気に食わないものであったと同様に、中国にとって必要なものであった²⁴⁾」と付け加えている。

王朝の衰退により、使用可能な歳入をめぐる競争は激しくなった。しかし、兵器のための奮闘は、経済的にはその場限りの一時的なものであった。例えば、マカートニーは、南京で複雑な大砲を製造するため、上海の船舶からバラスト用の鉄塊を持ち出して使用しなければならなかった。ジデオン・チェンは、それは常に、中国を取り巻く国の生存にとって何の効果もない、輸入に依存した、その場限りの活動であったと述べ、福州船政局に関する研究の結論とした。中国の指導者の中には、この問題に関する感覚を持つ者もいた。しかし、彼らの限られた観念に合致したものですら、一夜でその経済を改造することはできなかった。²⁵⁾

兵器の近代化に向けた奮闘を妨げた制度上の要因の一つは、専門職としての軍事や造船に絶え間なく結び付いた公務に従事する、有能な中国人の好みであった。ライトとビガースタッフは、同治年代に設立された中国官立の西洋式学校は、権力と表彰を得るための伝統的な道である儒教

的教育課程を保守派が選択したために失敗した、と結論づけている。兵器製造の努力は、伝統的な行政事務職が選択されたことで影響を及ぼされた。²⁶⁾

公務に従事する官僚は、自分たち以外の者からの反対があっても、このうえなく上手く対処できたので、福州船政局はそうした官僚によって監督された。それゆえ、船政大臣にとって究極の目標は、船政局それ自体の範囲、或いは船政局に代表される職域を超越していた。その始まりから清仏戦争に至るまで、福州船政局には、8人の船政大臣が存在した。大臣の異動は非常に重大な方向転換であり、平均すると約2年の船政局での任務を与えた。最初の在職者である沈葆楨だけが、真の経験を得るに足る長期任務を果たし、〔1875年5月30日付で〕両江総督に昇進した。全ての船政大臣が文官であった。もし、その後の役人生活で沈と同じくらい上手く「成功」しなければ、彼らの野心はこの方向に見出されると思う。²⁷⁾

そのうえ、沈葆楨の時代以降、船政大臣は、福建省政府内で、しばしば他の公務を兼職した。おそらく、これらの兼務は、船政局の歳入を交付する際に、福建省からより多大な協力を得るのを確実にすることを目論んでいた。丁日昌は、福建巡撫を兼任していた〔任期は1875年12月～1878年5月〕。そして、間もなく〔1876年3月末日に〕船政局での地位を失った。呉贊誠も、福建巡撫〔1878年5月～11月まで署理〕と船政大臣を兼務した。そして、1884年〔5月8日〕に張佩綸は、会辦福建海疆事宜を兼ねることになった。²⁸⁾

船政大臣になるための資格は、専門技術よりも、むしろ政治的手腕であった。沈葆楨は、船政局に来る前に、江西巡撫まで昇進していた〔任期は1862年1月～1865年6月〕。一時は大臣になる候補者であった郭嵩燾は、ずっと広東巡撫〔任期は1863年8月～1866年4月〕であった。丁日昌は、江南製造局での経験を有するが、製造局と関わる間、江蘇巡撫〔任期は1868年1月～1870年12月〕であった。丁日昌以後、船政大臣になったのは、経歴の劣った男たちであった。呉贊誠は、ずっと京官を務めていた。黎兆棠は、天津海関道であった。張夢元は、福建の司法長官であった。張佩綸は、短い間だが総理衙門に属していた（しかし、基本的には李鴻章との親密な関わりを通じて榮譽に与ったように思われる）。必然的に、最初の船政大臣たちは、官僚集団の主要部から選抜されなければならなかったが、選抜するための技術的基準を創出する方向には進歩しなかったのである。沈葆楨による行政は長期間に及び且つ成功した。しかし、それ以後衰退が始まり、人事異動による方向転換の速度が高まった。

