1871年以前清朝与“互市国”日本的关系

廖敏淑

在1871年的中日修好条规及通商章程缔结之前，清朝与日本之间并未建立正式的外交关系，但是通过中国商船到长崎进行的贸易，两国之间维持着通商关系，因此清朝将日本视为“互市诸国”之一。

“朝贡体系”认为清朝中国的外交是所谓的“天朝vs朝贡国”模式，但实际上，清朝的对外关系中至少存在三种形式，除了正式封贡的属国之外，还有与清朝地位对等的与国，以及没有正式外交关系而只有通商关系的“互市国”。如果用“朝贡体系”的观点来考察清朝的对外关系，则在尼布楚、恰克图条约缔结之后成为清朝与国的俄国，以及中英南京条约和中日修好条规缔结之前被清朝视为“互市诸国”的英国和日本等国与清朝的关系只能视为例外，而无法讨论。本稿以中日修好条规签订之前的日本为考察对象，以长崎贸易为叙述主轴，围绕着通商来考察外交关系建立之前的清朝与日本关系，进而窥得清朝与“互市国”关系之一豹。

一　日本的长崎贸易体制

本小节拟先介绍长崎贸易制度成立前后日本当局对于对外贸

易的态度，并从日本当局的角度来整理长崎贸易的情形。

17世纪30年代以来，虽然仍有对马与朝鲜、萨摩与琉球以及虾夷的山丹贸易等局部的对外贸易存在，但是日本的主要对外贸易是局限在长崎的一港贸易。而贸易的对象，也仅准许中国和荷兰两国的船只到长崎来贸易。这样被动式的贸易，直到幕府末年开国为止，持续了两个多世纪①。本文所谓的长崎贸易，即是指在江户幕府的"海禁"体制②下，只有唐船（中国、华人商

① 任鸿章：《近世日本と日中貿易》，东京，六兴出版社，1988，第1页。

② 1960年代末，自从朝尾直弘的批判以来，日本的历史学界对于"锁国"的概念进行了重新检讨，认为"锁国"一词具有强烈的将国家完全封闭的印象，也许不能正确表示当时日本的对外关系。为了更加准确地形容17世纪30年代到19世纪中叶的日本对外关系，田中健夫主张"海禁"一词应该比"锁国"更适合用来形容江户幕府的对外关系（田中健夫：《鎖国について》，《歴史と地理》，225号，1976）。荒野泰彦主张，应该把向来被视为是日本近世以来体制的"锁国"，改成"海禁"加"华夷秩序"的概念（荒野泰彦：《近世日本と東アジア》，东京，东京大学出版会，1988；荒野泰彦：《近世東アジアの国際関係論と漂流民送還体制》，《史苑》第60卷第2号，2000年3月）。但是"海禁·华夷秩序"论，还只是在"锁国"概念下更加细致地研究这个时期的日本史的一种假设（荒野泰彦：《近世東アジアの国際関係論と漂流民送還体制》，第35页）。由于《德川实纪》中，直接使用了"海禁"一词（《德川实纪》第2编，东京，经济杂志社，1904，大猷院殿御实记附录卷3，第1100页），而明治时代也称呼德川幕府的对外政策是"海禁ノ制"（《大政紀要》，国立公文书馆，2A/33－5/97，アジア歴史資料センター，下编，第109卷，工业5，船舶）、"海禁ヲ布キタル"（《日清交際史提要》，国立公文书馆，アジア歴史資料センター，第七编，台湾事件）等等，因此，笔者倾向赞成把江户幕府的对外制度称为"海禁"的说法。不过，当然必须记住江户幕府"海禁"政策的内容未必与中国的"海禁"政策一致。田中健夫认为："幕府限制或禁止外国船只来航的行为，大体上看来只能说是移植、继承了明、清的政策……长崎奉行制度可说是中国的市舶司的日本形式"（田中健夫：《鎖国成立期日朝関係の性格》，藤野保编《对外関係と鎖国》，东京，雄山阁出版社，1995，第297页）。但是笔者认为，明朝和清朝的通商制度本非相同，且明朝的市舶司是应对贡船而非商船的机构，因此不能简单地与长崎奉行相比。又，荒野泰彦认为"海禁·华夷秩序"，不仅可能适用于日本的近世体制，（转下页注）

船）和兰船（荷兰商船）能在长崎进行贸易的日本通商制度。不过，从长崎贸易的贸易额来看，与兰船贸易相比，唐船贸易才是在日本对外贸易中占有重要地位的贸易①。

在长崎贸易制度成立之前，大约从战国时代晚期到江户幕府初期，日本是实施所谓“朱印船贸易”的海上贸易政策。丰臣秀吉创设朱印船制度时，其内外的各项条件尚不完备②，不过是显示了丰臣秀吉投下资本，独占地购买舶来品的强烈意图罢了③。德川家康沿革了丰臣秀吉的朱印船制度，不仅认可持有朱印状的日本船只之出港贸易，对于外国商船也发给朱印状，接受持有朱印状外国商船的进港贸易。不过，分析当时日本的朱印船贸易商的阶层和身份，除了幕府的近臣、有名的大名、武士以及和这些人有关系的人物之外，能够向外派遣商船的还有当时的豪商，而这些人都是与幕府有深厚关系的人物，由此可知，此时的朱印船贸易仍然是在幕府强力统制下的贸易。德川家康对于对外贸易及国内贸易进行统制，应该是继承自抱有统一全国愿望的织

