



The Nagasaki Trade in the Qing Dynasty ——A Case Study of the Drifting “Nanjing Ship” in 1753

Yuanbao XIONG

Abstract: At the end of 1753, a large Chinese merchant ship encountered a storm in the East Asian seas. Because of damage to its main rudder and sails, it drifted to Hachijō Island in Japan. This “Nanjing Ship,” carrying 71 people and several hundred tons of cargo bound for Nagasaki, became the subject of a comprehensive rescue and handling process documented by the Japanese side. The records include written negotiations, investigations into the ship’s crew and cargo, catalogs and summaries of books on board, rescue reports, and portrait drawings of the crew members. These foreign documents provide valuable textual and visual materials, as well as cognitive perspectives, for analyzing the immigration control systems of China and Japan at the time, for understanding the basic structure of Nagasaki trade between China and Japan, and for examining the relationship between the Chinese economy in the 18th century and early globalization in East Asia from a macro perspective. The *Sakoku* (“closed country”) system established by the shogunate in the early 17th century used Nagasaki as its trading port, allowing entry and trade only to Chinese and Dutch merchants. This provided Chinese merchants with stable trading opportunities and profits. Nagasaki trade was an important means of interaction and complementarity within the East Asian regional market, as well as a connection to the global market during the early stages of globalization. The issuance of the “Shōtoku New Regulations” in 1715 stemmed from the shogunate’s concerns about the long-term outflow of gold and silver. The introduction of management tools such as trade permits and copper allocation certificates transformed Sino-Japanese trade from relatively free commerce into a strictly regulated trade system, with limits on the number of incoming ships, the total volume of goods, and the amount of copper exported. Even so, the vast volume of imports and exports each year held great importance for the economic growth and ongoing development of Japan and China, especially the Jiangnan region. This article centers on the Nanjing Ship of 1753, using related Chinese maritime disaster records to trace its movements, rescue efforts, and cargo. It explores issues such as the entry–exit management system of the Nagasaki trade between China and Japan in the 18th century—which focused on silk, cotton, textiles, medicinal materials, ceramics, books, copper, and marine products—as well as market structure in the economic demands and supply of China and Japan.d marine products—as well as the economic demands of both sides and the structure of supply and market.

Keywords: Nagasaki trade, Nanjing Ship, Shōtoku New Regulations, trade permit

Author: Yuanbao XIONG, born in 1963, is a professor at Waseda University in Japan. Xiong’s research interests include the social, economic, and urban history of China from the sixteen to twentieth centuries. Xiong’s major published research achievements include *Seidai Kishū Chiiki Shakaishi Kenkyū: Kyōkai · Shūdan · Nettowāku to Shakai Chitsujo* [Regional Community History Study on Huizhou in the Qing Dynasty of China: Territory, Group, Network and Social Order] (Kyuko Shoin Press, 2003) and “Zai Huchou Yu Chuxu Zhijian—Chuantong Qianhui de Shehuijingjixue Jieshi” [Mutual Funding and Saving: Socioeconomic Interpretation on the Traditional Rotating Savings and Credit Associations in Huizhou] (*Zhongguo Jingjishi Yanjiu* [Research of Chinese Economic History], 2017(6)).



清朝的長崎貿易

——以1753年的漂流“南京船”為例

熊遠報

[摘要] 1753年底一艘大型中國商船在東亞海域遭遇風暴，因主舵和風帆毀損漂流至日本八丈島。這一由71人組成、滿載數百噸貨物、前往長崎的“南京船”的救援處理過程，在日方生成了包括交涉筆談、船載人與貨物的調查記錄、書籍目錄與內容提要、救援報告、船員肖像畫等文獻。這些域外文獻對解析當時中日兩國的出入境管理制度，認識中國與日本間長崎貿易的基本形態，宏觀審視18世紀中國經濟與東亞早期全球化的關聯提供了珍貴的文字、視覺資料和認知視角。17世紀前期形成的幕府“鎖國”體制以長崎為窗口，限定中國與荷蘭商人入境交易，為中國商人帶來了穩定的貿易機會和利益。長崎貿易是早期全球化過程中東亞區域市場內部的互動、互補以及與世界市場連接的重要方式。1715年“正德新例”的出臺源於幕府對金銀長期流出的憂慮，簽發“信牌”與“配銅證文”的管理方式導致中日間由相對自由的貿易，一變為對入境船隻數量與貨物總量以及銅出口額限制的嚴格管制貿易體制。即便如此，每年龐大的進出口貨物對日本、中國，尤其江南的經濟成長與滾動展開具有重要意義。本文以1753年的“南京船”為中心，結合相關的海難中國商船文獻，梳理其活動軌跡與救援經緯、船載貨物，對18世紀中日間以絲、棉、紡織品、藥材、陶瓷、書籍、銅、海產品為中心的長崎貿易的出入境管理體系，雙方的經濟需求與供給的市場結構等問題進行探討。

[關鍵詞] 長崎貿易 南京船 正德新例 信牌

[作者簡介] 熊遠報，東京大學人文社會系研究科亞洲文化研究博士，早稻田大學教授。研究方向為中國社會經濟史和城市史。主要論著有《清代徽州地域社會史研究》（東京，汲古書院，2003年）；〈在互籌與儲蓄之間——傳統錢會的社會經濟學解釋〉（《中國經濟史研究》2017年第6期）等。

一、序言

1753年（乾隆十八年）12月，一艘中國商船在近日本海域遭遇風暴，舵帆壞損，漂流至八丈島附近，人與貨物被救援上岸，船因海風與高浪之力解體，消散在茫茫大海中。海難在明清東亞海域雖非日常性事件，也並不少見。宋以後中國積累了豐富的商業經驗、規範，複式記賬制度是其中之一，大量明清山西、徽州商業賬簿證實了中國商業賬簿記錄的形式、規範與傳統。^①1753年的這艘“南京船”共有賬箱十只^②，但中方文獻中少有這類綜合賬簿現存。文獻保存上的缺陷給深入研究明清時代跨海商品、商業組織、商業利益與國際貿易結構等帶來了困難。但海難救援在日方生成了不少文獻，相關信息可補中國跨洋貿易核心文獻之不足，為18世紀中國與世界、中國與日本的經濟連接，尤其是探索江南的生產與世界的關聯提供了不可多得的資料。因此1753年“南京船”就不單是東亞海難船的一般個案，而是一個和廣闊的社會變遷與歷史展開連接的事件，也是無數複雜多維、動態連接的歷史結構中的組成部分，或是這個過程與結構中的一個剖面。^③

從社會經濟與廣域空間的歷史展開看，16世紀以來的中國經歷了不同的社會經濟危機與變化，其中含幾個制導因素：（1）16世紀前期發現、開採的日本石見銀礦。廉價的日本銀與中國的生產潛力結合，使日本銀成為加速跨境商品交換，擴大市場連接，即東亞早期全球化的一個起爆劑。（2）由歐洲在美洲攫取的大量銀與高品質消費品的量產、多樣的市場空間與需求形成等經濟要素的多維組合和共振，推動了中國社會經濟的急劇變動與東亞地區的連動，即以中國為主體的東亞地區早期全球化。（3）此過程中發生了兩個重要事件：一為16世紀中期的“大倭寇”事件^④，一為世界白銀數世紀持續流向中國的過程^⑤。中國高品質商品換回白銀對世界經濟帶來了重大影響^⑥。顯形的事件與隱形的進程都與中國社會經濟的發展和生產力、市場需求有關，尤其是倭寇問題在中國與東亞引發了持續的社會劇烈震盪，其潛流實為中國的銀需求和“銀經濟”。東亞與初期的全球化同頻共振始於16世紀前期，中日都是東亞早期全球化與世界市場中重要的參與者與牽引力，中國扮演了更重要的角色。

雖然傳統的技术與生產力達到了當時世界的高水準，但16世紀以來的中國經濟運行中的銀錢互補貨幣體系，結構上存在銀與鑄錢材料過度依賴外部的缺陷。其中存量銅錢無法滿足擴大的市

① 明清徽州與山西商人留下了大量商業文獻，各類賬簿的相關整理與研究最近受到重視。

② [日]大庭修編：『寶曆三年八丈島漂著南京船資料——江戸時代漂著唐船資料集一』（以下簡稱『八丈島南京船資料集』），大阪：關西大學出版部，1985年，第58—60頁。

③ 16世紀以來中國商船發生海難事件不少。參照[日]松浦章編：『天保七年薩摩片浦南京船金全勝號資料』，大阪：關西大學出版部，2018年，第230—233頁整理。

④ 倭寇研究的成果很多，如田中健夫、鄭樑生、村井章介、太田弘毅、檀上寬、上田信、須田牧子、山崎岳等的研究。另有[日]上田信：『海と帝国』，東京：講談社，2005年；『シナ海域 屋敷樓王国の興亡』，東京：講談社，2013年；彭浩：『近世日清通商關係史』，東京：東京大學出版會，2015年；[日]岩井茂樹：『朝貢・海禁・互市—近世東アジアの貿易と秩序—』，名古屋：名古屋大學出版會，2020年；[日]中島樂章：『大航海時代の海域アジアと琉球—レオキスを求め』，東京：思文閣，2020年。筆者也提及東亞早期全球化和江南的生產與世界市場的連接問題，參照「徽州商人与倭寇——嘉靖後期、東アジア海域秩序の劇震を中心に」，『中国—社会と文化』，2016年第31号。

⑤ 美洲銀進入中國的數量缺乏係統性統計，學術界對此有不少推算。全漢昇梳理了1540—1700年4—7萬噸美洲銀在歐洲與亞洲間移動的數據，對傑納特（J.Gernet）1527—1821年美洲白銀至少一半流入中國的推測持保留態度，支持索魯（Pierre Chaunu）美洲銀約三分之一強流入中國的觀點。貢德·弗蘭克在《白銀資本》中認為中國在1800年前的兩個半世紀中，從歐洲和日本獲銀近48000噸，從馬尼拉獲10000噸以上。有關美洲銀進入中國，另外參照百瀨弘、W.S. Atwell、岩生成一、小葉田淳、岸本美緒、林滿紅、R. von Glahn、李隆生等的研究。美洲銀的開發時間及其對世界的影響，參照Peter Bakewell, *Miners of the Red Mountain Indian Labor in Potosi, 1545-1650*, Albuquerque: University New Mexico Press, 2010, pp. 28-29表。

⑥ [日]堀和生[日]木越義則：『東アジア經濟史』，東京：日本經濟評論社，2020年，第1—32頁；[日]濱下武志：《中國、東亞與全球經濟》，王玉茹、趙勁松譯，北京：社會科學文獻出版社，2009年，第50—69頁。

