

朝貢、海難與制度調適： 嘉慶年間的琉球貢船事件^{*}

蔡承豪^{**}

提 要

明清朝貢體制雖具相對穩定且制度化的規範，然其實際運作深受自然與人為因素影響，宗藩雙方往往須隨情勢變化進行協商與調適。嘉慶年間琉球尚灝王請求冊封之事例，即為觀察此一制度彈性的重要案例。嘉慶十一年（1806），琉球使團啓程請封，途中卻遭颶風漂抵臺灣，貢品盡毀，僅頭號船倖存。經臺灣府收容與修繕後，使團於嘉慶十二年（1807）轉赴福州，惟行程已大幅延宕。原擬即刻北上朝覲，最終仍循例延至秋季，成員並因兼顧朝貢貿易而分途行動。其後變故接踵而至。正使楊克敦於北上途中病逝，琉球派遣的接封船又於海壇觸礁沉沒，造成人員與物資重大損失。經多方交涉，琉球獲清廷額外恩給，得以租用民間商船續行，並於嘉慶十三年（1808）陪同清廷冊封使團返國舉行典禮。然而，民間商船歸還過程復生糾紛，相關善後事務延宕至嘉慶十五年（1810）方告結束。

此一歷時數年的歷程，橫跨臺灣、中國、日本與琉球四域，不僅接連遭逢船隻毀損、正使殞命及隨行人員重大傷亡等事故，亦出現藩屬國自行籌措船隻以因應困境之情形。縱觀整體，可見在清廷柔遠政策的制度框架下，宗主國與藩屬國，以及居於第一線的閩省官員、琉球官員與通事，於複雜局勢與連串危機中展開彈性回應與斡旋，亦折射出藩屬國在艱困情境中所展現的協商策略與應變能力，顯示朝貢體制乃在動態互動與協調之下得以持續運作的政治實踐機制。

關鍵詞：冊封體制、海難救助、尚灝、楊克敦、蔡邦錦、閩省、澎湖

* 收稿日期：2025年6月16日；通過刊登日期：2026年3月13日

本文構思與撰寫期間，曾蒙赤嶺守、劉序楓、鄭永昌等先進惠予意見，初稿其後曾於「2025年海洋史國際學術研討會：跨境移動與海洋知識的建構」宣讀，並獲與談人沈玉慧教授提供建議。另承匿名審查人提出諸多精闢修正意見，獲益甚深，謹此一併致謝。

** 國立故宮博物院南院處副研究員兼科長

一、前言

東亞海域自古即為各政體互動交會之重點區域，其空間涵括東北亞、中國東南沿海、南洋群島，構成一個高度依賴海上交通與航運往來之複合體系。除中國大陸、朝鮮半島與中南半島等陸地政權外，琉球、日本、臺灣、菲律賓等海島亦各據一隅，藉由漁撈、貿易、朝貢等形式與鄰近地區互通有無，形成多層次之區域交往網絡。於此地理條件下，海洋遂非僅為自然資源之提供場域，亦成為政治、經濟與文化流動之主要通道。

海上航行具有高度不確定性，即使在制度化程度頗高之朝貢航程中，亦難避免因天候驟變、設備毀損、人為操作不當等所造成的突發海難事故。清朝作為東亞朝貢體系之核心政權，與藩屬間之關係運作，除透過制度設計維繫常態性往來，亦須依時因應變局，以保障朝貢儀制之延續。是故，當災變突生，勢須在維持朝貢秩序與妥善應對實情間，尋求制度之彈性調整與執行之可行性。如何在既有框架下，對應各式不可預測的變數，遂成為宗主國的中央、地方政府，與藩屬國之間需不斷協商、調適的重要課題。

學界對清代朝貢與體制的研究，已有豐碩成果，尤其針對明中葉以降海禁逐漸鬆動後，朝貢與海貿互動日益頻繁的現象，相關探討亦愈加深入。在清代諸多納入朝貢體系的國家與地區中，採兩年一貢的琉球王國，其朝貢次數僅次於朝鮮。然若就經海道進貢的國家而言，琉球的進貢頻率實為最高，總數超過百次。¹琉球作為清代最為頻繁派遣貢使入華之藩屬，其海路交通完全仰賴中國東南沿海航線，航程遠長且多經風險地帶。據估算，自尚氏與中國建立正式朝貢關係以來，琉球使團於航行途中遭遇風災或船難之記錄約計六十五次。屢次災變不僅顯示航運風險之常態化，亦成為朝廷或地方因應危機、調整政策的契機。²

而有關清代琉球船隻海難的相關討論，亦有相當之積累。如吳幅員、徐玉虎、宮田俊彥、渡辺美季、赤嶺守等諸位學者，已對清代琉球漂流事件，有著基

1 各研究者彙整的數字略有差異，但皆超過百次以上。相關討論可參見李雲泉，《朝貢制度史論——中國古代對外關係體系研究》（北京：新華出版社，2004），頁145-146；深澤秋人，〈琉球使節の北京滞在期間：清朝との通交期を中心に〉，《沖繩國際大學総合學術研究紀要》，8卷1期（2004.12），頁71-74。

2 劉序楓，〈琉球船的漂流事件〉，收入朱德蘭主編，《琉球沖繩的光與影——海域亞洲的視野》（臺北：五南，2019），頁8、頁151，表5-1。

礎性的系統整理。劉序楓、湯熙勇與朱德蘭並分別從清代救助外籍船難與中琉官方文書資料切入，指出災變事件與中琉關係運作之密切關聯。另如楊彥杰、趙曉雯、李智君、李超與蔡承豪等，則從撫卹制度、海難處理與政府對漂流民的應對機制切入，深化了地方層次的治理分析。³ 然而，關於朝貢過程中因海難、貢使逝世等發生突變後，相關補救事務如何重新調度與修補、各級官署如何動員資源以保障朝貢儀典得以維持，乃至於災後制度之具體應變調整等，固然已有相關事件統計彙整，但尚屬學術探討中較少觸及之項目，實可從代表性的個案切入，進行深入分析。

嘉慶九年（1804），第二尚氏王朝的尚灝王（1787-1834；1804-1834 在位）即位。爲此，琉球於嘉慶十一年（1806）遣貢船赴福建，展開呈請冊封相關事宜，其後所引發的一連串事件，堪爲觀察中琉關係與朝貢體系運作之重要個案。當年朝貢途中，貢船遭遇颶風，兩艘船隻漂流至臺灣近海，其中貳號船觸礁，貢品全數損毀，所幸使節人員多數獲救。雖朝貢事宜仍依制繼續推展，然過程波折不斷。使團於隔年抵達福州後，爲配合清廷時程，滯留當地逾半年；啓程北上途中，正使又不幸病故，致使使節團面臨指揮中斷的困境。嘉慶十二年（1807）啓

3 吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件（上）〉，《東方雜誌》，13卷9期（1980.3），頁58-69；吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件（下）〉，《東方雜誌》，13卷10期（1980.4），頁71-75；徐玉虎，〈清乾隆朝琉球難夷風漂至臺灣案件之輯釋〉，《臺北文獻》，直61/62期（1983.3），頁55-99；宮田俊彥，〈琉球人飄風難民に対する清朝の扱い〉，收入同氏著，《琉球・清国交易史：二集〈歷代寶案〉の研究》（東京：第一書店，1984），頁163-200；湯熙勇，〈清代臺灣的外籍船難與救助〉，收入同氏編，《中國海洋發展史論文集（第七輯）》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999），頁547-583；赤嶺守，〈清代的琉球漂流民送還體制について：乾隆二十五年（1802）琉球貢船の漂着事例を中心に〉，《東洋史研究》，58卷3期（1999.12），頁502-527；渡辺美季，〈清代中国における漂着民の処置と琉球（1）〉，《南島史學》，54號（1999.11），頁1-48；朱德蘭，〈從《歷代寶案》與《清代中琉關係檔案》看乾隆時期（1736-1795）中琉之間的海難事件〉，《人文及社會科學集刊》，11卷2期（1999.6），頁203-231；楊彥杰，〈清代臺灣撫恤琉球遭風難民的案例分析〉，收入中琉文化經濟協會編，《第七屆中琉歷史關係國際學術會議中琉歷史關係論文集》（臺北：中琉文化經濟協會，1999），頁649-669；渡辺美季，〈清代中国における漂着民の処置と琉球（2）〉，《南島史學》，55號（2000.9），頁36-109；趙曉雯，〈清代臺灣海上遭風事件研究〉（福州：福建師範大學碩士論文，2014）；劉序楓，〈嘉慶七年（1802）琉球貢船的臺灣遭難事件——以琉球使者楊文鳳的見聞記錄爲中心〉，收入朱德蘭、劉序楓、廖肇亨編，《萬國津梁——東亞海域史中的琉球》（臺北：中琉文化經濟協會，2015），頁115-144；李智君，〈無遠弗屆與生番地界：清代臺灣外國漂流民的政府救助與外洋國土理念的轉變〉，《海交史研究》，2017年2期，頁38-67；蔡承豪，〈海難救助與地方掌握——嘉慶15年臺灣東海岸的琉球船難事件〉，《臺灣風物》，71卷4期（2021.12），頁75-108；劉序楓，〈邂逅異域：清代臺灣沿海的外國船難事件——以琉球、日本、朝鮮難民的處理事例爲中心〉，收入徐斌、陳碩炫主編，《守禮之邦：中琉關係與亞洲文明——第16屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》（香港：中國評論學術出版社，2024），頁251-283。

航的接封船亦在途中失事，造成重大傷亡，採辦冊封典禮所需物品受阻，甚至得另需租用民船。直至嘉慶十三年（1808），清廷派遣冊封使成功抵達琉球，順利舉行冊封典禮。但其後又因租用民船賠償爭議，導致整體事務歷經多重波折，直至嘉慶十五年（1810）方告落幕。

一場看似循例的冊封朝貢行動，卻在實際執行過程中演化爲一連串橫跨海陸、牽涉多地、層層交錯的危機處理與制度測試。除涉及地域廣闊（圖1），期間中央與地方諸多機構之協調運作、制度層面的臨時調整與人事因應等層面，反映清代中後期朝貢體制與海域治理交錯互動之複雜性，誠爲一值得深入探討之指標性案例。雖過往關於琉球貢船海難之研究，不乏述及此事件者，惟目前僅見系数兼治運用蔡氏家譜所載資料，對此事件的部分過程有詳細解說。⁴然對於整體過程，現有研究仍缺乏一全面性的彙整與論述。

爲此，本文以此一特定事件爲分析切入點，將之視爲漫長互動歷程中的一個動態節點加以考察，藉以觀察朝貢制度於災變情境下雙方互動的實際運作，以及其修補與因應機制，並呈現此一時期中琉往來過程中，相關制度規範之延續、增補與實際運作之間的互動關係。

二、明清時期的中琉朝貢秩序與貿易運作

自十四世紀以降，琉球與明清王朝建立起具持續性的朝貢與冊封互動，成爲東亞「朝貢體系」運作下的重要節點。此一制度化的往來，不僅體現宗藩秩序在區域政治中的實踐，亦使中琉在經貿與知識交流等層面建立起長期的互動。

明洪武五年（1372），當時明太祖朱元璋（1328-1398；1368-1398在位）爲建構其海洋政策及建構官方控制下的朝貢貿易系統，特命使臣楊載前往琉球進行招諭。琉球國中山王察度（1321-1395；1350-1395在位）隨即遣使入明，奉表稱臣，並進貢物品，由此開啓兩國之間的朝貢關係。這一關係在明永樂二年（1404）進一步制度化，明朝開始派遣冊封使正式冊封琉球國王，首位被冊封的是中山王察度之子武寧（1356-1406）。此後，凡琉球國王更替，均需遣使請求冊封，

4 系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，《歷代寶案研究》，8号（1997.3），頁57-92。

逐漸形成一套規範的冊封制度。琉球方面藉此獲得宗主國對王位合法性的承認，並以此強化內部統治的正當性。⁵

冊封儀禮成爲琉球與明清官方往來中最具象徵意義的活動，自明永樂二年至清同治五年（1866），明清兩朝共計派出 23 次冊封使團（明代 15 次、共 27 名冊封使；清代 8 次、共 16 名冊封使），歷時超過四個世紀。即使面對中國內部政權更迭、日本薩摩藩入侵與區域局勢變動，這套冊封體制始終維持運作，顯示出其中制度穩定性與琉球對華關係的長期依賴。與此同時，琉球方面亦持續派遣各類使節往來於中國，包括貢使團、謝恩使與祝賀團等，這些往返活動形成了長期而穩定的朝貢——冊封互動網絡，使琉球在東亞海洋交通與外交體系中保持活躍地位。

而琉球與明清政府的朝貢體制及其他互動模式，亦深刻地鑲嵌於東亞海域發展的脈絡之中。受惠於明朝的海洋政策，在明朝施行海禁時期，琉球因扮演提供東亞海洋情報，及與倭人之間的緩衝角色等，因而得以藉由朝貢體系前往中國並進行貿易，故琉球便成爲明帝國最頻繁進行朝貢活動的藩屬之一。也使本具有地理優勢與海上貿易技術的琉球王國，得以在東亞與東南亞之間穿梭往來，扮演中介貿易國的重要角色，並因而獲得貿易利潤。十六世紀以前，琉球經常自暹羅（今泰國）、爪哇、馬六甲等地進口香料、蘇木、胡椒等熱帶特產，再以「朝貢品」名義向明廷進貢，並從中獲取高額回賜。這種朝貢轉口貿易（tribute-transshipment trade），反映出琉球靈活運用朝貢機制，在海禁背景下取得貿易利潤的策略。⁶

藉由這種朝貢往來，除鞏固王室的統治地位，也藉此獲得貿易之利益，透過朝貢之途攜帶大量本地及轉運的海外貨品入貢，並獲得中國的回賜，形成名實並重的朝貢貿易體系。另亦得以如同其他幾個重要藩屬國，派遣留學生前往國子監學習（圖 2）。

1609 年，日本薩摩藩以軍事行動入侵琉球王國，使琉球失去原有的政治獨立性並淪爲該藩的附庸，琉球的內政與對外行動遭受限制。此一事件改變了琉球原

5 相關討論可參見曹永和，〈試論明太祖的海洋交通政策〉，收入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）》（臺北：中央研究院三民主義研究所，1984），頁 41-70。

6 詳細討論可參見中島樂章，《琉球王国の南海貿易——「万国津梁」の二〇〇年》（東京：吉川弘文館，2025）。

先與明朝之間長期維持的朝貢秩序，使琉球在國際體系中的定位變得更加複雜。其後，琉球雖然仍向中國朝貢並接受冊封，但在實際政治與外交上必須隱匿其受薩摩支配之事，以維持與中國的宗藩關係和持續進貢貿易。這種「隱蔽政策」是多方協調的產物，涉及薩摩藩、江戶幕府、琉球王國以及當時明朝與後來清朝的外交考量，各方皆從中尋求利益平衡與衝突迴避。於是，在明清政權交替及東亞國際情勢劇變的背景下，琉球表面上得以納入清朝的朝貢制度接受冊封，並以僅次於朝鮮的頻率向中國遣使朝貢。薩摩藩透過控制琉球一方面強化了自身在德川幕府體制內的政治地位，另一方面也借助琉球作為中日貿易的中介來源，獲取中國商品並輸入日本市場，以增進其經濟利益。⁷

琉球重新獲得了中國大陸政權的承認與冊封，又在實際上亦接受薩摩藩的管控，這種「中日兩屬」的特殊地位，使其得以進行外交權衡與貿易調節。東亞海洋貿易雖一度因日本「鎖國」政策及清廷為對抗鄭成功勢力而展開遷界與海禁措施等因素，各地交易往來一度衰退。但琉球仍得以其奉使入貢之合法身分，得按例在華採辦絲織、瓷器、藥材與銅錢等諸般物料，並以朝貢之名義定額且免稅攜回，使其得以轉運日本，形成其特有的再分配體系。而隨著十八世紀江戶幕府為抑制貴金屬外流及因應財政匱乏而推行「貨幣改鑄」政策，薩摩藩遂調整其貿易策略，轉以海產乾貨作為主要的價值支付與交換手段。此一轉型遂促成以「俵物」（涵括乾鮑、海參、魚翅等）及昆布為核心之貿易體系，並藉由琉球朝貢體系之既有通道輸往中國。復又委託琉球方面代為採辦特定所需物資，甚或附託其駐華人員探詢相關情勢，以遂行其於區域貿易與情報蒐集之整體布局。⁸

後隨著康熙二十二年（1683），清朝擊敗在臺的鄭氏政權，解除沿海的重大威脅後，於康熙二十三年（1684）正式開海，除准許海外貿易，並陸續設置各海關

7 關於薩琉間的隱蔽政策與經濟互相依存之研究眾多，相關綜合性介紹可列舉者如紙屋敦之，《東アジアのなかの琉球と薩摩藩》（東京：校倉書房，2013），頁 267-290；沈玉慧，〈近世薩摩與琉球的對外隱蔽策略——以十七至十九世紀薩摩船的漂流事例為中心〉，《臺灣師大歷史學報》，72 期（2024.12），頁 155-162。

