

東亞海域文化研究的出版觀察報告

從松浦章的《近世東アジア海域の帆船と文化交渉》一書談起

國立臺灣海洋大學海洋文化研究所副教授 | 卞鳳奎

一、前言

所謂「東亞」，是指涵蓋東北亞、中國大陸、臺灣以及東南亞的地理區域。這些區域固然有海疆相隔，亦因海洋通路的開發與綿延，自古迄今，一直有著密切的政治、經濟、民族與文化的互動關係，成為東亞歷史與文明發展的重大構成要素。「東亞海域」，即是圍繞在東亞大陸沿岸地區與大小島嶼四周，使這個要素得以作用的承載空間；古來，東亞地區的人們航行其上而彼此互動，乃將「東亞」串連為具有特殊內含與風格的人文地理區域。在此區域中，民族文化多元並存而互有交織。



「東亞沿海地區」所以能成為不同民族文化來往互動的重要平臺，自與此間人們卓越的航海能力有關；而十五、十六世紀以降，歐人經由東西洋路進入此區，尤使東亞海域的人文互動愈趨活躍複雜。他們航行海上或從事外交、或競逐爭戰、或商貿掠奪、或跨海移民，無不來往於各個港埠之間。大小不一的港口，乃為各類「異鄉人」和「陌生客」的交聚之所與商貿榮興之處，吸引了遠近移民定居繁衍、或經由港市向更遠的內陸開發移植。而無論是港市發展、商旅往來、移民遷居、以及各民族文化的跨海傳播，其所形構的生活世界及所含具的價值意識，往往即是文明交會的體現。這些經由長遠歷史淬鍊的文明內涵，對當前全球化潮流方興未艾的時代，或有積極的啟發性。但其具體內涵與深刻意義，仍有待臺灣地區之識者與方家，進一步深入探討詮釋。

在探究東亞海域文史諸問題之同時，吸收國外研究經驗，了解國外當下研究動態，以擴展國內研究領域與視野，是不可缺少的重要工作。誠如各界所知，歐洲及日本已有不同人文社會科學背景的學者集合在一起做海洋問題研究（注1），他們對於海洋史方面的研究，不僅起步早，且有相當豐富的研究成果，值得臺灣學習之處頗多。以下謹以日本關西大學東西學術研究所出版《近世東亞海域的帆船與文化交涉》（原文是《近世東アジア海域の帆船と文化交渉》）一書為例，將日本對於東亞地區海洋史的研究狀況；以及可帶給臺灣學界對於海洋史研究何種啟發，陳述如下。文末是將近年臺灣地區出版海洋史相關著作一併臚列，提供讀者參考。

二、《近世東亞海域的帆船與文化交涉》內容

《近世東亞海域的帆船與文化交涉》，作者是松浦章，發行者是關西大學東西學術研究所，出版時間是 2013 年 10 月。該書是作者自 2009 年至 2012 年間，曾在學術期刊發表的論文當中，將有涉及東亞海域活動的帆船及其衍生的文化交涉予以彙編成冊。其目次及內容如下所示。

序論 中國帆船的東亞海域交流

作者認為中國自唐代以降，海商活動已開始盛行，唐代、宋代時期中國帆船，其與日本、朝鮮之間的航運，不是單向的活動，而是已有恆常且持續的海商活動。明代雖因海禁政策，帆船活動受到停滯，但自清代開始，中國帆船貿易活動，再度開始活躍。

第一篇 中國帆船與東亞海域文化交涉

第一章 朱舜水橫渡東海與日中文化交流

明末儒學家朱舜水，受到日本的邀請前往日本講學，直到去世為止。朱舜水雖然在日本講學，但仍經常往返於日本與交趾之間。作者認為他所乘坐的船應該是平底型海船；即沙船，來往於日本長崎。

第二章 近世東亞海域之上中國船漂流的筆談記錄

作者指出，清代康熙年間中國沿海地區的商船積極的向外海展開貿易活動。這些帆船貿易活動因遭遇船難漂流至朝鮮半島時，從船員與朝鮮官吏之間的對話記錄，可了解到當時船員的背景，裝載的貨物以及航運網絡等重要的資訊。

第三章 漂流至天草的中國帆船與筆談記錄

作者認為，探討船難的發生與相關議題時，不可只局限於救濟地，應從更廣的地理環境面向思考，如此會有更豐富的研究成果。並以位於日本九州西部的天草為例，記錄天草官民如何協助中國船員送往長崎的情況。

