

近世東アジア文化交渉と中国帆船

松 浦 章*

Abstract

The Bohai Sea, Yellow Sea, East China Sea, and the Taiwan Straits all lie between the various countries of East Asia. Due to this, from ancient times, the interaction between these various nations was first and foremost dependant upon sailing vessels. However, there was a major difference in the level of development in shipbuilding technology amongst these nations and, consequentially, there was a marked difference in their frequency of ocean voyages. It was in China where naval technology was most highly developed, and the Chinese made an especially large number of voyages over the longest period of time, with their wooden ships boasting the greatest number of journeys. Chinese ships sailed across the seas to the Korean peninsula and to Japan, but, once China strictly enforced the prohibition of maritime trade during the Ming Dynasty, Chinese traders became almost non-existent on the water, and seafaring ships such as merchant vessels decreased sharply during that age. At that time, ocean travel on the east Asian seas was limited almost solely to the South Sea expeditions of Zhèng Hé, ships from Southeast Asian nations bringing tribute to China, the dispatches from Japan to Ming China, and the Ming Dynasty “sakuho” ships sent from China to the Ryukyu Islands. Once maritime bans were eased in the latter part of the Ming Dynasty, however, private ships began to roam at will and the rampant activities of Japanese pirates was evident. Conventionally, only the damage caused by these robbers and pirates is emphasized. And yet, if looked at from another viewpoint, we can say that they played a vital role in cultural interaction.

Once the Kingdom of Tungning in Taiwan was suppressed and the Qings abolished the maritime bans and authorized the overseas travel of merchant vessels, a great many Chinese ships once again sailed outward, not only to Japan but to Southeast Asian nations as well, and the seas of East Asia reached a state where it can be said that Chinese ships had seized command of the sea.

In this paper, I especially want to describe how Chinese ships in the Qing Dynasty played a part in the cultural interaction between East Asian nations.

キーワード：東アジア海域 文化交渉 中国帆船 中国商人 制海権

* 関西大学文学部教授 関西大学アジア文化交流研究センター長 関西大学ICIS事業推進担当者

一 はじめに

東アジアの国々の間には渤海・黄海・東シナ海・台湾海峡などの海洋が介在する。そのため古来より、これらの諸国間の交渉はまず船舶に依拠しなければならなかった。しかし造船技術の発達程度が諸国間には大いに差異があり、結果的には渡海の頻度において顕著な差が見られた¹⁾。このなかでも造船技術などが高度に発達していた中国は、もっとも長期にわたり渡海数が多かった。その最大の渡海数を誇っていたのが中国の木造帆船である。中国帆船は海洋を渡り、朝鮮半島や日本へと来航した。その記録が頻繁に見られるのは朝鮮半島では高麗時代の記録であり、宋の商人が毎年のように中国の華東、華南沿海地域から高麗時代の朝鮮半島へ来航している。日本へは唐代の中国商人が来航していた記録が知られている。そして、寛平六年（唐・乾寧元年、894年）九月に菅原道真の要請により遣唐使の派遣の廃止を決定して以降の日本から入唐した留学僧達は、ほとんどが中国商人の船で中国へ渡っていた。これらの留学僧は帰国時にも中国商人の帆船で日本へ帰り、中国で学んできた最新の学術のみならず、多くの中国の文物や文化をもたらしたのであった²⁾。

明代になると中国は海禁政策を堅持したため、中国商人の渡海は殆ど見られなくなり、商船などの船舶が海域航行することの激減した時代になった。これに対し鄭和の南海遠征³⁾や、朝貢体制のもとで東南アジア諸国の朝貢船の中国来航や日本が明朝へ派遣した遣明船、明朝から琉球へ派遣した冊封船のみが東アジア海域を航行する状況に限定された。ところが明代後期になると、海禁が緩和されるとともに私船の横行や倭寇の跋扈となって帆船の航行が頻繁に見られた⁴⁾。しかしこれら海賊・倭寇の被害のみが強調されるが、視点を替えれば文化交渉の一端を担っていたとも言える。

1) 1974年に中国の泉州沖で発見された中国帆船以来、東アジア海域での沈没船の発見が報告されている。最近の成果では山東半島東部沿海において発見された明代の帆船を含む「蓬萊古船」と呼称された船舶が知られる。山東省文物考古研究所・烟台市博物館・蓬萊市文物局編『蓬萊古船』文物出版社、2006年8月。

さらには、明代の南京にあったとされる鄭和の南海遠征の際の造船所と言われる宝船廠の遺跡の発掘調査も報告されている。南京市博物館編『宝船廠遺址 南京明宝船廠六作塘考古報告』文物出版社、2006年6月。

2) 松浦章「近代東アジア海域間の交流—海洋史の視点から—」『第4回日韓・韓日歴史家会議—「歴史研究における新たな潮流：伝統的知識の役割をめぐって」』財団法人日韓文化交流基金、2004年10月、81～99頁。