場需求，鑄錢材料主要仰賴日本銅進口。^①彭慕蘭從人口、技術水準、市場經濟諸要素與形態、資本儲集與投資、奢侈消費與資本主義、原始工業等側面，討論了18世紀之前西歐對江南並無優勢的問題。但江南製造與經濟發展的內在動力，尤其國際貿易的過程與產品結構，中國製造與銀=財富流入的關聯，中國市場與世界市場的連接等核心問題，在“加州學派”的研究中並未受到應有的關注。^②16世紀以來以江南為中心的南中國經濟的發展，與各種層次空間的需求與消費能力，高品質、多樣化的商品生產和供給能力對世界市場的影響，均同大量的白銀和銅材的流入相互關聯。

本文作為探討16世紀以來東亞早期全球化問題的一環，在整理海難船1752—1755年的活動軌跡、八丈島環境的基礎上，對相關文獻進行“知識考古”，打撈這艘“歷史沉船”。通過對清朝—幕府國際貿易中出入境管理體制、船載貨物等的考察，揭示東亞海域錢、物、文化、信息、人移動的某些歷史側面和跨境貿易的真相。涉及前近代中日間的物流、經濟互補等問題，並且以此為線索，探討18世紀東亞區域經濟交流、區域內的市場需求和供應結構的形成，為認識16—19世紀的中國/東亞海域的經濟聯動與世界市場的關係，同時為重審明清東亞/東南亞國際關係的“朝貢貿易”認識框架提供一個實例。

二、八丈島漂流“南京船”與日方生成之文獻

1. 八丈島獲救與日方生成的海難商船文獻

1753年底遭遇海難的“南京船”人員與貨物於翌年8月被護送至長崎，全船71人於1754年8月至1755年初分批搭乘中國商船回國。^③這艘“南京船”出海、遭遇海難、獲救在中國的公私文獻中未留下任何痕跡，相關人員其後應仍在跨洋貿易中謀生，但他們在中國的文獻中是一群沉默的“小人物”，幾乎完全湮沒在歷史的海洋中。這場海難因跨境貿易關涉幕府對外管理制度而留下記錄，但在日本也鮮為人知，其來龍去脈自19世紀被載入幕府外交文獻《通航一覽》中才得以重新浮出歷史水面，因而有了將八丈島與“南京”連接，由此追尋明清時代東亞、東南亞海域國際貿易蛛絲馬跡的可能。

日本留下這些信息緣於一系列偶然性。其一，此船在日本獲救。德川幕府自17世紀前期開始實施“鎖國（closed country）”政策，嚴格管理外國人與貨物，禁止普通日本人與外國人的接觸和交易，對入境外國人與貨物實施專口管理，長崎港被指定為與中國和西歐連接的窗口。對偏離港口的外國人與外國貨物，幕府要求官員按規定救援、安置，有相關行政流程。因此，在日方留下了海難船商人、水手、貨物的相關信息。其二，救援參與者和目擊者，尤其漢學者留下了相關記述。其三，海難船在八丈島滯留半年，流放此地的畫家對船員進行了肖像摹寫。這些偶然因素的聚合，生成了不少與中國商船相關的日文和漢文文獻。^④其中的調查記錄和貨物統計，船員圖像等正是中國稀缺，但在解析18世紀中國的生產與製造、遠距離商業、國際貿易和跨國市場之際所需的基礎文獻，對幾乎不為人知的群體，以及歷史長流中被主客觀忘卻的場景與要素，海域間的物流、貨物移動的資本及其執行者等問題的探討意義重大，可部分重構清代東亞國際貿易的軌

① 岸本美緒提出明清的市場為“連鎖性結構”，認為銀流入對16世紀以來中國經濟發展起重要作用。參照『明末清初中國と東アジア近世』，東京：岩波書店，2021年，第267—311頁。19世紀後期，清朝政府因銅材短缺，以紙鈔、鐵錢解決市場貨幣供應不足的問題。

② [美]彭慕蘭：《大分流——歐洲、中國及現代世界經濟的發展》，史建雲譯，南京：江蘇人民出版社，2003年。

③ [日]林復齋編：『通航一覽』，東京：泰山社，1940年，卷231，第60—74頁。

④ 『八丈島南京船資料集』解題。

跡、販運貨物的主要內容，追溯商品產地、窺測國際貿易的內部組織、東亞跨海貿易的結構和基本形態。

孤島八丈島距東京直線約300公里，面積約70平方公里，與周邊最近島嶼相距數十公里，因位置特殊，是幕府東部地區流放罪犯的收容地。^①265年間流放此地約1865人，流放犯大多與政治相關，過著被監視而不能離島的生活。^②1753年底大型海船漂流而至，在當地與幕府行政系統中引起了高度緊張和震動。八丈島居民數量不多，少有人進出本土和周邊島嶼，並不與外國關聯^③，18世紀的內部語言為日語，海難救援現場以及中國商船滯留期間，日方存在以漢文及時傳達雙方意見，將漢文翻譯成日文上報幕府的溝通者。“南京船”之所以能夠得到迅速救援和比較妥善的安置，與島中有漢文溝通者有關，而此人應為流放的和田藤右衛門^④。

與這一事件相關留存下來的文獻，主要有八丈島官吏的報告、關修齡的《巡海錄》等。其中《寶曆三年漂流八丈島南京人之譯書上》是基層官吏對貨物種類與數量、救援過程以及八丈島提供的人力與物品清單的記錄、報告，唐人高山輝、程劍南持渡《戌番外船商賣書大意稿》為幕府長崎機構對船載書籍的檢審報告^⑤，《通航一覽》還搜集了一些其他相關公私文書。大庭修在此基礎上，彙集整理了其中的主要文獻。^⑥對於這一海難產生的文獻，大庭修有詳細的解說和相關研究。^⑦

《巡海錄》相對全面地記載了救援與處理過程，含〈序〉和彩色繪圖，是整理寶曆三年（乾隆十八年，1753年）商船漂流經過、船載人物信息和貨物統計，以及日方與中國商人交涉筆談記錄的書籍。本書以漢文撰寫，作者關修齡對漢學研究深入，有《論語略說》等多種著作問世。作為幕府伊豆州長官山本平八郎的秘書，關修齡1753年被派往下田港應對海難商船人與貨物移轉事宜。他是繼八丈島官員之後，直接接觸中國船主等的幕府官員。他在中國商人與伊豆代官一幕府之間溝通，執行幕府的相關指示，現場交涉文件和筆談的主要部分收入《巡海錄》中，此書成於當年。《巡海錄》最初的交涉部分源自八丈島的報告，但主要內容為作者接手後，親歷5月至7月海難船處理後期——八丈島與下田之間以及滯留下田港期間交涉等的記錄，是理解這一事件的第一手文獻。

另外兩個稿本也記載了這一事件前期處理的經過。其一為早稻田大學圖書館收藏、封面部分毀損的《癸酉八丈嶋唐口口口口》；其二為內閣文庫收藏的《寶曆酉年漂著唐船細故》。兩者均為手寫，內容為八丈島基層官員面向幕府—伊豆州長官報告交涉與處理的經過、原文的集錄與翻譯說明，以日文撰寫，其中所含漢文有注音和訓讀標識。早大藏本字跡潦草，船與商人圖像係彩色繪製，內閣文庫本書寫工整，船與商人圖像係墨色摹寫。這兩個內容相同的版本應是1753年海難船救援與善後處理的官方報告，時間限於舊曆1753年12月至舊曆1754年閏2月之間，作成者應是八丈島官吏，而負責文書事務的和田藤右衛門應充當了重要角色。

① 江戸時代の流放罪犯，参照[日]山本清司：『関東幕領に於ける遠島刑』，『法政史学』1961第14卷；[日]大隈三好：『遠島・島流し』，東京：雄山閣，2003年。

② 参照[日]葛西重雄 [日]吉田貫三：『増補四訂八丈島流人銘銘傳』，東京：第一書房，1995年；東京都八丈島八丈町教育委員会編：『八丈島志』，東京：八丈島誌編纂委員，1983年，第3編第2章。

③ 『八丈島志』，第355—356頁。八丈島18世紀中期人口約為6000人，2023年8月筆者赴八丈島調查時，人口也不足7000人。

④ 葛西重雄、吉田貫三前掲書，第195頁。

⑤ 書籍檢閱制度起因於阻攔基督教信息入境，書籍提要是要向幕府機構提供辨別異教邪說的報告書。

⑥ 参照『八丈島南京船資料集』，但仍有部分文獻未入其中。

⑦ 『八丈島南京船資料集』解題。大庭修的相關研究有『漂着船物語 江戸時代の日中交流』，東京：岩波書店，2001年；『江戸時代における中国文化受容の研究』，京都：同朋舎出版，1984年。另外参照大庭修編：『唐船進港回棹録・島原本唐人風説書・割符留帳』（以下簡稱『唐船進港回棹録』），大阪：關西大學出版部，1974年。

在八丈島的古文書中，還有與海難船相關的狩野春潮《寶曆度漂船南京人之像》，由標注姓名的22幅肖像構成，包括了商船主要成員，從視覺上展示了船上這些在中方文獻中完全不存在的“小人物”的形體特徵、精神面貌、年齡、衣飾等要素。這類視覺文獻對中方文獻中信息稀缺的跨洋商人、水手類人物的研究，提供了立體構建的可能。^①

2. 1753年漂流“南京船”與日方的救援

以下，據船主與當地的漢文筆談，八丈島官員的救援報告，“南京船”商人、水手、貨物等的統計，對海難船的移動軌跡和救援狀況作概略梳理。

明清時期，中國已積累了豐富的遠洋航海經驗與知識，開發了傳統科技環境下系統的航海技術，不僅在遠洋船的設計、建造，設備改進，船內操作工種配置與相關技術方面日臻成熟，而且在海洋氣象、地理、潮汐等方面有深入的認識，形成了包括航行安全與海水觀測、停靠港灣、日程、食品與飲用水補給、詳細的海路圖和遠洋航行有用的成熟知識與技術系統。^②正常情況下，中國東南至長崎的航程“遇風利即可數日而至也”，一般多在20日之內^③。但這一區域氣象複雜，除夏季，秋冬也不定時發生風暴。而傳統的風帆、槳舵操縱技術和知識系統並不具備準確預測氣象風險、確保海上航行安全的能力。因此這一海域航行風險很高，往來安全具有很大的不確定性。

