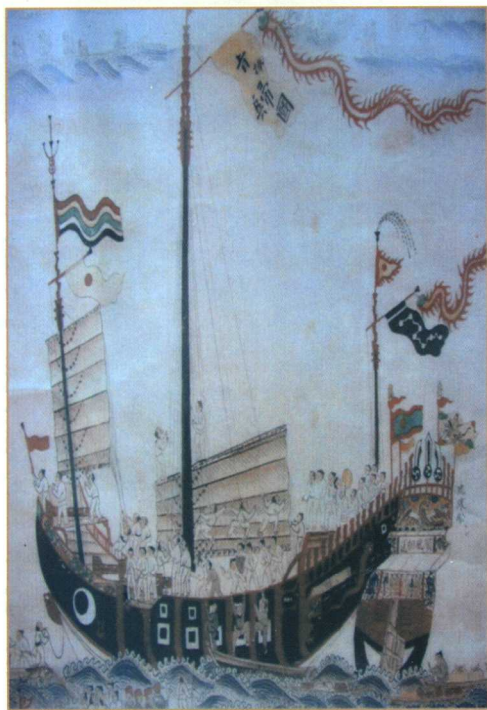


明清中琉航海贸易研究

◎ 谢必震 著



海洋出版社

1997 年度国家社会科学基金项目

福建师范大学闽台区域研究中心资助

明清中琉航海贸易研究

谢必震 著

海洋出版社

2004 年 · 北京

图书在版编目(CIP)数据

明清中琉航海贸易研究/谢必震著. —北京:海洋出版社, 2004. 4

ISBN 7-5027-6108-X

I. 明... II. 谢... III. 中外关系-国际贸易-研究-琉球-明清时代 IV. F752.948

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 029233 号

海洋出版社 出版发行

<http://www.oceanpress.com.cn>

(100081 北京市海淀区大慧寺路 8 号)

北京海洋印刷厂印刷

2004 年 3 月第 1 版 2004 年 3 月北京第 1 次印刷

开本: 850 mm×1168 mm 1/32 印张: 7.875

字数: 200 千字 印数: 1~1000 册

定价: 20.00 元

海洋版图书印、装错误可随时退换

引 言

古代琉球（今日本冲绳）是太平洋上的一个岛国，“国无典籍，其沿革不能详”^[1]。自明洪武五年（1372年）与中国建立了正式的邦交关系后，中琉两国的贸易日益发展，其影响和作用愈显突出。

我们知道，我国历史上真正意义上的对外贸易始于秦兴于汉^[2]。对外贸易中又有陆路贸易和海上贸易之分，中琉贸易当属海上贸易之范畴。中国海上贸易的发展与造船航海技术的发展密不可分。早在先秦时期中国已出现海船制造和远洋航海活动。秦汉时期，也有徐福东渡扶桑，倭人通中国的记载。而在《汉书·地理志》粵地条的记载，表明了中国人在东南亚地区以及印度等地的海上贸易活动。其后历经三国、魏晋南北朝时期，各统治政权对海外贸易的重视与发展已出现了“舟舶继路，商使交属”^[3]的局面。

唐代中国，政治上的强大和经济上的繁荣，势必使统治者推行对外开放的政策，中国的市舶制度起源于唐代，标志着唐代海外贸易的长足发展，印度洋航线上大舶参天，万舸竞渡，已有中国船舶最大的说法。宋元时代是中国海上交通和贸易的空前繁荣的时代，由于造船业和航海业的进步，海外贸易蓬勃发展，无论是贸易的规模和贸易的范围较前都有长足的发展。海外贸易成了政府财政收入的重要部分。泉州的海外贸易乃是这一时期的集中体现。泉州港被世人称为是世界上最大的港口之一，世界上任何

一个港口与之相比，都显得相形见绌^[4]。据史籍记载，当时的泉州“番货远物，异宝奇玩之所渊藪，殊方别域，富商巨贾之所窟宅，号为天下最”^[5]。

明清两朝，中国的海外贸易又经历了几个阶段，郑和下西洋时期的海外贸易、以福州港为中心的中琉贸易、隆万开海禁前后以月港为中心的私人贸易、郑成功时代的海上贸易，以及后来的鸦片贸易、苦力贸易等等。

