

第3編

清代帆船浙江沿海の航運業の展開

第1章 清代寧波の民船業

1 緒言

中国の海上交通史を考察する時、帆船の存在を無視しては語れないであろう¹⁾。中国の沿海には数千キロメートルに及ぶ海岸線がある。例えば厦門・天津間の海上距離は、上海・長崎間の距離の優に三倍に相当する。さらに、何十倍、何百倍にも及ぶ内陸水路がある。

このような海上路・河川路の航運には、帆船は欠くことの出来ない交通・運輸機関であり、その機能を永年に渉って担ってきたのである²⁾。

とりわけ中国沿岸部の中心地に位置し、帆船による民船業の名を馳せてきたのは長江河口地域と浙江省の寧波である³⁾。

そこで、本章ではこのうち寧波⁴⁾の民船業について述べてみたい。

2 寧波と民船業との関係

寧波はかつて明州と呼ばれた頃から日本との関係の深い海港であるがその港は沿海に濱しいているわけではない。寧波の地理的状況は咸豊二・三年（1852・1853）の間に浙江布政使をした段光清が咸豊二年五月に次のように記していることから如実に知られる。

寧波城東・北・南三面環江、江源分爲二。一由上虞・餘姚・慈谿至寧波。一由奉化至寧波。潮來自鎮海至寧波。一日兩次、江水・海水來往冲激。於城外三江口會合。府城盤結於三江口中、海船可以出入此寧波所以易富也⁵⁾。

とあるように、寧波の町は東・北・南の三面を河川に囲まれ、その河口の鎮海より一日に2度海水が満潮時に遡上して来る。この立地条件を活用して寧波の経済的繁栄がもたらされたのであった。

1) 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。

2) 松浦章「中国海事史研究の現況」、清代長江の帆船航運の一例として松浦章「清代漢口の民船業について」（『海事史研究』第45号、1988年3月、松浦章『清代内河水運史の研究』関西大学出版部、2009年2月）がある。

3) 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。本書序論第3章参照。

4) 寧波の市鎮の形成とその後背地との関係についての歴史地理的研究は、本章も多くの教示を得た斯波義信氏の次の論文が参考になる。

Yoshinobu Shiba, Ningpo and Its Hinterland, G. C. William Skinner ed.; *The City in Late Imperial China*, Stanford University Press, 1977

5) 『鏡湖白撰年譜』（近代史料筆記叢刊、北京・中華書局、1960年2月第一版、1984年8月第二次印刷）66頁。

寧波の立地条件に適応して形成された経済的繁栄の状況に関して寧波の人であつた董沛が「甬東天后宮碑銘」の中で次のように述べている。

吾郡回圖之利、以北洋商船爲最鉅。其往也、轉浙西之粟、達之於津門。其來也、運遼・燕・齊・苔之産、貿之於甬東、航天萬里、上下交資⁶⁾。

と記しているように、寧波は地の利により、寧波に集荷された浙西地方の穀物等の物資が、「北洋商船」と称する寧波より北の海域を対象とした帆船群により、天津などにもたらされ、その帆船群が帰帆にさいして、東北地域・河北・山東等地方で購入した産物を寧波にもたらした。この沿海貿易が寧波の経済的繁栄を支えていたのである。

このような寧波の経済的繁栄に重要な貢献をしたのが帆船であつた。そのことは民国建国当初においてもその重要性が認識されていたことが知られる。そのことは『支那省別全誌 第5卷 浙江省』第5編、第5章、第1節、「寧波の汽船業」に見える。

寧波は従来海外貿易を以て著名なる地にして広東と並び称せられ、寧波商人は商機を見るに敏なるが故に支那各地に活動し、至る處に於て其の商權を握るに至れり、されば寧波船と称する大形帆船は支那沿岸各港に其船影響を認め得べく、帆船貿易は寧波の一特色と称すべきも、汽船のため次第に其勢力を減ずるの傾向あり⁷⁾。

とあるように、汽船の進出によりその地位は少しく揺らいでいたものの寧波の帆船貿易はその特色の一つとして見られていたのである。

寧波の経済的基盤を帆船貿易が大きく支えていたことは段光清の咸豊四年（1854）正月の次の記事からも知られる。海運が実施されることになり、官府が寧波の帆船を多数徴用しようとしたのに対し、段光清が寧波の民船業を守る立場から反対している。そのことを述べた記事のなかに、

寧波碼頭雖有貨棧、而内河外海、商分山客水客、兩相交易、多由船上交兌。若商船盡去運糧、山客至碼頭不見運貨商船、貨棧皆屯積居奇、河船一至、無貨可辦、山客必致裹足而不來⁸⁾。

とある。寧波の埠頭には倉庫があるけれども、内陸河川により寧波に来る山客と外海から寧波に来る水客がいる。両者は多く船上で交易を行っている。もし寧波の商船が全て官府により徴用され税糧輸送に従事したら、山客は寧波の埠頭に来て、彼等が交易を望む貨物を積んだ商船の姿を見ることが無い。他方倉庫業者の方は品数の少ない商品の値上がりを待つて売ろうとはしないため、河船が寧波に来て、交易することが無くなり、山客の足は遠のき、彼等は寧波へ来なくなると考えられたのであつた。

6) 民国『鄞縣通志』食貨志、二一六丁表、泉州海外交通史博物館調査組「天后史跡の初歩調査」附録二「甬東天后宮碑銘」（寧波）62～63頁（『海交史研究』1987年第1期（総第11期）1987年6月）参照。

7) 『支那省別全誌 第五卷 浙江省』東亞同文会、1918年5月、282頁。

8) 『鏡湖自撰年譜』92頁。

このことから明らかなように、寧波の経済的基盤は、沿海から運ばれて来る商品と、内陸部から運ばれて来る産物との交易市场を形成していたことにある。

さらに、段光清はこのような海船と河船との交易市场としての寧波の埠頭で働く人々に関して次のように記している。

寧波碼頭卸載脚夫共三千餘人、海船進口出口、皆係此輩運貨上船下船、藉以糊口。合三千餘人家眷計之、仰食於海船之進出者、不下萬餘人⁹⁾。

とあるように、寧波の埠頭で海船・河船の積荷の荷卸荷上げの作業に従事する脚夫は3,000人余りもいた。彼等は海船の入港・出港によって日々の糧を得ていたのであった。その上、脚夫の家族を含めれば、海船の入港・出港により生活を維持する人々は10,000人を下らないと見られていたのである。

寧波の当時の人口については民国24年(1935)の『鄞縣通志』輿地志、壬編、戸口によれば、咸豐五年(1855)の鄞縣の口数は二一四、五三一〇

民国一七年(1928)の寧波市の人口総数は二一二、三九七人¹⁰⁾

とあるから、寧波の人口は約20万と見て、段光清の記録に見える海船の入港・出港により生活を維持する人々を約1万人であると、寧波の人口の約5%に当る。関連の業務に従事する人々を含めればその割合はさらに増えたであろう。

以上のように寧波の経済基盤を維持していた重要な要因の一つに帆船を利用した民船業があったことが知られるであろう。

3 寧波民船の活動範囲

寧波の経済活動と密接な関係にあった民船であるがその航行活動圏はどこまで及んでいたであろうか。この問いに答えてくれる資料として「海関十年報告」がある。その1882~1891年(光緒八~十七)の寧波の箇所に帆船に関して次のようにある。

寧波の土着の船舶は同地方で建造され、同地に所有権のある海上航行ジャンクは約800隻にのぼる。その上、毎年100隻を越える福建のジャンクが入港してくる。

約70隻の寧波のジャンクは寧波と福州との間の貿易業に従事している。これらの内、50隻が寧波に停泊し、そして底荷物の大部分を帰帆に際し、それらの多くが綿花や大豆粕、油、大豆等を輸出貨物として取り扱っている。この帆柱は膨大な量の竹の太い綱によりジャンクの側面を繋いでいて、そして甲板の上にもうず高く積み重ねられている。半分は浮きに、半分は耐久物とに太い綱によって繋がれ、不体裁で非常に重い固まりを形成している。そ

9) 『鏡湖自撰年譜』92頁。

10) 民国『鄞縣通志』輿地志。

れらはこれらの船舶の目的地に運搬される。

20隻のジャンクは磁器やオリーブ、みかん、紙等を福州からもたらす。そして、福州へは綿花や大豆をもたらす。これらのジャンクは700から1,000担の収容能力を有し、そして毎年1から3航海を行っている。

約200隻の寧波ジャンクは福州から鎮江、乍浦、奉化や象山に木材を運送するのに従事している。これらの船は毎年ただ1航海するだけであり秋には寧波に停泊するのである。

約110隻が寧波と鎮江との間の

貿易に従事しており、鎮江に紙や菴や他の荷物を運送し、そして黒米、小麦、豚、牛骨、磁器、小エビの殻やニンニクを運んでくる。これらは400から800担の収容能力があり、1年に1回から6回の航海を行っている。

300隻位の船が鎮江から寧波への米の輸送を独占的に行っているが、寧波からの積荷は無い。約12隻のジャンクが寧波と温州間の貿易に従事しており、同地から大部分の積荷は豆類や綿花等が運ばれ、帰帆には白明礬がある。これらの船は600から1,000担の収容能力があり、1年に1から5航海を行っている。

10隻のジャンクが寧波と台州間の貿易を行っている。これらは台州のジャンクであり、当該県の許可書を有し、そして700から1,000担の収容能力がある。

福建のジャンクの入港は1891年（光緒十七）に130隻にのぼった。これらの内、80隻が積荷を積載してきた。それらは主に砂糖やlung-ngansからなっていた。そして50隻が空荷物であつた。全船舶が綿花や大豆粕や大豆の積荷を運び去った。

牛莊・天津・芝罘との貿易は80から90隻のジャンクによって行われている。これらの船は1,000から3,000担の収容能力がある。これらは寧波で建造され、所有者は同地にいる。これらは毎年1から2航海をし、寧波には豆類や豆粕や麵等をもたらし、紙やsamshu（蒸留酒）や竹を運んで行く¹¹⁾。

と、寧波の民船の航行圏が知られる。



寧波帆船『寧波舊影』による

11) *China Imperial Maritime Customs; Decennial Reports, 1892-1901*, pp.377-378.

寧波船が長江下流域の江蘇省の鎮江へ進出していたことは、明治43年（宣統二、1910）の日本人の調査によっても知られる。

寧波船 積載量は二百担乃至四百担積にして帆檣三本を有し、乗組員七人乃至十六人あり、当地（鎮江）より寧波に米を運搬し、同地方より魚・木材・棺材等を積み又は空船にて来る¹²⁾。

とある。調査結果は上記の記載とほぼ一致している。

さらにCHINESE REPOSITORY, VOL. XV, Notices of Fuhchau fu, pp.185-218, April, 1846（道光二十六年）p.210によれば、福州に寧波から民船が来航していたことを記している。

寧波から綿布が移入されている¹³⁾。

とあり、また、

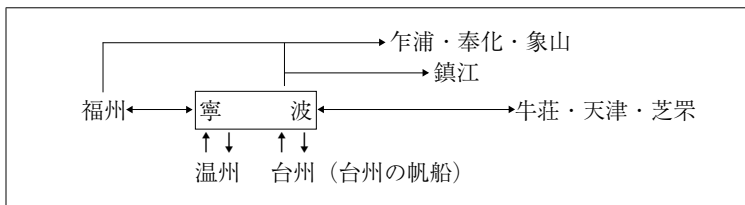
大型ジャンクの数はいそれ程多くなく、百隻位のものが多いは寧波から来る¹⁴⁾。

とあるように、道光二十六年頃には寧波から福建省の福州へ大型ジャンクが一年に100隻程が航行していたことが知られる。

これらの寧波の民船の活動範囲を表示すれば次のようになる。

寧波帆船	70隻	寧波	福州	700~1,000担	内稼働は20隻（1年に1~3航海）
寧波帆船	200隻	福州	鎮江・乍浦・奉化・象山	（1年に1航海）	
寧波帆船	110隻	寧波	鎮江	（1年に1~6航海）	
寧波帆船	300隻	寧波	鎮江		
寧波帆船	12隻	寧波	温州	（1年に1~5航海）600~1,000担	
寧波帆船	80~90隻	寧波	牛莊・天津・芝罘	（1年に1~2航海）1,000~3,000担	
台州帆船	10隻	寧波	台州	700~1,000担	
福州帆船	130隻	寧波	福州		

◎寧波沿海帆船の航行範囲図



◎ 沿海帆船による寧波と各地域の交易品

寧波 福州 （綿花・大豆・大豆粕・油）

寧波 福州 （磁器・みかん・オリーブ・紙・砂糖・lung-ngans）

12) 『支那省別全誌 第一五卷 江蘇省』1920年8月、凡例、295頁。

13) *Chinese Repository*, vol. p.210.

14) *Chinese Repository*, vol. p.210.

寧波 温州 (大豆・綿花)
寧波 温州 (白明礬)
寧波 鎮江 (紙・蕈)
寧波 鎮江 (米・小麦・豚・牛骨・磁器・小エビの殻・ニンニク)
寧波 牛莊・天津・芝罘 (紙・竹・samshu)
寧波 牛莊・天津・芝罘 (豆類・豆粕・麵)
寧波帆船により福州 鎮江・乍浦・奉化・象山 (木材)

それでは寧波の沿海船の航行事例を漂着等によって残された航行記録から探ってみたい。

①雍正五年(1727)三月二日に朝鮮国の濟州島の大静縣に漂着した寧波船が知られる。

大清國浙江省寧波府鄞縣人、雍正四年十二月、写周大順号一隻、装綿花、今年正月初五日開洋、往山東発売、因風不順、至二月十三日、到登州府萊陽縣、貿買青莖並防風、三月初六日、放洋出洋、不意十五日以後、惡風大発、至十七日、失舵漂¹⁵⁾。(以下略)

とあるように、寧波府鄞縣の船が漂着した。この船の搭乗者は、

船戸周大順等十七人小名記、其外又有客商魏從裕・梁廷章・王岳・張大全等四人、共二十二人¹⁶⁾。

とあるように、船戸周大順ら17人の乗組員と4人の客商であった。このうち客商の梁廷章が次のように供述している。

客人梁廷章供、我是福建汀州府帰化縣人、王岳是山東登州萊陽縣人、張大全是浙江寧波府鄞縣人、於雍正四年十二月間、傭到周大順船隻、装綿花、往山東発売、今年正月初五日開洋、二月十三日、到山東萊陽縣、換買青莖・防風。魏從裕是福建福州府閩縣人、亦買青莖等物、在山東、附搭周大順船、同浙江発売。三月初六日、在山東出洋、十五日忽遇大風、十七日失舵、漂到朝鮮地方¹⁷⁾。(以下略)

とある。以上の記事から、寧波府鄞縣の船戸周大順が福建商人の梁廷章に傭船され、恐らく寧波から棉花を積み込み山東省の萊陽縣へ航行した。そして積荷の棉花を売却し、帰帆貨物として青豆等を購入した。同地に滞在していた福建商人の魏從裕も青豆等を購入して周大順船に搭載し浙江省に行き交易しようとして乗船した。そして山東から浙江省に帰帆する際に朝鮮に漂着したのであった。

②雍正九年(1731)に天津に入港した福建からの沿海帆船の中に寧波府の船が含まれている。その中に次のように見える。

寧波府鄞縣商字一百三十六号閩船一隻、商人黃同春并水手二十一名、裝載客貨白糖

15)『同文彙考原編』卷七一、漂民「報大静漂人押解咨」の「礼部回咨」八丁裏。

16)『同文彙考原編』卷七一、漂民「報大静漂人押解咨」七丁表。

17)『同文彙考原編』卷七一、漂民「報大静漂人押解咨」の「礼部回咨」九丁表裏。

一千四百五十三包、松糖十四包¹⁸⁾。

とあるように、福建で建造され鄞縣で登録された船である。商人の黃同春は恐らく寧波の商人であり、厦門あたりで砂糖等を積み込み天津に入港したと考えられる。

③雍正十年（1732）にまた福建船に混じって天津に次の寧波船が入港している。

浙江鄞縣商字壹百伍拾壹号船壹隻、商人蘇永勝并水手貳拾壹名、所載白糖・松糖・粗孟等貨¹⁹⁾。

とあるように、鄞縣の商船が前例と同じように福建から天津へ砂糖や磁器等を搬運したものとされる。

④と同時に、天津に入港したのは、

鄞縣商字壹百陸拾陸号船壹隻、商人魏得勝并水手貳拾壹名、所載白糖・松糖等貨²⁰⁾。

とある商船で、前二例と同様の航海であったと思われる。

⑤乾隆二十七年（1762）一〇月二日、朝鮮の古群山に寧波府鄞縣の船が漂着している。

俺等俱是浙江省寧波府鄞縣人、共是二十二人、而内中二人江南省蘇州人、一人杭州紹興府人、而今年六月二十四日、自家離發、七月初二日、在上海縣裝貨物、九月二十五日、至山東石島、猝遇狂風²¹⁾。（以下略）

とあるように、寧波府鄞縣の船が乗組員19名のほか3人の恐らく商人と貨物を上海で積み込み北洋へ航行している途上に漂着した。この船は、上海で茶・布・雜貨を搭載して、

本年七月初二日、裝載茶・布・雜貨、往閩東²²⁾。（以下略）

とあるように、遼寧省沿海の港に向かった。

⑥日本の文化六年（嘉慶十四、1809）に寧波船が宮崎県に漂着している。

浙江省寧波船頭嚴性被ヲ始、十七人乗組、去六月十一日上海ヨリ船ヲ出シ、紙ヲ積ミ乗セ閩東エ趣キ、黍買積、且水手一人ヲ雇入、都合十八人乗組、同十月二日同所出船ノ処²³⁾、（以下略）

とあるように、上海から紙等を搭載して遼寧省沿海の港へ貿易に行った寧波の船であった。

⑦道光四年（1824）に海冠に遭遇した寧波府鎮海縣の船が知られる。

縁張翹自置商船壹隻、請領船照、牌名張源利、雇配舵水俞智仁等、於道光肆年陸月貳拾捌日、由鎮関掛驗出口、至縣属桃花莊買置螟蚩蠶未就、欲往温州置買杉木²⁴⁾。（以下略）

18) 『宮中檔雍正朝奏摺』第19輯、台北・国立故宫博物院、1979年5月、劉於義奏摺、256頁。

19) 『宮中檔雍正朝奏摺』第20輯、台北・国立故宫博物院、1979年6月、李衛奏摺、761頁。

20) 『宮中檔雍正朝奏摺』第20輯、台北・国立故宫博物院、1979年6月、李衛奏摺、761頁。

21) 『備司司膳録』第一四二冊、刊本第13冊819頁。松浦章「李朝漂着中国帆船の「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、56頁。本書第1編第1章参照。

22) 『同文彙考原編』卷七二、漂民「報告群山漂人順付節使咨」一九丁裏。

23) 『長崎文献叢書第一集・第四卷 続長崎実録大成』（長崎文献社、1974年11月、209頁）。

24) 張偉仁輯『清代法制研究』台北・中央研究院歴史語言研究所專刊之76、1983年9月、案四五、張翹商船外洋被劫、第二冊、311頁。

表1 咸豊二年（1852）浙江省漕糧船 鎮字・鄞字船一覽表

府	縣	船隻	鎮字	鄞字	府	縣	船隻	鎮字	鄞字
杭州	仁和	18	9	7	嘉興	平湖	23	5	1
	錢塘	8	2	3		石門	24	6	8
	海寧州	21	8	5		桐鄉	19	7	5
	富陽	3	1	0	湖州	歸安	36	6	1
	余杭	7	1	0		烏程	41	5	4
	臨案	2	1	1		長興	37	12	0
	新城	1	0	1		德清	28	3	0
	於潛	2	1	0		武康	8	0	0
	昌化	1	0	1		安吉	4	2	1
嘉興	嘉興	47	7	3	合計	430	96	58	
	秀水	12	9	9	割合	100%	23.3%	13.5%	
	嘉善	40	8	6		鎮・鄞字合計35.8%			
	海鹽	18	3	2					

とあるように、寧波府鎮海縣の船が鎮海縣から魚類等を積み込み温州へ行き杉等の木材を購入しようとしていたことが知られる。

⑧道光六年（1826）十一月八日に朝鮮國全羅道牛耳島に寧波府鄞縣の船が漂着している。

去年七月初七日、装酒、自鎮海縣放洋、八月初七日、往天津交卸、九月十三日、白天津出口、十六日到山東省大山地方、装棗、二十日出口、十一月初四日放洋、初六日、猝遇大風²⁵⁾。

（以下略）

とあるように、寧波府鄞縣の船が鎮海縣から海に出て天津に行き交易し、その後、山東省の大山で棗を購入し、恐らく帰帆途上で漂流した。

⑨道光二十一年（1841）正月二十九日に寧波府鎮海縣の船が朝鮮國の牛耳島に漂着している。

宋子權等六人、俱係浙江鎮海縣人、本年正月十九日放船、裝載白紙・金箔等物、往閩東販売、於二十六日、在洋遭風、船隻破碎、同船共十九人、除溺没十二人、到岸殞命者一人、僅存六人、漂流到此²⁶⁾。（以下略）

とあるように、鎮海縣の船が遼寧省沿海の港へ貿易に行き、その帰帆途上に漂着している。

⑩道光二十一年（1841）に同じ鎮海縣の船が朝鮮の黒山島に漂着している。

浙江省鎮海縣人孔繼祥等十八人、漂到黒山島²⁷⁾。

とある鎮海縣の船で18人乗りであった。

25) 『備辺司謄録』第二一五冊、刊本第21冊819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18輯、1985年3月、61頁。本書第1編第1章参照。

26) 『同文彙考 原續』漂民上國人、「報牛耳島漂人押解咨」七丁表。

27) 『通文館志』卷十一、紀年統編、憲宗大王七年辛丑の条、三九丁表。

咸豊二年（1852）に浙江省から天津に漕糧を海上輸送したが、その際に使用された船が『浙江海運全案』巻十に見える。各船に某字と記されている。このうち「鄞字」、「鎮字」とあるのは鄞縣、鎮海縣の略称と考えられ、整理したものが表1である。表1によれば、寧波府治下の鄞縣・鎮海縣の船は全船の35.8%を占めている。

以上の例からも知られるように寧波府治下の船は、北は遼寧省沿海の港や天津や山東の諸港へ航行していたことが知られる。南は温州の一例であったが沿海航行が行われていた実例をみる事が出来るであろう。

4 寧波民船業の沿海航運の経営状況

(1) 寧波民船の船商

寧波の民船業のうち、とりわけ沿海航運がどの程度の規模で経営されていたのであろうか。このことに関して海事関係者が信仰する天后宮の存在形態が一つの示唆を与えてくれる。

董沛の「甬東天后宮碑銘」によれば、寧波に天后宮が三個所あった。

在江東者三、一爲問人所建、一爲南洋商船所建基址、俱狹惟此宮爲北洋商船所建、規模宏廠²⁸⁾。

とあるように、福建海商の建てたものと、南洋へ行く寧波海商と、北洋を専門にしていた寧波海商の建立したものの三個所の天后宮があつた。このうち北洋を専門にする寧波海商が建立した天后宮が最大の規模を有していた。即ち北洋を専門にする寧波海商が経済的にも大きな力を持っていたことが知られる。

段光清は北洋と南洋の違いについて次のように記している。

北號商船只走北洋、海運亦只走北洋。蓋由鎮海出口、定海一隅孤懸海中、由定海而下、則爲南洋、由定海而上、則爲北洋²⁹⁾。

とあるように、舟山列島の定海を境に北が北洋であり、南が南洋であった。その北洋へ行く寧波の商船が北號商船であった。

北號商船の航運経営規模について段光清の記録が参考になる。彼の咸豊四年（1854）正月の記事の中に次のように見える。

是時寧波北號海船、不過一百七、八十號³⁰⁾。

とあるように咸豊四年当時寧波より北の海域を専門にする帆船は僅かに170から180隻にすぎなかった。その後、清官府による海運の好景気により、寧波の北號海船は、

28) 民国『鄞縣通志』食貨志、二一六丁表、前掲註6)『海交史研究』1987年第1期、63頁参照。

29) 『鏡湖自撰年譜』101頁。

30) 『鏡湖自撰年譜』91頁。

漸添至三百餘號之多³¹⁾。

とあるように、300隻以上に増えた。

咸豊四年当時の北號商船の経営規模であるが、同じく段光清が次のように記している。

北號商家自置海船、大商一家十餘號、中商一家七・八號、小商一家二・三號³²⁾。

とあるように、北洋を専門に取り扱う船商がおり、彼等は複数の沿海帆船を所有していた。大船商は10隻以上を所有しており、中船商は7、8隻を所有していた。そして、小船商は2、3隻の所有にすぎなかつた。

さらに、浙江海船の経済的な面については謝占壬の「海運提要序」³³⁾の「防弊清源」によれば、次のようにある。

一船、商貨値五、六千金、船價亦値五、六千金。

とあるように、船体の建造費が5,000~6,000両であって、積荷の価格とほぼ等しかったことがわかる。

これらの船商の帆船所有状況から見ると、その経営規模は上海の船商より小規模経営であったと言える³⁴⁾。

(2) 寧波民船の乗組員

寧波民船の経営状況を考察する一方法として民船の乗組員の構成から見てみたい。寧波民船のうち沿海帆船の例を挙げてみることにする。前節の漂着等の例に見える寧波民船を整理すると次のようになる。

◎寧波沿海帆船の乗船者例

番号	西曆	中国曆	船籍	乗船者総数	乗組員	客商他
①	1727	雍正五年	鄞縣	21名	17名	4名
②	1731	雍正九年	鄞縣	22名	21名	1名
③	1732	雍正十年	鄞縣	22名	21名	1名
④	1732	雍正十年	鄞縣	22名	21名	1名
⑤	1762	乾隆二十七年	鄞縣	22名	20名	2名
⑥	1809	嘉慶十四年	寧波府	18名		
⑦	1824	道光四年	鎮海縣			

31) 『鏡湖自撰年譜』91頁。

32) 『鏡湖自撰年譜』92頁。

33) 『皇朝經世文編』卷四十八、戸政、漕運下所収。

34) 松浦章「清代江南船商と沿海航運」、『関西大学文学論集』第34巻第3・4合併号、1985年3月。松浦章『清代内河水運史の研究』関西大学出版部、2009年2月参照。

⑧	1826	道光六年	鄞縣	16名
⑨	1841	道光二十一年	鎮海縣	19名
⑩	1841	道光二十一年	鎮海縣	18名

さらに謝占壬の「防弊清源」によれば、

浙江海船水手、均安本分、非同遊手、每船約二十人。

とあることから、一般的には浙江海船の乗組員数は20名程度であった。

以上の例からも明らかなように、寧波沿海帆船の乗組員数は16名から20名であったことがほぼ知られる。この乗組員数から見てその帆船の運営規模は福建沿海帆船より小さく、ほぼ長江口地域の沿海帆船の運営規模とほぼ同様であったことが知られる³⁵⁾。

寧波沿海帆船の乗組員の構成についての資料は極めて少ないが、漂着船の例から知られる。

⑤乾隆二十七年（1762）の鄞縣船の場合、船戸・舵工各1名、水手18名であった³⁶⁾。

⑧道光六年（1826）の鄞縣船の場合は、耆民、舵工各1名、水手12名である³⁷⁾。

船戸は、船舶所有者であり、船戸自身が乗船しているのは自船自営であったと見ることができる³⁸⁾。

舵工は帆船の航海士にあたり、一船の航行上の責任者であり水手等を統率した³⁹⁾。

耆民は積荷の全責任者であり、海外貿易船の場合に見られる船主に相当する職掌であった⁴⁰⁾。

水手は帆船の下級船員であった⁴¹⁾。

これらの乗組員にはどのような人物が雇傭されていたかについては、先に引用した謝占壬の「防弊清源」によれば、次のように見られる。

皆船戸選用可信之人、有家有室、來歴分明。

とあるように、船舶所有者達は彼等の持ち船の水手に信用できる人物を選んだ。その基準は家族や家を持ち、経歴の明らかな者を中心に採用していたことが知られる。

（3）寧波民船の航運経営

寧波沿海帆船の航海経営は先の航行例から見ることにする。

35) 松浦章「清代江南船商と沿海航運」、松浦章『清代内河水運史の研究』関西大学出版部、2009年2月参照。

36) 『備辺司謄録』第一四二冊、刊本第13冊819頁。松浦章「李朝漂着中国帆船の「問情別単」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、56頁。本書第1編第1章参照。

37) 『備辺司謄録』第二一五冊、刊本第21冊819頁。松浦章「李朝漂着中国帆船の「問情別単」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、61頁。本書第1編第1章参照。

38) 松浦章「一八～一九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、64～67頁。本書第1編第3章参照。

39) 本書第1編第3章参照。

40) 松浦章「李朝漂着中国帆船の「問題別単」について」下、88頁。本書第1編第1章参照。

41) 本書第1編第3章参照。

①は福建商人等による傭船。

②③④は傭船であったと考えられる。

⑤は詳細は明かでないが、「装貨物」とあり、また乗組員以外に2名を乗せていたことから、商人による傭船と考えられる。

⑥も詳細は不明であるが、「買積」とあるから交易船であったと考えられる。

⑦は、「自置商船」、「買置」などがあるから交易船と考えられる。

⑧も不明であるが、「装酒」、「装棗」とあることから傭船であったと考えられる。

⑨は、「販賣」とあることから交易船であったと考えられる。

以上の例から寧波沿海帆船の航運経営は商人等に傭船され貨物を輸送する「運賃積み型」と積荷を売買しながら航行する「交易型」の二形態が主に行われていたことが知られる⁴²⁾。

5 寧波の民船

清代の寧波ではどのような民船が使われていたのであろうか。このことを明らかにしてくれる資料が先に引用した「海関10年報告」である。

土着のジャンクは全て寧波やあるいは隣接の縣の鎮海や定海で登録されている。北方と貿易するような最大のジャンクは弾船、三不像四不像と呼ばれている。前者は旧い型のもので、正方形の船首を有していて、威勢のよい肖像が正面に描かれ、そして両側面に眼があり、後者の二船はより新しい型のものであり、狭ばった船首と角のように高い舷牆を有している。三不像の名は弾船の性質を応用して建造されたといわれている。とゆうのはそれらは、類似していない新しい型が見られる。三つの固有の性質の幾つかが生きている。その成句は通俗的な語であるが、「魚や獣や鳥でない」ところの不思議な生き物に共通の語に当てられた。四不像はなお後続の修正された型であり、この性質の専門用語の自然な敷衍によって名付けられた。これらは弾船ほど不体裁ではなく、より早く航行することができ、鉄の錨や鎖を有し、外国の型のように速く走行できる。四不像は一般的に三不像より大きい。これら大型のジャンクは、16から24名の船員を載せる。小型ジャンクは、福州や鎮江との貿易に従事しているものに鳥船(tiao chuan)(鳥の地方発音)と呼ばれているものがある。そして白鯊殻、papicoで、白色で飾られている。それらは8から12名の船員を載せている。他の種類の舟は河川での仕事に使用されている。白銅載は石灰輸送船、百官船はこの型が創始された地から名付けられ、そして奥地の河川や支流や運河から、またそこへ商品を輸送するのに使われている。鳥篷船は黒い屋根のある客船、信班船は赤い屋根のある郵船、烏山船は奉化に行く貨物船で、まっすぐな船首と船体を有している。航

42) 本書第1編第3章参照。

船は客船、そして脚戈船は小さな船で足で漕ぐ槽によって推進する⁴³⁾。
とあるように、寧波及びその近郊で使われている海洋航行船や河川航行船の種類が知られる。
これらを整理すれば次のようになる。

◎ 寧波民船の種類

海洋航行船名	乗組員数	航行海域等
弾 船 (蚕船)	16~24名	寧波 北洋
三不像	16~24名	寧波 北洋
四不像	16~24名	寧波 北洋
鳥 船	8~12名	寧波 福州・鎮江
白鯊殼	8~12名	寧波 福州・鎮江
河川航行船名	航行流域・用途	
白銅載	石灰運搬船	
百官船	寧波 百官鎮 (上虞縣・曹娥江濱) 他 貨物運搬船	
鳥篷船	乗り合い船	
信班船	郵便船	
烏山船	寧波 奉化 貨物運搬船	
航 船	乗り合い船	
脚戈船	乗り合い船	

上述の寧波の民船のうち三不像船については『浙江海運全案』卷十、「考定三不象船式」に船舶建造の事情について知られる。

案三不象之制昉、自康熙三十八年、承運福建木料、就釣船舊制、增益以松木爲之、其式不
像江南之沙船、不象福建之鳥船、不象浙江之蚕船、故名之曰三不象、視蚕船差大容二千石。
とあるように、三不像船は康熙三十八年(1699)に福建から木材を運搬するため釣船の船式に
改良を加え、その結果、新しい船は江南の沙船や福建の鳥船や浙江の蚕船とも類似しない船が
出来たため三不像船と呼ばれたことが知られる。

「海関10年報告書」にある弾船 (t'an ch'uan) は『浙江海運全案』卷十、「考定三不象船式」
にみえる浙江の蚕船 (tan ch'uan) のことであつたことが判る。

『浙江海運全案』卷十、「蚕船停泊圖」には、

蚕船、南北洋皆行、身長倉深、頭尾帶方、船底及兩旁、塗以蠣粉、上橫抹以煤屑、頭尾間
刷以礬紅。

43) *China Imperial Maritime Customs; Decennial Reports, 1892-1901*, p. 378.原文に船式の漢字表記があり、それによつた。

とあるように、蟹船は船体の平面図が長方形に似ていたことが知られる。

これに対し、同書の「三不像船停泊圖」に、

三不像船、多行北洋、少行南洋、身長腹闊、頭銳尾高、船底及兩旁、純塗蠣粉、以驅兩洋水中鹵蟲、頭尾間抹以礬紅、其篷以竹筴爲之、取其堅固、然甚重、今亦有用布者、自頭至船、水關上有索一捐、名勒舵、蟹船同。

とあり、三不像船は蟹船に比べ推進力を増すため船首部分を細くし、船尾部分が高く改造されている。

江南の沙船に比較して浙江海船との違いについて、謝占壬は「海運提要序」の「行船提要」の中で次のように記している。

浙江海船、名蛋船、又名三不像、亦能過沙、然不敢貼近淺處、以船身重、於沙船故也。

とあるように、浙江の海船は海深が比較的浅い海上を航行することも可能であったが、沙船に比べ船体重量が重いため、海深の浅い箇所は注意して航行していたことが知られる。

寧波の河川航行船の例は次のものが知られる。

甬江の民船としては寧波の上流の奉化縣の民船の航運が知られる。奉化縣の地理的状況は段光清の『鏡湖自撰年譜』咸豐七年（1857）の条に、

奉化縣址、脈自西來、南面環河、東北多田、昔時亦引近城之河水灌蔭。蓋古者山林密茂、河道通暢、故山高而水清、農田亦無旱患、後因生齒日繁⁴⁴⁾。

とされる良好な土壤を有していた。

この奉化を中心とする民船の種類は光緒『奉化縣志』卷三、建置下、甬江航業に船式として烏山船・方頭船の二種が知られる。とりわけ烏山船は上海まで進出していたことが知られる。明治43年（宣統二、1910）の日本人の調査では次のようである。

烏山船は寧波に船籍を有する民船にして、上海南市各魚行の備船にかかり、魚類を積みて上海に来るものなれ共、時には客船として用ゐられざるに無きにあらず、其大さは種々なれ共上海に来るものは五、六百担より千担積迄とす、乗組員は小は六、七人、大は十数人にて寧波に船籍を有すれ共、實際に於て上海を中心とするものの如し、其の乗客搭載数は、大は五十余人に及び、小は二十余人なり、而して此船は船内何等の設備をなさざるため、造船費は極めて廉にして、大船と難も其価千五百元に過ぎず⁴⁵⁾。

とあるように、烏山船は上海まで進出していたのである。烏山船は船体の構造等から考え、寧波から海上航路を経て上海に航行したのでは無く、余姚江を経て杭州から江南河による内陸水路を利用して上海・寧波間を航行していたと思われる。しかし、烏山船の中には上海を根拠地にして渡船業に従事しているものも多く見られたようである。

44) 『鏡湖自撰年譜』106頁。

45) 『支那省別全誌 第一五卷 江蘇省』1920年8月、凡例、282頁。

清代前期の寧波近郊の渡船業の例として、次に紹興府治下の蕭山の西興渡の場合を見てみたい。万曆『紹興府志』卷八、山川志五、渡に、

蕭山西興渡是為錢塘江東岸在縣西十里、吳越通津也。有官舟水工二十四人、其私舟姓名亦各隸於官、有羅傾覆之變者、官以法治之。

とあるように、西興渡は明代において、錢塘江の重要な渡船場であり、江浙を結ぶ交通路の一つとして官府の支配がおよんでいた。

清代においては乾隆『紹興府志』卷八、建置志二、津渡、蕭山縣、西興渡の条に、

康熙年間、總督劉兆麟、因渡夫勒索、立有碑禁、大船一隻、裝載三十人、中船一隻、裝載二十人、小船一隻、裝載十人、每一人、給船錢五文、每貨一担、給船錢八文。

とあり、康熙八年より十二年（1669～1673）まで両江總督であった劉兆麟により、西興渡においては、大船は一隻当り30人、中船は20人、小船は10人という乗船者数に限定され、利用者は一人5文、貨物は一担当り8文というように決められている。この乗船者数、乗船運賃等が寧波近郊民船の渡船業の一側面を知る参考になろう。

6 小 結

上述のように中国大陸沿海の中央部に位置する寧波は、その沿海航運業において、北は渤海沿海地域から南は福建の北部沿海地域に及ぶ海域を主要な活動範囲とする沿海航運を展開していたことが知られるであろう。

とりわけ、寧波の沿海航運にとって重要であったのが、北洋と呼ばれた遼寧省沿海港、天津、山東省沿海港を対象とした沿海航運であった。北洋を対象とした沿海航運活動の主要産品について、李鴻章が同治元年（1862）六月に次のように記していることが参考になる。

