

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

1 緒言

清代中国の国内流通を考える際、北京から浙江省の杭州を結ぶ水路の要である大運河を利用した水運を無視することは出来ない。このような清代の大運河の機能を端的に述べているのが、乾隆三十二年（1767）五月二十一日付けの両江総督高晋、江蘇巡撫明德の奏摺である。同奏摺によると、

凡京城所需南貨、全頼江南漕船帶運、而江南所需北貨、亦頼漕船帶回、若漕船全停、不惟南北貨物、不能流通¹⁾。

とあるように、北京で消費される南方の産品は全て江南からの漕船によって輸送されており、他方北方の産品も全て漕船が北から南に持ち帰られるものであるとされていた。漕船が停止すれば、南北の物資が流通しないとまで見られていたのである。

大運河は南北間の流通の重要な幹線水路であったことは、20世紀の前半においても同様であった。そのことは1921年（大正10年）7月の東亜同文書院の調査による大運河に関する報告の中にも見られる。

大運河ハ直隸省ノ通州ヨリ始マリ、東ニ向カヒテ天津ヲ過ギ南下シテ山東省ニ入り、臨清、東昌ノ諸縣ヲ過ギテ黄河ヲ横断シ、東南ニ向カヒテ江蘇省ニ入り、再び東南ニ向カヒ宿遷、泗陽ノ諸縣ヲ過ギテ清江浦ニ至リ、此ノ地ヨリ南ニ直下シテ揚州ヲ經、揚子江ヲ横断シテ鎮江ニ至ル。是ヨリハ江南運河トナリ蘇州、杭州ヲ經テ東行シ寧波ニ至ル。全長三、六〇〇支里。哩ニテハ一、二〇〇哩。古来、南北支那ヲ連結スル重要ナル交通路ニシテ、支那ノ政治上、又、文化上、經濟上ニ至大ノ価値ト関連ヲ有シオルモノナリ²⁾。

と、北京近郊の通州より天津、山東省、江蘇省、浙江省に至る大運河の河道の概略を記し、しかも大運河の機能が単に輸送機能、流通機能、交通機能に止まらず政治文化の面においても多大の影響を及ぼしているとされた。

この大運河たる原義に関しては、1916年（大正5年）の報告において、

運河トハ普通、運輸ヲ通ズル水道ノ義ニシテ、通州、天津ヨリ江蘇ニ至ル水道ヲ特ニ大運河ト称ス。元・明・清ノ間、南方ノ米ヲ北京ニ輸送スルニ用ヒシタメ運糧河或ヒハ漕運河ト名ヅケ、コレヲ略シテ運河ト云フナリ³⁾。

1) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、10リール856コマ。

2) 谷光隆編『東亜同文書院 大運河調査報告』愛知大学、1992年3月、431頁。

3) 『東亜同文書院 大運河調査報告』8頁。

と明確に定義されている。

従来大運河に関する研究は漕運の制度的面から考察されてきた⁴⁾が、本章では檔案資料に依拠して清代の漕運がどのように行われてきたかを特に航運史の視点から実態的面を中心に考察したい。

2 大運河航行の漕船

大運河を航行する漕船には様々な規制があったことは雍正年間までの記述による『漕運全書』⁵⁾や嘉慶年間編纂の『欽定漕運全書』⁶⁾などからも知られる。

『漕運全書』卷十一、沿途催運には、

各省漕船重運北上、自淮安至天津沿途、原有定限。(下略)⁷⁾

とあり、また『欽定漕運全書』卷十三、淮通例限にも、

漕糧抵通定限、山東・河南限三月初一日、至通江北限四月初一日、…⁸⁾

などと基本的規定を記すのみで、各運河における具体的航行日数に関しては記述していない。しかし、大運河における漕船の航行に関して具体的日数が記された資料が知られる。それは浙江省図書館古籍部⁹⁾に所蔵される清代の抄本である『運河紀略』¹⁰⁾である。同書には江蘇省の淮安より北京に近い通州に至るまでの大運河の航行の運航期限が記されている。そこで同書に見える記述を以下引用してみたい。

漕船程途限期

江南 山陽縣境内運河一百一里限八日

清河縣黃運河四十八里限五日

桃源縣運河九十五里限五日

4) 星斌夫『大運河—中国の漕運—』近藤出版社、1971年1月。星斌夫『明清時代交通史の研究』山川出版社、1971年3月。星斌夫訳注『大運河發展史—長江から黄河へ—』平凡社、東洋文庫410、1982年6月。

李文治・江太新『清代漕運』中華書局、1995年11月。

香坂昌紀「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)は大運河のほぼ中央部に位置した淮安関を中心に物資の流通を考察されている。

5) 北京図書館古籍珍本叢刊55『漕運全書』全三十九卷、書目文獻出版社。同書は清の抄本による影印である。内容は雍正十三年(1735)を最新とする。

6) 台湾・成文出版社印行『欽定戸部漕運全書』全8冊、1969年、同書の内表紙には乾隆三十一(1766)年刊本によるとあるが、嘉慶十六年(1811)までを最新記事とする。

7) 北京図書館古籍珍本叢刊55『漕運全書』258頁。

8) 成文出版社印行『欽定戸部漕運全書』第1冊、543頁。

9) 浙江省の省都杭州の西湖北岸に近い孤山内にある。

10) 浙江図書館善本 乙 登記號:004465

宿遷縣運河一百五十里限八日

邳州運河一百二十里限四日

以上江南河道共五一百十八里限三十日

山東 嶧縣運河一百一十里限四日

滕縣運河五十里限二日

沛縣運河四十八里限一日

魚台縣運河八十五里限二日

濟寧州運河七十五里限三日半

濟寧衛運河十八里限一日

鉅野縣運河二十五里限一日

嘉祥縣運河十六里限一日

汶上縣運河五十六里半限二日

東平州運河六十里限二日

壽張縣運河二十里限一日

東河縣運河十三里十三里限一日

陽穀縣運河六十里限二日

聊城縣運河六十三里半限二日半

唐邑縣運河十七里半限半日

博平縣運河十七里半限半日

清平縣運河三十九里限一日

臨清州運河四十里限三日

清河縣運河二十里限半日

夏津縣運河二十里限半日

武城縣運河一百五十里限二日

恩 縣運河七十里限一日半

德州衛運河二百三十里限四日

以上東省河道共一千三百零二里限四十里

直隸 安陵汎河程六十四里限一日六刻

連鎮汎河程三十里限五時

夏口汎河程五十六里限七時六刻

薛河灣河程六十二里限一日四刻

馮家口河程十七里限二時三刻

磚河汎河程三十七里限五時一刻

滄州汎河程五十里限四時七刻

第2編 清代大運河の航運

興濟汎河程三十里限四時一刻
青縣河程三十八里限五時二刻
馬廠汎河程二十七里限三時六刻
唐家屯汎河程二十八里限三時七刻
陳家屯汎河程二十八里限三時七刻
存城汎河程二十九里限四時
瀆流汎河程二十八里限三時七刻
楊楊青汎河程二十八里限三時七刻
北斜汎河程二十八里限三時七刻
北斜汎至天津関二十里二時六刻

以上直隸河道共五百七十八里限十日

天津関至河西務一百六十里限五日
河西務至木廠二十二里限一日
木廠至梗子上三十里限一日
梗子至板會口三十里限一日限一日期
板會口至和合站三十里限一日
和合站至供給店三十里限一日
供給店至長店三十里限一日
長店至通州堤三十里限一日

以上河程三百六十二里限十二日

自淮起至通州堤二千七百六十里限一百日

とあり、漕船の航行日数が以上のように規定されていた。

『運河紀略』が江南河道とする江蘇省淮安府治下の山陽縣下より江蘇省北部の徐州府治下の邳州までの運河が518里で30日、山東省内の運河が1,302里で40日、直隸省内の運河が578里で10日、天津から通州までが362里で12日となる。江南の淮安府治下の山陽縣から通州まで2,760里を100日の日数で航行する必要があった。平均すれば1日27.6里の行程となるが、江南河道の518里を30日で航行すると平均17.3里、山東省運河の1,302里を40日で航行すると平均32.6里、直隸省内の578里を10日で航行すると、平均57.8里となる。天津から通州は362里あり、12日であると1日平均30.2里と各運河の状況によって航行日数に差があったことが判る。

他方、漕米を荷卸しして帰帆するのに要する日数については、『運河紀略』には、

回空限期

自石堤至天津 限七日

天津至德州 限十二日

德州至嶧縣 限三十日七時

嶧縣至淮安府 限十四日六時

以上回空定限六十四日一時

とある。漕船が南方より通州まで漕米を輸送し、その後、荷物の無い空船で通州より淮安まで南下帰帆する際は同じ行程を64日で航行することになっていた。2,760里を64日で航行すると平均1日43里の航行距離となる。漕米を積載した場合の平均1日27.6里に対して約1.6倍ほどのスピードアップとなる。積載貨物がある場合と無い場合の差が如実に判る。

『運河紀略』には淮安府以南の漕運日数に関しては記していない。しかし「浙江省至北京通州水程」の項があり、杭州から北京までの水程が逐次記録されているが、その内、杭州より淮安までの主要地間の水程のみを列記してみることにする。

浙江杭州府仁和縣武林駅至石門縣一四〇里。

石門縣至嘉興府九十九里

嘉興府嘉興縣西水駅至平鎮六十里

平望鎮至吳江縣五十里

吳江縣松陵駅至蘇州府五十里

蘇州府姑蘇駅至無錫縣九十里

無錫縣錫山駅至常州府九十里

常州府武進縣昆陵駅至丹陽縣一百里

丹陽縣雲陽駅至鎮江府九十里

鎮江府丹徒縣京口駅至瓜洲口十六里

江都縣瓜洲口至甘泉縣五台山五十二里

甘泉縣廣陵駅五台山至邵伯鎮四十里

邵伯鎮至高郵州通湖七十一里

高郵州孟城駅至界首鎮六十里

界首至寶應北門六十里

寶應縣安平駅至淮安府西門七十里

とあり、『運河紀略』はさらに淮安府より北京まで記しているが、先に触れたので省略する。以上の記述から判る杭州府から淮安府までの運河里程は合計1,138里となる。先の「漕船程途限期」には淮安府から北京までの里程が2,760里とあるので、その行程を加えれば総計3,898里となり、約2,245kmとなる。現在の通称では4,000余里、約2,000キロである。

漕船の出発地によって、遠近の差があったことは言うまでもないが、乾隆四年（1739）四月十五日付けの巡視南漕駐劄淮安監察御史鍾衡の奏摺には、

查各省糧船、江北淮揚各幫、限十二月以裏過淮。安・池等屬與江寧蘇・松・常・鎮等府州屬各幫、限正月以裏過淮。浙江・江西・湖廣、限二月以裏過淮、此向來定例也¹¹⁾。

とあるように、税糧を輸送する漕船は長江以北の淮安・揚州府附近から北京に輸送する漕船は

11) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、9リール588コマ。

年内十二月末以前に淮安を通過し北上していた。安徽省の池州や江蘇省の蘇州・松江・常州・鎮江などの漕船は翌年の正月以内に淮安を通過し北上していた。浙江省や江西省や湖北省、湖南省からの漕船は二月以内に淮安を通過して北上し通州に向かうことが定例となっていたのである。

ところが、運道水路等の状況で定例による漕運が困難とされた。その理由を同奏摺には、
臣查得各省糧船、俱係冬兌冬開、祇因程途遠近不同、所以過淮遲早、限期不同、如江南之江寧常・鎮・蘇・太等屬幫船、至江路近、到淮亦近、即安慶各幫、路雖較遠但由長江東下、再遇西南順風、日可行二三百里、不至有違限期。惟松江府屬地、處蘇州之東隅、有黃浦江汚澱諸湖之間隔、幫船經行未易徑渡。且查浙省各幫、水次俱在杭・嘉・湖三府開行、至蘇近者一百七八十里、遠者二三百里。皆由官塘大路、可以人力挽拽而行。而松屬之華・奉・婁・金・青・福、至蘇近二百里、遠者二百七八十里。上海一縣、計程三百六十里、南匯一縣計程三百八十里、非由黃浦・大江則由汚澱諸湖、勢必守候風潮、潮小而風順、潮大而風長頂、俱不能飛渡、雖有人力、無憑繚挽、迨到蘇已屆淮限、而浙江糧船又已先、不能挽越前進¹²⁾。

とある。各省の漕船は一般に旧暦の冬十月から十二月にかけて船団を形成して在地より北京・通州に向けて出帆するが、当然各地域において形成される船団間にも、在地の地理的状況によって航行距離に差があった。江南江寧の常州、鎮江、蘇州、太倉州等屬幫船は長江水域にも、淮安にも近い。安徽省の各幫は北京・通州までは遠距離ではあるが、しかし、長江水域に近く長江を下れば大運河口に入ることが容易に出来、順風を得れば一日に二、三百里を進むことが出来る。他方安徽省よりは北京に近い松江府の場合、蘇州の東側にあり、しかも黄浦江は水路に土砂が沈殿しており、また途中には多くの湖が介在しているため大運河の水路や長江水系に直行して航行することが困難であった。浙江省の各幫のなかでも杭州や嘉興、湖州府の場合は蘇州に近く170から180里、遠くても270里から280里の航行距離である。ところが同じ松江府の上海縣の場合は360里もあり、さらに南匯縣は蘇州の大運河口まで380里もあった。黄浦江と長江を利用しなければ、土砂で堆積した多くの湖を通過しなければならず、しかもその際には風の方向や潮の高低を見なければならず簡単に航行することは出来なかった。人力を要して牽引したとしても期日に蘇州に到着し、さらに淮安に到着することは容易ではなかった。かえって南方の浙江省の漕船のほうが淮安へ先に到着して、北京から見て遠方の漕船が先に淮安に到着して上海などからの漕船を待たねばならない状況があった。

12) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、9リール588～589コマ。

3 大運河航行の帆船

清代において大運河を南より航行して北京まで漕米を輸送した漕船は何隻ほどであったろうか。順治年間より毎年の船数を檔案資料から抽出し表示してみると次の表になる。

表1 清代漕運船隻数表

西曆	中国曆	漕船数	出典
1647	順治4年8月19日	5970隻	内閣題本 ¹³⁾
1689	康熙28年4月13日	4092隻	『督漕疏草』 ¹⁴⁾
1712	康熙51年5月26日	5923隻 (過揚州、湖廣・江西・浙江・江南四省漕船)	李煦奏摺115頁
1723	雍正朝	7119隻 (江南等七省現運漕船共)	雍正朝漢文朱批奏摺彙編 31輯521～522頁
1723	雍正元年7月1日	5600余隻	雍正漢文朱批彙編 1-595頁
1724	雍正2年5月25日	5700余隻 (過閘)	宮中檔雍正朝奏摺 2輯693頁
1725	雍正3年5月26日	3060余隻 (過南旺)	宮中檔雍正朝奏摺 4輯405頁
1726	雍正4年3月20日	3000余隻	宮中檔雍正朝奏摺 5輯782頁
1729	雍正7年6月15日	5600隻 (過天津2384隻未到3216隻)	雍正朝漢文硃批奏摺彙編 15-539～540頁
1735	雍正13年12月26日	7119隻	9-0085
1736	乾隆元年12月	3600隻	9-0168
1737	乾隆2年5月20日	5128隻	9-0195
1737	乾隆2年4月23日	4685隻 (過洪船)	明清檔案A72-30
1738	乾隆3年4月22日	5400隻	9-0337
1738	乾隆3年7月24日	5532隻 104幫	9-0391
1738	乾隆3年7月11日	5555隻 (過臨清船)	明清檔案A83-73
1739	乾隆4年7月4日	3910隻 81幫	9-0615
1740	乾隆5年6月21日	5731隻 107幫	9-0751
1741	乾隆6年6月17日	5856隻 108幫	9-0894
1742	乾隆7年4月24日	4550隻	9-1026
1742	乾隆7年6月22日	4212隻 (過濟寧)	明清檔案A113-10
1743	乾隆8年5月1日	3673隻 84幫	9-1433
1743		3687隻	9-1738
1743	乾隆8年閏4月24日	3610隻 (過臨清)	明清檔案A121-58
1744	乾隆9年5月21日	4752隻	9-1738
1744		4413隻	9-1904
1744	乾隆9年5月4日	4758隻 (過濟寧、漕4496、白266)	明清檔案A130-143
1745	乾隆10年6月13日	5648隻	9-1905
1745		5783隻	9-2024
1746	乾隆11年4月2日	5399隻	9-2024
1746		5272隻 96幫	9-2155
1747	乾隆12年6月1日	4937隻 94幫	9-2156
1748	乾隆13年5月29日	3687隻 (過濟寧、漕3425、白262)	明清檔案A153-53
1748	乾隆13年7月5日	3657隻	9-2246
1748		3687隻	9-2336
1749	乾隆14年5月6日	5572隻	9-2336
1749	乾隆14年5月24日	白262隻 (過臨清)	明清檔案A159-53

13) 『中国古代社会經濟史資料第一輯』福建人民出版社、1985年9月、194頁。

14) 『督漕疏草』(『四庫全書存目叢書』所収本による) 卷一、九丁。

1750	乾隆15年4月26日	5396隻 (過濟寧)	明清檔案A163-94
1750	乾隆15年4月26日	5658隻	9-2474
1751	乾隆16年8月1日	6295隻	119幫
1751	乾隆16年	4915隻 (過濟寧)	宮中檔乾隆朝奏摺3輯1頁
1752	乾隆17年5月9日	3590隻	宮中檔乾隆朝奏摺3輯1頁
1752	乾隆17年5月9日	3590隻 (過濟寧)	宮中檔乾隆朝奏摺3輯1頁
1753	乾隆18年5月28日	4879隻 (過濟寧)	宮中檔乾隆朝奏摺5輯509頁
1753	乾隆18年9月1日	6016隻 117幫	9-2696
1753	乾隆18年	5488隻	大清會典則例卷42、戸部、漕運二
1753	乾隆18年5月28日	4879隻	宮中檔乾隆朝奏摺5輯509頁
1754	乾隆19年5月6日	4164隻	宮中檔乾隆朝奏摺8輯436頁
1754	乾隆19年6月28日	4144隻	9-2704
1754	乾隆19年5月6日	4167隻 (入山東境)	宮中檔乾隆朝奏摺8輯436頁
1755	乾隆20年6月7日	5243隻	宮中檔乾隆朝奏摺11輯631頁
1755	乾隆20年9月18日	5532隻	明清檔案A191-7
1756	乾隆21年6月29日	5126隻 96幫	宮中檔乾隆朝奏摺14輯751頁
1756	乾隆21年6月4日	白250隻 (過濟寧)	明清檔案A192-130
1757	乾隆22年9月4日	4946隻 97幫	9-2794
1759	乾隆24年5月17日	4300隻	10-0163
1759	乾隆24年閏6月1日	5336隻	10-0210
1760	乾隆25年4月22日	3260隻	10-0358
1760	乾隆25年4月11日	1140隻 (過天津) 途中數	明清檔案A201-77
1761	乾隆26年4月22日	3469隻	10-0532
1762	乾隆27年閏5月1日	4106隻	10-0670
1763	乾隆28年4月13日	4931隻	宮中檔乾隆朝奏摺第17輯431頁
1763	乾隆28年4月9日	1433隻 (過淮河)	宮中檔乾隆朝奏摺17輯398頁
1764	乾隆29年5月4日	4611隻 87幫	宮中檔乾隆朝奏摺21輯389頁
1764	乾隆29年5月4日	4611隻 (過濟寧)	宮中檔乾隆朝奏摺21輯389頁
1765	乾隆30年7月17日	4749隻 (到通州)	明清檔案A205-65
1766	乾隆31年5月19日	4456隻	10-0770
1766	乾隆31年8月4日	6238隻 (回空)	明清檔案A205-109
1767	乾隆32年7月23日	5036隻	明清檔案A206-107
1768	乾隆33年7月20日	4374隻 (到通州)	明清檔案A207-73
1769	乾隆34年6月17日	4138隻	明清檔案A208-87
1770	乾隆35年6月8日	4184隻 (過天津)	明清檔案A209-81
1771	乾隆36年8月25日	4764隻	明清檔案A212-113
1772	乾隆37年6月22日	4935隻 (過天津)	明清檔案A215-58
1773	乾隆38年8月11日	6276隻 (到通州)	明清檔案A219-31
1776	乾隆41年7月5日	4644隻 (過天津)	明清檔案A227-65
1777	乾隆42年8月22日	6097隻 (到通州)	明清檔案A231-118
1778	乾隆43年8月22日	5683隻 (過天津)	明清檔案A234-25
1779	乾隆44年8月26日	4821隻 (過天津)	明清檔案A234-92
1780	乾隆45年9月25日	4398隻 (到通州)	明清檔案A234-192
1781	乾隆46年9月3日	4703隻 (到通州)	明清檔案A236-5
1782	乾隆47年9月5日	2996隻 (到通州)	明清檔案A236-152
1783	乾隆48年8月7日	4242隻 (到通州)	明清檔案A238-41
1784	乾隆49年8月19日	3402隻 (過天津)	明清檔案A241-110
1786	乾隆51年9月4日	2387隻 (到通州)	明清檔案A246-9
1787	乾隆52年7月9日	2594隻 (過天津)	明清檔案A248-89
1788	乾隆53年8月19日	5471隻 (過天津)	明清檔案A253-99
1789	乾隆54年7月19日	5999隻 (過天津)	明清檔案A255-89

1790	乾隆55年4月29日	2464隻(過天津)	明清檔案A256-30
1790	乾隆56年6月17日	4951隻(過天津)	明清檔案A259-38
1792	乾隆57年閏4月25日	4878隻(過濟寧)	明清檔案A263-54
1794	乾隆59年6月1日	2870隻(到通州)	明清檔案A270-59
1795	乾隆60年6月26日	4787隻(回空船)	明清檔案A270-140
1796	嘉慶元年3月24日	4095隻	宮中檔嘉慶朝奏摺1輯460頁
1797	嘉慶2年12月27日	4200隻	宮中檔嘉慶朝奏摺6輯33頁
1798	嘉慶元年5月24日	4420隻(過濟寧)	明清檔案A272-53
1798	嘉慶3年6月10日	白470隻(5月分回空船)	明清檔案A284-75
1805	嘉慶10年8月3日	4344隻	12-0388
1806	嘉慶11年6月2日	4712隻	12-0728
1807	嘉慶12年4月16日	4642隻	12-1054
1810	嘉慶15年5月18日	4561隻	12-2226
1811	嘉慶16年5月24日	4668隻	12-2913
1812	嘉慶17年	6242隻	嘉慶・大清會典則例卷166、戸部、漕運
1813	嘉慶18年6月22日	4759隻 100幫	13-0774
1814	嘉慶19年4月22日	4713隻 96幫	13-1035
1815	嘉慶20年11月16日	3041隻 78幫	13-1228
1816	嘉慶21年10月18日	4031隻 88幫	13-1593
1817	嘉慶22年10月24日	4258隻 91幫	13-1955
1818	嘉慶23年6月7日	4704隻 98幫	13-2280
1819	嘉慶24年閏4月23日	4184隻	13-2664
1819	嘉慶24年12月13日	4693隻	14-0037
1820	嘉慶25年4月19日	4105隻	14-0235
1821	道光元年4月12日	4215隻	14-0706
1822	道光2年5月10日	4400隻	14-1011
1823	道光3年4月29日	4565隻	14-1241
1824	道光4年5月8日	1847隻	14-1499
1825	道光5年5月3日	2726隻	14-2002
1825	道光5年6月7日	4700隻	14-2116
1827	道光7年4月18日	3587隻	15-0172
1828	道光8年10月25日	4356隻	15-0732
1829	道光9年	4471隻	15-1506
1830	道光10年	4515隻	15-1506
1831	道光11年5月11日	4387隻	15-1506
1831	道光11年11月2日	4254隻	15-1640
1832	道光12年閏9月28日	2637隻	15-1922
1833	道光13年11月20日	3976隻	15-2224
1834	道光14年6月20日	1892隻	15-2494
1834	道光14年	3168隻	16-0667
1835	道光15年6月7日	2687隻	15-2862
1835	道光15年閏6月8日	4249隻	15-2926
1835	道光15年閏6月25日	4261隻 100幫	15-2965
1835	道光15年	4013隻	16-0667
1836	道光16年	3443隻	16-0667
1837	道光17年	4289隻	16-0667
1840	道光20年6月8日	3401隻	16-1062
1841	道光21年5月14日	3359隻	16-1385
1843	道光23年7月19日	3032隻	16-1630
1844	道光24年11月15日	3154隻	16-1793
1847	道光27年10月14日	1950隻	16-1906

