

# ベトナム北東沿海港バンドンと中国帆船貿易

松 浦 章

## Maritime trade by Chinese Junks between Van Don of Northeast Coastal Vietnam and China

MATSUURA Akira

In the latter half of the 17th century, after the Qing dynasty permitted Chinese coastal folk to trade with foreign countries, those living on the coast actively advanced overseas using Chinese junks. One of their maritime trade partners was Vietnam. China and Vietnam are connected by land, and since ancient times China has maintained neighborly relations with Vietnam via overland routes. However, people of the Huanan coastal region still conducted maritime trade with Vietnam using Chinese junks. This paper traces the history of maritime trade by Chinese junks between Van Don and China, through field research in Van Don, a port town in northeastern Vietnam, close to the border with China.

キーワード：ベトナム、清朝中国、バンドン、中国帆船、海上貿易

### 1 緒言

2009年9月3日、関西大学文化交渉学教育研究拠点のベトナム調査の一環として、ベトナム北東部沿海に瀕するバンドン（雲屯）県の島嶼部を調査する機会を得られた。

バンドン県沿海はベトナムの観光地として世界的に有名なハロン（下龍）湾に連なる海域である。しかし地元ではハロン湾とは言わず、バイトゥーロン（Vin Bai Turong）湾と呼称している。しかし景観的にはハロン湾域のものと類似するものである。ハロン湾沿海地区の島嶼が石灰岩質であるのに対して、バンドン県沿海以北の海域になると石灰岩質のものもあるが土質のものも多々見られる。<sup>1)</sup>

バンドンに関する最も古い文献とされるのが、『大越史記全書』本紀、卷四、己巳十年、宋紹興十九年（1149）、の条に、

春二月、爪哇、路紹、暹羅三国商舶入海東、乞居住販賣、乃於海島等處立庄、名雲屯、買賣寶貨、

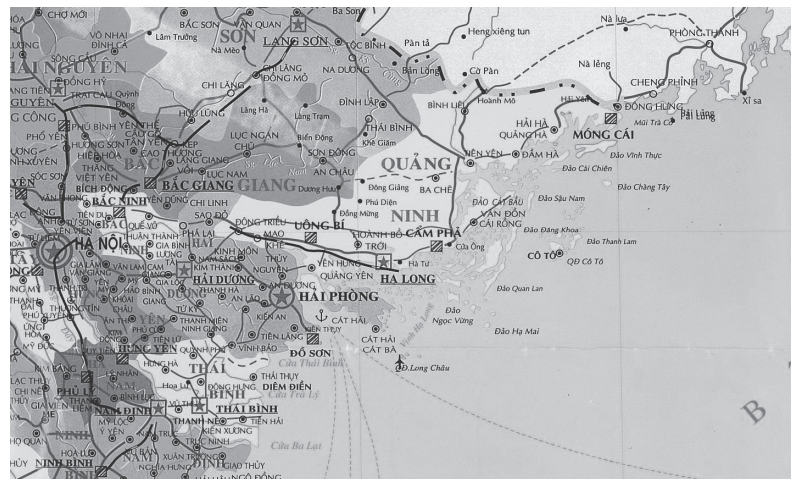
---

1) Vsn Don 県人民委員会の説明による。



Van Don 県全図

Van Don 県人民委員会の掲示された地図による。



中央が QUANG NINH 省

GIAY CHUNG NHAN BAN QUYEN SO:96-VH/BQ NGAY 17/ 9 /1955による

上進方物。<sup>2)</sup>

とある記述である。1149年に爪哇、路詔、暹羅からの船舶が来航し交易を大越国に求めた。大越国は、その交易の地として海島に「庄」を設けてそこでの交易を行ったとある。その地が雲屯とされた。この雲屯が現在のバンドン県に属する海島だとされたのである。

その雲屯については金永鍵氏<sup>3)</sup>が雲屯に関する文献史料を提示した。そして山本達郎氏が、1937年に現地調査されている。<sup>4)</sup> 地元では、現在でも島嶼部の一部を山本氏が調査された地として紹介された。山本氏は、「雲屯が安南の國の特別な貿易港として指定されてゐた事が認められる」<sup>5)</sup>とされ、そして「海岸地方に於て外國人の處る事を許されてゐたのは、南方では乂安の三地方、北方では廣東境に近い萬寧とその他に問題の雲屯があった」<sup>6)</sup>と、ベトナム黎朝は、外国船を陸地沿海に接岸させず、海島に交易地を設けて交易を認めたとされ、その一島が雲屯であったとされた。

