



## 中国帆船による漂流民の本国帰還

著者	松浦 章
雑誌名	東アジア文化交渉研究 別冊 = East Asian Cultural Interaction Studies Supplemental
巻	8
ページ	83-98
発行年	2012-02-01
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/6252">http://hdl.handle.net/10112/6252</a>

# 中国帆船による漂流民の本国帰還

松 浦 章\*

## 要旨

東アジアの海域には東シナ海（中国：東海）などの海域が広がり中国大陸、朝鮮半島、日本列島、南西諸島に興亡した国々との直接交流を阻んできたが、他方、帆船の航行により相互の交流を促進してきた。このような海域は西方のヨーロッパ大陸と小アジアそしてアフリカ大陸によって囲まれた地中海にも見られ、海域沿海地域の相互間の文化交流が船舶によって行われてきた。このような海域における沿海諸国との交流が具体的にどのように行われていたのかを、近世の東アジア海域における事例から、東アジアにおける東シナ海などの海域が西方の地中海と同様な役割をはたしていたことを述べたい。

キーワード：東アジア海域 東シナ海 中国帆船 漂流民 本国帰還

## 1 緒言

東アジアには中国大陸、朝鮮半島、日本列島、南西諸島、台湾などの陸地・島嶼に囲まれた渤海、黄海、朝鮮海峡（韓国：南海）、東シナ海（中国：東海）などの海域、近年は環中国海とも総称される海洋が存在している。これに対して西方において大きな文化圏を形成したヨーロッパ大陸と小アジアそしてアフリカ大陸に囲まれた地中海海域圏が存在する。この環中国海と地中海とを比較考察することは可能であろう。

地中海は古代ローマ帝国の時代において穀倉地帯の北アフリカやエジプトからの食料供給の重要な幹線航路を形成していた。その後、アラビア半島から北アフリカに形成されたイスラーム圏の勃興によって北のヨーロッパ大陸側のキリスト教圏と対峙する強固な海溝の役割を担っていた。地中海は大局的な歴史から見れば、時には有効な交通路としての機能を有し、時には強固な海溝として機能していたと言えるであろう<sup>1)</sup>。

これに対して東アジアの環中国海の機能を考察する時、東アジアの海洋は古代より中国と周

---

\* 関西大学文学部教授 関西大学 ICIS 事業推進担当者 関西大学東西学術研究所長

1) フレルナン・ブローデル著、浜名優美訳『地中海』2、藤原書店、1999年1月、163～277頁。

縁諸国との相互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が、交流の中心となったのは中国船であった<sup>2)</sup>。

そこで、本稿では東アジアの海域において中国船が諸国間の相互交流にどのような役割を果たしたかを、17-19世紀の時期を中心に漂流民の送還に貢献した中国船の活動に関して述べて見たい。

## 2 近世東アジア海域における海域交流状況

17世紀以降の東アジア海域において、朝鮮国や日本国、琉球国では相互の沿海地域や島嶼部との間を結ぶ沿海航運は極めて積極的に認められていたが、海外への渡海は厳しく禁止されていた。朝鮮王朝は政府物資の海上輸送としての漕運体制は整備されていた<sup>3)</sup>。日本では江戸時代初期より沿海の海運は勃興し、千石船などと俗称される大和型の船舶が造船され<sup>4)</sup>、本州を中心に東廻り航路や西廻り航路が開拓され、菱垣廻船、樽廻船、北前船などが活躍した<sup>5)</sup>。近世の琉球国では地船、馬艦船、大和船など琉球国内の島嶼部を結ぶ重要な船舶が活動していた<sup>6)</sup>。沖縄本島北部海域で利用された山原船<sup>7)</sup>と総称された船舶、中国の造船技術の影響を受けた馬艦船<sup>8)</sup>など船舶を利用した島嶼間の航運が展開されていた。

しかし清朝中国のこの海域で最も活躍したのは、“沙船”、“鳥船”、“福船”、“廣船”などと呼称された清代の四大海船とされる中国帆船であった<sup>9)</sup>。

2) 松浦章「前近代東アジア海域間の文化交渉」、松浦章『近世東アジア海域の文化交渉』思文閣出版、2010年11月、3～28頁。

3) 李大熙『李朝時代の交通史に関する研究—特に道路・水路網を中心に—』雄大閣出版、1991年9月、105～129頁。

4) 石井謙治「千石船（大和型荷船）」、須藤利一編『船—ものと人間の文化史』法政大学出版局、1968年7月、150～182頁。

石井謙治『和船I—ものと人間の文化史』法政大学出版局、1995年7月、1～134頁。

5) 柚木学「江戸時代の海運」、須藤利一編『船—ものと人間の文化史』183～203頁。

6) 高良倉吉「近世琉球における海運史の一側面—預船の事例とその検討」、高良倉吉『琉球王国史の課題』ひるぎ社、1989年10月、290～306頁。

高良倉吉「多良間島に見る地船海運の実態」、高良倉吉『琉球王国史の探求』榕樹書林、2011年8月、211～235頁。

直田昇「沖縄を中心としての通路」（直田昇『沖縄の交通史—本土を中心とした』京都出版（株）、1957年6月、233～239頁）は、沖縄諸島の古来からの諸港を素描している。

7) 池野茂「琉球山原船水運を担った船舶を中心に」、柚木学編『日本水上交通史論集』第5巻、1993年6月、313～355頁。

8) 喜舎場一隆「『馬艦船』新考」、柚木学編『日本水上交通史論集』第5巻、1993年6月、357～403頁。

9) 周世徳「中国沙船考略」『科学史集刊』第5期、1963年4月。

田汝康「十七世紀至十九世紀中葉中国帆船在東南亞洲航運和商業上的地位」（『歴史研究』1956年第8期）、同論文は田汝康『十七—十九世紀中葉中国帆船在東南亞洲』（人民出版社、1957年2月）として出版