1848	道光28年7月3日	851隻（海運・沙船）	16-2168
1848	道光28年7月3日	851隻（海運・沙船）	歴史檔案1995年3期

注記：16-1906は中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、財政類のMFリール番号とコマ数を表す。16-1905は16リールの第1906コマである。

これらの漕船が一隻当たりどれだけの米穀を積載し各地から北京・通州に到着したかに関しては中国第一歴史檔案館に所蔵される黄冊が具体的数値を提供してくれる。

中国第一歴史檔案館所蔵の黄冊の番号1113に雍正三年（1725）十二月十九日付けの「雍正三年起運二年分漕白船糧数目冊」がある。同書によれば6,406隻によって「装改正米三,一九三,八九〇.二五石」が江南等より北京に輸送されている。その積載量を平均すれば一隻あたり498.57石となる。その各省の漕船の隻数を表示すれば次の表2になる。

表2 雍正二（1724）年分各省漕船数表

省名	帮数	船隻数	平均
山東省	7	708	101.1
河南省	10	451	45.1
江南省	59	3,088	52.3
浙江省	19	1,054	55.5
江西省	14	696	49.7
湖廣省	5	409	81.8
合計	114	6,406	56.2

中国第一歴史檔案館所蔵の黄冊の番号1223である嘉慶三年（1798）十二月十六日付けの「嘉慶三年起運二年分漕白船糧数目冊」によれば漕船4,528隻によって「兌換正米麦豆二,二八六,三八九.二八石」が輸送されている。一隻あたり504.94石となる。その各省の漕船の隻数を表示すれば次の表3になる。

表3 嘉慶元（1796）年分各省漕船数表

省名	帮数	船隻数	平均
山東省	10	792	79.2
河南省	10	456	45.6
江南省	35	1,625	46.4
浙江省	11	1,020	92.7
江西省	13	635	48.8
合計	79	4,528	57.3

雍正二年（1724）と嘉慶元年（1796）との僅か2例ではあるが、漕船の税糧積載量は約500石前後であったと考えられる。

大運河を航行する帆船の規模に関しては、乾隆二年（1737）八月二十七日付け漕運総督の補熙の奏摺が参考になる。

奏為請定運河水度以利漕船事、窃查漕船之迅速、全籍河水之深、通庶得過征、無悞早実天

庾、伏查漕運議單內開、康熙十七年議定、漕船載米、不得過四百石、入水不得過六捺等因、遂相沿河水三尺五寸為度、原未經部議奉為成規也。…嗣於雍正二年題定江西・湖廣糧船、遠涉長江、造船以十丈為率、短不得過九丈、裝載正耗米一千石有餘。較之從前、已及加倍入水八捺、非得四尺、難以濟運¹⁵⁾。

とあり、漕運に使用され漕船の速度は運河の水深と多に関係した。康熙十七年（1678）に漕船が米穀を積載する際には400石を限度として、喫水が六捺を越えることは出来ず、また運河の水深も三尺五寸、約112cmが限度であった。雍正二年（1724）には江西や湖南・湖北の糧船は遠距離を航行するため造船の際に全長を一〇丈、約32mを基準として、やや小型でも九丈約28.8mを限度に造船し、米穀1000石を積載するため喫水は八捺までで、約四尺、約128cmが必要であった。

1916年の東亜同文書院の調査では、

運河ヲ往来スル民船ハ最大九〇〇担、最小五〇担トシ、二〇〇～三〇〇担ノモノ最モ多シ¹⁶⁾。とあり、運河航行の民船は、最大のものが900担約53.7トンであり、最小は約3トンで一般には200担、約11トンから300担、17.9トンが積載できる船舶であった。

漕船は官物の積載以外に私物を積載することが認められていた。乾隆四年（1739）八月初九日付の協理山東道事山東道試監察御史宮煥文の奏摺には、

夾帶私貨之宜查也、定例漕船起運赴通（州）、每船准帶土宜一百二十六石、違例多帶者照追入官¹⁷⁾。

とあり、漕船が通州に向けて輸送する漕米の他に私的貨物が積載できた。しかし積載できる貨物の量に制限があった。各船が私的貨物を積載できる量は各地の物産としての土宜は126石であった。ところが、一般にはその積載量を越えて搭載する漕船が多かったのである。

乾隆七年（1742）七月二十三日の巡視南漕駐劄濟寧兵科掌印給事中吳元安の奏摺に、

查山東一省、並江南邳州一帶、均係地内開河、全頼湖河之水、収蓄灌輸、以通漕運、但免海運・陸運之艱苦。考前明河成之日、每船載米、不過五百石。今已載至七八百石、至千餘石矣。載米既多、船體重大、加以木植・瓷器等項、粗重貨物、自非雨澤及時河水充足、未免有淺洪之虞、當斯之際、不能把水以注河、惟有減載以輕舟¹⁸⁾。

とあり、山東省及び江蘇省の北部邳州地域では大運河に流入する水量は全て湖水や黄河の水に依拠していた。かつて明代には漕船の積載量は米穀が500石を越えることは無かったのであるが、清代にはすでに700石から800石を越えて1,000余石も積載している。積載量が多だけでなく、船体の重量も重くなっていた。さらに木材や瓷器などの貨物まで積載しているため、雨

15) 中国第一歴史檔案館蔵宮中硃批奏摺・財政類・漕運項、9リール248コマ。

16) 『東亜同文書院 大運河調査報告』9頁。

17) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、9リール623コマ。

18) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、9リール1185コマ。

が多く、黄河の水量が多い時期でなければ航運が厳しい状況にあった。

嘉慶九年（1804）十月三十日付けの江西巡撫秦承恩の奏摺に、

伏查、江西額設漕船六百三十八隻、内除本年輪造新船八十一隻、現已購料興工可以剋期完竣外、其回空未到船五百五十七隻、每隻約計裝米一千四百余石、以民船每隻裝米五六百石、而計共需民船一千五百餘隻、本地内河之船、板薄釘稀、長江風浪、不堪駕駛¹⁹⁾。

とあり、江西省は漕船が638隻あり、新造船が81隻、帰帆していない漕船が557隻あり、合計1,195隻が必要であった。1隻当たりの積載量は1,400余石で民船の場合は他に貨物を積載するためか一隻当たり500石か600石しか積載できないため、合計1,500隻の民船が必要であった。特に江西省の内河船では船体の板が薄く釘も少ないため長江の風と浪に耐えられないとされたのである。

乾隆五十一年（1786）二月二十六日付け湖南巡撫浦霖の奏摺に、

頭帮於二月二十一日開行、二帮、三帮亦即於二十三、二十五日開行²⁰⁾。

とあり、湖南からの漕船が乾隆五十一年二月下旬に出発したことを報告している。

乾隆五十一年四月十九日付けの直隸総督劉峩の奏摺に、

江西・湖廣等省成造剥船、前准湖廣督臣特成額・江西撫臣何裕城等咨會、剥船起程日期到臣、當經派委南運河守備張宗禹、前往迎催在案、茲據該守備稟稱、湖北委員漢陽府知府德泰押送頭起剥船一百五十三隻、於四月十四日、出臨清閘、十五日抵油坊、十八日可入直隸景州境、二十一日可抵天津²¹⁾。

とあり、江西省や湖北、湖南省において漕船として造船された船舶は剥船であり、それが漢陽を出て長江を経て大運河に入り山東省を通過して天津に到着したことを如実に報告するものである。この奏摺に見える剥船については『澚墅関志』巻五、簽量則例によれば、蘇州府治下の澚墅関を通関したことが知られる船舶名の中に「活梁頭江剥船」として見える²²⁾。剥船の名称は輸送船の一種として知られていたと考えられる

4 小 結

上述のように大運河における帆船の航運がどのように行われていたかの状況を主に漕船の航行隻数を檔案史料から抽出した。その結果、湖南・湖北・江西・浙江・江南・河南・山東各省より大運河を天津・通州に向けて税糧を輸送するため毎年ほぼ4,000隻以上の帆船が航行して

19) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、12リール26コマ。

20) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、10リール2959コマ。

21) 中国第一歴史檔案館蔵、宮中硃批奏摺、財政類、漕運項、11リール10コマ。

22) 松浦章「清代蘇州の水運について」『関西大学文学論集』第48巻第3号（1999年2月）45頁、本書第2編第4章及び資料編資料I参照。

いたのである。それぞれの漕船は毎隻ほぼ500石程度の米穀等を積載していたことが明らかとなった。既に明らかにしたように、大運河と長江との交差地に当たる揚州において乾隆二十三年（1758）、乾隆二十四年時期に一年に50,000余隻、乾隆五十五年（1790）には66,000余隻の通関船隻数があったことが知られる²³⁾。この数値と比較するとき、税糧を輸送していた各地域の漕船は大運河航行の帆船のほぼ1割前後に相当していたと考えられる。

23) 松浦章「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）47～48頁、本書第2編第3章参照。

第2章 清代江南・江北内河における行舟航運

1 緒言

古くから「南船北馬」と呼称されるように、長江以南の地域では水運が極めて重要な交通手段であった。明代倭寇の討伐に尽力した俞大猷がこれら地域の交通事情を次のように述べている。俞大猷『正氣堂集』卷七「論宜整遡河船」に、

…卑職窃見、常・鎮・蘇・松・嘉・杭・湖内之地、溝河交錯、水港相通、惟舟楫之行、則周流無滯、而步行馬驅、每一二里必過一橋、或百五十里、必船渡而後得濟。又其地多水田、而少燥園、其燥園則皆桑拓之区、陸戰於此、我之長技、委無所施、賊之埋伏、可以屢逞、何能取勝、…¹⁾

卑職窃見するに、常州・鎮江・蘇州・松江・嘉興・杭州・湖州内の地は、溝河が交錯し、水港が相互に通じており、ただ舟楫の航行のみが停滞なく進むことができる。しかし歩行や乗馬では一、二里ごとに必ず一橋を越えなければならぬ。ところが百五十里であっても、船であれば簡単に行くことができる。

と記している。俞大猷が指摘する常州・鎮江・蘇州・松江・嘉興・杭州・湖州などの地は長江下流域以南の地域にあたり、これらの地では水運が民衆の日常生活にとって欠くことのできない交通手段であり、陸運に比べ水運が如何に便利であったかを端的に表現していると言えるであろう。

しかも上記の常州・鎮江・蘇州・松江・嘉興・杭州・湖州等の地域に点在する市鎮個々の歴史的形成に関しては多くの成果が上梓され、いわゆる江南デルタに点在した市鎮は生糸生産、絹織物業、綿織物業などにおいて独自の生業を有し発展してきたことは既に明らかにされているところである²⁾。これら市鎮の間は主に水路網で連なり相互に連携して経済発展を遂げてき

1) 俞大猷『正氣堂集』全10冊(道光二十一年三月刻本)中国社会科学院近代史研究所所蔵(集250/8048)による。『正氣堂集』卷七「論宜整遡河船」(十一丁上—十三丁下)

「卑職窃見、常・鎮・蘇・松・嘉・杭・湖内之地、溝河交錯、水港相通、惟舟楫之行、則周流無滯、而步行馬驅、每一二里必過一橋、或百五十里、必船渡而後得濟。」とある。

2) 清代を中心に代表的な研究をあげれば次の成果がある。

劉石吉氏『明清時代時代江南市鎮研究』中国社会科学出版社、1987年6月。

樊樹志氏『明清江南市鎮探微』復旦大学出版社、1990年9月。

森正夫氏編『江南デルタ市鎮研究—歴史学と地理学からの接近—』名古屋大学出版会、1992年8月。

陳学文氏『明清時期 杭嘉湖市鎮史研究』北京群言出版社、1993年9月。

濱島敦俊氏・片山剛氏・高橋正氏編「華中・南デルタ農村実地調査報告書」『大阪大学文学部紀要』第34巻、1994年3月。

川勝守氏『明清江南市鎮社会史研究—空間と社会形成の歴史学—』汲古書院、1999年8月。

江南市鎮研究の問題整理は川勝氏の成果の中(17頁~72頁)で詳細に検討されている。

たのである。

これら市鎮間相互のネットワーク形成に寄与し水運に使用された交通・運輸機関としての船舶に関して、外国人が強い関心を示した³⁾。とりわけ1940年代前半において日本人研究者が、中国の帆船いわゆるジャンク型の民船に関心をもち実地調査を含めた研究⁴⁾が行われ、これら民船による水運が極めて重要な交通運輸手段であったことが指摘されている。

これらの研究においていわゆるジャンクと民船とは明確に分類されていた。

戎克（ジャンク）一帆柱を必ず有し、櫓はこれを補助とし、近海及江陰下流揚子江を航行する、やや大型で、二噸から五百噸、最大なるものは千噸に達し、乗組員は主として荒くれ男である。

民船一帆柱の有無に関せず、櫓を主用し、内河湖沼航行の小型船で二噸から百噸位のものが多く、乗組員は主として家族的男女混合、子供も同船と云ふのである⁵⁾。

すなわち、この分類によれば、一般に海洋航行の中国式の帆船をジャンクとし、内陸河川航行の中国式帆船等の船舶が民船であった。

その後中国においても特に海洋航行のジャンク型帆船の活動に関して注視されるようになり、これら帆船による海外貿易に関して関心が高まり研究が行われ、『海交史研究』（泉州海外交通史博物館）などの専門誌が刊行され、人民交通社から『中国水運史叢書』が刊行されてい

3) 東亜同文会編の『支那省別全誌』の各編に「民船」の項目を設けて記している。

Ivon A Donnelly: Chinese Junks; And Other Native Craft, 1924.

『戎克 中国の帆船』中支戎克協会、1941年8月。

小林宗一『支那の戎克』揚子江社（東京）、1942年6月。

G. R. G. Worcester: Sail & Sweep in China Her Majesty's Stationery Office, London, 1966.

G. R. G. Worcester: The Junks & Sampans of The Yangtze (長江之帆船與舢板), 1971, Naval Institute Press, USA, Third Printing, 1983.

4) 馬場欽太郎『支那水運論附滿洲國水運』東亜同文書院支那研究部、1935年12月。

馬場欽太郎「交通編（支那交通概説）第三章水路交通」『現代支那講座』第一講、地理・歴史、上海・東亜同文書院支那研究部、1939年4月、105～133頁。

添田邦雄「蘇北に於ける民船業に就いて」『華北航業』第6号、1941年3月。

尋木慎一郎「江南地方に於ける民船」『東亜同文書院大学 東亜調査報告書 昭和十五年度』所収、1941年6月。

水野邦雄「中支に於ける民船業に就いて」『華北航業』第11号、1941年9月。

芝池靖夫、手島正毅「中支に於ける民船の経営」『満鉄調査月報』第22巻第3号、1942年3月。

芝池靖夫、手島正毅「中支に於ける民船の労働に就いて」『満鉄調査月報』第22巻第4号、1942年4月。

天野元之助「交通手段の発達」『支那農業経済論』（中）改造社、1942年8月、532～557頁。

満鉄調査部編『中支の民船業—蘇州民船実態調査報告一』博文館、1943年3月。

小泉貞三「支那民船の経営に就いて」『経済論叢』第五七巻第三号、1943年9月。

上坂西三『中国交易機構の研究』早稲田大学出版部、1949年10月。

Andrew Watson translations, "Transport in Transition: The evolution of traditional shipping in China." Michigan Abstracts of Chinese and Japanese Works on Chinese History, NO.3, 1972.

5) 上海厚生医学専科学校、中支戎克協会調査班『黄浦江上 戎克民船生活者ノ医学的調査』1943年、5頁。

る⁶⁾。しかしこの叢書も現在のところ港史が中心であり、内陸河川における中国式船舶による航運等の水運に関してはまだ十分に研究は進展していない。また最近刊行された台湾の文津出版から刊行されている〈中国文化史叢書〉の一冊として郭松義、張澤咸両氏の『中国航運史』⁷⁾において清代の内陸河川の航運も扱われているが、ここでも中国全土を総括的に扱われているのみで江南の水運状況に関しては簡略であり、叙述の中心は海外沿海航運が中心である。

これに対して、郭松義氏は清代前期における中国全土の内陸河川を航行した船舶に着目し研究された⁸⁾が、総括的で、各地域の状況については充分でなく、しかも清代において江南・江北の民衆がどのように船舶を使用し水運を活用していたか、その実態を明らかにした研究⁹⁾は進展していない。その主要な原因はこれらの市鎮間を相互に通じた水運関係について語る直接的資料が極めて少なく、清代において江南の民衆が、縦横にめぐらされた水路網を日常いかに活用していたかの問題に十分に注視されてこなかったことによるものと考えられる。

そこで本章は、いわゆる江南デルタ及び長江下流域の江北の一部をも含む地域において、清代の民衆が極めて重要な交通手段であった水運を日々どのように具体的に利用していたかを明らかにする一助として、江南運河や水路航行中に水路上において航行中、停船中等の際に盗賊の被害に遭遇したことを伝える清代の檔案史料に着目し、これらの檔案史料を中心に清代民衆の日々の生活上においてどのように舟運を利用していたかを述べてみたい。

2 江南・江北の内河水路網

「南船北馬」と称せられるように、江南では古くから舟船が水運に利用されてきた。水運に利用された水路は網の目のようにめぐらされていた。しかし、その江南の水路の幹線とは言えば、現在の「京杭運河」と呼称される北京から杭州に通じる約1,800キロに及ぶ大運河であろう。この大運河は長江とは揚州付近で閘門を経て合流し、長江以南においては鎮江から大運河によ

6) 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、166～175頁。

松浦章「清代福建の海船業について」『東洋史研究』第47巻第3号、1988年12月、46～75頁。

陳希育『中国帆船與海外貿易』厦門大学出版社、1991年4月。

7) 郭松義、張澤咸『中国航運史』台湾・文津出版社、1997年8月。

8) 郭松義氏「清前期内河航船考略」『清史論叢』1994年号、1994年12月、87～107頁。

9) 1941年3月の調査による成果として満鉄調査部編『中支の民船業』（博文館、1943年3月）があり、同附録『中支の民船業「附録」実態調査基本諸表』が詳細な報告を行っている。

人民交通出版社の「中国水運史叢書」にも『江蘇航運史（古代部分）』（人民交通出版社、1989年2月）や『浙江航運史（古近代部分）』（人民交通出版社、1993年7月）があるが、海洋史、漕運史の記述が中心で、江南水郷域内の水運史に関しては多くは触れられていない。

松浦章「明代江南の水運について」『山根幸夫教授退休明代史論叢』汲古書院、1990年3月。

松浦章「清代蘇州の水運について」『関西大学文学論集』第48巻第3号、1999年2月、本書第1編第1章参照。松浦章著、姚傳德氏訳「清代蘇州の水運」（唐力行氏主編『家庭・社区・大衆心態変遷 国際學術討論會論文集』黄山書社、1999年10月、278～289頁）。

って杭州にまで達する。その意味で江南・江北における主要幹線水路は、揚州付近以北から江蘇省・山東省を経て天津・北京と連なる、また鎮江以南から杭州に至る大運河部分がそれに当たると言えるであろう。

とりわけ大運河の水路状況を記した清末の抄本である『運河紀略』¹⁰⁾の「浙江省至北京通州水程」より、杭州より淮安までの主要地間の水程のみを列記してみると以下のようなになる。

浙江杭州府仁和縣武林駅至石門縣一四〇里。

石門縣至嘉興府九十九里

嘉興府嘉興縣西水駅至平鎮六十里

平望鎮至吳江縣五十里

吳江縣松陵駅至蘇州府五十里

蘇州府姑蘇駅至無錫縣九十里

無錫縣錫山駅至常州府九十里

常州府武進縣昆陵駅至丹陽縣一百里

丹陽縣雲陽駅至鎮江府九十里

鎮江府丹徒縣京口駅至瓜洲口十六里

江都縣瓜洲口至甘泉縣五台山五十二里

甘泉縣廣陵駅五台山至邵伯鎮四十里

邵伯鎮至高郵州通湖七十一里

高郵州孟城駅至界首鎮六十里

界首至寶應北門六十里

寶應縣安平駅至淮安府西門七十里

とある。浙江省の省城杭州より嘉興府、蘇州府、常州府、鎮江府を経て長江を縦断し、揚州府から淮安府城下に至る大運河の里程は合計1,138里となる。これが大運河の江南・江北における主要水路であった。

清代の旅程書である乾隆甲午（三十九、1774）序のある『天下路程 示我周行』に当時の代表的な水路が示されている。そこで同書の記載順に主なものをあげてみたい。

『天下路程 示我周行』上集

江南省城より進京し北京・崇文門に至る水路

『天下路程 示我周行』中集

蘇州府から雙塔により松江府に至る水路程

蘇州府から太倉州により南翔鎮に至る水路程

蘇州府から東蕪により蕪湖縣に至る水路程

10) 浙江図書館善本 乙 登記號：004465。

蘇州府から常熟縣により太倉州に至る水路程

揚州府から泰州により通州に至る水路程

『天下路程 示我周行』下集

浙江省城から紹興府により南海に至る水路程 附、普陀山の景色

浙江省城から長安縣により上海縣に至る水路

以上が清代における江南の主要な水路であったことは想像に難くない。また水路の起点となる地は蘇州府や常州府、揚州府、杭州府、鎮江府、松江府、太倉州などの府州の治所の在る所であったことは歴然である。そこで、一例として『天下路程 示我周行』中集に見える「蘇州府から雙塔を経て松江府に至る水路程」の記述を見てみたい。

○ 蘇州府から雙塔により松江府に至る水路程

蘇州府閶門 新開河塔 雙塔 夜航船 五里 盤門 九里 封門 六里 黃天錫
六里 獨樹湖 六里 高店 六里 大八間村 六里 大窰 十八里 陳湖 三十里
雙塔 十八里 澱山湖 十八里 謝寨門巡司 十二里 南路 十八里 柳湖 十八里
松江府

とあり蘇州府の閶門より松江府までの水路路程は合計153里となり約88kmの距離であった。この間の水路路程は途中に13箇所の寄航地が在り一区间約10里前後、6 km弱の航路であったと考えられる¹¹⁾。

