

清代の大運河における物資・商品の流通について

——常関（鈔関・内関・旧関）、漕運・漕運土宜を中心に——

香坂昌紀

始めに

北京の地に国都をおいた元・明・清の各統一王朝は、帝国の首都が必要とするあらゆる物資を、あるいは官運によって、あるいは民運（商販）によって確保していた。諸物資の中でもとりわけ重要な主要食糧は、帝室だけではなく広く官僚や兵丁の給料の一部として支給され、権力の中枢部を支えるとともに、北京地方の物価の安定、民生の安定にも寄与した。このような重要な役割を果たした主要食糧は、重要な国家的事業として、毎年四百万石にも及ぶ漕米が大運河を経て北端の通州に運ばれて、京倉や通倉に備蓄され、放出された。これが「漕運」である。また、南方からもたらされる諸物資・商品は、京師だけではなく、周辺の東北地方や遊牧世界にまで流通していった。

このような南北間の物資・商品の流通経路であった大運河は、钱塘江・長江・黄河・淮河・衛河・白河などの各水系と連結し、また分水嶺を陸運することによって、両広地域を流れる珠江水系は長江水系に連結し、福建の閩江は仙霞嶺を陸運で越えて钱塘江水系に連絡した。かくて、各水系の流域からいえば、中国世界の大部分の領域が大運河によって直接・間接に連結されていたといえる。

明代以来、各地の商品生産の発展を受け、主要な商品流通経路には一種の通過税を徴収する内国税関が設けられた。明初の「鈔法の流通を期す」目的で設置された鈔関と、それを継承した清代の税関である。清末には外国貿易管理の輸出入税関が設けられ、これを海関・新関と称するのに対し、旧来の税関は、常関、旧関・内関と称される。

清代に京師を支える血脈となった大運河には、交通の要衝の地に、現に流通過程にある商品や運搬手段である船隻を対象として、貨税や船税（船鈔・船料）を徴収する税関が置かれた。また清代には、関税収入は塩課とともに国家・中央政府の直轄財源として、各省の地丁項下収支総計の赤字部分を補填し、中央経費をまかなう財源となるという重要な役割を果たすことになった。各地の税関は、中央に納入する「額税」の他に、多種多様な公私の収奪を行い、各税関において一般商民が被る収奪の総量は、政府に納入される額税の十倍にも及ぶといわれるほどの苛酷な収奪が行われたとされる。雍正年間に関税贏餘銀兩報解制が実現し、関の監督及び胥吏・関役などの人員による私的収奪の一部が公の手に奪回され、その結果、国家の関税収入は倍増した。勿論、このような税関による苛酷な公私の収奪は、商品流通を阻害する一大要因となっていたのである。

国家権力の中枢を支える漕運は大運河を用いて行われており、当然大運河沿線に設置されていた各税関を通過していた。しかし、漕運は官物である漕米を官船である漕船を用い、運軍が載運する官運であり、一般商民による商品の販運とは全く異なり、過関徴課の際に商民対象に行われていた過酷な公私収奪は加えられないはずであった。ところが、運軍優恤のための特恩措置として行われていた「土宜」制度に関しては以上の漕運原則が当てはまらない部分が生じた。土宜とは漕船船艙の一部を用い、運軍が各地の特産品を積載し、これを京師等に販売して利益を得ることを認め、限度内の土宜については、通過する各関の関税を免除するという特例措置である。しかし、土宜の限度を超えて積載した商品については、通過の各関において、一般民船の商貨と同じ基準で徴税することになっていた。しかも、土宜として京師に供給される各種商品は、京師民間日用の必需品の重要な供給源となり、その販運量の増減は京師の必需品の価格を左右するほどになってきた。土宜上限も次第に拡大され、乾隆代後期には毎船一二〇石にもなったのである。仮に土宜の二倍の商品を携帯したとすれば、半分は免税、半分は課税、両者をならせば税負担は一般民船の関税負担の半額で済む計算になる。しかし、土宜は漕船随帯の商貨であり、土宜の上限超過分の商貨に対する課税と、本務である漕運事業遂行と、どのように係わっていたのかという問題が生じることになる。

