

関西大学東西学術研究所研究叢刊三十

清代内河水運史の研究

松浦 章 著

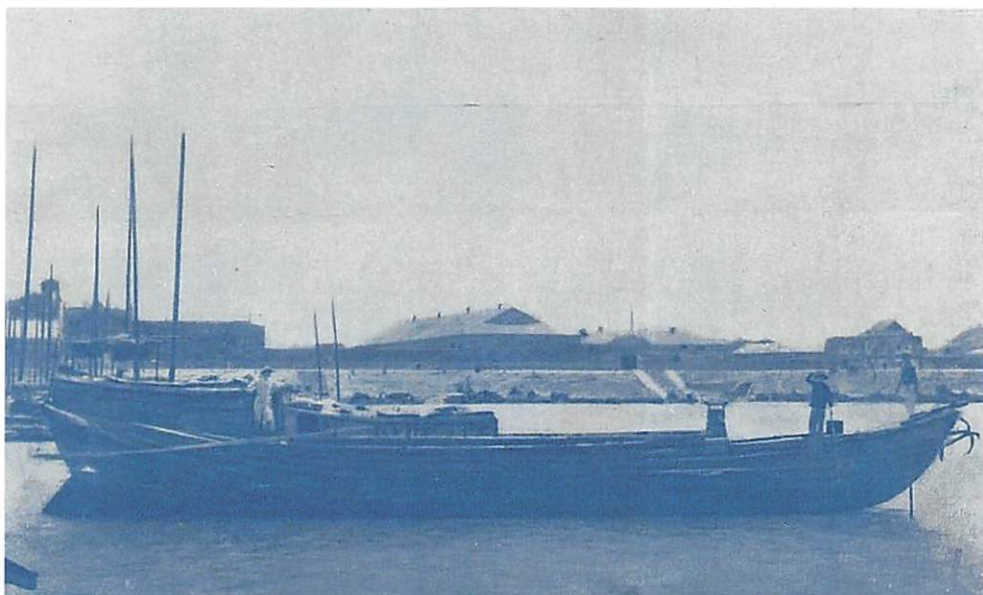
関西大学出版部

関西大学東西学術研究所研究叢刊30

清代内河水運史の研究

松 浦 章 著

関 西 大 学 出 版 部

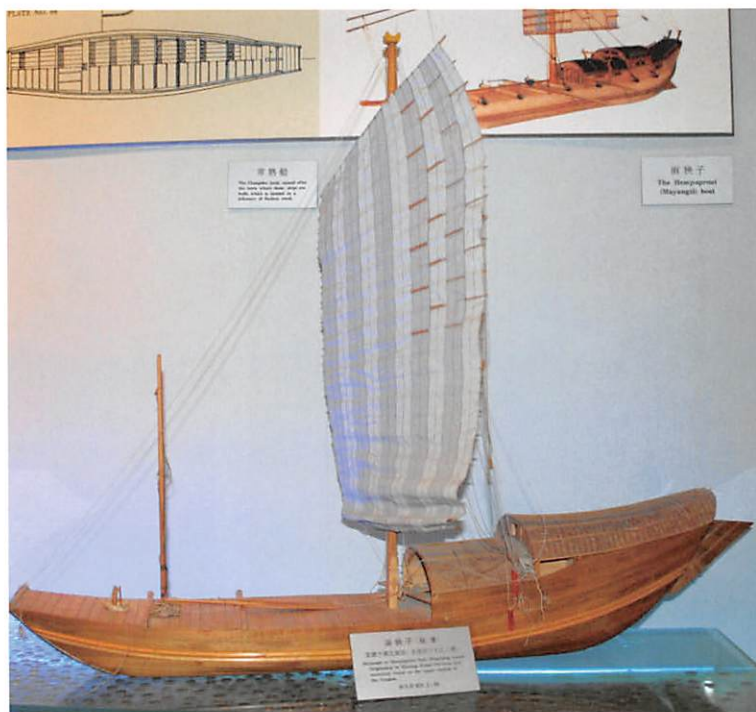


鴉 柄 (湖北船)

長さ18m 幅2.5m 深さ1.5m 船歳50 乗組員数：大人8名、小人2名
 用材：梓樹 用途：糧柴雜穀の運送船
 出典：『民船』6号（上海・蘇浙皖民船總會）、口絵、1941年9月。



羅籠子 明清時代江西景德鎮付近の輸送船
 [泉州海外交通史博物館所蔵模型] 2006年8月撮影



麻秧子 明清時代長江上流の輸送船
[泉州海外交通史博物館所蔵模型] 2006年8月撮影



平頭漢駁 近代武漢地区長江の輸送船
[泉州海外交通史博物館所蔵模型] 2006年8月撮影



大運河淮陰付近を航行する輸送船 1997年10月撮影



淮陰「南船北馬舎舟登陸」壁 1997年10月撮影



淮陰若飛橋付近の運河を行く船 1997年10月撮影



江蘇省高郵付近の大運河を航行する船 1997年10月撮影



揚州文峰塔より見た大運河 1997年10月撮影





京杭運河揚州・長江口 1992年 2 月撮影



江南の水路 1981年 4 月撮影



蘇州浒墅關 1998年8月攝影



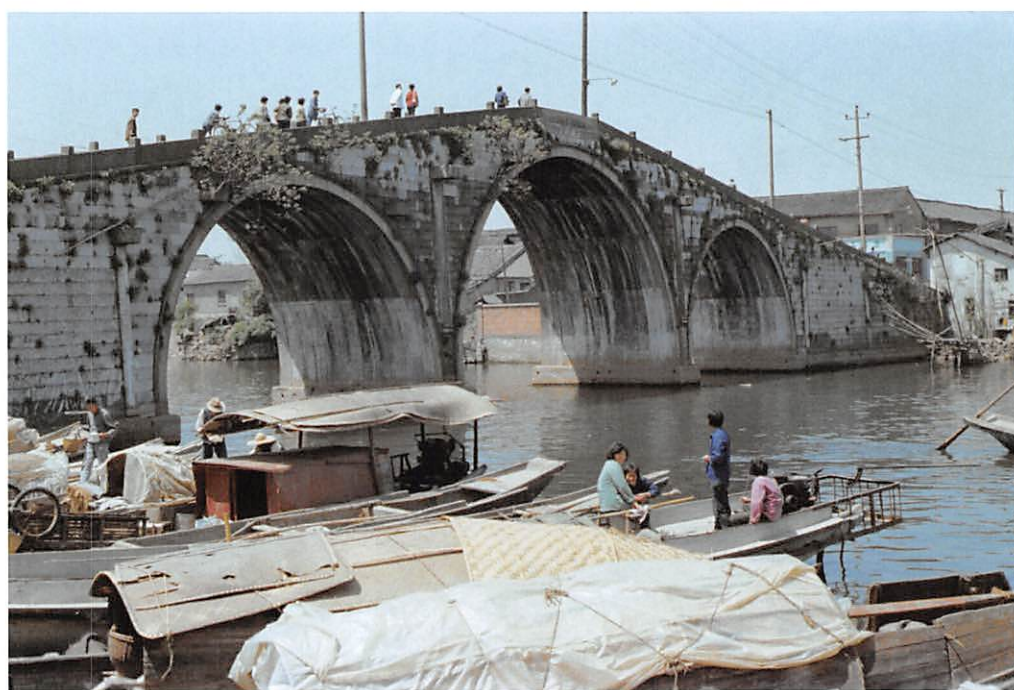
寧波市内の水路 1981年 4 月撮影



杭州大運河に架かる洪宸橋付近 1981年 4 月撮影



杭州大運河に架かる洪宸橋付近 1981年4月撮影



杭州大運河に架かる洪宸橋付近 1981年4月撮影



江南烏鎮の水路 2006年2月撮影



江南烏鎮の水路 2006年2月撮影



杭州大運河に架かる洪清宸橋付近 2008年7月撮影



杭州大運河に架かる洪清宸橋付近 2008年7月撮影



杭州大運河の北新關趾付近 2008年7月撮影



松江付近の運河を航行する輸送船 1991年 8 月撮影



江南の運河を航行する輸送船 2006年 3 月撮影



江南の運河を航行する輸送船 2008年 7 月撮影



湖南省常德の沅江河畔 1999年8月撮影



湖南省常德の沅江河畔 1999年8月撮影



福建九龍溪の浮橋 1981年4月撮影



福建九龍溪を遡航する帆船 1981年4月撮影



福建九龍溪を遡航する帆船 1981年4月撮影



福建九龍溪を遡航する帆船 1981年4月撮影

序

著者の松浦章氏は、中国の水運史研究の第一人者であり、これまでも航運、貿易、漂着船、海賊、海商と多彩なテーマについて、中国、日本・琉球、台湾、朝鮮と多様な地域にわたって多くの研究を積み重ねてこられた。水運は大きくは海運と内河水運とに分けられるが、今回は後者に的を絞り、『清代内河水運史の研究』と題して一書を上梓された。

