

1910年代初期における福州と台湾間の帆船航運

松浦 章

I 緒言

アジアに進出してきたポルトガル人等は、その景観の美しさから台湾の地をIlha formosa 美麗島と呼称した。それがフォルモサFormosaの起源とされている。¹台湾をアジア貿易の拠点、寄港地としてスペイン人やイギリス人の触手を伸ばすが、その台湾に最初の確固たる楔を打込んだのはオランダ人であった。1624年（明・天啓四）に、オランダ人が台南西方の安平に要塞ゼーランドディアを築き東アジア海域における貿易の拠点とするが、既にその二年前の天啓二年（1622）六月には台湾海峡に進出していた。

明実録『熹宗実録』天啓三年正月乙卯（二十四日、1623年2月23日）条に「紅夷自六月入我澎湖、專人求市、辭尚恭順」とあるように、「紅夷」が天啓二年（1622）六月より澎湖島に来て、交易を求めようになり、その言動は恭順的であったとされる。この「紅夷」がオランダで、澎湖列島に來航するようになったきっかけについて、『熹宗実録』天啓三年四月壬戌（三日、1623年5月1日）条に、

紅毛夷者、乃西南和蘭國遠夷、從來不通中國、惟閩商每歲給引、販大泥國及咬留吧。該夷就彼地轉販。萬曆甲辰、有奸民潘秀賈大泥國、勾引以來、據澎湖求市、中國不許、第令仍舊于大泥貿易。…

と記されている。明官憲より毎年通商許可書を得て、マレー半島東岸のパタニやジャワへ交易に赴いていた福建商人が、それらの地で中国と通じていなかったオランダ人と接触するようになった。そして萬曆三十二年（1604）にパタニに赴いていた中国海商の潘秀がオランダ人に中国との交易を誘ったことから、彼等が澎湖島に來航し台湾海峡に進出してくるようになったのであった。

¹ James W. Davidson, *The Island of Formosa Past and Present*, 1903, rep.1992, p.10.

オランダは台南の安平を拠点に中国沿海部や日本との貿易活動を行が、その一端は『ゼーラ
ンディア城日誌』が詳細に記録している。台南に拠ったオランダとの貿易のために大陸沿海、
とりわけ福建からの中国ジャンクが頻繁に来航してきた。

1631年2月24日には、福建安海からのジャンクが若干の商品を積み台南に来航した。²11月
25日には、厦門からのジャンクが砂糖・明礬・布・生絲を積載し台南に来航した。³

1635年1月10日には、厦門からのジャンクが米・黒砂糖・鐵鍋・粗製磁器などを積み来航し
た。⁴

1636年4月5日に、厦門からのジャンクが170担の砂糖と若干の磁器を台南にもたらし⁵、同
年5月26、27日には、厦門からの5隻のジャンクが、2,500担の砂糖と若干の布類を台南にも
たらした。⁶6月12日には、安海からの2隻のジャンクが80担の氷砂糖をもたらし、さらに厦
門からの1隻のジャンクは750担の砂糖、200担の氷砂糖と若干の布類をもたらした。⁷これら
中国産品は、オランダ東インド会社の船で日本や欧州へもたらされたのである。

これに対して、1636年7月1日には、厦門に向けて出港した1隻のジャンクが350担の胡椒
を持ち帰っている。⁸この胡椒はオランダ東インド会社船が東南アジアから安平にもたらした物
であることは明らかで、この胡椒が中国大陸へむけて再輸出されたのである。

これらの事例を同日誌より抽出することは容易で、オランダが台南に拠点を置き明朝と対峙
していた時代でも、中国大陸沿海部とは中国海商の仲立ちで頻繁に交易していた。その後、1661
年より台湾は鄭成功とその一族の支配が約20年続くが、清朝によって平定され、19世紀後半
まで約210年にわたり清朝によって支配された。さらに1895年から半世紀にわたって日本が台湾
を統治するが、その台湾統治の初期においても、清代におけると同様に台湾と大陸との間に帆
船による航運活動が継続して行われていた。⁹

² 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、台南市政府、2000年1月、39頁。

³ 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、61頁。

⁴ 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、196頁。

⁵ 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、228頁。

⁶ 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、240頁。

⁷ 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、243頁。

⁸ 江樹生譯註『熱蘭遮城日誌』第一冊、246頁。

⁹ 戴寶村「台湾大陸間的戎克交通與貿易」『台湾史研究暨史料發掘研討會論文集』高雄・台湾史蹟研
究中心、1986年。陳國棟「清代中葉（約1780～1860）台湾與大陸之間的帆船貿易——以船舶為中心
的数量計」『台湾史研究』第1卷第1期、1994年6月。

