

幕府第一次上海派遣官船千歳丸の史料(下)

沖 田 一

Ⅱ 歐 文

(三三) North-China Herald, December 24, 1853—

December 28, 1861.

本紙は近代東洋關係の研究に必須な史料であると思ふ。然し本紙を創刊號より完全に所藏してゐる場所は我國にはない。東洋文庫が所藏してゐるのも僅か一部分である。私は必要があつて、本紙の創刊號である一八五〇年度分より、凡そ一八八〇年度までを閲覽した。千歳丸關係で米澤秀夫氏は、その「上海史話」中本紙に言及されて居るが、引用されてゐるのは極く小部分である。又長崎の古賀十二郎氏も本紙を参照したと云はれるが、どの部分を参照されたのか分明でない。

上海でも本紙を完全に所藏してゐるのは一箇所で、

それは發行所のノース・チャイナ・ヘラルド・アンド・デイルリー・ニュース社である。然し同社は所藏してゐるのみで、一般に開放してゐる譯ではないから、その閲讀には非常に不便である。それで私は、そのファイルは完全でないけれども、その初期の部分を公開の亞洲文會(North China Branch of the Royal Asiatic Society)圖書館で閲讀した。東洋特に中國關係圖書の所藏では、東洋屈指と云はれる上海徐家匯天主堂附屬藏書樓にも、本紙はない。

亞洲文會で利用し得るのは、創刊號より一八五六年の前半まで、及び一八五七年より一八五九年末に至る期間で、一八五六年の後半は缺號となつてゐる。又同會では一八六〇年より後十年分の重要期間を缺いてゐる。それで亞洲文會に缺けて居る部分を補ふため、私

は特にノース・チャイナ・ヘラルド・アンド・デイリー・ニュース社に乞ふて、同社編輯局の片隅でその貴重なファイルを閲覧した。

因にノース・チャイナ・ヘラルドは週刊紙であり、この姉妹紙であるノース・チャイナ・デイリー・ニュースは日刊であつて、一八六四年創刊されたものであるが、内容は兩者大同小異である。所藏箇所はノース・チャイナ・ヘラルド・アンド・デイリー・ニュース社のみである。

本紙の創刊は一八五〇年八月で、日本向け上海を出帆した船舶の記事が初めて見えるのは、一八五三年一月二四日紙である。即ちロシア汽船 Vostock 號が同年同月二一日日本向け出帆して居る。私は本稿で、Vostock より千歳丸上海入港の前年である一八六一年に至る間の、上海より出發した日本向け外國船に注意し度い。それには私が纏めた一覽表を掲げて、千歳丸派遣以前の情勢を知る一端とし度い。

日本年號	西曆	延回数	英米	其他	商船	軍艦
嘉永六年	一八五	四	二	二	五	
					種別	

安政元年	一八五	五	四	一	一	四
同 二年	一八五	三	二	一	一	二
同 三年	一八五	三	三			三
同 四年	一八五	二	一	一	一	一
同 五年	一八六	一七	一〇	四	三	一〇
同 六年	一八六	二七	七	四	三	二〇
萬延元年	一八六	一五	四	七	元	一四八
文久元年	一八六	一五	二	四七	一八	六
(三三) North-China Herald, January 29, 1859.						

一 在上海英國領事ロバートソンが、上海在留英國民宛、日本と密貿易をすることを禁じた告示があり、それまで密貿易が行はれてゐたことを證する史料として興味のあるものである。

(No. 3) NOTIFICATION

British Consulate,
Shanghai, 28th January, 1859.

The undersigned has to notify that under instruction from Her Majesty's Government, the *Inflectable* has been sent to Nagasaki, and Yedo to

inform the Japanese Government that Her Majesty's Government are not privy to any British Subjects carrying on any illicit Trade with Japan,

if such should be attempted, either before or after the exchange of the Ratifications of the Treaty, but that Her Majesty's Government highly disapproving such conduct, will not extend their protection to any British Subjects who may violate the laws of the Japan.

To the British Community,

Shanghai.

(三三) North-China Herald, December 8, 1860—

August 9, 1862.

