

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

1 緒言

萬曆二十六年（1598）の末に蘇州に入ったマテオ・リッチのことを記した『中国キリスト教布教史』は、明代後期の蘇州の状況を次のように記している。

スーチェオ（蘇州）は、湖上に立つとまでは言えないにしても、風の向きに沿ってわずかに流れる川のなかに立っている。それはヴェネチア〔ヴェネツィア〕が海中に立っているのに似ている。それゆえ、どこへ行くにも水路か陸路を行くのである¹⁾。

とあるように、明代の蘇州を有名なイタリアの水の都ヴェネチアと対比して理解していたことが知られる。さらに蘇州の経済的役割を次のように記している。

マッカオのポルトガロ人や他の外国人をとおして入ってくる品物の大半はこの都市で売りに出される。チーナの他の都市がここと取引きや交易を行なっているからである。それゆえ、ここは人間の必要とするものはことごとくそろっている。陸路からの入口はひとつしかなく、その他の入口はすべて水路である²⁾。

とある。蘇州は、マカオに居留するポルトガル人等による輸入貨物を始めとする外国商品や国内商品が流入・流出する巨大な商品流通市場を形成した重要な都市であった。しかもその立地の要因の一つに水運が大きく寄与していたことを明確に述べている。

蘇州を初めとして、江南とりわけ長江下流域は古代より水路網が発達していたことは、多くの先学から指摘されてきたところである³⁾。しかし、その水路網を利用した航運の実態についてこれまで十分に解明されたとは言えない⁴⁾。

そこで、本章は明代を中心に、江南にとりわけ江浙地域の水路網の発達した地域に焦点をあて水運交通の状況について述べてみたい。

1) 川名公平訳、矢沢利彦注、平川祐弘解説『マッテオ・リッチ 中国キリスト教布教史 一』大航海時代叢書第Ⅱ期8、岩波書店、1982年11月、394頁。

2) 川名公平訳、矢沢利彦注、平川祐弘解説『マッテオ・リッチ 中国キリスト教布教史 一』394頁。

3) 岡崎文夫、池田静夫『江南文化開発史』弘文堂書房、1930年6月初版、1933年7月再版。
池田静夫「江南クリーク文化史論」『東亜経済研究』第22巻第1号、1938年1月。

4) 松浦章「中国海事史研究の現況」(『東洋史研究』第45巻第2号、1986年9月)においても指摘したように江南における水運研究は十分に進展しているとはいえない。

2 江南の水運

萬曆二十五年（1597）に成った王士性の『廣志繹』卷四、江南諸省において、江南用舟船、無馬⁵⁾。

と、江南では船舶を利用するため、馬が極めて少なかった事実を指摘している。これは、江南における交通、流通手段として水運が極めて広範囲に利用させていたことを如実に記していると言えるであろう。

また、王士性は同書において浙江の水運の状況を次のように記している。

浙十一郡、惟湖最富、蓋嘉・湖澤國、商賈舟航、易通各省⁶⁾。

とあるように、浙江で最も豊かな地域は太湖の南に位置する湖州であり、とりわけ嘉興や湖州は水路の発達した地域で、商人の舟が各地域と通じ交易が盛んであったことが知られる。

1939年の日本人の記録でも、太湖南岸地域の状況を次のように記している。

この地帯は全くの水郷で、歩くより船でゆく方が早い（中略）南船北馬の南船は、太湖の南岸を以て第一とし、行商人は、野菜でも雑貨でも、皆、小舟で村落より村落へと渡ってゆくのである⁷⁾。

と、太湖南岸地域の水運網の状況は20世紀になっても王士性が指摘した状況と大差なく、交通運輸における最大の担い手は舟運であったことが知られる。

このような水運の発達した城市の状況はどのようなものであったろうか。王士性は『廣志繹』の中で紹興の例をあげている。

紹興城市、一街則有一河、鄉村半里一里亦然、水道如碁局布列、此非天造地設也⁸⁾。

とあるように、紹興の城市は一街に一つの河があり、周辺の鄉村においても同様であった。これらの水路が碁盤の目のように整然と整備され、各城市、各鄉村を結びつけていた状況が知られる。

このような水路網は商業活動にとって重要な商品流通の経路であった。その一例として、『滬城備考』卷六、神救布商の条に見える次の逸話をあげてみたい。

萬曆癸未、邑有新安布商、持銀六百兩、寄載於田莊船、將往周浦⁹⁾。

とある。萬曆十一年（1583）のこと、上海に徽州の布商人が来た。彼は銀600両を持って田莊船に乗り、上海の東南にある周浦鎮に赴こうとしていたのである。この話はその後、この商人が布購入の代金を舟子に奪われたが神の加護により救われたとするものである。

このことから知られるように、江南地域における物資の輸送手段等に水運が極めて重要であったことは歴然であろう。

5) 元明史料筆記叢刊『廣志繹』中華書局、1981年12月、70頁。

6) 元明史料筆記叢刊『廣志繹』70頁。

7) 莊司憲季「杭州旅日記」、『太湖踏査記』三省堂、1944年2月、460頁。

8) 元明史料筆記叢刊『廣志繹』71頁。

9) 『上海掌故叢書』第一集所収本による。

それでは、明代において江南の航運のための水路網がどのように形成されていたのであろうか。しかし、具体的にその実態を解明する資料は管見の限り知られない。そこで、この欠を補う意味で民国初期の資料によって見てみることにする。

それは民国『烏青鎮志』卷二十一、航業に見える「輪船一覽表」と「快船一覽表」及び「航船一覽表」である¹⁰⁾。まず「輪船一覽表」の内、局名と航線と班期を記してみると次のようになる。

局名	航線	班期
招商局	菱湖、双林、烏鎮、盛沢、平望、上海	毎日一次
源通局	上海、平望、盛沢、烏鎮、双林、菱湖	毎日一次
通源局	嘉興、陶笕、濮院、桐郷、鑪頭、烏鎮、双林、袁家滙、湖州	毎日来往一次
通源局	双林、烏鎮、鑪頭、桐郷、濮院、陶笕、嘉興	毎日来往一次
王清記局	烏鎮、宗揚廟、石彎、石門、長安	毎日来往一次
公大局	烏鎮、槿市、善練、石塚、袁家滙、湖州	毎日来往一次
鴻大局	南潯、烏鎮、鑪頭、桐郷、屠甸鎮、硤石	毎日来往一次
翔安局	徳清、新市、槿市、烏鎮、嘉興	毎日来往一次
寧新局	菱湖、双林、南潯、震沢、巖墓、烏鎮	毎日来往一次

とある。「快船一覽表」にはさらに次のように記している。

船別	經由地点	班次
王店船	濮院	毎日一次
湖州船	馬腰横街	同上
震沢船	巖墓	同上
湖州船	双林、槿市	同上
嘉興船	新陸、槿市	同上
塘棲船	新市、槿市	同上
南潯船	烏鎮、鑪頭、桐郷、屠甸鎮、硤石	一來一往
長安船	南潯、烏鎮、鑪頭、石彎、崇徳	毎日来往
桐郷船	鑪頭	同上
崇徳船	石彎	同上
硤石船	烏鎮、鑪頭、桐郷、屠甸鎮	隔日一次
善練船	槿市	毎日一次
濮院船	石谷廟	同上
湖州瀬	馬腰横街	毎日一次

10) 民国『烏青鎮志』卷二十一、工商、「輪船一覽表」(十五丁表~十五丁裏)、「快船一覽表」(十五丁裏~十六丁表)、「航船一覽表」(十六丁裏~

とある。

そして「航船一覧表」には次の行き先を記している。

船 別	班 期	船 別	班 期
上海船	十日一班	湖州船	同上
上海船	同上	槿市船	同上
蘇州船	七日一班	桐郷船	同上
震沢船	毎日一班	新市船	隔日一班
硤石船	同上	崇徳船	同上
双林船	同上	杭州船	四日一班
南潯船	同上	海寧船	毎日一班
嘉興船	隔日一班	新塍船	同上
南潯船	毎日一班	盛沢船	隔日一班

ついで『嘉興新志』上編によると、平湖を中心とした水路網は次のようにみえる。

嘉興至平湖有航船二、逐日來回。

平湖至鍾埭航船一、逐日來回。

嘉善至平湖快班船、逐日來回。

平湖至楓涇快班船、逐日來回。

大通橋至平湖快班船、逐日來回。

徐婆寺至平湖快班船、逐日來回。

蘇州至平湖定班貨運航船一。

上海至平湖定班貨運航船一¹¹⁾。

上記の記載から烏青鎮と平湖を中心とした水路網を描けば、次の図1「杭嘉湖地区内河主要航路略図」のような航路図になるであろう。

先に述べたように王士性が『廣志繹』の中で、「嘉、湖澤國、商賈舟航、易通各省」¹²⁾と記したように、明代においても図1のような航運水路網が発達し、商品流通、交通手段として水運が利用されていたと考えられる。

3 江南の内河船

明代の江南の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。

顧炎武の『天下郡国利病書』原編第四冊、蘇上に鄭若曾の「太湖図」を引用しており、その

11) 浙江省射騎赤学院歴史研究所、同経済研究所、嘉興市図書館合編『嘉興府城鎮經濟史料類纂』陳橋驛氏序、1985年9月)所収『嘉興新志』上編、1929年、同書277頁。

12) 元明史料筆記叢刊『廣志繹』70頁。

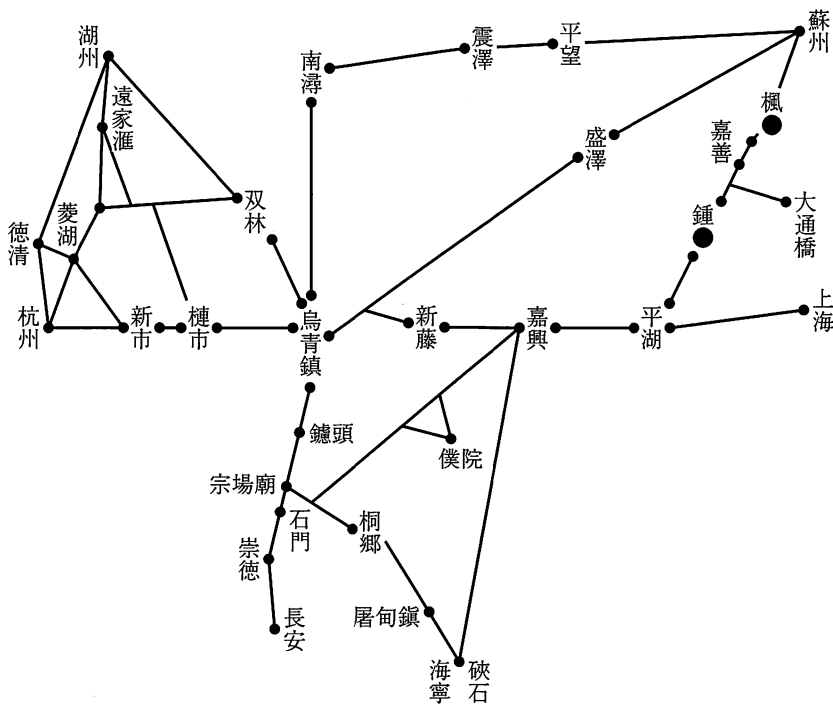


図1. 枕嘉湖地区内河主要航路略図

(注) 民国『烏青鎮志』、『嘉興新志』の記事及び、『全国交通營運線路里程示意图(第二版)』(人民交通出版社, 1983年6月第2版第3次印刷) 第三部分水運を参照し作成した。

記述のなかに、内河航行船舶が知られる。そこには次のように記している。

江船與海船不同、海船與内河之船不同、内河之船與湖泖船、又不同¹³⁾。

とあり、長江、沿海、内陸河川、太湖を航行する船舶にそれぞれ差違があったことを指摘している。

特に、内河船については、同書では、

内河之船、即今之官航、民船是已¹⁴⁾。

と記し、内陸河川を航行する船舶の内、明官府の船舶は官航と呼ばれていた。そして庶民が水路航行に利用したものは民船と呼称されていたことが知られる。これらはどのような構造等の差異があったかは明らかでない。

またどのような種類の内河船があったかも明らかにしていない。しかし、同書に太湖を航行していた船舶の種類をあげているので、その例を次に記してみたい。

運石者、謂之山船。

運貨者、謂之駁船。

13) 『天下郡國利病書』原編、第四冊、三丁表。

14) 『天下郡國利病書』原編、第四冊、三丁表。

民家自出入者、謂之塘船。

衛所巡司所用者、謂之巡船。

郷夫、水兵所駕者、謂之哨船。

往来津口者、謂之渡船¹⁵⁾。

と、六種類の船舶をあげている。石塊を運搬する船舶が山船、貨物を運搬する船舶を駁船、庶民が交通手段として自家用に使用した船舶を塘船、衛所が水上巡視のために使用したのが巡船、郷夫や水兵が乗船した船舶を哨船、人々が往来のために渡し船として利用されたのが渡船であった。少なくともこれらの船舶が使用されていた。これらの船舶は多少構造等が異なっても、内陸河川においても利用されたであろう。また太湖で使われた船舶とも構造上において多少の相違があっても、内陸河川においても同様な船式のもが利用されていたと考えられる。

