

「新しい世代が見た満洲」シリーズ 第4集の2

満洲における中国の鉄道

— 清末・民国時期の京奉鐵路

東洋大学文学部准教授 千葉正史



はじめに

近代の満洲は、列強利権争奪の舞台となることで、鉄道網の発展は列強各国による勢力消長の産物として一般に位置付けられてきた。結果として、満洲の鉄道史はロシア利権により建設された中東鉄道（東清鉄道・東支鉄道）と、その南満洲支線を譲り受けて成立した日本利権の南満洲鉄道（満鉄）という列強利権の鉄道を柱に一貫して描かれてきたといえる。だが、そもそも満洲において最初に建設が着手されたのは、北京と奉天（現・瀋陽）とを結ぶ京奉鐵路（現・京哈線）であり、長らく中国内地との間の唯一の幹線鉄道として重要な役割を果た

してきた。

この京奉鐵路は、建設過程でイギリスからの借款を受け入れ、またイギリス人職員が運営の上で重要な役割を果たしたことから、外国利権の鉄道の一つとして中東鉄道・満鉄と同列に位置付けられることが多い。だが、その運営主体についてみれば、満洲事変までは一貫して中国政府ないしその設立による企業が運営に当たっていたのであり、その基本的性格は中国自身の鉄道として見るべきものであるということができる。そして首都北京と華北の港湾経済都市天津、そして満洲の中心都市奉天を直結することで、同鐵路は中国近代史の展開の上で様々な役割を果たし、多くの歴史的事件がその線

路上で展開されてきたのである。

本講演では、満洲における「中国の鉄道」としての京奉鐵路に焦点を当てることで、列強による利権争奪と支配の対象という一般的イメージとは異なる、近代満洲の歴史の側面を紹介するものである。具体的には、清末および中華民国時期に実施された同鐵路での特別列車運行より、それぞれ特色ある事例を一つずつ紹介することで、それぞれの時期における同鐵路の役割を象徴的に描き出すこととしたい。

1 清末時期の京奉鐵路と玉牒輸送

(1) 京奉鐵路の建設と運営

京奉鐵路は、中国で最も早く建設が開始され、清末時期に全通に至った路線として、中国鉄道史上に特筆される。その歴史を簡単に述べれば、中国自身による最初の鉄道建設となった1881年の唐胥鐵路（唐山―胥各莊）開業を皮切りに、以後88年に天津、93年に山海関、97年に北京と延長を重ね、98年からはイギリス借款を導入して満洲へと延長されていった。そして1903年に新民府まで到達した後、1907年には日露戦争時に日本軍によって敷設された新奉鐵路（新民―奉天）を買収して編入し、同年6月29日を期して北京正陽門―奉天皇姑屯間が全通して全線が完成した。

次にその運営主体について見ると、以下のような複雑な変遷をたどっている。唐胥鐵路の開業当初は、開平炭鉱からの石炭輸送を目的に建設されたという経緯から、同炭鉱を経営する清朝政府設立の官督商辦企業・開平礦務局が鉄道運営にも当たった。その後、1886年に開平鐵路会社が分離設立されて翌年には中国鐵路公司と改称、一方91年には官営の北洋官鐵路局も設立されて古冶を境に東側方面への延長運営に当たった。そして95年には中国鐵路会社が北洋官鐵路局に合併されて全線の運営が統一されたが、96

年には今度は同局が同年設立の中国鐵路總公司に合併された。一方、北京―天津間は95年設立の津盧鐵路局により建設・運営されていたが、97年に天津以東の区間が中国鐵路總公司より移管され、これに合わせて同局は関内外鐵路總局と改称された。そして1907年に北京―奉天間の全通に伴い京奉鐵路局と改称され、中華民國時期へと至っている。

このように、京奉鐵路の運営は一貫して中国側当事者の手でなされてきたが、現場は開業当初から技術指導に当たってきたイギリス人技師キンダーが長年にわたり技師長を務めるなど、外国人が主導する体制が継続された。ただ、大多数の人員は中国人の技師・職員によって占められ、その中から中国人として最初に独力で鉄道建設をなしとげたことで知られる詹天佑といった人物も輩出されている。

(2) 1908年の玉牒輸送

こうして清末時期に開通した京奉鐵路は、清朝の「二都」北京と奉天を結ぶ鉄道として、他の路線にはない特別な役割を負うこととなった。もともと満洲人の王朝として誕生した清朝は、1644年に明朝滅亡を受けて入関を果たし、同年

