

清代帆船の江戸日本への航路 —日本書に依拠して—

松 浦 章

摘 要

江戸幕府は、寛永十二年（1635）に中国船の日本来航は長崎のみに限定し、翌寛永十三年には日本人の海外渡航も禁止したことで、海外への航路案内書に類するものはほとんど知られなくなる。しかし、日本人の海外渡航が禁止される前の元和年間（萬曆43- 泰昌元, 1615-1623）に池田好運が『元和航海書』を著し、長崎から澳門への航路を説明している。長崎港から出帆して江戸時代の日本人が「天川（Amakawa）」と呼称した澳門に到着する航路案内を残している。しかし、その他の航路案内に関する書籍は稀である。

そこで江戸時代の断片的記録から中国と日本との航路に関する記述に関して述べたい。長崎の西川如見『増補華夷通商考』、田邊茂啓『長崎志』、中国沿海商船の漂着記録などから江戸時代の日本と中国の航路を検証してみたい。

キーワード：江戸時代 航路 唐船 乍浦 長崎

1 緒 言

日本は江戸幕府が成立すると寛永十二年（崇禎8, 1635）に、中国船の各地への来航を禁止し、長崎に限定する。田邊茂啓編『長崎志』巻一、「唐船長崎一方ニ令着津、並日本ヨリ異国渡海御停止之事」の条に、

寛永十二年乙亥、唐船是迄九州諸處ニ往来セシ處、向後長崎湊一方ニ着船シ、一切他方ニ渡海御停止仰付ラル。¹⁾

とあるように、寛永十二年乙亥には、唐船はこれまで九州諸地域へ往来してい

たが、今後は長崎湊のみに限定し、長崎以外の地に來航することを禁止するとあるように、寛永十二年（1635）以降において中国船の來航は長崎のみに限定されることになる。他方日本人の海外渡航も寛永十三年に「向後日本ヨリ異国渡海一切御停止被仰出」²⁾とあるように、今後、日本より外国へ渡航することを全て禁止したのである。さらに、日本からの海外渡航も禁止された。このため海外への航路案内は永きにわたり、知られることは皆無となった。

しかし、日本人の海外渡航が禁止される以前の元和年間（萬曆43- 泰昌元、1615-1623）の航海記録と言われる池田好運の『元和航海書』が知られる。同書には、長崎から澳門への航路を説明した「長崎より天川への乗前」（長崎から天川（澳門）への航路）によれば、長崎港を出帆して長崎湾口から五島列島を目指し、南下して福建の莆田の沖合を経て、澎湖島、南澳の近海、香港の沖合を航行して、江戸時代の日本人が「天川（Amakawa）」と呼称した澳門に到着³⁾する航路案内が記されている。

そこで本稿では、江戸時代の日本の記録に見られる記述を中心に中国と日本の航路に関して述べてみたい。

2 『指南正法』に見る日本への海路

向達氏がイギリスで見い出された二種類の海道針經である「順風相送」と「指南正法」が18世紀初期の針路簿とされ⁴⁾、その中に中国と日本との航路を示す針路が見られる。

『指南正法』に見る江南から日本への針路が記されている。

寧波往日本針

普陀放洋、用單卯十四更、又用單卯十更、又用甲寅八更、又用單甲八更見天堂、收入長岐。⁵⁾

とあり、普陀山から出帆して「單卯」すなわち真東に十四更、さらに真東に十更、そして「甲寅」すなわち東北東に針路を取り八更進み、さらに東に八更にて「天堂」が見え、長崎に入港するとする。寧波、普陀山より東海を横断して長崎に向かう航路が見られる。普陀山から長崎まで合計四十更の航程である。

ついで同書には長崎から寧波への航路が多く見られる。

回寧波針

港口開船、用丁午五更取天堂山尾放洋。用庚申十三更、又用單□〔一字不明〕八更、用庚酉十八更、又單酉十更取普陀、即寧波港是也。⁶⁾

長崎から寧波に帰帆する航路である。長崎を出港して、「丁午」すなわち南に五更にして天堂山の麓から海洋に出て、「庚申」すなわち西南西の方角に針路を取り十三更進み、さらに八更進んで、真西に十八更、そして西に十更で普陀山に入港する。長崎から普陀山まで四十九更の航程となる。

