

近世における唐船「漂着」の認定要件と破船の送還対応

— 文政五年天草漂着の事例による —

牧野寿美礼

はじめに

本稿は、近世の幕領天草における漂着唐船への対応について検討するものである。その中でも特に、貿易地である長崎への来航途中に大破した唐船の事例を取り上げる。

海禁政策による対外関係の公儀の独占と、東アジア各国における自国を中心とした華夷秩序の確立に伴う国際関係の秩序化は¹⁾、東アジア全体に漂流民送還体制の確立をもたらした²⁾。一九六〇年代の日本近世史研究では海難救助制度の観点から漂流民送還について論じられていたが³⁾、一九八〇年代以降、日本から他所への漂流に対する関心から事例収集が進み、近世日本における漂流民送還体制が明らかにされた⁴⁾。以後、漂流・漂着に関しては、薩摩⁵⁾、日向⁶⁾・対馬⁷⁾などの漂着地を中心とした個別事例の検討が積み重ねられている⁸⁾。さらに琉球―朝鮮、中国―琉球などの東アジア全体の視点から論じられる漂流民送還体制の研究が広がり、様々な国や地域間で送還体制が整備されていたことがわかっている⁹⁾。

また、漂流船対応と表裏一体で行なわれたのが沿岸防備である。

「第五次鎖国令」以後、幕府は西国諸藩に沿岸防備を義務付けたほか、長崎番役や遠見番所を設置するなどの長崎警備体制を整えて、沿岸防備体制を構築した。こうして、福岡藩・佐賀藩を隔年で長崎警備に当てたことを端緒とし、寛永期に長崎奉行や西国諸藩を中心として長崎警備システムが構築されたと指摘されている¹⁰⁾。このよ

うに江戸幕府主導のもと、長崎警備と漂流民対応は一体的かつ組織的な対外防衛政策として確立された。異国船・漂流民の対応にあたる前衛的拠点が遠見番所である。遠見番所は長崎をはじめ、福岡、そして肥後国天草などの西国沿岸に設置された、幕府の防衛圏を構成する番所で、情報共有・伝達はもとより、直面した対外的危機に対応していた¹¹⁾。

そこで本稿ではまず、「漂着」の定義を確認する。先述したように個別の回送事例が各所で解明されているが、その前提となる「漂着」という概念に関して、先行研究では、単に唐船が潮流や風で流されて、ある地点に着船するという語彙的な理解がされている¹²⁾。しかし、後述するように「漂着」とは送還対応の根幹に関わる概念であり、右の理解以上に特別な意味をもつと考えられる。次に、唐船の漂着手続きと送還対応に関して、長崎貿易の航路に隣接していた天草における文政五（一八二二）年の唐船座礁事例を取り上げる。漂着対応についての先行研究は蓄積されているが、これに比べて唐船が破船した場合に関しては、発生件数の少なさもあり、あまり言及がみられない。しかし第三章で述べるように、対応の費用負担の形態は漂着と破船とは異なっているため、個別の事例検討を積み重ねていく必要がある。加えて唐船対応の費用負担について、先行研究では漂着地の村の負担が大きかったという指摘に止まっている¹³⁾。よって事例の検討を通じて、対応を担った村の経済的な負担や費用の流れを明らかにしたい。

対象地域である天草は、抜荷（密貿易）をはじめとした対外的事犯において長崎奉行が積極的に介入し¹⁴⁾、長崎と距離が近かったこともあって早くから遠見番所が設置されるなど、前衛的拠点として機能したと指摘される¹⁵⁾。さらに寛政十一（一七九九）年には、長崎奉行所直轄の牛深湊見張番所も設置され、遠見番の再編に伴って

以後の異国船対応が強化された¹⁶。天草における漂流船対応については、遠見番が中心となつて、富岡役所や村役人との連携のもと、漂着時の対応を遂行していたことや¹⁷、他領漂着の船に対しても挽船などを提供していたことが指摘されている¹⁸。本稿では破船時の対応の検討を通じて、天草における漂流民送還体制の一過程を明らかにしていく。

第1章 唐船の送還と「漂着」の認定

先行研究によつて唐船漂着と送還の事例検討が積み上げられているが、その前提となる「漂着」がどのような状態を指しているのかを考察したい。唐船が長崎以外の地に漂着した際、その領主や代官には長崎回送の義務があつた。唐船の漂着とそこから派生する浦村による送還では、村や唐船の費用負担の問題が不可分の関係にある。そこで、長崎回送の端緒となる「漂着」について、具体的な状況を明らかにしていく。

寛永十二（一六三五）年に、幕府によつて漂着唐船の長崎回送が定められて以降、漂着・漂流した唐船の取り扱いや、護送費用に関する指令が度々出されている¹⁹。この「漂着」が定義する状況について明確に言及されたのが明和五（一七六八）年の次の指示である²⁰。

野母村、高濱村は、長崎港に程近き場所にて、唐船通り筋なるを以、汐繫り風待等之節は漂着に不相成、樺島村、川原村、茂木村等は、長崎に隔るゆゑ、地方に唐船卸碇は可為漂着段、被認定之、

肥前国彼杵郡の野母²¹・高濱は長崎の港へ向かう唐船の通筋であるため、「汐繫」「風待」など、航行の条件が整うまでの停船は「漂着」とはみなさない。一方で同国高来郡の樺島・川原・茂木は長崎

から場所を隔てているので、その地点で唐船が碇を入れた場合、「漂着」とすることが定められた。これによれば、後述するように、長崎への航路から外れた地点での碇泊と、唐船による投錨が「漂着」成立の要件となつている。

まず碇泊地点による基準についてみていく。正徳五（一七一五）年に制定された正徳新例のうち「通事共唐人との約條草案」には、「定め之如く五島より南之海上を以乗筋とし、定め之外之海路を乗へからず」とあり²²、五島の南側を通過して長崎へ入港することが正規の航路とされ、それ以外の進路をとることが禁じられた。これには、東南アジアの産物が揚子江河口地域に集積することにもない²³、十八世紀から幕末までの間に、中国から日本への乗航ルートが浙江省乍浦を出発地点とする航路に収斂していったことや²⁴、長崎への目印として五島が位置していたという地理的要因が大きいように思われる。つまり明和五年の指示により、長崎の港に通じる海域に面した野母村・高濱村周辺での停船に対し、樺島村・川原村・茂木村という、五島通過後から長崎への航路を外れた地点での停船は、正常な航行が不能になつた状態とみなされ、監視下での回送の対象となつた。