松浦章著、卞鳳奎譯『清代台湾海運發展史』博揚文化事業有限公司、2002年10、13～24、34～95頁。

そのことを具体的に示す記録が日本の領事報告¹⁰である『通商彙纂』に掲載された次に紹介する記録である。これらは主に中国大陸の福建省の福州と台湾間の戎克船の航運活動に関する記録であるが、1906年から1913年間の状況を詳細に記録しているのである。

II 『通商彙纂』に見える福州・台湾間の戎克船貿易資料

日本が中国に領事を派遣するのは明治5年（同治十一、1872）2月10日に任命した上海への代領事の品川忠道にはじまる。¹¹福建省の領事に関しては、明治5年9月4日に福州領事として井田譲が任命され、明治7年（同治十三、1874）4月8日付で福島九成が厦門領事に任命された時¹²が最初である。その後、明治8年（光緒元年、1875）10月31日付にて総領事となった品川が明治13年（光緒6、1880）9月13日付にて厦門・淡水（台湾）・台湾・福州の兼轄を命ぜられ¹³、その後変遷があり、厦門領事館は明治29年（光緒二十二年、1896）3月29日付で厦門領事館が開館し、福州領事館は明治32年（光緒二十五年、1899）に厦門領事館福州分館から独立して開館している。¹⁴

厦門領事館及び福州領事館の管轄区域に関しては明治33年（光緒二十六年、1900）12月27日付の外務省令五号によれば、「在清國厦門帝国領事館管轄区域」は、

福建省中興化府、泉州府、永春州、汀州府、漳州府、龍巖州

廣東省中潮州府、嘉應州、惠州府

江西省中吉安府、南安府、贛州府、寧都州¹⁵

の地域であり、厦門領事館は福建省内の南東部及び廣東省の北東部、江西省の中南部を管轄していた。「在清國福州帝国領事館管轄区域」は、

福建省中福州府、延平府、建寧府、邵武府、福寧府¹⁶

であり、福州領事館は主に福建省内の福建省中北部を管轄していた。

¹⁰ 角山栄編著『日本領事報告の研究』京都大学人文科学研究所研究報告、同文館、1986年12月。

角山栄『「通商国家」日本の情報戦略 領事報告をよむ』NHK ブックス 559、日本放送出版協会、1988年9月。

角山栄「〈解説〉『領事報告資料』」1～13頁、角山栄、高嶋雅明監修『マイクロフィルム版 領事報告資料収集目録』（雄松堂フィルム出版、1983年10月）所収、各報告の目録は、同書の詳細な目録によって知られる。

¹¹ 角山栄編『日本領事報告の研究』同文館、1986年12月、482頁。

¹² 角山栄編『日本領事報告の研究』483、485頁。

¹³ 角山栄編『日本領事報告の研究』482頁。

¹⁴ 角山栄編『日本領事報告の研究』485、483頁。

¹⁵ 角山栄編『日本領事報告の研究』508頁。

¹⁶ 角山栄編『日本領事報告の研究』509頁。

この管轄区域からも厦門領事館が福州領事館よりも大きな組織であったことが判る。

その後、明治 42 年（宣統元、1909）3 月 6 日付の外務省令一号により、両領事館の管轄区域が変更されている。

清國福州駐在帝国領事官管轄区域 福建省中福州府、延平府、建寧府、邵武府及福寧府¹⁷

清國厦門駐在帝国領事官管轄区域 福建省中興化府、泉州府、永春州、漳州府及龍巖州¹⁸

とあり、特に厦門領事館の管轄区域の縮小は廣東省北東部の汕頭に領事館が出来たことによる。

福建省における日本の領事館の報告が顕著になるのは明治 20 年（1887）年代以降のことである。明治 20 年以降において在福州帝国領事館の報告が見られ、福州における農業生産とりわけ茶葉に関する報告が多く見られる。¹⁹ 初期のもの明治 20 年より明治 22 年の間のものは『通商報告』に²⁰、そして明治 23 年（1890）、明治 24 年の報告は『官報』²¹に、そして明治 27 年（光緒 20、1894）以降は『通商彙纂』に關係の報告が掲載されるようになる。