普陀山・長崎間の往来に要する更数が、往路では四十更、復路では四十九更と相違するのは、海流の黒潮が南から北に向かって上流して来るためで、長崎から普陀山への帰帆はその黒潮の流れに遡航するようになるために多くの更数が必要であったためであろう。

温州往日本針路

温州開船、用單甲五更、用甲寅六更、用單寅二十更、用艮寅十五更、取日本山、妙也。⁷⁾

温州から出港して日本に向かうには、温州から東に五更進み、東北東に六更進み、ついで東に二十更進んだところで、「艮寅」すなわち北東に十五更進と日本が見えてくる。温州から四十六更の航程であった。

日本回寧波針路

五島開船、用坤申十七更、用庚申十五更、用單庚及庚酉二十五更收入寧波是也。⁸⁾

日本から寧波に向けて帰帆する針路として、五島より出帆すれば、「坤申」すなわち西南に十七更進み、そして「庚申」西南西に十五更、ついで西に二十五更進めば寧波に入港する航路となった。合計五十七更と日本から南に楕円の弧を描くような航路を取って寧波に到る針路となった。

以上の記述に見られる「更」であるが、中国の船舶関係者が海上距離を計測する基準として用いられ、『指南正法』の中で海上の距離を表示する「更」について検討したい。

明代の王在晋の萬曆年間の刻本である『海防纂要』卷二、遼東軍餉論の「太倉使往日本針路」に、

更者、每一晝夜分爲十更、以焚香枝數爲度。以木片投海中、人從船面行、驗風迅緩、定更多寡、可知船至某山洋界。⁹⁾

と見られ、更は一晝夜ごとに十更とし、焚香枝を使って時間を測定したことがわかる。

また清代の例として、徐葆光の康熙六十年(1721)序の『中山傳信錄』卷一、更、定更法には、

海中船行里數、皆以更計。或云百里爲一更、或云六十里爲一更、或云分晝夜爲十更、今問海舶夥長、皆云六十里之說爲近。¹⁰⁾

とあり、徐葆光は更の計測について一更を百里、六十里そして昼夜を十更とする説をあげて、近年の船の夥長の言説から一更を六十里とする説を掲げている。

ついで雍正八年(享保15, 1730)序の陳倫炯の『海國聞見錄』東洋記に、

朝鮮居天地之良方、聯盛京、對天津、古箕子地。…其南隔一洋、日本國屬之對馬島、順風一夜可抵、…自對馬島西南、寅卯東方一帶七十二島、皆日本倭奴之地、而與中國通貿易者、惟長崎一島。…¹¹⁾

と記すように、朝鮮から對馬島そして長崎との位置関係を記している。

これに対して、朱仕玠の乾隆三十年(1765)序の『小琉球漫誌』卷一、「泛海紀程」に乾隆癸未(二十八, 1763)五月末に福建の廈門から台湾に渡った記録に、

[六月]初六日壬辰、至澎湖。澎湖舊隸晉江縣。…按廈門至澎湖、船七更、是為大洋、澎湖至臺灣、船五更、或云四更、是為小洋。樵書云、六十里為一更、又一日夜定為十更。定更之法、以焚香幾枝為度。船在大洋、風水有順逆、駕浪有疾遲、水程難辨。以木片從船首置海中、人自船首速行至尾、木片與人行齊至、則更數準。若人行至船尾木片未至、為不及更。或木片先人至、則為過更、均非更數也。澎湖至臺灣約計二三百里、據舵工云、偶當夜靜波恬、或聞臺灣雞犬鳴吠聲、未審然否也。¹²⁾

とあり、先の徐葆光の説と同様で、百里説は見られない。しかし、朱仕玠は、

更数は「風水有順逆，駕浪有疾遲，水程難辨」と海流の速度や船に迫る波の強弱からも変化することを指摘している。

朱仕玠の言う更数説は，臺灣の地誌にも引用されている。¹³⁾

以上のことから清代中後期以降は一般に一更は六十里と見なされていたようである。

これに対して，日本の江戸時代の記録ではどのように見られるであるかについて次に述べてみたい。

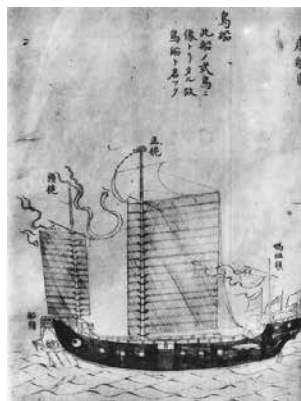
3 日本の記録に見る清代帆船の航路

1) 長崎から中国までの更数，里数

長崎に来航した中国船は前期を中心に多く来航したのが平底型船の沙船形式の帆船（左圖）と，全時期に尖底型の鳥船（右圖）が来航し，鳥船は後期になれば大型化している。¹⁴⁾



