

清代帆船航運と金門船員

松 浦 章

1 緒 言

清代における中国帆船は17世紀以降19世紀の後半において東アジア海域の最も優秀な航運能力を保有する船舶であった¹⁾。とりわけその中でも最も優れた航運能力を保有していた福建帆船の多くが、台湾海峡を最も近海の海域として活動し台湾本島に航行し、そして北洋海域の黄海や渤海そして日本へと航行していた。さらには東南アジア海域もその進出の舞台となっていたのである²⁾。

福建帆船の活動海域について、既に明代にはその航路の一端に関して知られていたようである。『明史』卷三百二十三、列傳第二百十一、外國四、雞籠によれば、

雞籠山在澎湖嶼東北，故名北港，又名東番，去泉州甚邇。…其地，北自雞籠，南至浪嶼，可一千餘里。東自多羅滿，西至王城，可九百餘里。水道，順風，自雞籠淡水至福州港口，五更可達。自臺灣港至澎湖嶼，四更可達。自澎湖至金門，七更可達。東北至日本，七十更可達。南至呂宋，六十更可達。蓋海道不可以里計，舟人分一晝夜為十更，故以更計道里云³⁾。

とある。台湾本島の最北端にある雞籠山は福州の閩江口から五更ほどの距離であった。この五更は、船乗りが一昼夜で航行する距離を十更とした半分の距離で、比較的近距离であると認識されていた。台湾本島から澎湖島へは四更の距離にあり、澎湖島から台湾海峡を渡って金門島へは七更で到達できるとされた。雞籠山から日本へは七十更、南の呂宋へは六十更であり、日本への航路より近い距離にあると認識されていたことがわかる。

さらに清代になると中国帆船の沿海航運や海外貿易が盛んとなる。乾隆十九年（1754）七月の廣東の官吏の奏摺によれば、

出洋貿易者、惟閩廣江浙山東等五省之人、而其中閩省最多、廣省次之、此等人類、皆挾貲求利、素未爲匪⁴⁾。

とある。海洋に進出して貿易する人々は福建・廣東・江南・浙江・山東等五省の沿海に居住する人々であって、その中でも福建省の人々が最も多くを占め、廣東省の人々がそれに次ぐ状況であって、彼等は資本をもって利益を追求する人々であって、決して海賊などの匪賊となるような人々ではなかったとされている。このように海洋に進出する人々の中で最有力の地位を占めていたのは福建省の人々であった。

そこで本稿では、最も海洋に活躍していた福建省出身の人々の中でも帆船の船員として活躍し有力であった同安出身の船員を構成していたと考えられる金門出身の船員を取上げてみたい。

2 金門と海洋

金門の地理的地政学的状況について、清代福建金門鎮総兵官であった游金轄が乾隆二十一年（1756）八月初七日付の奏摺において、

伏思金門壹鎮、肆面環海、外通番域、内連澎湖臺、實屬邊海要區⁵⁾。

と記すように、金門島は周囲が海に囲まれ海外諸国に通じ、国内では澎湖島や台湾に連なる位置にあって、沿海地域の重要な地であった。それ故、海防のための総兵官が設置されていたのであった。

また金門の風土については、乾隆十九年（1754）十一月二十日付の奏摺に清代福建金門鎮総兵官楊天桂が、

金門海島一區、地俱斥鹵、民人以海爲田、捕魚爲業、所種地畝、均係地瓜雜糧等項間有、種田零星無幾。…玖月内、臺地被風、載運米船、罕有到厦、是以轉販、來金者少、…查海島居民、向以地瓜大麥爲糧、…⁶⁾

と記すように、金門島の人々は海を田畑とする業務に就かざるを得ず、土地としての収穫物は僅かなものであった。さらに台湾が台風の被害を受けて米作が

不作となると、廈門に来航する米を積載した船が偶に来ることもあっても金門まで運ばれてくることは稀であったので、金門では米価が高騰して、殆どの島民が「地瓜」即ち芋を重要な食糧としなければならない環境にあったのである。

同治『金門志』卷四、規制志によれば、

金門地雖褊小，然洋洋海表，足以控臺，澎而藩內郡。明建石城，設一千戶鎮之。其時海口沙汕浮實，地勢包藏，船可常泊，今則沙汕已平，繫舟不穩，故移文武鎮營於後浦，非得已也⁷⁾。

とある。金門は土地が狭い島嶼ではあったが、海洋に面していることから重要な地理的位置にあり、明代には石城を創建して一千戸をもって鎮守したとされる。しかし、船舶の停泊などの立地条件としては最適でなく、大陸側に文武鎮營を移置した。

道光『廈門志』序、盧序によれば、

泉之領縣五，其煩而劇者，曰晉江，曰同安・廈門，則又同安一隅耳。然四面環海，於金門為犄角，於漳州為咽喉，故自提軍五營而外，興泉永道駐焉，廈防同知亦駐焉。

とあり、清代の福建泉州の管轄区域として附郭の晉江の他に同安と廈門があった。その内の同安の一隅に海島である金門があり、漳州区域の咽喉として航運上においても、軍事上においても重要な地理的、地勢的位置を占めていた。

このため同治『金門志』卷五、兵防志には、

金門一島屹立外洋，與廈門鑼五店桴鼓相應，聲勢聯絡，為漳・泉二府海口要地。東接臺・澎，呼吸可通，其有係於東南沿海大局，正匪淺矣⁸⁾。

とあるように、金門は漳州地区や泉州地区にとっての海の門戸として重視され、福建東南部の沿海地域の漳州・泉州地区にとって海防上重要な地であった。

『清史稿』卷三十八、列傳第一百六十七、程祖洛傳によれば、程祖洛が道光十五年（1835）に次のように上奏している。

道光十五年，疏陳，閩洋形勢，以漳州之南澳，銅山為藩籬，泉之廈門，金門為門戶，興化之海壇為右翼，閩安為省會咽喉，福寧之銅山為後戶。巡緝守禦，全資寨城礮臺。就最要者四十四處，由官民捐資修築⁹⁾。



