

清代寧波の民船業について

松 浦 章

もくじ

- 一 緒 言
- 二 寧波と民船業との関係
- 三 寧波民船の活動範囲
- 四 寧波民船業の沿海航運の経営状況
 - (一) 寧波民船の船商
 - (二) 寧波民船の乗組員
 - (三) 寧波民船の航運経営
- 五 寧波の民船
- 六 小 結
- 一 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。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。その上、中国国内には何十倍、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

清代寧波の民船業について

の出来ない交通・運輸機関として、永年に涉ってその機能を担ってきたのである。

とりわけ中国大陸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。そこで、本稿ではこのうち寧波の民船業について述べてみたい。

一 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、その港は沿海に浜しているわけではない。寧波の地理的状况は咸豊二・三年（一八五二・一八五三）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、江源分為二。一由上虞・余姚・慈谿至寧波。一由奉化至寧波。潮来自鎮海、至寧波海潮。一日兩次、江水・海水来往冲激、於城外三江口会合。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二度海水が満潮時にさかのぼって来る。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。

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光緒三年（一八七七）の進士で鄞県出身の董沛が光緒十年（一八八四）に「甬東天后宮碑銘」の中で次のように述べている。

吾郡回凶之利、以北洋商船為最鉅。其往也、轉浙西之粟、達之於津門。其來也、運遼・燕・齊・苔之產、質之於甬東、航天潢里、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った。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。それは、『支那省別全誌 第5巻 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、

至る処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（一八五四）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。若商船尽去運糧、山客至碼頭不見運貨商船、貨棧皆屯積居奇、河船一至、無貨可弁、山客必致裹足而不再。^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。地方倉庫業者の方は品数の少ない商品の値上がりを待っ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った。

このことから明らかなように、寧波の経済的基盤は、沿海地域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場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場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余人、海船進出口、皆係此輩運貨上船下船、藉以糊口。合三千余人家眷計之、仰食於海船之進出者、不下万余人。

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三千人余りもいた。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一万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二四年（一九三五）の『郵県通志』輿地志、壬編、戸口によれば、

咸豊五年（一八五五）の郵県の口数は二一四、五三一口

民国一七年（一九二八）の寧波市の人口総数は二一二、三九七人。

とあるから、寧波の人口は約二〇万と見て、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一万人とすると、寧波の人口の約五％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。

清代寧波の民船業について

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。

三 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。その一八八二—一八九一年（光緒八—一七）の寧波の箇所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八〇〇隻にのぼる。その上、毎年一〇〇隻を越える福建のジャンクが入港してくる。

約七〇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、五〇隻が寧波に停泊し、そして底荷物の大部分を帰帆に際し、それらの多くが棉花や大豆粕、油、大豆等を輸出貨物として取り扱っている。その帆柱群は膨大な量の竹の太綱でジャンクの側面に繋がれ、さらに太綱は甲板の上になら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綱によって繋がれ、不体裁で非常に重い固まりを成している。それらはこれらの船舶の目的地へ運搬される。

二〇隻のジャンクは磁器やオリブ、みかん、紙等を福州からもたらす。そして、福州へは棉花や大豆をもたらす。これらのジャンクは七〇〇から一〇〇〇担の積載能力を有し、そして

毎年一から三航海をおこなっている。

約二〇〇隻の寧波ジャンクが福州から鎮江、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一航海するだけであり秋には寧波に停泊するのである。

約一一〇隻が寧波と鎮江との間の貿易に従事しており、鎮江に紙や筴や他の荷物を運送し、そして黒米、小麦、豚、牛骨、磁器、こえびの殻やニンニクを運んでくる。これらは四〇〇から八〇〇担の積載能力があり、一年に一回から六回の航海を行っている。

三〇〇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。

約一二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(寧波)からの積荷の大部分は豆類や棉花等が運ばれ、帰帆には白明礬がある。これらの船は六〇〇から一〇〇〇担の積載能力があり、一年に一から五航海を行っている。

一〇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、そして七〇〇から一〇〇〇担の積載能力がある。

福建のジャンクの入港は一八九一年(光緒一七)に一三〇隻にのぼった。これらの内、八〇隻が積荷を積載してきた。それらは主に砂糖や *Lung-gans* からなっていた。そして五〇隻が空荷物であった。全船舶が棉花や大豆粕や大豆の積荷を運び去

