

江戸時代の河岸問屋と清代中国の碼頭貨棧

松浦章[※]

摘要：水運が重要な役割を担っていた近世、近代初期において日本の河川運輸に重要な役割を担っていたのが河岸問屋であった。運ばれてきた荷物を集荷し、他地域への転輸送などを担うために、一時的に保管する倉庫があり、船に搭乗する客や乗員の一時止宿や顧客のために搭乗する輸送船の手配や役所への手続きを行うなど、流通の根幹的役割を担っていた。

近世、近代初期の日本において河川運輸に重要な機能を保有した河岸問屋と類似した機能を有したと考えられるのが、中国清代、民国期の貨棧・行棧・船行・報關行等であると言える。寧波埠頭の貨棧こと倉庫では、内陸河川で寧波に到着する商人と海から船で現れる商人との取引が行われていたとするが、清代中国では寧波のみならず、上海・漢口・天津・厦門・廣州など内河航運・沿海航運に関係する津口・港口・口岸などの地域において発展した。

この近世の日本の河岸問屋と清代中国の碼頭の貨棧・船行等について考証するものである。
キーワード：河岸問屋、貨棧、行棧、船行、江戸時代、清代中国

1 緒言

物流史研究において、

物流とは、有形財の供給者から需要者にいたる空間的・時間的へだたりを克服する物理的な経済活動である。具体的には、輸送・保管・荷役・包装・流通加工および情報という諸活動の有機的構成からなりたっている¹

とされる物流は、商品を組織的に空間的・時間的に移動させることにある。²その流通活動を補完したのが河川の沿岸にあった問屋であり、一般的には“河岸問屋”と通称されていた。

前近代の物流において大量輸送に貢献したのは水運であった。日本においては大形河川では舟運が盛んにおこなわれていたことは、日本近世史の分野では漸次明らかにされつつある。

³とりわけ江戸期を中心に江戸を起点として発達した利根川水運は巨大消費都市江戸への物

[※] 松浦章 (MATSUURA Akira, 1947-) 関西大学名誉教授。

¹ 森泰博編『物流史の研究—近世・近代の物流の諸断面—』御茶の水書房、1995年9月、3頁。

² 同書、4頁。

³ 川名登『河岸に生きるひとびと 利根川水運の社会史』平凡社、1982年10月、1-326頁。

川名登『近世日本水運史の研究』雄山閣出版、1984年11月、1-428頁。

川名登編『群馬の水運史』上毛文庫11、上毛新聞社、1987年9月、1-216頁。

松浦茂樹「わが国における近代の河川舟運 (I) 一利根川、淀川を中心に—」『水利科学』第39巻

流の基幹水運の重要な輸送を担っていた。

これに対して、広大な国土を要する中国においても大河、大江、湖水を航行する舟運が盛んにおこなわれていた。⁴それぞれの水路において物流の基点となった市場等が存在した。

そこで、近世日本の研究例を参考に清代中国の事例について検討したい。

2 江戸時代の河岸問屋

近世日本において有力農民が川舟を建造し、領主の輸送物資だけではなく、商人や工業者などの輸送物資も輸送するし、輸送するだけでなく物資の管理や保管を行う“河岸問屋”が成立した。⁵日本近世の各地に河岸の湊などに舟運に便利な地に河岸問屋が設立されている。⁶河岸問屋の成立について、川名登の研究によれば、河岸場もしくは舟付場が固定して倉庫等の施設ができ、⁷寛文（1661-1672）頃になると運賃・口銭を取って荷物輸送を行う輸送業者である“河岸問屋”いわゆる“船問屋”が成立したとされる。⁸河岸の中心的職業を行う問屋であり、河川を使って船では運ばれてきて陸卸した荷物や陸運で運ばれてきた品々を倉庫に保管し、保管している荷物を船に積載して送り出す。これが船積問屋であった。これらを総称して“河岸問屋”と言ったとされる。⁹その結果、〈荷主—河岸問屋・船問屋—船・船持—荷請問屋〉の相関関係が成立していたとされる。¹⁰

小林高英・苦瀬博仁・橋本一明の研究により江戸期の河川舟運の特徴が整理されている。¹¹江戸期に河川舟運が増加した背景として、政治的背景として年貢米に徴税輸送の増加、参勤交代にともなう物資輸送の増加、江戸幕府のみならず諸藩による河川舟運の増加があった。経済的

第5号、1995年12月、31-49頁。

松浦茂樹「わが国における近代の河川舟運（Ⅱ）—利根川、淀川を中心に—」『水利科学』第39巻第6号、1996年2月、14-34頁。

小林高英・苦瀬博仁・橋本一明「江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と河岸の立地に関する研究」『日本物流学会誌』第11号、2003年5月、121-128頁。

酒井智晴「明治後期における河岸問屋定雇船による肥料仕入輸送—埼玉県新河岸川筋下新河岸伊勢安の定雇船を中心として」『利根川文化研究』31—埼玉県特集一、2008年9月、1-14頁。

⁴ 松浦章『清代内河水運史の研究』関西大学出版部、2009年2月、321-366頁。

⁵ 小林高英・苦瀬博仁・橋本一明「江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と河岸の立地に関する研究」『日本物流学会誌』第11号、122頁。