漂流八丈島的“南京船”係長12丈、寬3丈、深3丈即長約40米、寬約10米、倉深約10米的大型木制帆船。船主為高山輝與程劍南^④，全船商人、水手等共71人。船主持入境長崎許可的“信牌”，於1752年11月21日由“本國南京乍浦港”即浙江平湖縣乍浦港出發，12月27日抵安南中部的廣南港，停留半年多，於第二年7月8日自廣南開船，駛向日本長崎，因風暴折回普陀。由於漏水和錨錠折損而回乍浦修理。11月7日重新啟航前往長崎，途中於11月18日遭遇暴風，主舵摧折，船體進退失據，商人18日夜至19日將八百餘包貨物拋棄自救，商人們為此“痛哭之聲晝夜不歇，狼狽苦狀，筆難盡述”^⑤。但禍不單行，商船23日再遇暴風，船桅折斷，捲進西太平洋黑潮，12月9日漂流至八丈島附近，當地漁船將其引入八丈島西大賀鄉八重根。^⑥此島並無良港，商船只能停留在近岸的海上。鑒於商船隨時會有人貨兩沉的風險，船主高山輝乘小船上岸交涉，尋求鐵錨與食品、淡水。高山輝自述“船是唐山，要到長崎去的。在唐山十一月初八日開船，到十八日遇大風，失去舵，順風吹到此山。此地可有大鐵錨否？若有即送下船”，“本船在洋日久，米水全無”，要求“貴地（照）單給賜，則感不淺矣：水五桶，米二千斤，菜二百斤，酒二桶，大根菜二百斤，魚五十斤”。地方官員回復“日本伊豆國之附八丈島，孤島而萬品不足之地，米穀殊乏也。並價（？）之際，限有之者，凡搜求島中民家可送也”。表示“本島與伊豆國

① 中國古代服飾研究關注出土物品和宮廷實物，繪畫資料中下層社會衣飾資料不多。參見周錫保：《中國古代服飾史》，北京：中國戲劇出版社，1984年。

② 16世紀的《順風相送》與18世紀的《指南正法》是集約了遠洋航海經驗、知識、技術的航海操作手冊和路線圖；《海道針經》則是水手的遠洋航海操作秘本。現存有不少明清航海地圖，耶魯大學珍本圖書館收藏了120件以上的航海圖，英國皇家海軍古測量海圖檔案館有不少收藏，《古航海圖考釋》中也收錄了60件以上航海圖（章巽：《古航海圖考釋》，北京：海洋出版社，1981年）。《順風相送》與《指南正法》都有與明代商業路程圖類似的內容，相當於以東南沿海為中心的海洋版商業路程圖。另外參見鄭永常：《明清東亞舟師秘本：耶魯航海圖研究》，臺北：遠流出版社，2018年。

③ [日]兒玉琮《漂客紀事》〔寬政七年（1795）刊本〕，第31頁。“唐人風說書”也載入了中國船的航程信息，參見『唐船進港回棹錄』第97—140頁。雍正時期的蘇州知府童華指出由東南沿海到長崎，“約三千五六百里，順風六七日可到。以其地方近中國，洋商至彼辦銅，設為貿易之所”。參見（清）童華：《長崎紀聞》，見《童氏雜著》，《北京圖書館古籍珍本叢刊》（79），北京：書目文獻出版社，1988年，第793—801頁。

④ 船主應為貿易商的代表或負責人。

⑤ 『八丈島南京船資料集』，第12頁。

⑥ 黑潮冬春之際流經八丈島。參照『八丈島志』第32—35頁。中國商船離港時期與季風的關係等參照須田牧子等的整理，村井章介編：『日明關係史研究入門 アジアのなかの遣明船』，東京：勉誠出版，2015年，第256—262頁。

離於陸地二百餘里也，本船自是（往）長崎，可有開船哉？宜可有裁斷也”。當時因強風影響，船體岌岌可危，船主要求日方允許人員上岸居住、緊急將貨物搬運上岸。世襲官員菊池氏將事件和商船後續要求上報遠在數百公里之外的幕府伊豆州機構的同時，動員本島，隨後組織按幕府命令前來救援的附近島嶼的人力和船隻，將貨物搬運上岸，建造臨時住居，安置貨物與商人、船員，負責後續的管理和相關援助。此船自乍浦港往東南亞採購到被救援，前後歷時一年有餘。自第二次乍浦出發到在八丈島上岸，海上的生死考驗約一個月。^①而據八丈島向幕府的救援過程報告，自舊曆1753年12月10日至1754年閏2月底，八丈島前後調動漁船33艘、人夫5481人（日）次、牛628頭（日）次等。救援與安頓則費時數月。^②

經船主與日方的交涉，幕府決定將商船的人與物移送至下田港，伊豆州行政官員山本平八郎派秘書關修齡到現場處理。依照幕府的決定，程劍南1754年5月25日率第一批船員與貨物先期離開八丈島，6月25日，高山輝率最後一批船員與貨物抵達下田港。為答謝救援，中方拿出32包糖酬謝八丈島官民^③。但幕府並未同意就地（下田港）售貨的請求，而是決定按歸口管理外國人與貨物入境原則，於1754年7月6日派船二艘自下田轉送長崎。中方人與物分乘幕府安排的兩艘大船於8月17日抵達長崎指定地點，中方人員於8月至1755年正月分三批搭乘中國船歸國。至此，自1752年第一次出發的“南京船”人員跨四年的海上經歷畫上句號。^④這艘“南京船”最初因船體問題的回程決策、當時船中人員的構成和貨物品類與數量、商業成本與利潤、遭遇海難拋捨貨物決策的原則與根據、拋捨貨物的類型與數量、海難後商人的後續行蹤，尤其遇難救援和貨物轉送費用等的具體信息是考察中國商船國際貿易狀況，跨國貿易的商人組織，商業損失分擔與利益分配狀況的重要內容，這些信息以及移送長崎的成本和貨物處理的過程與結果因缺乏具體記載無從得知。

3. 歸口貿易與幕府的涉外管制

日方在處理善後事宜時按常識應滿足船主要求，允許將未損貨物就近銷售，或運往較近之江戶（東京），但幕府仍決定採取轉送交由長崎幕府機構處理方式。幕府這種缺乏靈活性的處理方式理由何在？

儘管幕府在涉外上的守勢與被動中有一些例外，但對海難外國船的處理原則貫穿於江戶時代的主要時期，其核心就是20世紀後期日本史學界有重審動向的“鎖國政策”。這一政策的出臺契機是江戶初期日本基督教信徒武裝對抗幕藩體制，幕府為防止動亂，禁絕基督教等宗教與思想侵入，嚴格管理人與物的出入境，對與外國的接觸和國際貿易，實施了系統的歸口與隔離管理^⑤。這一政策包括多方面的內容，其要點有：（1）放棄主動出海的“朱印船”貿易，禁止本國商人出國貿易，禁止商民移居國外。（2）日本與中國、東南亞以及歐洲的貿易限定在長崎港進行，排除葡萄牙、西班牙、英國等國參與，限定由中國與荷蘭商人進行。（3）在歸口管理的

① 『癸酉八丈嶋唐口口口口』，早稻田大學圖書館館藏。

② 『八丈島南京船資料集』，第73—116頁。

③ 船主以32包白糖答謝居民。糖是奢侈品，商人在長崎以糖充標資很受歡迎。參照『八丈島南京船資料集』第18頁、[日]赤瀬守：『長崎丸山遊廓』，東京：講談社，2021年，第131—155頁。另外參照[日]川北稔：『砂糖の世界史』，東京：岩波書店，2017年，第1—10頁，第12—31頁。

④ 參照『巡海錄』與『通航一覽』卷231。但救援費用支出和貨物出售狀況不得而知。

⑤ 幕府官僚松宮觀山『和漢寄文』保留了不少文獻。幕府禁基督教的政策，明末已有漢文佈告“諭唐山並各州府船主及客目稍等知悉”和“諭唐船諸人”發給中國商人（寬永十八年（1641））。參照[日]大庭修編：『享保時代の日中關係資料一』，大阪：關西大學出版部，1986年，第99—101頁，以下簡稱『日中關係資料一』。幕府正德4年（1714）下令商船“往來必由定路，勿妄走越境。但洋間風信難準，一蹈不測之路，或飄意外之地，輒依例速報為憑，官為自辦。要須各處客商人民，通船兄弟等遵依國禁，毋有違背”，拒絕違反新規定者入境交易。『日中關係資料一』，第102—110頁。

長崎港，日本的官吏、商人、妓女等須經許可，才能進入隔離區的“唐館”和“出島”境內從事相關業務^①。（4）外國人和船與貨物須進入指定地點，停留在特定空間，船載貨物須經嚴格檢查。（5）入境外國人未經許可不得與普通日本人接觸和私下交易，在指定區域內需佩掛腰牌，聽從通事（翻譯）與日方官吏等的管理，需向幕府管理機構提交遵守日方規定的保證書——“甘結”等^②。因故漂流他地的商船也遵照以上原則和辦法處理，被隔離在特定區域，不得與日本人直接接觸和交易，日本人未經許可也不得直接與外商和外貨接觸^③，而且漂流他地的外國人與船和貨物最終送往長崎處理。幕府對入境航線的限定，船隻難以自主更改航向、航線和目的地，也增加了海上事故發生率。自17世紀前期以來，商船漂流事件屢屢發生，中國商船遭遇海難者前後相繼，1753年漂流八丈島的“南京船”只是事故船之一。^④此外，幕府與地方行政體系僵硬執行“鎖國政策”的基本原則，也導致救援和善後處理過程增加了海難商船的時間與交易成本。

以上的幕府涉外政策與體制是理解八丈島海難船應對以及善後處理的前提，從救援過程看，即便是與外部隔絕的孤島對鎖國政策的執行也非常徹底。鎖國體制的形成當然不僅起因於對西方宗教文化危害的恐懼，也可以理解為早期全球化環境下獨自形成日本國際關係體制的一種被動選擇。

三、越洋移動之物

16世紀中期的“大倭寇”事件已將原帶有中日國家間政治色彩的有限“朝貢貿易”關係衝擊得蕩然無存。日本的“鎖國”確立於明末，而明清政權交替以及包括臺灣鄭氏和三藩之亂約半個世紀的動盪，使兩國政權間沒有建立明確的政治經濟關係，但基於互補的民間經濟交流並未停止。在並非條約限定，亦無朝貢體制約束的江戶時代中後期與清代的兩國關係中^⑤，清朝的人與物如何出入日本？商人的跨境貿易遵循什麼規定、程序與制度？對理解18世紀東亞海域的經濟互動與局部的世界市場狀況、商業活動的制度與環境制約，追尋東亞地區的中國認識、中國的長崎貿易在18世紀東亞與中國的歷史地位具有重要的價值和意義。以下，以1753年“南京船”承載的物為中心，考察18世紀中國商人與商船跨境貿易的制度、手續，出入中國，進出日本境域的條件與環境。