千歳丸の前身 Armistice 號が、一八六〇年一〇月四日上海に初入港し、上海—長崎間を往復し、幕府がこれを購入して千歳丸と命名し、上海に入港するまでの記事を次に纏めて掲げる。

D. B. Robertson,

H. M.'s Consul.

Arr. or Dep.	Date	Vessel	Flag & Rig	Tons	Captain	From	Date of Dep.	Destination	Cargo	Consignee
Arr.	1860—10—4	Armistice*								Harkort & Co.
Dep.	1860—12—11	"	B. bark	358	Richardson			Nagasaki	Sundries &c.	A. R. Tilby
Arr.	1861—1—9	"	"	"	"	Nagasaki	1—2		Sundries	"
Dep.	1861—2—9	"	"	"	"			Nagasaki	Sundries &c.	
Arr.	1861—3—8	"	"	"	"	Nagasaki	3—		Sundries	A. R. Tilby

Dep.	1861— 3—25	"	"	"	"	"	Nagasaki	Snadries &c.	"
Att.	1861— 4—30	"	"	"	"	"	Nagasaki	General	
Dep.	1861— 7—21	"	"	"	"	"	Nagasaki	Snadries &c.	A. R. Tibby
Att.	1861— 8—31	"	"	"	"	"	Nagasaki	General	"
Att.	1861— 11—27	"	"	"	"	"	Nagasaki	"	"
Dep.	1861— 12—15	"	"	"	"	"	Nagasaki	Snadries	"
Att.	1862— 1—16	"	"	"	"	"	Nagasaki	General	"
Dep.	1862— 2—14	"	"	"	"	"	Nagasaki	Re-expt.	
Dep.	1862— 3—28	"	"	"	"	"	Nagasaki	"	J. Maitland & Co.
Dep.	1862— 4—4	"	"	"	"	"	Nagasaki		
Att.	1862— 6—2	Sen-Zai- Maruo	Jap. pk.	350	"	"	Nagasaki	5—27	T. Kroes & Co.

最後の記事は一八六二年六月七日紙にあるものであるが、同日紙には尙次の如き長文の千歳丸に關する論説が載せてある。必讀のものである。

Japan at the present time exhibits an interest-

ing spectacle to the commercial world, quite in accordance with this age of progress. The arrival at the port of Shanghai, during the past few days, of a British-built vessel sailing under the Japanese

flag is in itself an event worthy of notice. When we learn further that this ship has not only been purchased by the native government, but that she is laden with the products and manufactures of the country for trading purposes abroad, it throws an entirely new light upon the exclusive national policy of that peculiar people. Hitherto we have been led to understand that the Tycoon and his Yaconins and the Damios who rule with despotic sway over the subjects of the empire, were not only averse to the encouragement of foreign commerce, but held in contempt those who pursued the vocations of merchants and ship-traders. So much was this understood to be the case that the representatives of the Treaty Powers assumed it as a fact which influenced them in drawing up local regulations for the guidance of foreign subjects in their intercourse with government officials. To this day it is a standing charge against Mr. Alcock,

late British Minister at Yedo, that he endorsed this opinion—so offensive to upright English merchants—and thereby damaged our commercial status in Japan, by drawing a broad line of demarcation between the enterprising trader and the members of H. M. Legation.

Like many other foregone conclusions, based upon superficial observations of Japanese institutions by diplomatists and travellers, this is one of the most erroneous, if we may judge a government by its acts. While foreign powers have been exhausting all their diplomatic skill to open up the external trade of the Japanese isles—each nation viewing with the other for the possession of exclusive privileges—the astute members of the present administration, with the sanction of the Tycoon, have resolved on securing for the government the principal share of the benefits to be obtained by foreign commerce. They have observed the many

advantages possessed by foreigners over themselves in trading freely with all parts of the world, in the manufactures and products of their country; and with the keen eyes of money-making people see their way to realizing larger profits on their wares than they now obtain.

Imbued with this cosmopolitan spirit of free trade, the Japanese Government has made a first venture in purchasing and loading on their own account, the ship in question. She is a first class British-built barque of 358 tons register, known on Lloyd's list as the *Armistice*, and was the property of her late commander, Captain Richardson. Her timbers and spars are of the best material, and the cabin, fittings, and general appointments are unusually neat and uncommon for her size, while a better selection could not have been made for trading purposes, as she carries double her registered tonnage. For nearly two years this vessel

