

近世における日本・中国・東南アジア間の三角貿易 とムスリム

中村, 質

<https://doi.org/10.15017/1904668>

出版情報 : 史淵. 132, pp.35-63, 1995-03-20. 九州大学文学部
バージョン :
権利関係 :

近世における日本・中国・東南アジア間の 三角貿易とムスリム

中 村 質

はじめに

近世初頭における朱印船や、ヨーロッパ諸国船による日本—東南アジア間の貿易、また近世を通じての日中貿易はもとより、関連する外交や人的交流についても、これまで豊富な研究史の蓄積がある。それらによると、人々の移動や混血、これに伴う文化の融合と新しい文化の形成といった視点にたてば、中世末から鎖国前後までの約一世紀間は、質量ともに未曾有の移動・融合の時期であった。すなわち、質的には初めてのヨーロッパ人の渡来定住と、禁教・鎖国による追放があり、量的には朝鮮侵略による一時に数万ともいう朝鮮人の連行（帰国者は戦後二〇余年間に七五〇〇余に過ぎない）と、明末中国人の海外移住の波動の一環として、倭寇以来の渡来・定住者の激増があったことはよく知られている。

しかし、朱印船や鎖国前後（明末清初）の来航唐船の増加に伴なう東南アジアのムスリムや現地人の渡来、つまりイスラム商圏との結接については、また、鎖国後の来航唐船が長崎・中国諸港・東南アジア間に三角貿易を行い、物

資・人間・情報の運び屋であつた実情については從來あまり明かではない。

小稿では、まず近世以前の東南アジア関係や、朱印船時代の交流を瞥見し、ついで来航唐船(ジャンク)中の「奥船」(東南アジア出帆船)の割合、航路(三角貿易)、モウル人(ムスリム)ほかの現地人、彼らのための長崎の異国通事(暹羅通事・東京通事・モウル通事・呂宋通事)について、問題提起的な素描を試みたい。

(二) 鎖国以前の東南アジア交渉

日本と東南アジアとの関係は古い。唐代の八世紀ないしそれ以前から、ポルトガル人ほかのヨーロッパ人がアジアに出現する一五世紀末まで、インド洋から西太平洋の全水域の通商航海を牛耳つたのはムスリム(インド人を含むイスラム教徒)で、広州・泉州・杭州などの中国諸都市に植民していた。彼らの一部が日本に足をのばし、この中国經由のコースから、やがて東南アジアから直接日本列島へ至る航路が開かれたのであろう。

唐を中核とする東アジア律令国家の国際関係は海禁制の初源ともいうべく、原則として、外交は国家が独占し、私的交流を禁ずる体制であつた。しかし、周知のように、奈良の大仏造営に力を尽くし開眼供養の導師をつとめた天竺僧ボダイセンナ(菩提僊那)は、インドから海路唐に渡つた者で、林邑(インドシナ)僧仏哲とともに、遣唐使に請われて七三六年に渡来したものであつた。この逆のコースを辿り、途中羅越国(マレー半島南端)で死去したのが九世紀の高丘(真如)親王であつた。

遣唐使廃止後の日本は、九五三年(天曆三)呉越国に対し国交を閉ざすことを「国憲」と宣言し、『玉葉』は一六九年後白河法皇の宋人叡覧を「延喜以来未曾有事也、天魔之所為歟」と評している。無論その前後も、私的な宋・元船の渡来、それによる僧侶などの往来は盛んであつた。『日本紀略』によれば、九九七(長徳三)年大宰府は管下諸国への「南蛮」人の来寇を奏上したが、『小右記』にはこれは奄美島人の来寇で、財物と三百人が奪われ、先にも

大隅から四百人を奪い去ったといひ、『権記』はこれを「南蛮蜂起」ともいう。翌長徳四年とその翌長保元年にも、大宰府は貴駕島（喜界島カ）に令して「南蛮」を捕進せしめたと奏した（記略）。その後も『左経記』によれば一〇二〇（寛仁四）年閏十二月二十九日、大宰府より「南蛮賊徒」が薩摩に渡来して人民等を略奪した旨を奏上した。この「南蛮」は南西諸島をさすらしいが、財物とともに多量の人間の略奪は、鎌倉後期の前期倭寇に先んじる、人身略奪・奴隷貿易の存在をうかがわせるものである。

降つて南北朝期には、南東アジア—明・琉球—日本—高麗を結ぶ通交・流寓はとみに盛んであった。田中健夫氏によれば、一三七四年天竺人のヒジリが渡来し、河内の女性との間の混血児が、後に遣明船の通事として二度も入明した楠葉西忍という。天竺人とはいへ、アラビア人、琉球人、ペルシア人、インド人、マレー人の諸説があり一定しない。最初のシャム船の日本渡来は一三八八年といわれ、一四〇八（応永十五）年と一四二二（同十九）年には、「旧港」（インドネシアスマトラ島のパレンバン付近）発と思われる「南蛮」船が、交易のため日本海沿岸を北上して若狭小浜辺に渡来し（「若狭国税所今富名領主代々次第」^①）、また一四一九（同二十六）年には、博多に向かうジャワ船と思われる「南蛮船」が海賊をおそれて薩摩泊津に寄港したので、道鎮こと九州探題渋川満頼や幕府は、速やかに博多、ついで兵庫への回航を命じた。^②