中国古代海外贸易，经历了漫长而曲折的发展道路，中琉贸易就是其中的一个组成部分，有其独特的历史地位，前后跨度500余年，对中国、对琉球、对与之相往来的国家，都有过明显的促进作用。由于琉球国是一个小国，由于中琉贸易关系的发展湮没在中国对外交往的万顷波涛之中，因此我国经济史学界，很少有人对它的历史发展过程和作用做一认真的考察。实际上滔滔不息的历史长河就是由那些不起眼的、无数的小浪花构成的，毫无疑问，中琉贸易乃是跌宕起伏的中国海外贸易发展史的构成部分。值得注意的是，中琉贸易在中国海外贸易史上曾有过独领风骚的一幕。随着近几年来，中琉关系档案的不断挖掘，中琉贸易在明清时期海上贸易的地位愈来愈清晰。它和许多不同时期的海外贸易一样，不可分割、不可忽视。

应该说中琉贸易的最初阶段，缄默无闻，毫无地位可言。其时郑和下西洋的海上活动正兴，中国与琉球之间的贸易关系由于受到琉球国造船、航海技术的限制而裹足不前。1392年，当明太祖颁令善操舟桨的闽人三十六姓移居琉球后，从此琉球国的航海力量一跃而起，跻身于世界贸易先进国家的行列。郑和下西洋活动的停止和明代禁海政策的实行，为中琉贸易的兴起提供了历史的契机，穿梭如织的中琉贸易船只航行在中国与琉球之间，琉球与日本、琉球与朝鲜、琉球与东南亚诸国之间，中琉贸易终于

占据了海外贸易的显著位置。

中琉贸易以朝贡贸易为主，册封贸易、私人贸易也是其重要的内容。长期以来已形成了相当完善的制度，尤其到了清代康熙年间，琉球接贡制度创立，为中琉贸易的进一步发展提供了新的条件。历史上中国政府的对外贸易，记载较为具体的多是赏赐贸易，除了对朝贡国的贡品赏值外，还有部分的赏赐物品，已形成了制度，如国王、王妃、使臣、官伴，一一列载甚明。但对中国使臣出使国所从事的贸易活动并不清楚，甚至连郑和下西洋那么大的贸易活动在史料方面也显欠缺，对诸朝贡国来华贸易的具体内容亦如此，惟有中琉之间的贸易，在这两方面都有令人信服的具体史料，无疑，明清中琉贸易的研究将对这一时期的中国海外贸易全面了解，起到不可替代的作用。

目前我国学术界在中琉贸易方面的研究与海外学者的研究相比，相去甚远。尤其是日本学者在这一方面著述颇丰。自本世纪三十年代开始就有以伊波普猷、东恩纳宽惇、小叶田淳、安里延等为代表的著名学者，开展以研究南海贸易为主的经济史的研究。半个多世纪以来，日本学术界更因为受到政治外交因素的影响，对中琉关系史领域的研究，当然包括中琉贸易的研究，投入了大量的资金，人力，物力，设立了相应的研究机构，制订了庞大的研究计划。他们十分注重资料整理的工作和学术方面的交流，先后整理出版了大型系列资料丛书，如《琉球史料丛书》、《历代宝案》、《那霸市史》（资料篇）等。

台湾学界对中琉历史的研究，也拥有得天独厚的条件。台湾故宫博物院收藏的许多有关中琉历史的清宫档案，日据时期的台湾帝国大学，即今台湾大学也留有三十年代收集的琉球资料，因此台湾历史学界也出现了一批专门研究中琉历史的学者。