1. “南京船”與東亞的中國認識

一般而言，從事跨境貿易的商人在遇難之際，身份認同、所屬國家或歸屬意識不應存歧義，而接受出入境的國家最初確認的是身份或國籍。但1753年漂流八丈島商船的歸屬認識存在不同的表述。因涉及入境問題，本文略及與1753年海難事件相關的內容。

① 參照[日]岩生成一：『朱印船貿易史の研究』，東京：弘文堂，1958年；[日]山口啟二：『鎖国と開国』，東京：岩波書店，2006年；[日]永積洋子：『唐船輸出品数量一覽 1637-1833年 復元唐船貨物改帳・帰帆荷物買渡帳』，東京：創文社，1987年，第6—33頁；[日]山本博文：『鎖国と海禁の時代』，東京：校倉書房，1995年；[日]中村質編：『鎖国と国際関係』，東京：吉川弘文館，1997年。

② 幕府對入境貨物與人員的檢查，唐館內的規定有十三款。參照『日中關係資料一』，第105—117頁。

③ 江戶時代的海難救助，參照[日]金指正三：『近世海難救助制度の研究』，東京：吉川弘文館，1968年。安永9年（1780）漂流至房總半島的“南京船”人員居住在臨時搭建的隔離區域，方西園在畫作中提供了海邊隔離區的視覺資料，參照大庭修編著：『安永九年安房千倉漂着南京船元順號資料』，大阪：關西大學出版部，1991年。江戶的漢學家東龜年聞訊專程一探究竟，潛入隔離區與商人筆談，繪製了船圖與商人水手的人物圖像，也從另一側面證實幕府對外國人與物隔離管理的嚴格。參照[日]東龜年著[日]榎正則校：『遊房筆語』（藏內閣文庫），筑波大學附屬圖書館館藏。

④ 參照[日]段木一行：『近世海難史の研究』，東京：吉川弘文館，2015年。松浦章對海難中國商船進行了整理，但並非全部。東京海洋大學圖書館以及其他收藏可發現一些未入松浦表的相關記載。參照注3。

⑤ 有因漂流與人員送還過程中地方政府間的文書往還。早稻田大學圖書館藏稿本『未十一番船：南部之者連渡始末一件』中輯入了乾隆十六年浙江鄞縣知縣送還漂流民寫給日本國王的咨文。同書也輯入了幕府長崎行政長官於翌年——寶曆二年的回復文書。

關修齡“南京商船……議移送長崎，轉回唐山……船是唐山”的敘述，明確將此船定位為“南京船”，這一表述首先來自船主與日方交涉中的自稱。高山輝和程劍南最初稱“廣南”船主，後又改稱來自“本國南京乍浦港”，“家住唐山南京”。但在“捐建八丈島長樂寺山門記”署名則為“浙江苕溪”高山輝^①。福建巡撫乾隆二十一年奏摺稱“茲有浙江歸安縣商人高山輝從乍浦出口，往販東洋，置貨回棹，適遇颶風，於閏九月初五日飄至閩省福清……帶有紅銅一十七萬二千五百斤”，苕溪流經歸安，高山輝應為歸安人，而程劍南為江南松江府人^②。乍浦港位於浙江省嘉興府平湖，行政隸屬與南京無關。

在海難處理的日方文書中，一般有唐山、唐人、唐船，以及南京船、南京商船、南京船主等表述，並無統一概念。還有如1789年“安利”號“南京船主朱心如”求援信中稱“大清國乾隆皇帝乍浦南京地方唐船往日本國長崎地方”^③，日方有關信牌的備注中有“唐國康熙帝”的表述^④，《唐人風說書》1724年幕府11番南京船的調查中有“南京之內上海”^⑤，1725年來日的醫生稱居住“南京之內蘇州府”等^⑥。日方文獻中另有唐僧、唐醫、唐國、大清等概念^⑦。日本允許入境的中荷商船被稱為“唐船”與“蘭船”，唐船的下位表述還有寧波船、乍浦船、廈門船、福州船、廣東船、東寧船，以及廣南船、東京船、暹羅船、“大泥船”（Kerajaan Patani）、咬嚙巴船（Batavia）等^⑧。這些稱呼主要與其出發港，即與幕府按區域簽發信牌，限定入境船數有關，這也是入境船主以“南京船”自示，而不在意籍貫的理由。在民族—國家體系確立之前，認同與歸屬感的這種空間層次與政治層級上的混淆，源於個體在國家與政治認識上的不確定性。而出現認同與歸屬的模糊或錯誤表達，是異國、異文化早期接觸中的常見現象。在日本的世界認識中，對中國的地理空間與行政區劃模糊曖昧，概念表述缺乏統一和準確性，其源頭為中國商人對國家與所屬認同的自我表述。

荷蘭海牙公文書館的長崎貿易資料中，1643年後才開始頻繁出現“南京船”之名。^⑨這種現象可能與明清政權更替前後商人的政治危機意識有關。日本文獻《華夷變態》卷3《20番南京船之唐人言說》作成於1687年，標題有南京船與唐人兩個概念。在17世紀日本的中國認識中，“唐”仍然是一個通用的概念。前面触及的高山輝自稱以及信牌中表述的“唐（山）”與“南京”并非具体的地名或行政區域，應理解為國家、族群認同與歸屬的符號或象徵，這種符號或象徵在當時跨海的人、物、文化、信息移動中被認知、使用。^⑩相關認知與鎖國和歸口貿易實施於明末有很大關係，儘管信牌制度實施於約一百年後的正德五年（1715、康熙五十四），但信牌承載了16世紀以來東亞的中國認知，也部分凸顯出17世紀以來東亞在精神文化和國家問題上的認

① 《通航一覽》卷230，第54—55頁；『八丈島南京船資料集』，第473—474頁。

② 臺北故宮博物院館藏：《宮中檔乾隆朝奏摺》第16輯，1983年，第238頁。推測此船為永積洋子前揭書中第134頁往、第261頁返的四番南京船。

③ [日]松浦章編著：『寛政元年土佐漂著安利船資料』，大阪：關西大學出版部，1989年，第301—302頁。

④ 幕府實施信牌制度之初引起中國商人間的糾紛，導致胡元客信牌被送呈康熙帝，信牌後來發回胡元客，其信牌再次被持至長崎，幕府在信牌上有“唐國康熙帝”御覽，信牌破損的記載。參照大庭修編：『唐船進港回棹錄』第24、69頁。

⑤ 『唐船進港回棹錄』，第100頁。

⑥ 同上書，第110頁。

⑦ 『日中關係資料一』。新井白石也有相關表述，參照『通航一覽』卷165。

⑧ 『唐蠻貨物賬』和荷蘭商館文獻則多使用上述概念。另外參照『華夷變態』第2—3卷內容標題。

⑨ 參照永積洋子前揭書，第36—42頁。

⑩ 兒玉琮指出“所謂南京者，長崎之稱呼，明氏舊也”，參見『安永九年安房千倉漂着南京船元順號資料』，第4頁。

同，以及相互認識上的複雜結構。^①對日本的這種中國理解方式，中國官方也有一定的認知，如雍正時蘇州知府童華提及中國的長崎貿易時，指出“倭人以中國為大唐。初通洋時，見客商甚敬畏，遇唐人於途，皆匍伏，候過遠然後敢起。……以條銅給唐商……以唐貨互易之”^②。

2. 長崎外國商船的出入關與清朝商船出入境的管理

18世紀對日貿易中國商船的日程、航行線路、裝載貨物的品類與數量，以及交易程序有助於理解清朝國際貿易中的市場認知、商業構架與組織、商業流程等與市場機制，但人與物的出入境則是國際貿易管理系統與政策實施等最基礎的問題。

幕府自1639年完成鎖國體制後，其涉外管理逐漸系統化，長崎只允許中國和荷蘭商人和商船入境交易，而且對船貨以及數量、進入時間和貿易方式有具體的規定和政策調整。1715年幕府出臺《正德新例》，通過簽發信牌、控制入港船隻總量與貨物總金額以平衡進出口。在新例實施的早期，幕府限定每年30艘“唐船”進港，貨物總量的金額上限為60萬兩（銀）。這一制度的最重要形式為核發信牌即入境許可證。為確保信牌的權威性，幕府以《割符留帳》和《信牌方記錄》保存相關信息^③。對出口則以限定銅總量為核心，追加簽發每船的銅配額證書。這兩種制度構成18世紀幕府國際貿易管理的根幹^④，信牌為進入長崎的許可證，配銅證文為商船購銅證件。這些措施使長崎貿易在數額管理上具體化。《正德新例》的出臺，顯示日本對中國的貿易發生了由相對自由的體制向嚴格管制體制的決定性轉變。^⑤

信牌是幕府長崎貿易管理中的最重要證件，商船無信牌不能入境，幕府行政系統在執行上很嚴格，甚至不惜以火槍驅離無信牌商船^⑥。但信牌制度以及配銅證文在實施之初，因對船數、貨物量、回程銅額限直接影響了商人利益，未按規定申請信牌的商人被排除在外，從而引起騷動，謝葉運等在浙江鄞縣控告申請信牌的胡雲客等叛國，導致信牌被中國官方收繳，中方的長崎貿易因此受到影響。浙撫徐元夢康熙五十五年（1716）六月將此事上報朝廷，皇帝最終以信牌為交易技術的決斷收場^⑦，使搖擺不定的長崎貿易因而重啟，這顯示中方接受了貿易管理博弈中日方的入境措施與貿易的數字管理方式^⑧。但上告的商人並未退出，在清朝官員的協調下，以合夥形式

① 朝鮮上層的“小中華”意識，日本儒學者以“華夷變態”描述鼎革反映了東亞文化圈的正統意識，林羅山等主張大陸被滿族統治後，日本承接了中華傳統。1711年朝鮮通信使翻譯鄭昌周來日，與岡島冠山筆談，涉及衣冠禮儀，岡島冠山稱“南京人看你們朝鮮人及琉球人等衣冠，便啼哭說道，我中華衣冠倒是存在外國。我們如今的模樣真差殺人了”，參見[日]雨森芳洲：《錦帆風雅集》，『雨森芳洲全書』（1），大阪：關西大學出版部，1979年，第102頁。相關的研究，參照[日]渡邊浩：『東アジアの王権と思想』，東京：東京大學出版會，1997年；程永超：『華夷變態の東アジア：近世日本・朝鮮・中国三國關係史の研究』，大阪：清文堂，2021年；[日]荒野泰典：『近世日本と東アジア』，東京：東京大學出版會，1988年，等。