また倭寇に捕らえられた朝鮮人や中国人が、日本から奴隷として琉球に転売され、朝鮮国王がその朝鮮人の返還を琉球（中山）国王に求めたのに対し、博多商人が使者として朝鮮人の返送にあたった。当時の博多は、朝鮮使節として来日した申淑舟の『海東諸国記』（一四七一年）にも、「居人は行商を業とし、琉球・南蛮船舶の集まる所」とあり、琉球を経て東南アジアに直結していた。

最近の考古学的知見によると、ベトナム陶磁器の出土は、大宰府で一四世紀初—中期のもの、博多でも一五世紀から一六世紀にかけての初期ベトナム陶磁器が多数出土し、タイ産のそれも一五世紀のものが多のに対し、堺ではこれ

らが出土せず、次の一六世紀―一七世紀初めに集中するとして、兩都市の東南アジアに関係した時期のズレが推測されている^④。東南アジア陶磁器の出土が、ただちに該地商人の渡来を意味するものではないが、『海東諸国紀』の記事を補強する有力な素材といえる。琉球については、琉球王朝の外交文書集成『歴代宝案』のうち、中国以外の諸国との関係を集めた第三九―四二巻によれば、一五・六世紀の往復書翰は、朝鮮国関係七件（うち六件は一五世紀）、暹羅（シャム）国関係五四件、滿刺加（マラッカ）国一九件、仏大泥（パタニ）国八件、爪哇（ジャワ）国六件、蘇門答刺（スマトラ）国三件、旧港関係二件、巡達（スンダ）国二件、安南国一件、不明二件で、いずれも琉球国王からの書翰が主で、琉球宛の書翰もその返書が多く、送達はほとんど琉球側の船によるものであつた^⑤。

こうした一連の記事をみると、博多をはじめ薩摩・平戸・対馬などの諸地域は、まさに東南アジア―琉球―九州―朝鮮を結ぶ南北の航路と、堺―九州―中国間の東西の航路とが交差する、人と物の融合地であり、イスラム商圏に直接間接つながっていたわけである。

一六世紀の半ば頃から、倭寇の活動は明朝の厳しい取締りのために、中国沿海から次第にフィリピン・インドシナなどに追いやられた。このことは日本人の活動範囲の南下、ひいては堺商人などの南海貿易の進展をもたらした。例えば人をあやめた薩摩のアンジロウがマラッカに逃げ、そこでザビエルに遭遇して、彼を唐船で郷里へ導いた事実（キリスト教の伝来）も、こうした動きの中で理解されるべきであろう。やがて国土統一を成し遂げた秀吉は、海賊活動を厳禁して海上勢力をその政権下に組み込んでいった。これを渡航先の政権とも協定して整備したのが徳川氏の朱印船制度である。

岩生成一氏によれば、一六〇四（慶長九）年から、鎖国で異国渡航が全面禁止された一六三五（寛永十二）までの約三〇年間に三五六隻の朱印船が、幕府直轄の長崎を発着地として、海外一九カ所に向けて派遣されている。のうち高砂（台湾）三六艘・毘耶宇（澎湖島）一艘、および氏がマカオに比定される西洋一八艘を除けば、すべてインド

シナ、フィリピンからマラッカにかけての東南アジア諸地域で、交趾（ベトナム南部）七一・シヤム五六・ルソン五四・カンボジア四四・トンキン（ベトナム北部）三七・安南（ベトナム中部）一八の順である。⁽⁶⁾

渡航先から中国大陸が除かれているのは、言うまでもなく、明朝の伝統的な海禁・禦倭政策に加え、文祿・慶長の役のため、両国間の国交・勘合貿易の復活は、秀吉の講和交渉においても、その後徳川政権が島津氏・琉球国王を介し（慶長十一・十六・十八）、また直接に福建総督へも申し入れたが（慶長十五）、いずれも成功しなかったからである。⁽⁷⁾したがって朱印船時代には、三角貿易のうちの日本―東南アジア（台湾を含む）、中国本土―東南アジア間の二辺だけで、日本―中国本土の一边が欠けていたかにみえる。

しかし現実には、慶長以降長崎・平戸・薩摩をはじめ、西国各地への唐船の来航が急増した。例えば長崎では、劉鳳岐（墓碑は興福寺に現存）の言として、彼が慶長十三年の来住時には二〇人に満たなかった在唐人が、一〇年たらずして二三千人に増加、これから推して日本全域の華僑は二・三万人かといふ。⁽⁸⁾かなりの誇張があるとしても、在唐人を唐通事に任じ、朱印状の下付、特に唐船の長崎集中策を通じて、他所では見られない唐人墓地の設定、出身地別の唐三カ寺（南京地方出身者による興福寺、泉州漳州人の福濟寺、福州人の崇福寺）の創建がなされた。またわが慶長一四年に温州の倭寇があり、幕府が朱印船として掌握しているもの以外の日本船の大陸侵寇もあつた。つまり非公式の日中間交流は盛んで、これと東南アジアがリンクした三角貿易の盛況を知るのである。