8 相關研究可列舉者如下：沈玉慧，〈琉球情報傳遞角色之形成及建立——以明清時期中日間的往來交涉為中心〉，收入辛德蘭主編，《第十屆中琉歷史關係學術會議論文集》（臺北：中琉文化經濟協會，2007），頁 159-197；西里喜行，〈明清交替期中琉日關係再考：琉球国王の冊封問題を中心に〉，《國際沖繩研究》，創刊號（2010.3），頁 21-34；豐見山和行，《琉球王国の外交と王權》（東京：吉川弘文館，2018）；上原兼善，《近世琉球貿易史の研究》（東京：岩田書院，2016），頁 129-172。

作為管理對外貿易和徵收關稅的機構，使東亞的海上貿易環境再度趨向穩定。即便華人可前往日本長崎貿易，但琉球仍持續維持朝貢貿易不輟。這看似由朝貢禮儀所框限的互動形式，實則在背後承載薩摩藩之利益需求。薩摩藩一方面藉琉球使船之名義將物產輸入清境，另一方面亦資遣琉球代為採購指定物資，甚至託付其人員觀察在華情勢，進而將相關訊息上報幕府，從而使清琉間的朝貢體制成爲其嵌入東亞區域貿易網絡與掌握區域動態的隱性渠道，並呈現明清兩代朝貢秩序與東亞跨國貿易體系之間相互交織、彼此影響所形成的複雜歷史情勢。⁹

此種以朝貢航路爲依託的貿易模式，遂成琉球對外貿易之重要渠道之一。其時固定數量的琉球貢船循例定期自國中啓航，遵朝貢路線赴福州入港後，陸續進呈方物，並依照清廷規制寓於福州琉球館。貿易部分由福建官府統籌安置，獲核准的地方商人得依例供應琉球所需物資並開展貿易活動，官方並於船隊返國前對所帶物資及交易進行查核，且依例免徵關稅。

但海上往來，實潛藏著高度的不確定性與風險，導致海難事件的發生頻率隨之攀升。且中國幅員遼闊，海岸線漫長，時有船舶遭遇海難後漂抵沿岸，甚或造成人員傷亡。此種情勢促使清廷針對海難救助政策進行持續性的調整與發展，並陸續確立了相關的救護、遣返以及行政核銷等機制。鑑於此，清廷自康熙年間，便逐步著手建立並完善一系列的海難救助制度。迨至乾隆初年，此類制度已漸趨完備，爲地方政府執行海難救助提供了明確的準則與憑據，使其得以更爲積極地展開救援行動。值得注意的是，這些救助措施的受惠對象不僅涵蓋了貢船與橫洋商船，亦擴及至一般的捕撈漁船及通行小船，體現了清廷對於海上生命財產安全的重視與普遍性關懷。¹⁰

這套體系也運用於清朝與琉球的朝貢體系之間。儘管中琉兩國間的朝貢往返極爲頻繁，累積有長久的渡海經驗，然實際海上航行仍受制於多重變因，琉球王國即便已建立起一套具儀式與實務功能的進貢流程，包括貢船建造、使節選任、隨行譯官安排、貢品準備與返程計畫等。但船行於海，仍難脫自然氣候的制約，如

9 相關討論可參見岩井茂樹著，廖怡錚譯，《朝貢、海禁、互市：近世東亞五百年的跨國貿易真相》（臺北：八旗文化，2022）。

10 劉序楓，〈清代檔案與環東亞海域的海難事件研究——兼論海難民遣返網絡的形成〉，《故宮學術季刊》，23卷3期（2006春），頁96-98；朱德蘭，〈從《歷代寶案》與《清代中琉關係檔案》看乾隆時期（1736-1795）中琉之間的海難事件〉，頁216-219。

颶風季節一至，海上形勢瞬息萬變，琉球使團往往不得不在出入港口久候風信，延緩啓航。若在航程途中遭遇急風暴雨，則更有覆沒使舶、使臣喪亡之虞，不僅使朝貢任務無法如期完成，也使清廷在維繫藩屬禮儀時面臨程序受阻的窘境。加以東南沿海海盜雖屢遭緝捕，仍時有餘燼，不乏琉球使船、冊封使船或民間伴航船舶遭到襲擾之案例，使朝貢航程本身即成爲一種高度風險活動。¹¹

清代藩屬體系中，琉球國的納貢路徑與其他國家存在本質差異。相較於朝鮮、安南等藩屬國主要經由陸路進京，琉球國是少數專採海運往來清朝的納貢實體。其貢期頻率在海路諸國中位居首位，整體當中也僅次於朝鮮。鑒於這種特殊的海洋依賴性與高頻度，清廷自康熙朝起便著手構建一套與納貢機制相配合的海上救助與安全保障體系，旨在爲琉球使團的往返航程提供系統性保護。這套風險治理機制涵蓋多重維度，亦確立了地方官府在使團入境、停泊、修補及物資補給期間的權責劃分。

故當琉球使團因遭遇風災、疫病或船難導致人員傷亡時，清廷即依撫恤、醫療與優給之定例予以協助，同時，地方官員被賦予量情權宜的裁量權限，允許地方官員可先行實施救濟、代爲安置、提供舟材及修繕船體等應急處置，事後再行題報補核。這種制度設計上的內置彈性，確保地方能夠依據實際情況優先迅速地進行處置，從而達成「毋延禮務」的目標。即使在陸路轉運過程中發生人員傷亡或健康問題，福建地方官員亦可根據既有典章與慣行提供醫療、補給與交通協助，必要時得向中央請示援例從寬，以避免延誤冊封禮典的儀節時程。¹²

在制度規律與現實風險之間，爲維繫雙邊關係中的「禮節性連續」，琉球方面必須在朝貢儀節的完整性與實務操作的彈性之間尋求平衡；同時，中方也需展現制度的包容與調節能力。作爲第一線的福建地方官員，經常需因應現場突發狀況，妥善安置人員、處理損毀與善後，並據實奏報；而清廷則在接收地方回報後，從制度原則、國朝體面與政策彈性出發，做出最終裁示與因應。這使得冊封

11 眞榮平房昭，〈清代中國における海賊問題と琉球——海域史研究の一視點〉，《東洋史研究》，63卷3號（2004.12），頁456-490；趙沂芬，〈清代出使琉球的護航水師〉，《故宮文物月刊》，415期（2017.10），頁88-99。

12 俞玉儲，〈再論清代中國和琉球的貿易——兼論中琉互救飄風難船的活動〉，《歷史檔案》，1995年1期，頁98-109；楊彥杰，〈清代臺灣撫恤琉球遭風難民的案例分析〉，頁656-657；豊見山和行，〈冠船貿易からみた琉球王国末期の対清外交〉，《日本東洋文化論集》，6期（2007.11），頁137-180。

與朝貢這類看似一成不變的儀式性行動，展現出一種能夠不斷調整、因時制宜的浮動面貌，並持續積累。故中琉雙方在制度與現實間的應對與協商，成為理解前近代國際關係中秩序與變動如何交織的重要視角（圖3）。

三、波折的貢船：嘉慶十一年請封船隊事故

海上風雲變幻莫測，突如其來的颶風狂浪，常使遠航的舟楫偏離航道，甚或面臨傾覆觸礁的危難。當載有特殊任務的船隻因天候因素意外漂流而來時，不僅考驗著當地官府的應變能力，也牽動了朝貢制度的運行。

（一）突如其來的漂流貢船

嘉慶十一年十月十三日，一艘陌生的外籍船隻突然出現在臺灣南部鳳山縣枋寮外海，狀況不明。當地人察覺後引導其靠岸，隨即確定該船為琉球的頭號貢船。經查問得知，此船在遭遇風災後，歷經多日漂流，於十月十三日來到枋寮一帶。所幸歷經風浪後，船體尚稱完整，人員也大體平安。

嘉慶八年（1803），琉球國尚成王（1800-1803；1802-1803在位）逝世，隔年，尚灝王繼位（圖4）。故按照慣例，琉球除向清朝遣使並請求冊封，並在嘉慶十一年仍照例派出兩艘貢船前往中國朝貢，並請封襲爵，以取得清朝正式的冊封。¹³然而，此兩艘貢船於航行途中遭遇海難，不幸漂抵臺灣近海；其中，抵達枋寮外海的頭號貢船，即為此行兩艘遇難貢船之一。

時任鳳山縣知縣者為江西崇仁出身的陳起鯤（生卒年不詳），年約五十，仕途歷練豐富，曾任嘉義與鳳山等地縣令與代理北路理番同知兼鹿港海防，深諳臺灣地方民情，亦在平定地方盜賊、海寇蔡牽（1761-1809）等事件中有功。¹⁴這並非陳起鯤首次接觸琉球難民，在嘉慶八年，他即曾協助過一批來自琉球馬齒山的難民，雖未能最終促其返鄉，但也因此積累了處理涉外事務的經驗。¹⁵

13 蔡鐸，《歷代寶案》（臺北：國立臺灣大學，1972），冊8，頁4824-4825。

14（清）周璽，《彰化縣志》，收入《臺灣文獻叢刊·第156種》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962），頁74；臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄丙集》，收入《臺灣文獻叢刊·第176種》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963），頁50；臺灣銀行經濟研究室編，《清仁宗實錄選輯》，收入《臺灣文獻叢刊·第187種》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963），頁83。

15 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4699-4704。

面對此一突發之涉外事故，該員迅速呈報上級，並於十月二十日妥善安排，護送琉球官船前往臺灣府。頭號船隨後於十一月十五日抵達安平鎮，官吏陸續安置船上人員，除提供纜繩與修補物資，並供應柴米等必需品，同時允許使團成員登岸暫歇。經詢問得知，此次兩艘貢船共載有約二百名官員與隨行人員，包括正使耳目官楊克敦（?-1802）、副使正議大夫梁邦弼（鼎）（生卒年不詳），¹⁶ 以及都通事梁躬（1744-1819）等人。船隊於十月九日自琉球姑米山啓程。然而，翌日，即十月十日，兩船在廣袤洋面遭遇強烈颶風，自此失散，頭號船並漂至枋寮外海。¹⁷

而在頭號船後續處置的期間，貳號船的消息亦傳到臺灣府。與頭號船相較，貳號貢船的命運則不如人願。根據來自澎湖的報告，該船於十月十四日漂至澎湖群島北側的吉貝嶼外海，顯然兩艘船都是被颶風吹得偏移航道往南。但貳號貢船因桅舵損壞，未能順利靠岸或下錨暫歇，最後因風浪驅使撞上海礁，導致船體損毀，貢品與行李盡數沉入海底，無法挽回。此次損失頗為慘重，所載貢物包括硫磺一千三百觔、紅銅一千五百觔、白剛錫五百觔，此外亦有作為貿易用途的土產物品與購物用銀兩，亦無一倖存。幸運的是，船上官伴八十一名，加上跟伴馮玉田一名，共計八十二名，雖在落海後隨浪漂流，多數人在漂浮板的協助下仍得以支撐，最終被附近漁民救起，全員生還，可謂死裡逃生。這些人員經澎湖地方先行撫卹後，也護送至臺灣府。¹⁸ 若查閱沖繩當地久米村系各家的家譜，尚可從人員的生平敘述，判斷特定人員當時所乘坐的是頭號船或貳號船。

雖然中琉朝貢航線並不直接經過臺灣，但船隻一旦在航行途中遇難，受季風與洋流影響，仍可能漂抵臺灣沿海甚至登陸。此類突發狀況使得地方官府需臨機應變，除依過往救助慣例逐層報知福建高層，並進行人道安置、船隻修繕或遣返安排；若人數眾多，尚需商請武職系統協助護送至廈門，再轉送福州處理。特別是涉及朝貢船時，因關係朝貢體系，處理尤需審慎，顯示此類事件在地方治理中

16 臺大版《歷代寶案》中，嘉慶年間相關記錄分別出現「梁邦弼」與「梁邦鼎」；另久米村陳氏家譜載有「嘉慶六年辛酉……隨國使接歸船都通事梁邦鼎……」，其中「鼎」字旁註有「弼力」。臺大版《歷代寶案》（出版品）抄錄的「梁邦弼（鼎）」，實為「弼+鼎」的變體字形，更貼近原始書寫形式。然而，《清實錄》中對嘉慶六年都通事及嘉慶十一年副使的記錄皆為「梁邦弼」，久米村蔡氏家譜亦有同名記載。基於此，本文以下統稱其為梁邦弼。特此感謝審查人指正與提示。

17 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》（北京：九州出版社，2009），冊 113，頁 435-437。

18 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，冊 113，頁 438-439。

不僅具有高度政治敏感性，也增加行政負荷。¹⁹ 儘管臺灣並非朝貢航線的主要節點，但歷次的經歷仍使臺灣官員在面對跨境事務時逐步建立起應對流程，展現其在東亞海域互動中的邊陲角色與實質參與。

如嘉慶七年（1802），琉球國進貢船隊中的貳號船，在前往清朝途中遭遇強烈風暴，於農曆十一月十二日不幸漂至臺灣大武崙外海，觸礁沉沒。船上所載貢品、貨物及行李全數滅失，八十名官員與水手雖皆落海，所幸悉數獲救。臺灣地方官員接獲通報後，立即展開救援，緊急供應口糧、衣物，並調撥船隻，派專員護送獲救琉球船員前往廈門。隨後旱路官送，於隔年二月八日抵達省城。獲救船員，清廷後續按名給予口糧、加賞羊、酒等物。²⁰

而短短五年後，琉球貢船又再度因風災而漂至臺灣。此次的船難，亦經臺灣道、知府、知縣共同安排，迅速贈給糧食、衣物、布疋等物品，並安頓驛館讓其稍事休息。不過這次所面臨到的，是頭號與貳號貢船皆在臺灣近海遭難，且貳號船是完全擊碎沉沒。故整體要安排的人員達到 198 名，就人員規模來看，可謂是清代臺灣救護琉球難民事件中數目最多的一次。

相關消息經過臺灣府的通報後，閩浙總督阿林保（?-1810）、福建巡撫張師誠（1762-1830）陸續接獲報告，並逐步下達指令。因福建出身的海盜蔡牽及朱瀆（1749-1808）擾亂閩浙臺，被奉派為欽差大臣、正在臺灣坐鎮的福州將軍賽冲阿（?-1828），亦會同福建陸路提督許文謨（?-1824），在接見過貢使團一行後，將此事於十一月二十五日上奏朝廷。報告中指出，因他身處臺灣，已先指示臺灣道清華（1751-1811），將送到失水官伴人妥善安頓，並親自與他們會面，加賞猪羊、鹽酒等項，正副使二員另給綢二疋，綾四端，通事以下及官伴人等則分別給與綢綾花布。²¹ 當時在貢使團內、曾擔任存留通事、在船通事的蔡肇業（1756-1827）於

19 詳細的海難救助機制介紹，可參見劉序楓，〈清代中國對外國遭風難民的救助及遣返制度——以朝鮮、琉球、日本難民為例〉，收入琉球中國關係國際學術會議編，《第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集》（那霸：琉球中國關係國際學術會議，2001），頁 1-37；劉序楓，〈清代環中國海域的海難事件研究——以清日兩國間對外國難民的救助及遣返制度為中心 1644-1861〉，收入朱德蘭主編，《中國海洋發展史論文集（第八輯）》（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，2002），頁 173-238。

20 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》（北京：中華書局，1993），頁 343-344。詳細的過程可參見劉序楓，〈嘉慶七年（1802）琉球貢船的臺灣遭難事件——以琉球使者楊文鳳的見聞記錄為中心〉，頁 115-144。

21 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，冊 113，頁 438-439。

家譜內亦紀錄了獲得賞品的項目：「時有欽差賽大人在于伊地，蒙該大人恩愛賞賜緞子一疋、綾子二疋，至跟伴等，亦賞棉布各一疋。」²²

考量頭號船雖然仍可以航行，然風帆已經受損，故賽沖阿指示臺灣當局連帶需修繕船隻。由於需維護戰船，府城設有軍工廠修葺保整，此時正派上用場。²³而後續的處理，賽沖阿在與時任臺灣鎮總兵愛新泰（?-1807）商議後，他計畫由臺灣鎮、道共同派遣文武官員及兵勇，護送仍完好之頭號船北上，並調集六艘兵船隨行，以增其航行之安全。為進一步確保船隻平穩航行，又額外聘雇兩名熟悉沿海海道的舵工登船協助操舵，務求航程平穩，避免途中發生疏失或再次發生意外。²⁴