った。

牛莊・天津・芝罘との貿易は八〇から九〇隻のジャンクによって行われている。これらの船は一〇〇〇から三〇〇〇担の積載能力がある。これらは寧波で建造され、所有者は同地にいる。これらは毎年一から二航海をし、寧波には豆類や豆粕や麵等をもたらし、紙や *samsui* (蒸留酒) や竹を運んで行く。^⑥

と寧波の民船の航行圏が知られる。

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、明治四三年(宣統二、一九一〇)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樫三本を有し、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。^⑦

とある調査結果は上記の記載とほぼ一致している。

から CHINESE REPOSITORY. VOL. XV. Notices of Fuchau 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。

寧波から棉布が移入されている。^⑧

とあり、また、

大型ジャンクの数はそれ程多くなく、百隻位のものが多くは寧波から来る。^⑨

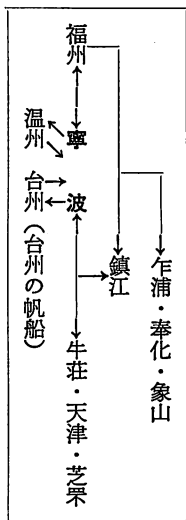
とあるように、道光二六年頃には寧波から福建省の福州へ大型ジャンクが一年に一〇〇隻程が航行していたことが知られる。

これら寧波民船の活動範囲を表示すれば次のようになる。

◎寧波民船の航行範囲

- 寧波帆船 七〇隻 寧波⇄福州 七〇〇〜一〇〇〇担
- 内稼働は二〇隻 (一年に一〜三航海)
- 寧波帆船 二〇〇隻 福州⇄鎮江・乍浦・奉化・象山 (一年に一航海)
- 寧波帆船 一一〇隻 寧波⇄鎮江 (一年に一〜六航海)
- 寧波帆船 三〇〇隻 寧波⇄鎮江
- 寧波帆船 一二隻 寧波⇄温州 (一年に一〜五航海)
- 六〇〇〜一〇〇〇担
- 寧波帆船 八〇〜九〇隻 寧波⇄牛莊・天津・芝罘 (一年に一〜二航海) 一〇〇〇〜三〇〇〇担
- 台州帆船 一〇隻 寧波⇄台州七〇〇〜一〇〇〇担
- 福州帆船 一三〇隻 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 (棉花・大豆・大豆粕・油)
- 寧波⇄福州 (磁器・みかん・オリブ・紙・砂糖・Jung-gans)

清代寧波の民船業について

寧波⇄温州 (大豆・棉花)

寧波⇄温州 (白明礬)

寧波⇄鎮江 (紙・苳)

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・samsu(蒸留酒))

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 (木村)

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(一七二七)三月二日に朝鮮国の濟州島の大静県に漂着した寧波船が知られる。

大清国浙江省寧波府鄞県人、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、到登州府萊陽県、賃買青荳並防風、三月初六日、放洋出洋、不意十五日以後、悪風大発、至十七日、失舵漂。(以下略)

とあるように、寧波府鄞県の船が漂着した。この船の乗船者は、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、共二十一人。

とあるように、船戸周大順ら一七人の乗組員と四人の客商であった。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、我是福建汀州府歸化縣人、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、備到
 周大順船隻、裝綿花、往山東發賣、今年正月初五日開洋、二月
 十三日、到山東萊陽縣、換買青荳・防風。魏從裕是福建福州府
 閩縣人、亦買青荳等物、在山東、附搭周大順船、同浙江發賣。
 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。(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
 廷章に備船され、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(一七三二)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、裝載客貨白糖一千四百五十三包、松糖十四包。

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、廈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(一七三二)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。

浙江鄞縣商字百伍拾号船壹隻、商人蘇永勝并水手貳拾壹名、
 所載白糖・松糖・粗孟等貨。

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思われる。

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。

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(一七六二)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、在上海東裝貨物、九月二十五日、至山東石島、猝
 遇狂風。(以下略)

とあるように、寧波府鄞縣の船が乗組員一九名のはか三人の恐らく
 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。(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(嘉慶一四、一八〇九)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、十七人乘組、去六月十一日上海ヨ

