

# 長崎港と長崎税関

～歴史的な関わりやエピソード～



## 寛永長崎港図

1624年から1643年頃の長崎を描いたもので、秀吉が地租を免除した「内町」は白色で、その周囲の「外町」は赤色で表現されている。



## 長崎税関

NAGASAKI CUSTOMS



## 長崎開港450周年

SINCE 1571

# はじめに



NAGASAKI CUSTOMS  
長崎税関



長崎開港450周年  
SINCE 1571

1571年、長崎港にポルトガル船が入港してから今年で450年。

長崎港は、鎖国時代、我が国唯一の貿易港として海外との貿易を独占し、中国や西欧の文化の窓口として我が国の近代化に寄与しました。

また、貿易があれば、そこには必ず税関の機能が存在し、鎖国時代は、長崎奉行や長崎会所（長崎税関の前身と考えられている）がその機能を果たしてきました。

今回、長崎税関においては、長崎港開港450年を契機に、江戸時代を中心とした長崎港の歴史（輸出入品の推移を含む）や、長崎税関が果たしてきた機能（貿易手続きや密輸取締りなど）を改めて整理するとともに、それらに関連する面白いエピソードを集めてみました。

長崎の歴史の素晴らしさに目を向けてもらうとともに、長崎税関が長崎港において貿易とともに歩んできた歴史を感じ取っていただければ幸いです。

長崎港開港450周年長崎税関広報プロジェクトチーム

# 目次



NAGASAKI CUSTOMS  
長崎税関



長崎開港450周年  
SINCE 1571

## 長崎税関について(～現在)

- 01 長崎税関の歴史 P1
- 02 長崎会所 P2

## 長崎港の開港について(～1571年)

- 03 開港までの背景 P3

## 江戸時代の貿易政策(1604年～1857年)

- 04 貿易政策の推移 P4

## 江戸時代の鎖国政策(1639年～1854年)

- 05 度重なる鎖国令 ～鎖国令は5回も発布されていた～ P5
- 06 海外交易していたのは長崎だけではなかった！ P6

## 江戸時代の出島(1636年～1859年)

- 07 出島はなぜ造られたのか？ P7
- 08 出島に関する疑問①～③ P8～10

## 江戸時代の唐人貿易(1603年～1868年)

- 09 唐船の長崎入港 P11
- 10 唐人屋敷 P12
- 11 新地蔵所 P13

## 江戸時代の貿易全般(1603年～1868年)

- 12 入港手続き・荷役作業 P14
- 13 協荷取引 P15
- 14 阿蘭陀通詞と唐通事 P16
- 15 長崎に「尾曲がり猫」がなぜ多い？ P17

# 目次



NAGASAKI CUSTOMS  
長崎税関



長崎開港450周年  
SINCE 1571

## 江戸時代の輸出入品(1603年～1868年)

- 16 江戸時代にも関税は存在した？ P18
- 17 江戸時代の輸出入品の推移 P19
- 18 江戸時代に多くのミイラが輸入されていた！ P20
- 19 クスノキから採れる樟脳が輸出されていた！ P21
- 20 長崎街道は「シュガーロード」？ P22
- 21 珍獣の舶来 P23

## 幕末以降の輸出入品(1867年～現在)

- 22 長崎港における輸入品の推移 P24
- 23 長崎港における輸出品の推移 P25

## 江戸時代の密貿易(1603年～1868年)

- 24 長崎港の警備体制 P26
- 25 犯科帳に記された密貿易の記録 P27
- 26 グラバーは禁を犯す！～薩摩・長州との密貿易～ P28

## 明治以降の長崎港

- 27 開国後の長崎貿易(1873年～1933年) P29
- 28 長崎港の主要航路(1854年～1943年) P30
- 29 上海航路と日華連絡船(1923年～1943年) P31
- 30 クルーズ船の寄港増加(1958年～現在) P32

## 参考文献

P33

## 01 長崎税関の歴史

- 1698年・**長崎会所**設置  
☞設置後は幕府の官営事業となり、貿易等の利益の一部は運上金として幕府に上納(詳細No.02)。
- 1859年・**湊会所**設置  
☞**長崎奉行所**が**所管**する機関で、1859年の開港に伴い、外交・貿易事務を処理するために設置。
- 1863年・**長崎運上所**設置(湊会所から改称)



長崎会所跡(長崎歴史文化博物館付近)



湊会所跡  
(オランダ坂付近)



運上所跡  
(長崎みなとメディカルセンター付近)



長崎税関庁舎(1891年～1927年)

- 1868年・運上所が**県の機関**となる
- 1869年・運上所が**外務省の所管**となる
- 1870年・運上所が**大蔵省の所管**となる
- 1872年・**長崎税関**設置(運上所から改称)
- 1891年・梅ヶ崎庁舎竣工
- 1928年・現在地に長崎税関庁舎竣工
- 1943年・税関閉鎖(海運局に併合)
- 1946年・長崎税関再開(**門司税関の支署**として)
- 1953年・**長崎税関**として門司税関から**独立**
- 2001年・大蔵省から**財務省**へ再編



長崎税関庁舎(1928年～1968年)

### 【参考文献】

- ・長崎地役人総覧(長崎文献社)
- ・貿易と関税2009.10(日本関税協会)
- ・長崎事典産業社会編(長崎文献社)

## 長崎税関はGHQに接収された！

1945年9月11日、GHQは、翌12日までに長崎税関ビルを明け渡すよう通告。通告を受けると同時に、税関職員は、夜を徹して重要な物品を運搬しようとしたが、明け渡しまでの時間が短く、十分な運搬ができなかった。

同月13日、税関職員は、残りの物品を運搬するためビルに入ったところ、物品の多くが紛失・廃棄された後であった。この接収及び原爆被災により、永久保存用の貴重な資料が紛失・焼失してしまったのである。

## 02 長崎会所

### 長崎会所とは？

長崎会所は、貿易の決算、地役人の諸給与、地下配分金(長崎町民への貿易利益の配分金)、幕府への上納金、貿易品の入札・引渡しなど、**会計・貿易業務を一手に取り扱った機関で、長崎税関の前身**と考えられている。

1697年8月、幕府は長崎会所の新設を命じ、会所の業務が開始されたのは翌年(1698年)からで、それまで分散されていた貿易に関する会計業務(商売方金、銀・地下配分金などの請け払いなど)が会所に一元化された。

これにより、**長崎貿易は幕府の官営事業となり、貿易等の利益の一部は運上金として幕府に上納されることとなった。**

### 目利(めきき)とは？

長崎会所に設置された役職に「目利」がある。目利は、**輸入された貿易品の価値を判断したり、違法物品の輸入を取り締まることを職務とした。**

目利は、1629年の設置された「鹿皮目利」を皮切りに順次追加され、1697年までに16職種となった。

各種目利は、輸入された貨物の価格評価を行い、**中国商人やオランダ商人がその価格に同意すれば取引が成立した。**

長崎会所での直組(値決)の様子。最初、目利によって「直入帳」が作成され、この直入帳にもとに作成された「直組帳」を使用して、中国商人との値段交渉が行われている



長崎会所直組図[在長崎日清貿易絵巻三卷](松浦史料博物館所蔵)

### 書物目利とは？

目利の一つである「書物目利」は、輸入される貨物の中に**禁書(キリスト教に関係ある書籍)**が混じっていないか**確認※**することを職務とした。

書物目利は、1隻毎に作成された「大意書」(輸入書籍の概要が記載されたもの)により、**禁書に該当するか否かを審査し、禁書を発見した場合は、当然、焼き捨てたのである。**

#### 「※禁書の輸入取締り」

現在の税関にも書物目利と同様の業務を行う部門があり、禁書(公安又は風俗を害する書籍や児童ポルノなど)の輸入取締りを行っている。

## 03 開港までの背景

- 1543年(天文12年) ●ポルトガル人が種子島に漂着
- 1550年(天文19年) ●平戸にポルトガル船が入港
- 1562年(永禄5年) ●平戸から横瀬浦(西海市西海町)に寄港地を変更
- 1565年(永禄8年) ●横瀬浦から福田浦(長崎市福田)に寄港地を変更※



### 「※福田浦(福田港)」

一時的に貿易拠点となったが、外海であり風浪が激しく、船舶の停泊に不適で危険が大きかったため、より安全な港が必要となった。

- 1567年(永禄10年) ●福田浦から口之津(南島原市)に寄港地を変更
- 1570年(元亀元年) ●大村純忠は、ポルトガル人と協定を締結し、長崎港を新しい貿易港とすることとした。
- 1571年(元亀2年) ●ポルトガルから2隻の交易船が長崎港へ入港し、それ以降、我が国の重要な貿易港となった。

## 長崎港の開港はいつ？

長崎港は、横浜、箱館とともに1859年に開港したが、実際は、鎖国時代に日本唯一の窓口として貿易を続けてきたという長い歴史があったため、開港日が明確に定まっていなかった。