而嘉慶皇帝（1760-1820；1796-1820 在位）在接獲相關奏報後，於翌年正月四日作出諭示，由阿林保通知琉球國王，說明此次貢使在海上遭遇風災，乃天災所致，並非因為使節怠忽所造成，故不必補送貢物，且不需責難貢使。此外，因貢使隨行所攜帶的銀兩及行李均已落水損失，另指示人在臺灣賽沖阿先發放慰問賞銀，阿林保則於貢使進入內地時，再視情況酌情加以獎賞。至於此次貢使從閩地（即福州）出發，途中行程可略為放緩，安排於四月底前抵達京城。此前永保等奏報南掌國的貢使於去年十月啓程，²⁵也已諭令於本年四月二十日後抵京。若行程如預定所安排，屆時兩國使團可於五月間一同設宴接待。²⁶

閩省在接獲朝廷關於琉球頭號貢船動向的諭令後，隨即通令沿海各地文武官員與水師兵勇，加強巡邏戒備，密切留意該船航向福建的情形。²⁷在臺灣府停留期間，雖高層大員業已同意協助修繕，但頭號船大通事梁淵（1745-1819）指出，依據舵工等人的詳細陳述，船上的碇索有兩條已損壞，三組索具亦損壞，帆布的索、筋索、大小風帆的桁樑等皆無法正常使用，航行至廈門恐有風險。因此，隨

22 〈蔡氏家譜（上原家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》（那霸：那霸市企画部市史編集室，1980），頁345。

23（清）謝金鑾、鄭兼才合纂，《續修臺灣縣志》，收入《臺灣文獻叢刊·第140種》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962），頁254-255。

24 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，冊113，頁439-441。

25 南掌國即龍坡邦王國（老撾語：ໄທປາກເບີນ，1707-1949），係原南掌國分裂後之北境繼承政權，統治核心區域涵蓋湄公河上游北寮諸勳。

26 滿洲帝國國務院，《大清仁宗睿皇帝實錄》（北京：中華書局，1986），卷之一百七十三，頁259-1。

27 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·三編》（北京：中華書局，1996），頁347-348。

行人員商議後，向正副使稟報，由其撰寫正式文書，與總官一同前往臺灣府陳情，請求修繕協助。但在衙門時，似受到衙門差役的為難藉口索銀，因而需另送贈禮方獲同意。²⁸

在頭號船於臺灣府完成修繕後，尚須等待適合航行的風向，亦需進行必要之整備。故在等待三個多月後，當船體修復工作告一段落，臺灣方面便著手安排貢使等人續往福建，恢復原定的朝貢進程。依據先前的規劃，官方添雇熟練舵工貳名幫駕，由淡水廳新莊縣丞魏堯年（生卒年不詳）、署臺灣水師中營守備陳一凱（生卒年不詳）等熟悉臺灣情勢的文武官員，帶領弁員兵役。頭號貢船隨同領航與同行的哨船與商船，於二月一日開船，三日抵達澎湖候風，後在十三日再行放洋，至二月十五日，頭號船與包括貢使楊克敦、梁躬等在內約二百名官伴被順利護送至廈門，確保了使團能繼續進京履行朝貢之職。²⁹

而閩地地方官員接手後，由護理興泉永道王紹蘭（生卒年不詳），廈防同知房永清（生卒年不詳）等，分別負責將頭號船的貨物由陸路運送至省城，安置於館驛，頭號貢船則由清廷另派兵船沿水路護送至省城。從陸路及水路的兩起人員，陸續在二月三十日、三月八日抵達省城福州。閩省陸續將貢使團人員安插館驛，並抄明符文、執照，將官伴、水梢的人數，現存貢物等，逐一造具清冊，譯訊通報。總計人員頭號船為一一九名，貳號船則有八十一名。³⁰

關於貢使團的損失，由於在嘉慶七年在臺灣大武崙外洋的貳號貢船失事事件後，嘉慶皇帝於隔年特諭，在原有賞銀一千兩，並協助雇用商船助其回國的規定上，再加倍賞給。³¹ 此次的事件，自也適用。³² 因此，張師誠指示布政使，貳號船沉失貢物及船貨，比照前述於嘉慶八年獲皇帝批准的指示，對梁躬等八十一名官伴同樣加倍賞給口糧、布匹、棉花、茶葉等，並賞銀一千兩作為租雇商船回國費用。頭號船官伴則按常例給予撫恤，但毋庸加倍；另閩省尚建議貳號船官伴可先行雇船回國。

28 〈梁氏家譜（古謝家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》，頁817。

29 〈蔡氏家譜（上原家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》，頁344-345。

30 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4857。

31 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4676。

32 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4857-4858。

雖貢使團一行陸續獲得安置，但因遲遲未見預期返航的船隻，琉球方面遂諮詢福建省官方，請其代為查訪船隻與人員下落。³³ 面對請求，福建官方遂於同年六月八日照會琉球王國，詳細說明船隻意外沉沒的始末。清廷此舉不僅是知會琉球方事件原委，更重要的是明確表達了「毋庸再將沉失貢物補行呈進，亦毋庸將該貢使等加以咎責」的態度，旨在體恤琉球因沉船意外所蒙受的損失，並減輕其再次籌備貢物與遣使的財政與人事負擔，以彰顯清廷對琉球王國的懷柔政策與藩屬體系下的一貫恩恤。³⁴

(二) 雙路分途：赴京朝覲與離閩另圖

在福州琉球館暫棲期間，依據律例，正副使每員日給廩銀貳錢，其餘隨行人員則每日給米參升、蔬薪銀伍分壹釐；至於跟伴與水梢，每名日給米壹升、鹽菜銀壹分。此乃官給之常例，務求保障使節與隨行人員基本生活所需。且鑑於一行人於途中遭遇海難，舟楫與行李多有損失，故特加恩賜，每人另賞藍布肆匹、棉花肆斤，並給灰麵、生煙、茶葉各壹斤，豬羊肉、酒各肆斤。³⁵

在接受閩省高層的補償賞賜後，雖琉球貢使團原被安排於四月底前抵達京城，以與安南貢使團一同在京設宴款待。³⁶ 但因採辦貨品需時，加上業已錯過往例於年底抵達北京，參加新年年班朝覲以及呈報奏請冊封事宜之時節。故閩省遂奏請仍依照往例：

遵查琉球國間歲壹貢，其貢使人等向例於玖、拾月間由閩起程，拾貳月中抵京，隨同慶賀預宴；今奉旨飭令緩程行走，於肆月底到京，計算程途未能趕到，若過小滿以後，則天氣較熱，該貢使、官伴人數眾多，長途溽暑，恐外夷不耐勞頓，應請仍照向例，於秋末冬初再行委員護送啓行。³⁷

畢竟長途跋涉，對於遠行人員的健康實是一大挑戰，當從臺灣轉抵廈門時，即有一名水梢鄔普城病故。³⁸ 此建議後於三月二日獲批同意，讓貢使團的行程而隨之

33 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4877。

34 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4851-4852。

35 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4857。

36 即阮朝越南（1802-1945）。

37 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4855。

38 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·續編》（北京：中華書局，1994），頁1089。

變動。³⁹

琉球進貢使節原依行程與職司分為三組：上京入覲的「進京組」、停留福州並於翌年隨進貢船返國的「摘回組」，以及暫駐福州處理日常庶務的「存留組」。依照慣例，進京組在完成朝覲與返程後，應與摘回組一同啓航歸國。然而，當時可供調度的船隻僅餘一艘，難以一次載運全體，且載運的貨物也會受限。故使團部分成員的返國勢將延宕至嘉慶十三年，且連帶影響背後運交貨品給薩摩藩的進度，對琉球王國而言實是甚深的壓力。

為降低此種交通受限所造成的衝擊並維持朝貢秩序的正常運作，此次來華的使團仍沿用既定分組方式：以正、副使為核心的進京團繼續北上履行朝貢典禮；其餘預定先行離閩者，則與暫駐福州的琉球人員辦理交接、從事貿易、採購物資等事務，同時密切關注頭號船的整備情況，以評估是否具備安全返航的條件。透過此種調整，使節能在有限船隻下兼顧典禮、行政與商務，並讓整體運作在困境中仍保持相對穩定。

固然其間琉球方面曾建議由部分人員先行搭乘頭號船返國，且此項請求亦獲得准許；然當該船抵達廈門後，舵工檢點方發現尚有碇索與肚索各一條亟須更換，致使船舶無法立即啓航，必須留港修繕。由此，原先規畫的先遣返國遂難以實行。且雖已向地方官呈請更換所需船索及七十餘人的口糧，卻仍需以送禮方式方能獲得現地的衙役協助辦理，顯見實務運作的困難，且連帶延宕修復時程。⁴⁰待經第一線通事交涉後，物資終獲准發放，舵工隨即著手修繕；一切就緒後，頭號船駛至亭頭怡山院一帶已是六月三日，並於五日抵達官田墩停泊。隨後，經由海防廳與福州城守營副將會同，於六月七日登船查驗人員與貨物等項目，梁淵等七十三名成員方得以安置於館驛。⁴¹從頭號船在臺灣枋寮外海被巡認之日算起，已歷時近八個月。期間事務屢有牽延，可見朝廷「懷柔遠人」之大政雖宏，但地方官員的實際接待，往往非盡心盡力，故甚賴通事往來折衝、甚至給予小惠，方使地方官員與胥役循朝貢禮例予以援助。

而在等待期間，閩省同意先抵達福州的人員，可以將帶來的王府銀兩，用於

39 蔡鐸，《歷代實案》，冊8，頁4855-4856。

40 〈梁氏家譜（古謝家）〉，頁817。

41 蔡鐸，《歷代實案》，冊8，頁4866-4867。

先行採買，俟頭號船到日，接續兌買。⁴²而可能考量既然部分人員須進京朝貢，且採買的貨物亦須乘著風時出航運送，加上頭號船無法立即用於航行的消息應已傳至福州。故閩省與琉球使團雙方協調後，為避免人員久滯內地，加以頭號船尚未抵達福州，且將來尚需運送上京完成任務的朝貢團員返回琉球，故留於福州的人員實可另外雇用船隻回國。

此一建議經上呈後獲准，並由福州防守同知負責具體執行。因此，福防同知遂遴選吳捷裕號商船一艘，並依制度由通事與琉球團員共同查驗船舶狀況。該船經勘驗認為結構堅固、裝備齊全，並添置篷索、槓棧等海上必備器具後，足堪遠涉大洋，俾供琉球方自行操駕返國。關於撫卹補貼，則參酌嘉慶八年王成教案之處理規制，將皇恩賞卹銀一千兩折算為番銀一千元，充作雇船租金撥予船方，並要求船隻日後應駛回原籍以歸還船戶。資金流轉方面，由琉球方先行代付，其餘款則由其視實際需求，斟酌發放予難民作為撫卹之用。⁴³

至六月初，即便頭號船已經駛抵閩江口，但若要等待停泊、查驗、補給等事務逐一完成，時間勢必又需後延。故六月六日，貳號船官伴等人已登上吳捷裕號整備歸國事宜，並造具隨行花名冊與所攜貨物清單，以供日後查核與憑據。此船並隨帶先前因漂風而來的翁世煌一同離開。六月十一日，閩省批准返航安排，並允許梁躬所請，讓貳號船官伴將原屬頭號船官伴所置辦之貨物併裝於本次船艙，作為壓艙之用，藉此穩定船體、利於航行，而稅銀計九百四十八兩四錢七分，則予以免徵。⁴⁴

六月十七日，吳捷裕號準備啓航。⁴⁵二十五日，船從五虎門（閩江口）開船後，駛到半洋，一度遭逢風汛不順的情況。待順利出航後，根據原二號貢船通事梁世躬的家譜紀錄指出，該船於七月十四日直抵九州南端之山川港（今鹿兒島縣指宿市），並於同月十八日進入薩摩藩藩廳所在地覽府（今鹿兒島市）。⁴⁶由於海象

42 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4867。

43 蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4859-4860。

44 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·三編》，頁349-350；（清）福州將軍兼管閩海關印務賽沖阿奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏報琉球國進貢頭號船隻開行出口日期並免徵稅銀數目〉，嘉慶十三年六月六日。

45 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》，頁372-373。

46 〈梁氏家譜（國吉家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》，頁807。

莫測，琉球回航之進貢、接貢或護送船隻，漂流至薩摩藩領內的情況時有發生。根據深澤秋人的統計，自康熙三十年（1691）至同治十三年（1874）的百餘年間，此類回程漂流至薩摩領的案例共計三十件、達三十七艘次之多。⁴⁷ 然儘管此次吳捷裕號表面上係因風向不順而漂流至九州，然細究其動向，該船於漂流後船體狀況似乎依然良好，不僅能自行航往鹿兒島（覽府），隨後更於九月二十四日自山川港啓航，經十月三日出海後，於十月九日返抵琉球復命。⁴⁸ 亦不排除此舉係為加速貨品解送，俾利向薩摩藩履行供貨義務。畢竟該藩長期透過對琉球王國的實質支配，進而達成間接獲取中國物資後於日本國內轉販，以舒緩該藩債務之問題。⁴⁹ 然該航路曠日持久且往返折衝，對船體結構之損耗不言而喻。吳捷裕號或因受此累積性疲勞所累，致使日後回航福建時，難以維持正常之適航強度，最終觸發了後續事故。

在正副使團停留於福州期間，嘉慶皇帝於嘉慶十二年七月，頒令前往琉球冊封國王的人選，由命翰林院編修齊鯤（1776-1820）與工科給事中費錫章（1753-1817）分別擔任正副使，準備於隔年前往琉球，冊封尙灝為王，同時追封尙成為琉球中山王。⁵⁰

而貢使團歷經近半年的等待，隨時序進入秋天，於嘉慶十二年九月十日正式自閩起程，途中由布政使景敏（1764-1813）遴委的福州府理事同知、隸屬正白旗的那紱（生卒年不詳）陪同護送進京，預計十二月中旬可以抵達京師。⁵¹ 而可能相關事務也隨著貢使準備北上而告一段落，故此時有部分人員另要準備返回琉球，並已獲得閩省同意。但因風向未順，冬令不利駕航，琉球官員另請調回原船、暫留越冬，俟春風轉順再行開駕。地方官認此合情合理，遂批准其將船隻返港，並令將所攜貨物移入館驛暫貯，自回館之日起，照例發給口糧與鹽菜，以資周濟。

47 深澤秋人，《近世琉球中国交流史の研究》（宜野灣：榕樹書林，2014），頁 312-314。

48 〈梁氏家譜（國吉家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第 1 卷 6（家譜資料二）》，頁 807。

49 詳細討論可參見上原兼善，《鎖国と藩貿易——薩摩藩の琉球密貿易》（東京：八重岳書房，1981），頁 11-139；沈玉慧，〈近世薩摩與琉球的對外隱蔽策略——以十七至十九世紀薩摩船的漂流事例為中心〉，頁 152-154。

50 臺灣銀行經濟研究室編，《清史稿臺灣資料集輯》，收入《臺灣文獻叢刊·第 243 種》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1968），頁 980。

51（清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏報護送琉球國使臣進京事〉，嘉慶十二年九月十二日。

若來年可附接封使團隨行返國，更為妥當。⁵²

而北上的使團，行至浙江境內時，卻遽生變故。正使楊克敦於途中感染傷寒，雖經多方醫治，終究藥石罔效，十月十七日不幸於錢塘縣（今杭州市錢塘區）病故。鑑於北上行程不容中止，副使梁邦弼等人通報後，遂呈請就近安葬楊克敦，並暫留其隨從楊克謙（生卒年不詳）等六人於浙江守護靈柩，待冊封事畢返程時再行攜帶棺木歸國。而浙江巡撫清安泰（1760-1809）獲得通報後，即指示杭州府知府廣善（生卒年不詳）與錢塘縣知縣黃友教（生卒年不詳）處理後續事宜。⁵³ 清廷聞訊後，除同意就地暫葬之安排，並依循舊例，除賞賜緞疋外，另加賞銀三百兩，責成副使梁邦弼於返程途經浙江時，自藩庫支取，轉交楊克敦家屬收領，以示慰恤。⁵⁴

後續的相關任務，便轉由梁邦弼負責率領。他曾多次參與朝貢任務，乾隆五十一年（1786），他以直庫身份參與朝貢，負責管理貢品及貿易物資。及至嘉慶六年（1801），梁邦弼升任為都通事，成為當時對外翻譯與外交溝通的人員。至嘉慶十一年，他更晉升為正議大夫，可謂相當有經驗。⁵⁵

朝貢團後續行程尚稱順利，內務府也針對正使逝世而帶來的人數變動進行調整。⁵⁶ 十二月二十一日，副使梁邦弼於神武門外瞻覲。奉旨扈聖駕，隨看太液池冰上之諸藝，並獲賞賜克食、餛飩、羊肉。⁵⁷ 而後續報知請求冊封琉球新王等事務，並參加完各式年班宴會後，貢使團便於嘉慶十三年南下，以準備返國事宜。而途中除了要攜回楊克敦靈柩事宜，此外，梁邦弼並另提出前往張家灣祭拜其父親梁允治（?-1760）的要求。

