

ヨーロッパの海上ルートでのアジアへの拡大 16-18 世紀

玉木俊明*

要旨

15世紀末から、ヨーロッパは、海上ルートを通じて拡大することで世界貿易を支配していった。ヨーロッパ諸国は、海上の流通システムをコントロールすることで、アジアの流通を支配していったのである。それには、国家のみならず、商人の自律的な組織が大きく寄与した。

キーワード：ヨーロッパ、アジア、海上ルート、大分岐、ポルトガル商人

はじめに

1498年、ヴァスコ・ダ・ガマの一行がインドの西岸のカリカット（コーリコード）に到着したことにより、ポルトガル海洋帝国の基礎が築かれた¹。さらに、喜望峰ルートでの航路が開拓され、紅海からアレクサンドリアを通り、イタリアに香辛料を運ぶルートはすぐに衰退したと考えられていた。

しかし現在では、17世紀にならないと、ケープルートの方が重要にはならなかったということがわかっている。それは、表1にも示されている。

表1 東南アジアからヨーロッパへの胡椒輸出量の推計 単位：メートルトン

時代	ケープルート	レヴァントルート	合計	東南アジアから
1379-89		62	150	0
1391-99		732	800	
1404-05		278 (V)	500	0
1497-98		566 (V)	800	100
1501-06	586	294	880	100
1517-31	1,174	125	1,300	300
1547-48	1,506	500	2,000	600
1560-64	1,200	1,500	2,700	1,300
1582-90	1,170	1,600	2,800	1,400

* 京都産業大学経済学部

1621-22	2,718	300	3,000	1,800
1641-53	2,693 (DE)	0	3,300	2,200
1670-78	5,528 (DE)	0	6,000	4,000
1680-86	3,191 (DE)	0	3,700	2,500

V= ヴェネツィア船のみ DE= オランダ船とイングランド船のみ

出典：Anthony Reid, "An 'Age of Commerce' in Southeast Asian History", *Modern Asian Studies*, Vol. 24, No.1, 1990, p.16, Table 2.

東南アジアからヨーロッパへの胡椒輸出力は、16世紀後半はレヴァントルートとケープルートの間であまり差異がないが、1621年以降、英蘭の東インド会社がケープルートのみを使用するようになる。

それによってイタリアは、インドと東南アジアのルートから切断されることになった。17世紀初頭には、ヨーロッパから陸上ルートと海上ルートでインドや東南アジアへとつながる異文化間交易圏からイタリアが切り離され、その代わりにポルトガル、イギリスやオランダの商人が交易の一翼を担うようになった。イタリア経済衰退の大きな理由の一つは、ここに見出される。またこの事実も、イタリアが、この広大な異文化間交易のなかで、あまり大きな役割を果たしていなかったことを物語る。そもそもイタリアが、自国の船で香辛料を買い付けていたわけではない。

ポルトガルのアジア進出を皮切りとして、オランダ、イギリス、フランス、デンマーク、スウェーデンなどが、東インド会社などを設立し、アジアとの貿易を促進した。当初はアジアの製品の輸入が主であったが、やがてインドから茶や綿製品を輸入するようになる。この過程は、ヨーロッパのアジアへの進出をそのまま物語る。

この過程で、商品は、以前ならアジアからヨーロッパに流れていたのが、だんだんとヨーロッパからアジアへと流通経路が逆転する。それは、そのままヨーロッパとアジアの経済力の逆転を示す。

本稿は、それがどのようにして生じたのかを具体的に述べることを目的とする。

1. ヨーロッパとアジアの貿易

アジアからの茶の輸入増

ポルトガル、さらには英蘭の東インド会社がアジアに進出すると、アジアからの輸入船として、ヨーロッパ船が使われるようになった。

広州では、デンマーク人、フランス人、スウェーデン人、オーストリア領ネーデルラントの人々が取引するようになった。広州は、海禁政策をとっていた中国で、世界に開かれた唯一の港であった。

18世紀になると、香辛料の重要性は、理由はわからないが、大きく低下し、茶の貿易量は著しく増加していった。包括的データが利用可能になった1718年には、広州に拠点をおくヨーロッパの特

権商事会社を合わせると、ヨーロッパに77万1,000キログラムの茶が陸揚げされるようになった。アジアの茶輸出拠点はいうまでもなく広州であり、1719-25年から1749-55年には、広州からの茶輸出量は、年平均で6.7パーセント上昇した。これらの商品は、ケープルートでヨーロッパに送られたのである²。

