

# 近世東アジア海域諸国における海難救助形態

松 浦 章

## The Aspects of the Salvage in Early Modern of the East China Sea surrounding Nations

MATSUURA Akira

Before the age of airplane came, marine accidents drifted wrecked ships and people to the nearby coast. Salvaging those people were very important in those days, from the view point of respecting human lives, and sea rescue was sometimes included in articles of international treaties. This problem still exists even today. The marine routes in the Yellow Sea and East China Sea, surrounded by the continent of China, Korea peninsula, Japanese islands, Nansei Islands (Ryukyu) and Taiwan, played very important roles on inter-exchange among East Asian countries. Those marine travels were not always safe, and many ships were wrecked by weather or other reasons. Many of those wrecked ships and people were rescued by humanitarian salvage.

The basic attitude of East Asian countries along the coast had been generous to rescue the wrecked ships and people. Among them, China was the most active on salvage. Especially in Qing dynasty, the structural salvage policy had developed gradually from the age of Kangxi 康熙, Yongzheng 雍正, to Qianlong 乾隆 emperors. For Qing dynasty, salvage was basically conducted under the emperor's direct order, and its policy was based on humanitarian consideration as well as political reason: in order to establish the authority and image as the great empire of Qing Dynasty. As a result, Qing dynasty China rescued wrecked ships, not only from

Korea and Ryukyu countries that had the tribute relation with China, but also those from Japan and Nansei Islands. The wrecked ships and people from Tribute countries were escorted with tribute-trading route. Korean tribute team came to China every year, and took their people who had rescued by Chinese government. Ryukyu did the same. At the same time, Chinese people who drifted to Korean peninsula were sent back by their own ship if the ships were still capable to sail home, or if their ship were completely wrecked, Korean tribute team took those rescued Chinese people when they sent the annual visit to Beijing.

On the contrary, Japan did not have the tribute relation with China, so rescued Japanese people were sent back to Japan on the trading ships going to Japan. Chinese people who were rescued in Japan, were taken to Nagasaki with the escort of Japanese ships, and were allowed to sail back to China after investigation in Nagasaki. If their ships were completely wrecked, Chinese people were taken to Nagasaki and were allowed to get on the trading ships that came to Nagasaki.

East Asian countries had different methods of sending the rescued ships and people back to their countries, but basically, Japan, Korea and Ryukyu countries followed China, by rescuing the sea wrecked people and send them back to their home country. These act of salvage were recorded in written communication (Bitan, Hitsudan 筆談) or other official documents. Most of the time, East Asian nations rescued sea wrecked foreigners and kindly sent them back to their home country, in order to protect their governments' national dignity. This rescue and repatriate stayed with the nation's dignity in those days.

As international treaties were concluded since the middle of 19th century, it was written as treaty articles that countries rescue sea wrecked people. In those treaty, the biggest issue was how to bear the cost of rescuing and sending people home, and this issue were began to written clearly in various international treaties.

## 1 緒言

1853年7月にアメリカ艦隊を引連れたペリー提督が江戸湾浦賀に来航して、徳川将軍に開国と条約締結を求め7月7日付の信書の中に、

今後日本沿岸に於て難破し又は嵐のため貴國の港に逃れたる人々を人道的に待遇するといふ、何等か積極的な保證を與へられんことを、合衆國政府は日本政府に希望するものなり<sup>1)</sup>。

と記し、日本近海において海難に遭遇したアメリカ船員に対する人道援助を求めたように、アメリカ船の太平洋上における捕鯨<sup>2)</sup>等の航運活動の拡大にともなって、海難に遭遇した人々の人命救助は重要な問題であった。ペリーの姿勢は、その後も変わらなかった。安政元年二月十日、1854年3月8日に横浜の応接所において大学頭林韜との対応においても、難破船の救済に対して日本の非人道的対応を指摘した。しかし林大学頭は、日本では海難に遭遇した人々を救済していることを述べ、ペリーの考えを否定している<sup>3)</sup>。

航空機が発達するまでの世界では、船舶の海難事故に関する各国の漂民に対する救助の有無は人命尊重の面からも重要な問題であり、対外条約の一項目を占めるほど重要な問題であった。これは現在にも継続する問題である。

そこで本論文において、ペリーの日本来航以前の東アジア世界における海難救助の形態はどのようなものであったかを本論文の主要課題として論じたい。

中国大陸・朝鮮半島・日本列島・南西諸島（琉球群島）及び台湾に囲まれた黄海・東シナ海（東海）を連繋する海上航路は、東アジア諸国の相互交流において重要な役割を担ってきた。しかし海上航行は必ずしも安全を保障されたものではなく、時には天候等の要因によって海難事故を発生させた。多くの場合は人命救助をはじめとする救済が行われるとともに、救助されると事情調査が行われ漢字文化圏共通の意思伝達として、漢字により応答された〈筆談〉等により海難に関する記録が残された<sup>4)</sup>。これらの記録に着目して近年東アジアにおける海難に関する問題に関心が持たれるようになった<sup>5)</sup>。

近世の東アジア海域において最も活躍したのは中国帆船であったが、その活動を明らかにする資料が極めて少なかった。しかし海難資料に着目され従来未開拓であった中国帆船の航海活動が明らかになり、中国の沿海航運、海外航運に関する研究が進展している<sup>6)</sup>。

このように中国大陸沿海及び東アジア海域における難破船の海難救助は、古くから行われてきたが、その中心であったのが中国である。中国における清代の海難救助体制は康熙時代から雍正時代を経て乾隆時代に至る間に漸次確立され、その海難救助の基本は、皇帝の勅命によっ

て行う形式で行われた<sup>7)</sup>。

これまで東アジア海域における海難救助について、先進的な成果を上梓したのは、近世の日本沿海における日本船の海難救助を取上げた<sup>かねざししょうどう</sup>金指正三<sup>三</sup>であり、その成果は『近世海難救助制度の研究』<sup>8)</sup>にまとめられ、海難救助に関する法令やさらに海難救助法の内容について詳細な検討を行った。これに対し台北の中央研究院人文社会科学中心の湯熙勇は、清朝中国の海難救助の問題を考察し、近代前の中国・朝鮮・ベトナム等の国々における海難救助の形態を明らかにしている<sup>9)</sup>。

そこで本稿では、特に近世近代の東アジアにおける海難救助の形態について述べるとともに、近代的外交条約が締結される以前の東アジア諸国における海難救助の形態と、近代以降の条約締結初期の海難救助の実状について述べてみたい。

## 2 近世東アジア海域諸国の海難救助形態

14世紀以降の東アジア海域における海難救済の実状を清国、朝鮮、日本、琉球の場合について見てみたい。

### 1) 清国の海難救助形態

明清時代における中国と外国との関係を考える場合の基本文献は、『大明會典』、『大清會典』、『大清會典事例』に見える朝貢規定であろう。萬曆『大明會典』では国別に関係する事項が列記される形式で記載されるが、『大清會典』は関係する事項に国名が列記される形式が取られている。特に嘉慶『大清會典事例』になるとその方針がより明確化する。

