

序 論

清代帆船沿海航運史の研究

序章 清代帆船沿海航運史の研究

1 緒言

清朝は、1644年に山海関から中国本土に入り、全土の支配を目指し、1683年に台湾の鄭氏を平定すると間もなく遷界令を解除し、展海令を布き沿海の航運を奨励することにした。福建を中心とする沿海地域の民衆による航運は、これ以降において活発化するのである。

これまで清代の沿海航運については、清代の経済史の一部として関心がもたれ、古くは中国経済史分野開拓の泰斗である加藤繁により開削されたといえる。

加藤繁は『支那経済史概説』第八章、交通において沿海の海上交通について次のように概観している。

支那では河川運河のそれに引換へ、海上の交通は容易に発達しなかつた。…それがかなり発達したのは唐宋特に宋の頃であつたやうである。…南方の商船が江蘇山東沿岸の沙磧の間を巧に乗りまはし、且つ登州の沖を過ぎて天津や奉天にかなり頻繁に赴くやうになつたのは、清代のことであつた¹⁾。

清代では、揚子江口以北を航する崇明・海門・上海等の船は沙船と呼ばれ、以南を航する閩浙粵東の船は鳥船と呼ばれた。沙船は吃水四五尺で、沙洲多き海面の航行に適し、米千五六百石より三千石を載せ、関東との通商に最も活躍し、道光中にはその総数三千五六百隻に及んだと云はれる。但し鳥船も沙洲を避け、沖合を航して北方に赴いたので、北方への航海通商が沙船に独占されたわけではなかつた²⁾。

と述べるように、交通の視点から沿海の航運に関しての視覚を提示した。そして、その視覚に關するものとして加藤は、清代の沿海航運に關する論考として1929年10月に発表した「清代福建江蘇の船行に就いて」³⁾と、1943年12月に発表した「康熙乾隆時代に於ける満洲と支那本土との通商について」⁴⁾がある。前者は沿海航運に關する船舶の出入港を扱う牙行を取り上げ、船舶に關係する牙行であるために船行と呼称したものであるが、運送保険などの問題も、船が海上航行するに際してどのような諸手続が必要かが問題提起された。後者は主として18世紀を全般を通じて東北地方産の大豆等の物産が海上輸送によって中国沿海部に輸送されたことを明

1) 加藤繁『支那経済史概説』弘文堂書房、1944年3月、108～109頁。

2) 同書、110頁。

3) 加藤繁「清代福建江蘇の船行に就いて」『史林』14卷4号、1929年10月。加藤繁『支那経済考證』下巻、東洋文庫、1952年3月初版、1965年4月再版、585～594頁。

4) 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける満洲と支那本土との通商について」『北亞細亞学報』第2号、1943年12月。加藤繁『支那経済史考證』下巻、595～616頁。

らかにした論考である。

このように先学によって開削されてきた清代の沿海航運の問題は、その後、看過され十分に注視されてこなかった。

そこで、本章において清代の沿海航運の問題について研究史を回顧するとともにその課題について述べてみたい。

2 清代沿海航運史研究の回顧

清代の沿海航運に関する研究は、加藤の指摘した中国沿海部と東北地区との航運に関する研究が、主として行われてきた。特に長江口附近の平底型海船の沙船による航運である。沙船に関する航運は既に『清代上海沙船航運業史の研究』⁵⁾において述べたが、ここでは沿海航運の関係で簡単に触れておきたい。

沙船航運に関する成果として杜黎、蕭國亮等の論考⁶⁾がある。杜黎、蕭國亮の成果は、主に上海沙船の活動に関するものである。これに対して清代帆船の中国沿海全域に及んだものとしては郭松義⁷⁾のものが最初である。郭松義は、沿海航運の状況を概括的であるが、特に沙船航運による東北と江南との航運やその他の帆船による浙江、福建沿海航運に関しても触れている。さらに郭松義は張澤咸とともに『中国航運史』⁸⁾を著した。特に同書、第五章「清代水運」の第一節(三)国内航運⁹⁾において康熙二十三年(1684)の遷界令の解除以降、沿海航運が急速に進展したとし、とりわけ明代以来の福建、廣東の大型船以外に浙江の蛋船や三不像船などの海船、江南の沙船、北方での天津衛船などが活躍した航運状況を短編ながら述べている。

わが国では、香坂昌紀¹⁰⁾・森田明¹¹⁾及び松浦章¹²⁾と宮田道昭¹³⁾の論考がある。既に雍正年

5) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

6) 杜黎「鴉片戦争前上海航運業的發展」『学術月刊』第88期、1964年4月。

蕭國亮「沙船貿易的發展與上海商業的繁榮」『社会科学』1981年第4期。

蕭國亮「外国資本入侵與上海沙船業的衰落」『社会科学』1983年第1期。

蕭國亮「清代上海沙船業資本主義萌芽の歴史考察」『中国資本主義萌芽問題論文集』、江蘇人民出版社、1983年4月。

7) 郭松義「清代国内的海運貿易」『清史論叢』第四輯、1982年12月、92～110頁。

8) 郭松義・張澤咸『中国航運史』中国文化史叢書61、台湾・文津出版社、1997年8月。

9) 同書、285～297頁。

10) 香坂昌紀「清代前期の沿岸貿易に関する一考察——特に雍正年間・福建—天津間に行われていたものについて——」『文化』35巻1・2号、1971年12月。

11) 森田明「清代台湾における鹿港鎮の交易機能」『東洋史論』4号、1982年9月。

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——」小野和子編『明清時代の政治と社会』、1983年3月。本書第序論第三章参照。

松浦章「清代江南船商と沿海航運」『関西大学文学論集』第34巻3・4号、1985年3月。

松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』42～60頁参照。

13) 宮田道昭「十九世紀後半期、中国沿岸部の市場構造—「半植民地化」に関する一視點—」『歴史学研究』第550号、1986年1月。

間における天津入港の海船に関しては、香坂昌紀やシンガポールの呉振強 (Ng Ching-Keong) によって検討されている¹⁴⁾。このうち、宮田道昭は『中国の開港と沿海市場—中国近代経済史に関する一視点』¹⁵⁾ を発表し、南京条約締結後の中国の沿海市場における外国貿易品や砂糖や銀の問題を論じている。

これらの諸論考は、交易を主とするものであるが、沿海を海上交通路として使用した、松浦章「清代における山東・盛京間の海上交通について」¹⁶⁾ があり、沿海航行船の具体的資料には、松浦章「李朝漂着中国帆船の『問情別單』について」上・下¹⁷⁾ や、松浦章「清末上海沙船の朝鮮漂着に関する一資料」¹⁸⁾ 等がある。さらに日本の台湾統治時代における台湾と対岸の福州との間におこなわれた航運史料として福州にあった日本領事の記録を整理し中国語で紹介したものが¹⁹⁾。また日本の台湾統治時代の台湾の鹿港と泉州等との間の貿易に従事した鹿港郊商の許志湖家の貿易文書²⁰⁾ を整理した成果もある。

沿海航運に関する重要な港市としての厦門の清末における交易構造を考究したものとして村上衛の成果²¹⁾ がある。さらに村上衛には沿海航運によって流通していた物品の一つとしてアヘンの流通²²⁾ に関する論考がある。

厦門は沿海航運の中で特に台湾との航運関係において重要な位置にあるが、松浦章には清代及び、日本の台湾統治時代における台湾の航運問題を扱った台湾で出版された成果がある²³⁾。

沿海航運は平穏な場合のみとは限らない、海上で海難に遭遇する場合も少なくなかった。その一端は本書第1編で述べたように朝鮮半島、日本列島、琉球諸島などに記録が残され、これ

14) 香坂昌紀「清代前期の沿岸貿易に関する一考察」『文化』第35巻1、2号、1971年。

Ng Ching-Keong: *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast 1683-1735*, Singapore University Press, 1983. (呉振強『厦門の興起』)

15) 宮田道昭『中国の開港と沿海市場—中国近代経済史に関する一視点』東方書店、2006年2月。

16) 松浦章「清代における山東・盛京間の海上交通について」『東方学』第70輯、1985年7月。本書第二編第二章参照。

17) 松浦章「李朝漂着中国帆船の『問情別單』について」上・下『関西大学東西学術研究所紀要』第17、18輯、1984年3月、1985年3月。本書第一編第一章参照。

松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』関西大学亞洲文化交流研究中心海外論叢第三輯、台北・樂学書局、2007年2月、1～188頁参照。

18) 松浦章「清末上海沙船の朝鮮漂着に関する一資料」『関西大学東西学術研究所報』第42号、1985年12月。松浦章『清代上海沙船航運史の研究』101～134頁。

19) 松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』第三「臺灣福州間帆船航運史料：1906～1913年在福州日本領事館報告『戎克貿易』」217～317頁。

20) 林玉茹・劉序楓編『鹿港港商許志湖家與大陸の貿易文書（1895～1897）』中央研究院臺灣史研究所、2006年9月。

21) 村上衛「清末厦門における交易構造の変動」『史学雑誌』第109編第3号、2000年3月、43～68頁。

22) 村上衛「閩粵沿海民の活動と清朝—一九世紀前半のアヘン貿易活動を中心に—」『東方学報（京都）』75輯、2003年3月、201～271頁。

23) 松浦章著・卞鳳奎譯『清代臺灣海運發展史』台北・博揚文化、2002年10月。

松浦章著・卞鳳奎譯『日治時期臺灣海運發展史』台北・博揚文化、2004年7月。

らが清代沿海帆船の航運活動を明らかにする貴重な資料を提供しているのである²⁴⁾。

さらに海上を航行する船舶を襲撃する海賊・海盜の問題である。これに関しては松浦章の成果²⁵⁾があり、参考されたい。

これまで、清代帆船の航海に関しては海外へのそれについては注目されていた²⁶⁾が、こと沿海航運に関してはほとんど注意されてこなかった。今後さらに上記の研究を契機に新たな研究が進展することを期待するものである

3 清代沿海航運の概況

次に清代における沿海航運の状況を概観して見ることにする。

乾隆五十四年（1789）十二月十四日付の崇椿宜興の報告によると、現代の遼寧省の渤海湾沿海に位置する、当時の錦州・岫巖・復州・金州・蓋州・牛莊などの六城所属の港に華北・華中・華南地区より来航した船舶の総数が記されている。

錦州岫巖・復州・金州・蓋州・牛莊等六城所属海口、確查去後、嗣據各該委員等會同各該城守尉、協領州縣通判等官、按照各該海口地方官所存出入商船、掛號底簿内、逐細查得、乾隆五十二年共到口船四千一百四十九隻。五十三年共到口千三千三百七十八隻。五十四年共到口船一千七百八十二隻。今以五十四年船數、較比上二年、實係短少十分之六²⁷⁾。

渤海湾に面した海港である錦州・岫巖・復州・金州・蓋州・牛莊に各地から来航する船舶数が記録された珍しい記録である。

乾隆五十二年（1787）4,149隻

五十三年（1788）3,378隻

五十四年（1789）1,782隻

僅か3年間であるが、華北・華中・華南沿海から東北、遼寧沿海へ来航した船舶は、この記

24) 松浦章『文化五年土佐漂着江南商船郁長發資料—江戸時代漂着唐船資料集四—』関西大学東西学術研究所資料集刊13-4、関西大学出版部、1989年3月。

松浦章『文政十年土佐漂着江南商船蔣元利資料—江戸時代漂着唐船資料集七一—』関西大学東西学術研究所資料集刊13-7、関西大学出版部、2006年11月。

松浦章『安政二・三年漂着小唐船資料—江戸時代漂着唐船資料集八一—』関西大学東西学術研究所資料集刊13-8、関西大学出版部、2008年3月。

松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』、1～188頁。

25) 松浦章『東アジア海域の海賊と琉球』琉球孤叢書18、榕樹書林、2008年11月、201～333頁。

松浦章著・卞鳳奎譯『東亞海域與臺灣的海盜』台北・博揚文化、2008年11月、65～226頁。

松浦章『清代帆船東亞航運與海商海盜研究』上海辭書出版社、211～335頁。

26) 田汝康『中国帆船貿易與対外關係史論文集』浙江人民出版社、1987年11月、1～99頁。

陳希育『中国帆船與海外貿易』厦門大学出版社、1991年4月。

松浦章『清代帆船東亞航運與海商海盜研究』上海辭書出版社、1～209頁。

27) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第74輯、国立故宮博物院、1988年6月、435頁。

録から一年に3,000隻から4,000隻であったと推察される。

これらの多くは長江口の上海などから来航する平底型海船の沙船が大部分を占めていた。南からは綿布や茶葉、砂糖などの華中、華南の産物を積載し、帰帆に際しては東北産の大豆や大豆油、その搾り粕である豆餅などを搭載して南へ持ち帰ったのであった。

天津と華南地区との海船による結びつきは雍正時代（1723～1735）にも多く見られ、それについては既に業績²⁸⁾があるが、乾隆時代にも同様な傾向が見られる。長蘆巡撫御史兼官天津鈔關事務の三保の乾隆元年（1736）八月八日付の報告²⁹⁾によれば、雍正十三年（1735）八月四日より乾隆元年八月二日までの一年間に78隻の福建からの船が砂糖や紙類や日用の陶磁器などを天津にもたらした。また西寧の乾隆四十六年（1781）六月二日付の報告³⁰⁾によると、四十五年から四十六年にかけての一年間に天津に来航した福建・廣東からの商船は85隻にのぼった。これら福建などの船は、郷里への帰帆に際して主として天津から遼寧沿海に赴き東北産の大豆等の穀物類を積載して帰帆している。

江蘇巡撫王師の乾隆十六年（1751）三月二日付の報告³¹⁾によると、福建や廣東からは鳥船と呼称された船底に龍骨（キール）を有する海洋航行帆船が上海に来航し、上海周辺の平底型海船である沙船が山東方面や東北地区の港を目指して航行していた。沙船の目的地は先に触れたように主に東北、華北などの地区に行き、大豆などを輸送してくることにあった。両江総督の尹繼善の乾隆十三年（1748）九月十六日付の報告³²⁾によれば、台湾や廈門からの海船も毎年上海に来航していた。これら廣東、福建や台湾の海船は砂糖類や茶葉やドライフルーツなどを上海地区にもたらし、帰帆には綿花や穀物などを持ち帰っている。

嘉慶時期の例は次の表1に示したように、渤海沿海の錦州、牛莊、蓋州、岫巖、復州、金州の治下にある口岸に入港した船舶数が判明する檔案史料である。そこに記された船舶の種類は、「沙鳥衛東」とあることから、沙船、鳥船、衛船、東船であることが容易に知られよう。沙船は長江口を拠点に東北沿海を航運活動の中心としていた³³⁾。鳥船は福建から北洋にもその活動を展開し、日本へも来航していた³⁴⁾。民国九年（1920）『錦縣志』卷十三、交通、商港の条にさらに詳しく記されている。錦州の馬蹄溝海口に来航する帆船としては、「山東兩處、曰衛船、曰登郵」とあるように、天津や山東省からの衛船や登郵と呼ばれた船舶であった。天津からの

28) 香坂昌紀「清代前期の沿岸貿易に関する一考察—特に雍正年間・福建—天津間に行われていたものについて—」『文化』第35巻第1・2号、1971年。

Ng Chin-keong: *Trade and Society: The Amoy Network on China Coast, 1683-1735*, Singapore U. P., 1983.

29) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

30) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

31) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

32) 中国第一歴史檔案館硃批奏摺、財政類・関税項。

33) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』参照。

34) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月参照。

序 論 清代帆船沿海航運史の研究

船は一般に衛船と呼ばれていた。そして山東省からの帆船は東船や登遊と呼ばれた。衛船は1,300市石を積載できる大型船から100市石を積載する小型船舶まであった。登遊は100石を積載する大型船より100市石を積載する小型船があった³⁵⁾。

このように、沿海航運には様々な地域の船舶が活動している。20世紀前半の帆船名は松浦章『清代内河水運史の研究』所収の『支那省別全誌』中国民船名リスト³⁶⁾を参照されたい。

4 清代沿海航運史の研究の課題

本書では、清代における沿海貿易の問題を「清代帆船沿海航運史の研究」としてとりあげた。沿海貿易を担っていたのは、大局的にみて長江口を中心とする平底型海船の沙船を代表とする船舶と、尖

底型海船の福建の鳥船を代表とする船舶に分類することができるであろう。沙船による沿海航運の問題は既に報告した³⁷⁾ため、本書では主に沙船以外の船舶による清代の沿海航運の問題について論じた。構成は以下の通りである。

序 論

序 章 清代帆船沿海航運史の研究

第1章 明代後期の沿海航運

第2章 清代における沿海貿易について—帆船と商品流通—

第3章 清代帆船沙船と鳥船の活動

第1編 清代帆船の朝鮮・日本・琉球漂着史料

第1章 清代帆船の朝鮮漂着と「問情別單」について

第2章 清代帆船の日本漂着筆談史料

表1 嘉慶期錦州牛莊等属海口入港船舶数(年不明)

海 口		船舶種類	船 舶 数	
			本年	前年
錦州	天橋廠 小馬蹄溝	沙鳥衛	1365隻 (41.5%)	1090隻 (31.5%)
牛莊	没溝營 耿隆屯	沙鳥衛	728隻 (22.2%)	1053隻 (30.5%)
蓋州	連雲島 紅旗溝 大孤山 青堆子	沙鳥衛東	147隻 (4.5%)	163隻 (4.7%)
岫巖	尖山子 英那河 鮑家馬頭 小沙河	沙 東	570隻 (17.3%)	620隻 (17.9%)
復州	娘娘宮 五湖嘴 皮子窩 青山台	沙鳥衛東	114隻 (3.4%)	136隻 (3.9%)
金州	金廠 石槽 紅崖 和尚島	沙鳥衛	362隻 (11.0%)	395隻 (11.5%)
合 計			3286隻 (100%)	3457隻 (100%)

35) CHINA: IMPEERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, NEWCHWANG, p.25.

36) 松浦章『清代内河水運史の研究』関西大学出版部、2009年2月、321~366頁。

37) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

- 第3章 18・19世紀南西諸島漂着中国帆船より見た清代航運業の一側面
- 第2編 清代帆船山東・東北・天津沿海の航運業の展開
 - 第1章 清代帆船の山東沿海航運について
 - 第2章 清代における山東・盛京間の海上交通について
 - 第3章 清代盛京海港錦州とその後背地
 - 第4章 清代東北と上海沙船航運業
 - 第5章 1920年代大連大山埠頭と中国民船沿海貿易
 - 第6章 天津と沿海航運
- 第3編 清代帆船浙江沿海の航運業の展開
 - 第1章 清代寧波の民船業
 - 第2章 寧波出帆、寧波帰帆：清代寧波帆船の航跡
 - 第3章 清代浙江乍浦における日本貿易と沿海貿易の関連
 - 第4章 寧波商人虞洽卿による寧波・上海航路の開闢—寧紹輪船会社の創業—
 - 第5章 1920年代初期の寧波近海の海盜
- 第4編 清代帆船福建沿海の航運業の展開
 - 第1章 清代福建の海船業について
 - 第2章 清代福州における帆船沿海貿易
 - 第3章 清代晋江帆船の海上発展
 - 第4章 清代帆船と金門の船員
 - 第5章 清代福建・沙埕船の長崎来航について
- 第5編 清代帆船粵東・台湾沿海の航運
 - 第1章 清代潮澄商船の活動について
 - 第2章 清末汕頭と台湾の航運関係
 - 第3章 清代台湾における海上航運
 - 第4章 清朝中国と日本統治時代台湾との帆船航運
 - 第5章 清国厦門と日本統治時代台湾との帆船航運
- 終章 清代帆船の航運活動について

序論では序章において清代の沿海航運の研究を回顧するとともにその課題を提示した。第1章「明代後期の沿海航運」は、清代の前期として明代における沿海航運の実態の一端を述べた。特に明代後期以降の海禁の緩和と共に沿海航運が進展していた実情を述べた。第2章「清代帆船における沿海航運について—帆船と商品流通—」は、清代における沿海航運の担い手であった帆船による航運と沿海各港市との関連について概括的に考察した。第3章「清代帆船沙船と鳥船の活動」は、沿海航運の担い手であった特に清代を代表する2種類の帆船、沙船と鳥船に

よる沿海航運活動の状況を明らかにした。

第1編「清代帆船の朝鮮・日本・琉球漂着史料」として、第1章「朝鮮国漂着中国帆船の『問情別單』について」は、清代帆船の航運活動を明らかにする貴重な史料として、朝鮮王国時代に残された朝鮮官吏が朝鮮国に漂着した中国商船を取り調べた記録を『備邊司謄録』から明らかにし、清代帆船の航運実態について述べた。第2章「清代帆船の日本漂着筆談史料」は、江戸時代の日本に漂着した中国沿海商船の記録の一端を紹介するとともに、その資料から見られる清代帆船の航運活動の状況について述べた。第3章「18・19世紀南西諸島漂着中国帆船より見た清代航運業の一側面」は琉球王朝時代の重要な史料である『歴代宝案』に見える琉球に漂着した中国商船の記録を抽出し、その記録から明らかとなる清代帆船の航運活動について述べてものである。

第2編「清代帆船山東・東北沿海の航運業の展開」は、第1章「清代帆船の山東沿海航運について」において、清代帆船の山東沿海における活動について述べたものである。第2章「清代における山東・盛京間の海上交通について」は、清代において山東と東北地域との海上交通が船舶を利用してどのように行われていたかを明らかにしたものである。第3章「清代盛京海港錦州とその後背地」は、東北地域の代表的な沿海港の一つである錦州に焦点をあて、沿海航運で運ばれた物品がどのように内陸部の地域に搬出されていたのかと言った問題に焦点化して論じたものである。沿海航運と内陸地域との関係について考察している。

第4章「清代東北と上海沙船航運業」は、既に明らかにした沙船の航運業の問題であるが、特に沙船と東北地域との関連性について論じている。第5章「1920年代大連大山埠頭と中国民船沿海航運」は、清朝が崩壊する直前と中華民国成立初期の大連における帆船航運がどのようなものであったかについて大連港の輸出入貨物目録を利用して考察したものである。第6章「天津と沿海航運」は、首都北京の外港としての天津と沿海航運に関して述べた。

第3編「清代帆船浙江沿海の航運業の展開」は、第1章「清代寧波の民船業」として、中国沿海の中枢に位置している寧波における帆船の航運業について考察したものであり、第2章「寧波出帆、寧波帰帆：清代寧波帆船の航跡」は、寧波を拠点にし、寄港した帆船がどのように航運活動を行っていたかについて述べている。第3章「清代浙江乍浦における日本貿易と沿海貿易の関連」は、寧波と同様に浙江省沿海部に位置し、清代において対日貿易の基地となった乍浦と沿海貿易との関係について考察している。第4章「寧波商人虞洽卿による寧波・上海航路の開設—寧紹輪船会社の創業—」は、清代後期以降において上海に多くの人材を輩出した寧波周辺において汽船航運業を興起した寧波商人虞洽卿の活動について論じた。そして第5章「1920年代初期の寧波近海の海盜」は、1920年代を中心に寧波近海に出没した海賊・海盜に焦点化し、その状況と沿海帆船の航運活動について述べた。

第4編「清代帆船福建沿海の航運業の展開」は、清代の沿海航運において最も活躍した福建の状況について、第1章「清代福建の海船業について」は福建における帆船航運業を論じ、第

2章「清代福州における沿海帆船貿易」は、英国領事報告に見える1846年1月1日～6月30日までの6ヶ月間の福州港から出入港した中国帆船の記録をもとに、福州を中心とする帆船航運の実態を分析している。第3章「清代晋江帆船の海上発展」は、清代における泉州府晋江縣治下にあった祥芝の蔡氏の家譜を中心に沿海民衆の海上活動について考察した。第4章「清代帆船と金門の船員」は、福建省の沖合にあり現在は台湾統治下にある金門島の船員の海上活動を論じた。第5章「清代福建・沙埕船の長崎来航について」は、福建の東北沿海の港沙埕とその港市を歴史的に考察し、特に江戸時代の日本へ来航した沙埕船と呼称された帆船の実態を解明したものである。

第5編「清代帆船粵東・台湾沿海の航運」において、第1章「清代潮澄商船の活動について」は、広東省の東北沿海の潮州府治下に所属した海船の沿海航運活動について論じた。

第2章「清末汕頭と台湾の航運関係」は、清末の汕頭と日本統治時代の台湾との航運活動を、日本の領事報告を中心に考察している。第3章「清代台湾における海上航運」は、清代における台湾帆船の航運活動に焦点化して論じたものである。第4章「清朝中国と日本統治時代台湾との帆船航運」は、日本の植民地時代の台湾における航運活動の実態を考察した。

第5章「清国廈門と日本統治時代台湾との帆船航運」においては、特に台湾との航運において密接な関係があった福建省の廈門と日本の統治時代の台湾とのそれについて考究したものである。

終章「清代帆船の航運活動について」については、清代における中国帆船の航運活動がどのように行われていたかを特に福建を中心とする清代檔案を中心に沿海航運の歴史的意義について論じた。

以上のように、本書は清代における帆船の航運活動を中心に北は渤海沿海から南は廣東沿海に及ぶ沿海海域までを主要な課題として考究したものである。しかしながら清代帆船による航運活動の課題はこれで全てが解決したわけでは無く、本書がこの問題の礎になれば幸甚である。諸賢の御批正を希う次第である。