ところで東南アジア各国（港市）には、現地人のほか、古くからのイスラム人・中国人（唐人町）・ヨーロッパ諸国人とともに、朱印船等で渡航した日本人（朝鮮の役で連行された被虜朝鮮人を含む）も多く、各地に日本町が形成された。

現地政権と徳川幕府との外交・貿易関係は、主に朱印船や唐船に託しておこなわれたが、現地人を使節や上乗りとして派遣する場合もあつた。例えば元和七年のシヤム使節一行は、シヤム語の国書（金札）を奉じた正使以下通事ほ

か二〇人、寛永六年の使節三人（第三使は官位はラコンジャウなる通事）がシャム人であつた。^⑩ また慶長十二年マラッカ向けの朱印状を得た長崎居住の「ききり」も現地人ではあるまいか。^⑪ 寛永十三年には、去年シャムから交趾シナ經由で長崎に渡来したイスラム商人が再び渡来し、生糸類・砂糖等をいい値段で売捌いたという（永積洋子訳『平戸オランダ商館の日記』三輯三九八頁）。

（二） いわゆる「奥船」と三角貿易

日本人の海外渡航および帰国は、特許された対馬島民の釜山（倭館）渡航と、琉球人の中国（明のち清）朝貢を除き、寛永十二年（一六三五）に全面的に禁止され、朱印船貿易家のような東南アジア諸国との外交関係を代理する日本人はなくなつた。このため東南アジア諸国（地方）との外交関係は鎖国を機に殆ど途絶し、最後のシャムとの関係も明暦二年（一六五六）「金札」（国書）謝絶により他と同じく民間商船扱いとなる。しかし貿易関係は、日本への布教拠点であつたマカオ・フィリピンを除き、在住の中国人（華僑）や同地渡航の中国船などを介して幕末まで続ければ、その船が中国式のジャンクであることから、日中間の貿易船と区別せず全て「唐船」とよび、研究上もこれに従つてゐる。

しかし、東南アジアとの関係が見直されている昨今、栗原福也氏は「十七・八世紀の日本Ⅱシャム貿易について」において、総数としては少ないにしても、東南アジア出しの「唐船」を、無限定に現地華僑を含む日中関係（唐船一般）に埋没させてはならないとして、「暹羅船」の多くは華僑ではなく国王派遣の船であり、その背景をオランダ側史料を駆使して明らかにされている。^⑫ まさに傾聴すべき視角と見解であり、小稿はこれに触発されて若干の考察を試みるものである。

鎖国期の日本（長崎）来航唐船は、南京・寧波・乍浦など華中地域発の底の浅い比較的小型の「口船」、福州・泉

州から広州・海南島にいたる華南地方からの「中輿船」、インドシナ半島以南からの底が深く大型の「輿船」に大別される。各船には本来「恒順」「永茂」「日新鵠」のような固有の船名があるが、長崎では整理の都合上、例えば元禄三年「午六番寧波船」のように、来航年の(干)支・到着順番・起帆地名(地域・国)を並べて船名とし、この後に船頭名や漂着地名を加えて呼ぶこともあった。入港時に人別宗旨を改め、風説書や船体・積荷の地域的特徴なども考慮して起帆地確認を行い、「出所之書付」を作成するが、起帆地は原則として日本向けの最初の積荷地を指し、途中の「積添え」や避難などの寄港地名ではない。

煩雑ではあるが、若干の具体例をみよう。例えば、元禄六年の六五番船は、去年広南出帆後広東の碣石衛で越年し、さらに浙江の普陀山で客商など一〇人と荷物を積増した。出所書付には「占城出し」と書上げたが、広南地方の古名だからであろうか、奉行所の指示で広南船と改めた(『唐通事会所日録』△一▽、三五〇・『華夷変態』一五七四頁)。宝永六年の四二番船は船体が「南京造り」のため南京船と考えられたが、台湾で砂糖・人参等を積み、途中普陀山で南京造船に積み替えただけで、同地の糸反物類もなかったので台湾船とされた(『唐通事会所日録』△五▽、一六四頁)。また享保五年の三五番咬囉吧(カラバジャカルタ)船は、その申立てによれば、上海で荷積みして十一月二十五日出帆、四五人乗組み、逆風のため異常に日数を費やしたが、どこにも寄港せず十二月二十一日に長崎着という。これが特例的に咬囉吧船とされたのは次の経緯による。すなわち、船頭鄭孔典は去々年咬囉吧より長崎に直航したが、(正徳新例直後で)信牌を持たなかつたので取引は許されなかつたが、新しく信牌を付与されたので、一まず咬囉吧に積戻り去年五月に再出港した。その時、帰郷する妻女二人を便乗させ、これを「本国」福州に寄港して降すべきところ、難風で華中の舟山まで吹流された。しかし禁制の女性の入国審査には手間がかかるので、信牌を弟に譲り、代わりに(上海から)渡航させた。これが去年の三一番咬囉吧船である。彼が貿易を終えて今年八月上海に戻つたので、持参の信牌を譲り受け、その船で渡来したというのである(『華夷変態』二八九六―九八頁)。去年の三一番船は文字

