

清代帆船による東アジア・東南アジア海域への 人的移動と物流

松 浦 章

The Logistics of Movements of People to East and Southeast Asia Conducted by Chinese Junks during the Qing Dynasty

MATSUURA Akira

Ming's "Haijin (a ban on overseas trade)" policy was maintained even during the turbulent era of the seventeenth century when Cheng of Taiwan started to resist the control of the Qing Dynasty. The latter Dynasty then issued the "Evacuation order" to block Cheng's maritime activities. Thus, the "Haijin" policy was not lifted at the beginning of the Qing Dynasty. However, after Cheng surrendered himself to the Qing Dynasty in 1683, maritime trade among Chinese people living on the sea coast took off, as the order to encourage overseas trade was issued. It was Chinese sailing boats that contributed much to the trade and cultural exchanges with Japan, East Asia and Southeast Asia. The most active were what they called the Greatest Four Types of sailing boats of the Qing Dynasty, that is, "sand boats", "bird boats", "happiness boats" and "wide boats". This article focuses on the contributions made by Chinese sailing activity to mutual exchanges of people and commodities around the waters of East and Southeast Asia during the Qing dynasty.

Keywords: the Qing Dynasty, Chinese Junks, East Asia, Southeast Asia, Logistics of movements of people

1 緒言

明代に実施された“海禁”政策は、明末清初の動乱の時代も多少の混乱を経ながらも持続され、清朝が中国統治を開始するものの台湾の鄭氏が抗清活動を展開したことから、清朝は鄭氏勢力の海上活動を禁圧する目的で“遷界令”を施行したことで、明朝と清朝との王朝は異なるものの中国の“海禁”政策の継続的な形態が持続された。しかし鄭氏が清朝に下った康熙二十二年（1683）以降には“海禁”政策が撤廃される“展海令”の発布とともに、中国の沿海民衆の海外渡航が積極的に展開されたのである。

清朝の展海政策によって中国民衆の海洋活動にともない大いに利用されたのが中国帆船であった。中国帆船は日本や東南アジアの海域諸国に航行し、相互間の文化交流に大いに貢献している。明朝下の“海禁”政策下、さらには清初の“遷界令”のもとでは、中国の沿海帆船の活動は極めて制限されていたが、清朝の“展海令”発布以降は、中国帆船は積極的に活動を展開した。とりわけ清代の四大帆船と言われる沙船、鳥船、福船、廣船が活躍したとされる¹⁾。

そこで本稿では、清代における中国帆船の東アジア海域や東南アジア海域において果たした役割について述べてみたい。

2 清代帆船の活動

清朝の“展海令”発布以降において東アジア海域や東南アジア海域において活躍したのが、清代の四大帆船と言われる沙船、鳥船、福船、廣船が活躍したのであった²⁾。

長江口の水深の浅い海域で活動したのが平底型帆船の沙船である。沙船は長江口の崇明島などや運河や沿海の内洋を得意とする推進力のある帆船として登場し、長江口から北のいわゆる北洋海域において特に活動した。

長江口から江南産の土布である棉布や茶葉などを北洋海域の山東半島沿海から渤海沿海の華北や東北沿海の諸港口へ輸送し、東北産の大豆・大豆油・豆



沙船：西川如見『増補華夷通商考』

-
- 1) 周世徳「中国沙船考略」『科学史集刊』第5期、1963年4月、34-54頁。
田汝康『中国帆船貿易與對外關係史論集』浙江人民出版社、1-52頁。
- 2) 周世徳「中国沙船考略」『科学史集刊』第5期、1963年4月、34頁。

粕（豆餅）などを長江三角州の地域にもたらした³⁾。これによって江南の農業経済に大いに貢献したのである。

鳥船は主として福建沿海において造船され、外洋航行を得意として、日本や東南アジアにも進出したとされる。とりわけ18世紀中葉から19世紀後半までの中国と日本の長崎を結ぶ重要な帆船となった⁴⁾。日本の記録には鳥船の姿を描いた絵図が多く残されている。江戸時代の日本ではこれらの船を“唐船”と呼称したが、その姿の多くが鳥船であった⁵⁾。福船や廣船に関しては名前の通り、福建や廣東で造船された大型の外洋航行船であるが、その記録は決して多く残されていない。

3 清代帆船と東アジア海域の人的移動

1) 日本

康熙二十二年（1683）台湾の鄭氏が清に降ると、翌二十三年に清朝は「展海令」を發布して民衆の海外貿易を許可した。康熙二十三年九月甲子朔の上諭に、

上諭大学士等曰、向令開海貿易、於閩粵辺海、民生有益、且此二省民用充阜、財貨流通、則各省亦俱有益。夫出海貿易、本非貧民所能、富商大賈懋遷有無、薄徵其税、可充閩粵兵餉、以免腹地、省分轉輸協滴之勞、腹地省分、錢糧有余、小民又獲安養、故令開海貿易⁶⁾。