清の袁學瀾の『吳郡歲華紀麗』卷三、蕩湖船において、

吳の地は水郷であり、舟楫でなければ行くことは出来ない。蘇州城の内外は、四面が水で囲まれ、大船や小舫が、蟻のごとく集い魚が連なるようである¹²⁾。

と、蘇州一帯の舟による水運の状況を表現している。

江南の水路網の状況は各地の鎮志の中にも記述されている。江蘇省江都縣邵伯鎮の甘棠については咸豐五年（1855）の『甘棠小志』卷一、建置に、

鎮は南北水陸の孔道にあたり行旅往來す¹³⁾。

とある。

江蘇省無錫縣にある梅里に関して、道光四年（1824）重刻の『梅里志』卷二、建置に、

運河は京口より來て、南は蘇州や杭州に至る。とおく八百餘里にわたっており、南北往來の孔道である¹⁴⁾。

とある。江蘇省吳江縣にある黎里鎮の場合、嘉慶十年（1805）『黎里志』卷二、形勝に、

11) 楊正泰氏校注『天下水陸路程・天下路程図引・客商一覽醒迷』山西人民出版社、1992年9月。

松浦章「明代江南の水運について」、本書第1編第1章参照。

12) 清・袁學瀾『吳郡歲華紀麗』卷三、蕩湖船、「吳故水郷、非舟楫不行、蘇城内外、四面環水、大船小舫、蟻集魚貫」とある。『吳郡歲華紀麗』江蘇地方文献叢書、江蘇古籍出版社、1998年12月、113頁。

13) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』16輯（江蘇古籍出版社）13頁。「鎮當南北水陸孔道、行旅往來」

14) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』10輯（江蘇古籍出版社）391頁。「運河、自京口而來、下達蘇・杭、綿亘八百餘里、南北往來之孔道也」

毎日黎明に、郷人がみな集い、百貨が取り引きされ、とりわけ米や油餅が尤も多い、このため舟楫が港を塞いでいる¹⁵⁾。

とあり、黎里鎮の繁栄は水路による航運が極めて重要であったことは明らかであろう。

浙江省湖州府に属する菱湖鎮の場合、光緒十九年（1893）の『菱湖鎮志』卷十一、器用之属には船に関して幾つかの種類があげられている。

船 里人が婚礼のさいに娶を迎える船を花船と云う。市戸が税金を徴収する際の船は賑船と云う。貨物を積載して蘇州に行く船は装船と云う。絲を積載して上海に行く船は絲船と云う。農家には田莊船がある。漁家には漁船がある。客を乗せてまた信書預かり貨物を載せて近隣の各城市や郷村を往来する船を航船と云う¹⁶⁾。

とある。浙江省湖州府呉興縣治下の菱湖鎮においては様々な用途で船舶が利用されていた。

婚礼に使われる船、税金の徴収に、菱湖鎮の産品を蘇州や上海に輸送する手段として使用されていたが、これらは使用目的から呼称された船舶名称である。使用用途から呼称されているものに農作業に使用する田莊船、漁業に使用された漁船、そして広く使用された航船があった。

浙江省桐郷縣の烏青鎮の場合、民国25年（1936）の『烏青鎮志』卷二十一、工商、航業に、航業 市集の繁盛は、全て交通の便利による。吾鎮は鉄道公路からはずれているが、しかし汽船の往来が見られ、また快班船・旧式航船が毎日各埠頭に來航している¹⁷⁾。

とあり、烏青鎮の位置は、鉄道の路線からは離れた所にあるが、水路があるため汽船や旧式の帆船が航行していて交通の不便さは無かったとされる。

浙江省の嘉興市に所属する新豊鎮の場合は民国34年（1945）『新豊鎮志略初稿』第六章、交通によれば、

我鎮は、以前の交通手段は、ただ帆船に頼るのみで、そして各埠頭に赴いていた。清末になって紹興と結ぶ快班船が通うようになった¹⁸⁾。

とあり、嘉興付近の状況も行舟の航運に依拠している比重が極めて高かった。

また現在の上海市松江縣に位置する張澤鎮の場合は清代の『張澤鎮』卷四、船楫に、

航船 本莊の水上交通には張と陸との二家があつて、航船はおのおの一艘があり、一般には張家船とか、陸家船とか言っている。船は毎日旅客を載せ、あるいは貨物を搭載して松

15) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』12輯（江蘇古籍出版社）137頁。「毎日黎明、郷人咸集、百貨貿易、而米及油餅為尤多、舟楫塞港」とある。

16) 『菱湖鎮志』卷十一、器用之属、「船 里人婚礼迎娶之船曰花船。市戸収租之船曰賑船。載貨物於蘇州曰装船。載絲往上海者曰絲船。農家有田莊船。漁家有漁船。有載客及寄書帶貨往来近處各城市郷村曰航船」

17) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』23輯（江蘇古籍出版社）594頁。「航業 市集之繁盛、全恃交通之便利。吾鎮雖無鉄道公路之通達、但輪舟往来、快班船・旧式航船、逐日來往各埠」

18) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』19輯（江蘇古籍出版社）606頁。「我鎮、往日之交通工具、祇籍帆船、以通達各埠、迨清季末年、有紹興快班船」

江郡城に航行している。早朝に出航して夕暮れ時に戻ってくるのである¹⁹⁾。

とあり、各鎮には専門の行舟による専門業者がいたと思われる。

また当然これらの船舶を造船する業者がいたことは民国『烏青鎮志』卷二十一、工商に、
造船業 およそ客船や駁船や田莊船等はすべて製造することができる。工司には黎里人と
本地（烏青）人の両幫の工場がある²⁰⁾。

とあるように、水郷地域で使用される客船や駁船や田莊船などは専門業者がおり、それらの人々が造船する船舶が使用されていたようである。

それではこれらの水運を利用すれば、航行にどれほどの日数を必要としたのであろうか。清代において日本銅を輸入し輸送することに関して報告された檔案史料から見てみたい。乾隆三十一年（1766）九月の戸部の移會に次のようである。

蘇州府より揚州府に至るに水路は四百四十里ある。また揚州府から山東省の濟寧州の南旺までは水路は一千二百九十五里あり合計一千七百三十五里になる。これが逆水であれば毎日三十里を航行する。この距離を五十八日で航行できる。南旺より天津府に至るには一千三百二十四里あり、順水であれば毎日五十里を航行でき、二十七日で行ける。天津府から保定府までは三百九十里であるから、逆水であれば毎日三十里を航行でき十三日で行ける。…漢口から長江によって揚州府に至るには一千五百九十里あり、順水では一日に五十里を航行できるから、三十二日で到着できる²¹⁾。

とあるように、大運河、長江ともに順水では一日に50里が、逆水の場合は一日30里が基準であったと思われる。

3 清代江南・江北内河水路航運の実態

清代の檔案史料の中に、江南民衆が船舶航行中に盜賊の被害に遭遇した記録が随所に見られる。それは盜賊の追捕に関する官吏の報告等に関するもので、それらの中から江南民衆が日常的にいかん水路において舟運活動を行っていたか述べてみたい。このため檔案史料中の盜賊追捕に関する記述に関しては多くの場合省略した。ここで各水路を大きく長江以南の大運河、江南の各水路、太湖、江北の各水路に分け時代順に各水路における水運活動の状況を述べてみた

19) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』1輯（江蘇古籍出版社）537頁。「航船 本莊、水上交通有張陸二姓民、航船各一艘、俗称張家船、陸家船、船每日載旅客、帶商貨駛松江郡城、早開暮返」

20) 『中国地方志集成 郷鎮志專輯』23輯（江蘇古籍出版社）589頁。

「造船業 凡客船・駁船・田莊船等、均能製造工司、有黎里人、本地人、兩幫廠房。」

21) 中央研究院歷史語言研究所藏明清檔案（番号：080235）移會

「自蘇州府至揚州府水路四百四十里、又自揚州府至濟寧州南旺、計水路一千二百九十五里、共一千七百三十五里、係逆水每日行三十里、應限行五十八日、自南旺至天津府、計一千三百二十四里、係順水每日行五十里、應限行二十七日、自天津府至保定府、計三百九十里、係逆水、每日行三十里、應限十三日。…自漢口由大江、至揚州府、計一千五百九十里、係順水按日行五十里、應限行三十二日」

い。

(1) 江南運河における航運

○ 江南運河 = 嘉興・常州間及び支流による平湖間の航運

雍正七年十月二十七日に、浙江嘉興府平湖縣監生葉德福の報告では、大盜に劫殺されたとの事である。彼は平湖人で、銀三百九十兩有余を持って、揺船一隻で、仲間四人と乗船し、上納の穀物を載せて、航路を臺治徐舍地方により、本月二十六日に、船を徐舍鎮店口河下(常州府治下)に止め、二更時分において、忽然と大盜拾数余が現れ、盜賊の船は二隻であった²²⁾。

とあり、雍正七年(1729)嘉興府平湖縣の監生が米穀を輸送中に常州府付近で襲われた。この場合もおそらく大運河を嘉興府から常州府付近まで航行していた例と考えられる。

○ 江南運河 = 蘇州・無錫間の航運

雍正八年三月初十日に、無錫縣民の王宗元の届けによれば、航路上で襲撃をうけた事情を負傷した姪の王四とともに語ったことでは、同三月九日に、船に豚と米を積載して蘇州に赴き牙行のところで糶売しようとしていたその深夜に盜賊の被害に遭っている²³⁾。

この事例は、雍正八年(1730)において大運河を利用して無錫より蘇州間に舟運が行われ、豚と米の輸送として利用されていた例である。

○ 江南運河 = 武進縣治下の航運

雍正九年六月二十八日に、棲鸞鄉二十五都五面の被害者である錢秉文・張考先の申し立てでは、停泊中に強奪にあったとのことである。彼等は資金を借りて商業活動をして生計をたてていた。この六月二十一日、に、戚墅堰の謝茂承の店に行き、麻と豆餅と合わせ七十餘石を購入して、現にその購入書を所持している。二十四日の晩に家に戻った。船は河邊に停泊させておいた。二十五日に宜昌縣内に行き、価格の高低を聴いた。そして仲間の張考先が船で見張りをしていたその夜に強盜の被害にあった。そして羊家塘曠野地方に連れて行かれた²⁴⁾。

とあり、雍正九年(1731)武進縣の棲鸞鄉の住民が水運を利用して商業活動を行っていた例で

22)『明清檔案』A43-80「摺常州府詳、摺荆溪縣詳稱、雍正七年十月二十七日、摺浙江嘉興府平湖縣監生葉德福報、為大盜劫殺事、内稱生係平湖人、帶銀三百九十兩有余、揺船一隻、同夥四人、俱上糶穀路由臺治徐舍地方、本月二十六日、船歇徐舍鎮店口河下、時及二更、忽遭大盜拾数余、兇駕船兩隻」

23)『明清檔案』A45-40「摺蘇州府詳、摺元和縣詳稱、雍正八年三月初十日、摺無錫縣民王宗元報、為裁路槍奪、叩賜通詳輯究事、内稱痛身同姪王四、于今三月初九日、船載猪・米、來蘇投牙糶売。」

24)『明清檔案』A50-94「摺常州府詳、摺武進縣詳稱、雍正九年六月二十八日、摺棲鸞鄉二十五都五面事主錢秉文・張考先報、為停舟被劫事、内稱身係借本販解生理、今六月二十一日、身往戚墅堰謝茂承行内、販買麻豆餅共七十餘石、見有發票、可摺至二十四日晚、到家將船停泊河邊、二十五日、身往宜邑官村行内、探聽餅價低昂、有夥伴張考先在船看守詎料、是夜被盜、將身餅撐往羊家塘曠野地方。」

ある。戚墅堰は大運河沿いであって武進縣の東南に位置していることから、彼等は大運河や常州府内の水路を使用していたと考えられる。

○ 江南運河＝湖州府・鎮江府間及び支流による金壇、溧陽間の航運

雍正十年八月二十九日に、李大成・丁茂安の報告によれば、大盜賊に劫殺され、事件の究明を申しのべた。彼等は湖州府德清縣新市鎮の居民で、銀三百四十両・銅錢一十二千を元手に、一族の陳殿龍の船隻を雇用して、金壇に行き元米を購入して、本月二十八日に、臺治地方に行き、楊樹頭村（鎮江府溧陽治下）の金家稻行の門首の旅舎に寄宿して夜の二更時分に、盜賊の一団に襲われた²⁵⁾。

とあり、雍正十年（1732）湖州府德清縣新市鎮の居民である李大成・丁茂安等は米穀を購入のため鎮江府下の金壇に赴いている。おそらくかなりの航路は大運河を利用したものと考えられる。

○ 江南運河＝嘉興府・蘇州府間及び支流の航運

雍正十年九月十四日に、被害者梅尚臣の申し立てでは行舟が襲われたとのことである。申し立てでは自身は嘉興府桐鄉縣人であり、衣服や綿紬等の品々を販売して、正義・雙鳳等處に行き売買して家に帰る途中の九月十二日の夜に舟は尹山で停泊していた。そして十三日の五更時分に出発し、台治夾浦橋地方で盜賊に遭遇した²⁶⁾。

この事例は、雍正一〇年（1732）嘉興府桐鄉縣人の梅尚臣が蘇州の東の正儀付近まで衣料等の販売に舟で出かけていたことが知られる。

○ 江南運河＝蘇州・常州間の航運

乾隆二年十月初五日、陳能約の申し立てでは、行舟が襲われたとのことである。彼は蘇州府長洲縣人であり、楊巷史祿餘行内に赴いて米を購入しようとして、十月三日の黄昏時刻に、常州府の八四房墳前港内に至ったところ、大船壹隻があらわれ、盜賊が十餘人いて、それぞれが刀棍を持ち、船中に侵入してきた、銀兩等物を強奪したのであった²⁷⁾。

とあり、乾隆二年（1737）蘇州長洲縣人の陳能約が、舟を使って常州府治下の陽湖縣まで米穀を購入に行ったのであった。常州と蘇州の間は大運河では約九三キロメートルの距離がある²⁸⁾。

25) 『明清檔案』A55-61 「摺粟陽縣詳稱、雍正十年八月二十九日、摺李大成・丁茂安報、為大盜劫殺、號詳緝究事、內稱身係湖州府德清縣新市鎮居民、契本銀三百四十兩・銅錢一十二千、雇身表弟陳殿龍船隻、往金壇、採買元米、于本月二十八日、行至臺治地方、准楊樹頭村金家稻行門首歇、夜二更時分、遭盜一夥。」

26) 『明清檔案』A55-44 「摺蘇州府詳、摺元和縣詳稱、雍正十年九月十四日、摺事主梅尚臣呈、為行舟被劫事、詞稱切身嘉興府桐鄉縣人、揭販衣服、綿紬等貨、往正義・雙鳳等處、貨売回家、于九月十二日夜、舟至尹山停泊、十三日五更時分、開至臺治夾浦橋地方、遭盜一夥。」

27) 『明清檔案』A82-17 「摺常州府詳、摺陽湖縣詳稱、乾隆二年十月初五日、摺陳能約稟、為行舟被劫事、內稱身係蘇州府長洲縣人、欲到楊巷史祿餘行內糴米、於本月初參日、黄昏時候、路過臺治八四房墳前港内、有大船壹隻、裝盜拾餘人、各持刀棍、跳至船中、劫去銀兩等物。」

28) 『全国交通營運線路里程示意圖（第二版）』人民交通出版社、1978年8月、九、浙江省（杭嘉湖地区）39～40頁。

○ 江南運河＝鎮江府丹徒縣・丹陽縣間の航運

丹陽縣民の王靖章と浙江省の客民の張姓は乾隆三年六月十八日の夜、ともに舟で航行し、丹徒縣の辛豊金涵口地方に至ったところ被害にあっている²⁹⁾。

とあり、乾隆三年（1738）大運河水域に位置する鎮江府の丹陽縣の王靖章が浙江のおそらく商人であった張姓とともに舟に同乗し鎮江府附郭の丹徒縣に赴くが盜賊の被害にあった例である。彼等はおそらく大運河を航路として利用していたと考えられる。

○ 江南運河＝無錫・蘇州間及び支流による常熟間の航運

乾隆二十三年二月初十日に、金匱縣の船戸である周安萬が申し立てたところでは、彼は操舟を生業としており、今二月初九日に、吳靜安に雇われ、造糶米拾石五斗を載せ、さらに船艙には造糶米三石があった。これをもって交易のため寶岩に赴き、時すでに二更ころに、焼香しようとしたところ、西湖闊井（常熟縣治下）に近づいていた³⁰⁾。

この場合、乾隆二十三年（1758）常州府金匱縣の操船業の周安萬が輸送業を行っていた例であり、そして金匱縣、現在の無錫から蘇州までおそらく大運河を航行し、その後運河の支流を航行して常熟縣に行き同地で被害に遭遇した。

○ 江南運河＝鎮江府・蘇州府間及び支流による常熟間の航運

事件は乾隆二十三年三月四日に発生した。周以興の報告では、彼は丹徒縣人で夥阮君弼と共に、常熟で貨物を賣却し丹陽縣に帰郷しようとして、三月初一日に常熟縣の徐受舍船隻に乗船して、初三日に鎮江府治下の馬橋停に停泊していたところその夜に盜賊による被害を受けた³¹⁾。

とある。乾隆二十三年（1758）丹陽縣人の周以興と商売仲間の阮君弼等は船でかなりの行程は大運河を利用して常熟に行ったと思われ、その帰りに常熟で別の船を傭船したと考えられる。

○ 江南運河＝鎮江・蘇州楓鎮間の航運

『歴史教学』1986年第9期に中国歴史博物館（現：中国国家博物館）所蔵の「丹徒縣船戸攬運米商貨物官契」が紹介されている。

丹徒縣口 すべて本江戸の船戸楊義山、王國才、楊文儀であり、現在自己の船參隻で在鎮江河下にあつて、金庭商人より請け負った大寶號名の米を三隻に積載し、蘇州楓鎮の客のところに行き荷下ろしした。これは輸送船である。（中略）澣墅關の税は客が支払った。

29) 『明清檔案』A87-36「丹陽縣民王靖章與浙客張姓於乾隆參年陸月拾捌日夜、同舟行至丹徒縣辛豊金涵口地方、被案一案」

30) 『明清檔案』A198-007「拋蘇州府詳、拋常熟縣詳稱、乾隆二十三年二月初十日、拋金匱縣船戸周安萬稟、稱窃身操舟為業、今二月初九日、有吳靜安倩身船、載造糶米拾石五斗、在艙并造糶米三石、貯放船頭、來治糶賣、行至寶岩、時已二更、將至燒香、浜迫近西湖闊井處。」

31) 『明清檔案』A198-6「拋鎮江府詳、拋丹陽縣詳稱、案於乾隆二十三年三月初四日、拋周以興報稱、窃身丹徒縣人、皆夥阮君弼、由常熟賣貨回里、於三月初一日、在常熟順搭徐受舍船隻、初三日、在憲治馬橋停泊、是夜被盜。」

乾隆五十一年十二月二十五日に契約をなす。船戸楊義山（押）、王國才（押）、楊文儀（押）、京口楊尊周行（押）、代行顧萬隆（押）。順風大吉³²⁾。

とあるように、鎮江の航運業者が客の依頼を受けて鎮江から蘇州楓鎮に米を輸送したことが明らかな例である。潞墅關の納税にも触れているから、鎮江から江南運河を利用して潞墅關を通過して蘇州の楓橋鎮に至った明確な航運例と言える。

○ 江南運河＝浙江仁和・蘇州府吳江縣間の航運

道光元年十一月初九日に、被害者である震澤縣民の陳景源の報告では、彼は嘉興に行き商品を購入して、十一月七日の夜に、船が吳江の吉慶地方において盜賊の被害にあった。…同日また被害者の馬秉彙の申し立てでは、彼は貨物を載せて嘉興に至り取り引きして、十一月七日の夜に、吳江七里湾地方に至って盜賊の被害にあった。…同日にまた被害者の浙江仁和縣民である徐春泉の報告に拠れば、彼は蘇州より浙江に戻る際、十一月七日の夜に、船が吳江唐家路地方に至って、被害にあった³³⁾。

この事例は、道光元年（1821）同一犯による三件の客船の襲撃事件であるが、これから吳江と嘉興間の行舟の例であり、また吳江と浙江・仁和間における船舶の航行の具体例が知られる。この航路は正しく大運河の航路上に位置している。

○ 江南運河＝鎮江・杭州間の航運

道光十七年八月初一日に、地保の張漢山の報告によれば、丹徒縣職員の郭凌運と民人の陶以交らの報告によるに、彼らは共同して陳添桂の船隻を雇って、浙江に行き煙葉を買い入れ、八月初一日の黎明に、長洲縣の潘家角地方に至って被害に遭遇する³⁴⁾。

この事例は、道光十七年（1837）鎮江府治下の丹徒縣の職員と民人が共同して船を傭船して浙江まで行ってタバコの葉を購入してきて、蘇州付近で賊に襲われたのであるが、この場合も長江に近い鎮江付近から杭州までの大運河を行舟していた例であることは歴然であろう。

○ 江南運河＝杭州府治下の航運

『中外日報』第1822號、光緒二十九年七月十六日（1903年9月7日）「外埠新聞」の条に見える「航船被盜」に次の記事がある。

32) 『歴史教学』1986年第9期（9月）、「丹徒縣船戸攬運米商貨物官契」「丹徒縣口 都本江船戸楊義山、王國才、楊文儀、今將自己船參隻在鎮江河下、承攬到金庭商人致大寶號名下米參載、前往蘇州楓鎮客便處交卸、三面云水脚船、(中略)言定潞墅關鈔、客自報納。乾隆五十一年十二月二十五日立、船戸楊義山（押）、王國才（押）、楊文儀（押）、京口楊尊周行（押）、代行顧萬隆（押）。順風大吉。」64頁、裏表紙の図参照。

33) 中国第一歴史檔案館所蔵・「刑部檔案」七〇七五案卷「吳江縣報案内開、道光元年十一月初九日、拋事主震澤縣民陳景源報稱、伊往嘉興置貨、十一月初七夜、船至吳江吉慶地方、被盜、…同日又拋事主馬秉彙呈稱、伊載貨船至嘉興交卸、十一月初七夜、至吳江七里湾地方、被盜。…同日又拋事主浙江仁和縣民徐春泉報稱、伊由蘇州回籍、十一月初七夜、船至吳江唐家路地方、被害。…」

34) 中国第一歴史檔案館所蔵・「刑部檔案」七一三六案卷「拋蘇州知州汪云任詳、拋長洲縣知縣景壽春詳稱、道光十七年八月初一日、拋地保張漢山報、拋丹徒縣職員郭凌運・民人陶以交等報稱、伊等合雇陳添桂船隻、往浙江置買煙葉、八月初一日黎明、行至長洲縣潘家角地方、被逃駕船。」

杭州省城の省垣より塘栖鎮には以前より航船が往来している。ある夜忽然と盗船一艘が現れ盗賊十数人が武器をもって航船に乗船してきた。彼らは衣物や銀洋若干を劫奪した。

翌朝その衣物をもって直ちに塘栖鎮の典當に行き金に換えようとしたが、賊のうち四人が拿捕され、ほかの者たちは全て逃げ去り、その四人はすでに官憲におくられた。仁和縣がその処置を行っている³⁵⁾。

