

第3編

清代長江水系の航運

第1章 清代における蕪湖市場と民船

1 緒言

道光二十五年（1845）安徽省宿松縣出身の段光清は郷里より任地の杭州に赴く途上、長江沿いに蕪湖を通過した。その際、同地の印象を彼は次のように記している。

数日抵蕪湖、有税関焉。長江木商販木至此、抵関外納税後、再分運南北¹⁾。

蕪湖は長江の水運により運ばれてきた木材が集荷取引され、そしてまた同地から長江により各地へ運ばれていた。蕪湖は長江の重要な物資の集散地であった。

蕪湖の繁栄の状況は段光清の眼にも顕著に写った。そのことを、

人煙稠密、街市繁華、亦以為水陸鎮会、勢宜然耳²⁾。

と記しているように、蕪湖は商業の発達した繁忙の地であった。

上の記述からも明らかのように、蕪湖は長江の水系を利用して形成された商品市場であった。

蕪湖の主要な取引物資の一つに米があった。1913年の日本人の調査では当時の蕪湖市場の特色を次のように記している。

安徽省は米及其他の農作物の産出多く、蕪湖は其の集散地たり、而して内地より蕪湖に集る農産物は、総て民船に依りて輸送せらる故に、蕪湖に集る民船の数甚だ多く、平時碇泊民船約六百隻に上る³⁾。

とあるように、蕪湖は水路という交通路によって、各地からの民船が舶載する米をはじめとする農産物を集荷する商品市場を形成していたのである。

蕪湖の縣市は長江江岸より縣城に至る間に形成されていた。民国8年（1919）の『蕪湖縣志』卷五、地理志、市鎮の縣市の条に、

視昔有加江口一帶、米・木商及行棧居多長街。百貨咸集、殷實商舖、亦萃於此。

とあるように、長江江岸には米商、木材商、船行等が軒を連ねていたのである。

このような蕪湖市場が形成された背景には長江を初めとする水路航運と民船とが密接に関係していたのである。そこで本章は、清代の四大米市場の一つと言われた蕪湖⁴⁾と水上航運と

1) 段光清著『鏡湖自撰年譜』、近代史料筆記叢刊、1960年2月第一版、1984年8月北京第二次印刷、中華書局、8頁。

2) 『鏡湖自撰年譜』8頁。

3) 『支那省別全誌 第十二卷 安徽省』東亜同文會、1919年4月、194頁。

4) 安徽哲学社会科学研究所、蕪湖地委宣伝部、安徽師範學院歴史系 蕪湖米市調査研究「蕪湖米市—旧中国四大米市之一—」（『安徽史学通訊』総12・13合刊、1959年11月）。

安徽米の流通に関しては、上海滿鉄調査資料第38編『支那商品叢書第15輯 米—安徽の米—』（1940年）

の関係について述べてみたい。

2 蕪湖市場の形成

蕪湖に商品市場が形成された時期は明確でないが、嘉慶『蕪湖縣志』卷一、建置志、関津によると次のようにある。

蕪地、内類長河、外臨大江、水陸襟喉、舟車輻輳。明・成化時、設工部抽分於河北。崇禎初、立戸部鈔関於河南、統理諸小口岸、而商賈税法、於是乎備。とある。

また、顧祖禹の『讀史方輿紀要』卷二七、江南九の蕪湖縣の条に、

蕪湖實爲要衝也、今商旅駢集、明・天啓中、置 關於此。と記されている。

即ち明代の成化（1465～1487）時代に工部の抽分所が長江岸の北に設けられ、天啓中（1621～1627）か崇禎（1628～1644）時代の初めに戸部の鈔関が同じく長江の南に設置されたことから、蕪湖の商品市場の発展の契機は明代前半期と考えられる。

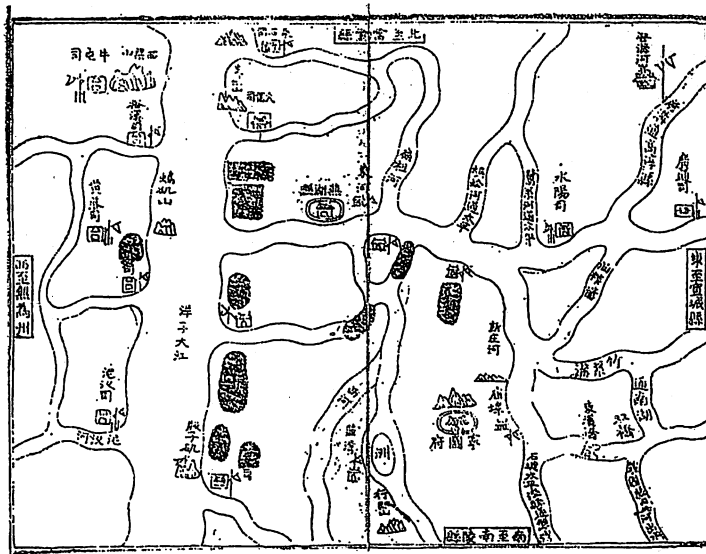


図1 明代の蕪湖

、5月)があるが、最近のものに山本進氏の「安徽米流通と清代崇明の棉業」(『名古屋大学 東洋史研究報告』13 (1988年12月)があり、長江河口の崇明商人により崇明の棉と安徽各地の米とが相互流通していたことを明らかにしている。

蕪湖の城市発展に関して最近の研究に次のものがある。

唐曉峰、于希賢「蕪湖的聚落起源、城市發展及其規律的探討」(『安徽師範大學報』1980年第2期(6月))。

王廷元「論明清時期的徽商與蕪湖」(『安徽史學』1984年第4期(8月))。

(1) 明代の蕪湖

明『憲宗実録』成化七年（1471）三月戊寅（五日）の条に、

増置工部属官三員、往直隸太平府蕪湖縣、湖廣荊州府沙市、浙江杭州府城南稅課司三處、專理抽分、前此三處客商、停聚竹木市賣、有司惟収其課鈔。

とあるように、成化七年に沙市、杭州と並び蕪湖に抽分所が設置されている。これらの地が選ばれたのは客商が竹材や木材を散集する地として知られていたからであり、とりわけ沙市、蕪湖は長江流域の地においては注目されていたことが知られる。

蕪湖の抽分所の概略は、康熙『太平府志』卷一二、田賦下、関稅に、

抽分廠、係工部分司、在蕪湖縣治西、濱于大江、明成化七年設立、工部主事王臣、始職其任、主管長江大河竹木之稅、每歲及期交代、所轄巡司一十三處、設泥叉、東河、魯港、清戈、新河五口分委、以防漏稅。總計每歲額稅正銀四萬五仟三百兩。

とある。成化七年に工部主事の王臣が最初の蕪湖抽分廠の責任者として赴任している。彼は長江の水運によって蕪湖に輸送された竹、木材の抽分に当った。蕪湖抽分廠は泥叉、東河、魯港、清戈、新河の五部署を中心に13ヶ所を支配した。

『明史』卷二五四、列傳、卷一四二、鄭三俊傳によれば、

萬曆時、稅使四出、蕪湖始設關、歲徵稅六、七萬、泰昌時已停。

とあり、萬曆年間に蕪湖鈔關が設けられ、年額六、七万兩に達する関稅収入があり、成化七年に設置された抽分廠の収入の二倍に達している。

明代の蕪湖の市鎮については、嘉靖『太平府志』卷一、市鎮の条に、

蕪湖縣市 縣治前河北長街、東西一十里。

河南市 縣河南、東西一十里。

河口鎮 縣治西大河口。

板橋市 一十五里。

陽清市 一十五里、又作陽青。

石崗市 一十里。

山口市 一十五里。

石危市 三十里。

二十里市 即此。

東管市 七十里。

櫓港市 一十五里。

孤汀市 三十里。

等が知られる。これらの市鎮の形勢發達に長江の水運が大いに寄与していたことは想像に難くない。

同書、卷四、江夫には、

序曰、本府三縣俱瀕大江、南通諸省、北距兩京、往來使客、絡繹不絕、倒站者驛遞、自爲支應、其長往船隻、則于沿江地方、起夫曳船

とあるように、長江に瀕する當塗、蕪湖、繁昌の三縣は水運による交通至便のため、人的、物的交流が極めて盛んであった。とりわけ蕪湖では、嘉靖六年（1527）知縣の王德溢が、

地方居民、與徽賈、塩商、土著者派夫二千三百五十六名、在官輸差答應。

と、蕪湖土着の人々や徽州商人や塩商等の尽力により江夫二千余名を官運に徴用している。

この一例からも明らかのように、蕪湖は徽州商人等が進出し居住していた一大市鎮に発展していたことは歴然であろう。

（2）清代の蕪湖

乾隆二十一年（1756）八月初四日付の安徽巡撫高晋の奏摺によれば、

據委管關務安徽道王勅詳稱、蕪湖關稅、全賴下游江浙地方、年歲豐收、貨易消售、則上游江楚等省、出產諸物、商賈源源販運、過關稅自豐盈、去秋下江各屬被災、較重浙江杭嘉湖等處、亦被偏災、米價高昂、民間鋤口、絀艱一切、襍貨物竹木、停積難消商販、不甚流通、以致盈餘、較上屆短少等情、詳覆⁵⁾。

とある、蕪湖關の収入は全て下流地域の江浙地域の農業生産の産出高の多寡と上流地域の江西省や湖北湖南省などの生産額の増減に比例していたのであった。そのため乾隆二十年（1755）秋における下流地域とりわけ浙江の杭州、嘉興、湖州の不作は米価の高騰を招き、関連して他の貨物の流通にも障害を来していたのであった。この報告からも明らかのように、蕪湖にとって長江の上流地域並びに下流地域の安定的な農業生産の維持が極めて重要であったことがわかる。

嘉慶『蕪湖縣志』卷一、序の姚逢年の「重修蕪湖縣志序」に、

安徽省、扼江南大江之上游、其府屬有八、而濱大江以南者、惟池州・太平二府、其二府之縣屬有九、而濱大江以南者、東流・貴池・銅陵・繁昌・蕪湖・當塗六縣、皆舟艫停泊之所、而蕪湖尤當其衝蓋、以朝廷設關、納稅在此、故四方商民、上下往來之舟艦、皆屯泊于江口、以待稽查、而後放行者。較他縣、停舟之所、爲尤多、其客商輻輳、百貨叢聚、而又爲五方士民雜處之區、故蕪湖號稱難治、然難治非不治也。……今嘉慶十二年二月、重修蕪湖縣志、鐫刻告成。

とある。清代になると、蕪湖の繁栄は明代に比較し、さらに顕著となったことが知られる。特に蕪湖は安徽省の中でも最も船舶の往来が多く、そのため蕪湖に集まる人々で極めて賑わいを呈していたのである。

蕪湖の活況は、ついで民国8年（1919）の『蕪湖縣志』の序に見える民国8年、前署蕪湖縣知事の查鍾泰が「蕪湖新修縣志序」の冒頭で記している。

5) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第15輯、國立故宮博物院、1983年7月、109頁。

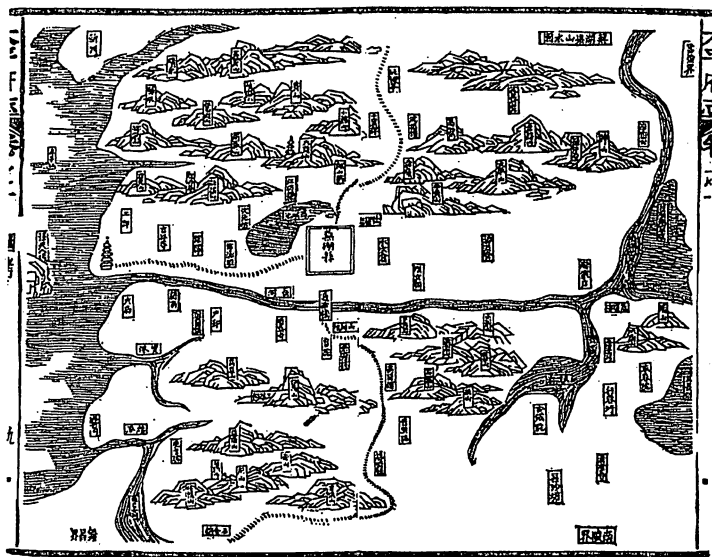


図2 清代の蕪湖
清康熙十二年重修，光緒二十九年重刊『太平府志』による。

蕪湖扼中江之衝、南通宣・徽、北達安・廬、估客往來、帆檣櫓比、皖江巨鎮、莫大乎、此光緒初、翹建新關、外商紛至、輪舶雲集、內外轉輸、滬漢之間、此爲巨擘、新機日闢、文化遂興、郁郁彬彬、人才蔚起。

とある。蕪湖は安徽省のなかでも長江に面した要衝の地であって、南は寧国府城のある宣化



図3 清末の蕪湖
註(7)前掲書による。上部が北。

縣、徽州府へ、北は安慶府や合肥縣のある廬州府に達する中間に位置し、しかも長江により来航する船舶でもたらされる商品により安徽省の中でも最大級の巨大市鎮となっていた。

さらに光緒二十三年（1897）に對外開港されて以降、外国商人が輪船等で来航するためさらなる巨大市場に成長したのである。

蕪湖の市鎮は、嘉慶『蕪湖縣志』卷一、地理志、市鎮に、

縣市、在縣治前、由新市街、出弼賦門、西抵江口、名十里長街、門門之盛、甲於江左。とあり、また同書に、

魯港鎮、在縣西南十五里、境内市鎮、惟此最大、多聲坊、爲糧米聚販之所、商旅駢集、汎防要地也。

とあるように、蕪湖縣の縣城より西側、長江に至る十里長街と縣城の西南十五里に位置する魯港鎮とが蕪湖における最大の市鎮であった。特に魯港鎮には蕪湖が商品市場として名を馳せていた米行や精米商等の販米商人が密集していた。

このため蕪湖には各地から多くの商人が参集してきた。そのことは、蕪湖に多数の商人會館が設立されていたことから明らかである。

民国『蕪湖縣志』卷十三、建置志、會館によれば次の會館名が列記されている。

會 館 名	會 館 名
1 徽 州 會 館	11 宿 太 會 館
2 山 東 會 館	12 山 陝 會 館
3 湖 北 會 館	13 安 慶 會 館
4 湖 南 會 館	14 江 蘇 會 館
5 廣 東 會 館	15 寧 波 會 館
6 潮 州 會 館	16 浙 江 會 館
7 廬 和 會 館	17 江 西 會 館
8 徑 縣 會 館	18 福 建 會 館
9 太 平 會 館	19 瀟 江 會 館
10 旌 德 會 館	

1 徽州會館は康熙年間に蕪湖縣城西門内に設立されている。しかし既に明代から徽州商人は蕪湖に進出していた。

康熙『徽州府志』卷二、風俗に、

今則徽之富民、盡家於儀揚・蘇松・淮安・蕪湖・杭・湖諸郡、以及江西之南昌、湖廣之漢口、遠如北京。

とあるように、遠隔地商業を得意とした徽州商人にとって、蕪湖は同省内では最も重要な商業市場であったのである。

2 山東會館は明代に蕪湖縣城外に創建されている。その後、太平天国の乱で破壊され、同治五年（1866）に再建された。

3 湖北會館は河北江口にあった。湖北人の蕪湖に来るものは最初、船舶所有者の船戸が最も多く、商人が少なかったとある。漢口方面から長江を航行して船舶で来航する者が多かったことが知られる。

4 湖南會館はもと丹陽鄉觀音橋後の禹王宮の舊址に設立されたが、太平天国の乱により破壊され、同治五年に重建されている。

5 廣東會館は最初、廣東同義堂米業公所であったが、光緒十五年（1889）に廣東の米商人が再建し、廣肇公所と呼ばれ廣州や肇慶兩府の商人が多く蕪湖に到った。

6 潮州會館は光緒十二年（1886）に潮州の米商人が建設したもので、潮州人の蕪湖で商業活動を行うものは「以米為大宗」とあるように、米を取り扱う者が大勢を占めていた。

7 廬和會館は江北會館のことであり、蕪湖縣城北門外西湖池にあった。光緒三十二年（1906）に重修されている。

8 徑縣會館は道光年間に創建され、光緒年間初めに再建された。

9 太平會館は仙源公所であり、蕪湖縣城西門内にあった。同治五年（1866）に建設されている。

10 旌徳會館は道光十年（1830）に建設されたが、太平天国の乱で破壊され、同治三年（1864）に再建された。

11 宿太會館は道光末年頃に建設されていたことは、段光清の年譜に見える⁶⁾。

12 山陝會館は当初、秦晉會館であった。その後、光緒三十一年（1905）に再建されている。

13 安慶會館は一名、六邑公所であり、光緒三十一年の安慶六邑の米商人によって建設された。

14 江蘇會館は宣統三年（1909）に江蘇の紳士、商人によって設立された。

15 寧波會館は四明公所であり、宣統元年（1907）に寧波人によって設立された。

16 浙江會館は蕪湖縣城西門外石橋巷内にあつて、光緒十九年（1893）に設立された。

17 江西會館は同治十年（1871）に設立され、蕪湖に到る江西紳士や商人等の集会の場所とされた。

18 福建會館は一名天后宮と呼ばれ、光緒十二年（1886）に建設された。同二十七年（1901）に火災に逢い、同三十年（1904）に重建された。

19 瀟江會館はもと臨清會館と呼ばれた。道光初年に建設され、光緒四年（1878）に重修されている。

以上の會館が蕪湖に設立されていたのである。

6)『鏡湖自撰年譜』8頁に、道光二十五年（1845）の条に「時太宿木商又於是處抽釐以建會館」とある。

3 蕪湖来航の民船

上述のように、蕪湖の市場に各地の商人が参集したのであるが、その多くが利用し、また商品の集荷・散荷のために輸送運搬として使われたのが、長江や内陸河川を航行する小型帆船であった。これらの小型帆船は民船と呼ばれた。そこで民船の種類や活動範囲について述べたい。

(1) 民船の種類

蕪湖に海関が設置される以前の来航船舶に関して、雍正五年（1727）十一月十九日付の魏廷珍の奏摺に次のようにある。

查自江西沿江以来、有九江・蕪湖・龍江三關、俱収江廣及川江之運到貨稅、而蕪湖之稅額最多、所頼者湖廣豆船之紛集、以益課稅⁷⁾。

とあり、江西省より長江下流の地では江西の九江と蕪湖と南京近郊の龍江の三関があった。この三関には江西や湖廣や四川方面からの貨物が運ばれ、それによる貨物税が大半を占めていた。三関の内、その貨物税の額が最も多かったのが蕪湖であった。とりわけ湖北、湖南方面からの豆類を船載した船が重要であったのである。

蕪湖市場に来航した民船に関しては、1893年（光緒十九）に刊行された『中国帝国海関10年報告、1882～91年』に見える。それらを次に表示してみた。

表2 蕪湖来航民船の種類⁸⁾

民船の種類		造船地	平均容量(担)	平均船長(尺)	平均船員(人)	平均船価(両)
1	白沙舟	懷寧縣	100～600	33～57	3～6	80～400
2	漕船	桐城縣	200～400	34～42	3～6	200～400
3	黄梢船	桐城縣	100～300	28～38	2～4	100～300
4	五倉船	桐城縣	100～200	25～30	2～3	100～200
5	板船	桐城縣	50～200	15～25	2～3	40～100
6	斗船	桐城縣	600～700	50～60	7～8	400～450
7	五倉船	銅陵縣	70～100	20～30	2～3	80～100
8	五倉船	無為州	200～300	30～40	3～5	300～400
9	羅江船	合肥縣	500～700	50～60	4～7	500～600
10	划船	合肥縣	200～400	24～40	3～5	300～500
11	宣船	徑縣 太平縣	300～700	30～60	4～8	200～500
12	巴斗船	宿松縣	300～700	30～60	3～6	200～500
13	樓船	江都縣	400～500	50～80	7～9	600～700
14	巴斗船	德化縣	300～500	50～60	4～8	300～600

7) 『宮中檔雍正朝奏摺』第9輯、台北・国立故宫博物院、1978年7月、326頁。

8) CHINA. IMPERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1882-91, WUHU, APPENDIX No.26, p.288.