嘉慶『大清會典事例』卷三百九十二より卷四百一までの十巻が禮部、朝貢であるが、それが、勅封、貢期、貢道、貢物、朝儀、賜予、迎送、市易、贖卹、拯救、從人、官生肄業、館舍、象譯の十四項目に細分化されている。朝貢に関する全ての事項がこれで包括されていると考えられた。

嘉慶『大清會典事例』卷四百、拯救に見える東アジア民衆の海難救済に関する記事を抜粋すれば次のようになる。

崇徳二年定、凡内地民人、駕船被風、飄至朝鮮境内者、令該國解送<sup>10)</sup>。

〔康熙〕四十五年、福建商船、遭風飄至朝鮮國南桃枝地方沈没、該國王令地方官拯救、貨物給還商人、差官押送、遞發各原籍、嗣後國王報稱、……<sup>11)</sup>

〔康熙〕四十六年、琉球國入貢、附回飄風商民十有八人、飭行原籍安插<sup>12)</sup>。

〔康熙〕四十九年、朝鮮國廣州人七名、往本國海州貿易、被風飄至江南泰州救存、該撫照

琉球國失風例、給與口糧棉衣、委官護送至京、奉旨著朝鮮通事一名、由驛遞送朝鮮所屬易州地方、由彼轉送歸籍<sup>13)</sup>。

〔康熙〕五十二年、琉球國神山船、載人三十名、飄至閩省地方、著安插柔遠驛、按名支給口糧銀米、附貢歸國<sup>14)</sup>。

乾隆二年諭、沿海地方常有外國船、遭風飄至境内、朕胞與爲懷、内外並無歧視豈可令一夫失所、嗣後如有飄泊人船、著該督撫督率有司、動用存公銀、賞給衣糧、修理舟楫、並將貨物給還遣歸、將此永爲例<sup>15)</sup>。

〔乾隆〕三十二年、日本國人十八名、遭風飄至呂宋國宿霧地方、因該處向無日本往萊船隻、適有海澄縣船戶、在彼貿易、順帶回閩、經該撫照例撫恤、覓船載往寧波、附搭日本貿易船隻回國<sup>16)</sup>。

などであるように、清朝中国は清初より外国船であっても救済する姿勢は基本的には変わらなかったが、乾隆二年（1737）の乾隆帝の上諭によってその姿勢は清末まで継承された。救済に際して、その経費は公費を用いて衣服並びに食料を給与し、船舶を修理して貨物を持って帰国させる姿勢を堅持した。

このことは、清朝の朝貢国ではなかった日本人にも適用されている。この結果、中国へ漂着した日本人のみならず、中国以外の地フィリピンのセブ島で中国船に救助され福建へ送られた日本人は、さらに寧波に送られ乾隆三十二年（明和四、1767）に長崎へ行く中国の貿易船で帰国している。日本側では謝礼として、中国荷主に米70俵、船主に30俵、協船主に30俵、財副に30俵、通弁に30俵を送っている<sup>17)</sup>。このような方法で救済された日本人の事例は多く見られる<sup>18)</sup>。

## 2) 朝鮮国の海難救助形態

清朝中国の朝貢国の一であった朝鮮国では中国船が漂着した際にどのように対処したかは、『同文彙考原編』卷七十、漂民五、上國人の最初に、

上國漂人船、完則候風發回船。破則差官解送、而關外人交付鳳城、關内人押解北京。並咨報禮部<sup>19)</sup>。

とある。中国船の朝鮮国への漂着に際しては、船舶の状態が完固であれば、風向きを見て帰帆させる。船体が破損していれば、漂着地から都ソウルへ送り、東北地区の人々であれば鳳城にまで送り、長城以南の人々であれば北京まで送還することになっていた。何れの場合も、朝鮮国から清朝の禮部に咨文が送られたのであった。

朝鮮国に漂着した日本人の場合については、『増正光隣志』卷四、漂倭支給の最初に、

倭船漂風者、泊在東萊境上、則只給柴・水、而元無給料之例。至若東萊境外左右沿所、泊者則計給糧饌。即古例也<sup>20)</sup>。

とある。朝鮮半島沿海の東萊付近に漂着した日本船は柴と水を給与し、そしてそれ以外の地に漂着した日本船については穀物や飲食物を与えたのであった。

中央研究院近代史研究所檔案館蔵の『朝鮮檔』13函2冊（第26冊）835文書によれば、光緒十年三月初三日、北洋大臣李鴻章文称。……光緒九年十一月十二日、拋駐理仁川商務委員、同知銜李乃榮稟称、転拋奉天金州姚福慶民船舵工于興報称、該船長水手共七人、由奉天裝木料赴山東文登縣五里島卸載旋返。十一月初三日在洋面遭風飄流……

#### 計開供單

拋姚福慶船舵工曲嘉幹供、小的現年五十八歲、關東金州民籍、家住在金州小長島、向係行船度日、在這船充當舵長九年、船戶姚福慶、船主姚姓名宗名章二人、住在小長島、一向不在船上管事、自己裝成的船、進水已有十七年、歷來代客裝貨物往來山東・奉天等處、船可載貨四萬斤、去年在奉天朝鮮交界地方之大東溝裝載長豐棧木頭四百二十五條。九月十三日出口赴五里島。十五日駛抵金州長山島、二十四日開行跪一千餘里、十月十三日到山東登州府文登縣五里島起卸木頭、交長豐棧收清、二十日空艙回船、二十九日到俚島、十一月初一日放洋北跪、擬回金州、詎初三日駛出大海、西北暴風大作、不能向北行、連日颶風、初五日大桅斷折、篷帆吹飛、船身隨風、向東南方飄流九日夜、十一日飄至朝鮮洪州。……<sup>21)</sup>

とある。遼東半島南沿海にある金州治下の小長島の人である姚福慶の民船の舵工であった于興によれば、この船には七人が乗り、木材を搭載して山東半島の文登縣の五里島へ赴き、帰帆中に漂流して朝鮮半島に漂着したが、救済され本国に帰還している。

以上のように朝鮮国では中国船であろうが、日本船であろうが人命救助に尽力していたことは基本的に国家の姿勢として決定していた。

### 3) 琉球国の海難救助形態

清朝中国の朝貢国であった琉球国の『中山世鑑』によれば、清初より中国人、朝鮮人の送還の事例が見られる。

[康熙] 四十年辛巳四月、遣都通事鄭士綸、副通事紅永祺等、送還福州漂流商民陳明等<sup>22)</sup>。

[康熙] 四十五年丙戌秋、王遣耳目官馬元勳、正議大夫程順則等、奉表入京、貢方物、并送還漂流商民游順等、給賞如例<sup>23)</sup>。

[康熙五十七年] 秋、遣都通事毛士達、司贍養、大使全文享等、駕海舟至閩、送還浙江寧波府漂流人王金枝等<sup>24)</sup>。

〔雍正〕十二年甲寅春、王遣都通事鄭廷幹、司瞻養、大使向元瑞等、駕海舟至閩、送還朝鮮國難民、男女十二名口<sup>25)</sup>。

〔乾隆〕六年辛酉冬、王遣都通事鄭士綽、使者東崇仁等、照例接貢、並送還福建泉州府漂流商民、王同興等二十一名<sup>26)</sup>。

などとあるように、琉球国へ漂着した中国人は、琉球国の朝貢船に同乗して本国へ送還されている。琉球国と同様に清国の朝貢国であった朝鮮国人の琉球への漂着民については、琉球から直接送還するのではなく、琉球国の朝貢船に搭乗して一端福州へ行き、その後北京を通じて本国に送還される経過を経ている。

