

清代の漕運と船商

山 口 廼 子

まえがき

- 一 海運施行前の船商の状態
 - 二 河運から海運へ—船商の採用
 - 三 動亂と漕運・船商
 - 四 漕運制度の再建と船商の没落
- む す び

まえがき

清代の漕運制度を通観すると、河運期(清初〜道光末年)、海運期(同治初年)、河海並運期(光緒末年)の三期に區分することが出来る。⁽¹⁾ここに取上げた船商とは、第二期に活躍した江浙海船商人の謂で、第一期の河運制度の危機を救うために採用され、太平天國內亂中に唯一の食糧補給役を果した後、第三期に至つて没落していつたものを指して

いる。

普通、ジャンクと言へば舊制度の代名詞のように見られ、上海が開港されて後は、その後進性の故に自然に衰微していつたものと考えられている。私もその見方に賛成するものであるが、然し、曾て海上貿易權を獨占して富強を誇つた彼等が、その後何ら新生の道を見出し得ぬまま没落していつた史實の裏に、幾分なりと中國自體の持つ特殊性を考慮しても良いように思う。その意味から、本稿では、漕運制度との關連に於て、船商階級の辿つた道を明らかにしてみたいと思うのである。

一 海運施行前の船商の状態

嘉慶八年、運河の壅滞に際して「海運は經に數百年間行

なわれず。猝に國帑を費し、輕しく風濤を試みるは慎重の道に非ざるなり」と、反對論を唱えた浙江巡撫阮元は、道光年間に入ると態度を一變し、「商船を以て大洋より關東に往來せしむれば、一歳數次、駕駛宜きを得、更番無失、且官造に較べて尤も簡捷たり」と、商船による海運の實施に賛意を表している。彼をこのように言わせた商船とは一體如何なるものであつたのか、先ず商船の説明から始めよう。

海運に使用された船は、大部分沙船と呼ばれる海船であつた。沙船とは、上海を中心に活躍していた北洋航行船の通稱で、寧波・廣東一帶の南洋航行船に較べると、小型な上に吃水が浅い特徴を有していた。これは沙礁の多い北洋を航行する便を考慮したためで、その機敏な性格上、早くから戰鬪・内河航行などに用いられていた。然し、沙船が本格的に活動し始めるのは海禁令が解除(康熙二十三年)されてからのことであり、早くも康熙末年には、上海・乍浦兩口では五千餘艘の船が停泊し、蘇州船廠では年々千餘艘を建造したと傳えられるほどの盛況を呈していた。

沙船は南北貿易を行なつたので兩地の特産物を交易した

のは言うまでもないが、その主體は大豆であつた。大豆は江南の食用として重要視されていたため、乾隆十四年まで海禁物資に指定されていたにも拘らず、雍正年間には沙船商人によつて半ば公然と販運されていた。⁽⁷⁾而も加藤繁博士の指摘にもあるように、江南地方の棉作が發達するにつれて肥料としての需要が急速に増大し、開禁後に於けるこの貿易の發展は目ざましかつた。この狀況は包世臣の「中衢一勺」に詳しく述べられている。⁽⁸⁾以下、その言に従つて纏めてみることにしよう。

先ず彼は、沙船商人の身分及び貿易規模について述べている。

沙船聚於上海。約三千五百號。其大者載官斛三千石。小者千五百石。船主皆崇明通州海門南匯寶山上海土着之富民。每造一船。銀須七八千兩。其大者至一主有船四五十號。故名曰船商。自康熙二十四年開海禁。關東豆麥。每年至上海者。千餘萬石。而布茶各南貨。至山東直隸關東者。亦由沙船載而北行。

これによつて、沙船商人とは江南土着の富商であつたこと、及び自貨の輸送と共に客貨輸送にも携つていたことが明ら

かにならう。尙次に、

沙船有會館。立董事總之。予嘗問其每歲漂沒之數。不過百分之一。而遇颶風懸倉在其中。

と記されているが、このことから、沙船の安全度が非常に高かつたことが知られる。更に彼は次のように言う。

沙船以北行爲放空。南行爲正載。……又沙船順帶南貨不能滿載。皆在吳淞口。買人控草泥壓船。

即ち、沙船は南行貿易(豆貨貿易)を主目的とするものであつて、北行時に積荷が不足した場合には、吃水を下げたため泥土を積んでまでして出航したのであつた。つづく最後の記述は、客貨が全くの信用取引に基いて輸送されていたことを示している。

凡客商在關東立庄者。上海皆有店。上海有保載牙人。

在上海店內寫載。先給水脚。合官斛每石三四百文。船中主事者名耆老。持行票店信。放至關東裝貨。並無客夥押載。從不聞有欺騙。

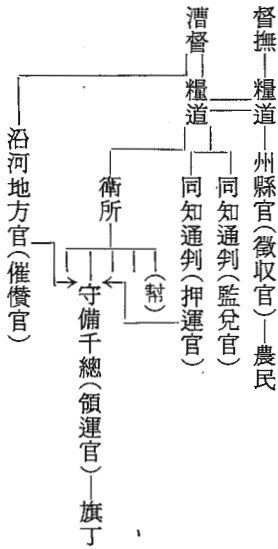
以上述べたように、商品の安全度に於て絶対の信用を得ていた富商達は、莫大な利益を求めて年に四回も南北間を往復していた。この場合、一回の貿易でどれ位の利益を上