梁邦弼家族出身琉球久米村，為王國歷來承擔朝貢任務的重要家族之一。

52（清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏為捐賞琉球船隻遭風沉失該國王世孫銀兩以廣皇仁等籌辦事恭摺具奏〉，嘉慶十二年十二月一日。

53《內閣大庫檔案》，〈禮部為琉球國使臣在途病故事〉，嘉慶十二年十一月。

54（清）護理浙江巡撫印務布政使崇祿奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏報琉球使臣回國過浙情形〉，嘉慶十三年三月二十五日。

55 蔡鐸，《歷代寶案》，冊6，頁3711-3712；蔡鐸，《歷代寶案》，冊8，頁4478-4479、4823-4824。

56 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·三編》，頁353-355。

57 滿洲帝國國務院，《大清仁宗睿皇帝實錄》，卷之一百九十，頁512-2；蔡鐸、蔡溫、鄭秉哲等著，《中山世譜》，收入伊波普猷、東恩納寬惇、橫山重編，《琉球史料叢書·第四》（東京：井上書房，1962，據名取書店昭和十六年〔1941〕刊行複製），頁198-199。

乾隆二十三年（1758），清廷批准琉球方面本次官生入學之請求，依例錄取四人。翌年，包括梁允治在內的四名官生赴北京國子監就學，清廷並供給官費、津貼、衣被、食糧及學用器具等。然而，至乾隆二十五年（1760）四月二十日，梁允治罹患傷寒，雖經撥醫調治，病情未見起色，終於當日丑時逝世，享年三十四歲。病故後，清廷依循先前官生蔡宏訓之舊例，將梁允治與其一同安葬於北京張家灣的琉球國人墓地。並頒賜白銀三百兩，其中一百兩作為官修營葬之用，其餘二百兩則交寄琉球，以賜其家屬。⁵⁸ 此次梁邦弼以副通事身分隨團來京，遂向清廷請求前往張家灣祭拜其父墳塋，後獲准允，並由內務府予以安排。⁵⁹

在北京的行程結束後，使團於嘉慶十三年二月一日動身，路過浙江時，便須領楊克敦的靈柩及撫卹銀兩。三月十八日，貢使團抵達浙江省城。護理浙江巡撫印務的布政使崇祿（?-1821），即安排將楊克敦之柩櫬，連同自藩庫支取之楊克敦家屬恩賞銀三百兩，一併交付梁邦弼查收攜帶。停留未久，至二十二日，貢使團在通判署湖州府同知的王鳳生（1776-1834）陪同下，再度動身，發往福建。⁶⁰

四月二十八日返回閩省後，由於以齊鯤、費錫章為首的冊封使即將出航前往琉球，故或許是在閩省的授意下，以「現在跟隨天使回國，舉行冊封大典，義取吉祥，且查歷屆該國使臣在途病故俱無帶柩回國」等原由，梁邦弼等人改提出希冀改將楊克敦的靈柩就地安葬於福建。而閩省查歷屆琉球使臣在途病故者，俱無帶柩回國之例，乾隆五十三年（1788）琉球副使阮廷寶（?-1788）在山東地方病故，也是就地安葬。故在梁邦弼等人的見證下，閩省將棺木擇地埋葬，並立石標識，貢使團也留下四人處理祭儀事宜。⁶¹ 清廷另頒布諭令，針對楊克敦於赴京途中病故一事，特諭「賜卹如例」，頒發棺價銀二十兩，此款由地方官撥付並核銷；同時，遣派官員致祭一次，祭文則由內閣負責撰擬。⁶²

58 蔡鐸，《歷代寶案》，冊5，頁2916-2917、2947、2975-2976；丁麗、賴正維，〈張家灣琉球國官生墓探析〉，《莆田學院學報》，2021年6期，頁54-55。

59 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·三編》，頁358；蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5682-5683。

60（清）護理浙江巡撫印務布政使崇祿奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏報琉球使臣回國過浙情形〉，嘉慶十三年三月二十五日。

61（清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈為琉球進貢正使在浙病故請准就閩埋葬事附片〉，嘉慶十三年五月三日。

62《內閣大庫檔案》，〈禮部為琉球國正使楊克敦病故請卹事〉，嘉慶十三年十二月。

由梁邦弼所率之進貢使團，在妥善處理請封事宜及正使病逝等突發情況後，計劃與清朝冊封使團共同返琉。回由於當初來時遭遇船難，僅剩餘頭號船，然因部分隨行人員已於前一年先行租賃吳捷裕商船離開，故尚足以應對。然而，就在進貢使團北上期間，另一起涉及接封船之重大海難事故突發，成爲中琉雙方須立即面對並協調處理的重要課題。

四、嘉慶十二年接封船隊的遭難與後續折衝

儘管前述請封使團的相關人員已於嘉慶十三年四月順利返抵福建，並展開後續準備，看似情勢已漸趨穩定。然而，琉球方後續卻又出現新的意外，讓本應只是例行處置的事件，逐漸成爲一場冗長的行政考驗，也進一步揭示出體制運作與政策彈性上的種種侷限。

（一）厄運再臨：海壇船難

在清代冊封使出發前夕，琉球王國通常會於前一年派遣接封船隊，以迎接並陪同冊封使團前往琉球。這一安排旨在確保冊封使團的航行安全，並促進雙方的溝通與協調，以完成冊封儀式；琉球方亦可藉此進行貿易。這種制度化的安排顯示了清朝與琉球王國在冊封過程中的高度協調與制度化特徵。

嘉慶十二年，琉球國正議大夫蔡邦錦（1750-1814）奉王命領隊，率領一百五人航渡福建，肩負迎接冊封使及接送先前進貢歸國人員的重任。蔡邦錦歷練豐富，多次擔任朝貢相關職務。而他還曾以樂師身份被派往日本，擔任尚溫王（1784-1802；1795-1802 在位）即位的謝恩使團之一員。⁶³ 而與清朝的朝貢當中，嘉慶五年（1800）時，他出任都通事，參與朝貢活動；嘉慶九年則以報喪使正議大夫之職，搭乘貳號船前往清廷，通報尚成王薨逝之訊，任務完成後順利返國。⁶⁴ 然而，相較於先前數次的從容往返，嘉慶十二年的此行卻變故連連，隨之引發一連串錯綜複雜的後續局勢。

63 〈琉客談記〉，《琉球・沖繩關係貴重資料デジタルアーカイブ》<https://shimuchi.lib.u-ryukyu.ac.jp/collection/sakamaki/hw54033>（檢索日期：2025年6月12日）

64 蔡鐸、蔡溫、鄭秉哲等著，《中山世譜》，收入伊波普猷、東恩納寬惇、橫山重編，《琉球史料叢書・第四》，頁196。

嘉慶十二年琉球所派出的船隻為接貢船，至此時期，依規定琉方僅需派遣一艘。⁶⁵ 而此行人員包括蔡邦錦、都通事阮文光及其他隨行人員，於九月二十五日乘著季風自琉球國馬齒山啓航。然而船隻在十月三日便於海上遭遇風暴，船篷損壞，漂流至閩江口以南的海壇（平潭）觀音澳口。署平潭同知于天澤（生卒年不詳）與觀音澳汛營員聞訊後，協助將船隻拖入澳內修理。由於船隻仍可航行，地方官員後並派遣一名舵工協助引導。⁶⁶

根據蔡邦錦的說法，由於急於向蘇州地區訂製冊封大典所需的蟒袍等物件，鑒於行程緊迫，且陸路距離相對可行，因此請求先行從陸路行走。⁶⁷ 閩省遂安排蔡邦錦等十二名官員及隨從，並攜帶二十餘件箱匣，於十月十一日由陸路先行赴省。該行隊伍於十月十六日抵達福建省城，並被安置於館驛妥善接待。⁶⁸ 惟此前由楊克敦率領之北上朝覲團，已於一個月前離閩赴京。雙方雖無法碰面，然藉由留守人員與當地官員之轉述，蔡邦錦一行仍可獲知前一年貢團之相關動態與事宜。

而餘留在觀音澳口的人員與船隻，在十月十七日，由於總管舵工因見有西南順風，未等候迎護兵船，即自行駛出澳口，似乎是想盡快完成任務。⁶⁹ 結果船隻先是在海上再次遭遇強風，不得不在十月十九日暫泊於立嶼（今屬中國福州市長樂市）外洋。雖已更接近福州港，然至十月二十五日四更時分，船隻不堪吹拂，反而往南漂至平潭島北方的鐘門洋面，後不幸撞礁舟破。此次船難造成嚴重人員傷亡，計有六十三人罹難，其中包括都通事阮文光等官員三名、伴梢六十名，以及隨行內地舵工楊發一人，僅有三十人倖免於難。事後，平潭地方官府協助撈救倖存人員，並將之連同打撈所得箱匣五十九件一併護送至福州，安置於館驛妥善照料。

65 關於琉球國派遣船隻的數量與類型，詳細資料可參閱《中國と琉球 人の移動を探る：明清時代を中心としたデータの構築と研究》內第三單元〈明清時代渡唐人員表および清代接貢船・護送船等派遣日程表について〉對相關事件進行了系統性彙整。嘉慶十二年的情況，即可參見赤嶺守、朱德蘭、謝必震編，《中國と琉球 人の移動を探る：明清時代を中心としたデータの構築と研究》（東京：彩流社，2013），頁 252-253。

66 蔡鐸，《歷代寶案》，冊 9，頁 4934-4935。

67 系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁 65。

68 （清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏為捐賞琉球船隻遭風沉失該國王世孫銀兩以廣皇仁等籌辦事恭摺具奏〉，嘉慶十二年十二月一日。

69 當時時序已經逐漸進入冬季，風向係以北風為主。而觀音澳口位在海壇島的南端，故可能舵工急於順著少有的西南風先行出港，再圖轉行北上所致。

此次船難不僅造成人員重大傷亡，且船舶全毀、財貨幾乎全軍覆沒，無論人力、物資或外交任務皆遭重挫，其損耗之鉅，實難以彌補，並使此行任務陷入重重危機。

(二) 究責懲處與安葬處置

發生如此重大意外，嘉慶皇帝得知後，速即嚴令要追究官員責任。在水師系統的部分，事故前夕，偏移航道的接封船正在海壇重新等待發船。由於閩浙總督阿林保正在浙江督辦查緝洋匪事宜，福建巡撫張師誠接獲報文後查明，提督張見陞（?-1813）率領的兵船遠在興泉洋面巡緝盜匪，無法即刻應變；南澳鎮總兵王得祿（1791-1841）所率的兵船亦尚未返回本地，只有閩安協水師副將徐湧（生卒年不詳）率領的兵船正在五虎門外海面巡防，離海壇觀音澳不遠。張師誠便立即以五百里加急的緊急文書，命令徐湧迅速帶兵船趕往觀音澳，護送琉球船隻，照例由五虎門進入省城，防止發生意外。⁷⁰

然而，不知道是因為考量到天候，還是怕被海盜集團攻擊，徐湧卻對命令採取敷衍遷延的態度。在十月十六日接到命令後，他仍在竿塘洋面徘徊，並未立即率師前往。經過巡撫多次嚴催，徐湧竟以「現帶兵船僅有七隻」為由，請求添派兵船協助護送。但張師誠認為，觀音澳與五虎門水程不遠，兵船一兩日即可抵達，且接護琉球船隻並非捕盜，以七隻兵船護送綽綽有餘，徐湧顯然是在飾詞推諉。在再次嚴令催促下，徐湧才於十月二十七日由竿塘開駛南下，然此時事故已經發生。⁷¹

至於平潭官府的责任，由於該艘琉球船並未等待兵船抵達，就於十月十七日即自行啓航。于天澤雖即刻派遣其姪于克治（生卒年不詳）、代理遊擊何文上（生卒年不詳），囑咐署守備鄭海清（生卒年不詳），轉令外委薛有聲（生卒年不詳）前去阻止。但于天澤宣稱，該船見風勢順利，拒不聽從，仍擅自離澳出海。至十月十九日，船隻在海上再次遭遇強風，寄泊立嶼外洋，而連續數日的風雨交加，湧浪如山，使得救援小船無法靠近。六天後，琉球船漂至鐘門洋面，撞礁擊碎。⁷²

70 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁4935。

71 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》，頁375-376；蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁4935-4936。

72 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》，頁376；蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁

此次事故之發生，閩省地方的文武官僚體系、琉球使團成員，乃至於具指引任務之舵工，皆難辭其咎。就官員責任部分而言，事發後，阿林保與張師誠兩位地方大員會同具摺奏報，指出雖然琉球使船擅自啓航為導致船難的重要因素之一，然接獲命令之副將徐湧遲未行動，未能及時前往救援，錯失可能挽救船舶與人員之契機，屬遷延失職。至於署理平潭同知于天澤與代理海壇左營遊擊何文上（生卒年不詳），雖有傳令禁止，然未親赴現場採取有效措施阻止琉球船隻擅自啓程，亦有玩忽職守之嫌，故奏請對相關失職官員予以嚴懲。或以當時的天候以及人力可及的措施，要完全阻止災難發生有相當高的難度，但嘉慶十二年十二月二十八日，嘉慶皇帝發布諭旨，對船難的責任歸屬做出裁定，其中嚴斥徐湧「懦怯無能，實屬有負職守」，認為僅予革職尚屬輕縱，遂將其革職，並發往烏魯木齊效力贖罪。至於于天澤與何文上，則因處置失當、阻止無效，交由吏部與兵部會同議處，從嚴懲議。⁷³

對於琉球船難者，嘉慶皇帝深表軫恤，也對受難者給予了優厚的撫卹。對於先行陸路來省及撈救得生的琉球官伴、水梢等，嘉慶皇帝諭令總督與巡撫將其口糧、棉布等各項賞給加倍，並照例賞給銀一千兩，作為僱船回國之資。而針對撫卹罹難者家屬，則特旨另賞銀五百兩，待將來貢船回國時帶回，賞給罹難者的家屬，予以撫慰。⁷⁴ 撫卹銀後在嘉慶十三年七月帶回琉球分送，計每人分賜銀七兩九錢三分六厘五毫。⁷⁵

此次船難罹難人數眾多，且部分罹難者遺體無法尋獲，致使難以將所有亡者遺骸遣返琉球本國。鑑於此一現實考量，福建地方官府遂將當時僅能打撈上岸之三十餘具遺體，就地安葬於平潭島貓頭壩山一帶（今福建省平潭縣蘇澳鎮貓頭壩村）。該地後被稱為「琉球接貢使墓」，地方並流傳稱罹難者中曾有一位為琉球國駙馬之身分者，因而墓區俗稱「琉球駙馬墓」。該墓地依山而建，面向大海，坐北朝東南，採階梯式兩層配置。惟歷經長年風化及人為擾動，今僅存若干殘碑。現存碑文可辨識部分墓主之姓名、官銜及所屬地域，例如：「那霸府接貢船新垣築登

4935-4936。

73 滿洲帝國國務院，《大清仁宗睿皇帝實錄》，卷之一百八十八，頁 488-2-489-1。

74 滿洲帝國國務院，《大清仁宗睿皇帝實錄》，卷之一百九十，頁 509-2-510-1。

75 〈金氏家譜（具志堅家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第 1 卷 6（家譜資料二）》，頁 68-69。

之親雲上」、「那霸府大夫內嘉手川子」、「久米府親雲上之墓」及「久茂地村五主阿波連築登之壽墓」等。⁷⁶此外，有部分罹難者之生平與殞命紀錄，則被編入家族所修撰之家譜。⁷⁷

(三) 琉方的交涉行動

面對船隻覆沒、財貨全失而交派任務猶須如期完成的雙重壓力，琉球方面遂緊急向清廷提出借銀請求，並就後續冊封相關事宜展開交涉。從蔡氏家族所藏蔡邦錦呈遞閩省當局之稟文，以及所收到的回復公文觀之，可見其間交涉過程之繁複，亦揭示琉球方面靈活運用朝貢體制與藩屬地位，以爭取清廷支援之策略運作。

1、借銀交涉

朝貢體制的運作，並非僅是宗主國單向施予、藩屬國被動承受的單一線性關係；其順利推展實係奠基於一個層層交織的互動網絡。在具體實務上，福建地方官員所提供的接待、管理與後勤安排固然構成制度運行的重要基礎；然而，亦須注意琉球方面前線官員與通事在此過程中展現的主動斡旋與能動性。由於朝貢歷程常伴隨各類突發情勢，「懷柔遠人」的治理理念及其象徵意涵得以落實，正是透過琉球使節與清廷地方層級之間不斷的協調、商議與回應。換言之，基層的交流與談判實為支撐整體秩序、使體制意識形態得以具體化的核心環節。⁷⁸

