

港市・乍浦覚え書

春名 徹

当惑という出発点

私がかねてから望んでいた乍浦^{さほ}への旅を実現したのは一九九二年夏のきわめて暑い日であった。中国の浙江省平湖県に属するこの一地方都市に関心をもつ所以は、この港市が近世の長崎貿易で中国船の主要出港地として栄えた港市であり、その副産物として、多くの日本人漂流民がこの地を経過して帰国したためでもある。一七五〇年代から安政の開国に至る約百年のあいだに、乍浦を経由して長崎に送還された日本人の漂流件数は、約六十、船員の数にして二百人に達するであろう。日本人の海外渡航を禁じた近世において、これほど多くの日本人が通過した外国の都市は他に例がない。だが、現地を訪れたことは、かえって私のなかの乍浦像の混乱を増したようであった。それはおそらく、現実の乍浦が経済開発区域として大きく変貌しつつあったためである。だがそれは、現代のあらゆる場所で起こりうる現実であって、乍浦に限ったことではない。私は自分が当惑したことの意味を省みて、日本人にとっての乍浦は、そのほとんどすべてが経験というよりはむしろ記述によってむしろ構築された観念の世界であったという事実を改めて認識しないわけにはいかなかった。

近世の乍浦について、日本人は多くの知見をもっていたが、他の中国各地とは違って、近代になっても日本人が訪れ

ることは稀であった。文字をつうじて得た乍浦についての観念は現実によって修正されることがないままであった。私
 が知るかぎりでは、大庭脩氏が一九九一年に紀行文を発表しておられるが、そこでも基調となっているのは、一種の当
 惑であるようにみえる。『乍浦集詠』乍浦に帰る^①』という紀行の題名が示すとおり、氏にとっての乍浦は、なによりも
 かつて日本に舶載された書物についての氏の関心にあった。氏もまた記述された世界と現実とのあいだにある種の乖離
 を感じられたのではなかったらうか。

もう一つの困難は、だからといって記述されたさまざまな材料によっても、ひとつの完結した世界として乍浦像が構
 築しにくい点にある。乍浦にかんしては、中国人自身による一連の地方志による記述^②、日本人漂流民の口述、長崎貿易
 関係の史料などが残っているが、それらは互いに異なった関心にもとづいて記述された独立した史料群であって、相互
 に補完しあう部分は少ないのである。

にもかかわらず、とりあえず乍浦という港市にかんして総合を試みようとするにあたって、核となってくれたのは、
 三年前の旅が与えてくれた土地そのものの想起力であった。いささか弁明めくが、ここで最終的に選択した紀行とノ
 トが混在するスタイルは、筆者にとっては必然的なものだったのである。

乍浦へ、あるいは乍浦から

——接近の文法

近世の長崎むけ中国貿易船で乍浦からの起帆が明確な初例は『華夷変態』にみる限り、元禄五年（康熙三十一年、一六九
 二年）の四十九番寧波船である。上海仕出しを明記した船の場合は貞享二年（康熙二十四年、一六八五年）の丑七十九番南
 京船が最初で、清朝が全面的に海禁を解いた結果、銀の獲得を目指す中国船が長崎へ殺到した時期にあたっている。乍
 浦の日本貿易への登場はこれより七年後ということになる。

「私共船は、寧波之内乍浦と申所に而仕出し、則於彼地に唐人数四拾壹人乗り組候而、当月〔六月〕十八日に乍浦を致出

帆、同十九日に普陀山江船を寄せ、用事相仕廻申候而翌廿日に普陀山乗り出し渡海仕候、乍浦にも別に類船無之、尤跡船も無御座候、寧波には来朝之船共、私共存申候分、五六艘も御座候、追々渡船可申と奉存候……」(四十九番寧波船申口／『華夷変態』卷十九、刊本(中)一四五九頁)

寧波では五、六艘も出港を準備しているが、乍浦からは類船もないというのが、海禁解除後、間もない時期の対日貿易における乍浦の位置を物語っている。これより後、日本の年号でいえば享保年間(一七一六～三五)以降、長崎へ来航する乍浦仕出しの船の数はようやく増加しはじめる。

田辺茂啓の『長崎志』(長崎実録大成)には、「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セリ」(十卷「海路更数並古今唐国渡り湊之説」とある。同書の成立は明和四年(一七六七)である。この時期の長崎では、もはや乍浦は上海とならぶ港であるという認識が形成されていたことが見てとれる。

さらに『長崎志』では続けて――

「但此処ハ諸方出産ノ織物・薬種・粗貨、諸器物何品ニ限ラス数百ノ行家ニ運ビ来レリ。則江南・浙江・福建等ノ商民原価銀ヲ携へ来テ諸貨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、上海、乍浦の性格が中継貿易港であることを認識している。

このような背景のもとに乍浦は、日本人漂流民が長崎に送還されるさいの主要な港となった。近世の日本人漂流民の記録の本質は、異国遍歴譚であるから、乍浦はあくまで遍歴の旅の一部としてしか認識されないが、それでも、日本人漂流民が、他の土地とは異なった空間だと感じとったことは見てとれる。何よりもここでは日本語がつうじたからである。「唐国の小船に乗組、戊亥の方江六日斗走り、乍浦と申す湊江六月九日、着岸仕候。……扱着船の節、唐人共大勢参り、日本語にて、おまへどこか杯と辞を被懸候に付、拙者共、漂流後初て日本語承り候事ゆへ、はや長崎江参り候やと心嬉敷又怪くも覚へ候。扱上陸仕候へば、此処日本渡海の湊にて交易の品々昆布、煎海鼠、椎茸、其外更紗染風呂敷、茶碗、井鉢の類夥敷見受申候。唐人共も多く長崎渡海の者にて長崎口能覚へ居申候。家屋敷は一万余も可有之、繁華の地にて芝居遊女屋等も有之、湯屋、髪結床等日本に差て替候儀も無御座候」(呂宋国漂流記³)。

天保十二年（一八四一）九月、房州九十九里浜沖で漂流し、フィリピン諸島に漂着、ルソンから香港に送られた奥州の観吉丸（しばしば観音丸と誤記される）の漂流民の口述である。スペイン、イギリス、中国の官吏のあいだで二年越しの遍歴をした上、舟山列島から船で乍浦へ送られてみると、上陸した途端に日本語で話かけられた。さらに市場には日本で見慣れた品が溢れている。まさに「心嬉敷又怪く」も感じられたことであつたらう。

*

一九九二年七月三十日午前六時三十分、上海の黄浦江に面した宿の前からワゴン車に乗った現代の私たちも、またこの遙かな港市を目指していた。上海―乍浦間はほぼ東南へ一〇〇キロほどの距離であるが、往路は嘉興、平湖を経由したため、ほぼ南へくだり、上海周辺都市の閔行と松江の中間あたりの浦江大橋で黄浦江を渡り、そこから西へ転じて、嘉興からは東南に平湖を経て乍浦入りというコースをとった。直接、乍浦にむかうなら浦江大橋を渡ってそのまま石油化学プラントのある金衛（旧名・金山衛）の海岸へ出て、海岸沿いに乍浦へむかえばよい。かつての江・浙の水路による交通は、現代ではもっぱらバスによる交通路に代行される傾向があるが、乍浦でも市政府とむかいあつた町の中心部にバス・ターミナルがあつて交通の中心になつている。

上海郊外の農業地帯で市境を越えれば、すぐ浙江省に入る。上海側より水路が多くなつたようである。予定より早く午後一時前に平湖県の宿泊所に着く。途中での休憩その他の時間を差し引くと、マイクロ・バスでおよそ五時間。平湖から乍浦までは残すところ七キロメートルである。

乍浦が属する平湖県一帯は、地理的には浙北平野の一部であつて、杭州湾の北岸をなし、長江の沖積層に形成された上海とは地質的には違つている。平湖県の平均海拔は二・八メートル、九十二パーセントを占める平野部では高低差は一メートル内外しかない。じっさい、嘉興を経て平湖に至る途上は、見渡す限りの平野であつた。

上海や乍浦のような貨物の集散する港市にとって、物資の輸送手段として水路による内陸船運は重要な意義をもつていた。かつて一九一七年に、孫文は上海から軍艦で杭州湾を航海したさい、杭州湾の広々とした海域に驚嘆し、翌年、その『建国方略』において、華東にいくつかの港を築き乍浦をその正門とすべきだと唱えた。当時は西欧諸国にたいす