このため、1972年、長崎商工会議所は、市長をはじめとした官民有力者と協議し、開港年を1571年と定めた。

なお、史学者によっても、「協定を締結した1570年」と「ポルトガル船が初入港した1571年」とに解釈が分かれていたが、『協定締結後、開港に向けた準備に1年は要するだろう。』という結論となり、開港年は1571年となった(長崎県の公式見解)。



長崎港開港の碑(長崎市役所付近)



## 04 貿易政策の推移

### 1. 糸割符制度(1604年～1655年)

当時、日本の主要な輸入品である生糸の価格決定権は、外国商人が有しており、利益を独占していたことから、これを抑制するため、1604年、「糸割符制度」が制定された。

この政策は、幕府が、特定の商人(以下「糸割符仲間」という。)に対し、生糸の独占的輸入権・販売権を与えるもので、糸割符仲間は、一方的に決定した価格で他の国内商人に販売できるようになり、莫大な利益を得た。

幕府は、莫大な利益を得た糸割符仲間から税を徴収することで財源を確保したが、外国商人は、国内商人が決定した価格で販売しなければならなかったため不満が募った。

### 2. 貨物市法(1672年～1684年)

1672年、生糸に限らず、輸入品に対する価格は、市法会所(長崎税関の前身と考えられている長崎会所の前身)が入札により一方的に決定し、この価格について外国商人が不満を示すのであれば持ち帰らせるといった内容の「貨物市法」が制定された。

この政策は、外国商人に貿易の主導権を握らせないようにすることのほか、金・銀の海外流出を防ぐことを目的に制定されたものである。

### 3. 定高貿易法(1685年～1714年)

貨物市法を制定したものの、金・銀の海外流出が減少しなかったため、1685年、「定高貿易法」が制定された。

この政策は、1年間の貿易額の上限をオランダ貿易は銀3,000貫目、中国貿易は銀6,000貫目と定めるもので、貿易額に達した後の輸入は許可されなかったことから、貨物を卸すことなく長崎を出港する船が多く発生した。

### 4. 正徳新例(1715年～1857年)

1715年、新井白石により「正徳新例」が制定され、1年間の貿易の上限が、オランダ貿易は「入港隻数2隻、貿易額は銀3,000貫目」、中国貿易は「入港隻数30隻、貿易額は銀6,000貫目」と定められた。

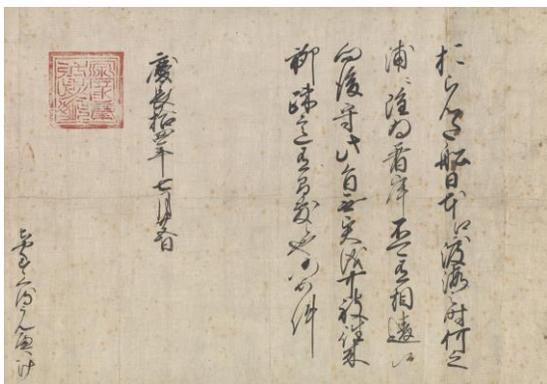
この政策は、幕府の基本的な指針となり、その後も長崎貿易が縮小されることとなった。

## 05 度重なる鎖国令 ～鎖国令は5回も発布されていた～

### 鎖国体制完成への道のり

- 1631年・・・貿易船に朱印状の他、老中奉書を交付(奉書船貿易制度)。
- 1633年・・・奉書船以外の海外渡航を禁止(第1次鎖国令)。

1609年、徳川家康がオランダ使節に発給した渡航許可証  
日本のどこの港に寄港してもよいことが保障された



徳川家康朱印状



奉書船

- 1634年・・・日本人の海外渡航や通商を制限(第2次鎖国令)。
- 1635年・・・日本人の海外渡航や帰国を禁止し、貿易を長崎港に限定(第3次鎖国令)。
- 1636年・・・出島が完成しポルトガル人を収容、ポルトガル人と日本人との間に生まれた子供をマカオに追放(第4次鎖国令)。
- 1637年・・・島原の乱  
☞これにより鎖国体制が一段と強化
- 1638年・・・原城が陥落し島原の乱平定  
幕府は長崎奉行を常駐させ、権現山(野母町)に遠見番所を、烽火山に烽火台をそれぞれ置き、長崎港の警備を強化。
- 1639年・・・ポルトガル人の来航を禁止し、長崎に在住していたポルトガル人とその子供を追放(第5次鎖国令)

その後、オランダと中国だけに貿易を許可、平戸をオランダ船の、長崎を唐船の貿易港とした。

- 1641年・・・オランダ商館を平戸から出島に移転し、貿易を長崎に限定(鎖国体制の完成)。



## 06 海外交易していたのは長崎だけではなかった!

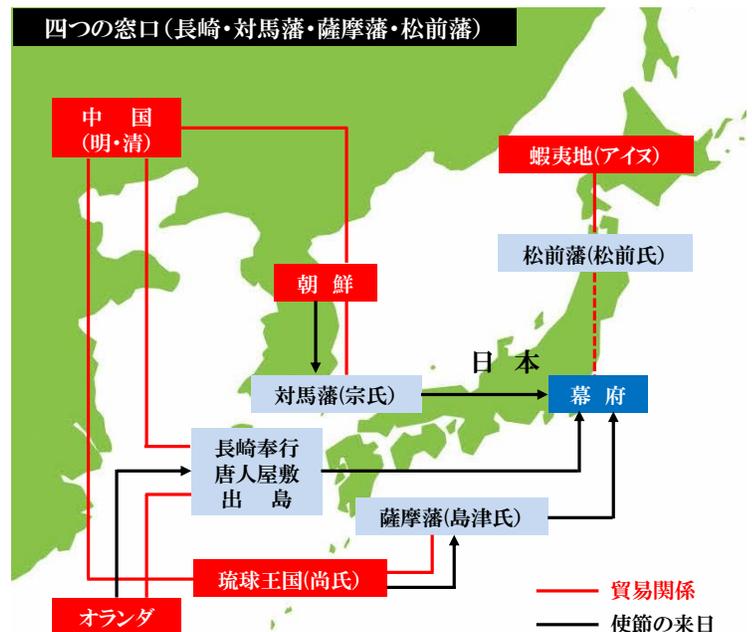
鎖国時代の日本と海外との交易は長崎で行われていたことは有名だが、**実は長崎以外でも交易は行われていた**のである。

### 1. 対馬と朝鮮の交易

豊臣秀吉が朝鮮出兵を行ったことにより、日本と朝鮮の関係は悪化したが、江戸時代に対馬を治めていた**対馬藩**を仲介役として、**日本と朝鮮の国交が回復した**。

そのため、**徳川家康は、対馬に朝鮮貿易を独占する特権を認め、対馬藩主である宗氏が対朝鮮貿易を独占した**。

また、両国の関係が良好になったことにより、日本の将軍が変わるごとに朝鮮が江戸まで使節(所謂「朝鮮通信使」)を送るようになった。



### 2. 薩摩と琉球王国の交易

1609年以降、薩摩藩の島津氏は、琉球王国を支配に置き、同王国を通じて清などの物品を入手していた。

また、琉球王国は、日本の将軍が変わるごとに「慶賀使」を、国王の即位の際に「謝恩使」と呼ばれる使節を送っていた。

### 3. 松前とアイヌの交易

蝦夷地(北海道)では、松前を本拠地としていた蠣崎氏が道南地域を支配しており、徳川幕府は、蠣崎氏に**アイヌ人(蝦夷地の先住民)との貿易を独占する権利を与え**、蠣崎氏は松前氏に改名し、松前藩を置いた。

【参考文献】

・近世中期における長崎貿易体制の抜荷(荒野泰典)  
・世界の歴史まっぴ(sekainorekisi.com)

## 07 出島はなぜ造られたのか？

1543年、種子島を通じて鉄砲が伝来し、1549年にキリスト教が伝えられると、各地の大名は貿易や侵攻(武器調達)のため、ポルトガル船の入港を求めるようになった。

1550年、長崎県内(平戸)に初めてポルトガル船が入港した後、大村領横瀬浦、福田、口之津と貿易港が移っていった。

1571年、ポルトガル船1隻、ポルトガル船がチャーターした唐船1隻の合計2隻が長崎港に入港。大村藩主の大村純忠により、長崎港が開港され、ポルトガルとの南蛮貿易が開始された。



江戸幕府は、徳川家康以来、貿易を奨励していたため、キリスト教に関して寛大であったが、次第にキリスト教を取り締まるようになり、1612年、ついにキリスト教禁止令を発令した。

これに伴い、キリスト教の布教を阻止するために、当時市内に雑居していたポルトガル人を居住させる人工島を作った。これが出島である。

1636年に築造された出島は、1639年の鎖国令等によりポルトガル人が国外追放され、1641年に平戸からオランダ商館が出島に移されるまでの間、一時無人島となったが、オランダ商館が閉鎖されるまでの218年間に渡り、オランダ人が居住していた。

