

終章

清代内河水運による旅人と物流

終章 清代内河水運による旅人と物流

1 清代内河水路を使った旅人

魏學源の『福建進京水陸路程』¹⁾によれば、道光十八年(1838)末から翌年までの福建から北京までの往復の旅程が記されている。福州に到着した琉球使節がこのような路程書に見られる経路を利用して福州から北京までの道程を朝貢使節として往復したものと見られる。

例えば、乾隆五十八年(1793)八月初三日、三十日等日に正使、副使が搭乗した貢船が福州に到着した。その後、船団の内の正使・副使等10名程度の少人数が、中国官吏の伴走を得て北京に向かうのであるが、九月二十一日付の福建巡撫浦霖の奏摺に「于九月十八日、自閩起程」²⁾とあるように、この際の琉球使節は、九月十八日(10月22日)に福州を離れ北京に向かって出発した。そして乾隆五十八年十一月二十四日付の两江総督書麟の奏摺によれば、

伏查琉球國使臣毛國棟等、經福建委員厦防同知黃尊邦伴送、于十月二十八日、入江蘇省吳江縣境…徐州府知府張灼稟報、該國使臣于十一月十七日護送、出江蘇省境、交山東委員接護前進等情³⁾。

とあり、琉球国使一行は十月二十八日(12月1日)に江蘇省の吳江縣境に入り、ほぼ二十日後の十一月十七日(12月19日)に山東省境に到り、彼らが北京に到着したのは、禮部の移會に、

禮部為移會事主客司案呈、本部具奏琉球國進貢員役到京日期一摺、於乾隆五十八年十二月初六日奏、本日奉旨知道了欽此欽遵。…琉球國王尚穆特差正使紫巾官毛國棟・副使正議大夫毛廷柱等恭齎表文、來京進貢、並謝恩方物、於本月初五日、到京、…⁴⁾

とあり、また禮部から内務府への咨文にも、

禮部謹奏為奏聞事、據琉球國王尚穆特差正使紫巾官毛國棟・副使正議大夫毛廷柱等恭齎表文、來京進貢、并謝恩方物、於本月初五日、到京所有應行照料事宜、欽遵輪旨⁵⁾、

とあるように、北京には十二月五日(1794年1月6日)に到着している。福州の出発から2箇月を越える77日に及ぶ旅程を経て北京に到着したのであった。

その際に江南の吳江縣より山東省に到るまでの主要な経過地は、吳江縣の後、蘇州府姑蘇駅、楓橋、澹墅関、無錫縣錫山駅、常州府武進縣昆陵駅、丹陽縣雲陽駅、鎮江府丹徒縣京口駅、揚子江、過江(長江)瓜州城、揚州府鈔関、揚州府江都縣廣陵駅、邵伯駅、高郵州孟城駅、宝応

1) 『中国福建省・琉球列島交渉史の研究』第一書房、1995年2月、3～61頁。除恭生氏同書論文21～22頁参照。

2) 『清代中琉関係檔案選編』中華書局、1993年4月、253頁。

3) 『清代中琉関係檔案選編』256頁。

4) 『明清史料』庚編第四本、374丁表。

5) 『清代中琉関係檔案三編』中華書局、1996年1月、244頁。

縣安平駅、淮安府山陽縣、淮陰駅、清江浦、過河（黄河）、王家營、宿遷縣古駅、紅花埠等であった⁶⁾。最後の紅花埠は「山東、江南交界」とありこれ以降、山東省の郟城縣を経て泰安府に赴く経路を取っている。蘇州から山東までの路程は大運河に沿った道程であったことは歴然である。この旅程であれば、通過地点として淮陰の王家營にも寄っている。民国22年（1933）鉛印本『王家營志』巻一、建置に見える王家營鎮には、