（接上页注②）还可能涵盖当时的东亚国际体系。但是，除了清朝初期曾短暂实施过海禁外，清朝并未采用海禁政策。因此清朝并不适用于荒野所谓的“海禁·华夷秩序”国际体系。荒野认为清朝在1717年实施了海禁（荒野泰彦：《近世日本と東アジア》，第145页），但是，实际上1717年的海禁只限制了中国商人到南洋贸易，并未禁止中国商人到南洋以外的地方贸易，也未禁止外国商人到中国贸易，而且10年后的1727年，清朝取消了禁止中国商人到南洋贸易的规定，此后清朝不再实施海禁政策。或许荒野误以为清朝在1717年以后一直实施海禁政策，因此认为清朝的对外体制适用于“海禁·华夷秩序”国际体系。

① 岩生成一：《近世日支貿易に関する数量的考察》，《史学雑誌》第62編第11号，1953年10月，第24页。依据岩生成一对于1642～1700年间贸易量的统计，可以发现，在进口额度上，唐船是兰船的3～12倍，在出口总额上，唐船也是兰船的1.5～3倍左右。

② 目前还无法确定朱印船制度创设的具体时间，但是学界一般认为是在丰臣秀吉时创始的（岩生成一：《新版朱印船貿易史の研究》，东京，吉川弘文馆，1985，第49～59页；永积洋子：《朱印船》，东京，吉川弘文馆，2001，第1～6页）。

③ 岩生成一：《新版朱印船貿易史の研究》，第14～15页。

丰政权之作法[1]。

当然，认可持有朱印状的本国和外国商船之进出口贸易，是比海禁下的长崎贸易还要活跃的通商形态。但是，没有将军的朱印状就无法贸易，这还是一种不自由的通商方式。而由内外商人都必须拥有将军的朱印状才能贸易这一点来看，拥有朱印状的内外商人也可以说是将军特许之下的“特权商人”。

所谓的朱印状，是日本当局证明航行海外的船只为正当贸易船的一种凭证。从这一点来看，朱印状的性质应该与中国宋元时代的“公凭”、“公据”、“公验”以及清朝的渡航证明书等类似。不过，宋元时代的“公凭”、“公据”、“公验”以及清朝的渡航证明书是一般的中国商船、渔船于出海之际，向管理出海船只的市舶司或海关报备之后，所获得的官方文件，上头记载了船籍、船员人数和身份、渡航地点、货物的种类与数量（为了课税以及取缔违禁物品）等项资料，主要是为了因应市舶司或海关的检查、课税等管理作业而存在的出海手续，并非特地事先得到皇帝或中央官厅许可之后，才能获得的证明书。与此对照，朱印状是必须特地得到将军或中央当局许可，类似于“专利”、“特许”的证明，而能获得这种特权的也只有与幕府关系深厚的大名、武士以及豪商和御用商人等，因此，朱印状与相当于今日海关报关手续的宋元时代的“公凭”、“公据”、“公验”、清朝的渡航证明书的性质并不相同。

朱印船贸易的性质，虽然和中国宋元以及清代的海上贸易不同，但是，却与明代的勘合贸易有一些共同之处。勘合贸易和朱印船贸易，同样是作为海盗对策，为了区别海盗船和走私船而产生的贸易形式[2]；同样是没有中央当局的许可（明朝的礼部等中

① 丰田武：《中世日本商業史の研究》，东京，岩波书店，1952，第 399～475 页。

② 关于朱印船制度与海盗对策的关联，参考岩生成一《新版朱印船貿易史の研究》，第 51、57 页。

央官厅的勘合、日本将军的朱印状[①]），就无法通商的贸易制度；同样是利用官方资本（明朝的册封船和郑和船队的资本、日本将军和大名的资本）以及特许制度，一方面讲求当局独占性的贸易利益，一方面防止了因海路通商而容易招致的危险（如海盗或外国人的侵略、反当局人士逃往海外与外国势力联合后攻击当局的叛乱事件等等）。另外，促成朱印船贸易制度的最重要原因，主要是为了因应当时明朝采行的禁止对日贸易之措施。因为明朝禁止对日贸易，使得日本必须向能够获得中国物产的琉球、台湾、吕宋、安南、暹罗等地购买中国商品，而不得不派出船只到这些地方采买[②]。因此，朱印船可说是取代向来的遣明船而产生之制度。因此，朱印船贸易与明代勘合贸易制度性质有共同之处，而且是作为因应明朝拒绝与日本通商之对策而产生的贸易形式。

朱印船贸易是特许式的、统制式的通商制度，得到特许的日本和外国商船可以进出日本的通商港口。但是，在海禁下的长崎贸易，只有获得许可的唐船和兰船可以来长崎贸易，唐船和兰船以外的外国船只之入港以及日本人和船只的海外航行都是禁止的。

既然日本实施朱印船贸易是为了在明朝禁止对日贸易的情况下，从其他地方获取中国商品，那么，作为废弃朱印船贸易而改采长崎贸易的先决条件，长崎贸易必须是能够大体上满足日本对以中国为首的外国商品需求之制度。

先考察一下当时东亚的海路通商情况，以理解从朱印船贸易转换成长崎贸易的背景。长崎贸易体制成立之前，唐船[③]以

---

① 在将军的朱印状之外，也可以看到当时出海的日本船只使用特定大名或长崎奉行等开出的渡航证明书的情形，但这是违反幕府朱印船制度的非法行为（岩生成一：《新版朱印船贸易史の研究》，第107页）。

