

## 1920年前後における大運河沿線地域経済の変容

——『東亜同文書院大運河調査報告書』に即して——

陳 祥

### はじめに

本稿は辛亥革命後に大運河沿線地域を中心とする地域がどのように変化したか、その変化の要因は何であったかを考えたい。まず、大運河沿線地域の船舶の経営状況を探る。これは大運河地域の生業に直接関わる死活の問題であった。次に、大運河沿線地域の商品・集散地について、商品と物流の面から考える必要がある。ここでは近代的な商業についてのみふれる。第三に、大運河沿線の金融システムである銀行・錢莊・当舗などの分布状況を見よう。第四に、近代中国の地域社会に大きな影響を与えた鉄道（京滬線・津浦線・京漢線）の敷設が、運河沿線の交易や沿線地域の近代化にどのような影響を与えたかを検討する。

中国の近代化をめぐる、1930年代から「郷村建設派」と「工業化学派」の論争<sup>1</sup>があった。日中両国の研究者たちは主に華北農村、江南農村などについて多くの研究成果をあげた。しかし、これまで近代大運河を中心とする地域研究はないようである。そこで本稿では、東亜同文書院の学生が調査した『大運河調査報告書』（谷光隆、汲古書院1992年）を利用し、大運河沿線地域の近代化に関わる因子を分析することにした。大運河は長城と並ぶ古代中国の二大工事である。その経済価値は長城よりはるかに重要であった。古代から現在まで大運河沿線地域は中国经济の中心地域である。ただし、近代に入ってから、当該地域にどのような変化があったのか？いかなる近代生活空間を形成したのか？こうした問題の解明は、近代中国の研究にとって、重要である。

### I 大運河の船

大運河は、北京市の通州から東へ向かい、天津を過ぎてから南下して山東省に入り、德州・臨清を過ぎて黄河を横断し、済寧を経て東南の江蘇省に入り、宿遷・泗陽・清江浦・揚州を経て長江を横断し、鎮江に至る。そこからは、江南運河の蘇州・杭州に至る。全長は3600里（1800km）である。従来、大運河は北京への租米・租銀の輸送を担った。政治の中心である北京と豊かな江南地域を連結する大動脈であった。太平天国の動乱までの清王朝の財政は、主に大運河の漕運に頼っていた。沿線地域の経済は、中国で最も活発であった。しかし近代以降、清王朝の衰退、上海海運の発展、鉄道の建設、一部運河の河床堆積などの原因で、衰退した。東亜同文書院の学生たちは1910、1920年代に大運河の当時運営状況を調査した。中国南北の地

理・環境・水利・貿易などに注目し、大運河を幾つの流域を分けて調査し、報告書を作成した。

例えば、1920年4月の調査によると、大運河の通航状況は以下通りである。

通州、天津間	275里	四時民船を通す
天津、臨清間	956里	四時民船を通す
黄河、濟寧間	180里	増水期のみ民船を通す
嶧県、清江浦間	414里	四時民船を通す、増水期には定湾、楊庄間280里に小蒸気船を通す
清江浦、鎮江間	380里	最減水期以外は四時小蒸気船を通す
鎮江、蘇州間	250里	四時民船を通す
蘇州、杭州間	230里	四時民船を通す <sup>2</sup>

この調査によれば、1920年代の山東省濟寧地方の大運河は、すでに土砂で詰まっていた。濟寧—嶧県・台児荘の沿線は常に通航不能の状態に陥っていた。水路については、「水量極メテ乏シク深サモ三尺ニ及バズ、浅キ僅々一尺三・四寸ナリ……民船ノ航行スルモノハ殆ンドナク、時々吃水ノ浅キ小輕舟ノ通ズルアルノミ」と指摘した。<sup>3</sup>この辺の水路を除くと、大運河には依然として大量の民船が通航していた。大運河の民船の保有状況は、山東臨清の北と姜家溝（黄河辺の港）の南に分けられる。表1は1918年の通州—臨清の大運河民船の保有状況である。民船は、小型(100石—200石)、中型(200石—300石)、大型(500石—1000石)、小蒸気船に分けられていた。表2は1921年の姜家荘—杭州の民船保有状況である。民船の積載量は詳しく分けられていない。蒸気船の運航会社の方は詳しく記載している。

