

## 清代中期における台運体制の実態についての一考察

高, 銘鈴  
九州大学大学院人文科学府

<https://doi.org/10.15017/25797>

---

出版情報 : 九州大学東洋史論集. 29, pp.88-115, 2001-04-30. 九州大学文学部東洋史研究会  
バージョン :  
権利関係 :

## 清代中期における台運体制の実態についての一考察

高 銘 鈴

### はじめに

雍正期より、台湾で徴収した正供（地租）の余剰米穀や政府が買い付けた米穀を、倉儲として福建内地へ運送することを台運と呼んだ。これより、台湾は福建に米穀を供給しただけではなく、大陸の流通体系を通じ、福建倉儲から浙江等の別省へも米穀を供給する穀倉地になった。また、台運米穀は、福建においては、米価をはじめとする物価を安定させる重要な役割を果たした。一方、台湾は、台運を通じ、大陸の経済社会と結ばれ、農産物の商品化を進展させていったのである<sup>1)</sup>。

中国の歴代王朝は、海賊に資することを恐れていたため、米穀の海上運送に厳しい制限を設けていた。『清実録』では、これを海禁と称している。しかし、福建の食糧不足を解消するため、台湾米の供給が必要となるため、海を渡る米穀運送の台運が実施されるようになったのである。これまでの歴史の中で、このような恒常的な米穀運送は未曾有のことである。海賊への援助を恐れる清朝政府はどのように米穀の海上運送の安全性を確保していたのが問題となる。その遂行を見てみると、年額（年ごとの総額）が多いため、自前の運搬手段を持たない清朝政府は、台湾海峡を往来して沿岸貿易を営む民間の商人や船戸（海運業者）の力に頼らざるを得ず、実施の当初より、台湾・福建間の往来商船に運賃を与えて米穀を割り当てて福建へ運搬させるという方法を採用ようになった。では、このような商船の官穀運送を清

朝政府はどのように掌握していたのであろうか。その解明は清朝の海洋支配のあり方に関わるものと思われる。

また、このような施策の断行によって民間商船は運搬船として重要な役割を果たすようになった。つまり、台運体制においては、清朝政府がこの運搬船を如何に確保するのが重要なポイントとなる。正口（福建への指定渡航港）に入港する商船の確保は台運体制を維持する上で必要不可欠であった。この入港商船の多寡が台運体制の安定を左右するカギであったとすれば、沿岸港口の商船活動は台運体制の存続に緊密な関係があったと考えられる。また、乾隆末期より、大陸東南沿岸において、海賊事件が多発しているが、そのことは台運にどのような影響を与えたのであろうか。管見の及ぶ限りでは、このような商船の沿岸活動と台運との関連に対する研究は未解明なところが多い<sup>20</sup>。それを解明すれば、当時の商船活動の実態をさらに明らかにすることが出来ると思われる。また、台湾海峡を挟む兩岸において、元々大陸国家と言える清代中国が、この台運体制を通じ、どのように沿岸貿易を営む商船を支配していたのかという疑問も解明することが出来るのではないであろうか。

本稿は、以上の問題意識に基づき、乾隆・嘉慶の清朝中期を中心に、商船遭難時における米穀賠償問題と台運との関連、台運と沿岸各港の陋規徴収・密輸との関連、海賊事件との関連等の諸問題に注目し、台運と商船の商業活動との関連を考察し、台運体制（商船の米穀運送）の歴史の意味・沿岸貿易及び清代中国の海洋支配の在り方を明らかにしようとするものである。

## 一 台運体制下の商船遭難時の米穀賠償問題

上述のように、清朝政府は台湾正口において海運貿易を行う商船に米穀を割り当ててこれを福建内地に運送させていた。この体制を維持するため、政府は商船の運行を掌握し、米穀紛失時の対処策を練らなければならなかった。そこで、当時牙行と呼ばれた国家公認の商人組織の商船保証制度に頼るしかなかった。この牙行は一般に行保と呼ばれたが<sup>21</sup>、

これは、牙行が船戸の身元を保証し、客商の為に船戸を紹介すると同時に船戸の行為に責任を負うというものであったためであろう<sup>4)</sup>。

では、台運米穀搭載時における行保・船戸の責任分担はどのようなものであったのであろうか。今、一例を挙げてみてみよう。台湾中央研究院刊行の『明清史料』庚編、第八本、七〇五頁、乾隆五年七月七日の兵部「爲内閣抄出閩浙總督德奏」移會に、

晉江縣口戸陳吳勝船隻、在臺配運兵米出口、遭風飄越呂宋盜賣一案。緣惠邑民人張清、本姓陳、頂駕伊父遺下原領晉江縣照票牌名陳吳勝商船一隻、配舵水蔣伊・陳同・施偉等共三十人。於乾隆元年八月十四日、在廈門憑行保吳南珍保結、運載軍工木料往臺、經文武汛口點驗。適緣張清患病不能管駕。□□□頂替、往臺將船料交繳明白。於十一月十六日在臺配載兵□□□、並自買麥・豆・油渣餅・落花生等物、經在臺行保郭萬盈□□□、由鹿耳門汛點驗出口。十七日放洋、遭風失桅、船隻被飄、於十二月初六日至呂宋一老哥地方、淹死水手李進等五人、牌照俱失、其兵米及麥豆在船未失。詎蔣伊不將載運兵米被飄緣由、稟□番官、給照運回。遂起意串通陳同、施偉等擅將官米私行□賣番銀二百員、將五十員為給照費用、共餘一百五十員、……(船員)各分十員、散居覓食。……□兵米二百石時價二百二十兩、又運費銀二十兩、共二百四十兩。……船戸張清、即陳吳勝、僱吳二頂替、合照漁船舵水人等詭名頂替杖八十、徒二年、係商船加一等、杖九十、徒二年。……臺灣澳甲林瑞、係撥雇□□駁載米石運交大船、並非保載、亦不知情、……(船員)等十三人家產、限一月內變追完補。逾限無完、着落臺廈行保吳南珍、郭萬盈名下各半分賠。とある。乾隆元年(一七三六)に晉江県所屬の船戸・陳吳勝というものの商船が、台湾鹿耳門で兵米の運搬を依頼され、福建への帰航の途中で呂宋(今のフィリピン)に漂着し、当地において載せていた兵米を売り出し、経費に当てたという事件が生じた。これに対し、清朝政府は兵米を売りだした船員たちに官米の弁償を命じた。この商船を所有した船戸張清はこの航海に出でいなかったため、官米の賠償責任がなかったが、厦門行保吳南珍と台湾行保郭萬盈はこの商船に對する身元保証人であるため、官米弁償の責任を負わされた。これによれば、清朝政府はこの行保と商船の保証關係を

利用し、運送途中での米穀流失時の保障を確保していたことが分かる。この事件は商船の遭難によるものであったが、載せた官米が流失されていなかった。その漂着地では、船員達は政府の許可を得ず、政府所有の米穀を売りだしたが、これは官物の窃盗罪に当たることとなる。商船関係者の船員達と福建・台湾両岸の行保がこの米穀に対して責任を負っていたことが明らかである。また、清朝政府はこの保証関係を通じて商船の活動を掌握することができたのである。つまり、当時、行保と船戸は賠償問題が生じた際、その負担を両者に負わせるという形になっていた。

当初、行保と船戸は概ね以上のような責任分担を行っていたと思われるが、では、実際に遭難して米穀が流失した際の処理状況はどうであろうか。次にこうした点について検討する。(表1)は、筆者が乾隆・嘉慶年間における台運商船の遭難事例に関する史料を検証して作成したものである。この表を参照にしながら、商船遭難による米穀流失時の処理状況を検討したい。

雍正期における台運商船の運搬状況を詳しく伝える史料は少ないが、事例1〜3は雍正十年の台運商船の遭難際に生じた米穀賠償を伝えたものである。台湾中央研究院所蔵の内閣大庫檔案、乾隆二年(一七三七)閏九月二十日日付の内閣檔案(登録号〇六六〇八三)に、

查得雍正十年分臺運福、興、泉、漳四府屬谷共一十六萬六千餘石內、海洋遭風破缸飄失穀四千七百二十三石、……今查缸戶余樑・陳合興・陳登萬・黃新・潘家瑞・張發萬・徐李興等缸、共配載臺穀四千三十石、運赴福州府倉。缸戶張興配載臺穀二百石、運赴漳州府倉。缸戶吳得財配載臺穀四百九十三石、運赴海澄縣倉。以上共穀四千七百二十三石、俱報遭風、擊碎缸隻、穀石漂沒無存、係屬天災、非人力可挽、……且俱係恩詔以前之事、又與缸糧在黃河漂沒准予豁免之例相符、相應援請豁免。

とあり、当時、台運の年額は十六万六千余石で、この中、商船遭難で流失したのは合計穀四千七百二十三石であった。このうち、事例1の各船戸の運搬総額は福州府倉へ向かう穀四千三十石であり、事例2の張興の分は漳州府倉へ向かう穀二百石であり、事例3の吳得財の分は海澄県倉へ向かう穀四百九十三石であったが、清朝政府は、乾隆帝即位の大赦