A Foreign Trader (John Barrow, *Travels in China*. 1804, p.36)

特に上海や崇明を中心とする平底型海船の沙船は、長江口から渤海沿海まで北上し、渤海沿海の錦州、牛莊、蓋州などへ至り、上海棉布や茶葉などの江南産品をもたらし、帰帆には東北産の大豆などの穀類を江南地域にもたらした<sup>10)</sup>。

他方、外洋航行に適したのは尖底型海船の鳥船、福船、廣船であった。特に鳥船は福建を中心とする海域のみならず、渤海沿海まで進出し錦州、蓋州、天津までも航行域として活躍している<sup>11)</sup>。

### 1) 1760年福建同安船の航海

東アジアの海域を広範囲に活動した事例を幾つか掲げてみたい。琉球国の『歴代寶案』に収録された文書として乾隆二十五年十一月十一日（1760・12・17）に琉球国の大島名瀬大熊地方に漂着した中国船の航海事例は次のようであった。

---

されている。田汝康「再論十七世紀至十九世紀中葉中国帆船業的發展」(『歴史研究』1957年第12期)。

田汝康「十五世紀至十八世紀中国海外貿易發展緩慢的原因」(『新建設』1964年8・9月合刊)があり、これら田氏の論考は田汝康『中国帆船貿易與対外関係論集』(浙江人民出版社、1987年11月)に収録されている。

陳希育『中国帆船與海外貿易』厦門大学出版社、1991年4月、同書は中国古代から清代までの中国帆船の海外活動について述べる。

郭松義・張澤咸『中国航運史』台北・文津出版社、1997年8月。

10) 郭松義「清代国内的海運貿易」『清史論叢』第4輯、1982年12月。

松浦章「清代における沿岸貿易について一帆船と商品流通一」、小野和子氏編『明清時代の政治と社会』京都大学人文科学研究所、1983年3月。

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。

11) 松浦章『清代帆船沿海航運史の研究』関西大学出版部、2010年1月、26～72頁。

乾隆二十五年十一月十一日夜。有中国被風難人一名。坐落米櫃。飄至大島名瀨大熊地方。詢拋難人陳天相口称。相是係福建泉州府同安縣商民。表兄蔡韜官。亦係同安人民。買有商船一隻。相亦相帮表兄。在船理事。通船舵梢原共二十六名。本年五月間。在廣東裝載貨物出港、到天津府發売。又買紅棗。于十月初二日。由天津駕回廣東。不料十七日夜。狂風大作。砍桅失舵。貨物丟棄。隨風飄蕩。(中略) 惟天相一人。胆小仍在原船。飄蕩。(中略)<sup>12)</sup>

福建同安縣の商人陳天相は、表兄の蔡韜官が、商船1隻を買ったのに乗組み、計26名の乗員とともに乾隆二十五年(1760)五月、廣東において貨物を積込み、天津へ行き、それを売却し、天津において紅棗を購入して、天津から廣東に回航する途中において海難に遭遇して琉球国の大島に漂着したのであった。この船の場合、おそらく福建の同安において造船された船を使って南の廣東省に赴き同地で交易品を積載し、同地から北上して天津まで航行し交易して、廣東に回航する予定の航海であったことがわかる。このことから中国沿海を廣東から天津と遠距離航海していたことが知られる。

廣東⇒天津⇒(廣東)⇒琉球国・大島→那覇→福州

(⇒：中国帆船による航行を示す。以下同じ)

## 2) 1777年天津籍船の航海

清代の帆船がどれほどの大きさであったかは判明するものは多くないなかで、比較的形狀の判明する例が朝鮮半島に漂着した例から知られる。

乾隆四十二年(1777)十一月十七日に朝鮮の茂長に漂着した中国船の事情は「茂長漂人間情別單」として残されている。

問、爾們共幾人、而漢人耶、滿州人耶。

答、同舟共二十九人、而俱是漢人。

問、爾們二十九人姓名年紀居住。

答、船戶金長美年四十五 住直隸天津府天津縣

舵工陳 玉年四十五

水手曾 福年三十 張 祿年二十五 蘇 壽年二十四 郭 成年三十一

李 吉年三十五 蘇 全年二十 禹 寶年四十 李 五年三十七

楊 旺年二十四 許 三年三十六 林 雲年三十三 林 珍年二十一

顏 祥年二十二 李 照年二十二 王 安年二十五 陳 拱年二十

伍 祥年二十三 高 陞年二十九 林 發年二十九 洪 升年二十七

王 晉年二十八 蘇 彩年二十三

12) 『歴代寶案』第二集45、台湾大学、3016~3017、3022~3023頁。

已上二十三人、住福建省泉州府同安縣。

客人李 光年六十 羅 五年五十一

已上二人住廣東省廣州府南海縣。

洪 燦年三十 蘇 景年五十三 蘇 相年二十

已上三人住福建省泉州府同安縣。

問、爾們二十九人外、無他渰傷、亦果無疾病者耶。

答、同來二十九人、幸得全活、客人李光、羅五、本有嗽喘、冒寒添痛、而不至委頓矣。

問、爾們因甚麼事、何月何日、自何處乘船、到何處漂風耶。

答、俺們本以船戶行商之人、今年九月二十八日、自天津縣大沽營、貿載涼花棗子、欲往廣  
州省交易、十一月初七日、行船到山東省登州界、忽值西北風大作、飄蕩外洋、幾死者  
數、至十四日夜、風勢越猛、大船簸揚、船板縫口、坼而水入、漸至沉沒、人皆急於圖  
生、僅拾隨身物件、跳下汲水小船、隨波東西、莫適所向、十七日丑時量、轉泊於貴境、  
而所載涼花棗子糧饌之屬、大船破碎時、隨而飄失矣。涼花即綿花