查江・浙、沙・蛋等船、航海往來貿易、其自南往北者、貨不拘一、而自北回南者、總以豆貨爲大宗⁴⁶⁾。

とあるように、江蘇の沙船と並んで浙江の蛋船が北洋に航行するに際して、南から搬運するのは諸々の貨物であったが、北洋から帰帆には豆貨、即ち大豆が主要貨物であった。

寧波の北洋商船は東北地方や山東省等で産出される大豆及びその加工品である豆油や豆粕を主要な搬運貨物としていたのである。

寧波に集荷されたものは他に薬剤がある。民国『鄞縣通志』食貨志丁編、商業、藥業の条に、

甬非産藥之区、然清代因交通關繫、實爲全國輸運樞紐之地、迨民国後及爲上海藥業所奪、近年以來、每況愈下⁴⁷⁾。

とあるように、寧波では藥種を生産しなかったにもかかわらず、寧波は清代において交通の重

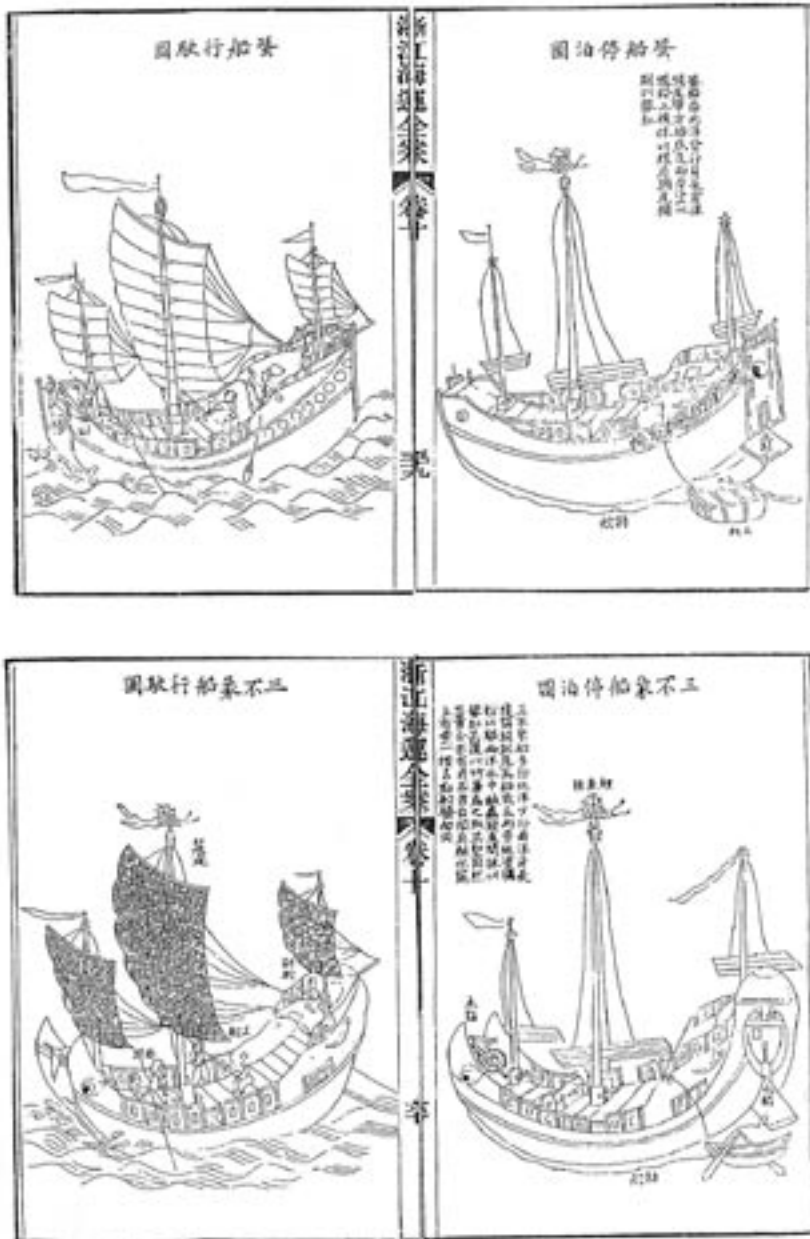
46) 『李文忠公奏稿』卷一、「上海一口豆石請仍歸華商裝運片」

47) 民国『鄞縣通志』食貨志、丁編。

要拠点であったことから、薬剂取引市場を形成し、その名は全国的に著名であった。

沿海航運や河川航運によって寧波に搬入されてくる薬剂が市場を形成させたのである。民国以降、上海の薬剂市場が台頭してくるまで寧波の薬業の名は全国に馳せていた。

以上、本章で考察したように、寧波の経済発展に沿海航運・河川航運を行う民船業がいかに密接に関係していたか知られるであろう。



第2章 寧波出帆、寧波帰帆：清代寧波帆船の航跡

1 緒言

「海港をとりまく地域社会—「地域」からの日中交流史—」との視点から寧波を見ると、必ず浮上するのが船舶の問題である。寧波は明州と呼称された時代から、東シナ海海域との深い関係にあった。南宋時代の中国に渡航した高麗使節もその東シナ海を航行し、明代中国に渡航した日本の使節も同様に寧波を目指したのであった。

この寧波における恒常的な船舶の出入が記録され、多く残されるのは清代以降である。18世紀前半のもので断片的ではあるが、浙江海関に関する記録が、浙江巡撫によって残されている。それによると、浙江沿海の港市に入港した商船の数は後述するように15,000艘にのぼる。これら多くの船舶の発航と着航が寧波の発展を支えていたのである。

そこで本章では、清代の浙江省特に寧波における船舶の出入に焦点を絞って寧波と海上航路の問題を考えてみたい。

20世紀初めに汽船の航運が活況を呈するまでの寧波の海上交通は、帆船によって担われていた。日本の領事報告『通商報告』明治19年（光緒12、1886）第2回に掲載された「清式帆船貿易概況」¹⁾には、19世紀末の寧波における帆船の役割についても触れている。

清國ノ地勢タル外ニ在テハ東南ニ大海ヲ帯ビ、内ニ在テハ揚子江、黄河、運河等大小数派ノ河流貫通シ、水運頗ブル利便ニシテ、南北ノ人民ニ其有無ヲ通シ、都鄙其富ヲ均フスルヲ得ルハ蓋シ此運輸ノ便ニ由ルモノナリ。…就中寧波ハ全國中清式帆船ノ出入最モ頻繁ノ港ニシテ、南北ニ回航スル者ハ概ネ該港ニ寄航セザル者ナシ。其寧波ヨリ福建ニ航行スル帆船ノ如キハ、北地ヨリ該港ニ輸入シタル豆餅、豆類、曹達、木綿等ノ品ヲ搭載シ、其福建ヨリ寧波ニ來ル帆船ハ砂糖、唐紙、橄欖、密柑、材木等ヲ回漕ス。又寧波ヨリ鎮江ニ往復スル帆船ハ毎年二百余艘ヲ下ラス。其鎮江ヨリ寧波ニ輸送スル貨物ハ重ニ米穀・生豚ノ類ニシテ、其寧波ヨリ帰航スルモノハ紙、砂糖、蓆等ヲ収載ス。又台州・温州ヨリ寧波ニ往復スル帆船ハ木炭、明礬、豚、密柑、製蓆用料、下等雨衣等ヲ搭載シ、其帰航ニハ藥種、棉花、棉花餅、油等ヲ積載ス。又寧波ヨリ北部ニ出航スル帆船ハ毎年百十艘ニ上リ、其着航地ハ芝罘、牛莊、錦州、天津等ノ諸港ニシテ、其積込高ハ孰レモ巨多ナラザルハナシ。而シテ其物貨ノ過半ハ、京師ニ輸送スル米穀ナリ。其帰航ノ時ハ北産ノ荳類、豆餅、索麵、棗、落花生、落花生油等ヲ搭載シ、或ハ空船ニテ上海ニ寄航シ、杭州及ヒ浙江北部ヨリ同

1) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』明治19年（光緒12、1886）第2回、108～109頁。

港へ輸入スル米穀ヲ搭載ス。但シ其積込高ノ内、米ハ十分ノ八ヲ以テ率トシ、其十分ノ二ハ藥種、唐紙、明礬、竹竿、木材等ヲ以テスルコトヲ常トセリ。其故ハ米穀ノ積込十分ノ八ニ至レバ他ノ貨物ハ課税ヲ免カルレバナリ。

とあるように、寧波は中国大陸沿海部の地理的中心部に位置して帆船貿易にとって重要な地であった。さらに上海駐在商務官であった横竹平太郎が、1923年に寧波の交通事情について次のように報告している。

寧波ヲ中心トシタル交通状況ヲ見ルニ、陸路ニ於テハ僅ニ滬杭鐵路ノ一部ノ開通セル以外見ル可キモノナキニ反シ、水路ニ在テハ其幹線タル上海トノ聯絡ハ勿論定海、象山、台州、温州等浙江沿岸ヨリ福建省福州、廣東省厦門等ニ至ル汽船及ビ民船ニ據ル船路開ケ、交通極メテ發達セリ。特ニ民船貿易ハ古來寧波船子獨占的ノ觀アリ。所謂寧波船ト稱セラレ、其活動範圍ハ山東ヨリ福建、廣東ニ及ビ寧波商人ノ名ト共ニ、其名夙ニ著ハル²⁾。

とあるように、20世紀初期においても、寧波から他地域への交通路は水路交通が最も重要であり、船舶によって浙江沿海からさらに福建、広東省へと南方への航路が広がり、北は山東方面へと、その航路が広がっていた。

その寧波の港市として重要性は、康熙『鄞縣志』³⁾ 卷一、風土に「海道通閩廣等地、商舶往來、物貨豐溢、自宋以來、禮俗日盛、文教誕敷」とあるように、海の道が他地域との交流に大きな役割を持っていた。その海の道に連なる寧波の基点が、乾隆『鄞縣志』⁴⁾ 卷六、兵制においても「鄞拋三江口、自晉以來常爲要鎮」と記しているように、鄞江即ち甬江⁵⁾と奉化江そして余姚江の合流する三江口⁶⁾であり、同時に重要な港町的位置にあった。1981年4月に初めて訪れた寧波にも写真1～3のような中国帆船が、その三江口付近に多数停泊していたが、これらの帆船は改革開放経済が急速に進展する1990年代以降はほとんど見られなくなった。

これまでの港市寧波に関する研究の多くは、寧波の港市の発展に関するものが多い⁷⁾が、

2) 「寧波事情ニ係ル件」『各国事情関係雑纂・支那ノ部・上海第三卷』所収、横田平次郎、大正12年5月14日報告、外務省外交史料館所蔵 (B-1-6-1-279)。

3) 上海図書館所蔵の康熙二十六年(1687)刻『鄞縣志』(図書番号: 410105-28)に拠った。

4) 上海図書館所蔵の乾隆五十三年(1788)刻『鄞縣志』(図書番号: 002070)に拠った。

5) 康熙『鄞縣志』卷六、形勝攷二、江に「鄞江、縣東北二里、一名甬江」とある。

6) 康熙『鄞縣志』卷六、形勝攷二、江の鄞江に「郡城之東北、三江相會處謂之三江口」とある。

7) 林士民「古代的港口城市—寧波」『海交史研究』第3期、1981年、63～72頁。林士民氏の成果は『再現昔日的文明—東方大港寧波考古研究』(上海三聯書店、2005年11月、506頁)として大作にまとめられた。特に同書の第二章 興盛的港口都市、第三章 繁榮的“絲綢之路”、第四章 頻繁的文化交流には寧波の港市研究や、寧波の日本や朝鮮半島との海外交流に関連する論考が幾編も収録されている。今後の寧波研究には必ず参照すべき著書である。

袁元龍・洪可堯「寧波港考略」『海交史研究』第3期、1981年、73～84頁。

松浦章「寧波商人姚鵬飛と長崎貿易」『史泉』第58号、1983年、49～60頁。

松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、208～221頁。

吳玉賢「從考古發現談寧波沿海地區原始居民的海上交通」『史前研究』第1期、1983年、156～162頁。↗

こと寧波から就航し、また帰航していた船舶、特に帆船活動に関するものは少ない。

そこで本報告では、寧波を基点した帆船の活動について述べてみたい。

2 日本から寧波への航路

寧波を潤した甬江が流れ下った河口付近に明代には定海とされた現在の鎮海縣は海洋に近く、定海からの海路が中国沿海のみならず海外諸国へ広がっていた。

嘉靖『定海縣志』の序に、

寧波為東南之雄郡、又東六十里而邑者定海也。

とあるように、定海は、浙江省の東南部にあり、寧波から東六十里の位置にあった。同書巻五、大海には、

大海、在縣城東北、東三韓、日本、南通閩・廣・諸番。西北直抵京國。

とあり、清の雍正勅修『浙江通志』巻十五、山川六、大海においても、

東接三韓、日本。南通閩・粵。西北直抵遼東。潮汐往來、日有定候。

とあるように、定海から東は朝鮮半島、日本へ、南は福建、広東、北は東北沿海方面へ海路が通じ、朝鮮や日本などの諸外国とも海上航路で繋がっていた。甬江河口から20数キロ上流にある寧波は、帆船が海洋の干潮を利用して遡航し、下航するに便利であった。これがために、寧波からの海上交通は重要な役割を担っていたのである。

この結果、明の永楽帝から冊封を受けた源道義、足利義満も日本国王として遣明船を派遣し、海路から寧波を目指している。そこで室町時代の遣明使節の記録から、寧波への就航の状況を述べてみたい。

寶徳三年（辛未、明の景泰二、1451）に遣明使となった東洋允澎は、その時の記録は「允澎入唐記」として残されている。それによると翌享徳元年（明の景泰三、1452）の「八月十八日、一號船出博多、掛于志賀島」⁸⁾に到り、「九月五日朝發平戸」には平戸を出港した。しかし、

、顧文璧・林士民「寧波現存日本國太宰府博多津華僑刻石之研究」『文物』1985年第7期（総第350期）、26～31頁。

周中夏「寧波港歴史的衰落」『海交史研究』第7期、1985年、26～33頁。

松浦章「清代寧波の民船業について」『關西大學東西學術研究所紀要』第21輯、1988年、15～30頁
『寧波港史』中国水運史叢書、人民交通出版社、1989年2月。

余棣「從歴史的寧波看寧波港的未來」『平準學刊』上冊、第4期、1989年、600～640頁。

王爾敏「寧波口岸淵源及其近代商埠地帶之形成」『中央研究院近代史研究所集刊』第20集、1991年、37～69頁。

竺菊英「開埠前寧波對外貿易歷史地位探析」『中國社會經濟史研究』1995年第1期（總第52期）、57～66頁。

周慶南「近代上海寧波兩港之比較研究」『海交史研究』1998年第2期（總第34期）、117～127頁。

陳德義「“五口通商”後寧波港的變遷」『浙江文史資料選輯』第28期、1985年、1～10頁。

8)「允澎入唐記」『統史籍集覽』第一所収本に拠った。

風不順により再度渡航を試みた。享徳二年（景泰四、1453）の「三月十九日、諸船早發大島、走四十里、日未晩、至五島奈留浦」⁹⁾と長崎県五島を出帆し、四月十日には「定海縣」¹⁰⁾に到着している。さらに二十日には、

日本國一號船、暁沂浙江、平明達寧波府、乃大明景泰四年癸酉夏四月二十日也。内官陳大人、賓迎專使允澎、綱司芳貞、從僧瑞訴清啓等、就飯館、楫茶、乘子、入駅、駅門額曰浙江市舶司安遠駅、駅中日本衆所館、額曰嘉賓、有諸房、房額安宇一號房、專使居之、安宇二號房、綱司居之安宇三、四號以下居座次第領之、予居九號房¹¹⁾。

とあるように、第一号朝貢船が寧波に到着し、安遠駅において明朝官吏の接待を受けた。ここに見られる安遠駅、嘉賓館について、乾隆『鄞縣志』卷二十四、古蹟、明によれば、「寧波衛指揮使司 在郡治西、宋爲沿海制置司」とあり、市舶司は「市舶提舉司 在寧波衛後、即宋郡治後園、嘉靖中改爲巡視海道司」とあり、安遠駅については「安遠驛 在提舉司前五十歩」、そして嘉賓館には「嘉賓館 在東南隅江心里、故爲境清寺、嘉靖六年改爲館、以處倭夷貢使」とある。東洋允澎等を迎えた市舶提舉司、安遠駅は寧波の中心地に位置し、彼らの居住した嘉賓館は嘉靖六年（1527）に新館が造られるまでの旧館であったようである。さらに乾隆『鄞縣志』卷二十九、土風には「大舶常傳貢使來、嘉賓盛館郡中開」とあるように、大型船舶で寧波に來航する海外使節は、同地に賑わいを与えていた。

この時の遣明船は、一號船が天竜寺船、二號船は伊勢法樂社、三號船は天竜寺、四號船は九州探題で博多聖福寺造営船、五號船は島津氏、六號、七號船は大内氏、八號船は大和多武峰で長谷寺も参加したもので、九號船も天竜寺、十號船は伊勢法樂社であったが、このうち五號船は渡航しなかった¹²⁾。

その後、天文九年（嘉靖十九、1540）四月十九日に五島列島の奈留を出帆し寧波を目指した遣明使副使の策彦等が乗船した船は、五月一日には島嶼を見かけ、乗員が「満船喜氣如春」¹³⁾と、船中が歓喜に満ちていた。しかし彼等の船が見かけた島嶼は、同じ浙江省内であったが寧波よりさらに南の温州付近であった。そこから北上して七日には現在の象山に近い昌國衛治所の島嶼に至り、十六日には甬江河口左岸の定海、現在の鎮海に到着した。そして寧波に到着したのは二十日のことであった¹⁴⁾。北京への公務を終えた策彦一行は嘉靖二十年、天文十年五月

9) 五島は長崎県の五島列島。奈留浦は五島の若松島の南にある奈留（ナル）島の奈留港。

10) 定海は嘉靖『定海縣志』卷七、海防に「定海則屯聚重兵屹爲巨鎮」とあり、海防の中心地でもある重要地であった。

11) 嘉靖『浙江通志』卷十六、建置志第二之四、寧波府治の条に、「寧波府治、…本朝洪武初、改明州府治」とあり、さらに「浙江市舶提舉司、在府治西北一里、永樂初建」とあるように、朝貢使節を扱う浙江市舶司が置かれている。

12) 田中健夫氏『倭寇と勘合貿易』94～95頁、参照。

13) 「策彦和尚入明記初渡集」『大日本佛教全書』116、遊方傳叢書第四、1980年3月覆刻版一刷、42頁。

14) 『大日本佛教全書』116、209頁。

二十一日に寧波を出港して¹⁵⁾、甬江河口の定海には二十四日に至り、二十九日には舟山の南端の沈家門¹⁶⁾に至り、六月二十六日には五島付近に帰帆した¹⁷⁾。

策彦は嘉靖二十六年、天文十六年（1547）に再び遣明使として中国へ渡った。五月四日に日本を離れ、今回はさらに困難の上、嘉靖二十七年三月十日に寧波に到着した¹⁸⁾。

このように、日本の遣明使が寧波を目指したのは、明朝の朝貢規定によって、貢道が寧波からの入貢と定められていたからである¹⁹⁾。そして寧波に上陸した外国使節、特に日本使節は永樂四年（1406）に設けられた安遠駅²⁰⁾に滞在していたのである。

明朝は明初より海禁政策を実施した²¹⁾ため、寧波が取り扱ったのは日本からの使節の朝貢であった。日本は明朝にとって「十年一貢」²²⁾の国であったから、頻繁な往来は見られなかった。しかし、寧波は海路の重要な港市であったため、日本の朝貢が途絶えた嘉靖年間以降は、寧波を含む浙江省が倭寇の襲撃の主要な目標地であった。萬曆『温州府志』卷六、兵戎志、海防、「入寇海道」の條に以下の記述がある。

日本居大海中、東南則琉球・呂宋諸國、西北則月氏、朝鮮諸國、倭夷自本國開船時、遇東北風、則必由薩摩洲、或五島、至大小琉球、而視風之變遷、北風多則犯廣東、東風多則犯福建、東北風則至菲山、大陳・積穀・邳山・大鹿、而犯温州、或進烏沙門・普陀、而犯舟山・定海、或徑由菲山、而犯象山・昌國・台州、……大抵倭船之來、恒在清明之後、以其東北風多、若過五月、風至南來、倭不利矣。重陽後、風亦有東北、若過十月、風多西北、倭也不利矣²³⁾。

とあるように、日本から中国へ航行する帆船は東北風が吹くと九州の薩摩から、または長崎県の五島列島から出航すると、浙江省中部の沿海地域に達した。その具体的な目標地が寧波府象山縣の東部の海上の島嶼部である菲山列島やさらに南下して沿海の温州を、または北上して舟山列島を襲撃したとされる。その倭寇の襲撃の時期は主に旧暦の清明節（西暦の四月上旬）から五月までの一、二箇月であり、後半は重陽節即ち舊暦の九月九日から一箇月内外であったとされるように、寧波を中心とした浙江東部沿海地域は、倭寇が頻繁に襲撃する地として知られていた²⁴⁾。

15) 『大日本佛教全書』116、310頁。

16) 『大日本佛教全書』116、311頁。

17) 『大日本佛教全書』116、314頁。

18) 『大日本佛教全書』116、336頁。

19) 萬曆『大明會典』卷105、朝貢一、東南夷上、日本國に「貢道由浙江寧波府」とある。

20) 雍正勅修『浙江通志』卷八十八、駅傳上、安遠駅に「〔永樂〕四年、改爲駅、今因之、以待外貢」とある。

21) 佐久間重男『日明関係史の研究』吉川弘文館、1992年2月、25～39頁。

檀上寛「明初の海禁と朝貢—明朝専制支配の理解に寄せて—」（『明清時代史の基本問題—中国史学の基本問題4』汲古書院、1997年10月、203～234頁）において明解な海禁論が展開されている。

22) 萬曆『大明會典』卷105、朝貢一、東南夷上、日本國に「始令十年一貢」とある。

23) 萬曆『温州府志』、稀見中國地方誌彙刊第十八冊、中國書店、1992年12月、143頁。

24) 松浦章「浙江と倭寇」、藤善眞澄編『浙江と日本』関西大学出版部、1997年4月、133～146頁。

3 清代の海港としての寧波

清代における寧波が海外貿易や沿海貿易としてどのような役割を担っていたかについて次に述べてみたい。

①対日貿易港としての寧波

清朝は康熙二十三年（1684）に海禁令の遷界令を解除すると、中国大陸沿海から日本の長崎を目指して来航する貿易船が急増した。その頃から寧波から長崎に直航する貿易船²⁵⁾も増え、寧波に関する情報も知られるようになる。長崎の西川如見が著した『増補華夷通商考』上册、浙江、「寧波」^{ニンバウ}には、

日本ヨリ海上三百里、繁昌ナル所ニテ津湊能所也。南京・福州ノ船モ此湊ヨリ出シ、日本へ来ル舟多シ。其舟ヲモ寧波出シノ船ト云也。尤所ノ者モ直ニ日本へ渡海ス。

とある。浙江省の寧波は、沿海各地の船舶が来航する重要な港であった²⁶⁾だけでなく、江戸時代の長崎には寧波からも多くの貿易船が来着している。しかし、寧波船籍の船でない場合、たとえば他の港から出帆し寧波に寄港して長崎に来航してきた船の中には、長崎では寧波船と呼称されたものは多数にのぼる。

『華夷変態』による限り、寧波船として最初に知られるのは貞享二年（康熙二十四、1685）七月十九日に長崎に入港した44番寧波船である²⁷⁾。この船は、本来は福州を基点とする船で寧波に寄港して、寧波で積荷や客商を搭載し、七月六日に寧波を出帆して十四日かけて長崎に来航したものであった。

南京之内にては、松江府、浙江之内にては、寧波府、此兩府にて、諸方へ参候商船共之運上銀納被申、出入免許之手形出し被申候、此外之河口より商船仕出候儀、罷成不申候²⁸⁾。と報告しているように、江南省、後の江蘇省では松江府が、浙江省では寧波府からのみが納税によって海外出港の許可を得られたようである。

このように寧波から長崎に入港した商船の中で寧波の様子を報告している例を掲げてみたい。貞享四年（康熙二十六、1687）四月十一日に長崎に入港した41番寧波船は、

寧波之儀、大清之境内浙江之内にて御座候、一城有之地にて、諸船之出入勝手能湊にて御座候に付、御當地渡海之船共、多は此所にて仕出し申候、殊に昔より四明と申所、則此寧波之儀に御座候²⁹⁾。

とあり、寧波は各地の船舶が出入する港として知られていたことを述べている。貞享四年六月

25) 大庭脩「浙江と日本—1684年より1728年にいたる間の寧波船の動向—」、『浙江と日本』147～164頁。

26) 松浦章「清代寧波の民船業について」『関西大学東西学術研究所紀要』第21輯、1988年3月、15～30頁。本書第3編第1章参照。松浦章『清代海外貿易史の研究』599～612頁。

27) 『華夷変態』上册、東洋文庫、1958年3月、487頁。

28) 『華夷変態』上册、東洋文庫、1958年3月、487頁。

29) 『華夷変態』上册、東洋文庫、1958年3月、695頁。

十三日に長崎に入港した97番寧波船も「寧波之儀は浙江と申一省之内にて、船入込之湊にて御座候」³⁰⁾とあり、そして同年七月二十七日入港の109番寧波船は、

寧波之儀浙江一省之内にて御座候、則諸方船共出入自由之湊にて御座候に付、船之集り申所にて御座候、就夫運上官相備り渡海之諸唐船出入之荷物等、何色によらず、運上納申候、乍去御當地より積戻り荷物之分は、少も運上無之候、御當地より買渡り申銅之儀は、運上御座候、斤目百斤に付、銀二匁五分之運上定り之儀に御座候、商賣之湊にて、諸事勝手能所にて御座候³¹⁾。

と述べるように、寧波は出港、入港ともに優れ、積載貨物の集荷、散荷にも適した港として江戸時代の日本からも知られていた。

このような港市寧波を基点に、元禄十一年（1698）以降、享保十五年（1730）までの32年間にわたり、日本の長崎貿易に関係した寧波商人姚鵬飛の存在が知られる。長崎に来航した中国商人の殆どはその出身地を明確に出来ないなかで、姚鵬飛は、偶然朝鮮半島に漂着したことから寧波商人であったことが判明した希有の事例である。姚鵬飛とその同族の姚虞山を含めれば、長崎貿易との関係は40数年に及んでいた³²⁾。

寧波において船舶を所有して海外と貿易を行っていた商人の姿が、福建に漂着して寧波経由で帰国した日本人の記録にも残されている。その記録とは、宝暦元年（乾隆十六、1751）十二月二十日に長崎に入港した11番寧波出し船で帰国した奥州の南部藩の人々のものである。福建の北部沿海に漂着した日本人は厦門経由で寧波に送られ、帰国まで関帝廟に預けられ、商人信公興の屋敷において馳走になった。その時の信公興宅の賑わいを、

荷主信公興宅は、右の関帝廟より二三町計へたたり申候、毎日三四十人の出入たえず、殊の外賑敷有之候、身上よろしき人と相見え申候、手附のもの内外五六十人のくらし致申候ものにて御座候³³⁾。

とある。ここに見られる関帝廟であるが、康熙『鄞縣志』卷九、敬仰孜、壇廟祠に、

關聖祠、縣治西南貫橋側、每歲五月十三日、郡邑長致祭。

とある關聖祠が関帝廟のことであろう。そうすると鄞縣署の西南方向にあった貫橋付近にあったことになる。貫橋の位置については、光緒七年（1881）の『甯郡城河丈尺圖志』³⁴⁾卷一の「城河全圖」と「縣前河圖」から明らかである。両図によると寧波城郭のほぼ中央に寧波府署があり、府署の前から流れる河も流れ込んでいて、さらに鄞縣署の前を通りほぼ直線に東渡門付近

30) 『華夷變態』上冊、769頁。

31) 『華夷變態』上冊、788頁。

32) 松浦章「寧波商人姚鵬飛と長崎貿易」『史泉』第58号、1983年12月。松浦章『清代海外貿易史の研究』208～221頁。

33) 『通航一覽』第五、1913年11月初版、清文堂出版、1967年4月複刻、474頁。

34) 上海図書館所蔵の光緒七年（1881）甯波河工局、木活字本『甯郡城河丈尺圖志』（図書番号：428547）による。

に流れて城外に流れ出ている「縣前河」に架かる橋の一つが貫橋であり、縣前河に架かる橋では東渡門の城壁から遠く中央部から二番目の橋であった。

また、漂着者の報告によれば、

當十一番船主信公興宅は、ミンボ町中にて、私とも旅宿の寺よりは二十町計隔之、門構にて大なる住居にて、二三十人の人出入す、身上宜敷相見申候、私とも振舞罷越候節、二階へ通し、銘々腰掛を出し、食事など腰掛の儘にて申候、夜中は燈籠に蠟そくを立候、座敷の様々諸道具類、都て潤澤なる様子に被存候³⁵⁾。

と記録されているように、信公興の屋敷は二階建てで、日本の漂流民にとって食卓と椅子を使った食事は恐らく初めてであり、さらに夜には燈籠に蠟燭を使うなど、当時の日本人から見て極めて贅沢な様子が印象深く記録されたであろう。この信公興の身上についての記録も残されている。

私共荷主信公興儀は、元來泉州のものにて御座候處、幼年の時分寧波へ引越住宅仕候、平日慷慨之風儀有之、寧波の中にその名をしられ候ものにて候、前々より奥湊へ商賣に船を仕立候故、文武之諸官も能存知居申候³⁶⁾。

とあり、信公興はおそらく父親と共に福建の泉州から寧波に移住して、父子共による働きにより寧波で産を成した。その蓄財のものは海上貿易であったことは「奥湊へ商賣に船を仕立候」とあることから確実であろう。事実、日本の漂流民が帰国した船も、この信公興の指示で南海方面へ貿易に赴いていたものであった。18世紀中葉の寧波には、遠隔地との間の海上貿易に活躍した商人の存在が、中国域外の記録に残されている³⁷⁾。

長崎に来航した中国商船の絵図は「長崎版画」の中に数多く見られるが、その多くは清朝中後期にかけてのもので、中国側の対日貿易の中心地が浙江省嘉興府乍浦鎮になって以降のものである³⁸⁾。

②対英貿易港としての寧波

これらの寧波商人が出港手続きをしたのは浙江海関である。浙江海関は、康熙二十四年(1685)に江南海関ともに設けられ浙江沿海の港口を管轄した。浙江海関の本庁に当たる大関が、寧波府鄞縣に置かれ、浙江省沿海部の10数カ所の支庁をも管轄していた³⁹⁾。その支庁は江蘇省に接

35) 『通航一覽』第五、492～493頁。

36) 『通航一覽』第五、480頁。

37) 近代以降の寧波商人の活動に関しては次の成果がある。

林樹建「寧波商幫」張海鵬、張海瀛主編『中国十大商幫』黃山書社、1993年10月、107～167頁。

林樹建『寧波商幫』十大商幫③、香港・中華書局、1995年1月、170頁。

林樹建『寧波商人』区域人群文化叢書、福建人民出版社、1998年2月、188頁。

38) 松浦章『清代海外貿易史の研究』307～323頁。

39) 松浦章『清代海外貿易史の研究』602頁。

する最も北の乍浦から南の温州府治下の平陽、瑞安まで浙江省沿海全域に及んでいる。

浙江海関が設置されて程なく、浙江沿海の舟山列島附近にイギリス船が現れている⁴⁰⁾。イギリス東インド会社の記録から、当時浙江に来航した船は以下の表ようになる。乾隆二十二年(1757)に、清朝が西欧船の来航を広州一港に限定するまで、寧波附近にも英国船が来航していたのである。

イギリス船が寧波付近に来航するに当たり、イギリス側の事情もあったと考えられる。1600年12月に設立されたイギリス東インド會社(The Governour and Company of Merchants of London trading into the East Indies)に対して、17世紀末の1698年9月に新会社(The English Company trading to the East Indies)が設立された⁴¹⁾。この新会社が貿易拡大を目指して寧波付近に現れ、それに対抗して旧会社も寧波付近に現れ、新会社と旧会社の貿易船が寧波付近で競合したのである。その実情は次の表1からも明らかであろう。なおこの両会社は1702～1709年にかけて合同され19世紀まで続いた⁴²⁾。

表1 1700年代の浙江来航イギリス東インド会社船⁴³⁾

中国暦	西暦	船名	トン数	船名	トン数
康熙39	1700	Macclesfield (舟山8/6)	NC 250	Eaton	310
康熙40	1701	Trumball (舟山8/17)	250	Sarah	NC 275
康熙41	1702	Macclesfield	NC 250	Union	140
	1702	Robert and Nathaniel	NC 230	Eaton (舟山2 - 3月)	340
康熙42	1703	Union	140	Samuel and Anna	NC
	1703	Liampo (舟山8/31)	NC 150	Robert and Nathaniel	230
康熙43	1704	Northumberland	250	註 NC : New Company (新会社) 船名の後の()は舟山到着日	
康熙46	1707	Stringer (舟山8/9))	280		
康熙49	1710	Rochester (舟山9/19)	775		
乾隆01	1736	Normanton	490		
乾隆20	1755	Earl of Holderness (舟山8/4)	499		
乾隆21	1756	Griffin (舟山7/31)	499		

浙江の定海にイギリス船が来航していたことは、康熙五十四年(1715)刊の『定海縣志』巻四、田賦、番舶貿易増加始末に見える。

康熙三十九年六月、到有紅毛夾板船二隻、船主一名未氏羅夫、一名未里氏、又八月到廬加利船一隻、九月到飛立氏船一隻、一時稱爲盛事云。

40) 松浦章『清代海外貿易史の研究』531～534頁。

41) 西村孝夫『イギリス東インド会社史論』啓文社、1966年4月、26、99頁。

42) 西村孝夫『イギリス東インド会社史論』146、309頁。

43) H. B. Morse, *The Chronicles of the East India Company trading to China 1635-1834*, Vol.1 1925, pp.109～121, Table of English Ships which traded to China for the East India Companies, From 1635 to 1753. *Catalogue of East India Company Ships' Journals and Logs 1600-1834*, The British Library, 1999.

と記録されていることから明らかなように、康熙三十九年（1700）に紅毛夾板船、即ちイギリスの海船が定海に入港してきたのである。その後のイギリス船の来航は不定期でしかも稀となった。乾隆十一年（1746）三月二十二日付の浙江巡撫の常安の奏摺に、

今浙省海関、…據寧紹台道葉士寬報稱、各口征稅全賴東西洋船、并閩省貨物源源進口、年來洋船稀少、福建糖蔗歉收、烟貨俱減、以致盈餘銀數較比年短少、…⁴⁴⁾

と記されるように、浙江海関の税額の多寡には、東西洋船の入港が影響していたように、イギリス船の来航も関係していたことが判る。しかし、乾隆年間前半には稀にしか見られなかったところ、乾隆二十年（1755）に浙江にイギリス船が来航する。浙江総督武進陞の乾隆二十年五月十一日付の奏摺に、

本年四月二十九日、奴才據定海鎮標右營遊擊鄭謝天稟稱、本月二十三日、有紅毛彝船一隻到港、卑職隨即會同定海縣、親詣查驗、驗得船身約有八九丈、長樑頭一丈七八尺、該船有管理粵海關稅務內務府佐領李商照一紙、…⁴⁵⁾

と、定海鎮標右營からの報告を受け、乾隆二十年四月二十三日（1755年6月2日）にイギリス船が定海に入港してきた。同船は、全長約27m、メインマストが約6mもの船であった。この船は、「要往寧波、置買湖絲・茶葉等」⁴⁶⁾と、寧波に入港して湖州の生糸や、中国茶を購入しようとしていた。その積荷は、

其六隻箱、内装番錢、每隻四千個、十三隻箱内装紅毛酒每隻一百二十瓶、又二隻箱内装蠟燭、餘箱俱裝衣服等項⁴⁷⁾。

と、外国錢を約24,000個とイギリスの酒瓶を1,560瓶、さらに蠟燭や衣類などを積載していた。

その後、乾隆二十二年（1757）六月二十二日付の浙江巡撫楊廷璋の奏摺に、

紅毛番船、向俱収泊廣東貿易、久不遠來浙省、自乾隆二十年、忽有紅毛船一隻、駛至寧波、因交易獲得利。二十一年遂連來二隻⁴⁸⁾。

と記しているように、乾隆二十一年には二隻のイギリス船が浙江省に現れ寧波での交易を求めたのである。取り調べられた船舶は、

本月（六月）初七日、有紅毛英吉利番船一隻、馳至定海之崎頭洋停泊、隨詣船查詢、本船名甲等哈仍係上年來浙之通事洪任、同番商無侖味文、並通船水手一百七名、帶有貨物、番錢、并防身器械來浙貿易等情⁴⁹⁾。

とある。六月初七日（1757年7月22日）にイギリス船一隻が定海の崎頭洋附近に停泊したのであった。崎頭洋は浙江省の内、大陸側の最東端⁵⁰⁾と舟山群島の六横山、桃花島に挟まれた海

44) 中国第一歴史檔案館、宮中硃批奏摺、財政類、関稅、R18-2417。

45) 「乾隆朝外洋通商案」『史料旬刊』天354b。

46) 「乾隆朝外洋通商案」『史料旬刊』天354b。

47) 「乾隆朝外洋通商案」『史料旬刊』天354b。

48) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中硃批奏摺、4宗35卷11号檔案。

49) 中国第一歴史檔案館所蔵、宮中硃批奏摺、4宗35卷11号檔案。

50) 浙江省の大陸部の最東端に崎頭山がある。『浙江全省輿圖並水陸道里記』寧波府、第一張裏参照。

域である⁵¹⁾。調査の結果、同船には既に浙江省に來航していた通事の洪仁等の他に乗員107名と外国錢などと護船用の器具を備えていた。

これら乾隆二十年代初めのイギリス船の浙江來航が問題となり、乾隆二十二年（1757）には西歐からの船は全て廣州一港に限定され、浙江省への入港は皆無となる。

③沿海貿易港としての寧波

18世紀における浙江省沿海の船舶の出入に関する重要な記録として、北京の中国第一歴史檔案館が所蔵する浙江海関に関する三冊の黄冊がある。

その浙江海関の船舶の入港に関して課税された記録が上記のものであり、それは、

康熙六十一年十月から雍正元年十月までを記録した浙江海関に來着した船の記録である①「浙江海関 徵收過海關正額梁頭貨稅併長江新增等項錢糧數目文冊」と、雍正四年九月から同五年八月までを記録した②「海關正額長江奉增出洋絲稅併贏餘等項錢糧數目冊」、そして乾隆元年五月初九日から乾隆二年五月初八日まで記録した③「正額長江奉增出洋絲稅併贏餘等項錢糧數目文冊」の三冊である⁵²⁾。

これらの黄冊を統計すると、①は、康熙六十一年(1722)十月から雍正元年十月まで353日で、14,873隻を数える。②は、雍正四年（1726）九月から雍正五年八月までの354日で、15,405隻であった。③は、乾隆元年（1736）五月から乾隆二年五月までの354日で13,657隻の船舶の入港が記録されている。さらに、台湾の故宮博物院に所蔵される奏摺から、乾隆六十年（1795）には14,650隻、嘉慶二年（1797）には10,343隻であったことが知られる⁵³⁾。

以上のことから大観ではあるが、18世紀における浙江海関の各港口に入港し税金を納入したのは、毎年10,000隻から15,000隻ほどであったことが類推される。

寧波府治下の海船が具体的に知られる事例を以下述べてみたい。

道光五年（1825）に大運河が杜絶したため、道光六年に海運によって漕糧を海上輸送することになった。その際に、上海を中心とする地域に船籍を保有する沙船がのべ1,563隻徴用された。しかしその中に寧波府治下の鎮海縣に船籍を保有していた沙船が、のべ106隻徴用されている⁵⁴⁾。この鎮海縣籍のみで全体の6.9%に相当する。その内、船主盛瑞安、盛德安、盛德華、盛德慶、

表2 18世紀浙江海関入港船隻数

西曆	中国曆	浙江海関入港隻数
1722	康熙61	14,873
1726	雍正04	15,405
1736	乾隆01	13,657
1795	乾隆60	14,650
1797	嘉慶02	10,343

51) 『中国歴史地図集 清時期』地図出版社、1987年4月、32頁、6-③。『浙江省 公路里程地図冊』人民交通出版社、2005年4月、18頁。

52) 松浦章『清代海外貿易史の研究』604～609頁。

53) 松浦章『清代海外貿易史の研究』610頁。

54) 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。

盛徳成、盛徳風、盧延利の7隻は、同年内に2度も長江口から天津までの間を航行し漕糧を輸送している⁵⁵⁾。道光六年の海運は上海の沙船航運業者を中心とするが、寧波の航海業者も少なからず関係していたことは明らかである。

その後の寧波に関する船舶の出入記録として具体的なものは、1846年1月1日から6月30日までの間に福州に入港した帆船の記録から判る。それはイギリスの領事報告“Return of Native Trade at the Port of Foo-chow, Returns of Trade of the Various Ports of China, 1847.”⁵⁶⁾である。ここには6箇月の間に福州に入港した1,678隻と、福州から出航した1,310隻の帆船の船名が英文で記録されている。

寧波から福州に入港した帆船は、この期間のみで1,141隻であった。また福州から寧波に向けて帰航した帆船は807隻となり、前者が約68%、後者が約71%と高い割合を示している。ちなみに、寧波に次ぐのが福建省の同安に近い蓮河から福州に入港した帆船で、これは入港が26%、出港が13%である。この蓮河からの帆船は、鹽を積載して福州に入港していた⁵⁷⁾ことから、福建の専売鹽の販売区域の定期的な活動であった見られ、そうすると、寧波と福州との航運活動は一般的な航運として極めて重要な役割を担っていたことが知られるのである。

上記の領事報告から、寧波から福州へ、福州から寧波への航海を4回以上も行った船名は次の25隻が知られる。

表3 1846年1月～6月福州・寧波間4航海以上の帆船

船名	出入	月日	トン数	乗員	航行地	積荷
Chang wan mow	I	111	87	11	Ningpo	Peas, dates, cotton cloth, & c.
Chang wan mow	E	123	75	9	Ningpo	Paper, & c.
Chang wan mow	E	407	75	8	Ningpo	Paper and orange peel
Chang wan mow	I	606	87	12	Ningpo	Peas, drugs, hams, etc.
Chin tseuen ching	I	122	75	8	Ningpo	Salt fish
Chin tseuen ching	E	216	81	9	Ningpo	Paper and timber
Chin tseuen ching	I	427	81	9	Ningpo	Salt fish
Chin tseuen ching	E	509	81	9	Ningpo	Paper, ground nuts, olives, etc.
Chin wan tseuen	E	123	81	9	Ningpo	Paper, & c.
Chin wan tseuen	I	426	81	9	Ningpo	Peas, cloth, rice, vermicelli
Chin wan tseuen	E	504	81	9	Ningpo	Paper, fruits, potash, etc.
Chin wan tseuen	I	606	81	10	Ningpo	Peas, drugs, etc.
Fan yuen lae	I	111	75	8	Ningpo	Dates, fruits, cloth, & c.
Fan yuen lae	E	121	75	8	Ningpo	Paper, preserves, & c.
Fan yuen lae	E	426	87	11	Ningpo	

55) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』第3編第7章参照

56) IUPASS, China 40, p.124.