〈表1〉乾隆・嘉慶期における台運商船の遭難事例表

	史料日付	船戸名	所 属	米穀名及び流失した数量	遭難地	出 典
1	乾隆2, 閏9, 20	余 樑 陳合興 陳登萬 黃 新 潘家瑞 張發萬 李 興		福州府倉穀4, 030石		S, n066083
2	"	張 興		漳州府倉穀200石		"
3	"	吳得財		海澄縣倉穀493石		"
4	2, 11, 23	李德隆		福州府倉穀600石 (他船委託)	惠安縣外海	A, n78-19
5	5, 8, 29	陳林發	海澄縣	鳳山縣礮運督標四營雍正13年分兵米200石	廣東大星外洋	A, n96-03
6	"	李玉興	"	諸羅縣礮運督標四營雍正13年分兵米300石	將軍澳洋面	"
7	"	李逢春	晉江縣	諸羅縣礮運督標四營雍正13年分兵米300石 (143石1斗流失)	詔安縣 懸鍾汛	"
8	"	林玉興	同安縣	鳳山縣礮運督標四營乾隆元年分兵米300石	隙仔地方	"
9	"	周隆興	"	鳳山縣礮運督標四營乾隆2年分兵米200石 (165石流失)	莆田縣忠門 汛塔林澳洋	"
10	"	葉長盛	龍溪縣	台灣縣礮運督標四營乾隆2年分兵米200石 (197石流失)	福清縣峯東	"
11	20, 5, 14	王景成		採買平糶穀100石		A, n189-137
12	"	陳德興		"		"
13	"	陳崇興	晉江縣	彰化縣龍溪縣採買平糶穀100石	台灣招兜	"
14	43, 3, 22	鄭時春	台灣	撥運內地兵米360石		G, n1053
15	48, 10, 21	謝元興		補運內地倉穀80石	廣東	K, n57-772
16	54, 閏5, 23	杜永福	海澄縣	羅源縣倉乾隆51年分兵穀90石	北椏	M, n7-625
17	57, 4, 7	金和隆	海澄縣	鳳山縣海澄縣倉乾隆55年分兵米穀240石	沈山	M, n9-856
18	"	金永和	龍溪縣	嘉義縣廈防庁倉乾隆55年分兵米穀120石	北椏	"
19	"	陳履泰	海澄縣	台灣縣代嘉義縣撥運澎湖庁倉乾隆55年分春季分兵米穀120石	廣東鮎門鷄心	"
20	嘉慶13, 5, 13	金捷美	同安縣	台灣縣澎湖庁倉嘉慶9年冬季分兵米穀150石	重汕	M, n7-664
21	17, 6, 1	金捷茂	"	鳳山縣漳浦縣倉嘉慶14年分兵米穀130石		M, n10-906
22	"	陳萬金	"	嘉義縣福州府倉嘉慶13年分督標兵米70石; 彰化縣閩縣倉嘉慶13年分兵米穀140石	北椏	"
23	"	金捷順	馬巷庁	鳳山縣詔安縣嘉慶14年分兵眷穀77石2斗2升3合5勺	安南外勢嶼	"
24	"	金協裕	閩 縣	嘉義縣廈防庁倉嘉慶15年分兵米穀65石	外汕馬鬃隙	"
25	"	陳順發	海澄縣	台灣縣龍溪縣倉嘉慶12年分兵米穀134石4斗	復州	"
26	"	金長瑞	同安縣	嘉義縣廈防庁倉嘉慶8年分米穀180石	東椏	"
27	"	劉聚發	海澄縣	嘉義縣廈防庁倉嘉慶9年分米穀300石	江蘇崇明縣	"
28	"	洪振成	"	嘉義縣廈防庁倉嘉慶15年分米穀110石	小鎮海	"
29	"	金集祥	同安縣	嘉義縣廈防庁倉嘉慶15年分米穀110石	馬鬃隙	"

S: 台湾中央研究院所藏明清史料。A: 『明清檔案』。M: 『明清史料』戊編。K: 『宮中檔乾隆朝奏摺』。G: 『高宗實錄』。n: 登錄号・冊・本・輯・卷。

と「舡粮在黄河漂没准予豁免之例」を適用してこれらの米穀の賠償を免除した。1〜3の事例を検討すれば、当時は商船の運搬米穀の定数はなく、商船が遭難事故で官穀を流失した場合、黄河における漂没に際し用いられた「舡粮在黄河漂没准予豁免之例」が適用され、船戸が米穀賠償を免除されたことが分かる。つまり、当時、台運には、独自の適用律条がまだなかったのである。その例と関連するものとしては、5〜10の事例の『明清檔案』第九十六冊、乾隆五年（一七四〇）八月二十九日付の内閣檔案の条に、

查漕運定例、在江洋黄河漂没者、該督撫核明確寃具題、准予豁免。

というものがある。これによれば、当時台運の米穀賠償免除は江南から北京までの大運河を利用する漕運の定例を援用していたことが分かる。

次の事例4は雍正十三年のものである。船戸李德隆は台湾で福州府倉への穀三百三石の運搬を依頼され、さらに台防同知の承認を得て許連興・陳源吉・李興・施林興の担当した穀九百石の運搬をも運送するようになった。彼は廈門に入港して官穀の転送処理を義理の弟黄宜に委ねた。この運送してきた官穀の中で、許連興の三百石が湿気ていたため、許連興はこれを行戸陳使に売り出して新しい米穀を買って官倉に引き渡した。また、黄宜は湿気た李德隆の三百三石を行戸黄石に売り出した後、福州府へ運搬する途中で遭難し、陳・李・施の官穀六百石を流失したが、黄宜は穀一千二百三石を流失したと泉州府海防同知楊翼成に偽って報告した。楊翼成はこれを受けて「舖戸」陳使と船戸李德隆にその賠償を命じた。結局、最後の調査によって、この実情を了解した上で、『明清檔案』第七十八冊、乾隆二年（一七三七）十一月二十三日の内閣檔案の条に、

許連興已交穀石、加謹收貯、黄宜所賣穀參百參石、未經交納、應于李德隆名下買補還倉、仍報明戶部、再該督疏稱黄宜漂没穀陸百石、應于李德隆名下追賠、但查律載船行卒遇風浪、委官保勘覆實顯蹟明白、免罪不賠。又例載漂没船糧、汛地文武官員親臨勘實、各出保結、具題豁免。今李德隆船內所載穀陸百石遭風擊碎船隻、漂没無存、與豁免之例相符、且事在赦前、應請援免、見在飭取該地方官、澳甲印甘各結、到日另送。

とあるように、清朝政府は先述の漕運定例に従って李徳隆に米穀賠償を免除することにした。この事例から見れば、船戸は地方官と澳甲（港の入港船隻の管理者）から保証書を得れば、米穀賠償が免除されたことが分かる。また、この事例からは各船戸の行保が誰であったのか判断できないが、行戸陳使が舖戸とも呼ばれていることから、行戸イコール舖戸であったと推定される。即ち、これは行保が店舗を持つ返済能力のある商人であったことを意味する。また、1〜4の事例は雍正期に遭難したものであり、この場合、乾隆帝即位の大赦が免除成立の要因の一つであった。

次の5〜10の事例も漕運定例によつて処理された。この免除成立のため、この雍正十三年から乾隆二年まで流失した督標四營兵米一千三百五石一斗は、督標四營米折盈餘という項目から銀で支給された。これは賠償免除成立の時、福建省の財政項目から免除額を補填したことを示す。

ところで、雍正八年、台運は米運送（精米後）から穀運送（精米前）に変更された。当時、台運年額の穀十八万二千七十石と台湾駐屯兵の兵穀八万九千七百三十三石六斗を合わせると、台湾正供年額穀十六万九千二百六十六石九斗九升を大幅に上回る。よつて、清朝政府は台湾に於いて米穀の買い付けを行い、或いは台湾倉儲から不足部分を補うことにした。このように、乾隆初期になると、福建への米穀運搬数量が増加したため、台湾倉儲数量が減少してきた。また、開発進展による人口増加によつて、台湾米価が次第に上昇してきた。そのため、台運年額による米穀の買い付け状況が悪化していた。乾隆十一年（一七四六）になると、台運未運搬数量は穀三十四万余りに達していた。清朝政府はこれを解決するため、平糶米の年額運搬を停止し、台湾倉儲に定額四十万石を設け、台湾倉儲の充実を図つた<sup>5)</sup>。この状況の下で、どのように未運搬米穀を処理するのが当時台運担当者たる清朝官僚の課題であった。それにあつた巡台御史范咸から福建巡撫周学健への手紙を見てみよう。『重修鳳山縣志』卷十二、藝文志、文移、巡台御史范咸の與周撫軍書に、