る条約港としての上海が中国の繁栄を奪っていたので、孫文は中国のための輸出入港として「東方大港」を建設し、上海の地位を奪う役割を乍浦に期待したのである。彼が海港と結合した乍浦の内陸水運に期待したのはいうまでもない。乍浦からは平湖を経て嘉興で大運河につながる水路があり、別に平湖から直接、東北に進んで松江の南方で黄浦江に接する「上海塘」とよばれる水路もある。目下、進行中の開発計画でも、乍浦に面する内陸水路に百トン級のバースを十二設けるとのことだから、現代でも内陸輸送の相当部分を河川水運へ依存しようとしているのであろう。

*

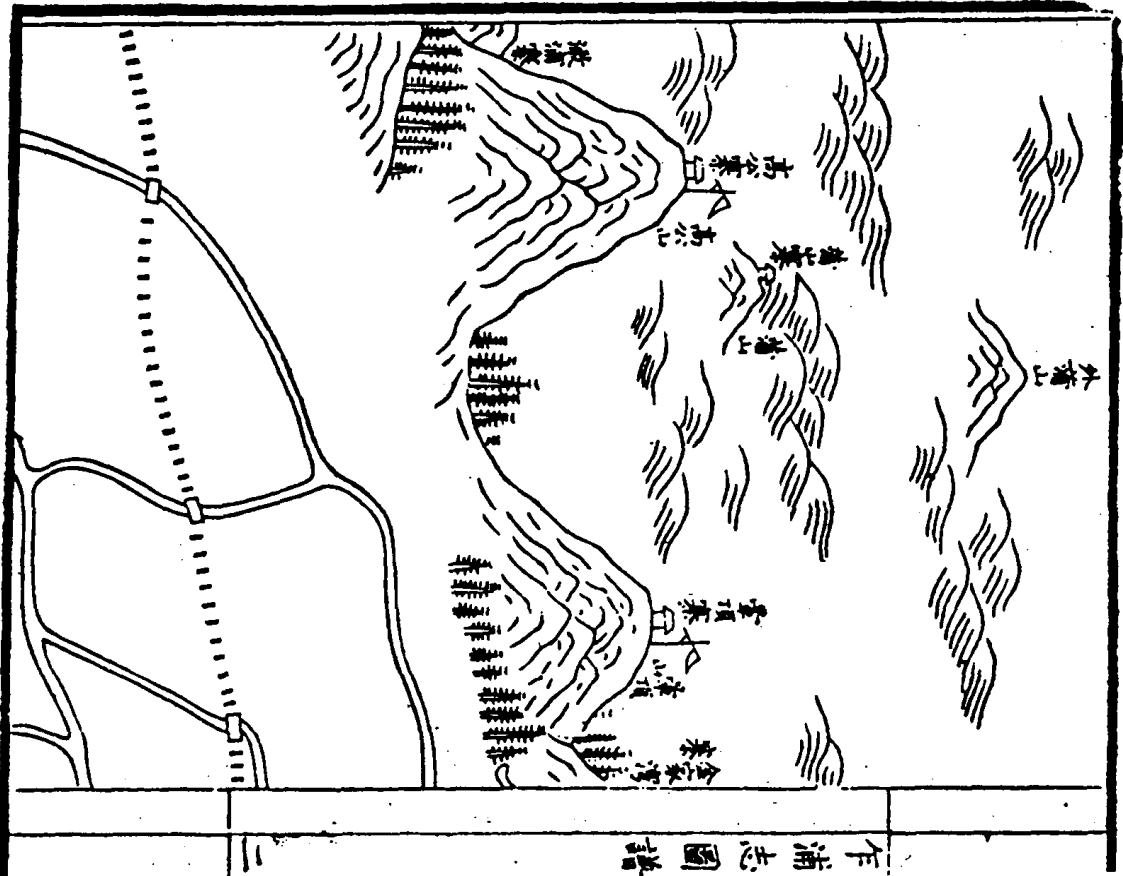
近世の日本人漂流民の記録でも、河川をつうじて乍浦へ運ばれたという事例は少なくない。とくにアヘン戦争による五港の開港以後には、外国船で上海に送られ、そこから中国官憲に委ねられて乍浦へ送られる例が出て来る。

「此上海より乍浦と云ふ迄は、大川続き、川船にて、郡官同伴、漂客五人へ別に従者二人づゝ付添、川船二艘仕立て乗船す、此川中に至りし時は、満々たる大海の如くにて、河とは更に見へざりし故、水を喫して試しに、塩気なく、川水にて有りし由、此上海え着せし日より、県吏所之扶助にて賓客の如く扱はれ、殊に此船中にては、漂人一人に従者二人づゝ付添、両便を弁ず間も、従者両側に付添はなれず故、気の毒にて難く有迷惑にありしよし、右七月八日上海を発し、船中無く恙同十三日乍浦に着」(紀州船米国漂流記⁵)

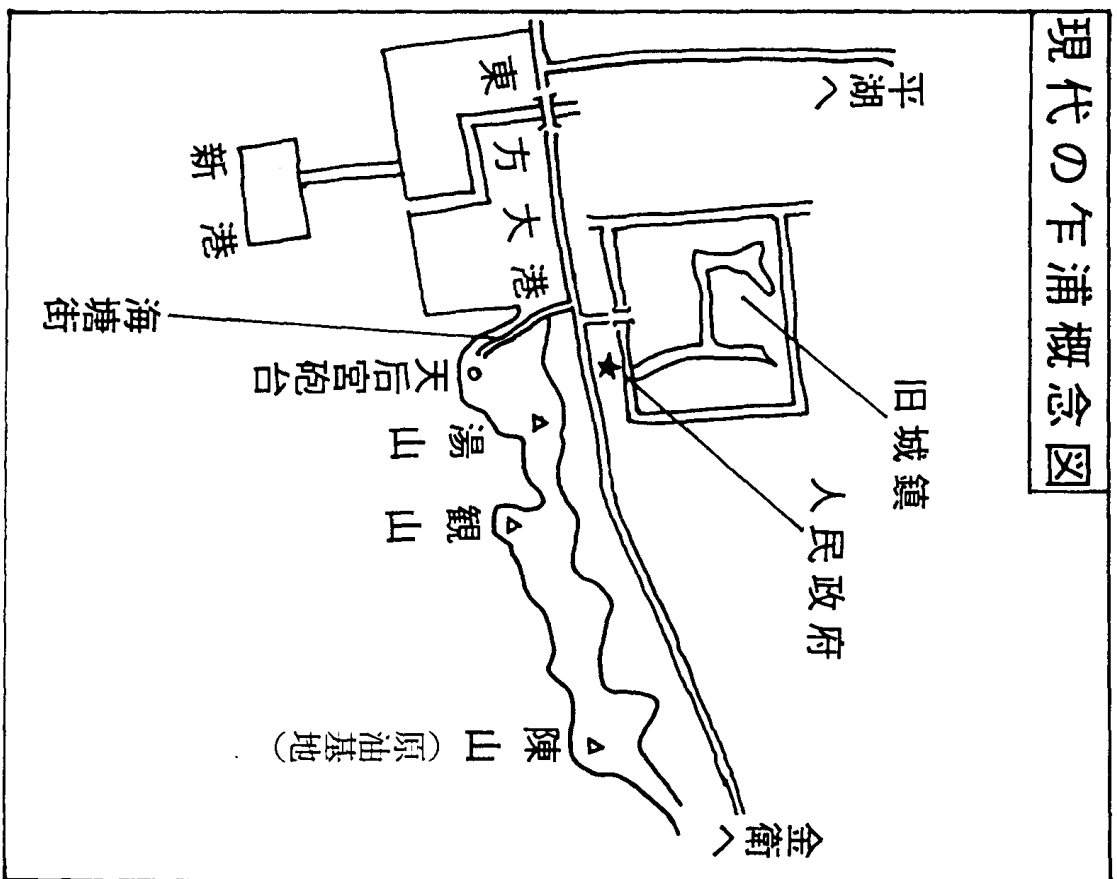
上海から乍浦へ川船で移動したとするならば「満々たる大海の如くにて、河とは更に見へざりし」というほどの大河があったとは思えない。あるいは香港から上海へ送られる途上の長江河口付近での経験と混同しているのではないかと疑える。だが、一漂流民の以上のような口述を補完し得る史料は存在しない。このような不確実性は漂流民の記録に特有のものである。——上海という繁栄した町から川船で導かれて何日か行くと、やがて日本語の通ずる港市に至る。漂流民の記録から抽出できる事実は、それ以上のものではなかった。