57) 松浦章「清代福州における帆船沿海貿易について」『関西大学文学論集』第53巻第1号、2003年7月、51～52頁。

Fan yuen lae	I	606	81	9	Ningpo	Peas, prepard do., pea-oil, etc.
Fan yuen shun	I	130	87	11	Ningpo	
Fan yuen shun	E	222	87	11	Ningpo	Fruits, paper, potash, & c.
Fan yuen shun	I	512	87	11	Ningpo	Bones, cloth, blankets, etc.
Fan yuen shun	E	528	87	12	Ningpo	Timber, orange peel, cassia, etc.
Fan yuen shun	E	525	87	12	Ningpo	Paper, timber, etc.
Fan yuen tae	E	105	87	11	Ningpo	Oranges
Fan yuen tae	I	213	81	9	Ningpo	Wheat and dates
Fan yuen tae	E	304	87	11	Ningpo	Paper, fruits, & c.
Fan yuen tae	I	430	87	11	Ningpo	Cow'sbones and wheat
Kin chin shing	I	202	81	9	Ningpo	Peas, dates, cloth
Kin chin shing	E	221	81	9	Ningpo	Preserves, paper, & c.
Kin chin shing	I	427	137	21	Ningpo	Peas, pea-oil, rugs, blankets, etc.
Kin chin shing	I	506	81	9	Ningpo	Ballast
Kin chin shing	E	512	81	9	Ningpo	Paper, ground nuts, etc.
Kin chun ching	I	123	81	9	Ningpo	Dates, flour, sundries
Kin chun ching	E	125	75	8	Ningpo	Paper
Kin chun ching	E	331	81	9	Ningpo	Fruits, paper
Kin chun ching	I	410	81	9	Ningpo	Peas, cloth, black-ware
Kin chun ching	I	528	81	9	Ningpo	Peas, hams, mats, preserced eggs
Kin heang tae	E	104	75	8	Ningpo	Oranges
Kin heang tae	I	303	81	9	Ningpo	Peas, dates, cloth, sundries
Kin heang tae	E	326	81	9	Ningpo	
Kin heang tae	I	525	81	9	Ningpo	Salt fish and wheat
Kin ho tsae	I	109	81	8	Ningpo	
Kin ho tsae	E	119	81	9	Ningpo	Paper
Kin ho tsae	I	309	81	9	Ningpo	Bones, china root, and sundries
Kin ho tsae	I	530	81	9	Ningpo	Salt and dried fish
Kin paou chun	I	130	81	9	Ningpo	Peas, dates, melon-seeds
Kin paou chun	E	210	81	9	Ningpo	Paper, & c.
Kin paou chun	E	428	81	9	Ningpo	Paper
Kin paou chun	I	528	81	10	Ningpo	Peas, pea-cakes, vermicelli
Kin paou chun	E	617	87	11	Ningpo	
Kin paou gan	I	113	81	9	Ningpo	Wheat
Kin paou gan	E	118	81	9	Ningpo	Bamboo roots, paper, & c.
Kin paou gan	I	408	81	9	Ningpo	Wheat, peas, mats, and vegetables
Kin paou gan	E	430	81	9	Ningpo	Paper
Kin paou lae	E	101	75	8	Ningpo	Bambooroots, oranges
Kin paou lae	E	311	81	9	Ningpo	Preserved fruits, timber, paper, & c.
Kin paou lae	I	507	81	9	Ningpo	Bones, horns, peas, etc.
Kin paou lae	E	522	81	9	Ningpo	Paper, preserved orages, dye-nuts, etc.

第3編 清代帆船浙江沿海の航運業の展開

Kin paou shun	I	315	81	9	Ningpo	
Kin paou shun	E	318	75	8	Ningpo	Paper and fruits
Kin paou shun	I	507	75	8	Ningpo	
Kin paou shun	I	524	81	81	Ningpo	Dried, salt, and shell-fish
Kin paou tsae	I	315	81	9	Ningpo	Wheat, cloth, cotton, & c.
Kin paou tsae	E	316	81	9	Ningpo	Paper, & c.
Kin paou tsae	I	513	81	9	Ningpo	Peas, cloth, bicho-de-mar, etc.
Kin paou tsae	E	605	81	2	Ningpo	Paper
Kin shing yu	I	106	75	8	Ningpo	
Kin shing yu	I	511	81	9	Ningpo	ditto
Kin shing yu	I	531	81	9	Ningpo	Salt fish
Kin shing yu	E	621	81	9	Ningpo	Paper and preserved oranges
Kin wan shum	I	122	81	9	Ningpo	Peas, cloth, pears, &c.
Kin wan shum	I	124	75	8	Ningpo	Peas and cotton
Kin wan shum	I	515	81	9	Ningpo	Bones, wheat, china-root, etc.
Kin wan shum	E	522	81	9	Ningpo	Preserved and dried fruits, indigo, cassia, etc.
Kin wei ching	E	104	75	8	Ningpo	Oranges
Kin wei ching	I	330	81	9	Ningpo	Peas, cloth, flour
Kin wei ching	E	421	81	9	Ningpo	Paper, fruits, orange peel
Kin wei ching	I	525	81	9	Ningpo	Peas
Kin wei ching	E	621	81	10	Ningpo	Paper, timber, potash
Ko e ching	I	327	75	8	Ningpo	Salt fish
Ko e ching	E	406	75	8	Ningpo	Paper and timber
Ko e ching	I	513	75	8	Ningpo	Salt fish, bones, drugs, etc.
Ko e ching	E	523	75	8	Ningpo	Paper and preserved fruits
Ko fa chun	I	106	75	8	Ningpo	Salt fish
Ko fa chun	E	116	75	9	Ningpo	Fruits, sugar, paper
Ko fa chun	E	501	75	8	Ningpo	Paper
Ko fa chun	I	606	75	8	Ningpo	Fresh fish
Ko ho le	I	111	75	9	Ningpo	Peas, dates
Ko ho le	E	119	75	8	Ningpo	Paper
Ko ho le	I	330	75	8	Ningpo	Bones, mats, flour
Ko ho le	E	413	75	8	Ningpo	
Ko ho le	I	523	75	8	Ningpo	Ballast
Ko ho le	I	530	75	8	Ningpo	Salt, dried, and shell-fish
Ko ho le	E	603	75	8	Ningpo	Paper, potash, etc.
Ting tsin paou	I	202	75	8	Ningpo	Dates, peas, walnuts
Ting tsin paou	E	303	75	8	Ningpo	Paper and timber
Ting tsin paou	I	426	75	8	Ningpo	
Ting tsin paou	E	507	75	8	Ningpo	Paper and ground nuts

Wang e le	E	124	87	11	Ningpo	Paper and timber
Wang e le	I	124	81	9	Ningpo	Peas, flour, dates, &c.
Wang e le	E	219	81	9	Ningpo	Fruits, paper, sundries
Wang e le	I	430	87	11	Ningpo	Bones, bicho-de-mar, mats, etc.
Wang keen fung	I	104	81	9	Ningpo	Peas
Wang keen fung	E	120	81	9	Ningpo	
Wang keen fung	I	417	81	9	Ningpo	Cow's bones, peas, rice, vermicelli
Wang keen fung	E	426	81	9	Ningpo	Paper and timber
Wang keen fung	I	606	81	9	Ningpo	Peas, pea-oil, preserved eggs
Wang king fung	I	505	87	11	Ningpo	Peas, fans, China-root, etc.
Wang tseuen hing	I	328	81	9	Ningpo	Peas, cloth, drugs, &c.
Wang tseuen hing	E	411	81	9	Ningpo	Paper, dried and preserved fruits
Wang tseuen hing	E	426	81	9	Ningpo	Timber
Wang tseuen hing	I	606	81	11	Ningpo	Peas
Wang wan le	E	101	81	9	Ningpo	Timber
Wang wan le	I	102	81	9	Ningpo	Dates, peas, cotton, &c.
Wang wan le	E	113	81	9	Ningpo	Paper and preserved fruits
Wang wan le	E	218	81	9	Ningpo	

注 出入のIは入港、Eは出港、月日は1月11日を11と示した。

上の表から明らかなように、6箇月の間に7回も記録が残されているのは、Ko ho lo船75トンである。この船は、1月11日に寧波から福州に入港した。積荷は大豆や棗などの北方産品を積載していた。そして1月19日には、寧波に向けて福州を帰航し、その際に紙を積んで出帆した。そして3月30日に再度寧波から福州に入港し、骨、ムシロ、小麦粉などを積載していた。4月13日には、福州から寧波へ帰帆し、紙、果物、蜜柑皮などを積んで出航した。5月23日には3度目の寧波から福州に入港している。この時の出航の記録は無いが、4度目の5月23日には、積荷としてバラスト底荷を積んで福州に入港した。6月3日には、同船は紙や苛性カリなどを積んで寧波に向けて福州を出航している。このように、Ko ho lo船は6箇月の間に寧波と福州の間を4往復の航海をしている。

福州と寧波間の航海に6回、即ち3往復航海の記録があるのは、Kin paou chun船81トンと、5回の記録があるのは、Fan yuen shun船87トン、Kin chin shing船81トン、Kin chun ching船81トン、Kin wei chng船81トン、Wang keen fung船81トンである。これらの帆船は、Ko ho lo船の75トンを除いてほぼ81トン、87トンと同規模の帆船であった。

さらに、1846年（道光二十六年）に公刊された“Notices of Fuhchau fu”によれば、福州に寧波から民船が来航していたことを記している。「寧波から綿布が移入されている」⁵⁸⁾とあり、

58) Notices of Fuhchau fu, *CHINESE REPOSITORY*, VOL. XV, pp.185-218, April, 1846（道光二十六年）p.210.

また「大型ジャンクの数はいそれ程多くなく、百隻位のものが多いは寧波から来る」⁵⁹⁾とあるように、道光二十六年(1846)頃には寧波から福建省の福州へ大型ジャンクが1年に100隻程が航行していたことが知られる。

寧波の民船業のうち、とりわけ沿海航運がどの程度の規模で経営されていたか、海事関係者が信仰する天后宮の存在形態が一つの示唆を与えてくれる。乾隆『鄞縣志』卷七、壇廟の天后宮は「舊名天妃廟 在縣甬東隅」とし、「縣東二里東渡門外」にあった。創建は、

宋紹熙二年建、元至正末燬、明洪武三年湯和重建、天順五年守陸重修、明季頽廢。國朝康熙二十三年後、海禁既弛、閩粵商賈、輻輳海中、展著靈異、捐資修建、爲城東巨觀。雍正五年勅號天后。

とある。寧波の天后宮の創建は南宋の紹熙二年(1191)に遡る。14世紀半ばの元の至正(1341~1367)末には毀損されていたが、洪武三年(1370)に明初の倭寇討伐に功績のあった湯和によって再建され、天順五年(1461)に重修されたものの、その後は頽廢したようであった。清の康熙二十三年(1684)に海禁の展界令が廢止されると海上航行も活発化し、福建や広東の商人も寧波に頻繁に来航して、天后宮が再建されたのであった。それが、現存の天后宮の基礎になったものと思われる。

董沛の「甬東天后宮碑銘」によれば、寧波に天后宮が三個所あった。

在江東者三、一爲閩人所建、一爲南洋商船所建基址、俱狹惟此宮爲北洋商船所建、規模宏廠。

とあるように、寧波において海の女神媽祖を祀った天后廟には、福建海商の建てたものと、寧波から南の海域南洋へ航行する寧波海商と、寧波から北の海域である北洋を専門にした寧波海商の建立したものの三箇所あった。このうち北洋を専門にする寧波海商が建立した天后宮が最大の規模を有していた。即ち北洋を専門にする寧波海商が経済的にも大きな力を持っていたことが知られる。

段光清は北洋と南洋の違いについて次のように記している。

北號商船只走北洋、海運亦只走北洋。蓋由鎮海出口、定海一隅孤懸海中、由定海而下、則爲南洋、由定海而上、則爲北洋⁶⁰⁾。

とあるように、舟山列島の定海を境に北が北洋であり、南が南洋であった。その北洋へ行く寧波の商船が北號商船であった。北號商船の航運経営規模について段光清は、咸豊四年(1854)正月の記事の中に次のように記している。

是時寧波北號海船、不過一百七、八十號。

とあるように、咸豊四年当時寧波より北の海域を専門にする帆船は僅かに170から180隻にすぎなかった。その後、清官府による海運の好景気により、寧波の北號海船は、

59) Notices of Fuhchau fu, CHINESE REPOSITORY, VOL. XV, p.210.

60) 『鏡湖自撰年譜』清代史料筆記叢刊、中華書局、1997年12月3次印刷、頁。

漸添至三百餘號之多。

とあるように、300隻以上に増えた。

咸豊四年当時の北號商船の経営規模であるが、同じく段光清が次のように記している。

北號商家自置海船、大商一家十餘號、中商一家七・八號、小商一家二・三號。

とあるように、北洋を専門に取り扱う船商がおり、彼等は複数の沿海帆船を所有していた。大船商は10隻以上を所有しており、中船商は七、八隻を所有していた。そして、小船商は2、3隻の所有にすぎなかった。

これらの船商の帆船所有状況から見ると、その経営規模は上海の船商より小規模経営であったと言える。

寧波府治下の海船が明らかに航運活動を行った資料が残されている。それは『浙江海運全案初編』巻十に収録された、浙江海運として咸豊二年（1852）の海運に従事した海船である。光緒五年の『嘉興府志』巻二十六、海運において、

浙江海運、始于咸豊二年、…海運商船、浙省海船、熟悉北洋沙線者、祇有寧波之蛋船、三不像船不敷運漕、咸豊二年浙撫黃奏准、由江省協雇上海沙船、東省衛船、在上海受兌赴津交卸。同治末年閩省輪船造成海運糧米、兼用火輪船分運。

とあるように、浙江の海運は咸豊二年に始まる。

この海運において使用された海船は『浙江海運全案初編』巻十の船冊に見え、423隻が長江口の呉淞口から天津に向けて出帆した記録が知られる。それらの帆船を整理するとのべ440隻で、登録された番号から上位のものを掲げれば次のものである。

「鎮」番号船 100隻 「鄞」番号船 58隻 「元」番号船 37隻

「太」番号船 30隻 「崇」番号船 29隻 「通」番号船 26隻

「鎮」番号は鎮海、「鄞」番号は鄞縣でいずれも寧波府の登録であると考えられる。「元」は元和縣、「太」は太倉州、「崇」は崇明、「通」は通州でいずれも長江河口の流域に位置する地域であろう。そうすると、鎮番号、鄞番号のみで158隻で440隻の約36%を占めている。

『浙江海運全案初編』巻十によれば、海運に従事した海船として、沙船、蛋船、三不象船、衛船として4種類の船舶が掲げられ、特に「考定三不象船式」によると、

案三不象之制、昉自康熙三十八年、承運福建木料、就釣船舊制、增益以松木爲之、其式不象江南之沙船、不象福建之鳥船、不象浙江之蛋船、故名之、曰三不象、視蛋船差、大容二千石。

とあり、康熙三十八年（1699）に福建から木材を輸送する上で、従来の釣船を改造して新たな海船を造船した。それは江南の沙船、福建の鳥船、浙江の蛋船にも類似しない船舶として三不象が作られ、蛋船よりも2,000石も多く積載できる船であった。

同書の「考定沙船式」には、

大號沙船、長十丈、容關斛一千五百石、…凡沙船量以淮尺、當部尺一尺一寸、長短廣狹以

此爲準。

とあり、「考定蛋船式」によると、

案蛋船三不象船量法、皆以閩尺爲準、酌中定制容一千八百石。

とある。このことから、沙船は江南の海船であり、寧波附近では蛋船、三不象船が所用されていたと思われる。

段光清は、咸豊四年（1854）正月に、寧波の海船について、

正月、時江浙兩省俱辦海運、寧波須封僱北號海船。是時寧波北號海船、不過一百七、八十號。後因海運利息尚好、漸添至三百餘號之多⁶¹⁾。

と記している。咸豊四年当時は、寧波から北洋に航行できる海船は170～180隻ほどであった。

咸豊五年（1855）当時において海運に関係することが可能な寧波の商船として、どれほどあったかについては、咸豊五年（1855）七月初十日付の浙江巡撫何桂清の奏摺に見える。

爲來歲海運商船護送章程、現飭寧商前赴上海會議、先行遵旨覆奏、仰祈聖鑒事、…與海運局員日夕籌商、…惟浙省寧波商船僅止一百餘號、全賴沙・衛各船同幫行運、而海運馬頭又在上海、必得寧商與沙衛各船商、會同籌議、…⁶²⁾

とあるように、咸豊五年当時、海運に従事することが可能な寧波の海船は100隻ほどであったとされる。

寧波の経済活動と密接な関係にあった民船であるがその航行活動圏はどこまで及んでいたであろうか。この問いに答えてくれる資料として「海関十年報告」がある。その1882～1891年（光緒八～十七）の沿海主要港における寧波船の活動に関する箇所を中心に掲げてみることにする。

欧米からNewchwangとして知られた東北の港で牛莊、營口について、

寧波ジャンク寧波船は約140隻が、ここ（牛莊）を訪れ、1891年もほぼ同数であった。これらの船はここに胡椒、薬剂、偶像紙、Samshuと呼称される酒を、そして帰帆には大豆油、ブーバー油、大豆、豆餅、瓜子、北方の酒を持ち帰る⁶³⁾。

とある。

上海の『中外日報』第132号、1898年12月26日、光緒二十四年十一月十四日付の「外埠新聞」の営口に、

進口船数○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、他改壳船一百八十六艘、杉船一百八十七艘、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。

とある。光緒二十四年中に東北の遼河の重要港市である営口に入港した寧波船は72隻であり、

61) 『鏡湖自撰年譜』清代史料筆記叢刊、中華書局、1997年12月3次印刷、91頁。

62) 『宮中檔咸豊朝奏摺』第十三輯（上）、第19冊、278～289頁。

63) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.30.



寧波船の活動領域として中国沿海では最北端になろう。

山東省の芝罘、現在の烟台に來航していた寧波船について「海関十年報告」は、

寧波ジャンク、寧波ジャンクとは大甲、蛋船のことである。それらの積載量は、大は3,500担から小は2,800担である。そしてその乗員は約23名であり、これらの船舶は、国内製品を寧波と芝罘や天津との間を輸送する。それは天津は積荷を輸送するのに、途中6～10日を要する。これは1年に3航海をするが、しかし芝罘を訪れる数が、1882年に50隻であったものが、1891年には30隻に減少した⁶⁴⁾。

とある。山東の烟台にも1880年代から1890年代にかけて30～50隻の寧波ジャンクが來航していた。

山東半島の南の膠州について「海関十年報告」は、

寧波ジャンクは寧船として知られ、外見上型が福建で造船されたジャンクと類似している。この港を訪れた船舶の記録では、象山縣、鎮海縣、鄞縣からのものであった。福建ジャンクや寧波ジャンクによって、この地にもたらされる移入貨物は、主として粗製の中国製紙、陶磁器類、竹、砂糖、ムシロや他の南方産の器物であり、そしてここからは豆、落花生油、大豆、豆餅、くるみ、瓜子、パーミチュリ、干し柿、薬劑などを持ち帰る。

次の数字は、膠州にある福建と寧波ギルドから提供されたものである⁶⁵⁾。

		到着した福建と寧波ジャンク（隻数）		
		福建ジャンク	寧波ジャンク	合計
光緒17年	1891	43	52	95
光緒18年	1892	64	50	114
光緒19年	1893	49	41	90

64) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.70.

65) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1892-1902*, p.117.

光緒20年	1894	54	53	107
光緒21年	1895	62	55	117
光緒22年	1896	44	50	94
光緒23年	1897	44	54	98
光緒24年	1898	34	56	90
光緒25年	1899	29	31	60
光緒26年	1900	36	30	66

とある。1891年から1900年までの10年間に於いて膠州に來航した福建ジャンクと寧波ジャンクは合計931隻であり、1年平均93.1隻であった。その内訳を見ると福建ジャンクが10年間に、459隻で49.3%であったのに対し、寧波ジャンクは472隻で50.7%とほぼ拮抗していたものの若干寧波ジャンクが上回っている。

寧波に関して「海関十年報告」には次のようにある。

寧波の土着の船舶は同地方で建造され、同地に所有権のある海上航行ジャンクは約800隻にのぼる。その上、毎年100隻を越える福建のジャンクが入港してくる。約70隻の寧波のジャンクは寧波と福州との間の貿易業に従事している。これらの内、50隻が寧波に停泊し、そして底荷物の大部分を帰帆に際し、それらの多くが綿花や大豆粕、油、大豆等を輸出貨物として取り扱っている。この帆柱は膨大な量の竹の太い綱によりジャンクの側面を繋いでいて、そして甲板の上にもうず高く積み重ねられている。半分は浮きに、半分は耐久物と太い綱によって繋がれ、不体裁で非常に重い固まりを形成している。それらはこれらの船舶の目的地に運搬される。

20隻のジャンクは、磁器やオリーブの実、みかん、紙等を福州からもたらす。そして、福州へは綿花や大豆をもたらす。これらのジャンクは700から1,000担の収容能力を有し、そして毎年1から3航海を行っている。

約70隻の寧波ジャンクは、福州から鎮江、乍浦、奉化や象山に木材を運送するのに従事している。これらの船は毎年ただ1航海するだけであり秋には寧波に停泊するのである。

約110が寧波と鎮江との間の貿易に従事しており、鎮江に紙や菴や他の荷物を運送し、そして黒米、小麦、豚、牛骨、磁器、小えびの殻やニンニクを運んでくる。これらは400から800担の収容能力があり、1年に1回から6回の航海を行っている。

おそらく300隻の船が、鎮江から寧波への米の輸送を独占的に行っているが、寧波からの積荷は無い。約12隻のジャンクが寧波と温州間の貿易に従事しており、同地から大部分の積荷は豆類や綿花等が運ばれ、帰帆には白明礬がある。これらの船は600から1,000担の収容能力があり、1年に1から5航海を行っている。

10隻のジャンクが寧波と台州間の貿易を行っている。これらは台州のジャンクであり、当

該縣の許可書を有し、そして700から1,000担の収容能力がある。

福建のジャンクとして登録されたものは、1891年（光緒十七）に130隻にのぼった。これらの内、80隻が積荷を積載してきた。それらは主に砂糖やlung-nagansからなっていた。そして50隻が空荷物であった。全船舶が綿花や大豆粕や大豆を積んで帰帆した。

牛莊・天津・芝罘との貿易は、80から90隻のジャンクによって行われている。これらの船は1,000から3,000担の収容能力がある。これらは寧波で建造され、所有者は同地にいる。これらは毎年1から2航海をし、寧波には豆類や豆粕や麵等をもたらし、紙や酒や竹を運んで行く。

この土地のジャンクは、寧波で、鎮海や定海の隣接管区で登録され、登録書が下付されている。

最大のジャンクは、これらは北との貿易をしており、弾船、三不像、四不像と呼称されている。第一のものは、最も古いタイプのものであり、第二は最近のもので、幅が狭い船首で、角のように高い舷牆からなる。三不像の名は最初の船舶を応用し、それはそれらの新しいタイプであり類似している。現存する船舶の三種の主要な名目を熟知されたものである。四不像は、魚・生物・鳥のどちらでもない。四不像は、さらに極端に限定されたタイプの名であり、専門特有の天然の特徴を拡大したものである。

これらは、弾船ほど不体裁ではない。そして大変早く航海出来、それらは鉄の碇と鎖、そして外国の原型を参照して装備し航行する。

四不像は、一般に三不像より大型である。この大型ジャンクは、16～26名の乗員で運航している。小型ジャンクは、福州と鎮江との貿易に従事しており、地方発音の鳥からきた鳥船や白魚殻で、乳白色あるいは白で装飾されている。それらは8名から12名で航行する⁶⁶⁾。とあり、寧波ジャンクの主要な航行地は福州が大きな割合を占め、長江と大運河の分岐点である鎮江や浙江沿海諸港、さらに北の渤海沿海の遼寧省の牛莊や華北の天津そして山東半島北の芝罘へと寧波民船の航行圏が広範囲に行われていた。

温州について「海関十年報告」は、

この港のジャンク貿易は、最近数年以内に相当減少している。しかし確かな統計は欠けている。再調査の期間の動向の比較表を提供することは可能である。この減少の原因は、軟木材の欠乏に帰因する。同じく北の港に向けてこの商品の輸送に応じる。これらの木材は羅源地区で切断される。そして筏で川を浮流して下る。年々高地が露出した。木材、水まで、木材を運ぶ労役は大変困難で費用がかかり、この理由のためにジャンク貿易は隣接の港に転換している。福州は、木材は豊富で安価である。約60隻が、この港と北の主に台州、寧波、上海、鎮江を定期的に往復している。その内の5隻が温州で、30隻が寧波に、25隻が台州で所有されている。

66) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91, p.377-378.*

また数隻の福建ジャンクが、温州と南の港と貿易しているが、主に福州や厦門や台湾である。1891年の1年間のジャンクの活動は以下の通りである。寧波のジャンクは、148航海、台州籍のジャンクは251航海、温州籍ジャンクは25航海を行っている。

これらの輸出貨物は、茶、紙、木炭、材木、竹細工、家具、Kittysolsであり、そして移入貨物としては、未加工の棉花、穀物、粗製磁器、なつめやし、きのこ、ゆりの花、そして雑貨からなる。一隻のジャンクの毎航海は永嘉縣の長官に1,300銭を報酬を支払い、二府には1,100銭、そして城守に600銭を支払う。ジャンクは温州で造船され分属されている。8地区の番号で登録されている。即ち永・嘉・海・賢・常・静・吉・慶である。永・嘉・海の番号は正式な登録には20ドル、他の番号は賢・常・静・吉・慶の他の5番号のいずれも10ドルである。この登録は毎年更新しなければならない。その手数料は4,800銭を永嘉縣に支払われる⁶⁷⁾。

とある。浙江省内ではあるが海上輸送が便利であったためか温州と寧波との間には30隻が恒的に航行していたことが知られる。

福州については、「海関十年報告」では寧波船について、

寧波ジャンクは黒の船体で烏槽と呼ばれる。

として、その活動については、

黒の寧波ジャンクは膠州や寧波と福州の間に貿易している。それらはほぼ1年に3航海を行っており、南京木綿、米、油そして塩漬けの魚をこの港にもたらし、そして木材や紙やそして竹を移出貨物として搬出する⁶⁸⁾。

とある。寧波ジャンクは衣類、食品類を福州にもたらし、福州からは木材や紙や竹を搬出していた。

台湾の淡水についても「海関十年報告」は、

所定の調査が行われた際に、淡水に停泊していたジャンクは13隻であり、これらの出港地と積んできた荷物は次のようであり、

泉州 5隻 寧波 3隻 温州 3隻 福州 1隻 厦門 1隻⁶⁹⁾

であった。寧波船は「木綿布、落花生油」⁷⁰⁾を淡水にもたらし、この寧波ジャンクは、台湾から持ち帰ったのは、「砂糖、藍、麻」⁷¹⁾などであった。

台南においても「海関十年報告」は、

ジャンクは南澳、福州、泉州、鎮江、汕頭、寧波、安平との貿易を行っている⁷²⁾。

67) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.403.

68) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.424.

69) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.456.

70) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.456.

71) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.457.

72) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.487.



写真1 1981年4月寧波三江口付近



写真2 1に同じ



写真3 1に同じ



幕末の長崎来航唐船 豊利船圖 「長崎版画」による



蛋船 『浙江海運全案』による



現在青島に見られる舊帆船模型

とあり、寧波ジャンクの台湾南部の台南への来航が知られる。

福建の廈門の場合は「海関十年報告」は、

海洋航行ジャンクの輸送容量は、廈門港に入港するもので1年につき200,000担即ち11,900トンである。ここでは4種類のジャンクがあり、中国名で祥芝北、大北、小北と駁仔と呼称される。確かめうる限りではあるが、約77%が廈門と台南との一般貨物と僅かな旅客輸送に、5%が廈門と澎湖列島に、8%が廈門、寧波、芝罘、上海と天津に、5%が廈門と泉州とに、そして残りの5%が廈門と南澳島や汕頭との貿易が行われている⁷³⁾。

とあり、台湾との関係が密接であった廈門であるが、寧波との航運関係も廈門から見て数パーセントであったが行われていたことが知られる。

4 小 結

浙江省は中国大陸沿海部のほぼ中央に位置しているが、その最大の港である寧波は沿海に接した港ではなく、甬江口を遡航すること約25km上流にある河の港である。寧波の港は、天台山系から流れてきた奉化江と、浙江省の省会杭州への運河に連なる余姚江との三江が合流する三江口に形成された河港である。

近代になり風力以外の動力源を有する大型の船舶が海洋を航行するようになると、その河港としての役割は低下したが、しかしそれ以前の帆船が盛んに活動した時代にあつては、寧波は中国大陸沿海のほぼ中央部に立地し、京杭運河である大運河による水系に関連する広大な地域としての後背地を保有する重要な港であったのである。これら内陸の水路に通じた水運によって様々な物資が、寧波にもたらされたのである。また沿海や海外から寧波にもたらされ陸揚げされた貨物が、これらの内陸水路によって他地域へ搬出されて行ったのであつた。寧波の港としての重要性は海洋に近く、しかも内国水路によって連携する広大な水路網に連結する後背地を確保していたことにあつたことは歴然であろう。

これら立地を活用した寧波を基点とする清代帆船は広範囲に活動し、海外は日本の長崎へのみならず東南アジアまで航行し、沿海では東北沿海から、南は福建特に福州との間には恒常的な航運活動が行われていたのである。

上記のように、清代帆船の活動を通じて寧波の河港としての役割を考察すると、寧波の対外関係の史的研究には、多面的で複合的な視点が必要であろう。

73) *China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882-91*, p.515.