それでは、江南地域の内河・水路ではどのような種類の内河船が使用されていたのであろうか。乾隆『南潯鎮志』巻二十四、器用之属、舟に見える船舶の例から探してみたい。同書に見える船舶は江南の人々が日常の交通、運搬手段として利用されていた各種の船舶をあげている。特に日常的に使用されたと考えられるものは次の船舶である。

市戸収租之船、曰租船、亦曰賑船。

載貨物之船、大者曰装船、小者曰駁船、又有陶墩船、亦装船也。

農家有田装船。

漁家有漁船。

有載客及寄書、帶貨往来近處城市郷村者、曰航船。

吳江、蘆墟一帶、舟人泊舟、船行之前、以待雇喚者、曰蘆墟船。

江北流民、以船為家、曰筭包船、俗名倒撐船¹⁶⁾。

とある。一部に水上生活者が常居として船舶を使用していたことが知られるが、これらのうち一般に日常の交通、運輸手段として使用されていたのには、租船、装船、駁船、田装船、航船の五種があつと思われる。

租船は賑船とも呼ばれ、租税を収集するための必要な船舶であるが、それは江南地区の水路網が発達していたため、租税の徴収のためと徴集した租税の運搬用に便利であったため使用されたものと考えられる。

装船は貨物の運搬用に利用されていたもので、大型のものが装船で、小型が駁船であり、また陶墩船と呼ばれる装船があった。これらの装船、駁船は江南における商品流通の上で、欠くことのできない船舶であつたと考えられる。

田装船は、農家が自己の家宅から耕作地への交通手段として、また作物等生産物の運搬に利用していたと考えられる。

15) 『天下郡國利病書』原編、第四冊、三丁裏。

16) 乾隆『南潯鎮志』巻十四、物産、器用之属、舟、十六丁裏。

航船は、旅客や貨物の輸送や書簡の伝達のため近隣の城市や郷村間を往来航行していた。

これらの船舶が、明代の江南において日常的に利用された例が知られる。葉権の『賢博編』に、嘉靖三十八年（1559）頃、江南で打行¹⁷⁾が横行していて、繁盛し始め、その打行が医を業とし財産のある僧侶を誑し金品を騙し取ろうとして、彼等は次のように扮装して、その僧侶宅へ赴いている。

若農莊人、棹小船載魚肉酒果。

とあるように、打行は農夫のように小船に魚肉酒果を載せて航行していた。この例や、先に触れた萬曆十一年（1583）に徽州商人が田装船を商品の輸送に使用していたことから、内河船を利用することは、明代後期の江南においても一般的状況であったことは明らかであろう。

さらに『賢博編』は、航船が利用されていたことも記している。

独小航船厚板周札、高方如椶、僅留一門、非僮僕不能出¹⁸⁾。

とあるように、小航船は長方形に近い形体で全体が覆われ、出入口は一箇所、屈んで出入りするような構造になっていた。

この航船の利用に関して、民国『烏青鎮志』巻二十一、工商に烏青鎮を中心に使われていたものが見られる。

名大航船、自有快班船、後趁客極少、商人裝貨、必頼航船、以其船大能載重也¹⁹⁾。

とあるように、民国時代になると快班船という速度の出る早い船舶が出現し利用されると、航船の乗客が減少したようであるが、内河の交通には航船が利用されており、しかもなお商人の貨物輸送においては航船が重要な輸送手段であったことが知られるのである。

このように、烏青鎮を中心に航船が利用されたのは、同地の立地条件と密接な関係にあった。明代後期の著作である『続見聞雜記』巻十一に、

地方風俗、烏鎮屬烏程、青鎮屬桐鄉、自南柵以至北柵、皆一河為界、至太師橋以北不論矣²⁰⁾

とあるように、烏青鎮が内河の兩岸に鎮を形成していたため、同鎮にとって内河船は欠くことの出来ない交通、運輸手段であった。

この状況は民国時代においても同様であったことは、民国『烏青鎮志』巻二十一、工商、航業に見える。

17) 元明史料筆記叢刊『賢博論・粵劍編・原李耳載』中華書局、1987年8月、7頁。

打行に関しては上田信氏の「明末清初、江南の『無頼』をめぐる社会関係—打行と脚夫—」（『史学雑誌』第90編第11号、1981年11月）及び川勝守氏の「明末清初における打行と訪行—旧中国社会における無頼の諸史料—」（『史淵』第119輯、1982年3月）がある。川勝氏が打行の派生を『明実録』嘉靖三十八年十一月丁丑（十日）の条より、その初めとされているが、葉権の記述では「吳下新有打行、…幾殺翁巡撫大立」と、川勝氏が指摘された『明実録』の記述と対応している。

18) 元明史料筆記叢刊『賢博論・粵劍編・原李耳載』8頁。

19) 民国『烏青鎮志』巻二十一、十六丁裏一行目。

20) 瓜帶庵蔵明清掌故叢刊、李樂撰『見聞雜記』下、上海古籍出版社、1986年6月、1020頁。

市集之繁盛、全恃交通之便利、吾鎮雖無鐵道、公路之通達、但輪舟往來、及快班船、旧式航船、逐日來往、各埠暨經過者、各有數起、交通亦屬便利²¹⁾。

とあるように、烏青鎮の立地条件において民国時代になっても水路交通の重要さは変化していなかった。ただ交通手段に新たに蒸気船が出現したものの明清時代以来の伝統的な航船の交通・運輸手段としての必要度はなお高かったのである。

航船の利用は、烏青鎮周辺に限らず、蘇州周辺においても使用されていたことが知られる。民国『吳縣志』卷五十一、物産二、器用之属、航船によると次のようにある。

航船、有載客及寄書、帶貨往來近處各城市者、曰航船²²⁾。

と、航船は乗客、通信物、貨物等を積載して近隣の城市間を往來航行する船舶として利用されていた。先に引用した『南潯鎮志』と同様な記載が見られることから基本的には航船は江南地域では一般的に使用されていたと思われる。

『吳縣志』の先の記事の後に、さらに編者の按語がある。

按、航船之名、其來已久、載入唐人詩中²³⁾。

と、航船の來歴は古く、既に唐代において使用されていたことを指摘している。

さらに『吳縣志』の同項の条には、当時蘇州周辺で利用されていた内河船として、次のものをあげている。

農船、吳為水鄉、農家出入、皆以船行。凡裝稻、載柴、糶米、裝壅泥等皆農船也²⁴⁾。

とあり、江南地域とりわけ吳縣周辺の水郷に位置する農家では家から出掛けることから始まり、あらゆる農作業に、また作物等の運搬用に船が利用されていた。それを農船と呼んでいた。

さらにその他の内河船について同書では次の船舶をあげている。

裝船、駁船。載貨物之船、大者曰裝船、小者駁船²⁵⁾。

とあるように、貨物輸送において、船舶の大小により裝船があり多くの貨物を積載できた。少量の貨物を輸送するには駁船が使用されていた。

吳縣における内河船と南潯鎮付近で使用されていた内河船の例が同様であることから、明代の江南においては租船、裝船、駁船、田裝船、航船等の内河船が広く一般に使用されていたと考えても誤りあるまい。

萬曆『崇德縣志』卷七、外紀によれば大運河に位置し嘉興と杭州との中間にある崇德では豆船と呼称されていた船舶が使用されていたことが知られる。

邑中地桑稀者、種梅豆、堪作腐、遠方就市者衆、亦稱一熟。商人從北路、夏、鎮、淮、揚、

21) 民国『烏青鎮志』卷二十一、十四丁表～同裏。

22) 民国『吳縣志』卷五十一、十六丁裏～十七丁表。

23) 民国『吳縣志』卷五十一、十七丁表。

24) 民国『吳縣志』卷五十一、十六丁裏。

25) 民国『吳縣志』卷五十一、十六丁裏。

楚、湖等地、販油豆来、此作油餅、又或転販于南路、商人豆船、皆集包角堰、謂之小瓜洲²⁶⁾。とあるように、崇徳では養蚕業に必要な桑田が少なく、かわりに梅豆が作られていた。収穫の時期になると各地の商人が同地に集まってきた。収穫された豆や、それから作られた油や油粕が内河船で各地に搬出されていたのである。その輸送船舶を豆船と呼んでいたことが知られる。積荷の種類から豆船と呼称されたが、おそらく装船か航船の種類に入れるものと考えられる。

それでは、これらの内河船はどのようにして建造されていたのであろうか。このことを考える上で参考になるのが、民国『烏青鎮志』巻二十一、工商に見える次の記事である。

造船業。凡客船、駁船、田装船等、均能製造工司、有黎里人、本地人、兩班廠房、均設柵外。南柵養魚一處、有孫永茂、孫隆順、沈永順、沈源懋等十数家。西柵高橋外有沈森順、沈洪順、楊廉記、施茂記等十数家。四郷各村、航船均向船廠租賃、遇有損壞、即時到廠修理。船上搖櫓、別有專工製、全鎮祇南北柵二家、此業生計尚屬穩健²⁷⁾。

とあるように、烏青鎮の南柵、西柵に客船や駁船、田装船等を建造する造船所があった。これらの船は造船業を営む家で建造されていた。民国初期には、烏青鎮では南柵、西柵二箇所合計30前後の造船業を営む家があつたのである。この他に内河船で使用された櫓を専門に製造する家が、造船業とは別にあつたことが知られる。

4 小 結

上述したように、明代の江南において歴史地理的に形成されてきた環境から複雑に水路網が発達し、それを利用した内河船が水運の輸送手段、交通手段として利用されていたことが知られる。

明代における水運交通路としての航路が具体的にどのように整備されていたのかを究明する史料には乏しいが、清代、民国初期の史料によって類推する限り、急速に発達してきた市鎮を結ぶ主要航路が形成されていたことは歴然であろう。それらの航路において、装船、田装船、航船が貨物の運搬や船客輸送に日常的に使用されていた。また農村の各戸では農船が多目的に使われていたことが知られるであろう。

水路網が交通路であり、また商品の流通路であった。そのことが先に触れた王士性によって「江南用舟船、無馬」と記された状況を端的に示しているであろう。

26) 『嘉興府城鎮經濟史料類纂』250～251頁。

27) 民国『烏青鎮志』巻二十一、工商、十五丁表。

第2章 明清時代における長江水運について

1 緒言

中国史の研究分野において、江南と江北を結ぶ大運河の流通・水運史に関してはこれまで多くの研究が行われてきた。しかし、大運河に直結する長江（揚子江）の流通・水運史についての研究は未だ充分進展しているとは言いがたい。近年、長江の歴史的役割に注目されつつあり、樺山紘一氏編著『長江文明と日本』¹⁾が出版され、同書に梅原郁氏が「中国史のなかの長江」²⁾や加藤祐三氏も「近代史のなかの長江」³⁾を著され長江研究の重要性が指摘されている。

また、中国歴史学界においても長江研究の重要性が認識され中国唐史学会、湖北省社会科学院歴史研究所編『古代長江中游の経済開発』⁴⁾や牟發松氏編『唐代長江中游の経済與社会』⁵⁾が出版され、経済学の分野でも孫尚清氏主編『長江経済研究—総合開発長江的構想—』⁶⁾が刊行されたりして、歴史研究、現代研究においても注目されている。

これに対して前近代史の特に明清時代、14～19世紀における長江の水運史の研究に関して研究が充分進展しているとは言いがたい。そこで本章は明清時代における長江の流通・水運史の研究への試論としたい。

2 明清時代の経済発展と長江

明朝において長江の経済的役割の重要性が認識されたのは景泰元年(1450)のことである。『大明會典』卷三十五、課程四、鈔関に、

景泰元年、差主事二員、於湖廣金沙州、江西九江、監収船科鈔、一年更代。

とある。湖廣省の武昌府江夏縣の金沙州と江西省の九江府九江の二箇所いずれも長江流域の地に、長江を航行する船舶の大小によって税金を徴収するための官員が派遣された。

金沙州は清・顧祖禹の『讀史方輿紀要』卷七十六、湖廣二、武昌府、江夏縣に、

金沙州、在西南江濱。

とあるように、現在の湖北省武昌の西南に位置し長江に浜する地にあった。また、九江に関し

1) 樺山紘一編著『長江文明と日本』福武書店、1987年2月。

2) 樺山紘一編著『長江文明と日本』11～54頁。

3) 樺山紘一編著『長江文明と日本』137～184頁。

4) 中国唐史学会、湖北省社会科学院歴史研究所編『古代長江中游の経済開發』武漢出版社、1988年1月。

5) 牟發松編『唐代長江中游の経済與社会』武漢大学出版社、1989年1月。

6) 孫尚清主編『長江経済研究—総合開發長江的構想—』中国展望出版社、1986年12月。

ては、嘉靖『九江府志』巻九、職官志、公署に、

戸部分司、在郡域西門外、景泰庚午、朝廷用議者言、於九江府地方、設立鈔関一所、凡船隻上下、計科多寡、收錢鈔有差、以供經国之費、是年、戸部主事李蕃、始領其事⁷⁾。

とあり。同書巻十六、王汝賓の「新遷九江鈔関記」に、

景泰初年、以国用不敷、確舟税、以充之、四方商舟、駢集其地、實当合流会派之衝。ともあるように、景泰庚午元年（1450）に九江を通過する船舶より税を徴収する鈔関が増設されたのは、九江が長江における商品流通の重要な地として注目されていたことによる。

