

民国期浙江嘉興地区における輪船航路ネットワーク

松 浦 章

Networks of Paddle-wheel Steamer routes in Jiaxing, Zhejiang during the days of the Chinese Republic

MATSUURA Akira

Because of networks of waterways developed in the lower regions of the Yangtze River in China, traveling by boat was often considered more convenient than traveling by land, a fact that was indicated by the old saying “by horse in the north, by boat in the south.” As a result, wooden sailing ships were often used in the region, but the scene changed at the end of the 19th century as modern paddle-wheel steamers, i.e. steamships, appeared. Many steamship companies were also founded during this time.

In year 24 of Kuang Hsu’s reign (1898), the Qing Dynasty noted the need for small steamers to navigate inland waterways such as canals; English and American shipping companies and the Dynasty’s China Merchant’s Steam Navigation Co. began operating with small steamers, and the steamship shipping business took off in the inland waterways of the lower Yangtze. Records on Jiaxing revealed that the situation had changed little with the advent of the Chinese Republic.

Keywords: days of the Chinese Republic, paddle-wheel steamer, steamship, lower Yangtze waterways, Jiaxing

1 緒言

古来より中国の江南地域は「南船北馬」の呼称でも知られるように、水路網が発達し、陸路を進むより水路を船で行く方が便利であるとされてきた。そのため多くの木造帆船が利用され

てきたわけであるが、19世紀末に近代的な輪船即ち汽船が登場するとその光景も一変し、多くの汽船会社が設立されたことは既に明らかにされている。¹⁾

特に中国内河における汽船航運に関しては、日本の領事報告の中に見える「運河ニ於ケル小蒸氣運漕業」が如実に述べている。

光緒二十四年即チ明治三十一年内河章程ヲ以テ、運河ノ此部分カ小蒸氣船ノ航行ニ開設セラレテ以来、英米ノ國籍ヲ有スルモノ及ヒ清國國籍ヲ有スル招商局ノ小輪船等往來スルト茲ニ七年、本年ニ入りテ曩ニ米國籍ニ在リシ戴生昌カ本邦ノ國籍ニ移リタルヲ以テ本邦蒸氣船ノ此航路ヲ用イシ嚆矢トシ、次テ大東蒸氣船會社モ初夏ノ頃ヨリ、其航路ヲ開始スルニ至レリ。²⁾

とあるように、光緒二十四年、1898年に清朝は運河を始めとする内陸河川に小型蒸氣汽船の航行を認めた。その航運業を開始したのは英国籍や米国籍の航運業者であったが、清国でも輪船招商局が小型汽船による運航を開始した。その後には戴生昌や日本の大東汽船もその計画を行うことが指摘されている。その後、輪船招商局（写真①参照）や戴生昌と大東汽船との激烈な競争が内河汽船航路において展開されたのである。³⁾

清末から中華人民共和国成立前の時期までの中国汽船航運業に関して最も精緻な成果を上梓したのは樊百川の『中国輪船航運業的興起』⁴⁾である。樊百川は、清代の帆船航運から論述し、外国汽船の中国への進出とその後の中国各地における汽船航運業の興起、そして招商局汽船の創設と中国の内河における中小の汽船航運業の台頭と興亡について詳述した。しかし、広大な中国のこと故、まだまだ明らかにしなければならない問題が残されている。

そこで本稿では、江南の中でも水路が極めて輻湊していた太湖南部地域の江蘇省と浙江省とが隣接する水路網において汽船による定期的運航が、浙江省の嘉興地区を中心にとどのように行われていたかについて述べてみたい。

1) 樊百川『中国輪船航運業的興起』四川人民出版社、1985年10月。

松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005年6月、3～7頁参照。

2) 『通商彙纂』明治38年（1905）第71号、「鎮江清江浦間運河狀況」（明治38年10月30日附在上海帝國領事館報告）32頁。

3) 松浦章「清末大東汽船会社の江南内河就航について」『関西大学東西学術研究所紀要』第24輯、1991年3月、1～38頁

松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』169～220頁。

4) 樊百川『中国輪船航運業的興起』四川人民出版社、1985年10月。



写真① 輪船招商總局旧跡（上海外灘 2009年9月22日撮影）

2 清末における輪船航運業の振興

上海において刊行されていた新聞である『滬報』第66号、光緒八年六月十九日（1882年8月2日）には「論内河輪船有利無害」の記事が掲載されている。

……如試辦内河輪船一事、固有利而未嘗有害也。……内河民船就江蘇、而論不下数萬船戶水手、皆倚以生。今輪船、初雖搭客不裝貨、後必裝載貨物、人皆貪其便、若各省行之、不奪数十萬民船之利、而絕数百万船戶水手之命乎。曰輪船之設、不欲與民船争利也。……向應江南鄉試、專坐民船、近年既有商輪、又有官輪、然乘輪船者、十不過六七、仍有三四成雇用民船、即民船減去六七成雇戶。

とある。江蘇省内の内陸河川において航行する民船に従事する船上労働者である「水手」は数万を下らず、彼等は民船の運航によって生活をしてきた。しかし、新たに登場してきた汽船は民船にとって巨大な競争相手となった。民船より大型で速力が安定している汽船によって貨物輸送されると、乗船する旅客は貨物とともに搭乗しなくても良い、貨物輸送の利便を歓迎した。そのことは民船の運航によって生活する水手等の生業を奪うことになった。汽船が増え、民船と競合することは歓迎されることではなかった。しかし科学に応募する受験生も以前は民船に搭乗して試験場に赴いていたが、1882年頃には内河を航行する商業的な汽船や官立の汽船などに乗船する者が増加して、民船の利用者が3、4割に対し、汽船の利用者は6、7割に達していたのであった。