然待等（台湾地方官）之所慮者、又不在買補而在起運。來諭云、臺・廈商船均係漳・泉赤子、亦應稍効微勞。夫臺・廈之船戸多係殷實、搭運官穀較獲利稍減何害。……小船枵腹守候、交卸無期、一遇風波擊碎、責以賠補、頗有怨

〈表2〉 乾隆・嘉慶期における台運商船米穀割当額の変動表

年代	船舶種類・標頭（横幅）及び米穀割当額		出典	
乾隆11年	標頭	1丈7尺6寸～1丈8尺 1丈7尺1寸～1丈7尺5寸 1丈6尺～1丈7尺 1丈5尺6寸～1丈6尺 1丈4尺5寸～1丈5尺5寸	穀300石 穀250石 穀200石 穀150石 穀100石	『重修臺灣府志』 卷二規制海防 90-91頁
38年	糖船	標頭1丈6尺以上 1丈4尺以上 1丈2尺以上	穀260石（元320石） 穀220石（元260石） 穀200石（元240石）	『海東札記』 卷二記政紀 18-19頁
	横洋船	標頭1丈4尺以上 1丈2尺以上 1丈以上	穀160石（元200石） 穀120石（元160石） 穀80石（元120石）	
48年	糖船 横洋船		穀240石（米120石） 穀120石（米60石）	『明清史料』戊編 第2本 130頁
49年	糖船	穀320石（米160石）	横洋船 穀160石（米80石）	『廈門志』卷六 台運略配運188頁
53年	糖船	穀360石（米180石）	横洋船 穀180石（米90石）	
	鹿仔港	廈門船穀180石	蚶江船穀140石（米70石）	
嘉慶14年	横洋船	糖船は前と同じ		『噶瑪蘭廳志』 卷七雜識紀文 籌議噶瑪蘭定制 353頁
	商船	標頭 1丈以内 穀90石 2丈以上 穀180石	1丈～2丈 穀130石	
	漁船	標頭 5尺以上	6丈以上 穀40・60石	
17年	新造船	標頭 2丈以内 1丈以内	穀130石 廈門船穀90石 蚶江船穀70石	『廈門志』卷六 台運略配運188頁
19年	標頭	5尺～6尺 穀30石 7尺～1丈 穀70石 1丈5尺～2丈 穀30石	6尺～7尺 穀40石 1丈～1丈5尺 穀100石	
		2丈以上 糖船 穀360石	横洋船 穀180石（米90石）	

清代中期における台運体制の実態についての一考察（高）

答。

とあり、これによれば、台運の問題点は米穀の買い付けではなく、運送であったことが明らかである。また、当時、福建・台湾間の商業活動を掌握する漳州・泉州の閩南籍商人が遭難の際の米穀賠償に対して不満を持っていったことがわかる。また、海運の台運は水運の漕運より遭難事故が多かったが、それ故、清朝政府は台運に対して明確な賠償免除基準が必要であると認識していたと推測される。結局、乾隆十一年（一七四六）、商船遭難の場合の保証などの行い方が遂に明文化されている。そのことを伝えて、『高宗實録』卷二六〇、乾隆十一年三月辛未の条に、

在洋遭風、宜覆實題豁。查船商已至内港、因駕駛不慎、漂失穀石、及雖在外洋、而擊碎船隻、無實在形跡可驗者、仍着落行保船戶、照時價賠補外、其有在外洋遭風船隻、舵水漂失無跡及在外洋衝礁擊碎、有實在形跡可驗者、俱切結報部、俟歲底彙案題豁。

とあるように、外洋で遭難した場合、「舵水漂失無跡」という溺死者や行方不明者等の遭難したことを示す形跡が無ければ、行保と船戸に米穀を弁償させることが決めら

れた。また、これより、清朝政府は商船の商業活動を妨げないように、商船の樑頭（横幅）の大きさによって、各商船の米穀割当額を決めることを行うようになった（表2参照）。このことは、商船の商業活動を発展・掌握すると同時に台運を安定させようとする清朝政府の意図によるものと思われる。

台運官穀の賠償基準と責任が明文化された後、これが初めて適用されたことを示す史料上の初見事例は11、13である。『明清檔案』第一八九冊、乾隆二十年（一七五五）五月十四日の内閣檔案の条に、

閩省乾隆拾年動撥乾隆捌年浙江漕米價銀伍萬兩發臺、採買穀拾萬石、運赴福・興・泉・漳肆府、歸補節年未買倉穀案内、晉江縣船戶陳崇興配載彰化縣採買穀壹百石、應運龍溪縣交卸、於乾隆拾年七月拾壹日在臺灣大洋招兜地方遭風失水、柁水扶帆倚岸獲生、船穀飄沒、寸板無存、牌照隨身無失、與遵旨議奏案内船戶王景成・陳德興貳船失水穀石同一例、據布政使德舒敘具保詳、請題豁免、以恤窮梢等由前來。……查王景成・陳德興貳船失水穀石、已於遵旨議奏事、乾隆拾捌年肆月參拾日奉准部咨、船戶王景成・陳德興貳船、共失水穀貳百石、既據聲明、實係大洋遭風、形跡可驗、且在定例以後、與豁免之例相符、應如所題、准其照數豁免等因。

とある。乾隆八年（一七四三）に、福建省は浙江漕米から得た銀五万兩を台湾に送り、福州・興化・泉州・漳州四府の倉儲として、台湾で穀十万石を買い付け、商船に米穀を割り当て、福建内地に運送させた。乾隆十年（一七四五）に、事例13の晉江県船戶陳崇興は彰化県で買い付けた穀百石を龍溪県に運んだ途中で、外洋で遭難した。乾隆二十年に至ると、戸部ははじめて乾隆十八年に遭難した事例11王景成、12陳德興の前例に照らして米穀賠償を免除することとした。乾隆十一年から十八年の間、まだ他の事例があったはずであるが、乾隆十年に遭難した陳崇興の事例が乾隆十八年の事例11、12の前例に照らして処理されたことは特例だと思われる。また、この11、13の事例によれば、福建布政使は船戶の証言を得て中央政府の内閣に官穀賠償の免除を申し入れ、戸部は乾隆十一年に定められた定例に従って免除するかどうかを検討し、その結果を皇帝に報告し、裁可されたことが分かる。

米穀賠償基準・責任が明文化された後、台運体制は安定期に入った。免除が成立すると、前述のように平糶利益から

銀兩で支給されるほか、乾隆後期からは、福建常平倉の捐監穀の項目から補填することが多かった。澎湖兵米であれば、台湾正供米穀から補填された。表1の事例の中で19の陳履泰と20の金捷美の澎湖兵米は、賠償免除の成立によって、台湾正供から補填された。他の商船の賠償免除による欠損分は、捐監穀から補填されることが多かった。

表1の事例の中で、免除されなかったのは27の劉聚發と28の洪振成である。『明清史料』戊編、第十本、九〇七頁、戸部題本に、

至海澄縣船戶劉聚發……遭風沈失兵米穀石、牌照既無沈失、舵工水手結內並無聲明淹沒、與豁免之例不符、行令該撫轉飭在於行保船戶名下照數着追報部。又海澄縣船戶洪振成……所送結內係屬遇匪圍劫、何以咨結不符、其牌照會否遺失、咨內未據聲明、行保甘結亦未據送部、行令該撫再行確查、並取具行保甘結送部核辦各在案。

とある。劉聚發は溺死者等の形跡がなかったため、免除されなかった。洪振成は遭難報告が明白しなくて、また、行保の身元保証書がなかったため、戸部は福建巡撫に再調査を命じた。その結果は不明である。また、17の金和隆と27の劉聚發の二隻は、砂糖を搭載し、その割り当てられた米穀も多かった。この二隻は所謂「糖船」だと推測される。貨物搭載量が多いため、割り当てられた米穀も多いわけであろう(表2参照)。

ところで、この表1の事例を検討してみると、乾隆末期以後、商船の遭難地が拡大してきたことが窺える。18の陳履泰は遭難する前に広東田尾澳に寄港した。25の陳順發は遼東半島の復州に、27の劉聚發は江蘇崇明県に漂流して遭難した。これが意図的の行為であるかどうかは判断できないが、嘉慶期より、此等の閩南籍商人の交易範囲が拡大したことと関連があると考えられる。海賊事件と関係があるため、後の第三節で検討する。また、これらの事例の中で、尚注目に値すべきは、15の謝元興の一隻である。謝元興一隻の遭難によって官穀折色運搬という問題が発覚した。

乾隆四十三年(一七七八)に浙江省において米価が騰貴したため、清朝政府は福建省の各府倉儲から穀十萬石を浙江に平糶した。さらに福建当局は浙江から得た平糶銀を台湾府に送り、米穀の買い付けを命じた。乾隆四十五年(一七八〇)十一月に、台湾府知府萬縣前はその銀から三千兩を彰化県に送って穀五千石の買い付けを命じた。彰化県知県の焦