そこで 1906 年から 1913 年までの間に『通商彙纂』に掲載された戎克船ジャンク船に関する記録は、次の一覧表のようになる。

『通商彙纂』掲載の福州・台湾間のジャンク貿易記録一覧

西暦	『通商彙纂』号数	論 題
1906	明治 39 年第 25 号	福州方面ニ於ケル各種汽船航路状況
1907	明治 41 年第 03 号	福州ニ於ケル戎克貿易三五年至三九年
1908	明治 42 年第 56 号	厦門台湾間往來貨物最近状況
1910	明治 43 年第 38 号	台湾福州間戎克貿易一、二、三月中
1910	明治 43 年第 46 号	台湾福州間戎克貿易 四月中
1910	明治 43 年第 62 号	台湾福州間戎克貿易 五、六、七月中
1911	明治 44 年第 04 号	台湾福州間戎克貿易 四三年八、九月中
1911	明治 44 年第 37 号	台湾福州間戎克貿易 四月中

¹⁷ 角山栄編『日本領事報告の研究』516～517 頁。

¹⁸ 角山栄編『日本領事報告の研究』517 頁。

¹⁹ 角山栄・高嶋雅明監修『マイクロフィルム版 領事報告資料収録目録』雄松堂フィルム出版、1983 年 10 月、51～52 頁。

²⁰ 『マイクロフィルム版 領事報告資料収録目録』51～52 頁。

²¹ 『マイクロフィルム版 領事報告資料収録目録』79 頁。

1911	明治44年第40号	台湾福州間戎克貿易 五月中
1911	明治44年第47号	台湾福州間戎克貿易 六月中
1911	明治44年第53号	台湾福州間戎克貿易 七月中
1911	明治44年第60号	台湾福州間戎克貿易 八月中
1911	明治44年第67号	台湾福州間戎克貿易 九月中
1912	明治45年第02号	台湾福州間戎克貿易 十月中
1912	明治45年第10号	台湾福州間戎克貿易 十一月中
1912	明治45年第16号	台湾福州間本邦戎克貿易 明治四十四年十二月及全年中
1912	明治45年第27号	台湾福州間本邦戎克貿易 一月中
1912	明治45年第33号	台湾福州間本邦戎克貿易 二月中
1912	明治45年第39号	台湾福州間本邦戎克貿易 三月中
1912	大正01年第06号	台湾福州間本邦戎克貿易 六月中
1912	大正01年第13号	台湾福州間四十四年貿易概況附木材輸出額
1912	大正01年第13号	台湾福州間本邦戎克貿易 七月中
1912	大正01年第16号	福建省木材産出並ニ輸出状況 八月中
1912	大正01年第16号	台湾福州間戎克貿易 八月中
1912	大正01年第23号	福州ヨリ台湾へノ木材輸出額並びに兩地間ノ戎克貿易九月中
1912	大正01年第30号	福州台湾間木材取引並ニ戎克貿易 十月中
1913	大正02年第16号	福州台湾間木材取引並ニ戎克貿易 元年十一月至二年一月

Ⅲ 『通商彙纂』掲載「台湾福州間戎克貿易」の史的価値

明治39年（1906）より大正2年（1913）までの間に『通商彙纂』に掲載された「台湾福州間戎克貿易」の記録を紹介するが、この記録は先に紹介した「清末及日治初期台湾與福州之間的帆船貿易」²²で使用した1846年1月から6月までの英国領事報告とともに、それから40年後の時期の台湾と福州との間の帆船貿易に関する具体的記録として重要である。『通商彙纂』明治41年第3号「福州ニ於ケル戎克貿易 自三十五年至三十九年」において台湾のジャンクに関しては次のようにある。

²² 松浦章「清末及日治初期台湾與福州間的帆船貿易」『臺北文献』直字第147期、2004年3月、49～91頁参照。松浦章著、卞鳳奎譯『日治時期台湾海運發展史』博揚文化事業有限公司、2004年7月、6～32頁。

臺灣戎克 此地ニテハ臺船トシテ知ラル。其多クハ泉州府及南臺ニ登録セシモノニシテ二百担乃至五千担ノ貨物ヲ積載ス。

此外又タ臺灣籍戎克アルモノハ外國旗ノ下ニ洋海關ノ取扱ニ係リ勿論不開港地ニ出入スル能ハサルモノニシテ常關ト關係ナシ。(中略)

一、臺灣戎克ハ臺灣石炭、麻苧及小雜貨ヲ當港ニ輸入シ當港ヨリハ材木、紙、茶糟及小雜貨ヲ輸出ス。

とあり、台湾ジャンクの多くは福建省の泉州や台湾南部に所属するものが多かったが、船籍を外国籍として、清朝の旧来の税関である常関での徴税を逃れ、外国船として洋関での徴税扱いを受けるジャンクがあったことがわかる。