福建巡撫であった魏元焯の道光十七年（1837）四月二十七日付けの奏摺である「琉球國遣使護送廣東省遭風難來閩譯訊供情」によれば、

拋該難民陳進利・舵水陳發材等供称、俱係廣東潮州府澄海縣人、内水手杜利等係福建泉州府同安縣人、通船共四十名、駕坐商船一隻、裝糖貨、於道光十六年六月二十一日、由澄海縣出口、七月二十九日、到山東洋面寄碇、八月十六日、轉到着天津府貿易、九月二十日、在該處開船、附搭澄海縣客民陳福等十名回籍、二十六日、又到山東福山縣、採買黃豆・小麥・豆餘等物、十一月初五日、開駕回籍、初八日、在洋遭風、碎〔木危〕舵、任風漂流、至十二月十六日、漂取琉球國金武郡洋面。十八日又遇暴風猛起船隻、閩礁擊碎、貨物沈失、經該處夷官派撥小船、將該難商等救護上岸。……<sup>27)</sup>

とある。舵水であった廣東潮州府澄海縣の人陳發材は、杜利等福建同安出身の下級船員等40名と共に砂糖などを積載した商船で天津まで赴き交易し、同乗していた客商陳福等10名は天津から帰帆したが、陳發材等は山東省の福山縣に行き大豆等を購入して帰帆する途中で漂流し琉球国に至ったのである。その後彼等は琉球国の船で福州に送り届けられた。この琉球国の救済に際して、清朝はどのように対処したかは、魏元焯の奏摺に見える。

臣查、歷屆琉球國遣使、護送內地遭風難民、到閩俱安插之日爲始、給予蔬薪鹽菜口糧、回國之日、另給行糧一個月。又加賞都通事等緞紗布疋等物、并賞給修船銀兩、今自應循照例案<sup>28)</sup>。

と記しているように、中国難民を送り届けた琉球国の使節等の中国滞在中の食料費は支給し、帰国の日にさらに一箇月分の食料費を与えた。そして派遣された都通事等には絹織物や、中国難破船の修繕費などを与えたのであった。さらに魏元焯は、

所有該夷船帶來土產貨物、准其開館貿易、事竣遣發回國、至難商陳進利等四十九人名、應行給照、由陸護送各回原籍安業<sup>29)</sup>。

と記している。中国難民を福州に送還してきた琉球船が積載してきた貨物については、福州の

琉球館での交易<sup>30)</sup>を許可し、取引が済めば直ちに帰帆させ、救済された難民等は通行書を与えて陸路護送して本籍地に帰らせ本業に戻らせたとある。

琉球船も多く中国に漂着している<sup>31)</sup>が、琉球国にとって清との貿易は経済的にも重要な要因であった<sup>32)</sup>ことから、中国への漂着船は私貿易を目的とした貿易船も含まれていたことが指摘されている<sup>33)</sup>。

#### 4) 徳川日本の海難救助形態

清朝中国の朝貢国ではなかった日本の場合の海難救助の形態は、徳川幕府の布告法令から、海難に遭遇した外国船の救済方法について述べてみたい。

徳川幕府の法令を取録した『御触書寛保集成』三十五には、

寛永十八卯年七月、領内浦々之自然異国船着岸之時は、従先年如御定、船中之人数を改、陸地之不上、長崎之可送遣儀、宗旨之部ニ有之<sup>34)</sup>。

とあり、寛永十八年（1641）七月に発布された徳川幕府の御触書には、日本の近海に漂着した外国船については、人数等の調査を行うが、上陸させず長崎へ送り届けさせるとするものである。さらに同書二十一、宗旨之部において、

寛永十六年七月五日付にて、キリシタン禁令に關しての諸大名への仕置の奉書に

一 きりしたんの宗門雖爲御制禁、今以從彼國密々伴天連を差渡ニ付て、今度かれかた船着岸之儀、御停止事

一 領内浦々ニ常々慥成者を付置、不審有之船來にをひては、入念可相改之、自然異国船着岸之時は、従先年如御定、早船中之人数を改め、陸地え不上して、早速長崎え可送遣之事。

一 自然不審なる者船にのせ來、又ハ密々其船中之者を陸へ上之輩あらハ、可申出之、随訴人之高下、急度御褒美可被下之、若以属詫たのミ候にをひてハ、其約束之一倍可被下事<sup>35)</sup>。

とある。既に寛永十六年（1639）の幕府の布告には、各藩領内へ外国船が漂着した場合は、先ず人数改めの上、上陸を許さず船内に居住のまま救済し、長崎に送り届けるのが鉄則であった。その後の寛文十一年（1671）七月においても、

(一)

唐船作之御船、江戸より西國筋迄、浦々にて風波之節ハ、見掛次第船を出し、破損無之様に精を入へし、此證文浦々にて寫置之、以来迄可存其赴、然ハ此證文郷次に長崎迄相届之、彼地奉行人え急度可指上之者也。



## (二)

## 覚

唐船作之御船、江戸より長崎までの浦々にて、自然風波之節ハ、其浦より船を出し、御船不破損様ニ精を入へし、向後何時によらず、此趣を相守可入念者也<sup>36)</sup>。

とあるように、唐船と見られる船についての漂着は、長崎への送還を義務付けている。

延宝八年（1680）五月に現在の宮崎県に漂着した波丹（パタン）人の場合、六月に長崎に送られた18名の内12名が長崎で死去したが、存命の6名は幕府の指示を受けて、九月に帰帆するオランダ船でバタヴィアに送られ、そこから本国に送還されている<sup>37)</sup>。

日本に漂着した外国人、外国船は基本的には長崎に送られ、取調の上、中国船もしくはオランダ船によって本国への帰還を実現させる方法であった。

## 3 近代東アジア海域諸国の海難救助形態

近代以降の外交条約が締結される時代になると、海難に対する条約も結ばれる。

明治以降の記録に見られる海難救助の事例の一部を明治政府の記録から見てみたい。

『太政類典』第二編五十九巻に明治9年（1876）10月に、現在の静岡県沿海で難破したイギリス船を救助した静岡県の役人に対してイギリス政府より謝礼品が贈られたことが記録されている。

明治九年十月二十五日

英國船ジェームス・パトン號ノ難破ヲ救助セシ舊濱松縣官員へ同國政府ヨリ謝物ヲ贈ル。

外務省伺

昨八年九月中、舊濱松縣下福島村於テ英國帆走船ジェームス・パトン号難破ノ節、救助致シ候官員等へ、今般同國政府ヨリ物品贈與ノ儀ニ付、別紙ノ通り静岡縣令ヨリ伺出候間、受納可致旨可及指令ト存候依ヲ此段相伺候也。十月十四日<sup>38)</sup>