正徳新例の発令以前の長崎貿易における唐船・唐人の様子をみると、長崎周辺での唐人の上陸や不法行為などが頻繁に報告される状況だつた²⁵。また正徳四（一七一四）年の老中奉書では、「近年かたましき商の害をなす事浅からず、ほしきま、に乗筋をかへて御定の道筋をゆかず、見えつかくれつ海上に間切りゐて、こなたの商人を引入れて私商売」をする者や海辺の村民に乱暴する者の存在を挙げ、唐船が規定の航路を守ることをはじめ、「御国法」に背かないように告知することを命じている²⁶。つまり航路を外れた唐船の航行には、村民への被害はもとより、抜荷の発生が危惧されていた。この

老中奉書の内容は、同年四月七日に唐人を長崎奉行所西役所へ集めて申し聞かせられた。さらに同五年十月には、野母・樺島・茂木・日見などの番所守衛を嚴重にする旨が申し付けられているが²⁷、これも唐船による航路逸脱と抜荷の発生を睨んでのことと考えられる。

次に、停船の状態について見ていく。唐船による投錨が護送などの漂着船対応の端緒になることがすでに指摘されているように²⁸、寛文八（一六六八）年の時点で、唐船が漂着して「碇を入候時」に領主が警固を差し出すことが幕府によって定められた。唐船の「碇を入れる行為」が救助要請の合図になり、この行為をもって漂着後の対応が開始される。具体的事例として、文化五（一八〇八）年の天草崎津の漂着に関する同村庄屋の記録から、唐船漂着直後の対応を確認できる²⁹。

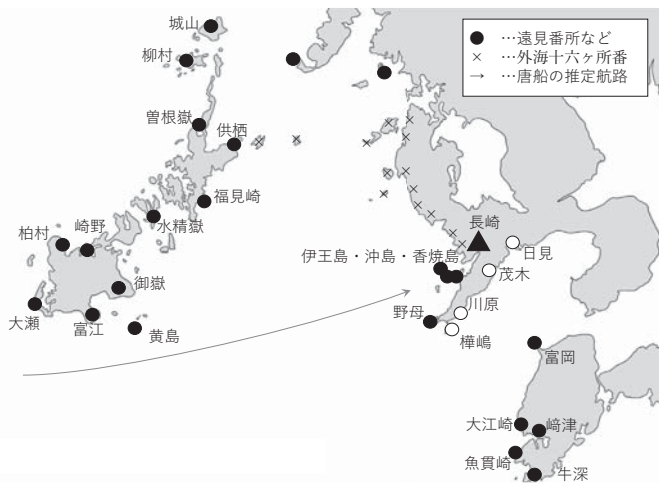
寧波乍浦出之唐船二而、辰十月廿九日崎津湊分凡三十丁相隔黒瀬二碇ヲ入居申候、早速緒方幸左衛門殿・拙者・同船二而通詞召連罷越様子承候処、寧波乍浦出之由、何連長崎表へ乗付難成候二付無抛当所へ漂着仕候、援船ヲ以港内ニ挽入、天気見合長崎表へ援送呉候様申之候由申之候、尤洋書簡之儀ハ先年漂着唐船之書簡写ヲ竹二挟ミ唐人江見セ緒方拙者手様仕方ヲ以受取申候（後略）

唐船の出現と、「黒瀬」で「碇ヲ入」れたことを確認し、緒方（崎津附遠見番）、「拙者」（崎津村庄屋）、そして通詞が同船して唐人から状況を把握している。唐人によれば、寧波乍浦を出港して長崎へ向かう途中、やむを得ず天草崎津へ漂着した。さらに唐人は、「援船」による港（崎津湊）への引き入れと、天候回復次第、長崎への挽き送りを要望している。この間、唐人との意思疎通は通詞による筆談によって行なわれ、以前に漂着した唐船が提出した書簡の写を唐人に見せ、それを元に作成された「洋書簡」を介して長崎回

送の要望が出された推察される。このように、航路から外れた崎津湊近海における唐船の投錨によって崎津村は対応を開始し、書簡を用いた正式な救助の要請を受けて、回送を実施した。

〈小括〉

江戸幕府は周辺国・地域との関係を掌握するとともに、私的な貿易・渡航などを禁止する海禁政策をとり、寛永年間以後の鎖国体制を構築していった³⁰。寛永十二年以降は貿易地を長崎に限定して行なうことで、唐人をはじめとする異国人との交渉や貿易を管理下に置いた。以降、長



【地図1】唐船の推定航路と長崎近辺の番所

崎以外の地域に唐船が着船することは、異常事態として扱われることになる。これに対し、長崎回送の体制を整備することで、漂着が発生したとしても唐船を監視下におき、海禁政策を堅持する施策として機能させた。そこで、長崎以外での唐人との関わりを最小限に抑えながら送還を遂行する体制を整

えるために、長崎回送を実施する基準が必要だったのである。その基準が、「漂着」状態の認定要件である、航路の逸脱と投錨だった。唐船は五島以南を通過した後、東進して長崎へ向かう航路が定められ、それを外れて碇泊した場合に「漂着」となった。これにより、漂着地から長崎入港までの間、唐船を警固船の監視下におくことが可能にした。

「漂着」が認定される地点は、野母―樺島の間が境界となって決められた。正徳五年には、野母・樺島・茂木・日見の番所へ異国船を警戒するように改めて言い渡されていることから、漂着にとってもなって、抜荷をはじめとする不法行為が発生することが念頭にあったと考えられる。それらを未然に防ぎ、幕府が想定する秩序の下で中国貿易を行なうため、唐船の航行状態の把握とその基準が必要だった。長崎への航路に面する海岸や、航路外にあたる周辺地点に各領の遠見番所が位置する（地図Ⅰ）こともその裏付けとなるのではないか。

第2章 難破唐船の送還対応における唐人の管理

唐船の漂着時の対応について、先行研究や史料から概観すると、年代や地域によって多少の違いはあるものの、長崎への来航船の場合、次のように整理できる³¹。①漂着後、遠見番人や村役人が唐人を尋問して漂着の次第を確認し、番船をつけて警固する。このとき、出港地、国籍、行き先、乗組員数、積荷、信牌の有無を書物にして提出させる。②唐人から二人の人質をとり（質唐人）、別船に移す。③唐船の碇泊中、食糧や燃料の世話をする。④挽船をつけて、天候を見計らって長崎へ挽き送る。⑤長崎奉行所において引き渡しの手続きをする。なお、長崎からの帰帆船の場合は必ずしも長崎への回