これらの記録はいずれも台湾と福州間が帆船貿易によって密接に結びついていたことを具体的に明らかにする資料であるが、しかしこれらの記録ではどのような規模の帆船が活動していたかは不明である。その欠を補うものが、「日治時期台湾和中國大陸之間的帆船航運」²³において明らかにした国史館台湾文献館に所蔵される帆船の船籍登録の記録である。本来は清朝中国の台湾省籍の帆船であったが、甲午中日戦争の結果、1895 年以降日本が台湾を統治すると、多くの台湾船籍の帆船が日本籍に登録している。その初期の 83 隻を見るに 40%もの帆船が福建省泉州府惠安縣で造船された船舶で占められていた。このことから、「台湾福州間戎克船貿易」の資料群に見られる戎克船も恐らく多くは泉州府惠安縣や厦門など福建省で造船された帆船であったと考えられる。その台湾戎克船の規模について、『通商彙纂』明治 45 年(民國元年、1912)第 16 号の「台湾福州間本邦戎克船貿易」掲載の「明治四十四年全年中」の「出入港戎克船月割表」の福州に入港した台湾戎克船は年間 83 隻で、積載量が合計 3,045 噸であった。平均すると 1 隻当たり 36.7 噸になる。福州から台湾に向けて出航した台湾戎克船も合計 83 隻で、合計 2,970 噸、平均 1 隻当たり 35.9 噸になる。このことから台湾戎克船の積載量はほぼ 30 噸台後半の約 40 噸ほどであったと見られる。「日治時期台湾和中國大陸之間的帆船航運」において掲げた日本船籍を取得した明治 31 年(1898)12 月から明治 32 年(1899)2 月までの台湾戎克船 83 隻の場合は、日本式の「石数」で表示されており、噸数に概算すると 50 噸の大型船も見られたが大多数は 20 噸前後であった²⁴ことから、明治 45 年(1912) 当時に福州に出入していた台湾戎克船は、ほぼ同規模の戎克船が若干大型化していたと推定される。

²³ 松浦章「日治時期台湾和中國大陸之間的帆船航運」『臺北文献』直字第 150 期、2004 年 12 月、51～82 頁。

²⁴ 松浦章「日治時期台湾和中國大陸之間的帆船航運」『臺北文献』直字第 150 期、79 頁。

日本が台湾を統治して十数年経過し、さらに大型の汽船が福州と台湾間を航行していたにもかかわらず、なぜ台湾戎克船が台湾海峡を航行して福州に往来していたかについては、『通商彙纂』明治45年第16号に、「當地方民ノ需要スル台湾生産品ハ廢鐵、通草、碎牛角等零碎ナル貨物ニ過キサレトモ台湾ヘノ輸出品ハ當地重要商品ナル材木、茶粕、紙等ノアルアリ且ツ台湾土人カ今以テ舊慣ヲ墨守シ其日用品ハ多ク之レヲ福建ニ仰クヲ以テナリ」と指摘するように、福州側が台湾産品を希求したと言うより、台湾側が福建産品を求めていた方が正鵠を得た見方と言えるであろう。台湾から福州に台湾戎克船によって運ばれた物には、廢鉄や牛角、牛皮、籐製品、石炭などが主要品であったのに対して、福州から台湾に向けては杉板をはじめとする木材製品や、その他に陶磁器製品、紙類、紙傘などの台湾の人々の日常生活に直結する品々が大半を占めていたことを『通商彙纂』掲載の「台湾福州間本邦戎克船貿易」は如実に記録していると言えるであろう。

日本が台湾を統治する前より台湾に居住した人々が、幼年期より慣れ親しんだ中国大陸産品を生活の中で必要とし、日本の台湾統治の時代になっても大陸産品を希求していたのである。このため台湾戎克船が台湾海峡を航行して福州に入港し、台湾の人々が求める品々を台湾にもたらしていたことが、最大の理由であったことは確かであろう。