中国全土に渡って張り巡らされた大小の水系を利用した内河水運は永きにわたって中国国内における大量輸送の重要な部分を担ってきた。本書は、まず明清時代における内河水運について、その歴史的研究の課題と清代盛時の社会と水運について概括した上で、大運河水系、長江水系などを中心とする清代社会における内河水運の特性を明らかにしている。さらに、清代内河水運を支えた帆船に関する貴重な図像史料として、浙江省杭州の大運河に設けられた北新關に関する雍正年間に編纂された『北新関志』の船譜に載せられた全図が掲げられている。これらの船舶図は清代における内河を航行していた木造帆船の状況を彷彿とさせる貴重な史料である。さらに木造帆船に関する資料として、20世紀初頭に中国東北部を除く全土で調査した東亞同文書院の『支那省別全誌』の各誌に記載された「民船」の全ての船名が抽出・整理されており、その船名は実に1,000以上にのぼる。これらの史料はいずれもさらなる研究の進展の礎となる貴重なものであり、斯界に裨益するところ非常に大であることを確信する。本書が広く江湖に受け入れられることを望む次第である。

平成21年2月

関西大学東西学術研究所
所長 橋本 征治

目 次

【口絵】 中国内河航行の帆船

| | |
|--|-------|
| 序 | 橋本 征治 |
| 序 説 清代内河水運史の研究 | 1 |
| 序 章 清代盛期の社会と水運 | 15 |
| 第1編 明清時代の水運 | 25 |
| 第1章 明代における江南の水運について | 27 |
| 第2章 明清時代における長江水運について | 37 |
| 第3章 清初の権関について | 45 |
| 第4章 18世紀中国の沿海と長江の航運 | 63 |
| 第2編 清代大運河の航運 | 69 |
| 第1章 清代大運河の航運について | 71 |
| 第2章 清代江南・江北内河における行舟航運 | 85 |
| 第3章 清代の揚州関について | 113 |
| 第4章 清代蘇州の水運について | 123 |
| 第3編 清代長江水系の航運 | 139 |
| 第1章 清代における蕪湖市場と民船 | 141 |
| 第2章 清代九江常関と民船の航行 | 153 |
| 第3章 清代漢口の民船業について | 169 |
| 第4章 清代四川の民船航運業について | 179 |
| 第4編 清代内河水運の諸相 | 199 |
| 第1章 清代湖南の水運 | 201 |
| 第2章 清代福建輸出茶葉の一集荷地・江西河口鎮：水運と陸運の接点 | 213 |
| 第3章 清代内河水運における河賊・湖賊・江賊 | 243 |

| | |
|--------------------------|-----|
| 終 章 清代内河水運による旅人と物流 | 257 |
|--------------------------|-----|

【資料編】

| | |
|--------------------------------|-----|
| 資料Ⅰ 『北新關志』に見る内河航行の船舶図 | 267 |
| 資料Ⅱ 吳中孚撰『商賈便覽』に見る内河航運の船舶 | 313 |
| 資料Ⅲ 『支那省別全誌』中国民船名リスト | 321 |
| 【初出一覧】 | 367 |
| 【中文提要】 清代内河水运史之研究 | 369 |
| 【跋 文】 | 373 |
| 【事項索引】 | 375 |

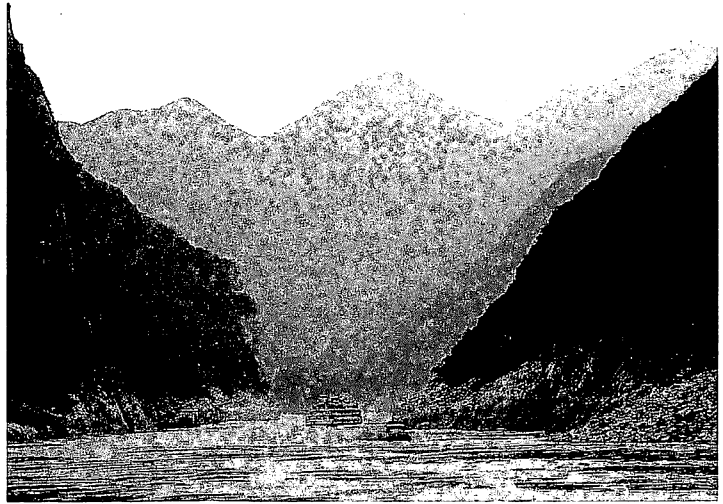
序 説

清代内河水運史の研究

序説 清代内河水運史の研究

1 緒言

中国古代において水運の重要性は周知のこと
で、古来国家の税糧や軍糧を水運輸送する語彙として「漕」が使用されてきた。2001年11月に湖北省江陵にある張家山の漢墓二四七号墓から発見された竹簡の中に前漢時代の「二年律令」があり、その中の賊律には、既に水運輸送中における傷害



長江三峡の一つ巫峡附近（三峡ダム完成以前の2002年夏撮影）

事故に関する規定が見られることから、水運が重要な輸送方法であったことは明らかである¹⁾。

中国には多くの水系が存在する。その水系の多くは、船舶による航運活動が可能な水位を保ち木造帆船のみならず大型汽船なども運航されている。その最大の一つが長江であり、現在でも多くの船舶が長江口から重慶まで盛んに運航されている。その船舶は旅客船のみなら輸送船までも行き交う水上交通の幹線であり、現在も重要な交通路となっている。

中国の内河において航行可能な水系は、最大の黄河が3,794km、それに次ぐ長江が3,234km、そして東北の黒竜江が1,892km、松花江が1,890km、漢水が1,554km、京杭運河が1,442kmとされている²⁾。

同治十一年（1872）に創刊された上海の新聞である『申報』第26号、1872年5月30日、同治十一年年四月二四日付の第一面に「輪船論」を掲げ、輪船即ち汽船の交通機関としての重要性を指摘している。

1) 張家山二四七號漢墓竹簡整理小組編著『張家山漢墓竹簡〔二四七號墓〕（釋文修訂本）』文物出版社、2006年5月、8～9頁。

徐世虹「張家山《二年律令》中の損害賠償之規定」、中国社会科学院簡帛研究中心編『張家山漢簡《二年律令》研究文集』廣西師範大学出版社、2007年6月、301頁。

2) 『新編実用中国地図冊』中国地図出版社、2002年8月、中国交通（二）「主要内河通航里程表」4頁による。ちなみに最後に述べる福建省の九龍江は142kmとされている。

舟楫之利、至輪船為已極矣。大則重洋、巨海、可以浮游而自如、小則長江、内河、可以行走而無滯、其運載重物也、為至便。其伝遞緊信也、為至速。其護送急客也、為至妥。とあり、輪船の輸送力と速力が特に注目された。そして輪船の交通手段としての便利さを強調した中に旧来の帆船即ち民船について次のように述べている。

譬如上海搭到漢口、其価每人、不過七金、計錢十二千余、為期不過三日。若改搭民船、由上海而蘇州、由蘇州而鎮江、由鎮江而金陵・安慶・九江、以至漢口、雖船価・火食稍可減省一半、而為期至速、總在二旬以外、其途間之累墜、阻滯較之輪船已可往返三次矣。とある。輪船に搭乘して、上海から漢口へ赴くには、一人につき運賃が7兩を越えることなく、制錢では12,000余錢であり、3日程で到着する。他方民船によって上海から漢口に行くには蘇州、鎮江まで大運河の水運を利用し、さらに鎮江から長江の水運を利用して南京、安慶、九江を経て漢口に達することになる。輪船の運賃に比較して安価ではあるが、民船では早くても乗船日数は20日を必要とすることになる。この間に輪船は上海・漢口間を三往復すると、輪船の速度の迅速さ強調しているのである。このように、輪船の出現は旧来の帆船による交通に迅速さと安定航行という変化をもたらしたのである。

中国にこのような交通革命が起こるまで、長期にわたって中国の大量輸送を可能にしてきたのは、各地の水系において利用されてきた内河航運の木造帆船であった。

従来の中国交通史の分野では民船の航運活動に関しての蓄積は多く見られない。しかし1945年以前の日本では中国の民船の活動に注目した業績が上梓された。その一つが1943年10月に内部秘扱いで東亞海運株式会社が出版した『支那の航運』³⁾である。その第二章「支那航運に於ける特異点」の第三節に「戎克」即ちジャンクがあげられている。そしてその最初に(一)「戎克及民船の定義」があり、そこでは、

戎克及民船の名称に就ては戎克は比較的大型にして外洋遠距離航行に使用され、民船に比し船体堅固なるに反し、民船は比較的小型にして内河乃至近距離並に沿岸航行に使用せられ船体は比較的強固ならずと謂ふを通説とす。現在中支戎克協会加入戎克は一隻当たり平均十四噸程度にして余り大型ならず且航行範圍も概ね舟山列島方面迄に限られ南方航行戎克と雖も左程遠距離航行とは謂ひ難き点より推し戎克と民船とに関し現在劃然たる區別なく之を同一視して差支えなかるべし⁴⁾。