第3章 清代浙江乍浦における 日本貿易と沿海貿易の聯繫

1 緒言

清代において康熙二十三年（1684）に海禁令の“遷界令”が解除されると、中国大陸沿海の海上貿易は極めて活発化した。その典型的な港市の一つが浙江省の寧波であった¹⁾。しかし、寧波は甬江口から上流部分にあり、甬江と上流から流れ来る奉化江と大運河に連なる余姚江の三江が合流する河港であって、沿海の港ではなかった。それに対して浙江省における沿海に接した港として注目すべきは嘉興府平湖縣にあった乍浦である。乍浦はこれまで対日貿易に関係する港として注目されてきた²⁾。

清の張之洞撰『張文襄公奏議』卷三十六、奏議三十六、光緒二十一年（1895）二月初四日付の「布置江南防務摺」に、

竊查、倭寇滋擾以來、沿江戒嚴、江南本省防軍、及安徽江西協防之、軍壘經奉旨飭調北上
先後已數十營……浙江之乍浦、相接距松江・蘇州甚近、尤關緊要。

とされるように、乍浦は、清代における最大の商品市場の一である蘇州とは水運によって比較的近距离にあり、商品の集散には適した港市であった。しかし近代以降はあまり注目されることはなかった。



乍浦（浙江省嘉興市）の埠頭（2001年8月撮影）

- 1) 松浦章「寧波出帆、寧波帰帆：清代寧波帆船の航跡」、『東アジア海域交流史 現地調査研究～地域・環境・心性～』第1号、平成17年度～21年度 文部科学省特定領域研究一寧波を焦点とする学際的創生一現地調査研究部門、2006年12月、63～84頁。本書第3編第2章参照。
- 2) 松浦章「乍浦の日本商問屋について―日清貿易における牙行―」、『日本歴史』第305号、1973年10月。松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、98～117頁。
劉序楓「清代的乍浦港與中日貿易」、張彬村、劉吉石主編『中國海洋發展史論文集』中央研究院中山人文社會科學研究所、1993年2月、187～244頁。
徐明德『論明清時期的對外交流與邊治』浙江大學出版社、2006年7月、200～217頁。

清代における沿海貿易において台頭してきた浙江省の乍浦であるが、乍浦に関する記録には、乾隆二十二年（1757）『乍浦志』、乾隆五十七年（1792）『乍浦志續纂』、道光二十三年（1843）補刻本『乍浦備志』³⁾などの鎮志の存在が知られるが、沿海貿易や対日貿易に関してはその実績ほどに詳細には記録されていない。しかし雍正年間（1723～1735）頃より、寧波にかわって対日貿易の中心的な貿易港となったのが乍浦である。その最大に理由は、大型帆船が接岸するに容易な港であっただけでなく、清代前期における最大の商品市場であった蘇州にも内陸河川を利用した水運が便利である地理的な条件も包含されていたためと考えられる。その乍浦は対日貿易の基地であっただけでなく、中国大陸沿海の貿易にも優れた港であったと考えられる。それは、江戸時代の長崎に輸入された商品に乍浦近郊ではほとんど生産されない大量の砂糖があったことによる。砂糖製品の多くは、福建省の南部から広東省において生産されており、それら砂糖製品が沿海の貿易船によって乍浦にもたらされ、対日貿易船に積み込まれて日本の長崎にもたらされたと考えられるからである。

そこで本章は、清代における乍浦の対外貿易と沿海貿易が連繋する港市としての機能を文化交渉の視点から、海外貿易の帆船の出港地として海外交渉の一基点であると同時に内国沿海貿易のための沿海帆船が寄港する国内交渉の一基点とがリンクする港との観点から一つの港市の機能について考察してみたい。

2 明代の乍浦

乍浦が歴史上注目されるのは明代以降である。『古今圖書集成』方輿彙編、職方典、嘉興府部、彙考二、嘉興府城池考に、

明洪武十九年、倭寇海鹽、詔徙縣舊城、城乍浦。天順中、知縣王輿立四門為障。嘉靖三十四年、倭入寇。…

乍浦城 在縣東南二十七里、明洪武十九年、命信國公湯和、濬池築城周圍六里。

とある。乍浦は洪武十九年（1386）に、倭寇が海鹽を襲撃して縣治を乍浦に移した頃から知られるようになったようである。その城郭の建設は湯和の命によっていた。

さらに『古今圖書集成』方輿彙編、職方典、嘉興府部、彙考三、嘉興府公署考に、

布政分司 在縣南一百五十步、明正統七年、倭寇乍浦、敕浙江參政一員、提督海道而設。嘉靖三十五年、改為浙西參將府。

巡檢司二 獨山一白沙灣、一乍浦河泊所。元曰市舶司。明洪武十四年開設、後廢。

とあり、正統七年（1442）に、倭寇が乍浦を襲撃したことを契機に布政分司を設け、浙江參政を一員、提督海道を置いている。巡檢司の一カ所を乍浦河泊所に設けているが、それはもと元

3) 乍浦に関する三種の鎮志は、いずれも『中国地方志集成・郷鎮志專輯20』（江蘇古籍出版社、上海書店、巴蜀書社、1992年7月）に所収されている。

時代の市舶司が置かれた所であった。これが設けられたのは洪武十四年(1381)のことである。

『古今圖書集成』方輿彙編、山川典、海部、彙考九、皇清に海防の要地として、

按蘇松瀕於大海、自吳淞江口以南、黃浦以東、海墻數百里、一望平坦、皆賊徑道明不能禦之於海、致倭寇深入二府一州九縣之地、無不創殘其禍慘矣。吳淞江有海塘、而無海口。則上海之川沙・南匯、華亭之青村・柘林、賊據為巢、而金山界於柘林・乍浦之間、尤為江浙要衝。…

とある。江南の蘇州から松江の一帯は一望平坦にして、賊の侵入しやすい地域である。特に、上海では川沙や南匯、華亭の青村や柘林が賊の巢窟となる地であり、浙江の金山地域は柘林や乍浦の一帯が江浙地域で最も重要な地とされていたのである。このように、乍浦は海防上においても重要地であった。

その乍浦がしばしば倭寇の襲撃を受けている。

明実録『世宗実録』嘉靖三十五年(1556)三月庚申朔、丙戌(二十七日)の条に、

倭船四十餘艘、至乍浦登岸、流劫松江・嘉興等處。

とある。倭寇の船団40隻余りが乍浦から上陸して松江や嘉興府等を襲撃していったことが記録されている。

さらに『世宗実録』嘉靖三十六年(1557)三月甲寅朔、戊午(五日)の条には、

江南自乍浦沈莊捷後、浙直之倭悉靖、唯寧波府・定海・舟山・倭據險結巢、我兵環守之不能克。是時土兵狼兵及北兵胡兵、悉已遣歸、而川貴所調麻寮大刺鎮溪桑植等兵六千人、始至。…

とあり、倭寇が江南を襲撃する際の重要な起点の一つが乍浦であったことがわかる。

また『世宗実録』嘉靖三十八年(1559)四月壬寅朔、戊申(七日)には、

錄三十四年、王江涇・乍浦・杭州北關等處、斬獲倭寇、…

とあり、嘉靖三十四年(1555)にも乍浦が杭州の北関と同様に倭寇の襲撃を受けている。

『神宗実録』萬曆二年(1574)正月丁丑朔 乙酉(九日)には、

故事一編(言魚)、甲邊海之人、南自溫台寧紹、北至乍浦蘇州、每於黃魚生發時、相卒赴寧波洋山海中、打取黃魚、旋就近地發賣。其時正值風汛、防禦十分、當嚴合將漁船盡數、查出編立甲首、即于捕魚之時、資之防寇、仍照舊規、徵收稅銀、以為修船養兵之費、漁事既畢、即聽回生理從之。

とあるように、北の乍浦から南の温州一帯の海域は黄魚が発生する最適の海域であったように、好漁場に乍浦も近かった。

『神宗実録』萬曆四十五年(1617)五月甲子朔 己卯(十六日)には、

以壯敵愾、金山衛介于柘林・乍浦之間、為浙直要衝、而本衛水營兵夫、日漸汰減。見在沙船十五隻、每隻捕柁兵夫十八名、唬船十隻、每隻十四名、唬船差小。已難撐駕、而沙船尤藉、以衝犁賊舟、堵拒倭寇者。…

とあり、先に触れた『古今圖書集成』と同様に、ここでも柘林と乍浦の間の地域は江南の要衝であった。そこでの防備、特に海防において明朝末期には手薄な状態であった。

以上のように、明代後期の記録に乍浦は倭寇の襲撃する港市として登場する。それは乍浦が地理的にも経済的にも魅力を持った港市と考えられていたからであろう。

3 清代の海港としての乍浦

清代の乍浦は、史料にどのように記録されていくのであろうか。

『聖祖實錄』卷二百一、康熙三十九年（1700）九月辛丑（十二日）の条に、

會同江蘇巡撫宋犖疏言、臣等率監督舒胡德等、閱看金山衛南青龍港等處、自該衛海塘外四十里、有金山頭。凡商船皆聚此處。候潮往西、則至浙江平湖縣之乍浦。往東北、則至滬缺、與上海縣之吳淞江。雖據舒胡德疏稱、於金山衛青龍港地方挑河、商船可以就近駐泊、稅額可以加增。

とあり、金山衛付近の近海は商船の参集する最適の地とされ、浙江の乍浦から上海の呉淞口付近が最適と見られ、乍浦も商船の碇泊に適する海域に属することが知られていた。

『聖祖實錄』卷二百三十二、康熙四十七年（1708）春正月乙丑（十七日）に、康熙帝の上諭が見える。

上諭大學士等曰、聞內地之米販往外洋者甚多、勞之辨條陳甚善。但未有禁之之法其出海商船。何必禁止洋船行走俱有一定之路當嚴守上海、乍浦、及南通州等處海口、如查獲私販之米、姑免治罪、米俱入官、則販米出洋者自少矣。

とあり、中国国内の産出米を海外に搬出する商船が多いため、それらの米穀の搬出を禁止する法律が無かったので、それを米穀の海外への搬出を禁止するために、注目される主要な港の一つとして乍浦が位置づけされていた。

『聖祖實錄』卷之二百六十九、康熙五十五年（1716）六月甲申（十六日）

前張伯行會奏、江南之米、出海船隻、帶去者甚多。若果如此亦有關係。洋船必由乍浦、松江等口出海、稽查亦易、聞臺灣之米、尚運至福建糶賣。由此觀之、海上無甚用米之處。朕理事五十餘年、無日不以民生為念。直隸今年米價稍昂、朕發倉糧二十萬石、分遣大臣。巡視散賑米價即平小民均沾實惠。若內而九卿科道外而督撫提鎮悉體朕軫念蒼生至意、則天下無不理之事矣。

とあるように、江南の産出された米穀がなお商船によって搬出されていて、特に海外に赴く外国貿易船が、乍浦や松江などの港から搬出されていたことが知られる。

『聖祖實錄』卷二百七十九、康熙五十七年（1718）六月丁未（三十日）

以原任江蘇按察使焦映漢、為廣西按察使司按察使。吏部議覆、福建浙江總督覺羅滿保疏言、沿海各處口岸各派弁兵防守、撥文官查驗。獨浙江嘉興府屬乍浦地方、為各處商漁船隻聚泊

之區雖設有守備、千總、而文職止一巡檢、不足以資彈壓。請移嘉興府同知、駐劄乍浦、協同武職盤驗船隻、嚴拏奸匪。應如所請。從之。

とあり、乍浦は商船や漁船の出入絶えざる港として海防のための重要な橋として武職の専門官の配置が必要と見られていた。

この乍浦の港としての最大の機能は、諸地域の様々な物資が陸揚げされ、また積込まれていくことであった。そのことに関して道光二十三年（1843）補刻本『乍浦備志』巻六、關梁、海關稅口に、

各船所帶之貨、自日本・琉球・安南・暹羅・爪哇・呂宋・文郎・馬神等處來者、則有金・銀・銅・錫・鉛・珠・珊瑚、瑪瑙…自閩廣隔省來者、則有松・杉・楠・靛青・蘭…、自浙東本處來者、則有竹・水・炭・鐵・魚鹽⁴⁾。

とあるように、乍浦港に陸揚げされた物資の産地として外国は、日本・琉球・安南・暹羅・爪哇・呂宋・文郎・馬神などがあり、日本をはじめ琉球やベトナムやさらに東南アジアの諸地域のものであった。さらに国内では福建や広東などから、浙江省内からももたらされていたのである。このように乍浦は海外との結びつきのみならず省内に限らず沿海地域から帆船によって様々なものがもたらされていたのである。

具体的には同書に、乍浦に連繫する沿海の地域や港市が見える。

浙江巡撫帥承瀛有記 乍浦距平湖邑城三十里。北達禾郡、南濱巨海、商賈輻輳、人民殷軫爲浙西一巨鎮焉⁵⁾。

とされるように、乍浦は上級の平湖縣から三十里のところであり、北は江南の經濟圏に連なり、南は大海原に面して商人達が輻輳し、人々によって賑あう浙西の巨大市鎮として知られていた。道光『乍浦備志』巻十二、兵制、滿洲水師によれば、

查浙省沿海之地、惟嘉興府屬平湖縣之乍浦地方、係江浙接壤、東與江南松江之提臣海道、遙遠南隔寧波提臣海道、四百餘里、此地間于二處之中與省城海口之鼈子門甚近⁶⁾。

とあるように、乍浦は江蘇省の松江府にも近く、杭州湾をはさんで南は海上を経て寧波にも近い立地にあった。

その乍浦にもたらされる沿海各地の物資を道光『乍浦備志』巻六、關梁には次のように記している。

筭乾來自福建、靛及炭有來自福建者有來、自本省温台者冰鮮醃貨蕃茹等類、則來自本省寧波居多⁷⁾。

とあるように、乍浦との繋がりのある地域は福建省や浙江省の温州や台州そして寧波などがそ

4) 『中国地方志集成・郷鎮志專輯20』江蘇古籍出版社、上海書店、巴蜀書社、1992年7月、148頁。

5) 『中国地方志集成・郷鎮志專輯20』186頁。

6) 『中国地方志集成・郷鎮志專輯20』200頁。

7) 『中国地方志集成・郷鎮志專輯20』149頁。

の最大の結びつきの強い沿海港市であった。

それでは次に海外貿易と沿海貿易がリンクす港市である乍浦の状況に述べてみたい。

1) 海外貿易港としての乍浦

海外貿易の港としての乍浦が最も関係の深かった海外の港市は日本の長崎であった。

江戸時代の長崎に来航した中国船の中で、明らかに乍浦から出帆してきた商船として知られるのは享保年間（康熙55～雍正13、1716～1735）以降である。そこで長崎に入港した中国船の内、乍浦から出帆したものをあげてみることにする。

享保十年（雍正三、1725）五番東京船は「寧波のうち乍浦にて仕出し」⁸⁾とあり、また十五番廣南船が「寧波のうち乍浦にて仕出し」⁹⁾、そして同十七番東京船も「寧波のうち乍浦にて仕出し」¹⁰⁾とある。享保十一年（雍正四、172）四十番厦門船も「寧波のうち乍浦において厦門出産の荷物積添へ唐人四十六人乗組候て」¹¹⁾とあるように、乍浦において厦門産の荷物を積載して乍浦を出帆してきた。同年の四十二番廣東船は、

寧波のうち乍浦において廣東出産の荷物積添へ唐人数五十人乗組候て¹²⁾

とあり、上記の例にもあるように乍浦は寧波の一地域として見られる程度であった。この寧波の意味は浙江省とはほぼ同意味として理解されていたことは確かであろう。この場合も乍浦において広東の産品を搭載して長崎に来航している。また享保十三年（雍正六、1728）十一番寧波船も「寧波のうち乍浦にて仕出し」¹³⁾と、寧波からではなく乍浦から長崎に来航した。

これ以降の長崎へ来航した中国商船の幾艘かが乍浦から来航し、十八世紀の中頃から幕末までのおよそ100年間は、乍浦が対日貿易の中心地となった¹⁴⁾。そのことは、道光『乍浦備志』巻十四、前明倭變に、清代の乍浦と日本との結びつきを明確に記している。

以彼國銅斤、足佐中土鑄錢之用、給發帑銀、俾官商設局、備船由乍浦出口、放洋採辦¹⁵⁾

とあるように、日本産の銅が中国国内の鑄造貨幣のために必要であり、その銅を購入するために、官商が局を設けて乍浦から東を目指して日本へ赴いた。さらに同書には、船舶の運航形態に関し、

尋分官・民二局、局各三船、每歲夏至後小暑前、六船裝載閩・廣糖貨、及倭人所需中土雜

8) 大庭脩編著『唐船進港回棹録・島原本唐人風説書・割符留帳』関西大学東西学術研究所、1974年3月、106頁。

9) 同書、111頁。

10) 同書、112頁。

11) 同書、123頁。

12) 同書、124頁。

13) 同書、139頁。

14) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、98～1117頁。

15) 『中国地方志集成・郷鎮志專輯20』江蘇古籍出版社、上海書店、巴蜀書社、1992年7月、229頁。

物、東抵彼國¹⁶⁾。

とあり、官局と民局が設けられ各局が3隻の船を毎年の夏至のあと小暑前に、計6隻の船に福建や広東産の砂糖や日本人の求める中国の様々な品々を積載して東の日本へ赴いたとされる。対日貿易船の運航の時期である夏至から小暑まで、現在の6月20日前後から7月上旬までの時期に相当する。この20日間の頃に乍浦から日本に向けて出帆した。その航行の日程について、さらに同書に、

西風順利、四五日即可抵彼。否則十餘日、三、四十日不等¹⁷⁾。

とあり、西風が順調であれば四日か五日で日本に到着した。しかしそうでなければ10餘日から30～40日を要することもあった。そしてこれらの船の帰帆は、同書に、「九月中、從彼國裝載銅斤、及海帶・海參・洋菜等物回乍浦」¹⁸⁾とあるように、九月中に帰帆するのが恒で、日本産の銅や昆布や干し海鼠である海參などの海産乾物を積載して戻ってきたのであった。

そして、再び日本に赴く。同書に、

起貨過塘訖、仍復裝載糖貨等物、至小雪後大雪前、放洋抵彼、明年四・五月間、又從彼國裝載銅斤及雜物回乍。通年一年兩次、官辦銅斤共以一百二十萬觔爲額、每一次各船分載十萬觔¹⁹⁾。

とある。日本から帰帆して積荷の荷卸しが終わると、再び砂糖などの貨物を積載して小雪後から大雪前に、即ち現在の11月下旬から12月上旬までの20日間ほどの間に日本に向けて出帆し、翌年の四、五月頃にまた乍浦に戻るとの運航形態であった。この場合も日本から銅や様々な物を乍浦にもたらした。このように一年に2回の帆船航運が行われていた。そして日本から中国へもたらされる銅は、一年に120万觔であり、一艘当たり10万觔であったことを記している。

清代末期に乍浦から日本貿易に赴いた中国帆船豊利船の乗員が記録した「豊利船日記備査」が残されている。その咸豐二年（嘉永五、1852）末の記事に、中国商船の豊利船、得寶船、源寶船、吉利²⁰⁾船の四艘が、乍浦から長崎へ出帆する様子が記されている。

【咸豐二年】十二月……（唐山作十一日）初十日，晴。辰刻外面有信，云一艘在羊角峙，一艘在米澳，兩艘在五島，但王府尚皆未報。至戊正，豊利船有信寫來矣。

豊利補船 楊少棠 陶梅江 顏心如 醫生 沈寄梅
 楊亦樵 周少亭

陳吉人

伙長 傅全使 買辦 毛五

舵工 傅鞍使 總哺 蔣順
 陳強使

總管 鄭行攀 剃頭 周文才

16) 同書、229～230頁。

17) 同書、230頁。

18) 同書、230頁。

19) 同書、230頁。

20) 吉利船：嘉永四年亥三番船、嘉永五年子五番船。官商王氏派遣了商船。

十一月廿八、乍開。

得寶船 項挹珊 顏亮生 楊友樵
顧子英 徐熙梅 居廷璋

項慎甫

伙長 高煒第 買辦 周長生

舵工 傅俊使 總喃 鄒双
洽使

總管 林德奇 剃頭 蔣喜

十一月廿八日、乍開。

源寶船 江星翕 戴榮山 江吟舫
錢少虎 王安樞

伙長 陳九係 總管 林莪輝

十二月初四、乍開。

吉利²¹⁾船 江星翕 汪松坪
鈕春杉 王蘭亭

伙長 陳凤池 總管 林莪燦

十二月初四日、乍開。

春幫四艘回棹，吉利船于五月初二日首先進港，其余三船于初八日啣尾平順抵乍。

(唐山十五日) 十四日，晴。巳刻館內各殿拈香²²⁾。

とあるように、「乍開」とあるのは乍浦からの開船即ち出港の意味であり、その乍浦から長崎へ向け貿易船が出帆した。豊利船、得寶船、源寶船、吉利船は、長崎に入港してそれぞれ嘉永五年の子二番船、子三番船、子四番船、子五番船²³⁾となった。

このように、乍浦は清朝の雍正年間頃から長崎貿易への出帆地として注目され、乾隆年間以降はその中心としての地位が不動のものとなっていった。

乍浦から帰帆した中国帆船によってもたらされた1828年の長崎暴風雨の情報が、広州で刊行されていた英語紙“The Canton Register”に掲載された²⁴⁾ことが知られるように、乍浦と日本との繋がりには極めて深かった。

その乍浦の重要性は、乍浦における海防問題とも密接に関係していたのである。さかのぼれば雍正時代に行き当たる。『世宗實錄』卷七十二、雍正六年（1728）八月己丑（十一日）には、
查平湖縣乍浦地方。係江浙海口要路。通達外洋諸國。且離杭州、止有二百餘里。易於照應。請挑選水師兵丁二千名。駐劄乍浦。杭州八旗滿洲蒙古內。挑選餘丁八百名。或於京城江南。挑選八百名。再於浙省沿海水師各營兵丁內。選諳練水性船務者四百名。為捕盜頭舵水手之用。共合二千名之數。分為左右二營。

21) 吉利船：嘉永四年亥三番船、嘉永五年子五番船。官商王氏派遣了商船。

22) 松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』樂學書局（台北）、2007年2月、214～215頁。

23) 松浦章『清代海外貿易史の研究』326、332、333、334頁。

24) 松浦章「The Canton Registerに掲載された1828年長崎暴風雨」『アジア文化交流研究』第2号、2007年3月、73～89頁。松浦章『海外情報からみる東アジア 唐船風説書の世界』清文堂出版、2009年7月、275～299頁。

とあり、乍浦は江南、浙江の重要な海港であると同時に、海外特に日本への港として注視された。そこで乍浦に杭州八旗の内800名を選抜して、乍浦に常駐させ海防の任に就かせることになったのである。

2) 沿海貿易港としての乍浦

海港乍浦が沿海貿易において注目されたのには、乍浦から各地へ搬出されるものがあつたためである。『聖祖實録』卷二百九十三、康熙六十年（1721）六月甲辰（十四日）条に見られるように、

諭大學士等曰、聞得米從海口出海者甚多。江南海口、所出之米尚少。湖廣江西等處米、盡到浙江乍浦地方出海雖經禁約、不能盡止。福建地方、正在需米之時、以派浙江兵二千、往閩駐防。恐米價益貴。米到乍浦、價值必賤。交與浙江巡撫、提督、嚴禁私買、不許出海。動帑買米三萬石、預備海船裝載。提督派官兵護送押運、從海運至廈門收貯。自福寧州直至福州府、不過十數日之內、即可達廈門。斯事甚屬緊要。嗣後出海米石、交與江南浙江總督、巡撫、提督總兵官、嚴行禁止。

とあり、江南産の米や長江の水運で搬出される湖北、湖南、江西などの米が乍浦に集荷され海上輸送で、米穀が恒常的に不足する福建などに運ばれる状況が知られる。

しかし、乍浦の海防は容易でなく、『高宗實録』卷二百十五、乾隆九年（1744）四月丁丑（三十日）条によれば、

浙省從無禁遏。不應溫、處、之與江蘇。獨有彼此之分也。若云海禁。查浙省乍浦海船出入。必由內河起剝過壩。與別省沿海內河。直接大洋者不同。自乍至溫。斷難飛越。凡商運米船。先令地方官。查選土著。驗明商本。取具印保各結。開明年貌籍貫。通詳給照。赴江買運。乍口官驗符合。於照內填註鈐印。移會經過汛防。查驗放行。一面咨會給照地方官。米船進口。查驗數目相符。然後銷照、是浙省稽查之法。

とあり、乍浦における海船の出入は多く、その上内陸部とは水路で結ばれるため乍浦における検査を重視することになる。

『高宗實録』卷二百六十六、乾隆十一年（1746）五月壬寅（七日）条に、

兵部議准、浙江巡撫常安奏稱、乍浦地方。通達外洋。為濱海要區。駐防滿兵一十六百名。又有熟練船務綠旗兵四百名。會同滿兵。演習水操。一切營制事宜。俱照天津水師例辦理。此項綠旗兵丁。係由本省沿海各營。抽撥前往。

とあり、乍浦は外洋に通じる重要な海港として満洲兵160名と、熟練の緑旗兵400名を配置し、水軍の訓練を施すなどの体制が取られることになる。

海港乍浦が日本と関係の深い交易港としての問題は、『高宗實録』卷四百十九、乾隆十七年（1752）七月甲戌（十六日）条に、

尋尹繼善、莊有恭等奏、寬永錢文。乃東洋倭地所鑄。由內地商船帶回。江蘇之上海、浙江

之寧波、乍浦、等海口。行使尤多。查寬永為日本紀年。原任檢討朱彝尊集內。載有吾妻鏡一書。有寬永三年序。又原任編修徐葆光中山傳信錄。內載市中皆行寬永通寶。是此錢本出外洋。並非內地有開鑄發賣之處。但既係外國錢文。不應攙和行使。臣等現飭沿海各員弁、嚴禁商船私帶入口。其零星散布者。官為收買。解局充鑄。報聞。

とあるように、清朝国内の流通銅貨の不足からか、日本で鑄造された銅貨である「寛永通宝」が乍浦などに違法に持ち込まれていたのである。このような違法な通貨は、その後も見られ、乍浦はそれらの通貨が流通する窓口となっていた。『高宗實錄』卷八百三十五、乾隆三十四年(1769)五月丙午(二十五日)条に次のように見られる。

諭軍機大臣等、據永德奏、浙省查獲小錢案犯內。有陳茂榮等、係廣東潮陽縣人。現住縣城南門外海邊嶺口。於上年十二月內。裝載小錢。從粵省航海。帶至乍浦等語。…

また、同様に続いて『高宗實錄』卷八百三十七、乾隆三十四年(1769)六月甲戌(二十四日)条に、

諭曰、永德奏、浙省查獲小錢一案。據供、有廣東潮陽縣人陳茂榮、於上年十二月、從粵省航海帶至乍浦等語。已傳諭李侍堯、鐘音、照該撫咨開住址。實力嚴行查緝。徹底根究矣。但廣東距浙甚遠。陳茂榮所有小錢。無難就近行使。何必遠涉海洋。赴浙銷售。此必吳七事發到官。捏招遠省無賴之人。希圖狡飾。亦未可定。且積錢至數百千之多。其中必有本地奸徒。夥局私鑄。並銷燬官錢情事。江浙地面犯案最多。則銷鑄之犯。自必潛匿該處。即如去年江蘇巡撫彰寶、查辦私鑄案犯。供出行家舖戶。俱在浙江海寧縣長安鎮。翁家埠等處。

とあり、広東の潮陽縣人が海上航路を利用して乍浦に上陸し、違法な通貨で問題を起こすなどの事態となっていたのである。

乍浦は商船や漁船の出入する港としての様相だけではなく、海賊も出入する港でもあった。『高宗實錄』卷一千四百四十三、乾隆五十八年(1793)十二月乙亥(十六日)条に、

又拏獲石板殿焚搶逸犯數十名。從重審辦各摺。可見該省盜風仍未能盡息。不知現在各海口、有無似康熙年間洋盜情形。著傳諭伍拉納、即留心訪查。實力整頓。並直抒所見。據實陳奏。毋稍匿飾。又諭、浙江寧波乍浦溫台等處。均係瀕海地方。時有海洋盜劫之案。近日如石板殿被賊焚搶。雖首夥各犯。均已拏獲正法。但浙江水師營汛。廢弛已久。究恐一時不能整飭。盜風未盡斂戢。有無似康熙年間洋盜情形。著傳諭吉慶、將現在浙江洋面。詳加察看。並將如何防範整飭緝盜之處。直抒已見。據實奏聞。

とあり、海港は単なる良民が運航する船舶の出入だけではなく、「洋盜」と呼称された海盜も出入していたのである。乍浦もその例に漏れない港であった。

そして、これらの海盜は、乍浦に出入するのみならず、乍浦からまた他の港へと進出している。『高宗實錄』卷一千四百八十五、乾隆六十年(1795)八月乙巳(二十七日)条によれば、

山東巡撫玉德奏、前飭登萊將弁、出洋巡哨。據報並無賊船。隨親至膠州海口。據南來各商船均稱、六月間浙江乍浦。江南羊山。有賊匪滋擾。過大沙尖迤北。實無賊匪。…

とあり。山東の膠州の海口に現れた海船は、表面上は乍浦から来航した商船と称していたが、現実には商船に扮装した海盜船であったことが明らかにされている。

『仁宗實錄』卷九十五、嘉慶七年（1802）三月戊寅（八日）条には、

諭軍機大臣等、阮元奏、乍浦汛口外委郎廷槐、率同兵役盤獲盜船一隻。搜出私硝八百餘斤。並獲犯沈大庭、訊出私販硝斤、欲賣給海匪蔡牽等情。盜匪在洋行劫。所得贓物。總須上岸銷售。况一切食用之物。若非有奸民暗中接濟。盜匪必不能在洋面存身。是欲靖盜源。總在嚴查濟盜奸民。方為有裨。如售買硝黃。本干嚴禁。果能實力查拏。盜匪何從得有火藥。而糧米為口食所必需。若能禁止出洋。則盜夥立形飢窘。至上岸銷贓。必有一定處所。更當密為訪察。偵探蹤跡。自必易於擒捕。著傳諭該撫、督飭近海各口岸地方營汛各官弁、認真巡察。嚴拏濟盜奸民。務期絕跡。

とあり、乍浦の海防官が拿捕した海盜船を搜索したところ、硝石800余斤も搭載していたのである。硝石は周知のように火薬の材料として利用される危険なものである。海防の重視を高揚された。この船は嘉慶年間の海盜蔡牽に関係していたと見られた。

海防の重視からか『仁宗實錄』卷三百十九、嘉慶二十一年（1816）六月の条に、

諭內閣、直省沿海地方。如廣州、福州、浙江之乍浦、江南之京口、俱設有水師駐防。其綠營在各沿海省分者。設有外海水師。歲時操演。按期會哨。定制周詳。

とあるように、広州、福州、乍浦などに水軍を配備して日々の訓練を怠らないように嘉慶帝が厳命している。

『宣宗實錄』卷三十九、道光二年（1822）八月甲寅（十三日）条には、清代後期から国内だけでなく海外まで需要が高まった茶葉の輸送の窓口として乍浦が注目されていたことが知られる。

諭、帥承瀛奏、浙省温州等府茶船、請仍由海道販運一摺。上年江海關出口茶船。經孫玉庭等查明、船身與閩廣浙省之船、可以利涉深洋者不同。舵水人等、亦不諳南洋沙綫。勢難逾越。因降旨准其出口、北赴山東天津奉天等處。其向由內河行走輪稅者。照舊禁止出洋。不容紊越。茲帥承瀛復以浙省温州土產麤茶。向由平陽江口出海。進乍浦口。運赴蘇州。定海縣歲產春茶。亦由海運至乍浦。轉售蘇州。自飭禁海運以後。均從內河行走。盤費浩繁。未免生計維艱。懇請仍由海道販運。浙省毗連閩粵。洋面遼闊。稽察難周。雖據該撫奏稱、提驗查對。各口岸均有稽覈。恐日久懈弛。茶船出口後。該商民等貪圖厚利。任意駛赴南洋。私售外夷。並守口員弁得規徇縱。任令攜帶違禁貨物。致滋偷漏。其流弊實不可勝言。所有該撫奏請由海販運之處。著不准行。温州定海各茶船。仍著由內河行走。以昭禁令而重海防。

清代において海外へ搬出された重要な産品であった茶葉は、産出地域によって、輸送形態が主として内陸路や内陸河川によって輸送するように定められていた。ところがそれを無視した人々が、輸送量の拡大と輸送費の低廉を目途として海上輸送を行ったのであった。特に浙江省南西部の温州附近で産出された茶葉が内陸の行程では無く、海上航路を利用して乍浦に陸揚げ

し、乍浦から水路で蘇州への輸送量の増大と時間短縮をはかっている。

道光五年(1825)以降、大運河が決壊すると税糧輸送のための海運が求められ、『宣宗實録』卷二百三十一、道光十三年(1833)二月壬寅朔の条によれば、

委員前赴寧波、乍浦、或行文江蘇於上海雇備海船。迅速運往。以資接濟。
とあるように、乍浦も海運のための船舶調達の港と目されるようになっていた。

沿海航運で言えば、『宣宗實録』卷二百三十六、道光十三年四月丙寅(二十六日)条に、

臺灣之商。既困於閩中海口。勢必遠載謀利。其運至浙江乍浦・江蘇上海者。尚可寬裕民食。或接濟重洋。勾通盜賊。為害不可勝言等語。臺米為福建民食所需。况荒歉之區。米船到關。例得免稅。該地方官何得任聽胥吏橫索。致令商販不前。近年兵米何以多改折價。以致進口米少。如果屬實。不可不嚴行飭禁。至江浙亦係連年荒歉。一經採買。其困更甚。自係實在情形。著程祖洛、魏元烺、會同悉心妥議。出示曉諭。廣為招徠。臺商運米到口。可否免其船稅。照驗放行。

とあるように、台湾からの船舶も乍浦に来航するようになる。これに関して同治『淡水廳志』卷十一、風俗考、風俗にも、

曰商賈、估客輳集、以淡為臺郡第一。貨之大者莫如油米、次麻豆、次糖菁。至樟梔、茄籐、薯榔、通草、籐、芋之屬、多出內山。茶葉、樟腦、又惟內港有之。商人擇地所宜、僱船裝販、近則福州・漳・泉・廈門、遠則寧波・上海・乍浦・天津以及廣東。凡港路可通、爭相貿易。所售之值、或易他貨而還。

とあるように、台湾の淡水から寧波、上海、乍浦を目指して貿易のために航運してくる商船も見られるようになったのである。

そして『宣宗實録』卷二百三十八、道光十三年六月乙巳(六日)条に、

浙江省寧波乍浦一帶。海舶輻輳。前赴廣東貿易者。難保其不以紋銀易貨。著該撫即將刑部奏定條例。出示徧行曉諭。嗣後內地民人赴粵貿易。祇准以貨易貨。或以洋銀易貨。不准以紋銀易貨。外洋夷人在粵貿易。亦祇准以貨易貨。或以紋銀易貨。不准以洋銀易貨。洋銀塞其來源。其用不禁而自絀。紋銀斷其去路。其價不減而自平。儻奸商仍前情弊。一經查出。即照刑部新定罪名懲治。俾知儆畏。至私鑄私販。既壞錢法。

とあり、乍浦から広東への貿易に赴く船舶が見られようになった。その典型的な例が、海商が、「以紋銀易貨」と紋銀を使って交易を行う事例がしばしば見られ、清朝の貨幣体系を崩壊するものとして嚴罰で臨むべきとされた。

その乍浦が沿海貿易で繁栄していたことは、中国のみならず外国船にも注視されている。

『宣宗實録』卷三百三十六、道光二十年(1840)七月己丑朔の条に、

據長喜馳奏。夷船直逼乍浦海口該副都統率兵堵禦。互相轟擊傷斃兵丁十餘名等語。該處夷船。現在雖祇一隻難保不陸續而至。乍浦兵力較單。亟須撥兵赴援該將軍現在省城防守。不可輕動。著即遴委將弁。選派兵丁。星夜赴乍浦海口接應。相機堵逐。毋稍延誤。將此由



China Views, 1842にみるイギリス船の乍浦攻撃の図

四百里諭令知之。又諭、本日據長喜由驛馳奏、夷船直逼乍浦海口情形一摺。…とあり、アヘン戦争による英国軍艦が乍浦を攻撃する事態に至り、注目されたのである。

『宣宗實録』卷三百五十六、道光二十一年（1841）八月己亥（十八日）条に、

諭、本日據劉韻珂奏、逆夷分擾各畧。業已擊退。現在撥兵防堵要口。及籌衛省垣一摺。覽奏均悉。此次逆夷在浙洋盛畧石浦地方。分船滋擾。雖經該處文武督兵擊退。尚未大加懲創。難保不伺隙復來。昨據裕謙奏到。已有旨飭令嚴加防範。茲復據該撫奏稱、逆船現在各洋遊奕。誠恐竄入乍浦。亟須豫為籌備。該處本係通商馬頭。閩省遊民。聚集甚多。其中之強壯馴良者。固可挑募以資捍衛。而獷悍之徒。既難全行收養恐不免別生事端。該撫請添兵彈壓。及令該道挑充鄉勇之處。均著照所議辦理。至尖山口為省垣門戶。該處水陸既無可以堵截。現經該撫團練鄉勇。豫備陸戰。尤以多多為善。如該夷一經登岸。即行奮力痛勦。務殲醜類而靖海氛。將此由四百里諭令知之。

とあり、英国軍艦が乍浦に侵入するが、何とか撃退するために、臨時的ではあったが、乍浦に参集するのは多くは福建の遊民とされ、その戦力に彼らを利用しようと考えられたのであった。

『宣宗實録』卷三百六十二、道光二十一年（1841）十一月丁丑（二十七日）の条に、

諭軍機大臣等、據劉韻珂奏、海口封閉日久。商民失業。請照舊開港。並酌定稽查章程等語。浙江省乍浦等處各海口。商船出入。貨物流通。貧民得資餬口。既據該撫奏稱、該處舵水人等。屢次籲求開港。自宜俯順輿情。所有乍浦及溫台等處商漁船隻。均著准其照舊出入。…とあるように、多くの商人が沿海貿易の港として人々の出入が多く見られた。

道光『乍浦備志』卷六、閔梁に、「福省之南臺鎮、為木植湊集總所」²⁵⁾とあるように、福州

25) 『中国地方志集成・郷鎮志專輯②』江蘇古籍出版社・上海書店・巴蜀書社、149頁。

の南台は木材の集散地として繁栄していた。南台からの船舶は沿海を利用して、清代において商業の中心地でもあった蘇州にも近い浙江省の東北沿海にある乍浦にも木材を輸送していたのである。その福州の南台には福建より北の海域を交易圏とする海商がいた。上海の『国民日日報』1903年8月21日（光緒二十九年六月二十九日）付の「中国警聞」に「閩商破産」の記事が掲載されている。それには、

南台張禮記閩之巨商也、家有帆船數艘、專往來膠州・牛莊等處。…閩省具有數十萬商本者、寥寥今又復破壞一家矣。

とあるように、福建省福州の閩江に隣接する南台に張禮記と云う巨商がおり、彼の家業は数隻の帆船を山東省の膠州や遼寧省の牛莊などとの間に航行させる沿海航運業者であった。しかし、その帆船の乗員が違法の武器など搭載して張家が官憲に追われることになり、張家は香港に逃れ財産が没収されたのであった。この他にも福州の『閩報』第1424号、1910年5月7日、宣統2年3月28日、「省會要聞」の「商船被劫」に、

商船金順益、由閩裝運木植各貨、前往上海、於本月初八日、駛至金駟門洋面、突遇賊船十餘艘、四面兜圍。

とあり、福建の福州から木材を搭載した商船金順益が上海へ航行途中に海賊に襲撃されている。また『閩報』第1511号、1910年11月26日、宣統2年10月25日、「三山雜記」の「商船沈没」に、

日前有大商船新源成、由福州載貨、前往膠州卸售、後即由該處、裝運豆餅・各貨來閩、不料該船纔行、至膠州海外之洋面、遇風沈没、計損失資本不下三萬餘金云。

とあり、大商船新源成が福州から貨物を搭載して山東省の膠州に赴き、膠州でそれを売却して豆餅等の貨物を積載して福州に帰帆する際に膠州沖の海域で海難に遭遇して沈没したのである。その損失は30,000余金と云われている。

これらの事例からも知られるように福州から上海、膠州などの北洋方面への沿海貿易が積極的に行われていたのである。福州からみた北洋貿易には当然のことながら乍浦も視野に入っていたことは、先に掲げた道光『乍浦備志』の記事からも類推できる。

日本の領事報告である『通商報告』明治19年（光緒12、1886）第2回に「清式帆船貿易概況」として次のように記されている。

…清式帆船ノ重モナル航路ヲ擧ケンニ、分テ三区トナシ、其一ハ遼東ノ錦州府・天津・芝罘等ノ諸港ノ間トシ、稱シテ大北ト曰フ。其二ハ上海・寧波・乍浦等ノ諸港ノ間トシ、稱シテ小北ト曰フ。其三ハ厦門及其近傍ノ間トシ、稱シテ厦郊ト曰フ。就中寧波ハ全國中清式帆船ノ出入最モ頻繁ノ港ニシテ、南北ニ回航スル者ハ概ネ該港ニ寄航セザル者ナシ。其寧波ヨリ福建ニ航行スル帆船ノ如キハ、北地ヨリ該港ニ輸入シタル豆餅、豆類、曹達、木綿等ノ品ヲ搭載シ、其福建ヨリ寧波ニ來ル帆船ハ砂糖、唐紙、橄欖、密柑、材木等ヲ回漕ス。又寧波ヨリ鎮江ニ往復スル帆船ハ毎年二百餘艘ヲ下ラス。

と記しているように、中国式帆船の主要な海港として江南附近では上海・寧波・乍浦があった

ことは周知の事実であった。

乍浦から日本への貿易帆船の底荷物として注目されるものに砂糖があるが、道光『乍浦備志』卷六、關梁に、

進口各貨…乾隆朝、廣東糖約居三之二、比來多汎至江南之上海縣収口、其収口乍浦者比較之福建糖轉少、其半廣東糖商、皆潮州人、終年坐庄乍浦、糖船進口之時、各照包頭斤兩、經過塘行家、報關輸稅²⁶⁾。

とあるように、乾隆年間において広東省産の砂糖の三分の二は乍浦において陸揚げされていた。ところが道光年間になるとその多くが上海において陸揚げされるようになった。しかしまだ福建産の砂糖は乍浦において陸揚げされていた。広東産の砂糖を取扱う商人はほとんどが潮州人で、一年を通して乍浦に滞在していた、砂糖を積載した商船が入港してくると過塘行に赴いて進口税を取めたと記されるように、乍浦には砂糖だけを専門に扱う「糖商」がいて、その多くが産地である潮州出身の商人であり、一年にわたり乍浦で起居し交易を行っていたのである。

4 小 結

上述のように、海港乍浦は清朝の雍正年間（1723～1735）には日本の長崎へ出港する港の一つとして知られるようになり、乾隆年間（1736～1795）以降は対日貿易の基地となった。それには、沿海貿易として、中国沿海各地から集荷される産品が陸揚げされ、対日貿易船に積み替えられていた。そのことは、先に指摘したように『島原本唐人風説書』にも見られ、「寧波のうち乍浦において厦門出産の荷物積添へ唐人四十六人乗組候て」²⁷⁾とか「寧波のうち乍浦において廣東出産の荷物積添へ唐人数五十人乗組候て」²⁸⁾のように長崎で中国商船の乗員から報告されたように、乍浦には沿海とりわけ乍浦以南の海域から来航する福建や広東からの商船が積載してくる砂糖が多量に日本にもたらされた。このことは『乍浦備志』にも「装載閩・廣糖貨、及倭人所需中土雜物、東抵彼國」とあることから証明される。さらに乍浦から、江南の運河によって内陸の大市場である蘇州などの後背地に物資が搬出され、また搬入された。これらの物資は、乍浦から長崎への貿易船によって海外へと搬出され、また日本からの物資がもたらされた。

このように、清代の乍浦は中国大陸沿海における物流の基点の一つであると同時に、対日貿易における貿易基地であった。乍浦は沿海貿易と海外貿易の分岐点であった。乍浦を通じて沿海貿易と海外貿易が分岐する典型的な貨物が福建や広東産の砂糖であった。

26) 同書、149頁。

27) 大庭脩編著『唐船進港回棹録・島原本唐人風説書・割符留帳』、123頁。

28) 同書、124頁。

第4章 寧波商人虞洽卿による寧波・上海航路の開設

—寧紹輪船会社の創業—

1 緒言

浙江省東北の沿海に位置した寧波は、中国沿海の中枢部に位置して北にも南にも航運において、さらには京杭運河に繋がる余姚江の水運による立地とともに中国大陸沿海の重要な物資の集積地であるとともに沿海地域、海外地域への搬出地でもあった¹⁾。その立地に属する寧波商人は早くから沿海地域や海外へと進出していた²⁾。清代になると海禁の遷界令が解除されると寧波商人の中には日本の長崎貿易に従事するものもあらわれた³⁾。

南京条約が締結されて、上海・寧波・福州・厦門・広州の五港が開港されると沿海の商人達は積極的に貿易活動に従事し、とりわけ寧波商人の中には上海に多く進出したのである⁴⁾。その寧波商人の一人虞洽卿⁵⁾も19世紀末には上海に進出し漸次蓄財して、上海を代表する経済人に成長する。その虞洽卿は、経済活動の本拠地と郷里の寧波を結ぶ輪船航運業即ち汽船航運業の開設を試みている。

上海と寧波を結ぶ汽船の定期航路は太古輪船公司⁶⁾と招商局輪船公司による寡占状態であった。その中に虞洽卿による民族資本の新輪船公司が参入してくるわけである。本章では、その設立の経緯と航運運航状況について述べてみたい。

1) 斯波義信『宋代江南経済史研究』汲古書院、1988年。

松浦章「寧波出帆、寧波帰帆：清代寧波帆船の航跡」『東アジア海域交流史 現地調査研究～地域・環境・心性～』（平成17年度～21年度 文部科学省特定領域研究—寧波を焦点とする学際的創生—現地調査研究部門）第1号、63～84頁、2006年12月。

2) 斯波義信『宋代商業史研究』風間書房、1968年。

3) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月。

4) 西里喜行「清末寧波商人の研究」(上)『東洋史研究』第26巻第1号、1967年6月、1～29頁。

5) 虞洽卿については、陳来幸氏の『虞洽卿について』（京都大学人文科学研究所協同報告『五四運動の研究』第二函、1983年12月、同朋舎出版、1～127頁）がある。虞洽卿の買弁としての出発から民族企業の開拓、五四時期の企業経営、上海総商會会長としての政治活動、浙江財閥の領袖として蒋介石との関係などについて詳細に検討されている。しかし本稿で述べる寧紹商輪股份有限公司のことは、「官僚的色彩の濃い招商局と外国企業による圧迫を、航業維持会という形の同郷人の支持によって切り抜けることができた寧紹公司是、民営汽船会社として産声をあげたのである」（27頁）と指摘されるが、寧紹商輪股份有限公司の運航形態など詳細な検討はされていない。

6) 太古輪船公司：中国航業公司、The China Navigation Co., Ltd.