王家營之為鎮也。…鎮與北平・西安・開封・樊城・称北道五郡會、南船北馬、衆庶走集、財路大贍⁷⁾。

とあり、また同書巻三、交通に、

王營之為衝途旧矣、大河南横、官道北馳、舟車交會之劇⁸⁾。

とあるように、王家營は南北交通の要衝の地であった。同書巻五、古蹟第十一、陵墓、六丁bの「琉球通事鄭文英墓」には次のような記述が見られる。

在彤華宮後有碑、旧題琉球國朝京都通事鄭文英之墓、旁書乾隆癸丑（五十八、1793）十一月十四日卒、縣志曰文英奉使入貢道卒、葬此。按邑人蔣階甦余日記、琉球貢使約数十人、正使耳目官一名、都通官則文英固正使也。又按東華錄、乾隆五十八年癸丑、是歲朝鮮・琉球諸国来貢。碑上半缺⁹⁾。

とある。王家營の彤華宮の背後に碑があり、その碑には「琉球國朝京都通事鄭文英」の墓とあり、傍らに乾隆癸丑（五十八、1793）十一月十四日に死去したとある。鄭文英の墓があった淮陰市淮陰縣図書館から近くに若飛橋¹⁰⁾がある。同橋は淮陰市河北東路に添う運河＝里運河であり大動脈の京杭運河はもう少し南に位置しているが、この里運河に「南船北馬舟舍舟登陸」碑（口絵写真参照）と「御馬頭」碑がある。特に「南船北馬舟舍舟登陸」碑には「淮陰古之名郡、江北之要冲、素有九省通衢之構、明清時、南省人士在此、離舟登岸、換車北上。一九九六年五月 胡道華書印」の文にも見られるように、淮陰は北へ、また南へ向かう人々が運河航行の舟から陸路への一つの重要な分岐点であった。

琉球国の朝貢の貢道において、王家營は淮安以北から北京に赴く際に大運河の水運によるか陸運を利用するかの分岐点とされている。平和彦氏の論考¹¹⁾で指摘されたように、蔡汝霖の

6) 『中国福建省・琉球列島交渉史の研究』、『福建進京水陸路程』29～41頁。

7) 『中国地方志集成』郷鎮志專輯17、63頁。

8) 『中国地方志集成』郷鎮志專輯17、72頁。

9) 『中国地方志集成』郷鎮志專輯17、江蘇古籍出版社、1992年7月、80頁。

松浦章「清乾隆五十七年貢期の琉球進貢と鄭文英の客死」『南島史学』第51号、1998年5月、1～13頁。

10) 1997年10月に、藤善真澄教授を代表とする国際共同研究の一環として、青島から連雲港を経て淮陰縣から王家營鎮に赴き、10日に廃黄河に近い淮陰市淮陰縣王家營鎮新街17号の地にある淮陰縣図書館の敷地内の〈鄭文英の墓〉を訪れた。そして同行の内田慶市教授が付近の老人から聞き取りされ、若飛橋は新四軍の部隊長王若飛が1946年に、抗日戦争の際に戦死した記念で名付けられたとのことであった。

11) 平和彦「近世琉球国の朝京使節—その貢道と琉球人墓地—」『南島—その歴史と文化—5』第一書房、1985年11月、242頁。

同治癸酉（十二年、1873）刊の『北燕游草』五十二丁表には、同地にある鄭文英の墓を訪れ次のような詩を残した。

王家宮形華官後、有都通官大嶺親雲上文英公墓、余隨貢使香作詩弔之。當年櫛沐勤王事、
為國身亡異地遙、今日荒墳奠杯酒、杜鵑啼處也魂銷。

鄭文英の死から約80年後に、進貢使に随行して淮陰王家宮の形華宮の裏にあったとされる（鄭文英の墓）を訪れ荒れ果てた状況に悲しんだようであった。

ところで、鄭文英の死去に関する禮部から内務府に送られた咨文が残されている。乾隆五十八年（1793）十二月初四日付けの「禮部為琉球國貢使到京及隨從人員途中病故事致内務府咨文」がそれである。

