



近代東亞海域經貿交流史

關西大學東亞海域交流史研究叢刊《第五輯》

松浦章編著

萩卯作





近代東亞海域經貿交流史

關西大學東亞海域交流史研究叢刊《第五輯》

松浦章編著

秋邨作



版權所有 翻印必究
如有缺頁破損，請寄回更換

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

近代東亞海域經貿交流史 / 松浦章等著. -- 初
版. -- 臺北市：博揚文化，2012.12
面；公分. -- (關西大學東亞海域交流史研
究叢刊；第5輯)(人文系列；37)
ISBN 978-986-6543-82-1(平裝)

1. 文化交流 2. 國際貿易史 3. 近代史 4. 文集 5.
東亞

730.407

102000062

近代東亞海域經貿交流史 書序

關西大學東亞海域交流史研究叢刊第五輯

本書為《近代東亞海域交流史續編》叢刊第五輯、主要由以下二編構成：

第一編「東亞海域交流史編」收錄以下五篇論文。松浦章〈縱橫四海：中國海賊的神秘世界〉一文主要介紹東海、臺灣海峽、南海等地航行的海盜事蹟；孔穎〈第二次鴉片戰爭期間英國人眼中的廣州監獄〉，探究了清末時期來華西洋人眼中的廣州刑獄；王亦錚〈泉州華僑與東南亞的言語交流〉，關注了泉州移民海外的言語交流諸多面相；岑玲〈清代檔案所見之琉球漂流船的船貨——以砂糖為中心——〉以琉球漂流到中國的海難船所載的砂糖為線索，考察清代琉球國的物流狀況；王竹敏〈江戶時代日本長崎的暹羅通事之概況〉則對日本江戶時代長崎的暹羅通事作了概觀介紹；謝薇〈清末上海中文報紙中日本廣告的廣告主研究（1861-1914）〉則以申報等史料考察日本商業廣告在中國內地的刊載情況。

第二編「近代臺灣日本交流史編」分為以下三章。

卞鳳奎〈日治時期臺灣留學生在日本的活動——以一般生活面為中心探討——〉，考証了日治時期往赴日本的臺灣留學生的生活面相；池田辰彰〈日治初期宜蘭海上交通建設的實

施》，則考察日治時期初期宜蘭的海上交通；林敏容〈日治時期臺灣米對關東地方的輸出〉，論究了日治時期臺灣米輸出日本關東的背景與過程。

海洋連結陸地，海洋連結海洋。東亞海域的人類活動與交流在海洋航運的大背景下得以擴散生根。以上九篇文章便以此區域視野為基礎，聚焦於東亞海域，嘗試描繪一幅跨國界，跨文化的海洋文化圖景。

本書種種未臻之處、還望諸位先學不吝批評雅正。

2012 年 12 月 20 日

松浦 章

《近代東亞海域經貿交流史》目次

第一編 東亞海域交流史編

松浦 章	縱橫四海：中國海賊的神秘世界	001
孔 穎	第二次鴉片戰爭期間 英國人眼中的廣州監獄	061
王 亦 錚	泉州華僑與東南亞的言語交流	097
岑 玲	清代檔案所見之琉球漂流船的船貨 ——以砂糖為中心	115
王 竹 敏	江戶時代日本長崎 的暹羅通事之概況	137
謝 薇	清末上海中文報紙中日本廣告 的廣告主研究（1861-1914）	161

第二編 近代臺灣日本交流史編

卞 鳳 奎	日治時期臺灣留學生在日本的活動 ——以一般生活面為中心探討	203
-------	--	-----

池田辰彰	日治初期宜蘭 海上交通建設的實施	245
林 敏 容	日治時期臺灣米 對關東地方的輸出	269

縱橫四海：中國海賊的神秘世界

松浦 章

論文摘要

東亞海洋史相關研究中最為滯後的是被看作負面歷史的海盜史。日本史領域，以先學的研究成果為開端，近年取得了很大進展。至於中國史，除去明代倭寇問題研究、清代後期蔡牽等海盜研究之外，其他問題幾乎不被關注。迄今為止，以中國海盜為對象的研究一直為人所忽視。從正統史觀來看，海盜史是負面歷史。但是，宋末、元朝以及明末，也有海盜向政府投降、獲得政府授予的海軍地位，倒戈懲辦海盜。如上，如果僅局限於正負面的歷史範疇，就無法正確認識海盜問題。