とあるように、福建、廣東の民衆に海外貿易の機会を与えようとするものであったが、その余波を受けたのが長崎であった。

長崎への来航船の様子が一変する。「展海令」の前年には長崎来航の唐船は27艘、その年も24艘であった。「遷海令」発布後の入港船数は、23年間に年間40艘を越えたのが3度、30艘代が8度、そして延宝元年（康熙二十三、1673）以後、20艘代が続いていた。ところが「展海令」の出た翌年の康熙24年（貞亨二、1685）には、積戻し12隻を含め85艘の長崎来航船を



鳥船：西川如見『増補華夷通商考』

3) 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年参照

4) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、264-269頁。

5) 松浦章『清代海外貿易史の研究』264-323頁参照。

6) 『聖祖仁皇帝聖訓』巻21、恤民。『聖祖仁皇帝実録』巻116。

見る⁷⁾。これ以前の3倍半にも達したのである。

そして、貞享四年（康熙二十六、1687）には137艘（内積戻し22艘）、元禄元年（康熙二十七、1688）に長崎来航唐船数の一年分の最高船数である194艘（内積戻し77艘）も来航したのであった⁸⁾。このため、日本側は、翌元禄二年から、長崎来航唐船数を一年70艘に制限した⁹⁾。その後、元禄十一年（康熙三十七、1698）からは10艘増し80艘、貿易額を銀13,000貫とした¹⁰⁾。また宝永六年（康熙四十八、1709）より入港船を59艘に限定したが¹¹⁾、この頃までは主に貿易船数及び貿易額の制限を行なうという政策が中心であったが、さらに、これに加えて、来航商人の指定的な意味が加味されたのが、幕末まで根本的な変革を加えることなく施行され続けた正徳五年（康熙五十四、1715）に施行された海舶互市新例、いわゆる「正徳新例」である¹²⁾。これは主に、長崎貿易による金銀の流出や銅の輸出等を制限しようとしたもので、特に対唐船については、貿易船数を30艘とし、貿易高を銀9,000貫と定めた。さらに、従来には見られないものとして、来航唐船の船主に、信牌（長崎通商照票）を与えたことであり、再度来航する船の船主はこの信牌を所持せざる場合はその通商を認めず、積戻しとしたことである¹³⁾。このため、正徳に続く享保期、中国の康熙末期から雍正年間にかけての時期は、この信牌の争奪競争が画策をもって、長崎来航の中国商人間に見られる¹⁴⁾。この信牌争奪競争の激化に伴い、中国商人達が違禁の文物等を日本に輸出したりするため、清官府においても統制を加えることになる¹⁵⁾。正徳以後、日本の産出銅の減少等の理由で、入港唐船数を以下のように限定している。

享保二年（康熙五十六、1717）	40艘
享保五年（康熙五十九、1720）	30艘
享保十八年（雍正十一、1733）	29艘
元文五年（乾隆五、1740）	20艘
寛保二年（乾隆七、1742）	10艘