送を必要としなかった。

一方で破船の対応は³²、①唐船から唐人を救助し、積荷や船材を引き揚げる。②仮設の小屋や人家を用意して唐人を収容し、警固をして昼夜警戒する。③準備が整ってから唐人・荷物ともに長崎へ移送する、と先行研究で示されている。また、「長崎志続編 卷八」³³に記載される初出事例は、安永六（一七七七）年佐賀領小ヶ倉前嶋の破船であり、天保十一（一八四〇）年までに計七件を確認できる。

このように、破船事例は漂着事例に比して発生件数が少なく、事例の検討を積み上げていく必要がある。よって本章では、文政五（一八二二）年に天草牛深沖で発生した唐船の座礁事故について検討する。この一件にはすでに、救助活動の規模についての経済史的な分析があるが³⁴、本稿では唐船の救助活動に際する対応と長崎までの回送について、唐人や積載物に対する取締の視点から考察する。まず、この唐船の漂着・座礁について概要を述べておきたい³⁵。

漂着した唐船は南京船（船主・范継宗）である³⁶。翌年に午八番船³⁷として入港が認められており、信牌を所持した正式な貿易船だった。当該船は、文政五年十二月六日に牛深港口で座礁する。三日後の九日には、長崎代官所から唐紅毛抜荷取締方の木原甚三郎ら三名が天草へ向かい、さらに、十三日には長崎代官の高木作右衛門が天草に到着した。この日、富岡役所から当該船の流失物に関する取締令が組継によって郡中へ布達された。同時に、大庄屋の上田源太夫と松浦穀助から大江組各村へ向けて、牛深村へみだりに近寄らないようにとの旨を伝え、人の移動の抑制を図っている³⁸。翌十四日には長崎奉行所岩原普請役の渡邊啓次郎が、翌六年二月四日には長崎から唐船修理方が到着し、三月十四日に唐船の引き揚げと修理が終了した。その後、当該船は数百艘の挽船により牛深を出航し、二十三日

【表1】唐人添番人の人数（のべ数）

唐人内訳	添番人(人)	日数	人員
公司(28人)	1,080	90日(12月7日～3月7日)	昼夜6人ずつ
桐官(12人)	576	96日(12月9日～3月15日)	昼夜3人ずつ
老太(9人)	576	96日(12月9日～3月15日)	昼夜3人ずつ
工社(10人)	306	51日(12月8日～正月28日)	昼夜3人ずつ
工社(10人)	264	44日(12月8日～正月21日)	昼夜3人ずつ
工社(10人)	540	90日(12月8日～3月8日)	昼夜3人ずつ
夥長(15人)	720	90日(12月9日～3月7日)	昼夜4人ずつ

「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書2794-2)より作成。

【表2】唐物蔵并所々口留番人の人数（のべ数）

場所	番人(人)	日数	人員
唐人荷物蔵3ヶ所(万屋虎八方)	1,080	90日(12月7日～3月7日)	昼夜2人ずつ
唐人荷物蔵1ヶ所(万屋虎八方)	36	90日(3月8日～3月16日)	昼夜2人ずつ
魚貫口字塚塚口番屋	576	96日(12月10日～3月16日)	昼夜3人ずつ
字久玉番屋	576	96日(12月10日～3月16日)	昼夜3人ずつ
字吉田番屋	576	96日(12月10日～3月16日)	昼夜3人ずつ
黒田飯小屋2ヶ所	1,584	99日(12月7日～3月16日)	昼夜8人ずつ

「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書2794-2)より作成。

に長崎へ入港した。
〔天草郡中での対応〕

【表1】は、座礁後に上陸させた唐人の内訳と、唐人の警固につけた添番人を整理したものである。唐人の総数は九四人で、座礁時点から三日後までに牛深村の百姓家を用いて宿が準備された³⁹⁾。唐

人は役職⁴⁰⁾ごとに区別して宿をあてがわれた。また、宿に入るまでの間、唐人は座礁した唐船とは別の船に移送されている。これは唐人と村民を不用意に接触させないための対策と推察できる。添番人の雇用について次のようにある⁴¹⁾。

一唐人添番人四千六拾式人

此賃銀六貫九拾三匁

但^銀百^老人^二付^匁五分

是ハ難船唐人九拾四人、牛深村町宿致、御足軽・遠見番中、昼夜番方被致候共、多人数之儀難行届、村方ハ添番被仰付、抜荷其外取締仕候ニ付、書面之通賃銀相渡候分如斯、

これによると、唐人の数が多く、足軽・遠見番では昼夜の番が行き届かないため、村方から添番人を用意して取締にあたらせている。

「抜荷其外」とあるように、抜荷を強く警戒している。漂着唐船の場合、唐人は唐船で待機し、遠見番が警固船から監視するのが通常の対応であるが、今回は唐人を上陸させるほかなかったため、既存の百姓家を活用した。さらに、添番人を雇って人員を増やし、警戒体制を強化したことになる。

唐人のほかに、唐船の積載物や牛深村内の監視も強められた(表2)。次はその警固に動員された番人の体制を示している⁴²⁾。

一唐物蔵并所々口留番人四千四百式拾八人

此賃銀六貫六百四拾式匁

但^銀百^老人^二付^匁五分

此訳

千八拾人

唐人荷物蔵万屋虎八方三ヶ所、十二月七日分三月七日迄、日数九十日、壹ヶ所二付昼式

人・夜式人宛、

三拾六人

右同断、壹ヶ所、三月八日分同月十六日迄、日数九日、昼式人・夜式人宛、

五百七拾六人

唐人町宿ニ付制候而も不聞入、所々出歩行、



【地図2】唐船の漂着地点周辺と口番屋

このように、唐船の積載物には「万屋虎八方」の蔵四ヶ所のほか、「黒田」に仮小屋二ヶ所が設けられた⁴³。唐人の警固と同様に、番人が村方から雇われたと推察される。漂着後から長崎への出航までの間、唐船の積載物は小屋で保管され、警固が付けられた。その後、唐船の修理を待つて、唐船に

隣村迄も罷越候故、魚貫口字鬼塚口番屋被仰付、十二月十日今三月十六日迄、日数九十六日昼三人・夜三人宛、
 五百七拾六人
 右同断、字久玉番屋、十二月十日今三月十六日迄、日数九十六日昼三人・夜三人宛、
 五百七拾六人
 右同断、字吉田番屋、十二月十日今三月十六日迄日数九十六日昼三人・夜三人宛、
 千五百八拾四人
 黒田難船取揚荷物入仮小屋二ヶ所昼夜番人、十二月七日今三月十六日迄、日数九十九日昼八人・夜八人ツ、