由於情勢迫切，蔡邦錦首先亟須解決者即為銀兩。其於稟文中指出，此次船舶於海上遭颶風襲擊而破碎，所攜貨物與資財悉數沉沒，其中除琉球本地所產之鮑魚、海參等土產外，亦包括隨行官員為通商所預備，由南山、北山兩地附帶搭運之貨銀，計約二萬兩，亦盡數漂沒。尤為嚴重者，則為該國王世孫為迎接即將

76 琉中關係研究会編，《中国福建省における琉球関係史跡調査報告書》（中頭：琉中關係研究会，2009），頁 260-266；李磊，〈平潭琉球接貢使墓的文化價值與保護〉，《收藏與投資》，2021 年 3 期，頁 85-88。相關墓碑今已遷置於平潭文化館典藏與展示。

77 如具志堅金家之金進，其條目下載「嘉慶十二年丁卯二月初七日，為讀書肄禮事，蒙憲令隨接貢船總管金進具志堅里之子親雲上，九月二十三日那霸開船，十月二十七日在海壇地方壞船身故。」〈金氏家譜（具志堅家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第 1 卷 6（家譜資料二）》，頁 68-69。

78 有關此議題之研究成果可略舉如下：田名真之，〈存留通事の職と使命——乾隆十一年の漂着事件の処理をめぐって〉，收入財團法人沖繩縣文化振興會公文書館管理部史料編集室編，《琉球・中国交渉史に関するシンポジウム論文集第 5 回》（那霸：沖繩縣教育委員會，1999），頁 111-146；深澤秋人，〈福州における琉球使節の構造——清代の存留通事像を中心に〉，《歴代宝案研究》，9 号（1998.3），頁 1-46。

抵達之清廷冊封使節，特撥銀五千兩，用以購辦冊封儀典所需之儀仗、禮服、地氈、燈彩、瓷器及藥材等迎儀所需諸物，亦隨船沉失。鑑於此筆銀兩關涉冊封正典與朝貢禮儀，其失落將導致回國後無力籌備相關物資，恐影響對清廷敕使之接待，進而觸犯禮制，有誤國典。故蔡邦錦等懇請清廷能本著皇恩浩蕩之意，酌情撥借銀五千兩，以資採購應備之物，俟下次朝貢使團再行抵閩時，由琉球王室如數償還，絕無他意。⁷⁹而實際上，在這些遭受損失的銀貨中，除名義上稱為由當地商人預先提供者外，其背後多由薩摩藩實際出資。因損失銀兩，琉方日後還特遣人員前往薩摩藩致歉說明。⁸⁰綜合以上諸般因素，遂使蔡邦錦緊急提出相關請求。

由於所涉金額頗為龐大，且不確定是否有前例可循，閩省官員並未即時批准所請，而是以「審慎研議其情」為由，並按舊例逐一比對。布政使遂命南台海防廳詳加調查，後海防廳通知土通事鄭煌（生卒年不詳）連絡蔡邦錦、接貢使者毛維幹（生卒年不詳），以及留駐通事鄭克新（1757-1822）等前來說明。雖承「柔遠遠人」之大政，然鑑於金額過高，海防廳起初即表示，南山、北山等地所附搭置之貨銀合計約二萬兩，由於難以核實實際數量，且多係藉接貢之便私帶。況此次實為請求冊封，非以貿易為名，且如是高額銀兩，難以核實，甚至恐怕有捏造之嫌，故恐難撫卹。⁸¹

面對閩省官員措辭強硬之質疑，蔡邦錦等人再度上稟，詳細陳述琉球國所面臨之困難，並強調此事關乎冊封儀典之順利舉行。若無相應補助，參與之官員與通事恐將受嚴責，因此懇請核准針對小國所需購置儀仗、禮服等項之五千兩，因其專為朝貢與冊封儀典所用，請先行借支，以協助順利完成禮儀，並承諾來年將會予以歸還。⁸²

但金額著實龐大，閩省未敢驟然答應。十二月一日，阿林保與張師誠奏報，經閩省查調琉球船隻歷年遭風漂沒之事，向例雖有厚加撫卹，然從未設例借給銀兩。諸如嘉慶八年，琉球貳號貢船於臺灣外洋失事，損銀兩萬；十一年，又一艘貢船在澎湖觸礁，沉沒銀兩二萬五千，兩案皆未准其補借。是以本次事件，雖船

79 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁4930-4931。

80 蔡鐸、蔡溫、鄭秉哲等著，《中山世譜》，收入伊波普猷、東恩納寬惇、橫山重編，《琉球史料叢書·第五》（東京：井上書房，1962，據名取書店昭和十六年〔1941〕刊行複製），頁85。

81 系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁61-63。

82 系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁63-65。

舶擊碎、南北山所附貨銀並同沉失，仍依慣例施以加倍撫卹，原無增給之理。然所不同者，係此次失銀中，有該國王世孫所特撥之五千兩，專為迎接冊封天使而預備，內涉龍旗、御扇、蟒衣、錦綵、藥材諸等儀典器物，乃關係國體與禮制之重資。若因此無法置備，恐失朝貢大禮，影響對天朝之尊崇體制，確難視同一般市舶貨銀論處。基於此情，閩浙總督阿林保與福建巡撫張師誠等，體念國禮之不容缺誤，因此請求該筆五千兩銀數，照數由官庫撥發捐賞，並免其日後繳還，俾琉球得據以備辦所需，完成回國之任務，亦不致使此次人員回國後遭受責難。⁸³

為此，嘉慶皇帝體恤其情，於十二月十九日降旨，准加恩撥發庫項銀二千五百兩；惟因所請借銀數額甚鉅，其餘二千五百兩，則需由閩省自行籌措。後經商議，分別由閩省之督、撫、司、道等各級大員捐資賞給。但這種官員攤派，或許也反映出多次的琉球船難，甚至於尚須因應與蔡牽、朱瀆海上集團的戰事，接連的支出、撫卹、賞給與豁免，已經超出公庫所能負擔的數量，揭示了清廷在維繫藩屬關係與財政壓力下的兩難局面。⁸⁴

在等待期間，蔡邦錦等人仍不斷詢問閩省是否允准，但至十二月十五日，仍僅收到需繼續等待之回覆。後至嘉慶十三年正月七日，終於得到正式通知後，琉球方得以於嘉慶十三年正月二十四日，由蔡邦錦代表具甘結下，領取相關銀兩。⁸⁵而由閩省所應負擔之二千五百兩銀兩，係由督撫兩院、布政使與按察使兩司及所屬六道共十位大員分攤，每人均勻承擔二百五十兩。而該筆銀兩並未經司庫撥付，最終係由各官員的嘉慶十三年正月分養廉銀項下支應（見表一）。

雖一開始借銀受阻，但透過琉球官員與通事的多次折衝與耐心交涉，最終仍得如期辦理，使朝貢與冊封事務順利完成，充分顯示地方官員與藩屬官員在制度框架與實務操作間往復協調之重要性。

83 (清)閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏為捐賞琉球船隻遭風沉失該國王世孫銀兩以廣皇仁等籌辦事恭摺具奏〉，嘉慶十二年十二月一日；蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁4931-4932。

84 滿洲帝國國務院，《大清仁宗睿皇帝實錄》，卷之一百九十，頁509-2-510-1；中國第一歷史檔案館編，《中琉歷史關係檔案：嘉慶朝（六）》（北京：人民出版社，2013），頁171-175。

85 系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁70-71。

表一 閩省支應撫卹銀之官員列表

| 職稱 | 姓名 | 職稱 | 姓名 |
|--------|-----|------|-----|
| 閩浙總督 | 阿林保 | 寧福道 | 張志緒 |
| 福建巡撫 | 張師誠 | 鹽法道 | 陳觀 |
| 福建布政使司 | 景敏 | 延建邵道 | 李華封 |
| 福建按察使司 | 慶保 | 汀漳龍道 | 海福 |
| | | 興泉永道 | 王紹蘭 |
| | | 臺灣道 | 清華 |

資料來源：系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，《歷代寶案研究》，8号，1997年3月，頁71-72。

2、冊封使團規模之交涉

除了借銀的問題，蔡邦錦尚諸多任務需要處理，其中之一為主動協助勘驗船隻，確保冊封使團航行安全

由於冊封使團的船隊一向配有熟悉琉球海域的水手領航，以確保航行安全。因此，在二月時，琉球主動提出協助勘驗福建省租借的商船。經琉球方面查驗後，發現陳茂春號等船隻皆不符合要求，有些船隻使用年限已久，無法遠航；有些則船身過短，無法容納兩百多人。最終，琉球方推薦了金森美、薛長發號等兩艘船隻，認為此兩艘新造且堅固寬敞，俱無龍骨，係是平底船身，適合遠洋航行，並向閩省稟報。後更具結表示「倘或臨期不堪，以及在洋駕駁疎虞，錦願甘坐罪」。後閩省即以琉球方的選擇為依據，下令船戶須妥善修繕此二船，以供冊封航行之用。⁸⁶

而蔡邦錦所要執行的另一任務，則是對清朝冊封使團的「限制」。因當時蔡牽集團勢力尚在，東南海域情勢動盪不安，閩省遂特別提高了護送船隊與人員的規格。嘉慶五年的冊封，係遣派都司一員、守備一員，統率二百名官兵，乘坐兩艘商船，執行護送冊封使臣任務。此次閩省更為審慎，擇定水師提標中營參將陳照（生卒年不詳）與閩安右營都司陳玉龍（生卒年不詳）分率兩船隨行，率隊武官從先前的正四品都司提高到了從三品遊擊；護航編制相更增派六十員。在內海航段，將由海壇鎮總兵孫大剛（1754-1821）率領戰船專責護送，待船隊駛出竿塘大

86 系数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁71-76。另同樣的相關文書也收錄在《楚南家文書「呈稟文集」》中，作為介紹與清朝地方官員交涉的實際運作細節項目之一。參見法政大學沖繩文化研究所編，《楚南家文書「呈稟文集」》（東京：法政大學沖繩文化研究所，2015），頁74-75。

洋，方准孫大剛所部撤返。而冊封使船中並配置右旋白螺，希冀祈求航程平安。⁸⁷

嘉慶十三年五月二日，正使齊鯤、副使費錫章抵達福建省城，象徵著冊封行程已經進入如火如荼的階段。⁸⁸ 而可能聽聞使團因應海上情況增加員額的規模，蔡邦錦隨即提出希冀可以縮減冊封使團規模的請求。其所提出的原因，係因在康熙五十八年（1719）與乾隆二十一年（1756）的兩次冊封之經驗。在康熙五十八年冊封事件中，清廷派遣翰林院檢討海寶（1668-?）與編修徐葆光（1671-1723）為正副使，前往琉球冊封尙敬王（1700-1752；1713-1752 在位）。⁸⁹ 乾隆二十一年，清廷為冊封琉球尙穆王（1739-1794；1748-1794 在位），則派遣翰林院侍讀全魁（1725-1791）與編修周煌（1714-1785）為正副冊封使至琉球國。⁹⁰ 但兩次事關國體的冊封事件中，陸續爆發了使團成員低價強買、逼售商品、向琉球官方強索賠償，護送兵丁攻擊當地官民等各式脫序事件。⁹¹

雖歷經嚴懲之後，至嘉慶五年的冊封活動中，已未再見如上情況，甚至停留於琉球當地的時日亦大幅縮短。⁹² 然而，聽聞清朝擬增加護衛人數，此舉應亦為琉方帶來極大心理壓力。自十八世紀晚期以降，由於多次國王即位、出使江戶及接待冊封使等事務支出龐大，琉球財政已承受甚大負擔。⁹³ 故在前述勘驗渡海船隻之際，蔡邦錦再度發動交涉，並具體提出乾隆二十一年間，曾因其中一艘船隻船沉

87（清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏報遵旨選派明幹熟悉之水師將領護送冊使前往琉球并預備船隻一切事宜〉，嘉慶十三年三月六日。後因陳照病故，出航時改由海壇右營遊擊吳安邦擔任。詳見（清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈為冊封琉球使臣現已登舟候風放洋恭摺奏聞事〉，嘉慶十三年閏五月三日。

88（清）閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈為冊封琉球使臣到閩現在配船候風放洋恭摺奏聞事〉，嘉慶十三年五月六日。

89 滿洲帝國國務院，《大清聖祖仁皇帝實錄》（北京：中華書局，1986），卷之二百七十九，頁734-2。

90 滿洲帝國國務院，《大清高宗純皇帝實錄》（北京：中華書局，1986），卷之四百八十八，頁120-2。

91 關於乾隆二十一年的「索銀事件」，可參見朱德蘭，〈清乾隆朝對中琉交流活動中違法問題的處置方式〉，收入中琉文化經濟協會編，《第七屆中琉歷史關係國際學術研討會論文集》，頁365-375；俞玉儲，〈乾隆二十一年隨封兵役勒賞滋事案析〉，《歷史檔案》，2000年4期，頁87-94；曾煥祺，《清代使琉球冊封使的研究》（宜野灣：榕樹書林，2005），頁172-178。

92 曾煥祺，《清代使琉球冊封使的研究》，頁334。

93 沈玉慧，〈近世薩摩與琉球的對外隱蔽策略——以十七至十九世紀薩摩船的漂流事例為中心〉，頁160。

不佳導致返航受阻之情形，顯係擔憂停留日久將造成更大的接待壓力。⁹⁴ 琉球方另並在稟文中提出，鑑於上述事件，加以嘉慶九年正月初九日，福州琉球館內天后宮樓上燈燭失火，火勢延燒至全驛，導致琉球公項損失慘重。雖閩省後予以援助整修，然琉球本身應亦有出資，耗損不少財力。⁹⁵ 故在五月出航前夕，蔡邦錦又代表提出，希望能將兩船壓載貨物之額度，各船限制為一萬兩，並酌減隨封人員，「俾小邦得以安靜，舉國臣民啣恩不朽」。⁹⁶

就後續實際隨行人員編制而言，阿林保與張師誠奏稱：

本年臣等奏明加派六十名，今與使臣齊鯤等商酌，二船內分配多兵殊覺擁擠，天氣暑熱恐生疾病。且閩省北洋一帶現俱寧靜，又有海壇鎮總兵孫大剛帶領一幫兵船在五虎門祇候，俟送出竿塘大洋再行收回，可保無虞。是以於加派兵丁六十名之內抽下四十名，較上屆仍添兵二十名，均係挑選熟練砲手，足資得力。⁹⁷

即便無法讓隨員人數下降，但相較於三月所擬計畫已減少四十名。除奏摺中閩省官員所述之調配因應措施外，或亦在某程度上呈現了琉球官員斡旋後的實務成果。

3、交涉成果分析

借銀事件最終順利落幕，除了清朝欲確保冊封儀典順利進行外，亦涉及到複雜的因素。

固然，出使琉球的正、副使係由皇帝欽點，名義上為使團之領袖，故如阿林保與張師誠，即便其官品遠高於齊鯤與費錫章，在出使相關事務的決定上，仍須依照禮制與冊封使商議，方得行事。然實際運作中，使團之成員雖有官品尊卑之分，然人數最多、權責最重者，實為閩省派遣之護衛官兵、衙役、通事、工匠，甚至含投充之民間人員。此等人員承擔從交通、儀典布置、禮物搬運、館所安

94 法政大學沖繩文化研究所編，《楚南家文書「呈稟文集」》，頁76；系數兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁73。

95 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁4876。

96 法政大學沖繩文化研究所編，《楚南家文書「呈稟文集」》，頁75；系數兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，頁77、79。

97 (清) 閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈為冊封琉球使臣現已登舟候風放洋恭摺奏聞事〉，嘉慶十三年閏五月三日。

排、帳務管理至臨場應變之各項實務，乃使整個使團得以順利運行的核心力量。負責舟船與水手者多由民間徵集，其待遇與行程常以允許在琉球從事貿易為條件，換取其出行協助，可見民間資源亦為朝貢活動運作不可或缺之組成。宗主國與藩屬國面對此一具備三層結構的複合體系，如何妥善因應，實涉及複雜的政治與制度性問題。⁹⁸

在異鄉，琉球官員與通事置身於此一複合制度之中，必須兼具高度外交技巧與實務操作能力除需嚴格遵循清廷禮制、恪守冊封程序，確保朝貢任務與禮儀節次不失；亦須熟稔地方官吏、護衛官兵及民間船商之運作慣例，靈活協調各方資源。如此方得維持朝貢禮制的完備，又保障琉球王國在實務層面利益，甚至應對薩摩藩所交付之特定任務。換言之，第一線的琉球官員與通事實際上是制度規範與操作實務之間的橋樑，其專業判斷、協商能力與臨機應變，正是整套朝貢——冊封體系得以順利運行的關鍵所在。蔡邦錦於此過程中所展現的折衝能力——自交涉初期受阻，至最終獲得銀兩撫卹——即可視為制度彈性與地方折衝實務交互運作的重要觀察案例。