末に北京に遷都した後も、旧都の奉天を陪都盛京として位置付け、宮殿（現・瀋陽故宮）を存置して、郊外にある太祖ヌルハチ・太宗ホンタイジの陵墓とともに手厚く維持管理してきた。そのための人員や必要物品の輸送が北京などとの間で絶えず行われてきたのだが、京奉鐵路の開通によってこうした業務に鉄道を利用して行うことが可能になったのである。

こうした陪都としての奉天の存在に関連した特別な鉄道輸送の事例として、ここでは1908年に実施された玉牒輸送を紹介したい。玉牒とは、10年に1回編纂される清朝皇室の宗譜（家系譜）であり、そのうち1部を奉天の盛京宮殿に送って収蔵する規定となっていた。儒教文化圏にあっては、朝鮮での事例でも知られるように、宗譜は歴代の祖先と同様の敬意を払うべき神聖な存在であり、玉牒はまさに歴代皇帝の依り代として儀仗を備えた函簿に準ずる格式の行列により移送されていた。その玉牒の移送が、同年は前年全通した京奉鐵路の列車によって行われたが、その際にはこうした玉牒の特殊な性格に鑑みた特別輸送体制が実施されることとなったのである。

移送は同年10月26日から29日にかけての4日間にわたり、同鐵路の北京正陽

門―奉天皇姑屯間で特別列車を運行して実施された。列車は12両編成で用意され、前から3両目に連結した特別貴賓車に玉牒が安置されたが、その前の2両目には客車ではなく無蓋車が連結された。これは黄蓋・御仗・龍旗といった儀仗を掲示し、あわせて列車の発車前・到着後に随行員が玉牒に向かって拝礼する場所として使用するため、風にはためきながら車上に儀仗が翻るという、他に例のない列車走行の光景が見られることとなった。こうした特別な措置は、列車を迎える各駅でも実施された。起点・終点となる正陽門・皇姑屯の両駅では、「綵棚」と称される玉牒を徒歩列と列車との間で渡御する際に安置するための建物が設置された。写真に示したのは皇姑屯駅の綵棚であるが、高さ7・4m、間口88m、奥行8・3mの木造建築で、列車の到着を前に玉牒を安置する輿が配列されている。夜間に停車する天津新站・山海関・新民府の各駅では、列車を囲む柵を設けて随行員が下車した後閉鎖し、周囲を徹夜で警備する態勢がとられた。そのほかの各駅でも、沿道各州県の知州・知県ら地方官が列車の通過を送迎するために北京方面の最寄り駅には「牌坊」と称される裝飾門が建てられ、官僚がその



万仁元主編「袁世凱与北洋軍閥」台湾商務印書館、1994年

下に伺候して出迎えることとなった。こうして京奉鐵路による玉牒輸送は実施された。編纂がなされてきた皇族事務官庁の宗人府にて専用輸送箱20個に収納された玉牒は、10月26日午前儀仗兵の担ぐ輿により正陽門駅へ移送。綵棚に安置されて在京諸大臣の拝礼を受けた後、列車内に移設され、宗人府宗令の礼親王世鐸、礼部尚書の溥良ら随行人員も乗車

した後、12時丁度に発車した。同日は天津、27日に山海関、28日に新民府へと進み、各駅で直隸総督ら沿道の地方官の出迎えを受けた。そして29日の10時50分に皇姑屯駅に到着し、綵棚に安置されて東三省総督徐世昌らの拝礼を受けた後、輿20基に移されて盛京宮殿に移送された。こうして玉牒輸送に関する一連の過程は無事終了し、正殿の崇政殿に安置された後に敬典閣に収蔵されている。

まずは清末時期における特別列車運行の事例として、1908年の玉牒輸送を紹介した。ここからは、清朝の「二都」北京・奉天を結ぶ回廊としての京奉鐵路の特性を如実にうかがい知ることができたといえる。王朝の権威の象徴としての玉牒は、その移送自体が王朝の儀礼行為であり、そして北京から旧都奉天への移送は、満洲王朝としての清朝体制を表象する行為として継続されてきた。その輸送を鉄道により行うというところに、この時の特別列車運行の特異性があり、その期間中に京奉鐵路はまさしく王朝の「儀礼空間」として機能した。類似した事例を求めれば、日本における戦前の京都での即位大礼に際して行われた東海道本線での列車運行が挙げられよう。天皇とともに賢所を列車で移送するために特