表1 1918年における通州—臨清間の大運河民船保有数

	小型(100-200)	中型(200-300)	大型(500-1000)	小蒸気船	合計
通州—河西務	80	—	—	不明	80
楊村—天津	31	22	37	不明	90
天津	300	400	250	不明	950
通州—天津 P172	411	422	281	10	1114
天津—滄州	207	144	98	不明	449
滄州—德州	118	105	128	不明	351
德州—臨清 P193	68	114	156	不明	338
合計	1215	1207	950		3372

注：「大正七年度（第十二回）調査報告書」、谷光隆編『東亜同文書院大運河調査報告書』愛知大学、1992年、第172—176頁より作成。

表2 1921年における姜家荘—杭州間の大運河民船保有数

	民船情况		汽船情况	
	数量	積載量	有無	汽船会社名
濟寧—姜家溝	30隻	小輕舟	無し	
台兒莊—濟寧	540—550隻	最大300担	無し	
清江浦—台兒莊	400—420隻	最大300担	増水時 航行不能	揚子・天泰・招商局・戴生昌
鎮江—清江浦	1580隻	50—800担	盛んになる	揚子・泰昌・利通・招商局・ 戴生昌
蘇州—鎮江	約1000隻	50—700担	不振	
杭州—蘇州	200—300隻	50—700担	盛んになる	招商局・戴生昌・寧紹・老公茂
合計	約8550隻	約198000担		

注：「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、前掲『東亜同文書院大運河調査報告書』第459—482頁より作成。

以上のデータは東亜同文書院の学生たちが大運河沿線各地域を踏査した時のものである。厳密に把握した数字ではないと考えられるが、大運河沿線の水運状況を反映しているものと見られる。その特徴として、蒸気船が多く運航している。鎮江—揚州の間に運航する汽船会社は五社で、「午前九時・正午・午後三時に出航し、毎航約300人」<sup>4</sup>を乗せていた。つまり、1910年代以降、清江浦の南の江蘇省と浙江省の大運河には多くの蒸気船が運航し、近代中国の経済を支える重要物資の運輸を担当していた。そして、蒸気船以外では、大運河流域に約11000余隻の民船を保有した。これらの船は約3000kmの水路に分布していた。約100メートルに3隻の民船を保有していたことになり、高い密度であった。そして、民船の積載量は主に200—300石であり、鉄道と海運とは比較にならないが、大運河沿線の地域間の物資運輸と経済交流にとって、非常に重要な役割を果たしていた。

## II 大運河沿線の商品移出入——山東省臨清の北部地域を中心として

前述したように、1910年代から大運河流域では多くの蒸気船を使用し始めたものの、輸送大部分は主に民船に頼っていた。これらの民船は漁業生産と旅客運搬には従事せず、沿線各地域の貨物と商品の運搬を行っていた。以下、この時期の大運河の商品運搬状況を分析しよう。

天津は、近代中国の二番目大港・北方最大港として、大運河沿線に対して非常に重要な商品搬出地であった。天津から搬送したものは、棉布・棉糸・石炭・石油・洋火・砂糖・煙草・顔料・紙・石鹼・洋灯・棉繰器などの近代化工業品であった。逆に、各地から天津へ搬送したものは、麦粉・高粱・小麦・元米・芝麻・黄豆・緑豆・大麻子・棉花・落花生・焼酒・豆油・

黄油・豆餅・柳条・麦稈・生牛・生豚・鶏卵・羊毛・牛羊皮・獣骨・生豚油・柿子・棗子・梨・杏・瓜・瓜子・掛麵・粉条子などの農産品であった。これらの商品の交易状況を、以下の表3と表4にまとめた。

表3 1910年代における天津の商品交易状況 単位：海関両

運輸手段	鉄道		道路		各河川水運	
	天津へ	天津より	天津へ	天津より	天津へ	天津より
1912年	3450025	2623754	40977	277858	10049307	5931431
1916年	12741540	9670857	127395	376188	7581955	6730240