2 虞洽卿と輪船航運事業

近代寧波商人を代表する一人とされる虞洽卿は、名は和徳、幼名瑞岳、字が洽卿であり、1867年（清同治六年）に浙江省鎮海縣山下村、現在の慈溪市に生まれた⁷⁾。浙江省鎮海縣出身者を代表する寧波商人の一人虞洽卿（Yu Qiaqing）の旧居は現在も保存されている。その旧居を2006年9月23日に尋ねた。

虞洽卿は、清朝の同治六年（1867）に浙江省鎮海縣（現在の慈溪市）龍山鎮山下村に生まれ、民国34年（1945）に四川省の重慶市において78歳で没した。

虞洽卿は、1873年の彼が6歳の時に父虞晚峰が無くなり、母方氏とともに家計を支え、苦心の末、1881年14歳の時に友人の紹介で上海に出て瑞康顔料行で働くことになる。その努力によって10年後には瑞康顔料行の出資者にもなっている。

その後、虞洽卿は金融界に進出し、航運業にも事業を拡大して1908年には寧紹輪船公司、1915年には三北輪埠公司を操業した。三北輪埠公司是、上海に本社を置き、彼の郷里の龍山と鎮海と寧波に支店を設け、鎮北、慈北、姚北と名付けた汽船で航運業を行った。その後の彼は中国の経済界を代表する一人となった。その虞洽卿の旧居「天叙堂」が現在も慈溪市龍山鎮山下村に残されている。虞洽卿の旧居「天叙堂」は、幅59m、奥行き94m、面積5,546㎡の広大なもので、大きく前面部分と後面部分（写真1）に分かれ、前部分は1916年から1919年にかけて建築された清朝時代の建築様式で、後部分は1926年から1929年に完成した西洋風建築からなっている。



写真1 虞洽卿旧居後部分

虞洽卿は昭和初期の日本でも注目される人物であった。

當初咸康號ト稱スルー染料店々員ヨリ身ヲ起シ業務ノ關係上外人ニ接近スル機會多ク之ニ發奮シ、夜間業務ノ餘暇ヲ利用シテ英語ヲ學ビ遂ニ和蘭銀行買辦トナリ、次デ支那航海業ノ不振ヲ慨シ鴻安、三北、寧紹三汽船會社ヲ創設シ、現在上海ニ於ケル最モ有力ナル實業家トナリ、前記三會社ノ總理、和蘭銀行買辦ノ外、商人團體整理委員會主席、航業公會執行委員ニ推サレ、英語ニ巧ニシテ、工部局關係其外支人ノ間ノ融和斡旋ニ努メ衆望甚ダ厚シ⁸⁾。

1936年に70歳を迎えた虞洽卿のために上海商業界は慶賀の祝宴を催した。その際の記録が『申報』1936年7月6日付の「本市新聞」に「虞洽卿先生七秩大慶五五紀念」として掲載された。

7) 慈溪市文物管理委員會辦公室編『虞洽卿與天叙堂』龍山虞氏旧宅建築群晋爲重点文物保護單位、2001年6月、8頁。

8) 「虞洽卿（Yü Ch'iao-ch'ing 南音Yü Ca-ching）名和徳 年齢六十五」『改訂 現代支那名鑑「追補第一」』外務省情報部、1930年4月、29頁。

その記事中に虞洽卿自身が祝賀会での挨拶として語った言葉が「虞老自述」（後掲【参考資料】参考）として掲載されている。この中で虞洽卿自身が行った事業で彼自身が中心となったものに、「洽卿首先創辦四明銀行及甯紹商輪公司」と四明銀行と甯紹商輪公司をあげている。

特に甯紹商輪公司是、經濟の中心地である上海と郷里の寧波を繋ぐ航運事業の開設であった。その開業の目的は、彼自身が、

維滬地爲通商要埠、商業繁盛、我中國各省無出其右、而商業之中、又推我寧紹人居其多数。故甯紹同郷之往來滬甬者、日益繁衆、往來滬甬輪船、日形擁擠、其航業之發達獲利之優厚。固已昭昭、任人耳目矣⁹⁾。

と語っている。上海は対外通商の中心地であり商業が繁栄し、19世紀末から20世紀初頭における中国の經濟の中心地として繁栄していた。その上海には多数の寧波・紹興人が居住して經濟活動に従事しており、しかも上海と寧波との人的、物的交流が盛んであるから、この間に汽船航路を開設することは寧波人や紹興人にとっても必要欠くべからざるものと考えたのであった。特に大汽船会社の上海・寧波航路の寡占に対する運賃の低廉化を企図したが、それが実現できなかったために自前の汽船会社を設立する方向へ進めたとも云われる¹⁰⁾。

そして、虞洽卿は出資を募って上海・寧波間に汽船航路を開設することにしたのである。開設に関する申請と、その批准が『商務官報』第5期、宣統元年二月十五日（1909年3月6日）の「輪船公司創辦批文」に掲載されている。

据稟職商虞和德等集股銀二十五萬元、創辦甯紹商輪股份有限公司、購船規埠、往來上海寧波、大致已有端倪、繕呈章程、稟請核准立案、分咨保護等情。查閱所擬章程、于公司集股辦法、尚爲詳晰。惟甯紹二字系杭路旧称、應另定公司字号。其所称總協理、亦系沿用商會職員名目、應改爲總辦或司理人、其職員應改爲事務員、職務應改爲事務、以符名實。至行輪事宜、應另擬章程、分稟郵傳部核奪。除先准立案外、俟該公司更正補呈注册后、再行咨飭保護、仰即轉飭遵照可也、電批。三月初四日

虞和德等創辦于宣統元年五月二十五日——股份有限公司

總号 上海

分号 寧波

股銀 一百萬元（上海通用銀）、每股銀五元

注册日期 宣統元年七月二十五日¹¹⁾

9) 『申報』第13088号、第101冊173頁。

10) 「光緒季年招商局與英商太古洋行・法商立興洋行聯合行駛上海寧波間、每客票價初由五角漲至一元、復漲至一元五角。寧波商人向上海往來者甚多、受此壟斷甚爲不平、由虞和德等向三公司要求減價不允、和德等憤而自行組織甯紹商輪股份有限公司、光緒三十四年六月設立」とされる（張心澂著『中國現代交通史』現代中國史叢書、上海・良友圖書印刷公司、1931年8月、285頁）

11) 「公司注册各案摘要」『商務官報』第5期、第13頁、宣統元年二月十五日、第23期、第11頁、八月初五日）。聶宝璋・朱蔭貴編『中国近代航運史資料』第二輯（1895-1927）下冊、中国社会科学出版社、2002年10月、1055~1056頁による。

とある。虞和徳即ち虞洽卿等が25万元の株式を募って資本として寧紹商輪股份有限公司を創設し、船舶を購入して上海を本店とし寧波を支店としての間を航行するものであった。

これについて、『申報』第13011号、1909年4月26日付に「甯紹商輪公司稟准立案」が掲載され、

郵傳部批甯紹商輪公司稟云、據稟、已悉該總理虞和徳等呈稱、籌集股銀一百萬元、遵有限公司定律、創辦甯紹商輪股份有限公司、購船規埠、往來上海・甯波。大致業有端緒俟股本收足、即行開辦業、已實收股銀二十五萬元、照章開股東正式會、公舉總協理代表全體股東、擬具詳細章程、請准予立案、分咨保護等情、查該總理等、籌集鉅款、振興航業、洵屬當務之急、自應先予立案、俾資勸勉、惟所擬章程、全係股份公司、應有之章於行輪一切事宜、並未陳及除抄錄原章、咨由農工商部、查核外合亟批飭該商會、仰即轉飭該公司、將購造船、建設碼頭、開行班期、貨客價日、任用船員一切、詳細章程、妥擬具報再行、酌核批示可也¹²⁾。

とある。また『申報』第13017号、1909年5月2日宣統元年3月13日13017號に「部飭更正甯紹商輪公司名稱」が掲載され、

甯紹商輪公司、前奉郵傳部批准立案、曾誌前報、茲上海商會、又奉農工商部批云、據稟、職商虞和徳等、集股銀二十五萬元、創辦甯紹商輪股份有限公司、購船規埠、往來上海・甯波、大致已有端、緒繕呈章程稟請核准立案、分咨保護等情、查閱所擬章程於公司集股辦法尚為詳晰、惟甯紹二字、係航路舊稱、應另訂公司字號、其所稱總協理、亦係沿用商會職員名目、應改為總辦或司理人、其職員應改事務員、職務應改事務、以符名實至行輪事宜、應另擬章程分、稟郵傳部核奪、除先准立案外、俟該公司更正補呈註冊後、再行咨飭保護、仰即轉飭遵照¹³⁾。

とある。

上海の新聞『時報』第1753号、宣統元年三月十四日、1909年5月3日付に、「上海寧紹商輪公司呈郵傳農商兩部注册稟」として次の記事を掲載した。

具呈上海寧紹商輪股份有限公司總理虞和徳、協理嚴義彬、方舜年呈、爲籌集股份創辦商輪以保航業而挽利權懇請轉呈立案事。窃和徳等隸籍寧波、經商海上、深知商務之發達、端賴交通之利便。而航業盛衰、尤視國勢、吾海岸延長、江湖紛歧、四通八達、輪船是賴。上海爲中国商業中心点、而尤爲寧波工商根据地、誠以寧波地少人衆、非奔走謀食万難自養。滬甯航路、一一可達、故聯袂携眷、紛至沓來、僑寓之數、几占全埠人口之半、惟距離近、則往返愈多、人數多則乘客愈擠、航業發達則、久推此線。

とあり、虞洽卿らの寧紹商輪公司を開設するための目的が明確に述べられている。寧波を本籍

12) 『申報』第99冊、816頁。

13) 『申報』第100冊、23-24頁。

とする虞洽卿等は、早くから上海に出て経済活動に従事し、商業の発達と交通の発達とが不可分の関係にあることを熟知していた。当時の交通手段は輪船即ち汽船が最速のものとされ、寧波の経済人は中国の経済中心地である上海を基盤に活動している。しかも寧波は土地が狭い上に人口が多く、この余剰人口が寧波以外の地において活動しなければ、郷里の人々も養うことが出来ない。この結果、上海の全人口の半分以上を寧波人が占めるとまで見られ、その寧波と上海とは距離も近く、往来の人々も多く汽船航路開設に最適と考えられたのである。

しかし、虞洽卿らが考える以前に既に上海・寧波間の航路には有力な汽船が就航していたのである。それについて方騰の『虞洽卿論』に、

光緒末年、来往滬甬之間的航輪、只有英商太古的北京輪、招商局的江天輪兩艘、乘客極爲擁擠、統艙票價單程爲一元¹⁴⁾。

とあるように、光緒年間の末より、イギリスの太古輪船会社の北京号と招商局の江天号の二隻が、上海と寧波の間の定期航路を競っていた、あるいみでは大手汽船会社二社の寡占状態であったのである。

このような状況に虞洽卿等の寧紹商輪会社が参入することになったのである。

『申報』第13040号、宣統元年四月七日、1909年5月25日付の実業欄に「浙商認集寧紹商輪股款之踴躍」に、

漢口寧紹會館於（四月）初二日、開寧紹商輪公司認股會、到者約三百人、以浙藉官商爲多數。首由上海派來之代表陳子琴、屠康侯二君、宣告公司一切組織情形及開會宗旨、次由孫滌甫、汪炳生、盛竹書諸君次第演說、勸人認股、并臚舉其利益、當場簽名認定者、計得一萬五千三百五十股、誠可謂熱心公益矣¹⁵⁾。

とあるように、寧紹商輪会社のメンバーは、投資家を募るため長江中流の商業地の漢口に赴き、寧紹會館において寧紹商輪公司への投資を勧誘した。四月二日には漢口を基盤とする浙江籍の商人たちが多数参加して、寧紹商輪会社のメンバー陳子琴等の説明を聞き、漢口の浙江商人から15,350股の出資を得たのであった。

同内容の記事は『時報』第1776号、宣統元年四月初八日、1909年5月26日付の「地方通信」の湖北通信欄にも記載され、

漢商認集寧紹輪股之踴躍 寧紹商輪公司派來漢口、招股之代表陳子琴・屠康侯兩君、於日前來漢。初二、浙江旅漢同鄉特在浙寧會館、開勸股大會、當場認股者、已有一萬五千三百五十股、每股五元、合計洋七萬六千七百五十元。因是日到會者尚未齊集、故定於初五日、復在紹興會館、開第二次大會。

『時報』の記事では、漢口の浙江商人から15,350股の出資は1股5元換算で76,750洋元の出資

14) 方騰「虞洽卿論」、『雜誌』第12卷2期。聶宝璋・朱蔭貴編『中国近代航運史資料』第二輯（1895-1927）下冊、中国社会科学出版社、2002年10月、1057頁。

15) 『申報』第100冊、342頁。

金に相当することを記し、さらに四月五日にも第二回目の説明会が開催されたことが報じられている。

『時報』第1862号、宣統元年七月初五日、1909年8月20日付の本埠新聞には、

寧紹人開會演說并擬章程五則 寧紹幫綢緞顧綉衣業同人、爲維持寧紹商輪起見、特于昨日假城内軒轅公所聚秀堂開會集議、到者甚衆、由業董演說、詞句并章程五則分列于后、今日諸公到此大都均爲寧紹商輪事而來、足見諸公熱心公益、感佩感佩。這粧商輪事情、是我寧紹幫中之极大一起好事、發起人乃虞君洽卿、真是難得。既爲同鄉義務、又可以挽回利權。在諸公固大家都明白的、現在某輪大跌其價、誘我寧紹人趁他的船、其所以不惜拆蝕其真本錢者、盖一心想我寧紹商輪生意稀少、将来不久公司必然倒閉鎖。諸公想想看、可惡不可惡。若是我寧紹公司果然被他逼倒、是我寧紹幫從此破氣、必爲別幫所笑、且将来某船必欲大增其價、不怕我寧紹人不去趁他的船。仔細想想看、不得不大家争一口氣。近日各業中如糖行、海味行、參行以及水果行、鮮咸貨行等莫不紛紛開會、互結團體、以求抵制之策。凡一切往來貨色、均裝搭自己輪船。且聞各業均以簽字爲凭、故看日日報紙上亦極贊頌我寧紹人團力之堅固、因思我業中惟寧紹幫人居其多数、若不大家争一口氣、則在各業中必均譏誚我看輕我了。所以今日特邀諸公到此、自后或往返滬甬、必要趁自己寧紹輪船、万万不可見目前之小利、去趁他外国人的船了。并請諸公回去后、向店中各友及棧司等人互相詰誡、是則鄙人深幸、抑亦寧紹全体諸同胞所深幸、抑亦寧紹全体諸同胞所深幸也。

一、各店朋友往返滬甬者均趁同鄉寧紹輪船。

一、一應貨物亦均裝寧紹輪船不得私裝某輪。

一、同業往來信客或有趁某船者、概不与他寄帶信件。

一、各店逐年預先買存某船（最）寧紹船票以備往返所需。

一、各朋友如有欲貪賤船價者、可照廉之價向店主預票、各店主自願津貼。

以上各項条規均經大众贊成、至五下鐘、均各簽允散會。

とあり、寧紹商輪公司創設のために、上海に居住する寧紹人の協力をもとめ、寧紹人の殆どが、同会社に協力し、上海・寧波の往來のみならず、信書の往來、貨物の運送にも必ず寧紹輪船会社の汽船を使用するとの確約を定めている。

『時報』第1764号、宣統元年三月二十五日、1909年5月14日の第一面の広告において、

寧紹輪船、已經購定、請各股東公鑒 啓者、本公司、現已購定福建船政局、新造明窗大輪船一艘、計淨價英洋三十萬元、并无外費、業派聘定船主、前立大船大領江培、而君等往領。寧波江北岸、洋船弄口碼頭上棧房、驗台浮碼頭、浮橋等工程、皆以動工、上海碼頭、亦承大達公司允租北首第一碼頭。所有第二三期、并繳每股洋三元、望各股東即向英租界寧波路、即后馬路四明銀行西隔壁、本公司事務所照繳、以資開辦、勿延爲叩。寧紹商輪公司總協理虞洽卿・嚴子均・方樵荅同啓。

寧紹輪船公司是福建船政局から大型汽船を購入して運航することを予告した。

『時報』第1865号、宣統元年七月初八日、1909年8月23日

寧紹商輪之團體 滬南豆米業、于七月初四日下午二時、在龍王廟、邀集同行、會議辦法、一議、寧紹公司所送船票一千張、由公司按月分派各行、以后不論何人往返申甬、概用本輪船票、如有貧苦之人、均由本行担任發給船票、照最賤之價收取。倘有本業貨物、亦須裝搭該輪、以固團體、衆皆贊成。至寧紹航業維持會（會）所送捐簿、爲津貼無業無力同鄉船價之需、議由各行量力捐助、多多益善。自初五日爲始、由司月担任按戶動集、以盡義務、俟有成數、再行報告。

とあり、寧紹輪船公司を後援するため上海南市の豆米業は、8月19日に龍王廟において会合して寧紹商輪公司の運航に協力するために乗船券の購入や貨物の輸送には必ず利用することなど、さらに利用できない経済的困窮者には、業種の組合から補助するなどの方針を決定して、寧紹商輪公司の維持をはかったのであった。

『時報』第1866号、宣統元年七月初九日、1909年8月24日には、さらに、

書業寧紹人之團體 書業公所七月初四日下午二句鐘邀集同行會議、到者百余人、先由陳君永和、叶君九如、邵君甘甫、沈君芝芳、朱君錦章、趙君廉臣提議辦法數則、以固團體、衆皆贊成。

一凡吾同業往來寧紹、務趁寧紹輪船各号、裝運貨件亦然。

一寧紹人之旅滬甚衆、同業諸君、遇有不愿搭趁寧紹輪船者、務祈尽力勸導。

一同業各家、現在担任籌款預購船票、以備同人、便于購取、如遇無業無力同友、酌量津貼、或送船票。

一同人公舉鄒仁甫君、爲經理員、并查察同人、有不遵守者議罰。

とあるように、書業公所の寧紹人の会員は上海と寧紹間の往來には必ず寧紹輪船公司の汽船に搭乘すること。さらに他業に従事する寧紹人にも寧紹輪船公司の汽船への搭乘を勧誘することなどを決めている。

3 寧紹輪船公司の上海・寧波航路の創業時の航運状況

寧紹商輪公司が定期航路を始める直前の広告が、『申報』第13080号、宣統元年五月十八日、1909年7月5日付一面に掲載されている。

寧紹輪船二十三日四點、由申開甬啓告搭客 本船定五月念二日行試車 禮念三日由申開甬
二十四 禮拜日由甬回申 概不裝貨 二十五日禮拜 即爲正班搭客裝貨仍於是日由上海
開往寧波 嗣後按期往來、風雨不更、茲將一切佈置分條、列后敬告 一上海貨棧在十六鋪
橋北塊起卸近便 一各租界馬車 東洋車小車貨蒙南市工程局允准 直到本輪碼頭 爲止及
船到埠各項空車、亦准在碼頭等候 一概免捐 以便行旅 一凡裝卸本輪 貨物 因報海關
照章 不完釐金一 派有偵深查扒竊 一甬地 船戶挑夫 均由本公司量路遠近規定價目分

給牌照稟准道憲飭件出示 立案俾免索詐 一本公司上海報關處分三處 一在後馬路總公司
一在十六鋪本棧 一在永安街普安里匯昌號 以便貴客就近接洽 寧紹商輪公司謹啓
寧紹商輪公司之第一便は、旧暦の五月二十三日、7月10日に上海から寧波に向けて出港する
ことになった。そして寧波から上海へ戻ってくると言う運航形態であった。

そして、寧紹商輪股份有限公司の代理店として、同日の同誌に掲載されている。

甯紹商輪公司代收股欸處 上海市 安康莊 立餘莊 元大亨莊 久大慎記 元昌參號
上海市 源吉莊 宏大莊 會餘莊 兆豐莊 鴻厚莊 和康莊 晉和莊 升大莊 鈞康莊
愛和烟行 四明公所 美界 瑞昌順號 甯波 元升莊 謙和莊 賓餘莊 大和莊
咸恒莊 洋布公所 永康紙行 甬順記號 甬泰北號 源豐銀號 源隆莊 鎮海 鎮餘莊
奉天 商會 杭州 乾大莊 豫和莊 元大莊 源豐潤 恒豐號 蘇州 裕蘇局
吳淞 萬隆布號 鎮江 順記號 裕蘇局 蕪湖 順記號 九江 順記號 漢口
晉昌莊 承豐莊 義源莊 晉大莊 大慶元票號 老順記號 天津 老順記號 大慶元
票號 源豐潤銀號 北京 恒利號 源豐潤 大慶元 烟台 合順號 營口 可熾號
厦門 源豐潤 南京 裕甯局 日本神戸 承茂順號 橫濱 萬泰莊

とある。

このような態勢を整えて寧紹商輪股份有限公司は上海と寧波との間の定期航路を開設したのである。その初期の運航状況を『申報』の船舶出港・入港記録からまとめてみたのが表1である。

『申報』第13018号、宣統元年三月十四日、1905年5月3日付の「本埠新聞」に、

補録甯紹商輪公司呈請立案文

甯紹商輪公司呈請上海商務總會、稟奉傳郵農工商部核准立案批詞、均載前報、茲將原呈、補録如左。

具呈上海甯紹商輪股份有限公司總理虞和德・協理嚴義彬・方舜年呈、為籌集股份、創辦商輪、以保航業、而挽利權、懇請呈立案事、竊和德等隸籍甯波。經商海上、深知商務之發達、端賴交通之利便、而航業盛衰。尤覘國勢、吾海岸延長、江湖紛岐、四通八達、輪舶是賴、上海為中國商業中心點、而尤為甯波工商根據地、誠以甯波、地少人衆、非奔走謀食、萬難自養、滬甬航路、一夕可達、故聯袂携眷、紛至沓來、僑寓之數、幾佔全埠人口之半、惟距離近、則往返愈數、人數多則乘客愈擠、航業發達、久推此線、乃因循已久利源、外溢奚止千萬、雖有招商局、鼎時其間究、不足杜斯漏卮、若不設法、組織別樹、一幟以挽失已之利權、而擴未來之航業、則何以仰體朝廷、殷殷提倡、商業之至意。茲經和德等籌集股本、洋銀一百萬元、謹遵農工商部奏定有限公司律、創辦甯波商輪股份有限公司、就上海為總公司、甯波為分公司、購船規埠、往來上海・甯波、大致業有端緒、俟股本收足、即行開辦、謹將詳細章程、另摺繕呈、敬乞郵傳部農工商部鑒核准予、批示立案、一面分咨兩江督憲・江蘇撫憲・浙江撫憲、飭屬一體保護、俟開辦有期、再當呈報註冊再公司、自去年六月間、創設

招股、起截至八月底止。實收第一期股份、洋銀二十五萬元、以每股先繳兩元、計之集股、已達資本之過半而實收。又佔定額四分之一。九月十七日、開股東正式會、公舉和德為總理、義彬・舜年為協理、代表全體股東、經理倡辦、以前一切之事、合併聲明¹⁶⁾

とあるように、寧紹商輪股份有限公司開設の至る経緯と開業資金を株式にして売出し資金を調達したことを述べている。

『申報』第13082号、1909年7月7日付の「本埠新聞」に掲載された「寧紹輪船裝潢告竣」によると、

寧紹商輪公司之寧紹輪船、業已裝潢工竣、定於二十二日午後三時、由十六舖碼頭展輪、駛往吳淞試驗速率、昨該公司總理虞洽卿監察、特備參觀券分送寧紹同鄉暨滬上官紳商學角界屆登舟觀覽一切、並聞該輪試驗、後即於二十三日開始往甬。六月内、凡逢禮拜五、並繞道普陀、以便避暑者之濟渡云¹⁷⁾。

とある。

『申報』第13082号、1909年7月7日付の「本埠新聞」に掲載された「寧紹輪船試驗速率」には、

寧紹商輪公司之寧紹輪船、於昨日午後四時開赴吳淞試驗速率、至八時返滬、觀者頗衆、各國領事、亦有登舟致賀者、並聞該公司定章、凡各色車兩由北來南裝運貨物、至寧紹商輪碼頭、一律免捐工程局車照、每月由該公司自繳捐洋三十元、以便商旅¹⁸⁾。

とある。

『交通官報』己酉年（宣統元年）第二期、公牘、咨劄類に、宣統元年七月初十日付の「本部咨南洋大臣寧紹商輪公司已准立案希即一體保護文」に、

爲咨行事、船政司案呈前、據上海商務總理周道晋鑣等呈稱、據寧紹商輪股份有限公司總理虞和德等稟稱、籌集股銀一百萬元、遵有限公司定律、創辦寧紹商輪股份有限公司、購船規埠、往來上海・寧波、大致業有端緒、俟股本收足、即行開辦、業已實分股銀二十五萬元、照章開股東正式會公舉總協理代表、全體股東、擬具詳細章程、呈請准予立案分咨保護等情¹⁹⁾。

とあるように、虞洽卿等の要請が認められたことが判る。

寧紹商輪股份有限公司の上海・寧波間の創業運航と同時期に同航路を既に運航していたのは次の公司であった。中国の招商局輪船公司、そして太古洋行即ちイギリス籍のButterfield & Swireの太古輪船公司China Navigation Co., Ltd.²⁰⁾ とフランス籍の立興公司即ちRacine, Ackermann & Co.²¹⁾が先行運航していたのであった。その状況を次の表1に示した。

16) 『申報』第100冊、37頁。

17) 『申報』第101冊、100頁。

18) 『申報』第101冊、145頁。

19) 『交通官報』處郵傳部圖書通譯局官報處、宣統元年八月十五日出版、18丁表～19丁裏。

20) 黄光域編『近代中国專名翻譯詞典』四川人民出版社、2001年12月、37、62頁。

21) 樊百川『中國輪船航業的興起』四川人民出版社、1985年10月、662頁。

表1 1909年7月-10月 寧紹輪船公司の甯紹・甬興・甬漢輪船航運状況

月日	上海	出港地	上海	目的地	上海入港船名	公司名
甯紹525	入港	寧波				
526					立大	立興公司
526					江天	招商局
甯紹527	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
528					江天	招商局
528					立大	立興公司
甯紹529	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
601					江天	招商局
601					立大	立興公司
602					北京	太古公司
甯紹603	入港	寧波	出港	寧波		
604					立大	立興公司
604					江天	招商局
甯紹605	入港	寧波	出港	寧波		
甯紹607	入港	寧波	出港	寧波		
607					北京	太古公司
608					江天	招商局
608					立大	立興公司
609					北京	太古公司
甯紹610	入港	寧波	出港	寧波		
611					立大	立興公司
611					江天	招商局
甯紹612	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
613					立大	立興公司
613					江天	招商局
613					德和	怡和洋行
613					鄱楊	太古公司
甯紹614	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
615					立大	立興公司
615					江天	招商局
616					北京	太古公司
甯紹617	入港	寧波	出港	寧波		
618					江天	招商局
618					立大	立興公司
甯紹619	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
620					立大	立興公司
620					江天	招商局
甯紹621	入港	寧波	出港	寧波・普陀	北京	太古公司
622					立大	立興公司
622					江天	招商局
623					北京	太古公司
甯紹624	入港	寧波	出港	寧波		
625					立大	立興公司
625					江天	招商局
甯紹626	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
627					立大	立興公司
627					江天	招商局
甯紹628	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司

第3編 清代帆船浙江沿海の航運業の展開

629					立大	立興公司
629					江天	招商局
甯紹630	入港	寧波			北京	太古公司
甯紹701			出港	寧波		
702					立大	立興公司
702					江天	招商局
甯紹703	(入港)	(寧波)	出港	寧波		
704					立大	立興公司
704					江天	招商局
甯紹705	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
甯紹707	入港	寧波			北京	太古公司
甯紹708			出港	寧波		
709					立大	立興公司
709					江天	招商局
甯紹710	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
711					江天	招商局
711					立大	立興公司
甯紹712	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
713					江天	招商局
713					立大	立興公司
甯紹714	入港	寧波			北京	太古公司
甯紹715			出港	寧波		
716					立大	立興公司
716					江天	招商局
甯紹717	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
718					立大	立興公司
718					江天	招商局
甯紹719	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
720					江天	招商局
720					立大	立興公司
甯紹721	入港	寧波				
甯紹722			出港	寧波		
723					立大	立興公司
723					江天	招商局
甯紹724	入港	寧波	(出港)	(寧波)	北京	太古公司
甯紹726	入港	寧波	出港	寧波・普陀	北京	太古公司
727					立大	立興公司
727					江天	招商局
甯紹728	入港	寧波			北京	太古公司
甯紹729			出港	寧波		
801					立大	立興公司
801					江天	招商局
甯紹802	入港	寧波	出港	寧波	颯川	太古公司
803					立大	立興公司
803					江天	招商局
甯紹804	入港	寧波	出港	寧波	颯川	太古公司
805					江天	招商局
805					立大	立興公司
甯紹806	入港	寧波			颯川	太古公司
甯紹807			出港	寧波		
808					立大	立興公司

第4章 寧波商人虞洽卿による寧波・上海航路の開設

808					江天	招商局
甯紹809	(入港)	(寧波)	出港	寧波		
810					立大	立興公司
810					江天	招商局
甯紹811	入港	寧波	出港	寧波	颯川	太古公司
812					江天	招商局
812					立大	立興公司
甯紹813	入港	寧波			颯川	太古公司
814			出港	寧波		
甯興815	入港	寧波	出港	寧波		
甯紹816	入港	寧波	出港	寧波	颯川	太古公司
甯興817	入港	寧波				
817					江天	招商局
817					立大	立興公司
甯興818	入港	寧波	出港	寧波	颯川	太古公司
819					江天	招商局
甯興820	入港	寧波			北京	太古公司
甯興821			出港	寧波		
甯漢822			出港	寧波	五句鐘	甯安公司
甯興822	入港	寧波				
822					立大	立興公司
822					江天	招商局
甯興823			出港	寧波	北京	太古公司
甯漢823			出港	寧波	五句鐘	甯安公司
甯興824	入港	寧波				
甯漢824	入港	寧波	出港	寧波	五句鐘	甯安公司
824					立大	立興公司
824					江天	招商局
甯興825	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
甯漢826	入港	寧波			立大	立興公司
826					江天	招商局
甯興827	入港	寧波				
甯興828	入港	寧波	出港	寧波		
829					立大	立興公司
829					江天	招商局
甯興830	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
901					江天	招商局
901					立大	立興公司
甯興902	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
903					立大	立興公司
903					江天	招商局
甯興904	入港	寧波			北京	太古公司
甯興905			出港	寧波		
906					立大	立興公司
906					江天	招商局
甯興907	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
908					立大	立興公司
908					江天	招商局
甯興909	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
910					立大	立興公司
910					江天	招商局

甬興911	入港	寧波			北京	太古公司
912			出港	寧波		
913					立大	立興公司
913					江天	招商局
甬興914	入港	寧波	出港	寧波	北京	太古公司
915					立大	立興公司
915					江天	招商局
甬興916	入港	寧波			北京	太古公司
917					立大	立興公司
917					江天	招商局
甬興919			出港	寧波		

【註】本表は『申報』第13088号、1909年7月31日～同13198号、1909年10月31日、『申報』影印本 [101] 冊190頁～同 [102] 冊922頁を参考に作成した。但し寧紹輪船公司以外は上海入港日のみを記入した。月日は旧暦である。

寧紹輪船公司が使用した汽船に関して、『交通官報』己酉年第五期、公牘二、稟呈類の宣統元年十月十六日付の「上海商會總協理周道鏞等呈本部寧紹商輪股分有限公司遵批補報註冊稟」によれば、

〔虞〕和德等一再籌商公同議決、先向福建船政局、購買大號輪船一艘、定名寧紹、已於五月二十三日、起開駛滬・甬間日一次。惟滬地商務殷繁、寧紹兩幫、貨客往來、日形擁擠、爰又議添輪船一艘、購自中國商業輪船公司、定名甬興、一切章程、悉照寧紹輪船辦理、業於八月十五日初次開駛。嗣後寧紹・甬興兩船、一往一來、逐日日無間、此寧紹・甬興兩輪船、創始開行之大概情形也。再甬興輪船、船身堅固、機器靈捷、向係行南北洋各埠頭、倘俟明年秋夏間滬甬兩埠貨客稍形減少之際、尚擬隨時抽調駛行別埠²²⁾。

とあるように、寧紹商輪公司是福建船政局から大型の汽船である寧紹号を購入して上海・寧波間の隔日運航を開始した。さらに中国商業輪船公司から大型の汽船甬興号を導入して寧紹号と甬興号の二隻の汽船で上海と寧波との間を逐日運航する計画であった。

寧紹輪船公司の汽船である寧紹號はどれほどの船舶であったかについては、民国24年(1935)の『航業年鑑』によれば、

船名：寧紹 S.S Ning-shao 所有者：寧紹商輪股份有限公司 Ningpo Shao-shing S.N.Co., Ltd. 船籍港：上海 船質：鋼 造船：1906年・福州・船政廠 尺度：長283ft、闊44ft.7in、深16ft.6in. 總噸：3673.76 tons 登記噸：1920.30 tons²³⁾

『申報』第13080号、宣統元年五月十八日、1909年7月5日付の第一張に掲載された広告に「寧紹商輪公司代收股款處」には、

上海南市 安康莊 元大亨莊 立餘莊 久大慎記 同興莊 元昌參號 上海北市 源吉莊 崙餘莊 宏大莊 和康莊 會餘莊 晉和莊 瑞豐莊 升大莊 兆豐莊 鈞康莊 福和

22) 『交通官報』處郵傳部圖書通譯局官報處、宣統元年十一月十五日出版、21丁裏～22丁裏。

23) 民国24年『航業年鑑』上海市輪船航業同業公會、1936年6月、212頁。

烟行 四明公所 美界 瑞昌順號 甯波 元升莊 洋布公所 謙和莊 永康紙行 賓
 餘莊 甬順記號 大和莊 甬泰北號 咸恒莊 源豐銀號 源隆莊 鎮海 鎮餘莊
 奉天 商會 杭州 乾大莊 豫和莊 元大莊 源豐潤號 恒豐號 蘇州
 裕蘇局 吳淞 萬隆布號 鎮江 順記號 裕蘇局 蕪湖 順記號 九江 順記號
 漢口 大慶元票號 老順記號 天津 老順記號 大慶元票號 源豐潤銀號 北京
 恒利號 源豐潤 大慶元 烟台 合順號 營口 可熾號 厦門 源豐潤 南京
 裕甯局 日本 神戸承茂順號 橫濱 萬泰莊 戊 169²⁴⁾

とある。これは寧紹商輪会社の代理店として名前を掲げたものであるが、急遽決められたものではあるまい。既に虞洽卿が商業関係にあった関係業主などに依頼してできたネットワークであったことは歴然である。そうすると虞洽卿の商業的ネットワークは上海や郷里の寧波、鎮海のみならず東北の奉天、營口、華北の北京や天津、山東の烟台、江南の杭州、蘇州、吳淞、鎮江、南京、そして長江流域の蕪湖、九江、漢口、そして華南の厦門、さらに日本の神戸や横浜まで広がっている。

『申報』第13088号、宣統元年五月二十五日、1909年7月12日付に「寧紹航業前途之希望」が掲載されている。

二十二日下午、寧紹輪船駛往吳淞試驗速率、已略前報。茲悉是日到者、計江督代表寶子親大令、蘇撫代表汪頡荀、觀察滬道代表萬翰香太守、及各國領事華洋紳商、寧紹兩府同鄉數逾萬人、茲將賓主頌詞答詞録後。

▲江督代表寶大令頌詞 舟楫之利、古今利賴。十九世紀以前、但有帆船、無以避風潮之險、不能尅時日之期、自泰西格知□爲輪□遂由大西洋以通太平洋・印度洋之紐、此爲我中國有輪舟之始、當時已慮利源外溢朝□購回旂昌洋行之舊基、創設招商總局、數十年來規址、益宏賴獨柱中流、未聞繼起。昨歲寧紹諸君子、始有創辦商輪公司之舉、經營一載、有志竟成、今日爲試車之期、鄙人辱承東招、并奉督憲命、前來代表、得觀禮式、深佩寧紹諸君子、織造苦心、所冀各商民、聞風興起、普合群力、以集公司、多製商輪、以收溢利、由寧紹而推廣之、而内河、而長江、而府奉、而閩廣、而南洋群島、而歐西各國、次第交通、帆檣如織、以輔招商局之不及近、而印度洋遠、而太平洋・大西洋、皆我中國龍旂之影、豈不懿哉。是爲頌。