別車両を準備してお召し列車の運行がなされたことは、近代日本特有の鉄道輸送のあり方として認識されることが多いが、同様の状況が清末の中国にも存在したことを、この玉牒輸送の事例からは知ることができるのである。まさに清朝自身の儀礼の場として機能することが可能であったというところからも、満鉄などとは異なる京奉鉄道の「中国の鉄道」としての性格を認識することができるであろう。

2 中華民国時期の京奉鐵路と張作霖爆殺事件

(1) 辛亥革命後の満洲と張作霖

1911年に勃発した辛亥革命により、清朝は翌12年に滅亡し、中国は新たに中華民国の新時代へと突入した。当初は袁世凱大總統による独裁的支配のもとで統一が維持されていたが、1916年の第三革命と袁の急死により急速に政情は不安定化し、いわゆる軍閥割拠状態が出現していくこととなった。

こうした状況の中で、辛亥革命後に満洲は清朝発祥の地から、張作霖の君臨する「奉天軍閥」の根拠地へと、その性格を変容させていった。もともと清末にい

わゆる「馬賊」から軍人となった張は、辛亥革命前後の動乱の中で急速に頭角を現し、1916年に奉天省督軍に就任。さらに18年に奉天・吉林・黒龍江の「東三省」全体の軍政を統括する東三省巡閱使に就任して、満洲全域を掌握する地位に立った。そして袁世凱死後の政情不安

の中で、張が率いる奉天軍閥の軍事力は、中央の政争に関わる有力な存在となっていた。すなわち中央政界を牛耳るいわゆる「北洋軍閥」の中で直隸系と安徽系（皖系）の対立が激化し、張作霖の奉天系は両者の抗争に関与することで中央の政争に介入し、北京進出と満洲への撤退を繰り返すこととなった。まず1920年の直皖戦争では、直隸系と連合して安徽系を打破し、共同で政権を掌握した。だが、次第に両者も対立化し、22年の直奉戦争で直接戦火を交えるに至った。その結果、直隸系に敗退して中央の官職から罷免された張は、「東三省独立」を宣言して満洲に撤退する「保境安民」の方針をとり、捲土重來の機会を待った。そして24年9月に第2次直奉戦争が勃発し、窮地に立った直隸系政権は翌10月の北京政変で崩壊、奉天系もまじえた新政権の成立により張は中央政界への復帰を果たした。

このような軍閥間の抗争は、一方で新たな政治勢力の台頭を招くこととなった。すなわち広東を拠点に北伐と軍閥打倒を叫ぶ国民党が勢力を増し、1926年7月より国民革命軍の北伐戦争が開始された。これに対して北洋軍閥各派は張作霖のもとに団結することになり、同年12月に張は安国軍総司令に就任、その後27年6月には中華民国軍政府（安国軍政府）樹立によりその元首たる大元帥の地位に就いた。こうして中華民国の頂点に立った張作霖だが、国民革命軍の進軍を食い止めることはできず、28年6月に至ってその北京接近を前に去就を迫られることとなった。

(2) 1928年の張作霖奉天撤退輸送と爆殺事件

以上に述べたような中華民国時期の政局の中で、首都北京と満洲の中心都市奉天を結ぶ京奉鐵路は、あたかも奉天軍閥の中央進出ルートとして存在することとなり、戦争時の軍事特別輸送など政治的・軍事的に重要な役割を果たしていた。まさにその最後の機会となったのが、1928年6月の張作霖の北京からの退去であり、国民革命軍との決戦を避けて奉天へ帰還するにあたり、同鉄路の

特別列車に乗車することとなったのである。

この張作霖の北京退去に伴う奉天までの特別列車運行については、到着の直前に発生した爆殺事件により広く知られている。6月3日午前1時15分に北京正陽門駅を発車した列車は、4日午前5時23分に皇姑屯―瀋陽間の満鉄交差点を通過する際に爆破され、張は現場から救助されるも間もなく絶命した。このいわゆる張作霖爆殺事件をめぐるのは、その犯行主体について定説と考えられる関東軍実行説に対して近年も異説が提起されるなどしているが、状況解明に関しては事件直後に奉天総領事館により実施された日本側の調査報告書などに専ら依拠して特定がなされてきた。その結果、中国側当事者の動向については、必ずしも十分に状況を把握できてきたわけではなかった。たとえば張の乗車していた特別列車の運行に関しては、その編成両数について7両説と22両説が存在するなど、いまだ詳細は未解明の部分が少なくなかったのである。