問、爾們既是十四日跳下小船、十七日來泊我境、則其間二三日、在於何處、喫得何物而救  
飢耶。

答、跳下小船時、收載一石三斗糧米與若干棗子、又有一小鼎、故或煮粥以飲、或啖棗救飢、  
而地方則飄蕩外洋、莫辨何處矣。

問、爾們二十九人中、船戶在天津縣、舵工、水手等、在同安縣、二人在南海縣、天津屬直  
隸、同安屬福建省、南海屬廣東省、則相距絕遠、緣何以作伴同船耶。

答、天津同安之商船、互相往來買賣、天津之船、或雇同安之水手、同安之船、或雇天津之  
水手、故俺於去年冬、自天津裝貨、到同安發賣、今年五月、自同安買貨、還到天津、  
而舵工、水手雇傭、同安縣人、惟憑照驗、無所拘礙、乃所以便行商之道也。

問、天津之於廣東、比同安尤為絕遠、廣東客人、緣何作伴耶。

答、廣東客人李光等、適以行商來天津、故與之同舟也。

問、爾們所破船、官船耶私船耶、船之長廣幾許、帆等幾個、船號云何。

答、船是商船、其長十丈、其廣一丈六尺、建三桅、前桅長五丈抱半圍、中桅長九丈抱二圍、  
後桅長三丈抱半圍、船號則商字第六十九號。

問、爾們船、是商船、則有縣票關票裝貨執照等公文耶。

答、非江南福建等地船、則無縣票關票、故俺們船、只有驗單一張執照一張、而驗單見在、  
執照遺失於蒼黃之時矣。

問、爾們、驗單上、列書戶駕掌水手姓名、並為二十四人、而今來者為二十九人驗單、係是  
歸驗於官府者、則人數之相左何也。

答、李光等五人、以客人同舟、故名不載於驗單、而數人之相左、別無所妨。

問、駕掌之稱、云何。

表1 天津船籍商字69号船の形状

全長	10丈	32.00m
船幅	1丈6尺	5.12m
前帆柱	5丈	16.00m
中帆柱	9丈	28.80m
後帆柱	3丈	9.60m

答、舵工或稱駕掌。

問、爾們、當初裝載涼花幾斤、棗子幾石、價為幾許。

答、涼花一百九十包、棗子一千餘担、而涼花每包為一百五十斤、價銀十七兩、棗子每担為一百斤、價銀三兩。

問、涼花棗子、盡為漂失耶、貨主是誰。

答、涼花即客人李光等五人之貨、棗子是船戶金長美之物、盡為漂散漁船破之時、而涼花之漂着浦邊者、貴國人拯出、而換給綿布、至八十疋之多、感謝無地。

問、爾們、所拾隨身物件何物耶。

答、不過衣食與如干盤纏銀錢而已。

問、爾們、泊岸、小船與隨船之具、何以處之耶。

答、小船與鐵錠測水鐵等物、俺們既從旱路、今皆無用、故情願燒棄矣。

問、天津縣在府城內耶。

答、是也。

問、大沽營、離城幾里。

答、大沽營、在海口、距府城一百二十里。<sup>13)</sup>

乾隆四十二年（1777）十一月十七日に朝鮮国全羅道の茂長に漂着した船は直隸天津縣船籍の船であった。『同文彙考』原編卷七三、漂民、「報茂長漂人押解咨」（16丁表～17丁表）にも、「漂人金長美等二十九人回称、俺等原係直隸省天津府天津縣、商字六十九号商船人」とあるように船号が商字六十九号であった。そして、この船は九月二十八日に天津の大沽より、涼花・棗子等を積込み、広州へ行って交易しようとしたのである。積荷の涼花は、『同文彙考』では「綿花・棗子等貨」とあり、「涼花即綿花」と述べているように綿花である。

ところでこの船は、船戸の金長美を除き乗組員は福建の同安の者であるが、それは、この船が乾隆四十一年（1776）冬に天津より福建の同安まで航行し、翌四十二年五月に同安から天津に戻る際に同安縣出身者の舵工・水手等を雇傭したためである。また、広東の客商が乗船しているのは、彼等は先に天津へ交易に来ていて、帰郷に際してこの船に同乗したのである。さら

13) 『備邊司謄録』 第五百五十八冊、正組元年丁酉十二月初十日條、刊本15冊533～537頁。



に商字六十九号船の規模が記されている。それは表1のようになる。これは、沿海貿易帆船の具体的な大きさを知る上での貴重な資料である。同時期、長崎へ来航した唐船<sup>14)</sup>に比較してやや小型の海洋航行船であったと思われる。

天津⇒廣東⇒（天津）⇒朝鮮国・全羅道・茂長→ソウル→北京

### 3) 1820年福建同安の鳥船の航海

『歴代寶案』に嘉慶六年十二月五日（1802・1・8）に八重山に漂着した中国船の航海事例は次のようである。

拠本国轄属八重山島地方官報称、嘉慶六年十二月初五日早晨、有中国漂風難人三十二名、落坐水櫃板片、飄来本島海辺。随本官呼集島民、援扶上岸、给与粮食、活命。詢拠難人徐三貫等口称、貫等係福建省泉州府同安縣商人、嘉慶六年四月初四日、率領舵水二十三名、在本縣起程。本月二十日、到廣東地方。買過施傳祖双桅鳥船一隻、給漳州海澄縣牌照船戸金双美、樑頭寬八尺、長五丈五尺。在廣東買収赤・白糖等項。欲往天津府発売。臨行之時、有客八人、附騰本船。六月初十日開船。八月二十日、到天津府発売糖貨。又復買収紅棗・烏棗・核桃・梨子等物、要回家為生理。十月十六日、在天津府浅口開船。十一月十一日、駛到山東外洋。不意颶風陡起、砍断大桅。四日、隨風漂流。十二月初、挨晚暴風復起、飄到地方、是不知何処、至戌時棄。擱礁壞船、貨物流、惟剩所奉聖母神像全座、並小鉄錨一門。又因海上有洋匪、在厦門当官領配大鉄砲二門、中鉄砲一門、鳥鎗六、桿械十把、火藥銃子、亦俱沈没無跡。其船主・舵工・水手・客人共三十二人、落坐水櫃板片。初五日早晨、漂至貴島海辺、以得全性命等由。