出島は、我が国唯一の貿易港として外国貿易を独占し、中国や西欧の文化の窓口として、我が国の近代化に寄与し、繁栄したのである。

## 08 出島に関する疑問①

### 出島の大きさは？

1636年の建築当初は、約1万5千平方メートルで**東京ドームの約3分の1**であった。**形は扇型**であり、なぜ扇型になったのかよく分かっていないが、「海側のカーブには高い波の影響を少なくする効果があるため扇型を採用した」など、いくつかの説がある。

出島の大きさは、鎖国が終わるまでの間(約220年間)少しずつ変化し、明治時代の中島川の変流工事や周囲の埋め立て等により次第に扇型の形は失われ、現在の大きさは約1万3千平方メートルとなっている。



阿蘭陀屋敷図(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 出島の築造費用は？

出島は、**長崎の有力町人25人の出資**によって作られ、**築造費用は約4億円**と言われている。

出島に住む**オランダ商館員達**は、有力町人に**毎年銀55貫目(約1億円)もの家賃**を支払っていた。

ちなみに、出島の門・堀・橋などは幕府の費用で、建物・付属施設は町人の費用で作られた。

また、橋や堀などの保守管理は、幕府と町人で役割分担がなされていた。

### 出島をめぐるお金の話

#### ●水道代(年間) 36万円

☞ 出島は海中に造られたため真水を手に入れることが困難であった。

#### ●遊女の揚げ代 4万5千円

☞ 出島行きの遊女には現金の揚げ代のほかに「砂糖」でも支払われていた。  
※当時の砂糖は貴重品。

## 08 出島に関する疑問②

### 出島には自由に出入りできた？

出島は、長崎奉行が管理しており、**出島に出入りするために門鑑(通行許可証)を発行する**などして、**厳しく入島を制限**していた。

日本人は、**基本的に長崎奉行、諸大名、奉行所の役人、オランダ通詞**など業務で訪れる人だけが**出入りを許可**され、遊女以外の女性と、高野聖以外の僧、山伏などの日本人は、**入島が禁止**されていた。

また、出島に住むオランダ人も許可なく島外への外出は禁止されていた。



通行許可証(門鑑)

出島乙名門鑑(長崎歴史文化博物館所蔵)

貿易商人などの一般人が出島に入る際は、出島の事務を担当する出島乙名(でじまおとな)に申し出て、「門鑑」と呼ばれる木製の通行許可証を発行してもらい、発行後は探番(さぐりばん)(門番)に「門鑑」を見せる必要があった。

### 出島の生活はストレスフル？

出島への出入りは厳しく監視されていたため、**出島に住むオランダ人**たちは**自由な外出が認められなかった**。さらに貿易に関係ない一般人との接触も制限されていたことから、**ストレスが多い生活**であった。

仕事をする期間もオランダ船が入港して出港するまでの数か月と限定され、暇な時間が多かった。そのため**演奏会、芝居、ビリヤード、バドミントン**などを行って**ストレスを発散**していた。

なお、**ビリヤード、バドミントン**は出島が**日本初の伝来地**として有名である。



演奏会の様子

漢洋長崎居留図巻(長崎歴史文化博物館所蔵)



ビリヤードの様子

唐蘭館絵巻、玉突き図(長崎歴史文化博物館所蔵)

# 08 出島に関する疑問③

## オランダ人は出島で何を食べていた？

1日2回、パンとハムを常食とし、**オランダ船から種や苗で輸入した野菜を島内で育て、収穫して食べていた。**ただし、出島内にある畑だけでは収穫量が足りないため、町役人にお金を払って、島外の畑にジャガイモなどの野菜を作っていた。出島を通して日本に輸入された野菜や果物には、イチゴ、ジャガイモ、キャベツ、セロリ、アスパラガス、トマト、パイナップルなどがある。

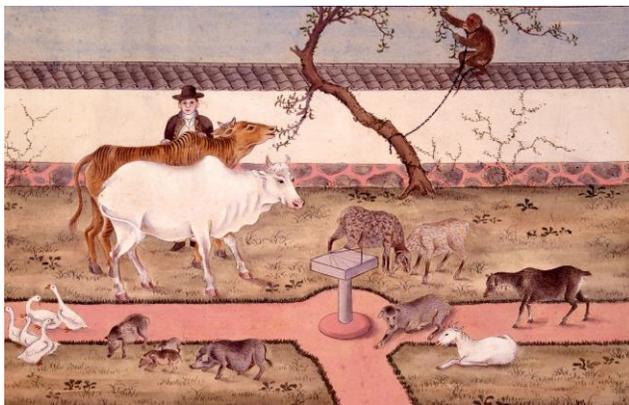
また、出島ではコーヒーも飲まれていた。日本にいつコーヒーが伝えられたかは不明であるが、日本でのコーヒー発祥の地は**出島**だと言われている。

長崎奉行の役人である大田南畝(おおた なんぽ)は、初体験のコーヒーを「**焦げくさくて味はふるに堪えず**」と『けいほ文綴』に綴っており、当時の日本人にとってコーヒーはあまり美味しいものではなかったようである。

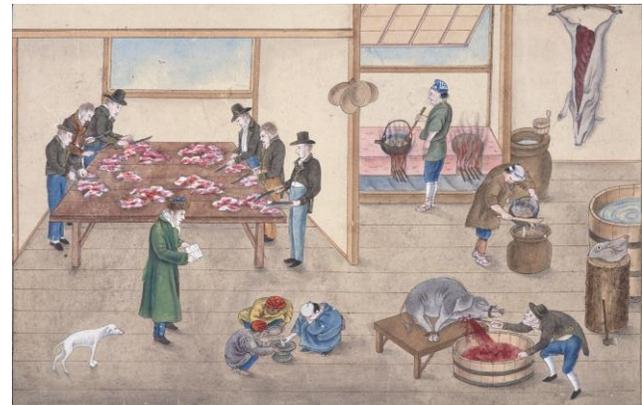


大田南畝肖像画『近世名家肖像』

出島の中には「コンパイヤ」と呼ばれる調理場があり、当時、日本では生きた牛などを調達できなかったため、**インドネシアから船で食用の牛、豚、山羊を輸入し、調理して食べていた。**



唐蘭館絵巻 動物園図(長崎歴史文化博物館所蔵)



唐蘭館絵巻 調理室図(長崎歴史文化博物館所蔵)

# 09 唐船の長崎入港

## オランダ船を遙かに上回る唐船の長崎入港

鎖国時代の長崎貿易といえば、どうしてもオランダとの貿易が頭に浮かび、「出島」は観光地として広く知られている。

しかし、**唐(中国)との貿易は、オランダとの貿易とは比較にならないほど重要であった。**

1641年から1859年までの**入港隻数**は、唐船が5,431隻に対してオランダ船は617隻で、**唐船の9分の1**であった。

更に、1685年から1700年までの「輸入額」及び「輸入品の決済手段である銅の輸出高」についても比較してみると、**オランダ船による輸入額及び銅輸出高は、それぞれ唐船の7分の1、2分の1に過ぎず、唐との貿易はオランダとの貿易とは比較にならないほど重要であったことが分かる。**



唐船入津図(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 【参考文献】

- ・貿易と関税2009.10(日本関税協会)
- ・長崎税関沿革史
- ・近代日支貿易に関する数量的考察(岩生成一)
- ・泉屋叢考第9輯

### ①入港隻数の比較

単位:隻

年	唐船	蘭船
1641年～1684年	1,397	277
1685年～1687年	272	11
1688年～1714年	1,838	109
1715年～1859年	1,924	220
合計	<b>5,431</b>	<b>617</b>

【出典】長崎税関沿革史

### ②輸入額の比較

単位:貫

年	唐船	蘭船
1685年～1687年	36,692	6,161
1688年～1700年	184,525	24,628
合計	<b>221,487</b>	<b>30,789</b>

【出典】岩生成一「近代日支貿易に関する数量的考察」

### ③銅輸出高の比較

単位:千斤

年	唐船	蘭船
1685年～1687年	9,868	5,600
1688年～1700年	57,316	23,006
合計	<b>67,184</b>	<b>28,606</b>

【出典】泉屋叢考第9輯

# 10 唐人屋敷

## 唐人屋敷の建設

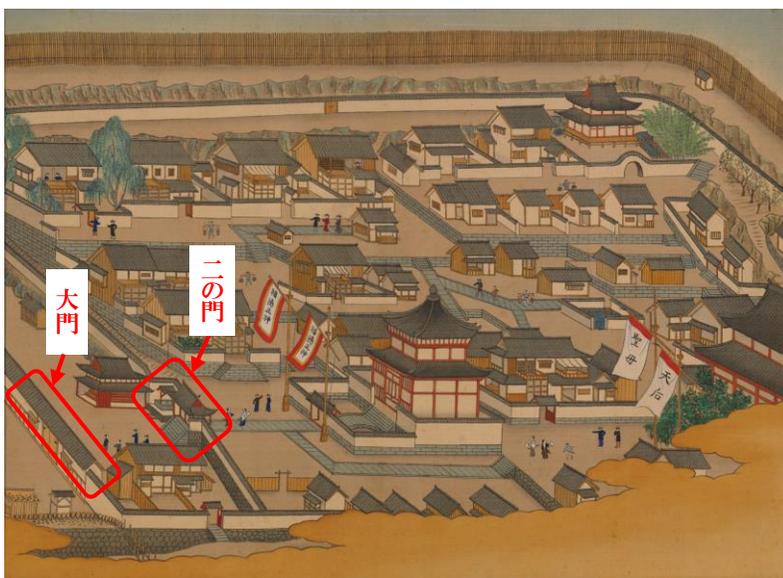
キリスト教信者ではない唐人は、従来、長崎市内に居住していたが、入港する唐船の増加に伴い、密貿易が多発したことから、江戸幕府は、**唐人の居住区を限定**することとした。