② 岩生成一：《新版朱印船贸易史の研究》，第29页。

③ 明末来到日本贸易的中国商人，是违反明朝当局东洋贸易禁令的走私贸易商。

及葡萄牙、荷兰、英国[1]等国的商船已经来到日本的港口贸易，因此就算日本商人不到海外，日本也能获得外国商品。17世纪30年代以后，因为对于基督教和西洋人的猜疑，德川幕府实行了禁止基督教信仰、禁止日本人渡航海外、贸易活动限制于4个口岸等的对外政策，并以所谓的幕藩体制进行国内统治。对外贸易的4个口岸分别是长崎（对中国、荷兰贸易）、对马（对朝鲜贸易[2]）、萨摩（通过琉球中介的对中国贸易[3]）、虾夷地（对爱奴贸易[4]），其中，幕府只管辖了直辖都市的长崎，其余的三口岸，则分别赋予关系各藩（对马是宗氏、萨摩是岛津氏、虾夷地是松前氏）在贸易和对外关系上的独占权[5]。

关于清代中国与日本之间的长崎贸易，已经存在许多研究成果，在此仅做简单的相关介绍。清代中国与日本的长崎贸易，是中国商船单方面地到长崎贸易，而日本船只并不到中国去贸易，也就是所谓"中国往市"[6]的互市形式。对日本而言，是一种被动式的贸易，但是在中日间的交易过程中，握有主导权的是日本[7]，因为贸易地点是日本的港口。当然，这样的长崎贸易，是

---

① 因明朝当局的许可，葡萄牙获得在澳门的居留和贸易权，能够直接取得中国商品，是当时西洋人中最早进行对日贸易的。其后，荷兰与英国也得到在澳门、广东的贸易权，加入东亚海上贸易，而开始进行对日贸易。

② 关于通过对马进行的日朝贸易，参考赤岭守《琉球王国》（东京，讲谈社，2004）第四章（第83～107页）等。

③ 关于萨琉贸易，参考中村荣孝《日鲜関係史の研究》上、中、下（东京，吉川弘文馆，1965～1969）、田代和生《近世日朝通交貿易史の研究》（东京，创文社，1981）等书。

④ 荒野泰彦：《近世日本と東アジア》，第51～52页。

⑤ 荒野泰彦：《近世日本と東アジア》，序论，xii－xv。

⑥ 包世臣：《安吴六种》卷二六，叶六下。

⑦ 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》（沟口雄三等编《アジアから考える〔2〕》，东京，东京大学出版会，1993），第114页；任鸿章：《近世日本と日中貿易》，第3页。

符合德川幕府对国内外的统制政策性质的。

在幕藩体制下，长崎是日本中央当局管辖下的唯一的对外贸易港口，同时也是“锁国”下，日本获取海外文化和情报的窗口。幕府相继采取了“丝割符制度”①、“相对商法”②、“市法商法”③、

① 所谓的丝割符，是指进口生丝的专卖特权凭证。从江户时代初期到中期，长崎贸易中进口的大宗商品是生丝。原本生丝是由商人彼此之间进行自由交易的，但是，庆长九（1604）年时，京、堺、长崎的大商人（后来又增加了江户和大阪的商人，因而被称为“五所商人”）组成了“丝座”，由“丝座”以议定的价格全数购买进口生丝。这是由于庆长八、九年当时与葡萄牙贸易之间存在各式各样的困难（语言不通等），加上对于国内的军事、政治、经济等各项问题的考量下，作为对策，幕府采取的一项贸易制度（中田易直：《糸割符の成立》，藤野保编《对外関係と鎖国》，第34－35页）。这项制度，分别在宽永八（1631）年和十八（1641）年扩及中国商人和荷兰商人。后来台湾郑氏政权利用这项决定丝价的方法操作市场，丝割符的市场统制遂因为国际资本的操作而溃败（中村质：《鎖国下の貿易》，藤野保编《对外関係と鎖国》，第421页）。“五所商人”也因遭受巨大损失而于明历元（1655）年解体（山脇悌二郎：《近世日中貿易史の研究》，东京，吉川弘文馆，1960，第11－28页）。当时生丝的价格是其他商品的基准，因此丝割符制度不仅决定了生丝价格，同时也是规定其他货物价格的制度（山脇悌二郎：《近世日中貿易史の研究》，第17页；矢野仁一：《長崎市史·通交貿易編·東洋諸国部》，长崎，长崎市役所，1938，第583－584页）。丝割符制度后来又于贞享二（1685）年复活（山脇悌二郎：《近世日中貿易史の研究》，第28页）。其后，以议定价格购买进口商品的制度持续存在。关于丝割符制度的详细内容，参考中田易直《近世対外関係史の研究》（东京，吉川弘文馆，1984）。

② 在丝割符制度溃败之后，于明历元（1655）年以后的18年间，采行了内外商人自由折冲招标的“相对商法”（中村质：《鎖国下の貿易》，第421页）。

③ “市法商法”又称为“市法货物商法”、“市法”。此项制度是于宽文十二（1672）年成立的贸易统制制度。“市法商法”具有两个特征：（1）限制进口商品的输入价格（“元值”）；（2）限制贸易额度。其目的在于减少中国和荷兰船只带出的金、银数量，以及控制进口商品的“元值”（参考山脇悌二郎：《長崎の唐人貿易》，东京，吉川弘文馆，1964，第36－46页）。

“御定高贸易制”[1] 等贸易制度，以统制长崎的贸易商人。但是“御定高贸易制”（“贞享令”）对幕府的贸易统制而言还是有不完备之处，就是并未限制中国商船的数量。在 6000 贯的额度中，依到长崎来的先后顺序进行交易，达到 6000 贯额度后，后来的商船则无法交易而被命令立刻返航。但商船载着货物远航到长崎，不交易即行返航的话，将遭受巨大损失，因此在额度外无法交易的商船多半进行走私贸易后才返航，如此一来，幕府制定固定贸易量的策略便无法达到应有的效果。于是，幕府又在贞享五年（1688）下令，明年开始只许 70 艘唐船来长崎贸易[2]。“贞享令”完备之后，幕府又陆续推行了“唐人屋敷”、设立“长崎会所”、设立“铜座”、实行“代物替”等措施[3]，完成对长崎贸易的统制。

