

清末山東半島と朝鮮半島との経済交流

松 浦 章

Economic Exchange between the Shandong and Korean Peninsulas in the Late Qing Period

MATSUURA Akira

The Shandong peninsula has maintained a close relationship with Korea through maritime activities since ancient times. Even today, there are far more overseas branches of South Korean companies than of other countries' ones in this region.

This paper argues the relationship between these two regions, sustained by maritime transportation under the late Qing rule. One of the significant clues to reveal the actual circumstances of this economic exchange is the document dated April 1885, kept by Li Hongzhang, the commissioner of northern ports. He documented the number of the Chinese sail that entered the port of Incheon in Korea during the whole year of 1884.

Analysing this particular document, the paper will show as to how the economic exchange between the Shandong and Korean peninsulas was conducted in the late nineteenth century.

1 緒 言

山東半島は、『史記』に「燕東有朝鮮、遼東」（『史記』列伝卷六十九）と云うように古来より最も近い外国である朝鮮半島の諸国と海域を通じて密接な関係を持続してきた。その関係は現在でも山東半島に進出している韓国企業が中国の他省よりも顕著であることは周知の事実である。このような山東半島と朝鮮半島との関係を、清末の時期においても見られる事例を中心

に、山東半島の海上航運による清末の山東半島と朝鮮半島との関係について述べたい。

特に光緒十一年（1885）四月における北洋大臣李鴻章の文稱には、光緒十年正月から十二月までの一箇年において朝鮮国の仁川口に入港した中国帆船の記録が見られる。この中国帆船の一年間の記録から19世紀末の山東半島と朝鮮半島との帆船航運による経済交流がどのように行われていたのかを考察してみたい。

2 清代山東沿海の航運

清代において康熙23年（1684）に海禁である「遷界令」が解除されると、沿海の航運は極めて活発化したのである¹⁾。とりわけ、山東半島沿海における沿海貿易の状況について雍正十年（1732）二月十六日付の河東総督田文鏡の奏摺によれば、

若閩・廣・江浙商船往北貿易者、則順南風由成山頭、一直北上、及回船之時、則又順北風直往南下、俱于大洋颯帆徑過多不遠道彎入廟島間、或有入島暫停者、亦止於避風取水、而已得風水、即便開行而去、從無久停。再查閩・廣・江浙等船、因南洋五道沙險絕難行、其富商大賈島蠻珍美奇麗之貨、均不由海而北、不過裝載閩糖・南果烟紙等粗糲之物、或至膠州發行、或至天津入口遠、而至於關東販賣、皆係南省各處口岸、經官盤驗帶有印信號票、實在營運商船、方敢偶入廟島候風取水、如稍有來歷明快不敢入此內地。²⁾

とあるように、福建や廣東や江浙の商船が南より北上してきて天津方面に航行するには山東半島沿海が、航運の上で注意すべき海域であった。その一として山東半島の東北沿海にある廟島が航運の際の「候風取水」の地として注目されている。

雍正十年十一月初八日付の王士俊の奏摺によれば、

臣於六月初八日、自山東濟南府起程、前往青・萊・登等府巡察各處地方、驗看塘汛墩舖、臣查三府沿海疆域口岸雖多、其近涯之處、島嶼森列、礁石環護、大船難於収泊、惟萊屬之膠州、與登州之蓬萊、最爲緊要、膠州居南、登州居北、皆面臨大海、膠州有商艘聚泊、南接江浙等省、登州係賈舶、經由北連天津・遼東、爲四通八達之區、帆檣絡繹之地、向分南北二汛、各設水師營。……臣查成山頭爲三府極東之境、一切外洋船隻、必過之地、距登州水路六百餘里、距膠州水路將近千里、形成孤懸、更關緊要。³⁾

