

## 第2編

清代帆船山東・東北・天津沿海の

航運業の展開

# 第1章 清代帆船の山東沿海航運について

## 1 緒言

清朝末期の光緒三十二年に当たる明治39年（1906）10月13日に提出された『各国事情関係雑纂』支那ノ部、天津、第一巻に収められた伊集院彦吉の報告に「沿海「ジャンク」貿易」の項目が掲げられ、明治37年、38年（1904、1905）当時における北の大港天津を中心とするジャンク貿易の事情を述べている。その中に、

外洋ノ「ジャンク」貿易ハ近來、大ニ其数ヲ減ジタリ。従來寧波、福建等ヨリ紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等ヲ積載シテ天津ニ向テ出發スル「ジャンク」ノ数非常ニ多カリシモ、近來汽船業者ノ圧倒スル処トナリタリ<sup>1)</sup>。

とある。ここでは20世紀初頭の天津を中心とした帆船による航運状況が述べられているが、汽船の登場によって大いに影響を受けてはいたが、なお帆船航運の実力が認識されていたことがわかる。さらに天津に限定せずに、天津に隣接する山東半島沿海の航運事情についても見てみたい。

山東における帆船の航運状況については、1942年に発表された堀内清雄の「青島を中心とするジャンク貿易事情」<sup>2)</sup>があり、ジャンクの種類や形態、ジャンクの活動範囲、貿易額、貿易品について、また堀内清雄は「青島に於ける船行事情」（上）（下）<sup>3)</sup>においても、民船の航運業に係る仲介業者である「船行」について、その機能や経営規模そして経営の内部形態に関していずれも現地調査に基づいた報告をしている。これらは現在でも貴重な記録としての価値は高いと言える。

そこで本章は、清代の史料を中心に山東沿海の帆船航運の状況について考察してみたい。

## 2 清代渤海沿海の航運

山東半島北部海域は渤海湾であるが、その渤海湾における航運状況について見てみることにする。北京に近い天津には毎年華南の福建や広東方面の海船が、その年に生産された砂糖等の物資を積載して来航していた。毎年の記録は不明であるが、残された断片的な記録から天津に

- 1) 外務省外交史料館「管内状況調査報告3」（各国事情関係雑纂・支那ノ部・天津 第一巻）簿冊番号：B-1-6-280。
- 2) 堀内清雄「青島を中止とする戎克貿易事情」『満鉄調査月報』第22巻第9号、1942年9月、115～137頁。
- 3) 堀内清雄「青島に於ける船行事情」（上）『満鉄調査月報』第22巻第11号、1942年11月、69～95頁。堀内清雄「青島に於ける船行事情」（下）『満鉄調査月報』第22巻第12号、1942年12月、125～170頁。

は毎年南方からの帆船が入港している。その具体的事例は、清代官吏の報告からも知られる。既に雍正年間における天津入港の海船に関しては、香坂昌紀やシンガポールの呉振強 (Ng Ching-Keong) によって検討されている<sup>4)</sup>。そこで乾隆年間以降の天津に入港した海船に関する記録を掲げてみたい。

さらに乾隆元年 (1736) 八月初八日付の長蘆巡鹽御史兼官天津紗關事務の三保の奏摺<sup>5)</sup>によると、雍正十三年 (1735) 八月四日より乾隆元年八月二日までの一年間に、

進口閩船七十八隻、俱先後抵關、係福建商民裝載松糖・白糖・枝圓・扛連紙・粗碗等貨物。とあり、天津へ入港した福建船は78隻にのぼり、これらの船は全て福建商人の運航になるもので、松糖や白糖、枝圓、扛連紙、粗碗などを積載し天津にもたらした。

さらに乾隆十年 (1745) 五月十七日付の直隸総督高斌の奏摺<sup>6)</sup>によると、

查天津關、毎年額稅銀四萬四百六十四兩、…值閩船旺盛之時、共到閩船一百零五隻、報解盈餘銀二萬一百餘兩、…今查天津關盈餘短少、該監督所稱、因上年閩商目觀直隸歛收所運貨物難銷、是以閩船稀少、貨稅無多、…所到閩船輸稅者、止有三十隻、此因地方年歲荒歉所致之實在情形也。

とあり、毎年天津に入港する福建船は100隻以上にのぼり、これらの船によってもたらされる貨物税は天津常関税額の総収入の半数近くを占めていた。しかし乾隆十年頃は天津周辺地方における凶作のため、南に持ち帰る貨物が無いとされ天津に来港した福建船は僅か30隻にとどまっていたことが記されている。帆船航運に際して往復に積載すべき貨物が無いのはいずれの時代においても船舶運航の面からも経済活動の面からも大いに不利であった。

その後、36年後の乾隆四十六年 (1781) 六月初二日の西寧の奏摺<sup>7)</sup>によると、

伏查天津關每年南來船隻、並糧船隨帶及各口貨物徵收稅銀十分之七、福建・廣東貨船徵收稅銀十分之三、此歷年辦理實在情形也。…因節氣稍遲、風信未順、是以閩船僅到隻二隻、徵收稅銀二百九十三兩零。比較上年火利懸殊、共短少盈餘銀二萬八千六百九十零。

とあるように、天津常関に入港する船舶による税収の内、福建や廣東からの海船によるものが全体の三分の一を占めていた。ところが、乾隆四十五年六月から一年の間には、天候不順のためか僅か2隻の福建船が入港したのみで、その税収は293兩であり、前年の1%ほどであって殆ど零に近い大減収であった。

嘉慶二年 (1797) 正月二十七日付の董椿の奏摺<sup>8)</sup>において、

4) 香坂昌紀「清代前期の沿岸貿易に関する一考察」『文化』第35巻1、2号、1971年。

Ng Ching-Keong, *Trade and Society; The Amoy Network on the China Coast 1683-1735*, Singapore University Press, 1983. (呉振強『廈門の興起』)

5) 中国第一歴史档案館所蔵「硃批奏摺 財政類 関稅項」MF18-734コマ。

6) 中国第一歴史档案館所蔵「硃批奏摺 財政類 関稅項」MF18-2242コマ。

7) 中国第一歴史档案館所蔵「硃批奏摺 財政類 関稅項」MF20-868コマ。

8) 国立故宮博物院所蔵『宮中檔嘉慶朝奏摺』第三・四輯 (5) 649下~650上頁。

伏查天津隻徴収税課、向頼閩・粵海船來津貿易爲大宗、毎年進口閩・粵各船均有一百数十隻至一百隻上下、通年比較方無短期絀、上年閩船到津僅五十九隻、粵船竟無一隻進口、並有閩船帶運官穀、在洋遇盜、不及到厦門置貨、駛至天津。

とある。乾隆年間において毎年一般に天津へ来航する海船は百数十から100隻前後にのぼっていた。毎年変動はあったものの、嘉慶元年(1796)に天津に来航した福建船は59隻であったが、広東船の来航は1隻も見られなかった。減少した原因は海上に出没する盗賊、即ち海盜の横行によるためとされた。福建船の中には政府の御用米を輸送するため、厦門において貨物を積込むことなく天津に直航したため、貨物税の対象となる搭載品が少なかったことが知られる。

これらの奏摺からも明らかなように天津関において徴集される税課は、清代康熙年間末から福建や広東の海船による天津への来航に依存していたことがわかる。そして毎年天津に来航する福建や広東からの海船は平均110余隻から100隻前後にのぼっていたのである。華南方面の物資を積んで海上を南方から北上してきた帆船が、一年に100隻も天津に入港していたのである。さらに道光六年(1826)年に降に天津に入港した長江口の上海方面から政府御用の米穀等を輸送してきた船舶である沙船は数百隻にも達した<sup>9)</sup>。これら南方から天津へ来港してくる船員達のため、海上航路の安全を祈念するための天后宮が天津の中心部の海河沿いに設けられている<sup>10)</sup>。

天津にあった日本領事館の伊集院彦吉が、明治39年(1906)10月13日に作成した報告中の「沿海「ジャンク」貿易」において、

外洋ノ「ジャンク」貿易ハ、近来大ニ其数ヲ減ジタリ。従来寧波、福建等ヨリ紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等ヲ積載シテ天津ニ向テ出発スル「ジャンク」ノ数、非常ニ多カリシモ、近来汽船業者ハ圧倒スル処トナリタリ。原来「ジャンク」輸送ノ特点ハ、唯其運賃ノ低廉ナルノミナレトモ、保険業者ガ、海上保険ヲ附スルコトヲ好マザルト、仮令保険ヲ附スルモ其率ハ殆ンド禁止的ノ高率ヲ課スルガ爲メト、且清國海軍ノ衰亡ニ依リ、沿海海賊ノ危険多キト其運搬ニ要スル時日ノ不定ナル点ニ於テ、到底汽船ノ敵ニ非ズ。

従来鴨緑江ヨリ木材ヲ積載シテ天津ニ輸入シタル「ジャンク」ノ数一ケ年数百ヲ以テ数フル程ナリシモ、日露戦争以前ヨリ木材ノ輸入杜絶シ、平和回復後ノ今日ニ至ルモ未タ一般ノ入港セルモノナシ。尚ホ従来大東溝、安東縣ハ開港地ニ非ザリシヲ以テ、特別ノ認可ヲ受ケタル汽船ノ外ハ入港スルコト能ハサリシモ、今回同港解放ノ結果、将来汽船ニテ輸入スル木材少カラサルベク、従テ日露戦役前ノ如キ「ジャンク」ノ盛況ヲ見ルコト能ハザルベシ。

近来天津及大沽ニ於テ諸種ノ名義ノ下ニ賦課セラルル税金少ナカラザルヲ以テ、其重税ト繁雜ニ堪ヘ兼ね従来大沽ニ入港シタル「ジャンク」モ近来山東省新黄河(大清河)ノ河口ナル程子口(又名大山口)河南及山西ノ諸省ニ貨物ヲ輸送スルモノ多キヲ加ヘタルモ、大

9) 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。

10) 松浦章「天津民族博物館・天后宮」『阡陵』(関西大学考古学等資料室) No.29、1994年9月。

沽ニ入港スル「ジャンク」ノ数ヲ減シタル大原因ノ一ナリ。(汽船ノ航行シ能ハザル未開港地ト大沽間ノ「ジャンク」貿易ハ、数年前ト同ジク盛ニ行ハレツツアリ。)

明治三十七、八年中大沽輸出入ノ「ジャンク」数ハ左ノ如シ。

船 別	摘 要	三十七年	三十八年
南洋ジャンク	寧波、福建ヨリ雜貨木材ヲ積載シタルモノ	三四	二九
北洋ジャンク	營口、遼東半島、芝罘ヨリ來ルモノ (鴨綠江ヨリ木材ヲ積ミ來ルモノヲモ含有ス)	三三三	一九五
塩 船		一,四五一	一,三五三 <sup>11)</sup>

と、明治37年、38年(1904、1905)における天津の帆船貿易の状況を述べている。天津には寧波や福建からの帆船によって紙や茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等の物資が運ばれて来た。さらに天津は渤海湾に面していたことから東北沿海との航運関係も密接であり、対岸に当たる遼河の河港である營口や遼東半島の諸港との関係も緊密であった。

渤海における沿海航運の状況を詳細に知る資料は少ないが、19世紀末の状況については光緒二十三年十月初一日、西暦1897年10月26日に天津の紫竹林海大道で創刊された『國聞報』に渤海沿海の航運の一端が記録されている。『國聞報』第43号、光緒二十三年十一月十四日付の「營口新聞」には、

停辦布疋○大尺布又名沙布、係蘇省通州及海門兩屬所出、近年沙船商人裝運到營、計每件布二千五百尺、本銀約三十兩。

とある。遼河の河港である營口に毎年江南方面からの沙船が長江口の通州や海門などで生産された「大尺布」や「沙布」と呼称された土産の綿布を運んで来ることを伝えている。

營口に陸揚げされたこれら綿布の販路に関して、『國聞報』第471号、1899年2月26日付「營口新聞」の「布貨滞銷」には、

大尺布産自江南通州・海門廳、去年布客由上海運到者計二萬餘件、冬季銷路、大滯存貨頗多、竊思遼陽・瀋陽・吉林・長春・雙城・賓州・呼蘭・綏化各府廳州等城鎮、向銷此布、近聞積貨甚屬寥寥、一經天時和暖、各路商販、定當爭先就道矣。

とあるように、江南産綿布の販路は現在の東北三省の遼陽、瀋陽、吉林や長春などの内陸部にまで及んでいたのであった。

さらに『國聞報』第61号、1897年12月25日、光緒二十三年十二月初二日付の「營口新聞」に、  
衛船沈没○營口訪事友通來書云。天津益隆號某衛船、由津裝載鐵鍋牛皮等物、開駛來營、將到口門、被颶風飄至復州界紅崕子洋面、施被沈没、船中三十餘人、遇救者僅十二名、餘皆從屈大夫逝矣。

とあるように、天津にあった益隆號が所有する衛船が天津より鉄鍋や牛皮などの貨物を積載し

11) 外務省外交史料館「管内状況調査報告3」(各国事情関係雜纂・支那ノ部・天津 第一卷) 簿冊番号：B-1-6-280。

て營口へ赴くが、營口に入港する直後に大風に遭遇して沈没し乗員30余名のうち、救助されたのは12名のみであった。この海難事故の記録から天津における帆船の船式である衛船の航運活動の一端が知られる。この衛船の積載能力に関して、魏源の「復魏制府詢海運書」によれば、清代後期の海運に関して、

海運之事。…天津衛船。自千石以至三千石者。不下二千號。皆堅完可用。通算每船載米千餘石。一運即可二百餘萬石<sup>12)</sup>。

とあり、天津の衛船の中には、1,000石から3,000石もの積載能力があり、2,000隻を下らない隻数があり、いずれも船体が堅固であると見られた。

『國聞報』第436号、1899年1月13日「營口新聞」には、

進口船數○營口自開河迄封河、進口輪船共四百五十四艘、内計糧船四艘、煤船三十一艘、雜貨船四十六艘、餘皆裝載洋貨。又有夾版船十四艘、他若改壳船一百八十六艘、杉船一百八十七艘、寧波船七十二艘、東船二十九艘、後尚有運載鐵路木料之輪船十餘艘、不在此數。

とあり、遼河の河港である營口に、遼河が解氷すると汽船のみならず、各地からの帆船も来航した。杉船とも呼称された江南の沙船が187隻、寧波船が72隻、山東からの帆船である東船が29隻の来航が見られた記事が掲載されている。山東の帆船も營口への航運を行っていたのである。

このように、天津や東北沿海における帆船の航運活動は活発に展開していたことが知られ、それは山東半島沿海諸港にもその経済効果は波及していたことは歴然であろう。

### 3 清代檔案に見る山東沿海における帆船航運

山東の航運の一端として、道光二十五年(1845)刻『重修膠州志』卷十五、志四、風俗に、「商大者曰裝運。江南・關東及各海口、皆有行商」<sup>13)</sup>として見られるように、膠州は江南方面や東北沿海の各港口との航運による連携が頻繁であったことが知られる。同書、卷一、圖全、海疆圖序には、

康熙十八年、海州雲臺初復給事中丁泰請弛海禁略曰、由膠州抵雲臺山、僅半日程。南至廟灣鎮・裏河口、通淮揚、亦一日可轉運米豆、南北互濟、猶不過輕舟、沿岸糞糧百石而止、連樁大艘未嘗至也。其後海氛靖而禁防弛、遂爲商船輻輳之所、南至閩廣北達<sup>14)</sup>。

とあるように、膠州から江南沿海には山東半島沿海に沿っての航運は比較的簡単であった。その後、遷界令などの海禁が解除されると、大型の商船が航行し福建や廣東北部の港口まで航行

12) 賀長齡編『皇朝經世文編』卷四十八、戶政二十、漕運下。

13) 『中國地方志集成』山東縣志輯39、鳳凰出版社・上海書店・巴蜀書社、2004年10月、163頁。

14) 『中國地方志集成』山東縣志輯39、27頁。

するようになったとされるように、康熙年間後半に膠州を基点とする山東の航運が活発化していったと考えられる。

特に、近代以降の中心的な港口となる青島は、清代には即墨縣に属していた。同治十三年(1873)刻『即墨縣志』卷一、方輿、島嶼に、

東海環圍東南兩面以山爲岸、諸麓咸在巨浸、女姑口、金家口爲海舶所泊、顏武島董家灣爲筏網所聚、島外大洋爲商帆所由<sup>15)</sup>。

とあり、即墨縣の西には帆船の来航に適した女姑口や金家口などがあつた。さらに、近海の島嶼部は大型の海洋帆船が寄港するに適していたとされた。なお青島は同書に「青島、縣西南百里」<sup>16)</sup>、同書卷四、武備、海口にも「青島口、縣西南百里」<sup>17)</sup>とあるのみで詳細は記されていない。しかし、航運が無視されていたのではなかった。同書、卷十、藝文、文類中に収録された萬曆六年から九年まで即墨知縣であつた許鋌<sup>18)</sup>の「地方事宜議」の通商には、

本縣係本省之末邑、僻居一隅、與海爲隣、既非車轂輻輳之地、絶無商賈往來之踪、近城市者、別無生理。止以耕田度日、濱海洋者、田多鹽鹹、則以捕魚爲生。…本縣淮子口・董家灣諸海口、係准舟必由之路、而陰島・會海等社、則海口切近之鄉<sup>19)</sup>。

と記しているように、即墨縣の發展は近代以降ではあつたが、その地理的様相は既に定まっていたといえるように、江南からの船舶にとって寄港に適した地理的に位置にあつた。

雍正七年(1729、享保十四)閏七月二十三日付の補授漕運總督署理浙江總督印務性桂と浙江觀風整俗使署巡撫事蔡仕彤の奏摺に、

至閩・廣與江浙陸路寫隔、惟海道易通、而近年洋面安靜、即强竊等案、亦甚稀少。

とあるように、福建・廣東と江南・浙江では陸路では大変不便であるが海路によれば比較的簡単に往来ができることを指摘している。

特に海上に孤立する台湾の場合については、大陸の一部と交通するに際しては必ず船舶が必要であつた。黃叔璥の『赤嵌筆談』に台湾から北の海域における航路に関して次のように記されている。

臺灣至澎湖、五更、澎湖至廈門、七更、廈門至上海、四十七更、寧波近上海、十八更。俱由廈門經料羅、在金門之南澳可泊數百船、沿海行至惠安之崇武澳、泊船可數十、經湄洲至平海澳、可泊船數百、至南日澳、僅容數艘。南日至古嶼門、從內港行、古嶼至珠澳、復沿海行、二地皆小港。南日、古嶼東、出沒隱見、若近若遠、則海壇環峙諸山也。白犬、官塘、

15) 『中國地方志集成』山東縣志輯47、鳳凰出版社・上海書店・巴蜀書社、2004年10月、36頁。

16) 『中國地方志集成』山東縣志輯47、36頁。

17) 『中國地方志集成』山東縣志輯47、72頁。

18) 『中國地方志集成』山東縣志輯47、86頁。許鋌の田は同書、131頁、同治『即墨縣志』卷八、名宦、吏治に「許鋌、號靜峰。武靜、進士。萬曆六年知縣事、獨身之身、會早至之夕雨輒澍清吏蠹定戶、則墾荒田招流、移築堤岸、通商艘載、營軍禁衛役、修志學文教、斐然、任五年、陞兵部主事」とある。

19) 同書、248頁。

亦可泊船。至定海、有大澳泊船百餘。至三沙烽火門、北關澳亦如之、此為閩、浙交界。至金香、鳳凰、三弁、石童、雙門、牛頭門、盡沿海行、至石浦所、亂礁洋、崎頭門、舟山、登厝澳、盡依內港。其登厝澳之東、大山疊出、即舟山地、赴上海、寧波、至此分鶴、從西由定海關進港數里即寧波、從北由羊山放大洋至吳淞進港數里即上海。九月後、北風盛、尤利涉。自登厝澳從西北放小洋、四更至乍浦、海邊俱石岸、北風可泊於羊山嶼。向北過崇明外五條沙轉西、三十四更入膠州口、過崇明外五條沙對北、三十二更至成山頭。向東北放洋、十一更至旅順口、由山邊至童子溝島、向東沿山七更至蓋州、向北放洋七更至錦州府。

とある。台湾から廈門まで七更、廈門から上海までが四十七更、長江口の崇明島から膠州口までが、三十四更であった。そうすると福建の廈門から山東の膠州口までが八十更ほどの距離になる。台湾から福建や江南さらには山東までも帆船によれば交通が可能であった。

また清・梁章鉅撰『浪迹叢談』巻四、日本に、

廈門至長崎、北風由五島入、南風由天堂入、水程七十二更、海道以更計里、一晝夜爲十更云。其與中國貿易者、長崎島爲百貨所聚商旅通焉。

とあり、清代の対日貿易の例を記しているが、廈門から長崎までが七十二更であった、当時の帆船で一昼夜に十更を航行するとしており、順調であれば7日余りで廈門から長崎に到着したことがわかる。このことから廈門から山東の膠州口まで順風であれば8日ほどで到着したことになる。

さらに『重修臺灣府志』巻一、封域、山川、附考によれば、

廈門至澎湖、水程七更、澎湖至鹿耳門、水程五更。志約六十里爲一更。

とあるように、一更は陸上の六十里約3kに相当すると見られていた。

それでは、山東半島の海口の状況について見てみることにする。

雍正四年八月初四日山東巡撫陳世倌の奏摺によれば、

登州總兵官黃元驥謹奏…看得東省海洋北達天津、南通江浙、對渡係盛京地方綿長二千餘里。膠州向爲南汛、登州向爲北汛。康熙四十三年間、始倣浙省船式打造趕繪船十隻。現今遊擊守備各帶船五隻兵二百五十名、分駐登膠二處、每年屆期、出哨遊巡。凡南來海船、欲往膠州、必先由靈山衛、經過膠州近。

とあり、山東省は海洋に面して北は天津へ南は江南・浙江へさらに東は東北にも達していて、海防では南の膠州、北の登州に海防の拠点があった。山東沿海に来航する沿海商船については、同奏摺に、

查得東省進口貨物、原止有紙張・磁器・布疋・棉花。出口貨物、亦止豆・棗・醃・猪魚鯊居多。並無大商洋貨。

とあるように、山東に来航する商船によって紙類や磁器や織物や綿花がもたらされ、山東からは豆や棗そして塩乾魚などが運ばれていたことがわかる。

この山東に来航していた福建の商船について雍正六年（1728）九月二十五日付の浙江総督管



巡撫事李衛の奏摺に、

白鍾山覆稱、查係福建商人鳥船、收入膠州、投牙貿易等語、似非別項奸匪、…至前摺所指洋商三人、皆原籍湖州、而久在蘇郡貿易者<sup>20)</sup>。

とあり、福建の商人が尖底型海船の鳥船に搭乗して膠州へ來航した。これらの商人は浙江省の湖州に原籍を有しているが永らく蘇州において貿易活動をしているものであった。

雍正六年十一月十八日付の河東総督田文鏡の奏摺では、

雍正六年七月初六日、有海商福建莆田縣人詹逢春・陳日昇・吳德瑛、各領號票、各駕鳥船一隻、裝載糖布烟紙等物、至膠州發賣回貨、遭遇北風、將船暫泊膠州之古鎮口外桃林灣處、候風初七日駕脚船入口上岸、…將船駛進膠州港口、投王元順行內、…<sup>21)</sup>

とあり、福建莆田縣の詹逢春・陳日昇・吳德瑛らが鳥船に砂糖や衣類や煙草や紙類などを搭載して膠州に來航していた。そして膠州では彼らと取引する王元順という牙行がいたことが知られる。

それでは膠州の港とはどこであったろうか。これに関して『高宗實錄』卷三百七、乾隆十三年（1748）正月辛亥（二十六日）に、

查河南省漕糧內、粟米共十一萬四百七十二石零。應於天津北倉漕米內。湊撥米八萬九千五百二十七石零。以足二十萬石之數。准阿里衮咨稱、東省乏員赴運。自應直隸委員運送。惟是各海口、如諸城縣宋家口、及膠州塔埠口、地與江南之荻水口相近。遠隔登州大洋。現在天津海船。不過裝米四五百石。並非大洋巨艦。且值東南風多之時。萬一疎虞阻滯。轉誤賑需。應照上屆之例。分運至掖縣、昌邑、利津、三處海口。兌交東省。另派熟諳之員。酌量水陸近便程途。轉運各處。報聞。