近年ではこの雲屯に関する陶磁器片<sup>7)</sup>や貨幣<sup>8)</sup>の考古学的調査が報告されている。

バンドンの名称の由来は、大きな島を意味する Van Sen と言う。Don は、小島で外国の船を検査する所であるとされる。<sup>9)</sup>

2) 陳荊和編校『校合本 大越史記全書』(上)、東京大学東洋文化研究所附属東洋学文献センター、1984年3月、290頁。

3) 金永鍵「雲屯と日本人」、『歴史学研究』第7巻第8号、1937年8月、66～70頁。

4) 山本達郎「安南の貿易港雲屯」、『東方学報(東京)』第9冊、1939年1月、277～309頁。

5) 山本達郎「安南の貿易港雲屯」、『東方学報(東京)』第9冊、282頁。

6) 山本達郎「安南の貿易港雲屯」、『東方学報(東京)』第9冊、282頁。

7) 阿部百里子「ベトナムの貿易港と日本町——雲屯とホイアン——」、『月刊考古学ジャーナル』No.579、2008年11月、31～36頁。

8) 阿部百里子「ベトナム北部雲屯港発見の錢貨」、『出土貨幣』第20号、2004年3月、132～141頁。

9) Van Don 県人民委員会の説明による。

このバンドンと中国帆船、Junk による交易が如何に行われていたのかを、現地調査をふまえて述べてみたい。

## 2 中国文献に見るバンドン（雲屯）

先に掲げた『大越史記全書』の記事に関して、大越国の嗣徳九年より十二年（清・咸豊六～九、1856～1859年）に編輯された『欽定越史通鑑綱目』には次の注釈が見られる。

註、海東即安邦、註見黎聖宗光順十年。雲屯属海東、黎改爲雲屯州、今廣安堯封縣。雲海總是其地也。<sup>10)</sup>

とある。海東は安邦のことであり、黎朝の聖宗光順十年（明・成化元、1465）には既に名の知られた地名とされた。雲屯はその海東に属していたが、黎朝時代に雲屯州に改められ、清末には廣安省の堯封縣に属し、雲海がその地を統治していたとされている。

中国史料の『明史』卷八十一、食貨五、市舶によると、

永樂初、西洋刺泥國回回哈只馬哈沒奇等來朝、附載胡椒與民互市、有司請徵其稅。……三年、以諸番貢使益多、乃置驛於福建、浙江、廣東三市舶司以館之。福建曰來遠、浙江曰安遠、廣東曰懷遠。

尋設交趾雲屯市舶提舉司、接西南諸國朝貢者。初、入貢海舟至、有司封識、俟奏報、然後起運。<sup>11)</sup>

とあり、明朝は永樂三年（1405）に諸外国の使節を接遇するための市舶司を福建、浙江、廣東に設けたが、その後に西南諸国の使節を応接するための市舶司を交趾の雲屯に設けている。

明『太宗實錄』卷七十五、永樂六年（1408）正月戊辰（十九日）の条に、

設交趾雲屯市舶提舉司、置提舉副提舉各一員。<sup>12)</sup>

とある。交趾の雲屯に市舶司を設置し、提舉と副提舉の各一員を配置している。

さらに、『太宗實錄』卷八十四、永樂六年十月庚子（二十六日）の条に、

設交趾各州縣巡檢司三十七所、……增置雲屯市舶提舉司、提舉吏目各一員。設……雲屯……抽分場。<sup>13)</sup>

とあり、雲屯に市舶司を設置したことは明らかである。さらに雲屯において船舶から舶稅等を徴収する抽分場が設けていたことがわかる。

それでは雲屯の名称が、他の中国文献にどのように記録されているか見てみたい。中国史料によって、中国からベトナムへの航路に関する記録を掲げたい。

明代の記録とされる海道指針書の『順風相送』の「福建往交趾針路」によれば、

五虎門開船、用乙辰針、取官塘山。船行有三礁在東邊、用丙午針取東沙山西邊過、打水六七托、用單乙針三更船取浯嶼、用丁午針一更坤未針取烏坵山、坤申七更船平太武山、用坤申及單申七更船平

10) 『欽定越史通鑑綱目』第1冊（全8冊）、台北・国立中央図書館、1969年1月、799-800頁。

11) 『明史』第7冊、中華書局、1974年4月、1980～1981頁。

12) 中央研究院歷史語言研究所校印『明實錄』11冊、中央研究院歷史語言研究所、1032頁。

13) 中央研究院歷史語言研究所校印『明實錄』11冊、中央研究院歷史語言研究所、1124～1125頁。

南澳山、用坤申針十五更平大星尖、用坤未針七更平東姜山、坤未針五更平烏猪山、用單坤針十三更平七州山、單申針七更平海南黎母山、即是青南頭、用庚申針十五更取海寶山、正路用單亥及乾亥針五更取雞唱門、即是安南國雲屯州海門也。<sup>14)</sup>