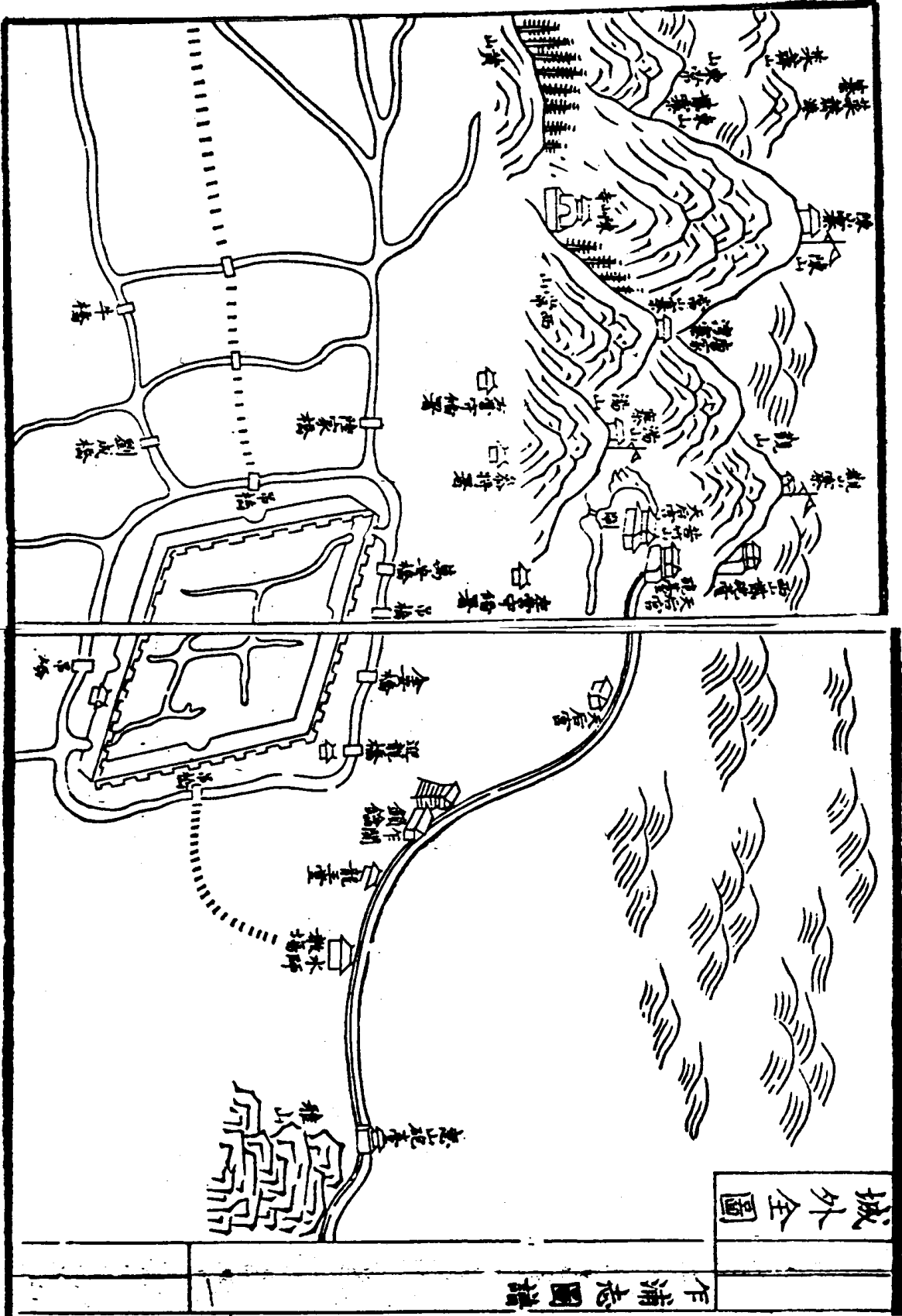
*

さて平湖賓館で少時、休憩したのち、いよいよ乍浦へと向かった。左右は畑で灌漑用の水路が平行して走っている。私は初めて左手に山影を認め、乍浦に近づいたことを実感した。長江河口から杭州湾岸の一带は先にのべたように一面



『乍浦志』より。左端一葉を省略した。





の平野であるが、乍浦の周辺だけは海に面して海拔百メートル内外の山陵が連なっていることを知っていたからである。海に面した山地とその裾の入り組んだ地形の形成する湾が港市としての乍浦の成立に地理的な条件を与えた。また防衛に適した山地に囲まれた湾が、乍浦を軍事的にも重視させる結果となったのである。

やがて正面には海が現れる。乍浦の市街は左手にある。だが近づいてみると正面に拡がる海は埋め立てられ、完成したばかりの無人の土地が拡がっていた。フェンスが巡らされ正面に守衛所があって「東方大港」と表示してある。開放経済のもとで乍浦の開発には、孫文以来の夢が託されているのである。一九三〇年代にすでに一度は、東方大港計画が発足し、当時の測量のさいに打ち込まれた「東方大港」と書いた標識が現存していることを今度の旅で教えられた。

ただしこのあたりの海は遠浅なので、素人目には大型船の着岸には、あまり適していないように見える。実際、すでに完成している「新港」と名づけられた客船用の埠頭は、この広い埋め立て地から、さらに海にむかって長い棧橋を延ばした先にある。舟山島の定海へむかう定期航路の船が着いていたが、たまたま干潮で、中型の連絡船の舷側は埠頭の平面より遙に下になっていた。むしろ東寄りの山陵地帯の下に沖にむかってパイプ・ラインを伸ばした原油バースの方が大型タンカーにとっては有利で将来性が感じられた。

平湖からの道が「東方大港」の埋め立て地に突き当たって左へ折れると、間もなく市街に入る。海をさえぎるように山が迫り、その山を楯にとるようにして、城郭に囲まれたかつての乍浦鎮の旧跡がある。城壁はすでに撤去されているが、城をめぐる堀が残っているのです。かつての方形の城跡を容易にたどることができる。港と旧城の城壁までは一キロほど距離があるので、旧城のあたりでは、ほとんど海の存在は意識にのぼらない。

現在の市街はむしろ旧城の南門から海寄りの方向に発展している。これは近代以前の傾向であり、日本むけ商店も海沿いの海塘街にあったと教えられたのは、予想外の事実であった。漂流民の記録には、城壁の出入についての言及がほとんど見られないので、彼らが寝泊まりさせられた宿舎も城内にあったものと思いきんでいたのである。

あらためて乾隆二十二年（一七五七）刊の『乍浦志』を読みかえしてみると、当時すでに「街路は四達し商店が櫛比するが、南門から海口にかけてがもっとも賑わう」としている。さらに注を加えて「開海以前は荒廃が甚だしかった」と

ある（巻一、城市 四丁裏）。乍浦の繁栄が出海貿易にある以上、港と城内をつないで市街が発展したことは、当然であつたともいえる。

現在では海塘街付近はいくらかさびれた様相だが、上海方面からの海岸沿いの道路沿いと南門前の道路（南外大街）の左右には茶や果物や雑貨を売る店が左右に並んで賑やかである。南門外には堀を背後にして魚市場があり、門内すぐの左手は広場になっていて劇場がある。かつて門の入口に架かっていた小さな石橋がわずかに門の跡を示している。南外大街の賑わいから、港市の繁栄の残映を偲んでみる。

天后宮——港市の歴史背景

近世においては杭州湾の海に面して石積み的大海塘が築かれていた。海塘は基本的には海侵から陸を守る防波堤であるが、時代によって海に対する防衛施設をも兼ねた。乍浦では海に面した片側町はいまも海塘街とよばれている。かつてはこの街に、日本むけの商人が店を構えていたとのことである。現在、海は東方大港の埋め立て地となっているから、海塘街の正面は大港との境界となる塀である。