とあり、河南省の税糧を輸送するに際して、陸上輸送と海上輸送の両方を使用することを考えられた、その陸上と海上との接点の港の候補地として考えられたのが膠州の塔埠口であったことから、塔埠口は膠州では衆知の港であったと見ることが出来る。

塔埠口は膠州湾東北に位置し、膠州府の港として機能していたが、現在は埋め立てが進み埠頭の跡は不明である。

この膠州を台湾海峡から目指した人物として許開の事績が『金門志』卷九、人物列伝、孝友に見える。康熙三十年（1691）のことであるが、

許開、後浦人、兄元、領官糖往膠州、船遭風碎、元亦病故。

とあり、許開は金門後浦の人であったが、政府御用の砂糖を積載して膠州へ赴くが海難に遭遇し、さらに兄の許元も病死したとある。

道光『廈門志』卷六、臺運略、專運には、

夏季南風司令、在臺各船、往往載貨、至寧波、上海、膠州、天津、遠者或至盛京、往返半

20) 『宮中檔雍正朝奏摺』第11輯、国立故宮博物院、1978年9月、411頁。

21) 『宮中檔雍正朝奏摺』第11輯、140頁。

年以上。

とあり、夏季には台湾の各船は貨物を積載して浙江の寧波、江蘇の上海、山東の膠州、そして天津さらには東北まで赴いていた。その航海は一年に一航海であった。

このような沿海海船は賀長齡『皇朝經世文編』卷四十八、戸政二十、漕運下の収録された「復魏制府詢海運書魏源」によれば、

今上海沙船。及浙江蠶船三不像船。並天津衛船。自千石以至三千石者。不下二千號。皆堅完可用。

とあり、上海の沙船や浙江の蠶船や三不像船そして天津の衛船などであり、これら海船の積載の能力は1,000石から3,000石と見られていた。

膠州・女姑口に來航した福建船と見られる鳥船等の税規則に関する記録を山東社会科学院の王賽時氏が紹介されている。その史料は青島博物館が所蔵する膠州東湾岸の女姑口の億亭商號の道光二十五年（1845）抄本の『南北則例本』である<sup>22)</sup>。『南北則例本』は



青島市博物館蔵『南北則例本』出口貨税規

二十餘の項目に分かれ、大鳥船の進口官費、使費、沙船の進口費や出港貨物税、出港貨税銀などの項目がある。現在青島博物館に展示されている同書は、「出口貨税規」であるが、それによれば、膠州湾岸の女姑口からおそらく山東半島以南の沿海地域に搬出された豆子、豆餅、豆油、披猪、花椒、花生、核桃、杏仁、瓜子、青餅、紅棗、山查などの産品名が見られるのである。

これには明らかに福建系の尖底型海船の鳥船や平底型海船の税則などが見られることから、膠州湾岸の港にこれら鳥船や沙船の來航が顕著に見られると同時に、膠州が江南や華南沿海地域との物流の重要な基点となっていたことの重要な証拠となろう。

#### 4 近代青島の沿海帆船

山東省沿海における大陸沿海地域との関係は民国時代になっても同様であった。民国十七年（1928）の『膠澳志』交通志、航運によれば、

帆船往來沿海各口岸、以海州爲最繁、民國八、九年增至七、八千隻、可載二百餘萬至三百

22) 王賽時『山東沿海開發史』齊魯書社、2005年5月、425～426頁。

萬担。

とあり、膠州湾の最大の航運先は江蘇省の東北隅にある海州であり、現在の連雲港であったと  
思われる。しかし、山東以南の各地からの船も多く見られた。同書に、

釣船 即福建船。大者、装貨一二千擔乃至六千擔。小者二千擔内外。每艘船員二十五人以上。  
福建船初禁赴山東貿易。故來者恒在寧波・象山縣另行領取牌照、所載貨物、進口以紙  
爲最。往年盛時歲載十六七萬担。其次則竹桿、陶器、花蓆、砂糖爲主。出口則載豆落花生、  
米、落花生油、胡桃、甜瓜、粉條、柿餅、藥材等項、回南販售。

と見られ、福建船は当初山東への来航を禁じられていたので、浙江省の寧波や象山縣において  
通行証を手に入れて来航していた。その積荷は紙類即ち福建産の紙が最大の占有率であった。  
その他に竹材や陶磁器、花蓆、砂糖などがあり、帰帆には山東産の穀物類が占めていた。また  
寧波からは、同書に、

寧船 即寧波船。由浙江之鄞縣・鎮海來者爲多。其形狀與釣船相等。但船體稍狹小。備貨  
物多属塔埠頭・女姑口等處土産商委托販賣。進口後即時裝卸開回南方。

とある。寧波船はやや小型ではあったが、塔埠頭や女姑口へ来航していた。

江南の沙船についても同書に記されている。

沙船 江蘇境内之船。多屬於此概属平底。是其構造之特徴、分大中小三級。大級者往來上  
海。容量約二千五六百擔。船員二十人内外、裝來之貨物、多爲棉花。空船開回爲常。中級  
者、容量一千五百擔。船員二十人。大都内鹽城・海州、裝載棉花・芝蔴進口。歸程則載洋  
廣雜貨火柴荳油出口。小級者六百擔左右。船員六名上下。由青口・海州、裝胡桃・芝蔴・  
穀類進口。秋季則裝水菓。出口其餘季節無貨則空船開回。

とあるように、江南からも平底型海船である沙船が来航していた。沙船は3種類に分類され、  
大型、中型、小型とあり、大型は2,500～2,600擔の積載能力があった。中型は1,500擔、小型は  
600擔前後であった。多くは江蘇省東北隅の青口・海州、現在連雲港付近から来航してきた。  
これらの沙船の積荷の多くは雜貨類であり、帰帆には山東産の胡桃や芝蔴・穀類などがあった。

東亞同文會支那經濟調査部の明治41年(1908)の「青島の民船」<sup>23)</sup>によれば、青島に来航す  
る帆船に関する調査記録が知られる。次にそれを掲げてみたい。

青島ニ於ケル民船貿易ハ、大東溝ヨリ木材ヲ積載シ來ルモノヲ除キ、殆ノド北清トノ關係  
ナク、其四割ハ江蘇省海州トノ貿易ニシテ、其二割ハ山東沿岸諸港ノ占ムル所ナリ。今昨  
年度(明治40、1907)青島ニ出入セル民船ノ出入隻數及積量ヲ示セバ即チ左ノ如シ。

以上及民船貿易ノ大體ニ付キテ記述セシカバ、以下少シク青島ニ出入スル民船ノ種類積載  
貨物ニ就テ述ベム。

#### ▲ 刁船

23) 『支那經濟報告書』第11號(明治41年10月15日)、『明治後期産業發達史資料』第304卷、龍溪書舎、13-18頁。

地名	入 港		出 港	
	隻数	積 量	隻数	積 量
福州	38	1,505,013擔	18	1,436,727擔
寧波	80		75	
海州	1,464		1,327	
上海	162		338	
鹽城	345		303	
石浦	244		228	
通州	136		106	
大東溝	26		51	
山東省西南諸港	867		719	
同東南諸港	527		600	
合計	3,889		3,765	

注：表中の数字を漢数字からアラビア数字に代えた。

刁船ハ福建省ノジヤンクニシテ、大ナルモノハ三千乃至六千擔、小ナルモノハ二千擔内外ノ積量ヲ有シ、乗組員約二十六人以上ナリト。而シテ福建船ノ外形ハ、他ノ民船ニ比シテ美麗ナレバ、其造船費モ比較的貴ク、三萬弗内外ヲ普通トス。福建民船ハ山東貿易ニ従事スルヲ禁ゼラレ居ルヲ以テ、寧波府象山縣ヨリ船牌ノ下附ヲ受クルモノ頗ル多シ。

#### ▲ 寧船

寧船ハ寧波ジヤンクニシテ、浙江省鎮海縣及鄞縣ヨリ來ルモノ最モ多シ。其形狀ハ福建船ト略同型ナルモ、船體狹少ナリ。福建、寧波ジヤンクハ、重ニ紙、陶器、竹、砂糖、花蓆等ヲ輸入シ、返荷トシテ豆、落花生油、胡桃、甜瓜、素麵、干柿、藥材等ヲ輸出ス。寧波ジヤンクハ總テ青島ニ於ケル清商宛委託販賣ノ貨物ヲ積載シ來ルモノナレバ、入港後直ニ積卸シ、返荷ヲ得テ出帆スルヲ得レドモ、福建ジヤンクハ所謂純粹ナル水客ニ屬シ、船頭ハ荷主ノ代理者ニシテ、積載貨物賣出ニ關シ全權ヲ有スルモノトス。故ニ福建ジヤンクハ往々ニシテ輸入貨物ヲ積載シタル儘、市況ノ順境トナル迄一二ヶ月間モ碇泊スルコトアリ。

#### ▲ 沙船

沙船トハ江蘇省諸港ヨリ來ルモノヲ云ヒ、大、中、小ノ三種ニ分ル。

沙船ノ大ナルモノハ、上海ヨリ間々入港スルノミニシテ、積重二千六百擔、乗組員二十名船、價約一萬弗内外、棉花ヲ輸入シ、返荷ナクシテ出港スルヲ普通トス。

中型ノ沙船ハ、積量千五百擔、乗組員十五名内外ニシテ、鹽城海州（共ニ北江蘇ニアリ）ヨリ來ル棉花、胡麻等ヲ輸入シ、果實、野菜類ヲ輸出ス。

小形ノ沙船ハ、積載量六百擔餘、六名内外乗組員ヲ有シ、青口、海州如臯等ヨリ胡桃胡麻穀類ヲ輸入シ、秋季ニ於テハ、果實野菜類ヲ輸出スルモ、其他ノ季節ハ普通返荷ナクシテ出港ス。

沙船ノ構造ノ特異ナル點ハ、其船底ノ平面ナル事ナリ。之レ江蘇沿岸ノ沙州多、吃水深キ船舶ハ、擱沙スルノ慮アレバナリ。沙船ノ名稱是ヨリ出ヅ。

#### ▲ 舢板

一名雞子ト稱シ、山東省ノ民船ナリ。其海洋ニ航スルモノハ、福建・寧波船に眞似テ、船側ニ魚眼ヲ畫ケリ。其形狀小ニシテ、其大ナルモノト雖モ、三百擔、乗組人員七名ヲ出デズ。其小ナルモノニ至リテハ、二百擔ノ積載量アルニ過ギズ。其船價百五十弗乃至二百弗トス。重ニ南山東ト、北江蘇ノ間ノ貿易ニ從事シ、輸入貨物トシテハ穀類胡桃、胡麻等ヲ、輸出貨物トシテハ果物（秋季）野菜類ヲ積載ス。

とある。この1907年の調査により、青島にも沿海各地、南は福建から、そして浙江、長江口附近などから帆船が来航していたのである。

それでは民国時期の山東の記録にはどのような事例が見られるであろうか。

青島檔案館に『膠海関、民船注冊 1938-1943』という簿冊が所蔵されている。これらの一部を整理すると次の表1-1、1-2になる。

表1-1 膠海関、民船注冊に見る船籍登録船舶抜粋

注冊號碼	船名	国籍証明書 發給機関日 期及號碼	航行路線	噸重	船身主要尺寸			業主 姓名
					長	寬	深	
膠4714	王增興	無	国内沿海	31	6.63	2.29	0.69	王增興
膠4734	金恒發	無	国内沿海	478.6	19.76	4.8	1.91	潘廣村
膠4812	吳復盛	無	国内沿海	376	17.53	4.06	1.96	吳復盛
膠4930	盧祥利	12773号	国内沿海	446.9	19.17	3.96	1.95	盧樹林
膠4942	張萬利	無	国内沿海	372	19.15	4.11	1.78	張志龍
膠4945	張得利	無	国内沿海	323	17.91	4.06	1.68	張志奎
膠4947	金發順	無	国内沿海	311	17.68	3.84	1.72	黃桂芝
膠4989	金恒興	無	国内沿海	415	17.53	4.57	1.96	王清廣
膠4990	何永隆	無	国内沿海	314	17.84	3.96	1.68	何元義
膠4996	瞿有智	無	国内沿海	69	8.84	2.89	1.02	瞿有智
膠14001	于守進	無	国内沿海	26	5.59	2.13	0.84	于守進
膠14019	金發順	無	国内沿海	296	18.74	4.27	1.39	莊林華
膠14020	金源泰	無	国内沿海	583	22.08	4.88	2.01	陳顯夫
膠14021	于湧利	無	国内沿海	349	18.19	3.96	1.83	于子華
膠14037	潘長發	無	国内沿海	558	20.73	4.88	2.08	潘舜華
膠14076	許復利	無	国内沿海	503	19.2	4.73	2.09	許法桐
膠1101	金生利	無	国内沿海	1463	26.82	4.81	2.93	敦興伯
膠1076	金隆泰	無	国内沿海	820	21.91	5.49	2.35	吳達夫

膠4806	陸同順	交通部帆字 415822年 6月25日	国内沿海	1049	26.4	5.79	2.59	陸同順
東烟1630	胡興順	無	国内沿海	902	21.34	4.72	2.36	王亥功

表1-2 膠海関、民船注冊に見る船籍登録船舶抜粋

注冊号碼	船名	業主		船主		停泊地点	
		姓名	住址	船主	住址		
膠4714	王增興	王增興	海陽徐家村	同	同	青島小港	
膠4734	金恒發	潘廣村	南通呂泗	于章臣	南通呂泗		
膠4812	吳復盛	吳復盛	江蘇東台縣	吳道生	江蘇東台縣	青島小港	
膠4930	盧祥利	盧樹林	江蘇南通呂泗	同	同	青島小港	
膠4942	張萬利	張志龍	如阜堀港	如阜堀港	如阜堀港	青島小港	
膠4945	張得利	張志奎	如阜長沙港	如阜長沙港	如阜長沙港	青島小港	
膠4947	金發順	黃桂芝	江蘇常熟澣浦	江蘇常熟澣浦	江蘇常熟澣浦	青島小港	
膠4989	金恒興	王清廣	江蘇東台縣	江蘇東台縣	江蘇東台縣	青島小港	
膠4990	何永隆	何元義	江蘇如阜縣	江蘇如阜縣	江蘇如阜縣	青島小港	
膠4996	瞿有智	瞿有智	日照嵐口	瞿有智	日照嵐口	青島小港	
膠14001	于守進	于守進	青島市陰島東大深	青島市陰島東大深	青島市陰島東大深	青島小港	
膠14019	金發順	莊林華	江蘇崇明	江蘇崇明	江蘇崇明	青島小港	
膠14020	金源泰	陳顯夫	江蘇崇明	陳顯夫	江蘇崇明	青島小港	
膠14021	于湧利	于子華	江蘇東台縣孩港	馮	江蘇東台縣孩港	青島小港	
膠14037	潘長發	潘舜華	江蘇如阜縣	李長如	江蘇如阜縣	青島小港	
膠14076	許復利	許法桐	江蘇東台	施行泰	江蘇東台	青島小港	
膠1101	金生利	敦興伯	江蘇海州	敦興伯	江蘇海州	青島小港	元ポルトガル籍
膠1076	金隆泰	吳達夫	江蘇太倉縣劉河鎮	王長餘	江蘇太倉縣劉河鎮	青島小港	元ポルトガル籍
膠4806	陸同順	陸同順	江蘇塩城	陸同順	江蘇塩城	青島小港	業種変更
東烟1630	胡興順	王亥功	江蘇濟雲縣	王亥功	江蘇濟雲縣	青島小港	業種変更

上記の簿冊が作成されたのは、日本が青島を占領した1936年以降の時代に登録されたもので、ここに掲げたのはその一部である。この中でも最大の帆船は、膠1463の金生利船である。全長26.82寸で積載重量が1,463噸であった。全長26.82尺、深さ2.93であり全長と深さの比率が9.15：1であることから平底型海船であったと考えられる。業主は江蘇省の海州に住む敦興伯であり、青島との間の航運に従事していたと思われる。それに次ぐのが膠4806の陸同順船である。全長



旧金家口天后宮展示の山東帆船

26.4尺、深さは2.93尺と全長と深さの比率が10.19：1とこれも金生利船と同様に船体の細い平底型海船であったと思われる。この若干の事例からも、20世紀前半には山東省の代表的な港となった青島が、なお清代以来の江南沿海地域との連携が帆船航運と言う形態で持続されていたことが明確に裏付けられると言えよう。

これら青島に船籍を有し、または青島に基点を置いていた帆船がどの地域まで活動していたかについて青島檔案館に所蔵される次の記録から見てみたい。青島は1914～

1922年と1938～1945年の二次にわたり日本の支配を受けている。その後者の時期に作成された「民国三十五年 小港民船出口貨物噸数総帳 貨物別、向往地別、月別」が偽青島市港務局「小港民船出口貨物噸数総帳」<sup>24)</sup>として保存されている。その記録によって青島から民船によって沿海地域に搬出された産品名が、貨物別、仕向地別と月別ごとに知られる。その中の清代以来の産品として量的にも広範囲に搬出されていた荳餅について述べたい。荳餅は青島の小港から民船によって沿海各地に搬出された量は、1年間に1,123.6噸であった。その中でも最南端の沿海地は温州である。温州には22.5噸の搬出量が記録され、全体では2.0%であった。最大の搬出量は上海であり、279.4噸で約25%、それに次ぐのが陰島が171.4噸で15.3%、瀏河が122.6噸で10.9%、寧波が117.4噸で10.4%と長江口付近の港口が上位を占めている。このことから20世紀前半においても山東と山東以南の沿海海域との強い結びつきが民船航運によりなお維持されていたと理解して良いであろう。

これら青島においては、1908年の「青島の民船」に「現今小港ニハ、「ジヤンク」常ニ輻輳シ、江蘇及山東地方ヨリ來ル民船ノ貿易中心地タラムトスル勢ヲ示セリ」<sup>25)</sup>とあるように、民船の停泊港は青島港の小港であった。

現在青島市博物館に展示される金家口の天后宮にあったとされる山東帆船の模型の写真を上に掲げることにする。

民国35年（1946）の偽青島市港務局「小港民船進口貨物噸数総帳」<sup>26)</sup>には、各貨物の搬入先が記録されている。その一例として青島へ広範囲の沿海海域から搬入された麵粉について述べてみたい。同帳に見られる地名と噸数は以下の表の通りである。

24) 山東省青島檔案館蔵、偽青島市港務局「小港民船出口貨物噸数総帳」（番号33.1.919）

25) 『支那經濟報告書』第11號（明治41年10月15日）『明治後期産業發達史資料』第304卷、龍溪書舎、13-18頁。

26) 山東省青島檔案館蔵、偽青島市港務局「小港民船進口貨物噸数総帳」（番号33.1.912）

1946年青島へ搬入された麵粉の搬入地及び噸数

地名	噸数	地名	噸数
上海	2090.0	連雲港	1.0
膠州	4.8	陰島	6.8
定海	51.0	薛家島	0.1
澚浦	143.5	竹岔島	0.1
瀏河	76.0	靈山衛	0.2
崇明	87.4	新浦	0.6
連島	17.6	石島	0.6
吳淞	33.5	大橋島	0.1
福山	1.0	南通	2.2
寧波	171.9	靈山島	0.3
嵐口	0.5	濠北頭	0.2
合計	2689.4噸		



青島小港の景観（2007年8月撮影）

青島へ民船によって1946年一年間に各地に搬送された麵粉の総数量は2689.4噸であった。最大の搬入先が上海で2090.0噸、寧波が171.9噸、澚浦が143.5噸、崇明が87.4噸、瀏河が76.0噸、定海が51.0噸、吳淞が33.5噸と連島が17.6噸であり以下は少数であるので省略するが、これらを割合で示せば上海が77.7%、寧波が6.4%、澚浦が5.3%、崇明が3.2%、瀏河が2.8%、定海が1.9%、吳淞が1.2%、連島は0.7%である。これで99.2%に相当する。最大の上海は現在の上海であり、寧波は浙江省、澚浦は長江口に近い常熟市に属している。崇明は長江口の崇明島、瀏河と吳淞は長江口にあり現在は上海市に属している。このことから知られるように青島との間で往来していた民船の航行範囲は山東半島沿海のみならず、江蘇省沿海から長江口、さらに南下して寧波まで及んでいたことがわかる。

麵粉を搬出した最も南に当たる寧波が、19世紀前半においてもなお膠州との関係が密接であったことが、寧波において1920年に創刊されていた新聞である『時事公報』<sup>27)</sup>の以下の記事から知られる。





『時事公報』1922年6月28日付の「四明新聞」の「膠滙飛漲之商困」に、「存款被困，損失頗鉅」を見出しとして次のようにある。

寧波北號衆商以膠州滙貼日漲存銀受困、雖經該處商會出而調停擬以銀本位改爲錢本位、其作价既未持平且无切實根本救濟辦法、后患正無已時爲特于日前略請商會請求專電膠縣商會設法維持、以救市面。經商會先后函電咨請維茲錄如下、致膠州商會電云据北號衆商略稱貴、處滙貼漸漲、號商存銀被困、損失甚鉅、懇設法維持以救市面、盼切另函詳。

とある。寧波には寧波より北の海域における航運活動に従事した北號商人集団と、南の海域を対象にした南號集団があった。このうち北號商人集団は、民国になっても膠州商集団との関係を持続していた。その事例の一端が上記の記事である。寧波商集団が膠州商集団との間において交わされていた為替相場の変動による損失

を如何に対処するかに関する記事であり、この記事からも膠州と寧波とが密接な商業関係にあったことがわかる。それも清代以来形成されてきた沿海航運による関係であったことは歴然である。さらに『時事公報』1922年9月30日付の「四明新聞」の「甬興輪撞壞山東船」（上掲写真）の記事に、

本埠甬興輪船、昨晨四點五十分鐘、駛至鎮海小道頭地方、江面有山東船三艘、其一燃有船燈、餘均未燃、當時適值屢雨交加、天色昏黑、該輪願水直駛、誤碰其一山東船、以致船首被損頗重、該輪船頭又畧有損傷、幸均未傷人云。

とある。寧波を出帆した甬興輪船が鎮海に近い甬江上に碇泊していた3隻の山東船の1隻に衝突した記事である。この記事から1922年当時においても山東船が寧波との航運活動を行っていた明確な証拠になろう。

## 5 小 結

山東半島は周知の如く北は渤海、南は黄海に面して古代より海産に恵まれた地であった。とりわけ清代になるとその海産のみならず、南部の沿海地域には不足する穀物類を大量に産する地として注視され、それを目的とした沿海航運が活発に行われ、その物流を支えていたのが清代の帆船であった。その状況は20世紀になっても変わることなく見られたことは上記に示した

27) 本稿において使用した『時事公報』は寧波大学文學院資料室が所蔵する複製本によった。閲覧に際して、同専門史研究所長王慕民教授、劉恒武副教授のお世話になった。記して謝意を表したい。同資料室所蔵の元も古いのは第78号、中華民國9年（1920）8月17日付である。出帆地は「本館設在寧波江北岸同興街中三百二十六號」とある。

現在なお青島檔案館や、青島博物館に残された記録から知られるのである。とりわけ山東の重要な港口であった膠州湾の塔埠頭や女姑口は南部沿海地域との連携が重要視され、その深い結びつきが、20世紀になっても見られた。その証拠が寧波において発刊されていた新聞からも裏付けされるのである。

**【付記】**

青島市博物館の史料閲覧に関しては青島市社会科学院研究員の張樹楓氏、青島檔案館の史料閲覧に際して中国海洋大学文学與新聞傳播学院副院長の修斌教授の協力を得た。さらに寧波の新聞『時務公報』の閲覧に際して寧波大学専門史研究所の王慕民教授、劉恒武副教授の協力を得たことを末筆ながら謝意を表したい。

## 第2章 清代における山東・盛京間の海上交通について

### 1 緒言

清代初期の海禁策である遷界令が解除されると、中国大陸沿海地区の民衆は沿海に海外にと沙船や鳥船等と呼ばれた帆船を利用して活発に海上活動をおこなっている<sup>1)</sup>。

