

清代前期の福建商人と長崎貿易

劉, 序楓
九州大学大学院文学研究科

<https://doi.org/10.15017/24599>

出版情報：九州大学東洋史論集. 16, pp.133-161, 1988-01-25. 九州大学文学部東洋史研究会
バージョン：
権利関係：



清代前期の福建商人と長崎貿易

劉 序 楓

はじめに

中国民衆の海外発展は、明代中期以後に盛んになったと言えよう。その通商の範囲は、ほぼアジア全域に及んでいる。日本との貿易については、明末（日本の戦国期以降）清初より特に清朝が遷界令を撤回した後、飛躍的に発展し、商船は中国沿岸各地や台湾から長崎に渡航した。明代中期に海商として活躍していた徽州商人（新安商人）は、代表者としての王直集団が滅んでから、次第に勢力が衰微し、清朝に入つてその勢力は主に国内商業に注がれたようである。代わり¹に福建海商の勢力が主流になった。ところが、中国国内の政治および社会経済状況、さらに当時の東アジアの国際情勢の変動によつて、出航する貿易船に変化があらわれる。また、日本側の受け入れ体制に変動があれば、清朝側もそれに²応じて対策を立てたことになる。十八世紀に入ると、長崎貿易において中国商船の出航地が次第に江蘇と浙江に固定され、江蘇・浙江の商船と福建商船との間に顕著な勢力隆替があつた。この点に関しては、すでに山脇悌二郎氏が指摘されたが、小稿で再度この問題を論ずるのは、長崎貿易における福建商人の衰退の過程になお究明すべき点³が少なくないからである。そこで本稿では、長崎に渡航した唐船の分析を通じて、福建商人の実態およびその衰退の過程を検討してみたい。

一 福建商人の海外発展

福建商人の海外貿易が古くから活発に行われていたことは、先学によつて明らかにされている。本節では、従来の研究を参照しながら福建商人の海外発展の背景をまとめてみたい。

まずは自然条件である。福建地方は山地が多くて耕作地が少なく食糧の自給が不足がちであったため、多数の住民が商業を以て生業としていたといわれる。特に福州・興化・泉州・漳州四府は海に面し、しかも人口が多いので、海上に生計を求め、魚・塩の業に従事したり、或いは沿海航路による生活物資の仲介交易に従事したり、海外貿易に従事したりする者が多かった。明代の中期以後、南洋諸国に往来する商船が圧倒的に福建の商船であったことは諸記録によって明らかである。

次に社会経済的面からみると、自然条件に制約され、福建の自給経済が不可能なので、他省からの商品に依存しなければならなかった。乾隆『晋江県志』卷一、輿地風俗の条に、

田畝不足於耕耘、糸縷・綿絮由來仰資吳・浙、稻米・菽・麥今皆取給台灣。

とある。また、『籌海図編』卷四、福建事宜に、

福・興・泉・漳四郡皆浜於海、海船運米可以仰給、在南則資於広、而恵・潮之米為多、在北則資於浙、而温州之米為多。とあるように、耕作地が少なく、日常生活に必要な原料の生産が不足であったため、福州・興化・泉州・漳州諸府の沿海地帯では、海運によって大量な糸・綿・食糧品などが江蘇・浙江・広東より移入し、清朝の台湾平定後は、食糧の供給をすべて台湾に依存したことが知られる。このように福建の経済が主要食糧およびそのほかの物資を外地の輸入をまたなければならなかったとすれば、その代価はどのように得られたか。明代以来、省内の産業とくに商業的農業および農村手工業が発達した結果として、物資の流通が盛んになった。これによって窮乏する生計を補ったのである。明の王世懋の「閩部疏」に、
凡福之紬糸、漳之紗絹、泉之藍、福・延〔平〕之鉄、福・漳之橘、福・興之荔枝、泉・漳之糖、順昌之紙、無日不走分
水嶺及浦城小閩、下呉・越如流水、其航大海而去者、尤不可計。(傍点は筆者による。以下同じ)
とあり、絹織物・果物・紙・砂糖・鉄などの土産品および手工業品が盛んに生産され、江蘇・浙江方面に輸出したり、また海運で国外へ輸出したりしたのである。

以上の特産品のほか、造船に不可欠の材料の杉、なお茶、煙草・磁器などの産出にも盛んであった。このように農村における商品生産の活発化に伴い、商業資本にも次第に発達になる。清代の沿岸貿易とくに南北間の商品流通に福建商人が大きな役割を果たしていたことは、すでに指摘されている。商業資本は常に利益のあるところに浸透していくのであるから、沿海貿易に依存する福建海商は海禁が解除された後、さらに最も利益のある海外貿易に進出するのは考えうることであろう。

また、国家の政策も重要な原因の一つであろう。明代から海賊とくに倭寇の防衛策、さらに清代初期に鄭氏の防衛策として海禁政策をとっていた。これによって、沿海の住民の生活が一層窮乏になった。利益を求めため、地方の郷紳や官僚と結託し、海禁を犯して密貿易をする者、或いは海賊に転化する者は多かつたと指摘されている。

なお、福建地方は中央と陸上の交通が地理的条件によってほとんど遮断され、政治的にも文化的にも中央の秩序と隔離し、独特の強悍な気風がはぐくまれた。江蘇・浙江の民衆より海外貿易に進出する者が多かつたのもあり得ることであろう。

二 福建商人と長崎貿易

中国商船の長崎渡航はいつからであったかは、諸記録によって多少相違があるが、寛永十二（明崇禎八、一六三五）年に幕府が中国商船の日本渡航を長崎に限定する以前に、すでに中国船の長崎渡航が盛んであったことは事実である。中国商人の増加にともない、慶長八（一六〇三）年に長崎在住の唐人馮六が唐通事に任命され、その後の二百五十余年間の唐通事の鼻祖となった。その組織と人数は時代とともに次第に拡張され、世襲的に訳司となったものには六十家以上に及んだ。これらの通事の出身については、表1に示すように初代の出身が判明できる三十家のうち、福建出身は二十三家を占め、江蘇・浙江等地の出身者をはるかに上廻っている。また、広東省の出身者が一人も見えず、これは後述の長崎唐三ヶ寺の成立の時に、広東幫が除外されたことに関わりがあると推測される。

日本渡航の外国船が増加する一方、日本側においてキリシタン宗門禁圧・貿易統制が強化され、寛永十二年にキリシタン宗門取調べのため、外国貿易は長崎一港に限定されるに至った。中国商人は、キリシタン宗門に属さないことを明らかにするために、さらに明末清初の動乱期において国家から保護を受けられなかった事情から、貿易関係の安全を維持するため、各地方の出身者が同郷団体を結成し、自発的に仏寺を建立した。まず、元和九（一六二三）年に江蘇・浙江・江西等地出身のいわゆる

表1 長崎唐通事の出身地区別集計表

人数	出身地	
1	山西	
1	四川	
1	江蘇	
4	浙江	
10	福州	福
6	泉州	
6	漳州	
1	延平	建
23	計	
30	合	計

*宮田 安「唐通事家系論攷および同「補遺唐通事家系論攷」、
「続補遺唐通事家系論攷」により作成。

三江帯の船主たちにより興福寺（俗称南京寺）、つづいて寛永五（一六二八）年に泉州方面の船主たちにより福濟寺（俗称泉州寺、後に漳州寺）、翌寛永六年に福州地方の船主たちにより崇福寺（俗称福州寺）を建立した¹³。これらの唐三ヶ寺がそれぞれ本国から招請した同郷僧侶によって経営され、またそれぞれの郷貫の人が檀越となったことがあって、宗教施設たる唐三ヶ寺とて、一般の同郷者によつて建立した会館や公所と同じ性格を持っていることが窺えよう¹⁴。そのうちに福建に縁のあるものが二つを占めていたことは、当時の長崎における福建人の世俗的或いは経済的勢力が圧倒的であったことを示すものであろう。

江戸初期の日本渡航唐船に関する記録とくに数量的な史料はさわめて少なく、しかも断片的なものに過ぎなかったため、貿易の実態に触れることが困難であった。日本側の史料によつては、慶長五（一六〇〇）年に唐船が長崎に入港した後、正保四（一六四七）年までは、断片的に唐船の来航の数を知る程度である¹⁵。岩生成一氏がその論考「近世日支貿易に関する数量的考察」（『史学雑誌』六二編十一号）において、欧文史料とくにオランダ商館の報告書によつて、この間の来航唐船の数を整理した結果、慶長末年以来、毎年大抵三十隻以上の唐船が日本に来航し、寛永年間に至り鎖国令が發布されてから急激に増加し始め、寛永十八（一六四一）年には九十七隻の最高記録を作ったことが知られる。残念ながらそれぞれの船の出航地は示されていないが、そのうちに福建商船の数は優位を占めていたようである¹⁶。

この時期に有名な福建商人としては、泉州人の李旦（Andrea Dittis）、漳州人の欧華宇、同じ漳州人の顔思斉の如き、彼らはもともと海賊であり、日本を根拠地として中国沿海・台湾（オランダ領）・東南アジアに及んで貿易に従事し、福建沿海の地方官の間にも相当な勢力を張っていたようである¹⁷。また、李旦はイギリス人の中国通商、オランダ人の澎湖島の撤退および台湾占拠を斡旋したのである¹⁸。欧華宇と同じ漳州出身の商人張吉泉については、彼らは慶長七（一六〇二）年に長崎在留の唐人の菩提寺を稲佐の悟真寺と定め、長崎代官に墓地を願ひ出て幕府からの許可を得たといわれる²⁰。

