



16世紀東アジア海域ネットワークの変遷と港市(Port City)の勃興：
歴史教育における東洋史・西洋史・日本史の統一的
把握を目指して

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 北海道教育大学 公開日: 2008-05-21 キーワード: 作成者: 宮崎, 正勝 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.32150/00004910

16世紀東アジア海域ネットワークの変遷と港市（Port City）の勃興
— 歴史教育における東洋史・西洋史・日本史の統一的把握を目指して —

宮崎 正勝

北海道教育大学釧路校社会科教育研究室

East Asian Sea Net-Work's Change and Rise of Port City
in the 16th Century

Masakatsu MIYAZAKI

Kushiro Campus, Social Education, Hokkaido University of Education

はじめに

早熟な農耕地帯に成長した都市間ネットワークは、その規模と状態に応じて都市国家・都市国家連合・領域国家・世界帝国といふように、システム（「クニ」）を更新しながら拡大を続けた。首都とそれに従属する都市群を核とするネットワークが拡大・複雑化するなかで、諸システムの骨格をなす政治システムと重なりながら、物流の網の目としての経済ネットワークが発達することになった。

諸システムの経済ネットワークが成長すると、「クニ」の境域に位置する境域都市は、その立地条件をふまえて砂漠・草原・海などにつながる多様なネットワークと「クニ」内部の経済ネットワークを結ぶ仲介機能を果たした。「世界史」において、次第に重要な位置を占めるようになる「海域世界」では、海の「領域」観念が発達せず「諸民族・文化の交流の場」として機能し続けたが、8世紀頃になるとペルシア湾、東アフリカ沿岸、紅海沿岸、アラビア海、ベンガル湾、南シナ海の諸海域が相互に結びついた長大で複雑な海のネットワーク（「海の道」）が形成され、海域を結び付ける結節点には比較的大規模な港市（Port City）が成長した¹⁾。

家島彦一は、海のネットワーク上の諸都市を各システム（文化的・経済的ネットワーク）と直接

的に結び付く「センター」、ネットワーク軸と分岐するネットワークの交点に位置する「中間拠点」、異域との接点にあたる「末端」、に分けて構造的な把握に努めた²⁾。海域がひとつの経済圏として形成されていくなかで、各海域には幾つの中核港市（Port City）を軸とする固有の港市ネットワークが成長する。大農耕地帯では、港市の背後に首都（センター）を中心とする大システムが控えていたが、それに従属する海域では余り大規模なネットワークの成長は見られなかった。また、海域と海域を結び付ける境界には、異域を相互に結ぶ国際港市が発達した。そうした国際港市は、定期的に風向きが変化する貿易風の風待ち、複雑な海岸線、特産品の産出などの自然環境、歴史的条件を複合させながら成長を遂げたが、その地位は極めて不安定であり、歴史条件が変化する中で他の港市に繁栄の地位を奪われ、興衰を繰り返した。

東アジア海域のネットワークは、中国沿海の中心港市が市舶司という機関を通じて中華帝国に管理されていたために、自由な港市の発達が遅れた。しかし、16世紀には、明帝国の沿海地域に対する制御力が例外的に著しく低下したために、沿海地域の有力者層に支えられた密貿易が急速に勃興した。混乱を伴いながら東アジアの海域世界は活性化し、密貿易というかたちで自由交易、港市が発達

した。こうした海域世界の変化のなかで、ポルトガルの進出、日本における大量の銀の産出、後期倭寇、織豊政権の成立などがなされたのである。

現在の中学校「歴史分野」、高等学校「日本史」・「世界史」では、16世紀の東アジア海域における密貿易ネットワークの成長が十分視野に入っていないために、1)ポルトガルの東アジア海域進出、2)後期（嘉靖）倭寇、3)「資本主義の萌芽」とされる明末における手工業の発達、4)日本の銀の大量産出と貿易の活性化、5)マニラにおけるガレオン貿易、などの歴史事象が統一的に把握されていない。本稿は、海域世界におけるネットワークの変化に着目して、16世紀の日本を含む東アジア世界史の素描を通じ、「東洋史」・「西洋史」・「日本史」の統一的な把握を図ることを目的としている。

1. 港市 (Port City) の2類型

生田滋は、東南アジアの港市 (Port City) を2分し、1)内陸の農業国家の「窓口」となる港市、2)沿岸国家・通商国家として「港市国家」に発展する港市、に分けている。前者は、農業国家の政治的統制下におかれ、後者は政治的な自立を保って、港市に固有の政治・経済システムを形成したが、両者の混合型も存在した³⁾。

東アジア世界では、海域の中心をなす主要な港市 (Port City) が、中華帝国の市舶司に管理・統制される時代が長く続いた。そうした中華帝国システムの背後には、中華思想に基づく華夷秩序・冊封体制による国際秩序があった。市舶司の起源については、唐代の貞観年間 (627~649) 開設説、開元2(714)年開設説があるが⁴⁾、いずれにしても7~8世紀に設立されたことは、間違いない。市舶司は、唐帝国が海外貿易を管理・監督、統括するための機関であった。

宋代になると外洋ジャンクを利用する民間商人の貿易が活発化し、市舶司の数は飛躍的に増加した。その職能も次第に整備されて、1)公凭 (貿易許可書) の発行による商船の管理、2)抽解 (入港税の徴税)、3)禁権 (国家による専買) と博易 (民

間貿易の管理)、4)外国商人の権益の保護と賓客として招ずる宴会の開催⁵⁾ となり、元代に引き継がれた。宋・元代は中国史上民間商人の海外貿易が最も盛んになされた時代であるが、宋代には11の港市 (広州・泉州・温州・明州・杭州・浦・華亭・青龍鎮・上海・江陰・板橋)、元代には7つの港市 (広州・泉州・温州・慶元・杭州・浦・上海) に市舶司が設けられ⁶⁾、沿海商人の海難交易は原則的に帝国の管理下におかれた。海外ネットワークは帝国システムにしっかりと組み込まれ、官僚機構、宦官などにより統轄されたのである。