土宜超過分の商貨は、各関において、土宜の上限を超過しているか否かの判定、超過した場合、その商貨の種類・数量の査定と税額の算定等々の一般民船の貨税徴課と同様の手続きと手間・日時が必要になったはずである。しかも多数の漕船は船団を組んで北上してくる。各漕船の船艙内に納められた荷物を「逐船逐艙」査驗をし、しかも船団を滞留させないことが果たして可能だったか否か、遅滞なく遂行さるべき漕運と、漕船の滞留が避けられない関税徴収という相反する二つの国家事業、それが現実にはどのように両立していたのか、この点を考察するのがこの小論の目的であり、乾隆五十四年、湖広漕船土宜案を中心に検討したい。

「清代の漕運制度・漕運と漕船土宜、関税制度等に関する概観」

(1) 大運河と漕運

漕運は河北、山東、江南（江蘇、安徽）浙江、江西、湖広（湖北、湖南）の八省が担当し、各府ごとに確保すべき漕米の量が定められ、州県が糧戸から徴収した漕米は、水次に設置された運軍の拠点である衛、所に送られ、各衛所はこの漕米を所属の漕船に積み込んで所定の期限内に出航し、所定の日限まで大運河のほぼ中央に位置する淮安を通過してチェックを受け、さらに北上を続けて大運河最北端の通州に、所定の日限内に到達する事になっていた。漕船が運んできた漕米のうち正兌正米と正兌耗米は京倉へ、改兌正米と改兌耗米は通倉へと納入された。さらに、各漕船は約十二・三名の乗組員の往復の食米、及び漕米引き渡しの際に品質劣化などにより、受領を拒否された場合に備えて「余米」をも

用意していた。従って、回空する際には帰路に必要な食糧を除き、余分な米を商品として放出した。勿論、官兵に支給された部分や、倉制維持の財源となった耗米部分からも、米は商品として市場に出回った。漕船が漕糧を積載して北上する場合、これを「重運」といい、漕米引き渡しを終えて南下する場合、これを「回空」というが、当然ながら空船ではなく、華北の産物を積載して南下した。経過する各関では、土宜以外の商品は関税が徴収された。回空南帰の際には大豆や各種果実類の外、京師で鑄造発行される良質銅貨や、専売品である塩が密かに私載されたという。回空時にも次回漕運の準備のため、一応の日程が定められていたが、重運北上の際より日限は厳しくなかった。

漕船の往返、特に重運漕船北上の際に、日限を厳しく定めたのは、いわば単線の鉄道線路を上り下りの列車が利用するようなもので、各所の水門の開閉、牽引人夫、あるいは漕船が座礁した場合に、荷物の一部を分載して漕船を浮上させ、あるいは漕船を牽引するために用いる小舟（剥船）と人手の確保等々を、あらかじめ計画的に用意する必要があったからである。さらに江蘇北部から山東臨清までの区間には閘門地帯があった。土地に高度差があるため二つの水門に区切られた部分の水位を水を出し入れすることによって調整し、船を上下させて運航可能とするパナマ運河方式の水門多設地帯である。ただし、流出した水を補って上位の水位に合わせるためには、水の補給が必要となる。雨の少ない閘門地帯にあって、特に雨の少ない冬期にあっては、水の効果的利用が必要であり、上り下りの漕船が遅滞なく順調に運航することが肝要であった。加えて、冬場は運河が凍結する恐れもあり、緻密なダイヤに基づいた重運・回空両方向の漕船船団の、日限に従った運行が必要であった。さらに、回空船隻も重運漕船の進路を妨害するほど滞留すれば北上の妨げとなるため、速やかに重運漕船北上の合間に効率的に南下させる必要もあった。また重運漕船には漕船乗員が各地の棍徒と結託して途中で漕米を盗売するなどの不正行為も多かった。これを防ぐために、極力各地で船団が滞留するを防止するという必要もあった。