(表1) 咸豊2年(1852)浙江省漕糧船
鎮字・郵字船一覽表

府	県	船 隻	鎮 字	郵 字	
杭 州	仁 和	18隻	9隻	7隻	
	錢 塘	8	2	3	
	海寧州	21	8	5	
	富 陽	3	1	0	
	余 杭	7	1	0	
	臨 安	2	1	1	
	新 城	1	0	1	
	於 潛	2	1	0	
	昌 化	1	0	1	
	嘉 興	嘉 興	47	7	3
		秀 水	42	9	9
		嘉 善	40	8	6
		海 鹽	18	3	2
		平 湖	23	5	1
石 門		24	6	8	
桐 鄉		19	7	5	
湖 州	桐 安	36	6	1	
	烏 程	41	5	4	
	長 興	37	12	0	
	德 清	28	3	0	
	武 康	8	0	0	
	安 吉	4	2	1	
		430隻 100%	96隻 23.3% 鎮字	58隻 13.5% 郵字合計 35.8%	

(注) 『浙江海運全案』卷10, 1丁表~39丁表より作成

清代寧波の民船業について

リ船ヲ出シ、紙ヲ積ミ乗セ閑東ニ趣キ、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、(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つた寧波の船であつた。

⑦道光四年(一八二四)に海寇に遭遇した寧波府鎮海県の船が知られる。

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、由鎮興掛驗出口、至興屬桃花莊買置螟蚘蠶未就、欲往温州置買杉木。(以下略)

とあるように、寧波府鎮海県の船が鎮海県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(一八二六)十一月八日に朝鮮国全羅道牛耳島に寧波

府郵県の船が漂着している。

去年七月初七日、装酒、自鎮海県放洋、八月初七日、往天津交卸、九月十三日、自天津出口、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。(以下略)

とあるように、寧波府郵県の船が鎮海県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(一八四一)正月二十九日に寧波府鎮海県の船が朝鮮国の牛耳島に漂着している。

宋子権等六人、俱係浙江鎮海県人、本年正月十九日放船、装載白紙・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、除淵没十二人、到岸殞命者一人、僅存六人、漂流到此。(以下略)

とあるように、鎮海県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(一八四一)に同じ鎮海県の船が朝鮮の黒山島に漂着している。

浙江省鎮海県人孔継祥等十八人、漂到黒山島。

とある鎮海県の船で一八人乗りであった。

咸豊二年(一八五二)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」とあるのは鄞県、鎮海県の略称と考えられ、整理したものが表(一)である。

この表によれば、寧波府治下の鄞県・鎮海県の船は全船の三五・八%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見ることができであろう。

四 寧波民船業の沿海航運の経営状況

(一) 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、一為閩人所建、一為南洋商船所建、基址俱狹、惟此宮為北洋商船所建、規模宏廠。

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。

北号商船只走北洋、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、則為南洋、由定海而上、則為北洋。

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号商船であった。

北号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(一八五四)正月の記事の中に次のように見える。

是時寧波北号海船、不過一百七、八十号。

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一七〇から一八〇隻にすぎなかった。その後、清官府による海運の好景気により、寧波の北号海船は、

漸添至三百余号之多。^⑤

とあり、三〇〇隻以上に増えた。

咸豊四年当時の北号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。

北号商家自置海船、大商一家十余号、中商一家七・八号、小商一家二・三号。^⑥

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。大船商は一〇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、小船商は二、三隻の所有にすぎなかった。

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」(『皇朝經世文編』卷四十八、戸政、漕運下所収)の「防弊清源」によれば次のように見える。

一船、商貨値五・六千金、船価亦値五・六千金。

とあるように、船体の建造費が五・六千金であって、積荷の価格とほぼ等しかったことが知られる。

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。^⑦

(二) 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。

清代寧波の民船業について

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	一七二七	雍正五年	鄞県	二一名	一七名	四名
②	一七三一	雍正九年	鄞県	二二名	二二名	一名
③	一七三二	雍正十年	鄞県	二二名	二二名	一名
④	一七三二	雍正十年	鄞県	二二名	二二名	一名
⑤	一七六二	乾隆二七年	鄞県	二二名	二〇名	二名
⑥	一八〇九	嘉慶二四年	寧波府	一八名		
⑦	一八二四	道光四年	鎮海県			
⑧	一八二六	道光六年	鄞県	一六名		
⑨	一八四一	道光二二年	鎮海県	一九名		
⑩	一八四一	道光二二年	鎮海県	一八名		