これに対して、ヒト・モノ・情報が移動する「場」としての「海の道」の結接点に成長したインド・東南アジアの港市は、内陸部の農業国家と経済的な相互依存関係を保つことによって自立性を維持しながら、特産品の集積・積み出し、季節風の風待ち、航路の中継などの立地条件を生かして「港市国家」としての成長を遂げた。港市・地域との多角的な関係性が重視される海の世界では、多くの商人たちを呼び寄せることによりネットワークを安定させることが、港市繁栄の基本条件であった。そのために、港市の支配者は安全の確保などのサービスの提供を競い合い、選ばれた頭目の下に自治を保障する、などの商人優遇策をとった。例えば、インド洋ネットワークの中心港市であったカリカットには、1)トルコ人、2)カイロ及び紅海出身の商人、3)現地のムスリム商人、の居住区が設けられており、それぞれの地区の頭目 (シャバンダール) による自治がなされていた。カリカットにおける商人の自治について「ドゥアルテ・バルボサの書」は、「かれらはあらゆる地方に多くの商品を携えて航海し、当市では自分たちだけのイスラム教徒の総督を持っている。彼はかれらを統治し、いちいち土地の王に報告することなく処罰を下す。総督はただ若干の事柄についてだけ王に報告する」⁷⁾ と記している。港市の支配者ザモリンは、頭目 (総督、シャバンダール) を中心とする商人組織の複合の上に乗って繁栄の確保を図ったのである。

モンゴル帝国の東南アジア進出、タイ人の勃興

(アユタヤ朝の進出)、マジヤパヒト朝の台頭によるスマトラ島の三仏齊の衰退で混乱期に入ったマラッカ海峡地帯では、15世紀にマラッカ王国が明帝国を後ろ盾にして急速に成長し、東南アジア、ネットワークの中心港市となった。

マラッカ王国でも、カリカットと同様に経済・政治の二重統治システムが定着した。マラッカでは、外国商人が出身地毎に、1)インド洋海域の商人、2)ベンガル湾海域の商人、3)東南アジア島嶼部の商人、4)東アジアの海域の商人、に分かれて固有の居住地域に住み、それぞれ、1)グジャラート人の代表、2)ベンガル、ペゲー、パセー人の代表、3)パレンバン、ジャワ、ブルネイ、ルソンの代表、4)シナ、レケオ(琉球)、チャンパの代表、である4人のシャバンダール(港務長、領事)により統括されていた。シャバンダールは、外国商船が入港するとベンダラ(最高裁判所長官、国王の財産管理人)に入港した船の船長を紹介するとともに、倉庫の割り振り、宿泊の世話、入港税(6パーセント)の徴収などに携わった。シャバンダールに積載商品の1-2パーセントの贈り物をすれば、スムーズな交易が保障されたのである⁸⁾。シャバンダールの制度は極めて合理的で簡便なシステムであった。

マラッカ王国では、シャバンダールの中でもインド西北部のグジャラート人が最も高い地位を占めていた。それは、彼らが東西を結ぶ海のネットワーク上で最も活躍していたからに外ならない。トメ・ピレスは、グジャラート(グザラテ)地方の中心港市カンバヤの商人とマラッカ商人の関係について、「カンバヤの商人は、他のどの地域よりもしっかりした根拠地をマラカに置いている。昔はマラカには千人ものグザラテ人の商人がおり、その他に、常に往来しているグザラテ人の水夫が4,5千人もいた。マラカはカンバヤなくしては生きてゆかれず、カンバヤもマラカなくしては豊かに繁栄することはできない。」⁹⁾と記している。両港市の間には太いネットワークが通じており、繁栄のためには、互いの存在が不可欠だったのである。

交易ネットワークがリンクする海域に港市が成

長する現象は、多数の「海域」が結合することにより成長を遂げた海のネットワークに固有の現象であった。海域ネットワークの連鎖が、そのつなぎ目に大港市を成長させたのである。しかし、商船の停泊や交易に適した港市は一つだけではなく数多く存在したために、常に港市間の激しい競争が展開された。商人たちにより多くの利便を提供し、自由な交易活動の機会を保障することが、港市が相互間の競争に勝ち残り繁栄を持続させるための必要条件であったが、歴史的・地理的条件も重要であり、一部の大港市を除いた大部分の港市は、興衰をくりかえすことになった。

2. 管理された明代前期の東アジア海域

ユーラシアの陸のネットワークと海のネットワークを「円環」として結びつけたモンゴル帝国の大ネットワークが崩れ去ると、明帝国は華夷秩序に基づく伝統的世界秩序の復興を目指し、冊封、朝貢・回賜、海禁からなる政治・貿易・国防が三位一体化された中華帝国の伝統的支配原理を再編した。冊封体制は、中華帝国における中央-省の支配原理を同心円的に周辺諸国にまで拡大した特異な国際秩序であった¹⁰⁾。

明帝国では最初、「朝貢・回賜」の原則に基づく勘合貿易が行われ、海外貿易には極めて政治性の強い覆いが被せられることになった。同時に「海禁」の原則がとられ、民間商人の海外貿易は一切禁止された。港市の数も極めて限定され、帝国の強い管理下に置かれた。そのために市舶司も大きく機能を転換させることになり、外国使節の接待と政治的な性格の強い朝貢貿易の管理機関となった。つまり、宋元代に著しく発達した民間商人を担い手とする海のネットワークは切り捨てられ、明帝国は農業帝国として内陸部に閉じこもってしまい、海を完全に帝国の管理下に組み込んだのである。

明帝国は最初、市舶司を首都金陵(南京)に近い直隸太倉州の黄渡鎮(現在の江蘇省太倉県瀏河鎮)1カ所に限定した。しかし、黄渡鎮は、余りにも首都に近過ぎたために警備上の問題があるとし