沙船圖：『長崎志』 卷10



鳥船圖：『長崎志』 卷10

宝永六年（康熙48，1709）序の西川如見の『増補華夷通商考』に，中華十五省として，長崎との関係について述べている。そのなかで海上航路に関する記録を次に抜粋したい。最初に『増補華夷通商考』 卷一，「南京」として，現在の江蘇省に関する記述が見られる。

道規日本ヨリ海上三百四十里，方角日本九州ノ正西ニ當ル。南京ヨリ北京迄ハ陸地凡四十日程有之。或河舟ニテモ往来ス。今長崎ニ來ル南京船ト云ハ，此河舟ヲ直ニ乗出シ來ル也。此故ニ舟ノ造ヤウ底平ク長キ也。何方ヨリ吹風ニモ乗安ク無妨，故ニ日本ニ來ル船，四季共ニ有之。¹⁵⁾

航路は日本から海上340里，方向は日本の九州の正西に位置しており，南京から北京までは陸地を行けば約40日を要した。あるいは河舟によっても往来している。今長崎に來航する船を南京船と言う理由は，この河舟(南京船のこと)を直接に乗って來るためである。このため舟の構造は船の底が平らで長くなっている。どの方向から風が吹いても航行に妨げが無いため，日本へ來る船は一年中見られるとある。

此國大國ニテ海邊ニ津湊多，故ニ長崎ニ來ル船多シ，日本萬治寛文ノ比ヨリ，日本渡海ノ儀ヲ大ニ禁制セシカ共，今代大清一統セシ故ニ日本ヘノ渡海有免セラレテ，此國ヨリ長崎ヘ來ル船并商人最多シ，此國ノ内ヨリ長崎ヘ船仕出シ來ル所所左ニ記ス。

この國(中国)は大國であり沿海には港が多くある。このため長崎に來る船が多い，日本の萬治と寛文(萬治：1658-1660，寛文：1661-1672年)に時期に，中国から日本への渡航は禁止されていたが，近年に大清が一統され，日本への渡航が許可されたため，此國(中国)から長崎へ來る船や商人が増加し，この國から長崎へ船を出港させる地は以下のように記している。

蘇州府…船仕立ル所也。日本ヨリ海上三百里。

松江府…日本ヨリ海上三百里。

揚州府…日本ヨリ海上三百二十里。

常州府…日本ヨリ海上三百里。

崇明縣…南京河口ノ嶋ナルヨシ，日本ヨリ海上同前。

淮安府…自日本海上三百五十里。¹⁶⁾

鎮江府…日本ヨリ海上三百里。¹⁷⁾

應天府…南京ノ城下也。…自日本海上三百四十里。¹⁸⁾

『増補華夷通商考』卷二，浙江省には次のようにある。

…此國海邊ニテ津湊多キ故、日本ニ船仕立來ル事最多シ、今時船仕立シ來ル所々如左記。

寧波府 唐音ミンバウ…唐土第一ノ善湊ニテ、長崎へ來ル船荷物ヲ調へ順風ヲ候ツニ勝手能所ナル故、諸方ノ船皆寧波ニ來テ、此ニテ天氣ヲ窺テ長崎ニ來ル也。四明山モ寧波府ニ在リ。道規日本ヨリ海上三百里。…

台州府 此所ヨリ出ス船モ皆寧波ニ來テ、天氣ヲ候テ長崎へ渡ル也。…道規海上日本ヨリ三百二十里、…

温州府 台州同前ノ所也、毎年長崎へ船仕出ス處也。道規日本ヨリ海上三百三十里、…¹⁹⁾

杭州府 即浙江國ノ城下ニテ、毎年長崎へ舟來ル也。道規戸數前ニ記スル如シ、²⁰⁾

舟山チョウサント唱ヘキタレリ 寧波府ノ内也。…今時ハ此所ヨリ船仕出ス事ナシ。

道規長崎海上二百五十里。

ついで『増補華夷通商考』卷二、福建省に次のように記している。

城下ヲ福州府ト云、…福建ハ海邊廣キ國ナリ。道規日本ヨリ海上五百五十里、但福州迄、南京ヨリ陸路三十日程。

方角唐土巽ノ方ノ海端也。日本ヨリ坤方ニ當レリ。…²¹⁾

此國海邊廣氣故、所々ヨリ長崎ニ來ル船多シ、船ノ様南京船ト別也。奥ニ圖スルガ如シ、逆風ニモ吹戻サレズ乘來ル也。南京舟福州舟トモニ四時ヲ不嫌、長崎ニ來ル者也。船仕出ス所々如左。²²⁾