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二〇名程度であった。

以上の例からも明らかのように、寧波沿海帆船の乗組員数は一六名から二〇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、ほぼ長江河口地域

の沿海帆船の運営規模とはほぼ同様であったことが知られる。^⑤

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乾隆二七年（一七六二）の郵鼎船の場合、船戸・舵工各一人、水手一八名であった。^⑥

⑥道光六年（一八二六）の郵鼎船の場合は、耆民・舵工各一人、水手一二人である。^⑦

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出来る。^⑧

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。^⑨

耆民は積み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。^⑩

水手は帆船の下級船員であった。^⑪

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、経歴の明らかかな者を中心に採用していたことが知られる。

(三) 寧波民船の航運経営

寧波沿海帆船の航運経営は先の航行例から見てみることにする。

①は福建商人等による備船。

②③④は備船であったと考えられる。

⑤は詳細は明らかでないが、「装貨物」とあり、また乗組員以外に二名を乗せていたことから、商人による備船と考えられる。

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」などあるから交易船と考えられる。

⑧も詳細は不明であるが、「装酒」、「装棗」とあることから備船であったと考えられる。

⑨は「販売」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備船され貨物を輸送する「運賃積み型」と積み荷を売しながら航行する「交易型」の二形態が主に行われていたことが知られる。^⑫

五 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「海関一〇年報告」である。

土着のジャンクは全て寧波やあるいは隣接の県の鎮海や定海で、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彈船、三不像、四不像と呼ばれている。前者は古い型のもので、正方

形の船首を有して、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、狭ま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。とい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で、一六から二四名の船員を載せる。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。そして白鰲殻は papico で白色で飾られている。それらは八から一二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、ますぐな船首と船体を有している。航船は客船、そして脚划船は小さな船で足で漕ぐ櫓

清代寧波の民船業について

によって推進する^⑩。

とあるように、寧波及びその近郊で使われていた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

海洋航行船式	乗組員数	航行海域等
彈 船(蟹船)	一六〜二四名	寧波⇄北洋
三不像	一六〜二四名	寧波⇄北洋
四不像	一六〜二四名	寧波⇄北洋
鳥 船	八〜一二名	寧波⇄福州・鎮江
白鰲殻	八〜一二名	寧波⇄福州・鎮江

河川航行船式 航行流域・用途

白銅載	石灰運搬船
百官船	寧波⇄百官鎮(上虞県・曹娥江浜)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
脚划船	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』巻十、「考定三不象船式」に船舶建造の事情について知られる。

案三不象之制防、自康熙三十八年、承運福建木料、就釣船旧制、

増益以松木為之、其式不象江南之沙船、不象福建之鳥船、不象浙江之蟹船、故名之曰三不象、視蟹船差大容二千石。

とあるように、三不像船は康熙三八年（一六九九）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蟹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。

「海関十年報告書」にある弾船 (tan chuan) とは『浙江海運全案』巻十、「考定三不像船式」にみえる浙江の蟹船 (tan chuan) のことであつたことが判る。

『浙江海運全案』巻十、「蟹船停泊図」（次頁参照）には、蟹船、南北洋皆行、身長倉深、頭尾帶方、船底及兩旁、塗以蠣粉、上横抹以煤屑、頭尾間刷以礬紅。

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「三不象船停泊図」（次頁参照）に、三不象船、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、水中鹹蟲、頭尾間抹以礬紅、其篷以箬為之、取其堅固、然甚重、今亦有用布者、自頭至艙、水関上有索一拑、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、謝占玉は「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、然不敢貼近淺処、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つたが、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県の民船の航運が知られる。奉化県の地理的状况は段光清の『鏡湖自撰年譜』咸豊七年（一八五七）の条に、

奉化県址、脈自西来、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。

とされる良好な土壌を有していた。

この奉化を中心とする民船の種類は光緒『奉化県志』巻三、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。明治四三年（宣統二、一九一〇）の日本人の調査では次のようにある。