また台湾において福州から大陸産の木材が輸入されたことについては既に指摘したように、台湾の木材需要に対して最も近い供給地が対岸の福建であった。このことは『臺灣日日新報』第254号、明治32年（光緒二五、1899）3月10日「南材北炭」に、「臺北城廂、及淡水・基隆等處、内地商家、居集最盛、而苦本島屋宇洞暗、不通風氣、殊為鬱悶、現在各處建房屋、均照内地風氣規式、希圖廠亮、四面通氣、以便樂、所需材木板料頗多、而臺北山林、本不産杉材、皆仰給於对岸福州者居多。但内地材木、宜於合用、只奈相隔太遠、運費甚大、而價稍形昂貴、建築家不免望洋之歎」との記事を掲載しているように、台湾の気候から鑑みて住居形式は木材による家屋が最適と考えられ、台湾で産出する木材ではその需要に応ずるだけの量が不足し、必要とする最大の木材供給地が対岸の福州であったのである。台湾にとって対岸の福州は、最も安価な木材供給地として看過できなかつた。²⁵

上記のように、明治39年（1906）より大正2年（1913）までの『通商彙纂』に掲載された福州駐在の日本領事が報告した「台湾福州間戎克貿易」は、日本が台湾を統治して10余年が経過していたものの、なお清朝中国による台湾統治時代の傾向を持続していた側面を如実に示していることがわかる貴重な資料と言えるであろう。

18世紀中葉の福建省と台湾との航運関係を明らかにする資料として、福建省の地方官の奏摺

²⁵ 松浦章著、卞鳳奎譯『日治時期台湾海運發展史』博揚文化事業有限公司、2004年7月、57～90頁。

が重要な情報を提供している。²⁶

乾隆十四年（1749）十一月の福州将軍であった馬爾拜の奏摺には、

伏查、閩海關額設徵稅大口六處、上游則有福寧府屬之寧德、福州府屬之南臺、下游則有興化府屬之涵江、泉州府屬之泉州、廈門二口、並漳州府屬之銅山。凡此六口、每處向委筆帖式防禦等一員、綜理事務、其進口之稅、外省如廣東・江浙絢緞紗羅布疋棉花等貨、並夷船番錫・胡椒・蘇木・黒鉛等貨。本省如台湾之烏糖・火油・菜子、及沿海所產之魚蝦・鮭醬等貨。其出口之稅、上游則木植・紙張・茶葉・笋乾、下游則青靛・磁器・明礬・荔枝・福橘等貨。²⁷

とあり、ここで述べている福建省上游とは福建北部沿海の福寧府、福州府であり、下游は興化府、泉州府である。これらの海港には広東省や江蘇、浙江省からの繊維製品や外国船によって南洋諸国から香木がもたらされていた。他方、福建省に属する台湾からは「烏糖・火油・菜子、及沿海所産之魚蝦・鮭醬」などの貨物が福建省に移入されていた。特に砂糖は重要な貨物であったことは想像に難くない。

福建省から移出された貨物には、北部沿海部からは木材や紙類、干し筍、南部沿海部からは青靛・磁器・明礬・荔枝・福橘等の物があった。それらを搬出していたことが具体的に奏摺に見られる。

乾隆十六年（1751）九月二十八日付の福州将軍の新柱の奏摺には、

…閩省環山阻海、田少人多、所産米糧、往往不敷民食、而漳泉二府為尤甚。查漳泉民食、向藉台湾商販、源源接濟。近年臺郡偷渡之人日多、米價亦不能平減、是以青黄不接之時、漳泉一帶市價日昂、…²⁸

とあり、乾隆十六年には、台湾へ窃かに渡海する人口が多く、台湾から福建南部に供給される食米が減少し、米価が漳州・泉州一帯で高騰していることが知られる。

乾隆十七年（1752）七月十七日付の福州将軍新柱の奏摺に、

²⁶ 松浦章『清代中国琉球貿易史の研究』榕樹書林、2003年10月。

²⁷ 中国第一歴史檔案館所蔵「硃批奏摺」財政類マイクロフィルム、19リール317コマ。

²⁸ 『宮中档乾隆朝奏摺』第三輯、815頁。

…今自五月下旬起至七月初旬止、據廈門稅口委員彭譽稟報、台灣進口商船共三百一十隻、運廈米二萬五千四百石零、…²⁹

とあり、乾隆十七年七月の新柱の奏摺によると、廈門の税口委員の報告では、乾隆十七年五月下旬より七月初旬までの間に台湾から廈門に入港してきた海船が 310 隻あり 25,400 石の食米をもたらした。

乾隆十七年十一月二十七日付の閩浙総督の喀爾吉善の奏摺には、

…四月初間、臺邑船戸洪協華即在鹿仔港外被劫、五月望後、又有臺邑船戸徐得利在大甲溪口外被劫、其鳳邑船戸許得萬、李長茂、臺邑船戸陳鄭全三船、均於夏末秋初、在北路洋面被劫、…七月二十五日、在蓬山港口拿獲廣東潮陽縣王萬利紅頭船一隻、又在武樂洋面拿獲台灣縣船戸魯源茂彭仔船一隻、俱經解往彰化縣究訊、又於七月三十日在後龍洋面、見有無字號泉州船一隻、正在尾追蔡長吉商船、…³⁰