なお、李旦・顔思斉に代わつて通商上に一層華々しき活動をした鄭芝竜は、泉州府南安県の人であった。鄭芝竜については、中国側の文献ではその海賊としての事蹟が多く記され、彼の日本・南海貿易に関しては、ほとんど具体的な材料を提供していない。この缺を補うには、商敵であったオランダ側の記録が非常に役に立つ²²。なお、鄭芝竜が崇禎元（一六二八）年に明に帰順してから、依然として中国東南沿海および南洋一帯の海上権を掌握していた。『明季北略』卷十一、鄭芝竜擊敗

劉香老の条に、

芝菟幼習海、知海情。凡海盜皆故盟、或出門下。自就撫後、海船不得鄭氏令旗、不能往來。每一船例入三千金、歲入千
万計。芝菟以此富敵國。

とみえ、その勢力と活躍ぶりがうかがわれる。順治三（一六四六）年に鄭芝菟が清に降った後、その勢力が分裂され、子の
成功・弟鴻達等は海上に去り抵抗しつづけ、数十年にわたって日本や南海に活躍し、貿易の利益によって軍備を補った。江
日昇の『台湾外記』卷十三、康熙五（一六六七）年七月の条に、

〔洪〕旭又別遣商船前往各港、多僱購船料、載到台湾、興造洋艘・鳥船、裝白糖・鹿皮等物、上通日本、製造銅煩・倭
刀・盛甲、並鑄永曆錢、下販暹羅・交趾・東京等各処、以富國。

とあり、鄭經の部將の洪旭が洋船を造り、白糖・鹿皮などをもって日本・南洋諸国と通商し、兵器・銅錢を鑄造して兵食に
資していたのである。また、鄭氏が長崎通いの商人に資金を貸して貿易を行わせ、船が帰港したとき元利を納めさせた。²⁴な
お、一族の鄭泰が、長年にわたって長崎貿易に従事し、政治情況が不安定のため、相当多額の貿易利銀を長崎の唐通事に預
けておいたことが知られる。²⁵鄭氏一族の日本・南洋貿易に関しては、すでに先学の精緻な研究があり、²⁶多くの問題が解明さ
れたので、重複をさけない。

順治十八（一六六一）年、清朝は台湾および福建沿海による鄭氏を圧迫する最後の手段として遷界令を發布した。²⁷これを
きっかけとして、長崎渡航の中国本土出航船がにわかに減少したのに対して、台湾・南洋各地出航の商船の数は著しく増加
した。²⁸黄叔瓚『台海使槎録』卷四、偽鄭附略の条に、

我朝嚴禁通洋、片板不得入海。而商賈壟斷、厚賂守口官兵、潛通鄭氏、以達廈門、然後通販各國。凡中国各貨、海外皆
仰資鄭氏、於是通洋之利、唯鄭氏獨操之、財用益饒。

とあるように、形式上きわめて厳しい遷界令も、守口の官兵に賄賂を贈れば、東南沿海・南洋の海上貿易権を掌握した鄭氏
に潜通できたのである。従って遷界令下の長崎貿易は鄭氏の配下の福建商人による独占的貿易であったといえるであろう。

三 長崎貿易における福建商人勢力の衰退

康熙二十二年（一六八三）年に台湾による鄭氏の降伏により、清朝は翌年に遷界令を撤回し、貿易船の海外渡航が許可された。その効果は著しいものであった。一六八四年は二四艘であった長崎の入港船数は、一六八五年に八五艘、一六八六年には一〇二艘、一六八七年には一三六艘、一六八八年には最高記録の一九二艘と増加した（来航の船数は諸史料によって若干の相違がある。後掲「長崎渡航唐船出航地別船数表」、参照）。長年海禁に苦しめられた中国沿海の住民の生計を求める意欲が窺われる。注目されるのは、康熙二十三年（貞享元・一六八四）年すなわち鄭氏が降伏した翌年に台湾・福建より出航した商船は一隻も見られなかった代わりに、広東および南洋より出航の商船が急に増えたのである。清朝が台湾を完全に屈伏させるまでは、唐船の大部分は主として鄭氏の息がかかっていたので、清軍の台湾攻略により鄭氏所屬の福建・台湾船が南洋方面へ移転したと推測される。刊本『華夷変態』卷九、貞享元年九番広東船之唐人共申口に、

私共船之儀、去年者東寧船に而御座候処、從御当地、暹羅江罷渡り、暹羅合当夏広東江船をよせ、今度広東合罷渡り申候。

とあり、これはもと台湾船で、台湾より暹羅へ渡航し、翌年に暹羅から広東經由で長崎に来航したものである。また、同十一年番広南船之唐人共申口に、

私船之儀、去年は東寧船に而御座候所に、去年東寧一乱に付、御当地合広南江罷渡、今度從広南渡海仕候。

とあり、戦乱のため、台湾より広南へ避難したことが知られる。要するに、長崎渡航の福建船は戦乱のため、一時激減したにもかかわらず、福建商人が依然として相当な勢力を持っていたと思われる。翌康熙二十四年に渡航した八十五隻の商船のうち、福建船が半分の四十三隻を占めたことは、前述の推測を裏付けるのであろう。

日本渡航の唐船の激増によって、金・銀などの流出が増えたので、幕府側は市場の混乱を予想し、貞享二（一六八五）年に貿易制限令（いわゆる貞享令）を發布した。その主な内容は、唐船の貿易高を一ヶ年銀六千貫に制限したことである。この貿易高を超過した場合、後来の余船には貿易を許可せず積戻りを命じた。²⁰さらに元禄元（康熙二七・一六八八）年からは船数を起帆地別に計七十隻に限定した。その七十隻の割当内訳は、次の通りである。

江蘇 十隻 浙江 十五隻
 福建 二五隻 廣東 十隻
 南洋 十隻³⁰⁾

江・浙船二五隻対福建船二五隻となり、制限前の状態を大体反映している。この年より元禄十（康熙三六・一六九七）年の間までに長崎渡航の江・浙船と福建船の数はほぼ同様で、江・浙船の数がしだいに増加した傾向が窺える。

ところが、元禄十一（康熙三七）年から福建船の数が急に減少したのに対して江・浙船の数が激増した（附表、参照）。その原因は不明であったが、恐らく康熙三十八年に清朝が内務府商人辦銅制を發布し、洋銅（日本銅）採買の中心地が日本に対して距離的に最も近い江蘇と浙江に移転したによるものと推測される。近世の長崎貿易において中国側が最も必要なのは銅であったことは周知のとおりである。清朝政府では、制錢鑄造用の洋銅を確保するには非常な苦心を払い、その辦銅の方法は数回も変更された³¹⁾。商人辦銅制とは、清朝皇室所属の内務府商人が国家から資金を受領し、北京の戸部・工部鑄錢所要の銅の採買と解京の一切とを請け負う制度であった³²⁾。銅の輸送は大運河を利用した。それ故江蘇・浙江は地の利を持っている。しかも江・浙地方は流通の中心であり、南北の物産が集中し、資金・物資の調達が容易であったので、福建商人が便宜的に貿易基地をここに移転し、或いは寄港する例は少なくなかった。『華夷変態』卷十一、貞享三年十八番福州船之唐人共申口に、

福州・厦門之儀、当年は来朝之船も、去年々減し可申と奉存候、其子細は、去年々南京々直に御当地江參申候船共御座候に付、福州・厦門之遠方迄參候客共も無御座候故、当年之儀は、去年御当地々帰帆仕候福州・厦門之船共も、大方暹羅・咬喙吧此外奥之国々江為商売參申筈に御座候。

といっている。開海禁後は江・浙よりの渡航船が増えると、福建船は積荷も客も不足に悩まされ、南洋貿易の方に移転するものは多かったのである。次に掲げる「長崎来航福建船の江・浙方面寄港および移転表」（表2）を参照すればわかるように、福建船が江・浙に寄港して、または移転する比率は相当に高い。これは僅か五年間の集計であり、もし一隻ごと長期間に追跡すれば、その移転の数は表2の統計を上廻ることと推察される。

以上のことから、康熙三十八年以後に長崎に渡航する福建船が減少したのは、福建商人の勢力が衰退するとは言えず、彼

表2 長崎来福建船の江・浙方面寄港および移転表

年次			渡航 船数	福建 船数	江浙 寄港	長崎 直航	前年度より 江浙移転	前年度より 南洋移転
康熙25	貞享3	1686	102	34	19	15	5	1
〃 28	元禄2	1689	79	24	5	19	8	2
〃 29	〃 3	1690	90	32	15	17	4	5
〃 37	〃 11	1698	71	10	5	5	9	3
〃 38	〃 12	1699	73	12	4	8	4	1

* 「華夷変態」により作成。

註：江・浙と南洋に移転した船は、当年度の福建船数に含まれない。

表3 正徳五年正月「唐船数并船別商売割合定例」に定められた唐船三〇隻の内訳：

地 域	船 別 数	計
江 蘇	南京船 7	7
浙 江	寧波船 5・普陀山船 1・舟山船 1・温州船 1	8
福 建	廈門船 2・福州船 1・漳州船 1・台湾船 4	8
広 東	広東船 2	2
南 洋	東京船 1・柬埔寨船 1・広南船 1・暹羅船 1・咬嚙吧船 1	5

典拠：刊本「通航・覽」四、360・400頁。

表4 正徳五年三月実際の配分別

地 域	船 別 数	計
江 蘇	南京船 10	10
浙 江	寧波船 11	11
福 建	廈門船 2・台湾船 2	4
広 東	広東船 2	2
南 洋	広南船 1・暹羅船 1・咬嚙吧船 1	3