とある。福建閩江の河口付近にある五虎門から出帆して福建沿海にそって南下し、福建南部沿海の浯嶼を経て、さらに福建と廣東の省境の海島である南澳山を過ぎ、廣東沿海にそって西に向かい、惠州府下の大星尖、廣州府の南西の島嶼である上川島に近い海島の烏猪山を経て、海南島を経由して到着するのがベトナムの雲屯州であったとされる。

「順風相送」に注釈をつけられた向達氏は、雲屯州について次のように記されている。

安南雲屯州十五世紀後属海東府、十九世紀初属安廣鎮、雲屯州海門當即在今越南海防一帶。<sup>15)</sup>  
とされ、雲屯州は現在のベトナムの海防 (Haiphong) 一帯を指す地名であるとされた。

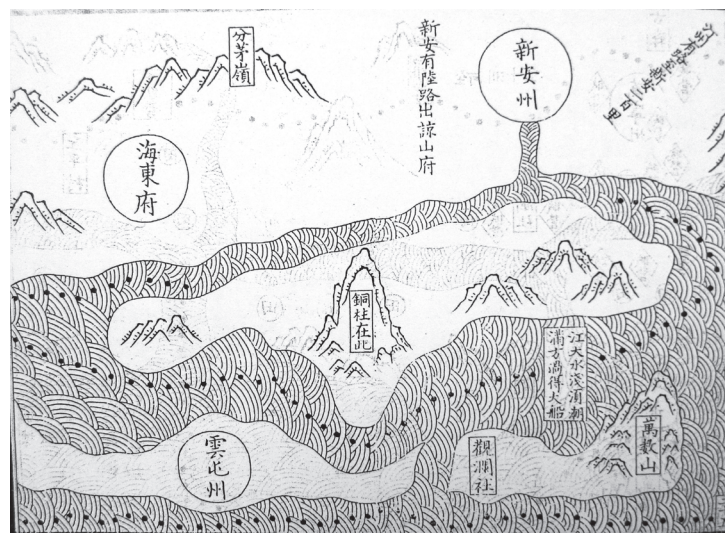
明天順五年 (1461) の李賢の『大明一統志』卷九十、安南、山川に、

雲屯山、在新安府雲屯縣、大海中兩山對峙、一水中通蕃國商舶、多聚于此。<sup>16)</sup>

とある。雲屯山は新安府の雲屯県の治下にあり、海中にあつて諸外国の商船が集散する地として知られていたとある。

また萬曆三十六年 (1608) 序の鄧鐘の『安南圖誌』には、新安州や海東府などの地名とともに海上に浮かぶ島に雲屯州が描かれている。<sup>17)</sup>

萬曆三十年 (1618) 序の張燮の『東西洋考』卷九、舟師考、西洋針路によれば、



『安南圖誌』に見る雲屯州

14) 「順風相送」、中外交通史籍叢刊『西洋番國志 鄭和航海圖 兩種海道針經』中華書局、2000年4月、49頁。

15) 「順風相送」、中外交通史籍叢刊『西洋番國志 鄭和航海圖 兩種海道針經』中華書局、2000年4月、259頁。

16) 『大明一統志』(下)、三秦出版社、1990年2月、1378頁。

17) 『叢書集成續編』第245冊、台北・新文豊出版公司、1989年7月、史地類、398頁。本書は国立北平図書館善本叢書第一集の影印である。



地図中央の島と島間の航路が Cua Doi である  
Van Don 県人民委員会に啓示された地図による

黎母山、在瓊州定安縣南四百里、廣東通志曰五指山、一名黎母、……用庚酉針十五更取海寶山。<sup>18)</sup>

海寶山、海寶山用單亥針及乾亥由塗山海口五更取雞唱門、即安南雲屯海門也。

交趾東京、一統志曰、東至海、西至老撾、南至占城、北至思明府。<sup>19)</sup>

とあり、海南島からベトナムを目指す海路の針路が見られる。さらに同書卷一、西洋列國考、交趾、形勝名蹟に、

雲屯山、在新安府新屯縣、大海市兩出對峙、一水中通商舶、多聚于此。<sup>20)</sup>

とある。交趾の形勝名蹟として雲屯山があり、それが新安府の新屯縣に所属し、商船が来航する通商の地として知られていた。

そして同書の交易には雲屯が属する新州に関して、

廣南酋號令諸夷、埒於東京・新州、提夷、皆属焉。凡賈舶在新州提夷者、必走數日程、詣廣南入貢。<sup>21)</sup>

とある。雲屯山はベトナムの新安府治下の新屯縣に属し、海中にあって多くの船舶、とりわけ商船が参集する地として知られていたことが、これらの記録からも知られる。

清末の光緒十九年（1893）の『越南圖説』は雲屯に関しての記述は多い。同書卷二、海東府の記述には、