7) 『長崎実録大成正編』巻11、唐船入津並難事之部。『長崎文献叢書第一集第二巻』長崎文献出版社、1973年、256-257頁。

8) 同書、259頁。

9) 『大日本近世史料・唐通事会所日録一』1955年、元禄元年9月22日の条、197頁。

10) 山脇悌二郎『長崎の唐人貿易』1964年、316頁。

11) 同書、317頁。

12) 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7月、99-110頁。

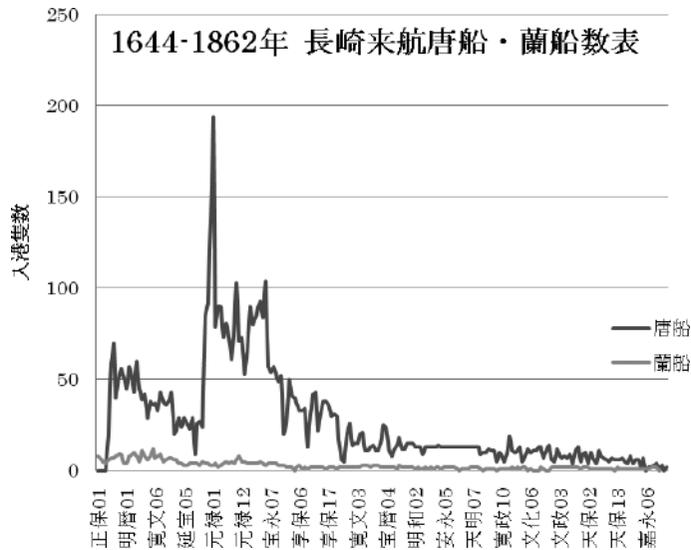
13) 『徳川禁令考』第6、海舶互市定例。

14) 大庭脩「徳川吉宗と大清会典—享保時代における日清交渉の一斑—」『法制史研究』21、1972年。

15) 佐伯富「康熙雍正時代における日清貿易」『中国史研究第二』1971年所収。

寛延二年（乾隆十四、1749）	15艘
明和二年（乾隆三十、1765）	13艘
寛政三年（乾隆五十六、1791）	10艘 ¹⁶⁾

このような長崎への来航唐船数の制限を行なったが、毎年定船数の通りに来航してきたわけではなく、時に天候等の理由で、それを越える年も、下る年もあったが、ほぼこの定数は守られていた。長崎に来航した中国船の隻数の推移を示したのが次のグラフである。



これらの唐船により一般的には一隻あたり数十人から100余名の中国の人々が、中国と日本との間の航運に毎年のように従事していたのである。18世紀中頃以降、毎年長崎に1,000名近い中国の人々が長崎に来航し貿易を行ったのである。その終焉を迎えたのが1861年（文久元、咸豊十一）のことであるが、長崎に最後に来港した貿易船2艘はイギリス船を傭船したものであった¹⁷⁾。

2) 台湾

台湾と大陸間の航運関係に関しては、雍正十三年（1735）十月二十日付の閩浙総督であった郝玉麟の掲帖に、「鹿耳門係全臺（灣）出入咽喉重地、向來文官止巡檢一員」と記しているよう

16) 山脇前掲書、318-320頁。

17) 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7月、346-354頁。

に、清前期において鹿耳門港が臺灣の最重要の地であるにもかかわらず巡検一員であった。また『臺灣府志』卷二、海防に「鹿耳門港 自廈至臺大商船、及臺灣小商船、往諸彰淡水貿易、俱由此出入」とあるように、台南の鹿耳門港が大陸側の福建省の廈門とを結ぶ港として発展していた。乾隆四十九年（1784）に彰化縣の鹿港、乾隆五十三年（1788）には台北に近い淡水の地が開かれ、道光六年（1826）には彰化縣の海豊港、宜蘭の烏石港が大陸との港として開港されたのである。



日本統治時代台湾・鹿港のジャンク
『鹿港懷古〔II〕』彰化・左羊出版社、1995年8月、16頁。

しかし大陸側から台湾へは私的な航運関係が頻繁に行われていた。その典型的な例が「偷渡過臺」¹⁸⁾と呼称された大陸側から台湾への密航移民であった。その一例を広東碣石総兵であった蘇明良の雍正八年（1730）九月初十日付の奏摺に見える。

臣属青山仔後江湾地方、撞岸被風浪激碎並無貨物、止有男婦一百二十九名口、…訊問口供拋偷渡民人葉豁・陳愛等供称、豁等係福建、同安・詔安・龍溪各縣人氏、因客頭王彩即船戶陳榮并算命的黃千卜卦的黃喜引豁等偷渡過臺、其水脚銀二兩、三兩不等。約于八月十二日、在福建廈門裂嶼開船、衆人陸續乘坐小船、在于大担帽仔口白石頭湖下等處出口上船、除船船戶陳榮、水手羅從・楊三・廖祿・何賜等五名、豁等男婦總共一百二十四名口不幸于十三日、駛至澎湖口、遇風失去桅舵漂流至此、幸得登岸等情¹⁹⁾。

とあるように、広東省の碣石鎮付近の沿岸に男女129名が乗船した船が難破し、乗員を問いただしたところ、福建省の南部の同安・詔安・龍溪各縣民であることが判った。彼らは客頭の王彩すなわち船戶の陳榮等の手引きで台湾へ密かに渡航する人々であった。廈門の裂嶼を出港した船は、小舟に分かれて乗船する人々を大担帽仔口付近で待ち受け、台湾の澎湖口をめざして航行していたところ海難に遭遇したのであった。乾隆二十六年（1761）五月に廈門からの船を調べたところ、「過台民人共四十八戸、計男婦大小共二百七十七名口」²⁰⁾とあるように、一家族で渡航を企てる人々が後を絶たなかったのである。乾隆二十五年（1787）二月十日付の吏部の移

18) 莊吉發「清世宗禁止偷渡臺灣的原因」『食貨月刊（復刊）』第18卷第8期、1983年10月。

松浦章著・卞鳳奎譯『清代臺灣海運發展史』台湾・博揚出版、2002年10月、5-10頁。

19) 『宮中檔雍正朝奏摺』第16輯（台湾故宮博物院、1979年2月）903頁。

20) 『明清史料』戊編第2本、29丁裏。

會によれば、

乾隆二十三年十二月起至二十四年十月止一載之中、共盤獲偷渡民人二十五案、老幼男婦九百九十九名口、内溺斃男婦三十四名口²¹⁾。

とあるように、乾隆二十三年十二月（1759年1月）から二十四年十月（1759年11-12月）にかけての一年間で官憲が摘発した偷渡民は1,000名近くに達していた。さらに、密かに渡航するのに台湾は適していた。乾隆五十二年（1787）十二月初七日付の福康安の奏摺によれば、