通り咬啮吧船といえるが、今年の三五番船は積荷・起帆地ともに上海であり、咬啮吧船とは信牌上の起帆地ではない。

正徳新例当初は、起帆地により積荷の量と品種(一船の取引銀高)が制約されるため、信牌の港別割当枠が重要視されたが、信牌の讓渡(売買)を認め、また康熙末以降中国沿海商業の発展によって、南海ほか各地物産が南京・上海など華中地域に集中するようになると、信牌の地域指定の意味は急速に減退たのではないか。鄭孔典の事例は、享保以降の日本側記録に見える起帆地が、実態とかなり異なる可能性があることを示唆するものとして注目したい。また、本国(中国)・長崎・東南アジア間の三角貿易には、女子を含む人の託送(「便乞い」)が含まれる事実注目したい。これは日本とは違い、東南アジア華僑社会の順調な形成発展に深く関係するからである。

他にも女子の便乞帰国の例として、元禄十五年の五三番カラバ船に女子一人と小兒一人が便乗しており、彼女はジャカルタから福州の夫のもとに行く途中という。日本ではこれを機に女性の連行を禁じたが、同船は三カ月後に長崎を通常通りに出帆しているので、『唐通事会所日録』△三▽二四〇―二四二頁、帰途福州で下船したと思われる。

三角貿易では、三極間の情報伝達も重要な意義をもったと考えられる。一例として、元禄七年の五四番潮州船頭は長崎において、六六番バタニ船から同地の叔父が伽羅・鮫皮を調達しているとの書翰を受取り、広南向けに帰路を変更した(同上△二▽一五―一六頁)。長崎で他地向け別船への乗換えや荷物の託送は後述するが、唐人屋敷は恰好な情報交換の場であったに違いない。

一七世紀(一六四七―一七〇〇年)の起帆地別の唐船数は、岩生成一「近世日支貿易に関する数量的考察」(『史学雑誌』六二編一―号)に表示されるが、船頭名・乗組員数・航跡・主な積荷・政情報告など詳細が知られるのは、『華夷変態』による貞享四(一六八七)から享保十三年(一七二八)までについてである。つまり、わが鎖国後の半世紀弱、中国の明朝滅亡から、三藩の乱・遷界令期をへて、清朝による台湾領有までの動乱期については、彼我の具

奥 船 の 構 成 (1687-1728)

起 帆 地	総隻数	ウチ中国出 隻	唐人人数	現地人数	合計 人	1隻平均 人	「屋形仕立」 隻
東 京(トンキン)	19	3	886	20	906	47.7	1 (5.2%)
広 南(安南)	65	5	3637	2	3639	56.0	5 (7.7%)
占 城(チャンパ)	4	0	182	0	182	45.5	0
東 埔 寨(カンボジア)	29	0	1653	3	1656	57.1	2 (6.9%)
暹 羅(シャム)	48	3	4134	97	4231	88.1	29 (60.4%)
宋 居 勝(シンガラ)	6	0	377	0	377	62.8	0
六 昆(リゴール)	10	0	490	1	491	49.1	0
太 泥(パタニ)	14	0	766	0	766	54.7	0
麻 六 甲(マラッカ)	5	0	156	0	156	31.2	0
咬 囉 吧(カラパ)	35	4	1926	(*)6	1932	55.2	0
万 旦(バンタン)	1	0	70	0	70	70.0	0
合 計	236	15	14277	129	14406	61.0	37 (15.7%)

(*) 東京人1、カラパ人5

体的史料に欠けるのである。そこで『華夷変態』により奥船(東南アジア起帆船)に限定して、北からその構成を示すと上表のようになる。

『華夷変態』による当該期の唐船総数は、貿易不許可の「積戻」船を含めて一七五九隻であるから、上表東南アジア出帆船二二六隻は一三%にすぎず、大多数は中国大陸(および台湾)からの船であった。とはいえ、後代に較べると東南アジア船の比率は高く、その中では、北から順に東京・占城の現在のベトナムから三七%、これにカンボジア・シャムを含めたインドシナ半島全域では七〇%を占める。シャムの勢力圏というシンガラ・マラッカのマレー半島部が一五%、オランダ支配のジャワ島のカラパとバンタンが一五%で、いまだ朱印船時代の関係密度を色濃く残していた。

全船の船頭および知られる限りの脇船頭は、すべて中国名で、特定国(港)と長崎間を、途中中国諸港への寄港・積添えなどはあっても、幾度も固定的に往復している場合が多い。しかし船頭と乗り船の關係は概して固定的とはいえず、このことは船頭の持船ではないことを示唆する。つまり、東南アジアでも一般唐船での「在唐荷主」同様、船主(な

いし筆頭荷主が船頭・脇船頭などを雇い、その他客商を招募して派船したのである。船主が現地の国王やその関係者である場合も少なくなかったが、客商をふくむ搭乗者は、華僑などの「唐人」から成り、現地人は1%にも満たない。

しかし現地人は、栗原氏紹介のシヤム船をはじめ、東京船では東京人、カンボジア船ではカンボジア人、広南船では広南人であるが、多くが「屋形」の「仕出し」「下知」によるもの、つまり出資が部分的にせよ現地政権による派船である^⑬。これらの特徴は乗員数が当該地出し唐国船の平均人数より多く、大型船と考えられ、元禄七年六一番シヤム屋形仕出し船では唐人一〇三人のほか「暹羅人上下三人」とあり、この場合の現地人は明らかに上乗りの役人と考えられる。一人シヤム人を乗せた元禄三年の八一番船は、シヤム在住の「唐人役人仕出」しとあり、官人華僑の派船らしいが、シヤム人が王室関係の上乗るか、単なる被傭船員かは明らかでない。