② 童華：『長崎紀聞』，第796—801頁。

③ 參照[日]山脇倂二郎：『長崎の唐人貿易』，東京：吉川弘文館，1964年；『近世日中貿易史の研究』，東京：吉川弘文館，1960年；岩生成一：『朱印船貿易史の研究』；永積洋子前揭書第36—42頁；太田勝也：『鎖國時代長崎貿易史の研究』，京都：思文閣出版，1992年；中村實：『近世長崎貿易史の研究』，東京：吉川弘文館，1988年；今井典子：『近世日本の銅と大坂銅商人』，京都：思文閣出版，2015年；鈴木康子：『近世日蘭貿易史の研究』，京都：思文閣出版，2004年，等。另見『日中關係資料一』，第365—366頁、第10—13頁。

④ 參照同上注諸著。

⑤ 對東亞海域貿易政策這一轉變，大庭修和松浦章均有論及。參見大庭修：『江戸時代における中国文化受容の研究』，第515頁；松浦章：『康熙皇帝と正徳新例獻』，箭内健次編：『鎖國日本と國際交流』（下卷），東京：吉川弘文館，1988年，第29—53頁。

⑥ 未獲信牌商船不得不返程。參照『日中關係資料一』『信牌方記錄』與『和漢寄文』。

⑦ 岩井茂樹對這份滿文奏摺作了翻譯和整理，參照岩井茂樹前揭書，第237—243頁。

⑧ 『日中關係資料一』，第19—31頁。《康熙起居注》記載了政府的反應。康熙五十五年九月，戶部認同浙江巡撫“徐元夢所題，東洋商賈人等，從前往來行走，並無他故。今年長溪（崎）地方，倭子忽立新例，只與先到之胡元克（客）等四十二船每船牌票一紙，許其交易。若無伊國牌票，即撥回，不許交易。以我中國商船受長溪（崎）地方牌票，不但有乖大體，相沿日久，大生弊端，亦未可知。應將作何行文倭子之處詳議，將伊所給牌票發回，以我國文票為憑”的意見，但康熙皇帝據織造的現場觀察，認為其“如緞布商人彼此所記認號一般”〔參見中國第一歷史檔案館整理：《康熙起居注》（第三冊），北京：中華書局，1984年，第2303頁〕。信牌“只是彼此貿易之一認記耳”，康熙五十六年三月皇帝指示信牌發回原商照常貿易，同前，第2373頁。清朝官方出面調節商人間的糾紛，此信息即時被長崎機構獲知，『信牌方記錄』也有相關記載，參照『日中關係資料一』，第18—28頁。

加入到長崎貿易中。^①

信牌制度實施後，商人返航前在幕府長崎機構申請下次進港信牌。商船進港時，幕府官員上船檢審，收繳信牌，其有效期即告結束。但信牌上並無貨物種類與數量、船號、船載人員姓名、人數等細節限定。信牌有效期一次，名義可以變更、轉讓，幕府並不要求信牌持有者與信牌名義人一致。^②遇海難時，日方首先確認的也是信牌。1780年東京灣附近被救援的船主沈敬瞻出示信牌，日方要求收繳，但船主堅持“長崎進港繳上，其他漂流各港，曾無繳者。非敢拒命矣，惡其無例也……相照驗並足，何必非例繳上？”處理此事的兒玉琮認為商人並非不願交出，而是“不敢違長崎制”，建議抄錄，將原件發還^③。被收繳的信牌現存不多，散藏於日本不同的機構。為弄清幕府長崎貿易規則的基本面貌，試舉1753年漂流八丈島的南京船信牌例。

信牌長崎通商照票

長崎譯司 林·林·熊·吳·文·歐陽·葉·劉·俞 特奉

鎮臺憲命，為擇商給牌貿易，肅清法紀事，照得爾等唐船通商本國者歷有年所，絡繹不絕，但其來人混雜無稽，以致姦商故違禁例。今特限定各港船額。癸酉年來販船隻內，該南京港門一艘所帶貨物限定估價九千五百兩以通生理。所諭條款取具船主余德輝親供甘結在案，今合行給照，即與信牌一張以為憑據。進港之日，驗明牌票，繳訖即收船隻，其無憑者即刻遣回。爾等唐商務必愈加謹飭，倘有違犯條款者，再不給牌，按例究治，絕不輕貸。各宜慎之。須至牌者。

右票給南京船主余德輝

寬延二年十二月二十八日 給

譯司 限到^④。

這種文書格式、規則與措辭沿用至幕末。但廣東船等帶貨額度稍多，這與幕府將多數入境船配額給了江浙，通過金額調整其他區域商人有關。^⑤幕府實施信牌制度的理由表面在處理中國“奸商故違禁例”問題。違反規則，走私導致貿易秩序混亂的確是幕府急於解決的問題，但外國商品衝擊日本市場，金銀大量外流這一可能帶來長期社會經濟危機的問題是幕府焦慮的主要對象。金銀等外流的嚴重性早在17世紀已被意識到，三藩之亂後清朝實施“展海令”，中國商船與貨物湧入長崎，加劇了長崎貿易的這一潛在危機和秩序的混亂，使東南亞的“唐船”貿易環境惡化。暹羅國王1687年給幕府的信中稱回程船載貨“僅供返棹之費”，希望日方給予與荷蘭相等待遇，日方解釋這種結果源於“以歸市者眾，須定銀額，使遵交易”。安南國王1688年要求幕府保證貿易商的利益，廣南商人致書幕府也稱貿易量被限起因“上國因清船眾多，以致定額寡少”^⑥。當時日本的進口主要來自中國，大宗出口為銅，幕府卻因過高確定了890萬斤的出口額而陷入苦境——銅存量與產量不足，而海產品等遠不夠對沖貨物的進口。出口貨物短缺迫使日方作政策調整與數量收縮，但限制措施致中國到達長崎的部分商品不得不返程，引發中國商人避開幕府監視的走私猖獗。幕府嚴格監管走私又導致中方船員滯留長崎期間抗拒帶私檢查，甚至針對

① 『日中關係資料一』，第52—53頁，『信牌方記錄』，第7—93頁。以及前引《康熙起居注》。

② 信牌變更在『信牌方記錄』和『和漢寄文』中有不少信息。據童華《長崎紀聞》，稱長崎貿易商人間信牌轉讓可獲高額利益，有小照、大照名目，大照一張“值七八千金”，小照“四五千金”。

③ [日]兒玉琮：『漂客紀事』，第11—13頁。

④ 『八丈島南京船資料集』，第12—13頁、第92—93頁。

⑤ 幕府限定30名額，10個分配給南京港商人，11個分配給寧波港商人，各船准入貨物銀額為1萬9千兩，分配給廈門2艘，銀額2萬2千兩、廣東2艘，銀額各2萬7千兩、臺灣2艘，銀額各1萬3千兩、暹羅1艘，銀額3萬兩、廣南1艘，銀額1萬7千兩、咬囉吧1艘，銀額3萬兩。從『信牌方記錄』看，幕府劃撥給船少地區的額度高於江南。參照『日中關係資料一』，第10—13頁。

⑥ 暹羅與安南貿易問題，參照『日中關係資料一』，第175—182頁。

唐館商人肇事、衝擊幕府警備人員等，以致貿易秩序混亂的惡性循環，加劇了日方輸出入的失衡^①。

對幕府決策有很大影響力的新井白石在《本朝寶貨通用事略》中指出，1648年前約47年間日本對外銀輸出為1億1226萬兩，1648—1708年的61年間，日本對中荷貿易銀輸出超出3700萬兩。矢野仁一通過西歐和日方文獻推測1648—1708年日本輸出銀中，流入中國的銀約為2700萬兩；1601—1647年輸出銀中，超過1600萬兩流入中國。新井還估算此前60年間流出的金超過239萬兩；17世紀後期約45年間銅流出了11億斤^②。新井認為除藥材裨益世間，被視為珍寶的進口商品均為無用之物，他強調金銀流出的危害，提出了系統的改革方案，限制入境貨物總量的原則貫徹至《正德新例》中，成為此後日本國際貿易管制的政策原型，簽發信牌正是18世紀以來幕府維護進出口平衡、解決多要素交織引起的貿易秩序問題的最重要措施。^③

中國商人持幕府的信牌等，按指定時期、限定數量的貨物入境是新國際貿易體制的基本要求。商船進入長崎後的日方檢查、審查和商人申請許可證等程序有：幕府官僚上船檢審，商人出示信牌、配銅證文、船載貨物目錄、入境人員名單、與中國信息相關的“風說書”；官吏檢查、登記船載商品，通事翻譯相關文書、檢審其他貨物；商人在幕府監督下搬運貨物上岸、交易等。對海難商船，現地官員雖無長崎的規定流程，但會審查所持信牌、配銅證文、全體船員名冊、貨物清單等。為確認信牌持有者的身份，日方應檢審了中方官府簽發的出海貿易證照^④。另一方面，中國商人返程出境前程序：申請簽發下一輪入境信牌和配銅許可、進行對中輸出品交易等。

在以換取藥材、瓷器、書籍、砂糖和絲織品、蠶絲等為中心的日方長崎貿易中^⑤，銀輸出受限後，銅成為最重要的物資。銅約占當時日本對外輸出額的一半，而入境商船的標的物也主要在銅。^⑥但日本銅礦產量下降，國內的銅材使用也導致銅量流通不足。另外，幕府長期以低價對中荷出口銅，以政府補貼維持總量平衡。這種政策意味著銅出口量越大，幕府財政虧損就越多。^⑦

① 在新例出臺之前，中國商船大量湧入長崎，1685—1714年30年間，每年超過50艘，1708年前每年多超過80艘，最多時達194艘。新例實施後，中國商船銳減。有關新例出臺前後的變化和日方的政策調整，矢野仁一有詳細的研究，參照長崎市役所編纂：『長崎市史 通交貿易編 東洋諸國部』，長崎：長崎市役所，1938年，第5章。銅貿易數據參照同書第462—481頁、第671—692頁等。長崎貿易的相關數據，參照[日]岩生成一：『近世日支貿易に関する數量的考察』，《史學雜誌》1953年62卷11號；[日]荒野泰典：『近世中期的長崎貿易體制と抜荷』，尾藤正英先生還曆記念會編：『日本近世史論叢』（上卷），東京：吉川弘文館，1984年，第407頁；[日]山脇悌二郎：『長崎の唐人貿易』，第219—221頁；[日]荒居英次：『近世海產物貿易史の研究』，東京：吉川弘文館，1975年，第2頁。長崎貿易商的糾紛，違反日方規定以及日方的對應，參照『日中關係資料一』第71—175頁、第177—187頁；中村質：『近世長崎貿易史の研究』，東京：吉川弘文館，1988年，第337—346頁。