て廃止され、1370(洪武3)年になると、唐代以来の伝統的な港市である浙江の寧波、福建の泉州、広東の広州の3港に市舶司が設けられ、それぞれ日本、琉球、占城・暹羅(シヤム)・西洋諸国の朝貢貿易の窓口と定められた¹¹⁾。やがて第3代永楽帝は、寧波に安遠館、泉州に来遠館、広州に懷遠館という外国使節のための賓館を設け¹²⁾、勘合貿易の政治性を一層鮮明にした。明代の市舶司の編成は極めて簡単であり、提挙1名、副提挙2名、下屬吏目2名、駅丞(外国の賓客を招待する官)1名から構成されていたに過ぎなかった¹³⁾。

朝貢貿易というのは、広く考えると、1)貢使が携えて来た貢物に対する皇帝からの回賜、2)市舶司の所在地または使節団が帝都で滞在した会同館において政府の監督下になされる貿易、3)貢使に従う附船の貨物を牙行という官許商人に売却する貿易、の3部分から成り立っていた。体面を重んじる中華帝国は朝貢使節に対して経済性を度外視した回賜を行はねばならず、そのために朝貢貿易(勘合貿易)は莫大な財政負担を要する政治行為となり、厳しい制限が必要になった。

そこで、明帝国は正式の貢使を識別するための方式として、1383(洪武16)年以来、勘合符の発行を開始した。その間の事情を「明会典」巻108礼部は、「洪武十六年、始給暹羅、以後漸及諸国」と記している。つまり、最初の勘合符はシヤム(暹羅)に与えられたのである。勘合符(皇帝が代わる毎に礼部が100道の勘合符と底簿1冊を諸国に送った)は、正当な貢使を識別するための「割り符」の役割を果たした。高岱の『皇明鴻猷録』は、明帝国に朝貢したことのある59カ国を列挙しているが、一時的に朝貢した国や地方が多く、恒常的に明帝国と朝貢貿易を行った国の数は極めて限られていた。例えば『皇明外夷朝貢考』巻下は、東アジア、東南アジア、インド洋世界(セイロン、コチン、カリカット)の15カ国に勘合符が支給されたと記している。

室町時代の日本から見れば勘合貿易は巨大な交易システムであったが、世界史的視野から見れば、貿易の範囲が広域に及んだのは永楽帝が統治した

ほんの一時期に過ぎなかったのである。明帝国は、勘合貿易を維持するための巨額の費用を抑制する目的で、各国の貢使派遣の数と規模を制限した。例えば、安南(ベトナム)、占城(チャンパ)、暹羅(シヤム)、爪哇(ジャワ)が3年に1貢とされ、日本が10年に1貢で、船は2隻、人員は200名、貢品は20種まで、というように厳しい制限が加えられている。

このように明帝国では、海のネットワークは政治的管理下で急速に衰微した。しかし、中華世界がモンゴル・ネットワークと結びついていた時期に、海のネットワークから供給されていた蘇木・沈香などの香木、香辛料などを獲得するための交易システムを断ち切ることはできなかった。寺院や宮廷などに、香木、香辛料に対する一定の需要があったのである。

「鄭和の南海遠征」¹⁴⁾というかたちでなされた国営貿易が中止の止むなきに至ると、東南アジアの産品の需要に応えるための交易ネットワークは、福建人を多数移住させ、大船を与えるなどして貿易上の特権を認めた琉球と、福建の福州のラインで行われた。例外的な措置として明帝国は琉球に勘合符なしの自由貿易を容認し、それが「琉球の大交易時代」を生み出したのである。

明帝国は、朝鮮と琉球を特別に扱い、礼が行き届いている国として勘合符なしでの朝貢を特別に認めた。しかし両国のうち朝鮮の朝貢使は、陸路から北京に赴くのが通例であり、海のネットワークを利用したわけではなかった。モンゴル勢力が後退して以降、後金(後の清帝国)が台頭するまでの朝鮮の貢路は、朝鮮の義州-鳴緑江-遼陽の遼東に至る8站、遼陽-山海関の19站、山海関-北京の10站、計37站(宿駅)を通過する陸路だったのである¹⁵⁾。そのために、東アジア海域において、勘合符なしで明帝国との貿易を許可されたのは、琉球1国のみだった。

明帝国は、1392(洪武25)年に琉球と福建の往來の便宜を図るという名目で操船が巧みな福建人36姓を那覇の付近に移住させ、多くの大船を無償で賜与し、対外貿易を活性化させるための便宜を与

えた。そのため琉球では、琉球王が管理する公貿易として対外貿易が急速に活性化し、港市那覇のネットワークは東南アジア、日本、朝鮮、福州につながるようになった。そうした状況は、琉球王国の歴代の外交文書を集めた『歴代宝案』から理解することができる。琉球は、明帝国が民間商人の貿易を禁止し、「空白」となっていた海域に特権的なネットワークを織り成し、15世紀に「琉球の大交易時代」と言われる繁栄期を現前させた。琉球の首里城正殿に掲げられたといはれる1458年鑄造の「万国津梁の鐘」に、「琉球国は南海の勝地にして、三韓（朝鮮）の秀を鐘（あつ）め、大明（中国）を以て輔車（ほしゃ）となし、日域（日本）を以て唇齒（しんし）となす。此の二中間に在りて湧出するの蓬莱島なり。舟楫（しゅうしゅう）を以て万国の津梁となし、異産至宝は十方利（国内の至る所）に充満せり」¹⁶⁾と刻まれた銘は、琉球が東アジアの海のネットワークを支配した、栄光の時代の跡をとどめている。

琉球の明帝国に対する朝貢回数が、1372(洪武5)年から1493(弘治6)年までの121年間に233回（『明史』では明代を通じて171回）を数え、2位のチャンパ（占城）の87回、3位のベトナム（安南）の81回、4位のシャム（暹羅）の81回、5位のマラッカの31回をはるかに越えた事実は、そうした動きを示している。