これに対し、現地人搭乗のカラパ船トリゴール船では、現地政権派船と明記したものではなく、カラパ船の場合、元禄三年七七番船の一人はカラパ人であるが、同十六年の七四番船の一人はトンキン人。元禄三年七四番トリゴール船の現地人一人もシヤム人で、彼らは被傭水夫か奴隸的身分の者であろう。享保三年の鄭孔典船では、唐人三八人のほか「咬啣吧住居の唐人式拾三人、并咬啣吧人四人」とあり、現地人のみならず、現地居住華僑も「唐人」とは区別されており、この場合の現地人や華僑は、船員として雇われた者と考えられる。

以上『華夷変態』の記事は、あくまで唐船側の申告を唐通事が記録したもので、「屋形仕出し」がまさしく国王の出資かどうか、「唐人」に現地居住者（華僑）は全く含まれないか否か、記事に全幅の信頼を置くことはできなが、総体として、栗原氏指摘のシヤム船のみならず、広南・カンボジア・トンキンの政権も、朱印船時代以来の日本貿易を継続しているが、鎖国後は日本船（人）に代わって、唐船（人）が運送や取引を担当し、上乗りとして現地人官吏が派遣されることもあった。しかし正式国交は絶たれているので、民間唐人としての待遇しか与えられず、そのため

特に記録として残されなかったのではあるまいか。

ところで、出典にいうシャム人・東京人・カンボジア人・広南人・カラバ人とは、一定の政治領域の住民をさすのか、人種や言語族の意味なのか明瞭ではない。もとよりこの頃のシャム、インドシナ諸国は、鎖国前後の国書・風説書にもいうように、頻繁な内訌や国際紛争のため、政権や支配地域は流動的であり、かつ主要港湾都市における唐人町・日本町のようなアジア諸国や、ポルトガル・オランダ・イギリス人などの居留区では、それぞれ限定的自治が認められ、またそれらとの混血もあつたので、「某(国)人」とは、きわめて曖昧な概念であることは言うまでもない。

このことを前提とした議論ではあるが、栗原氏にはシャム船との関連で、次のような重要な指摘がある。すなわち、V. Smith氏によれば、国王や高官たちは一六六四年のオランダタイ条約後も、持船に「①ムスリム人や中国系タイ人の水夫を乗せて(日本)との貿易を続行した。②一六六四年から一六九四年までに、タイは七七艘のジャンク船を日本に派遣したが、そのうち五四艘は国王の持船であつた。一六四〇年・五〇年代に(日本タイ)貿易の主要な担い手だつた中国人は、③一六六〇年代の末以後、(日本タイ)貿易をほとんど諦めたように思われる」と¹⁶。小稿では一連の文章を便宜3段に区切つたが、③の叙述は明らかに誤りで、前述のように日本タイ(シャム)貿易の主体はむしろ中国人にあつた。②の時期については、日本側史料の不備から計数的コメントは出来ないが、①のムスリムを含め、若干の補足的考察は可能である。

(三)『唐通事会所日録』にみえるモウル人

モウル(Moor)は、西川如見『華夷通商考』(元禄八年初版本)によると、「海上日本ヨリ三千八百余里、此国則南天竺ノ内、第一ノ大国也、暹羅ノ西也、此国ノ舟、此已前長崎へ入来、近年ハ来ラス、唐人モ往事ナシ、此国ノ人ハシャム船ニ乗来ル事アリ、此国ノ内ヘヲランタ往所モ有之、尤国主アリ、土産、木綿島色々、花布色々、花毛氈、奥島、

瓷器、金巾木綿、糸織物之類色々、金入木綿色々」を産するとある。近時不渡来との記事は注目されるが、シヤム船で渡来したモウル（イスラム）人とは、おそらくシヤム居住者であろう。モウルの位置は「ベンカラ」（ベンガル）の三三〇〇里より遠く、「ハルシヤ」（ペルシア）の五一〇〇里より近いとされていた。正徳三年の新井白石『西洋紀聞』に、「モゴル、漢に莫臥爾または莫臥児と訳す、我が俗にモウルといふもの、すなはちこれなり、古の印度の地、地広ク財物豊衍此方の大国也、…ベンガラ、サラアタ、インドスタント等、其属国也、コストゴルモンテールといふは、其海港の名、番船輻輳の地也といふ、…マアゴメタン（マホメット）」教国とあり、現在のアラビア海北岸地帯のようである。

以下、長崎唐通事の職掌日記『唐通事会所日録』から渡来モウル人の具体相を拾ってみよう。

（事例1）

寛文三（一六六三）年の二五番船暹羅船に、名前は「はえす」なる「もうる人」が搭乗していた。彼は二五番・二七番シヤム船で見つかった、シヤム在住の木村半左衛門より長崎の津田又左衛門・木屋久右衛門宛の「送り物」という赤梅檀・金子・枝珊瑚樹につき、奉行の指示による唐通事の尋問を受けた。珊瑚樹はこの後輸入禁制品とされたように高価な奢侈品で、かつ在外日本人からの贈物は、課税対象の一般商品とは違い、申告の上奉行の特許を要した¹⁷⁾。詳しい事情は不明であるが、取調べと処罰から推して、ひそかに持込みをはかったもの（隠し物）らしい。