18) 中外交通史史籍叢刊『西洋朝貢典録校注 東西洋考』中華書局、2000年4月、172頁。

19) 中外交通史史籍叢刊『西洋朝貢典録校注 東西洋考』172～173頁。

20) 中外交通史史籍叢刊『西洋朝貢典録校注 東西洋考』10頁。

21) 中外交通史史籍叢刊『西洋朝貢典録校注 東西洋考』20頁。

府背山臨海、地勢寛闊、隔大江為瀉甯、又隔江為雲屯、黎英宗紹明中、許外國爪哇・貉路・暹羅諸酋來泊此、居住販賣、傍海立庄、始為雲州・華封・安興・横蒲分處、江之左右、海門之東、即與廣東欽州接界、去數百里、是為分茅嶺、乃中朝分疆處、莫初獻・粘浪二州、古森浙漂金勒子葛四崗於明外有洪潭州、亦為商舶聚集、蓋有事安南從廣東入者、水陸皆經此浚司・安良二巡、為正稅之所。……雲屯山在府南、雲屯州大海中兩山對峙、一水中通番國商舶皆聚此。

とあり、この記述は、清代までの様々な史書の記述をほぼ踏襲した内容である。

『安南圖誌』に見る地図下右側の萬數山と觀瀾社を記した島と左に雲屯州を描いた島嶼の間に海峡が見えるが、これが現在でも当地で中国船が来航した際の航路として呼称される“Cua Doi”と思われる。現地調査の際の写真を以下に示したい。



Cua Doi 海峡 (2009年9月撮影)

以上のことから、現地調査や中国文献においてもベトナムの雲屯は商船が貿易のために来航する地理的条件を備えた所であったことは明らかであろう。

### 3 19世紀イギリス人の記録したベトナムの中国帆船貿易

ベトナムの雲屯に中国の商船が来航していたことは、様々な状況から明らかではあるが、ベトナムの王朝の外国商船、とりわけ中国の商船に対してどのような政策を実施していたかを18世紀以降のベトナム文献等から検討してみたい。

ベトナムの阮朝の実録である『大南寔録』から見てみたい。『大南寔録』正編第一紀卷四、世祖十年(1789)正月の条によれば、清朝からベトナムに来航する商船に対する港税を規定した記述が見られる。

定清商船港税禮例。

海南港税、錢六百五十二緡、該艚禮涼紗六枝、綵十二疋、看飯錢六十緡、飯錢六十緡。

潮州港税、錢一千二百緡、該艚禮涼紗八枝、綵十五疋、看飯錢八十緡。

廣東港税、錢三千三百緡、該艚禮涼紗十二枝、綵二十五疋、看飯錢一百緡。

福建港税、錢二千四百緡、該艚禮涼紗十枝、綵二十疋、看飯錢八十緡。

上海港税、錢三千三百緡、該艚禮涼紗十五枝、綵二十五疋、看飯錢一百緡。

共諸衙門別恩禮並免之至如。<sup>22)</sup>

とあり、ここに見られる清朝商船の港税は、来航する清朝の地域によって区別されていた。最も大きな差があったのは「港税錢」であり、海南船が錢652緡、潮州船が錢1,200緡、廣東船が錢3,300緡、福建船が錢2,400緡、上海船が錢3,300緡であった。廣東船と上海船が3,300緡と高額で、それに次ぐのが福建船で2,400緡、潮州船が1,200緡、海南船が最も廉価で652緡と潮州船のほぼ半額であった。この港税錢の違いはおそらく船舶の形状の相違に基づいて算定されたものと思われる。ベトナムに最も遠く、航海距離の長い上海からでは大型船で来航したものと思われる、ベトナムに最も近く航海距離の短い海南島からは航行日数等の関係から小型船舶でも大きな問題は無かったと考えられる。このように、ベトナムでの「港税錢」が、来港船舶の形状によって設定されたものと思われる。