こうしたこれまでの制約を打ち破る史料として、中国側当事者による張作霖爆殺事件の調査報告書が存在していることは、つい近年に至るまでほとんど知られ

てこなかった。それは事件直後に奉天交差署により作成された報告書であり、奉天軍閥当事者内で閲覧された後は非公開とされ、ようやく1990年に『奉系軍閥檔案史料彙編』に収録されて出版されるに至った。そこには事件の発生に至る過程と列車の被害状況、そして事件後の現場での関東軍などとの折衝過程が克明に記録されている。これにより、張作霖が乗車していた特別列車についても、以下のように具体的な状況が判明したのである（以下、引用は巻末の拙稿「奉天交差署作成張作霖爆殺事件調査報告書―中国側報告書の紹介と訳出」に収録した拙訳による）。

大元帥（張作霖）が乗車した列車は、合計で二十両編成であります。爆破された車両は、機関車より数えて九両目から十二両目の計四両であります。九両目は津浦鉄道所属の東海三号（貴賓車）、十両目は八十号大貴賓車、十一両目は二一六号食堂車、十二両目は二一四号寝台車になります。事件発生の後、前方の八両は、すでに新駅すなわち瀋陽駅へ移動し、後方の八両は、すでに皇姑屯駅へ戻されました。津浦所属の三号貴賓車は、陸橋の東側數十丈（約百メートル前後）のところ

に停車しておりました。車体の上部は石塊及び枕木により破壊され、後方が特にひどく、扉や窓も多く破壊されていました。車体は北側に向かって傾き、底板など下部は全く損壊しておりませんでした。後方の左側車輪は、レールの内側に脱線しておりました。車内には男性一名の遺体があり、于参謀長の運転手でありました。すでに検察官が検屍し、後頭部の打撲により死亡したものと判明しました。検屍後は、親族に引き渡して埋葬されております。十両目の大貴賓車は、大元帥・呉（俊陞）督辦・儀我（誠也）顧問らが乗車しておりました。車体はほとんど全壊し、わずかに前方の出入口部分とその周辺の木板が残るのみでありました。後方（の台車）は一軸二輪が脱落し、右側に傾くとともに、炎上の痕跡がありました。ここからは黒焦げとなった屍体が一人分発見され、かけらとなった下着の中から財布一個が見つかりました。その中には京奉鉄道の免費乗車券一枚があり、「山海公司李子亨」の文字が表に記されていました。山海公司の人員に問い合わせたところ、確かに同公司所属の給仕であると回答がありました。すでに検察官によ

り検屍を終え、埋葬するよう同公司の人員に引き渡しております。第二一六号の食堂車は、最も破壊が著しく、機器・車輪などはいずれも損壊し、爆破された後に炎上しております。車体の前方北側には、一名分の遺体があり、全身が焼け焦げて男女の判別もできませんが、ただ小柄な体格であることから、女性の遺体であるように見られます。すでに検察官により検屍し、警察第六署に移して棺に納め、埋葬の引き取りに備えています。またその近くからは宝石をちりばめた金製の腕輪一個と、小型金庫一個も発見され、いずれも鉄道警察に引き渡して保管しております。第二一四号の寝台車は、前部の損壊が比較的激しく、車両の全体もまた炎上しております。

このように、編成は機関車を含めて20両で、日本での通常の数え方である客車のみでの両数では19両であることが明らかとなった。7両説に関しては、事件発生後に破壊車両を切り離して瀋陽駅まで回送されたのが前方の機関車を含めた8両、客車のみでの7両であり、これを編成全体の両数と誤認した結果生じたものと考えられる。個々の車両については、破壊された中間の4両のみ具体的に記さ

れているが、9両目には他の国鉄線である津浦鐵路から動員された貴賓車が連結されており、同時期まで北京政府の運営下にあった鉄道事業体制をフル活用して列車が仕立てられたことがうかがえる。