1688年、十善寺郷の御楽園に、唐人屋敷の建設を開始し、翌年完成。**出島の約3倍の広さ**があり、**2千人～3千人程度の収容能力**があったが、唐人は、今までの自由な生活から一変、周りを練堀と竹矢来で囲まれた空間で、**厳重な監視のもと暮らすこと**となった。

なお、唐人屋敷は、長崎奉行所の支配下に置かれ、**輸入貨物は長崎奉行が預かり**、唐人は**厳重なチェック**を受けた後、手回り品のみで入館し、帰港の日までここで生活していた。

## 唐人屋敷の内部

唐人屋敷には、第一番目の門「大門」と第二番目の門「二の門」があり、「大門」から「二の門」までの広場までは日本人の商売人も入れたが、「**二の門**」より中に入れたのは**遊女だけ**であった。



唐人屋敷図(長崎歴史文化博物館所蔵)



唐人屋敷の二の門(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 【参考文献】

- ・長崎を知る77のキーワード(講談社)
- ・世界史の中の長崎開港(安野書庫)
- ・トピックで読む長崎の歴史(弦書房)

# 11 新地蔵所

## 新地蔵所の完成

新地蔵所が3年の歳月をかけて、唐船の荷物置き場として完成したのは1702年のことである。

それまでは、長崎市内の町人の土蔵を借りて、取引が開始されるまでの間、荷物を置いていたが、1698年に大火が起こり、唐船の貨物の大半が焼失したことから、長崎奉行は、貨物の安全のために、**西浜町の前面の海に埋立地を造成して、唐貿易専用の倉庫を設置した**のである。



新地蔵跡(中華街中央付近)

## 新地蔵所完成後の貿易手続き

新地蔵所の完成以降、唐船が長崎に入港すると、まず新地の沖合に停泊し、乗組員数、出航地、積荷の種類・数量を調査された後、絵踏みをさせられ、新地蔵所に貨物を陸揚げした。その後、唐人は、手回りの荷物を持って唐人屋敷に入っていた。

なお、**オランダ貿易は人も貨物も出島に収めるが、唐人貿易は人は「唐人屋敷」に、貨物は「新地蔵所」に分かれている**という違いがあった。

このように、新地蔵所は、唐貿易を行う場所としての役割を担ったが、安政の開国(1854年)以降は、倉庫街から中華料理屋が建ち並ぶ中華街へと変身し、今日では観光のメッカとなっている。



長崎港之図(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 【参考文献】

- ・トピックで読む長崎の歴史(弦書房)
- ・世界史の中の長崎開港(安野書庫)

## 12 入港手続き・荷役作業

### 厳重な確認作業

貿易船に対する入港手続きは、以下の手順で行われていた。

1. 奉行所は、貿易船の帆影を認めると、**検使船を派遣**(長崎奉行所の検使役人や通詞(事)等が乗船)。
2. 沖合で国籍判別のため**「旗合せ」**を実施。
3. 船の出航地等の**取調べ**を行い、「乗組員名簿」に基づき**点呼**を実施。
4. 当時の世界情勢を記した「異国風説書」や「積荷目録」等を提出させ、**積荷の検査**を行った後、**入港を許可**。

長崎港内に停泊し、荷役作業を開始する様子。唐船には中国人と検使役人達がひしめき合い、荷揚船への誘導や抜荷の監視を行っている。



唐船入津丸荷役之図(長崎歴史文化博物館所蔵)

#### 「入港手続き」

現在の入港手続きにおいても、乗組員名簿や積荷目録等の提出が義務付けられており、**同様の手続きが既に鎖国時代に確立**していた。

### 荷役作業

船が入港してから2、3日後に、長崎奉行の命令で荷役作業が開始されるが、長崎港は水深が浅く、船を岸壁に横付けできないため、**沖合に停泊して、一旦小船に少量ずつ貨物を積み替えてから陸揚げ**した。



唐蘭館絵巻 荷揚水門図(長崎歴史文化博物館所蔵)

## サバ寿司「ばってら」の語源は？

長崎の料亭「玉川亭」の2代目主人は、自身が作った「サバを酢と昆布で締めた押し寿司」が、**貿易船と港の間を行き来するために使用されていた小船「バツテイラ」(ポルトガル語)に似ていたことから、「ばってら」と名付けた。**



# 13 脇荷取引

## 「本方荷物」と「脇荷物」

出島から輸出入される貿易品には、「本方荷物(もとかたにもつ)」と「脇荷物」の2種類がある。

「本方荷物」は、「オランダ東インド会社」自身が取引を行う荷物のことで、生糸・砂糖・皮革・薬物などを輸入し、金銀銅・樟脳などを輸出した、**いわゆる公式な貿易荷物**のことである。『長崎商館仕訳帳』に記録されているのは、この「本方荷物」のことである。

これに対し、「脇荷物」は、商館長をはじめとする商館員・交替要員、オランダ船乗組員などに個人的に許された貿易品のことである。

脇荷取引は、幕府が対オランダ貿易を制限していく過程で例外規定として生まれ、貿易船の船倉の空いたスペースに詰めて輸送された。

また、脇荷取引の決済は、オランダ人が要求する生活必需品や日本の名産物などと交換する形で、出島商人や**長崎会所(長崎税関の前身と考えられている)**を介して行われた。

なお、1685年、幕府はその総取引高の上限を銀額400貫と定めたが、1737年から上限額が廃止された。



辰紅毛船本方脇荷切本帳(長崎歴史文化博物館所蔵)

## 上陸したオランダ人は数日経つと痩せる! ?

脇荷取引は、上陸したオランダ人にとって小遣いになるものであったことから、**衣服の下に高価な商品を隠すなどして持ち込んで売り捌いたため、「上陸して2、3日経つと痩せてくる」と**言われていた。

# 14 阿蘭陀通詞と唐通事

## 阿蘭陀通詞と唐通事の違いは？

二つの職業とも「通訳」が基本的な仕事であるが、**阿蘭陀通詞は、長崎や平戸から移住した通詞、つまり生粋の日本人である地役人が務めていたの**に対し、**唐通事のほとんどは、来航した中国商人等が日本に移住し、帰化した中国人家系の地役人が務めていた。**

## 上記の違いが生まれた背景

キリスト教の布教が行われないう、商館長の一年交代をはじめ、**オランダ人は、日本での滞在期間が短く制限されたことから、日本語を身につける時間がなかった。**しかし、日本としても**貿易業務を円滑に行う必要があったため、通訳できる人材育成(地役人)を組織的に進めたのである。**

一方、鎖国に入り、長崎港が正式な貿易港と定められると、**来航した中国商人等は市内に家を構え、長崎奉行から永住権を獲得すると、多くは日本人の妻を娶り、帰化したのである。**

幕府が唐通事に作成させた満州語研修資料。6年間で10冊作成された

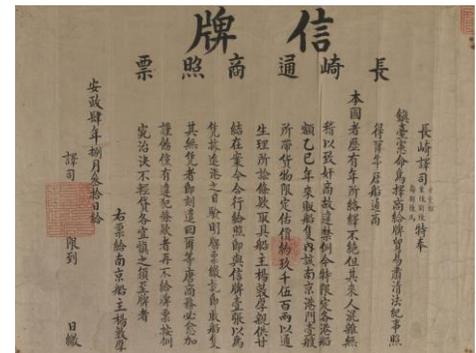
なお、中国人は、明時代から自らの素性を曖昧にするために、「唐人」と名乗ったことから、「中国人=唐人」となり、中国に関わるものには「唐」の名が付いた。こうして通訳も唐通事と命名された。



翻訳満語纂編 嘉永6年/1之上巻(長崎歴史文化博物館所蔵)

## 阿蘭陀通詞と唐通事は、なぜ字が異なるの？

阿蘭陀通詞が通訳や翻訳といった「**詞(ことば)**」を主な仕事としていたのに対し、唐通事は、通訳や翻訳はもちろんのこと、長崎に在住する中国人の管理や貿易許可証である「**信牌**」の発行など、**幅広い「事(こと)**」を仕事としたことから、「つうじ」の「じ」を阿蘭陀通詞は「**詞**」とし、唐通事は「**事**」としたのである。



信牌(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 【参考文献】

- ・長崎市HP(ナガジン)
- ・長崎県謎解き散歩(新人物往来社)
- ・長崎地役人総覧(長崎文献社)

## 15 長崎に「尾曲がり猫」がなぜ多い?

長崎の猫のうち約8割が「尾曲がり猫(途中で曲がったり折れたりした尾の猫)」であり、他県に比べかなり高い割合である(全国平均約4割)。  
いったいなぜ、長崎にはこれほど「尾曲がり猫」が多いのだろうか?