从宝永到正德年间（1704～1715），因铜产量的减少，主要以铜作为舶来商品对价的“铜贸易”遇到瓶颈，幕府一方面进行了全国的铜产量调查，一方面颁布了改革贸易方式的“正德新令”。“正德新令”是将铜的出口额度减低，以减低后的额度为基础，制定新的贸易统制之规定。依据“正德新令”，唐船的年入港船数变成 30 艘，并且实施了“信牌制”，领有“信牌”

① “御定高贸易制”又叫“御定高仕法”。当时长崎主要的进出口商品分别是中国的生丝与日本的金、银。在“市法”架构下，一旦交易的商船数量增加，流出的金、银数量也随之增加，因此，为了因应清朝解除海禁后中国商船大量来长崎贸易的情况，幕府废除“市法”，新颁布了“贞享令”（即“御定高贸易制”）。幕府以铜代替金、银作为贸易的主要出口商品，并将铜作为“贞享令”的定额贸易量的准则。依据“贞享令”的内容，中国商船的贸易额度是限制为一年银 6000 贯，荷兰商船是一年金 5 万两。“贞享令”的重要精神是限制长崎贸易定额贸易量的想法，而这样的想法一直维持到了幕末（山胁悌二郎《長崎の唐人貿易》，第 51、55、56、61～70 页）。

② 山胁悌二郎：《長崎の唐人貿易》，第 71～72 页。

③ 关于这些措施的详细内容，参考山胁悌二郎《長崎の唐人貿易》、第 72～101 页。

的唐船才能到长崎贸易[1]。到幕末为止，“正德新令”曾经过几次修订，主要是修改了入港船数和贸易额度，而“信牌制”等“正德新令”的重要架构则继续维持下来[2]。享保年间（1716～1735）以后，由于日本铜产量下降，铜贸易进行困难，幕府再度缩减贸易额度，并且在铜之外，奖励“俵物”（海产物）与“诸色”（其他各式物品）的出口，以作为进口货物的对价。从“正德新令”到幕末，由贸易额度的限制，以及铜贸易的地位渐次被海产和其他物品取代等情况看来，也意味着“唐人贸易”（中国商人的长崎贸易）发生了变化[3]。

从战国末期到江户幕府，日本对外贸易政策的主流是，统治当局的独占贸易权以及贸易统制制度。开国之后，幕府以及随后的明治政府虽然在与西方各国的条约上同意履行自由贸易，但他们依然继承着以往的习惯，将贸易活动视为与国家财政直接相关的从属性经济活动。因此，当明治政府一如既往地采行贸易统制时，西方诸国往往将之视为违反条约的妨碍自由贸易行为，因而造成外交问题。尽管有着西方各国的抗议，但是，直到1880年代的民间资本兴起之前，日本政府的贸易统制政策基本上是不变的[4]。1880年代以后，由于日本贸易商人积极从事以亚洲市场为首的海外贸易，使得明治政府不得不改变贸易统制政策。

二　清朝中国眼中的长崎贸易

本小节准备从清代中国的角度来看长崎贸易，以及围绕着长

① 山脇悌二郎：《長崎の唐人貿易》，第139～155页；矢野仁一：《長崎市史·通交貿易編·東洋諸国部》，第242～387页。

② 山脇悌二郎：《長崎の唐人貿易》，第161页。

③ 山脇悌二郎：《長崎の唐人貿易》，第162～164页。

④ 关于明治维新时期的贸易统制政策，参考石井孝《幕末貿易史の研究》，东京，日本评论社，1944。

崎贸易的中日关系。

长崎贸易体制刚建立时，正当中国的明末清初之际，虽然唐船（包括来自中国大陆本土以及侨居南洋各地的华人商船）依然不断前往长崎贸易，但是由于中国本土正处于朝代变革之际，此时在长期贸易中占有最大势力的是具有组织管理与武装力量的郑氏海商集团①。清初，为了切断台湾郑氏政权与中国东南沿岸间的联系，清朝于1661年颁布了"迁界令"，并严禁沿海人民出海。于是1661年以后，从中国本土出发到长崎贸易的唐船数量突然大减，到了1682年，甚至完全没有来自中国本土的唐船②。因此，在"迁界令"之后到郑氏政权消灭、清朝解除海禁的期间，到长崎贸易的唐船，除了少数违反禁令的藩王商人、中国商人或侨居南洋的华商外，主要是郑氏政权的商船③。

"迁界令"的实施，严重打击了郑氏政权的贸易活动，成为其政权没落的重要原因，同时却也使得福建、广东的沿岸居民生活困顿。其后，郑氏政权投降清朝，清朝随即解除海禁，康熙二十三年（1684），来自中国沿海各地的商船突然来到长崎，当年

---

① 郑氏集团在占有中国沿岸的漳州、厦门等根据地时，即成立了所谓"五商"的对外贸易机构，以之主管东洋、西洋贸易，并统率郑氏麾下商人以及一些单独经营的商人（任鸿章：《近世日本と日中貿易》，第100～101页）。关于郑氏"五商"，参考南栖《台湾郑氏五商之研究》，《台湾银行季刊》第16卷，1965年第2期。