山内晋次『奈良平安期の日本とアジア』吉川弘文館、2003年8月、167～194頁。

榎本渉『東アジア海域と日中交流—九～一四世紀—』吉川弘文館、2007年6月、62～104頁。

3) 松浦章「鄭和下西洋六百年の研究成果」『CSAC環流 inter-action』、関西大学アジア文化交流研究センター・ニューズレター、2006年1月31日、6～7頁。

4) 松浦章「明代海商と秀吉「入寇大明」の情報」『末永先生米壽獻呈論文集』、末永先生米壽獻呈論文集記念会、1985年6月。

清朝は台湾の鄭氏を平定すると、海禁を廃止して商船の海外渡航を認可し、多くの中国帆船が日本のみならず東南アジア諸国へと進出⁵⁾し、東アジアの海域は中国帆船によってあたかも制海権を掌握されていたとも言える事態にいたったのである。

そこで本報告では、特に清代における中国帆船がどのように東アジア諸国間の文化交渉⁶⁾の一端を担っていたかについて述べてみたい。

二 中国帆船の活動に関する史料

近年東アジア世界の歴史を研究する中で、渤海、黄海、東海の海域を対象にした海洋史の研究が注目されているが、長きにわたって漢字史料による記録を残してきた中国の正史においても、海洋史に関連する記録はそれほど多くない⁷⁾。ところがこれらの海域沿海の人々は、これらの海域を舞台において永きにわたって歴史を形成してきたのであるが、これらの人々の記録が残された例は皆無に近い。東アジアの海域は相互地域の直接交流を阻む一方、これら海域に接する人々は船舶を利用して相互に交流を展開してきた。その交流の中心となったのは人であり船であり物であった。人は公的な面から見れば、それぞれの国が相手国に派遣した使節や、その随行員⁸⁾であり、また留学の僧侶などがいた。私的な面から見ると一攫千金を夢見た商人達もいた⁹⁾。

船舶はこれらの海域を自由に航行でき短時間で目的地に到達できる船体堅固なものが求められた。海洋を航行できる帆船は世界各地で古くから利用されてきた。特に中国大陸沿海では西欧人によってジャンクと呼称される帆船が活動し、人々や物資の移動に利用されてきたのである。

中国の帆船航海史を回顧するとき最も活動が顕著な時代は清代であった。しかし清代の帆船航運史を研究する際に、最も困難な問題は、その史料が乏しく、しかもそれらの多くは諸書に散在しているため、時間をかけて逐次収集する必要がある¹⁰⁾。さらに史料の乏しい理由として、中国の海上交通や航運等の歴史そのものが、これまで付随的に扱われてきたことによる。このような意味で帆船航運史料の欠を補う意味で、これまで等閑視され注目されていなかった清代帆船の漂着史料が重要となろう。

5) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月。

6) 藤田高夫「文化交渉学の意義」、「グローバルCOEプログラムに採択」所収、『関西大学通信』第346号、2007年7月13日、8頁。

7) 松浦章「中国帆船の航海記録」『関西大学東西学術研究所紀要』第32輯、1999年3月、1～16頁。

8) 松浦章編著『明清時代中國與朝鮮的交流—朝鮮使節與漂着船』台北・楽學書局、2002年3月。

9) 松浦章『中国の海商と海賊』山川出版社、2003年12月。

10) 清代の航運史に関する文献に関しては『水運技術詞典—古代水運與木帆船分冊—』人民交通出版社、1980年10月が四「水運史籍」の中に関係史籍を掲げ、その内容を紹介している。

船舶が海上航行を行う限り、海難事故は避けることの出来ないものであろうが、これまでの中国側の歴史史料には漂着に関する記録を多く見い出せない¹¹⁾。ところが朝鮮半島や日本列島、南西諸島に眼を転じるとその事例は決して少なくはない。これらの地では、他国船のこともあり、各国々の自国船のものに比較して、概して珍奇な記録として詳細に記されて残されている例が多い¹²⁾。

そこでこのような海洋を舞台に活躍した人々や、海域交流に係わった人々の歴史に関する史料を念頭に置いて収集すると、清代には比較的に残されている。たとえば、朝鮮に漂着した中国帆船の例がある。朝鮮王朝時代の『備邊司臚録』¹³⁾には、清代帆船が朝鮮半島に漂着した際の、朝鮮官吏と中国帆船の乗組員との間に交わされた問答による筆談記録が見られ、この中に帆船の航運記録が具体的に記録されていて、清代帆船の航運史料として見る事が出来よう。

清代末期の中国から日本の長崎に貿易のために赴いた商船豊利号の乗員が記した日記『豊利船日記備査』¹⁴⁾は、東アジアの前近代の海洋史において珍しい航海日誌に相当する。同時期の欧米においては、Log book「航海日誌」と呼称された記録が多数残されているなかで、中国船のそれは希有であり、管見の限り他に類例を見ないものであり、航運史料としてはこれ以上のものは今のところ無いであろう。

日本が臺灣を植民地化した1895年から1945年のちょうど半世紀の間には、臺灣を中心とする帆船の航運史料が残され、清代における東シナ海や台湾海峡における帆船活動を知る貴重な記