げていたかは明らかでないが、道光年間に一客商が北行貿易で三倍の利益を上げ得たという例を多少割引いて考えるとしても、當時、海上貿易の利益が巨額なものであつたことは確かであろう。而も、船商は、これだけ利益のある北行貿易を副産物と見做していたほどであるから尙更である。こうして彼等は、「驕逸性を成し、保載牙行の經紀を視ること奴隸に殊ならず」と稱されるほどの勢力を振つたのであつた。船商の繁榮振りに關する記述はこの位で充分なことと思う。南行貿易に急ぐあまり、北行貨物が不足しがちであつたことと、安全度・信用度が高かつたことをもう一度強調して、次に肝心の漕運の方に目を移してみよう。

二 河運から海運へ—船商の採用

先に、區分の便宜上、海運の實施を道光末年に置いたが、最初の海運は、道光六年に一度だけ行なわれている。その原因は、道光四年の黃河大氾濫によつて運河が阻絶したことにあつた。とはいうもの、祖法を重んじる清朝にとつてみれば、運河の阻絶と海運の試行とはそう簡単に結び附くものではなく、その間には、河運續行・海運試行の二論が

この圖式から明らかかなように、漕官には、糧道以下の納



かなり激しく闘わされたのであつた。この論戦を通じて大雑把に兩派を色分けしてみると、前者が河・漕總督を中心とする漕河官吏であつたのに對し、後者が地方督撫を中心とする納漕州縣官吏であつたことが明らかになる。¹³⁾この一事から知られるように、一見、祖法を遵守しようとする保守派と、時宜に適した變法を唱える進歩派との對立であるかみえるその裏には、官僚間の對立が潜んでいたのであつた。この對立を明らかにするために、次に漕運制度に於ける官僚體系を調べてみることにしよう。

戸部則令に基いて漕官の關係を圖式で示すと、次のようになる。¹⁴⁾

漕州縣官と、それ以外の催償官とがあつた。初めこの兩者は平衡を保つていたが、候補官吏が著しく墜滞した嘉慶年間になると、漕委の名目で沿河催償官の數が急激に増加するようになった。この膨脹は、

各上司明知此等漕委。無濟公事。然不得不借幫丁之脂膏。以酬屬員之奔競。且爲保舉私人之地。¹⁴⁾

の言によつて知られるように、正規のルートによるものではなく、一種の私人關係によるものであつた。ここに、漕委の利害が漕督の利害に結び付き、簡単に河運を廢止出来ぬ一因の潛んでいたことが明らかにならう。

これら漕委達は、役目を果すより旗丁から索取することをして仕事と心得ている者達であるが、索取を蒙つた旗丁は、更に州縣に轉嫁するのが通例であつた。この間の安全瓣となつたものが幫費であつた。幫費とは、旗丁が無制限に州縣から需索する弊害を防ぐために、雍正初年、蘇州布政使鄂爾泰が新たに立てた費目の名稱である。その額は每石六分とされ、半額を旗丁に(每船二十兩)、残り半額を州縣辦漕費に充てる建前とされたが、¹⁵⁾任意の需索を防ぐという名目は現實には旗丁の私抽を公認する結果しか残さなかつた。

たとえば、すでに雍正十年、湖北の幫費額は毎船百三・四十兩から二百兩に上つて居り、⁽¹⁰⁾以後、嘉慶五年には三百兩、十五年には五百兩、道光初年には七・八百兩と増加の一途を辿つたのであつた。⁽¹¹⁾

こうして莫大な負擔を荷わされた農村では、幫費の名にかこつけて浮取を行なう徴収官と、その弱點を握つた紳衿層との結託が顯著となり、所謂包納制度が成立するのである。

以上を纏めて、咸豐初年には、漕運の利は「丁胥差役が百、官が十、紳が二・三、衿が一」⁽¹²⁾と言われているが、道光初年でもさほど變りはしなかつたであらう。こうして漕糧が官吏丁胥等の私囊を肥す手段になつてからというもの、納漕地方では、供出高が漕費の半額にも達しない地方も現れ、各地方で大量に補充せねばならない事態を招いた。そこで各地方では、漕項の奏銷が翌年に行なわれる規定を悪用し、奏銷期直前に擔當者を移動させて責任を逃れる風潮が一般的となり、江蘇では「二載不調の缺なし」との有様にまで至つた。⁽¹³⁾ こうなれば、徴収最高責任者たる督撫が河運を忌避するのは當然のことで、彼等が漕費を減らす立場

から海運に賛成した理由も肯けるのである。

以上の例から明らかのように、黄河が氾濫すると否とに拘らず、漕運制度はそれ自體施す術のない状況に立ち至つていた。この時、變法論者の眼に映つたのが、前述した船商であつた。船商の存在に力を得た海運主張派は積極的に實地調査に乗出し、更に朝廷に働きかけた。一方、祖法を捨てたがらぬ清朝も、終始曖昧な態度を取り續けはしたものの、遂に食糧補給という至上命令に動かされ、頼みにしていた運河復舊工事の失敗を機會に、「權宜の措置」として海運の試行に同意したのであつた。ここに、道光六年の漕運は海運に改められる運びとなつたのである。

船商の採用に當つては、協辦大學士英和が「四善の法」を唱えている。⁽¹⁴⁾ それによると、四善とは、①船商は海路に熟悉しているので危険がない。②造船費が省ける上に河船費で一切を賄なうことが出来る。③南行貿易を制限しなれば商人は喜んで参加するだろう。④運賃を支給して商人に利益を與えれば監督の必要がない、といふのであつて、商船の採用が官商共に得策であることを示している。このようにして、従來旗丁の盜糧・索費に頭を悩ませていた州・