計開

被風中国難商船主徐三貫 舵工□淑

水手蘇広	蘇菜	林寔	蘇太	尤神	徐北	蘇成	徐三方
徐送	蘇虎	吳到	徐象	羅清	徐里	林光	林水
徐向	石雲	郭宏	陳平	陳院	陳壬		
客人徐元慶	徐財	徐偏	黄清	劉受	黄五	黄和	張順

以上通船共計三十二名

計開

14) 大庭脩「平戸松浦史料博物館蔵『唐船之図』について—江戸時代に来航した中国商船の資料—」（『関西大学東西学術研究所紀要』5輯、1972年3月）。大庭脩『江戸時代における中国文化受容の研究』同朋舎出版、1984年6月、489～536頁。

松浦章「日清貿易における長崎来航唐船について—清代鳥船を中心に—」上・中・下、『史泉』47・48・49号、1973年9月、1974年3、9月。松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、2002年1月、264～306頁。



## 被風中国難商随帶物件

- 一所奉聖母神像 全座  
 一小鉄錨 一門  
 一鉄箍 大小三十四個  
 一鉄釘 一千一百六十三觔<sup>15)</sup>

福建省泉州府同安縣の商人徐三貫は、嘉慶六年（1801）四月、同安縣より舵水等23名と共に廣東へ行き、同地で、施傳祖の所有する2本マストの鳥船<sup>16)</sup>1隻を購入し、漳州府海澄縣から牌照を得た船戸全双美船のものとなった。この船により廣東において赤・白糖等を購入積載し、天津へ赴き売却しよう計画し、貨物の荷主8人も同船した。六月に出帆し、八月に天津へ到着し、積荷を全て売却して、天津では紅棗を購入した。再び郷里の同安を目指して帰帆する山東沖の洋上で海難に遭遇して漂流し、琉球国の八重山に漂着したのであった。

この漳州府海澄縣牌照、船戸金双美船は廣東省から天津を目指したように遠距離航海を行った船であった。この記録から船式は鳥船で、「樑頭寛八尺、長五丈五尺」、船腹が2.56m、全長17.6mの大きさであったと思われる。鳥船としては中型船であったと考えられる。

福建・同安⇒廣東⇒天津⇒（同安）→琉球国・八重山→那覇→福州

上記のような船体の中国帆船が東アジア海域を広範囲に活動していたのである。これらの帆船がいかに広範囲に活動していたかを次節で述べたい。

### 3 中国帆船によって本国帰還した人々

上述のように18-19世紀の東アジアの海域では多くの中国帆船が活動していた。その活動によって、海難事故に遭遇した日本・朝鮮・越南国の人々がどのように帰国したかを以下に述べて見たい。

#### 1) 1767年漂流日本人のフィリッピンからの帰国

明和四年（乾隆三十二、1767）七月八日に長崎に入港した亥三番午浦出しの中国商船で、ルソンに漂着していた日本人が帰国した。帰国者は筑前の人々16名と伊豆大島の者1名あった。彼らは日本近海において海運業に携わる2隻の和船の乗組員であった。しかし日本近海を航行中に海難に遭遇してフィリッピンのセブ島に漂着し、同島で合流した人々であった<sup>17)</sup>。この漂着

15) 『歴代寶案』二集94、95、4632～4635、4659～4660頁。

16) 松浦章『清代貿易史の研究』同朋舎、2001年1月。

松浦章『清代帆船沿海航運史の研究』関西大学出版部、2010年1月。

17) 『長崎實録大成』卷十二、「午浦船ヨリ呂宋漂着之者拾七人送來事」『長崎文献叢書第一集第二卷 長崎實

者が日本と全く通行関係の無いフィリッピンのセブ島からどのように帰還できたのであろうか。

乾隆三十二年（1767）二月二十五日付の蘇昌と莊有恭の奏摺<sup>18)</sup>に次のようにある。

據漳浦縣詳報、乾隆三十一年八月二十日、有番民一十八人、在雲霄營閩廂飯店住歇爲汛兵鄉保盤詰送縣、查訊同行之張興隆、據稱各番係日本國人、在洋失風羈留呂宋所轄之宿霧國、有海澄縣船戶黃泰源在彼貿易順帶到閩等情。…茲據布政使錢琦・按察使余文儀詳稱、查訊得黃泰源自置商船、領有海澄縣牌照、於乾隆三十一年三月、自廈門掛驗出口、前赴宿霧生理交易、事畢正在開船、該地番官聲言有日本國番人文治良等一十八名、遭風飄流到彼、本處向無日本往來船隻、俛黃泰源附載廈門再覓便船送回給與番銀一百圓、以作酬勞、及給難番口食、黃泰源應允即在宿霧開船、駛至南澳、旋網遇風刮斷。八月十九日、漂至詔安縣銅山布袋澳、衝礁擊碎、船貨俱沈、幸遇漁船、救載上岸、黃泰源即赴營汛、具報難番文治良等、同水手張興隆、由陸路前往廈門、行至雲霄地方、致被盤獲反覆究詰、並無別情、現有同在宿霧之商船金德隆・楊孟生可證、又覓能日本番語之通事譯出、各番口供、據稱番人文治良係船主、八右門係舵工、源龍係財福。其餘宋十良、左治良、儀右門、利七、幸吉、源治良、德之助、治良、八壳龍、十三良、照五良、森兵平、長吉、長龍、五良平十五人、俱係水手均在日本國七然島住家、原領該國告身、裝載錢米・豆・麥・柴木等物、海邊貨賣、遭風失舵、漂至搭口、洋船貨沈沒、扶板抵岸、該地番官、載送宿霧、因宿務與日本、不通交易、在彼逗留、適遇黃泰源之船前來貿易、宿霧土官令其搭至內地、隨身並無銀貨、只求及早發歸國、沾恩無既等情。臣等查乾隆十六年三月、有日本國難番又五都等八人、遭風飄至福鼎縣、又乾隆二十三年八月、該國難番幸平等三人、遭風飄至鳳山縣、俱轉送廈門、日給錢米、安頓送至浙江寧波、附搭回國在案。今日本國難番文治良等一十八人、在洋遭風、羈留宿霧、因該地不通日本、附搭內地商船來閩、訊無別情、自應查照前例、每日給米一升・鹽・菜・錢十文、飭令地方官好爲安頓、覓船載往寧波附搭日本貿易船隻回國<sup>19)</sup>。