清代金門鎮總兵署趾 2008年6月撮影

とあり、福建沿海の海域では漳州の南澳や銅山が外壁として位置し、泉州にとっては厦門や金門が家宅の出入り口として重要な地理的位置にあるとして防備の基点となっていた。

同治『金門志』卷三、賦稅考、船政では、

金門渡船及商、漁小船、係由馬港廳通判給領牌照。其出入口則由鑼五店海關報驗徵稅、而以金門縣丞暨協鎮中軍派口胥盤驗、商旅便之。自道光末年、鑼五店海關派丁分駐金門後浦、稽查更為嚴密。近復另設海防局委員給領旗照、商船出入口費頭緒更多、而厦門大關哨船復時時邏視、勒令賈舶歸入正口。但金門不產米穀、特外來船隻之接濟；民食艱難、至是彌甚。似宜酌立章程、以甦商民之交困也¹⁰⁾。

と見える。金門島の渡船や商船また漁船や小型船舶の通航書に相当する牌照は馬港廳より発行され、出入は福建海関の支部である鑼五店におい税の徴収が行われた。さらに検査は金門縣丞や協鎮中軍が担当している。

清『高宗實録』卷百五十三、乾隆六年(1741)十月乙卯(二十四日)の条に、刑部等部議准、福建巡撫王恕奏稱、福州府福清縣之平潭、泉州府同安縣之金門、厦門、俱離縣甚遠、阻隔海洋、命案報驗需時、請令就近赴報分駐彼處之同知縣丞、即往相驗、其係無別故、無庸覆質得、一面移行該縣、一面

通報立案，別有情節者，移縣訊報，至該同知縣丞和門，向未設有仵作，應請各設一名，於該縣存公銀內，約與工食，從之¹¹⁾。

とある。同安縣の金門や廈門は縣城から離れている地であるため，統治管理の上で問題を発生しやすい環境にあったことがわかる。

『高宗實錄』卷七百六十，乾隆三十一年（1766）五月己巳朔の条に，

吏部議准，閩浙總督蘇昌等奏稱，泉州府同安縣，金門一島，地畝日闢，民人輻輳，向設縣丞微員，難資彈壓，查駐泉州府安海地方通判，事務既簡且與駐石獅之西倉同知相距甚近請以安海通判移駐金門安海事務，歸併西倉同知兼理又灌口地方，水陸交衝原設巡檢微員，難資彈壓，請將金門縣丞，移駐灌口¹²⁾。

とある。金門は土地が島嶼部のみに限定されているにかかわらず，人々が輻輳する地であったために，治安上の問題を抱えていた。

『高宗實錄』卷九百六十二，乾隆三十九年（1774）七月庚申（九日）条に，

閩浙總督鐘音奏，泉州府屬之同安縣，係海邊要區，共轄二百七十四堡延袤三百七十餘里，年來生齒浩繁，流寓日衆，命盜幾無虛日，而該縣東界之翔風，民安，同禾三里共五十八堡，內有土名山後，內官井頭，柏頭洪厝，馬家港等處，皆係沿海村鎮，大姓聚居每恃離城寫遠，逞強不法，該縣鞭長莫及，查察難周，查該縣東南之金門地方，前以島嶼孤懸，兵民雜處，乾隆三十一年，以晉江縣分駐之安海通判，奏准移駐金門，而該通判所管兵民交涉事件，僅有十堡案牘寥寥，公事清簡同安縣東界之翔風，民安，同禾三里，與金門僅隔海汊，一水可通較該縣切近，請將此三里之五十八堡，并原管之十堡一切刑名錢穀事件，歸通判管理，即移駐翔風等三里適中之馬家港地方，并於金門鎮，抽撥千總一員，外委把總各一員，帶兵四十名，移駐彈壓下部議行¹³⁾。

とある。泉州府の同安縣は沿海に隣接しており，しかも管轄する地域は「二百七十四堡延袤三百七十餘里」にも及んでいる。さらに人口が多い上に流入する人々の数が顕著である。とりわけ東南部にある金門島は島嶼部ではあるが兵士や民衆が雑居しているため，乾隆三十一年（1766）には晉江縣の安海通

判を移設して金門の統治を管轄させるほどに、人々の移動が繁忙していた。

【高宗実録】卷一千九十一、乾隆四十四年(1779)九月己亥(十八日)の条に、吏部議准、大學士管閩浙總督三寶奏稱、泉州府金門地方、為廈門咽喉、孤懸海島、兵民雜處雖設重鎮、別無文員、一切事件、均赴馬家港通判衙門、中隔海洋七十里、跋涉維艱、鞭長莫及、請將同安縣確口縣丞、改設金門、專管該處十保事件、歸馬家港通判統轄、定為要缺、在外揀補、至確口、亦係漳泉二府通衢、並請將晉江縣屬浦邊地方、歸并鷓鴣、雒陽、兩巡檢分管、移浦邊巡檢一員、改設確口、仍隸同安、定為選缺、鈐記均另行鑄給、從之¹⁴⁾。

とあるように、金門の統治上の重要性は乾隆中期になっても同様であった。

【高宗実録】卷一千三百三十五、乾隆五十四年(1789)七月辛丑(十七日)条に、

諭曰、李芳園奏、補授金門鎮總兵謝恩一摺、内稱、…金門為閩海要區、責任綦重、似此見識拘泥、恐不能勝總兵之任、李芳園、著傳旨申飭、令其加倍奮勉、毋得怠玩因循、致干咎戾¹⁵⁾。

とある。清朝にとって金門島の重要性は「閩海要區」として呼称されるように、海防上においても喚起せざる地にあったのである。

清代末期の台湾と金門との航運関係について、1874年(同治十三)から1876年(光緒二)までの海関資料から、基隆へ金門から入港し、また基隆から金門へ向けて出港したジャンク船数を掲げてみると次の例が知られる。

1874年(同治十三) 基隆の入港・出港ジャンク船隻数

基隆入港ジャンク 計499隻の内、金門12隻(2.4%)

基隆出港ジャンク 計450隻の内、金門24隻(5.3%)

1875年(光緒元) 基隆の入港・出港ジャンク船隻数

基隆出港ジャンク 計690隻の内、金門81隻(11.7%)

1876年(光緒二) 基隆の入港・出港ジャンク船隻数

基隆入港ジャンク 計365隻の内 金門1隻(0.3%)