⁶ 小林高英・苦瀬博仁・橋本一明同論文、『日本物流学会誌』第11号、121-128頁。

⁷ 川名登『近世日本水運史の研究』63頁。

⁸ 川名登同書、73頁。

⁹ 川名登同書、83頁。

¹⁰ 川名登同書、208頁。

¹¹ 小林高英・苦瀬博仁・橋本一明「江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と河岸の立地に関する研究」『日本物流学会誌』第11号、121頁。

背景としては消費都市の江戸の人口増加、江戸の大火による木材輸送の増加など、さらに有力農民による河岸問屋の増加などがあげられる。¹²さらに交通路整備として河川工事が各地で進展したことも見逃せない。¹³

河川舟運による特徴として、江戸期における二大消費地である江戸と大坂は、消費地であるとともに製造業も集積しており、そのような下流の消費地に対して、河川下流には原料が多く運ばれ、河川上流には加工製品が運ばれていたと言える。¹⁴そして河川舟運により運ばれる輸送物資には時間・温度・物性が関係し、常温で大量に、長期保存できる輸送物資が多かった。¹⁵ただ木材輸送のように季節的変動があった。¹⁶

輸送量の面から河川舟運を見たとき川舟や廻船は馬や大八車などの陸運の輸送方法より積載量と作業人員一人当たりの輸送量が多いため輸送効率と経済性においてはるかに勝っていた。¹⁷

これら物流施設で最も利用されたのが、川舟への人の乗り降り、輸送物資の積み降しに利用される駅や港に相当する“河岸”と、輸送物資の貯蔵・保管を行う施設である倉庫に相当する“蔵”があった。¹⁸このうち、各地の河川によって河岸を「河戸」、「湊」、「浜」、「船場」などとも呼称された。¹⁹

この河岸問屋が立地した条件に、川舟の遡航終点や中継地点、河川の合流地点や分岐地点、街道と廻船航路の結節点、城下町や宿場町、神社仏閣への参詣客の乗降地、輸送物資の確認のための関所等のある河岸などである。²⁰

その河岸問屋の具体的史料が公開されている。奥羽両州や北関東への諸荷物を江戸へ輸送するための一大集散地と繁栄した境町がある。²¹境町は茨城県西地域の猿島郡にあり、利根川と江戸川の分岐点に位置しており、この境河岸には二軒の河岸問屋があり、その一軒の問屋の「大福帳」とされる記録は、問屋を経由して船積された荷物の品名・数量・出荷人・送り先・船賃・積船などを記した荷受帳とされる内容を集積したものである²²。この史料は、境河岸より江戸へおくられる荷物として蓮根・牛蒡・茶・染料に利用された紫根・米・餅米・木綿・晒・麻・麻絲・

¹² 同論文、121-122 頁。

¹³ 同論文、123 頁。

¹⁴ 同論文、123 頁。

¹⁵ 同論文、123 頁。

¹⁶ 同論文、123 頁。

¹⁷ 同論文、124 頁。

¹⁸ 同論文、125 頁。

¹⁹ 同論文、125 頁。

²⁰ 同論文、126-127 頁。

²¹ 野村康雄「序」境町史編さん委員会編『下総境の生活史 史料編 近世 III 河岸問屋の大福帳』（以下『下総境の生活史 史料編 近世 III』と略称。）茨城県猿島郡境町、2004 年 12 月、i 頁。

²² 川名登「あとがき」、境町史編さん委員会編『下総境の生活史 史料編 近世 III』i 頁。

鳥・生鳥・紙類・木製品・皮革類・油類・きのこ類・干瓢・木葉・鶏卵・生糸・絹・真綿・煙草・漆・蠟・紅花などの二百数十種類などの商品があり、出入する船舶に乗合として移動する旅人が搭乗したことがわかる。²³境町から江戸へ向かう旅客は安永年間（1772-1780）から幕末の慶應三年（1867）までにほぼ8,000人から1万人前後であったとされ、時代が下るごとに増加している。²⁴

このように、近世日本の河岸問屋は、物流にも人的移動にも係わり、輸送・保管・荷役・包装・流通加工という分野の業務を営んでいたことがわかる。

江戸時代の河岸問屋は、明治になっても消滅したわけではなかった。埼玉県新河岸川筋の河岸問屋が肥料を中心とした物資の流通に関与していた。²⁵新たな交通手段として川蒸気船が登場しても河川運輸に河岸問屋は物資の一集散地として重要な役割を果たしている。²⁶

3 清代中国の寧波の碼頭貨棧

上記の近世日本の“河岸問屋”の研究成果を参考に清代中国の場合について考えてみたい。

上記の“河岸問屋”に最も類似する中国語として“貨棧”、“行棧”がある。

貨棧は邸店や榻房、牙行などとも呼ばれ、多くは、水陸の碼頭や郷鎮に設けられていた。

魏晉南北朝隋唐時代には“邸店”と、宋代には榻房や牙行などとも呼ばれた。英語では“warehouse”とか“storehouse”とか訳されている。

貨棧と類似する語彙に“行棧”がある。石山福治の『最新支那語大辞典』によれば行棧は「店舗、商會、旅館」²⁷とあり、貨棧は「貨物倉庫」²⁸とある。その他、小林幾次郎の『支那經濟商業辞典』では、行棧が「問屋が所有する貨物倉庫、運送屋」²⁹とあり、貨棧は「貨物倉庫」³⁰とされている。このことから貨棧、行棧にも日本の問屋と類似的機能があったことがわかる。