『大明會典』巻三十五によれば、九江、金沙州の地で徴収の停止、再設置等幾度の改変があったが、長江流域の商品流通が顕著になったのは15世紀の前半と考えられ。

さらに、成化七年（1471）になると長江流域の他地も注目されている。明『憲宗実録』成化七年三月戊寅（五日）の条に下記のように記されている。

増置工部属官三員、往直隸太平府蕪湖県、湖広荊州府沙市、浙江杭州府城南税課司三處、專理抽分。前此三處、客商停聚竹・木市売、有司惟収其課鈔。

すなわち長江流域の安徽省の蕪湖と、湖広省荊州府江陵縣の沙市、そして長江河口以南の杭州の三箇所において商品流通に課税するための官員が設置された。

蕪湖は、『読史方輿紀要』巻二十七、江南九、太平府、蕪湖県に、

蕪湖、實為要衝也、今商旅駢集、明・天啓中、置確関於此。

とあり、清代においては商人が参集する地となっていた。

沙市は『読史方輿紀要』巻七十八、湖広四、荊州府、江陵県に、

沙市城、府東南十五里、商賈輳集之處、相伝楚故城也、亦謂之沙頭市。

とあり、古く沙頭市と呼称された地で、同地も商人参集の地であった。

蕪湖、沙市等の地が注目されたのは、各地の商人が集散し、特に竹材、木材が集荷される市場であったことによる。とりわけ長江流域の蕪湖と沙市の二箇所が選ばれていたことは、15世紀後半において、長江の水運が広範囲に行われていたことを示唆するものである。

清代になると長江の商品流通はより活発化している。長江流域の一大都市が漢口であった。清の錢泳の『履園叢話』一四に、

漢口鎮、為湖北衝要之地、商賈畢集、帆柱滿江、南方一都会也。

とあることから明らかなように多くの帆船が長江によって各地から来航していた。

3 長江帆船の航行領域

長江の水運は帆船の航行によって維持されていたのであるが、各地にどの程度の帆船が航行

7) 嘉靖『九江府志』、天一閣蔵明代方志選刊36。

していたのかに関する詳細は明らかでない。そこで主に清代、清末の資料を中心に航行船舶の船隻数をまず見てみたい。

(1) 清代の長江航行帆船

長江口の上海より上流瀘州までの主要部市を表示すれば下記のようなになる。

瀘州－重慶－648km－宜昌－167km－沙市－539km－漢口－269km－
九江－368km－蕪湖－96km－南京－87km－鎮江－305km－上海

主要港来航の船舶数の状況を述べてみたい。

長江航行の帆船の特色を、清代において九江関を通関した例から探ってみよう。『宮中檔乾隆朝奏摺』第三輯、两江総督尹繼善の乾隆十七年（1752）五月二十日付の奏摺に、

九江関徴収船料、毎年稅銀之盈縮、實視所到船隻之多寡、而所到船隻中、又有大小之別、如船大則料自多。船小則料自少、歴來貨物、米糧俱係大船、人載多係小船。歲時豐歉氣候陰晴既有不同過關船隻⁸⁾。

とあるように、九江の場合、大型の帆船によって主に米などの食料が輸送され、小型船によって人が運ばれていたことが知られる。同奏摺に記された雍正十三年（1735）の一年間に九江関を通過した船舶は、「四万二千六百一十五隻」⁹⁾と42,615隻が集計されている。

乾隆十五年（1750）の場合、年頭より二箇月と十二日の計約70日で、「七千三百四十九隻」¹⁰⁾が集計されている。乾隆十五年は西暦では1751年2月7日から1751年1月26日までの354日であるから、概算で1年約37,000隻になる。

乾隆十五年十一月初三日付の江西巡撫兼提督銜の阿思哈の奏摺によると、

查經徹底簿、乾隆十三年分該關共過時滿等船四萬八千二百五十隻、乾隆十四年分共過時滿等船、四万四千七百九十五隻、又查該年江浙與江廣米價相等販運者、稀過關船少、是以稅數、比較十三年分少銀二萬九百三十餘兩、亦屬有因¹¹⁾。

とあり、乾隆十三年（1748）に九江を通関した船舶が48,250隻、乾隆十四年には44,795隻であったことが知られる。このことから十八世紀前半の九江関の通過船舶は1年間に約4万隻に上ったものと推定される。

この他、長江の上流の宜昌では1882年～1891年（光緒八～十七）に漢口や重慶より一年に約2,500隻の来航を見ている。（参考文献①、152頁参照）

漢口では1894年～1898年（光緒二〇～二四）の時期には一年に約2,200～2,500隻が四川、陝西、

8) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第三、国立故宫博物院、1982年7月、95頁。

9) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第三、国立故宫博物院、1982年7月、96頁。

10) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第三、国立故宫博物院、1982年7月、95頁。

11) 北京・中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類MF19-556～557コマ。

河南、湖南、江西、湖北各地等より来航している。

1892年～1901年（光緒八～二七）の時期、九江へは湖南、湖北、江蘇、安徽そして江西各地から1年に20,000から30,000隻の帆船が寄港している。（参考文献②、356頁参照）

蕪湖の場合1912年（中華民国元年）ではあるが34,702隻が来航したことが報告されている。蕪湖に来航したのは江蘇省の大運河と接する江都県や湖北の長江流域各地、湖南の湘郷、江西などから来航している。（参考文献③、344頁参照）

（2）長江帆船の航行領域

1935年5月刊行の『第三次申報年鑑』の交通、航運、中国航路によると、長江は中国最大の内河航路であって上海より重慶まで三区区分されている。上海より漢口まで600海里、漢口より宜昌まで370海里、宜昌より重慶まで350海里が主要航路であるとされている¹²⁾。

長江流域を航行した帆船は、上流、中流域では主に<川船>、<南船>、<划船>と呼称された。

<川船>は四川船の総称で、主に重慶と宜昌の間を航行していた。<南船>は湖南船の総称で、主に漢口を中心に航行していた。<划船>は湖北船の総称で、主に長江の支流である漢水流域を航行している小型の船隻であった。

重慶における民船の状況について東亞同文會調査編纂部の『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』によれば、

宜昌重慶を航行する民船は船種船形大小所屬地等により種種の名称を附す、是等の民船は多年の経験に依り水路に適する如く作られ、殊に舵機を強大にし且船主に長擢を備へ、舵機を助くるの構造あり船の大なる者は二千擔を積む可く、小なる者は一百擔内外なり、今著名なる船種を擧ぐれば次の如し¹³⁾。

とあり、そして白板麻雀尾、収口雀尾、南板麻雀尾、麻陽船、辰駁子、鯪船、五板子、舡子船、陰陽船、烏龜船、馬耳聲、廠麻口秧子、原板、舵龍子、小表駁子、鷺兒子、草菜船、毛鯪、鍋鐘頭、輻船、大河船、毛板、煙火船、膽哥、老雅秋、南河船、材杆船、百甲船、牛頭船、烏江子、釣鉤子、表邊子、麻秧子、牯牛船など34種の船式があげられている¹⁴⁾。

さらに重慶宜昌間の航行日数については船舶の大小や長江の水量、風向きによって変化するが、増水期は上航に一か月から一か月半もしくは三か月、下航には七日から八日が必要であった。減水期になると上航でも三十日から三十日前後、下航には八日から十二日¹⁵⁾がかかったようである。

12) 『第三次申報年鑑』1935年5月、45頁。

13) 東亞同文會調査編纂部編『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』東亞同文會調査編纂部、1924年3月、117頁。

14) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』117～118頁。

15) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』120頁。

宜昌での民船航運についても『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』によれば、

宜昌に於ける民船は南船と川河船に二大別せらる、南船は此地と揚子江下流地方との航運に当たるもの川河船は山峡の嶮を踰えて四川省との運輸に任ずるものなり、是等民船の種類は八十種に上ると稱せらるるが其主要なるものは次の如し¹⁶⁾。

とあり、宜昌から長江の下流域を航行する南船としては、駁船、巫江子、小駁、歙江子、鴉梢子、満江紅、沙窩子、溜子、擺江子の9種の船式が知られる¹⁷⁾。これに対して宜昌から重慶方面に向かい三峡を遡航する川河船には、麻陽子、鶯兒子、麻雀尾、扒窩子、辰駁子、划子、歙船、五板、辰條子、脚船、辰扁子、三板、撓擺子、跨子、沾陽子の15種類が知られる¹⁸⁾。この内、跨子が旅客専用船でそれ以外のものは全て貨物船であった。宜昌からは上流の重慶、萬縣、夔州、湖南の長沙、常德、湘潭、や湖北省内の沙市や漢口などへ航行していた¹⁹⁾。宜昌と同じ湖北省の沙市においては、

沙市は四川貿易の中継地たりしより、民船の來往亦極めて頻繁にして、常に帆檣林立の概ありしが、宜昌の開港、汽船の航行開始と共に次第に衰ふるに至れり、然れども今日にありても、内河及揚子江に於ける民船の航行は相当に盛にして、沙市に出入するもの亦少なからず²⁰⁾、

とある。20世紀の20年代においても沙市における帆船航運は汽船の登場にもかかわらず繁栄していたことがわかる。沙市における民船はその所属する地方によって四川省に属する川船と湖南省に属する南船そして河北省に属している划船の三者に大別されていた。四川省の川船は上航に際して主に綿花や土布、鹽魚それに各種洋貨を、下航には鹽、藥材、砂糖等を積載し一年に二航行するのが普通であった²¹⁾。

湖南省に属していた南船は沙市と湖南各地を往来して、宜昌に来航するときは湖南産の米を積載し、湖南への航行には四川省の産物や胡麻粕さらに洋貨を搭載していた。湖北省に属する划船は沙市と漢口の間を往来していた²²⁾。

川船には麻陽子、麻雀尾、毛魚歙、三艙船、跨子船、撓擺子、扒窩子、辰撥子、舢麻陽、五板の10種の船があり、南船には津市歙船、倉港歙船、瀏陽歙船、烏江子、倒扒子、鴨舢划子、津市駁船、衡州小駁、桃源駁子、郴州小駁、巴桿、長船、辰條子、龍陽飄子、沙窩子、小麻陽、鏟子など17種があり、湖北に属する划船には荊帮划子、螺山鴨舢、黃陂扁子、拖扁子、鴨舢、滿扞、襄陽扁子、宜都峽划子、河浴撓擺子、宜都撓擺子、義渡鷗船、駁船など12種の船式が知

16) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 266頁。

17) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 267頁。

18) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 267頁。

19) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 267頁。

20) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 295～296頁。

21) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 297頁。

22) 『支那開港港場誌第二巻揚子江流域』 268頁。

られる²³⁾。

漢口、九江、蕪湖の民船の状況については本書の第三編の各章に譲り、ここでは長江の下流域にあり大運河の水路と合流する鎮江の民船事情についてここで触れてみたい。

『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』の鎮江によれば民船航運の事情は次のようであった。

鎮江は揚子江、大運河の外附近無数の水路の中心たるを以て、民船の此地に集り来るもの亦極めて多く常に数千の民船此に停泊す²⁴⁾。

とあるように、鎮江に集まる主な民船航路としては江北運河航路、江南運河航路、長江沿岸、沿海地方からの四航路があった²⁵⁾。そして鎮江に集合する民船としては、大焦湖、寧國船、南京涼篷子船、江浦船、六合船、揚州府船、邵伯划子船、揚州帮船、鎮江課船、駁船、邵伯湖船、小汜船、崇明沙船、寧波船、山淮船、泰州裝鹽關駁、開稍大江划、小湖廣划子の18種があげられる²⁶⁾。

鎮江から長江流域への航行には、

長江一帯、上は湖南湖北より、下は江口に到る間の長江を上下するものは、此の地に入らせざるはなきも、最も頻繁に此地及び對岸の瓜州を通過する民船は安徽、江蘇兩省の民船なり²⁷⁾。

とあるように、鎮江に來航する長江流域の船舶は湖南省や湖北省からも航行していたことが知られるのである。

とりわけ鎮江に來航する最大級の民船に大焦湖があった。『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』によると、

大焦湖 此種船舶は硬木にて造り、大さ四百五十擔乃至九百擔積にて、帆檣三本あり、造船費は一擔に付一元六角内外乗組員は四人乃至八人とす、安徽の蕪湖、池州等より米を積み來り、歸航は多く空府ねなれども、時には綿製品、砂糖等の雜貨を積み歸ることあり²⁸⁾。とある。鎮江より上流域に当たる安徽省の蕪湖や池州から來航し、主に米穀を積載して來たことが知られる。

長江下流域では各種の民船が使用されている。民船の名称は造船地の所在地によって各種の名があり総称で区分することも困難である。例えば、長江河口の南京では、長江流域の湖南、湖北、江西、安徽、江蘇各地からの船舶が來航してだけでなく、浙江の寧波や広東、福建、東北の牛莊からの海船も來航している。

23) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』298～300頁。

24) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』1000頁。

25) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』1000～1001頁。

26) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』1001～1004頁。

27) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』1001頁。

28) 『支那開港港場誌第二卷揚子江流域』1001頁。

4 小 結

明清時代において商品経済の発展に伴い、長江航行の帆船も増加していったと考えられる。特に九江を中心とする長江中流域において、18世紀半ばより20世紀初頭にかけて、概数ではあるが約4万隻の帆船が航行して、食糧等の物資やまた人的交流に寄与していたことが知られるのである。今後、さらに長江流域の各港の個別研究を進展させる必要がある。その前提として、本書では主に清代の長江水系の航運として、長江の下流から上流に向けて、長江の港市や常関設置などを基点として、米市場であった蕪湖の場合について、長江と江西水系の接点にあった九江での状況について、長江中流の最大の市鎮となった漢口の場合について、そして長江上流域に相当する重慶を中心に四川省における水運の様相について述べているため、それらの各論を参考されたい。

[参考文献]

- ① *China, Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, First issue, 1893.*
- ② *China, Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, Second issue, 1906.*
- ③ *China, Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, Fourth issue, 1924.*

第3章 清初の権関について

1 緒言

明代萬曆期以降の経済活動の進展は商品流通においても多大の発展を見た。とりわけ商品流通の上で水運の果たした役割は多大であった。

国家収入において大きな比重を占めていたのは江南の税糧であり、それを都北京に輸送するためには大運河による水運が欠くことの出来ない方法であった。しかし明朝は大運河や長江水系等による水運輸送量の拡大を看過せず、主要な地に鈔関を設置して船鈔を徴収したのである¹⁾。

1) 明代の鈔関制度に関しては佐久間重男氏が「明代の商税制度」(『社会経済史学』第13巻第3号、1943年6月)、「明代商税の本色及び折色に就いての管見」(『オリエンタリカ』第2号、1948年10月)、「明代における商税と財政との関係」上・下(『史学雑誌』第65編第1号、第2号、1956年1、2月)などの一連の研究によって開拓された。最近中国において魏林氏が「明鈔関の設置與管理制度」(『鄭州大学学报(哲学社会科学)』1986年第1期)、「明鈔関制度対商人資本發展的阻礙作用」(『鄭州大学学报(哲学社会科学)』1989年第1期)、「明代鈔関稅収變化與商品流通」(1989年明史國際學術討論會報告論文)などの研究を発表され再認識され注目されている。

これに対して清代の常関制度に関しては下記の研究がある。常関に関しては各関の専門研究が進展している。しかし清朝入関直後から康熙初めの研究は進展していない。

香坂昌紀氏「清代における関稅贏余銀制定について」(『集刊東洋学』第14号、1956年10月)、「乾隆代前期における関稅主穀稅免除例について」(『文化』第32巻第4号、1969年3月)、「清代許許關の研究 I, II, III, IV 許許關と物貨流通」(『東北学院大学論集 歴史学・地理学』第3、5、13、14号、1972年12月、75年3月、83年3月、84年3月)、「清代における大運河の物貨流通—乾隆年間、淮安関を中心として—」(『東北学院大学論集 歴史学・地理学』第15号、1985年3月)、「清代の北新関と杭州」(『東北学院大学論集 歴史学・地理学』第22号、1990年7月)、「清代中期の杭州と商品流通—北新関を中心として—」(『東洋史研究』第50巻第1号、1991年6月)、「雍正年間の関制改革とその背景」(『東洋史論集』第五輯、1992年1月)、「清朝中期の国家財政と関稅收入—彙核嘉慶十七年各直省錢糧出入清單—」(『和田博徳教授古稀記念 明清時代の法と社会』1993年3月)、「清代における南新関と商品流通」(『松村潤先生古稀記念 清代史論叢』1994年3月)。

吳建雍氏「清前期権関及其管理制度」(『中国史研究』1984年第1期)のこの論考の扱う「清前期」とはアヘン戦争時期までを含み、特に明末期や、清初期の順治、康熙前期のみを直接取り上げていない。

顧盼氏「清初における広東省の商品流通—太平関の移動を中心として—」(『史峰』第6号、1991年12月)。
瀧野正二郎氏「清代淮安関の構成と機能について」(『九州大学東洋史論集』第14号、1985年12月)、「清代常関における包攬について」(『山口大学文学会志』第39号、1988年12月)、「清代の鳳陽関をめぐる物資流通について—乾隆年間を中心として—」(『和田博徳教授古稀記念 明清時代の法と社会』、1993年3月)。

寺田隆信氏「清朝の海関行政について」(『史林』第49巻第2号、1965年10月)。

彭澤益氏「清初四権関地点和貿易数量」(『社会科学戦線』1984年第3期)。

松浦章「清代蕪湖市場と民船—清代蕪湖海関前史」(『関西大学文学論集』第40巻第2号、1991年1月)、本書第3編第1章参照。松浦章「清代前期の海関監督について」(『関西大学文学論集』第41巻第2号、1992年2月)、「清代海関と中国海船」(『関西大学博物館学課程創設三十周年記念特集』1992年3月)、

明朝に替わって中国を支配するようになる清朝においても江南からの大運河による漕運は重要な課題であった。順治十年（1653）正月二十六日に工部尚書興能等が、「わが国家の漕糧は数百万もの多くの量があり、陸運では数千里の距離があつて、もし漕船が積載輸送できなければ、是非とも民間の船を雇募しなければならない。」²⁾と報告している。このように清朝においても税糧の水運輸送は必要欠くべからざる要件であった。

物資の輸送に欠くことの出来ない水運であったが、国家がその航運から税を徴収するのである。明朝は大運河や長江水系等に鈔関を設け、内河水路を航行する船舶から、船体の大小に準じて船料や、積載貨物の量による貨税等を徴収した。

これまで入関以降の清朝初期の研究は主として政治史を中心に研究されてきたと言える。入関以降、清朝がどのような経済政策を実施し、中国支配を行ったのであるかという視点からは、研究は蓄積されてこなかった³⁾。その面から清朝は、明朝の鈔関制度をどのように継承し、継承しなかったのか。また清朝は入関以降において大運河や長江水系に設置した税関をどのように支配したかについて述べてみたい。

2 明末の鈔関

(1) 鈔関と「船料則例」

明朝は建国当初より商税項目を設けて徴収していたが、水運の活発化にともない船鈔を徴収するに至るのは宣徳四年（1429）以降のことである。明『宣宗実録』宣徳四年六月壬寅（二十七日）条に、鈔法の行われぬのを是正する一方法として大運河沿いに鈔関を設置したのである。船舶を雇用して貨物を積載するに際して、積載量の多少及び輸送路の遠近を計かって、南京より淮安までと、淮安より徐州まで、徐州より濟寧まで、濟寧より臨清まで、臨清より通州までについては、各通関船舶に100料ごとに鈔100貫を納めさせ、また北京より直接南京に行くか、

、松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、564～598頁。松浦章『清代九江常関と民船の航行』（『関西大学文学論集』第42巻第3号、1993年2月）、「清代の揚州関について」（『関西大学文学論集』第43巻第2号、1993年12月）、本書第3編第2章、第2編第3章参照。

2) 中国第一歴史檔案館所蔵『工科史書』編号工I、順治十年正月分、工部尚書興能等題、順治十年正月二六日題。原文「我国家漕糧、有数百万之多、輓輸有数千里之遠、苟無漕船載運、勢必雇募民艘」。

3) 清朝史研究において順治朝に関する専著は少なく、多くは入関後の政治史の中で論じられることが多かった。最近の成果で順治時代のことを扱ったものでは周遠廉氏の『順治帝』（吉林文史出版社、1993年6月）がある。同書においても扱われている内容はほとんどが順治時代の政治史である。なお吉林出版社から中国の清朝史研究の専門家によって清朝歴代皇帝の伝記が皇帝ごとに一冊宛出版されている。周氏の成果もその一冊である。

順治朝期の新しい研究として、谷井陽子氏が「清朝の漢地征服過程における指針と政策」（小野和子氏編『明末清初の文化と社会』京都大学人文科学研究所、1996年3月）において、入関後の清朝が、旧明朝の支配地域に対してどのように統治を拡大していったかを、従来の政治史中心の観点からだけでなく政治、軍事、経済政策等々の面から詳細に分析されている。

南京より直ちに北京に到る場合は、100料ごとに鈔500貫を納めさせるようにした⁴⁾のが最初であった。その結果、鈔関は臨清州、濟寧州、徐州府、淮安府、揚州府等の大運河沿いの地のみならず、長江水系の南京付近の上新河にも設置されたのである。

梁材が、嘉靖九年（1530）五月初三日付けの「鈔関禁革事宜疏」のなかで、船料則例に関して述べている。その主旨は、船料則例はもとと装載する貨物の多寡によって率としていたが、徴税の簡便を計って船体の横木に当たる樅の長短によって船料の軽重を決めたのである。大抵は梁の長さが五尺から始めて、一丈二尺の梁の船腹を有する船舶にまで課税したのである。当然、船料は船体の大小によって異なり、一丈以上のものは船体が大きいため船料も当然多く、一丈以下のものは船体が小さくなるため徴収する船料は当然少ない結果になった⁵⁾。船料の徴収原則の基本は河川を航行する船舶の船腹の長さを基準に徴収したのである。

明代に設置された各地の鈔関の徴税項目を『萬曆會計録』卷四二、沿革事例⁶⁾によってまとめれば次の表のようになる。主要な鈔関の徴税項目は上記の船料であった

鈔 関 名	鈔 関 設 置 地 名	徴 税 項 目
崇文門分司	北京・崇文門	商税
郭縣鈔関	河西務 北直隸・順天府	船料
濟寧鈔関	山東・濟寧州	船料
徐州鈔関	南直隸・徐州府	船料
淮安鈔関	南直隸・淮安府	船料
揚州鈔関	南直隸・揚州府	船料
上新河鈔関	南直隸・應天府	船料
濬墅鈔関	南直隸・蘇州府	船料
九江鈔関	江西・九江府	船料
金沙州鈔関	湖廣・武昌府	船料
臨清鈔関	山東・臨清州	船料・商税
北新鈔関	浙江・杭州府	船料・商税

『萬曆會計録』卷四二に見える「鈔関船料商税」によれば、各鈔関の徴税項目を記載した則例を載せている。[] は補足した。

河西務鈔関 ○長、烏船則例

○河、贛船則例

臨清鈔関 ○長船則例

○河、樅、渡、航、烏、漁船則例

4) 中央研究院歴史語言研究所校印本『明史紀事本末』19冊、1325頁。中文出版社、1985年5月。

5) 『皇明疏鈔』卷三八、中国史学叢書三編第二輯（台湾学生書局、1987年6月）（7）2853～2854頁。

6) 北京図書館古籍珍本叢刊53『萬曆會計録』下、書目文献出版社、1326頁。

第1編 明清時代の水運

- 許墅鈔関 ○船料則例
- 九江鈔関 ○船料則例
- 北新鈔関 ○長船、剥船、河船、贛船、焦湖船、槳船、沙船 [則例]
○羅子頭船、邊江船、王巷船、烏船、落脚頭船、鯨船 [則例]
○太湖船、宜興船、馬口船、划子船、匾子船、攤船 [則例]
○搖羅船 [則例]
○航船、脚船、搖船、闊船、頭船、划船 [則例]
○尖船 [則例]
- 淮安鈔関 ○重、河、贛、剥、搖、航、棹等船 [則例]
○重、長、烏船 [則例]
- 揚州鈔関 ○河船、贛船、航船、板船、棹船 [則例]
○剥船、沔陽船、池州船、滿江紅、船山船、左蠡船、衡州船、滿蓬稍船、
船船、宣州船、奉新船、羅絲頭船、烏船、撫州船、荊州船、廣信船、樸壩
邊江船、海雕船、排脚船、漏八尺航船 [則例]
○長船、沙船、欄船、搖船 [則例]
○空船則例⁷⁾

この各鈔関の各種の則例は船舶の名称によっている。しかし、船舶の名称も様々であって明らかに江西省の地名による贛船や南直隸の太湖やその近郊の太湖船、宜興船のように地名による呼称であったり、水深の比較的浅い水域を航行する沙船のような船体の特徴による船舶の名称であったり、また漁船や航船のように名称からその用途や業種が明らかである船舶などがあつたが、このように船舶固有の名称がつけられた則例があつたことは、各船舶の構造上の差異から生じる梁の計測基準が明確に定まっていたことを示唆するであろう。