同日の『滬報』第66号にも「西報論内河輪船」という記事が掲載された。

上海華商、擬辦内河輪船一事、……查蘇州至滬、民船須四五日不等、風苟不順、尚不止此

数。苟用小輪船、則不過一日夜耳。此類齊觀其利否、不待辦而自明矣。

水路交通を利用して蘇州から上海に赴くのに、順風順水であれば、民船では4、5日で到着可能であるが、逆風逆水ではそれ以上の日数が必要であった。しかし小型汽船に搭乘すると一昼夜にて到着することが出来たのである。汽船の時間的利便さと到着時間の正確さが、広く認識されるようになってきたのである。

1880年代になると清朝の地方官吏ですら汽船の航運活動の有用性を認識するようになった。安徽巡撫であった陳彝が、光緒十四年（1886）三月二十五日付の奏摺において次のように記している。

查古今轉輸之法、用船最便、用車次之、用馬又次之、用人最拙、船最小者、裝載猶以百十石、計車則至重、不過二三千斤、騾馬馱載較車行似速、而一騎所負不過百餘斤、人之所負、又僅及馬之半、此其大較也。……江南・江西・廣東三省考官、悉由輪船行走其間、或用海輪、或用江輪、或用内河輪船、分別酌定、一轉移間、實與疲氓大有裨益。⁵⁾

とあり、輸送の利便さにおいて船が陸路の車や馬や人力に勝っており、最小の船でも110石、約6.6kgを輸送できる。ところが陸路を進む車では最大でも2,000～3,000斤、約1.2kg～1.8kgに過ぎなく、馬では一頭が100斤、約60kgを輸送するに過ぎない。さらに人力ではその半分であるのが現状であった。そこでこれらの地域に汽船が通航するようになれば、人々に多大の裨益を与え、経済的な効果は甚大であると見られていた。

清末に輪船の利便さが知られると、各地の水路網に雨後の筍の子のように多くの商輪公司、汽船業会社が設立された。その状況を、明治40年（光緒三十三年、1907）4月に刊行された『支那經濟全書』は次のように記している。

上海・蘇州・杭州ニ於テ汽船航行營業ヲ開始セシハ、今ヨリ十七年前ニシテ、爾來汽船會社ノ勃興セルモノ少ナカラス。互ニ競争ヲ事トシ興廢常ナク、短キハ三ヶ月、長キモ三年ヲ出テスシテトレ、殊ニ上海・蘇州間航路ハ乗客ヲ主トシ、往來頗ル頻繁ニ加フルニ、距離近キ爲メ、小資本會社ノ設立セラレタルモノ甚タ多シ。然レトモ上海・杭州間ハ之ニ反シ、距離遠ク乗客ヨリハ寧口貨物ヲ主トナス。故ニ比較的有力ナル會社多シ。⁶⁾

とある。1890年代、光緒十年代後半以降において江南の上海・蘇州・杭州の水路を結ぶ汽船航運業を創始する会社が続々と設立されたのであった。とりわけ上海と蘇州との間の乗客輸送を対象とした汽船会社は小資本によって設立されたがために、多くは短期間で廃業に、長くても

5) 『宮中檔光緒朝奏摺』第三輯、国立故宫博物院、1973年8月、749頁。

6) 『支那經濟全書第三輯』東亞同文會、1907年4月、第三編水運、(乙)汽船業、第五章蘇杭滬及蘇鎮航路、395頁。

三年で倒産するとまで言われたのであった。

その最も多くの輪船会社が乱立した江南地区の例に関して、清朝の郵傳部による『郵傳部第一次統計表』光緒三十三年（1907）分によると次の表1のようである。

表1 光緒三十三年（1907）兩江商輪公司

公司名	航 綫	営業者	開業年月	所在地	船數	第三次
利 濟	江寧 鎮江	華商	光緒30年（1904）	上海	2	兩江
陸炳記	江寧 揚州	華商	光緒32年（1906）	上海	4	
陞 記	江寧 蕪湖	華商	光緒32年（1906）	上海	3	
阜 陵	江寧 揚州	華商	光緒29年（1903）	上海	3	
慶東生	江寧 蕪湖	華商	光緒32年（1906）	上海	1	
江 安	江寧 蕪湖	華商	光緒33年（1907）	上海	1	
通 昌	江寧 六合	華商	光緒33年（1907）	上海	1	
美 利	江寧 揚州	華商	光緒33年（1907）	上海	1	
江 昌	江寧 蕪湖	華商	光緒33年（1907）	上海	1	
鑫森記	江寧 蕪湖	華商	光緒33年（1907）	上海	1	
公 泰	蕪湖廬州江寧	華商		蕪湖	4	
江 滙	蕪湖 廬州	華商		蕪湖	1	
泰 昌	蕪湖 安慶	華商		蕪湖	3	兩江・安徽
森 記	蕪湖廬州江寧	華商		蕪湖	3	
江 淮	蕪湖 廬州	華商		蕪湖	1	
源 豊	蕪湖 安慶	華商		蕪湖	2	兩江・安徽
普 濟	蕪湖 江寧	華商		蕪湖	1	
蕪廬航路	蕪湖 廬州	華商		蕪湖	2	
晋 新	蕪湖 寧國	華商		蕪湖	1	
久 源	蕪湖 江寧	華商		蕪湖	1	
江 安	蕪湖 江寧	華商		蕪湖	1	
普 安	蕪湖 江寧	華商		蕪湖	1	
未立名	蕪湖 廬州	華商		蕪湖	1	
無 名	蕪湖 巢縣	華商		蕪湖	1	
福 康	南昌・湖口・九江・饒州・吉安等處	華商	光緒32年（1906）6月	南昌	5	江西
道 生		華商	光緒32年（1906）8月	南昌	7	江西
祥 昌	南昌 九江	華商	光緒32年（1906）	南昌	4	江西
見 義	南昌・湖口・九江等處	華商	光緒33年（1907）3月	南昌	1	江西