とあり、福建近海における海賊の横行について報告している、乾隆十七年四月から七月にかけて海盜による被害を受けた船舶の様子が報告され、四月、五月はいずれも台湾府治下に属する台湾縣や鳳山縣の船戸の船であり、七月は広東省潮州府治下の船や台湾縣と泉州府治所属の船舶であった。これら台湾海峡を航行する船舶の所属府縣名が明確に知られる。

このように、福建と台湾海峡を挟んで対峙する台湾との間には、帆船による航運関係が恒常的に成立し、相互の接触には帆船の航運は欠くことのできない交通、運輸手段であった。

次に、イギリス領事が記した報告の中に、1846年1月1日から6月30日の6箇月間ではあるが、福州に入港し、また福州から出港した帆船の記録がある。その中から、福州と台湾との間を航運していた帆船のものを掲げると以下の7隻が知られる。福州に入港してきたのは1月22日から5月24日までの間に、6隻があった。これらの帆船は最小100トンから、最大125トンの帆船で、125トンの船が大半を占めている。この報告では台湾をFormosaと表記するのみで、台湾のどこの港から福州に来航したのかは明らかでない。福州港に入港した台湾からの帆船の全てにSugar砂糖が積載されていた。福州から台湾へ就航した帆船は1隻しかないが、大豆粕即ち豆餅と木材が積載されている。豆餅はおそらく、東北から運ばれたもの³¹が、福州から台湾

²⁹ 『宮中档乾隆朝奏摺』第三輯、399頁。

³⁰ 『宮中档乾隆朝奏摺』第四輯、442頁。

³¹ 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

へ再移出されるものと思われる。船名は英文表記されているが、“Kin”は漢字の「金」であろう。福建船に付けられた船名には「金」姓が多い。³²

1846年1～6月福州港入港出港台湾ジャンク船

船名	出入港	月 日	屯 数	乗 員	航行地	積 荷
Kin shiug fa	入港	122	125	19	Formosa	Sugar,hemp,hides,horns,&c.
Kin tih shing	入港	209	125	19	Formosa	Indigo,sugar,henmp,&c.
Kin kee le	入港	213	125	19	Formosa	Indigo,henmp,rice,&c.
Kwo yu hing	入港	424	125	19	Formosa	Indigo,sugar,hemp,sharks'fins
Kin paou shing	入港	520	100	14	Formosa	Indigo,sugar,rattans,shark's fins,etc.
Kin wan tae	入港	524	112	16	Formosa	Sugar,hemp,rudder,anchors,etc.
Chin kea fa	出港	610	125	19	Formosa	Oilcakes and timber

日本が台湾を統治していた時代の台湾と福州との間で行われた帆船貿易について述べてみたい。台湾が1895年(明治28、光緒二十一年)以降、台湾が日本の統治下に入るとそれまでの清朝の領域では無くなり、外国領となった。その台湾への帆船による航運はどのように変化したであろうか。『臺灣日日新報』第855号、明治34年(光緒二十七年、1901)3月12日付けの「内外実業」の「本島の戎克貿易」によれば、

…汽船、帆船、支那形船中著しく出入数を減少したるは支那形船即ち戎克なりとす。而して此等の支那形船は重に仕出港は泉州、厦門、福州、温州、寧波等にして厦門の如きは古来本島(台湾)との密接なる関係を有せし要港なるにも拘はらず、支那形船の直接本島に航行するもの甚多からざるは概ね厦門直航に非ずして泉州府晋江縣の深滬虹江、上施、永寧、及惠安縣の崇武、瀬窟等に回航するを例とし、且厦門へは関税、釐金税の外に種々の費用を要するに依りてならんか、要するに支那形船は汽船に比して運賃割合に高く且汽船に比して迅速に運搬することは能はざるのみか往々風波の為貨物失落の恐れあり。…

とあるように、台湾に来航していた帆船は主に対岸福建の泉州、厦門、福州があり、さらに浙

³² 松浦章「日本の台湾統治初期の台湾帆船について」、『史泉』第101号、2005年1月、1～19頁。

江省の温州、寧波等地からであった。³³

台湾が日本の統治下に入ると、急速な人口増加にともない住居等のための建築資材としての木材の需要が高まったが、その需要に応ずる供給地として注目されたのが台湾にとって近い対岸の福建であった。そのことを具体的に示しているのが次の『臺灣日々新報』の記事である。

