

とである。この点では、銀差・力差の一本化、即ち徭役の全面的銀納化を單純に一條鞭法の實施によるものと考えられないといわれる氏の意見には充分注意すべきであらう。

以上、誠に不十分ではあるがこの論叢に收められた役法關係の論文を紹介して來たが、終りに一言、最近の役法史研究について筆者の感想を述べさせていただきたい。これは去年の史學雜誌の「回顧と展望」(七一の五)で寺田隆信氏の述べられたことに關連することでもある。それは最近の明代役法史研究において、その制度史的側面の解明は益々精緻さを加えたが、他方、國家權力による農民の支配・收奪體系の中で役はどのような性格を荷つたのかという點の解明となると全く不十分といわざるを得ないのでないかということである。この點からいえば、役と税糧を從來全く別個の問題として研究してきた―そこには史料制約ということもあるが―研究方法も問題となるであらう。こうした問題が一朝にして解決できるとは思わないが、役法史研究に關心をもつものとして最近の研究動向に必らずしも全面的に贊意を持ちえないことから、自分なりの反省の氣持を率直に述べた。

最後に筆者の淺學の故に諸先輩の論旨を十分に理解せず、誤讀、誤解に基づいてあらぬ評言を下した點がありはしないかと恐れる。この點については御寛恕を請うと同時に、御批判、御教示くださることをお願いして筆を擱く。

註

- ① この點に關しては山崎武治「一條鞭法の創行について」

(立命館文學一五二)、藤井宏「創行期の一條鞭法―傳漢臣の上官をめぐる諸問題―」(北大文學部紀要九)がある。ここで山崎氏は、「一條鞭法は最初は役のみを改革の對象としたのであつて、税糧は含まれていなかったのではないか」といつておられる。これに對して藤井氏は反對を唱え、最初から税糧も對象になつていたと主張される。しかし藤井氏のあげられた史料では、この點に關する限り積極的に氏の主張を裏づけるものとなり得ないのではないかと思う。ただ、これらの論文が發表されたのは、栗林氏の本論文執筆の直前、直後のことなので、その成果を以つて氏の論文を批評した傾きがある點どうか御諒恕をお願いしたい。(谷口規矩雄)

Anglo-American Steamship

Rivalry in China 1862—1874

Kwang-Ching Lin,

Harvard East Asian Studies 8,

Harvard University Press,

Massachusetts, 1962.

本書の内容は、標題に示されているように、一八六二年から七四年に至る時期の中國における米英兩國汽船會社の企業競争の推移をたどり、關係會社の文書・書簡等を援用することによつて、裏面史をも含めてその實體を明らかにしようとしたものである。しかし實

際にあつかわれている対象は、地域的には揚子江航路及び上海——天津航路が中心であり、又その視點は Shanghai Steam Navigation Co. (旗昌輪船公司) に置かれていたのであるから、假に旗昌輪船公司發展史とも名づけるならば、内容をより正確に表現することになるであらう。即ち、叙述にあたつて、當時中國がおかれていた歴史的状況に對する顧慮がほとんどなされていないことからわかるように、あく迄アメリカ系汽船會社の發展の跡を追求することが主眼で、直接中國近代史の解明を試みようとしたものではない。

著者 Liu Kwang-Ching は、本書に附された紹介によると、ハーバード大學の East Asia Research Center の研究員 (Research fellow) である John King Fairbank の “A Bibliographical Guide to Chinese Works, 1898—1937” (Harvard University Press, 1950) の共著者たゞれつゝゐる。

本書は次に示す四章から構成されており、その各章のたて方が、その著者 Shanghai Steam Navigation Co. (以下 Shanghai S. N. と表わす) の發展史の時期區分にもなつてゐる。