15	鹽 船	江西省	1000~2000	80~100	7~16	1000~2100
16	漁 船	黃崗縣	300~900	40~70	4~9	400~700
17	樓 船	漢川縣	400~500	50~80	7~9	600~700
18	牙 梢 船	漢川縣	200~500	30~60	3~6	300~500
19	沙 窩 船	湘鄉縣	300~400	40~60	3~6	300~500
20	吊 鈎 船	湘鄉縣	700~1000	50~80	6~10	600~1000
21	辰 船	湘鄉縣	400~800	50~80	5~8	500~800

以上のように、表2の船舶の種類にのみ限定すると魏廷珍の奏摺に見られたように、湖廣即ち湖北、湖南両省の船舶が表2の中に見える16~21の漁船、樓船、牙梢船、沙窩船、吊鈎船、辰船の6種類で全船舶21種の内の30%近い割合を占めていたことが知られる。

(2) 民船の活動範囲

蕪湖に來航した民船の種類は表2より21種類が知られるが、それを地域別に分けると、長江下流に接続する大運河に面する江蘇省の江都縣が最も東に当たり、安徽省内では長江以北の合肥、桐城、宿松等縣と、長江以南では涇縣があり、長江流域では蕪湖より下流の太平縣、蕪湖より上流の銅陵、懷寧縣がある。

長江上流ではさらに、江西省の各地より、湖北省は黃崗、漢川縣からと湖南省では湘鄉縣の民船が蕪湖に來航して来ていたのである。

以上のことから蕪湖に來航していた民船は江蘇省、安徽省、江西省、湖北省、湖南省に所属する船舶であった。

それでは、どれほどの民船が蕪湖に來航していたのであろうか。1913(民国2)の日本人の調査では平時「約六百隻」の民船が停泊していたとあるが、『中華帝國海關10年報告 1912~21年(民国1~10)』蕪湖によれば、民船の活動状況を次のように記している。

ジャンクの輸送量の重要性はよく知られている。1913年(民国2)7月16日に蕪湖50里以内の地域を海關の行政官が掌握して以来、この財源からの歳入が多量の増加を示していることに何ら驚くべきことは無い⁹⁾。

とあり、蕪湖の對外開港以降も民船の重要性に遜色が見られていなかった。その結果、蕪湖に來航する民船は確かに増加していたのである。同書に、

1912年(民国元年)に海關に申告されたジャンクの船数は34,702隻であり、そして1921年(民国10)には246,993隻の最高記録となった。…最大の増加は南京とのジャンク輸送量が特に顯著である。そこは商品の積み換え、あるいは汽車に乗り換える地である。安徽省北部との貿易は天津・浦口鐵道により南京に益々轉換されている。そして、以前には海によって運ばれていた北方向けの米は今や鐵道によって運ばれている。

9) CHINA. IMPERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1912-21, WUHU, pp.343-344.

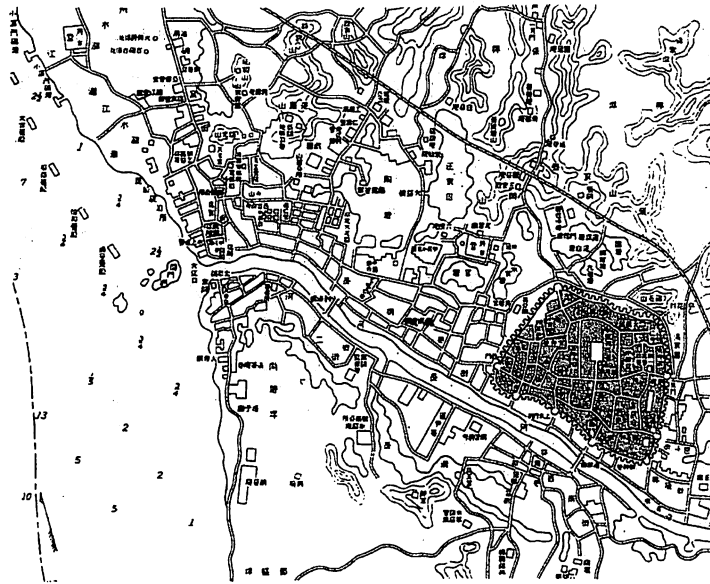


図4 民国初期の蕪湖
 『支那省別全誌第十二卷安徽省』附図部分による。

しかしながら、ジャンクが徐々に蒸気汽船による貿易の役割に吸収されたり、また蕪湖の生産品の商業取引や土着の販路として過去の重要性を喪失しているとは考えられない。…ジャンクは便利で安価なため好まれている輸送形態であるからである¹⁰⁾。

表3 蕪湖海関入港・出港中国籍帆船数表¹¹⁾

西暦	中国暦	入港・出港	帆船隻数	総トン数	1隻平均トン数
1885	光緒11	入出港	274隻	15,666トン	57トン
1886	光緒12	入港	150隻	11,609トン	77トン
		出港	147隻	11,422トン	78トン
1887	光緒13	入港	260隻	16,730トン	64トン
		出港	272隻	17,535トン	65トン
1888	光緒14	入出港	244隻	14,820トン	61トン
1889	光緒15	入港	275隻	18,191トン	66トン
		出港	274隻	18,005トン	66トン
1890	光緒16	入港	457隻	23,793トン	52トン
		出港	591隻	25,318トン	43トン
1891	光緒17	入港	429隻	25,994トン	61トン
		出港	469隻	26,394トン	56トン
1892	光緒18	入港	407隻	24,082トン	59トン
		出港	407隻	23,917トン	59トン

10) *ibid*, WUHU, p.344.

11) *COMMERCIAL REPORTS BY HER MAJESTY'S IN CHINA*:1885, WUHU p132. FOREIGN OFFICE 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893. CHINA WUHU による。平均トン数は便宜上付記したものである。

とある。蕪湖の對外開港後も民船による商品流通の重要性には大きな変化は無く、新展開が見られたのである。

光緒三年（1877）に蕪湖海関が開設されるが、光緒十一年（1885）以降において民船が海関の統計記録中に見られる。

1隻当たりの平均トン数が最小43トンから最大78トンであることから明らかなように、これらの帆船は全て長江航行の民船と言える。即ち民船が蕪湖常関にも入港、出港し、その船隻数も増加していたことは、輸送機関としても重視されていたと言えるであろう。

4 小 結

蕪湖海関の設置については『徳宗実録』卷四十六、光緒三年（1877）正月癸未（二十七日）の条に見える。

查烟台會議條款、内開通商口岸、新添宜昌、蕪湖、温州、北海共四處、除北海一口統由粵海関監督兼轄外、其蕪湖、温州兩處、現已通商設関、應照宜昌成案。

とある。いわゆる1876年（光緒二）の烟台条約（芝罘条約）によって蕪湖が湖北省の宜昌や浙江省の温州さらに廣東省の北海などと並んで共に對外開港されたのであった。

蕪湖の對外開港の日時は、光緒十四年（1888）四月初四日付の安徽巡撫陳彝の奏摺によれば、蕪湖新関、自光緒三年二月十八日開辦¹²⁾。

とあるように、光緒三年二月十八日即ち1877年4月1日のことであった。

上述のように、蕪湖海関の開設は、明代初期より長江流域に位置する蕪湖市場の形成発展に依拠したものであったと言えるであろう。

12) 『宮中檔光緒朝奏摺』第3輯、台北・国立故宫博物院、1973年8月、767頁。

清末海関開設後の諸問題については、濱下武志氏の『中国近代經濟史研究—清末海関財政と開港場市場圏—』（東京大学東洋文化研究所報告、1989年3月）が研究視点、関係資料等々裨益されるところ大きい。濱下氏の『近代中国の國際的契機—朝貢貿易システムと近代アジア』（東京大学出版会、1990年9月）第六章が、『海関十年報告』等の研究利用に多くの示唆を与えている。

第2章 清代九江常関と民船の航行

1 緒言

元末の群雄の一人陳友諒が元・順宗の至正二十年(1360)に大漢国と称して都としたのが江州、即ち江西省の九江であった¹⁾。顧祖禹『讀史方輿紀要』卷八五、江西三、九江府に、

明初陳友諒拋此、為上流患、既而洪武伐之。

とあるように、陳友諒は江州を根拠地として下流の金陵、南京に拋った呉国の朱元璋にとっての脅威となったが、朱元璋の攻撃によって敗死することになる。

江州即ち九江の地理的状况は『讀史方輿紀要』にはさらに、

九江為全省之嚆喉、又為湖廣・江南之腰膂也。

と記している。九江は江西省にとっての要衝であるだけでなく、長江上流の湖廣や下流の江南にとっても重要な地であった。

『大明一統志』卷五二、江西布政司、九江府、形勝によれば、

扼江湖之、衝要之地、江東西襟喉之地。西扼彭蠡、北跨海門。

とあるように、九江は長江に面し、鄱陽湖の湖口に当たる要衝の地でもあった。

明、張澣の『松窗夢語』卷五、商賈紀に、

九江扼上流、人趨市利。

とあり、九江の長江流域における立地が商業の発達に繋がっていたことを指摘している。

九江が長江における水運の要衝としてどのような位置を占めていたのであろうか。明代に鈔関、清代に常関が設置されていたことから、九江の水運上における交通運輸面から考察してみたい²⁾。

2 明代の九江鈔関

『大明會典』卷三十五、戸部二十二、課程四、鈔関によれば、九江に鈔関が設置された経緯

1) 『明史』卷一二三、列伝十一、

江州、〔陳〕友諒治所也……即江州為都……而自称漢王、置王府官属。

2) 九江の通商面から論じたものとして次の著作がある。

陳榮華・何友良著『九江通商口岸史略』江西教育出版社、1985年9月。

中国水運史叢書『九江港史』人民交通出版社、1991年1月。同叢書には九江に関係するものとして、『長江航運史』人民交通出版社、1991年6月。『江西内河航運史(古、近代部分)』人民交通出版社、1991年8月が出版されている。

は次のように見える。

景泰元年、差主事二員、湖廣・金沙洲、江西・九江、監収船料鈔、一年更代。

景泰元年(1450)に戸部主事二員を湖廣の金沙洲と江西の九江に派遣して船料を徴収した。このことに関して、嘉靖『九江府志』卷九、職官志、公署、戸部分司に、

景泰庚午、朝廷用議者、於九江府地方、設立鈔関一所、凡船隻上下、計料多寡、収錢鈔有差、以供経国之費。

とあり、景泰庚午元年(1450)に九江府治下に鈔関を設置したとある。

同書卷十六、詩文志、文、徳化県に見える王汝賓の「新遷九江鈔関記」に、

景泰初年、以国用不敷、権舟税、以充之、四方商舟、駢集其地、而関之地、実当合流会派之衝。

とあり、景泰初めにおける明朝の財政の不如意により商船より船料を徴収したとある。

正統十四(1449)年七月にオイラートが大挙して中国に侵寇し、明朝廷として景泰元年(1450)当時、国防費等に巨額の出費が重なっていた。

しかし、これは成化元年(1465)になり停止された。『大明会典』卷三五、鈔関に、

成化元年、罷蘇州・淮・揚・臨清・九江、金沙洲等処、収船料鈔。

とあり、蘇州、淮安、揚州、臨清、金沙洲等と共に九江での船料の徴収が停止された。ところが、翌成化二年(1466)には、この内の九江と金沙洲のみにおいて再び錢鈔の徴収が復活する。

『憲宗実録』卷三五、成化二年十月己亥(一日)の条に、

復徴湖廣・金沙洲、江西・九江船料鈔、旧制無収船鈔例。景泰中、以国用不足、始算、及每船百料、納鈔十五貫、後以鈔法不行。又与銅錢中半兼収。近以歳歉商賈少通、暫停其課、至是從所司奏、軍士月糧折支不給、復如旧収之。

とあり、僅か一年で九江鈔関の船料徴収は復活したのであった。

『大明会典』卷三五、鈔関には、

〔成化〕四年、罷蘇・杭・金沙洲、九江四処鈔関。

とあり、成化四年(1468)には再び九江鈔関が再び停止されている。

そして同書卷三五に、成化七年(1471)の条に、

〔成化〕七年復設九江・蘇・杭三府鈔関、并河西務、各差主事一員監収。

とあり、九江の鈔関が復活している。

同書卷三五、弘治六年(1493)には、

弘治六年、令河西務・蘇州・九江・臨清、錢糧多処、戸部各差官一員。

とあり、河西務、蘇州、臨清と並び九江は錢糧収入の多い地点として戸部から官吏が派遣された差官の官轄となった。

成化七年(1471)に九江の鈔関が復活して以降、明末まで存続している。

関署は鈔関設置当初は九江府にあったが、乾隆『江西通志』卷三十四、九江関によれば、

嘉靖四十二年、科臣張鳴瑞請移関湖口、撫按議未便、遂於湖口、添設一関。

とあり、嘉靖四十二年（1563）に鄱陽湖の入口にあたる湖口への移関を要請し、巡撫と按察使の議が便利とするものでなかったが湖口に一関を設けることとなる。

隆慶元年（1567）には湖口関は停止された。明代には基本的には九江関が中心であった。

九江鈔関の船料はどのように徴収されたか『萬曆會計録』³⁾卷四十二、鈔関船料⁴⁾に見える。船料の基本的徴収の方法は、同書に見える嘉靖九年（1530）戸部尚書梁材の題本によると、

船料則例、原以貨物多寡爲率、後從簡便、仍驗船梁闊狭、定收料銀、大率自伍尺以上、始權其利⁵⁾。

とあるように、最初は船の積荷の多寡をもって徴収していたのが不便であるため、船幅の大小によって徴収することとなった。九江鈔関の船料もこの規定に基づいている。同書に、

五尺、鈔式拾壹貫伍百伍拾伍文、錢肆拾參文、壹分壹釐、共折銀壹錢貳分陸釐貳毫伍絲⁶⁾。

とあるように、船梁の五尺より始まり一尺ごとに三丈六尺まで規定がある。これを表1にまとめてみた。

表1 明代九江鈔関・船料則例表

丈尺	鈔（貫）	錢（文）	折銀（兩）
5尺	21.555	43.110	0.12625
6	31.040	62.080	0.1818
7	36.212	72.424	0.2121
8	55.181	110.362	0.3232
9	62.078	124.156	0.3636
1丈	86.220	172.440	0.505
1.1	94.842	189.684	0.5555
1.2	103.464	206.928	0.606
1.3	112.086	224.172	0.6565
1.4	132.779	265.358	0.7777
1.5	142.262	284.526	0.83325
1.6	165.542	331.084	0.96960
1.7	175.880	351.776	1.0302
1.8	186.235	372.470	1.0908
1.9	196.581	393.162	1.1514
2.0	206.927	413.854	1.2120
2.1	235.380	476.760	1.37865
2.2	246.580	493.176	1.4443
2.3	257.797	515.594	1.50995
2.4	269.005	538.01	1.5756
2.5	301.769	603.538	1.7675
2.6	313.840	627.68	1.8382
2.7	325.910	651.82	1.9089
2.8	337.981	675.962	1.9796
2.9	350.052	700.104	2.0503
3.0	362.122	724.244	2.0121
3.1	374.195	748.390	2.1917
3.2	386.264	772.528	2.2624
3.3	398.340	796.680	2.3331
3.4	410.405	820.01	2.4038
3.5	420.476	844.952	2.4745
3.6	434.550	869.1	2.5452

典拠：『萬曆會計録』卷42、九江鈔関、船料則例による。

3 清代の九江常関

入関以降、清朝は漸次中国支配を確立していく過程で関税徴収に関する機能も整備していった。

『世祖実録』卷三〇、順治四年（1647）正月庚申（十八日）に、

3) 北京図書館古籍珍本叢刊52、53、書目出版社。

4) 北京図書館古籍珍本叢刊53、1319～1321頁。

5) 北京図書館古籍珍本叢刊53、1327頁。

6) 北京図書館古籍珍本叢刊53、1319頁。

婦併荊関・通恵河・中河・清江廠・杭関・蕪湖・龍江・蘆政等関於戸部。

とあり、荊関等の諸関を戸部の支配下に置いている。

そして同書卷三〇、順治四年(1647)二月癸未(十二日)には浙東・福建を平定した際の詔の中で、関律抽税、原寓譏察、非欲困商明未量増数倍、原額已經戸部題定、照萬曆年間原額、及天啓・崇禎、通増額数一半徴収、杭州南北二関、先已差官、其余自順治四年正月初一日以後、俱照此例。