② 岩生成一：《近世日支貿易に関する数量的考察》，第14～15页。

③ 关于当时的郑氏政权及其商船所扮演的角色，参考赖永祥《台湾郑氏与英国的通商关系》（《台湾文献》第16卷，1965年第2期）、中道邦彦《清初靖南藩と台湾鄭氏との関係——特に経済的側面よりみたる》（《歴史の研究》通号13，1968年12月）、朱德兰《清初迁界令：中国船海上贸易之研究》（《中国海洋发展史论文集》第2辑，台北，中研院三民主义研究所，1986）、曹永和《英国东印度公司与台湾郑氏政权》（《中国海洋发展史论文集》第6辑，台北，中研院人文社会科学研究所，1997）等。又，关于郑氏政权的成立及其与清朝的对抗关系，以及对台湾的统治等，参考林田芳雄《郑氏台湾史》（东京，汲古书院，2003）。

来了9艘，第二年来了77艘，接着分别是94艘、129艘、174艘等等，连年急速增长[①]。

清朝的货币制度是银铜双本位，在乾隆初年以前，由于云南铜矿的开发以及运输路线尚未完备，中国国内缺乏制作铜钱的原料，铜钱铸造相当依赖洋铜、特别是日本铜的进口[②]。整个江户时代，长崎贸易的主要出口商品就是铜，江户初期的贸易法规还以进口生丝为主要内容，中期以后的法规则几乎全以铜的出口为重心[③]。当时日本的手工业尚不发达，在长崎贸易中只能以金、银、铜等原物料来交换进口商品[④]。中国商船从日本购买的主要货物是铜。但是到了1704～1715年代以后，日本的铜产量减少，无法维持原有的贸易规模，幕府在调查了全国的铜矿资源后，发布了正德新令，减少贸易额度，并奖励以海产和其他物品来交换进口商品。此后，中国商人在长崎贸易中的“办铜”变得更加困难了。

以正德新令为契机，清朝改变了办铜制度，试图降低对于洋铜的依存度。雍正三年（1725），清朝京师的铸钱局开始在铸造货币的铜原料中混用滇铜[⑤]；并且因为洋铜进口额度不足，一方面加速对云南矿山的开发，一方面也对负责办铜的官员和商人

---

① 岩生成一：《近世日支貿易に関する数量的考察》，第16页。

② 雍正年间，因为洋铜的采买不顺利，无法按政府的计划铸造铜钱，于是雍正帝努力开发云南的铜矿。不过，在雍正年间，铸造铜钱的原料还是以日本铜占多数。直到乾隆初年，云南铜才成为铸造铜钱的主要来源（参考佐伯富《清代雍正朝の通貨問題》，《東洋史研究》18卷3号，1959年12月；佐伯富《康熙雍正時代における日清貿易》，《東洋史研究》16卷4号，1958年3月；刘序枫《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》）。

③ 岩生成一：《近世日支貿易に関する数量的考察》，第34页。

④ 李金明：《清初中日长崎贸易》，《中国社会经济史研究》2005年3期（2005年9月）。

⑤ 《清朝文献通考》卷十五，钱币三。

加强监管。雍正六年（1728），依据浙江总督李卫的奏折，清朝在对日贸易的主要港口如上海、宁波、乍浦等地设立总商，以监督、管理商人①。清朝将采买洋铜作为中国商人的义务，令其从日本买入大量洋铜，并将对日贸易的中心集中于上海、宁波②。

乾隆九年（1744），因为中国商人采买的洋铜额度不足，清朝指定了官商，由官商负责采买洋铜。乾隆二十年（1755），为了顺利办铜，以及应对日本限制中国商船的政策，清朝规定了官商与一般商人的数量，并禁止福建、广东商人采买洋铜③。此后，洋铜的采买中心（亦即对日贸易中心）集中于乍浦一港④。

随着铜贸易的衰退，为了办铜而从浙江、江苏来到长崎的中国商船也持续减少。虽然"信牌制"大致上是维持每年 30 艘左右的限制额度，但是铜贸易衰退后，来长崎贸易的中国商船数量却只有 10 艘左右甚至 10 艘以下的景况⑤，远远不及日本所规定的限额。日本当局虽然以海产和其他商品来弥补铜产的不足，但是中国商船骤减的事实，说明了对于中国商船而言，除了铜之外，似乎其他的日本商品并没有太大的吸引力。

由上述情形可知，为了应对铜贸易的衰退，以及防止走私贸

---

① 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》，第 117 页。

② 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》，第 116 页。关于清朝的办铜制度，参考刘序枫《清日貿易の洋銅商について—乾隆～咸豊期の官商・民商を中心に》，《東洋史論集》15 号，1986。

③ 《清朝文献通考》卷十七、钱币五。

④ 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》，第 119 页。

⑤ 大庭修编《唐船进港回棹录岛原本唐人风说书割符留帐》，大阪，关西大学东西学术研究所，1974，第 67～96、7～16 页。

易，日本当局发布了正德新令，采取信牌制等制度，实施了固定贸易量以及限制唐船数量等措施，以统制长崎贸易。在日本对于长崎贸易的统制不断强化之下，为了顺利采买日本铜，中国方面也应对日本的政策变动，而几度调整本国的办铜制度。但是，随着日本铜产量的持续减少，唐船的长崎贸易在康熙年间迎来高峰之后，还是不断地走向下坡①。

三 清朝与“互市国”日本

关于1871年以前清朝与日本的关系，就清朝的立场来看，除了长崎贸易以及以长崎为窗口进行的情报交换和文化交流等之外，实际上还有为数不多的一些接触事例。以下介绍这些事例，并藉此考察清朝与“互市国”日本的其他关系。