第1章 明代後期の沿海航運

1 緒言

明代の嘉靖万暦年間以降における商品経済の飛躍的な発展は国内の商品流通を活性化させた¹⁾。このため中国大陸の沿海地域においては、大運河による輸送方法だけでは増大した商品需要に対応することは困難とされ、しばしば沿海による海上輸送の復活が主張されている²⁾。

たとえば、太倉の生員の毛希秉が、

今黄河は日々南に徙り、漕運はしだいに行い難きの勢あり、海運を講求するにしく無し。沿海の魚人・竈丁・塩徒・番客を招募し、ついで海洪を認め、以て運道を開かん。広東船の如きはよく漳州に至たり、漳州船はよく寧波に至り、寧波船はよく崇明に至り、崇明船はよく通・泰・海州に至る。此より以北は豈に識認の人無きも、故老相い伝え、崇明より海州に至るは風順なれば一日を需める無く、海州より登州に至るは六百里、登(州)萊(州)を転過するに千余里を転抱し、利津(天津)より直沽に至るも亦、六百里に近し、故に嘗て之を考えん³⁾。

と記しているように、明初における黄河河道の移動以降、大運河の利用より沿海航運の方が一層有利であると指摘している。

さらに、海禁政策が行われ海上航行に関して厳禁されていた時代にもかかわらず、唐順之が次のように論じている。

漳・泉の巨室の船隻を有する者をして、官が番号を作り、富者をして之と保結せしめ、其の出洋を許す。南は則ち^{みはり}哨は広東に至り、北は則ち哨は浙江に至る。貨物を装載し、税を納め自売するに、之を省する將官を以てし、之を限るに信地を以てし、牌を交し驗を報す。其の回るや、南は則ち恵・潮の米を販するを許し、北は則ち福・寧・温・台の米を販するを許す。但し外国に至り、および番貨を載せるを許さず⁴⁾。

とあるように、海外貿易は禁止しても、沿海航運を認める施策を論じている。

しかし、明代において東北沿海を利用した官運による漕糧輸送を除いて沿海航運は明朝から注目されなかった。

1) 傅衣凌『明清時代商人及商業資本』、北京・人民出版社、1956年7月、1980年7月再版。

傅衣凌『中国経済史論集』、福建人民出版社、1981年1月参照。

2) 星斌夫『大運河—中国の漕運—』、近藤出版社、1971年1月。

星斌夫『大運河發展史—長江から黄河へ—』、平凡社、東洋文庫410、1982年6月参照。

3) 『籌海図編』巻七、山東事宜、附録。

4) 同書巻四。

このため、明代における海上貿易史の研究を回顧した時、その研究の多くは、倭寇及びヨーロッパ勢力の進出に伴ない、海禁下にもかかわらず中国商人の海外に進出した海外貿易の解明に主眼が置かれている⁵⁾と言っても過言ではあるまい。

他方、視点を変え先に触れた沿海航運の研究となると前者に比して研究はほとんど進んでいないと言えるであろう。その中でも、明代における沿海航運の存在を一早く指摘したのは佐久間重男である。

佐久間は「明代海外私貿易の歴史的背景⁶⁾」の中で、「広東・浙江・福建の沿海地方は、自然的地理的条件にその生活を制約せられ魚塩の業に従事したり或は沿岸航路による生活物資の仲介貿易に従事したりする者が多かった⁷⁾」と指摘し、とりわけ地理的条件から福建は「輸送費のかさむ陸運よりも海運が有利であり⁸⁾」とし、「海上沿岸路貿易は福建経済の根幹をなすものであった⁹⁾」と考察して、沿海地域とりわけ福建における沿海航運の重要性を指摘したのである。

しかしながら、その後、沿海航運についての講究が見られないため、本章は敢えてここに試論を呈する次第である。

2 嘉靖年間の沿海航運

「嘉靖の大倭寇」と言われる海寇問題の解決のために浙江省に派遣された朱統が、当時の沿海地区の航行船の状況を記録し残している。それは、嘉靖二十七年（1548）五月三日より六月二十一日に至る39日間の浙江福建沿海海域を航行した船舶を調査させた「海洋賊船出沒事¹⁰⁾」である。この報告は福建の福寧州の報告が一件知られるものの他は全て浙江沿海における航行船の事例である。

同書に記録された船隻数は1,172隻に及び、記録日数39日間では一日平均30隻余となり、暦日数48日（五月三日より六月一日まで）間にしても一日24隻余の沿海航行の例が見られるのである。報告の中に明らかに賊船とされた船舶も知られるが、賊船以外の私船の航行も多く含まれていたものと思われる。

その例はたとえば、同書、五月五日の条に、

5) 日本の研究の動向は、山根幸夫編『中国研究入門』下、山川出版社、1983年9月）41～44頁参照。中国の研究動向は、平和「一九七二～一九八二年明史研究概述」（『明史硯究論叢』第三輯、江蘇古籍出版社、1985年5月）、二、（七）対外関係問題（346頁）参照。

6) 佐久間重男「明代海外私貿易の歴史的背景—福建省を中心として—」、『史学雑誌』第62編第1号、1953年1月。

7) 同書、6頁。

8) 同書、9頁。

9) 同上。

10) 『覽余雜集』卷三。

永嘉縣民徐魁・呉合等、自福建収買大木、雇船裝至福寧州石澳洋、被賊船四十余隻劫掠、漂流木船四隻、燒燬一隻、打破二隻。

とあるように、浙江省温州府永嘉縣の民、徐魁と呉合らが福建より大木を買い入れ、船舶を雇傭して帰帆中に福寧州の石澳洋の洋上で海賊船団40余隻に襲われた。そして、徐魁らが木材を運搬させていた船舶の内、一隻は焼失、二隻が打破されるという被害を受けたのである。

表1 嘉靖二十七年(1548)五・六月浙江・福建沿海航行表

省	府州	縣	巡檢司等	5/4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
浙江	嘉興	嘉善													
		平湖	乍浦												
		海塩	澉浦												
	紹興	嵊										4			
		寧波	定海												
	象山	昌国													
		台州	臨海	海門											
	連盤									1					
			臨海												
			太平	松門										2	
				楚門											
				蒲枝											2
			太平										2	2	3
		温州	樂清	盤石				6	1						
				岐頭											
				北監		6									
			樂清		6							6			
			永嘉	寧村					6						
			永嘉												
		瑞安		海安					23						14
					海頭										
				鳳凰								2	7		
				沙園					14						
	瑞安														
	平陽		壯士												
				金郷								7			4
			蒲門				45								
			肥槽						4			10			
			斗門												
			仙口												
			龜峰				20	20		5					
		平陽						5		1	8	2		2	
福建	福寧					40									

第1章 明代後期の沿海航運

省	府州	縣	巡檢司等	5/15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	29	
浙江	嘉興	嘉善													3		
		平湖	乍浦									1					
		海塩	澉浦							1							
		紹興	嵊														
		寧波	定海														
		象山	昌国									10余	10		3	10	
		台州	臨海	海門			7	7									
	連盤																
			臨海														
			太平	松門	4	7			10								5
				楚門		10				9			8				
				蒲枝													
			太平		2									7			11
		温州	樂清	盤石	6						4	27		3			
				岐頭													
				北監					8								
			樂清		9	5			9		20						
			永嘉	寧村								1					
			永嘉											20			
		瑞安		海安												3	
				海頭													2
				鳳凰								5		4			
				沙園									7			10	
	瑞安																
	平陽		壯士			1											
			金郷									3	5				
			蒲門														
			肥槽														
			斗門														
			仙口			1									3		
			龜峰												12		
		平陽								3					3		
福建	福寧																

序 論 清代帆船沿海航運史の研究

省	府州	縣	巡檢司等	6/1	3	4	9	10	11	12	14	15	16	17	18	19	20	21
浙江	嘉興	嘉善			2	1												3
		平湖	乍浦															
		海塩	澉浦															
	紹興	嵊																
	寧波	定海																
	象山	昌国													1			
	台州	臨海	海門															
			連盤													1 [舟宗]		
		臨海																
		太平	松門											3				
			楚門															
			蒲枝									9						
		太平												5				
	温州	樂清	盤石												3			
			岐頭															
			北監															
		樂清																
		永嘉	寧村				6					9		6				
		永嘉													6			
		瑞安	海安	6										18	19	5		
			海頭								5		5	2	28	5		
			鳳凰														5	
			沙園						3				14		7	7		
		瑞安																
		平陽	壯士														1 [舟宗]	
			金鄉				49	2	4	7							18	6
			蒲門				20余										6	
			肥槽					20		7								
			斗門															
			仙口															
			龜峰															
		平陽					56余	19		7		15					6	
福建	福寧																	

徐魁らが温州よりどのような交通手段を用いて福建に赴いたかは明らかでないが、福建で購入した木材をおそらく郷里に運殿する手段として沿海船を利用していたことは明らかである。

さらに、同書、五月二十三日の条に寧波府下の昌国衛前・後所二箇所の報告によれば、金齒門、八排門等の海上に大船十余隻が見られた。調査したところ、

臨海縣豪民朱金・丁十三・陳大明・陳大爵・趙雲・趙信等私船、不由禁阻。

とあるように、浙江省台州府臨海縣の豪民朱金らの私船であった。彼等が何故沿海を航行していたかは不明であるが、明らかに賊船ではない沿海船の航行であった。

その後、六月十八日の条には、定海縣の報告として次の記事が知られる。

定海衛舍余李克賢・同縣民湯容・盧一・朱三等私船出海、至北洋老山、遇賊船一隻、劫盧一・朱三去訖、李克賢等奔山逃回。

とあり、定海縣の湯容等の私船が賊船に襲われたことを記している。彼等が出海していた理由は不明であるが、沿海航行に船舶を利用していたことは明らかである。

さらに、『湧幢小品』卷二六の次の記事が湯容等の航行目的を知る上で一つの示唆を与えてくれる。

普陀一無所産、歳用米七・八千石、自外洋者、則蘇松一帶、出劉河口、風順一日夕可到、自内河来者、歷錢江・曹娥・姚江・盤壩者四、由桃花渡至海口、風順半日可到、兩地皆載米以施。

とあるように、舟山列島の普陀山は食糧の供給を他域に仰いでいた。その供給地として、蘇州や松江地域があった。同地域からは長江口の劉河口より海に出て普陀に米石を海上輸送していたことが知られる。また杭州湾南岸地域からは内陸の水運によって桃花渡より海に出て輸送されていた。このように、舟山列島が海上に位置することから、当然のこととして沿海船の航行が瀕繁に行なわれていたと考えられる。

湯容等の海上航行は、先の朱紉の報告に見える定海縣民の私船による沿海航行の一端と考えられるのではあるまいか。

以上のように嘉靖年間における記録に見える沿海航行の事例は極めて少ないが、その例から、福建浙江地域の沿海民にとって沿海は海禁下にもかかわらず重要な航運路として利用されていたことが知られるであろう。

3 万暦年間の沿海航海

隆慶（1567～1572）初年において海禁が緩和されたのに伴ない、海船の進出が数々見られるようになる。

しかし、沿海船の活動についての資料は管見の限り極めて少なく、その事例を朝鮮半島への漂着船の内から探ってみることにする。

万曆三十三年（1605）六月に朝鮮半島全羅道に漂着した船を朝鮮国の官吏が拿捕し、取り調べたところ、その中に中国人がいた。その内の黄文が次のように供述している。

一名黄文、年四十五歳、係福建漳州府竜機縣人、万曆二十八年四月二十五日、与同劉太等一十三人、做伴裝船、要往広東地面、貿換貨物、行到潮州洋裏、遇倭船五隻、包圍俺船¹¹⁾。

とあり、福建省漳州府竜機縣とあるが、おそらく竜溪縣と思われる同地の黄文四五歳が、万曆二十八年（1600）四月二十五日に、同郷の劉太ら13人と同船して広東方面に交易に行くため海上航行していたところ、潮州の沿海上で倭寇に包圍されたのであった。

また広東人劉明の沿海への出海の理由は次のようである。

一名劉明、年四十三歳、係広東広州府人、俺於万曆三十年三月十八日、為因買売、与同王明等八人、裝船下海、要往南海縣、行到洋外、撞遇倭船十余隻¹²⁾。

とあり、広東省広州府の人劉明四三歳が、万曆三十年（1602）三月十八日、交易のため同郷の王明ら八人と同船し、同府下の南海縣へ海上向ったところ、洋上で倭船十余隻に遭遇したのであった。

以上の二例は乗船者数から鑑みて比較的小型の沿海船であったが、明らかに沿海貿易を目的とした船舶が海上航行していたことが知られるであろう。

沿海を大型船が航行していた例としては、万曆三十六年（1608）七月に、朝鮮半島の慶尚道近海に漂着した次の船が知られる。

朝鮮の官吏が取り調べをした結果、乗船者の供述した内容は以下の通りである。

一名戴朝用、年四十四歳、係福建福州府福清縣人、原係琉球国封王把総職事、於万曆三十六年六月二十六日、為因求官、雇搭本縣商船一隻、裝載貨物、帶同陳以謙等四十六名、自福州省城、開洋行使、要向北京下卸、七月初一日、徒遭惡風、迷失洋路、初八日、復值惡風大作、將本船碇舵什物、俱各破折棄失、任風漂流、遇有巖島、將船□泊¹³⁾。

とあり、戴朝用は福州府福清縣人で、かつて琉球国王の冊封時に把総に任ぜられたことがあると供述した。彼はさらに、万曆三十六年（1608）六月、福清縣の商船に搭乗し陳以謙ら四六名と共に福州より出帆して、おそらく天津を経て北京に赴く途上、大風に遭って漂流し朝鮮半島に漂着したことを述べた。

彼と同乗していた船客及び乗組員の名は以下のように記されている。

一名陳以謙、年三十五歳、係福建福州府福清縣人、做聽用把総職事。

一名翁樂、年三十五歳、係福建福州府福清縣人、做省祭職事。左論德、翁正春乃俺従兄、為因求官随同、戴朝用前往北京、漂海来了。

11) 『事大文軌』 卷四五、十九丁裏～二十丁裏。

12) 同書、二十丁裏。

13) 同書、卷五一、二四丁裏～二五丁表。

- 一名、林宗室年三十二歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁。
- 一名、倪朝挺、年三十六歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、周富、年三十一歳、係福建興化府莆田縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、倪応聘、年三十四歳、係福建福州府福清縣人、船戸身役。
- 一名、倪大器、年三十歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、倪朝殷、年二十六歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、倪朝芳、年四十歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、倪朝官、年一十九歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、陳一蘭、年四十一歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、王大陸、年一十五歳、係福建福州府福清縣人、即翁樂家人。
- 一名、王大栄、年二十七歳、係福建福州府福清縣人、即翁樂家人。
- 一名、翁子養、年二十七歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、王玉珍、年三十八歳、係福建福州府閩縣人、即翁樂家人。
- 一名、李秀春、年二十七歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、任一元、年二十九歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、陳從初、年二十五歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、陳公瓊、年三十三歳、係福建福州府閩縣人、梢工身役。
- 一名、李応明、年三十五歳、係福建福州府閩縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、施仲文、年二十八歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、鄭邦佑、年二十四歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、曹一愿、年三十九歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、林四、年六十歳、係浙江温州府人、梢工身役。
- 一名、陳一澄、年三十歳、係福建福州府福清縣人、即林宗室家人。
- 一名、何楊、年三十歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、何一□、年三十一歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、洪秀芳、年三十二歳、係福建福州府侯官縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、林文、年三十二歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、陳大暎、年四十五歳、係福建福州府福清縣人、梢工身役。
- 一名、林梅、年三十歳、係福建福州府侯官縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、林振、年二十二歳、係福建漳州府人、無役白丁、販売為業。
- 一名、梁日星、年二十五歳、係福建漳州府人、無役白丁、販売為業。
- 一名、劉英、年四十四歳、係福建漳州府人、無役白丁、販売為業。
- 一名、戴以廉、年二十九歳、係福建福州府福清縣人、即戴朝用家人。
- 一名、戴長四、年三十五歳、係福建福州府福清縣人、即戴朝用家人。

- 一名、戴元顯、年二十一歳、係福建福州府福清縣人、即戴朝用家人。
- 一名、林炯吾、年五十七歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、林楚、年二十五歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、陳国用、年四十三歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、吳佐泉、年五十歳、係浙江金華府義烏縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、鄭天顯、年四十五歳、係福建福州府福清縣人、無役白丁、販売為業。
- 一名、薛可光、年二十五歳、係福建福州府福清縣人、即陳以謙家人。
- 一名、薛祥一、年三十歳、係福建福州府福清縣人、即陳以謙家人。

漂海詞、因并与戴朝用相同、所供是実等情¹⁴⁾。

とある。本船は船戸倪應聘の所有船舶と見られ、これに水手である梢工14名が乗組んでいた。この他、商人が17名、そして所用のため北京へ赴く戴朝用ら15名が乗船していたのである。この構成を表示したものが表2である。この船は明らかに沿海航行を目的とした船であり、福州から北京へ赴むく旅客を乗船させていた。

表2 万曆三十六年（1608）倪應聘船乗船者構成表

乗船者	氏名	人数	本籍省	府	州・縣	小計
船戸	倪應聘	1	福建	福州	福清	1
梢工		14		福州	福清	12
				福州	閩	1
			浙江	温州		1
商人		17	福建	福州	福清	9
				福州	閩	1
				福州	侯官	2
				興化	莆田	1
				漳州		3
			浙江	金華	義烏	1
船客		15				
官人	戴朝用		福建	福州	福清	1
	同家人			福州	福清	2
	同家人			漳州		1
官人	翁 樂		福建	福州	福清	1
	翁 樂從兄		福州	福清		2
	同家人			福州	福清	2
	同家人			福州	閩	1
官人	陳以謙		福建	福州	福清	1

14) 同書、二五丁表～二八丁裏。

	同家人			福州	福清	2
	林宗家		福建	福州	福清	1
	同家人			福州	福清	1
合計		47				47

出典：『事大文軌』 卷四十五、25丁表～28丁裏

また万曆四十五年（1617）七月二十七日、朝鮮半島慶尚道浦口湾に福州府福清縣の船が漂着している。同船について明『神宗実録』万曆四十六年（1618）八月壬午（二十六）条に、

朝鮮国王李琿、發還漂海人丁、時福建商民薛万春等四十人、浮海商販、於七月十九日、在福建沙埕洋中遇風、以七月二十七日晡、漂至朝鮮。

とある。福建の商人薛万民ら40人が交易のため出帆したところ、沙埕（福建省福寧州）沖で大風に遭遇し朝鮮半島に漂着したのであった。

この船についての詳細は、『備辺司謄録』第一冊、光海君十年（1617）九月十九日条に見える。

一名、薛万春、係福州府福清縣水手、俺等一顆四十一人、委於本年七月十二日、討得福州府閩縣奉院道頒給船田執照、雇賀船戸林成海船一隻、自寧波府寒（寧）海縣開使、將到沙埕地面、遇賊多人、將帶銀貨二千余兩、併被抄擄、遣下衣服藥料、收拾裝載、十九日在洋内、息遇颶風徒作、海中東漂西転、二十七日、到浦口湾泊¹⁵⁾。

とあるように、福清縣の水手薛万春ら41名が林成の海船に乗組み、寧波府寧海縣から出帆して、おそらく福建への帰帆中に海賊に遭い、銀2,000余兩を略奪され、残った衣服・薬材を持って航行中、台風に遇い漂流したのであった。この時の乗船者の構成は表3のようになる。

表3 万曆四十五年（1617）林成船乗船者構成表

乗船者	本籍省	府	縣	小計
水手	福建	福州	閩	5
14名		福州	侯官	2
		福州	福清	5
		延平	南平	2
民人	福建	福州	閩	13
26名		福州	侯官	3
		福州	福清	1
		延平	南平	7
		邵武	建寧	2
合計				40

出典：本書第1編第1編史料1参照。

15) 松浦章「李朝漂着中国帆船の「問情別單」について」（上）（『関西大学東西学術研究所紀要』第17輯、1984年3月、26頁。本書第1編第1編参照。

乗船者41名中、不明の1名を除き、船の乗員は14名、船客は26名・船客は商人であったのか、旅客であったかは不明であるが、船の水手等の乗組員と、他の乗船者との比は、倪応聘船の場合が31.9%対68.1%であり、林成船の方は35%対65%である。両船の比はほぼ同率であったと見られるであろう。

4 崇禎年間の沿海航運

万暦年間以降になると沿海航運並びに海外貿易の活動は顕著に見られ、沿海地域の官吏を悩ましていた。

天啓七年（1627）年五月より崇禎二年（1629）四月まで浙江巡撫であった張延登の崇禎二年（1629）四月十七日付けの題本¹⁶）に福建・浙江沿海地域における航運の状況が知られる。

閩浙連海交界之處、名曰沙埕、以限南北、功令開船、不許過浙、浙船亦不許過閩。とあり、福建省と浙江省との省境にある沙埕が両省の北限南限であって、明の法律では福建船籍の船舶も浙江船籍の船舶も同地を越えて他省への航行は許されていなかった。

ところが、同題本によると、その「功令」を無視して越境する船舶の航行が多々見られるのである。

臣細訪閩船之為害于浙者、有二。一曰杉木船。福建延・汀・邵・建四府、出產杉木、其地木商、將木沿溪、放至洪塘・南台・寧波等處發賣、外載杉木、內裝絲・綿、駕海出洋、每賃興化府大海船一隻、備至八十餘兩、其取利不貲。一曰釣帶魚船、台之大陳山、昌之韭山、寧之普陀山等處、出產帶魚、獨閩之莆田・福清縣人善釣、每至八・九月、聯船入釣、動經數百、蟻結蜂聚。

とあるように、張延登の調査によって、福建船舶が越境して浙江沿海地域に進出する船舶に二種類あったことが知られる。

一種の船舶は杉木船である。福建の閩江上流域に属する延平府、汀州府、邵武府、建寧府の四府において木材の杉を産出し、各地域の木材商はそれらの材木を水運を利用して搬出し、閩江口の閩侯縣の洪塘鎮や同縣の南台へ運搬するだけでなく、さらには浙江の寧波等地まで輸送し販売していたのである。その際、これらの材木商は木材の運搬において船舶の積荷の外側は杉等の木材を積載しているように見せかけているが、その内側には絲や綿などを積み込んでいた。彼等は一端海上に出ると、興化府などから大型の海船を雇傭しそれらを運搬していた。運賃は一船につき80余兩ほどの収益があったのである。

もう一種の船舶は、浙江省沿海で取れる帶魚を捕獲する釣船である。台州湾沖の島嶼である台州列島中の大陳山や寧波府象山縣の昌国衛沖の韭山列島、さらに寧波府沖の舟山列島中の普陀山などの近海では帶魚が捕獲できた。しかし、福建の莆田縣や福清縣の漁師が上手に捕魚す

16) 『明清史料』乙編第七本、618丁表～619丁表、「兵科抄出浙江巡撫張延登題本」。

るため、旧暦の八・九月頃になると、それらの漁師の漁船が船を連ねて漁撈のため浙江近海に出没していた。時には数百隻にも達していたのである。

これらの福建船の浙江沿海への進出に対し、浙江船籍の船舶も越境して福建省沿海へ進出していることについて、張延登が次のように記している。

至浙人之自為害者、曰划船。為最前釣船、搭廠于山、繫葦于海、内地奸民、皆以大小划船、假冒鄉紳旗号、装載酒米、与漁船貿易、因而蔵違禁硝磺等物、以資賊、每獲重利而歸。

とあるように、浙江省の划船と呼ばれた大・小の船舶が越境していた。これらの划船は浙江沿海地域に居住する郷紳の旗号を詐称して、官憲の眼をごまかし、船舶に酒や米を積載して沿海の漁船と交易したり、さらには国家の禁制品である硝石や硫黄などを海賊との間で交換して莫大な利益を得ていたことが知られるのである。

上述のような浙江福建沿海の船舶の航行による両地域を中心とする商品流通の状況について張延登は次のように記している。

兩処商船、俱卸沙埕倒換、貨自南來者、如糖・靛・椒・藤諸物、必易浙船以入。貨自北去者、如桃・棗・藥材諸物、必易閩船以出。

とあり、浙江福建両省の商船は沙埕において相互の積荷を交易交換していたのである。沙埕は両省の省境近くに位置するだけでなく、両省における商品流通の分岐点でもあった。沙埕を境に福建方面から浙江方面へ流通する南貨には、砂糖や染料に使用される靛、胡椒、細工品や家具等の藤製品であって、沙埕において浙江籍の船舶に交易して浙江地域に流入した。他方浙江方面から福建地域に流入する北貨には桃や棗や薬材等の諸物があり、沙埕において福建籍の船舶に交易して流出していた。

さらに、崇禎三年（1630）十二月乙巳朔に兵部尚書の梁廷棟が上言している中に、福建・浙江の沿海航運の一端が知られる。

閩地瘠民貧、生計半資於海、漳・泉尤甚、故揚航蔽海、上及浙直、下及兩粵、貿遷化居、惟海是藉¹⁷⁾。

とあり、福建地方は生産力が低く、人々の暮しは貧しいため、生計の大部分は海に依拠せざるを得ない。とりわけ漳州や泉州はこの傾向が強く、このため沿海航運の船舶が海上をおおうとされ、北は浙江省や南直隸等の長江口から南は広東・広西地域までその航運の範囲とされていたのである。