とある。諸関の税関は明の万曆年間原額に拠って天啓、崇禎年間ものを参考にして徴収すること、常関の徴収は基本的には順治四年正月朔日より定められた。そして九江関も設置されたのである。『聖祖実録』卷一〇一、康熙二十一年(1682)二月壬辰(十四日)に、

九卿議覆、給事中雅齊納条奏、請將九江樞関、移於湖口地方、一議不准行、一議准行。上命画一議奏。尋九卿議、暫移九江関於湖口収税、以一年所得為定額、若有不便、具題另議。従之。

とある。九江関の樞署を湖口に移置することになり、湖口における一年の収税が定額とされた。

その後、湖口関の移設が問題となる。雍正元年(1723)九月初一日付の江西巡撫斐率度の奏摺に見える。

為敬陳湖口設関之險、仍請移回九江、并分立口岸、保商裕課事⁷⁾。

とあるように、湖口関の立地が良くないため九江に移し、幾つかの口岸を設置してはとするものであった。

湖口関を九江に移設する主要な理由は次のことからであった。

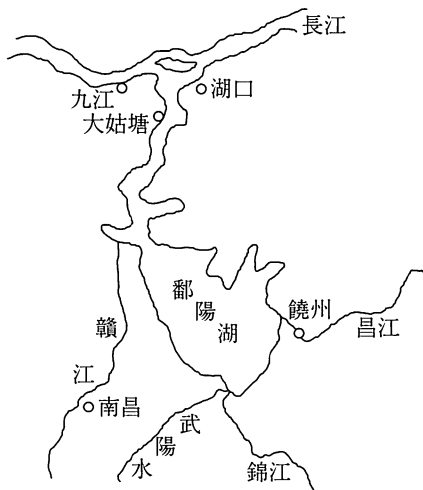


図1 九江・湖口概図

7) 『宮中檔雍正朝奏摺』第一輯、台北・国立故宮博物院、1977年11月、670頁。

竊查湖口地方、江湖合冲、水本溜急、又加上鐘、下鐘諸山、羅列水心、商船重載、常遭覆溺、所以従前設関原在九江、自康熙二十一年、接准部議、移駐湖口⁸⁾。

湖口は長江と鄱陽湖の水が合流し、また上鐘山等の山が水中にあるため貨物を重載した船舶が遭難することが多かったため九江に移置してはとするものであった。

九江への移設の利点について斐率度は次のように記している。

移回九江、仍於大姑塘、設立口岸、徵収往來江南・江西船税、大姑塘去九江參拾余里、雖分兩處、其實壹関、如有九江、已經納税、仍往大姑塘、及大姑塘、已經納税、仍往九江者、彼此驗票、即放至。江西民船、只在鄱陽生理、並不出江者⁹⁾。

九江に移設に当り、大姑塘に口岸を設けて江南や江西の船税を徴収する。大姑塘は九江より三十余里の距離にあるが、九江と大姑塘の二所は同一関として、九江、大姑塘のいずれかで納税すれば、その納税完了証で通過を認めるとするものであった。このようにすれば鄱陽湖を生活の舞台とする江西民船は長江に出ることなく鄱陽湖から長江へ出る湖の入口当りまでで航行を済ませることができたためであった(図1参照)。

雍正元年(1723)の斐率度の奏請以降、九江関に関する関署の件は決着し、これ以降清末までこの体制が存続する。

(1) 九江常関の機能

清代において九江常関が長江流域においてどのような役割を担っていたのであろうか。九江関税務を担当した舒善の乾隆二十七年(1762)六月初二日付の奏摺に簡略ながら知られる。

九江関、上接湖広、下通江浙、惟茶・塩・竹・木収税、其余一切船隻、止徴船料、不収貨税、総視所過船隻之多寡、以定料銀之盈縮、而船隻之多寡、又須視江浙・湖広米価之低昂¹⁰⁾。とある。九江関は上流が湖北・湖南に通じ、下流は江蘇・浙江に繋り、九江関を通過する船舶より船料を徴収することが中心で、九江関を通過する船舶の主要な積荷である茶葉、塩、竹材、木材等の貨税は徴収されず、船舶数の多寡が税収の増減に関係した。そのため下流の江蘇・浙江と上流の湖北・湖南の米価の変動によって九江関通過の船隻数が大いに変化していたことが知られる。

同奏摺によれば、九江関通過の船舶の多寡は上流の湖北・湖南と下流の江蘇・浙江における米価の価格差によって多大な変動が見られたことを記している。

乾隆二十四年、江浙米価昂貴之後、湖広米価平減、販運米糧船隻、絡繹不絶、是以徴収船料較多¹¹⁾。

8) 『宮中檔雍正朝奏摺』第一輯、台北・国立故宫博物院、1977年11月、670頁。

9) 『宮中檔雍正朝奏摺』第一輯、台北・国立故宫博物院、1977年11月、670～671頁。

10) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中朱批奏摺、財政類、関税檔案

11) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中朱批奏摺、財政類、関税檔案

とある。乾隆二十四年(1759)に江浙地方の米価が騰貴し、さらに湖北・湖南における米価が低廉であったため、湖北・湖南地方の船隻が長江を下って江浙地方に赴いたために九江関通過の船隻数が増加し、当然船料も増収が見られたのであった。これに対し、

乾隆二十五年、江浙各処豊収之後、本年(乾隆二十七年)米価平減、兼之是年湖広偶値偏災、米価稍昂、商販運米、前赴江浙、下能獲利、是以往來販運米糧船隻甚少¹²⁾。

とある。乾隆二十五年(1760)は江浙地方が豊作であって、乾隆二十七年(1762)には湖北・湖南地方が災害に逢い米価が騰貴したため、湖北・湖南方面より江浙地方に赴く船舶は激減したのであった。

嘉慶十六年(1812)の廣惠の奏摺には、

查、九江関定例、只徵船料、並竹・木・塩・茶四項、内惟船料・木税爲大宗、連年各処豊収、上下游糧、価相等、商販無從獲利¹³⁾。

とある。五十年後においても九江関の税収の基本は船料であって、通関の多寡が重要であった。

さらに廣惠は、嘉慶十七年(1813)四月二十五日付の奏摺において、

九江関・・因上年川楚糧価較昂、不能下運、兼之各貨俱貴、商販無利可図、是以貨載米荳等船、以及木植均形減少¹⁴⁾。

と記している。四川、湖北、湖南各省において米価が騰貴すれば、長江を下って来る船舶は少なかったとある。

道光二十三年(1843)六月二十日付の九江関税務監督蒋方正の奏摺には、

查九江関定例、只征船料並竹・木・塩・茶四項、内以船料最爲大宗、次以塩・木兩税爲重、逆夷擾浙滋江、商船已形減少¹⁵⁾。

と記している。九江関における税収の基本は船料にあつて、塩や木材等の貨税はそれに次いでいた。アヘン戦争による浙江へのイギリス軍の攻撃によって商船の九江への来航が減少していたことを述べている。

沈葆楨は同治元年(1862)五月二十八日付の「查明九江関实在情形並籌變通辦理摺」の中で、

九江関税例、向以木排爲大宗、船料、淮塩次之、茶・竹又次之。此外別無應税之貨。嘉慶・道光年間、必木税一項、愈具全額之半、加以各項、方能敷額¹⁶⁾。

と記し、九江関の関税収入の主要は嘉慶・道光年間以降は木税がその中心となったとしている。

(2) 九江関通関船舶の船籍

長江における上流の湖北・湖南と下流の江浙地域を結ぶ水運の要であった九江関の通関船舶

12) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中硃批奏摺、財政類、関税檔案

13) 中国第一歴史檔案館所蔵、関税、嘉慶十六年四月二十八日付檔案。

14) 中国第一歴史檔案館所蔵、関税檔案。

15) 『道光咸豊両朝籌辦夷務始末補遺』台北・中央研究院、1966年2月、54頁。

16) 『沈文肅公政書』卷一、奏摺。

数はどれほどであったろうか。

江西巡撫の陳弘謀の乾隆七年(1742)六月十八日付の奏摺によると、

自乾隆參年捌月拾柒日、起至肆年肆月貳拾陸日止、計捌箇月零拾日、其過関之船、共有伍万參千零參拾貳隻¹⁷⁾。

とある。乾隆三年(1738)八月十七日より同四年(1739)四月二十六日までの八ヶ月と十日間で、九江関の通関船舶数は53,032隻に到っていた。

さらに同奏摺に、

肆年分任内、所過之船僅止肆万玖千柒百玖拾隻¹⁸⁾。

とある。乾隆四年四月二十七日より同五年四月二十六日までの一年に通関したのは、49,790隻であった。

両江総督尹繼善の乾隆十七年(1752)五月二十日付の奏摺において、乾隆十五年(1750)は、共過関時満等船四万二千六百一十五隻¹⁹⁾。

とあるように、42,615隻あった。

乾隆二十七年(1762)十二月初八日付の江西巡撫の湯聘の奏摺には、

乾隆二十五年分共放過時船六万一千四百八十五隻²⁰⁾。

とあり、同二十六年(1761)は、61,485隻が九江関を通関し、さらに

較二十五年、少船一万六千六百五十二隻²¹⁾。

と記している。つまり乾隆二十五年(1760)は61,485隻に対し、同二十六年は16,652隻少ない48,833隻であった。これらをまとめれば表2になる。

表2 18～20世紀九江関通関民船数表

中国曆	西曆	月数	通関民船数
乾隆3年	1738～1739年	(8ヶ月10日)	53,032隻
乾隆4年	1739年	(1年)	49,790隻
乾隆16年	1752年	(1年)	42,615隻
乾隆25年	1760年	(1年)	61,485隻
乾隆26年	1761年	(1年)	44,833隻
光緒18年～ 光緒27年	1892～1901年 (ジャンクのみ)	(1年)	20,000～ 30,000隻
民国7年	1918年	(1年)	29,716隻
民国8年	1919年	(1年)	30,869隻
民国9年	1920年	(1年)	32,095隻

(注) 乾隆3～26年は註17～21の各檔案、光緒18～27は註22、民国7～9年は註31参照。

17) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中朱批奏摺、財政類、関税、乾隆七年六月十八日付陳弘謀奏摺。

18) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中朱批奏摺、財政類、関税、乾隆七年六月十八日付陳弘謀奏摺。

19) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第三輯、国立故宮博物院、1982年7月、96頁。

20) 中国第一歴史檔案館所蔵、関税檔案。

21) 中国第一歴史檔案館所蔵、関税檔案。

表3 雍正九年(1731)制定九江関船料表

船名	船料	船名	船料	船名	船料
辰船	48両5銭	划船	16両9銭	扶稍船	16両
駁船		巴斗船		江篙船	15両
大槳船		鴉尾船		三槳船	14両
大廣船		中撫船		巴干船	
大襄船		鷓子船		車牌船	13両
竹山船		采石船		豊城船	
撫船		臨江船		宣船	
大斗船		桐曹船		奉新船	11両
大鷓子船		渡船		両尖船	10両
方稍船		漁船		中扉船	8両
大黃船		下江黃船		滿江紅船	8両
大敵稍船		三板船		本水船	8両
大座船	46両	中辰船		課船	13両5銭
大扁船	40両	鎮江沙船		脚船	4銭
大划船	43両	焦湖船		鹽船	48両5銭
柏木船	36両	鯁船		鹽船・小五船	57両
湖南船	30両5銭	瀬子船	16両	茶船	17両5銭
大鴉尾船	30両	蕪湖船		魚苗船	〃
以上各船・小五船	48両5銭	宋埠船		漲船	1両
		揺船			

(注) 乾隆『欽定大清會典則例』卷47による。船料の最高額のみを記した。

『海関十年報告 1892—1901年(光緒十八—二十九)』の九江によれば、

20,000から30,000の間のジャンクが一年間に港(九江)に来航する²²⁾。

とあり、19世紀末には、隻数が20,000から30,000台に減少していたことが知られる。

九江関を通関した帆船にはどのような種類があったろうか。乾隆『欽定大清會典則例』卷四十七、江西、九江関の條には、辰船の他に別表3のような船名が50数艘が知られる。また『海関十年報告 1882—1891年』の九江では、滿江紅等8種(表4²³⁾)、同書1892—1901年では、釣鈎等20種類(表5²⁴⁾)の船名が掲げられていて、他の常関に比較して多種類の帆船の往来が顕著であったことは明らかであろう。船籍の明らかな船舶を『海関十年報告』によって各省ごとに分けると次のようになる。

湖北船は滿江紅、車牌、鴉稍、扁子、三官倉、划子の6種。

湖南船は釣鈎、小駁船、辰船、巴干、扒船の5種。

江西船は撫船、贛船、洛安、羅灘、巴斗、刁子の6種。

江蘇船は槽子、舢板、斗船、白沙洲の4種。

山東省は濟南州の山船の1種。

22) *China Imperial Maritime customs, Decennial Reports, 1892-1901, 1904, Kiukiang, p.356.*

23) *China Imperial Maritime customs, Decennial Reports, 1882-1891, 1893, Kiukiang, p.223.*

24) *China Imperial Maritime customs, Decennial Reports, 1892-1901, 1904, Kiukiang, p.357.*

表4 1882-1891年九江常関来航民船表

Class No.	Class Name.	Where Built.	Province.	Dimensions.			Total.	No. of Masts.	Carrying Capacity.	Equivalent Tons.	No. of Crew.
				Length.	Breadth.	Depth.					
				feet	feet	feet	Cang	Piculs.			
1	Man-ciang-hung (滿江紅)	Han-yang-fu (漢陽府)	Hupeh	90	19	7	1,197	4	3,500	100	18
2	" "	" "	"	80	17	6	816	4	2,500	75	14
3	" "	" "	"	70	14	5.5	539	3	1,800	55	12
4	" "	" "	"	65	12	5	390	3	1,200	36	...
1	Ch'1-p'ai (車牌)	" "	"	85	18	6.5	995	4	2,800	85	18
2	" "	" "	"	75	16	6	720	4	2,400	72	14
3	" "	" "	"	70	13	5.5	501	3	1,800	55	12
4	" "	" "	"	65	12	5	390	3	1,200	36	18
1	Tiao-kou (釣鈎)	Chang-sha-fu (長沙府)	Human	90	17	7	1,071	4	2,800	85	18
2	" "	" "	"	80	16	6.5	832	4	2,500	75	14
3	" "	" "	"	70	14	6	588	3	1,800	55	10
4	" "	" "	"	65	12	5.5	429	3	1,200	36	...
1	Fuch'uan (撫船)	Fu-chou-fu (撫州府)	Kianmgsi	100	15	7	1,050	4	3,200	96	16
2	" "	" "	"	90	13	6.5	761	4	2,400	72	14
3	" "	" "	"	70	12	6	504	3	1,800	56	12
4	" "	" "	"	70	11	5	385	3	1,200	36	...
1	Hsiao-po ch'uan (小駁船)	Heng-chou-fu (衡州府)	Human	80	17	7	952	3	2,800	85	18
2	" "	" "	"	75	16	6.5	780	3	2,400	72	14
3	" "	" "	"	70	14	6	588	3	1,800	55	13
4	" "	" "	"	70	12	5	462	3	1,200	36	...
1	Ch'em ch'uan (辰船)	Ch'en-chou-fu (辰州府)	"	90	15	7	945	3	2,500	75	12
2	" "	" "	"	80	14	6.5	728	3	2,000	60	...
3	" "	" "	"	70	12	6	504	3	1,600	48	8
4	" "	" "	"	70	11	5.5	424	3	1,200	36	...
1	Shan ch'uan (山船)	Chi-ning-chou (濟寧州)	Shantung	80	11	8	1,152	4	3,000	90	16
2	" "	" "	"	70	15	7	784	3	2,500	75	14
3	" "	" "	"	70	14	6.5	637	3	2,000	60	...
4	" "	" "	"	65	12	6	468	3	1,400	42	12
1	Ya-shao (鴉稍)	Han-yang-fu (漢陽府)	Hupeh	70	14	7	686	3	2,000	60	12
2	" "	" "	"	65	12	6.5	507	3	1,600	48	...
3	" "	" "	"	60	11	6	396	3	1,200	36	10

出典：China Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, 1882-91, 1893, Kiukiang, p.223.