さらに同報告書からは、事件の真相解明の上で論点となる様々な記述を見出すことができる。そもそも京奉鐵路の沿線には奉天軍閥当局の軍・警察等による厳重な警備体制が敷かれていたが、唯一の「空隙」が満鉄交差地点であった。同地点で京奉鐵路は地平を走り、その上を満鉄が陸橋で交差していた。特別列車の運行を前に、奉天軍と関東軍との間ではその警備をめぐり以下のような折衝がなされたという。

同所の警備は、憲兵司令部の高級職員各人の供述によりますと、事前に日本語に通じた金慕韓所長と日本側憲兵分隊の三谷（清）隊長との間で協議し、陸橋の上面は中日双方の憲兵の共同で警戒し、橋下の一带は中国側の憲兵および稽察・警察等により警戒することにしたしました。三谷隊長は当初承諾しておりましたが、その後一満鉄の橋上にもし中国の憲兵を派遣して警戒に加わらせれば、日本側の体面を損なうことになる。同所はこれまで日本

側守備隊の巡回警護に帰しており、これまで通り同守備隊の担任で警備することを妨げるものではない。日本側は完全なる責任を負うことを願っており、あわせて中日双方が連絡をとって誤解が生じることのないよう、日本側の下士官一名・憲兵二名を派遣して、随時折衝にあたらせたい」と伝えてきました。当日、金所長は日本側憲兵分隊に赴き、同分隊が派遣する下士官および憲兵らと同行させるよう要求しました。そして自動車に同乗して、まさに出発しようとしたところ、同隊長は派遣した下士官らを呼び戻し、関東軍司令部の命令を受けたとして、橋上は完全に日本側の警備に帰して我が国の憲兵が上がって検視することを不許可とし、ただ同分隊より下士官ら三名を派遣して連絡にあたらせるとしました。かくして、金所長らは始めて単独で同所に向かい、そして橋の前後に騎馬憲兵三十名と隊長一名を派遣して、斉司令により率いて沿線を警備に往復させたほか、稽察官数名と、警察なども配置したと申しました。ならびに金所長が日本語に通じていることから、（同所長自身も）また同所に派遣いたしました。

このように、当初は共同で警備に当た
る方針であったのが、関東軍側が方針を
翻し、橋上の警備より奉天軍を排除した
とされる。そして事件発生後の中国側調
査員による現場調査では、爆発発生箇所
について以下のような観察と判断がなさ
れている。

今回の爆弾は鉄橋一基・副橋二基を
落下させ、汽車四両を破壊させまし
た。南北両側の〔橋脚・橋台の〕石積
みも、また破壊を被りました。火薬の
品質の強力さと、使用量の多さを証
明するに足ることであり、決して手腕
の力で投げ付けられるものではありません。
必ずやあらかじめ装着した上で
その時に及び、あるいは電流発火器を
使用して炸裂させたものでありましょ
う。これは常識で判断しただけにすぎ
ません。装着の場所については、おお
よそ同橋の南側の〔橋脚の〕石積みの
上方と判定することができます。けだ
し南側の石積みの最上部は、すでに爆
破され、残留した上部も、黄色く変色
しておりました。副橋の南端は、爆発
による破壊が最も甚しく、かつ口径が
一尺を越える大きな穴が開いておりま
した。中間部分の副橋の北端も、また
破壊されておりました。爆破された汽

車の損壊は、いずれも右側の方がより
ひどい状態でありました。以上の数々
の理由から観測すれば、大体断定する
ことが可能でありましょう。

ここでは特に爆弾の装着箇所に關し
て、日本側報告書では列車内の上部か、
あるいは鉄橋の橋桁と橋脚との接点と、
二説を併示しているのに対して、橋脚の
上部であると一箇所にしぼって断定され
ていることに注目される。近年のいわゆ
るコミンテルン犯行説では、爆弾があら
じめ車内に仕掛けられていた可能性が
主張されているが、少なくとも中国側は
その可能性を排除していたのである。そ
して現場では奉天総領事館や関東軍など
の日本側人員との間で、このようなやり
とりがあったという。

以上の各所を調査した後、内田〔五
郎〕領事から「橋の南側数十丈の所
に、展望台が設けられている。その
西側の砂地のところに便衣隊が二人お
り、守備隊兵により刺殺された。検屍
に立ち会うようお願いしたい」との伝
達がありました。そこで検察官らと赴
くこととし、展望台下の砂地まで至る
と、二人の死体がありました。いずれ
も頭を剃り上げ、年齢は三十歳あまり
と見られました。胸と背にはいずれも