（注）『郵傳部統計表第一次』光緒三十三年（1907）分による。左端欄の第三次は宣統元年（1909）『郵傳部統計表第三次』に掲載されている商輪欄を記入した。

これら江南の内陸河川を航行する汽船に関して、日本の領事報告は、光緒二十四年（明治31、1898）の「清國內河ニ内外商民ノ小汽船駛行許可ノ件」として「鑑札ヲ受ケ名號ヲ掲クルコト」の規定を掲げている。

- 一 通商市場ノ開設アル各省ノ内河港ハ自今各該通商港ヨリ内外各種小汽船ニテ自由ニ往來貿易スルコトヲ准ス。
- 一 海洋航行形ニ非サル各種ノ内外小汽船ニシテ或ハ港内ニ於テ駛行シ、或ハ内河ニ往來スルモノハ各自本國ノ規定ニ依リ領有スル鑑札ノ外、尚ホ稅務司ニ届出テ鑑札ヲ受クヘシ、其鑑札ニハ所有主ノ氏名族籍ヲ記入シ、並ニ船名・船式及ヒ水夫人員等ヲ列記スベシ。而シテ毎年一度之カ引換ヲ願フベシ。若シ所有主ノ變更及ヒ貿易業ヲ停止スル等ノ事アラバ該鑑札ヲ返納スベシ。鑑札ハ初次受領ノ時、手数料トシテ海關銀拾兩ヲ納メ、毎年引換ノ際ニハ二兩ヲ納ムベシ。
- 一 此種ノ小汽船只海内ニ於テ駛行スルトキハ、其都度稅關ニ届出ルニ及ハス。然レトモ内河ニ赴ントスルトキハ出港歸港ノ際、必ラス海關ニ届出ベシ。而シテ鑑札ナキ者ハ都テ内河ニ入ルコトヲ准サス。
- 一 此種ノ小汽船ハ都テ燈火ヲ掲テ衝突ヲ妨クコト及ヒ、水夫ノ雇入雇換、並ニ蒸氣機關ノ檢査ヲ爲ス等ノ事ハ、何レモ各港從來ノ規則ヲ遵守スベシ。⁷⁾

とある。清國が認めた開港場と開港場を聯繫する汽船航路の航行を許可したのである。運航に際して、許可を受けた鑑札などを掲示し、一目で判然とするように細部の規定が定められた。鑑札には営業者、船名、船式、乗員数などを列記したものでなければならなかった。基本的には内河水路に限定するが、海路を航行しなければならない場合は、税関への届け出を必要とした。さらに夜間航行に際しては燈火の点灯を義務づけている。

そしてまもなくこの章程が改正されている。「清國各省内河ニ内外商民ノ小汽船駛行章程改正ノ件」がそれであるが、その最初の条項が次のように改正された。二項以下は若干の字句が相違するがほぼ同文であるため省略した。

- 一 清國ノ内港（即チ内河港）ハ自今各開港場ニ於テ登録シタル内外各種小汽船ニテ左記ノ規定ニ從ヒ自由ニ往來シ、專ラ内河港ノ貿易ヲ爲スコトヲ准ス。然レトモ清國ノ境界ヲ越テ他處ニ赴クコトヲ得ス。内港ノ二字ハ即チ芝罘條約第四端ニ所謂内地ト同一ナリ。⁸⁾

7) 『通商彙纂』明治31年（1898）第105号、「清國內河ニ内外商民ノ小汽船駛行許可ノ件」（明治31年6月11日付在清國公使館報告）。

8) 『通商彙纂』明治31年（1898）第110号、「清國各省内河ニ内外商民ノ小汽船駛行章程改正ノ件」（明治31

とある。先の規定では開港された通商場であったものが、改正により開港場を基点にほとんどの内港への着岸・離岸を可能とするものであった。

さらに、水路網の発達した江南地域における内河汽船の状況については、次の日本の領事報告を掲載した『通商彙纂』第250号の明治35年（光緒二十八、1902）12月6日付の在上海帝国総領事館の報告「清国江蘇浙江内河汽船航路状況及招商局内河輪船公司設立ノ顛末」に詳しい。

上海・蘇州・杭州間内河ニ於テ始メテ汽船航行營業ヲ開始セシハ今ヨリ凡十四年前ニシテ爾來汽船会社ノ勃興セルモノ不尠互ニ競争ヲ事トシ興廢常ナク、短キハ三ヶ月、長キモ三年ヲ出テスシテトレ、殊ニ上海、蘇州間航路ハ乗客ヲ主トシ往來頗ル頻繁ニ加フルニ距離近キカ為メ小資本会社ノ設立セラレタルモノ甚タ多シ、然レトモ上海、杭州間ハ之ニ反シ距離遠ク乗客ヨリハ寧口貨物ヲ主トナスカ故ニ、比較的有力ナル会社ヲ多シトナス。今左ニ曾テ興廢セル会社名ヲ列挙ス。

同茂、興隆恒、邵順記、芝人富、人和、祥存、瑞生、吳楚記、高源祐、日新昌等。

而シテ本年（明治三五）八月中ノ調査ニ拠レハ当時、上・蘇・杭三地間及其附近地方航行事業ヲ営ム汽船会社ハ合計九社ニシテ、社名資本開始年月航路ノ概要ヲ挙クレハ左ノ如シ。⁹⁾とあり、1888年（光緒十四、明治21）頃より江南デルタの特に、上海・蘇州・杭州間の内河における内河航行の汽船会社として、同茂、興隆恒、邵順記、芝人富、人和、祥存、瑞生、吳楚記、高源祐、日新昌などを始めとして次から次へと創設され、その興亡が激しかったことを記している。明治35年（光緒二十八、1902）当時に活動していた汽船会社の規模は表2の通りである。その運行航域の地図を次に示した。