「はえす」は、おそらく Harith（ハリス、ハーレス）、ないし Hashim（ハシム、ハーシム）の訛りと考えられる¹⁸⁾。彼が疑われたのは、贈物を「去年もうる人のかた船頭（脇船頭）之もうる人ニ言伝遣」す旨の、シヤムで書かれた日本人の手紙がみつかったからである。もっともその後、この手紙は品物を持ち込んだ唐人らによる偽書と判明したのであるが、彼は「私儀ハ式拾五番船出船之剋、もうる旦那（より）此船ヲ罷渡候様にと俄に被申付候ニ付」乗り込んだだけで、珊瑚樹などの件は一切知らない旨書面で返答した。しかし唐通事は「もうる字しれ不申候故」、彼の口

述をシヤム通事の阿部半(吉カ)左衛門が、日本語の口書きにして提出した。

ともあれ、シヤムには「はへす」のような船頭層のムスリムを自由に差配できる、より上層の「モウル旦那」の存在が知られる。ついで同二五番船から「おつばしのうす之文(これが唐人による偽書らしい)、真之物和ケ」が差出された。²⁰「おつばしのうす」とは翌年条にみえる「おつぶらしによらす」とおなじくOpra Seniorであろう。これはシヤムの爵位第二位の「握浮勝」(オプラ・オンプラ・オクプラ)と、ポルトガル語の殿にあたるSenior(近世初頭の日本ではシンニョロともいう)との合成語で、大官・大旦那・カピタンとでもいった、一種の尊称であろう。

「おつばしのうす之文」はシヤムからもたらされたもので、長崎で書かれたものでないことは、彼が検束されていないことから明かである。これに関連し、事例3のように、シヤム在任の日本人に、珊瑚樹などの贈主で受贈者の知人であろう。「おつばしのうす」がいる。件の偽書が日本人からの手紙を装ったことから、「おつばしのうす」と「おつばしによらす」はシヤム在任の同一人物ではあるまいか。だとすれば「おつばしのうす」をモウル人とする『唐通事会所日録』の注は再吟味を要しよう。

以上のことから、次の事実を知り得る。①シヤムのイスラム人は、同地の頭目(「もうる旦那」)の命により、単なる唐船の水夫ではなく、脇船頭やおそらく客商として、寛文期まではかなりの頻度で渡来した。前記寛永の例もある。②イスラム語の文書は長崎では解読不能で、シヤム通事も話言葉しか理解しえなかった。③記事が断片的で、事件の全容は必ずしも明かでないが、在シヤムの中国人商人数名が、珊瑚樹等を日本に輸入するにあたり、同地在任の日本人木村半左衛門から長崎の縁者津田・木屋への贈物の形をとり、そのため偽手紙を携行させた。唐人達がなぜ在留日本人の音物と偽って持ち込んだのか、推測の域をでないが、音物であれば商品取引上の諸種口銭を免除され、さらに帰路にも返礼名目でながしかの得分があつたのではないか。いずれにせよ、商品としてよりも音物として持ち込む方が有利であつたようで、だとすれば、いわゆるじゃがたら文に記された多大の音物は、文字通りの音物だけでは

なく、元禄期の取引制限の強化と共に増加した、唐人荷物の唐寺寄進と寺からの謝儀（送り昆布）⁽²²⁾にみられるよう
な、音物授受の形をとった一種の委託貿易関係が存在したのではなからうか。

そのチェックのためか、長崎奉行所は延宝年中（二六七三〜八〇）、次のような関係者に関する情報を持つていた。⁽²³⁾

異国住宅之日本人通用之分

暹羅

一、北嶋八兵衛

（長崎）堀町

北嶋平左衛門ためニ兄

一、木村半左衛門

（〳）平戸町

辻 万左衛門ためニ縁者

（〳）本大工町

木屋久左、「右」衛門ためニ弟

〔〳〕諏訪町

木村五郎左衛門為に兄

*（右人）おつふらあか（カ）へ

津田半左衛門異国へ渡時知人

*（右人）同しにようす

半左衛門とは当地之知人

一、徳永長三郎

（〳）筑「築」町

徳永市左衛門ためニ伯父

一、石橋加兵衛

（〳）浜町

原 作兵衛ため親類

一、石津猪、「伊」左衛門

（〳）下町

石津一、「市」郎兵衛ため伯父

広島ニテ

渡部四郎兵衛ため親

（長崎）浜野町^(マ)

船頭 備後屋弥三郎船頭

一、三宅次兵衛

（〳）本紺屋町

鯨屋十左衛門養子従弟

一、吉原太兵衛

（〳）本博多町

吉原五郎左衛門ため従弟

一、次郎兵衛

（〳）馬町

松田吉左衛門女房伯父

一、野中市右衛門

(シ) 本紺屋町

野中助之丞伯父

*一、船や平左衛門

(長崎) 引地町

石津久兵衛 (一)