① 寧波の貨棧

1846年から1866年までほぼ20年間にわたり江浙地域の地方官を歴任した段光清の『鏡湖自撰年譜』において、寧波の地理的状況について述べている。

²³ 「史料解説」『下総境の生活史 史料編 近世 III』933-962頁。

²⁴ 川名登「史料解説」「乗合」『下総境の生活史 史料編 近世 III』961-962頁。

²⁵ 酒井智晴「明治後期における河岸問屋定雇船による肥料仕入輸送一埼玉県新河岸川筋下新河岸伊勢安の定雇船を中心として」『利根川文化研究』31—埼玉県特集一、利根川文化研究会、2008年9月、1-14頁。

²⁶ 川蒸気合同展実行委員会編『図説 川の上の近代—通運丸と関東の川蒸気船交通史—』川蒸気合同展実行委員会2007年10月、「河岸経営と蒸気船」35-58頁。

²⁷ 石山福治編『最新支那語大辞典』第一書房、1935年6月、1326頁。

²⁸ 同書、1405頁。

²⁹ 小林幾次郎編『支那經濟商業辞典』大阪屋號書店、1942年5月、454頁。

³⁰ 同書、477頁。

寧波城東・北・南環江、江源分為二、一由上虞、餘姚、慈谿至寧波。一由奉化至寧波。潮來自鎮海、至寧波海潮。一日兩次、江水海水來往冲激。於城外三江會合。府城盤結於三江口中。海船可出入、以寧波所以易宣也。³¹

とあるように、寧波は海岸線より約 20 数キロ内陸部にある河川の接合地点であり、東部、北部、南部は奉化江・餘姚江・甬江の三江水に囲まれ、東と北は上虞、餘姚、慈谿へは餘姚江が、北は奉化江が、南からは海潮が一日に 2 回、甬江を遡行して来る。寧波において江水と海水が混じり、江水を航行し、海水を遡航して来る海船の交易地点であった。そのため。同書に、

寧波碼頭貨棧、而内河外海商分山客水客、而相交易、多由船上交兌。³²

とあり、寧波碼頭には貨棧が成立していた。甬江・餘姚江・奉化江と海潮が混わり、江舟と海船の交易が行われて、そのために「山客水客」とある山客すなわち陸地を舞台とする商賈と海船に搭乗して各地との間を航行する水客とが交差する碼頭に河岸問屋に相当する貨棧が存在していた。

『穆宗實錄』卷四十、同治元年（1862）閏八月丁酉（十七日）の条に、

署江蘇巡撫李鴻章奏、遵查周家圩民人、與洋人因酗酒起釁、洋人兩次捉去粵勇十七名、燒毀紅單船三隻、買米商船一隻、並捉去商人盧勝金等二十八名、英國領事照會、稱拏獲盜船移請訊辦、經上海縣訊明、盧勝金等並無為匪不法情事、取保釋放、甯波商船銷貨行棧開設如皋縣城、已飭該縣訪查訊辦、下所司知之。³³

とあり、寧波商船の取引に関与する行棧が如皋縣城に開設されたようである。

この寧波を基点に海上貿易に従事する民船は約一千隻あり、そのうち一割は福州との通商に、二割は福建南部や江蘇の鎮江へ、二割は漢口に、一割は山東の烟台、河北の天津、東北の遼寧の牛莊等との貿易に従事している。³⁴

この他にこのような貨棧が存在した地域をみて見ることにする。

② 上海の貨棧

南京条約締結後に対外開放された上海は、長江流域の咽喉であって中国東北地域などにも「供給スル貨物ノ倉庫トナリ」³⁵とされた。このため多くの内外商人が参集してきた。

上海の行棧として、

行棧 上海ハ四方ノ客商雲集スル所ナルヲ以テ、客商ノ駐屯賣買スルノ機關タル行棧發

³¹ 『鏡湖自撰年譜』中華書局、1960 年 2 月、1984 年 8 月北京第 2 次印刷、66 頁。

³² 同書、92 頁。

³³ 『穆宗實錄』卷四十、同治元年（1862）閏八月丁酉（十七日）の条。『清實錄』45、「穆宗實錄」（一）中華書局、1987 年 1 月、1087 頁。

³⁴ 根岸佶編『清國商業綜覽』第二卷、丸善株式會社、1906 年 12 月、340 頁。

³⁵ 『支那經濟全書』第二輯、東亞同文會、1904 年 4 月、73 頁。

達セリ。³⁶

とあり、また、中国の大商人について、

…支那ノ大商ハ或ハ棧トイヒ、或ハ莊トイフ。棧トハ倉庫ノ義ニシテ、夥多ノ貨物ヲ自己ノ倉庫に蔵シ、何時タリトモ大小ノ需要ニ応ジ、貨物ヲ供給シ得ルモノニ限り、此名ヲ冠ス。³⁷