提調（船政大臣の補佐官）は、疑うまでもなく船政局の日々の専門的な仕事に間近に接触していた。このレベルでは、専門化に向けたいくらかの前進があった。当初、このような役人は、同じ時期のオフィスに3名存在した。それは、周開錫、胡光墉、葉文瀾であり、全員が文官であった。1868年に、沈葆楨は、胡と葉は怠け者であると不満をもらし（葉は呉業に攻撃された）、二人を夏献綸と呉大廷にすげ替えた。夏は福建の財務官、呉は台湾道台であった。夏献綸は、二つの仕事をするだけの時間がないと不満を陳べた。しかしそれにもかかわらず、明らかに二人とも二つの仕事を行った。1860年代末に、周の名前は消えた。そして呉大廷は、江南製造局に転任し、教練の仕事をした。²⁹⁾ 他の二人の提調、すなわち呉仲翔と梁鳴謙については、1875年の記録がある。呉仲翔は、最初から船政局に勤めていた。そして、呉に関しては、それ以前に在任していた官職について言及する資料は全く存在していない。呉は、ずっと船政局で専門的に働いていた人であるように思われる。³⁰⁾

他方、1870年代末に船政大臣を退いた呉賛誠の後援があったにもかかわらず、呉仲翔は、船政大臣に昇進できなかった。その男が必要な経験を有しているのかどうかを、李鴻章が疑問視したにもかかわらず、トップの地位には天津海関の黎兆棠³¹⁾が就いた。葉文瀾は、総監工として船政局に残った。しかし、1870年代の半ばに台湾に行き、炭鉱を監督した。造船所での彼の交替要員は、広東道台の葉廷春³²⁾であった。吏部〔清朝中央官庁たる六部の一つで、文官の任免や賞罰等に関する事務を取り扱う〕が、葉廷春が外国人を熟知していることは、造船所の仕事をするに足る資格であるかどうかを尋ねているのは、興味深い。総理衙門は、然りと返答した。葉廷春は、船政局にやって来なかった。そして、葉文瀾の交替要員に関する資料は、これ以上存在しない。³²⁾しかし、いずれにせよ、専門的能力の問題が提起されたのである。

船政局では文民と技術者の間に価値観の衝突があったが、それは報奨として周期的になされる推挙の際にはっきりと現れる。登録を勤める誘い文句として、福州船政学堂の卒業生は、行政事務からの場合、たとえ海軍に所属していたとしても、文官として昇進すべきであると、当初は明記されていた。³³⁾沈葆楨が船政局を離れた時、報奨として約90名ほどを推挙した。各人のために、沈は文官の等級を上げるよう建議した。同様に、呉賛誠は、1879年に67名の紳士と70名の学生・技術者の後援者になった。全員が、文官としての名目上の昇進を約束された。学生たちは、慣習として、ただ隔月にのみというより、むしろ何月であっても役人として雇われる資格を有した。彼らが「昇」進した時に、どれほど多くが転「出」したのかは、分からない。しかし、ピガースタッフは、名簿に記載された学生の約三分の二が、契約期間中に落後したと論評しており、この新たな経歴を持つ者の間では、外側での驚くべき競争に晒されていたことを示しているのである。³⁴⁾

政治と技術の間の矛盾 (ambivalence) は、やはり江南製造局において記録されていた。³⁵⁾江南製造局の監督者は、4名の高位の文官であった。すなわち、直隸・両江・湖広の総督、及び江蘇巡撫であった。このレベルでの異動に伴う激しい方針転換は、危機をもたらすものではなかったかも知れない。ところで、李鴻章だけが、1865年から1895年に至る全期間を通じて任務を全うした唯一の官僚なのである。