▲蘇撫代表汪觀察頌詞 今日爲貴公司寧紹輪船試行開車之期、鄙人奉撫軍辛帥命恭代觀禮獲與斯盛曷勝欣幸溯通以來商戰競争、東西各國、群以大小輪船、縱橫侵灌、抗路利權、漸被壞奪、而吾國僅招商一局與之爭□歲溢漏卮不可勝計。寧紹爲浙東一大都會、文明□啓、物產富饒、傑士偉人、項□相望復能同心同德出任鉅艱謀事、必廳成決策能見其大毅心堅力、終始弗渝、中外士商、交口推貴、公司尅期成立、規模大備、上爲國家挽利源、下爲實業謀

24) 『申報』第12957号、1909年3月3日、影印本99冊29頁。

進歩、備輿伊始秩序、井然其船體之精良、速率之穩捷、猶其餘事、從此、甬水稽出、交通便利、竊願吾國之經營航路者、聞風興起、皆如貴公司之萬心、一百折不撓、是貴公司之造□我中國前途者、既大且遠此、尤撫帥維持、願望之心、而鄙人所願□禱頌者、也□頌。

▲滬道代表萬太守頌詞 西人嘗謂、文明之發生、多在流域、此其故不獨在土壤之膏腴、而尤在交通之便利、江浙兩省爲中國富庶之區、文明之點。蓋其形勢、內江外海、民物殷繁、實甲於他省。故其增進成文明者、亦較他省之速率爲倍、自五口通商外、人航綫交通於腹地、坐□大利、歲溢漏卮、此有心人所怒焉、憂之者也。而主權之喪失、又無論矣。雖招商一局、設立有年、藉爲抵制。然僅恃諸公家而不輔、以商力當此財政困難之時、安能力與競爭、此不僅爲商齊之阻窒、母亦文明之障礙歟。寧紹諸君子、有鑒於此群策群力苦心經營、創立寧紹商輪公司、今日舉行試車典禮、本委奉道憲命來、爲代表樂觀、厥成吾知自此、以往聞風、繼起者固不獨一寧紹公司、而商務之興、斯爲嚆矢、吾更知江浙文明之風、將由此而益進、則今日者、不尤爲寧紹商輪公司永久之紀念歟。是爲頌²⁵⁾。

とある。江督代表寶子觀は、古来より帆船の舟運に依存してきたが、欧米の汽船がアジアに進出し中国においても汽船の活動が見られ、旗昌洋行から購入した汽船をもとに中国でも汽船による航運企業である招商局が創設されたが、今回寧紹輪船会社が新たに航運業を開始し更に長江から福建・広東沿海そして南洋や欧西諸国まで航路拡大を期待する祝辞を述べている。蘇撫代表汪頡荀も觀察滬道代表萬翰香も寧紹商輪会社の開設を歓迎する賛辞を述べた。

それでは寧紹輪船会社の寧紹号が運航してどのような反響があったであろうか。『申報』に記載された記事を中心に見てみたい。

『申報』第13098号、宣統元年六月初七日、1909年7月23日の「本埠新聞」に、

寧紹人之團體○寧紹輪船開駛、後客貨雲集、爲各輪冠。聞太古之北京輪船、因此統艙、每客減收船資洋一角。且沿途雇人兜攬、乃日來搭客之數、寧紹仍多於北京。足見寧紹兩府人團體固結。非跌價所能撼動、並聞近日寧紹人、自相勉約謂、即使北京再減船資、仍願趁坐自辨輪船、以保寧紹人之利權云云²⁶⁾。

とある。寧紹号には乗客や貨物が積極的に集荷され、既存の定期運航していた太古輪船会社の北京号に打撃を与えて、北京号では乗船客の運賃の割引を行うようになったと報じられている。

寧紹船が運航するまでには太古輪船の北京号や招商局輪船会社の、立興会社の立大などが、上海と寧波の間を運航していたため寧紹輪船会社の参入を危惧する声もあったが、寧紹人の団結力がそれを簡単に打破していったようである。そのことは『申報』の「本埠新聞」に連日掲載された「寧紹人團體之堅固」から知られる。

これらの記事の基本は上海で活動する寧紹商人の強固な紐帯と、寧紹商輪公司への協力を示している。その上海で活動する寧紹商人が従事していた業種、団体とは、南市水鮮業、水鮮洋

25) 『申報』第101冊、145頁。

26) 『申報』第101冊、340頁。

布紙烟等業、南北市糖貸米麥兩業、東莊同業及菓行業、衆和社烟紙、海味業、點銅、洋菓業、燭業寶輝堂五十餘家、綢緞・飲片業、幫紙箔業、洋貨商業、公會門莊業、行家業、綢緞顧繡衣業、呢絨洋衣業、綢緞顧繡衣業、紗業、酒業・醬業・燒酒業、書業商會、磚灰一業、木鳥業、蛋業公所、醃臘同行、衣業八家、明礬業、洋貨商業公會、漢洋雜貨業、漢幫志成公所、棉紗同業、南北市板木業、南北市信局、銅錫業同行、英界石路・法界城河浜兩處衣業十餘家、煤炭一業、木業、洋布公所、河輪業、幫鞋業、熟貨業、漆作業、上海老從心會、貫器業、洗衣作・東夥幫、滬甬兩埠之點銅一物、洋燭廠などである。これらは全て寧紹商人が上海において従事していた商業・産業などの職種である。とりわけ洗濯業に当たる洗衣作などでは「寧紹人最佔多數」とされるように多くの人々が簡単に収入の得られる職業に従事して蓄財して、さらに新たな職種や事業に転身して行って経済基盤を確立していったことは歴然であろう。事実、虞洽卿自身も年少時代は顔料行に務めさらに転身していく経過をたどっている。このような商業関係以外にも自立耶蘇會や寧紹航業維持會そして、海外に飛躍した「旅居日本神戸之寧紹人」も寧紹商輪会社の創設・存続を大いに歓迎したのであった。

寧波でも航業維持會がもたれている。『申報』第13152号、1909年9月15日、宣統元年八月初二日付の實業欄に、

航業維持分會開會詳情 寧波○寧紹旅滬各界設立航業維持會、已迭誌前報、茲寧波商學兩界、亦在甬郡發起分會。以助滬會之不逮、特於上月二十七日、午後一時、在府學明倫堂開維持大會、到者二千餘人、公推張讓三君爲臨時會長、是日滬會歷代代表孫梅堂君等十一人來寧、先由滬會代表林大松君報告、滬上各業維持辦法、次滬會代表葉惠鈞君演說、并宣布滬會章程、次滬會代表嚴統庵君演說、次林大松君報告、公司營業情形、次章許泉君報告、本埠商會。二十日集議情形、次章佐卿君報告、本埠頭售票情形、次馮友笙君代鮑芝齡君報告、發起一文、捐情形、次王東園君演說、次唐哀陸君演說後、由臨時會長宣布、分會職員正會長鄧楚湘君、副會長鄭岳生、趙芝寶兩君、幹事員三十一人演說員三人、將閉會時、馮汲蒙君知推定演說員、項震舫會於寧紹商輪同班日趁他船回寧、有失寧紹人體面、不應列入。

職員范仰喬君遂起而厲聲斥其毫無廉恥、將項名揭去農工界、大爲折服、閉會已五時矣²⁷⁾。とあるように、寧波においても寧紹商輪股份有限公司の航業維持會としての分会が開催され、寧紹人として如何に寧紹商輪の航業を維持するかが計られた。とりわけ寧紹商輪と同日に運航していたおそらく太古洋行の北京号と思われる汽船に乗船して寧波に帰郷した項某氏は、破廉恥として寧紹の農業工業界から除名するほどの糾弾を受けることになったのであった。このように、郷土の航業を維持するために強固に支持する勢力が寧波においても組織されたのであった。

27) 『申報』第102冊、208頁。

4 小 結

上述したように近代寧波商人の代表とも言える虞洽卿が中心になって創設した寧紹商輪会社の創設の状況及び同会社の初期の運航状況について述べた。寧紹商人は、近代中国の経済中心地である経済新天地である上海に進出して活動し、多様な職種、業種に従事していた。その職種の多様性は、郷土意識を喚起する事業に賛同するという形態で明らかになった。その事業とは郷土の代表的な人物虞洽卿が創辦した寧紹商輪公司であった。寧紹商輪公司是、虞洽卿自身が、通商の重要拠点である上海は中国を代表する商業の中心地であり、その上海の経済を底辺から支えているのが多くの寧紹人であるとの自負があった。そして「我寧紹人居其多数。故甯紹同郷之往來滬甬者、日益繁衆、往來滬甬輪船、日形擁擠、其航業之發達m獲利之優厚。固已昭昭、任人耳目矣」²⁸⁾と謂うように、上海と寧波を結ぶ汽船航路の開設は、上海にとっても寧紹人にとっても重要な意味を持つ事業として位置づけたのであった。そのことは先にも指摘したように『申報』に40数日にもわたって掲載された「甯紹人之團體」の記事でも明らかであろう。巨大航運企業である英国の太古輪船公司や清朝政府の後援を得る招商局輪船公司に対抗して、寧紹人の郷土意識の強固な紐帯が寧紹商輪公司の創設と運航を可能にしたのであったと謂えるであろう²⁹⁾。

【参考資料】

「虞老自述」

(『申報』1936年7月6日付「本市新聞」「虞洽卿先生七秩大慶五五紀念」に掲載)

洽卿十五歲到上海、彼時、上海虹口尚無房子、祇有仁智里清雲里、而渡蘇州河亦祇有三條橋、今有十二條橋、彼時外國人在外白渡組織小公司、每人收過橋資二文、彼時地價、非常便宜、沿浦地每畝僅五千元、其他三百元、天后宮在小東門、後遷北河南路、由潮幫集資、洽卿曾預共事、租界本稱居留地、地方不大、經推廣二次後、始達今日情形、虹口本為美租界、與所抱主義不合、故未經營、後德國人來、擬改國名、因此改為公共租界、工部局旗、本為十三國國徽所組集、其中各國旗、英法租界性質不同、英為Settlement法為Concession各地以后統稱租界、并不劃分、實為總理衙門所錯誤、工部局章程係根據洋涇浜章程、由滬道與各國領事所訂定、卅五年前待遇華人、極不公平、公園跑馬廳、均不許入內、最可笑者、當時無汽車、祇有馬車、如華人之車、走過洋人之車、須罰銀二十五兩、大馬路行人道、各華人偶躡洋人、即遭棒擊、當時華人不敢有所舉動、華人運動、自四明公所案起、當時聶仲芳充方伯、由朱葆三、沈仲禮・與洽卿・主持其事、立碑刊石于法租界甯波路公所角上、記

28) 『申報』第13088号、第101冊、173頁。

29) 寧紹商輪股份有限公司は「該公司創建于1909年、是我国第一家商辦輪船公司」とされ、1937年7月の「抗日戦争」開始時期まで上海・寧波間の定期汽船航路として重要な役割を担っていた(錢起遠主編『寧波市交通志』海洋出版社、1996年1月、「甬申(上海)線、航程136海里」164～167頁参照)。

明華法文字、繼之者為周生友案、周在外灘銅人碼頭、被俄艦軍官用斧誤殺。經罷市援助、繼由德領調停、革肇事者軍官職、第三次為大鬧公堂案、黎黃氏案、巡捕本不准帶槍、後來經過此事後、始一律帶槍、並有十人以上、便可開槍三辦法、當時適五大臣出洋、在滬鬧成罷市、形勢非常嚴重、經向工部局建議、將租界防務指交華人執管、俟兩江制軍周玉帥到滬解決、經由洽卿商同會審官關炯之、向上海道袁海觀、調隊五百人、維持秩序三日夜、結果非常圓滿、華董問題、當時已向工部局提出、增加華董、工部局當局僅允洽卿一人加入、後因恐華人援例要求、復寢前議、僅贈洽卿金表一事以作紀念、繼為五四問題、又為五卅問題、後外人始有覺悟、非華洋合作不可、故加入華董三人、復增加二人、為五人、現在形象甚好、江灣跑馬場園地七十畝、呈准兩江總督端午帥、五十五年來、初十五年甚好、完全依照洋涇浜章程、二十五年中、完全為中國政府放棄、近十年來、得民衆同情、始漸有復興之望、萬國商團、由洽卿與胡寄梅袁恒之諸君、以身作則、幾番交涉、始准正式加入、迄今已二十餘年、成績冠各隊、繼鑒國外維新情形、非創辦實業不可、實業復以銀行及輪船公司為最要、是以洽卿首先創辦四明銀行及甯紹商輪公司、原意以發展國外金融及航業為主體、為人處世、大都先己後人、此是錯的、洽卿主張、適與相反、以為衆人皆好、本人斷無不好之理、故社會事業、擬先後國、本人二十歲、有一志願、以能籌得五百萬元、必可將預定計劃完成、嗣因滬上地產漲價、竟達此數、本先鄉後國之主旨、陸續將產業售去、為故鄉謀建設、化費達三百餘萬元、及至去年、方收實效、吾甬土產出口、因通商口岸關係、須納出口稅、其可以作為內地口岸者、僅為懸島中之定海・及穿山・兩埠、而穿山不能容大輪入口、故經營龍山輪埠、築塘等費、達二百餘萬元、亦僅能容納小輪、故設法建設公路、在鎮海剝立內港碼頭、鎮海港界、本金鷄招寶兩山起點、實為英人初佔定海、恐有影響、故定此界綫、經六月餘、向總稅務司交涉經過、以上海港界為比例、始達目的、甬花出口須納稅一元六角八、運費二元餘、到滬後不能與各地之花相比較、且當時運輸到滬、須二十餘日、現在一日可到、即此一項而論、三北鄉民、每年已可省六十餘萬元、此事曾向蔣委員長談及、吾鄉已有內地碼頭情形、承委員長見示、非但浙人受益、連江西全省貨運、亦可由鎮出口、以此而觀、關係實在頗鉅、洽卿到滬、僅帶五元錢、當時先父僅有每月十元之薪水、故對於勤儉兩字、始終如一、非如現在一般大學生、留學回來、陶成一人、須達二萬餘元、洽卿為人、以守信為主要目的、今年洽卿已七十初度、所抱定主旨仍以先為公共利益、若公共均有利益、則個人利益、當然連繫、萬不能為私人着想、若祇顧私己、必致失敗、而不能恢復原狀、此點為本人所服膺、奉告諸位來賓、最好是辦實業、即為子孫計、留現款與子孫、若遇不肖子孫、立時可完、實業究竟稍難、且實業究屬為多人謀生計、最后再說幾句、必使全國要大家有飯吃、國家方可安定、而一般民衆、必須努力、今日承各位於炎暑天氣惠臨、非常榮幸、亦非常快樂、至於諸位來祝洽卿之壽、愧不敢當、但願各位康樂強健、十年後再共聚一堂。

〔甯紹人團體之堅固〕

(『申報』掲載1909年8月7日より同9月21日まで41回の連載)

寧紹人團體之堅固○南市水鮮業敦和公所曾邀集同人公議保存寧紹商輪之人權。茲將議案錄下。

一同業販運貨物、均寧紹輪船、其餘客貨、亦由同業各俱函預先關照以一律。一同業夥友往返滬甬、由本行給發寧紹船票、以昭劃一、如違察出向該行經理人罰洋二元充作善舉。

一水鮮魚船、每年進滬銷售者、約四百餘號、每船以十人計之、不下四五千人、今同業邀集、各魚商人妥議、嗣後往來滬甬、務須均坐寧紹輪船、凡同業售貨之行、給送每船每堂蹕、寧紹船票二紙、以盡義務。

一滬上各販、與同業交易寧幫居多、故往返滬甬、絡繹不絕。然其間小本經紀者、未免因船價稍有低昂、不顧大義、而趁別輪、今我同業公議、如有貪價廉之小販、任其以最低廉之船價、向本公所易、寧紹船票一紙、本公所願將公款津貼、以保利權。

又洋布紙烟兩業、爲寧波進口大宗、該業諸君、均係熱心公益、聞現已議定、此後均裝寧紹輪船、以保權利。(六月二十二日、8月7日)³⁰⁾

續紀寧紹人團體之堅固○水鮮洋布紙烟等業定、此後客貨、均裝寧紹輪船、已紀昨報。茲聞南北市參集。由董事蘇筠尚諸君、於昨日邀集同行集議、所有該行同事往返申甬、均趁寧紹商輪、衆均贊成、遂由各行議決、並蓋章承認訂立條款、以辨遵守。

又聞水菓業、往來貨客、均經申甬兩處、同行議定、一律裝搭寧紹商輪、以盡同鄉義務。此外各業、均已互相聯絡會議、俟探明後、再行續告。(六月二十三日、8月8日)³¹⁾

三記寧紹人團體之堅固○昨報記水鮮等各業議定、此後客貨均裝寧紹商輪。茲又聞錢業董事胡陸鄉·洪念祖兩君、鐘表業董事孫梅堂·史惟懷兩君、各開會提議、嗣後該兩業客貨往返申甬、均裝寧紹商輪、由各店蓋章爲憑、此外各業聞、亦紛紛聯絡、足見寧紹人之團體矣。參業同行爲寧紹輪船事集議、議決各條列左。

一本同行凡有運往寧紹貨物、不論水脚貴賤、均歸寧紹輪裝運。

一本同行諸友往來滬甬、總歸趁寧紹公司輪船。

一本同行各號先向寧紹公司購備船單隨時發給諸友。

一各號夥友往返滬甬船資、但照別公司、最賤之價付給、其不敷之數、由該號津貼。

一各號棧司往返滬甬、其船資概歸各號送給。

一各號各友、所帶家信之信客、各宜勤勉必須搭趁寧紹輪船、如有不遵勸導、仍趁別輪自棄權利者、概行拒絕、永不帶信。

一各號如有未經買票可就近向元昌號購買以免臨時匆促。

30) 『申報』第101冊、560頁。

31) 『申報』第101冊、576頁。

(六月二十四日、8月9日)³²⁾

四記寧紹人之團力○本埠南北市糖貸米麥兩業、於日前由熱心諸君邀集同行議定所有往甬貨物、均裝寧紹輪船、該業各夥友等來往申甬、亦准坐自辨之船、以保權利、俱已分別函告甬江該業本行矣。聞昨日該船人貨俱滿、而亦並不跌價云。

魚販之熱心○昨日下午、水鮮業寧紹兩幫魚販等在四明公所開會、到者三千餘人、俱係短衣力食之人、萬口同聲決趁寧紹輪船、以上保權利聲勢極其踴躍。(六月二十五日、8月10日)³³⁾

五紀寧紹人之團體○東莊同業及藥行業、昨經邀齊同業、開會議定、所有同業貨客來往申甬、凡遇寧紹班期、不論價目貴賤、均准裝搭寧紹輪船、一律簽允、以昭信守。(六月二十六日、8月11日)³⁴⁾

六記寧紹人之團體○衆和社烟紙各店崇德會海味業、曾經邀集同行集議議定、條規數則、所有該業客貨、均准趁寧紹商輪、由同業簽允爲憑、違者察出辭退、并担任各勸各信客一律自保權利、否則概不帶信云云。(六月二十七日、8月12日)³⁵⁾

七紀寧紹人之團體○甬上點銅、洋藥兩幫同業、均由司年董事邀集各店議決、嗣後該同業、所有往來申甬貨客、凡遇寧紹簽班期、不論價目貴賤、均照准搭裝寧紹輪、業當分別函告申莊一律、允照辦理矣。此外甬上各業、亦皆陸續集議、互相聯絡容俟探明再行續記。(六月二十九日、8月14日)³⁶⁾

八誌寧紹人團體○南北市、燭業寶輝堂五十餘家之代表童性甫・范松生諸君、日前邀齊同業、議定不論船資若干、凡同業來往、均趁寧紹爲主、每友每次、給發船票、兩紙店中、補貼洋六角。又顏料業、亦經貝潤生鄒薇卿・徐棣紫諸君、邀集同業、議定所有貨客、均搭寧紹、由各號簽字、以昭信守(六月三十日、8月15日)³⁷⁾

九誌寧紹人團體○滬上綢緞飲片兩業、均由司年董事邀集同業議決、嗣後同業貨客往返申甬、不論價目貴賤、均裝搭寧紹輪船簽字蓋章爲憑、並聞綢緞業、分別函告杭莊之寧紹友、一律允照辦理。

32) 『申報』第101冊、591頁。

33) 『申報』第101冊、608頁。

34) 『申報』第101冊、623頁。

35) 『申報』第101冊、640頁。

36) 『申報』第101冊、670頁。

37) 『申報』第101冊、686頁。

又聞四明公所、長生會會長沈鴻來君、於二十八日開大會提議會中諸友、嗣後均裝搭寧紹輪船、或有貧苦、省船資中給發船票、祇取洋兩角云云。

又信局業、由和泰信局林葆涵君邀集同業議定來往申甬之走班、改趁寧紹輪船、以盡同鄉義務、業於昨日起實行。(七月初一日、8月16日)³⁸⁾

十誌寧紹人團體○聞寧紹幫紙箔業首事壽秀甫君、熱心公益、日前邀集同業、在城內福佑路景倫堂紙業公所、開會議決要規四則。

- 一 紙箔來往滬甬者、准裝寧紹輪船、以結團體。
- 二 各店東夥、往返滬甬者、准趁寧紹輪船、如遇要事、未值寧紹班期、聽其自便、倘有不顧大局之人、見他輪價、廉爲之心動者、其船資准由景倫堂津貼、仍趁寧紹本輪。
- 三 無論親友、如搭某船、到申者、概不接待。
- 四 同鄉信客、如仍趁某輪者、不與遞寄郵件。(七月初二日、8月17日)³⁹⁾

十一誌寧紹人團體○洋貨商業公會門莊業行家業兩幫爲寧紹輪船事、於六月三十日、開會董貝潤君、暨兩業議董劉少筠君・程敦安君、皆異常熱心、先由總董報告開會宗旨、繼由王君清夫・葉君惠君・黃君國樑・史君悠明・林君大松等、次第演說、移由程敦安君宣佈公定章程、經衆簽允畢搖鈴散會、並聞五金業中、亦經邀集公議所有貨客、均就寧紹輪船、搭裝已由南順記、各五金號三十七家、一律簽允蓋章、以資信守。

又本埠城廂內外、綢緞顧繡衣業、同人定今日下午一時、假聚秀堂會議、先發傳單略云、我寧紹商輪、開駛已歷月餘、勢力之大、名譽之隆、早已在人、耳目不意某船、近來大跌價目、是以各業、紛紛開會、共相維持、事關大局、我業中、亦不得不互結團體、以盡義務、茲訂初三日、在軒轅公所會議一切。(七月初三日、8月18日)⁴⁰⁾

十二紀寧紹人之團體○滬上呢絨洋衣業、曾經邀集同業公議、客貨均准搭裝寧紹輪船。凡現在各店・各作場、夥友之無力者、均由各該店、暨各該作場、自行津貼、其已入同行、一時失業無力、盡義務者、可持洋二角。向英界何瑞豐・榮昌祥購票。美界向協興許倫記購票。法界向魏元泰購票。不敷之數、均由北長生公所津貼。現將議定簡章刊發傳單、俾衆週知。又南北市信局、亦由全盛局發起、邀集決議。凡各局往來滬甬押班、逢寧紹班期、准歸寧紹船裝運、其同業中、如未備船票者、可向南北市全盛局、購買轉給各該局夥友、以便搭趁、已簽允蓋章爲憑。又聞柴炭業、亦已邀齊同行、議定貨客、准裝搭寧紹船、所需津貼、概由同義善會撥、補以資持久。(七月初四日、8月19日)⁴¹⁾

38) 『申報』第101冊、702頁。

39) 『申報』第101冊、718頁。

40) 『申報』第101冊、732頁。

41) 『申報』第101冊、746頁。

十三誌寧紹人團力○寧紹幫綢緞顧繡衣業同人、爲維持寧紹商輪起見、初四日、假軒轅公所聚秀堂開會集議到者甚衆、當由該業董事某君演說略謂、今日諸公到此大都、均爲寧紹商輪事而來足、見諸公熱心公益、蓋寧紹輪船爲虞君洽卿發起、既爲同鄉盡義務。又爲國家挽利權、現某輪船跌價招來無非欲破壞寧紹輪船事業、果被破壞則寧紹幫、從此破氣、而某輪船、必又大增其價、我寧紹人、又不能不趁、其船近日各業中、如糖行・海味行・參行以及水菓行・鮮鹹貨行等、莫不紛紛、開會互結團體、以求抵制之策、凡一切往來貨色、均裝搭自己輪船、日間各業均以簽字爲憑故人莫不贊頌、我寧紹人團力之堅固、演說畢隨、又議定章程五則。

- 一 各店朋友往返滬寧者、均趁同鄉寧輪船。
- 一 一應貨物亦均裝寧紹輪船、不得私裝某輪。
- 一 同業往來信客、或有趁某船者、概不與他寄帶信件。
- 一 各店逐年預先買存寧紹船票、以備往返所需。
- 一 各友如有欲貪賤船價者、可照某船再廉之價、向店主領票各店主自願津貼。

以上各項條規、均經大衆贊成至五下鐘時始行散會。

南市猪行一業、共計七家、亦由同行集議、決定辦法。凡本業東夥、往來申甬者、准趁寧紹輪船、同業無力者、可持洋三角、向源大行、買取船票、其餘由公、積銀補助、以期合力同心、堅持到底。(七月初五日、8月20日)⁴²⁾

十四紀寧紹人團力○滬上紗業代表田資民君等、發起爲寧紹事、與同業議決、所有伙客均應搭裝寧紹船、一律簽允、期垂永久。又雜伙業由椿茂號孫永年君等、邀集該同業各店夥友、凡遇寧紹班期、准搭寧紹應需津貼、歸各店自出其貨物、以明礬爲大宗、業已聯結甬上各號、所有貨物、均裝寧紹船、簽允爲憑。又聞貫器業爲維持寧紹輪船起見、由仁成號發起、邀齊同業、議決伙客均就寧紹船搭裝。凡同業中見有失業之人、該由公行津貼經衆簽允、以昭信守。(七月初六日、8月21日)⁴³⁾

十五誌寧紹人團體○日前下午、酒業・醬業・燒酒業、在城內敦厚堂、開會集議、到者甚衆、由代表黃國樑・王志堃・潘如新三君、提議辦法、經衆贊成議決、三業進出客貨、統歸寧紹搭運、如各友於寧紹班期、趁他輪者、察出即行辭歇、親友則概不留飯留宿、信客即概不交寄函件。惟醬業夥友、船票由店發給、其餘則照廉價售票、由公積銀補助團體如是、可爲寧紹前途賀。(七月初七日、8月22日)⁴⁴⁾

42) 『申報』第101冊、762頁。

43) 『申報』第101冊、778頁。

44) 『申報』第101冊、793頁。

十六誌寧紹人團力○書業商會、爲寧紹商輪事、集衆會議議決、各條如左。

- 一 凡我同業往來滬寧、及裝貨物等、均應歸寧紹輪船搭裝。
- 二 我同業諸君、咸應擔任勸導之責。
- 三 本同業如有無力購票之友、均歸各家担任。
- 四 以上之條照、此辦理倘有不依此法、察出議罰。

到會五六十人、均准簽字、時已五點餘鐘、搖鈴散會。

又聞磚灰一業、經邵壬生·林錫允發起、邀集同行決議、日後、無論爲主爲賓、爲棧司人等、往來寧紹、須趁寧紹商輪、不得更趁別輪以壞利權、致信各處、當預爲備票給發、倘不由寧紹商輪來往、一概拒絕。

北貨行同業、經合豐陳秀堂君坤沅裘仰之君發起、邀集公議、凡本業所有貨客、均准裝搭寧紹商輪、一律簽允爲憑。

又木烏業、亦由賀信富君發起開會、同業裝貨搭客、均認定寧紹商輪、亦各允洽。

(七月初八日、8月23日)⁴⁵⁾

十七紀寧紹人團力○蛋業公所及寧幫醃臘同行、爲寧紹商輪事、日前開會決議、凡該兩業往來申甬、客夥無論、水脚貴賤、均搭寧紹輪船。各號豫向公司、購取船票、以便隨時定用。同業如有乏力者、可照他公司廉價、向公所或本店售票、以後如有遵守、不力陽奉陰違查出、罰洋二元、撥作津貼、廉價之款、夥友如查係故犯、即可辭歇同業、概不錄用。(七月初九日、8月24日)⁴⁶⁾

十八紀寧紹人團力○棋盤街衣業八家、萃鶯衣莊楊慶桂君、發起集議、捐款協助、寧紹航業維持會、並議定。衣莊八家、無論東夥、往返貨色進出、如遇寧紹班期、誓不搭趁別船、如有不遵定章者、察出將貨充公。又屬八家東夥之親友、亦須趁寧紹船、已有函預先通知、如若甬地、偶有乘他輪而來者、概不接待。其失業無資回籍者、八家衣莊、備有寧紹船票、均可前往、領取所認捐款列下。萃豐楊慶桂、萃隆楊慶華、合捐洋五十元。安吉葉春山、捐洋三十元。祥泰周純甫、九大李蓮樑、祥豐金榮榮、寶大張筏寶、合豐張長春、各捐洋二十元。(七月初十日、8月25日)⁴⁷⁾

十九誌寧紹人團力○甬幫明礬業、順生寶華、又新瑞生豐順等號議決、來往貨物、均裝寧紹輪船、倘非寧紹班期、急欲裝貨、仍可聽便、嗣後、如有貪廉圖私者、察出罰洋五十元、以充公用。(七月十一日、8月26日)⁴⁸⁾

45) 『申報』第101冊、809頁。

46) 『申報』第101冊、825頁。

47) 『申報』第101冊、841頁。

48) 『申報』第101冊、853頁。

二十誌寧紹人團力○洋貨商業公會、於初七日下午五句鐘會議、除顏料洋行門莊五金外、共計九家業、已決定。往來滬甬客貨、一律裝搭寧紹商輪、並有火油・玻璃兩業、亦經決總、以乘坐自創輪船爲目的。(七月十二日、8月27日)⁴⁹⁾

二十一誌寧紹人團力○滬上漢洋雜貨業、日前在大南門外、該業事務所、邀集同業會議、寧紹商輪之事、先由林仁劍・徐大源・沈南圃・邵子帆相繼演說、嗣經議決、所有該業貨客、如遇寧紹班期、均搭趁自辦輪船、到會者、逐一簽允而散。(七月十三日、8月28日)⁵⁰⁾

二十二誌寧紹人團力○漢幫志成公所、爲寧紹商輪事、開會到者百餘人、先由業董葉惠鈞佈告宗旨、次即葉君演說、勸同業互結團體、盡力維持、辭極沈痛、旋議定章程八條、同業中、均極贊成、五時散會。(七月十五日、8月30日)⁵¹⁾

二十三誌寧紹人之團力○棉紗同業由領袖田資民・董子珍・王蘭甫・陳季良等發起、於十二日在公所集議到者二百餘人議決該業貨客、均附寧紹輪船其力有不逮者船資由各號自貼衆皆簽允、并當場認購寧紹公司股份六百餘股。

又南北市板木業由邵芸卿・貝楚臣・黃昌生等發起、邀集同鄉在商會分所決定貨客、均附自辦商輪、并擬每行擔任津貼船票十張貧苦者、可向領取。(七月十七日、9月1日)⁵²⁾

二十四誌寧紹人之團力○南北市信局、同業全盛等五十餘家、爲寧紹商輪事、邀集會議議定、滬甬往來信件、每逢寧紹班期、應歸寧紹船裝運、同業夥友往返、均乘寧紹輪船、所有同業、應用寧紹船票、可向全盛購買、凡親友往來、互相勤終以始終、堅持決不稍懈爲宗旨。(七月十八日、9月2日)⁵³⁾

二十五誌寧紹人之團力○自立耶蘇會、由沈君嗣等發起、糾集同人、在講堂演說、凡籍寧紹之同道、約三四千人、以後往來滬甬、皆乘寧紹輪船、並議定預備船票、無論會內外貧苦之人、一律津貼。(七月十九日、9月3日)⁵⁴⁾

二十六誌寧紹人之團力○銅錫業同行、爲寧紹商輪事、由樂沅昌經手人、及李德興兩家發起、在四明公所議定、凡同業中籍隸寧紹兩府之東夥、均應搭載寧紹輪船、如有不遵者、由本業

49) 『申報』第101冊、871頁。

50) 『申報』第101冊、886頁。

51) 『申報』第101冊、916頁。

52) 『申報』第102冊、10頁。

53) 『申報』第102冊、25頁。

54) 『申報』第102冊、40頁。

董事議罰。(七月二十日、9月4日)⁵⁵⁾

二十七誌寧紹人之團力○英界石路、法界城河浜兩處、衣業十餘家、由陳韻笙・張荷光等發起議定、同業夥友、來往滬甬、均搭寧紹商輪、並量力籌費、輔助維持會、茲將已繳之數列下

(石路) 正泰陳韻笙十元 錦成胡志臣洋十元 順柳善楚餘合洋十元 順興錢明發洋十元 福昌陳炳奎洋十元 震豐戴明生洋五元 永昌張笙和洋十元 裕源方漢章洋五元 新大費天榮洋五元 協昌盧雲汶洋五元

(城河浜) 瑞和張荷光洋十元 晉源祥臧炳榮洋十元 馬聚成竹房洋十元 沈茂昌茂椿洋十元 福昌祥李香雲洋五元 陳彩成陳春生洋五元

(七月二十一日、9月5日)⁵⁶⁾

二十八誌寧紹人之團力○滬上煤炭一業、惟寧紹兩幫最占多數、其與寧紹商輪、尤有密切之關係、茲由王清夫君提倡、在煤炭公所開會、公訂簡章數條、分送同業、簡章如下。

- 一 凡我同業、嗣後往來、滬甬貨客、必當搭載、自辦輪船。
- 一 同業中均擔任、勸導親友、宜趁寧紹船之責。
- 一 規勸信客、如有遇寧紹班、而不乘寧紹船者、則信件不准再交該信客帶寄。
- 一 同業棧司、如果確有艱窘者、由本號自行津貼。(七月二十二日、9月6日)⁵⁷⁾

二十八誌寧紹人之團力○木業朱吟江・曹蘭彬・徐嘉筍等發起、於十四日、邀集同業、在震巽公所議決。嗣後、同業貨客、往來申甬、一律裝搭寧紹輪船、貧苦無力者、由號東津貼船資、同業二十四家、一律蓋章簽允、以昭信守。(七月二十三日、9月7日)⁵⁸⁾

二十九誌寧紹人之團力○滬上洋布公所振華堂、於二十日下午二句鐘、邀集同業三百餘家、提議公決、自立集義會名目、以後同業中、無論是否、寧紹人均、須籌資補助寧紹商輪之船價、以爲常年維持之計、至寧紹航業發達而後已、聞同業已承認簽允矣。(七月二十四日、9月8日)⁵⁹⁾

三十誌寧紹人之團力○河輪一業、以寧紹人最占多數、茲由史恒茂等、提議同業中、籍隸寧

55) 『申報』第102冊、54頁。

56) 『申報』第102冊、68頁。

57) 『申報』第102冊、81頁。

58) 『申報』第102冊、96頁。

59) 『申報』第102冊、110頁。

紹兩屬者、嗣後、往來滬甬、如遇寧紹班期、均須趁搭該輪、各同業、一律簽允。(七月二十五日、9月9日)⁶⁰⁾

三十一誌寧紹人之團力○滬上寧紹幫鞋業數十家、昨在四明公所、集議由李坤鰲・包茂生・張聖德等議定、以後各貨出入、及各友往返滬甬、均趁寧紹輪船、違者定予歇業。(七月二十六日、9月10日)⁶¹⁾

三十三誌寧紹人之團力○滬上熟貨業、由恒泰馮景帆・裕大董汝霖兩君發起、召集同業中之寧紹兩籍夥友、議定嗣後、如有不乘寧紹輪船者、一經察出有業者、立即辭歇失業者、概不錄用、聞該同業、均已承認矣。(七月二十七日、9月11日、三十二は欠)⁶²⁾

三十四誌寧紹人之團力○滬上寧紹幫漆作一業、不下數千人、業由張祥華・郁全堯等發起、於二十五日、在四明公所、召集同業議定、同業中、寧紹兩府之人、必須乘坐寧紹輪船、嗣後、如有故意違背者、定即不認同行、聞各作頭、均簽字應允。(七月二十八日、9月12日)⁶³⁾

三十五誌寧紹人之團力○上海老從心會、係包飯作與各業所雇工人所設、二十四日各同業、在四明公所建醮之時、聞由唐久江・夏聚成・葉阿如・邵元生・徐增榮・徐才如等提議、寧紹兩幫亦應自立章程、以乘坐寧紹商輪為宗旨、如有故違、不遵者、即行擯斥、概不錄用。(七月二十九日、9月13日)⁶⁴⁾

三十六誌寧紹人之團力○貫器一業、以寧紹兩幫之人、為最多。茲由仁成號發起、邀齊同業議定、同業中之籍隸寧紹者、嗣後往來滬甬、須乘寧紹商輪、如有失業回籍者、船資由同業酌量津貼。(第13152号、八月初二日、9月15日)⁶⁵⁾

三十八誌寧紹人之團力○滬上洗衣作東夥兩幫、以寧紹人最佔多數、約有三四千人、向分協興會為東幫集賢會為夥幫、茲由鄔謨堂・嚴仁發等、於上月二十八日、在靶子路德福樓會議。又由樂阿鰲殷仁興等二千餘人、在四明公所、同時集議議定、同業往返滬甬、除不得已外、應擇寧章班期、啓行以達乘坐、已輪之目的云。(八月初四日、9月17日、三十七は欠)⁶⁶⁾

60) 『申報』第102冊、124頁。

61) 『申報』第102冊、138頁。

62) 『申報』第102冊、151頁。

63) 『申報』第102冊、168頁。

64) 『申報』第102冊、181頁。

65) 『申報』第102冊、211頁。

66) 『申報』第102冊、241頁。

三十九誌寧紹人之團力○滬甬兩埠之點銅一物、已由甬江慶記號余順泉君議決、嗣後均歸寧紹商輪、獨家裝運、同業莫不贊成。(八月初五日、9月18日)⁶⁷⁾

四十誌寧紹人之團力○寧紹航業維持會、昨得鄞縣同鄉來函、謂該色教育會。同人對於寧紹船一事、異常熱心、業由職員決議、凡學界中人、遇寧紹班期、而不趁寧紹輪船者、會員出會教員職員、罰俸一月、學生記過一次、校役斥退、并擬分勸各學校教員職員、捐助辛俸百分之一、已通告各學堂照辦矣。(八月初六日、9月19日)⁶⁸⁾