關鍵詞：中國帆船、海盜、海洋史、明代、清代

一、緒言

有關世界海洋史的研究，多以西歐的歷史為中心，地中海、大西洋為舞臺的問題常常被涉及。可是，有關東亞的相關議題討論的卻並不多。渤海、黃海、東海、南海懷抱於中國和朝鮮半島、日本列島、菲律賓群島、印度尼西亞群島、馬來半島、印度支那半島之間，被當作內海。將這些海洋放進視野的歷史研究，迄今為止可謂進展極慢。川勝平太指出：“戰後的日本人缺乏對海洋史研究投入的歷史觀”¹。川勝平太更認為以往的歷史研究是以“陸地史觀”為中心進行的。

中國的歷史一般都認為是起源於黃河流域，但是最近有些學者指出長江流域文明的重要性亦不容忽視。擁有廣大海岸線的中國沿海地區之文化活動，長久以來未受到注意，隨著沿海地區考古學調查的進展，及 20 世紀 80 年代中國實行對外開放政策，改變了人們對沿海地區歷史的評價。特別是對經濟特區的歷史研究，其中又以沿海港口城市的研究最盛，有名的如天津、上海、寧波、溫州、福州、廈門、廣州等港口的一系列歷史研究書已陸續得到出版。

以港口城市為中心，對其周圍及腹地經濟活動的研究，使得目前漸由以國家為中心的王朝史逐漸發展為區域史的研究。與區域史的研究相對應，從來以陸地為中心的中國史，如果從海洋的角度來看，又能瞭解到什麼？首先是在海上活動中承擔重要角色的中國海商。

¹ 川勝平太，《海洋史觀的船出》，（月刊《機》第 55 號，藤原書店，1995 年 12 月）。

中國海商是指從事海上貿易的中國商人。就至今在日本有關中國海商的研究取得較大成果而言，必須要提到桑原隲藏²的《宋末提舉市舶西域人蒲壽庚的事跡》。桑原氏最早發表有關蒲壽庚³的報告是在1915年，同年的10月至翌年的10月在《史學雜誌》上分五期將成果發表。並且在該成果的基礎上，《宋末提舉市舶西域人蒲壽庚的事跡》作為專書於1923年出版。雖然從書名看與中國海商並沒有直接的關連，但因在該書所記述的內容中多處涉及到複雜的中國海商活動，可以說是在世界東洋學史研究中，最為引以為傲且是必須要參考的成果之一。此外還必須要引起注目的成果是同作者的《東西交通史論叢》和藤田豐八⁴《東西交涉史研究・南海編》、石田幹之助⁵《與南海有關支那史料》等。在上述

² 桑原隲藏（1870～1931年），日本的東洋史學者。京都帝國大學文科學部教授，在東西交通史、文明史、法制史等領域做出過巨大貢獻，確立了東洋史教育的基礎。其業績主要收錄於《桑原隲藏全集》全五卷、別冊一卷（岩波書店）。

³ 蒲壽庚（生沒年不明）中國學者・南宋末至元初的阿拉伯或波斯出身的伊斯蘭教徒的南海貿易家。13世紀中期出任福建泉州的貿易官。

⁴ 藤田豐八（1869～1929），日本的東洋學者。東京帝國大學文科學部畢業，從事與清國教育相關的職業，對中國學的學術發展做出過貢獻，此後任早稻田大學、東京帝國大學教授，1928年就任新設的臺灣臺北帝國大學文政學部長不久急逝。其成果收錄於《東西交涉史的研究》“南海編”“西域編”2冊。