第四章 江戶日本人所見的清代廣州、澳門

日本長年施行鎖國政策之故，對於中國非常陌生。作者以 1815 年（嘉慶 20）因遭到海難漂流至中國並滯留在廣州十餘日的日本海難受難者為例，記錄他們看到廣州城外國商館林立，城市繁榮的情景。他們返回日本之後，將繁榮的情景告訴當地居民認識。

第二篇 中國帆船與中日文化交涉

第一章 中國帆船與中日文化交流

根據作者研究指出，在東亞海域，由於各國產業構造不同，相互的需求也不同，因此可以見到各國利用航運，使得中國與日本、琉球之間貨物能夠流通互補的情況。

第二章 中國帆船攜至之砂糖與日本國內的消費

日本江戶時期中國帆船和荷蘭船帶來由國外產的砂糖大量輸入日本。德川第八代將軍吉宗有鑒於蔗糖的重要性，於是指示學習中國甘蔗的栽培與製糖的技術。於是自江戶時代中後期以

後，日本人開始大量使用砂糖在日常的飲食中。

第三章 中國帆船攜來之《清嘉錄》與和刻本的流布

日本人自古喜愛中國書籍，除醫書之外，日本人亦愛好中國節慶書籍。1830年（道光10）吳中所撰寫的《清嘉錄》刊出後立即受到日人的喜愛並流通到日本，更有在旁加注日文版的說明。讓日本知識份子認識中國日常風俗，提供他們重要的知識情報。

第四章 中國帆船返國時所裝載之日本產的海產物

作者指出，日本江戶初期開始，實施嚴苛的對外管制制度。但仍透過長崎港向中國輸出物產。日本稱中國帆船為唐船，內部有裝載運往長崎的砂糖，以及其他絹織物、書籍、漢方藥劑。中國船舶返回時，則裝載中國製造銅錢時所需要的日本產的銅。

第三篇 東亞海運帆船航運的文化交涉

第一章 受中國帆船救助的日本漂流民

因遭到海難漂流到菲律賓宿霧島的日本人；和漂流到呂宋島的朝鮮人；以及漂流至日本屋久島的越南人。由於自己國家航運能力不足之關係，返國時都是依賴中國帆船在進行貿易活動之同時，乘戴他們回到自己的國家。由此可見在東亞海域相互交流之同時，中國帆船具有極大的貢獻。

第二章 中國帆船的海外移民

中國福建地區因山巒林立，可耕之地少的情況下，福建當地居民多向海外移出尋求發展。他們大多是以正常途徑移至該地，但從官方在海上緝捕到的船隻可知，許多是採偷渡之方式，前往該地尋求移居。

第三章 清末福建與臺灣的帆船航運

作者指出，清朝政府與西方列強訂定天津條約，英國積極將對岸的廣東、廈門等地的貨物輸送至臺灣，提供臺灣經貿資源。但日本領有臺灣後，臺灣物產開始銷售至中國，其中重要輸出品之一是茶葉。但臺灣百姓所需要的日常用品，仍利用木造帆船輸送到臺灣。

第四章 薩摩帆船的琉球海運

日本於1609年（慶長14）薩摩藩侵略琉球，一直掌握與琉球之間的航運貿易。由於受到薩摩藩干預日本與琉球之間不得自由在海上通行之關係，採指定海上業者河南家處理，是以可知該家族壟斷了日本與琉球之間的航運貿易。

第五章 明治時期環行下關的帆船航運

日本明治天皇即位後，舉國上下開始推行維新運動，但根據作者研究指出，明治初期的木造船隻其載重量雖不如蒸氣船，但就數來看，仍延續江戶時代傳統式的帆船，遠超過蒸氣船的數量。且在當時這種帆船貿易仍是帶動各港市繁榮的重要工具。此狀況持續到1889年（明治22）木造船隻停止使用以後，有顯著的變化。

第四篇 亞洲海域帆船航運的文化交涉

第一章 成化十二年訪問明朝的蘇門答臘使節

作者指出，明朝接待朝貢外使有一定之規定，是由市舶司負責。但由於掌管外交事務的禮部與擔任海外經濟的戶部，有權責劃分不清之盲點，因此發生東南亞的蘇門答臘國來朝貢時，發生多次掠女子賣私鹽等不法事件。