综观海外学者的研究成果，由于资料的局限和研究角度的不

同,尚存在着许多薄弱环节。早期的研究仅依据琉球《历代宝案》资料,和琉球评价方的资料,十分有限。而今数以千计的清宫档案资料整理出版,为这一研究的深入提供了有利的条件。另外,他们的研究多从琉球国的角度来论述问题,许多问题未能展开。对于中琉贸易在诸多的论著中仅占很小的部分,如小叶田淳的《中世南岛交通贸易史》、安里延的《日本南方发展史》、东恩纳宽惇的《黎明期の海外交通史》等著作既是如此,虽然它们都是中琉关系史研究的代表著作,也是经济史研究的重要著作,但从今天的角度而言,在他们的研究基础上,对中琉贸易的历史和地位重新加以评述是十分必要的。

中国内地学者对中琉贸易问题的研究,最早见于傅衣凌先生。他在1948年福建研究院社会科学研究所编的《福建对外贸易史之研究》上,发表了1947年他在福州琉球馆所在地——水部一带进行资料调查的情况,题为《福州琉球通商史迹调查记》,并指出中琉贸易关系的研究是很有价值的。傅衣凌先生的深入调查工作,不仅为我们今天的研究留下了弥足珍贵的资料,更重要的是,他为我们今天的研究指出了方向。可以说其后的中琉关系的研究,就是在他的调查研究的基础上开始的。1948年就有吴壮达先生出版了《琉球与中国》一书,其资料的应用除了中国有关琉球的史籍外,其他方面的资料并不能超过日本学者,因此是书所涉及的贸易问题仅仅是浅尝辄止,终有遗憾。继吴壮达先生之后,中琉关系的研究经历了近40年的中断,直到20世纪80年代才有部分学者开始了这方面的研究,清宫档案的利用也仅仅是近几年才开始的。由于中国学者在中琉关系的研究上,起步晚,力量弱,其对中琉贸易的探讨深度是可想而知的。

事实上,明清时期的中琉贸易研究领域,的确存在着许多值得探讨的问题:中琉贸易发展的历史背景、中琉贸易的兴衰过

程、中琉贸易对中国社会和琉球社会的影响、中琉贸易在海外贸易史上的地位，……这些问题的研究，不仅是明清经济史的重要问题，而且对整个中国古代海外贸易史的研究也具有十分重要的意义。

注释：

- [1] 陈侃：《使琉球录》，台湾文献丛刊第287种，1970年版，第24页。
- [2] 沈光耀：《中国古代对外贸易史》，广东人民出版社，1985年版，第3页。
- [3] 《宋书》，列传第57，夷蛮，中华书局，1982年版。
- [4] 《马可波罗游记》第82章，福建科学技术出版社，1982年版，第192页。
- [5] 吴澄：《吴文正集》卷28，送姜曼卿赴泉州路录事序，影印文渊阁四库全书本，台湾商务印书馆，1983年版。

目 录

引 言	(1)
第一章 中琉贸易关系的建立与发展	(1)
第一节 中琉关系溯源	(1)
第二节 中国政府为中琉贸易的发展创造了优越的条件	(4)
一、中国对琉球的睦邻、优惠政策	(4)
二、琉球国的海船	(6)
三、移居琉球的闽人三十六姓	(8)
第三节 历史赋予中琉贸易崛起的契机	(10)
第四节 中琉贸易发展的几个阶段	(12)
一、中琉贸易起步阶段 (1372~1431 年)	(13)
二、中琉贸易发展的鼎盛阶段 (1431~1566 年)	(14)
三、中琉贸易的衰亡 (1566~1879 年)	(16)
第二章 中琉造船与航海	(21)
第一节 册封舟的建造	(21)
第二节 中琉之航路	(26)
第三节 明清使琉球航海中之海神信仰	(29)
第三章 中琉贸易机构的设置与制度的演变	(42)
第一节 市舶司与会同馆	(42)
一、市舶司	(43)
二、会同馆	(47)

