

清代中國における海賊問題と琉球

——東アジア海域史研究の一視点——

眞 榮 平 房 昭

はじめに——問題の所在——

一 一七世紀中期～一八世紀初めの海賊問題

(1) 福建・浙江沿海における琉球船の被害

(2) 海賊対策と武装強化

二 一八世紀後半から一九世紀初期の海賊問題

(1) 艇盗の亂

(2) 海賊の首領「林發枝」

三 一九世紀中期の沿海情勢と海賊・イギリス艦隊

(1) アヘン戦争以前の状況

(2) 太平天國の情勢と海賊

(3) イギリス艦船による海賊鎮壓

結びにかえて

はじめに——問題の所在——

「海域世界」における交易活動やヒトの移動に注目し、國家の境界を越える視点から一國史觀の枠組みに再考をうなが

す歴史研究が進展している。例えば、中世日本と東アジア海域史では、村井章介『國境を越えて——東アジア海域世界の
中世』（校倉書房、一九九七年）、李領『倭寇と日麗關係史』（東京大學出版會、一九九九年）、長節子『中世 國境海域の倭と
朝鮮』（吉川弘文館、二〇〇二年）、關周一『中世日朝海域史の研究』（吉川弘文館、二〇〇二年）等の著作が刊行されている。

さらに、明・清時期の中國・東南アジア海域史では、松浦章『清代海外貿易史の研究』（朋友書店、二〇〇二年）、早瀬晉
三『海域イスラーム社會の歴史』（岩波書店、二〇〇三年）、弘末雅士『東南アジアの港市世界』（岩波書店、二〇〇四年）等が
最近の成果として挙げられよう。

これらの研究では、境界を越えた外交使節や貿易商人、倭寇の被虜人、漂流民の送還といった多様な問題が明らかにされ、さらに海禁政策と私貿易、港市間の通商ネットワークの解明にも新たな視点を提示した成果といえよう。⁽¹⁾今後さらに
海域史研究を進めていくうえで、文獻史料をふまえた現地調査も重要な課題であるが、そうした調査成果の一例として、
『東アジア海洋域圏の史的探究』⁽²⁾が刊行されている。

本書の序論によると、「東アジア海洋域圏」とは日本・中國・朝鮮の三國に囲まれた黄海、東シナ海に面する陸地とその
の後背地を包含する地域を指すが、「必ずしも完結・固定した世界ではなく、常に外に向かって開放されている」という。
海を媒介として結びついた沿海地域や島嶼部の歴史的解明は、本書も指摘するように海域史の「連關構造」を明らかにする
うえで重要な課題であり、新たな方法論の探求と實證をさらに積み重ねていく必要がある。

以上の研究状況をふまえて、ここでは具體的に清代中國における海賊問題について検討してみたい。本論に入る前に、
まず海賊史研究の視點について述べておこう。

海域世界は廣域的な地域を結ぶネットワークに支えられているが、海賊とよばれる武装勢力は國家間の通商ネットワー
クや朝貢體制を攪亂し、これを脅かす敵對勢力とみなされてきた。いわゆる倭寇の歴史が示すように、王朝權力の獨占的
な朝貢體制から排除された海商勢力による私貿易は、「海賊行爲」と密接な關係にあった。そのため國家權力に敵對する

海賊は厳しく彈壓されてきたのである。

周知のように、私掠船の海賊がさかんだった一七世紀ヨーロッパでは、各國が連合して海賊活動を取り締まる法的手段として「國際法」が整備された。⁽³⁾ただし、歴史を善惡の價值判斷で割り切る單純な立場を相對化してみると、海賊、海盜、洋匪などと支配者の側が罵倒した人びとを、直ちに惡黨ときめつけることはできない。

たとえば、東南アジアの一部では「海賊行爲」を犯罪とみる意識が希薄であった。先行研究によると、少なくとも一九世紀中期までは、東南アジア群島部においては、「海賊行爲」が政府や權力者による禁止、ないしは彈壓の對象ではなかったことは明らかである。英領シンガポールの行政官 T・S・ラッフルズも指摘するように、海賊が跳梁するマレー半島沿岸では「それが誇るべき職業であつて、若い王族たちや貴族たちが従事するのにふさわしいものである」という見方さえあった。

ちなみに、中世の日本列島でもマレー半島と同様、農耕地が乏しく漁業や交易に生活を頼つてきた土地柄では、海賊が一種の「生業」であつた。一六世紀に來日したポルトガル人宣教師ルイス・フロイスは、次のように述べている。⁽⁵⁾

かの薩摩の國は非常に山地が多く、したがつて、もともと貧困で食料品の補給を（他國）に頼つており、この困窮を免れるために、そこで人々は多年にわたり八幡と稱せられるある種の職業に従事している。すなわち人々は中國の沿岸とか諸地域へ強盜や掠奪を働きに出向くのであり、その目的で、大きくはないが能力に應じて多數の船を用意している。

このように自給自足の難しい地域では、慢性的な食料不足と貧困に悩まされ、しばしば海賊が発生した。貧しい沿海民にとつては、海賊行爲が生きていくための手段となつた一面がある。二一世紀の今日なお、マラッカ海峽あたりでは石油タンカーや商船が海賊に襲われる事件が絶えないが、その背後に先進工業國と開發途上國との貧富の格差、すなわち經濟的矛盾が横たわっている事實も見落とせない。

もちろん、現代の國際法は海上略奪行爲を禁じている。ところが、國連海洋法條約では「公海上」で行われた略奪のみを「海賊行爲」(piracy)と定義するため、領海内での取り締まりに國境の壁がある。海賊活動が世界各地の通商ネットワークに被害を與えたことは紛れもない事實だが、その歴史的背景をさらに深く究明する必要がある。そこで本稿は、中國沿海において「琉球船」が直面した海賊問題に焦點を絞り、その状況を具體的に明らかにしてみたい。

一 一七世紀中期～一八世紀初めの海賊問題

(1) 福建・浙江沿海における琉球船の被害

中國沿海で海賊に襲われた琉球船の事例を、まず概観しておこう。

〈表1〉は、『清代中琉關係檔案選編』・『清實錄』をはじめとして、琉球王國の『歷代寶案』・『中山世譜』・『家譜』・『舊記雜錄』(鹿兒島縣史料)など、中國、琉球、日本の三ヶ國の史料をもとに抽出したデータを一覽化したものである。

これにより、一七世紀後半から一九世紀中期までの記録に残された一五件の海賊事件を確認することができる。

これらの海賊の具體的事例および關連史料をふまえて總合的に考察すると、以下のような状況が明らかである。

- ① 中國の政情不安定な時代には海賊が多く発生したこと。とくに明清交替後、沿海の治安が悪化したことにより、琉球の對清關係は一時は途絶狀態に陥った。具體例を示すと、一六五四(順治一二年)、琉球では先に派遣した順治帝即位の慶賀使の歸國を迎える船を福州に派遣したが、海賊に阻まれて入港できず回國した。翌年ふたたび迎接船を派遣したが、やはり海賊のため梅花津から引き返した。⁽⁷⁾

- ② 琉球船が海賊に襲撃された場所を地域別にみると、〈表1〉に示した福建の八件を筆頭に、浙江六件、廣東一件となっている。

〈表1〉琉球船の海賊被害状況

No.	年 次	船 種	發生海域	被 害 状 況	備 考
1	1670(康熙9)	進貢船	福建海塘山沖	貨物・銀・乗員多数殺害	一部、行方不明
2	1673(康熙12)	進貢船	福建五虎門沖	死者六名・負傷者24名	鄭經の賊船13隻
3	1795(乾隆60)	進貢船	浙江温州洋面	貨物・銀・衣服→(表2)	送還雇募商船
4	1795(乾隆60)	貨物船	廣東澳門近海	貨物全部、乗員一名拉致	八重山春立地船
5	1796(嘉慶元)	接貢船	浙江温州北杞	負傷者無し	交戦、撃退
6	1796(嘉慶元)	貨物船	浙江台州近海	八重山島年貢・乗員衣服	那覇西村馬艦船
7	1796(嘉慶元)	貨物船	浙江温州近海	貨物・衣服、一名拉致	泊村馬艦船
8	1800(嘉慶5)	貨物船	福建羅湖洋面	貨物・衣服、三名拉致	泊村馬艦船
9	1853(咸豐3)	接貢船	福建南關北關	貨物・衣服、咨文(回收)	苦力護送船同行
10	1853(咸豐3)	貨物船	浙江寧波定海	貨物・衣服	那覇馬艦船
11	1854(咸豐4)	貨物船	福建福鼎縣沖	貨物全部(→詳細、表3)	宮古島行き漂流
12	1862(同治元)	進貢船	福建西邊洋山	兵器・貨物	進貢二號船
13	1863(同治2)	護送船	福建海壇洋面	兵器・貨物	破船、裸身登岸
14	1865(同治4)	貨物船	福建長樂縣沖	貨物・船具等	久米村馬艦船
15	1865(同治4)	貨物船	浙江太平縣沖	貨物・衣服・食器等	那覇馬艦船

③ 船種別の被害状況をみると、進貢船・接貢船・護送船など王府の官船だけでなく、民間の貨物船(馬艦船)も襲われたことがわかる。また、後述するように八重山の年貢運送船が漂流先の福建で海賊に身ぐるみ剥がされ、乗組員が拉致されたケースもある。

一六六三(康熙二年、康熙帝から琉球へ派遣された冊封使張學禮は航海の途中、海賊と遭遇した。同年六月七日封舟が福建の海口を出て白洋に到ったところ、賊船一隻が現れた。これに對し、封舟の護送をつとめる武官鄭洪は、部下の兵士たちを指揮し、大砲で賊船を打ち破り百餘人を殺したという(『使琉球紀』⁽⁸⁾)。

一行は福州へ歸る途中、再び海賊に狙われた。康熙二年一月二三日、浙江省寧波の定海、普陀山沖で賊船四隻と遭遇した際、封舟はすでに暴風で主帆柱メインマストを失った状態であった。通事の謝必振らが言うには、「わが方の船は、帆も帆柱もありませんので、風をうけて敵と戦うことなどは全くできないのですが、いかがいたしましょうか」とたずねた。これに對し張學禮は、「何もしないで待っていることはない。すぐに各官に命じて、船内の各責任者を指揮し、兵員に弓矢・鐵砲・手槍で武装させ、その他の船員は壓船石を持ち出して貯え、攻撃に備えよ」と命じた。「壓船石」

とは船の安定を保つため船底に積んだバラスト用の石だが、これを甲板に運び上げ、敵に投げつける作戦である。

そのとき幸いにも、にわかに雲霧がたちこめ、船をつつんだ。しばらくして霧が晴れると、賊船の姿は見えなくなっていた。その晩、福建の福寧に着くと、「この邊りはみな海賊の巢なので近づいてはなりません」という。夕暮れ時、遠くの島に火の光が見えかくれし、帆柱が林立しているのを見たが、用心して近づかなかった。翌日ようやく船は五虎門に到着した。

一七世紀後半、臺灣を據點に反清闘争を続ける鄭氏一派の船團は、さかんに海賊活動を行った。明の復興をめざす鄭氏の政治的立場からすれば、清に朝貢を続ける琉球船は「敵方」とみなされたため、これを待ち伏せて襲撃したのである。