再び積載して長崎へ輸送されている。この警固体制は長崎貿易の商品を管理するのと同時に、抜荷の防止を図っていると考えられる。

また、三ヶ所（鬼塚・久玉・吉田）に「口番屋」が設置された（地図2）。これらは唐人が滞在した町宿を囲うように配置されたと思われるが、「唐人町宿二付制候而も不聞入、所々出歩行、隣村迄も罷越候故、魚貫口字鬼塚口番屋被仰付」とあるように、行動範囲を制限しても、町宿を抜け出し隣村まで出歩いてきた唐人がいたようである。上陸させた唐人の行動は制限されていたが、それは、村人との不要な接触を避け、抜荷などの防止を図った措置といえよう。しかし、唐人の出歩きを完全に抑制することは難しかった様子が見えがえる。

座礁した唐船にも警固が付けられた⁴⁴。内訳を見ると、「遠見番・下役番船」に昼夜一艘、「添夜番船」に夜八艘、「遠見番通船」に昼夜一艘があてられた。これらは漂着発生から出航までの間、引き揚げ・修理が行なわれる唐船を警固した。

〈出航後の対応〉

唐船の回送にあたり、挽船のほかに各種の警固船が用いられた（文末脚註）「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」（九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―二）。内訳を見るとまず、警固を務める手代一人につき一艘、日数二十一日、のべ六三艘が用いられた。これは富岡役所詰の手代が長崎での引き渡し手続きへ向かうためのものと考えられる。漂着の場合と同様に、富岡役所の役人が手続きを行なった。次に、遠見番・庄屋の乗船がある。これは唐船の警固とは別に遠見番・牛深村庄屋・高濱村庄屋・益田村庄屋・宰領五名の船で、一一艘、日数十一日、のべ一一艘だった。このうち宰領は、長崎への回送に際して常に活動が確認できる役職である。

これに加えて遠見番や庄屋が見られるが、今回のように、座礁した唐船を修理したうえで長崎へ回送する特殊な事例の場合、挽船の数が莫大になったため、その差配のために出動する必要があったと考えられる。

日数に着目すると、手代の警固船が引き渡し手続きの完了まで長崎に留まっているのに対し、遠見番らの乗船は唐船が長崎に入港した段階で天草へ向けて出航している。島外での公的な手続きは、富岡役所詰の役人が郡中を管理する代表として行なったことがうかがえる。

〈小括〉

唐船の座礁が発生すると、初期段階から唐人の退避を前提に、牛深村と遠見番、富岡役所の対応が開始された。唐人や積載物は上陸後、遠見番を中心とする管理下に置かれ、臨時の番所が仮設されるなど、抜荷防止を念頭に置いた対策が講じられた。一方で、唐人による制限区域からの外出が確認され、行動のすべてを管理するのが困難な実態もあった。また、唐船の引き揚げや救助、長崎回送までの食事など、確認されるだけでもその費用は莫大な額にのぼっていたのである。

第3章 難船・破船の場合の費用負担

文政五（一八二二）年の唐船座礁（以下、「本件」とする）にかかった経費の総額は、銀六〇三貫八九一匁あまりとも言われる⁴⁵。この費用の負担者について、天草郡内の負担と、長崎会所による支払いに注目していく。

唐船救助によって発生する費用負担について、まず寛文八

（一六六八）年には、漂着船の挽船賃銀を唐人から出させることとされていた⁴⁶。正徳五（一七一五）年には「漂着并破船挽船賃之儀、如先格之、唐人より可為差出」と定められ、漂着と破船の区別をしようで、どちらの場合も挽船の費用を唐人の負担とし、これは正徳五年以前からの（「如先格之」）規則であるとする。その後、明和三（一七六六）年二月に次の規定が設けられた⁴⁷。

従前々唐船漂着有之節は、其所之御領・私領より長崎表え引送、右漂着唐船長崎え引送候迄之間、唐人糧米・塩・味噌・薪其外諸入用引船賃等、長崎より相渡来候由二候得共、破船・難船二て荷物海失或溺死等有之節は、重災難之事二付、於長崎表も為手当、定之外商売等も申付候事二付、船損荷物海失有之程之難船・破船等は、取揚荷物二懸り候入用之分計長崎奉行所より請取之、余之諸入用は其浦々所役二可致候、勿論右入用請取方相減候連、鹿略之取扱無之様可被申付候、尤一通之漂着船は是迄之通、諸入用長崎奉行所二て吟味之上、相当二相渡二て可有之候

これによれば、明和三年以降、唐船の救助に要した費用の負担は、唐船が漂着した場合と難破・破船した場合とに分類され、それぞれ異なる負担方法をとった⁴⁸。「一通之漂着船」は長崎奉行所で入用費用（唐人糧米・塩・味噌・薪其外諸入用引船賃等）の監査を受けて支払われる。他方で「難船・破船」については唐船から荷物を引き揚げるのに要した費用のみが長崎奉行所から支払われ、残りの費用は「所役」として、対応した浦々に転嫁された。

本件の対応に要した費用について、三冊組の史料が残っている。まず①「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」⁴⁹（作成・松坂屋勝之丞、松坂屋勝三郎、長崎会所宛）には唐人に提供した食品や、破損した唐船の修補に用いたと思われる道具・人員などの項目とその代

銀が記録される（総額・四九〇貫九八匁三分二厘）。②「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」⁵⁰（作成・松坂屋勝之丞、松坂屋勝三郎、長崎会所宛）には、唐人の添番や、唐船の積載物の番人、挽送の警固に要した船の数量と、その代銀が記録される。③「難破唐舟取物荷物入仮小屋目論見仕様帳」⁵¹（作成・松坂屋勝之丞、松坂屋勝三郎）には、唐人の上陸に際して設置された番所の建設に使用した材料とその代銀が記録される。

この三冊は別帳になっているが、それぞれの内容を見ると、漂着の場合と同様の、基本的な長崎への送還に必要な費用（①）と、難破船の救助にあたって要した費用（②③）とに分類できる。つまり、通常の漂着船対応では想定されない唐人の上陸や唐船の引き揚げ・修理に関する費用が別項目として扱われている。先に見た明和三年の規定にあるように、難破・破船した場合、唐船の荷物の引き揚げにかかった費用のみが唐人の支払い対象になる。そのため、これを念頭においた費用目録が作成されたものと考えられる。なお、史料の作成者にある「松坂屋」は天草郡御領村の銀主（資本家）である石本家の屋号であり、後述するが、本件の費用負担において大きな役割を果たしていた。

