

阮朝期ベトナム (1802~1883年段階) の造船業と船舶

チャン・ドゥック・アイン・ソン

Shipbuilding and Ships during the Nguyen Dynasty (1802-1883).

Trần Đức Anh Sơn

(翻訳：西村昌也・上田新也)

17-18世紀の中南部ベトナムは、広南阮氏支配のもと、造船に関する保護優先政策がとられ、国家の造船廠に船大工などの専門職人を匠兵制度に組織し、造船業を振興して、入植の歴史の新しさにもかかわらず、北部ベトナムに劣らないほどの造船技術力を身につけた。また18世紀半ば以降の南部ベトナムから中国への米穀輸出も造船振興に一役買っている。

18世紀末、西山朝に反抗する水軍整備のため、阮暎（後の嘉隆帝）は、南部のサイゴン（現ホーチミン市）やメコンデルタを本拠地にして、西洋船購入による造船技術研究を行い、活発な造船を行った。さらには造船のための材木資源開拓なども行い、同地域はアジアでもとも活発な造船地帯に成長した。

阮朝成立後、嘉隆帝は全国に造船工廠を設け、楹繕司管理の下、新造や修理を行った。そのなかで、都フエの郊外 タインフオック 清福社は、最も大きい造船工廠があったことで有名である。阮朝は、皇帝の巡幸やその随伴行、水軍、物資の運搬、各公務などに応じて、細かく船の型式やサイズなどを定め、また、管理・課税制度も設けている。また、明命帝期には、外装を銅板で覆った裏銅船や蒸気船（汽機船）などのように、西洋造船技術を模倣して行われたものもある。しかし、嗣徳帝期以降、西洋船の流入などにより、ベトナム自身の造船技術は停滞し、船舶は購入に頼るようになり、物資運搬なども華僑などに委託された。

キーワード：広南阮氏（阮主） フエ 中南部ベトナム 嘉隆帝（阮暎） 匠兵制度
清福 水軍と造船

はじめに

ベトナムは、熱帯に位置し、年間最高で2000-3000mmもの降水量がある。その雨量は雨期に集中し、そのため、洪水や浸水になりやすい。また川が多い地形¹⁾で潮沼も豊富で南と東は海に接している。従

1) ベトナム平野部17万 km²には大小1000の河川があり、海岸20kmおきに川があることになる。Ngô Đức Thịnh và

って、ベトナム人の環境は河川や水と密接したものであり、主要な交通手段は水路であり、ベトナムの経済・社会・文化において船舶の果たしてきた役割は大きい。

船の絵はベトナム民族の古文化によく用いられている。ドンソン文化の銅鼓には船やその漕ぎ手が描かれているし²⁾、ベトナム人の建築の部分的名称には船にその起源を發すものが多い。

またベトナムの各少数民族の家屋は船を模倣しているものが多い。また死後、船型木棺に埋葬する例や船形の墓に埋葬する例もある。船はベトナム人の物質文化や精神文化に密接に結びついたものであり、その研究は重要といえよう。本論では17世紀から19世紀にかけての中南部ベトナムの造船や船舶について詳論する。

1. 17-18世紀の中南部ベトナムの造船業と船舶について

ベトナム阮朝史において、造船や船舶活動について考察する時、その發展史において、3つの前史が重要であることを理解することになる。

第1は、中南部における広南阮氏時代の造船や船舶の發展史。

第2は、18世紀の南部における造船や船舶業において、広南阮氏と西山朝（阮氏）間の戦争と阮暎（のちの阮朝初代皇帝、嘉隆帝）が果たした役割。

第3は、18世紀における中南部の米の販売や輸送が果たした造船業への役割である。

そこで、まず17世紀から18世紀にかけて、造船業や船舶史を前史として概述する。

1.1 広南阮氏時代の中南部における、造船業の發展

阮暎（1764-1820年）が、阮朝を立朝した時、ベトナムは約2世紀半にもわたって、国土が分断され内戦の続く歴史を経ている。国土は、現クアンビン（Quảng Bình）省のザイン（Gianh）川を境として、北はダン・ゴアイ³⁾と呼ばれ、黎朝（鄭氏政権）が支配しており、南はダン・チョン（Đàng Trong）⁴⁾として阮潢⁵⁾が入府して以降、広南阮氏が1558年より1777年まで、220年間9代に亘って支配した。広南阮氏は220年間において、ダンチョン（Đàng Ngoài）の国土の擴張、軍隊の設立、外国との商交関係確立などを行い、経済政治の發展に努め、国は急速な發展を遂げた。

広南阮氏の政策として重要なものは、工匠制度を設立し、手工業の發展に努めたことである。政権は各地方より、手工業の職人を集め、富春（現フエ）に連れて来て、“匠兵”として集団の編制・組織を行った。彼らは武器製造、船舶の造船や修理、建築資材の生産、首府における、建設や各種生活に必要な

Nguyễn Việt “Tìm hiểu về thuyền bè truyền thống Việt Nam (Đặt một số vấn đề dưới góc độ dân tộc)”. *Nghiên cứu Lịch sử*, 6, 1984年, 48-55頁.

2) 船自体はドンソン文化の銅鼓やバケツ型青銅器などの文様に頻繁に用いられている。

3) ベトナム歴史資料は、北部をダンゴアイと呼び、西洋諸国資料は Tonkin, Outer region, Northern Region 等と呼ぶ。

4) ベトナム歴史資料は、南部をダンチョンと呼び、西洋諸国資料は Cochinchine, Cochinchina, Inner Region, Southern Region と呼ぶ

5) 阮潢（1525-1613年）は、阮淦（黎朝中興期の功臣の一人）の次男である。

物資の製造などを行った。彼らは、それぞれの生産部門に応じて、司、隊などとして組織され、各官廠や匠局で国の管理・運営のもと生産していた。「各阮氏の統領は匠局と呼ばれる多くの官廠を持ち、軍隊のように組織し、国家のために物資を生産するために職人が選抜され補充されていた。職人達は兵士の項目に分類され、俸給を支給されるか免税措置がとられた」⁶⁾。この工匠制度は広南阮氏時代のみならず、阮朝代にも続いた。

中国僧、釋大汕（1633-1704年）は『海外記事』のなかで、“国（中南部ベトナム）中の職人は皆軍人である。毎年3、4月に軍人が各村に行き、16歳以上のもので体が強壮なものをつかまえ、竹枷ではしごのように人間を並べてくくり、軍に入れる。もし願って従軍するものあれば、一芸を専門に学ばせる”⁷⁾。黎貴惇⁸⁾は、18世紀末『撫邊雜録』のなかで、広南阮氏時代、富春には少なくとも37匠局があり、約1000人の匠兵が働いていたことを記録している。その中には鍛冶、武器鑄造、造船、瓦焼成など大量の匠兵が従事していたものがある⁹⁾。

特に造船業に関しては、中南部での広南阮氏やその政権機構の行き来の需要に応えるため注意が払われていた。釋大汕によれば、17世紀末において、中南部ベトナムでは、水上交通が主であり、各府（広南阮氏の最大行政単位）を結ぶ陸路はなく、各府には、入府のための海口が12あり、海路で結ばれていた¹⁰⁾。これが船舶を多く必要としていた最大の理由だが、北部の鄭氏政権との戦いのため、水兵組織を整える必要があったことも大きな理由である。また、広南阮氏支配領域の防衛や主権確立、海産物の開拓や商品¹¹⁾の開発のため、各群島や島嶼を政権の管理下に置いておく必要があった。群島・島嶼部には、

6) Phan Khoang *Việt sử xứ Đàng Trong 1558-1777*, Khai Trí, Sài Gòn, 1967年, 607頁.

7) 釋大汕『海外記事』：引用はベトナム語訳本『*Hải ngoại ký sự*』, Ủy ban phiên dịch sử liệu Việt Nam, Viện Đại học Huế, 1963年, 43頁.

8) 黎貴惇（1726-1784年）は後黎朝の官僚であり、学者。1775年に鄭氏が広南阮氏との抗争に勝利し、富春（現フエ）を占領した後、協鎮として順化に入り、のちに『撫邊雜録』を編纂、16世紀から1775年までの、ダンジョンの社会・経済についての重要な情報を書き記した。

9) Nguyễn Văn Đăng, “Vài nét về quan xưởng ở Phú Xuân thời các chúa Nguyễn”, *Nghiên cứu Lịch sử*, Số 1, 2010年, 65頁.

10) 釋大汕『海外記事』：引用はベトナム語訳本, 前掲書, 230頁

11) 貨物には、各船舶が南シナ海の島嶼域で災難にあつて放棄した金銀、各財産や物資が含まれる。広南阮氏は清洲隊、海門隊、北海隊などの船団を組織し、黄沙渚（Bãi Cát Vàng：現在の黄沙）、北海（現在の長沙）、崑崙（現 Côn Đảo 島）、土朱（Thổ Chu）や富国（シャム湾）等の島嶼に送り、燕窩や海産物の開拓や各遭難物資の収用を行っている。1686年編纂の杜伯の『安南路』では、黄沙渚（Bãi Cát Vàng）を、大占（会安（ホイアン）の河口沖から沙圻、昇華府や広義府（現クアンガイ省の沖）においてまでの範囲で描き、“その長さ400里、幅20里で、大占の海から Quyết Mông（漢字名不明）の海までに拡がり、西南風により船は航路を外れ、東北風では船は進めなくなり遭難し、財物等を放棄しなくてはならない。毎年冬の月末には18艘の船を送り、金銀を収用する…大占から黄沙渚までは船で1日半の行程で、Canh Sa（漢字名不明）の河口からも1日半の行程である。黄沙渚では玳瑁を産す”と記されている。*Nghiên cứu Huế*, Tập 7, 2010年, 109頁.

『撫邊雜録』・二巻は、“歸仁府には、新閩、辰富、渚骸、渚漫の河口沖に島が多く、燕窩が多い。清洲隊を設けてこれを採取させる。”、“平順府の沖では崑崙という名の山（島：訳者注記）があり、広さは数里に及び、燕窩が多い。さらに沖には劬勞芳という名の山（島：訳者注記）があり、以前は海産物（訳者注：原文では海門となっている）や船貨が多く 海門隊を設けて、これを収用させていた。”、“阮氏（広南阮氏：訳者注）は、北海隊を設け定数を定

Bãi Cát Vàng (現在の黄沙) や Bắc Hải (北海：現在の長沙)、Côn Lôn (崑崙：東シナ海)、Thổ Chu (土朱：タイ湾) 島や Phú Quốc 島 (富国：タイ湾) などがある。

さらには、中南部ベトナム間における交易や中国、日本、琉球¹²⁾ との交易が広南阮氏の造船・船舶業を発達させたのである。



図1 18世紀、ホイアンに浮かぶ各船舶 (1792-1794年、Macarthy が来訪した時の William Alexander の絵)

17-18世紀に中南部ベトナムに訪れた外国人の記録によれば、造船業は国家により独占されていた。広南阮氏の王達は、造船を指令する人物であると同時に、造船の具体作業を指揮する技師長のようなものであったようだ。中南部ベトナムを1792年から1793年に訪れた英国商人の John Barrow¹³⁾ は“王 (広南阮氏) は各港や兵器庫の監督者であり、造船廠の技師長である。…造船工程において、王の意見をあらかじめ聞かずして釘が打たれるようなことは全くない。”と記している。

広南阮氏の各王は富春の香江 (Huong) 川の両岸に造船廠を設け管理している。『撫邊雜録』のなかで、“正営 (富春) の上流と下流には軍人の家が碁盤の目のように配され、水軍 (軍人) の家は、対岸に配されている。造船廠と糧庫は河溪社 (Hà Khê) や寿康社 (Thọ Khang) にある。”¹⁴⁾

各職人は、その得意分野に応じて国の各地から集められた。“材木を割材する職人は維徳社 (Duy Đức) が最も熟練しており、船大工は東海 (Đông Hải) と巨河 (Cứ Hà) の人間が大型船の造船によく熟れており、康祿県の各社や麗水県などに商売用の小型船の船大工がいる¹⁵⁾。こうした職人達は、富春に集められた後、造船を担当する“司”、“隊”などに編入された。そして、堅舟匠司 (造船担当)、木船匠司 (造船用の材木製材担当)、鐵釘匠司 (鉄釘担当)、櫂匠司 (覆い屋担当)、帆匠局 (帆の製作担当)、伙綸司 (大型船の帆綱や帆桁を担当)¹⁶⁾ などである。

その他、広南阮氏は造船のための材木開発のために多大な人的投資を行っている。1729年、阮福闊 (1714-1765年) は木攤隊を鑛場に設け、195人を充て材木を開拓させ富春に持ち帰らせる任務につかせ

めず、平順府の四政村の人や景陽社の人々が請願すれば許可や指示を出し、搜銭や巡渡銭などを免じて、小さい釣り船を出して北海の崑崙や劬勞、河仙の群島に向かわせ、玳瑁、海巴、豚魚、力貴魚、海參などを採取させていた。そして、黄沙隊を遣わして管轄させ海産物を採取させていたが、金銀重貨はまれにしか得ることができなかった。

12) 日本の長崎貿易の研究によれば、1715年から1738年まで、長崎に来港した唐船は643隻あるいは721隻であり、その中には広南船 (中部ベトナムから出港したもので、船長は中国人だが、貨物や船乗りは中部ベトナム) が一定数含まれている。(岡本弘道氏ご教示：Nguyễn Văn Kim 2007 “Thuyền mảnh Đông Nam Á đến Nhật Bản thế kỷ XVII - XVIII”. *Nghiên cứu Lịch sử*. 11, 2007年, 15-25頁と12, 2007年, 44-51頁なども参照)

13) Barrow, John, *A Voyage to Cochinchina*. Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1975, p.289.