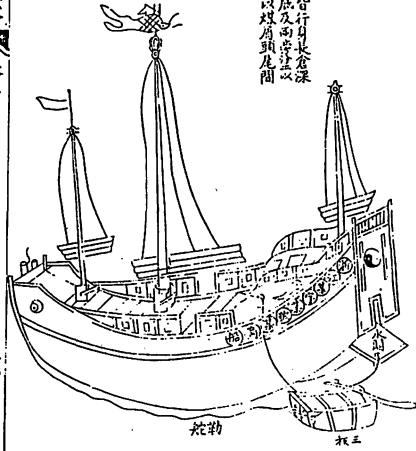
烏山船は寧波に船籍を有する民船にして、上海南市各魚行の備船にかゝり、魚類を積みて上海に来るものなれ共、時には客船として用ゐられざること無きにあらず、其大さは種々なれ共上海に来るものは五、六百担より千担積迄とす、乗組員は小は六、

圖駛行船蛋



圖泊船停蛋

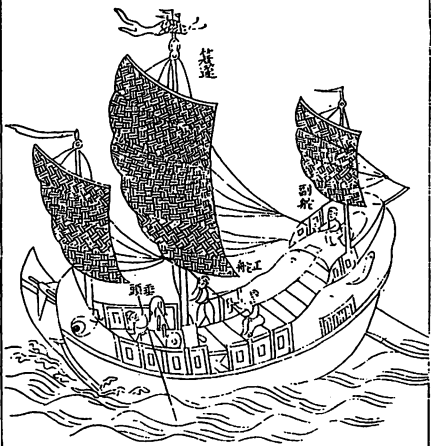
蛋船此洋官行舟長倉深
頭尾方船底及兩邊皆以
繩繫上橫柱以燈眉頭尾間
刷以紫紅



舵勒

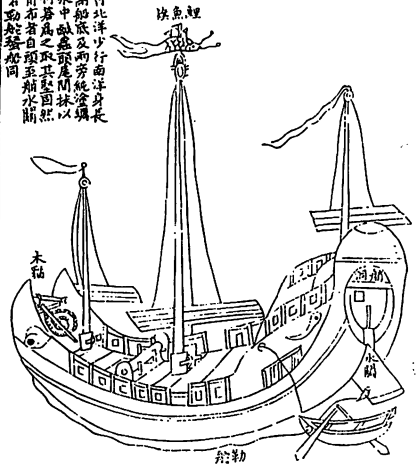
板三

圖駛行船象不三



圖泊船象不三

三不象船多行北洋少行南洋身長
腹圓頭銳尾高船底及兩旁皆塗鎮
粉以驅西洋水中蟲魚其堅固抹以
紫紅其篷以竹簾爲之其堅固然
其船亦有用布者自頭至船水關
上亦塗一相名動船象船同



舵勒

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ゝ如し、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ざる為め、造船費は極めて廉にして、大船と雖も其価千五百元に過ぎず。

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。

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県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県西十里、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、蕭山県、西興渡の条に、

康熙年間、総督劉兆麟、因渡夫勒害、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（一六六九〜一六七三）まで両江総督であった劉兆麟により、西興渡においては、大船は一隻当り三十人中船は二十人、小船は十人という乗船者数に限定され、利用者は一人五文、貨物は一担当り八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側面を知る参考にならう。

六 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（一八六二）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、縵以豆貨為大宗。

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、北洋からの帆船には豆貨、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『鄞県通志』食貨志丁編、商業、業業の条に、

甬非産業之区、然清代因交通関繫、実為全国輸運枢纽之地、迨民国後及為上海業所奪、近年以来、每況愈下。

とあるように、寧波では業種を生産しなかつたにもかかわらず、寧波は清代において交通の重要拠点であったことから、薬剤取引市場を形成して、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剤が市場を形成させたのである。民国以降、上海の薬剤市場が台頭してくるまで寧波の業業の名は全国に馳せていた。

以上、本稿で考察を加えたように、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。

註

- ① 松浦章「中国海事史研究の現況」(『東洋史研究』第四五卷第二号、一九八六年九月)。
- ② ①同書、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』第四五号、一九八八年三月)がある。

清代寧波の民船業について

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—」(小野和子氏編『明清時代の政治と社会』京都大学人文科学研究所、一九八三年三月)。

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稿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 Siba, Ningpo and Its Hinterland (G. C. William Skinner ed.; *The City in Late Imperial China*, Stanford University Press, 1977.)