⁵ 石田幹之助（1891～1974），日本的東洋學者。東京帝國大學文科學部畢業後，長期致力於以收藏東洋學圖書而聞名於世

研究成果的基礎上，東西交涉史方面主要依據中國史料開展研究，且主要延續了沿海各國史及地域史的研究角度，而並未在海洋史的視角方面拓展。

二、有關中國海船的諸問題

（一）中國海商之經營形態

有關中國海商從事經濟活動的具體事例是非常少，其中詳細可知的事例試舉如下：

明朝王在晉的《越鐫》卷二一中見到的海外貿易情景。據該書記載，萬曆年間（1567-1619）福建省福清人林清和船主長樂縣王厚共同出資建造大型海船，雇鄭松、王一為把頭、鄭七、林成等為水手，金士山和黃承燦為銀匠，熟悉海道者李明為向導，通倭語（日本語）的陳華為通事。滿載著紗羅⁶、絹、布匹、白砂糖、磁器、果物類、香木扇子、梳子、針、紙等貨赴日貿易，所得的日本銀在船上熔化並帶回。此記載顯示出當時海外貿易獲利豐厚及船舶營運的具體實態。

乘坐海船的人員並不只限於一個國家的人。以下來看一

的東洋文庫（東京文京區駒込）的運營。其業績共有400餘編，較為有名的是《長安的春天》（講談社學術文庫），在《東亞文化史叢考》（東洋文庫）、《石田幹之助著作集》全4卷（六興出版）等書中收錄有其一部分的成果。

⁶ 紗羅是質地很薄的絲織物，因製造方法複雜而被認為是高級的絲織物。

下萬曆三十二年（1604）漂著至朝鮮半島的朱印船的情況。萬曆三十一年二月福建省漳州府海澄縣的溫進，乘黃文泉的船前往安南的交趾貿易，出發不久遭倭船的襲擊，100 餘人被殺，生存者僅 28 人。僥幸得以生存下來的溫進等隨倭船前往柬埔寨，購入皮類、蜂蠟、胡椒、蘇木、象牙、犀角、玳瑁、金銀等物回航日本。從事澳門和柬埔寨間貿易的葡萄牙人，也和日本人同船前往日本貿易。萬曆三十年二月，日本人與居住在長崎和薩摩的中國人同船前往柬埔寨貿易。這些人在回船日本的途中遭遇暴風漂著朝鮮半島。同船的有溫進等中國人、日本人和葡萄牙。該船持有德川家康授予的海外渡航證明書（朱印狀），即朱印船⁷。同船的一個日本人除持有家康的朱印狀外還得到了銀五百兩作為貿易資本。

當時的海外貿易究竟有多大的利潤？據崇禎十二年（1639）三月給事中傅元初的《請開洋禁疏》中指出，中國商人運往菲律賓的中國產的湖絲，100 斤值銀 300 兩，而在產地的價格只有 100 兩。不考慮風險因素，如果成功則可獲得豐富的利潤。

與這類一攫千金為目的的海上貿易相對照，至清代利用海船從事運輸的行業也十分興旺。試以乾隆五十一年（1786）

⁷ 朱印船，是日本桃山時代至德川時代初期持有海外渡航許可的朱印狀，從事東南亞貿易的船。能得到朱印狀從事朱印船貿易的人，是島津、細川等西國大名和京都、大阪、堺、長崎等商人。輸出品為銀、銅、漆器等，輸入品為生絲、絹織物、鹿皮、蘇木、砂糖等。1604 年至 1635 年間共向現在的越南、泰國、柬埔寨、菲律賓等地派遣過 350 只左右的朱印船。

正月漂至琉球的江南省（現江蘇省）蘇州府元和縣蔣隆順船的情況為例來看一下。該船有船員 20 名於乾隆四十九年閏三月受雇於鎮江府黃氏往天津運送生薑。然後從天津至東北的牛莊港，受雇於赫氏從牛莊港運送大米至天津。隨後，受雇於山東省的石氏從天津運送香料至黃縣。在黃縣未能找到雇主，從黃縣開往東北的某港口，在那受雇於霍氏再運大米至黃縣。然後又駛往東北的某港口，受雇於霍氏運送大米至山東省利津縣。結束後又開往東北的某港口，受雇於霍氏向天津運送大米。在天津受雇於福建商人遊華利，在山東省海豐縣裝載了大棗後駛向寧波，在開赴寧波途中遭遇海難漂到琉球。一條船二年內七次受雇，可見當時海運之盛。