『臺灣日々新報』第170号、明治31年（光緒二四、1898）11月26日「帆船沖岸」に、

鳥趕者、清國帆船也、自福州運杉出帆、欲往淡水港、因于月十九夜、即舊曆十月初六夜、風雨疾驟、行至打邊對面見燈臺誤認為淡水目望高口遂回棹直人、不意見岸、知非力難強為、遂掛石口、時船棹經已損去、船内一人、足脛被其砍破、而其餘有三人、皆付流水、其一流在錫板人、亦灣以外兩人、不見其屍、噫斯船出、其三十一人、而幸有二十八人、聞即日土地公埔支署。（下略）

とある。この記事は、暴風雨により木材運搬の帆船が遭難した記事であるが、鳥趕と呼称された中国帆船が福州から台湾では産出が少ない杉木などの木材を淡水に輸送していたことを如実に示している。

『通商彙纂』明治39年（1906）第25号に掲載された明治三十九年三月二十七日付の在福州帝国領事館報告の「福州方面ニ於ケル各種汽船航路概況」において、「古來戎克船ノ往來盛ナリシ處ニシテ、戎克ハ廈門ヲ經ズシテ、其附近ナル泉州府ヲ通過シテ當地ヘ入ルコトトナリ居タリ。蓋シ台湾ヨリ福州ニ來ル貨物少キヲ以テ泉州宛貨物ヲ積ミ來リ、當地ヨリハ台湾向ケノ材木・紙等ヲ積ミ去ルヲ例トシタリ。然ルニ台湾ノ一タビ本邦ノ範圍ニ歸シテヨリハ經濟上ノ關係係異ニスルニ至リ、爾來戎克船ノ往來漸次減少シタレトモ、尚當地ヨリ戎克積ニテ台湾ヘ輸出スル材木、紙ノ數共に年々二十萬圓内外ニ及ブト云ヘリ」とあるように、福州と台湾を結ぶ帆船航運は重要な輸送機関の役割を担っていた。

『通商彙纂』明治41年第3号に掲載された「福州ニ於ケル戎克貿易 自三十五年至三十九年」では、「台湾戎克 此地ニテハ臺船トシテ知ラル。其多クハ泉州府及南臺ニ登録セシモノニシテ二百担乃至五千担ノ貨物ヲ積載ス。此外又タ台湾籍戎克アルモコハ外國旗ノ下ニ洋海關ノ取扱ニ係リ勿論不開港地ニ出入スル能ハサルモノニシテ常關ト關係ナシ。（中略）台湾戎克ハ台湾石炭、蔴苧及小雜貨ヲ當港ニ輸入シ當港ヨリハ材木、紙、茶糟及小雜貨ヲ輸出ス」と福州では台湾からのジャンクは「臺船」と呼称され、その多くは福建の泉州や福州の南台において登録された200担から1,500担の貨物を積載できるものであった。台湾からの帆船は台湾産の石炭や蔴

³³ 松浦章、卞鳳奎訳『清代台湾海運發展史』博揚文化事業有限公司、2002年10月、13～24頁。

芋さらに小雑貨などを積載して福州に入港し、福州から木材や紙や茶糟などを台湾にもたらし
ていた。

『通商彙纂』明治 43 年（宣統二年、1910 年）第 38 号掲載の四十三年五月六日附在福州帝國
領事館報告の「台湾福州間戎克貿易（一、二、三月中）」では、「台湾籍戎克船ニ依リ輸送セラ
ルル台湾向物資ハ其数量頗ル大ナルモノアリテ、台湾カ対岸ヨリ需要スル此等日用物資ノ種類
價格ヲ周知セシムルハ獨リ當港（福州）ノ台湾ニ対スル重要程度ヲ示スニ止マラスシテ、一般
貿易業當事者ノ参考ニ供スルモ、亦間接ニ有益ナルヘキモノト信シ」とあり、明治 43 年の 1 月
から 3 月までに、福州に入港した台湾からの帆船は「台湾及福州間ヲ往復スル戎克船ハ約四十
隻アリテ、概ネ台湾ニ船籍ヲ有スルモノニ係リ、日本籍以外ノモノニテ、同地ヲ航行セイモノ
本月中皆無ナリ。而シテ之等船舶ハ當港ヨリ台湾へ輸出スル貨物ヲ積載スルヲ主タル目的トス
ルモノニシテ、台湾ヨリ當港へ輸入セラルル貨物ヲ戎克ニ積載スルモノ甚タ少シ。其輸出貨物
ノ重ナルモノハ紙、陶器、材木、山茶粕、爆竹及其他ノ雜貨ニシテ、本月ノ輸出総額實ニ三萬
元以上ニ達シタリ」とあるように、これらの帆船は殆どが日本籍を保有する³⁴約 40 隻があった。
これらは、福州から紙、陶器、材木、山茶粕、爆竹や様々な雑貨を台湾にもたらししていた。