長發は糧書吳謙にこの買い付け運搬を処理させたが、この時、彰化県の米価は高かったため、彼は直ちに買い付けなかつた。乾隆四十六年（一七八一）の夏、台湾府の督促によつて商船が鹿仔港に入つて台運米穀の船積みを持つことになり、そこで吳は行保の陳尊美らと結託し、台運定価より低い価値で船戸謝元興等の二十二隻商船に銀を与え、福建内地への米穀運搬として一隻毎に穀八十石を配ることにし、花銀六十四円と運賃銀五円を与えた。最後の林吉泰の一隻に対しては、運賃を含めて花銀九十五円を与えた。しかし、損失が出たため、吳はこの折色運搬を停止した。このような折色運搬は、穀一千七百六十石に相当する。当時、商船の民間米穀の運搬許可量は、一般的には一隻に米六十石を搭載することができた。別省に行かなければ、米二百石（穀四百石）を販売運搬することができていた。そのため、この船戸らは銀を以て台湾で米穀を購入するか或いは別の貨物を購入し、自らの持つ米穀を出して数量に照らして福建の穀倉に引き渡した。それで、福建穀倉は本色米穀を取めただけで、商船が經由した正口（指定渡航港）の官吏はこの折色運搬を見出せなかつたのである。ところが、この中で謝元興の一隻は広東省に漂流して搭載貨物と官穀を流失し、広東地方官の遭難調査の際に、遂にこの折色運搬のことを訴えた。清朝政府はこれを官吏の汚職事件と見て調査を始めた。当時の台湾米穀買い付け定価は穀一石毎に六錢、運賃は八分であり、これによつて計算すれば、吳は行保らに与えた銀二十七兩三錢を除く、銀一百四十兩三錢八分を着服したことになる。結局のところ、台運関連の官僚と行保たちは大清律例によつて弾劾され、或いは処罰されたのである。

これはまだ正式に正口に指定されていなかった台湾中部の鹿仔港で発生した事件であつた。福建に所属する商船の鹿仔港への入港と行保の設置があつたことを考えてみれば、当時、鹿仔港が既に一定の商業規模を持つていたことが想像される。結局、乾隆四十九年（一七八四）には鹿仔港は正式に開港され、福建への正口として、台運業務を担当することになったのである。また、この二十二隻の商船の中では一隻が行方不明となり、この米穀の賠償は行保に当てられた。

この事件は台運業務を担当する胥吏と行保との結託による汚職事件であるが、『福建省例』、倉庫例、「彌補倉穀條規」に、

折收台湾運補各年兵米眷穀、在各買戸・屯戸以及臺郡配運米穀各船戸每慮各屬胥斗・家丁刁難需索、浮收斜面、既有守候之苦、又多挽運之費、往往樂於折價。而各屬書役及管倉家丁等亦無不樂於折收、價值即可任意高昂、分飽慾壑。似此弊端百出、所以倉貯日漸虧短。

とあるように、当時、米穀の買戸や屯戸及び船戸は、台湾各所属の胥吏・斗級・穀倉管理の家丁等から米穀の数量を増して取り立てられたり、陋規を求められたりし、運搬費用も高いので、常に米穀を銀に変換することを望んでおり、そのため、倉儲の数量は減少する一方であった。この事件から、胥吏や兵士が商船に対して不当の陋規を徴収していたことがわかる。この陋規の徴収は台運にも悪影響を及ぼしたのである。乾隆十一年より、台運米穀の運送途中の責任と賠償基準の確立は、米穀の安全を保障し、台運体制を安定させる役割を果たしたが、正口に入港する商船の確保までには至らなかった。正口の入港商船数に影響する要素と云えるのは、次節で検討する正口・沿岸小港の陋規徴収と沿岸の密輸の発達である。

## 二 沿岸各港における陋規徴収・密輸と台運

周知のように、清朝時代には政府の許可を得なければ、台湾に渡航してはならないという渡航禁令が実施されていた。しかし、密航・密輸は後を絶たず、その乾隆初期の台湾・福建間の密輸については、『高宗實録』卷一八一、乾隆七年（一七四二）十二月辛亥の条に、

臺灣地隔重洋、一方孤奇、實為數省藩籬、最為緊要、雖素稱產米之區、邇來生齒倍繁、土不加闢、偶因雨澤愆期、米價即便昂貴、蓋緣撥運四府及各營兵餉之外、內地採買既多、並商船所帶每年不下四・五十萬。又南北各港來臺小船巧借失風名色、私裝米穀透越內地、彼等概給失風船照、奸民恃為護符、運載遂無底止。

とある。これによれば、当時、商船による台湾からの移出米穀数量は四、五十万石に達しており、商船は大陸沿岸地方

から「失風船照」という遭難証明書を得て米穀の密輸を行っていた。帆船運行のため、漂流したかどうかの遭難認定が困難であった。この失風船照を得て米穀の密輸と台湾への密航が盛んになっていたことが想像される。また、同書巻二八一、乾隆十一年（一七四六）十二月丁亥の条に、

臺郡遠隔重洋、民番雜處。近有小船、私由小港偷運米穀至漳・泉・粵東等處、內地奸民乘其回棹、暗行過臺。

とあるように、台湾所屬の小船が漳州・泉州・広東東部等へ米穀を密輸していた。この密輸と密航に対して、当然、清朝政府は沿岸各港に厳しく取り締まるよう通達したが、各港の胥吏と兵士の不当手数料の徴収を除けなため、なかなか効果を上げえなかった。それを伝えて、『重修臺灣縣志』巻二、山水志、「董夢龍防海議」に、

弊在汛防以查驗為具文、或徇情面、或通賄遺、或罷軟不任職、飛舸越渡、若罔聞知、逐月具申、苟且塞責、則查驗以文而不以實也。

とある。各港官庁は賄賂等を貰ったりして、實際検査を行わないことが多かったのである。以上の検討によれば、当時清朝の台湾各港に対する実際の統御状況は厳しくはなかったことがわかる。また、商船が賄賂というべき陋規を支払えば入港できるということは沿岸各港の密輸を促進させていたとも思われる。

以上の陋規徴収と密輸状況を理解した上で、台運への影響を検討してみよう。『明清史料』戊編、第二本、一一五頁、戸部の移会、乾隆二十九年の巡台御史李宜青の上奏の引用文に、

臺地官員過海、並運送內地班兵眷米、以及補選州縣借動穀石、係派商船承運、然船戸所最畏者莫若運載粟石、蓋兌收則有守候之苦、重洋則有風濤之患、抵倉交卸、如倉書斗級等在在需費。

とあり、米穀の搬入搬出は時間がかかるし、官倉に引き渡す際に倉書、斗級等の胥吏への手数料の支払い問題もあった。船戸が米穀運搬を恐れていたことは明かである。

このような沿岸各港の賄賂というべき陋規と米穀引き渡し時の手数料という陋規のほかに、当時、台湾の唯一の正口であった鹿耳門では、海防同知衙門はもとより出入りの商船から検査の手数料として陋規を徴収していた。雍正年間

の『平臺紀略』に収める、藍鼎元から巡視台湾御史吳達禮への「與吳觀察論治臺灣事宜書」には、

商船出入臺灣、俱有掛驗陋規。……在府則同知家人書辦掛號、例錢六百、在鹿耳門則巡檢掛號、例錢六百、而驗船之禮不在此數。若舟中載有禁物、則需索數十金不等。查六百錢之弊、屢經上憲禁革、陽奉陰違。蓋船戶畏其留難、不敢不從故也。

とある。つまり、海防同知の家人・書辦の胥吏らは登録検査をする時に定例として六百錢を徴収し、また、検査札金の徴収もあり、若し禁制品があれば、さらに数十金ほどを求め、これに対して、清朝政府は屢々禁止令を出していたが、未だ存続していたのである。当時、鹿耳門の港官庁は文口と武口に分けられていた。文口は海防同知衙門所属の税館であり、船籍・船員・乗客及び貨物等の検査を担当し、初めは台江の西定坊に設けられていたが、後に安平口に移された。武口は台湾鎮總兵衙門所属の税館であり、専ら出入りの船舶に対して臨時検査を施行し、台江口の鹿耳門に設けられていた。その際、各船舶に交付される「驗票」（検査済みの証明書）は文口のもものと武口のももの二種類があり、合わせて掛驗と言った<sup>7)</sup>。文口・武口は出入りの船舶から陋規を徴収したが、この陋規は「領牌費」と呼ばれ、違法品等の検査を行うのは文口の配運総料の配運首書であった<sup>(8)</sup>。

清朝政府は、このように官庁の陋規の不当徴収を禁止することができず、乾隆三十一年（一七六六）に至って、『明清史料』戊編第四本、三一七頁、乾隆五三年六月十五日の礼部「爲内閣抄出將軍福康安等奏」移會に、

臺灣鹿耳門海口設立文武員弁防守、稽查其出口面、至廈門船隻例准載米二百石、乾隆三十一年閩浙總督昌准部臣查、議定同知衙門每缸收取番銀三圓、武弁收銅錢二十文至百文、以爲辦公飯食之用、經戶部奏准遵行在案。