3. 密貿易ネットワーク・自由な港市の発達

東アジア海域のネットワークに大きな変化をもたらしたのが、民間商人の対外交易を取り締まる目的で沿海の要所に配備された軍事力の急速な弱体化であった。1449年の「土木の変」以後、北方遊牧民の圧力が急激に増すと、中華帝国の維持に汲々とする明帝国は、莫大な費用をかけて万里の長城を築造し（現在残されている長城の大部分は明代に築造されたものである）、北方での軍備拡張に努めなければならず、帝国政府は沿海の軍事費を大幅に削減し、地方政府に割り振った。そのため民間商人の交易活動を規制するための監視体制は急速に揺らぎ、成化・弘治年間（1465-1505）

には、福建などの沿海地方の郷紳（豪門巨室）が地方役人と結託し巨大な艦船を建造して公然たる密貿易に乗り出し、非合法の海域ネットワーク（密貿易ネットワーク）が急速に成長した。中華帝国の控制から自立した密貿易港が沿海地域に点々と成長し、東南アジアやインド洋周辺に見られる、内陸の農業国家から自立した港市の急速な成長をみたのである。

密貿易ネットワークが急成長した要因は、沿海地域における商品作物・手工業生産の発達、福建・広東などの沿海地域におけるの人口圧力だった。山並みが海岸線まで迫り、農地に恵まれない福建などでは、沿海住民は海のネットワークに依存せざるを得なかったのである。

そうした明帝国沿海部における変化は、ポルトガルの東アジア海域への進出、日本の大内氏と細川氏の勘合貿易の主導権争いにより引き起こされた突発的な寧波争貢（貢使抗争）事件による寧波・泉州の両市舶司の閉鎖、などが重なって急速に進捗した。

1511年に東南アジアの中心港市マラッカを征服したポルトガルは、マラッカ王国の使節を偽って明帝国への朝貢を目指した。しかし、マラッカ王国の使節がポルトガル人の侵攻を明帝国に訴えたためにその企ては失敗に終わった。1518年にシマンが率いるポルトガル艦隊が屯門に強引に要塞を造り交易拠点を築こうとする暴挙に出ると、広東政府は1521年の屯門の役、1522年の西草湾の役、の2つの戦役でポルトガル人を広州から排除し、一時的に広州市舶司を廃止するとともに、港灣そのものも閉鎖した。その結果、大砲を装備したポルトガル船は、交易の機会を求めて中国沿海を北上することになり、福建や浙江海域の密貿易ネットワークと直接結び付いた。ポルトガルのドミニコ会士ガスパール・ダ・クルスは、密貿易ネットワークが沿海地域で育ち、ポルトガル船が密貿易ネットワークと結び付いて交易範囲を拡大して行った過程について、次のように記している。

「フェルナン・ペレス・デ・アンドラーデ（シマンの誤り）の惹き起こしたあの暴動よりのちは、

交易は多大の苦難のうちに行われ、ポルトガル人は上陸することすら許されていなかった。そして憎しみと毛嫌いから、彼らはファンクイとよばれていた。「鬼の男」(homen de diabo) という意味である。——シナ国外に住みポルトガル人といっしょに帰港してくるシナ人たちは、フェルナン・ペレス・アンドラーデ(シマンの誤り)の醜聞以来、ポルトガル人がリャンポーへ交易に赴くよう、その水先案内を始めた。かの諸地方には沿岸にたくさんの大集落がある以外、城壁に囲まれた市も町もないことに眼をつけたのである。そこに住む貧しい人々はポルトガル人をたいへん歓迎していた。彼らへ食糧を売って金儲けができたからである。ポルトガル人と航海をともにしてきたシナ商人たちはこれらの集落へ帰ればお互いに親戚同士であった。しかも(そこでは)連中はよく顔を知られていたから、地元の人々は彼らのためにもよりいっそうポルトガル人を歓迎してやった。やがて彼らを仲介者として、地元商人たちがポルトガル人へ売るべき商品を持ち寄るといった話がまとまった。ポルトガル人に混じって活動していただくのシナ人たちは売買にさいしてはポルトガル人と地元商人との仲介者にほかならなかったから、この仕事からはきわめて大きな利益を収めることができた。海沿いの下級ロウティアたちもまたこの通商から非常に大きな利益を得ていた。双方の商人たちが交易するのを許し、かつ商品を運びいれ運び出すのをほうっておくことの見返りとして、いずれの側からもおびただしい賄賂をせしめていたからだ。彼らの内々で行われていたこのような通商が長いあいだ国王およびチェキアン(浙江)省の上級ロウティアたちに対してはひた隠しにされたゆえんである。

リャンポーにおける交易がしばらくのあいだ、このように人目を忍びつつ行われたのち、ポルトガル人は徐々に行動範囲を広げ、チンチェオやカントン(広東)の諸島嶼へ交易に赴き始めた。その他のロウティアたちも賄賂によって、いまやあらゆる地方で交易を認めつつあった。——

ポルトガル人がリャンポーの諸島嶼において越

冬し始めるというかたちで商取引は行われた。彼らはそこにしっかりと定着し、しかも大幅な行動の自由に恵まれるという事態が生じた。絞首台と罪人公示台以外、彼らに不足するものなど何ひとつないくらいであった。¹⁷⁾

中国の海岸線は長大であり、地域によっては海岸線が入り組んで多くの島嶼がちりばめられていたため、政府の監視の目が十分には行き届かず、密貿易船の出入りする港市が成長することは比較的容易であった。特に、密貿易商人が地方の役人を買収したり、郷紳が参加することにより、密貿易の基盤は次第に強固になっていった。明の密貿易商人(海商)は、明帝国の公認の貿易港である寧波付近に双嶼港、泉州の付近に安平港、漳州都城の付近に月港というように密貿易の中心港市をつくり、既存の海のネットワークにバイパスをつくって密貿易港とつなぎ、新たなネットワークを作りあげたところに特色がある。つまり、最も主要な密貿易港である浙江の双嶼港、福建の月港をセンターとする密貿易のネットワークが、沿海諸地域をつなぎ、海外と結び付いたのである。こうして16世紀に成長した主な密貿易港を北の方から見えていくと、次のようになる。