と、「棧」は、大商人の倉庫として、商取引に必要な商品を備蓄して交易に備えておく機能を備えていた。

この行棧を舞台に活躍した国内の商人としては次のものがあつた。

第一は、上海において最大の勢力を有する寧波幫。

第二は、金融業の一環である錢莊を担い金融界に勢力があり、また紹興酒を扱う酒舗を経営する紹興幫。

第四は、浙江省の金華府の商人で主に、豚足を中心に製造する火腿を扱う金華幫。

第五は、安徽省の徽州府及び寧国府出身の商人で安徽省の茶葉を扱う安徽幫。

第六は、江西の商人で主に茶葉、磁器などを扱う江西幫。

第七は、上海において活躍する漢口商人や民船により磁器を輸送して来る湖北幫。

第八は、湖南人で上海・南市の宿泊所等に居住して外国貿易品を扱う湖南幫。

第九は、四川商人は漢口に居住して上海に出張して来る四川幫。

第十は、南京やその付近の商人で、絲綢を使った帽子や鞋靴を扱う南京幫。

第十一は、揚州府の商人である揚州幫。

第十二は、淮安府を含め江北地方の商人である江北幫。

第十三は、鎮江地方の商人である鎮江幫。

第十四は、蘇州人で絲綢などを扱う蘇州幫。

第十五は、繭を扱う無錫商人や米を扱う常州商人を無錫常州幫。

第十六は、綿花を扱う通州商人を通州幫。

第十七は、膠州・烟台・登州・萊州など地域からの大豆粕である豆餅などを扱う山東幫。

第十八は、北京の貨物である京貨を扱う天津幫。

第十九は、金融業の票號に關与する山西商人で、為替を扱う山西幫。

第二十は、煙草や砂糖を扱う汕頭の商人である潮州幫。

第二十一は、福建省の閩江上流部の建寧府、汀州府などの商人からなる建汀幫。

第二十二は、外国貨物や南方の貨物を扱う廣東の商人を廣東幫。³⁸

³⁶ 根岸佶編『清國商業綜覽』第二卷、丸善株式會社、1906年12月、323頁。

³⁷ 同書、第一卷、1906年12月、27頁。

³⁸ 『支那經濟全書』第二輯、74~84頁。

と、寧波帮から廣東帮まで 22 を数える。

このような商人群と水上輸送を行う“船行”とは深い関係があった。

…南方ニハ船行ナルモノアリ、大小河海ニ航行スベキ船舶ヲ備へ、航行線路ヲ定メテ水運ヲ営ム。…陸運ヲ営ムモノアリ、水陸ノ運搬敏活ニシテ、往復日期ヲ誤マラズ、貨物ノ損失亦太ダ少シ。…貨物ヲ損スルガ如クンバ、則チ之ヲ賠償スルコトトシ。³⁹

水運輸送に船行が必要であった。水運と陸運との関係も円滑に行い、客商から委託された貨物の輸送も行っており、そのためにそれらの貨物を保管する倉庫なども保有していたであろう。

③ 漢口の貨棧

清代の四大市鎮すなわち江西の景德鎮、河南の朱仙鎮、廣東の佛山鎮と並んでその一つされる漢口は、

湖北武昌、為省會之區、漢口一鎮、係商賈輻輳之所。⁴⁰

とあるように、武昌が政治の中心で、漢口鎮が湖北の一大市場であった。

長江中流の漢口鎮を記した錢泳の『履園叢話』叢話十四、祥異に「漢口鎮火」が見える。

漢口鎮為湖北衝要之地、商賈畢集、帆檣滿江、南方一大都會也。畢秋帆尚書鎮楚時、嘗失火燒糧船一百餘號、客商船三四千隻、火兩日不息。嘉慶十五年四月十日、鎮火又失火、延期燒三日三夜、約計商民店戸八萬餘家、不能撲滅、凡老幼婦女躲避大屋如會館寺廟、亦皆蕩然無餘、死者枕藉。⁴¹

とある。漢口鎮は湖北における衝要の地であり、商人や商店が多数集まる地であり、しかも長江・漢水が結節するため多くの帆檣が江水に満ちている状況で「南方一大都會」と呼称される地であった。畢秋帆すなわち畢沅（1730-1797）は乾隆六十年（1795）に湖廣總督となり、嘉慶二年（1797）に病死していることから、「畢秋帆尚書鎮楚時」とは 1795-1797 年までの乾隆末・嘉慶初の三年余りの間の時期に発生した漢口での失火による大火は「糧船一百餘號、客商船三四千隻、火兩日不息」と、長江等の流域を通じて運ばれてきた米糧等を積載する「糧船」が 100 隻以上と客船、商船などが 3,000 から 4,000 隻も焼失し、出火は両日も止まなかった。

さらに嘉慶十五年（1810）四月十日にも出火した。失火は三日三夜も続き、鎮火することがなく、商店や民家などが八萬餘家を焼失した。このため老幼婦女は「會館寺廟」などの、大きな建物に避難したのであった。

おそらくこの時も、先の時に焼失した商店には漢口の貨棧が含まれていたことは想像に難くない。漢口の貨棧は、長江を下降し、遡航してくる舟檣、漢水を遡航し、または下降して来

³⁹ 根岸佶編『清國商業綜覽』第一卷、125 頁。

⁴⁰ 『宮中档乾隆朝奏摺』第 2 輯、国立故宮博物院、1982 年 6 月、144 頁。

⁴¹ 錢泳の『履園叢話』中華書局、1979 年 12 月、381-382 頁。

る舟船に關与していたのは確かであろう。漢口には多くの民船が参集してきたから、これらの船舶等に先の船行が關係していたのは確かであろう。⁴²

長江の中流であり、漢水の合流地点である漢口には、長江の上流域である四川、雲南、貴州から、下流域の江蘇、安徽、江西から、さらに兩廣からや漢水より下降して来る陝西、甘肅の他に河南などの貨物が集荷された。