基隆出港ジャンク 計335隻の内 金門52隻(15.5%)¹⁶⁾

この内、1874年に基隆に入港した金門からのジャンクの積荷は“Salt”とあるから、金門産の海鹽であったことは間違いない。そして基隆より金門に向けて出帆した1874年の24隻、1875年の81隻、1876年の52隻の帰帆荷物については全てに“Coal Dust”とあるから、基隆産の石炭の粉末、炭塵を積載して基隆から金門へ帆船輸送していたことがわかる。僅か3年であるが金門へ基隆から大量の粉末石炭が運ばれ、金門における燃料となったことは想像に難くない。

日本が台湾を植民地統治していた時期に台湾で刊行されていた新聞である『臺灣日々新報』第190号、明治31年（光緒二十四、1898）12月20日「米船被劫」には、台湾澎湖島と金門との航運関係および海賊に襲撃された記事が見られる。

廈門某甲、自澎湖採辦白米六百餘包、裝南澳帆船、本擬載至金門販売、嗣聞泉州米價、現大起色、遂改道前往、在平林洋面擱淺、旋被該處海賊、各駕小船前來、將米搶劫一空帆船亦被劫去惟舵人、拿獲海賊三人、並原船一艘、帶至廈門、稟明提督、道臺、嚴行訊辦。

とあり、廈門の商船が台湾澎湖の米穀を積載して金門に輸送したところ、金門において泉州の米価の高騰しているのを聞き、直ちに航路を変更して泉州を目指したところ、途上の海上において海賊に襲撃された記事である。

『臺灣日々新報』第356号、明治32年（光緒二十五、1899）7月11日「運載唐鹽」によれば、

臺地目下需用孔急、經由臺北鹽務組合、雇倩鄭長盛行商船兩艘、并領請証書、先到清國福建省金門島大津、運載唐鹽、以濟目前之急、開新竹、向臺北鹽務組合、商運唐鹽者為戴茂才、珠光唐鹽、亦派船一艘、到惠安采買、嗣後如再、有踴躍趨公、想民搏白、不虞缺乏也。

とある。1899年夏の台湾特に台北において鹽の供給が不足したため、急遽台北の台北鹽務組合が鄭長盛行の商船二隻を雇傭して台湾海峡を航行して金門島へ行き中国鹽を輸入することになったことが分かる。また別に泉州の惠安縣に赴かせて中国鹽を購入させ台湾での供給不足を補おうとしたのであった。

さらに臺灣が日本に統治されていた時代の文書に、臺灣の嘉義縣に船籍をおいた船が金門において造船されていたことがわかる文書が存在する。臺灣が日

本に統治され、臺灣総督府によって船舶の管理が積極的に行われている。その過程で、臺灣の帆船も総督府への船籍登録を求められた。その際の文書である。明治31年（光緒二十四、1898）1月に台南縣に船籍登録を申請した王蘭所有のジャンク船が、金門で造船されたものであった。その関係文書3点を掲げてみたい。

臺灣総督府の文書として残された中に、「船籍証書下付願」及び「支那形船件名書」そして「船籍証書下付申請書進達」の3件がある。

「船籍証書下付願」は、

一 支那形金萬發號

右ハ東石港¹⁷⁾ヲ船籍港ト相定メセ船籍編入済ニ付、船籍証書御下付相成度別紙件名書相添、此段奉願候也

大楸榔¹⁸⁾ 西堡樸樣仔脚街第六拾四番之

明治三十一年十二月二十五日 王 簡 [王簡]

台湾總督府男爵兄玉源太郎殿

第一區街長 黃楷侯 [印]

前書之通相違無之候也

明治三十一年十二月二十八日

樣仔脚¹⁹⁾ 弁務署長 須田綱鑑 [印]

とある。「支那形船件名書」には、

支那形件名書

第一 船名 金萬發號

第二 船籍港名 東石港

第三 本船管轄廳名 臺南縣

第四 船原名

第五 橋数參本 本船ノ長五拾九尺 船ノ幅拾八尺四寸

船ノ深六尺貳寸

第六 製造地名清國金門港

白船三三
 支那 亦稱白船 下時申時皆通
 度表相法 戊辰年 庚辰年
 光緒三十三年十一月十一日
 臺灣總督府 見出源太郎殿

船籍証書 下付願
 一、支那形金萬發號 在石門港
 左、東亞形金萬發號 在石門港
 前付船籍証書 仰行相續成別紙付
 者相法相法 奉願也
 大橋町 石門港 第六番
 明治三十三年十月廿日 王、間田
 臺灣總督府 見出源太郎殿
 前書之通相違無之也
 橫濱 石門港 第六番 綱能

支那形船件名書
 第一 船名 金萬發號
 第二 船籍港 石門港
 第三 本船等 船名 臺灣南縣
 第四 船主 原名
 第五 捕教 本船 長 五拾九尺 幅 八尺寸
 船深 二尺寸
 第六 製造地 石清國 金門港
 第七 製造年月 明治三十五年三月
 第八 船主 氏名 王簡
 第九 積石 數 貳百貳拾 石
 第十 船價 六百圓
 第十一 本船 取得 名場所
 第十二 本船 前所有者 氏名
 新造地
 新造地 橫濱 石門港

第七 製造年月明治二十五年貳月

第八 船主ノ氏名 王 簡

第九 積石数貳百貳拾七石二八

第十 船價六百圓

第十一 本船ヲ取得シタル場所 新造地

第十二 本船前所有者氏名 新造ニ付現所有者ニ同シ

とある。そして「船籍証書下付申請書進達」には、

船籍証書下付申請書進達

支那形船金萬發及陳福泰船籍証書下付申請書別紙ノ通、差出候条測度表相添及進達候也

明治三十二年一月十二日

臺南縣知事 磯貝静藏 臺南縣知事印

臺灣總督男爵児玉源太郎殿

とある。この三件の文書から台南縣の所轄地において船籍登録した王簡所有のジャンク船金萬發号は三本マストの227石積みで、船籍は台湾の安平税関所轄の東石港に置いていたが、船体自体は金門島で造船されたものであったことがわかる。金門島においても造船が行われていた証拠と言えるであろう。

3 清代帆船航運と金門船員

当然ながら金門島は清朝にとって海防上のみならず統治の面からも重視しなければならなかった。その金門島の住民がどのように船員となって海上に進出していただであらうか。特に、金門と密接な関係にあった同安縣の船員の場合から見てみたい。