とあり、光緒二十九年（1903）に杭州から大運河沿いにある塘栖鎮との間を航行していた航船が賊船に襲撃した記事である。塘栖鎮は杭州から水路で26.4kmの距離である³⁶⁾。

○ 江南運河＝嘉興府・蘇州間の航運

『時報』己酉（宣統元、1909）十二月二十一日「地方通信」「嘉興通信」によれば、嘉興の航船は蘇州府治下の蘆堰鎮との間を往来航行している。十六日に各客の荷物を装載して、また客を搭乗させ蘆堰鎮から七、八里のところまで日没になった。その時、突如盗船二隻が現れ、盗匪が十餘人、各々が快槍を持ち乱入し現洋二百餘元や火退錫箔各物を掠奪した。それにとどまらず、乗客の衣服までも奪い取ったのであった³⁷⁾。

とある。これは、宣統元年（1909）十二月に嘉興府の航船が蘇州府の東南にある蘆堰鎮との間で定期航行していた事例であると考えられる。

（2）江南各水域の航運

○ 蘇州府治下白茆浦の捕魚及び航運

雍正九年五月七日に漁戶盛吉甫の申し立てでは、賊に襲われた事を言った。漁師をして生活している。今年の五月一日の夜に、白茆橋張家市秦家湾地方で停泊していたところ、三更時分に、賊に襲われ、積み荷を盗まれた³⁸⁾。

とある。雍正九年（1731）蘇州府治下における昭文縣の漁師が捕魚の際に船で休憩中に賊に襲われているが、この水路は昭文縣城下から長江に連なる白茆浦であり、そこでの漁業活動が行われていた例である。

○ 嘉興府・松江府間の航運

35) 『中外日報』第1822號、光緒二十九年七月十六日（1903年9月7日）「外埠新聞」「航船被盜○自省垣至塘西鎮、向有來往航船。某夜忽來盜船一艘有盜十數人、持械登航船、劫奪衣物・銀洋若干。次晨即將衣物、在鎮上典當、致被拘獲四人、餘俱逸去、其四人已解。仁和縣實候辦。」

36) 『全國交通營運線路里程示意圖（第二版）』人民交通出版社、1978年8月、九、浙江省（杭嘉湖地區）四一頁。

37) 『時報』己酉（宣統元、1909）十二月二十一日「地方通信」「嘉興通信」「○白日槍劫」「嘉興航船之開往蘇屬蘆堰鎮、十六日裝載各貨、及搭客、行至離鎮七、八里之遙時未日沒突來盜船兩隻、盜匪十餘人、各執快槍欄住槍劫現洋二百餘元、火退錫箔各物、悉數取去並盡剝船中各人衣服該船遭此盜禍祇得開回禾中再行報案。」

38) 『明清檔案』A49-72「擬蘇州府詳、擬昭文縣詳稱、擬典史趙萬選呈稱、雍正九年五月初七日、擬漁戶盛吉甫抱季聖功稟、為報明被窃叩賜申緝事、內稱身捕魚為活、今年五月初一日夜、停船在白茆橋張家市秦家湾地方、三更時分、被賊上船窃去。」

雍正十年八月初七日に典史董乾元の報告では、(中略) 嘉興縣船戸吳二觀の報告では、舟が襲撃されたため究明するように求めた。彼は青浦縣の大西門外と嘉興との間で日々航行して生活していた。今八月初二日に、嘉興より航行して朱家角西柵外の野猫洞地方に至ったところ、時刻は既に黄昏になり船一隻に遭遇した。その船には、数人が搭乗しており、直ちに強奪を行い客の荷物が奪われたたことを供述し賊の拿捕を求めた。また被害を受けた客人愈惟城等も申し立て書を添えている³⁹⁾。

とある。雍正十年(1732) 嘉興府治下の船戸が松江府治下の青浦縣との間で運送業を行っていた事例である。

○ 松江府治下の航運

雍正十年八月初七日、青浦縣典史董乾元の報告では、八月初四日に青浦縣の公用で奉賢縣に赴いた。藩司舎人張永昌、并漕標兵目張増年、生員陶英才、湖等縣民金有山、許文魁、夏徳章、周漢琳、王楚佩、馬元觀らが金山縣に犯人を護送し公務による朱恵等の報告では航船の盜賊を捕縛訊問の為のものである。被害者張永昌等は、八月初一日の晩に、公用のため公文三角憲牌一道を所持して、松江府治下の婁縣・金山縣の二縣に赴き、同行者を伴い航船に乗船し、初三日の夜に、爛路塘安莊地方に至った時は黄昏が始まっていた。突如船に乗った数名の盜賊にあったのであった⁴⁰⁾。

とある。これは雍正十年(1732)に松江府の公用のため、青浦縣の役人が青浦縣と奉賢縣との間に航船を利用していた例であった。

○ 松江府治下の航運

雍正十年八月初七日に、典史董乾元の報告では、八月初五日に青浦縣の公用で奉賢縣に赴いた。沈巨山の報告では船が襲撃されたことを述べている。沈巨山は金澤鎮に居住し、七月二十七日に奉賢城に至って親戚を訪ね八月初三日に帰宅するその晩、船が蓮湖を通過中に忽然に賊船一隻が現れた⁴¹⁾。

この事例は、雍正十年(1732) 青浦縣の金澤鎮に居住する沈巨山が奉賢縣の親戚を訪ねるた

39) 『明清檔案』A55-7 「拋松江府詳、拋青浦縣詳稱、雍正十年八月初七日、拋典史董乾元呈稱、八月初三日、值本縣赴奉賢縣、勘災公出、拋嘉興縣船戸吳二觀稟、為行舟被劫、報明緝究事、內稱切二在治大西門外、撐駕嘉興日船度活、今八月初二日、由嘉開行、至朱家角西柵外、野猫洞地方、時已黄昏遇船一隻、載有數人、口稱、查船即肆行劫後、開各客物件、理合報明、伏乞緝究、至在船被劫客人愈惟城等、見在開單稟報等情、并開失單一紙。」

40) 『明清檔案』A55-14 「拋松江府詳、拋青浦縣詳稱、雍正十年八月初七日、拋本縣典史董乾元呈稱、八月初四日、值本縣赴奉賢縣、勘災公出、拋藩司舎人張永昌、并漕標兵目張増年、生員陶英才、湖等縣民金有山、許文魁、夏徳章、周漢琳、王楚佩、馬元觀、金山縣解犯批差朱恵等稟、為航船盜劫、叩賜差拏究追事、內稱切昌、于八月初一日晩、奉司主差齋公文三角憲牌一道、前往松江婁・金二縣、投遞隨同衆、下落航船、初三日夜、行至爛路塘安莊地方、時始黄昏、突遭船載數衆。」

41) 『明清檔案』A55-12 「拋松江府詳、拋青浦縣詳稱、雍正十年八月初七日、拋典史董乾元呈稱、八月初五日、值本縣赴奉賢縣、勘災公出、拋沈巨山稟、為報明行舟被害盜事、內稱切山、住居金澤鎮、于七月二十七日、到城探戚、至八月初三日、歸家、傍晩時分、船過蓮湖、忽遇賊船一隻。」

めに航船を利用した例である。

○ 蘇州府呉江郷村における航運

雍正十年九月十二日に、単差の王榮の申し立てによれば、自ら税の滞納を徴収するため、直ちに小船を雇い、七日に、郷行に行き邱舎汲水港地方に至つた時に大風に遭い、停泊していた⁴²⁾。

これは、雍正十年（1732）に税の徴収のため蘇州府呉江縣近郊において小船が利用されていた例である。

○ 浙江省・常州府陽湖縣間の航運

乾隆九年四月二十八日に杭州府仁和縣民の張崑良が申し立てによると、盜賊に襲撃されたことを申し立てた。彼は仁和縣民で、嘉興や・杭州等の地で鹽行の組合に属している。

本月十四日に、潘聖祥の船を雇用して、溧陽縣の各鹽舖に行き鹽課銀三百八十三兩一錢□□厘を得て、船艙に保管して、二十六日に常州府の治下の幾墅橋地方に至って停泊していたところ、夜半時分に、賊に襲われた⁴³⁾。

とある。乾隆九年（1744）に浙江省の杭州府仁和縣民の張崑良が常州府治下で匪賊に襲撃された。彼は鹽の販売に従事していた。その売却した専売鹽の売却金である鹽課税銀を鎮江府治下の溧陽縣の各鹽舖で徴収し、常州府治下まで戻ってきたところを襲撃されたのである。ところで張崑良が鹽の販売に関係していることであるが、清朝は歴代王朝のように鹽を専売し販売区域を指定していた。張崑良は兩浙鹽の販売区域の一部をまかされていた。周慶雲の『鹽法通志』卷五、疆域、兩浙によれば、兩浙鹽の販路は浙江全域の他、江蘇省は、蘇州府・松江府・常州府・鎮江府・太倉州が含まれていた⁴⁴⁾。江蘇省では長江以南で河口部に近い五地区が兩浙鹽の販路内であった。雍正『勅修兩浙鹽法志』卷一、疆域に兩浙の行鹽区は、江南は蘇州府、松江府、常州府、鎮江府、徽州府であった。ところが江寧府の溧陽縣だけが兩浙江の行鹽区であった⁴⁵⁾。雍正八年（1730）に溧陽縣は鎮江府の管轄に入った⁴⁶⁾。

以上のように、鎮江府の溧陽縣は明らかに兩浙鹽の販売区域下にあった。この航運は具体的に当時の行鹽区における鹽の販売の実状を反映していると言える。

○ 蘇州府・常州府間の航運

42) 『明清檔案』A55-60 「拋呉江縣詳稱、雍正十年九月十二日、拋單差王榮稟、為稟明事、内称切身蒙差催杭欠、本年折銀頑戸、隨即雇小船、于初七日、往郷行至邱舎汲水港地方、時因風大、停泊住宿。」

43) 『明清檔案』A133-80 「拋常州府詳、拋陽湖縣詳稱、乾隆九年四月二十八日、拋杭州府仁和縣民張崑良稟報、為匪猖叩腸痛事、内称身籍仁和、在嘉・杭等處鹽行帮夥、本月十四日、雇潘聖祥船、往溧陽各鹽舖兌取鹽課銀三百八十三兩一錢□□厘、包貯船艙、二十六日、行至臺冶幾墅橋地方停泊、夜半時分、被賊抽帮上船」

44) 周慶雲『鹽法通志』卷五、疆域、兩浙「清承明制鹽行四省、除浙江全域外、在江蘇者、則為蘇・松・常・鎮・太三十五州縣。」

45) 史学叢書『兩浙鹽法志』106、123頁。

46) 『清史稿』卷五十八、地理五、江蘇、江寧府、「雍正八年、改溧陽屬鎮江」1984頁。同、鎮江府「雍正八年、以江寧府之溧陽來屬」1999頁。

乾隆九年（1744）十月十二日に、王佛の報告による盗賊被害の報告によれば、彼は常熟縣の人民で、棚船一隻を所有していて、昔から華墅鎮の各店舗に替わって、蘇州に行って品物を購入して戻って品物を納める仕事をしていた。本月初七日、船が蘇州から戻るとき、深夜にあたり、湖塘橋南湾附近に停泊していた。彼は甥楊仁揺とともに疲労から熟睡しており、気が付くと数人の賊が船に乗り込んできたのであった⁴⁷⁾。

とあり、常州府常熟縣の王佛は自己の棚船を使って常州府江陰縣の華墅鎮にある店舗の依頼を受けて蘇州で商品を購入して華墅鎮の店舗に届ける輸送業を行っていた。

○ 通州直隸州・常州府江陰縣間の航運

乾隆十年（1745）十二月初五日に、方振侯は盗賊の被害を受けたことを申し出た。その申し出では彼が江陰で張世徳の銀を預かり、通州の吳瑞玉や張扶先の店に行き綿花を購入した。そして十一月二十四日、絲魚港で、張巖順の船を雇用し綿花を装載し、二十五日に出発して、船が張王港の埠頭に来たときは既に深夜になっていた。そこに突然一隻の船が現れ、船には四、五人がおり船に乗り込んできた。彼の船の舵工巖長卿・水手沈隆升らは、急ぎ船艙に入り、綿花の大包九個半と小包二個があり、これらには世徳の屋号が記してあった。さらに竹箱内の衣類や銀そして洪永昌行が購入した范春和號餅票一紙が持ち去られた⁴⁸⁾。

とある。通州と江陰縣とは長江を挟んで対峙しているため、方振侯は江陰縣の依頼者に対して通州で綿花を購入するために船舶を利用しているのである。この船は長江も内陸運河も航行可能な船舶であった。

○ 揚州・上海間の航運

乾隆十五年九月十八日に、地方陸發黏より、江都縣民である倪有章の報告に、黏の申し上げた内容は、彼は自ら豆麥を売買して生活していた。本月拾貳日に、船を雇用し荷を載せ上海で發賣し、拾四日の晩に、船が口涇口に至り停泊していたところ、拾五點早に出航したが、盗船に遭遇し彼らが船を襲ったのであった⁴⁹⁾。

とある。乾隆十五年（1750）揚州治下の江都縣民の倪有章が上海まで行き豆・麥を売却している。揚州から上海まで運河を利用しての航運による商業活動を行っていたと考えられる。

47) 『明清檔案』A136-112「擲常州府詳、擲江陰縣詳稱、乾隆九年十月十二日、擲王佛報、為報明被劫事、內稱身係常熟縣人民、置有棚船一隻、向代華墅鎮各店舖、往蘇州代置貨物、回則照帳交卸、本月初七日、船回時、值更深、將船停泊湖塘橋南湾、身同甥楊揺船、辛苦睡熟、不料有賊夥數人上船、船身等驚覺」

48) 『明清檔案』A142-67「乾隆十一年三月十九日、擲通州詳稱、三月十二日、擲如臯縣詳稱、乾隆十年十二月初五日、擲方振侯報、為報明被盜事、詞稱窃身在於江陰領張世徳銀本、同仰荆山在通州吳瑞玉・張扶先行內置花。十一月二十四日、在絲魚港、雇張巖順之船裝載。二十五日開行、船至張王港開頭、時已更深、忽遇壹船行來約有肆伍人、跳上身船。將身同舵工巖長卿・水手沈隆升等、趕入艙中、搬去花玖大包半、又式小包。上有世徳為記、併將竹箱內衣銀、及洪永昌行買范春和號餅票一紙拏去」

49) 『明清檔案』A179-28「擲太倉州詳稱、乾隆十五年九月十八日、擲地方陸發黏、擲江都縣民倪有章原報、為黏申報明事、內稱窃身賣豆麥營生、本月拾貳日、雇船載往上海發賣、於拾四日晚、船至口涇口、遇口口停泊、至拾五點早開行、遇盜上船」

○ 嘉興府秀水縣治下の航運

秀水縣知縣魯克恭の上申書によるに、乾隆拾六年九月初二日に監生張士璜の報告では、張士璜は秀水縣に居住し、錢莊・米鋪を開店していた。昨晚、同店の店員王上美を船で、城に行かせ商品を買わせ、途上に迎春橋南に至ったところ被害にあい、…血本の銀肆百九拾五兩、並びに衣被物件を強奪されたのであった⁵⁰⁾。

とあり、乾隆十六年（1751）秀水縣の監生張士璜が経営する店の店員に商品購入に舟を利用させた例である。

○ 江寧府江寧縣・安徽省寧國府間の航運

被害者の王傳生の供述では彼は安徽省寧國府涇縣の船戸で江寧において陳福等の貨物を積載し同じ寧國府治下の旌徳縣に赴き荷下ろした。嘉慶三年十月十九日の式更時分に、舟を江寧縣の雙閘洲地方に停泊していたところ賊が武器を持ち舟を襲撃した⁵¹⁾。

とある。舟が襲撃されたところは江寧即ち南京城下の長江水域であったが、襲われた船戸王傳生は安徽省寧國府治下の涇縣の人であった。蕪湖附近で長江に流入する河川に青戈江があるが、その中流に涇縣があり、涇縣で青戈江に流入する河川に涇水があるが、旌徳縣は涇水の上流部にあたる。このことから王傳生は安徽省内の河川水運と長江水運を利用して船戸であったことが知られる。

○ 江寧府句容縣・上海間の航運

嘉慶二十年二月初十日に、句容縣の報告では被害者は慎香樹である。…嘉慶十九年六月初十日に、客民慎香樹の報告では彼と共に仇志朋が王鳳高船隻を傭船して、上海に行き糖貨を買い、六月初九日の夜に、下蜀街の新開河に至りて停泊していたところ被害にあった⁵²⁾。

嘉慶二十年（1815）おそらく江寧府句容縣の人である慎香樹らが上元縣、おそらく南京から上海まで船で交易に赴いて、その帰帆に際して盗船の被害を受けた。南京付近から上海までの交易に船舶が使用されていた具体例である。

○ 松江府治下の航運

道光十五年十月初九日、被害者葉徳元・李大觀の報告では松江より船で上海に赴き買物して、十月初八日の夜に、船が黄浦江の周家渡の河面で、賊が船を襲撃したのであった⁵³⁾。

50) 『明清檔案』A179-13 「掇秀水縣知縣魯克恭詳開、乾隆拾六年九月初二日、掇監生張士璜稟稱、窃璜居住僕業、業開錢莊・米鋪、于昨晚、令店夥王上美駕船、來城買貨、路至迎春橋南、被盜…劫去血本銀肆百九拾五兩、併衣被物件」

51) 『明清檔案』A283-44 「掇江寧府詳、掇江寧縣詳稱、窃照卑職、於嘉慶貳年八月貳拾柒日、…拾壹月初參日、准上元縣移開、拾月貳拾日、奉本府押發被劫船戸王傳生等下縣、隨訊、掇王傳生供稱、係涇縣船戸、在江寧攬載陳福等貨物、前赴旌徳縣交卸、於拾月拾九日、式更時分、舟泊江寧縣雙閘洲地方、被盜持械上船」

52) 中国第一歴史檔案館所蔵『刑部檔案』七〇六〇案卷「掇江寧府詳、掇上元句容二縣會詳稱、嘉慶二十年二月初十日、蒙齊札開、掇句容縣稟、事主慎香樹…嘉十九年六月初十日、掇客民慎香樹稟稱、伊同仇志朋雇坐王鳳高船隻、往上海買糖貨、于六月初九日夜、行抵下蜀街新開河停泊、被盜」

53) 中国第一歴史檔案館所蔵『刑部檔案』七一〇四案卷「掇署江蘇按察使積拉明阿詳、掇松江府知府覺羅炳奎詳、掇署上海縣知縣黃冕詳稱、道光十五年十月初九日、掇事主葉徳元・李大觀呈稱、由松江同船至上海買物、十月初八日夜、船至黄浦江周家渡河面、被匪駕船。」

とある。道光十五年（1835）松江より上海に航行した葉徳元等が黄浦江の周家渡の河面で襲撃されたのであるが、松江より上海まで水路で約60kmある。

『同文滬報』第6836號、光緒二十七年六月二十日、1901年8月4日付の「本埠新聞」の南市の条に見る「麥船傾覆」の記事には、

前日有無錫人方謀、由原籍裝載小麥、來滬駛至浦江老白渡地方、忽遇狂風 支撐不住⁵⁴)。とあり、無錫の人方謀が船に小麦を積載して上海に至ったが、強風にあつて遭難した記事である。この場合、方謀は無錫から蘇州へは大運河を利用し、蘇州から上海へは呉淞江いわゆる蘇州河を利用して来着したものと思われる。無錫・上海間は約150kmの航運距離である。

『時報』第5号、光緒三十年五月初三日、1904年6月16日付の商務欄に、

元米漲価○昨日南市到無錫元米船二號約裝五百石、常幫元米船一號約二百石、溧陽元米船一號約裝三百五十石。

とあり、上海の南市に無錫や常州、溧陽から米穀を積載した船舶が来着していた記事を掲載している。これは恒常的な航運であった。さらに、同日の記事に、

新麥上市○昨日南市、有意亭・田井兩處、裝來新小麥約一千三百担。

とあり、小麦が上海へ運河航運の船によって積載運ばれている。

『時報』第12號、光緒三十年五月初十日、1904年6月23日、商務欄に次のようにある。

惟到埠者、有溧陽元米船一艘約裝二百石、無錫大子秈米船一艘約裝二百五十石、蘇州新小麥船三艘約裝七百石、常幫稷米船二艘約裝三百石、常幫白元米一艘約裝一百五十石云。

『時報』第13號、光緒三十年五月十一日の商務欄には次の記事が見られる。

溧陽糙元米船一艘三百石、此係同泰碓坊自辦。無錫秈米船二艘約裝五百石、一到南市、一到新開。無錫元米船二艘約裝四百石。無錫小麥船一艘約裝三百石。田井小麥船二艘約裝五百石。常幫元米船一艘裝二百石。常幫白稷米船一艘約裝二百五十石。

『時報』第15號、光緒三十年五月十三日の商務欄には、

常幫白米船一艘約裝二百石、同里米船一艘約裝二百石、無錫元米與大子秈米船各一艘共裝四百三十石。又田井・無錫・蘇州等三處小麥船各一艘、共裝六百五十石。

などとあることから、江南の恒常的な水運航運によって上海の南市に無錫や常州、溧陽から米穀が運ばれてきたことが知られるのである。

(3) 太湖航運

○ 鎮江府溧陽縣・浙江省間の太湖航運

雍正十年正月二十七日に、沈大倫の申し立てでは、保護を申し立てた。供述によると、彼は浙江省杭州府海寧縣の人民で、高淳口に行こうとして、秈米を購入して、本月二十六日

54) マイクロフィルム版『同文滬報』、中華全国図書館文献縮微中心、2N-0427。

に、旅舎に至り、二更時分になって、大盜架廠船二隻に遭遇した⁵⁵⁾。

とあり、雍正十年（1732）浙江省海寧縣の民が鎮江府下の溧陽縣下で事件に遭遇したのであるが、彼の取った航路を考えた場合、海寧から嘉興府に出て大運河を鎮江府下の丹陽縣付近まで行き、そして金壇運河・崑崙河、すなわち現在の丹金粟漕河を經由して溧陽縣に至る航路が考えられる。あるいは一部太湖を横断し荆溪に入り宜昌を経て溧陽に至る航路が考えられる。

○ 常州府荆溪・浙江省間の太湖航運

雍正十年九月二十九日に、沈有徳からの連絡では、賊に襲われたとの事である。その中で彼は浙江省の住民で資本を借りて豚を購入し販売する仕事をしていた。九月二十八日の夜に、船を宜農橋地方に停泊し、牙行の楊令望のもとに至り猪を購入する予定であった⁵⁶⁾。とあり、雍正十年常州府は江蘇省の南邊であって浙江省の北邊とは境を接しており、太湖沿岸に位置するから太湖が水路交通になっていたと思われる。

○ 蘇州・宜興間の太湖航運

雍正十年十月十二日に、呂天長の申し立てでは、停船中に強盜の被害を受けたとのことである。彼は杭州府仁和縣の民であり、本年九月二十八日に、蘇州で張太船一隻を雇用して、宜興に赴き、秬穀を購入し、二十九日の夜に、船を臺治盛店橋地方に停泊させ、彼と船戸とは熟睡していたところ、盜賊の被害にあった⁵⁷⁾。とあり、雍正十年に浙江省杭州府仁和縣民の呂天長は蘇州に来て、船を雇って宜興に至っている。蘇州と宜興は太湖を挟んで東西に対岸同士であるので、この船は太湖を縦断したものである。