臺灣瀕海地方、除鹿耳門、鹽水港、鹿仔港、淡水等処海口、其余支河汊港甚多、小船皆可偷渡²²⁾。

とあるように、台湾には台南の鹿耳門や現在の台南縣の鹽水港や彰化縣の鹿仔港、新竹庁の淡水などの主要港以外に多くの河川があり、小船で密かに渡ることはさほど困難ではなかった地理的状況にあったのである。

中国大陸と台湾との帆船貿易の状況を日本の台湾統治時代の新聞である『臺灣新報』第217号、明治30年（光緒二十三、1897）6月1日付の記事「台湾・厦門・泉州ヂョング（ジャンク）貿易」に次の記述が見られる。本文中はヂョングはジャンクと改めた。

台湾と福建沿岸に於けるジャンク貿易は、台湾の彼帝国版図に歸したる以前に比較するとき、台湾より輸出する貨物は今日に於て十分の七を減し、又た福建より輸出するものは大約一半を減じたりと云ふ。斯は厦門にある泉郊と稱して専ら台南地方と取引をなす商人の意見なれば決して素人の妄評にあらず。厦門にはジャンクにて台湾と貿易をなす商人は獨り泉郊あるのみ、されども台中・台北沿岸の貿易は泉州府にありて専ら泉州沿岸より交通し、厦門とは殆ど直接の関係あるなし。さに厦門と台南並に其附近との貿易盛衰比較を記す。

台湾讓與以前

ジャンク四十四艘、每隻一ヶ年多ものは十二回。少きものは八九回厦門より往復せり²³⁾。

豆粕の厦門に輸入せらるるもの一ヶ年



1917年 基隆港第一號岸壁（繪葉書）

21) 『明清史料』戊編第2本、108丁裏。

22) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第66輯（1987年10月）592頁。

23) 『臺灣新報』第217号、明治30年（光緒二十三、1897）6月1日。

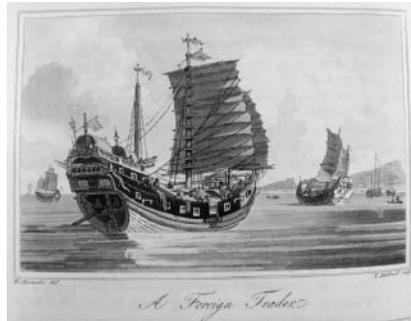
約一百万個左右ありたり。

と記すように、日本が台湾を統治する以前にあっては、泉州や廈門の帆船が、1隻が毎年12回または8-9回の航海を行っていたようである。恒常的に台湾海峡を航行し、人的移動や物的輸送に大いに貢献していたのである。

3) 東南アジア

雍正八年（1730）十一月十五日付の管理福建海關事務郎中の準泰の奏摺によれば、

本月十一日有暹羅船一隻、乘風飄至興化府屬之湄州地方挽泊、查據該彝商柯漢稱、祖籍原係福建漳浦縣人、并則副・舵水人等、俱係內地閩粵江浙等處人民、住暹年久、共帶有番人六名、從暹羅載蘇木・象牙等貨、欲往寧波貿易、因遭風至閩、今船隻擱漏、就廈貿易、修葺船隻、置貨回國等情²⁴⁾。



A Foreign Trader, John Barrow, Travels in China, 1804, p. 34.

とあるように、暹羅すなわちシャムから出帆して寧

波に赴いて貿易する船が海難に遭遇して福建省の興化府湄州島に漂着したのであった。暹羅船であるにも係わらず、乗船者の内の6名のみが外国人おそらく暹羅人であって、殆どの乗員が暹羅人ではなく華人すなわち中国人であったのである。彼らは福建・廣東や江浙の人々で占められていた。とりわけ船商の柯漢の祖籍は福建の漳浦縣であると証言している。さらに準泰の奏摺には、

八月十一日、又有暹羅商船戸陳景常、載蘇木等貨、遭風収廈門貿易。十五日、又有安南船戸蔡伍盛、載白糖等貨、亦遭風収入廈門貿易、查此二船戸、并舵水人等、均係內地人民、住在外彝、並無番人在船、其船樑頭尺寸、與內地商船、相同各等情²⁵⁾。

と、八月十一日そして十五日と暹羅商船、安南商船が海難に遭遇して廈門に入港し貿易を求めている。これらの船の乗員は、外国人が乗船せず全て華人であって、しかも船体そのものが外国船とは類似しない中国船とほぼ同様であったと記されている。