### 「尾曲がり猫」はいつから存在するの?

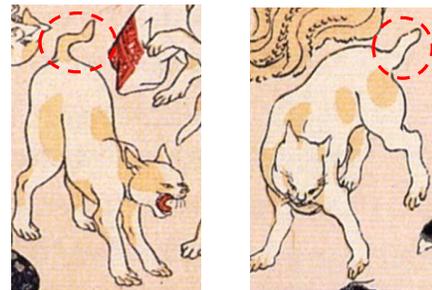
1200年頃に描かれた鳥獣戯画絵巻に登場する猫は、全てしっぽが真っすぐで、日本には元々、しっぽの長い猫しか存在しなかったと言われている。ところが、1850年頃の浮世絵には「尾曲がり猫」が登場し、江戸時代を境目に何らかの理由で「尾曲がり猫」が出現したと言える。

鳥獣人物戯画(1200年頃) ※真っすぐで長い尾



鳥獣人物戯画

浮世絵(1850年頃) ※尾曲がり

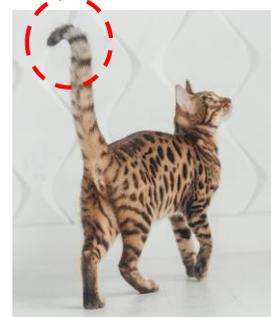


其のまま地口 猫飼好五十三疋『歌川国芳』

### 長崎に「尾曲がり猫」が多い理由

「尾曲がり猫」は、東南アジアのマラッカ海峡に多く見られ、江戸時代、オランダ船はバダビア(現ジャカルタ)から長崎へ来航していた。

当時、猫を船に乗せていれば、鼠害対策とみなされ、保険加入が認められたことから、猫が乗船していることがほとんどで、その「尾曲がり猫」たちが、荷物とともに長崎に上陸したことが、長崎に「尾曲がり猫」が多い理由と言われている。



尾曲がり猫



尾曲がり猫

【参考文献】

- ・長崎を知る77のキーワード(講談社)
- ・長崎「地理・地名・地図」の謎(実業之日本社)
- ・長崎尾曲がりネコ学会

# 16 江戸時代にも関税は存在した？

現在、税関が徴収する税金に「関税」があるが、日本で「関税」という言葉が使われるようになったのは明治時代になってからで、それまでは中国語の「海関税」という言葉が広く使われていた。

それでは、江戸時代の日本に「関税」は存在しなかったのでしょうか？

## 江戸時代の関税「掛り物」

1698年、幕府は、海外との貿易から財政収入を得ることを目的に長崎会所(長崎税関の前身と考えられている)を設置。会所が徴収した税の中に「掛り物」と呼ばれるものがあり、これが江戸時代の「関税」と考えられている。

## 掛り物及び税率について

「掛り物」は、輸入貨物の買手が購入価格に一定の税率を乗じた金額を会所に支払うものである。

1715年の中国・オランダ貿易の税率は、下表のとおりで、両国間でなぜ関税格差があるかは不明である。

輸入貨物	中国貿易	オランダ貿易	備考
人参	70%	35%～65%	
麝香(じゃこう)	70%	35%～65%	香料
龍腦(りゅうのう)	70%	35%～65%	漢方
牛黄(ごおう)	70%	35%～65%	漢方
鹿皮	120%	65%～100%	
牛皮	140%	80%～120%	



漢方



鹿

## フィリピンでは鹿が全滅の危機に陥っていた！？

江戸時代において、鹿皮は足袋や袴などの素材として大きな需要があり、日本があまりにも多く輸入したため、フィリピンでは、濫獲で鹿の絶滅が懸念されていたと言われている。

## 17 江戸時代の輸出入品の推移

### 江戸時代初期から中期の主な輸出入品

- 輸入品 ☞ **生糸・織物**、砂糖、皮革、薬物(参考No.18)、香料、染塗料、鋳物、書物
- ◇ 輸出品 ☞ **金・銀・銅**、樟脳(参考No.19)

□ 輸入品は、圧倒的に**生糸・織物**が多く、金額で言えばこの2品目で**大宗**を占めていた。

◇ 輸出品は、**82%**を銀が、**14%**を銅が占めていた。

☞ なお、厳密には、**銀や銅は「輸出品」ではなく、「輸入品に対する対価」として支払われたものである。**



生糸(繭)

### 江戸時代中期以降の主な輸出入品

- 輸入品 ☞ **砂糖**(参考No.20)、薬物、織物、染塗料、鋳物、動物(参考No.21)
- ◇ 輸出品 ☞ **金・銅**、樟脳、**海産物**、椎茸、醤油、陶磁器・漆器

□ 輸入品は、**生糸が大幅に減少**した一方、継続的に輸入された**砂糖が大宗**を占めるようになった。

☞ 砂糖が継続的に輸入された理由として、**船舶のバラスト(底荷)に最適**であったことが挙げられる。

◇ 輸出品は、**銀の代わりに銅が大宗**を占めるようになったほか、**海産物(俵物)が大幅に増加**した。

☞ 幕府が**1668年に銀の輸出を禁止**したため、銀から銅へ移行した。

☞ **銅の代わりの決済手段**として、田沼意次が**海産物を増産**するよう命じたため、海産物の輸出が増加した。



慶長小判

慶長丁銀



棹銅

(長崎歴史文化博物館所蔵)

#### 【参考文献】

- ・長崎南蛮文化のまちを歩こう(岩波ジュニア新書)
- ・長崎を知る77のキーワード(講談社)
- ・江戸時代の醤油文化(www.eonet.ne.jp)
- ・貿易実務ダイジェスト日本貿易史物語1996.6、2000.4、2000.7(日本関税協会)

## 18 江戸時代に多くのミイラ が輸入されていた!

江戸時代の**珍しい輸入品**として「**ミイラ**」がある。

1673年、オランダ船が約60体のエジプトのミイラを持ち込んで売り払ったと記録に残っており、記録に残っていないものを含めると、相当の数のミイラが輸入されたのは間違いない。

### ミイラが輸入された理由は?

ミイラが輸入された理由は展示目的ではない。なんと**薬物**として輸入され、薬屋や医師が買い取っていたのである。



ミイラ

### どんな病気に効き目がある?

**ミイラ**には腐敗を防ぐために**防腐剤**が塗られていたが、その**主成分**は、最高の健康食品として知られる**プロポリス**である。

プロポリスは、「天然の抗生物質」と呼ばれ、**抗菌作用が強く、滋養強壮に効く**とともに、ピロリ菌を抑えるため、**胃腸炎に効果**があった。

## 日本からもミイラが輸出されていた!

実は日本からもミイラが輸出されていたが、それは人間ではなく、**人魚、河童、鬼、龍**といった妖怪の**ミイラ**であった。

もちろん、妖怪は実在しないため、ミイラは**本物** **そっくりの作り物**で、元々は、見世物小屋に展示するために、妖怪のミイラを作る職人集団が制作したものである。

なお、**医師シーボルト**は、**お土産**として**ミイラ**を**何体も購入**しており、そのミイラは、今でもライデン国立民族博物館に展示されている。

見世物小屋に展示された人魚のミイラ  
上半身は猿、下半身は鯉でできている



人魚のミイラ(国立歴史民俗博物館所蔵)

## 19 クスノキから採れる樟脳 が輸出されていた!

### 樟脳とは?

樟脳は、**神聖な木として崇められているクスノキ※**の幹、根、葉を蒸留・精製して作られる結晶で、日本では主に**防虫剤**として使用されていた。

また、オランダ語では「カンフル」といい、かつての医療現場では**強心剤**としても用いられていた。

江戸時代の樟脳づくりの様子



日本山海名物図会(国文学研究資料館所蔵)

### 「※長崎人にとってのクスノキ」

長崎公園から立山方面に向かう車道には、7本もの**クスノキの大木が道の真ん中に生えたまま舗装**されている。

その場所は元々、**諏訪神社の敷地**で「**岩座**」と呼ばれる**聖域**であり、長崎人に諏訪の神聖なクスノキを切るのはできなかつたのであろう。



長崎公園から立山方面に向かう車道

### 輸出品として経済を支えた樟脳

樟脳は、江戸時代中期以降、**金・銀に次ぐ日本の重要な輸出品**であった。特に**オランダ東インド会社**は**香料**として自国へ運んでいた。

樟脳は薩摩藩が熱心に輸出を行い、やがて長崎(五島)産の樟脳も出島から輸出されるようになった。



樟脳

## 樟脳で財を成した土佐藩

幕末、後藤象二郎率いる長崎土佐商会※は、外国商人に樟脳を売って蒸気船や武器を購入していたという。

※長崎土佐商会:土佐藩の開成館の長崎出張所

## 20 長崎街道は「シュガーロード」?

### 長崎が砂糖の輸入を独占

1641年、平戸のオランダ商館が出島に移ると、**長崎がオランダ貿易の唯一の窓口**となり、**砂糖の輸入を独占**することとなった。

最も輸入量の多かった1759年には2,025,577斤、銀換算で約1,300貫目(約24億円)にも達していた。

### 長崎街道は「シュガーロード」?

長崎では早くから、砂糖をふんだんに使ったカステラをはじめ、金平糖、ビスケットなどの南蛮菓子が盛んに作られ、長崎街道を經由して九州各地、更には大坂や江戸方面に運ばれていった。