これとは逆に、明治10年（1877）イギリス船によって救助された沖縄の人の事例が『太政類典』第二編五十九巻に記録されている。その文書を次に紹介したい。

大蔵省へ達

別紙外務省伺、御國人ヲ救助セシ英船長へ謝儀ノ儀、朱書ノ通、及指令候條、同省額外常費ノ内ヲ以金額渡方可取計、此旨相達候事。

外務省伺

英國郵船ゲーリック号、本年（明治十年）七月六日横濱ヨリ香港へ航行中、北緯二十九度東經百二十八度三十分ノ洋中ニ於テ日本船ノ困難ヲ見認め直チニ駛走ヲ止メ、難船乗組人

六名ヲ救援シ、香港到着ノ上同所在留副領事安藤太郎ヘ引渡候ニ付、同領事於テ六名共歸藩方取計候旨、別紙ノ通、同領事ヨリ申越候。右ハ先例ニ照據候處、該郵船長ヘ爲謝儀金三十圓又ハ該金額内外ノ物品被差遣相當ト存知候。(中略)

七月十四日附、安藤副領事公信抜粹

本月十日英船ガエツツ号入港ノ處、當地港内取締長ヨリ、同船横濱ヨリ來航ノ途上我國民漂泊有之ニ付、直ニ救助、同船ニ搭載シテ著港ノ趣、別紙甲号相添、右漂民六名當館ヘ引渡相成候ニ付、檢視候處、内國人ニハ無之候テ、全ク琉球人民ニ御座候ヘ共、當館ニ於テ保護可致ハ當然ノ儀ニ付、別紙乙号ノ通り、琉民受取ノ返翰差遣シ、次ニ右漂民ヘ漂泊并ニ救助爾來ノ形況相糺候處、言語不通且尤下賤ノ輩ニシテ事情ニ疎闊ナルヨリ、明細ノ口供何分ニモ記述難致候ヘ共漸筆語推察等ニテ左ノ通り取調申候。

琉球國頭間切奥間村

山城筑登之	五十六歳
安里 丹也	三十九歳
比嘉筑登雲上	三十八歳
加那桃原	三十歳
武太山城	二十四歳
蒲戸島袋	二十四歳

此者共儀、五月二日 舊曆漂民ノ所陳ニ從ヒ不改除之レニ準ス 琉球國頭間切奥間村ヨリ本部港ヘ薪木運送ノ為メ出發、同二十二日、再ヒ同港ヨリ那覇ヘ出帆候處、途上非常ノ難風ニ出逢ヒ、帆檣破折シ航海ノ方向ヲ失ヒシヨリ、遂ニ五日間、海上ニ漂流候處、二十六日横島近傍 右ハ英船カエリック号ヨリ取得ノ報知ニシテ琉球最寄 ニ於テ火船ノ航走スルヲ見掛ケタルヨリ、救助哀願ノ為メ帆片等ヲ以テ、同船ヲ相招キ候處、直ニ其場ヘ乗附ケ來リ、闔船ノ者六名盡ク救取、則チ當港ヘ來著候次第、又右之者共出發ノ節ハ九人ナリシカ、漂泊中三名死亡致候由申出候<sup>39)</sup>。

とある。

明治4年(1871)に明治政府の廢藩置県によって琉球国は鹿児島県に編入され、翌明治5年(1872)に琉球藩が設置され、外交権を日本政府が接收し、明治12年(1879)には、日本政府は武力で琉球藩を廢止して沖縄県を置くが、上記の漂民救助は琉球藩の時代のことである。横濱から香港に向っていたイギリス船が琉球藩の漂民を救助し、そのまま香港に入港して日本領事館に引渡し、このイギリス船の救助に対する謝礼として日本船府は船長に金三十円もしくは相当の品を贈っている。

明治日本政府は、朝鮮国の漂流民の海難に関しては、『太政類典』第二編、第一九九卷、海運五に、明治6年（1873）八月三日の第二八二号文書に次の定めがあることがわかる。

第二百八十二號

戊辰六月布告、朝鮮國漂流人取扱規則第二條、左ノ通、改正候條此旨布告候事。

一 朝鮮人本邦ノ内、所々へ漂著候節ハ、薩摩・肥前等長崎ニ便宜ノ地方ハ長崎縣廳へ送届、佐賀縣下唐津ヨリ東北筑前・豊前・長門・石見・出雲等其他諸州へ漂著ノ節ハ、其所轄廳便宜ノ海濱ヨリ、直ニ對州長崎縣支廳へ遞送可致事<sup>40</sup>。

第二百八十三號

辛未四月、外國船漂著ノ節、取扱方布告中、朝鮮國ノ船ハ清國同斷ト有之候處、元來朝鮮國船ノ儀ハ其製造堅牢ナラス。遠海ヲ航行スヘキ具ニアラサレハ、左ノ通、改正候條、此旨布告候事。八月三日布。

一 朝鮮國ノ船漂著ノ節、其船修復ヲ加ヘ候、上乘組人ヨリ歸國ノ儀申出候トモ洋中ノ危患不可保ヲ諭シ、同國漂流人取扱規則第二條ニ照シ遞送可致、且雜費ノ儀ハ當人資財ノ有無ニ関セス。都テ其所轄廳ノ公費ニ可立つ事。布

とある。第二百八十二号文書は、改正案であるが、先例は戊辰年即ち明治元年（1868）に布告され、この明治6年（1873）の改正によって、朝鮮国の漂流民は、漂着地によって長崎県庁か対馬の長崎県支庁に送り届けて本国に送還する方法を取った。

第二百八十三号文書では、漂着朝鮮國船は船体が堅牢でないものが多いため、自力帰国ではなく、送還する方法を取るが、その送還に関する費用は漂流民の負担ではなく、漂着地の所轄県庁が公費より支出することになった。

さらに朝鮮国との間に漂流民の救済、送還に関する条約が締結される。その関係文書は、外務省外交史料館の記録に見られる。

別紙乙号

以書翰致上候、陳者兩國人民不幸ニシテ客土へ漂著ノ節ハ、其地方官民ヨリ即時憐恤救援ヲ加ヘ衣服飲食及相當ノ諸品ヲ與ヘ閉籠幽囚ノ如キ處分ヲ施サス。其生命権理ヲ全フシテ本國ニ護送スベキコトハ修好条規第六款ニ在リ。就テハ従前兩國漂流民ノ爲メ地方ニテ費ス所ノ経費ハ悉ク隣國交際ノ義務ト為シ、某本國政府ヲシテ之ヲ辨セシメザル慣例ナリト雖トモ締結以來、兩國人民往來月ニ加ハリ歳ニ増ストキハ漂流民亦随テ多カルベシ。之ヲ待ツニ賓礼ヲ以テスレバ煩細ニ堪ヘス。故ニ今後漂流民救助ノ経費ハ雙方互ニ之ヲ約シ、寒暑ニ適スル時、衣一領ノ外一日食料日本ニテハ金十錢、朝鮮ニテハ錢五十文ト定メ、漂流民引渡ノ時、錢數何程ト會計シ、其本國政府之ヲ完清スベシ。既ニ此完清アレバ、其他ノ手數ハ