第二节 琉球评价司与天使馆	(49)
一、评价司	(49)
二、天使馆	(54)
第三节 中琉朝贡贸易制度的变化	(54)
一、对琉球朝贡的规定	(55)
二、琉球接贡制度的建立	(61)
第四章 中琉贸易的形式、性质及贸易商	(68)
第一节 册封贸易与朝贡贸易	(68)
一、中国对琉球的册封贸易	(68)
二、琉球的朝贡贸易	(74)
第二节 中琉私人贸易	(78)
第三节 福州的球商	(85)
第五章 中琉贸易的商品、贸易额与利润率	(92)
第一节 进出口商品的种类及其变化	(92)
一、中国输往琉球的商品	(93)
二、从琉球输入中国的商品	(102)
三、影响中琉贸易进出口商品结构变化的几个因素	(104)
第二节 货运量与税额	(110)
一、琉球贡船的进口货运量与税额	(110)
二、琉球贡船的出口货运量与税额	(114)
三、清康熙五十八年中国册封琉球船之物	(116)
第三节 贸易额与利润率的估算	(134)
一、琉球船之贸易额	(134)
二、中国使琉球之封舟贸易额	(136)
三、利润率的估算	(137)

第六章 中琉贸易的历史地位	(143)
第一节 琉球中介贸易的作用.....	(144)
第二节 中琉贸易对福建社会的影响.....	(147)
一、促进了福建手工业的发展.....	(147)
二、给福建商品市场带来了繁荣.....	(149)
三、提高了福州港的地位.....	(150)
四、为福建人民提供了就业的机会.....	(152)
第三节 中琉贸易促进了琉球社会的进步.....	(155)
参考文献	(162)
附录一 琉球蔡姓闽人行迹简表	(165)
附录二 清代琉球输入中国货物及税额统计表	(171)
附录三 清代中国输往琉球货物及税额统计表	(192)

第一章 中琉贸易关系的建立与发展

明洪武五年（1372年）正月，太祖朱元璋遣“杨载持诏谕琉球国。诏曰：昔帝王之治天下，凡日月所照，无有远迩，一视同仁。故中国莫安，四夷得所，非有意于臣服之也。……朕为臣民推戴，即皇帝位，定天下之号曰：大明，建元洪武。是用遣使外夷，播告朕意，使者所至，蛮夷酋长称臣入贡。惟尔琉球在中国东南，远处海外，未及报知，兹特遣使往，谕而其知之”^[1]。同年十二月，琉球国“中山王察度遣其弟泰期等奉表，贡方物。诏赐察度《大统历》及织金文绮纱罗袭衣有差”^[2]，从而揭开了中琉贸易的历史帷幕。事实上中琉关系源于何时，在杨载使琉球之前中琉之间是否已存在着贸易关系？中琉宗藩关系正式建立后的朝贡贸易是如何进行的？这些都是值得深入探讨的问题。

第一节 中琉关系溯源

琉球国早期的历史甚为渺茫，有神话传说琉球国的第一位首领为“天孙氏”，共传二十五代。其后为舜天时代（1187～1295年），此乃琉球国信史之开始，当在中国的南宋时期。舜天王之后为英祖王时代（1260～1349年），当在中国的元代。1350年开

始了琉球国的察度王时代。1372年，明代中国与琉球建立了正式的邦交关系，此间距明朝创立仅相隔5年，许多史家认为，杨载招谕琉球的过程，显示出当时中国人对琉球国的了解程度和对中琉航路的熟悉程度，这都表明，中国与琉球的交往远在明代以前。

《明史》记载，移居琉球的闽人程复辅其主察度四十余年^[3]。察度为琉球王时间起于元代至正十年（1350年），止于明洪武二十八年（1395年），可见程复赴琉球当在元末，而中国通琉球至迟应在元代。元末明初的陶宗仪，在其《书史汇要》卷八中也提到，“琉球朝贡中华所上表，以木为简，高八寸，厚三分，宽五分，饰以髹，扣以锡，贯以革而横行。刻字于其上，字类蝌蚪”^[4]。倘若陶宗仪的记述可信，那么元代即有琉球通中国之事。

刘蕙孙教授曾撰文——在元代琉球群岛部落政权和中国发生贡使关系的一个旁证——关于冲绳浦添市博物馆所藏的“元押”。文中就琉球的元押出现表明，琉球在元代就可能通中国了。