典拠：『信牌方記録』。

らが貿易基地を江・浙に移転して、後の記録には南京船・寧波船の形をとったからであると考えられる。

次に正徳五（康熙五四、一七一五）年に発布された正徳新例の唐船に与えた影響を検討してみたい。

正徳新例による唐船の信牌の支給に関しては、中国では商人の間で激しい紛争が起こって重大な問題まで発展したことは、従来の研究にはしばしば言及している。⁽³³⁾この制度の原則は、私貿易の禁止、金銀銅流出の防止、積載物・取引金額の制限などの日本側の統制強化の条件を承認するもののみ貿易を許可し、信牌を給付するということである。

った。正徳新例に定められた唐船の数は三〇隻であり、その出航地の産物の日本における需要度の多少、各船の積載量などを考慮して信牌が発行された。その三〇隻の内訳は表3の如くである。すなわち三〇隻のうちに江蘇七・浙江八・福建八・広東二・南洋五の割合である。

ところが、正徳五年三月に実際に発行した三十枚の信牌の内訳は表4の如く、江蘇十・浙江十一・福建四・広東二・南洋三である。新例における出航地別配分は、実際の配分にあたって大幅な変更が行われ、予定された出航地の船が多く除外された。また、地方別によって代表的な地方や港に集中されることは注目される。すなわち江蘇省は南京（上海）、浙江省は寧波、福建省は廈門と台湾、広東省は広東（広州）に集中することとなった。なお、翌正徳六年分の配分別数も五年と同じであった。結局、福建船の数は予定の半分に減少した代りに、江・浙船の数は予定より大幅に増えたのである。その理由について、信牌の配分に際して、以上の船は一隻も在留していなかったことが、除外される直接の原因となっていた、との菊地義美氏の指摘がある。³⁴⁾

そこで、従来長崎貿易に従事していながら、この年に長崎にいかなかった船頭たち（信牌の授受から除外された船頭）が寧波府鄞県の知県に対し、一部の船頭が日本の年号を記した信牌を受けたのは、外国の正朔を奉じ、朝廷に背き日本に随いて商売を独占しようとする行為であると訴えた。ところが、知県は事は重大であるとして自ら処置せず、これを巡撫・総督に上申したが、督撫と海関（江海関と浙海関）の論争になって遂に決着がつかなかった。³⁵⁾その後、江・浙の総督・巡撫より朝廷に上奏することになり、朝廷での審議の末、康熙帝の勅裁が下るに至った。『康熙起居注』康熙五十五（享保元、一七一六）年九月初二日戊午の条に、³⁶⁾

上曰、朕曾遣織造人過海觀彼貿易、其先貿易之銀甚多、後來漸少。倭子之票（筆者注、信牌のこと）乃伊等彼此所給記号、即如緞布商人彼此所記認号一般。各関給商人之票、專為過往所管汎地、以便清查、並非旨意与部中印文。巡撫以此為大事奏聞、誤矣。

とみえ、また、同九月二十四日庚辰の条にも、

上曰、此牌票只是彼此貿易之一認記耳、並非行与我国地方官之文書。（中略）倭子之牌票、即与我国商人記号一般。再、我国鈔関官員、給与洋船牌票、亦只為查驗之故、並非部中印文及旨意可比。如此以為大事可乎。此事巡撫未悉、部内亦未悉。若如此行、商人如何貿易。

とあって、信牌は単なる商人の交易上の印判にすぎず、国家間の外交文書でもなく、清朝国内に通用する官方の文書でもない。要するに、少しも国典にかかわる大事ではないと康熙帝は考えている。このような考えの背後をさぐるうえで、前掲史

料に「朕曾遣織造人過海觀彼貿易」との一句が重要なヒントになる。そのことはすなわち康熙四十(元祿十四、一七〇一)年に康熙帝が日本に関する情報を得ようとして、杭州織造の烏林達莫爾森を派遣して日本の事情を調べさせたのである。³⁷⁾莫爾森が康熙帝に一体どのような情報を伝えたのかは、明らかでないが、『宮中檔雍正朝奏摺』十一輯、浙江總督管巡撫事李衛の雍正六年八月八日の日本についての上奏に対する雍正帝の硃批に、

当年聖祖亦曾風聞此事、特遣織造烏林大麥而森假辦商人、往彼日本探聽。回總言些假捏虛奉之詞、極言其恭順懦弱。此後隨不介意、而開洋之舉、亦由此起。

とあり、日本は非常に懦弱で恭順であったと康熙帝が聞いたようである。

明代以来の倭寇の掠奪で、清代初期になっても日本は最も警戒すべき国とされていた。にもかかわらず、康熙二十三年に海禁令を撤回した後、中国の商船が長崎に殺到したのは、利益を求めるほかに、日本銅は中国にとって非常に必要なものがあったからである。なお前述の烏林達莫爾森は恐らく鎖国下の日本の情況(人民の海外渡航禁止、中国人の日本居留禁止など)を康熙帝に伝えたため、康熙帝は日本貿易に対して比較的寛容な態度をとったと思われる。故に日本貿易を継続することになった。

この中国でおこったいわゆる「信牌事件」は、康熙五十六(享保二、一七一一)年に至って遂に決着がついた。『康熙起居注』康熙五十六年三月二十六日辛巳の条に、

(前略)原呈覽倭国票照、仍祈發臣軫付商人、照常貿易。但有票者得以常往、無票者貨物壅滯。俱係納稅之人、必令該監督伝集衆商、將倭国票照互相通融之處、明白曉諭。每船貨物均平裝載、先後更換而往等因、相應行往該督・撫・海關監督、公同詳為定議。將原票給回商人、照常貿易。

とあり、信牌を商人に返し、商人は自他の隔てなく申し合せて貿易に励むことになった。これに対して『崎港商説』卷一、享保二(康熙五六)年三番広東船之唐人共申口にも全く同じ内容の記事が見え、その一節に、

胡雲客と云、莊蓮卿と云、共に以朝廷之國課を弁じ、財用を通る事に有之候得共、彼是之無差別、一視同仁之恩化を施さる、事により、此旨を以浙江之閩部江明らかに示しめ、日本之票照を不残返し与へ可申候。

とある。³⁸⁾要するに、康熙帝は商人に対して差別なく公正な態度をとっていたのである。

ところが、この信牌紛争の結果、中国国内における福建系商人の立場が全く窮地に追いやられたということについては、江・浙商人と官辺との因縁関係があったものによるといわれてきた。⁽³⁹⁾ 信牌は通事たちによつて配分されたものであり、⁽⁴⁰⁾ 唐通事はほとんど福建の出身であったことは、前述のとおりである。康熙帝の信牌紛争の裁決からみても、唐通事の出身からみても、江・浙商人が通事や官僚と共に謀して日本貿易を独占する説は成立し難い。むしろ、江蘇と浙江の官僚が貿易の利益（関税など）を独占しようとするため、信牌を没収した、というほうが適当ではなからうか。つまり、信牌の紛争は信牌が得られなかった船頭の不満を表わしたものと見なすべきである。

次に正徳新例実施後の長崎渡航の中国商人の実態を検討してみよう。⁽⁴¹⁾ まず正徳五年分の信牌受領者の名をあげると、次の如くである。

南京船一〇隻

費元齡・黄哲卿・駱九宜・何定扶・祝武珍・魏岳臨・柯万蔵・沈雲生・翁聖初・李大成

寧波船一一隻

林達文・薛允甫・高隆侯・鄭冕伯・余一觀・鄭大典・謝子攀・王在珍・董宜日・林安西・林元祿

厦門船二隻

陳憲卿・周元信

広東船二隻

李韜士・吳喜觀

台湾船二隻

黄福觀・吳有光

広南船一隻

陳啓登

暹羅船一隻

顏諭臣

咬嚙吧船一隻

呉送観

以上三〇隻の船のうち、南京船と寧波船が二一隻を占める。これら南京船・寧波船信牌を所持する二十一人の船頭のうちに福建出身とみられる者が多い。史料で判明できる者を摘出すれば、次の如くである。

(1) 黄哲卿

彼は元禄七（康熙三三）年に初めて三十九番新造の沙埕船（福建省内）の客としてみえている。⁽⁴²⁾元禄十年に七十番海南船の脇船頭として日本に渡航したが、該船の船頭莊運卿は、正徳五年に寧波において信牌紛争を惹起した頭人の一人で、福州の出身と推測される。⁽⁴³⁾黄哲卿も福建商人とみてよいであろう。その後江・浙に移転し、寧波または南京船の船頭としてしばしば日本に渡航した。

(2) 魏岳臨

彼はいつ頃から日本貿易に従事したかは、明らかではないが、正徳四年三十七番寧波船の船頭として来航し、翌年三月に信牌を受領した。その後、信牌紛争が起り本国福州に戻って、信牌を子の魏徳卿に譲った。⁽⁴⁴⁾魏徳卿はその後の享保三（康熙五七）年に十三番南京船頭として来航したが、実は福建商人であった。

(3) 柯万蔵

『宮中檔雍正朝奏摺』十一輯、雍正六（享保十四）年十一月三日、浙江総督李衛の奏摺に「福建奸商魏徳卿所託夥計柯万蔵、聘請僧人私往東洋一事、（中略）称、伊等委係由閩省由内地行走、於十月初九日来甯波、改換姓名、假称普陀進香、初十日由鎮海関出口」とみえ、柯万蔵は前述の福建商人魏徳卿の仲間で、魏徳卿の依頼により福建へ僧人を招請し、浙江の鎮海関から普陀山經由で日本に渡航するところを捕らえられたのである。柯万蔵は享保三年よりしばしば南京船船頭として来航した。

(4) 高隆侯

彼は正徳五年に寧波船信牌を受領した後、信牌の紛争で出航できなくなり、享保二年十三番、同三年三十番寧波船船頭として日本に渡航した。享保四年に病氣のため、本国の福州に戻り病死した。信牌を弟の高卿照に譲った。⁽⁴⁵⁾彼が福建商人であ