歷經數月的安置與處理，嘉慶十二年的船難事件中倖存人員已獲妥善安置，相關損失與罹難者的撫卹亦依清廷政策從優處理。至於失職的清朝文武官員，也已分別予以處分。看似僅待琉方朝覲團南下，與清朝冊封使團會合後一同前往琉球，即可為此番風波劃下句點；然而，更多挑戰與變數卻接踵而至。

五、租用返國船隻與歸還糾紛

嘉慶十三年五月二日，準備前往琉球冊封琉球國王的正使齊鯤、副使費錫章抵達福建省城。梁邦弼率領的琉球進京團，則已於四月底返抵閩省；此外，尚有因前一年的船難、以蔡邦錦為首的倖存接封團亦在福州安置等待。這三組人員，在因緣巧合下，匯聚在福州，準備前往或返回琉球。

98 蔡承豪，〈「任務編組」視角下的琉球冊封使團〉，《故宮文物月刊》，499期（2024.10），頁37-38。

（一）民間商船的租用

正副使齊鯤與費錫章於嘉慶十三年五月抵達福州；此前，由梁邦弼所率領、已完成進京朝貢任務的琉球使團亦於四月底返回閩地。而前一年因海難意外、由蔡邦錦為首的接封團倖存成員，亦已在福州安置待命。三方人員因時局與機緣巧合，於同一時期齊聚福州，為即將展開的冊封使命做最後整備。

然而，交通運輸問題亦隨之浮現。當時琉球方面僅存嘉慶十一年來華所用的頭號船一艘，無法容納包括冊封使團、接封團與朝貢歸國人員等全部人員與物資。此一限制使人員與物資之調度成為亟需解決的實務問題。加之東南海域局勢不穩，蔡牽集團勢力仍在，海上情勢動盪不安，進一步加劇航行風險與不確定性。交通資源短缺與安全環境惡劣的雙重壓力，使本次冊封行動之籌備面臨前所未有的挑戰。如何補足船隻資源，並妥善應對潛在風險，成為中琉雙方出發前須審慎處理的重要課題。

當時並非沒有解決的轉機，即先前琉方租用吳捷裕商船。該船於嘉慶十二年十月從薩摩返回那霸後，看似是有機會返回福建。然而，嘉慶十三年正月五日，琉球都通事鄭崇基（1758-1828）等人奉命駕駛該船啓程前往福建歸還。然至馬齒山候風時，發現船底因船蟲啃蝕導致漏水，只得於三月十日駛回那霸港，卸下貨物後進行全面修繕。⁹⁹修整完畢後，該船於五月六日再次啓航。然五月十四日駛抵「中華外洋」海域時，似已出現海象不穩之徵。五月十七日，船隊遇賊船來襲，雖奮力應對，但寡不敵眾，只好任風往南逃逸。然未料翌日風勢漸止，船隻被迫拋碇暫泊。次日黎明，更遭十四艘賊船四面圍攻，雙方數度交戰，情勢危急。因敵眾我寡，鄭崇基等遂決定斬斷碇索，乘風遁走。日後，鄭崇基向清朝宣稱，後續於閏五月五日漂流至所謂的「琉球屬地大島」，後因風浪襲擊而翻覆，船上人員雖大多獲救，但有兩名水手溺斃。¹⁰⁰實際上，根據隨船的勤學魏善繼（1772-1852）之紀錄，該船是漂流至薩摩藩所轄、位於日本九州大隅半島南方約六十公里的屋久島，後於初九夜間突遇風浪，船隻觸礁覆沒。其後，倖存者於七月十七日轉搭屋久島地方船前往薩摩藩府，並於八月十五日轉乘夏季運送船，終於九月十二日

99 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5054。

100 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·續編》，頁1101。

返抵琉球。¹⁰¹ 吳捷裕商船被租用後，兩次出航卻都漂至九州，嘉慶十二年的航程雖平安靠岸，後順利返回琉球；然而嘉慶十三年則未能倖免，最終船毀失事。

清朝自康熙二年（1663）首度派遣冊封使團後，隨琉球王國的王位更替，總計有清一朝派出了 8 次的使團渡海至琉球。每次除了正副冊封使外，並有約五百名上下的各式隨行人員，其行程「例以夏至後，乘西南風至琉球；以冬至後，乘東北風回福州。」¹⁰² 在航程不能延誤的情況下，吳捷裕商船既無消息，中琉雙方勢須在閩地尋覓船隻，蔡邦錦等人遂再與閩省官員展開交涉。

因此，嘉慶十三年四月七日，福防同知稟報，已公舉船戶陳瑞春號的一艘「寬大堅固」的商船，可供琉球使團駕駛回國。經核實後，這艘船隻被琉球方以一千員番銀租下，船戶在出借前，則予以修葺堅固，再交由琉球使團使用。琉球方面並與船戶訂有甘結，載明琉球方面不願內地舵水同往，倘遇風濤不測，願甘賠償。留守通事鄭克新對於其間的聯繫協調，表示「欣悅感恩無既」，並代國主致謝，並承諾回國後會將船隻修理堅固，待下次來閩時送還。¹⁰³

在解決所有船隻問題後，閏五月初三日，中琉雙方船隊自福州南台啓航，駛至五虎門等候西南風。十一日，自五虎門經官塘放洋；冊封船於十七日即抵達琉球那霸港，隨後陸續展開冊封相關儀典（圖 5）。然而，頭號船卻再度出現插曲。五月十八日，其被漂至奄美大島宇檢港，一直滯留至六月十七日，方得順風啓程，並於五日後順利返抵琉球。¹⁰⁴

回程時，冊封使團於十月初二自那霸港啓航，五日航行至馬齒山，因遇暴風而停泊。九日離開馬齒山，續行經姑米山；十一日過海溝，舉行祭海禮；十四日遠見南杞山，旋即行抵定海；十五日抵達五虎門；十七日進入福州城。¹⁰⁵ 就清代歷次冊封航程而言，此次去程可謂順遂；回程則與康熙五十八年、乾隆二十一年

101 〈魏姓家譜（小宗）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第 1 卷 6（家譜資料二）》，頁 37-38。

102（清）周煌，《琉球國志略》，收入《臺灣文獻叢刊·第 293 種》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1971），頁 136。

103 蔡鐸，《歷代寶案》，冊 9，頁 4941。

104 〈蔡氏家譜（儀間家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第 1 卷 6（家譜資料二）》，頁 283。

105 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》，頁 388-389。

兩次情況類似，耗時十四日方始返抵福州。¹⁰⁶ 至於租借的陳瑞春船，亦隨同冊封船隊一同返行。

（二）兩船歸還的波折

由於琉球方向福建民間租借了吳捷裕與陳瑞春兩艘商船，陸續用以載送冊封使及隨員歸國，於任務完成後，勢須物歸原主。但在往來之間，新的事故又陸續產生。

1、陳瑞春商船的歸還與賠償

隨冊封使船一同歸國的陳瑞春商船，一路航行至閩省外海，看似可先行完成任務，最後反卻成為清代中琉交涉史上罕見的突發狀況之一。

為歸還陳瑞春商船，琉球國派遣麻允榮（生卒年不詳）等六十四人駕駛，伴隨著冊封使團，自琉球啓航返回福建。與此同時，琉球另派遣一艘「謝恩船」，準備接回仍滯留在閩的使節、官伴與水手，以及負責駕駛陳瑞春商船的人員。

然而，當陳瑞春所率商船順利橫渡重洋，航行至閩省外海之竿塘洋面時，卻突遭風暴侵襲。於十月十七日晚間，船隻不幸觸礁解體，最終全艦毀損。是次事故造成通事與跟伴各一人罹難，其餘六十二名琉球使節成員則賴沿岸漁民援助始得脫險。雖未釀成大規模人命傷亡，然船上所載行李、公文、官文執照與隨行物資悉數沉沒，船體亦「寸板不存」，損失之鉅不可謂不重。¹⁰⁷ 在即將完成任務之際，卻又突生變數，增添意料之外的波折。

儘管琉球方面在租船初期，曾與陳瑞春船戶訂立甘結，其中明文承諾「不願內地舵水同往，倘遇風濤不測，願甘賠償」，理應按約負責。但清廷官員在評估後，認定此次船難純屬不可抗之自然災害，認為不宜據此責令琉球履行賠償，遂正式決定「免其賠還船隻」，以示體卹。如此決策，不僅反映出清政府對藩屬琉球遭遇困境時的寬厚與同情，也呈現了朝貢制度下「以德懷遠」的治理理念。與此同時，閩省亦未忽視船東的損失。雖其先已收得琉球方面所付一千兩番銀作為租金，但面對船隻毀損、資本耗損的實際困境，清政府決定「酌量捐給銀兩」予以

106 曾煥祺，《清代使琉球冊封使の研究》，頁 336。

107 蔡鐸，《歷代寶案》，冊 9，頁 4972。

補償，顯示出在制度外仍承擔一定程度的經濟責任。¹⁰⁸ 這一處理模式一方面免除藩屬壓力，另一方面則安撫內地商民利益，堪稱中央—藩屬—民間三者之間平衡機制的實踐。

此外，獲救之麻允榮等人，亦依例按照清廷對於外國使節遇難後之災後處置慣例，分別獲頒衣履與口糧等賞賜，並被妥善安置於當地館驛，之後亦順利附搭便船，最終平安回抵琉球。¹⁰⁹ 至於同行之謝恩船，則於十月二十三日順利抵達目的地，並依往例享有貨物免稅之優待待遇。¹¹⁰

清廷的這種處理方式亦反映出朝貢制度運作中的高度制度化與彈性結合。冊封、謝恩、進貢、護送等均有嚴格程式，遇天災則以「柔遠之鴻慈」政策，對民間損失進行補償，透過情感與恩義強化宗主國的權威，體現了清代帝國管理與琉球朝貢國身段的實踐策略。

2、吳捷裕商船替代船隻的折衝處置

而業已在九州毀損的吳捷裕號，其後續則更為曲折。為賠償吳捷裕號沉沒所致之損失，琉球國決定新建船隻以作為補償之用。嘉慶十四年（1809）正月六日，這艘新造賠償船與另一艘原預定接回琉球使節的返航船一同自琉球啓程，首駛馬齒山，候風而行。至正月二十六日，兩船齊自馬齒山放洋，後停泊於姑米山灣，續候順風。

三月二十五日，風勢漸轉，兩船應機啓程。然而，自三月二十七日起，因事分道揚鑣，各自航行。至四月五日，賠償船先行抵達定海洋面，旋於四月十日駛至福建南台官田墩水域下錨停泊。四月十五日，福建地方官府展開正式接待及驗明手續，由把驛文員、候補知縣顧朝棟（生卒年不詳）與福州城守營副將會同查驗船隻與隨船人員，妥為安插於館驛。¹¹¹

108 (清) 閩浙總督阿林保、福建巡撫張師誠奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈奏聞冊封琉球使臣船隻平安回棹及夷使人等先後抵閩緣由〉，嘉慶十三年十一月八日。

109 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁4972。

110 (清) 閩浙總督兼署閩海關印務阿林保奏，《宮中檔奏摺——嘉慶朝》，〈循例奏聞琉球國謝恩夷船免稅數目〉，嘉慶十三年十一月十日。

111 中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·續編》，頁1103-1104；〈魏姓家譜（楚南家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》，頁38。

此艘賠償船由琉球都通事鄭崇基等官員親自押送，原擬交還予吳捷裕號的船主，以抵償原船在琉球境內遇難沉沒之虧。然經船主實地查驗，發現該船體積明顯小於原先所租，遂當場拒絕收領。¹¹²從該船後續載返琉球的人員數量觀之，其共計搭載回國官伴與水手等一百六十九名，其中雖包含麻允榮等二十四人，但因船隻空間已無餘裕，遂使比嘉等三十八名人員仍須滯留福建，俟翌年船隻前來接運。由此可見，該船之規模應屬較為有限。¹¹³

事態既陷入僵局，福防廳遂出面斡旋調解。後在琉球官員鄭崇基等亦承認新造船隻尺寸不符原規，遂主動提出更換方案：願將此次來華、原為接載琉球使節返國之另一艘大船轉交原租借船戶作賠，而原本欲作為賠償之新船，則改供琉球國使返航使用。然此返航船之大桅於航途中已受損，為彌補損耗，琉球方面另行支付番銀一千元，作為添置新桅及修繕之用。此項調解方案最終獲船主首肯，雙方遂於福建完成船隻轉讓及補償銀兩交付等所有手續。而閩省則由福州府海防同知徐景揚（1772-?），轉造清冊，詳送察照，事宜總算告一段落。¹¹⁴

是以，吳捷裕號雖終於沉沒異域，但經琉球方面新船調撥及番銀千元修補之誠意安排，船主終獲實質補償。此段跨海交涉歷時數月，雖波折不斷，終讓風波告一段落。

（三）暫留人員的歸國安排

在兩船的歸還與賠償事宜陸續處置之際，相關的開館貿易也另端進行。琉方所帶來的土產貨物等，於嘉慶十四年五月十日開始進行貿易，至六月二十六日完竣。後即預定於二十九日，離驛登舟。此次預計回國的人員，包括原報官伴、水梢六十三員，同一年搭送還吳捷裕商船內原報官伴、水梢六十三名，嘉慶十三年送還陳瑞春商船內，原報官伴、水梢六十二員；其中，扣除已於當年搭乘謝恩船回國的麻允榮等二十四名人員，尚有前述之比嘉等三十八名留置人員。¹¹⁵

此外，這艘回國船還搭載了歷經漫長海程與多次船難，足跡歷經琉球八重山的伊良部島—呂宋島—廈門—福州的五位琉球難民。嘉慶十三年十一月七日，琉

112 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5057。

113 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5049。

114 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5057。

115 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5049。

琉球國伊良部島的季國等六名居民乘坐一艘裝載有二百八十包米的海船，前往琉球德之島（可能為貢納物或貿易之途）。然而，該船於十八日在海上遭遇風災，漂抵呂宋國馬贍島（巴丹島）近海並致船體破碎，水手早川溺斃，僅餘五人倖存。呂宋方面（時屬西班牙統治）原擬僱船自廣東（澳門）轉送，以便將難民交由中國官府遣返；惟該船在航途中再度遇險，自嘉慶十四年四月初四啓航後，又於海上遭風。所幸此次漂抵福建廈門。其後，此批人員在廈門海防同知護送下於五月二十七日抵達省城，並安置於館驛。按例每人賞給布棉、酒肉、灰麵等物，折價發領；自安插之日起，每人日給米一升、鹽菜銀六釐，返國之日另給行糧一個月。¹¹⁶ 加上這五位人員，該船總計搭載一百六十九名。

但變數又再度降臨，這批船隊因嘉慶十四年風汛期未能順利出航，乃再度將船吊入港內，所有人員被安置於館驛，繼續支給口糧，並等待來年適合航行的時機。嘉慶十五年四月二十三日，因風汛已屆，琉球官員再次上呈，請求放行。地方官府據此製造花名清冊，申請咨文，派兵船護送出洋。官府指示，前述船隻，與前一年來閩接回謝恩使臣的琉球船隻一艘，以及此年護送蘇州府鎮洋縣商民俞富南（生卒年不詳）等難民來閩的另一艘琉球船隻，總共三艘，應於五月七日統一啓程，便於護航。同時命令福州海防同知與閩安協會同查驗人員名冊與船隻，點明派遣水師兵船護送出海，並取得啓程日期與長行記錄以供備案。此後船隻順利返國，事件終告一段落。¹¹⁷

圍繞兩艘琉球貢船與兩艘商船展開的多重事件（表二），歷時數年，往返間交織出一段制度與現實互動的複雜圖景。揭示在重重挑戰之中，朝貢體系如何於人情與法理間調整運作邏輯，並凸顯層層行政環節協調順暢之必要。諸般細節，更展現中琉朝貢關係在象徵與實務間的多層次結構與微妙動態。

116 該事件之經過，可參見劉序楓，〈清代琉球船的海外漂流——以漂到東南亞的事例為中心〉，收入辛德蘭主編，《第十屆中琉歷史關係學術會議論文集》（臺北：中琉文化經濟協會，2007），頁136。

117 蔡鐸，《歷代寶案》，冊9，頁5103-5107。

表二 毀損船隻概況一覽表

| 船隻名稱 | 隸屬 | 毀損時間 | 地點 |
|------|-------|-------------|----------|
| 貳號貢船 | 琉球王國 | 嘉慶十一年十月十四日 | 澎湖吉貝嶼 |
| 接封船 | 琉球王國 | 嘉慶十二年十月二十五日 | 福建海壇鐘門洋面 |
| 吳捷裕號 | 琉球方租用 | 嘉慶十三年閏五月九日 | 日本屋久島 |
| 陳瑞春號 | 琉球方租用 | 嘉慶十三年十月十七日 | 福建竿塘洋面 |