これら18種の帆船の中で、明清時代の文献中に見える船舶について若干述べてみたい。

滿江紅については明の董穀の『碧里雜存』巻上に次の逸話が記されている。

我聖祖居和陽、時欲凶集慶、遂与徐公達、間行買舟、以覬江南虛実、至江口、適值歲除、呼舟人無肯応者、有貧叟妻婦二人、舟尤小、欣然納之曰、欣然納之曰、天晚矣。明当早渡、且進雞酒、具黍。情甚真厥、明發舟、老叟舉棹口中、打号子曰、聖天子六龍、護駕大將軍、八面威風。聖祖元旦得此吉語、喜甚。中山(徐達)躡足、相慶登極、後訪得之、無子、官其姪、并封其舟而朱之、以故迄今、江中渡船、皆謂之、滿江紅云。

表5 1892-1901年九江常関来航民船表

Class Name.	Province.	Approximate Picul Capacity.	Number of Crew.
Tiao-kou (釣鉤)	Human	{ 3,000 1,000	15 to 18 11 " 14
Hsiao-po (小駁)	"	{ 2,000 700	14 " 16 7 " 12
Ch'em ch'uan (辰船)	"	{ 1,000 700	12 " 14 6 " 9
Pa-kan (巴干)	"	{ 1,000 700	12 " 14 6 " 9
P'a-ch'uan (扒船)	"	{ 800 400	7 " 10 4 " 7
Hung-ch'uan (紅船)	Hupeh	{ 3,000 1,000	17 " 20 12 " 15
Ya-shao (鴉稍)	"	{ 800 300	7 " 10 3 " 6
Pien-tzu (扁子)	"	{ 700 300	7 " 9 2 " 5
San-kuan-ts'ang (三官船)	"	{ 500 250	4 " 7 3 " 6
Hua (划子)	"	{ 150 50	3 " 6 1 " 4
Tsao-tzu (槽子)	Kiangsu	{ 2,000 1,000	14 " 16 10 " 12
Shan-pan (舢板)	"	{ 2,000 1,000	14 " 16 10 " 12
Tou ch'uan (斗船)	"	{ 650 200	7 " 9 3 " 6
Pai-sha-chou (白沙洲)	"	{ 400 200	5 " 8 3 " 5
Kan ch'uan (贛船)	Kiangsi	{ 1,000 500	12 " 14 6 " 9
Lo-an (洛安)	"	{ 700 250	7 " 10 4 " 6
Fu ch'uan (撫船)	"	{ 3,000 1,000	15 " 18 11 " 14
Lo-t'an (羅灘)	"	{ 900 350	11 " 13 4 " 6
Pa-tou (巴斗)	"	{ 700 200	7 " 9 3 " 5
Tioa-tzu (刁子)	"	{ 900 400	11 " 13 5 " 8

出典：China Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, 1882-1900, 1904, Kiukiang, p.357.

とある。明の太祖朱元璋が即位前に徐達を伴い江北より元の集慶、後の南京に渡ろうとして舟を探したところ大晦日であったため見つからず、偶々老夫婦の舟を見つけた。しかし時刻も遅く、夫婦の馳走を受け翌朝、舟に乗った。舟中その老人が言った吉語が朱元璋にとって元旦に

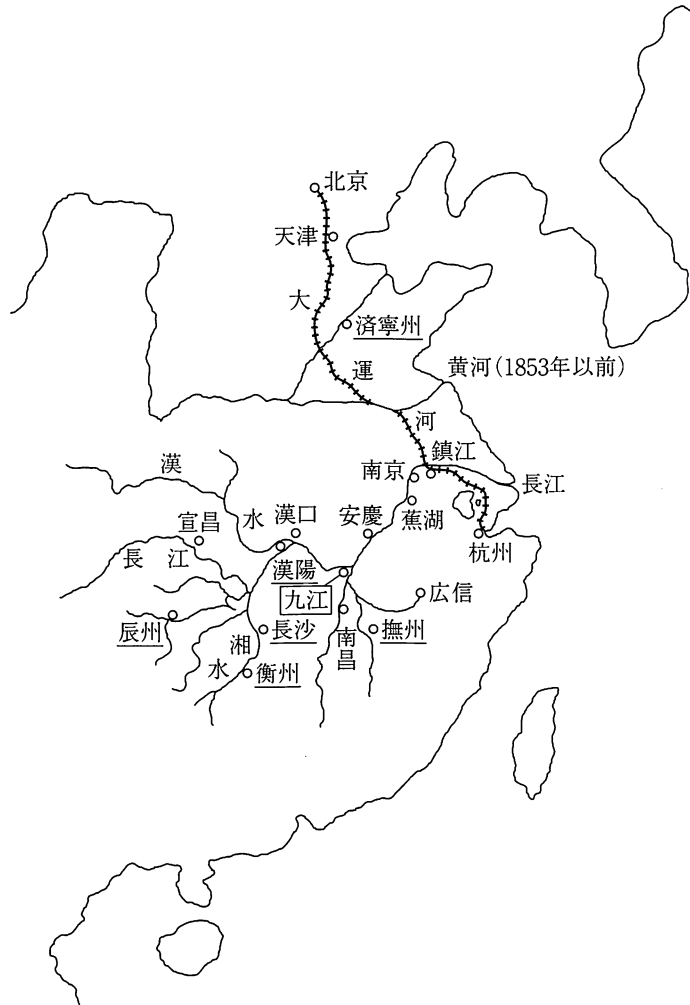


図2 清代九江関来航民船船籍図

(注) 下線のある地名が九江関来航民船の船籍地。本図は主に、*China Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, 1882-91, p.223*による。

受けた慶事の前兆であり、後に帝位に即くに及んでその夫婦を探したが子供が無かったので姪に官を与え、乗船した船に朱色を塗ったことから長江の渡船を満江紅と言ったとある。

乾隆五十七年(1792)刊の呉中孚撰『商賈便覽』²⁵⁾ 卷二、各省船名様式に、

満江紅、下江、揚州、湖広、南昌人、俱架。其式以湖划子・車牌子様、只木板天倉、粧過腰前数尺、頭上所空不多。

とあり、満江紅は長江下流や揚州、湖南、湖北及び江西・南昌等で使用され、湖北の武昌附近で使われる湖划子や後述の車牌と類似した様式で、板で船体を覆う構造であった。

25) 東京大学東洋文化研究所所蔵。

趙翼は『陔余叢考』卷三十三、滿江紅船に、

江船之巨曰、堅実可重載者、曰滿江紅。

と記し、長江における最大級の船舶としている。

車牌子は、『商賈便覽』に、

車牌子、下江、揚州及湖広、南昌等處人、俱架。其船大小不一、似湖廣划子様、倉深、四方斗底、載得重、四方天倉、蓬俱用木板、或外雕花、官倉兩辺、設有光窓、其舵柄出天蓬外。

とある。車牌子は長江下流域、揚州や湖北、湖南、南昌等で利用された。その船型は一様で無く湖北・湖南の划子に類似しており、船艙は深く、長方形で重貨を積載でき、全体に屋根があり、帆は木板を使い、船体に窓のある構造になっていた。

鴉船子は同書に、

鴉船子、青山人架、多船有兩义、似脚船小划子様、船小、只可装一二百石載、名双飛燕。

とある。鴉船子は湖北省武昌府江夏県治下の青山の人々によって使用されたとある。青山は長江添いで漢口より少し下流の地である。鴉船子は100~200石を積載できるほどの小型船舶であった。またこの小型は双飛燕と名付けられた。

双飛燕については同書に、

双飛燕、漢陽人架、即小湖划子、粧飾好、看船小前加艣划動快捷、亦有似鴉船子的。

とある。双飛燕は漢陽人によって利用されており、船体は鴉船子と類似していた。

江西省の船としては、巴斗、刁子があるが、同書によれば、

巴斗子、九江人架的多、其船肚大頭平、似火鏟、船畧高、船及中倉俱用篾天蓬。

とある。巴斗子は江西省九江で利用される船舶で、船首部分が平坦で船腹が大きくなっており、火鏟即ちひかきの形に似ていた。

同書には、

刁子船、廣信人架多。其船大小不一、大的七八個倉、小的只四個倉、頭高船尾攏起、如豎高招牌様。

とある。刁子船は江西省の東部の広信府下の人々が多く利用した舟で、形は様々であり、大型は七、八個の船艙を有し、小型でも四艙あった。

以上の点から九江関に来航した民船の船籍を地図に示せば図2のようになるであろう。

九江関を通過する民船の積荷等の状況について『海関十年報告 1882年—1891年』、九江によれば、

江をジャンクで運ばれる品々について、ただ塩は明らかに特定の仕向け地に限られる。全ての他の荷物は荷主の任意の輸送、税関や釐金の支払の後、他の港での陸揚げ後、江を下江して来る製品には、湖南からの石炭・鉄や鋼鉄がある。そして湖南や漢口からあらゆる種類の油、棉布、白ろう、紅花、石こう、麻、葉タバコそして花火が湖北から来る。江西

よりは磁器と紙がある。遡江の製品としては鎮江からの塩を含め、江西即ち鄱陽湖からの茶、そして磁器、紙やあいも江西よりし、根菜類、米、葉タバコと豆類が安徽より来る²⁶⁾。とあり、九江より上流の地域、また下流域から移送されて来る物品について細かく記している。同報告の1892年—1901年、九江では次のようにある。

二万から三万もの間のジャンクが一年間にこの港に来航する。それらは湖北、湖南、江蘇、安徽や江西の内地から来る。そしてこれらの省で生産された各種の品々を運んで来る。特に主な農産物は以下のものをあげることが出来る。石炭、鉄、金物、陶器、石膏、あらゆる種類の油、敷物の材料、肥料のかたまり、白と黄色の臘、油紙、傘、竹細工、すず、やし皮などが湖南から。薬剤、麻繊維、土布、かき、果実酒、木棉ややし皮が湖北より。紙、からむし布、タバコ、あい、陶磁器、茶、あらゆる種類の油、土布、薬剤、材木、麻繊維や穀物が江西より。茶、土産のアヘン、インキ、インキ板、真鍮、明礬が安徽より来る。米、土布、ちりめん、絹織物、木棉、敷物材料、錫、そして櫛が江蘇から来る。

全ジャンクが税関で届出を必要とする。それは常関として知られる。そして船料を支払う。外国の税関でのトン税に代るものである。関税は四種の船荷すなわち塩・茶・竹と材木より徴収することになっている。実際のところ、しかしながら関税はただ後の三項目より徴収し、塩の関税は南昌府にある塩の役所によって定期的に送金される。賦課税と関税の支払いの外に、ジャンクは他の課税金を受けさせられる。税収益税率の表には見られないが、公式に許されている。その乗組員が支払うのはそれらの欠乏に合致しているものの完全に不適当ではかかげているきわめて小額である。(中略)

ジャンクの船料は船体の容積の測定によって徴収された。艇身は船首における第一の可動の枝から舵柱や船幅、檣部の深さによる。この税の支払いのため、ジャンクは二つのクラスに類別されている。小型クラスは、0.2両から16.9両を支払い、大型クラスは27両から48.5両である。他の両は後に曳かれたサンパン(注：小形舟)に税がかけられた。小型クラスの大きいものと、大型クラスの最小のものとの賦課税の相違は大きな不利益になり、1インチの計り違いがいかに大きいかは、小さなクラスのジャンクに係りうる。計り過ぎのやり方は常関の顧員によりしばしば業となっており、ジャンクの所有者は普通その難儀な報告におどろかされる。そしてその報告をたとえ十分に引き下げようとして、しばしば奥の手を出すようにしても一層の損害をもたらす。副役所もまた税が主に査証通関に過ない。ジャンクの進行を許す以前に、しきりに小額の金を強いているのである。

ジャンクの乗組員を構成する水手の人数は、その型によって変わる。まれに最大で15人以上あるいは最少で3人以下がある。最小のジャンクの定員は時々その所有者とその家族から成る。貧しいジャンク所有者や舵主が金持ちになることはめったにない。しかし、彼等

26) *China Imperial Maritime customs, Decennial Reports, 1882-1891, 1893, Kiukiang, p.224.*

は気楽な生活をしている。そして、彼等の船舶を航行する労働は容易である。喪失や難破することはなく、その所有者の職業を終えることはめったにない。事故に対する保険のたぐいもない²⁷⁾。

とある。長江航行の民船の乗組員の様子、航運形態の様相までも具体的に記される。

『通商彙纂』明治41年（1908）第2号に掲載された日本の在長沙帝國領事館の報告である明治40年（光緒三十三年、1907）11月18日付の「江西ノ商情」に清末の航運の状況が記されている。

乾隆以来天下昇平ニシテ各地ノ商情旺盛ヲ極メ殊ニ江西ハ福建、廣東、湖南、安徽ノ間ニ介在セルヲ以テ、商況頗ル繁華ヲ呈シ、所謂江西商人ノ基礎ヲ作レリ。当時ノ物産ハ景德鎮ノ磁器ヲ最トシ、吉安、贛州ノ商人多クハ景德鎮ノ磁器ヲ鬻賣シテ家ヲ起セリ²⁸⁾。

とあり、ここでは主に江西の地理的状況から福建、廣東、湖南、安徽との地理的關係からその商業關係の重要性を示唆している。

江西の民船の航運については、同書に次のようにある。

凡ソ民船ノ南昌ヨリ下リ、湖口ヨリ遡上スル者ハ必ス此地ヲ經過セザルベカラス。故ニ貨物ノ廣東ヨリ揚子江ニ運搬セラルル者ハ樟樹ニ集中シタル後、呉城ヨリ輸出セラレ、湖南、湖北、安徽、江蘇ヨリ揚子江ニ入ル貨物ハ呉城ニ集中シタルノ後、樟樹ニ至ツテ、各販路ニ分配セラルルノ状態ナリキ、而シテ当時西洋雜貨ノ供給ハ皆廣東ヨリ仰ぎ加フルニ、漕折ノ制未ダ改メラレズ、毎年米穀運送時期ニ至レハ樟樹、呉城ハ実ニ帆樞江ヲ蔽フノ觀アリキ²⁹⁾。

長江と鄱陽湖とが結びついた水路網が廣東と江西省内の水路網を経て長江に到る連繫した航運路が確立していたと言える。

1923年の九江にあった日本領事館の調査によれば、

九江ニ於ケル民船ノ発着所ハ龍開河口及常関前ニシテ常ニ多数ノ民船輻輳ス。又造船所ハ老馬渡ニアリ船行ノ（民船業者）主ナルモノノ店名ヲ挙レハ順昌隆、蔡廣順、屈徳和、陳銓等ニシテ彼等ハ船帮公所ヲ組織ス。九江ニ於ケル民船ノ種類ハ左ノ如シ。撫刀子（多ク江西人用フ）、極稍子（多ク湖南人用フ）吃水三尺一五尺、寧波船（吃水前者ヨリ深シ）、巴斗子（武穴人多ク用フ）、友板子、紗挑子、吃水一尺一二尺。民船ノ重量ハ小ナルモノ二百担位ヨリ大ナルモノハ三千担位迄ナリトス。四千担以上ニ至リテハ内河航行不可能ナリト云フ。九江、南昌間ハ重要ナル民船航路ニシテ、其航行日数ハ風力ニヨリテ一定セサルモ、大抵上航ニ七日、下航ニ五日ヲ要スト云フ³⁰⁾。

27) *China Imperial Maritime customs, Decennial Reports, 1892-1901, 1904, Kiukiang, pp.356-357.*

28) 『通商彙纂』明治四十一年（一九〇八）第二号、65頁。

29) 『通商彙纂』明治四十一年（一九〇八）第二号、65頁。

30) 東京大学東洋文化研究所蔵『在九江帝國領事館管轄区域内事情』（外務省通商局、大正12年（1923）11月上梓）114頁。

とある。1923年当時においても民船の活動は比較的顕著であった。同書に、

今自大正七年（民国7、1918）至大正九年（1920）九江常関經由民船出入隻数並常関納税貨物ノ価格ヲ示セハ左ノ如シ³¹⁾。

とある。1918～1920年に九江常関を通関した民船数のみを表2（本書159頁）に含め表示してみた。

1920年前後においても九江関を通関する民船数は30,000隻に昇っていた。

4 小 結

長江の要衝に位置した江西省の九江は、明代には鈔関、清代には常関が設置され、長江を航行し、または鄱陽湖と長江を往来する民船を管轄した。その航行帆船は18世紀の盛時には一年に60,000余隻にも達し、長江上流の湖北・湖南と下流の安徽・江蘇そして江西省内部の水運の要として機能していたのであった。

九江鈔関、九江常関の税収は明清兩代を通じて基本的に船料に基づいていた。その端的な事例は尹継善の奏摺に見えるため次に引用してみたい。

九江関徴収船料、毎年税銀之盈縮、実視所到船隻之多寡、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、歳時豊厥、氣候陰晴、既有不同、過関船隻、又参差不一、而所徵税銀、亦各有増減³²⁾。

とある。船料による徴収の多寡は、船舶の大小や船型の多少、通関数の多少によって決まる。大型船は主に貨物や米糧を積載していたのに対し、人的移動に利用された渡船の方は比較的小型であった。このことから、船料収税の多寡は九江における物的・人的移動の増減を明確に示していたことが知られる。

しかもこの九江が商業圏として影響を及ぼした地域は上述したが、清末においても、

九江商埠、当揚子江之中枢、為上下游之枢紐、商船營運、舳舻相接、与湖北之漢口、山東之烟台、情事相同、允宜設立商務總會³³⁾。

と言われた。九江は長江の中枢にあって上流や下流からの船舶の来航が絶えず、湖北の漢口、山東の烟台等と同様に繁栄していることから商務總會の設立を要望された。そして、この商務總會の管轄区域として、

該会区域界綫、下至鎮江、上抵湘・鄂、岳州・宜昌等処、包拳五省沿江数千里、聯絡節制³⁴⁾。とある。下流は大運河に繋がる鎮江、上流は湘即ち湖南、鄂即ち湖北に、湖南の岳州や湖北の

31) 東京大学東洋文化研究所蔵『在九江帝国領事館管轄区域内事情』（外務省通商局、大正12年(1923)11月上梓）114頁。

32) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第三輯、95頁。

33) 「農工商部奏九江商埠設立商務總會請給関防摺」、『政治官報』光緒三十三年(1907)十月二十八日第九号、4頁。

34) 「農工商部奏九江商埠設立商務總會請給関防摺」、『政治官報』光緒三十三年(1907)十月二十八日第九号、8頁。

第3編 清代長江水系の航運

宜昌に到り、湖北・湖南・江西・安徽・江蘇の長江流域の五省を包括するとするものであった。これは上述の民船の九江へ来航した範囲にほぼ該当するものと言えるであろう。

以上のように九江の商圈は九江関に来航した民船を通して見た時、長江の中樞として重要な位置にあったと言えるであろう。

第3章 清代漢口の民船業について

1 緒言

清代湖北省の漢口は江西省の景德鎮、廣東省の仏山鎮、河南省の朱仙鎮と並ぶ四大鎮の一つとされる大鎮であった¹⁾。

この漢口が繁栄したのは范鏞の『漢口叢談』巻二に、

漢口、自明以来、久為巨鎮。

とあるように明代以来と言われている²⁾。そして次代の清代においては、清代の前期に書かれた劉獻廷の『広陽雜記』巻四に、

漢口不特為楚省咽喉、而雲・貴・四川・湖南・広西・陝西・河南・江西之貨、皆于此焉轉輸、雖欲不雄天下、不可得也、天下有四聚、北則京師、南則佛山、東則蘇州、西則漢口。と記されているように、雲南・貴州・四川・湖南をはじめとする長江流域の各省からもたらされる物資の重要な集散地であった。