これら海船の沿海活動の例としては、雍正四年（1726）八月に山東巡撫陳世倌と鎮守登州総兵官黄元驥とがその奏摺の中で、山東省沿海海口の状況について、

査駢沿海各口岸、雖大商經卸、然鳥船・沙船裝載貨物出入所在多有<sup>2)</sup>。

と記しているように、山東沿海に福建の鳥船や江南の沙船が多く來航していたのである。他方、山東省の船は、

山東海船、多有至奉省貿易者<sup>3)</sup>。

といわれるようにその多くが遼寧省沿海地域に進出していたのであった。

このように中国大陸沿海を利用した帆船の活動は顯著であり、なかでも中国東北地区の開港が進展するにつれ、東北地区の沿海部と他の沿海地域とを結んだ海上航路は従来どの時代よりも飛躍的に発展したことは、既に加藤繁等によって漸次明らかにされ<sup>4)</sup>、とりわけ、東北産の物資が江南地区の経済に少なからざる影響を與えていたことが知られるのである<sup>5)</sup>。

この他、東北地区と江南地区を結んだ航路以外に頻繁に利用されたのが古來より發展していた東北地区と山東方面を結んだ航路であった<sup>6)</sup>。山東地方は東北地区と地理的にも近距離に當

---

1) 松浦章「清代における沿岸貿易について—帆船と商品流通—」、小野和子編『明清時代の政治と社会』京都大學人文科學研究所、一九八三年三月。本書序論第2章参照。

2) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、台北・故宮博物院、1978年4月、406頁。雍正四年八月初四日付奏摺、404～409頁。

3) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第17輯、台北・故宮博物院、1983年8月、517頁、直隸總督方觀承、乾隆二十八年四月二十一日付奏摺、516～518頁。

4) 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける涌洲支那本土との通商に就いて」『北亞細亞學報』第2輯、1943年12月、『支那經濟史考証』下卷所收、1953年3月。

杜黎「鴉片戰爭前上海航運業的發展」、『學術月刊』第88期、1964年4月。

蕭國亮「沙船貿易的發展與上海商業的繁榮」、『社會科學』1981年4期、1981年8月。

松浦章「清江南船商と沿海航運」、『關西大學文學論集』第34卷3・4号、1985年3月。

松浦章「清代上海沙船航運業史の研究」關西大學出版部、2004年11月、42～60頁。

5) 加藤繁前掲論文。

足立啓二「大豆粕流通と清代の商業的農業」『東洋史研究』第37卷3號、1978年12月。

6) 松井等「唐代に於ける支那と滿洲・朝鮮との海上交通路」、講演要旨、『史學雜誌』第23編11号、1912年11月、84～85頁。

るため海上往来が盛んであったにもかかわらず、従来の研究では東北地区の開発にたずさわった中国民衆層の研究に重点がおかれ<sup>7)</sup>、彼等がどのような目的を持ち、海上航路を使い山東方面より東北地区へ進出していったのかと言った視点からはあまり考察の対象になっていなかったと言えるであろう<sup>8)</sup>。

そこで、本章では東北地区の開発に貢献した民衆の中でも、関内からの移住者の首位を占めたとされる山東省出身者が、当時どのような目的を持って海上航路を利用し、盛京省へ渡っていったのであろうか。また山東、盛京省沿海地区の人々がどのようにこの両者間の海上航路を利用していったのかと言った点を中心に述べてみたい。

## 2 山東人の盛京進出

遼東地方は古くから中国本土と関係が深かったが<sup>9)</sup>、その関係が密接になるのは明の後期の

7) 矢野仁一「清朝の満洲支配と支那人移民」『支那』第17巻3号、1926年3月。

傅士俊「遼東半島南部に於ける漢民族移住の地理的考察」『大塚地理学会論文集』第2輯上、古今書院、1933年12月。

伊藤郷平「山東出稼移民の地理的考察」(一)(二)、『地理教育』第21巻2、3号、1934年。

川久保悌郎「清末に於ける吉林省西北部の開発」『歴史学研究』第5巻2号、1935年12月。

劉選民「清代東三省移民與開墾」『史學年報』第2巻5期、1937年12月。

有高巖「歴史上から見満洲移民問題」『地政学』第2巻2号、1942年2月。

三上次男「十七世紀以降に於ける満洲移住に就いて」『國民の歴史』創刊號、1947年1月。

謝国楨『清初流人開發東北史』上海開明書店、1948年、台湾開明書店、1969年9月。

謝国楨『明末清初の学風』人民出版社、1982年6月、第五章「清初東北流入考」として所収。本章は同書に拠った。

楊合義「清代東三省開發の先駆一流人一」『東洋史研究』第32巻3号、1973年12月。

夏家駿「漢族流民對東北邊疆的偉大貢獻」、『光明日報』1981年8月31日、史學第236期。

田志和「關於清代東北流民」『社会科学輯刊』1983年5期(9月)。

等管見の專論がある。

8) 東北流入の交通手段として海路を使ったことについて前掲の傅氏が遼東半島南部の實地調査に基づき「北よりの陸路を経由した形跡は、漏洲民族及び蒙古民族以外には見出されないのである」(332頁)とされ、川久保氏は「設官が主として遼東の沿岸地方に行われたことは、山東方面から海路渡来する者の多くなったことを想像せしめる」(161頁)とされ、そして劉氏も海上渡航した者の多かった点を指摘されている(74頁)。さらに有高氏も「今の河北省あたりから陸行したのも多かったけれども、山東半島から海を渡って赴いたものも少からず」(227頁)とされ、諸先学の見解もほぼ一致しているもののその実情については明らかにされていない。ただ傅氏が山東半島から遼東半島に到る航路を図で示めされている(334頁)のが参考になる。

9) 1945年以前にも多くの研究があるが、近年のとりわけ中国での研究が盛んで、管見のものでも次のような研究書が出版されている。

張博泉・蘇金源・董玉瑛『東北歴代疆域史』1981年8月一版、1983年二次印刷、吉林人民出版社。

孫占文『黑龍江省史探索』黑龍江人民出版社、1983年4月。

傅朗云・楊暘『東北民族史略』吉林人民出版社、1983年年8月、同書には「東北地方志総目」191～229頁があり便利である。

ことで、とりわけ遼東半島と近距離にある山東半島とは早くから海上を利用して往来があったことが知られる。

明『世宗實録』嘉靖三十七年（(1558)六月己卯（三日）の條によれば、

山東・遼東、舊爲一省近。雖隔絶海道、然金州、登・萊南北兩岸間、漁販往来、動以1,000計、官吏不能盡詰。

とあるように、山東と遼東とは古來より一省のように近く、海上によって隔てているものの、遼東の金州や山東の登州・萊州との沿海部にあっては漁船や商船の往来が多く、時には1,000艘もの帆船の航行が見られ、沿海地区の官吏においてすら全てを調査し盡すことはできないと言われていたのである。

このように両地域の往来は官憲の眼から逃れ易い海上を利用していたことが知られるのである。

そして、東北地方へ多く進出して行ったのは山東人であり、彼等の足跡は諸書に見ることができる。

清『聖祖實録』卷二三〇、康熙四十六年（1707）七月戊寅（二十八日）の上諭中に、

今巡行邊外、見各處皆有山東人、或行商、或力田、至數十萬人之多。

とあり、康熙帝が東巡の際に各地で見掛けた中国民衆の出身地は山東省の者がほとんどで、彼等は商人としてあるいは農業に従事し、その数は数十萬人にも及んでいたと自から述べている。

康熙帝の東巡は康熙十年（1671）、同二十一年（1682）、同三十七年（1689）の三度であり<sup>10)</sup>、この上諭より近いものでも十餘年の歳月を経過していたことを考慮しても山東人の邊外への進出には目覺しいものであったことが知られるのである。

また康熙帝は次の上諭において、

諭日、山東民人、往来口外墾地者、多至十萬餘、伊等皆朕黎庶、既到口外種田生理<sup>11)</sup>。

と、康熙五十一年（1712）の上諭中に、山東人の関外に進出して農業に従事する者、十萬餘人にも達していたことを強調している。これらの民衆が全て東北地方へ行ったとは思われないが、かなりの割合を占めていたことは後述する後世の史料から鑑みても確實であったろう。

民国13年（1924）刊の『海城縣志』卷七、人事、戸口の條に、順治十年（1653）に同縣の治所が設けられ、

招民開墾、直・魯・豫・晋之人、來者日衆。

とあるように、民衆を招來させ開墾に従事させるようになったが、同地に來た民衆は、直隸、山東、河南、山西各省出身者であったことが知られる。

また瀋陽縣でも同様な状況が見られたようである。民國6年（1917）刊『瀋陽縣志』卷三、民治、戸口の條に、

10) 園田一亀『清朝皇帝東巡の研究』大和書院、1944年1月。

11) 『聖祖實録』卷二五〇、康熙五十一年（1712）五月壬寅（二十日）條。『大清十朝聖訓』聖祖、卷八、聖治三。

康熙三年、奉天府添設承德縣、於時戶無舊籍、丁鮮原額、所有丁口、俱係招民、以故由山東・直隸、遷來者居多。

とあり、康熙三年（1664）に奉天府において承德縣が添設された際、舊籍が無く丁口も少なかったため招民策を取り、山東、直隸兩省から移り来た民衆が多かったことが知られる。

さらに、清中期においても同様な傾向が見られる。『欽定盛京通志』卷一二九、國朝藝文十五に見える乾隆十三年（1748）の傅恒の「清釐奉天流民以培風俗議」に、

據永興稱、寧古塔及船廠地方、所有商賈、工匠、傭工人等約三、四萬不等、多係直隸、河南、山東、山西各省之人。

とあり、乾隆十三年（1748）の吉林將軍永興<sup>12)</sup>の疏稱によれば、寧古塔や吉林船廠<sup>13)</sup>地方に居住する商人や工匠・傭工等の人々は三、四萬人にもなるが、それらのほとんどが直隸、河南、山東、山西の各省から来た人々で占められていたことが知られるのである。

これら華北各省出身者の中でも山東省は東北地区に近いという地理的條件があったため、たとえば、『鳳城瑣録』によれば、

奉天南濱大海、金・復・蓋、奉天有金州、復州、蓋州。與登・萊對岸、故各屬皆爲山東人所據<sup>14)</sup>。

とあり、盛京省の沿海地区の金州、復州、蓋州の各地は山東省の登州、萊州各府の地とは対岸であるため山東人の進出が顕著であったことを示していると言えよう。

このなかでも金州については、民国20年（1931）刊の『南金郷土志』風俗の條によれば、

國朝龍興盛京、吾鄉幸近首善之區、豐鎬教澤、被獨先、由是山東丁戸、航海趨。

とあり、山東人の海上航路によって同地に進出して来たことが知られるのである。

このような傾向は清初より見られたようで、光緒『欽定大清會典事例』卷六二九、雍正五年（1727）の條によれば、

其登・萊二府民人、前往奉天貿易、及奉天等處民人、有赴山東貿易者。入口・出口、該州縣均給執照、將客商船戸姓名・貨物、往販地方、一一填註、守口官辦、掛號驗照放行。

とあり、山東省の登州、萊州府の民衆と盛京省の民衆が海上航行して各々の地に貿易するについては出入港において船戸の姓名、積荷、行先地等を銘記した許可書が必要としたとあるから、それだけ両地の民衆の海上往来が頻繁であったことを如実に示しているものと言えるであろう。

また、同書卷六三〇、乾隆十一年（1746）の條には、

奉天南面、均係海疆、寧海・復州・熊岳・蓋平等處地方、與山東登・萊兩府對峙、商船不

12) 永興は、乾隆十三年（1748）閏七月己巳（十七日）より同十四年十二月辛卯（十七日）まで吉林將軍であった（錢實甫編『清代職官年表』第三冊、中華書局、1980年7月、駐防大臣年表、2280～2281頁）。

13) 叢佩遠・宋徳金「明清時代吉林船廠建置年代考」『社會科學戰線』1979年4期（11月）。

14) 『遼海叢書』第一集所収。

時來往。

とあり、盛京省沿海の寧海、復州、熊岳、蓋平等の地には山東省の登州、萊州府からの商船が絶えまなく來航していたことが知られるのである。

さらに、『仁宗實録』卷一一七、嘉慶八年（1803）七月庚申（二十八日）の條には、

向聞、山東民人、前赴奉天、多由海道行走、較之陸路、尤爲徑穩。

とあるように、清代中期までは山東省民の盛京省への渡航はほとんどが海路を利用していたことが知られるのである。

山東商人が船を使って海上貿易していた例は、乾隆四十五年（1780）に清朝へ赴いた朝鮮国の使節の一員であった朴趾源がその紀行記『熱河日記』乾隆四十五年七月二十一日の條に、山海関に近い関外の東関驛で出会った山東の客商祝の言として、朴趾源は、

祝曰、登州古齊、境所謂負海之國、早路距皇京一千五百里、今俺們舟往金州、買綿花、住此<sup>15)</sup>。

と記しており、陸路より海路の方が近いため船を使って金州に行つて綿花を買い求めて來たとある。

また同日、朴趾源は同驛の別の店に行つたところ、

至一舖、亦三個登州客商、爲揀綿、繰繭、纈繭、船往金州・蓋州・牛家庄、距登州、水程二百餘里、對岸一帆風來往云<sup>16)</sup>。

とあるように、また他の山東省登州府の三人の商人に会つたのである。彼等が言うのには、船によって金州や蓋州や牛莊等地と交易しているとのことであつた。

以上のように、山東人の多くは海上航路を利用して盛京省方面に進出していたのであつた。それでは山東人がどのような目的で海上交通を利用していたかを具体的に述べてみたい。

### 3 山東・盛京間の海上交通

山東省沿海地区の民衆がどのように海上交通を利用していたかを當時の海船の漂着資料を中心に述べてみたい。

#### 1) 海船の船客

沿海を渡る唯一の手段は船であり、山東方面から遼寧省沿海地区へは登郵とか紅頭等と呼称された帆船が來航していたことが知られている<sup>17)</sup>。

15) 朴趾源『燕巖集』卷十二、二十二丁表。『燕巖集』ソウル、景仁文化社、1974年11月刊、182頁。

16) 『燕巖集』卷十二、二十二丁裏、『燕巖集』182頁。

17) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、『関西大学東西学術研究所紀要』第18輯、1985年3月、72頁。第1編第1章参照。

雍正十年（1732）十月二十九日、江蘇省北部の阜寧縣の近くの射陽河河口附近に一隻の帆船が漂着した。そこで護理准揚道事桃源河務同知の胡紹芬が現地へ赴き調査したところ次のような事実が判明した。

查驗得失風海船壹隻、實係登州府福山縣福字玖號船、向裝人載、前往關東、因福山對渡、即屬關東錦州紅崖口地方、洋面雖有肆百餘里、若遇順風、壹日即可進口彼地、人民往來、習以爲常、向不多帶口糧、於本年拾月拾肆日、開船、拾伍日、陡遇風暴、篷桅俱損、在船人民、既欽口糧、又乏甜水、致多餓斃、隨浪漂洶、至拾月貳拾玖日、幸遇巡船、救進口內<sup>18)</sup>。とあり、この船は山東省登州府福山縣船籍を有する福字九號船で、人を載せて盛京省錦州府治下の紅崖口地方に赴くところであった。同地と福山とは海上400余里程で、順風に遇うと一日で到着する距離にあるため、食料も多く携帯せず、十月十四日に福山を出帆したが、翌十五日に暴風にあつて帆柱が損なわれ、食料も飲料水も無くなり飢餓状態になって波の間に漂よっていたところ、二十九日に巡視船に逢い救助され港内に曳航されたのであった。

彼等乗船者が同船に搭乗した理由について、

至查問、前往關東緣由、或稱種田、或稱探親、或稱號攜帶貨物貿易、或稱伴走閩女完姻、或稱搬移家眷各等因、並無別情<sup>19)</sup>。

とあり、或る者は農業のために、或る者は関東に渡った家族を探すために、或る者は貨物を携帯して貿易するために、或る者は娘を伴い結婚させるために、或る者は家族を連れて関東に渡るためにこの船を利用したのが主な理由であった。その他の理由は無かったようである。

この他、同船に乗船していた客商について、

查驗客商王文炳等所帶貨物、係布疋・線帶・布鞋・羊皮帽等物、並無夾帶違禁器械是實<sup>20)</sup>。とあり、おそらく福山出身の客商と思われる王文炳等の積荷を調べたところ、反物、織物、布製の靴、羊皮製の帽子等で禁制品は含まれていなかった。

以上がこの船の乗客で、明らかに渡航客として、福山より関東へ赴くために同船を利用したのであった。

乾隆三十九年（1774）十一月七日、朝鮮半島南西部の都草島に一艘の中国船が漂着した。その船について調べた朝鮮官吏の報告に拠ると、

俺等原係江南省蘇州府太倉縣住民、本年十月、分載木綿一百五十包、往山東交卸、要至關東載壹、十一月初一日、男人四十三名、女人八名、該兒八名共五十九人放洋。夜遇大風、漂流到此<sup>21)</sup>。

とあり、漂着したのは江蘇省太倉州の商船であった。この船は木綿150包を積み込み山東へ行

18) 『宮中檔雍正朝奏摺』第20輯、1979年6月、性桂、雍正十年十二月初一日奏摺（873～875頁）873～874頁。

19) 『宮中檔雍正朝奏摺』第20輯、874頁。

20) 『宮中檔雍正朝奏摺』第20輯、874頁。

21) 『同文彙考原編』卷七三、漂民八、「甲午 報羅州漂人發回咨」。



き荷卸した後、関東へ行って穀物を買入れようとし、十一月一日に乗組員以外に、59名もの乗客を乗せて、山東を出帆し関東へ向ったところ、大風に遭遇して都草島に漂着したのであった。

ところで、この江南商船に山東から乗船して関東へ渡ろうとした人々がおり、その乗船理由は次のようであった。

其餘過渡人左錫等十一人以山東人、往關東捕魚。宋彬等十人、于德云等六人、俱以崇成縣人、往關東農庄。何大秀等六人、以崇成縣人、往關東種地。于子興等八人、以山東人、往關東種地。王永熙以交登縣人、往復州、務農捕魚。施尚觀等四人、以山東客、往關東云<sup>22)</sup>。とあり、乗船者の内46名の渡航目的は、左錫等11名は漁業をするため、宋彬・于德云等の16名は農業労働者として、何大秀等6人は開墾のためであり、王永熙は復州に行つて農業や漁業に従事するためとし、施尚觀等4人は客商として関東に渡るためにこの江南商船を利用したのであった。

彼等の乗船地や寄港地は記されていないが、渡航人の中からその出身地がわかる者は、崇成と文登縣である。この内崇成は栄成縣の誤記と思われ、両縣ともに登州府に属し<sup>23)</sup>、山東半島東端部に位置することから、両縣近郊の港から乗船したものと思われる。渡航先は、王永熙の場合のみ復州とあるから、おそらく遼東半島先端部にある旅順ないしは金州方面に入港する予定であつたと想像される。

さらに、乾隆五十六年(1791)に遼東半島の金州の小平島より帰帆中の山東省登州府福山縣の商船が海上大風に遭い、十一月二十九日、朝鮮半島中西部の長古島に漂着している<sup>24)</sup>。この船の乗船者の中に、乗組員以外の船客がいた。

『備邊司謄録』第七十九冊、正組十五年(乾隆五十六、1791)十二月十八日條に見える「忠清道洪州牧長古島漢人間情別單」によれば、朝鮮国官吏の質問に乗組員が答えている記録が見える。

問、票文中無曲當一・于華國・牟白學・牟春元及女人合五人、名字而一、同上船何也。

答、我們中舵工・水手十六人、係是船戶行船之際、必帶票文、而曲當一等五人、以傍縣客人、因順便同舟、所以不入於票文<sup>25)</sup>。

とあり、船票に見えない曲當一等5名を不信に思った朝鮮国官吏が問い質したところ、曲當一等は船客としてのみこの船を利用したため船票には記載されていないことがわかった。そして、さらにその五人について、

22) 『同文彙考原編』卷七三、漂民八、「甲午 報羅州漂人發回咨」。

23) 『清史稿』卷六一、志三六、地理八、山東。

24) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、『関西大学東西学術研究所紀要』第17輯、1984年3月、73～78頁参照。第1編第1章参照。

25) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、75頁。第1編第1章参照。

問、爾們四箇客、因何事同船、而女人是何人、頭戴頂子者、又是何人。

答、于華國、本是秀才、丁亥成生員、得了頂子、而數奇不做官、因家兄光國在奉天省旅順口水師營、開舖賣買、故戊申往依家兄、仍往舖內、營中諸官員、請爲門館先生、教授其子弟。今欲回見家眷、將所得束金、買了穀物、以爲過活之資、不幸遭風到此。曲當一・牟春元・牟白學俱是貧窮之人、曾往奉天省、爲入雇傭、亦欲還家、同爲上船。女人乃利輝之妹、陳裕恪之甥女、本是福山縣人、而曾隨其母、搬往奉天省牛庄、年今長成、其兄欲爲成嫁、帶還本縣、故亦同乘船。

問、初既隨母、而搬往牛庄、今何與兄而獨歸。

答、其母已適他人、留住不來<sup>26)</sup>。

とあり、五人の乗客の内、于華國は山東省登州府寧海州の人で、乾隆三十二年（丁亥、1767）に生員となり、官には就かず、旅順の水師營で商業を営んでいる家兄の光國を頼って、乾隆五十三年（戊申、1788）に同地に渡ったところ、水師營の官員からその子弟の教師になるよう依頼され、彼等に教授することをその職としていた。今回乾隆五十六年（1791）寧海州の家族に会うため乗船したのであり、帰郷に際して教師として得た金で、穀物等を買入れ同船に搭載して乗船したのであった。

曲當一と牟春元と牟白學の三名は貧窮人で、盛京省に職を求め、人に雇傭されていたが、今回帰郷するために乗船したのであった。

もう一人の女性は、同船の水手利輝<sup>27)</sup>の妹であり、また同船の乗組員陳裕恪<sup>28)</sup>の姪で、本貫は福山縣であるが、曾てその母と伴に盛京省の牛莊に行き成長し、今回兄の利輝が彼女を郷里に連れ戻り結婚させようとして乗船させたのである。彼女の母は牛莊に行った後、別人と再婚したため、彼女一人が兄の乗る船で帰郷することになったのである。

同書、第百八十二冊、正租十八年（乾隆五九、1794）十一月七日の條に、同年十月二十日に登州府を出帆して盛京省に向う登州府蓬萊縣の船が朝鮮国馬梁鎮に漂着している<sup>29)</sup>。同船の乗組員7名を除く44名が乗客としてこの船を利用している。この乗客について朝鮮国官吏が實情を質している。

問、空客是何等人、而爲何同往奉天府。

答、空客是村民東西往來、或做買賣、或欲作農的。

問、空客既是奉天府人、何爲自登州發船。

答、奉天・登州不遠、扯常往來、今年登州年荒、要往奉天就食<sup>30)</sup>。

26) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、75頁。第1編第1章参照。

27) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、75頁。第1編第1章参照。

28) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、75頁。第1編第1章参照。

29) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、78～82頁。第1編第1章参照。

30) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、80頁。第1編第1章参照。

とあり、名簿によれば乗船者29名が盛京省の岫巖縣人、8名が復州縣人、3名が海州縣人、2名が遼陽縣人<sup>31)</sup>と全て盛京省の人々でありながら山東登州府から出帆したのは、この年、登州が凶作となり食を得るために盛京省に戻って行くところであったが、先の間答にもあったように、彼等は山東に「作農」つまり農業労働者として出稼ぎに行っていたものと思われる。

同船の四人の女性について、

問、三女人俱有其夫、一女人獨無其夫、何也。

答、徐姓女人・孫姓女人・隨姓女人各隨其夫、往奉天府。那于姓女人其夫劉三、現在復州、其弟子文禮、帶他往其夫住處<sup>32)</sup>。

とあり、徐姓、孫姓、隨姓の3名の婦人は各々の夫と共に盛京省に戻る途中であり、夫がいない于姓はその弟子文禮と共に、夫劉三の居る復州に戻る途中であったことが知られる。彼等の運賃について、同書には、

問、那室客們、是借乘是雇船。

答、都收雇錢。

問、一人船雇錢多少。

答、船雇錢也不一樣。或收大錢一百、或收小錢一百。

問、大錢一百幾何、小錢一百爲幾何。

答、大錢一百箇爲一百、小錢以十六箇爲一百。

問、空客船雇錢共計幾何。

答、以大錢計賑爲十吊、以小錢計賑爲四十三吊。

問、船雇錢皆已收置否。

答、早已收過。

とあり、この乗船者達は全員でこの船を雇船して帰郷する途中であり、彼等一人當りの費用は大錢で百錢ほどになったことが知られる。

ところで、嘉慶八年（1803）になって山東人の海上航路より盛京省に渡ることが禁止される<sup>33)</sup>。しかし、その後も現實にはこの航路が利用されていたようである。