清朝の商船がベトナムにもたらした物品と、ベトナムから中国に持ち帰る物品については、『大南寔録』正編第一紀卷四、世祖十年（1789）五月の条の記述が参考になる。

準定清商船、嗣有載來鐵・銅・黑鉛・硫黃四者、官買之。仍以多寡分等第酌免港税、並聽載米回國有差。

凡四者載得十萬斤爲一等、免其港税、再聽載米三十萬斤。載得六萬斤爲二等、聽載米二十二萬斤。

載得四萬斤、聽載米十五萬斤。不及数者每百斤、聽載米三百斤。港税各徵如例。<sup>23)</sup>

とある。清朝商船が、ベトナムにもたらす主要な物品のうち、鉄と銅と黒鉛と硫黄が、ベトナム政府にとって必要で重要な物品とされ、政府が優先的にこれを購入していた。特に鉄と銅と黒鉛と硫黄の4品を合計10万斤以上もたらした清朝商船には、港税が免除され、その上、ベトナム産の米穀30万斤を中国へ搬出することが許可された。鉄等4品を6万斤もたらした商船は、米穀を22万斤の搬出を許可し、鉄等4品を4万斤もたらした商船には、米穀15万斤の搬出を許可した。そして鉄等4品のベトナムへの輸入が各100斤に満たない商船は、米の搬出は300斤とするように定められたのである。

このように、ベトナムへ鉄等4品をもたらした清朝商船は、その舶載量に比例して帰帆する際にはベトナム産の米穀の搬出が許可されたことがわかる。

中国帆船がベトナムからベトナム産の米穀を大量に舶載帰帆するには、中国側にもそれだけの理由があった。外国産の米穀を中国に持ち帰った海商は、清朝官府より優遇を受けた。『高宗實録』卷二百四、乾隆八年（1744）九月甲申（十日）の条に、

諭、朕軫念民艱、以米糧爲民食根本、是以各關米稅、概行蠲免、其餘貨物、照例徵收、至於外洋商

22) 『大南寔録』二、慶應義塾大学言語文化研究所、1963年3月、345 [55] 頁。

23) 『大南寔録』二、慶應義塾大学言語文化研究所、1963年3月、350 [60] 頁。

人、有航海運米至内地者、尤當格外加恩、方副朕懷遠之意。上年九月間、暹羅商人運米至閩、朕曾降旨、免徵船貨稅銀、聞今歲仍復帶米來閩貿易、似此源源而來、其加恩之處、自當著為常例、著自乾隆八年為始、嗣後凡遇外洋貨船、來閩粵等省貿易、帶米一萬石以上者、著免其船貨稅銀十分之五。帶米五千石以上者、免其船貨稅銀十分之三。其米、聽照市價公平發糶、若民間米多、不須糶買、即著官為收買、以補常社等倉。……<sup>24)</sup>

とあるように、外国船が、中国へ貿易に来航し、福建や広東省において貿易を行う際に、1万石以上の米穀をもたらした船については、貿易税額の10分の5を減免し、5,000石以上の船は10分の3を減免とするものであった。

外国船への優遇だけではなく、中国の国内商船に対してもその優遇策が実施された。『高宗実録』卷二七五、乾隆十一年（1746）九月戊午（二十五日）によれば、

諭、據福州將軍兼管閩海關事務新柱奏報、本年七月内、有暹羅國商人方永利一船、載米四千三百石零。又蔡文浩一船、載米三千八百石零、并各帶有蘇木・鉛・錫等貨、先後進口。查該番船所載米石、皆不足五千之數、所有船貨稅銀、未便援例寬免等語。該番等航海運米遠來、慕義可嘉、雖運米不足五千之數、著加恩免其船貨稅銀十分之二、以示優卹。該部即行文該將軍知之。<sup>25)</sup>

とある。暹羅国から帰国した方永利船は4,300石の米穀を積載していた。また蔡文浩船は3,800石の米穀を積載していたので、先の上諭を準用して、貿易税額の10分2を減額することになったのである。

また『高宗実録』卷四二四、乾隆十七年（1752）十月己亥（十二日）によると、

諭、阿里衮奏稱、本港洋船、載米回粵、請照外洋船隻之例、一體減免貨稅等語。外洋貨船、隨帶米石、至閩粵等省貿易。前經降旨、萬石以上、免其貨稅十分之五、五千石以上、免其貨稅十分之三、原因閩粵米價昂貴、以示招徠之意、若内地商人、載回米石、伊等權衡子母、必有餘利可圖、若又降將船貨照例減稅、設一商所載、貨可值數十萬、而以帶米五千石故、遂得概免貨稅十分之三、轉滋偷漏隱匿情弊、殊非設關本意、至上年新柱在粵、因米價未平、出示曉諭、乃隨時酌量辦理之事、豈可援以為例耶、著傳諭阿里衮知之。<sup>26)</sup>