とある。王士俊が赴任の際に山東の青州、萊州そして登州などを巡察したところ、海港として

1) 松浦章「清代における沿岸貿易について―帆船と商品流通―」、小野和子編『明清時代の政治と社会』、京都大学人文科学研究所、1983年3月、595～650頁。

2) 『宮中檔雍正朝奏摺』第19輯、国立故宫博物院、1979年5月、444頁。

3) 『宮中檔雍正朝奏摺』第21輯、国立故宫博物院、1979年6月、796頁。

最適の地は山東半島の北では登州の蓬萊、南では萊州の膠州であるとしている。そして山東半島東北端の成山頭は航路上における緊要の地とされた。

その後も山東半島沿海の状況について、特に近代以降の中心的な港口となる清代には即墨縣に属していた青島に関して述べてみたい。同治十三年(1873)刻『即墨縣志』卷一、方輿、島嶼に、東海環圍東南兩面以山爲岸、諸麓咸在巨浸、女姑口、金家口爲海舶所泊、顏武島董家灣爲筏網所聚、島外大洋爲商帆所由。⁴⁾

とあり、即墨縣の西の膠州湾には帆船の来航に適した女姑口や金家口などがあつた。さらに、近海の島嶼部は大型の海洋帆船が寄港するに適していた。なお青島は同書、卷十、藝文、文類中に収録された萬曆六年(1578)から九年まで即墨知縣であつた許鋌⁵⁾の「地方事宜議」の通商には、

本縣係本省之末邑、僻居一隅、與海爲隣、既非車轂輻輳之地、絶無商賈往來之踪、近城市者、別無生理。止以耕田度日、濱海洋者、田多鹽鹺、則以捕魚爲生。……本縣淮子口・董家灣諸海口、係准舟必由之路、而陰島・會海等社、則海口切近之郷。⁶⁾

と記しているように、即墨縣の發展は近代以降ではあつたが、その地理的様相は既に定まっていたといえるように、江南からの船舶にとって寄港に適した地理的に位置にあつた。

雍正七年(1729)閏七月二十三日付の補授漕運總督署理浙江總督印務性桂と浙江觀風整俗使署巡撫事蔡仕彤の奏摺に、

至閩・廣與江浙陸路寫隔、惟海道易通、而近年洋面安靜、即強竊等案、亦甚稀少。とあるように、福建・廣東と江南・浙江との間では陸路による交通では大変不便であるが、海路によれば比較的簡単に往来ができることを指摘しているように、清代の康熙年間末以降の時代において山東半島沿海のみならず中国沿海の帆船航運は極めて発達していた。

3 光緒十年(1884)朝鮮仁川入港の中国帆船と山東烟台との航運

光緒十一年(1885)四月初三日付の北洋大臣李鴻章の文稱によれば光緒十年正月から十二月までの一箇年分についての朝鮮国の仁川口に入港した中国帆船の記録が見られる。その関係す

4) 『中國地方志集成』山東縣志輯47、鳳凰出版社・上海書店・巴蜀書社、2004年10月、36頁。

5) 『中國地方志集成』山東縣志輯47、86頁。許鋌の田は同書、131頁、同治『即墨縣志』卷八、名宦、吏治に「許鋌、號静峰。武靜、進士。萬曆六年知縣事、獨身之身、會早至之夕雨輒澍清吏蠹定戸、則墾荒田招流、移築堤岸、通商艘戢、營軍禁衛役、修志學文教、斐然、任五年、陸兵部主事」とある。