とあるように、地方公務費用のため、文口が商船に対して番銀三圓を徴収し、武口が銅錢二十文から百文までを徴収することを許した。ところで、乾隆中期より、商船が直接に鹿仔港に密航することが増えてきた。そのため、乾隆四十九年（一七八四）に、清朝政府は、鹿仔港を正口に昇格させ、福建泉州の蚶江への渡航路線を許可した。その際、『明清史料』戊編第二本、一三〇頁、閩浙總督富勒渾の奏摺に、

查臺灣府屬撥運內地兵粟、歲共八萬餘石、均從鹿耳門配船載運。今蚶江既准經渡、則商販自多、亦應酌分軌運、以均勞逸。且船隻往來、有此官運兵粟、亦易稽查。

とあるが、ここからはこれをきつかけにして、清朝政府が鹿仔港における密航と密輸への取り締まりを強化しようとしていたのがわかる。つまり、米穀運搬における前述のような商船保証制度を通じて船戸の行動を掌握しようとしたと考えられるのである。

ところが、正口の陋規徴収には明文制限があつたにも関わらず、実際には制限を越えた徴収が行われた。乾隆五十二年（一七八七）の林爽文反乱事件後、台湾鎮総兵柴大紀による汚職調査が行われた際、当時の陋規の徴収に関する調査があつた。そのことについて、『明清史料』戊編第四本、三二七頁、礼部の移会に、

鹿耳門海口、安設文武兩館、係總兵派令安平中・左・右三營遊擊・千總、分年按季輪流管理、凡船隻入口船戸、送給番銀三圓、出口每船四圓、又額外多帶米石、每百石給番銀六圓、每年約收番銀二萬圓。……其文官則係海防廳同知管理、入口船隻收取番銀二圓、出口船每隻收番銀三圓、領取硃單、每船加收番銀九圓、又各船遇有額外多帶米石、收取番銀六圓、每年約收番銀三萬餘圓、除飯食紙張及設立小船引帶商船艘出入、並一切零星費用二千餘圓、餘俱同知收用。……鹿仔港……係理番同知與安平左營守備、管理船隻出入、多帶米石陋規與鹿耳門無異、而船隻較少、每年同知約得番銀一萬餘圓。……淡水八里坌海口例不准船隻出入、常有私自收入港口、因該處產米甚多、商販圖利、順便販運出口、亦有陋規、並無定數、……相沿已久、實不知起自何年。

とある。つまり、当時、鹿耳門と鹿仔港では、武口は入港の商船から番銀三圓を、出港の商船から番銀四圓を徴収し、文口は入港の商船から番銀二圓、出港の商船から番銀三圓を徴収しており、また、この文口・武口が商船積載米石制限米二百石（穀四百石）を超えた商船に対しても不当な超過陋規を徴収しており、また、正口ではない台湾北部の八里坌でも地方官による不当徴収が行われていたことがわかる。この不当な超過陋規の徴収に対して、清朝政府は、同一史料の中に、

臺灣為産米之區、内地漳・泉一帶、向來藉資接濟、商販運載、原所不禁、但載米既有定額、豈容例外多帶、其書吏字識人等館會費用、亦有定數、何以三十一年清查定議之後、又多設款項、任意需索、是巡查海口並不實力查驗、轉以商販船隻、視多利藪、若不嚴加懲治、日甚一日。……嗣後橫洋船一隻、應請准其載米四百石、安邊船一隻准載米三百石、于印照上註明實數、内地收口、照數查驗、如有例外多帶、立予重究。……近來食物昂貴、實不敷用、應請

文員衙門、每船准收番銀五圓、武職衙門准收番銀三圓、以資貼補、其掛驗米石等項陋例、一概嚴行禁革。

とあるように、横洋船の積載定額を米四百石に、安邊船の積載定額を米三百石にし、商船免許に數量を記載し、定額を超えた商船に罰を与えるとして、陋規の徴収に対して改めて文口が番銀五圓を、武口が番銀三圓を徴収することを定め、また、これ以上の陋規徴収を厳しく禁止することにした。一方、八里坌に対しては、『臺灣采訪冊』の「大學士九卿議覆公中堂福議奏」に

該處港道寬濶、可容大船出入。從前即有商船收泊該處、運載米穀、管口員弁、藉端需索、得受陋規之事、徒有封禁之名、毫無實際。且淡水為産米之區、八里坌一港又非偏僻港口僅容小船者可比、……小民等趨利如鶩、勢難禁遏、與其陽奉陰違、轉滋訛索、不若明設口岸、以便商民。

とあるように、陋規の不当徴収を避けようとして生じる密輸等の非合法的商業活動の蔓延を防ぐため、清朝政府は乾隆五十三年（一七八八）に台湾北部の八里坌を正口に昇格させている。この八里坌の陋規徴収については、『福建省例』海防例、「八里坌對渡五虎門開設口岸未盡事宜」に、

查八里坌新設口岸、應召募行保・海保及口差・經書、並設立小船引帶商艘、一切紙張、飯食等費均不可少。是以請照新定章程、每船文員衙門准收番銀五元、武職衙門准收番銀三元。

とあるように、公務費用のため、文口は番銀五元、武口は番銀三元という陋規の制限も定められた。これにより、台湾三つの正口と福建三つの正口との間の三つの渡航路線が成立した。因みに、対岸の福建の三つの正口の商船陋規徴収では、厦門は番銀三圓であり、福州南台と蚶江は番銀二圓であった。<sup>9)</sup>

ところで、以上の施策を採つた上で、政府が福建・台湾沿岸地方に密航・密輸の取締りを強化せよと屢々通達したにも関わらず、なかなか効果は上がらなかった。嘉慶初年までには、商船だけではなく、漁船による密輸も多くなった。『宮中檔嘉慶朝奏摺』（台湾故宮博物院所蔵、未刊）第二輯、五〇六頁、嘉慶元年（一七九六）八月二十日日付けの福建巡撫姚瑩の上奏文に、

是以定例漁船出入不准夾帶貨物・米・酒、違則治罪、杜漸防微、立法原屬周密、乃閩省積年以來、守口員弁掛驗稽查、有名無實、甚至澳保漁戶、串通滋弊、而該管道府將備、又不隨時查究、以致口岸疎虞、盜匪日多。

とあるように、福建省沿岸地方では、掛驗が有名無実となったため、漁船による密輸が深刻となり、海賊事件も多くなっている。こうした情況は正口の台運業務に大きな影響をもたらした。さらに、その後も、この勢いは弱まらず、『福建省例』船政例、「澎湖添復尖艚船額往臺販運糧食議定稽查章程」に、

邇年臺属各口圖索規例、擅立限制、尖艚每船只准載米八十石、留難勒捐。而繳規各漁船、臺属文武各口、任聽偷越滿載販運、毫無顧忌。……近來橫洋糖船、潛往澎湖寄棧、另覓小船來臺裝運糖米、駁載回棹、規避配運官穀。尖艚船隻、若全載米石、恐受大船覓載轉運、並恐其私透接濟等語。……所有尖艚船隻、自澎湖媽宮澳出口、前赴臺灣各港貿易、定限一個月回澳、不得夾帶違禁貨物。……伏查尖艚赴臺販運、只有一個月之限、如將運回之米售於橫洋糖船、勢必無米進運澎湖。若於私售之後、又赴臺灣販米到澎、不時往返需時、遲逾一月之限、而駕入臺口、亦無新給印照繳驗。

とあるように、台湾各港の文口・武口は陋規を求めため、商船に対して私に積載米穀数量の制限を設けており、陋規を支払った漁船にも米穀の運輸を許し、また、横洋船と糖船は官穀の運搬を避けるため、福建・台湾間の交易中継地である澎湖に寄港し、小船を雇って台湾への米穀や砂糖の密輸を行うようになっていた。また、政府はその陋規の不当徴収と密輸問題を解決するため、福建・台湾間の往来時間に一カ月の制限を設けると同時に、澎湖での印照検査を強化するようにと通達を出している。つまり、これによれば、当時、商船と漁船が公然と正口を經由せず、直接に台湾の各港

に赴き、商交易を行うことが多くなつたことが想像される。嘉慶末期に至ると、『福建省例』倉庫例、嘉慶二十二年（八一七）三月二十八日付の「配運臺穀條款章程」に、

商船往來貿易、貨本萬金、而所配官穀、少只數十石、多至數百石為止、如果臺屬各口廳員秉公撥配、內地各處照數盤收、嚴杜丁胥勒索擾累之弊、則商船何致多方規避、甘於冒險而罹刑章。是配運臺穀之事、全在各口廳員認真查辦、不可任聽丁胥行保串通賄免、亦不可任聽胥役勒索陋規、則商船無所顧慮、自必源源領運、可無積壓之虞。