長崎街道は、江戸時代に整備された**九州唯一の脇往還**で、長崎市から嬉野市・佐賀市・飯塚市などを経て、九州小倉北区までの約228キロあり、参勤交代や**交易・献上品の運搬道**としても用いられた。

海を渡ってようやく長崎に辿り着いた**砂糖が運搬されるメインロード**であったことから、「シュガーロード」と呼ばれたのである。

長崎街道(シュガーロード)



## 長崎の遠か!

昔「長崎の遠か! (長崎が遠い)」という言葉があった。**料理に甘さが足りない時に砂糖を節約した、つまり砂糖をケチったことをからかう時の言葉**である。このことから分かるように、「長崎=砂糖」、「砂糖=長崎」の時代が確かに存在したのである。

【参考文献】

- ・長崎県謎解き散歩(新人物往来社)
- ・長崎を知る77のキーワード(講談社)

# 21 珍獣の舶来

## 江戸時代にも**カタログ販売**があった！

江戸時代、長崎には海外から珍しい品々が次々と舶来し、中でも今まで見たことも聞いたこともないような**珍獣は、将軍や大名にとって非常に興味深い、超目玉商品**であった。

将軍や大名にとって、珍獣は気になる商品であったが、今まで見たことも聞いたこともないため、欲しいか判断できなかった。

そこで、代々長崎代官を務めていた高木家は、**珍獣が舶来する度に絵図を作成**のうえ将軍や大名に送付し、**将軍や大名は、その絵図を見て欲しいものを選び、取り寄せていた**のである。



象図(長崎歴史文化博物館所蔵)

## 将軍吉宗も夢中になった象

海外から舶来した珍獣の中で**最も話題**となったのが、1728年に**将軍吉宗**が輸入した象である。その象の人(象)生は、以下のとおり。

- 1728年6月 ●オスメス1対の象が長崎に到着(同年9月メス死亡)。
- 1729年3月 ●江戸に向け徒歩で長崎出発。
- 1729年4月 ●京都に到着。**中御門天皇に拝謁**。
- 1729年5月 ●江戸に到着。「**象フィーバー**」到来。**将軍吉宗に拝謁**後、浜御殿(現在の浜離宮)で飼育される。
- 1742年12月 ●21歳で死亡。

## 象が大名並みの地位！？

江戸に向かう途中の京都で、中御門天皇が「どうしても象を見たい」と希望したが、象は穢れた存在であり、**宮中に入ることができなかった**。

そこで、なんとこの**象に従四位※**を叙し、入宮を許可したのである。

※大名でいえば、**城持ち大名に匹敵する地位**

【参考文献】

・禁断の江戸史(扶桑社)

・国立国会図書館 江戸時代の博物詩(www.ndl.go.jp)



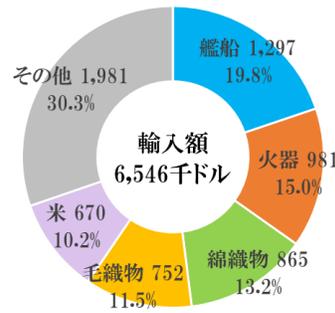
22

## 長崎港における輸入品の推移

1867年

### 【1867年の特徴】

主に幕府及び各藩が輸入(購入)した艦船のほか、武器等の軍需品も見られる。



艦船 三笠

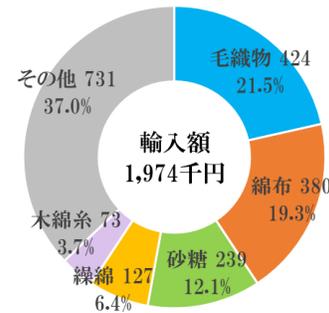


油田基地

1873年

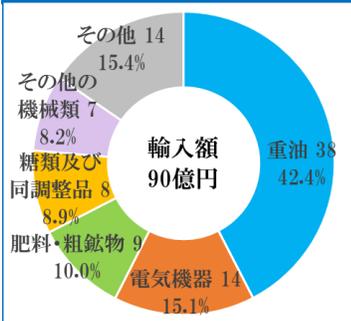
### 【1873年の特徴】

毛織物、綿布をはじめとした衣料完成品と食料品が中心。



### 【1975年の特徴】

農林漁業用の重油が高いシェアを占め、次いで電気機器、肥料・粗鉱物が続く。



石炭

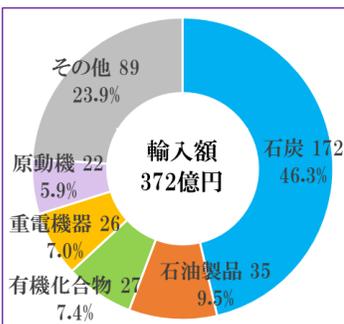
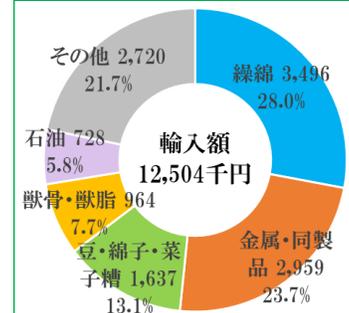
1917年

### 【1917年の特徴】

緑綿、豆・綿子・菜子糟などの一次産品のほか、金属・同製品が中心。



明治天皇(1873年撮影)  
※明治初期は軍服を作るため毛織物が多く輸入されていた



### 【2020年の特徴】

エネルギー関連を中心に、石炭や石油製品などの鉱物性燃料が中心。



綿

2020年



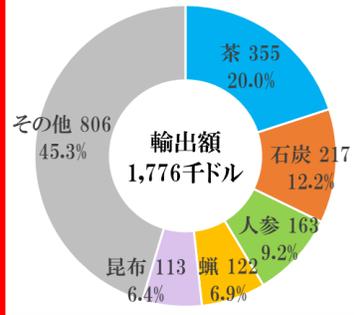
23

## 長崎港における輸出品の推移

1867年

### 【1867年の特徴】

茶や石炭、人参・蠟・昆布などの原料品や一次産品が中心。



緑茶

船舶用原動機



1873年

### 【1873年の特徴】

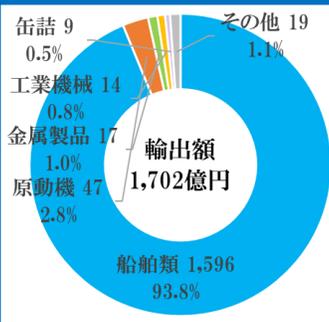
石炭や茶、鰯(するため)・木蠟(もくろう)・煙草などの原料品や一次産品が中心。



石炭

### 【1975年の特徴】

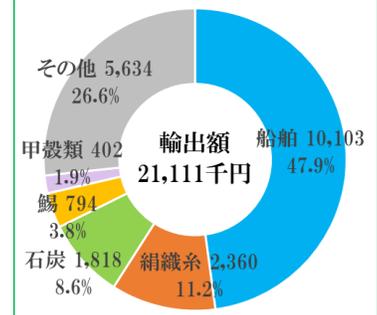
昭和31年以降、船舶類が80～90%の高いシェアを占め、次いで原動機、金属製品が続く。



1917年

### 【1917年の特徴】

船舶、絹織糸のほか、石炭や鰯・甲殻類などの原料品や一次産品が中心。

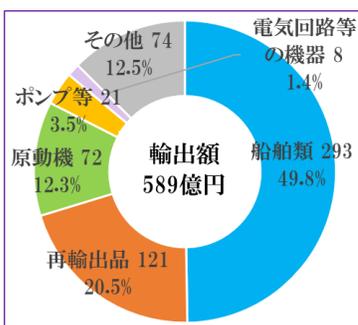


造船所

1975年

### 【2020年の特徴】

造船・プラント関連を中心に、船舶類や原動機など重厚長大型の工業製品が主力。



生糸(繭)