各省の漕船は、幫（帮）という船団を組み、さらに十隻づつ相互援助、相互監視と連帯責任のために小船団が組織され、集団で航行することになっていた。さらに先行する幫との間に出来るだけブランクを生じないことが要求された。空間が生じた場合、これを「脱幫」と称し、甚だしい場合には、その原因と責任とが厳しく追及されることになっていた。

また省ごとに重運北上の順番が定められ、同じ省の各幫だけではなく、先行省の尾幫に次の省の頭幫が間隔をおかずに進捗することが求められていた理由はここにもあったのである。

漕運業務全体の最高責任者は淮安に駐在する漕運総督であり、漕運担当の八省の漕運に関係する文武官僚を管轄節制する権限を有していた。地方長官として最高位の総督と対等の地位にあり、その節制を受ける必要はなかった。次に漕運業務の監督官である巡漕御史があった。清初は巡視南漕御史・巡視北漕御史各一名であったが、雍正七年に四員に増員され、乾隆二年に一名は通州に駐在して通州・天津間の、一名は天津に駐在して、天津

から山東・直隸の境界まで、一名は濟寧に駐して山東境内を、さらに一名は淮安に駐在して長江以北から山東の省境に至るまでの区間を分け、管轄区間内の漕運業務が遅滞なく順調に遂行されているかを巡察し、北上重運の漕船船団の状況を把握し、遅滞あればこれを督促するなど、管轄地域内の漕運状況の把握・督促につとめる事になっていた。

ついで、各省には糧道一名がおかれ、通省の漕米の徴収と水次への運搬から、漕船への積み込み、通省の漕船船団に同行してこれを指揮するなど、出航・航行等一切の漕務の責任を負った。河北・山東以外の各省糧道は、淮安到着後の検査を通れば、淮安から任地に帰還して次回の漕運のための準備にかかることになっていた。その補佐役が通判等であり、漕米を京倉・通倉に納入する等の業務を担当した。しかし、以上の漕運担当の文官は、しばしば人事異動があり、任期内に可能な限り私服を肥やす外、次のような職権乱用の弊があったという。例えば『欽定大清（光緒）会典事例』卷二〇四、（戸部 漕運 [監兌] の項）、康熙二十九年の条に、押運官が随漕北上の際に「侍妾優人」を随帯し、及び「童僕」を多帯するなど、その餽送（賄賂）の積弊を革除厳禁することが定められている。

漕船運航の担当は運軍であり、領運守備、及び各幫に領運千総二名が設けられ、交代して随漕と所属衛所での次回漕運準備に当たった。その下には随幫一名の千総や百総、毎船に旗丁一名（各船の管理責任者）がおかれ、雇用した舵工、水夫等の監督に当たった。一隻あたりの人員数は原則十二・三名程度となっていた。

（2）漕運と漕船土宜

一般に清代の漕運事業は、毎年およそ四百萬石の漕米（正米）と、それに随伴する耗米約二五〇萬石を、およそ清初の前額では約一萬隻、後には七千隻前後の漕船が運び、これに従事する人員数は十万人にも及んだとされる。漕運担当組織は、明制にならった軍隊組織をとって運軍と称され、上記八省の水運の拠点に設けられた衛・所に所属した。なお本論考は、清代の漕運制度全般について述べるものではなく、漕船土宜と各税関との関係について考察するものであるが、漕船土宜は漕運事業に付随する関係にあり、土宜に関係する漕運制度全般に関しては、専ら先行研究に多くを負っている。とりわけ、参考にしたのは専門家として著名な李文治・江太新両先生の著書『清代漕運制度 修訂版』である。この書は中国社会科学院老年学者文庫の一として、二〇〇八年十一月に刊行された。江太新氏の再版前言によると、従来の清代漕運に関する研究は、それぞれの論点に集中している傾向があるとし、清朝社会全体の基本構造としての「地主制経済論」の重視を主張している。また、氏は清朝前半期は、「地主制経済進入正常軌道発展時」であり、地主制経済を中心とする多様な経済成分も正常に発展することができ、その結果、「中央集権穩固、政治比較廉明、吏治整肅」の状況が現出したとする。しかし乾隆中後期に入ると、地主制経済は次第に正常な発展軌道から逸脱し、土地の兼併は激しさを加え、小農経済の発展は挫折し、政治は日増しに腐敗し、官吏の貪汚の風潮はますます熾んになったと指摘している。この小論で検討する乾隆五十四年という時期は、まさに氏の指摘した諸矛盾が顕在化しつつあ