とあるようにもなっている。商船が正口に入らず、密輸をするのは、正口での胥吏と兵士の陋規の不当徴収を避けるためであった。清朝政府がこれを禁止できなかったため、三つの正口の渡航路線は有名無実化し、正口の台運業務も悪化してきた。一方、海上の治安は乱れ、海賊事件が頻発し、かりに商船が官穀を載せたとしても、海賊に遭い、或いは風に流されたことを口実に、別省へ取引に行くことが多くなつた。このような海賊事件の頻発と台運との関連については節を改めて検討を加えることにする。

### 三 海賊事件の頻発と清朝政府の対策

乾隆十四年（一七四九）に中国東北奉天の大豆移出禁令が緩められ、大船は黄豆二百石、小船は黄豆一百石を販運することが許されたが、乾隆三十七年（一七七二）にこの制限が撤回され、各種商船は自由に黄豆・豆餅・豆粕を販運するようになった<sup>(10)</sup>。この大豆交易の開放によって閩南籍商人の華北や遼東半島への交易活動はさらに盛んになってきた。また、乾隆後期より、福建の商船は天津で取引を終えて東北や山東に行き、大豆を仕入れてから福建に帰航するという交易パターンが見られるようになってきた<sup>(11)</sup>。この沿岸交易の詳細については既に先学によって明らかにされている<sup>(12)</sup>。一方、福建・台湾間の商業活動については、嘉慶年間まで台湾・福建・江浙という厦門を結節点としたL字型の取引関係が存在していた<sup>(13)</sup>。それは、台湾対外商業活動を握る閩南籍商人の商船は台湾に行つて砂糖や米穀等を

仕入れ、福建を経由して大陸沿岸を沿って江南、華北地域に北上し、台湾・福建の特産品を売り出し、当地の特産品を購入し、福建に帰航するという交易パターンである。当時、民間商船が清朝政府の許可を得ず、別省に米穀を販売することは禁止されていた。所謂米禁である。台湾・福建間ではそのような統制はなかったが、前述のように、米穀の積量は制限されていた。米穀以外、台湾の主な輸出品は砂糖であった。糖船という言葉が、乾隆中期以後、台湾の各地方志に見られるようになってきたのもこうした動向と関連するが、この糖船は砂糖交易を担当するとともに、台運義務も負っていたのである（表2参照）。糖船は普通の商船より大型で、盛んに台湾産砂糖を仕入れて江南や華北に売り出した。以上のことを踏まえれば、台湾の砂糖を仕入れて福建を経由すれば、台運に何も影響はなかったことが分かる。しかし、乾隆末期に至ると、このような交易パターンに大きな変化が生じた。その原因は本節で考察しようとする海賊事件の頻発にある。中国東南沿岸において安南（ベトナム）の夷艇や蔡牽を始めとする匪艇等の海賊事件が頻発した<sup>14)</sup>。それは具体的に台運にどのような影響を与えたのであろうか。いま、この点について考察してみよう。

『宮中檔嘉慶朝奏摺』第二輯、二六八頁、嘉慶元年（一七九六）七月初八日日付の（長蘆塩政）方維甸の上奏文に、  
 奏為閩省帶運官穀商船在閩洋遇盜、駛至天津恭摺奏聞事。據閩省船戶黃振等稟報、閩省商船七隻至津、各帶有臺灣運送廈門等處兵米穀石、……漳泉兩府船戶、向來商船到臺灣裝貨、每船例帶官穀到廈門廳等處交卸、今年照例各帶官穀、領有臺灣廳縣印照、陸續開行、……六月初間、與同幫商船四十餘隻、陸續前赴廈門、……猝遇盜匪多船。……即趁著南風迴帆、北駛奔入大洋。……因此一直來津、不能到廈門收口交穀、情願寄信廈門牙行、即行照數買補交倉、……盤查各船稻穀、與印照數目相符、……應准照該船戶所請、寄信廈門、就近買穀賠交、所有帶來穀石、仍應給領、但米穀例禁出洋、未便復令帶回、應請暫交天津縣存貯、一俟閩省咨覆到日、准其在津售賣、如有續到船隻、均即照此辦理。

とある。福建省船戶黃振等の七隻の商船は台運官穀を載せながらも、福建沿岸で海賊に会ったため、福建正口の廈門に入らず中国沿岸を北上して直隸の天津に入港した。船戸らは廈門の牙行に手紙を出し、載せた数量に照らして代わりに

先に官穀を賠償してもらおうと進言した。それに対して、清朝政府は許可しただけではなく、米穀外洋移出禁止例に照らして天津で載せた台運官穀を売り出すことを許した。さらに、これより天津に来た台運商船に対しても同じ方法で処理することにした。「米穀例禁出洋」という定例は恐らく海禁というものを指すであろう。しかし、その処理方式によれば、官穀だけではなく、天津に運んできた民間の米穀も販売出来るのではないか。そうだとすれば、これは米禁の緩和を意味する。また、このような清朝政府の対応は福建く台湾く天津という三角型の交易ルートの存在をも推測させるものである。

こうした交易ルートの存在を示す二つの事例を上げることが出来る。『清宮諭旨檔台湾史料』、嘉慶五年（一八〇〇）六月二十五日日付の長本上諭檔に、

同日内閣奉上諭據觀豫奏、閩商帶運官穀在洋遇盜乘風駛至天津一摺。閩商黃豐勝等分帶臺灣鳳山縣官穀運至廈門猝遇盜船、未被劫奪、乘風駛至天津。情尚可憫、著照所請、准令船戶寄信廈門就近買穀賠交、其帶來官穀即令該船戶在津自行售賣、並嚴禁胥役人等不得稍有滋擾該船戶等候風、仍由天津載貨回閩、均聽其便、欽此。

とあり、同書の嘉慶六年（一八〇一）九月二十二日日付の長本上諭檔に、

同日奉上諭那蘓圖奏、閩商帶運官穀在洋望見盜船乘風駛至天津一摺。閩商賀元年等六船在臺灣置貨照例配裝官穀運送廈門因見盜船游奕、不敢收口、乘風駛至天津情形屬寔、著照所請、准令該船戶寄信廈門、就近照數買穀賠交、其帶來官穀即令該船戶在津自行售賣、欽此。

とあるのがその二事例である。つまり、当時、年々複数の台運商船が福建への官穀を載せながらも、直接に天津に赴いていたのである。此等の商船の多くは糖船であろう。『廈門志』巻五、船政略、商船に、

橫洋船亦有自臺灣載糖至天津貿易者、其船較大、謂之糖船、統謂之透北船。以其違例、加倍配穀。

とあるのは、そうした理解を支えるであろう。糖船の多くは「例」を破って台湾から直接に天津へ商取引に行くため、割り当てられた官穀も多かった。この「例」は、恐らく同書、巻六、臺運略、專運に、

定例、厦門為往來臺・澎、南北掛驗出入之正口、船戸不准託故他往、先宜歸收正口。故由臺透北者、罰令加倍配穀。とあるものであろう。当時、台湾で米穀の運搬を依頼されたら、まず福建の正口に帰航しなければならなかった。これは商船管理を強化する清朝政府の意図によるものと考えられるが、米穀割当額が多ければ、遭難した時の賠償額も大きいので、糖船はなるべく台湾から先に福建に帰航することが求められた。つまり、この米穀の割当制度を利用して商船の行動を制約・掌握することにつながる。しかしながら、逆に船戸は前節で述べた商船保証制度を利用し、遭難や海賊事件を口実とし、別省に行くことも出来たのである。

嘉慶期より、この交易ルートの変化によって台運官穀は天津にも供給されていた。ところで、これは船戸にとっては有利な処置であったが、福建への官穀運送には遅延をもたらすものであった。嘉慶後期に至ると、海賊事件が一段落したが、この台湾から別省に赴く商船が増加していく。そのことを伝えて、『福建省例』、倉庫例、「配運臺穀條款章程」に、

上年廈防廳摺報、金大興等五・六十船、均係上年三・四・五・六等月配運出口、在洋遭風、漂收上海・天津等處。遲至半年及七・八月、始行到廈。……歷年廈船由臺配穀漂收寧波・上海・天津・錦・蓋等處、多係糖船、加倍配穀、其中實在遭風者固屬不少、而乘風經商遠去者難保必無。上年金大興等五・六十船、類多如此。……似可分別查明各該船如於進口業將官穀轉運明白、並無貽誤者、姑寬既往、免予深究。倘有積壓遲運者、即拿懲儆、以示區別體恤罰懲各等由前來。

とある。つまり、嘉慶二十一年（一八一六）、金大興等五、六十隻の商船は官穀を載せながらも、直接に上海・天津・遼東等の沿岸地方に赴いて商業活動を行っており、清朝政府はこれを阻止できず、官穀の納入を遅延しなければよしと黙認した。当時の糖船の米穀割当額が穀三百六十石であること（表2参照）、この五、六十隻の糖船の米穀割当総額を換算すれば、民間販売米穀を含めず、年間約穀二万石を別省に販売すると推測される。これは台運年額の四分の一に近い数字である。そうであれば、このことは、福建省の米穀納入乃至福建・天津の米価にも影響を及ぼしたと考えられ