各鈔関の船料則例等は基本的に通関する船舶の船腹の長さに基づいて徴税された。その基準を例示すれば次のようになる。

四尺／五尺／六尺／七尺／八尺／九尺／一尺／一丈一尺／一丈二尺／一丈三尺／一丈四尺
／一丈五尺／一丈六尺／一丈七尺／一丈八尺／一丈九尺／二丈／・・・

船料は一尺毎に課税率が替わり、その船料の最大幅は各鈔関で異なり、長江水系の九江鈔関の船料則例は最大で三丈六尺まであつた。

『萬曆會計録』によれば、主要な鈔関の課税収入は次のようになる。

臨清鈔関	八万三八〇〇余両
許墅鈔関	三万九九〇〇余両
九江鈔関	一万五三〇〇余両

7) 『萬曆會計録』1316～1325頁。

北新鈔関	三万六八〇〇余両
淮安鈔関	二万二七〇〇余両
揚州鈔関	一万二九〇〇余両 ⁸⁾

これら鈔関の収税の実状はどのようなであったかは、王樵の『方麓集』巻一の「考覈差滿属官事」に、揚州鈔関の税収に関する記事が見られる。それによれば、船料、正耗積余銀の収税額は、萬曆二十年（1592）五月十九日より二十一年五月二十四日までの一年と五日の間で11,652,90798両であった⁹⁾。

この数字は『萬曆會計録』に見える揚州鈔関の12,900余両にほぼ近い額である。このことから『萬曆會計録』はほぼ実状を記載していると見てよいであろう。

（2）萬曆・崇禎期の鈔関の苛税

水運の輸送量の増大と、明朝の財政問題に関係して、鈔関の税が増大されていった。

明『神宗實録』萬曆二十五年（1597）十月辛酉（四日）の条に、種々の増税案が出されその中に関税の増税案もあった¹⁰⁾。各鈔関の原額、加増額等を整理すれば次のようになるであろう。

○萬曆二五年（1597）鈔関増額表

鈔関名	原額	加増額	新原額
河西務鈔関	46,000余両	15,000両	61,000余両
臨清鈔関	83,000余両	25,000両	108,000余両
濬墅鈔関	40,000両	12,000両	52,000余両
九江鈔関	15,000余両	5,000両	20,000余両
北新鈔関	33,000余両	10,000両	43,000余両
揚州鈔関	13,000余両	5,000両	18,000余両
淮安鈔関	22,000余両	10,000両	32,000余両

萬曆年間以降各鈔関の税額が増税されていったようであるが、その一例を濬墅鈔関の場合から見てみたい。道光『濬墅関志』巻四、五、権税則例¹¹⁾によれば濬墅鈔関の増税は次のようになる。

崇禎七年（1627）には、加増分17,000余両と「奉筭加増練餉銀」が49,000余両が加わって、一年に一挙に66,000余両も増えている。この表からも明らかなように明末において、とりわけ萬曆四十五年（1617）以降、崇禎七年（1627）までの一〇年間にその額がおよそ四倍近い額に

8) 『萬曆會計録』1316～1325頁。

9) 景印文淵閣四庫全書、第1285冊、114頁、上海古籍出版社。

10) 中央研究院歴史語言研究所校印本『明實録』110冊、5883頁。中文出版社版『明實録（一二）』11674頁。

11) 『中国地方志集成、郷鎮志專輯』5、江蘇古籍出版社、101～105頁。

○萬曆四一年（1613）～順治二年（1645）間、滸墅鈔関船料総額表

年 号 (西 曆)	加 増 新 餉 銀	船 料 総 額
萬曆四一年 (1613)		39,900余両 (折色分のみ)
萬曆四五年 (1617)		45,000余両
天啓 元年 (1621)	22,500両	[67,500余両]
天啓 五年 (1625)	20,000両	87,500 両
崇禎 元年 (1628)	4,375両	[91,875 両]
崇禎 二年 (1629)	4,375両	[96,250 両]
崇禎 三年 (1630)	17,500両	113,750 両
崇禎 七年 (1627)	17,062両 5 銭 49,081両 2 銭 5 分	130,812 両 5 銭 179,893 両 7 銭 5 分
順治 二年 (1645)		113,946 両 8 銭 7 分 5 釐

急増していることが知られるであろう。

3 清初の権関

(1) 順治期の権関

順治元年（1644）四月己卯（二十二日）に山海関に到った清軍は呉三桂に迎えられ入関し、五月己丑（二日）には北京に到ったのである。その後、十月甲子（十日）に順治帝は皇極門において即位の詔を天下に頒布し、叔父ドルコンを摂政王として満洲族による中国統治の端緒を開いたのである。その施策の中で、関税に対して取った方策の主旨は、関津における抽税の目的は本来貨物の調査にあって、商人等を苦しめるものではない。そのため順治元年は一年の免税を許可し、順治二年正月初一日より以後は、明末の全ての加増を割免して課税とするものであった¹²⁾。順治二年当初より明朝の鈔関に課税された税法によることを告知したのである。この課税とは上述の萬曆時期の課税率に基づいたものと思われる。そのことは『淮関統志』巻六、令甲に「国朝順治二年、各関津の税銀をして、ともに前朝の万暦年間の会計録の原額に照らして徴解す」¹³⁾とあることから明らかのように、順治二年の徴税額は『萬暦会計録』の原額に依拠した事実が知られる。

清朝は明の鈔関の制度をほぼ継承する。そのことは『淮関統志』巻二、建置に、「国朝順治二年乙酉、前明の例に照らし鈔関を設立す」¹⁴⁾とあるように、清朝は基本的には明の鈔関制度を基礎に権関を設置したのであるが、根本的に異なる点は、管轄部局を戸部と工部とに二分し

12) 『世祖実録』巻九、順治元年一〇月甲子（一〇日）条。『清実録三 世祖章皇帝実録』中華書局、1985年8月、96頁。

13) 『淮関統志』巻六、中国方志叢書・華中地方・第八五号、成文出版社、1970年10月、77頁。

14) 同書、35頁。

たことである。水運にかかわる権関としては、戸部の管轄下に入るのは、清初より乾隆期までに、直隸・天津関、山海関、山東・臨清関、江蘇・海関、江蘇・潁墅関、揚州関・西新関、安徽・鳳陽関、蕪湖関、江西・九江関、権関、福建・海関、浙江・海関、北新関、湖北・権関、広東・海関、太平関等であった。これに対して、工部の管轄になるのは山東・臨清工関、江蘇・龍江関、宿遷関、浙江・南新関、湖北・荊関、湖南・辰関、四川・渝関等であった¹⁵⁾。戸部管轄の関と、工部管轄の関との差異は、乾隆『欽定大清会典』卷一六、戸部、関税には、「おおよそ天下の水陸衝会、舟車の輻輳するところ、商旅の聚集するところに、関を設けて、尹を置きその治禁を掌どり、もって行旅を安んじ、もって貨賄を通じ、ここにこれに税を繫(か)け、もって伺い調べるに便にして、もって国家の経費をたすける」¹⁶⁾とあり、同書卷七十五、工部、関税、には「おおよそ天下の関津の権務は、戸部がこれを掌どり、その工部に隸するものは、専ら竹、木に税し、商旅輻輳の地にあつては、まゝ船貨に権す、みな地により制宜するなり」¹⁷⁾とあつて、基本的には戸部の関が多く比重を占めていた。事実、乾隆十八年の奏銷冊による税入では、戸関が、4,324,050両に対して、工関は271,546両であった¹⁸⁾。戸関の税入94.1%に対して、工関5.9%であったように、ほぼ戸関が九割以上を占めていたのである。しかし、明の鈔関制度を継承したと言え、それが定着するまで様々な変遷をへるのである。とりわけ、入関当初にあつては、様々な問題が生じている。

(1) 清朝入関当初の荊関・杭関・権関

順治初年の関所の課税の状況については、順治二年(1645)七月丙寅(十七日)条に見る工部の報告によれば、蕪湖と杭関と龍江、荊州、清江の五ヶ所の毎年の抽税は銀で129,631両4錢になり、これらの地には工部官を派遣して抽分することした¹⁹⁾もので安徽省の蕪湖、浙江省の杭関、江蘇省の龍江、湖北省の荊州、江蘇省の清江の五ヶ所の関は工部に属していた。しかし、間も無くこれらは戸部の所属に配置替えになった。

湖廣巡撫高士俊の順治三年(1646)十一月付の報告によれば、荊関の税額は本来的に四川から竹木を運んでくる船舶や、長江を上航・下航する船舶数によって国課を徴収すると言うものであるが、当時四川への路が通ぜず、湖南もなお塞がれていたため商人たちも躊躇して、しかも船隻数が少ない²⁰⁾状態であった。このことは荊関を通関する船舶は四川、湖南からあるいは長江下流域からの船舶のであるのに、清朝の支配が及んでいないため航行する船舶が少なく、当然関税収入に見るべきものはなかったことが判る。

15) 乾隆『欽定大清会典則例』卷四七、戸部、関税上、卷一三六、工部、関税、景印文淵閣四庫全書、第621冊、475～497頁、第624冊、287～293頁。

16) 乾隆『欽定大清会典』卷一六、景印文淵閣四庫全書、第619冊、150頁。

17) 同書、卷七五、同書第619冊、690頁。

18) 乾隆『欽定大清会典』卷一六、七五、同書第619冊、150、691頁。

19) 『世祖実録』卷一九、順治二年七月丙寅(一七日)条。『清実録』三、171頁。

20) 「順治年間設関権税檔案選」(上)『歴史檔案』1982年第4期(11月)25頁。

順治四年（1647）正月には、荊関と通惠河中河の清江廠と杭関と蕪湖と龍江廠等の五関の関差を工部から戸部の管轄下に移管した²¹⁾。とりわけ杭関は順治三年（1646）当時であって清朝の支配地域がまだ及ばない地域にあったのである。その関して順治三年（1646）、杭州抽分主事李士劭が杭関の主要な収入は専ら竹、木に税をかけているが、それらは嚴州や衢州、處州、金華などの四府から出ており、すべて江東（富春江の東）の上流地域であってまだ版図には入っていないため、なおまだ杭関は開かれておらず、しかしながら、竹木は四府において産出といたしながら、それを販売する商人は実は全て徽州や寧波、蘇州、松江などの地の商人であって、彼等には税額を引き下げる等の特典を与えなければ招来することはできない²²⁾と言っているように、杭関の上流地域はいまだ清朝の支配が及んでいないため、上流地域から運ばれ杭関を通関する物資が到着しない。さらにその上流地域の物資を取り扱う商人達も徽州商人や、寧波商人、蘇州商人、松江商人達であって、彼等も生命の危険を冒してまでもその交易に従事するような事は無かったのである。それらの商人を利に赴かせるためには杭関の税率の軽減等の特典を与えなければならない状況であった。

清朝の支配が及ばない地は他にもあった。荊州抽分工部員外の盧六藝が、荊関の課額は全て西南からの輸送によるのであるが、しかし現在江南には隆武の年号が使われ、西には張獻忠がいて、税関を置くことができない²³⁾と言っているのである。このことは江南には唐王政権が、四川には張獻忠等の勢力があつて、清朝の勢力に対峙していたためであり、水運の要地にある荊関の支配も清朝にとってままたぬ状況であった。荊関の税額の主要財源はただ四川からの竹、木商船の往来によってのみ徴税が出来るのであつて、徴税のおおもとは商船にもとずくであり、商船の航行のみが課税を計る基本と見ていたことが知られる²⁴⁾。ところが、長江上流地域の四川と下流地域が政治的に対峙しているため、下流から四川地域への、逆に四川地域から長江下流域への船舶の航行が途絶しているため、その分岐点である荊関を通関する船舶がなかったのである。四川も未だ清朝の支配がおよんでいなかった。また権関も税収が伸びない状況にあつた。当時、四川の張獻忠は堅固要害の地を根拠地としていたため、湖南とは通ずることができず、雲南、貴州の地とも往来が絶たれていた。権関はあるが、権関を通関する商人がない²⁵⁾状況であつた。四川に張獻忠等の勢力があつて、江西省の九江にある権関もその影響を受けていたのである。つまり、長江中流域の九江付近の水域を航行往来する船舶が激減していたのである。通関する船舶が無ければ、いかに権関があつても、当然のように税収は入らないのである。

21) 『世祖実録』卷三〇、順治四年正月庚申（一八日）条。『清実録』3、247頁。

22) 『工曹章奏』順治三年五月一四日条。『史料叢刊初編』（『羅雪堂先生全集四編』第7冊、台湾大通書局、1972年12月）2991頁。

23) 『工曹章奏』順治三年六月初二日条。『史料叢刊初編』2998～2999頁。

24) 『工曹章奏』順治三年七月初二日条。『史料叢刊初編』3002頁。

25) 「順治年間設関権稅檔案選」（上）『歴史檔案』1982年第4期、27頁。

(2) 清朝入関当初の権関の諸様相

順治時期の税関の状況に関して『世祖實録』巻四十二、順治六年（1649）正月乙亥（十六日）条に見える戸部への上諭によれば、税関を設けて税を徴収する目的は、本来不正を取り調べるものであって、商人に関係することではなく、それがあつたとしても極めて僅かなことである。戸部は各関の満人・漢人官員に指示して、今後はもとの税則に照らして課税するべきである。もし仮に、私情によって、または権力を持った人におもねて船隻を放免したり、商船に対し増税したり、自己の財力を殖やすなどの目的で規定以外に徴収することは商民を痛めることである。このようなことがあれば、直ちに処罰するであろう²⁶⁾とあり、各関において満人、漢人等の税則外の課税を行ったり彼等官員が賄賂を要求するなどの商業活動の悪弊を嚴重に取り締まり、除去することに重点をおくことを指示している。