縣と、南貨の不足をかこちがちであつた船商とは完全に意見の一致を見、條件が協議されたのであつた。

商船の雇用條件としては、先ず給與として、水脚銀每石三錢九分。犒費銀耆舵一兩、副舵六錢、水手三錢。神福銀每船四兩。樺夫雇用費每石一文。白糧耗米一割。漕糧耗米八分の額が定められた。この内、耗米は不慮の災害に備えて三割餘計に見込んであり、戸部が収買して實質賃金を引上げるよう取り計られていた。²⁴⁾ 然し、當時の商貨運賃が大體四錢一・二分であつたといふことから見ても、全體的にみても漕運運賃の方が幾分低額であつた模様であり、その分は、いきおい他の恩典によつて補充されることとなつた。²⁵⁾ 恩典の第一は、裝糧二割分の私貨を免稅したことであつた。同年、免稅による稅關の減収は一萬餘兩にすぎなかつたと傳えられているが、公の場以外で要求される諸費を考へ合せるなら、商人にとつて何よりも貴重な條件であつたに違ひない。第二の恩典は運糧後の表彰であつた。即ち、一萬石以上運んだ者には額高に應じて九品から四品までの職銜が與えられ、既に捐納によつて五品以上の資格を有する者には特別の考慮が拂われたのであつた。當を得ない比

較かも知れぬが、二十年勤續無事故者にして始めて九品が與えられる旗丁に較べると、²⁶⁾ これ又異例の措置と言わねばなるまい。

これら諸條件の下に、船商達は八割の漕糧と二割の私貨を積込んで上海を出航し、卸糧後、奉天・山東を廻つて南貨を積換え、歸航する、この行程を一回乃至二回繰り返したのであつた。この結果、第一回海運は、四月から八月までの四ヶ月間に商船延べ千五百餘隻を使用し、百六十三萬餘石の漕糧を無事輸送することが出来た。²⁷⁾ この際、懸念された輸送費は百四十萬餘兩を費したにすぎず、經費・所要時間・漕糧の安全度に於て、河運より遙かに勝つてゐることが證明された。又商人側に於ても、²⁸⁾ 商貨を運ぶより利益のあることを知つて積極的に二回運んだというから、今回の海運は官商共に成功を収めたと言ふことが出来よう。

豫期以上の成功に氣を良くした宣宗は、翌年も引續き海運を行なおうとしたが、間もなく運河復舊工事が完成したため實現しなかつた。²⁹⁾ 以後再び海運が實施されるには二十年の歳月を必要とするのであるが、然し、今回の試行は、海運の利點を實地に確め、河運の弊害を明るみに出したと

いう點に於て、漕運史上重要な意義を持つものであつた。尙表彰の結果を見てみると、率先して輸送した四十六名中、過半数の二十六名が舉人・監生・貢生・捐職所持者で占められ、海運を實際に推進した勢力が地方紳商階級であつたことを物語つてゐる。

三 動亂と漕運・船商

海運中止以後二十年、漕運の弊害は止まるところを知らぬ有様であつた。その上二章で述べた奏銷期の問題とも関連して漕糧未納額は年々増大し、道光二十六年には、江南だけで五十餘の州縣が減糧を願ひ出るほどになつた。江蘇省ではこの原因を幫費の過重に求め、海運にすれば河運節省費だけで三十萬石を籌補し得ると上奏したので、ここに道光二十八年、蘇松太二府一州に限つて再び海運を實施することとなつた。⁸¹⁾ところが、この決定に對して強硬な反對を唱えたのが漕運總督であつた。彼は、減糧の原因が河運の弊害にあると主張した督撫に反駁して州縣官の浮収にあるとし、更に水手を解散する危険を指摘したが容れられなかつた。⁸²⁾止むを得ぬ權宜措置と見做された前回と異なり、

海運の長所と河運の弊害が一般に認められる段階にまで達してゐたからであつた。

確かに今回の海運は、結果的に見れば裕漕という當初の目的に叶つてゐた。然し、同時に漕運總督の豫想も適中したのであつた。その現れが、同年三月に起つた青浦事件であつた。所謂青浦事件とは、解雇された河船水手達が青浦で宣教師を毆打した事件である。事件の發端はこれだけのことであつたが、紛争の手懸りを求めていた英國官憲は、犯人の引渡しを要求して裝兌を終えた漕船を封鎖するといふ強硬な態度を取り、海運は一時中絶の危険に曝された。然し、ほどなく中國側が折れたため、一先ず海運は支障なく完了した。⁸³⁾

この影響を受けて、海運は咸豐元年まで中止された。咸豐元年は蘇松常太各州縣の白糧だけ輸送されたが、翌二年になると、豊口河工費を補充する必要から、蘇松糧道所屬地方全體が海運に變つた。つまりこの頃には、海運は漕運費節約の唯一の手段と目されるようになっていたのである。ところが同年の河工は失敗に終り、浙江省の軍船が年内に回空出來ぬという事態を惹起した。従來浙江省は、上海か

ら離れているとの理由で河運を行なつていたが、事ここに至つては海運に切り換えざるを得なくなつた。而も翌三年になると太平洋の攻撃が激しくなり、十年に浙江・十一年に江蘇が停運するまでこの事態は續いたのであつた。江浙海運米は、戦亂中に河南・江西・安徽・兩湖各地方が折納に變つたため、文字通り清朝の命脈となつたが、この間の漕運事情は、内外諸情勢の緊迫した折柄、非常な困難を極めた。續いてこの間の事情、特に外國勢力との關係に目を移してみよう。