った時期でもあった。上記視点にたつこの著書は、基本文献は勿論、各種檔案類を渉獵して著されており、大いに参考にさせて頂いた。記して感謝申し上げる次第である。

さて、国都に食糧を確保する重要業務であった「漕運」は、同時に国都内外に各種商品を供給する重要な役割も果たしていた。漕船積載量の一部を漕運担当者に与え、自由に商品を積載利用することを認めた「漕船土宜制度」であり、一定の限度内であれば途中経過する各税関の関税を免除する特典が与えられた。この制は明代に始まる運軍優恤のための制度であったが、清代には次のように土宜上限は拡大していった。即ち『大清（光緒）会典事例』（卷二〇七、戸部 漕運 「優恤運軍」）に拠ると、清初は明制をうけて一隻あたり六〇石、雍正七年に一〇〇石、雍正八年には頭舵二名に各三石、他の水手全体で二〇石、計一二六石となり、乾隆二年には江南・浙江のみ四〇石が加増され、嘉慶四年には二四石が加算されて計一五〇石、道光八年には一八〇石となっている。道光年間の漕船総数はおよそ六三〇〇隻、関税免除対象の土宜総量はおよそ一一〇萬石に達することになる。仮に一般民船（商船）の積載量を毎隻千石とすれば、この免税土宜分だけで、一般商船一三〇〇余隻分に相当する。土宜の上限が漸増していったことは、貨幣経済・商品経済の発展に照応していたことは確かであるが、それとともに運軍救恤の必要性も増大しつつあったことの反映でもあったと思われる。さて漕運土宜が京師に供給していた商品が、京師に集中していた各種商品流通量のどの程度を占めるのかは明らかではない。

しかし、乾隆五十年代初期の様相について、『宮中檔乾隆朝奏摺』（以下、『宮中檔』と略称）第六一輯 乾隆五十一年九月二十四日付けの徵瑞の覆奏によれば、前奏に付された帝の硃批「今有過関者否、京師貨物、稍流通否」の問いに対して、「伏查、南省貨物、為京城民間日用所必需。而糧船所帶、有江浙之貨、有江廣之貨。江浙之布疋絲線等物、尚有客商自行販載、惟江西湖廣之竹木磁器紙油等物、全賴糧船攜帶。上年因河道淺阻、各幫船將貨物中途起卸。計過津関者、十無二三。本年江蘇浙江各幫、及湖南三幫、俱經過津查驗、各船雖有貨物、究不比往年之多。亦緣上年客貨附搭無利、是以本年除旗丁土宜外、攬載甚少」と述べている。前年河北地方に旱魃あって漕船が各地で滞留を余儀なくされ、物流不全のために、物価上昇が危惧されたのである。津関とは天津関であり、ここを通過した物資の殆どは京師向けであったと見てよいであろう。また、漕船土宜は京師民間日用必需品であり、江西湖広からの商品は全て土宜として運ばれていること、及び江蘇浙江地方の江浙之布疋絲線等物は、恐らく高価な物を含むためか、客商が自から船を調達して販載を行うこともあったという点も注意される。

