

## 從日葡貿易看 16 世紀長崎港的建立及意義\*

張蘭星

**[摘要]** 16 世紀，葡萄牙人來到日本，隨即開展傳教、經商活動。最初，葡船沒有固定停泊港，葡人經常改變活動地點。其後，他們考察了本州、九州各港，但也沒有找到最佳港口。葡商及耶穌會最終看中大村氏的長崎，並選定此處為泊船固定港。從此，長崎港成為日葡貿易及日本對外交流的重要窗口，其興起對日本近代的發展具有特殊意義。

**[關鍵詞]** 葡萄牙 日本 長崎

1542 年，葡人首抵日本。最開始，其在日活動具有兩個特點：只要大名不反對，葡船就能靠岸。他們主要徘徊於日本西南各港，這裏開展對外貿易已久，而且具備合適的地理條件；日本各港未向葡船徵收費用；同時，葡王和總督也未規定葡船必須停靠在日本的某個港口。

儘管如此，葡人還是想尋找一個固定良港，這一直是葡商和耶穌會面臨的主要問題。<sup>①</sup>沒有固定停靠點，乃是因為葡人抵日時間不長，對日本的地形、地勢尚不熟悉，歐洲人甚至沒有日本地圖。多數葡商還不懂日語，雖然一些傳教士有一定語言基礎，但閱讀日語文獻和分析日本地圖卻很困難。此外，日本正處於戰國時期，交通混亂，如果想在日本進行地理考察，必須通過重重關卡。即便在信仰基督教的大名領地，仍有大量的反對勢力存在，因此實地考察的危險性太大。葡商、耶穌會的共同目標就是尋找一個安全、方便的港口，以停靠巨船，<sup>②</sup>躲避風浪，繼而進行貿易和傳教活動。葡人尋找港口的過程充滿艱辛，長崎開埠前，葡船輾轉停泊了多個港口。<sup>③</sup>

\* 本文為四川師範大學校級重點項目“近代赴日歐洲醫生與東西交流”（編號 22XW113），以及川師全球治理與區域國別研究院項目“帆船時代的東方與西方”（編號 2021ryh002）的階段性研究成果。

作者簡介：張蘭星，四川師範大學歷史文化與旅遊學院副教授、川師日韓研究院客座研究員、歷史學博士。郵編 610068

<sup>①</sup>關於葡商與在日耶穌會的關係，請參見：張蘭星：《論切支丹時代在日耶穌會與葡商之關係》，《澳門理工學報》（澳門）2013 年第 3 期。

<sup>②</sup>這是一種以早期牢船為原型，集各種歐洲船特點的重型商用帆船。為了突出其噸位巨大的特點，以及便於與其他大型帆船區分，故簡稱其為“巨船”。有關探討請參見：C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550-1770*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1948, pp. 12-13; [日]岩生成一：《日本の歴史・14・鎖國》，東京：中央公論社，1968 年，第 159 頁；[日]外山卯三郎：《南蠻船貿易史》，東京：東光出版株式會社，1943 年，第 210—212 頁。

<sup>③</sup>就 16—17 世紀日葡貿易的英文專著而言，英國史學家查理斯·拉爾夫·博克塞（Charles Ralph Boxer）提供了較多、較全面的資料。博克塞的相關著作主要有 3 本。第一本是《澳門來的巨船》（*The Great Ship from Amacon*）。該著作是研究澳門歷史及葡屬亞洲活動的重要資料。該書最重要的是第一部分“日本航線的編年史”（Part I: The Annual Japan Voyages），博克塞以編年方式記載了 1555—1640 年葡人在澳門和日本的貿易、航海、宗教、文化活動，該章佔據全文 80% 左右篇幅。對於史學者來說，這些豐富的、來源可靠的（博克塞精通葡語）、具有影響力的（博是研究葡萄牙、荷蘭海外擴張的專家）資料姑且可以當作史料來應用。第二本是《日本切支

## 一、葡人尋覓泊船良港

16世紀初、中期，葡船主要在本州和九州活動。本州是日本最大的島，位於日本列島中部。16世紀，葡船雖然到此貿易，但最終沒有在這裏選擇一個港口作為固定停靠點，葡船停靠過的本州港口有下面幾個：

堺（市）是和泉國、河內國和攝津國交界之處，三國商人聚集於此開展貿易活動。據耶穌會傳教士路易士·德·阿爾梅達（Luis de Almeida）記載：“從1561年起，每年大概有5艘葡船在堺靠岸。”<sup>①</sup>英國船長薩利斯（Saris）也提到：“16世紀，葡船經常光顧堺。”<sup>②</sup>如此良港沒有成為葡船的固定停泊點，確實可惜。沙勿略（Xavier）也提到：“堺雖然臨海，但城區距離海岸較遠，造成貿易不便。”<sup>③</sup>雖然在德川幕府建立後，堺再次恢復繁榮，但其發展速度和規模已經趕不上長崎和平戶。

京都是天皇及（室町幕府）將軍的居所。京都的商業自古繁榮，是開展貿易的好地方。但京都也距海岸較遠，造成對外貿易不便。同時沙勿略指出，戰國硝煙瀰漫到京都，曾經繁榮的城市變得滿目瘡痍，京都的元氣一時難以恢復。1552—1553年，葡船在京都附近的港口停靠，估計日葡雙方交換了些商貨。1578年，三崎出現了葡船，大名北條氏與葡人交換了商品，但此後再無相關記載。<sup>④</sup>

日本九州的地理位置優越，自古就有海外貿易的傳統，且港口眾多。九州曾經是中日勘合貿易的窗口。<sup>⑤</sup>葡船最先到達的地區就是九州（種子島），耶穌會的傳教活動也以九州為起點和中心。學者狄菲（Diffie）記載道：“九州本來有100多艘中國走私船，自從葡船來到後，這些船就再也沒有出現。”<sup>⑥</sup>