『高宗實錄』卷千四百六十四、乾隆五十九年（1794）十一月戊子（四日）の条に、

諭軍機大臣曰、奇豐額奏、拏獲販賣小錢人犯張世揚等、訊據供稱係買自湖北漢口鎮、開張船行之劉天泰鋪內。現將該犯等枷號。並飛咨福寧、提拏劉天泰到案。訊取確供。俟移咨到日。再行定罪等因一摺。所辦好。私鑄小錢。起自四川、湖廣、一帶。屢經降旨飭令嚴拏究辦。現當整飭錢弊。功令森嚴之際。劉天泰等、敢於存積小錢。私相售買。販運至二百餘串之多。可見私運小錢。總在水路一帶。而湖北漢口鎮、尤為衝要之所。現在張世揚等販運小錢。行至江南地方。即被拏獲。則漢口地方屯匿小錢。必不止此。不可不徹底查辦。以清積弊。現在邪教案犯。諒已辦竣。著傳諭福寧、即親赴漢口鎮、提訊劉天泰、嚴究供情。從嚴定擬。並查此外有無屯貯。一體嚴拏懲辦。俾奸民知所儆畏。用盡根株。其現獲之張世揚等犯。並著奇豐額、於福寧知到日。一併按例從嚴定罪。至長洲縣知縣、於私販人犯過境。即能拏獲稟解。尚屬留心。著送部引見。以未鼓勵。奇豐額於此案查辦認真。著賞給大荷包一對。

小荷包四個。用示嘉獎。並著傳諭該撫、嗣後務宜隨時留心。督飭訪查。毋得始勤終懈。⁴³とあり、漢口鎮は四川、湖廣などの水路の総滙であり、多くの小錢が集まる。その売買に關与した張世陽らは、湖北省漢口鎮の「船行」である劉天台の店で発見されたとされるように、漢口にも船行が存在したことは確かである。

湖南や長江中游域の船舶組織に船行は重要な役割を担っていたことが明らかにされている。⁴⁴これらの船行から派船された民船が漢口に來集したのであった。

この漢口に來集する広域からの地方商人が漢口の貨棧と深い關係にあったろう。

その第一は、四川一帶の商人で三峡を下降し、藥劑・桐油・漆油・橘子・木耳・生漆・絲麻などを持ち込み、交易を行う。その中には漢口で店舗を構えるものもいる四川幫。

第二は、雲南、貴州のうち貴州の商人が多い、彼等を雲貴幫と言う。

第三は、甘肅も含め陝西からの陝西幫。

第四は、金融業である票莊を経営する山西幫。

第五は、雜糧や綿花、牛羊皮を扱う河南幫。

⁴² 松浦章『清代内河水運史の研究』169-178頁。

⁴³ 『高宗實錄』卷千四百六十四、乾隆五十九年（1794）十一月戊子（四日）の条。『清實錄』27「高宗實錄」11、中華書局、1986年6月、566頁。

⁴⁴ 陳瑤『江河行地：近代長江忠游的船民與木帆船航運業』商務印書館、2023年7月、56-89頁。

第六は、漢口現地の商人で狭義には漢幫、広義には湖北幫と称される漢幫及湖北幫。

第七は、主に米、茶を扱う商人が多く、水利が盛んであることから水運に従事する者が多く、漢口においても民船の問屋を営業するものが多い湖南幫。

第八は、一般に陸路を通じて漢口と通ずる江西商人及び福建商人を同一幫とする江西・福建幫。

第九は、茶葉などを扱う安徽省の徽州及び太平府の商人である徽州太平幫。

第十は、主に洋貨を扱う上海幫や鎮江幫と綿布や絲を扱う寧波幫を江南及寧波幫。

第十一は、山東や東北地方の産物を扱う山東幫。

第十二は、廣東省の潮州や嘉応府汕頭の商人を潮幫廣幫。⁴⁵

以上のように中国全土の商人が関係していたことがわかる。これらの商人は、各地から船に搭乗して来着したであろう。その船舶には、湖北船、湖南船、江西船、江西船、安徽船、江蘇船などが貿易のために来着し、

民船ノ碇泊スルモノ三四千隻ニ下ラズ。民船ノ盛大ナル廣東ヲ除キ、支那全國漢口ニ如クモノナシ。⁴⁶

とされる多数の船舶が往来していた。

これらの船舶によって、湖北、湖南、江西、安徽からの集荷が漢口に集められ、また漢口からほかの地に搬出された。⁴⁷湖南、湖北、四川、江西、河南、陝西各省から脂油類や蠟が、⁴⁸四川、湖北、湖南から桐油が、麻油、花生油、茶油、菜油、荳油、漆、蠟などが、製油原料として豆、胡麻、菜種子、落花生が、植物繊維や農産品として、綿花、麻など、皮類その他の畜産品、鉱産品、製造品などが漢口鎮に集荷され、また搬出されていた。⁴⁹