このように、西川如見の『増補華夷通商考』には、長崎に來航してきた中国大陸沿海の港へ、長崎からの「道規」として海上航路の距離を記している。

その後の

日本の記録である宝暦十年（乾隆二十五、1760）序の田邊茂啓編『長崎志』卷十、「海路更數並古今唐國渡り湊之說」に次のようにある。

唐國の舟師は諸處の更數を定めて針路の準則とす。その更數の根元は風信和順なる日、一晝夜に海路を渡る事六百里有之。日本の里法に約すれば

七十里有奇なり。これを十更とし、その一更は唐路六十里餘にして、日本の里法にて七里餘なり。則諸處より長崎に到る更数如左。

唐国之内

江南	上海	三十二更	二百廿五里
同	崇明	三十更	二百十一里
浙江	乍浦	三十七更	二百六十里
同	普陀山	四十更	二百八十二里
同	寧波	四十二更	二百九十六里
同	舟山	三十六更	二百五十三里
山東	登州	七十更	四百九十三里
北京	天津衛	百更	七百五更
福建	福州	五十五更	三百八十七里
同	泉州	六十更	四百廿三里
同	漳州	七十更	四百九十三里
同	臺灣	七十更	四百九十三里
同	厦門	七十二更	五百七里
廣東	潮州	九十五里	六百六十九里 ²³⁾

とあり、『長崎志』において、長崎から中国への海上航路の距離を更数で示し、それを日本の里数で示すと言う方法を用いている。すなわち長崎から上海まで「三十二更」であるから、中国の里数で示せば「一千九百二十里」となるが、日本の里数では「二百二十五里」と正しく、中国の六十里を日本の七里余として計算していることがわかる。

このように、『長崎志』を編集した田邊茂啓は、明らかに一更六十里説に基づいていたことがわかる。

2) 中国から長崎までの航路

江戸時代に長崎に来航した唐船の船主等の報告をまとめた『華夷変態』に、中国から長崎への途上の報告に航路のことが若干ではあるが知られる。

貞享二年(康熙24, 1685)四番五番福州船之唐人共申口には次のようにある。

私共船之儀、福州より正月十八日に三番船と類船にて出船仕候得共、北風之時分にて御座候得ば、すぐにより参り申事難成御座候て、浦傳仕、漸普陀山之近所、盡山と申所迄乗上り申、二月十一日より同二十九日迄、盡山に罷有、少々順風を得申候て、夫より直に御當地へ入津仕申候。²⁴⁾

貞享二年二月下旬頃に長崎に来航した四番福州船と五番福州船の福州からの航路は、福州を出港するが、北風に遭遇して日本へ進む東への航路を取ることが困難のため、中国沿海を北上して、舟山群島の普陀山に近い盡山に接岸してしばらく碇泊し、日本への順風を得たので、その風に乗って日本に来航した。

中国大陸側の出港地は盡山であった。盡山は、『清代一統地図』によれば、江蘇省金山の沖合に南から北へ浮かぶ、小洋山、馬蹄山、花鳥山、盡山の島嶼の最北に位置し、現在の浙江省の嵊泗列島の中の最北東に位置している。²⁵⁾