〈郡内での費用負担〉

次に郡内での負担形態について、本件に関する費用を郡中全体で負担しようとする動きが確認できる⁵²。

覚

一拾九文銭百五拾貫目

此丁銭式千八百五拾貫文

右者難破唐船方諸雑用牛深村壺ヶ村二而之費多分二付、郡中分余荷銭之内、書面之銭辻郡中一統評議之上今般高掛二割賦いた

し、村々今直二牛深村江相渡、請取申上候、依之連印書付を以御届申上候、以上
未十一月^{（文政六年）}

牛深村百姓代

恒右衛門

同年寄

新兵衛

長岡嬉七郎

一組々壺人宛

庄藏^{（つとむら）}

大庄屋

高木作右衛門様

御役所

これによると、牛深村一村が負担する費用が多額にのぼったため、郡中で評議をした上で村高に応じた負担を割り当てて牛深村へ銭を送り、牛深村がこれを受け取っている。唐船の救助に要する費用は基本的に、対応にあたった村による一村限りの負担だった。しかし本件では、難破唐船の救助に要した臨時の支出が莫大だったことから、郡中各村から集めた一九文銭一五〇貫目を牛深村は受け取り、同村の百姓代・年寄・庄屋と各組の庄屋・大庄屋が連署して、預主である長崎代官へ届け出ている。唐船の破船という重大事態に際して、対応拠点となった牛深村を主体としながらも、郡中全体で費用を分担する姿勢が看取される。

次に、対応完了から四年後にあたる文政十（一八二七）年五月に作成された史料から、郡中で負担した費用の額についてみていくと【表3】のようになる。この史料は、郡内各組の大庄屋・庄屋・年寄・百姓代から長崎代官役所へ提出された「御札二付申上候書付」

【表3】牛深村・郡中における負担額（郡銭）

牛深村	牛深村償分…①	424貫305匁5分
	郡中より加勢銭…②	150貫目
	長崎会所より（文政九年二月）…③	113貫684匁2分
	長崎会所より（文政十年五月）…④	104貫688匁1分
	純支出（①-②③④）…⑤	55貫933匁2分
郡中（牛深村を除く）	郡中償分…⑥	299貫414匁5分
	長崎会所より郡内五ヶ所（久玉組・大江組・井手組・砥岐組・飛船方）へ（文政十年五月十日）…⑦	68貫996匁1分
	純支出（⑥-⑦）…⑧	230貫418匁4分
合計（⑤+⑧）		286貫351匁6分

「難唐船方一件書付」（九州大学記録資料館所蔵、長沼文庫11）より作成。
合計額に差が生じる場合は原文によった。

の写で、預主である長崎代官の調査を受けてその答申として作成された決算書にあたるものである。この表における負担額をみると、「牛深村償分」として四二四貫三〇五匁五分の支出があり（①）、郡中や長崎会所から牛深村へ入った額を除くと（②③④）、実際の牛深村の支出は五五貫九三三匁二分となる（⑤）。この額については「牛深村償村役二仕候分」と補足があり、牛深村が村役として負ったことがわかる。同様に郡中の支出をみると、二三〇貫四一八匁四分が「郡中分償村役二仕候分」となっている（⑧）。つまり、難破・破船した唐船の救助はその費用も含めて、浦村が担う当然の義務

だった。対応した村は「村役」としてこれを負った。その負担が過重な場合、天草では郡中全体で一体となって分担していたといえる。また、今回の巨額の費用を短期間で捻出するにあたり、郡中の商人・石本家の資金力が不可欠だった。まず、唐船の破船が発生した文政五年中に、次の指示が長崎代官派遣の富岡役所詰代官から出された⁵³。

一 米五百俵 松坂屋勝三郎
一 銭三千貫文

右者当所小瀬戸口ニ而沈船ニ相成候唐船浮方并荷物取揚方・唐人賄方多分之人用相掛、書面之通米銀高持出候段寄持^{（特方）}之事候、然上者当所ニ会所相定、日々詰切諸勘定見届、庄屋共申談吟味いたし遣払可致候、無益之儀茂有之者自分旅宿江可申出候、尤掛庄屋共江茂可申渡置候、此度者非常御用之儀、異国人江之外聞も有之手当筋二付、格別厚く出精可相動候、

午十二月

破船した唐船や積荷の引き揚げ、唐人賄に多額の費用がかかり、銭三〇〇貫文と米五〇〇俵を松坂屋（石本）勝三郎が支出したのは「奇特」なことである。この費用については、「当所」（牛深）に「会所」を設置して、庄屋たちが監査・相談したうえで支払うこと。今回は「非常御用」の事態であり、「異国人江之外聞」もある関わるため、「格別」に出精するように。このように富岡役所詰代官から通達されている。宛先は記載されていないが、石本家はこの文書を把握しており、史料の内容から、対応にあたった庄屋たちにも周知されていたと思われる。

さらに長崎への回送後、文政六（一八二三）年十二月二十八日には、次の書状が長崎代官配下の上野伸右衛門から出された⁵⁴。なお、石本家は翌二十九日にこの内容と同様の書状を大庄屋から受けとり、上野の意向を知った⁵⁵。

牛深唐船入用銀之儀、此節出方之儀渡海いたし申立候得共、長崎会所銀繰不宜、何分冬中之出方六ヶ敷趣申聞、左のミ捨置候而者、其方共及難渋候場合無滞、御領村勝三郎江申談、郡錢百貫目同人取替渡為差出候間、此切手を以勝三郎方江掛合早々可受取候、此段態与申遣候、以上、

（文政六年）
 未十二月廿八日

従長崎

上野伸右衛門印

郡会所

飛船方

二江水練

大江組

久玉組

牛深

役人中

これによれば、唐船の引き渡し完了した文政六年の十二月、上野が長崎へ赴き⁵⁶、本件に要した費用を支払ってくれるよう交渉していた。これに対する長崎会所の回答は、会所の資金繰りが悪く、冬中の支払いが困難であるというものだった。しかしそれでは村方が難渋するだろうということで、石本勝三郎に郡錢一〇〇貫目の立て替え払いを指示している。郡会所・飛船方・二江水練・大江組・久玉組・牛深（村）の役人は、富岡役所詰の役人からこの「切手」を受け取り、石本から錢を受け取ることに使用した。