徒歩で旧城から海塘街へ出るには裏町の路地をたどって行く。南塩廠街とか洋衙攻弄とか想像力をかきたてる名の町に混じって石畳の「銅局弄」という小路があった。日本銅から輸入した棹銅に刻印を施した場所だという。江・浙で「弄」とは北京の胡同に相当する語である。あるいはこのあたりに弁銅の官局、民局の両局があったのかもしれない。

夏の光のもと白く光る埃っぽい海塘街を進むと、やがて右手の埋め立て地が尽きるとともに街も終わって、海にむかって小さな岬となる。かつては苦竹山とよばれ、海商の街にふさわしく航海の守護神である天后聖母を祀る天后宮（天妃宮）があった。中川忠英の『清俗紀聞』は長崎に来航する中国商人からの聞き取りによって江南の風俗をまとめた大作であり、たとえば海外渡航にかんする記載には、乍浦仕出しの船の免状をそのまま写し取っている。このため私は、同書の巻十二所載の「天后廟」の図は、乍浦のそれを祖形としているのではないかと想像していた。だが左右に下馬牌を立てた表門、内門を備えた二層の本殿、という『清俗紀聞』の図とは相違して、天后宮跡は空き地になり、瓦屋根の小

さな建物がぼつんと残っているばかりだった。

日本人漂流民の乍浦での経験には、しばしば芝居をみたことが記されているが、それはあるいは天后宮の祭日に廟外に戯台を作って催されたという芝居興行であったかも知れぬ。この女神は最初は天妃とか媽祖とかよばれ、宋代の福建興化府湄州の官吏の林氏の娘が昇天して海上の守護女神となったものだという伝承がある。このためとくに広東・福建系の海商の信仰が篤かった。国家もこれを守護し、清の康熙二十三年には天后と封贈された。マカオの地名の起源となった媽祖廟はもとより、上海にも、沖繩の那覇にも天后宮の存在したことが知られている。それはそのまま広東・福建系の海商の影響を示すものでもある。

『乍浦志』では、乍浦の天后宮の起源は未詳とあるが、少なくとも明代からこの場所にあったことは確かである。他に『乍浦志』（巻一 十三丁）によると、海禁後に乍浦にはいくつかの福建系の商人の会館が作られ、そこにも天后宮が祀られたという。すなわち南門内の三山会館内、南門外の肅山街の莆陽会館（康熙四十五年）、興化の諸商人が建てた鄞江会館（乾隆十三年）、汀州商人たちが建てた会館（乾隆十四年）がそれである。この記述は乍浦における福建商人の幫の様相を知る手掛かりでもある。

天后宮旧跡あたりから周囲はやや高く、小丘陵をなしており、苦竹山とよばれた時代の名残がある。先端には天妃宮砲台が残っている。砲台の起源は雍正七年（一七二九）に遡るが、何度も改修を重ね、現在の砲台は同治十三年（一八七四）のものである。三門の砲が残るが、二門は道光年間の前装式鑄造砲、一門は「江南製造局光緒甲申年造」（光緒十年＝一八八四年）の銘のある近代的な後装砲であった。

歴史にむかって

上海図書館で最初に『乍浦備志』を閲覧したとき、巻頭に掲げられた「前明乍浦城図」「本朝〔清〕乍浦城図」という二枚の絵図に湾内に停泊する大型唐船が描かれていることが印象に残った。乍浦の主要な港は、西からの風を苦竹山にさえぎられ、東側は湯山、観山という一連の山に囲まれた湾であった。絵図によると、湾のもっとも奥まった部分に開

門があり、海からの出入を管理していた。ここからは、旧城鎮の南門も近い。

現代の乍浦の再開発は西寄りの地域から次第に東にむかって進んでいる模様で、いちばん西側では「東方大港」の埋め立てが完成し、天后宮の裏手（東側）では、大きなタンカーが解体中で、なかば工業化している。湾奥の旧閘門付近も埋め立てられて、雑草の生えたとりとめもない印象の空き地となっている。

もっとも変化の少ないのは東寄りの観山側である。海になだれこむ急傾斜の山裾には人家がまつわり、車も通れない狭い道路が湾口の方へむかっている。かつては先端に西山角の砲台が設けられて、天后宮砲台と相対して湾を守っていたらしいが、この砲台は残っていない。港はさほど広くはないが、多くの漁船が繋がれている。

*

歴史的にふりかえってみるならば、乍浦は巨視的には南岸の寧波と相対して杭州湾を扼する形勢にあり、「浙西の海門」と称せられていた。杭州湾北岸の地は古くから「海塩」（地名）を中心に塩田が発達した。海塩県はすでに秦の時代に存在していたとされる。その一部を割いて平湖県が設けられたのは、明の宣徳五年（一四三〇）であった。

乍浦そのものが歴史に登場するのは、これより早く、唐の昭宗の乾寧四年（八九七）、呉越王の錢鏐が義和、金山、上海、澈浦とならんで海塩の東境の地である乍浦に「鎮遏使」という職を置いた頃からである。郷土の豪傑を鎮遏使にして各地を治めさせた、と伝えるから、このころ郷村の長をとまかくも権力の末端に組み入れられたものであろう。隋の煬帝が長江南岸の京口から蘇州を経て余杭（杭州）にいたる運河・江南河を築いたのは、これに先立つ大業六年（六一〇）のことである。運河に近い乍浦のあたりまで国家の手が及んで来たのも当然であつたともいえる。

南宋に入ると江南の開発が進み、杭州が都市として発展した。乍浦には水軍設統という軍職が置かれた。水軍が配備されたことは、首都・杭州を防衛するための戦略的な見地によるものか、乍浦自体が守るに値する要地となっていたのか、にわかには判定できない。少なくともこの頃から、乍浦の港湾としての機能が認められたものといえようか。

元は乍浦に市舶司を置いた。市舶司は外国船の出入を管理する税関兼外交機関のようなものであるから、乍浦は港湾として、初めて国際的な地位を得たものといえる。だがこの記述は『大清一統志』にあるのみで、傍証がない。『元史』

食貨志、市舶の条によれば、元が泉州、慶元、上海、澈浦に市舶司を置いたのは世祖の至正十四年（一二七七）である。澈浦は現在の海塩県澈浦である。一統志の記事は澈浦を乍浦と見なしたのか、あるいは市舶司の務（分所）が乍浦に置かれたのか、さらに検討を要する。⁶⁾

明の洪武十九年（一三八六）には、信国公湯和を乍浦守禦千戸所に任じ、ここに初めて城を築いた。城壁は方形であったという。上海を初めとする江・浙の築城は十六世紀半ばの嘉靖期に倭寇対策として行われた事例が多いから、上海にくらべれば乍浦の方が遙に古い。築城は都市としての乍浦の発展をさらに一歩進めるものであった。

浙江の沿岸は十六世紀に入ると、しばしば倭寇の侵略を受けた。十六世紀の倭寇は十四世紀のそれとは性格が違って、七割は中国人、真倭は三割という状況になっていたが、江南一帯が侵略を受けたいわゆる「嘉靖の大倭寇」のさいには、嘉靖三十二年（一五五三）に城そのものを陥された。『籌海図篇』巻八の「寇踪分合始末図譜」によると、この年、乍浦を襲ったのは、日本と中国を股にかけて活動し、種子島への鉄砲伝来にも関係した倭寇の頭目として著名な王直だったようである。この時期、すでに城壁は著しく損じていたらしく、翌年、早速、修復が行われた。周囲九里十三歩、高さ二丈。幅一丈五尺、別に哨樓を設けて防備を増強している。

江浙一帯の地方志には、倭寇にともなう伝承が少なくないが、『乍浦志』でも、嘉靖の倭寇にさいして城隍廟の神威を伝える伝承がある。すなわち城が倭寇のために陥落したさい、城隍廟の神が鬼兵（日本流に訳せば「神兵」）を率いて門を出た。倭寇はこれを追って廟内に入ったが何もいなかったため、始めて神であったことを知り、こぞって神像を拝し、民を殺戮することを止めた、というのである（『乍浦志』所引の「海塩県図経」）。