has been trading between the ports of Nagasaki and Shanghai with marked success; and as Captain Richardson has made considerable acquaintance among Japanese officials he had many visits from time to time, when they always expressed their admiration of his ship. For nearly the last twelve months, overtures have been made and questions asked as to the sale of the vessel; and they have calculated the profits she made by referring to their Customs books after each voyage. Having made up their minds to purchase, they proceeded in the most cautious and business-like manner to ascertain the price. Then the governor of Nagasaki came on board, and after due consideration agreed to buy her in the name of the Japanese government for \$34,000. This was agreed to before her last trip under British colours, and she was delivered over and paid for on her return voyage. When the transaction was concluded, the foreign

residents at Nagasaki were all on the *qui vive* to know what the government were going to do with ship. They were not kept long in suspense, for the authorities commenced loading her immediately with coals and the usual produce of the country, such as seaweed, isinglass, Japan ware, and a variety of commodities suitable for the China market—about 600 tons in all. During this time several high officers of the government came down from Yedo to visit the ship and report to the Tycoon. One official of high rank was appointed to superintendent the experiment, and proceed with eight others of lesser rank in the vessel to Shanghai. She was then named the *Sen-zai-maroo*, signifying "To last a thousand years," and the Japanese colours were hoisted at her peak where the British ensign had previously fluttered in the breeze. On the 27th May she set sail, with fifty other Japanese passengers, consisting of inferior

officials, followers and servants; also some native seamen and a naval officer to make nautical observations and receive instructions as to the management of the ship. When the governor of Nagasaki purchased the vessel from Captain Richardson he made it a *sine qua non* that he should remain in command for the first trip, and with his own crew conduct their first expedition to China; so that this experienced ship-master was the first British subject commanding a Japanese ship and sailing under that flag. After a good passage of four days she arrived safely at the port of Shanghai where her presence, and that of her freight and passengers, has created much interest.

Mr. Medhurst, H. B. M. Consul, paid an official visit to these "strangers from a strange land," on board the *Sen-zai-maroo*, when they received him with every mark of respect. The interview was long, and the conversation which took place was

most interesting. The Japanese made numerous enquiries concerning the trade of Shanghai, based upon statistical information. They asked concerning the Customs revenue of the port, and why it was that foreigners were employed in collecting the same; also the value of land in the Settlement, and wished to know if they could purchase any—to all of which Mr. Medhurst gave them the fullest information, and invited them to wait on him if they wished to make further inquiries for similar purposes. In return, he informed them that as he would have to report their arrival in Shanghai and his visit to them to the British Minister-plenipotentiary at Peking, he wished to know whether they came with a view to ascertain the effects of a trading speculation or for political objects. They assured him that it was solely with commercial views that they had come, and it was probable that some of them might remain in Shanghai, and*

In Harbour Senzai-maroo Jap. bk. 350 Noemama
Dep. 7—31 Senzai-maroo Jap. bk. 350 Moemama Nagasaki Sundrie & Co. T. Kroes & Co.

* send the vessel back for a second cargo.

Such are the chief points that as yet have reached us concerning this spontaneous mercantile venture of the Japanese government, which is so opposed to our former knowledge of that exclusive despotism and their traditional policy that the whole matter would seem a piece of romance but for the reality before us. To trace out the effects of this unexpected movement is a matter for grave consideration, and we shall return to the subject as we observe any fresh feature in the development of this new tree of commerce from Japan, which has just been planted by the *Senzai-maroo*.

右論說中一行の誰か上海に留まるとか、千歳丸に關して逐一記事を掲げるとかあるが、事實は一行中の誰も上海に留つた者はなく、又入港以後同船に關する記事は、次の簡單な在港記事と入港記事のみである。

(三) A Table of the Steamers sold to the Japan, read before the Asiatic Society last week
 ese, since Opening of the three Ports of Yokohama, Nagasaki and Hakodadi. By Dr. Macgowan.
 *Japan, read before the Asiatic Society last week
 by Mr. Macgywan, the East India Telegraph Company's agent in China.