他方、長江口においても沿海船舶の活動が知られている。

上海の郷紳であった姚廷遴の年譜¹⁸⁾において彼の親家に殷氏がおり、その家を訪問した時

17) 『崇禎長編』崇禎三年十二月乙巳朔条。

18) 『歴年記』、『清代日記匯抄』上海人民出版社、1982年4月。

同書を使用した研究に佐伯有一「明清交替期の胥吏像一斑」（『中村治兵衛先生古稀記念東洋史論叢』刀水書房、1986年3月）、岸本美緒「『歴年記』に見る清初地方社会の生活」、『史学雑誌』第95編第6号、1986年6月がある。

の崇禎十二年（1639）十月二十六日のことを次のよう記している。

殷係崇明籍、僑居海上已三代矣。業有沙舡幾隻、開販柴行生理、家甚厚¹⁹⁾。
とあり、崇明籍を有する殷氏は海上にその職を求め既に三代に及んでおり、沙船を数隻所有し、さらに熱料店を経営していたため、かなりの財を築いていたようである。

殷氏が三代に及んで航運業を経営していたとすると数十年から百年近い歴史があったと考えて良いであろう。そうすると、江南沿海、とりわけ長江口地域の航運業は、嘉靖・万曆時代には相当に活動していたと思われる。

5 小 結

上述のように、明代の後期において沿海民衆による沿海航運は活発におこなわれていたのである。

隆慶末から万曆初にかけ税糧の海運を主張した王宗沐が、彼の考えの前提となる事実として、彼自身の調査で次のように述べていることが明代後期の沿海航運の実情を知る上で重要である。

查得原有遮洋綫下准大等六衛、及通州・塩城二所、浙江寧波・紹興・台州・温州、直隸太倉・鎮海六衛、俱係辺海地方、其人習知海事²⁰⁾。

とあり、王宗沐は江蘇・浙江沿海地域の地名を列举し、同沿海の民衆は海事を熟知していたことを指摘しているように、沿海地域ではかなり広範囲に航運活動がおこなわれていたと考えられるであろう。

海運が河運よりも有利な点を王宗沐はさらに次のように記している。

臣查、前項海船、每隻比河船、多装糧二百石、是海船一隻、抵河船一隻半²¹⁾。

とあり、王宗沐の言う海船ですら、河船の一倍半の積載能力があり、海船の有利さが知られる。

それ故、沿海民衆の航運活動は緊急を要する軍餉輸送に利用してはという意見まで出されたのである。万曆二十五年（1597）十月二十八日付の張養蒙の「議定南運以濟東運疏」にその例が見える。

臣惟東征將士、需餉甚殷、水陸灌輸、需糧甚急、即今天津水運之始、第一苦于無糧、則暫取預備臨・德。其次苦于無船、則暫括商船・民船、糧船稍具矣²²⁾。

とあるように、万曆三大征の一つ豊臣秀吉の朝鮮侵略に対するため、派遣された明軍への軍需

19) 『歴年記』47頁。同記事は稿本の段階で上海博物館の杜黎氏（現在退館）が使われている（杜氏「鴉片戦争前上海航運業の発展」、『學術月刊』（上海）第88期、1964年4月）。

20) 『皇明奏摺類鈔』卷五三、王宗沐「乞広餉道以備不虞疏」。

21) 同上。

22) 『皇明經世文編』、「張毅敏集」卷一。

物資の輸送が緊急を要し、天津より海上輸送を必要としていた。軍糧は山東の臨清や徳州より徴用し、輸送船舶は少ないため、しばらく商船や民船をあつめ輸送船とする張養蒙の案である。彼がこのような提案をした背景には、商船や民船が既に多く沿海航運に従事していたためであることは歴然であろう。

第2章 清代における沿海貿易について

—帆船と商品流通—

1 緒言

1701年（康熙四〇）広東に上陸し、大庾嶺を越え江西省に入ったイエズス会の宣教師ド・シャヴァニヤックは、中国の商業について、

シナ人がかれらの国外において、ほとんど商業をしないことは事実ですが、その代わりにかれらが国内において行なう取引はヨーロッパの商業などが及びもつかないほど大きいのです。シナ帝国はきわめて大きな領域をもっています。省はその数だけの王国みたいなものです。ある省は米を産し、他の省は亜麻布を産し、各省がその特産品をもっています。これらのものはすべて陸路ではなく、その数がいたって多く、しかもヨーロッパがそれに近いものをひとつとしてもたないほど美しい河川の便宜さの故に、水路によって輸送されます¹⁾。

と記しているように、眼前に展開する中国の広範な商業活動と河川を利用した航運活動の盛大さに強烈な印象を受けたのである。

その後、19世紀中葉において、中国へ来たイギリス人のW・H・ミッチェルもシャヴァニヤック同様、

中国の異なった地方は、それぞれの土壌、気候にしたがって、異なった生産物を産する。そして、国内の交易は、主としてこれらの生産物の交換によって成り立っている。北方地方では棉花を豊富に産し、南方では、米、砂糖、果実、薬、染料、茶などを生産する²⁾。

と、中国各地域において産出された物産が、各地域相互に交換、補充されるようにおこなわれている広範な商業活動の展開を指摘している。さらに、ミッチェルは、その一端として福建の場合について、

福建の農民はかなりの量の砂糖を生産する。これは普通の農民について言っているのであって、砂糖専業で他はつくらぬものにとどまらないのである。農民は、春に最寄りの港で、この砂糖を、天津その他の北方の港へ南季節風の間船で運ぶ商人に売る。その商人のジャンクが四箇月ないし六箇月後に沿岸航海を終えて帰ってくると、秋に、農民は、一部分は現金で、他は北方産の棉花で、砂糖の代価を受取る³⁾。

1) 矢沢利彦編訳『イエズス会士中国書簡集1 康熙編』（平凡社、東洋文庫175、1970年）ド・シャヴァニヤックの撫州府における1703年2月10日付書簡、92頁。

2) 田中正俊『中国近代経済史研究序説』（東京大学出版会、1973年）180頁。

3) 同上

とあり、福建人による沿海貿易を利用した商業活動の展開について如実に記している。

清代中国社会における商品流通を評した二人の外国人の記録した時期には約150年の隔りがある。ことにミッチェルは、この間、産業革命後の発展した商品経済を経験したにもかかわらず、中国社会の商業活動の展開をかくまで評したのである。

清代の商品流通の展開は、既に先学により漸次解明されているが、地域的、商品別に限られており、全国的な規模での流通機構解明には至っていないが⁴⁾、それを補う意味で進められているのに、いわゆる「商業書」の研究がある⁵⁾。

ところが、これらの研究方法や視角からは等閑視され、あるいはその範疇外とされる分野に、ミッチェルも指摘している渤海から南海に及ぶ3,000kmになんなんとする中国大陸沿海を利用した海上輸送による商品流通がある⁶⁾。

元が大都北京に都を置いて以後、明初の一時期を除いて、江南の穀倉地帯より消費地である国都北京にいかに大量の糧餉を輸送するかは重要な問題であった。このため元・明・清の三朝を通じて輸送方法が河運か海運かについて論議されている⁷⁾。

ことに、河運をとった明代中期には丘濬が海運の利を論じ、

今、都北京で公私に用いられているものは多く南方の貨物であるが、貨物の運送について、運河が狭く浅くなり船が進まず困っており、運賃が貨物の値段の倍にもなっている。貨物の値があがるため、費用が出しにくい。この策（海運）がみなおこなわれたならば、南の貨物は日ごとに北に流入し、これまで空船にて南に帰っていた者も必ず積荷を満たすことを求め、そのため北の貨物もまた日ごとに南に流れることになる。今日の富国足用の策はこの方法以外にないであろう⁸⁾。

と、北京への物資輸送は海上輸送が最善の方法であると言っている。

国策として海運の重要性が指摘される背後には、当然民衆の沿海を利用した帆船による商品流通の発展があった⁹⁾のだが、それも各朝の海上政策の強い影響を受けた。とりわけ明朝の「海

4) 清代の商品流通の現状について、勝木茂雄氏が「清代商品流通に関する一覚書」（『中国近代史研究通信』No.9、1978）に整理されている。河運による商品流通として、中原晃雄「清代漕船による商品流通について」（『史学研究』72号、1959）がある。

5) 勝木氏前掲論文7、8頁。水野正明氏が「『新安原板士商類要』について」（『東方学』60輯、1980年）の中で近年の「商業書」研究について詳述されている。

6) 本稿では、海上輸送業を、漕運の一環である海運と区別するため航運業とする。

7) 星斌夫『大運河——中国の漕運——』（近藤出版社、1971年）。同氏『大運河発展史——長江から黄河へ』（平凡社、東洋文庫410、1982年）、「解説——大運河発展史——」参照。

8) 『大学衍義補』卷三四、漕輓之宜下、なお明末期の鄭若曾『鄭開陽雜著』卷二、論海運之利にもほぼ同文の記述が見える。「今京師公私所用。多資南方貨物。而貨物之來。苦于運河窄淺。舳艫擠塞脚費倍于物直。為艱貨物所以踊貴而用度。此策既行。則南貨日集于北。空船南回者。必須物實。而北貨亦日流于南矣。今日富国足用之策。莫大於此」とある。

9) 傅衣凌「明代福建海商」（『明清時代商人及商業資本』人民出版社、1956年）。

禁」策¹⁰⁾、清初の「遷界令¹¹⁾」は、航運業の発展には大きな障壁となった。ところが、復明を標榜して台湾に拠った鄭氏の降服にともない清朝が解禁令にあたる「展海令」を出して以後、東北地方の開発が進むにつれて、この地方と江南等処とを結ぶ海上航路が、過去のどの時代よりも発展したことは、既に先学により解明されている¹²⁾。

しかし、沿海全域に及んだ問題となると、十分な解明がなされているとはいえない。ただ香坂昌紀が、檔案資料により、雍正七年（1729）より同九年（1731）間に天津に入港した福建船等の商船、商人、商品等について、沿海貿易の実態の一部を明らかにしているのみである¹³⁾。

そこで、本章は清代における沿海貿易をとりあげ、朝鮮半島¹⁴⁾、日本列島¹⁵⁾、南西諸島¹⁶⁾等の東シナ海沿海諸地域に残された中国帆船の漂着資料によって商業資本の発展した中国大陸沿海地域¹⁷⁾の商品流通がどのように展開していったのかという問題を解明できればと考えるものである。

2 中国帆船の沿海貿易に関する資料

清代において、沿岸海域を利用した商品流通がいかようにおこなわれていたかを明らかにする具体的資料として檔案資料と沿海地域に活躍した帆船の漂着資料がある。紙幅の関係でその全てを紹介できないが、後論と関係するので、ここで簡単に触れておきたい。

1 檔案資料

中国商船の沿海貿易に関する檔案資料は、香坂昌紀がすでにその一部を紹介している¹⁸⁾が、

-
- 10) 佐久間重男「明朝の海禁政策」（『東方学』6輯、1953年）。
 - 11) 田中克己「清初の支那沿海——遷界を中心として見たる——」（二）、（『歴史学研究』6巻3号、1936年）。
 - 12) 加藤繁「康熙乾隆時代に於ける満州と支那本土との通商」（『北亞細亞学報』2輯、1944年、『支那経済史考証』下巻（1952年）所収）。
杜黎「鴉片戦争前上海航運業の発展」（『学術月刊』第88期、1964年）。
足立啓二「大豆粕流通と清代の商業的農業」（『東洋史研究』第37巻3号、1978年）。
蕭国亮「沙船貿易の発展と上海商業的繁栄」（『社会科学』1981年4期）。
 - 13) 香坂昌紀「清代前期の沿海貿易に関する一考察——特に雍正年間・福建—天津間に行われていたものについて——」（『文化』第35巻1・2号、1971年）。
 - 14) 松浦章「李朝時代における漂着中国船の一資料——顯宗八年（1667）の明船漂着と『漂人問答』を中心に——」（『関西大学東西学術研究所紀要』第15輯、1982年）。
 - 15) 岡田信子「近代異国漂着船について——特に唐・朝鮮船の処遇——」（『法政史学』第26号、1974年）。
 - 16) 松浦章「一八〜一九世紀における南西諸島漂着中国帆船より見た清代航運業の一側面」（『関西大学東西学術研究所紀要』第16輯、1983年）。本書第2編第3章参照。
 - 17) 安部健夫『清代史の研究』（創文社、1971年）6-7頁。
 - 18) 香坂氏前掲論文中に、『文献叢編』、「清雍正朝関税史料」に引く、雍正七年（1729）七月二七日付唐執玉奏摺、同年八月九日付同人奏摺、雍正九年（1731）二月一五日付劉於義奏摺の三件である。

さらに、台湾、国立故宮博物院の宮中檔の刊行によって補うことができる¹⁹⁾。檔案中に見える康熙末年から、雍正一〇年（1732）にかけての天津入港の商船を、その船籍と船号を順に整理したものが表1である。

表1 康熙-雍正時代天津入津船号表

船号	商人	水手	出典	
寧波府鄞縣商字	136	黃同春	21	Y9-12-15
	151	蘇永勝	21	Y10-11-10
	166	魏得勝	21	Y10-11-10
福州府閩縣平字	025	施簡侯	21	Y9-12-15
	025	施大興	21	Y10-11-10
	036	施得祥	21	Y9-12-15
	036	施得祥	21	Y10-11-10
	048	曹廣興	22	Y7-8-9
	048	劉裕德	21	Y9-12-15
	048	張彩鳴	21	Y10-11-10
	055	鄭全興	23	Y9-12-15
	181	張長吉	22	Y7-8-9
	183	傅大順	18	Y10-11-10
	194	李廷輔	23	Y9-12-15
	207	王大利	23	Y9-12-15
	213	張源興	22	Y9-12-15
	214	葉泰茂	23	Y9-12-15
	214	葉泰茂	23	Y10-11-10
	219	陳三合	19	Y10-11-10
	222	傅大有	19	Y10-11-10
	257	徐拾德	21	Y10-11-10
272	俞順興	23	Y10-11-10	
332	張永安	21	Y10-11-10	

19) 管見の檔案資料を年代順に列記してみる。

- 康熙五六年七月一日付趙弘燮奏摺（『宮中檔康熙朝奏摺』第7輯116～118頁）。
- 雍正元年八月一日付李維鈞奏摺（『宮中檔雍正朝奏摺』（以下雍正朝と略す）第1輯603頁）。
- 雍正二年九月一日付李維鈞奏摺（『雍正朝』第3輯104～105頁）。
- 雍正三年九月一日付蔡珽奏摺（『雍正朝』第5輯64～65頁）。
- 雍正三年九月七日付蔡珽奏摺（同書第5輯99～100頁）。
- 雍正三年一〇月三日付蔡珽奏摺（同書第5輯243～244頁）。
- 雍正四年九月二日付李紱奏摺（『雍正朝』第6輯632頁）。
- 雍正七年七月二日付唐執玉奏摺（『雍正朝』第13輯753頁）『文獻叢編』所収。
- 雍正七年八月九日付唐執玉奏摺（『雍正朝』第14輯156～157頁）『文獻叢編』所収。
- 雍正九年一二月一日付劉於義奏摺（『雍正朝』第19輯251～258頁）『文獻叢編』所収。
- 雍正一〇年一二月一日付李衛奏摺（『雍正朝』第20輯759～761頁）。

	336	林鎮順	23	Y10-11-10
	338	王尚志	23	Y9-12-15
	347	張彩鳴	21	Y7-8-9
	371	俞傳興	22	Y10-11-10
	395	林榮興	23	Y9-12-15
	395	潘天順	23	Y10-11-10
	420	謝得萬	23	Y9-12-15
	426	林合順	23	Y9-12-15
	426	林合順	23	Y10-11-10
	427	陳得勝	23	Y10-11-10
	466	謝萬發	23	Y10-11-10
	473	林永盛	23	Y10-11-10
福州府閩縣慎字	254	林 璋	20	Y3-9-1
	372	王昌太	21	Y3-9-1
福州府福清縣昌字	073	張德億	19	Y7-8-9
興化府莆田縣公字	057	黃祥光	21	Y9-12-15
	117	陳 譽	18	Y9-12-15
	134	蘇富盛	23	Y9-12-15
	134	蘇富盛	23	Y10-11-10
	186	吳 興	22	Y9-12-15
	214	陳章盛	21	Y9-12-15
	218	許廷輔	23	Y9-12-15
	218	鄧樂傳	23	Y10-11-10
	221	陳 琦	21	Y9-12-15
泉州府晉江縣宙字	018	連得捷	18	Y3-10-3
泉州府晉江縣發字	043	蔡必勝	14	Y7-8-9
	204	蔡萬源	15	Y7-8-9
	242	林勝興	18	Y9-12-15
	358	洪勝興	17	Y7-7-28
泉州府晉江縣發字	358	莊 彡	17	Y9-12-15
	358	莊 彡	17	Y11-11-10
	474	林元興	18	Y1-8-11
	478	丘合興	17	Y1-8-11
	478	施璽觀	17	Y7-8-9
	478	邱得寶	17	Y9-12-15
	862	王合利	17	Y10-11-10
	874	王得力	21	Y9-12-15
	895	王崑瑜	23	Y7-7-27
	895	蘇元合	23	Y9-12-15
	895	蘇元合	23	Y10-11-10
	979	蔡興盛	16	Y9-12-15

	1042	王源利	18	Y9-12-15
	1075	林陸璋	18	Y7-7-27
	1090	李和美	18	Y7-7-27
	1093	李 栗	19	Y4-9-22
	1112	張寧世	18	Y7-7-27
	1136	陳順興	19	K56-7-1
	1211	莊 岑	21	Y7-7-27
	1229	郭鳳興	23	Y9-12-15
	1254	德降號	18	Y7-8-9
	1319	陳元興	19	Y9-12-15
	1332	曾長源	18	Y10-11-10
	1334	李得利	20	Y9-12-15
	1528	蔡興利	19	K56-7-1
	1668	曾方泰	20	Y9-12-15
	1668	曾方泰	20	Y10-11-10
	1687	陳振豐	19	Y9-12-15
	1687	陳振豐	19	Y10-11-10
	1688	李德興	23	Y9-12-15
泉州府同安縣同字	0162	黃萬春	23	Y9-12-15
	1108	施傳滿	18	Y2-9-1
	1122	林玉柱	17	Y4-9-22
	1178	李元美	24	Y1-8-11
	1178	李元美	22	Y3-9-7
泉州府同安縣同字	1282	謝萬勝	18	Y3-9-1
泉州府同安縣順字	0010	魏興寶	21	Y9-12-15
	0019	林桐甫	19	Y7-7-27
	0063	陳勝寶	20	Y10-11-10
	0077	蕭洪遂	23	Y10-11-10
	0097	鄭 發	20	Y10-11-10
	0125	蘇振萬	17	Y9-12-15
	0151	徐良興	18	Y9-12-15
	0161	陳興萬	18	Y7-7-27
	0181	范蒼盛	23	Y7-8-9
	0181	金隆順	23	Y9-12-15
	0181	范蒼盛	23	Y10-11-10
	0204	徐永興	21	Y9-12-15
	0244	王起興	21	Y9-12-15
	0252	陳興利	17	Y10-11-10
	0262	趙志榮	17	Y7-7-27
	0288	陳天植	19	Y10-11-10
	0312	陳鳳陞	21	Y9-12-15

	0393	洪振源	20	Y9-12-15	
	0393	洪振源	20	Y10-11-10	
漳州府龍溪縣元字	0047	張德興	18	Y2-9-1	
漳州府龍溪縣字字	0081	陳世英	22	Y2-9-1	
漳州府龍溪縣龍字	0300	康德盛	17	Y1-8-11	
漳州府龍溪縣龍字	0675	柯瀛興	24	Y1-8-11	
漳州府龍溪縣寧字	0009	林藏興	23	Y9-12-15	
	0009	林藏興	23	Y10-11-10	
	0021	鄭從蓮	21	Y9-12-15	
	0056	林元盛	21	Y10-11-10	
	0060	陳協和	21	Y10-11-10	
	0094	沈德萬	18	Y2-9-1	
	0094	沈得萬	22	Y9-12-15	
	0144	魏德進	19	Y10-11-10	
	0154	魏德合	17	Y10-11-10	
	0170	陳世英	21	Y3-9-1	
	0170	魏億周	21	Y10-11-10	
	漳州府龍溪縣寧字	0182	柯瀛興	23	Y9-12-15
		0182	柯瀛興	23	Y10-11-10
		0184	柯榮勝	22	Y3-9-1
0184		柯榮勝	23	Y9-12-15	
0185		嚴淑鳴	23	Y9-12-15	
0193		吳萬豐	22	Y9-12-15	
0200		揚士元	18	Y7-7-27	
0200		林陸漳	18	Y9-12-15	
0247		魏德宜	23	Y10-11-10	
0286		林正順	18	Y7-8-8	
0291		郭長	17	Y9-12-15	
0291		郭長	17	Y10-11-10	
0295		柯榮盛	22	Y7-8-9	
0295		柯榮順	23	Y9-12-15	
0295	柯榮順	23	Y10-11-10		
瓊州府瓊山縣賢字	0001	王興使	19	Y7-8-9	
	0006	陳永順	13	Y10-11-10	

注：Kは康熙、Yは雍正の略称である。例 Y9-12-15は、雍正九年十二月十五日付の檔案である。註19) 参照。

これら全138隻の内、5隻を除き全て福建船である。これらの船によって、畿輔の天津に運ばれてきた貨物を、例えば、雍正一〇年（1732）、直隸総督李衛の奏摺²⁰⁾ によってみるならば

20) 直隸総督李衛、『宮中檔雍正朝奏摺』第20輯759～761頁、雍正一〇年十一月一日付の奏摺には、雍正一〇年閏五月二〇日より九月初九日の間に天津に入港した45隻の船籍、船号、商人名、水手人数、積荷名を記している。

以下の如くである。

〔福建省船籍四二隻〕で、

砂糖は松糖、白糖、台糖、冰糖。紙類は扛連紙、毛辺紙、古連紙、川連紙、夾紙、毛長紙がある。食品加工物には、茶葉、香草(しいたけ)、橘餅(みかんの乾したもの)、陳皮(みかんの皮)、橘皮(コミカンの皮)、烏梅(半熟梅の燻製品)、糖果、紅糰、香円片(ザボン片)がある。干物は白鯊(石首魚の乾したもの)、魚翅(フカヒレの乾したもの)。多目的な原材料として、建蓮(福建産ハス)、生薑、薑黄、閩薑、良薑、麒麟菜、胡椒、蘇木、桂円(龍眼)、三奈(クスの根)、門冬、仏手(芭蕉の一種)、菘笋(緑筍)、大腹皮、鉛塊、柃榔がある。福建省産のタバコである建烟。道具品として、調羹(サジ)、粗盃、茶杯、酒杯、粗盤碟、藤鞭、藤杆等がある。

〔広東省海南島瓊山縣籍一船〕では、

白糖、松糖、柃榔、鞭杆、藤線、藤篋。

〔浙江省鄞縣船籍二隻〕で、

白糖、松糖、粗盃。

が見える。以上の45隻で、50余例の積荷名があり、この全てが、天津を経て北京に流入したものである。

これらの檔案資料は、時期は短いものの天津入港の商船の船籍、商人名、乗組員数、積荷名等について他に類例を見ない詳細な記述をしていて貴重ではあるが、江南、福建、広東等地から天津への入港船に限定されているため、沿海貿易全体を知るには無理がある。

2 中国帆船の漂着資料

これに対し、沿海貿易の全体を概観する上で参考になるのが、中国帆船の漂着資料²¹⁾である。

中国大陸沿岸部と対峙している朝鮮半島、日本列島、南西諸島には17～19世紀の間に多くの中国帆船が漂着した。その内、沿海貿易船と思われるものを管見によって整理したものが表2である。

表2 17-19世紀朝鮮半島日本列島南西諸島漂着中国商船数表

船 籍	朝鮮半島漂着数		日本列島漂着数		南西諸島漂着数		合 計	
	総数	%	総数	%	総数	%	総数	%
関 東	17	9.1	0	0	0	0	17	5.99
直 隸	3	1.6	0	0	2	3.5	5	1.76
山 東	50	26.9	0	0	1	1.7	51	17.96
江 蘇	80	43.0	31	77.5	21	36.2	132	46.48
浙 江	7	3.8	2	5.0	0	0	9	3.17

21) 足立啓二氏が前掲論文中で紹介された『一班録雑述』(『舟車所至』附) 卷一「漂泊異域」に太倉白茆口の船商張用和や戴家の船の琉球、日本への漂着事情を記しているのが、中国側資料としては珍しい例である。

福 建	26	14.0	6	15.0	27	46.6	59	20.77
廣 東	3	1.6	1	2.5	7	12.0	11	3.87
合 計	186	100	40	100	58	100	284	100

注：漂着中国商船表の典拠は『同文彙考』漂民、『長崎志』、『長崎志續編』、『歴代寶案』2～3集中に見える船籍の明確なものにより船数と割合を表示した。

ここに掲げた中国商船の漂着数は、各国の記載資料²²⁾によったもので、三域にわたる統一資料ではないため均一に扱うには無理があるが、沿海貿易の実態を考察する上での一つの資料となると思われる表示した。全体を見た場合、江蘇、福建船の漂着数が顕著で、従来から言われてきた江南沙船²³⁾と福建海船²⁴⁾による沿海貿易の活況を裏付けるものである。