各其漂着シタル國ノ義務ナレハ、相互ニ謝禮ヲ爲スニ及ハス。

一 漂民ノ爲メ特ニ船隻ヲ差シ出シテハ鄭重ニ過ルノミナラス。船費モ少カラサレハ、便船ヲ待テ之ヲ護送スベシ。故ニ其滞留時間自ラ長短アリ。其間身體適度ノ勞ヲ爲シ養生ヲ爲サシメ亦其人ヲシテ、徒然坐食セシメサル爲メ之ヲシテ採薪索綯等ノ如キ應身ノ力役ニ就カシメ相當ノ賃錢ヲ給シ而シテ其與獲ノ錢物ヲ以テ滞留ノ經費幾分ヲ償却セシムベシ。然ル時ハ本國政府ニテ辨スベキ数ハ僅ニ其不足ヲ補フノミ。

一 漂民歸國ノ日若シ齎シ歸ル所ノ錢物アレバ固ヨリ本人勞役シテ得ル者ニ付、官之ヲ没スルノ理ナシ。宜ク安堵本業ニ復セシムヘシ。

右兩國政府ニ於テ遵行違フ莫カル可シ。此カ爲メ致約契候、敬具

日本國理事官

外務大丞 宮本 小一

明治九年八月二十四日

朝鮮國講修官

議政府堂上趙瑱熙閣下<sup>41)</sup>

とある。

明治9年(1876)に日本と朝鮮国との間に結ばれた修好条規は日本が外国との間に強制した不平等条約であったが、漂流民の救済送還に関しては、相互の地方官民より即時に憐恤救援を与え、衣服や飲食物そして必要物資を提供し、決して閉籠、幽囚のような処置を行わず、漂流民の生命権を保障して本国に送還する内容であった。そして漂流民の救助の経費は、双方が負担し衣服を提供し、一日の食料費として日本では10銭、朝鮮では50文とすることを定めている。

日本と清国との間において明治4年(1871)7月に、日清修好条規並びに通商章程が締結された。その通商章程の第29款に、

兩國ノ商船難風ニ遇テ漂着セバ、何レモ其地方官ニテ取扱ヒ開港場ノ理事官へ送り届ケ受取ラシムバシ。若シ商船海上ニテ賊難ニ逢ヒシ時モ、其地方官ヨリ手配シテ嚴ク召捕リ盜ミ物ヲ取戻シ、理事官ニ送届ケ、本主へ返セシムバシ。若シ盜人ヲ捕ヘ盜物ヲ取戻シ得ザル時ハ何レモ、例ニ從テ捕手ヲ處置スベシ。但シ品物ハ償ハザルナリ。

と規定されている。両国の通商章程の一款としての規定であるため商船を対象としたものではあるが、海難の際の漂流民救助並びに本国への帰還は相互に保障されていた。

その後、難破船の救助に関する日清間の条約はさらに詳細な内容となる。明治34年(1901)には、「日本國政府ト清國政府トノ間ニ締結セル難破船救助費用償還ニ関スル約定」が締結される。その内容について以下全文を掲げてみたい。

日本國政府並ニ清國政府ハ兩國彼此ニテ難破船ヲ救助スル際ニ當リテ支給スヘキ費用償還

ノ法ヲ約定スルコト左ノ如シ。

第一條

兩國彼此ニテ沿海ノ遭難人民ヲ救助スル時支給スル所ノ衣食旅費醫藥及撈屍埋葬等ノ諸入費ハ總テ其ノ難民ノ本國政府ヨリ償還スヘシ。

第二條

兩國ニテ難民ヲ救助スル時派出スル時、派出スル所ノ官吏ノ旅費並ニ世話護送及電信公文往復等ノ諸入費ハ其ノ難民ノ本國政府ヨリ償還スルニ及ハス。

第三條

兩國ニテ遭難ノ船隻及物貨ヲ救助保存スル為ノ需用スル所ノ人手間賃等ノ諸入費ハ其ノ船隻物貨ノ領収スル者ヨリ償還スヘシ。

以上三箇條ハ明治三十一年十月一日即光緒二十四年八月十六日ヨリ實施シ、甲國ヨリ乙國へ廢止ノ通知ヲ爲シタル日ヨリ十二個月間効力ヲ有スヘシ。

右日本文及漢文各二通ヲ作り双方其各一通ヲ執ヲ証據トス。

大日本國北京駐劄臨時代理公使 林

大清欽命總理各國事務 軍機大臣刑部尚書 廖

禮 部 尚 書 許

戸 部 尚 書 敬

和 碩 慶 親 王

太子大傅文華殿大學士二等肅毅伯 李

軍機大臣戸部尚書 王

刑部尚書歩軍統領 崇

尚書銜戸部左侍郎 張<sup>42)</sup>

とある。この条約により、漂民の救済に関する衣服、食料などの費用、救済に関して官吏の派遣や相手国への通信費等の経費、遭難船や貨物の救助保管に係る諸費用はその所有者の負担とすることが定められた。

#### 4 小 結

上述のように、近世の東アジアの海域諸国では基本的に海難に遭遇した被災民を救済する姿勢が取られていた。このように中国大陸沿海及び東アジア海域における難破船の海難救助は、古くから行われてきたが、その中心にあったのが中国であった。とりわけ中国における清代の海難救助体制は、康熙時代から雍正時代を経て乾隆時代に至る間に漸次確立され、その海難救

助の基本は、皇帝の勅命によって行う形式で行われた<sup>43)</sup>。

つまりその中身は清代の海難救助政策が人道的な配慮及び政策的な意図に基づいたものであり、清朝政府が帝国の権威とイメージを築くための内容であった。このため清代における海難救助の範囲は、単に清朝政府と朝貢関係にある朝鮮、琉球等の国だけでなく、日本及び西洋諸国も含まれている。とりわけ清朝中国の朝貢国であった朝鮮、琉球の漂民の本国送還は、朝鮮国、琉球国の朝貢経路によって送還された。朝鮮国は毎年のように中国へ来る使節の帰還に同行させ帰還させる方法であり、琉球国の場合も毎年のように福州に来貢する進貢船<sup>44)</sup>に帰帆に際して同乗させ帰国させた。朝鮮半島に漂着した中国人は、船舶が堅固であれば、その船舶により自力で帰還させ、船舶が破損した場合は朝鮮使節の北京朝貢に同行させて帰還させている。

これに対して朝貢国でない日本の場合は、中国に漂着した日本人は全て日本へ赴く貿易船に同乗させ帰国させている。他方日本へ漂着した中国人の場合は、船体堅固の場合は、漂着地から長崎まで、日本船が同時航行して送り、長崎において再度の取り調べの後、自力帰国させた。船体が破損した場合は、長崎まで送った後、長崎に来航する貿易船に同乗させ帰国させた。