この一覽表は、North-China Herald, April 27, 1867
 に掲げられ、同紙はこれに關し次のやうに説明して居る。
 六、七、一九、二六番がこの關係がある。

We publish elsewhere an interesting paper on*

No. Names	Nationality	Tonnage	Price	Date of Del.	Purchasers
6 Armistice	British	358	\$34,000	Jul. 1862	Jap. Govern.
7 Fiery Cross	"	447	130,000	Sept. 1862	Prince Satsuma
19 Victoria	"	94	66,000	1863	The Tycoon's Govern.
26 Sir George Grey	"	492	85,000	May 1863	Prince Satsuma

第六のアーミステイス號には問題はない。又第一九は九月であつて、千歳丸が上海を去つた後である。このヴィクトリア號は、本庄博士が記述されてゐる通り、千歳丸の後身である。問題は五代才助が一八六二年上海で購入したと云はれる、ジャウジキリー號に就いてである。(一六・一七参照)同年に薩藩が購入したのは第七のファアリー・クロス號のみである。而も引渡し

この一覽表は、一八六一年五月 England 號(白鳳丸)を薩藩に賣つたのを最初とし、一八六七年の Span-kee 號に至るまで丁度八十隻に及んでゐる。この中

は九月であつて、千歳丸が上海を去つた後である。とれによつて見れば、五代に汽船購入の意思があつたのは各種の史料によつて確實であるが、ジャウジキリー號を購入したと云ふのは事實と相違する。五代は上海で手附金を拂ひ、九月になつてファアリー・クロスの引渡しを受けたと解すべきであらう。又翌年薩藩が購

入したサー・ジョージ・ゲレイ號に就いても、五代の畫策があつたのであらう。そして「近代の偉人五代友厚傳」のジャージキリー號とは、本號を指すものと思はれる。

(三六) *New Japan, the Land of Rising Sun. By*

Samuel Mosman. London: 1873.

Chap. X. 2181 は千歳丸關係である。我が國で最初に本書に注意したのは川島元次郎氏である。(四参照)然し原文の引用はない。次で本書に注目したのは武藤長藏博士で、その「文久二年の官船第一次上海派遣と文久二年—元治元年の第二次上海派遣に關する史料に就て」(八参照)なる論文中で言及され、これは昭和十年新村出博士著「遠西叢考」中「元治元年に於ける幕吏の上海視察記」の末尾に再録されてゐる。モスマンからの原文の引用があるが、印刷時の手落で二行の脱落があるから注意を要する。又武藤博士は Mosmann と綴つて居られるが、これは Mosman とすべきである。

Encyclopaedia Sinica (By S. Couling) によれば、

モスマンは一八六一六二年間前述のノース・チャイナ・ヘラルド紙を編輯してゐた。従つてモスマンは直接千歳丸に關し見聞したであらうし、又本紙の千歳丸に關する論説も彼の手に成るものであらう。従つて彼の記述は大體正しいのであるが、幕府が千歳丸以後も日本商船を上海に派遣することに關して、the project was ultimately given up とあるのは訂正を要する。幕府は決して出貿易を放棄しなかつたからである。又千歳丸の噸數三八五噸にも疑問がある。

(三七) *The Historic Shanghai. By Montalto de Jesus. Shanghai: 1909.*

第十章で外國商人、特に上海在留外國商人が、我國の金銀比率の不均衡に乗じて巨利を博したことを述べてから、次のやうに記して居る。

It was not long, however, ere the Japanese ceased to be duped; and in June 1862 there appeared at Shanghai a Japanese ship, the Zensai Maru, to open a trade there, and with government commissioners in search of commercial, statistical,

and geographical information—the first sign of awakening.

我國ではジーサスに最初に注意されたのは小竹文夫氏であつた。(一〇参照)ジーサスは何を原典とするかは明示して居らぬが、私は彼の文章から推して、この原典は North-China Herald 乃至モズメンであると思ふ。但しこの二史料共に船名を Sen-zai-maroo としてゐるのに、ジーサスは Zensai Maru と誤つてゐる。

ジーサスは我國では、The Historic Macao の著者として知られて居るが、その身元に就いては餘り知られないやうである。私は除家匯天主堂藏書樓主任テイトー師から、ジーサスの身元に關して教示を受けたことがあるから、こゝにそれを附記して置く。ジーサスは澳門生れのポルトガル人で、諸所の商館に勤務する傍ら、英文で新聞雜誌に寄稿するのを常とした。社交的な人でなかつたから、外人間には餘り知られて居らなす。今から約十二三年前上海で歿した。その著書には The Historic Macao, The Rise of Shanghai があり、後者は開港前の上海を扱つたもので、後 The Historic

Shanghai 中に收められてその序章となつた。彼の英文はやゝ難解であるばかりでなく、その文脈には「英語を母國語としない人が書いた節々が見える」と Journal of the North China Branch of the Royal Asiatic Society の書評欄に見える。

(三八) The History of Shanghai. Vol. II. By S. Couling. Shanghai: 1923.