疑うまでもなく、2番目³⁶⁾あるいは総辦のレベルは、いっそう多くの日々の重大事を持っていた。蘇松太道は、総辦の地位を兼任した。これらの兼務者は、実際には専門家ではなかった。清仏戦争までに、13名がこの地位に就いて任務を果たした。そのうち4名はたった1年間だけ仕えたのであるが、通常は2年間を標準とする役人の歴訪旅行であった。³⁶⁾馮俊光と聶緝勳の2名だけは、ずっと他の総辦の補佐官〔会辦・襄辦〕をしていたので、以前から経験を積んでいた。後に文官として輝かしい経歴を持つようになる者もいた。丁日昌は、福州船政局での在職期間を終えた後、1879年に福建巡撫から〔褒賞として〕総督の地位に昇進し、南洋の防衛と対外問題を担当することになった。沈葆楨は、江南製造局を離れて17年後、南洋大臣に就任した。³⁶⁾劉瑞芬は、製造局を離れて約8年後の1885年に英露公使となった。そして邵友濂は、1882年から1885年までの4年に及ぶ異例の期間、総辦を務めたのであるが、〔総辦を辞めて〕11年が経つまでに台湾巡撫となった。最高位の場合と比較すれば、この場合の方針転換の影響は少ないが、それでもやはり安定性はごく僅かしかなかったのである。

総辦の補佐官は、ほとんど皆が文民官庁の志望者であった。³⁶⁾清仏戦争までの製造局に関する史

料に載せられた20名のうち、それ以前に製造局での経験を有したことで知られるのは、韓殿甲^{かんてんこう}、丁日昌^{ていじちやう}、黄恩詔^{わうおんしやう}の3名だけであった。丁と韓については、先述した。黄恩詔は、製造局の経営で4番目の最も低いレベルで短期間の務めを果たした。20名のうち、12名は1年に満たない在職期間を務めたのであった。そして、聶緝槩と馮煥光だけが総辦のレベルまで昇進した。李興銳は5年間務めたが、3名の上司の部下であった。もう一人の蔡漚滄^{さいかいそう}は、1878年から1881年まで務めたが、製造局での任務は明らかに継続されなかった。このレベルで挙げられた名前のうち、後にもっと目立つような文脈で現れる者もいた。ハンメルが編集した『清代名人伝略』には、ラ・ファーク（La Fargue）の著した容閔^{ようこう}の伝記が収録されているが〔原書の402～405頁〕、その中で「学問に身を献げたことで知られる保守的な官僚」と評されているように、陳蘭彬^{ちんらんひん}は、1870年の教育使節で容閔と共に米国に行った。鄭藻如^{ていそうじょ}は、江南製造局を離れて以後、1880年代に10年を超えて米国公使になった。聶緝槩は、（1883年以来補佐官の地位からずっと離れて以後の）1890年代の初めに3年間総辦であったが、主に曾國藩^{そうこくはん}の娘の一人〔五女の紀芬^{きふん}（1852～1942）〕と結婚したことで名前が売れるようになったと思われる。

何の肩書きも与えられなかったが、江南製造局に関する史料の中には、幹部の中の4番目のレベルが含まれている。その地位は、1873年に至るまで空席であった。その年に、連続して3名の者がその地位を占めた。彼らは役人ではなかったし、長く仕えた者は極少数であった。曾國藩の蒸気機関を製造した徐建寅^{じょけんいん}の息子である徐建寅^{じょけんいん}は、1874年から1877年までその地位にあり、その後1879年から1884年まで欧州の軍需工場^{かんよう}で学び、後に天津^{たいえん}、済南、福州、漢陽にある兵器製造工場を監督した。徐建寅と、福州及び天津で任務を果たした呉仲翔^{ごちゆう}は、史料にはっきりと現れた唯一の「専門的な造船家」であったと思われる。

江南製造局の被雇用者には、普通の4倍から8倍の労賃が支払わねばならなかったが、彼らの指導者は、他の経歴に心が奪われており、直ぐに転出した。製造局では諸物が「ただ模倣されるだけで、衷心から製造されるのではない³⁷⁾」と言ったのは、あるいはこれらの被雇用者の一人かも知れない。おそらく驚くべきは、これらの工場施設が少しは有用な装備を生産したことであろう。