6) 同書、248頁。

る箇所を抽出したものが次の記録である⁷⁾。

光緒十年正月分起至十二月分止、帆船進出仁川口装載担数、船戸名姓、列呈憲覽。

計開

源順興帆船、由烟台進口、装貨九百六十担、正月十二日進口、二月初三日出口。
 源順泰帆船、由烟台進口、装貨九百四十担、正月二十三日進口、二月十五日出口。
 福順興帆船、由烟台進口、装貨二百担、正月二十八日進口、二月初四日出口。
 協隆泰帆船、由烟台進口、装貨六百二十担、二月初六日進口、三月十一日出口。
 趙福昌帆船、由烟台進口、装貨八百八十担、二月初八日進口、二月二十四日出口。
 苗新春帆船、由烟台進口、装貨九百八十担、三月十二日進口、四月初五日出口。
 梁永興帆船、由烟台進口、装貨四百二十担、三月二十四日進口、三月二十九日出口。
 王湧裕帆船、由烟台進口、装貨七百担、四月初八日進口、五月初七日出口。
 雙源利帆船、由烟台進口、装貨八百四十担、五月十三日進口、五月二十八日出口。
 源順興帆船、由烟台進口、装貨四百五十担、閏五月十五日進口、閏五月二十一日出口。
 楊長盛帆船、由烟台進口、装貨一百二十四担、七月初一日進口、八月十四日出口。
 王長順帆船、由俚島進口、装貨一百二十四担、七月初一日進口、八月十四日出口。
 寶成順帆船、由烟台進口、装貨五百二十担、七月十八日進口、八月十六日出口。
 呂長興帆船、由威海進口、装貨九十六担、七月二十四日進口、九月二十五日出口。
 趙福昌帆船、由烟台進口、装貨八百八十担、八月二十五日進口、九月十八日出口。
 于順興帆船、由烟台進口、装貨九十六担、八月十二日進口、九月二十四日出口。
 于元利帆船、由俚島進口、装貨九十六担、八月十三日進口、八月二十一日出口。
 王長盛帆船、由俚島進口、装貨八十担、八月十六日進口、九月十四日出口。
 楚順興帆船、由俚島進口、装貨九十六担、八月十六日進口、九月十六日出口。
 周吉利帆船、由石島進口、装貨八十担、九月二十三日進口、十月初四日出口。
 陳元興帆船、由俚島進口、装貨八十担、八月二十七日進口、十月二十八日出口。
 孫連興帆船、由威海進口、装貨九十六担、八月三十日進口、十月初八日出口。
 孫利順帆船、由威海進口、装貨一百二十八担、八月三十日進口、八月初八日出口。
 陳福楨帆船、由西島進口、装貨七十担、九月十八日進口、十月二十日出口。
 王永利帆船、由威海進口、装貨一百二十八担、九月二十九日進口、十月二十二日出口。

7) 本史料は既に、古田和子「仁川貿易をめぐる日中商人と上海ネットワーク—1890年代初期の東アジア—」『上海ネットワークと近代東アジア』東京大学出版会、2000年10月、99頁において利用されているが、山東半島との航運関係については十分に吟味されていない。

威二興帆船、由威海進口、装貨九十六担、十月初六日進口、十二月二十五日出口。
 二合順帆船、由俚島進口、装貨九十六担、十月初六日進口、十二月二十一日出口。
 雙合順帆船、由俚島進口、装貨八十担、十月初六日進口、十二月二十一日出口。
 陳興順帆船、由烟台進口、装貨九百六十担、十一月初十日進口、十二月初三日出口。
 許增順帆船、由俚島進口、装貨九百六十担、十一月初十日進口、十二月初三日出口。
 三合順帆船、由俚島進口、装貨七十担、十一月二十九日進口、十二月二十七日出口。
 王永利帆船、由俚島進口、装貨一百二十八担、十二月二十日進口、十二月二十四日出口。
 任福興帆船、由烟台進口、装貨八十担、十二月二十一日進口、十二月二十三日出口。
 同順興帆船、由烟台進口、装貨三百五十担、十二月二十一日進口、十二月二十五日出口。
 孫義順帆船、由烟台進口、装貨三百二十担、十一月二十五日進口、十二月二十九日出口
 以上共帆船三十六隻⁸⁾

以上の記録を整理したものが次の表1である。

表1 光緒十年(1884)朝鮮仁川入港の中国帆船一覧

船名	船種	由地名	入港地	積荷量担	進口月日	出口月日
源順興	帆船	烟台	仁川口	960	112	203
源順泰	帆船	烟台	仁川口	940	123	215
復順興	帆船	烟台	仁川口	200	128	204
協隆泰	帆船	烟台	仁川口	620	206	311
趙福昌	帆船	烟台	仁川口	880	208	224
苗新春	帆船	烟台	仁川口	980	312	405
梁永興	帆船	烟台	仁川口	420	324	329
王湧裕	帆船	烟台	仁川口	700	408	507
雙源利	帆船	烟台	仁川口	840	513	528
源順興	帆船	烟台	仁川口	950	U515	U521
王長順	帆船	俚島	仁川口	124	701	814
楊長盛	帆船	烟台	仁川口	124	701	814
寶成順	帆船	烟台	仁川口	520	718	816
呂長興	帆船	威海	仁川口	96	724	925
于順興	帆船	烟台	仁川口	96	812	924
于元利	帆船	俚島	仁川口	96	813	821
王長盛	帆船	俚島	仁川口	80	816	914
楚順興	帆船	俚島	仁川口	96	816	916
趙福昌	帆船	烟台	仁川口	880	825	918
陳元興	帆船	俚島	仁川口	80	827	1028