このように、東アジア諸国では送還方法は異なったが、日本、朝鮮及び琉球等においては基本的には中国と同様な姿勢であり、海難に遭遇した人々を救済し本国に送還する方法を取った。それらの記録は先に指摘した<筆談>記録等や、各国の政府文書の中に記録されている。人命救助並びに漂民の本国送還が、多くの場合国家の威信をかけて行われたのであった。人命救助と本国送還が、常に国家の威信に同居する形態であったと考えられる。

19世紀中葉以降において国際条約が締結されるようになると、海難に遭遇した人々を救助送還することは、相互の国々間の外交条約の中に明文化された規定として見られるが、ここでは漂民の救済や本国送還に係わる経費の負担が最大の問題となり、外交条約の中に明文化されていくことになる。

#### 附表 清代帆船の琉球・朝鮮への漂着事例

明代中国に関する海難の事例としては、中国に漂着した朝鮮船の漂着事例が知られる<sup>45)</sup>が、清代になるとさらに中国のみならず琉球や朝鮮の記録にもしばしば見られる。それらの一部は既に明らかにしている<sup>46)</sup>。その成果をもとに作成したのが次の表1「清代帆船の琉球・朝鮮漂着事例」である。ここでは、琉球に漂着した帆船に関しては『歴代宝案』、朝鮮に関しては『同

文彙考』をもとに作成し、これらの漂着中国帆船に関する記録の中から積荷名を明記してある中国帆船のみを掲げた。

清代帆船の琉球・朝鮮漂着事例とその積荷 表1

西暦	中国暦	出帆地	寄港地	積荷	出典
1705	康熙44年05月	福州閩安鎮	海州	杉木	歴代宝案
1705	康熙44年11月	山東・青州	福建	黄豆・紅棗・紫草・瓜子・核桃	歴代宝案
1723	雍正01年06月	錦州	福建	瓜子	同文彙考
1723	雍正01年06月	晋江	錦州	碗・布・胡椒・蘇木	同文彙考
1727	雍正05年11月	山東	福建	柿餅・核桃・紫草・粉乾・青豆	歴代宝案
1732	雍正10年06月	劉河	山東	雜貨	歴代宝案
1739	乾隆04年10月	天津	蘇州	紅棗・黒棗	同文彙考
1740	乾隆05年06月	漳州	錦州	黄茶・大布	同文彙考
1740	乾隆05年06月	厦門	寧波	糖貨	歴代宝案
1741	乾隆05年	錦州	寧波	瓜子	同文彙考
1746	乾隆11年04月	蓋平	龍溪	豆	同文彙考
1746	乾隆11年	福建	天津	糖	同文彙考
1746	乾隆11年	萊州	莆田・福建	豆・豆餅・食米	同文彙考
1746	乾隆11年	萊州・山東	福建	油豆・粉条・豆餅・紫草	同文彙考
1749	乾隆14年05月	厦門	上海	糖	歴代宝案
1749	乾隆14年07月	上海	錦州	茶葉	歴代宝案
1749	乾隆14年10月	錦州	江南	瓜子・黄豆	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	錦州	福建	黄豆・瓜子	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	膠州	乍浦	青豆・白豆・緑豆・核桃・柿餅	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	膠州	鎮洋・江南	豆・紫草・豆油	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	山東	福建	緑豆・核桃	歴代宝案
1749	乾隆14年11月	山東	福建	緑豆・粉乾・紫草・藥材	歴代宝案
1749	乾隆14年	大荘河口	登州	黄豆	歴代宝案
1749	乾隆14年	錦州	江南	黄豆・瓜子	歴代宝案
1749	乾隆14年	錦州	膠州	元豆・瓜子	歴代宝案
1749	乾隆14年	江南	天津	生姜	歴代宝案
1749	乾隆14年	江南	錦州	青魚	歴代宝案
1749	乾隆14年	厦門	山東	蘇木・碗・糖	歴代宝案
1749	乾隆14年	錦州	江南	豆	歴代宝案
1749	乾隆14年	山東	江南	豆・塩猪・紫草	歴代宝案
1749	乾隆14年	膠州	蘇州	豆・塩猪・紫草	歴代宝案
1749	乾隆14年	膠州	江南	豆・猪・豆油・紫草	歴代宝案
1749	乾隆14年	山東	江南	白豆・毛猪	歴代宝案
1749	乾隆14年	膠州	厦門	緑豆・粉乾・紫草	歴代宝案
1760	乾隆25年05月	広東	天津	貨物	歴代宝案
1760	乾隆25年05月	泉州	天津	雜貨	歴代宝案
1760	乾隆25年10月	天津	広東	紅棗	歴代宝案
1760	乾隆25年11月	山東・代山	寧波	紅棗	歴代宝案
1765	乾隆30年05月	漳州	江南	貨物	歴代宝案
1765	乾隆30年05月	江南	錦州	茶葉	歴代宝案
1766	乾隆31年10月	錦州	漳州	豆子	歴代宝案

西曆	中国曆	出帆地	寄港地	積荷	出典
1768	乾隆33年10月	閩東	福建	瓜子・元豆・豆餅・藟細	同文彙考
1769	乾隆34年10月	鎮洋	膠州	南貨	歷代宝案
1769	乾隆34年12月	膠州	鎮洋	塩猪	歷代宝案
1777	乾隆42年06月	錦州	厦門	黄豆・瓜子・粉乾・紫胡・綿花・小錢	同文彙考
1777	乾隆42年06月	厦門	錦州	雜糖	同文彙考
1777	乾隆42年09月	蓋州	漳州	黄豆・綿花・藥材・木耳・山紬・乾蛤・面条魚	同文彙考
1777	乾隆42年10月	復州	福建	黄豆・綠豆・青豆	同文彙考
1777	乾隆42年10月	漳州	江南	雜糖	同文彙考
1777	乾隆42年10月	江南	天津	茶葉	同文彙考
1779	乾隆44年06月	福州	錦州	紙貨	歷代宝案
1779	乾隆44年10月	錦州	福州	瓜子	歷代宝案
1785	乾隆50年03月	錦州	漳州	黄豆・瓜子・芝麻	歷代宝案
1785	乾隆50年03月	漳州	上海	紅糖	歷代宝案
1785	乾隆50年06月	寧海・奉天	澄海・廣東	黄豆	歷代宝案
1785	乾隆50年06月	澄海	天津	檳榔	歷代宝案
1785	乾隆50年	江南	山東	紙貨	歷代宝案
1785	乾隆50年	錦州	厦門	豆	歷代宝案
1797	嘉慶02年07月	福州	天津	紙箱	同文彙考
1797	嘉慶02年11月	金州	漳州	黄豆	同文彙考
1801	嘉慶06年06月	同安	天津	雜貨	同文彙考
1801	嘉慶06年10月	天津	同安・福建	紅棗・烏棗・核桃・梨子	歷代宝案
1801	嘉慶06年	吳松口	山東・青口	紙・木	歷代宝案
1801	嘉慶06年06月	廣東	天津	赤糖・白糖	歷代宝案
1801	嘉慶06年10月	蓋州	泉州	豆・綿花・藟細・魚菜・皮物	同文彙考
1808	嘉慶13年10月	皮子窩・閩東	江南	高糧(恒昌號)	歷代宝案
1808	嘉慶13年10月	東隴	天津	赤糖・白糖	歷代宝案
1810	嘉慶15年05月	福州	蓋州	紙	同文彙考
1810	嘉慶15年10月	蓋州	同安	青豆・完豆	同文彙考
1813	嘉慶18年05月	台湾	天津	烏糖・白糖	同文彙考
1813	嘉慶18年05月	台湾	上海	紅糖	同文彙考
1813	嘉慶18年06月	漳州	天津	砂糖・胡椒・蘇木	同文彙考
1813	嘉慶18年10月	錦州	同安	黄豆/白米/藥材/瓜子/鹿肉/餅/牛筋	同文彙考
1813	嘉慶18年10月	錦州	同安	黄豆/白米/藥材/瓜子/鹿肉/餅/牛筋	同文彙考
1813	嘉慶18年10月	天津	福建	黑棗/紅棗/葡萄酸乾/白米/白燒酒/白魚乾	同文彙考
1813	嘉慶18年11月	天津	福建	紅棗	同文彙考
1816	嘉慶21年09月	遼東	上海	黄豆・蘇油・豆餅	歷代宝案
1819	嘉慶24年09月	漳州	蓋平	糖貨	同文彙考
1821	道光01年04月	澄海	上海	黃糖・蘇木	歷代宝案
1821	道光01年05月	上海	澄海	棉花・豆餅・布疋	歷代宝案
1821	道光01年	台湾	天津	大米	歷代宝案
1824	道光04年06月	台湾	天津	糧米	歷代宝案
1824	道光04年09月	澄海	天津	糖貨	歷代宝案
1824	道光04年10月	天津、山東	同安・福建	烏棗・豆餅	歷代宝案