---

丹世紀，1549—1650年》（*The Christian Century in Japan, 1549-1650*），博採用縱、橫結合的方式，分析了16—17世紀日歐的交流交往。第三本是《遠東的葡萄牙貴族，1550—1770年》（*Fidalgos in the Far East, 1550-1770*），該著作的視野更寬廣，不但介紹了葡人在澳門、日本的活動，還記載了他們在印度、東南亞的活動。應該說，博克塞是研究近代日葡貿易的先行者，其著作具有重要的參考價值。近來，日本學者岡美穗子又著有《商人與傳教士：南蠻貿易的世界》（《岡美穗子商人と宣教師・南蠻貿易の世界》），該書充分總結和利用了博克塞、外山卯三郎、岡本良知、高瀨弘一郎等學者的研究成果，再次選擇性地探討了16—17世紀日葡關係中的某些重要問題，比如平托著作中有關日本的真實描述有哪些、澳門葡人（商）向日商貸款的具體情況、德川幕府朱印船船主摻和日葡貿易的狀況等，這些都是缺乏研究亦值得探究的方方面面。其他相關論著還有：Bailey W. Diffie, George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977；[日]外山卯三郎：《南蠻船貿易史》，東京：東光出版株式會社，1943年；[日]吉永正春：《九州のキリシタン大名》，福岡：海鳥社，2004年；等等。

<sup>①</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 26.

<sup>②</sup> John Saris, Ernest M. Satow(ed.), *The Voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, London: Hakluyt Society, 1967, p. 65.

<sup>③</sup> [日]大森金五郎：《國史概說》，東京：日本歷史地理學會，1910年，第497頁。

<sup>④</sup> [日]井上清：《日本の歴史》（上），東京：岩波新書，1985年，第229頁。

<sup>⑤</sup> 明朝為了防止走私和實行海禁，於1404年對日本實行勘合貿易制度。簡單地說，明朝只允許中日雙方在規定時間和地點進行朝貢貿易，貿易雙方每次都要核對事先制定好的勘合證明。1547年，中日進行了最後一次勘合貿易，其後兩國的官方貿易完全被禁。關於勘合貿易的詳情，請參見：王輯五：《中國日本交通史》，北京：商務印書館，1998年，第151—155頁。

<sup>⑥</sup> Bailey W. Diffie, George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977, p. 395.

薩摩為大名島津氏的領地，位於九州西南部，即今天鹿兒島縣北部。耶穌會最初的傳教地區就在鹿兒島，因此葡船經常停泊於島津氏的港口。學者加藤三吾記載道：“1543 年，9 艘葡船滿載貨物，來到薩摩和豐後。”<sup>①</sup>阿爾梅達記載道：“1561 年，至少有 5 艘葡船來到薩摩。”不過據博克塞 (Boxer) 記載：“當年只有 2 艘葡船來日。船長阿方索·瓦滋 (Affonso Vaz) 在川內 (鹿兒島附近) 登陸。後來他們與當地人發生衝突，船長、船員被殺。川內領主立即致信果阿總督，表示歉意。領主認為，兇手應該是日本海盜，衝突由雙方誤解造成。”<sup>②</sup>看來，薩摩的自然條件雖然優越，但不夠安全。大名島津貴久最初歡迎傳教士，沙勿略初到薩摩之際，島津氏還提出要與葡人進行貿易。<sup>③</sup>後來，島津領內掀起反基督教活動，島津氏對傳教士敬而遠之，於是葡船不再造訪薩摩。

在九州諸港中，大名松浦氏及大村氏的港口最有可能發展成日葡往來的固定港口。平戶是九州西北部的小島，港口條件較好，是大名松浦氏的領地。<sup>④</sup>加藤三吾認為：“平戶優越的地理位置是其能夠發展的前提。”<sup>⑤</sup>因為嘗到對華貿易的甜頭，所以松浦氏對葡人無比熱情，並主動邀請葡船來停靠。從 1550 年起，葡船經常停泊於平戶，其發展繁榮迅速。<sup>⑥</sup>學者霍爾 (Hall) 記載道：“薩摩似乎沒有吸引力，平戶 (港) 卻在 1550 年以後變得十分活躍。”<sup>⑦</sup>薩利斯 (Saris) 記載道：“1555 年，沙勿略從薩摩前往京都，途經平戶，發現葡船在此互市貿易。”<sup>⑧</sup>此時平戶的繁榮程度堪比堺，已經成為日葡貿易的重要港口。

平戶的發展勢頭看來不錯，但松浦氏並沒有盡全力保護葡人、葡船的安全，他對傳教士的態度讓人捉摸不定。雖然松浦氏允許傳教，但領內反對者怨聲載道。1558 年，松浦隆信迫於壓力，將傳教士逐出領地。耶穌會士托雷斯 (Torres) 認為隆信背信棄義，勸阻葡船去平戶。1561 年，大船長費勞·德·蘇薩 (Fernaõ de Sousa) 及十多名葡人在平戶被殺。<sup>⑨</sup>據傳教士弗洛伊斯 (Frois) 描述，衝突源自日葡商人發生口角。最開始，只有幾名葡人被殺。但蘇薩得知消息後，異常憤怒，立即率兵前往報復。葡人寡不敵眾，再次受挫。不過據荷蘭探險家林奇頓 (Linschoten) 描述：“葡人當時氣焰囂張，肆意侮辱日本人。

<sup>①</sup> Johannes Justus Rein, *Japan: Travels and Researches Undertaken at the Cost of the Prussian Government*, London: Hodder and Stoughton, 1884, p. 519.

<sup>②</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 26.