海澄縣の牌照を保持する黄泰源が自己の商船によって乾隆三十一年（1766）三月に廈門から出帆して宿霧へ貿易に赴いた。そうすると宿霧當地の役人が、同地に漂着した日本人文治良等18名が居ることを告げられた。彼等は日本への船舶が無いため、廈門への商船に搭乗させて廈門へ送ろうとしたのである。送還の費用として同地の官吏は黄泰源に「番銀一百圓」を与え、日本人には食料を与えた。こうして黄泰源船は宿霧を出帆し南澳付近で舵や網を切断して、八月十九日に詔安縣銅山布袋澳に漂着した。船舶が破壊され積荷が流失した。しかし幸いに漁船に救助され上陸した。黄泰源は直ちに營汛に赴き、難民が居ることを報告し、水手の張興隆は陸路によって廈門に赴き、さらに雲霄地方に行き、この間の事情を報告している。

彼等の供述が正しいかどうかを宿霧への商船金德隆・楊孟生に確かめ、また日本語の判る通

録大成正編』長崎文献社、1973年12月、305～307頁。

18) 北京・中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、外交類、四全宗二五八卷五号。

19) 北京・中国第一歴史檔案館所蔵、硃批奏摺、外交類、四全宗二五八卷五号。

事を探しだし、難民を問いただしたところ、彼等は「文治良係船主、八右門係舵工、源龍係財福。其餘宋十良、左治良、儀右門、利七、幸吉、源治良、徳之助、治良、八壳龍、十三良、照五良、森兵平、長吉、長龍、五良平十五人俱係水手」であり日本の「七然島」<sup>20)</sup>に居住する人々であり、本国の通航書を所持して「錢米・豆・麥・柴木等物」を積載して貿易を行う予定が海難に遭遇し積荷も失い漂着した。その地から同地の役人によって宿霧に送られた。しかし宿務と日本との間には交易関係にないため、彼等は同地に止まっていたのである。ところが偶々黄泰源船が来航したため、難民の速やかな帰還を願って黄泰源に中国への送還を要請したのであった。

このような経緯によりフィリピンのセブ島に漂着した日本人が中国商船によって厦門へ送られたのであった。

彼等漂流民が長崎に帰還できた後に、長崎での取調によれば次のようであった。

明和四年七月八日亥三番乍浦出し船で帰国したのは、筑前残島<sup>21)</sup>の者15人と伊豆大島の者1名である。沖船頭の文次郎等19人は大坂・江戸・津軽・松前の間を輸送する船で、明和二年十月に奥州から出帆したが海難に遭遇して、明和二年三月初旬に不明の地に漂着したが、「呂宋國支配ノ宿霧ト云處」であった。三月末に船で「ソクボウト」に送られたところ、他の二人の漂流日本人と会う。その後、明和三年三月初めに「唐船一艘入津シ」と中国商船が来航した。この船が黄泰源船であった。その船に搭乗し中国に向かい、八月十九日に漳浦縣に到着寸前で破船となり、泳いで上陸した。そして九月十八日に厦門に送られ、さらに十二月九日に厦門から福州に送られ二十二日に福州に到着し、明和四年正月四日に福州の役所で取調を受け、四月まで滞在し、四月五日に福州から出帆して四月二十七日に乍浦に到着した。乍浦で木綿の布団や衣類などを与えられるなどの加護を受け、六月十九日に乍浦を出帆し、七月八日に17名が長崎に帰還したのであった。

長崎での漂流民の供述に明和三年三月初めに「唐船一艘入津シ」と中国商船が来航したとあるが、先の奏摺に、黄泰源船が「乾隆三十一年三月、自厦門掛驗出口、前赴宿霧生理交易」とする記述と一致している。

このようにセブ島に漂着した筑前の人々等16名が帰国できた経緯を表示すれば次の表2のようになるであろう。

20) 「七然島」は不明。日本側の記録では「残島」(註17参照)とある。

21) 「残島(ノコシマ)」は、福岡湾の中央にある島。吉田東伍『増補大日本地名辞典』第四卷西国、明治34年(1901)12月初版、昭和46年(1971)6月増補版、200頁。

表2 フィリピン・セブ島から帰国した日本人の経過

西暦	中国暦	日本暦	移動地点	乗船船舶
1765	乾隆30	明和2年3月初旬	セブ島漂着	日本近海より和船による漂流
		3月末	ソクボウト	
1766	乾隆31	明和3年3月初	黄泰源船来航	[中国帆船] 黄泰源船に搭乘
		8月19日	漳州到着	
		9月18日	厦門到着	
		12月9日	厦門出帆	[中国帆船] に搭乘
		12月22日	福州到着	
1767	乾隆32	明和4年1月4日	福州衙門取調	
		4月5日	福州出帆	[中国帆船] に搭乘
		4月27日	乍浦到着	
		6月19日	乍浦出帆	[中国帆船] に搭乘
		7月8日	長崎入港	