つたことは確實である。

(5) 鄭大典

享保年間に日本渡航の船頭の中に、鄭大威・鄭大武・鄭大堪・鄭大萱・鄭大諸・鄭大典・鄭孔秀・鄭孔青・鄭孔琬等は、皆彼の一族とみられる。彼は宝永五（康熙四七・一七〇八）年に四十八番寧波船脇船頭として初めて渡航し、以後屢々寧波船の船頭として渡航した。その出身については、史料上では確かめられないが、一族の咬嚙吧船頭の鄭孔典は「船頭儀は、本福建之内漳州之者に而、貳拾年以來咬嚙吧江住居仕候」とあるように、もと福建漳州府の人で、二十年前から咬嚙吧に移転し、咬嚙吧船頭として日本に渡航した。彼を福建の出身とみてよいであろう。

(6) 董宜日

この人は信牌紛争の当時、信牌を得なかつた莊運卿等の訴えに対して反訴をした者である。従来彼のことを江・浙系の船頭とみているが、「崎港商説」卷三、享保六年三番広南船之唐人共申口の一節に、

船頭董宜叶義は、去々年貳拾五番船客仕參申候、其節之船頭董宜日弟に而御座候、然ば董宜日義は就_レ用事、去冬本國福州江罷_レ帰申候に付、則董宜日江御与へ被_レ成候信牌讓を受け、此度持渡り申候。

とあり、董宜日の出身は福州であつたことがわかる。日本渡航をやめた時、所持の寧波船の信牌を弟の董宜叶に譲り、董宜叶はその後広南船船頭として渡航した。

以上は正徳五年分の南京船・寧波船の信牌を受領した船頭の中に、明らかに福建出身であつた者だけをあげた。ほかにも数人いると推測されるが、残念ながら史料上には判明できない。なお、ほかの広東船・南洋船の船頭のうちにも福建出身の者が多く占めるようである。例えば、広東船頭の李韜士はもと福建漳州府の人であつた。以上の者を計算に入れると、正徳五年分の信牌を受領した三〇隻の船の中に、福建と関係のあるのはなお半分近くを占めている。こういう点から、信牌紛争は、信牌が得られなくなり、利益を失つた商人の不満を表わしたものと見なすべきであり、同郷団体の帮の間の抗争とは言えないと思う。

こうして元禄元（康熙二七）年と正徳五年に日本側が発布した唐船の出航地別の制限および中国側が康熙三十九（元禄十三）年から実施された商人辦銅制により、長崎渡航の中国商人に大きな影響を与えた。彼らは或いは辦銅の資金を求めると

表5 正徳新例実施後、福建船の航路表 (1718・1722・1723年)

年次	渡航船数	福建船	番立名	航路
康熙57 享保3 1718	41	6	6番厦門船	厦門-福州-寧波-長崎
			22番台湾船	台湾-厦門-長崎
			25番厦門船	不明
			29番厦門船	上海-厦門-上海-長崎
			34番台湾船	上海-長崎
康熙61 享保7 1722	33	4	8番厦門船	上海-長崎
			10番台湾船	台湾-上海-長崎
			24番厦門船	厦門-寧波-普陀山-長崎
			25番台湾船	台湾-寧波-普陀山-長崎
雍正元 享保8 1723	34	4	5番厦門船	上海-長崎
			8番台湾船	台湾-上海-長崎
			23番厦門船	上海-長崎
			24番台湾船	寧波-台湾-普陀山-長崎

* 刊本『華夷変態』下冊所収「崎港商説」・松平家本『華夷変態』により作成。

めに、或いは日本向けの産物を調達するため、江・浙へ寄港し、または移転する傾向が目立つ。正徳新例が実施された後の福建船の航路を表にすれば、表5の如くである。

表5によってわかるように、厦門船・台湾船と称しても、その多くは上海か寧波より出航したものである。その理由は、前述したように、江・浙地方が日本貿易において最も近い位置にあって、しかも運河や河川などの交通ルートが便利であり、さらに地方産業の発達にともない、各地の商人が集まってきたのである。刊本『華夷変態』卷三十七、享保八(雍正元)年五番厦門船之唐人共申口に、

私共船の儀は、南京之内上海におひて、厦門出産之荷物積添、唐人数五十人乗組候而、当六月朔上海致出帆渡海仕候。

とあり、上海において厦門の産物を調達して日本に渡航したのである。沿岸貿易の活発化に伴い、南北間の物資が上海に集中し、福建の特産品も福建商人によって江・浙に輸送された結果であろう。

雍正(享保)年間には、日本渡航の中国船の出航地が次第に上海と寧波に固定した傾向が見える。ここに集まる商人の中でも、福建商人が相当な勢力を持っているようである。『宮中檔雍正朝奏摺』二十四輯、雍正十三(享保二十)年閏四月二十日、福建巡撫盧焯が辦銅の弊害についての上奏に、

今日之辦員皆道府大吏、不肖侵漁者甚少。各省辦官皆至蘇・杭發餉、以流寓之官、安能知商之殷實。商為閩・粵之人居多、亦流寓于此、即江・浙之官驟難測其淺深。とあり、福建・広東の商人が辦銅の資本(官費)を得るため、江・浙に転じた者が多かったのである。ところが、これらの商人たちは日本から信牌を入手しようとして、清朝の国禁を犯して人間(僧侶・医者など)を渡航させたり、物資を密輸し

たりしたので、これが対策として、雍正六年に浙江総督李衛の上奏によって、対日本貿易船の出航地であった江蘇（上海）と浙江（寧波）に総商八人を四人ずつ置いて商人を管理監督させた。⁵²以後、対日本貿易は、この総商の監督のもとに行われることになったのである。

乾隆年間に入ると、従来これら官の資本を前借して日本銅を採買する商人の中に、資金の流用をおこなったり倒産するものが多く出たので、清朝は、辦銅資金の前貸する制度を廃止し、改めて一般の商民を招募し、個人の資本で洋銅を採買させることになった。⁵³なお、乾隆九年（一七四四）にこれら個人資本で洋銅の採買をおこなった民商（額商）から収買する洋銅に不足が生じたから、別に「官商」に洋銅の採買をさせることになった。これらの官商・民商はほとんど長蘆か兩淮の塩商であり、福建商人は財力においても立ちおくれざるを得なかったためである。⁵⁴また、財力のある塩商に洋銅を採買させるのは、清朝が制錢鑄造用の銅材を確保するためであり、商人に対して統制を強化するためでもあったと思われる。

乾隆二十（一七五五）年に、清朝は官商と民商の商額を定め、福建・広東商人の官銅採買を禁止し、⁵⁵同二十二（一七五七）年に西洋船の貿易口岸を広東一港に限定した。即ち清朝の外国貿易統制方針が次第に具体化を見て、外国貿易に関しては、廣州・廈門・寧波（または上海）に集中することとなり、広東の十三行は来舶の西洋貿易、廈門の洋行は南洋貿易、寧波（乍浦）と上海の官商・額商団体は対日本の辦銅貿易を専辦することになった。⁵⁶この時期に長崎貿易に従事し、名が知られる福建商人としては、僅か信公興一人であった。彼は泉州府の出身で、後に寧波に移した。南海貿易に従事しながら長崎貿易（咬嚼吧船信牌で）にも従事した。乾隆十六（宝暦元）年・十九（宝暦四）年に二度日本人の漂流民の世話をした商人であった。⁵⁸乾隆二十年以後、前述のように、福建・広東商人による日本銅の採買は禁止されたので、福建商人（荷主または船頭として）の長崎渡航は、咸豊十一（文久元・一八六一）年までに管見の限りに僅か三隻しかみられない。⁵⁹

次に乾隆二十年以後、長崎に渡航した中国船の出航地を表にすると、表6の如くである。乾隆中期頃から、唐船の出航地が浙海関（寧波）管轄下の乍浦に限られてしまったことは注目される。明和年間（乾隆二九・三六）に成立した『長崎実録大成』巻十、海路更数並古今唐国渡り湊之説に、

当代ハ上海、乍浦ニ処使用宜シキ所ナリトテ、諸唐船往来共ニ此処ニ集テ互ニ交易ヲ成ナリ。但此ニ処ハ諸方出產ノ織物、薬種、粗貨、諸器物何品ニ限ラス、数百ノ行家ニ運ヒ来レリ。則江南、浙江、福建等ノ商民原価銀ヲ携ヘ来テ諸貨

い、乾隆中期以後、信牌の地割は南京・寧波・廈門の三地に限られた⁽⁶⁾。その実際の出航地は表6に示されているように、浙江省の乍浦であった。乍浦のほかに南京・寧波・廈門・廣東・南洋等地より出航した記録が見えるが、これは恐らく信牌に所載される地方の特産物を調達するために各地に寄港して長崎に直航した結果であろう。その中の南京は海港ではないが、

表6 長崎渡航中国船の出航地 (1755~1784)

年代	港名			南 京	上 海	乍 浦	寧 波	定 海	厦 門	広 東	海 南	東 京	広 南	無 記 載	合 計	備 考
	乾隆20	宝曆5	1755													
21	6	1756	2					1							3	7
22	7	1757			7	1		2							10	12
23	8	1758			1							1		4	6	14
24	9	1759	2	2	6	3		1							14	18
25	10	1760	8		11	3		3	2	1					28	12
26	11	1761	1		3	4		2							10	12
27	12	1762			5								7		12	15
28	13	1763	1	2	6	1							4		14	13
29	明和1	1764			14										14	14
30	2	1765	2		7	3									12	12
31	3	1766			11	1	1								13	12
32	4	1767		1	2								1		4	13
33	5	1768	2		10										12	9
34	6	1769			16					2					18	13
35	7	1770			10					1				2	13	13
36	8	1771			8									5	13	13
37	安永1	1772			8									3	11	13
38	2	1773			13										13	13
39	3	1774			2									10	12	13
40	4	1775			7									6	13	13
41	5	1776			6										6	13
42	6	1777			9									4	13	13
43	7	1778			7									6	13	13
44	8	1779			8									5	13	13
45	9	1780			11										11	13
46	天明1	1781			13										13	13
47	2	1782			13										13	13
48	3	1783			13										13	13
49	4	1784			11									2	13	14