<sup>③</sup> Robert Montgomery Martin, *China: Political, Commercial, and Social; in an Official Report to Her Majesty's Government*, Vol.1, London: Brewster and West, 1847, p. 315.

<sup>④</sup> Neil Pedlar, *The Imported Pioneers, Westerners Who Helped Build Modern Japan*, New York: Palgrave Macmillan, 1991, p. 32.

<sup>⑤</sup> [日] 加藤三吾：《三浦の安針》，東京：明誠館書店，1917 年，第 49 頁。

<sup>⑥</sup> 另說，中國海盜王建議葡人到平戶開展貿易。參見：Yetarō Kinosita, *The Past and Present of Japanese Commerce*, New York: Columbia University Press, 1902, p. 62.

<sup>⑦</sup> [美] 約翰·惠特尼·霍爾 (John Whitney Hall)：《日本：從史前到現代》，鄧懿、周一良譯，北京：商務印書館，1997 年，第 105 頁。

<sup>⑧</sup> John Saris, Ernest M. Satow(ed.), *The Voyage of Captain John Saris to Japan, 1613*, London: Hakluyt Society, 1967, p. 64.

<sup>⑨</sup> “大船長”的葡語為 Capitão-Mor，英語為 Captain-Major，另譯為“總指揮官”、“司令官”、“長官”、“甲比丹”或“加比丹”，後兩種稱呼為日語漢字。

大和民族歷來自尊自強，若受到侮辱，必然反抗。因此衝突的緣由不在日本方面。”<sup>①</sup>由於安全得不到保障，葡船暫時放棄平戶。

橫瀨浦是肥前大名大村純忠的領地，位於西彼杵半島北端。由於葡人在薩摩和平戶的貿易開展不順，只好另尋港口。經測量，橫瀨浦的海水深、波浪小，是不錯的港口。傳教士阿爾梅達首先發現這裏，然後報告給耶穌會，隨後他作為葡人代表前往談判。阿爾梅達向大村純忠傳達了耶穌會的建議：“如果這裏允許傳教，葡船將到此停靠。”<sup>②</sup>大村氏渴望葡船已久，連忙答覆：“我會將橫瀨浦獻給教會，你們可以在此建教堂，進行貿易也很安全。”<sup>③</sup>為了吸引葡船，大村氏給予優厚待遇：“橫瀨浦周圍2公里範圍都歸耶穌會管理，包括土地和農民；禁止異教徒在橫瀨浦居住；葡船10年內免稅。”大村氏給予如此條件，葡人一度認為這裏就是其心儀之處。他們還將橫瀨浦命名為“基督教的聖母港”，並且在附近的八子島（八の子）豎立十字架，還將其命名為“聖·彼得島”。<sup>④</sup>1562年，耶穌會開始在橫瀨浦傳教，他們在這裏修建了教堂和街道。同年，耶穌會說服大船長佩羅·巴雷托·羅林（Pero Barreto Rolim）到橫瀨浦經商，另有兩艘葡船也從平戶駛向橫瀨浦。<sup>⑤</sup>由於葡人捨棄平戶來到橫瀨浦，這個不知名的漁村開始引人注目。

不過，橫瀨浦的繁榮未能持續。開埠不久，那裏便遭到反對者騷擾。橫瀨浦的繁榮讓其他大名嫉妒，土地被佔的農民以及失去教眾的佛教徒、神道教徒也很不滿。反對者控訴葡人壟斷貿易，掠奪日本白銀。當地日本人開始搶劫葡船、襲擊葡人和燒毀教堂。大村氏和葡人大為焦急。1563年11月底，葡船即將離開橫瀨浦時，反對者燒毀了耶穌會教堂，並偷襲葡船。“基督教的聖母港”僅繁榮了一年，就被毀於一旦。橫瀨浦被破壞後，葡商無處安身，他們不顧耶穌會勸阻，再次返回平戶。葡商的不冷靜讓他們付出代價，大批貨物被平戶所謂的反對者搶走。其中就有松浦隆信的家臣，但隆信對此否認。無論如何，橫瀨浦已成為歷史，重建港口似乎不太可能。葡商和耶穌會又開始尋找港口。

為了挽留葡船，純忠決定立即另闢港口，新港口叫福田浦（今長崎市福田本町）。葡人也認為，平戶和橫瀨浦都不安全，沒有必要留戀，福田浦看起來不錯。<sup>⑥</sup>福田浦的領主

<sup>①</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 26.

<sup>②</sup> John Whitney Hall, *The Cambridge History of Japan, Volume 4: Early Modern Japan*, Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 304.

<sup>③</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 27.

<sup>④</sup> [日]吉永正春：《九州のキリシタン大名》，福岡：海鳥社，2004年，第27—33頁。

<sup>⑤</sup> 當佩羅·巴雷托·羅林（Pero Barreto Rolim）的巨船來到橫瀨浦後，耶穌會得到消息，又有兩艘葡船準備停泊於平戶。前任大船長曼努爾·德·門多卡（Manuel de Mendonca）正好在羅林的船上，他告訴耶穌會，有一艘船由他的叔叔指揮。於是，傳教士科斯梅·德·托雷斯（Cosme de Torres）及門多卡一同前往平戶，成功地勸說兩艘葡船改道前往橫瀨浦。參見：C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 28.