『備邊司臚録』第百九十九冊、純租九年（嘉慶十四、1809）正月十四日の條に、朝鮮国全羅道奉山に漂着した山東省蓬萊縣の商船が知られる<sup>34)</sup>。同船には山東省登州府の寧海州の商人10人と4名の乗客がおり、彼等は、

隨船回家者也<sup>35)</sup>。

31) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、79頁。第1編第1章参照。

32) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」上、80頁。第1編第1章参照。

33) 『仁宗實錄』卷一一七、嘉慶八年（1803）七月庚申（二十八日）の條。

34) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、30～34頁。第1編第1章参照。

35) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、32頁。第1編第1章参照。

とあるように、この船を利用して郷里に戻る人々であった。乗客4人の出身地は山東省萊州府掖縣1名、登州府萊陽縣1名、同府海陽縣2名であり<sup>36)</sup>、關東へ行った理由が不明であるが、その他死亡した王興について、

年三十五、住山東省蓬萊縣長山島、而自奉天府、探親回家者、無他貨物幣來<sup>37)</sup>。  
とあり、王興は山東省登州府蓬萊縣長山島の人であり、盛京省に渡ったと思われる家族を探しに行つての帰途に乗船したもので貨物等を搭載していなかったことから類推して他の4人も同様な理由で關東に渡って帰郷に際し、この船を利用したものである。

そして、この船は寧海州の10人の商人が雇船したもので、東北産の繭包、高糧、包米などを載せていた<sup>38)</sup>。

商人等の傭船の費用は134,480錢であり<sup>39)</sup>、5人の乗客についての運賃は、

空人則無貨物、故水力價大制錢一千箇、或一千三百二十箇、或一千六百四十箇<sup>40)</sup>。

とあるから、乗客1人当たり、1,000文から1,600文ほどであったことがわかる。これは、先全員で雇船した場合に比べかなり割高であったことが知られる。

## 2) 通信の伝達

上述のように海船が渡航手段として利用される以外に、通信伝達の手段として使われていたことが知られる<sup>41)</sup>。沿海船が通信文を伝達した例をあげると表1のようになる。

表1 清代沿海海船による通信伝達の事例

西曆	中国曆	船 籍	発 信 者	受 信 者
1777	乾隆42	盛京省寧海縣	盛京省寧海縣 崔正房	山東省 王臺覽
1800	嘉慶05	江蘇省南通州	江蘇省上海縣 宋	山東省萊陽縣 楊
1808	嘉慶13	江蘇省元和縣	江蘇省上海縣在住 膠州商 黃 瓊 南通州商 劉雲洲	山東省 膠州商 周肇西 膠州在住劉雲洲の子供
1808	嘉慶13	江蘇省太倉州	盛京省金州 王 金州 張	江蘇省上海縣 陳五爺 上海縣 蘇
1824	道光04	江蘇省丹陽縣	江蘇省丹陽縣 王明選	山東省登州府 蔣聖佐
1852	咸豐02	山東省登州府	關東在住の登州府人	山東省登州府在住の家族

36) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、32頁。第1編第1章参照。

37) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、31頁。第1編第1章参照。

38) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、32～33頁。第1編第1章参照。

39) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、33頁。第1編第1章参照。

40) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、33頁。第1編第1章参照。

41) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、79～80頁。第1編第1章参照。

この表1に見られる通信文の多くは沿海海船の商業的活動と密接な関係にあると思われるが<sup>42)</sup>、その中でも、時期的には清末ではあるものの咸豊二年（1852）の場合について少し考えてみたい。

『備邊司謄録』第二百三十九冊、哲宗三年（咸豊二、1852）十二月二十五日の條に、朝鮮国忠清道泰安興鎮に漂着した山東省登州府の魚商の船<sup>43)</sup>が朝鮮国官吏の調査の中で、その積荷以外のことを聞かれ次のように答えている。

有書信十二封<sup>44)</sup>。

と、書翰12通を搭載しているとし、その発信人について、

登州人、逢著俺等於關東地、要報家信者也<sup>45)</sup>。

とあり、関東に渡っている山東省登州府出身者が郷里の家族に宛てた書翰であったことが知られる。

このことから、これらの通信文は関東に働に行った者が同地での様子等を家族に書き送ったり、または郷里での家族の安否を問うたりする内容のものであったと思われる。

商業的目的以外に私信を伝達する手段として海船が利用されていたことは、庶民の間に私的な通信伝達手段として利用され、とりわけ、関東へ進出した山東人等の間で家族間の通信伝達手段として海船が広範囲に利用されていたことが想像される。

#### 4 小 結

上述のように主に清代沿海の海船、とりわけ山東省に船籍を有する船舶の漂着資料を中心に、山東地区の住民が東北地区への進出の過程でどのような理由で沿海海船を利用したかを具体的に述べた。

山東省沿海民衆の東北地区への渡航目的を類別すると次のように分けられるであろう。

- (一) 商業的目的によるもの
- (二) 出稼ぎ的目的によるもの
- (三) 渡航家族に伴われて乗船する者
- (四) 渡航先に行き結婚のため乗船する者
- (五) 所在不明の家族を探すため乗船する者

以上の五例に集約できるであろう。

この内、(一)は朝鮮国の清朝への使節の一員であった朴趾源もその日記に記しているように、

---

42) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、79～80頁。第1編第1章参照。

43) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、58～60頁。第1編第1章参照。

44) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、59頁。第1編第1章参照。

45) 松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」について」下、59頁。第1編第1章参照。

また清官吏の奏摺中にも見るように沿海船を遼東・山東両省間の貿易のために利用したもので、その事例を探すことはさほど困難ではない。

事実、東北各地に進出した山東商人の足跡<sup>46)</sup>は、各地に創建された会館等の存在でも知られ、たとえば、清代の遼寧沿海の主要な港であった蓋平には乾隆三十五年（1770）に山東会館が創建されたこと<sup>47)</sup>が知られ、また同様な港であった牛莊<sup>48)</sup>を統括する海城縣にも、乾隆初年には設けられ<sup>49)</sup>、さらに岫巖縣にも山東会館が建てられていたこと<sup>50)</sup>が知られるのである。

このように山東商人の東北地区への貿易活動が顕著になることによって沿海海船を利用することは交易品の量が増大することに伴い漸次増加したものと思われる。

(二)の出稼ぎ目的で渡海した人々の、渡航先での職種であるが、漂着資料から農業に従事するものが多かったことが知られる。そのほとんどが小作的農業労働者として、あるいは開墾に従事する移民としてであった者も含まれるが判別しにくい。さらに漁業従事者もかなりいたことが知られる。

このように山東人の進出が多かった理由として、康熙帝の康熙四十二年（1703）の次の上諭が参考になろう。

上曰、朕四次經歷山東、於民間生計、無不深知、東省與他省不同、田野小民、俱係與有身家之人耕種、豊年則有身家之人、所得者多、而窮民所得之分甚少、一遇凶年、自身並無田地・産業、少莊者、流離於四方、老弱者、即死於溝壑<sup>51)</sup>。

とあるように、四度に渡って山東地方を巡歴した康熙帝は同地の事情に詳しく、同地の貧富の差の大きいことを見て、ひとたび凶年になれば、田地や職業を持たない者は各地に流民となって出て行くか、老人や弱者は死ななければならないといった状況であったことが知られ、凶作の年には民衆が各地へ流出していかねばならない背景があったのである。

そして、その流出の先は、雍正十年（1732）より同十二年（1734）の間に湖北按察使であった王柔<sup>52)</sup>がその奏摺中に、

山東登州各属地方、自上歲歉牧以來、凡無業窮民多、陸續跟随海船、渡往關東覓食<sup>53)</sup>。と記しているように雍正八年（1730）頃の山東における凶作の結果、職を持たない窮民達が続々と海船によって關東へ渡り職を求めたとあるように、東北・山東両地域の民衆が職を求めて海

46) 楊合義「清代活躍於東北的漢族商人」『食貨月刊復刊』第5卷3期、1975年9月。

47) 富高行雄「蓋平の會館雜考」『書香』第81號、1936年3月。

48) 松浦章「清代における沿岸貿易について—帆船と商品流通—」618～619頁。序論第2章参照。

49) 康徳四年（1937）『海城縣志』卷六。

50) 民国『岫巖縣志』卷三。

51) 『聖祖仁皇帝聖訓』卷二十二、恤民二、康熙四十二年（1703）八月甲申（十一日）の條。『聖祖實録』卷二一三。

52) 『清代職官年表』第三冊、2041～2043頁。

53) 『宮中檔雍正朝奏摺』第26輯（無年月）、王柔奏摺（127～129頁）12頁。

船を利用した例は本章でも触れたように、短期間に往来できる海船は彼等にとって最も便利な交通手段であったのである。

出稼ぎ目的によって東北に渡った民衆の同地での職種は大部分が「種田」、「種地」、「農莊」等の農業に従事したと思われるが、海船に乗った「種田」、「種地」等の理由を述べた者がおそらく移民として東北地区における開墾に多大の貢献をし、その後も同地に留まり、東北地区の開墾に携わった中国民衆の首位の地位を揺ぎないものとしたと思われる。

(三) 渡航家族に伴われて乗船した者は、主に出稼ぎ理由で山東から東北へ、あるいは東北から山東へと渡航する人々が自己の家族を伴って乗船している場合で、その例は既に本章でもしばしば見られるように、その妻や子供達が夫や父親、兄弟等に伴って乗船した場合であり、乗船客の数は少数であっても漂着資料によく見られる。

(四) 渡航先に行き結婚するために乗船した者は、本章でも東北地区へと山東へと行った事例が見られる。

清初の東北地区の人的構成の状況は、順治十八年（1661）の奉天府尹張尚賢の疏言中に、

無生聚、隻身者、逃去大半、畧有家口者、僅老死此地、實無益於地方<sup>54</sup>。

とあるように、家族の無い単身者がほとんどであり、家族があっても高齢者が多かったことが知られる。このことから開墾等に携わる男性が多く、適齢期の女性の数が圧倒的に少なかったことが、山東等地から未婚女性を呼び寄せるため、彼女等の家族が伴い新しい土地で新家庭を築かせたのである。

(五) 所在不明の家族を探すために乗船した例は、本章中にも幾つか見られ、東北へ渡ったものの、希望する職種や開墾地が得られず、各地を転々とした者が多かったことが想像され、その消息を絶った家族や親族を探すため郷里から東北へ渡った者がしばしば海船を利用したのである。

この他、自から乗船できない者は家族への私信を沿海海船に託し伝達を依頼する等、山東省と遼寧省を結んだ海上航路は、貿易航路以外にも多くの乗客をも搭載した航路となっていたのである。

---

54) 『聖祖實録』 卷二、順治十八年（1661）五月丁巳（九日）。

## 第3章 清代盛京海港錦州とその後背地

### 1 緒言

清代において盛京省沿海の諸海港は大豆を中心とする穀物類の搬出港として活況を呈していたことはこれまでの研究によって明らかにされているところである<sup>1)</sup>。とりわけ遼寧省西南部に位置する錦州は、明代後期より華北へ税糧を海上輸送する海運港として知られていた。康熙『錦州府志』卷一、疆域、海の条に、

錦縣・寧遠・廣寧南境、俱臨海、而錦・寧、去海尤近、明時、海運商舶、於此登岸。

とあるように、遼西にあつては錦州及び寧遠州が主要海港を有していた。

康熙以後、錦州の海港へは沿海商船の来航が多々見られ活況を呈していたが、19世紀後半に遼河河口の営口が外国船舶にも開港され、さらに光緒年間(1875~1908)には北京と奉天を結ぶ京奉鉄道が開通すると、錦州の海港の地位は低落したとされている<sup>2)</sup>。

そこで、本章は、清代を通じて東北地方における主要海港の一つを有した錦州の海港がどのように活況を呈していたのか。またその海港がどのような商業活動圏としての後背地を有していたのかを中心に考察を加えてみたい。

### 2 清代盛京海港錦州の活況

錦州府は康熙四年(1665)に設置されている。そのことは、康熙『錦州府志』卷一、沿革に、

康熙三年、設廣寧府、四年、設錦州府、改廣寧為縣。

とあるように、康熙四年に広寧府を改め、府治が錦州に置かれ、寧遠州、錦縣、広寧縣を統轄することになった。

この錦縣の海港に関して、『瀋故<sup>3)</sup>』卷二、環海口岸の条によれば、次の二つの海口が知られる。

---

1) 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける満洲と支那水本土との通商について」(『北亞細亞学報』第2輯、1943年12月、『支那經濟史考證』下巻、1953年3月、財団法人東洋文庫所収)。

足立啓二「大豆粕流通と清代の商業的農業」(『東洋史研究』第37巻3号、1978年12月)。

郭松義「清代国内的海運貿易」(『清史論叢』第4輯、1982年12月)。

松浦章「清代における沿岸貿易について—帆船と商品流通—」(小野和子氏編『明清時代の政治と社会』、京都大学人文科学研究所刊、1983年3月)。

2) 民國『錦縣志』卷十三、交通。

3) 『遼海叢書』第九冊所収。



盛京環海、口岸可泊大船者。(中略) 在錦縣境、曰馬蹄溝。曰天橋廠。  
と記されているように、馬蹄溝と天橋廠とであった。

この内、天橋廠について、さらに同書、卷二、天橋の条に、

天橋廠、在錦州西南七十里、切近海岸、為海艘市易之所。  
とあるように、錦縣の西南方向70里に位置する天橋廠が海船停泊港として著名であった。

咸豐八年(1858)五月に盛京將軍慶祺が錦州副都統侍順の報告により、天橋廠と馬蹄溝の海口としての立地条件を次のように記している。

錦州天橋廠海口、向係閩、廣・江・浙等省沙・鳥等船、前來貿易之區、鋪戶較多、是為極要。其馬蹄溝海口、僅有直隸・山東商船、往來販糧、該處鋪戶較少、是為次要<sup>4)</sup>。  
とあるように、錦州の天橋廠海口には、福建、広東、江蘇、浙江等省から沙船や鳥船等と呼ばれた海船が来航していた貿易地であったため、商店もきわめて多く、交易地として重要であった。これに対し馬蹄溝海口は僅かに河北省や山東省からの商船が来航するのみであって、商店も少ないため、天橋廠に比較して一段低く評価されていた。

以上のように、錦州府治下の海港は天橋廠と馬蹄溝の二海口が沿海貿易港として知られていた。

両海口の盛衰については、民国九年(1920)『錦縣志』卷十三、交通、商港の条にさらに詳しく記されている。馬蹄溝海口には次のようにある。

在城東南三十五里、俗呼東海口、川小凌河入海、經過之地、為帆船商港。  
とあるように、馬蹄溝は錦州の東南35里に位置し、俗に東海口と呼ばれていた。同地は小凌河の河口にあって、帆船の商港であった。

同港に来航する帆船としては、同書に、

山東兩處、曰衛船、曰登郵。

とあるように、天津や山東省からの衛船や登郵と呼ばれた船舶であった。

天津から来航する帆船は南河船や改巧船とも言われていたが、一般には衛船と呼ばれていた。そして山東省からの帆船は東船や登遊と呼ばれた。衛船は1,300市石を積載できる大型船から100市石を積載する小型船舶までであった。登遊は100石を積載する大型船より100市石を積載する小型船があった<sup>5)</sup>。

これらの衛船や登遊(郵)によって馬蹄溝にもたらされる貨物には、『錦縣志』の商港によれば、「入口貨、為天津・山東兩處之麥」とあるように、天津や山東方面で産出される麦であった。そして、馬蹄溝より搬出されたのは、「出口貨、以雜糧為大宗」とあるように、雑多な穀物が主要貨物であった。

4) 『籌辦夷務始末』卷二十五、咸豐八年五月、慶□等奏沿海布置情形摺。

5) CHINA:IMPERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, NEWCHWANG, p.25.

このような馬蹄溝の状況は『錦縣志』の商港に次のように記されている。

清乾・嘉間、稱極盛、每歲進口船、約千餘艘、自同治初、天橋廠海口、准運雜糧、此口船隻、為之大減。

とあるように乾隆・嘉慶年間（1736～1820）が馬蹄溝の最も繁栄していた時期であり、一年に約1,000艘もの海船の来航が見られた。ところが、同治年間（1862～1874）初めに清官府による海運がおこなわれると、その主要港は天橋廠に移ったため、馬蹄溝への沿海商船の来航は激減したのであった。

他方、天橋廠については、同様に次のようにある。

在城西南七十里、俗呼西海口、為帆船商港。

とあり、天橋廠は錦州の西南70里に位置していた。一般に西海口と呼ばれた帆船の商港であった。

天橋廠に来航する船舶の船籍は、『錦縣志』の商港に、

其進口船隻、來自福建・廣東・寧波・安徽・上海・直隸・山東等處。

とあるように、現在の河北省から広東省に及ぶ沿海地域のほぼ全域に及んでいたのである。

天橋廠への来航船舶の船型は、同書に、

閩・粵曰鷗船、曰鳥船、曰紅頭。江・浙曰杉船、山東曰登郵。

などとされる船舶であった。

とりわけ、福建の厦門や泉州、興化、福州等地から来航する鳥船は、東北地方では鷗船とも呼ばれ、その積載量は2,000から500市石であった<sup>6)</sup>。

紅頭は民国『奉天通志』卷一六二、交通二、航路上によれば次のようにある。

紅頭、大者載量三百餘石、航行天津及山東各港。

とあるように300石程度の積載量があり、天津や山東などの近距離から来航する帆船であった。

江浙地域からの船舶は杉船と言われていたようであるが、これは沙船のことである。沙船について、『奉天通志』同条に、次のように記されている。

沙船、船底平闊、沙面可行可泊、稍攔無礙、故名。大者載量七・八百石、多往來江蘇各口岸。

とあるように、清代において長江口地域に船籍を有し、東北地方との航運に活躍した江南の沙船であった<sup>7)</sup>。

そして、馬蹄溝と同様、山東からの登郵の来航も見られたのである。

天橋廠へ舶載された貨物は『錦縣志』の商港に、次のように見られる。

凡滇・黔・閩・粵・江・浙各省物産、菓類、暨外洋貨品、悉由此口輸入。

6) *ibid.*, p. 26.

7) 松浦章「清代江南船商と沿海航運」『関西大学文学論集』第34巻3・4号、1985年3月。松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版会、2007年4月参照。

とあるように、雲南・四川・福建・広東・江蘇・浙江等省の物産や薬材などが天橋廠に流入し、さらに清末には外国製品も天橋廠より陸上げされていた。

同地から搬出される物産は同書に、「其出口貨、先惟油・糧、以大豆為大宗」とあるように、大豆油や穀物類であったが、最大の搬出品は大豆であった。

天橋廠の盛衰に関して同書に次のように記されている。

清同治初年、准運雜糧、馬蹄溝海口船隻減、出口糧石、以紅糧即蜀黍、小米即粟米、為大宗。藥物以甘草為大宗。在道・咸間、稱極盛、每歲進口商船、約千餘艘。

とあり、同治（1862～1874）初年に官府によって税糧輸送としての海運が実施されると、穀物類ではきびやあわが中心となり、薬材では甘草が主要な搬出貨物であった。

さらに、同書につづいて、

自光緒初、營口商埠開通、天橋廠海口船隻日減、至京奉鐵路修成後、商船來者愈稀。

とあるように、天橋廠への来船による活況は道光・咸豊年間（1821～1861）に隆盛をむかえ、同港に入港する商船は1,000余隻に達した。しかし、光緒（1875～1908）初年に營口が外国貿易に開放され、その上、京奉鉄道が開通すると、天橋廠の地位は揺らぎ、商船の来航も途絶えがちとなったのである。

### 3 海港錦州来航の沿海帆船

次に、清代において錦州海港へ来航した沿海帆船の例をあげ、錦州治下の海口が沿海貿易において果していた状況について述べてみたい。

乾隆十四年（1749）に福建省福州府閩縣の船戸蔣長興は、27名乗船し上海を経て錦州に入港している。

乾隆十四年四月二十二日、往厦門、装糖開船。五月初十日、到上海縣發賣。七月初七日、在彼地、装茶葉開船。二十二日、到錦州發賣。彼地装瓜子・黄荳等項・十月十五日、出錦州港<sup>8)</sup>。

とあるように、乾隆十四年（1749）四月二十二日に厦門より砂糖を積み込み出帆した。そして五月十日に上海に入港し、積荷の砂糖を売却した。上海では茶葉を買い入れ、七月七日に出帆し、二十二日に錦州の海口に入港した。錦州では茶葉を売却し、同地で瓜子・黄荳等を購入し、十月十五日に錦州より帰帆している。

ついで、乾隆四十四年（1779）にも福建省福州府閩縣の船戸林攀榮等33名が福州の港を出帆し、錦州へ赴いていることが知られる。

---

8) 『歴代檔案』第二集三十一。

松浦章「十八～十九世紀における南西諸島漂着中国帆船より見た清代航運業の一側面」（『関西大学東西学術研究所紀要』第16輯、1983年1月）22頁。本書第1編第3章参照。

于乾隆四十四年六月初九日、装載紙貨、由福州出口。於八月二十四日、到關東錦州府停泊、在錦装載瓜子等貨、於十月十九日、開洋<sup>9)</sup>。

とあるように、福州において紙貨を積載して錦州へ赴むき、同地でそれらの積荷を売却した。そして、同港で瓜子等の貨物を積載し、十月十九日に錦州より帰帆している。

さらに、嘉慶十八年（1813）に福建省泉州府同安縣の船員や客商等47名が、同省漳州府海澄縣の靜字一七四九号船に乗船し、台湾、上海を経由して、西錦州に入港している。

本年（嘉慶十八年）四月初八日、自同安縣、往臺灣府、装載糖屬、五月十五日、往江南省松江府上海縣、交易茶葉、七月初六日、又自上海縣、往奉天省西錦州、交易後、販載黃豆一千石、白米十二包、鹿肉餅八包、牛筋五包、本耳七包、遠志十包、甘草十五包、丹蔘五包、赤芍藥七包、瓜子三十包、柴胡四包、防風六包、要回本縣、十月二十七日發船<sup>10)</sup>。

とある。靜字一七四九号船は福建省の同安縣より直接臺灣に赴き、同地で砂糖を購入して同船に積載した。その後、五月十五日に上海へ行っておそらく積荷の砂糖を売却したと思われる、上海ではその売却代金をもとに、茶葉を買い入れ、西錦州即ち天橋廠海口へ赴むいている。天橋廠海口では上海から運んで来た茶葉を売却し、同船は帰帆荷物として、黃豆等の穀物類や甘草等の薬材等を購入し、同安縣へ回航したのであった。

嘉慶二十四年（1819）には福建省泉州府同安縣の海商等が上記の例と同様、西錦州へ入港している。

我們福建省漳州府海澄縣私船、我們、三十個人、往西錦州、収買豆子、和那雜貨、都裝在船上、九月二十二日、上船<sup>11)</sup>。

とある。漳州府海澄縣の私船を備船した商人等30名が乗組み、西錦州即ち天橋廠海口へ行き、豆等の雜貨を購入し積載帰帆したのであった。

この4例は偶々福建海船による錦州海口への入港を目的としたことの明らかな沿海貿易船の実例である。

錦州海港とりわけ天橋廠海口は、福建などの遠隔地から来航する海船にとっても大豆、瓜子等の穀物類の重要な搬出港であったことの一端が知られるであろう。

錦州海港は華北沿海地域所属の海船の来航のみならず、2,000kmにも及ぶ遠隔地からの海船の来航によって、活況を呈していたことは歴然であろう。

9) 同書、第二集六五、六六。同拙稿、34～35頁。

10) 『備辺司謄録』第二十冊、743～747頁。

松浦章「李朝漂着中国帆船の「問情別單」について（下）」（『関西大学東西学術研究所紀要』第十八輯、一九八五年三月）49～51頁。

11) 同書、第二十一冊、236～238頁。同拙稿、55～57頁。

#### 4 海港錦州の後背地

清代中後期において多数の沿海海船が入港していた錦州港の特色は穀物類の搬出港としてであった。

それでは、搬出貨物であった穀物類が、どのようにして、錦州海港の埠頭に集荷されていたのであろうか。

この問題の解明に一つの手掛りを与えてくれるのが、管理山海關監督監察御史であった高誠の乾隆十六年（1751）八月十四付の次の奏摺である<sup>12)</sup>。