中国の自強を担う工場施設は、政治的対立、保守派による異議申し立て、それに財政問題に束縛されていただけでなく、価値観に関する不穏な環境の中で操業しなければならなかった。換言すれば、兵器を製造する工場施設は存在したが、兵器を製造するための諸制度（institutions）が無かったのである。政府機関（civil service）は、中国においては高く聳え立つ制度であったし、兵器製造工場での責務は、文官のための踏み台に過ぎなかった³⁸⁾。

註

- 1) 工場施設の付設一覧については、『江南製造局記』巻2、2～11頁。訓練については、Biggerstaff, *The Earliest Modern Government Schools in China*, Ithaca, 1961, pp. 46～47, 168～175. 1877年の論評については、Cyprian A. G. Bridge, "The Revival of the Warlike Power of China," *Frasers Magazine* (June 1879), pp. 778～789.
- 2) 「威遠」については、丁日昌「鉄魯廠興工片」『船政奏議彙編』巻13、9～10頁。
- 3) 丁日昌「十六號船下水十七號開工片」『船政奏議彙編』巻12、16頁；丁「再延請教習嘉樂爾來工教導片」『船政奏議彙編』巻13、31～32頁；呉賛誠「報明船工近日情形摺」『船政奏議彙編』巻14、1～2頁；呉「十九號輪船下水並統陳廠工情形廠」『船政奏議彙編』巻14、11～12頁。