<sup>⑥</sup> Engelbert Kaempfer, *Kaempfer's Japan: Tokugawa Culture Observed*, Honolulu University of Hawaii Press, 1999, p. 140. 恩格爾伯特·坎普菲爾（Engelbert Kaempfer）是荷蘭東印度公司僱傭的醫生，他於17世紀末來到日本，並對日本的文明文化進行了比較詳細的記載，其著作成為研究近代早期日本的重要資料。

叫福田左京，是大村氏的家臣。重要的是，左京不反對傳教。1565 年，葡船開到福田浦展開貿易。相比平戶，橫瀨浦和福田浦的地理條件稍次。這裏太靠近外海，常有風暴，船隻停泊不太安全。不過在大村氏和左京的精心維護下，雙方貿易尚能維持。

福田浦的開發引來松浦氏嫉妒。1565 年底，松浦隆信派兵襲擊福田浦。葡商已經做好充分準備，歐洲的火槍火炮讓松浦氏軍隊遭受重創，松浦方面損失了 200 多人和多艘戰船。<sup>①</sup>雖然葡人取得暫時勝利，但福田浦的安全問題仍然令人擔憂。如果將松浦氏與大村氏比較，後者採用的策略更成功。大村氏不但入教，還提供港口，甚至主動鎮壓反對派。但松浦氏對基督教的態度搖擺不定。所以葡船最終放棄平戶，寧願前往地理條件較差的福田浦。

除了以上主要港口，葡船還偶爾經停其他港口，比如坊津、京泊、阿久根、天草、山口、口之津、博多等地，有些葡船甚至去了北海道。1570 年以前，葡商不停地改變泊船港口，這其實對貿易的開展不利。為了尋求安全、穩定的港口，葡人沒有放棄希望。葡人已經輾轉多處港口，他們對九州的地勢、地形、政治、經濟情況有了一定瞭解。同時，日本各大名對葡船的競爭也進入白熱化階段，大名大村氏不但皈依基督教，還提供多處港口供葡商、耶穌會考慮。這樣看來，歐洲人找到最佳港口僅是時間問題了。

## 二、開發長崎港及大村氏獻土

長崎被開發以前，葡船可以挑選日本任何港口作為貿易地點，這看起來似乎是一件好事，其實不然。因為葡船無論在哪個大名的港口停靠，對其他大名都是一種刺激。一些未能進行貿易的大名甚至騷擾、搶劫葡船。互相競爭的大名對耶穌會和葡商來說，就像一把“雙刃劍”。為了安全地開展貿易，葡人必須找到一個可以長期停靠的良港。此外，中國海吹來的颱風以及崎嶇不平的九州海岸，不利於笨重的葡國巨船航行。裝滿貨物的葡船很容易被惡劣天氣吞噬。<sup>②</sup>由於沒有可靠的航海圖，葡船航行的困難是現代人難以想像的。特別在葡船靠港之時，如果不是良港，很可能會觸礁，或被大風刮走。雖然日本的港口很多，葡商也可以自由選擇任何地方，但各港地形、地勢的不同反而成為葡人的負擔。葡商和耶穌會一直在留意、尋覓日本良港。一般來說，耶穌會的活動範圍較廣，他們負責打探各處良港。之後，商人們便會前往考察。如果都滿意，就可與當地大名講條件。

長崎最初不過是個被稱為“深江浦”的漁村。<sup>③</sup>16 世紀 50—60 年代，葡船偶爾從長崎入港，《崎陽群談》記載道：“西南商船不期入港。”<sup>④</sup>1566 年，有葡商指出，日本最

<sup>①</sup> [日] 吉永正春：《九州のキリシタン大名》，福岡：海鳥社，2004 年，第 41—42 頁。

<sup>②</sup> C. R. Boxer, *The Christian Century in Japan 1549-1650*, Manchester: Carcanet Press, 1993, p. 98.

<sup>③</sup> Engelbert Kaempfer, *Kaempfer's Japan Tokugawa Culture Observed*, Honolulu University of Hawaii Press, 1999, pp. 139-140.

<sup>④</sup> 高淑娟、馮斌：《中日對外經濟政策比較史綱——以封建末期貿易政策為中心》，北京：清華大學出版社，2003 年，第 179 頁。

好的港口是大村氏領內的長崎，此港口優於其他地方。<sup>①</sup>1568年，耶穌會第一次考察長崎。相關報告提到：“這裏雜草叢生，居民還不瞭解基督教，這裏是大名大村純忠的領地。”<sup>②</sup>1569年，大船長曼努爾·特拉瓦索斯（Manuel Travassos）指揮巨船來到福田浦，耶穌會和葡商告訴他，附近的長崎更適合靠岸。後來，葡商和耶穌會共同考察了長崎，認為此港海水較深，三面高山環抱，無風波之擾，地形很像里斯本，是天然良港。同時，傳教士加斯帕·維勒拉（Gaspar Vilela）已經在此教化居民，以前佛教寺廟的土地上還建起了基督教教堂。<sup>③</sup>1570年，葡人再次來到這裏，附近的雜草已被清理乾淨，還多了耕田和各種建築，港內甚至鋪設了街道。<sup>④</sup>

關於長崎開埠具體在哪一年，各種資料有不同記載。有學者認為長崎開埠為1570年。<sup>⑤</sup>因為葡國巨船第一次到達長崎的時間是1570年，曼努爾·特拉瓦索斯是當年的大船長。不過據傳教士維勒拉分析，1570年，特拉瓦索斯可能只是在回程途中經過長崎，稍作停留。是否開展貿易，未有記載。還有學者認為長崎開埠為1571年。<sup>⑥</sup>當年，大船長特里斯桃·瓦滋·德·維佳（Tristão Vaz de Veiga）的巨船正式抵泊長崎，並且與當地居民交換了商品。日本史料記載道：“長崎最初是西海邊的小漁村。1570年，葡船到此考察。1571年，葡人來此貿易。”<sup>⑦</sup>博克塞也提到：“1571年，傳教士梅爾切·德·費格雷多（Melchior de Figueiredo）帶着葡商再次勘察了長崎，並認定此乃良港。葡商再也不用花費精力，到處尋覓停靠點了。”<sup>⑧</sup>還有日本史料記載道：“1571年，大村氏令家臣友永對馬開設長崎為港口。港口被開發後，大村氏立即邀請各地商人前來貿易，並為他們修建店鋪。”<sup>⑨</sup>筆者認為，如果以是否開展了貿易為標準，那長崎開埠應該是1571年。

1580年，肥前大名大村純忠打算將長崎及附近的茂木地區獻給（日語稱“寄進”）耶穌會，作為日葡貿易的固定港口。<sup>⑩</sup>大村氏稱：“我等蒙傳教士多方恩惠，為此將長崎及

<sup>①</sup> Matthew Calbraith Perry, *Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Sea and Japan, 1852-1854*, Washington: A. O. P. Nicholson, 1856, p. 31.