11) 正史にも漂着船の史料が若干見られるが、清・王士禎の『香祖筆記』巻十一に「元裕間、明州士人陳生附買船、泛海遇風、引至一島」(『筆記小説大観』江蘇廣陵古籍出版社、1983年4月、第16冊、57頁)と宋人の漂着の例をあげている。

清代の事例としては『一班録雜述』(海王邨古籍叢刊、中国書店、『一班録』1990年10月所収)巻一「漂泊異域」(16丁裏～18丁表)に記されたものがある。

12) 松浦章「18-19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』16輯、1983年1月。琉球に漂着した中国帆船の漂着記録が掲げられている。これに対して日本に漂着した中国帆船の史料をまとめたものが関西大学東西学術研究所から次のものが刊行されている。

①大庭脩編著『宝暦三年八丈島漂着南京船資料』関西大学東西学術研究所資料集刊13-1、関西大学出版部、1985年。②田中謙二・松浦章編著『文政九年遠州漂着得泰船資料』関西大学東西学術研究所資料集刊13-2、関西大学出版部、1986年。③松浦章編著『寛政元年土佐漂着安利船資料』関西大学東西学術研究所資料集刊13-3、関西大学出版部、1989年。④松浦章編著『文化五年土佐漂着江南商船郁長發資料』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。⑤大庭脩編著『安永九年安房千倉漂着南京船元順号資料』関西大学東西学術研究所資料集刊13-5、関西大学出版部、1991年。⑥藪田貫編著『寛政十二年遠州漂着唐船萬勝號資料』関西大学東西学術研究所資料集刊13-6、関西大学出版部、1997年。⑦松浦章編著『文政十年土佐漂着江南商船蔣元利資料』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。

13) 松浦章編「海難史料：清代帆船漂到朝鮮國史料—『備邊司臚録』抄録」、松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』台北・楽學書局、2007年2月、5～187頁。

14) 「清代帆船の航海日誌—咸豊元・二年(1852～1853)『豊利船日記備査』」、松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』192～216頁。

録が残されている。その一部が日本の領事報告に見られる。¹⁵⁾日清戦争の結果、日本が台湾を領有することになるが、その初期の時期は清朝中国の末期であり、ちょうどその時期に、台湾と清朝中国の福建省の福州との間で行われていた帆船貿易の記録を、福州にあった日本領事館の領事上野専一が記録している。それらの記録が当時の日本で刊行された『通商彙纂』に掲載された。これは台湾海峡に見られた帆船貿易の貴重な記録である。

三 近世東アジア文化交渉を担った中国帆船

明代後期に海禁が緩和されると福建省沿海の南部を中心として海外へ進出する船舶が増加してきた。そのなかでも現在の厦門付近からフィリピンへ行く商船が急増していた。これらの船舶が、中国からフィリピンへもたらし、持ち帰ったものについて萬曆四十五年（1617）刊の張燮『東西洋考』巻七、餉稅考には次のように記している。

東洋呂宋、地無他産、夷人悉用銀錢易貨、故歸船自銀錢外、無他攜來、即有貨亦無幾。故商人回澳、徵水陸二餉外、屬呂宋船者、每船更追銀百五十兩、謂之加徵。¹⁶⁾

明代の世界観では中国の華南附近を中心に子午線を引き、東の海洋諸国は東洋で、西は西洋であった。¹⁷⁾そのためフィリピンは東洋諸国に位置づけられていた。そのフィリピンから産出する物資は少ないが、フィリピンに來航してきたスペイン人との間の交易では、スペイン人達が新大陸からもたらす銀錢が大部分を占めていたのであった。そのため福建へ戻ってきた中国商船は一艘ごとに銀150兩の追加税を徵収されたのであった。中国からフィリピンへもたらす物資はあっても、中国が必要とする物は無く、銀錢のみであった。しかしこの銀錢は中国经济の質的变化に大いに関係したのである。

それでは、フィリピンにどのような中国製品が運ばれたのであろうか。マニラに渡ったゴンサーレス・デ・メンドーサの1585年に刊行された『シナ大王国誌』には、

絹はチナ人商人が毎年大量にこの諸島に運んでくるものである。二十隻以上の船がこの地に舶載して来る品物の名は、とりどりの絹や、陶磁器、火薬、硝石、鉄、鋼、大量の水

15) 「台湾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」」、松浦章編著・卞鳳奎編譯『清代帆船東亞航運史料彙編』224～317頁。

16) 『西洋朝貢典録校注 東西洋考』中外交通史籍叢刊5、中華書局、2000年4月、132頁。

『東西洋考』巻七、餉稅考の記述は、福建漳州府の崇禎六年（1633）刻『海澄縣志』巻五、賦役志二、餉稅考にはば引用されている。

17) 宮崎市定「南洋を東西洋に分つ根拠に就いて」『東洋史研究』第7巻第4号、1942年8月。『宮崎市定全集19 東西交渉』岩波書店1992年8月、257～277頁。