一六七〇（康熙九）年十一月、琉球の進貢小唐船が福建沿海の海塘山で襲撃され、乗組員の大半が殺害された（表1事例No.1）。犯人が鄭氏一味であると知った琉球王府は、薩摩藩を通じて幕府に訴えた。これを受けて長崎奉行は、長崎に來航した鄭氏配下の東寧船（臺灣船）を差し押さえ、賠償銀三百貫を琉球側へ支拂うよう命じた。つまり、臺灣と琉球の海賊事件の處理に日本が一役買ったわけである。これは當時としては異例の海事紛争の賠償例として注目される⁽⁹⁾。

次に、一六七三（康熙一二）年の海賊事件（表1事例No.2）について詳しくみていこう。五虎門から約三〇キロほど離れた「竿塘」沖で、琉球の進貢船が十三隻の賊船にとり圍まれた。海賊たちは鉦^{かね}や太鼓をいっせいに打ち鳴らし、雄叫びをあげながら弓矢・鐵砲を射かけてきた。これに對し、琉球船の乗組員たちも必死に防戦につとめ、朝から夕刻まで激戦が續いた末、賊船はようやく退去した。しかし、琉球側も死亡者六人、負傷者二十四人という被害を蒙り、程泰祚（名護親方程順則の父）も重傷を負い、福州で手當を受けている。

この海戦で死亡した北京大筆者湧田親雲上の奮闘ぶりが、王府の正史『球陽』⁽¹⁰⁾に、次のように記録されている。すなわち、湧田は先頭に立って乗組員を勵まし、「防御の備えは充分だ、慌てるな。命を惜しむ臆病者は斬首する、みな武器をとって戦え」と、訓戒した。やがて賊船團は「砲聲一響」を合圖に琉球船に攻め寄せ、「火礮」や「炮銃」を雨のように

浴びせかけた。

これに對し、琉球人たちも勇をふるい、力を盡くして「血戰」した。そこで海賊船はようやく退去したが、なお再來をおそれた湧田親雲上は、船上で長刀をかまえて威勢を示した。そこへ海賊の鐵砲により腰を射抜かれ、死亡したという。

以上のように、明清交替の餘燼がくすぶる一七世紀後半、臺灣を據點とする鄭氏勢力から琉球船は敵方のターゲットとみなされ、海賊の脅威にさらされた。臺灣の鄭氏は、幕府の海賊禁止令を無視するかたちで海賊行爲を續け、清の冊封體制下にあった琉球の朝貢船もしばしば被害を受けたのである。一六八三年、鄭氏はようやく清に降伏し、東アジア海域の武裝勢力はひとまず鎮靜化することになった。

一八世紀初め、中國沿海での海賊取り締まりがさらに強化されると、それを逃れた殘黨が日本近海にも出沒するようになった。こうした「大清」海賊の動きを察知した江戸幕府の老中は、一七二四（正徳四）年六月、西國沿海の海防強化をうながす通達を出し、次のように長崎奉行に命じた。¹¹

（前略）大清の海邊の處々海賊多く、官よりとらへころされしと也。その海賊共の餘黨のがるるに所なく、こなたの海上にさけ來り、何とそ身をよせ世を渡るへきやうをいとなむと見えたり。これによりて書付を以て西國の諸大名へ仰出さるるハ、嚴重に海邊を守り、もし賊船の體、私商賣など仕る者を見つけ次第に番船を出し、とらへころして其首をこなたへさし上へし、少もすこしも用捨すへからず。（下略）

このように幕府は、西國大名に對する海防の強化とあわせて海賊取り締まりの強化を嚴命したのである。その後、大陸沿岸における海賊の動きは鎮靜化のきざしを見せたが、一八世紀後半から一九世紀初めにかけて再び猛威をふるうことになる。その海賊活動の展開を明らかにしながら、次に、琉球王府の海賊對策と武裝強化をめぐる問題を見ていこう。

(2) 海賊對策と武裝強化

琉球王府は海賊問題にどのように對應したのであろうか。そこで琉球船の防備體制にとって障害となったのが、日本の武器輸出禁止令である。一七世紀初め、この幕府法令が薩摩藩を通じて琉球にも適用された結果、渡唐船は「刀・脇差・武器類」の搭載をいっさい禁じられた。⁽¹²⁾

そのため、海賊に襲われた場合、いわば非武裝の琉球船は抵抗できない状況に置かれた。海賊が出没する危険な海域を無防備のまま航行せざるを得なかったのである。その後、多數の死傷者が出た一七世紀半ばの明清動亂期には一定の武裝が許され、薩摩藩から貸與された鐵砲や刀劍などを搭載するようになった。つまり、琉球に適用されていた幕藩制國家の武器輸出禁令は、危険が差し迫った海賊對策のために事實上、緩和されたのである。

朝貢船は比較的高價な貨物を積んでいるため、格好の標的として狙われやすい。海賊の手口は、琉球船の航路にあたる閩江入り口の五虎門、あるいは近くの島陰で待ち伏せ、漁船や商船を装って接近し、油斷した隙に武器を手に入り込み、積荷を掠奪することが多かった。さらに、こうした「待ち伏せ型」以外にも漂着船を襲うケースがあった。

海防當局は巡視船を出して沿海警備をおこなったが、外洋での哨戒は天候・風向きに左右されるため十分に監視が行き届かず、不意に姿を現す賊船には對應できなかった。そこで自衛策として、不審な賊船の動きをいち早く察知し、追跡を振り切って逃げるのが一番だが、もし船に乗り込まれた場合は必死に戦うしかない。

ところが、薩摩藩の支配下において琉球士族層は日常的に「帶刀」する習慣がなく、弓矢・鐵砲の取り扱いにも慣れていない。このような状況を心配した政治家蔡溫は、海賊に備えて鐵砲の射撃訓練をおこなうことが望ましい、と主張した。

一七四九（乾隆一四）年、蔡溫は次のような意見を述べている。「琉球は平和な國で、武道の入用は絶えて無い。だが、毎年中國へ渡航するので、もし海賊に遭ったときは槍・長刀・弓・鐵砲で防戦しなければならぬ。そこで、琉球の役人

はみな日頃から武具の扱いを嗜むことが奉公のつとめであろう。もし差し支えなければ、日頃から鐵砲の稽古をさせたいと思う。渡唐役人は毎年三日間ほど練習しているが、それでは實戰の役に立たないと思われる」と（『獨物語』⁽¹³⁾）。

このように蔡溫は、鐵砲の射撃訓練を強化すべきだと考えたのである。先述したように、明清交替期には不穩な情勢が續き、一六七〇年代は鄭氏の手賊が琉球船にも大きな脅威を與えた。こうした琉球をとりまく海域情勢に苦慮した向象賢（羽地朝秀）の時代⁽¹⁴⁾に比べると、蔡溫の時代における清朝の治安は回復し、手賊の危険はかなり弱まっていた。

しかし、手賊がふたたび猛威をふるう時代の到來を豫見するかのようには、蔡溫は琉球船の自衛對策論を唱え、鐵砲訓練の必要性を説いたのである。その意味で蔡溫は、農政や山林政策の改革だけでなく、海洋事情や手賊問題にも目配りした先見性をもつリアリストであったといえる。

渡唐船の武裝をめぐる薩摩藩と王府のやりとりが、『琉球館文書』乾隆二十一（一七五七）年七月一六日付の覺⁽¹⁵⁾に記されている。渡唐船は手賊の襲撃に備えて、できるだけ多くの武器を搭載する必要があった。すなわち、劣悪な裝備ではいざ實戰に役立たないからである。そこで王府は、謝恩使の迎接船・接貢船が手賊に襲われたときに武器がなくては困るので、「異風」（艦載砲か）三丁、二十匁鐵砲一丁、五匁鐵砲二十五丁、彈藥などの提供を薩摩藩に求めた。これに對し藩では、異風砲の手持ちが少ないので大筒に代えてはどうかと、そつけない返事であった。

そこで王府は次のように異風砲の搭載を訴えた。第一に、これが無いと福州での船改めや港出入りの「禮儀」に反すること、つまり禮砲發射の慣例である。第二に、ふつうの鐵砲では二十匁以上の彈丸は發射できず、手賊對策に役立たないとの理由からである。なお、禮砲の件は大鐵砲でなんとか間に合わせるにしても、異風以外は賊船對策に役立たないから、今秋までにぜひ差し下してほしい、と嘆願した。

以上の交渉で明らかのように、琉球船の武裝をめぐる見解の相違があり、薩摩側は迎接船や接貢船に異風砲を搭載することには消極的であった。なお、進貢船に大砲・鐵砲・刀劍が搭載された事實は別の史料から確認できる。一七六二年、

土佐藩領に漂着した琉球船乗組員らの證言にもとづく『大島筆記』⁽¹⁶⁾に、「進貢船は矢倉を組立、狹間はざまを明け、帆も蒲葵びようを用ゆ、飾り物數々あり、武器も砲（石火矢）・鐵砲・槍・大刀・弓矢等」とあり、さらに續けて、清の海賊對策に關して、「海賊の備には海防官・千總守備などありて、海賊を見掛れば、其まま退治するの官也」と記されている。また實際に、琉球船は浙江省金郷沖で海賊につけ狙われたが、なんとか逃げ切った。海賊を捕える危険な任務につく「三方目、四方目」は、乗組員から「いやな役」だと敬遠された。近年も盜賊と格闘中、小刀で脇腹を刺されて死亡した者がいるなど、まさに命がけで海賊と戦った状況が生々しく伝えられている。

二 一八世紀後半から一九世紀初期の海賊問題

(1) 艇盜の亂

一八世紀後半から一九世紀初め、乾隆年間の末から嘉慶中期にかけて白蓮教徒の亂が起こり、海上では「艇盜の亂」が猛威をふるった。その背景には頻發する凶作と飢饉があり、とくに東南沿海農村では困窮した多くの飢民・流民が海賊に身を投じ、民間商船や官の穀物輸送船などを襲う事件が續發していた。

福建・浙江の沿海における海賊事件をみると、一七五三（乾隆一八）年から一七九九（嘉慶四）年までの四十七年間に六十件の記録がある。海賊の被害に遭ったのは福建船が三十九隻と最も多く、全船舶の六五パーセントを占めることが指摘されている。⁽¹⁷⁾なお、海賊は船の積み荷を奪い取るだけでなく、身代金めあてに人質を連れ去ることもあった。たとえば、福建省海澄縣の商船（船戸會德合）は、一七九五（乾隆六十）年五月に浙江省で海産物を購入した際、象山縣三岳の外洋で賊船四隻に襲われ、乗員一名が拉致された。

福建で地方官を歴任した陳盛韶の『問俗錄』⁽¹⁸⁾によると、福建沿岸には船着場が多く、風や波を避けることができるので、

海賊が出没しやすい。こうした島々や入り江を本據として、海賊が多く発生する。「北は浙江省から南は廣東省まで、海賊が掠奪の機會をねらっており、多くは内海に沿って行動する。しかも、海に流れこむ細流が非常に多いので、魚介類の種類が豊富である。匪民（不法の民）は魚介類を獲ると稱して營業許可證を受けとる。彼らは、利益があがれば漁業を行い、利益があがらなくなると海賊行爲をする」という。