第二章 16-19 世紀中國戎克船與越南、順化的海上貿易

中國與越南早在宋朝時期就有海上貿易之關係，航運網絡最盛時期是海禁政策較鬆弛的明代後期。但鴉片戰爭以後，西方勢力與商船進入中國，中國與越南之間的帆船貿易受到嚴重的衝擊，往返的帆船因此減少。

第三章 越南東北沿海雲屯港與中國帆船的貿易

17 世紀後期，清朝政府允許中國沿海民眾可從事海外貿易。中國帆船裝運的貨物是越南最需要的鐵、銅、黑鉛、硫磺四樣。中國船舶大量裝載米糧帶回，原因一是中國政府採優惠措施，各關米稅減免。再者是米糧可作為壓艙之用，增加船舶行走時的穩定。

第四章 漂流至日本的越南人歸返母國

日本與越南之間因無國交，日本在處理越南因船難漂流至日本的越南人時，多會依賴中國帆船協助處理，先運送至乍浦後，再送至廣州，之後由廣西返回越南。

結論 近世東亞海域的帆船與文化交涉

作者認為自 16 世紀至 19 世紀，東亞地區文化交涉之所以繁盛，主要是依賴中國帆船。其中有二大理由，一是因中國於 1684 年實施展海令，國內帆船可向國外發展，中國帆船足跡在東亞海域處處可見。其次是中國帆船航行能力遠超過朝鮮與日本的帆船，說明中國帆船曾經在海外具有相當大的影響力。

三、內容特色部分

（一）議題具有多元性

從各章的內容可看出，作者在該書中探討的議題內容相當多元；例如有思想傳遞、文化交流、海洋移民、帆船航運、海洋產業、古籍文獻、海難救濟、國際關係、習俗樣貌、船舶技術、海港城市、海外島嶼等，至少有十二個面向。清楚的將東亞海域、港口城市及各國彼此之間的經濟貿易、情報傳遞、文化交流的所產生的諸種樣貌呈現出來，可展現出完整的人與海洋之間密不可分的「海洋東亞」全貌。

（二）空間具有廣泛性

本書之空間以東亞海域為主軸，地域包括中國各沿海地區以及臺灣，日本地區有長崎、天草、薩摩、琉球；南洋地區有越南、高棉、蘇門答臘、菲律賓；以及朝鮮地區等。透過作者的研究可知道，從歷史地理方面來看，東亞海域的各國和各區域，彼此之間已經常使用木造帆船

進行相互之間的聯繫，此不僅是單向的航行，更有成為定期式的航運網絡，在各地蓬勃的展開。

（三）史料具有國際性

海洋文化的研究是一個跨海的研究，研究的途徑當然是與陸地的研究不同。陸地的研究只要蒐集當地的、或是某個區塊的資料就可以；但跨海的研究是超越空間的，所以在採集資料上要特別花費時間，而且還有語言工具的問題。（注2）作者在該書中，所引用的史料英文方面有 *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China. 1828*、*China. Imperial Maritime Customs, Decenniai, 1881-91, Kiungchow.* 等。日文方面有《華夷變態》、《長崎オランダ商館の日記》、《天草郡史料》、《江戸時代漂流記總集》等；中文方面有《清史稿》、《歷代寶案》、《宮中檔乾隆朝奏摺》、《備邊司謄錄》等多種，旁引博徵，對於論文的說服力的論證，有相當大的助益。

四、可帶給臺灣學界的啟發部分

（一）持續拓展研究能力的啟發

關於東亞地區海洋史問題，雖然臺灣地區已有諸多前輩大力推動此研究，且有相當豐碩的研究成果。其中最有成績者應是中央研究院人文社會科學研究中心（舊名中央研究院三民主義研究所），自 1984 年起共計舉辦 10 次國際性學術研討會，出版研討會論文集共計 10 集，不僅開啟國內學者對海洋史研究的注意，更帶領年輕學者進入此研究領域。

在學校方面而言，倘若說是國立臺灣海洋大學海洋文化研究所（以下簡稱海洋大學海文所）應不為過。海洋大學海文所成立於 2007 年，是全國唯一的海洋文化研究所。因學校對於海洋文化研究極為重視，該校自成立海文所之前的 2005 年已開始廣邀國內外學術界之專家學者，舉辦海洋文化研討會，會議結束後，刊登通過審查機制的論文。至今年止已出版 14 期之《海洋文化學刊》，另有專書《東亞海域與文明交會：港市·商貿·移民·文化傳播》一本以及五期的《海洋人文教學與研究通訊》。由於內容豐富，且至今未曾間斷，因此受到國內外各界之好評。