清朝に入ると、雍正二年（一七二四）乍浦水師營を設け、八旗（常備軍）の駐屯地とした。水兵五百名、甲兵千六百名、綠營（漢人の軍）水兵四百名、戦船十八隻という規模である。同七年（一七二九）、杭州から副都統と満州水師營を移した。のち海浜の惹山、天后宮、西山角、独山寨に各々、砲台を置いて海からの備えとした。

このように八旗軍の駐留する軍事的な要地と位置づけられたことは、十九世紀のアヘン戦争において乍浦が激戦地となる遠因をなすものであった。

またのち海防同知の職をこの地に置く。雍正元年以降、この職に海関の管理を兼務させたので、出海を管理する上で、中国貿易船や漂流民送還にも関係する職となった。

日本むけ貿易港としての地位

商港としての乍浦の興隆は、十八世紀の後半以後のことである。清初には、台湾に依っていた鄭成功一族の抵抗を防ぐ目的で海禁政策がとられていたが、三藩の乱（一六七三〜八一）が終息し、一六八三年に鄭氏もまた降伏するとともに遷界令は撤廃され、康熙二十四年（一六八五）には、全面的に海禁を解き、江海関、浙海関、閩海関、粵海関を置いて、出海貿易を認めるとともに外国船の来航通商をも許す措置をとった。浙江では寧波府に浙海関を置くとともに、各地に海関口十五を置いて実務を行った。乍浦はその海関口の一つとなった（『乍浦志』巻一）。

出海政策の結果、税海口とされることによって乍浦の港市としての位置は向上したのではないかと思われる。康熙四十七年（一七〇八）、商人が米の海外輸出を計った結果、江浙の米価が騰貴したため、防止策として一時的海禁をもとめる上疏があった。康熙帝は海禁策を認めなかったが、戸部に審議させて「江南の崇明、劉河および浙江の乍浦、定海の各海口」において商人が食用以上の量の米穀を船に積み込むことを監視させている（『清実録』（六）、三二八〜九頁）。

二年後の康熙四十九年（一七二〇）には、福建の凶作にたいして江・浙の米十萬石を海上輸送したさいには乍浦を積み出し港とした。乾隆二年（一七三七）の福建の凶作を救うために湖南の米穀を輸送したさいにも、積み出し港は乍浦とされ、同七年、八年にも米の積み出しが行われた。逆に乾隆二十年（一七五五）の浙江の凶作にあたっては、広東・福建などの米が乍浦を通じて搬入された（『乍浦備志』巻六 閔梁五丁）。

日本側からみれば長崎来航の中国貿易船は海禁解除を機会に激増している。一六八四年には九艘にすぎなかった中国船は、海禁解除の八五年には七十七艘、八六年八十七艘、八七年百二十九艘、八十八年一七四艘に達した。これらの中国船は、日本側で需要の大きかった生糸、絹織物、薬種などを持ち渡るとともに、銀と銅を獲得して積み帰った。

ただし日本むけの貿易港としての乍浦の登場は多少、遅れている。すでに述べたように乍浦を起帆地とすることが確

認できる初例は元禄五年（康熙三十一年＝一六九二年）の四十九番寧波船である。ついで正徳三年（康熙五十二＝一七一三）、三十三番台湾船が乍浦から出港したことが知られる。

「殊ニ乍浦と申所より此度出船仕候、其所より之手筈見せ申候」（唐通事会所日録）。

その後、『華夷変態』にみる限りでは享保三年の十六番南京船、同六年の二十四番南京船、七年の二十番咬啗吧船、八年の二十六番寧波船、二十九番広南船、三十一番南京船、十年の五番東京船、十五番広南船、十七番東京船、十一年の四十一番厦門船、四十二番広南船、十三年の十一番寧波船などが、乍浦を起帆地としたり、乍浦に寄港した上で来航している。

康熙五十六年（一七二七年、日本の享保二年）一月、清朝は中国人の出海貿易を禁止し、外国海商の来航するもののみを受け入れることとした。ただし日本向け貿易は例外として出海を許した。「凡商船照旧東洋貿易外、其南洋呂宋、咬啗吧等処、不許商船前往貿易」（『清実録』（六）六五八頁）。貨幣の材料とするため日本からの銅の輸入を欠くことができなかつたからである。

出海貿易の禁止にともなつて、外洋貿易は広州の粵海関、南洋貿易は漳州の閩海関に限って受入れることを定めた。このように地域によって貿易の受入れ地を限定することによって管理・統制を行うのが清朝の基本政策である。この頃から日本貿易が江・浙に集中して行くのは、日本むけの主な商品が江・浙の生糸、布地であったことに加えて、貿易統制の必要から生じた政策であつたと考えられる。乾隆二十二年（一七五七）、清朝はさらに外国海商の来航を制限し、粵海関（広東）のみに限つた。広州一港を開港場に限定する政策は一八四三年の南京条約による五港の開港まで存続することとなる。この場合も、日本貿易は例外とされた。

乍浦の港市としての発展を考える上で国内商品の積み入れ港として果していた役割も見落としてはなるまい。『乍浦備志』は、税関収入のうち五分の二は木材、五分の二は砂糖および日本からの貨物、残りは雑貨によるとしている。材木は多く福建から運ばれ、砂糖は広東が三分の二を占め、残りが福建からもたらされた（巻六 関梁 五丁裏く六丁裏）。

「備志」は、道光期の成立であるが、それより古く日本漂流民で、砂糖、木材が取り扱われることを目撃した者がある。

「チャボ浦〔乍浦〕と申すは、日本へ積出す荷物、日本より積込む荷物、蔵入れ、蔵出し致す所にて、大船、小舟三、四百も、絶へず居り申し候、七、八百石積みの舟へ、砂糖ばかり積み切り、毎日く、舟六、七艘づゝ水揚げいたし、生魚舟、小舟ながら百四五十艘、毎朝百丁もこれ有る浜にて、市これ有り、押分られず候……又チャボ浦の材木夥敷、千石舟に三百盃も積有、南京の町の内、川を材木筏に組み、日用〔雇〕人足、川上へ□に上る、材木にて、外の舟は川内往来不成」〔□は原文虫欠。「紀州日高郡志賀屋伝蔵舟漂流人覚書」〕。

この漂流民たちが乍浦を経過したのは安永九年（一七八〇年）であり、砂糖・木材の積み入れ港であることを記した漂流記録としては唯一の例でもある。偶然ながら同じ年に乍浦仕出しの中国商船が房総の千倉に漂着している。その記録には乍浦の対日銅貿易については言及しているものの、国内の貿易については触れていない。

正徳新令と弁銅額商

乍浦が次第に主要な日本貿易港となっていく上で、十八世紀以降、日本側が唐船貿易の制限を行ったことは、大きな意味をもった。とりわけ正徳五年（中国の康熙五十四年＝一七二五年）のいわゆる正徳新令（海舶互市新令）は長崎入港の中国船の船数を制限し、それを管理するために「信牌」を発行して統制するという政策を打ち出し、以後の近世日中貿易を規定する結果となる⁹⁾。

山脇悌二郎氏によれば、正徳新令の基本は日本産銅の輸出量を切下げ、これに見合った船数・貿易銀高を圧縮することであった。唐船へは定高口で年額三百万斤の銅を売ることとし、唐船の入港定数を一カ年三十艘に限ることとした。さらに唐船の積渡る品に特色をもたせるために地方別に起帆地を定めて、信牌を配分した。この結果、たんなる中継貿易地であつて土産をもたない普陀山船〔舟山列島〕には信牌は与えられないこととなる。新しい配分による船数は南京船十艘、寧波船十一艘、厦門船・台湾船・広東船各二艘、広南船、暹羅船、咬啣吧船各一艘であり、起帆地別に積荷の銀高も定められた。

その後、取引きされる銅高、入港船数はさらに制限されるが、信牌による統制という基本政策は幕末まで存続するの

である。

この配分に不満をもった広東、福建系統の商人が帰国後、江・浙系統の商人が日本と結託したと称して訴えを起したが、日本銅の輸入継続をのぞむ清朝は、いったん日本側の支給した信牌を官府におさめ、出航準備の整った船から信牌を渡して長崎へ赴かせることで調停を計った。

この結果、訴えを起こした広東、福建系商人は名目上は目的を達したかにみえるが、実質的には結束の固かった江・浙商人が手をまわして広東、福建系商人に日本むけ商品が集荷できないようにしたので、結局、広東、福建系商人の没落を招いたとは山脇氏の説くところである。