综上所述，种种资料表明，琉球通中国当在明以前，但《明史》琉球国传却明明白白地记载琉球自古未通中国，这就使得在此之前的有关琉球国的记述扑朔迷离，令人难以分辨。

中国的典籍中关于琉球的记载最早见于《隋书》的“流求传”。该传详细描述了琉球的风土人情，只是地理方位的记载并不明确，其载“流求国，居海岛之中，当建安郡东，水行五日而至”^[5]。在中国东南的大海中之海岛，今日的台湾和琉球与《隋书》记载的流求都有相似之处。由于没有准确的方位判别资料，引起学术界出现了两种不同的意见，一则认为“流求”指的是今日之台湾。早在19世纪末，荷兰学者施列格（Gustave Schlegel）在《古流求国考证》中从地理方位、王居、政治、衣饰、兵器、

战争、学术与宗教、外貌风俗及习惯、丧事、动物等几个方面，详细论证古中国地理家记载之流求，即今日之台湾。但也有少部分人则主张“流求”应是今日之冲绳^[6]。

《北史》亦有“琉球传”，内容几乎全抄《隋书》。此外，宋人对琉球的记述颇多，如诗人陆游《剑南诗稿》卷五十九《有感昔日》与卷八《步出万里桥门至江上》两首诗中均出现“流求”的史料。

梁克家的《三山志》卷六，地理类海道塘屿下原注有关于“流求”的记载。

泉州知州真德秀文集《西山先生真文忠公文集》卷八《申枢密院措置沿海事宜状》亦提到“流求”。

《宋史》和宋代泉州福建市舶司提举赵汝适所著《诸番志》都有“流求”国的记载，笔者在《中国与琉球》一书中曾将上面所举的两书中之“流求”记载与《隋书》相比较，得出《宋史》、《诸番志》中的“流求”记载均引自《隋书》^[7]。

若细心地发掘，宋人的文集著作关于流求的记载，肯定还会有一些，如宋《庐陵胡澹庵先生文集》卷十一《答吕机宜》，提到海外杂国若琉球等句。章俊卿所著《山堂群书考索》前集卷六十一载东夷海中之国，其中提到琉球。然而宋代或宋以前有关流求史料，都没有提到琉球与中国的关系。如章俊卿《山堂群书考索》所记东夷诸国，“宋朝至者日本国”。明确指出，东夷诸国与中国交通者只有日本国，因此琉球尚未与中国交通。

但是《元史》的记载较前却大不相同。它不像宋以前的史籍那样沿袭《隋书》对琉球的记述。若将史书对琉球记载的这一变化，与先前我们所列举的元代中国与琉球交往的史实联系起来，加以考察，不难得出这样的结论，即《元史》中的琉球与《隋书》等史书上记载的“流求”并不是一个地方。这样使我们有理

由相信，中琉关系的交往最迟在元代已经开始了。

尽管中琉两国之间的交往开始于何时并不十分明朗，但这并不影响我们对中琉贸易关系的讨论，明洪武五年对中琉关系的再确定，同时也确定了明代中琉贸易的关系。

第二节 中国政府为中琉贸易的发展 创造了优越的条件

明初的琉球，不仅小而贫，而且“地无货殖”“商贾不通”^[8]。史载，“东瀛之岛，如暹罗、苏门、满喇加、高句丽、爪哇、日本、交趾、占城等国凡十数，而琉球最贫”^[9]。其国内社会生产力发展十分低下，造船航海力量十分薄弱，国内“缚竹为筏，不驾舟楫”^[10]。而中琉之间的航路极为险阻，“浪大如山，波迅如矢。风涛汹涌，极目连天”^[11]。显然，琉球国这样的状况是很难与中国发展贸易关系的，为此中国政府遂对弱小的琉球国实行了睦邻优惠政策，并且在物力上和人力上都予以极大的援助，从而使中琉之间的贸易关系稳步地发展起来。

一、中国对琉球的睦邻、优惠政策

明初，明太祖刚刚建立政权，对内休生养息，发展经济，对外采用了睦邻政策。除遣使招谕诸国外，并立下了皇明祖训，其曰：“四方诸夷，皆限山隔海，僻在一隅。得其地不足以供给，得其民不足以使令。若其自不揣量，来扰我边，则彼为不详。彼既不为中国患，而我兴兵轻伐，亦不祥也，吾恐后世孙倚中国富