とあり、乾隆八年（1744）の上諭は、外国船が中国貿易に来航した際に、積載して舶載して来た米穀量によって貿易に係る税額を減免とするものであったが、中国の貿易船が外国から米穀を持ち帰った時にもこの上諭を適用するようになったのである。

この結果、東南アジアの各地に貿易に赴いた中国船は、外国産の米穀を積載して帰帆する例は増加したと思われる。それは米穀が、外国では廉価である上に、帆船の運航に際しても最も適当な底荷、バラストとすることができる貨物であったからである。長距離を海洋航行する際には、帆船にとって廉価で大量に積載できる底荷は必要欠くべからざる貨物であった。

Charles Gutzlaffが、ベトナムを訪れた際の記録に、ベトナムに近い中国の海南島における帆船貿易の実態を次のように述べている。

24) 『清實録』11「高宗實録」(3)、中華書局、1985年11月、566頁。

25) 『清實録』12「高宗實録」(4)、中華書局、1985年12月、594頁。

26) 『清實録』14「高宗實録」(6)、中華書局、1986年12月、554～555頁。



海南島は中国の全土から見れば西南の辺境に位置しており、木材や米や砂糖が主要な産物である。特に砂糖は北中国にも運ばれている。これらの物を除いて他に輸出するものは無い。

永らく幾つかの外域との交易が行われてきたが、特にトンキン、コーチシナ、シヤムやシンガポールなどとである。海南島の人々はシヤムへの航海について言えば、チャバやカンボジアの沿海に寄港して木材を採集し、そしてバンコックに運び、その地でジャンクを建造するのである。

1隻のジャンクの建造には2ヶ月を要する。帆や綱や碇など他の作業は彼等自身で行う。これらのジャンクに貨物を積み込んで、カントンや国内の島々において売却され、そしてジャンクと積荷ともども売却される。その利益は分割され積荷も売られる。その利益は造船者との間において分割される。他のジャンクは米や肥料となる骨を積みこんで海南に向けて恒常的に出帆している。<sup>27)</sup>

と記し、また1821年にイギリス政府の命令でシヤムとコーチシナに派遣された John Crawford (1783~1868) が記した *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China* に当時の中国とベトナムとの海上貿易の一端が記されている。Crawford はベトナムと中国 Junk によるベトナムとの貿易の状況を次のように記している。

毎年サイゴンの中国貿易の統計は次の通りである。15~25隻の海南島のジャンクが来航している。各船は2,000から2,500担が積載できる。カントンから2隻あるいは5隻、そして他には8,000担を積めるものがある。厦門からは1隻、7,000担である。潮州からは6隻があり、各船は6,000から7,000担を積める。

ジャンクの総数は約30隻で、その積荷額は6,500トンにのぼる。

最も高価な積荷は厦門から輸入される。その特色は生糸や茶葉である。最廉価のものは海南島からもたらされる。カントンのジャンクは英国とコーチシナとの間で直接的な交渉が始まる前、この地方で消費されるすべてのアヘンを輸入していた。国王の兵隊たちが着ていた上質広幅黒ラシヤや他のウール製品を、そしてこのジャンクはなおかなりの量の輸入をまだ続けている。これらの船舶による輸入はシヤムからも同様に行われている。主な輸出品は小豆蔻、ピンロウジュのナツト、砂糖、沈香材、黒檀、綿、米、木製家具、象牙、毛皮、および角、鹿筋肉、飾り羽、特に、キングフィッシャーの種などである。

ホイアンの中国の貿易は、同様な港を持つとされ、毎年、次の金額が統計されている。海南省からは3隻のジャンクで各2,500担、カントンからは6隻ジャンク、平均3,000担である。厦門からは4隻であり、平均は3,000担である。そして潮州からは3隻のジャンクがあり、約2,500担である。これを総計するとジャンクの積載総数は3000トン近くになる。これらの船舶が小型船であるのはホイアンの川が、クリークのような浅瀬があるため、ジャンクが遡航していくには十分な注意を必要とするためである。

首都であるフエにおける貿易また、他の港とも同様である。約12隻のジャンクすべての貿易総額は、2,500~4,000担と算定できる。なかには2,500トン近くのものがある 3,000担を越えると川を安全に遡航することが困難である。Turan 湾においては大型船による積荷も可能である。フエやホイアン

27) Charles Gutzlaff, *Journal of a residence in Siam, and of a voyage along the coast of China to Mantchou Tartary*, 1832.