雍正九年（1731）三月十五日付の福建廈門水師提督許良彬の奏摺によれば、

24) 『宮中档雍正朝奏摺』第17輯、台湾故宫博物院、1979年3月、193頁。

25) 『宮中档雍正朝奏摺』第17輯、194頁。

查石祥瑞壹船、係牙行陳柔遠保備、於本年貳月貳拾貳日、經在厦文武掛驗、無弊出口、欲往呂宋貿易、藉候風停寄烈嶼洋面、候載此鐵、明視出口之後、可免盤驗、希圖夾帶。……查其船中、除原驗舵梢貨客之外、尚攬載無照客人壹百貳拾柒名、俱交興泉道、訊供通報、……²⁶⁾

とある。厦門から二月十二日に呂宋貿易に向かった石祥瑞船が海難に遭遇して烈嶼において遭難し取調を受けたところ、乗員以外に渡航証明書を所持しない乗客が127名も搭乗していたことが判明した。福建観風整俗使の劉師恕の雍正九年六月二十二日付の奏摺によれば、

於石祥瑞船内、搜獲無照客民一百二十餘名、亦交地方官取審未結、臣訪聞外洋暹羅・呂宋・噶喇吧等處、閩廣人民、在彼居住者甚多、有於彼處婚娶成家者、有領彼資本爲之貿易、往來彼國者、且有受彼地方官職者。今石祥瑞一船、已搜出一百餘人、則平時之偷渡者、嘗復不少。又聞暹羅貢船到廣、每借募補水手爲名、多帶閩廣人民回國。……嗣後、洋船必俟客民水手貨物名項、齊備之後、方准呈請點驗、提標中軍參將厦門同知、務必親身會同、逐一詳查²⁷⁾。

とある。密航者を120余名も乗船させていた石祥瑞船であるが、その調査の過程で、移民の形態が見られる。暹羅や呂宋さらにインドネシアの噶喇吧（カラパ）に赴く福建や廣東の人々は多く、海外のそれらの地において結婚し家族を持ち子孫を育てている者、海外の資本を借りて貿易する者、海外で官職を得た者など華人の海外における居住形態が知られるが、石祥瑞船に搭乗していた人々は、海外華人に将来なりうる人々であった。さらに、このような船舶に搭乗して海外に密航する形態とは異なり、外国船の船員となって海外に進出する者もいた。その事例として、暹羅國からの清朝中国への朝貢船が廣州に入港するたび毎に、かならず不足する下級船員を募集していたようである。それに応募したのが福建や廣東の人々であり、暹羅國の船員として海外に出国していたのであった。

石祥瑞船のような船に類似する船は他にもあった。福建総督郝玉麟の雍正十一年（1733）四月初五日付の奏摺によれば、

上年十二月十四日、據南澳鎮呈報、有商船戶姚錦春一船、前往呂宋貿易、配舵水二十四名、又配貨客二十名、另有無照偷渡客民一百五十七名、經雲澳汛外委把總楊光標等盤獲等語。……臣密訪得呂宋地方、係西洋干絲臘泊船之所、自厦門至彼水程七十二更、漳泉二府人民、向在該處貿易者甚多、現在住居者、約有一二萬人、地極繁盛人多殷富、内地載往貨物、俱

26) 『宮中檔雍正朝奏摺』第17輯、789頁。

27) 『宮中檔雍正朝奏摺』第18輯、台湾故宮博物院、1979年4月、360-361頁。

係干絲臘番舶、運載番銀至此交易、彼地番人、住居呂宋者、不過二三千人、内地百姓人勢衆多、……²⁸⁾

とある。福建省と廣東省の統治にかかる南澳島に防衛官から商船の拿捕を伝えている。商船は呂宋貿易を目指す商船であって、乗員24名と貨物の客主が20名であったのに対して、渡航証明書を持たない密航者が157名も乗船していた。搭乗者は全員で225名もの人がいた。157名もの人が目指した呂宋はスペイン・西班牙の支配下にあつて、厦門から72更の水程であり、漳州や泉州の人々が貿易のための赴き、また当地で居住する人々は一万から二万とも言われていた。土地は豊かで、中国からの貨物を呂宋にもたらすと、西班牙人が新大陸からもたらした銀と交易した。西班牙人の居住する者は2,000～3,000人と少ない状態であつた。この呂宋を目指した密航する人々は多くいたのである。彼らは、商船に乗船するために、

船戸攬載商貨上船、遂暗招無照偷渡客民、每人索銀五六兩不等。漳泉人民多暗駕駛之技、船戸又利其相幫、即以混入水手之内、經由汛口稽查、或通同賄放、或在外洋上船因、而偷渡者多²⁹⁾。