まず浙江では、舟山列島の双嶼港(リャンポー)を中心に、烈港、舟山岑港、普陀山、洋山、柘林などが密貿易港として成長した。茅元儀の「武備志」巻215の「浙江事宜」は、風雨を凌ぎ得る浙江の密貿易港として23港をあげている。福建は、武夷山脈が海岸線にまで迫っていたために沿海地域の平野が狭く、リアス式の複雑な海岸線が広がり、沿海部に多くの島嶼を有していたために密貿易港が更に成長しやすい状況にあった。福建では漳州の月港を中心に、乾隆「福建通志」巻74 芸文が、「漳之詔安有梅嶺、龍溪、海滄、月港、泉之晉江有安海、福鼎有桐山」と述べているように、晉江の安平港、詔安の梅嶺港などが密貿易港として成長した。最南端の広東では、福建との境界に位置する南澳島、広州湾の上川島や浪白澳などが密貿易の拠点であった。

これらの港市は、相互に結び付けられて密貿易

商人団の日常的な活動の場となった。密貿易商人団は、頭目が居住する港市を中心に、彼らに海外交易のための商品を供給する内地商人との間に広域交易ネットワークを築き、各地の港に商品を貯蔵し、海外の交易ネットワークと結び付いた。例えば、追鳴珂の「広福浙兵船会哨論」は、「有一種奸徒見本処嚴禁，勾引外省。在福建者，則于広東之高潮等処造船，浙之寧紹等置貨，糾党入番。在浙江広東者，則于福建之漳泉等処，造船置貨，糾党入番。此三省通弊也。」¹⁸⁾と、福建の密貿易商人が広東の地で造船し、浙江の寧波，紹興などに財貨を保管して海外で交易し，他方で浙江・広東の密貿易商人が福建で造船し，財貨を置き，海外と交易したことを指摘している。ポルトガル商人も，こうしたネットワークと密貿易諸港市を利用して，東アジア海域への進出を果たしたのである。

1523(嘉靖2)年に寧波で細川氏が派遣した宋素卿と大内氏が派遣した宗設謙道が勘合貿易の利権を巡って抗争し，地方官憲や民衆までも巻き込む寧波争貢事件が起こされた。それに衝撃を受けた明帝国は，寧波，泉州の両市舶司を閉鎖して，広州市舶司のみが機能することになり¹⁹⁾，日本の勘合貿易は一時停止という状態になった。その結果，生糸などの中国商品を必要とする日本商人も，密貿易ネットワークに積極的に参入することになった。「明史」食貨志5市舶は，「市舶既罷，日本海賈往来自如，姦豪與之交通，法禁無所施，転為寇賊」と記している。

博多などとの結節点に位置する港市として位置づけられたのが，浙江の双嶼港であった。1540(嘉靖19)年には，「倭巢双嶼港」と記されているように日本の商人が双嶼港で交易するようになり，1545(嘉靖24)年には密貿易商人の王直が博多津の倭の助才門(助左衛門か)を同港に伴ったとか，1547(嘉靖26)年に密貿易商人の胡霖が「倭夷」を双嶼港に導いて交易を行ったという記述がある²⁰⁾。他に，福建海域や浙江海域から薩摩を経て堺につながるルートもあった。

日本における対明貿易の中心港市は，博多と堺であった。博多では寧波争貢事件の後，山内氏が

勘合貿易の支配権を握ったが，それは博多商人が対明貿易の主導権を握ったことを意味した。例えば，1538(天文7)年に大内氏が経営した勘合船の正使は，博多新篁院硯鼎，総船頭は博多町衆の筆頭格，神屋主計であった。博多は明との貿易の窓口であると同時に，薩摩-琉球，対馬-朝鮮，赤間関-兵庫-国内市場を結ぶ，多様なネットワークを有する港市として繁栄していたのである。博多商人の神屋寿貞は，出雲に明に輸出するための銅の仕入れに向く途中で石見銀山を発見し，1533(天文2)年に博多の吹工宗丹，桂寿を使って銀の生産に成功した。それ以降，日本では銀の産出額が急激に増加して世界的な銀産国となり，東アジアの交易ネットワークの中で，日本の銀は大きな役割を果たすようになった。

やがて，博多は大内氏と大友氏の争いで一時荒廃したが，1551年に大内義隆が死去して大内氏が滅亡すると，大友氏の支配下に入った。その後博多は急速に復興し，戦後20軒までに激減していた戸数が10年で7000軒を越える復興ぶりを示したと，ルイス・アルメイダは記している。1554年に，大友義鎮はポルトガルとの貿易の便宜を得るために，イエズス会に対して博多におけるキリスト教会堂の建設用地を与えている。ルイス・フロイスは，「博多は商人の町で，九州で最も富裕な町であり，有力な商人を中心とする自治が行われていた」と述べている。

明との密貿易が活性化すると博多は，対朝鮮・対明貿易の港市として著しい成長をみた。対明貿易に関する記録は残されていないが，記録に残された対朝鮮貿易だけみても，1572(元龜3)年に63回，1573(元龜4)年に78回，1574(天正2)年に80回，1580(天正8)年に109回の多きにのぼっている²¹⁾。博多はやがて豊臣秀吉の支配下に入り，朝鮮出兵の物資補給基地としての役割を果たすことになった。

博多と同じように勘合貿易で栄えた堺では，細川氏の手で四国沖から薩摩に至る航路が開かれた。細川氏が島津氏に勘合船の警護を依頼したことから，薩摩，琉球を結ぶネットワークが成長した。薩摩の坊津は博多と並ぶ貿易センターとなったが，