- I The Founding of the American Company 1861—1862
 - II Growth through Rivalry 1862—1867
 - III Six Years of “American Monopoly” 1867—1872
 - IV The Challenge of Two British Companies 1872—1874
- この種の本の性質上、それ程多くの人に讀まれるとも思われないので、以下紙數の許す限り、内容紹介することに重點を置きたい。
- 第一章では、Shanghai S. N. の設立に至る迄の経緯が述べら

れる。アメリカ系の Russell & Co. (旗昌洋行・一八二四年廣東に設立) がこの時期に揚子江航路に進出するについては、二つの有利な條件が存在した。一つはアロー號事件の結果として揚子江沿岸の三つの港が開放されたこと、つまり揚子江航路は外國人企業にとつては、この時迄全く處女地として残されていたことであり、二つには、アメリカ東部の河船 (通常西部といわれているが、著者によると、實際に適していたのは東部の河船であつた。) の構造が、揚子江航行に最も適していたことである。しかし、Russell & Co. 自體は、この新しい企業に乗り出すことに、はじめは必ずしも積極的な態度を示したわけではなかつた。その理由は、Russell & Co. の傳統的企業方式がアメリカ或いはヨーロッパの本人 (principals) に代つて物資の購入 (purchases) と販賣 (sales) を行うことであつた爲、商會としては、あく迄傳統的な經營方式の範圍内に止まることに固執したのである。こうした中にあつて汽船會社設立計畫を強力に推進したのは、Russell & Co. の上海駐在員 (managing partner) である Edward Cunningham であつた。Cunningham の計畫によれば、三隻の船があれば、上海——漢口間約六〇〇マイルに週二往復の定期便を運行することが出来、香港——廣東汽船の經驗に徴して、年間約三四二〇〇〇ドルの純益をあげることが可能だといふのである。この三隻の船の購入費として、Cunningham は四八萬ドルの經費を見積つたが、Russell & Co. としては、前にも述べたように、この種の直接的かつ恒久的な投資に極めて消極的で、容易に引き受けようとはしなかつた。商會の最高責任者 (head) である Paul Sieman Forbes も、それへの出資には冷淡

であつたが、特に香港に駐在し商會の資金を握る Warren Delano, Jr. は、あからさまに Cunnigham の計畫に反對の意を表明したのである。その爲 Cunnigham は彼獨自の行動をとることを餘儀なくされた。揚子江航路が全ての外人に開放されることになつた以上、躊躇してたち遅れをすることは許されないと判断した彼は、一八八一年三月、彼の計畫に好意的な中國人の支持を得ることに成功して、自己の責任において、四五〇〇〇ドルを費して古船 Surprise 號をサンフランシスコへ發注した。後になつてこれを聞いた Delano は不満ではあつたが、商會自身はそれに投資しないという條件つきで、揚子江計畫に同意することになった。かかる事情の爲に Cunnigham は、獨力で資金集めに奔走しなければならなかつた。彼の計畫を成功せしめた理由としては、①中國人の買辦及び商人の協力を獲得し得たこと、②上海にあるイギリス系の小商會の支持を得た點をあげることが出来る。このことは、會社への投資者のリスト、又その出資比率に端的にあらわれている。第一點について、著者は次のように述べている。「中國人に關していえば、條約港の中國人の間でさへ個人的緣故關係が非常に重要であつた爲に、一八五〇年から五七年まで、Russell & Co. と共に上海にいたことのある Cunnigham が中國人の買辦及び商人の友情に頼ることが出来たという點が、指摘されなければならぬ。」又第二點については、船や倉庫を持たぬ爲に、過去において、Dent & Co. (實順洋行) や Jardine, Matheson & Co. (怡和洋行) 等の大商會に完全に依存せざるを得なかつた上海にあるイギリス系小商會が、Shanghai S. N. の出現によつて、優利な地歩