このように漁民はときに應じて海賊に轉化し、官民の馴れ合いがそれを容認していた。また、臺灣沿岸でも海賊事件が日常的に發生したが、これはひとえに水師の責任であり、掠奪事件の實地調査・報告が遅れるのは地方官の責任であると、陳盛韶はきびしく指摘している。

一七九四（乾隆五九）年、浙江・福建・廣東の各省では海賊對策の一環として、水師兵五十名・千總一員を浙江定海の五奎山に駐留させ、沿海の巡哨を強化したが、海賊はいっこうに衰えず、數十隻の大船團を組み、官米輸送船を公然と襲うこともあった。こうした状況のもとで琉球船もやはり海賊に狙われたことを如實に示す興味深い史料がある。次に、「琉球之一件」⁽²⁰⁾と題する史料を紹介し、海賊の實態を具體的に明らかにしよう。

「琉球之一件」は、「艇盜の亂」が猛威をふるう同時代の状況が生々しく反映された一次史料である。一七九六（嘉慶元・寛政八年）年七月、「唐海賊相流布候次第」について薩摩藩より状況説明を求められた琉球王府の答申書として、神山親雲上ほか四人の連名で藩に提出されたこの文書は、福建沿海における海賊の發生について、次のように記している。

去々年・去年福州其外近國大凶年二而、賣物甚高直二相成り、世上極々難儀、夫故去々秋之比より海賊差越、諸國往來之船段々相劫、至當年者猶又亂増、福寧・温州・興化・廣東・厦門之洋面二賊船餘多致横行、間々糧米運送之官船をも相劫シ、且海邊之村々江乗寄せ、容姿美麗之女子又者兵具等奪取、段々世上之妨二相成申候由。

乾隆五九年（去々年）から翌六十年に打ち續く大凶作によって商品價格が高騰し、「世上極々難儀」という深刻な事態を招いたことがわかる。そのため苦境に陥った民衆が諸國往來の船や官米輸送船を襲い、沿海地域から女性や武器などを掠め

取った。つまり、凶作による生活難がこうした海賊行爲を誘發したのである。

沿海部の流民・飢民にすれば生き残りをかけて海に出るしかない。農業不振による沿海民の窮乏化、つまり農村問題が海上に押し出されるかたちで「海賊」が横行したのである。海と陸の社會現象はけっして無關係でなく、むしろ内在的に連動していたと言えよう。

次に、一七九五（乾隆六十）年、浙江省温州府近海で發生した海賊事件について具體的に検討したい（表1事例No.3）。

「琉球之一件」によると、琉球船が「南龍と申す外山」で潮待ちのため停泊していたところ、五月三日早朝に「賊船」十艘が姿をあらわした。うち二艘の約七、八十人が「太刀」をふりかざして琉球船に乗りこみ、積荷のほか銀の簪や衣類などを奪った。さらに船を乗っ取ろうとしたが、兵船數十艘が接近して来るのを見て海賊たちは慌てて本船に引き返し、現場から逃げ去ったという。『高宗實錄』乾隆六十年七月壬午條の記事によると、これらの「盜匪」は大膽で恐れを知らず、武器をもって官米輸送船を襲い、また同じ一味が「琉球貨船」を掠奪したという。

この海賊事件の處置に關する清朝の公文書が殘されて⁽²¹⁾おり、乾隆六十年七月二十六日付の福州將軍魁倫の奏摺によれば、琉球船は「三盤外洋」を航行中、五月三日に海賊によって貨物・銀兩のほか防船軍器などを奪われたことがわかる。現場の三盤外洋は浙江省温州府盤石衛の沖合にあたり、福建から北東寄りの海上で襲撃されたのである。

さて、事件の究明にあたつた浙江巡撫吉慶による乾隆六十年八月十一日付の奏摺は、次のように記している。「琉球國貨船、洋に在りて劫せらる一案は、さきに拏獲したる盜犯林玉頂らの供出に、盜首林發枝・蔡大ら五月三日、温州南甌山の外洋に在りて劫すと。また盜船内に起出したる番衣・番布・旗等の物を獲たる所、其れ確かに林發枝らの劫去せるに係ること疑い無し」と。すなわち、先に逮捕された海賊一味の林玉頂らの審問供述により、首領格の林發枝や蔡大らが去る五月三日に温州南甌山外洋で掠奪した「番衣・番布・旗」などが發見され、これらを證據品として押收し、琉球船を掠奪した犯人を林發枝の一味と斷定したわけである。さらに、閩浙總督覺羅長麟、福建巡撫魁倫らの乾隆六十年九月七日付の

〈表2〉 乾隆60年海賊に掠奪された琉球船の主な貨物

No.	海産物(和名)	數量
1	海參(乾しナマコ)	500斤
2	鮑魚(乾しアワビ)	600斤
3	墨魚(乾しイカ)	25斤
4	佳蘇魚(カツオブシ)	30連
5	海帶菜(コンブ)	2000斤
6	石鰾(乾しダコ)	30斤
7	沙魚翅(フカヒレ)	500斤

史料：『歴代寶案』第二集 卷八十三

附表(海産物以外の被掠奪品)

No.	品 目	數 量
1	銀	415兩
2	印花布被面	400匹
3	牛皮	6 張
4	銀のかんざし	20枝
5	鐵鍋	5 口
6	衣箱	32(内300餘件)
7	武具類	鎗20 刀劍 4
8	その他	釘・油・食器

奏摺は「盜犯四十餘名」の檢舉を報じ、その頭目は「張初郎」であると斷じている。

ところで、海賊に掠奪された琉球船の主な貨物は、以下に示した通りである。⁽²²⁾

〈表2〉にみるように、昆布・乾しナマコ・鯉節といった海産物が積み荷の大半を占めており、いずれも中國向けの交易品で海賊にとっては換金性の高い獲物であった。なお、**附表**に示した物品は主に個人貨物であるが、防護鎗二十本・大小腰刀四本など海賊の襲撃に備えて携行した武具類が含まれていることに注意したい。

ところで、一七九五(乾隆六十)年琉球船が浙江省の温州府に漂着した際、海賊に狙われる事件があった。その詳しい経緯について「琉球之一件」は次のように記している。

去年春(乾隆六十)楷船上國之砌逢難風、温州府之内平陽縣と申所江致漂着、同所外洋二而賊船五艘江被取圍及危體候處、折節兵船相見得候付逃走候由。右通海賊差起、廻船段々差支、漸當三月官船五拾艘ニ而護送被成、福州江被送届候。

琉球と薩摩を往復する「楷船」が薩摩へ向かう途中、暴風に遭い温州府平陽縣に漂着した。外洋で「賊船五艘」に取り囲まれて危難に陥ったが、たまたま巡航した警備の兵船のおかげで海賊船は「逃走」し、助かったの

である。海賊の跳梁で海上交通に支障をきたし、翌年三月、ようやく琉球船は福州に送り届けられたが、五十艘もの官船が護衛にあたるなど物々しい警戒ぶりであった。

このように、中國沿海の治安が悪化した乾隆六十年、琉球國內の租税を運ぶ春立地船（乗員四十八名）が那覇から八重山へ歸る途中に漂流し、廣東で海賊に襲われる事件が起こった（表1事例No.4）。「琉球之一件」及び『中山世譜』卷十の關係史料によると、琉球船は廣東澳門の近海で賊船二隻に乗っ取られ、十五、六歳の少年一名（西表仁屋）が拉致された。残る乗員はようやく澳門にたどり着き、現地の役所に保護されたが、そこで天然痘に感染して三十名が死亡。生存者十七名は福州へ護送されたが、さらに八名が琉球館で病死した。⁽²³⁾これは、海賊と流行病のダブルパンチを蒙った不運なケースである。ちなみに、難破・漂着船が現場附近の住民によって掠奪された例はマレー半島海域でも多くみられ、こうした「海賊行爲」はマレー慣習法では彼らの一種の權利として認められていたという。⁽²⁴⁾

（2）海賊の首領「林發枝」

次に、海賊の首領として活動した人物を具體的に紹介したい。その名は「林發枝」。清朝の公文書だけでなく、先に紹介した「琉球之一件」にも登場する。この記録には、福建海賊の動向やその統率者に關する興味ある情報⁽²⁵⁾が記されている。すなわち、林發枝は福州府長樂縣出身の三十二歳で武勇に勝れ、「海上風雲之行成」を判斷する航海・操船の知識に精通し、日頃は五色の旗で飾りたてた「大船」に乗り、酒宴や遊興にふけた。部下たちの人望も篤く「海帝」と稱して尊敬されたという。

權力に逆らう海賊は農民一揆の指導者と同じく、支配者から「惡黨」の烙印を押されがちである。しかし、海に生きる民の觀點からすれば、林發枝らのような指導者のもとに結集した民間勢力は、いわば「海民一揆」的な性格をおびている。ところで、「林發枝」の活動は日本でも評判となっていた。江南と長崎を往還する中國商船が海賊一味に狙われたから

である。本草學者の佐藤成裕が著した日本側の記録によると、一七九五（寛政七）年ごろから浙江沿海では海賊の動きが活發化し、商船を襲った。その「大將」たる林發枝は「海上の王」と稱し、手下は四千人に達したという。その林發枝の一味が、浙江省温州府平陽縣の近海で琉球船を襲った事件についても言及している。

往年の春、琉球の貢船、福州を發して海上に至て賊船に逢ひ、皆賊せられて琉球に歸る事ならずして、また福州に來りて、福州より送られ歸ると云。余、親しく見る一舟子、足の脛を鳥銃にて打貫かれたるあり。皆大に驚て此の難をのがれたり。

琉球の進貢船が歸國の途中、海賊に襲われて福州に再び引き返したのである。そのとき鐵砲で足を負傷した水夫がいたという話は、具體的で生々しい。

清の官憲は、海賊の首領「林發枝」を指名手配し、「番錢（洋銀）三千文」という多額の懸賞金をかけた。また「手下之大將」たちにもランクに應じて賞金をかけ、町の七つの城門や役所の壁などに手配書を張り出したことが記録にみえる。こうした海賊の討伐で名を挙げた役人として、莊錫舍の名が「琉球之一件」に登場する。かつて臺灣全土を揺るがした「林爽文の亂」で首謀者を捕らえた功績により水師營參將となった武官である。さらに海賊の鎮壓にも手腕を發揮し、「當世之名將」と稱されたという。嘉慶元年三月、「林發枝手下之大將」であつた「莊彬」が部下十六名を引き連れ、福州將軍に投降した。また、後に捕えられ梟首（さらし首）や斬罪に處せられた關係者は千人以上にのぼった。林發枝も捕縛されて北京へ送致されたが、清朝はあえて處刑しなかった。おそらく頭目を生かしたまま、配下の海賊を懷柔するねらいがあつたものと思われる。