伏查、錦州海口稅務情形、毎年全以瓜子為要、係海船載住江・浙・福建・各省發賣。共稅銀、毎年約有一萬兩、或一萬數千兩、或竟至二萬兩不等、惟視其收成之豐歉・以定稅銀之多寡<sup>13)</sup>。

とあり、錦州海口における稅務の中心は、毎年全て瓜子の搬出が最大の比率を占有していたのであった。この瓜子は錦州の港より海船によって、江蘇・浙江・福建などの沿海各省へ搬出され販売されていた、これによる錦州の港の稅収入は毎年、10,000兩から一万數千兩、時には20,000兩にまで達していた。このため、錦州における港の稅収は、当然、錦州に集荷される瓜子等の收穫の豊作・凶作に大きく影響されていたことが知られるのである。

錦州海口のこの稅収入の額であるが、同時期の四海關の内、主に沿海貿易船の稅関として機能していた江海關の稅収入と比較してみた場合、決して少額でないことが知られる。江海關は複数の海口を支配し、その稅収入全てで一年に75,000兩<sup>14)</sup>程であったから、錦州海口一港における瓜子の搬出による稅収入が、江海關の約13%から26%強に該当することから明らかであろう。

それでは、錦州海口の稅収入に大きな影響を与えていた瓜子は、どこで生産され、錦州に集荷されていたのであろうか。このことについて高誠の奏摺は次のように記している。

瓜乎却不産在内地、俱産於清河門、九官臺、松嶺門等各口外地方、係蒙古所種<sup>15)</sup>。

とあり、瓜子は中国の内地では生産されず、錦州に集荷されたものは、清河門・九官臺・松嶺門などの遼東辺牆に位置する内蒙古に隣接した地域で生産されたものであった。

遼東辺牆の地方で生産された瓜子はどのような輸送方法で錦州海口の埠頭まで運ばれたのであろうか。このことは高誠の同奏摺に次のように記されている。

伊等州於秋収後、用車輛、載往錦州・易州地方發賣、而客商或自口外、或自錦・易二州、俱買運至天橋廠螞蟻屯海口上船、每至豊収之年、瓜子車輛、竟至有數千兩、或盈輛之多、自清河門・九官臺・松嶺門等處、絡繹進口、沿途接踵、而行不可勝數<sup>16)</sup>。

12) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第一輯、台北、國立故宮博物院印行、1982年5月刊、399～400頁。

13) 同書、399頁。

14) 吳建雍「清前期權関及其管理制度」(『中国史研究』1984年第1期(2月))91頁。

15) 前掲12)同書、399頁。

16) 同上。

とあり、口外の地で生産された瓜子は秋の収穫の後、車輻を使って錦州府城内や、直隸省の易州（現・河北省）等の地に運送され、販売された。またあるいは客商自身が塞外の地から購入した瓜子を錦州の天橋廠海口の螞蟻屯埠頭へ直接陸連するか、錦州や易州などで購入した瓜子を同海口に輸送し、船に積載した。このため瓜子の豊作の年には、生産地の口外の地から天橋廠の埠頭に到る輸送車輻が数千台から一万台にも達したのである。そして、清河門等の地から錦州治下の港までの道路上は車輻によりあふれる状態とまで形容されている。

口外の地から錦州海口へ車輻によって運搬されてくる物資は次の物であった。

清河門・九官臺等各口外地散、出産雜糧、内地所資<sup>17)</sup>。

とあるように、清河門等の口外の地で生産される諸々の穀物類であり、山海関以南の沿海地域等の内地に裨益するところ大であった。

特に錦州海口の税収の向上に寄与していた産物は次の物品であった。

産瓜子・烟葉・羊皮等貨、亦關國課<sup>18)</sup>。

とあるように、清河門等の口外で生産される瓜子・タバコの葉・羊の皮等であった。

これに対し、錦州所属の海口へ沿海貿易船によって運ばれて来る南貨には次のような物があった。

内地海船、載來之黃茶・布疋等項、在錦州納稅後、仍須載往口外消售、乃蒙古必需之物<sup>19)</sup>。とあるように、錦州所属の海口に沿海海船によって運ばれて来たのは黄茶や布類であった。これらは海口で納税された後は、口外の地へ販出され消費された。とりわけ、これらの物資は口外の蒙古人にとって必需物資であったのである。

さらに、江南の沙船の航行記録から、錦州の後背地に関する実情を知ることができる。それは乾隆三十二年（1767）十一月二十二日付の安徽巡撫馮鈴の奏摺<sup>20)</sup>に見える。同奏摺によると江南の沙船が沿海航行して、山東省の登州府所属の海陽島で青魚を購入・積載し、錦州へ行ってその青魚を売却した時のことが詳細に知られるため、以下に述べてみたい。

この沙船は私塩を積載していたことが問題になった<sup>21)</sup>が、本章では直接関係しないため、同船の航行記録を中心に述べてみたい。

同船は「江南鎮江府陽字二十號」という江蘇省鎮江府の船籍を有する沈盛の沙船であった。同船に孫如松・郭上林等11名が乗船していた<sup>22)</sup>。

沙船に乗組んでいた孫如松の供述によると、次のようである。

據孫如松供、係常州府無錫縣人、向在通州・崇明一帶、幫駕海船、爲業積有工資、上年（乾

17) 同上。

18) 同上。

19) 同上。

20) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第28輯、(台北、國立故宮博物院印行、1984年8月)、667～669頁。

21) 同上。

22) 同書、667～668頁。

隆三十一年)八月、央蕭仁官作保、銀一百三十兩、向丹陽縣人沈盛、賃這沙船、攬載客貨、這郭上林原是船上舵工、又雇仇獻章、寫賬曹蚊・朱七・張連昌、做水手<sup>23)</sup>。

とあり、孫如松は常州府無錫の人であった。彼は通州や崇明で海船の乗組員となって経験を積み、賃金も蓄えた。そして、乾隆三十一年の八月、蕭仁官に保証人になってもらい、銀130兩を用意して、丹陽縣の沈盛の沙船を傭船したのであった。この船に商人の荷を積み込んだ。郭上林はこの船の舵工で、仇獻章や帳場係りの曹蚊等を水手として船を運営することになった。

彼等は山東の萊州で次のような情報を聞き込み、萊州から盛京沿海への航海を行なうことになる。

聞得海陽島裝青魚、是按股分魚、頗有利息。三月二十三日、到海陽島、攬載寧波客人翁乘奇・青魚十五萬個、請明二八分魚、運往關東錦州發賣。五月初五日、到復州阻風、遇見素相熟識之南通州人陳二南、搭船回家、適乏盤費、向陳二南、借十六兩<sup>24)</sup>。

とあり、海陽島に行つて青魚を購入することになった。同地で寧波人の翁乘奇と青魚を載せ錦州へ行って利益を得ることを計画し、同地を出帆したものの、風に阻まれ遼東半島東端の復州に到り復州で旧知の陳二南と出会った。航海の費用が乏しくなったので、陳二南から銀16兩を借りている。そして、彼等は錦州に赴いている。

五月十二日、到錦州、投汪永茂魚行、因魚賤難賣、翁乘奇與仇獻章商議、將魚雇車、裝出口外塔子溝・三座塔各地方銷賣。閏七月回錦州<sup>25)</sup>。

とあり、錦州所属の海口に到着し、彼等は魚問屋の汪永茂の所に投宿した。しかし、錦州では魚價が低く、売却が困難のため、翁乘奇と仇獻章が相談の上で、車輛を雇つて、青魚を積み込み、口外の塔子溝、三座塔方面へ行つて売却している。約2箇月余で売却し、錦州へもどつて来たのである。

以上のように、錦州海口では沙船乗組員等の希望通りの価格では売却できず、彼等が高價に売却できる地と考えて行つた先が、現在の遼寧省西部の凌源縣や北西部の朝陽市方面であった。このことから、これらの地は錦州海口の後背地としての商業圏の中に組み入れることが出来るであろう。

その後の錦州海港の状況は、清末の1909年(宣統元、明治42)4月、日本の南滿洲鐵道株式会社調査課による『錦州府管内經濟調查資料 廣寧 錦州 義州 寧遠州<sup>26)</sup>』(以下『調査資料』

23) 同上。

24) 同上。

25) 同書、667～668頁。

26) 南滿洲鐵道株式会社調査課『錦州府管内經濟調查資料 廣寧 錦州 義州 寧遠州』の緒言に、明治42年(1909)7月の年月を記し、

本年四月、課員井阪秀雄ヲシテ、遼西錦州府管下ノ經濟狀態ヲ踏査セシム、本資料ハ即チ同人ノ手ニ成ルモ。

とあるように、南滿洲鐵道株式会社調査課、課員の井阪秀雄氏の調査にもとづくものであることが知られる。

と略す)によって詳細に知られる。以下、この資料によって、錦州海港の後背地の問題について述べてみたい。

錦州ハ由來政治的ニ發達セル市區ナレトモ、滿六十清里ニ天橋廠ノ民船港ヲ、北有シハ管内及邊外一帶ニ交通路ヲ有スルニ由リ、市場トシテ貨物集散頗ル繁榮シ、其商業範圍ハ遠ク東三省一帶ニ及ヒタリト云、然ルニ營口開港セラレテ、漸ク發達スルニ至リ、此地ノ再輸出先キタル管内及邊外地方ハ概ネ其貨物ヲ直接營口ニ求ムルニ至リ、錦州ノ貿易額ハ著シク減少シ、天橋廠ノ如キハ、殆ト天下ニ忘却セラルルニ至レリ<sup>27)</sup>。

とあり、錦州は營口開港まで東三省の主要な海港の一つであり、さらにその後背地として東三省のみならず蒙古にも及んでいたことが知られるのである。

錦州からの移出貨物の動向について、『調査資料』は、

穀物ノ錦州ニ來集スル數量ハ半年約四十萬石ニシテ、高粱最モ多ク、粟・大豆之ニ次ク<sup>28)</sup>。とあり、その産地を、

高粱・粟・大豆ハ府下各地ヨリ、其他ノ雜穀ハ邊外ヨリ來タルモノ多シ<sup>29)</sup>。

とし、高粱・粟・大豆を除く穀物類は主に内蒙古より移入されていたことが知られる。

その他、皮毛類について、『調査資料』は、

羊毛ハ邊外西部地方朝陽府・磧硯科、西官營子、塔八溝、宣化、赤峯縣、平泉各地ヨリ來ル内、宣化府ノモノ最モ良ク、赤峯附近ノモノ之ニ次ク、北方哈拉套街、小庫倫地方ヨリ來ルモノハ毛粗ク、往々春毛・私毛ヲ混淆シ、外國輸出ニ不向ニシテ、來集額モ前者ノ四分ノ一ニ過キス<sup>30)</sup>。

とあるように、羊毛は錦州府西北の朝陽府、その西の磧硯科、塔八溝（塔子溝庁、凌源縣か）及び、河北省東部の平泉縣、張家口南東の宣化、朝陽府西北の赤峰等より搬入され、宣化府のものが最上とされていたことが知られる。さらに皮類は、

皮類ノ内、羊皮類ハ羊毛ノ生産地ト同シク、牛皮ハ喇嘛廟ノモノ、最モ多ク約八割ヲ占ム、來集期ハ秋期ニ始マリ春期ニ終ル<sup>31)</sup>。

とあり、牛皮は喇嘛廟即ち内蒙古東南端の多倫縣や赤峰、經棚即ち錦州西北の翁牛特旗等地より錦州に搬入されていた。

皮類來集ノ多寡ハ一ニ冬期、氣候ノ寒暖ニ由ル、即チ氣候烈寒ナル時ハ牛羊ノ斃死スルモ多ク、従ッテ皮類ノ出貨多ク、氣候温和ナレハ少ナシ<sup>32)</sup>。

とあり、牛皮の搬出量は年々の気候に因ったことが知られる。これらの搬出は、

27) 同書、32頁。

28) 同書、36頁。

29) 同上。

30) 同書、39頁。

31) 同書、40頁。

32) 同上。



其搬出ハ盡ク生産地方ノ農夫、又ハ商人ノ運來ニ係リ、皮店ノ手ヲ經テ此地ノ皮行及天津出張ノ商人ニ賣渡サレ、若シ此地ニテ相場不引合ナレハ、天津ニ行クヲ常トシ<sup>33)</sup>。

とあるように、先の檔案同様、客商や生産地の農夫によって錦州に搬入されていたことが知られるのである。

『調査資料』によると、清末の天橋廠を中心とした商品流通の状況は、次のように知られる。

天橋廠ハ四十年以前ニ在リテハ、寧波・福建・潮州・廣東地方ノ民船ノ入港夥シク、最多七百六十隻ニ上リ、福建人ノ來集數百人ノ多キニ達シタリト云ヘトモ、現今ハ一年ノ入港隻數三百乃至四百隻ニ過キス、而カモ此等ハ主トシテ、山東・直隸・滿洲ノ四、五百石積ニ過キサル沿海貿易船ニシテ、福建、寧波船ハ二十隻ヲ出テス<sup>34)</sup>。

とあり、清代末期までは浙江省の寧波、福建省、広東省の潮州や広東方面から年間760隻の海船が来航し、特に福建商人が多く、年間数百人にも達していたのであった。清末に到っても減少は見られたが、一年に300~400隻の山東・河北・遼寧沿海貿易船の来航があったのである。

この天橋廠に周辺地域から産物等が搬入される時期は、

來集期ハ清曆八・八二ヶ月ニシテ、一日多キトキ二百車ニ上ルコトアリ、平均五・六十車(一車平均載量六石)ニシテ、錦州ヨリ來ルモノ其一半ヲ占ム<sup>35)</sup>。

とあり、車輻によって旧曆の八・九月の両月に搬入され、一日当り200輻にも達していた。これは、先の檔案の数千輻から10,000輻と比較すれば、2箇月程でそれほどの車輻に達し、ほぼ実情を示していたものと考えられる。

天橋廠に搬入された物品の状況は『調査資料』に、

輸入貨物ハ約四十萬兩ニシテ、内錦州ニ送ラルルモノ三分ノ一、邊外地方ノ輸出約二分ノ一、其他ノ六分ノ一ハ附近ニテ消費セラル。邊外遠キハ六、七百清里、建平、赤峯ノ各地ニ遠シ、其載運ニハ駄馬ヲ用ユ<sup>36)</sup>。

とある。天橋廠に陸揚げされた貨物の三分の一は錦州府城下に搬入され、またそこから他地域に搬出された物も含まれていると思われる。そして、天橋廠から直接辺外、即ち東三省や内蒙古方面に半分が搬出されていたのであり、その地は建平や赤峯等地にも達していたのである。僅か一割強が天橋廠周辺並びに沿海船にて遼寧沿海地区に搬入されていたものと想像されるのである。

## 5 小 結

清代における東北地方の海港の一つとして、錦州所属の海口を取り上げ、同海港の沿海貿易

33) 同上。

34) 同書、56頁。

35) 同書、57頁。

36) 同上。

港としての活況の様子や、その後背地の状況について述べた。

錦州所属の海口天橋廠等の商業圏としての後背地は現在の遼寧省北西部、内蒙古自治区や河北省の東部を含む地域にまで及んでいたことが知られる。

沿海海船によって、錦州の海口に運ばれてきた茶・布等をはじめとする南貨は、主に同海口から車輛を利用した陸運によって、上記の口外の地域に輸送され消費されていたのであった。

他方、上記の口外の地域からは数千輛にも達する車輛によって、錦州海口へ雑穀を中心とする貨物が搬入された。同海口からは沿海船によって、主に長江以南の地域にそれらの貨物が輸送されていたのである。

錦州海口は盛京省西部を中心とする地域に独自の販路を有していたが、清末における京奉鉄道の開通や、外国船の進出に有利な立地条件を持つ營口の台頭によって、清代の帆船の海港として築き上げたその立地条件を失ない衰退していったと言える。

錦州府近郊図



南满洲鉄道株式会社調査課「錦州府管内経済調査資料」による。

## 第4章 清代東北と上海沙船航運業

### 1 緒言

光緒三十三年（1907）正月序の李維清の『上海郷土志』第百五十課 沙船によれば、

本邑地處海疆、操航業者甚夥、通商以前、俱用沙船、以其形似沙魚、故有此名、浦濱舳艫銜接、帆席如櫛、由南載往花布之類、曰南貨、由北載來餅豆之類、曰北貨。當時本邑富商、均以此而獲利<sup>1)</sup>。

とあるように、沙船に積載して上海から北上して行く貨物、特に綿布などを南貨と称していた。既に加藤繁によって、清代において東北地方へ沙船によって綿布が輸送されていたことが指摘されている<sup>2)</sup>。

清末の上海縣では、沿海貿易によって流通する商品を南貨と北貨との名称で総称的に呼称している。具体的には同治『上海縣志』卷一、風俗に見える。

南より積載して行く綿布の類を南貨と言い、北より積載して來たる豆餅の類を北貨と言う<sup>3)</sup>。と象徴的に語られていたように、南貨の代表が長江口付近で生産された綿布であり、北貨の代表が東北部で生産される大豆による豆餅などの豆貨であった。

他方、上海で語られる南貨は、東北地方ではどのように認識されていたであろうか。それについて参考になるのが、次の『國聞報』第32号、1897年11月26日、光緒23年11月初3日付の「營口新聞」に掲載された記事である。清末の東北海港營口における南貨の荷揚げ状況を知ることが出来る。

南貨減価○奉省現銀甚少、各舖戶全賴借貸、放期以資接濟、現因各大憲禁止放期、兩處省會人心虛怯、所有南貨運至營口者、俱不能暢、為銷售以致花布・糖・紙等、莫不落價、船商人等虧耗血本、既不待言、而各項稅捐亦因之、日形減色、聞各貨如大尺布照上海來本、每件須虧銀六兩、海箋紙照福建來本、每塊須虧銀三錢零、紅糖照閩粵本、每百斤、須虧銀五錢、洋棉紗線由上海運至營口、每件亦虧銀七兩零、此外各物、無不減價、行商坐賈均軟懋遷之道、將日窮而不可為也。

とあるように、清末の盛京省では現銀が不足し、南から運ばれてくる貨物の買控えがおこり、南方からの貨物の下落が見られた。その南貨を代表する商品が「花布・糖・紙」であり、即ち

1) 「上海灘與上海人叢書」『上海小志 上海郷土志 夷患備嘗記』上海古籍出版社、1989年5月、107頁。

2) 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける満洲と支那本土との通商について」『北亞細亞學報』二、1943年12月、『支那經濟史考証』下卷、東洋文庫、1952年3月、613頁。

3) 同治『上海縣志』卷一、風俗に「由南載往花布之類、曰南貨。由北載來餅豆之類、曰北貨。」とある。

綿布、砂糖、紙であった。綿布の代表が大尺布であり上海から運ばれ、箋紙は福建から、砂糖は福建や広東産のものであった。

そこで、本章では上海を中心とする長江口付近から東北沿海の諸港に沙船で輸送された代表的な南貨であった綿布について述べてみたい。

## 2 上海産綿布の沙船航運による販路

光緒二年（1876）の葛元煦の『滬遊雜記』巻二、花布に、

松滬土産以棉花為大宗、村莊婦女咸織小布為養贍計。毎日黎明、郷人担花挈布入市投行者踵相接也。交冬棉花尤盛、行棧収買、堆積如山<sup>4)</sup>。

とあり、松江の上海の土産は棉花が大宗であり、村々の婦女が織布を行って生活の糧を得ていたとされる。

光緒三十三年（1907）の李維清編の『上海郷土志』第四十二課、物産（花布）に、

棉花紗布乃邑産之大宗。布之種類不一、曰扣布、曰希布、曰標布、曰小布、曰紫花布、曰高麗布、曰斜紋布、曰正文布、亦曰斗文布、其名各殊、郷民賴之以度日。然近年來洋布盛行、土布滯銷、可見利源外溢也<sup>5)</sup>。

とある。上海の名産の一つが棉布であり、様々な種類があった。

民国7年（1918）『上海縣統志』巻八、物産、布之属に上海で生産された棉布について東稀、西稀、套布、白生、龍稀、蘆紋布、柳條布、格子布、雲青布、高麗布、高麗巾、斗紋布などの土布の製品名が知られる。この内販路が知られる物を次にあげてみたい。

東稀、…四郷均有出品、…其銷於東三省者、…其餘分銷各省及南洋群島、均染色為多。  
西稀、又名清水布、…出西南各郷、…銷東三省・直隸・山東等處、均本色、近年亦有染色銷廣東者。

套布、…出本邑東南各郷、…銷東三省及北京・山東・浙西等處。

白生、又名小標、出洋涇・高行・張家橋・東溝等處。…出銷東三省・山東等處。

龍稀、…出龍華鎮左近、…均銷本埠布店門莊、其後銷路逐年遞減。

蘆紋布、出塘灣閩行左近各郷村、…銷蘇・杭・徽州等處、五六年前、本埠亦通行、近年已逐漸減少矣。

柳條布、…出處與蘆紋布同、銷本埠。

格子布、…出處銷處、同柳條布。

雲青布、…出銷處亦同柳條布。

高麗布、…出洋涇・金家・張家橋等處、…銷廣東為大宗。

4) 『滬遊雜記 淞南夢影録 滬有夢影』上海古籍出版社、1989年5月、29頁。

5) 『上海小志 上海郷土志 夷患者備蒙記』上海古籍出版社、1989年5月、76～77頁。

高麗巾、…本埠及隣近各省閩・粵・山東等處、均有銷路。

斗紋布、…銷本埠及閩・浙等處。

このように、東稀、西稀、套布、白生、龍稀、蘆紋布、柳條布、格子布、雲青布、高麗布、高麗巾、斗紋布などの土布は上海近郊の地域で生産されていた。これらの上海産の棉花布は上海を代表する産品であったのである。しかも、全国に販路を持っていた。とりわけ沿海航運が極めて便利な東北地方、直隸、山東、江蘇、浙江、福建、広東が重要な供給地域であった。

『國聞報』第43号、1897年12月7日、光緒二十三年十一月十四日付け「營口新聞」に、

停弁布疋○大尺布又名沙布、係蘇省通州、及海門兩屬所出、近年沙船商人裝運到營、計每件布二千五百尺、本銀約三十兩、今歲七・八月間、每布一千尺、售銀十二兩四錢、現在驟然落、価計九兩左右、核計虧耗血本、每件銀七兩零、合衆商計之、耗銀十萬兩零、茲衆商公同會議、明春沙船、一律停辦沙布、如有別處托為代運者、亦概不答、允違者議罰云云。細詢其故、蓋每年冬月、布價必漲、商人皆沾微利而歸、今年沙布、出貨較多。又不盡售而衆、沙船依舊、紛紛裝載來北、不料市面冷落、皆以貨色、稍次為嫌、所由虧本、如此之鉅也。

とある。東北地方で好まれた綿布に大尺布または沙布があった。これらは長江口の地域の沙船商人が營口へもたらしたもので、沙布と呼称されたのは沙船によってもたらされる綿布の意味であったことは想像に難くない。この大尺布とは、長く大きな意味もある套を名称にしている上海で呼称される套布であったと思われる。先に「套布、…出本邑東南各郷、…銷東三省及北京・山東・浙西等處。」と記したように、套布は東三省に販路を有していたことはこの『國聞報』第43号の記事で明かであろう。

營口、牛莊に向けて上海方面から沙船が綿布を運んできたことは、以下の『國聞報』の記事に見られる。

『國聞報』第312号、1898年9月11日、光緒二十四年七月二十六日付けの「奉天新聞」に、

布油落價○各種土布、由沙船運至牛莊、計數頗鉅、各船即以所入布貨之價、裝運豆油回申、每歲自春徂秋、往來船隻、絡繹不斷。現因東三省布價漸落、布商大半虧耗、所裝運者不多、以致街上所積豆油不下七八萬簍、專望沙船裝載、今帆檣寂寂存油者、因此者忙、油價步步跌落、六月下旬、每百斤、猶值銀六兩、今則五兩三錢、尚無問焉者、觀其大勢恐其價有落無漲也。

とあり、牛莊に来航する沙船の積載貨物の往航、来航の際の形態は、牛莊にもたらされる来航貨物に布貨があり、往航貨物には豆貨を積載して申即ち上海へ帰帆するとされている。ところが光緒二十四年（1898）頃の東北では布貨の価格が下落して東北の布商人の大半が疲弊していたが、当然布貨を積載してくる沙船も売行きが悪く、帰帆貨物の豆貨の購入量も減少していたのであった。