1) 同安縣船員

福建省の南東沿海部の同安は、金門島に最も近く、現在は廈門市に所属する同安区であるが、清代においては泉州府の所轄であった。まず金門と密接な関係にあった清代の同安縣出身者の船員の動静を探ってみることにする。

清『高宗実録』卷四百十七、乾隆十七年（1752）六月癸丑（二十四日）の条に、

據福建巡撫陳宏謀奏稱，同安縣船戶林順泰商船，於上年十一月內，在洋遭風，失去篷桅，飄至琉球國宇天港地方，該番日遵依國王之令，代為修葺船隻，資給口糧，俾得回棹，並稱已報知國王，俟進貢時，自有文書聲說等語，琉球遠隔重洋，該國王等素稱恭順，今番日遵伊王令，將內地遭風商船，代為修葺，並資送回籍，誠款可嘉，著賞賜該國王蟒緞二疋，閃緞二疋，錦二疋，綵緞四疋，素緞四疋，以示嘉獎，其宇天港番日等，亦著該督撫優加賞賚，交與該國王查明頒給，俱俟貢使回國之便帶往，該部先行文該國王知之²⁰。

とあり，同安縣の船戶林順泰の商船が遭難して乾隆十六年（1751）十一月に琉球国の宇天港地方に漂流している²¹。この船の航行目的地については，福建巡撫陳弘謀の乾隆十七年五月二十八日付の奏摺に，

同安縣船戶林順泰商船，于上年五月內，裝載蘇木等貨，自廈門出口，前往奉天貿易買貨回厦，十月內，在洋遭風失去篷桅，任風飄流至十一月十二日，飄至琉球國地面宇天港²²。

とあるように，厦門において蘇木などの貨物を積載して，東北の奉天を目指して交易に向かい，十月に帰帆する際に琉球国に漂着したことがわかる。

同様に琉球国に漂着した中国商船は康熙三十九年（1701）から同治元年（1862）まで60隻を数える²³が，その中で同安籍の商船と見られるものが10隻あり，廣東省潮州府澄海縣の五隻や漳州府龍溪縣の四隻²⁴などを遙かに凌駕していることから，福建船のなかでも同安縣籍の活動は顕著であったと推定できる。

同安船は中国大陆の沿海のみならず，海外にも進出している。【仁宗実録】卷百八十五，嘉慶十二年（1807）九月丁未（九日）の条によれば，

勅諭暹羅國王鄭華，嘉慶十二年九月，據兩廣總督吳熊光奏稱，有船商金協順，陳澄發，裝載暹羅國貨物，來粵貿易，並請於起貨後，裝載粵省貨物，回赴暹羅，經地方官查明金協順，係福建同安縣人，陳澄發，係廣東澄海縣人，飭傳暹羅國貢使丕雅史滑釐詢問，據稱金協順，陳澄發，二船，委係由該國新造來粵，因該國民人不諳營運，是以多情福潮船戶代駕，並非冒捏，呈遞譯書稟結等情，天朝綏懷藩服，准令外域民人，赴內地懋遷貨物，惠逮

遠人，恩至渥也，惟是中外之限，申畫釐然，設關譏禁，古有明訓，我朝撫御諸邦，如朝鮮，越南，琉球等國，各以本地物產來中土貿易，皆係其本國人民人，附朝貢之使齎帶前來，從未有中國之人代彼經紀者，今金協順，陳澄發，以閩廣商民，代暹羅營運，即屬違禁，中土良民，謹守法度，斷不敢越制牟利，其私涉外域者，此中良莠不齊，設將販運貨物隱匿拖欠，致啓訟端，亦於該國諸多未便，本應將金協順等飭法治罪，念其船隻，係由該國製造，給令代駕，從前未經嚴立科條，此次且從寬免究，並施恩准其起貨售兌，仍給照令其置貨回帆，特降勅諭知該國王，宣明例禁，嗣後該國王如有自置貨船，務用本國人管駕，專差官目，帶領同來，以為信驗，不得再交中國民人營運，若經此次勅禁之後，仍有私交內地商民冒託往來者，經關津官吏人等查出，除不准進口起貨外，仍將該奸商治罪，該國王亦難辭違例之咎，柔遠能邇，寬既往以示含宏之義，宅中馭外，申明禁以嚴踰越之防，爾國王其凜遵毋忽，特諭²⁵⁾。

とある。同安縣の船商であった金協順は、廣東澄海縣の陳澄發と共に暹羅国から廣州に帰帆した。彼等は暹羅国の朝貢船にことよせて暹羅国から貿易品を中国本土に持ち込もうとしたのであった。そのことを清朝政府が問題としたのであったが、この事例から同安籍の商船が遠く暹羅国まで進出していたことを明確に知ることができるであろう。

【宣宗實錄】卷二百七十三，道光十五年（1835）十月戊寅（二十三日）によれば、

諭軍機大臣等，前因有人奏，福建廈門金門及惠安縣濱海一帶，有盜船三十餘號，在洋肆劫，當有旨諭令程祖洛等查明是否曾武夥黨，抑係另夥盜船，務即設法嚴拏，茲據奏稱，廈門金門，乃海中島嶼，為水師提鎮駐紮之所，盜匪尚少，其對岸沿海之潘塗等鄉，為同安縣管轄，向有匪徒私造草烏船隻，出洋伺劫，又惠安縣濱海一帶，民無恆產，窮即造船入海為盜，甚至私藏軍火，私築礮臺，備禦官兵，近經該道將等數次懲辦，同安已略知畏懼，而惠安之頑風，尚未能改等語，福建洋面，著名積盜曾武，陳沅等，皆係惠安縣人，且歷次拏辦各犯，亦多係該縣籍貫，可見該處窮民，習於為盜，若非將

曾武等逋行拏獲，從重懲治，則盜風一日不息，地方一日不靖，難保無零星匪徒，假託名號，附和恐嚇，日久滋蔓，釀成巨案，著程祖洛，魏元煊，陳化成，馬濟勝，分飭水陸文武，嚴密巡邏，設法購線，跟蹤躡緝，務俾盜首曾武等遁跡無所，期在必獲，不准任其竄逸稽誅，至惠安縣沿海地方，既為盜匪出沒之區，尤應嚴飭所屬員弁，隨地隨時，認真堵緝，務使匪徒淨盡，洋面肅清，方為不負委任，儻藉稱寬猛兩無所施，稍存怠玩，以致養癰貽患，朕惟該督等是問，將此各諭令知之²⁶¹。