<sup>②</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 34.

<sup>③</sup> [日] 田辺茂啓：《長崎志·正編》，長崎：長崎文庫刊行會，1928年，第246—247頁。

<sup>④</sup> Pedro Gastão Mesnier, *O Japão: Estudos e Impressões de Viagem*, Macau: Typographia Mercantil, 1874, p. 68.

<sup>⑤</sup> Paul Doolan, “The Dutch in Japan,” *History Today*, Vol. 50, Issue 4 (April 2000), p. 36; Douglas M. Peers, *Warfare and Empires, Contact and Conflict Between European and Non-European Military and Maritime Forces and Cultures: An Expanding World, The European Impact on World History, 1450-1800, Volume 24*, Surrey: Ashgate Variorum, 1997, p. 112; [美] 桑賈伊·蘇布拉馬尼亞姆（Sanjay Subrahmanyam）：《葡萄牙帝國在亞洲1500—1700：政治和經濟史》，何吉賢譯，澳門：紀念葡萄牙發現事業澳門地區委員會，1997年，第112頁，等論著。

<sup>⑥</sup> 參見：[日] 外山卯三郎：《南蠻船貿易史》，東京：東光出版株式會社，1943年，第366頁；[美] 約翰·惠特尼·霍爾（John Whitney Hall）：《日本：從史前到現代》，鄧懿、周一良譯，北京：商務印書館，1997年，第105頁；John Villiers, “Silk and Silver: Macau, Manila and Trade in the China Seas in the Sixteenth Century,” *Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 20 (1980), p. 72; C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 35, 等論著。

<sup>⑦</sup> [日] 金井俊行編：《長崎畧史：增補長崎畧史》下卷4，長崎：長崎市，1926年，第92頁。

<sup>⑧</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 35.

<sup>⑨</sup> [日] 長崎市小學校歷史研究團編：《教授資料としての長崎郷土史》，長崎：長崎市小學校歷史研究團，1923年，第4頁。

<sup>⑩</sup> José Yamashiro, *Choque Luso No Japão Dos Séculos XVI e XVII*, São Paulo: Instituição Brasileira de Difusão Cultural, 1989, p. 100.

領內田地無保留地永久贈與巡察使（范禮安）。……，但所有入港船隻必須向我們繳納貿易稅。”<sup>①</sup>向外國人獻土在日本尚屬首次，其中原因值得分析：

第一，在眾多基督教大名中，大村氏可謂狂熱。從信仰角度來說，虔誠的基督徒向教會獻土並不為過，歐洲也有類似情況（如丕平獻土）。大村氏一開始就想把橫瀨浦獻給耶穌會，但那裏的商鋪設施很快就被反基督教者燒毀。第二，從商業上看，大村氏一直渴望與葡商建立聯繫，九州大名都是如此。1580 年，傳教士勞倫克·梅西亞（Lourenco Mexia）對大名間的競爭進行了描述：“日本大名雖然各據一方，擁有眾多土地，但大多數都不富裕。當葡船到來時，我無法形容他們那種喜悅之情，因為這意味着財富。”<sup>②</sup>大村氏曾開放橫瀨浦、福田浦為貿易港口，他從中嘗到了甜頭。當上述兩港被反對者破壞後，大村氏立即開發長崎為港口，可見貿易誘惑之大。為了避免長崎被反對者破壞，保證貿易能夠順利開展，大村氏作出了獻土的驚人之舉。也有學者認為，大村氏獻土實屬無奈，因為只有這樣才能保證葡船每年到港，才能留住葡商。<sup>③</sup>第三，無論是何種大名，大名首先是日本的大名，其次才是基督教的大名。所以大村氏可以在任何時候拋棄基督教，大名對封建權力的渴望應該大於對信仰的追求。大村氏獻土是否出於宗教覺悟，我們不得而知。但作為佔據一方的大名，他首先要維持其封建統治。戰國末期，大名龍造寺隆信曾企圖支配肥前地區，松浦、大村和有馬氏等大名在與龍造寺氏的對抗中，處於劣勢。自長崎開埠以來，龍造寺氏時常騷擾港口。他屢次支持大村氏領內的反對派（西鄉、深嶮等人）騷擾長崎，他還想控制、甚至佔領長崎。此外，松浦隆信也憤恨葡人拋棄平戶。松浦、有馬和龍造寺氏等大名的勢力隨時威脅着大村氏。為了防範龍造寺氏和松浦氏的襲擊，同時購置西洋武器，大村氏最終決定將長崎獻給耶穌會作為教會領地。在大村氏看來，獻土可以達到“雙贏”。葡船不但帶來貿易，還能增強實力。如果長崎成為教領，葡人一定會捍衛長崎，與大村氏共禦外敵。雖然大村氏獻出了長崎，但大名對自己領地的影響力不會減弱，他也可以隨時收回土地。第四，另有說法，大村氏曾經向耶穌會借款，其抵押擔保是長崎及附近地區。<sup>④</sup>由於不能按時還貸，就只能進獻土地。但此說法缺乏確鑿證據，僅是一種猜測。