『國聞報』第330号、1898年9月29日、光緒二十四年八月十四日付けの「營口新聞」には、

棉花價落○營口行銷棉花 来自上海、今年來貨較少、如入機器一路價長每百斤、銀十六兩有奇、小機器十六兩、近因上海・通州等處棉花、收成頗佳、由是逐漸落價、近日大機器十二兩八錢、小機器十二兩五錢云。

とあり、營口での綿花価格が下落したため光緒二十四年（1898）に荷揚げされる布貨の移入料が減少し、大機器の物が百斤につき16兩余から12兩8錢、小機器は16兩から12兩5錢に下落していた。20%以上の価格下落であった。

『國聞報』第464号、1899年2月19日、光緒二十五年正月初十日付けの「營口新聞」には、  
存布数目○通州所産之大布、東三省、一年之中、能消五六萬件、刻下吉黒二省積貨無多、各城賃統計不過五千件、惟營街、尚有存貨萬件、係通海布客、自運託趙水如少尹經售者、聞開陳以前、此貨定能鎖馨也。

とある。長江口の通州産の大布は東北三省において一年で50,000～60,000件が消費されたが、吉林、黒竜江に二省のみで5,000件に過ぎず、營口市街において売れ残りが10,000件以上もあった。

『國聞報』第471号、1899年2月26日、光緒二十五年正月十七日付けの「營口新聞」には、  
布貨滞鎖○大尺布産自江南通州・海門庁、去年布客、由上海運到者、計數二萬余件、冬季鎖路大滞、存貨頗多、窃思遼陽・瀋陽・吉林長春・雙城・賓州・呼蘭・綏化各府州等城鎮、向鎖此布、近聞積貨甚屬寥寥、一經天時和暖、各路商販定当爭先就道矣。

とあり、東北で好まれる大尺布の産地は江南の通州、海門庁などであるが、いずれも上海から運ばれてきて、光緒二十四年には20,000件に達していた。それらの布貨の販路は遼陽・瀋陽・吉林の長春・雙城・賓州・呼蘭・綏化などの城鎮であった。

以上のように、これら上海産の棉布は広大な市場を有し、東北地方にあっては上海から沙船で運ばれていた。

『國聞報』第1号、1897年10月26日、光緒二十三年十月初一日付によれば、

營口新聞 民船進出口減數○營口為東三省水道咽喉、商船咸集、帆樯林立、従前民船、毎歲進口、約計二千余艘、有時多至三千以外、中外通稱以來、輪船漸多、民船漸少。上年計到八百號。

とある。東北地方の海の玄関に当たる營口には沿海各地からの商船が参集し、帆船の帆柱が林立する状況が見られ、以前は毎年2,000隻以上の民船が、多いときでは3,000隻以上にも及んでいた。しかし対外開放により外国等の蒸気汽船が来航するようになって民船の来航数が激減していた。そして光緒二十二年（1896）には800隻になっていたとされる。

營口をはじめとする現在の遼寧省沿海の海港へ上海からの沙船が多く来航していた。上海で発刊されていた報紙である『中外日報』第88号、1898年11月12日、光緒二十四年九月二十九日付に次のようにある。

本埠新聞 南市 花布走運○邇來本埠花布、裝往營口者、皆獲厚利、昨有南市各號、接得北信、因將氷凍、故各號將花布三萬包有奇、走於日內裝輪船運往銷售。

とある。上海の南市からは沙船が長らく上海の棉花布を積載し營口に赴き高利を得ていたのである。この新聞の内容は、昨日東北からの連絡で、營口附近の港湾が寒さのため凍結しているため、南市各店の棉花布およそ30,000包みを蒸気汽船で營口に輸送すると言うものである。上海の南市は清代後期以降において沙船による航運業の中心地であり、特にこれらの沙船は上海から棉花布を東北にもたらし、東北から大豆産品を上海にもたらししていたのであった<sup>6)</sup>。

これら新聞の記事からも明らかなように、上海棉花布の一大販路として沿海航運による東北への流通に沙船が大いに貢献していたのであり、その沙船を汪寛也の祥泰布號も大いに活用していたことが知られる。

1912年に15歳で祥泰布號に勤めた周茂生の口述によれば、祥泰布號は彼が勤めた時には開設以来60余年の歴史があった。開設時の資本は制錢で80万錢、銀で500元であったとされるが、周茂生の勤めた時期には棉布業界では最大の企業に成長していた。祥泰布號には職工が120余名いて、光緒二十二年、二十三年（1896、1897年）には営業が150—160万両に達し、一年の販売棉布の額は400万匹にものぼっていた。しかし日露戦争以降、祥泰布號の業績は漸次衰退にむかった<sup>7)</sup>。

### 3 東北地域における豆貨販出事情

『盛京時報』第37号、1906年12月5日、光緒三十二年十月二十日付の記事に、

○錦州西海口、旧称油粮口岸、凡到口沙・鳥等船均由錦城粮店、購買元豆、運往浙・閩等省售買、今秋錦属豆糖歉収、價值太昂、每斗需洋一元三四角、比較常年、加半倍之、譜所以南省商船、均聞風不進云。

とあるように、東北沿海の錦州の西海口の埠頭には沙船や鳥船が来航し錦城粮店から元豆等を購入し浙江、福建方面に搬出していたのである。

これらの事情は少なくとも清代中期にまで遡ることが出来る。乾隆三十三（1768）年五月二十八日付の管理山海関稅務の申保の奏摺に、

伏念山海関、係水陸通衢、商賈雲集<sup>8)</sup>。

とあるように、山海関の稅口には多くの商船が来航していた。

乾隆五十四（1789）年十二月十四日付の嵩椿宜興の奏摺によれば、

……分往錦州・岫巖・復州・金州・蓋州・牛莊等六城所属各海口、確查去後、……各該海口地方、官存出入商船掛號底簿内、細查得乾隆五十二年共到口船、四千一百四十九隻、

6) 松浦章「晚清期上海・南市の沙船航運業」『関西大学文学論集』第46巻第1号、1996年9月。松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2007年11月、323～344頁。

7) 『江南土布史』254～255頁。松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』210～217頁。

8) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第30輯、756頁。

五十三年共到口船、三千三百七十八隻、五十四年共到口船、一千七百八十二隻。今以五十四年船数較比上二年實係短少十分之六。……<sup>9)</sup>

とある。山海関の管轄下にある錦州・岫巖・復州・金州・蓋州・牛莊等六城の管轄にある海口に来航した船舶は、乾隆五十二（1787）年は4,149隻、乾隆五十三（1788）年は3,378隻、乾隆五十四（1789）年は、1,782隻であった。増減の幅は大きいが一年に千数百隻以上の船が来航していたと見られるであろう。

これらの来航船が目的としたのは勿論東北産の豆貨であった。嘉慶年間の『山海権關政便覧』<sup>10)</sup> 卷二、豆額によれば、乾隆三十七（1772）年二月の奏文に、

查盛京各海口雜糧、向來查禁海運之年、惟黄豆大船准帶二百石、小船准帶百石、とあり、海運を禁止した年でも黄豆等を搬出する大船には200石、小船でも100石の積載を許可している。

乾隆四十（1775）年正月二十一日付の大学士舒赫徳の奏文に、

…再查奉天地方遼潤糧食充盈、而黄豆一項、除做醬磨腐之外、並無別用、…<sup>11)</sup>

とあるように、沿海各地から来航する船舶が求める黄豆は醤油や豆腐などを製造する以外に他の用途はなかった。主として食料や飼料、肥料として欠くべからざるものであった。それでは、これら長江口以南の地域にもたらされた豆貨はどこから供給されたのであろうか。

福建南部の廈門で刊行されていた『廈門日報』第321号、宣統元年正月二十九日、1909年2月19日「各省新聞」には、

営商抵拒河餅（奉天）営埠輸出品、向以豆餅為大宗、餅有地餅・河餅之別、営口本地製造者為地餅。由遼河上遊運來者謂之河餅、近年來河餅日益增加頗於地餅、銷場有碍、蓋以價值較賤分量較重故也。……

とあり、東北から搬出される豆餅の記事を掲載している。この記事から豆餅には営口で製造される地餅と営口に接する遼河上流域で生産された河餅の二種類があった。

清末に日本の在瀋陽帝国領事館の調査によって詳細が知られるので、それによって述べてみたい。明治42年（1909）5月28日付の「遼河水運事情」において、第十一、水路運送上航下航貨物には、

遼河水運ニヨリテ輸送セラルル上航下航貨物ニ対シ、其ノ詳細ナル數ヲ得ント欲スルハ吾人ノ最モ希望スル所ナリト雖モ統計觀念ナキ清人ノ手ニヨリテ行ハルルモノナレハ、今之ヲシルニ由ナキモ特殊ノ一貨物ニツキ各地ヨリ営口ニ輸送ス（下航船）數高及上流ニ輸送セラルル雜貨數高ヲ示サン。

特殊物産ニツキ記セントスル前ニ下航・上航ノ貨物種類ヲ擧クレハ次ノ如シ。

9) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第74輯、434～435頁。

10) 東京大学東洋文化研究所蔵本、鈔本による。

11) 『明清檔案』A224-10、5頁。



下航貨物（重要貨物）

大豆（遼河一帯地方） 高粱（遼河一帯ノ地方）  
 豆粕（ 同 ） 豆油（ 同 ）  
 焼酒（ 同 ） 小麥（遼河上流地方）  
 粳米（ 同 ） 牛骨（鐵嶺以北鄭家屯ニ多シ）

馬尾、牛尾、羊皮、毬子（鄭家屯法庫門地方ヨリ輸出ス）、面域（天然曹達）（鄭家屯法庫門地方ヨリ輸出ス）、麻菸（上流沿岸ニ産シ鄭家屯通江口地方ヨリ輸出ス）

右ノ中輸出ノ最モ大ナルモノヲ大豆トス。而シテ今開河中各地ヨリ營口ニ輸出スル概数ヲ舉クレハ左ノ如シ。

地名	輸出高	備考
鄭家屯	一萬五千石	全集高 三萬二千石
通江口	十萬石餘	同 十八萬石
英守屯附近	五千餘石	
鐵嶺	二十餘萬石	同 四十餘萬石
柳柏松附近	五千餘石	
三面船	十二萬石	法庫門ヨリ毎二十萬石ヲ輸出ス
馬廠	三萬石	新民屯全集高二十餘萬石
老達房、卡力馬、大荒地々方	一萬石	
遼陽及附近	十萬餘石	全集高二十萬餘石
長灘渾河一帯	一萬五千石	
其他遼河沿岸地方	二萬餘石	
合計	六十二萬餘石	

營口商人ノ普通稱スル所ハ毎年開河中、遼河上流ヨリ營口ニ下ル大豆ノ高ハ約百萬石内外ニシテ之ヲ基礎トシテ大豆ノ買占メ及ヒ手放ヲ見積リツツアリト云フモ、實際ニ於テハ年々六十萬石内外ナルカ如シ。

上航重要貨物

上航重要貨物ハ清國産ト外國産トニ分ツコトヲ得、清國産ノ重ナルモノトシテハ綢緞類、支那木綿、鹽類ヲ主トシテ外國品トシテハ綿糸、綿布、石油、雜貨、砂糖、陶器、鐵器、燐寸、洋蠟、天竺木綿、雲齋、紙類等ヲ重ナルモノトス。而シテ營口ヨリ北地ニ輸送セラルル貨物ハ殆ント輸送全額ノ三分之二ハ水路遼河ニヨリテ上流各地ニ送致セラルルモノナリ。右重要品ノ如何ナル數高ヲ以テ上流地方ニ輸送セラルルヤ、之ヲ知ルニ由ナキモ年々營口ヨリ開河中民船ニヨリテ上航スル貨物ノ金高總計約三百萬圓ヲ下ラス。就中最モ多キ地方ハ鐵嶺ヲ第一トシテ三面船、通江口、遼陽、鄭家屯、馬廠等ノ地方之レニ次ク<sup>12)</sup>。

12) 『通商彙纂』明治42年（1909）第42号、34～35頁。

とある。營口から販出される豆貨は主として遼河流域の地域から遼河が、解氷から凍結するまでの時期に輸送されて来たのであった。

『大公報』（天津）第7号、光緒二十八年五月十八日、1902年6月23日付けの「中外近事 東三省」の「豆價又漲」によれば、

通江口、近日、停泊裝載豆穀之船四千餘艘、皆緣近日河水淺小淺處、踏水可過、現積貨至三十餘萬石、餅油豆三項、多不能運到營口、糧食價值因而又漲、計吉豆每石銀五兩六錢、豆餅十斤六兩四錢、豆油每百斤八兩五錢云。

とあるように、遼河上流部にある通江口で豆貨を積載して船舶が4,000余隻も停泊して河口の營口に進むことができなかつた。河水が減少し進行が困難であったため、豆貨の価格が高騰する状況であった。

とりわけ、遼河流域から營口に豆貨を搬出していたのは、遼河流域を航行する帆船であった。

『大公報』（天津）第56号、光緒二十八年七月初八日、1902年8月11日付け「中外近事 東三省」の「豆船未到」に、

上河槽船南下者甚少、現時營口所存豆貨、寥寥無幾。若再越旬日、不見豆船多至、埠内諸油坊、必有缺乏材料之虞。

とあり、營口に豆貨を積載して来航する槽船が東北地方で産出する豆類をもたらす重要な輸送手段であった。そしてそれらの船舶が来航すると營口では大いに賑わったのである。

『大公報』（天津）第66号、光緒二十八年七月十八日、1902年8月21日付けの「中外近事 東三省」の「貨船紛至」によれば、

連日營口港内、由外河裏河駛到貨船、共有四千二百餘隻、約計運到雜糧八萬餘石、元豆二十餘萬石云。

とあり、營口港内は4,200余隻の貨船がもたらす豆貨80,000余石があった。1隻当たり20石程の積載量になるから小型の内河航行船であったと考えられる。

天津で刊行された新聞である『國聞報』第34号、光緒二十三年十一月初五日、1897年11月28日付けの「營口新聞」に營口に豆貨をもたらした遼河を航行していた船舶に関して、次のような記事が見える。

為民除害○營河小船兩項、一曰槽船、一曰牛船、共有七千余隻之多、往來通江口・開原・鉄嶺・瀋陽・遼陽等處、每歲來往約八・九次、近處居民、多藉此為餬口計。

とあるように、槽船や牛船と呼称された船舶が7000余隻もあって、遼河上流域から毎年8次、9次も往來していたのであった。

『大公報』（天津）第170号、光緒二十八年十一月初四日、1902年12月3日付けの「中外近事 東三省」に見える「糧舟紛至」によれば、

十月二十一日前後等日、牛船由上河、販運新糧、入港者千餘隻、運載約共五萬餘石、如日內天氣尚暖、並可再運糧穀云。

とあるように、牛船が上流より千余隻が5万余石の穀物を積載して下ってくるということが記されている。

『通商彙纂』明治41年(1908)第18号に掲載された在鐵嶺帝國總領事館分館の報告である「鐵嶺船舶狀況」によれば、清末の遼河航行の帆船の狀況が知られる。鐵嶺は清代の奉天府、現在の瀋陽市の東北に位置して遼河中流域にある。明治41年3月5日付けの同報告には、

遼河ヲ上下スル支那形船ニ二種アリ。一ヲ槽船ト云ヒ、他ヲ牛船ト曰フ。何レモ木造帆船ニシテ底扁平ナリ。但タ槽船ハ舳艫ノ巾船身ノ廣ト大差ナク、一見箱舟ノ態ヲナセリ。…槽船ハ船手五、六名ヲ要シ、積載量二十石乃至百石ニシテ、牛船ハ船手四、五名、積載量二十石乃至八十石トス<sup>13)</sup>。

とあるように、遼河を航行する帆船には槽船と牛船と呼称された木造の平底船があった。槽船の方が牛船より若干大型のものであった。同報告には、さらに、

遼河ハ例年舊十月初旬ヨリ封河シ、翌年舊三月初旬ニ至リテ開河ス。同河一帯ニ於テ碇船スルニ足ルヘキ港ハ馬蜂溝ノ外ニ營口、田庄臺、小北河(以上營口界)、新民屯、亮水塔、打連堡子(以上新民屯界)、鄭家屯同江子(通江口)、英守屯(以上開原界)アリ。之ヲ營口客商ニ聞クニ、遼河一帶來往船舶ノ総数ハ昨年營口海關ヨリ發給スル船票(船鑑札ニシテ一船一票ヲ有ス)四千五百八十餘個ニシテ、船票オ有セサル船ハ航行ヲ許サザルヲ以テ、同河航行船総数ハ四千五百八十餘艘ト見テ可ナラン。又當地ニ於ケル船問屋ノ説ニ據レハ光緒二十六年即鉄道便ノ未タ通セサリシ以前ニ在リテハ遼河ヲ上下スル船、毎年約一萬餘艘アリシカ、近年汽車便開ケテ水運ノ利ヲ奪ヒ、尋テ戰役ノタメ船隻ノ破壊セラレ、船主ノ損失ヲ蒙リタルモノ少ナカラス。…開河後出航スルトキハ多数ノ船隻一隊ト成リ、舳艫相啣ンテ營口ニ向フ。故ニ其第一次ノ出航船ヲ稱シテ頭帮船ト云ヒ、第二次第三次ニ随ヒテ之ヲ二帮船、三帮船ト稱ス。昨年ノ如キ舊三月開河後、頭帮船營口ニ赴キシモノ六百艘ニ及ヒシカ、其後四月初旬ヨリ旱魃ノタメ航行ニ便ナラスシテ、馬蜂溝ニ停滯セシモノ千五百艘ニ達シ、偶々出航スルモノアルモ僅ニ二、三十石ヲ積載スルニ過キサリシ。六月下旬ニ至リ漸ク降雨ヲ得テ二、三帮船ノ出航ヲ見ルニ及ヒ、漸次南行ヲ了シタルモノナリ<sup>14)</sup>。

とある。遼河は旧暦の十月初旬から翌年の三月初旬、新暦のおおよそ11月初旬から翌年4月初旬までの6箇月近く氷結するため船舶の航行は困難であった。光緒26年(1900)到北京と奉天をむすぶ京奉鉄道が開通する以前にあっては1万隻以上もあったが、1908年頃には4,500余隻に減少していたようである。

奉天で刊行されていた新聞『盛京時報』第169号、光緒三十三年四月初六日、1907年5月17日付の「東三省彙聞 營口」によれば、

牛槽船入港之調査 營埠堆積糧石、轉運他口、惟恃裡外兩河牛槽船隻之裝運、自去歲遼

13) 『通商彙纂』明治41年(1908)第18号、57頁。

14) 『通商彙纂』明治41年(1908)第18号、68~69頁。

河水浅、船隻難以通行、茲雖雨足河水駿、漲船隻之數、僅二千有餘、較比先年、減去大半、常時統計牛槽船一萬零八百餘隻、現在僅剩四五千隻、尚有未修理者、刻下營口銷卸糧石、統計元豆類、以及雜糧各項、不過七八萬石之譜、均在北岸停泊、所有糧棧油房等商、皆俟北信通到、方能取買云。

とあり、營口埠頭に遼河流域から豆貨をもたらず牛船、槽船は、1907年が雨が少なく遼河の水量が減少して水位が低下していたため、1907年5月当時は僅かに2,000隻あまりであった。常時は10,800余隻とされるものが、運航可能なものが僅かに4,000隻から5,000隻とされる状況であった。

これら遼河流域を航行する多数の槽船、牛船によって上流域で産する大豆等の豆貨が營口に運ばれてきたのであった。そして上海等からの沙船により營口から江南に搬出されたのであった。

#### 4 小 結

上述したように明清時代において上海を中心とする地域において生産されていた衣料としての棉布は、当時において世界の最高水準に達していた。その新衣料は、上海において棉布は土布と呼称され、多くの人々の需要を満たした。その販路の一部が中国東北部であった。その大部分は上海の沙船によって東北地方にもたらされていたのである。

上海沙船による棉布等の布貨の東北への舶載の状況と、東北からの帰帆に際しての搭載する豆貨積載とに関する交易の形態を端的に記しているのが、『國聞報』第312号、1898年9月11日、光緒二十四年七月二十六日付の「奉天新聞」の記事である。同記事に「各種土布、由沙船運至牛莊、計數頗鉅、各船即以所入布貨之價、裝運豆油回申、每歲自春徂秋、往來船隻、絡繹不斷」として、牛莊に入港する沙船の往航の積載貨物と、帰航の際の積載貨物との交易形態は、牛莊にもたらされる来航貨物が布貨であり、帰航貨物として牛莊から豆貨が積載されて上海へ戻るとされている。

上述のように、上海沙船が北洋へ向けての往航貨物として搭載された貨物としての南貨の代表が、上海を中心とする地域で生産された綿布であった。

## 第5章 1920年代大連大山埠頭と中国民船沿海貿易

### 1 緒言

1869年（同治8）5月より7月まで、ドイツの地理学者リヒトホーフエンは、中国東北地方から北京まで旅行している。その際の紀行文によれば、「私の目的は、此処（山東・芝罘）からジャンクで、大連湾の商業地小平島へ渡り」<sup>1)</sup>とあるように、山東の芝罘から遼東半島に渡って東北地方を調査することにあつた。この大連湾の小平島について、リヒトホーフエンはさらに次のように記している。

小平島へは夥しいジャンクが渡り、其処から農作物を積んで芝罘に帰って来る<sup>2)</sup>。と記しているように、大連湾の小平島は、山東方面への穀物搬出地として活況を呈していたのである。

宣統3年（1911）の『南金郷土志』によれば、

大連湾為遼東半島之東岸第一大澳、東西長八海里、南北略等。

とあるように、大連湾は遼東半島の東端にあつて入江が深く船舶の停泊に適していた。その名の由来については、同書に、

聚数澳於大澳、故以大連名。

とあるように、多くの入江が在ることから大連と名付けられたとされている。この大連湾に近い地に小平島があつた。同書に、

小平島、東西一帯海岸皆低山、多成小澳。

と記されているように、小平島も船舶とわけ帆船の停泊に適する地であつた。

その後の大連の歴史を簡略にたどれば次のようになる。清国は1891年（光緒十七）に大連湾内の柳樹屯に軍港を建設した。そして、日清戦争の際に日本が一時占領したが、三国干渉により清国に返還している。1898年（光緒二十四）にロシアが大連・旅順の租借権を清国より得て商港建設に着手し、ダルニー（Darny）と命名し自由貿易港として開放した。

1904年（光緒三十）の日露戦争により日本が占領し、翌年2月に大連と改称している。そして1907年（光緒三十三年）日清大連海関設置協定が結ばれ、清国が海関の設置を行った。1932年（民国21）に満洲国に移譲された<sup>3)</sup>。

1) 海老原正雄訳『リヒトホーフニン支那旅行日記』上巻、生活社、1943年5月発行、1869年5月18日条、319頁。

2) 同書、1869年5月30日条、331頁。

3) 董志正主編、鐘ヶ江信光監訳、味岡徹訳『大連・解放四十年史』新評論、1988年11月、29～59頁参照。

この大連が民国10年（1921）代において、中国民船による沿海貿易に関してどのような役割を果たしていたかを南満洲鉄道株式会社埠頭事務所の『昭和元年（民国16）中大連港貨物年報』<sup>4)</sup>によって明かにしてみたい。

## 2 清代における盛京省沿海来航民船

清代の康熙時代中期以降において大陸沿海各地から多くの海船が盛京省、即ち今日の遼寧省沿海を目指して来航していた。その船隻を継続的に記録されたものは現在のところ不明であるが、乾隆末年と嘉慶年間中の記録が知られる。

嵩椿宜興の乾隆五十四年（1789）十二月十四日付けの奏摺に、盛京省治下の錦州、由巖、復州、金州、蓋州、牛莊等の六城所属の海口に来航した海船の船舶数が知られる。

乾隆52年（1787）	4,149隻
乾隆53年（1788）	3,378隻
乾隆54年（1789）	1,782隻 <sup>5)</sup>

乾隆五十二年（1787）以降3年間の船隻数であるが、南は広東沿海から福建、浙江、江蘇、山東、直隸等の省から毎年3,000から4,000隻の船が盛京省に来航していた。