それは堺と近畿圏のネットワークに結びついていたためであった。フランシスコ・ザビエルがマラッカのカピタン、ドン・ペドロ・ダ・シルバに宛てた書簡で、堺は日本で最も殷賑を極めた町で、全国のお金の大部分が集まると述べているように、東アジアの海域ネットワークと日本国内のネットワークを結ぶ港市として栄えたのである。1569(永禄12)年に、堺は織田信長からの矢銭2万貫の供出の命に応じて、信長の直轄地となり自立性を失った。1583(天正11)年に大坂城が築城された後、堺の町衆は大坂への移住を命ぜられ、堺は繁栄の歴史にピリオドを打つことになった。このように日本の2つの代表的港市は、政治権力の支配下に組み込まれていったのである。

4. 明朝による貿易ネットワーク

再編の企図と嘉靖倭寇

浙江・福建・広東などの沿海地方の郷紳、大商人、地方官所が密貿易ネットワークとの結び付きを強めるなかで、明帝国が建国以来とってきた海の世界を切り離す閉鎖的システムに揺らぎが生じた。明帝国が描いた「中華帝国の見取り図」と社会の実態との間に、大きな隔たりが生じてきたのである。ここに明帝国は、海のネットワークを認めた上で政治システムを再編するのか、それとも密貿易を弾圧することにより従来の政治システムを守るのか、の二者択一を迫られた。原則を重んじて海禁政策に固執する中央政府と、実勢を重んじて「互市(対外貿易)の容認」に傾斜する沿海地域の地方政府の意見が対立したのであるが、嘉靖帝は社会の変化に柔軟に対応する道を選択するよりも、既存システムを再編・強化する道を選択した。

1547(嘉靖26)年6月、嘉靖帝は巡安御史の楊九澤の、浙江と福建地方に特使を派遣して密貿易を封ずるべきであるという上疏に接すると、翌7月には清廉な官僚として著名であった朱紘を浙江巡撫に任じて福建の海道を兼務させ、同地方の密貿易の徹底的な取締りを命じた。朱紘は1548(嘉靖27)年に浙江・福建の兵を動員して密貿易ネットワーク

のセンターである双嶼港を包囲・壊滅させ、1549(嘉靖28)年2月に福建の詔安県走馬溪付近で密貿易商人団の頭目、李頭光など90名を捕らえて斬刑に処した。それに対して、沿海諸省の利益と結び付いていた反対派は、御史陳九徳を先頭にして李頭光の処刑は越権行為であると告発し、結果的に朱紘の中央召還と腹心の武将の死罪をかちとった。朱は、こうした決定を受けて失意のうちに命を断った。明帝国の密貿易ネットワークを一掃しようとする試みは、空しく挫折したのである。

その後、明帝国の政治的圧力で東アジアの密貿易ネットワークは、極めて不安定な状況に陥った。つまり、失われた浙江の密貿易ネットワークのセンター、双嶼港に代わる港市を回復しようとする動きが活発化し、「嘉靖倭寇」として暴発したのである。双嶼港が陥落した後、密貿易商人団を再編して頭目となった王直は、五島・平戸に拠点を移して密貿易ネットワークの立て直しを目指し、浙江で武装貿易を展開する一方、柘林などに新たな拠点を設けようと試みた。他方、徐海や陳東などの密貿易の頭目は、大隅、薩摩に拠点を設けた。「倭寇」を組織した中国の密貿易商人の拠点は南九州と北九州の2つに分かれたが、それは博多と堺のネットワークにつながるものであった。

田中健夫が作成した「倭寇」の活動の一覧表によると、1551(嘉靖30)年まで連年1-2回であった倭寇が、1552(嘉靖31)年に13回、1553(嘉靖32)年に64回、1554(嘉靖33)年に91回、1555(嘉靖34)年に101回、1556(嘉靖35)年に68回と激増し、1557(嘉靖36)年に25回、1558(嘉靖37)年に32回、1559(嘉靖38)年に56回、1560(嘉靖39)年に15回、1561(嘉靖40)年に22回、1562(嘉靖41)年に20回、1563(嘉靖42)年に18回と推移して、1564(嘉靖43)年になってやっと収まったことが分かる²⁰⁾。

王直は1557(嘉靖36)年に、合法的な貿易(「互市」)を認めることを条件に説得に応じ、1000余人の部下とともに同郷出身の浙江巡撫胡宗憲に降伏したが、結局「互市」を求める王直(汪直)の要求は容れられず、1559(嘉靖38)年に斬刑に処された。しかし、彼の死後に倭寇は急速に収束の方向に向

かった。

浙江での「倭寇」の活動が下火になった後、その活動の中心は福建に移動した。1561(嘉靖40)年には、共同出資して対外交易に従事していた九都の張維など24人が、倭寇や海寇に食料や商品を販売していたとして弾圧されたことで蜂起し、一時的に九都を占領する「月港12将の乱」となった。1564(嘉靖43)年になると、指導者の張維らは処刑され反乱は鎮圧された。その結果「嘉靖倭寇」は、一応の収束をみることになったのである。1565(嘉靖44)年になると、福建漳州の密貿易港、月港は明帝国の統治体制に組み込まれて、月港を県城とする海澄県が新設され、1567(隆慶元)年には城壁を有する県城(都市)が築かれた。

月港に城壁が築かれた1567(隆慶元)年に、福建巡撫塗沢民は、福建地方の財政難を克服する口実で月港を貿易港として公認する挙にでた。つまり、明帝国は民間商人の貿易を半ば認め帝国の管理下に置くという妥協策によって、内陸の農業帝国が港市を管理するという伝統的体制に逆戻りさせたのである。双嶼港破壊後の最大の密貿易港、月港はこうして、明帝国のシステムに組み込まれることになった。日本を除く外国船の月港への入港が認められ、水餉(船舶税)と陸餉(貨物に対する輸入税)を支払えば自由な交易が認められた。1575(万暦3)年になると、貿易を管理する海防官が発行する「商引」(文引、貿易許可証)を得れば、国内商船の外国貿易も認められるようになった。「商引」の発行は当初毎年50隻に限られていたが、1589(万暦17)年に88隻、1593(万暦21)年に110隻へと増加された。