然而，學術問題的討論與研究，需經過多年的潛心投入與時間的淬煉，使能有其成果。中央研究院人文社會科學研究中心的研究團隊在出版研討會論文集共計 10 集之後，因未再舉辦國際研討會，故未再有論文集的出版，是史學界一大憾事。



· 海洋大學海文所發行之出版品。（圖片提供／卞鳳奎）

再者，海洋大學海文所雖已有定期的《海洋文化學刊》出版，但專書僅出版一本，是以此方面成績尚有待發展的空間。

（二）研究議題應更多元化的啟發

二十世紀之後，歐洲海洋史學者開始反省，認為海洋史應是人和海洋發生關係之後，所產生的各種歷史，亦即人對海洋的了解與利用的歷史，是一種多元的海洋史（Maritime History）觀點。戴寶村教授藉此歸納出海洋史研究的方向：一、海洋的生態與科學。二、海洋生業的概念。三、國家海洋政策。四、海洋貿易。五、海岸港口發展。六、海船航具的建造、演進。七、航海技術的演進。八、海外移民的現象。九、海權與海軍。十、海外非法勢力。十一、海外國家的了解與往來。十二、海洋思想與文化。十三、海外領地及本島、離島的關係。（注3）受到各界的認同與重視，並朝此作為研究方向。

但或許是因個人所學背景與研究的方向不同，筆者根據海洋大學海文所發行《海洋文化學刊》為例，分為16類，比重非常不平均。其中以文學23篇最多，占25.8%，其次是通論，有12篇，占13.5%，海權9篇，占10.1%，移民8篇，占9.0%，宗教7篇，占7.9%，文化、宗族、航運都是5篇，各占5.6%，地理、教育都是4篇，各占4.5%，非法有2篇，占2.2%，外交、船舶、

表 1：《海洋文化學刊》分類百分比

類別	數目	百分比
文學	23	25.8%
通論	12	13.5%
海權	9	10.1%
移民	8	9.0%
宗教	7	7.9%
文化	5	5.6%
宗族	5	5.6%
航運	5	5.6%
地理	4	4.5%
教育	4	4.5%
非法	2	2.2%
外交	1	1.1%
船舶	1	1.1%
社會	1	1.1%
產業	1	1.1%
港市	1	1.1%

資料來源：根據《海洋文化學刊》1-14期，共計89篇計算。

社會、產業、港市都是 1 篇，各占 1.1%。是以《海洋文化學刊》探討的內容，可再朝多元化方向努力。

（三）研究內容應具國際視野的啟發

臺灣史的研究，自 1987 年政府宣佈解嚴之後，雖然如雨後春筍般的興起。前輩先進的努力成果，更受到日本學界的稱讚與認同。（注 4）但是臺灣學界對於臺灣與海洋之間關係的探究，卻一直都沒有受到足夠的重視（注 5）；以及太過於強調本土化，使得臺灣與外界的互動關係的相關議題反而被忽略。例如筆者根據《海洋文化學刊》內所探討的區域來看，總計 89 篇當中，以臺灣島內或是臺灣區域為中心探討的論文有 26 篇，占 29.2%，近三分之一。筆者以為從事海洋史的研究，不應局限於臺灣為主軸；更不可以單一國家為考察物件的研究途徑，應具有國際視野，如此才會有更寬廣的研究領域和成果。

五、結論與建議

所謂「海納百川，有容乃大」，以上是筆者從《近世東亞海域的帆船與文化交涉》的出版觀察，學習到的小小的心得與淺見，提供各界參考，期望能對臺灣海洋史的研究有所助益，並請前輩先進不吝指教。

再者，因受限於校務評鑑之關係，臺灣地區學術界因此多著重於個人研究成果的發表，對於翻譯國外學術論著意願不高，是非常遺憾的現象。倘若有海洋史方面的專家學者願意帶領碩士班或是博士班年輕學子以《近世東亞海域的帆船與文化交涉》一書為例，一邊翻譯一邊學習，不僅可讓學生學習到海洋史的研究；再者；也可讓臺灣學界瞭解到國外的研究動態，擴展海洋史研究視野，相信必定能對臺灣地區學術界有所助益。