とりわけ、朝鮮半島漂着数は地理的關係もあって、他の二地域を圧しているため、朝鮮半島漂着船数の上位江蘇、山東、福建三省についてさらに詳しく各船の府州縣別の漂着数順に整理したのが表3である。当時の航運業の盛んな地域を知る一つの目安となるであろう。

表3 朝鮮半島漂着山東江蘇福建省船籍商船船籍別表

山東船	漂着船数	江蘇船	漂着船数	福建船	漂着船数
登 州	15	崇 明	12	同 安	8
福 山	6	通 州	11	龍 溪	6
榮 城	5	南通州	11	海 澄	5
榮 成	5	上 海	8	莆 田	3
寧 海	4	鎮 洋	7	晋 江	1
文 登	3	寶 山	6	長 樂	1
黄 縣	2	元 和	6	詔 安	1
萊 州	2	太 倉	4	漳 州	1
萊 陽	1	蘇 州	3		
彭 來	1	丹 徒	2		
棲 霞	1	松 江	2		
文 東	1	丹 陽	2		
掖	1	海 豊	1		
海 陽	1	鎮 江	1		
蓬 萊	1	劉口庄	1		
秀 榮	1	崑 山	1		
		吳	1		
		武 進	1		
合 計	50	合 計	80	合 計	26

注：『同文彙考』漂民に見える山東、江蘇、福建三省船籍の商船を、府州縣等の明らかなものを漂着数の多寡により表示した。

22) 朝鮮半島は『同文彙考』漂民、註14) 拙稿(55～62頁)により、日本列島は『長崎志』・『長崎志続編』により、南西諸島は『歴代寶案』二、三集、註16) 拙稿によった。

23) 註12) 杜黎、蕭国亮両氏前掲論文。貴芳「宝山沙船和商船会館——記明清兩代上海海運業の盛況——」(『解放日報』1956年8月4日)。

24) 傅衣凌氏注9) 前掲論文。

つぎに、各地域への漂着船に関する資料を一例ずつ紹介してみることにする。

乾隆四二年（1777）一〇月二四日、西の時刻に、朝鮮濟州島の都草島に一隻の船が漂着した²⁵⁾。そこで、羅州牧使の趙時万等が、その船に出むき漂着の事情を聞いたところ、漂着人郭元泰等22人²⁶⁾が次のように答えている。

我々は、もと福建省漳州府海澄縣の住民であります。本年（乾隆四二年）六月九日に、厦門より雜糖を積み込み、閩東へ行き貿易しようと思い、錦州の錦縣へ行きました。同地で黄豆二六二石、瓜子七一袋、粉乾九包、柴胡三包、黄□六把、綿花二袋、小錢九百吊を装載して、一〇月一二日、郷里にもどろうとして同地を出帆しました。同月一九日に、山東半島青山頭を離れてまもなく、西北の大風に遭遇し、この地に漂着しました。乗組員二二人は、一人も漂流したり、病気になることもなく、積載の黄豆等も流失せず、船体や什物も損傷をまぬがれました。本船の船号は静字一三二〇号で、所持する票文は、海澄縣照牌が一枚、閩海關照牌が一枚、錦縣の執照が一枚です。船も貨物も完全でありますので、もし順風が得られれば、一同、水路帰帆したいのであります²⁷⁾。

と述べている。海澄縣の商船が厦門より錦州へ貿易に行き、その帰帆中に漂着したのであるが、出帆から漂着までの経過は、当時の沿海貿易の実情を詳細に物語っている。

つぎに、日本の土佐に漂着した商船について記してみる。文化五年（嘉慶一三、1808）一月二七日、土佐安芸郡奈良志津に崇明縣の沙船が漂着し、戸部徳進春行が乗船し調査している²⁸⁾。春行の質問に答えているのは舵工の范廷周で、五八歳、崇明縣の人、顔に鬚がある人物である²⁹⁾。

この船の船戸は郁長發である³⁰⁾が乗船していないため戸部が范廷周に主人の居住地、姓名、所持船数を聞いている。これに対し、范廷周は、

25) 『同文彙考』卷七三、漂民、丁酉、報羅州漂人發回咨、「朝鮮国王為解送漂海人口事。乾隆四十二年十一月初六日。拋全羅道觀察使鄭元始馳啓。備羅州牧使趙時万呈称。本年十月二十四日酉時。量本州都草島面。任雀漢慶進告内異様船一隻」。

26) 同書。「羅州牧使趙時万。右水營虞候崔景多。慶浦万戸柳台興。訳学李景弼等官。馳往船泊処。眼同問情漂人郭元泰二十二人」。

27) 同書、「回称、俺等、原係福建省漳州府海澄縣住民、本年六月初九日、因在厦島、装糖等物、往閩東貿易生理、要至錦州地錦縣、装黄豆二百六十二石、瓜子七十一袋、粉乾九包、柴胡三包、黄□六把、綿花二袋、小錢九百吊、十月十二日、出口、將向原籍、本月十九日、在山東青山頭放洋、遇西北大風、漂到此地、而船中二十二人、一無揜没疾病之患、所載黄豆等物、並免漂失、船体什物亦無損傷、船号則静字一千三百二十号、票文則有海澄縣照牌一張、閩海關照牌一張、錦縣執照一張、而船隻貨物如是完備、如遇順風、要水路一同歸家云」。

28) 『江南商話』、『土佐国群書類従』（本稿は国立国会図書館蔵本による）卷八三、漂流部七所収、戸部徳進春行輯。「文化五年戊辰冬十一月念七日。江南商船遭遇風難。飄到于吾土佐国安芸郡奈良志津」。

29) 同書、「舵工范廷周 年五十八歳 面有鬚 崇明縣人」。

30) 同書、「船戸郁長發崇明縣人」。

我が主人は郁聖蘭と言ひ、崇明縣に住んでおります。彼は一一隻を持っております³¹⁾。と答え、さらに、その航運経営の内容が山東との交易であることを述べている³²⁾。そして、この船に全一三名乗組み³³⁾ 上海の呉淞口を出帆し山東のどこへ、何を買いに行ったのかを聞かれ³⁴⁾、范廷周は、萊州に行き油や豆や豚肉等のものを買入れた³⁵⁾と言っている。

つまり、郁長發船は上海の呉淞口を出て、おそらく山東の膠州へ行き貿易しての帰帆中に漂流し、土佐に漂着したのである。この資料は江南船商の状況と、その経営の一端を知るための貴重なものである。

最後に、乾隆五一年（1786）正月七日、琉球国中山朝治下の太平地方に漂着した江南船³⁶⁾について述べたい。漂着船の船戸蔣隆順によると、

江南省蘇州府元和縣の商船で、二〇人乗組み、乾隆四九年（1784）閏三月二二日に、鎮江府の黄という客人に傭われ、生姜を積み込み、四月三〇日直隸天津府に行き積荷を引渡し、天津府の郝氏に仕事を請け負い、六月一八日關東の牛庄縣へ行って糧米を装載し、八月五日に天津へもどり積荷をおろした。又、同地で山東登州府黄縣の石氏にたのまれ香料の包を積み、一〇月一五日、山東黄縣（龍江口か）へ行き積荷を引渡し、同地で越年した。そして、黄縣の霍氏に傭われ、乾隆五〇年（1785）二月二二日、關東に行き糧米を積み、三月二八日、黄縣にもどり、それを渡し、また同人の依頼によって、五月一八日、關東に行き糧米を積み、六月一二日、山東武定府利津縣に行き積荷をおろした。また同人の依頼により七月二六日、關東へ行き糧米を積み、九月七日天津にもどり、積荷をおろした。そして、また同地で、福建省興化府莆田縣の商人游華利等に傭船されることになり客ともども二五名にて一〇月二三日、山東武定府海豊縣へ行き同地でなつめを積み込み浙江省寧波へ行き積荷をおろそうとして、一一月二〇日には關東の小平島（旧旅順）に行き風を待ち、一二月八日に外洋に出たところ、はからずも台風にあつて、舵、帆柱に損傷をうけて漂流

31) 同書、「我船板主郁聖蘭在崇明縣、船有十一隻、郁長發、郁長利、郁長順、郁長太、郁長茂、郁長興、郁長生、郁長增、郁長裕、郁祥順、郁合發（注記 外人二人合貨）多自聖蘭之船戸一船一名、郁家者船多自山東生利（長發七百七十二号、長興七百七十三号、長利七百七十四号）」。

32) 註31) に同じ。

33) 同書、「在船舵水通共十三人」。

34) 同書、

稟、「足下開棹港名如何」。

復、「上洋名吳松江」。

稟、「往山東、至何府、買何等物」。

35) 同書、復、「至萊州府、辦油豈猪肉等、井買花合桃醃等物」。

36) 『歴代宝案』二集卷七三、国立台湾大学印行本第6冊、3709～3710頁、3733～3734頁。

琉球国中山王尚為移交事、照得本年五月二十三日、拋本国属島太平山地方官報称、乾隆五十一年正月初七日、有海船一隻、飄来本山、衝礁破壊、船上人数上岸保命。

し、琉球国に漂着し座礁した次第である³⁷⁾。

とあり、江南商船の傭船による沿海貿易の状況が詳細に知られる。特に蔣隆順船は運搬業を主業務とする典型的な船で、乾隆四十九年閏三月から翌年一二月までの1年9ヶ月の間に7度も傭船に応じて、傭船についての貴重な資料³⁸⁾を提供してくれている。

以上、紙幅の関係で、漂着船の資料を僅か3例あげたに止まるが、清代の沿海貿易、航運業³⁹⁾について貴重な資料を提供していると言えるであろう。

3 沿海貿易と商品流通

帆船によって商品流通がいかに展開していたかについては既に先学によってその一部が明らかにされ⁴⁰⁾、特に東北地方等地産の大豆、豆粕が沿海貿易によって上海等地に大量に、恒常的に運ばれ、長江下流域の商業的農業を基礎的に支えていたことが知られる⁴¹⁾。そのため、ここでは、南貨、北貨と呼ばれた商品の全般的な商品流通について考えてみたい。

清代の沿海貿易によって流通した商品を同治『上海縣志』卷一、風俗に、

南より載せて行く綿布の類を南貨と言ひ、北より載せて来たる豆餅の類を北貨と言う⁴²⁾。とあるように、南から北へ流通した商品を南貨、北から南へ流通した商品を北貨としている。この場合、上海を基準にして、長江口以南の地より北の諸港に運ばれた産物を南貨と言ひ、北の諸港に集荷されて、上海に運ばれてきたものを北貨と称している。

そこで、長江口以南の沿岸地域に集荷され、主に山東の膠州以北に運ばれた商品つまり北上貨物を南貨とし、逆に、膠州以北の沿海地域に集荷され、黄海沿海以南の諸港に運ばれた商品つまり南下貨物を北貨として論を進めたい。

37) 同書、「挾難民船戸蔣隆順等口称、係江南省蘇州府元和縣商船、人数共計二十人、乾隆四十九年閏三月二十二日、為本省鎮江府姓黄客人所僱、裝載生姜、四月三十日、前到直隸天津府交卸、又攬得天津府姓郝客人、六月十八日、前到閩東牛庄縣、裝載糧米、八月初五日、回到天津府交卸、又攬得山東登州府黄縣姓石客人、裝香末包、十月十五日、去到黄縣交卸、本船在彼地方過年、又攬得黄縣姓霍客人、乾隆五十年二月二十二日、前到閩東、裝載糧米、三月二十八日、回到黄縣交卸、原客僱原船、五月十八日、前到閩東、裝載糧米、六月十二日、往到山東武定府利津縣交卸、又本客在該地僱本船、七月二十六日、前到閩東裝載糧米、九月初七日、回到天津府交卸、又把本船、僱与福建興化府回到天津府交卸、又把本船、僱与福建興化府莆田縣商人游華利等、連客共計二十五人、十月二十三日、往到山東武定府海豐縣、裝載棗子、要到浙江寧波交卸、十一月二十日、前到閩東小平島、候風、十二月初八日、開洋、不擬洋中忽遭狂風、失舵砍桅、任風逐波、漂到貴島、衝礁打壞等語」。

38) 註16) 拙稿参照。

39) 同上。

40) 註12) 13) 前掲論文参照。

41) 足立氏前掲論文(註12)) 参照。

42) 同治『上海縣志』卷一、風俗、「由南載往花布之類、曰南貨、由北載来餅豆之類、曰北貨」。

1 南貨——北上貨物——

南貨が最終的に一番多く集荷された地は、何と言っても国都北京であったろう。それは北京の咽喉たる天津に入港した福建船等の積荷名からも明らかであり、沿海港に関して言えば、南貨の集荷された品数では天津が第一の港と思われる。

天津に運ばれた南貨の内、主要品は、檔案資料⁴³⁾や漂着船の積荷品目⁴⁴⁾の表4からも明らかのように砂糖類が第一であった。その種類は、台湾、漳州、興化、漳浦、広東、泉州産の白糖、台湾、漳州、泉州、広東、漳浦産の黄糖、台湾、漳州、興化、広東、漳浦、泉州産の烏糖、台湾、漳州、広東、漳浦、興化産の青糖、台湾、泉州産の冰糖、台湾・漳州・泉州・興化・広建産の水糖⁴⁵⁾等があり、原産地近郊の福建、広東、台湾の諸海口より、最大手の消費地である畿輔の天津、江南の上海へ運搬し売却することは有利な商売であったと思われる。それに関して、広東の澄海では、砂糖の収穫期に各郷より買い集め、三、四月の南風の吹く頃に船に積み込み蘇州や天津に行って巨利を得る状況があった⁴⁶⁾から、先のミッチェルの言う福建の砂糖貿易の様子と符合する。もちろん砂糖は、天津に限らず、寧波、上海、膠州、錦州等地まで運ばれていることは表4からも明らかである。

表4 清代帆船に積載された積荷品目

西暦	中国暦	出帆地	寄港地	積荷品名	出典
1705	康熙44年5月	福州・閩安鎮	海州	杉木	歴代宝案
1705	康熙44年11月	山東・青州	福建	黄豆・紅棗・紫草・瓜子・核桃	歴代宝案
1723	雍正元年6月	錦州	福建	瓜子	同文彙考
1723	雍正元年6月	晋江	錦州	碗・布・胡椒・蘇木	同文彙考
1727	雍正5年11月	山東	福建	柿餅・核桃・紫草・粉乾・青豆	歴代宝案
1732	雍正10年6月	劉河	山東	雜貨	歴代宝案
1739	乾隆4年10月	天津	蘇州	紅棗・黒棗	同文彙考
1740	乾隆5年6月	漳州	錦州	黄茶・大布	同文彙考
1740	乾隆5年6月	厦門	寧波	糖貨	歴代宝案
1741	乾隆5年	錦州	寧波	瓜子	同文彙考
1746	乾隆11年4月	蓋平	龍溪	豆	同文彙考
1746	乾隆11年	福建	天津	糖	同文彙考
1746	乾隆11年	萊州	莆田・福建	豆・豆餅・食米	同文彙考

43) 香坂氏前掲註13) 論文52～59頁、註19) 檔案参照。

44) 表4は『歴代宝案』中の漂着商船の積荷名別に整理した。左より右一行が一船の航海である。同一船が途中寄港したため双行にわたる時は、左端に〔印を付けた。注16) 拙稿参照。

45) 乾隆四六年(1781)刊『欽定戸部則例』には天津進口の砂糖品名について詳細に記していないので、ここでは詳しい浙海関より引用した。同書卷八三、税則、浙海関商税則例、大海口食物税則による。

46) 嘉慶『澄海縣志』卷六、風俗、生業に、「邑之富商巨賈、当糖盛熟時、持重貨往各郷買糖、或先放賑糖寮、至期取之、有自行貨者、有居以待価者、候三、四月好南風、租船艚船、裝所貨糖包、由海道、上蘇州、天津、至秋東北風起、販棉花色布、回邑、下通雷、瓊等府、一往一来、獲息幾倍、以此起家者甚多」とある。

1746	乾隆11年	萊州・山東	福建	油豆・粉条・豆餅・紫草	同文彙考
1749	乾隆14年5月	厦門	上海	糖	歴代宝案
1749	乾隆14年7月	上海	錦州	茶葉	歴代宝案
1749	乾隆14年10月	錦州	江南	瓜子・黄豆	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	錦州	福建	黄豆・瓜子	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	膠州	乍浦	青豆・白豆・緑豆・核桃・柿餅	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	膠州	鎮洋・江南	豆・紫草・豆油	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	山東	福建	緑豆・核桃	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	山東	福建	緑豆・粉乾・紫草・薬材	歴代宝案
1749	乾隆14年	大莊河口	登州	黄豆	歴代宝案
1749	乾隆14年	錦州(西錦州)	江南	黄豆・瓜子	歴代宝案
1749	乾隆14年	錦州	膠州	元豆・瓜子	歴代宝案
1749	乾隆14年	江南	天津	生姜	歴代宝案
1749	乾隆14年	江南	錦州南錦州	青魚	歴代宝案
1749	乾隆14年	厦門	山東	蘇木・碗・糖	歴代宝案
1749	乾隆14年	錦州(南錦州)	江南	豆	歴代宝案
1749	乾隆14年	山東	江南	豆・塩猪・紫草	歴代宝案
1749	乾隆14年	膠州	蘇州	豆・塩猪・紫草	歴代宝案
1749	乾隆14年	膠州	江南	豆・猪・豆油・紫草	歴代宝案
1749	乾隆14年	山東	江南	白豆・毛猪	歴代宝案
1749	乾隆14年	膠州	厦門	緑豆・粉乾・紫草	歴代宝案
1760	乾隆25年5月	広東	天津	貨物	歴代宝案
1760	乾隆25年5月	泉州	天津	雜貨	歴代宝案
1760	乾隆25年10月	天津	広東	紅棗	歴代宝案
1760	乾隆25年11月	山東・代山	寧波	紅棗	歴代宝案
1765	乾隆30年5月	漳州	江南	貨物	歴代宝案
1765	乾隆30年5月	江南	錦州西錦州	茶葉	歴代宝案
1766	乾隆31年10月	錦州(西錦州)	漳州	豆子	歴代宝案
1768	乾隆33年10月	閩東	福建	瓜子・元豆・豆餅・蘭紬	同文彙考
1769	乾隆34年10月	鎮洋	膠州	南貨	歴代宝案
1769	乾隆34年12月	膠州	鎮洋	塩猪	歴代宝案
1777	乾隆42年6月	錦州	厦門	黄豆・瓜子・粉乾・紫胡・綿花・小錢	同文彙考
1777	乾隆42年6月	厦門	錦州	雜糖	同文彙考
1777	乾隆42年9月	蓋州	漳州	黄豆・綿花・薬材・木耳・山紬・乾蛤・面条魚	同文彙考
1777	乾隆42年10月	復州	福建	黄豆・緑豆・青豆	同文彙考
1777	乾隆42年10月	漳州	江南	雜糖	同文彙考
1777	乾隆42年10月	江南	天津	茶葉	同文彙考
1779	乾隆44年6月	福州	錦州	紙貨	歴代宝案
1779	乾隆44年10月	錦州	福州	瓜子	歴代宝案

1785	乾隆50年 3月	錦州	漳州	黃豆・瓜子・芝麻	歷代宝案
1785	乾隆50年 3月	漳州	上海	紅糖	歷代宝案
1785	乾隆50年 6月	寧海・奉天	澄海・広東	黃豆	歷代宝案
1785	乾隆50年 6月	澄海	天津	檳榔	歷代宝案
1785	乾隆50年	江南	山東	紙貨	歷代宝案
1785	乾隆50年	錦州	厦門	豆	歷代宝案
1797	嘉慶 2年 7月	福州	天津	紙箱	同文彙考
1797	嘉慶 2年11月	金州 (南金州)	漳州	黃豆	同文彙考
1801	嘉慶 6年 6月	同安	天津	雜貨	同文彙考
1801	嘉慶 6年 6月	広東	天津	赤糖・白糖	歷代宝案
1801	嘉慶 6年10月	天津	同安・福建	紅棗・烏棗・核桃・梨子	歷代宝案
1801	嘉慶 6年10月	蓋州	泉州	豆・綿花・繭紬・魚菜・皮物	同文彙考
1801	嘉慶 6年	吳松口	山東・青口	紙・木	歷代宝案
1808	嘉慶13年10月	皮子穴・閩東	江南	高糧 (恒昌號)	歷代宝案
1808	嘉慶13年10月	東隴	天津	赤糖・白糖	歷代宝案
1810	嘉慶15年 5月	福州	蓋州	紙	同文彙考
1810	嘉慶15年10月	蓋州	同安	青豆・完豆	同文彙考
1813	嘉慶18年 5月	台湾	天津	烏糖・白糖	同文彙考
1813	嘉慶18年 5月	台湾	上海	紅糖	同文彙考
1813	嘉慶18年 6月	漳州	天津	砂糖・胡椒・蘇木	同文彙考
1813	嘉慶18年10月	錦州 (西錦州)	同安	黃豆・白米・藥材・瓜子・鹿肉・餅・牛筋	同文彙考
1813	嘉慶18年10月	天津	福建	黑棗・紅棗・葡萄酸乾・白米・白燒酒・白魚乾	同文彙考
1813	嘉慶18年11月	天津	福建	紅棗	同文彙考
1816	嘉慶21年 9月	遼東	上海	黃豆・蘇油・豆餅	歷代宝案
1819	嘉慶24年 9月	漳州	蓋平	糖貨	同文彙考
1821	道光元年 4月	澄海	上海	黃糖・蘇木	歷代宝案
1821	道光元年 5月	上海	澄海	棉花・豆餅・布疋	歷代宝案
1821	道光元年	台湾	天津	大米	歷代宝案
1824	道光 4年 6月	台湾	天津	糧米	歷代宝案
1824	道光 4年 9月	澄海	天津	糖貨	歷代宝案
1824	道光 4年10月	天津、山東	同安・福建	烏棗・豆餅	
1824	道光 4年10月	蓋平	漳州	黃豆・青豆・飯豆・黑菜・粉条・牛筋・蛤乾・魚甫・燒酒	同文彙考
1824	道光 4年10月	天津、寧遠	澄海・広東	高糧・烏棗・豆貨	歷代宝案
1824	道光 4年10月	金州 (南金州)	同安	豆子	歷代宝案
1830	道光10年閏 4月	台湾	天津	糖貨	同文彙考
1830	道光10年 8月	陵水・広東	天津	黃糖・白糖	歷代宝案
1830	道光10年 8月	澄海	天津	糖貨	歷代宝案
1830	道光10年 9月	寧遠・奉天	澄海	黃豆	歷代宝案

1830	道光10年9月	関東	泉州	黄豆・绿豆・瓜子・防風	同文彙考
1830	道光10年11月	福山・山東	澄海	黄豆・小麦・豆餅	歴代宝案
1830	道光10年11月	上海	潮州	棉花・米・豆	歴代宝案
1836	道光16年5月	饒平	天津	糖貨	同文彙考
1836	道光16年9月	天津、寧遠	漳州	酒・豆・棗	同文彙考
1844	道光24年4月	台湾		風炉	歴代宝案
1845	道光25年10月	浙江	海州・青口	花生・青餅	歴代宝案
1854	咸豊4年10月	江南	山東・萊陽	棉花・布	歴代宝案
1854	咸豊4年11月	山東・萊陽	江南	菜油・花生・麦麵	歴代宝案
1861	咸豊11年7月	營口	上海	青定・豆餅・元豆	歴代宝案
1861	咸豊11年7月	天津	福建	豆餅・白豆・粉乾・毛帽・燒酒・水烟・烏棗	歴代宝案
1861	咸豊11年7月	晉江・福建	天津	碗料・木料・白糖	歴代宝案
1861	咸豊11年8月	上海	山東	黄表紙・洋氈・桐油	歴代宝案

この他、天津入港の南貨は茶葉、紙がある。

茶は、『臺海使槎録』巻二、商販（表3参照）に福建産では建寧産の茶及び烏茶、黄茶をあげているが、漂着資料から上海に集荷された茶も知られ、これらは長江によって集荷され、山東、天津、奉天等地に販路をもっていた⁴⁷⁾。

遼寧沿海諸港に運ばれた茶は烏茶、黄茶⁴⁸⁾ などの下級品のようであった。

紙は浙江産の他、福建のものも有名で、呉振臣は、「天下の紙、多くは浙江、福建より出で、貢川更に第一たり⁴⁹⁾」と、福建省永安縣貢川の紙を第一としている。これらが、漳州、泉州に集荷され船積みされたことは『臺海使槎録』巻二、商販に見える漳州、泉州の積荷名からも容易に知れる。

この他、山東の状況は、雍正四年（1726）八月四日付の山東巡撫陳世倌等の奏摺に、

山東省に進口する貨物はもともと、紙、磁器、布疋、棉花にとどまる⁵⁰⁾。

と記し、また、同六年（1728）一二月一六日付、河東総督田文鏡の奏摺によれば、膠州に入港の南方からの船の積荷は糖果、粗碗、蘇木、藤鞭のたぐいにすぎない⁵¹⁾ としている。その後、民国初期には江南の棉花を山東豆餅と交換することも行なわれた⁵²⁾。

47) 『史料旬刊』「清道光朝関税案」所収の「魏元煜摺」（地一一七～一一八）、「上諭（道光元年五月二八日付）」（地一八八）参照。

48) 『臺海使槎録』巻二、商販。

49) 呉振臣『閩遊偶記』（『小方壺齋輿地叢鈔』第九帙）。「天下之紙、多出浙閩、而貢川更為第一」。

50) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、407頁。「臣等會查得、東省進口貨物、原止有紙張、磁器、布疋、棉花」。