當時、福建沿海では「洋匪」がはびこり、商船の掠奪事件が毎日のように頻發していた（『福建省例』船政例）。福州へ向かう途中の厦門船が襲われる事件もあり、不安をつのらせた琉球の進貢使一行は歸國に際し、警備にあたる護送船の増強を福建の海防官に要請した。

乾隆六十年六月、琉球の進貢船が福州へ渡航した際、すでに多数の「海賊」が出没するなかで商船の「五虎門出入」は途絶え、そのため福州は海上封鎖に近い状態に陥っていた。閩安鎮・水師營・遊撃陣など海防官筋からの情報によると、五虎門から竿塘（馬祖島）近海はとりわけ危険な海域であった。中國人海賊のほか「番賊」（外國人）も参加した六、七十艘の「賊船」が、竿塘に群集し、進貢船の「歸帆」を待ち受けていた。⁽²⁶⁾つまり、海賊船團が琉球船の歸りを狙って五虎門沖で待ち伏せていたのである。

そこで福建の海防當局は、「賊人退治」が終了した後に護送するから、二、三日出帆をさしひかえるよう命じた。五月二二日に官船が竿塘に出撃し、賊船六艘のうち一艘を拿捕したが、五艘は取り逃がした。六月二日琉球の進貢船・接貢船・楷船はようやく五虎門を出航したが、そのとき官船五十三艘が竿塘まで護送にあたる物々しい警戒ぶりであった。

一七九六（嘉慶元）年、今度は福州行き⁽²⁷⁾の接貢船が襲われたが、乗組員たちは防戦につとめ危難を免れた（表1事例No. 5）。歸國の翌年、友寄筑登之親雲上が王府に提出した「言上寫」に、以下のような記事がみえる。

卯秋走接貢船、去年（嘉慶元年）唐土近く乗掛り候砌、賊船に逢い候處、船中一統精力を盡くして相防ぎ、賊人四人鐵砲にて射倒し、乗組の内手負これなく無難にて、那霸川へ乗戻候。御褒美として、才府以下佐事・加子共へ御國元（薩摩）より御米拜領仰せ付けられ候。

海賊と遭遇した接貢船の乗組員たちは、一致團結して防戦につとめ、賊四名を鐵砲で撃ち倒し、無事に歸還した。このとき海賊の襲撃に敢然と立ち向かった乗組員の奮闘ぶりに對し、薩摩藩から報償米が給されたのである。これは琉球人のいわゆる「唐旅」の任務が、それだけ命がけだったことを逆に示すものである。

右の接貢船は、浙江省温州灣の東南海域を航行していた。この船には、當時二十八歳の小渡里之子親雲上（阮世榮）という久米村出身の若者が乗っており、讀書習禮のため福州に赴く途中、海賊に遭遇したのである。四月二十日、那霸を出帆した接貢船は四月二八日、温州沖の「北杞外洋」で一時停泊し、翌朝碇をあげ出帆の準備をしていた。そこへ七隻の賊

船が急に姿をあらわした。琉球船と海賊との戦闘について『阮氏家譜』⁽²⁸⁾は、次のように記している。

(嘉慶元年四月) 二十八日初更、北杞外洋に駛到し桅を抛つ。二十九日黎明桅を起こし、まさに駛行するの間、但だ船七隻の急に本船に向つて駛せ來るを見るのみ。船上、皆、思えらく、兵船の來りて護るならんと。即刻、聲を擧げ、琉球船隻たるを通知す。はからずも彼の船、共に皆刀を抜き砲を放ち攻打、早より晩に至るまで本船を圍繞して去らず。方めて彼の船七隻は、すなわち賊船なるを知る。擧船の人数(乗員一同)、刀を奮い捍守し、或者は大砲を放ち、或者は小砲を放ち、各々軍器を持ちて動ぜず。數十次圍繞すと雖も、然かも員伴・水梢等、性命を惜しまず、火礮をもつて賊船に投げ、又、大砲・小砲を放つ。まさに相い戦うの間、大砲を放ち賊船にあたること再三、只だ海賊四人、砲にあたり、たちどころに倒るを見る。(琉球) 船上、傷を受くる者無く、但だ本船の外面临及び檣(帆柱)・篷・桁・楨根等、砲にあたるの痕有るのみ。

つまり、こちらへ接近してくる船團を見て琉球側はてっきり清の護送船だと思いこみ、「琉球船」だと名乗りをあげた。ところが、實は海賊だったのである。刀を振りかざし砲撃してきたのでそれと気づき、急いで戦闘準備を整えたのである。七隻の海賊船は接貢船を取り圍み、數十度にわたり砲撃した。琉球側も大砲・鐵砲で應戦し、賊四人を打ち倒し、さらに手投げ弾の「火礮」を投入した。これは敵の帆布を焼き、船足を止めるためである。朝から夕刻まで戦いが續き、琉球人らは氣力をふりしぼり何とか海賊を撃退した。幸い負傷者は無かったが、砲撃による船體の傷痕があった。

さらに、『阮氏家譜』は次のように記す。「此の時、寅卯の風あり。もし前み行けば、必ずや賊船に遭わん。巳午に轉向して行く。是において賊船、酉の方へ退去す。少頃して、また賊船三隻を見る。彼の船七隻の退去するに因り、亦た酉の方へ向つて退去す。茲に思うに、賊船十隻、酉の方へ去ると雖も、未だ前面の山邊に伏埋するやも知らず。且つこの邊の洋面は、各處の商舟・魚舟常に多く往來す。すなわち今、一舟の往來する無し。因りて憶うに、福州の外山洋面は、賊船隱居するも亦計り識り難し。もし五虎門に進み駛せ、また強大なる賊船に遭わば、惟に性命を失うのみならず、緊要なる

公物もまた必ずや奪取せられん。早速に（琉球へ）歸國するには如かず。貢船の（那覇に）回來して、中華の虚實を聞き得たるを俟ちて後、閩省に赴くべしと。商議已に決し、五月五日歸國し、稟請すらく、船上、軍器を帶有するを除くの外、別に武具を添加し、且つ本船の左右に新たに高檣二尺を設け、賊船を防ぐの備えと爲さんと。武具を許さるるを蒙る。」

すなわち、琉球の接貢船が巳午（南南東）に航路を轉じると、賊船七隻は西へ去った。しばらくすると、遠くに別の「賊船三隻」を発見した。この近海はいつも商船や漁船の往來が絶えないが、今は一隻も見えない。おそらく賊船が潜んでいるに違いない。そこで船中協議の結果、このまま五虎門に進んで強大な賊船に遭遇した場合、積荷もろとも乗組員の命を失うことは明らかだ。いったん歸國し、中國の情勢をよく見極めたうえで再び渡海すべし、と決まったのである。

五月五日、那覇に歸港した接貢船は海賊に備えて武器を増強し、また左右の船べりを二尺ほど高くして防壁を補強し、同年一〇月二日、福州に向けて再び出港した。島影が見えると、乗組員たちは武器を手にも厳重な警戒體制をとった。一三日、洋山の外洋に到り、日が暮れた。「これから先は岩礁が多いので、夜間は航行できない」と船頭が言う。そこで碇を下ろし、乗組員は終夜、海賊の襲撃に備えた。翌朝、五虎門に向かったが、激しい風浪で帆をみな吹き破られてしまった。琉球船が「羅湖」の近くにさしかかったところ、賊船五隻に取り囲まれ、大砲や鐵砲による攻撃をうけた。これに對し琉球側も應戦し、數回にわたり賊船に弾が命中した。荒波のため賊船は近づくことができず、琉球船はようやく難を逃れた。一〇月一四日夕刻定海に入港し、一行は二三日福州柔遠驛に到着した。この海賊事件を身をもって経験し、辛くも命拾いをした小渡里之子親雲上は、その後、福州で足かけ五年間の留學生活を送った。

以上のように、「艇盜の亂」における海賊活動は、琉球船の航海にも多大な影響を及ぼしたのである。一七九六（嘉慶二）年六月二八日の閩浙總督魁倫らの奏摺に泉州・厦門一帶の巡查報告によると、「閩粵洋面」の海賊活動は活發で、盜風なお未だ盡息せざる状態であるという。⁽²⁹⁾その影響は、琉球の民間船にも及んでいた。

前年、琉球國泊村の五端帆馬艦船（船頭佐久川ほか乗員二十二名）が八重山で年貢を積みこみ、那覇へ戻る途中で中國に

漂流した。その際、賊船三隻から砲撃をうけ、海賊六十餘名が琉球船に飛び乗って來た。これに驚愕した琉球人（翁長）は足をすべらせ海中に轉落死し、また桃林寺住持の弟子（僧走中）一名が捕虜となつた。やがて解放された琉球人たちは浙江省温州府にたどり着いたが、現地の役人から「安南海賊」ではないかと疑われた（『中山世譜』卷十）。

艇盜の亂がさかんな當時、海賊の勢力圏はベトナム沿海にまで廣がり、中國系とベトナム系が混合した海賊勢力も珍しくなかつた。彼らは國家や民族の枠を越えて活動したのである。こうした海賊に襲われた琉球人一行は、積荷や衣類、簪まで奪われ、「亂髮異様」の風體であつたため、温州府役人から安南海賊とまちがえられたのである。しかし、ようやく疑いは晴れ、福州へ護送された。

ところで、清代の海賊集團の首領格として、蔡牽の名がよく知られている。⁽³⁰⁾蔡牽は福建省同安縣西浦郷の農民であつたが、飢饉をきっかけに海賊に身を投じ、二百餘艘を率いて東南沿海地域を掠奪するようになった。その大半は漁民や船夫などの沿海民で、男ばかりでなく婦女子も加わつていた。支援勢力まで含めると最盛期には約二萬人を數え、一八〇〇（嘉慶五）年には臺灣の據點である鹿耳門を襲い、鹿港を占據した。⁽³¹⁾

艇盜の亂がピークを迎えた同年の五月七日、冊封使李鼎元らが琉球へ向けて福州を出港した。船の出港時には五虎門で一度空砲を打つのが慣例であつたが、冊封使一行の船は海口を出てからも重ねて空砲を放ち、ときの聲をあげて海賊を威嚇した。また一行は琉球から歸國する途中の一〇月二十九日、浙江省温州灣の南紀山近海で大小十六隻の海賊船に襲われたが、砲撃によつて賊船を撃退した（李鼎元『使琉球記』卷三・卷六）。

清朝は海賊勢力の鎮壓にやつきとなり、福建水師提督李長庚に命じて新型砲艦を建造させ、海賊取り締まりを強化した。蔡牽の一派は官軍との海戦に敗れたが、閩浙總督に賄賂を贈つて臺灣に逃れ、やがて勢いをもり返した。

こうした海賊の不穩な動きは、すでに皇帝の耳にも達していた。嘉慶八年二月の嘉慶帝の上諭に、「朕聞くに、近ごろ閩省の洋匪と會匪は頗る互に相勾結し、狼狽して奸を爲す等の弊あり。海口の各商船は出洋するに、費用洋錢四百塊を