と述べている。当時、戎克や民船などの呼称で中国帆船を峻別していたが、航行水域の別ではなく船舶の形状とりわけ大きさによって区別されていたことがわかる。一般的に大型の中国式帆船が戎克であり、小型のものが民船として区別されていたと言えるであろう。

1927年に刊行された満鉄調査資料第69編『支那の戎克と南滿の三港』として大連、營口、安東の三港の戎克に関する調査に基づいた報告書であるが、その凡例において、

3)『支那の航運』東亞海運株式会社、1943年10月、全679頁。

4)『支那の航運』50頁。

戎克とは支那帆船の俗称で正しくは民船と謂ふべきであるが、本編に於ては俗称を以て一貫した⁵⁾。

として、中国式帆船を俗称として戎克、ジャンクと呼称され民船が普遍的な名称であった。また、戎克の調査に際しての困難点をさらに、「戎克の従業者は支那人であり、殊にその業態は全く舊慣と伝統を根幹として居る爲、秩序的に又は文献的に資料を得ることは極めて困難で」⁶⁾あった調査としている。

ちなみに戎克、ジャンク、Junkの出典についてHenry Yule and A.C.Burnellの“Hobson-Jobson”によれば、「大型の東方の船、特に中国の船」⁷⁾を指すとされ、オドリコ (Friar Odorico) の旅行記にみえる“Zuncum”が最古の用例であることを指摘している。

また廈門の領事であった上野専一は、明治29年(1896)から30年にかけて廈門を中心とする「支那南部篷船航業状況」を報告するに際して「本文中篷船ト稱スルハ即チ支那人ノ所謂民船ニシテ外国人ノ『ジャンク』ト名クル支那各地固有ノ帆船ナリ」⁸⁾として、篷船と言う呼称を用いている。この篷船もジャンク、民船と同様に中国式帆船を示す語彙として用いられていた。

そこで本書では基本的に中国式帆船について民船を基軸語彙として使用し論を進めたい。このような民船に関する研究は多く見られない。しかし民船の活動は極めて重要であった。

2 清代内河航運史研究の成果

中国における内河の重要性は古くから知られているが、明末に中国を訪れたマテオ・リッチも関心を示し、長江から大運河に入り北京までの運河について「食糧を運ぶ数多くの船が通れるようになっている。その数はおよそ一万にのぼり」⁹⁾とあって、それらの船の多くが江西省や浙江省、南京のある南直隸、湖北や湖南を占める湖廣省から、山東省などから北京に貢租を納めるために赴く船が航行していたことを記している。さらに水路交通は税糧の輸送だけではなく「こうした船のほかにも王都への行き帰りの官吏の船や奥地からの個人の商人の船が数多く往来する」¹⁰⁾と記しているように、官吏の公務による出張や商人の商用のためにも内河水運交通は利用されていた。その輸送のためにされる工夫についてリッチは、

5) 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課、佐田弘治郎編輯発行、満鉄調査資料第69編『支那の戎克と南満の三港』南満洲鉄道株式会社、1927年9月、凡例1頁。

6) 同書、凡例1頁。

7) Henry Yule and A. C. Burnell, *Hobson-Jobson; A Glossary of colloquial anglo-Indian words and Phrases, and of Kindred terms, Etymological, Historical. Geographical, and Discursive*, First published in 1886, 1985, p.472.

8) 『官報』第4148号、明治30年(光緒二十三、1897)5月4日、12頁。

9) 『マッテオ・リッチ 中国キリスト布教史一』大航海時代叢書第Ⅱ期8、岩波書店、1982年11月、374頁。

10) 『マッテオ・リッチ 中国キリスト布教史一』375頁。

こうした運河や河川を行く時期は夏の間であり、果物、魚、野菜などある種の品物は、一か月も二か月もかかる長い旅の途中で腐ってしまうので、こうした品物は氷づけにして保存することになっている。しかし氷も暑さのために解けてしまうので、こういう船が通過する地域のすべての町には、夏の間には洞穴や地下に大量の水を絶やすことなく保存し、船がその地域を通るときに、積み荷を新鮮に保っておくのに必要なだけの氷をそうした船に供給することが義務づけられている¹¹⁾。

と記しているように、水路が氷結する時期以外の特に夏季の間には、冬季の氷を各地の氷室のような暗室に保存保管して、温度の高い夏季に輸送用食品などの保冷剤的に使用されていたことを指摘しているのである。

マテオ・リッチが指摘するまでもなく、中国では古来より多くの智慧をこのような航運にも利用していたのである。

清末の時期以降多くの外国人が中国を訪れ、各地で活動する帆船に関心をもったことであるが、それを堅実に研究の対象として取り上げた清代航運史研究は多くなかった。日本では、星斌夫氏が明代における大運河の税糧輸送に関する漕運の研究を構築し『明代漕運の研究』¹²⁾を上梓した。同書において明代における漕運の運営機構や民運組織、防衛組織など漕運に関する制度史的成果をまとめ、さらに清代における漕運の問題についても述べている。さらに星氏は清代の漕運制度について『明清時代交通史の研究』¹³⁾において清代漕運制度の展開として運営機構、防禦組織、運営の実態などについて考察している。

清代の常関制度や商品流通の視点から大運河や長江などの各關の考察が、香坂昌紀¹⁴⁾、吳建雍¹⁵⁾、滝野正二郎¹⁶⁾、何本方¹⁷⁾、魯子健¹⁸⁾、飯島渉¹⁹⁾、顧盼²⁰⁾、許檀²¹⁾、祁美琴²²⁾等の各氏に

11) 『マッテオ・リッチ 中国キリスト布教史一』377頁。

12) 星斌夫『明代漕運の研究』日本學術振興会、1963年3月。

13) 星斌夫『明清時代交通史の研究』山川出版社、1971年3月。

14) 香坂昌紀「清代澍墅關の研究Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ」『東北学院大学論集・歴史地理学』第3、5、13、14号、1973年、1975年、1980年、1984年。

香坂昌紀「清代における大運河の商品流通—乾隆年間、淮安關を中心として—」『東北学院大学論集・歴史地理学』第15号、1985年。

香坂昌紀「清代の北新關と杭州」『東北学院大学論集・歴史地理学』第22号、1990年。

香坂昌紀「清代中期の杭州と商品流通—北新關を中心として—」『東洋史研究』第50巻第1号、1991年。

香坂昌紀「清・民国初期の錢塘江水系の商品流通について」『中国文化とその周辺』、1992年。

15) 吳建雍「清前期權關及其管理制度」『中国史研究』1984年第一期。

16) 滝野正二郎「清代淮安關の構成と機能について」『九州大学東洋史学論集』第14号、1985年。

滝野正二郎「清代常關における包攬について」山口大学『文学會誌』第39号、1988年。

滝野正二郎「清代の鳳陽關をめぐる物資流通について—乾隆年間を中心に—」『和田博徳教授古稀記念 明清時代の法と社會』汲古書院、1993年。

17) 何本方「清代の權關與内務府」『故宫博物院院刊』1985年第2期。

18) 魯子健「清代四川の權關」『中国社会經濟史研究』1987年第3期。

より進められてきた。

水運を利用した商品流通による物流や人的移動において欠くことが出来ないのが船舶であるが、しかし、これまでの成果の多くは、取り扱われた水系においてどのような船舶がどのように運航されていたのかと言う視点は欠如している。

そこで本書は、各章で取り上げた問題点はそれぞれの常關においてどのような形態の船舶が、幾隻の船舶が通過し、どのような目的で運航されていたかを中心課題として述べたい。

3 清代における内河水運の景況

清代において長江水系の水運を利用して長江口から内陸部の湖北、湖南省までその販売鹽の區域に収めていた両淮鹽は、富豪とされた揚州商人の掌中にあったことは佐伯富によって明らかにされているところである²³⁾。両淮鹽の販売を扱った揚州商人の中には、両淮の鹽場から販売區域の湖北、湖南まで鹽を輸送するが、生産地までの帰帆には積荷の無い空船で戻ったわけではなかった。佐伯富が指摘した²⁴⁾ 同治『長沙縣志』卷十六、風土商賈には、「秋冬之交、淮商載鹽而來、載米而去」とあり、包世臣の「淮鹽三策」においても、「〔鹽〕・船載米煤等物、順流而下、船得倍利、並以便民」と見られるように、長江下流の両淮から鹽を輸送して、長江上流域からの帰帆に際して米や石炭などの貨物を積載していたことが如実に知られるのである。