注意：「大正七年度（第十二回）調査報告書」、前掲『東亜同文書院大運河調査報告書』第195～196頁より作成。

表4 大運河で天津貨物の民船輸送量

年度	天津へ		天津より	
	船数	積載量	船数	積載量
1911年	10899隻	271998噸	11086隻	275057噸
1912年	10660隻	315102噸	10632隻	319777噸
1913年	7033隻	117861噸	6620隻	94723噸
1920年	8923隻	272518噸	9372隻	282731噸
1921年	9215隻	273135噸	9219隻	273385噸

注：「大正七年度（第十二回）調査報告書」「大正十一年七月（第十六回）調査報告書」、前掲『東亜同文書院大運河調査報告書』第176頁、第768頁より作成。

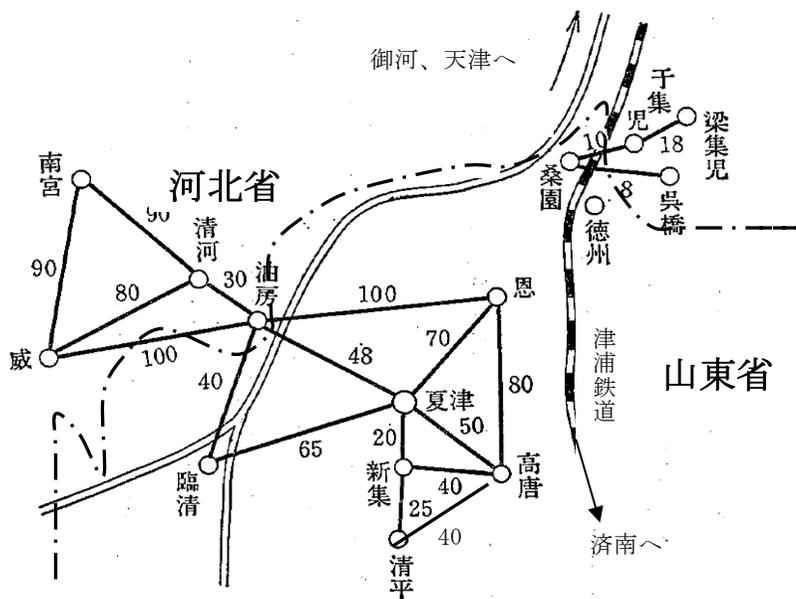
表3によると、津浦鉄道が開通した1912年には、天津に搬出入した貨物のうち、大運河の貨物搬送量は依然として圧倒的多数を占めていた。その後、鉄道運輸と道路運輸の貨物量が激増し、大運河は貨物搬送の主導的な地位を失った。大運河の水運を見ると、1912年～1916年の間に大運河を通る天津への貨物運搬はすでに衰退していたが、天津から大運河沿線地域への貨物運搬総額は逆に増加し続けた。表4によると、1910年代に大運河の民船保有量がいったん減少した。1913年から民船数量は徐々に増加した。天津への貨物は1913年の117861トンから1921年の273135トンまで増加した。それに対して、天津から大運河沿線への貨物運搬量は1913年の94723トンから3倍となり、273385トンに達した。このような交易構造の変化により、天津は近代化な港として大運河沿線地域に対して、その影響力を強く増めた。逆に、従来経済の中心地域であった大運河沿線地域は、他の地域への影響力を弱めた。

次に、1910年代と1920年代の山東省臨清地方の物産貿易状況をみよう。この地域では、大運河も重要な役割を果たしていた。東亜同文書院学生の調査によると、1920年に臨清地方から搬出した商品は表5の通りである。当該地域では主に棉花と雑穀を生産していた。特に、棉花の栽培と搬出は地域内の各農村経済に密接的に関わっていた。沿岸農村の重要な経済作物である棉花によって支えられた農村経済は、便利大運河の水運に依拠していた。臨清付近の夏津県・清河県・南宮県・高唐県などの農村は、大量に棉花を栽培した。これらの棉花は「天津ニ出ルニハ全部水運ニヨリ」<sup>5</sup>搬出した。

表5 1920年における臨清から搬出した商品

	綿花	綿実	牛皮	牛油	牛骨	生牛	落花生	雑穀	合計
重量	30万担	5万担	50万斤	50万斤	100万斤	1万頭	500万斤	100万石	
金額	200万円	10万円	7万5千元	17万円	1万2千元	40万円	17万円	70万円	362万7千元