順治八年（1651）閏二月乙卯（八日）の吏部への上諭は権関の問題点を指摘している。権関の設置は国家が通商を目的とするもので、商人を苦しめるためのものではなく、関税は本来定額があつて一関差を遣わせれば足りるにもかかわらず、何故か漫りに多くの人員を遣わして、三員や二員であつたりする。官員一人赴任すれば、必ず馬数十匹を必要とすることになり、胥吏数十人を募集することになる。紹興の棍徒は胥吏になることを企て、取り入ることを競い、都門を出る前から先に賄賂を送る。戸部はまた糧單を交付して、沿途において騒動を引き起こし、駅官を鞭打ち、村民を奴使し、悪行は枚挙に暇無く、經紀等はかつて税金を取り立て、船を計測し貨物を調べ、お上の名を借りて私事を行い、沿河一帯は公然たる略奪と何ら替わりがない。この結果、商人は恐れて進もうとせず、物価は騰貴し、天下通行の河道がどのようにしてこのようになったのかを朕は今日の商民の苦しみを詳しく知った。規定にもとずいて各関には官員を一名にして、規定外の者は全て除去し、以後漫りに増員するようなことをせず、裁缺した官員は既に商人にとって障害であり、また州県の民にとつても何の利もない。戸部は削減した人員を再び新たに任命することなく、吏部は官員を新たに追加補充することなく、国家の牧民官が何故様々の混乱を引き起こしたかを吏部は朕の諭をよく理解して心を尽くして遵守し、朕の通商愛民の意に背くことのないようにせよ²⁷⁾との順治帝の上諭である。各関において中央から派遣された関差のみならず、胥吏、經紀等が水路を船舶で航行する商人達にとって多くの障害を与えており、彼等の商業活動を妨げていた実態が如実に順治帝に掌握されていたのである。

各関における弊害はしばしば指摘されている。戸部多羅端重郡王波洛等の順治八年（1651）四月二十日付の題本に、各関の弊害として、各関差を一名にし、以下の弊害を除去する必要があるとしている。その弊害とは、「単書の弊」がある。それは報税の際に申告書に難癖をつけて、申告漏れがあるとして余分に法外な手数料を徴収する弊害、「盤貨の弊」は、商船の積載量を

26) 『世祖實録』巻四二、順治六年正月乙亥（一六日）条。『清實録』3、337頁。『世祖實録』巻四十二、順治六年正月乙亥。

27) 『世祖實録』巻五四、順治八年閏二月乙卯（八日）条。『清實録』3、426頁。

偽証申告しているとして、さらに規定外の税を徴収する問題、「包攬の弊」は、商船の通関手続を代行する經紀らが、胥吏などと結託して「私費」を要求し、事実が発覚すると官に積み荷を没収されると言いがかりを付けて賄賂を請求して、商人を困惑させている問題、「関牙の弊」は、関差が官の名をかりて小商人にまで税を掛けて困らせる問題、「量船の弊」は、商品が僅かしかないのに、積載貨物では無く、徴税額が高くなる船料を官吏が恣意的に計測するなどの五つ弊害をあげている²⁸⁾。

また江寧巡按上官権の順治八年十二月初一日付けの題本にも、蕪湖兩関で商人のもっとも苦しめるものは、保家である。しかもその保家は百二十余戸おり、船隻が来航すれば、先に保家にたよることになる。税を申告する単（申告書）が一件につき、正課（正規の税金）一両であるのに、保家は手数料として銀二、三両をも要求し、甚だしい場合は四、五両を要求していた²⁹⁾ 状況を指摘している。蕪湖の戸関、工関兩関において商船の通関の際に商人を困惑させていたのが通関手続を代行していた保家であった。彼等が官府への手続のために法外な手数料を要求していたのである。

権関の関差には様々な問題があったようである。とりわけ漢人官吏に問題があったようで、「今の各関はただ漢人官吏を一員のみ設置するにとどまっているが、税務の納税に関しては満人官吏の厳密さには及ばない」³⁰⁾ として、漢人の関差には通関する商船から様々な賄賂等を要求するなど問題を内在していたことを示唆している。結論は満人官吏を重用する事にあったと言える。

順治十一年（1654）四月には、戸科都給事中の杜篤権が税関の弊害を除去する方法として四件を提案している。一は吏役を削減すること。一は税票を調査すること。一は、関差を任命する際は本籍地を回避すること。一は批文の報告期限を厳格にすることである³¹⁾。税関の官吏の人員削減、通行書の調査確認、官吏の任地は本籍地を回避する。官吏の不正防止、税関業務を厳正に行う等の内容である。杜篤権の指摘のように税関での法外な徴税や、官員の不正が一向に無くなっていなかったのである。

順治十一年六月庚辰（二十二日）の順治帝の詔の中に関税について下記の指示が見られる。関税は本来定額があるものであるが、政府が派遣した関差であるにもかかわらず、規定外の徴税を行って商人等を苦しめてはいけぬ、関差は関の職務の権限を越えて地方の行政に関与するようなことをしては³²⁾ とした。

順治十二年（1655）四月には、御史の張嘉は満洲人の関差の停止を要請した。これに対して

28) 『歴史檔案』1982年第4期、28頁。

29) 『歴史檔案』1982年第4期、29頁。

30) 中国第一歴史檔案館所蔵『戸科史書』順治一〇年一―月分、全宗2、編号15。工科権赤哈哈方臣土克善題、順治一〇年一―月初三日題。「今各関止設漢臣一員、而稅務之輸納、不及滿臣盤訖之嚴密」

31) 『世祖實録』卷八三、順治一―年四月庚申（一日）条。『清實録』3、649頁。

32) 『世祖實録』卷八四、順治一―年六月庚辰（二―日）条。『清實録』3、664頁。

吏部主事の達都は、張嘉の満洲人への反感を弾劾した。満人官吏が差わされると規定通りに法を守り必ずしも私情によらず収税しているからである。これらのことは張嘉の痛恨とするところであるとの上疏が吏部に下されて議られた。ところが張嘉に対して罰俸一年とする上旨が出された。詔諭によると、それが事実とすれば本来兵民の苦しみとなるものである。ところが張嘉は、漫りに関差に満人官吏を増員し、満人官吏が弊害を生じさせていると報告した。それは明らかに満人に対する反感からであって、憎むべき行為であるとして、一級を降し調用した³³⁾。満人関差ならば徴税の規定通りきっちりと徴収する、そうすると漢人関差が甘い汁を吸えなくなるとの不満があった。この記事は漢人関差による弊害、規定外の通行税を徴収する悪弊が一向に減少していなかった状況を示しているであろう。

順治十四年（1657）三月甲寅（十一日）の条に、江南江西総督の郎廷佐が「江南の三大困」について上奏している。その一は、江南において錢糧の未納が多く、成績が良くないことで官吏が左遷されるが、孝成の規則を甘くしても官を辞めさせるようなことをせず革職に止めるようにするほうが良いのではとのことである。数の多いことによる弊害であり、その二は、順治八年（1651）より順治十三年（1656）までの江南の錢糧が四〇〇余万も欠額になっていることである。そして三つ目が、江南における商品流通を清軍の進駐によって阻害したとしている点である。江南は数省の咽喉であって、商人の舟楫が聚るところであるのに、貨船や空船の航行を停止させ、清朝の大軍の経過を優先して、商船の貨物輸送を遅らせて商民を困めることになった³⁴⁾と指摘されるように、清軍の入関以降の戦線拡大とともに軍需物資の輸送を優先したことの影響が、江南における商人等の水運にも輸送の停滞など多大の弊害をあたえていたのである。

（2）康熙期の権関

順治帝の時代から康熙帝の時代になって権関での収税状況はどのように変化したのであろうか。

（1）権関の徴税状況

康熙二年（1663）八月、戸部の議覆に対して漕運総督の林起龍が條奏し、漕運に関係する重船は各関において私貨を積載していないかを検査するが、ただ関口がとても多く、各處での検査は輸送に停滞が生じるので、要請のように、儀真と瓜洲と淮安と濟寧と天津などの五箇所にとどめて厳しく検査し、また途中で付載したり、途中で購入したり、運官が奸商と一緒に悪行を行って、全て漕運の要件に係わることは要請のとおり一切厳禁する³⁵⁾とした。この

33) 『世祖実録』卷九一、順治一二年四月庚午（一六日）条。『清実録』3、715頁。

34) 『世祖実録』卷一〇八、順治一四年三月甲寅（一一日）条。『清実録』3、849頁。

35) 『聖祖実録』卷一〇、康熙二年八月甲寅（一九日）条。『清実録四 聖祖仁皇帝実録一』中華書局、1985年9月、155～156頁。

ことは大運河を北上しての漕運に関しては、大運河が長江と合流する長江北岸の地にある儀真と瓜洲と、そして大運河が淮水と合流する淮安と、大運河と濟水と合する濟寧と、海河が大運河と合する天津との五箇所が積み荷検査の重要な要地と見なされていたと言える。

康熙四年(1665)正月には、戸部、工部への上諭が見える。各省に税関を設立しているのは、本来通商をはかって国家の財政を豊かにすることにある。かつて錢糧が不足したことにより、規定を定めて抽税の増収をはかった者には昇級させる紀錄を認めたが、地方を騒がせたり、商民を苦しめることになった。これらのことは好くないことである。全て定額によって徴収する³⁶⁾としたように過分の徴税を奨励していた姿勢を改め、規定通りの徴収によって商業活動の進展を計ろうとしたのである。

康熙四年九月己酉(二十六日)の戸部と工部への上諭によると、最近聞くとくろよれば各地の税官員が懐を満たすために地方の棍徒を雇って弊害を生じさせている。巧みに正式の規定以外に多くの税を取って、漏税と言っては商民を誑し、あるいは民間日用の些細な物や衣服などには従来税をかけなかったにもかかわらず収税を行ったり、あるいは商人が既に納税したにもかかわらず通過を許さず、故意に遅らせて商人にたかろうとするなどの弊害が多く枚挙し難い。何れも国法に背き商人を困惑させ憎むべき行為である。以後地方の収税官は清廉にして法を遵守し、商人の通商を円滑にすれば、地方は安定す。もし前項の不正があれば、内にあるのは科道官、外においては総督、巡撫が嚴重に監察し報告し、嚴罰に処す。もし関係の総督、巡撫が報告を怠れば、彼等を罪に処すと³⁷⁾とある。この上諭からも明らかのように、各関所において税官吏の無秩序な徴税が行われ人々を苦しめていたことは明らかであろう。

このような税関における弊害を除去する一方法として直隸巡撫の王登聯が次のような方法を提案し実施されることになる。康熙五年(1666)四月庚申(十日)の条に見える。直隸巡撫の王登聯は、直隸各省において関税を徴収するのに条例が極めて多いことによる弊害を除去するために以下のように指摘している。そのための一案として板に条例の内容を記して関所の入口である商人の往來の主要道において明確に広く告知させるようにし、規定外の加増の税があれば明確に注記しておけば、役人が漫りに徴収する弊害を防ぐことができる。この要請のようにされるのであれば各省の関所で看板を立て、商民に徴収額を明示したい。もし不肖の官吏が規定外に、内緒で漫りに収税を行うようなことがあれば、各省の総督、巡撫が常に調査を行い、その不正が事実であれば律によって罰する³⁸⁾との税官吏の不正を防止する方法が実施されることになった。

36) 『聖祖實錄』卷一四、正月己亥(一二日)条。『清實錄』4、209頁。

37) 『聖祖實錄』卷一六、康熙四年九月己酉(二六日)条。『清實錄』4、247頁。

38) 『聖祖實錄』卷一八、康熙五年四月庚申(一〇日)条。『清實錄』4、266~267頁。

(2) 権関の専任官、兼任官

康熙六年(1667)七月の戸部の題本によれば、今後各関に派遣する監督については、満洲人、漢人の賢明で能力のある者を派遣し、悪漢が脱税するなどの弊害を除去するようにすれば、税額が不足するようなことにはなり得ない。命令によって先に各関の徴税に関しては戸部の筆帖式らを派遣したが、人々を混乱させるだけになったため、それを停止した。今の布政司や道官でさえ未だかつて全てを改革することができず、かつ各省には知府、同知、通判等の官吏がいるのにもかかわらず管理することが出来ないであろうか。どうしてまた満人、漢人の官吏を派遣してすることになるのか、各関税は地方官吏によって徴収することを要請した³⁹⁾。各税関における監督官が中央から派遣された専門官か、地方官の兼任であるのが最善であるかの議論が対立していた。

康熙六年七月の戸部等の衙門の議覆には、左都御史の王熙が官員の貿易の害を禁止するための策として、以後、王公以下、文武大小の各官吏の家人がむやみに関津の重要地を占拠して商人達の貿易を妨害するようなことは認めない⁴⁰⁾と提案していることから知られるように、権力によって民間の商業活動を妨げていた状況が見られたのである。