14) 黎貴惇『撫邊雜録』：引用はベトナム語訳本 Lê Quý Đôn, *Toàn tập*, Tập 1, “*Phủ biên tạp lục*”. Đỗ Mộng Khương, Nguyễn Trọng Hân và Nguyễn Trọng Tĩnh 訳 Đào Duy Anh 校訂, Khoa học xã hội, Hà Nội, 1977年, 325頁。

15) 黎貴惇『撫邊雜録』：引用はベトナム語訳本, 前掲書, 189-190頁

16) 黎貴惇『撫邊雜録』：引用はベトナム語訳本, 前掲書, 112頁

た。彼らは人頭税や労役を免除されたが、毎年、丁目に応じて一定量の材木を開拓し納めるようになっていた。また広南阮氏は、光化（現 Tây Ninh 省 Trảng Bàng 県）に直接人を派遣し造船用の木材を開発させていた。

また、各工廠は定期的に船の修理の任務を負っていた。毎年、王は工部と小差隊を派遣して、船の傷み具合を調べさせ、修理費を見積もらせ、工廠にまわして修理させていた。“大小の船は256カ所ある工廠に入渠し、4段階に分類して申請し、それぞれに応じて銭を支給する。一等は250貫、二等は200貫、三等は150貫、四等は70貫大船・小船”¹⁷⁾とある。

広南阮氏の主導のもと、適当な人材集中利用政策や資材開発さらにはチャム人の造船経験の摂取¹⁸⁾などが行われ、17-18世紀の中南部ベトナムの造船業はかなりのところまで発展し、国防、交通、交易の各需要に応えられるだけの船隊を組むことができた。そして、特に水軍に注目する必要がある。仏人宣教師で1625年に中部ベトナムを訪れた Alexandre de Rhodes¹⁹⁾ は、当時広南阮氏が海防に当たらせていた船を200艘と見積っている。そして、“中部ベトナムの3つの港のうち、…1つは、大きな川の河口にあり、68艘を数える。又、別の港はより広大で、ケーチャム (Kê Chàm: チャム人の集まる所の意) と呼ばれ、国土の中央に位置し、国防や中国船との交易に使われている。そして第3の港は占城との国境近くに位置している。中部ベトナムの船は少なくとも200艘はあろう”と記録している。²⁰⁾

『大南寔録』によると、1653年3月富春の安旧で大規模な閲兵が行われている。阮福瀨（1620-1687年）はこの悦兵に377艘22740人の水軍を動員している²¹⁾。別の資料は、1674年、阮福瀨の水軍に、王府に直属

17) 黎貴惇『撫邊雜錄』：引用はベトナム語訳本、前掲書、372頁

18) ダンチョンは過去、チャンパの領土であり、ダンチョンに入植したベトナム人（キン族：訳者注）は、もともとの生活文化習慣を維持する以外に、チャンパの影響を各方面で被っている。チャム人はゲーバウ (ghe bầu) というマレーの帆船伝統とインド洋以西の航海伝統を結合させている。ダンチョンのベトナム人は、この技術を接収し、現クアンビン省からビントゥアン (Bình Thuận) 省にかけて、ゲーバウを建造する有名な造船地を形成した。“チャム・マレー系の prahu の伝統を持つゲーバウについては、阮映の初期 (阮朝創朝以前：訳者注) において、チャム人の参加を暗示していると思受けられる”という指摘 (Li Tana. “Thuyền và kỹ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19”. Đứ́c Hạnh dịch. *Nghiên cứu và Phát triển*, 1.2002.年: 79-94.) があり、著者はこの意見に賛成するが、チャム人の参加は、広南阮氏の時代に始まっていたと考える。なぜなら、その頃チャム人はまだかなりの社会集団規模を維持しており、造船はまだ彼らの得意とするところで、広南阮氏は自身の造船業を発展させるため、彼らの技術を参照する必要があった (参照: Nguyễn Thanh Lợi, “Ghe bầu miền Trung”, *Nghiên cứu và Phát triển*, Số 2 (67). 2008年, 37-49頁)。

19) Alexandre de Rhodes は、フランス南部の Avignon 生まれで、中部ベトナムに1625年 (阮福源の治世) に宣教に訪れ、1626年 (鄭樵の治世) に北部を訪れている。ベトナムでの20年間の宣教生活において、6回追放されているが、6回共にベトナムに帰還を果たしている。そして1645年 (阮福瀨の治世) に永久追放され、1660年イスパハンにて亡くなっている。

20) Alexandre de Rhodes *Histoire du royaume du Tonkin*, 1650 (引用はベトナム語訳 *Lịch sử vương quốc Đàng Ngoài*, Hồng Nhuệ 訳 Ủy ban Đoàn kết Công giáo, Thành phố Hồ Chí Minh, 1994年, 14-15頁.)

21) 『大南寔録・前編』では、閲兵時の兵員と船舶の数は、“機中侯”は10艘で300人、“内部”は60船隊で3280人、機左中と機右中はそれぞれ10艘、500人、機左中部と機右中部はそれぞれ10艘、450人、機前中部は12隊でそれぞれ、1隊が5艘率い、総数2700人、左育、右育、前育、後育はそれぞれ5艘を率い、総数1100人以上の兵があり、前水、後水、左水、右水は、それぞれ5艘率い、総数500人以上の兵があり、左内部、右内部、前内部、後内部、左銃、右

する造船廠が、建造した船は133艘にのぼることを記している²²⁾。

1695年から1696年に中南部ベトナムに滞在した英国商人 Thomas Boyer は阮福澗の水軍には“200艘の艦隊があり、それぞれ16～22門の大砲を有し、500艘の小型の戦艦があり、40-44の櫂を有している。100艘の大型船は50-75の櫂を有し、3艘はヨーロッパ人の船である。それぞれの船は、中南部ベトナムで造船させた戦艦である。”²³⁾と記している。

Alexandre de Rhodes と Thomas Bowyer は共に、造船数は北部ベトナム（鄭氏政権）に及ばないものの、造船技術やその質は決して劣らないと認め、中南部の船が造船と武装両方において高く評価している。

1671年、中南部ベトナムを訪れた宣教師 Bénigne Uachet は、広南阮氏の一艘の船を以下のように記述している。“それは我々の戦艦のような長さで高さを持つが、幅はより小さい。船の内側は真紅のうるしで塗られ、外側は黒塗りである。そして金葉により、見事に装飾された文様がある。両舷に30ずつの櫂をもつ、櫓は金漆で塗られ、こぎ手は船首の方を向き櫂にしぼりつけられて、船首の方を向き、目の前に立っている船長の指示に注意して見守っている。……また、3つの大砲が船首に2つの小砲が両舷に備わっている。”²⁴⁾

Thomas Bowyer も、広南阮氏の船が会安（ホイアン）から清華（タインホア）まで、自身を迎えに来た時の様子を記している。“我々の船が沖に到着するとすぐに、彼らは30艘の船を引きつけて来た。いくつかの船は、船首に青銅製で8～12リブレ（4～6kg）の重さの大砲を備えている。これらの船はどれも50の櫂をもっている。櫓の平坦面は白に塗られ、上部は赤色に塗られている。船体は4 pouches 幅ほどの赤色に塗彩された線が船首から操舵部にかけて走り、それより上は黒色に塗られ、操舵部は黄金色で奇異な彫刻が施してある。”²⁵⁾

銃、前銃、後銃は、それぞれ6艘率い、総数2100人以上の兵があり、前丙、後丙、左丙、右丙は、それぞれ4艘率い、それぞれ200人以上、機左水は5艘を率い、200人以上の兵数を持つとされる。(Nguyễn Hữu Châu Phan, “Bối cảnh lịch sử Việt Nam giai đoạn 1558 đến 1802. Phân tranh và thống nhất”, *Nghiên cứu Huế*, Tập 7, 2010年, 93-94頁)。

22) Lê Đình Cai, *34 năm cầm quyền của chúa Nguyễn Phúc Chu (1691-1725)*, Đăng Trình, Huế, 1971年, 98頁。

23) Cadière, L et Mir, Mme, “Les Européens qui ont vu le vieux Hué: Thomas Bowyear 1695-1696”. *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, Vol. 2/1920, pp.183-240; Nguyễn Văn Đăng, “Vài nét về quan xưởng ở Phú Xuân thời các chúa Nguyễn”, *Nghiên cứu Lịch sử*, Số 1, 2010年, 64-69頁より引用。

24) Cadière, L. et Mir, Mme, “Les Européens qui ont vu le vieux Hué: Thomas Bowyear 1695-1696”: Nguyễn Hữu Châu Phan, 前出, 94頁より引用)。

25) Cadière, L. et Mir, Mme, 前出, Nguyễn Hữu Châu Phan, 前出, 94頁。John Barrow も、この時期のダンジョンの造船技術を高く評価している。“手漕ぎ船はとても美しく、15-24mの長さで、多くは5つの板を組み合わせたもので、それぞれ船首から船尾までを構成している。板のほぞは、木製のかすがいと竹の箍をきつくはめることにより、きっちり咬みあわさっており、舵を使う必要の無いものとなっている。船首はかなり高くそり上がっており、龍蛇の形に彫刻され、絵や金箔で装飾されている。旗竿があり、明かりや傘など船上者の地位を顕すものが船首と船尾に立てられている。沿岸部の商業に使われる船や Hoàng Sa (黄沙) 諸島に燕窩を取りに行く船には様々なタイプの船がある。中国と同じ三板船は、中で生活できるように家のように屋根をつけている。また、マレーの帆船と同じものもあり、外国商人の船は中国の商船と同じように造船され、それは戦艦には不適なものとなっており、船足は遅いがしっかりしており、船主自身が水夫や船大工を務め、そうした船は、船貨を積むための船倉を多く持っている。

1644年、阮福瀾（1601-1648年）の世継である阮福瀨は、父の水軍を指揮し、順安汎²⁶⁾（現 ^{タムザン}Tâm Giang ラゲーンの中央海口部）でオランダ²⁷⁾の船隊と戦い、打ち負かしている。