西暦	中国暦	出帆地	寄港地	積荷	出典
1824	道光04年10月	蓋平	漳州	黄豆・青豆・飯豆・黒菜・粉条・牛筋・蛤乾・魚甫・焼酒	同文彙考
1824	道光04年10月	天津、寧遠	澄海・広東	高粮・烏棗・豆貨	歴代宝案
1824	道光04年10月	金州	同安	豆子	歴代宝案
1830	道光10年08月	陵水・広東	天津	黄糖・白糖	歴代宝案
1830	道光10年09月	寧遠・奉天	澄海	黄豆	歴代宝案
1830	道光10年11月	福山・山東	澄海	黄豆・小麦・豆餅	歴代宝案
1830	道光10年08月	澄海	天津	糖貨	歴代宝案
1830	道光10年09月	閩東	泉州	黄豆・緑豆・瓜子・防風	同文彙考
1830	道光10年閏04月	台湾	天津	糖貨	同文彙考
1830	道光10年11月	上海	潮州	棉花・米・豆	歴代宝案
1836	道光16年05月	饒平	天津	糖貨	同文彙考
1836	道光16年09月	天津、寧遠	漳州	酒・豆・棗	同文彙考
1844	道光24年04月	台湾		風炉	歴代宝案
1845	道光25年10月	浙江	海州・青口	花生・青餅	歴代宝案
1854	咸豊04年10月	江南	山東・萊陽	棉花・布	歴代宝案
1854	咸豊04年11月	山東・萊陽	江南	菜油・花生・麦麵	歴代宝案
1861	咸豊11年07月	營口	上海	青定・豆餅・元豆	歴代宝案
1861	咸豊11年07月	天津	福建	豆餅・白豆・粉乾・毛帽・焼酒・水烟・烏棗	歴代宝案
1861	咸豊11年07月	晋江・福建	天津	碗料・木料・白糖	歴代宝案
1861	咸豊11年08月	上海	山東	黄表紙・洋氈・桐油	歴代宝案

表1に掲げた清代の帆船の沿海活動は、南は現在の廣東省から北は遼寧省まで中国大陸沿海のほぼ全域に及んでいる。そしてこの僅かな事例からだけでも、中国沿海の航運が如何に活発化していたが知られよう。そのことが逆に海難事故を起す遠因にもなっていたと言えるであろう。それでは、これらの中国帆船のみならず、日本船、朝鮮船、琉球船が海難に遭遇した際、相手国ではどのような措置が行われたかについては上で述べた。

【付記】本稿は、Princeton Universityにおいて開催されたEast Asian Studies Program 7<sup>th</sup>～10<sup>th</sup> of September, 2006、Trans-Pacific Relations: East Asia and the United States in the 19<sup>th</sup> and Early 20<sup>th</sup> Centuriesにおいて報告した原稿をもとに作成したものである。

#### 注

- 1) 土橋喬雄・玉城肇訳『ペルリ提督日本遠征記』(二)、第13章国書受渡、岩波文庫青422-2、岩波書店、1948年10月第1刷、1990年10月第7刷、244頁。
- 2) 鯨油の需要の高まりとともに、18世紀後半以降の太平洋に欧米の捕鯨船が漸次進出してくるのである。山下涉登『捕鯨Ⅱ』法政大学出版局、2004年6月参照。
- 3) 『墨夷應接録』安政元年二月十日条、『大日本古文書 幕末外国関係文書 附録之一』東京帝国大学、

1913年2月、538～540頁。

- 4) 中国帆船の日本への漂着記録を収集したものとして次のものがある。①大庭脩編著『宝暦三年八丈島漂着南京船資料』関西大学出版部、1985年3月、476頁。②田中謙二・松浦章編著『文政九年遠州漂着得泰船資料』関西大学出版部、1986年3月、650頁。③松浦章編著『寛政元年土佐漂着安利船資料』関西大学出版部、1989年3月、416頁。④松浦章編著『文化五年土佐漂着江南商船部長發資料』関西大学出版部、1989年3月、134頁。⑤大庭脩編著『安永九年安房千倉漂着南京船元順號資料』関西大学出版部、1990年3月、248頁。⑥藪田貫編著『寛政十二年遠州漂着唐船萬勝號資料』関西大学出版部、1997年3月、278頁。松浦章「清代沿海商船の紀州漂着について」『関西大学東西学術研究所紀要』第20輯、1987年1月、39～62頁。松浦章「文政四年「清人漂着譚」——紀州漂着中国商船——」『関西大学東西学術研究所紀要』第38輯、2005年4月、11～29頁。

○中国帆船の琉球王朝への漂着記録に関しては次のものがある。

松浦章「十八～十九世紀における南西諸島漂着中国帆船よりみた清代航運業の一側面」『関西大学東西学術研究所紀要』第16輯、1983年1月、17～75頁。

○中国帆船の朝鮮国への漂着記録に関しては次のものがある。

松浦章「李朝時代における漂着中国船の一資料——顯宗八年(1667)の明船漂着と漂入問答を中心に——」『関西大学東西学術研究所紀要』第15輯、1982年1月、53～101頁。