* 荒居英次『近世海産物貿易史の研究』145頁、第27表による。

註：備考の欄の数字は日本側の記録「長崎実録大成」によるもの。

物ヲ買調へ、此二
 処ヨリ船ヲ仕出セ
 リ。尤寧波、舟山、
 普陀山、福州、厦
 門、広東ヨリ渡来
 ル船モ有之ト云ヘ
 トモ、専ラ上海、
 乍浦ヨリ仕出ノ船
 多シ。

とあり、乾隆期に入
 と、唐船の出航地が上
 海と乍浦に集中され
 ことは明らかである。
 正徳新例の信牌制によ
 って、唐船を出航地別
 に南京・寧波・廈門・
 広東・台湾・広南・暹
 羅に分けられたが、来
 航船数が減少するに伴

信牌は船籍の所在を示すものであったので、恐らく船は上海より出航したものと推測される。この表はオランダ側の文獻に基づいて作成したものであるが、永積洋子編『唐船輸出入品数量一覽（一六三七—一八三三年）』（創文社、一九八七年）とは異なり、また日本側の記録とも異なるので、必ずしも正確とは言えないが、乾隆年間に日本に渡航した中国船の概況が示される。

如上、乾隆年間に入つて、清朝は対外貿易に関しては地方分離主義をとつていた。江・浙には、辦銅貿易を独占する官商と民商団体が成立し、福建商人が長崎貿易より排除された。ところが、南洋貿易及び広東十三行の來舶貿易において福建商人がなお活躍していたようである。梁嘉彬氏は、道光年間終末当時の広東十三行の行商の籍貫については、十三人のうちに広東籍が三人、安徽籍が一人に対して、福建籍が九人を占めていた、と考証している⁶¹。福建商人は古くから海外貿易に進出し、造船、航海、貿易などに長ずる。また、同郷集居の風習があり、同郷の者が幫を結成し、このような団体組織によつて自分の利益を守る。長崎での唐寺の建立、さらに広東・廈門貿易においては、江・浙商人の活動がほとんど見えなかつたことは、この推測を裏付けるのであろう。また、海外貿易を支配する海關監督等の官僚または官商たちは、十分な財力があつても海外貿易に経験が不足であつたため、十分の能力と経験を持つていた民間の福建商人に頼らなければならぬと思われ⁶²る。その事實は、次の長崎渡航唐船の乗組員の構成および出身別表を参考にすればわかるのであろう。

次にあげる表7・表8・表9・表10は乾隆中期以後、長崎に渡航した唐船の乗組員の構成である。まずは安永九（乾隆四五、一七八〇）年に安房に漂着した南京船元順号である。乗組員七十八名の籍貫が明らかにされ、船頭沈敬瞻は蘇州の者、脇船頭方西園は徽州府の者、財副顧寧遠は上海の者で、いずれも江・浙系の商人であつたが、夥長・総管以下の下級船員には福建人が大多数を占めていた。次は寛政十二（嘉慶五・一八〇〇）年に遠州漂着の寧波船であつたが、船頭劉然乙と脇船頭の汪晴川は杭州の出身で、財副になつたのは福州出身の陳國振であつた。『瓊浦雜綴』巻中に「唐船の船主は多く南京人にて、財副は福州人多し、故に福州の語は南京人通ぜざる事多し。」⁶³という文化二（一八〇五）年唐通事周文次右衛門の話が記され、航海貿易に通ずる福建人の力を借りるために、彼らを雇つたものであろう。そして下級船員も前述の元順号と同じようにほとんどが福建人であつた。また次の表9の文化四（嘉慶十二、一八〇七）年の寧波船と表10の文政九（道光六、一八二六）年の寧波船得泰号の場合にも前掲表7・表8とほぼ同じ人的構成が見られる。注目されるのは、表10得泰船の乗

表7 安永九年(乾隆45・1780)安房漂着南京船の乗組員の構成および出身地区別表

出身	構成	船主	副船主	財副	夥長	総管	舵工	目侶	随廝	合計
江蘇		1		1					6	8
浙江								1	1	2
安徽			1							1
福建					1	1	2	63		67
合計		1	1	1	1	1	2	64	7	78

*船主：沈敬瞻(蘇州) 副船主：方西園(新安)
 財副：顧寧遠(上海) 夥長：蘇孟堪(廈門)
 総管：林天從(福州) (下略)
 典拠：①刊本『通航一覽』六、卷二二三。
 ②『漂客紀事』(県立長崎図書館所蔵)。

表8 寛政十二(嘉慶5・1800)年遠州漂着寧波船の乗組員の構成および出身地区別表

出身	構成	船主	副船主	財副	夥長	総管	舵工	目侶	随廝	合計
江蘇								1	3	4
浙江		1	1					18	13	33
福建				1	2	2	2	41	2	50
合計		1	1	1	2	2	2	60	18	87

*船主：劉然乙(杭州) 副船主：汪晴川(杭州)
 財副：陳国振(福州) 夥長：林德海(福州)
 総管：黄公隆(同安) 楊振元(福州)
 陳諾和(福州) (下略)
 典拠：内閣文庫所蔵『視聽草』四集十(汲古書院影印本)

表9 文化四(嘉慶12・1807)年下総銚子浦漂着寧波船の乗組員の構成および出身地区別表

出身	構成	船主	副船主	財副	夥長	総管	舵工	目侶	合計
江蘇			1	1				5	7
浙江		1						19	20
福建					1	1	2	56	60
合計		1	1	1	1	1	2	80	87

*船主：王永安(蘇州) 副船主：楊玉亭(蘇州)
 財副：孫均南(江寧) 夥長：李華使(同安)
 総管：吳得勝(福清) (下略)
 典拠：刊本『通航一覽』六、卷二二六。

組員の中の「附搭」である。「附搭」とは、『得泰船筆語』⁶⁴によれば、「別商人在本船、附往長崎之人也」とあり、本船に所属されない商人が船に便乗して、個人資本で長崎貿易に従事した者である。これらの商人は、いずれも福建人であった。長崎貿易が官商と額商団体に独占された後、福建商人は、或は江・浙商人の海商企業に雇われ、或はそれに付随して、微弱な資本で個人貿易に従事したと思われる。

長崎渡航唐船の様式を大別すると、沙船と鳥船との二様式があったことが知られる。特に乾隆中期以降、大型鳥船が長崎渡航船の主流となったことは明らかにされている。沙船は吃水四・五尺の平底船で、本来江水を航行するように造られ、沙洲の多い海面の航行にも適した。⁶⁶外洋貿易の場合、福建・広東地方で造った尖底の鳥船に頼らなければならない。このため、鳥船の操縦に慣れない江・浙の人は海外貿易に従事する場合、航海に長ずる福建人を多く雇ったのである。⁶⁷江戸時代の日本

表10 文政九（道光6・1826）年遠州漂着寧波船の乗組員の構成および出身地区別表

構成 出身	船主	副船主	財副	夥長	総管	舵工	目侶	炮手	附搭	随使	合計
江蘇							1			9	10
浙江	1	1	2				9	4		4	21
福建				1	1	2	75		6		85
合計	1	1	2	1	1	2	85	4	6	13	116

*船主：劉景筠（杭州） 副船主：楊啓堂（平湖）
財副：朱柳橋（平湖） 夥長：洪廷斌（侯官）
劉聖孚（杭州） （下略）
総管：鄭資淳（長樂）

典拠：①刊本『通航一覽統輯』二、卷三三～三九。

②『文政九年遠州漂着得泰船資料』

表11 長崎悟真寺唐人墓地の出身地区別集計表（1786～1844）

出身地	江蘇	浙江	安徽	福建	広東	不明	合計
人数	15	34	1	98	0	5	153

*悟真寺所蔵過去帳「神靈記」・「推広仁術」により作成。

表12 長崎崇福寺唐人墓地の出身地区別集計表（1656～1861）

出身地	江蘇	浙江	安徽	福建	広東	不明	合計
人数	1	3	2	165	1	33	205

*宮田 安「崇福寺の唐人墓地」（『長崎華商泰益号関係資料』2、1986）により作成。

表13 長崎興福寺唐人墓地の出身地区別集計表（1757～1861）

出身地	江蘇	浙江	安徽	福建	広東	不明	合計
人数	44	49	3	1	0	25	122

*宮田 安「興福寺の唐人墓地」（『長崎華僑史稿（史・資料編）』3、1987）による。

人漂流民の記録であった『東航紀聞』に、対日本貿易の基地の乍浦について、次のように述べている。
乍浦の海岸に、長崎通船の舟子等は家数多あり。漳州人は船稼ぎに工みなりとて、商人方より傭ひて乍浦に来住せしめ、年々長崎へ来る者多しといふ。⁽⁶⁸⁾