（一）对日本的情报搜集

在清朝商船进行长崎贸易之前，清朝是以朝鲜为媒介的间接方式，来获取关于日本的情报，并将清朝的讯息传达给日本。

清朝还在关外时期的崇德二年（1637），太宗向刚成为清朝属国的朝鲜颁布谕旨：“……日本贸易，听尔如旧，当导其使者来朝，朕亦将遣使与其往来”②，亦即许可朝鲜与日本之间继续维持贸易，并命令朝鲜引导日本来朝，清朝也有意派使者与日本往来。由此可知，在朝鲜与日本的交通上，清朝采取的态度和明朝相同，均不干涉朝鲜与日本的往来，承认朝鲜在对日关系上的自主权③。但是，朝鲜负有向清朝报告其与对马的往来关系以及

① 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》；佐伯富：《康熙雍正時代における日清貿易》。

② 《太宗文皇帝实录》卷三三，崇德二年正月戊辰条。

③ 易莉惠：《论入关前后的清与日本关系》，《学术月刊》2001年第1期。

关于日本情报的义务[①]。自从丰臣秀吉侵略朝鲜[②]以来，朝鲜经常通过明朝兵部向明朝的皇帝报告日本的动向[③]，因此，朝鲜向宗主国清朝提供日本情报，应该也是沿袭自明末以来的惯例。当时，对中国而言，持续关注曾经侵略过朝鲜的日本之动向，是攸关国防的重要大事。因此，在对日本尚存戒心的情况下，和明代的传达方式相同，朝鲜先将日本情报传达至清朝的兵部，再由兵部上呈皇帝，而清朝对于朝鲜与日本之间往来事项的许可或决议，似乎也是通过兵部传达给朝鲜的[④]。

不过，在清初，朝鲜并非只是单纯沿袭明朝的惯例向清朝提供关于日本的情报而已，朝鲜还利用所提供的情报，来缓和清朝对朝鲜强加的国防限制。例如，朝鲜在报告日本情报之际，往往强调日本的威胁，以此作为本国重新武装[⑤]的理由，向清朝请求恢复军备。如顺治七年（1650）正月乙丑朝鲜国王李淏的上奏文中提到："李淏奏言，据议政府报云，倭子情形可畏……小邦自壬丁年之变，各处城郭皆坏，兵器不整者，盖十有余年。今观狡倭情形，万分可虑……王京距帝都甚远，当小邦奏请天朝发兵

---

① 《太宗文皇帝实录》卷四八，崇德四年九月乙丑条；《太宗文皇帝实录》卷五九，崇德七年三月庚午条。

② 即明万历年间发生的丰臣秀吉向朝鲜发动的两次侵略战争，日本方面称之为"文禄·庆长の役"，朝鲜方面则称为"壬辰·丁酉の倭乱"。

③ 参见丰臣秀吉向朝鲜发动侵略战争后的事例："秀吉死，我军尽撤，朝鲜畏倭滋甚，欲与倭通款，又惧开罪中国。（万历二十九年）十二月，昖以岛倭求款来请命，兵部以事难遥度令总督世德酌议，诏可。……三十五年四月，昖以家康求和来告，兵部议，听王自计而已。由是和款不绝，后三年始画开市之事"（《明史·外国传·朝鲜》卷三二〇）。

④ 《太宗文皇帝实录》卷六〇，崇德七年四月庚子条；《太宗文皇帝实录》卷六四，崇德八年三月甲午条。

⑤ 崇德二年，清太宗将朝鲜纳为属国之际，清朝提出的和平条件之一即是"不许擅修城池"。也就是说未经清朝的许可，不能自行修筑城池等国防工事。这个规定限制朝鲜擅自增强国防与军备（《李朝实录·仁宗实录》卷三一，叶二十、二十一）。

之时，有何城郭器械可恃，以待援兵？今欲修筑训练，以为守御之备，因前有旨禁止，不敢专擅……”[①] 对于朝鲜恢复军备的请求，清朝派遣大学士祁充格等人到朝鲜，以确认朝鲜所传达的关于日本的情报[②]。根据祁充格等人确认的结果，皇帝下诏谕遣责朝鲜国王所言不实：“谕朝鲜国王李淏曰，自尔先王以至今日……此等言辞，不知凡几，未可深信……祁充格等回奏，前奏系欺罔巧诈等语，其修城集兵，整顿器械之事，原与倭国无涉……”因而按下朝鲜想重新武装的请求[③]。由此可知，自从成为清朝属国、被清朝限制军备以来，朝鲜经常利用向中国传达日本情报的义务，夸大日本威胁，以缓和清朝限制其军备的规定。但是，清朝自立国以来，也不断注意搜集日本的情报[④]，因此能判断日本对朝鲜的威胁不大，而看出朝鲜的谎言。

由于曾发生倭寇与丰臣秀吉侵略朝鲜等事件，因此清初经常注意日本的动向。清朝解除海禁之后，康熙帝则派遣隶属杭州织造的乌林达莫尔森到长崎，直接搜集日本的情报[⑤]。

雍正六年（1728），清朝在上海、宁波、乍浦等对日贸易的主要港口设立总商以管理、监督赴长崎贸易的商人，同时雍正帝也通过当时的浙江总督李卫以及赴长崎贸易的商人来搜集关于日本的情报[⑥]。