貞享二年(康熙24, 1685)の五十番寧波船の場合は、

…寧波より出船仕候處に、船中にて水をきらし申候に付、水取申ため五嶋へ船を寄せ申候に付、先船に乗り後れ申候、…²⁶⁾

とあるように、寧波から長崎を目指したが、洋上において飲料の不足が生じたことで、五嶋に寄港したとしている。

また同年の六十五番寧波船の場合は、洋上における悪風のため、

浙江之内、寧波と申所より、九月四日に出船仕候處に、洋中順風無御座上、當年は例年に替り、洋中も大風はげしく御座候て、漸九月十四日に五嶋へ漂着仕候、…²⁷⁾

とある。寧波より出港するが、海上において順風を得ることが出来ず、五嶋に漂着している。

同様な、例は同年の69番南京船の場合は、十月十三日に長崎に入港している。しかし、その来日までには海上における苦難があった。

私共船、南京之内崇明と申所より、八月廿七日に出船仕候處に、其砌順風無之、洋中へ漂罷在候内に、少西風を得、九月十三日に、日本之地を見かけ申候得共、又悪風に逢申、及破船に申舳に御座候處に、仕合にて崇明に

乗戻し申候て、同廿一日に彼地を出船仕候得共、又東北之風に逢申、無是非廿八日に五嶋へ漂着仕、昨朝彼所より致出船、夜前入津仕候、…²⁸⁾

69番南京船は八月二十七日に長江口の崇明島から出帆したが西風を受けて流され、九月十三日に日本列島を見かけたものの、悪風に流されて破船状態になった。しかし幸いなことに崇明島に戻ることができた。そして九月二十一日に崇明島を再度出帆し、東北風を受けて、二十八日に五島に漂着し、五島から長崎に送られて十月十三日に長崎に入港している。この航海から見て、崇明島から西風を受けて東へ航行すれば日本列島が見える海上にいたったことがわかる。さらに再度の航行の例から崇明島から東北風が強ければ長崎より北の五島に至ったのであった。中国船は逆風に対しても有効であった。

これに対して、日本から帰帆した船の場合を見てみたい。『華夷変態』は長崎に入港した船の記録がほとんどであって、帰帆した船の記録はほとんど見られない中で、帰帆に際して漂着した船であったために記録に残された。貞享五年（康熙27, 1688）四月十五日付の「薩摩領へ致漂着候南京船之唐人共申口」に見られる。この船は貞享四年の十月晦日に長崎に入港した135番南京船であったが、入港の時期が遅くて、長崎での交易を認められず、積戻し扱いにされた。そこで、

歸唐仕候様に被仰付、同年十一月三日に、當津出船仕、海上へ乗出申候得ば、數日打續き悪風に逢申候故、同十三日に、薩摩之内、甌之島へ致漂着候、則甌之島にて、番船御付、警固有之候、…²⁹⁾

とあるように、十一月三日に長崎から出港するが、洋上悪天候に見舞われ、十三日に甌島に漂着している。甌島は長崎から見ればほぼ同経度に位置するが、緯度は1度余り相違する。つまり長崎から帰帆する船は南西に針路を取るのであるが、この船は悪風のために西には進めず、ほぼ真南に流されたことになる。

咸豊元年（嘉永4, 1851）十一月に長崎に来航した貿易船である豊利船は、
[十一月] 二十日、晴、午刻揚帆、…³⁰⁾

と、浙江省嘉興府平湖縣の乍浦鎮を出港する。その後は、

二十一日、晴、軋潮至金山寄碇。

二十二日，晴，軋潮至大戢。

二十三日，晴，寄椗大戢，候風一日。

二十四日，晴，乾戌風，黎明由花鳥放洋。

二十六日，陰，未刻見北高麗。

二十七日，晴，巳刻見五島山，…

二十八日，晴，黎明北風甚輕，至午刻取進白沙礮。…³¹⁾

〔十二月〕初六日，陰，小雨。…酉刻進港交辦，…³²⁾

とあり，咸豐元年十一月二十日，西曆1852年1月10日に乍浦を出帆して，咸豐元年十二月初六日，1852年1月26日に長崎に入港した。航路は乍浦から金山沖へ，さらに大戢山を通過し大戢洋から，花鳥山³³⁾を南に見て東海に出て3日目には五島列島を遠望している。このような航路を航行したことがわかる。

3) 中国沿海商船の漂着日本の航路

この他，日本に漂着した中国沿海商船の記録から，どのように漂着した見てみたい。

文化五年（嘉慶13，1808）に土佐，現在の高知県に漂着した江南の商船郁長發号は，13名が乗船していた。

今郁長發船，在于江南省蘇州府太倉州崇明縣船，今于李裕昌保稟，往山東生利，于十三年十一月初六日放洋，不料西北大風，九天息才，到貴地，…³⁴⁾とあるように，江南の崇明島の商船が，山東での交易を終えて帰帆中に西北の大風を受けて9日間の漂流を経て，土佐に漂着したのであった。

