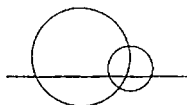


〈研究会〉



上海交通大学の校史研究について

上海交通大学校史研究室 欧 七斤

はじめに

先週の水曜日、つまり9月30日、藤田教授とお会いした時に、上海交通大学の校史研究について紹介してほしいと言われて、今日の公開研究会のきっかけになった。そして、この場を借りて皆さんと一緒に校史研究についての意見交換をしたいと思う。愛知大学の校史研究の経験と方法について勉強したいことは、私のずっと前からの希望である。この間、すでに佃隆一郎先生から愛知大学史の研究の経験について教えていただき、大変勉強になった。この度、藤田教授に言われて、このような公開研究会において皆さんと意見交換できることは、ほかではなく、私が皆さんに教えていただく良い機会であると思う。ここで、私は、上海交通大学の校史研究について紹介したいと思う。そして、色々ご教示いただければ幸いである。私の話の内容は主に以下の三つの部分に分かれる。

一、校史研究の本体—上海交通大学の校史と大学紹介

(一) 交通大学の略史

上海交通大学は、1896年（光緒22年、日本の明治29年）に創設され、その時の名前が南洋公学であり、現在まで113年の歴史をもつ大学である。上海交通大学は、北洋大学（現在の天津大学）に

次ぐ中国の二番目となる近代的な大学で、その歴史はまるで鏡のように、中国の近代的高等教育の発展の歴史を映し出している。

1895年、当時の天津津海関道を務め、のちに「中国近代工業の父」と称されるようになった盛宣懷（1844～1916）は、中国の南北の各一ヶ所に大学堂を創設することを準備しはじめた。その年に盛宣懷は、清朝政府から天津で北洋大学堂を創設する許可をもらい、翌年の1896年に上海で南洋公学を設立することも清朝政府に許可された。1897年4月8日、南洋公学は、上海の徐家匯で校舍を借りて正式に開学した。それと同時に、120ムー（1ムー＝6.667アール）の土地を購入し、永久の校舍とした。南洋と北洋の二つの大学の経費は、すべて盛宣懷が主管する「汽船招商局」、「電報局」からの出資であり、盛宣懷は両校の督弁（学長）を務めた。なお、学校の管理運営においては、北洋は工学に重点をおき、南洋は法政、経済を重視するようになった。

中国の最初の大学として創設された南洋と北洋の両学校は、中国の近代的な新しい教育の幕開けである。とりわけ南洋公学は、中国の高等教育史上の多くの創始性をもっている。例えば、中国で最初に、大学、中学（高校）、小学校の段階に分けて、学制を設けたこと。日本の師範学校を参考に師範院を設置し、これが近代中国における最初の教員を育成する専門機構になった。1899年に6名の学生を日本に派遣し、彼らは中国の初の日本留学の

経験をもつ学生の一員となった。また、「訳書院」を設けたことで、中国の最初となる大学の翻訳出版機構になったなどの例がある。

南洋公学と東亜同文書院の関係についていえば、盛宣懐が校長を務めた当時、南洋公学と東亜同文会、東亜同文書院の関係者間の交流が盛んだった。1899年、近衛篤磨が上海にいる間に、南洋公学を訪問し、盛宣懐との会談を行った。1901年5月、盛宣懐は中国側の最高官員として東亜同文書院の開校式に参加し、のちに、式典に参加した長岡護美子爵を南洋公学に案内した。さらに、東亜同文書院の上海高昌廟桂墅里にあった校舎について、この土地は、当時、南洋公学が校舎予定地として購入したものであり、東亜同文書院が桂墅里を校舎としたのは、盛宣懐と何らかの関係があるかもしれない。これはさらに考証する必要がある。また、根津一、杉浦重剛院長らは、盛宣懐を訪問したことがあり、当時の書簡が現在でも10点ほど残っている。これらのことが、南洋公学と東亜同文書院との交流が頻繁に行われていたことを示している。

1905年、南洋公学は、商部（商業部）の管轄に入り、「商部高等実業学堂」と名前を変え、商務専門科を設置し、同年に盛宣懐が校長の職を辞した。1906年、郵伝部（交通部）の管轄に移り、商科の科目を廃止し、土木、電機、機械などの専門科目を設置し、法政経済の専門家を育成する方針を変え、全国における工学実業教育の地位を確立した。この地位が、清朝末期、中華民国期、さらに中華人民共和国建国後までの長い間に維持され、現在まで影響している。

1912年、中華民国臨時政府が成立し、学校の名前が上海工業専門学校となり、交通部の直轄となった。1918年に鉄道管理学科を設置し、中国において最初に管理（マネジメント）学科を設けた学校になった。1920年、交通部は当時管轄していた上海、北京、唐山など三箇所の工業学校を合併し、交通大学を組織した。上海の部分は「交通大