とりわけ湖北・湖南が豊作になると各地からの商人が民船を連ねて集まって来た。雍正十年（1732）二月二十四日付の湖廣総督邁柱の奏摺によれば、

竊照楚省北南、雖獲連年豐稔米價平、但鄰省搬運甚多、皆緣富商大戸、牟利之徒、任意私販、聯檣順流而下、廣爲囤積、是以每年三四間、楚省因販多而價長、鄰省因囤積而更昂斷斷罔利、民受其困。今查漢口地方、自去年十一月至本年二月初旬、外販米船已有四百餘號、自鹽商巨艘裝運者、尤不可以數計、目今米價值已漸增加、倘至青黃不接之時、必甚昂貴、楚價一長、則省之貴可以類推、臣以民食、攸關亟宜豫計²⁵⁾。

とあるように、湖北省においては連年の豊作であったため、各地の商人が船を連ねて来航していた。特に雍正九年（1731）十一月から歳を越えて十年の二月の初旬までの間に漢口に來航し

19) 飯島渉「中国近代における常關制度—牛莊洋關による營口常關の管理を中心として—」『社会経済史学』第56巻第3号、1990年。

20) 顧盼「清初における廣東省の商品流通—太平關の移動を中心として—」『史峯』第6号、1991年。

21) 許檀「明清時期運河の商品流通」『歴史檔案』1992年第1期。

許檀「清代前期の九江關及商品流通」『歴史檔案』1999年第1期。

22) 祁美琴『清代榷關制度研究』内蒙古出版社、2004年。

23) 佐伯富『清代鹽政の研究』東洋史研究会、1956年10月第一版、1962年8月第二版。

24) 佐伯富『清代鹽政の研究』307～308頁。

25) 『宮中檔雍正朝奏摺』第19輯、1979年5月、482頁。

た各省の船舶は400隻以上にのぼり、とりわけ鹽商の船は巨大であって、その数が不明であるほどに多かったとされる。即ち、江南沿海の淮南鹽を長江下流域から中流まで運送した帰りに多くの貨物を積載して戻ったが、江南方面への帰帆貨物の船の安定航行をするために船体に加重する底荷の代表的な積荷が、湖北・湖南産の米であった。

雍正九年五月初四日付の河東総督田文鏡の奏摺によれば、湖南、湖北の米をどのようにして兩省より北部に位置する陝西省の東南部にある商州に輸送するかが問題になった。その輸送方法について、

奏為欽奉上諭事竊照湖廣運米十萬石至商州一案、…據程秉禮詳稱、勘得蕭江口至荊子關、計程二百六十里、河濶水平、雖有淺灘、扒船可以行走、自荊子關至龍駒寨、計程三百六十里溪、流淺窄灘、石險峻、惟有小舢船、可以往來、蓋舢船首尾、俱尖身長、而窄較扒船靈動、船底係棹木、打造性軟而堅、即經傷損、尚可修理、今奉文造船、必以小舢為最、查扒船可裝米十三石、舢船可裝米十四石、通計十萬之米、豫省需船一千隻、即可循環運送。今浙川縣有中樣扒船三百隻、可以雇募、在荊子關以下行運至、舢船一項船底係棹木板片、棹木係湖南寶慶等府出產、若委員赴寶慶、設廠造船未免往返稽遲、緩不濟事、即造完船隻、尚須雇覓熟練、溪河慣撐舢船之頭舵・水手、押送來豫、方能行運、通盤計算、不如赴湖北、雇覓為便、今擬於楚省雇覓小舢船五百隻、并於浙川打造小扒船二百隻、連雇募之中樣扒船三百隻、共計一千隻、接流遞運等情、思舢船、豫省既難打造、而荊子關至龍駒寨扒船、又難行走、必得赴楚、雇募小舢船、隨一面委員舢帶銀兩飛赴楚省、雇覓舢船五百隻、又恐隔屬呼應、不靈復咨湖廣督臣轉飭地方官協同委員、雇覓在案、至所需扒船、除將淅邑現有中樣扒船三百隻雇用外、又於浙川設廠三處、多雇匠役、晝夜趕打小扒船二百隻應用。

とあるように、湖北省から陝西省の商州に米10萬石を如何に輸送するかが問題となり、その際に、内河を輸送する船舶が必要となり、河川の狀態から扒船や舢船と呼称された小形船舶が浮上してきた。扒船は米13石を装載でき、舢船では米14石が搭載できるのみであるから、米10萬石であれば、1,000隻もの船舶が必要とされたのである。

ここで問題となった湖北省から商州までの内河水路に関して『陝西通志』卷三十七、屯運一に引用する「商洛轉漕圖記」よれば、

自襄陽府城・漢江歷穀城光化、至均州之小江口貳伯捌拾里、入小江口經河南内鄉境至浙川壹伯陸拾里、又伯伍里至浙屬之荊子關、又伯壹拾伍里入秦境、為商南之徐家店。又伯壹拾里竹林關、伯壹拾里龍駒寨。自襄迄秦水路、凡捌伯七拾餘里。其間多支河流入、其灘之險、而可名者、壹伯叁拾有奇。

とあり、湖北省の漢江中流の襄陽から漢江に沿って穀城縣、現在の老河口市に近い光化縣を経て現在の均縣の小江口から丹水に入り河南省の西南部の浙川縣を通り河南省の荊子關に至って、荊子關を越えて陝西省に入る。そしてさらに丹水を遡航して商南、龍駒寨に至る。この襄陽から龍駒寨までの水路は870余里に及んでいる。この水路の内、航路の危険箇所は130里ほど

で、大部分が水運輸送の可能な航路であった。

王士禎『居易録』卷十九にもこの航路に関して次のように記している。

總督川陝尚書佛倫上籌秦十疏、其第七疏言、湖廣襄陽府、有自襄江進小江口、通陝西商州龍駒寨水路一道、自襄陽府至小江口二百四十里、襄江大船載運每船可八九十石至百石、自小江口換小船、至河南淅川縣荆子關二百餘里、每船可四五十石。又於淅川縣換小船、至陝西商南縣徐家店二百餘里、河狹灘多、每船可載七八石、自徐家店至商州龍駒寨二百里。此段水路多灘險、每船可載五六石。至龍駒寨已上、不通舟楫。龍駒寨至西安府、相距四百餘里、中間有秦嶺藍關七盤等、則係嶺路有百里許、臣惟小江口至龍駒寨、雖係山河、亦古來轉運河道。但近代久不行運、恐河道間有淤廢、若此運道、果能廣運楚米、至龍駒寨積貯。較之陸路輓運、殊為便易。龍駒寨至省城不遠、所積糧米、自可隨時調度以備不虞。

とあり、襄陽から西安への輸送問題に関するものであるが、西安と龍駒寨の間には陝西の藍田山のような山道があるが、大部分は水路を活用できることから、襄陽から龍駒寨までは水路を活用することに賛同している。

山西省内の内河水運に関して『河南通志』卷十五、河防、河防考四に、

山西巡撫疏稱、汾河自河津縣起至絳州止、可行裝載百石之船。由絳州至平陽府城、以及洪洞縣、可行裝載五六十石之船。惟是介休縣之義堂橋、積石壘壘、灘多水急、向無繚路、自介休至省城、又多淤淺、必製小船。倣照鯁船・麻陽船之式、移咨楚省酌調船匠水手、修造教演、臣願捐造百隻。倘遇歉收、即於汾河接運、又稱隨預造有桅有舵有槳之小船三隻內、一隻可載糧四十石、一隻可載糧三十石、一隻可載糧二十石、在汾河內演試、自省城以至河津縣、俱可行走。

とある。山西省の内河水運として汾河がある。汾河は山西西南部の河津縣で黄河に流入しているが、河津縣から遡航して絳州までは100石を積載できる船舶が航行でき、絳州から平陽府を経由して洪洞縣までは50～60石を搭載できる船舶が、汾州府の介休縣から山西省城の太原までは小型船舶でなければ航行が困難であるとされた。その小型船舶とは鯁船・麻陽船の船式に類似したものを建造し20石積み、30石積み、40石積みを企画する案であった。

雍正十二年（1734）七月二十三日付の雲貴廣西總督尹繼善の奏摺によれば、

雲貴廣西總督尹繼善、謹奏為滇粵全河告成事、竊查滇省、僻處邊隅、不通舟楫、處處崇山峻嶺、商旅難行、百貨騰貴、是以開通河道、甚關緊要。查由滇通粵、有土黃一帶河道、發源於滇省廣南府之分水嶺、合師宗州・西隆州諸山之水、匯聚成川、自土黃起經西隆・西林・土富州・土田州諸境、過剝隘而至百色、共計七百餘里、可以直達兩粵、旁通黔楚、…自雍正十一年十二月起、至本年五月、已將全河七百四十餘里一律開通、隨照貴州・湖廣・灘河駕使之麻陽船・鯁船式樣、成造試行、往返無阻。現在廣東之三板等船、已有載貨前來、沿河交易、嗣後四方商賈、聞風奔湊、財貨可以流通、且運鉛運錢、可省數百里之旱路、滇粵兩省、受益實多。