對於大村氏的獻土舉動，耶穌會也曾矛盾過。一方面，耶穌會確實需要長崎，以此作為佈教基地。傳教士克勞迪奧·阿奎維阿（Claudio Aquavia）認為耶穌會應該接受獻土，如果長崎成為教領，傳教士和基督徒便可在其避難。另一方面，耶穌會發現獻土在日本尚屬首次，他們也害怕其中潛伏着危機。耶穌會亞洲總部（果亞）曾經提出反對意見，他們害怕在日耶穌會被捲入大名之間的政治、軍事鬥爭。1580 年，范禮安（Alessandro Valignano）談到了當時的考慮：

<sup>①</sup> [日]朝日新聞社編：《開國文化》，大阪：朝日新聞社，1929 年，第 55 頁。

<sup>②</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 40.

<sup>③</sup> [日]井上清：《日本歷史》（上冊），天津市歷史研究所譯校，天津：天津人民出版社，1974 年，第 270—271 頁。

<sup>④</sup> Yosaburo Takekoshi, *The Economic Aspects of the History of the Civilization of Japan*, Vol.1, London: Routledge, 2004, p. 308.

傳教士的生命和耶穌會的財產在日本時刻受到威脅，日本人是好戰民族，他們善於製造，也善於破壞。他們可以搗毀自己的寺廟（佛教寺廟），在他們眼中，無論甚麼神都得不到永久尊重。所有傳教士都認定，為了保證葡人的安全以及繼續傳教，應該接受獻土。長崎港是基督徒大村純忠的領地，葡船每年來此易貨。此地是個天然要塞，其他大名和領主不能輕易攻破。這裏的日本人不會對傳教士造成威脅，不然他們就得不到商品。總的來說，長崎似乎可以成為重要據點，在保護我們財產的同時，也可以作為臨時避難所。另外，還有一個叫門司的要塞與這裏連成一體，門司是大村氏和有馬氏領地之間的一道天然屏障，我們有必要取得其控制權。純忠也極有可能將此地一同獻給我們，只有這樣，他才能保證外貿活動的開展。作為回報，葡商將每年支付1,000杜卡特（ducat，約1,000兩白銀）的港口稅，由我們和大村氏共用。<sup>①</sup>大村氏用一部分稅收維護門司的防禦工事，剩下的分給家臣。這種做法（大村獻土）在歐洲人看來可能有些奇怪，但對當地的耶穌會和傳教士來說，是非常必要和重要的。在異國接受獻土始終令人擔憂，但隨着時間的推移，我們可能會採用兩種辦法解決這一問題。要麼把土地歸還給大村氏；要麼把長崎交給羅馬派來的主教管理。由於長崎距離果阿或羅馬非常遙遠，在日耶穌會可以暫時代管長崎。如果羅馬派人接管，我們也會交出權力。<sup>②</sup>

鑑於此，耶穌會最終認定，接受獻土可以使傳教大為方便，也能得到固定稅收。出於種種考慮，耶穌會在1580年正式接收長崎及茂木地區。傳教士勞倫克·梅西亞（Lourenco Mexia）立即表示：“有馬氏、大村氏今年會受到主的特別優待。”<sup>③</sup>在耶穌會的建議和安排下，大船長多姆·米格爾·達·伽馬（Dom Miguel da Gama）的巨船當年便開赴長崎。長崎歸附於耶穌會後，港口建起400套房屋，街道變得更寬，人也越來越多。但耶穌會也發覺他們並非這裏真正的主人，因為他們並沒有獲得長崎的司法權，教會不能在此宣判死刑，但以前領主就有此權利。還好，耶穌會並未在意這點，只要他們每年將港口稅分給大村氏，大村便會協助耶穌會，控制領民，確保安定。

### 三、長崎港的發展及其意義

長崎港的建立對日歐交流及日本近代的發展均有重要意義：首先，長崎港是葡人開展貿易及傳教活動的重要條件。1571年以後，葡船幾乎每年都前往長崎，很少光顧其他日本港口。長崎的繁榮令眾多大名嫉妒，特別是九州大名，他們想方設法引誘葡船到其領地停靠，但葡船很少改變目的地。1581年，傳教士弗洛伊斯（Frois）在越前國北莊城堡謁見

<sup>①</sup>從某種意義上說，此港口稅也可以看作是一種關稅。參見[日]岡美穗子：《商人と宣教師南蠻貿易の世界》，東京：東京大學出版會，2010年，第116頁。

<sup>②</sup>C. R. Boxer, *The Christian Century in Japan 1549-1650*, Manchester: Carcanet Press, 1993, pp. 100-101.

<sup>③</sup>C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, pp. 40-42.

大名高山右近。當時，弗洛伊斯還見到了另一個有實力的大名——柴田勝家。柴田氏想邀請葡船前往其領地，還委託耶穌會從中斡旋。作為回報，柴田氏可向耶穌會提供 1—2 萬兩白銀的活動經費，但弗洛伊斯委婉地拒絕了請求。他向柴田氏解釋，葡商現在只想去長崎。1587 年，肥後大名八代氏也請求與葡人通商，並希望葡船從堺入港，但葡人仍然選擇了長崎。<sup>①</sup>