8) 中央研究院近代史研究所編『清季中日韓關係史料』第四卷、1770~1775頁。

本史料は既に、古田和子「仁川貿易をめぐる日中商人と上海ネットワーク—1890年代初期の東アジア—」『上海ネットワークと近代東アジア』東京大学出版会、2000年10月、99頁において利用されているが、山東半島との航運関係については十分に吟味されていない。

船名	船種	由地名	入港地	積荷量担	進口月日	出口月日
孫利順	帆船	威海	仁川口	128	830	808
孫連興	帆船	威海	仁川口	96	830	1008
陳福利	帆船	西島	仁川口	70	918	1020
周吉利	帆船	石島	仁川口	80	923	1004
王永利	帆船	威海	仁川口	128	929	1022
二合興	帆船	俚島	仁川口	96	1006	1221
威二興	帆船	威海	仁川口	96	1006	1225
雙合順	帆船	俚島	仁川口	80	1006	1221
陳興順	帆船	烟台	仁川口	960	1110	1203
許增順	帆船	俚島	仁川口	960	1110	1203
孫義順	帆船	烟台	仁川口	320	1125	1229
三合順	帆船	俚島	仁川口	70	1129	1227
王永利	帆船	俚島	仁川口	128	1220	1224
同順興	帆船	烟台	仁川口	350	1221	1225
任福興	帆船	烟台	仁川口	80	1221	1223

注：月日は旧暦でUは閏月を示す。112は1月12日である

光緒十年（1884）一年間に仁川港に入港した中国帆船は36隻を数える。それらを地域別に整理すると、表2のようになり、山東半島中北部の烟台からの帆船が19隻となり、山東半島東端の俚島からがそれに次いで10隻、威海衛からが5隻、山東半島東南端の石島からが1隻と西島から1隻となる。隻数では烟台からの帆船が群を抜いている。さらに積載貨物量から見ると烟台が10,820担と二位の俚島の1,810担を圧倒している。そして、地名別に積載貨物の量を隻数から見た平均担数を示せば烟台が最大の約570担となり、俚島の181担や威海衛の108担を遙かに凌駕していたことから、相対的に仁川港に入港した烟台からの帆船は中型ないし大型帆船であったと見ることができるであろう。

上述したように光緒十年（1884）と言う一年間だけであったが、朝鮮の仁川港と山東半島との密接な航運関係が知られるが、それではその内実はどのようなものであったろうか。それに関して明治23年（光緒十六、1890）に日本の『官報』に掲載された芝罘に関する領事報告から見てみたい。

表2 地名別隻数表

地名	隻数 隻
烟台	19
俚島	10
威海	5
石島	1
西島	1
合計	36隻

表3 地名別総担数表

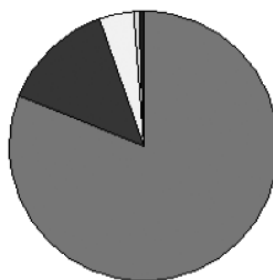
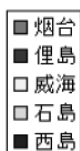
地名	総担数 担
烟台	10,820
俚島	1,810
威海	544
石島	80
西島	70
合計	13,324担

表4 地名別平均担数表

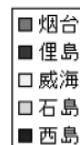
地名	平均担数
烟台	569.5
俚島	181
威海	108.8
石島	80
西島	70
平均	370.1担



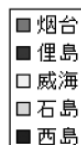
光緒10年仁川口入港中国帆船隻数



光緒10年仁川口入港中国帆船総担数



光緒10年仁川口入港中国帆船平均担数



明治23年1月18日付の『官報』第1964号に、明治22年（1889）12月15日付の在芝罘帝國領事館報告として「芝罘港穀物商況」が掲載され次のように記されている。