注釋

1. 楊國楨，〈關於中國海洋史研究的理論與思考〉，《海洋文化學刊》，第 7 期（2009 年 12 月），頁 2。
2. 朱德蘭，「綜合討論」，收錄於黃麗生、張心霓整理，〈東亞海域與文明交會：2007 海洋文化國際學術研討會〉《海洋人文教學與研究通訊》創刊號（基隆市：國立臺灣海洋大學人文社會科學院，2008 年 1 月），頁 36。
3. 戴寶村，〈臺灣海洋史的新課題〉，《國史館館刊》，復刊第 36 期（2004 年 6 月），頁 31-41。另一研究海洋史著名學者中央研究院歷史語言研究所陳國棟研究員，曾提出海洋文化研究可分成七大範疇：一、魚場與漁撈；二、船舶與船運；三、海上貿易與移民；四、海岸管理、海岸防禦與海軍；五、海盜與走私；六、海洋環境與生態；七、海洋人文與藝術活動（包括海洋文學、海洋美術與工藝、海洋音樂、海洋影像與表演藝術、海洋傳說與故事、親海生活）。參見陳國棟，〈海洋文化研究的多元特色〉，《海洋文化學刊》，第 3 期（2007 年 12 月），頁 17。
4. 日本發行的重量級學術期刊《史學雜誌》自 2003 年的第 112 編第 5 號開始，在介紹史學研究動態時，特將臺灣史與中國史區分。參見該期第 254 頁。
5. 同注 3，頁 26。

延伸閱讀

1. 中國海洋發展史論文集編輯委員會主編。《中國海洋發展史論文集》第一輯 第二版（臺北市：中研院人社中心，民國 94 年）ISBN 9860034001
2. 中國海洋發展史論文集編輯委員會主編。《中國海洋發展史論文集》第二輯 第三版（臺北市：中研院社科所，民國 91 年）ISBN 9576719194
3. 張炎憲主編。《中國海洋發展史論文集》第三輯（臺北市：中研院社科所，民國 77 年）ISBN 9576719178
4. 吳劍雄主編。《中國海洋發展史論文集》第四輯（臺北市：中研院社科所，民國 80 年）ISBN 9576719208
5. 張彬村、劉石吉主編。《中國海洋發展史論文集》第五輯 再版（臺北市：中研院社科所，民國 91 年）ISBN 9576719216
6. 張炎憲主編。《中國海洋發展史論文集》第六輯（臺北市：中研院社科所，民國 86 年）ISBN 9576714834
7. 湯熙勇主編。《中國海洋發展史論文集》第七輯（上、下冊）（臺北市：中研院社科所，民國 88 年）ISBN 9576716284
8. 朱德蘭主編。《中國海洋發展史論文集》第八輯（臺北市：中研院社科所，民國 91 年）ISBN 9576718376
9. 劉序楓主編。《中國海洋發展史論文集》第九輯（臺北市：中研院人社中心，民國 94 年）ISBN 9860016682
10. 湯熙勇主編。《中國海洋發展史論文集》第十輯（臺北市：中研院人社中心，民國 94 年）ISBN 9789860147629
11. 戴實村著。《近代臺灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》（臺北市：玉山社，2000 年）ISBN 9578246560
12. 松浦章著，卞鳳奎譯。《清代臺灣海運發展史》（臺北縣蘆洲市：博揚文化，2002 年）ISBN 9570463295
13. 松浦章著，卞鳳奎譯。《日治時期臺灣海運發展史》（臺北縣蘆洲市：博揚文化，2004 年）ISBN 9570463546
14. 松浦章著，卞鳳奎譯。《東亞海域與臺灣的海盜》（臺北縣蘆洲市：博揚文化，2004 年）ISBN 9789866543036
15. 黃麗生編。《東亞海域與文明交會：港市·商貿·移民·文化傳播》（基隆市：臺灣海洋大學海洋文化研究所，2008 年）ISBN 9789860152104
16. 鄭永常主編。《海港·海難·海盜 海洋文化論集》（臺北市：里仁書局，2012 年）ISBN 9789866178573
17. 陳國棟著。《東亞海域一千年》（臺北市：曹永和文教基金會，2013 年）ISBN 9789573271925
18. 海洋文化學刊編輯委員會編輯。《海洋文化學刊》1-14 期（基隆市：國立臺灣海洋大學海洋文化研究所）ISSN 19948123