禮部為知照事、主客司案呈琉球國差來進貢正使紫巾官毛國棟・副使正議大夫毛廷柱・都通事鄭文英、從人二十名、土通事一名、自福建伴送來京之廈門海防同知黃尊邦等、於本月初五日、到京、並摺該委員差丁報稱、都通事鄭文英及從人一名、在途病故等語、所有應行照料事宜、欽遵諭旨、咨送内務府經理可也、須至咨者。

右咨

内務府¹²⁾

とあり、琉球國の進貢正使紫巾官毛國棟と副使正議大夫毛廷柱及び都通事鄭文英、從人20名、土通事1名等が福建より北京に赴いた。その際、廈門海防同知の黃尊邦等が同行している。しかし、その途上で、鄭文英と從者の一人が死去したのであった。

『高宗實録』卷千百六十一、乾隆四十七年（1782）七月甲寅（十九日）の条に、「予故琉球國貢使正議大夫毛景昌、祭葬如例」とあり、また『中山世譜』卷十、尚穆王、乾隆四十五年（1780）の条に、「四十五年庚子冬、王遣耳目官向翼、正議大夫毛景昌。（中略）毛景昌、在福建浦城縣病卒」¹³⁾とある。乾隆四十七年に北京に赴いた琉球使節毛景昌の場合も上京を終えての帰途に福建の浦城縣で病死した。

乾隆四十七年（1782）五月十五日付けの禮部尚書德保等の題本に、

琉球國進貢副使正議大夫毛景昌、事竣回國、於乾隆四十七年四月二十日、至浦城縣、途次病故、即於二十二日、在於該縣地方安葬。…照例給与棺價銀二十兩、内閣撰給祭文一道、頒發該布政使司、備辦祭品、委員讀文、致祭一次、仍照例立石封¹⁴⁾。

とあり、任務を終えた毛景昌は北京からの帰途、福建省の建寧府浦城縣で病死した。その遺骸は同地に埋葬された。禮部より棺の経費として銀20両が給付されている。

嘉慶九年（1804）序『酌世錦囊全書』卷一、「天下路程」の「福建省城進京至浙江杭州府水陸路程」によれば、

12) 『清代中琉關係檔案三編』243～244頁。

13) 『琉球史料叢書』第四卷、名取書店、1941年9月、155～156頁。

14) 『清代中琉關係檔案統編』中華書局、1994年5月、830頁。

自福州府至浦城水路計七百八十里、在此起旱僱夫過山、行家店家俱有行李貨物、秤重每百斤價五六錢。

とあり、福州から浦城までは福建省北部の大河である閩江の水運を利用できるが、浦城から浙江省への山間部は陸路であり、大きな荷物があれば、人夫が必要であった。逆に浙江省と福建省の山間部の困難な陸路を経た北京からの帰途であれば、浦城より水路で福州まで戻ることができるから、この兩名は福州に戻ったと同様な気持ちに落ち入り息絶えたのではあるまいか。

上記のように外国、琉球国から朝貢のために中国に赴いた使節達も、中国へ入国した地から皇帝の住まう北京までの道程の一部には、内河水運を利用するのが最適な方法であったことは歴然であろう。

2 清代内河水路の水運と物流

清代における国内経済は活発に展開していたことは商品流通の水運を担った船舶数にその一端を見ることが出来る。

長江の水運における要の江西省北部の九江の関所において乾隆十三年（1748）には48,250隻、乾隆十四年（1749）に44,795隻、さらに乾隆二十五年（1760）に61,485隻もの船舶の通関が記録されている¹⁵⁾。

また大運河の要である揚州付近の関所においては乾隆二十三年（1758）には94,026隻、乾隆二十四年（1759）に89,389隻が記録されている¹⁶⁾。また、浙江沿海の状況を見るに乾隆の初めにあつて、浙江の海関を通関した船舶は15,000隻の船舶数に達している¹⁷⁾。