また、『宮中檔』、第六四輯、乾隆五十二年五月十七日付けの倉場侍郎の劉秉恬が受けた大学士和珅からの字寄所載の五月十日の上諭に、今歳の南糧漕運が順調に進んでいることを伝え、「其隨帶土宜、亦必源源而來、京城食物、自当日就平減、不致騰貴」とあり、これに対して劉秉恬は「至江浙等省漕船、向例準帶一百二十六石。其中如食物紙張瓷器糖醋油酒雜貨竹木等項、均為京師日用必需之物」と称し、德州まで北上してきている漕船が、

随帯の土宜を途中で卸売するするならば、京師に運載される物はそれだけ少なくなるであろうとし、通州まで運載するならば京倉まで運んで売却することを認め、その利得を大きくしてやることによって、運京を促進したいと称している。この奏摺も、漕船随帯の土宜が京師民間日用必需の物であり、その京師への販運状況は京師の物価を左右するほどであったことを示している。

(3) 大運河の税関

明の鈔関制度を基本的に継承した清代の税関（鈔関、内関・旧関）は、戸部所属の戸関と工部所属の工関に分かれ、工関は竹木等の土木建築資材を対象として、公的用途に充てるため、その一部を現物で「抽分」するに始まり、やがて銀で徴収するようになって、同じく「抽分」と称した。戸関は一般商貨を対象とする貨税と船隻を対象とする船料（船鈔、船税）を徴収し、あわせて「徴課」と称した。戸関は工関に比して、設置関数も関税額数も圧倒的に多く、しかも主要な水路沿線に設けられていたから、戸関、工関に截然とした区別はなかった如くである。例えば、運河最南端の杭州府には戸関の北新関と錢塘江水系を下ってくる木材を対象として「抽分」する工関の南新関が設置されていたが、北新関監督が時に南新関監督を兼任し、北新関の関税盈余銀をもって南新関の正額不足分を補填するなどの例が見られる。また、蕪湖には、戸・工両関が設置されていたが、米穀に関する税は蕪湖工関が担当していた例もある。さらに一関のみ設置される場合には両者を兼ねた徴税を行った如くである。

以下、大運河沿いに設置されていた主な税関をあげるが、工関はカッコ内に工字を付す。大運河最南端の杭州には、北新関・南新関（工）、次いで蘇州府には澚墅関、長江を渡って揚州には揚州関、淮安には淮安関、臨清には臨清関、天津に天津関、通州に坐糧庁、そして京師北京には崇文門が設置され、京師出入の商品や人員のチェックと徴課とを担当した。なお、以上の諸関は、一地点を扼するだけではなく、多くの分関・分口を設置して、本関を中心とする「領域」を面として管轄していたのである。例えば京師崇文門は苑平県蘆溝橋に分司を設けて、陸路西方から販運される商品から徴課していた。これらの分関・分口の設置は、極力脱漏税を防止するためであったが、それは同時に関の下級吏役が私的収奪をはかる好機でもあり、時に所定の分関・分口以外に口岸を私設する事に対する禁止令が出されることもあった。しかし、脱漏税監視のために巡視船で巡回することは必要でもあり、地方の棍徒が関役を詐称して収奪を行うことすら珍しいことではなかったのである。

各関は「部頒則例」に準拠して正税を徴することになっていたが、康熙年間の澚墅関では公示されない「部頒則例」の他に、関独自の「現行則例」があり、科道官が商民から聞き出した「実際の負担額」という三段階の基準があったという。実際の商民側から見た負担額は正税以外の各種付加税や陋規が含まれている額と思われるが、正規の税のおよそ三倍ほどになっている。

各関の関税徴収は関による差違が顕著であり、貨税と船料（船鈔、船税）のいずれか一つ、または双方、あるいは船料の中に事実上船載商品の貴賤に応じた税数が含まれている場合などがある。船料は船隻の貨物積載量に応じて増減されるが、積載量の査定は最大幅員の丈尺によって尺刻みで定められた。また同じ丈尺でも積載貨物の貴賤によって税額が数段階に分けられている場合があったのである。