表2 清国江蘇・浙江内河航行汽船会社船舶数表

汽船会社名		汽 船			客 船	
国籍	会社名	総船数	総トン数(t)	総馬力	総船数	総トン数(t)
日本	大東汽船株式会社	15隻〔5隻〕	191.32	299馬力	12隻	320.16(10隻分)
清国	戴生昌輪船公司	25隻〔6隻〕	404.00(21隻分)	406馬力(24隻分)	7隻	194.00(6隻分)
清国	利用輪船公司	11隻〔8隻〕	103.00(6隻分)	111馬力(6隻分)	3隻	94.00(3隻分)
清国	泰昌輪船公司	2隻	26.00	35馬力		
清国	舛和輪船公司	2隻	25.00	29馬力		
清国	萃順昌輪船公司	2隻	30.00	32馬力		
外国	老公茂輪船公司	3隻	81.00	73馬力		
清国	華勝輪船公司	3隻	58.00	—	2隻	48.00
清国	申昌輪船公司	2隻	—	—		
清国	豊和輪船公司	6隻	—	—	1隻	—

注：〔 〕内の船数は借入船

年7月29日付在清國公使館報告)。

9) 『通商彙纂』第250号、明治36年（光緒二十九、1903）1月29日刊、40頁。



上海杭州蘇州間各航路略圖
（『通商彙纂』第206号、明治35年（1902）1月10日發行）



嘉興・湖州地区図
『滬寧杭地区実用地図冊』中華地図学社、2000年1月、71-72頁

2 浙江省烏鎮を中心とする輪船ネットワーク

民国初期の江南における輪船ネットワークの状況を知る一資料として、浙江省の北部にあり江蘇省と界を接する烏青鎮のことを記した地方志である民国25年（1936）刻の『烏青鎮志』卷二十一、航業に見える「輪船一覽表」と「快船一覽表」及び「航船一覽表」がある。¹⁰⁾ 同書、航業の冒頭に、

航業 市集之繁盛、恃交通之便利、吾鎮雖無鐵道・公路之通達、但輪舟往來、及快船船。

舊式航船、逐日來往各埠、暨經過者各有數起交通、亦屬便利、列航業各表如下。¹¹⁾

とあり、太湖の南部に位置する烏青鎮の1930年代の水路交通は、輪船の往來と旧式帆船の往來に依存していたのであった。

そこで最初に「輪船一覽表」の内、局名と航線と班期を記してみると次のようになる。

局名	航線	班期
招商局	菱湖、双林、烏鎮、盛沢、平望、上海	毎日一次
源通局	上海、平望、盛沢、烏鎮、双林、菱湖、	毎日一次
通源局	嘉興、陶笕、濮院、桐郷、鑑頭、烏鎮、双林、袁家滙、湖州	毎日來往一次
通源局	双林、烏鎮、鑑頭、桐郷、濮院、陶笕、嘉興	毎日來往一次
王清記局	烏鎮、宗揚廟、石灣、石門、長安	毎日來往一次
公大局	烏鎮、槌市、善練、石塚、袁家滙、湖州	毎日來往一次
鴻大局	南潯、烏鎮、鑑頭、桐郷、屠甸鎮、硤石	毎日來往一次
翔安局	徳清、新市、槌市、烏鎮、嘉興	毎日來往一次
寧新局	菱湖、双林、南潯、震沢、巖墓、烏鎮	毎日來往一次

とある。「快船一覽表」にはさらに次のように記している。烏鎮から毎日運行されていた。

船別	經由地点	班次
王店船	濮院	毎日一次
湖州船	馬腰横街	同上

10) 民国『烏青鎮志』卷二十一、工商、「輪船一覽表」（十五丁表～十五丁裏）、『中國地方志集成 郷鎮志專輯23』江蘇古籍出版社・上海書店・巴蜀書社、594頁。

「快船一覽表」（十五丁裏～十六丁表）594-595頁。

「航船一覽表」（十六丁裏～十七丁表）595頁。

11) 『中國地方志集成 郷鎮志專輯23』江蘇古籍出版社・上海書店・巴蜀書社、594頁。

震沢船	嚴墓	同上
湖州船	双林、槿市	同上
嘉興船	新塍、槿市	同上
塘棲船	新市、槿市	同上
南潯船	烏鎮、鑑頭、桐郷、屠甸鎮、硤石	一来一往
長安船	南潯、烏鎮、鑑頭、石灣、崇徳	毎日來往
桐郷船	鑑頭	同上
崇徳船	石灣	同上
硤石船	烏鎮、鑑頭、桐郷、屠甸鎮	隔日一次
善練船	槿市	毎日一次
濮院船	石谷廟	同上
湖州瀨	馬腰横街	毎日一次

とある。快船と呼ばれた内河航行の船もほぼ毎日航行している。

そして「航船一覧表」には次の行き先を記している。

船 別	班 期	船 別	班 期
上海船	十日一班	湖州船	同上
上海船	同上	槿市船	同上
蘇州船	七日一班	桐郷船	同上
震沢船	毎日一班	新市船	隔日一班
硤石船	同上	崇徳船	同上
双林船	同上	杭州船	四日一班
南潯船	同上	海寧船	毎日一班
嘉興船	隔日一班	新塍船	同上
南潯船	毎日一班	盛沢船	隔日一班

ついで烏青鎮から西方に位置し、大運河の一都市としても知られる嘉興とその治下の平湖と
の水路網に関して『嘉興新志』上編に見える。とくに平湖を中心とした水路網は次のようにみ
える。