とあり、雲南省と廣西省との省境に水源を発する右江・郁江の上流部から下流は潯州府附近で西江に合流するが、その上流部の内河水運の事情を述べたものである。

これらの内河水路においてどのような船舶が航行していたのであろうか。乾隆『大清會典事例』卷四十七、戸部、關稅上に見える江西省内の船舶として税則から見てみると、

江西九江關稅、三十五萬四千二百三十四兩有奇、凡官商鹽茶有徵客商貨物、除竹木輪稅外、餘皆無徵、惟科船料船分各類、均量寬深及長、以別號數、以定稅之重輕。

とあり、長江中流の九江関における税額がどのようなものに依拠していたかを大局的に述べるが、その殆どが各地から長江水系や江西の水運路から来航する各種の帆船によっていたのである。それらの帆船には次のような名称が見られる。

辰船、駁船、大漿船、大廣船、大襄船、竹山船、撫船、大斗船、大鷗子船、方稍船、大黃船、大敵梢船、大座船、大扁船、大划船、柏木船、湖南船、大鴉尾、小五船、划船、巴斗船、鴉尾船、中撫船、鷗子船、采石船、臨江船、桐槽船、漁船、下江黃船、三板船、中辰船、鎮江沙船、焦湖船、鰵船、瀬子船、蕪湖船、宋埠船、揺船、扶梢船、江窩船、三槳船、巴干船、車牌船、豐城船、宣船、奉新船、兩尖船、中扁船、滿江紅船、本水船、錢課船、帶脚船、脚船、鹽船、漲船。

として、50数種の帆船の名が見られるのである。これらの船舶がどれほどであったかは第2編第2章において述べているので参照されたい。

4 清代の交通路としての水路

清代において最も繁栄した時期が康乾時代といわれる。即ち康熙年間61年、それに続く雍正時代13年間そして乾隆時代60年間の134年間であるとされるが、その盛時とされる中間の時期の雍正時代の官吏の奏摺から、清代における内河水運が交通路としてどのような役割をはたし、またどのような様相を示していたかを見てみたい。

清代の交通手段は基本的には、河南總督田文鏡の雍正六年（1728）二月初三日付の奏摺にも見られるように、

…尚可手提肩負多、則須驛馱車載矣。水路則須舟船裝運矣。其脚費皆錢桌所出、…²⁶⁾とある。即ち陸路によるか、水路を小型の舟か大型の船であるかは別としても、陸路か水路で行くかの何れかであった。

湖北巡撫費金吾の雍正八年（1730）三月二十四日付の奏摺によれば、彼が湖北巡撫として北京から任地の湖北に赴くまでの状況を雍正帝に報告している。

於三月初八日卯時、自海甸起程、…於三月十六日辰刻、抵山東濟南府、擬歇息一二日、

26)「硃批田文鏡奏摺」四、百四丁裏、『雍正硃批諭旨』第6冊、文源書局、1965年11月、3273頁。

即由河南陸路赴任。乃以陞辭之後、陸行微勞飲食稍減、戸部貧外郎沈文崧仰體皇上愛臣之心、朝夕診視、細心體察藥餌得宜、…勸臣靜養、旬日由水路赴任。臣查山東至湖北、僅二千里、由河南陸路、而行不過二十日、可以到任。若由水路、須取道長江、雖計程止三千餘里、而時交夏令南風、必多遲速、難以日計。伏思微臣之身、皇上再賜之身也²⁷⁾。

とあり、三月初八日に北京を出発して、三月十六日に山東の済南に到着したが、体調不良により暫く同地で休息し、その後、彼は水路により長江を使って任地に赴いている。済南から湖北の任地である武昌までは二十日ほど要した。水路とあるから済南から大運河を利用して長江に出て、長江を遡航して武昌に赴いたと思われる。水路を利用すると時期によって最適な風とそうでない時期があるが、体調不良の費金吾にとっては最善の方法であつたろう。

水運のもたらす効果について、貴州布政使今陞廣東巡撫鄂彌達の雍正八年（1730）七月初七日付の奏摺に次のように報告している。

臣再四思維、查湖南乃產米之處、而辰州府所屬之沅州、與黔屬玉屏縣聯界附近軍營、至貴州省城、僅止八百一十五里。至湖南省城、則一千五百八十里。較其遠近相去一半、況今清江一帶河道開通、自沅抵黔水路往來、尤為便利²⁸⁾。

とあり、湖南省は清代には著名な米穀産出地として知られた。その湖南の西部の沅州産の米穀を西方に隣接する貴州省の省城の貴陽へ輸送する距離が815里であるの対して、沅州府から省都の長沙に輸送する距離が1,580里と倍もあつたことから、沅州から貴州への水路が良好であれば、湖南の沅州と貴州省とを結ぶ水運が最適とされた。

この湖南と貴州との水運が地域経済に与える影響については、雲貴廣西總督鄂爾泰の雍正八年十一月二十八日付の奏摺に見ることが出来る。

查湖南辰州府屬之沅州與黔屬玉屏縣聯界、今清江一帶、河道開通、自沅抵黔、水路往來尤為便利。…沅州歸黔、則運米之回空船隻、即載苗地貨物、帶往湖廣江浙各處發賣、賣完之日、即載淮塩綢布、赴黔販賣如此。往來運售交相濟用、則謀生之苗獮、漸化為守法之良民、瘠薄之邊方、將變為富饒之樂土等語。臣查湖南沅州原與黔接壤、今河道已通、毫無阻滯²⁹⁾。

とある。湖南省西部の沅州府は沅江の支流の上流部の貴州省東部に位置する思州府を流れる清江との水運に連なった結果、沅州から貴州へ米を運んだ船は空船で戻るのではなく、貴州の産物を積載して湖廣や江浙などの各地に赴いて販売し、完売すると淮塩や綢布などを積載して貴州へとの往航・帰航の両方によって物資の流通が円滑に行われ、貴州の人々にも経済効果を与えるとして歓迎されていた。

27) 『宮中檔雍正朝奏摺』第16輯、国立故宫博物院、1979年2月、17頁。

28) 「硃批鄂彌達奏摺」上、十四丁裏～十五丁表。『雍正硃批諭旨』第10冊、文源書局、1965年11月、5931～5932頁。

29) 『宮中檔雍正朝奏摺』第17輯、国立故宫博物院、1979年3月、249頁。

水運の効果は一部の地域に止まらない。長江における最大の市場の一つであった漢口における水運の機能について、浙江巡撫李衛の雍正四年（1726）六月初一日付の奏摺によると、

查湖廣漢口地方、向來聚米最多者、皆由四川土饒人少、產米有餘、本地穀賤傷農、故川民樂於出賣、以助完糧用度之需、從前年羹堯、每年將川米、販運湖廣江省各處、發賣獲利甚多、人人共知……況四川米價、較各處頗賤、川江直抵湖廣水路、盤運甚易。即或有風波之險、而十餘船中損失一隻、亦不至傷及原本³⁰⁾。

とある。湖北省の漢口には各地からの米が集荷されていたが、大きな比重を占めていたのが四川省産の米であった。四川省では土地が豊かなのに比してその生産物が余剰となり、長江の水運を利用して漢口を集荷され、さらに下流へと輸送され四川の人々に利益をもたらすと見られた。特に四川から長江を利用して下降することは容易であって、水運の危険に伴う損失も軽微であると見られていたのである。

しかし、その水路も必ずしも安全とは限らない。雍正十年（1732）七月から十一年十二月まで安徽巡撫であった徐本³¹⁾の奏摺³²⁾によれば、

謹奏、為敬陳拏獲積盜緣由、仰祈睿鑒事。竊照安省壽州地方、濱臨淮河、為江南豫省水路孔道、往來商賈停泊河干、每遭刦刦、歷年以來、一歲之中、申報大盜十餘起、至數十起不等。臣密加查察訪、有一夥積盜、俱係沿河聚族、而居撐駕小舟、假以捕魚為業、散布河濱、久慣為匪、商賈不敢夜行。臣密諭廬鳳道李如蘭、到彼訪拏、該道隨雇覓客舟減、從前往臨晚行、至該州地方。即遇一夥慣盜、視為客商、拉船欲刦、經該道差役、擒獲孟二一犯、究出同夥、為匪者二十餘人。供明每遇客船停泊、即便尾隨行刦、共計刦過棉花船・米船・瓶罐船、一共十餘案。其餘搶竊之案尚多。陸續拏獲平文早等一十三名。并跟獲孫馬綽號驢花馬、孫黑綽號無天地平、小報綽號免虎坐等三名。其餘各盜、現在密檄嚴拏。臣查此輩、久匿河干、積慣行刦、且有如、此綽號實為水路大害、當將各盜、飭令臬司、嚴審刦過各案、確情追緝、餘盜定擬、具題竝分委附近佐貳人員、令廬鳳道督率前往沿河一帶、將大小漁船、取具連環、互保編列、號數嚴密、稽查其孫・平・焦・鄧等姓、聚族而居者、設立族正、不時查舉。如有違犯、一體坐罪、再令文武員弁、輪流巡哨、務期寧謐外、所有拏獲壽州積盜緣由。相應奏聞、伏祈睿鑒、謹奏³³⁾