学上海学校」と称され、交通大学の名前もこの時から正式に使われるようになった。1922年に上海部分は単独学校として発足し、「南洋大学」となった。続いて、1926年に工業研究所を設置し、これが中国における最初の大学研究所となった。

1927年に、南京国民政府成立し、学校は再び「第一交通大学」と改称された。1928年に再度北京、唐山の学校と合併し、「交通大学」として発足し、上海に本部を置くようになり、鉄道部の直轄となった。この時期に、蔡元培、孫科、黎照寰などが校長を歴任し、1937年までの時期は、中華人民共和国建国以前の「交通大学の黄金期」と称されている。当時、交通大学は、規模から、教員数、教学水準、設備などの面まで、空前の規模に達し、中国において最高水準で最大規模の大学となり、アメリカのマサチューセッツ工科大学に因んで「東洋のMIT」と呼ばれていた。

ところが、1937年に勃発した日中戦争に影響され、交通大学の唐山、北京の部分は南へ移り、のちに貴州に移設した。一方、上海の交通大学の教職員および学生合わせて千人が、上海のフランス租界に移され、教員と学生、図書と設備が分散された厳しい状況に陥った。1941年に太平洋戦争が勃発すると、租界が陥落し、交通大学は汪兆銘政権下の教育部の所管となり、多くの教員と学生は交通大学を離れていくようになった。汪兆銘政権に所管される前の年の1940年、交通大学の卒業生の努力のもと、重慶国民政府教育部は、重慶で交通大学の分校を設置することを許可し、1941年に本部と昇格し、上海にある交通大学と一線を画すようになった。このように、1945年まで重慶交通大学に土木、機械、電機、航空、造船、管理学科という九つの学部、一つの研究所を有し、学生数が1700人余り、教職員数280人まで達し、大学の規模もある程度拡大し、日中戦争期における中国高等教育発展の奇跡ともなった。

1945年9月、重慶交通大学は、上海の徐家匯校舎に戻り、日中戦争中に上海に取り残された教員

と学生を受け入れ、新しい交通大学として発足した。また、上記の貴州に移設した唐山と北京の部分も相次いで本校地に戻り、それぞれ「西南交通大学」と「北京交通大学」として新たにスタートした。1949年まで、交通大学は、理学、工学、管理学という三つの大きな学部、18の学科、二つの専修学科と一つの研究所をもつ当時の中国において最大級の理工系の大学となった。

1949年、中華人民共和国成立。1950年代初頭、中国において全国範囲での大学の再編が実施された。その中で、交通大学の多くの学部が他の大学へ移され、他の大学の関連科目の充実あるいは新しい大学の開学に大きく貢献した。それと同時に、交通大学に残された伝統のある電機、機械、造船といった三つの大きな専門科目がさらに強化された。このことが、長期的にあるいは現在でも、上海交通大学が中国におけるこれらの分野のリーダー的な地位を確立するための礎をつくったのである。

1955年から、交通大学は中国の国家的戦略のもと、その大部分が西安に移され、交通大学は西安と上海の部分が設置された。1959年に、この二つの部分がそれぞれ「上海交通大学」と「西安交通大学」となり、上海交通大学は造船に重点を置き、西安交通大学は電機と機械に重点を置くようになり、同年、二つの大学は共に全国の重点大学に選ばれた。このように、交通大学の一部が西安に移されたことは、中国の高等教育事業の発展に大きな貢献をしたことであると言える。それ以来、二つの交通大学の一つが中国の東南、もう一つが西北地域に設置され、中国の国家建設のために貢献した多くの理工系の人材を輩出した。1966年から1976年の文化大革命期に、上海交通大学はその大きな被害を受けることになるが、それにもかかわらず多くの教員が研究を断念することはなかった。

1978年の改革解放後、上海交通大学は率先的に対外交流を行い、アメリカ訪問団を組織し、海

外の大学との交流を重視した。さらに、中国国内において、最初に大学の経営管理体制の改革を行い、2000μ一面積を有する闵行新キャンパスの開発を実施しはじめた。1990年代に入り、中国の改革解放の一層の進展と経済成長に伴い、特に上海の経済成長につれ、上海交通大学に新たな発展のチャンスが訪れた。1993年に上海市と中国教育部は、共同で上海交通大学の大学づくり計画に参画した。1995年、上海交通大学は、中国の国家「211プロジェクト」（21世紀に向けて100の大学を重点的に支援する事業）に採択され、このことによって国からの資金を獲得し、大学のさらなる発展が促された。さらに、1998年に上海交通大学は、中国の「985プロジェクト」に採択された最初の九つの大学の一つになった。この「985プロジェクト」とは、国に採択された大学を、世界一流の大学にすることを国が重点的に支援する事業である。この事業に採択されたことによって、上海交通大学は世界一流の大学を目指して発展する段階に入ったのである。それ以来、1999年に上海農学院を統合し、2005年に上海第二医科大学を吸収して、上海交通大学医学部を設置した。これら以外に、生命科学、経済管理、法学、人文社会学部を新設し、理工系の大学から文理融合の総合的な大学まで発展した。