强，贪一时战功，无故兴兵，致伤人命，切记不可。……今将不征诸夷国名开列于后：朝鲜、日本、大琉球、小琉球、安南、真腊、暹罗、占城、苏门答腊、西洋、爪哇、彭亨、白花、三佛齐、渤泥……。”^[12]这一和平友好的政策为中琉贸易关系的健康发展奠定了坚实的基础。此外，明清两朝中国政府都规定了许多具体的例则，优待琉球。如对琉球进贡的方物赏值都在他国之上。以胡椒为例，明代的胡椒中国市价1斤3贯，对朝贡物品优惠给值，1斤20贯或25贯，而赏给琉球的价值最高，为30贯。同时中国政府回赐给琉球的物品也极为丰厚，如明成化七年（1471年）中国政府一次就赐给琉球中山王尚圆的礼品有：

皮弁冠服一副、玉圭一枝、青搭护一件、七流皂绉纱皮弁冠一顶、白素中单一件、棕色妆花锦绶一件。

五章绢纱皮弁服一套、纱帽一顶、大红素皮弁服一件、棕色素蔽膝一件、绿贴里一件、大红素苧丝鸟一双、棕色妆花佩带一条、常服罗一套、棕色素前后裳一件、金相犀带一条、素柏株绿一匹、织金胸背麒麟大红一匹、素黑绿一匹、素青一匹、母矾红平罗销金云包袱四条。

暗骨朵云莺晋绿一匹、白毡绿一十匹、大红织金胸背麒麟圆领一件、织金胸背白泽大红一匹、红白素大带一条。

织金胸背狮子大红一匹^[13]。

当琉球国的使臣抵闽时，由福建官府安排人员全程护送琉球使臣一行进京。沿途馆驿安置住宿和供应膳食。琉球使臣所经各省、府、县，当地官员均需迎送入境和出境，并将接待的情况及时奏报给中央政府，不得有半点的闪失，否则将受到处罚。关于琉球国的进出口贸易物品一律免税。中国的一系列对琉球的优惠

政策，对琉球与中国的贸易发展起到了促进作用。

二、琉球国的海船

中琉贸易的发展，一切都必须以海上航行作为前提条件。航海贸易，海船是最重要的条件之一。中国方面而言，造船历史悠久，造船材料丰富。经历宋元的航海大贸易时代，已形成了以泉州港为中心的许多造船基地，主要分布在东南沿海一带。两浙有明州、温州、越州、台州、严州、秀州、苏州、松江、镇江；福建有福州、泉州、漳州和兴化；广东有广州、惠州^[14]。宋代已有“海舟以福建为上”^[15]的说法。入明以后，统治者扩充水师力量，大力发展造船业。据载，永乐年间，明政府曾诏令福建等地建造海船达 2758 艘之多^[16]。显见当时中国的海船制造的力量和规模。相反，琉球国就没有那么乐观了。首先，琉球国匮乏的自然资源就制约了它的造船业的发展，“亦无翠丽等四山之名，且形势卑小，不高耸。林木榛櫟不茂密”^[17]。造船木材的缺乏，势必影响琉球的航海交通业的发展，以致国内海上交通仅是“缚竹为筏，不驾舟楫”的状况。自从与中国建立了友好关系后，中国造船的优势弥补了琉球国造船方面的缺陷，琉球海船经历了赐船、修船、买船、造船的一个过程，琉球国的造船业在中国的影响帮助下不断地进步，为琉球国跻身世界贸易圈，并在世界贸易中占有重要的一席之地，奠定了坚实的基础。

史籍记载：洪武十八年（1385 年），“太祖赐（中山）王海舟一；而山南王、山北王各遣使贡，太祖赐山南王舟一”^[18]。明初，琉球国三王鼎立，有中山、山南、山北之分，因而明太祖遂一一赐舟。

洪熙元年（1425 年），“时郑义才又具呈言，海舟经年，被海风坏，臣等附内官柴山舟得达，乞赐一舟归国，且便朝贡，宣