大西洋とアジア——体化するアジア

17世紀中葉になると、ポルトガル王室はアジアではなく、ブラジルを重視するようになったといわれてきた。しかし現実には、この二地域の紐帯はむしろ強化されるようになる。リマ、パヒーア、ポルト・ベロ、カルタヘナ、セビーリャ、リスボン、アムステルダム、アントウェルペン、ゴア、カルカッカ、マラッカ、マニラなどに血縁関係者が居住し、一つのネットワークを形成するようになった³。

ハブスブルク家の支配下において、ニュークリスチャンの貿易網は大西洋に広がり、ブラジル、ペルー、メキシコにおよんだ。そして、そのネットワークが、ポルトガル人が住むマカオとマニラのネットワークと結びついたのである⁴。ポルトガルのニュークリスチャンは、ヨーロッパ、大西洋、アジアを一つの貿易網として結合する点で、大きな役割を果たした。自発的な商人のネットワークによって結びつけられた巨大な商業空間が誕生したのである。

1580年代までに、ポルトガル人は、インド綿を、北アフリカとレヴァントに送っていた。西アフリカにおいて、ポルトガル人は、インドのグジャラート、シンド州（現パキスタン）、カンバートで購入した低品質の織物を販売しはじめ、奴隷と交換した。その利益額は大きく、奴隷は、ブラジルでは、西アフリカで購入した5倍の、カリブ海とメキシコの市場では8倍の価格で売れた⁵。さらに、綿は、東南アジアでは、香辛料を購入するための媒介として使用された⁶。さらに、ポルトガル人は、金と象牙と引き換えに、西アフリカで、インドランドとフランドルのリネンを販売しはじめた。16世紀後半には、ヨーロッパ人は、ヨーロッパとアジアの両方から西アフリカに布地を運ぶようになったのである⁷。

このように、綿を基軸として、大西洋とインド洋、さらには東南アジアがつながれたのである。それはおそらく緩やかな絆でしかなかったが、ポルトガル船によって結ばれたことは特筆に値しよう。それに対しアジアの商人は、決して喜望峰を超えてヨーロッパや大西洋に進出することはなかった。これは、ヨーロッパとアジアに決定的な差をもたらすことになった。

非常に重要なのは、17世紀後半から18世紀にかけ、アジア-ブラジル-アジアという直接交易が、国王の許可によりおこなわれるようになったことである。ブラジルには、金以外にもアジアで購入される商品を輸出していた。すなわち、嗅ぎタバコと砂糖が、ゴアとマカオで売られたのである⁸。これらは、18世紀になっても、なおポルトガル商人がアジアばかりか大西洋での貿易で活躍し、この二地域の海を結びつけていたことの証拠にもなる。ヨーロッパの商人は、アジアと新世界を結びつけたのである⁹。

世界的な銀流通の研究で名高いフリンとヒラルデスによれば、1571年にマニラが建設されたことは、世界史上大きな意味をもった。アカプルコからマニラまで、スペインの銀を運ぶようになったからである¹⁰。その銀は、さまざまなルートを経て、最終的には中国へと運ばれた。ガレオン船は4-5本の帆柱をもち、喫水が浅く、スピードが出る船であった。そして、砲撃戦にも適していた。そのためカラック船やカラヴェル船に取って代わり、広く使われるようになった。

スペインから喜望峰を経て銀が輸出されるルートがあったが、それに加えて、アカプルコから太平洋を渡りマニラを通じて、やがて中国に送られるようになった。このルートでは、ヌエバエスパニョーラが支配的な力を行使した¹¹。

新世界の銀に加えて、日本の銀も大量に中国に輸出されていた。日本銀の産出量は、ボリビアのポトシ銀山に匹敵していたという意見すらある。日本が中国から綿、絹、生糸、茶などを輸入しており、その代価として銀を輸出していたとされる。日本の銀生産高は、世界の三分の一を占めたとさえいわれる。もっとも重要な日本の銀山は、石見銀山であった。日本銀の輸送では、ポルトガル人やオランダ人、中国人も活躍していた。決して、日本の商人が活躍していたわけではない。日本が外国と正規の貿易をしていた長崎からの輸出には、ポルトガル人の力が必要であった。