上海交通大学は建学してから現在までの113年間、計26万人の卒業生、特に理工系の人材を輩出し、「中国のエンジニアの揺り籠」と呼ばれるようになった。その中の著名な卒業生には、有名な文化人李叔同（1901期生）、科学者銭学森（1934期機械工学部）、数学者呉文俊（1940期数学部）、前中国国家主席江沢民（1947期電機機械学部）などがいる。

（二）今日の上海交通大学

2009年3月まで、上海交通大学は25の学部を設置し、理学、工学、医学、農学、法学、人文、経済、管理などの専門科目を有し、その中の工学、医

学、管理学が今や全国のトップレベルまで達している。それから、169の専門の博士後期課程、273の修士課程、26の若手研究者を育成するためのポストドクターステーションを有している。大学の専任教員数は3135人で、その中に736名の教授、1178名の准教授と32名の院士が含まれている。教員の中の博士号をもつ者の割合は、全体の61.4%を占める。学生数について言えば、学部生20000人、大学院生23400人、日本と韓国からの留学生を主とする留学生が5500人（主に語学留学生で、そのうち1000人余りが学位取得のための留学生）で、学生の総数が48900人である。また、現在では徐家匯、閔行といった五つのキャンパス、総面積5000ムーのキャンパスを有している。大学の本部を置く総面積4000ムーの閔行キャンパスは、都市の中心部を離れた静かで、最新の教学設備を備えた学習環境に優れたキャンパスである。

現在の大学の校務委員会の主任は馬徳秀教授で、学長は中国科学院院士の張傑教授である。上海交通大学は、大学のさらなる発展に向けての基本方針を、総合性、研究型、国際化した世界一流大学をめざすことと策定した。2000年以来、上海交通大学の発展は著しく、「近年来、中国において発展が一番速い大学」と評価されている。

近年、大学は上記の国際化を実現するためには海外の大学との交流を重視し、現在まで海外の136の大学と交流協定を結び、愛知大学もそのうちの1つである。

二、大学史研究の主体—校史研究室の概況

（一）機構の沿革

1950年代に上海交通大学は、1949年以前の校史を編纂するために、一時的に人員を組織したが、校史編纂のための専門的な部門として設置しなかった。その後、1979年に中国国家教育委員会（現在の教育部）からは、いくつかの歴史のある大学については、その大学史を編纂するような指示

があった。それを受けて、上海交通大学は校史研究室を設置し、その主要な役割は西安交通大学と共同で1949年以前の大学史を編纂することであった。しかし、1986年に校史の出版と発行につれて、校史研究室も閉鎖されるようになった。1993年に、上海交通大学の建学100周年を迎えるために、大学は、校史および校誌の整理と編纂を主要な業務とした校史研究室を再び設置した。その後、校史研究室が「中国高等教育学会校史研究分会」の一員になった。2002年10月、上海交通大学校史編纂委員会が成立し、校史研究が大学のプロジェクトとして認定され、校史研究室がこのプロジェクトの研究と編纂を担うようになった。

（二）現在の組織

中国全国範囲で大学史研究室が編成されて以来、上海交通大学の大学史研究室の特徴は、比較的安定で、年齢層を横断した専属や兼任の研究メンバーを有していることである。大学史研究室は、主任1人、専門研究員6名、職員1人によって構成されている。6名の研究員のうち、2名が男性、4名が女性、中では歴史学修士号を持っている研究員が4人、文学学士学位を持っているのが2人で、教授に相当する研究員が1人、副研究員（准教授）が2名、助理研究員（講師）3名が含まれる。彼らは、実務能力が高く、それぞれの長所をもち、大学史研究の主要なメンバーである。

専任研究員以外に、研究室は大学内外の元関係者や退職した教授8人と一緒に、共同研究を行っている。彼らの中には、大学史編纂委員会の委員、大学史編纂の顧問を担当する者もあり、直接研究に参加する者もいる。彼らは上海交通大学に対して特別な思いをもっており、豊富な経験と広い人脈があるため、大学史編纂にあたって大きな役割を果たしている。具体的に、時代背景の確認や歴史史料の評価などの面では、適切な指摘を出し、文面のチェックなどの作業を通して、大学史編纂の質の向上に大いに貢献している。