ただし江・浙商人の勃興は、かならずしも新令とその後の中国商人内部の抗争の結果とは思えない。幕府は新令の施行にあたって正徳四年入港の中国船の出港を引き留め、長崎に揃った五十三艘の唐船船頭にたいして、先に定めた配分にしたがって、二年分の信牌を割り振ったのであるが、この時点で、配分の基本となった長崎入港の中国船の実勢そのものが、明らかに江・浙仕出しの船の優位を示しているからである。すなわち正徳四年に引き留めた船のうち、十二月までに出港を許した船数を除くと、正徳五年初めには、長崎における中国船の数は四十七艘となり、その内訳は、南京船二十艘、寧波船二十二艘、厦門船二艘、台湾船二艘、広東船一艘、広南船、暹羅船、咬啣吧船各一艘であった。南京、寧波船にたいして年度をわけて四十二枚の信牌を与えたのは、この実態を前提としたにすぎない。

中国にとっては貨幣材料としての銅輸入が至上命令であり、その対価として日本側がもとめるものが絹糸と絹布であった以上、絹生産地である江・浙の位置が有利に働くのは当然であった。乾隆二十五年に一時、絹糸、織布の輸出は禁止されるが、とくに日本貿易船に対しては二百万斤の銅輸入をまかなうために、絹布の輸出を認めた事実があることは傍証となろう。この時、浙江の乍浦、江南の上海の二つの出口に限り、十六艘分、毎船三十三捲分、合計五百二十八捲の緞紬の輸出を許可することを定めている（『清朝文献通考』卷十七 錢幣五および卷二十三 市糶二）。ちなみに一捲とは重量単位で百二十斤に相当した。

日本では、信牌を割り振った出港地の土産品を積むことを義務づけたが、視点をかえれば指定地の土産さえ積み渡れ

ばよいわけである。このため現実には中国商人のあいだで信牌は売買の対象となった。普陀山船に信牌が与えられなくなった結果、中継貿易としての機能を代わりに乍浦が果たすようになったのではないかというのが、私の仮説なのだが、現況ではあくまで仮説にとどまっている。

銅貿易にかんしては、その後、雍正六年（一七二八年、日本の享保十三年）、江浙商人八人を選んで「総商」とし、銅貿易を管理し、必要銅額の輸入に責任を負わせた。

その後、官商一家と民間の額商十二家を定めて、協力して日本銅を輸入すべきことが定められた。最初に官商として名の現れるのは、范毓蘊である。はじめて長崎貿易を行ったのは乾隆三年、継続的に銅貿易に従ったのは同八年であったという。この後、王世榮、錢鳴萃、王履階、程洪然、汪永增、王宇安・汪氏、王氏（人名不詳）などが、この制度が廃止される幕末の咸豊十一年（文久元年・一八六一年）まで弁銅官商の地位を継いだことが知られている。

額商の名は定額の銅を収めることを義務づけられことに由来するという。乾隆十四年（寛延二年・一七四九年）に官商范清洪（毓蘊の子）が民商十二人とともに十五艘を長崎に送ったが、この年以後、十二家の民間商人が毎年十二艘を長崎に派船し、資本銀二十八万八千余両をもって百五十万斤の銅を輸入することになった（『清朝文献通考』巻十七、錢幣五）。この年をもって額商十二家が成立したものとみなされている。

さらに乾隆二十年には、日本銅の輸入を願う民間商人には、すべて十二家額商の名義によって行うよう定めた（『清朝文献通考』同上）。なお十二家額商の成立時期や十二という定数については、日本側の配銅証文の検討の上にとって山脇悌二郎氏が疑問を提出しておられるが、ここでは触れる余裕がない。乍浦と日本の関連というならば、この弁銅商人の会館が乍浦に置かれたことが、日本の開国まで、同地と長崎とのむすびつきを決定づけたといえる。

なお十二家額商について、安永九年（一七八〇年、乾隆四十五年）に房総の千倉に漂着した乍浦仕出しの唐船「元順号」の船主・沈敬瞻が、日本人の質問に答えて、現在、長崎通いの唐船は十三艘であるが、うち六艘は范氏を称しているがじつは官船であり、残る七艘は額商十二家の船である。額商は創設時には十二家であったが、いまは七家になっている、と述べていることを付け加えておく。沈によれば七家とは、沈雲瞻、王履階、高山輝、呉有光、兪会時、楊岳懷、呉鳴

鸞であり、このうち沈氏は即ち自分・沈敬瞻と同宗であるとしている（漂客紀事^⑩）。

乍浦には官商と民商の両局が会館を置いて貿易の実務を差配していた模様である。とはいえこの事実を証明するのは、つぎに掲げる天明八年（一七八八）に漂流して広東省へ漂着した松前の松栄丸の乗組員たちが、乍浦へ送られ、送還されるさい、この会館から与えられた乾隆五十五年（一七九〇）の文書によるしかない^⑪。

両局会館

每接長崎松前難民伊兵衛等拾壹／人、呈称遭風漂至 天朝、得蒙矜恤／現在雖衣食豐盈水土服習、然故郷／之念切切、奉願早求帰国等因、今両／館公議本因、即送你們帰里、目下已／局春分節氣東南風、當今之時不敢／放膽送往、俟三月間、両局回棹船来／至四月内発弁出口、即便両局分送／你們帰国到長崎也、

乾隆五十五年歲次庚戌正月三十 日給、

両局会館印

〔長崎松前難民、伊兵衛等十一人は、難破して清朝に至り、撫恤を受け、衣食を給与され、風土にも慣れたが、故郷を思う念に耐えがたく、早急に帰国を望むという趣旨の文書を提出した。両局会館で検討した結果、すでに春分の東南風の季節にあたっているので、現在は送還しがたい。三月には両局の船が回航して来るので四月には出港、長崎へ汝らを送還すること決定した。〕

乾隆五十五年庚戌の年（一七九〇）正月三十日〕

近世の日中貿易は、建前上、国家は関与せず、民間商人がそれぞれの政府の統制下に貿易をおこなった。このため文献だけからは実態はきわめて見きわめにくい。長崎の配銅証文には、個人商人の名前だけが出て来て、官商の名は一切、記されていないのは、その一例である。乍浦という港市を考える上で独特とも思える不確実性は、このような点にも現れている。

漂流民の送還地として

一方、ほぼ宝暦末年（一七六〇年代）から、日本人漂流民の中国船による送還には、乍浦を起帆地とする船がもっぱら利用されるようになった。これは正徳新令の影響が次第に現れて、享保ごろから乍浦仕出しの船が増加したことの帰結とみなし得る。中国の制度において漂流民の送還地を規定した明文は存在しないからである。¹²

清朝の漂流民送還制度は、まず海禁解除にともなって外国に漂着した中国船乗組員の送還を保障することから始まった。最初、「浜海諸国王」にたいして漂流船員の送還を依頼する命令が康熙二十三年（一六八四）に出される。その後、乾隆二年（一七三七）に、中国沿岸に漂着した外国人にかんしても総督、巡撫クラスの地方官が保護を与え、船と貨物を保管し、送還することを命じた難夷撫恤令ともいうべきものが出され、東アジアの海域における漂流民の送還の制度は相互的なものとして完成したのである。

日本人が乍浦から送還された初見は、乾隆令の実施直後、一七四一年（乾隆六年・寛保元年）に漂出、翌年送還された薩摩船の乗組員である。これ以前に中国漂着・送還、またはルソンなどに漂着して中国経由で送還された日本船は十数例あるが、いずれも漂着地もよりの広東などからの送還である。

薩摩船の場合にしても、たまたま漂着地が舟山列島だったので、最寄りの日本むけ商船起帆地である乍浦が選ばれたにすぎないのであろう。

ただし以後、寧波二、広東一、上海一という事例を除いて、乍浦経由の送還例が増えはじめる。明和四年（一七六七）に乍浦から長崎へ送還された筑前の二艘の船以後、送還船の起帆地が判明するものはすべて乍浦仕出しである。そして乍浦経由で送還されたことが確実な最後の例は、アメリカカ船に救助され、嘉永七年（一八五四）に伝統的ルートによって送還された摂津の樽廻船永力丸の乗組員十一名の場合である。