## 24 長崎港の警備体制

### 長崎警備の概要

長崎警備とは、鎖国後、海外との唯一の貿易の窓口であった長崎を警備するため、黒田家(福岡)、鍋島家(佐賀)に幕府が課した軍役(警備)のことを言う。

また、幕府は、両家のほかにも、細川家(熊本)に長崎の御用船を提供するなどして、北部九州に大規模な沿岸警備体制を構築した。

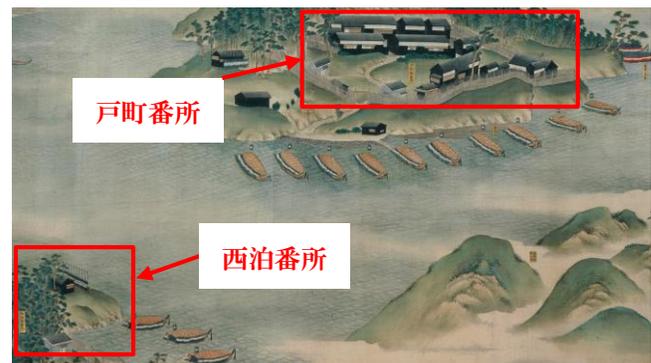
### 遠見番所の設置

外国船の侵入や船舶の不正行為を見張るため、1638年に野母に遠見番所が設置された後、1643年には長崎港口西岸の西泊に、1645年には同港東岸の戸町に番所が設置された。

両番所は、黒田及び鍋島家が1年交替で、常時500名もの番兵が警備に当たったことから、俗に千人番所と呼ばれた。

その後も、次々と番所が設置され、1688年には長崎港外での抜け荷(密貿易)を取り締まるため、小瀬戸に番所が設置された。

戸町番所(右上)、西泊番所(左下)に番船が停泊している



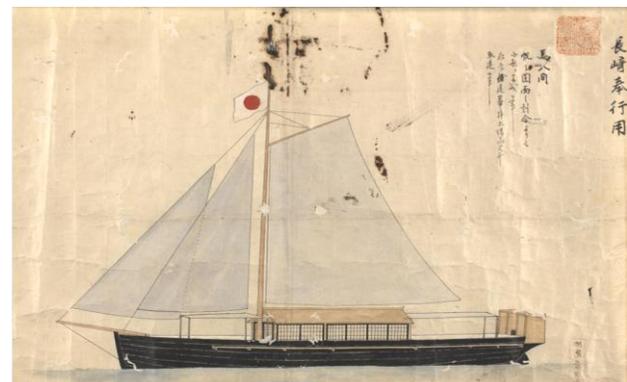
唐館蘭館図絵巻(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 海舶互市新例制定後の対応

1715年、新井白石により「海舶互市新例」が制定され、貿易船の入港数が制限されたことから、西日本の沖合などで、唐船による抜け荷(密貿易)が更に増加した。

そのため、幕府は、西日本近辺の大名家に対して、遠見番所・番船を備え徹底した警備を行うよう命じ、密貿易の取締りを強化したのである。

外国船への入港尋問、積荷確認、密輸取締りに使われていた



長崎奉行用船(長崎歴史文化博物館所蔵)

## 25 犯科帳に記された密貿易の記録

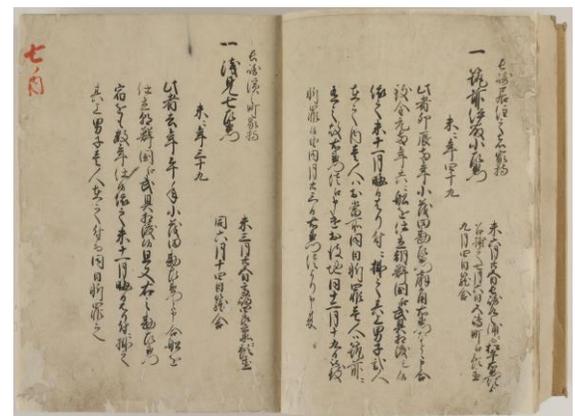
江戸時代、長崎奉行所の犯罪記録が記された「犯科帳」には、多くの「抜け荷(密貿易)」に関する内容が記されている。

### 犯科帳に記された最も多い罪状は「抜け荷」

鎖国時代、長崎は唯一の貿易港であったため、犯科帳には、抜け荷に関する犯罪が多く記載されており、**長崎奉行にとって、抜け荷の取締りは大切な仕事の一つ**だった。

1666年から1867年までの判決記録には8千以上の事件が記されているが、そのうち、**密貿易に関するものがダントツトップ**であり、「**犯科帳＝密貿易史**」ともいえる。

なお、ひと口に抜け荷といっても規模は大小様々であった。



犯科帳(長崎歴史文化博物館所蔵)

### 博多商人「伊藤小左衛門」らの密貿易

犯科帳に記された大規模な密貿易として、「伊藤小左衛門らが朝鮮に武器を密売した事件」がある。本件は、数年来にわたる計画的なものであり、1662年から対馬を拠点に、5年間で7回もの密売を行った。

### 長崎港内外での密貿易

規模は小さいものの、長崎港での取引も記されている。

長崎港停泊中の船は、全ての荷物が陸揚げされるとともに、人は唐人屋敷や出島に隔離されるため、船は「明船(あきふね)」と呼ばれる空っぽの状態となるが、船内には**二重底や隠し棚などが設けられ**、そこに「抜け荷品」が隠されていた。

なお、抜け荷は、役人、番人、遊女などを買収のうえ、「唐人屋敷」、「出島」、「大浦の船の修理場」を密輸取引場所として行われていた。

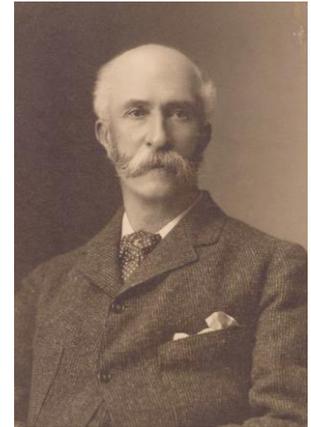
## 26 グラバーは禁を犯す！ ～薩摩・長州との密貿易～

### グラバーの功績

江戸時代の幕末から明治初期にかけ、日本の産業革命推進に貢献した人物の一人に、長崎で活躍したスコットランド人の貿易商**トーマス・ブレイク・グラバー**(以下「グラバー」という。)がいる。

グラバーが持ち込んだ西洋の最新技術により、日本の造船、製鉄、石炭産業分野の近代化が急速に加速した。

なお、長崎では旧グラバー住宅、小菅修船場跡、高島炭坑などの設立・建設にグラバーが関わっている。



グラバー肖像写真  
(長崎歴史文化博物館所蔵)



倉場富三郎氏邸写真 (長崎歴史文化博物館所蔵)

### グラバーは次々と禁を犯す

グラバーは、日本の産業革命推進に大きく貢献した一方、**次々と禁を犯していた。**

グラバーは、流暢な日本語を操り、薩摩、長州などの西南雄藩と**船舶、武器、黒色火薬などの密貿易を行っていた。**

また、江戸幕府討幕派を支援していたグラバーは、密貿易だけでなく、当時の国禁を犯して薩摩・長州両藩の**武士たちの海外渡航にも協力していたのである。**

1863年、長州藩の伊藤博文、井上馨、遠藤謹助(のち造幣局長)、井上勝(のちの鉄道庁長官)、山尾庸三(のちの工部卿)は、藩命でヨーロッパへ密航し留学した。彼らは、明治政府の内閣・外交・工学・造幣・鉄道の父と呼ばれるなど、各方面で活躍した。



伊藤俊介外四氏写真1863年ロンドン於テ  
(長崎歴史文化博物館所蔵)

# 27 開国後の長崎貿易

## 鎖国時代の余韻が残る明治の長崎港

初めて日本独自の関税定率法が制定された明治32年(1899年)における主要3港の外国船入港隻数とトン数を見てみると、この時点では、**入港隻数、トン数ともに長崎港がトップ**であった。

これは、**長崎港には、貿易に関するノウハウの蓄積があったため**と思われ、**まだ出島時代の余韻が十分に残っていた**ことを示している。

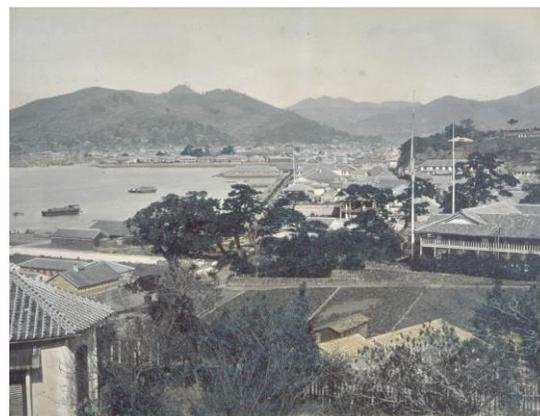
港名	隻数	トン数
長崎港	496隻	913,851
横浜港	177隻	394,773
神戸港	145隻	290,926

【出典】日本帝国年鑑に基づき作成

## 長崎貿易の凋落

**しかしながら**、明治6年から昭和8年に至る60年間の主要3港の**輸入額**を見てみると、**長崎港は6倍の増加にとどまっている**一方、**横浜港は23倍、神戸港にあっては100倍を超える増加**を示している。

つまり、横浜港や神戸港は、この60年間で貿易の大躍進を見せたが、**長崎はこうした貿易の活況から取り残されていた**ことがわかる。



明治時代の長崎港(長崎大学附属図書館所蔵)