『通商彙纂』明治 45 年（民國元年、1912）第 16 号に掲載された四十五年一月十八日附在福
州帝國領事代理副領事土谷米藏報告の「台湾福州間本邦戎克貿易「明治四十四年十二月及全年
中」」によると明治 44 年に、台湾と福州間を往来した帆船は、福州出入總数は 166 隻、総トン
数は 6,015 トンであり、福州入港は 83 隻、3,045 トンで、出港は 83 隻、2,970 トンであった。明
治 43 年は、福州入港の台湾帆船は 99 隻、4,596 トンで、出港は 105 隻、4,970 トンであった。
そして、福州から台湾への帆船が最も航行する地は、台湾北部の港淡水であったとされている。
これら台湾帆船が福州へもたらしした物は、廢鐵、通草、碎牛角などの「零碎ナル貨物」に過ぎ
ないとされ、他方福州から台湾へは材木、茶粕、紙等があり、台湾の人々が清代以来求めた福
建産の日用品であった。

『通商彙纂』明治 45 年（民國元年、1912）第 16 号に掲載された「台湾福州間本邦戎克貿易
「明治四十四年十二月及全年中」」に見える明治 43 年（1910）、明治 44 年（1911）中の日本
の船籍を保有した戎克船が福州から出港した隻数、また台湾から来航した出港地について隻数
を表示すれば次のようになる。

³⁴ 松浦章「日本の台湾統治初期の台湾帆船について」、『史泉』第 101 号、2005 年 1 月、1～19 頁。

1910—11年台湾船籍ジャンクの福州港出入隻数

1910—1911年福州出港台湾船籍戎克船隻数			1910—1911年福州入港台湾船籍戎克船隻数		
出港地	1910年	1911年	到着地	1910年	1911年
淡水	23	14	淡水	23	1
安平	15	14	安平	11	17
基隆	11	6	基隆	0	1
打狗	11	12	打狗	12	16
舊港	11	8	舊港	7	6
鹿港	6	7	鹿港	17	16
東石港	5	8	東石港	11	14
媽宮	5	4	媽宮	0	0
塗葛窟	3	5	塗葛窟	1	0
臺南	3	0	臺南	10	5
後壠	3	3	臺中	3	0
新竹	1	2	後壠	5	3
東港	2	0	新竹	4	4
合計	99	83	東港	1	0
			合計	105	83

以上は、日本の台湾統治によって日本船籍に登録した台湾戎克船であるが、清国船籍の戎克船の台湾往航もあったわけで、その隻数を含めれば、台湾海峡を往航して台湾と大陸間を航行していた戎克船の隻数はさらに増大するであろう。

IV 小結

上述したように『通商彙纂』に見られる1910年から1912年の時期のしかも断続した、福州と台湾とのジャンク貿易の記録であり、1年間の完全な記録ではないが、汽船の登場³⁵によって看過されつつあった帆船航運の記録としては貴重である。19世紀末から20世紀初めの上海の沙船の記録を新聞から抽出した記録³⁶があるが、『通商彙纂』に掲載された福州・台湾ジャンク記録は、福州に駐在した領事によって報告されたものだけに公的な記録としての価値も高いと言える。しかも領事が、福州から台湾に向けて発航する帆船にある種の監視をしていた面

³⁵ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005年6月。

³⁶ 松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』関西大学出版部、2004年11月。

も拭えないであろう。即ち古来より密接な関係にあった中国大陸の福建と海洋に在る台湾とが、日清戦争後に日本の植民地となり、対岸から台湾に渡航する船舶を監視していたと思われる。しかし、帆船航運の面から云えば、このような記録が極めて少ないなかで、断続的とは言え確実な数字を記録して、しかも詳細な積載貨物の目録が残されていることから、福建と台湾との間の物流を考察するにも重要な記録である。

以上のことから、『通商彙纂』に掲載された台湾戎克船に関する資料を重要なものと言える。