想像以上の多量の船舶が、国内における人々の食料をあるいは日用品を輸送するために利用され、この結果、商品流通は活発に展開していたことは歴然である。そしてこれらの長江流域、沿海地域等の産物の主要なしかも最大の消費地の一つが国都北京であった。北京では宮廷で消費される食料品はむろん、民間で消費される日用品等が各地から輸送されてきた。とりわけ江蘇、浙江、江西、湖北、湖南等からの様々な物品があつた。江蘇、浙江の布類、生糸やさらに江西省や湖北、湖南から竹材、木材、磁器、紙、油など船舶で輸送されてきた。これらの品々の輸送には長江や大運河が極めて利用されたのであつた。

第4編第2章「清代福建輸出茶葉の一集荷地・江西河口鎮：水運と陸運の接点」において清代内河水運における物流の一基点として、福建茶葉の集荷地でもあつた江西省河口鎮の状況について述べたが、これは清代中国の国内にあつた内河水運の歴大な基点の一に過ぎない。各地

15) 松浦章「清代九江常関と民船の航行」本書第3編第2章参照。

16) 松浦章「清代の揚州関について」本書第2編第3章参照。

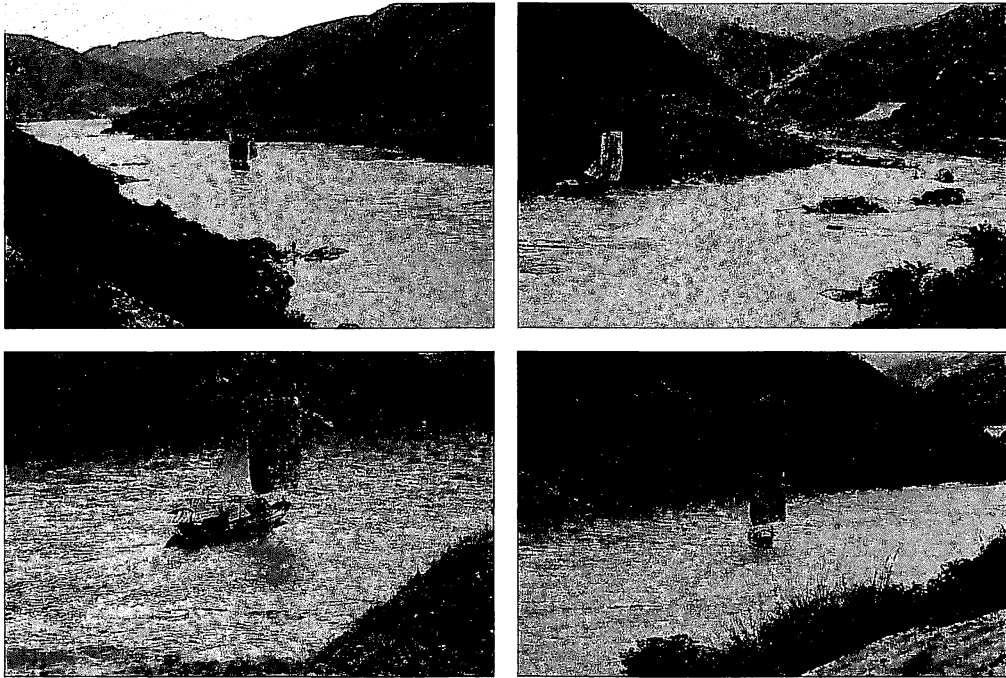
松浦章「18世紀中国の沿海と長江の航運」本書第1編第4章参照。

17) 松浦章「清代前期の浙江海関と海外貿易」『史泉』第85号、1997年1月。

松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、599～612頁。

に同様な内河水運の基点があり、各地と連携していたのである。その連関を潤滑ならしめていたのが内河帆船であり、その活動が清代中国の国内水系の全体に及んでいた。

最後に、1981年4-5月かけて「日中貿易史研究者友好訪中団」¹⁸⁾の一員として中国を訪問した際に、福建省南部の九龍江に平行して走る鷹厦鉄道から見た九龍江水運の写真を掲げてみたい。次の4枚の写真は漳平市から漳州市の華安縣に及ぶ九龍江水系での風景である。



福建九龍溪を遡航する帆船（1981年4月撮影）

九龍江は龍巖市の漳平市から漳州市の一部を経て廈門市の海滄区附近の下流部で北溪谷とも呼称され廈門港付近に注いでいるが、その区間がほぼ鉄道路線と並行して百数十キロにわたって流れ下っている¹⁹⁾。