こうした王府が直接造船管理した船隊以外に、輸送船や商船など民間で造船されたものもあった。さらには、“国の船は、民間の造船技術のもとに成りたっていた”²⁸⁾とする意見もある。民間の造船廠は布政の南部（現クアンビン省）から、中部南端の平順の海岸部そしてメコンデルタ地帯に散在していた。特にメコンデルタ域は、造船用の木材を供給する所で、『撫邊雜録』には、18世紀に布政の南部の商人がメコンデルタに行き、材木を開拓し、現地で造船して操船して戻って売り払うことが記されている。“彼らは100艘の船でも造船可能で、1艘で1000貫の銭になる。”²⁹⁾

この金額は決して小さい額ではなく、10万貫という額は、18世紀半ばの中南部ベトナムで国が集めていた1年の税額の1/4に相当する³⁰⁾。従って、中南部でこの頃造船が発達し多くの職人や客商が造船やその売り買いに参加していたことが理解できる。

広南阮氏の各王たちは、私有船に対して管理ならびに徴税政策を行っていた。それぞれの地方には、該吏という官吏があり、商品運搬や私有船にのった商人を管理していた。また、該徴は私有船からの徴税活動を任務としていた。各該は私有船数を数え、船の内法を計り、船の大小を判断し、それに応じて移動税をとっていた。例えば、幅が11尺なら移動税は年間11貫で、9尺なら9貫／年とし、最少は4貫／年であった。

移動税の他に、私有商船は、国のために商品（主に米穀）を運搬するために徴用されていた。国のために商品を運ぶ船は、移動税を免除され、同時に国から15貫の銭（堅持銭）が支給され、船の修理代にあてられていた。新造船や状態の良い船は10貫支給されていた。さらに、10貫が国のために商品を運ぶたびに“求風禮”を行うために支給されていた。国は私有船から収税した金からこうした銭を支給していた。また、国は私営の造船廠から新規造船数を把握することにより税金を徴収していた。

220年間、広南阮氏の各王は中南部ベトナムにおいて南進・開拓を続け、1つの強固な王国をつくりあげた。その大きな基礎の1つには、技術、その大きさや種類・数において発達を遂げた造船業を挙げることができる。これは、やがて阮朝期以降の造船業発展につながっていく。

1.2 広南阮氏と西山党の抗争と阮暎が18世紀末に南部ベトナムで造船業発展に果たした役割

1771年、阮岳（?-1793年）、阮恵（1753-1792年）、阮侶（1754-1787年）の3兄弟が、現在の ^{ビンディン}Bình Định

Nguyễn Duy Chính, “Phái bộ Macartney ghé Đàng Trong”, *Nghiên cứu Huế*, Tập 6, 2008年, 157頁より。

26) 腰海門（Cửa Eo）は、阮朝期に順安海口（Thuận An hải khẩu）と改名している。フエの東12kmに位置し手いるが、1904年の暴風雨で海口部は埋まってしまい、同時に4km北に新しい海口部ができ、そこが現在、トゥアンアン（Thuận An）海口と呼ばれている。

27) 『大南寔録』・前編：引用は翻訳版 Quốc sử quán triều Nguyễn, 『Đại Nam thực lục』 Tập I, Viện Sử học 翻訳, Hà Nội, 1962年, 73-74頁。

28) Li Tana, 註18) 論文, p.83.

29) 黎貴惇, 前出, Li Tana, 註18) 論文, p.83.

30) Li Tana, 註18) 論文, p.83.

省の西山城で、地方の支配官僚を打ち負かして、中南部ベトナムの広南阮氏の支配制度に反抗する西山党（1771-1788年）を結成、活動開始した。

西山党運動は急速に発展拡大し、昇龍の鄭氏政権（後黎朝）を倒し、西山朝（1788-1801年）を富春（現フエ）に立朝し、阮恵が即位し光中（1788-1792年）に年号を改めた。

この政治変動は、一方で広南阮氏の後裔で弱冠17歳の阮暎が富春から脱出し、南部に逃げるという現象を引き起こしている。西山阮氏による数次に亘る阮暎の追跡・攻撃は、富国島、土洲島などにも及び、1788年まで続く。そして、阮暎が嘉定（現ホーチミン市）に戻ると、すぐに勢力を結集し、西山阮氏に反抗を開始し、1801年には最終的な勝利を納めている。

西山阮氏との抗争のために、南部で準備している期間に、阮暎は経済発展のための屯田制や手工業発展（特に造船業など）政策を行っている。手工業発展のため阮暎は、広南阮氏が富春において実施したような工匠制度を南部で実行している。1791年各手工業を調べ整理し、各職人を専門に応じ、62司の匠兵組織に編成し、南部の各営鎮に配置している。各司の匠兵は兵士と同じように見なされ、給金が出され、税も免除された³¹⁾。

各司の他に、材木の開拓を専門任務とする木頂隊、根葉収集を任務とする帆葉別納隊などもあった。各隊の職人は、3階級に分別され、予備役的な存在として組織された。国土が平穏な時、彼らは一般人として暮らし、自身の生産物により納税していた。そして戦時には阮暎の部隊の兵士となった³²⁾。その他、人里離れ人口の少ない地域にはノウ（*nậu*）と呼ばれる職人を置く制度もあった。彼らも阮暎政権から管理を受け、徴税されていた。

彼らは人身税を納め、賦役に代わって自身の生産品を収めることになっていた³³⁾。その中には造船に係るガイヤチャムと呼ばれる樹脂やうるしなどを収集する職務もあり、阮暎政権に納められ、船の防水や塗彩に使われていた。

南部ベトナムは、河川や水路の多い地域で、主に、船での行き来が中心である『大南一統志』は永隆（現ヴィンロン省）の地勢を“海、川、湖、陸地は、それぞれ星が散るように分布し、船がなければ通交することはできず、多くの住人は船を漕ぐことを知っている³⁴⁾。鄭懷徳（1765-1825年）の『嘉定城通志』は、“嘉定には、どこにでも船があり、一晩でたちまち船が川を埋める”³⁵⁾と記し、永清鎮については“四圍の地勢は、川や水路が多方向に交わり、船がなければ行くことができない”³⁶⁾と記している。

このような自然地形のもと、南部ベトナムの造船業は、官吏や一般人の行き来の手段に役立つべく発展した。一方で西山朝も勇猛な水軍を形成していた³⁷⁾。従って、西山朝に勝つために、阮暎は造船業を発

31) 『大南寔録』：翻訳版、前出、Tập II, 1963年、150頁。

32) Tôn Nữ Quỳnh Trân, “Vua Gia Long và ngành đóng thuyền tại Nam Bộ”, *Những vấn đề lịch sử về triều đại cuối cùng ở Việt Nam, Xưa & Nay*, Trung tâm bảo tồn di tích cố đô Huế, Huế 2002年、311頁。

33) Tôn Nữ Quỳnh Trân, 前出、311頁。

34) Tôn Nữ Quỳnh Trân, 前出、311-312頁。

35) Tôn Nữ Quỳnh Trân, 前出、311-312頁。

36) Tôn Nữ Quỳnh Trân, 前出、311-312頁。

37) 西山朝の水軍には非常に勇猛な船隊が一つあり、それは西洋人も感服するほどの技術で造船されていた。John Barrow

展させ、強力な水軍をもつ必要があった³⁸⁾。そのことは阮暎が増強した船舶数に現われている。『撫邊雜録』によれば、1768年に嘉定には7隻の米穀や商品や物資など王府のための輸送船しかなかった³⁹⁾。しかし、1776年には、500隻の船が王府管理となっており、そのうち邊和鎮に160隻の戦船があり、18隻の海洋ジャンクがあった。藩安鎮営には310隻の戦船があり、18隻の海洋ジャンクがあり、隆湖には75隻の戦船と18隻の海洋ジャンクがあった⁴⁰⁾。

1778年、嘉定に戻った阮暎は阮王大元師となつてすぐ、船首の尖った50隻の船を建造させ、龍麟船と呼び水軍に編入している。1780年、幕僚の杜清仁（?-1781年）は舳船⁴¹⁾という新しいタイプの船を建造しているが、これは外洋航海や水兵による攻撃に適したものであった。杜清仁は“楠木を得て長い舵の船を建造し、戦闘用の高床式の階上部には、両側に竹で編格子が作られ、漕ぐ専門の水兵を下に隠すようになっており、さらに、上部には歩兵を配して、戦陣を打ち破るようにしている。これにより航海は、より水軍有利なものとなり、より精鋭の水軍となった。”⁴²⁾

これは、中南部ベトナムでの造船技術が一段階発展を遂げたことを示している。嘉定に戻って以降、阮暎は造船に力や知恵を集中している。1793年、ヨーロッパより中古船を一隻購入し、部材ごとに解体して、構造の研究を行っている。そして、再び組み立て、新しい船に造りなおしている。阮暎はこの作業を親しく観察し、自らの水軍用に戦船を西洋船の技術で造船することが可能となった。このことは宣教師 Le Labouse が1800年4月24日にパリの宣教師本部（Missions Étrangères de Paris）に送った手紙の中に書かれてある。“王（阮暎）の実見のもと、数千人の人間が懸命に働く光景はどんな光景より感動的である。王は全ての作業に留意・管理しており、寸法にまで指示を与えている。阮王は中南部ベトナム出身で、ヨーロッパ式に造船できる職人のみを使っている。王は、購入した中古船を部材一点ずつに解体し、再び組み立て直したが、それは以前よりきれいなものであった。この最初の成功は、阮王をさらに新しい1隻の船を造船させることになった。そして、さらに2隻の船を造船させている。4隻の船は王の名を各地にとどろかせた。王は機敏に造船を進め、3ヶ月も経てずに、敏速に完成させることができ

の記録によれば、西山朝の戦艦は、上部は他の船と同じであるが、吃水下の船隊が改造されていた。さらに、船の一部はもともと木造である部分を竹にして、船隊を軽くしていた。John Barrow は、“ダンジョン人の最も得意とする技術は、造船技術である。様々な木材の材質やサイズでもって造船することができる”（Nguyễn Duy Chính “前出”, 157頁.）。その他、西山党は、中国の海賊を募り、阮暎との海上戦に参加させた。Li Tana の研究によれば、西山朝は、海賊に船を貸し、称号を与え、広南阮氏と戦わせ、さらには南中国域で商船を拿捕した。西山朝は、その戦利品をベトナムで捌き、海賊達は、その売り上げの20-40%を分け前として受け取った。西山朝が海賊達に供給した船は商船ではなく、“ベトナムの船は、帆柱が24m以上もあるもので、甲板や船腹は牛皮と網で保護され、どの海賊の船より大きく、堅牢である”（Li Tana, 註18）論文, p.81-82）とされるような船で、阮暎と戦っていた。

38) 実際は、嘉定で造船した戦艦に依拠して、阮暎は初めて海上ルートでの侵攻を進めることが可能となり、1790、1797、1798年の帰仁（Quy Nhon）港で、1793年ニャチャンで海戦を戦い、そして1801年の施耐（Thị Nai）港での海戦で決定的勝利を得ることができたが、その時には4艘の西洋船、40艘の大船艦、300艘の手漕ぎ船を動員している。

39) 黎貴惇、前出、264頁。

40) Tôn Nữ Quỳnh Trân、前出、315頁。

41) 『嘉定城通志』によれば、舳船は長い舵竿を付設したもので、これは海上航行を円滑に行うためのものであった。ただし、通常の舵輪も河川航行のために付いていた。

42) 『大南寔録』前編：引用は翻訳版、前出、Tập I, 1962年、25頁。

た。船は大きくきれいで26門の大砲を有し、別の船は36門有するものもある。それぞれの船には300人の水兵が乗っている。”⁴³⁾

こうした造船活動により、1793年から1794年のわずか2年間で阮暎は、10隻近くの船をヨーロッパ式技術で造船した。それらは龍魚、龍上、龍興、龍飛、鵬飛、鳳飛、洪鵬、鸞飛、鷹飛と呼ばれていた⁴⁴⁾。そのうち3隻が、Vannier⁴⁵⁾ が指揮する鳳飛号と、De Forçans⁴⁶⁾ が指揮する鷹飛号と、Chaigneau⁴⁷⁾ が指揮する龍飛号である⁴⁸⁾。その他に珍珠と呼ばれる船があり、阮暎自身が指揮していた⁴⁹⁾。