- 4) ショワアの訪問に関する詳細は、Shore, *The Flight of Lapwing*, London, 1881. の第七章を参照のこと。
- 5) 呉賛誠の報告は、「修費立限事多窒礙臚陳實在情形摺」（1879年7月25日）『船政奏議彙編』巻17, 1～5頁。また、1879年8月16日付、呉から総理衙門に咨呈した文書は、『海防档』福州船廠, 下, 800頁。輪船の修理期間を制限することを見送った論旨は、同書, 833頁。私の知る限りでは、1879年の件に関連して『船政奏議彙編』には、3件の修理業務が記録されているだけである。すなわち、1874年に書かれた沈葆楨「伏波在洋遭風請修片」、『船政奏議彙編』巻10, 13頁、また、1878年における呉の報告は、呉賛誠「遵旨籌撥輪船由滬赴津軫運糧米摺」『船政奏議彙編』巻15, 22頁〔訳註：この頁の中に、「……揚武兵船前出外洋、久經風浪、去冬由澎湖調回、察驗機鑪、多已損蝕、現需上塢大修。」とあり、外洋に出て長時間の波風に晒された揚武号のボイラーに多くの損傷が見つかったので、ドックに入れて修理作業を行う必要があるとする。〕、及び「福星輪船擱淺現經拖回修理片」『船政奏議彙編』巻15, 33～34頁。〔訳註：原書では、註5の以下の部分から註6の冒頭部分にかけて数行の欠落がある。翻訳するに際し補正に努めたが、訳出不能な箇所が残るのはやむを得ないところである。〕
- 6) 〔訳註：原書では、この註6の冒頭部分に何行かの欠落があるようである。〕1880年7月6日付、船政大臣黎兆棠の書信「議論船政事宜由」、『海防档』福州船廠, 下, 856頁。1880年8月26日付、李鴻章から総理衙門への書信、及び5月14日付、総理衙門からハートへの書信、同書, 850頁。1880年6月1日付、李鴻章から総理衙門への書信、同書, 851頁。1880年6月3日付、署两江總督吳元炳（江蘇巡撫と兼任）から総理衙門への書信、同書, 852頁。1880年6月24日付、黎兆棠から総理衙門への書信、同書, 853頁、そして1880年7月6日付の書信、同書, 856頁。
- 7) 李鴻章は、精力的には造船所を擁護せず、おそらく黎兆棠は咎められるべきことを示唆した。1880年7月6日付、総理衙門に宛てた黎兆棠の報告は、『海防档』福州船廠, 下, 856頁、を参照のこと。1880年8月26日付、李鴻章から総理衙門に宛てた書簡、『李文忠公朋僚函稿』巻22, 13～14頁。
- 8) 1880年12月17日の論旨は、一変して陳蘭彬と李鴻章を含んだ調査委員会を立ち上げる。『海防档』福州船廠, 下, 866頁。1881年4月9日付、軍機処及び総理衙門に対する何璟の返答は、同書, 890頁。
- 9) 「開濟」に関する報告は、『船政奏議彙編』巻22, 27頁。
- 10) 1883年9月6日付、張夢元から総理衙門へ、『海防档』福州船政局, 下, 982頁。1883年9月18日付、左宗棠から総理衙門へ、同, 984～985頁。
- 11) 左宗棠の告発に対する何如璋の返答については、何「遵旨查明船政前此承造開濟快船並無玩延諱飾拋實覆奏摺」『船政奏議彙編』巻25, 1～9頁。幾つかの船が江南製造局で修理されたことについては、『江南製造局記』巻3, 56頁、参照。日付は欠いているが、11隻の入局が認められる。〔訳註：このうち福州船政局の建造した輪船として挙げられているのは、「寰泰」「鏡清」「開濟」「登瀛洲」の4隻である。〕
- 12) 1875年の六成洋税の管理については、1875年12月2日付、文煜から軍機処宛の書簡、『海防档』福州船廠, 下, 630頁、を参照。1875年春の要求については、沈葆楨「船工動費解款久停請就閩海関籌撥摺」『船政奏議彙編』巻12, 1～3頁、及び『海防档』福州船廠, 下, 547頁を参照。戸部の裁定とその後の出来事については、1875年4月7日付、戸部から総理衙門への書翰、同書, 550頁を参照。沈葆楨「請撥四成洋税摺」（1875年7月20日付）、『船政奏議彙編』巻12, 17～20頁。1875年12月2日付、文煜から軍機処への書翰、『海防档』福州船廠, 下, 630頁。
- 13) 1875年8月22日付、戸部から総理衙門への咨文は、『海防档』福州船廠, 下, 581～584頁。1875年10月16日付の論旨は、同書, 616頁。1875年9月の沈報告は、沈葆楨「船政欠款請補籌足額摺」『船政奏議彙編』巻12, 27～28頁。
- 14) 丁日昌「養船經費不敷請飭地方官設籌支應摺」『船政奏議彙編』巻13, 5～8頁。また、『海防档』福州船廠, 下, 655頁（1876年1月18日）。1875年12月30日付の論旨は、同書, 642頁。1877年1月23日付、軍機処に宛てた呉賛誠の報告で言及された1876年春の行動については、同書, 714～715頁。