とあるように、密航する人々は乗船料として一人当たり銀5兩から6兩を支払っていたのである。5兩としても157名では785兩にのぼる。6兩では1,000兩近くになる。これらの密航者を助ける船戸は、彼等密航者を水手等の乗員の中に紛れ込ませて乗船し、汛口での検査を誤魔化し、または役人に賄賂を渡したりして、外洋で大型船に搭乗して目的の新天地に渡航していたのであつた。

4 清代帆船による東亞・東南亞世界との物流

清代の中国は、江戸時代の鎖国下の日本に毎年定期的に中国帆船を派遣していた。その中国帆船の中国と日本の長崎との往来によって日中の文化交流が支えられていたのである。清代帆船は日本にどのような物をもたらしたのであろうか。中国帆船によってシンガポールや、琉球帆船によって琉球国に運ばれた積荷から東アジア海域の物流の問題を考えてみたい。

清代帆船によって日本へ輸出された物は、高級な織物や砂糖そして漢方薬剤であつた。安永九年（乾隆四十五、1780）に日本へ来航した一隻の中国船には白砂糖262,500斤、氷砂糖12,500斤の合計275,000斤が積載されていたことが知られる³⁰⁾。このように中国から日本長崎にもたらされる最大の貨物は砂糖類であつた。これに関して道光二十三年（1843）補刻の『乍浦備志』

28) 『宮中档雍正朝奏摺』第21輯、台湾故宮博物院、1979年7月、353頁。

29) 『宮中档雍正朝奏摺』第21輯、354頁。

30) 松浦章『近世東アジア海域の帆船と文化交渉』関西大学出版部、2013年10月、168頁。

卷十四、前明倭變において、乍浦から長崎に貿易に赴く商船の積荷として、

装載閩・廣糖貨、及倭人所需中土雜物、東抵彼國³¹⁾。

と、福建や廣東で生産された砂糖が大部分を占め、他に日本人が求めた様々な品々を積載して東洋日本へ赴いたのであった。物流的な役割のみならず、短期的ではあったが人的交流も見られた。中国帆船が中国と日本との物流の基幹であった³²⁾。

島嶼部の琉球王国の場合も、琉球国から福建省の福州への朝貢船の派遣と言う形態がほぼ全体を占め、中国からの物流に大きな貢献をした³³⁾。中国から長崎への貿易船が積載した貨物に対して、ほぼ同時期に清代において朝貢関係にあった琉球国の朝貢船の福州から那覇への帰帆荷物はどのようであったろうか。道光五年（1825）五月二十八日に琉球国の進貢船二隻が那覇に向けて購入した積載貨物の目録を記した清單³⁴⁾によれば、全積荷の免過税銀は2,099両5錢4分2厘であった。琉球国は清朝中国の朝貢国であったため、琉球国の朝貢船が入港、帰港に際して積載していた貨物に関しては全て免税扱いとなった。その免除された貨物税が記録されている。この福州からの帰帆貨物で最も高額を示しているのが洋参である。これは外国産の人参と思われる。おそらく漢方薬剤として購入されたと考えられる。同様に薬剤として粗薬材の量が12万斤を越えている。そして蘇木や細茶葉や紙類が多い。砂糖を生産する琉球国でも中国産の砂糖を購入しているが購入量は17,000斤と、同時期の長崎にもたされた量の10分の1程度である。琉球国に舶載された貨物で数量の斤数で最も多いのが細茶葉、粗磁器、蘇木、粗薬材、甲紙、そして単位は異なるが、篋箕、土油紙粗扇、毛邊紙、胭脂などが上位を占めている³⁵⁾。免過税銀の多い順では細茶が21.8%、丁香が9.4%、沈香が8.1%、粗薬材が7.3%、玳瑁が6.0%、粗磁器が3.1%これだけで55%を越えている³⁶⁾。この品目だけを中国船によって長崎にもたらされた貨物名と比較しても大いに相違することが如実に知られるであろう。

中国から日本への貨物名に見られない顕著な例は、福州から琉球に向けて輸出された最大のもは茶葉である。日本では既に中国の茶樹が伝来し、茶葉加工の技術が進み製産され、輸入は必要でなかったと考えられる。しかし、琉球では中国茶葉が継続的に輸入された。そのことは琉球貢船の積荷目録からも分かる。乾隆三十二年（1767）九月に福州から帰帆した琉球貢船