とあるように、正常なる海上航行のみならず不正常的な航海も行われていた。特に福建の廈門や金門そして惠安縣の濱海一帯において海賊船30余號が活動していると指摘されているように、同安縣沿海の民衆の中にはこのような不正行為に関与していた人々もいたようである。

同安縣出身の船員が清代帆船に乗船していた具体例を以下に少しく掲げてみたい。朝鮮王朝時代に漂着した中国帆船の乗員について朝鮮官吏が取調べした記録が、朝鮮王朝の記録である『備邊司謄録』に収録されている。『備邊司謄録』第二百三冊、純祖十三年（嘉慶十八，1813）十二月二十三日条に、収められた「全羅道靈光郡荏子島三頭里漂到大國人問情別單」²⁷¹には以下のようにある。

問、你們都是那裡人氏。

答、俺們是福建省泉州府同安縣，南安縣及漳州府海澄縣人氏。

問、你們漂蕩大洋，備經危險，能免疾病，而無一滄死者耶。

答、俺們船戶共三十六人，並客商載者十一人，合為四十七人，而幸免滄死，客商李助，自在錦州，染病沉重，去月十三日不幸身死，蒙貴國恩德，厚歛安葬於漂到地方，王澄為名者，自日前感冒風寒而不至大段耳。

問、李助客死異域，不能返葬，聞甚矜憐，而王澄有病，想因水程辛苦，而不甚大段云，可幸耳。

答、客商之埋在異域，不是異事，而但與之同來，不得同歸，是可恨也。

問、你們中或有李助之親戚同來者耶。

答、李福是其同胞兄矣。

（中略）

問，你們是漢人耶，滿洲人耶。

答，俱是漢人。

問，你們姓甚名誰，年紀幾何。

答，代駕黃 全年四十

舵工楊開恭年五十九

水手康賽年三十九

康媽年四十四

李福年四十三

蔡杭年三十二

李二年四十六

陳糲年二十七

鄭陸年三十三

林蔭年三十二

許慶年二十八

洪提年三十

楊因年二十八

林阿年三十三

黃應年二十八

洪財年四十三

黃夏年四十九

林褒年四十六

吳猜年三十三

張冬年三十三

黃英年三十八

陳奇年二十四

王榮年三十一

黃淡年四十七

黃王年二十

清代帆船航運と金門船員（松浦）

許石年三十三以上住同安縣

王庇年四十三

林玉盤年三十八

周察年四十四

王澄年三十一

林宏年四十

王騰年三十四

陳春年三十二

蕭仁年三十九以上住澄縣

陳施年三十一

王五年三十八

客商蔣珪年三十三

蔣嘉年五十三

蔣亮年二十一

蔣惠年四十二

許文年四十四

許苞年五十三

許必年三十一

徐拱年六十二

徐登年二十一

蔣潛年二十五

死人李助年三十八以上住同安縣

問、你們何月日緣何事往何處、何月日漂到我境耶。

答、俺們本年四月初七日、自同安縣往臺灣府裝載糖屬、五月十五日、往江南省松江府上海縣交易茶葉、七月初六日、又自上海縣往奉天省西錦州交易後、販載黃豆一千石、白米十二包、鹿肉餅八包、牛筋五包、木耳七包、遠志十包、甘草十五包、丹蔘五包、赤芍藥七包、瓜子三十包、柴胡四包、防風六包、要回本縣、十月二十七日、發船至洋中、去月初

三夜，猝遇西北大風，船幾覆沒，故收拾如干物件，跳下小船，得保軀命，初六日，漂到貴國地方。

(中略)

問，你這船號云何，且有照票公文耶。

答，船號是福建省漳州府海澄縣靜字一千七百四十九號，票文則照票一張，計開票三張，商船票一張矣。

(下略)

この船は、嘉慶十八年（1813）四月に同安縣を出港して臺灣に向かい砂糖を積載して上海に赴いて、茶葉を購入して上海から東北沿海に西錦州に到って、帰帆貨物として大豆類を積載し、帰郷の途上に漂流して朝鮮に漂着したのであった。同船には船員36名、客商が11名搭乗していたが、その内、同安縣人が船員の36名中70%に相当する26名を占め、客商の11名は全員が同安縣人であった。本船の搭乗者合計47名であり、そのうち同安縣の出身者が36名で占められ80%に近い数字を示していたことがわかる。

また『備邊司謄録』第二百三冊，純祖十三年（嘉慶十八，1813）十二月二十三日条に，収められた「全羅道靈光郡佐子鎮在遠島漂到大國人間情別單」²⁸⁾によれば，漂着中国船の場合は，以下のようにある。

問，你們漂蕩之餘，遠路驅馳，又值天寒，能免疾恙否。

答，專靠貴國恩德，沿路供饋，優恤備至，既免饑寒，又無疾病，感戴如天。

問，你們是何省何府何縣人耶。

答，俺們是福建省泉州府同安縣，南安縣，晉江縣及漳州府龍溪縣，海澄縣人。

問，你們是民家麼，旗下麼。

答，俱是民家。

問，你們人共為幾何，而漂泊時無一滄死者耶。

答，俺們五十人並同載，客商二十三人，合為七十三人，而幸賴天佑，無一滄死者。

問，你們姓甚名誰，年紀幾何。

答、船主黃宗禮年二十

舵主黃章年四十

鄭敬年四十七

水手黃纘年三十五

黃倚年三十八

林和尚年四十三

王品年四十五

周宗澤年三十

黃騰雲年二十九

蔡養年二十六

陳朝年五十二

吳獻年三十

陳四教年二十四

曾繆年四十七

黃稅年五十三

陳就僅年三十

黃潤年二十三

吳志年三十五

連琛年三十八

王送年二十七

柯船年四十九

王利年二十五

鄭水年三十三

陳玉水年三十三

陳貢年二十七

陳花年二十四

黃懷年四十

翁嶺年二十八

葉珠年二十二
陳景老年二十五
翁管年三十五
蔡細年四十三
蘇有雀年二十七
陳奈年三十五
張相年二十三以上住同安縣
黃其早年五十三
黃光蔭年二十六
王允年五十七
黃本年三十六
許澤年二十一
黃田年三十七
黃應連年二十五以上住海澄縣
馬川年二十四
謝哲年三十五
郭潘年四十三
黃虎年三十八以上住龍溪縣
洪氏年三十住南安縣
王營年二十二
王杞年三十
黃靳年五十以上住晉江
客商陳七年二十九
蘇邦年二十七
蘇空年三十八
蘇傳年二十三
蘇爻年二十六
蘇苞年二十二