中国第一歴史檔案館に所蔵される「錦州牛莊等属征收税銀清單」<sup>6)</sup>は嘉慶時代（1796～1820）のものであるが、制作年代は不明である。この清單によると乾隆時期と同じ六城の海口には1年に合計で下記の船隻数が来航してきた。

3,457隻（前年）、3,286隻（本年）

この清單は、六城下の海口名を記載している。地理的に大連を包括する金州には、金廠、石槽、紅崖、和尚島の4箇所の地名があり、1年に、395隻（前年）、362隻（本年）の来航船隻があった。その船隻の種類を「沙・鳥・衛」とあるから文字通り解釈して、沙は沙船、鳥は鳥船、衛は衛船と考えられ、沙船は長江口付近から、鳥船は福建、広東から<sup>7)</sup>、衛船は元代に「天津衛」と呼称された天津を中心に山東、河北からの船<sup>8)</sup>と考えられる。

『盛京時報』第37号、光緒三十二年十月二十日、1906年12月5日付の「東三省彙聞」錦州の項目の記事中に次のような記述がある。

錦州西海口、舊称油粮口岸、凡到口沙・鳥等船均由錦城根店、購買元豆、運往浙・閩等省售買、今秋錦属豆糖歉収、価値太昂、每斗需洋一元三四角、比較常年、加半倍之、譜所以

4) 『昭和元年中大連港貨物年報』南満洲鉄道株式会社埠頭事務所、1927年7月。

5) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第74輯、434～435頁。

6) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関税項。

7) 松浦章「清代における沿岸貿易について—帆船と商品流通—」小野和子編『明清時代の政治と社会』京都大学人文科学研究所、1983年3月。

8) 『大連・解放四十年史』32頁。

南省商船、均聞風不進云。

とある。錦州の西海口とは天橋廠<sup>9)</sup>のことであり、この港から積み出される積荷から「油根口岸」と呼称されていた。ここに来航する沙船、鳥船は錦州の油根店より、元豆を購入して浙江省や福建省方面に運び売却する。今秋は錦州近郊の豆貨等が不作であるため価格が高騰し、平年の倍以上の価格になっていた。南方からの商船の来航の情報もないとある。

即ち、大連港建設前であっても、大陸沿海各地から大連周辺の港へ毎年数百隻の船が来航していたことは歴然であろう。これらの海船がどれほどの貨物を積載していたかは、乾隆四十年(1775)正月二十一日付の奏摺にみえる。熊岳副都統僧保の奏摺に、

巡查有復州・金州・岫巖・蓋州等四城、共有應行取稅海口一十八處、…各海口到來船隻大小不一、譬如一船、應載黃豆一千倉石、問諸船戶、只云、裝載五、六百石<sup>10)</sup>。

とあるように、盛京省即ち遼寧沿海には18カ所の海口があり、その海口に来航する船の大きさは様々であったが、一般的には黄豆1,000石を積載すると見られていたが、実際船舶所有者である船戸は、500~600石程と答えている。ただしこれは官憲に対して多少は少な目に答えたと思われるから、大凡1,000石程度は積載可能であったろう。

大連図書館に所蔵される乾隆五十九年(1794)八月序の『山海關權政便覽』<sup>11)</sup>の凡例には次のようにある。

大關海早各口、實在奉文報部、大小共計四十一處、内如東西各門原付於大關之列、其海口之付近口岸、如錦州之天橋廠、牛莊之沒溝營等口、載入須知冊内者、共計十五處。

とあり、盛京沿海を管轄する山海関は、陸上、海上を併せて41カ所の常関があった。その内、沿海に係わる常関と口岸が15カ所あり、主要な口岸が錦州の天橋廠や牛莊の沒溝營であったのである。

咸豐十一年(1861)二月初一日付の山海関稅務監督烏勒洪額の奏摺によれば、

山海關所管稅口參拾餘處、…海口如錦州・熊岳・鮑家・馬頭等口共拾餘處<sup>12)</sup>。

とある。山海関所管の税口は30余あるが、その内、海の税口は錦州等を初めとして10余箇所であった。乾隆四十年より咸豐十一年までの80余年間は盛京省における各地から来航する商船の入港可能な港は10余箇所であったことは確かである。

これら盛京省の海口に来航した多数の沿海各地の船舶は何を目的に来航したかは、李鴻章の同治元年(1862)の奏摺によると、上海の海商が目的としたものにつて次のように記している。

自南往北者不均一、而自北回南者、綫以豆貨爲大宗<sup>13)</sup>。

9) 松浦章「清代盛京海港錦州とその後背地」『関西大学文学論集』第37巻第1号、1987年12月。本書第2編第3章参照。

10) 『明清檔案』A 223-6、「戸部議覆山海関所轄取稅各海口請交守卞官員協徵摺」。

11) 大連市図書館『大連図書館古籍善本書目』1986年5月前言、18頁。大連図書館古籍善本、善甲部分、政書類。『山海關權政便覽』4巻、4冊、題夢軒主人撰、清乾隆五十九年抄本。

12) 中国第一歴史檔案館、硃批奏摺、財政類、関稅項目。

13) 『李文忠公奏稿』巻一、「上海一口豆石請仍歸華商裝運片」同治元年六月十三日条。

と指摘している。上海方面から北の海域、即ち渤海沿海を目指して行く船舶は様々の貨物を積載していくが、南の海域への帰帆に際しては、積載した主たる貨物は豆貨と総称された大豆製品であった。

外国からNewchangと呼称された営口に来航していた中国沿海の海船について『海関十年報』1882～1891年（光緒八～十七）の営口には下記のように記されている。

上海ジャンク（杉船）は、1881年（光緒七）にこれらの船舶が、この港に1年に平均400航海している。今それらは320から330に減少している。それらは本地へ土産の布、綿花、陶器類、竹製品などを、そして帰帆には大量の豆油、又ひまし油、豆、豆粕、薬剤、瓜子、大麥、焼酒がある。

寧波ジャンク（寧波船）は、1881年には約140隻が、ここに寄港している。そして1891年（光緒十七）にもほぼ同数が見られた。それらは本地へ紙、薬剤、偶像（を描いた）紙、焼酒を。そして帰帆には豆油、ひまし油、豆、豆粕、瓜子、北方の焼酒がある。

福州ジャンク（船船）、これらは1年に約50から70航海を行う。それらは、本地に粗製陶磁器、棒、薬剤、そして紙を、帰帆には豆、豆粕、豆油、塩漬魚、雌牛の筋、エビ油、エビソースがある。

山東ジャンク（山東船）、これらは平均250航海である。それらは、山東布や薬剤、カバン、木綿のリボン、雌牛皮革、そして古着をもたらし、そして穀物、麻煙草、焼酒を輸出する。

天津ジャンク（衛船）は、平均は800から850隻である。それらは、豆腐作りのニガリ、鉄鍋、蓆、靴、雌牛皮革をもたらし、穀物、豆、豆油を輸出する<sup>14)</sup>。

とある。

また山東省と東北沿海との間に航行していた帆船について、『海関十年報』1882～1891年、芝罘の条に、

牛莊ジャンク 牛莊ジャンクは、紅頭、丁油、瓜萋、燕兒飛と名付けられている。最初の三船型は、各々大型と小型に細分する。それらは、大型の5,000擔から小型の200擔程の量を輸送し、船員は19名から5名まであり異なっている。燕兒飛船は250擔で乗客と軽量貨物だけを輸送する。これらのジャンクは国内産品を輸送するが、主として奉天と山東の間にだけである<sup>15)</sup>。

とあるように、山東半島の中部北端にある芝罘に来航する、また芝罘から東北沿海地区に航行する帆船に4種類の帆船があり、5,000擔、約300トンから200擔、約12トンの輸送力を持っていた。

14) *China. Imperial Maritime Customs, Decennial Reports, 1882-91, 1893, Newchang, 30.* 訳文中の（ ）中の船名は原文による。

15) *ibid.* 70 p.



天津で発刊されていた新聞『國聞報』第436号、1899年（光緒25、明治32）1月13日付けの「營口新聞」の「進口船数」によれば、

營口、自開河迄封河、進口輪船共四百五十四擔、内計糧船四艘、煤船三十一艘、雜貨船四十六艘、餘皆裝載洋貨、又夾板船十四艘、他若改賣船一百八十六艘、杉船一百八十六艘、寧波船七十二艘、雕船四十二艘、東船二十九艘、後尚有運載鐵路木料之輪船十餘艘不在此数<sup>16)</sup>。

とあり、營口に入港した蒸気船や沿海帆船の船艘数が知られ、とりわけ杉船とある上海方面からの沙船は186隻、寧波船は72隻、福建からの雕船すなわち鳥船が42隻、東船とある山東からの商船が29隻であった。これらの船が帰帆に際して積載した貨物は同紙、同日の記事「進出豆油数目」に、

營口油坊、共有二十八家、自開河到封河、共計出口豆油十四萬三千四百七十九簍。

とあるように、東北各地から營口に集荷された豆油等の豆貨類であった。これらが南下の主要な貨物となったのである。

以上のように華北以南の大陸各地にとって、東北産の豆貨が最も重要な貨物であった。とりわけ大豆、豆粕、豆油は主要な産物であったのである。そのため、華北以南の地から遼寧省の沿海各港を目指して多くの船舶が来航していたのであった。

### 3 大連大山民船埠頭と中国民船沿海貿易

大連湾内にあつて、民船が常時的に接岸していた埠頭は「大山戎克埠頭」と呼ばれていた。同埠頭は大型船舶接岸埠頭の西側に位置し、埠頭の長さ400尺（約120m）、幅150尺（約24m）であった<sup>17)</sup>。

大山埠頭の規模については、「沿岸貿易用戎克及び支那型帆船用にして外に荷揚場1,800尺がある<sup>18)</sup>とあるように、沿海貿易に従事する帆船の専用埠頭であった。

1902年（光緒二十八）から1925年（民国14）までの間に大連港へ入港、また出港したジャンクの総数が知られる。

---

16) 中国社会科学院近代史研究所図書館蔵書による。

17) 『南北満洲の主要海港河港』満鉄調査資料第67編、南満洲鉄道株式会社庶務部調査課、1927年6月、8頁。

18) 同書、8頁。

表1 大連港ジャンク出入合計船隻表<sup>19)</sup>

西暦	出入ジャンク数	西暦	出入ジャンク数
1902年	1,418隻	1916年	18,459隻
		1917年	22,984隻
1908年	8,318隻	1918年	24,720隻
1909年	9,812隻	1919年	17,578隻
1910年	7,152隻	1920年	19,138隻
1911年	8,721隻	1921年	17,935隻
1912年	7,770隻	1922年	19,552隻
1913年	11,782隻	1923年	17,884隻
1914年	12,763隻	1924年	15,375隻
1915年	14,653隻	1925年	19,580隻

表1からも明らかなように大連へ入港したジャンクは1900年代後半以降に急増し、1910年代後半以降は、1900年代の2倍になっていたのである。

光緒二十八年（1902）から民国元年（1912）までの牛荘港に出入した民船の船隻数が『海關華洋貿易総冊』に見えるので次に示してみたい。

表2 1902～1912年牛荘入出港中国民船隻数<sup>20)</sup>

西暦	中国暦	入港船隻	出港船隻	合計船隻
1902年	光緒28年	5,180	8,089	13,269
1903年	光緒29年	7,126	8,293	15,419
1905年	光緒31年	3,849		
1909年	宣統元年			7,725
1910年	宣統2年			7,435
1911年	宣統3年			9,337
1912年	民国元年			6,960

上記のように清末において牛荘港に出入した民船の船隻数は15,000から6,000隻までの幅があるが、1隻当たりの積載指数が500擔から723擔までになることから、その積載量から見て大連のジャンクとの関連性が知られよう。

1921年（民国10）から1926年（民国15）迄に、大山埠頭に着岸した民船の船隻数は次の表の通りである。

19) 同書、101頁。

20) 『中華民国海關華洋貿易総冊』台北・國史館史料處、1982年6月重印、「光緒二十八年牛荘口華洋貿易情形論略」、「光緒二十九年牛荘口華洋貿易情形論略」、「光緒三十一年牛荘口華洋貿易情形論略」、「宣統二年牛荘常関華洋貿易情形論略」、「宣統三年牛荘常関華洋貿易情形論略」、「中華民國元年牛荘常関貿易情形論略」参照。

1921～26年（民国10～15）  
表3 大連大山埠頭着岸民船隻数表<sup>21)</sup>

西暦	中国暦	船隻数	積載石数
1921年	民国10年	4,780	527,379
1922年	民国11年	7,180	745,079
1923年	民国12年	6,073	587,191
1924年	民国13年	4,804	453,843
1925年	民国14年	7,145	698,484
1926年	民国15年	6,946	719,644

(注：10石を1トンとして換算される。)

大山埠頭と大陸沿海各地とは民船によって貿易していたが、それらの地を『昭和元年中大連港貨物年報』に見える地名を列記してみたい。

表4 大連・大山埠頭ジャンク来航・往航地名表<sup>22)</sup>

山東省		奉天省		直隸省		江蘇省		他 省	
来航地	往航地	来航地	往航地	来航地	往航地	来航地	往航地	来航地	往航地
大山	大山	安東	安東	甜水河		青口		寧波	寧波
利津	利津		龍王廟	大庄河	大庄河	海州	海州	福州	福州
淮河	淮河	黄土坎	黄土坎	北塘		潮河		其他	其他
羊角溝	羊角溝	大孤山	安東大	蘆臺		鹽城	鹽城		
虎頭崖		青推子	孤山	天津	天津	崇明			
黒港口			青推子	祁口		澣浦	澣浦		
萊州府	萊州府	莊河	北井子	大清河	大清河	上海	上海		
欒家口			莊河	其他	其他	其他	其他		
龍口	龍口		花園口						
登州府	登州府	貔子窩	碧流河						
平鴨河		城子疃	貔子窩						
劉家旺		大長山	城子疃						
八角口	八角口	島	旅順						
芝罘	芝罘	獐子島	普蘭店						
繫山口	繫山口	廣鹿島	復州						
養馬島		浪窩口							
威海衛	威海衛	陳家嘴							
砣磯島		錦州							
長山島		天橋廠	其他						
俚島	俚島	其他							

21) 『支那の戎克と南満の三港』 満鉄調査資料第69編、南満洲鉄道株式会社庶務部調査課、1927年9月、17～18頁。

22) 『昭和元年中大連港貨物年報』 92～96、98～101頁。

石島	石島								
乳山									
青島									
石臼所	石臼所								
濤雒									
下窪									
其他	其他								

大山埠頭からの貨物が民船によって搬出された中国沿海地域は主に山東省・奉天省・直隸省・江蘇省とその他の地域であった。1920年（民国9）より6年間に、大連の大山埠頭からの貨物が民船より搬出された積載量の割合は次のようになる。

1920年（民国9）～1925年（民国14）  
表5 大連大山埠頭より中国民船による搬出入各省地域比率表<sup>23)</sup>

搬出各省地域比率表

	山東省	奉天省	直隸省	江蘇省	その他	朝鮮	合計
1920年	63.1%	16.1%	9.6%	5.5%	5.6%	0.1%	100%
1921年	51.8%	20.5%	7.1%	13.6%	6.9%	0.1%	100%
1922年	62.5%	14.6%	6.0%	12.3%	5.9%	0.2%	100%
1923年	63.6%	15.7%	5.1%	10.3%	5.1%	0.2%	100%
1924年	46.0%	22.0%	9.0%	12.4%	10.6%	—	100%
1925年	59.0%	13.6%	9.0%	14.7%	3.6%	0.1%	100%

搬入各省地域比率表

	山東省	奉天省	直隸省	江蘇省	その他	朝鮮	合計
1920年	23.0%	61.7%	3.4%	7.2%	0.3%	4.4%	100%
1921年	20.5%	65.2%	4.3%	7.2%	1.0%	1.8%	100%
1922年	17.1%	67.0%	7.3%	3.6%	2.7%	2.3%	100%
1923年	14.2%	66.6%	4.0%	6.3%	2.0%	6.9%	100%
1924年	15.4%	61.1%	4.3%	7.3%	6.3%	5.6%	100%
1925年	10.8%	71.8%	2.1%	6.5%	2.5%	6.3%	100%

搬出表からも明らかなように、大連からの民船による沿海貿易の対象地域は東北地域からの搬出額がほぼ6割を占めていた重要地域が山東省であったことが知られる。それに次ぐのが、奉天省、直隸省、江蘇省であった。搬入表によると奉天省沿海各地域から大連港の大山埠頭に貨物が搬入されていた貨物量は全体の搬入量が6割から7割強の割合を占めていた。それに対して華北沿海地区からは山東省、江蘇省、直隸省の順でこの三省で30%強を占めていた。

23) 『南北満洲の主要海港河港』105～107頁。

これらの帆船の積荷はどのようであったか。『昭和元年中大連港貨物年報』によれば、大連より搬出された主要穀物を積載量による割合では次の表になる。

表6 大連大山埠頭ジャンク搬出穀物比率  
(全積載量対比：単位%)

	高粱	大豆	豆粕	豆油	粟	包米	合計
1913年	55.9	3.1	2.7	8.6	1.4	7.4	79.1
1914年	33.7	8.6	5.1	6.8	2.7	8.8	65.7
1915年	42.3	10.9	14.3	1.1	2.4	13.7	84.7
1916年	36.7	5.3	32.5	0.5	0.7	7.6	83.3
1917年	57.7	1.0	12.6	0.5	1.7	12.0	85.5
1918年	41.1	2.4	23.5	0.1	1.4	14.6	83.1
1919年	23.5	1.5	13.7	6.4	3.3	7.2	55.6
1920年	36.2	6.6	22.3	5.1	3.3	11.2	84.7
1921年	41.5	2.9	10.5	14.0	2.2	7.0	78.1
1922年	53.8	2.4	7.2	5.2	4.7	11.1	84.4
1923年	48.3	2.4	12.6	6.3	1.6	6.1	77.3
1924年	23.3	3.5	17.7	4.9	1.0	7.9	58.3
1925年	47.6	2.8	8.0	6.4	2.0	5.4	72.2
1926年	38.7	1.6	6.4	4.6	7.0	16.0	74.3

大連の大山埠頭から中国沿海各地域に搬出された貨物穀物類の第一位を占めているのは穀物類であった。穀物類、特に高粱、大豆と大豆搾り粕、大豆油、粟、包米のみで全積載量の50%強から80%強を占めていた。とりわけその中で最大量であったのが高粱であった。前節で述べた東北地区から江南方面への積荷の最大積載量であった大豆、豆粕、豆油はその最盛期を伺えないほどに衰退している。僅かに豆粕が若干その面影を臭わせていると言える。大豆関係の積荷が減少した理由の一つは、大連などからの輪船・蒸気船によって大量輸送されていて、民船の積荷から除外されていたことにも関係するであろう。

#### 4 小 結

清代より発展してきた中国大陸の沿海帆船貿易は、20世紀の前半まで沿海地域にあって極めて重要な輸送・交通機関であった<sup>24)</sup>。動力機関を搭載した輪船・蒸気汽船が中国大陸近海に進出してきても一挙に帆船が衰退したのではなかった<sup>25)</sup>。

24) 松浦章「清代における沿岸貿易について—帆船と商品流通—」、本書序論第2章参照。

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。本書第1編第1章参照。

25) 松浦章「清代末期の沙船業について」『関西大学文学論集』第39巻第3号、1990年2月。松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』所収

『昭和元年中大連港貨物年報』に記載された大連・大山埠頭に出入港した中国ジャンク、即ち民船の船隻数は、政治状況が変化した東北地区、即ちロシア、日本によって統治された状況下においても、なお東北地区と中国大陸沿海地区、とりわけ東北地区と華北沿海地域とを連携する商品流通は主要航路を航行する輪船即ち蒸気船を除いて沿海の中国帆船によって担われていたのであった。広大な領域を保有する中国において様々な地域との緊密な交通、商品流通には輸送価格を廉價に押さえられる帆船は必要欠くべからざる重要な交通・運輸機関であったことを『昭和元年大連港貨物年報』に記載された大連・大山埠頭出入ジャンクの船隻数は如実に語っていると言えるであろう。

## 第6章 天津と沿海航運

### 1 緒言

中華人民共和国の首都北京に近い天津は、現在特別市として、北京、上海に次ぐ重要な都市<sup>1)</sup>であるが、その発展の歴史は、中国五千年の歴史からすれば、古くはない。日本で天津の名が一般的に知られるようになったのは、20世紀になってからである。

詩人の高村光太郎が大正13年（1914）10月に32歳で自費出版した詩集『道程』の「甘栗」に「釜からあげた 清国名産甘栗の やはらかい皮をむけば 琥珀の様な栗の実が ころころと ころげたり」<sup>2)</sup>とあるなかの「清国名産甘栗」が「天津甘栗」であることは想像に難くない。現在も冬季だけでなく巷間で売られる「天津甘栗」は日本の社会に定着した。また明治8年（1875）年に中国から移入された「天津水蜜桃」は日本の桃に影響を与えた<sup>3)</sup>。これら「天津」の名が日本で有名になったが、天津港そのものは甘栗の産地ではない。栗の産地は天津の hinterlandたる後背地にあった。天津の東北に位置する薊縣や河北省の玉田縣などの地が良質の栗を産出し、天津市内に運ばれ天津港から日本などに搬出したから、「天津甘栗」の名で呼ばれたのである。同様な例は日本の伊万里焼きの場合と同様で、有田で焼かれた磁器が伊万里から船で搬出されたことから伊万里焼きの名が起こったのと同様である。

この天津の港としての発展は元の時代に始まり、明清時代になってさらに発展したのである。天津の地理上の重要な点は三点あって、第一は、元朝以降の王朝の漕運、即ち政府御用の物資を大運河による水運を利用して各地から都に輸送した際の要衝の地に立地していたこと。第二は、元朝以降、首都となった北京の外港としての地位に有ったこと。第三には、天津は後背地として華北平原を保持していることにあるとされた<sup>4)</sup>。

この天津の発展の歴史と沿海航運の関係について述べてみたい。

### 2 天津の地理と歴史

#### 1) 天津の地理

天津は北緯38度33分から40度15分、東経116度42分から118度3分に位置して、日本では緯度

---

1) 天津は、首都北京、上海に次ぐ特別市で、4番目の特別市が重慶である。

2) 『現代日本文学大系27 高村光太郎集 宮澤賢治』筑摩書房、1969年9月、4頁。

3) 『日本国語大辞典』第14巻、小学館、1975年3月、345頁。

4) 黄盛璋「中国港市之発展」『地理学報』第18巻第12期合刊、1951年6月、32頁。

では仙台付近から盛岡付近がほぼ含まれる位置にある。天津は、華北平原の東北部にあり東南には渤海湾に接し、西北は北京市に接している。他の地域は石家荘を省都とする河北省に囲まれている。現在の天津市は和平、河東、河西、南開、河北、紅橋、塘沽、漢沽、大港区、東麗、西青、津南、北辰の13区と、寧河、武清、靜海、宝坻、薊の5縣からなる。渤海湾に接するのは漢塘、塘沽、大港区の3区であるが、その中の塘沽区の中央に海河が流れその河口がほぼ天津新港に当たり、日本からの旅客船燕京号は同港に到着する。天津新港から海河を遡航したところに天津の中心街が形成されているのである。この海河に大運河の内、南運河古くは永濟渠、衛河が市街区で合流している。また北運河、古くは路河、白河と呼称されていた<sup>5)</sup>。天津の発展はこの海河と大運河を抜きにしては考えることが出来ないのである。

## 2) 天津の歴史

天津の歴史は、中国史のなかでも新しいため、その歴史を記した書籍は多くない。現在知られる地方志を掲げれば、次のものがあげられる。

- ◎天津衛志 四卷首一卷 康熙十三年(1674) 修本
- ◎新校 天津衛志 民国23年(1934) 排印本
- ◎天津府志 四〇卷 乾隆四年(1739) 刊本
- ◎天津縣志 二四卷 乾隆四年(1739) 刊本
- ◎続天津縣志 同治九年(1870) 刊本
- ◎重修天津府志 五四卷 光緒二十四、二十五年(1898、1899)
- ◎天津縣新志 民国19、20年(1930、1931)
- ◎天津誌略 二〇編 民国20年(1931)
- ◎天津市概要 一三編 民国23年(1934)