を占め得ると考えた點があげられている。

以上のような背景を以て、Shanghai S. N. は一八六二年三月二十七日、上海に設立される。資本金一〇〇萬兩——それは一八六五年、Hongkong and Shanghai Banking Co. (匯豐銀行) の出現を見る迄、中國地域における最大の株式會社 (Joint stock) であつた。出資比率は Russell & Co. のメンバーと中國人とが株式の大部分、恐らく六〇萬—七〇萬兩を有し、しかも中國人の持株が Russell & Co. のメンバーのそれを超えていたのである。残りは上海在住のイギリス人を中心とするヨーロッパ人によつて保有された。即ち、他の方法で計算すれば、英國人と中國人とで、株式の七〇—七五%を所有することになる。この事實にもかかわらず、Russell & Co. が Shanghai S. N. の永久的な代理權所有者の役割をつとめることは、はじめから了解されてゐたのである。Russell & Co. は Shanghai S. N. の永久的な agents and treasurers として、年間約一〇萬兩の手數料を得るはずであつた。ともかく、中國人と上海在住のイギリス人を組織して、そこから一〇〇萬兩という巨額の資金を捻出するという、これ迄試みても決して成功しなかつた偉業を成し遂げた Cunnigham の手腕は、當時にあつても驚きの的であつた。彼のこの實行力こそ、Shanghai S. N. を繁榮に導いた鍵であつた。著者はいふ。「Shanghai S. N. の大きな資本が未來の成功の基礎であつた限りでは、一八六一年から六二年にかけての Edward Cunnigham の努力は非常に重大なものであつた。」

第二章では、Shanghai S. N. が次々に現れるイギリス或いは

アメリカの商會との厳しい競争を通じて成長して行く過程がとりあげられる。この時期に揚子江流域に進出したのは、Shanghai S. N. のみではなく、一〇社以上の商會が、各々一隻―三隻の船を走らせていたのである。この中であつて Shanghai S. N. の強みは、他社を船數・總トン數においてひきはなしていた點である。Shanghai S. N. は一八六三年六月迄に七隻の船をそろえることに成功した。

Shanghai S. N. の基本政策は、最低四―五隻の船を確保して、上海―漢口間に週二往復、定期的に運航させることであつた。しかも上海と漢口には常に一隻を待機させて置き、いつでも貨物を船積み出来るようにしたのである。そして競争者に對しては徹底した運賃値下げをもつて對抗した。又サービスの面でも荷主 (shipper) への一%の拂い戻し (cash return) 等の手段をもつて、取扱量増加に努めた。しかし、Shanghai S. N. の資力にも限度があつた爲に、いつ迄も闘争的姿勢をとることは出来ず、一八六四年に入ると、その低運賃政策を放棄して、他の商會に運賃協定を提案しなければならなかつたのである。

一方、この時期には、Shanghai S. N. 設立に功績のあつた Cunningham が本國に歸り、その責任はより若い社員 George Tyson と Frank Backwell Forbes の手にゆだねられることになる。一八六四年 Shanghai S. N. の五隻の船は財政的危機に直面し乍ら、一〇―一一隻のライバルとの競争に耐えなければならなかつた。Shanghai S. N. 解散という噂が數回にわたつて流されたのもこの年である。折も折、揚子江汽船業擴張の野心を抱いていた

イギリス系 Dent & Co. が Shanghai S. N. の息の根を止めるべく値下げ攻勢に出てきた。一八六四年末までこのおろかしい運賃競争は續けられた。それに對處する Shanghai S. N. 側の手段は、運賃協定の提案と經費の節約ということであつた。

一八六五年に入つて新しくもちあがつたのは、貨物の増加にともなう船數の補充・擴張という問題であつた。この要求を充たすために、この年 Fletcher & Co. が Moyne 號を、Lindsay & Co. が Fire Queen 號を競賣に出すと、Shanghai S. N. は、いちちやく入札購入を決意している。このような努力の結果、Shanghai S. N. は、他社に優越する船數をもつて、週二往復の定期便運航を實行することにより、一八六五年から六六年にかけて、着實に収益増加をはかることに成功したのである。