嘉興至平湖有航船二、逐日來回。

平湖至鍾埭航船一、逐日來回。

嘉善至平湖快船、逐日來回。

平湖至楓涇快船、逐日來回。

- 大通橋至平湖快班船、逐日来回。
- 徐婆寺至平湖快班船、逐日来回。
- 蘇州至平湖定班貨運航船一。
- 上海至平湖定班貨運航船一。¹²⁾

上記の記載から烏青鎮と平湖を中心とした水路網を描けば次の図1「杭嘉湖地区内河主要航路略図」のような略図になるであろう。

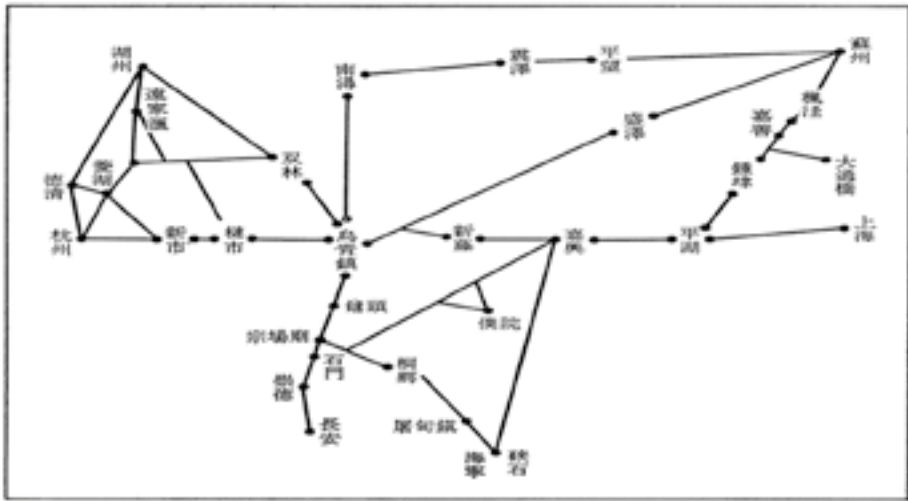


図1 杭嘉湖地区内河主要航路略図

(注) 民国『烏青鎮志』、『嘉興新志』の記事及び、『全国交通營運線路里程示意图(第二版)』(人民交通出版社、1983年6月第2版第3次印刷)第三部分水運を参照し作成した。

烏青鎮から往來の頻度の高い地として知られる南潯であるが、それは南潯が経済的に豊かな地として知られていたことと関係あるであろう。明治38年(1905)の日本領事報告の中でも次のように記されている。

南潯ハ江蘇浙江兩省ノ界ニ位シ、太湖ニ瀕ス市鎮ハ湖州府城ニ通ズル河道及烏鎮ニ抵ル運河ノ交會左右ニ跨リ、船舶輻湊、商賈殷繁ノ極ム。此地素ヨリ一市鎮ニシテ、戸數僅カニ五千餘、人口約二萬有餘ニ過ギザルモ、富豪巨園ノ多キ附近殆ド其比ヲ見ズ。所謂五大戸ト稱スル龐、劉、張、邱及び金氏ノ如キハ各五六百萬圓ノ資産ヲ有シ、此外百萬圓ヲ有ス

12) 浙江省射騎赤学院歴史研究所、同經濟研究所、嘉興市図書館合編『嘉興府城鎮經濟史料類纂』陳橋驛氏序、1985年9月)所収『嘉興新志』上編、1929年、同書277頁。

ルモノ復タ少ナカラズ、就中麗ノ如キハ、曾テ自資ヲ投テ日英學館ヲ興シ、次テ滋惠醫院ヲ設ケテ本邦女醫及ビ、助手一名ヲ延聘セリ。院内整備シ、上海附近ニ、三ノ醫院ヲ除カハ、他ハ遠ク之ニ及ブモノナシ。又近頃新ニ洋式製絲會社創立ノ計劃創立ノ計劃アリテ専心地方ノ改良發達ヲ企テリ。現ニ此地ニ寓スル本邦人ハ醫院ニ關係ヲ有スル婦人二名ニシテ、大ニ地方官紳ノ尊敬スル所トナリ、漸次葯ヲ請フモノ多キヲ加ニ至レリ。¹³⁾

とあるように、南潯の地理的位置とその市鎮の経済的背景を述べ、特に南潯には龐、劉、張、邱、金の五家が同地を代表する富豪と言われていた人々が居住していた。

この南潯の経済的豊かさの要因は、同地から産出される豊富な生絲類にあった。同報告にも、此地（南潯）輸出ノ重ナルモノハ大經絲、花經絲、生絲等ニシテ専ラ外商トノ取引ニ係リ、其多クハ上海ヲ經由シ、更ニ欧米各地ニ輸送セラル。¹⁴⁾

とあるように、高品質の生絲類の生産品が、中国国内だけではなく世界へ輸出されていた。特に良質のものが大量に産出されていたのである。

南潯の経済状況について、明治34年（1901）11月2日付の在杭州帝国領事報告である「清國杭州南潯間航路視察復命書」によると、

南潯モ亦絲ヲ以テ主ナル産物トス、一年ノ産額大概ニ、三千包ノ間ニ在リ。絲ノ種類ハ細絲七割、粗絲三割位ニシテ細絲即花經絲ト稱スルハ上海・香港路、英商年嚶刺洋行ニ送レリ。粗絲ハ震澤及湖州ニ轉送ス、當地方ノ絲質ハ菱湖、湖州地方ノ産ニ比シ佳良ニシテ、湖縑ノ原料ニ適ス。其價格モ亦他ニ比シテ貴ク湖州ノ絲百兩三十四元ナレハ、南潯絲ハ四十元ニ價ス。蓋シ太湖附近ノ水質佳良ナルニ由ルナラムト云ヘリ。南潯ニ在ル絲行ノ主ナルモノ左ノ如シ。