## 2) 1804年朝鮮人文順得の本国帰還

朝鮮人の文順得が遭難してルソンに漂着し、中国を経由して帰国している。

文順得の名は文淳得で、字は夫初であった。正祖丁酉（1777）年に生まれ丁未（1847）四月二十七日に死去した。文淳得が琉球へ漂着し、その後さらに呂宋に漂着して中国を経由して帰国した記録が「漂海始末」<sup>22)</sup>である。その「漂海始末」によれば、1801年（辛酉）十二月に朝鮮半島南西部にある牛耳島を出発し、1802年（壬戌）正月二十五日に済州島の西で海難に遭遇して漂流し、一月二十九日に琉球国の大島即ち奄美大島に漂着し約2ヶ月滞在し琉球国を出発して琉球官吏に中国へ送られるところが、その船が海難に遭遇して、1802年（壬戌）十一月十九日にルソン島に漂着した。その後、1803年（癸亥）八月二十九日に中国商人の船でルソン島を出発して九月九日に澳門（マカオ）に到着し、広州や江西省内を通り南京を経由して北京に送られ、1804年（甲子）十二月十六日に京都ソウルに到着し、1805年（乙丑）正月八日に郷里牛耳島に帰郷するまでの記録である<sup>23)</sup>。文順得が呂宋に滞在した期間は1802（壬戌）十一月から出発する1803年（癸亥）八月まで10ヶ月ほど滞在していたことになる。

文順得が澳門に送られたことは、ポルトガル東波塔档案馆に所蔵される清代官吏の漢文文書に見られる。

叩稟高麗朝鮮國全羅道羅州牧牛耳村人文順得等六人、駕船買賣、有本國行牌。嘉慶六年三月従家開船。十月初五日、在羅州牧都時村地方羅〔買〕白米一百餘石、船中裝載、行船回牛耳村、風色不順、等至十一月初四日開始。……飄至正月二十九日、到琉球國地名外山大島所在、其貨物失去、損壞四人、止究〔救〕二人。七年三月初一日、到琉球國王處。問明有船牌、留至七年十月初七日、請上船送來中國。不料在琉球國外島馬齒山等風、十五日開

22) 多和田眞一郎『『琉球・呂宋漂海録』の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語—』35～76頁。

23) 多和田眞一郎『『琉球・呂宋漂海録』の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語—』12～13頁、15頁。

船、十六日又被風波大作、飄到呂宋國所在一□〔噫〕菱地方、我們二人求食。至八年三月十六日方見呂宋國王、又留延數月。至八年八月二十六日、呂宋王將我們二人送、澳門番鬼船、九月初二日開船、初十日到澳門界。十二日到到澳門關。伏乞 天朝大老爺保全。

琉球國王賞銀參十元、米・菜・肉・魚貳包、并衣帳一幅。又有病則各醫治下、問病食藥<sup>24)</sup>。

とある。文順得等の漂着経緯が簡単ながら記され、彼等は嘉慶八年（1803）九月二日に呂宋を離れ、十日には澳門に到着したのであった。文淳得の「漂海始末」では「九月初九日、抵廣東澳門」<sup>25)</sup>とあることから文淳得の記録もほぼ正確と言える。

さらに香山県丞吳兆晋の報告には、

現拋該夷目稟稱、本月十一日、第十一號澳船由小呂宋回澳、帶有難人文順得、金玉文二名、携投到粵。據該難人說稱、伊二人原係高麗國全羅道羅州牧人氏、爲因船在洋面遭風漂蕩激爛、在小呂宋地方、同船之人俱被沈溺、……

嘉慶八年九月二十二日諭<sup>26)</sup>。

とあるように、呂宋から澳門に到着したのは文順得と金玉文の2人であった。彼等は広州に送られている。倭什布と孫玉庭の奏摺によれば、

據香山縣詳稱、據澳門夷目啞嚙哆稟、有朝鮮國人文順得・金玉文二名、在洋遭風、經呂宋國人援救、携帶到廣、以便搭船歸國等情、……據藩臬兩司詳稱、查明文順得・金玉文二名、係朝鮮國羅州牧牛耳村人、於嘉慶二年三月内、同伴六人駕船、買米被風、飄至琉球國、正剩伊等二人、復得琉球上船、又遭風飄至呂宋國、被援附船到廣、……嘉慶九年二月二四日<sup>27)</sup>

とある。文順得・金玉文等は広州に送られ、また調べられ漂流の経緯が澳門の啞嚙哆からの報告が香山県に届けられていたことがわかる。「漂海始末」によれば、嘉慶八年（1803）十二月「十三日入総督府、出南海縣、館于粵關」<sup>28)</sup>とあるように、文順得等は十二月十三日に両広総督府、南海県から粵海関の官舎において接待されたことになる。

以上のように、文順得、金玉文が琉球に漂着し、また琉球国から中国へ送られる途中に海難に遭遇して呂宋に漂着し、さらに澳門に送られ広州から中国官吏の伴送により北京を経由して帰国するが、その本国送還に中国帆船が大きく寄与していた。

24) 劉芳輯、章文欽校『葡萄牙東波塔檔案館藏 清代澳門中文檔案彙編』下冊、澳門基金會、1999年11月、638頁。

25) 多和田眞一郎『『琉球・呂宋漂海録』の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語—』41頁。