白米ノ供給漸次缺乏ヲ告ケ、價格頓ニ騰貴セシ景況ハ、既ニ前報ニ詳悉セシカ、爾後江蘇、浙江省等ニ於テモ亦、米穀昂騰、一斛ニ附キ七弗以上ニ達セントスル景況ナリトノ報アリシヨリ、當港ニ於テモ、一層其氣配ヲ強メ、前二週間中百斤ニ附キ上海米ハ二兩五錢六分ヨリ六錢、鹽城米ハ一兩四錢六分ヨリ五錢ニ上進シタレトモ、尚ホ底意強シ故、順泰號ノ如キハ、曩ニ輸入セシ朝鮮白米ヲ容易ニ手放スヘキ景況ナク、此他清商中騰貴ヲ氣ニ構ヘ争ヒテ、朝鮮國仁川港ニ注文セシヨリ、本月（二十二年十二月）一日、同港ヨリ入港ノ肥後丸ニテ五百十三噸、同二日入港ノ敦賀丸ニテ六百七十八噸、合計千百九十一噸（我五百九十五石五斗）ノ朝鮮白米ヲ輸入シタリ。即其輸入者店號及噸數ヲ擧クレハ左ノ如シ。

店號	噸數
三井物産會社	四九八
怡順	一三六
永來盛	五九

興來盛	二〇
履太謙	一一四
雙盛	一七一
高橋洋行	一五
錦盛	五五
新祥和	一六
仁昌	七
公和順	一〇〇

右ノ内、六百七十八呎ハ清商九舗ニテ輸入シ、五百十三呎ハ在仁川港我商人ヨリ當港三井物産會社外一人ヘノ委託販賣品ニ係レリ。

原來當省民ハ米ノ如キ高價ノ穀類ハ贅澤品ト爲シ、高貴富豪ノ輩ナラテハ常食セサレトモ、陰曆正月ハ烟臺四万ノ商工ハ勿論、近傍府縣ニ至ルマテ、一碗タリトモ膳部ニ米飯ヲ供シ、以新年ヲ祝スル慣習アレハ、陰曆十二月ヨリ正月マテハ、實ニ白米需要ニ急ヲ告クルノ季節ナリ。故ニ清商等ハ尚ホ仁川港及本邦ヨリ多クノ米穀ヲ輸入センコトヲ企圖シ居ル景況ナリ。蓋シ仁川港ニアル我商人等モ宜シク此機ニ乘シ變ニ応シテ運動ヲ爲スコト肝要ナルヘシ。然ルニ今回我商人ヨリ三井及高橋洋行等ニ回送セシ米ハ、同時ニ仁川港ヲ積出シタル清商ノ輸入米ニ比スルニ、其品質ニ非常ノ等差アリ。米粒ハ可ナリ齊一ナルモ、精磨頗ル粗ニシテ、清商輸入米ノ如ク純白ナラス。且ツ砂石糠等ノ混合物甚タ多キカタメ、随テ其市價モ清商輸入米ヲ上白トシ一斛ニ附キ九兩五錢、我商人ノ分ハ中白ト爲シ、八兩五錢ノ價格ヲ附スルニ至レリ。尤モ今回ノ輸入品ハ、其輸入者ノ何人タルヲ問ハス、一體ニ前回順泰號ニテ輸入セシ品ヨリハ米質劣等、精磨不充分加ノ甚シク、水分ヲ含メル趣ニテ、其需要甚タ急ナルニ拘ラス、價格ハ前回ニ比シ一割餘ノ低落ナリト云フ。但シ輸入者ハ今後ノ變動ヲ觀察シ、容易ニ手放ササルモノノ如シ。又本邦商人ノ最モ注意スヘキハ、今回ノ如キ劣等ノ米ヲ輸入セサルコト是レナリ。何トナレハ該品ノ如キ粗惡ノモノハ上流社會ハ固ヨリ、之ヲ食スルヲ欲セス。然リトテ下流人民ノ食用ニ供センニハ、其價高貴ナルカタメ、容易ク之ヲ購求スルコト能ハサレハナリ。……

とある。

山東半島における白米の供給が欠乏していることにより価格が高騰していたが、さらに江蘇、浙江省などでも「米穀昂騰」していたため、その供給が求められた地は対岸の朝鮮半島であった。烟台の順泰號は朝鮮半島から朝鮮白米を輸入していたことや他の清商も米価の騰貴を

考え朝鮮國の仁川港へ朝鮮白米を注文し、明治22年（1889）12月に、仁川港から日本の汽船肥後丸や敦賀丸を使って朝鮮白米を輸入している。山東における米穀不足を朝鮮産の米によって補ったのである。