資料來源：筆者彙整。

六、結論

中琉冊封交涉，乃朝貢體系中具高度儀式性與制度化特徵之常態實踐。過程中涉及到難度較高的海上交通、物資供應與人員調度，故相關救助與撫卹機制，亦隨歷次經驗之累積而逐步調整。並於自然災變與人為變數交錯之際，倚賴彈性調整方能妥為處理，俾使冊封儀節仍維持於象徵性秩序之範疇內。

清嘉慶年間，隨著琉球尚灝王繼位，中琉雙邊再度啟動因應冊封的朝貢儀節。雖相關往來儀典業已有既定慣例可依循，然接連發生的重大海難事故與後續交涉，導致整體朝貢進程出現諸多變動與挑戰。此次朝貢事件始於嘉慶十一年琉球貢船失事，歷經數年，期間又經歷諸多船隻與人員傷亡，至嘉慶十五年始告一段落。其間涉及中央與地方、官府與民間、宗主與藩屬等多重層級之互動，亦可見民間資源之介入。

因值琉球國王新舊更替之際，嘉慶十一年，琉球循例派遣使團前往清廷，請求為尚灝王行冊封禮，並兼辦貿易事宜。惟使團途中遭遇風災，貳號船於澎湖吉貝嶼觸礁破損，貢品盡失；頭號船則漂至臺灣南部枋寮外海。所幸兩船人員大致安然，旋即分別被引導與護送至臺灣府城。經救助與船隻修繕後，在兵船護衛下，人員於次年二月十五日先行航抵廈門，繼而轉赴福州。

根據賽沖阿等閩省大員之安排，原擬自福州即行北上朝覲，惟經討論，最終仍循往例，改於秋季啓程。使團遂分為兩路行動。其一，承擔貿易與運輸任務之人員，於福建在六月間完成採買事宜後，租用吳捷裕商船自福州啓航，續行後續航程。其二，擔任朝貢任務之正、副使及其隨從人員，擇於九月啓程。然北上使團行至浙江時，正使楊克敦卻突然不幸病逝，遺體暫厝當地，由六名隨行人員看守，使團組成再度出現若干變動。副使梁邦弼遂代為率團入京，並於嘉慶十三年

正式完成稟請天朝冊封之任務。梁邦弼亦於任務間隙，前往其父梁允治之墓所祭拜。翌年二月，使團啓程南下，途中迎回楊克敦棺木，並於四月二十八日返抵福建。關於靈柩返國一事，因涉長途航行，難度頗高，閩省大員遂建議依例就地安葬於福州，撫卹金則交由使團攜返琉球，至此，此段插曲方告落幕。

清廷於嘉慶十二年七月頒旨，委派齊鯤與費錫章擔任冊封正、副使，使團則訂於嘉慶十三年閏五月啓程。爲此，琉球遂於嘉慶十二年另遣一艘接封船，擬於翌年冊封使出航之際隨行引導，並一併接回滯留閩地人員。未料船隻在海壇洋面時發生一連串意外，最終觸礁沉沒，釀成嚴重人命傷亡與物資損失。事後，清廷先行發放高額撫卹金，並究責相關失職之文武官員。其後，由蔡邦錦領銜之琉球貢使團持續積極與清方交涉，以「借銀」名義請求援助，最終在宗主國柔遠政策下獲准撥給五千兩銀兩且免歸還，可謂成功的交涉。惟此鉅額開支，須由閩省二院、二司及六道等地方官署分擔半數，最終由嘉慶十三年元月養廉銀中動支抵付。

先行離閩之吳捷裕商船，原承載部分琉球人員及貨物，然並未即刻返抵琉球，似爲交付貨物而先赴九州，後方始返國。至嘉慶十三年，該船雖曾自那霸啓航，惟因船體滲水，不得不返航修繕。五月再度赴閩途中，又先後遭遇兩次海盜襲擊，設備受損，最終漂流至九州屋久島近海覆沒。翌年，琉球方面另造新船代爲返還相關人員與物品，惟因船隻規模較小，引發原租船商戶不滿提出異議。經由閩省官府出面協調，最終雙方達成共識，以更換船隻並由琉球另給番銀千兩，作爲抵償原船戶修繕船桅之費用，事件方得平息。此外，亦是向民間租借、承載嘉慶十一年該團所遺留的人員返回琉球的陳瑞春號，於嘉慶十三年十月歸還途中又遭事故沉沒，最終由清廷撥款賠償相關損失。而後續又因天候及船隻調度等因素，相關人員又延至嘉慶十五年方告順利返國。兩起事故的處置，反映出面對藩屬因災所生損失時，宗主國以實務穩定、撫卹爲先的應對策略。

本事件歷時多年，所涉地域涵括臺灣、福建、浙江、北京、琉球，乃至日本九州等地區。期間計有四艘船隻毀損，正使途中辭世，衆多人員傷亡，財貨損失亦極爲慘重，且琉球更有自費賠償之處置，種種複雜情節，實是觀察清代中琉關係運作彈性之難得個案。蓋至嘉慶年間，清琉朝貢往來已行之有年，運行機制大端既屬定型。然本案所見諸般突發事態及其實際因應，除循例施以恩賞、補助與優給，以示朝廷撫綏外，更有琉球官員與通事屢番陳請折衝之功，使琉方不僅得蒙額外財貨之濟助，亦得以藉吏治調處，解決與民間船商之糾紛。此足證制度之

施行，實賴因時制宜、權衡斟酌。由是觀之，朝貢體系及其相應的接濟、護持諸措施，並非凝滯不變之靜態結構。其間所呈之彈性，正為帝國「懷柔遠人」大架構下，得以自中央而下，具體落實於地方層面的重要關鍵；亦為藩屬國在既定架構內得以運用以為折衝之處，取得實際利益與紓解之途。

相較於陸路進貢，海上交通深受氣候變化與航行技術所制，其高度不確定性尤為顯著。傳統朝貢禮制雖有既定規範，然於實際運作中，當遭遇突發困境，仍須依賴地方政府、民間資源與中央權力之多方協作與折衝，方能維持儀典延續與秩序重建。其中，地方單位於事件初期常發揮承上啓下之關鍵角色。如鳳山縣、澎湖廳等基層行政機構，雖非涉外決策的核心機構，卻在通報、安置與初步協調等方面承擔不可或缺之實務功能；其後則由臺灣鎮、道等中高層官署統籌支援與應變，逐步形塑出一套自下而上與自上而下交織運作的治理機制。此種分層治理架構，使得冊封與朝貢儀節得以在多重干擾中逐步回歸正軌，亦提供觀察清代政務調度與災變應對之實證素材。

透過此次中琉朝貢事件的應變實踐，可觀各方如何於風浪與變局中迅速調整，形塑出一幅動盪中的跨海政治互動圖像。此一歷史片段，不僅映照出清代朝貢制度在現實操作上的彈性，也提供重新審視其維繫東亞秩序能力與行政負荷的一個案例。

引用書目

傳統文獻

古籍

(清)周煌,《琉球國志略》,收入《臺灣文獻叢刊·第293種》,臺北:臺灣銀行經濟研究室,1971。

(清)周璽,《彰化縣志》,收入《臺灣文獻叢刊·第156種》,臺北:臺灣銀行經濟研究室,1962。

(清)謝金鑾、鄭兼才合纂,《續修臺灣縣志》,收入《臺灣文獻叢刊·第140種》,臺北:臺灣銀行經濟研究室,1962。

滿洲帝國國務院,《大清仁宗睿皇帝實錄》,北京:中華書局,1986。

滿洲帝國國務院,《大清高宗純皇帝實錄》,北京:中華書局,1986。

滿洲帝國國務院,《大清聖祖仁皇帝實錄》,北京:中華書局,1986。

臺灣銀行經濟研究室編,《清仁宗實錄選輯》,收入《臺灣文獻叢刊·第187種》,臺北:臺灣銀行經濟研究室,1963。

臺灣銀行經濟研究室編,《清史稿臺灣資料集輯》,收入《臺灣文獻叢刊·第243種》,臺北:臺灣銀行經濟研究室,1968。

臺灣銀行經濟研究室編,《臺案彙錄丙集》,收入《臺灣文獻叢刊·第176種》,臺北:臺灣銀行經濟研究室,1963。

蔡鐸、蔡溫、鄭秉哲等著,《中山世譜》,收入伊波普猷、東恩納寬惇、橫山重編,《琉球史料叢書·第四》,東京:井上書房,1962,據名取書店昭和十六年(1941)刊行複製。

蔡鐸、蔡溫、鄭秉哲等著,《中山世譜》,收入伊波普猷、東恩納寬惇、橫山重編,《琉球史料叢書·第五》,東京:井上書房,1962,據名取書店昭和十六年(1941)刊行複製。

家譜

那霸市企画部市史編集室編,《那霸市史資料篇第1卷6(家譜資料二)》,那霸:那霸市企画部市史編集室,1980。

檔案

《內閣大庫檔案》,臺北:中央研究院歷史語言研究所藏。

《宮中檔奏摺——嘉慶朝》,臺北:國立故宮博物院藏。

中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編,《明清宮藏臺灣檔案匯編》,北京:九州出版社,2009。

中國第一歷史檔案館編,《中琉歷史關係檔案:嘉慶朝》,北京:人民出版社,2013。

中國第一歷史檔案館編,《清代中琉關係檔案·三編》,北京:中華書局,1996。

中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·續編》，北京：中華書局，1994。

中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案選編》，北京：中華書局，1993。

法政大學沖繩文化研究所編，《楚南家文書「呈稟文集」》，東京：法政大學沖繩文化研究所，2015。

蔡鐸，《歷代寶案》，臺北：國立臺灣大學，1972。

近代論著

丁麗、賴正維，〈張家灣琉球國官生墓探析〉，《莆田學院學報》，2021年6期，頁51-58。

朱德蘭，〈從《歷代寶案》與《清代中琉關係檔案》看乾隆時期（1736-1795）中琉之間的海難事件〉，《人文及社會科學集刊》，11卷2期，1999年6月，頁203-231。

朱德蘭，〈清乾隆朝對中琉交流活動中違法問題的處置方式〉，收入中琉文化經濟協會編，《第七屆中琉歷史關係國際學術研討會論文集》，臺北：中琉文化經濟協會，1999，頁365-375。

朱德蘭主編，《琉球沖繩的光和影：海域亞洲的視野》，臺北：五南，2019。

吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件（上）〉，《東方雜誌》，13卷9期，1980年3月，頁58-69。

吳幅員，〈清代臺灣所遇琉球遭風難民事件（下）〉，《東方雜誌》，13卷10期，1980年4月，頁71-75。

李智君，〈無遠弗屆與生番地界：清代臺灣外國漂流民的政府救助與外洋國土理念的轉變〉，《海交史研究》，2017年2期，頁38-67。

李雲泉，《朝貢制度史論——中國古代對外關係體系研究》，北京：新華出版社，2004。

李磊，〈平潭琉球接貢使墓的文化價值與保護〉，《收藏與投資》，2021年3期，頁85-88。

沈玉慧，〈琉球情報傳遞角色之形成及建立——以明清時期中日間的往來交涉為中心〉，收入辛德蘭主編，《第十屆中琉歷史關係學術會議論文集》，臺北：中琉文化經濟協會，2007，頁159-197。

沈玉慧，〈近世薩摩與琉球的對外隱蔽策略——以十七至十九世紀薩摩船的漂流事例為中心〉，《臺灣師大歷史學報》，72期，2024年12月，頁127-188。

岩井茂樹著，廖怡錚譯，《朝貢、海禁、互市：近世東亞五百年的跨國貿易真相》，臺北：八旗文化，2022。

俞玉儲，〈再論清代中國和琉球的貿易——兼論中琉互救飄風難船的活動〉，《歷史檔案》，1995年1期，頁98-109。

俞玉儲，〈乾隆二十一年隨封兵役勒賞滋事案析〉，《歷史檔案》，2000年4期，頁87-94。

- 徐玉虎，〈清乾隆朝琉球難夷風漂至臺灣案件之輯釋〉，《臺北文獻》，直 61/62 期，1983 年 3 月，頁 55-99。
- 曹永和，〈試論明太祖的海洋交通政策〉，收入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）》，臺北：中央研究院三民主義研究所，1984，頁 41-70。
- 湯熙勇，〈清代臺灣的外籍船難與救助〉，收入湯熙勇主編，《中國海洋發展史論文集（第七輯）》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1999，頁 547-583。
- 楊彥杰，〈清代臺灣撫恤琉球遭風難民的案例分析〉，收入中琉文化經濟協會編，《第七屆中琉歷史關係國際學術會議中琉歷史關係論文集》，臺北：中琉文化經濟協會，1999，頁 649-669。
- 趙沂芬，〈清代出使琉球的護航水師〉，《故宮文物月刊》，415 期，2017 年 10 月，頁 88-99。
- 趙曉雯，〈清代臺灣海上遭風事件研究〉，福州：福建師範大學碩士論文，2014。
- 劉序楓，〈清代中國對外國遭風難民的救助及遣返制度——以朝鮮、琉球、日本難民為例〉，收入琉球·中國關係國際學術會議編，《第八回琉中歷史關係國際學術會議論文集》，那霸：琉球中國關係國際學術會議，2001，頁 1-37。
- 劉序楓，〈清代環中國海域的海難事件研究——以清日兩國間對外國難民的救助及遣返制度為中心 1644-1861〉，收入朱德蘭主編，《中國海洋發展史論文集（第八輯）》，臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，2002，頁 173-238。
- 劉序楓，〈清代檔案與環東亞海域的海難事件研究——兼論海難民遣返網絡的形成〉，《故宮學術季刊》，23 卷 3 期，2006 年春季，頁 91-126+158。
- 劉序楓，〈清代琉球船的海外漂流——以漂到東南亞的事例為中心〉，收入辛德蘭主編，《第十屆中琉歷史關係學術會議論文集》，臺北：中琉文化經濟協會，2007，頁 133-158。
- 劉序楓，〈嘉慶七年（1802）琉球貢船的臺灣遭難事件——以琉球使者楊文鳳的見聞記錄為中心〉，收入朱德蘭、劉序楓、廖肇亨編，《萬國津梁——東亞海域史中的琉球》，臺北：中琉文化經濟協會，2015，頁 115-144。
- 劉序楓，〈邂逅異域：清代臺灣沿海的外國船難事件——以琉球、日本、朝鮮難民的處理事例為中心〉，收入徐斌、陳碩炫主編，《守禮之邦：中琉關係與亞洲文明——第 16 屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》，香港：中國評論學術出版社，2024，頁 251-283。
- 蔡承豪，〈海難救助與地方掌握——嘉慶 15 年臺灣東海岸的琉球船難事件〉，《臺灣風物》，71 卷 4 期，2021 年 12 月，頁 75-108。
- 蔡承豪，〈「任務編組」視角下的琉球冊封使團〉，《故宮文物月刊》，499 期，2024 年 10 月，頁 22-38。
- 宮田俊彥，〈琉球人飄風難民に対する清朝の扱い〉，收入同氏著，《琉球·清国交易史：二集〈歴代宝案〉の研究》，東京：第一書店，1984，頁 163-200。

- 糸数兼治，〈嘉慶十三年辰年接封一件〉，《歴代宝案研究》，8号，1997年3月，頁57-92。
- 紙屋敦之，《東アジアのなかの琉球と薩摩藩》，東京：校倉書房，2013。
- 上原兼善，《近世琉球貿易史の研究》，東京：岩田書院，2016。
- 上原兼善，《鎖国と藩貿易——薩摩藩の琉球密貿易》，東京：八重岳書房，1981。
- 深澤秋人，〈福州における琉球使節の構造——清代の存留通事像を中心に〉，《歴代宝案研究》，9号，1998年3月，頁1-46。
- 深澤秋人，〈琉球使節の北京滞在期間：清朝との通交期を中心に〉，《沖縄国際大学総合学術研究紀要》，8巻1期，2004年12月，頁65-85。
- 深澤秋人，《近世琉球中国交流史の研究》，宜野灣：榕樹書林，2014。
- 西里喜行，〈明清交替期中の琉日関係再考：琉球国王の冊封問題を中心に〉，《国際沖縄研究》，創刊號，2010年3月，頁21-34。
- 赤嶺守，〈清代の琉球漂流民送還體制について：乾隆二十五年の山陽西表船の漂着事例を中心に〉，《東洋史研究》，58巻3期，1999年12月，頁502-527。
- 赤嶺守、朱徳蘭、謝必震編，《中國と琉球 人の移動を探る：明清時代を中心としたデータの構築と研究》，東京：彩流社，2013。
- 曾煥棋，《清代使琉球冊封使の研究》，宜野灣：榕樹書林，2005。
- 中島樂章，《琉球王国の南海貿易——「万国津梁」の二〇〇年》，東京：吉川弘文館，2025。
- 田名眞之，〈存留通事の職と使命——乾隆十一年の漂着事件の処理をめぐって〉，収入財團法人沖縄縣文化振興會公文書館管理部史料編集室編，《琉球・中国交渉史に関するシンポジウム論文集第5回》，那覇：沖縄県教育委員会，1999，頁111-146。
- 渡辺美季，〈清代中国における漂着民の処置と琉球（1）〉，《南島史學》，54號，1999年11月，頁1-48。
- 渡辺美季，〈清代中国における漂着民の処置と琉球（2）〉，《南島史學》，55號，2000年9月，頁36-109。
- 渡辺美季，《近世琉球と中日関係》，東京：吉川弘文館，2012。
- 豊見山和行，〈冠船貿易からみた琉球王国末期の対清外交〉，《日本東洋文化論集》，6期，2007年11月，頁137-180。
- 豊見山和行，《琉球王国の外交と王権》，東京：吉川弘文館，2018。
- 琉中関係研究会編，《中国福建省における琉球関係史跡調査報告書》，中頭：琉中関係研究会，2009。
- 真榮平房昭，〈清代中國における海賊問題と琉球——海域史研究の一視點〉，《東洋史研究》，63巻3號，2004年12月，頁456-490。