武藤長藏博士の「文久二年の官船が第一次上海派遣と文久三年—元治元年の第二次上海派遣に關する史料に就て」なる論文中に次のやうにある。

「古賀君は Henri Cordier 著 Histoire des Relations de la Chine avec les Puissances Occidentales にも其記事なきを遺憾とする事を述べて居る。又古賀君は參考して居らぬが私が先年上海旅行の際學校の爲めに求め歸つた故 G. Lanning 氏及び故 S. Couling 氏共編「上海史」(The History of Shanghai) 第 1 冊 (Part I) にも此千歲丸 (Sen-zai-maruo) の記事はなす。」

(註) 武藤博士はランニング共著「上海史」を Part I と、して居られるが、この「上海史」は Part I & Part I、

よりなるものであるから、正確には Vol. I とすべきである。武藤博士は第一巻中の Part II があることに疑付かれなかつたのである。

成程「上海史」第一巻には千歳丸のことは見えぬ。

然し二巻 Chapter LVI. The Japanese にはその記述がある。

「上海史」第二巻はジョージ・ランニングの歿後、サミュエル・クーリングが上海工部局 (Shanghai Municipal Council) の委嘱によつて、引續き鋭意著作したものであるが、製本完了時失火によつてその大部分を焼失した。これと時を同じくしてクーリングも亦歿したので、再版のこともなく、その儘となつたものである。ために本書第一巻は世に行はれ、我國にも諸所にあるが、第二巻は上海のどの圖書館にも所蔵されて居らず、僅か二三の個人が焼失を免がれたのを秘藏して居るに過ぎない状態である。従つて武藤博士が注意されるに至らなかつたのも無理はない。本書は我國にはないと思ふ故、次に原文を引用して置く。

In June, 1862 the first Japanese ship visited

Shanghai—the *Armistice*, a merchant vessel bought in England and re-named *Zensai Maru*. It cost \$34,000 and was bought for the express purpose of a native trade at this port. She was under the control of a sort of Commission to acquire all kinds of information, commercial, statistical and geographical. Medhurst found them very inquisitive as to the reasons for employing British subjects in the Customs etc.; a secretary was with them to take notes of all that was said. Their object was declared to be purely commercial; they had no political intentions whatever.

In view of later developments we think every word of the above is "indicative of much."

Eleven years later, not a trading vessel but a Japanese ironclad came in, entirely officered and manned by Japanese. (p. 490)

これは「上海史」全體に亘つての缺點であるが、クーリングはこゝでもこの出典を擧げて居らぬ。唯千歳

丸を Zensai Maru としてゐる點から (三七) を參考し、他の部分は (三四) を參考したものと考へられる。但し a merchant vessel bought in England は事實と相違し、Eleven years later……も不備な論述である。

(三九) Western Barbarians in Japan and Formosa in Tokugawa Days. By Paske-Smith. Kobe: 1930.

本庄榮次郎博士が初めて紹介された。(一二參照)

■ 華 文

(四〇) 江海關道詳務案彙編總目

東亞同文書院大學教授小竹文夫氏が所藏して居られたが、事變のため焼失された。私は上海の海關圖書館に本史料或はそれに類似するものを探ねたが、發見出来なかつた。本史料中には、「同治元年日本國官沼間平郎等が上海へ來て通商を請ふた」旨記されて居つたと云ふ。

(四一) 東方兵事紀略 光緒丁酉 姚錫光

撰者は出典を擧げて居らぬ。この「費始篇第一」に次の如くある。

「同治元年、有日本官至上海、因和蘭國領事請貿易如西洋無約各小國例、日本長崎奉行遣僚屬附和蘭船實貨至上海、因和蘭領事謁上海道吳煦、請曰、向祇與和蘭通商自英法諸國挾以兵威逼令立約、利權爲西洋占盡、無如力不能制、未能拒絕。我民官等會商、僉謂若自行販賣、分赴各國貿易、或可稍分西商之勢、今既到上海、願仿照西洋無約各小國例、不敢請立和約、惟求專來上海一處貿易、並設領事官、通商大臣蘇撫薛煥許之、是爲日本通市之始。」