51) 『宮中檔雍正朝奏摺』第12輯、106頁、「雖膠州間有商船入口、南船不過糖果、粗碗、蘇木、藤鞭之類」。

52) 民国11年（1922）刊『文登縣志』卷一三、土産、「棉花是明季尚種棉作布、今全仰給江南、以豆餅往易棉包來、海商交易、此為常貨」。

南貨の主要な供給地である福建の場合について、その積荷と帰帆荷物に詳しい『台海使槎録』巻二、商販の品目を南貨・北貨として整理したのが表5である。

表5 福建省南貨・北貨表

集荷地	南 貨
漳 州	絲線・漳沙・翦絨・紙料・煙・布・草席・甌瓦・小杉料・鼎鑪・雨傘・柑柚・青果・橘餅・柿餅
泉 州	磁器・紙張
興 化	杉板・甌瓦
福 州	大小杉料・乾筍・香菰
福 寧	茶

目的地	南 貨
蘇 州	糖・靛・魚翅
山 東	粗細盤碟・杉枋・糖・紙・胡椒・蘇木
関 東	烏茶・黄茶・綢緞・布匹・盤・紙・糖・胡椒・蘇木

積載地	北 貨
蘇 州	布匹・紗緞・泉煖帽子・牛油・金腿・包酒・惠泉酒
浙 江	綾羅・緜綢・縐紗・湖帕・絨線
寧 波	蘇花・草席
関 東	藥材・瓜子・松子・榛子・海參・銀魚・蝗乾

注：『臺海使槎録』巻二、商販により表記した。

南貨…福建省より積載して北部沿海地域で交易売却された貨物。

北貨…関東より浙江までの沿海地域に集荷され福建で交易売却された貨物。

この表からも明らかなように、供給・需要の関係が各地均一でなく様々な様相を呈していることが知られる。

2 北貨—南下貨物—

北貨について李鴻章は、同治元年（1862）に沿海貿易の流通貨物について、

南より北へ往く貨物はいろいろあるが、北より南に運ばれるものは、総じて豆貨をもって大宗となす⁵³⁾。

と記しているように、豆貨が第一であった。

この傾向は、少なくとも李鴻章の頃より150年前まで遡ることができる。

雍正四年（1726）八月四日付の山東巡撫陳世倌の奏摺に、

53) 『李文忠公奏稿』一、上海一口豆石請仍歸華商裝運片、同治元年六月一三日、「自南往北者貨不均一、而自北回南者、総以豆貨為大宗」。

毎年江蘇、天津等処の客商が貨を載せ山東省へ来るが、おおむね多くは豆を買い、沿海より運び帰り、腐店、油坊に售り、あわせて豆餅を製造し、田の肥料とし、用途がとて広い⁵⁴⁾。

として、江蘇、天津等地の商人が山東に交易に来て、沿海航運により豆貨を持ち帰り豆腐店や油屋に売って、豆腐や油、豆粕が作られていた実情が端的に記されている。

豆貨以外では、棗（なつめ）、醃猪（しおづけの豚肉）、魚鯞（魚の干物）等が主要な出口貨物であった⁵⁵⁾。これは、商船の積荷品目表（表4、5）からも確認される。

棗は華北華南ともに産出するが、南方の物は堅いのに対し、北のものはよくこえておいしく、特に山東や河北産の物が美味とされていた⁵⁶⁾。特に紅棗が好まれていた⁵⁷⁾。

醃猪⁵⁸⁾について清末の『営口雑記』には辺境から集められた豚が醃づけにされ海船に積まれ江浙方面に運ばれたこと⁵⁹⁾を記している。

この他、清末の天津よりの出口貨物として、古玩、銅磁器、駝羊毛、馬猪鬃、牛驢騾馬皮、牛羊骨角、各種の皮貨、蚕繭、乳絲頭、綿花、土布、土酒、靴鞋、草帽縵、毡絨毯、毡帽、羽扇、胡椒、人參、薬材、金針、紅棗、桃杏仁、落花生、瓜子、大頭菜⁶⁰⁾等の名が知られる。

4 沿海貿易と海口

中国沿岸の主要港の歴史に関する研究⁶¹⁾は、各港によって研究の蓄積に差があり、全般的

54) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、409頁、「毎年江蘇、天津等処客商載貨來東、率多買豆、由内洋運回、售於腐店油坊、兼以製餅肥田、所用甚広」。

55) 『宮中檔雍正朝奏摺』第6輯、407頁、雍正四年八月四日付、陳世倌、黄元驥奏摺、「出口貨物亦止豆、棗、醃猪、魚鯞」。

56) 『王禎農書』、百穀譜集卷七、果属、「今南北皆有之、然南棗堅燥、不如北棗肥美、生於青、晋、絳州者尤佳」とあり、乾隆七年（一七四二）刊『欽定授時通考』卷六四、農余、果二、棗にも同書を引く。

57) 『清稗類鈔』稗八七、植物類、棗、「棗為落葉亞喬木、……実橢円、産於直隸、山東者、謂之北棗、有紅、黒二色、紅者味甘美、産於浙江金華者、謂之南棗、形長色紫、味甘微酸、為棗中佳品、」現在でも山東省慶運、河北省滄縣、膠河産の棗は珍品とされている（『農業辞典』江蘇科学技術出版社、1979年、840頁）。

58) 『清稗類妙』稗八六、動物類、豕、「豕、俗謂之猪、本為野猪之變種、体肥満、鼻長尾短、……歳産子二次、每次至十余頭、故繁殖甚速、為肉食之常品」とある。

59) 『営口雑記』（『筆記小説大観』一四編所収本による）、「猪由辺外販來千百成群、醃於海船、載往江浙、白露之後、屠声甚慘、先擊其首、故血不全出而味欠佳」。

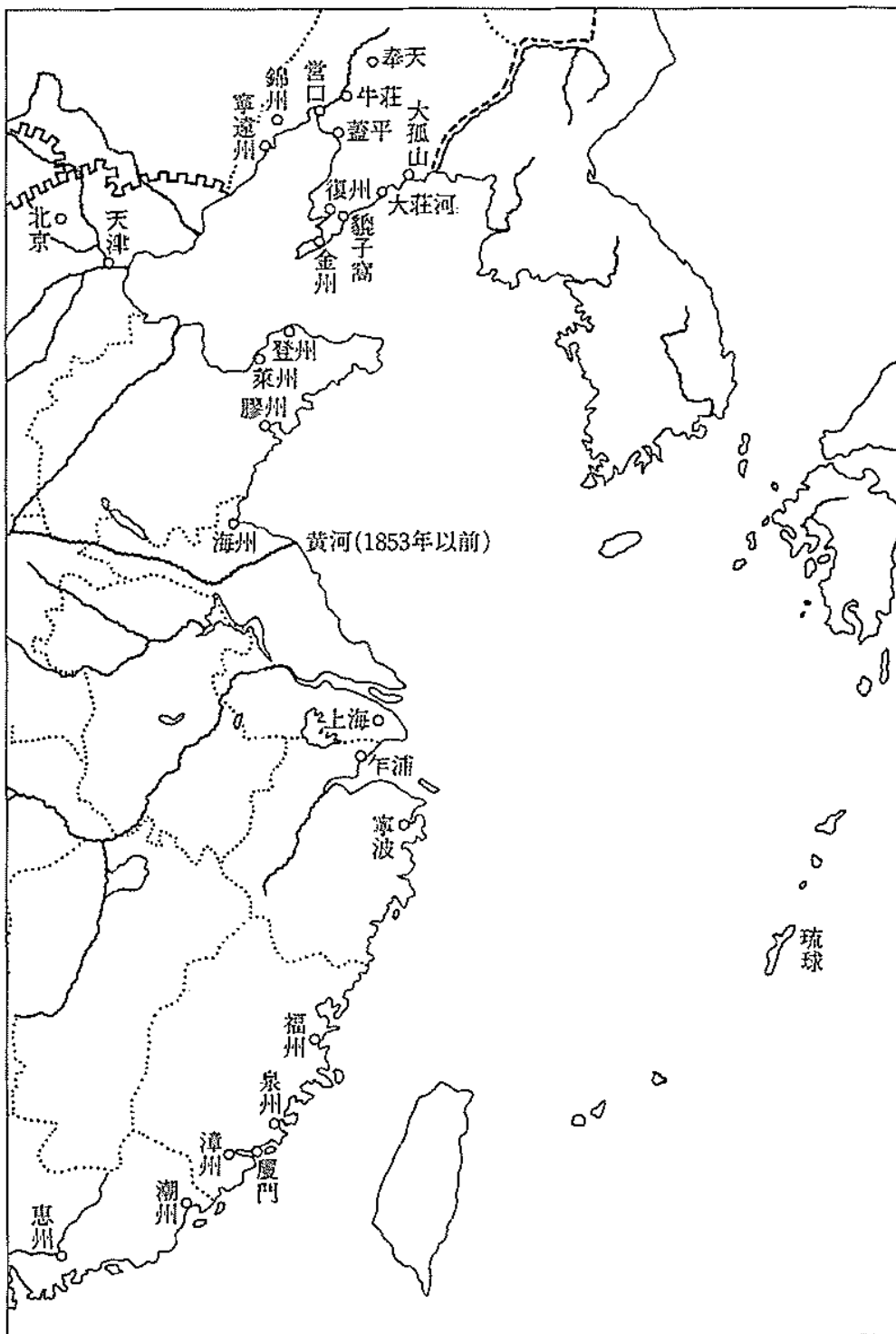
60) 『津門雑記』卷下、「由津出口貨物」。

61) 現在のものでは『中国海口概況』（人民交通出版社、1974年）に、大連港（遼寧）、秦皇島港（河北）・天津港（河北）・烟台港（山東）、青島港（山東）、連雲港港（江蘇）、上海港（江蘇）、温州港（浙江）、福州港（福建）、厦門港（福建）、汕頭港（広東）、黄埔港（広東）、広州港（広東）、湛江港（広東）、海口港（広東、海南島）、八所港（同上）、北海港（広西）の17港をあげ港口概況を記している。

清代の海港について触れている論考を北から順次記すと以下の如くである、

〔天津〕については、鮑覚民「天津都市聚落的興起和發展」（『南開大学学報』1956年1期）、同氏『塘沽新港』（上海新知識出版社、1954年）が参考になる。最近では、王綉舜、張高峰「天津早期商業中心的掠影」

清代沿海地図



(注) 地名は主要都市及び帆船貿易の海口

に論述したものは管見の限り黄盛璋の論考⁶²⁾が唯一と思われるが、明清のそれについてはあまりに簡略である。

そこで、漂着資料に見える主要海口（表4、地図参照）について渤海沿岸より順次、南の潮州まで、帆船貿易の状況について述べてみたい。

1 遼寧海口

遼寧省沿海の帆船の寄港地は、錦州、寧遠州、蓋州（蓋平）、牛莊、營口、復州、寧海、金州、貔子窩、大莊河等が知られる。

遼東湾沿海の諸港への帆船の入港が顕著なるのは康熙年間で、同五四年（1715）頃には沿海の口岸の脱税⁶³⁾が指摘されている。

その後、嘉慶五年（1800）には、金州、復州、蓋州、錦州、寧遠、牛莊、岫巖に到る船は3,000余艘あった⁶⁴⁾と言われ、船規銀の額が金州、復州、蓋州三箇所の海口で1年約6,000～7,000両あり、錦州、寧遠二箇所では13,000～14,000両、牛莊、岫巖2箇所の海口では40,000～

、（『天津文史資料選輯』第16輯、1981年）がある。

〔上海〕については、Mark Elvin, *Market Towns and Waterways: The County of Shang-hai from 1480 to 1910* (G. William Skinner ed; THE CITY IN LATE IMPERIAL CHINA, Stanford University Press, Stanford, California, 1977) pp 467-473

『上海港史話』（上海人民出版社、1979年）の他、黄葦『上海開埠初期對外貿易研究』上海人民出版社、1961年）や、『上海外貿易史話』（上海人民出版社、1976年）が少し清の上海港に触れている。そして、上海社会科学院の『社会科学』が時折〈上海史研究〉を掲載しており、譙樞銘「青竜鎮の盛衰与上海的興起」（『社会科学』1980年6期）、鄭祖安「上海旧縣城」（同、1981年3期）、張世珠「上海的歷史沿革」（同、1982年1期）等がある、この他、黄宣佩等の「従考古發現談上海成陸年代及港發展」（『文物』1976年11期）には「宝帯門至丹風樓一帶江景」図が掲載され、帆船貿易の活況が見られる。

〔寧波〕に関しては、斯波義信氏の“Ningpo and Its Hinterland” (G. W. Skinner ed, ibid.) の他、最近、泉州の中国海外交通史研究会等より刊行された『海交史研究』第3期（1981年）に林士民「古代的港口城市——寧波」、袁元龍、洪可堯「寧波港考略」が掲載されている。

〔乍浦〕については、松浦章「乍浦の日本商問屋について——日清貿易における牙行——」（『日本歴史』305号、1973年）、松浦章『清代海外貿易史の研究』（朋友書店、2002年、98～117頁）がある。

〔泉州〕については、宋元時代の海外貿易に関するものが多く、清代は莊為璣「泉州歴代城址的探索」（『泉州文史』第2・3期、1980年）、王天良、鄭宝恒「歴史的泉州港」（『復旦学報増刊 歴史地理專輯』1980年）がある。

〔廈門〕については、孔立『廈門史話』（上海人民出版社、1979年）が清代について少し触れている。

62) 黄盛璋「中国港市之發展」（『地理学報』18卷1・2期合刊、1951年）の七において半殖民地港市畸形發展時期で、上海、広州、天津、厦門、青島、大連の六港について概観している。日本では藤田豊八氏に「支那港湾小史」、「宋元時代海港としての杭州、附上海・膠州」『東西交渉史の研究』南海篇、1932年所収）があり、海外貿易との関係において論述されている。

63) 光緒『大清会典事例』卷二三七、戸部、関税、考覈一、「(康熙)五十四年、覆准、奉天、義州所属沿辺等口、漏税太多」。

64) 『盛京通鑑』卷六、官参局応辦事宜（『滿蒙叢書』三卷、1921年4月刊）、「嘉慶五年欽差尚書傅等謹奏、…窃查盛京各海口、为商船貿易之所、統計海口六処到口船隻約有三千余号」。

60,000万両もあった⁶⁵⁾から、この額から各海口の入港船数を概算してみると、牛莊、岫巖で約2,000隻、錦州、寧遠で600隻前後、金州、復州、蓋州では300隻前後となり、19世紀初頭の渤海東部の港は牛莊、錦州等が帆船貿易の中心港であったと推定される。

さらに、1869年（同治八）に東北地方の南部を旅行したドイツの地理学者リヒトホーフエンは「輸出港の中では次の三つが頭角を抜いている。大連湾西方の小平島、貔子窩、及び朝鮮国境の鴨緑江河口に近い大孤山がそれである⁶⁶⁾」と記し、遼東半島南岸の三海口の活況を指摘している。

(a) 錦州・寧遠州

渤海湾北岸の海港錦州・寧遠州は明代に遼東から海運がおこなわれた時⁶⁷⁾より知られ、とりわけ錦州は、清代において、俗に東海口と呼ばれた馬号溝海口⁶⁸⁾と西海口と呼ばれた天橋廠海口⁶⁹⁾の二海口が商港として知られていた。

東海口馬号溝海口は錦州城の東南35里にあり、帆船の商港として知られ、天津からの衛船や山東からの登郵船が入港し、天津、山東両地からは麦が移入され、両地へは雑糧が移出されていた。東海口が繁栄していたのは乾隆・嘉慶年間（1736～1820）で、毎年の入港数は約千余隻であったが、同治年間（1862～1874）の初めに、天橋廠海口において雑糧移出が許されると、入港船数は減少していった⁷⁰⁾ようである。

他方、西海口天橋廠海口は錦州城の西南70里の所にあり、帆船の商港で、福建や広東からは鵬船、鳥船、紅頭と呼ばれた船が、寧波、安徽、上海からも、江浙からは杉船（沙船）が、直隸及び山東からは登郵船等が来航し、運ばれて来るものは雲南、四川、福建、広東、江蘇、浙江各省の物産や薬材まで、さらに外国品におよんでいた。この港からの移出貨物は、最初は油

65) 同書、「金州・復州三処海口、毎年約収船規銀六七千両」、「錦州、寧遠二処海口、毎年約収船規銀一万三四千両」、「牛莊、岫巖二処海口、毎年約収船規銀四五六万両不等」。

66) リヒトホーフエン著、海老原正雄訳『支那旅行日記』上巻（慶応書房、1943年）5月30日の条（331頁）。

67) 康熙『錦州府志』巻一、疆域、海、「錦縣、寧遠、広寧南境俱臨海、而錦、寧去海尤近、明時海運商舶、於此登岸」。

68) 民国『錦縣志』巻一三、交通商港、「馬号溝海口、在城東南三十五里、俗呼東海口、即小凌河入海經過之地、為帆船商港、其進口船隻、来自天津、山東兩処、日衛船、日登郵、入口貨為天津、山東兩処之麦、出口貨以雜糧為大宗、清・乾嘉間称極盛、每歲進口船、約千余艘、自同治初、天橋廠海口、准運雜糧、此口船隻為之大減」。

69) 同書、「天橋廠海口、在城西南七十里、俗呼西海口、為帆船商港、其進口船隻、来自福建、広東、寧波、安徽、上海、直隸、山東等処、閩粵日鵬船、日鳥船、日紅頭、江浙日杉船、山東日登郵、凡滇、黔、閩、粵、江、浙各省物産、薬類、暨外洋貨品、悉由此口輸入、其出口貨、先惟油糧以大豆為大宗、清同治初年准運雜糧、馬号溝海口船隻、遂誠出口糧石、以紅糧（即蜀黍）小米（即粟米）為大宗、薬物以甘草為大宗、在道咸間、称極盛、每歲進口商船、約千余艘、……自光緒初、營口商埠開通、天橋廠海口船隻日減、至京奉鐵路修成後、商船來者愈稀」。

70) 註68)に同じ。

や雑糧であったが、大豆が主要品となり、同治年間の初めに、雑糧の移出が許されると、移出穀物は紅糧、小米が主要品となり、薬物では甘草が主要品となる。この港は道光・咸豊年間(1821～1861)が極盛期で、毎年の入港商船数は約1,000余隻であったが、営口の開港や京奉鉄道の開通により衰退した⁷¹⁾。

このことから、漂着船の寄港先として知られる東錦州、西錦州とは各々馬号溝、天橋廠海口で、福建、広東船が入港したのは主に西海口天橋廠海口であったことがわかる。

(b) 蓋平・牛莊・営口

渤海湾東岸の港、蓋平は、明代に蓋州衛が置かれ、康熙三年(1664)に蓋平縣となり奉天府に属した⁷²⁾。それ故、蓋平は蓋州とも言われていた。

蓋平には西河口と営口の二海口があり、清代道光年間(1821～1850)以前に東北三省の海運交通の唯一の商港として栄えていたのが、蓋州城から20余里の所にあった西河口であり、その名は蓋州として福建、江蘇、安徽、江西方面まで知られていた。港口が泥で浅くなって、営口に舞台が移ったが、汽船の出現までは、西河口には、福建、寧波からの鳥船等が一年に一度は来航していたようである。西河口が浅くなって後は営口が発展し、大埠を形成していったのである。営口は海城縣が統轄する西没溝営と、蓋平が統轄する東没溝営に分かれ、南は牛莊と総称されていた⁷³⁾ようである。蓋州と総称されたのは西河口である。

牛莊は東北河運の動脈たる遼河の河口近くにあり、多くの帆船が往来し商業も栄え、西は天津、南は山東、江浙、福建、広東より帆船の至る地として知られていた⁷⁴⁾が、汽船の登場によって一年の内一一月末より三月末に及ぶ四箇月間も氷に鎖されるという自然条件のため衰退し、その後は、さらに河口の営口にとって代られ名のみ残ること⁷⁵⁾になる。

ところで、蓋平の沿岸海口としての発展はいつ頃からかと言えば、会館の設立時期が一つの目安となろう。そこで、その創立を見るに、江蘇、江西、浙江商人による三江会館は、民国『蓋

71) 註69)に同じ。

72) 『嘉慶重修大清一統志』卷五九、奉天府蓋平縣に「明洪武九年、改置蓋州衛、隸遼東都指揮使司、本朝康熙三年、置蓋平縣、隸奉天府、」とある。

73) 民国『蓋平縣志』卷八、交通志、海口、「営口、本邑海口有二、一曰西河口、即清河下流入海處、距城二十余里、在清季道光以前、為東三省海運交通惟一之商港、南北貨物、咸萃於此、故我城雖係蕞爾偏邑、而名聞八閩、聲達三江、無不知有蓋州者、皆因貨物積散之傳播也、後以港口淤淺、海運始移営口、然在咸豊年間、福建・寧波之鵬船・鳥船歲必一至、及汽船盛行時、此港日衰、至今除漁船之外、其市場一變、而為荒涼海浜矣、二曰営口、自西河口淤後、海陸運輸悉移於此、日繁月盛、遂成大埠矣、為東三省海運之咽喉、距縣城西北七十里、昔為海城・蓋平分轄、以老爺閣為界、日東没溝営、西没溝営、東属蓋平、西属海城、南省則總稱之為牛莊、清宣統元年改設営口縣」。

74) 『海城縣志』(一九三七刊)卷六、重修牛莊城北小姐廟碑記(乾隆二十五年)に「如牛莊城北有巨川焉、聚艤艘、通商旅、西連津沽、南接齊、魯、吳、楚、閩、粵各省、悉揚帆可至」とある。

75) 外務省蔵版『南滿洲二於ケル商業』(1907年6月初版、本稿は1908年7月三版による)598～609頁、伊知地重厚「牛莊常関」(『調査時報』3卷9号、1923年)。

平縣志』卷16、藝文志、碑記の乾隆一七年（1752）三月の「重修三江會館碑記」によれば、

蓋平は、海禁が開かれて以後、三江の商人の船に乗りて来たる者が絶えず、はじめて康熙四二年（1703）に、同志が資金をつのって土地を購入して、縣城の東南の隅に三江會館を創建し、内には天后聖母など諸神の像を祭っている⁷⁶⁾。

とあるように、蓋平のような東北沿岸の辺境の地に、早くも康熙四二年（1703）に三江會館が創建され、つづいて、康熙五〇（1711）年には福建會館が、乾隆三五年（1770）に山東會館が建設され、この他にも山西會館もあった⁷⁷⁾ことから、福建や、江蘇、江西、浙江方面にまで、蓋平、蓋州の名が知られていたのは沿海貿易によることは明らかである。

(c) 復州・金州・貔子窩・莊河

復州は娘々宮⁷⁸⁾が海港として栄えていたのであり、北は牛莊、西は天津、西南は萊州、南は煙台、登州に通じ、上海以南の厦門等地とも関係があり、北へ来る商人は必ず復州を經過するとも言われた帆船の寄港地であった⁷⁹⁾。

金州の海港は会湾の過島が商船来泊の地⁸⁰⁾であり、清末においても輸出の大宗は大豆、高粱、包米、豆粕、豆油等であった⁸¹⁾。

貔子窩は黄海沿岸にあり、清初より船舶の往来が盛んで、商業も栄えていたのは不凍港としてであるが、水深が浅いため大型船の停泊には不便であった⁸²⁾。

莊河縣では大莊河口の打拉腰子、石嘴子河口の青堆子、大洋河口の大孤山があり、清代に最も繁栄していたのは大孤山で、江南の杉船即ち沙船の来航は毎年数百を下らないと言われた。輸出の大宗は大豆であり400,000担にも達し營口と並び称されたが、安東の開埠と洋河の淤浅により衰退した⁸³⁾ようである。

76) 民国『蓋平縣志』卷一六、に、「蓋平自開海以來、三江士商、乘槎而至者、絡繹不絕、始於康熙四十二年、同志損資購地、於縣之東南隅、創建三江會館、内供天后聖母諸神像」とある。

77) 同書、卷二、天后宮の条、富高行雄「蓋平の會館雜考」（『書香』81号、1936年）。

78) 三宅俊成「復州城及長興島史蹟調査記」（『滿洲史学』1卷3号、1937年）40頁。

79) 民国『復縣志略』芸文略、復州出身、咸豐三年（1853）第二甲の進士徐廣臣の「創建天后宮碑」に「我復地浜大海、雖通省之下游、実舟行之孔道、北通牛口、西通析津、西南通利津、萊州、南通煙台、登州、而東南則茫乎其未有涯矣、蘇之滬、浙之寧慈、福之同安、台湾、嶺南之仏崗、厦門、凡商賈之有事於北者、其往来皆必經於此、……總計數十年來、商賈輻輳、絡繹不絕」とある。

80) 宣德『南金郷土志』（民国20年（1931）石印本による）山河海島志、会湾の条、「過島、島南有海口、寬二里許、通入東海、百年前商船由此往来、於今灘淤海退」とある。

81) 同書、租借政治志、商業に「輸出主大豆、高粱、包米、豆粕、豆油等」とある。

82) 同書、山河海島志、海岸に「由金、岫交界、畢里河之西南六十里、有海港、曰貔子窩、……此港右岸環抱如半規、口門東南向、惟水浅不便停泊」とある、『營口雜記』「營口水凍則船泊金州之貔子窩」とある、『南滿洲二於ケル商業』142～143頁。