〈長崎会所による費用の支払い〉

本件に関して、長崎会所から救助を行なった村に対する費用の補助は、文政六年以後、数回にわたって実施されたことが【表4】の

【表4】長崎会所から郡内各所へ渡された銀高（貫）

	文政6年	文政7年	文政8年	文政9年	文政10年		合計	全対比 (100.00%)
		7月	4月	2月20日	5月10日	5月		
総額	113	129.6	60	50	50	528.670001	931.270001	
富岡町		18.3329				18.33209	36.66499	3.94%
大矢野組						1.774632	1.774632	0.19%
志岐組		1.5776				1.5776	3.1552	0.34%
井手組		4.86327			2.2	19.86325	26.92652	2.89%
御領組		17.35095				17.35095	34.7019	3.73%
栖本組		2.67588				2.67588	5.35176	0.57%
本戸組		1.77036				5.77036	7.54072	0.81%
砥岐組		3.997403			2.62755	3.917403	10.542356	1.13%
壺町田組		2.07355				12.07355	14.1471	1.52%
大江組		2.1217			2	20.1217	24.2434	2.60%
久玉組		3.05696			3	36.05695	42.11391	4.52%
牛深村		58.180237	24.318616	20	18.08249	139.899594	260.480937	27.97%
石本	113	9.6	35.681384			235.138812	393.420196	42.25%
富岡飛船方					2.9	14.0376	16.9376	1.82%

「難唐船方一件書付」（九州大学記録資料館所蔵、長沼文庫11）より作成。各組の合計が「総額」と異なる場合は原文によった。なお、「井手組」の文政10年5月分は二江村が受け取った旨が記載される。また同時期の「富岡飛船方」には茂木村・上村の受け取り分も含まれる。

ように確認できる。長崎会所から下された銀高を網羅していないことは言うまでもないが、概観することはできるだろう。割合に目を向けると、牛深村（二七・九七％）と石本家（四二・二五％）に渡された額が突出しているため、負担額も莫大だったと推察できる。あとに、唐船対応にあたった牛深村を含む久玉組（四・五二％）、天草の行政の中心である富岡町（三・九四％）と続いている。このように莫大な負担額は唐船の引き渡し完了後、数年がかりで長崎会所から支払われた。これらは長崎会所から富岡役所へまとめて交付されたものと考えられる。さらにそこから、郡会所を通じて各組に配分され、その後、負担した割合に応じて組内の各村へ配当された。石本家も同様に郡会所を通じて受け取った。

〈唐船の負担と救済措置〉

唐船救助に際する費用は救助地に対して長崎会所から中国貿易の利益を用いて支払われた。同時に、難船や破船の場合、唐船側は荷物の引き揚げに要した費用のみを負担した。本件の場合、元来は文政五年の来航予定であり、座礁の影響で翌年三月に長崎へ入港したため、入港規定により貿易は認められないはずだった⁵⁷。しかし、唐船が積載していた貿易品が多額のものであったことや、唐人からの願いもあり、四月になって午八番船に立てられ、貿易を認められた。これは文化二（一八〇五）年の「五嶋太ノ浦上小島破船」に準じた措置で⁵⁸、先例を踏襲した対応策だった。加えて「難船撫育有テ、為手当廣昆布八万斤被給賜」⁵⁹と、日本の輸出品である昆布も下賜されている。「撫育」とあるように、貿易の許可とあわせて、座礁事故に遭った唐船に対する救済措置であった。これらは、唐船に貿易を許可することで、難船による積荷被害の補償策を講じたもので、事故に遭った唐船の経営存続を図った対応といえる。

〈小括〉

難破・破船の場合における費用負担についてみてきたが、対応にあたった村が経費を一村で負担することが基本だった。これは漂着の場合にも通じるだろう。しかし、その費用が多額になり、対応した村だけの負担が過重な場合、天草では郡中各村が村高に応じた額を捻出して対応した村を支援していた。対応完了後に監査を経て長崎会所から支払われるものの、当座の費用をまかなうための措置だったと言える。また本件では、会所による返還が長崎回送の四年後に完了していることから、救援や回送の実施には商家（石本家）の財力が不可欠だった。

他方で、唐船に対しても被害の補償が行なわれた。このことから、送還には、人命救助や中国貿易の維持といった側面があったと考えられる。天草をはじめとする沿岸部の村々は、漂着船の送還に伴う人員・金銭・資材などの各種負担を義務として担うことで、これを支えていたといえよう。

おわりに

本稿では唐船「漂着」の定義を確認し、漂着の中でもとくに破船の事例を取り上げて、対応や費用負担について検討してきた。寛永期以降、海禁に実行力を持たせるにあたり、幕府は唐船をはじめとする外国船との関わりを掌握する政策を行ってきた⁶⁰。その末端で秩序の維持を担っていた体制の一つが、送還の対応である。唐船の送還においては、抜荷などの不法行為を念頭に置きながら、長崎貿易を正常に遂行するために、漂着船への対応が整備されていた。

ここには鎖国体制を維持するため、抜荷やキリシタン禁制を担保としながら送還システムが築かれていたのである。

唐船が「漂着」する要件を定めることで、唐船の航行状況を把握し、送還対応の端緒となる異常事態をいち早く察知することを可能にした。漂着が成立する状況が明確化されたことで、通常航行中の唐船に対する監視と、「漂着」対応の開始との間に基準が設けられたことになり、それぞれが円滑に機能することにつながった。これとあわせて、海岸の遠見番所に配置された番人に、異国船の監視と漂着などの事態に対する初動対応を行なわせた。これにより、唐人などの外国人との接触や交渉を最小限に留めつつ、適切な海上警衛体制の構築を図った。

天草において、異国船の漂流が発生した際に実質的な対応を行なったのは、海上警衛にあたる遠見番や漂着地点周辺の村である。漂着地となった村は、唐人への救援や長崎回送の実行役を担った。破船の場合は単純な漂着とは異なり、唐人や積荷の上陸を伴う救助になる。上陸後は唐人・積荷共に監視下に置かれ、村民との接触を回避する処置がとられた。これは抜荷などの不法行為をはじめ、体制側が意図しない唐人と村民との交渉を防ぐための策である。さらに長崎への回送では、挽船や漕ぎ手を手配してこれにあたった。長崎奉行所での引き渡し手続きには預支配下の役人が臨むため、遠見番や庄屋などは関与しないものの、挽船の差配や唐船・唐人の監視など、引き渡しまでの実務を担った。

これらの費用について、村は「村役」という義務として、定められた負担分を受容し、送還に向けて対応している。対応が大規模なものになるほど、村が割く人員とそれに伴う費用も増大したが、天草では郡中全体で分担しようとする動きがあり、送還対応にあたった郡中一体となった協力的体制がとられていた。さらに、生じた費用