○ 浙江湖州・常州府荆溪間の太湖航運

乾隆八年十一月二十七日に、浙江湖州府烏程縣民の孟廷賢と范世忠との届けでは、正確に報告している。彼らの本籍は烏程縣にあって、共同経営で貿易をしていた。本月二十六日の夜に、船を荆溪縣に進め、荆溪縣の治下の徐舍鎮地方で停泊していたところ、不意にその夜三更時分に、彼等が睡眠中に盜賊に襲われたのであった⁵⁸⁾。

とあり、乾隆八年（1743）浙江省烏程縣の民が船を使用する交易活動中に荆溪縣治下で賊に襲

55) 『明清檔案』A52-44 「摺鎮江府詳、摺溧陽縣詳稱、雍正十年正月二十七日、摺沈大倫稟、為叩緝恩追事、詞稱身係杭州海寧縣人民、契本往高淳口上、羅買秬米、于本月二十六日、行至歇、到二更時分、遭大盜架廠船二隻。」

56) 『明清檔案』A55-58 「摺常州府詳、摺荆溪縣詳稱、雍正十年九月二十九日、摺沈有徳報、為報明失窃事、内称身係浙民借本投治販猪生理、于本月二十八日夜、船泊宜農橋地方、意欲投楊令望牙行買猪。」

57) 『明清檔案』A55-59 「摺無錫縣詳稱、雍正十年十月十二日、摺呂天長稟、為停舟被劫事、内称身係杭州府仁和縣民、于本年九月二十八日、在蘇州雇張太船一隻、往宜興、販買秬穀、二十九日夜、船泊臺治盛店橋地方、身與船戸熟睡、被盜。」

58) 『明清檔案』A132-76 「摺常州府詳、乾隆八年十一月二十七日、摺浙江湖州府烏程縣民孟廷賢・范世忠報、為報明事、内称身等籍烏程、合本貿易、于本月二十六日夜、船至荆溪縣、泊于治下徐舍鎮地方、不意是夜三更時分、身等睡臥被盜。」

われた例である。烏程縣と荊溪縣との位置関係は、烏程縣は浙江省治下で太湖のほぼ南邊にあり、荊溪縣は常州府治下で太湖の西邊にあたり、徐舍鎮は荊溪に沿い荊溪縣も荊溪に沿って徐舍鎮は荊溪縣のさらに上流に位置する。荊溪が水路として、そしておそらく太湖内が水路として航路に利用されていたことは確実であろう。

○ 荊溪縣治下の太湖航運

乾隆拾五年拾壹月拾八日に荊溪縣が聞き及んだところでは烏溪に近い太湖の湖面において九日の夜に米船が襲撃されたとのことである。直ちに營汛に通知し調査したところ二十一典史の孫珏の報告では十一月十二日に、宜興縣開上區拾圖の吳加升の申し立てで、窃盜の被害を受け逮捕を求めた。彼の申し立てでは、彼は宜興船に糙米肆拾柒石を載せて、浙江へ行き貨物を賣却して、本月九日の夜に、船を烏溪地方で停泊していた。この夜は熟睡していたところ賊に襲われたのであった⁵⁹⁾。

とある。宜興縣の吳加升が宜興縣の船を傭船して糙米肆拾柒石を輸送し、浙江に行って売却し帰郷する際に荊溪縣治下の太湖湖面の烏溪地方で盜賊に襲撃されている。この場合太湖が宜興と浙江省内の地域を結ぶ水運の重要な航路になっていたことが知られる例である。

○ 太倉州・常州府間の太湖航運

乾隆貳拾四年肆月貳拾九日に、吳縣民の邱殿玉が申し立てによると、彼は寶山縣の唐逸恭米店の幫夥であった。本月肆月貳拾四日に、主人の命令で米を購入するため瞿大成の船隻を雇用して銀錢柒百餘金を持ち、貳拾八日に、船が荊溪縣治下の洛城橋地方で停泊していた。時刻は深夜であり不意に盜賊多数に襲撃されたのであった⁶⁰⁾。

蘇州府治下吳縣民の邱殿玉は太倉州治下における寶山縣の唐逸恭米店の店員であり、主人の命令で太湖の西にある常州府荊溪縣まで米穀を購入に銀を持参して出かけるために運送用の船を雇用していた例である。途中太湖を横断している可能性が高い。

(4) 江北における航運

ここでは、長江以北の江北水域において清代民衆がいかに船舶を活用して航運活動を行っていたか、上節と同様に檔案資料により述べてみたい。

○ 通州・常州間の航運

乾隆八年十月二十九日に、如臯縣の連絡では、本年十月二十二日に、蔡基汶の申し立ては、

59) 『明清檔案』A171-119「乾隆拾五年拾壹月拾八日、訪得卑（荊溪）縣烏溪相近之湖面、於初玖日夜、有米船被劫之事、隨移會營汛協查去後、貳拾壹日、拋典史孫珏詳稱、拾壹月拾貳日、拋宜興縣開上區拾圖吳加升稟、為失窃首関叩詳緝追事、詞稱身准宜邑船、載糙米肆拾柒石、往浙貨賣、於本月初玖日夜、泊船烏溪地方、是夜睡熟、被賊鑽入。」

60) 『明清檔案』A200-58「拋常州府詳、拋荊溪縣詳、乾隆貳拾四年肆月貳拾九日、拋吳縣民邱殿玉稟稱、窃身係寶山縣唐逸恭米店幫夥、於本月肆月貳拾四日、店主令身出外羅米、雇瞿大成船隻、帶有銀錢柒百餘金、於貳拾八日、行至洛城橋地方停泊、不意、於是夜更深時分、被盜多人。」

正確に述べている。その中で彼のいとこの蔡基龍は、如阜縣に登録した如字八號船一隻があり、南河周家港において、今十月十五日に、自ら壮猪・棉花・黄豆等物を載せ、義弟で水手の陳宏遠等とともに、船で輸送して常熟縣六院鎮に至って積み荷を売却した。十六日になり、空が明けようとする頃に、普玉沙南尋與沙北霞に至ったが、そこに匪船一隻がいたのであった⁶¹⁾。

この事例は、乾隆八年（1743）に江蘇省の通州治下にある如阜縣の住民である蔡基龍が、自己所有の船で、常熟縣へ豚や綿花を載せて交易に赴いていたことが判る。この場合、如阜縣より長江までは江北の水路、そして長江を横断して江南の水路を利用していたことは明らかである。

○ 鎮江府・常州府靖江間の航運

乾隆拾壹年八月貳拾參日に、鎮江府丹徒縣の米客である朱元吉の申し立てでは、盜難の被害を申し立てである。彼は上運漕晏燦の資本を借り、郁行で稻と糙米を購入して、梁山船を雇用して、装載して大橋董世高・朱超凡行内に到り、王成裕の船を雇用し、江南に輸送するに、風水不便のため、本月貳拾壹日晚、に爛港口江心陰沙に停泊していたところ深夜になり潮が長じたので私たちは熟睡していたところ被害にあった⁶²⁾。

とあり、乾隆十一年（1746）八月に鎮江府の米商人が米穀の買い付けに常州府靖江縣治下の赴き、江南に輸送する途中に靖江治下で盜難に遭遇している。常州府の靖江縣は長江以北にあり、ここに鎮江からの米商人が米穀の買い付けに来るためには少なくとも一部の水路は長江を利用せざるを得ない。江北・江南間の米穀の輸送に船を使用していた例である。

○ 揚州府治下の航運

乾隆二十三年八月初二日に、被害者黃魯卿の報告によるに、彼の本籍は徽州に属し、同店の仲間汪學等と、客に替わって木材を運送するため、邵伯後河に停泊し、風を待ち湖を過ぎようとしていた。八月初一日の二更時分に、全員熟睡していたところ被害にあった⁶³⁾。

この例は、乾隆二十三年（1758）徽州府の商人が木材輸送に関係して大運河沿いの西側で揚州の北、高郵の南にある邵伯湖で盜賊の被害にあった。徽州木商の具体的活動例である。

61) 『明清檔案』A132-28 「掇蘇州府詳、掇常熟縣詳稱、乾隆八年十月二十九日、准如阜縣閩開、本年十月二十二日、掇蔡基汶呈、為掇實報明事、内称切身胞弟蔡基龍、有如字八號船一隻、于南河周家港、今十月十五日、身將壮猪・棉花・黄豆等物、令弟同水手陳宏遠等、運至常熟縣六院鎮發賣、至十六日、天將明時、行至普玉沙南尋與沙北霞、有匪船一隻。」

62) 『明清檔案』A145-73「掇常州府詳、掇清江縣詳稱、乾隆拾壹年八月貳拾參日、掇鎮江府丹徒縣米客朱元吉稟、為稟明被盜情由事、内称窃身借本上運漕晏燦郁行買稻并糙米、雇梁山船、裝至大橋董世高・朱超凡行内、雇王成裕船、裝送江南、因風水不便、本月貳拾壹日晚、停泊爛港口江心陰沙。不料夜深潮長。身等熟睡、被盜。」

63) 『明清檔案』A198-118 「掇揚州府詳、掇甘泉縣詳稱、乾隆二十三年八月初二日、掇事主黃魯卿稟稱、窃身籍屬徽州、同店夥汪學等、代客運木、停泊邵伯後河、候風過湖、八月初一日、二更時分、俱各睡熟、被盜。」

○ 淮安府治下の航運

淮安府知府の陶易の上申書により、鹽城縣知縣朱洛臣の上申書によって言うに、乾隆三十九年六月初六日、被害者生員の王紀の報告では六月初一日に、王紀が王凡の船に乗船して淮安府に行こうとしていた。その夜に船が溝口地方で一船に遭遇し、その船の五人が王凡を拉致した。…被害の地は鹽城縣城から百四十里のところ、村舎も無く、監視の汎地も無いところであった⁶⁴⁾。

とある。乾隆三十九年（1774）鹽城縣の生員が上級府の淮安府に赴くために船舶を使用した例である。現在でも鹽城と淮安の間は直線距離は70余キロであるが、陸路では138キロであるのに、水上航路距離では120キロ程ある⁶⁵⁾。水路が輻輳しているため陸路より水路の方が遙かに便利であったろう。

4 江南・江北内河航行の船舶

それでは上述した江南デルタを中心とする長江下流域の江南・江北の水域においてどのような船舶が航行していたかであろうか。これらに関して上記の檔案史料では航行水域は語られても船舶名や船式等にはほとんど触れられていない。そこで大運河に位置する蘇州の澔墅関を通関した船舶にどのようなものがあったかを『澔墅関志』巻五、簽量則例より見てみたい。澔墅関を通関したことが知られる船舶名は、大梁頭船、活梁頭江剥船、活梁頭江肥船、活梁頭内江船、鎮江小欄水船、小江肥船、鎮江羅江船、外江船、山船、邵伯山船、山肥船、老太湖船、新太湖船などである。これらのうち明確に地名と判明するのは鎮江や揚州に近い江蘇省江都縣の北にある大運河沿いの邵伯鎮や太湖であるが、外江船は長江流域から来航する船舶であったと考えられる⁶⁶⁾。清末の時期に記された『海関一〇年報告』1892-1901年、蘇州には、公司船、紅頭船、蒲鞋頭、牡丹頭、浪船、邵伯划子、山上船、航船、廬墟快、米包子、脚划船、滿江紅、太湖船、南灣子、沙飛船、絲網船、石頭船、常熟快、雙開門、小快船、料匹子、棧釣子、湖廣船、無錫快、烏山船、横快子、大網船、鍋釣子、海寧船、吳江快、関快、南頭船、尖頭船等の33種類⁶⁷⁾もの民船の名称が掲げられそれぞれの来航地が知られる。

公司船、紅頭船、脚划船は主に上海や杭州と蘇州との間に航行していた。蒲鞋頭、邵伯划子、

64) 『明清檔案』A222-122 「鹽城縣城外、行舟被盜…掇淮安府知府陶易詳、掇鹽城縣知縣朱洛臣詳稱、乾隆三十九年六月初六日、掇事主生員王紀報稱、本月初壹日、生坐王凡船隻往淮、彼晚船至相近流均溝口地方、遇有壹船在船伍人、阻生去路、壹人上船、將生拉出船艙、生同船戶王凡、驚落下水。…被盜處所、相距縣城、壹百肆拾里、並無村舎、亦無墩防營汎。」

65) 『江蘇省地図冊 最新版』広東省地図出版社、1997年3月。

『全国交通當運線路里程示意圖（第二版）』39、132頁参照。

66) 松浦章「清代蘇州の水運について」45頁、本書第2編第4章参照。

67) 松浦章「清代蘇州の水運について」46頁、本書第2編第4章参照。

第2編 清代大運河の航運

満江紅、南灣子は江蘇省内や長江流域にも見られ、烏山船、浪船、海寧船は鎮江から蘇州へ、山上船、大網船、太湖船は太湖が主であり、牡丹頭、沙飛船、横快子は江北から蘇州へ、江西省から蘇州へは鍋釣子が来航している。航船、廬墟快、米包子、絲網船、石頭船、常熟快、雙開門、小快船、料匹子、檣釣子、無錫快、吳江快、関快、南頭船、尖頭船などは主に蘇州近郊を中心とする内河水域を活動していた⁶⁸⁾。

これら蘇州に来航する船舶の種類も多くは蘇州近郊の民船が多くを占めていたが、南は浙江省の杭州をはじめ、東の上海から、さらに滸墅関以北の江北の水域や、鎮江を経て長江流域に及んで江西省、そして湖南・湖北方面からも蘇州に来航していたのである。

滸墅関を通関した船舶数はどれほどであったか長期にわたる資料は明確ではないが、管見の資料で唯一船舶数を明確にしてくれる檔案がある。それは乾隆二十六年（1761）九月二十九日付の江蘇巡撫革職留任の陳弘謀の奏摺である。

[乾隆] 二十四年五月初三日起連関至二十五年四月初二日止、経徴底簿逐一吊査、過米麥豆船五萬八千九百四十八隻、收税銀二十八萬二千八百十九兩零、二十五年四月初三日起至二十六年四月初二日止、共過米麥豆船五萬四千七百二十二隻、收税銀二十四萬三百四十七兩零、…二十四年期内共過雜貨船六萬五千九十隻、收税銀二十萬七千四百九十八兩零、二十五年期内共過雜貨船六萬六千七百四十一隻、收税銀二十一萬三千三十三兩⁶⁹⁾。

とあるように、乾隆二十四年（1759）期と乾隆二十五年（1770）期の両期であるが、滸墅関を通関した船舶数が知られる。乾隆二十四年期中に米麥豆船が58,948隻、雜貨船が65,090隻、乾隆二十五年期中に米麥豆船が54,722隻、雜貨船66,741隻に達し、乾隆二十四年期中が124,038隻、乾隆二十五年期中が121,463隻となり、兩年の総数は各年ともに12万隻を越えている。乾隆二十四年、乾隆二十五年期中ともに一年の日数は355日であるから、それぞれ平均すると一日に349隻、342隻となり、毎日300余隻もの民船が通関していたことになる。

他方江北の大運河口に近い揚州及び由関の通関船舶数は乾隆二十三年（1758）には147,716隻、乾隆二十四年（1759）は141,202隻に達している。また乾隆五十五年（1790）は66,344隻であり、乾隆五十七年（1792）は54,485隻であった⁷⁰⁾ ことから明らかなように、乾隆二十四年（1759）には長江を挟んで大運河を北にあるいは南においても一年に10余万もの船舶が航行していたことになり、一日にすれば300余隻の船舶が賑しく航行していたのである。減少した乾隆五十七年期中の場合でも一日に153隻になる。

大運河の南端にある杭州に来航し航行していた船舶にはどのようなものが有ったかは雍正『北新関志』巻十四に見える「北新鈔関船式圖」（後掲の資料編Ⅰ参照）に見ることができる。

68) 松浦章「清代蘇州の水運について」46頁、本書第2編第4章参照。

69) 中国第一歴史档案馆蔵、硃批奏摺、財政類、関税項、19リール1615コマ。

70) 松浦章「清代の揚州関について」『関西大学文学論集』第43巻第2号、1999年、46～48頁、本書第2編第3章参照。

「北新鈔関船式圖」には70餘隻の船式圖が見られる。この各図の船式に固有名が付されてないものが一部あるが名称が明らかなものは64艘になる。これらの船は当然ながら杭州の北新関を通関した船舶と見ることができ、大運河やその支流の運河を含め江南の水運に利用されていた船舶であったことは想像に難くない。これらの船舶を固有の船舶名称で分けると次のようになる。

嘉興塩潤頭、嘉興圈逢船、嘉興齊門船、嘉定船、嘉定平頭船、海船、牛皮船、湖州花船、湖州圈逢船、湖州沙飛船、湖州船、湖州太湖船、湖州太湖船、湖州白壳子、吳江尖頭船、光福報船、孝豊船、杭州船、杭州大洞子船、杭州泥塔頭船、杭州墅湖船、杭州趙堂船、高淳船、施家霸泥塔頭、松江華亭塩施船、松江船、焦湖船、常州馬船、常州划子船、常州划子船外船、震彙船、水羊毛逢子、水羊毛逢子方、蘇州船、蘇州大尖頭船、蘇州湯湖船、丹陽划子船、長安難船、鎮江瓜子船、鎮江板船、鎮江羅江船、鎮江欄水船、鎮江划子船外船、南京、南京滿江紅、南京樓船、南湖兜消船、南尋航船、寧波船、馬溜子、板船、琵琶船、平湖花船、便民船、抹頭子、滿江紅船、余杭区難潤位、余杭区難圓位、揚州沙飛船、劉河湯湖船、檔板尖頭船、糧划子尖頭船、邵伯木展頭船邵白開消船、閘裡沙河

これらの船舶名の内、地域名が付られているものは、嘉興、嘉定、湖州、吳江、杭州、松江、常州、邵伯、蘇州、丹陽、鎮江、南京、寧波、平湖、余杭地区、揚州などである。このうち浙江省内のもは嘉興、湖州、杭州、寧波、平湖、余杭地区である。他は江蘇省からの船であり、それらの地名は嘉定、吳江、松江、常州、邵伯、丹陽、鎮江、南京、揚州があげられるが、殆どは江蘇省と言っても浙江省北部に隣接する地域が多い。しかし揚州や邵伯は長江以北に位置し、とりわけ邵伯は揚州府治下ではあるがさらに揚州府城の北に位置して大運河沿いの地である。この両地からの船は長江を横断して杭州に来航していた。

さらに、これらの船舶を船式でみると、河船、航船、沙船、潤頭船、獎船、尖船、太湖船、長船、難船、剥船、揺船、划子船の12種類の船式に集約することができる。

これらの船式の内、管見の資料で明らかなものに関して若干述べてみたい。

沙船は海上も、内陸河川も航行できる平底帆船であることはよく知られている⁷¹⁾。

上記の檔案中においても江南民衆が利用したしばしば見える船舶に航船がある。この航船に関して明治期に調査した日本人の記録にも見える。『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』第三章「民船」にその形状等が詳細に記されている。

航船 乗合船の総称にして短距離の航行は皆之に由る。其種類頗る多くして航行すべき河川の名又は其航行区域の両端の地名を取りて、名を付す。例へば松江間ならば上海松江航

71) 周世徳「中国沙船考略」『科学史集刊』第5期、1963年4月。

上野康貴「清代江蘇の沙船について」『鈴木俊教授還暦記念東洋史論叢』1964年10月。

Joseph Needham; *Science and Civilisation in China*, vol.4, part 3, Civil Engineering and Nautics, pp428-429.

松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

船と云ふが如し、此等の船は其大さ三百担以下百担内外にして乗組員は七、八人なり。搭載し得る乗客数は船の大小によりて一様ならざるも、大は三十人小は十七、八人にして、造船費は七、八百元なり⁷²⁾。

とあるように、航船は江南地域の乗合船として普遍的に利用されていた船舶であった。

航船の名称は古くから知られていた。宋の趙彦衛の『雲麓漫鈔』巻六に次のようにある。

いまの浙西の流れに臨む州縣において、およそ行旅の舟を航船と呼んでいる⁷³⁾。

とあり、宋代江南とりわけ現在の浙江省付近では旅客を載せる水路を航行する船舶を航船と呼んでいた。

また清の徐珂の『清稗類鈔』稗九十、舟車類に、

航船は浙江の水の隣接する州縣各郷においてどこにも航船がある。男女や老幼も、それに雑居する。薄暮に出航することが多く、出航の際には銅鑼を鳴らして大衆につげる。郵政が行われずまた信局が設置されていない所ではひとびとのために郵送のことも行なっている⁷⁴⁾。

とある。航船は江南の水郷地域では重要な交通手段でありまた輸送便業務の代行を行う通信手段の代行者でもあった。同書に、

班船は江蘇では航船をこのように呼称している。班船と呼称する理由は定期的に交互に航行しているためである⁷⁵⁾。

とある。航船は江蘇地方では班船とも呼称され、定期航行が営業目標の重要な要点であった。

太湖船に関しては、清代乾隆年間の金友理の『太湖備考』巻六、風俗に、

舟や楫により生業を得て、江や湖に出入りし、つねに必ず舟で行く、そのため老人や子供であっても全て上手く舟を操り、またよく水を泳ぐ⁷⁶⁾。

と記しているように、太湖周辺の人々は幼き頃から操船に長けていた。太湖船は河川も湖水も航行可能な船舶であった。

江南水郷で普遍的に見られた划船に関して、『清稗類鈔』稗九十、舟車類には次のように記している。

划船は竿を使用して舟をすすめるのであるが、その竿を划と呼称した。俗には槳を使うこれも划と言い、足を伸ばして推進するため速度が速く、とくに紹興人はこの技に長けてい

72) 『支那省別全誌第十五卷江蘇省』東亜同文會、1920年8月、279頁。

73) 宋の趙彦衛『雲麓漫鈔』巻六「今浙西臨流州縣、凡載行旅之舟、謂之航船」。筆記小説名著『新校雲麓漫鈔』世界書局、1969年4月再版、92頁。

74) 徐珂『清稗類鈔』稗九十、舟車類、「航船 浙江臨水州縣各郷、皆有航船。男女老幼、雜處其中。以薄暮開駛者為多。解纜時。鳴銅鑼為號以告大衆。郵政未通信局未設之處、且為人寄遞函件。罔或誤」

75) 徐珂『清稗類鈔』稗九十、舟車類「班船 江蘇之稱航船也。曰班船。喻其往來有定、更番為代也」

76) 清・金友理『太湖備考』巻六、風俗、「以舟楫為藝、出入江湖、動必以舟、故老稚皆善操舟、又能泅水。」『太湖備考』江蘇地方文獻叢書、江蘇古籍出版社、1998年12月、296頁。

た。これをするのは全て男子である。これを划船と呼んでいる。常に江浙の間において航行している⁷⁷⁾。

満江紅は、『清稗類鈔』稗九十、舟車類に明代頃から名称が知られるとして、

満江紅は船の名であり、江淮の船である。船の門が斜面に為っている。それが大小あり一號から五號まであって、五號が最も大きく、航行に際しては風の順逆に関係なく、必ず帆を使用し、艫が補助として使用される⁷⁸⁾。