も同様に、その輸出される品々の主な品目は砂糖、綿花そしてシナモンで構成される。

海に瀕するトンキンでの中国貿易の一般的なジャンクは、以下の数字で示される。海南島から18隻、各船が2,000担、カントンから6隻で2,000から2,500担、厦門からは7隻で、少なくとも同じ積載量で、そして潮州から7隻、それぞれ平均2,500担である。これを総計すると38隻のジャンクで約5,000トンの積載量にのぼる。中国人の貿易商の説明では、1隻のジャンクの積載量は3,000担であり、およそ187トンに相当するとのことである、トンキンには安全に川に入ることできると言われていた。輸出品はビンロウジュ、ナット、小豆蔻、綿、塩魚、塩、米、ワニス、およびその他の染色薬の様々な、金と銀の地金で構成されている。

中国とコーチシナとの貿易は、およそ20隻のジャンクで行われ、各船の積載量は2,000担を越えない。そのため貿易総額は2,300トンになるであろう。通常の輸出品は米とシナモンである。最初の名前を持つ商品の輸出は、特別なライセンスなしでは禁止されている。これらのジャンクの多くもしくはすべてが、コーチシナの港へは中国ジャンクは入港できず、沖合に停泊して船上での貨物の密輸が行われた。<sup>28)</sup>

とある。以上のクロフォードの記録から、ベトナム北部のバンドンの沿海のジャンク貿易の状況を考察してみたい。クロフォードはバンドンの具体的な状況に関しては情報を提示していない。しかし、幾つかの要因が考えられる。まず、トンキン地方の沿海には大型の帆船が遡航できる川が存在していたと記していること。それに直接に港に接岸できず海上で密貿易が行われていたことがあげられる。

バイトゥーロン (Vin Bai Turong) 湾の海域は多くの島々があるが、その地理的状況から川を遡行しているような錯覚を覚える。このことから多くの島嶼部がある多島海であるため、川のように見えるようで、現地でも海ではあるが川とも呼ばれる水域があった。次の写真参照。

また時のベトナム政府から、沿岸港市への外国船の接岸を禁止したため多島海の島嶼部における密貿易はそれほど困難なことでは無かったと考えられる。

*China: Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1892-1901, vol.II*, に見える Lappa (拱北) の沿海のジャンク貿易に関して次のように記されている。

1891年に Annan (安南) から1隻で114トン 中国から Annan へ3隻で540トン<sup>29)</sup>

また Pakhoi (北海) には、

The supersession of junks by steamers noticed in the last Decennial Report has continued during the present decade, and, with certain exceptions, the junk trade of to-day is merely a cargo-boat transport between Pakhoi and the unopened ports and places in our vicinity which supply our Exports and consume our Imports. There remain, however, a few junks of the old sea-going type — t'ou-meng (頭猛) — which still voyage here periodically to and from Kongmoon (江門), the West River stage; and there is also a varying amount of junk traffic between places on the Gulf of Tonkin and this port, distinct from the cargo-boat transport

28) John Crawford, *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China*, 1828, pp.511-513.

29) *China: Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1892-1901, vol.II*, 1906, Wenchow, p.596, 597.



Vin Bai Turong 湾内の海域（2009年9月撮影）

above referred to. Singapore junks, trading with Hoihow (Hainan), call here occasionally when I suits them to do so; but the bulk of the Native shipping seen here belongs to the fishing industry, which is represented by a feet at least 500 vessels, large and small, employing a very large number of persons.<sup>30)</sup>

1892年から1901年までの10年間の報告書から汽船がジャンクにとって代わったことは明らかであろうが、しかし北海と未開放の港および近隣との間に船舶による航運が行われ輸出と輸入を担当していた。しかしながら古いタイプの海洋航行ジャンクである t'ou-meng（頭猛）が江門また西江などから定期的に航海している。またトンキン湾の各所と、この港との間にも貨物輸送が行われていた。Hoihow（海南省）との取引を行うシンガポールのジャンクも航行していた。

しかし、ここで見られる現地の航運は大半が漁業に従事し、少なくとも大小を問わず500隻があり、多くの人々に仕事を提供しているとされるように、汽船が登場してジャンクがその航運業が追われる立場にあったが、なお小さな商港や未開放の港への航行にはジャンクは欠くことが出来なかった。とりわけベトナムのトンキン湾の様な地との航運にはジャンクが最適の輸送機関であったことがわかる。

このように中国南西部の拱北港や北海港とベトナムとりわけトンキン湾の諸地とのジャンク貿易が行われていたその一端が知られるのである。

海南島からの帆船航運に関して、民国22年（1933）の『海南島誌』第十二章、第二節水運、第二項帆船によれば、海南島の帆船航運には海南の港市である海口から広東省の広州との航路、海口と広西の北海や高州、雷州の各航路、そして海口と広州湾の各港との航路、海口と海南島の各港との航路、海南と南洋との航路、そして海南島内部の河川の水路交通が掲げられている。その内の海南島と東南アジアとの帆船航路を述べた「海南南洋綫」によると、