尚の条に、
服賈者、以販海為利藪、視汪洋巨浸如衽席、北至寧波・上海・天津・錦州、南至粵東、对渡台湾、一歳往来数次、外至

呂宋・蘇祿・実力・噶喇吧、冬去夏回、一年一次。初則獲利数倍至数十倍不等、故有傾産造船者。然驟富驟貧、容易起落、舵水人等藉以為活者以万計。

とあり、福建商人の海洋貿易に対する依存及び彼らの冒險的な性格を語っている。

最後に長崎悟真寺の唐人墓地に葬られた病死者の出身地を集計すると、表11の如くである。そのうちに、福建人が大多数を占めることは、前掲唐船の乗組員の集計と一致している。彼らはほとんど無名の下級船員であり、この点から、悟真寺の唐人墓地は、福建帮の菩提寺たる崇福寺・福濟寺、三江帮の菩提寺たる興福寺の墓地と違う性格を持っていたことがいえるであろう。(表12・表13、参照)

おわりに

以上は、近世の長崎貿易における福建商人の活躍およびその衰退の過程を検討したものである。

福建商人を主軸とする民間商船の海外貿易の發展は海禁下の明代中期からであった。その背景としては、地理的・政治的・経済的等の理由があげられる。彼らは強悍な氣風で海洋貿易に進出し、造船・航海・貿易などの優れた技術によって明清時代の海外貿易を独占した。長崎貿易においては、明末から清代の康熙二十二年まで、台湾を根拠地とした鄭氏配下の福建商人によって行われていた。鄭氏一族が降伏した翌年に、清朝は展海令を發布し、広東・福建・浙江・江蘇四省に海関が設置され、海洋貿易を管理したのである。展海令が發布されたに伴い、長崎渡航の中国船が激増した。日本側は金・銀・銅などの流出を防ぐため、次第に貿易制限令を發布した結果、中国船の日本渡航も次第に減少した。一方、清朝側においては、鑄錢用の日本銅を確保するため、また、海外貿易の利益を独占するため、さらに国家の安全を確保するために商人に対する統制を強化した。康熙五十六(一七一七)年に海外貿易に出た民衆が数多く南洋に滞留し、米穀・船隻などが国外へ流出する恐れがあったので、清朝は日本の辦銅貿易および外国船の市舶貿易以外の南洋方面への渡航を禁止した。その背景としては、正徳五(康熙五十四)年に發布された正徳新例との関連があったと推測される。すなわち、信牌が得られない商人が大量に南洋に移転することを予測し、清朝は防範の意図のもとに再海禁をしたのであろう。ついで、海外貿易の独占機構が整備され始め、康熙五十九年に広東十三行の公行制度が成立し、康熙六十一年に辦銅貿易を江・浙二省に採辦させた。雍正五

年に、福建総督高其倬の上奏によって南洋の海禁を解いたが、南洋出海貿易を独占する厦門洋行が設立された。さらに乾隆年間には、辦銅の官商・額商制が成立し、福建・広東商人の日本銅採買が禁止された。すなわち、清朝は対外貿易を三地方に分離させ、統治の強化と組織化が実現された。

従来、長崎貿易における福建商人の勢力は正徳新例の信牌制によって大きな打撃を受けて後退したといわれているが、時期のずれがあつて、しかも日本側の制限だけによるものではないと思われる。正徳新例が実施された後、長崎渡航唐船の中で福建商人がなお数多く占めていることは明らかである。長崎貿易における福建商人勢力の後退は、乾隆年間の辦銅官銅および額商制が成立した後であり、それは清朝側の対外貿易に対する地方分離政策によるものであつた。その後、福建商人は、優れた航海・貿易の経験によって江・浙の海商企業に雇われ、或は個人の微弱な資本で長崎貿易を続けた。

広東・厦門・江浙地方にある貿易独占団体は、上層官吏側の意図に基いた強制的な官設機関であつたが、海関監督や官商たちは、対外貿易に関しては、国家資本があつても、経験が不足であつたため、民間商人である福建の海商をなお多く起用しなければならなかつたと思われる。

本稿では、長崎貿易における福建商人の勢力の衰退の過程およびその原因を検討したが、福建商人の海外発展およびその経営の実態、さらに清朝政府の海洋貿易政策については、なお究明すべき点が少ない。これについては後考に期したい。

註

- (1) 徽州商人の商業活動に関しては、従来各分野からさまざまに研究され、詳しくは藤井宏「新安商人の研究」一―四(『東洋学報』三二六卷一―四号、一九五三年・一九五四年)、傅衣凌「明代徽州商人」(『明清時代商人及商業資本』(一九五六年)所収)、葉恩頭「試論徽州商人資本的形成与發展」(『中国史研究』三、一九八〇年)、松浦章「清代徽州商人と海上貿易」(『史泉』六〇号、一九八四年)など、参照。
- (2) 山脇悌二郎「近世日支貿易における福州商人の没落」(『東方学』十二号、一九五六年)、同氏「近世日中貿易における福建商人と江・浙商人」(『近世日中貿易史の研究』所収、吉川弘文館、一九六〇年)。
- (3) その代表的なものとしては、『泉州海外交通史料匯編』(中国海外交通史研究会等編、一九八三年)、李東華『泉州与我国中古的海上交通』(台湾学生書局、一九八六年)、傅衣凌「明代福建海商」(『明清時代商人及商業資本』所収、一九五六年)、小葉田淳「明代漳泉人の海外通商發展―特に海澄の餉税制と日明貿易に就いて―」(『東亜論叢』四輯、一九四一年、同『史説日本と南支那』所収、一九四二年)、松浦章「清代福建的海外貿易」(『中国社会経済史研究』一九八六年一期)、同氏「清代の海外貿易について」(関西大学『文学論集』創立百周年記念号、

一九八六年)等がある。

(4) 例えば、明代の張燮の『東西洋考』である。

(5) 明清時代における福建農村の商品生産については、前田勝太郎「明清の福建における農家副業」(『鈴木俊教授還暦記念 東洋史論叢』所収、一九六四年)、三木聡「抗租と阻米―明末清初期の福建を中心として―」(『東洋史研究』四五巻四号、一九八七年)等、参照。

(6) 分水嶺は今の福建省崇安県にあり、福建と江西との省境に当る。浦城は今の福建省浦城県の地で浙江への内路通路の要衝に当る。以上の両処には税関が置かれていた。

(7) 前掲註(5)前田氏論文、参照。なお、西川如見『華夷通商考』巻二、福建省土産の条に、日本に輸入する産物が詳細に掲げられている。

(8) 香坂昌紀「清代前期の沿岸貿易に関する一考察―特に雍正年間―福建―天津間に行われていたものについて―」(『文化』三五巻一・二号、一九七一年)、郭松義「清代国内的海運貿易」(『清史論叢』四輯、一九八二年)、松浦章「清代における沿岸貿易について―帆船と商品流通―」(『明清時代の政治と社会』所収、一九八三年)、参照。

(9) 佐久間重男「明代海外私貿易の歴史的背景―福建省を中心として―」(『史学雑誌』六二編一号、一九五三年)、同氏「明朝の海禁政策」(『東方学』六輯、一九五三年)、片山誠二郎「明代海上密貿易と沿海郷紳層」(『歴史学研究』二六四号、一九五三年)、福田節生「清代海上密貿易の発展について」(『史学研究』五八号、一九五五年)、林仁川「明末清初私人海上貿易」(華東師範大学出版社、一九八七年)等、参照。

(10) 例えば、西川如見『長崎夜話草』(二)、唐船始入津之事)では、永祿五(嘉靖四一、一五六二)年であるとし、田辺茂啓の『長崎実録大成』(巻十、唐船長崎湊来着之事)では、永祿・元龜(明嘉靖・隆慶)の頃としている。『実録大成』の自叙によると、彼は広く求め遍く問いた衆説を考合し、特に官庫の秘籍と社寺の秘記とを披閲することを許されて更に集大成した、とはいえ、「永祿・元龜の頃」と曖昧な表現を取らざるを得なかったのは、確かに資料を缺いたからであろう。なお、『通航一覽』(巻一九八、唐国総括部一、渡来扱方)では、慶長五(万曆二八、一六〇〇)年の記事が見えるが、これは徳川政権下での初来の意味であろう。要するに、長崎へ中国船が渡航し始めたのは、元龜二(一五七二)年に長崎の開港前後であったとは言えよう。これに関しては、矢野仁一「徳川時代に於ける長崎の支那貿易」、同氏「永祿寛永時代の長崎の支那貿易」(共に、『長崎市史 通交貿易編 東洋諸国部』所収、一九三八年)、李猷璋「長崎へ唐人の来始めた初期のこと」(『華僑生活』二巻四号、一九六三年)、中村質「近世の日本華僑」(『外来文化と九州』所収、平凡社、一九七三年)等、参照。

(11) 穎川君平編『訳司統譜』(『長崎県史 史料編四』所収)、参照。

(12) 宮田安「唐通事家系論攷」(長崎文献社、一九七九年)、同氏「補遺唐通事家系論攷」(『長崎市立博物館館報』二五号、一九八五年)・「続補遺唐通事家系論攷」(同前、二六号、一九八六年)、参照。なお、中村質氏の集計によると、草創から慶応三(一八六七)年三月の解散までに、その人員はのべ一六四四人(実員八二六名)、計四五姓が数えられたのである(前掲註(10)、中村氏論文、参照)。