以上が全て清代と中華民国になって編纂されたものであるが、この他に日本人が編纂した次のものがある。

- ◎天津誌 清国駐屯軍司令部編纂 明治42年(宣統元年、1909) 9月

これらの歴史、地理書が著されたが、その内容が詳細になるのは元朝以降である。天津の歴史上の文献に見る草創期の記録としては、大都すなわち現在の北京に都を置いたモンゴルの元朝の太宗六年(甲午、1234)の干支が記された「三叉沽創立塩場旧碑」<sup>6)</sup>がある。この碑文に見る甲午の歳には元朝は華北平原を支配していた金朝を滅ぼし、新しい支配者となった年であった。この碑文によると「甲午の秋に、三叉の地にはまだ霜が見られないのに草が枯れており、水際は寛く平らであり、塩が露出している」状況であったとされ、また元朝の歴史を記した『元史』卷九十四、食貨志、塩法に「大都の塩、太宗丙申年(1236)、はじめて白陵港、三叉沽、

5) 『中華人民共和国地名詞典 天津市』商務印書館、1994年10月参照。

6) 『新校天津衛志』中国方志叢書・華北地方・第141号、成文出版社、216~217頁。



大直沽等の處において司を置き」と専売塩の管理を命じたように、三叉沽と呼称された現在の天津に産する塩が、この地の繁栄の基礎を形成し、歴代王朝の塩の専売政策と相まって、天津の地の経済発展の基礎を形成することになる。これが、長蘆塩である<sup>7)</sup>。

その後、1279年に元朝は、主に長江以南の地を支配していた南宋を滅ぼして中国全土を支配した。このため農業生産力の高い長江以南の江南から都とした大都（北京）への御用米の運河による輸送である漕運が不可欠となった。しかし、大運河を利用する輸送だけでは大都の需要を満たすことが困難として、新たに海上輸送による御用米の輸送を行う海運が開かれたのである<sup>8)</sup>。至元二十年（1283）の初めの頃には、40,000石であったものが、天曆・至順年間（1328～1332年）には、300万石を輸送するまでに急成長を遂げたのである。そのことが天津の発展に寄与しなかったはずはない。

天津の名が「天津」として呼称されるようになるのは、次代の明朝になってからである。『明実録』の永楽二年（1404）同十一月己未（二十一日）の条によれば「天津衛を設ける。上（永楽帝）は、直沽は海運商舶の往來の要であり、かつ海港、土地は肥沃であるため沿海の諸衛の軍士に屯守を命じた」とあり、翌庚申（二十二日）の条には「北京天津衛經歷司經歷を一員置く」とし、翌辛酉（二十三日）の条によれば、永楽帝は海運による糧船を天津の下流の直沽に到らし、そこから小船で北京に転送することを提案している<sup>9)</sup>。同年十二月丙子（九日）の条には「天津左衛を設ける」<sup>10)</sup>とあり、これらのことから明らかなように、永楽帝は即位直後から北京を重視し、北京への物資の要の地として天津を注視していたことは確かである。それ故「天津」の呼称は、永楽帝とともに始まると言える。永楽以降は海運を重視しなかったこともあり、天津は大運河の一要衝の地に止まっていたが、次代の清朝が中国全土を統一する1683年以降、再び海上輸送も活発化するのである。

### 3 天津と沿海航運

#### 1) 清代における天津と沿海諸地域とりわけ華南地方

乾隆三十二年（1767）五月二十一日付の两江総督高晋、江蘇巡撫明德の奏摺に、

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<sup>11)</sup>。

とあるように、北京で消費される南方の産品は、大運河により天津を經由して全て江南から漕

7) 佐伯富『清代塩政の研究』東洋史研究会、1956年。

8) 『元史』卷九十七、食貨志五、海運、校点本第8冊、中華書局、2481～2483頁。

9) 明『太宗実録』卷三十六。

10) 明『太宗実録』卷三十七。

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

船によって輸送されていた。そしてこれらの全の漕船が、南に帰帆する際に北方の産品が、北から南に輸送されたのであった。このため漕船が停止すれば、南北の物資が流通しないとされていた。しかし、南からの輸送経路には大運河を経由する以外に、天津から北は大運河であるが、天津までは別の経路があった。それが沿海の航路である。

天津の航運活動の一端として朝鮮王朝の記録『備邊司謄録』第百五十八冊、正祖元年丁酉（乾隆四十二年、1777年）に見える次の記事を掲げたい。朝鮮半島に漂着した清代帆船の船戸は天津の人であった。その時の「茂長漂人間情別單」に次のように見える。

問、爾們共幾人、而漢人耶、滿州人耶。

答、同舟共二十九人、而俱是漢人。

問、爾們二十九人姓名年紀居住。

答、船戸金長美年四十五、住直隸天津府天津縣。

舵工陳 玉年四十五

水手曾 福年三十 張 祿年二十五 蘇 壽年二十四

郭 成年三十一 李 吉年三十五 蘇 全年二十

禹 寶年四十 李 五年三十七 楊 旺年二十四

許 三年三十六 林 雲年三十三 林 珍年二十一

顏 祥年二十二 李 照年二十二 王 安年二十五

陳 拱年二十 伍 祥年二十三 高 陸年二十九

林 發年二十九 洪 升年二十七 王 晉年二十八

蘇 彩年二十三

已上二十三人、住福建省泉州府同安縣。

客人李 光年六十 羅 五年五十一

已上二人住廣東省廣州府南海縣。

洪 燦年三十 蘇 景年五十三 蘇 相年二十

已上三人住福建省泉州府同安縣。

問、爾們二十九人外、無他滄傷、亦果無疾病者耶。

答、同來二十九人、幸得全活、客人李光、羅五、本有嗽喘、冒寒添痛、而不至委頓矣。

問、爾們因甚麼事、何月何日、自何處乘船、到何處漂風耶。

答、俺們本以船戸行商之人、今年九月二十八日、自天津縣大沽營、貿載涼花棗子、欲往廣  
州省交易、十一月初七日、行船到山東省登州界、忽值西北風大作、飄蕩外洋、幾死者  
數、至十四日夜、風勢越猛、大船簸揚、船板縫口、坼而水入、漸至沉沒、人皆急於圖  
生、僅拾隨身物件、跳下汲水小船、隨波東西、莫適所向、十七日丑時量、轉泊於貴境、  
而所載涼花棗子糧饌之屬、大船破碎時、隨而飄失矣。涼花即綿花

問、爾們既是十四日跳下小船、十七日來泊我境、則其間二三日、在於何處、喫得何物而救

飢耶。

答、跳下小船時、收載一石三斗糧米與若干棗子、又有一小鼎、故或煮粥以飲、或啖棗救飢、而地方則飄蕩外洋、莫辨何處矣。

問、僱們二十九人中、船戶在天津縣、舵工、水手等、在同安縣、二人在南海縣、天津屬直隸、同安屬福建省、南海屬廣東省、則相距絕遠、緣何以作伴同船耶。

答、天津同安之商船、互相往來買賣、天津之船、或雇同安之水手、同安之船、或雇天津之水手、故俺於去年冬、自天津裝貨、到同安發賣、今年五月、自同安買貨、還到天津、而舵工、水手雇傭、同安縣人、惟憑照驗、無所拘礙、乃所以便行商之道也。

問、天津之於廣東、比同安尤為絕遠、廣東客人、緣何作伴耶。

答、廣東客人李光等、適以行商來天津、故與之同舟也。

問、僱們所破船、官船耶私船耶、船之長廣幾許、帆等幾個、船號云何。

答、船是商船、其長十丈、其廣一丈六尺、建三桅、前桅長五丈抱半圍、中桅長九丈抱二圍、後桅長三丈抱半圍、船號則商字第六十九號。

問、僱們船、是商船、則有縣票關票裝貨執照等公文耶。

答、非江南福建等地船、則無縣票關票、故俺們船、只有驗單一張執照一張、而驗單見在、執照遺失於蒼黃之時矣。

問、僱們、驗單上、列書戶駕掌水手姓名、並為二十四人、而今來者為二十九人驗單、係是歸驗於官府者、則人數之相左何也<sup>12)</sup>。

とある。この船は乾隆四十二(1777)に天津縣の大沽營より涼花・棗子などを積載し、「廣州省」の省城即ち広州に赴いて交易しようとしていたものが朝鮮半島に漂着したのである。船戶が天津の人であるのに、乗員の殆どが福建省の同安縣の者であった理由として、乗員が、天津と福建の同安とは相互の交易し、天津の船にも同安の者が、同安の船に天津の者が乗船することは頻繁に見られると述べているように、天津と沿海航運で結ばれた中国沿海地域は極めて広範囲に及んでいたことがわかる。

北京に近い天津が何故、上海・長崎間の海上航路の距離の3倍以上にも相当する遠距離の華南の福建や広東省と関係があったかと言えば、その沿海の航路を結んでいた清代帆船が存在したからであった。

それは特に福建、広東方面の海船が毎年、福建、広東などで生産された砂糖等の物資を積載して天津の港に來航していたからある。その具体的事例は清代の官吏の報告書に見える記録から抜粋した次の表からも知られるであろう。

12) 『備邊司謄録』第十五冊、533～537頁。

表1 清代天津入港船舶数

西暦	中国暦	天津入港船籍	隻数	主要積荷
1717	康熙56	福建洋船	2隻	粗碗・白糖・冰糖・魚翅
1723	雍正01	福建商船	5隻	松糖・白糖
1724	雍正02	福建洋船	3隻	白糖・松糖
1725	雍正03	福建商船	7隻	毛長紙・茶葉・松糖・白糖
1726	雍正04	福建商船	2隻	松糖・蘇木・冰糖・橘餅
1729	雍正07	福建・広東商船	22隻	
1731	雍正09	福建商船	53隻	白糖・松糖・烏梅
1732	雍正10	福建・広東商船	45隻	松糖・白糖・胡椒・
1736	乾隆01	福建商船	78隻	松糖・白糖・枝圓・扛連紙
1780	乾隆45	福建・広東商船	85隻	
1796	嘉慶01	福建商船	59隻	
1800	嘉慶05	福建・広東海船	182隻	
1806	嘉慶11	海船（奉天から天津に入港）	300余隻	小米・高粱・木板
1806	嘉慶11	洋船（福建・広東から天津に入港）	90-100余隻	紅糖・白糖・冰糖・檳榔
1808	嘉慶13	福建・広東海船	85隻	
1809	嘉慶14	福建・広東海船	81隻	
1826	道光06	沙船	1,500余隻	江蘇漕糧
1852	咸豊02	沙船	72隻	咸豊元年分漕糧
1854	咸豊04	沙船	982隻	漕糧
1857	咸豊07	沙船	1,361隻	漕糧
1857	咸豊07	沙船・洋船	925隻	漕白糧
1868	同治07	沙船	485隻	江浙二省漕糧
1869	同治08	沙船	595隻	同治七年江浙江北漕糧
1870	同治09	沙船	670隻	同治八年江浙江北漕糧
1873	同治12	沙船	604隻	同治十一年江浙漕糧
1874	同治13	沙船	529隻	同治十二年江浙漕糧
1887	光緒13	沙船	272隻	光緒十二年蘇浙二省漕糧
1888	光緒14	沙船	266隻	光緒十三年蘇浙二省漕糧(海運)
1890	光緒16	福建・広東商船	10余隻	
1891	光緒17	福建・広東商船	20~30隻	
1898	光緒24	福建・寧波海船	数百隻	

表1は北京の故宮にある中国第一歴史檔案館所蔵の硃批奏摺・財政類の文書と台湾の故宮博物院文献館において所蔵される宮中檔各朝奏摺より抽出しまとめた。

毎年の記録は不明であるが、次の記録から天津には毎年南方からの帆船が入港していたこと

が知られる。嘉慶二年（1797）正月二十七日付けの董椿の報告によると、

伏查天津關徵收稅課、向賴閩粵海船來津貿易爲大宗、每年進口閩粵各船、均有一百數十隻至一百隻上下、通年比較方無短絀上年閩粵到僅五十九隻、粵船竟無一隻進口、並有閩船帶運官穀在洋遇盜、不及到廈門置貨駛天津<sup>13)</sup>。

とあるように、天津関が徴集する税課は、古くから福建や広東の海船が天津に来て貿易することが主要であった。毎年入港する福建や広東の各船は平均百数十隻から100隻前後のぼっていた。しかし嘉慶元年（1796）は僅かに59隻で、広東船は一隻もなかった。その原因は海賊<sup>14)</sup>によるものであったと記しているように、華南方面の物資を積んだ南方から海上航行してきた船舶が、一年に100隻以上もが天津に入港していたのである。さらに表1の1826年以降に見える沙船は、長江口の上海方面から政府向けの米穀等を輸送してきた船舶である。その数は数百隻にも達したのである<sup>15)</sup>。これら南方からの船乗り達のため、海上航路の安全を祈念するために天后宮が海河沿いに設けられている<sup>16)</sup>。



往事の天津・天后宮附近の海河岸を描いたタイル壁画  
(天津民俗博物館・天后宮1993年7月撮影)

## 2) 天津・海河の洪水

天津の市街区を貫流する海河はたびたび氾濫し被害を与えている。特に中国の水利水電化学院水利史研究室が編集した『清代海河灤河洪澇档案史料』（中華書局、1981年12月）によれば、1736年（乾隆元年）より1911年（宣統三年）までの176年間の海河の氾濫の記録が知られる。同書によって、いくつか述べてみる。

乾隆二年（1737）六月中旬、下旬から七月初旬にかけての大雨は天津一帯に大きな被害を与えた。翌三年（1738）六月以来七月初旬までの大雨は、天津地方に大きな被害をもたらした。天子のお膝下の省を担当していた直隸総督の李衛は、その被害の数を「六千八百三十九戸、大

13) 台北・故宮博物院所蔵『宮中檔嘉慶朝奏摺』第3・4輯、650頁上。

14) 松浦章『東アジア海域の海賊と琉球』榕樹書林、2008年11月参照。

15) 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。

16) 松浦章「天津民俗博物館・天后宮」『阡陵』（関西大学博物館彙報）No.29、1994年9月、4～5頁。

小口二万二百余人」<sup>17)</sup>と報告している。乾隆四年（1739）も六月下旬、七月初旬の大雨は今日の河北省一帯に大きな被害をもたらした。天津も例外ではなかった。直隸総督の孫嘉淦は各地の収穫状況を綿密に報告したが、天津縣のみをあげれば、高地で例年の6、7分、被水地では1～4分、平地では6～8分として平均で例年の50%の収穫しか見積もれなかった<sup>18)</sup>のであった。乾隆十二年（1747）六月十九日（1747年7月26日）に天津縣では「半夜、得雨一尺」<sup>19)</sup>と短時間の集中豪雨で降水量が30センチ以上にもたしていたことが記録されている。

以上は、記録の極一部であるが、豪雨が海河に流れ天津の町に被害をもたらした。海河は天津に経済発展をもたらしたが、他方では豪雨の際に洪水をもたらすという地理環境にあったのである。

### 3) 天津の対外開放

アヘン戦争以後の1842年の南京条約の締結によって、広東、厦門、福州、寧波、上海の五港が対外開放されたが、いずれも長江以南の港であった。その後、アロー号事件に端を発した、第二次アヘン戦争によってイギリス・フランス連合軍が天津より上陸して北京を襲撃することになる。その後の天津条約によって天津も対外開放の港に位置づけられることになった。それが、後述の天津の外国租界の発端になったのである。

南京条約によって広州・福州・厦門・寧波・上海の五港が対外開港されたが、この天津条約によって奉天（現在の遼寧省）の牛莊、天津、山東省の登州、広東省の粵海、潮州、瓊州、福建省の福州、厦門、臺灣、淡水と長江流域の鎮江、九江、漢口が開港されることになる。中国大陸沿海の主要港がほぼ全沿海に網羅され、さらに内陸部の大動脈である長江もおさえられることになったのである。とりわけ天津が必要とされたのは、天津が首都北京にきわめて近く、外国の駐在員が天津に駐在することなくしては貿易業務が円滑に行えないとされた<sup>20)</sup>。

19世紀末に天津で出版されていた新聞『國聞報』第91号、1898年8月21日付の「本埠新聞」の項目の「南來各貨」に上海から天津に輸送された貨物名が記されている。

日昨清晨、海晏輪船由滬運到洋布四百二十九件、雙連布十五件、各色綢綾一件、土布一百六十四件、銀子八十二件、玉石三大件、茶葉三千七百九十九件、烟土十件、海貨十八件、面巾一件、馬口鐵五十件、昏烟十七件、洋皂二十件、鋼皮二件、鋼絲二件、信石三十件、皮蛋七十缸、磁器五百四十五梱、洋燭一百三十四件、鐵絲二十圈、東銅二十一件、紫菜二十梱、洋鐘十三件、鐵皮十二件、香菌二大件、洋針四件、黃泥十件、鐵管子九十七件、計四百九十支、雜貨二百四十一件、均由駁船運津。

17) 『清代海河灤河洪澇檔案史料』中華書局、1981年12月、78頁。

18) 『清代海河灤河洪澇檔案史料』93頁。

19) 『清代海河灤河洪澇檔案史料』106頁。

20) 中国史学会編『第二次鴉片戦争』第5冊、人民出版社、1978年7月、342頁。

海晏と名付けられた輪船即ち蒸気船によって滬つまり上海より輸送されてきたのは、洋布、雙連布、各色の綢綾、土布、銀子、王石、茶葉、烟土、海貨、面巾、馬口鐵、昏烟、洋皂、銅皮、鋼絲、信石、皮蛋、磁器、洋燭、鐵絲、東銅、紫菜、洋鐘、鐵皮、香菌、洋針、黄泥、鐵管子、雜貨等の貨物であった。しかし、海河河口の塘沽に到着した蒸気汽船が海河を遡航することが困難であったため、小型の駁船を利用して貨物を天津に運んでいる。『國聞報』にはこの例だけではなく数日にわたってこのような記事が掲載されている。この積荷の例から、中国国内産の土布とは上海産の綿布であったろうし、浙江や安徽省などで生産された茶葉、外国産の布地など様々なものがあつた。特に注目するのは烟土である。これはアヘンであり、精製されたヘロインではなく未精製の状態のものであつた。これらが、中華人民共和国の成立まで永きに渉って中国の人々を蝕んでいたのである。その一部が天津を通じて中国国内へ流入していたことが知られる。しかしながら、これらの物資の殆どが沿海の航運によって天津へ流入していたのである。

#### 4) 天津租界

南京条約の締結以降、「租界」と呼称された外国人の居留地が中国の沿海各地を中心に形成された<sup>21)</sup>。天津にもその例に漏れず租界が形成された。その地は北京と山東を結ぶ京山鉄道の天津東駅より南西の地域を中心にイギリス、アメリカ、フランス、ドイツ、日本、ロシア、イタリア、ベルギー、オーストリア等9カ国の租界が設置されたのであつた<sup>22)</sup>。

天津に租界が設置された契機は、1860年のイギリス租界に始まる。清代末期に外交関係を担当した総理衙門の檔案によると、当時天津の最高責任者であつた知府の石贊清がイギリス側の要請で天津城南五、六里（約3キロ）程離れた紫竹林から下園付近に凡そ460畝の土地をイギリス側に提供したことに始まる。その後、1897年イギリス租界は1,600余畝に拡大した。そしてイギリス租界に隣接してアメリカ租界131畝が設けられている。1900年以後イギリス租界はさらに拡大し3,900余畝となり、さらなる拡充を経て5,600余畝となつて、天津租界で最大の面積を占有することになる。現在の天津市の和平区に1860年から1941年までイギリス租界は存在した。この和平区には1860年から1943年までフランス租界が、1898年から1943年まで日本租界が、河北区にはイタリア租界が1901年から1943年まで、ドイツ租界は河西区に1895年から1917年まで、オーストリア租界が1902年から1917年まで河北区に、ロシア租界が1900年から1920年まで河東区に、ベルギー租界が1902年から1929年まで河東区にあつた。

これら八カ国の占有した租界の面積は23,000余畝に達していた。イギリス租界においては企業、銀行が多く進出し金融センターの感を呈していたのである。日本租界は1,667畝を占有し

21) 植田捷雄『支那に於ける租界の研究』東方文化学院研究報告、巖松堂書店、1941年9月。

22) 天津市政協文史資料研究委員会編、『天津租界』天津人民出版社、1986年6月。

ていた<sup>23)</sup>。

これら租界で活動したのは外国商人達であった。明治42年（1909）9月に出版された『天津誌』第15章第9「天津に於ける外国商人」の項において、

天津に於ける外国商人中最も優勢の地位に在るものは日英独三国の商人に過ぎず、米仏以下の商人は以上三国の商人に比すれば其勢力微弱なり<sup>24)</sup>。

と記しているように、日本、イギリス、ドイツの商人達が最有力であり、アメリカ、フランス人達の活動は不活発であった。特に日本商人の活動に関して同書は、

日本商人の多数は、概ね北清事変後の渡来者に属す爾来年所を経ること未だ久しからざるも、其の伸暢躍進多く人を驚かしむるに足るものあり。是れ畢竟輓近に於ける本邦産業の著しき進歩と一般商工業者の奮励に職由するものなり<sup>25)</sup>。

と、日本人の天津進出は1900年の義和団事件以降のことで、1894年の甲午中日戦争、日清戦争以降の日本の大陸侵略と時を一にし、明治政府による産業振興策がそれとも軌を一にしていたことも天津租界における日本人の活動とも密接に関係していたのであった。

### 5) 現代の天津

1949年1月15日に天津は解放され、10月1日に中華人民共和国が成立した。そして天津は中央の直轄市となったのである。11の行政区と塘大辦事處からなる面積151.34平方キロの直轄市であった。1952年に11区を8区とし、塘大辦事處を塘沽区と改名した。1953年5月14日には天津縣を廃止して津東、津南、津西、津北区を新設し天津市に属している。その後行政区の変遷を経て、西北部は北京市と接しその他の地域は河北省と接している現在の規模になるのは1979年6月のことである。面積は11,305.5平方キロ、市内の主要地域の面積は173平方キロである。人口879万人、中心部の人口は367.6万人である<sup>26)</sup>。

現在の天津市の産業は石油、化学工業、機械、冶金、軽工業、紡績、電子、計器、電力、建築、食品、医薬等100以上の部門において総合的な工業都市である。1991年現在における軽工業と重工業の比率は55.56%と44.44%である。沿海部の塘沽区などの工業区と各縣などの地方工業も発展を継続している。農業生産品ではリンゴ、なし、さんざし、桃、かき、なつめ、栗などが有名であり、とりわけ宝縣の赤皮のニンニクは国外にも輸出されているほどである<sup>27)</sup>。

23) 『天津租界檔案選編』天津人民出版社、1992年4月。

24) 『天津誌』386頁。

25) 『天津誌』387頁。

26) 『中華人民共和國地名詞典 天津市』商務印書館、1994年10月、1～2頁。

27) 『中華人民共和國地名詞典 天津市』6頁。



#### 4 小 結

天津は元朝以降、首都北京の外港として発展してきたが、現在もその役割は変わらないと同時に、対外開放政策の進展による対外貿易の発展の中で、その地位はより重要となっている。

天津にあった日本領事館の伊集院彦吉が明治39年（1906）10月13日に作成した報告中の「沿海「ジャンク」貿易」において、

外洋ノ「ジャンク」貿易ハ、近來大ニ其数ヲ減ジタリ。従來寧波、福建等ヨリ紙、茶、竹、竹器、酒、煙草、木材等ヲ積載シテ天津ニ向テ出發スル「ジャンク」ノ数、非常ニ多カリシモ、近來汽船業者ハ圧倒スル処トナリタリ。原來「ジャンク」輸送ノ特点ハ、唯其運賃ノ低廉ナルノミナレトモ、保険業者ガ、海上保険ヲ附スルコトヲ好マザルト、仮令保険ヲ附スルモ其率ハ殆ンド禁止的ノ高率ヲ課スルガ爲メト…

従來鴨綠江ヨリ木材ヲ積載シテ天津ニ輸入シタル「ジャンク」ノ数、一ケ年数百ヲ以テ数フル程ナリシモ、日露戦争以前ヨリ木材ノ輸入杜絶シ、平和回復後ノ今日ニ至ルモ未タ一般ノ入港セルモノナシ<sup>28)</sup>。

と述べるように、20世紀初期までの天津にとって沿海の帆船航運は極めて重要なものであった。しかし、その後の天津は単に首都の外港としての地位に止まらず、天津独自の産業を進展させ、国内外に展開しつつある。

---

28) 外務省外交史料館「管内状況調査報告3」（各国事情関係雑纂・支那ノ部・天津 第一卷）簿冊番号：B-1-6-280。