蘇廉年三十八

蘇花年二十一

蘇褒年五十七

許晚年三十三

許計年二十六

陳全年三十二

胡勃年三十八

王秤年三十

王虎年二十八

王虎年二十八

洪禮年二十四

劉吉年二十一

曾寶珠年二十二

陳成年三十八

陳赤年三十六以上住同安縣

王打年二十七住晉江縣

李手年三十一住海澄縣

陳山年三十九住南安縣

問、陳七等二十三人，客於何處，寄上你們船耶。

答、他們客在天津，要回本鄉，借上俺們船耳。

問、你們何月日緣何事往何處，何月日遭風漂到于我境。

答、本年六月間，駕船往天津貿易，十一月初一日，要回福建，初三日，到錦州地方，忽遭狂風，帆折舵破，初十日，漂到貴國地方，上山圖生，而大船與汲水小艇並破矣。

問、你們初三日遭風，初十日到泊我境，則其間八日，在於何處耶。

答、在大洋中東西漂流，初無止泊處耳。

問、你們載何物往天津，而買何物回福建耶。

答、載砂糖，胡椒，蘇木，到天津買紅棗回福建耳。

問、你們載來紅棗及其餘物件，船破時不至漂失耶。

答、紅棗則漂失無餘，銀子九百餘兩，銅錢一千六百餘兩，亦失落水中耳。

問、你們現今持來銀子及銅錢，合為幾何，而外此無他物耶。

答、銀子七千三百六十兩，銅錢三百三十兩，現今輸來，而其餘則四尊小金佛及如干隨身衣服器皿耳。

問、銀子銅錢是何人之物耶。

答、俱是船主黃宗禮之物耶。

問、你們中多有同姓者，俱皆親屬耶。

答、黃姓則多有親屬，而其餘則只同姓而已。

問、你的當初所乘船，是私船耶，官船耶，字號云何。

答、黃宗禮私船，而商字三百六十六號矣。

問、船票今皆帶來耶。

答、有三張票文，而一張驗單票連付計開票，一張執照票，一張船單票。

(下略)

この船は天津に貿易に赴き、福建に帰帆する際に朝鮮半島に漂着したのであった。同船には、福建省泉州府同安縣人が50名、南安縣人が1名、晉江縣人が3名、漳州府龍溪縣人が4名、海澄縣人が7名の計50名が船員として、客商の23名の内同安縣人が20名、晉江縣人が1名、南安縣人が1名、海澄縣人が1名で合計73名が乗船した大型船であった。乗員50名の内、同安縣出身者が35名を占め、70%に相当する乗員構成であった。

2) 金門船員

それでは、清代の帆船の乗員として搭乗していた金門出身の船員の事例について検討してみたい。清代帆船の乗員の本籍地が事細かに判明しているわけではない。偶然各地に漂着して、漂着当地で取調を受けた際の記録から判明するのみで、その記録と言えども完全なものではない。

そこで明らかに金門出身の船員が乗船していたことがわかる例を掲げてみたい。

嘉慶十八年(1813)に朝鮮半島に漂着した福建商船に関する記録が『備邊司

膽録】第二百三冊，純祖十三年十二月二十三日条（刊本第20冊740～743頁）に見える。同書によれば，嘉慶十八年（1813）十一月五日に朝鮮半島の全羅道の格浦に漂着したのは同安籍の商船であった。その際の朝鮮王朝の官吏との筆談記録が「全羅道扶安縣格浦漂到大國人問情別單」²⁹⁾として残されている。同記録には以下のようにある。

問、你們住在何地方，而人共為幾何。

答、俺們俱是福建省泉州府同安縣金門，廈門居住，而人共二十二人。

問、你們漂蕩大洋，備經危險，無一滄死者，而又復多日在路，冒寒驅馳，能免疾□否。

答、上船時本是二十二人，而出沒風濤，幸免死亡，李光正為名人，在路染病，不甚大段。

問、你們何月何日，緣何事往何處，何月日漂到我境。

答、本年五月二十八日往臺灣裝載糖屬，八月十四日到天津卸下，又自天津貿載紅黑棗，乾葡萄，酸乾，乾小魚，白米燒酒，要回福建，十一月初三日過清山頭洋，猝遇西北大風，漂蕩大洋，桅折舵破，自分必死，幸賴天佑，初五夜泊于貴境。

問、你們當初所乘船，是官船麼私船麼。

答、元是黃萬琴之私船，而本年二月以三千兩銀子買得於陳源合，漂到貴國之後，船隻破碎，不可從水還歸，故已為燒火矣。

問、船隻雖已燒火，船票照牌其皆帶來耶。

答、有海澄縣照牌一張，閩海關照牌一張，閩部牌二張，臺灣府照票一張，執照一張，臺分府護送小單一張，天津關正稅單一張，驗單一張，通永道計關一張，隨身正腰牌二十張。

問、你們姓甚名誰，年紀幾何。

答、管駕黃萬琴年四十

舵工呂接年五十三

水手黃賞年五十三

黃拱年三十九

吕錫年三十九
吕元年二十六
黄隆年三十三
葉回年三十五
李光正年二十五
黄舉年二十九
黄振聚年二十二。以上住同安縣金門
蔡朝年三十九
王笑年三十三
王桃年三十
王祐年四十二
鄭答葉年三十一
杜雙年三十五
李山年二十七
何達年三十二
李福年四十八
陳蕪年二十八
薛尾年三十二。以上住同安縣廈門。