とあるように、水路を航行する人々を餌食にする盗賊が出没していた。河川であれば河盗、川盗であり、湖であれば湖盗であり、長江であれば江盗であった。これらの水路を行き来する人々を狙った盗賊の存在は決して少なく無かったことは、本書の第4編第3章で述べている。

30) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、国立故宫博物院、1978年4月、99頁。

31) 錢實甫編『清代職官年表』二、中華書局、1980年7月、1587～1588頁。

32) この奏摺は年月日が記入されていないが、『雍正硃批諭旨』第6冊に見える当該の奏摺の前に「雍正十一年七月初十日」の記述が見えることから、これは雍正十一年七月から十二月までに記されたものと思われる。

33) 「硃批徐本奏摺」三十二丁表～三十三丁裏。『雍正硃批諭旨』第7冊、文源書局、1965年11月、3953頁。

上記の素描を導論として本書では、清代内河水運史研究の課題並びに、水運が社会の中で重要な位置を示していた清代盛時の社会と水運について概括し、さらに次の構成で、清代社会における水運の特性について述べている。

第1編 明清時代の水運

第1章 明代における江南の水運について

第2章 明清時代における長江水運について

第3章 清初の権関について

第4章 18世紀中国の沿海と長江の航運

第2編 清代大運河の航運

第1章 清代大運河の航運について

第2章 清代江南・江北内河における行舟航運

第3章 清代の揚州関について

第4章 清代蘇州の水運について

第3編 清代長江水系の航運

第1章 清代における蕪湖市場と民船

第2章 清代九江常関と民船の航行

第3章 清代漢口の民船業について

第4章 清代四川の民船航運業について

第4編 清代内河水運の諸相

第1章 清代湖南の水運

第2章 清代福建輸出茶葉の一集荷地・江西河口鎮：水運と陸運の接点

第3章 清代内河水運における河賊・湖賊・江賊

終章 清代内河水運路による旅人と物流

【資料編】

資料Ⅰ『北新関志』帆船図

資料Ⅱ『商賈便覧』各省船式

資料Ⅲ『支那省別全誌』中国民船名リスト

そして、清代内河水運に欠くことができなかった帆船に関する貴重な図像史料を、浙江省杭州の大運河に設けられた北新関に関する雍正年間（1723～1735）に編纂された『北新関志』の船譜より全図を掲げる。これらの船舶図は、清代における内河を航行していた木造帆船の状況を彷彿させるものである。さらに木造帆船に関する資料として、20世紀初頭に中国東北部を除く全土で調査した上海にあった東亞同文書院の『支那省別全誌』の各誌に記載された「民船」

序 説

から全ての船名を抽出して整理した。その船名は1,000隻以上にのぼる。さらなる研究の進展の礎となれば幸甚である。

以上のように、本書は清代中国の内河水運に関する航運史を中心とする研究である。

序 章

清代盛期の社会と水運

序章 清代盛期の社会と水運

1 緒言

本章では、清代社会において内河の水運が社会の経済基盤として活動していた点に着目して、具体的にその状況を描写してくれる史料として、清代官吏の皇帝への報告である奏摺を使い水運が如何に重要であったかを述べてみたい。

官吏の奏摺には記述の統一性は少ないが、奏摺が記された時間が明確であること、報告される内容が地名のみならず具体的であることが、極めて重要な要因となっている。そのことは、本章で述べた若干の記述からも知られるであろう。

2 雍正時代の奏摺政治の進展

清朝は基本的には前王朝明朝の政治体制を継承した。文書形式においても明の制度を継承した。その一例が題本である。題本は形式や内容が厳密でなければならず、報告するのに時間を要した。このため緊急を要する報告には不向きであった。そこで、清は康熙帝の時代に、緊急を要する事項に関して奏摺という形式を用いて臣下が皇帝に私的に自由に報告できる形式を開発したのである。それを尤も活用したのが雍正帝である。

雍正帝の時代の政治を特徴づけるものを一言で言えば「奏摺政治」と言えるであろう。奏摺とは、皇帝に対し官吏が様々のことを書状形式の文書で報告することをいう。その奏摺によって政治が進められたのである。皇帝と臣下の間で文書がやりとりされ、それに雍正帝は逐一指示したのである。

例えば、地方官が任地の天候の様子、任地の経済的、政治的、社会的状況、官吏の人事問題など、皇帝に対する時候の挨拶など様々な報告に利用された。この方法によって、雍正帝は官吏に政務に邁進するように仕向けたといつてよいであろう。多数の官吏を相手に皇帝は一人である。当然雍正帝は朝早くから夜遅くまで官吏から送られてくる奏摺の閲覧と指示に追いまくられることになる¹⁾。

皇帝の指示は各官吏から送られてくる奏摺に直接朱筆で書き込まれた。それを硃批といい、その硃批の書き込まれた奏摺を硃批奏摺と言っている。この硃批奏摺の膨大な量が北京の紫禁城に、現在の故宮に保存されていた。それらが、今世紀の初め頃に知られるようになるのであ

1) 宮崎市定『雍正帝—中国の独裁君主—』中公文庫、中央公論社、1996年5月。

る。現在は北京の故宮にある中国第一歴史檔案館と台北の故宮博物院に所蔵されている。ところで、硃批奏摺は再び、各官吏に送り返し、恭しく雍正帝の指示を読んだ各官吏は皇帝の真筆のある硃批奏摺を放置することなく、宮廷に送り返さねばならなかった。雍正帝はこの硃批を丁寧に忠実に実行した皇帝であった。そのため雍正帝の在位期間は前皇帝康熙帝、次代の皇帝乾隆帝の在位61年、60年に比較しても短い13年であった。それは康熙六十一年（1722）に45歳で即位したことを割り引いても短いように思われる。雍正帝の死因の一つには、おそらく過労死をその死因の一つに加えることができるのではあるまいか。しかし、過労に近い政務、とりわけ各地から送られる奏摺に逐一目を通すという激務それ自体は雍正帝自らが望んだ政治の方法であったと言える。この結果、雍正時代は、康熙、乾隆時代に比較してその時代が五分の一ほどであったことを割り引いても、大きな政治不安の少ない時代であったといえる。もしあげるとすれば、西北地方に興起した遊牧民族のジュンガルとの戦争であろう。ジュンガルとの戦争は雍正時代において重要な用件であったことは確かである。そのために、この戦争に対し雍正帝は新たな制度を設置した。それが、その後の清朝に影響を与えた軍機処の設置である。対ジュンガル戦争に関する軍事機密保持のために設けた軍機処が、その後歴代皇帝のもとで大きな権力を持つようになり、19世紀の初めには軍機大臣を生み出すのである。軍機処は当初のジュンガルとの軍事に関する機密だけであったのが、一般国政まで関与するようになるのである。

雍正帝は財政面においても新しい方法を生み出した。それが養廉銀の創設である。従来税金の徴収は地方官の自由裁量的なところがあって多くの民衆を苦しめていたが、地方官に俸禄以外に職務俸的なものとして養廉銀を支給して、規定外の徴税を厳しく禁じたのであった²⁾。国税の整理をすすめることによって、民衆にとっては過分の税を徴収されずにすむことを目指したものであった。しかし雍正帝の目的も時代が下るにつれて実質を伴わなくなるのである。

3 乾隆時代の国内経済と水運

雍正十三年（1735）に14歳で即位した乾隆帝は治世の晩年にジュンガル、台湾、ビルマ、ヴェトナム、グルカ等への遠征において十大武功があったとして自ら十全老人と称したように、清朝の版図は西方の世界の屋根と呼称されるパミールを含む地域にまで拡大され、元朝を凌ぐ広大な地域を支配することになり清朝の最盛期を現出したのである。

乾隆帝は、軍事面のみならず文化面からも積極的に事業を進め、最近影印による出版で広く研究者に利用されるようになった『四庫全書』の編纂を命ずるなどの文化事業も進めている。

清朝の財政面から見ると、清室は満洲より興起したため、全ての面で質素であったが、それでも聖祖康熙帝の頃はまだ国庫の余銀も豊かで無かった。ところが、雍正帝は財政支出を節約