④ 天津の貨棧

寧波のみならず、近代に大港湾都市となった天津にも貨棧があった。天津は、東は渤海に臨み、北と南は大運河、永定河、大清河、子牙河などに臨み“九川津要”でしかも七省に通ずるとされた重要な港口であった。⁵⁰天津には南方から来航する海船、漕運による舟檣、食塩を輸送する塩船をはじめとして百貨総匯の区で商業が盛んであり、水路の碼頭が交易によって繁栄していた。⁵¹とりわけ北門外の大街には、南から北へ商店が林立し、百貨店、鞋店、雜貨店、薬店、飯店、紙行、魚行などの各種の商店が並んでいた。ついで、北門外大街付近には各種の専門性の市

⁴⁵ 『支那經濟全書』第二輯、東亞同文會、1904年4月、106-114頁。

⁴⁶ 根岸佶編『清國商業綜覽』第二卷、201頁。

⁴⁷ 同書、213-226頁。

⁴⁸ 同書、226-229頁。

⁴⁹ 同書、229-254頁。

⁵⁰ 杜希英『近代天津貨棧業研究（1860-1949）』天津古籍出版社、2023年1月、25頁。

⁵¹ 同書、31頁。

場等があった。針市街、粮店街、竹竿街、布店胡同、肉市、菜市、驢市などがあった。⁵²

この天津には、各地からの商人も来着し、福建、廣東からの閩粵幫、浙江省からの寧波幫、山西省からの晋幫などがいて、晋幫は票號、顔料、鉄鍋、錫器等を扱い、閩粵幫や寧波幫は、南北の貿易を行い、洋廣貨、砂糖、木材、茶業、毛竹、紹興酒、磁器等を取り扱っていた。⁵³天津の貨棧は閩粵の商人が多く集まってきた乾隆年間から盛んとなり、とりわけ道光年間には、天津城外にまで行棧が広がっていった。⁵⁴

⑤ 厦門の貨棧

上海と廣州との中間に位置する天然の良港である厦門は、台湾とも近く、東南アジアとも関係が深い。⁵⁵厦門の商業範囲は福建省では、漳州府・泉州府が主であるが、沿海部では北中国沿海域そして台湾や東南アジアに及んでいた。そのため特別の貨物を専管する八種の“郊”があった。一は、東南アジアとの間に貿易する“洋郊”があり、洋郊は地域的に分かれていた。新嘉坡（シンガポール）との貿易を専門にする“新嘉坡郊”と言った。フィリピンとの間を専門にする“呂宋郊”、香港との間の“香港郊”があった。二は、天津・營口・芝罘・上海・寧波・温州などと貿易する“北郊”、三は、台湾との間で貿易する“臺灣郊”。四に、織物を扱い取引する“疋頭郊”。五に、福建や台湾の茶葉を扱う“茶郊”。六に、福建の漳州・汀州・龍巖州の紙を扱う“紙郊”。七に、薬剤を扱う“薬郊”。八に、泉州産の陶器を扱う碗郊が主なもので、その他に、綿糸を扱う綿絲郊、シルクを扱う絲綢郊、福州と取引を行う“福郊”などがあった。⁵⁶この中で、有力な郊は、北郊、洋郊、臺灣郊であり、その他の有力なのは、呂宋郊や香港郊と新嘉坡郊に各店があった。

⁵⁷当然、各郊の商店こそが、行棧、貨棧を営業していたであろう。

⑥ 廣州の貨棧

廣州は廣東・廣西の中心にあり、雲南、貴州、湖南、江西南部から貨物を集散し、粵江の要衝にあり、民船の往来が頻繁であり粵江沿いの碼頭には帆檣林立して、船舶の多いことは数え切れないほどであった。その碼頭には竹材や木材を使って作った棧橋と言える碼頭も多く、船舶の所有者である船戸の所有物であった。⁵⁸これらの碼頭に来航するのは、湖南方面から流入する北江一帯の民船によって、砂糖や紙料の他に、瓜子や蓮子と諸鉱物が齎され、廣西に連なる西江からは雲南、貴州の産物が齎され、廣東の東部から流入する東江からは、土布、砂糖、落花生、

⁵² 同書、31-32 頁。

⁵³ 同書、32 頁。

⁵⁴ 同書、34 頁。

⁵⁵ 根岸佶編『清國商業綜覧』第二卷、357 頁。

⁵⁶ 同書、366-367 頁。

⁵⁷ 同書、367 頁。

⁵⁸ 同書、401-402 頁。

鉄鍋、炭柴などが流入してきた。⁵⁹

廣州は、兩廣貿易の総滙であり、雲南や貴州、湖南西南部、江西南部からの産物が雲集してきたのであった。⁶⁰そのため多くの貨棧・行棧・船行が存在していたことは確かであろう。

4 船荷を扱う棧房

河川を通じて物資を輸送するには、専門の業者が必要であった。

棧房 普通ノ回漕問屋又ハ船荷問屋ト同シク来客ノ荷物ヲ行先地ニ送付シ、其荷物ヲ以テ、一隻ニ満タサルトキハ、他客ノ依頼ヲ俟チ、其荷物ヲ合せ、運漕スルコトアリ。但シ積荷ニ対シテ責任ヲ負フコトナシ。⁶¹

とあり、河川輸送の荷物を集荷し、船荷を効率よく積載して輸送を円滑に進める業務を行なったのである。この棧房は倉庫を保有して客商や自己の取り扱い貨物を入庫して問屋のようにみられる。⁶²また棧房には旅館のような建物で客商の常宿として、客商が持ち込んで来た貨物を売買する商務を担当している。⁶³棧房を経営するものは、同郷の商人の便益を心掛け、客商等の共同利益のために一家族のように取引を行うとされた。⁶⁴