咬囉吧

一、村上武左「右」衛門

(シ) 今魚町

森田喜兵衛ため兄

(シ) 「本後藤(本五島)町」「原」源左衛門為に弟

一、村上茂左衛門(右同人カ)

(シ)

妙金為夫ニる候

一、浜田助右衛門後家

平戸ノ者

吉次久左衛門ため姉

(長崎) 今魚町

浜田長左衛門ため母

一、きく

平戸之者

谷善三郎ため妹

同

三好庄左衛門女房妹

一、ゑすてる

(長崎) 筑「築」町

山崎甚左衛門ため姉

一、ふく

平戸ノ者

谷村三藏・同五郎作譜代下女、

「同所」三吉ため妹

一、はる

(長崎) 筑「築」町

小柳理右衛門為養子

(シ) 酒屋町

嶺 七兵衛為姪

(シ) 袋町

木「本」田与三郎為伯母

一、こるねりや

平戸ノ者

判田五右衛門「女房為に」娘

一、みや

平戸ノ者

立石清之助為妹

同

森田伝左「右」衛門女房為姉

安南国

一、角屋七郎兵衛

伊勢松坂

角屋七郎二、「次」郎為弟

さかい

鱧屋九郎兵衛ため兄

(〃)

角屋清二郎ため従弟

泉州堺町

松本久、左衛門、「市郎兵衛」為弟

(長崎) 下町

荒木久右衛門女房従弟

(同右)

「松本市郎兵衛養子兄弟」、荒木久右衛門縁者

一、平野屋

泉州堺町

松本一「市」郎兵衛養子兄弟

一、北、「喜多」次郎吉

(長崎) 油屋町

北「喜多」安右「左」衛門為兄

一、内城加兵衛

(〃) 上町

彦右「左」衛門為伯父

広南

一、泉屋小左衛門

(長崎) 本石灰町 具足屋善右「左」衛門為親

一、具足屋治、「次」兵衛

(〃) 西中町 麻生半左衛門親以来知人

一、むかて屋勘左衛門

(〃) 本紺屋町 糸屋八郎兵衛親以来知人

一、金崎小右、「左」衛門

(〃) 毛皮や(新橋)町 大場九郎左衛門為親

東南(東京カ)

一、和田理左衛門

(〃) 本後藤(本五島)町 和田理「利」兵衛、

同三左衛門為三兄、妙泉為三子

かほうちや (東埔寨)

* 一、おやむ

(天草代官預) 茂木村

野辺田角左衛門姪

(在国不知)

一、田賀源左衛門

豊後府中〔内〕

田賀甚五〔三〕郎、同市蔵〔一〕

〔長崎〕豊後町

豊後屋理〔和〕右衛門〔一〕

一、古手屋治〔島次〕兵衛

〔〆〕西中町

河〔何〕長二〔次〕郎ため〔一〕

一、高屋久左衛門

島原 有馬町

村山久右衛門、同安兵衛、同利右衛門〔一〕

(事例2)

寛文三年五番シャム船のモウル人が病氣になった。シャムでも「惣てもうる人はおらんだ療治ニ仕」、殊にシャムから出島商館宛の依頼状も持参しているのので、蘭医に掛かりたいとの願を、宿主の平戸助左衛門から唐通事に申し出、奉行への上申を願った。しかし唐通事が前例がないなどと、手続に手間取る間に快方に向かったのでそのままになった(八一〇頁)。商館宛の紹介状所持といい、このモウル人は水夫ではなく客商であろう。

(事例3)

寛文四年八月、シャム出し王六官船のモウル人三人が、船頭らより一足さきに、シャム渡航の蘭船に便乗(「便乞い」)して帰国することを願い出た。同船は昨年の五番船であるが薩摩で破船し、本年五月になって濡れ荷物少々を送られてきた。これを売立て、船員の飯米・雑用など差引き、残額四貫六二六匁四分につき、モウル人達は便乗帰国にさきだち、原資にはシャム在住の木屋半左衛門銀(上表参照)・おつぶらしによらす(Opra Senior)分、さらに屋形之銀も含まれていたとして、船頭に案分配当を求めた。しかし唐通事は事務手続き上蘭船出帆に間に合わぬとして、右のうち「みるもきん」に三五〇目、「まるかさん」(「ままとかしん」ともいう)と「ことば」に一〇〇目宛、

「うへき」に五〇目、計六〇〇目を、「もうる人当地仕廻りかね候段申入候に付、先御借シ、残る四貫目（余）は唐通事仲間が預かり、「来年しやむろ木屋半左衛門か又ハもうる旦那しものらす」の来状次第引渡すこととして、蘭船で帰国させた。預託証文の名儀人は本大工町木屋久右衛門（上表所掲）と王六官の連名である（以上八二〇二七―二八、三五頁）。

「みるもきん」は、Mirr Mungidh ミール・モンケド（ペルシア語Ⅱ P）

「まるかそん」は、Muhammad Gasim ムハンマド・カースィム（アラビア語Ⅱ A）かモハンマド・カーセム（P）

「ことば」は、Gutayba クタイバ（A）ないしコテイバ（P）

「うへき」はウベキで、Abū Bakr アブー・バクル（A）、アボウ・ベクル（P）の可能性が大きく、トルコ語の Aybak アイバク、İlbaki イールバキと考えられないこともない。