その後、阮暎はもっと多くの戦船を造船している。1796年、15隻の戦船を造船し、それぞれ“嘉”の字と三才(天地人)あるいは十二支の字をくっつけて命名している⁵⁰⁾。1800年には、150隻の外洋船(海導)を造船し、1801年にはさらに200隻の海導船と、英、武、鵠、雅、鵠、葶、梨、鳶、昭、璃などの戦船を造船している⁵¹⁾。造船は非常に速く行われ、“1隻造船するのにわずか3ヶ月で行われ、3ヶ月以下の時もあると記録されている。”⁵²⁾

従って、阮暎の水軍の船は急速に増強され、John Barrowの記録では“1人の英国人は、西貢(サイゴン・ホーチミン市の旧名)にて、1800年に阮暎が指揮する1200隻の艦隊を目撃した。この艦隊は、錨を上げて、非常に規律正しく、応戦体制をとりながら3隊に分れて、川を下っていった。”と記している⁵³⁾。西山朝との戦争が終った時、阮暎は100隻の戦艦、800隻の砲艦、500隻の半砲艦を有していた⁵⁴⁾。

こうした国内需要以外に、阮暎はシャム(タイ)と連盟して、西山朝を攻撃するため、シャム向けに造船も行ってた。『大南寔録』によれば1789年阮暎は“40隻以上の大戦闘船と100隻以上のジャンクを造船し、邊(和)鎮(現Biên Hòa市)、定(祥)鎮(現Mỹ Tho市)、永(清)鎮(現Vĩnh Long市)の官吏が材木を納めた。40人の兵士が材木を納めると1つの船が造船できた。隆川(現Long Xuyên市)が納める船は10隻で、河仙(現Hà Tiên市)は3隻、鎮江(現カントー市)は5隻、富国(島)は8隻であった。”⁵⁵⁾ これらの船舶は1791年に完成され、阮暎によりシャムに運ばれた。これは、阮暎がタイから武器を受けとり、西山朝と戦う兵士に給するためのものであった。逆に、タイは阮暎側に比して水軍は

43) Archives des Missions Étrangères de Paris, *Cochinchine*, Vol. 747, pp.869-872, Nguyễn Hữu Châu Phan, 前出, 192頁.

44) 『大南寔録・前編』. 引用は翻訳版, 前出, Tập II, 1962年, 163頁.

45-47) Vannier, De Forçans と Chaigneau は、フランス人士官で、阮暎の西山党への反抗戦に協力した。

48) Piétri, “Ba loại thuyền buồm ven biển Đông Dương ít được biết đến”. Lưu Đình Tuấn dịch. *Xưa & Nay*, Số 134, 2003年, 31頁.

49) Archives des Missions Étrangères de Paris, *Cochinchine*, Volume 747, pp.869-872. (Nguyễn Hữu Châu Phan, “前出”, 193頁より引用)

50) 『大南寔録』前編. 引用は翻訳版, 前出, Tập II, 1962年, 231頁; 451頁

51) 『大南寔録』前編. 引用は翻訳版, 前出, Tập II, 1962年, 231頁; 451頁

52) Piétri, 前出, 31頁.

53) John Barrow, “Quelques notes sur Gia Định par un contemporain”, *Bulletin de la Société des Études Indochinoises*, 1926, 209. Tôn Nữ Quỳnh Trân, 前出, 316頁からの引用.

54) Barisy が Foulon と Marchini に送った手紙. *Bulletin de la Société des Études Indochinoises*, 1926, p.209. (Tôn Nữ Quỳnh Trân, “前出”, 316頁より引用).

55) 『大南寔録』前編. 引用は翻訳版, 前出, Tập I, 1962年, 64頁.

船が少なく、従って戦船を増やして、隣国のカンボジアに圧力を加える必要があった⁵⁶⁾、ベトナムからの影響も避けておく必要があった⁵⁷⁾。

南部ベトナムでの造船のため、阮暎は嘉定鎮に多くの造船所を設けている。阮朝各史料は、こうした造船所を多くは記録していない。Tôn Nữ Quỳnh Trânの研究などによれば、嘉定～西貢地区には少なくとも3つの造船区の痕跡が残されている。1つはサイゴン川（現 Tân Bình 川）沿いから、ビンチ（Binh Tri: 現 Thị Nghè 運河域）にかけての区域で、1790年に設けられ、3里の長土に及んでいた。ここは戦船や外洋船が最初の錨泊地でもあり、水戦関係の道具の倉庫でもあった。

第2は永清鎮などの隆湖（現 Tién）川沿いで、第3は福正県（現ホーチミン市の Nhà Bè 郡）に属した三江（Nhà Bè）沿いの地域で、装船聚と呼ばれ、船舶の修理を行っていた所である。この船廠は各船の修理を専門としていたが、新船の造船も行っていた。ここの造船や修理にたずさわる船大工は、専門の職人区を形成しており、商舵と呼ばれていた。この船廠は西山朝の攻撃で完全に破壊されている⁵⁸⁾。

阮暎の戦船はヨーロッパ式に造船されていたが、私有の商船や運送船は、中部ベトナム式のジャンク船が造船され、ジャンク船は南部でも商船として非常に普遍的となった。

John Barrow の記述によれば、その頃の商船は4.4m幅で、分割された船倉（普通は3つ）があった。船尾部はコアンドック（Khoang đóc）、中央部はコアンロン（Khoang long）、船首部はコアンムイ（Khoang mui）と呼ばれ、それぞれのコアン（Khoang）は5.4m長あり、それぞれの船倉の仕切りや接合部は、非常に丁寧に防水のために塞がれていた。もし、1つの船倉が浸水しても他の船倉や貨物には影響のないようになっていた⁵⁹⁾。

新船建造の他に、水軍や公の運搬用の船の修理に関して阮暎は、私有船の登記・管理の制度を設け、課税を行い、同時に南部の海や河川で悪党が船を使って海賊行為などをするのを防いだ。阮暎政権は船倉を計り、その大きさにより商船の税額を決めていた。また、阮暎政権は水上交通に関する法令も出しており、犯せば相応な制裁が加えられた。

阮暎は南部における造船業発達、特に西欧造船技術導入に大いに貢献している。18世紀末までには南

56) タイの資料には、以下のような記述がある。“亥の年の11月上旬、安南王は書を送り、1000丁の火繩銃、鉄製の船橋を作るための1000個の盒を購入することを提案した。その書には、王への贈り物として30個のベトナム製のハンモックが添えられており、70艘の戦船がそれ以前に造船されるよう要求されていた。船は安南王の要求で、Bang-o 半島で受領、錨泊した。翌年、3月下旬の第2の日に、王は200個の盒と200丁の火繩銃が安南王への贈り物とするよう命令を下した。”*The dynastic chronicles: Bangkok era, the First Reign / Čhaophraya Thiphāk Ārawong edition ; translated and edited by Thadeus and Chadin Flood.* Tokyo : Centre for East Asian Cultural Studies, p.67. (Li Tana, “前出”, p.86より引用)。

57) 英国人 Edmund Roberts は、1832年タイ（シヤム）を訪れ、タイの水軍に約500艘の戦艦、3門から8門の青銅砲をもつ50-60艘の運送船があり、最も大きいものでも100トンを超えないと記録している。1823年にベトナムを訪れた別の西洋人は、阮朝の水軍には、14門の大砲と80門の艦砲をもつ50艘の帆船、100艘の大型船、80から100の櫂をもつ船300艘、40から80の櫂をもつ船500艘があり、20から100の櫂を持つ船500艘があり、総数1530艘に及ぶと記録している (Li Tana, 註18) 論文, p.87)。

58) Tôn Nữ Quỳnh Trân, 前出, 316-317頁。

59) Barrow, John, *A Voyage to Cochinchina* Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1975, p.290.

部は造船業や保有船数において急速な発達をとげた。阮暎は造船のための資材開拓や人材の選募使用に対して適当な政策を行い、船舶管理や課税の規定を実行した。これが、阮朝期の船舶業、造船業の発達につながっている。

1.3 18世紀半ばの中南部ベトナムにおける造船業と米穀輸送の関係

Li Tanaの研究によれば、中南部ベトナムの造船の歴史は長いが、18世紀半ばになると突然の発達を遂げ、中国とベトナムやタイの間での米穀貿易と密接に関係するという⁶⁰⁾。

1722年より清朝は東南アジア諸国との間の米穀貿易を奨励する政策をとるが、それは商人の関心をあまり引きつけなかった。その原因は、米穀は貨物として重く、輸送費は高くつき、利益が低かったからである。従って、米穀商人達は、東南アジア各国で安価に造船し米穀を購入し船で中国へ持ち帰ることを望んだ。この願望は、1747年正式に清朝によって認められ、各商人達はベトナムやタイにやってきて、職人達を雇って船を建造し米穀を中国に運んだ⁶¹⁾。

メコンデルタとタイは17世紀から18世紀、さらには現在までにおいて米穀生産の中心地であり、豊かな木材資源をもち、その開発にも有利であった。17世紀以降、ベトナムの移民が来た時から、木材を開拓し造船を行っていたし、いくつかの史料は17世紀末より多くのスペイン商人が中南部ベトナムに来て材木を開拓し造船を行っていることを記している⁶²⁾。

中国の商人に対する造船と米穀輸入を同時に行うことに対する許可は、メコンデルタを18世紀のアジアにおいて、最も活発な造船廠群を持つ2つの地域のうちの1つに押し上げた。中国商人は南部ベトナムの職人と中国本土からの職人両方を募り雇用した。ベトナムの各政権も、利益の多いこの商売にありついた⁶³⁾。建造された多くの船は国家の造船廠ではなく、私営の造船廠によるものである。従って、中国商人の米穀輸送に対する課税方法には非常に限界があり⁶⁴⁾、ドンナイ、サイゴン、ラックザー、ハティエンなどの南部の各地で行われていたため⁶⁵⁾、政権側はこうした造船を管理することはほとんどできなかった。

造船された船は中国商人に売られただけでなく、スペイン、ポルトガルの商人にも売られており、“ベトナムにやってきて、船のみを買っている”⁶⁶⁾と記録されている。

以上まとめると17-18世紀の中南部ベトナムの政権と18世紀末の南部の阮暎政権は、水軍や公の輸送のための造船に注意を払い、各商人は中国人や西洋の米穀輸送のための造船に集中していたことになる。こうした動きが、国家レベルと民間レベル両方での造船の活発化をひきおこし、その後の阮朝期の造船

60) Li Tana, 註18) 論文, pp.82-84.

61) Li Tana, 註18) 論文, pp.82-84.

62) Li Tana, 註18) 論文, pp.82-84.

63) Li Tana, 註18) 論文, pp.82-84.

64) 『撫邊雜録』によれば、1786年、全国で総数341艘の船のうち、わずかに7艘の船が米穀輸送で、広南阮氏による収税の対象になっていた (Lê Quý Đôn 1977年, 41頁)。

65) Li Tana, 註18) 論文, pp.82-84.

66) Li Tana, 註18) 論文, pp.82-84.