銀、青銅、銅、小麦粉、胡桃、粟、ビスコチョコ、なつめ椰子の実、リンネルの下着類、種種の色合いで細工をした書物机、網のかぶり物、プラト、エスプミリヤ、錫の水差し、飾り紐、絹の縁綵、キリスト教諸国ではこれまで見たこともないような作り方の金糸、その他数多くの珍奇なものである。これらの品物は何度の言うように、すこぶる安い値段で提供される。¹⁸⁾

と記されるように、毎年定期的にマニラに來航する中国商船は、絹織物などの繊維類や食料品、鉱物類、手芸品など様々なものを持ち渡っていた。これに対して中国へ帰帆する商船は、

非常に高価な物資であり、たくさんの金の製品であり、またエスパニヤの四レアル銀貨であり、これらのものはフィリピナス諸島に運んで行った物資と交換に入手したものであることを知った。¹⁹⁾

とされるように、中国へもたらされる物はほとんどが金製品や銀貨で占められていた。

近世中国の海外輸出品の中でもよく知られている陶磁器も中国帆船で、沿海各地や海外へと搬出されている²⁰⁾。

この事例からも明らかなように、様々な中国製品を東アジアの海外諸国、とりわけフィリピンにもたらした中国帆船は、中国国内の経済事情を変革させるに貢献した銀を持ち帰っていたのである。

中国にもちかえられた銀錢はどのようになったのかについて清の記録に見える。慕天顔の「請開海禁疏」によれば、

……猶記順治六七年間、彼時禁令未設、見市井貿易、咸有外國貨物、民間行使、多以外國銀錢、因而各省流行、所在皆有、自一禁海之後、而此等銀錢、絕跡不見一文。即此而言、是塞財源之明驗也。可知未禁之日、歲進若干之銀、既禁之後、歲減若干之利。揆此二十年來、所坐棄之金錢、不可以億萬計、真重可惜也。今則盛京・直隸・山東之海船、固聽其行矣。海洲・雲臺之棄地、亦許復業矣。香山・壘門之陸路、再準貿販矣。²¹⁾

順治六、七年（1649、1650）には清の海禁が実施されていなかったため、外国との貿易が行われ、その結果外国の銀貨が中国に輸入され中国国内で流通していた。しかし、その後に海禁

18) 長南実訳・矢沢利彦訳注『シナ大王国誌』岩波書店、1965年11月、521頁。

19) 同書、259頁。

20) 松浦章「明清時代中国の海上貿易と陶磁器の流通」『貿易陶磁研究』No.27、2007年9月、4～14頁。

21) 賀長齡『皇朝經世文編』卷二十六、戸政一、理財上。

である遷界令が実施されると外国からの銀貨の流入が見られなくなり、中国国内の経済の停滞化が促され国家財政にも影響を及ぼした。しかしその海禁が廃止されると国内の経済は活性化して東北沿海のみならず江南の沿海地域の市鎮や廣東沿海の陸路も貿易活動に関係して活性化していったと見られた。

このように、中国帆船によって国内にもたらされた外国銀貨は中国国内の流通貨幣の代用として使用され国内経済を活性化するのに大いに貢献していたことが分かる。そして中国帆船によって国内にもたらされた銀貨の量はどれほどであったろうか。雍正十一年（1733）の官吏の報告によると、次のようにある。

閩省一年出洋商船、約有三十隻、或二十八、九隻、每船貨物價值、或十余萬、六、七萬不等、每年閩省洋船、約有番銀二、三百萬、載回内地、以利息之盈餘、佐耕耘之不足。²²⁾

18世紀前半の福建からは毎年海外に渡航する商船は30隻ほどあった。これらの商船は中国からは一隻当たり6万から10万の価値の中国産品をもたらしていた。そして海外から持ち帰った外国銀は毎年合計200万両から300万両にのぼり、国内の農業収入の不足を補うに充分であったと見られていた。

このような物流の動きのみならず、中国帆船は人的流動にも貢献していた。雍正十年（1731）の福建省南部の報告では、フィリピンへ渡航した帆船には、次の人々が搭乗していた。

於上年（雍正十年）十二月二十四日、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。²³⁾

とあるように、商船戶姚錦春の一船には、乗員が25名、商客が20名の他に、「另有無照偷渡客民一百五十七名」²⁴⁾と、海外への渡航許可を得ていない乗船者が157名もいたのである。彼らが拿捕された南澳島は位置的には廣東省の最東端の海上に位置しているが、管轄上、島の西半分が廣東省の管轄で、東半分が福建省の管轄になっており、南澳汛と雲澳汛とは福建省の管轄であった。その福建省管轄側の南澳島において拿捕されたのである（次の写真参照）。