このことは清代の官吏の当時の記録にも見られる。乾隆十六年（1751）十二月七日付の署理湖廣総督印務湖北巡撫恒文の奏摺に当時の漢口について、

湖北武昌、為省會之區、漢口一鎮、係商賈輻輳之所³⁾。

と記しているように、漢口は商品経済発達の重要な区域を形成していたのである。

この漢口が大火にみまわれた時の記録の一端が錢泳の『履園叢話』十四、祥異の「漢口鎮火」に見える。

漢口鎮為湖北衝要之地、商賈畢集、帆樯滿江、南方一大都會也。畢秋帆尚書鎮楚時、嘗失火燒糧船百餘號、客商船三・四千隻、火兩日不息。

と記されているように、漢口に來航する帆船が長江に満ちていた。そして、この漢口が大火にみまわれたのは畢秋帆尚書即ち畢沅が湖廣総督の任にあった時期である。彼がその地位にいたのは、乾隆五十一年（1786）六月より十月、同五十三年（1788）七月より同五十九年（1794）八月、同六十年（1795）正月より嘉慶二年（1797）七月十二日に死去するまでの計八年余りである⁴⁾。即ち、漢口において大火があったのは、18世紀末のことと考えられる。この時期の大

1) 梅原郁「漢口」(『アジア歴史事典』第2巻、280頁、平凡社、1959年12月)。

谷口規矩雄「漢口鎮の成立について—明代主要商業路線図—」(布目潮風編『唐・宋時代の行政・経済地図の作製 研究成果報告書』1981年3月) 111~119頁。

2) 谷口氏前掲載書。

3) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第2輯、(台北、国立故宫博物院印行、1982年6月) 144頁。

4) 錢實甫『清代職官年表』第2冊、北京・中華書局、1980年7月、1432~1438頁。

火によって焼失した長江航行の船舶は、政府の税糧を輸送する船舶が100隻あまり、そして民間の客商船が3,000～4,000隻にも達したのであった。

以上のことから明らかなように漢口の繁栄は長江の水運を利用した水上航運業によるところが甚大であったのである。

しかし、清代の漢口においてどのような水上航運業が発達していたのかという問題になるとこれまであまり解明されていない⁵⁾。

そこで本章では主に清代末期の資料によってこの問題解明の一試論としたい。

2 漢口埠頭の状況

(1) 漢口の埠頭

清末期の漢口において長江航行の民船が停泊する埠頭は、明治32年（光緒二十五、1899）3月21日付の日本の「漢口帝国領事館報告」⁶⁾によれば、民船が専用していた大埠頭は20余個所あった。それらの埠頭の名は次の通りである。

小口、楊家河、至公巷、武聖廟、泉隆巷、邱家墻、新碼頭、小新碼頭、老官廟、五彩、沈家廟、寶慶流通巷、集稼嘴、大碼頭、中碼頭、打扣巷、龍王廟、四官殿、米廠、馬王廟⁷⁾。などがその主たるもので、この他

漢水ノ兩岸ニ連リ西橋口碼頭ニ至ル其長サ殆ンド二里、南岸ナル漢陽ノ岸ニハ四川ノ船多ク、湖南、湖北、江西等の船ハ皆以上ノ各碼頭ニ彎集シ、其数無慮二万四千艘此見積リ噸數一百万噸、帆檣林立ノ語ハ移シテ以ツテコレニ用ユベク、實ニ河流ノ中央纔ニ來去ノ船ヲ通ズルアルヲ見ルニ至リテハ、其如何ニ商業ト水運ノ盛ナルヲ推知スルヲ得ン⁸⁾。

とあるように、漢口の江岸のみならず、停泊する帆船は長江に流れ込む漢水の両岸まで及び、

5) Rowe, William T., HANKOW; *Commerce and Society in a Chinese City, 1796-1889*, Stanford U. P., 1984に漢口の商業事情を詳細に述べられているが、民船業については余り触れられていない。

東亜同文会の『支那省別全誌 第九卷 湖北省』（大正七年 [1918] 6月）第五編第五章 民船（318～358頁）に詳しい調査が見られるが、時代が少し下るため後日を期したい。

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）においても触れたが、明清時代の水運関係の研究は少ない。

6) 外務省通商局『通商彙纂』第130号、明治32年（1899）4月18日「漢口民船往來ノ状況」50～53頁。

外務省通商局『通商彙纂』を使用した共同研究に角山 榮氏編著『日本領事報告の研究』（京都大学人文科学研究所研究報告）（同文館、1986年12月）があり、同書所収の各研究論文及び資料編が極めて参考になる。『通商彙纂』の中国関係のみに関する目録が、中川靖子氏の『『通商彙纂』中国関係記事目録』（1）（2）（『辛亥革命研究』第5号、第6号、汲古書院、1985年10月、1986年10月）であり検索に便利である。中川氏の同書は現在明治36年12月13日分まで収められている。

7) 外務省通商局『通商彙纂』第130号、50頁。

8) 同書、50～51頁。

さらに漢陽の岸にまで及んでいた。このため停泊する船舶が多く、航行の船舶は僅かに空いている水上を往来していたのである。この領事館報告では光緒二十五年（1899）頃、漢口に集まる帆船は24,000艘、総噸数は1,000,000噸程と見積もられていた（表1参照）。

表1 1894～1898年漢口出入船隻数及び噸数

西曆	中国曆	日本曆	出入汽船隻数	噸 数	出入帆船隻数	噸 数
1894	光緒20	明治27	1,432	1,385,458	2,208	1,508,348
1895	光緒21	明治28	1,354	1,367,643	2,346	1,513,147
1896	光緒22	明治29	1,418	1,533,633	2,399	1,686,387
1897	光緒23	明治30	1,441	1,610,543	2,566	1,783,042
1898	光緒24	明治31	1,599	1,672,680	2,566	1,832,060
合 計			7,244	7,569,957	12,085	8,322,984
年 平 均			1,448.8	1,513,991.4	2,417	1,644,596.8
1隻当たり噸数				1,045.0		688.8

（2）漢口の船行と船棧

上記のようなおびただしい船舶が停泊することになれば当然これらの船舶を対象とした牙行が存在したことは中国の商業機構上、容易に推察される。やはり漢口でも当地へ来航する船舶を専門とした船行や船棧が知られる。

「漢口帝国領事館報告」によれば次のようにある。

当地方ニ於テ正当ナル部帖ヲ有シ民船問屋ヲ営ムモノハ武聖廟付近ニ於ケル吳泰興、李二方、劉王盛、沈徳隆、晋益昌、楊玉泰、卞崇發、金壽民、永興西、陳廣生、趙新勝、數家ニシテ彼等ハ專パラ襄陽以西行ヲ取扱ヒ、當口之ヲ船行ト呼ビ⁹⁾、

とあるように、武聖廟の付近には官府より営業許可書としての意味を有する部帖を授けられた吳泰興等十一家⁹⁾がいた。彼等が扱うのは湖北省の中部の北に位置し、漢水の中流域に接し、北は河南省の南陽を経て洛陽に至る交通路の要所である襄陽の以西より漢口に來航する帆船が中心であった。

さらに、船棧について同報告書は、

此（船行）ニ次イデー定ノ部帖ナクシテ沈家廟ヨリ龍王廟ニ存在スル所ノ船棧ノ重ナルモノハ李順昌、許萬盛、萬隆順、萬興茂、萬大興、徐洪盛、正泰、熊公興、李永豊、嚴正友、王炳謙、萬和順、ノ十二家トシ、攪摸行ニ至リテハ擧ゲテ數フ可ラズ¹⁰⁾。

と記しているように、沈家廟から龍王廟にいたる間に、官府からの部帖を持たない船棧が十二

9) 同書、51～52頁。

10) 同書、52頁。

家あったのである。さらに、小規模な営業をしていたと思われる攪攘行は数かぎりなかったのである。

そして、これらの船行や船棧等を経営していた人々について、さらに同書には次のように記している。

此地方ニアリテ船問屋ヲ営ムモノ多クハ湖南人ニシテ、當湖北人、四川省人ハ少ナシ、右ハ各民船中湖南ノ船種最モ多クヲ占メ、随ツテ來往着シキトツハ何處行ユヘ、是非トモ其地人ノ開ク店ニ就イテ其地行ノ船ヲ雇用スルヲ便トスト云フ¹¹⁾。

とあるように、船行を営業していたのは湖南省出身者が多数を占めていたことが知られる。そして、漢口に到着した船舶は主に同省人の経営する船行等を利用していたのである。

ところが、何省人にもかかわらず、襄陽へ航行する時は、同書によれば、

獨リ襄陽地方行ハ途中間々不測ノ變アルガタメ所定ノ問屋ニ就テ約束スルモノ多シ¹²⁾。

とあるように、襄陽を専門にしている船行を利用しなければ不測の事態が起こる可能性があったことが知られる。

それでは一般的にこれらの船行や船棧はどのような機能を果たしていたのであろうか。この点について同報告書は次のようにしている。

民船中已ニ自身所有シ居ルト又各大店ニ於テ自家用ニ供スルトアリ、此等ハ勿論船行、船棧ノ勞ヲ煩ハシ其世話ニナルモノニ非ザレドモ、凡ソ客商ノ貨物ノ運搬ヲ始メ旅客ノ一去一來ハ均シク彼等ニ依頼シテ、其安全ヲ計ル少ナシトセズ、然レドモ中ニハ問屋ノ手ヲ経ザレバ自カラ運賃ノ低廉ナルニヨリ経験ニ富メル者ハ船主ト直接約束ヲナスモノ亦タ多シ¹³⁾。とあるように、船行や船棧は埠頭に到着すると入港手続きを行い、積荷の荷卸の世話やその売却や、あるいは一時の積荷の保管、そして船の乗組員の宿泊等の世話をした。また帰帆に際しては、帰帆荷物を整え出港手続き等を行なったのであった。しかし、これらの船行・船棧の手を経ず直接、荷主と船主との間で運船契約を行う者もいた。

さらに同書に船行・船棧の手数料及びその効果について次のように記している。

聞ク所ニ依レバ船行、船棧ノ口錢タル正規ハ一三ナレドモ、上ツテ二八ヲ要スルコトモアリ、抑モ一三トハ假リニ運賃ヲ一吊文ト定メバ、其中ヨリ百三十文、二八ナレバ百六十文ノ口錢ヲ客ヨリ取ラズシテ船主ヨリ問屋ニ拂ハシメ、以テ自他ヲ益シ、兼子テ約束地迄ニ達スル兩者ノ保證人トナルモノニテ¹⁴⁾、

とあるように、荷主－船行・船棧－船主の間で運賃等の手数料が支払われ、その支払われた手数料が同時に積荷に損傷が生じた際の損害保険的な機能の一部を有していたことが知られる。

11) 同書、52頁。

12) 同書、52頁。

13) 同書、52頁。

14) 同書、52頁。

3 漢口来航の民船の種類とその運営構造

(1) 民船の種類とその積荷

漢口に來航した民船の種類について、「漢口帝国領事館報告」は次のように記している。

出入民船ノ船種ニ至リテハ千差万状殆ンド枚挙ニ遑アラズト雖モ、今其重ナルモノト來往ノ航路、積載物ノ如何ヲ略記スレバ¹⁵⁾、

とあるように、長江や漢水によって漢口に來航する民船は多種類におよんでいた。「漢口帝国領事館報告」に記された船舶名と積載貨物等以下に整理することにする。

これが漢口を拠点にする民船であり、また漢口に來航する民船の主要なものの航行範囲とその積荷である。

この他、漢口に來航する民船には次のようなものがあった。

烏江子、沙鴉子、船子、倒把子、毛板子、齊板子、長船、滿江紅（鹽船）、車牌子、開船、舵老、草鞋板、桐子角¹⁷⁾

表2 漢口来航民船の種類・航行地・積荷貨物表¹⁶⁾

番号	民船名	航行地名	積荷	
			入港貨物	出港貨物
①	鴉船	漢口←→武昌、青山、黄陂縣、孝感縣、天門縣、趙市	石膏、布、胡麻、高粱、大豆、油、牛皮、毛骨	雜貨、唐物類、鐵炭藥材、茶
②	船子	漢口←→襄陽付近、黄陂、馬梁 他は①に同じ	布、烟草、麻	
③	天門趙市	漢口←→①に同じ、德安府	①に同じ	①に同じ
④	撫刀子羅唐	漢口←→江西省	陶器、米、藥材、紙、菓物	諸雜貨、雜穀、唐物牛骨
⑤	排子	漢口←→河南省	羊皮、牛皮、藥材、豆、藁繩、懈皮	一定の積み荷なし
⑥	火溜子	漢口←→陝西省、漢中	懈皮、紙、藁繩	一定の積み荷なし
⑦	柏木麻雀尾	漢口←→四川省	木耳、胡椒、黄花菜、亜片、藥材	綿花、反物、雜貨、海産物
⑧	釣釣	漢口←→湖南省	雜貨、紙、鐵、木炭、米、桐油、夏布、雨傘 茶	唐物類、藥材
⑨	小駁	漢口←→湖南省の瀏陽、郴州、衡州	米、木炭、茶、紙、石炭、蓮の實	
⑩	巴桿	漢口←→湖南省の郴州、衡山	石黄（混合金属）、棕枙、石鹼	
⑪	麻陽	漢口←→湖南省の常德府	油、紙、石炭、米、夏布	

15) 同書、51頁。

16) 同書、51頁。

17) 同書、51頁。

などと呼ばれた民船が知られる。これ以外にも民船の名称、船型、積載量等の異なるものが多く見られたようである。

民船の積載量はどれくらいであったかは、同報告書に、

大ナルハ二、三千石乃至四千石ヲ自由ニ搭載スルモノトス¹⁸⁾、

とあるように2,000～4,000石も積載可能な船もあったが、一般的には、

鴉 船の積載量は大型船で一〇〇〇石、小型船は一〇〇余石

撫刀子、羅 唐の積載量は大型船で一〇〇〇石

排 子の積載量は大型船で五〇〇～六〇〇石

柏 木、麻雀尾の積載量は大型船で一〇〇〇余石

釣 鈎の積載量は大型船で一〇〇〇余石、小型船は五〇〇～六〇〇石¹⁹⁾

とあるように、1,000石から500石程度の積載量を有する民船が主流であったと考えられる。

以上のように、主に商業活動に従事する民船のほかには漢口と武昌、漢陽を結ぶ渡船があった。このことは『広陽雜記』巻四に、次のように記されている。

漢陽渡船最小、俗名雙飛燕、一人而盪兩槳、左右相交、力均勢等、最捷而穩、且其值甚寡、一人不過小錢二文、值銀不及一釐、即獨買一舟、亦不過數文、故諺云、行偏天下路、惟有武昌好過渡、信哉。

とあるように、漢陽と漢口や武昌を結ぶ渡船の運賃が極めて低廉であったことが知られる。

また『漢口叢談』巻二に、漢口の渡船場付近の様子を次のように記している。

禹王閣枉接駕嘴渡口、郡民渡河、往來要道、… 接駕嘴、上下數里、商賈雲集、五方雜居、尤為漢口市盛之區。

とあるように、漢口の接駕嘴付近には渡船場があり、長江を渡る人々にとって重要な交通の要衝になっていた。しかもこの接駕嘴の南北数里の間が多くの商人の集まる商業区域を形成していたのである。

「漢口帝国領事館報告」では以上の渡船について、

渡船ニハ官渡船アリテ、其質堅牢平穩船底寬濶、每船四十人ヲ容レ、此地一帯ニテ四十艘餘、均シク官渡局ノ監督ニ屬シ²⁰⁾、

とあり、この漢口の渡船は官府の直接監督下にあったことが知られる。

そして水難事故等における救済船として、「漢口帝国領事館報告」によれば、

各慈善堂持ノ救命船（紅船トモ稱ス）モ三十艘アリ²¹⁾、

とあり、いくつかの慈善堂が紅船とも呼ばれた救命船を準備していたことを記している。

18) 同書、51頁。

19) 同書、51頁。

20) 同書、51頁。

21) 同書、51頁。

(2) 民船の運営構造

それでは、上記の民船はどのようにして運営されていたのであろうか。以下乗組員及び船主の経営等の運営の実態について考察してみたい。

(a) 乗組員の構成

各種の民船にどの程度の乗組員がいたのか明らかではないが、「漢口帝国領事館報告」によれば当時の一般的状況が知られる。

水手ノ数ハ船ノ大ニヨリ一定セザレドモ五百石積ニテ、下水ノ折六、七人、上水ノ節十二、三人トス。唯タ四川ヨリ來タル所ノ柏木船ハ特例ニシテ下水ニ二、三十人、上水ニ四、五十人、又時トシテ積荷模様、流レノ如何ニヨリ増シテ百人位ニ至ル事アリ²²⁾。

とあるように、流勢のある長江等の河川を航行するため、河川を下る時と上る時とでは当然乗組員の数に差があった。500石程度の積載能力を有する民船では、河川を下る時は乗組員の数は6、7人で足りるが、河川を上るときには約2倍の12、3人を必要としたのである。とりわけ四川より漢口に来航する柏木船は、四川から漢口への下航行時には乗組員を20～30人、そして漢口より四川への上航行時には約倍以上の40～50人が必要であった。