の発展につながった。

2.1 阮朝期の船舶の建造と修理

2.1.1 阮朝の工廠における造船

水軍戦力の建設、輸送網、経済発展という問題における船舶の重要性を意識し、嘉隆帝は彼が西山との戦争時に設立した嘉定の造船所を引き続き維持した。同時に皇帝は皇帝や皇室、朝廷の往来、首都における水軍が使用するため各種の船舶といった需要を満たすために首都フエに新たな造船工廠を開設した。皇帝は「国内は平穏となったが、戦争を忘れることはできない。我が軍は水戦に巧みであり、大小の船は数えきれないほどであり、それゆえ有事に備えてあらかじめ準備をしていなくてはならない。そこで嘉定に材木を京師に納入させることとし、各官に命ず」⁶⁷⁾ と言ったという。

また広平（現 Quảng Bình）・父安（現 Nghệ An）・清化（現 Thanh Hóa）・南定（現 Nam Định：以上、北部）・広南（現 Quảng Nam）・広義（現 Quảng Ngãi）・平定（Bình Định）・富安（現 Phú Yên）・平順（現 Bình Thuận）・邊和（現 Biên Hòa：以上、中南部）といった沿海地方は国家により組織された造船所があり、各地方における官軍の要求に応じるための造船を担当し、朝廷の要求されたときはいつでも、朝廷のために造船できるよう万全の準備を整えていた⁶⁸⁾。

嘉隆帝の造船業発展の方針の結果、ベトナムにおける船舶数は急速に増加した。『大南寔録』によれば、1821年までベトナムの船舶総数は3190隻であった⁶⁹⁾。同史料では1778年から1819年までに阮暎（後の嘉隆帝）は235隻のジャンク、460隻の「差船」、77隻の「大戦船」、60隻の西洋式帆船、100隻の「鳥船」、60隻の「梨船」など総計1482隻を建造した⁷⁰⁾。嘉隆期の水軍戦力は「16門、18門、20門、22門の「大砲」を備えた200隻の船、40～44人の漕ぎ手を持ち多くの「小砲」と大砲1門により武装した500隻の「小戦船」、50～70人の漕ぎ手を持ち大砲や小砲で武装した200隻の大戦船、「鳳飛」「龍飛」「鷹飛」といった30門以上の大砲を備えた西洋式の戦船により構成されていた。河密の造船所には4000人に達する職人がおり、400トン以上の西洋式の木造の戦船を建造していた⁷¹⁾ という。この結果、嘉隆朝における造船業の顕著な発展に反映されており、この時期にベトナムを訪れた多くの西洋人は感服せざるを得なかった⁷²⁾。

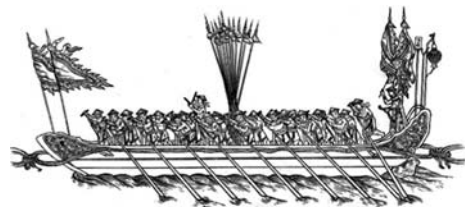


Planche XXVII. — Anciennes barques royales : le Lê-Thuyền.

図2 梨船

67) 『大南寔録』正編。引用は翻訳版，前出，Tập III, 1963年，321頁。

68) 例えば、1817年嘉隆帝は各省に號船建造の勅を出し、1艘に200貫銭を給した。平定、広南、父安の各鎮は10艘有し、広平、広義、富安、邊和、平順は共に5艘で、北城（Bắc Thành：ハノイ）は29艘であった。（『大南寔録』正編。引用は翻訳版 前出，Tập IV, 1963年，325頁）。1841年紹治帝は、広平、父安、清華、南定の各省はそれぞれ9艘づつの御舟と金艇を建造させている。（『大南寔録』正編。引用は翻訳版，前出，1970年，229頁）。

69) Li Tana, 註18) 論文, p.81.

70) Li Tana, 註18) 論文, p.81.

71) Huard, P. Et Durand, M., *Connaissances du VietNam*, École Française d'Extrême-Orient, Hanoi, 1954, p.299.

72) 『A Voyage to Cochinchina』の作者 John White は、アメリカ海軍の中尉で、1819年にサイゴンに3ヶ月滞在し、その時のベトナム社会を全面的に批判しているが、ベトナムの船舶や造船について非常に高く評価している。“約50艘

明命期（1820-1841）には首都フエにおける造船が推進され、数量の増加だけでなく種類も増加し、また同時に造船技術の改善・増強と西洋の技術による各種船舶が展開された。明命帝は京師（即ち首都フエ）と国内の各地方における船の階等の定額を定め（即ち各種船舶の建造数量ノルマを決定）、京師と各地方の造船所が定められた数量の船数を満たすだけの建造をすべきことを要求した。これにより1828年、皇帝が使用するための20隻の「御舟」の他に、京師の船舶数ノルマは各階等を合わせて379隻とされ、各地方に対しても次のような船舶数のノルマが定められた。承天府30隻、広治鎮15隻、乂安鎮40隻、清化鎮30隻、寧平道8隻、南定鎮85隻、海陽鎮20隻、広安鎮20隻、広義鎮25隻、平定鎮25隻、平和鎮30隻、平順鎮35隻、嘉定鎮105隻、藩安鎮30隻、辺和鎮25隻、永清鎮35隻、定祥鎮30隻、河仙鎮25隻⁷³⁾である。全国の船数の定額を総計すると各等階を合わせて1042隻となる。上記の船舶数以外にも、明命帝は京師に定額外に35隻の建造を追加し、修理すべき船舶があれば修理して定額外の船舶数を満たすべき事を命じた。1829年に至ると、朝廷は北城の各地方の船舶の定額を増額し、南定と嘉定は10隻を追加された⁷⁴⁾。

1839年、明命帝は京師と各省に対する船舶数を定めた新しい定額を再び公布した。これによると全国で各等階の船舶が795隻、追加として定額外の355隻の「杉板船」、及び朝廷が京師において建造を命じた150隻の「海運」（海上で物資を輸送するための船舶）であり、「海運」は大規模な造船公廠を持つ一部の省域に分配され、国内の地方行政組織に支給された⁷⁵⁾。

明命朝廷は各船舶に規則（寸法と外観）を定め、全国的に統一した。これによると1809年、京師には皇帝が使用する「御舟」以外に裏銅船、海導船、杉板船があり、各等階の船として波號船、浪號船、海號船、洋號船、安號船、靖號船、各省の海導船、小舟、烏船、朱船、杉板船、快船、輕船があり、造船所はその規定に従い、標準に合わせて建造した⁷⁶⁾。

特に明命帝は国内の造船技術の発展のため西洋人の造船技術の学習を重視した。明命帝の最も突出した成果はフランス人の技術により裏銅船を建造し、蒸気船を建造したことである。

1822年、明命帝は長さ6丈5尺5寸、幅1丈8尺、深さ1丈2尺5寸のフランスの裏銅船⁷⁷⁾を購入して、フエの各造船所の手本とするためにフエに持ち帰って「奠洋」と名付け、研究した上で手本の船に従って建造を開始した。その年の6月、皇帝は「統制水師潘文長を派遣して西洋式の船号の建造を視察させた」⁷⁸⁾。翌年、皇帝は神威衛と振威衛の2衛、伍水奇、堅舟奇の兵士を派遣し、瑞龍（奠洋を模倣し

の帆船が、部分的に西洋式に造船されている。つまり、下部構造は完全に西洋式で、船首部分は西洋式と安南式が混在している。ダン・チョンは、アジアの強国の中で、洋上航海に最も適応している国だろう。John Whiteは、“こうした良い船を造船できるだけの才能を持つ優秀な人材があるのだから、海に出る能力に優れた民族に違いない”とも述べている。Li Tana, 註18) 論文, p.81.

73) 『欽定大南会典事例』。引用は、翻訳版 *Nội các triều Nguyễn* 編 『*Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*』 Viện Sử học, Thuận Hóa 出版社, Huế, 1993年, 384-387頁。

74) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出, 387頁。

75) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出, 393-397頁。

76) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出, 399-400頁。

77) 阮朝期には、工部制定の3種の尺があった。それは水田を計る尺 (0.470m)、木工時の尺 (0.425m)、そして布を測る尺 (0.625m) である。船には木尺が応用され、1丈=10尺=100寸=1000分=10000厘となる。

78) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出, Tập VI, 1963年, 79頁。

たもの。筆者註）を建造するための材木を入手させるために派遣した。……才能衛は西洋船の建造を視察し、働く職人を激励した。造船には2000貫銭を費やした⁷⁹⁾ という。

また、実際には海上で海賊を追跡するのに、朝廷の官軍は長く巨大な木造船を使用していたため、機敏に動くことができず、烏船や梨船が同行しても、小型すぎて作戦が困難であった。そのため皇帝は、大きさは平均的で銅製の外板を持ち、前記2種類の船よりも優れている新しい船種を建造するために、2種類の船の特徴を併せ持つ船を建造させ、それを「巡洋船」と呼び、沿海部のパトロールや警備、海賊に対抗するために使用した。皇帝は「海賊の追跡や警備といった職務においては昔より現在に至るまで、何れの場合も長く大きい種類の船を派遣してきたため、機敏に動くことができず、敵は常に逃亡してしまっていた。烏船や梨船では小型であるため劣勢は免れず、どの船種も不便であった。これら2つの事柄を斟酌し、両者の中間的な船種である銅製の巡洋船（長さ4丈4尺1寸、幅1丈4寸、高さ7尺2寸）を建造することをここに命ずる。船体には適切な材木⁸⁰⁾ を使用して建造せよ。楠木や柿木、各種の色木は確固とした名声があるので、便に随って使用し、船骨を軽くせよ⁸¹⁾ と述べたという。

1838年、明命帝は1隻の蒸気船をフランス人から購入し、フエに持ち帰らせた。皇帝が告げるには「その船は蒸気により航行し、順風も逆風も必要なく、人間が櫓を漕がずとも船が自分で高速で疾走し、機械は実に精巧である。大きな船の建造方法を模倣し、長く利用し続けるためにも、高価であろうとも購入して手に入れなくてはならない⁸²⁾ という。皇帝は、同様な船の建造に応用するために、この蒸気船の研究を武庫に命令した。1839年2月、武庫により建造された船がフオン河を試走したが蒸気釜の故障により失敗した。1839年4月、安舊河上で第2回目の実験が行われ、成功した。明命帝は監督の黄文暦と補佐の武輝禎その他の人々を厚く恩賞を与えて称賛して、彼らに「金で覆ったガラス製の指輪を1つ、飛龍大金銭⁸³⁾ を1つ与え、監督には爵位を2階級昇進させて、督工と1000貫銭を賜った⁸⁴⁾ という。皇帝が告げるには「この船は購入することもできるが、我が国の造船職人達に精緻な機械を学ばせたかったので、費用はいとわず行った⁸⁵⁾ という。1839年10月、2隻目の蒸気船（長さ4丈3尺2寸、幅8尺1寸、深さ3尺6寸。吃水線部の長さ4尺5寸、幅5尺、深さ3尺2分⁸⁶⁾ が11,000貫以上の費用かけて完成した⁸⁷⁾。この明命朝における2隻の蒸気船の実験成功は当時のベトナムの職人が西洋の機械技術に接し、注意を払うことができていたことを証明している。これは阮朝期のベトナムの造船業における特筆すべき進歩の1つである。

1840年、明命帝は再び一部が故障した中古の蒸気船を購入し、持ち帰って修理させた後、平海（以前、

79) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出、Tập VI, 1963年, 183頁。

80) 特定種の木材を指定して使うのではなく、適宜、適した木材を選んで使うことを意味する。

81) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出、365頁。

82) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出、372頁。

83) 飛龍大金銭は、阮朝期に鑄造された、飛龍を文様にしたもので、朝廷に対して功を遂げた官僚などに贈られた。

84) 『大南寔録』正編。翻訳版は前出、Tập XXI, 1969年, 76頁。

85) 同上。

86) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出、374頁。

87) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出、Tập XXI, 1969年, 227頁。

朝廷が造らせていた銅製の船（裏銅船）で、高速であることで有名）と共に順安海口から現ダナン（Đà Nẵng）海口を往復するという試走をさせた。結果は、往路は目標まで蒸気船は、平海よりも7時間早く、復路は3時間早かった⁸⁸⁾。そこで皇帝は掌衛の段金、監督の黎文貴、副監督の黎文川に新しい方式による機械船の建造のためにこの船の技術を研究させ、水を掻くための銅製の転輪や、鉄や銅で造られた煙突、購入して持ち帰った船よりも分厚い船体といった多くの技術改善が行われた⁸⁹⁾。