南澳島において拿捕されたこれらの人々は、フィリピンに渡り新天地で新たな生活を築く人達であった。その報告を受けた福建総督の郝玉麟は、

22) 郝玉麟、雍正十一年四月初五日付奏摺、『宮中檔雍正朝奏摺』第21輯、国立故宫博物院印行、1979年7月、353～354頁。

23) 郝玉麟、雍正十一年四月初五日付奏摺、『宮中檔雍正朝奏摺』第21輯、353頁。

24) 郝玉麟、雍正十一年四月初五日付奏摺、『宮中檔雍正朝奏摺』第21輯、353頁。



南澳島（2007年8月撮影）



南澳島の旧・閩粵南澳総鎮府跡



旧・閩粵南澳総鎮府跡の「閩粵界」碑
この碑を境に福建省と廣東省の管轄を異にした。

呂宋地方、係西洋干絲臘泊船之所、自廈門至彼、水程七十二更、漳泉二府人民、向在該處貿易者多、現在住居者、約有一二萬人、地極繁盛、人多殷富、內地載往貨物、俱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、內地百姓人勢衆多、……²⁵⁾

と雍正帝に報告しているように、呂宋とあるが、フィリピンのマニラはスペインの支配するところであり、廈門から水路七二更の距離にあり、福建の漳州府や泉州府の人々が多く貿易に赴き、当時既に1万から2万の人々が居住しており極めて繁栄していた。福建から中国産の物資を載せてマニラに至れば、帰帆に際してスペイン船が新大陸からもたらした銀が、中国からの

25) 郝玉麟、雍正十一年四月初五日付奏摺、『宮中檔雍正朝奏摺』第21輯、353頁。

貨物と交易される状況であった。フィリピンに居住するスペイン人は2,000~3,000人に過ぎないのに対してマニラに居住する中国の人々の数は遙かにそれを凌駕していたのであった。

これらの人々は現在世界に在住する華僑・華人の先駆となる予定の人々であった。新天地で小中華世界を築き現地の社会や文化と融合して中国本土とは異なる文化形成をしていったと思われる。

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。そこで、どのような中国産品が日本にもたらされたかを、長崎においてオランダ側は中国商人を商敵として監視し、中国商船の積荷を記録している。²⁶⁾ 同時期に中国帆船によって長崎、またはシンガポールや琉球帆船によって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。

1823年（文政6年）に長崎へ来航した中国商船未六番船の積荷について見てみたい。文政六年の未六番船は十二月十九日夕刻に長崎港へ入港した。船主は周藹亭と楊啓堂であった²⁷⁾。

1823年（文政6年）長崎来航中国商船未六番船の積荷

大羅紗	47反
色へるへとあん	60反
ごろふくれん	10反
氷砂糖	39,400斤
砂糖	11,000斤
最上砂糖	67,000斤
並砂糖	60,000斤
鼈甲・爪	1,310斤
白蠟	40,930斤
格子縞絨緞	20反
絨緞	1,200反
中国紙	400連
カントン人参	500斤
沈香	570斤
肉桂	840斤
大腹皮	2,060斤

26) 永積洋子編『唐船輸出入品数量一覧 1637~1833年』創文社、1987年2月。

27) 大庭脩編著『唐船進港回棹録 高原本唐人風説書 割符留帳—近世日中交渉史料集』関西大学東西学術研究所資料集刊九、関西大学東西学術研究所、1974年3月、11、160頁。

薬種	67,290斤
スタメット	15反
繻子	46反
黒紗綾	10反
赤縮緬	30反
長尺糸巴	100反
象牙	1,570斤
黒檀	13,270斤
辰砂	300斤
甘草	4,640斤
麻黄	4,750斤 ²⁸⁾

このオランダ商館側の記録に対して、中国側、日本側の記録は管見の限り見えない。両国の積荷に関する詳細なものは断片的にしか残されていない。そこで上記に掲げた文政六年の時期に近い、文政九年（1826）に静岡県に漂着し、長崎に曳航されて文政八年の酉八番船に番立てされた得泰船の場合の積荷目録に相当する「通船貨数」を示してみたい。酉八番船は文政九年五月七日に長崎に入港している。船主は長崎在留中の劉景筠と同船に搭乗していた楊啓堂であった²⁹⁾。文政八年の酉八番船となった得泰船の積荷は次の通りである。

文政八年（1825）酉八番船得泰船の積荷目録

通船貨数

計数

一 大呢	ラシャ	十箱
一 嚙岐	ヘルヘトワン	三箱
一 毡毯	ラシャノルイ	六件
一 蛮紬	ケンチウ	十捲
一 紅氈	毛セン	五十捲
一 屑線	糸クズ	二十色
一 奏本	白昏	百三十篋
一 六尺本	紙	四十件
一 琉字玳瑁		二箱
一 真字	同	一箱