光緒三年（1877）『漳州府志』卷四、山川に、

其繞郡而北者曰北溪²⁰⁾。

とあり、それに割注があり、

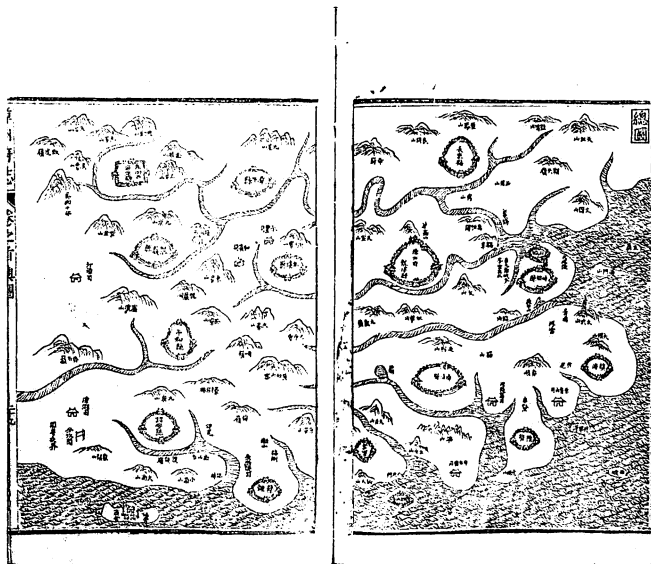
18) 団長三上次男、副団長佐久間重男、秘書長大庭脩、団員吉田章一郎、斯波義信、田村晃一、藤善眞澄、佐々木達夫等氏の一員に加えられ、上海から入国し、その後、寧波、杭州、廈門、泉州、福州、広州を調査して香港から帰国した。

19) 中国の『全国鉄路旅客列車時刻表』（中国鉄道出版社、2007年4月）153頁によれば、漳平と廈門の間は181km、漳平と漳州の間は126kmとなる。『新編実用中国地図冊』中国地図出版社、2002年8月、中国交通(二)「主要内河通航里程表」4頁によれば九龍江の通航里程は142kmとされている。

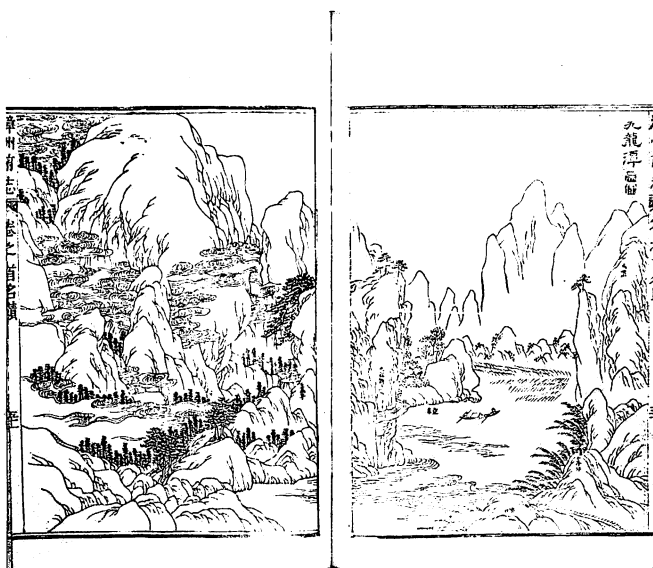
20) 『中国地方志集成・福建府縣志輯29』上海書店出版社、2000年10月、64頁。

古以之名、聯曰龍溪、亦曰九龍江、去城二十五里、源出延汀之界、合寧洋龍岩州漳平之水、而下華峯²¹⁾。

とある。漳州より上流部の漳平縣について道光十年（1830）『漳平縣志』卷一、輿地に、九龍溪、亦名漳平上溪、繞縣而東、諸川所聚、深潭太湍、通舟至華峯、水石纒險十餘里、至嶺兜。又爲洪流、遠於海、華峯以上爲上溪、嶺兜以下爲下河²²⁾。