諸列強の中國侵略法については、すでに道光三十年、前任漕督周天爵が、①漕運封鎖、②天津襲撃、③山海關侵攻の三點を擧げているように、漕運妨礙が一焦點となつていた。その意圖を最も露骨に現したのが、アロー戦争から北京條約締結に至る四年間であつた。

咸豐七年末、廣川城陥落の報を得た上海では、先ず商人が動搖を示し、裝兌期にも拘わらず、承運沙船は半數にも充たぬ有様であつた。その上、混亂に拍車をかけるかのやうに、上海に居留する外國商人の間から、連合軍は海運を阻礙しようとしているとの浮言がとんだ。この浮言は、失

業者の暴動化を強調した蘇松太道薛煥の警告によつて一時収まつたものの、海運の前途には始めから危險が豫想された。この危險を犯して出航した海船を待ち構えていたかのやうに、咸豐八年五月、太沽攻撃が開始された。航行途上にあつた千餘隻の漕船は、或は山東に待避し、或は奉天に迂回して砲火を避けたが、海運局も何ら施す術を持たぬまま戦争は終結し、天津條約が締結された。天津條約は後の中國社會に多くの禍根を残した條約であるが、この内海運に直接影響を與えた條款は、牛莊・登州の開港であつた。

前述したやうに船商は全く豆貨貿易に依存していた關係上、本條款は直ちに彼等が獨占していた利益を脅やかす危險を藏していたのである。そこで中國側は、同年十二月に締結した稅則條款に兩口の大豆・豆粕を禁帶品とする一項を加え、その打撃を防ごうと努めた。

こうして紛争は一先ず落着した。然し、間もなく兩國の關係は條約批准をめぐつて險惡となり、再び漕運妨礙の企てが世情を亂すやうになつた。この氣配を感じとつた蘇松太道吳煦は、騷擾によつて損害を蒙る外國商人を利用して英國官憲を牽制しようとし、浙江商人楊坊を折衝の任に充

てた。この計畫は成功を収め、一先ず九年分第一次漕船は咸豐十年三月から四月の間に上海を出航していつた。これより前、九年末に阻漕の企みを探知した吳煦等は、事前に採買輸送の策を講じてみたが、商人が危懼した結果、規定の漕運に頼らざるを得なくなつたのである。

この間、英國公使ブルースは、一度阻漕の企てを撤回しはしたが、決して諦めていた譯ではなかつた。即ち、危険の迫つた四月中旬、彼は佛國公使ブルボンと共に、攔漕・停税を協議するための外國商人集會を開いたのであつた。

この集會を知つた中國商人は、沙船水夫二千餘人を集めて會場に押しかけ、「おめおめと死を待つ位なら、今お前達と一緒に死んだ方がましだ」と羣呼させた。この呼びかけは會場の空気を一變し、再び妨礙策は取り止めとなつたが、英國側の態度がこれによつて改まる筈もなく、果して中外商人の奔走にも拘わらず、開戦を避けることは出来なかつた。又もや漕船は劫掠・沈没の被害を蒙つたばかりか、末批分二十四萬石を截留せねばならぬ始末に陥つたのである。

慘酷たる事態も、ほどなく北京條約の締結によつて終りを告げた。本條約によつて侵略の基礎を完成した列強は、

その後再び漕運を阻絶しようなどとはしなかつた。もはや武力に訴えずとも、彼等は、全く合法的にジャンクの利權を奪つて上海―天津貿易に乗り出していつたからであつた。一方江浙海運は、太平軍の進出に伴つて咸豐十一年から同治二年まで停止される。この間、北方は殆んど採辦米の形で外國船に依存して居り、太平天國鎮壓後、漕運制度は全く異なつた様相を帯びて登場するのであつた。次にこの邊で船商の様子に戻つてみよう。

咸豐年間の海船雇用條件は、雜費銀が一律に每石二分八釐と纏められたのを除けば道光六年の時と全く同一であつた。然し、應募した商船側の狀況は、前回と比較にならぬほど消極的であつた。その最大の原因は、浙江省が海運を行なつたために漕糧が増加したこと、及び戦亂に巻き込まれて海船が減少したことにあつた。大體、漕運は自省の船舶で賄うのが原則であつたが、浙江省は北洋を航行する鹽船・三不像船(寧船と總稱)が少く、實施當初から強制雇用が行なわれていた。一方、沙船は、當時尙二千隻近くの數を保有していたので直ちに漕糧の増加に苦しむことはなかつたが、咸豐四年には小刀會の上海占領の影響を受け

て半減してしまい、以後寧船と同じく強制策が講じられることとなつた。商船動員策は必然的に客貨運賃を高めることとなり、船商が漕運を忌避する風潮を生み出す。そこで更に強制雇用を強化せねばならぬという悪循環を生じ、遂に海運局は、漕糧受領證を持たぬ商船の貿易を禁止する措置を取るまでになつた。⁴⁵これがアロー戦争前に於ける船商の状態であつた。

アロー戦争と船商との關係については先に觸れた通りであるが、その他北方で封鎖された商人は義勇軍に編成されるなど、⁴⁶その損害は計り知れぬほどであつた。このように、船商は強制的な雇用政策によつて莫大な被害を蒙つたまま終戦を迎えたが、尙彼等の前途には致命的な打撃が待ち構えていた。それは、外國商人に大豆輸送權が與えられたことであつた。

度々繰り返した通り、大豆は船商の最も貴重な貨物であつた。それ故にこそ、外國船に利權を奪われていく結果を憂慮した中國當局は、先に豆類禁帯の一項を主張したのであつた。然し、この利益を知つた列強が黙つてゐる筈はなかつた。間もなく、同治元年一月、英國公使ウエードは、