28) 永積洋子氏編『唐船輸出入品数量一覧 1637-1833年』創文社、1987年、246頁。

29) 大庭脩編著『唐船進港回棹録 島原本唐人風説書 割符留帳—近世日中交渉史料集』11、176頁。

一	琉字玳爪	ベッカフ	一箱
一	真字	同	一箱
一	上字	同	一箱
一	上玳瑁		一箱
一	暹木	蘇枋	一百六十梱
一	白鉛	トタン	三百八十提
一	石羔	ヒキカウ	二百包
一	大象牙	ゾウケ	十枝
一	刀砂	朱砂	二箱
一	碗青	ヤキモノ磁器	四簍
一	甘草		四十七件
一	大黄		四十一件
一	黄芩		三十七件
一	麻黄		三十八件
一	檀香	ビヤクタン	十五件
一	木香		三十箱
一	山歸	サンキライ	一百件
一	口芪	黄芪ワウギ	十七件
一	蒼朮	ワウシュツ	二十五件
一	中菓	ソウカユ	四十件
一	西附	ブシ	五件
一	甘松		四件
一	捲桂	ヤキワツケイ	十二件
一	藿香	藿梗	二十九件
一	猪苓	キヨレイ	十二件
一	象貝	去痰羔	二箱
一	烏蛇	ウジヤ	六箱
一	斬蛇	ヘビ	一箱
一	赤石脂	シャクセキシ	十二件
一	志條	風ノ羔	十件
一	牛膠	コシツ	三件
一	君子	シクンシ	二件
一	常山	ショウゲン	十五件
一	乳香		五箱

一 大戟	タイゲキ	二件
一 川棟	ツナ センレンシン	三件
一 雷丸	ライグワン	四件
一 山査	サンサシ	六件
一 甘遂	カンズイ	三件
一 瑣陽	サイヨウ	二件
一 獨活	ドククワツ	三件
一 連翹	レンギヤウ	六件
一 五靈子	ゴレイシ	二件
一 白芷	ビャクシ	三件
一 棗仁	サンソウニン	二件
一 肉蓯蓉	ニクシュウイツ	四件
一 白氷	氷サトウ	一百連
一 頂番糖	砂糖頂番ハ極上	三百包
一 三盆	上サトウ三盆押シ	六百五十包
一 泉糖	中サトウ泉ハ地名也	五百包

本船在洋中、因遇風浪、拋同貨物約六七十件、俟到長崎之日、點清另呈報。

文政九年正月 寧波船主 劉景筠 楊啓堂³⁰⁾

この「通船貨数」は、長崎へ貿易のために積み込まれていたもので、大別すれば、織物類、漢方薬剤、砂糖類になろう。先のオランダ商館側の記録で見た文政六年未六番船の積荷内容も、この西八番得泰船の積荷とほぼ同傾向であったことがわかる。

両船にも共通して最大の積載量を占めたのは、文政六年未六番船では氷砂糖、砂糖、最上砂糖、並砂糖であり、4種の合計が177,400斤にのぼる。西八番得泰船の場合は斤数は不明であるが、「通船貨数」の末尾に記される砂糖類3種で合計1,450包であった。

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った。これに関して道光二十三年（1843）補刻の『乍浦備志』巻十四、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⁾

と要約するように、福建や廣東で生産された砂糖が大部分を占め、他に日本人がもとめた様々

30) 田中謙二・松浦章編著『文政九年遠州漂着得泰船資料』関西大学出版部、1986年3月、28～30頁。

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。

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、日本の近代化の基礎的な構築は、この中国帆船の往来によっていたとも考えられる³²⁾。

島嶼部の琉球王国の場合も、琉球からの朝貢船の派遣と言う形態がほぼ全体を占めていたと言えるが、中国からの物流が大きな役割を担っていた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銭4分2厘であった。琉球国は清朝中国の朝貢国であったから、朝貢船が福州への入港、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が、どれほどの貨物税が免除されていたかが記録されている。上記二隻の琉球国の朝貢船の那覇への帰帆に際して免税とされた高額の貨物名を上位から列記してみると以下のようなになる。

洋 参	6,500斤	税銀	682.5両	32.5%
銀 朱	2,000斤	税銀	546両	26.0%
細茶葉	28,800斤	税銀	172両	8.2%…以上3件の小計66.7%
粗薬材	120,940斤	税銀	120.94両	
玳 瑁	3,500斤	税銀	105両	
沈 香	3,400斤	税銀	102両	
蘇 木	40,000斤	税銀	60両	
粗磁器	10,560斤	税銀	16.96両	
白 糖	16,960斤	税銀	16.96両	
甲 紙	25,000斤	税銀	15.75両	
毛邊紙	73,650張	税銀	4.714両	
合 計		税銀	1842.824両	以上87.8%
（全銀税2099両5銭4分2厘 100%）				