蒸気船建造の成功は、阮朝が自らの蒸気船部隊を発展させるためにこの技術を応用する可能性を広げた。しかしながら、明命帝が亡くなった後、紹治帝（在位1841-1847）は2隻の蒸気船をさらに建造するだけに止まった。恐らく、数多くの蒸気船を建造するためには労力や費用を消費することと、この時期にはヨーロッパから蒸気船を購入することが以前と比較して容易になっていたためであろう。そのため紹治帝は蒸気船の建造を直接展開するよりも裏銅船の艦隊を発展させることを優先させた。裏銅船はフエの各造船所（主に清福の造船所）で建造され、その他の船は担当する各省の造船所に委ねられた。1841年、紹治帝は「広平省、乂安省、清化省、南定省は9隻の御船と金艇を造船させる。……8隻は全て藍色と白色の漆塗りとし、皇帝が使用する御船1隻のみは南定省において建造され、銀箔を貼り付ける」⁹⁰⁾という。『欽定大南会典事例』の統計によれば、紹治朝に朝廷の各造船所により新造された隻数は76隻であり、その中には各種の船舶、例えば御船（裏銅船と非裏銅船）、杉板船（甲板有り）と甲板なし）、樓船、艇、梨船、釣船が含まれている⁹¹⁾。

嗣徳朝（1848-1883）では、当初は政権にはそれ以前と同様蒸気船の建造を維持する意志があり、香港に人を派遣してイギリス人の造船所で造船技術を習得させた。1863年、嗣徳帝は「水師武庫に注意深く勤勉で技術に優れていて健康な人物を選抜させ、学習と製造のために西洋の蒸気船に従事させた。員外郎の黃文敏と該隊の黎文政が正副管弁に任命され、銀500両が与えられた」⁹²⁾という。1866年、嗣徳帝は永隆と安江の2省に再び技術水準の高い20人の職人を選抜させ、鉄の鑄造、造船、機械製造といった高等技術を嘉定のフランス人の工場で学ばせるために嘉定へ派遣した⁹³⁾。香港における黃文敏と黎文政の西洋造船技術の習得、嘉定のフランス人の工場における安江と永隆の20人の職人の高等技術の習得が成果を発揮したのか、発揮しなかったのかは、阮朝の歴史書に、この話についてのこれ以上の記述を見いだせないのが判然としない。

その頃、明命～紹治期に建造された蒸気船は、時間の経過により老朽化が進んでいた。そのため嗣徳

88) 『欽定大南会典事例』。翻訳版は、前出、378頁。

89) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出、Tập XXII, 1969年、163頁。

90) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出、Tập XXIII, 1970年、229頁。

91) 船の名は、釣船であるが、実際は丸木船で、真ん中に隠し船倉と隠し飾りを持ち、4から6の櫂を有していた。これは皇帝の御幸時の船隊などを護送するもので、実際の任務は皇帝の命令を随行する他船の官僚達に伝えることであつた。

92) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出、Tập XXX, 1974年、145-146頁。

93) 『大南寔録』正編。翻訳版は、前出、Tập XXXI, 1975年、20頁。1862年の和約の後、阮朝は南部3省（邊和、嘉定、定祥）をフランスに割譲した。フランスはコーチシナ総督府（Gouvernement des Amiraux）を設置し、該当地域の管轄を行い、阮朝の行政とは切り離した。そこでは、フランスの需要に応じて各工場が開業しているが、その中には造船工場もあった。嗣徳帝下の阮朝は、職人をそこに派遣しフランス人管轄の工場で技術を学ばせている。

帝は、これらの船の修理を取りやめ、外国により建造された新造船を購入した。1865年から1872年にかけて、嗣徳朝廷は西洋の蒸気船4隻を購入した。これらは以下の船である。「敏妥」（1865年購入）、「順捷」（1866年購入）、「騰輝」（1870年購入）、「遠通」（1872年購入）。また1876年、フランス人が嗣徳朝廷に5隻の蒸気船を贈り、朝廷はそれぞれに「利賽」「利濟」「利達」「利用」「利汜」と名付けた。1876年までに嗣徳朝廷により購入されたり、フランス人から贈られたりした外国製の蒸気船の総数は9隻である。

外国の船舶を購入するだけでなく、嗣徳朝廷はこれらの船を維持するために外国技術者を雇用もしている⁹⁴⁾。この時期に至ると、阮朝における各造船所における造船活動はほとんど停止する。

2.1.2 阮朝の工廠における船舶の修理

造船以外に阮朝は船舶の修理について数多くの規定を定めている。1824年、朝廷は船舶修理の年限について規定を公布した。これによると新造船は3年後に小規模な修理を行い、5年後に大規模な修理を行い、その3年後にさらにもう一回の小規模な修理、さらに5年後に一回の大規模な修理を行う（つまり16年間に2回の小規模な修理、2回の大規模な修理を行う⁹⁵⁾。1832年、朝廷により建造されたほとんど船舶については6年間に一回の小規模修理、その6年後に一回の大規模な修理に改めた⁹⁶⁾。裏銅船については別の規定があり、朝廷はこの船種の修理や管理については非常に緻密な規定を数多く定めている。1855年、朝廷は小規模修理の期限を裏銅船の場合は建造されてから数えて5年、それ以外の通常の船舶については3年と規定した⁹⁷⁾。

阮朝は各種船舶の寿命についても具体的に規定しており、これによると裏銅船は15～16年、通常の船については9～10年のみと定めた⁹⁸⁾。

船舶修理の使用される労働力や修理に使用される物資、各種船舶の修理の工期についても具体的に規定されている。9種の船舶については一定期間の修理期限が定められており、その中には裏銅船（4項）、海導船、海運船、烏船、梨船、朱船、快船、艇、引艇船、杉板船が含まれ、この規定には職人や、修理期間、修理すべき項目について具体的な内容もともなっている⁹⁹⁾。

嗣徳朝の末期には新造船の建造は以前ほど多くはなかった。逆に船舶の修理が不断かつ切迫した課題であった。多くの物資は新しいものであり、以前は木製であった部品は、壊れたり、重すぎるため、交

94) 1865年満妥号を135.000 piastre（ピアストル：銀92.200両に相当）で購入した後、阮朝は銀20000 piastreで、満妥号に載せる付属部品を購入した。さらに、西洋人の一等航海士（300 đồng／月の給料）、二等航海士（200 đồng／月の給料）、三等航海士（150 đồng／月の給料）を一人ずつ、一等機関士（200 đồng／月の給料）二人、二等機関士（150 đồng／月の給料）二人を雇用し、さらに、インドと中国の機関士補助員（12đồng／月の給料）を雇い、合計で34人となった。（『大南寔録』：引用は翻訳版 Quốc sử quán triều Nguyễn 1974年、248-249頁）。

95) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出、427頁。

96) 『大南一統志』。引用は翻訳版、『Đại Nam nhất thống chí』、1巻、Phạm Trọng Diễm 訳、Đào Duy Anh 校訂、Thuận Hóa, Huế、1992年、107頁。

97) 『大南一統志』。引用は翻訳版、前出、107頁。

98) 『大南一統志』。引用は翻訳版、前出、107頁。

99) 『大南一統志』。引用は翻訳版、前出、109頁。

換の際には鋼鉄が使用された。

しかしながら、朝廷の船舶修理工廠は外国から購入した蒸気船を修理することはできなかった。そのため、外国から購入して持ち帰った艦艇が故障したとき、朝廷は修理のために船の引渡人を香港まで派遣しなくてはならなかった¹⁰⁰⁾。敏妥については、朝廷はその運用や修理のために外国人の技術者や職人(40名に達する)を雇用してするため、多くの費用を支出していた。同時に嗣徳帝は「壮健で優秀な者を水軍から選抜して100人を採り……典戸に補充し、雑役と専門の習得(運送と船舶修理。筆者註)を免除せよ」¹⁰¹⁾と命令したが、これに効果はなかった。西洋から購入した蒸気船の修理に関連する事件の1つが阮朝の史書により1875年の出来事として記されており、朝廷の機械工が敏妥に使用するための58の煙突を鋳造したという。しかし、その年のうちに早くも敏妥は順安海口で故障してしまったので¹⁰²⁾、この煙突は全く使用されることがなかった。これ以降、西洋からの購入船は次々と故障したり沈没したりし、朝廷にはこの種の船を修理する経費も経験もなかったため、壊れたまま打ち捨てられた。嗣徳朝末期より船舶の新造・修理は長期間にわたって停滞してしまった。ベトナム王朝国家の造船業、船舶修理はまさしく終焉を迎えたのである。

2.1.3 造船工廠

阮朝の造船工廠は首都フエと嘉定・広平・父安・南定といった国内の一部地方に置かれた。これらの工廠は船舶の建造・修理を専担する楡繕司の直接的に管理されていた。船舶の造船工・修理工は専門に随って楡舟機と繕舟機という2つの機に編成されており、これらは1801年8月に設立され、1837年に至って楡舟匠局と繕舟匠局に改称した¹⁰³⁾。船舶の新造・修理・改造に従事し、造船のための製材供給を専門とする製板職人の司をはじめとして、船の各部品をつなぐための鋼鉄製の釘の生産を専門とする船用の釘職人の司まで、それぞれ異なる職業の司の職人が属していた。

フエの造船工廠はフォン河の両岸に建設され、3つの区域に集中していた。第一は「石灘から天祿社地分に至るまでのフォン河両岸」(現在のフエ京城の前から Đập Đá の位置まで)、第二はフォン河の南岸の約3キロにわたる「葦野(現在の Vĩ Dạ)から網池(Võng Tri)社地分まで」、第三はフォン河北岸の「裏銅船が停泊する清福社地分」であった。これらの区域では大小の工廠が数十あり、これらは4等に分類されていたが¹⁰⁴⁾、造船の工程や建造する船舶の大きさにより、担当する仕事は異なっており、名称や能力も異なっていた。3区域に集中するフエにおける造船所と修理工場の総数は255以上にのぼった¹⁰⁵⁾。

100) 『大南一統志』。引用は翻訳版、前出、229頁。

101) 『大南一統志』。引用は翻訳版、前出、249-250頁。

102) 『大南一統志』。引用は翻訳版、前出、258-261頁。

103) Bùi Thị Tân, Vũ Huy Phúc, *Kinh tế thủ công nghiệp và phát triển công nghệ Việt Nam dưới triều Nguyễn*, Thuận Hóa, Huế, 1998年, 59頁。

104) 『大南寔録』正編は、フエにおいて造船工廠を4等に分類し、第1等は88カ所、第2等は12カ所、第3等は102カ所、第4等は53カ所あると記録している。引用は翻訳版 1965年, 74頁。

105) 『大南一統志』: 引用は翻訳版、前出 Tập 1. Phạm Trọng Điềm 訳、Đào Duy Anh 校訂、Thuận Hóa, Huế 1992年, 71

これらの工廠は船の新造を担当するだけでなく、国家の要求に従って壊れた船舶を修理にも注意を払っていた。1827年、明命帝は船舶修理に必要な年間予算の分配を定めて造船所と基地を各等級に分類するため、京師の造船所を検査し、必要な物資の量を定めた。常時、船舶の修理を維持するために、それぞれの等級の工廠にはそれに対応して一定額が支給され、支給される総費用は255の造船所に対して43,410貫にもなった¹⁰⁶⁾。

フエにおける造船所の中では清福社のものが最も大規模であった。清福社は阮朝朝廷のために裏銅船の建造を専門とする工廠であり、フエでは最も大きい工廠であった。工廠は瓦と板葺きの屋根で覆われており、31間あって、上部には帆布の糸がしまわれ、下部には杉板が貯えられ、桶が水を貯えていた。明命朝のもとでは、清福の工廠には「皇家の水軍のために造船と小さい船の修理を専門とする職人部隊」¹⁰⁷⁾があったという。工廠の前には深い窪みがあって船舶を修理する場所として使っていたが、それはフオン河に対して直交するように掘られており、入渠している建造中や修理中の帆船のために堤防によって区切られていた¹⁰⁸⁾。19世紀中頃にフエを訪れたフランス人である Brossard de Corbigny は、清福社の工廠に立ち寄り、以下のように観察している。「我々はいくつかの国の造船所を通り過ぎたが、それにはフランスの帆柱を二つ持つ船と同じ大きさ程度の船を数隻覆ってしまうほどの茅葺きの屋根がいくつかある。1隻の船の上には数人の職人が働いており、もう1隻の進水している新しい船は、海上用の船舶について正確な認識を私にもたらししてくれた。これらの船の概容は前世紀の西洋の船舶の概容に類似している。人々は、当時、西洋の海賊船が沿岸で沈没したので、分解して各造船所の手本として使用するために、皇帝が沈没した船の廃材を回収させたといっている」¹⁰⁹⁾。