とある。

無錫快についても地名を付せた船名として、『清稗類鈔』稗九十、舟車類に見える。

無錫快は無錫の人が航行に使用する船である。江蘇の蘇州・松江・常州・鎮江・太倉や浙江の杭州・嘉興・湖州に見られる。權を買うものは船の大小を質問し、一組か二組かを選択する⁷⁹⁾。

『清稗類鈔』稗九十、舟車類にはさらに「小汽船施帶船舶」において、

満江紅と無錫快などの様々な舟が江蘇や浙江地域を航行している⁸⁰⁾。

と記している。

以上のように、江南水郷域において様々な名称で呼称された船舶が航行していた。とりわけ定期的に航行し貨物や貨客を載せる船舶を航船と呼称していたことが知られる。

清代の江南における民船の航行能力はいかほどであったかに関しては、清末の二報紙の記事が参考になろう。最初は上海の『申報』第26号、同治十一年四月二十四日（1872年5月30日）に掲載されて「輪船論」に、

上海から蘇州への陸路はほぼ三百里におよび、汽船で進めば遅い場合でも一時間に五十里行くことができる。三百里であれば一日で到着できる。仮に民船にすると遅い場合は三日かかり、早くても二日は必要である⁸¹⁾。

とある。このころ内陸河川を航行する汽船が江南各水路に進出してきて、旧式民船等と競合することになり、ますその速度が人々の大きな関心の的になったのである。そのなかでも人々の往来が多い上海と蘇州間がどれくらいの時間で行けるかが最も身近で分かりやすい代表として取り上げられている。ここでは民船では二日から三日必要であった。今日の水路距離は上海と

77) 『清稗類鈔』稗九十、舟車類、「划船 以竿進舟謂之划、而俗以用槳者為划。伸足推之。進行甚速、紹興人精此技。皆男子也。謂之划船。常往來於江浙間」

78) 『清稗類鈔』稗九十、舟車類「満江紅、船名。江淮之船也。船之門為斜面。其大小有一號至五號之別。五號最大。行時。不論風之順逆。必使帆、以艫佐之」

79) 『清稗類鈔』稗九十、舟車類「無錫快者、無錫人所泛之船也。往來於蘇之蘇州・松江・常州・鎮江・太倉。浙之杭州・嘉興・湖州。買權者問船之大小。則於單夾共双夾共之外」

80) 『清稗類鈔』稗九十、舟車類、「小汽船施帶船舶」に「満江紅・無錫快諸舟之往來江浙間也」とある。

81) 『申報』第26号、同治十一年四月二十四日（1872年5月30日）「輪船論」に「計滬至蘇木路、幾及三百里、輪船行走、至遲每時可以五十里、三百里程途、一日可到、若用內地民船、遲則三日、速亦二日」とある。

蘇州間は139.5km⁸²⁾であり、一日に46.5kmから70km程の航行可能であったことになる。

また上海で刊行された字林洋行の『滬報』第66号、光緒八年六月十九日（1882年8月2日）付の記事の「西報、内河輪船を論ず」には、

查するに蘇州より上海に至るに民船をもちいれば必ず四、五日は必要である。風の様子ではこの日数にとどまらない。もし小型蒸気汽船であれば、一日で済む⁸³⁾。

と記している。蘇州と上海間約130余kmを民船では4、5日を要したとある。この速度は先に指摘した大運河、長江における順水であれば一日に五十里、逆水であれば一日三十里⁸⁴⁾という速度にほぼ相当することから、これが当時の民船の一般的速度であったろう。

5 小 結

清代における長江下流域以南、以北の民衆がいかに交通運輸手段として船舶を利用していたかを特に、航行中に盗賊の被害を受けたことに関する檔案を中心にその実状を探ってきた。江南・江北等の水郷における民衆が船舶を利用した事例は多く残されていないが、本章で引用した盗難事件に係る檔案には枚挙に暇がない。その内の管見のものを中心に江南・江北における船舶利用の実態を通じて、いかに船舶を活用していたかを明らかにしようとしたものである。船舶図については資料編資料Iを参照されたい。

これらの事例からも明らかなように、江南・江北水郷域において多方面の用途のために船舶が利用されていたことが知られる。公用であり私用においても様々な形態で船舶が利用されていた。船舶は交通手段であり、輸送手段であり、通信手段等でもあった。

これら江南・江北の水郷域における船舶は、公用に際しては公金の輸送、公的物資を積載して関係機関への輸送手段として、または官吏の移動における交通手段としても使用された。

私用面では民間の人々による物資の大量輸送、もしくは少量であっても物資の輸送手段として、また各地への移動のための交通手段としての旅客輸送の面においても、さらには私信を伝達する通信手段の一翼をも担っていた。江南・江北水郷の民衆が船舶を利用した直接的資料は多く残されていないが、盗難事件に係る檔案には枚挙に暇がない。これらの分析により、江南・江北水郷域において多方面の用途のために船舶が利用されていたことが知られる。公用であり私用においても様々な形態で船舶が利用されていた。船舶は交通手段であり、輸送手段であり、通信手段等でもあった。檔案には、例えば専売鹽の販売に従事する船が襲われたことが記録されている。この資料から、当時の鹽の販売区域が正確に行われていた事が証明される。

82) 『全国交通營運線路里程示意图（第二版）』人民交通出版社、1988年6月、40頁。

83) 字林洋行『滬報』第66号、光緒八年六月十九日（1882年8月2日）付け「西報論内河輪船」に、「查蘇州至滬、民船須四五日不等、風苟不順則尚不止此数。苟用小輪船則不過一日夜耳。」とある。

84) 註11参照。

また太湖は湖であるが、太湖湖岸の周辺の地域にとっても水路としても大いに活用されていたことなどの具体的事例が数多く見られる。

江南・江北各地で利用された代表的な船に航船がある。航船は江南・江北水郷域での乗合船として普遍的に利用された船舶であり、旅客だけでなく郵便業務の代行も行っている。航船は定期的に特定の地域を往来していたので班船とも呼称された。これらの船舶の速度は、今日の交通機関からみれば蘇州・上海間を四～五日を要する程であり、決して速いものではなかったが、多くの人々や大量の物資の輸送に大いに貢献したのであった。

上記に列記した清代における盗難関係の檔案資料は、多くの船舶が江南・江北水郷域各地の水路網を縦横に航行していた情景の一端が活写されていると言えるであろう。

第3章 清代の揚州関について

1 緒言

江都の人徐謙芳が民国27年(1938)に著した『揚州風土記略』巻上、地勢に、

揚州の地、北は淮に界し、南は江を臨み、東は東海に瀕し、西北は湖に濱す。柂は漕渠を以てし、軸は崑崗を以てし、重江、複関の際、四会五達の莊、淮海の間にあって、ここは重鎮である。

と記しているように、長江下流域に位置する揚州は地理的に水運の重要な地として重視されていた。とりわけ、長江水運と大運河との水運の交差する要に位置する地としての機能を保持していたためである。

揚州は唐代以降において漕運の基軸として重視された¹⁾。その状況の一端は嘉慶『揚州府志』巻十五、賦役、漕運に、

揚郡は長江と淮河の津要にあり、唐が関中に都をおき、宋が汴に都をおいた時、すべて東南より漕運を行った。その際に転運、発運などの役人を設け、ここ揚州に駐在し、漕運のことを処理した。

と記しているように、中原に都を設けた唐、北宋等の王朝にとっても揚州は江南からの税糧輸送を行う上で重要拠点であった。

明代においても揚州は商品流通の要の一として注目された。万曆『揚州府志』巻四、関税によれば、

国朝宣徳四年に南京より北京にいたる沿河郭県とくに臨清、濟寧、徐州、淮安、揚州、上新河等の客商が多く集まる地に鈔関を設け、御史および戸部主事各一名をつかわし、鈔法の例に照して船料を徴収した。これにより揚州鈔関がはじめて郡城の東南の隅にたてられた。

とある。宣徳四年(1429)に南京から北京に至る大運河沿いに鈔関が設置された。山東の臨清州、濟寧州、南直隸の徐州、淮安府、揚州府といずれも大運河に沿う地であって、唯一南京に近い上新河が長江に沿う地であった。

民国『江都県統志』巻四、民賦考、関税によれば、

県境の幅員は、方百里に過ぎざるも、揚関・由閘の総口の分巡は設けるに十九処の多きを計える。

1) 李廷先氏著『唐代揚州刺史考』(江蘇古籍出版社、1992年5月)第七章「唐代江、淮地区漕運」386～396頁。

とある。江都県の県域は一〇〇里四方に過ぎないにもかかわらず、揚関・由閘と二個所の総口に対して十数ヶ所の分口が設置されていた。それだけ揚州付近は狭い範囲の中に複雑な水路があったことを物語る。

同書には、揚関の位置を、

関署、在把江門外。

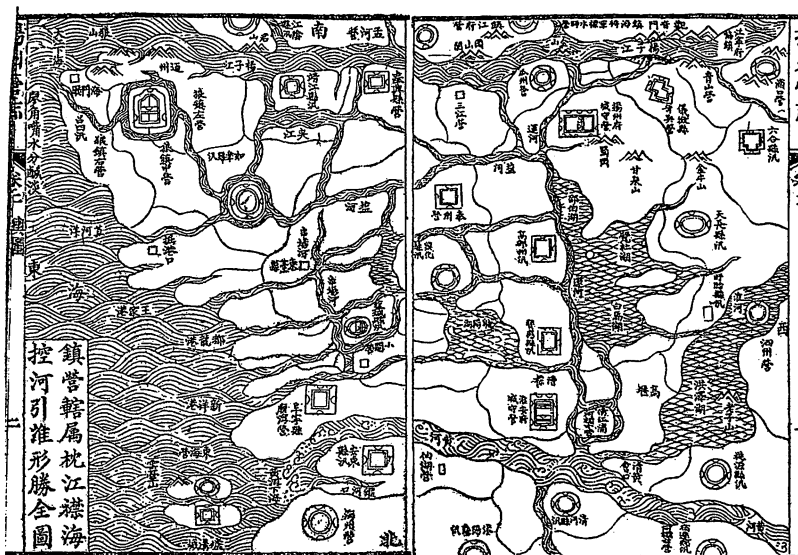
と記しているように、揚関本署は揚州城の把江門外に設置されていた。

雍正『揚州府志』巻十五、関税によれば、

瓜洲由閘、河餉及儀徵、埤併河餉。

とあるように、由閘総口は長江に沿う瓜洲に設けられていた。

このように、揚州における常関は一般に揚由とか関閘などと総称されている。



揚州・瓜洲附近図『揚州府志』（江蘇揚州古旧書店刊印本による）巻三輿図による。
上部が南である。図上部は長江、右図中央上下に運河が見える。

そこで本章では、揚関と由閘との二個所の総口を含む揚州関が商品流通上においてどのような役割を担っていたかを考察してみたい。

2 清代揚関・由閘の機能

長江と大運河とのほぼ接点に位置した揚関と閘関との商品流通上における機能について、江蘇巡撫であった託恩多の乾隆二十三年(1758)二月初十日付の奏摺が端的に説明している。

査するに関(揚関)と閘(由閘)との税課は全て商船の輻輳による。しかも商船の販運もまた

各地の豊かな貨物の広範囲な販運によって充裕するものとなる²⁾。

とあるように、揚州関と由閘関の税収は当然ながら商船の往来によるものであった。商品流通が旺盛になれば商船の往来も活発となって揚州両関全体の税課収入は増大した。

蘇州巡撫の陳大受の乾隆十一年(1746)二月二十日付の奏摺によれば、

由閘は揚関を距てること僅か三十余里³⁾。

とあり、揚関と由閘は近距離にある常関であった。同奏摺には、

北来貨物、揚関納鈔、有即就揚発売、不赴不游者。有運往上江・江寧等処、由儀徵出口、只完輕則河餉者、惟往鎮江・蘇・常等処之貨、始到由閘⁴⁾。

とある。

また、江蘇巡撫の薩載の乾隆三十八年(1773)九月初四日付けの奏摺には、

凡南来浙省、江蘇雜貨、悉由鎮江、横越兩閘、对渡進口。江・広・安徽貨船、亦由長江、順流直進大橋口、出六閘、前往高宝・淮北等処、甚至北来米・麦・豆餅等貨、亦有由六閘進口、出江直達蘇・常一带販売者⁵⁾。

とある。

大運河によって北から運ばれてくる貨物でも、揚州で売却されるものと、儀徵を經由して長江を航運して南京方面に運ばれる貨物、大運河をさらに南下し、長江を横断して鎮江からまた大運河によってさらに蘇州や常州に赴く麦や豆や豆餅などの貨物があつた。この内、揚関から鎮江を經由して大運河を南下する貨物が由閘を通過していたのであつた。他方、長江流域の江西、湖北、湖南、安徽等省から長江を航行した大運河に入り、高宝や淮北方面に運ばれる貨物も多々あつた。

それでは、揚州関、由閘関を通過する船舶が増加する要因は何であつたらうか。乾隆二十年(1755)十月二十六日付けの傅恒等の奏摺には、

揚関と由閘の収税は全て南、北の貨物の流通によって始めて充裕が可能となる⁶⁾。

とあるように、南北の商品の流通量に比例して揚州関、由閘関の税収が増加することであつた。即ち大運河を南へ北へと往来する船舶の税収がどれほどであつたか、まず明代の例をあげてみたい。

王樵の「考覈差滿属官事」⁷⁾によれば、萬曆二十年(1592)頃の揚州鈔関の税収が知られる。萬曆二十年頃の船料収入が約12,000～13,000両であつた(表1参照)。

清朝になると揚州関、由閘関の税収の内、純収入に当る盈余銀の記録が比較的多く残されて

2) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

3) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

4) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

5) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

6) 『明清檔案』第191冊、中央研究院歴史語言研究所、1989年12月、73頁。

7) 王樵『方麓集』卷一、『景印文淵閣四庫全書』第1285冊、上海古籍出版社、による。

表1 萬曆十八～二十年揚州鈔関の税収表

時 期	徴収期間	船料正耗積余銀
萬曆十八年 (1590)	一年と二十六日	12,682.6219兩
萬曆十九年 (1591)	一年と三十七日	13,614.1856兩
萬曆二十年 (1520)	一年	11,652.90798兩

表2 揚関・由閘盈餘銀表

年 号	盈餘銀 (兩)	年 号	盈餘銀 (兩)
雍正10年	78,346	乾隆31年	61,307
雍正11年	89,688	32年	62,250
12年	94,590	33年	64,324
13年	124,571	34年	66,386
乾隆元年	117,412	35年	70,986
02年	40,563	36年	73,156
03年	64,596	37年	73,434
04年	29,069	38年	74,050
05年	90,069	39年	75,220
06年	27,700	40年	76,003
		41年	76,189
乾隆13年	57,565	42年	91,887
14年	128,711	43年	92,244
15年	118,039	44年	92,508
		45年	92,810
乾隆22年	40,170	46年	92,984
23年	44,170	47年	93,097
24年	69,676	48年	93,148
25年	54,321	49年	93,177
26年	55,792	50年	34,113
27年	56,933	51年	25,971
28年	57,966	52年	27,492
29年	69,440	53年	60,636
30年	60,567	54年	83,235

(注)『乾隆朝上諭檔』第8冊(檔案出版社、1991年6月)729～732頁に見える雍正13年より乾隆14年までの盈餘銀に拠った。乾隆42年以降は中国第一歴史檔案館の檔案と『宮中檔乾隆朝奏摺』とを参考にして作成した。

いる(表2参照)。

雍正十年(1732)分の盈餘銀が78,000余兩、同十三年(1735)分はそれが120,000余兩となるが、乾隆年代の前半は確実に減少しており、乾隆二十年代以降は40,000兩を越えて、乾隆二十四年(1759)以降は50,000から70,000兩を上下して乾隆四十二年(1777)以降同四十九年(1784)まで毎

年90,000両台であった。ところが乾隆五十年代初めは減少傾向を示している。

乾隆五十年(1785)分の盈余銀がそれまでの90,000両台から急激に30,000両台に減少しているが、その理由を江蘇巡撫の閔鶚元の乾隆五十一年(1786)一月二十六日付の奏摺によると、

上年(乾隆四十九年、1784)河南、山東二省、年歳平常豆石・豆餅出産無多、五・六月間、天又乾早、南北商販稀少、即塩税一項、亦因揚河淺涸、不能照額、起運以致各款、均有短絀、係屬実情等因⁸⁾。

とある。乾隆五十年分の揚州関の税収入は乾隆四十九年十一月十日から翌五十年十一月九日までの一年間に徴収したものである。河南、山東両省の産出する豆の生産量が平年作を下回り、そのため豆油を搾取した後の豆餅の生産量も平年を下回った。このため華北から南下する作物の生産量が減少し、また乾隆四十九年の夏五・六月時期の日照りが、運河等の水路における水不足を来し、船舶の航行を困難にしたことが知られる。気象現象による作物の生産量の不足と運河の水量不足が揚州関における盈余銀が前年の三分の一近くまで減少させることになったことが知られるのである。

揚関・由閘の税収入の基本が何であったかをその後の奏摺によって見てみたい。

嘉慶八年(1803)四月二十六日付の両江総督署江蘇巡撫汪志伊の奏摺には、

縁揚関・閘税課、全以北来餅豆為大宗、上年山東等省蔵収豊歉不齊、餅豆到関稀少⁹⁾。

とある。同九年(1804)四月二十六日付の江蘇巡撫汪志伊の奏摺にも、

縁揚関・由閘税課、全以北来豆船為大宗、因豫東等処、豆価稍昂、販運到関稀少¹⁰⁾。

とある。

嘉慶十六年(1811)二月二十九日付け江蘇巡撫章煦の奏摺には、

縁揚関・由閘税課、向以北来餅豆為大宗。上年因山陽、三鋪、雲曇口及宝応王家莊提工漫溢、復又三壩漫口湖水下注、重載商船南下稀少¹¹⁾。

縁揚関・由閘、向以北来餅豆、南来雜貨為大宗、而南北貨船、逢夏月暑熱之時、向不往来¹²⁾。

とある。

道光十一年(1831)七月十八日付の江蘇巡撫程祖洛の奏摺には、

縁揚関・閘税課、向以南来綢緞、雜貨、北来餅豆為大宗¹³⁾。

とある。

以上のように19世紀前半の揚関、由閘の税収の基本は、大運河を北から南下して来る船舶は、

8) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

9) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

10) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

11) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

12) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

13) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

山東、河南省等で生産された大豆や大豆の搾り粕で製造された豆餅を積載し、その通関を主としていた。他方、大運河を北上し来る船舶は江南地方で生産される絹織物やその他の雑貨類を多く積載して、揚関や由関を通関して行ったのであった。

3 揚関・由関通関の民船

長江と大運河の水路交通の要であった揚関、由関においてどれほどの民船が通関したであろうか。それに関して次の二件の奏摺が参考になる。

乾隆二十六年(1761)七月十二日付の両江総督高晋の奏摺によれば次のようにある。

揚関、并芒稻閘等四口、二十四年、収米豆棉花餅税、共銀四万四千四百四十五兩四錢八分九釐零、通船一万四千八百九十一隻、較二十三年、過船一万八千八百一十六隻、収銀五万四千八百五十一兩七錢一分六釐、計少過船三千九百二十五隻、少収税銀一万四百六兩二錢二分六釐零。又収入梨棗税銀八百七十二兩二錢一分四釐、過船二百六十九隻、較二十三年、過船三百隻・収銀一千三百八十三兩一分三釐、計少三十一隻、少収税銀五百一十兩七錢九分九釐、又取引塩船税銀一万一千五百一十五兩五錢九分、過船六千二百十九隻、較二十三年、過船八千二百四十三隻、収税銀一万二千六百四十兩二錢、計少過船二千二十四隻、少収税銀一千一百二十四兩六錢一分、以上通計、米豆棉花餅梨棗、取引塩船各項、較上届二十三年、共少過船五千九百八十隻、少収税銀一万二千四十一兩六錢三分五釐零。又収雜項零星貨物、税銀三万五千九百八兩三錢二分零、過船三万四百三十六隻、較二十三年、多過船四千一百五、多収銀二千一百五十九兩四錢八分二釐零、以之抵補米豆等税不足、乃較上届、短少九千八百八十二兩一錢五分零¹⁴⁾。

と、揚関の乾隆二十四年(1759)分の収税並びに通関の民船の隻数が知られる。ついで由関についても、同奏摺に見える。

再由関、并儀徵南壩二口、二十四年収米豆棉花餅税、共銀二万八千八百四十二兩九錢六分一釐、過船一万四千五百四十三隻、較二十三年、過船一万七千三百一隻、収税銀三万五千五百九十一兩一錢七分二釐零、計少過船二千七百五十八隻、少収税銀六千七百四十八兩二錢一分一釐零。又収棗税銀三百九十二兩三錢五分、過船一百一十一隻、較二十三年、過船一百五十七隻、収税銀六百二十六兩四分一釐零、計少過船四十六隻、少収税銀二百三十三兩六錢九分一釐零、以上通計、米豆棉花餅棗等税、較上届二十三年、共少過船二千八百四隻、少収税六千九百八十一兩九錢二釐零。又収雜項零星貨物税銀二万五千一百三十六兩一錢七分九釐零、過船二万二千九百一十八隻、較二十三年、多過船四十隻、多収税銀一千五百九兩三錢二分五釐零、以之抵補米豆等税不足、仍較上届、短少

14) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。『明清檔案』第202冊、(1990年3月)61頁、乾隆二十六年八月二十六日付けの來保等の奏摺にも同奏摺が引用されている。

銀五千四百七十二両五錢七分¹⁵⁾。

とある。乾隆二十四年(1759)に揚関等四口を通関した民船は米穀や豆、棉花を積載した民船が14,891隻、梨や棗を積載した民船が269隻、政府専売の塩を積載した民船が6,219隻であった。その前年二十三年(1758)の場合は、米穀等積載の民船が18,826隻、梨等積載の民船が3,000隻、塩積載民船が8,243隻であったことが知られる。乾隆二十三、二十四年各年を合計すると、二十三年が約93,000余隻、二十四年が89,000隻もの民船が、揚関、由閘を通関したことになる。この奏摺を整理し表示すれば表3のようになるであろう。

表3 乾隆23,24年揚関・由閘通関民船数

揚関等四口	乾隆23年(隻)	乾隆24年(隻)
米豆棉花餅船	18,816	14,891
棗 船	300	269
引 塩 船	8,243	6,219
雑貨零星船	26,331	30,436
小 計	53,690	51,436
由 閘 等 二 口	乾隆23年(隻)	乾隆24年(隻)
米豆棉花餅船	17,301	14,543
棗 船	157	111
雑貨零星船	22,878	22,918
小 計	40,336	37,572
合 計	94,026	89,387

表4 乾隆55,57年揚関・由閘通関民船数

船 種 名	乾隆55年(隻)	乾隆57年(隻)
麦 豆 船	14,821	10,728
雑 貨 船	51,523	43,757
合 計	66,344	54,485

両江総督書麟等の乾隆五十八年(1793)十一月十二日付の奏摺によると、揚関・由閘の乾隆五十五、五十七年の通関民船の隻数が知られる。

五十五年最旺之年、統計過関麦豆船一万四千八百二十一隻、雑貨船五万一千五百二十三隻。自五十七年八月初十日開徵之日起、至五十八年八月初九報満日止、共過関麦豆船一万零七百二十八隻、雑貨船四万三千七百五十七隻¹⁶⁾。