の状況によっては、商家の石本家が、天草の行政庁である富岡役所から費用の立て替え払いの指示を受けて、これにに応じていた。石本家は天保五（一八三四）年に勘定所御用達に仰せつけられているが、それまでの間に、火災時の救援や飢饉に際する村方救済などを経て徐々に地位を高めており¹、本件での資金提供もその一環と捉えられるだろう。このように、送還対応に要する費用を村が負うというのが基本的な負担形態であり、ここに加えて非常時にあたっては、郡中各村や石本家がフォローする体制が整えられていたのである。

対応に要する費用は、長崎会所が一部を村へ支払うことになってきたが、費用が莫大になると会所の資金繰りのため、返還完了までの期間が長期に渡った。村の経済的負担は確かに大きかっただろう。一方で唐船に対しては、撫育の観点から特例的に貿易を認めたり、輸出品を下賜するなどしており、唐船の経営存続や長崎貿易の維持が図られていた。

以上のように、唐船の送還は海禁政策下での貿易を通じた対外関係の構築や、沿岸での対外防衛、貿易の過程で生じる漂流・破船などの事故に際した人命救助、長崎貿易の維持など、様々な意図のもとで整備された。長崎の前衛拠点である天草では、遠見番による海上の警戒体制がとられていた。唐船の漂着が発生した際には、遠見番や漂着地の村役人が主体となり、時には郡一体となって対応することで長崎回送を遂行していた。物資や人員、資金の調達を円滑に行なうことで、唐船の送還対応を下支えしていたといえよう。

¹ 荒野泰典『近世日本と東アジア』（東京大学出版会、一九八八年）

三〇―三四頁。

² 荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）一一八―一四八頁。

³ 金指正三『近世海難救助制度の研究』（吉川弘文館、一九六八年）

二四七～二八五頁。

4 荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）一二五～一五一頁。

5 松浦章「唐船により中国に送還された日本漂着ベトナム人」（『東アジア文化交渉研究』五巻、二〇一二年）。

6 黒木國泰「近世日向沿岸漂着唐船・琉球船と密貿易（一）…高鍋藩史料を中心にみた東九州の沿海防備体制」（『宮崎女子短期大学紀要』第二十三号、宮崎女子短期大学、一九九七年）、「延岡内藤藩の幕府領細嶋漂着唐船対処マニュアルについて（上）」（『宮崎女子短期大学紀要』第二十七号、宮崎女子短期大学、二〇〇一年）、「延岡内藤藩の幕府領細嶋漂着唐船対処マニュアルについて（下）」（『宮崎女子短期大学紀要』第二十八号、宮崎女子短期大学、二〇〇二年）、「安政2年高鍋藩漂着唐船護送日記（下）」（『宮崎女子短期大学紀要』第三十号、宮崎女子短期大学、二〇〇四年）、「幕末期における日向漂着唐船と海防体制—高鍋藩史料を中心に—」（『宮崎学園短期大学紀要』第一号、宮崎学園短期大学、二〇〇八年）、「元禄2年に高鍋藩屏田村沖で難破した唐船について（上）」（『宮崎学園短期大学紀要』第二号、宮崎学園短期大学、二〇〇九年）、「元禄2年に高鍋藩屏田村沖で難破した唐船について（下）」（『宮崎学園短期大学紀要』第三号、宮崎学園短期大学、二〇一〇年）。中村質「近世対外交渉史論」（吉川弘文館、二〇〇〇年）。

7 岡本健一郎「近世の日朝関係と対馬—往來船管理に注目して—」（『交通史研究』五十巻、二〇〇二年）。

8 『関西大学東西学術研究所資料集』刊十三—一〇三—十関西大学東西学術研究所、一九八五～二〇一八年）では、岩槻藩領、薩摩藩領、土佐藩領、豆州、遠州、八丈島、における唐船漂着の史料を収めている。

9 池内敏『近世日本と朝鮮漂流民』（三星社、一九九八年）。糟谷政和「17世紀末朝鮮に漂着した中国漂流民の送還規定について」（『茨城大学人文学部紀要』人文コミュニケーション学論集）六号、茨城大学人文学部、二〇〇九年）。東南アジアとの送還については、松浦章「唐船により中国に送還された日本漂着ベトナム人」（『東アジア文化交渉研究』五巻、二〇一二年）などがある。

10 山本博文「鎖国と海禁の時代」（校倉書房、一九九五年）一〇一～一〇九頁。

11 安高啓明『近世天草の支配体制と郡中社会』（上天草市、二〇一二年）一四六～一五七頁。

12 金指正三『近世海難救助制度の研究』（前掲書）では、救助対象としての海難事象として「漂着」を捉えており、寛永十二（一六三五）年の入港規定成立以後、徐々に唐船漂着に関する規定が整備されたと指摘している（二六三～二六九頁）。また、荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）にて、送還体制として漂着唐船の送還が取り上げられて以降、各氏も同様の理解のもとに唐船送還の検討を行なっている。

13 金指正三『近世海難救助制度の研究』（前掲書）二六九～二八三頁。荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）一四三～一四五頁。

14 安高啓明「近世天草における司法構造と調整機能」（『汲古』第八十号、二〇一二年）。

15 安高啓明『近世天草の支配体制と郡中社会』（前掲書）一四四～一五五頁。

16 安高啓明・牧野寿美礼「第2次島原藩預りにおける天草遠見番の漂着唐船対応とキリシタン政策」（安高啓明編『長崎と天草の潜伏キリシタン—「禁教社会」の新見地—』雄山閣、二〇一三年）

一三四～一三九頁。

17 拙稿「天草遠見番の編成と郡中の「役」意識」（天草文化協会編『潮騒』三十八号、二〇二三年）四三～四七頁。

18 久保春香・安高啓明「享保期島原藩における唐船打ち払いと漂着船対応」（西南学院大学博物館紀要）七号、二〇一九年）四九～五〇頁。

19 『通航一覽』五（国書刊行会、一九一三年）二五一頁。

20 『通航一覽』五（前掲書）二五三頁。指示主体やその相手は明示されていないが、長崎奉行に献上された「長崎志統編」に収録されている指示であり、長崎奉行以下に周知されていたものと思われる。

21 野母に限り、文化十二（一八一五）年以降は「汐撃」の地点として扱われることとなった。（小原克紹・森永種夫『続長崎実録大成』（長崎文献社、一九七四年）二一五頁）。