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

32) 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。

33) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月。

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。

糖を購入しているが購入量は1万7千斤と、同時期の長崎にもたされた量の10分の1程度である。これらの傾向は次の道光六年（1826）の積荷目録からも明らかである。

道光六年六月に福州から帰帆した琉球の朝貢船の積荷を以下述べてみたい。

中花綢	200疋	税銀4両
上縐紗	118疋	税銀3両5錢4分
氈條	1,002斤	税銀2両4分
粗藥材	18,743斤	税銀108両7錢4分3釐
黃連	200斤	税銀6両
豆蔻	200斤	税銀2両7錢2分
細茶葉	54,000斤	税銀324両
油傘	5,940把	税銀5両9錢4分
粗磁器	45,697斤	税銀45両6錢9分7釐
白糖	12,410斤	税銀12両4錢1分
洋參	3,000斤	税銀12両4錢1分
玳瑁	3,000斤	税銀90両
丁香	7,000斤	税銀140両
沈香	4,000斤	税銀120両
木香	4,000斤	税銀16両
蟲絲	3,700斤	税銀22両2錢
上象牙	100斤	税銀3両2錢
毛邊紙	75,400張	税銀4両8錢2分6釐
甲紙	18,600斤	税銀11両7錢1分8釐
鐵針	11萬根	税銀2両2錢
粗夏布	1,568疋	税銀4両7錢4釐
油紙扇	11,250把	税銀7両5錢
土油紙粗扇	11,800把	税銀3両5錢4分
織絨	138疋	税銀2両7錢6分
大油紙	5,620張	税銀2両2錢4分
線香	7,800斤	税銀6両2錢4分
篋箕	28,200把	税銀2両2錢5分6釐
土漆茶盤	7,500箇	税銀12両
漆箱	161箇	税銀3両2錢2分
胭脂	3萬張	税銀6両

蘇木	32,000斤	税銀48両
銀硃	11,200斤	税銀145両 6 錢
徽墨	80斤	税銀 4 錢
器錫	750斤	税銀 1 両 5 錢
苧麻	578斤	税銀 4 錢 6 分 2 釐
小鼓	70面	税銀 1 錢 4 分
古綱衣	161件	税銀 1 両 2 錢 8 分 8 釐

以上共免過税銀1,488両 9 分 2 釐³⁵⁾

とある。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。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。この品目だけを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。

中国から日本へ向けての貨物名に見られないものとして、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生産されていたことから、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ていた。そのことは次に述べる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 税銀六十五両二錢三分二厘」³⁶⁾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 税銀三十両三分」³⁷⁾とあり、二號貢船の清單にも「中茶葉 一萬十斤 税銀三十両三分」³⁸⁾とある。二隻の貢船で中茶葉二萬二十斤、約12トンの茶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 税銀三十両九錢六分」³⁹⁾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 税銀三百九十二両二錢二分」⁴⁰⁾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。乾隆四十二年（1777）正月に帰帆した接貢船は「中茶葉 七千三百六十斤 税銀二十二両八分」⁴¹⁾、乾隆四十三年（1778）

35) 中国第一歴史档案館編『清代中国琉球関係檔案選編』中華書局、1993年4月、632-633頁。

36) 『清代中琉関係檔案選編』111頁。

37) 『清代中琉関係檔案選編』155頁。

38) 『清代中琉関係檔案選編』157頁。

39) 『清代中琉関係檔案選編』166頁。

40) 『清代中琉関係檔案選編』173頁。

41) 『清代中琉関係檔案選編』186頁。

正月に帰帆した一號貢船は「中茶葉 一萬五百斤 税銀三十一兩五錢」⁴²⁾、二號貢船は「中茶葉 一萬四百六十四斤 税銀三十一兩三錢九分二厘」⁴³⁾とあるように二隻の貢船で約12トンもの中茶葉が琉球国へもたらされた。嘉慶八年(1803)五月に帰帆した二號貢船の清單には「細茶葉 九百八十斤 税銀五兩八錢八分」⁴⁴⁾、道光十八年(1838)閏四月に帰帆した接貢船の場合は「細茶葉 二萬五千斤 税銀一百五十兩」⁴⁵⁾であった。このように琉球国は、中国から大量に中国産の茶葉を買っていた⁴⁶⁾。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したようで、永らく福建産の茶葉が好まれていた⁴⁷⁾。

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、貢船と接貢船とでは大きな差はない。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(七年、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、らくだの毛かアンゴラやぎの毛を用いた毛織物であり、一般にはらくだ織りとされる毛織物である。

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船載されるイギリス産の毛織物で在った可能性が高い。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、“ペルペトアン”、“ヘルヘトアン”とされる欧州産の羊毛織物商品であった⁴⁸⁾。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、何れもが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、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。この船の積荷の粗素材、細茶葉、粗磁器、白糖、甲紙の重量の合計は338,139斤で約192トンに達する⁴⁹⁾。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

42) 『清代中琉関係档案選編』192頁。

43) 『清代中琉関係档案選編』193頁。

44) 『清代中琉関係档案選編』350頁。

45) 『清代中琉関係档案選編』774頁。

46) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月、225～228頁。

47) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』229～236頁。

48) 日本大辞典刊行会『日本国語大辞典』小学館、1975年9月、674頁。

49) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月、145頁。

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⁵⁰⁾。

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。⁵¹⁾

と証言して、1824年即ち道光二十四年、日本の文政七年に厦門からシンガポールに到着した中国帆船の積荷目録を掲げている。その積荷とは以下のものであった。

1824年1月25日シンガポール到着厦門船の積荷目録

陶磁器、32種の様々の形と型からなる	660,250個
床タイル	10,000個
笠石（冠石）	200個
黒いニスの光沢ある紙傘	12,000個
斑入り傘	3,000個
練り菓子	50箱
砂糖飴	166箱
干菓子	60箱
kin-chin 食用植物	12束
干し茸類 食用	6箱
干し茸	6箱
乾燥果物	40籠
砂糖菓子	50箱
麵	8箱
塩魚	5籠