26) 劉芳輯、章文欽校『葡萄牙東波塔檔案館藏 清代澳門中文檔案彙編』下冊、638～639頁。

27) 中国第一歴史檔案館編『清代中朝關係檔案史料續編』中国檔案出版社、一九九八年一月、40～41頁。

28) 多和田眞一郎『『琉球・呂宋漂海録』の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語—』42頁。



表3 フィリピンから帰国した朝鮮人文淳得の経過<sup>29)</sup>

西暦	中国暦	朝鮮暦	移動地点	乗船船舶
1800	嘉慶6	12月	朝鮮・牛耳島	牛耳島より朝鮮帆船による漂流
1801	嘉慶7	正月25日	濟州島の西	
		正月29日	奄美大島	琉球帆船搭乘
		10月16日	那覇出港	
1802		11月1日	ルソン島漂着	
1803	嘉慶8	8月28日	ルソン島出帆	
		9月9日	澳門（マカオ）到着	〔中国帆船〕に搭乘
		12月13日	広州粤海関館舎到着	
1804	嘉慶9	3月17日	広州出発	陸路
		5月19日	北京到着	
		11月4日	北京出発	陸路
1804	嘉慶9	12月16日	ソウル到着	
1805	嘉慶10	正月8日	牛耳島帰着	朝鮮帆船搭乘

### 3) 1819年越南人の本国帰還

他方、ベトナム人が日本に漂着し長崎から中国の貿易船で中国に送られ本国へ帰還するように手配された。日本の文化十二年（清・嘉慶二十、1815）八月に長崎へ、九州南部の屋久島に漂着した外国からの漂流民が送られて来た。その事実は、『長崎志統編』巻九、異国漂流日本人送來之部に「薩州ヨリ安南國之者送來事」に記されている<sup>30)</sup>。

屋久島から長崎に送られて来た外国人は五名で文化十二年十一月十八日に長崎に到着した。早速長崎において取調が行われるが五名とは言葉が通じなかった。そこで長崎に貿易のために来航してきている中国人を呼び寄せ質問させたところ、難民の一人が漢字を記すことが出来たので、唐人屋敷すなわち唐館において保護することになった。難民の一人が記した漢字が、職位と名と年齢であった。それが、次のものであった。

隊長 拜 四十四歳、五長 寶 四十六歳、隊長 敬 四十三歳、五長 平 三十三歳、  
五長 良 四十四歳

これら5名は唐人屋敷の綱小屋に安置され、夜具等を与えられて撫育されることになった。翌日から取調が行われたが、彼等とは言葉が通じなかった。しかし唐人屋敷の中に滞在中の中国人の中に、かつて安南国へ渡航したものがいた。その名は蔡隄使と言う人物で、彼を通じて対話したところ、5名の者は安南国の會安府の農民と称した。彼等は王城の建築のために嘉定府から木材を輸送するために大型船に乗員43名、小型船に7名が搭乘して山南下鎮から三月十七日に出港したのであった。5名の者は小型船に搭乘していた。しかし十七日夜に難風に遭遇して、大型船とは離ればなれになり数日漂流したのであった。携帯の食料も無くなり、魚を釣っ

29) 多和田眞一郎『琉球・呂宋漂海録』の研究—二百年前の琉球・呂宋の民俗・言語—』35～47頁。

松浦章『近世東アジア海域の文化交渉』思文閣出版、2010年11月、265～268頁。

30) 『續長崎実録大成』345～346頁。

て食料としていたが、魚釣り中に2名のものが溺死し、残った5名で漂流を続け、八月十三日に不明の地に漂着したのであった。その地が屋久島であった。

文化十四年四月二十八日に長崎から中国に送られた5名の安南人はその後どのようなのであろうか。文化十四年四月二十八日は清の干支と同一であるので、嘉慶二十二年（1817）四月二十八日のことである。すなわち彼等は同日に長崎から帰帆した。

長崎から帰帆した中国船の事情が、次の嘉慶二十二年（1817）七月二十三日付の浙江巡撫楊護の奏摺に見える。

浙江巡撫楊護跪奏、爲安南國遭風難夷、附搭銅船隻進口、循照成案、送至廣東省、府便轉送回國恭摺、奏聞事。竊據嘉興府海防同知周鎬・平湖縣知縣李宗傳會詳稱、嘉慶二十二年五月二十八日、據官民二局辦銅行商沈蓉塘・譚仔才稟稱、竊商等銅船俱於上年十一月、由乍浦出口、十二月間、前抵日本國、該國人、先於嘉慶二十年秋間、撈救安南遭風難夷五人在岸、日本素與安南不通商販、安南係天朝屬國欲交商等<sup>31)</sup>。

とあるように、嘉慶二十二年五月二十八日に日本貿易に従事する官局、民局の沈蓉塘・譚仔才が、嘉慶二十一年十一月に乍浦から出港して十二月に長崎に至り、日本に漂着していた安南国の5名の難民を乗せ還っている。日本と安南との通交関係が無いため中国に彼等の送還を依頼したのであった。救助された安南難民の范惟納、鄧廷合、良善伯、范文敬、吳文平の5名であるが、日本の記録には、拜、寶、敬、平、良の一字名しか見られない。しかし中国での取調において漢字名の姓名が判る。この姓名から判断して拜が范惟納で、寶が鄧廷合、良が良善伯、敬が范文敬、平が吳文平であったと思われる。