由本島舖前・清瀾・卜鰲・籐橋・三亞・海頭等港往來於安南・暹羅及南洋群島間之帆船。順風十餘日可至。逆風成一・二月。容量由千担至一萬担。每年出入口船平均約百餘艘。冬季北風期時。由海

30) *China:Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1892-1901, vol.II, 1906, Pakhoi, p.420.*

南出發、翌年夏季南風期時、駛回原港。此等帆船、除載各種貨物外、並附搭人客、取費數元、乘客亦夥。<sup>31)</sup>

とあるように、海南島の各港からベトナムやシャムなどさらには東南アジアの島嶼部へは、帆船では順風を得られたら10余日で到着し、逆風の場合は1、2月を要した。これらの帆船の積載量は1,000担から10,000担まであり、毎年平均100余隻が出港していた。一般には冬季の北風が吹く時期に海南島を出帆し、ベトナムやシャムなどに向かい、年を越えて夏季の南風の時期に帰帆するのを慣例としていた。これらの帆船は単に貨物を積載するだけでなく、これらの新天地へ移民する人々も搭乗させていたのである。

次に1926年から1928年にかけて海南島の各港に出入した月別の帆船数を『海南島誌』の記録から作成した。<sup>32)</sup>

1926-1928年海南島各港出入帆船月別隻数表

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
1926 入港	127	27	75	110	120	54	127	61	33	41	90	57	923
1926 出港	130	30	77	110	124	53	131	65	34	41	88	62	954
1927 入港	95	22	59	46	68	53	65	46	78	108	75	83	789
1927 出港	99	23	64	43	71	54	68	47	79	110	77	96	821
1928 入港	23	33	103	226	174	92	79	123	113	96	80	85	1,127
1928 出港	31	35	105	127	180	99	83	128	121	102	83	91	1,185

このように、海南島の帆船は20世紀の20年代においても年間700隻から1,000隻も航運活動に従事しており、本稿で述べたベトナムも恒常的に赴く目的地であったことは想像に難くない。

## 小 結

17世紀後半において清朝は、中国沿海民衆に海外貿易を許可すると、多くの沿海民衆は、中国帆船を利用して盛んに海外に進出していった。<sup>33)</sup> その進出海域は東シナ海を渡った日本や東南アジアの島嶼部の

31) 『海南島誌』（上海神州国光社、1933年）218頁、『中国地方志集成 海南府縣志輯②』上海書店、2001年10月、244頁。

32) 『海南島誌』（上海神州国光社、1933年）219～229頁、『中国地方志集成 海南府縣志輯②』上海書店、2001年10月、245～255頁。

33) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、4～27頁。

国々へ貿易のために赴いたのであった。<sup>34)</sup>

その中国沿海民衆の海上貿易の対象地域の一つにベトナムがあった。<sup>35)</sup> ベトナムと中国とは陸続きで古くから陸路を通じて交隣関係が持続されてきた<sup>36)</sup> が、中国の華南沿海の民衆は帆船を利用してベトナムとの海上貿易を行っていた。そこで本稿において中国国境に近いベトナム北東部の港市のバンドンの実地調査を通じて、中国帆船によるベトナムと中国との海上貿易の足跡を辿ったのである。上述のように、中国大陸沿海部とりわけ福建省から広東省、広西省に及ぶ沿海からベトナムの沿海部を目指して多くの中国帆船が貿易に赴いたことは明らかであるが、その具体的事実を物語る記録はそれほど多くが残されていない。しかしながら、近年進められているベトナムの考古学調査などによって、その足跡が暫時明らかとなってきたのである。その一端は今回の現地調査においても若干ながら見出すことが出来たと言えるであろう。

附記：今回のベトナム・バンドン県の海域調査に際して、ハノイのベトナム国家大学社会科学人文学部 NGUYEN VAN KIM 副教授及び VAN DON 県人民政府の協力並びに通訳は西野範子氏の尽力を得た。記して謝意を表する次第である。

---

34) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、440～466頁。

35) 松浦章「清代泉州晋江帆船による海洋文化交渉」『東アジア文化交渉学』第2号、2009年3月、155（145～164）頁。

36) 山本達郎編『ベトナム中国関係史——曲氏の抬頭から清仏戦争まで』山川出版社、1975年12月、「ベトナム中国交渉年表」、645～696頁。