83) 『莊河縣志』（1934年排印本）卷七、交通志、航路、及び、同書卷九、実業志、商業に「本境所屬商鎮有三、曰治城、曰青堆子、曰大孤山、而大孤山鎮、較為繁盛、該鎮、於數十年前、輸入之貨、江南杉船、每年入口者、不下數百余号、輸出品即大豆一宗、可至四十万担、以故商業為東遼冠、清咸同間、幾与營口齊名、自安東開埠、洋河淤浅、東遼需要、皆舍孤而就安東」とある。

2 天津

渤海西岸の、最大の海口天津が発展して来るのはいつであるかについては、

天津は渤海に近く、もともと荒石が多く、蘆や荻の生い茂る地であった。永楽の初めに開かれてから、この地に居住する人々は福建、広東、江蘇、湖北、山東、河南等から来て入り混り、様々な風俗がおこなわれていた⁸⁴⁾。

と言われるように、明の永楽帝（1402～1424）による北京遷都後のことで、天津の商業上の立地に目ざとい各地の商人が雲集することになったのである。

海口としての天津の状況は、地勢が高いため、外洋船は必ず海潮に乗って進口しなければならない⁸⁵⁾とされていた。康熙年間（1662～1722）には、東北地方から米や豆を運んで来る船が主であった⁸⁶⁾が、上記の檔案資料によって明らかなように、雍正年間（1723～1735）には福建、広東、浙江等地からの多くの海船の来航を見るようになり、この結果、天津に来航する船は、渤海東岸からの他、江蘇、浙江、福建、広東各省にまで及んでいた⁸⁷⁾。

雍正中頃には、福建の海船が入港し、会試の受験者までが、これらの船で天津に来る⁸⁸⁾とまで言われる繁栄ぶりを見せている。

各地からの商人の来航は、商業活動の基地としての会館の出現を見ることができ、浙江会館や閩粵会館の建設が見られる⁸⁹⁾。

浙江会館はその前身を浙江郷祠に見ることができる。浙江郷祠は、

康熙七年（1668）に紹興の高啓泰が浙江出身で天津に在留している人々から資金をつつて浙江郷祠を重建した⁹⁰⁾。

と言われる康熙七年（1668）重建にまで遡ることができるから、それ以前の創建が知られる。また、福建、広東人による閩粵会館は乾隆一〇年（1745）に建設されている⁹¹⁾。

このように、各地からの商人で賑わっていたため、かえって地元の人々が商業上の利益を享受することは難しいと言われていたのである⁹²⁾。

84) 新校『天津衛志』巻四、汪來の「天津整飭副使毛公德政去思旧碑」に「天津近東海、故荒石蘆荻処、永楽初、始闢而居之、雜以閩広呉楚齊梁之民、風俗不甚統一」とある。

85) 『宮中檔康熙朝奏摺』趙弘燮奏摺、康熙五六年二月二五日付「臣查天津海口、雖通山東、奉天之洋、但天津地勢頗高、外洋之船必頼海潮方能進口」（第6輯822頁）とある。

86) 光緒『天津府志』巻三三、榷税、国朝に「天津海税、向以奉天米豆運船為大宗、始自康熙年間、以津邑瀕海、糧儲不足、半資奉省米豆、准由商民運船往來、因征海税」とある、

87) 同書、巻三三、榷税、国朝に「天津海税、凡津寧海船及江浙閩粵等船、裝載貨物雜糧、駛進大沽海口者、在此納税」とある。

88) 『宮中檔雍正朝奏摺』第1輯627頁、戸部尚書田從典奏摺に（雍正元年八月一五日）「今天津亦有福建海船、偶聞會試拳子、竟有隨海貨船而至者」とある。

89) 光緒『天津府志』巻二四、

90) 同書、巻二五、浙江郷祠に「康熙七年紹興高啓泰、合越人寄居天津者、損資重建為浙江郷祠」とある。

91) 註89)に同じ、

92) 新校『天津衛志』巻二、利弊に「居者率多流寓之人、是津門雖屬商賈湊集之地、而土著者、不得獲其利焉」とある。

3 山東海口

山東省の登州、萊州、青州の三府所属の海口は漁船や商船の出入港として知られ⁹³⁾、揚帆転輸に便利なため、商人が脱税のため内河の鈔関をさけて、海洋より搬運する者がきわめて多い⁹⁴⁾と言われていた。

萊陽(登州府)、膠州には福建、広東、江蘇、浙江等处からの船が多く、天津の衛船は昌邑(萊州府)に、関東の船は蓬萊(登州府)に来た⁹⁵⁾ように、各海口によって入港船の出帆地に特色があった。その中でも最大の港は膠州で、福建、広東の商品の進口が多かった⁹⁶⁾。

事実、膠州は康熙末年に江蘇、安徽、江西、浙江、福建の商人が集まり、東関の商店や牙行は活況を呈していた⁹⁷⁾。

雍正六年(1728)のことであるが、南方より来航した二隻の鳥船を調べたところ、一鳥船戸は張炳と言ひ、浙江寧波府鄞縣の人で、もう一鳥船戸は金隆順と言ひ、福建泉州府同安縣の人であった。両船とも膠州東関にあった源盛行店と永年の取引ある船で、源盛行店は牙行王源盛の店であったことが知られる⁹⁸⁾。

このように浙江、福建等地からの船も多かったが、山東より豆類を買付けて帰る豆船の60~70%は地理的に近い江蘇からの船であったのである⁹⁹⁾。

4 江蘇海口

江蘇縣では北部の海州と長江口の上海とが帆船寄航地として知られるので、二港の状況について以下述べてみたい。

(a) 海州

江蘇省東岸の塩城、廟湾、海州の三營は沿海の要地にあり、ことに海州が山東省と地を接し

93) 『宮中檔雍正朝奏摺』第4輯132頁、雍正三年四月七日付布蘭泰奏摺、「查登、萊、青三府所属多在海滨、自安東衛起綿長二千余里、出海豐縣大沽口、南通閩廣江浙、東至遼東、北達天津、漁舟、商艘往来出入」。

94) 同書、第3輯830頁、雍正三年二月十二日付李衛奏摺、「登、萊、青三府皆在海滨、距江南之蘇松、浙江之杭嘉、以及閩粵、水面皆通、順風揚帆、轉輸便捷、故奸商欲躲避裏河関鈔、常由海洋搬運者甚多」。

95) 同書、第4輯133頁、雍正三年四月七日付布蘭泰奏摺、「各海口皆有商船往来、惟閩廣江浙之船在萊陽、膠州進口為多、天津衛船則在昌邑進口、関東之船則在蓬萊進口」。

96) 同書、第4輯523頁、雍正三年六月一日付、登州総兵官黄元驥奏摺、「臣查、膠州、萊陽、昌邑、蓬萊各海口、惟閩廣貨物、進膠州海口者多」。

97) 道光『膠州志』卷三九、考三、金石、康熙五六年(1717)王紘「重修小橋隄岸記文」、「膠浜於海、故三江、兩浙、八閩之商、咸以其貨、舥浮舶泛而来居集乎東関之市塵・牙傭、販負資貨為利者、附郭衆庶日往返、絡繹熙熙」。

98) 『宮中檔雍正朝奏摺』第11輯377頁、江南松江提督総兵官柏之蕃奏摺(雍正六年九月一七日付)、同401頁、山東巡撫印務布政使岳濬奏摺(同年九月二日付)参照。

99) 同書、第23輯378頁、山東巡撫岳濬奏摺(雍正一二年八月八日付)、「豆船一項、由東省販運江南者尚少、惟江南販貨來東、發売之後、即買青、白二豆、帶回江省者、十居六七、此項船隻係江省」。

ているため淮南の門戸とされ、海州の贛榆縣の青口港が海口の要津として、商船の出入が盛んであった¹⁰⁰⁾。

包世臣は嘉慶二〇年（1815）に、青口について次のように書いている。

海州三属（海州、贛榆、述陽）には百いくつもの集・鎮があるが、商業・貿易を営んでいるのでは青口鎮が最大である。海州や述陽の各鎮が使う木棉反物類や紙等の物は、全て青口鎮から転売されて来る。青口の商店はまた油屋が最大で、油と豆粕は輸出禁止品であるのに、これまで陸上輸送して淮水まで行くのを見たこともなく、海上よりゆききしている¹⁰¹⁾。とあるように、青口鎮は賑わい、山東、山西、江南の商人が集まる¹⁰²⁾ 商港として栄えていたのである。そして、海神を祭る天后宮が船戸等と商人等によりそれぞれ別個に建てられている¹⁰³⁾。この他、朱蓬口¹⁰⁴⁾ とその近くの龍王廟鎮¹⁰⁵⁾ が青口鎮に次ぐ活況を呈していた。

(b) 上海

上海は黄浦、呉淞江の合流する地にあるため、物資が豊かであるが、土地が水田に適さないため、木棉作がおこなわれている。そのため大商人は、北は遼寧、南は福建や広東へと及ぶ広い範囲で商業を営み、大量の物資が集まって来て、人々はその利を得ている¹⁰⁶⁾といわれた地で、沿海貿易とは関係の深い土地であった。それについて、清末の王韜は、上海の巨商は土地財産を問題にせず、もっぱら海船を大小数十隻を所有し、それを閩東まで行かせ、油、酒、豆餅等を1年に3、4回運んで商業を営んでいたと言っている¹⁰⁷⁾。

もちろん、上海の土着の人だけでなく、福建や広東の大商人も東関外に居住していて、広東商人は汕頭より、福建商人は台湾より上海に砂糖を運んで取引をし、時には売りあげが数百万金にも達したようである。彼等は帰帆の際には、上海の木棉を買って帰った。彼等の建てた会

100) 同書、第11輯349頁、漕運総督張大有奏摺（雍正六年九月一三日付）、「切查臣標塩城、廟灣、海州三營、俱係沿海要地、而海州一營、接壤東省、逼近海洋、尤為淮安之門戸、…有贛榆縣所屬之清口鎮、係海口要津、商民船隻出入往來」。

101) 『齊民四術』卷三、農三（『安吳四種』卷二七）の「青口議」に、「海州三属集鎮百数、商販貿易、以青口鎮為最大、海、沐各鎮所用布疋、紙張等物、皆由青口轉販、青口行舖、又以油坊為最大、油与豆餅、皆属奉禁出口之貨、然從未見其陸運赴淮、則其由海來往」とある。

102) 嘉慶『海州直隸州志』卷一四、「青口為殷阜、山東、山西、江南諸買貿遷於此」、同書、卷一四にも、「青口鎮、東浜海、南范家口、距城十二里、烟火万家、商賈輻輳」とある。

103) 同書、卷一九、贛榆縣、天后宮の条に「在青口、有二、前宮船戸建、後宮商賈建」とある。

104) 同書卷一四、「朱蓬口、魚蝦之利、此口為最、北走沂邨、西極晉豫、南販江浙、春時、水陸舟東、絡繹不絕」、「浜海各口、自青口而外、以朱蓬口為盛」とある。

105) 同書、卷一四、「龍王廟鎮、西中岡站、北石橋、距城二十里。地近朱蓬口、海販頗盛集」とある。

106) 同治『上海縣志』卷一、形勝、「上海縣治、当黄浦、吳松合流处、勢極浩瀚、然地形高亢、支港為潮泥所壅、水田絶少、僅宜木棉、惟富商大賈、北販遼左、南通閩粵、百貨萃集、民每因其利」。

107) 『瀛壖雜志』卷一、「滬之巨商、不以積粟為富、最豪者一家有海舶大小数十艘、駛至閩東、運販油、酒、豆餅等貨、每歲往返三四次」。

館は六七箇所あり、他にくらべ大きく壮麗であったようで、特に福建の泉漳会館、広東の恵潮会館が有名であった¹⁰⁸⁾。

ところで、道光一二年（1832）の「興修泉漳会館碑¹⁰⁹⁾」の捐金名簿を見ると泉漳会館に続き最初に「金恒發洋船捐洋銀六十元¹¹⁰⁾」とあり、以下捐金者100名中の47名が船名¹¹¹⁾で、寄附金の金額では、全体の28%に及んでいる。もちろん他の商人も沿海貿易と何らかの関係があったが、少なくとも貿易船独自の寄付として見ても、当時の帆船による沿海貿易の比重の重みの一端を見る思いがする。

上海に入港した帆船の状況であるが、道光五年（1825）の調査によれば、入港する沙船はかつて3,000余隻もあったが、道光の初めのころには、商業上の利益、運賃収入も少なくなり、船商も船の手入れをしないため、堅固な沙船は1,200~1,300隻にすぎない¹¹²⁾と言われ、沙船で見る限り入港船は半減したようである。この原因は嘉慶年間（1796~1820）の経済変動¹¹³⁾にあったものと考えられる。

この傾向はしばらく続いていたようで、1840年代中頃では、上海に入港する帆船は毎年1,600隻ほどで、北からは900隻ほど南からは700隻¹¹⁴⁾ほどと言われている。

5 浙江海口

浙江省の海口として資料に見えるのは寧波と乍浦である。

(a) 寧波

寧波の市場とその後背地に関しては先学により既に明らかにされている¹¹⁵⁾。海港としての状況について段光清が咸豊二年（1852）に記しているのによれば、寧波城は東北南の三面が江にかこまれていて、西の上虞、余姚、慈溪より余姚江が流れ来て、さらに南は奉化より奉化江が流れ来たる。そして北は甬江により海潮が鎮海から一日に2度遡って来て、城外の三江口で合流しているため海船の出入が可能であり、これによって寧波が栄えてきたのである¹¹⁶⁾とし

108) 同書、卷一、「閩粵大商多在東閩外、粵則從汕頭、閩則從台湾運糖至滬、所售動以数百万金、於滬則取買木棉、載回其地、閩粵會館六七所、類多宏敞壯麗、最盛者閩為泉漳、粵為恵潮」。

109) 上海博物館図書資料室編『上海碑刻資料選輯』（上海人民出版社、1980年）第一〇九、235~238頁。

110) 同書、236頁。

111) 同書、236~238頁。

112) 齊学裘『見聞統筆』卷二、先大夫梅麓公（齊彦槐）文鈔四首の内、乙酉（道光五年）二月、奉委赴上海、查辦海運事宜通稟各憲稿」中に、「捩商牙等称、向来各处沙船往来上海者、本有三千余号、近年商賈利微、□佃太賤、船商無力修□、以致朽壞者居多、自今寬大堅固沙船、通計不過一千二三百号」とある。

113) 佐々木正哉「阿片戦争以前の通貨問題」（『東方学』第8輯、1954年）参照。

114) *Notices of Shang-hai, Chinese Repository*, vol.L15 pp.467-468, 1846.

115) 斯波氏前掲書註（61）参照。

116) 『鏡湖自撰年譜』咸豊二年五月の条、「寧波城東、北、南三面環江、江源分為二、一由上虞、余姚、慈谿至寧波、一由奉化至寧波、潮来自鎮海至寧波、每潮一日兩次、江水、海水来往冲激、於城外三江口会合、府城盤結於三江口中、海船可以出入、此寧波所以易富也」。

ている。

「寧波人は商いをもって著われ、国中に称せらる¹¹⁷⁾」と言われた寧波商業の発展の一翼を担ったのが海港としての寧波であった。その商業発展の最大の理由は北洋への商船の往来にあり、天津に浙西の粟を運び、帰りには河北や山東の産物を運んできて、寧波で取引されたからである¹¹⁸⁾とされていた。

それに符合するように、同地には、北洋商船、南洋商船と福建人によって建設された天后宮が3つあった¹¹⁹⁾。

(b) 乍浦

杭州湾東岸の乍浦は、明代倭寇の侵寇をしばしば受けた港である¹²⁰⁾が、清代において海口の要口として知られ、往来の商人¹²¹⁾も多く、海船の商販の地域であるため警備が困難であった¹²²⁾ようである。この乍浦が繁栄したのは、後背地に蘇州を有していたからである¹²³⁾。

乍浦には福建、広東からの商人も来航し¹²⁴⁾、福州の諸商によって康熙四五年(1706)に三山会館が、興化の商人により乾隆一三年(1748)に莆陽会館が、汀州の商人によって乾隆一四年(1749)に鄞江会館が建設されている¹²⁵⁾ことから帆船の重要海口の一つであったことが知られる。

6 福建海口

福建は福州、興化、泉州、漳州の四府と福寧直隸州が沿海にあり、大小の港をあわせると口汎が33箇所¹²⁶⁾もあった。この内、資料に見える商港としての海口は福州と厦門である。

117) 民国『鄞縣通志』食貨志、商業習慣に「甬人以商著称国中」とある。

118) 同書、食貨志、通商略史、「清董沛甬東天后宮碑銘」に「吾郡回凶之利、以北洋商舶為最鉅、其往也、輒浙西之粟、達之於津門、其來也、運遼燕齊莒之產、貿之於甬東」とある。

119) 同書、同碑銘。

120) 『明史』日本伝参照。

121) 『宮中檔雍正朝奏摺』第16輯103頁、雍正八年三月二九日付李衛他奏摺に「乍浦為各洋要口、往來商賈頗多」とある。

122) 同書、第16輯142頁、雍正八年四月六日付蔡仕□に「蓋乍浦為海舶商販之區、每有棍徒託蹟所不可稍髮防杜者也」とある。

123) 方觀承『方恪敏公奏議』卷二、乾隆一四年(1749)五月八日付奏摺中に「至於嘉興府屬之乍浦口、上接江蘇、下通閩省、為浙東各郡輻輳要路」とあり、乍浦と蘇州は運河、水路によれば近距離にあった(拙稿「中国商船の航海日誌——咸豐元年(1852)長崎來航、豊利船『日記備査』について——」、『関西大学東西学術研究所創立三十周年記念論文集』1981年、259、284頁参照)。

124) 『乍浦志』卷一、「海関税口」の条参照。

125) 同書、卷一「天后宮」の条参照。

126) 『宮中檔雍正朝奏摺』第11輯826頁、雍正六年一一月二二日付、高其倬奏摺に「臣查、福建福、興、泉、漳四府、及福寧直隸一州處沿海、俱有大小出海之口、計四府一州共有海関口汎三十三處」とある。

(a) 福州

福州の海口南台¹²⁷⁾は州城より10里の所にあり、康熙末年には海口の大鎮にして、多くの貨物が集まって来る¹²⁸⁾と言われていた。

その後、18世紀中頃において、福州には、山東、天津等地から民船で野菜や菓等が、寧波からは棉布が、廈門や泉州から籐杖、海鼠、鯊魚、白檀などの香木、砂糖等がもたらされ、逆に福州から竹、茶、密柑、紙等が移出されていた。福州に来航する大型帆船は100隻ほどで、その多くは寧波からのものであった¹²⁹⁾と言われている。

(b) 廈門

廈門が商船の貿易港として発展するのは康熙二三年(1684)の“展海令”以後のことであり、海洋の正口として発展¹³⁰⁾していった。その後、道光初年には、廈門は東は台湾、北は両浙、南は百粵に連なり、人と船で満ちあふれ、東南海疆の一大都会¹³¹⁾とまで言われている。

廈門から台湾に渡る船は横洋船とよび、台湾を経て天津へ砂糖を運ぶ船は透北船、広東各地に行く船は南艚、温州を経て錦州方面に行く船は北艚と呼ばれ、この他に外国貿易に行く洋船の出入があり¹³²⁾ 活況を呈していたのである。

7 広東海口潮州

漂着資料に見える広東省の潮州について港としてよりもその風土に関して触れておきたい。

潮州は嶺東の雄藩と言われ¹³³⁾、海陽、潮陽、揭陽、饒陽、恵来、澄海の6縣で18の海関分口があった¹³⁴⁾。

そのため、大商人は海洋の利を追って、河北、山東、江浙の地まで出かけて行き、財産家と言われた者がきわめて多かった¹³⁵⁾と言われている。

この地に生を受けた人々の多くは「海をもって命となし」、大商人より零細な漁民に至るま

127) 乾隆『福州府志』卷十下、関税、閩海関、閩安関は南台にあった。

128) 『閩遊偶記』康熙四七年(1708)四月の条に「出福州南門十里至南台、為海口之大鎮、百貨會衆之所」とある。

129) Notices of Fukchau fu, *Chinese Repository*, vol. 15, p.210, 1846.

130) 道光『廈門志』卷一、凡例に「廈門為販洋正口、自海禁既開、買舶迭出、関税充盈、民之衣食頼之」とある。

131) 同書、序、陳化成の叙に「廈門、東抗台・澎、北通兩浙、南連百粵、人烟輻輳、梯航雲屯、豈非東南海疆一大都会哉」とある。同書編者周凱が陳化成に語ったとして引用されている。

132) 同書、卷五、商船、洋船の項参照。

133) 藍鼎元『鹿洲初集』卷一二、潮州府総図説。

134) 乾隆『潮州府志』卷二一、海関分口の項参照。

135) 光緒『潮陽縣志』卷一一、風俗、術業の条に「至於巨商逐海洋之利、往来燕齊吳越、号富室者頗多」とある。

でその生業を海に託していたのである¹³⁶⁾。潮州の帆船航運について第5編第1章参照。

5 沿海貿易と帆船航運業

次に、沿岸海域を往来した帆船とその稼動状況について考えてみたい。

齊彦槐は「海運南漕議」の中で、

呉淞江を出て南に行けば浙江より福建、広東に及ぶ海域が南洋で、北に行けば通州、海門を経て、山東、直隸より閩東に及ぶ海域が北洋である。南洋は島が多く、水深も深く、浪も高いため、鳥船でなければ航行できない。北洋は沙磧が多く、水深も浅い上、水中のかくれ岩も硬く、沙船でなければ航行できない。鳥船は小型でも吃水が丈余もあり、これに対し、沙船は大型でも吃水は4、5尺である¹³⁷⁾。

と記しているように、清代の海船として、平底で河海両用の平底型の沙船と、吃水の深い尖底型の海洋船の鳥船がよく利用されていた¹³⁸⁾。

そこで、この沙船、鳥船について述べたい。

1 沙船

道光初めの記録では、崇明、通州、海門、南匯、宝山、上海等土着の富民は、一船当り7,000~8,000両余の大金を投資して沙船を造り、なかには一人で40~50艘も所有し船商と言われた者もいた¹³⁹⁾のである。

多くの船舶を有する船商の例は、康熙の末年から知られる。たとえば、上海縣の張興可は洋貨行店を持ち、洋船17隻を出洋させている¹⁴⁰⁾。また康熙五〇年(1711)上海の張元隆は、洋貨商店を開き、洋船100隻を建造する計画で、既に数十隻を所有していると言われ、東西二洋から閩東の地まで貿易していた¹⁴¹⁾船商であった。

上記した土佐漂着の沙船の所有者である崇明縣の郁聖蘭も11隻を有する船商である。また、文政一〇年(道光七、1827)正月土佐浦戸港に漂着した江蘇省蘇州府元和縣船籍の沙船の所有

136) 嘉慶『澄海縣志』卷二五、碑記下、建南門外天后廟記に乾隆三〇年の拳人陳芝が「生斯土者群以海為命、自富賈大商、以暨龍戸漁人、咸於是托業焉」と記している。

137) 『見聞統筆』卷二、先大夫梅麓公(齊彦槐)文鈔の内「海運南漕議」、「出呉淞口、迤南由浙及閩粵皆為南洋、迤北由通海山東直隸及閩東皆為北洋、南洋多穢島、水深浪巨、非鳥船不行、北洋多沙磧、水小礁硬、非沙船不行、小鳥船亦吃水丈余、沙船大者十吃水四五尺、

138) 前掲註16) 拙稿参照。

139) 『見聞統筆』卷二、海運南漕議、「沙船聚於上海、…船主皆崇明、通州、海門、南匯、宝山、上海土著之富民、每造一船、須銀七八千兩、某多者至一主有船四五十号、故名曰船商」。

140) 『宮中檔康熙朝奏摺』第7輯833頁、王鴻緒奏摺(無年月)「上海縣有富商張興可、向日開張洋貨行店、今年五月十七日、張興可有洋船十七隻出海」とある。

141) 張伯行『正誼堂文集』卷一、「海洋被劫三案題請」(康熙五〇年)に「臣查、張元隆開張洋行、聞其立意、要造洋船百隻、今已有數十隻、……往来東西二洋及閩東等處」とある。

者蔣炳も21隻を有する船商であり、この内の2隻は木材を積み貿易していた¹⁴²⁾。あるいはまた、上海で錢莊を興した鎮海の李也亭は、沙船の乗組員から身を起し、後には10余隻を有する船商となり、錢莊開店の基礎を作った¹⁴³⁾と言われる。

船商の経済的状况を考えてみよう。大型沙船は建造費が一万両、中型でも数千両は必要であり、さらに積荷として、豆貨を一船に満載すると5,000~6,000両は必要であった¹⁴⁴⁾。

豆貨は積載地の関東では一石につき8錢から2両4錢の幅で値動きがあり、普通、一石につき1両4錢が標準価格とされていた。ところが、関東の一石は売却地の蘇州では二石に当たるため、蘇州の一石に換算して標準価格で7錢となる¹⁴⁵⁾。この7錢で積込んだ豆貨を江南の市場に出せば、倍以上の収益が得られたはずである。

ついで、沙船の稼働の状況は、旧暦の正月より出帆すれば一年に4ないし3航海が、三月初旬よりすれば2航海が可能であり、四、五月ともなると1航海だけで、七月以後は西北風が多く出洋ができない¹⁴⁶⁾とされていた。