康熙六年九月の戸部の議覆に見える河南道御史徐誥武の疏言に、江南の淮海道は海防と地方の事務については、その兼管を停止し、そのうち淮安の関税等の項目は委員が管理することについては要請のようにし、並びに直隸の各省に通達して各関の事務は全て委員の管理に帰することした⁴¹⁾。各関の管理を中央から派遣される専門の監督官に担当させるようにした。

他方、康熙六年十月には、杭州北新関、南新関の事務を杭州府同知の管理としている⁴²⁾ように、浙江省の杭州にある北新関、南新関の事務を杭州府同知の管理に委ねている。そして、まもなく北新関の管理はまた変更されている。康熙七年(1668)五月に、浙江北新関事務を塩運使の管理に委ねている⁴³⁾。北新関の管理は塩運使に兼務させたが、杭州府同知に兼任させて一年も経たない間の変更である。

康熙八年(1669)正月の戸部の議覆によると、戸科給事中の蘇推の疏言に、関税の一差は外府の佐官、武官の管理に帰せられている。ただ各官吏にはすべて専門の職務があり、また関税を兼務管理するには、事務が煩雑である上に、官吏自身は地方官であるため、上司を恐れ、定額を確保するために必ず商民に増額を強いることになる。そこで、戸部の部員を派遣し、要請のように満人、漢人の官吏によって収税を兼務させれば良い旨を得たのに、関税が多い場合は、各部院より賢明で能力の高い満人、漢人官員をもって遣わし、関税の少ない場合は地方官によ

39) 『聖祖実録』卷二三、康熙六年七月癸卯(一日)条。『清実録』4、313頁。

40) 『聖祖実録』卷二三、康熙六年七月甲辰(二日)条。『清実録』4、313頁。

41) 『聖祖実録』卷二四、康熙六年九月乙卯(一四日)条。『清実録』4、329~330頁。

42) 『聖祖実録』卷二四、康熙六年一〇月戊子(一七日)条。『清実録』4、332頁。

43) 『聖祖実録』卷二六、康熙七年五月乙丑(二八日)条。『清実録』4、361頁。

って徴収させる。そのために部院官を使わし、地方官のところに行かせてその方法を決めて報告するようにとのこと⁴⁴⁾であった。税関を担当する官吏の変更がしばしば行われ、それがまた権関での徴税額の変更にも連なり、各関を通関する商人らを苦しめていたのである。

康熙八年(1669)二月に、戸部が旨に違つて、戸科給事申の蘇樞の関税を条陳するための一疏を再議したところ、崇文門の税差はすでに、旨を奉じて官を設置して収税している。そして、通州坐糧庁、京城左、右二翼倉、宝泉局、大通橋、通州西倉、中南倉、張家口、殺虎口の九差は戸部の官員より派遣され従来通りであるのに対して、滸墅関の額税銀が十四萬兩零。北新関は額税銀が九萬兩零。九江関の額税銀は九萬兩零。淮安関は額税銀が五萬兩零。太平橋は額税ならびに塩利銀ともに四萬兩零。揚州関は額税銀が三萬兩零。樞関橋は額税銀が三萬兩零。天津関は額税銀が三萬兩零。西新関は額税銀が二萬兩零。淮安倉は税銀二萬兩零を徴収する。臨清関は額税銀が二萬兩零。鳳陽倉は税銀二萬兩零を徴収する。臨清倉は税銀を徴収する事が無く、ただ米折銀と本色米麥があるのみである。また臨清関一カ所にあつては一関差とする。江寧倉は西新関に併合する。このことは旧例によるものである。これら十三の関差は税額も多く、まさに各部院の賢明で能力のある満人、漢人官員を選んで派遣する⁴⁵⁾とある。各税関における徴税の収税額の多い関については満人、漢人の専門官関差を派遣することが一方式となつていたのである。

康熙九年(1670)十一月丙子(二十三日)には、江南の西新関の戸部の関差を辞めて、龍江関の工部の管理に変更する。蕪湖関工部の関差を蕪湖関戸部の管理に帰した⁴⁶⁾とあるように、南京近郊の西新関が戸部の管轄であつたのを龍江関と同様に工部の管理に変更し、蕪湖関の工部の管轄を戸部に帰する等の変更を加えている。

各関の関差がどのような官を担当させていたのかについての具体的例として『滸墅関志』巻六、権使の冒頭に、

順治二年、明の旧例に照らして、戸部主事一員をつかわす。四年満・漢二員、筆帖式一員、九年ただ漢官一員、十二年よつて満官筆帖式を兼ねさせ、十四年なお漢官一員、康熙元年よつて満官筆帖式を兼ねさせる、四年差官を停止し、蘇松常道の管理に帰併す。七年蘇松常道を裁缺して、府佐に帰併す。八年満・漢官筆帖式をつかわす。十二年満・漢官を論ぜず、一員、筆帖式はもとのごとし。雍正元年江蘇巡撫に帰併し、地方官の監収に委ねる。二年蘇州織造管理する。乾隆六年布政使が兼管する。十一年巡撫が帶管の後、織造の兼理に帰す⁴⁷⁾。

と記されている。滸墅関に清の支配が及んだ時の権使は、

44) 『聖祖実録』巻二八、康熙八年正月丙辰(二二日)条。『清実録』4、386頁。

45) 『聖祖実録』巻二八、康熙八年二月己巳(六日)条。『清実録』4、387頁。

46) 『聖祖実録』巻三四、康熙九年十一月丙子(二三日)条。『清実録』4、466頁。

47) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』5、江蘇古籍出版社、1992年8月、124頁。

程良孺は湖廣、孝感の人、拳人、弘光の時に任じられる。この年本朝の順治二年六月、王師江南を下す。良孺投誠し、よって、権政を司どること初めて六日にして楓橋の民に逐われることとなり、逃れて京口に至り死す⁴⁸⁾。

とある湖廣の人であった程良孺であった。清軍が江南を下した順治二年（1645）六月には、程良孺は清に降ってその職を保持したが、蘇州の楓橋の人々から逐われることになったのである。その理由として恐らく次のようなことが考えられるであろう。蘇州の楓橋は米穀市場などあり、水運による物資の集荷・散荷する地として有名であった。それ故多くの水運業者、労働者も多かったであろう。楓橋の人々から許墅関の権使であった程良孺が恨みを持ったとしたら、鈔関に関する事を考えるのが順当であろう。鈔関の徴税に対する恨みから恐らく水運業者等が程を放逐する中心になったのであろう。

その後、許墅関の権使になったのは、邱俊孫であった。彼は、湖廣、宣城人で崇禎十六年（1643）の進士である。満洲人が許墅関の権使として任じられる最初は、順治四年（1647）の鄭庫訥、満洲鑲紅旗人が最初である⁴⁹⁾。

以上のように許墅関一関に関しても人事問題に様々な方法が取られているのである。

康熙十八年（1679）十月丙寅（五日）の条には、各関差官員の辨ずるところの銅斤はまさに廢錢や旧器皿などの銅を買い護送するか、あるいは紅銅60斤、鉛40斤をもって銅100斤を折作して護送する⁵⁰⁾ ようにとあるように、各関差の主要な業務に銅斤の収集と、それを戸部へ納入する業務が加えられている。このことは内陸河川を利用した商品流通量が増加し、それにともなって各税関に納められる徴税額が増えてきたことを意味するであろう。

清朝は台湾の鄭氏が降ると、遷界令を撤廃して展海令を發布して、康熙二十三年（1684）に福建、広東にいわゆる海関を設置するのである。康熙二十三年九月の戸部等の衙門への上諭に対する議覆によると、福建、広東に関差を新設している。ここでの関差はただ海上へ出入する船舶の積載する貿易貨物に対して徴税するのみにとどめ、その海口内の橋津での貿易の船や車等の物からの抽分を停止し、各関の徴税則例をもって、監督に渡し、監督が定例の増減を裁量することにする⁵¹⁾ としたものであった。これは後に海関と呼称される海口の税関が福建、広東に初めて設置され、各関の徴税則例にもとづいて徴収されることになったのである⁵²⁾。

48) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』5、江蘇古籍出版社、1992年8月、124頁。

49) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』5、江蘇古籍出版社、1992年8月、124頁。

50) 『聖祖実録』卷八五、康熙一八年一〇月丙寅（五日）条。『清実録』4、1078頁。

51) 『聖祖実録』卷一一六、康熙二三年九月丁丑（一四日）条。『清実録五 聖祖仁皇帝実録二』中華書局、1985年9月、215～216頁。

52) 寺田氏前掲論文、松浦章「清代前期の海関監督について」松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、564～582頁参照。

四 小 結

明代宣徳年間に創始された鈔関制度は明代末期において国家の財政難から度重なる増税が行われ、商品流通に携わる商人や、航運業に携わる人々を苦しめた。明朝に替わって中国を支配した清朝は明代後期の鈔関の苛税を削減し明代後期の鈔関の課税率にもとづくように改めるようにしたが、官吏の規定外の通関税の徴収や、航運に携わる牙行、保家等による法外な搾取が商人や航運業者をしばしば苦しめることになる。

明代末期における苛税が商人らを苦しめたが、清朝の支配になって明代の苛税に替わって水運に携わる人々を困惑させたのが、各関で行われた官吏によって様々な徴税法であった。つまり、担当官によって、税率が変わり、課税方法も異なるなどの様々な弊害が生じていたのである。それは新たな支配者となった満洲族が漢人官僚をどのように使用するかと言う問題とも関係していた。各関を担当する官吏もしばしば変更された。専門官であったり、あるいは地方官の兼務であるなど、各関において異なっていたのである。

明代の鈔関を担当した主事の任期については、萬曆『大明会典』卷三十五、戸部二十二、課程四、鈔関、景泰元年（1450）の条に、

主事二員を湖広・金沙州、江西・九江につかわし、船料鈔を監収す、一年更代とす⁵³⁾。
とあり、また『淮関統志』卷八、題名、明の景泰元年（1450）の条にも同様に、

各関において主事を専差し監収せしめるは一年にて更代す⁵⁴⁾。
とあるように、各鈔関の担当官は任期一年であった。しかし、清初においては関差の任期も一定していないことは蕪湖関の例からも明らかである⁵⁵⁾。

『蕪関権志』によれば、「大清順治二年、江南を平定し、初秋まさに税務を抽分することを復す」とあって、順治二年（1645）より順治十三年（1656）までの歴代の監督官を列記している。

年	監督官名	就任期間	収税額
順治二年 (1645)	工部員外郎 朱之瑤 江西安福人 工部員外 戴国光 河南光山人	一年四カ月 一カ月	3万4722両
順治三年	工部員外郎 曹国柄 直隸大興人		
順治四年	禪陀買章京 恰代 満洲人 李一蕃 遼東鐵嶺人	共一年五カ月	11万6950両
順治五年	戸部阿暇喇阿房 王肴報 遼東人 阿哈萬 満洲人 雲南司主事 陳哀一 河南蘭陽人	一年三カ月	6万1060両
順治六年	戸部愛惜喇庫哈方 年哈 満洲人 江南司主事 傅長祺 河南永城人	一カ月と一九日	6万1828両

53) 『大明会典』卷三五、台湾、文海出版社版、(2) 642頁。

54) 『淮関統志』卷八、前掲書169頁。

55) 『蕪関権志』（南京大学図書館影印本）及び『明清檔案』A19-77による。

順治七年 (1650)	戸部愛惜喇庫哈方 和多礼 滿洲人 福建清吏司主事 李宗孔 江南江都人	一年二カ月	6万5291両
順治八年	工部主事 楊樵 直隸曲周人	一年一カ月	4万0806両
順治九年	工部員外郎 任長慶 山西石梅人	一五カ月と二四日	4万6824両
順治一〇年	工部員外郎 李 賁 河南樞城人	一年と二〇日	3万8471両
順治一二年	工部一切里哈方鄂彈 滿洲人 虞衡司員外郎牛天宿 山東章丘人	一年と一八日	4万2164両
順治一三年 (1656)	工部虞衡司主事 張願翔 陝西華州人 愛惜喇庫哈方 哈彈兔 滿洲人 赤哈哈方 周卜年 遼東人	一年一カ月と二二日	5万7068両

この蕪湖権関の歴任表からも明らかなように、順治年間において在任期間が一定していなかったことは明らかである。さらに、檔案からも監督の任長慶が就任したのは順治九年（1652）八月十五日で、退任は順治十年十一月八日であるが、在任期間は十五カ月と二十四日に及んでいる（『明清檔案』A19-77による）。

このような状態が安定するのは順治十三年（1656）以降であった。それは乾隆『欽定大清會典則例』卷四八、戸部、関税下、順治十三年条に、

題準するに、各関漢官を専差す。兩翼は筆帖式をつかわす。張家口、殺虎口おのおの満官一人、漢軍官一人、筆帖式一人をつかわす。例に照らして一年更代とす⁵⁶⁾。

とある。直隸の左翼、右翼、張家口、山西・殺虎口の関差に関して一年交替とすることが決められた。その根拠が例に照らしてとあるが、その例が遵守されていなかったことは蕪関の就任事例からも明らかである。関差の任期が明確に一年となるのは、康熙二十六年（1687）以降であったと考えられる。それは康熙二十三年（1684）に福建、広東に海関監督を設置しているが、その三年後において、海関監督の任期を一年交替にすることを規定していることによる。乾隆『欽定大清會典事例』卷四八、戸部、関税下、[康熙]二十六年の条によれば、