以後、中国経由の漂流船員送還例はすべて香港、上海などから欧米船による送還となる。日本の開国によって中国の伝統的送還制度は少なくとも日本にかんするかぎり機能しなくなった。

結局、清朝の成立から安政の開国まで、中国の伝統的な制度のもとで送還された日本船の総数は、私が調べたかぎりでは六十二あるが、うち乍浦以外を起帆地とする中国船による送還は十七例、それ以外の五十内外の事例は送還地不明の数を除いてすべて乍浦経由ということになる。ここにあげたのは、あくまで船数であって、現実には一船の乗組員が数個の別グループに分かれて乍浦へ送られる場合もあった。また別の船で漂流した船員たちが乍浦で一緒になった事例も少なくない¹³⁾。

『乍浦備志』には「至于倭船之陟、遇暴風飄泊内地沿海者、憐其窮無所歸、令所在地方官長、申詳該省上司、給与文書、撥差送乍、俟両局洋船出口、帶回彼国、瀕死窮民并亦字如赤子矣」云々とあり、漂着した地域から地方官の責任において乍浦に送り、弁銅の両局の船で送還せしむることを述べている。中国側は慣習として、日本船員の送還をこのようなものとして理解していたのであろう。

ただし漂流民送還が清の認識する伝統的な国際秩序を暗黙の前提としている以上、国毎に朝貢の経路を定めて対外関係を統制・管理する方法が送遷にあたっても援用されたことは見やすい道理であった。現実に漂流民送還の経路をみると、朝鮮については北京から陸路によるコースが、琉球については福州からの貢路をつうじるコースが利用されている。近世の日本は中国と冊封関係をもち、長崎貿易はあくまで官の関与しない民間の行為という建前で行われたものの、現実に銅輸入のために官、額両商が定められ、乍浦に会館を置いて貿易を統制下においていた以上、この半官的な組織が漂流民の送還に責任をもつ結果となったのは、必然ともいえる。

送還地が乍浦に集中の傾向を示しはじめる宝暦年間（一七五一〜六三）が、中国側にとって日本での弁銅の額商十二家を定めたとされる乾隆十四年（一七四九）の直後であることは偶然ではあるまい。

また乾隆二年令にもとづいて省別に難夷への撫恤の細目を定めた「戸部則例」¹⁴⁾は、奉天、山東、江南、浙江、福建、広東の沿海の各省それぞれについて支給すべき衣服や食料の種類と価格を規定しているが、山東省の部分で、朝鮮難民について京師を経て山海関經由で送還すべきことが前提となっている他には、送還経路の規定はない。そして他省が滞在する日数にあわせた衣食の支給のみを規定しているのに対し、浙江省に限っては、この他に提供すべき家屋や送還にあ

たつて与えるべき米穀の量などを規定しており、現実として浙江省からの出海送還を前提とするものと見なし得る。

初め省に到着した日、館舎を提供し（あるいは一人あたり一間相当の房屋を借りて提供し）、酒食を与えてねぎらうこと、その後月二回の割合で酒食を与えること、節季にあたる日にも同様にすべきこと、病気の者に医療を施すこと、病死にあたっては埋葬することなど、いずれも費用を含めて詳細に規定していることは他省にはみられない丁寧な規定である。私が参照し得たのは清末の咸豊、同治期のものにすぎないので、この規定の成立期を確定することはできないが、江南省が安徽、江蘇に分割されていない時期の規定をそのまま踏襲しているから、原型の成立したのは乾隆二年令の実施後、間もない時期と推定できる。

*

現実に送還された日本人の証言は少なくないが、全体として乍浦について、まとまった港市像を提供するようなものではないことは最初に触れたとおりである。漂着地からさまざまの遍歴を経て、最後にある港に着く。そこでは日本語を話すものが出て、漂流後、はじめて言葉がつうじた。まず空き屋のようなところに住居が提供された。布団や着物も提供され、三度の食事が与えられた。——中国では一日二食が習慣であるから、日本式に三食が与えられることも特筆すべき事実だったのである。さらに湯屋や芝居へ行く機会も与えられた。にぎやかな土地であった。いよいよ帰国にあたっては、宴会が催された……数多くの経験を抽象した乍浦像は以上のようなものである。いくつかの口書では、乍浦で世話をしてくれたのが「王氏十二家の問屋」⁽¹⁵⁾などの商人であること、乍浦到着後、間もなく連れて行かれ、身柄を確定するための審問が行われた役所が海防同知署であることなどを記しているが、それはあくまで末端の機関の名称についての関心という程度のものにとどまっている。

中国にたいする、あるいは中国を経過した漂流は、ヨーロッパ系統の文化を経験した漂流よりも数ははるかに多いにもかかわらず、異文化として関心をひくものが少なかつたためか、記録の内容は類型的なものが多い。乍浦についても、全体像をもとめようとした記録は皆無に近い。ただし紀州藩が学者を動員して作った『東航紀聞』⁽¹⁶⁾という編纂物の漂流記にだけ「乍浦真景図」という絵が載っている。景観として乍浦を捉えたただ一つの例である。正面に山があり、手前

に海があつて船が停泊している。そして山裾と海とのあいだに人家が密集し、埠頭らしきものも描かれている。すくなくとも私が現地で乍浦の港を見た瞬間、この図を思い出した程度には、实景に近い。

本漂流は外国船に救助され、メキシコに連れて行かれた天保期（一八三〇～四〇年代）の紀州船の漂流民の経験をあつかったものだが、メキシコの風俗ばかりでなく、帰国にあたって經由した中国についても比較的、詳しい記事を残している。記録を編むにあたって編者は、漂流民善助らに質疑を重ねたが、「言語の尽しかたきは、画図を設けて質問せしもの数十図に及」んだ、という。漂流民の口述にもとずいて画家が描いた風景がどこまで真景を写し得ているのかは、議論の残るところであろう。たしかに「乍浦真景図」は善助の故郷である紀伊の周参見浦（現・和歌山県すさみ町）の風景とも似ていないでもない。画家の作風が微妙に描写に影響しているのではないかと思える点もある。だが、少なくともこの絵が乍浦の真実を写そうとした努力を認識できる程度には、この絵には乍浦の面影が残っている。

善助が乍浦を通過したのは、アヘン戦争直後の一八四三年のこと、乍浦はなお戦火の影響をとどめていたという。一五〇年前の景色を写した絵図、時間の変化を経た現在の景観、歴史的な乍浦はそれらを重ねあわせた彼方に辛うじて存在しているようでもあった。

アヘン戦争、あるいは土地の想起力

乍浦は一八四二年にアヘン戦争の末期に激戦地の一つとなった。事変後、まもない時期に詩集『乍浦集詠』が刊行され、日本にも舶載された。この詩集は殉難した子女を悼む詩を含んでいたもので、日本におけるアヘン戦争にたいする関心のたかまりのなかで、それを抄録した詩集が短期間に二種も刊行され、日本人のアヘン戦争観に一定の影響を与えたのであった。この経過については、すでに論じたことがあるので繰り返ささない。

だがなぜ乍浦だったのか。『乍浦集詠』自体が、アヘン戦争に関連した詩を集めた詩集であったから、という考えは事実反する。私がかつて論証したように『乍浦集詠』は特定の土地を題材とした「竹枝詩」という文学上の伝統のもとに編まれた詩集であり、明代から清代におよぶ範囲の詩人を網羅している。しかも最新の事件であるアヘン戦争にかん

する詩をも含んでいた、というのが実態であった。

それゆえ、むしろ注目すべきは『乍浦集詠』が日本にもたらされた後、もっぱら日本人の側のアヘン戦争にたいする関心にもとずいて抄録され、短期間に伊藤圭介の『乍川紀事詩』、小野湖山の『乍浦集詠抄』の二種の和刻本を生み出し、更にそれが嶺田楓江の読本『海外新話』などに影響を及ぼして行く経緯なのである。

『乍浦集詠』というどちらかといえば地方的な出版物が、アヘン戦争関心という方向づけのもとに凝縮されて行く過程にこそ、かえって当時の日本の知識人の関心のあり方を読み取ることができるのではないのか。言い方を変えるなら、アヘン戦争における乍浦は、現実の歴史における位置よりも、日本ではいっそう強調された形で伝えられた、ともいえる。その歴史的な意味が問題なのである。