清福社の大規模な造船所の他に、阮朝はサイゴンにも大きな造船所を保持していた。この工廠は西山との戦争時に設立され、嘉隆朝や明命朝のもとで引き続き稼働していた。アメリカの海軍中尉であるジョン・ホワイトは1819年10月にサイゴンを訪れ三ヶ月滞在していた。その期間中、ジョン・ホワイトはサイゴンにおける阮朝の造船所を見学した。ジョン・ホワイトは回想録の『*A Voyage to Cochinchina*』に

頁。

106) この規定によれば、第一級工廠は250貫銭、第二級工廠は150貫銭、第3級工廠は150貫銭、第4級工廠は70貫銭を給され、毎年の船の修理作業を維持して。また、船を小修理した場合には使った資材などに照らし合わせて、10分の3の経費、大修理の場合は10分の5の経費を給していた。“波”や“浪”の名を持つ船や小型の裏銅船は、大修理や小修理を行わない年は、小修理時の経費10分の1にあたる金額が給されていた（『欽定大南会典事例』：引用は翻訳版、前出、1993年、420頁）。皇帝の船を工廠で修理することも非常に大きな費用がかかった。1832年明命帝は、皇帝の御船を錨泊させ修理するための工廠を2カ所、川に建設させた。その建設資材のみでも、御船の工廠で151貫9銭20文、福燕船の工廠で147貫7銭に上った。（『欽定大南会典事例』：引用は翻訳版、1993年、425-426頁）。

107) R. Morineau, “Souvenirs historiques en aval de Bao Vinh I (1)”, *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, 1915, No.3, pp.319-324). 引用は翻訳版、Đặng Như Tùng 訳, *Những di tích lịch sử ở vùng hạ lưu Bao Vinh*, *Những người bạn cố đô Huế*, Thuận Hóa, Huế, 1997年, 298頁。R. Morineau は維新帝末期のここに訪れ、500名の匠兵が名簿に載っていることを記しているが、その殆どは、造船業がすでに衰え、別の仕事や堤防工事等に就いていた。

108) 注107に同じ

109) Cadière, L. “Les Européens qui ont vu le vieux Hué: Brossard de Corbigny”, *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, Vol. 2 1914年。引用は翻訳版 Đặng Như Tùng 訳, Huế: Thuận Hóa, 1997年, 348頁。

おいてこの工場について以下のように記している。「この工場はベトナム人自身にとって国内のいかなるものよりも誇るべきものである。まことに、この工場は欧州のあらゆる造船所であろうとも比肩しうる」¹¹⁰⁾。ジョン・ホワイトの観察によれば、工場内の各土盛りの上に建造中の最も美しい約150隻の戦船があったという。「これらの船は全て長さ15~35尺あり、ある船の上部には1,5kgの弾を撃つ銃が16もある。他の多くの船には3~3,5kgの弾を撃つ砲は4~6つあり、全てとても美しい銅製の銃砲である。また河上の約40隻の戦船が、(黎文悦率いる)左軍¹¹¹⁾のフェマで往復のために、出航の準備をしていた。ホワイトは「このように多くの有能な専門的な人間がおり、これほど良い船を数多く建造できる国は、非常に優れた海洋民族であるにちがいない」と記している¹¹²⁾。

2.2 阮朝期の各種船舶

フェ皇城の中にある世祖廟の前に置かれた九鼎¹¹³⁾の中に阮朝期の7種の船が鋳造・描写されている。それらは高鼎の多索船¹¹⁴⁾、仁鼎の樓船、章鼎の艨艟船、毅鼎の海導、純鼎の艇、宣鼎の梨船、裕鼎の烏船である。7種の船は、おそらく嘉隆帝と明命帝の時代の造船業の成果を表わしていると考えられ、故に九鼎の中に表現されたのであろう。当然、阮朝の嘉隆帝から嗣徳帝の時代にかけて造船された船の種類は『欽定大南会典事例』217巻に記載されており¹¹⁵⁾、それらの数は九鼎上の船舶類より多い。つまり25種類の船が記載され、御舟(皇帝の遊船)、銅板で覆われた御舟、龍舟(皇帝の船で、龍の絵や彫刻が施されたもの)、樓船(皇帝の船で、2層の船樓をもつ)、慈舟(太后の遊船)、梨船(多くの漕ぎ手がおり、皇帝の舟を牽引する)、艇船(長い船で多くの漕ぎ手がおり、皇帝の舟の後を走り護送にあたる)、



図3 高鼎の多索船

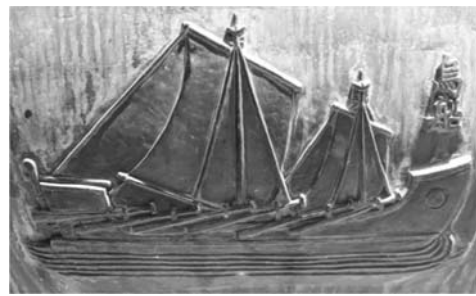


図4 裕鼎の烏船

110) Patrick J. Honey, Trương Ngọc Phú 注釈. “Việt Nam vào thế kỷ 19 qua hồi ký của John White, John Crawford, George Gibson”. Nghiên cứu Huế, Tập 1, 1999年, 215頁.

111) 黎文悦 (Lê Văn Duyệt: 1764-1832年) のことであり、嘉定総鎮であった。

112) Patrick J. Honey, “前出”, 215頁.

113) 九鼎は、1.5トンから2.5トンの重量をもつ、九個の青銅製鼎のセットで、それぞれ、高鼎、仁鼎、章鼎、英鼎、純鼎、宣鼎、毅鼎、玄鼎、裕鼎の名を持つ。1835年明命帝が鋳造令を出し、1837年に完成したもので、豊かさや国土の統一、阮朝の永続への願いなどを象徴している。

114) 多索船は、『大南一統志』などの翻訳や多索船を描く九鼎についての論考で、“多くの縄を持つ船”と訳されるが、L. Sogny “Les urnes dynastiques du pmlnis de Huê: notice descriptive (1)” *Bulletin des Amix du Vieux Hué*, Vol.1, 1914, 15-31の論文では、多索船は明命帝期に欧州から購入した船 “d’Ajsas” のことではないかとしている。

115) 『欽定大南会典事例』. 引用は、翻訳版, 前出書, 343-383頁.

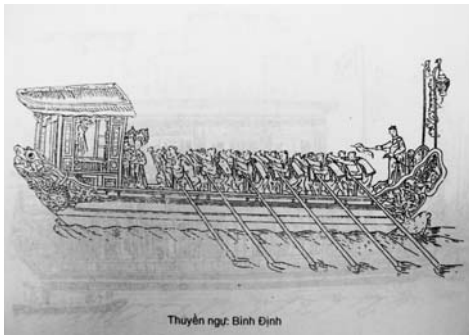


図5 御舟“平定”

差船（朝廷が公務で差し遣わす船）、杉板船（サム：すべりひゆの一種という木でつくった小船で、各地方の公務のために給された）。洋式杉板船（西洋式に作られた杉板船で、船首が高くより速く走る）、快船（水軍の小型の戦船）、軽船（水軍の船で、軽い船）、烏船（黒色に塗った船で兵士を運ぶ）、朱船（朱塗りの船で兵士を運ぶ）、裏銅船（銅板が張られた戦船）、多索船（銅板が張られ、多くの帆をもつ戦船）、巡洋船（明命帝が建造させた外洋航行船）、海導（公務に使う外用船）、海運（外洋の貨物運搬船）、波號船（水

軍の船）、浪號船（水軍の船）、海號船（水軍の船）、洋號船（水軍の船）、安號船（水軍の船）、靖號船（水軍の船）などである。

各種船舶は、機能・役割により4つのグループ（御舟、裏銅船、汽機船、公給船）に分けられている。この『大南会典事例』の分類と他史料をあわせながら、以下阮朝期の各種船舶を紹介する。

2.2.1 皇帝や大臣の船

皇帝、太后、皇族や大臣が往来や娯楽のために使う船である。

皇帝の船は、機能や役割、形式や装飾により様々な名称をもっていた。皇帝が、水上交通で巡遊する時は、御舟、龍舟、金艇などが用いられ、お仕えの者たちの船団がこれに従った。船団は皇帝の船を牽引する梨船、皇帝の命令を官吏達に伝える釣船、案内先行して船団の来行を知らせる船、後行して護送にあたる船、さらに護衛兵士をのせた烏船や朱船などを、従えていた。

皇帝の巡幸には太后や皇后、妃嬪、皇子、公主、皇親、大臣達を従えることもあった。彼らは位階などに応じて、それぞれの船に割り振られるか、皇帝と共に乗るかなどが決定された。太后は側近のものと自身の船に乗り、慈舟と呼ばれていた。皇長子、皇親や皇帝に随行する重臣などはそれぞれの船に乗り、皇后、妃嬪や年の小さい各皇子、公主は皇帝と一緒に乗った¹¹⁶⁾。

皇帝の船やその船団の船のほとんどはフエで造船されたものだった。もちろん皇帝が各地方へ巡幸する時には、巡行先の各地方に新たに船を造船させていた。

例えば、1842年紹治帝が北部に巡幸し、清朝の冊封を受けた時は、その一年前に勅令を出し“広平、父安、清華の各省に御舟と金艇をそれぞれ1隻ずつ、南定は御舟を1隻と金艇を2隻”を建造させている¹¹⁷⁾。

皇帝が直接使った船は多くないが、随行団が使った船の数は多い。1828年明命帝は京師での御幸船団を以下のように定めている。慈舟1隻、御舟1隻、福安船1隻、御海船1隻、樓船1隻、龍舸船1隻、

116) Nguyễn Đình Hòe, “Thuyền ngự và thuyền quan ở Huế xưa”, *Những người bạn cố đô Huế* (BAVH 1916年). Đặng Như Tùng 訳, Bưu Ý 校訂. Thuận Hóa, Huế, 1997年, 298-305頁.

117) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版, 前出, 353頁.

金龍船6隻、龍船3隻、金艇2隻、艇20隻¹¹⁸⁾。これらの船数は京圻水師が管理下の龍船衛によるもので、1845年までに紹治帝の巡幸に使われた龍船の数は67隻にのぼっている¹¹⁹⁾。

皇帝や太后の船の大多数は独自の名称がつけられていた。例えば、皇帝の船には泰龍、御海、済統、清晏樓、永寧樓など、太后の船には仁壽、燕如などである。

皇帝や大臣達の船のサイズは大きくはなかった。船長は平均4～7丈である。例えば“泰龍”は長さが4丈4尺5寸で、幅が5尺7寸、深さが2尺2寸であった。また、“御海”は長さが6丈3尺4寸で、幅が7尺4寸、深さが2尺8寸で、“福舸”は長さ7丈8寸5分、幅が5尺5寸、深さが1尺5分であった¹²⁰⁾。

皇帝の船の装飾はうるし塗りで、金箔か銀箔を施したもので、5爪の龍文や雲・水波紋などを彫刻してあり、樓船は非常に精細に彫刻され、華美な金箔うるし塗りで水面に浮かぶ樓台建築のようであった。例えば、嗣徳帝の“済統”は2層の樓閣をもち、上層は皇帝のためのもので4室あり、下層は5室あり随行する人達にあてられた。船首部は彫刻が多く施され、金箔うるし塗りで、1つの龍の頭部と6つの龍がくっつきあっていた。