太平天國鎮壓に協力する代償として、この條項の撤回に成功したのであつた。⁴⁷日を経ずして船商は困苦を訴え、江海關は収税高の減少に惱み始める。輿論に押された爲政者は、先の條項を上海一口に限つて適用させようと試みたが、もとより英國に既得利權を放棄する意思のあろう筈はなく、大豆貿易の利益は太平天國剿滅費に充ててゐるのであるから内亂平定後に協議しよう、との拒絶に遇つたにすぎなかつた。⁴⁸強制雇用措置によつて苦しめられた船商は、ここに清朝の力ではどうにも動かすことの出来ぬ列強勢力に直接ぶつかつたのであつた。

四 漕運制度の再建と船商の没落

内亂鎮壓後、先ず同治三年に江南海運が實施された。更に翌四年には浙江海運が再開され、清朝懸念の河運が江北地方に於て復活した。漕運制度の全貌を明らかにしようとするはこの江北河運及び他の折納地域について述べねばならないが、ここでは船商に關係する江浙海運にのみ限るとにする。

前述したように、商船は、戦亂と外國船北洋航行の影響

を受けて著しく減少していた。⁸⁰當時中國船と利權を争つた外國船は、主に夾板船(Crib)と呼ばれる帆船であつた。夾板船は、沙船と比較にならないほど勝れた性能を有していた上に子口半税の特權を付與されており、釐金に苦しむ船商より一段と有利な地位を占めていた。その有利な地位に加えて北方豆糧の搬出權をも獲得したのであるから、船商が壓倒されたのも當然であつた。この有様を目撃した江蘇巡撫李鴻章は、同治三年十月、内亂中に取り交した協定に従つて、上海の大豆販運權をめぐる交渉に着手した。然し、時を稼ぐために交渉を延期した英國がそう簡單に應ずる筈はなかつた。結局、巧みな口實と外交辭令の末、交渉は締につくこともなく失敗に終つたのであつた。⁸¹

この結果、商船は上海の繁榮に反比例して急速に影を潛めていつたが、他面、漕糧の方は、江南回復後漸次舊に復しつゝあつた。この状態が決定的となつた同治七年、今後の漕糧増加に對應し得るだけの商船を確保する自信を失なつた海運局は、新しく夾板船の採用を問題にした。漕運は中國船でという鐵則は、漕運維持という大前提の前に變更を餘儀なくされたのであつた。結局、同年には試みとして

九隻の夾板船が採用され、合計三萬一千餘石の漕糧を無事輸送することが出來た。然し、勝れた性能を有していたにも拘わらず、夾板船は一年しか用いられなかつた。何故なら、①外國船用荷揚場(洋行棧房)が不足していつ一時に荷揚げ出來ないこと、②喫水が深いので太沽までしか進めないこと、③剝船の不足によつて多量の米を一時に捌ききれないこと、の諸缺點が明らかとなり、棧房と剝船を建造する位なら、沙寧船を補充して二回運ばせた方が得策であるとの結論に達したからであつた。⁸²

この例に示されているように、沙寧船は、貿易面では敗北したものの漕運面では尙重要な地位を占めていた。又船商側に於ても、外國船に販路を奪われてからというものの次第に漕運に依存するようになっていた。では、この相互依存關係はどのように結合したのであろうか。次に兩者の關係に觸れることにしよう。

海運再開にあつて先ず問題となつたのは剝船の不足であつた。剝船の原額は二千五百隻であつたが、同治初年には八百隻に減少しており、七年に六百隻を補充したものの、舊狀に復するには程遠い状態であつた。剝船の不足は直ち

に商船の天津停泊を長びかせることとなる。事實、從來年に三・四回南北間を往來していた商船は、此頃になると、一回の漕運だけで一年を費すまでになつていた。⁵³このため、貿易量が減つたのは勿論、商貨である豆粕は耕作期に間に合わないために値が下り、ただでさえ没落しかけていた商人をますます苦しめたのであつた。⁵⁴更に、新たに外國汽船が天津附近を航行するようになってからというもの、汽船の振動・餘波を受けて漕糧の霉變が續出するようになり、これの賠償を迫られた船商は自然漕糧の盜賣に活路を見出すようになつた。曾て「殷實なる富戶」の信用を得ていた商人のこの變化に對して、海運局としては、餘米の強制買上げ・盜賣禁止令などを設定せねばならなくなつた。⁵⁵この惡循環を斷ち切る方法は船商を保護することしかあり得ない。やがて海運局は、防弊に乗出す反面、遅延しながら船商保護策を講ずるようになつた。その第一策が釐金の減免である。

上海の釐金は商人達の反對に遇つて他の地方より遅れて徴収されたが、漢口・九江開港以來、上海關稅の減少を補充する必要上、次第に此地の収奪度は嚴しくなつていつた。

この内、大資本は租界に逃れて収奪を免れたというが、⁵⁶船商のような没落商人は軍餉捐の半額を割當られ、買辦化した富商とは比較にならぬほどの負擔に喘いでいた。⁵⁷その状態に應じて、同治四年以後、幾度か減釐策が實施されはしたが、結局、九年になつて、江浙共に五百石以上の積載力を持つ重釐の船だけ雜貨出口釐金を二割減ずるといふ姑息な案に決着した。⁵⁸その他保護策を列擧してみると、第二策は奉天米穀の運出を許可したことであつた。これは同治四年から實施されたが、通商條約が締結されて以來、すでに外國商人には許可されていたのであるから、不合理を是正したというにすぎなかつた。⁵⁹第三策は回空沙寧船の北稅免除、即ち、山東・奉天等の北貨出口税を全免したことであり、⁶⁰第四策は水脚銀を五錢五分に増額したことであつた。⁶¹前二策は、たとえ實施されても、外國商船と對抗し得る力を失い、且自己の貿易に従事する自由を奪われていた船商にとつてさほど有効であつたとは考えられないが、最後の策だけは船商を實際に潤すのに役立つたのであろう。