なお、漕運を担当する八省の漕船が、以上の大運河諸関の全てを通過する訳ではない。例えば河北省や山東省の漕船が通過する関は大運河北部の関だけであり、湖広省や江西省の漕船は、長江を下って大運河に入るが、その間に九江関・蕪湖関、南京工寧府の西新関と龍江関を経由するが、江南の諸関は当然経由しない。

以上、大運河諸関を中心として、清代の税関制度を概観したが、漕船船団に関しては、以上の一般民船に適用される関制の原則がそのまま適用された訳ではない。それは漕運が、官米の官船による官運だったからである。では漕船の場合、税関通過の際に全くフリーパス扱いされていたのかということもそうでもないらしい。例えば、『宮中檔』第七二輯、安徽巡撫陳用敷は乾隆五十四年五月初五日の覆奏において、蕪湖関の護理管関道の喬人傑からの稟報をうけ、「湖広漕船、除土宜外、准携帯竹木、不得高過二尺。向來蕪湖関則例、每糧船一隻、総収正羨税銀八錢四分零。本年湖北三幫漕船、共一百三十隻。除頭船三隻、例不納税外、共該税銀一百七兩零、当即照数収納、填票放行」と報じ、その理由として、長江を下る重運の湖北漕船は、「風浪から船を護るために、毎船、長木数根ないし数十根を、土宜以外の護船のための必要資材として携行する。それが運河に入って北上する際には不要となり、また船重を軽くする必要もあって、淮安一帯で卸売するのが常であり、これは従来認められている制度である」と報告している。

この蕪湖関が工関であることは、帝が土宜超過分の徴税の有無について調査報告を命じた七関は、工関もしくは戸関でも竹木に課税する関であり、蕪湖には戸関と工関があったが、竹木は工関の担当だからである。

なお、この例では蕪湖関通過時に納入した税銀数は、一隻あたり「正羨税銀」僅か八錢四分の定額制であったこと、及び附載の木植については、「高さ（直径か）」のみが取り上げられ、土宜上限を定めた容積については全く触れられていないことも注意される。要するに土宜の上限を査驗することなく、比較的少額の定額の銀兩納入と引き替えに、全てを免税の土宜として通関させたと考えられる。この方法は重運漕船を遅滞させることなく、税関が船数に応じたある程度の収入を確保出来る最も簡便な方法でもある。よって表面には現れないものの、これに類する方式が他の諸関にあっても用いられた可能性はある。

この他、淮安、揚州等の関は、管内で漕船が運んでいた木竹が船からおろされ、該地の木行商人に引渡される木材についてのみ「徴課」を行うことになっていたという。いわば過関の際にはフリーパスであったことになる。以上漕船土宜に関しては漕船土宜と税関の対応については三種類の対応がなされていたのである。

後記 上記レジュメは「清代の漕運土宜に関する一考察——乾隆五十四年、湖広漕船土宜案を中心に」の冒頭部分の関制・漕運についての概観部分である。大運河を中心とした漕船船団が経由する各税関にあって漕船運軍救恤のため、特例として認められていた私貨の積載と関税免除措置が「漕船土宜」である。しかしこの特例には火薬や鉄砲などの違禁物は当然として、積載可能な私貨物の容積にも上限が設けられ、それを越えた部分は一般商貨と同様に、経由する各関において貨税を徴する事になっていた。漕運は出発から大運河中間の淮安関通過、通州到着まで、厳しい日時の制限が設けられており、漕船は省ごとに船団を組み間隔を空けずに北上することになっており、多数の船団の船籍を一隻ずつ「逐船逐倉」して超過分の関税額を査定し徴収することは事実上困難であったはずである。では、現実には「漕運」と「税関」の制度がどのように両立していたかという疑問があった。

たまたま、高官間の政争がらみでこの疑問に関する現状調査が行われて、それまで表面にでてこなかった漕船土宜の関税徴収の実態が見えてきた。この論文はこれを主題として考察したものであるが、最初に本講演表題に関する概説をふした。それが上記の文章であり、講演時の配布資料の最初に、レジュメとして附したものである。

以上