注意：「大正九年四月（第十三回）調査報告書」、前掲『東亜同文書院大運河調査報告書』第390-391頁より作成。



図一 山東省臨清の北に大運河沿線棉花集散交通図<sup>6</sup> 単位：里≈0.5KM

臨清の北の大運河（御河）では棉花が盛んに生産されていた。この地域の棉花は御河にある油房という港から、天津へ搬出した。棉花の集積圏は、120キロメートル離れている南宮県までの幅広い地域をであった。これによって、御河沿線地域には、南宮・威・清河・夏津・清平・

高唐など各県を中心として、農村で栽培される棉花を集めることができた。それ以上遠いところでは、油房への輸送に大運河水運を利用できなかったと思われる。油房の北の大運河沿線に桑園という町がある。桑園は鉄道とも大運河とも遠く離れていないが、付近の呉橋・梁集児・于集児など各地から集めてきた棉花はやはり水運で天津へ搬出していた。当該地域では二番目に多く生産されている雑穀も、搬出状況はほとんど棉花と同じであった。つまり、大運河の水運は近代中国において、商品経済と農村経済の繁栄と直接に関わり、農民の現金収入をもたらした通路だと言えよう。そして、このような大運河の影響力は各地の県城を通して農村部まで及んだ。農村は貨物を県城や大運河沿線町に集中した。それと共に、華北農村社会の経済活動は、次第に県城と大運河沿線町に集中した。大運河沿線の町では、金融的にも繁盛した。つぎに大運河の金融システムについて述べる。

### Ⅲ 大運河の金融システム

前述したように、近代に入ってから大運河沿線地域では依然として大量の貨物搬出入が行われ、「臨清ニハ中国銀行支店アリ。送金為替ニヨリテ臨清ニテ現銀ヲ受ケ取り支払ニ充ツ。コレニ頼マバ目下手数料 1000 元ニ付キ六元ナレドモ、綿花出盛り期ニアリテハ増率セラル、ヲ普通トス。昨年ノ如キ一時 26 元ヲ称ヘタリ。凡ソ棉花ハ吊文ニハ相場ヲ建ツルヲ普通トス。」<sup>7</sup> 交易と共に、大運河沿線各地の金融活動も盛んになっていた。

近代以前、中国の金融業務はほとんど豪農・商人に支配されていた。彼らは多くの店舗を開き、商品貿易に従事し、貨幣の流通と交換にサービスを提供し、錢荘という土着金融資本を創出した。そして、臨時的・短期的な融資を行う當舖も、大運河沿線各地によく見られる。近代に入ってから、近代的な金融システムの銀行も急激に業務を拡大した。1920年の調査資料(表6)によると、杭州・蘇州・鎮江・済南・徐州など中心都市には、すでに大手国営銀行が浸透していた。韓荘・靳家口・東昌・德州など地方の県レベルの都市には、近代化的な銀行はまだ浸透していなかった。錢荘は、近代的銀行より圧倒的に多く存在していた。それなのに、近代の大運河沿線地域では、銀行と錢荘が並存していた。大洋錢(站人・人頭・北洋・鷹洋など)、銅元、山東交通銀行票、山東中国銀行票、各地錢荘の錢票<sup>8</sup>が、当該地域内で流通していた。これらの通貨は、地域別に両替可能であり、非常に複雑な金融ネットワークを形成した。この点については今後の研究課題として検討したい。