さらに『官報』第2078号、明治23年（1890）6月5日付の「芝罘ノ商業習慣及例規」に「問屋」として次の記述が見られる。

烟台市中清國人ノ戸數ハ凡ソ五千ニシテ、其人口三万六千餘モアルヘシ。而シテ其生業ノ種類頗ル多シト雖モ、十中七八ハ商業ニ依リテ生活ヲ爲セリ。又其商業ノ種類モ枚擧スヘカラスト雖モ、重要ノ地ヲ占ムルモノハ烟台市ヲ貫通スル板橋大街竝ニ其左右ノ横路ニ開張スル百五十餘ノ大小行棧、百餘戸ノ油房、八十餘戸ノ絹綿布及雜貨舗トス。以上三百餘戸ノ商估中、廣東、福州、寧波ノ三幫ニ屬スル者十分ノ二三ヲ占メ、餘ハ山東人及開港ノ際他省ヨリ來往セシ者ニ係ル。其資産ニ於テモ各自相同カラス。大成棧ハ八十万、西公順ハ八万、方順永ハ二十万、雙盛ハ十万、瑞盛ハ五万、德盛、裕盛、裕順、同和成、成和昌ハ各々三四万兩ヲ有シ、其他一二万乃至五六千兩ノ遊資ヲ有スル者少カラス。而シテ此等ノ商估外ハ本邦、朝鮮及浦潮斯德等ニ分店ヲ設ケ、或ハ出張員ヲ派シテ、直接貿易ヲ爲シ、内ハ諸省間ノ百貨ヲ運轉シ、殆ト本港ノ商權ヲ掌握シテ、外國商人ヲ壓倒スルノ勢アリ。其中等以下ノ輩ト雖モ同業者ノ信用ヲ博シ、巧ニ資本ヲ活用スルヲ以テ、實資五六千兩ニ充タサル者モ之ヲ運轉シテ十數万兩ノ費用ヲ爲サシムル者アリト云フ。今屈指ノ問屋中ヨリ本邦、朝鮮及浦潮斯德間ニ直接ノ關係ヲ有シ、若クハ其輸出入貨物ノ賣買ヲ專業トスル六十餘戸ノ舗號、業種等ヲ掲ケ、本邦商人中、送荷又ハ引合ヲ爲サントスル者ハ參考ニ供ス。但シ表中大成棧、西公順、同和成、□同豫、源豐、裕盛、震興、成和昌、洪順、源盛、建隆、履太謙等ハ長崎、神戸、横濱、函館ハ勿論朝鮮國仁川、元山ニ港ニモ聯絡ヲ通シテ取引ヲ爲セリ。殊ニ北海道産昆布ニ如キハ重ニ其手中ニ掌握セリト云フ。又昨年春夏ノ交、本邦ヨリ輸入セル穀物ノ過半ハ該商等ノ手ヲ經タルモノナリ。合順、順泰ハ我唐津炭ノ販賣ヲモ爲セリ。浦潮斯德ト直接ノ取引ヲ爲ス商店ノ内、西公順、廣德、公太盛、成和昌、洪永成、永興和、同德、洪順、洪生福等ハ最モ屈指ノモノナリ。其他當港有名ノ商估ニテ日本、朝鮮、浦潮斯德ト三處ニ多少ノ關係ヲ有セサル者、幾ト之ナキカ如シ。而シテ其信用ノ有無ニ至リテハ、固ヨリ之ヲ明言スルヲ得サレトモ、大成棧、西公順、建隆、成和昌、合順、震興、福興、瑞盛、雙盛等ノ如キハ、二十餘年間能ク其業ヲ繼續スルヲ見レハ、其生業ノ鞏固ナルヲ推知スヘシ。然レトモ商機測シ難シ、往々其成算ヲ誤爲ニ産傾クル者ナキニアラス。現ニ資本二万餘兩ヲ有スル廣東商新祥和ナル者、昨年中蹉跎シテ閉店スルニ至リシタメ、同業中損失ヲ被リシ者十一二戸ニ及ビ、其額六千餘兩ニ上レリ