- (13) 『長崎市史 地誌編仏寺部下』第七章、黄檗宗。内田直作『日本華僑社会の研究』（同文館、一九四九年）前編、江戸時代の華僑団体。なお、中村氏前掲論文、参照。
- (14) 同前。
- (15) 『通航一覽』卷一九八、唐国総括部一、入津船数、慶安元（一六四八）年条の按文に「按ずるに、寛永十三（一六三六）年入津を長崎一方に定められ、其後正保四（一六四七）年まで毎年何艘入津といふ事詳ならず。」とある。
- (16) 『明実録』（中央研究院歴史語言研究所影印本）万曆四十（一六二二）年八月丁卯条、兵部の言に「至通倭、則南直隸蘇（II由）大倉等処、以貨相貿易、取道浙路而去。而通倭之人皆閩人也。合福・興・泉・漳共数万計、無論不能禁。」とあり、明末より江・浙地方で日本向けの貨物（糸・絹など）を仕入れてから日本へ渡航した福建人が多いようである。
- (17) 岩生成一『明末日本僑寓支那人甲必丹李旦考』（『東洋学報』二三卷三号、一九三六年）参照。
- (18) 同前。
- (19) 従来、欧華字のことを「欧陽華字」とみる学者は少なくない。この点については、李猷璋氏が「平戸における唐人とその遺跡」（『華僑生活』二巻四号、一九六三年）および「慶寛時代の長崎唐人をめぐる諸問題」（上）（『中国学誌』第二本、一九六五年）において考証した。なお、李氏は李旦のbrotherの「はう」（華字）のことを欧華字と比定し、brotherとは実兄弟の意味でなく、義兄弟のことと推定される。岩生氏と異なる見方をしている。張吉泉の事蹟については、従来知られていない。前掲李猷璋氏「慶寛時代の長崎唐人をめぐる諸問題」及び「長崎唐人研究餘篇」（『長崎談叢』七三輯、一九八七年）を参照されたい。
- (20) 『長崎市史 地誌編仏寺部下』悟真寺の項、参照。
- (21) 明末清初の筆記小説例えば、『明季北略』・『小腆紀年』・『小腆紀伝』・『台湾外記』・『南疆釋史』・『靖海紀略』など、なお、官方記録の『明実録』や地方志（例えば、同治『福建通志』卷二六七、明外紀）などでは、鄭芝竜の中国沿海を掠奪した記事が多く見られる。
- (22) 日本での刊本としては、村上直次郎訳『バタヴィア城日記』一〜三（平凡社東洋文庫本）、同訳『長崎オランダ商館日記』一〜四輯（岩波書店）、永積洋子訳『平戸オランダ商館日記』一〜三輯（岩波書店）などがあげられる。鄭芝竜の貿易活動については研究が少なく、石原道博氏の著作「鄭芝竜の日本南海貿易」（『明末清初日本乞師の研究』所収、一九四五年）がある程度である。
- (23) 前嶋信次「鄭芝竜の招安の事情について」（『中国学誌』第一本、一九六四年）、参照。
- (24) 刊本『華夷変態』上冊（東洋文庫、一九五八年初版、東方書店、一九八一年再版）二二七頁。
- (25) 詳しくは浦廉一氏未刊の論文「鄭泰の長崎預銀に関する研究」、李孝本訳「延平王戸官鄭泰長崎存銀之研究」（『台湾風物』一一巻三期、一九六一年）、参照。

- (26) 浦廉一氏・石原道博氏前掲論文のほか、韓振華「一六五〇—一六六二年鄭成功時代の海外貿易和海外貿易商的性質」(『廈門大学学报』社会科学版、一九六二年一期)、賴永祥「台湾鄭氏与英国的通商關係」(『台湾文獻』十六卷二期、一九六五年)、南棲「台湾鄭氏五商之研究」(『台湾經濟史』十集、一九六六年)、楊彦杰「一六五〇—一六六二年鄭成功海外貿易的貿易額和利潤額估算」(『福建論壇』一九八二年四期)、林仁川「試論著名海商鄭氏的興衰」(『鄭成功研究論文選』統編所収、一九八四年)、朱德蘭「清初遷界令時明鄭商船之研究」(『史聯雜誌』七期、一九八五年)、鄭瑞明「台湾明鄭与東南亞之貿易初探」(『台湾師範大學歷史學報』十四期、一九八六年)、中村質「初期未刊唐蘭風説書と関連史料」(田中健夫編『日本前近代の国家と対外關係』所収、吉川弘文館、一九八七年)等、参照。
- (27) 清初の遷界令については、浦廉一「清初の遷界令の研究」(『広島大学文学部紀要』五号、一九五四年)に詳しい。
- (28) 若生成一「近世日支貿易に関する数量的考察」(『史学雜誌』六二編十一号、一九五三年)所掲の「長崎来航支那船出帆地別船数表」(一六四七—一七〇〇)参照。
- (29) 中村質氏前掲註(10)論文、第三章「鎖国後の貿易と長崎」、参照。
- (30) 刊本『通航一覽』卷一五九、長崎港異国通商総括部二二、商法。
- (31) 清朝の辦銅制について、拙稿「清日貿易の洋銅商について—乾隆—咸豊期の官商・民商を中心に—」(九州大学『東洋史論集』十五号、一九八六年)、参照。
- (32) 香坂昌紀「清代前期の関差弁銅制及び商人弁銅制について」(『東北学院大学論集歴史学地理学』十一号、一九八一年)、参照。
- (33) 正徳新例の信牌制度に関する主要な論考には、矢野仁一「正徳新例前の長崎の支那貿易と正徳新例事情」・「支那の記録から見た長崎貿易」(共に、『長崎市史』通交貿易編東洋諸国部)所収、山脇悌二郎氏前掲論文のほか、「長崎の唐人貿易」(吉川弘文館、一九六四年)一三九—一六五頁、佐伯富「康熙雍正時代における日清貿易」(『東洋史研究』十六卷四号、一九五八年)、同「中国史研究」第二、所収、菊地義美「正徳新例における信牌制度の実態」(『日本歴史』一八五号、一九六三年)、大庭脩「享保時代の来航唐人の研究」(『江戸時代における中国文化受容の研究』所収、同朋舎、一九八四年)等がある。
- (34) 菊地義美氏前掲論文、参照。
- (35) この事件については、刊本『華夷変態』下冊、二六九—二七二頁および同書所収「崎港商説」一、なお、刊本『通航一覽』卷一六七等に収録されている諸船主の口書によって詳細の顛末を知ることができる。なお、長崎市立博物館聖堂文庫に、当時の船頭たちが寧波府郵県の知県に讒訴した訴状の写し(「唐船主交易の事を述べ」と題す)および郵県の知県が督撫に上申した「県詳」の写し(「唐船通商の書」と題す)が所蔵される。

(36) 刊本『康熙起居注』(中華書局、一九八四年)第三冊、一三三—一三三頁。

(37) 『蘇州織造李昉奏摺』（『文獻叢編』下冊所収）康熙四十年三月、同六月、同十月の上奏。なお『康熙朝漢文硃批奏摺彙編』（北京、一九八四年）第一冊にも収録される。これに関しては、松浦章『杭州織造烏林達莫爾森の長崎來航とその職名について』（『東方学』五五輯、一九七八年）、参照。

(38) 刊本『華夷変態』下冊、二七三八―二七四二頁。なお、この口書は康熙五十六年四月付の「淮海商領倭票照」（後掲『信牌方記録』所収）の内容とはほぼ一致であったので、この中国官府より申渡した論文の和訳と言えよう。

(39) 山脇氏前掲註②論文。なお内田直作氏前掲註(13)書の一一九頁にも、この信牌の押収事件で乾隆年間の辦銅官商と当時江浙官憲との間に血縁の關係の存在したことが推測されうるといわれる。山脇氏は、官辺との因縁に關しては、信牌が押収された当時の浙閩總督が范時崇であり、浙江巡撫が王氏（筆者註：王度昭）であり、一方、乾隆年間に日本銅採辦の官商制が成立した際の初代の官商が范氏（筆者註：范毓積）であり、それを継いだのが王氏であり、また後の額商とみられる鄭氏（筆者註：鄭朗伯）の名も見えているが、信牌が押収された当時の寧波府鄞県の知県が鄭氏であったことなどから、江浙商人と官辺との因縁關係を推測した。まず、范氏については、すでに前掲註(31)拙稿において究明した。奉天瀋陽出身の范時崇と山西介休出身の范毓積との間には、史料的に見る限り血縁の關係が確められない。また、浙江巡撫の王度昭と後の辦銅官商の王世榮・王履階等との關係については、王度昭は山東諸城の出身（『乾隆勅修浙江通志』卷十一、職官）であり、王世榮は長蘆の塩商で、王履階は浙江仁和の出身（前掲拙稿、参照）である。三人の間に血縁關係があるとは思わない。さらに額商の鄭朗伯と鄞県知県の鄭氏については、山脇氏の典拠は刊本『通航一覽』六、九頁所収、明和七（一七七〇）年寧波船主鄭朗伯名義の信牌であった。ところが、同書五頁に、文化四（一八〇七）年下総国に漂着した官商王日桂所屬の寧波船主王永安の口書が見え、その時の王氏所持の信牌の名義人も鄭朗伯であったから、鄭朗伯は額商でなかったことがわかる。すなわち信牌の名義人には、荷主・船主・合股の出資者、またはその親類・友人等さまざまないる（市立長崎博物館所藏寛延ノ文久年間（一七四八―一八六三）の「販銀額配銅之數」および「割符留帳」など参照）。鄭朗伯の日本渡航については、管見の限りに見あたらない。清代には、官吏を任命する場合、本籍地を回避する制度があり、数十年も離れ、しかも史料上では確認できず、さらに官銅の採買において、必ずしも利益があるとは限らないので、ただ同じ姓だというだけで血縁關係の存在を想定することには無理がある。