さらに、道光二年（1822）の識語のある嚴如翌の『三省辺防備覽』巻五、水道によれば漢口あたりから四川に航行するとき、船を上流に向かって引く人夫が必要であった。

在大江之水手、川江大船載客貨、由漢陽・荊・宜而上、水愈急則拉把手即牽夫愈多、每大船一隻、載貨數百石、牽夫必雇至七・八十人。

とあるように、大型船の場合には拉把手とか牽夫とか呼ばれた船を牽引する人夫が70～80人も必要であった。

実際に長江三峡下りの際に実見した例として2002年7月26日、に巴東縣官渡口で下船し、神農溪で体験した事例をあげたい。

神農溪は長江三峡の巴東縣官渡口で長江に流入する溪流で全長60数kmであり、ここでの船遊覧は、全長7mほどの細身の船で巴東縣官渡口から神農溪を約4km遡る。動力は5名の神農溪流域に居住する「土家族」の男性により楫と櫓によって行われる。底が浅く流れの急な箇所では男性3名が下船して次頁の写真のように竹で作ったロープで牽引した。

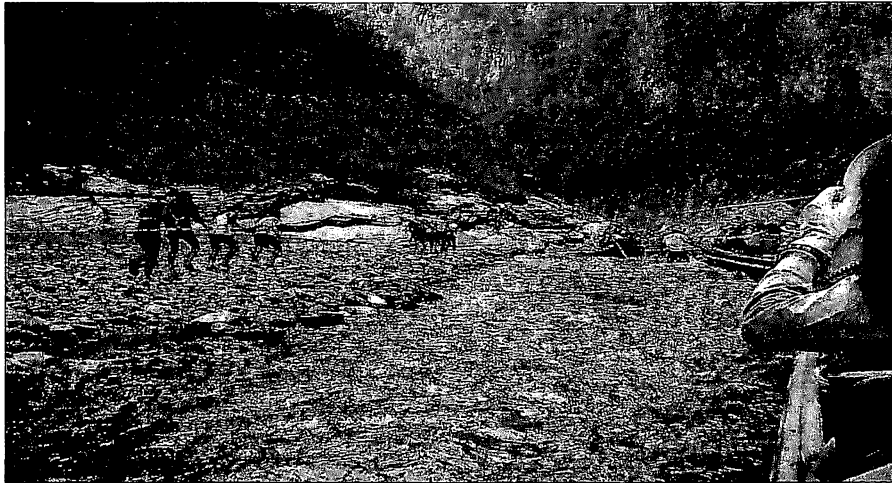
一般的に四川と漢口との間を往來する場合、「漢口帝国領事館報告」には、

上水ノ節ニハ内河ヨリシ、下水ニハ長江ヨリス、航行ニ便アル少ナカラサンハナリ²³⁾。

と記されているように、漢口から四川に戻る際には上航が困難な長江の水路を取らず、長江以外の内陸河川を利用していた。

22) 同書、52頁。

23) 同書、52頁。



長江支流神農溪の遡上（2002年夏撮影）

乗組員等の構成については、「漢口帝国領事館報告」の次の記事が参考になる。

水手ノ給金ハ年定メノモノ多ク、通例月ニ一吊ヨリ二、三吊、舵取りニテ四、五吊ニ止マリ、食事ハ一般船主ヨリ給與スルモノトス²⁴⁾。

とあることから、民船の経営構造は一般的に次のように表示できるであろう。

船主（船舶所有者）	舵手（民船の舵取り役）	水手（民船の下級船員）
-----------	-------------	-------------

そして、舵手は水手より2倍ないし数倍の賃金を得ていたのである。また民船乗組員は業務の性質からか食事に要する費用は船主より支給されていた。

（b）民船船主の経営状況

民船船主はどのように水運航運業を営んでいたのでしょうか。その点について「漢口帝国領事館報告」は次のように記している。

近来洋風ニ倣ヒ一族若クハ朋友ノ醸金ニテ民船ヲ造リ、利ヲ営ムモノナシトセズ、サレド寧波船ヲ除ク外、先ヅ當地方ニテハ稀ニ聞ク所ニシテ、大概一己人持ヲ多シトス²⁵⁾。

とあるように、清末になり一族若しくは友人間で資金を拠出して造船し、船舶を運営しその拠出金に応じて利益の配分を受ける経営形態が増えていたようであるが、漢口に來航する民船の経営状況は、基本的には自主自営の航運経営が多かったようである。

24) 同書、52頁。

25) 同書、52頁。

民船の所有者である船主の経営内容について、同書は、

其造船ノ費用ヲ聞クニ、五百石積ニテ船身丈ノ製造費凡ソ六百吊、帆柱、帆、櫓、一切ノ器具ニ約二百吊、合計八百吊ヲ要シ、起工後二ヶ月半ヲ経過セハ進水シ得ラレ、年々時宜ヲ見修理ノ宜シキヲ得バ二十年間ハ使用ヒラルベシト雖モ、斷ヘズ留意修覆モ容易ナラザル旁平均造船後十年間ハ大破ナクシテ用イラルト云フニ止マリ元利ノ消却ハ早クテ二年、運悪クバ三、四年以上ニモ巨ル少ナカラズト云フ²⁶⁾。

とあり、500石の積載量を有する民船の建造費は800吊程であり、造船には約2ヶ月半程の期間を要した。建造後の修理等を怠らなければ約20年間は使用可能であった。しかし、一般的には約10年間の耐久力があったようである。

船主が造船に投資した資本を元利ともに回収するには2年から4年以上を必要としたようである。

4 漢口税関における民船の船税

民船に対する船税について、「漢口帝国領事館報告」は次のように記している。

民船出入ノ都度其搭載物ニ対シテ厘金ヲ徴収セラルルハ今更言フ迄モナク、民船ト雖トモ船税ヲ納メザルベカラズ、船税ハ當漢口通濟門側ニアル所ノ漢關並ビニ橋口ニ於ケル宗關ノ二局ニテ徴収シ、兩者トモ漢陽府ニ屬セズシテ、武昌ノ直轄ニ歸シ、収税ノ方法ハ總テ帆柱ヲ起點トシテ左右ノ巾ヲ量リ船ノ長サヲ量リ、船ノ長サヲ量ラズ、八寸四分ヲ以ツテ一尺ニ算シ一尺毎ニ二百十文、一丈物ナレバ二吊一百文ト順次推算シ、上水ノモノハ下水ノ時ニ、下水ノモノハ上水ノ時ト分別取立ツルヲ例トシ、又一年中只ダ清曆十二月二十八日ヨリ同三十日ニ到ル三日間ハ俗ニ恩關ト稱シテ厘金局同様免税通過ヲ差許スガ故ニ、此時ニ當リテ、民船ノ出入タルヤ殊ニ甚ダシク、其他ハ外國旗ヲ掲用シ居ルカ但シハ公用ヲ帶ビタルニ非ザル以上、特ニ前掲ノ課税ヲ免ゼラルル事ナシ²⁷⁾。

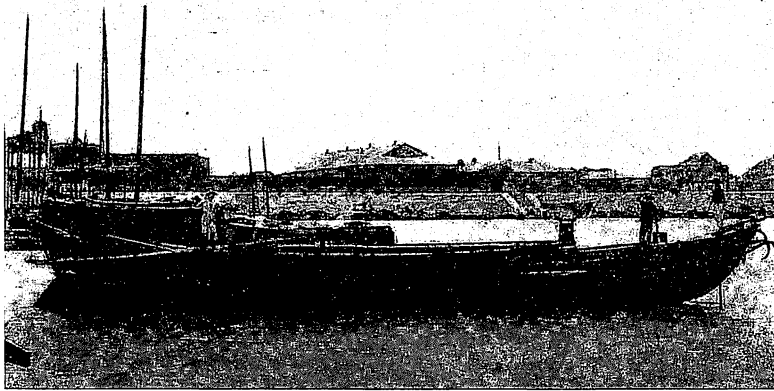
とあるように、漢口税関は武昌府の直轄であり、民船に関する船税は民船の船体の帆柱を中心に船腹の長さを基準にして課税していた。船税を徴収するのは民船の出帆の際では無く、入港の時であった。

旧曆の十二月二十八日より同三十日までの3日間は「恩関」として船税が免除されていたため、入港する民船は極めて多かったことが知られる。

次頁に掲げた湖北船の写真は『民船』第6号（蘇浙皖民船総会、1941年9月）の巻頭の写真に依った。

26) 同書、52頁。

27) 同書、52～53頁。



鴉炳（湖北船、口絵参照）

5 小 結

上述のように長江の重要な商業市鎮であった漢口の繁栄を支えていた民船の航運業について述べた。

漢口を中心に活動していた漢口所属の民船や各地域から漢口に来航する民船によって形成された漢口の商業圏は、東は江西省、西は四川省、北は河南省・陝西省、南は湖南省に及んでいたことが知られる。

これらの民船が各地間の商品流通に関して重要な機能を果たしていたのである。

このため漢口における民船業は、清末において航行能力の高い外国等の汽船が長江に進出してきても、「漢口帝国領事館報告」の次の記事に見られるように、

水運発達シ居ル當口（漢口）ノ如キ勢ヒ、汽船・帆船ノ間々此レガ媒トナリテ貿易ヲ振張セシムルニ民船（當國製ニシテ「ジヤンク」ト稱スルモノ以下倣之）ノカナルヲ知ラザルベカラズ²⁸⁾。

と、帆船である民船が漢口の商業的繁栄に関して多大な貢献をしており、そしてその航行能力は19世紀末においてもなお高く評価されていたのである。

28) 同書、50頁。

第4章 清代四川の民船航運業について

1 緒言

明・隆慶四年（1570）の序のある徽州の人黄汴の著した地理書である『一統路程圖記』に見える「北京至十三省各辺路圖」と「南京至十三省各辺路圖」とに当時の主要路が地図上に示されている。この両図に見える東方より四川に至る路程は陝西省の西安府より漢中府を経て陸路四川に至る路程と、明代の湖廣省、清代の湖北省の武昌府より長江によって水路、荊州府、夔州府を経て四川省の省都成都に至る路程のみが記されていることから明らかなように、旧中国の時代にあつて東方から四川省に赴くには陝西省方面からの陸路か、長江の水運を利用するのが代表的な交通経路であつた。

咸豊三年（1852）十二月二十八日付の大学士管理戸部事務の祁嵩藻等の奏摺に、

臣查夔・渝兩関、上下客商來往、均以湖北漢陽府之漢口鎮為総匯之区¹⁾。

と記しているように、四川省の長江流域の湖北省に近い夔州に設置された夔関と、重慶に設置された渝関の兩関を通関する船舶数は全て下流の漢口鎮からの船舶の動向に大いに影響を受けていたことが知られる。特に咸豊二年（1852）に太平天国軍が湖北省一体を支配すると、漢口鎮からの四川省への船舶の來航は大きな打撃を受ける。同奏摺に、

貳年粵匪、由湖南竄擾湖北漢陽・武昌、相繼失守、荊州・宜昌等府處處戒嚴、楚省商艘、不能販貨西來、川省商船、不敢冒險東下²⁾。

とある。咸豊二年（1852）に太平天国軍が湖南省より湖北省に進出し漢陽府、武昌府が陥ると荊州府や宜昌府でも警戒して、湖北・湖南省籍の船で四川省に遡航してくるものが減少し、四川省籍の商船も長江を下って湖北に赴くものが少なくなっていたことを端的に記している。

このように四川省の水運は長江航運とりわけ下流域の湖北、湖南の船舶の來航と密接な關係にあつたことが知られるであらう。

乾隆二十四年（1759）八月の謝鳴篁の『川船記』によれば、

蜀道之難、人皆知之也。其於山也。複嶺疊嶠、斷崖絶壁、横以鉄索、懸以木棧、余耳得而聞之、目得而見之。

とあり、四川に到る陸路は清代においても困難であつた。その最大の理由は山岳が多いためであつた。このため一般的には長江の水路を利用したようである。謝鳴篁も『川船記』において、
凡自東南入蜀者、皆直抵湖北之漢口、始換川船。

1) 中国第一歴史檔案館「硃批奏摺、財政類、関税」21リール2542～2543コマ。

2) 中国第一歴史檔案館「硃批奏摺、財政類、関税」21リール2543コマ。

と記しているように、湖北省の漢口から四川省に赴くために川船と呼称された船舶を利用していたのである。

清代の四川省は経済活動において様々な要因が見られたことは、最近の研究からも明らかにされている³⁾。しかし四川省の経済活動において重要な要因であった水運面の考察は充分に行われていない。特に水運を利用した四川省の航運活動については研究が進展していない。

そこで本章は、清代の四川省における水運の活動の状況について述べてみたい。

2 清代四川の民船航運

乾隆二十四年（1759）の謝鳴篁の『川船記』によれば、

川船大都以栢木為之、質最脆而製、又不甚堅、船身長若干丈、尾高聳、頭方平、中直、大者受千百石、小者五、六百石、船倉深若干、底面隘中寬、納貨於内、上覆以板、每板合縫處、盛以木溝、使雨不得入、橈夫即以次、旁立板、上夜則露宿。

とあり、四川の川船は、栢木を主要材料とする船舶が多くの地位を占めて居たようで、積載量は大型船で1,100石より小型が500～600石程度と見積もられていた。

嚴如煜の『三省辺防備覽』卷十四、に引用された陳明申の「夔行紀程」に四川の帆船の記述が見られる。

川江之船、其名不一、不能備載、就見者記之。

とあるように、四川の帆船には名前が統一されていないので全てを記録できないがとして、陳明申が実際に見たものを記している。そして次のように船名を記している。

板跨子、内装門窓、安棹椅、上蓋頂板為官船。次麻陽船亦有門窓、此外廠船最大。螳螂頭・栢木船亦船之大者、身長艙深、可裝重載。其次有吊釣子・爬網子・板頭船等名。俱〔筏〕篷船、頭至中艙、兩傍安長木橈十餘把、至六七十把不等、船大載重、橈不勝水、則用大楫、以五六人。推搖最小者、有五板船、無篷即划子、其廠船、螳螂頭、栢木船均帶五板船為接縴上下度人之用、板頭船、其稍上卷而歪、下水只推橈楫、船頭用大木、稍與舵相應、上水則豎桅張帆、大船用縴五六十人、小亦二三十人、船頭仍用橈楫、上拉下推、逆流而上、遇灘則合三四船之縴夫百餘人、共拉一船、上灘再拉一船、名為併縴、縴道忽上。

とあり、ここで見られる船舶名は板跨子、麻陽船、廠船、螳螂頭、栢木船、吊釣子、爬網子、板頭船、五板船、划子などである。そしてこれらの船には船曳人夫が必要であり、大型船で50～60名、小型船でも20～30名がいなければ船が遡航出来なかつたのであった。

これらの船舶の運航に関しては、『三省辺防備覽』卷五、水道に、

3) 山田 賢氏『移住民の秩序—清代四川地域社会史研究』名古屋大学出版会、1995年1月。

山本 進氏「清代長江中上流域の商業網」『歴史学研究』第689号、1996年10月。

孫 曉芬氏『清代前期の移民填四川』四川大学出版社、1997年2月。

在大江之水手、川江大船、載客貨、由漢陽・荊・宜、而上水愈急、則拉把手、即縴夫、愈多。每大船一隻、載貨數百石、縴夫必雇至七八十人。夔門不過經過之地、至重慶府卸載、客商改雇小船、分往川北、川西南。其嘉陵・渠・潼・瀘・涪等江、各有熟水道水手・板主、別雇而行。荊・宜所來、拉把手在重慶府河岸各棚、待下水重載之雇募、下水重船、需水手、較上水為少、每隻多止三四十人、計重慶所至上水船、每日以十船為率。是水手來七八百人。所開下水船、每日亦以十船為率、是水手去三四百人、以十日總計、河岸之逗留、不能行者、常三四千人、月計萬餘矣。

とあり、四川では長江の遡航に際して大型船は船舶の自力遡航が困難で人力による牽引が必要であった。その仕事に従事していたのが縴夫である。拉把手と呼称される縴夫が必要であった。數百石を積載した大船の場合では縴夫は70名から80名が必要であった。夔門には停泊せずに重慶に至って船舶を交換することになった。そこで嘉陵江などの流域に赴く際は各水系の航路を熟知した水手や板主を雇用しなければ航行困難であったことが判る。

四川の航運業をも調査した東亜同文書院の『支那省別全誌第五卷四川省』第五編第四章の「民船」の項目では主要な民船航路として長江、長江と重慶で合流する嘉陵江、成都を経て宜賓で長江に合流する岷江、廬州で長江に合流する宅江、涪陵で長江に合流する烏江をあげている⁴⁾。これが四川省内における主要な航路であったことは確かである。

光緒十八年（1892）八月初四日付の湖廣總督張之洞等の奏摺に、

宜昌為川楚通衢、川鹽商人均在該處聚集。自設立通商口岸以來、華洋雜處、益形繁盛、近來重慶開設新關、商賈行旅更倍⁵⁾。

とあるように、湖北省の宜昌は四川と湖北を結ぶ要衝の地にあり、四川産の井鹽を取り扱う商人は必ず宜昌に寄港していた。宜昌が1876年（光緒二）の芝罘条約による対外開放以来中国商人のみならず外国商人も聚集して繁栄を極め、重慶関が開設されてより宜昌に聚集する商人が激増していたことを指摘している。

この宜昌に寄港する四川省の帆船の状況を概括的に教示してくれるのが『海関10年報告・宜昌 1882-1891年』に見える次の記事である。宜昌は地理的には湖北省の西部に位置して、長江で言えば四川省内の下流部にあり、四川省から長江を経て湖北省の漢口や湖南省や江西省・安徽省・江蘇省に赴くためには必ず経由しなければならない重要な港市である。その宜昌に來航する四川省の帆船を含め次のように記述している。

ジャンクはここ（宜昌）では2種類のクラスに大別されている。南船、「南部」とか「下揚子江」と呼称されるのと、川河船あるいは「上揚子江」である。重慶とこの宜昌の港との間の輸送貿易は揚子江上流部のジャンクにより排除されている。