2006年、校史研究室の2人の研究員が大学院修士課程の指導教員になった。同年、校史研究室は、修士課程の大学院生を育成する研究所として、修士課程の大学院生を1人募集し、2007年にもう1人を受け入れた。2008年、校史研究室は「中国高等教育学会校史研究分会理事長機関」に当選した。そのため、当校史研究室は全国の校史研究業界において比較的高い評判を受けている。

(三) 主な責務

校史研究室は、主に上海交通大学の歴史資料の収集整理、研究編纂や交通大学年鑑の編纂出版のほか、校史資源を利用して大学内外で大学の声望と栄誉を宣伝することがその主要な役割である。具体的に以下の通りである。

- a 上海交通大学の校史研究、校史資料の収集整理および編纂、主に大学史、著名な卒業生、学長、教員、学部と学科史を研究すること。
- b 大学暦年の基本状況とデータを反映する『上海交通大学年鑑』を編纂出版すること。
- c 交通大学の歴史、文化、人物などを学校内外で宣伝することに参与し、組織すること。
- d 校史資源を利用して、大学の経営方針に諮問や参考の役割を果たすこと。
- e 大学側の校史研究の任務を承り、その歴史の記録、大学の経営管理、人材育成などの宣伝を果たすこと。
- f 国内外の校史研究の交流に参与し、『校史研究』を編纂すること。

上記のように、校史研究室は上海交通大学史研究の主要な部分であり、これ以外に大学档案馆(資料館)の一部の人も校史研究に参加している。

三、校史研究の成果—出版物の紹介

1950年代に編纂した校史の初稿は、いくつかの原因によって正式に出版することができなかった。

そして1986年に、交通大学創立90周年記念に際して、西安交通大学と共同で編集した『交通大学史(1896-1949)』(上海教育出版社出版)、『交通大学校史資料選編』(2巻)(西安交大出版社)は正式に出版され、これらが交通大学の最も早い時期の校史に関する著書となった。

1996年になると、交通大学創立100周年記念に際して、西安交通大学と共同で編集した『交通大学史(1894-1959)』が(北京)高等教育出版社から出版された。また、同年に刊行した『上海交通大学志』(上海交大出版社、約200万字)は、上海交通大学が最初に独立完成した上海交通大学100年の歴史を反映した大型資料性成果である。また、同年に『上海交大大事記(1949-1996)』(上海交大出版社)も出版された。

1997年に、出版した『上海交通大学年鑑』(上海交大出版社)には、大学の前年度の重要な出来事、発展、教育状況、教員と学生の活動、各学部の基本状況、データなどを記録している。その後、毎年一巻を出版し、今日まですでに13巻、合計600万字に達している。この大学年鑑の編纂は当研究室の恒常的な仕事にもなっている。

2006年4月、すなわち上海交通大学の110周年記念前後に、校史研究はされに一部の研究成果を得た。それは、校史研究シリーズ専門著作21種23冊、合計1000万字の出版物である。大部分の書物は、上海交通大学の出版社より発行され、中には『上海交通大学紀事(1896-2005)』(上、下巻、合計280万字)、『參個世紀的跨越—從南洋公學到上海交通大学』、『青春猶在』、『春風桃李—從交通大学走出的文化名人』、『老房子、新建築—上海交大110年校園』、『思源湖—上海交通大学百年故事擷英』、『老交大名師』および上海交通大学の著名な卒業生である江澤民、錢学森、汪道涵らの専門著作シリーズなどが含まれている。

これら以外に、「上海交大110年精神文化展」という大型展示会を主催し、現在でも展示されている。これが、大学の歴史と文化を宣伝する重要な



窓口の一つになっている。このように、2006年は上海交通大学の校史研究にとって収穫の年であったと言える。これらの成果は、交通大学の110年の学校運営の過程、精神文化などを比較的系統的にまとめ、交通大学の声望を宣伝し、国内の校史研究界の認可を得た。また、『紀事』と『参個世紀的跨越』が「全国校史成果賞」を獲得したのである。

2002年の校史研究計画の中で、校史研究業務を基礎資料と主体研究に分け、上述の研究成果は主に基礎資料の整理に重点をおいている。例えば校

誌、紀事、専門課題の研究、人物研究などは主体研究を補完するために行っている。主体研究は上海交通大学110年余りの発展過程を反映した通史の性質をもつ『上海交通大学史』を編纂するである。この作業は、2007年から始まり、校史研究はこの主体研究に重点をおき、研究室は全力をあげて『上海交通大学史』の編纂に取り組んでいる。本書は時代順で8巻に分けられ、計8人で執筆している。現在、その初稿が概ね完成し、一部原稿の修正の段階に入り、およそ2、3年後に刊行される予定である。