とある。乾隆五十五年(1790)分は、麦、豆等を積載した民船が14,821隻、雑貨等を積載した民船の51,523隻が揚関、由閘を通関した。同五十七年(1792)八月十日から翌五十八年八月九日までの一年間には、麦豆船が10,728隻、雑貨船が43,757隻、これらが揚関・由閘両関を通関して

15) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。『明清檔案』第202冊、61頁(1990年3月)、乾隆二十六年八月二十六日付けの来保等の奏摺。

16) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

いたのであった。合計では乾隆五十五年が66,000余隻、五十七年が54,000余隻に昇る(表4参照)。

ところで、兩奏摺に見える雑貨とは一般にどのような貨物であったろうか。それに関して蘇州巡撫の陳大受の乾隆十一年(1746)六月二十七日付の奏摺に見える由閘の「零星則例」の品目が参考になろう。

開載二百一十余条、其中米、麦、芝蔴、豆石已奉免税、酒麴、例禁森嚴水銀、銀硃、銅線、洋青、京錢等項甚為稀少。(中略)他如紙張有桐黃。表心、小皮、火紙、毛象、草紙、川連、扛連、改黃、大皮、輝屏、花尖、毛廠、毛刃、連士之分。布疋有色布、白布、浜布、夏布、葛布之別。酒則泉酒、白花、細酒、老酒、燒酒。茶則粗茶、散茶、添壺、松蘿、霍山、武夷。糖則紅糖、白糖、冰糖。油則香油、柏油、桐油。蔴則黃蔴。白蔴、苧蔴¹⁷⁾。

とあるように、主に紙類、布類、酒類、茶葉、砂糖、油類、蔴類等の多品目があったことが知られる。この内、地名を冠した茶の松蘿、霍山、武夷は、松蘿は安徽省徽州府休寧県松蘿山で採取された茶葉で製造された茶であり、霍山は同省六安州の霍山県の霍山で採取された茶であり、武夷は福建省北西部の武夷山系で採取し製造された茶であることは歴然であるから、これらも幾つかのルートを経て、少なくとも揚州付近まで搬送されていたことが知られるのである。砂糖類も製造地は明らかでないが、おそらく大陸沿海南部の福建、広東等で生産され、沿海帆船で上海等に運ばれたものが、運河によって北上して来たものであることは推察に難くない。

長江流域の対外開放は揚関の税収にも多大の影響を与えた。江蘇巡撫張樹声の同治十二年(1873)六月二十一日付の奏摺によれば、揚関四口の税紋は多少の増加は見られるが、大勢としては減少傾向にあった。その理由は、

形短絀、実縁江海通商、南北大宗貨物、多被輪船・夾板船装運(中略)為長江通商以来、所未有洋税、愈增則常税愈減¹⁸⁾。

とあり、外国の輪船や夾板船等に貨物の輸送を奪われ、揚関が主とする民船による常税収入が減少する傾向が顕著であった。

その揚関も1902年には鎮江に設けられた税務司の管轄に帰すことになる。『中外日報』第1150号、1901年10月25日、光緒二十七年九月十四日付の「外埠新聞、鎮江」によれば、

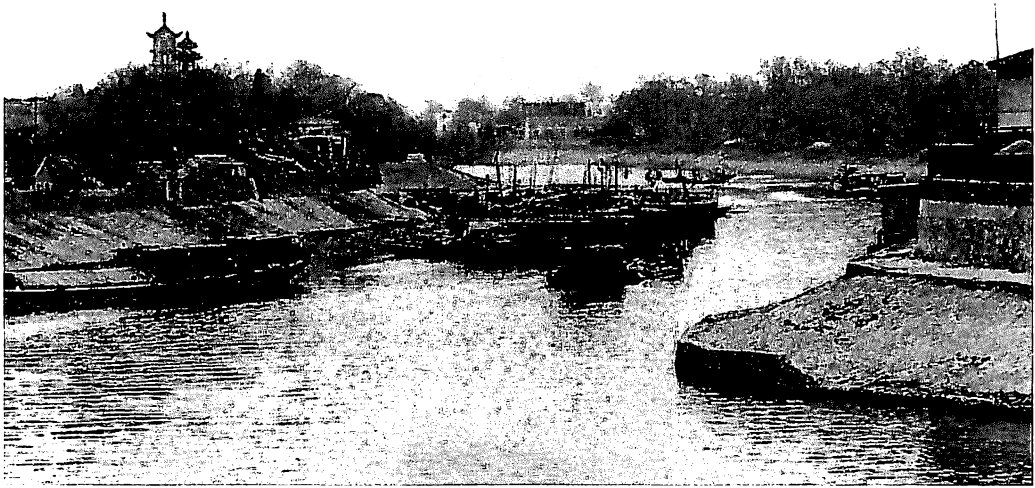
權歸稅司○揚州之揚・由関書吏扞巡、向歸常鎮道選用、今聞於西曆一千九百零二年、即明年正月一號起、改歸鎮江関稅司管理、各務常鎮道、則僅居監督之名、收記銀數而已¹⁹⁾。

とあるように、揚関、由閘は名目のみとなり、実態は鎮江関税司の管理下に属することになったのである。

17) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関稅項。

18) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関稅項。

19) 中国社会科学院近代史研究所圖書館所藏本による。



大運河 揚州瓜洲口 1992年2月撮影

4 小 結

上述のように、大運河と長江の接点付近に位置した揚州関の清代における機能と、その通関の船舶の隻数を中心に考察したが、揚関は大運河によって北部の山東、河南等省で生産される豆類の江南地域への輸送経過地点として位置していた。他方、江南で生産され、また長江流域地域の生産物が、揚関、由閘を通じて北の地域に搬送されていったのである。その輸送の主導的役割を担っていたのが民船であり、18世紀の中頃には90,000隻もの民船が揚関、由閘を通関していたことが知られるのである。その後も恐らく一年間に数万隻もの船舶が、揚関、由閘を通関したであつたらう。揚関・由閘では一日当り百数十艘から二百数十艘にのぼる民船の通関事務を処理していたことになる。

第4章 清代蘇州の水運について

1 緒言

明の俞大猷が『正氣堂集』巻七「論宜整遡河船」において、江南の水路の状況を、

卑職窃見、常・鎮・蘇・松・嘉・杭・湖内之地、溝河交錯、水港相通、惟舟楫之行、則周流無滯、而步行馬馭、每一、二里必過一橋、或百五十里、必船渡而後得濟。又其地多水田、而少燥園、其燥園則皆桑拓之区、陸戰於此、我之長技、委無所施、賊之埋伏、可以屢逞、何能取勝¹⁾。

と記しているように、江南の常州・鎮江・蘇州・松江・嘉興・杭州・湖州などの地域は水路が輻輳し、陸上交通が極めて不便であり、船舶による航行が簡便でしかも重要であった。また清の陳弘謀は『培遠堂偶存稿』²⁾巻十、文檄、蘇臬「弭盜議詳」において、

江蘇一省、地廣戸繁、臨江濱海、大河小港、舟楫隨處、可通南北、往來商賈、於焉雲集。と記し、同『培遠堂偶存稿』巻四十三、文檄、江蘇「飭查巡船檄」乾隆二十三年（1758）八月においても、

江蘇地方、濱臨湖海、兼處港汎、避遠無人之地、舟楫皆可通行、匪類搖駕小艇、往來甚易、窃劫之後、尤易竄匿。

と記していることから明らかなように、江蘇省においては水運が交通手段としても運輸手段としても最適であったことは明らかである。

とりわけ江蘇省の水運の中心地に位置したのが蘇州である。清の孫嘉淦は『南遊記』一卷に、辛丑（康熙六十年）二月二十四日出都、此則吾南遊之始也。

と記し、康熙六十年（1721）到北京より江南への公用の旅において蘇州を經過している。さらに、

虎邱南六、七里、蘇州城也、姑蘇控三江、跨五湖而通海、閶門内外、居貨山積、行人水流、列肆招牌、燦若雲錦、語其繁華、都門不逮³⁾。

と、蘇州とその周縁の繁栄ぶりを如実に描いている。清代の江南とりわけその中心地にあった蘇州は中国の経済活動の最重要地であったことはこれらの記述からも明らかであろう。

1) 俞大猷『正氣堂集』全10冊、中国社会科学院・近代史研究所図書館所蔵（集250-8048）道光二十一年三月刻本、巻十七「論宜整遡河船」（11丁上～13丁下）による。

2) 上海図書館所蔵本による。

3) 孫嘉淦『南遊記』一卷（上海図書館 長614202-04）嘉慶七年（1802）敦和堂刻本『孫文定公奏疏』十巻、『南遊記』一卷、『制義』一卷三冊による。

蘇州の商品流通を典型的に象徴するのは滸墅関である。『滸墅関志』⁴⁾ 卷一、水に、

運河在滸墅鎮、漕渠考、自府城（蘇州）西北三十里、達滸墅西、又十五里至望亭接無錫縣界。

とあるように、滸墅関は蘇州府城から西北に三十里、約15kmほどの距離にあった。しかし、周知のように滸墅関は大運河に位置して長江流域や長江以北の大運河より水運で輸送され、また南の寧波・杭州・嘉興・湖州方面から大運河によって輸送されてくる物資の重要な分岐点であった。そのことは康熙十四年（1675）の「滸墅関志序」に端的に記されている。

惟滸墅為諸関之冠、滸墅旧名虎眈、踞郡治西偏、為南北往来要衝、襟領江浙、商旅環會、此吳川之鋸鎮、数郡之咽喉、不可以弗志也。

と記されているように、滸墅関は南北の物資の流通の要に位置していたのである。

そこで本章では、この蘇州及び滸墅関を中心に清代蘇州の水運に関して述べてみたい。

2 康熙・雍正時代蘇州の経済状況

清代にあって、南京の江寧織造と杭州の杭州織造と共に三織造とされ清朝官廷の官用絹織物を製造したのに蘇州織造があった。この蘇州織造の長官に康熙三十二年（1693）から康熙六十一年（1722）まで32年間にわたって就任していた李煦は蘇州及びその周辺の社会経済の動向を見てきた重要な人物と言える。その李煦が書き残した奏摺より蘇州の経済的な状況を見てみたい。

乾隆『江南通志』卷一〇五、職官志、蘇州織造によれば、康熙二十九年（1690）より康熙三十一年（1692）まで曹寅が蘇州織造に就任していたが、彼は江寧織造になり、その後任として李煦が就任し30余年間その任にあったのである。蘇州織造としての李煦の就任期間は康熙三十二年（1693）より康熙六十一年（1722）まで康熙時代のほぼ後半期に当たる。

李煦が蘇州織造に就任した時期は、康熙帝が三藩の乱を収束させ、台湾の鄭氏を平定して満洲族による中国全土の支配を完成させて数年の時期である。難問と言えればジュンガル部との問題やロシアの南下に対する対外問題があったものの基本的には清朝の安定期の初期に当たるとであろう。この時期における蘇州の状況の一端は康熙『蘇州府志』卷二十一、風俗に見える次の記事が参考になるであろう。

郡城之東、皆習機業、織文曰緞、方空曰紗。工匠各有專能、匠有常主、計日受值、有他故則喚無主之匠、代之曰喚找。無主者黎明立橋以待、緞工立花橋、紗工立廣化寺橋、以車紡

4) 清代の滸墅関に関しては香坂昌紀氏が「清代滸墅関の研究」I~IV『東北学院大学論集歴史学・地理学』（第3、5、13、14号、1972年12月、1975年3月、1983年3月、1984年3月）において滸墅関の組織を中心に詳細な研究をされた。松浦章「清初の権関について」小野和子氏編『明末清初の社会と文化』京都大学人文科学研究所、1996年3月、本書第1編第3章参照。

絲者、日車匠。立廉溪坊、什百為群、延頸而望、如流民相聚、粥後散歸、若機房工作減、此輩衣食無所矣。每橋有行頭分遣、今織造府禁革、以其左右為利也。

とあり、蘇州城の東側では機業が発達してそれぞれ専門の工匠人がいて、彼らが毎朝決められた場所で雇用されていた。さらにその製品の状況は、同書に、

市井多機巧能為偽物、始與交易、則出以試嘗、外若可觀、非信貨也。能辨識之、然後出其佳者、價亦相去什百、其行売于市者、或扣金、或擊竹、各有標識、以知其所鬻之貨、時新品物、按節而出、有夜市食物恒便。

とあり、取引が多いため商品の偽物までも出回る始末であった。また同書に、

貨物店肆、充溢金閭、貿易鎚至輻輳、然倚市門者、稱貨鬻財、多負子母錢、遠方買人、挾資以牟厚利、若楓橋之米・豆、南濠之魚鹽・藥材、東西匯之木牌、雲委山積、而奸牙市儉巧為乾沒、亦時有之。

とあるように、蘇州城の周辺には専門的に扱う商品の市場が成立していた。特に楓橋では米・豆などの穀物類であり、南濠では魚鹽や薬剤が、東西匯では木材と云うような状況であったのである。このような蘇州の織造官となった李煦は蘇州の市況を具体的に康熙帝に報告している。その例は次の【康熙32～61年蘇州の米価表】⁵⁾(表1)によっても知られるであろう。

表1 康熙32～61年蘇州の米価表 (単位：両)

西暦年	中国曆	粗	上
1693	康熙32年7月	7	10
	康熙32年11月	9	10
1707	康熙46年8月	12	14.7
1709	康熙48年4月		14
	康熙48年5月		14
	康熙48年7月	11	12
	康熙48年10月	10	12
	康熙48年10月	9	11
1711	康熙48年11月	9	10
	康熙50年2月	8	9
	康熙50年4月	8	10
	康熙50年4月	8	9
	康熙50年9月	7	9
1712	康熙50年10月	7	8
	康熙51年10月	7	8
	康熙51年12月	7	8
	康熙51年12月	7	8

5) 清代江南の米価に関しては、羅侖氏主編、范金民氏・夏維中氏著『蘇州地区社会經濟史(明清卷)』南京大学出版社、1993年11月、420～425頁参照。

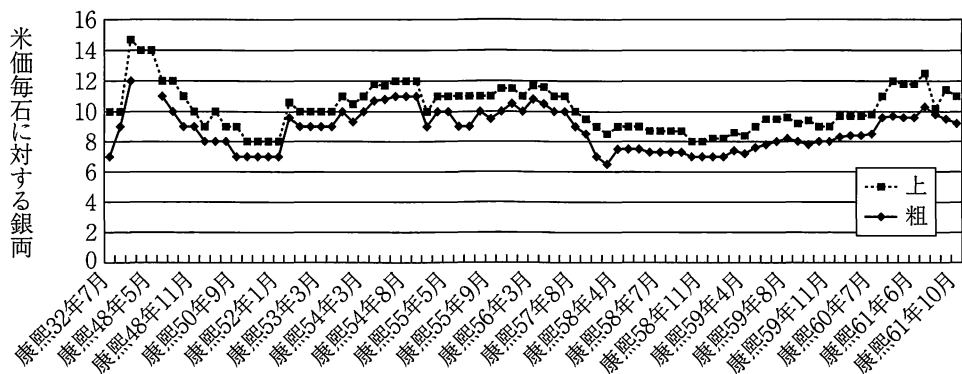
岸本美緒氏『清代中国の物価と經濟變動』研文出版、1997年1月、117～123頁参照。

第2編 清代大運河の航運

1713	康熙52年 1月	7	8
	康熙52年 8月	9.6	10.6
	康熙52年11月	9	10
1714	康熙53年 1月	9	10
	康熙53年 3月	9	10
	康熙53年 4月	9	10
	康熙53年 9月	10	11
	康熙53年10月	9.3	10.5
1715	康熙54年 3月	10	11
	康熙54年 5月	10.7	11.8
	康熙54年 6月	10.8	11.7
	康熙54年 7月	11	12
	康熙54年 8月	11	12
	康熙54年 9月	11	12
1716	康熙55年 2月	9	10
	康熙55年 3月	10	11
	康熙55年 5月	10	11
	康熙55年 6月	9	11
1716	康熙55年 7月	9	11
	康熙55年 8月	10	11
	康熙55年 9月	9.5	11
	康熙55年10月	10	11.5
	康熙55年12月	10.5	11.5
1717	康熙56年 1月	10	11
	康熙56年 3月	10.8	11.7
	康熙56年 4月	10.5	11.6
	康熙56年 5月	10	11
	康熙56年 6月	10	11
1718	康熙57年 8月	9	10
	康熙57年閏8月	8.5	9.5
	康熙57年閏8月	7	9
	康熙57年11月	6.5	8.5
1719	康熙58年 4月	7.5	9
	康熙58年 5月	7.5	9
	康熙58年 6月	7.5	9
	康熙58年 6月	7.3	8.7
	康熙58年 7月	7.3	8.7
	康熙58年 8月	7.3	8.7
	康熙58年 9月	7.3	8.7
	康熙58年10月	7	8
	康熙58年11月	7	8

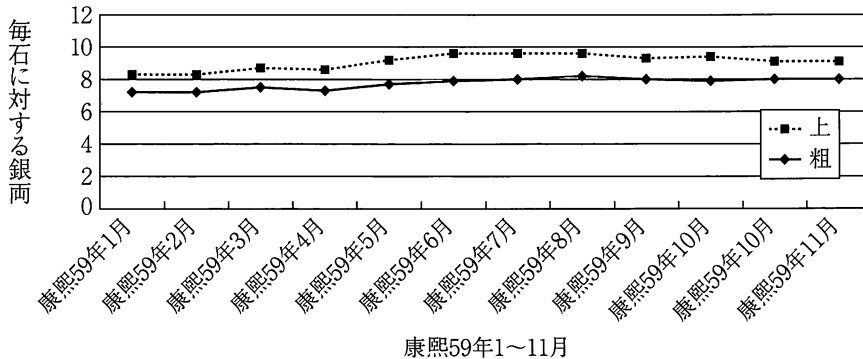
1720	康熙59年 1月	7	8.2
	康熙59年 2月	7	8.2
	康熙59年 3月	7.4	8.6
	康熙59年 4月	7.2	8.4
	康熙59年 5月	7.6	9
	康熙59年 6月	7.8	9.5
	康熙59年 7月	8	9.5
	康熙59年 8月	8.2	9.6
	康熙59年 9月	8	9.2
	康熙59年10月	7.8	9.4
	康熙59年10月	8	9
	康熙59年11月	8	9
1721	康熙60年 5月	8.3	9.7
	康熙60年 6月	8.4	9.7
	康熙60年閏6月	8.4	9.7
	康熙60年 7月	8.5	9.8
	康熙60年 8月	9.6	11
1712	康熙61年 3月	9.7	12
	康熙61年 4月	9.6	11.8
	康熙61年 6月	9.6	11.8
	康熙61年 7月	10.3	12.5
	康熙61年 8月	9.8	10.2
	康熙61年 9月	9.5	11.4
	康熙61年10月	9.2	11

康熙32～61年蘇州の米価表



康熙32年7月～61年10月

康熙59年米価表



蘇州時には揚州を含んだ米価の記録は康熙三十二年（1693）から康熙六十一年（1722）までの李煦の蘇州織造在任中の全時期に及んでいる。この表から蘇州の米価は三十年間ほぼ上級米価一石銀一兩前後、次號が銀九錢前後で推移していたことが知られる。その状況に変化が見られた次の時期を李煦の奏摺から見てみる。李煦は康熙四十五年（1706）三月の奏摺には蘇州における米価を次のように報告している。

切照蘇州地方、去年收成甚好、今歳菜麥亦俱茂盛、而米価忽然騰貴、売至每石一兩三錢五分、一兩四錢三分不等。臣煦留心打聽、蓋因各行家有攬福建人買米、每石価銀一兩八錢、包送至乍浦出海、以致本地米価頓貴⁶⁾。

とあり、康熙四十四年（1705）には野菜や麦の生育状況が良好であったにもかかわらず、米価が急騰したのであった。その原因を李煦が調査したところ福建商人が米を買い付け、蘇州から運河で省境を越え浙江省の乍浦に搬送し、そこから海船で輸送していたことが知られる。このことは李煦の奏摺に見える康熙四十五年にのみ限られなかった。

雍正四年（1726）七月十八日付けの浙閩総督高其倬の奏摺に、

将江西穀石用大船、由長江載至鎮江、再到蘇州一帶、用海船、載至福建之福・興・泉・漳四府。秋間北風起時、半月可到⁷⁾。

とあり、江西産の米穀が蘇州を経由して福建省の福州・興化・泉州・漳州等地へ転売されていたことが指摘され、また蔡世遠の「與浙江黃撫軍請開米禁書」によれば、

猶江浙之米、原不足以供江浙之食、雖豊年必仰給於湖廣、數年来、大都湖廣之米轉集於蘇郡之楓橋、而楓橋之米、間由上海・乍浦以往福建⁸⁾。

とあって、江西産の米穀が福建に流入していくその経過地の一つが蘇州の楓橋であったことは歴然である。

6) 『李煦奏摺』中華書局、1976年5月、30頁。

7) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、台北・国立故宫博物院、1978年4月、302頁。

8) 『皇朝經世文編』卷四十四、戸政、荒政四。

また李煦は康熙四十八年（1709）十月初七日付けの奏摺で、

窃蘇州日下米価甚賤、……所以湖廣・江西販米之船、絡繹來蘇。上号米売一兩一錢之内、次号米止売九錢⁹⁾。

と記し、康熙四十八年に蘇州の米価が下落したのは、湖廣や江西から米穀を積載した商船が多数来航するためであったとしている。

蘇州の商品経済は李煦の奏摺にも見られるように、各地からの物資の搬入とまた各地への搬出地として重要な位置にあったのである。

蘇州はまた様々な人々が集散する地でもあった。蘇州織造胡鳳軍の雍正元年（1723）四月五日付けの奏摺に、

查、蘇州係五方雜処之地、惟閶門・南濠一带客商輻輳、大半福建人民、幾及萬有余人。

……又有染坊・踰布・工匠、俱江寧・太平・寧国人民、在蘇俱無家屋、総計約有二萬人¹⁰⁾。

とあり、蘇州は各地からの人々が集まる地であった。特に蘇州城の閶門・南濠には上述のように市場がたつ地であったため各地からの客商が参集してきたが、その大半は福建商人で1万人に近い人がいたとされる。また織物業に関係する染め物業や布のしわを治す踰布業関係の職人の多くは江蘇省の江寧即ち南京方面から、安徽省の長江沿いの太平府や寧国府方面からの人々が2万人ほども蘇州に流入していた。

また李衛の雍正七年（1729）十二月二日付けの奏摺に、

臣查蘇州以研布為業者、皆係外来单身遊民、従前数有七・八千人余¹¹⁾。

とあるように、踰布業に携わる人々は蘇州以外の地から渡来する人々で占められ数千人にのぼっていたのであった。

雍正八年（1730）七月二十五日付けの李衛等の奏摺によれば、

蘇郡五方雜処、百貨聚匯、為商賈通販要津、……細查蘇州閶門外一带、充包頭者共有參百肆拾余人、設立踰坊肆百五拾余処、每坊容匠、各数拾人不等、查踰石已有壺萬玖百余塊。

……查蘇城地方、人衆叢雜者、莫如胥・閶門外、起自虎邱前後山塘、南北濠、楓橋、西園一带、長・吳・元參縣、犬牙相錯之处、但踰匠萬余人、咸聚于此、而各省商賈、帆檣鱗集¹²⁾。