② 新井白石的相關推測參照『通航一覽』卷165，第383—390頁。矢野仁一前揭書，第715—718頁。

③ 正德新例與貿易管理主要為入境船（對中30艘，對荷2艘）和入境貨物總金額、對銅輸出額（對中每年300萬斤，對荷每年150萬斤）的限制。參照長崎縣史編集委員會：『長崎縣史（第一冊）・對外交渉編』，東京：吉川弘文館，1985年，第525—552頁。另外參照[日]中村質：『近世長崎貿易史の研究』，第346—370頁。

④ 山脇悌二郎對中國商人進出長崎的程序有詳細的整理。參照『長崎の唐人貿易』，第297—309頁；[日]兒玉琮：『漂客紀事』；『崎陽唐館交易圖』，[日]大庭修編：『長崎唐館圖集成』，大阪：關西大學出版部，2003年，第60—75頁。『割符留帳』中保留了19世紀初以來的申請與領取記錄。參照『唐船進港回棹錄』，第141—264頁。

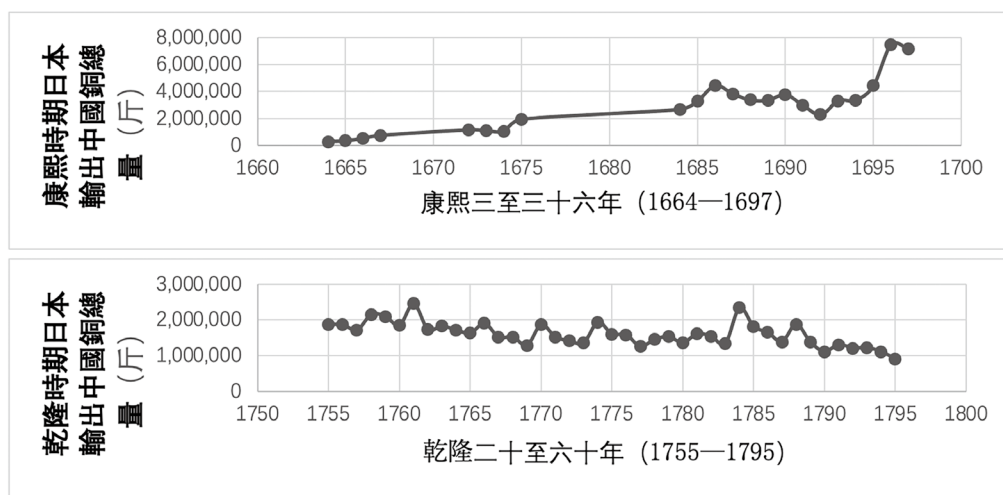
⑤ 17—18世紀的輸入品中，藥材占很大份額，其中山歸來引人注目。1711年54艘中國船帶來了77萬斤以上的藥材，山歸來有19.5萬斤。輸入山歸來最多的1754年超過68萬斤，按當時每斤600克算，過40萬公斤，占當年輸入藥材46.63%。此藥主治梅毒，山脇悌二郎據此數據即約68萬人12天（標準療程）用量，推測京都、大阪、江戶等地性病者增加。參照『長崎の唐人貿易』第106—119頁；[日]山脇悌二郎：『近世日本の医療文化：ミイラ・アヘン・コーヒー』，東京：平凡社，1995年，第7—16頁。

⑥ 日本銅在對中輸出品中，自1675年後占比急速上升，約在52%~84%之間，多數年份在70%以上。19世紀初的18年，對中輸出占比在41%~64%之間，多數年份超過50%。參照[日]荒居英次：『近世海產物貿易史の研究』，第27、369頁。

⑦ 日本銅輸出一直處於虧損狀態，18世紀每100斤約虧銀3.5兩，19世紀約虧5.8兩，參見[日]山脇悌二郎：『長崎の唐人貿易』，第172—173頁。另外參照[日]山脇悌二郎：『近世日中貿易史の研究』，第73—79頁；長崎縣史編集委員會：『長崎縣史・對外交渉編』，第599—615頁；[日]今井典子：『近世日本の銅と大坂銅商人』；[日]鈴木康子：『平戸貿易と銅』，[日]箭内健次編：『鎖國日本と國際交流』（上卷）。銅礦開發可參照[日]小葉田淳：『日本礦山史の研究』，東京：岩波書店，1968年；『金銀貿易史の研究』，東京：法政大學出版局，1976年。1699年幕府對中荷輸出銅定額為890萬斤，但除當年外無法滿額供給，參照東京大學史料編纂所編：『唐通事會所日錄』（三），東京：東京大學出版會，1960年，第233頁。幕府長崎機構通過抽取商船手續與入居費用，分配至幕府中樞、大阪銅座等方式對沖虧損。稅率與費用及其分配，參照[日]矢野仁一前揭書，第462—466頁；[日]山脇悌二郎：『長崎の唐人貿易』，第276—291頁。

幕府通過配銅證文，減少出口配額，限定中荷商人的購銅重量，鼓勵出口海產品等，以減少金銀外流。^①山脇悌二郎與荒居英次等整理的不完整數據顯示1715年後中國的日本銅進口數量呈穩定與下降趨勢，出口配額的確起到了抑制銅輸出的效果^②。

表1 日本銅輸出中國數量(主要據山脇悌二郎《長崎の唐人貿易》第219—221頁作成)



長崎歷史文化博物館收藏了18世紀以來近700件配銅證文，是中國商船回程前上繳的原件。這些證文大體映照出幕府貿易管制與銅出口管理的要點和基本形態。

1780年南京船主沈敬瞻的配銅證文雖然原件不存，但幕府官員兒玉琮將要點抄錄在《漂客紀事》中，有“通船所裝貨物，頒定銀額貳萬柒千兩。條銅限配拾萬斤。內計：玖千五百兩載在牌上之額，壹千五百兩，准廈門補額，三千兩換雜色額。三共壹萬肆千兩”，“貳千肆百七十三兩餘送寺人事神、納寺廟禮物、庫租等項，此宗各船定例之額”，“壹千零三十陸兩餘，八朔繳禮銅、用夫費，此宗照廈門定額”，通計“共壹萬柒千五百零九兩餘，尚存九千四百九十兩餘”，“以上銀額之外，不敢多帶貨物，其配銅前已所載拾萬斤之數，俱已知悉。日後將王玉順名下牌照，發船來販之際，為船主者無論何人替代前來，亦照此例。所裝貨物不敢過多，又不敢少縮。為此具遵是實。但此遵單須與本牌合帶繳上”等內容^③。與文化二年（1805）范繼宗的配銅證文對照可知^④，兩份證文的格式與內容、金額相同，細目有微小差異，信牌名義人與配銅證文領取人不同。信牌與配銅證文持有為同一人者極為少見，兩份證件為不同的利益主體持有。這可能與長崎貿易的商業組織結構複雜、商人存在分工，中國官方因信牌糾紛採取平衡相關商人利益的措施有關。

從行政管理上，對由長崎出境的中國商船，幕府機構有系統的監視。對每船運出銅和貨物類型與數量有大致的登記。^⑤從《唐蠻貨物賬》和荷蘭海牙公文書館的唐船貨物清單看，回程船

① 長崎歷史文化博物館藏有1749—1857年“配銅證文”688件。信牌與配銅證文對入港貨物金額限定不同，信牌只允許帶入銀9千餘兩貨物，但實際上往往超過信牌與配銅證文額度，幕府對30艘唐船限定總額為銀60萬兩，遠低於新井白石每艘唐船貨物數萬兩的估值，可能腰斬了中國長崎貿易的總量。參照『信牌方記錄』，第11—13頁。

② 參照『近世日本の銅と大坂銅商人』，第5頁，今井製作了19世紀中期前兩個世紀日本銅對中荷出口量的曲線。康熙五十四年僅清朝中央府銅需求為443萬斤以上，參照《清朝文獻通考》，“十通第九種”，卷14，錢幣2，上海：商務印書館，1936年，第4976頁。

③ 兒玉琮：『漂客紀事』，第12—13頁。

④ 此證文現存長崎歷史文化博物館。

⑤ 返程船有證文和水手姓名的“歸帆冊”。參照『日中關係資料一』，第151—156頁。

銅載量各不相同，福建巡撫所稱高山輝船帶回銅17萬餘斤遠超限額。因商船未必如期、如數抵達，加上海難等因素，長崎貿易管理機構對銅等出口的每船數量或金額的管理上具有一定的靈活性。^①

銅材、鑄錢與金融管控在理解清朝社會經濟運行與市場結構方面不可或缺，受產銅不足與現有銅礦偏遠、運輸成本過高等因素影響，清政府一直通過稅收常關與海關機構出資搜購銅材的方式確保銅錢流通和市場增量需求，商人回載銅是長崎貿易的重要任務，如康熙二十四（1685）年以後大量商船湧入長崎的背景與銅需求直接相關。^②即便如此，銅不足仍然常年困擾清朝廷。康熙三十八年（1699）中央政府下令各稅關以出資招商購銅的方式，確保銅材的穩定供應。因此出現了長崎貿易內務府商人（皇商）或官商、額商名目以及採購洋銅的獨佔性體制。^③採買銅材多為領取官府預購款的官商，他們以政治權力為後盾，構成長崎貿易的主體，子孫相繼，長期壟斷銅採買，但在配銅證文申請上採用了比較迂迴的方式，這也是長崎貿易商人組合狀況與利益結構複雜的一種反映。^④

幕府規定商船回程的銅採購配額為紅銅10萬斤即60噸。但在荷蘭商館的統計中，返程載銅的重量各不相同，日方的出口貨物明細與中方的零星報告也證實商船回銅超過或不足10萬斤，童華《長崎紀聞》中證文的大、小之分顯示長崎貿易實踐與幕府規定的差距。18世紀中國進口銅材若按每年30船，每船10萬斤計算，總量等於幕府的額度。事實上，表1顯示出乾隆以來的日本對中國銅出口未超過300萬斤。清代長崎的銅貿易涉及日本礦山開發、貿易政策諸多方面，也與中國的銅進口和專供，市場價格和流通等問題相關。學界對此雖有不少研究可資參考^⑤，但整合性梳理兩國資料，深入探討18—19世紀東亞海域銅貿易以及東亞區域市場問題仍有很大的空間。