とあるように、宜昌より上流部は四川省の帆船の独占的航運状況であったことが知られる。

4) 『支那省別全誌 第五卷 四川省』東亜同文会、1917年11月、319～385頁。

5) 中国第一歴史檔案館編『光緒朝硃批奏摺』第102輯、613頁。

『海関10年報告・宜昌1882-1891年』152頁に下記のように記されている。

漢口と宜昌と重慶との間の貿易に従事するジャンクの数約2,500隻と言われている。そして1年の総貿易額は2,000万テールと見積もられている。

ジャンクはここでは2種類のクラスに大別されている。南船、「南部」とか「下揚子江」と呼称されるのと、川河船あるいは「上揚子江」である。重慶とこの宜昌の港との間の輸送貿易は揚子江上流部のジャンクにより排除されている。南部のジャンクは急流に直面するため軽量的に造船されているためである。これらの船舶は宜昌と漢口との間に位置する長江の川幅により運航が制限されている。一般に長江で貿易に従事しているのは80種類ものジャンクがあると言われる。しかしただ24種類のみが長江上流部のジャンクとしてこの宜昌で見受けられる。下記の記述は宜昌に来航する異なった種類の名称である。

南船（九種類）

Po ch'uan(駁船)	Wu-chiang-tzu(巫江子)
Hsiao po(小駁)	Ch'iu-chiang-tzu(猷江子)
Ya-shao-tzu(鴉楫子)	Man-chiang-hung(滿江紅)
Sha-wo-tzu(沙窩子)	Liu-tzu(溜子)
Pai-chiang-tzu(羅江子)	

川河船（一五種類）

Ma-yang-tzu(麻陽子)	O-erh-tzu(鷺兒子)
Ma-ch'iao-wei(麻雀尾)	P'ao-wo(扒窩)
Ch'en-po-tzu(辰駁子)	Hua-tzu(划子)
Ch'iu ch'uan(猷船)	Wu-pan(五板)
Ch'en-t'iao-tzu(辰條子)	Chiao ch'uan(脚船)
Ch'en-pien-tzu(辰扁子)	San-paan(三板)
Jao-pai-tzu(橈罷子)	K'ua-tzu(跨子)
Ku-yang-tzu(枯陽子)	

上述の「跨子」は旅客輸送のために唯一適している。他の船は全て特別に貨物輸送のためとして造船されている。ジャンクには主人即ちpan-chu(板主)によって所有されている。そして輸送のために商人が雇用するのである。訪れる主な港は四川省では重慶、萬縣、夔州府、湖北省では沙市、湖南省では長沙、常德、湘潭そして漢口である。積み荷は種種雑多な品物で構成されている。湖南の港からは米穀が極めて多い量もたらされている。四川省からは多量の鹽が運ばれてきて、またそれは沙市に多く輸送される。

各ジャンクは下記の書類を所持している。すなわち、港湾税支払い証明書、そして船舶税を納めた船行によって保証された証明書である。ジャンク板主はまた様々な厘金局や税関による航路証明書や貨物税支払い証明書を交付される。

一般のジャンクの乗員は船長あるいは板主、管事、管艙と打扛子的の係である4名とである。換言すれば長江上流部のジャンクの場合は、2名の外掌管、舵公、料理人、撓夫頭そして一定数の水夫と船引き人夫、それは船の大きさや請け負った航海によって異なる。即ち下流では6人から10名のが必要とされ、あるいは上流では大勢の船員やより多くの船曳き人夫が必要である。それは先に触れた。

宜昌で見られるジャンクの大多数は比較的小型であり、60トンを超えることは希である。どのジャンクも200テールと見なされ、このようにこの港の土地の船舶により説明される2,500隻の資本は50万テールと見なされる。

とあるように、宜昌に来航する四川の帆船の多くは100トンに満たない小型帆船であった。

1940年代の調査である胡成之氏の「長江中上游的舟筏」⁶⁾によれば、「川船」「南船」に関して下記のように記している。

川船就是四川船的简称、主要是航行於重慶與宜昌之間、航行於宜昌以下的很少、運載川鹽至沙市、下航再入運河銷湖南各市鎮、雖然不多、但間或也有下航運到蕪湖的、是以運米糧為主要目的、川船又一名叫柏木船、因為造船材料是用柏木、構造很堅個、雖有三峽之險、也安然通過、四川多產桐油、桐油油上船身、可以加強船身及耐用。

川船類別也有種種。

「麻陽船」、船腹小、裝置也比較普通船高、積重六〇〇至一〇〇〇市担。

「麻雀尾」、是川船中之大型船、船腹寬、容積可容三〇〇〇市担左右的不少。

「辰駁子」、尖型、特色是舵大、小型的叫做「五板船」、積重一〇〇市担左右、船行很快、多收容貴重貨物與趕路旅客。

「毛魚鰍船」、也是小型的。

「箬子船」、專載搭客、名稱也有種、大抵是因船艙之多寡而定、兩艙的叫「兩艙箬子」、三艙的叫「三艙箬子」、四艙的叫「四艙箬子」、大形的船叫「撓罷子」、舵很大、船身也笨重。

「扒窩子」是一條檣的民船、從中部到船腹部、都蓋上塗桐油的竹蓆。

「艚麻陽」是中型的民船、這是最適通的、這些多是用柏木或楠木建造、船長八〇至一二〇尺、闊九尺至十二尺、船底統是平的。

と記され、川船は四川省籍の船舶の略称で、その種類は麻陽船、麻雀尾、辰駁子、毛魚鰍船、箬子船、扒窩子、艚麻陽などの名称が知られる。

一方南船については、

6) 胡成之氏「長江中上游的舟筏」『海事』1947年第1期(1947年5月)、37~38頁。

南船は湖南船の簡称、多集中於漢口、湖南是有名の産米地、素称为魚米之郷、運出漢口時多用此船、因湖南富有造船木材、所以造船費は比較便宜的。

集中於漢口・沙市的南船有十多種、貨物船大的叫做「小駁船」、載重四〇〇至五〇〇市担、運載米・木炭・茶・紙・煤下航、回頭就帶些雜貨、綿絲、棉布。

「麻陽船」往来常德・漢口間、也多運載貨物、客船也有若干、但多載六市至八市担的小行李、吃水一・五尺至二尺、搭客七人至十二人。

「麻雀尾」、「大駁子」、「倒扒子」、「沙窩子」等都是貨物船、湖南或長沙造的船叫「烏江子船」、主要的是往来於漢口・長沙・湘潭之間、去時載米・豆・油・煤等、還時載棉花・鹽・糖・火油・洋布等、積載量是二〇〇至五〇〇市担、水夫四人、至多也不超過七人。

とあるように、南船は湖南の船舶の略称であった。清代の湖北省の漢口においても宜昌と同様に四川省の帆船は一般に川船と呼称され、湖南の帆船は南船と呼称されていた。

3 清代四川の航運業の展開

乾隆『四川通志』卷十六下権政によれば、渝関は重慶府巴縣に、康熙四十六年（1707）に四川巡撫熊泰の要請で設立された。夔関は康熙六年（1667）に設置されている⁷⁾。

特に夔関は注目された。四川巡撫都察院右副都御史の張徳地の題本に、

夔関一税為巴蜀下流総匯之区、昔年川貨之出荆・襄達吳・粵、與夫各省諸貨之入蜀者、無不道經三峡途出夔門也⁸⁾。

とあるように、夔関は四川省の下流に位置して、四川省から下流域の湖北方面より江蘇、廣東方面に向かうもの、または下流域から四川省に流入してくる物品は必ず三峡、夔関を経過せざるを得ない状況にあった。

康熙四十六年（1707）の四川巡撫熊泰の上疏に、

查川省地方、山深林密、産木頗多。…臣查重慶為川江上流要区、木植多由彼經過、而夔州府與楚接壤、俱係川東道管轄⁹⁾。

とあるように、四川省は森林が多く木材供給の重要地区であり、とりわけその中心地が重慶で四川省内の集散地でもあった。

乾隆五年（1740）二月二十八日付けの署四川布政使司布政使大理寺少卿の高山の奏摺に、

川省夔州府一関在省城東一千七百里、瞿塘上下、楚蜀咽喉、商賈必由輻輳¹⁰⁾。

とあり、夔関は省城成都から東に1,700里にあり、巫峡、西陵峡と並ぶ三峡の一つである瞿塘

7) 『四庫全書』第559冊（上海古籍出版社）682頁。

8) 『四庫全書』第559冊（上海古籍出版社）686頁。

9) 道光七年（1827）刻本影印『夔州府志』卷十三、権政、中国地方志集成、四川府縣志輯、152頁。

10) 中国第一歴史檔案館「硃批奏摺、財政類、関稅」18ルール1086コマ。

峡に位置し、夔関は「夔関乃川・湖孔道、商賈絡繹。」¹¹⁾とされるように、湖北省と四川省の分岐点に当たり商人も多くする集散地であった。

雍正三年（1725）七月より同五年二月まで四川按察使であった程如絲の奏摺に、四川省の渝関、夔関の税額の概要に関して次のようにある。

臣窃見関税之盈縮、由於商貨之多少、塩茶之豊歉、由於株井之栄枯、乃四川水土、所産栄枯不一、其地商貨所聚多少¹²⁾。

四川巡撫の碩色の乾隆七年（1729）九月六日の奏摺に、

川省渝関徵収木税、…拋経収関税之重慶府知府李厚望詳称、木税之盈縮、視木植之多寡、而木植抵関之多寡、又視山水河流之巨細、米糧価値之低昂¹³⁾。

とあるように、重慶の渝関は木材集散の重要な地であり、渝関の税額もその通関する木材の量に影響されていたのであった。

重慶における民船の航行状況は『海関10年報告 1882年-1891年』重慶のなかで述べられている。その記述を表にしたものが次表1である。

光緒十八年（1892）頃から10年間にわたって重慶に来航して通関手続きを取った民船の隻数

表1 1882年～1891年重慶来航民船船名表

船種	容量	出港地	積み荷内容	船員定数	船曳人数
廠口麻秧子	500担	涪州萬縣	一般	9～11	31～39
辰州麻秧子	600担	湖 南	木材	7	25
辰 辺 子	400担	湖 南	一般	7	29
辰 駁 子	300担	宜 昌	一般	16	61
辰 条 子	1200担	辰 州	一般	7	29
橋 眼 船	1400担	竹根岸	塩	6	27
千 担 哥	800担	遂寧小河	一般	6	28
金 銀 定	100担	内 江	砂糖と一般	2	4
秋 秋 船	100担	内 江	砂糖と一般	2	4
秋 子 船	30担	内 江	一般	2	3
沖 鹽 棒	400担	内 江	一般	5	16
厚 板	800担	涪州小河	塩と一般	5	22
小辰駁子	400担	巫山縣	一般	5	19
橈 枒 子	300担	相 溪	一般	5	19
牯 牛 船	400担	雲 南	塩	3	10
瓜 皮 船	300担	登景関	米、塩	2	8
貫 牛 舵	2000担	合 州	塩	6	28
貴州麻秧子	800担	貴 州	一般	9	34
鍋 鏟 頭	1600担	瀘 州	塩と一般	6	24
老 鴉 秋	1200担	遂 寧	一般	5	22

11) 『明清檔案』A86-29(4-1) 乾隆三年(1738)十月二十八日、四川巡撫碩色揭帖。

12) 中国第一歴史檔案館「硃批奏摺、財政類、関税」18リール606コマ、雍正年間の奏摺。

13) 中国第一歴史檔案館「硃批奏摺、財政類、関税」18リール1480～1481コマ。

第3編 清代長江水系の航運

柳葉幫	100担	内江	砂糖と一般	2	4
櫓板	300担	開縣	塩	3	8
馬耳哆	300担	重慶小河	一般	5	18
毛板	300担	合州	一般	2	3
毛魚秋	1200担	瀘州小河	塩	5	22
南河船	800担	嘉定竹根岸	塩、砂糖、薬剂	6	23
南板麻鳥尾	1200担	重慶・宜昌	一般	18	73
鶯兒子	300担	帰州	一般	5	21
扒千船	20担	嘉定府	一般	3	…
扒窩子	200担	落樓	一般	5	12
百甲頭	200~300担	小河	米	5	18
白板麻鵲尾	1000担	重慶・宜昌	一般	12	50
半頭船	70担	眉州小河	木材又は旅客	2	3
三板船	1800担	基江	一般	5	21
収口麻秧子	400担	萬縣	一般	6	20
大河船	600担	叙府	一般	5	17
太紅船	200担	落溪	一般	2	3
刀口船	600担	雲南	一般	5	17
提籃船	1200担	五同橋	塩	6	24
釣鈎船	1000担	湖南	一般	4	10
舵龍	30~40担	上流域	旅客と雜貨	2	4
舵龍子	400担	長寿涪州	米	5	18
草葉船	300担	白河	薬剂	6	…
東瓜船	400担	瀘州	砂糖	4	18
烏江子	40担	湖南	米	6	…
烏龜壳	400担	永寧	塩	4	13
煙火船	800担	重慶小河	石炭	15	…
陰陽合	200担	遂寧小河	一般	3	4

注：Decennial Reports, 1882-91, 113-115pp. Chungking.

は『海関10年報告 1892-1902年』の重慶に見える。それを表示すれば次の表2になる。

これらの表1、2からも明らかなように19世紀末において毎年1,000餘隻の民船が来航していた。その多くは平均30~40屯程の小型船舶であった。

表2 1892年~1901年重慶来航民船数

西曆	(中国曆)	入港船隻	入港屯数	出航船隻	出航屯数
1892年	(光緒18)	1,203	33,518	676	9,776
1893年	(光緒19)	1,034	27,922	727	11,895
1894年	(光緒20)	1,180	34,134	813	12,945
1895年	(光緒21)	1,200	36,881	917	17,237
1896年	(光緒22)	1,279	36,500	779	16,114
1897年	(光緒23)	1,444	49,036	767	19,408
1898年	(光緒24)	1,434	48,298	681	16,877
1899年	(光緒25)	1,894	76,009	1,014	24,878
1900年	(光緒26)	1,846	62,147	835	22,715
1901年	(光緒27)	1,483	50,542	937	24,902

注：Decennial Reports, 1892-1901, 169p. Chungking.

このため重慶には四川省の航運業に関する重要な専門業者がいた。それが渝行である。20世紀のはじめに長江上流域を調査した明治38年（光緒三十一、1905）の『揚子江汽船調査報告』¹⁴⁾によれば、

渝行トハ四川出入貨物回漕問屋ノ謂ニシテ其名称ハ重慶ノ別名ナル渝行城ヨリ来リシモノナリト云フ。

とあるように、重慶には渝行と呼称された専門の船問屋があった。

『支那省別全誌 第四卷 四川省』に大正三年（一九一四）の調査として、

今重慶に於ける一渝行の一箇年下航に取扱ふ掛旗船二百十二隻中各種民船内訳を見るに次の如し¹⁵⁾。

として、重慶の一軒の渝行が長江の下航に関係した船舶の種類を記している。

船名	隻数	船名	隻数	船名	隻数	船名	隻数
麻陽船	106隻	五板船	39隻	划子	33隻	辰駁	17隻
扒窩	8隻	舢板	5隻	橈陽子	2隻	舡子	1隻

この表からも明らかなように重慶より下航する民船は麻陽船がかなりの比重を占めていたと考えられる。麻陽船は後述の『在重慶日本領事館管内状況』によれば重慶と宜昌を往来していた600担の積載量を有する船舶で輸送業に従事していた。

明治21年（光緒十四、1888）11月の『通商報告』第88号より第92号に在漢口帝国領事館報告として「清國四川地方旅行日記抜粹」が掲載され、四川の民船航運に関する記述が見られる。

船舶 重慶・宜昌間ヲ上下スル支那船ノ数ハ毎年幾萬艘ニシテ、出入ノ貨物若干ナルヤ沿江ノ官衙ト雖ドモ恐クハ其実数ヲ知ラザルヘシ。余ハ航行中目撃シタル大船（下り船ハ船子十四人。上り船ハ同二十人已上ノ船舶ノミヲ算ス）ノ数ヲ挙ケレバ毎日平均十三艘半、即チ十四日間ニ於テ百八十九艘ヲ目撃シタリ¹⁶⁾。

とあり、重慶・宜昌間の民船の往来の状況を実際に見聞した貴重な記録である。

明治30年（光緒二十三、1897）1月26日発行の『通商彙纂』第60号に掲載された明治29年12月10日付けの在沙市領事館報告である「清國宜昌地方巡視報告」にも長江の民船の航運状況が記されている。

宜昌ヨリ重慶ニ到ル貨物船ハ水量ノ増減時期ニ従ヒ多少ノ差異アルベシト雖モ、通例其大形船ハ十六人ノ舟子ト附属五板船（水先其他ノ救助ヲ與フル船）ニハ八人ノ舟子及曳手八十四人、中形船ハ十二人ト五板船ニ四人、又ハ六人ニ曳手四十三人、小型船ハ十人ノ乗

14) 大阪府立図書館所蔵、本科生田島繁二とあるのみで刊記なし。大阪府立図書館の登録印では14965で明治39年（1906）4月26日とある。

15) 『支那省別全誌 第五卷 四川省』321～322頁。

16) 『通商報告』第90号（明治21年、1888）11月19日、16頁。

組員ト二十人ノ曳手ヲ要シ（乗組員ノ給料ハ重慶迄二両三匁、曳手二両ヲ通例トセリ）。尚ホ急流ノ場所ニ至レバ大形船ハ百五十人、中形船ハ百人、小形船ハ六十人ノ雇増シヲ要スト云（其雇賃一人大抵八文）。而シテ小水ノゴトキハ二十日ヨリ三十日。大水ノ候ハ三十日乃至五十日ニシテ達スベク。又重慶ヨリハ大船ニ舟子七十人、中形船四十人、小形船二十人ヨリ三十人乗組ミ、別ニ曳手ヲ要スコトナク（其舟子ノ給料ハ食料ヲ給スル外、僅ニ一錢ヨリ六錢ニ至ル間）ニシテ、早キハ十日晩キハ十七、八日ヲ以テ宜昌ニ達スベシト云フ。尤モ客船即跨子船ハ荷船ニ比シ舟子及曳手トモ割合ニ少シ¹⁷⁾。