とあり、蘇州は各地からの物資が集散するため各地からの商人が集まってきた。また閶門外一带には包頭と呼称された工匠人の親方が340余人いて、踰坊が450箇所あったとされ各坊には数十人の人々が働いていたため踰布業に使用する踰石が10,900余石あったことが確認されているから、おそらく踰布業に従事した人間は1万を下らなかったことは歴然である。

9) 『李煦奏摺』76頁。

10) 『宮中檔雍正朝奏摺』第1輯、国立故宮博物院、1977年11月、163頁。

11) 『宮中檔雍正朝奏摺』第15輯、国立故宮博物院、1979年1月、164頁。

12) 『宮中檔雍正朝奏摺』第16輯、国立故宮博物院、1979年2月、747～748頁。

以上のように蘇州は経済活動の活発化に伴い多くの人々が経済活動の余剰にあずかろうと各地から参集してきた。とりわけ、商業活動の面からは福建商人や山西商人¹³⁾を初めとして各地の客商が蘇州に渡来した。さらに蘇州城内及びその近隣地で行われる手工業の分野に江蘇省の周辺から、特に江西、安徽等の省からの人々が蘇州に職や糧を求めて流入してきたのである。蘇州にはまたこれらの人々に糧を供給するほどの余裕があったのである。

蘇州府の生産力を知る一例として、その納税能力の例を道光五年（1825）分の海運によって北京に輸送された漕船の船数から知ることができる。道光五年分の漕糧として江蘇省から輸送した船舶数を表示してみた（表2）。

表2 道光五年（1825）分 江蘇省漕糧・白糧船隻¹⁴⁾

道光五年分江蘇省漕糧	漕船数	白糧船数
蘇州府	762隻（48.7%）	23隻（34.2%）
松江府	280隻（18.8%）	20隻（29.9%）
常州府	245隻（16.4%）	18隻（26.9%）
鎮江府	143隻（9.6%）	0隻
太倉州	96隻（6.4%）	6隻（9%）
合計	1,490隻（100%）	67隻（100%）

この表からも明らかなように、江蘇省内のみであるが漕糧を輸送した船舶数の半数近くを占めていたのが蘇州府であった。蘇州府内において漕糧船762隻の内訳は長洲縣が89隻、元和縣が95隻、吳縣が56隻、吳江縣が91隻、震澤縣が92隻、常熟縣が86隻、昭文縣が64隻、崑山縣が78隻、新陽縣が75隻¹⁵⁾となり、とりわけ蘇州府域附郭の長洲縣・元和縣・吳縣の三縣で240隻となり、蘇州府内では31.5%になり、江蘇省全体の16%に当たる。ほぼ常州府全府に該当するのである。この数字からも蘇州の経済力が推察できるであろう。

3 蘇州・潞墅関の水運

清代において潞墅関が商品流通上で重要な位置にあったことは上述の「潞墅関志序」の記事からも明らかであるが、ここでは乾隆時代の奏摺から潞墅関の商品流通の状況を見てみたい。

潞墅関の商品流通の状況を端的に示すものとして管理蘇州織造郎中であつた海保の乾隆三年（1738）十二月初七日の奏摺がある。それによれば、

13) 松浦章「蘇州の全晋会館」『阡陵』（関西大学考古学等資料室彙報）No.24、1991年11月。松浦章作、周芳玲氏訳・張正明氏訳「蘇州的全晋会館」『明清山西商人研究』香港欧亚經濟出版社、1992年8月、223～227頁。

14) 道光六年『江蘇海運全案』卷十、一丁表～二丁表参照。

15) 道光六年『江蘇海運全案』卷十、一丁表参照。

惟查澚閩稅額資於穀麥米糧者什之六、七、資於布帛雜項貨者什之三、四¹⁶⁾。

とある。澚閩を通過する商船が積載する貨物の多くは60～70%が穀物類の麦類や米穀などの主食穀類で占められ、衣類などの布帛やその他の日用品は30～40%の占有率であったとしている。

安寧の乾隆二十六年（1761）七月十八日付けの奏摺には、

查澚閩、毎年所收稅銀、米糧稅約居大半、雜貨等稅、每年多寡、不甚懸殊、故每年盈餘之多寡、總在米糧數內、而米糧客販、惟有江廣及安徽等省船隻、自北而南經過澚閩、接濟蘇杭等處、從無蘇杭米船、自南而北經過澚閩者、是以凡遇江廣安徽等省豐收、米糧較蘇杭價賤、則米船南下過閩者必多。若蘇杭米價平減、而江廣米價不能甚賤、則南來過閩者必少。再淮揚一帶米糧價貴、則江廣米船、就近在上游糶賣、過澚閩者亦少。澚閩盈餘之盈縮、總在於此¹⁷⁾。

とある。澚閩の税額は澚閩を通関する船舶とりわけ米糧を積載した船舶の通過船隻数の多寡に拠っていた。とりわけ蘇州や杭州の米価が高騰すると澚閩の通過船隻数が増加し、江西、湖廣、安徽省方面からの米船が多数来航してきたのであった。乾隆二十八年（1763）四月二十二日付けの薩載の奏摺では、

在於澚閩報稅、而上年江廣河南一帶、年歲豐稔、百貨俱登、浙省收成稍歉、北來米豆等貨過閩亦多¹⁸⁾。

とあり、乾隆二十七年（1762）に澚閩で報告された税額は、江西、湖廣や河南地方が豊年であったため、収穫高が多かったこともあり、逆に浙江省が不作であったので、北から澚閩を通過して浙江省に至る米穀や豆貨が極めて多かつたとされる。このことは、澚閩を保持する蘇州が単に商品の集散地としての位置に有っただけではなかったことが知られる。

澚閩の通関船舶において米船が占有していたことは乾隆末年においても同様であった。四徳の乾隆五十年（1785）七月十一日付けの奏摺に、

因澚閩日收商稅、米豆居其大半、雜貨次之、上年江蘇・浙江兩省地方、歲收豐稔、糧價稍平、北來米貨、不能暢銷、商民趨利如鶩、江廣米船、多在上游價貴之處分投售賣、來蘇銷者倍少¹⁹⁾。

とあり、澚閩の日々の商税は米・豆が大半を占めていた。江蘇、浙江両省が豊稔であれば、澚閩を経過して来航する江西や湖廣方面からの船舶は極めて稀であった。

また徵瑞は乾隆五十五年（1790）五月二十一日付けの奏摺に、

查澚閩錢糧、以川楚米稅為大宗²⁰⁾。

16) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

17) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

18) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第17輯、国立故宮博物院、1979年3月、533頁。

19) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

20) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

とあるように、四川、湖北・湖南方面からの米糧が中心であった。しかし嘉慶年間以降において変化が見られる。那蘇図の嘉慶八年（1803）正月二十一日付けの奏摺に、

查許墅関税課、向以川・楚、及江西・安徽四省之米豆為大宗、雜貨次之、近年川・楚商販本屬寥寥²¹⁾。

とあるように、許墅関の税収の中心であった長江流域の米作地帯からの米糧を積載する船舶の来航が減少する傾向にあった。

两江総督錢保・江蘇巡撫汪日章の嘉慶十二年（1807）十二月十九日付け奏摺に、

緣許墅関税、惟以米穀為大宗、雜貨次之、而蘇省民間食米、全賴江・廣及安徽・四川等省商販源源接濟、今歲江西・湖南・安省俱屬歉收、米船到関稀少、川米亦鮮到蘇。是以税課、日見短絀²²⁾。

とある。許墅関の税収の中心は米等の穀物類で、雜貨がこれに次いでいる。しかも江蘇省の民間の食米はほとんどが江西・湖南・湖北・安徽・四川省などから輸送されるものであるのに、今年（1807）は江西・湖南・安徽省が不作であるため米穀積載船の許墅関通関が非常に少なく、さらに四川米の江蘇への流入も少ないことを指摘している。

蘇州の許墅関を通関した船舶はどのようなものがあつたのであろうか。これに関して『許墅関志』巻五、簽量則例によれば、大梁頭船、活梁頭江剥船、活梁頭江肥船、活梁頭内江船、鎮江小欄水船、小江肥船、鎮江羅江船、外江船、山船、邵伯山船、山肥船、老太湖船、新太湖船などの船舶名が知られる。これらのうち明確に地名と判明するのは鎮江や揚州に近い江蘇省江都縣の北にある大運河沿いの邵伯鎮や太湖であるが、外江船は長江流域から来航する船舶であつたと考えられる。

19世紀末・20世紀初に記された『海関10年報告』1892～1901年、蘇州²³⁾には、33種類の帆船の名称が掲げられそれぞれの来航地が知られる。この記事によって表示（表3）してみた。この表からも明らかなように蘇州に来航する船舶はその船舶の種類も多くは上海近郊の帆船が多くを占めていたが、南は浙江省の杭州をはじめ、東の上海からもそして許墅関を経て北は鎮江を経て長江流域に及んでいたことは明らかである。

許墅関を通関する船舶数は明確ではないが、管見の資料で唯一船舶数を明確にしてくれる奏摺がある。江蘇巡撫革職留任の陳弘謀が乾隆二十六年（1761）九月二十九日付で記した奏摺である。

[乾隆] 二十四年五月初三日起連関至二十五年四月初二日止、經徹底薄逐一吊查、過米麥豆船五萬八千九百四十八隻、收税銀二十八萬二千八百十九兩零、二十五年四月初三日起至二十六年四月初二日止、共過米麥豆船五萬四千七百二十二隻、收税銀二十四萬三百四十七

21) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

22) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

23) *DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, SOOCHOW, 556-557p.*

兩零、……二十四年期内共過雜貨船六萬五千九十隻、收稅銀二十萬七千四百九十八兩零、二十五年期内共過雜貨船六萬六千七百四十一隻、收稅銀二十一萬三千三十三兩……²⁴⁾

とあるように、乾隆二十四年期と乾隆二十五年期の両年期であるが、許墅関を通関した船舶数が知られる。この奏摺を表示すれば次の表(表4)になる。乾隆二十四年期、乾隆二十五年期の両年の記録のみであるが、米麥豆船は船隻数では45%~48%であるのに対して税額は約58%、53%を示しており、他方雜貨船は船隻数では両年とも50%を越えているのに、税額では50%を下回っていた。このことから許墅関の税収は米・麥・豆の3種の穀物のみを積載した船舶の通関が重要であったことはこの数字からも明らかである。

表3 蘇州来航船舶名及び来航地名²⁵⁾

船名	来航地	船名	来航地
公司船	上海・杭州	滿江紅	江蘇省内、長江流域
湖廣船	江蘇省内、長江流域	紅頭船	上海・杭州
太湖船	湖州・太湖周辺	無錫快	江蘇省内、長江流域南部
蒲鞋頭	江蘇省内、長江流域南部	南湾子	江蘇省内、長江流域
烏山船	上海・鎮江	牡丹頭	長江流域北部
沙飛船	長江流域北部	横快子	長江流域北部
浪船	鎮江	絲網船	内河、長江流域南部
大網船	太湖	邵伯划子	内河航路、長江流域
石頭船	蘇州付近	鍋釣子	江西
山上船	太湖付近	常熟快	長江南部の内河
海寧船	鎮江	航船	蘇州近郊の都邑
雙開門	蘇州近郊の都邑	吳江快	蘇州近郊の都邑
廬墟快	蘇州近郊の都邑	小快船	蘇州付近
関快	蘇州付近	米包子	蘇州付近
料匹子	江蘇省内の内河	南頭船	蘇州付近
脚划船	上海・杭州及び他市	滾釣子	蘇州付近
尖頭船	蘇州付近		

許墅関を通関した船舶に関して、蘇州の民船を調査した清末の記録を参照したい。『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』第五編、第三章民船、第二、蘇州に於ける民船、において「蘇州

24) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

25) *DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, SOOCHOW, 556-557p.* 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』東亜同文会、1920年8月、第五編、第三章民船、第二、蘇州に於ける民船、284~286頁には「蘇州に於ける民船の種類は上海に於けるものと大同小異なれば、今海關報告の表を示し以て其一般を窺はんとす。」(284頁)とあるように、ここでの海關報告とは「*DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, SOOCHOW, 556-557p.*」のことであり、同書も参照して表示した。

表4 乾隆二十四年・二十五年期漕艇関通関船舶数

	乾隆二十四年期		乾隆二十五年期	
	米麥豆船	58,948隻 (47.5%)	282,819両 (57.7%)	54,722隻 (45.1%)
雜貨船	65,090隻 (52.5%)	207,489両 (42.3%)	66,741隻 (54.9%)	211,033両 (46.8%)
合計	124,038隻 (100%)	490,317両 (100%)	121,463隻 (100%)	451,380両 (100%)

に於ける民船の種類は上海に於けるものと大同小異なれば²⁶⁾と指摘されているので、蘇州の民船で、同書の第一「上海における民船」の中で同一名称の民船を列記すれば、無錫快船、南湾子、公司船、航船、海寧船、米包子、烏山船があげられる。そこでこれを同書の記述から記してみる。

無錫快船 此船は旅客の輸送を目的とするも[の]にして、此地一帯に於[い]ては南湾子と共に其数最も多く、大[き]さは普通四、五百担積内外のものにて、無錫を中心とし、南運河を経て上海に来るものなり、搭載船客数は船の大小より異なれ共大は三、四十人小は十五人内外、造船費は一隻千弗以下五百弗以上なり²⁷⁾。

南湾子 南湾子は官吏豪商を搭載して北は山東以北へ、南は杭州附近に到るものにて、往昔官商の往来は皆之に依れり、故に其数頗る多く、大きさも大は七、八百担積より小は三、四百担積にして、乗組員は七、八人より多きは十数人に達し旅客は大抵一家族又は一官吏の借切りなり、而して大なるは四、五十人を、小なるも三十余人を座せしむるに足り、内部の構造も頗る贅沢を極む、されば造船費も高価にして四、五千元に及ぶ²⁸⁾。

公司船 乗客用又は被曳船にして、其大きさは六七十噸積より百噸積内外にして乗客百二、三十人を搭載し得、其造船費は五千兩内外なり、而して此船は特に海関の管轄する処にして、内河一体の小蒸氣被曳船として用ゐらる²⁹⁾。

航船 乗合船の総称にして短距離の航行は皆之に由る、其種類頗る多くして航行すべき河川の名又は其航行区域の両端の地名を取りて、名を附す。例へば上海松江間ならば上海松江航船と云ふが如し、此等の船は其大き三百担以下百担内外にして乗組員は七、八人なり。搭載し得る乗客数は船の大小によりて一様ならざるも、大は三十人小は十七、八人にして、造船費は七、八百元なり³⁰⁾。

海寧船 酒及箔紙等を積みて紹興地方より来るもの、三百担積内外の船にして海寧地方にて造らる、其費用四、五百兩にして乗組員は四、五人なり³¹⁾。

米包子 米包子は常熟、無錫等より来る米を運搬するものにして、大は四、五百担、小は

26) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』284頁。

27) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』277頁。

28) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』278～279頁。

29) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』279頁。

30) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』279頁。

31) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』279～280頁。

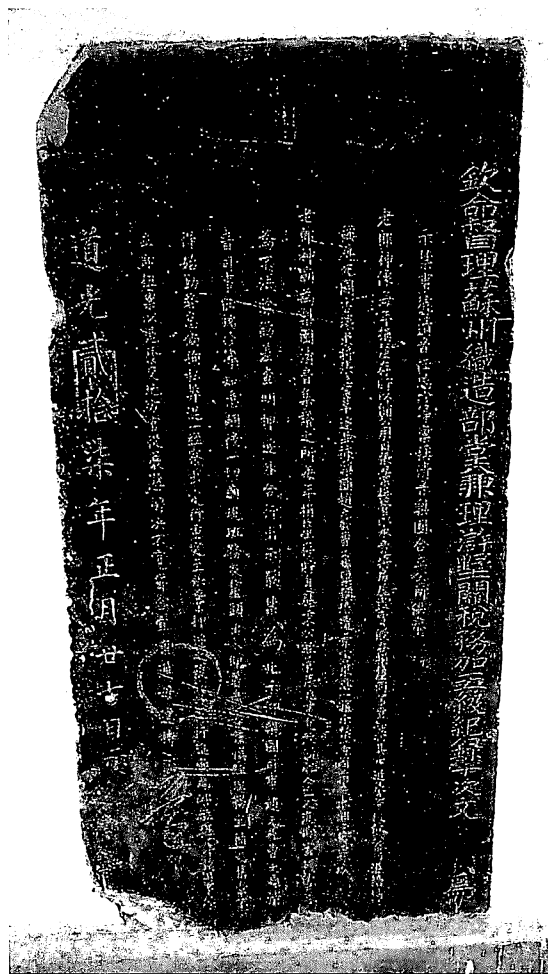
二百担積内外、乗組員は四人乃至六人にて造船地は上海、無錫、常州等江南各地産米地一帯とし、造船費は四千元内外なり、其構造も他船と異り、屋蓋は小にて艙の内部一面に米を積み得る如くなし別に区画を有せず³²⁾。

烏山船 烏山船は寧波に船籍を有する民船にして、上海南市各魚行の備船にかゝり魚類を積みて上海に来るものなれ共、時には客船として用ゐられざるに無きにあらず、其大さは種々なれ共上海に来るものは五、六百担より千担積迄とす。乗組員は小は六、七人、大は十数人にて寧波に船籍を有すれ共、実際に於て上海を中心とするもの、如し、其の乗客搭載数は大は五十余人に及び、小は二十余人なり、而して此船は船内何等の設備をなさざる為め、造船費は極めて廉にして、大船と雖も其價千五百元に過ぎず³³⁾。

これらは上海東亜同文書院の第八期生による明治43年（1910）の調査である³⁴⁾。この調査の例からも知られるように、蘇州に來航していた、あるいは澚墅関を通關した船舶は輸送船と旅客輸送を中心とした船舶が大多数を占めていたことが判る。

4 小 結

上述のように、清代の蘇州は全国的な重要な商業地であった。その地位を支えていたのは大運河であった。大運河による水運によって各地からの船舶が來航した。特に長江流域、大運河

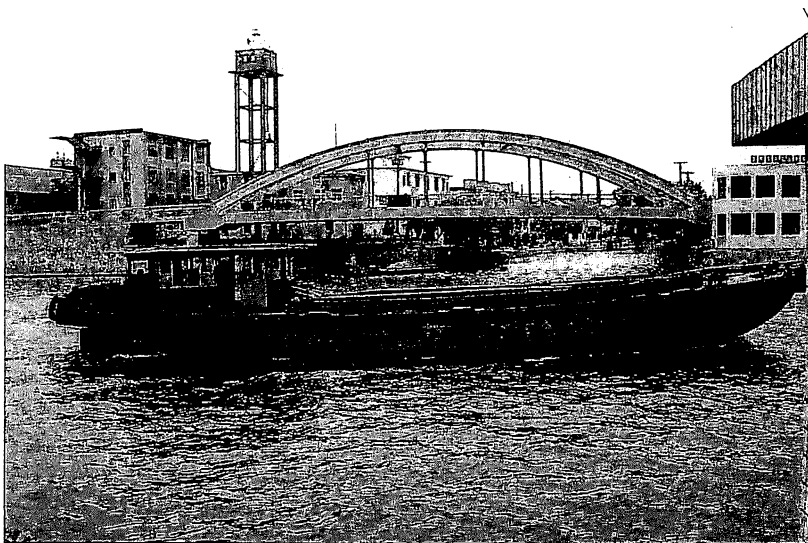
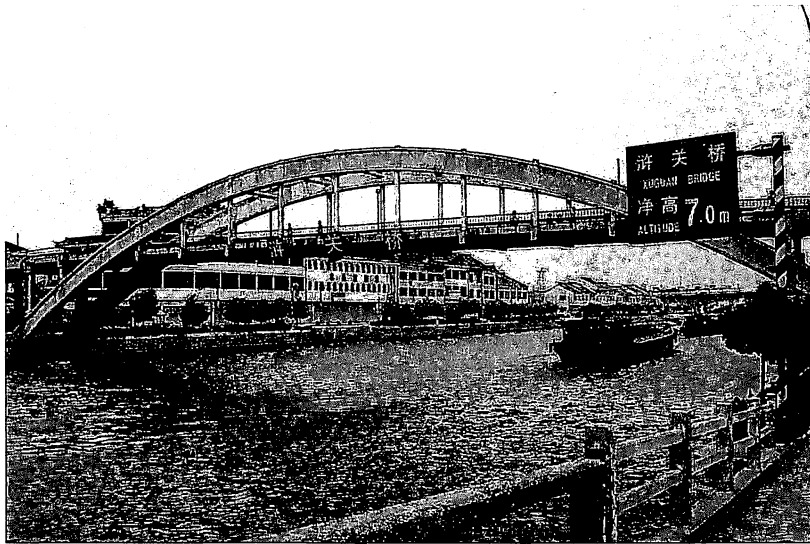


蘇州澚墅関碑文（蘇州文廟） 1998年8月撮影

32) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』280頁。

33) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』282頁。

34) 『支那省別全誌 第十五卷 江蘇省』則例1頁、277頁。



上、下 現代の浒墅関跡附近、1998年8月撮影

流域の地からの船舶であった。この蘇州への水運の動向を示唆してくれるのが蘇州近郊に設けられた浒墅関である。浒墅関は大運河に位置して北は無錫・常州・丹陽・鎮江を経て長江水域にまたは北の大運河に、南は呉江縣・嘉興府を経て大運河が杭州へと連なる要衝の地に位置していた。この浒墅関を通じたの商品流通の例は、次の豫坤の道光十四年（1834）正月二十七日付け奏摺にも見ることができる。

查浒墅関錢糧、北來貨物、向以米豆為大宗、南來紬布雜稅、亦居額數之半、上年川省米石顆粒未來、湖廣・江西・安徽等省產米之區、春載船隻尚敷、常年、比較夏間、上游一帶、

江水乏溢、民食維艱、糧價騰貴、客商販米、未到蘇州境内³⁵⁾。

とある。滸墅関の税収は大運河によって北から来る船舶によって米豆の穀物類であるのに対して南からは紬布などの物資が運ばれてきた。しかし、北から来る米穀などの穀物は毎年の米価、換言すれば各地の豊凶によって影響されていたことは明らかである。

つまり滸墅関の商品流通上の位置は、蘇州と言う大規模市場を抱え蘇州城内に流入する物資の調整口的存在であっただけでなく、先に触れた雍正四年（1726）七月十八日付けの浙閩総督高其倬の奏摺に、

将江西穀石用大船、由長江載至鎮江、再到蘇州一帶、用海船、載至福建之福・興・泉・漳四府。秋間北風起時、半月可到³⁶⁾。

とあるように、江西産の米穀を長江水域から鎮江を経由して大運河に入りそして蘇州へ輸送し、前述のように蔡世遠が「楓橋之米、間由上海・乍浦以往福建」と指摘したように、さらに蘇州から上海や乍浦まで運河を利用して輸送し、そこで海船に積み替えて福建方面の福州・興化・泉州・漳州等地への輸送するのである。旧暦の秋であれば江南から福建まで半月で海船が到着したと見られている。

このことは一例に過ぎないが蘇州は長江流域と大運河との水運で調整口の重要な役割を担っていたのである。

35) 中国第一歴史檔案館所蔵・硃批奏摺・財政類による。

36) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、302頁。