- 15) 1879年8月に作成された呉賛誠の報告書は、呉「洋員額蘭照案給獎片」『船政奏議彙編』巻17, 19~36頁。張佩綸「製船養船經費請飭地方官寬籌濟應摺」(1885年7月19日付)『船政奏議彙編』巻28, 5~7頁。
- 16) 遅滞については、呉賛誠「閩廠製造輪船支用各款查照成案開單核實報銷摺」『船政奏議彙編』巻17, 19~36頁, を参照のこと。1878年2月10日付の要求は、『海防档』福州船廠, 下, 749頁, に載せられた総理衙門宛の呉報告を参照のこと。
- 17) 1877年1月30日付, 文煜の報告は、『海防档』福州船廠, 下, 724頁。1877年3月24日付の報告は, 同書, 726頁。1879年3月9日付, 沈葆楨の報告は, 同書, 785頁。
- 18) 黎兆棠「閩廠製造輪船支用各款查照成案開單核實報銷摺」(1881年6月29日付)『船政奏議彙編』巻19, 1~13頁。
- 19) 張夢元「船政宜籌變通摺」『船政奏議彙編』巻22, 22~25頁。張「閩廠製造輪船支用各款查照成案開單核實報銷摺」(1883年8月7日付)『船政奏議彙編』巻21, 13~27頁。
- 20) 何如璋の報告した資金不足については、何如璋「船政閩繫海防擬請協籌經費以擴成規而期實効摺」(1884年5月7日付)『船政奏議彙編』巻24, 1頁, を参照のこと。船の費用の半分を支払うとする左宗棠の提案については、Gideon Chen, *Tso Tsung-t'ang, Pioneer Promoter of the Modern Dockyard and the Woolen Mill in China*, Peiping, 1938, p. 43. 裴蔭森がこの問題に言及したのは、裴蔭森「奏覆協造廣東兵輪撥案動支官款摺」(1887年12月1日)『船政奏議彙編』巻36, 18~22頁。南洋大臣の左宗棠と劉坤一が、それぞれ4万両の助成金を送り、1881年から1882年に、廣東が7万両を送ったことについては、1880年6月27日付, 何璟から総理衙門に送られた呈文, 『海防档』福州船廠, 下, 856頁; 1881年3月28日付, 粵海關監督俊啓から総理衙門への呈文, 同書, 883~884頁; 1882年4月25日付, 戸部から総理衙門への呈文, 同書, 909頁; 1882年5月27日付, 総理衙門に届けられた黎兆棠の片奏, 同書, 914頁, を参照のこと。
- 21) 汽船〔「泰安」〕を持ち続けるとの申し出については、1882年5月28日付, 総理衙門に届けられた山東巡撫〔任道鎔〕の奏文, 『海防档』福州船廠, 下, 915~920頁。呉賛誠「閩廠製造輪船支用各款查照成案開單核實報銷摺」(1879年8月19日付)『船政奏議彙編』巻17, 19~36頁, には、鎮海に関する記事が見られない。飢饉の救済に用いられた船のメンテナンスに造船所が貢献したことについては、1878年8月8日付, 総理衙門に届けられた呉賛誠の奏文, 『海防档』福州船廠, 下, 762頁, を参照のこと。浙江巡撫が「伏波」を福建に返却することを計画した。1882年6月14日付, 兵部から総理衙門に送られた呈文, 『海防档』福州船廠, 下, 922頁, を参照のこと。
- 22) 左宗棠等による奏文は、「擬添造輪船以資調度而速戎機摺」『船政奏議彙編』巻20, 8~20頁。また、左宗棠による計画の変更、ドイツ商人に注文したこと等については、1883年1月22日付, 総理衙門に届けられた左宗棠の片奏, 『海防档』福州船廠, 下, 934~935頁。
- 23) Immanuel C. Y. Hsu, *China's Entrance into the Family of Nation's* (Cambridge, Mass., 1960), p. 197.
- 24) Mary C. Wright, *The Last Stand of Chinese Conservatism*, Stanford, 1957, pp. 207-208.
- 25) Chen, *Tso Tsung-t'ang*, pp. 77-78. 李鴻章は、鉄・炭鉱の形をとって、外的経済を創出する必要があるとの考えを持っていた。しかし李は、「官督商辦」制度の言葉で語った。その制度は、近代化に損害を与えていたのである。Teng and Fairbank, *China's Response to the West*, Cambridge, Mass., 1954, p. 110.
- 26) Mary Wright, *The Last Stand of Chinese Conservatism*, p. 248. Biggerstaff, *The Earliest Modern Government Schools in China*, pp. 71-84.
- 27) 8名の船政大臣とは、沈葆楨 (1867-1875), 丁日昌 (1875-1876), 呉賛誠 (1876-1879), 黎兆棠 (1879-1883), 張夢元 (1883), 何如璋 (1883-1884), 張佩綸 (1884), そして裴蔭森が、張に続いた。包遵彭『中国海軍史』(台北, 1951年), 182頁, は、この時期に任期が非常に短かった張夢元と何如璋を除外した、6名を挙げている。他方、包遵彭は、呉賛誠と張佩綸の「代理」として、呉仲翔と