乍浦が、そのような特異な位置を占めるようになった背景を考える上で、アヘン戦争情報として急に再評価されるようになった唐風説書の意味を考える必要があると思う。長崎貿易においては、オランダ船同様に中国船も唐風説書の提出が義務づけられていたにもかかわらず、『華夷変態』などに収録された一八世紀中葉以後の風説書は、ほとんど現存せず、オランダ風説書がその克明な内容ゆえにほとんど全て保存されて来たのとは極端な対照をなしている。おそらくは入港唐船の船頭からの聞き書という方法上の限界のため、情報の内容が形式化して情報としての価値を失ったことに原因があるだろう。

これを証明するかのように、アヘン戦争によって事態は一変した。すなわちイギリスとの開戦を伝えた天保十一年（一八四〇）夏の乍浦仕出し唐船の情報にはじまり、戦争終結の翌年にあたる弘化元年（一八四四）まで、前後五年間にアヘン戦争にかんする十九通の風説書が保存されているのである。

その概略については森睦彦「阿片戦争情報としての唐風説書」が要領よく要約しているが、¹⁸情報を提供したのが乍浦の弁銅商船であるので、戦争の実相については、乍浦についてとくに詳しい傾向がある。天保十一年冬（一八四〇年）子一（三番船風説書では、六月二十四日、乍浦にイギリス軍艦が現れて砲撃を行った小事件についても報知がある。天保十三年寅冬（一八四二年）提出の寅三（五番船の風説書では、同年四月九日の乍浦占領、婦女子を含む千余の戦死者を出

したことを含め、南京条約の締結までの最新の経過が記されるとともに、乍浦では官商王氏の日新、全勝の二船と貨物船三艘も焼かれ、太平船は洋上で拿捕されたが、かろうじて脱出したこと、前年、長崎から帰帆途上の王氏源宝船は九月まで舟山で抑留されたことなど、なまなましい事実を伝えている。

この一連の唐風説書の価値については、佐藤昌介氏が「乍浦での伝聞によるもので、そのために視野が限られそのため誤伝または希望的観測が多分に含まれ、また清側の徹底的な敗北を故意に糊塗した形跡さえ窺われる」という判断を示している。唐風説書史料にたいする客観的な評価としては妥当なものといえよう。だがじつは、乍浦での伝聞ゆえに「視野が限られて」いたまさにそのことが、当時の日本人にたいして、とりわけ乍浦という土地を特別に注目させるという役割をも果たしたのではなかったらうか。

『乍浦集詠』は刊行された当年である道光二十六年（一八四六年・弘化三年）のうちにいち早く舶載された。そして翌弘化四年に御文庫と昌平坂学問所に各一部が収められるとともに、老中、若年寄などの幕府高官に購入されるに至った。一連の唐風説書によって、乍浦という土地の存在が強調されていたことが『乍浦集詠』という書物にたいする関心を準備していたように思える。

乍浦は近世の海禁制度のもとにあっては、具体的に手に触れることは不可能な外国の港市であった。その反面、たとえ客観性に欠けるにもせよ、この地にかんする知見は、他の外国の土地にくらべて著しく多かった。このような逆説的な立場が、アヘン戦争という事件を契機にして乍浦の位置を浮かびあがらせた。あるいはより正確には、乍浦という土地が被ったさまざまな残虐、暴力をつうじてはじめて同時代の日本人は、アヘン戦争という隣国の事件を、具体的なものとしてイメージし得たのではなかったらうか。

歴史的な認識の転換は、具体的なものへの認識の深化をつうじて実現される。であるならば港市・乍浦の存在、いやむしろ乍浦にかんして日本人が形成してきたイメージは、そのような転換に一つの支点を与えた、ということもできるのではないだろうか。

注

- (1) 大庭脩「乍浦集詠」乍浦へ還る」／『東方』一九九二年一月号。
- (2) 乍浦にかんする地方志としては、つぎのものがある。
 - まず乍浦における清代文人の先駆的な存在である李潜夫の『乍浦九山補志』。山水志の体裁であるが、乍浦志の祖型となった。康熙四年（一六六五）編纂。民国五年（一九一六）重刻本が東洋文庫にある。
 - 宋景星編『乍浦志』六卷、首一卷、末一卷。乾隆二十二年（一七五七）序。乍浦志統纂一卷、乍川題詠統纂一卷を増補した乾隆五十七年（一七九二）増刻本が天理図書館にある。
 - 鄒璟編『乍浦備志』三十六卷、首一卷。道光六年序。補刻本は道光二十三年（一八四三）。
 - 許河編『乍浦統志』六卷。道光十九年（一八三九）序。道光二十三年（一八四三）刻本。
 - 『乍浦志』増刻本、『乍浦備志』補刻本、『乍浦統志』の三編は、近年、『中国地方志集成』郷鎮志專輯二十（上海書店 一九九二年）に影印で収められた。
- (3) 『通航一覽統輯』巻七。
- (4) 浙江省測繪局『浙江省地圖冊』（中華地 図学社 一九八八年）。
- (5) 石井研堂編『校訂漂流奇談全集』。『通航一覽統輯』巻九十八所引の「漂流奇談」は同系統だが小異がある。
- (6) 市舶司の機能や位置づけについては桑原隲蔵『蒲寿庚の事蹟』（平凡社東洋文庫一九八九年復刻本）に詳細な記述がある。
- (7) 『大日本近世史料・唐通事会所日録』六、一九四頁。正徳三年十月十九日条。
- (8) 国会図書館蔵「漂流記叢書」第三十（写本）。
- (9) 山脇悌二郎『長崎の唐人貿易』（吉川弘文館 一九六四年）とくに一三九頁以下。
- (10) 児玉南柯「漂客紀事」／関西学院東西学術研究所資料集刊十三―五『安永九年千倉漂着南京船元順号資料』所収。
- (11) 吉田篁墩『近聞寓筆』巻二「記自廣東還人言事并序」（文政六年刊本）この記事は、乗組員の一人、吉太郎からの聞き書（漢文）。『通航一覽』刊本所引の文と小異がある。原文には返り点があるが、これを除き、句読点は引用者が付けた。おそらくもっとも判断が分かれるのは、私が「等因」を近世公文書の慣例にしたがって前文を要約した「云々」の意味と解釈したこ

とであろう。なお原文に「共十二行百五十三字」と注記があるので、改行箇所を示しておいた。ただし現実には「百四十三字」しかない。

(12) 拙稿「東アジアにおける漂流民送還制度の成立」／『調布日本文化』四号（一九九四年）。

(13) 拙稿「東アジアにおける漂流民送還制度の展開」／『調布日本文化』五号（一九九五年）の付録として「中国から送還された日本船全覧」を載せたが、さらに改定したものを「漂流民送還制度の形成について」／『海事史研究』五十二号（一九九五年）に掲げている。

(14) 『欽定』戸部則例』（咸豊）九十九卷本。卷八十九 蠲恤八 撫恤番夷事例（第六十二冊 五十八丁～六十三丁）。おなじく同治四年一〇一卷本、卷九十（五十八丁～六十三丁）。内容はまったく同じである。

(15) この問屋が貿易実務を仲介する「牙行」であることについて、松浦章「乍浦の日本商問屋について」／『日本歴史』三〇五号（一九七三年）という精緻な研究がある。

(16) 岩崎俊章『東航紀聞』／『日本庶民生活史料集成』五巻 漂流（三一書房 一九六八年）。原本は国会図書館蔵。拙稿「『乍浦集詠』とその影響」／『調布日本文化』三号（一九九三年）。

なお本節で言及した書はつぎのとおり。

○沈筠編『乍浦集詠』十六巻 道光二十六年（一八四六）乍浦刊。

○伊藤圭介『乍川紀事詩』上下二巻。嘉永元年（一八四七）名古屋刊。

○小野湖山『乍浦集詠抄』四巻、嘉永二年（一八四八）江戸刊。

○嶺田楓江『海外新話』五巻、嘉永二年刊。

(18) 森睦彦「阿片戦争情報としての唐風説書」／『法政史学』二十号（一九六七年）。

(19) 佐藤昌介『洋学研究史序説』（一九六四年）三二二頁。