四十一誌寧紹人之團力○旅居日本神戶之寧紹人、實繁有徒、茲在中華會館、提議維持寧紹商輪辦法、決議同鄉回國後、均趁寧紹輪船、衆皆簽允遵守。

又滬上洋燭廠、同業祥生・競立・南陽・祥順・利用・日光・祥興・同康・茂記九家、由朱雪帆君發起會議、此後裝運貨物、東夥往來、俱認定寧紹商輪、並由各廠、預買船票、以備分給同業中之無力者。(八月初八日、9月21日)⁶⁹⁾

『商務官報』宣統元年第23期 1909年9月18日宣統元年八月初五日

商務官報己酉年第二十三期目錄

公司註冊各案摘要

甯紹商輪股份有限公司

宣統元年五月二十五日虞和德等創辦總號在上海北市分號在甯波江北岸共集股分上海通用銀一百萬圓每股銀五圓為股份有限公司經營汽船航業宣統元年七月二十五日註冊⁷⁰⁾

『申報』第13122号、宣統元年七月初一日、1909年8月16日

「寧紹航業維持會廣告 啓者寧紹輪船爲我國商辦航業之嚆矢、而尤爲我寧紹名譽榮辱之關鍵商戰時代本貴競爭而團結力尤貴持久今幸民智開通群器補救登高一呼衆山響應實業前途未可限量雖然聯絡之權關未衛補助之方法不完非所以謀發達而持久遠也。爰猿同志倡捐鉅款組織斯會分部辦事而尤以津貼無業無力同鄉船資爲切要辦法簡章另訂先此佈聞○本會備有 船票 每張售 小洋三角 不足之救由本會津貼 售本處 因佈置不及暫在 大達碼頭 餘俟再告 發起人吳錦堂等同啓 會所在小園後賣安里內」⁷¹⁾

「寧紹同鄉公鑒 啓者爲寧紹輪船蒙諸同鄉堅結團體竭誠維持曷勝欽佩、但同鄉人蚊衆多、

67) 『申報』第102冊、255頁。

68) 『申報』第102冊、272頁。

69) 『申報』第102冊、304頁。

70) 『商務官報』宣統元年、國立故宮博物院、1982年1月、438頁。

71) 『申報』第101冊、693頁。

或有不甚明白。及偶未檢點之人、同鄉識君既爲鄉誼公益計可函勸而喻庶幾異途同歸若風聞未確或措詞過激、不但有傷盛情、且恐伊無實濟此雖鄙人鯁鯁渦慮、或亦爲高明所原諒者乎。伏維公鑒 虞和德謹啓⁷²⁾

『申報』第13135号、宣統元年七月十四日、1909年8月29日

『寧紹航業維持會廣告 啓者本會以聯絡唯一案旨一切辦法均以和平出之所有外面傳單揭帖種種過于激烈之舉動與會毫無干涉特此聲明』⁷³⁾

『申報』七月二十三日

寧紹商輪公司稟准註冊○郵傳部批上海商務總會稟云、據稟已悉該寧紹商輪公司總理虞和德等呈報規畫公司情形並續擬行輪章程繕具清摺附呈註冊呈式股票息單式、據請核予註冊給照分咨保護等情、查閱所擬章程、尚屬周妥足見熱心提倡辦事認真自應准如所請惟稟內請先向福建船政局購買第號輪船一艘、定期行駛、此舟究定何名、暨船身長廣尺寸、機器馬力速率、裝載噸數客位任用船員人數、吃水淺深等項、均未叙明、仍應飭令該公司詳細呈報、除清抄原稟章程、先行分咨南洋大臣・浙江巡撫・江蘇巡撫、並札飭寧紹台道蘇太道飭屬一體保護外合、亟批飭該商會仰轉飭該公司將以上各項迅速補報、以憑辦理可也⁷⁴⁾。

72) 『申報』第101冊、693頁。

73) 『申報』第101冊、893頁。

74) 『申報』第102冊、95頁。

第5章 1920年代初期の寧波近海の海盜

1 緒言

寧波は甬江と奉化江と余姚江との合流する河港として発展してきたのであるが、古代より中国沿海の中央部に位置する港市として注目されてきた¹⁾。このため寧波には水運によって多くの物資が運ばれ、また海上輸送によって中国沿海や海外に運ばれ、海外からまたは沿海各地からもたらされた物資が寧波にもたらされ、寧波から水運によって杭州へ、さらには杭州から大運河によって広範に各地にもたらされる起点となる地であった。

1910年代の調査による「東亞同文会ノ清国内地調査一件」第三卷交通運輸二、第二編水運三、第七章浙江江西水路総論、第六節民船に、

寧波ニ於ケル民船貿易ハ盛ニシテ寧波ヲ基点トシテ、北部支那各地長江流域及南部支那ノ福建台湾等ニ至ルモノ極メテ多ク民船貿易ノ盛ナル寧波ノ一特色ナリト云フ可シ²⁾。

と指摘されるように、20世紀初頭においても寧波は、帆船貿易の一大勢力地であった。しかし、当時既に汽船の航運が進みつつあった。しかしながら、

蓋シ支那沿海各地ニ於ル汽船業ノ発達ハ遂ニ戎克貿易ノ勢力ヲ減殺ス可シト雖モ、元來帆船ハ其航行費用極メテ廉價、亦從ツテ諸式廉ナルカ故ニ汽船帆船間運送貨物ノ分業ヲ生シ大イニ盛ナルサルマテモ、尚大イニ衰フルノ日ニ至ルハ遠キ将来ニアラン乎³⁾。

とあるように、汽船による航運も寧波にお



甬江を遡航する帆船（1981年4月撮影）

1) 松浦章「寧波出帆、寧波帰帆：清代寧波帆船の航跡」『東アジア海域交流史 現地調査研究～地域・環境・心性～』第1号、平成17年度～21年度 文部科学省特定領域研究—寧波を焦点とする学際的創生—現地調査研究部門、2006年12月25日63～84頁。本書第3編第2章参照。

2) 外務省外港史料館、外務省記録「東亞同文会ノ清国内地調査一件、第九期調査報告書 第一卷」レファレンス番号B03050520100。

3) 注1) 同書。

いて大きな勢力となっていたが、輸送費の廉価であることや、諸事においても汽船航運より安価であることは、帆船航運にとって大きな力であり、汽船航運が帆船航運を凌駕するには暫くの時間が必要であると見られていたのである。

そのような寧波において20世紀になっても帆船航運の機能は重要であったことは、当時寧波において刊行されていた新聞にも見られる。さらに、船舶航運を人為的に阻害したのが海賊の出現であった。寧波近海のみならず東シナ海を舞台に活動した海賊は8世紀頃から知られ、とりわけ明代以降は倭寇の出現、さらには清代には海盜と呼称された海賊の出現は、船舶の海上航行を阻害したのであった⁴⁾。その傾向は20世紀の初頭においても見られることを以下に掲げた寧波の地方新聞が語っている。これまでの海賊・海盜研究の多くは清朝時代以前のものが見られたが、20世紀以降の史的研究は多く見られない⁵⁾。

そこで本章では、1920年代における寧波近海の帆船航運と、帆船航運を脅かした海賊・海盜⁶⁾について述べてみたい。

2 1920年代の寧波における沿海航運と漁業

1911年10月に辛亥革命が起こると翌年1月1日に孫文を臨時大總統とする中華民国の建国を見たが、内実は袁世凱の擡頭により革命勢力と対峙し、中国内の正常は清朝時代よりも一層不安定となった。さらに1916年に袁世凱が死去すると、段祺瑞を初めとする軍閥政権が覇権を競い、各地の政治勢力が対立する状況にあった。このため中国国内の政情のみならず沿海における治安や海洋における巡視も充分ではなかったために、海賊が頻出し商船が襲撃される事態も見られた⁷⁾。そのような海賊・海盜の鎮圧は、強力な統一政権、中華人民共和国の成立まで困難であった。

このような状況を明らかにする前に、先ず20世紀初頭の寧波における海上航運の状況について述べたい。先に触れた「東亞同文会ノ清国内地調査一件」第三卷交通運輸二、第二編水運三、第七章浙江江西水路総論、第六節民船によると、寧波において遠洋航運に従事していた帆船について次のように記している。

遠地ニ往來スル戎克ハ南會館及北會館ニ屬ス。

南號會館

江東河岸通ニアリ。之ニ屬スル戎克ハ寧波・鎮海ニ船籍ヲ有スルモノ三十二、三隻ニシテ、

4) 松浦章『東アジア海域の海賊と琉球』沖繩・榕樹書林、2008年11月。

5) 松浦章『東アジア海域の海賊と琉球』8～15、275～333頁参照。

6) 松浦章著・李小林訳「明清時代の海盜」『清史研究』（中国人民大学清史研究所）1997年第1期（3月）10～17頁。

7) 台湾海峡における海賊・海盜の頻出して事例については、松浦章『東アジア海域の海賊と琉球』322～329頁参照。

約百噸内外ノ大型戎克ナリ、主トシテ寧波ト福建、其他南支那各地トノ間ヲ往來ス。福州ヨリハ主ニ木材ヲ積送シ來ナリ。

北號會館

江東新街ニアリ。之ニ属スル戎克ハ寧波・鎮海ニ船籍ヲ有スルモノ約三十隻アリ。噸数ハ南會館ニ属スルモノト大差ナシ。主トシテ寧波ト天津・牛莊其他北支那ノ各地トノ間ヲ往來スルモノトス。(中略)



寧波・慶安會館の戲台(2007年9月撮影)

以上ノ外、私人ノ所有ニ属スル大小民船甚タ多ク、二、三月ノ候各船集合ノ時期ニ至レハ大小戎克ノ江東河岸ニ碇泊スルモノ数百隻ニ及ヒ帆船林立戎克交易ノ盛ヲ稱スルニ足ルト云フ⁸⁾。とあるように、寧波において遠洋航運を行う帆船組織として寧波以南の福建方面を中心に航運を行う南号会館と、北洋の天津や東北の遼河の河港牛莊を目指す北号会館があった。

1921年の山東の青島の報告では、膠州湾における帆船貿易についての「塔埠頭に於ける民船貿易及諸掛」の「民船貿易」に次のようにある。

塔埠頭に於ける民船來往關係方面を見るに寧波、福建を最初として上海、激浦、鹽城、海州、青口等、之に次ぎ山東東北部及滿洲の沿岸より來る民船は其の數甚だ僅少なり。今此等の地方より來往する一カ年間に於ける平均民船出入隻数を揚ぐれば左の如し。

- 一、寧波船 一箇年 約五十隻
- 二、福建船 同 同 十隻
- 三、江蘇沙船(江蘇沿岸諸港より來るもの) 同 同百隻
- 四、膠州湾内及東部沿岸 同 同二千隻⁹⁾

とある。膠州湾の西北沿岸に位置し膠州城に近い港として繁榮していたのが塔埠頭であった¹⁰⁾。この塔埠頭に來航していた寧波船は年間50隻にのぼっていた。寧波より膠州湾に近い江南の沙船よりは少ないものの、年間50隻は先に、東亞同文会の北号会館の所属帆船隻の30数艘を上回っており、一年に二回の航海を行う寧波帆船もあった可能性を彷彿させる。

8) 注1) 同書。

9) 「塔埠頭に於ける民船貿易及諸掛」『調査時報』青島守備軍民政部鐵道部、1912年9月、1～2頁。アジア歴史資料センターによる。

10) 松浦章「清代帆船の山東沿海航運について」『関西大学文学論集』第57巻第3号、2007年12月、57～76頁。本書第2編第1章参照。

1) 寧波の船舶航運情況

咸豐四年（1854）当時、署寧波知府寧紹台道に就任していた段光清が、寧波の帆船航運事情について記している。

正月、時江浙兩省俱辦海運、寧波須封僱北號海船、是時寧波北號海船、不過一百七、八十號。（中略）余稟知浙撫、寧波商船只可封一百二十號¹¹⁾。

とあるように、咸豐四年当時において寧波の北号会館に所属する海船は170隻から180隻がいたとされている。そしてその海船を保有する船商の存在について、

北號商家自置海船、大商一家十餘號、中商一家七、八號、小商一家二、三號、由商人自派、以三股之二當差、以一股自留運貨¹²⁾。

とある。19世紀中葉の寧波において北洋への帆船航運を行っていた船商がおり、大きな船商は10隻以上の海船を保有し、中堅どころの船商が7、8隻、小さな船商が2、3隻を保有する状態であった。

その寧波においての海船と内河との運輸機能に関して、段光清は、

寧波碼頭雖貨棧、而内河外海、商分山客、兩相交易、多由船上交兌¹³⁾。

と記すように、外海から来る海船に積載された貨物と内河から来る帆船とが寧波の貨棧の仲介により積載貨物の積み換えが行われていた。そして、その貨物の積み換え作業に従事する人々が、

寧波碼頭卸載脚夫共三千餘人、海船進口出口、皆係此輩運貨上船下船、藉以糊口、合三千餘人之家眷計之、仰食於海船之進出者、不下萬餘人¹⁴⁾。

とあるように、寧波の埠頭には海船、河船の貨物の積載等に関与する人々が3,000余人もいたのである。彼らは寧波の港に入港する船の着岸、離岸の間の貨物の積み卸しの作業に従事していた。彼らの作業無くしては貨物の荷卸し積み込みが出来なかったのである。さらにその作業に従事する人々の収入によって生活する人々が一万人にも達していたのであった。

このような帆船の航運に関して、『時事公報』1922年2月4日付の「四明新聞」に掲載された「客歲各業盈余調查録」（三）によれば、次のようにある。文中の□は判読不明文字であり、以下同。

北號、本埠北號、有老幫新幫及小貨行之別、該業結賬、全以船隻及貨價爲轉移、去歲□□船隻、殊稱太平、貨價亦步趨漲風、故均能獲利、但結賬、又須俟正月稍各路莊到齊可以結算、現僅約數而已、誌之如下、老幫首推新泰、次則立生南昇大洪春、均盈二萬元左右。新幫不入會館、祇入久安公所、以乾一福和同興獲利較豐、各約一萬餘元、寧泰鼎興亦各

11) 段光清『鏡湖自撰年譜』中華書局、1984年8月第2次印刷、91頁。

12) 段光清『鏡湖自撰年譜』92頁。

13) 段光清『鏡湖自撰年譜』92頁。

14) 段光清『鏡湖自撰年譜』92頁。

五六千元、小貨行以濟泰□業爲最發達、約盈萬數元、次則大昌恒春北升□各盈數千元、元春長貨行、及新顯顯昶、(此兩行系船戶兼營北貨範圍較小)、亦各均有盈余云。

とある。1921年における北号会館の営業実績を述べているが、老舗の新泰、それに次ぐ立生、南升、大洪春などは20,000元以上の営業利益を上げていた。北号会館に新たに加わった船商は無いが久安公所に属している乾一・福和・同興なども利益を上げ、それぞれ10,000元以上の利益を上げ、寧泰なども5,000~6,000元の利益を上げている。そしてこの帆船航運に関与する小貨行なども恩恵を受けてそれなりの利益を得ていたとある。

同書の「木行」によれば、

本埠本行、分爲裏外行、外行即三江口等行、亦称之曰南號、裏行即接客行、去歲該業營業、較前歲爲遜、蓋因稅率加重(即附加稅)、繳用加增、而貨價雖趨步漲、不能加足於主客故也。外行結賬、以仁和獲利較豐、約八千元、廣和約五千元、元大約三千余元、恒大潤各約二千余元、同潤元和因系新租、亦略有盈余、祥泰・元大二家、由滬分設、其結賬在於總行、聞亦盈余三四千元、但元大稍較祥泰爲優、里行首推協豐、聞盈五六千元、因該行有余種之故、余如協大約盈二三千、瑞大同一各千余元、同昌乾生象泰大德等各行、亦稍有盈余、惟原生已因虧損□□矣。

とあるように、寧波において木材を扱っていたのは、南号会館であった。その木行に関与していたのは仁和、廣和、元大、恒大潤は数千元の利益を上げている。また祥泰、元大の二家は上海に分店を保有して、寧波の本店では三千元から四千元の利益を上げている。

また各地から集荷されて海船によって搬出される薬剤に関する「薬業」について、

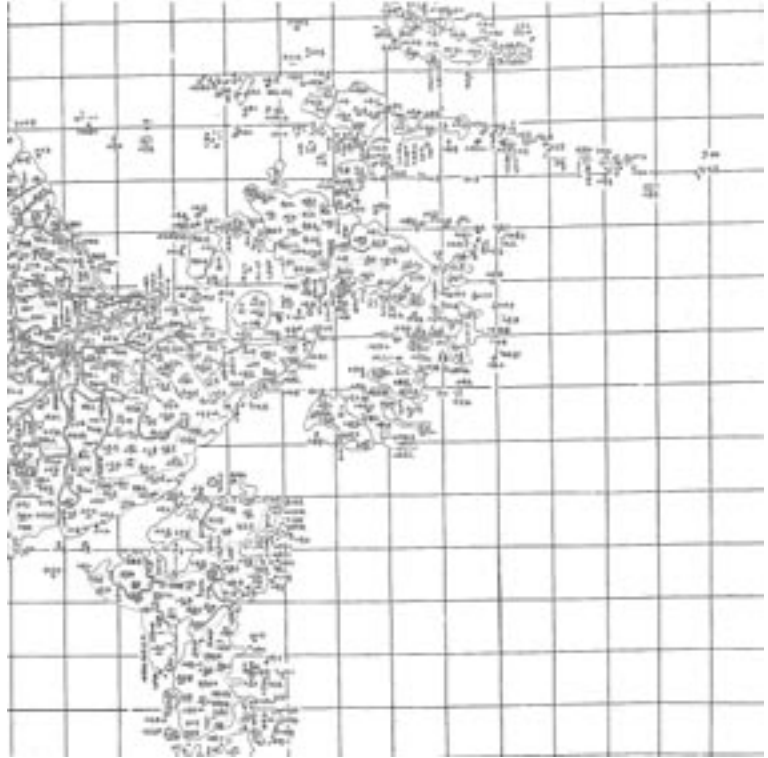
本埠薬業、分里號(廣帮川号薬行、山貨行三種、里号者、各處置有莊客、四川廣東漢口亳州等處)□□客貨運甬、售與行口、由行口轉售與各路薬舗、經營範圍頗大、遠如東三省一帶、(所消純系浙貨)、近如宁属各縣、由貨行專營業、街勢平穩、因各業皆從□地、該業對於各路放販、亦守緊步、今將各號盈余數列下[里號]和源、萬豐牲、慎余新、震泰慎、源興祥、東升瑞、立盛、鼎新恒、盈泰新、裕源隆、阜丰成、以上十一家、各盈二三千、七八千不等、惟盈泰新、以□香爲大宗、盈余較豐。[薬行]万成、德昌、實盛、榮昌、以上四家各盈一萬另、源茂、裕春、實和、元利、元成、恒茂等、以上六家、二三千或六千不等、由貨行、晋昌、天成、大昌、□昌、振豐等以上六家一二千、三四千不等。

とある。寧波の薬行は、中国全土から集荷されていた。特に四川省や広東省そして中国を代表する薬行がある漢口¹⁵⁾などから様々な薬剤がもたらされ、浙江省内のみならず、海船で東北地域まで搬出されていたのである。比較的小さな商店である和源、萬豐牲、慎余新、震泰慎、源興祥、東升瑞、立盛、鼎新恒、盈泰新、裕源隆、阜丰成の11家では、各家の利益は2,000~8,000元あったとされる。さらに大きな利益をあげたのは薬行の万成、德昌、實盛、榮昌の4

15) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、425~429頁。

家で各家が10,000元以上の利益をあげ、源茂、裕春、實和、元利、元成、恒茂の6家は、2,000～6,000元の利益をあげている。薬行の関係する貨行の晋昌、天成等の6家でも1,000元～4,000元の収益があったとされている。

『時事公報』1922年8月29日付の「南属海南之二艘出事商船」において、海難事故の遭遇した金萬利船と金順益船に関する記事を掲載している。



「舊寧波府二十里方圖」

民国4年（1915）石印『浙江全省輿圖並水陸道里記』による

南田縣金漆門海面、於前次風災之際、有极大貨船一艘、遇風触礁、登時沉沒、嗣於風靜後、所浮海面之物、爲近處漁人撈獲者、爲数不少、惟其往來何處、實未知其真相、当經一再訪查、始悉其船、系属閩商、船名金萬利、船主陳章道、載有紙板木段烏煤等物、原由福州開船、擬往山東銷售、至十五夜九句鐘時、駛至金漆門小山礁、猝起颶風、触遇礁石、兼之波濤險惡、無法施避、以致船貨、一并沉沒、船夥二十二人、幸各無恙、惟船内之貨、有船沉時、隨時漂流於海面者、有船沉后、而旋經浮起者、均被就近村人陸續拾取、茲聞該船主、已將遇難情形、報告於旅石福建同鄉会、并請轉稟該管之水陸廳署、予以備案、俾后發見原物、以便隨時平允取贖之、又有金順益閩船一艘、系受寧波各商號、雇載紹酒皮蛋醋豆各物、運往閩之泉州交卸、於舊曆初十日、由寧開舟、至十四夜間、駛至南属胡椒灣地方、即遇颶風大發、巨浪滔天、冲擊海礁、船底損壞、危在頃刻、船中人伙、幸經附近多数漁人、冒險救出、未遭滅頂、誠爲万幸、不料事后、船主黃阿魁、以貨物損失、系爲漁民拾取、竟開失單、亦請同鄉會轉請追究、而該會不察、貿然以商船被難、盡人矜恤、該村人何得乘人患難而搶貨、理應查實追究等詞稟縣、未知如何爲理也。

とある。福建の船主陳章道の金萬利船が紙や木材や石炭などを積載して福州から出港して山東へ赴くところ、寧波の東南沿海にある南田の金漆門海面において暴風に遭遇して遭難している。

また寧波の船商から雇傭された福建籍の金順益船が寧波から紹興酒や皮蛋や醋豆を積載して福建の泉州に向かっていたところ暴風に遭遇して難破している。

2) 寧波近海の漁業情況

以上のように、20世紀になっても寧波を中心とする帆船航運は積極的に行われていたのである。

寧波は沿海航運のみならず、漁業資源にも恵まれた地であった。清代の乾隆二十一年(1756)五月二十五日付の浙江定海総兵官陳林毎の奏摺によれば、

定海縣地方四面大洋環繞、每歲四五月間、漁信屆期、江閩捕漁船隻鱗集。…查得各省漁船、皆在洋網捕黃魚、安堵樂業¹⁶⁾、

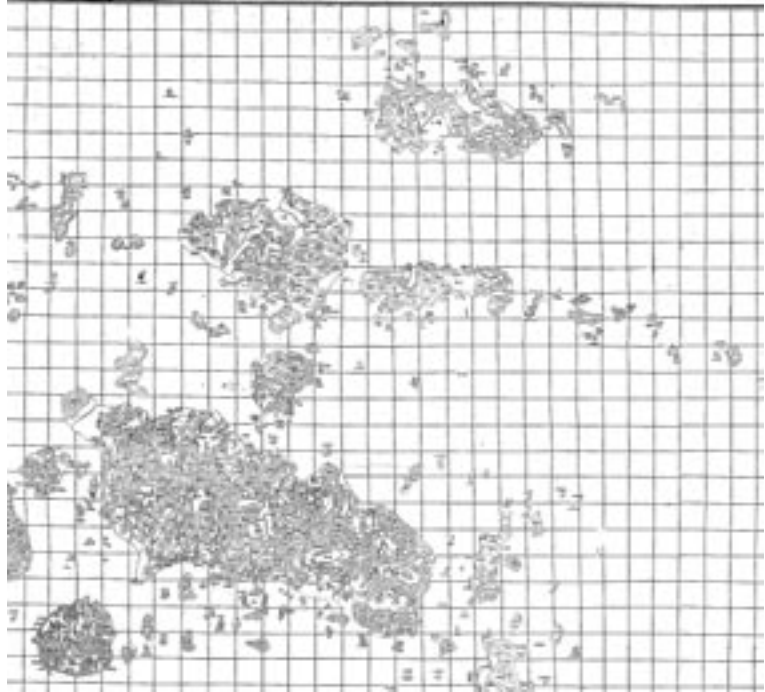
とあるように、定海縣を含む舟山群島は旧曆の四月五月の時期には漁獲時期となり江南その後の江蘇省や浙江の南の福建省からの船舶が多数鱗集してきたのであった。それらの各省の漁船の狙う獲物は黄魚であったとある。

このことは百数十年後でも変わらなかったことは、『時事公報』1922年6月7日付の「漁汛期間之一席話 漁汛分期之漁民分幫……今年頭二兩汛不佳……漁民莫不叫苦連天」に見られる。

定海岱山衢山兩島、毎年四月間、爲各處漁民麇集之地、船舶帆檣、以數千計、客民以數萬計、乘潮捕魚、散布海面、遠望如黑子然、入夜則燈火錯落、散若明星、回船守嶼、人聲喧闐、軼於商埠、如是者計爲期約四十餘日、其收入之鉅、約銀數百萬、普通術語謂之漁汛、即謂採捕石首魚之期間、曰汛者、因捕魚必乘溯汛、故沿用之也。然漁汛中又分三汛、常以陰曆四月初旬爲初汛、中旬爲正汛、末旬爲末汛、今年陰曆閏五月、故初汛遲至四月中旬、正汛、末汛、以次遞推、但據老於漁業者云、魚花之豐歉、可以黃魚之發水遲早卜之、大約從陰曆立春節日起算日期、滿一百念日或一百十餘日、魚始發現者、漁花恒豐稔、其僅滿百日魚即發現者、恒歉或過早僅八九十日、即已發現者亦有之、則漁汛期間、亦頗有遲早不同、特據其大略如前云爾。本年石首魚、於陰曆四月十七日、即已旺發、計溯立春節、僅一百日、普通漁民、已憂魚花之不能如意矣。不意今年漁汛之歉収、更有出於意料之外者、半由於天時、半由於人事、請分析言之。蓋漁汛主要分子曰漁船、其船有大捕、有對漁、其分幫有台州幫、有象山幫、有東湖幫、有奉化之桐照・西鳳幫、有温州幫、有群島之本幫、其外則収魚、轉販賣杭滬各埠者、爲冰鮮船、曰漁廠。到収魚製鯊、曰漁行、則居其間以秤魚収佣、此其大例也。向年各漁船恒預向漁行貸款、漁行則亦轉貸之漁廠、至漁汛期間、漁船捕魚、必須向貸款之漁行漁廠發賣、不得擅賣於他處、即或另賣冰鮮、亦須納佣金於漁行、而漁廠漁行、亦必収買如數、故漁廠漁港漁船、本相互爲用、乃去年各漁船以向例漁價以銅元計、諸多不便、決議改用洋碼、漁廠則回執舊例、不敢改用、雙方意見不和、於是廠家不貸款、

16) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第14輯、国立故宮博物院、1983年7月、482頁。

漁船幫則亦另租漁廠以相抵制、相持不下、至陰曆四月中旬、始由雙方協議、決定改用洋碼、而廠家猶未決也。適本年初汛魚花驟發、各幫漁廠雖有參差、如羅門船等於初汛所獲極豐、其最多者一次捕得二萬餘觔、外觀極似豐稔、廠家因此觀望、又以無向年貸款關係、收置與否、各任自



「定海縣五里方圖」上が甌山、中央左が岱山、下が舟山
 民国4年（1915）石印『浙江全省輿圖並水陸道里記』による

由、於是漁船所衝風冒雨、蹈不測之危險、以得此至珍至美之石首魚、到岸求售、而廠家拒而不納、藉口於堆疊無處也。乏鹽使用也。初次定價每魚一觔計洋三分六釐、而船家以只求脫貨之故、競自貶價、其實際魚價、每觔不過二分、或僅一分零、此陰曆四月杪岱山初汛之情形也。因此漁船固已叫苦連天、而廠家之乏鹽使用、亦係實情、蓋因今年自正月以來、多雨少晴、不能晒鹽、其存鹽則因本年二三月間、各漁船捕得小黃魚頗極豐稔、廠家已多收製、使用將罄、於是鹽價大漲、至四月末旬、每觔漲至大洋三分或二分零、爲岱山前此所未聞者、亦可駭也。自初汛既畢、至近數日、既爲正汛、往年魚花之旺、以此期爲最、乃自月杪至今、各船所捕、僅得數百觔數十觔者有之、其多者亦僅數千觔、少有萬餘觔者、其歉收情形、亦爲向時所未有、聞對漁船每對所獲、合計不過百餘元、大捕船每隻、通計不過二百元、其成本均須三倍以上、米價及人工均昂貴異常、而魚花之歉收如此、今年漁民艱於度日、蓋可想見、惟希望末汛（即陰曆五月十一二日起至二十日間）魚花再旺、魚船及行廠均得爲桑榆之補、實浙東漁民全體之幸也。

とあり、特に甬江口から舟山列島にかけての海域は豊富な漁業資源の海域であった。定海の岱山や甌山の両島では毎年の四月頃に各地からの漁船が集まり、その船舶数は1,000隻を越えるほどになり、漁民の数は1万人以上であったとされる。特に捕獲の対象となった石首魚の漁期は「汛」と言われ、旧暦の四月初旬が最初の「初汛」で、その後中旬が「正汛」そして下旬が

「末汛」と呼称される最盛期の漁期であった。また黄魚の捕獲時期が旧暦の立春節から100日から110余日であり、最初に黄魚を捕獲すると「漁花恒豊稔」とされ、その捕獲が遅れると漁期が100日より短くなるとされた。浙江省で漁労活動を行う組織としては台州幫、象山幫、東湖幫、奉化の桐照・西鳳幫、温州幫、そして舟山群島の本幫などがあり、捕獲した魚は杭州や上海などへ搬出された。海上で捕獲した魚は直ちに氷詰めにはされたが、その氷詰めする船が「冰鮮船」であり漁廠と呼ばれていた。そしてそれらの魚を扱うのが「漁行」であった。

また『時事公報』1922年12月18日「寧台温外海漁業談」にも、寧波や台州そして温州における漁業事情を掲載している。

寧台温三屬外海洋面物産之豊、為全浙冠、自科學進步、水産之利益倍增、各國無不注意於此、日本在十年前、每年水産所獲、不過數千萬元、近來非常增加、殆至兩萬萬元、漁業船數、約四五十萬、吾浙漁業仍多用舊式船隻、故從事遠洋漁業者不多、茲將浙江外海近來漁業狀況、分述如左、深望從事漁業者、多設船輪、增加出品、勿棄大利於水中也、一漁船種類、浙江漁船、名目繁多、曰釣漁船、拉漁船、挑捕船、溜網船、張網船、對漁船、漁船之名稱雖異、要皆捕魚則同也、二冰船隻數、魚之為物、易生臭腐、故必須鮮冰覆蓋、始無朽壞之患、吾浙外海此項船隻、共計有五六百艘之多、而不事捕取、專載冰至海中、將各漁船所捕得之魚、轉運至岸銷售、蓋備冰以防魚爛也、三各種魚名、海外所捕之魚、有黃魚、鯊魚、□魚、帶魚、板魚比目鍋盆、赤色虎魚、鰻魚、鯊魚等、每年在上海之銷數、計值五六百萬元云、四所產魚數、浙省寧波温台等處、各漁戶每年所捕之魚、約值一千五六百萬元左右、自然之利、不可謂不厚矣、五漁業公司、(甲)浙江漁業公司、創辦十九年、設上海南市如意里、經理陳蔭庭(乙)浙海漁業公司、創設七年、設浙江鎮海、經理陳子常、六現在漁輪、浙江漁業公司、有福海輪一艘、此輪係德國製造、每年捕取海產、值二十萬數千元、浙海公司、有富浙裕浙二艘、每年捕取海產、值三十萬數千元、查是項漁輪、既可增加海產出品、並可在外海保護漁船、巡緝海盜、救護風險、而其效用不可謂不大也、七捕取時期、漁輪每年白露節起、至下年立夏節止、計八個月、捕取舊式漁船、每多在立夏節後白露節前捕取、蓋大寒魚多在水底、故非漁輪不克、立夏後魚多浮水面、舊式漁船、皆能競捕、八水産學校、浙江在台州有水産學校一所、成績均極普通、學生亦不見發達、畢業已有數次、乃因漁業機關鮮少、是項人員、仍賦閑家鄉、無事可為、今歲夏前教育廳長揀選二員、派往日本練習云。

とある。これら浙江省東南沿海の漁業の特徴として漁船の種類が多いこと。そして捕獲した魚を直ちに氷詰めにする、さらに漁獲する魚の種類が多いことであった。

漁船の種類として釣漁船、拉漁船、挑捕船、溜網船、張網船、對漁船などがあり、漁獲する魚によって漁船の種類によって異なっていた。そして捕獲された魚は直ちに「冰船」に積み込まれた。鮮度を保つためであり、腐敗が早く進む魚にとって必要欠くべからざる処理であった。浙江沿海で「冰船」として活動するのは500~600艘あり、これらは漁獲業務には従事しない船

であった。それは浙江の沿海で捕獲される魚類の種類が極めて多いことでもあった。黄魚、鯧魚、帶魚、板魚比目鍋盆、赤色虎魚、鰻魚、鯊魚等など漁獲量のみならず漁獲種類が豊富であった。

このため寧波及び舟山群島を中心とする海域の漁業も極めて盛んであったのである。

3 1920年代初期の寧波の海盜

上述のような帆船航運の船舶や漁船を襲撃したのが海盜である。『時事公報』1920年9月2日付の記事には、

象山東郷爵溪地方三面環海、向爲盜匪、出沒之區、毎年於古曆七月十五日賽會、就地士神、恐海盜乘機登岸 擾害地方、…

とあるように、ここでは浙江省の象山半島に関する古くから海盜こと海賊が海から襲撃し出沒していたことが知られる。

そこで寧波を中心とする近海の状況について、1920年6月1日に寧波において創刊された『時事公報』¹⁷⁾の記録から探ってみることにする。本章において使用した『時事公報』は寧波大学専門史研究所が所有する複写本を利用した¹⁸⁾。閲覧した『時事公報』の紙名のある最初のもは、1920年8月17日付の第78号（右写真参照）であった。同紙の刊行社は「本館設在寧波江北岸同興街中三百二十六號」とある。

まず関係記事を『時事公報』の1920年の創刊年から3年分を中心に掲げてみた。掲載月日は全て西暦によったが、記事内容には旧暦が使われている。号数は確認できるものが少ないため割愛した。



『時事公報』1920年8月17日付の第78号

『時事公報』に見る海盜関係記事

①『時事公報』1920年6月22日「船商被劫准飭緝」

寧波金源泰船戸前在艸嶼洋面、被盜擄劫、由商民盛升甫具稟、外海水警廳、請予嚴緝賊盜、以

17) 王桢林、朱漢国主編『中国報刊辞典（1815-1949）』書海出版社、1992年6月、「時事公報 1920年6月1日創刊于浙江寧波。抗戰時期停刊。1946年復刊后改称『寧波時事公報』。」とある（94頁）ように、情報は極めて少ない。

18) 『時事公報』の閲覧に際して王慕民教授、劉恒武副教授に御尽力賜ったことに謝意を表する次第である。

恤商艱、昨奉來廳長批示云。稟悉已飭屬一體嚴緝仰即知照云。

②『時事公報』1920年7月1日「海盜又大肆搶劫」

定海黃星山爲西北、懸海章島、與苗子湖、相距一衣帶水、該山居民、不過六七十戶。均業捕魚、間有小康之家屢、爲□□涎本月十二日早晨、有大幫海□□山、均肩荷怪鎗、居民見之、則皆□□擁至李毛頭家大肆搜劫、自晨□□十餘家、損失約二三千金之鉅□□盤踞、是山並在附近經過各幫□□、毫無顧忌、不知該山誰司汎防□□橫行、而不加剿捕也。

③『時事公報』1920年7月11日「鎗斃海盜之佈告」

寧台鎮守使王君昨日發有布告云。照得本署解送之盜犯邱有儀即邱有年一名現經外海水警在象山縣拿獲並案照盜械計前膛槍三枝明敦□支、土鎗二支、馬刀三把、三尖刀二把、彈子八粒、彈壳四個、即浙江外海水警廳、解居至本署交軍法官審訊、據邱有儀供、於上年十月結夥持械圖搶咸祥地方、連劫商舖、本年一月、又結夥持械、至鄞賊瞻岐地方、連劫興記、各代當並擄去該當主人謝土曜勒贖、本年六月、又結夥持械、至峙頭洋面行劫、全興冰鮮船、並擄去該船主人盧某勒贖各等情、認不諱實屬罪無可逭依照盜匪懲治判處死刑電奉督軍核准於本月九日、執行鎗斃以昭炯戒云。

④『時事公報』1920年7月12日「海盜先劫盜船之駭聞」

定海縣蝦峙白沙港等地方、居民向捕魚爲業。茲屆冬季、漁汛均紛紛、出洋採捕帶魚、於舊曆九月二十二日、中年漁戶沈貽鈞在羊安洋面（係外海水警第三隊管轄境內）突遇盜船數艘、盜匪多名、口操台音、當將該漁船及漁夥六人、一併擄劫。又拔去張士求漁船內、漁夥張成喬一名。次日又將白沙港漁戶洪瑞祥對漁船劫去。並擄去漁夥八名、又劫去洪瑞昌漁船一隻、擄去漁夥六名、當經各該漁戶赴沈家門、報明人和公所、於昨（二十七日）已由該公所司事黃家鸞呈請浙江外海水警廳長暨定海縣知事嚴飭輪艇、救捕云。噫海盜猖獗如是、彼有緝捕之責者、難辭不力之咎矣。

⑤『時事公報』1920年7月12日「定岱釣船大被盜劫」

定海岱山釣船曹萬興·沈源豐及大北金源源等船、上月二十日、由福州裝運筍鯊駛至台州洋面、突遇盜船著名盜魁綽號小李、即李榮昌、李寶即李榮隆、當將曹沈等船劫掠、而去全體夥友俱被毆禁、並將該船作爲盜窟勒款不還、至二十二日、該盜魁等率領羽黨五百餘人、盜船數十艘、分作七路四出、擄掠在北洋大赤匯、南洋由泗礁一帶洋面、復將定屬秀山釣船十四艘。（即新順康、金濟源、金駿康、金源豐、金祥利、金祥餘、金同祥、金泰源、金泰生、金永大、金乾順、金裕康、金姓泰、金順興等船）劫掠一空、並擄去舵工高連生、陳得生、林大友、烏阿明、童阿策、高連玉、鄭全發、劉祥壽等八人、勒贖巨款、共計各船損失、約數萬金、擄去夥友百餘人、似此明目張膽橫行無忌不設法制止、後患何堪設患該船商等現已聯名是訴督軍署暨火警廳請求設法保

護以救難民云。

⑥『時事公報』1920年8月9日「盜匪又投函恐嚇」

象山爵溪地方、一般殷商戶、於去繪被大幫海盜登岸劫去貨物銀洋等件、值洋一千五百餘元、並勒去。今年期票洋一千五百元在案、茲聞該盜果然期等因、索取此款、並謂如再延緩不繳定以衛身丸相敬云云。嚇得村中居民朝夕不安咸徙他處躲避云。