議準するに四省の海差は一年更代とする⁵⁷⁾。

とある。即ち江南（江蘇）、浙江、福建、広東四省に設置された海関の関差は一年をもって交替するという方式が取られた⁵⁸⁾のである。国家の財政にとって、関税は漕糧、塩政と並んで重要であった。その関税収入を得る権関は、日々金銭の収入を扱うため特に官吏の不正が発生し易い職であるがゆえに、短期の交替が理想的と考えられる。しかし新設の海関においてすら監督就任期間が一年任期の方式が取られたのは、海関設置後の三年後であったことは、清朝の権関に関する政策の揺籃期的側面を見ることができるのではあるまいか。

56) 乾隆『欽定大清會典則例』卷四八、戸部、関税下、景印文淵閣四庫全書本、第621冊、499頁。

57) 同書、第621冊、501頁。

58) 松浦章「清代前期の海関監督について」、松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、564～582頁。

第1編 明清時代の水運

清朝は基本的には明代の鈔関制度を継承して内陸河川に明代の鈔関にあたる権関を常関として設置した。そして新たに沿海の四省に海関を設置して海上航行の沿海貿易船や、海外貿易船からも徴税する方式を平行して行ったのである。この内陸河川の常関と沿海の海関において船舶の航行に関して徴税する方式はアヘン戦争直前までの一世紀半の長きにわたって実施されたのである。

第4章 18世紀中国の沿海と長江の航運

1 緒言

現代中国の沿海海域および長江中・下流域を中心とする、1980年代以降の対外開放政策の展開には眼を見張らせるものがある。その政策の進展に伴う一環として注目されているものが、華南地域を中心に東アジア、東南アジアを含めた経済活動圏の興起である。これらは「華南経済圏」と呼称され、世界の企業、企業家から注視されている。この経済圏は中国の対外開放政策の進展に伴って注目されるようになったのであるが、その土壌は近十年来に急速に成立したのではない。「華南経済圏」と類似する経済圏はすでに18世紀には成立していた。他方この「華南経済圏」の中心である華南地域は中国大陸のなかで孤立して存立し発展したのではなく、中国各地との相互連携によって発展したものであった。

中国大陸の沿海地区や長江流域における200年前はどのような経済状態であったろうか。本章ではその問題を考察する試みの一つとして、航運史の観点から当時の中国社会の物資の流通がどのように行われていたかを、清代乾隆時代（1736～1795年）の官吏が乾隆帝に報告した奏摺と言う記録から考えてみたい。

2 中国沿海地区の航運

乾隆五十四年（1789）十二月十四日付の崇椿宜興の報告によると、現代の遼寧省の渤海湾沿海に位置する、当時の錦州・岫巖・復州・金州・蓋州・牛荘などの六城所属の港に華北・華中・華南地区より来航した船舶の総数が記されている。

錦州岫巖・復州・金州・蓋州・牛荘等六城所属海口、確查去後、嗣據各該委員等會同各該城守尉、協領州縣通判等官、按照各該海口地方官、所存出入商船、掛號底簿内、逐細查得、乾隆五十二年共到口船四千一百四十九隻。五十三年共到口千三千三百七十八隻。五十四年共到口船一千七百八十二隻。今以五十四年船數、較比上二年、實係短少十分之六¹⁾。

とあるように、乾隆五十二年（1787）は、4,149隻、五十三年には3,378隻、五十四年が1,782隻であった。僅か3年間であるが、これら華北、華中、華南沿海から東北、遼寧沿海へ来航した船舶は、この記録から毎年一年に3,000隻から4,000隻であったと推察される。これらの多くは長江口の上海などから来航する平底型海船の沙船が大部分を占めていた。南からは綿布や茶葉、

1) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第74輯、国立故宮博物院、1988年6月、435頁。

砂糖などの華中、華南の産物を積載し、帰帆に際しては東北産の大豆や大豆油、その搾り粕である豆餅などを搭載して南へ持ち帰ったのであった。

天津と華南地区との海船による結びつきは雍正時代（1723～1735）にも多く見られ、それについては既に業績²⁾があるが、乾隆時代にも同様な傾向が見られる。長蘆巡塩御史兼官天津鈔關事務の三保の乾隆元年（1736）八月八日付の報告³⁾によれば、雍正十三年（1735）八月四日より乾隆元年八月二日までの一年間に78隻の福建からの船が砂糖や紙類や日用の陶磁器などを天津にもたらした。また西寧の乾隆四十六年（1781）六月二日付の報告⁴⁾によると、四十五年から四十六年にかけての一年間に天津に来航した福建・廣東からの商船は85隻にのぼった。これら福建などの船は、郷里への帰帆に際して主として天津から遼寧沿海に赴き東北産の大豆等の穀物類を積載して帰帆している。

江蘇巡撫王師の乾隆十六年（1751）三月二日付の報告⁵⁾によると、福建や廣東からは鳥船と呼称された船底に龍骨（キール）を有する海洋航行帆船が上海に来航し、上海周辺の平底型海船である沙船が山東方面や東北地区の港を目指して航行していた。沙船の目的地は先に触れたように主に東北、華北などの地区に行き、大豆などを輸送してくることにあった。両江総督の尹繼善の乾隆十三年（1748）九月十六日付の報告⁶⁾によれば、台湾や廈門からの海船も毎年上海に来航していた。これら廣東、福建や台湾の海船は砂糖類や茶葉やドライフルーツなどを上海地区にもたらし、帰帆には綿花や穀物などを持ち帰っている。

議政大臣の廣祿らの乾隆六年（1741）九月六日付の報告⁷⁾によれば、南洋のカラバ、インドネシアのジャカルタまでの距離を廈門から280更即ち陸上の16,800里約9,600km余と査定しているように、廈門と南洋諸国とは結びつきが強く、中国船が中国産品を南洋諸国にもたらしたのみならず、中国移民も東南アジア諸国に運んでいる。また、福州將軍兼管閩海關事の新柱の乾隆十五年（1750）九月八日付の報告に、同年に廈門に帰港した中国の海外貿易船は53隻あり、東南アジア諸国から米27,722石と稲穀820石を持ち帰り、福建省南部の漳州や泉州の人々の食料として大いに貢献したことを記している。

廣東巡撫尚安の乾隆四十八年（1783）四月二十五日付の報告に、

茲乾隆四十八年分、應徵稅課計、自四十六年十二月二十六日起至四十七年十二月二十五日止、此一年內共到外夷洋船一十四隻、進口細貨共一百五十六萬四千六百二十三斤、粗貨

2) 香坂昌紀「清代前期の沿岸貿易に関する一考察—特に雍正年間・福建—天津間に行われていたものについて—」『文化』第35巻第1・2号、1971年。

Ng Chin-keong, *Trade and Society: The Amoy Network on China Coast, 1683-1735*, Singapore U. P., 1983.

3) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関稅項。

4) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関稅項。

5) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関稅項。

6) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関稅項。

7) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、外交類。

五百八十萬九千三百四十九斤。出口細貨一百二十萬二千六百二十四斤零、粗貨一一千二百二十五萬四千五百八十六斤、通共徵收稅耗等項銀二十五萬二千零三十兩八錢零。比較四十一二兩、年少收銀一十八萬餘兩、即比較上三屆四十四五六等年、亦少收銀十三萬至十七萬十八萬餘兩不等。又澳門夷船二十五隻、徵收稅鈔等銀五萬二千二百七十三兩零。又呂宋夷船三隻、在洋被風收入粵東口、內願赴任澳門報稅就地發賣徵收銀八千三百五十四兩零、兩項合算比較四十一二兩年多收銀四萬餘兩。又本港船十七隻、福潮船四百三十隻、共徵收稅銀九萬八千零六十四兩零。比較四十一二兩年俱多收至七萬兩以外、連各屬口岸五十六處、徵收銀十一萬零四百七十七兩零、通計實共徵銀五十二萬一千一百四十兩零⁸⁾。

とある。乾隆四十六年十二月二十六日（1782年2月8日）から四十七年十二月二十五日（1783年1月27日）までの一年間（354日間）に廣州に入港したイギリス・オランダ・フランスなど欧州からの外国船は14隻、マニラからの船が3隻、廣東の海外貿易船が17隻、廣東などの沿海商船が430隻、澳門への外国船は25隻であった。毛織物製品や自鳴鐘と称された置時計などを中国へもたらした欧州船は、廣州で大量の紅茶・緑茶・絹製品・綿布・磁器・薬劑などを購入して帰国している。

3 長江流域の航運

長江流域の物資の流域がどのようなものであったかの一端は、穆克登の乾隆五十年（1785）十一月九日付の報告⁹⁾に見える。五十年八月二十一日（9月24日）より十一月八日（12月9日）までの77日間に、江西省より長江上流域の湖北省へは1,541隻の米船が184,900石、一隻当たり平均積載量約120石を輸送し、江西省より長江下流域の安徽省、江蘇省へは米船1,591隻が421,896石、一隻当たり平均積載量約322石を輸送したと記している。長江中流の九江を基点に長江上流域へ、または長江下流域へと江西省産の米が船で輸送されている。

湖北省の沙市には清代に荊關という税関が設置されていた。その荊關の管理者であった管理荊關稅務郎中の麗柱の乾隆二十三年（1758）四月二十六日付の報告¹⁰⁾によると、荊關を通過する船舶は湖北省と湖南省と四川省からの米を積載して長江下流域へ輸送する船舶と四川省から長江下流域へ行く筏が大半を占めていた。湖北など三省の米や木材は長江を下って河南省や山東省へ供給されていたのである。

江西省の北にあり長江と接する地にある九江は長江流域において商品流通上に重要な位置にあった。上流の湖北、湖南等省の米価が高騰すれば、下流域の江西省や安徽省、江蘇省の米が

8) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第55輯、国立故宫博物院、1986年11月、801～802頁。

9) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、商業貿易類。

10) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関稅項。

上流域に輸送され、下流域の米価が高騰すると湖北省や湖南省から九江を通過して輸送されていた¹¹⁾。江西巡撫阿思哈の乾隆十五年（1750）十一月三日付の報告¹²⁾によると、九江を通過した船舶数は十三年分は48,250隻、十四年分が44,795隻であった。乾隆時代に九江を通過した長江を航行した船舶は毎年40,000隻から60,000隻もあった。一日当たりになると100余隻から百数十隻にのぼった。

安徽省の蕪湖には清代において有数の米市場があり、長江の上流域、下流域からの船舶が来航していた¹³⁾。尹継善の乾隆二十六年（1761）六月九日付の報告¹⁴⁾によれば、蕪湖にあった戸部管轄の税関に登録した貨物を積載した船舶のもの二年分の統計を記している。それによれば、二十三年（1758）は3,718隻、二十四年が3,445隻であった。蕪湖には長江流域から貨物を積載した船が一日当たり10数隻が来航していたのである。

長江が下流域で交差する大運河に接して揚州がある。清代において長江北岸側の大運河に沿う瓜洲にあった税関の由閘と、揚州の揚州關とがあった。両江総督高晋の乾隆二十六年（1761）七月十二日付の報告¹⁵⁾によれば、二十三年（1758）に両關を通過した船舶は94,026隻、二十四年が89,389隻にのぼっている。一日当たり二百数十隻にのぼる。また両江総督書麟の乾隆五十八年（1793）十一月十二日付の報告¹⁶⁾では、五十五年、五十七年の両關の通貨船舶は66,344隻、乾隆五十七年（1792）が54,485隻で一日当たり百数十隻になる。河南や山東の大豆などが揚州を通過して江南や長江流域に、長江流域からの米や木材や江南の茶葉や華南産の砂糖類が、揚州を通過して大運河を経て北京方面へ輸送されたのである¹⁷⁾。

4 小 結

18世紀における清代中国の沿海地区と長江流域における各地間、相互の物資の流通を明らかにする手がかりを得る一方法として、地方官吏の皇帝への報告である奏摺に見える船舶数を中心にあげてみたい。

現代中国の大きな問題の一つに、「全国の九〇%以上の人口は、東南部の沿海地帯や長江の中下流域に集中している。これらの地域は国土の四〇%を占めるにすぎない。国土の六〇%を占める西北地区に生活しているのはわずか一〇%」¹⁸⁾と言われるように、人口分布の不均衡が

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

12) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

13) 松浦章「清代蕪湖市場と民船—清代蕪湖海關前史—」『関西大学文学論集』、本書第3編第1章参照。

14) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

15) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

16) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

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

18) 「中国の人口事情—問題点と解決策」『人民中国』1988年6月号、34頁。

見られる。それは一日にして形成されたものではない。200年前においても人口の数十%の人々が沿海地区や長江流域に偏在して居住していたであろう。それらの人々の食料や日用品などを賄う物資の流通が上述の船舶によってかなりの部分を依存していたことは想像に難くない。その意味で、乾隆時代の奏摺に見える数字は、継続的に記録されたものではないが、少なくとも18世紀中国の姿の一端を如実に現していると言えるであろう。