乾隆中叶以后，由于日本铜的采买量减少，对中国而言，对

---

① 《世祖章皇帝实录》卷四七，顺治七年正月乙丑条。

② 《世祖章皇帝实录》卷四七，顺治七年正月壬午条。

③ 《世祖章皇帝实录》卷四九，顺治七年七月辛未条。

④ 易翔嘉：《论入关前后的清与日本关系》。

⑤ 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》，第115-116页；松浦章：《杭州織造烏林達莫爾森の長崎来航とその職名について—康熙時代の日清交渉の一側面》（《東方学》第55輯，1978年1月）。

⑥ 刘序枫：《十七、十八世紀の中国と東アジア—清朝の海外貿易政策を中心に》，第118页。

日贸易的重要性降低了，因此，中国对日本的关心也持续下降，甚至到了连清朝中央也不太能掌握日本的最新实际情况。例如，咸丰年间，惠亲王甚至不知道日本因为实施海禁而没有商船来中国贸易之事，认为“日本国铜船，每年驶泊乍浦，销售铜斤”，因此上奏要求由浙江巡抚、乍浦副都统等筹办采买洋铜事宜。对此，浙江巡抚、乍浦副都统等地方官员只能回奏“日本向无铜船至乍浦”①。

由此看来，在承平时期，对于没有国交的日本，一旦中日之间唯一的往来、交流窗口——唐船长崎贸易的景况低迷，中国对日本的关心也跟着淡薄，甚至还影响到中国对日本的情报搜集与情况掌握。

（二）对日本海难船的救助及送还日本难民

1871年以前，清朝与日本之间还有一项接触往来，此即救助日本遭遇海难的船舶，以及送还日本漂流难民。

19世纪中叶以前，因为江户幕府采取禁止本国船只航行到外国，而只许唐船和兰船来长崎贸易等的“锁国”政策，因此遭到海难而漂流到中国的日本船或日本人的数量，远不及与中国有外交和贸易往来的琉球等邻国，但是即使从清朝的实录中，也可以发现至少有25次关于救助日本遭遇海难船舶以及送还日本漂流难民的记载②。不过，实录记载的是需要上报皇帝的大事，未必适当反映了日本海难船舶以及难民的次数。综合分析春名彻

① 《文宗显皇帝实录》卷二二〇，咸丰七年二月庚子条。

② 依次是顺治二年、康熙三十二年，乾隆七、四十五年，嘉庆元、十三年，道光元、二、三（2次）、六（4次）、七、八、九、十（2次）、十二、二十五年，咸丰元、二、三（2次）年，共计25次。其中，道光元年（1821）到二十五年（1845）的纪录高达15次。这些遭难的船只和日本人，是在日本沿岸从事渔捞、运输或商业活动时，因台风或船只故障而漂流至中国沿岸的。

与刘序枫的研究可知，从清初到1860年代，中国救助或送还日本海难船舶、难民的次数至少有70次[①]。

清朝对于所有遭遇风难的外国船只都予以救助，并且给予优厚的人道抚恤，可说是当时亚洲乃至世界海域中拥有最完善海难救助制度的国家[②]。因此，即使是与清朝没有建立正式外交关系的日本，其遭难船只及船员也适用清朝的海难救助制度。

由于1871年以前日本与清朝之间没有外交关系，自然也没有官方往来的管道，加上江户当局采取海禁政策，日本船只也不会航行到中国来，因此，送还日本难民的方法主要是修缮遭难的船舶，使之原船返回日本，或是让日本难民搭乘进行长崎贸易的中国商船归国。

清朝成立之初到海禁解除之前，由于清朝掌控的通商海道尚不全面，加上与日本之间没有外交等官方往来管道，因此当时的清朝当局很难直接送还日本难民。不过，由于清朝的属国朝鲜与日本之间建立了对等的国交关系，因此当时清朝是采取先将日本难民送到朝鲜，再由朝鲜转送的间接方式来送还日本难民[③]。清初海禁期间，也有由进行长崎贸易的唐船[④]送还日本难民的事例，不过，大多与清朝当局无关，例如，康熙十二年（1673），台湾郑氏政权将漂流到台湾东宁（今台南）的11名日本人送回

---

① 春名彻：《漂流民送還制度の形成について》（《海事史研究》52号，1995年7月），附录；刘序枫《清代环中国海域的海难事件研究——以清日两国间对外国难民的救助及遣返制度为中心》（《中国海洋发展史论文集》第8辑，台北，中研院中山人文社会科学研究所，2002），附表一。

② 参考廖敏淑《互市から見た清朝の通商秩序》第一章（札幌，北海道大学大学院法学研究科博士论文，2006年5月31日提出论文，2006年9月授予学位）。

③ 参考《世祖章皇帝实录》卷二一，顺治二年十一月己酉朔条；春名彻《漂流民送還制度の形成について》，附录，第一件，《鲇魁漂流记》等。

④ 在此期间进行长崎贸易的唐船是台湾郑氏政权麾下的商船、南洋各地华侨的商船、违禁从事贸易的来自中国沿岸的藩王商船及海商商船等。

长崎[1]。

从清朝解除海禁后的康熙二十三年（1684）到中国本土的唐船集中于浙江乍浦的乾隆二十年左右，由于从中国东南各省前往长崎的商船为数甚多，一般送还日本难民的方式是先由难民漂流地的地方官给予照料，再将难民就近转送前往长崎贸易的唐船出入港口，由唐船将难民送回日本。例如，广州—长崎、普陀山—长崎、乍浦—长崎、宁波—长崎、上海—长崎、定海—长崎等，都是送还日本难民的途径。另外，漂流到南洋的日本难民也是由在南洋贸易的中国商船送到中国，再由中国转送回长崎，或是由在南洋的唐船直接送到长崎[2]。