以上のことから、沙船は平均1,000石積込むことができた¹⁴⁷⁾から、関東の豆貨を満載してこれを江南の市場に売却すれば、維持費は別として一航海でほぼ一船の建造費に近い金を手に入れ、航海が安全におこなわれれば、数回で莫大な財産を生み出したことは容易に想像できる。しかし、海難事故も決して少なくなかったことは上記の資料によっても知られる。

2 鳥船

清代に海洋に活躍した鳥船は、既に明末において福建の沿海の人々が客や貨物を装載できる船として利用していることが知られている¹⁴⁸⁾が、清代においては、

142) 森本東三『送□録』(本稿は国立国会図書館蔵本によった)によれば漂着したのは「江南蘇州府元和縣巷伯陸拾捌号蔣元利商船」で、舵工王玉堂以下16名の乗った沙船であった、「船主蔣炳、船有十九隻、曰蔣元亨」等々全一九隻名が列記され、「外有兩隻、裝木貿易、蔣福源、蔣福来」とある。この『送□録』は『古事類苑』二六、外交部、清の条に抄録されているが、『古事類苑』には上記の記事はない、最近、吉村淑甫氏が『高知の研究』六卷方言・民俗編(清文堂出版社、1982年)中の「文政十年漂着『江南船』送届始末」で、この船の漂着について書かれている。

143) 中国人民銀行上海市分行編『上海錢莊史料』(上海人民出版社、1960年)「鎮海李家」、734~735頁。

144) 『見聞統筆』卷二、先大夫梅麓公文鈔「稟復魏元煜制軍稿」に「大号沙船、造價盈万、中号亦需数千、而載豆一次、豆價総値銀五六千兩」とある。

145) 同書卷三、先大夫梅麓公文鈔「対張師誠中丞札詢本年江広漕米海運各条」に「前委員何士□稟称、掬稅牙唐万豊等云、往□関東裝豆、極貴之時、每石二兩四錢、極賤之時、每石八錢、適中之時、每石一兩四錢、閩石多蘇石一倍、適中時價、酌給七錢」とある。

146) 同書卷二、乙酉二月奉委赴上海查辨海運事宜通稟各憲稿、「内外之沙船、皆從関東裝載豆貨回南、総在上海交卸、其来可必至、往返次数初無一定、自正月開行、可以四次三次、三月初旬開行、猶可兩次、至四五月、只能一次矣、縁七月以後西北風多、不能出洋也」。

147) 同書に「自八九百石至一千二百石之大中兩号沙船」とある。

148) 『兩浙海防類考統編』(万曆三〇年(1602年)叙)卷一〇、海船図説、鳥船式に「鳥船之製、稽自福建沿海民人、造裝客貨、浙中初無此船式」とある。

福建省の鳥船は、大きさが沙船に二倍する。大型は三千石を装載することも可能で、小型でも一千六百石を装載することができる¹⁴⁹⁾。

とされ、小型鳥船ですら、大型沙船の1,300石積み船¹⁵⁰⁾より上回っていた。

これらの福建の海船の活動領域は、北は関東にまで及んでいたし、天津や膠州海口もその交易の対象海口であった¹⁵¹⁾ (表6 参照)。

鳥船による沿海貿易の一例をあげてみると、次のようである。

福建福州府閩縣の商人等二七名が、乾隆一四年（1749）四月に、鳥船一隻に乗組み、廈門より砂糖を積み込んで五月に上海へ行き、積荷の砂糖を売却して、上海では茶葉を積み入れ、七月には錦州へ行ってそれを売り、錦州では瓜子、黄豆等を買入れ、一〇月錦州を出帆して後、江南外洋で漂流し琉球に漂着した¹⁵²⁾。

このように鳥船は、錦州海口にまで進出して北洋を航行することも可能な広い航行領域を持つ帆船であった。

表6 福建海船の航海事例及び積荷

積載地	売却地	南貨	年月日	積載地	発売地	北貨	年月
晋江	上海		雍正元				
上海	錦州	碗・布・胡椒・蘇木	雍正1/6	錦州	福建	瓜子	雍正1/6
				天津	蘇州	紅棗・黒棗 1,500担	乾隆4/10
漳州	錦州	黄茶・大布	乾隆5/6	錦州	寧波	瓜子	
				蓋平	龍溪	豆	乾隆11/4
福建	天津	糖		山東・萊州	福建	油荳・粉条・荳餅・紫草	
				閩東	福建	瓜子・元荳・荳餅・薏米・繭紬	乾隆33/10
				蓋州	(漳州)	黄豆・綿花・薬材・糲条魚・木耳・乾蛤・山紬	乾隆42/9
漳州	上海		乾隆42/5	閩東		黄瓜子・烏豆・五味子	乾隆42/10
廈門	錦州	雜糖	乾隆42/6	錦州	廈門	黄豆253石・瓜子71倍・粉乾9包・紫胡3包・黄莘6把・綿花2倍・小錢900吊	乾隆42/10
漳州	江南	雜糖	乾隆42/10	復州	福建	黄豆・菘豆・青豆	乾隆42/10
江南	天津	茶葉					
福州	天津	紙箱	嘉慶2/7	南金州	漳州	黄荳等穀物	嘉慶2/11
同安	天津	雜貨	嘉慶6/6	蓋州	泉州	豆・綿花・繭紬・魚菜・皮物	嘉慶6/10
福州	蓋州	紙	嘉慶15/5-8	蓋州	同安	青豆・莞豆	嘉慶15/10
台湾	天津	烏糖・白糖	嘉慶18/5-8	天津	福建	黒棗・紅棗・葡萄酸乾・白米・白燒酒・小魚乾	嘉慶18/10

149) 『見聞統筆』巻二、「乙酉二月奉委赴上海查辦海運事宜通稟各憲稿」に、「有閩省鳥船、大於沙船一倍、大者能裝三千石、小者能裝一千六百石」とある。

150) 同書及び註147) 参照。

151) 前掲註16) 拙稿参照。

152) 同書掲載資料10参照、『歴代宝案』二集三一巻、2623頁。

漳州	天津	砂糖・胡椒・蘇木	嘉慶18/6	天津	福建	紅棗	嘉慶18/11
台湾	上海	紅糖	嘉慶18/5	西錦州	同安	黄豆・白米・藥材・瓜子・鹿肉・餅・牛筋	嘉慶18/10
上海	西錦州	黄茶					
				西錦州	(同安)	黄豆・瓜子・牛筋・甘草・杏仁	嘉慶24/9
漳州	蓋平	糖貨		蓋平	(漳州)	黄豆・青豆・飯豆・黒菜・粉条・牛筋・牛油・蛤乾・魚脯・燒酒	道光4/10
台湾	天津	糖	道光10/閩4	閩東	(泉州)	黄豆・菘豆・瓜子・防風	道光10/9
饒平	天津	糖	道光16/5-7	天津・寧遠	漳州	酒・豆・棗	道光16/9

注：『同文彙考』漂民の部より作成、福建船籍に限定して表示した。記入方法は表4に準拠した。

ところで、鳥船の稼働を考える際に参考となるのは、潮州府澄海縣の富商の場合で、先に触れたように、砂糖の買付をして、三、四月の南風を待って糖貨を積み込み、北は蘇州、天津に赴き、秋に帰帆するが、その航海は一年一航海であった¹⁵³⁾とされるから、福建の鳥船もほぼ同様であったと思われる。それ故、低い稼働率を積荷の積載量で補うため当然船が巨大化し、建造費が高額になったのである。

『廈門志』によると大型船を建造するには数万金を必要とし¹⁵⁴⁾、一個人で建造することが困難な場合、数人で費用を出しあって、一船を建造した。その場合は船名に「金」字を用いたとされている¹⁵⁵⁾。事実、江戸時代において長崎に来航した鳥船の名前にも「金得泰」等と「金」字船名を有するものが多く見られる¹⁵⁶⁾。

6 おわりに

明代後期における商品経済の飛躍的な発展は嘉靖、隆慶、万曆時代（1522～1620）において資本主義の萌芽を誘発し、広範な商品流通の展開を可能にした¹⁵⁷⁾。しかし、明末におこった李自成の乱から、清の中国本土及び台湾平定にいたるまでの約50年間は、商品流通を停滞させることになったのである¹⁵⁸⁾。

153) 註46) 参照。

154) 道光『廈門志』卷一五、俗尚に「造大船費数万金」とある。

155) 同書、俗尚に「合数人、開一店舖、或製造一船、則姓名、金猶合也」とある。

156) 松浦章「日清貿易における長崎来航唐船について——清代鳥船を中心に——」上、中、下（『史泉』47、48、49号、1973、1974年）、松浦章『清代海外貿易史の研究』264～306頁。

157) 傅衣凌『明清時代商人及商業資本』第一章 明清時代商人及商業資本發展概述等、同氏「關於中国資本主義萌芽的幾個問題」（『中国經濟史論文集』、福建人民出版社、1981年）参照。

158) 明末清初の上海の人葉夢珠撰『閩世編』卷七、食貨一の前文に、「物価之不齊也、自古而然、不意三十余年来、一物而価或至千倍蓰什百、且自貴而賤、自賤而貴、輾轉不測、不知何時而殆、憶予入小学時、婦依先大父膝下、是時百貨乍貴、先大父嘗歎息為予述、隆、万間物価之賤、民俗熙皞、迄今五十余年、而物価懸絶、一至于此、不無世風升降之憂」とあり、この記事は明の隆慶、万曆期（1567～1620）より康熙（1662～1722）初期までの間において、諸物の集荷の割合が高い上海においてさえ、物価の高騰が見られたことを記していて、商品の流通が停滞していた一面を物語る資料と言える。

再び商品流通が活発化するのには康熙時代（1662～1722）中頃のことであり¹⁵⁹⁾。ちなみに沿海貿易について言うならば、康熙二三年（1684）の展海令以後のことである¹⁶⁰⁾。そして、沿海貿易に関係した海商たちが来航し取引した海口付近の地に会館や天后宮等を創建しまたは再興して彼等の商圈を拡大していったのである。

沙船、鳥船等の帆船によって流通した商品の特色は次のように言えるであろう。

渤海沿岸の海口に集荷され南に流通した北貨は、一部に豆粕や豆油等の加工品を含んでいるものの、その大部分は東北地方、河北、山東等地で産出された豆類等の穀物や、主に東北地方で採取された甘草などの薬材を含めた原料で占められていた。

これに対し、東シナ海、南シナ海の沿岸部の海口に集荷され北に流通した南貨は、多目的な用途を持つ原材料の他、福建、広東等地産の砂糖をはじめとする食品加工物や、綿布等の手工業製品等の加工品が主であった。

このことから、内陸部に比較して商業資本の発展した沿海地域ではあるが、原材料を主として搬出した東北、華北沿岸部と、加工品を主とする華中、華南沿岸部とでは、その後背地における産業構造に明確な差異を見ることができる。

最後に、帆船から見た沿海貿易のその後について簡単に触れておくことにする。

清道光期（1820～1850）において、閉塞されがちな運河による糧餉輸送にかわって、海運による北京への輸送についての必要論が主張される¹⁶¹⁾が、その背景には17世紀末から19世紀初にかけての沿海貿易における海船の活躍があったことは歴然である。海船による沿海貿易の進展はこれまでの時代には見られないほど遠隔地間に、頻繁に見られ、大量の物資の流通を可能にしていたのである。

しかし、帆船は、安定した脚力と、2、3倍の速力を有する外国汽船の出現¹⁶²⁾には勝てなかった。その出現は海商に打撃を与え、とりわけ、東北地方から江南への豆貨の輸送に経済基盤を保有していた長江口付近の船商等は大打撃を被る結果となったのである¹⁶³⁾。

清代の帆船貿易によって発展した沿海主要航路には多くの外国船船が介在することになったため、帆船の多くは、遠隔地間の航行往来からは後退し、汽船発着地から、汽船入港の困難な

159) 同書、及び同書巻七、食貨六、竹紙、磁器等の項参照。

160) 雍正『寧波府志』巻一〇、壇廟、天后宮の条に「康熙二十三年後、海禁既弛、閩粵商賈輻輳其地、海中屢著靈異、損資修建」とあり、上記の地誌（註（130）参照）にも海禁が開かれて以後の活況を記している。

161) 星斌夫『明清時代交通史の研究』山川出版社、1971年参照。

162) 松浦章「ジャーディン・マセソン商会と日清貿易——文久元年申一番ランシフィールト船の来航をめぐって——」（『海史研究』25号、1975年）42頁、松浦章『江戸時代唐船による日中文化交流』思文閣出版、2007年、356頁。

呂実強『中国早期的輪船経営』（中央研究院近代史研究所專刊、1961年）参照。

163) 『李文忠公奏稿』一、上海一口豆石請仍歸華商裝運片（同治元年六月一二日）、同書七、北洋豆貨上海一口請歸華商裝運摺（同治三年九月一〇日）。

沿岸小港との往来にその活路を見い出さ¹⁶⁴⁾ざるを得なかつたのである。

164) 「資料大連港、戎克貿易の諸相」(『満鉄調査月報』7巻2号、1927年)に、「戎克船の存在意義は汽船貿易港相互間のことに介入せず専ら主要海港と汽船の出入りし得ざる臨海の辺邑僻地との連絡機関となり、以て汽船貿易の補助的役割をなす」と記しているように、近距離沿海貿易における帆船の地位は揺いではい
なかつた。

第3章 清代帆船沙船と鳥船の活動

1 緒言

17世紀以降の東アジア海域航運において最も活躍したのは、“沙船”、“鳥船”、“福船”、“廣船”などと呼称された清代の四大海船とされる中国帆船であった¹⁾。

特に上海や崇明を中心とする平底型海船の沙船は、長江口から渤海沿海まで北上し、渤海沿海の錦州、牛莊、蓋州などへ至り、上海棉布や茶葉などの江南産品をもたらし、帰帆には東北産の大豆などの穀類を江南地域にもたらした²⁾。

他方、外洋航行に適したのは尖底型海船の鳥船、福船、廣船であった。特に鳥船は福建を中心とする海域のみならず、渤海沿海まで進出し錦州、蓋州、天津までも航行域として活躍している。1890年6月に刊行された日本の「官報」に掲載された「芝罘ノ商業習慣及例規」の「運輸」の項目に次のように記されている。

山東省ハ東南北ノ三方海ニ到ル處、海運ノ利アリ。殊ニ本港（芝罘）ハ本省東北嘴ニ突出シ、大小船舶ノ碇泊ニ便ナルヲ以テ、往來船舶ノ寄港スルモノ常ニ百ヲ以テ數フ。…一年中江南ヨリ來ル沙船ト名クルモノ三百餘艘、寧波船三四十艘、廣東船十餘艘、福州船五六艘、盛京省ヨリ羅來ルモノ三千餘艘、直隸船百餘艘ニシテ、合計三千四百餘艘ニ下ラス。又外國輸入品ハ大概上海ヨリ來ルニ由リ、其十分ノ八九ハ汽船ニテ運送シ、内國産ハ一般蓬船ニ搭載スルモノノ如シ。而シテ當港ヨリ山東省内各地ヘ貨物ヲ運輸スルニハ、沿岸地方ハ海運ニ依リ、海濱ヲ距ル數十里ノ地方ハ人馬牛ノ力ヲ籍ルヲ例トス³⁾。

山東省の芝罘、現在の烟台には19世紀の末には長江河口付近からの沙船が300余艘、寧波船が30~40艘、広東船も10余艘、福建船も5、6艘が来港し、比較的近い東北沿海からは3,000余艘、天津方面からの船が100余艘が来港する状況が見られたことが報告されている。このように遠距離航行では長江口付近からの沙船が群を抜いていた。

さらに鳥船は、中国大陸沿海のみならず海外へと航行し、“鎖国”下の日本の長崎に18世紀

1) 周世徳「中国沙船考略」『科学史集刊』第5期、1963年4月。

田汝康「十七世紀至十九世紀中葉中国帆船在東南亞洲航運和商業上的地位」(『歴史研究』1956年第8期)、同論文は田汝康『十七—十九世紀中葉中国帆船在東南亞洲』(人民出版社、1957年2月)として出版されている。田汝康「再論十七世紀至十九世紀中葉中国帆船業的發展」(『歴史研究』1957年第12期)。田汝康「十五世紀至十八世紀中国海外貿易發展緩慢的原因」(『新建設』1964年8・9月合刊)があり、これら田氏の論考は田汝康『中国帆船貿易與對外關係論集』(浙江人民出版社、1987年11月)に収録されている。

2) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

3) 『官報』第2083号 明治23年6月11日、「芝罘ノ商業習慣及例規」の「運輸」による。

中葉から19世紀後半まで恒常的に一年に10数隻来航していたことが知られる⁴⁾。

海洋に孤立する台湾と中国大陸との間を結んだのも外洋航行に適した尖底型海船であり、東南アジア海域へも進出したのがこれらの尖底型海船であった。中国大陸から台湾へ、または東南アジアへと華人の移住を可能にしたのもこれらの海船の存在があったからである。

これまでの欧米の中国帆船に関する研究の多くはジャンク⁵⁾として取り上げられているが、いずれも帆船の造船地や主たる基地港の地名を船名に付して取り上げられている場合が多いが、本章では明代後期以降の中国社会において呼称された固有名称である沙船、鳥船と言う船式名称を焦点化して述べたい。そこで本稿では、これら海船の内、特に17世紀から19世紀の東アジア海域において顕著な航行実績を残した中国の帆船である沙船、鳥船の活動について述べたい。

2 中国帆船の活動領域

清朝は台湾の鄭氏を平定し、康熙二十三年（1684）に遷界令による海禁を解除すると、沿海地域の帆船は積極的に航運活動を展開したのであった。この結果、遼東半島沿海から、渤海沿海、黄海沿海、東シナ海、南シナ海と数千キロにわたる中国大陸沿海の航運が活発に展開されていたことは近年漸次解明されてきた。

清代帆船による沿海航運の活況は、17世紀後半以降より19世紀後半に中国沿海に汽船が恒常的に進出するまで盛況を呈していた⁶⁾。その状況は、1886年の日本の領事報告の「清式帆船貿易概況」⁷⁾において、清末中国帆船の沿海貿易について次のように報告している。

…今や外國貿易日ニ隆盛ニシテ、海運ノ業大ニ進歩シ、南北ノ地互ニ其産物ヲ輸送スルニハ大率汽船ヲ用フト雖モ、各産地ヨリ其貨物ヲ市場ニ送出スルニハ、仍舗重モニ清式船ニ依ラザルハナシ。故ニ清國各地人民ノ日用諸品ハ皆必ラズ、一タビハ清式帆船ノ搭載ヲ經タル者ナリト爲スモ、決シテ不可ナルベシ。

と述べるように、汽船による航運業が台頭してきたが、なお帆船による航運業の活路には大きなものがあつた。そして同報告は、帆船による沿海航運の主要な航路について次のように述べている。

扱テ右清式帆船ノ重モナル航路ヲ擧ケンニ、分テ三区トナシ、其一ハ遼東ノ錦州府・天津・芝罘等ノ諸港ノ間トシ、稱シテ大北ト曰フ。其二ハ上海・寧波・乍浦等ノ諸港ノ間トシ、稱シテ小北ト曰フ。其三ハ厦門及其近傍ノ間トシ、稱シテ厦郊ト曰フ⁸⁾。

4) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月。

5) Ivon A. Donnelly, *Chinese Junks and other native craft*, Kelly & Walsh, Ltd., 1924.

6) 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005年6月。

7) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』明治19年（光緒12、1886）第2回、108～109頁。

8) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』108頁。

とあるように、主要な航路を3区分して、渤海湾を中心とする航運海域、長江口から浙江省にかけての沿海海域、そして福建の廈門を中心とする航運業の活動海域をあげている。

就中寧波ハ全國中清式帆船ノ出入最モ頻繁ノ港ニシテ、南北ニ回航スル者ハ概ネ該港ニ寄航セザル者ナシ。其寧波ヨリ福建ニ航行スル帆船ノ如キハ、北地ヨリ該港ニ輸入シタル豆餅、豆類、曹達、木綿等ノ品ヲ搭載シ、其福建ヨリ寧波ニ來ル帆船ハ砂糖、唐紙、橄欖、密柑、材木等ヲ回漕ス。又寧波ヨリ鎮江ニ往復スル帆船ハ毎年二百余艘ヲ下ラス。其鎮江ヨリ寧波ニ輸送スル貨物ハ重ニ米穀・生豚ノ類ニシテ、其寧波ヨリ帰航スルモノハ紙、砂糖、蓆等ヲ収載ス⁹⁾。

とあるように、中国沿海部の地理的に基軸的位置にあった寧波が帆船航運の中心地でもあった。寧波に船籍を保有する帆船のみならず、沿海諸港から来航する帆船の多くも寧波に寄港する状況にあった。とりわけ寧波と福建を航行する帆船は福建産品の砂糖、唐紙、橄欖、密柑、材木等を搭載して寧波に来航した。また寧波からは沿海諸港のみならず長江口に近く、大運河の水運にリンクする鎮江との間においても往航が見られ、寧波から鎮江へは毎年200隻以上の帆船が往航していた。鎮江から寧波へは米穀・生豚などが、寧波から鎮江へは紙、砂糖、蓆が運ばれていた。

寧波ヨリ北部ニ出航スル帆船ハ毎年百十艘ニ上リ、其着航地ハ芝罘、牛莊、錦州、天津等ノ諸港ニシテ、其積込高ハ孰レモ巨多ナラザルハナシ。而シテ其物貨ノ過半ハ、京師ニ輸送スル米穀ナリ。其帰航ノ時ハ北産ノ荳類、豆餅、索麵、棗、落花生、落花生油等ヲ搭載シ、或ハ空船ニテ上海ニ寄航シ、杭州及ヒ浙江北部ヨリ同港ヘ輸入スル米穀ヲ搭載ス。但シ其積込高ノ内、米ハ十分ノ八ヲ以テ率トシ、其十分ノ二ハ藥種、唐紙、明礬、竹竿、木材等ヲ以テスルコトヲ常トセリ。其故ハ米穀ノ積込十分ノ八ニ至レバ他ノ貨物ハ課税ヲ免カルレバナリ¹⁰⁾。

寧波から東海、黄海、渤海方面へ航行する帆船は毎年110隻にのぼり、山東半島の芝罘や、現在の遼寧省の牛莊や錦州さらには海河の中流部の天津へと航行していた。特に天津へ航行する帆船の積荷の大半は北京に送られる米糧でそれに次ぐのが薬剤や唐紙、明礬、竹竿、木材等であった。そしてこれら渤海沿海の諸港から寧波に帰航してきた帆船の多くは東北や華北地域で産出、製産された荳類、豆餅、索麵、棗、落花生、落花生油などであった。

寧波から遠距離航運のみならず浙江省沿海の諸港にも航行している。

台州・温州ヨリ寧波ニ往復スル帆船ハ木炭、明礬、豚、密柑、製蓆用料、下等雨衣等ヲ搭載シ、其帰航ニハ藥種、棉花、棉花餅、油等ヲ積載ス¹¹⁾。

とあるように、寧波から浙江省中部、南部沿海の台州や温州へも往航している。台州や温州か

9) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』108頁。

10) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』108～109頁。

11) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』109頁。

ら寧波へ入港する帆船は主に、木炭、明礬、豚、密柑、製蓆用料、雨衣などを搭載し、寧波からこれらの港に帰航する帆船は薬種、棉花、棉花餅、油などを搭載していた。

福建沿海も帆船航運の重要な海域である。同報告には、

又臺灣ヨリ北海諸港へ航スル帆船ハ毎一年一航海ノ程度ニシテ、其帰航ハ概ネ年末ニ在リ。即チ清曆正月前ニ回到スルヲ以テ常トセリ。而シテ其往航ノ載貨ハ砂糖、茶、板等ニテ、帰航ニハ豆類、索麵、紅棗、獸油、焼酎、羊皮等ヲ積載ス¹²⁾。

とあり、台湾から北の海域に航行する帆船は、旧暦の年末から正月にかけて帰帆する毎年1回の航海を行い、台湾から北の沿海地域へは砂糖や茶や木材を、台湾へは北の地域からの豆類、索麵、紅棗、獸油、焼酎、羊皮などを搭載して帰航してきた。

又南方沿海諸港ヨリ新嘉坡ニ往復シ、彼此ノ物産ヲ交易スル者アリ。該地ニ往航スル帆船ノ貨物ハ竹、木炭、棕櫚皮、薪、密柑、唐紙、板、長材、馬鈴薯、水甕等ニシテ、該地ヨリ來ル帆船ハ樹皮、長材、豆、蛤貝、棉花、棗、花崗岩、荔枝、龍眼肉、薬種油、板、塩魚、砂糖、甘藷、昆布、核桃、米、麥等ヲ積載ス¹³⁾。

華南沿海地域から東南アジア方面、とりわけ新加坡との間を横行する帆船があり、華南地域から新加坡へ赴く帆船は、竹、木炭、棕櫚皮、薪、密柑、唐紙、板、長材、馬鈴薯、水甕などの、同地に居住する華人の日用雑貨と見られる品々を積載しもたらしていた。新加坡より帰帆してくる帆船は、樹皮、長材、豆、蛤貝、棉花、棗、花崗岩、荔枝、龍眼肉、薬種油、板、塩魚、砂糖、甘藷、昆布、核桃、米、麥などの華南に地域の人々の生活物資と見られる品々をもたらした。