各地から民船で運ばれる貨物の多くは、買い手が決まるまで民船内に積んだままにしたが、民船に問題があった場合は、行棧の倉庫に保管することがあった。⁶⁵

このような倉庫業を兼ね輸送貨物の税関手続き等を行う専門の業者がいた。加藤繫氏は福建の場合として、「南臺・浦城・光澤等、閩江上下流の重要都市には殷實の商人が船牙行を営み、客商の為に宿舍・倉庫を提供すると共に、用錢即ち手数料を取めて客商に代つて船を雇入れたのである」とされる業者が、「船行」である。⁶⁶ 明治 38 年（1906）の田島繁二の『揚子江汽船業調査報告』に、

積荷問屋ニ四種類アリ。

船行、報關行、^{ゆこう}渝行及信局ナリ。

船行ハ従来ノ積荷問屋、即チ帆船問屋ニシテ、貨主ハ我國ト同シク、船ヲ信スルヨリモ寧^{ムシ}ロ船行ヲ信シテ、貨物ノ運送ヲ委託スルモノトス。

⁵⁹ 同書、412-413 頁。

⁶⁰ 同書、413 頁。

⁶¹ 『支那經濟全書』第三輯、東亞同文會、1904 年 4 月、308 頁。

⁶² 『支那經濟全書』第三輯、441 頁。

⁶³ 同書、515 頁。

⁶⁴ 同書。516。517 頁。

⁶⁵ 『支那經濟全書』第二輯、88-89 頁。

⁶⁶ 加藤繫「清代福建江蘇の船行に就いて」、加藤繫『支那經濟史考証』下巻、東洋文庫、1952 年 3 月初版、1965 年 4 月再版、586 頁。

信局ハ支那從來ノ私立郵便局ニシテ、小包荷物ヲ扱フ。然レトモ、荷物運送上ヨリ論スレハ記スルニ足ラス。

報關行ハ汽船ノ積荷問屋ニシテ、渝行ハ四川貨物ノ輸出入ヲ扱フモノナリ。⁶⁷

とあり、船行、報關行、渝行が日本の積荷問屋と類似する語彙として認識されたことが判る。

渝行の地理的環境について、咸豐三年十一月初八日（1853年11月8日）付の四川総督裕瑞の奏摺に、

夔・渝兩關上下客商來往、均以湖北漢陽府之漢口鎮為總匯之區。⁶⁸

とあり、四川東部の夔州すなわち現在の重慶の奉節であり長江上流の重要關口である夔關や渝關にとって、長江を往来する客商には漢口が重要拠点であった。

この積荷問屋は、日本で言う河岸問屋、船問屋、廻船問屋、廻漕問屋、回漕店など、室町時代から明治維新にかけて、河岸や港において廻船などの商船を対象として様々な業務を行った問屋で、広義において船宿も「船問屋」に含めた場合があると考えられる。⁶⁹

江蘇省においても『江蘇省例統編』臬例「永禁埠頭名目」に、

設立船行、原為代理客寫載、俾無欺騙、若商民向有識船戶、彼此相信僱載。⁷⁰

とあるように、内河航行の船を取り扱う専門の業者である船行がいた。⁷¹

さらに『清俗紀聞』卷十、羈旅「船牌」に、船行の史料が残されている。「船牌」は乾隆六十年（寛政7、1759）当時に長崎来航した唐船が中国の港口出港時に中国の海關すなわち税関等から出港許可を得た関係許可書を掲載している。日本との銅貿易に従事した在唐荷主の錢氏の事績の一端や乍浦の船行すなわち牙行の存在なども知られる貴重な史料を提供している。そこで寛政時期の長崎貿易の資料と言える「船牌」の「聯單」を見るに、

今據牙人謝順興具報、平湖縣船戶范三錫・舵水共二十八名、裝商費晴興、糖・藥材等貨、前往東洋處貿易、經過汎口驗明放行、毋違須單。⁷²

とある牙人謝順興は、費晴興の誤りとの解釈がある⁷³が、牙人謝順興は清代における船舶関係に關与する「船行」と言うべき牙行であった。⁷⁴乾隆四十八年（1783）三月二十一日付の江蘇巡撫閔鶚元の奏摺に、同じ謝氏が洋貨行としても知られる。

…上年冬間、買存土茯苓三百五十六包、共價銀一千七百餘兩、因上屆所發洋船、不能全行

⁶⁷ 田島繁二『揚子江汽船業調査報告』東京高等商業学校、明治38年（1906）、32頁。

⁶⁸ 『宮中档咸豐朝奏摺』（複製本）第11輯、国立故宮博物院、239頁。

⁶⁹ 柚木学「船問屋」/「船宿」『国史大辞典11』吉川弘文館、1990年。

⁷⁰ 光緒元年『江蘇省例續編』17丁表、『中國古代地方法律文献』丙編、第12冊、369頁。

⁷¹ 加藤繁『支那經濟史考証』下巻、589頁。

⁷² 同書、九六頁。

⁷³ 同書、一〇九頁。

⁷⁴ 加藤繁「清代福建江蘇の船行に就いて」、加藤繁『支那經濟史考証』下、東洋文庫、

装載、現存乍浦謝永和洋貨行内、又范清濟自己置造萬日新・范常吉洋船二隻、約值工價銀一萬兩、再魏宏勝・林永順・周萬順・何廷寶四家船戶有陸續將船抵借范清濟銀二萬三千七百餘兩。又外洋日本貨行有掛欠范清濟名下貨價銀五萬四千六百餘兩。⁷⁵