ト。尤モ本港ハ南省ニ比スレハ倒産スル者頗ル少ナシト云フ。表中記載スル資本ノ如キハ、商人中之ヲ公ニセサルモノナレハ、固ヨリ其誤謬ナキヲ保シ難ク、加之金額ハ該商等カ營業上運轉シ得ル資金ヲ示セシモノニシテ、營業ニ供スル土地、家屋、什器等ハ之ヲ含有セス。聞ク所ニ據レハ、大成棧ノ如キハ十餘戸ノ倉庫、店舗等ヲ有シ、其價額二十万兩以上ナリト。他ノ商估モニ之ニ準シテ推知スヘシ。又油房ノ如キハ殊ニ製造場、器械等ニ費用ヲ要シ、一基ノ製油器六百兩ニ價スルト云ヘハ随テ其資財ノ額モ巨多ナルヘシ。

問屋一覽表

表中業種ノ部（行）ハ行棧「(問屋)」、(小行)ハ小行棧、(雜)ハ雜貨、(油)ハ油房、(糧)ハ米穀、(炭)ハ石炭、(織)ハ織物、(昆)ハ昆布、(草)ハ草帽鞭等ナリ。

取引ノ部（日）ハ日本、(朝)ハ朝鮮、(浦)ハ浦潮斯徳ナリ。

貫籍ノ部（東）ハ山東、(福)ハ福建、(廣)ハ廣東、(寧)ハ寧波、(浙)ハ浙江、(潮)ハ潮州ナリ。

店號	貫籍	業種	資本(兩)	取引先
大成棧	(東)	(行)、(昆)	80000	(日)、(朝)
西公順	(東)	(行)、(昆)	80000	(日)、(朝)、(浦)
萬順永	(東)	(織)、穀	200000	(日)、(朝)、(浦)
裕查盛	(東)	(油)、(昆)	50000	(日)、(朝)、(浦)
裕順	(東)	(行)、(油)	30000	(日)、(浦)
成和昌	(東)	(行)、(昆)、銅	30000	(日)、(浦)
恒茂	(東)	(行)	20000	(日)、(朝)
四合	(東)	(行)	20000	
源茂	(東)	(行)	20000	(日)、(朝)
公和盛	(東)	(草)	20000	(日)
洪順	(東)	(行)	15000	(日)、(朝)、(浦)
順泰	(潮)	(雜)、(炭)	10000	(日)、(朝)
廣德	(東)	(油)、(昆布)	10000	(朝)、(浦)
□盛	(東)	鐵	10000	(日)、(朝)
源盛	(廣)	(行)、(油)	10000	(日)
同源	(東)	(行)、(昆)	10000	(浦)
永來盛	(東)	(雜)	10000	(日)、(朝)
北大成	(東)	(行)、(油)	10000	
同順成	(東)	(行)	10000	(日)
恒泰興	(東)	(雜)	8000	(朝)
源興順	(東)	(行)	7000	(日)、(朝)
震興	(福)	(雜)、(昆)	6000	(日)、(朝)
洪生福	(東)	(雜)	5000	(日)
信昌	(東)	錢莊	5000	
成福	(東)	(行)	5000	

店號	貫籍	業種	資本(兩)	取引先
德順	(東)	(行)	5000	(朝)
聚盛	(廣)	(行)、(油)	5000	(朝)
廣和成	(東)	(行)、(昆)	4000	(浦)
新太	(廣)	(雜)	3000	
萬元	(東)	(小行)	2000	(朝)
成和太	(東)	(小行)	2000	(日)
益泰成	(東)	(小行)、委託	2000	(朝)
同泰昌	(東)	(小行)	2000	(日)
雙盛	(東)	(雜)	100000	(日)、(朝)
瑞盛	(東)	(雜)	50000	(朝)
同和成	(東)	(行)、(昆)	40000	(日)、(朝)
德盛	(廣)	(油)	30000	
北公順	(東)	(行)	30000	(朝)
謙益豐	(福)	錢莊	20000	
興來盛	(東)	(雜)	20000	(日)、(朝)
裕成棧	(東)	(行)	20000	(日)、(朝)
□同豫	(東)	(行)	15000	(日)、(朝)
合順	(浙)	(雜)、(炭)	10000	(日)
源豐	(東)	(行)	10000	(日)、(朝)
建隆	(福)	(雜)、(穀)	1000	(日)、(朝)
永興和	(東)	(行)、(昆布)	15000	(浦)
順成洽	(廣)	(行)	10000	
和成泰	(東)	(行)、(草)	10000	(日)
東盛	(東)	(行)、(衣服)	10000	(朝)
履泰謙	(東)	(行)、(昆布)	10000	(日)、(朝)
洪永成	(東)	(雜)、(昆布)	10000	(日)、(浦)
隆裕	(東)	(行)、(昆)	7000	(浦)
同德	(東)	(行)、(昆)	8000	(浦)、(日)
隆盛德	(東)	穀	5000	(朝)
余生成	(東)	(行)	5000	(日)、(朝)
增順	(東)	(行)、(炭)	5000	(朝)
和成興	(東)	(行)	5000	(朝)
公和順	(東)	(行)	5000	(日)
太元	(東)	(油)	8000	
錦成	(東)	穀	4000	(日)
公太盛	(東)	銀坐	3000	
潤生	(東)	(小行)	2000	(朝)
公源利	(東)	(小行)	2000	(朝)
益順盛	(東)	(小行)	2000	(朝)
永昌泰	(東)	委託	2000	