規定により、龍船衛の指揮は皇帝の船に伺候することになっており、操舵は各船乗りが甲板のない小さな船に乗って行き、後方を走向した。

航行に際して“済統”は4～5隻の梨船に前を曳かれ、その梨船には24～32人の漕ぎ手がのっていた¹²¹⁾。

太后の船は鳳の形の彫刻があり、太子の船は麒麟あるいは4爪の龍の彫刻が施され、銀箔うるし塗りで、皇親や大臣の船も龍文が施されていたが、かなり簡略化されていた。嘉隆帝の近臣であったJean Baptiste Chaigneauの息子、Michel Đúc Chaigneauの回想記『Souvenir de Hué』によれば“大官僚達の船は、金箔うるし塗りに彫刻の規定を越えてはならない。高級官僚の1人は自身の船に他の自分より位階の低い官僚より、金箔うるし塗りと彫刻を多く行う権利を得たが、もし、自身の船の彫刻やうるし塗りを過度に施したら、作法の違反となってしまう。皇帝と皇子などのみが龍を題材として彫刻を船に施すことや、彫刻全体を金箔に塗ることが可能であった。”¹²²⁾



図6 復元された“燕如”

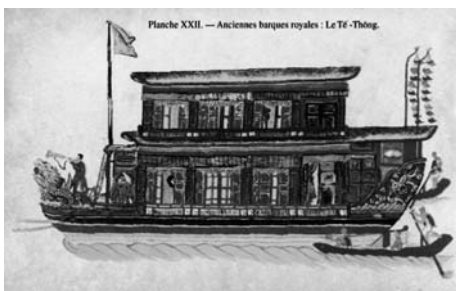


図7 樓船“済統”

118) 『大南寔録』正編。前出，Tập IX，1975年，151頁。

119) 『大南寔録』正編。前出，Tập XXV，1975年，263頁。

120) 尺度については、脚註77を参照。

121) 『欽定大南會典事例』引用は翻訳版，前出，343-347頁。

122) Nguyễn Đình Hòe，“前出”，303-304頁。

2.2.2 銅板張りの船（裏銅船）

裏銅船はサイズが大きく、戦船に阮朝の水軍で使用された。これは明命帝が西洋の戦船造船技術を学び、親威衛の兵と五水機と堅周機に属する匠兵達にフランスのモデルに沿って試造させた。最初に造船された船は瑞龍と名付けられた。瑞龍の造船成功後、報賞として200貫の銭を与え、水軍のために多量の裏銅船造船の勅令を出した。その他に、阮朝朝廷は裏銅船を海外での公事活動のためにも造船させている。裏銅船は主にフエの清福で造船されている。

裏銅船は以下4類に大別されていた。大項は寶龍、泰鸞、金鼎、怜鳳、奮鵬などの名称をもち、その中でも寶龍が最も大きいサイズをもち、長さは9丈9尺、幅は2丈3尺、深さは1丈7尺であった¹²³⁾。

一項は、鶯飛、雲鷗、神交、仙璃、寿鶴などの名前で、大型船のサイズは長さ7丈2尺、幅1丈8尺、深さは1丈5尺である¹²⁴⁾。

二項は、静洋、平洋、定洋、清洋、安洋などの名称をもち、中位のもので、長さ5丈1尺から6丈1尺あり、幅が1丈2尺から1丈3尺あり、深さは1丈2尺であった¹²⁵⁾。

三項は、静海、平海、定海、清海、安海などの名称を持ち、例えば清海は4丈3尺6寸の長さ、1丈2寸3分の幅、6尺の深さであった¹²⁶⁾。

明命帝期の終りに、阮朝は約20隻の裏銅船を所有していた。その後、各皇帝も多少建造しており、それらには鵬団、準戟、眇飛、電洋などがある¹²⁷⁾。紹治帝は勅令を出して父安や清華での国の造船廠で新しい裏銅船を造船し、傷んだり年限の過ぎた裏銅船ととり代えるようにしている。それらには瑞紅（父安で造船）と象雁（清華で造船）がある¹²⁸⁾。

裏銅船はティ（Thi）、ナム（楠木：Nam）などの良質な材木で造船されて、外側を銅板で覆い堅固なものとしている。船は帆を多く持ち、帆綱、錨綱などを多くもつため、フエ皇城の高鼎では多索船と呼ばれている。この船の操舵部は、銅張りでできており、その規格や重さは朝廷が具体的に規定していた。“大型の裏銅船の操舵部は8角状で、銅の重量は約500斤、中型船の操舵部は6角状で銅の重量は約400斤である。”¹²⁹⁾

また、明命帝は綱や軸の改善をより軽量かつ丈夫になるよう行い、帆の上げ下げや巻綱に工夫を加えた。1隻の裏銅船に対して、多くの板船、快船、軽船が同伴したが、これは特に海上作戦時に裏銅船を助けるためであった。

2.2.3 蒸汽船

明命帝のもとで、ベトナムで初めて蒸汽船（汽機船）が造船された。1838年、明命帝はフランスから

123) 『大南寔録』正編. 前出, Tập XXV, 1974年, 309頁.

124) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版, 前出, 364頁.

125) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版, 前出, 361頁.

126) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版, 前出, 371頁.

127) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版, 前出, 370頁.

128) 『大南寔録』正編. 前出, Tập XXIII, 1967年, 239頁.

129) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版, 前出, 347, 373頁.

中古の蒸気船を購入し解体して、試造のための研究を行った。

1839年2月、朝廷により蒸気船の試造が完了し、フオン河で試走が行われたが、蒸気機関が破裂し失敗に終わった。その後修理を経て、1839年4月安旧川で試走が行われ成功した。明命帝は造船に携わった人々に報賞を与え、2隻目の建造の勅令を出した。帝は龍船衛に2隻の蒸気船の管理を任せ、蒸気機関に一定時間にどの位の燃料が必要か調べさせ、6ヶ月に1度朝廷に燃料を購入する金銭を支給させている¹³⁰⁾。

1839年10月、2隻目の建造に成功して以来、ベトナムの河川や海の状況、資材や設備状況を鑑みて、明命帝は黄文暦に、この2隻より大きい蒸気機関の製造を命じている。掌衛水師と材木庫の監督は黄文暦が作った蒸気機関に合うよう新船に必要な材木を見積もっている。これにより、蒸気船建造の規則ができ上がった。

この規則により、阮朝造船の蒸気船は、1840年以降、船体は幅が7尺5寸、長さが約4丈あり、深さは1丈を越えないもので、河川での通行を容易にした¹³¹⁾。明命帝は船大工にさらに新しい蒸気機関にふさわしい附属部品などの改善を研究するよう命じ、船の積載重量を増加させるため、吃水深を決定している¹³²⁾。新型の蒸気船許容人員数は22人であった。

1840年、明命帝はフランスの中古蒸気船を1隻購入し修理し、裏銅船“平海”と共に順安海口からダナンまでを往復させている。蒸気船は“平海”より速く、明命帝は新たな蒸気船類“中項”船を造船するために、購入した中古船の蒸気機関の研究を命じている。

明命帝末期、朝廷は3隻の蒸気船、媽飛（8丈5尺2寸長、2丈6尺幅、8尺6寸1分深）、雲飛（5丈9尺2寸4分長、1丈4尺5寸9分5厘）、霧飛（3丈8尺長、6尺7寸幅、3尺2寸深）を建造した¹³³⁾。

紹治帝期には、安飛を修理し、雲飛の名称を輝飛に改名し、同時に航行速度の改善も行った。同じ頃、新しい蒸気船（9丈5尺7寸長、1丈5尺1寸幅、6尺深）を購入し、奠飛と名づけた¹³⁴⁾。これは阮朝が所有した最大の蒸気船である。同時に、新蒸気船、香兒（2丈3尺長、3尺3寸幅、1尺6寸深）を造船している。これは、阮朝が造船した最後の蒸気船である。なぜなら嗣徳帝期以降、蒸気船は全て外国から購入している。従って、1839年から1844年にかけてフエの造船廠は蒸気船を4隻のみ造船したことになる。

2.2.4 公給船

公給船とは、朝廷の各造船廠で建造して、軍や都の各機関や地方の役所に配して、皇帝の巡幸時の護

130) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出書、343-347頁

131) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出書、343-347頁。

132) 旧喫水線は、船首に対して7寸、船尾に対して8寸8分、船腹に対して7寸9分であったが、11867斤の石炭、弾頭、薪、22人の船員を乗せると、船首に対して8寸4分、船尾に対して1尺4分、船腹に対して9寸4分に改められた。『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出、374頁。

133) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出、343-347頁。

134) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出、379-380頁。

送、公事での出張、巡邏、中央や地方間あるいは地方間との公文書のやりとり、朝廷への貨物の輸送などに用いられた。船は主に木製で造船され、フエや全国各地で造船された。船の種類には、梨船、差船、杉板船、快船、軽船、艇、引艇、海導、海運などや海號船、洋號船、波號船などの貨物運搬船がある。配給された船で最も多いのが杉板船で、Samの板で三板船式に造られたもので、反った船首をもち、主来や文書のやりとりなどに適したものであった。

1829年、朝廷は京師や各地方で造船する公船のサイズと漕ぎ手人数（12人）を統一した¹³⁵⁾。各造船廠はこの規定に従って造船し、造船のために必要な資材や経費を見積らなければならなかった。

公給船の中で波號（その後、平號に改名され、さらに安號に改名）、浪號（その後、定號に改名、さらに靖號に改名）、洋號、海號の各船舶は、海上輸送の役割を担った重要な船であった。これらの船は京師から各地方にかけて順次番号をつけられていた。

明命帝期末期に海上輸送船として、海運、大易、緬易などの種の船が京師、父安、清華、南定などで造船され、朝廷への貨物輸送を行っている¹³⁶⁾。

概観して、阮朝期に朝廷が造船した船の種類や形式、サイズは豊富で数も多く、国内交通や輸送、水軍を中心とする国防、米穀輸送など朝廷の需要に答えている。もちろん朝廷の造船のみでは、多方面で不足が生じ、特に高機能の船をヨーロッパから購入することになった。また、民間で交通や輸送のための造船を奨励している。これが北部から南部にかけて造船で有名な集落が出現・存在した理由である。例えば、広平省の各集落でのゲーメイン（ghe mành: ジャンク的一种）、広治省や承天省のゲーノック（ghe nóc）、広南省、広義省、平順省のゲーバウ（ghe bàu）、富国島のゲークア（ghe cúa）などがある。その他、朝廷は外国人（主に中国人）にベトナムで貨物輸送（特に朝廷への貨物輸送）の商売を行うことを許可している。

結論にかえて

17-19世紀のベトナムの造船業は、広南阮氏、西山朝、阮朝（特に嘉隆帝、明命帝期）の各時代に、優先政策が行われたおかげで、注目すべき結果を残すこととなった。特に阮朝は職人の選定・雇用、人材の組織と配置、造船資材の開拓と供給、造船廠や修理廠の設立、船のサイズや形式の規格化、造船費用の規定、修理年限の規定などの政策を実現し、造船業の均衡ある発展をはかっている。さらに阮朝は船舶管理や課税制度も実現しているが、紙数に余裕がないので本論では省略する。

阮朝の優先的造船発展政策は、19世紀のベトナムにおいて、水上交通や船舶の新しい局面を開き、経済や社会の発展に大きく役立った。残念なことに、これらの政策はベトナムの海上経済の潜在力の価値発揮や、外国の侵略から国土を防衛する水軍力を持つところまでには到らなかった。その原因は、政治見識、財政、科学技術に限界があり、特に嗣徳帝期以降、各皇帝がこうした問題への関心を減じたことが大きい。また当時、西洋諸国は新しい技術でより近代的な船を造船し、それらの船はベトナムに

135) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出、399-400頁。

136) 『欽定大南会典事例』引用は翻訳版、前出、379-380頁。

いろいろなルートで入ってきた。そのため阮朝の造船業は発展することなく衰退に向った。

19世紀には政治的大変動が経済の弱体化につながり、朝廷の各造船廠は殆ど活動しなくなった。朝廷は造船を民間に任せ、同時に水上輸送も華僑などの私商人に任せている。

3世紀にまたがる発展の歴史を経て、ベトナムの国家レベルの造船業は終りをとげ、海上交易も行き詰まってしまった。ベトナムの海の沖（東シナ海）には西洋の大砲を備えた船がひしめき、ベトナムの領海に入って、それぞれ権益を主張するようになり、新しい歴史の幕開けとなったのである。