漳州總圖（光緒『漳州府志』卷首、總圖）



九龍潭（光緒『漳州府志』卷首、名蹟）

21) 『中国地方志集成・福建府縣志輯29』64頁。

22) 『中国地方志集成・福建府縣志輯34』上海書店出版社、2000年10月、357頁。

とあるように、九龍溪は北溪とも九龍江などとも呼称された河川であり、漳平より下流域では舟運が行われていたことが文献的にも確かめられる。

1981年の時点であったが、黄河や大運河さらには長江と言った著名な河川ではない福建省の一渓谷である九龍江を遡航している帆船が見られたのは、躍動する中国を見た衝撃以上に極めて印象的であった。その証拠としてこの4枚は典型的な例としてあげることが出来るであろう。この4枚共に上流に向かって遡航する帆船であるが、とりわけ第4番目の写真の帆船は、あたかも自転車で坂道を登るがごとく、上流に向かってジグザグに遡航している状況を捉えた写真である。

1920年に出版された『支那省別全誌 第十四卷 福建省』第五編第六節「漳江流域各地の民船」によれば、第二「漳州に於ける民船」においては、

漳州は龍溪（九龍江）の下級に位し、南溪上下流に到る貨物は全部此地に集散し、商業盛に漳州流域水運の中心地たり²³⁾。

とあり、九龍江は漳州地域の水運の重要な水系であって、漳州はその水系における水運の要であった。さらに、九龍江上流の漳平は、同書の第三「漳平に於ける民船」には、

漳平は漳水北溪（九龍江）の上流に在り、上下流に民船を通じ、繫留小舟常に二、三十艘を數ふ、積載量四、五十擔以下のもの多し、當地廈門間四五日毎に便船あり、下航は三日、上航六日を費す。廈門に至る乗客運賃は二、三元なり²⁴⁾。

とある。先に触れたように、漳平から廈門までの鷹厦鉄道の線路に沿うように九龍江が下降しており、そこでの水運の状況はここで述べた「漳平に於ける民船」の状況とはほぼ同じと考えて良いであろう。そうすると、1981年に鉄道の車中から撮影した上記の写真は、1910年代の状況と大差がなかったと思われる。1980年代後半から急激に進展した中国の改革開放政策以前の状況を見た貴重な写真と言えるであろう。

宋元時代において海外貿易の盛んであった福建の泉州の場合も、清代において海外へ搬出した徳化で製造された磁器は陸路により永春州に運ばれ東溪・晋江の水運で泉州へもたらされた。また烏龍茶の鉄観音茶で有名な安溪の茶葉は、西溪・晋江の水運で泉州に運ばれ、いずれも海船で中国沿海や海外へと搬出されていた。永春縣に水源を發し南安縣を下降する東溪と、永春縣西部に發し安溪縣を下降する西溪とは南安縣の東中部付近で合流して晋江となって泉州の町に添って流れ泉州湾に流入している。この河川の水運が物流に利用されていたのであり、1930年代までは泉州の晋江の河岸には、上流域からの磁器や茶葉を運んできた溪船（河船）が多く繫留されていたのであった²⁵⁾。

おそらく清代における中国各地の水系に見る水運の状況はこのようなものであったろう。帆

23) 『支那省別全誌 第十四卷 福建省』東亞同文會、1920年1月、301頁。

24) 『支那省別全誌 第十四卷 福建省』東亞同文會、1920年1月、302頁。

25) 2008年8月、泉州海外交通史博物館の王連茂研究員の教示による。

終章

船を利用すれば、風力の存在に影響されることは確実ではあるが、出発地や目的地さらには寄港先で動力となる燃料を入手する必要は一切無い。このことが永きにわたって中国帆船が活動してきた最大の利点であり、石炭や石油などの化石燃料を消費して空気の汚染が見られることもない環境に優しい乗り物であり、重要な運送手段であったのである。