(注) 表中のゴシック文字は山東省以外の商人を示す。

東：山東省、潮：廣東省潮州、廣：廣東省、福：福建省、浙：浙江省

『官報』第2078号「芝罘ノ商業習慣及例規」の「問屋」によれば、烟台において重要な商業企業は300余戸あり、その中でも廣東籍の順泰、源盛、聚盛、新太、德盛、順成洽など、福建

籍の震興、兼益豊、建隆や浙江籍の合順などの三幫に属しているものが2,3割をしめていた。残りは山東商人がほぼ占めていて、それ以外の他省から来たものも若干いたようである。

山東籍の大成棧は80万、西公順は8万、方順永は20万、雙盛は10万、瑞盛は5.5万そして徳盛、裕盛、裕順、同和成、成和昌などは各々3~4万両の資金を保持し、これらの商店は日本や朝鮮や浦潮斯徳（ウラジオストック：ロシアの極東沿海地方）等に支店があるか、出張員を派遣していた。各地からの百貨を輸送していた烟台の商權を掌握していたとされる。そのため外国商人が参入し対抗することが極めて困難であった。烟台を代表する商店の中で、日本や朝鮮そして浦潮斯徳との間において直接取引を行うものが60余戸あり、大成棧、西公順、同和成、源豊、裕盛、震興、成和昌、洪順、源盛、建隆、履太謙等は日本の長崎、神戸、横濱、函館とも取引を行うのみならず、朝鮮国の仁川や元山二港とも取引を行っていた。その結果、烟台において日本や朝鮮や浦潮斯徳の三箇所と関係の無い商店は無いとまで言われた。その中でも大成棧、西公順、建隆、成和昌、合順、震興、福興、瑞盛、雙盛等は20年以上にわたって貿易活動を行う有力商店であったと見られていた。

このように烟台は20世紀以降に青島が対外貿易の港として興起するまで山東を代表する港市であった。

4 小結

山東半島は地理的に朝鮮半島とは密接な関係があったが、近代におけるその具体的な関係を示す記録が光緒十一年（1885）四月初三日付の北洋大臣李鴻章の文稱である。これは光緒十年正月から十二月までの一箇年分の朝鮮国の仁川口に入港した中国帆船の記録である。さらに、現代の烟台にあった1890年頃の日本の在芝罘領事館の報告を通じて、19世紀末の山東半島と朝鮮国との通商関係を見たが、当時の芝罘には朝鮮国との経済関係を濃密に維持していた商店が存在していたことがわかる。これらの山東籍の商店の中には、朝鮮国の仁川や元山に出張所を設置し、または直接に各商店の関係者を派遣するなどして、朝鮮国との密接な貿易関係を保持していたのである。

とりわけ烟台は1858年の天津条約によって山東半島唯一の開港地となると、中国沿海の商人のみならず、外国商人が中国の貿易拠点の一地として進出してきたのであったが、地理的に朝鮮半島と近距離であったために密接な貿易関係を維持していたのであった。

【付記】

本稿は、2008年10月11-12日に中国山東蓬萊において開催された“登州與海上絲綢之路”國際學術研討會において報告した原稿に基づいたものである。