與幕府的“長崎系統”相比，同時代的清朝對外貿易也有相當嚴格的管理制度。因南明、鄭氏臺灣以及三藩之亂的波及，清朝對東南沿海實施了長期海禁。以四大海關歸口管理為框架，以關口與固定出入路線為重點，清朝對國際貿易人員與貨物的出入境進行監管。出入境的海關、軍隊的營汛與涉及出入境的地方行政都參與到審核、簽發許可、稽查船隻和人員、貨物等的管理鏈條中，不同的機構各有職責，但均置於巡撫和總督的管轄之下。

從實際操作與證照辦理程序看，對外貿易商船出境之際，商人、負責海上運輸的船戶、舵工等申請出海貿易時，身份審核為基本條件。族鄰、里甲等出具的身份保證書，相關人員花名冊等由申請出境證照人（船戶與商家）提交官府，書面審核通過後才能獲得所轄州縣簽發的出海貿易許可。申請包括所有外出商人、船戶、隨員、水手的名冊（籍貫、年貌）、貨物的種類、出海目的與目的地、經由路線等信息。申請者在州縣證照的基礎上，進一步向海關、布政使司等機構申請出入境貿易許可證件。

① 以1743年1月28日離境船載銅為例，乍浦船4萬斤，南京船4萬斤，寧波船4萬斤，6月11日出境三艘定海船，其一191300斤，其二210700斤，其三245000斤。12月15日出境二艘乍浦船，其一145000斤，其二200700斤，寧波船127700斤。參照永積洋子前揭書，第258頁。

② 劉序楓：「轉換期の社会と貿易：享保年間の唐船貿易と日本銅」，中村實編：『鎖國と國際關係』，第298頁，表1。

③ 參照《清朝文獻通考》卷14，錢幣2。嚴中平編：《清代雲南銅政考》，北京：中華書局，1957年，第1—5頁。

④ 山脇悌二郎認為范氏皇商因清朝與幕府並無政權間直接關係，忌憚政治風險而與額商共同出資，交由額商等出面申請。『長崎の唐人貿易』，第173—183頁。

⑤ 除矢野、岩生、小葉田、山脇、荒居等的研究外，韋慶遠、吳奇衍：〈清代著名皇商范氏的興衰〉，《歷史研究》1981年第3期；松浦章：「清代官商採辦洋銅辦回船隻」，關西大學『文學論集』1994年43卷第4號；劉序楓：「轉換期の社会と貿易：享保年間の唐船貿易と日本銅」，中村實編：『鎖國と國際關係』，第296—326頁；「清日貿易の洋銅商について：乾隆一咸豐期の官商・民商を中心に」，『九州大學東洋史論集』1986年15號；「清康熙——乾隆年間洋銅的進口與流通問題」，《中國海洋發展史論文集》1999年第7輯上冊；王萌：〈康熙朝後期的銅政改革與內務府官商〉，《清史研究》2010年第1期；華立：〈清代洋銅貿易中的額商集團〉，《明清論叢》2011年第11輯；〈雍正欠銅案與蘇州的洋銅商人〉，《清史研究》2019年第3期，等值得重視。

以浙江商人的長崎貿易為例，清朝的許可含出發港所在地縣衙“印照”，附海防駐軍稽查船戶與船載貨物等的“聯單”、海關簽發的“商照”與“商船照”、布政使的“憲照”。申請海關商照時，水手、船員要提供相應的身份保證和資財證明等文書，“取具舵、水連環互結，客商必帶有資本貨物，水手必查有家口來歷，方許在船”。除提供相關人物與機構的“商總、牙行、船戶、商伴各具甘保各結”的擔保文件，還有含全船信息的“船單”。出海貿易商人須持這些證照才能出關貿易。

18世紀末任幕府長崎最高行政長官的中川忠英曾採集資料，編輯了《清俗紀聞》，內容主要出自來日中國商人，其中的出入境貿易許可應錄自長崎的商人證照。書中收錄了出港地浙江的縣和省機構簽發的、分別給船戶范三錫和官商錢繼善、商夥費順興等的平湖縣印照、海防營汛稽查驗證聯單、浙海關商照、浙海關商船照、浙江布政使憲照。^①乾隆六十年（1795）簽發的這些證照涉及人物等可得證實：如范三錫長期活躍在遠洋貿易中，官方文獻能見其蹤影^②。錢繼善之父錢鳴萃由監生捐納，擔任過州縣長官，後接替親戚王世榮經營官銅採購，其間因蘇州銅商私賣上控，觸及銅貿易盈虧與負擔轉嫁問題，乾隆三十七年（1772）皇帝諭令稱“該商等每年按額發船辦銅官買，所餘聽其自售……此係積年遵行之事，該商等計圖贏餘，原屬情所必有……閱錢鳴萃呈內稱銅鉛皆收浙省乍浦海口，均有報案可憑……該口各年並有簿籍可稽，一經提取覈對，其真偽無難立辨”^③。現存長崎的配銅證文中，1758年至1795年共有20件信牌為錢豫來等持有，1813—1859年有25件信牌為錢氏持有，有學者認為他們是長崎貿易中比較普遍的子孫相繼，即具有同族經營模式的官銅總商^④。錢繼善的商業夥伴費晴（順）興無具體信息^⑤，是否為浙江湖州商人費晴湖一族存疑。

清朝政府在制度上對出國貿易的商人與商船管理嚴格而系統，《大清律例》中對越境行為有嚴厲的懲罰規定^⑥，需要行政末端的身份審核與省級行政機構和海關許可的商照、船照，以及船戶許可的縣照。官銅採購商同樣也需要布政使司在確認商人所雇傭的海船船主姓名、商船尺寸、型號的基礎上簽發的出洋採購官銅許可憲照。這些並非同層級，亦非一處發行的證照構成一個立體的信息確認、身份保證系統，各種證照缺一不可，海關與布政使司簽發的證照是商人採購洋銅最重要的許可證^⑦。而在具體管理上，沿岸關口海防駐軍依據證照，稽查商船與人貨，在證照的檢查用文書上鈐印放行。關訊的申報與檢查履歷也成為商人、商船身份確認的證據，是其合法性與商業信用的重要組成部分。總而言之，這些證照需要商人、船主和操舵者與水手向地方行政機構提供包括籍貫、來歷、家庭成員等個人信息，需有出海貿易資本的擔保，包括總商、商業夥

① 乾隆時期中國官方的證照參照《清俗紀聞》卷10。中川忠英1799年跋語列出參與者名單，中有蘇州孟世燾、蔣恆、顧鎮，湖州費肇陽，杭州王恩溥、周恒祥，嘉興任瑞等商人。

② 范三錫是長崎貿易的運輸商，嘉慶二十一年（1816）閏六月二十一日浙江巡撫奏稱“茲據平湖縣詳稱：查有范三錫、金全勝、金源寶……六船前往東洋，採辦銅斤”。參見《清代外交史料》嘉慶朝（5），北平故宮博物院，1932年。江蘇巡撫嘉慶十五年上奏稱“日本國難番貞次郎等二十六名……護送到浙……現有前往日本辦銅商船出洋，所有日本難番三次良等十四名附載船戶萬永泰、范三錫船內……於嘉慶十五年十一月二十六、八兩日開行等情”。參見《清代外交史料》嘉慶朝（3），第34—35頁。

③ 《清高宗實錄》卷902，乾隆三十七年二月癸酉條，北京：中華書局，1986年影印本，第41—42頁。

④ 山脇悌二郎：『長崎の唐人貿易』，第183—185頁。

⑤ 費晴湖活躍於乾隆中後期，長崎唐通事熊斐有題名費晴湖的彩色畫像，現存的配銅證文有6份為其所有。其父費正夫也是長崎貿易的船主，1765年在九州南部喪生，費晴湖在1794年帶回其父遺骸。參照大庭修編：『江戸時代の日中關係資料——近世日中交渉史料集五』，大阪：關西大學出版部，1997年，第389—391頁。

⑥ 清朝對越境行為的管理由“私出外境及違禁下海律文”和37條條例構成。參見馬建石、楊育棠主編：《大清律例通考校注》，北京：中國政法大學出版社，1992年，第608—629頁。

⑦ 松浦章注意到清朝對商船的出境管理，對相關規定有詳細的梳理。參照松浦章：『清代海外貿易史の研究』，東京：朋友書店，2002年，第587—595頁。另外參照劉序楓：〈清政府對出洋船隻的管理政策〉，《中國海洋發展史論文集》第9輯，臺北：“中央研究院”人文社會科學研究中心，2005年，第329—374頁。

伴、出海港所在地的牙行等向縣和省行政機構提交保證用的“甘結”。由此可以判斷如果沒有確切的個人信用和雄厚的商業資本，商人與商船就無法獲得跨國貿易許可。這些證照在返程之際，還需在營汛、海關、縣、布政司機構進行連環檢查、說明，按規定納稅，上繳證照，有的證照上繳還有嚴格的期限規定。^①

日本在18—19世紀的中日貿易中，對外國人與貨物嚴格管理的閉關防守型對外政策在限制基督教思想侵入方面有效，但將國際貿易的利益拱手讓給了中荷商人。獨佔日本進出口貿易為中國、荷蘭帶來了長期穩定的市場機會和利益。總體而言，清朝與幕府雙方政權各自通過一系列制度與措施，對出入港進行嚴格的稽查與管理，很大程度上有效地控制了國際貿易中貨物與人員的進出，實現了“鎖國”的核心目標和對臣民越境問題的有效監控。

3. “南京船”所載貨物

追蹤1753年八丈島“南京船”的軌跡，雖無法對商船或商人組織的資本、商品採銷、航行成本、利益以及商人組織內部的損得分成等問題進行定量把握，但據船主的自述、八丈島的救援報告以及下田港轉運長崎時的統計，大致可以確定此船的貨物種類與數量關係。需要說明的是，商船出港時應儲備了大量食品和淡水等，此船商人與水手還攜帶了不少個人用品，其種類與數量未出現在自述與其他文獻中。^②