さらに同奏摺は、安南難民のその後の取調について記している。

將該難夷等、覓交牙人安頓、粘同夷照稟、經該丞等、照例撫恤一面會同、譯訊詳報等情、當經批司、檢查成案、議詳核辦去後、茲據該丞等、將該難夷范惟納等、委員解省、飭委杭州府知府吳廷傳、同粗曉安南語音之水手陳城弟、訊明來由、詳經藩司瑞麟查明、辦過成案、詳情核奏前來。臣查核該難夷范惟納等五名、既據藩司飭府譯訊供情、俱係安南兵丁因換班、遭風漂至日本、經該國人撈救上岸、托交銅商船隻、帶送進口。核與嘉慶八年四月間、平湖縣辦銅商船、帶回安南國難夷安多呢一名、解省詢明、委員伴走、至廣東省、附便轉送回國成案、相符除備移造冊、將該難夷范惟納等五名、同腰刀等物、委員咨送廣東督撫、臣再行傳同通事、譯訊確供、附搭便船、轉送回國、并咨明禮部外、所有辦銅船隻、附帶安南國遭風難夷、進轉送回國緣由、理合恭摺、奏聞、伏乞皇上睿鑒、謹奏。

硃批「知道了」

嘉慶二十二年七月二十三日<sup>32)</sup>

安南難民はその後、商人等の保護を受け、杭州府知府吳廷傳が安南語に通じている水手陳城

31) 中国第一歴史档案館蔵、硃批奏摺、外交類、4-309-15文書。

32) 中国第一歴史档案館蔵、硃批奏摺、外交類、4-309-15文書。



弟の通訳によって、漂流の経緯を調べられ、彼等は安南の兵士で日本に漂着して救助された事情を述べた。そこで彼等の処置であるが、嘉慶八年（1803）に同様に日本に漂着して、今回のように乍浦に送られて来た1名の安南難民を廣東省に送還した事例があることから同様な方法で送還することが考えられたのである。

兼署兩廣総督廣東巡撫臣陳若霖の奏摺には続いて次のようである。

惟嘉慶八年成案、該國難人安多呢一名、自浙省解到越東奏明、俟有該國便船、附搭回國在案、今該難兵范維納等、於委員訊供之時均稱、不願再涉風濤、懇由陸路轉送回國等情。臣查嘉慶二十年間、有越南國難人阮有度等、被風漂至粵洋面、香山縣解省、委員押護、至廣西蒼梧縣、轉遞至鎮南關、出口在案。該難兵范維納等、現經訊明、不願放洋回國、自難援照安多呢成案、辦理應請、即阮有度等成案、由陸路護送出口、以示聖朝懷柔遠人至意、所有該難兵等、腰刀銀錢等物、照數點給携帶、飭委候補縣丞李淳、護送至廣西蒼梧縣交替、另由廣西梧州太平二府一體、選派委員、接遞至鎮南關、交該國諒山鎮目、點收回國、沿途支給口糧、照例造冊報銷、仍俟歲底彙案、具題。除檄飭廣西梧州・太平二府選派委員接遞弁、咨廣西巡撫臣、一體檄飭遵照、及咨明禮部閩浙督撫、臣查照外、臣謹恭摺具奏。伏乞皇上睿鑒、謹奏。

硃批「知道了」

嘉慶二十二年十月十三日<sup>33)</sup>

廣東省で調査を受けた越南難民范維納は本国への帰還に際して、船舶による帰還を強く拒否した。彼等は小型船舶で長く遭難したことからやむを得ない感情であったろう。その気持ちを考慮した清官府は陸路による送還を考え、廣西省の東南部の梧州の蒼梧縣に送られ、その後、最西部の太平州に送り、中越国境の鎮南関から越南国に帰還するものであった。

表4 日本・屋久島から帰国した越南人の経過<sup>34)</sup>

西暦	中国暦	旧暦	移動地点	乗船船舶
1815	嘉慶20	4月17日	越南山南出發	越南近海より越南帆船による漂流
		文化12年8月13日	日本・屋久島	
			屋久島出帆	和船に搭乗
1816	嘉慶21	文化13年11月18日	長崎到着	
1817	嘉慶22	文化14年4月28日	長崎出帆	[中国帆船]に搭乗
		5月21・27日	乍浦	
		7月	乍浦出發	陸路
		10月	廣州到着	
			廣州出發	陸路
			廣西	
			廣西	陸路帰国
			越南国へ帰国	

33) 中国第一歴史档案館蔵、硃批奏摺、外交類、4-309-16文書。

34) 『續長崎実録大成』345～346頁。

#### 4 小結

上述のように18-19世紀の東アジア海域において多くの中国帆船が活動していた。これら中国帆船は、日本や朝鮮の帆船が保有した船舶帆の殆どが真帆とされる順風に最適な船舶帆を保有していたため逆風である向かい風には適していなかった。また両国ともこの時期は基本的に閉関政策を保持していたため、各国の近海を航行するに適した帆船が造船されていたと考えられる。基本的には外洋に適応する帆船は造船されることは稀であったろう。このため向かい風にも適応する船舶帆を保持する中国帆船に対抗することは出来なかったと考えられる。また中国は康熙二十三年（1684）以降に展海令を施行して民間船舶の海外渡航を認めていたことも、多くの中国帆船が東アジア海域を比較的自由に航行することが可能となったと考えられる。

この結果、東アジア海域において海難に遭遇した難民が、帰国の過程で中国帆船に搭乗して本国帰還が可能となったと言えるであろう。

フィリピンのセブ島に漂着した日本人、そして同じくルソン島に漂着した朝鮮人さらに日本の屋久島に漂着したベトナム人等はいずれも、東アジア海域において広範囲に交易活動を行っていた中国帆船によって本国帰還への大きな協力を得たことが知られるであろう。

日本、朝鮮、越南の難民達はいずれも漂着地から自力での本国帰還は困難であった。ところが彼等が漂着した地に交易のために来航した中国帆船によって、一端は中国本土に送られ、そこから本国に送還されるという経緯を経て帰還することが可能となった。彼等の本国帰還に積極的に貢献したのが中国商船であった。これら中国商船は東アジア海域を彼等の交易活動の重要な海域として利用し、貿易活動を行っていた船舶であった。

このような東アジア海域の相互の交流に中国帆船が貢献した事実は極めて高く評価することができよう。