表 6 大運河沿線中心市街の金融機構

	銀行	錢莊	当舗
徐州	中国銀行・交通銀行の支店、 江蘇銀行	普同、慶錦、豊慶、万福祥、 春集、天保育、大徳生	謙豊 (資本金 40 万元)
韓荘	なし	1 軒	
濟寧	山東銀行支店二軒	20 軒余り	謙吉典、裕興典、 予中典
済南	中国銀行、交通銀行、山東銀行	大 27 軒、他 100 軒余り	大 8 軒、他不詳
靳家口	なし	2 軒	不詳
東昌	なし	12 軒	不詳
臨清	山東銀行・中国銀行	30 軒余り	2 軒
徳州	なし	15-16 軒あり	1 軒 (徳恒当)
清江浦	中国銀行、交通銀行	大 7 軒、他 10 数軒	不詳
揚州	中国銀行、交通銀行、江蘇銀行、 塩業銀行	最も多い、大 22 軒、 他不詳	不詳
鎮江	江蘇銀行、中国銀行、交通銀行	大 11 軒、他不詳	不詳
蘇州	江蘇銀行、中国銀行、交通銀行	大 13 軒、他不詳	不詳
杭州	中国銀行、交通銀行、浙江省地方 実業銀行、浙江興業銀行、殖辺銀 行、華孚商業銀行、錢業公所	大 10 軒、中 20 軒、 小 100 軒余り	不詳

注：「大正九年四月（第十三回）調査報告書」、「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、前掲『東亜同文書院大運河調査報告書』第 269-321 頁、第 597-610 頁より作成。

#### IV 鉄道開通後の大運河の機能

1906 年の京漢鉄道の開通、1912 年の津浦鉄道の開通により、鉄道運輸が次第に中国南北交通の大動脈になった。それにともない大運河の南北交通機能は変わった。京漢鉄道の開通まで、中国西部の貨物・錢糧などは、ほとんど長江を通して鎮江まで運ばれ、その後大運河を利用して政治の中心である北京まで運ばれた。京漢鉄道が開通すると、西部の貨物のほとんどは武漢から鉄道を利用して北方に搬出された。1912 年には津浦鉄道が開通した。当該鉄道はほとんど大運河と平行していた。表 3 によると、1912 年の開通当時には、天津に搬出入する貨物は主に大運河に頼っていたが、4 年後になると津浦鉄道は大運河の代わりに中国南北交通の幹線鉄道となっていた。つまり、大運河は鉄道の開通とともに重要性を低下させ、南北交通の大動脈の地位を失ってしまった。

しかし、鉄道の開通により、大運河の経済価値がすべて失われと訳ではない。1200 里の長い

水路は、浙江・江蘇・山東・直隸各省を結んでいた。これらの地域は当時の中国では最も経済活動が活発な地域であった。物産も豊富であり、政治・経済・教育などの各方面において中国では最も先進的な地域であった。沿線では約 11000 隻以上の民船、70 数隻の汽船も保有していた。<sup>9</sup>鉄道に対しても、大運河は無視できないほどの貨物輸送力を持っていた。特に水路の運輸費は、割安であった。鉄道運輸と道路運輸に対して、一目瞭然の価格上の優位性を示していた。山東省徳州の棉花運搬の場合、一包の棉花は税金と送料を含め、水路は大洋 5 角、鉄道は大洋 8 角であった。1920 年、徳州では棉花を水路を通じて天津へ 3 万包搬出し、鉄道で 1 万包搬出した。<sup>10</sup>大運河の水路運輸は価格の安さで、鉄道運輸と道路運輸に対抗し続けた。表 4 によると、1913 年から 1921 年にかけて民船数も増え続け、天津に搬出入する貨物量も二倍ほど増加した。

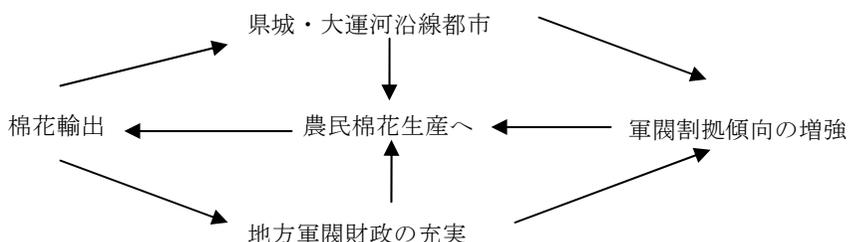
大運河沿線各地から天津など大都市への貨物搬出入が盛んになった。地方財政にとっても大運河の重要性が増加した。地方行政庁は大運河の沿線に各種の関所を設置し、徴税を行った。済寧地方では、民船の積載量により五等に分けて（5 担・50 担・80 担・100 担・200 担以上）、それぞれ一関門を通ると大洋 1 角 2 分 5 厘、1 角 5 分、2 角 2 分 5 厘、3 角 2 分 5 厘、4 角を徴税した。<sup>11</sup>これらの税金は、地方軍閥政権にとって、非常に重要な財政収入であった。