以下是從事運輸業的海船運費收入，以山東省登州府寧海州徐萬生的船為例。乘員 20 名，同治元年（1862）七月，受牛莊木材商人的雇傭，從現在煙臺市附近的寧海州運送木頭 1350 根往牛莊，得到運費銀 400 兩。在牛莊受江南客商雇傭運送油 20 簍、大豆 630 石往江南，得到運費銀 535 兩。前者是寧海州即現在的牟平縣運往牛莊，後者是從牛莊至上海，兩者之間的航海距離有四倍之差，而船運費約差 1.3 倍，可見當時的運費與航行距離和載重量相關。

清朝道光年間，被政府徵用的沿海沙船運載規定的米穀占實際載重量的 70%、其他貨物則是實際載重量的 30%，目的地為天津的運費為米穀每石五錢。若載貨三千石，其中大米為兩千一百石，輸送到天津的運費則是一千五十兩。若載貨一千五百石，其中大米為一千五十石，運費則是五百二十五兩。此外還有貨物貿易收入。據推算，一艘沙船的運費從七八百兩到千百兩不等，而且返航時也有千百兩的

收入，所以若能安全航行，即可獲得高額利潤。與此相對，一艘船的建造費用是多少呢？就這些沿海船隻而言，建造一艘載重量為三千石的大型船需要花費一萬兩銀，中型船隻則需花費數千兩。由於單次航行收入頗高，所以只需數次安全航行即可在數年內回本。

由上可知，中國海商以各種形態廣泛活動，獲取巨大利潤。

（二）中國海船運輸的貨物

這些海船運輸的貨物依據時代、地域不同而不同。從南海運往中國的主要是胡椒、蘇木、丁香等香料，從中國運往各國的主要是絹織物和陶器。特別是陶器，現在不時還能在打撈出的沉船中發現。比較著名的沉船是一艘南宋末年的帆船，1974年在福建泉州發掘的、被稱為“泉州灣宋代海船”的遠洋航船，船上有香料、藥劑、銅錢、陶瓷器、銅器、木器、織物、皮革製品等各式貨物。另外，在韓國西南部的木浦海域發掘的沉船“新安船”被認定為元代遠洋帆船。船上有兩萬件以上的青瓷、白瓷等陶瓷器皿，還有多達二十八噸的銅錢和紫檀木材等。

至宋代，眾多物品量少價高，地區間價格相差較大。清朝時，特別是沿海船隻，單一商品的大量運輸較為顯著，比如米穀、大豆、砂糖等。一般而言，缺乏米穀的福建通過海運從江蘇、浙江、臺灣輸入米穀。江南地區把大豆用作食材和土地肥料。海船把大豆從東北、華北沿海運往上海方向以及浙江、福建。

1824年1月，從浙江乍浦運往日本長崎的中國海船和從福建廈門運往新加坡的中國海船，在運輸貨物上二者有很大不同。運往長崎的中國貿易船所載貨物多為絹織物、砂糖、各種藥劑。與此相對，運往新加坡的則多數是以當地華僑為消費對象的日用品，貨物種類琳琅滿目，有陶瓷器具三十二種、多達六十六萬個，瓷磚一萬塊，紙傘一萬兩千個，還有甜點心、幹蘑菇、鹹魚，以及絲質鞋、布鞋、草鞋、香煙、梳子、小楷筆、醃制蔬菜、棉布、線、茶葉等，幾乎囊括了當今百貨商店能買到的商品。顯然，雖同為中國貿易船、同時期從中國出發，目的地不同，則運輸的貨物不同。但是，能夠說明該史實的史料卻並不多。