夫レ清國既ニ内外水運ノ便アリテ、汽船輸送ヲ除クノ外、多ク其清式帆船ヲ用イルコト、此ノ如シ。加フルニ清人ハ用帆ノ術ニ長ジ、其潮勢ニ随ヒ、風位ニ應ジテ、張弛展卷其操縦自在ナリ。故ニ能ク汽船ト並行シ

表1 嘉慶期錦州牛莊等属海口入港船舶数(年不明)

海 口		船舶種類	船 舶 数	
			本年	前年
錦州	天橋廠	沙島衛	1365隻 (41.5%)	1090隻 (31.5%)
	小馬蹄溝			
牛莊	沒溝營 耿隆屯	沙島衛	728隻 (22.2%)	1053隻 (30.5%)
蓋州	連雲島	沙島衛東	147隻 (4.5%)	163隻 (4.7%)
	紅旗溝 大孤山 青堆子			
岫巖	尖山子	沙 東	570隻 (17.3%)	620隻 (17.9%)
	英那河 鮑家馬頭 小沙河			
復州	娘娘宮 五湖嘴 皮子窩 青山台	沙島衛東	114隻 (3.4%)	136隻 (3.9%)
金州	金廠	沙島衛	362隻 (11.0%)	395隻 (11.5%)
	石槽 紅崖 和尚島			
合 計			3286隻 (100%)	3457隻 (100%)

12) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』109頁。

13) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』109頁。

テ物貨ノ流通ヲ便ニス。蓋シ清國ノ富源ハ多ク此帆航ニ存スト謂ウモ亦不可ナルベシ。故ニ該帆船ノ航漕ハ清國通商上ニ於テ最モ注意セザルベカラサルモノナリ¹⁴⁾。

そして、このような清代帆船の活動の重要性が、中国人船員の航海技術の高さを指摘している。これらの沿海活動の中にあつて重要な港は、渤海沿海では天津、營口そして上海、中国沿海の地理的に基軸的位置にあつたのが上海や寧波であり、とりわけ寧波の沿海帆船による商品流通には多様な側面が多々見られたことが述べられている。

3 東アジア海域における沙船・鳥船

沙船は長江口付近で開発され多用された平底型海船であり、吃水が浅く水深の浅い水域や海域に適した船舶であつた¹⁵⁾。これに対して、鳥船は外洋に適した尖底型海船であり、清代において中国沿海のみならず、日本との貿易にも多用された船舶である¹⁶⁾。

清代嘉慶年間に記された齊学裘『見聞統筆』巻二、「海運南漕議」には、

…出口吳淞口、迤北由通海、山東・直隸及關東、皆爲北洋。南洋多磯島、水深浪巨、非鳥船不行。北洋多沙磧、水小應硬、非沙船不行、小鳥船亦吃水丈餘、沙船大者十吃水四五尺、洋氛在閩・粵、皆坐鳥船、斷不能越吳淞而北、以争南糧也。

と記されるように、長江口から北の海域は吃水の浅い沙船が、南の海域は水深が深いため吃水の深い鳥船が最適であると見られていた。この結果、福建や廣東の人々は鳥船を多用したのであつた。

それでは、これらの沙船、鳥船がどのように沿海、海洋で活動していたかを述べて見たい。

1) 東アジア海域の沙船航運

嘉慶時代（1796～1820年）における東北沿海に来航した船舶の実状を示す記録が、北京の中国第一歴史檔案館に所蔵される嘉慶年間の清單「錦州牛莊等属征收稅銀清單」¹⁷⁾である。この「清單」は嘉慶年間のものとして整理されているが年代は不明である。

しかしこの「清單」によって現在の遼寧省沿海海域を全て含める海口に入港した船舶数が知られる。

当時の錦州の天橋廠、小馬蹄溝から牛莊、蓋州、岫巖、復州、金州まで二十数港名が知られ、その各港に入港した船舶の種類が「沙」「鳥」「衛」「東」の略称で記入されている。「沙」は江南から東北沿海に来航した沙船の略称、「鳥」は福建や華南沿海から東北沿海に来航した鳥船

14) 「清式帆船貿易概況」『通商報告』明治19年（光緒12、1886）第2回、109頁。

15) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

16) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月。

17) 中国第一歴史檔案館所蔵「清代硃批奏摺・財政類・関稅」嘉慶朝0371-012文書。

の略称、「衛」は天津から東北沿海に来航した衛船と考えられる。天津はかつて天津衛と呼ばれたことから天津の船舶を衛船と呼称したと考えられる。「東」は山東の略称と考えられ、山東から東北沿海に来航した船舶と考えられる。この内、全海口に入港しているのが沙船である。各港の出入船舶の総数は3,000隻以上に昇り、その大部分を占めていたのが長江口付近から来航した沙船と考えられる。錦州の天橋廠や牛莊口には多くの沙船や福建からの鳥船が来航していたことが具体的に知られるのである。

その後、沙船の航運活動を具体的に記録したものは管見の限り見られない。しかし19世紀末における上海沙船の航運を記録しているのが、上海で1898年5月に創刊された『時務日報』と、その継続紙である『中外日報』

の「本埠新聞・南市」欄である。南市とは現在の上海市黄浦区に含まれ、旧上海縣城以南の黄浦江岸に沿った地区で、現在黄浦江に架けられた南浦大橋架橋の浦西地域で現在の上海市黄浦区董家渡に相当する。

上海に南市、北市の呼称が生まれるのは1861年以降で、太平天国期に上海縣城を占拠した小刀會の乱鎮圧に清軍に協力したフランスが租界を黄浦江岸に沿って十六舗まで拡大した時期から十六舗より租界を含む地を北市、十六舗、小東門以南の地を

表2 1898～1902年上海南市入港沙船数表

西暦	1898年	1899年	1900年	1901年	1902年
1月		29隻	10隻	48隻	(33)
2月		45隻	30隻	39隻	(30)
3月		46隻	40隻	25隻	0
4月		49隻	54隻	90隻	23隻
5月	24隻	59隻	39隻	89隻	0
6月	18隻	54隻	61隻	114隻	0
7月	62隻	85隻	107隻	75隻	0
8月	(2)	(7)	12隻	20隻	
9月	0	37隻	0	18隻	
10月	0	24隻	10隻	(8)	
11月	2隻	34隻	48隻	30隻	
12月	28隻	39隻	65隻	100隻	
合計	(133)	508隻	476隻	(656)	(86)

() : 欠号がある月の船隻数

表3 1899年上海南市の主要沙船商号の航運状況

商号	航海数	沙船隻数	主な航運地
協泰	33	29	青口、夾倉、萊陽、膠州、牛莊
同康	31	14	牛莊、皮子河、岐山
慎記	25	7	牛莊
和泰	21	15	青口
晋德	16	15	青口、沙河、石島、文登、牛莊
廣記	14	11	青口、夾倉
永記	14	11	夾倉
蚨來	13	10	夾倉
裕昌	11	8	青口、夾倉
泰升	11	11	裡島、石島、洋河、文登
蓮記	10	6	牛莊、皮子河
鎮康	10	3	牛莊
廣盛	9	2	石島、牛莊
益順	9	6	夾倉、泊兒
合計	227	148	

南市と呼称するようになったことによる¹⁸⁾。

1898年（光緒二十四）5月5日に上海において『時務日報』¹⁹⁾が創刊された。その第2号、1898年5月6日、光緒二十四年閏三月十六日付の「本埠新聞、南市訪事人」の項目に、「前日、南市、共到沙船五艘、牛莊三號、石島一號、萊陽一號」の記事が見える。『時務日報』では、前日、昨日との表現を使用しており、

前日即ち5月4日に上海の南市に5隻の沙船が入港し、その内の3隻は東北の牛莊からの船で、他の2隻は山東半島東端の石島からの1隻と同半島南中部の萊陽からの1隻であることを伝えている。これらの記録を1898年5月から1902年4月までの記録を整理したのが表2である。

この間の記録では、1899年が1年間に上海南市に最大508隻の沙船の入港があった。

この1年間の航運回数の多い商号の内、9回以上の航海を行ったものを取り上げ、その商号の所有沙船数及び、航行地名を掲げてみたのが表3である。この例からも明らかのように、沙船は上海の南市と東北地方沿海港、山東半島沿海諸港との結びつきが極めて密接であったことが知られるのである。

最大の派船をしたのは協泰号である。『中外日報』「本埠新聞・南市」の記事では協泰、協泰とも記されているがここでは協泰で統一した。協泰は1899年中に33回の航海を行ったことがわかる。それには29隻の沙船の名が知られ、牛莊には4航海があるが、他は青口、夾倉、膠州、萊陽、文登など江蘇省東北部沿海から山東半島沿海地域の港市との航運に従事していたと思われる。

ついで31航海を行った同康号がある。同康号は14隻の沙船を使用して皮子河、岐山が各一度あるものの他の29航海は全て牛莊との航運に従事していた。

25航海を行った慎記がある。慎記は7隻の沙船を使用して牛莊と南市との航運のみを行っている。慎記の沙船航運の一例は後述の表5にも示した錢裕増沙船の航運事例からも知られよう。そして21航海の和泰号であるが、和泰は15隻の沙船で、殆どが江蘇省東北部沿海の青口との交易に従事していた。

そこで3隻の沙船を使い10回の航海を行った鎮康号の場合を見てみたい。表4によって知られるように鎮康号は、胡福興沙船と金萬年沙船の2隻で9航海を行っている。特に金萬年沙船

表4 鎮康号沙船航運業1899年中航運状況

号数	月日	商号	沙船名	来航地	
177	2.16	鎮康	胡福興 1	牛莊	①
228	4.08	鎮康	金萬年 ①	牛莊	1
243	4.23	鎮康	胡福興 2	牛莊	②
266	5.16	鎮康	金萬年 ②	牛莊	2
297	6.16	鎮康	胡福興 3	牛莊	③
320	7.09	鎮康	金萬年 ③	牛莊	3
357	8.15	鎮康	胡福興 4	牛莊	④
381	9.08	鎮康	金萬年 ④	牛莊	4 秋風頭幫
426	10.23	鎮康	胡裕興	牛莊	
439	11.05	鎮康	金萬年 ⑤	牛莊	5

出典：号数は『中外日報』の号数で、月日は掲載日を示す。

18) 鄭祖安『上海地名小志』上海社会科学院出版社、1988年10月、18頁。

19) 中国社会科学院近代史研究所図書館所蔵本及び、上海図書館のマイクロフィルムによって整理した。

は4月初めの上海市着岸以来、5月、7月、9月、11月と1年に5航海を行っているのである。胡福興も2月、4月、6月、8月、そして胡福興にかわる胡裕興の航運を含めると5回となり、上海市と牛莊間では1年に5航海が可能であったことがわかる。

表5 慎記沙船商号の錢増裕沙船の航海事例

掲載月日	掲載紙号数	航海日数	備 考
1898年6月18日	『時務日報』第45号		牛莊から帰着
1899年2月16日	『中外日報』第177号		牛莊から帰着
6月4日	同285号	109	牛莊から帰着
8月1日	同343号	59	牛莊から帰着
9月28日	同401号	59	牛莊から帰着
12月5日	同469号	69	牛莊から帰着
1900年4月15日	同593号	132	牛莊から帰着
6月1日	同640号	48	牛莊から帰着
7月18日	同687号		牛莊から帰着との入電
7月23日	同692号	53	牛莊から帰着
10月7日	同768号		烟台へ向け出帆
1901年5月2日	同975号		牛莊から帰着
6月28日	同1032号		牛莊から帰着との入電
9月4日	同1100号	156	牛莊から帰着
12月23日	同1209号		牛莊から帰帆中に海難の報
1902年1月4日	同1221号		福州石坡洋面に漂着の報
4月28日	同1335号		牛莊から帰着

具体的記録としては希有な例が、ここでふれた上海の新聞に掲載された沙船の航運に関する記録であり、この清末の記録からも沙船の航運が盛時とされる嘉慶・道光年間にはさらに頻繁に航運活動が展開していたことは容易に理解されるであろう。

2) 東アジア海域における鳥船の航運

齊学裘『見聞統筆』卷二、「乙酉二月奉委赴上海查辦海運事宜通稟各憲稿」において、

向來各處沙船往來上海者、本有三千餘號、…又有閩省鳥船、大於沙船一倍、大者能裝三千石、小者能裝一千六百石、須於五六月間始到時約有四五十號。

と記している。乙酉即ち道光五年（1825）には、上海を基点とする沙船は3,000余艘にのぼっていた。これらの沙船に比較して2倍以上の積載能力を保有しているのが鳥船で、大型で3,000石から、小型でも1,600石を搭載できたのであった。これらも吳淞口に来航していた。

これらの鳥船は、中国沿海のみならず海外にも進出し、特に18世紀後期の長崎における中国貿易を維持し、中国の浙江省嘉興府乍浦と長崎の間を往航する船舶を寡占していた²⁰⁾。

20) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月。

19世紀末における華南地域を中心とした中国帆船の活動の実態について、1897年に日本の厦門駐在帝國一等領事上野專一が「支那南部篷船航業狀況」についての報告をしているのが極めて参考になる。

福州 福州海關ノ調査ニ據レハ篷船ノ該地海關ニ登録セシモノ一箇年大凡二千艘ナリ。而シテ是等ハ福州港ト支那沿海各地トノ間ニ通常往來貿易スルモノシテ、其船籍管轄ノ地方ニ依リテ四種ニ區別セリ。且ツ右等篷船ノ船體ニハ明瞭ニ何地方ニ隸属スルヤヲ著色記號シ以テ一見分別ニ便ナラシム。即チ其種類左ノ如シ。

第一 福建船ヲ緑頭ト稱シ、船首綠色ナルモノ

第二 寧波船ヲ烏艚ト稱シ、船首黑色ナルモノ

第三 廣東船ヲ紅頭ト稱シ、船首紅色ナルモノ

第四 臺灣船ヲ白底ト稱シ、船首白色ナルモノ

烏艚即チ寧波船ハ常ニ山東膠洲、寧波、福州ノ間ニ貿易スルモノ多ク、一箇年大凡三回ノ航海ヲ爲セリ。而シテ是等ノ載貨ハ主ニ綿布、米穀、油、鹽魚等ヲ福州ニ運來シ、出港ノ荷物ハ福州産ノ杉木丸太、紙、竹筍（即チ福州輸出ニ名アル乾筍）ノ類ヲ積載セリ。

緑頭即チ福建船ハ福州及支那北部各地遠キハ天津マデノ回漕事業ニ従事シ、是等ハ一箇年一回航ヲ以テ常トス。而シテ福州出發ノ荷物ハ重ニ紙、竹、筍ニシテ歸港荷物ハ北地産ノ菓物、大豆其他薬材等ナリ。

泉州篷船ニシテ緑頭船ノ團體中ニアルモノハ重ニ福州、臺灣間ヲ往來シ臺灣ヘハ普通雜貨ヲ載運シ、歸航ニハ砂糖及食鹽ノ類ヲ積來ル者多シト云フ。

紅頭即チ廣東船ハ北支那線路ニ對スル福建船ノ一敵手ニシテ往昔ニ在リテハ北部ノ航業ハ殆ト廣東船ノ專有ニ歸シ居リシモ、近時汽船ノ往來頻繁ナルニ隨ヒ該船ノ航数モ大ニ殺減セララルルニ至レリ。

白底即チ臺灣船ハ福州ト臺北地方トノ間ニ使用セラレ福州ヘノ荷物ハ米穀及砂糖ヲ載積シ、出港荷トシテハ重ニ杉木其他ノ雜貨ヲ載貨ス。

元來支那篷船ノ乗組人員ハ其船ノ大小ニ依リ、一定セスト雖モ概ネ二十人乃至三十人マテナリ。普通ノ水手ハ一箇月ニ、三圓ノ給料ニシテ、船長ノ俸給ハ其約定ニ依リテ支給スルコト一般ノ習慣ナレトモ概シテ貿易純益高ノ内ヨリ算出給與スルモノ多シト云フ。

篷船一隻ニ附キ運輸貨物ノ價格ハ大凡一箇年二万弗乃至三万弗ニシテ貿易事業ノ活發良好ナル年ニハ其利益ハ資本金ニ對シ、大凡二割内外ナルヘシト云フ²¹⁾。

とある。福建を中心にした帆船の航運活動を述べている。船体に塗装された色彩によって寧波船、福建船、廣東船、台湾船などが判明する方法が取られていた。これらの帆船はいずれも外

21) 『官報』第四一四八号、明治三十年（光緒二十三、一八九七）五月四日付「支那南部篷船航業狀況」で「清國南部地方ニ於ケル篷船航業ニ狀況ニ附キ、厦門駐在帝國一等領事上野專一ヨリ本年三月二十五日附ヲ以テ左ノ如ク報告アリ」とある。

洋航行に適した尖底型海船であり、船式で言えば鳥船系統の帆船であったと見られる。

これに対して、鳥船の具体的な活動を示す記録として、上海の『申報』第2400号、光緒五年十一月二十二日、1880年1月3日付に掲載された「海船遭難」には、

寧波有閩商金謙興鳥船、日前在定海洋面、遭風桅舵俱失、在船三十餘人、均束手無策、幸元凱輪船巡洋、見即救回人命、得保而所耗、已不貲矣。

とあり、寧波を拠点として沿海の航運活動に従事していた福建商人の金謙興と云う鳥船が、舟山付近で海難に遭遇したが、元凱輪船に救助されたことを伝えている。

福建の船商の航運活動に関して、さらに上海で刊行されていた『国民日報』1903年8月21日（光緒二十九年六月二十九日）付けの「中国警聞」に「閩商破産」の記事が掲載されている。それには、

南台張禮記閩之巨商也、家有帆船數艘、專往來膠州・牛莊等處。…閩省具有數十萬商本者、寥寥今又復破壞一家矣。

とあるように、福建省福州の閩江に隣接する南台に張禮記と云う巨商がおり、彼の家業は数隻の帆船を山東省の膠州や遼寧省の牛莊などとの間に航行させる沿海航運業者であった。しかし、その帆船の乗員が違法の武器など搭載していて張家が官憲に追われることになり、張家は香港に逃れ財産が没収されたのであった。

張家が本拠地とした福州の南台は道光『乍浦備志』卷六、閩梁に、「福省之南臺鎮、為木植湊集總所」とあるように、南台は閩江上流域からもたらされる木材の集散地として繁栄していた。南台からの船舶は沿海を利用して、清代において商業の中心地でもあった蘇州にも近い浙江省の東北沿海にある乍浦へ木材を輸送していたのである。

清末に福建省の廈門で刊行されていた新聞である『廈門日報』第555號、1909年12月8日、宣統元年十月二十六日の「閩報」の「本埠新聞」に「覆舟求□」に、

福清商船、日前、由香載米至汕頭地方、該帆船忽被狂風吹覆、船內三十人、幸獲隣船救援、均保全、祇有一人、隨波遂流。

とあるように、福建省の福州府治下の福清縣所屬の帆船が香港から広東省の汕頭地方に米穀を搭載して航行中に狂風に遭遇して海難事故にあったことを記している。この場合は福建省の帆船が広東省の米穀輸送に関与していた具体例として見ることができよう。

清末に福建省の福州で刊行されていた新聞である『閩報』第1424號、1910年5月7日、宣統二年三月二十八日、「省會要聞」の「商船被劫」によれば、

商船金順益、由閩裝運木植各貨、前往上海、於本月初八日、駛至金駟門洋面、突遇賊船十餘艘、四面兜圍。

とあり、福建の福州から木材を搭載した商船金順益が上海へ航行途中に海賊に襲撃されている。また『閩報』第1511號、1910年11月26日、宣統二年十月二十五日付「三山雜記」の「商船沈沒」に、

日前有大商船新源成、由福州載貨、前往膠州卸售、後即由該處、裝運豆餅・各貨來閩、不料該船纜行、至膠州海外之洋面、遇風沈沒、計損失資本不下三萬餘金云。

とあり、大商船新源成が福州から貨物を搭載して山東省の膠州に赴き、膠州でそれを売却して豆餅等の貨物を積載して福州に帰帆する際に膠州沖の海域で海難に遭遇して沈没したのである。その損失は30,000余金と云われている。

中国沿海と台湾との航運関係も活発化し、特に福建の厦門と台南、福州と淡水を基軸とする航運関係が恒常化していたのであった²²⁾。清朝が台湾を統治して以降、一般にジャンクと呼称された帆船の多くが台湾海峡を航行し人々や貨物を輸送していた。しかしこれらの帆船が横洋船や糖船や透北船²³⁾などと呼称された尖底型帆船であったことは知られる。そしてこれらは、船籍登録されていたことが知られるが詳細が不明であった²⁴⁾。ところが1895年から日本が台湾を統治すると、それまで清朝船籍の台湾帆船に日本船籍を求めた。そして台湾帆船の船舶所有者で日本船籍の取得を希望する者は、台湾総督府に対して船籍登録を希望する所轄の地方官庁を通じて「船籍証書下付願」と「支那形船件名書」を提出した。所轄地方官庁は、その内容を精査し、内容に問題なければ、台湾総督府に上記2件の文書の他に所轄地方官が作成した「船籍証書進達」文書を添付し提出した。それを受けて台湾総督府が、日本船籍申請者に船籍登録を認可した。これら日本船籍を取得するために提出された申請書類等が台湾帆船の実態を知る上で、貴重な資料を提供してくれる。とりわけ申請書類の中で重要なものが「支那形船件名書」である。同書は申請者によって記述形式に若干の相違があるものの、一般的には、船名、船籍を置く港名、船の管轄廳名、船の旧名（新造船の場合は新造と記入している）、帆柱の本数と船体の全長・船幅・船の深さ、造船された地名、造船の年月、船主の姓名、乗船する船頭の名前、積載できる石数、船体価格、船体を取得した地名、元の所有者の姓名などを明確に記載している。この文書の存在から、台湾帆船の船舶の形状のみならず、造船地などが明らかとなったのである²⁵⁾。

4 小 結

17世紀後半以降の中国大陸沿海及び東シナ海、南シナ海の海域における制海権を掌握してい

22) 松浦章著、卞鳳奎譯『清代臺灣海運發展史』臺灣・博揚文化、2002年10月。松浦章「日治時代臺灣與福州之間戎克貿易史料『通商彙纂』紹介」上、下『台北文献』直字第152、153期、2006年6月、9月。

23) 道光『厦門志』卷五、「商船」に臺灣と厦門を航行する船舶として「横洋船」、そして臺灣から天津に砂糖を輸送する大型船を「糖船」や「透北船」などと呼称され船舶があった。道光『厦門志』卷十五、中国方志叢書、第80号、成文出版社、1967年12月、108頁。

24) 清代の帆船の登録は清朝では規定されていた（松浦章『清代海外貿易史の研究』参照）が、個々の帆船の具体的状況について管見限り明らかな資料は見られない。

25) 松浦章「日治時期臺灣と中國大陸之間的帆船航運」『台北文献』直字第150期、2004年12月。

たのは中国帆船であった。その最大の理由は、朝鮮国や徳川日本も鎖国政策を行い、自国船の海外への渡航を禁じていたことによる。その上、中国帆船の帆走能力はこれら東アジア諸国の中で最も優れていたためである。

19世紀末に天津で刊行された新聞である『國聞報』第436号、光緒二十四年十二月初一日、1899年1月12日付に掲載された「營口新聞」中に、「進口船数○營口自開河迄封河、進口輪船共四百五十四艘、内計糧船四艘、煤船三十一艘、雜貨船四十六艘余、皆裝載洋貨、又有夾版船十四艘、他若改壳船一百八十六艘、杉船一百八十七艘、寧波船七十二艘、雕船四十二艘、東船二十九艘、後尚有運載鐵路、木料之輪船十艘、不在此数」とあり、遼東の遼河が結氷する以前の1898年中に、遼河の河港營口に来航した船舶は、汽船を含め450艘にのぼった。その他に、帆船が計516隻にのぼっている。その帆船の内、江南の長江口付近からの沙船と見られる帆船である杉船が187艘、寧波の帆船が72艘、福建からの鳥船のことと思われる帆船の雕船が42艘、山東からの帆船と見られる東船が29隻入港したことを記録している。帆船の内、沙船が約36%、寧波船が約14%、鳥船が約8%、東船が約6%を占めており、華東、華南からの帆船のみで301隻で帆船全体の約58%にのぼっている。これは既に汽船が航行していた時代の数値であるから、それ以前には營口に入港してくる華東、華南沿海地域からの帆船の数値は極めて高かったことは容易に推察できるであろう。

17世紀後半から中国帆船の航運活動は隆盛を來たし、19世紀中頃より中国沿海に汽船が登場してくるまで圧倒的優位を保持していたのであった。

次の中国船の図については、大庭脩「平戸松浦史料博物館蔵『唐船之図』について—江戸時代に來港した中国商船の資料—」『関西大学東西学術研究所紀要』第5輯、1962年3月及び Osamu Oba, Scroll Paintings of Chinese Junks which sailed to Nagasaki in the 18th Century and their Equipment, “The Mariners’ Mirror” Vol. 60, No. 4, 1974、大庭脩『江戸時代における中国文化受容の研究』同朋舎出版、1984年6月、参照。



平底型海船 沙船の例
原画：平戸松浦史料博物館蔵「唐船之圖」



尖底型海船 鳥船の例
原画：平戸松浦史料博物館蔵「唐船之圖」