31) 『中國地方志集成 郷鎮志專輯②』上海書店、1992年7月、229-230頁。

32) 松浦章『近世東アジア海域の帆船と文化交渉』147-150頁。

33) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月、144-151頁。

34) 中国第一歴史檔案館編『清代中国琉球関係檔案選編』中華書局、1993年4月、622-625頁。

35) 『清代中国琉球関係檔案選編』632-633頁。

36) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』楊樹2003年、144-151頁。

の積荷の清單に「中茶葉 二萬一千七百四十四斤 税銀六十五兩二錢三分二厘」³⁷⁾とある。乾隆三十八年(1773)十一月に福州から帰帆した琉球国一號貢船の積荷の清單には「中茶葉 一萬十斤 税銀三十兩三分」³⁸⁾とあり、二號貢船の清單にも「中茶葉 一萬十斤 税銀三十兩三分」³⁹⁾とある。二隻の貢船で中茶葉二萬二十斤、約12トンの茶葉が琉球国にもたらされたことになる。乾隆四十年(1775)正月に福州から帰帆した接貢船の清單には「中茶葉 一萬三百二十斤 税銀三十兩九錢六分」⁴⁰⁾とあり、この場合も一隻で6トンほどの茶葉が琉球国にもたらされている。乾隆四十年十二月に福州から帰帆した貢船の場合は「細茶葉 六萬五千三百七十斤 税銀三百九十二兩二錢二分」⁴¹⁾とある。この場合は細茶ではあるが38トン以上の量に達している。このように琉球国は、中国から大量に中国産の茶葉を輸入していた⁴²⁾。それは、琉球国での茶葉栽培が極めて困難であったことと関係あり、永らく福建産の茶葉が好まれていた⁴³⁾。

福建省の福州から琉球国に向けて琉球国船が搬出した貨物は時代的に若干の推移があるが、常に金額的に上位を占めたいたのは高級織物であった。特に羽毛緞や畢機緞があった。羽毛緞は光緒辛巳(7年、1881)刊行の『英話註解』の「進口貨門」によれば、「羽毛 Camlet」とある。これは、駱駝の毛かアンゴラ山羊(Angora goat)の毛を用いた毛織物であった。

畢機緞も『英話註解』の「進口貨門」に「畢機 Longells」とあり、毛織物の一種であった。これらは、おそらく福州産ではなく廣東省の廣州にヨーロッパから特にイギリス東インド会社の貿易船によって舶載されたイギリス産の毛織物であった可能性が高い。琉球国にもたらされた毛織物は、廣州に輸入されたものが福州にもたらされ、福州から琉球国に向けて再輸出されたことになる。清代帆船によって長崎にもたらされた織物にも「嚶岐 ヘルヘトワン 三箱」があり、これは長崎で、“ペルベトアン”、“ヘルヘトアン”(perpetua, スペイン語)⁴⁴⁾とされる欧州産の羊毛織物商品であった。なぜ中国から日本へ来たのかと言えば、琉球の場合と同様で、廣州にもたらされたものが、中国国内の流通経路、おそらく沿海商船によって廣州から乍浦に運ばれ、それらの一部が乍浦を経由して長崎へもたらされたことは明白であろう。

道光二十九年(1849)九月に福州から那覇へ帰帆した琉球進貢船の積荷の主要部を占めてい

37) 『清代中琉関係档案選編』111頁。

38) 同書、155頁。

39) 同書、157頁。

40) 同書、166頁。

41) 同書、173頁。

42) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』2003年、225-228頁。

43) 同書、229-236頁。

44) 日本大辞典刊行会『日本国語大辞典』1975年、674頁。

たのは、金額面では羽毛緞、畢機緞の毛織物と人参であり、何れも中国が輸入した外国産品であった。さらに重量的にも金額的にも中国産の漢方薬剤は常に一定額、一定量を占めていた。その他には、金額的には低いのが、重量的に多いのが、甲紙、毛邊紙の紙類、白砂糖、粗製磁器、茶葉である。この船の積荷の粗葉材、細茶葉、粗磁器、白糖、甲紙の重量の合計は338,139斤で約192屯に達する⁴⁵⁾。臨時的ではあったが、中国から派遣された中山国王の冊封のための封舟の派遣も文化的な要素があったことは確かである⁴⁶⁾。

上記のように、中国帆船と琉球帆船によってそれぞれ、乍浦から長崎、福州から那覇へ運ばれた貨物とを比較する意味で、ほぼ同じ時期に福建省の厦門からシンガポールに到着した中国帆船の積荷記録をあげてみたい。これはイギリス議会の証言の中で報告されたものであり、1830年3月29日にJohn Crawfordが下院においておこなった証言の中に見られる。彼は次のように報告している。「私は福建のアモイ（厦門）からのジャンクの積荷の明細書の一覧表を得た。その船は、1824年1月25日にシンガポールに到着したもので、15日の航海を要している。積荷は200トンと250トンの間である。その内容は次の通りである」⁴⁷⁾と証言して、1824年即ち道光24年、日本の文政7年に厦門からシンガポールに到着した中国帆船の「1824年1月25日シンガポール到着厦門船の積荷目録」として、「陶磁器で32種の様々の器物を660,250個、床タイル10,000個、笠石（冠石）200個、黒いニス的光沢ある紙傘12,000個、斑入り傘3,000個、練り菓子50箱、砂糖飴166箱……茶葉110箱」などから構成され、積荷の総額は6万スペイン・ドルあるいは13,000ポンドに近いと見積もられた。