按船主自述，遇颶風時曾將八百餘包貨物拋入海中，獲救後清理出一千四百包以上貨物，拋棄貨物超過船載三分之一。但被棄貨物的名稱、數量、價值，以及棄物決定的取捨原則無從得知。一般應是市場價值相對較低、體積較大的貨物等，貨物持有人與日方預訂者的身份也是取捨的重要基準。因涉及“鎖國”政策的基本原則，幕府動員了大量資源，周邊島嶼也遵幕府之命提供物資與人力，參與了人道救助^③，八丈島官吏按幕府規定對船載人與貨物的品類、數量等進行了統計。

據統計，貨物分成以下幾個種類：

(1) 幕府訂購的御用品37箱：香料伽楠2匣、人參1箱30斤（18公斤）、玉帶一副1箱、法藍蓋茶碗2箱250副、書21箱、廣圓8箱、荔枝2箱（P15、P75）。箱的裝載量不一，貴重者為明朝玉帶。書籍21箱，但據書籍檢閱官向井元仲的檢審，總計有441種、495部、1476套、12082冊（P452）。

(2) 冰糖與白砂糖：冰糖共176包，重5104貫，約19068公斤^④。白砂糖469包，重8911貫，33291公斤。糖類總計645包，52359公斤。

(3) 中藥材：690包，重11090貫，41432（43035）公斤。其內容（見表2）

(4) 鉛：1139枚，重4578貫，17103公斤。

(5) 其他：須人參8箱（24公斤）、蠶絲6箱（310公斤）、龍眼肉2箱、珠碇4箱（240公斤）、碗青藥3包（192公斤）、辰砂2桶（120公斤）。^⑤

以上為八丈島報告的詳細數據，在轉移至下田港後，人與貨分合丸、大杉丸兩船裝載，留下了貨物件數信息。但箱、匣、包、桶、件等容器或計量單位並無統一載重量和容積規格，箱、

① 參照『清俗紀聞』卷10，平湖縣照、浙海關商照、浙海關商船照、浙江布政使憲照。

② 『八丈島南京船資料集』，第58—60頁、第81—82頁。范三錫的28名船員的儲備食品中，糧食有100石，可推測大型商船糧食、淡水與蔬菜等的準備不少。

③ 『八丈島南京船資料集』，第111—112頁。鄰近的新島『寶曆2—10年新島島役所日記』有據幕府命令，出動船隻4艘和人力往八丈島救援，停留數十天的記載。轉引段木一行：『近世海難史の研究』，第285—288頁。

④ 日本計量單位，1貫重量為3.736公斤；作為貨幣單位，1貫相當於銀100兩。

⑤ 『八丈島南京船資料集』，第75—76頁、第86頁。

櫃等大小不一，如21箱書籍達12000餘冊，而人參箱、玉帶箱等則比較小。據上述貨物的不完全統計，獲救時船隻貨物存量超過22萬斤，將拋捨貨物考慮進來，推測此船裝載貨物超過40萬斤即200噸以上^①。若以乾隆六十年（1795）范三錫28人船載自用糧食100石（約6噸）為例，包括雞、鴨、豬等生鮮食品在內，推算船載儲備食物、淡水等應有數十噸之多。

表2 “南京船”載藥材品種與重量

名稱	包	貫	公斤	名稱	包	貫	公斤
茴香	82	1180	4408	椿皮	49	78	291
大黃	24	370	1382	馬錢子	11	210	784
益智	35	714	2667	沉香	27	295	1102
山楂	84	1755	6556	白芷	18	342	1277
白術	144	1858	6941	淫羊藿	3	24	799
甘草	45	1733	6474	骨碎補	1	6	22
黃芩	17	510	1905	穿山龍	1	5	18
木香	86	1064	6037	烏藥	7	133	496
蒿本	57	810	3026				

因需求、入手可能等狀況，船載貨物的市場評價與商業價值各不相同，貨物的品類、數量等在各時期有差異，但總體上，江戶幕府二百餘年，日本市場穩定需求主要為蠶絲與絲、棉紡織品、陶瓷器、糖、絲織品印染用的原材料、中藥材、書籍以及金屬等^②。

長崎貿易中國商船並無事先報關程序，幕府的信牌以及配銅證文中只有貨物估價金額限制，並無貨物品類、品質、數量的細節規定。儘管日方對某些商品的需求品類與數量具有穩定性，但除金銀出口限制以及銅出口配額外，幕府對進出口貨物也並非有計畫地進行細緻的統計與管理。貿易商的採購與準備總體上是市場導向，依據需求與市場變化和商業回報進行調整。根據對日方需求與消費市場的把握，商人在中國以及東南亞地區採購、搜求各種商品。因交易間隔時間過長，商人採購多為具有耐久性與易保存特性的商品。一般而言，船載貨物的種類與數量取決於商人或資方的市場判斷，因長期交易積累起來的經驗和知識，中國商人對日本消費市場具有相對準確的把握，但跨境貿易涉及國際政治經濟要素的複雜制約，亦即幕府長崎機構對進口大宗和特殊商品具有左右或誘導能力。一些資料顯示幕府長崎機構根據將軍與老中（最高政務官）的旨意以及大名等政治精英的意向，向外商提出採購清單。輯錄正德、享保時期商人與幕府交涉的《和漢寄文》提供了不少與此相關的信息^③。1727年廣東船主費元佐稱回應1725年幕府帶“極上藥材五種”要求，“回唐之後，分外盡心尋覓極上藥材，每樣湊集十數斤。內又揀選更好者。此番帶來五種，俱系極上藥材”；廈門船主費贊侯對幕府帶來“極項上等藥材四十一種”訂購，搜訪和彙集了中國的“官員服用藥材”^④，即屬此類。幕府通過信牌等的簽發、給予含獎勵或附加條件的

① 大型海船裝載量約在七千餘擔（420噸以上），參照『安永九年安房千倉漂着南京船元順號資料』，第7頁。

② 參照『唐蠻貨物賬』、山脇梯二郎『長崎の唐人貿易』、永積洋子前揭書。

③ 此書由幕府官吏松宮觀山1726年編纂，漢文的錄寫或整理中存在一些抄錄、識讀問題。

④ 『日中關係資料一』，第340—341頁。對相關技術、知識、動植物的引進與對中國商人的需求參照本書第284—341頁。

臨時信牌，對中國商人提出具體的購物或引進物品要求。另外，幕府長崎機構還主導了學術、技術交流與人才引進，如尋求名醫、佛教僧侶、熟知中國法律制度的學者，以及軍馬飼養者和獸醫等前來長崎。幕府為建立自主藥材供應體系，明確要求商人在中國和東南亞尋找優質藥材苗木，收集栽培信息，糖的製備技術引進也是當時關注的對象。

商人長期滯留，或駐留長崎的代表與幕府以及日方商人之間，可能就貨物採買的品類與數量有一定的協議，從商船進入長崎港的船載物品、規格、數量，以及相關關係人的清單看，其中部分屬於顧客預訂^①，但民間的預訂最終仍需幕府長崎機構的認可或默許。現存相關文獻中尚未發現日方中文貨物預訂清單，但按同時期給荷蘭商人的清單，推測漢文清單應曾存在，中國商人也與荷蘭商人一樣，揣摩幕府等的意圖購買和準備了相關物品^②。

日方對進港唐船與蘭船的貨物類型和數量統計資料現存不多，也缺乏連續性；荷蘭商館通過翻譯偷偷提供的唐船貿易資料涵蓋了17—19世紀前期，雖有一定的連續性，但存在信息不全的問題^③；日方《唐蠻貨物帳》等為18世紀初約10年間的不完整原始記錄。在文獻形態上，可以說17—19世紀中日間的國際貿易缺乏全容信息，但是遭難船載存量貨物在日方救援處理中多有詳細記錄，透露了中國對外貿易的多種情狀，在某種意義上提供了1715年以後清朝長崎貿易的一個代表性斷面。

基於域外文獻對清代中國長崎貿易進行知識考古的本文，嘗試通過個案重構沉沒於歷史海洋中的清代東亞貿易的場境與結構。因域外生成文獻不可避免的局限性，加上關涉跨境的巨大空間與不同語言和政治經濟制度諸方面的制約，未能深入展開，而且證而未盡之處不少。與本文討論相關的日方救援，以及18世紀活躍於東亞海域的物品、信息、金錢等的搬運工——中國商人、水手群像的專論留待後日。

附記：本文部分內容2023年7月30日在“世界、國家與區域暨第九屆中國近代社會史國際學術研討會”上報告，另外得到匿名審查學者的指教，在此謹表謝意。

[責任編輯：廖媛苑]

① 日方對中國人員滯留沒有明確的時間限定，商船在長崎一般停留六個月，但有長期駐留長崎的代表，參照『唐船進港回棹錄』。『唐蠻貨物帳』有18世紀初進出口貨物的登記，但沒有天明八年（1788）“申三番南京船”和文化六年（1809）“己七番廈門船”的清單細目。這兩份貨物清單與客戶顯示大宗商品應是對市場判斷的準備。部分則標注“預備，上用”、“程赤城·宋敬亭·徐調元承辦 遵依”、“沈云瞻 遵依例辦”，以及“錢省三遵辦 江河遵依”、“錢省三遵辦 鎮台遵依”、“錢省三遵辦 高木公名下遵依”等區分。“上用”是幕府用品；高木是幕府長崎機構的世襲代官高木。從現有資料看，特注品數量與品類大體為文具、陶瓷、香料和高級絲織品。以上資料參照史籍研究會編：『視聽草』第3卷，東京：汲古書院，1985年，第371—379頁。

② 日方的荷蘭文清單現存於海牙公文書館與印尼雅加達的公文書館。參照大森實：「江戸時代に長崎出島オランダ商館に手交された注文書について」，箭内健次編：『鎖國日本と國際交流』（下卷），第219—249頁。

③ 如對天明八年（1788）三號中國船，荷蘭商館的統計共18個品類，其中包括紋縮緬400反（匹，下同），紗綾1420反，綸子600反，大黃2700斤，甘草6250斤，鯨皮412枚（張），磁石1個，繪畫16枚（幅）等項，與南京船主程赤城等的商船貨物清單完全相同，但荷蘭統計的黑砂糖11萬斤，在船主的清單中並不存在，只有“伏食糖8包、糕餅糖14包、冰糖11桶”記載。前注文獻中，船主清單有各類貨物108種類，大宗貨物有：赤沙（塗料）8萬8千斤，臺青3萬4千2百斤，黃芩2萬4千斤，粉草1萬2千5百斤等，而荷蘭商館的統計並不詳細，可見荷蘭商館的中國商品信息只是一個大略。參照永積洋子前揭書，第193—195頁。南京船主程赤城的貨物明細參見史籍研究會編：『視聽草』第3卷，第371—375頁。