ともあれ、以上の諸對策によつて船商はいくらか生色を取り戻し、年々増大(回復)する漕糧を何とか輸送すること

が出来たという。⁶⁰然し海運局は、如何に對策を講じてみても、販路を失つた船商がもはや現状を維持し得る筈のないことを知つていた。そこで、商船を大巾に修理・採用するよりも、運糧に耐える内に新しい對策を考えようとした。

その第一回の試みが、前記夾板船の試用であつたが、これが失敗に終つたことは、改めて沙寧船の重要性を認識させはしたものの、事改めて有効な對策を講ぜられることもなく、漕運は依然船の不足をかこちながら續行されたのであつた。丁度この頃、時を同じくして持ち出されたのが、李鴻章の輪船招商局設立の獻議であつた。

招商局は、同治十一年に成立すると直ちに江浙同年分漕運に従事した。同年の同局請負額は約十六萬石であつて、それほど多額な譯ではなかつたが、漕糧供出高の不安定な折柄その調節が難しく、早くも翌年には商船との間に漕糧爭奪戦を展開することになつた。即ち同治十二年夏、招商局の割込によつて自己の割當分まで侵蝕される危険を感じた船商達は、招商局設立者である李鴻章に向い、以後百萬石を商船分として確保されるよう嘆願したのであつた。⁶¹李鴻章はその理を認め、百萬石を差し引いた残額だけ招商局

に運ばせることを確約した。ところが、たまたま同年起運漕糧が百萬石に達しないことが明らかになるや、これを知つた招商局側では、設立當初の約束である二割請負の條項を楯にとつて李鴻章の處置に異議を申入れる始末となつた。⁶²

この争いは海運局の仲裁によつて一應解決したものの、このような事態にあつては、以後招商局請負分が要求額を下廻るのも止むを得ないことであつた。もつとも、この頃の招商局はまだ規模が小さかつたので直ちに經營に支障をきたすこともなかつたが、光緒四年に旗昌洋行を併合して組織を擴張してからは裝貨の不足に苦しむようになっていつた。そこで對策に窮した李鴻章は、沿江・沿海の海運官物を全て招商局に請負わせて貰うよう朝廷に要求した。⁶³この時、彼は上奏文の中で、局船が積載する商貨は洋船に擠跌されて缺損を招きがちである。商局は只漕糧によつて命脈を保つているのであると述べているが、繁雜な海關稅を忌避して、中國輪船商人が招商局よりも外國商人の下に入つていきがちな當時にあつては蓋し當然のことであつたらう。それだけに、特別の恩典の附された漕糧に執着したのも亦當然のことであつた。いずれにせよ、李鴻章の要求によつ

て、光緒四年には江南・浙江・江北の海運漕糧、及び江西・湖北の採買漕米の幾分かが請負わされることとなり、招商局の装貨は急速に増加したのであつた。

輪船は四・五千石から一萬二・三千石の積載能力を持ち、上海―天津間を月に二・三回往復することが出来た。その上、天津に四・五十萬石儲蓄出来る荷揚場を持つて居り、輪船・剥船共に積換えの煩を避けることが出来たばかりか、漕運制度をも非常に簡便にした。その故にこそ招商局の要求に應じて年々請負額が増加されたのであるが、それはとりもなおさず沙寧船の承運分を犯していく結果ともなつた。この招商局の優位性を決定したのが光緒四年の海運であつた。光緒四年、浙江省では、寧船商人が、次の漕運は商船に優先承運させて頂きたいと海運局に懇願したが、實際には全漕糧の半額足らずしか請負わされないという事態を生じたのであつた。この裏には李鴻章の力が大きく働いていた。即ち、李鴻章は、前年、海運局員が招商局の要求を受け入れないのに立腹し、直接朝廷に向つて増額を要請したのであるが、この要請は直ちに認可され、海運漕糧の少くとも四・五割を招商局分として確保せよとの命令が下さ

れていたのであつた。こうなれば、如何に船商が窮状を訴え、如何に海運局が船商の請願を認めようとも、今更どうすることも出来なかつた。こうして、今まで地方紳商によつて握られていた海運主導権は洋務派官僚の手に移行し、海運局の保護によつて何とか命脈を保つていた船商は、後、細々と漕運に従いはしたものの、一應第一線から退けられたのであつた。

む す び

祖法の遵守を至上命令とし、且膨大な河運體系を變革するだけの能力を持たなかつた清朝は、長い間海運の實施に積極的賛意を示さなかつた。然し、太平天國內亂によつて食糧補給の常路を断たれてから、清朝は好むと好まざるとに拘らず船商に依存せねばならなくなつていた。

放置されている間富庶を以て聞えた船商は、清朝のこの變局に直面して反つて官府からの剝奪を蒙るようになり、没落の一途を辿り始めた。その歩みに拍軍をかけたのが外國勢力の侵入であつた。優れた外國船舶の前にあつて、船商はいつか没落する運命を荷つていたのであろう。然し、