一八六七年は、Shanghai S. N. が強敵 Dent & Co. 及び Jardine, Matheson & Co. 等を次々に斥けて獨占體制確立に向う年である。この頃、Dent & Co. は中國―イギリス航路の不況の故に揚子江流域での擴大政策を獨力で實行することが不可能となり、他の手段として Augustine Heard & Co. と共同して a four-boats line (週二往復運航に必要な船數) を計畫し、それをもつて、Shanghai S. N. に對抗しようとしたが、これも失敗に終つた。その理由は、中國商人・イギリス商人の新しい會社への出資を獲得することが出来なかつたからである。そしてもつと根本的事實としては、兩社共に深刻な財政的危機に直面していたことによる。他方、Jardine, Matheson & Co. が Dent & Co. と結びつく可能性は、兩商會の傳統的な敵對關係の故に、全く存在しな

かつたのである。Shanghai S. N. はこの Dent & Co. の財政的危機を利用して攻勢に出、Dent & Co. の Fusiyama と Hirado との二隻及びそれらに附随した資産を五五萬兩で買収することに成功した。更に残りの三社の船を買収することによつて、Shanghai S. N. の揚子江流域における獨占的地位は確立したのである。「一八六一―六二年の時期に組織された一〇〇萬兩という會社の比較的大きな資本が、その成功の基礎であることは明らかである。」と著者は述べている。

第三章で扱われる時期、一八六七―一八七二年は Shanghai S. N. の全盛時代である。この期間に Shanghai S. N. の船數は一二隻（一七三八トン）から一九隻（二七六九トン）へ、總資産は一八六一七六二兩から三三三三九〇二兩に、各々増加している。そしてこの時期に、上海―寧波、上海―天津兩航路においても優勢な地位を確立したのである。しかし、そのことは、Shanghai S. N. に對する挑戰者が現れなかつたという意味ではなく、その支配的地位を維持する爲には、常に新しい競争者の出現を豫想してエネルギーを保存しておかなければならなかつたのである。イギリス系 Union Steam Navigation Co. の場合は、運賃協定を結ぶことでケリをつけたが、アメリカ系 Olyphant & Co. に對しては、かなり厳しい手段をもつて對抗している。例えば、Shanghai S. N. は運賃値下げという方法で相手を壓迫すると共に、Olyphant & Co. が交渉を進めていた二隻の船を、ニューヨークにおいて、先手をうつて買ひ占めるといふようなこともしている。

上海―天津航路においては、揚子江航路における程の獨占的

地位を保持していたが故に、比較的柔軟な政策をとらなければならなかつた。一八六七年から六九年に至る時期において、Shanghai S. N. の主たるライバルは North China Co. であつたが、これに對しては高水準の運賃を維持する爲に、協調の政策が採用されている。一八六九年には、更に強力な競争者として Jardine, Matheson & Co. がこの航路に姿を見せる。この Jardine, Matheson & Co. の問題がかたずいたのは、同社が天津航路からはなれて活動範圍を福州航路に限る政策を定めた後においてであつた。

このような獨占的地位を維持する爲に、Shanghai S. N. がとつた政策は、週二往復の定期運航の嚴守とサービス面において荷主に便宜をはかることであつた。更に一八六七年三月には揚子江航路において週三往復の運航、一八六八年には天津航路においても週二往復の運航を實施している。又より廣い投資者を獲得する爲に、一八六八年二月には、これ迄の一株一〇〇〇兩の額面を一〇〇兩に切り下げている。一方船體の近代化にも意をそそぎ、一八六九年以後は新しく購入する船はすべて、原則としてイギリス製の鋼鐵船に限られることになつた。利益配分において、内部保留を多くし、出来るだけ株主への配當を押さえる政策をとつたのも（從つて株主への八%の配當がはじめて行なわれたのは一八六七年であつた）、いつ現れるとも知れぬ新しい挑戰者への競争力をたくわえる爲であつた。