こうした「倭寇」の活動に伴う中国沿海部の混乱により大きな利益を受けたのが、ポルトガル商人であった。ポルトガル商人は浙江や福建沿岸部での貿易の基盤を失った後、広州湾に拠点を移して上川島、浪白嶼で密貿易を継続する一方、平戸、薩摩、大友義鎮が支配する豊府などに船を入港させていたが、1550(天文19)年にドワルテ・デ・ガマのポルトガル船が入港してから²³⁾、王直が密貿易の前進基地としていた平戸での貿易が定期化され

た。1556年以降、日本貿易はカピタン・モール制によりポルトガル王の官許貿易となっている。

対外貿易を仲介していた王直が平戸を去った後、1561年に「宮の森事件」が起こって平戸藩主松浦隆信とポルトガル人の関係が悪化したのを利用して、大村純忠は1562(永禄5)年に横瀬浦を貿易港としてイエズス会に与え、平戸からの貿易上の優位の奪回を試みた。その後、横瀬浦が焼き払われると、1570年に長崎港がイエズス会の教会領となり、イエズス会士の仲介によるポルトガル船と日本商人との取引が恒常化することになった。

広州湾では、1553年にポルトガルが澳門(マカオ)を交易拠点として確保するのに成功した。1556年には広東の広州、福建の泉州、浙江の徽州などの特定の商人が「客綱」という団体に組織され、ポルトガル商人と貿易することが認められている。1564年には、人口が1万人に達し、寄港する船舶が毎年20余隻というように、澳門は急速な成長を遂げた。1578(万暦6)年に、ポルトガル人は毎年夏・冬に広州の海珠島で数週間続いて開催される定期市場に参加することを認められ、中国商人との直接的な取引で多くの商品を手に入れることが可能になった²⁴⁾。ポルトガルは、こうして東アジア海域における拠点港市を確保するとともに中国の国内ネットワークとの合法的な結び付きを持つようになり、東アジア海域における独自ネットワークの形成に成功した。

丁度こうした時期に、スペインはフィリピン諸島に対する進出を行った。1564年にメキシコのナヴィゲード港を出港したレガスビが率いる艦隊は、1569年にルソン島のマニラ占領に成功した。1570年代になると、メキシコのアカプルコとフィリピンのマニラを結ぶガレオン貿易が始まり、東アジアの交易ネットワークは港市マニラを介してアメリカ大陸・大西洋世界のネットワーク、新大陸の豊富な銀と結び付くことになった。

5. 東アジア海域における

経済優位の時代の出現

品目	ゴア				長崎			
	数量	買値(両)	売値(両)	利潤率(%)	数量	買値(両)	売値(両)	利潤率(%)
生糸	1000担	80	200	250	500~600担	80	140~150	175~187
各種の絹糸	大量	1.8~2(毎斤)			400~500担	140	370~400	264~286
絹織	10,000~12,000匹	4~7			1,700~2,000匹	1.1~1.4	2.5~3	211~227
金	3~4担			180~190	3,000~4,000兩	5.4	7.8	144.4
銅	500~600担			200				
水銀	100担			170~180	150~200担	40	90~92	225~30
朱砂	500担			170~180				
砂糖	200~300担			200~250	210~270担	0.8~1	3.5~5.2	200~300
麝香	6~7担			250	2担	8ペソ	14~16ペソ	175~230
茯苓	2000担			200~300	500~600担	1~1.1	4~5	400~454
陶磁器	大量			101~300	20,000件			
白鉛粉					500担	2.7	6.5~7	255~60
綿糸					200~300担	7	16~18	228~257
綿布					3,000匹	0.28	50~54	17,857~19,285
鉛					200担	3	6.4	213
錫					500~600担	15ペソ		
大黃					100担	2.5	5	200
甘草					150担	3	9~10	300~333

Fig.1 マカオから長崎、ゴアへの輸出品・利潤率²⁵⁾

「嘉靖倭寇」の動乱の時代を経て東アジア海域は、新時代に入った。福建の月港が開港され、同港から福建・浙江などの諸商品が輸出され、その見返りとして大量の銀が明帝国に流れ込むことになった。ポルトガル商人は広州湾のマカオ（澳門）を拠点港市として確保し、中国商人との協働関係を築き上げて商品買い入れのネットワークをつくりあげた。ポルトガルは、カピタン・モールという国営貿易によって、ゴア-マラッカ-マカオ-平戸（後に長崎）の交易ネットワークを安定させ、

インド洋沿岸の産品、東南アジアの産品、ヨーロッパの銀を東アジア海域ネットワークに運び込み、中継貿易を重ねながら、最終的には中国の商品を東南アジア、インド洋世界へと搬出した。ルソン島のマニラに拠点港市を築いたスペインは、「ガレオン貿易」というメキシコ副王管理下の太平洋横断貿易を行い、新大陸で産出された膨大な銀を東アジア海域に還流させ、マニラに赴いた福建商人がもたらす諸々の中国商品と取引した。日本では、博多が中国の諸港市、朝鮮との貿易の実質上の要の位置を占めたが、1570年に長崎がイエズス会領になると、次第に長崎が対マカオ貿易の中心港市、長崎-マカオが中国と日本列島を結ぶ中心的ルートとなり、博多では朝鮮貿易の比重が強まった。イエズス会士は、対ポルトガル貿易を仲介することで大きな利益をあげた。福建の月港から出港する中国商船は、官所が発行する商引によりそれぞれ取引先が定められていたが、銀交易の利益が大きかったために、取引先を偽って長崎に来航するものが多く、密貿易船も入港した。