る。また、中国大陸の沿岸各省は、開發先進地域であつたため、殆ど米不足の問題をかかえていた<sup>15)</sup>。この点を踏まえれば、沿岸各省の地方官が海禁を理由に、台運米穀を当地に売り出させようと要求したことが理解できる。また、天津と廈門との米価が同じ程度であれば、行保・船戸にも損失をもたらさないのであろう。

こうした官穀納入の遅延によって台運業務は次第に悪化していった。一方、清朝政府の海賊鎮庄への対策も沿岸商業活動に影響をもたらした。嘉慶十一年に、清朝水師（海軍）の衰弱のため、清朝政府は横幅一丈八尺以上の大きな商船を徵発して海賊の鎮庄に使うことにしている。最初は四十隻を徵発することを決めたが、実際は三十五隻を徵発し、嘉慶十一年十二月から十五年八月までの間、徵発した商船が海賊鎮庄、或いは海洋で遭難したため、沈没することがあり、清朝政府がこれらの損失を船戸に賠償した。また、この期間、徵発を増やしたり、徵発を解除したりもしていた<sup>16)</sup>。また、嘉慶十一年（一八〇六）に清朝政府は海賊の強奪を恐れ、樑頭（横幅）一丈八尺以上の商船の製造を禁止するこゝとにした<sup>17)</sup>。

以上のような対策は恐らく廈門周辺の福建南部地域において実施されたと思われる。これにより、大きな商船は少なくなり、政府の徵発を避けるため、福建に帰港せず、北洋に赴く商船が多くなったわけであろう。そのため、商船に依存する台運の遅延状況がさらに深刻になっていったのである。

この状況の下で、『臺灣通史』卷十三、軍備志に、

自林（爽文）・陳（周全）・蔡（牽）三逆軍興、各府・縣運穀赴省、積貯空其大半。頻年買補、尚缺額者十數萬石、而臺灣每歲運穀、不能時至。各動倉穀、墊放兵米。舊貯未滿、又有新借、各縣藉口不免虧空。

とあるように、台湾での反乱や海賊事件のため、台運の遅延が深刻になり、福建兵米の支給は内地の倉儲に頼らざるを得ず、福建倉儲は減る一方となつていったのである。

海賊事件の頻発の中で、商船の運送途中で、海賊に米穀を奪われたことも多かつた。乾隆六十年から嘉慶十四年十月まで、海賊に奪われた台運米穀は米三千余石、穀一万七千余石に達し、福建省は自ら章程を定め、地方官吏・兵士や行

保に賠償責任を負わせたが、数量が膨大であったため、官吏・兵士や行保が賠償できず、清朝政府は福建各屬倉穀の耗米易穀という項目から補填することとした<sup>(18)</sup>。これによれば、当時、台運米穀と福建倉儲との関連及びその重要性が窺える。

嘉慶十四年、蔡牽を平定した後、清朝政府は台運の未運搬米穀を処理しなければならなかった。当時、商船は正口に入らず、台運義務を避けていたため、未運搬の官穀数量は十六万石余りに達し、清朝政府は五年の制限を設けて年に三万一千石を商船に運搬させようとした<sup>(19)</sup>。また、色々な施策が採られた。第一に、嘉慶十五年（一八一〇）に清朝政府は淡水庁の正口八里坌に米穀運搬業務を開始し、鹿耳門、厦門、鹿仔港、蚶江、八里坌、福州五虎門、三つの米穀運搬ルートを確認した<sup>(20)</sup>。第二に、清朝政府は、大きな商船が少なくなつたため、商船だけではなく、正口に入った樑頭五尺以上の漁船にも官穀を運搬させることにした（表2参照）。当時台運業務があつたのは正口だけであり、行保の保証を得なければ、米穀を運搬させることが出来なかつたためである<sup>(21)</sup>。第三に、嘉慶十四年からは、清朝政府は再び商船の樑頭の長さによって米穀割当額を決めることにしたが、後に胥吏の陋規の不当徴収に絡んで、運搬の状況が芳しくなかつたため、止む得ず商船を借り切って官穀の委員運送を行うという専運を行った。嘉慶十六年（一八一二）に厦門府は大きな商船を徴発し、十隻を雇用して隻毎におおよそ穀二千石を載せ、蚶江府は大きな商船を十隻雇用し、隻毎に約穀一千石を載せ、丞・倅・遊撃・守備各々一名を派遣して処理させ、運賃は定例の価格に銀二分を増し、これは三回に分けて福建に穀十万石を運んだ<sup>(22)</sup>。

以上の施策によって累積した未運搬状況はやや解消されたが、台運遲延の大勢は変わつていなかった。そこで、これを解決するため、嘉慶二十二年（一八一七）に至ると、福建省当局は更に詳細の「配運臺穀條款章程」を定めた。この章程の概要は以下のようである。第一に、厦門所属商船に厦門倉穀を、蚶江所属商船に晋江・南安両県倉穀を運搬させるようにした。つまり、商船の所属によって所属県付近の倉穀の運搬を依頼することである。第二に、福建正口に帰航した後の転運問題については、台湾から厦門や蚶江に運んできた官穀を福建各地方官倉に転運することを明白にして、

始めて商船が出港することを許し、若し転運する商船が無ければ、專運を実施することにした。この転運が遅れば、行保が責任を取らなければならぬ。第三に、台運を避けた商船への処置については、台湾から福建に帰航した商船は積載台運米穀が無ければ、すぐ正口に行くように命じて貨物を下ろして米穀を運搬させ、もし、既に米穀を積載すれば、正口に行かせて転運を処理させた。第四に、遭難商船への処置については、正口でない港は官穀を載せた商船の入港を許さず、難破船であれば、修理させてすぐ正口に行かせて転運を処理する。第五に、運搬期限と弁償問題について、台湾から出港一カ月以内に福建に戻ってこなければ、行保を通じて商船の行方を掌握して陸運から官穀の領収書を回収し、一カ月の期限を設けて行保に先に米穀を出させておいて、商船が帰ってくれば、元の米穀を行保に引き渡す。第六に、福建と台湾間の台運商船の照会について、商船に印単（船舶免許）に入港予定地を記入させ、番号を付け、官穀と一緒に持ち帰らせ、出港日に照らし、月毎に商船名簿を福建の三つの正口に送って取り締まる<sup>23)</sup>。

この章程だけではなく、海賊事件が多かったため、米穀の賠償に関しても別の基準が出来た。そのことを伝えて、『淡水廳志』巻七、武備志に、

照臺運章程、内洋被劫、地方官賠補。外洋被劫、營弁買賠。船至内港、駕駛不慎擱損、或船戶中途盜賣者、行戶賠補。外洋遭風、咨部豁免。

とある。つまり、商船の積載官穀が海賊に攫われたら、地方官や營弁が弁償し、船戸の人為的ミスによる流失や船戸による盗売は、行保が弁償することとなったのである。

このような定められた章程は厳密なものであった。しかし、胥吏の陋規の不当徴収と密輸の状況を考えてみれば、どの程度の実施効果があったのかが疑問である。また、清朝政府は、運搬船を増やすため、商船の一丈八尺の製造制限を取り消した<sup>24)</sup>。以上の処置の実行にも拘らず、台運遅延の状況は続いていた。嘉慶二十三年（一八一八）に專運が再び実施された。以後、もし累積した未運搬米穀が多ければ、直ちに專運を実施するようになった。ところが、『臺灣通史』巻二十、糧運志に、

重洋險阻、歲有漂沈、平時配運祇百餘石、糖市倍之。失水責償、為數無多、故行之可久。若雇船專運、每船可止十倍。設有不虞、官商難賠。……昔時商本豐厚、船料堅固、今則商船薄小、沈碎較多。民間買貨千石、猶必分寄數船、以防意外。而官穀豈可不重乎。……每起必有文武正副委員護送、弁兵供應犒賞、取諸四縣、賠累已甚、而內地各倉、既失商運之利、則必多所挑駁。此累之在官也。

とあるように、專運を担当した商船が運搬途中で米穀を流失したら、その運搬数量が多いため、官吏や船戸は弁償することができず、台湾の地方官は、運搬に当たる兵士への供給や賞与を出さなければならなかった。また、内地の各倉の胥吏は商船が少なくなり、陋規の収入も少なくなったため、台運の米穀の品質に文句をつけて陋規を求めようとした。これによって、官僚達も次第に台運業務を厄介なものと思なすようになったと思われる。一方、船戸にとっては、『廈門志』卷六、臺運略に、

載民貨一石、水脚銀三錢至六錢不等、官穀例價、每石六分六釐、大運由司捐廉、酌加二分、合計每石止八分有奇。每船以二千石為率、船戸僅得運脚銀一百餘兩、不敷舵水飯食・工資・修理・篷索之需、加以兵役供應犒賞、行商之賠累甚鉅。