問，你們票文中只載二十人名字，而今為二十二人何也。

答，薛尾，黃振聚，以同鄉之人，相逢於天津，與之同載，故不入於票文中。

問，你們是漢人耶，滿州人耶。

答，俱是漢人。

問，你們回到本地之後，當有查問之節，而今此人數及年紀，間有票文中相左，果無所礙耶。

答，年紀之與票文少差，係是給牌人誤書，如此小節，別無拘礙。

問，你們的船號，閩海關照票則書以天字二十三號，海澄縣照牌則書以靜字三百二十六號，是何故也。

答，序號第次不同，以各其地方船隻多寡，新舊牌所以異也。

- 問，閩海關小票中，有金豐源等二十人姓名，而今無一人來者何也。
- 答，金豐源等，俱以俺們同鄉之，人票雖成出，而適因事故，不得同來矣。
- 問，臺灣縣照票中，應運澎湖左右營分兵米粟三千三百四十四石四斗，照數運赴澎倉交收等，因為此照給海澄縣船戶陳源合，即使領載兵米粟二百六十石，同粟樣一封，運赴澎分憲倉交收云云，澎湖左右營，是何地方，分兵米粟，是何名色，而已為輸納耶。
- 答，澎湖，福建地也，左右營，守備衙門也，分兵米，左右營所納米也，三千三百四十四石四斗中二百六十石，使俺們船運納之票文，而此是冬季所納者，故來時未及運納矣。
- 問，你們地方既有官船，則以私船運輸官未何也。
- 答，運納官米，毋論官，私船并載，而若以私船輸運，則每石有船價銀二分矣。
- 問，你船漂到時船中所載貨物為幾何。
- 答，黑棗一百石，紅棗一千八百石，乾葡萄二十五包，酸乾六箱，白米三十石，小魚乾六包，燒酒二十缸，而船破時幾盡漂失，餘存之物，太半水浸，腐敗，無用，而蒙貴國恩德，折銀以來矣。
- 問，酸乾是何果子，黑棗是棗之色黑者耶。
- 答，酸乾是梅實之曬乾者，黑棗是棗之浸蜜者。
- 問，你們現今馱來卜物，何物也。
- 答，五位金佛及隨身衣服器皿，如干銀錢耳。
- 問，佛像是何佛耶。
- 答，一位天上聖母娘，三位玄天上帝，三位都是聖母之將，而本是供養船上，祈蒙庇佑者也。
- 問，你的正稅單中，書以紅棗六百四十石，黑棗八十七石，而今你等所供，何不相符耶。
- 答，欲為小納稅銀，故減其裝載之數矣。
- 問，一隻船公文，多至十數張何也。
- 答，出入各港，東西賣買，故多出公文，以便憑檢。

問、閩海關，臺灣府，海澄縣，俱是何地方。

答、俱是福建所管同安縣鄰邑也。

問、天津清山頭是何地方。

答、天津是直隸省天津府天津縣也，清山頭是山東省地方。

問、自同安縣至清山頭洋，小旱路各幾里。

答、旱路五千里，水路稍近七八百里。

問、自同安縣至福建省，水旱路各幾里。

答、水旱路俱六百餘里。

問、自同安縣至北京，水旱路各幾里。

答、旱路六千餘里，水路五千餘里。

問、同安縣有幾位官員，而姓名為誰。

答、有提督，知縣，教諭典史等官，而姓名則遑方船戶，何以認得。

問、你這票文中或有割半者，是何故也。

答、一半留官，一半白帶，以為後日憑驗耳。

問、福建省地方，今年收成何如。

答、俺們今天五月離家，尚未還歸，不知也。

問、你們今從旱路回鄉，而前路絕遠，天氣甚寒，為之悶念。

答、俺們萬死餘生，幸泊貴境，得尋生路，已極萬幸，而優恤衣食，差員護送，自此可得回鄉，貴國恩德，天高地厚，此生難報，只自感泣而惟願速歸也。

この船に搭乗していたのは福建省泉州府の同安縣金門と厦門に居住する22人であった。彼等はおそらく同安から出帆して、嘉慶十八年（1813）五月二十八日に臺灣に赴き砂糖を積載し、臺灣から北上して八月十四日には天津に入港し積荷を卸した。そして天津において紅黒棗、乾葡萄、酸乾、乾小魚、白米焼酒などを購入して福建へ帰帆する予定であった。ところが十一月初三日に清山頭洋において突風に遭遇して朝鮮半島に漂着したのであった。

この船は管駕である黃萬琴の所有船であり、嘉慶十八年二月に陳源合から「三千兩銀子」によって購入したものであったが、今回の漂着で破壊し既に焼

却したと述べている。

この管駕以下の11名が同安縣金門に居住する人々であり、残りの11名が廈門に居住する人々であった。

4 小 結

上述のように、清代において福建の沿海活動は極めて活発であった。その背景として、例えば同治十年（1871）重刊、道光『重纂福建通志』卷百四十、國朝宦績の陳宏謀の傳に、乾隆十九年（1754）の彼の疏言が引かれ「閩省地狹民稠，所產不敷食用，半藉海船貿易，資生如實」とあり、福建省は土地が狭い割には人口密度が高く、土地からの収入では人々を養うことは出来ず、大半の人々が船舶に依拠して貿易をしているとされた。また同書卷五十二、國朝鑾賑に見える総督程祖洛、福建巡撫魏元烺の奏請によれば、

漳州府屬之龍溪・漳浦・平和・海澄・詔安五邑，泉州府屬之晉江・南安・惠安・同安四邑地，土瘠薄，堪種禾稻者，十之四五，其餘盡屬沙磧，止堪種植，裸糧地瓜而已。即晴雨時十分，收成亦不敷本地半年之食用，幸兩府人民有三等。上等者，以販洋爲事業，下等者以出海採捕，駕船挑脚爲生計，惟中等者，力農度日，故各屬不患米貴，只患無米。

とあるように、福建省南東部沿海の漳州府や泉州府では耕作地の生産力よりも遙かに人口密度がそれを上回っていたのである。そのために余剰人口の多くが眼前の海洋を目指して進出した。当時の人々は三階層に分類し、上層の人は海上貿易を業務とし、下層の人々は漁業によって生活の糧を得るかまた船員を生業とするかであり、中層の人々が農業に従事していたとされる。このため福建の人々にとって最大の問題は米が高騰することでは無く、米が市場に出回らないことであった。そのため、資本の有る者は海外へと進出するが、船舶が必要であった。その船舶の造船費用について藍鼎元の『鹿洲初集』卷三、論南洋事宜書によれば、「内地造一洋船，大者七八千金，小者二三千金，能賣價值，幾何商家，一船造起，便爲致富之業，欲世傳之子孫。…洋船所載貨物一擔之位，取船租銀四五兩，一擔位之米所值幾何」とある。外洋航行船を造船するには一