年	長崎港	横浜港	神戸港
明治6年(1873年)	1,974	19,743	5,925
明治26年(1893年)	5,414	36,306	41,294
大正2年(1913年)	19,966	285,102	346,609
昭和8年(1933年)	12,659	456,354	641,122
<b>60年後の増加率</b>	<b>6倍</b>	<b>23倍</b>	<b>108倍</b>

【出典】日本帝国年鑑に基づき作成

【参考文献】  
・日本帝国年鑑  
・貿易と関税2009.10(日本関税協会)



## 28 長崎港の主要航路

安政の開国(1854年)直後、イギリスの汽船会社P&Oが長崎に来日し、長崎～上海間に定期航路を開設した。その後も大陸に近い絶好のロケーションを売りに、長崎港には**イギリスの客船をはじめ、多くの定期便が就航した。**

当時の長崎市は、国際観光都市として脚光を浴びており、人口は、横浜市(約42万人)に次ぐ**全国7位の都市(約17万人)**であった。

なお、1937年(昭和12)の主要航路は下表のとおりである。

長崎港の主要航路	寄港地	運航会社	就航隻数	寄港頻度(回/月)
上海航路	神戸～長崎～上海	日本郵船	3隻	約16回
大連航路	大連～長崎～鹿児島	近海郵船	2隻	約6回
鮮満航路	長崎～博多～朝鮮～大連	朝鮮郵船	2隻	約5回
豪州航路	横浜～長崎～メルボルン	日本郵船	3隻	約2回
フィリピン航路	横浜～長崎～ダバオ	大阪商船	3隻	約2回
北米航路	バンクーバー～長崎～マニラ	カナダ太平洋汽船会社	2隻	約2回
カルカッタ航路	横浜～長崎～カルカッタ	大阪商船	1隻	約2回



1931年(昭和6)頃の長崎港駅と日華連絡船待合所



長崎港に接岸する長崎丸(長崎歴史文化博物館所蔵)

【参考文献】

- ・長崎市HP(ナガジン)
- ・文化百選 海外交流編(企画・編集 長崎県)

## 29 上海航路と日華連絡船

長崎港は、1571年(元亀2年)に開港して以降、外国貿易の玄関口として重要な役割を担い、明治以降においても、大陸に近い絶好のロケーションを売りに、イギリスの客船をはじめ、多くの定期運航便が就航していた。

1875年(明治8年)になると、三菱が我が国初の海外定期航路(横浜～上海間:横浜-神戸-下関-長崎-上海)を開設し、1923年(大正12年)には、日本郵船が長崎～上海間に定期航路を開設した。



神戸丸

年	出来事
1923年(大正12年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>☞長崎～上海航路が開設</li> <li>☞日華連絡船として「長崎丸」、「上海丸」が就航(週2便体制)</li> </ul>
1924年(大正13年)	☞航路が神戸まで延長(神戸-長崎-上海)
1930年(昭和5年)	☞長崎駅から出島岸壁に至る臨港線が完成し長崎港駅が開設
1941年(昭和16年)	☞日華連絡船に「神戸丸」が追加(週3便体制)
1942年(昭和17年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>☞「長崎丸」が長崎港外で日本軍の機雷に触れ沈没</li> <li>☞「神戸丸」が揚子江東方海上で貨物船に衝突し沈没</li> </ul>
1943年(昭和18年)	☞「上海丸」が揚子江東方海上で輸送船と衝突し沈没

### 「神戸丸」の沈没により長崎税関職員が殉職

「神戸丸」は、三菱重工業(株)長崎造船所で建造され、昭和16年秋に就航したが、1942年(昭和17年)11月11日午前5時頃、上海東方190マイルの海上において、揚子江を下ってきた「天山丸」と衝突して沈没した。

なお、同船には、**長崎税関の職員**が乗船して勤務しており、沈没により**4名が殉職**した。



昭和19年に長崎税関敷地内に建立された慰霊碑

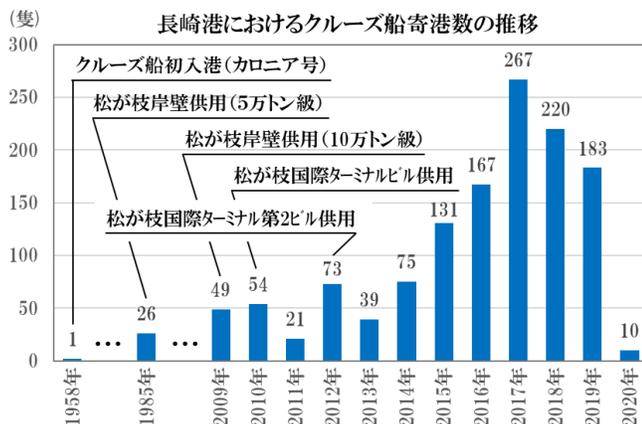
## 30 クルーズ船の寄港増加

### クルーズ船が多数寄港する長崎港

長崎港は、1958年(昭和33年)、カロニア号がクルーズ客船として初入港して以降、多数のクルーズ船が寄港する日本有数の国際観光港である。

近年、東アジアにおけるクルーズ船需要の拡大に伴い、長崎港への寄港が急増し、2014年以降(2020年除く)、全国TOP5に入る寄港数となった。

なお、2020年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、同年2月以降、旅客が乗船したクルーズ船の寄港は停止している。



【出典】CDIT(一般財団法人沿岸技術センター機関誌2018.8)

クルーズ船の寄港回数上位5港

単位:回

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
1位	博多259	博多328	博多326	博多279	那覇260	ペラピスタ マリーナ (広島)53
2位	長崎131	長崎197	長崎267	那覇243	博多229	横浜47
3位	横浜125	那覇193	那覇224	長崎220	横浜188	神戸30
4位	那覇115	横浜127	横浜178	横浜168	長崎183	那覇19
5位	神戸97	神戸104	石垣132	平良143	石垣148	宮島19

【出典】国土交通省報道発表資料を基に作成

### 松が枝岸壁(クルーズ船専用)の整備

1985年(昭和60年)、5万トン級のクルーズ船が接岸できる「松が枝岸壁」の供用が開始された。

その後、クルーズ船の大型化が進み、10万トン級が主流となりつつあったため、10万トン級のクルーズ船が接岸できるよう松が枝岸壁の拡張が行われ、2009年(平成21年)に供用が開始された。

なお、現在、大型船が2隻接岸できるよう松が枝岸壁の2バース化に向けた整備が進められている。



松が枝岸壁に接岸中のクルーズ船

### 松が枝国際ターミナルビルの整備

岸壁の整備と併せて、CIQ(税関、出入国管理、検疫)の受入体制についても拡充が行われ、2010年(平成22年)に松が枝国際ターミナルビル、2012年(平成24年)には同第2ビルの供用が開始され、原則、2時間以内に入国審査が終了できる体制が構築されている。

【参考文献】

・国土交通省HP報道発表資料(www.milt.go.jp)

・CDIT(一般財団法人沿岸技術センター機関誌2018.8)

# 参考文献



NAGASAKI CUSTOMS  
長崎税関



長崎開港450周年  
SINCE 1571

- ・長崎地役人総覧(長崎文献社)
- ・貿易と関税2009.10 出島貿易の歴史を秘める長崎港(日本関税協会)
- ・貿易と関税2009.10 長崎港開港439年の軌跡を辿る(日本関税協会)
- ・長崎事典産業社会編(長崎文献社)
- ・近世中期における長崎貿易体制の抜荷(荒野泰典)
- ・世界の歴史まっぷ(sekainorekisi.com)
- ・長崎遊学(長崎文献社)
- ・長崎市出島HP(nagasaki.dejima.jp)
- ・長崎税関沿革史
- ・近代日支貿易に関する数量的考察(岩生成一)
- ・泉屋叢考第9輯
- ・長崎を知る77のキーワード(講談社)
- ・世界史の中の長崎開港(安野書庫)
- ・トピックで読む長崎の歴史(弦書房)
- ・長崎南蛮文化のまちを歩こう(岩波ジュニア新書)
- ・キッコーマン国際食文化研究センター(www.kikkoman.co.jp)
- ・長崎市HP(ナガジン)
- ・長崎県謎解き散歩(新人物往来社)
- ・長崎「地理・地名・地図」の謎(実業之日本社)
- ・長崎尾曲がりネコ学会
- ・江戸時代の醤油文化(www.eonet.ne.jp)
- ・貿易実務ダイジェスト1996.6 日本貿易史物語(日本関税協会)
- ・貿易実務ダイジェスト2000.4 日本貿易史物語(日本関税協会)
- ・貿易実務ダイジェスト2000.7 日本貿易史物語(日本関税協会)
- ・禁断の江戸史(扶桑社)
- ・国立国会図書館 江戸時代の博物詩(www.ndl.go.jp)
- ・江戸幕府と国防(講談社選書メチエ)
- ・長崎Webマガジン(www.city.nagasaki.lg.jp)
- ・日本帝国年鑑
- ・文化百選 海外交流編(企画・編集 長崎県)
- ・国土交通省HP 報道発表資料(www.milt.go.jp)
- ・CDIT(一般財団法人沿岸技術センター機関誌2018.8)