とあるように、僅か銀百兩あまりの運賃を得て、水夫等の人件費、船舶修理代及び兵士への供給と賞与を出さなければならなかったため、大きな損害を蒙った。このような状況では、船戸がなるべく台運・專運を避けようとするのは当然であろう。

## おわりに

清朝専制体制の下で、政府は公権力を以て社会経済の秩序を維持しようとしていた。その一環である海禁・米禁の食糧政策下において、恒常的な米穀運送の台運体制は特異な存在であった。そこには、経済的狙いも政治的狙いもあった。

台運は単なる台湾から福建への米穀運搬だけではなく、海船管理・掌握の手段の一つでもあった。これを利用して海船管理を強化し、行保を通じて海船の動向を制約・掌握するという清朝支配体制の政治的意図のあらわれであった。しかしながら、清朝の沿岸各港への十全な統御は難しく、とりわけ公権力が十分に及ばないところの多い新開地の台湾では、官吏や水師兵士による陋規の不当徴収を禁止できず、福建・台湾間の米穀密輸問題が続発した。そこで、正口に入らず、台運義務を避けようとする商船が多くなり、台湾正口の台運業務は次第に悪化してきたのである。

乾隆末期から嘉慶中期にかけて蔡牽を始めとする海賊事件が勃発し、台運の遅延はさらに深刻化した。そのため、この間の福建兵米は止む得ず福建倉貯から支給され、倉貯が減少する一方であった。また、閩南籍の商船が、福建沿岸の海賊事件の頻繁化に乗じて海賊回避と称し、福建正口に帰航しなかったため、福建と台湾と江浙・天津という三角型の交易ルートが形成されはじめた。清朝政府がその積載官穀の販売を許したことは、台湾米穀を別省に供給する道を開き、米禁の緩和を意味したが、他方では福建米価を安定させる役割をもつ台運に遅延をもたらした。海賊事件が一段落した後、清朝政府は運搬船を増やすため、台湾北部八里坌の台運業務と漁船の官穀運搬を開始し、さらに樑頭による運搬数量を決める方式を再び実施したが、運搬状況が芳しくなかったため、止む得ず専運を実施した。これによって、一時的な問題は解消したが、台運の遅延問題は続いた。

道光年間になると、このような商船の台運義務の回避がさらに深刻となり、さらに鹿耳門と鹿仔港は土砂堆積のため、港湾機能が低下しつつあった。このような変化は台運を破綻の道に導いていったのである。なお、残された課題として、台運米穀の供給が、沿岸各省の米価にどのような影響を与えたのか、天下漕糧の集散地の天津への台運官穀の供給が漕運の海運化の展開にどのような影響を及ぼしたのか等の問題がある。こうした諸問題の検討は今後の研究課題になる。

## 註

- (1) 拙稿「雍正・乾隆期における福建・台湾間の米穀流通」(九州大学『東洋史論集』二七、一九九九年)。
- (2) 山本進「海禁と米禁―清代閩浙沿海の米穀流通―」(『社会経済史学』五五―五、一九八九年)、同氏「清代嘉道期の海運政策―漕運の民間委託化―」(『東洋学報』七二―三、四、一九九一年)、栗原純「清代台湾における米穀移出と郊商人」(『台湾近現代史研究』五、一九八四年、緑蔭書房)、泉澤俊一「清代東南沿海の米穀流通について―福建への移入を中心として―」(『歴史』八六、一九九六年)、陳香「清代臺灣供輸福建の兵糧與眷穀」(『食貨』復刊一―六、一九七一年)、王世慶「清代臺灣的米產與外銷」・「清代臺灣的米価」(『清代臺灣社會經濟』台北聯經出版公司、一九九四年)、洪美齡「清代臺灣對福建供輸米穀關係之研究(1725-1860)」(國立臺灣大學歷史研究所修士論文、一九七八年)、楊彥杰「清代臺灣大米對福建的輸入―以兵眷米穀為中心」(『中國社会經濟史研究』一九八八―一)、馬波「清代閩台地区的農產品流通」(『中國歷史地理論叢』一九九四―四)等、参照。これらの研究において、台湾と商船活動との関連に対する考察は殆ど史料豊富の道光年間に集中し、本稿で検討する乾隆・嘉慶両時期への考察は少ない。
- (3) 陳國棟「清代中葉廈門の海上貿易(1727-1833)」(『中國海洋發展史論文集』第四輯、台湾中央研究院、一九九一年)八八頁、参照。陳氏によると、牙行は行保・行戸・行商・船行・船保・税行等という呼び方を持っているという。台湾に関連する史料には、行保という言葉がよく現れているため、本文では牙行のことを行保と称す。
- (4) 加藤繁「清代福建江蘇の船行に就いて」(『支那經濟史考証』下巻、一九五二年)五八六頁と五九一頁、参照。
- (5) 前掲註(1)三一頁と三六頁、参照。
- (6) 『官中檔乾隆朝奏摺』第五七輯、乾隆四八年(一七八三)一〇月二一日福建巡撫雅德奏、七二二頁、参照。
- (7) 周憲文「臺灣經濟史」交通―海防措施(臺灣開明書店、一九八〇年)二八八頁。台湾中央研究院所蔵内閣大庫檔案、乾隆五三年九月一四日の内閣檔案(登錄號〇九八六二一)、参照。
- (8) 『安平縣雜記』臺灣海防廳沿革、(臺灣文獻叢刊第五二種、臺灣銀行經濟研究室編印、一九五八年)三九頁。
- (9) 『高宗實錄』卷一三四五、乾隆五四年二月丁亥(二四日)、大學士公阿桂等議奏閩浙總督覺羅伍拉納等奏稱、参照。
- (10) 加藤繁「康熙乾隆時代における滿洲と支那本土との通商について」、前掲『支那經濟史考証』下巻、六〇〇―六〇二頁。足立啓二「大豆粕流通と清代の商業的農業」、『東洋史研究』第三七卷第三號、一九七八年)三九―四〇頁、参照。
- (11) 劉素芬「清朝中葉北洋的海運」、(『中國海洋發展史論文集』第四輯、台湾中央研究院、一九九一年)一二二頁、参照。
- (12) 松浦章「清代における沿岸貿易について―帆船と商品流通―」、(『明清時代の政治と社会』、京都大學人文科學研究所、一九八三

- 年)、同氏、「清代福建の海船業について」、《『東洋史研究』第四七卷第三号、一九八八年)、同氏著、劉序楓訳「清代臺灣航運史初探」、《『台北文獻』一二五期、一九九八年》等参照。
- (13) 山本進「海禁と米禁—清代閩浙沿海の米穀流通—」、《『社会経済史学』五五—五、一九八九年》一〇四頁。
- (14) 安南夷艇と蔡牽等の海盜事件については、張中訓「清嘉慶年間閩浙海盜組織研究」、《『中國海洋發展史論文集』第二輯、台灣中央研究院、一九八六年)、廖風徳「海盜與海難：清代閩台交通問題初探」、《『臺灣史探索』臺灣學生書局、一九九六年)、松浦章著、劉序楓訳「清代的海上貿易與海盜」、《『史聯雜誌』第三〇・三二期、一九九七年》等、参照。
- (15) 王業鍵「清代經濟芻論」、《『食貨月刊』復刊第二卷、第一期、一九七三年》六〇—八頁、参照。
- (16) 『明清史料』戊編、第六本、閩浙總督汪志伊題本、五七六—五八五頁、参照。
- (17) 『東華續錄選輯』嘉慶二十一年五月庚午(二三日)、論軍機大臣等、《臺灣文獻叢刊第二七三種、臺灣銀行經濟研究室編印、一九六八年》、一六五頁、参照。
- (18) 『仁宗實錄』卷二二六、嘉慶二十一年二月壬寅(一八日)、方維甸等奏、参照。
- (19) 『仁宗實錄』卷二二九、嘉慶二十一年五月辛巳(二八日)、論內閣方維甸奏、参照。
- (20) 『明清史料』戊編、第二本、道光六年五月一四日、戸部「爲内閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會、一六九頁、参照。
- (21) 『噶瑪蘭廳志』卷七、紀文、陞臺澎道桐城姚瑩の籌議噶瑪蘭定制、《臺灣文獻叢刊第一六〇種、臺灣銀行經濟研究室編印、一九六一年》、三五三—三五四頁、参照。
- (22) 『廈門志』卷六、臺運略、《臺灣文獻叢刊第九五種、臺灣銀行經濟研究室編印、一九六一年》一九〇頁、参照。
- (23) 『福建省例』倉庫例、配運臺穀條款章程、《臺灣文獻叢刊第一九九種、臺灣銀行經濟研究室編印、一九六四年》八三、八四、七二、七三、七六、八〇頁、参照。
- (24) 『仁宗實錄』卷三四五、嘉慶二十三年九月戊午(二三日)、論內閣董教增等奏、参照。