(40) 刊本『華夷変態』下冊、二七〇二頁。

(41) 県立長崎図書館古賀文庫所藏『信牌方記録』。なお刊本としては大庭脩編著『享保時代の日中關係資料一』（関西大学出版部、一九八六年）に収録。

(42) 刊本『華夷変態』、二六四六頁、一九一六頁。以下、明記されないものは、すべて『華夷変態』による。

(43) 山脇氏前掲論文。

- (44) 刊本『華夷変態』、二七九五頁。
- (45) 同書、二八七七頁。
- (46) 同書および前掲『信牌方記録』など、参照。なお、長崎県立図書館渡辺文庫に、午五番咬囉吧船主鄭孔典が海難で信牌を失った甥の鄭大山(仲間の高令聞名義の信牌)のため、信牌の再発行を申請した上書が見え、彼らは一族であったことは間違いであろう(渡辺文庫17-57)。
- (47) 同書、二八三三頁。
- (48) 同書、二六九五-二六九七頁。
- (49) 山脇氏前掲論文。
- (50) 刊本『華夷変態』、二九〇〇頁。
- (51) 同書、二七三九頁、二九〇六頁。
- (52) 『宮中檔雍正朝奏摺』十一輯、六七四-六七六頁。同書、十二輯、五六-五八頁。
- (53) 『皇朝文献通考』卷十六、錢幣考、乾隆元年の条。
- (54) 官商と民商による日本銅の採買については、前掲註(31)拙稿、参照。
- (55) 『皇朝文献通考』卷十七、乾隆二十年の条。
- (56) 『清実録』乾隆二十二年十一月戊戌の条。
- (57) 内田直作「清代の貿易独占機構」(『東洋経済史研究』(千倉書房 一九七〇年)所収)参照。
- (58) 刊本『通航一覽』五、四六八-四八三頁。同書、五九五頁。
- (59) 乾隆二十年に官商と額商の商額が定められた後、長崎に渡航した唐船はほとんど官商と十二家民商に独占され、これ以外の商人より発せられた船は僅か三艘が知られるだけである。「明安調方記」(『長崎県史 史料編四』所収)によれば、それは、明和六(乾隆三四)年の丑十番広東船、同七年の寅十一番安南船と寅十二番厦門船の三隻であった。その中に丑十番広東船の荷主は福建商人の游中一で、寅十一番安南船の荷主林承和も福建商人であった。なお、寅十二番厦門船の荷主は不明であったが、福建商人に違いなかったであろう。この三隻の船の長崎入港に対して、范氏十二家の荷主が清朝官府に訴え、結局、清朝では官商と額商が採辦した洋銅は官民の用に供されている理由で、福建商人の洋銅採買については、重ねて停止の令を出した。乾隆三十六(明和八)年以後、福建商人の長崎渡航が見られなくなるのは、この方針が続いていたからである。この件については、松浦章「長崎貿易における江浙商と閩商」(『史泉』四二号、一九七一年)、参照。
- (60) 『割符留帳』(大庭脩編著『関西大学東西学術研究所資料集刊九』所収、一九七四年)、参照。
- (61) 『広東十三行考』(商務印書館、一九三七年)、三頁。

- (62) 唐船の乗組員の業務については、簡単にいえば、財副は船主に次ぐ地位にあつて、荷物の管理、帳面等会計を掌つた。夥長は航海のことを掌り、水手を指揮する役であつた。総管は船中の諸事を処理し、下級船員のとりまとめ役であつた。舵工はかじとり役であつた。目侶は水手の総称であつた。なお、随使(随廝)は従僕であつた。詳しいことは松浦章「長崎来航唐船の経営構造について―特に乾隆・嘉慶・道光期を中心に―」(『史泉』四十五号、一九七二年)、参照。
- (63) 『新百家説林 蜀山人全集』(吉川弘文館、一九〇八年)巻三、五九八頁。
- (64) 松浦章・田中謙二編『文政九年遠州漂着得泰船資料』(関西大学出版部、一九八六年)所収。
- (65) 松浦章「日清貿易における長崎来航唐船について―清代烏船を中心に―」(『史泉』四七・四八・四九号、一九七三・一九七四年)、参照。
- (66) 沙船については、周世徳「中国沙船考略」(『科学史集刊』五期、一九六三年)、上野康貴「清代江蘇の沙船について」(『鈴木俊教授還暦紀念東洋史論叢』所収、一九六四年)、参照。
- (67) 安永九(一七八〇)年房州漂着元順船の筆談集であつた『漂客紀事』に、船主沈敬瞻が編者児玉琮への秘密の書簡の一節に、
 茲啓者、本船水主等、皆是閩省辺土頑民、隻身遊蕩、目無法紀、不識分量、焉知礼義。而我用之者、江・浙二省無民習船者、苟欲飄風千里、勢不得弗取彼、我非得已而不可已也。
 とある。
- (68) 『日本庶民生活史料集成』(三一書房、一九六八年)第五卷、漂流、三五八頁。
- (69) 『清実録』康熙五十五年十月壬子、康熙五十六年正月庚辰の条。
- (70) 梁嘉彬氏前掲註(61)書、七七―八二頁。
- (71) 前掲註(31)拙稿、参照。
- (72) 傅衣凌「清代前期厦門洋行」(『明清時代商人及商業資本』所収)、参照。

附表：長崎渡航唐船出航地別船数表（1661～1740）

年代／出航地			江蘇	福建	広東	南洋	不明	合計	備註
日本	清朝	西洋	浙江	台湾					
寛文元	順治18	1661	1	22	5	7	4	39	清、邊界令出す 鄭成功、台湾占領
2	康熙元	1662	1	18		9	17	45	鄭成功歿す
3	2	1663	3	16		10		29	
4	3	1664	2	9	18	9	1	39	
5	4	1665	2	9	3	17	5	36	
6	5	1666		14	2	17		33	
7	6	1667		13		14	3	30	
8	7	1668		18		13	12	43	
9	8	1669	3	11		13	11	38	
10	9	1670	5	13		13	9	40	
11	10	1671	5	20	1	11	1	38	
12	11	1672	1	16	2	26	1	46	
延宝元	12	1673		1	3	13	3	20	三藩の乱
2	13	1674	1	8	4	9		22	
3	14	1675	1	13	4	11		29	
4	15	1676	2	12	1	10	1	26	
5	16	1677	4	13		9	3	29	
6	17	1678	3	11	3	9		26	
7	18	1679	4	14	3	11	1	33	
8	19	1680	2	8	2	18		30	
天和元	20	1681		5		4		9	三藩の乱平定 鄭経歿す
2	21	1682	1	10	3	12		26	
3	22	1683	1	13	1	12		27	鄭氏降伏
貞享元	23	1684	1		6	15	2	24	清、展海令出す 貞享令
2	24	1685	26	43	3	8	5	85	
3	25	1686	50	34	3	15		102	
4	26	1687	55	51	8	5	17	136	
元禄元	27	1688	58	87	28	14	5	192	唐船数70隻限定
2	28	1689	33	24	10	12		79	唐人屋敷完成
3	29	1690	32	32	11	15		90	
4	30	1691	48	24	6	12		90	
5	31	1692	31	25	8	9		73	
6	32	1693	29	28	8	16		81	
7	33	1694	26	21	8	15	3	73	
8	34	1695	25	18	5	10	3	61	
9	35	1696	20	16	7	14	24	81	
10	36	1697	35	31	12	18	6	102	
11	37	1698	43	10	3	13	2	71	
12	38	1699	49	12	3	9		73	清、商人辦銅制
13	39	1700	40	9	2	2		53	
14	40	1701	50	8	3	3	2	66	
15	41	1702	25	11	1	8	45	90	
16	42	1703	17	17	2	5	39	80	

年代／出航地			江蘇	福建	廣東	南洋	不明	合計	備註
日本	清朝	西洋	浙江	台湾					
宝永元	康熙43	1704	35	23	2	3	21	84	
2	44	1705	13	2		3	70	88	
3	45	1706	9	12	1	2	69	93	
4	46	1707	14	4	2	3	61	84	
5	47	1708	68	13	4	5	14	104	
6	48	1709	28	4		2	23	57	
7	49	1710	28	2	3	5	14	52	
正徳元	50	1711	15	7	3	6	26	57	
2	51	1712	1				61	62	
3	52	1713					49	49	
4	53	1714					51	51	
5	54	1715	1	11	4	4		20	正徳新例
享保元	55	1716	18	4	2	2		26	清、八省辦銅制
2	56	1717	35	6	6	3		50	清、南洋海禁 唐船數40隻限定
3	57	1718	27	6	7	4		41	
4	58	1719	27	4	4	5		40	
5	59	1720	26	4	4	3		37	唐船數30隻限定
6	60	1721	20	5	4	4		33	
7	61	1722	24	4	2	3		33	江浙二省辦銅制
8	雍正元	1723	22	4	3	5		34	
9	2	1724	10	2		1		13	
10	3	1725	16	2	6	7		31	
11	4	1726	24	6	4	8	1	43	
12	5	1727	22	5	6	9	1	43	
13	6	1728	13	2	2	5		22	清、總商制成立
14	7	1729	15	4	4	8		31	
15	8	1730	26	4	2	6		38	
16	9	1731	22	4	3	9		38	
17	10	1732	20	4	4	8		36	
18	11	1733	19	3	1	5		28	唐船數29隻限定
19	12	1734	14	4	1	5	7	31	
20	13	1735	11	2	3	7	6	29	
元文元	乾隆元	1736	6		1	3	7	17	江浙海關辦銅
2	2	1737	1				4	5	
3	3	1738	3			1	1	5	清、洋銅採買 一年停止 唐船數20隻限定
4	4	1739					20	20	
5	5	1740					25	25	

註：渡航船數に積戻船を含む。なお、諸史料によって船數は若干の相違がある。
典拠：寛文～元禄年間：岩生成一「近世日支貿易に関する数量的考察」・荒居英次「近世海産物貿易史の研究」表1。

元禄～正徳年間：刊本『華夷変態』巻15～35。

正徳～享保年間：同上所収「崎港商説」・松平家本「華夷変態」、『唐船進港回棹録』、『信牌方記録』。

享保～元文三年：『長崎渡來唐人事蹟及び唐船主摘録』（県立長崎図書館蔵）