（三）中國海船的構造

中國帆船得以如此發展想必是因帆船以風力為動力，只要有風就可在廣闊地域航行。但是，中國海船卻並未受到關注。據在日本廣為人知的《魏志倭人傳》，即《三國志》卷三十、東夷傳中“倭人”條記載，三世紀時，中國和倭國通過船舶互通往來。縱使是此後的五世紀即倭五王時代，中國歷代各朝派往倭國的使節以及日本使者赴華，都顯然利用船舶這一交通工具。但是沒有像後世那樣留下海上活動的具體記載。

六世紀以後即唐代以後，中國人利用船舶出海航行才被廣為人知。特別是海外各國表述中國人來航的記錄要多於中國，其顯著例證就是日本渡往唐代の入唐僧留傳於世的記錄。該記錄主要描述了眾多中國商人東渡日本九州等地歸帆之際上船的情景。十世紀五代時期，江南沿海地區的吳越國

與日往來，到了十世紀後葉的宋朝時與日往來更加活躍。十三世紀後葉的元代時，民間的海上往來也較為活躍，無法想像眾所周知的元寇若是沒有船舶會是何種情形。十五世紀前葉，明朝永樂帝派遣鄭和下西洋也運用了巨型船舶。同樣在十八世紀以後日益繁盛的清朝中國船舶的沿海、海外活動中扮演了重要角色。可以說如果沒有船舶，沿海地區經濟活動幾近癱瘓。至少，三世紀三國時期吳國建國以後，中國人的沿海活動在中國史上占據了極為重要的位置。

1970 年以後，隨著考古學的調查，沉船被陸續發掘並引發關注。1974 年末，在廣州發掘出秦漢時期的造船遺址，估計當時建造的船舶全長約為二十米，載重量為二十五噸到三十噸。同年八月，從福建省泉州市東南部後渚港的砂土中發掘出後被稱為“泉州灣宋代海船”的遠洋航行木制帆船的船體部分。殘存船身的最長部分為二十四點二米。該船船底部分有從船頭到船尾起脊柱作用的木材構造，可見當時已有相當於龍骨的構造，而且船艙用隔板間隔成幾間。該船設計巧妙，遭遇海難時即使部分船身破損進水也可轉危為安。依據調查結果，推斷是十四世紀後葉南宋末年的船，船身全長約三十四米，載重量約為四百噸。1976 年到 1984 年，在韓國西南部海底調查時打撈出一艘沉船，根據發掘地點該船被稱為“新安船”。調查結果顯示，船身全長約三十四米，載重量約有二百噸，有三根桅杆，是元朝遠洋航行的帆船。

中國沉沒海船的發掘不僅充分補充了船舶相關文獻史料的不足，還提供了遠勝於文獻史料的船舶相關的具體資訊。

中國帆船不像現代汽車需要汽油等作燃料，是環保型交

通工具。但是，從重視速度時間的時代來看，中國帆船是落後的交通工具。假設迄今為止西元紀年後的歷史為兩千年，即使以十九世紀初富爾頓發明輪船為分水嶺，出海航行的中國海船特別是帆船的歷史占據了一千八百年，這是一段不容小覷的歷史。從這個角度看，可以說中國帆船的歷史具有重大意義。

（四）中國的海賊

海洋史相關研究中最為滯後的是被看作負面歷史的海盜史。日本史領域，以長沼賢海氏的《日本海賊》、《日本海事史研究》等研究成果為開端，近年取得了很大進展，如綱野善彥氏的《惡黨與海賊》等著述。至於中國史，除去明代倭寇問題研究、清代後期蔡牽等海盜研究之外，其他問題幾乎不被關注。迄今為止，以中國海盜為對象的研究一直為人所忽視。從正統史觀來看，海盜史是負面歷史。但是，宋末、元朝以及明末，也有海盜向政府投降、獲得政府授予的海軍地位，倒戈懲辦海盜。如上，如果僅局限於正負面的歷史範疇，就無法正確認識海盜問題。

中國社會的發展從黃河流域等內陸逐步向沿海延伸，中國的海賊也隨之散佈到廣大範圍。據記載，海盜大多居於華南沿海，熟悉海域。海盜根據地往往是造反之後容易逃過官府追捕的島嶼、或地形複雜的華南沿海。