第四章では、前期に確立した Shanghai S. N. の獨占的體制がくずれ、防禦的姿勢をとることを要求される一八七二―一八七四年

の時期がとりあつかわれる。即ち、この時期に、これ迄遅れて来たイギリス系の Butterfield, Swire & Co. による China Navigation Co. や Jardine, Matheson & Co. による China Coast Steam Navigation Co. が Shanghai S. N. への挑戦者として姿を見せて来る。更に一八七三年には、中國人による官督商辦の汽船會社招商局(China Merchants' Steam Navigation Co.)も第四番目の競争者として出現する。

China Navigation Co. は、揚子江乗り入れに當つて、はじめから三六萬ポンドの資本金を準備し、Shanghai S. N. との激しい競争を覺悟していた。彼等の資金募集には、時期的にも有利な條件が働いていた。それは、本國での投資市場飽和による貸付金利の低下と英國——中國貿易の收益下落という點であり、投資の対象が他に求められていたのである。この China Navigation Co. の攻勢に對處する Shanghai S. N. の方策は、從來のそれと同様、運賃値下げをもつてあたることであつた。當時七五萬兩の積立金を保有していた Shanghai S. N. は Union Steam Navigation Co. から買入れた China Navigation Co. の二隻の船が揚子江に姿を見せるや否や、從來の上海——漢口間、トン當り五兩の運賃を二・五兩に引き下げることを指令する。しかるに Shanghai S. N. の驚いたことには、これに對し China Navigation Co. は少しもひるまず、反つて二兩迄引き下げ、更にそれ以下にも下げかねない様子を示し、豊富な資金とイギリスの名譽にかけてこの政策を堅持しようとした。こうなつてくると Shanghai S. N. としては、このまま運賃値下げ競争を続けることは無意味であると悟り、China

Navigation Co. との協定にふみ切ることになる。一八七三年に妥結した協定では、Shanghai S. N. は China Navigation Co. に對して四隻の船を持つことに同意する代りに二年間はその増加を認めないという條件で、兩社の運賃を固定させた。しかし競争はこれで終止符をうつたのではなく、この問題が片づくには一八七四年二月の pooling system の成立を待たなければならなかつたのである。その内容は、兩社の運航回數(各々週三往復)と運賃を同一にし、その收益をプールしておき、とり扱い量に従つて公平に分配するといふものであつた。これは Shanghai S. N. にとつては、大きな犠牲を拂つての妥協であつた。

上海——天津航路にも、Shanghai S. N. にとつて強敵が出現した。それは、すでに述べた通り、Jardine, Matheson & Co. の China Coast Steam Navigation Co. である。一八七二年一月に設立された同社の出資割當比率は、總額四六萬兩の内、Jardine, Matheson & Co. 六四・二%、他の外人出資者一五・五%、中國人出資者二〇・三%であつた。しかし、この會社にも問題がなかつたわけではなく、Jardine, Matheson & Co. の管理下にある六隻の船のうち、自己の持船は二隻にとどまり、他の四隻の内、二隻は破算しかけてゐる North China Steamer Co. の香港上海銀行への抵當品であり、更にもう二隻は唐廷樞(Tong King-sing 唐景星)をはじめとする中國人の所有であつた。しかしこの問題も、何とか片づけて、これらを包括しての新會社設立を成し遂げたのである。就中、China Coast Steam Navigation Co. が、買辦として中國人に對して強い影響力を持つ唐廷樞を得たことは、

大きな強みであつた。一八七三年六月、唐は、招商局總辦としてその職を去るが、以後は China Coast Steam Navigation Co. の重役 (director) として止まっていたのである。それに反して、Shanghai S. N. がこの時期に有能な買辦を持ち得なかつたことは同社にとつてまことに不幸であつた。ともかく、上海—天津航路においても、揚子江におけると同様、有力なイギリス系船會社が出現したことによつて、Shanghai S. N. の支配的位置はくずれ去つたのである。