網路資料

赤崎貞幹，〈琉客談記〉，《琉球・沖縄関係貴重資料デジタルアーカイブ》<https://shimuchi.lib.u-ryukyu.ac.jp/collection/sakamaki/hw54033>，檢索日期：2025年6月12日。

圖版出處

- 圖 1 嘉慶十一年貢船事件相關地點示意圖，筆者繪製。圖版（底圖）取自「Google Maps」：<https://www.google.com/maps>，檢索日期：2026年1月26日。
- 圖 2 〈清〉謝遂，〈職貢圖〉，琉球王國官員與民衆形貌，國立故宮博物院藏。
- 圖 3 〈清〉周煌撰，《琉球國志略》，首卷，〈針路圖〉，清乾隆年間武英殿聚珍本，國立故宮博物院藏。
- 圖 4 〈尙灝王之御後繪〉，日本沖繩県立芸術大学附属図書・芸術資料館藏。圖版取自「維基百科（Wikipedia）」：https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/King_Sho_Koh.jpg，檢索日期：2026年2月14日。
- 圖 5 〈清〉齊鯤、費錫章，《續琉球國志略》，首卷，〈嘉慶十三年封王尙灝詔內文〉，清嘉慶年間武英殿聚珍本，國立故宮博物院藏。

附表一 嘉慶十一年頭號船航程紀要

| | 日期 | 地點 |
|-------|--------|---|
| 嘉慶十一年 | 十月九日 | 自琉球姑米山啓程。 |
| | 十月十日 | 在洋面遭遇強烈颶風。 |
| | 十月十三日 | 漂至臺灣枋寮外海，當地居民通報鳳山縣。 |
| | 十一月十五日 | 被引導至臺灣府（安平鎮）停泊整修，後經舵工檢查發現多處損傷，遂向臺灣官方請求材料進行修復。 |
| 嘉慶十二年 | 二月一日 | 從臺灣府（安平鎮）駛離，並由兵船護衛。 |
| | 二月三日 | 抵達澎湖候風。 |
| | 二月十三日 | 自澎湖啓航。 |
| | 二月十五日 | 駛達廈門，在當地續行檢修。 |
| | 六月三日 | 駕進亭頭怡山院地方。 |
| | 六月五日 | 駛抵官田墩停泊。 |
| | 六月七日 | 海防廳會同福州城守營副將登舟查驗確認。 |
| 嘉慶十三年 | 閏五月三日 | 自福州南台開舟。 |
| | 閏五月十一日 | 與冊封寶船等三艘，自五虎門一同啓航。 |
| | 閏五月十八日 | 飄到奄美大島宇檢港。 |
| | 六月十七日 | 因逢順風，從宇檢港開船。 |
| | 六月二十二日 | 歸返琉球那霸。 |

資料來源，依出版年代排序如下：

蔡鐸，《歷代寶案》，臺北：國立臺灣大學，1972，冊8，頁4866-4870；〈蔡氏家譜（儀間家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》，沖繩：那霸市企画部市史編集室，1980，頁283；中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·續編》，北京：中華書局，1994，頁1087-1092；中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編》，冊113，北京：九州出版社，2009，頁435-441。

附表二 吳捷裕號商船與賠償船隻之航行歷程表

| | 日期 | 地點 |
|-------|---|--------------------------------|
| 嘉慶十二年 | (不詳) | 由福防同知協助，選定吳捷裕號租借予琉球方。 |
| | 六月六日 | 原嘉慶十一年之貳號船官伴等人登船，整備歸國事宜。 |
| | 六月十一日 | 閩省批准返航，並允許將頭號船所載貨物併裝於吳捷裕號。 |
| | 六月十七日 | 整備完畢，準備啓航。 |
| | 六月二十五日 | 自五虎門（閩江口）開船。 |
| | 六月下旬至 七月中旬 | 行至半洋，一度遭逢風汛不順。 |
| | 七月十四日 | 抵日本九州山川港。 |
| | 七月十八日 | 續至九州慶府。 |
| | 九月二十四日 | 從九州山川港準備啓程。 |
| | 十月三日 | 放洋歸國。 |
| | 十月九日 | 返抵琉球。 |
| 嘉慶十三年 | 正月五日 | 自琉球那霸開船。 |
| | (不詳) | 駛到馬齒山，發現船身因蟲蛀而海水滲入。 |
| | 三月十日 | 駕回那霸港後，大舉修葺。 |
| | 五月六日 | 再次駛離那霸。 |
| | 五月十四日 | 航行至中華外洋。 |
| | 五月十七日 | 遭遇賊船攻擊，後因寡難敵眾，任風逃走。 |
| | 五月十九日 | 另遭十四艘賊船四面圍攻，後斬斷舵索，乘風遁走。 |
| | 閏五月五日 | 漂流至九州屋久島。 |
| | 閏五月九日 | 是夜，因風浪衝礁而船破毀損。 |
| | 七月十七日 | 人員附搭屋久島船隻至慶府。 |
| 八月十五日 | 附搭夏運送船準備返回琉球。 | |
| 九月十二日 | 返抵琉球。 | |
| 嘉慶十四年 | 正月六日 | 為賠償所造之新船，與另艘接回使團船隻，一同開駕到馬齒山候風。 |
| | 正月二十六日 | 至姑米山灣停泊。 |
| | 三月二十五日 | 見有順風，兩船並駕啓行。 |
| | 三月二十七日 | 兩船分航各自前行。 |
| | 四月五日 | 抵達定海洋面水域。 |
| | 四月十日 | 駛抵南台官田墩地方停泊。 |
| 四月十五日 | 把驛文員候補知縣顧朝棟，會同福州城守營副將驗明後，安插館驛。 因所賠船隻船型較小，經福防廳協調，琉球官員鄭崇基等同意以同行另一艘船抵補。又因商船出借前曾整修大桅，琉方另支付番銀一千元作為補償。 | |

資料來源，依出版年代排序如下：

蔡鐸，《歷代寶案》，臺北：國立臺灣大學，1972，冊8，頁4853-4861、4946-4955、5053-5058、5047-5050；〈魏姓家譜（楚南家）〉，收入那霸市企画部市史編集室編，《那霸市史資料篇第1卷6（家譜資料二）》，沖繩：那霸市企画部市史編集室，1980，頁38；中國第一歷史檔案館編，《清代中琉關係檔案·續編》，北京：中華書局，1994，頁1100-1105。

Tribute, Shipwrecks, and Institutional Adaptation: The Ryukyuan Tributary Ship Incident during the Jiaqing Reign*

Tsai, Cheng-hao**

Abstract

Although the Ming–Qing tributary system was characterized by relatively stable and institutionalized norms, its actual operation was profoundly shaped by both contingencies in nature and human factors, requiring continual negotiation and adjustment between the suzerain and tributary states. The request by the Ryukyuan king Shō Kō for investiture from China during the Jiaqing reign provides a salient case for examining the flexibility inherent in this system. In 1806, a Ryukyuan mission set out to seek investiture but was forced to land in Taiwan by a typhoon while en route, resulting in the loss of all tribute goods except those aboard the lead vessel. After receiving assistance and repairs from the Taiwan prefectural authorities, the mission proceeded to Fuzhou in 1807, though its schedule had been substantially delayed. Although the envoys initially intended to proceed immediately north to the capital in Beijing, they ultimately postponed their audience until the autumn in accordance with established precedent, with members dispersing to pursue tributary trade in the interim.

Subsequent issues further disrupted the mission. The chief envoy, Yang Kedun, died of illness while traveling north, and a Ryukyuan reception vessel ran aground and sank near Haitan, causing significant loss of personnel and materials. Following prolonged negotiations, the Ryukyu Kingdom received additional imperial subsidies, enabling it to charter merchant vessels and continue the mission. In 1808, the Ryukyuan envoys accompanied the Qing investiture mission back to Ryukyu to conduct the formal ceremony. Nevertheless, disputes arising from the return of the chartered merchant ships prolonged the settlement of related affairs until 1810.

* Received: 16 June 2025; Accepted: 13 March 2026

** Associate Curator, Southern Branch of the National Palace Museum

Spanning several years and encompassing Taiwan, China, Japan, and Ryukyu, this process involved repeated shipwrecks, the death of a chief envoy, and substantial casualties among the accompanying personnel, while also prompting the tributary state to mobilize its own maritime resources in response to the crisis. Viewed as a whole, the case demonstrates that within the institutional framework of the Qing court's "rouyuan (conciliatory governance for those from afar)" policy, the tributary relationship was sustained through flexible responses and negotiations between the Qing court, the tributary state, and various frontline actors such as Fujian administrators, Ryukyuan officials, and interpreters. It thus reveals the tributary system as a mode of political practice that functioned through dynamic interaction and coordination rather than as a rigid or purely ceremonial order.

Keywords: investiture system, maritime disaster relief, Shang Hao, Yang Kedun, Tsai Bangjin, Fujian Province, Penghu

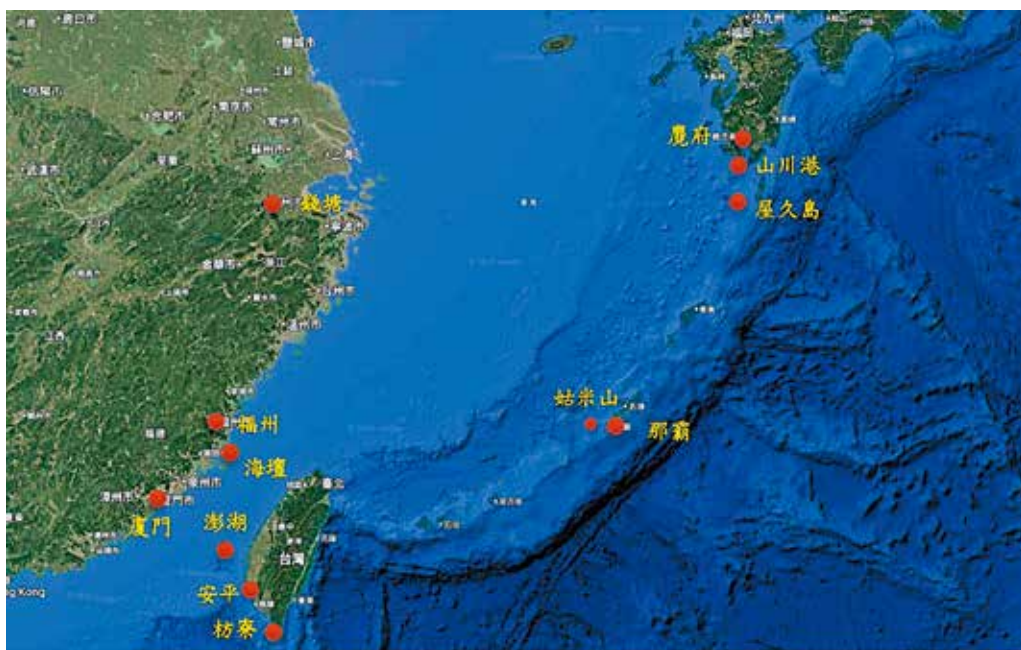


圖 1 嘉慶十一年貢船事件相關地點示意圖 筆者繪製



圖 2 清 謝遂 〈職貢圖〉 琉球王國官員與民眾形貌 國立故宮博物院藏

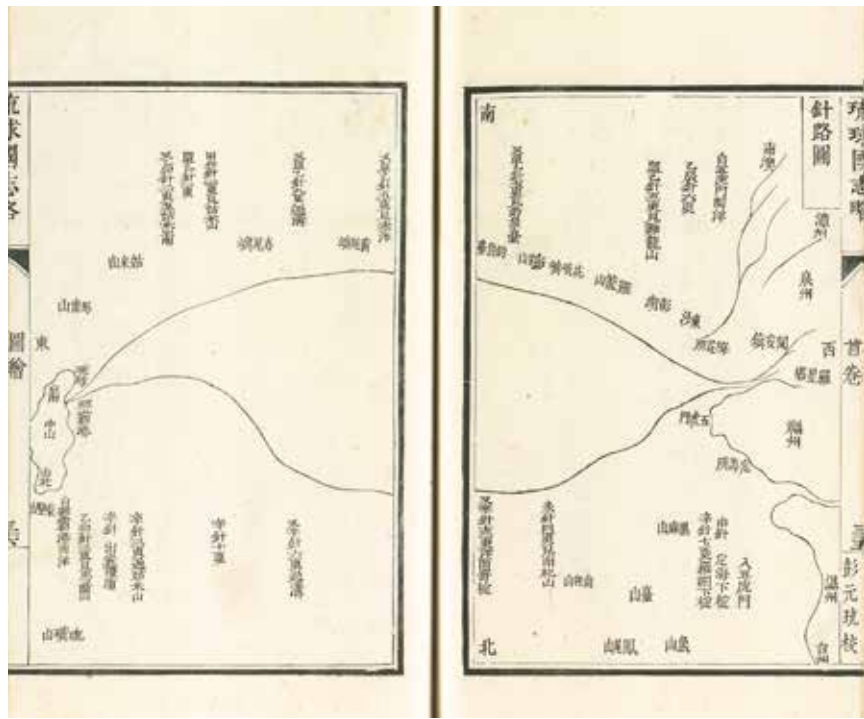


圖3 清 周煌撰 《琉球國志略》首卷〈針路圖〉 清乾隆年間武英殿聚珍本
國立故宮博物院藏



圖4 〈尚瀨王之御後繪〉 日本沖繩県立芸術大学
附属図書・芸術資料館藏

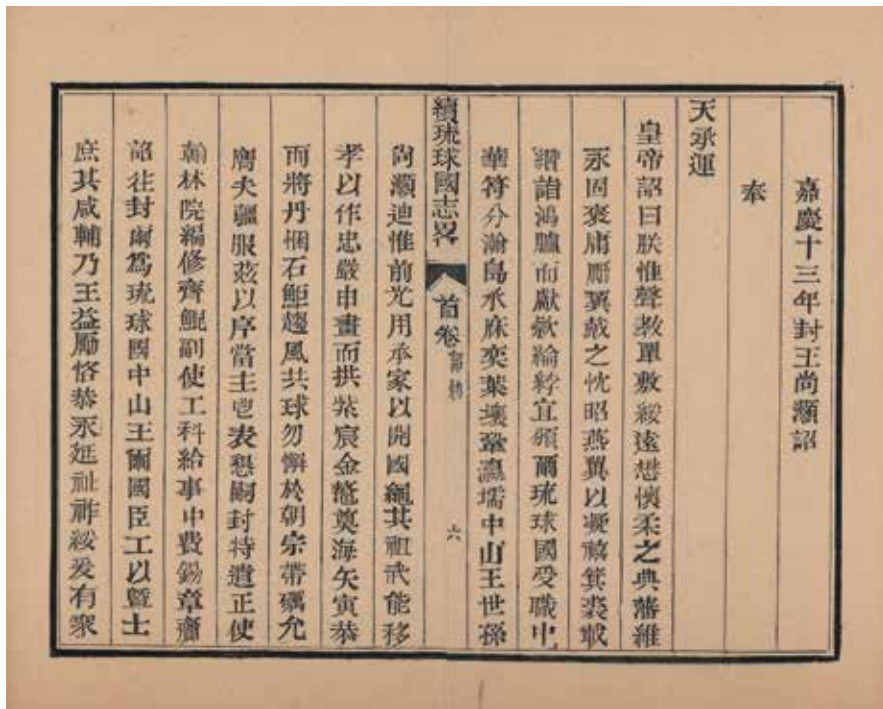


圖 5 清 齊鯤、費錫章 《續琉球國志略》 首卷 〈嘉慶十三年封王尚灝詔內文〉
清嘉慶年間武英殿聚珍本 國立故宮博物院藏