長崎開埠後，京都、堺的商人也來此經商，此港漸為繁昌。1572 年，長崎已有居民 3,000 人。<sup>②</sup>由於長崎逐漸繁榮，大村氏成為最富有的大名之一。1583 年，巨船再次到達長崎，來過的葡商發現街道變寬了，新來的葡商則感歎這裏的繁榮與和諧。1584 年，長崎遭遇火災，但富有的商人迅速投資重建了港口。據弗洛伊斯描述：“雖然以前的長崎是小漁村，但在大村氏、耶穌會和葡商的共同維護下，這裏變得越來越大，越來越繁華。巨船每年從這裏帶走 500,000 庫魯札多白銀（1 庫魯札多約為 1 兩白銀）。日本各地的商人都到這裏做買賣，沒有巨船，就沒有長崎。很多商人在此購房、定居。另外，長崎屬於教會領地，每年有 300 多人在此洗禮。1584 年，長崎常住居民達到 20,000 人。由於商業的緣故，長崎人生活富裕，即便是普通平民，也穿着貴族才能享用的衣服。長崎基督教徒非常虔誠，主動捐款修建教堂。”<sup>③</sup>葡船、教堂、商人和傳教士象徵着當時長崎的風情，外來文化通過這個窗口湧進日本。還有學者認為，隨着基督教的廣泛傳播及日葡貿易的繁盛，長崎幾乎成為葡萄牙的半殖民地。<sup>④</sup>

其實，當時的長崎更是亞洲乃至亞歐貿易的重要窗口，<sup>⑤</sup>由於巨船經常停泊於長崎，大家容易認為長崎僅是葡人活動的港口。其實，除了葡人外，西班牙人、菲律賓人和中國人都在此經商，貿易量還不小。坎普菲爾（Kaempfer）就提到：“16 世紀，長崎已經擁有 23 條街道，中國人、歐洲人都在這裏做生意。”<sup>⑥</sup>德川幕府接手長崎後，也一直在促進長崎與馬尼拉、台灣以及中國大陸的貿易。長崎的朱印船商人經常往來於日本和東南亞之間，當時的長崎可謂國際貿易港口。即便是在某段時間葡船沒能抵達長崎，港口仍能運轉。1590 年，長崎有居民 5,000 人，1600 年為 15,000 人，1614 年發展到 30,000 人。<sup>⑦</sup>

其次，長崎開埠對世界交通、世界貿易的形成有特殊意義。在“發現”日本前，葡人在印度沿岸和麻六甲建立了據點。澳門據點建立不久後，日本長崎也被開發成貿易港口。日本實際上是葡萄牙在亞洲打通的最後一個要道，這樣，整個亞洲被聯繫起來。此外，

<sup>①</sup> [日]《岩波講座日本歷史 9（近世 1）》，東京：岩波書店，1975 年，第 204 頁。

<sup>②</sup> Neil Pedlar, *The Imported Pioneers, Westerners Who Helped Build Modern Japan*, New York: Palgrave Macmillan, 1991, p. 34.

<sup>③</sup> C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacan*, Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, p. 48.

<sup>④</sup> [日]井上清：《日本歷史》（上冊），天津市歷史研究所譯校，天津：天津人民出版社，1974 年，第 272—273 頁。

<sup>⑤</sup> [日]岡美穗子：《商人と宣教師南蠻貿易の世界》，東京：東京大學出版會，2010 年，第 12 頁。

<sup>⑥</sup> Engelbert Kaempfer, *Kaempfer's Japan: Tokugawa Culture Observed*, Honolulu University of Hawaii Press, 1999, p. 140.

<sup>⑦</sup> João Paulo Oliveira e Costa, “A Route Under Pressure: Communication Between Nagasaki and Macao (1597-1617),” *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies*, Vol. 1, Universidade Nova de Lisboa, Portugal, 2000, pp. 78-79.

西班牙在菲律賓的馬尼拉建立了基地，與美洲大陸互有往來，這樣亞洲和美洲通過馬尼拉又聯繫起來。<sup>①</sup>1580年，西葡合併。亞洲商品通過澳門、馬尼拉轉運到美洲。再加上日趨成熟的歐洲、非洲航線，世界主要地區的交通、貿易便聯繫起來。史學者諾美林克·諾伊羅弗茨（Meilink. Roelofs）曾感歎：“葡人在世界範圍的貿易活動，促使他們在全球建立殖民地和據點。他們對中、日（長崎）貿易的開發意味着世界貿易網路的初步形成。”<sup>②</sup>葡人的貿易從里斯本到非洲開普敦，再到印度、中國、日本和美洲，這是一條環繞世界的貿易網。雖然意大利人和荷蘭人開闢了北歐、地中海和近東貿易圈，但其範圍和影響比不上葡人（一部分歸功於西班牙人）開闢的大西洋、太平洋和印度洋商貿網。把葡人開闢的航線和其他航線聯繫在一起，即可呈現近現代世界交通和貿易網的最初框架。

再次，由於長崎逐漸興盛，日本統治者開始注意此港，並將其當作發展對外關係的重鎮來管理，長崎的發展雖有波折，卻是持續的。由於長崎一直被耶穌會控制，長此以往，這裏可能會淪為葡屬殖民地。到了豐臣秀吉統治時期，他認定長崎是重要的港口和戰略要地，絕對不能被外國人控制，必須收回。<sup>③</sup>1587年，秀吉宣佈收回長崎主權。1588年，秀吉在長崎設代官，管理長崎日常事務。1592年，秀吉又設長崎奉行，主管外交和海防。第一任奉行是寺澤廣高，代官為村山等安。<sup>④</sup>收回長崎後，秀吉還想為長崎更名，但大村氏極力勸阻此舉。因為長崎在國外已有一定知名度，為了保障貿易順利開展，不宜改名，秀吉於是作罷。學者山森（Sansom）認為：“秀吉雖然沒有限制長崎的貿易活動，但也不允許長崎獲得像歐洲城市那樣的自治權。”<sup>⑤</sup>

德川幕府統一日本後，將軍試圖重新掌控外貿主動權，其措施之一就是控制港口。為了方便管理以及限制外國人在日本的發展，幕府將所有的外貿活動都集中於長崎、平戶兩地。1616年，德川秀忠發佈“貿易港限制令”：

嚴正通告。堅決禁止伴天連（傳教士）門徒布教，先年家康已有令出。此外，黑船或英國船，因與伴天連同屬一宗門，故一旦在你領內靠岸，一律讓其轉泊長崎或平戶，禁止其從事商業活動。此事由上意決定，現通告在此。關於唐船（中國船），不論在哪裏靠岸，可隨船主之意，開展買賣。<sup>⑥</sup>

<sup>①</sup> William S. Atwell, “International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650,” *Past and Present*, Vol. 95, Issue 1 (May 1982), pp. 72-73.