世界の一体化と銀

すでに16世紀のあいだからスペイン人による太平洋航海は多数あった。なかでも、アメリカ西海岸からの航海が増えていた。イギリス人ジェームズ・クックが南太平洋への航海を開始した1768年以前から、スペイン人による太平洋の航海数が増大していった。

このようにして、太平洋と新世界はつながった。この海を通じて中国に大量の銀が流入したことは——残念ながらその量を確定することはできないが——、間違いない。新世界の銀は、もちろん、ヨーロッパにも流入していた。そして、それらの銀を運んだのは、おおむねヨーロッパ人であった。たしかに、17世紀初頭には、中国と比較するなら、ヨーロッパはまだ貧しかったであろう。しかしヨーロッパ人は、ヨーロッパの船で徐々に世界を一つにしていったことも事実なのである。

ただし、18世紀後半の時点でさえ、中国がヨーロッパ世界に組み込まれていたとはいえない。ウォーラステインがいうような国際分業体制が成立していないだけでなく、ヨーロッパがアジアの流通を担うという形での、支配＝従属関係も成立するほどの貿易量はなかったからである。

2. ヨーロッパのアジアへの進出の意味

英蘭の東インド会社

英蘭のどちらの東インド会社も、従業員は、会社での貿易のほかに、アジアで私的におこなう貿易、すなわち私貿易（private trade）に従事することができた。それは通常、会社での事業よりも儲かり、この私貿易での利益を求めて、イギリスやオランダの東インド会社に働いた人間も珍しくはなかった。

両東インド会社は、1620-30年代に、インド洋から内陸でキャラバンに乗って地中海に達する貿易

路を打破することに成功する。それは、結局ポルトガルにはできなかったことである。ただし、このような考え方は、会社からの見方であり、現実の商業活動の次元になると、ポルトガル商人はかなり活躍していた。

オランダ東インド会社の場合、18世紀になると約2万人の従業員がいた。時代が下るとともに、オランダ人ではなく、ドイツ人の比率が増えた。ドイツ人は、かなり劣悪な状況での労働を余儀なくされており、この会社は、いわばドイツ貧民の救済機関となった。彼らがインドネシアに向かい、そこで働き、この地で死ぬことも珍しくはなかった。一見、イチカバチかの賭けに出たように思われるかもしれないが、ヨーロッパにいても将来は不安定であり、死亡率は高かったのだから、彼らの行動は決して非合理的ではない。

英蘭どちらの東インド会社も、アジアとの貿易を独占するばかりか、領土経営に従事していた。イギリス東インド会社の方が長続きし、1877年になると、インドは本国政府が直接統治するようになった。蒸気船と電信の発展により、東インド会社がなくても、イギリス本国はアジアを直接統治できるようになったあらわれである。

一方、ポルトガルには、イエズス会という組織があったが、武力によって征服できるほどの力は持ち合わせていなかった。しかしまたその一方で、ポルトガル商人は、東インド会社のような組織とは異なる、商人独自のネットワークにより商業活動をおこなうことができた。ポルトガル商人は、アジアにおける異文化間交易の中心的役割を果たしていた。

ポルトガルの役割——私貿易商人のネットワーク

中国と東南アジアにおけるポルトガル人の社会は、ポルトガル本国の制度をそのまま引き継いだ。すなわちそこには、国王の利害と、ローマ教会の利害があったというのが、ジョージ・ブライアン・スーザの見解である¹²。だが、彼は、ポルトガル海洋帝国が、商人の帝国であったという事実あまり注目していない。18世紀になると、イギリス東インド会社が徐々にオランダ東インド会社に取って代わるようになった。そのなかでポルトガル商人は、私貿易商人として生き延びるようになった。

ポルトガル人は、アジアの金貸しを利用して商売をした。彼らの資本が、ポルトガル人がアジアに商売を続けていくのに不可欠だったからである。日本での活動と矛盾するように思われるが、17世紀から18世紀前半のポルトガル商人は、宗教にあまりとらわれずに活動したのである。したがって、中国商人、他のヨーロッパ人、さらにはアルメニア人とも取引をした。

中国におけるポルトガル人の商業活動は、アジアの海上貿易で大きな貢献をした。中国から日本までの中間商人として活躍した。日本と新世界の銀が、マニラを経由し、中国に到達した。そのため明代後期の中国、とりわけ広州の貿易が大きく刺激された。ポルトガル領インドから来たマカオのkantree・トレーダーは、マニラの市場とインドとを接合した。これは、アジアの貿易の新軸を意味した。