不过，中国本土的唐船集中于浙江乍浦的乾隆二十年以后，由已知的史料中可以发现，除了两件日本人漂流到安南会安之后、从会安直接搭乘唐船返回长崎的事例外，其他漂流到中国沿岸或南洋各地的日本人，几乎都是经由乍浦—长崎途径回到日本的。例如，乾隆五十九年（1795），陆奥国（日本古令制国名，约当今本州东北地方数县）大乘丸的船员漂流到安南，他们返回日本的途径是安南—澳门—广州—江西—浙江—乍浦—长崎。道光二十年（1840），远江国（日本古令制国名，约当今静冈县西部一带）昌荣丸的船员在太平洋漂流，为路经的美国船只所救，其后这些日本难民经由夏威夷—澳门—广州—厦门—福州—乍浦—长崎的途径返国[3]。又，乾隆四十五年（1781），漂流到福建省霞浦县的日本难民，经由福建巡抚安排送到浙江，再搭乘浙江铜商范清济的商船回日本[4]。道光三年

① 春名彻：《漂流民送還制度の形成について》，第22页；刘序枫：《清代环中国海域的海难事件研究》，第184～185页。

② 参考春名彻《漂流民送還制度の形成について》，附录；刘序枫《清代环中国海域的海难事件研究》，附表一。

③ 刘序枫：《清代环中国海域的海难事件研究》，附表一。

④ 《高宗纯皇帝实录》卷一一〇八，乾隆四十五年六月戊申条。

（1823），皇帝下了一道上谕："嗣后如遇难夷回国，着仍照向例，分咨经由等省，逐程委员护送"①。由此可知，在乾隆二十年以后，日本难民经由浙江乍浦—长崎途径回国似乎已成惯例②。

对于没有外交关系的日本国难民，中国采取人道的原则来救助、抚恤难民，并且免费送难民归国。但是，中国人漂流到日本，则不管是救援遇难船只、协助打捞货物还是安置、转送遭遇风难中国船员或商人到长崎等等，所有救助中国遭遇风难船只和难民的一切费用，几乎都由该中国船员、商人负担。如果遇难船只的货物完全沉没，或该遭难船员、商人不能负担救助经费，则由在长崎的其他中国商人或唐船代为支付。1766年以后，为了抚恤遭遇风难中国船员、商人，打捞货物以及转送遭遇风难中国船员到长崎的费用由该中国船员、商人负担之外，其他的费用则改由船员漂流停靠的日本各地当局来负担。当时采取海禁政策的日本，无法直接送还中国难民，因此一般是将中国难民送到长崎，再由长崎的唐船载运归国③。与清朝的海难救助制度相比，日本对中国漂流难民的待遇实在说不上是人道救助。安永九年（1780），就发生过遭遇风难的中国船员因不满日本当局的救助态度，而上书日本当局表达抗议之事④。

四 结语

从清朝的通商关系上来看，日本是一个特别的存在。从清

① 《宣宗成皇帝实录》卷五八，道光三年九月己巳条。

② 另外，参考刘序枫《清代环中国海域的海难事件研究》，第187～188页。

③ 另外，参考刘序枫《清代环中国海域的海难事件研究》，第200～207页。

④ 大庭修编《安永九年安房千仓漂着南京船元顺号资料》，大阪，关西大学出版部、1991，第15页。

初开海禁之后到日本“开国”为止，两国的贸易方式是“中国往市”，互市市场位于日本，因此两国之间的通商制度主要是由互市市场所在的日本当局来决定。而在所谓的长崎贸易中，日本采取的“信牌制”与明朝的勘合作用相似，都是用来掌握商船数量与商人身份的手段，长崎贸易应该是参考了明朝的制度①。但是，明朝的通商制度与清朝不同，加上清初以后清朝并未采取海禁政策，因此长崎贸易的制度与清朝的制度并不相同。

日本开国之后，为了促进对外贸易，首先选择与清朝建立条约关系以便进行中日往来通商贸易，而向清朝提出缔约的要求。清朝为了避免日本与西方各国联合并为了拉拢日本，遂答应与日本订约，制定了中日修好条规。清朝制定的中日修好条规加载了清朝固有的通商制度，条约的内容虽然是相互、对等的，但对于正处于与西方各国折冲修改条约过程中的日本而言，相互、对等的中日修好条规却是不合时宜的，因此，才刚缔约的日本立即要求修约，却被清朝所拒绝②。

其后，日本透过甲午战争达成与清朝改订条约的目的，加入列强集团，取得与列强相同的片面最惠国待遇，得以在中国享有外交和通商特权。日俄战争后，日本取得在中国东北的势力范围，将朝鲜变成保护国后又合并朝鲜，因而与中国东北形成陆地相连的状态。因此，日本不但可以继承俄国在中国东北的特权，也能援用片面最惠国待遇，而享受陆路通商的优惠，变成与中国同时进行海陆两路贸易的列强。

对清朝而言，日本从“中国往市”的、没有正式外交关系

---

① 一般认为新井白石的“海舶互市新例”和“信牌制”是参考明朝的制度而制定的（大庭修：《江戸時代の日中秘話》第四章，东京，东方书店，1980）。

② 参考廖敏淑《互市から見た清朝の通商秩序》第五章第二节，《1871年日清修好条規及び通商章程から見た通商関係》。

的互市国，因缔结中日修好条规而变成中国的“与国”，随后又变成享有片面最惠国待遇、与中国同时进行海陆两路贸易的列强等等，历经了数度的关系变化，使得清朝与日本之间的通商、外交关系呈现出多样的面貌。而如此多样的面貌，并非“朝贡体系”所谓的“天朝 vs 朝贡国”的简单图式可以加以概括。