協大、震昌、瑞記、裕豊、祥源

包装ハ八十斤以上百二十斤位迄ニシテ一定セス。上海ニ送りタル後、大經絲ハ佛國ニ、花經絲ハ米國ニ、生絲ハ英國・佛國ニ向フ。當地絲行モ一人ノ董事ヲ設ケ、閔次顔ナルモノ次ニ當レリ。然レトモ大體ニ於テハ尚湖州絲業董事ノ管理ニ歸セリ。上海ニ輸送スルニハ絲裝船ト稱スル船埠一家アリ。船十餘隻ヲ有シ、一切ノ請負ヲナシ、一隻ニ一百包内外ヲ載ミ順風ナレハ三日位ニテ着シ、歸途ニハ銀貨ヲ搭載シ來ル。¹⁵⁾

13) 『通商彙纂』明治38年（1905）第16号、「蘇州鎮江並杭州開ノ航路」（明治38年2月22日附在蘇州帝国領事館報告）36頁。

14) 『通商彙纂』明治38年（1905）第16号、「蘇州鎮江並杭州開ノ航路」36頁。

15) 『通商彙纂』明治35年第206号、「清國杭州南潯間航路視察復命書」（明治34年（1901）11月2日付の在杭州帝国領事報告）115～116頁。

と記されている。南潯の産出物として最重要品に生絲があった。細絲が70%、粗絲が30%を占めて、細絲は花經絲と呼称され上海や香港にイギリス商人によって搬出されていた。また粗絲は震澤や湖州へ搬出され、南潯の生絲の絲質は菱湖や湖州地方のものよりも遙かに良質とみられていたのである。

湖州も南潯とともに同様に高品質の生絲を産出する地であった。

湖州府ハ南潯ヲ距離ル約三十六哩ニアリテ、浙江省ノ最北ニ位シ、江浙兩省内ニ於ケル製絲ノ中心地區トシテ稱揚セラル。人口約十萬餘ヲ有シ、商勢殷振ヲ極メ、絲行櫛比専ラ蠶絲ノ業ニ務ム。其産額生糸ハ約一ヶ年五百包ニシテ、多クハ上海ニ輸出シ、又粗絲ハ以テ縮緬ヲ織リ、一ヶ年ノ産額約十五、六萬疋、所謂湖縐ト稱スルモノ是ナリ。此區地形稍低、大雨アレバ忽チ水害ヲ被リ、又旱ニ遇ヘハ河水渴シテ舟行ニ便ナラズ。¹⁶⁾

とある。湖州も高品質の生絲を生産する地として古来より著名であった。

ここに掲げた江南の水郷都市を聯繫する重要な交通機関として船舶が利用されたが、清末以降において急速に汽船が登場し、速度の面からも輸送量の面からも旧来の民船を追撃して汽船が優位な位置を占めるようになってきたのである。

3 嘉興地区を中心とする輪船ネットワーク

そこで大運河の一都市として水路網の発達していた嘉興を中心とする民国期の輪船航路網について見てみることにする。嘉興の地理的経済的状况については、『通商彙纂』第185号に日本の在杭州帝国領事館の報告である明治33年（光緒二十六、1900）10月24日、11月8日付の「清國浙江省嘉興」に掲載されている。まず10月24日付の報告には次のようである。

嘉興ハ浙江省中東部ニ在ツテ湖州ト相駢ンテ、土地豊穰、民力富裕ト稱ス。古昔秦ノ時ニ會稽ニ属シ、呉ニ嘉禾ト曰ヒ、隋ニ蘇州ニ属シ、唐ニ及ンテ杭州ニ属シ、五代ノ時、秀州ト稱ス。宋ニ再ヒ嘉禾ト曰ヒ、元ニ及ンテ嘉興路ト爲リ、明ニ至テ始メテ嘉興府ト稱シ、以テ今日ニ及フ。府下七縣アリ。嘉興、秀水、嘉善（府ノ東北三十九清里）、海鹽（東南六十八清里）、石門（西南八十三清里）、平湖（東南六十清里）、桐郷（西南四十八清里）トス。¹⁷⁾

とあるように、嘉興は浙江省の東部にあり古代より肥沃な土地として知られていた。この嘉興の交通機関に関して同報告は次のように記している。

16) 『通商彙纂』明治38年（1905）第16号、「蘇州鎮江並杭州開ノ航路」36～37頁。

17) 『通商彙纂』明治34年（1901）第185号、68頁。

交通機関トシテハ……船舶ハ所謂民船ニシテ、其種類ハ乗客及荷物船並ニ少距離ヲ往来スル舢舨等アリ。大小合計一千以上ヲ定繫シ、毎日出入船舶ノ數二百以上トス。

汽船会社ハ戴生昌及大東会社ニシテ去月（九月）迄ハ大東会社ノ分局ヲ置キ、清国人ノ代理者之レヲ取扱ヒ来リタレトモ、蘇、杭、申ノ三角航路ヲ開始セントスル企望アルヲ以テ、該準備トシテ支店ヲ開設シ、本邦人ヲ駐在セシメ盛ニ其業務ヲ取扱ハセントスルノ勢アリ。右二会社ハ杭、蘇、申ノ二航路ニ汽船ヲ毎日往来セシメ乗客貨物ノ運搬ニ従来セリ。此ノ外嘉興、挾石鎮間ニ翠順昌会社及合義会社アリテ硤石ヨリ發シテ嘉興ニ来タリ。再ヒ嘉興ヨリ上海ヲ終点トスルノ航路アリ。尚平湖県ヨリ松江府ニ通スル汽船アリテ隔日ニ開船スルモノアリ。又嘉興、南潯間ニ通スル汽船アリテ隔日ニ往来セリ。前ニ詳述スル水路ハ大略小蒸汽船ノ往来自由ナルヲ以テ漸次商業ノ活發敏捷ノ度ヲ加フルト共ニ旧來民船ノ緩漫ナル運輸業ハ自然優勝劣敗ノ結果ヲ免カレサルヲ以テ、追々汽船ノ航運ヲ企図スルモノ多キニ至レルモノ、如シ。¹⁸⁾