(註) 右は民國二十二年中華書局印行左舜生選輯「中國近百年史資料續編上冊」に轉載されてゐる。私はこれによつて句讀點を施して置いた。

(四二) 清史稿 邦交志六

これは(一五)中に全文が掲載してある。(四一)では「薛煥許之」とあるのに、本書では「通商大臣薛煥不許」となつてゐる。思ふに日本との貿易は和蘭を仲介としては許すが、直接關係では許さぬとの意であらう。

(四三) 上海新報

千歳丸一行中の人々の記録には「上海新報」なる名が散見する。例へば中牟田倉之助が上海で購入した書籍中にそれがある。(二参照)

上海新報 第二號ヨリ
五十八號マデ

「上海新報」は North-China Herald の華字版として、一八六一年に創刊された。長髪賊の亂のため地方民が上海に雲集し、彼等より出身地方に關する報道の要求があつたために生れた週刊新聞であつた。私は本紙の古い綴りを求めて、諸方面を探索したが、上海にこれを所藏してゐる箇所はなかつた。或は上海にはなく、鎌倉の中牟田子爵家に右に擧げた部分があるのではないかと考へられる。

然るに名倉予何人はその筆録(二五参照)中に、「上海新報」に發表された千歳丸關係の記事を筆寫してゐる。「上海新報」の當時のものが無いと思はれる今日、これは貴重な史料である。

「日前東洋人來申係欲通商貿易聞已謁見道臺亦徑答拜侶談國來此生意係無和約之國現准將帶來貨物作奇蘭國之貨銷售此後再來應須訂明約方爲正理查東洋人來此

買賣係屬好事惟聞東洋國家出示凡有中國人在東洋者均須趕回此誠不公中國既准東洋人貿易東洋豈可不准中國人貿易乎云々」(同治元年五月廿八日)

あとがき

千歳丸の史料が、徐々に世に發表されるのを見るのは嬉しい。今後とも新史料が加へられることを望む者である。

私が上海に赴任した昭和八年早々、その名は忘失したが、さる雜誌の中で千歳丸のことが扱つてあるのを讀んだことがあり、文久二年と云ふやうな時に、上海視察を行つた人のあるのを見て、異様な感に打たれたことがある。それは今から思へば、高杉の「游清五錄」を基にして書かれて居つたやうに思ふ。そしてその雜誌が所藏してあつたのは、上海日本高女に置いてあつた古い勝田文庫であつた。このやうに千歳丸のことは、古くから雜誌などに書かれ、近年も新聞雜誌で紹介されたことと思ふ。然しその中には史料と稱し難いものがあるので、それ等は本論中では皆略したのであ

つた。

昭和二十年頃、千歳丸の史實を映畫化する議のあつた時、映畫關係者の一人が、上海税關の古文書の中から、千歳丸着滬當時の税關側の記録を発見されたことがあつた。上海税關にそのやうな記録があることは極めて自然のことで、私も是非一瞥し度いと思つて居る中、公務多忙のまゝ遂に實現することが出来なかつたのは、今から思へば實に惜しいと思ふ。然しその記録は今でも同所にある筈であるから、將來見得る機會もあらう。

日本側の千歳丸關係史料で、今まで發見されて居るのは、殆ど従者、商人と云つた人の側ばかりで、主腦者例へば根立助七郎、沼間平六郎とか、唐小通詞周恒十郎、阿蘭小通詞並岩瀬彌四郎、或は醫師尾本公司とか云つた人の記録が、少しも發見されて居らぬのは淋しい。特に岩瀬は英學の素養も少しはある人で、立場の異つた觀察もあつたかも知れない。今後かう云つた方面の史料も得度いものである。

次に高杉、中牟田の記録は發表されて居るのに、重

要な役割を果したと思はれる五代の記録が見えないのは遺憾である。五代の上海にける行動が不分明であり、特に購入船舶に就いて多少の疑義が残つて居るのは、このためである。將來この方面にも努力せねばならない。

最後に華文史料が何れも甚だ簡單であり、その數も少いのは淋しい。然し今後この方面で發見されることがあつても、私が示した邦文・歐文・華文史料の、量的質的比率にはさして變化はあるまいと思ふ。

中村不折氏藏「長行馬」文書（七七頁参照）

（前 缺）

右件使馬前蒙支給廿石見食盡請乞
給謹狀上

膝 件 狀 如前謹膝

開元九年六月 日 典部承嗣

押官曹都督

付 司 悉 田 馬 〔糧〕

十日

六月十日錄事 悉 受
攝錄事參軍 有孚付