要し、内地に回る者は費用を加倍す。此項の費用はともに洋盜蔡牽に給するに係る」とある。洋匪と會匪がぐるになって惡事を働いたのである。

蔡牽らは沿海を往還する船から商税を取り立て、海外に出る商船から費用として「洋錢四百塊」をまきあげ、内地に戻る船からはその倍額を取り立てたという。⁽³²⁾もし拂わないと、積荷や乗組員の命は保證しないというわけである。一八〇二（嘉慶七）年から七年間にわたり、蔡牽の一派は廣東・福建沿海を中心に海賊活動を續けた。蔡牽に次ぐ海賊の首領が、福建・廣東沿海で掠奪をくりかえした朱貴である。數十艘から百餘艘の船團と四千人の配下を従えて「海南王」と稱し、蔡牽の一派ともしばしば連合したことで知られる。

當時の海賊船のなかでも特に好まれた福建製ジャンクは、三十門以上の大砲を搭載した頑丈な船であった。その連合勢力は最盛期には二千艘、そのうち二百艘が外洋航海に参加した。これらの船は三、四百人乗りで大砲二、三十門を搭載でき、インド―中國間を航行するイギリス船の規模に匹敵したともいわれる。⁽³³⁾

一八〇六（嘉慶一）年、廣東・福建海域で官船と戦って敗走した蔡牽は、一時ベトナムに逃れ、二年後に再び福建・浙江に姿を現した。しかし、一八〇九（嘉慶一四）年八月に定海で敗死し、これを機に海賊活動の中心は福建から廣東へ移動していった。

以上のように、「艇盜の亂」の影響を蒙ることになった琉球王府は、船の武裝強化をはかるとともに、次のような對策を打ち出した。『球陽』尙溫王七（嘉慶六）年條によると、「本年、中華の海邊は多く賊船有り。今番、國使を接回するの船隻、舊例の人數を以てしては、賊を防ぐこと能はず。是れに由りて、才府一名・脇筆者一名・五主格の者十二人を加添す⁽³⁴⁾」とある。すなわち海賊對策として、進貢・接貢船の搭乗員を新たに十二名増員し、防備の強化をはかったのである。

こうした海賊の跳梁に不安をつのらせた福建の地方官は、嘉慶一四年琉球へ渡海を豫定していた冊封船の航路を危ぶみ、護送の兵士百人の増員を提案した。久米村の『鄭氏家譜』に、「當分、察氏・朱氏之海賊致橫行候儀二付、今般冊封頭號

船二號船、爲護送商船壹艘、先例より相重兵百人乗付琉球江可差遣候⁽³⁵⁾と記される。この「察氏・朱氏」とは、すなわち蔡牽・朱貴の海賊一味を指しており、琉球でも警戒していた状況が知られる。

以上、一八世紀後半から一九世紀初めにかけての海賊活動とあわせて、琉球側の對應策などを明らかにしてきた。次に、福州の情勢について詳しく見ていこう。

三 一九世紀中期の沿海情勢と海賊・イギリス艦隊

(1) アヘン戦争以前の状況

福州のイギリス領事館員パークスが、閩海關の記録を調査したところによれば、一八一五年より一九年まで、福州に入港したジャンクの總數は、二千隻を下回ることにはなかった。しかし、一八二〇年代に入ると、千五百隻前後に減少する。それまで蘇州方面の絹織物など高價な貨物は海上ルートで福州へ運ばれたが、海賊の跳梁によって海路が危ないため陸路に轉じたことが、ジャンクの福州入港數が減少した一因とみられる。⁽³⁶⁾

一八三〇年代以降、アヘン貿易が擴大するにつれて、海賊の活動地域もいっそう廣がった。村上衛氏の指摘によると、廣東・閩南沿海民がアヘン貿易に積極的に參入し、廣東の貿易管理體制に打撃を與え、アヘン密賣は洋船との貿易を介して、廣東から中・北部へ擴大する様相をみせた。ジャーディン・マセソン商會などの地方貿易商人も一八二〇年代からすでに廣州以北の泉州灣などでアヘン密賣に従事し、一八三二年以降には福建から奉天にいたるアヘン貿易を本格化させた。一八三八（道光一八）年には福建の海賊が直隸で活動し、奉天で捕獲された福建省同安縣の烏船は山東の海上でも海賊行爲を行ったことが明らかにされている。⁽³⁷⁾

ところで、福建でアヘン貿易が隆盛したにもかかわらず、福建と密接な交流のあった琉球にアヘンがほとんど浸透しな

かったことは注目してよい。一八三七年、シンガポール經由で那覇へ寄港した米國船モリソン號の宣教師兼外科醫パークの記録によると、琉球の役人たちはアヘンの持ち込みを警戒し、厳しい監視の眼を光らせていたことがわかる。⁽³⁸⁾

阿片（アヘン）の名がでた時、そこに居合わせた人びとは非難の色をあらわし、私がそれを持っているかどうか、また、われわれがアヘンをよいと思っているかどうかとたずねた。薬としては有用だと答えると、彼らは満足した。

琉球の朝貢使節たちは、北京や福州に滞在中にアヘンの害毒を十分に認識し、このように琉球への持ち込みを警戒したものと考えられる。

さて、アヘン戦争の勃發とともに清朝は臺灣へ特使を派遣する一方、福建巡撫に臺灣防衛を命じた。一八四二（道光二一）年八月、イギリス艦隊が福建の廈門を攻撃し、九月にはイギリス船が臺灣北部の基隆に現れ、砲撃の應酬後、座礁して多數の溺死者や捕虜を出した。⁽³⁹⁾

（2） 太平天國の情勢と海賊

アヘン戦争終結後の一八四五（道光二五）年、イギリス海軍のサマラン號が、琉球の八重山・宮古島に寄港し、役人の制止を無視して沿岸を測量した。さらに翌年にはイギリス船スターリング號、フランス船サビーヌ號などが來航し、琉球王府に通商を求めるなど、西洋列強の外壓が琉球にも押し寄せてくるようになった。

アヘン戦争後、開港場の一つとなった福州ではイギリスをはじめとする歐米商人が進出し、琉球館（柔遠驛）にほどこい福州城外の「南臺」に外國商館が建ち並ぶようになった。

當時、沿海の治安は悪くなる一方で、歐米商船もしばしば海賊に狙われたので、イギリス海軍は砲艦の威力をバックに警備體制を強化し、海賊の掃討を行った。⁽⁴⁰⁾しかし、その警備の隙を巧みにつき外國船を狙う海賊が絶えなかったことは、次のような例からも明らかであろう。

一八五一（道光三十）年、福州の南臺に居住するスウェーデン商人が、小舟を雇って閩江下流の五虎門に碇泊する外國船に赴き、洋銀を借りて戻る途中、海賊に銀を強奪されるといふ事件があつた。⁽⁴¹⁾南臺から五虎門に通じる航路は、いうまでもなく琉球の朝貢船が行き交う幹線ルートである。そこがまさしく海賊の出没する危険水域となつた状況は、琉球人に大きな不安を與えたに違いない。

一八五〇年代には太平天國の亂によつて、治安はますます悪化の一途をたどつた。一八五二年、シャムは太平天國軍に襲撃されたことを口實に朝貢を停止し、また翌五三年には琉球の朝貢使の北京行きもままならない状態となつた。内亂の影響によつて朝貢關係に重大な支障が生じたのである。

一八五三年五月、太平天國軍に呼應した天地會（雙刀會）が福建南部で蜂起し、六月には臺灣の天地會も反旗をひるがへした。⁽⁴²⁾海上でも不穩な動きが高まり、同年九月二十九日、薩摩藩の島津齊彬が幕府の奥醫師に送つた書簡に「當秋渡唐之琉人甚恐怖之由に承候」⁽⁴³⁾とあるように、中國渡航を間近にひかえた琉球人たちは非常な「恐怖」を感じていた。實際に、海賊と遭遇する危険がきわめて高かつたからである。

一八五三年一月二一日、薩摩の「密使」が長崎オランダ商館を訪れた。その目的は、琉球をめぐる歐米勢力の動きや中國沿海の航路情報を探るためであつた。商館長クルチウスに面會した「密使」は、次のように質問した。⁽⁴⁴⁾①「イギリス人とアメリカ人は、どのような企圖を抱いて琉球に來航するのであるうか。彼らは商館を設置するだけで十分満足するのであるうか。琉球の制覇を企てているのであるうか」。續けて、②「琉球人のための福建航路の状況を知りたい。海賊が頻繁に出現しているであろうか」と尋ね、「琉球人の中國渡航のために中國情勢に關する情報を求めている」と述べた。すなわち、英米艦隊の琉球來航をめぐる真相、福建航路の状況と海賊に關する情報提供を求めたのである。第二の質問は、琉球船の渡唐役人たちの生死にかかわる切實な問題であつた。しかし、商館長は幕府の禁令があることを理由に、これらの質問の回答には一切應じなかつた。

その年、日本遠征に向かう途中でマカオに寄港した米國東インド艦隊司令長官ペリー提督は、廣東沿海における海賊の様子に驚き、「海賊行爲が今日これほど公然と、時しげく行われているところは、世界中どこにもない。珠江 (the Canton River) には海賊船が群がっている」と日記に書き留めた。⁽⁴⁵⁾ さらにペリーは旗艦ミシシッピ號の近くで起こった海賊事件について、次のように報じている。

(前略) ミシシッピ號がマカオから黃埔へ進む途中、二艘の中國の曳き舟のうち一艘が舵をまちがえて水びたしになつた。もう一艘の舟は同様な運命に陥るのを恐れて曳き綱を解き、そして帆をあげ河を遡つて進もうとした。たまたまそのとき舟の上にあったこの舟の持主は、自分の舟が黃埔に着く前に海賊に追いつかれるだろうと不安がったが、本當にその通りのことが起つた。その舟は、ミシシッピ號の視界を去つて二、三時間のちに、海賊に乗りこまれ、略奪されたのである。

われわれが香港に滞在している間も、ほとんど絶え間なく軍艦すべてが發砲しているさなかに、數回も海賊行爲が行われた。

一八五三(咸豐三)年、このようにマカオや香港の近海で海賊が横行する事態を、ペリー提督は目の当たりにしたのである。まさに同じ年、福建に視點を轉じてみると、琉球の護送船二隻、接貢船一隻が海賊船團に襲われる事件があつた(表1事例No.9)。

事件の経緯は、およそ次のようである。咸豐三年十一月三日、福州近海の「南關・北關之沖」を航行中であつた接貢船が、無風状態のなかで櫓を漕ぎつつ五虎門をめざしていた。そこへ海賊船六隻が突然姿を現し、大砲・鐵砲などで攻撃してきた。琉球側は必死に防戦したが、ついに海賊が琉球船に乗り込み、「上荷物・身廻荷・着物」等を掠奪した。さらに翌日にも別の賊船三隻に追跡されたが、今度は幸いにも順風に乗って逃げ切り、定海に入港した。翌日閩安鎮から警備の役人が來たので、琉球側は海賊の様子や被害状況などを説明した。

さらに残る護送船二隻も五虎門で海賊に襲われた。一月六日に定海で碇を下ろし、五虎門に乗り入れる潮時を待っていたところ、賊船から砲撃を受けて接貢船と同様に船を乗っ取られた。「用心銀」や「身廻荷物」、簪（カンザシ）や着物まで奪い取られた。⁽⁴⁶⁾