もし漕運という束縛がなかつたなら、彼等とて空しく手を拱くこともなく、或は自活の道を見出し、或は買辦化の道を見出していつたかもしれない。こうして、強制雇用によつて船商の活路を封じ、又釐金等によつて収奪しつくした清朝は、船商に利用價值を見出し得なくなると、招商局という強力な官營組織に肩代りさせたのであつた。

以上が本稿のまとめである。この結果、清朝は僅かなりとも政權を維持することが出来た。然し、清朝は、反面この収奪によつて最も頼みとせねばならぬ中産階級が自己の傘下から離反していつたことに気がつきもしなかつた。こうして自ら墓穴を掘りつつ、清朝は滅亡へと進んでいつたのである。

註

- (1) この区分は江南地方を中心としたもので、他の地方では折納が行なわれていた。
- (2) 清史列傳三六、阮元
- (3) 皇朝經世文編四八、阮元「海運攷上」
- (4) 錢泳 履園叢話四「協濟」
- (5) 東華續錄、康熙五十九年十月壬子
- (6) 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける滿洲と支那本土の通商について」
- (7) 硃批諭旨、岳濬、雍正十二年八月初八日。臣查豆船一項。由東

省販運江南省尙少。惟江南販貨來東發賣之後。卽買青白二豆帶回江省者。十居六七。

(8) 加藤繁「滿洲に於ける大豆豆餅生産の由來に就いて」

(9) 中衢一勺「海運南漕議」(安吳四種)

(10) 皇朝經世文編四八、謝占壬「古今海運異宜」

(11) 光緒鎮海縣志二五、孝義。

(12) 東華續錄 道光五年四月〜八月。

(13) 戶部則令(同治四年刊本) 十九・二十。

(14) 中衢一勺三「庚辰雜著三」。漕委の膨張に關しては、「諭內閣。孫

玉庭參奏李奕疇濫派漕委多人滋累幫丁州縣一摺。漕委一項前經

鐵保等奏明。節次刪減。迨李奕疇任內(十九年四月) 逐漸加增

派委至一百四十餘人之多。該漕督曾向孫玉庭言及。漕標候補人

等多窮苦堪憐。不得不概行差委以資調劑。……」(東華續錄、

嘉慶二十四年閏四月壬辰) の記述がある。尙、此頃の定員は二十四名であつた。

(15) 硃批諭旨、尹繼善、雍正七年三月初三日。十二月初四日。

(16) 同前、王之俊、雍正十年二月十三日。

(17) 皇朝經世文編編四七、孫鼎臣「論漕一」

(18) 馮桂芬 顯志堂集九「均賦說勸紳」

(19) 戶部漕運全書七六「催徵考成」

魏源 古微堂外集七、上江蘇巡撫陸公論南漕書。

(20) 皇朝經世文編四八、英和、籌漕運變通全局疏。

(21) 江蘇海運全案原編一、督撫奏海運章程。

(22) 皇朝經世文編四八、英和、再籌海運折漕章程疏。

(23) 江蘇海運全案原編一 司道會詳海運外辦章程。

- 24 戶部漕運全書九十 上洋受兌。
 25 戶部則令二三 官丁獎恤。
 26 同 22
 27 古微堂外集七「復蔣中堂論南漕書」
 28 同前「道光丙戌海運記」
 29 陶文毅公集八「會同總督酌議新漕海運章程摺子」
 30 同 22
 31 江蘇海運全案原編一「督撫奏遵旨籌議河海並運」
 32 同前「大學士等奏議覆河海並運事宜應如奏暫行緩議」
 33 H. B. Morse: The International Relations of the Chinese Empire (p. 391-393)
 34 浙江海運全案初編一「浙撫奏籌議新漕試行海運」
 35 籌辦夷務始末 道光三十年六月戊申。
 尙、當時の英國人 C. S. Osborn & 漕運を握れば中國を支配し得ると述べてる。(『The Past and Future of British Relations in China』, p. 148)
 36 同前 咸豐八年二月戊辰。
 37 同前 咸豐八年三月戊寅。
 38 江蘇海運全案原編四「將軍等奏設溝口岸停泊漕船話先銷貨免稅」
 39 籌辦夷務始末 咸豐八年十月辛酉。
 40 同前 咸豐十年正月癸未
 41 江蘇海運全案原編四「戶部奏議覆海運章程」
 42 籌辦夷務始末 咸豐十年閏三月壬子。
 43 江蘇海運全案原編四「戶部奏議覆海運末批米石撥濟兵糧」
 44 同前二「司道詳海運外辦章程」
 45 浙江海運全案續編二「省局詳請飛咨各省嚴查商船押令回浙」初編三「漕督片奏飭示各商船駕赴劉河海口受載漕糧」
 46 籌辦夷務始末 咸豐八年四月庚申。
 47 同前 同治元年正月庚辰。
 48 同前 同治元年六月丁丑。
 49 同前 同治三年九月丙辰。……(洋船)直赴牛莊等處。裝運米石。北地貨價。因之昂貴。南省銷路。爲其侵占。兩載以來。沙船資本殆盡。富者變而赤貧。……今沙船無貨販貨。停泊在港者以千百號計。
 50 李文忠公全書奏稿七「北洋豆貨上海一口請歸華商販運摺」
 51 江蘇海運全案續編三「戶部等衙門遵議覆奏夾板運米情形」
 52 同前續編二「戶部議覆請修天津北倉一摺及截留賑米核定別價耗米數目附片」
 53 同前續編六「督撫奏蘇省海運章程」前因天津驗卸稽遲。以致回南較晚。並因沙船裝運北貨回南。以餅油豆三項爲大宗。餅係農民肥田所需。近年沙船承運赴津回南。販運北地貨物。雖奉奏明免豫徵稅。惟回南每多失時。餅價大減。船商多虧本。
 54 同前續編三「滬局稟稽查盜賣章程」
 55 小野信爾「李鴻章の登場」(東洋史研究 16/2)
 56 王韜「滬囀雜記」
 57 戶部漕運全書九二「籌辦海運」
 九年以前の減免狀況は、江蘇では、四年に助餉捕盜及油豆餅各捐三割、上海助餉船捐全免。浙江では、三・四年に北行貨釐三割。五年に貨釐一割。水手私貨捐二割、船捐全免。六年に回空船捐及水手私貨捐二割減免。