文政十年（道光7，1827）正月に江南の商船蔣元利号商船が土佐に漂着したが，同船の場合は，

江蘇元字壹伯六十八号蔣元利商船

本船，于去年十一月十六日，江南放洋，往北貿易，遇逢西北風盛大，遇難飄到此地。本船水手十六名，…³⁵⁾

とある。蔣元利船は北洋方面での交易に際して，おそらく山東半島沿海で西北からの大風を受けて漂流して土佐に漂着したのであった。

安政二年（咸豐5，1855）正月に日向，現在の宮崎県に漂着した崇明島の商船は，

大清國江南蘇州府太倉崇明縣之宋福森三百四拾四番之商船にて石嶋と申處ニテ荷物積入，昨年十一月十九日同所出帆，二十四日夜ニ至り，逢難風，船上破損多，其後打續西風而已ニテ無詮方洋中ニ漂流罷在，…³⁶⁾

とあり，崇明島の商船宋福森号は山東半島東端の石島での交易を終えて帰帆後に東海で西からの大風に遭遇して日向に漂着した。

同じ安政二年（1855）正月に伊勢，現在の三重県に漂着したのは，

船号彭恒福

一 江南省通州船舵工代王扣子

一 乗組貳拾人

内舵工彭錦初，洋中ニテ病死

但風寒相煩ひ，去十二月廿一日相果申候

一 去寅七月廿一呉瀬より仕出し，山東え罷越，商賣相済致出帆候処，洋中において逢難風，當正月朔日，勢州度會郡田曾浦漂着，…³⁷⁾

とある。通州，現在の南通の彭恒福船は，呉淞口より出帆して山東での交易を終えて，帰帆する途上の東海洋上において大風に遭遇して漂流して紀伊半島に漂着した。

安政二年五月に日向に漂着したのは，

船号佐太壽

一 江南省南通州海門縣舵工呉邵廷 茅猷陽

一 乗組拾壹人

一 商賣として山東省金口え罷越，去寅十一月廿日，同所致出帆候処，洋中において逢難風，同十二月廿八日土佐國只斎嶋え漂流，…五月十一日日向國折生迫え漂着，…³⁸⁾

とある南通州の佐太壽号であった。この船も山東半島の金口，現在の青島市の東北沿海の港市への交易を終えて，帰帆中に東海洋上において大風に遭遇して日本へ漂着することになる。

以上の中国沿海の交易船は、いずれも山東半島の港市での交易を終えて、江南への帰帆中に東海洋上で大風に遭遇して、日本へ漂着している。これらの商船は山東半島近海か南沿海において西からの大風を受けていたことがわかる。

4 小 結

江戸幕府は、寛永十二年（1635）以降において中国船の日本来航は長崎のみに限定し、他方日本人の海外渡航も寛永十三年に禁止したため、海外への航路案内書に類するものはほとんど知られなくなる。しかし、日本人の海外渡航が禁止される直前の元和年間（萬曆43- 泰昌元, 1615-1623）の池田好運の『元和航海書』に、長崎から澳門への航路を説明している。長崎港口から五島列島を目指し、南下して福建の莆田の沖合を経て、澎湖島、南澳の近海、香港の沖合を航行して、江戸時代の日本人が「天川（Amakawa）」と呼称した澳門に到着³⁹⁾する航路案内が知られる。

この他に、江戸時代に残された記録から中国と日本との航路に関する記述に関して述べたように、江戸時代の長崎に来航した貿易船は、江戸時代の前期には中国沿海の山東半島から海南島にまで及ぶ沿海全域に及んでいた。しかし江戸時代中後期以降は、浙江省嘉興府乍浦鎮が対日貿易の唯一の貿易港となると、航路はほぼ一定し、乍浦から東へ大戦洋を横断して東海、東シナ海に出て東に針路を取って長崎に向かったことは、上述の記録からも明らかにすることが出来たであろう。

[付記]