このとき「南關・北關之沖」で襲われた護送船は、福建の厦門からカリフォルニアへ向かう途中で琉球の石垣島に漂着したロバート・バウン號の中國人苦力らを送還するための護送船であった。⁽⁴⁷⁾ その船に船頭の従者として同乗した那覇東村の大嶺筑登之親雲上が海賊に遭遇した状況が、次のように記録されている。⁽⁴⁸⁾

私どもの船が錠海（福州府連江縣の定海）に到着したところ、數隻の海賊船が接近し攻撃してきました。何とか防いでいましたが、ついに乗り込まれ、銀や個人の荷物、衣類、簪などを奪われてしまいました。海賊はいったん引き揚げるかに見えました。もう一度乗り込んできて錠の繩を切り落とし、勝手に船を動かしました。翌日、「銀をすべて差し出せ、隠しておく」と船を焼き拂うぞ」などという脅迫してきたので、護送船の乗組員は物陰に逃げ隠れました。終いには海賊たちが船頭を取り圍んで交渉しましたが、言葉が通じないことに苛立つて船頭を斬ろうとしたまさにそのとき、中國語に通じていた大嶺は、自分の主人が危機に瀕しているのを見て、覺悟を決めて飛び出していきました。大嶺は「あるだけの銀と品物はすべて渡ししょう」と持ちかけ、所持していた小判金二百六十兩と品物を運んできて海賊に渡しました。ほかには銀も品物も一切ないことを強調したので、海賊は納得して引き揚げ、危難を切り抜けました。

この海賊事件について王府の『球陽』に、「該賊、その勢力の微弱なるを見て、二隻に飛上り、防船の軍器及び公私の銀兩・大小貨物・簪子・衣服・咨文等の項を掠奪す。その一隻帶ぶる所の咨文は、情を講じて取り回す」⁽⁴⁹⁾と記されている。琉球船二隻に海賊が乗りこみ、銀や貨物のほかに咨文まで奪い取られたが、後に咨文は回収したのである。

こうして、福州五虎門の近海で海賊に襲われた琉球船三隻は、約七ヵ月後、翌年の咸豐四年六月三日によりやく那覇へ

〈表3〉1854（咸豐四）年 福建福鼎縣沖で掠奪された琉球船の積荷内容

品目	鐵の錠	銀の簪	手箱	燒酒	藍布	黑糖	芭蕉布	麻仁	茶叶	食糧
數量	1 門	5 本	15	31壺	77包	7 壺	10匹	100斤	1 包	7 包

歸港した。親見世役人福地家の日記に、「歸唐接貢船並護送せん貳艘入津いたし候、尤護送せん兩艘とも渡唐之砌遭海賊、金子銀子其外品々被盜取候事」と書き留められている。さらに咸豐四年には別の民間商船（馬艦船）が那覇から宮古島へ行く途中に漂流し、福建省福鼎縣沖に流れ着いたところを賊船三隻に襲われた。積荷の被害状況については、次の〈表3〉に示した通りである。

太平天國の亂がピークを迎えていた當時、杭州から北京へ通じる大運河の交通は太平軍によって寸斷され、琉球の朝貢使節の上京も困難をきわめた。こうした中國の情勢は琉球王府を通じて薩摩藩の支配層に傳わり、さらに幕府の關係者にも報じられた。

一八五三（嘉永六）年七月二一日、薩摩藩主島津齊彬が幕府の奥醫師多紀元堅に送った書簡⁽⁵¹⁾には、「唐國も彌爭亂甚タ數、五六省被攻取候よしニ御座候、（中略）南京も被奪、福州北京往來六ヶしく候而、夫故琉歸唐船も餘程延著ニ相成申候」とある。つまり、すでに南京が太平軍の手に陥ち、福州―北京間の交通は困難なことから、琉球使節の歸國も大幅に遅れる見通しであるという。

（3） イギリス艦船による海賊鎮壓

さらに續けて齊彬書簡は、「海賊も増長之様子」に注目し、「英船江唐國より加勢相頼、賊船三艘燒打候よし、右之通ニ而唐國之衰御察シ可被成候」と述べる。すなわち、海賊を鎮壓できない清朝はイギリスに助力を求め、自らの治安能力を失いつつあった。まさに「唐國之衰」といふべき状況を露呈していたのである。

一八五四年、イギリス船が香港から琉球へ寄港した際、同乗の英人宣教師モートンより琉球王府の通事が入手した海外情報によると、太平天國の亂、クリミヤ戦争のほかに「海賊之成行」等の動きが、次のように興味深く記されている。⁽⁵²⁾

一八五四（咸豐四）年七月ごろ、イギリス商船二艘が福建沿海で海賊に遭い、うち小型の船は乗っ取られ、英國人五名・唐人十名がボートに乗り、福州まで逃げて来たという。「賊船大小五拾艘餘與合、賊人共英船江乘込、番錢三千枚、衣裝共被奪取候由」とあるように、五十艘餘りの賊船に包圍され、番錢（西洋銀貨）三千枚、衣服まで身ぐるみ剥がされたのである。

こうした事件が各地で頻発したため、イギリス海軍は掃討作戦を展開し、福州でも容赦なく武力行使に踏み切った。「英國官船福州口近乗寄候折、賊船共賣（商カ）船共與相心得寄懸、官船より火矢射立候付、賊船ハ水ニ沈候」とあるように、イギリス船は「賊船」に砲火を浴びせ撃沈するなど、緊迫した「海賊之成行」が琉球側史料にも記録されている。

一八五六年三月のクリミヤ戦争終結とともに、イギリスは中國沿海における海軍力を増強した。同年一〇月、アヘン密輸船を警戒する清朝の官憲が、廣州の珠江に碇泊中のジャンク船アロー號の乗組員を海賊の嫌疑で拉致した。この事件をきっかけにアロー戦争が勃發し、五八年一月英佛連合軍が廣州に入城した。このとき結ばれた天津條約第五十二條およびエルギン卿宛ての訓令において、イギリス軍艦が開港場居留民の保護を名目として海賊掃討を行う際、中國領内のすべての港に入る自由を持つことが規定された。⁽⁵³⁾ 清朝は海賊をみずから鎮壓できず、イギリス海軍に沿海の治安警察權の一部を委ねざるを得ない状況に迫り込まれ、清朝の威信はますます低下した。

こうした中國情勢を琉球側では、どのように認識したのであろうか。一八五五（咸豐五）年五月の福地家日記⁽⁵⁴⁾によれば、「唐兵亂」のため進貢使は上京できず福州で滞留を餘儀なくされ、「海賊山賊も去年より猶繁々相成、唐近邊之海路自由ニ往來不罷成、至極差支居候」と、海上交通のマヒ状態が伝えられている。一八五五（咸豐五）年一月閩浙總督慶瑞の上奏に、琉球國の進貢船が所定の時期を過ぎて未だに福建へ到着していないため、使節は上京できないという。⁽⁵⁵⁾

一八五七（咸豐七）年の同日記は、さらに混乱を深める「唐兵亂」の様相を伝えていた。同年一月、太平天國の殘黨と思われる「賊兵」らが福建北部に攻め入り、延平府・建寧府など各地を占據した。四月には總督一行が現地に赴いたが、

賊を鎮定することができず、これに驚いた福州城南臺門外の住民は遠方へ逃げ去った。廣東省では二月ごろイギリス人の兵亂が発生して交易が停滞し、商品買付けもままならない状態だという。

こうした中國兵亂の様子が刻々と琉球にまで伝わった當時、幕末日本では列強の外壓と攘夷のはざまで揺れ動いていた。一八六三年七月には「薩英戦争」が勃發し、鹿兒島灣に碇泊していた琉球船も巻きざえとなり、イギリス艦隊の砲火を浴びて焼沈した。⁽⁵⁶⁾

太平天國の亂が續く中國では清軍がようやく蘇州を奪還したが、海賊事件はなお頻發していた。一八六三（同治二年、琉球の護送船が「海たん」（海壇）で賊船に積み荷を奪われ、さらに本船も座礁する事件があった（表1事例No.13）。現場の海壇島は福建省福清縣の東南海上、すでに明代から倭寇の據點として知られた。

そこで金品、衣類、簪まで海賊に身ぐるみ剥がされた琉球人一行は、命からがら歸國の途についた。一八六四（同治三年）の福地家日記五月一六日條に、「歸唐船今日致入津候、唐之兵亂いまた不相鎮候得共、漸々官軍之方は勢ひ強く相成、此間被奪取候蘇州なども御取歸爲相成段承候、且又去秋被御遣候護送船者、海たんと申所之沖ニ而賊船ニ逢荷物被奪取、船ハ干瀬江走揚致破船、乗組人數者借船を以追々致歸着筈之段承候事」⁽⁵⁷⁾とあり、「借船」で歸國する見通しだという。

一九世紀後半、ヨーロッパ勢力はアジア海域の海賊を掃討するため、蒸氣軍艦を配備するようになった。蒸氣船による海賊の撃退は、一八三六年マラッカ海峡におけるイギリス船にはじまり、一八六二年にはイギリスとオランダが協力して蒸氣船を配備した。この結果、スルールの海賊活動と貿易は衰退したといわれる。⁽⁵⁸⁾

西洋式の蒸氣軍艦は、それまでの帆船にくらべて格段にスピードアップし、海賊の掃討に威力を発揮した。舊來の帆船に代わる近代的蒸氣船の登場によって、傳統的な帆船による海賊活動は新たな時代の轉換期を迎えたのである。

結びにかえて

以上のような海賊問題について敷衍しつつ論旨をまとめると、次のようになる。

國家の枠を越えた人間の移動と交易の連鎖がつくりだすネットワークの歴史は、國家が主導する公貿易の世界だけで完結したわけではない。むしろ、公貿易と緊張・對立關係にあった私貿易（密貿易）の世界、それと深く関わった「海賊」勢力もまた東アジア海域史の舞臺に登場した、いわば陰の主役であったといえる。海域に廣がる通商・貿易ネットワークを攪亂し、また諸民族の對立や緊張をはらみつつ展開した海賊行爲は、それを取り締まる國家の立場からすれば許し難い「不法行爲」であった。

しかし、沿海民の側に視點を反轉すると、海賊行爲を生み出す要因がその厳しい生活環境に深く根ざしていた一面も見落とせない。すなわち、農耕地が乏しく慢性的な食料不足と貧困に悩まされ續けた福建・廣東沿海では、傳統的に漁業や交易への指向が強く、飢饉で逃散した農民が海賊に轉化する流動的な狀況が根強く存在したのである。

沿海部の流民・飢民にすれば、生き残りをかけて海に出るしかない。飢饉による沿海民の窮乏化、つまり農村の矛盾が海上に押し出されて海賊を誘發した。海と陸の問題はけっして無關係でなく、むしろ内在的に連動したのである。それは陸上の農民一揆に對し、いわば「海民一揆」といふべき性格をもつといえよう。