とある。20世紀初頭においても嘉興の交通は水路航行が重要なものであったのである。嘉興は上海・杭州間の航路のほぼ中間に位置しており、同航路を航行するのは旧來の民船であった。当時、嘉興には1,000隻以上の旧式民船が停泊し、毎日200隻以上の出入りがあった。そのような中に、小型汽船が進出してきて、旧來の民船に代わる輸送機関として水路網を航行することになった。

さらに、同報告の11月8日付の報告では、

嘉興府ノ位置ハ上海ヨリ運河ノ上流二百三十餘清里、杭州城ノ東北約二百四太清里ニシテ上海・杭州ノ大畧中央ナリ。嘉興縣ニ在リテ七縣（嘉興縣、秀水縣、嘉善縣、海鹽縣、石門縣、平湖縣、桐鄉縣）ヲ領シ、本府ノ境界南ハ杭州府、西ハ湖州府、北ハ江蘇省ノ蘇州府、東ハ同省松江府、東南ハ海ニ界シ、水路ノ便四通八達、其重ナル航路ハ上海、蘇州、杭州、平湖、硤石及錢塘江等ニシテ、浙江省内水路ノ中心點トモ謂フ可ケレハ、多クノ船舶出入シ運河筋ニ繫留シアルモノ常ニ七八百艘ニ下ラス。又錢塘江ハ浙江省内水路ノ幹脈ニシテ、本流ヨリ杭州ニ至ル長サ約三百二十哩、安徽省ニ貫通シテ多クノ物産ハ従來寧波港ニ運出セラレタルモ、杭州開港以來、大半ノ輸送物ハ寧波路ニ據ラス水運ノ便ナル杭州ニ出テ、北運河ヲ經テ輸出セラレツツアレハ、年毎ニ寧波ハ衰微シ杭州ノ繁榮ナル事實ハ税関報告ノ示ス處ナリ。然レトモ錢塘江北北運河ト水準ヲ異ニスルヲ以テ、杭州ニ出テ運河水路ニ頼ラントセハ貨物ノ積替ヲ爲ス必要ヲ生シレトモ、嘉興府ヲシテ若シ開港通商場

18) 『通商彙纂』第185号（明治34（光緒二十七年、1901）2月25日刊）、70頁。

嘉興往來各埠輪船一覽表

局 名	來往碇泊地名	本埠出帆時間	本埠碇泊碼頭	輪 名
泰 昌	十八里橋 新豐 平湖	單日三時半 雙日九時半 下午九時半	東門外	嘉 禾
新 平	平湖 新倉	下午一時	東門外	長 順
大 建	新豐 平湖 虹霓 乍浦	上午十二時	東門外	大東
乍 嘉	東柵口 新豐 平湖 虹霓 乍浦	上午十二時	東門外	乍浦
永 濟	塘匯 楊廟 天壬莊 油車港 南匯	上午九時半 下午三時半	端平橋	
寧 紹	王江涇 平望 八尺 吳江 蘇州	上午九時半	端平橋	寧安寧平
老公茂	新豐 平湖	單日九時半 下午四時半 日三時半	東門外	達興
寧 紹	九里匯 新陸	八時 一時 四時半	荷花堤	清揚
寧 紹	餘賢塘 沈蕩 圩城 海鹽	下午一時半	東門外	寧孚
通 源	陶家寬 濮院 桐鄉 爐頭 烏鎮 雙林 袁家匯 湖州	上午十時半	東門外及荷花堤	飛翔
通 源	陶家寬 濮院 桐鄉 爐頭 烏鎮	下午四時半	東門外及荷花堤	順發

通 源	王江涇 盛澤	十時半六時半 四時半一時	東門外	順慶
招 商	王江涇 平望 梅埭 震澤 南潯	上午十二時半	東門外及端平橋	飛龍
招 商	上海	時間不定	端平橋	恒 昇
招 商	石門 崇福 杭州	時間不定	端平橋	利 航

局名のうち、泰昌局は、泰昌恵記輪船轉運局と思われる。『航業月刊』第三卷第十二期に掲載された「本會會員廣告之十」に、

泰昌恵記輪船轉運局

地址 上海北蘇州路五七四號 電話 四一三八二
經理 孫槐卿 所有船 五艘 永泰・永昌・永恵・永元・永和

源通輪船局

地址 上海北蘇州路四九四號 電話 四〇二一九
經理 俞子佩 所有船 七艘 源祥・源吉・源餘・源發・源通・源豊・源昌

寧紹内河輪船公司 上海分公司

地址 北蘇州路天后宮橋西慶記輪船局 電話 四〇五六六
上海經理 嚴錦才 航滬輪船 二艘 寧泰・寧泰²¹⁾

とある。この内、泰昌輪局は「航行長江蘇・皖兩省及江蘇蘇浙内河線」²²⁾とされるように、長江路線の江蘇省や安徽省、そして江蘇省の蘇州と浙江省に聯繫する内陸汽船航路を運航していた会社であった。

寧紹局は寧波商人虞洽卿等によって1907年7月に上海・寧波の間で汽船航路を開設した寧紹輪船公司²³⁾から内河路線を分局としたものであり、上海・寧波間の航路のみならず、江南の内河水路にも小型汽船の定期運航を展開していた。

21) 上海市輪船業同業公會編『二十四年航業年鑑（航業月刊第三卷第十二期擴大號）』上海市輪船業同業公會、1936年6月、10頁。

22) 張心澂『中國現代交通史』上海・良友圖書印刷公司、1931年8月、294頁。

23) 松浦章「寧波商人虞洽卿による寧波・上海航路の開設—寧紹輪船公司の創業—」『東アジア海域交流史現地調査研究—地域・環境・心性—』第2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、2008年12月、61～86頁。