⑦『時事公報』1920年8月17日「盜匪連劫夜航船」

寧波外濠河地方、每日有自奉化蕭王廟鎮、晨來晚往之航船數艘、以載貨搭客、十日夜間駛至翻石渡、突來盜匪七八人、手執利刃、明火落船、劫去合興埠·公順埠船二艘、又客船二艘、計損失共值數百金、幸無傷人云。

⑧『時事公報』1920年8月27日「運米出海緝獲多」

象山東鄉青萊島嶼山等地方、有奸商□紀明屠阿位等、於舊曆七月初七日、裝□一艘、計約百担、並有完全資格之人、從□合本、故派保衛團沿途、保護撐至黃牛□因陸已遠意、必無人攔阻、即命護船□棹詎知、被鹽廠人林某等、得悉即雇漁船、追至大嵩江口、將船米如數截間、赴縣告經劉知事、即飭法警將姚某屠某并戶三人、拘押看守所定期處判云。又墩地方奸商賀至昶·賀至賢、於舊曆六月二十三日、出米十八擔半、被白某截獲告到縣、即飭法警將賀至賢、拘押至昶、在逃未獲云。

⑨『時事公報』1920年9月2日「浙洋劇盜已捕獲」

定海衢岱兩山洋面、近來時有盜匪出沒、其間（見三日十日報端）茲聞外海水警廳、前日又據定海漁民電稱、本月三日下午、有溫幫漁戶吳星元等聯幫出海、共有漁船十七艘、因避颶風、齊泊穿沙峽、後彎離大戢山二十餘英里、正在狂風飛沙驚□駭浪之際、忽有大烏篷船四艘、迎面飛來闖槍亂擊、約有三四十人、均操湘音一齊、過船被劫去、現洋龍元銅幣共二千六百餘元、食米三十九石、衣服被舖箱、共值一千四百餘元、且傷斃漁民五人□傷十一人等情、當經來廳長派隊、限日緝獲、業於九日、在舟山捕得劉大斌·熊千歲二劇盜云。

⑩『時事公報』1920年9月18日「被劫木船追緝」

寧屬洋面前、有滬商木船兩艘、電□浙督請緝等情、曾誌昨報、茲悉外海水警廳來廳長、昨奉盧督軍訓令云。准上海總商會電稱、據木商會略稱、陰曆十月初十日、由閩來申木船金森昌、在脚桶洋、遇盜擄去船夥二人。又二十一日、由申往閩金恒來·金吉和兩木船、在檀頭遇盜、全船劫去、不知下落、請電鈞署迅賜飭屬緝捕等情、查盜劫商船、擄人勒贖、貽害非鮮、今又連次、被劫益駭聽聞、應請迅派兵輪、嚴飭車警會同緝捕、俾被劫木船、及船夥得以出險實為公便等因、

准此合亟令、仰該廳長迅飭警隊、一體協緝務獲解究云。

⑪『時事公報』1920年11月25日「閩海商剿盜之主張」

及閩商漁業公所分電、各官廳詳情、已志二十三号本報、茲聞事、后該處商會、暨閩商漁業公所會議善後方法、僉以海盜之所、以橫行無忌者、實因該盜一遇官軍追剿、則必迫令被劫難民罹拜船頭、以阻攻擊官軍、亦恐投鼠忌器、傷及難民不加猛擊、故盜匪多中其計、當議決以後無論如何概行擊斃、以爲斬草除根之計、茲探錄沈家門商會、致寧波總商會函云。敝會前蒙省憲、核准咨派聯鯨、軍艦保護漁、於本月二十日、在島沙門洋面、遇前被盜劫同興號、源元北船、救回船夥何阿福·樂雅火二名、業經福海論管駕、忻□玉君函請敝會、代向軍艦保領在案、查海盜之所以肆無忌憚者、以難民爲屏障、以商船爲凭依、一遇官軍則嗾使難民羅拜船頭、以阻攻擊官軍、亦懷投鼠忌器之恤、不敢操切從事、長此以往、凡我航商何以處、本處聞商業經決議、無論如何、概行擊斃、以寒盜胆。貴會應請集議、此後如遇此項、被劫商船、可否猛攻、以爲斬草除根之計、如何之處希即賜復云。

⑫『時事公報』1921年4月4日「木船被劫」

寧波新順泰木船、於陰曆本月十七日、由閩駛至大[山乘]山洋面、遇有大小盜船五艘、上前截劫擄去船夥二名、經該船木商楊君得悉、後即電蘇浙兩屬水警廳、請求追緝、未知能弋獲否。

⑬『時事公報』1921年4月10日「水陸盜警多」

鎮海俞家漁戶趙開興、自置漁船、雇夥出洋採捕、今屆漁汛尚佳、日前擬至沈鎮銷售、駛至普陀洋面、突遇盜船一隻、盜匪十餘人、一擁過船、將魚貨衣服搶劫一空劈傷船夥一人、即過船揚帆、而去該漁民、遭此橫暴、忿不欲生、現擬赴該管水陸官廳稟請追緝云。又鎮海東管鄉萬嘉橋附近地方、商民羅友三家、頗稱殷實、本月四號半夜、光景突來、盜匪多人、明火執仗破扉而入、羅某聞警、而抵敵竟被該盜刀傷頭部三處、一處因起中腦部、遂即僕地、遂境將房內衣服等件、劫掠一空、約計損失五六百元、日黎明時、斃命亦云慘焉。

⑭『時事公報』1921年4月10日「放鎗案定期公審」

寧波外海船戶羅啓發·陶國泰等、前以開船、至五嶼地方、突遇對面衝來陳阿林之小船一艘、誤爲盜匪、施放空鎗兩響、該小船主陳阿林、乃不知有開鎗、示警之規例、因誤爲盜船、鼓槳遠颺、即至水警廳、報告當經水警派船四艘、馳向羅船、施行猛烈射擊、羅等躍出艙外叫喊致被擊倒、嗣由水警將羅船截住搜獲民鎗三枝、金戒指一枚、洋三十元、棉被五條等、連人帶物、一併拿送外海水警廳、核辦、即經水警、以強盜案、論轉送鄞地檢廳、現在聞檢廳起訴同級審廳、已定期於本月十二日公開審判、除由官警指派律師朱鼎書任鞏常袁漢雲等六人、莅庭外、並聞羅啓發等、特聘蔣國華童葆恒兩律師、出庭辯護、畢竟如何判決容當探明再誌。

⑮『時事公報』1921年4月13日「盜匪橫行」

寧波會稽道尹、昨指令溫嶺縣知事云、及單表均悉該盜匪、既劫財物。又敢擄勒贖實屬猖獗已極該知事、前未能範事後、又未救回、難孩追獲、盜匪防捕力、咎無可辭、仰速會督營警、並酌懸賞尅日、將被擄之張妹玉一名、設法救回、緝獲賊盜、究辦具報、毋得延縱干咎云。

⑯『時事公報』1922年1月20日「水警緝獲盜船請獎」

□□（數文字不明）□□據十一隊隊長李竹樓呈稱、上年十月二十四日、據一區□□□□分隊長高富興隊面稱、本月二十日有翁萬和帶魚船、在大洋四嶼洋面、被台盜搶劫一光、探聞已到南來、分本敵隊長面諭、帶同失主翁記生、並水巡三名沿追探到此、懇請派船協同查緝等情、據此隊長即同該分、分隊長分段率警鰲江附近、往沿海一帶掌無踪、伏思鎮下關夙為銷售帶魚地點、適職各號巡船、均已令派在洋、隊長祇得帶水巡竺熊暨線民王曉甫熟悉閩屬沙埕·三沙等處之台州、並帶同失主翁記生及第三隊水巡一名、星夜陸道趕赴鎮下關、…

⑰『時事公報』1922年6月1日「拿獲海洋大盜—已經執行槍斃」

寧波外海、近年來以社會生計凋敝、海洋大盜、日多一日、水警厅长來君、有鑒於此、特於上月訓令第五巡隊徐超歐云、查案近來海洋被劫盜案、屢見叠出、甚至傷害事主、擄人勒贖、日無法紀、猖獗已極、非實力嚴拿重辦、不足以塞匪胆而安商旅、令亟抄發最近各處被劫案由、令仰該隊長剋日帶同線民率艦鼓輪出發、前往各處洋面認真搜緝、務期破獲解究、并先將被擄難民設法救回具報、毋稍玩縱切切、此令計抄發被劫案由一紙、徐隊長奉令后、即於二日上午七時、率艦出發、当晚開至黃澤山停泊、徐隊長督同隊員長警遍地搜索、思路偵探、均無消息。三日清晨、復起碇向北追尋、一直駛至小衢徐貢羊山大戰洋一帶島嶼、每至一處、悉率隊上山、改装探聽、杳無踪跡。該隊長以北洋遍處搜查數日、既無盜迹、預料諸匪定已向南、遂於四日鼓輪往南進發、駛至南□山上探悉日前曾有盜船二双過境向南駛去云云、又於五日黎明開輪駛往金漆門崇岱各等處追捕、迨午後四時、追駛至田岱洋面、瞥見盜船二艘、盜匪均二十余人、立即督同隊員何珍及各長警開倉猛击、約計一小時、該匪等見勢不敵、知難抵抗、遂即駛近田岱大岩下山脚、攜帶重要難民上山而去、当即救回金永順新順利難船兩艘、并難民王善富等十七名、當時該隊長以該處近山水淺、該艦不能駛近、令即拋錨、該隊長躬自督率隊員何珍長警等二十余人、分做兩路上山採捕、該匪等初則負隅開鎗拒抗、后因該隊奮击勇追、漸漸逼近、始潰敗潛逃、退隱岩洞、所有該匪□帶重要難民鮑風祥等十二名續得全數救回、并拿獲匪首張大眼妍婦王金氏一口、是時日暮天昏、云雾蔽日、以致該匪等隱匿山洞、查該山地僻險阻、洞穴最多、荆棘從生、孤輪兵少、不易搜尋、隻得先行派警分扎圍守、即着巡輪彻夜环山游弋梭巡、以防漁船接濟等弊、秉夜飭警緘着新順利難船徑駛海門、商請王區長派輪協助圍剿、以免漏網、該隊巡長房長安正在巡邏之際、岩山油滑跌傷脛骨、隻得分搜圍困岩洞各要隘、迨至八日下午、雨稍住点、即同二區各隊長、挨洞搜緝、拿獲盜匪潘阿龍張阿四二名、槍械二枝、至九日又獲到盜徐仲霖一名、槍械一枝、并繳

得該匪身邊檢出……

⑱『時事公報』1922年6月18日「航海商船苦盜多」

寧波釣船金駿康金震豐兩艘、於夏曆初八日裝運沙泥、到滬卸去后、仍自浙出口行經大戢洋面、突遇盜艘圍住去路、持械威吓、旋盜匪蜂擁登舟、當將船□與船擄去、其時爲他船所見、該船抵滬時、告知船主、四處探聽杳無踪跡。計兩船□友共十七人、正待再裝沙泥到滬售用、今竟遭此意外、殊爲焦灼云、又聞吳淞商船會（定海漁商所創設）會董林梅卿、以□會商船前於西月二十二號、仍載牛骨出口、駛經定海洋面、不料被盜黨報復、（三月十二日已被盜劫一次。旋報駐淞水警破獲）、將船擊破、浸水沉沒、舟子救人、迄今杳無音信、生死未卜。昨亦由林董稟由水晶應請上緊急蹂躪矣。又聞淞滬軍使近據探報以江浙洋面、近有大批海盜出沒、專事劫奪商船、水警此捕彼□、類多潛往浙江洋面、擬請浙省水警應會同剿辦云。

鎮海有南船一艘自閩省運紙來甬、行至半途突遇盜船二艘、勒令停駛、將出海楊某（小港人）等縛住、拖至某山盜穴、以時已晚不及報告盜魁、將所有紙捆分裝二船爲避彈之障、事畢興高采烈、共麻雀消遣、不意精力已疲、且全宵未睡、邯鄲一去樂而忘返、適次晨有獲船經過、見其形迹可疑、當遙相查問、杳無應者。楊某等□大声呼救、遂即駛進開槍轟擊、盜匪始惊醒拒敵、然已不及、致落水逃命者四人、三人溺死、一人得脫、在船中皆被擒獲、聞該獲船已將人船解至外海水警應云。

⑲『時事公報』1922年7月18日「歷港洋面海盜猖獗▲窮追一晝夜……仍未得奪險」

定海岱山漁民徐隆虎合夥七人、駕金順有釣船、在江浙洋面捕魚、十三日晨、在浙省瀝港洋面、突遇盜船多艘、前來攔劫、各漁船見之、即紛紛起碇、有駛避不及者、不免遭盜毒手、金順有漁船被一盜船尾一晝夜餘、行程七八百里、越大戢洋至江蘇金山縣匯角嘴洋面、時將傍晚、盜衆開鎗遙擊、船夥鍾渭德腦部中彈、立斃艙面、繼而船主徐隆虎□侯姓船貨等三人、亦先後中彈、洞□肩腿肚角臀股等部、傷重不能駕駛、其餘船夥、見此亦不敢行船、致爲追及、盜衆蜂擁過船、深恨一日夜之窮追、欲得船主而甘心、□漁船衆夥□指中彈倒□船而之夥（鍾渭德）爲船主、一切推在死者身上、並各向盜首叩首哀求、盜等搜□船中並無□錢貨物、且船主已死、又見受傷船夥等一人、呼痛慘聲、□盜首竟不忍直刦其船、行至天明、率各盜回歸本船而去、十四日下午五時許、□漁船駛進吳淞口、當將遇盜傷人情形、託友就近分報吳淞常關水警署、請求通緝、並因死者屍體□具當夜備棺暫行收殮、其受傷各人已分投□醫院醫治矣。

⑳『時事公報』1922年7月18日「洋盜猖獗中之船商呼籲」

寧台溫三屬洋面遼闊、盜匪每恃爲淵藪、近自水警裁撤巡船後、該盜黨聲勢尤形猖獗、日前福建船商（以下紙面欠）

②『時事公報』1922年8月23日「漁船被盜報請追緝」

定海縣屬大羊山漁民劉阿根、前日雇負漁船一艘、至穿山裝載繩網食米、以備出洋採捕魚鮮、不□駛至羊山外洋、突遇盜船一艘、匪徒十餘人、口操台音、持械蜂擁過船、即將船內什物均被擄去、又將船夥二人擄過盜船而去、現已由該漁民稟請該處保衛團、轉請外海水警廳追緝矣。

②『時事公報』1922年10月26日「蘇浙洋面盜氛猖獗之警報 ▲擄人越貨不一而足」

寧波外海水警廳昨據乍浦商會代電稱、據箏紙公幫聲稱、金寶康永勝利兩船、同於上月養日裝載箏紙等貨、自閩運乍。本月江日行經台州腳桶洋地方避風停泊、夜半突來盜船七艘、駛近泊處、開鎗示威、意圖搶劫、幸經金寶康船守夜水手覺察、喊同兩船全班舟子、奮力抵禦、相持許久、始將盜船擊退、兩船纔於真晚抵乍、惟同日尚有金裕順新泉興金發興吳德勝金源發五船、自閩開駛、行駛較緩、安危未卜、務乞轉陳保護等語、年來□船被盜、時有所聞、應請嚴飭兵艦認真巡護、俾安商旅云云、聞來廳長接知後、已飭各該隊長將該船金裕順等五艘在洋加意巡護矣、又聞寧台溫三屬洋面海盜、探悉蘇省駐巡外海各山岙之水警各巡船、正在回淞修理之際、遂糾集大幫股匪、奪得民船、乘前數日南風之便、闖入蘇省奉南兩縣洋面、民船必經之處、分投截劫、近日赴淞砂泥石子柴炭等船、均有遇見、盜以砂泥柴炭等船、無值錢之物可劫、故皆舍棄、專劫裝運米糧值錢之各貨船、如嚴駿隆木頭船被盜劫去食用衣被各物、並擄去船夥朱全二一名、又鮮豬船金順興周源順金寶興等十餘船劫去後、勒令備款取贖、又胡源盛牛骨船、前日行至銅沙洋面、遙見有盜船數艘、正在圍劫商船、即行逃避、被盜追趕十餘里、幸得脫險、又由溫裝載紙貨之金順康釣船、亦在該處遇盜、與盜對敵數小時、互相開鎗數十響、臨敵時、盜用浸濕棉被護身、順康船則用紙網遮擋子彈、隨行隨敵、當盜船圍攻金順康時、乘隙得逃之船不少、又官鹽船金震豐等四艘、由瀏□卸空回浙、過淞不及百里之洋面、亦見數盜船擄劫他船、遂各紛紛轉舵回淞、又前數日發南風時、各釣船被劫者多至十餘艘、並有擄去充作盜船者、致浙寧貨船百餘艘、皆停泊淞口、不敢啓碇、以待護商巡船到時、方可回浙、又二十三日午刻、金祥豐金長源金萬興金恆源金財源等各釣船、由寧卸卻豬只、空船抵淞、經過鴨窩沙洋面、被盜船追趕至離淞四十餘里、幸皆空船、行駛較速、未被追上、同日駐淞鹽捕緝私第一團第一營督巡一號巡船吳福生管駕、在鴨沙窩洋面、見一石子船、恐有夾帶私鹽、遂駛往看艙、將近該船、盜眾已暗伏艙面、開鎗轟擊、吳船幾為所算、幸吳船即行轉舵、離遠開鎗、對敵一小時、因眾寡不敵而退、卒被盜彈傷船蓬、人則未傷云、以蘇浙洋面海氛猖獗如是、不幸而被盜劫者、請求就近水警援救、又復輾轉延遲、盜船已經去遠、始草草遊弋追趕、敷衍塞責、無裨實際、致航商大有呼救無門之勢云

③『時事公報』1922年11月17日

「海盜擄人拔船之橫行 ▲被害船…釣船一艘…砂石船二艘…漁船三艘…□船二艘」

寧波釣船金祥春號、於月之四日、在離吳淞口外七八十里銅沙洋面遇盜、將全船人貨悉行劫去等情、已□紀本報、茲悉該釣船為海盜擄至溫台交界之海門某海濱□、即囑該船舵工、就近通報溫

州某坐號、速□備銀千兩往贖、該坐號得悉後、一面電催船主張連生速赴溫州議贖回人船辦法、一面由某坐號電稟外海水警廳、業派永定警、跟之至海門某港、偵查該船下落及海盜巢穴、以便截捕云、

象山縣屬下南□且門船戶王阿福金利順、各駕祝船一艘、裝載沙石、同往上海銷售、於本月某日、駛至大赤洋面、因遭風浪進入淺港、遭遇匪盜多人、將□□船船人一并掠去、內有一舵工、潛水□□歸報得悉、當即派人往查、並無蹤跡、旋劫□匪來□□船索銀三百兩、方可贖回云、

定海沈家門漁業公會、以據各漁民報稱、連日有漁船三艘、在九山東幾□洋面、被盜船王道明李興龍金品三等□□□□掠、將人船一并掠去、生死未卜、當由該會電□水警廳、懇派巡艦追緝、以拯難民、來廳長接電後、已令派永平巡艦出洋剿捕、并令各水巡隊協力兜緝矣、又岱山船戶楊阿寶於上月廿一日、在蘇五屬鹽廠、承裝毛鹽九百六十包、開往蘇省瀏河鹽棧交卸、行經滙□嘴洋面、突來盜船多艘、圍住去路、無可逃避、□盜夥紛紛入船、將船中衣服什物、搜索殆盡、並將老大楊爾寶、勒逼過船、至今查無下落、幸鹽斤未經搶劫、已於二十七日起卸、包數斤量、均無短少云、又餘姚船戶順泰來、於十月十九日、在蘇五屬鹽廠、承裝毛鹽一千二百包、二十日午前十時許、駛至白洋山面、突來盜船十餘艘、圍住開鎗恫嚇、本船護勇陳鎮湘、亦開鎗還擊、因盜夥衆多、無力抵抗、任隨盜匪過船、約有二十餘人、先將槍械子彈劫去、護勇亦被帶過盜船、並將棉被風帆貨米銀洋衣服等、蓋行掠去、鹽斤被劫取一包、包數尚無大損失、其護勇已於是月六日縱回、□查滙□嘴白洋山洋面、均屬江浙毗連海境、當經各□船戶□□官□飭兩省水警從嚴緝捕、并請將擄去之岱山船老大楊阿寶救護出險□、

②④『時事公報』1922年12月2日「海盜擄人勒贖之慣技」

寧波外海水上警察廳、以據探報有江北張王港沙船金長茂號、於舊曆九月初、由江北裝載鮮豬一百四十五頭、黃荳四十石、花生七十餘包、由淞報捐出口、駛往寧波販賣、至江浙交界洋面遇盜、將船中貨物劫掠一空、回至離淞百餘里洋面又遇盜、因船中已無值錢貨物、當將船釋放惟該船舵工梁三擄去、輾轉至浙台盜穴、經船夥回報船東劉少山、正在報請官廳託人設法救回舵工之際、復有一裝載柴炭之紹興南鏟船海寧號抵淞、曾在浙江瀝港口外巨頭洋面、被盜擄充盜船、並被劫去柴炭五百餘捆、近始得釋來淞、據言曾見金長茂船舵工梁三、被盜擄禁盜船中、梁三曾一再懇求盜首減少贖洋、後梁又親書一信、而託海寧船夥帶交淞何錦記稅行、轉告江北常關船東、略云九月初四日、被盜拔在台州海門、至今吃苦、一切難受、自己想就頂少大洋一百元、少一不可、拜託周海關先生、(該船係關員之產)極力代付洋一百元、交寄信原人帶轉、方可將人即送上海、千切、強人名大老亭、索洋五百元、駛一不可、日遭拷打、約定十天、洋不到、人不能回云云、聞該廳已令知該管水巡隊、上緊追緝盜匪、援救難民矣。

②⑤『時事公報』1922年12月4日「漁民苦盜請兵之急切」

寧波外海水上警察廳、昨准定海縣公署咨開、據大軍山保衛團團總劉元魁呈稱、海氛日熾、商民

待斃、叩懇轉咨速派幫船兜緝、以利交通、而維民命率、竊大羊山四面環海、非舟莫渡、近來盜匪、以羊山附近之小山為巢穴、四面環劫、寸步難行、前經呈稱轉咨派輪緝捕、迄今未奉酌派來羊、夥盜船三艘、兩隻荷葉尾、每隻約載千餘担釣船、一隻盜匪約五六十人、於本月八日下午八時、胆敢駛至羊山南面、於潮水漲時、鳴號開鎗、力圖登岸、團總等率帶團丁、拼命抵禦、約戰小時之久、盜勢不支、退往山塘停泊、九日下午八時、該盜促東面圍攻、兩相對敵、鏖戰三時許、始行退去、查本山兩次被攻、我丁幸無損傷、然盜心未死、不肯遠離、常往來其間、大張旗幟、任意劫掠、本團雖防範嚴密、無如丁力單薄、恐難久持、兼之本山食米罄盡、無路採辦、內外交迫、情何以堪、為此具文呈請察核、俯念民艱、准予迅咨水警廳、速派幫輪緝捕、使交通無阻、商民有命、實為德威等情據此、除指令遵照外、相咨請貴廳速派師船緝捕等由到廳、當經來廳長令飭第一水巡隊隊長陳常益、迅即派船前往遊弋、以資防護矣。

②⑥『時事公報』1922年12月20日「航商苦海盜之猖獗」

寧台溫三屬洋面、近屆冬防期內、海盜猖獗、航船遭劫甚眾、茲據航業公會調查所得、海盜以台洋之□魚岙、及大勝東磯岱門一帶海山為巢穴、凡有被擄難民、及軍械裝物、均係寄頓該處、且水警裁遣後、大半流而為匪、兵額日缺、盜額日增、南迄閩省沙埕北達吳淞口外、無處無盜、無日不劫、航商被盜、損失不下數十萬金、前後被擄難民、共有六十餘人之多、雖由蘇浙省長分令該管水警廳、嚴限救捕、並稽查匪窩贓物、迅繼保護辦法在案、無如此拿彼竄、終難淨絕、轉瞬歲事將闌、航商之往來更多、不知何以善其後也、又外海水警廳、前據第一水巡隊隊長陳常益呈解在楊柳坑地方、緝獲盜匪莫田滿等五名到廳、訊據供稱、迭在海洋夥劫、並當場持械拒捕不諱、經來廳長呈奉督辦省長電准槍決一節、曾誌本報、茲聞來廳長以是案在事員警勇敢可嘉、呈請省署核獎、以資鼓勵云、又據第五水巡隊呈稱本年十一月三十日、據第二分隊長吳連森報告、分隊昨得一號巡船水巡奚傳勝報稱、三山莊地方賀啓德商船金順利、舊曆上月十七日在上海大赤洋面遇盜、連船並夥拔去、作為踏底、勒索洋一百八十元、將船釋放、該盜得錢匆匆而去、盜去在船荳麵兩件、即將此麵暫存在案內等情、據此分隊長當即帶警前往調查、確有贓物兩件、該水巡所報情形均屬相符、並將荳麵兩件解送察核等由、據此隊長查得委係盜贓、除布告招領外、理合備文呈報、仰祈鈞長察核備案、又來廳長昨准高等檢察廳咨開、案奉省長指令、據外海水警廳呈報第二水巡隊會同警備隊搜獲盜匪林光善等由內開、呈悉獲盜林光善等四名、既據解縣訊辦、仰高檢廳即令黃岩縣提訊明確、分別按律懲辦、一面仍會督水陸營警、上緊偵緝逸盜、務獲解報、暨中廳咨行外海廳知照等因、奉此除令該縣遵辦外、相應備文咨請查照、飭屬嚴緝案內逸盜、務獲解究云、又水警廳據第五水巡隊呈稱十二月二日准臨海縣公函開、案據城社義倉兼道倉管理委員章鴻規電稱、委員辦就穀四百餘石、載至金清頭、被匪劫去、並拔去船夥押殺一人、咨請嚴緝等情、據此隊長迅即令飭第一分隊長周繼成追緝去後、茲據該分隊長報告倉穀連船追獲、即函臨海縣派員收領、除偵緝難民緝獲盜匪外、理合具文呈報仰祈鑒核云、又聞定海縣屬岱山東沙角商民馬阿炳、自置有金順源商船一艘、裝載客貨為業、前日由鎮江裝滿貨物來浙交卸、不料駛至定屬

大羊山外南巡檢岙洋面、突遇盜船截阻、盜匪十餘人、口操台音、蜂擁過船、任意搜索、當被劫去粉乾十餘件、芝麻十餘石、黃荳二三十石、又將船主馬阿炳一名拔過盜船、揚帆向南而去、現由該船舵工將船駛回本埠、除餘貨交卸外、已具稟縣公署請求轉咨水陸營警一體救緝矣、又聞象山縣東鄉湖頭周肇全、被盜拔去勒贖一節、已誌前報、茲聞該盜等將人拔去、並搶得贓物之後、遂即開船駛至南韭山、分配贓物、有得贓者、有得人者、奈得贓者刁狡、隨持原贓作證、親至周肇全家、坐索備洋贖人、經周姓家屬、一再懇求、始要一千元、終允三百元往贖、該家屬備齊洋元、隨盜到船、不料肇全不在船內、該盜將送洋者哄騙上岸、即駛而去、而分得人之盜船、駛至大洋、忽遇風颶、□將覆沒、盜即用力駕駛、躍登岸上、單剩肇全在船、遇救得以生回、合家共慶天助云、

㉗『時事公報』1922年12月26日

「海盜蠶起中石坂商之自衛策 ▲具呈水警廳購置護船」

象山寧海兩邑之坂商船裝運坂、不下八十餘艘、惟是海盜蠶起、石坂船行經峙頭金塘洋面、常有劫船拔人情事、一被拔去、則勒贖輒在三四百元之上、該商等甚爲苦之、茲有商民丁宗慶・史智美・黃富國・陳能官・胡善桃・王有土・莫炳林・王小土・周國壽・屠瑞生・章思本・黃升佑・徐阿玉・屠瑞玉・葉阿來・陳阿學等、擬購置護船、以資巡護、昨特具呈鎮海外海水警廳文云、竊商等世居象山寧海兩邑、素向置船裝藏坂生理、每月往來兩次、在前方頭道士巖等埠、裝運坂石子、駛由石浦東門埠停泊、運甬交卸、每逢驚濤駭浪之中、苦不勝言、兼之海盜蜂起、一被遇見、非惟財物損失、抑且人被劫拔、押令勒贖、稍不遂願、命遭嗚呼、商等再四思維、欲圖善其力、深耕田畝、期取後利等因、奉此、除分令外、合亟令仰該知事遵照勸諭農民、趁此冬令、務須各盡其力、深耕田畝、期取後利云。

㉘『時事公報』1923年5月25日「江浙交界海盜之猖獗▲迭出擄掠人船案」

浙省釣船戶金慶寶、裝載沙石運滬銷售、於夏曆本月初六日、行經江浙交界漁山洋面、突遇海盜船數艘攔住去路、各盜持械登舟、將人船併擄、又某沙泥船主莊連生及沈理蓀亦被擄去、尚有被擄舟主並夥友之三船、已經釋放、於昨日進淞、將情告知延慶公所與蓬萊公所、請具呈江蘇水警廳四區、昨日已派鈞和巡艦放洋追捕、聞擬再派海鷹輪船放洋協捕云。

上記のように『時事公報』1920年6月から1923年5月まで約3年間から海盜に関する記事を中心に抽出した。これらは商船を襲撃したものと漁船を襲撃したものに大別することができよう。以下、上掲の記事番号①～㉘に依拠して述べていく。

1) 商船の被害

1920年6月22日の記事①は、寧波の商船金源泰船が盗船の被害を訴えたものである。同7月12日の記事⑤では、福州から物資を積載して台州近海を航行中の船舶の多くが盗船の被害に遭

っている。9月18日付の記事⑩によれば、福建から上海へ向けて木材を積載した商船金森昌号が、逆に上海から福建への金恒來と金吉和の二隻が海盜の襲撃を受けた。記事⑪では、福建の商漁業公所が、浙江沿海における海盜被害の状況を訴え、官軍による掃蕩を願い出ている。記事⑫では寧波の新順泰号船が福建から木材を積載して帰帆する途中に盗船5隻に遊撃された。⑬は海賊と誤認された船舶の記事である。⑭は、寧波の釣船である金駿康と金震豊の二隻が沙泥を積載して上海に至り、呉淞口から帰帆する際に大戢洋面において海盜に襲撃されたのであった。海盜が船を取り囲み武器を持ち襲撃してきたのであった。また鎮海の南船一隻が福建省から紙類を積載して甬江に戻ってきたところ突然盗船二艘が現れて襲撃してきたのであった。⑮は、笋紙等の貨物を装載して福建から乍浦に赴く金寶康と永勝利の二隻が台州の脚桶洋地方において風を避け停泊していたところ、夜半に突如盗船七艘が現れ、攻撃を示して威嚇したが、乗員が反撃して難を逃れている。また同日に金裕順・新泉興・金發興・吳德勝・金源發の5隻が福建からの航行中に盗船の襲撃を恐れ兵艦の護衛を受けて難を逃れている。同じ記事に見える嚴駿隆の木頭船は盗船の被害を受け、食用品や衣類などを奪われ船夥21名が拉致された。また鮮猪船の金順興と周源順そして金寶興の10余船も被害を受けた。胡源盛牛骨船は銅沙洋面において遙かに盗船数隻を発見し、盗船の追尾を受けるが逃れている。また温州から紙貨を装載し輸送していた金順康釣船が盗船に衝撃を受けたが何とか難を逃れている。官鹽船の金震豊等4隻も瀏河口から空船で浙江に戻る際に呉淞口から100里足らずの海上で盗船の襲撃を受けた。金祥豊・金長源・金萬興・金恆源・金財源などの釣船が、寧波より猪只を輸送して上海に赴き、帰りは空船で呉淞口を出て鴨窩沙洋面を通過したところで盗船の追尾を受けたが、幸いなことに全船が空船であったため難を逃れている。⑯は、寧波の釣船金祥春号が呉淞口外の70~80里の銅沙洋面において盗船の襲撃を受け人と貨物を強奪された。また象山縣の船戶王阿福金利順が沙石を装載して上海へ赴く際に大赤洋面で大風に遭い停泊中を盗船に襲撃された。岱山の船戶楊阿寶が蘇州の五屬鹽廠から毛鹽960包を積載して蘇省瀏河鹽へ赴く際に滙口嘴洋面で突如盗船の襲撃を受け船中の衣服や什物を奪われている。また餘姚の船戶順泰も蘇州の五屬鹽廠から毛鹽1200包を積載し白洋山面において盗船の襲撃を受けている。また柴炭を積載した紹興南鑊船の海寧号が浙江瀝港口外の巨頭洋面において盗船の市街を受けた。⑰によれば、江北張王港の沙船金長茂号が江北から鮮猪145頭、黄荳40石、花生70余包を積載して呉淞口から出港し寧波に赴き販売する予定でいたところ江浙交界の洋面で盗船の襲撃を受けた。⑱の記事は、象山と寧海の兩縣の商船が金塘洋面で盗船の被害を受け苦しんでいるとのことであった。そのため商民丁宗虔・史智美等が護船を購入して巡視するとのことである。⑲は浙江省の釣船金慶賚が沙石を装載して上海に運び販売する予定でいたところ江浙交界漁山洋面において突如海盜船数艘が現れ船主莊連生と乗員の沈理蓀が拉致されたのであった。

2) 漁船の被害

1920年7月11日の記事③は、定海の島嶼部の漁民が海盜の襲撃を受けた被害を報告している。

同7月12日の記事⑤には、定海近海で操業中の漁船が盗船によって襲撃された、その海盜の中に「台音」即ち台州方言を話すものが居たことが報じられている。そして漁民の一部も海盜によって拉致された。記事⑨によれば定海の衢山、岱山などの海域には盗船が出没して漁船を襲撃していた。その海盜の中には「湘音」即ち湖南方言を喋るものがいたと報じられている。⑬は鎮海の漁船が普陀山近海で盗船に襲撃され積荷の魚や衣類まで掠奪されている。⑭は漁船が浙東近海で海賊に襲撃され、その海盜は台州の出身者と見られ、既に南に逃亡したとされた。⑮定海の岱山の魚民徐隆虎等が金順有釣船を使って瀝港洋面において操業中に盗船数艘が現れた。そこで漁船は難を逃れようとしたが、金順有漁船だけが盗船に夜通し追尾され700～800里も逃れたが、大戢洋を越えて江蘇金山縣の匯角嘴洋面において遂に盗船が発砲し、船夥の鍾渭徳が脳部を撃たれて死亡し、さらに船主徐隆虎等三人も銃撃される被害を受けたのであった。⑯は定海縣の漁民が操業中に盗船に襲撃された。漁船の什物だけではなく乗員2名も拉致されている。そひて海盜は台州方言を使っていたとされる。⑰によれば、定海沈家門の漁船3隻が九山洋面において、盗船王道明・李興龍・金品三の3隻の襲撃を受けている。

3) 海盜の襲撃

1920年8月9日の記事⑥によれば、象山爵溪地方に海盜が上陸し、金銭を強奪したとある。先に触れた⑮定海の岱山の魚民徐隆虎等が盗船に追われ瀝港洋面から700～800里も逃れ、江蘇金山縣の匯角嘴洋面において盗船の発砲被害を受けている。船夥の鍾渭徳が脳部を撃たれて死亡し船主徐隆虎等3人も銃撃された。記事⑱によれば、寧波、台州、温州管轄の海上において特に冬季において海盜が跋扈して商船を襲撃している。その海盜の巢窟とみられる箇所が航業公會の調査によれば台洋之□魚岙や大勝東磯岱門一帯の海島を根拠地としていた。そして南は福建省の東北端の沙埕から北は長江口に当たる吳淞口外まで「無處無盜、無日不劫、航商被盜」と盗船の無いところはなく、海盜の被害の無い日はなく、商船が襲われその損害は100,000金を降らないとされ被害を受けた人々は60人に及ぶとまで言われた。

4) 海盜の実態

1920年7月11日の記事③は、拿捕された海盜が様々な武器を保持して襲撃していたことを報告している。⑬によれば、鎮海縣の東管郷の商人が夜中に盗賊に襲撃されているが、海賊の可能性が高いと考えられる。1922年10月26日付記事⑳に見られるように、海盜は民船を襲撃するに当たり南風を利用して江蘇省の南東部の奉賢縣や南匯縣の沿海海域に現れた。この海域は民船にとって「必經之處」であり襲撃に最適な海域であった。そして盗船はその民船の積荷を見て「以砂泥柴炭等船、無值錢之物可劫、故皆舍棄、專劫裝運米糧值錢之各貨船」とあるように、泥や柴や石炭を積載した船は価値の無い船として見過ごし、米糧などの価値ある貨物を積載した民船を襲撃したのであった。

4 小 結

上記のように1920年6月から1923年5月まで約4年間から寧波で刊行されていた新聞『時事公報』から海盜に関する記事を見ると、海盜が襲撃の対象とした船舶は商船と漁船に大別することができよう。

浙江省東部沿海を航行していた商船の海盜被害から、襲撃された商船は福建から上海の間の海域を航行していた木材や様々な物資を搭載していたものであった。これらの商船の特徴は、福建から木材を浙江省や上海へ輸送する船舶が多く見られた。特に福建と浙江との物資の流通に従事していた船舶が海盜の餌食となったのであった。

他方漁船の海盜被害も多く、それは定海を含む舟山群島近海が魚類の棲息する優良な海域であったため、その海域で操業する漁船を狙って海盜が衝撃してきたのである。

その海盜の中に「台音」即ち台州方言を話す者がいたことが幾つかの記事でできされるように、この時期の海盜の特徴として浙江沿海の出身者の比重が大きかったのではないと思われる。海盜の中には「湘音」即ち湖南方言を喋るものがいたと報じられたように、明清時代の海盜のように中国大陸沿海の人々が海盜に加わったとされる状況ではなく、遠く内陸部からの流動人口の一部も海盜集団に参画していた可能性が見られることである。さらに海盜の襲撃は、海上を航行する船舶のみならず、沿海の富裕な人家をも襲撃してたことが1920年8月9日の記事からも知られ、海盜の形態が多様化していたことがわかる。浙江沿海の海盜は、南は浙江省と隣接する福建省の東北端の沙埕から北は長江口に当たる吳淞口外まで「無處無盜、無日不劫、航商被盜」と盗船の無いところはなく、海盜の被害の無い日はなく、商船が襲われその損害は十萬金を降らないとされ被害が見られた。そして海盜の襲撃の目標は、民船の積荷であり、「以砂泥柴炭等船、無值錢之物可劫、故皆舍棄、專劫裝運米糧值錢之各貨船」と、泥や柴や石炭を積載した船は価値の無い船として見過ごし、米糧などの価値ある貨物を積載した民船を襲撃したのであった。