50) 夫馬進編『増訂 使琉球録解題及び研究』沖縄・榕樹書林、1999年9月。

松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』191～204頁。

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

塩付け果物	100壺
葉	10包
絹製靴	10箱
布製靴	10箱
藁製靴	5箱
香木	20箱
灯火油	20箱
タバコ セレベス市場向け	350箱
タバコ 中国人居住者向け	220箱
櫛	10箱
細筆	1箱
乾燥塩漬け野菜	40壺
酢漬け野菜	400壺
南京木綿	100梱
南京木綿	20箱
金モール糸	20箱
お茶	110箱

積み荷の総額は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。⁵²⁾

とある。廈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であるが、参考として中国側の記録である光緒六年即ち1880年10月の「與上海通商有約各国簡況」によれば、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。

查新加坡現爲英國所管、距上海六千六百二十一里、距西印度即孟買出小土之國七千一百八十九里、距東印度即加爾答搭出大土之國四千七百六里、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。⁵³⁾

とある。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

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

53) 中国第一歴史檔案館編『清代中国與東南亞各国関係檔案資料匯編』国際文化出版公司、1998年4月、217頁。

ドの孟買：ボンベイ現在のムンバイから7,189里、東インドの加爾答：カルカッタ現在のコルカタからは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⁵⁴⁾、日清戦争後に日本が台湾を統治して以降も、なお台湾の帆船が重要な輸送機関とした機能していたのであった⁵⁵⁾。

四 おわりに

周知のように、東アジア世界には海域が存在し、その海域を古来より帆船航行によって相互に交流が続けられてきた。そのなかでも多くの帆船航運を支配していたのが上記のように中国帆船であったことは歴然とした事実である。この視点を欠如しては東アジアの文化交渉を論じることは困難であろう。

中国帆船と広義で言えば簡単であるが、海洋の自然条件によって帆船の構造も異なり、中国大陸の中央部に相当する長江口以北の海域では沙船を主とする平底型海船が優位を占めていた⁵⁶⁾。これに対して、長江口以南の海域では鳥船を中心とする尖底型海船が有利であった⁵⁷⁾。このように、微視的にみれば中国の主要港を中心に機能を異にする帆船が存在するわけであり、これらの詳細な検討が東アジア文化交渉にも様々な差異を生じているものと考えられる。

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

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

56) 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。

57) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月。

特に上述したように広範なアジア海域に位置する長崎、那覇、シンガポールの三地に中国帆船や琉球帆船によってもたらされた積荷目録からも知られるように、ほぼ同時期に中国大陸からではあるが、一は浙江省嘉興府平湖縣乍浦鎮から長崎に向かった中国帆船、二は福建省福州から琉球国の那覇港に帰帆した琉球帆船、三は福建省南部の厦門から東南アジアのシンガポールに赴いた中国帆船が積載していた貨物には若干の類似性が見られたものの、大局的にはその内容は大いに相違したことは一目瞭然であろう。各地におけるそれぞれの国の需要と供給の形態が、相互間の物流形態において明確に相違していたことを如実に証明するものであり、このような積荷目録の分析は、それぞれの国々の文化の多重性を剥離し解明する一方法ともなる。

東アジア海域において圧倒的に優勢であった中国帆船⁵⁸⁾が、東アジア海域の文化交渉の維持に大きく貢献していた事実も看過できるものではない。しかしながら、これまで中国帆船による船舶の航運史⁵⁹⁾や、船舶史⁶⁰⁾などの研究は進展してきているが、船舶の航行による文化交渉史がどのようなものであったかの検討は十分には行われていない。そこでこれら中国帆船による東アジアの海域航運による文化交渉に果たした役割を詳細に検討することが、同時に東アジア文文化交渉学の構築の上にも大きく貢献するものと考えられる。



膠州湾金家口天后宮に展示されていた帆船模型
(青島市博物館、2007年8月13日撮影)



福建の海船模型 (厦門鄭成功紀念館、
2007年8月23日撮影)

58) 松浦章「十七世紀以降の東亞沿海航運與中國帆船：沙船・鳥船爲中心探討」(卞鳳奎譯)『海洋文化學刊』第二期、国立台湾海洋大学、2006年12月、5～24頁。

59) 郭松義・張澤成著『中国航運史』中国文化史叢書61、台北・文津出版社、1996年8月。

60) 王冠倬編著『中国古船』海洋出版社、1991年8月。

福州と帆船貿易



1900年頃の閩江福州の大橋付近 右側の帆柱が林立している様子が窺われる。
『福州舊影』人民美術出版社、2000年6月、17頁。



3本マストの大型帆船 山東との貿易に従事していたとされる。
『福州舊影』15頁。

現代の中国帆船



廈門高崎の木材ジャンク（1981年4月撮影）



広東省饒平縣柘林港の漁船 船体は古来の形式を残していると思われる。
2007年8月25日撮影