一七世紀半ば以降、①明清交替期、②一八世紀末から一九世紀初めの「艇盜の亂」、③一九世紀中期の太平天國の亂、これらの社會變動期において激化した海賊勢力は、琉球の朝貢船や民間船を襲い、大きな被害を與えた。もっぱら陸路で中國に朝貢する内陸國のモンゴルや朝鮮、ベトナム諸國とはちがって、島嶼國の琉球は海路によるほかに、海賊の脅威を免れることはできなかった。琉球の朝貢船が深刻な影響を蒙った狀況に對し、琉球王府では自衛手段として大砲や鐵砲などの武器を搭載するようになった。

福建沿海において琉球船が襲われた事例は十五件を数える。このうち最も多いのが、③期の七件で、全體の半數近くを占めていた。太平天國の亂とともに海賊の動きが激化した一九世紀半ば、マカオに寄港したペリー提督はその様子に驚き、「海賊行爲が今日これほど公然と、時しげく行われているところは、世界中どこにもない」と述べたほどである。

清朝の支配體制が大きくゆらぎ、沿海地域の治安能力が低下した一九世紀後半には、イギリス海軍の新型蒸氣軍艦が、開港場およびその近海で「海賊掃討」を行った。こうした帆船に代わる近代蒸氣船の登場によって、海賊も新たな時代の轉機を迎えたといえよう。

註

- (1) アジア海域史の研究に廣く資する論著として、Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, New Haven & London: Yale University Press, 1988 & 1993, 2 vols. (邦譯『大航海時代の東南アジアⅠ・Ⅱ』法政大學出版局、一九九七年)、家島彦一『海が創る文明——インド洋海域世界の歴史』(朝日新聞社、一九九三年)、長島弘『アジア海域通商圏論——インド洋世界を中心に』(歴史學研究會編『現代歴史學の成果と課題 一九八〇—二〇〇〇年 Ⅰ 歴史學における方法的轉回』青木書店、二〇〇二年)等がある。なお、『中國海洋發展史論文集』(臺北・中央研究院中山人文社會科學研究所)の論集シリーズは、近年の研究動向を知るうえでも便利である。
- 以下、琉球關係の研究史について略述する。最近の研究動向を包括的に整理し、獨自の見解を示したレビュー論文として、渡邊美季「琉球と中國——近年の研究動向——」

〔中國史學〕第二三卷、二〇〇三年)が示唆に富む。徐恭生「九十年代以來中琉關係史研究概略——以中國大陸爲中心」(『福建師範大學學報(哲學社會科學版)』一一七、二〇〇三年)は、中國における一九九〇年代以降の研究について概述。夫馬進編『增訂 使琉球錄解題及び研究』(榕樹書林、一九九九年)は、明清期の冊封に關する基本史料である使琉球錄の精緻な研究成果である。あわせて、原田禹雄による使錄譯注シリーズ(榕樹書林、既刊七冊)、同『冊封使錄からみた琉球』(榕樹書林、二〇〇〇年)等を參照。

さらに冊封・朝貢關係論では、法政大學沖繩文化研究所編『中國福建省・琉球列島交渉史の研究』(第一書房、一九九五年)、金城正篤「領封論・領封論——冊封をめぐる議論」(『第三回琉球・中國交渉史に關するシンポジウム論文集』(沖繩縣公文書館、一九九六年)、西里喜行「冊封進

貢体制の動搖とその諸契機」〔『東洋史研究』第五九卷一號、二〇〇〇年〕、岡本弘道「明朝における朝貢國琉球の位置附けとその變化」〔『東洋史研究』第五七卷四號、一九九九年〕、赤嶺守「琉球王國」〔講談社選書メチエ、二〇〇四年〕等の成果がある。

さらに、冊封關係を視野に入れた幕藩制國家と琉球の關係史については、紙屋敦之『大君外交と東アジア』（吉川弘文館、一九九七年）、上原兼善『幕藩制形成期の琉球支配』（吉川弘文館、二〇〇一年）、豊見山和行『琉球王國の外交と王權』（吉川弘文館、二〇〇四年）に詳しい。また、海外情報・貿易論については、眞榮平房昭「近世における海外情報と琉球の位置」〔『思想』第七九六號、一九九〇年〕、同「琉球貿易の構造と流通ネットワーク」（豊見山和行編『琉球・沖繩史の世界』吉川弘文館、二〇〇三年）、松浦章『清代中國琉球貿易史の研究』（榕樹書林、二〇〇三年）があるほか、清朝に派遣された朝貢使節については、深澤秋人「近世琉球の渡唐使節における謝恩使」〔『第八回琉中歴史關係國際學術會議論文集』二〇〇一年〕等の成果がある。また、漂流・漂着民の送還問題では、西里喜行『バウン號の苦力反亂と琉球王國』（榕樹書林、二〇〇一年）、同「清代光緒年間の〈琉球國難民〉漂着事件について」〔『第二回琉球・中國交渉史に關するシンポジウム論文集』沖繩縣立圖書館編、一九九五年〕、赤嶺守「清代の琉球漂流民送還體制について」〔『東洋史研究』第五八卷三號、一九九九年〕、渡邊美季「近世琉球における中國人漂着民

の船隻・積荷の處置の實態」〔『アジア文化研究』別冊二二、二〇〇三年〕等の豊富な成果がある。詳細は渡邊論文および、〔村井章介代表〕『八一七世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流』上・下冊（科學研究費補助金基盤研究(A)(1)成果報告書、二〇〇四年）を参照されたい。

(2) 京都女子大學東洋史研究室編『東アジア海洋域の史的研究所』〔京都女子大學研究叢刊三九、京都女子大學發行、二〇〇三年〕。

(3) 山本草二「海上犯罪の規制に關する條約方式の原型」〔山本草二・杉原高嶺編『海洋法の歴史と展望』有斐閣、一九八六年〕。

(4) 生田滋「一九世紀前半の東南アジア群島部における海賊行爲」〔秋道智彌編著『海人の世界』同文館、一九九八年〕二六五、二八五頁。

(5) フロイス『日本史』第一部六章、中央公論社。中世日本の悪黨と海賊については、網野善彦『悪黨と海賊——日本中世の社會と政治』（法政大學出版局、一九九五年）参照。

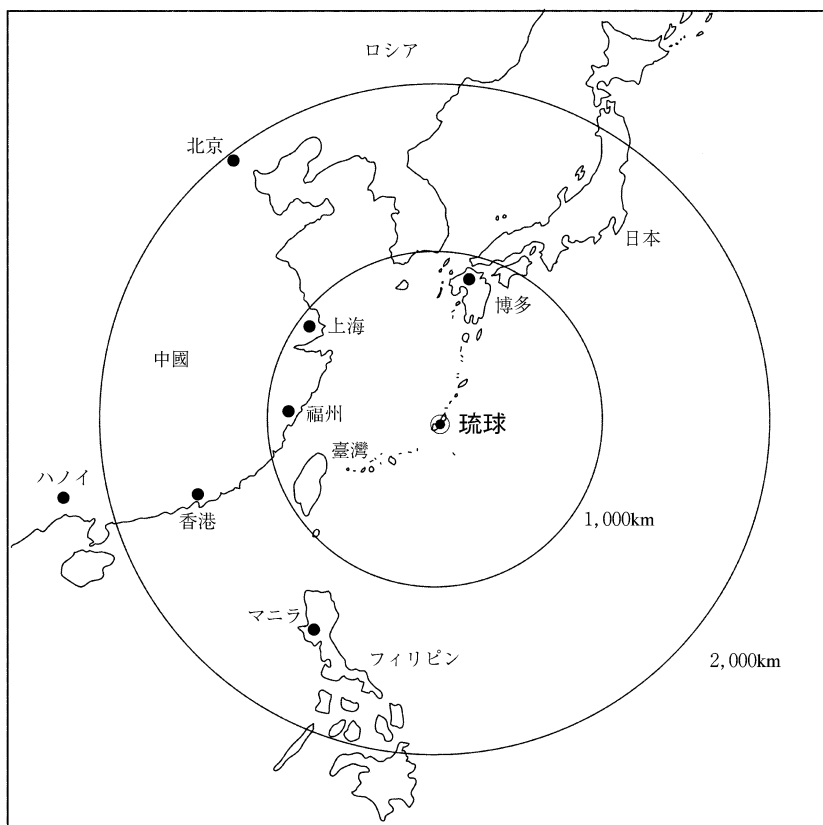
(6) 海上犯罪を監視しているロンドンの國際海事局（IMB）のウェブサイトによると、二〇〇三年に發生した海賊事件は、世界全體で前年比二〇%増の四百四十五件で、とくに海上輸送の重要航路にあたるマラッカ海峡を中心とした海域がもつとも多い。なお、東南アジアの海賊問題をめぐる國際關係については、次の論考に詳しい。高埜健「海域アジアの安全保障——海賊問題をめぐる地域協力を中心に——」〔關根政美・山本信人編『現代東アジアと日本』4

- 海域アジア」慶應義塾大學出版會、二〇〇四年。
- (7) 琉球王府の正史『中山世譜』卷八に、「順治十一年以後、本國數次遣使、迎接慶賀使臣、皆爲海賊所阻。故不復遣使」とある。なお、當該期の琉球貿易については、眞榮平房昭「明清動亂期における琉球貿易の一考察——康熙慶賀船の派遣を中心に——」(『九州史學』第八〇號、一九八四年)を参照。
- (8) 張學禮(原田禹雄譯注)『使琉球紀・中山紀略』榕樹書林、一九九八年、三六、五五、五六頁。
- (9) 眞榮平房昭「一七世紀の東アジアにおける海賊問題と琉球」(『經濟史研究』第四號、二〇〇〇年、大阪經濟大學日本經濟史研究所)。これらの海賊事件については、以下の史料を参照。「從琉球國大清へ貢納之船歸帆仕往還之様子中上候覺」(『華夷變態』上冊、八九〜九一頁)。「鹿兒島縣史料 舊記雜錄追錄一」一四五・一號・一四五二號・一四五六號・一四七六號。「程氏家譜」六世泰祚(『那覇市史』家譜資料第一卷六(下)、五四四頁)。
- (10) 『球陽』卷七、尙貞王四年條(讀み下し編、角川書店、一九七四年、二〇八頁)。
- (11) 『唐通事會所日錄七』東京大學出版會、一九六八年、八六〜八八頁。
- (12) 眞榮平房昭「一六〜一七世紀における琉球海域と幕藩制支配」(『日本史研究』第五〇〇號、二〇〇四年)。
- (13) 蔡溫「獨物語」(崎濱秀明編『蔡溫全集』本邦書籍、一九八四年、八四頁)。
- (14) 註(9)論文。
- (15) 『琉球館文書』(『那覇市史』資料篇第一卷二、一四九頁)。
- (16) 「大島筆記」(『日本庶民生活史料集成』第一卷、三一書房、一九六八年、三六六、三七一、三七三頁)。ちなみに、一七一九(康熙五八)年琉球に渡航した冊封使の乗船には、大小砲十二門が搭載された(『中山傳信錄』卷一)。
- (17) 松浦章「清代福建沿海地域社會と東アジア海域の交流」(前掲註(2)『東アジア海洋域圏の史的研究』三四一〜三四七頁)。
- (18) 陳盛韶『問俗錄』(平凡社東洋文庫、一九八八年)一三八〜一四〇頁。
- (19) 『高宗實錄』乾隆五十九年正月癸丑條。
- (20) 「琉球之一件」(尙古集成館藏)。乾隆・嘉慶期の海賊に琉球船が掠奪された例は、西里喜行「冊封進貢體制の動搖とその諸契機」(『東洋史研究』五九卷一號、二〇〇〇年)に、一部が紹介されている。「琉球之一件」の翻刻史料として、『鹿兒島歴史研究』第四號を参照。なお、本稿では引用の際に字句の誤りを若干訂正した。
- (21) 中國第一歷史檔案館編『清代中琉關係檔案選編』(中華書局、一九九三年)二七五〜二八三頁。
- (22) 『歷代寶案』第二集 卷八十三(校訂本第七冊)二九六頁。なお、浙江巡撫吉慶の乾隆六十年八月十一日付の奏摺の原文は、以下のとおり。「琉球國貨船在洋被劫一案、前經拏獲盜犯林玉頂等供出盜首林發枝蔡大等、于五月三日在