本稿は、2016年8月15-16日に上海の復旦大学歴史地理研究所が主催した「古地圖中的絲綢之路國際研討會」において報告した原稿に依拠した。

注

1) 古賀二郎校訂『長崎志正編』長崎文庫刊行会、1928年1月、11頁。

2) 同書、11頁。

- 3) 池田好運「元和航海書」, 三枝博音編『日本科学古典全書 第十二卷』朝日新聞社, 1943年8月, 100-108頁(1-808頁)。
- 4) 向達校注『兩種海道針經』中華書局, 1961年9月第1版, 1982年12月北京第2次印刷, 3-4頁。
- 5) 向達校注『兩種海道針經』中華書局, 1982年12月北京第2次印刷, 168-169頁。
- 6) 向達校注『兩種海道針經』中華書局, 1982年12月北京第2次印刷, 169頁。
- 7) 向達校注『兩種海道針經』中華書局, 1982年12月北京第2次印刷, 169頁。
- 8) 向達校注『兩種海道針經』中華書局, 1982年12月北京第2次印刷, 169頁。
- 9) 王在晉『海防纂要』卷二。同様な記述は顧炎武『天下郡國利病書』九邊四夷備録, 「太倉使往日本針路」にも見える。『顧炎武全集 天下郡國利病書』第6冊, 上海古籍出版社, 2012年7月, 3918頁。
- 10) 黃潤華・薛英編『國家圖書館藏琉球資料匯編』中冊, 北京圖書館出版社, 2000年10月, 31頁。
- 11) 臺灣銀行經濟研究室編『臺灣文獻叢刊二六種 海國聞見録』臺灣銀行, 1958年9月, 7頁。
- 12) 臺灣銀行經濟研究室編『臺灣文獻叢刊第三種 小琉球謠誌』臺灣銀行, 1957年12月, 11頁。
- 13) 臺灣文獻叢刊73『鳳山縣采訪冊』附録に「附海道, 邑治北至安平四草湖, 水程二更, 南至恆春沙馬磯頭, 水程四更, 西北至澎湖, 水程一百七十五里。至廈門四百九十五里。至福建省會十五更。南至呂宋六十四更。北至日本七十餘更。至天津七十更。按「樵書」云, 六十里為一更。又日夜一周定為十更。定更之法, 以焚香幾枝為度。船在大洋, 風水有順逆, 駕駛有遲速, 水程難辨, 以木片從船首置海中, 人自船首速行至尾, 木片與人行齊至, 則更數準。若人行至船尾, 木片未至, 為不及更。或木片反先人至, 則為過更。均非更度也」とある。
- 14) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店, 2002年1月, 264頁。
- 15) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 1914年10月, 211頁(1-628頁)。
- 16) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 214頁。
- 17) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 214, 217頁。
- 18) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 217頁。
- 19) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 217頁。
- 20) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 217-218頁。
- 21) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 229頁。
- 22) 瀧本誠一編『日本經濟叢書卷五』日本經濟叢書刊行會, 229頁。
- 23) 古賀二郎校訂『長崎志正編』長崎文庫刊行會, 1928年1月, 356-357頁。
- 24) 榎一雄編『華夷変態』上冊, 東洋文庫, 1958年3月, 456-457頁。
- 25) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店, 2002年1月, 336-337頁。
- 26) 榎一雄編『華夷変態』上冊, 490頁。

- 27) 榎一雄編『華夷変態』上冊, 521-522頁。
- 28) 榎一雄編『華夷変態』上冊, 525頁。
- 29) 榎一雄編『華夷変態』上冊, 845頁。
- 30) 「辛亥年冬幫豐利船日記備査」, 松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』樂學書局, 2007年2月, 193頁。
- 31) 同書, 193頁。
- 32) 同書, 194頁。
- 33) 中国地図出版社編『中華人民共和國分省地圖集』新華書店上海發行所, 1992年10月第5版, 46頁参照。
「舟山市」地図, 人民交通出版社編『浙江省公路里程地圖冊』人民交通出版社, 2005年4月, 第1版, 第7次印刷, 13頁。
- 34) 松浦章編『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四一』関西大学出版部, 1989年3月, 8頁(1-134頁)。
- 35) 松浦章編『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』関西大学出版部, 2006年11月, 16頁(1-231頁)。
- 36) 松浦章編『安政二・三年漂流小唐船資料―得御時代漂着唐船資料集八一』関西大学出版部, 2008年3月, 178頁(1-506頁)。
- 37) 同書, 240頁。
- 38) 同書, 296頁。
- 39) 池田好運「元和航海書」, 三枝博音編『日本科学古典全書 第十二卷』朝日新聞社, 1943年8月, 100-108頁(1-808頁)。