とあり、宜昌・重慶間の民船の航行に関して大型、中型、小型と大きく三種類に類別して乗員、曳手等の必要人員を詳細に記述している。

民国時代の調査であるが、重慶の経済事情等を報告した日本外務省の記録である大正10年（1921年）5月の外務省通産局『在重慶日本領事館管内状況』に「重慶領事館管轄区域内事情」として第十一章、交通及通信、第一節、交通、第一款、四川省、第五項、民船（125-130頁）において四川省とりわけ重慶を中心とする民船の航運関係の事情に関して詳細に記しているのだから次に掲げてみたい。

第五項 民船

（一）種類

民船ニ種類多シ左ノ如シ

（イ）三峡ノ民船

船種、船形、大、小又ハ所屬地ニヨリ種々ノ名称ヲ付セラル船ノ大ナルハ二千担（約一百噸）小ナルモ一担内外ヲ積ムヘシトイフ

船種	積載量	所屬地	備考
白板麻雀尾	一、〇〇〇—二、〇〇〇	重慶、宜昌	掛旗船ニ用フ
収口雀尾	四〇〇	萬縣	同
南板麻雀尾	一、二〇〇	重慶、宜昌	同
麻陽船	三〇〇—六〇〇	同	同
辰駁子	四〇〇	同	同
鯪船	四〇〇	同	同
五板子	一〇〇	同	客船
跨子船	四〇〇—六〇〇	同	同
陰陽同	三〇〇	宜昌	一般貨物
烏龜殼	八〇〇	重慶	石炭

17) 『通商彙纂』第60号、明治30年（1897）1月26日、5頁。

馬耳聲	三〇〇	同	鹽
廠麻口秧子	五〇〇	涪州、萬縣	一般貨物
原板	八〇〇	涪州	同
舵籠子	四〇〇	同	米
小表駁子	四〇〇	巫山	一般貨物
鵝兒子	三〇〇	歸州	同
草菜船	三〇〇	瀘州	菜
毛鯁	一、二〇〇	同	鹽
鍋鐘頭	一、六〇〇	同	一般貨物
軋船	四〇〇	同	砂糖
大河船	六〇〇	敘州	一般貨物
貫牛舵	二、〇〇〇	合州	同
毛板	三〇〇	同	鹽
煙火船	二〇〇	遂寧	一般貨物
膽哥	八〇〇	同	同
老雅秋	一、二〇〇	同	同
南河船	八〇〇	嘉定	同
杖杆船	二〇〇	同	同
百甲頭	三〇〇	同	米
牛頭船	七〇	眉州	木材
烏江子	四〇	湖南	米
釣鉤子	一、〇〇〇	同	一般貨物
表邊子	四〇〇	同	同
麻秧子	六〇〇	同	木材
牯牛船	四〇〇	雲南	鹽

所要水夫及曳夫ノ員数概左ノ如シ

船ノ大小	上航		下航
	水夫	曳夫	水夫
二百担船	六人	二〇人	二〇人
三百担船	八人	三〇人	三〇人
四百担船	一二人	五〇人	三〇人
五百担船	一五人	六〇人	四〇人
七百担船	一七人	八〇人	七〇人

第3編 清代長江水系の航運

(口) 岷江ノ民船

船種	長	幅	積載量
大四倉掛子航	一〇〇尺	一二尺	六〇〇担
三倉掛子航	八〇	一〇	五〇〇
三倉小掛子航	七〇	一〇	四〇〇
大南河船	八〇-九〇	九	五〇〇
五板船	四〇-五〇	七	一〇〇
小南河船	七〇-八〇	七-八	四〇〇
麻陽船	一〇〇	一三	六〇〇
小半頭船	三〇	五	七〇-一〇〇
毛蓬船	五〇	七	一三〇

其他尚

船種	積載量	船種	積載量
朶杆船	二〇〇	百甲頭船	二五〇
大河船	六〇〇	草菜船	三〇〇
毛鯁船	一、〇〇〇	鍋鐘頭船	一、五〇〇
軋船	三〇〇	竹筏	-

(ハ) 沱江ノ民船

船種	積載量	備考
柳葉船	五〇-七〇担	客船
小河船	三〇	客貨船
金銀定	一〇〇	砂糖船
秋々船	一〇〇	砂糖其他ノ貨物船
秋子船	三〇〇	一般貨物船
冲鹽船	四〇〇	同
瓜皮船	三〇〇	同
丕尻股船	鹽一載	鹽運搬船
木板船	二〇	客貨船

(ニ) 嘉陵江ノ民船

船種	積載量	船種	積載量
毛板	三萬斤	五板	一萬五千斤内外
燕尾	三、四萬斤	舵龍	七千斤
扒柁	一萬斤	桃子船	一萬五千斤
鯁子	二、三萬斤	州幫	五萬斤

老娃邱	四萬－六萬斤	強半	六萬斤
三板	六、七千斤	扒灣船	四千斤
半頭	二萬斤内外	檻載	三千斤

(ホ) 涪江民船

船種	積載量	船種	積載量
毛板	四〇担以下	貫牛	四〇担以下
舵龍	同	草葉	同

(ヘ) 竹筏船、筏、馬革船

(A) 竹筏船

民船ヲ通セサル岩石多キ溪流ニ於ケル交通機關トス。其構造大竹二十五本乃至三十本ヲ併ヘ薄キ竹片條ヲ以テ結束シタルモノ。長サ約八間、幅約七尺、航行ニ棹ヲ用ヒ頗ル輕便ナリ。積載量二千斤

(B) 筏

竹筏船ヲモ通セサル小流ニ於テハ、臨時小形ノ筏ヲ以テ、交通ノ具ニ供ス。竹筏船ハ上航下航共ニ用フヘキモ、筏ハ一度限り、下流ニ向キ流下スルノミ、再ヒ引上ケラルルコトナシ

(C) 馬革船

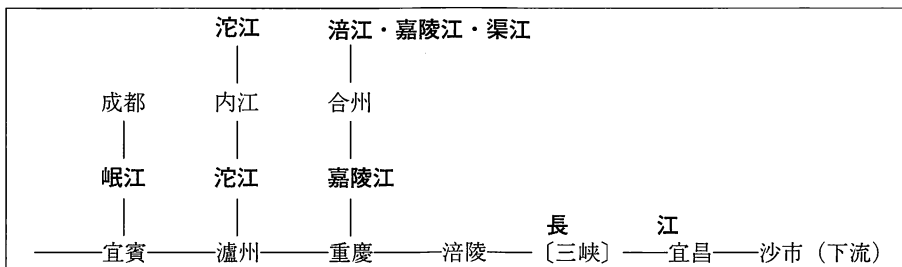
雅礮江等ノ激流ニ於テ使用セラル革船ナルヲ以テ、岩石ニ觸ルルモ破碎セサルヲ特長トス。構造馬革ヲ三四枚縫合セ、方形又ハ圓形ノ囊ノ如クニシ、内部ニ竹ヲ組ミタル支柱ヲ施シタルモノナリ。三四人ヲ載スヘシ。近距離ノ渡船ニ使用セラル、ノミ

(D) 紅船

三峡ノ難破船救助船ヲ紅船ト俗稱ス。船體ヲ紅色ニ塗り普通民船ト區別セルニヨリ、氏名アリ。沿革二湖レハ咸豊四年新灘附近ノ商人李運魁ナル者ノ主唱創始セルニ係ニ、目下三峡ヲ通シテ四十隻ノ紅船アリテ、要地ルハ少クモ一隻ヲ置ク。其效力良ニ少カラス¹⁸⁾。

とあり三峡、岷江、沱江、嘉陵江、涪江の五つの水系における航行民船を記している。三峡は長江であることは明らかであるが、各水系を略図(図1)で示すと次の位置関係になる。

図1 四川省内主要水系略図



18) 『在重慶日本領事館管内状況』外務省通商局、大正10年(1921)5月上梓、125-127頁。

第3編 清代長江水系の航運

この略図からも明らかのように重慶が四川省内の主要な全ての水系の合流する地理的關係にあった。その意味で上述の『海関10年報告 1892~1902年 重慶』に見える民船は『在重慶日本領事館管内状況』の各水系ごとに分けて民船と重複するものが多いといえる。

さらに同書によれば、民船の運行状況を記している。

(二) 三峡ノ民船遭難数

三峡ノ險ハ由来天下航行ノ三ト稱セラル。年々民船ノ遭難スルモノ少カラ難左ノ如シ。

年次	遭難民船数	濕貨件数	漂流件数
大正三年（一九一四）	二八	三、六六四	一七五
大正四年（一九一五）	一〇	一、三七八	-

（備考）遭難地點ハ新隆難ヲ最モ多シトス

又七中土匪ニ由ル少カラス

(三) 船帮

三峡ヲ上下スル民船ノ船頭ハ四川、湖北人ヲ最モ多シトス。三峡ヲ上下スル民船ノ船帮即チ船頭ノ同業組合左ノ如シ。

宜帮	宜昌人	渝帮	重慶人
廟帮	黄人 [眞邑]	臨撫帮	江西臨江撫州人
州帮	歸州人	浙帮	浙江人
萬帮	萬縣人	廣帮	廣東人
雲陽帮	雲陽人	保帮	保寧人
開帮	開縣人	漢陽帮	漢陽人
忠帮	忠縣人	外帮	外国商人ニ専属スルモノ

(四) 民船ノ數

四川全省ヲ通シ民船ノ數大小合計二萬隻内外ナルヘシト推定セラル。宣重間ヲ常時來往スル民船ノ數ハ一千餘隻ナルヘシト云フ。

(五) 民船ニ依ル運賃

宣重間民船ノ運賃ハ上航ト下航ト又増水期ノ減水期トニヨリ差異アリ。又慣習ニヨリ情誼ニヨリ定マルトコロ少カラサルカ如シ。左記ハ大體ノ標準ヲ示セルニ過キス。

(イ) 上航運賃

増水期	每斤	二三文-二六文
減水期	同	一七文-二〇文

(ロ) 下航運賃貨

物種類	増水期	減水期
	兩	兩
陳皮	一・二〇	一・〇〇

梔子	一・〇〇	〇・八〇
牛膠	一・三〇	一・一〇
大黃	一・〇〇	一・〇〇
黃姜	一・〇〇	一・〇〇
天麻	一・〇〇	一・〇〇
以上藥劑		
	兩	兩
牛皮	二・〇〇	二・〇〇
羊皮	一・二〇	一・二〇
絲頭	一・六〇	一・六〇
繭巴	二・二〇	一・六〇
豚毛	二・〇〇	一・六〇
頭髮	一・四〇	一・四〇
棕欄絲	〇・八〇	〇・八〇
羊毛	〇・八〇	〇・八〇
鹿皮	一・四〇	一・四〇
青麻	〇・三〇	〇・三〇
麥子	〇・八〇	〇・七〇
白糖	一・〇〇	一・〇〇
苧麻布	二・〇〇	二・〇〇
牛油	〇・八〇	〇・八〇
木耳	一・〇〇	一・〇〇
董絲	一・四〇	一・四〇
山絲	一・四〇	一・四〇
川紬	一・四〇	一・四〇

(六) 民船可航水路 (附汽船可航水路)

長江本流ヲ初メトシ幾多ノ可航水路域内ニ縦横セリ。長江本流ト同支流トニ分チテ述フヘシ

長江本流

水路別	小形汽船可航哩數	民船可航哩數	備考
(イ) 宜昌重慶間	四〇〇	四〇〇	
(ロ) 重慶敘州間	三〇〇	三〇〇	
(ハ) 敘州上流	-	二〇〇	
合計	七〇〇	九〇〇	

長江支流

第3編 清代長江水系の航運

(イ) 沱江	小形汽船可航哩數	民船可航哩數	備考
(a) 本流			
敘州-嘉定	九七	九七	二九〇支里下航一日半
嘉定-成都	-	一一八	増水期ニハ小舟更ニ灌縣ニ 行クヘシ下航三日半
(b) 支流			
青衣河	-	九〇	二七〇支里
合計	九七	三〇五	
(ロ) 沱江			
瀘州-富順	六〇	六〇	未タ汽船ノ溯江セシモノ ナシ一八〇支里
富順-趙家渡	-	一九〇	五七〇支里
合計	六〇	二五〇	
(ハ) 嘉陵江			
重慶-合州	六〇	六〇	八〇支里
合州-昭化、廣元	-	二五二	七五六支里
合計	六〇	三一二	
(ニ) 涪江			
(a) 本流			
合州-遂寧	-	八三	二五〇支里
遂寧-大和鎮	-	三七	一一〇支里
大和鎮-潼州	-	三三	一〇〇支里
潼州-中填	-	三三	一〇〇支里
(b) 支流			
潼州-中江縣	-	二三	七〇支里
合計	-	二一九	
(ホ) 渠江			
合州-三匯	-	八三	二五〇支里
三匯-東郷	-	五〇	一五〇支里
三匯-巴縣	-	六〇	一八〇支里
合計	-	一九三	
(ヘ) 黔江			
(a) 本流			
涪州-龔灘	-	一六六	四九八支里

龔灘ヨリ上流	-	四〇	二〇支里
(b) 支流			
渡頭河	-	三〇	九〇支里
中清河	-	四〇	一二〇支里
合計	-	二七六	
(ト) 綦江			
綦江-長江	-	三三	一〇〇支里下航一日
松坎-蜿皮灘	-	三九	一一七支里下航一日
合計	-	七二	
總計 小形汽船可航水路		九一七哩	
民船可航水路		二、五二七哩 ¹⁹⁾	

とあり、『在重慶日本領事館管内状況』は民船の航行状況を詳細に記述している。とりわけ長江水系の三峡を中心に民船の航運業に従事していたのは四川省や湖北省の人々であり、湖北省の宜昌出身者で形成された宜帮や四川の重慶出身者で形成された渝帮と当時呼称された組織が大部分を占めていたことは想像に難くない。

さらに『在重慶日本領事館管内状況』は「第九項 重慶市内ノ道路及渡船ノ状況」において重慶における渡船の状況も次のように記している。

(二) 渡船

重慶ノ沿江ヨリ長江又ハ嘉陵江ヲ横斷、附近ノ村落ヘ通スル渡船業ハ比較的發達シ、大體ニ於テ不便ヲ感スルコトナシ。但シ渡船ハ全然小形民船タル划子ナルヲ以テ増水期ニ於テ時ニ多大ノ危険ヲ冒ササルヘカラサルコトアルノミナラス風浪ノ激シキ時ハ、一時渡船ノ絶エルコトアルハ亦止ムヲ得サル也

主ナル渡船路左ノ如シ

- (イ) 朝天門ヨリ長江ヲ横切り彈子石ニ至ルモノ
- (ロ) 朝天門ヨリ嘉陵江ヲ横切り江北縣ニ至ルモノ
- (ハ) 千厮門ヨリ同上
- (ニ) 東水門ヨリ彈子石ニ至ルモノ
- (ホ) 大平門ヨリ龍門濠ニ至ルモノ
- (ヘ) 金紫門ヨリ同上
- (ト) 儲奇門ヨリ海棠溪ニ至ルモノ
- (チ) 南紀門ヨリ同上

渡銭ハ減水期ト増水期ト又雇切リト合乗トニヨリ差異アル勿論ナリ。(雇切ヲ以テ危険最

19) 『在重慶日本領事館管内状況』128-130頁。

モ少シトス。) 大體ニ於テ左ノ如シ。

東水門ヨリ彈子石ニ至ルモノ

減水期 雇切 百五十文

合乗 一人 十文

増水期 雇切 三、四百文

合乗 一人 二十文-三十文

他ハ推知スヘシ。但シ嘉陵江ノ渡船ハ長江ノ渡船ニ比シ約五、六割方安シ²⁰⁾。

以上のように1921年の外務省通産局『在重慶日本領事館管内状況』の中で「四川全省ヲ通シ民船ノ數大小合計二萬隻内外ナルヘシト推定セラル。宣重間ヲ常時來往スル民船ノ數ハ一千餘隻ナルヘシト云フ」と指摘するように、20世紀の初頭において四川省では2万隻に及ぶ民船が利用されていた。特に長江流域の湖北省の宜昌と四川省の重慶との間を航行する民船は1,000余隻が航運に従事していたのであった。

4 小 結

上述のように四川省の帆船等の民船による活動は活発であったが、その多くは小型船舶による航運活動が中心であった。その原因は急流と川幅の狭いことなどのためであった。しかし四川省から他地域への、また他地域から四川省への輸送形態は多くは長江の航運に拠っていたことは明白である。

先に触れた四川按察使の程如絲の奏摺に、四川省の渝関、夔関の税額の概要に関して、

臣窃見関税之盈縮由於商貨之多少、塩茶之豊歉、由於株井之榮枯、乃四川水土所産榮枯不一、其地商貨所聚多少²¹⁾。

と記しているように、四川省内で産出する塩即ち井塩や茶葉などの生産の多寡が上記の税関の税収に大きな影響を与えていたことからこれらの輸送が多くの民船に依拠していたことは明らかである。

しかし、その長江の航運においても看過出来ない問題があった。それがいわゆる民船による三峡の通過であった。

光緒十八年（1892）八月初四日付けの湖廣総督張之洞等の奏摺に、

查峡江之險、甲於天下、上自四川夔巫交界之涪石起、下至湖北東湖之虎牙灘止、計水程四百餘里、險灘五十餘處、行旅船隻往來、動輒失事、夏秋尤甚、覆溺之患、無日無之。其

20) 『在重慶日本領事館管内状況』131-132頁。

21) 中国第一歴史檔案館「硃批奏摺、財政類、関税」1871-606コマ、雍正年間の奏摺。

情状惨、不忍言²²⁾。

と記しているように、三峡の航行の困難なことは誰もが知ることであり、四川省と湖北省の省境を中心に、上流は夔州府、巫山から涪州、石碛附近下流は湖北省の宜昌府治下の東湖の虎牙山附近までの約400里、即ち200kmほどの行程が尤も航運に際して細心の注意を必要とした。この流域で遭難する船舶が多かったことを如実に指摘していることから明らかなように、危険な水域であることを承知の上で、しかもこの水域を利用せざるを得ない水域でもあった。

22) 中国第一歴史檔案館編『光緒朝硃批奏摺』中華書局、第102輯、613頁。