老公茂は老公茂洋行、Ilbert & Co. Ltd.²⁴⁾ であり、宣統元年（1909）当時、

英商老公茂添派輪船、試走烏鎮・南潯二處。²⁵⁾

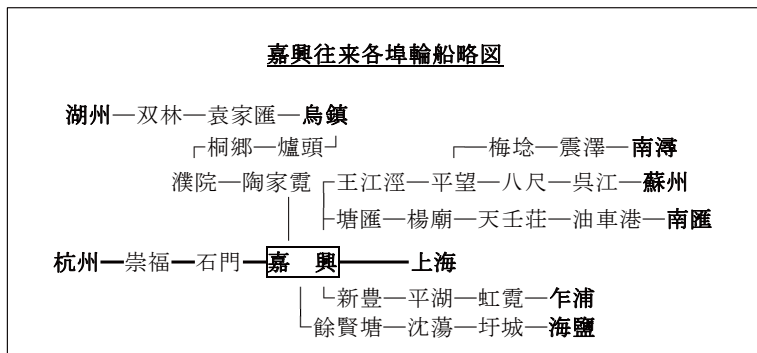
とあり、イギリス商人による輪船業として烏鎮と南潯の間で汽船航運業を試行した会社であった。その後20数年間も江南の汽船航運業の一端を担っていた。

招商局は、輪船招商局の内河航路を担当する招商内河輪船公司である。²⁶⁾ 宣統二年（1910）の「招商局申本部遵飭内河輪船局造送各項表式圖說懇准註冊給照並乞批示文」に見える「招商内河輪船股文公司」の章程によれば、

公司總號、設立地方、如有分號、一併列入、總公司設立上海分公司、設立蘇州・杭州・湖州・嘉興・常州・無錫・鎮江・揚州・清江・楊莊・臨淮關・正陽關等處、其沿途經過之平望・黎里・蘆墟・烏鎮・南潯・震澤・雙林・菱湖・泗安・盛澤・珠家閣・青浦・洞庭山・黃渡・白鶴港・蕩口・甘露・塘棲・石門・石門灣・雙橋・嘉善・丹陽・奔牛・新豐・越河・澀墅關・橫林・望亭・呂城・江陰・洛社・宜興・溧陽・瓜洲・邵伯・高郵・界首・汜水・平橋・二浦・涇河・寶應・淮城・板閘・小河口岸大港、……等處均設局所。²⁷⁾

とある。輪船招商局の配下に招商内河輪船局があり、大運河の水路運航や江南の水路網における航運業を行った事が、列記される地名からも明らかである。

「嘉興往来各埠輪船一覽表」を航路によって整理すれば次のようになるであろう。



24) 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、171頁。

25) 「本部咨浙江巡撫分別准駁洋商慶記戴生昌老公茂職商施友桐等請添輪專駛内河文」宣統元年三月十四日、『交通官報』第一期、郵傳部圖書通譯局官報處、宣統元年七月十五日出版、公牘一、咨劄類、十五丁表。

26) 『招商局史（近代部分）』人民交通出版社、1988年9月、255～258頁。

27) 「招商局申本部遵飭内河輪船局造送各項表式圖說懇准註冊給照並乞批示文」『交通官報』第十四期、郵傳部圖書通譯局官報處、宣統二年四月三十日出版、公牘二、稟呈類、十五丁裏～十六丁表。

以上のように、嘉興を中心とした水路網の記事から、1920年代においても旧来の水路網に汽船が進出し、各地を結ぶ水路交通のネットワークが形成されていたのである。

4 小結

上述のように、19世紀末に中国へ進出してきた汽船は、沿海における航運活動のみならず、内陸河川をめぐる水路網にも進出し、各地に定期運航を行う汽船航運業が乱立することになる。これらは清朝が瓦解した後も、人々にとっての物流のための輸送機関として、人的移動のための交通機関として活用された。1921年当時の日本の調査でも、杭州と蘇州間の汽船航運業について、

此ノ間（杭州・蘇州）ノ小蒸気汽船業ハ大運河中ニテ最モ盛ニナルモノニシテ、航行ハ四時ヲ通ジテ行ハレ、杭州、蘇州ニ大都市ノ交通上大ナル利便ヲ与ヘツアリ。杭州、蘇州間ニハ滬杭、滬寧ノ両鉄路アリテ連絡ヲナスト雖モ、直接ニ連絡スルモノニ非ズシテ、上海經由ニヨリテ連絡スルモノナリ。而シテコレニ要スル時間ハ、杭州—上海間、約四時間、上海—蘇州間、約二時間ニシテ、尚上海ニテハ乗換ヘノ必要アリ。而ルニ大運河ノ小蒸気船ノ方遙カニ安価ナリ。²⁸⁾

とされるように、大運河の中でも航運量が多い杭州・蘇州の間の汽船航運業は、杭州と蘇州との交通を鑑みれば、新規の滬杭鉄道や滬寧鉄道を利用するより遙かに時間的節約であったことが知られる。特に1920年代の嘉興を中心した汽船の定期航行表「嘉興往来各埠輪船一覽表」は、上海・嘉興・杭州と大運河を利用した幹線航路の他に、嘉興から浙江省の北部の南潯や湖州へと、嘉興から南部の平湖、乍浦へと、西南部の石門や海鹽などへ支線とも言うべき定期航路が整備され運航されていたことを如実に示すものである。

28) 谷光隆編『東亞同文書院 大運河調査報告』、汲古書院、1992年3月、所収「大正十年（1921）七月（第十五回）調査報告」、第三章「大運河水運ノ現状」、第一節「大運河ノ汽船業」、「第一款 杭州、蘇州間」460頁。