<sup>②</sup> M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1962, p. 119.

<sup>③</sup> 坎普菲爾曾總結道：“秀吉看到長崎的發展後，心生嫉妒。另外，葡人（商）在長崎獲得成功後，便驕傲起來，引起日本統治者不滿。再加上長崎的基督教信徒越來越多，更是讓秀吉無法容忍。”（作者自譯）參見：Engelbert Kaempfer, *Kaempfer's Japan: Tokugawa Culture Observed*, Honolulu University of Hawaii Press, 1999, p. 140.

<sup>④</sup> [日] 外山卯三郎：《南蠻船貿易史》，東京：東光出版株式會社，1943年，第355頁。

<sup>⑤</sup> George Sansom, *A History of Japan, 1334-1615*, Stanford: Stanford University Press, 1961, p. 330.

<sup>⑥</sup> [日] 林燿、宮崎成身等編：《通航一覽》第六，東京：泰山社，1940年，第346頁。

17 世紀初，德川幕府沿襲了奉行管理（長崎）制度。長崎奉行由將軍親自任命，相當於中國欽差，並非地方官員。德川幕府初期，長崎僅設一名奉行。1633 年，將軍鑑於長崎在外交外貿中的重要性，始設兩名奉行。一人在江戶，另一人常駐長崎。奉行的主要職責是管理長崎的外貿和司法，長崎已經成為幕府直轄領地。也有學者認為，自秀吉以來，最高統治者設奉行的主要目的是為了優先購買葡船商品。<sup>①</sup>還有學者認為，奉行僅是（長崎）名義上的最高長官，長崎町年寄（也可稱為“頭人”）才是核心人物。町年寄通常有 4—9 人，屬於世襲官員，負責監督貿易。<sup>②</sup>渡邊修二郎記載道：“除了奉行，長崎的主要官員還有：町年寄 7 人、年行司 4 人、御船頭 3 人。”<sup>③</sup>

不難看出，17 世紀之後，日本統治者加大了對長崎的管理力度，長崎成為德川幕府的直轄對象。儘管如此，這種模式仍然是一把雙刃劍。長崎的管理雖然受到一定約束，但日本統治者基本還是維持“禁（天主）教不禁商”的策略來發展長崎，那裏的商業發展和外交活動並沒有停滯。即便德川將軍於 1640 年將葡人趕出日本，也仍然保留了荷蘭人、中國人在長崎開展貿易活動。<sup>④</sup>而且，自 17 世紀中期日本鎖國後，<sup>⑤</sup>長崎也是日本為數不多的通商口岸，且多數外交事宜都只能在長崎解決（例如外國人要求通商、建交等），在德川幕府長達兩百多年的統治中，長崎作為外貿外交中心的地位始終沒有改變。一名荷蘭人曾提到近代早期的長崎：“那裏非常繁盛，城市的格局很開放，沒有城牆阻隔。”<sup>⑥</sup>到德國人坎普菲爾（Kaempfer）來到長崎的時候（17 世紀末），日本雖然鎖國，但長崎仍然有所發展，他提到長崎有 62 座寺廟、35 座橋，以及眾多的街道、戰船、房屋、娛樂場所、監獄、商鋪等，他特別提到長崎有兩個重要的外貿區，分別是出島（供荷蘭人）及唐館（供中國人）。<sup>⑦</sup>

此外，即便葡人及傳教士被驅逐，歐洲的荷蘭人卻了留下來。鎖國後的日荷貿易持續了 200 多年，雖然荷蘭人被局限在長崎附近的人工島（出島）上活動，但正是由於出島的存在，日本才沒有完全關住大門。出島就像一絲門縫，或像一扇微開的窗口，慢慢地吸收外界“營養”。通過出島，日、西（方）始終能夠保持某種經濟文化聯繫，長崎成為日本能夠在近代迅速轉型的重要條件之一。

[ 責任編輯 陳超敏 ]

[ 校對 吳浩彭 黃耀岷 ]

<sup>①</sup> [日] 高瀬弘一郎：《キリシタン時代の貿易と外交》，東京：八木書店，2002 年，第 197 頁。

<sup>②</sup> Grant. K. Goodman, *Japan and The Dutch 1600-1853*, London: Curzon Press, 2002, p. 18.

<sup>③</sup> [日] 渡邊修二郎：《外交通商史談》，東京：東陽堂，1897 年，第 261 頁。

<sup>④</sup> 荷蘭人被遷往長崎港邊的人工島出島上活動，中國人被限制在長崎的唐館（區域）活動。

<sup>⑤</sup> 1639 年，德川幕府頒佈禁教鎖國令。參見：林燿、宮崎成身等編：《通航一覽》第五，東京：泰山社，1940 年，第 26 頁。

<sup>⑥</sup> Charles MacFarlane, *Japan: An Account Geographical and Historical*, London: George Routledge & Co., 1852, p. 154.

<sup>⑦</sup> Engelbert Kaempfer, *Kaempfer's Japan: Tokugawa Culture Observed*, Honolulu University of Hawaii Press, 1999, pp. 141-147.