ポルトガルはこのように、アジアでの交易において、大きな影響力をもったのである。ただし、長

期的にはポルトガル商人の役割は徐々に縮小し、オランダ商人やイギリス商人の勢力が拡大していったであろう。それは、ヨーロッパにおける、国家の勢力の拡大と軌を一にしていた。とはいえ、ポルトガルのような小国にとっては、アジアで自国商人が活躍するだけで、十分な市場がえられたのかもしれない。

ヨーロッパのソフトパワーの輸出

ポルトガル人が、国家の意向とは関係なく、自分たちで組織を、海外に乗り出して行ったことはすでに述べた。たしかにイエズス会のような公的な組織が、布教活動をしていたのは事実である。しかし、それと同時に、宗教にとらわれず、利潤の獲得を求めてアジアにまで赴いた商人もいた。後者が、アジアのすみずみに進出し、宗派の壁を越えた貿易活動を担ったと考えられよう。

商業書簡の書き方の規則を守っていれば、はじめて手紙を出す商人も、比較的簡単に仲間として認めてもらえた。そうすることで、手紙を出した商人だけではなく、出された商人のネットワークも広まっていった。

ヨーロッパの領土が拡大するにつれ、もともとヨーロッパの言語を話さなかった商人たちも、それを使わざるをえなくなった。ヨーロッパ諸国は、事業の規範というものも、他地域に押しつけることに成功したのである。

ヨーロッパが、暴力手段を用いて支配地域を拡大していったことは事実である。それは当然、ヨーロッパ人が関係する商業空間が広がったことを意味した。しかし、それと同時に、商人の独自の活動で、ヨーロッパの商業空間が拡大していったことも事実なのである。

おわりに

ヨーロッパは、確かに、武力によってアジアを征服していった。しかしそれと同時に、ヨーロッパ船がどんどんアジアに進出し、アジアの海をヨーロッパの海へと変えていったからでもある。それに大きく寄与したのは、英蘭の東インド会社だけではなく、自律的なポルトガル商人のネットワークであった。

アジアの海は、徐々にヨーロッパの海へと変貌していった。それは政府だけではなく、自律的な商人の力にも依存していたのである。

注

- 1 ポルトガル海洋帝国の歴史については、さしあたり、R. S. Disney, *A History of Portugal and the Portuguese Empire*, 2 vols., 2009, Cambridge, 2009.
- 2 Jan de Vries, "Connecting Europe and Asia: a Quantitative Analysis of Cape-route Trade, 1497-1795", in Dennin Flynn, Arturo Giráldez and Richard von Glahn (eds.), *Global Connections and Monetary History, 1470-1800*, Aldershot, 2003., p.66.
- 3 Daviken Studnicki-Gizbert, "La Nacion among the Nations: Portuguese and Other Maritime Trading

- Diasporas in the Atlantic, Sixteenth to Eighteenth Centuries”, in Richard L. Kagan and Philip D. Morgan (eds.), *Atlantic Diasporas: Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500-1800*, Baltimore, 2008, p.84
- 4 Sanjay Subrahmanyam, *A Political and Economic History 1500-1700*, Hoboken, 2012, p.171.
 - 5 Giorgio Riello, *Cotton: The Fabric that Made the Modern World*, Cambridge, 2013, p.137.
 - 6 Riello, *Cotton*, pp.137-138.
 - 7 Riello, *Cotton*, p.138.
 - 8 Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700*, p.195
 - 9 Riello, *Cotton*, p.159.
 - 10 Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez, “Born with a ‘Silver Spoon’: The Origin of World Trade in 1571”, *Journal of World History*, Vol. 6, No. 2, 1995, pp. 201-221.
 - 11 Katharine Bjork, “The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815”, *Journal of World History*, Vol. 9, No. 1, 1998, p.44
 - 12 George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and South China Sea 1630-1754*, Cambridge, 2004.

European Maritime Expansion to Asia from Sixteenth to Eighteenth Century

Toshiaki TAMAKI

Abstract

From the end of the fifteenth century, Europe came to dominate the world trade through the expansion of water route. European states ruled Asian distribution by controlling distribution system based on maritime route. Self-organised merchants as well as European states contributed to the formulation of this system.

Keywords : Europe, Asia, Sea-route, Great Divergence, Portuguese merchants