温州南麂山外洋行劫、並于所獲盜船內起出番衣番布旗等物、其爲確係林發枝等劫去無疑。」

- (23) 『中山世譜』卷十『琉球史料叢書』第四卷、東京美術、一九七二年、一三頁。
- (24) 前掲註(4) 生田論文、二八五頁。
- (25) 『中陵漫錄』卷之六(國立公文書館內閣文庫藏)。海賊林發枝について言及した清代の公文書は實録類の他にも多く、たとえば『明清史料』庚編第四本でも確認できる。
- (26) 前掲史料「琉球之一件」に據る。
- (27) 『惠姓家譜』三世喜紀(『那霸市史 家譜資料四』那霸・泊系、一三〇頁、讀下し文に改めた)。
- (28) 『阮氏家譜(小宗小渡家)』八世阮世榮。括弧内の文字は引用者による補足。
- (29) 『清代中琉關係檔案五編』(中國檔案出版社、二〇〇二年) 四三―四二四頁。
- (30) 嘉慶期の海賊と蔡牽の活動に關する研究として、松浦章『中國の海賊』(東方書店、一九九五年)、同『中國の海商と海賊』山川出版社、二〇〇三年)をはじめ、次のような論著を参照。季士家「清軍機處〈蔡牽反清鬪爭項〉檔案述略」(『歷史檔案』一九八二年第一期)、黃典權「蔡牽朱貴海盜之研究」(『臺南文化』第六卷一期、一九八五年)、張中訓「清嘉慶年間閩浙海盜組織研究」(『中國海洋發展史論文集』第二輯、中央研究院三民主義研究所、一九八六年)、季士家「蔡牽研究九題」(『歷史檔案』一九九二年第一期)、松浦章「海盜蔡牽一族の墳墓」(『關西大學博物館紀要』第三號、一九九七年)。
- (31) 鄭廣南『中國海盜史』華東理工大學出版社、一九九九年、三一九―三二二頁、三三〇頁。
- (32) 『仁宗實錄』卷一〇八、嘉慶八年二月是月條。松浦章『中國の海賊』一四八頁。
- (33) Dian H. Murray, *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*, Stanford University Press, 1987, pp. 93~94.
- (34) 『球陽』卷十九、尙溫王七年條(讀み下し編、角川書店、一九七四年) 四四八頁。
- (35) 『鄭氏家譜』十六世鄭克新(『那霸市史 家譜資料二』第1卷6久米村系(下)、六四五頁)。なお、家譜の引用文中「蔡」の字は、「蔡」の誤寫とみられる。
- (36) 岡本隆司『近代中國と海關』名古屋大學出版會、一九九九年、二二六―二二七頁。
- (37) 村上衛「閩粵沿海民の活動と清朝」(『東方學報』第七十五冊、二〇〇三年)。
- (38) Parker, Peter, *Journal of an Expedition from Singapore to Japan, with a visit to Loo-choo, etc.* (Revised by the Rev. Andrew Reed), London, 1838. 須藤利一『異國船來琉記』一二〇頁。
- (39) 『清實錄臺灣史資料專輯』福建人民出版社、一九九三年、八八〇―八八七頁。
- (40) Grace Fox, *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*, Hyperion Press, 1973, pp. 146-160. なお一八六〇年代に東アジア海域に配備されたイギリス艦船の半數近く

- は二〇〇トンクラス以下で、吃水の浅い小砲艦によって占められた。これは複雑に入り組んだ中國沿岸部や内陸河川では、とくに重要な戦力を構成していた（横井勝彦『アジアの海の大英帝國』同文館、一九八八年、一五八頁）。イギリス海軍は一八四七年に海賊船四十七隻を撃破、九百人以上を殺害している（フィリップ・ゴス『海賊の世界史』リポポルト、一九九四年、三六三頁）。
- (41) 松浦章『中國の海賊』（東方書店、一九九五年）一五五～一五六頁。『籌辦夷務始末』卷三、道光三十年十二月乙丑條。
- (42) 連立昌『福建秘密社會』福建人民出版社、一九八九年。
- (43) 『島津齊彬文書』下卷一、吉川弘文館、一九六九年、七二五頁。
- (44) 『幕末出島未公開文書——ドンケルリクルチウス覚え書』（フォス美彌子編譯、新人物往來社、一九九二年）七〇～七一頁。
- (45) 『ペリー日本遠征日記』（金井圓譯、雄松堂、一九八五年）一〇四頁。
- (46) 『咸豐四年案書』『琉球王國評定所文書』第八卷、一八三頁。
- (47) 西里喜行『バウン號の苦力反亂と琉球王國』（榕樹書林、二〇〇一年）を參照。
- (48) 『名護市史資料編5 羽地寄留士族関連資料』（名護市役所發行、二〇〇四年）、七九～八〇頁に收録された史料の原文・譯文を參照。
- (49) 『球陽』卷二十二、尙泰王五年條、讀み下し編、五七三頁。
- (50) 『那覇市史』資料篇第一卷九（近世那覇關係資料）七七頁。
- (51) 『島津齊彬文書』下卷一、六一〇～六一一頁。
- (52) 『逗留英人成行守衛方江御届申上候寫』（『琉球王國評定所文書』補遺別卷、七五～七六頁）。
- (53) 石井孝『増訂明治維新の國際的環境』（吉川弘文館、一九六六年）一九～二〇頁、同『日本開國史』（吉川弘文館、一九七二年）三九一頁。
- (54) 『那覇市史』資料篇第一卷九（近世那覇關係資料）八三、八九頁。
- (55) 中國第一歴史檔案館編『清代中琉關係檔案選編』九九三～九九四頁。
- (56) 眞榮平房昭『幕末・維新期における琉球の位置』（明治維新史學會編『明治維新とアジア』吉川弘文館、二〇〇一年）。
- (57) 『那覇市史』資料篇第一卷九、八九、一一一頁。この記事は、同治二年の護送船遭難事件を指すとみられる。
- (58) 早瀬晉三『海域イスラーム社會の歴史』（山石波書店、二〇〇三年）、一九～三〇頁。



東アジアにおける琉球の位置

Zhangzhou 漳州 was opened. It was under these circumstances that the entries for the terms border exclusion and maritime exclusion first appeared in the *Wanli Daming huidian* 萬曆大明會典, which was compiled at the close of the 16th century. The creation of entry for maritime exclusion in the *Huidian*, which should be considered a national survey, verifies the fact that the concept of maritime exclusion was without doubt recognized by the state. Moreover, it demonstrates that maritime exclusion had been repositioned within a new policy framework that was based on the will of the nation state. Maritime exclusion had existed in reality since the early Ming, but the appearance of the term in the latter half of the 16th century and its entry into the *Wanli Daming huidian* signaled its final conceptualization. To that extent, maritime exclusion is not a mere proper noun but is instead an excellent example of useful historical concept reflecting the sixteenth century.

THE PROBLEM OF PIRACY AND THE RYUKYUS DURING THE QING DYNASTY, VIEWED FROM THE STANDPOINT OF THE STUDY OF MARITIME REGIONS

MAEHIRA Fusaaki

In recent years attention has been focused on the movements of people and trade in the maritime regions of the world thus promoting a reevaluation of the concept of history as the study of a single nation and seeing historical studies from a standpoint that supersedes national borders. Works such as Murai Shōsuke's *Kokkyō o koete: Higashi Ajia kaiiki sekai no chūsei* (1997), Yi Young's *Wakō to Nichirai kankeishi* (1999), Osa Setsuko's *Chūsei kokkyō kaiiki no Wa to Chōsen* (2002), Seki Shūichi's *Chūsei Nitchō kaiikishi no kenkyū* (2002) etc., have been published recently. The results of these studies have shed new light on the reality of diplomatic missions, merchants, piracy (specifically Japanese pirates, *wakō*) and the problem of repatriation of those who drifted ashore in foreign lands.

Although the need to accumulate further data and develop a new methodology are pressing concerns in implementing a history of maritime regions, I have limited my focus here to the problem of piracy that occurred in Chinese coastal waters and attempted to clarify the historical reality. From the point of view of maritime piracy, one must note that there existed an intimate link between acts of piracy and private trade by maritime merchant powers that had replaced the royal

monopoly on trade, as the history of the wakô indicates. In general, “maritime piracy” has been viewed as an armed force threatening commercial networks in maritime regions and was to be strictly suppressed.

In 17th century Europe maritime piracy, which was carried out in the name of privateering, was rife, and various nations joined together to develop “international law” as a legal means to deal with maritime piracy. It is undeniably true that piracy on the seas had dealt a serious blow to the commercial networks between states. However, if a relativistic view is adopted, the strictly moralistic view of history, a simple equation of pirates with bandit bands, cannot be maintained.

Of course, modern-day international law prohibits acts of plunder and pillage on the high seas, and the United Nations Convention on the Law of Sea defines piracy as acts that have been committed on the high seas. Today, in the 21st century, attacks in the Strait of Malacca on oil tankers and commercial vessels continue unabated. Behind this state of affairs lies the discrepancy in wealth between the advanced industrialized nations and developing nations.

Maritime piracy frequently appeared during periods of upheaval in East Asia. In terms of China after the 17th century, the first of such periods was that of turbulence during the transition from the Ming to Qing dynasties, the second period was that of the “Tingdao disturbances” 艇盜の亂 at the close of the 18th and beginning of the 19th century, and the third was the mid-nineteenth century Taiping Rebellion. Ships dispatched from the Ryukyus carrying tribute to China were in turn prepared for pirates and armed with cannons and firearms. There were in fact fifteen cases of Ryukyuan ships being attacked by pirates off the Fujian coast, and nearly half the incidents, i.e., seven instances, occurred during the third period.

During the period of frequent piracy that accompanied the Taiping revolt, when Commodore Perry visited the port of Macao on his voyage to open Japan he reported with alarm that there was no place in the world today where acts of piracy were committed so brazenly and frequently. Eventually, the Qing Dynasty system of rule was greatly shaken and when in the latter half of the 19th century its capacity to maintain safe passage on the seas had been diminished, the new steam-powered warships of the British were employed to carry out operations against pirates in the waters around the treaty ports. With the appearance of modern steam-powered ships, which replaced sailing ships, piracy itself faced a turning point.