それでは、Shanghai S. N. の功績は何か。著者は結論において二つの點を指摘している。第一に、Shanghai S. N. が揚子江地域及び天津・寧波等の重要港で活躍することにより、中國における外國人商業の成長を可能にする役割を演じたこと、第二には、こうした汽船業が中國人の商業活動に寄與すると共に、その汽船事業自體が、中國人による企業設立への刺激となつた點である。即ち、Shanghai S. N. の十分な資金を獲得するため、Cunningham は最初から中國人の買辦商人 (Comprador-merchant) の力を借りたが、やがて彼等の役割は、その本來の機能を超えて擴大していつたのである。中國商人は外人の企業に協力することにより、その事務に習熟し、自ら汽船業を組織しはじめたというのである。その例として、著者は唐廷樞——招商局の一連の系譜を指摘している。

以上要約したように、本書はアメリカ Russell & Co. 系の子會社 Shanghai Steam Navigation Co. の設立とその發展の歴史を叙述したものであつて、はじめにも述べたように、直接中國近代

史の解明に迫ろうとしたものではない。とすれば、著者は何故一八七四年で筆を擱いたのであらうか。この書が Shanghai S. N. 發展史という性格のものである以上、當然數年後に行なわれた招商局による同社の買收という時點にまで筆を進めるべきではなかつたであらうか。欲をいえば、その點いささかの足りない氣がする。しかし、この書が近代中國における汽船業發達史の理解に手がかりを與えてくれることは確かである。例えば、招商局による Shanghai S. N. 買收問題についてみて、この時期の Shanghai S. N. の歴史を知ることによつて、その買收事件のもつ意味の重大さが、より生々しく迫つてくるように思われる。

ともあれ、著者の強みは、Russell & Co. Augustine Heard & Co. Jardine, Matheson & Co. Butterfield, Swire & Co. 等の文書及び書簡を縦横に驅使し得たことである。我々日本人研究者にとつて、このような生の資料を用いて、中國近代史に關係のあるアメリカ或いはヨーロッパ系の一企業の發展史を綴ることとは、例え資料入手の機會に恵まれたとしても、極めて多大の努力を要求される。しかもその割には豊かな成果を望むのは難しいのではなからうか。その意味で、本書は、研究書としても勿論有益ではあるが、それと共に我々にとつては、中國近代における汽船業發達史を研究する上での工具の役割を果たしてくれるものと思われる。

ただ、本書を読み乍ら終始氣にかかつたのは、著者のあまりにもアメリカ本位的な視角である。この種の本に、そこまで要求するのは無理かも知れないけれども、當時の中國が置かれていた半植民地

的状況への正しい配慮がなされていたならば、本書も中國近代史研究に對してのもう少し大きな展望を、我々に與えてくれることが出來たのではなからうか。

細い點についての正否の判断は、私の能力を超えているが、最後に全般的な感想のようなものを記せば、Sanghat S. N. とその競争者であるイギリス系及びその他の汽船會社との攻防戦——相互の權謀術策の姿には、さながら小説的面白さがある。讀物としても十分興味深いので一讀をお勧めする。

(堀川 哲男)

東洋史研究叢刊之四之三 アジア史研究 第三

宮崎 市定著

體裁總クロス製 四百六十頁 箱入
定價 一千七百圓 國內送料本會負擔

〔内容〕

- 一、中國史學入門總論
 - 一、中國上代は封建制か都市國家か
 - 一、清 談
 - 一、五代史上の軍閥資本家
 - 一、宋の太祖被弑説について
 - 一、胥吏の陪備を中心として
 - 一、中國近世における生業資本の貸借について
 - 一、中國近世の農民暴動
 - 一、中國近世銀問題略説
 - 一、清朝における國語問題の一面
- その他、既發表・未發表の論文數編を含む。

アジア史研究第一 再版出來 定價 一千七百圓
アジア史研究第二 改正定價 一千七百圓
右書御希望の方は本會までお申込み下さい

東洋史研究會
振替京都三七二八番