⑤ 『鏡湖自撰年譜』(近代史料筆記叢刊、北京・中華書局、一九六〇年二月第一版、一九八四年八月第二次印刷)六六頁。

⑥ 民国『鄞県通志』食貨志、二一六丁表、泉州海外交通史博物館調査組「天后史跡的初步調査」附録二「甬東天后宮碑銘」(寧波)六二〇六三頁(『海交史研究』一九八七年第一期(総第十一期)一九八七年六月)参照。

⑦ 『支那省別全誌 第五卷 浙江省』東亞同文会、一九一八年五月、二八二頁。

⑧ 『鏡湖自撰年譜』九二頁。

⑩ 民国『鄞県通志』輿地志。

⑪ *China Imperial Maritime Customs: Decennial Reports, 1892—1901*, pp. 377—378.

⑫ 『支那省別全誌 第一五卷 江蘇省』一九二〇年八月、凡例、二九五頁。

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

⑭ 『同文彙考 原編』卷七一、漂民「報大靜漂人押解咨」の「礼部回答」八丁裏。

⑮ 『同文彙考 原編』卷七一、漂民「報大靜漂人押解咨」七丁表。

⑯ 『同文彙考 原編』卷七一、漂民「報大靜漂人押解咨」の「礼部回答」九丁裏。

- ① 『宮中權雍正朝奏摺』第一九輯（台北・国立故宫博物院、一九七九年五月）劉於義奏摺、二五六頁。
- ② 『宮中權雍正朝奏摺』第二〇輯（台北・国立故宫博物院、一九七九年六月）李衛奏摺、七六一頁。
- ③ 『備辺司曆録』第一四二冊、刊本第二三冊八一—九頁。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』第一七輯、一九八四年三月、五六頁。
- ④ 『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。
- ⑤ 『長崎文献叢書 第一集・第四卷 続長崎実録大成』（長崎文献社、一九七四年一月）二〇九頁。
- ⑥ 張偉仁氏輯『清代法制研究』（台北・中央研究院歷史語言研究所專刊之七六、一九八三年九月）案四五、張翹商船外洋被劫、第二冊、三一—頁。
- ⑦ 『備辺司曆録』第二二五冊、刊本第二二冊八一—九頁。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』第一八輯、一九八五年三月、六一頁。
- ⑧ 『同文彙考 原編』漂民上國人、「報牛耳島漂人押解咨」七丁表。
- ⑨ 『通文館志』卷一一、紀年統編、憲宗大王七年辛丑の条、三九丁表。
- ⑩ 民国『鄭県通志』食貨志、二一六丁表、前掲註⑥『海交史研究』一九八七年第一期、六三頁参照。
- ⑪ 『鏡湖自撰年譜』一〇二頁。
- ⑫ 『鏡湖自撰年譜』九二頁。
- ⑬ 『鏡湖自撰年譜』九二頁。
- ⑭ 松浦章「清代江南船商と沿海航運」、『関西大学文学論集』第三四卷第三・四合併号、一九八五年三月。
- ⑮ 前掲註②同書、松浦章「李朝漂着中国帆船の「問題別單」について」上、五六頁。
- ⑯ 前掲註②同書、松浦章「李朝漂着中国帆船の「問題別單」について」下、六二頁。
- ⑰ 松浦章「一八〇—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「側面」」、『関西大学東西学術研究所紀要』第一六輯、一九八三年一月、六四—六七頁。
- ⑱ 松浦章「李朝漂着中国帆船の「問題別單」について」下、八八頁。
- ⑲ *China Imperial Maritime Customs: Decennial Reports, 1892—1901, p. 378.* 原文に船式の漢字表記があり、それによった。
- ⑳ 『鏡湖自撰年譜』一〇六頁。
- ㉑ 前掲註②同書、凡例、二八二頁。
- ㉒ 『李文忠公奉稿』卷一、「上海一口豆石請仍歸華商裝運片」
- ㉓ 民国『鄭県通志』食貨志、丁編。

〔追記〕 本稿は文部省昭和六十二年度科学研究費一般研究(C)「十六—十九世紀における漂着中国船資料より見た清代海上貿易史の研究」の一成果である。