このように、16世紀後半にはいると東アジア海域は一挙に「経済の時代」に入った。広州湾、厦門湾がマカオ、月港を中心に、現在の「経済開発区」のような機能を果たし、ルソン島のマニラ、日本の長崎を軸とするネットワークを通じて大量の銀が流入し、その見返りに大量の商品が東アジア、東南アジア、インド洋、太平洋海域に流出した。こうした中国版「商業革命」とも言うべき経済の大変動が、長江三角州や珠江三角州における商品経済の著しい成長（「中国における明末清初の資本主義の萌芽」）の重要な背景になったのである。この大ネットワークは、東南アジア、インド洋海域、太平洋海域、新大陸、ヨーロッパともつながり、中国・日本・朝鮮などのそれぞれの国内市場とも結合した。こうしたネットワークと結びつくことで日本の急激な経済成長が可能になり、それが日本経済の大発展の土台となった。中華人民共和国が「文化大革命」時代の政治優先政策を転換し、「経済特区」、「経済開発区」を設けて以来、東アジア海域と東アジア経済は著しい変化を遂げた

が、それに類する大変動が300数十年前にも起こっていたのである。

おわりに

政治が経済をコントロールする勘合貿易体制が、広東・福建・浙江に密貿易のネットワークが広がるなかで崩され、密貿易ネットワークにインド・東南アジアの商品を供給するポルトガル、銀の供給地の新大陸・日本が結び付いて、16世紀後半には東アジア海域に大ネットワークが出現することになった。月港、マニラ、マカオ、長崎などは、そうしたうねりの中で寒村から急成長を遂げた新興港市であった。いずれも、生田滋氏が言うところの「港市国家」に成長する要素を有しており、農業国家の窓口としての港市が一般的な東アジアでは珍しい現象であった。しかし、最終的に月港は明帝国の貿易港として取り込まれてしまい、長崎も徳川幕府の天領に組み込まれ、自立した港市として成長を遂げる可能性を失った。マカオ、マニラは自立した港市としての性格を保持し続けたが、オランダが東アジア貿易に参入し、ゼーランドディア城（現在の台南付近）を築いて台湾海峡を抑えたことで交易ネットワークが分断され、その活動は衰えた。マカオは長崎との結び付きを失い、マニラはガレオン貿易が衰退することで、「港市国家」に成長する展望を失ったのである。

しかし、16世紀後半は、本来農業帝国に牛耳られていた東アジア海域に、密貿易の盛行を背景として商人が主導権を握る港市が出現し、自律的なネットワークを形成したという点で注目すべき時期であった。現在、中国人民共和国は広州、福建、上海、山東、遼東に5つの「経済開発区」を設けて積極的な経済開放政策を推し進めており、それにより東アジアの経済情勢が激変し、香港、シンガポール、台湾などを軸に「華人ネットワーク」の活発な活動が見られるが、それと類似する海域世界の変化が16世紀に一時的に起こったのである。

17世紀になると、1)中国における北方民族（女真人）の台頭と新王朝（清帝国）の成立、それに

伴う鄭氏集団による沿海部での動乱、2)日本列島の統一と幕藩体制の成立、3)オランダの東アジア海域進出、などの理由が重なって、東アジア海域は一転して「海禁の時代」に入った。

このように東アジア海域の総合的な把握がなされれば、東洋史・西洋史・日本史の各視点により分断されていた諸事象が相互の結び付きを回復し、世界史的視点が獲得されることになる。ナショナリズムの時代からグローバリズムの時代に移行しつつある現在、日本史においても、交易・移住などの海を媒介とする日常的な営みを重視し、東アジア世界（文化圏）のなかに日本を位置づけていく努力が必要のように思われる。

註

- (1) 宮崎正勝『イスラム・ネットワーク』講談社選書 1994
- (2) 家島彦一『イスラム世界の成立と国際商業』岩波書店 1991 pp.27-38
- (3) 生田滋「トメ・ピレス『東方諸国記』の解説」『大航海時代叢書V』岩波書店 1966
- (4) 沈光耀『中国古代対外貿易史』広東人民出版社 1985 p.51
- (5) 沈光耀 同上書 pp.54-58
- (6) 沈光耀 前掲書 p.64
- (7) トメ・ピレス 生田滋訳 『東方諸国記』岩波大航海時代叢書I期第5巻 1966 p.548)
- (8) トメ・ピレス 同上書 p.448 宮崎正勝「世界史上の転換期におけるPort City マラッカの興衰」『銅路論集』第27号 1995
- (9) トメ・ピレス 前掲書 p.116
- (10) 濱下武「朝貢貿易システムと近代アジア」(『世界システム論』日本国際政治学会編 1986)
- (11) 『明史』巻81 食貨志5 市舶の条に、「寧波通日本、泉州通琉球、広州通占城、暹羅、西洋諸国」とある。
- (12) 『明史』巻81 食貨志5 市舶の条
- (13) 沈光耀 前掲書 p.61
- (14) 宮崎正勝『鄭和の南海大遠征』中公新書 1997
- (15) 呉一煥「17世紀初明朝と朝鮮海路交通の啓用」(『歴史教学』397期 1996 p.8)
- (16) 高良倉吉『琉球王国史の課題』ひるぎ社 1989
- (17) ガスパール・ダ・クルス 日埜博司訳 『16世紀華南事物誌』明石書店 1987 pp.322-24
- (18) 傅依凌『明清時代商人及商業資本』人民出版社 1956 p.115 より転引

- (19) 印光任・張汝霖『澳門記略』上卷 形勢篇に、「罷福建，浙江二市船司，惟存廣東市船司」とある。
- (20) 鄭舜功『日本一鑑』卷6 海市
- (21) 武野要子『博多商人とその時代』葦書房 1990 p.51
- (22) 田中健夫『倭寇』教育社 1982 pp.203-207
- (23) 村上直次郎『貿易史上の平戸』日本學術普及會 1917 p.9
- (24) 黃啓臣『澳門歷史』澳門歷史學會出版 1995 p.59
- (25) 黃啓臣・鄧開頌「明清期澳門對外貿易之興衰」(『中國史研究』 1984.3)