2) 岩見宏「養廉銀制度の創設について」『雍正時代の研究』同朋舎出版、1986年2月。

して国庫の充溢を計ったため、乾隆時代になるとその余沢で歳入が頗る多く、十余回の戦争があっても常に数千萬両の余剰銀があったため、全国の租税を免除することが数回に及んでいる。国家収入の中心となったのは土地税で総収入のほぼ四分の三を占めていた³⁾。その他に鹽の専売収入、関税収入等があったが、支出の主たるものは宮廷経費、軍事費などであった。特に軍事費は清朝が東北地方より興起したため、明朝のように北辺、東北地方に割いた巨大な軍事費の出費は必要でなかった。とりわけ康熙時代の三藩の乱を平定して以後は特に軍事費の出費も減少し、国内治安のための満洲人、蒙古人、漢人からなる禁旅八旗と駐防八旗の約20万人の軍と、漢人を主体とする常備軍である緑營の5、60万人を用いただけであったので、その出費も少なくて済み、財政面の安定に貢献した。康熙から雍正、乾隆にかけての財政が豊かであったのはもっぱら清朝帝室の節儉と雍正帝の財政政策に依拠したものであったが、天下泰平にともなう国民経済の発達には益々濃厚になっていった。康熙時代から乾隆時代にかけての財政的余裕は、清帝室のみならず民間にまで及んでいる⁴⁾。雍正時代、乾隆時代において中央政府の銀収支を担当した戸部銀庫には最高7,800余万両もの余剰銀両の貯蓄があった⁵⁾と言われるように、国家財政は極めて安定していたと言えるであろう。

清代の農村では自給性が崩壊し、貨幣経済の波が農家の家庭経済まで波及し、農民は自ら製作・製造しない日用品や生産器具等を購入しなければならなかった。このため農民たちは市鎮等にあるマーケットにおいて商人やまた専門の牙行を通じて必要品を購入しなければならなかった。他方、彼らは現金を得るため自らの生産物をそれらの商人や牙行に売却して必要物資を購入した。農民から生産物を購入した商人たちはそれらを全国規模で売りさばき、今日まで名前の知られる多くの特産品が生まれた。この結果貨幣経済は全国的規模で促進されたとされる。

とりわけ、山西や陝西省出身者を中心とする山西商人と安徽省の徽州等地の出身地を中心とする徽州商人群などの巨大商人が国内の経済を掌握していた。彼等は主に清朝の専売鹽の輸送に関わり巨大な収益を得ていて、揚州や蘇州に豪邸を構えていた。鹽の輸送に関わるのみならず様々の商品を扱い国内経済に大きな影響を及ぼしたのであった⁶⁾。特に山西商人はその郷里山西省が皇帝のお膝下の直隸省とは隣接し地理的にも国都北京に近いこともあり、清朝権力と結びつき政府御用物資の輸送等に貢献した⁷⁾。

3) 岩井茂樹「財政—国家の変貌—」『データでみる中国近代史』有斐閣選書920、1996年10月、44頁。

4) 和田清氏「康熙・乾隆時代」『東亜史論叢』生活社、1942年12月。

5) 岩井茂樹氏「財政—国家の変貌—」『データでみる中国近代史』、47頁。

6) 佐伯富氏『清代塩政の研究』東洋史研究会、1956年10月。

寺田隆信氏『山西商人の研究』東洋史研究会、1972年11月。

藤井宏氏「新安商人の研究」『東洋学報』第36巻第1～4号、1953年6、9、12、1954年3月。

7) 佐伯富氏『中国史研究』第二、東洋史研究会、1971年10月。同氏『中国史研究』第三、東洋史研究会、1977年10月。

貨幣経済の発達是国内における銅銭流通の不足を来たした。税は銀で納めるが、民衆の日々の生活に関する貨幣は銅銭であった。その不足する銅銭の主要な原料である銅を充足するために中国は長崎貿易を通じて多量の銅を日本から輸入したのである。その最盛期が康熙時代の末から乾隆時代であった。銅は中国国内では西南地区の雲南省で産出はしたが、長江を通じて水運によって沿海地区に輸送するより、長崎から大型の中国の帆船で輸送する方が様々の面で便利であったのである。このため康熙通宝、雍正通宝、乾隆通宝のかなりの部分に日本産の銅が含まれていることは確かである。とりわけこの時期の日本は当時知られている世界の有数の産銅国であったのである。

農業生産品のなかで特徴的なのはお茶である。お茶即ち茶葉は中国国内にとどまらず、当時の世界市場の商品になったのである。西北地域からロシアへと、南の広東省の広州からは欧州諸国へと輸出された。とりわけイギリスでお茶が好まれ、乾隆時代において広州からイギリスに向けて輸出される中国産品の貿易額の60%以上が茶葉であったのである。それにともない製茶業も大いに伸展し、安徽省、福建、湖南省など今日でも有数の有名な産茶地を生み出したのである。

今日漢方薬の主要薬剤の一つにあげられる大黄は、長江の源流付近に位置する四川省や甘粛省等の原産地から長江中流域の漢口における薬剤市場や江西省の樟樹鎮の薬剤市場に集荷されさらに、長江等の水運を使って、広州から欧州に、福建省の福州から琉球に、浙江省の乍浦鎮から日本にと輸出される流通機構が乾隆時代にはほぼ出来上がっていた⁸⁾。大黄も国際的な流通商品の一つとなっていた。

これらの茶葉や大黄などの流通のみならず国内経済は活発に展開していた。その具体的例は商品流通の水運を担った船舶数にその一端を見ることが出来る。長江の水運における要の江西省北部の九江の関所において乾隆十三年(1748)には48,250隻、乾隆十四年(1749)に44,795隻、さらに乾隆二十五年(1760)に61,485隻もの船舶の通関が記録されている⁹⁾。また大運河の要である揚州付近の関所においては乾隆二十三年(1758)には94,026隻、乾隆二十四年(1759)に89,389隻が記録されている¹⁰⁾。また、浙江沿海の状況を見るに乾隆の初めにあって、浙江の海関を通関した船舶は15,000隻の船舶数に達している¹¹⁾。想像以上の多量の船舶が、国内における人々の食料をあるいは日用品を輸送するために利用され、この結果、商品流通は活発に展

8) 松浦章「清代大黄の販路について」『関西大学東西学術研究所紀要』第23輯、1990年3月。松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、419～435頁。

9) 松浦章「清代九江常関と民船の航行」『関西大学文学論集』42巻3号、1993年。本書第3編第2章参照。

10) 松浦章「清代の揚州関について」『関西大学文学論集』43巻2号、1993年。本書第2編第3章参照。

松浦章「一八世紀中国の沿海と長江の航運」『UP』東京大学出版会、262号、1994年8月。本書第1編第4章参照。

11) 松浦章「清代前期の浙江海関と海外貿易」『史泉』第85号、1997年。松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、599～612頁参照。

開していたことは歴然である。そしてこれらの長江流域、沿海地域等の産物の主要な消費地の一つが国都北京であった。北京では宮廷で消費される食料品はむろん、民間で消費される日用品等が各地から輸送されてきた。とりわけ江蘇、浙江、江西、湖北、湖南、等からの様々な貨物があった。江蘇、浙江の布類、生糸やさらに江西省や湖北、湖南から竹材、木材、磁器、紙、油など船舶で輸送されてきた。これらの品々の輸送には長江や大運河を利用した水運が極めて利用されたのであった。

清代における内河水運による活況の一端を先に述べた奏摺の記事から若干触れてみたい。

北京に近い天津は大運河と海河を通じて沿海との航運が結びつく地であった。西寧の乾隆三十五年（1770）十月十九日付の奏摺によると、

查天津關、惟賴南來貨物船隻、及閩廣海船雜貨稅料、今年春間河道淺涸、各口貨物稀少、夏間河水、漲發輓運、維艱兼之、本年閩廣洋船、較上年少來十二隻、是以所收額外、盈餘比較上年不敷¹²⁾。

とある。天津関は、大運河で南方から内河船で輸送されてくる貨物と福建や廣東から海船で輸送されてくる物資とによる物流の大きな位置を占めていた。

山東の大運河に位置していた臨清関について触れた山東巡撫の準泰の乾隆十六年（1751）六月十三日付の奏摺によると、

緣臨清一關、原係水路通津、並陸路要道、惟賴米糧商販船隻通行始得錢糧豐裕。又必直隸與豫東兩省、彼此糧價貴賤不同、或北收南販、南收北販、米糧通行、由舟過關、船料糧稅、方克豐盈。若彼此糧價、適均商民、無利可覓、則運販稀少稅料、亦既無多。此臨關歷年收稅、大概之情形也¹³⁾。

とある。臨清関を舟運によって通過する物資は直隸省や河南省、山東省のものである。同じく大運河に添ってある淮安関に関する淮安関監督総管大庫事務郎中の普福の乾隆十五年（1750）四月二十八日付の奏摺によれば、