周 懋琦しゅうぼうきの名前を含めている。これらの人物の経歴を追跡する際、資料的な根拠を直接補足するために常用されてきたのは、ハンメルが編集した『清代名人伝略』である。〔訳註：Authur W. Hummel, *Eminent Chinese of the Ch'ing Period (1644-1912)*, vol. I & II, Washington, 1943. を指している。〕

- 28) 包遵彭『中国海軍史』128頁、は、船政大臣の「大部分」が閩浙総督の兼任であると述べているが、これは誇張である。しかし、彼らが概して働き過ぎか余念がないという点を実証している。
- 29) 提調制度に関する論考は、包遵彭編『中国近代史論叢』（台北、1956年）に収められた、王信忠「福州船廠之沿革」、117頁。最初の3名の名前が現れるのは、沈葆楨「船政創始在在需才宜固人心以全大局摺」『船政奏議彙編』巻3、17～19頁。ここで告発された制度の初期労働に関する資料は、1868年2月25日付及び5月25日付、沈葆楨による奏文、『海防档』福州船廠、上、117頁、120～125頁。1869年6月2日付のものは、同書、158頁（夏獻綸に関する不満を含んでいる）。呉大廷については、1869年12月10日付、総理衙門から沈葆楨への書函、同書、204頁；10月4日付、沈葆楨から総理衙門への書函、及び1870年12月16日付、総理衙門から吏部への書函は、同書、253頁、281頁。また、1873年11月9日付、総理衙門に転送された李宗羲の奏文は、『海防档』「江南製造局」131頁、を参照のこと。
- 30) 1875年3月24日付、総理衙門に転送された沈葆楨の奏文、『海防档』福州船廠、上、547頁。1875年7月15日付、軍機処から総理衙門へ転送された沈葆楨の奏文、『海防档』福州船廠、上、574頁。
- 31) 呉の推挙については、1879年4月23日付、総理衙門に転送された呉賛誠の奏文を参照のこと。『海防档』福州船廠、下、793頁。李鴻章が黎兆棠に懐疑的であったことについては、「復呉春帆京卿」『李文忠公朋僚函稿』巻18、13～15頁、を参照のこと。
- 32) 1876年11月9日付で総理衙門に転送された呉賛誠の奏文、『海防档』福州船廠、下、697～700頁。及び、吏部から総理衙門への同行文、同書、706頁。
- 33) Biggerstaff, *The Earliest Modern Government School in China*, p. 206.
- 34) 1875年7月15日付、沈葆楨の奏文は、『海防档』福州船廠、下、556頁。1879年4月17日付、呉賛誠の奏文は、同書、805頁。落第については、Biggerstaff, *The Earliest Modern Government School in China*, p. 211. を参照のこと。
- 35) 以下の議論は、『江南製造局記』巻6、40～44頁に載せられた江南製造局の職官表に基いている。そして、ハンメルの『清代名人伝略』の中で入手できる伝記を参照することで補足した。
- 36) Earl Swisher, *China's Management of the American Barbarians*, New Haven, 1953, p. 6. に、「候補者」に関する覚書がある。多くは、北京にある吏部に登録されたとしても、自分の地位を購入したところで、現実には官位の昇進を望めない商人たちであった。江南製造局で、真正の候補者であるというよりも、むしろどれほど多くの「候補者」がこの地位に属しているのかは、分からない。
- 37) 全漢昇『清季的江南製造局』（1951年）、151～153頁。
- 38) Biggerstaff, *The Earliest Modern Government School in China*, pp. 91-92. では、福州、天津、南京の海軍学堂の中で傑出した卒業生の一覧を載せ、彼らの多くが中華民国政府の中で文官職に就いていることを示している。