- (60) 籌辦夷務始末 同治四年五月乙未。
- (61) 李文忠公全書奏稿九「海運回空沙船請免北稅摺」
- (62) 江蘇海運全案續編二「戶部咨蘇省請加商船運米水脚 部覆」
- (63) 同右續編四「戶部奏覆蘇撫敬陳管見摺內妥籌漕運一條」沙船之利。初則爲夾板所分。繼且全爲夾板所奪。自李鴻章裁減釐捐。曾國藩加增水脚。沙船雖稍有轉機。尙難全復之氣。
- (64) 同前新編三「蘇撫札行船號商稟每年江浙糧米以一百石分派漕運」
- (65) 同前新編三「蘇松太道轉移招商局稟請添撥糧米裝運輪船」
- (66) 李文忠公全書奏稿三十「海運官物統歸商局片」
- (67) 東華續錄 光緒元年四月己卯。往年中國議定章程。設立輪船招商局。奪洋人之所恃。取中國之利權。誠爲長策。惟是推行未廣。華商之應募領船者尙屬無幾。且自中外通商以來。江浙閩廣諸商亦有置買輪船者。大抵皆附西商之籍。用西國之旗。雖經費甚大。利盡歸西人。而諸商曾以不爲悔者。其故何也。蓋爲華商則報稅過關。每遇稽滯。掣肘必多。爲洋商則任往各口。無所攔阻。獲利較易也。
- (68) 同註(64)
- (69) 皇朝掌故彙編一八
- (70) 李文忠公全書朋僚函稿一七「復沈幼丹制軍」(光緒三年十月初一日)近年蘇漕撥運不及二成。名爲體恤沙船。實則運員別有私意。聞英茂文本屆米色太壞。擬明年多撥輪船。而浙糧胡道欲大反。如寇九之所爲。下屆又擬少撥。是不得不請旨明定成數。
- (71) 德宗實錄 光緒三年十一月戊寅。

東洋史研究叢刊豫告

第五之一 古代チベット史研究 上 佐藤 長著

四九六頁 定價 一一〇〇円 (九月發行)

本書は漢藏兩方面の文献を自在に驅使し、從來疑問の多かつた古代チベットの王統、年代の問題を解決し、更によりて知られざる重要史實を一々解明したものの。チベット史、唐代塞外史について實に前人未到の境地を開拓した劃期的業績である。

第三之二 羽田博士史學論文集 下卷 言語・宗教篇

約九〇〇頁 價未定 (十一月發行)

下卷には未發表の「回鶻文字考」など論文三十一篇、及び隨筆雜錄二十五篇の外に上巻と共通の索引及び佛文レジュメを附する。

第六 契丹古代史の研究 愛宕松男著

約三五〇頁 價未定 (十一月發行)

本書は、國家成立以前のキタイ部族の歴史を、専ら社會制度史の面から取扱つた。従つてキタイ族に就いて、その氏族制の起源・部族結成の過程・部族組織の内容および原始國家の形態以下の問題が自ら主要テーマとなり、それが纏め上げられて契丹古代史となつたものである。

第四之二 アシア史研究 第二 宮崎市定著

約五〇〇頁 價未定 (十一月發行)

この巻には著者が昭和十五年から敗戦の年に至る間に著した已發表、未發表の論文「世界史序説」ほか二十篇を取めた。

東洋史研究會

to rectifying the evils Emperor Yungchêng (雍正) sent qualified candidates to the provinces to wait for vacancies, while he appointed the experienced to more important posts and the unexperienced to less important ones. This system was called waipu (外補). Though the system assumed more consummated features under Emperor Ch'ienlung (乾隆), the actual power of installation became invested in the hand of provincial governors.

Maritime Transportation and Shipping Merchants in Ch'ing

Michiko Yamaguchi

The shipping merchants, who prospered until about the Chiach'ing (嘉慶) era, began to fall into rapid decay in the eras of Hsienfêng (咸豐) and T'ungchih (同治) due to the following causes; various restrictions imposed upon them after the Taokuang (道光) era and the competition of Western shipping merchants. The impact of activities of foreign merchants has been often explained in the light of the backwardness of China. But at the same time the governmental restrictions imposed on the Chinese shipping merchants played an important role in checking their activities. The present study is an attempt to explain the decline of the shipping merchants from the institutional standpoint.

The Choch'ienhu (捉錢戶) in T'ang (唐)

Hiroo Yokoyama

Though the T'ang officials were, as a rule, paid out of the land tax income, this system began to fail because of the shortage of revenue. Consequently, a new source of revenue called Kungchieh pêngch'ien (公廨本錢) was set up to patch up deficiency in the pay roll by expending the interest therefrom, and later the new tax which was thought as a temporary measure came to assume a more important feature in the taxation system. Choch'ienhu is a name given to the household which was given the privilege of borrowing the Government funds and owed the obligation to pay interest.