銃剣による貫通傷が三四箇所あり、手
足や腹部にはモルヒネ〔服用〕の痕跡
が甚だ多く、体格は健全ならざるもの
のように思えました……。守備隊の三
嶋〔勝平〕隊長及び憲兵分隊の三谷隊
長の発言によると、「本月四日午前三
時半頃、中国服を着た三人が展望台に
走り寄ってきて、守備隊兵に発見され
た。進み出て尋問しようとする、三
人は手を挙げて、〔何かを〕投げ付け
ようとする仕草をした。守備隊兵はた
だちに銃剣を構えて突進し、三人は西
に向かって逃げ出した。砂地まで追っ
て二人を刺殺し、残る一人は逃走し
た。検査したところ、おのおのロシア
製の手榴弾一個を持ち、ポケットを調
べると、密書二通が出てきた。その中
には不穏な言葉があり、便衣隊である
と認められた。今回の爆弾事件が、あ
るいは便衣隊の犯行であるのかは、ま
だ知るよしもない」とのことでありま
した。その時、一人の守備隊兵が洋磁
の洗面器一個を持って来ました。内側
には鋼鉄の手榴弾二個が仕掛けられ、
形は茄子のようで両端が尖り、上端に
は環があり〔輪をはめられ？〕、全体
に縦横の線が走り、表面は四角い塊の
形を呈していましたが、ただすでに錆

び付いておりました。もう一人の守備隊兵は、ポケットから二通の書簡を取り出しました……。中には破れて不完全な便箋が二枚あり、赤い罫線の宣紙のものでありました。上部には「国民革命関東招撫使用箋」と横書きされ、右辺には「革命尚未成功」、左辺には「同志猶須努力」と縦書きされておりました。文中には「中日親善革命成功」及びその他の暗語が記されていました。

この報告書の記述自体は事実を淡々と記すものであり、調査員の判断に基づく犯行主体の名指しなどはなされていません。ただ、日本側への疑念を強く持たざるを得ない調査結果であることは、内容から自ずと明らかであると言えるであろう。

結局この報告書は公表されることなく、日本側に張作霖爆殺事件の容疑を問うことはなかった。だが列強利権下における中国側主権の制約を象徴するこの事件の後、後継者の張学良は自ら国民革命軍に帰順して主権回復に向けた一連の行動に乗り出していくこととなった。そのことによる日本側との矛盾の激化が、その後さらに満洲事変の勃発へとつながっていくこととなったのである。

おわりに

本講演では、満洲における中国の鉄道としての京奉鉄路の存在を、清末と中華民国時期の象徴的な特別列車運行の事例より論じてきた。それぞれの時代に北京と奉天とを結んで運行された列車の運んだものは異なるが、いずれも時の中国の権力者の必要に応える形で実行されたことには変わりない。これらの事例からは、近代において同鉄路が明確に中国自身の鉄道として機能しうる存在であったことが示されていると言える。そしてここからは、満洲という地域の存在自体が、日露の進出を受けつつも、鉄道を通じて北京などとの強い結びつきを維持し続けていたことが同時に示されている。その結びつきのあり方は、清末と辛亥革命以後とでは異なっていくものの、それぞれの時期における満洲の中国全体の中での位置付けの変化が、これらの特別列車運行の事例に反映されているといえよう。こうした満洲の他地域との「紐帯」としての役割こそが、満鉄・中東鉄道などとは明白に異なる「中国の鉄道」としての京奉鉄路の特性であったのである。

付記

本講演の内容は、左記の拙稿が基礎となっている。

・千葉正史「清朝皇室の鉄道使用について」『鉄道史学』第13号、1994年）
・千葉正史「奉天交渉署作成張作霖爆殺事件調査報告書―中国側報告書の紹介と訳出」『東洋大学文学部紀要』第68集史料篇第40号、2015年）
（2015年11月25日・公開フォーラム）

講師略歴（ちば まさし）

1968年生まれ。東京都立大学人文科学研究科博士課程史学専攻。史学博士。東洋大学文学部准教授。

主な著書『シリーズ20世紀中国史1中華世界と近代』（東京大学出版会、2009年共著）『近代交通体系と秦帝国の変貌―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）