とある洋貨行の謝永和も牙人謝順興と同族と考えられる。このことから、牙人でもあり洋貨行ともなされる謝氏こそが船行であったといえる。

この船牌は当時の中日銅貿易の重要な証拠となるものであると同時に清代の海船が海外渡航に必要な手続き書類について明確に知ることが判る意味でも極めて重要である。⁷⁶

船行と同種の業務を担当したのが。近代の“報關行”である。

報關行は、客は報關行に託して税関手続きを依頼する。その際に、貨物の数量、個数、価格等を明記して、税関手続きを行う。報關行に、海外への輸出貨物や、国内の諸地域への貨物などを扱う。報關行は貨物だけでなく、その貨物を輸送する船舶の手配も行っていた。⁷⁷

船行、報關行の典型的な例が、長江上流域を航行する船舶を扱う“渝行”である。渝行について、田島繁二の『揚子江汽船業調査報告』には、

渝行トハ、四川出入貨物廻漕問屋ノ謂ニシテ、其名称ハ重慶ノ別名ナル渝城ヨリ來リシモノナリ。⁷⁸

近代の渝行の事例として「明治三十五年九月 宜昌及重慶ニ於ケル大阪商船会社代理店担当者変更ノ件」「公第七〇号 受第一二六九七号 大阪商船会社代理店考僱担当者変更ノ件」によればつぎのように見られる。

大阪商船会社ハ、從來宜昌及重慶ニ於テ、英人「リットル」ニ、其代理居ヲ委託シ居リシ謂ガ、右「リットル」ヨリ今夏解約ヲ申込マレシニコヨリ、商船会社ハ当港代理居ヲ清人黄献橋トナルモノニ一時委託スルコトナリ、既ニ七月初旬ヨリ大阪商船会社渝行ノ名義ニヨリ同社貨物ノ集散ヲ開始シ、当港宜昌間ノ貨物運搬ハ支那「ジャンク」ヲ雇用シテ之ニ社旗ヲ掲ゲシメ通関ノ手続一切引受ケ營業スルニ至リタリ。抑モ漢口宜昌間航行汽船ニ搭載セラルヘ貨物ノ大部分ハ、何シモ当港ヨリ又ハ当港ヘノ輸出入品ト称シテ大筈ナカルベク、從テ其許多ナル輸送貨物ハ目今汽船ノ終点タル宜昌ヨリ当重慶ニ至ル間ハ一々支那「ジャンク」ニヨリテ輸送セラルルモノナリ。⁷⁹

⁷⁵ 『宮中檔乾隆朝奏摺』第五五輯、四四八-四四九頁。乾隆四十八年三月二十一日付の江蘇巡撫閔鶚元の奏摺。

⁷⁶ 松浦章「清代海関と中国海船」、松浦章『清代海外貿易の研究』五八三-五九八頁。

⁷⁷ 『支那經濟全書』第二輯、92-93頁。

⁷⁸ 田島繁二『揚子江汽船業調査報告』34頁。

⁷⁹ アジア歴史資料センター「30. 宜昌及重慶ニ於ケル大阪商船会社代理店担当者変更ノ件 明治三十五年」JACAR () Ref.B11092404400、航路開設関係雜件 第四卷 (3.6.3.14_004) (外務省外交史料館)

とあるように、黄獻橋の経営する渝行に大阪商船會社は、重慶・宜昌間の貨物輸送に関して民船を使って、大阪商船の社旗を掲げて輸送を委託することとなった。

大阪商船会社のみならず太古洋行、招商局輪船公司、怡和洋行、美最時洋行なども専属の渝行を設けて通関などの事務を行った。⁸⁰この渝行は船行と同様な業務を継承している。

5 結語

水運が重要な役割を担っていた近世、近代初期において日本の河川運輸に重要な役割を担っていたのが“河岸問屋”であった。運ばれてきた荷物を集荷し、他地域への輸送などを担うために、一時的に保管する倉庫があり、船に搭乗する客や乗員の一時止宿や顧客のために輸送船の手配や役所への手続きを行うなど、流通の根幹的役割を担っていた。

近世、近代初期において日本の河川運輸に重要な機能を保有した河岸問屋と同様な機能を有したと考えられるのが、中国清代、民国期の“貨棧”・“行棧”・“船行”・“報關行”等であると言える。今世紀初の調査記録で、船行、報關行、重慶の“渝行”が日本の積荷問屋として理解されていたように、貨棧、行棧、船行、報關行、渝行なども同様な機能を有していたことがわかる。

段光晴が寧波において「寧波碼頭貨棧、而内河外海商分山客水客、而相交易」と指摘したように、寧波埠頭の貨棧こと倉庫では、内陸河川で来る商人と海から船で現れる商人との取引が行われていたとするが、清代中国では寧波のみならず、上海・漢口・天津・厦門・廣州など内河航運・沿海航運に関係する津口・港口・口岸などの地域において発展した。

近代以降に汽船こと輪船が登場するが、その時期になっても船行のような機能を保有したのが報關行である。

⁸⁰ 『支那經濟全書』第三輯、353頁。