厦門のジャンクがこれらの貨物をもたらしたシンガポールの当時の状況は、光緒六年即ち1880年10月の「與上海通商有約各国簡況」に見える。

查新加坡現爲英國所管、距上海六千六百二十一里、……該處乾隆・道光年間閩人最多、廣人次之、自道光十八年後、吾通商廣人漸衆、閩人稍次、迫今三五年來、廣人去者每年萬有餘人、以大勢概之、閩省不過萬人、廣省總有三四萬人。其頭目係廣東番禺人胡玉基⁴⁸⁾。

18世紀以降のシンガポールにおける華人の状況を簡明に記している。新加坡すなわちシンガポールはイギリスの支配下にあり、上海から6,621里、西インドの孟買（ボンベイ）現在のムン

45) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』2003年、145頁。

46) 同書、191-204頁。

47) *First Report from the Select Committee on the Affairs of the East India Company, (China Trade)*, 8 July 1830, p. 322.

48) 中国第一歴史檔案館編『清代中国與東南亞各国關係檔案史料匯編』第一冊、国際文化出版、1998年4月、217頁。

バイから7,189里、東インドの加爾客搭（カルカッタ）現在の Kolkata からは4,706里の距離にあるとされ、清朝の乾隆年間（1736～1795）には多くの福建人が渡航し、廣東人がこれに次いでいた。道光十八年（1838）以降には廣東人が多く渡航し、福建人がこれに次ぐ状況であった。1870年代後半には、廣東人のシンガポールへの渡航者は毎年1万人を越える勢いであった。この状況からシンガポールでは福建人の居住者は1万人以下であり、廣東人は3,4万人に達していた。そのためシンガポールの華人の頭目に廣東省番禺縣出身の胡玉基がなっていた。

このような状況から鑑みても1824年シンガポールに到着した厦門船の積荷には明らかに当地に居住する華人の日用品としての積荷の様相を顕著に示していると言えるであろう。とりわけ、積荷目録の最初に見られる大量の陶磁器製品は、シンガポールに居住する華人のみならず、当地の人々の日常食器として大部分が使用されたであろうし、次に見られる床タイルや、笠石は建築資材の一部であり、多くの傘は決して芸術品ではなく、年間2,000mmの降雨量を越える多雨の地域における実用的な傘であったことは想像に難くない。貨物の殆どが、庶民の実用的で日常的な品々で占められていたと言っても過言ではあるまい。

同じ東アジア海域に位置する清朝中国の管轄下にあった台湾においても、その経済発展には中国大陸との連携を欠くことが出来なかった。そのためには台湾海峡を航行する帆船が重視されていた⁴⁹⁾。

5 小結

清代帆船による長崎貿易は定期的に持続され、清代帆船が長崎に入港するとほぼ4箇月の滞在していた。この4箇月の間に一艘につき100名ほどに乗員が長崎に滞在していたのである。これら清代帆船は、長崎に大量の砂糖や漢方薬剤をもたらした。これに対して同時期の琉球は中国の朝貢国であったことから、毎年のように琉球王朝から派遣された朝貢船によって中国産品が持ち帰られた。その内容の共通するところは、両国共に中国に求めたのは漢方薬剤であった。しかしそれ以外の産品は大きく相違していた。清代帆船が海上航行の必要上から多くの底荷物即ちバラストに相当する物を欠くことが出来なかった。中国からはそれに相当したのが砂糖で、日本から中国へは銅や乾物の海産物であった。

琉球の朝貢船が中国へ銅や硫黄などの朝貢品以外に乾物海産物をもたらしている点は、清代帆船の帰帆荷物として中国に持ち帰ったことに類似している。しかし、琉球朝貢船は大量の紙類や茶葉を琉球にもたらした点は大いに相違しているのである。日本では茶葉栽培と加工が行

49) 松浦章著・卞鳳奎譯『清代臺灣海運發展史』台湾・博揚出版、2002年10月、1-96頁。

われ、中国茶を輸入する状況になかった。また紙類も国内の和紙加工が見られて、中国に特に求める必要がなかったと思われる。そのことを示す例として、日本で出版された書籍が清代帆船によって中国にもたらされていたことをあげることが出来よう⁵⁰⁾。

また中国帆船によって東南アジア諸国へは同地に居住する華人の日用品が多く運ばれ、東南アジア諸国から中国帆船によって米穀が大量にもたらされた。

同じ東アジア海域に位置する島嶼部とはいえ、相互の国の産業構造などが相違すると、同時期とは言えこのような違いが見られるのである。

50) 松浦章『近世東アジア海域の文化交渉』思文閣出版、2010年11月、327-333頁。