山東事業公司長潘復は 1914 年から地方政治・経済に対する重要性を考慮して、運河浚渫の必要を認めるに至り、自ら現地を踏査して運河運輸の改善を図った。ただし、山東省では地方財政が逼迫していたので、資金調達に応じられなかった。そこで、1916 年にアメリカの広益公司与山東省との間で運河借款を締結した。計画は着手され、台児莊—黄河間の水路が改めて貫通された。さらに天津まで水利の改善や浚渫が行われた。その後、アメリカと日本の銀行業が中国に借款を行った。1918 年に日本興業銀行が 250 万ドル、アメリカ広益会社が 350 万ドルを借す計画を締結した。アメリカの技師を招聘し、詳細に調査することに二年間を費した。1921 年の調査当時、「済寧付近ニ於テハ馬場湖付近一部ノ埋立テ及ビ運河沿岸ノ堤防等已ニ若干工事ニ着手シタル跡ヲ見ル」<sup>12</sup>と記述されている。段祺瑞の皖系が北京政権を支配している時代にも、大運河の浚渫事業計画はあった。ただ、1920 年夏の直皖戦争で段祺瑞が敗北し、大運河の浚渫事業は実質的に停止した。

### おわりに——大運河における近代的空間の形成

以上東亜同文書院学生の調査資料に沿って検討した。大運河沿線は近代中国の非常に重要な都市をつないでいた。浙江・江蘇・山東・直隸は、中国のなかで最も人口密度の高い地方であった。大運河の水路運輸は、津浦鉄道の開通後再編成された。北部の大運河区は次第に天津港へ貨物を集中した。当該地方は天津港の背後地となった。大運河沿線の農村は水路を通じて天津から各種生活必需品を購入した。天津港は近代中国二番目の大港となる際に大きな役割を果たした。

津浦鉄道の開通により、大運河は中国南北交通の主導的地位を失い、特に中央政権に対する重要性を低下させた。しかし、大運河は安い運賃で対抗した。運輸能力は1910年代に増え続けた。運輸力の増強は、大運河沿線の経済に大きな影響を与えた。大運河沿線の農村は、農産物を県城や河の沿線の都市に運んだ。これらの農産物は主に土着資本に支配されていた。大運河沿線都市には近代的銀行も多少設置されたが、大部分の金融活動はやはり土着資本の錢荘によって支配されていた。錢荘は、貨幣の両替や銀票の発行などを通して、大運河は県城や沿線都市と農村に対する支配力を維持していた。つまり、近代の大運河は昔のように交通運輸面で中国の南北を連絡する幹線ではなくなり、中央への影響力も失ったものの、地方農村への影響は依然として強かったのである。



注

- 1 梁漱溟氏を代表とする「郷村建設派」は、中国文化復興を主張し、“農村の建設、農村の復興”を重視し、改良主義により農村問題を解決することにより中国近代化を実現できると考えた。呉景超氏を代表する「工業化学派」は都市の発展を促し、農村を救済することを主張した。工業発展とともに農村の過剰労働力と農村経済の衰微が改善できると認識した。
- 2 「大正七年度（第十二回）調査報告書」  
谷光隆編『東亜同文書院大運河調査報告書』愛知大学、1992年、第250頁。
- 3 「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、同上、第478頁。
- 4 「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、同上、第463頁。
- 5 「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、同上、第385頁。
- 6 「大正五年度（第十回）調査報告書」、同上、第63頁。
- 7 「大正五年度（第十回）調査報告書」、同上、第70頁。
- 8 「大正九年四月（第十三回）調査報告書」、同上、第284頁。
- 9 「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、同上、第498頁。
- 10 「大正九年四月（第十三回）調査報告書」、同上、第313頁。
- 11 「大正九年四月（第十三回）調査報告書」、同上、第343頁。
- 12 「大正十年七月（第十五回）調査報告書」、同上、第487頁。