伏查淮安關稅、向藉北路、河南・山東、暨江南之鳳陽・徐州等處、出產豆・麥・棉・鐵・棗・梨・油・蔴等貨。販運往南、而南路江蘇・浙・閩等處。所產紬・緞・布・紙・糖・茶・竹・木等物運行、往北以供稅課¹⁴⁾。

とある。淮安関の税収は河南省や山東省そして江南の鳳陽や徐州からの物資の流通量の多寡によって変動した。淮安関を通過する物資は河南や山東そして江南の鳳陽や徐州などの地で生産される豆・麥・棉・鐵・棗・梨・油・蔴などが淮安関を通り江南に運ばれ。同じく南からの物資は淮安関を通過するのは江蘇や浙江そして福建からの紬・緞・布・紙・糖・茶・竹・木などの物資であった。

12) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-2598コマ。

13) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-716コマ。

14) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-394コマ。

道光元年（1821）四月二十三日付の達三の奏摺によれば、

向來淮關稅課以黃河豆載爲大宗¹⁵⁾。

とあるように、淮関の税収は黄河流域で生産される大豆などの豆貨がもたらされる物流によっていたのである。

同様な事例は宿関の場合にも見られる。道光元年(1820)六月十二日付の達三の奏摺によれば、

淮宿關稅、以黃河豆載太宗、淮關所過豆船、總由宿關順流南下、故淮宿關稅之豐歉總資豆船之多寡。…查檔冊嘉慶二十四年關稅豐盈、西河船過關二千六百四十八隻、本年西河過關七百五隻、數少至一千九百餘隻。

とある。宿関の税収も大豆などの豆貨を積載した船舶の通関によって税収が支えられ嘉慶二十四年（1819）には西河船の宿関通過の船隻数は2,648隻にのぼっていたが、翌年の道光元年には705隻が減少して1,943隻になったが、それでも一日50隻以上になり、多い年には一日70隻もの通関があったことがわかる。

安徽省の鳳陽関について江南安徽巡撫であつた託庸の乾隆二十七年（1762）十二月初二日付の奏摺には、

黃河以北糧食、向俱北上、惟河以南糧食、由淮直下黃河決口、與該關稅務無碍…鳳陽關、全賴豫省黃河以南各府來豆、由淮河直下關報稅¹⁶⁾。

とある。鳳陽関は河南省の各府において産出される豆貨の多寡に依存していたことがわかる。

乾隆二十年（1755）八月初七日付の西寧の蘇州に近い許墅関に関する奏摺に、

上年江浙秋收大稔、本地米糧充裕、價值平減、冬春至夏、外來米豆不能獲利、是以過關米豆稅少。又因春夏之間、所過餅貨猪口無幾、是以餅稅猪稅較往年倍少。又蘇杭一帶、近歲蠶絲棉花歉收、以致綢緞布疋價值亦復倍昂、故綢緞等稅亦致短少、是以盈餘銀兩、比上屆較少¹⁷⁾。

とある。蘇州に近く大運河に位置する許墅関の税収のついて述べたものであるが、許墅関を通過する物資としては江浙の米が各地に水運で運ばれ、また他の地から水運によって豆や豆餅、豚などが運ばれ、さらに蘇州や杭州において生産される綢緞などがあったことがわかる。

長江の武昌関について湖廣総督阿爾賽の乾隆九年（1744）三月二十八日付の奏摺によれば、

武昌關爲各省水陸通衢、客商往來、絡繹不絕、…商販船隻之多寡、又支本地臨省年歲之豐歉、以爲準¹⁸⁾。

とあるように、長江の中流域に位置する武昌関には各地から多くの船舶が来航し、また陸路でも多くの商人等が来ていたが、武昌関の税収は湖省に隣接する湖南省などの豊凶が大いに関係

15) 「道光朝関稅案」、『史料旬刊』地一八五。

16) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-1870コマ。

17) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-970コマ。

18) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF18-1930コマ。

していた。武昌への船の来航数は湖北省に隣接する各省の農業製品の生産量の多寡に比例していたことがわかる。

武昌より長江の上流である荊州沙市にあった荊関¹⁹⁾について、唐綏祖の乾隆十五年（1750）正月二十六日付の奏摺に、

査湖北荊関……荊関税課徴収、川湖竹木〔竹牌〕筏及船料銀兩並無別項貨物²⁰⁾。

とあるように、荊関は、四川省や湖南省から竹材や木材を積載した筏の来航が主要な財源であった。また管理荊関税務郎中の麗柱の乾隆二十三年（1758）四月二十六日付の奏摺によれば、

荊関錢糧盈注紬、全頼湖北・湖南・四川參省載米船隻、往來絡繹、暨川中簿筏頻下、庶盈紬、今乾隆貳拾參年錢糧較少之處、祇縁湖北・湖南・四川參省、均有辦運河南・山東、米穀封船裝載、以致商販船隻無幾、更兼本地貨賣簿筏、尚未進關²¹⁾。

とある。荊関における税収は湖北省、湖南省、四川省からの米を積載した船隻の来航と四川から下ってくる筏の多寡によっていたことが知られる。しかし乾隆二十三年には税収が減少したのは湖南・湖北・四川の船が河南や山東へ輸送することが少なく、また四川からの筏の来航も減少していたためであった。

長江上流の四川省の渝関について、四川巡撫の紀山の乾隆十年（1745）十二月二十日付の奏摺によると、

渝関税銀憑木植之多寡、……川省雖素稱産木、近因生齒日繁、近因木植砍伐殆盡。現今悉在深山砍運、乾隆九年成都下游大江水發、而産木之保寧・達州兩路溪河水小、商販搬運維艱、抵関木植稀少²²⁾。

とある。渝関の税収は四川省から下流地域に輸送される木材の量に比例していた。しかし乾隆十年頃には木材の伐採が進み、これまで伐採したことが稀な深山奥山までも入り伐採されていたことが知られる。特に産地の保寧州や達州の水系では水位が浅く木材の搬出に適さないとまで見られていた。

四川の夔関については、四川巡撫の開泰の乾隆二十三年（1758）六月二十九日付の奏摺によると、

夔関雜税、全頼客商、販運布疋・綢緞、廣貨來川、置買紅花・銅鉛等貨載運²³⁾。

とある。夔関は全て各地からの商人によってもたらされる物資の流通に依拠していた。とりわけ綿布や綢緞等の廣東からの貨物に対して、四川からは紅花や銅や鉛が船によって搬出されていたのである。

江西省の内陸河川である贛江に位置する常関である贛関について、唐綏祖の乾隆十四年

19) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-1166コマ。

20) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-0355コマ。

21) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-1045コマ。

22) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF18-2370コマ。

23) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-1099コマ。

(1749) 五月初九日付の奏摺によれば、

江右一省、額設二關、贛關抽収江粵往來商税、九江關抽収江楚往船税、雖兩關所収額税多寡不同²⁴⁾。

とあるように、江西省には二つの税関があり贛江に添設された贛関と、長江に添設された九江関である。贛江は江西と広東省との間を往来する貨物にかけられた商税を徴収する贛関であり、長江を江南と湖北の間を往来する船舶の大小によって課税される九江関とがあった。

乾隆二十二年（1757）五月二十日付の江西巡撫の胡寶瑋の奏摺には、

綠土產桐茶油子、收成歉薄、價昂販稀、又杉木木〔竹牌〕俱運下江發賣、因江南歲歉之後、難以出售、前商羈守未返續販、過關者因而稀少、并江南所細茶亦鮮、有運販到關、至胡椒本屬洋貨多、有沿海運至閩浙等省貨賣²⁵⁾。

とある。江西省において産出する桐油、茶油などが江南方面へ船で搬出され、江南方面からも下級茶が運ばれてくるが、海外産の胡椒も沿海から水運を利用して贛関まで運ばれていたことが知られる。

4 小 結

雍正帝から乾隆帝に及ぶ時代（1723～1795年）はほぼ18世紀前半の半ばから後半に相当し、世界史的に見てもヨーロッパでは専制君主が登場したように様々な封建的要因を包含してはいたが、しかし時代的には比較的安定していた時代であった。中国清朝においても同様であったと言える。この安定していた社会を経済的に支えていたのが全国の水系を結ぶ水運であったと言っても過言ではない。

上述のように、清代の特に乾隆時代を中心に、経済のとりわけ物流の基幹であった水運に焦点化して述べてきた。乾隆時代の60年間は、清朝の盛時を代表する時代だと言われるが、その重要な部分を占めていたのが経済的安定であり、それを支えていた大きな要因が、先に触れた水運の活動である。その具体的姿を如実に再現することは決して容易ではない。そこで本書では、清代の官吏が記した奏摺を重要な史料として、特に税関に関して記された報告を重要な手がかりとして述べていきたい。

これらの水運が如何に巨大な意味を保有していたかについてはこれまで殆ど看過されてきたが、本書ではその一端を明らかにしたい。

24) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-0193コマ。

25) 中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、MF19-0932コマ。