22 石井良助編『徳川禁令考 VI』（創文社、一九五九年）四二九頁。

23 島田竜登「唐船来航ルートの変化と近世日本の国産代替化」（『早稲田経済学研究』四十九号、一九九九年）。

24 松浦章「清代浙江乍浦における日本貿易と沿岸貿易の連関」（『東アジア文化交渉研究』創刊号、二〇〇八年）。

25 『大日本近世史料 唐通事会所日録』一～七（東京大学出版会、一九五五～一九六八年）。

26 『大日本近世史料 唐通事会所日録』七（前掲書）八五～八九頁。

27 『通航一覽』八（国書刊行会、一九一三年）二五五頁。

28 岡田信子「近世異国漂着船について…特に唐・朝鮮船の処遇」（『法政史学』二六号、法政大学史学会、一九七四年）四三頁。

29 「崎津村庄屋記録」七（九州大学記録資料館所蔵C131517）。本史料は近世の天草で作成された原史料を、昭和七年に同機関が

筆写したものである。その中に今回使用している、崎津村庄屋による記録が含まれている。

30 荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）三一～三二頁。

31 荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）一四二～一四三頁。

32 中村質「近世対外交渉史論」（吉川弘文館、二〇〇〇年）八六～九一頁。「天草上田家記録」四（九州大学記録資料館C131517）。

33 荒野泰典『近世日本と東アジア』（前掲書）一四三頁。

34 小原克紹・森永種夫『続長崎実録大成』（前掲書）一八六～二五六頁。

35 荒武賢一朗「近世天草への唐船漂着と西海地域」（荒武賢一朗編『周縁の文化交流学シリーズ4 磁器流通と西海地域』関西大学文化交流学教育研究拠点、二〇一一年）。

36 特に断らない限り、松田唯雄『天草近代年譜』（みくに社、一九四七年）をもとにしている。

37 「割符留帳」（大庭脩編『関西大学東西学術研究所資料集』巻九 関西大学東西学術研究所、一九七四年）。

38 午八番船とは、午年に入港した八番目の唐船、の意である。子年の最初に入港した唐船ならば「子一番船」というように、入港した年とその入港順番に応じて番号が割り当てられた。

39 「御用書留帳」文政五年午（上田家文書三141）。

40 小原克紹・森永種夫『続長崎実録大成』（前掲書）には、「破船唐人共ハ同村百姓家七軒ニ止宿」とあり（二二三頁）、一般の百姓の家を利用したことがわかる。

41 張照旭「唐船貿易における唐船の出航地と唐船乗組員の出身地について——明治初期中国語教育の背景——」（岡山大学大学院社会文化科学研究科紀要）第三八号、二〇一四年）によれば、総

官・船主の事務処理、船員の統率を行う。彫長・航海の技術面を担う。

41 「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―二七九四一)。

42 「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―二七九四一)。

43 「北勤番所」「南勤番所」の二ヶ所が仮設されたものと思われる。「難破唐船取揚荷物入仮小屋目論見仕様帳」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―二七九四一)。

44 「於牛深浦難破唐船御入用御勘定目録」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―二七九四一)。

45 荒武賢一朗「近世天草への唐船漂着と西海地域」(前掲書) 一一三―一四頁。

46 『通航一覽』五(前掲書) 二五一頁。

47 高柳眞三・石井良助編『御触書天明集成』(岩波書店、一九三六年) 二九二―二九六頁。

48 金指正三『近世海難救助制度の研究』(前掲書) 二七〇頁。

49 九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―一。表紙に「一ノ印」との朱書きがある。

50 九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―二。表紙に「二ノ印」との朱書きがある。

51 九州大学記録資料館所蔵、石本家文書二七九四―三。表紙に「三ノ印」との朱書きがある。

52 「難唐船方一件書付」(九州大学記録資料館所蔵、長沼文庫十一、天草アーカイブズ所蔵松浦家文書一―五―三八)にも同じ内容の文書が所在する。

53 「(書状)」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書一四四七)。

石本家文書一四三四に本資料の同文の写があり、「午十二月晦日於牛深村御代官分直二被仰渡」とある。

この史料はすでに荒武氏によって紹介されており、石本家が米銭を提供していたことが指摘されているが(荒武賢一朗「近世天草への唐船漂着と西海地域」(前掲書))、本稿では、唐船対応の費用負担における石本家の関わりを考察するにあたり、改めて検討対象とする。

54 「(書状)」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書一七八三七―一)。
55 「(書状)」(九州大学記録資料館所蔵、石本家文書一七八三七―二)。

56 上野伸右衛門は、当時天草の預主だった長崎代官の配下の人物と考えられる。長崎代官から派遣され、天草の行政庁にあたる富岡役所に詰めて郡内の管理を行なった。史料中では、会所との交渉のために、長崎へ訪問していたと考えられる。富岡役所には預主から派遣された代官や目付などが勤務したが、上野がどの役職にあたるかについては今後、詳しく調査していきたい。

57 寛政二(一七九〇)年、「以来其年入津不致分ハ棄捐可相成」と定められ、寛政十一(一七九九)年に唐人へ申し渡される(小原克紹・森永種夫『続長崎実録大成』(前掲書) 一九九頁)。

58 小原克紹・森永種夫『続長崎実録大成』(前掲書) 二〇二頁。

59 小原克紹・森永種夫『続長崎実録大成』(前掲書) 二二四頁。

60 荒野泰典『近世日本と東アジア』(前掲書)。

61 安藤保「石本平兵衛と御勘定所御用達」(九州大学大学院人文科学研究院『史淵』、一四二巻、二〇〇五年)。

〔付記〕本稿作成にあたり、ご指導くださった安高啓明先生に、末筆ながら深く感謝を申しあげます。

**Criteria for Recognition of Tang Ships' 'Drifting' and Repatriation Measures
in the Case of Shipwrecks
– Focused on the Amakusa Drifting Incident in the Fifth Year of the Bunsei
Era.**

Sumire MAKINO

I examined the role played by Amakusa, the forefront base in Nagasaki, in the repatriation system for drifting ships. First, I explored the concept of “drifting,” which serves as a prerequisite for repatriation measures, discussing it as a sign for swift responses to promptly address emergencies and to understand the navigation conditions of Tang ships. Next, attention was directed to shipwrecks as one type of drifting incident, and a case study was conducted. Responding to shipwrecks involved the possibility of Tang people landing, prompting the establishment of a surveillance system to prevent illegal activities. To promptly secure the substantial funds required for such responses, merchants provided support, and a system was implemented for the entire district to share the financial burden. The maritime surveillance by lookout teams and district-wide collaboration in responding to drifting ships in Amakusa contributed to supporting and functioning within the repatriation system for Tang ships.