隻当たり7,000両から8,000両も必要であった。小型船でも2,000両から3,000両必要であったが、その多くは運送費の1擔で4両から5両を得ることが出来れば、投資資本を回収することはそれほど困難ではなかったと考えられる。

〔附記〕本稿は、金門島において2008年6月19-21日に開催された国立台湾海洋大学人文社会学院（台湾・基隆）主催、金門技術学院（金門）共催の「海洋人文教学と研究」国際學術研討会において報告した原稿に基づいている。

本稿は平成20年度科学研究費基盤研究(C)「清代沿海航運史の研究」(代表：松浦章)による成果の一部である。

注

- 1) 松浦章著・卞鳳奎譯「十七世紀以降の東亞沿海航運與中國帆船：沙船・烏船爲中心探討」『海洋文化學刊』（國立臺灣海洋大學）第二期，2006年12月，5～23頁。
松浦章「近世東アジア文化交渉と中国帆船」『東アジア文化交渉研究』（関西大学）別冊，第1号，2008年3月，41～62頁。
- 2) 松浦章「清代福建の海船業について」『東洋史研究』第47卷第3号，1988年12月。
- 3) 『明史』中華書局，1974年4月，第28冊，8377頁。
- 4) 署理兩廣總督楊應琚・廣東巡撫鶴年の乾隆十九年七月二十日付奏摺，『宮中檔乾隆朝奏摺』第8輯，國立故宮博物院，1982年12月，210頁。
- 5) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第15輯，國立故宮博物院，1983年7月，147頁。
- 6) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第10輯，國立故宮博物院，1983年2月，126～127頁。
- 7) 臺灣歷史文獻叢刊『金門志』臺灣省文獻委員會，1993年9月，49頁。
- 8) 臺灣歷史文獻叢刊『金門志』臺灣省文獻委員會，1993年9月，77頁。
- 9) 『清史稿』第38冊，中華書局，1977年7月，11615頁。
- 10) 臺灣歷史文獻叢刊『金門志』臺灣省文獻委員會，1993年9月，46頁。
- 11) 『清實錄一〇高宗實錄二』中華書局，1985年12月，1186頁。
- 12) 『清實錄一八高宗實錄一〇』中華書局，1986年3月，363頁。
- 13) 『清實錄二〇高宗實錄一二』中華書局，1986年5月，2047頁。
- 14) 『清實錄二二高宗實錄一四』中華書局，1986年5月，651頁。
- 15) 『清實錄二五高宗實錄一七』中華書局，1986年5月，1087～1088頁。
- 16) 『清末臺灣海關歷年資料』Ⅱ，中央研究院台灣史研究所籌備處，1997年6月，130，190，254頁。

松浦章著，卞鳳奎譯『清代臺灣海運發展史』博揚文化事業，2002年10月，21～22頁。

清代帆船航運と金門船員（松浦）

- 17) 東石港は安平税関の所轄。明治30年（1897）1月13日付の「安平税関東石港出張所」（台湾総督府文書 冊號123、文號1、門號2）による。
- 18) 大棟榔は嘉義縣朴子市大郷大葛二里の地（陳國東著『台湾地名辞典 合訂版』国立台湾師範大学地理学系，2004年4月，78頁）。
- 19) 槎仔脚は槎子脚と同じ。嘉義市西區竹岡里の地（陳國東著『台湾地名辞典 合訂版』国立台湾師範大学地理学系，2004年4月，400～401頁）。
- 20) 『清実録一四高宗実録六』中華書局，1986年2月，463頁。
- 21) 中国第一歴史檔案館編『清代中琉関係檔案五編』中国檔案出版社，2002年6月，63頁。
- 22) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第三輯，国立故宮博物院，1982年7月，211頁。
- 23) 松浦章「十八～十九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面」『関西大学東西学術研究所紀要』第16輯，1983年1月，17～75頁。
- 24) 松浦章「十八～十九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面」『関西大学東西学術研究所紀要』第16輯，1983年1月，68頁。
- 25) 『清実録三〇仁宗実録三』中華書局，1986年7月，433頁。
- 26) 『清実録三七宣宗実録五』中華書局，1986年10月，211～212頁。
- 27) 『備邊司謄録』20冊，743～747頁。
- 28) 『備邊司謄録』20冊，747～750頁。
- 29) 『備邊司謄録』20冊，740～743頁。

清代帆船航運與金門船員

松 浦 章

要 旨

清代的中國帆船於17世紀以降至19世紀後半葉是在東亞的海域上具有最優秀航運能力的船舶。特別是即使是在這些中國帆船之中福建帆船的航運能力又是特別出色的。這些福建帆船以台灣海峽為主要的航行海域，不僅向於北洋的黃海，渤海海域以及台灣本島，這遠到達東亞海域活動。

在明代就已知關於福建帆船的活動海域及其一部分的航路。根據『明史』卷三百二十三，列傳第二百十一，外國四，在對於雞籠的敘述裡有在台灣本島最北部的雞籠山是距福州的閩江口約五更程度的距離這樣的認識。這裡所提到的五更是指船員航行一晝夜所行距離十更的一半，是比較近的距離。也已知在明代就已認識到從台灣本島前往澎湖島是四更的距離，從澎湖島渡過台灣海峽前往金門七更就可以到達。從雞籠山前往日本是七十更，前往南方的呂宋是六十更，所以是比前往日本的航路還要近的距離。

到了清代，中國帆船的沿海航運和海外貿易更加的繁榮。乾隆十九年（1754）七月，廣東的官員上奏的奏摺中提到，做海上貿易的，均為福建，廣東，江南，浙江，山東等沿海地区的居民，其中以福建省的居民為多，廣東省其次之。他們是有資本和追求利益的人，與海盜等的匪類絕對是不同的。像這樣以海上貿易為主的人之中，福建人是最有實力和地位的。

在本報告中所要舉出的是這些具有優秀航行能力的福建帆船的船員之中，曾經活躍在當時的金門的船員活動事例。

關鍵詞語：清代帆船，船員，福建省，同安，金門