松浦章「李朝漂着中国帆船の「問情別單」について(上)(下)」『関西大学東西学術研究所紀要』第17、18輯、1984年3月、1985年3月。

- 5) その一例として「シンポジウム「近世東アジアの漂流民と国家」」が開催されている。同シンポジウムの要旨は『史学雑誌』第108編第9号(1999年9月、120～123頁)に掲載されている。各報告の論題は、春名徹「歴史学における〈漂流〉の現在」、荒野泰典「近世東アジア漂流民送還体制の総括的特質」、松浦章「環黄海・東海沿海漂着中国帆船について」、池内敏「近世日朝間の漂流・漂着事件」、小林茂「朝鮮——琉球間の漂流民の送還と自力回航」、真栄平房昭「漂着記録に探る海外情報——土佐藩領に漂着した琉球船を中心に——」、生田美智子「漂流民と異文化コミュニケーション(ロシアへの漂流民の場合)」などであり、斯界の研究に参考になろう。

漂着関係の目録として湯熙勇・劉序楓・松浦章主編『近世環中国海海難資料集成：以中国・日本・朝鮮・琉球为中心』(中央研究院中山人文社会科学研究所、1999年8月)がある。

○朝鮮船の日本への漂着に関しては、池内敏『近世日本と朝鮮漂流民』(臨川書店、1998年6月、294、附録173頁)がある。同書附録の「近世朝鮮人の日本漂着年表」、「近世日本人の朝鮮漂着年表」(附録1～152頁)は貴重である。

○琉球船の中国漂着に関しては、田名真之「琉球船の漂流・漂着——乾隆期の事例を中心に——」『第八回琉中歴史関係国際学術会議論文集』琉球中国館益国際会議、2001年3月、119～139頁。赤嶺守「清代福州における琉球漂着民の撫恤について——加賞を中心に——」『第七回琉球・中国交渉史に関するシンポジウム論文集』沖縄県教育委員会、2004年10月、65～78頁などが重要である。

- 6) 漂着漂流資料に着目される以前の成果としては田汝庚(Tien, Ju-K'ang)『中国帆船貿易與対外関係史論集』(浙江人民出版社、1987年11月239頁)に収録された1950～60年代に発表された「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」と「再論十七世紀中葉中国帆船業的發展」及び「十五至十八世紀中国海外貿易發展緩慢的原因」の三編が中国帆船航運に関して最も優れた成果である。

漂着漂流資料に着目して中国帆船の航運活動を研究した書籍として松浦章『清代海外貿易史の研究』(朋友書店、2002年1月)、松浦章『清代上海沙船航運史の研究』(関西大学出版部、2004年11月)がある。

- 7) 湯熙勇「清代前期中国における朝鮮国の海難船と漂流民救助について」『南島史学』第59号、2002年8月、18～43頁。

- 8) 金指正三『近世海難救助制度の研究』吉川弘文館、1968年9月。
- 9) 湯熙勇 (Tang, Shi-Yeoung) 「清代台湾の外籍船難的處理方法及其影響」台湾・国科會研究計畫成果報告 (編號: NSC85-2411-001-012)、1995年9月。  
湯熙勇「清代台湾の外籍難船與救助」、湯熙勇主編『中國海洋發展史論文集』第七輯、台北・中央研究院中山人文社会科学研究所、1999年3月。  
湯熙勇「清順治至乾隆時期中國救助朝鮮海難船及漂流民的方法」、朱德蘭主編『中國海洋發展史論文集』第八輯、2002年5月、105~172頁。  
湯熙勇「清代前期中国における朝鮮国の海難船と漂流民救助について」『南島史学』第59号、2002年8月、18~43頁。  
湯熙勇「清代中国におけるベトナム海難船の救助方法について」『南島史学』第60号、2002年11月、38~56頁。
- 10) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8135頁。
- 11) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8137頁。
- 12) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8137頁。
- 13) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8137~8138頁。
- 14) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8138頁。
- 15) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8139頁。
- 16) 『欽定大清會典 (嘉慶朝)』近代中国資料叢刊三編、第六十四輯、文海出版社、8143頁。
- 17) 『長崎実録大成』長崎文献社、1973年12月、307頁。
- 18) 相田洋「近世漂流民と中国」『福岡教育大学社会科紀要』31-2、1982年2月参照。
- 19) 韓国史料叢書第二十四『同文彙考二』大韓民国文教部国史編纂委員会、1978年12月、1329頁。
- 20) 『増正光隣志』亞細亞文化社、1974年11月、199頁。
- 21) 『清季中日韓関係史料』第三冊所収。
- 22) 『琉球史料叢書第四』1940年12月初版、鳳文書館、1990年5月復刻再版、127頁。
- 23) 『琉球史料叢書第四』127頁。
- 24) 『琉球史料叢書第四』133頁。
- 25) 『琉球史料叢書第四』141頁。
- 26) 『琉球史料叢書第四』143頁。
- 27) 台北・故宮博物院所蔵、『宮中檔道光朝奏摺』第二輯 (3) 749頁。
- 28) 『宮中檔道光朝奏摺』第二輯 (3) 750頁。
- 29) 『宮中檔道光朝奏摺』第二輯 (3) 750頁。
- 30) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月。
- 31) 赤嶺誠紀『大航海時代の琉球』「漂流船一覽」沖縄タイムス、1988年12月、52~77頁。
- 32) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月。
- 33) 兪玉儲「清代の琉球船が貿易を目的に漂流したことについての私見」『第四回琉球・中国交渉史に関するシンポジウム論文集』沖縄県教育委員会、1999年3月、163~183、297~329頁参照。
- 34) 『御触書寛保集成』三十五、『御触書寛保集成』岩波書店、1930年11月第一刷、1989年3月第四刷、969頁。
- 35) 『御触書寛保集成』629頁。
- 36) 『御触書寛保集成』四十二、廻船并川船等之部、『御触書寛保集成』1142頁。
- 37) 『長崎実録大成』289~290頁。
- 38) 『太政類典』第二編五十九卷所収

- 39) 『太政類典』第二編五十九卷所収。
- 40) 『太政類典』第二編一九九卷所収。
- 41) 外務省外交史料館所蔵「日清兩國間遭難民救助費用償還約定一件」所収。
- 42) 外務省記録、明治三十年九月「日清兩國間遭難民救助費用償還約定一件」(2-6-1-9)
- 43) 湯熙勇「清代前期中国における朝鮮国の海難船と漂流民救助について」『南島史学』第59号、2002年8月、18～43頁。
- 44) 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』沖縄・榕樹書林、2003年10月。
- 45) 松浦章「明代朝鮮船漂到中国之事件」『中国社会経済史研究』2001年第4期、48～57頁。  
松浦章「明代朝鮮船漂到中国之事件」『海交史研究』2001年第2期(12月)、27～37頁。  
松浦章「明代における朝鮮船の中国漂着について」『関西大学文学論集』第51巻第3号、2002年1月、25～45頁。  
松浦章「明代漂到中国の朝鮮船」、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』樂學書局、2002年3月、77～95頁。
- 46) 松浦章「十八～十九世紀における南西諸島漂着中国帆船よりみた清代航運業の一側面」『関西大学東西学術研究所紀要』第16輯、1983年1月、17～75頁。松浦章「李朝漂着中国帆船の「問情別單」について」(上)(下)『関西大学東西学術研究所紀要』第17、18輯、1984年3月、1985年3月。