いづれにしても、これら二三人ものモウル人は唐船に雇われた船員ではなく、自分の荷物のほか、シャムの国王・在留日本人・モウル旦那（頭目）らの荷物を預かって、唐人を船頭とする唐船に乗り込んで渡来した客商であった。それゆえにこれが難破すると、残り荷物を処分して、オランダ船に乗り換え、さっさと帰国したのである。二三人中の四人だけが処分金の一部前払いを受けているが、これは彼らの損失が特に大きかったからであろうか。ここでも、在留日本人（木屋）の委託貿易の存在が知られるが、唐船のモウル人客商に預託している事実、かれらがシャム經由で渡日するオランダ船にも投資した可能性を示唆するもので、今後の課題としたい。

（事例 4）

元禄十一年の三四番カラパ船の荷揚げ役の時、古反故の中に「難知文字之物并地図」があり、オランダ人に鑑定を依頼したところ、カラパの川口手形と「はるしや国ノ図」と判明した（八二〇二九二頁）。モウル通事はじめ長崎の唐蘭通事にペルシア語の解読力はなかったらしい。

(事例5)

宝永五年、六七番広東船(船頭李韜士、「唐人」七五人乗り)は、通常の唐船とは異なる「象ノ鼻船」(ダウ船状か)であつた。ところが「町沙汰ニ、前廉ケ様の船ニもうる人乗渡候を、御返し被成候」との噂が立つたので、貿易を許可するか否か問題になり、前例が調査された。それによると、①元禄三年の七七番カラパ船が象ノ鼻船で(『華夷変態』)によれば唐人四四・カラパ一人乗組)であつたが、通常通り貿易許可。②それ以前延宝七年のシヤム船と東京船が象ノ鼻船であつたが貿易許可された、との前例により貿易は許可された。六七番船の乗り組みは申告による限り唐人だけであるが、前例では象ノ鼻船でも通常の取引をしているのに、上のような風評が立つたのは、もはやモウル人の渡来が絶えて久しく、その実態が人々の脳裏から消えつつあつたからではあるまいか。

(四) その他の東南アジア関係

(1) シヤム船

① 寛文八年、三九番暹羅船で自分の荷物はないが、暹羅船取引の「目付ニ参」つたシヤム人に関し、シヤム小通事の森田長助と安部吉左衛門が唐小通事に対し口銭の分け前を要求した。これに対し唐小通事と同船頭は、シヤム人は「細工之稽古之ため」の渡来であるから彼らに受給資格はないと主張した。唐大通事仲間が仲裁し、国王荷物にかぎり口銭の三分の一を暹羅通事にも配分することとなつた(『唐通事会所日録』以下同、△一〇九六―九九頁)。

しかし翌九年この件が再燃した。唐小通事は、去年の三九番船は「屋形仕出し」で、暹羅人多数乗り込んでいたが私物はなく、頭分の四人は目付一・帳付一・銀細工習い二人であつた。そもそも暹羅人だけの暹羅船はなく、「暹羅人ハ商売之儀無功ニ御座候故、屋形も慥成唐人を船頭ニ申付遣し」、船頭が国王にシヤム人を申請け、目あかし・帳付として連行するが、商売は船頭が取り仕切るので唐小通事が通訳等に当たり、シヤム通事は関与しない(したがつ

て口銭受給は不当」と主張した。シャム通事は、シャム人は屋形荷物の宰領ゆえ、一昨年より六分の一の口銭を受給してきた、と反論した。双方対決の上、一転してシャム通事には不与と決した（八二〇頁）。暹羅船の主たる出資者は国王であったが、運航・取引は唐人に任されていたことが知られる。

② 元禄十二年の五四番暹羅船の水主が、船頭との間に算用の出入りを生じ、奉行所に直訴すべく大勢で唐人屋敷の大門から駆出した。奉行は、唐人の船頭・財副・惣代と「暹羅人目付」に再渡禁止を申渡し、六三番船もおなじ暹羅「屋形仕出し之船ニ有之ニ付」、兩船全員に連判の謝罪証文を出させた（八二七七八―八二頁）。同年の暹羅船はたまたまこの二艘であったが、屋形仕出しではない唐人経営の暹羅船もあつたことがわかる。

（2）広南船

① 延宝六年、一五番暹羅船より漂流中の広南人男五・女一人を乗せ来つたが、内男子一人が死亡し、残る五人を二番広南船で便乞帰国させた（八一〇―二五八―二五九頁）。

② 元禄元年一八五番広南船が、同屋形より幕府・長崎奉行・通事あて計一五通の漢文書翰（「真之物」）と進物を持参したが、奉行宛書翰を除き、他はすべて返却、書翰の趣旨だけは奉行から幕府へ上申することとした（八一〇―一九六―一九九頁）。『華夷変態』によれば、この船の船頭黄寛官は厦門の者で、昨年長崎で伊万里焼などを積み、厦門に寄港してこの大型船に乗換え、広南に渡航し、今年同地から唐人九五人で直接長崎に来航した。広南にて屋形（安南王子）から幕府あての書翰一通、長崎の兩奉行宛書翰二通、司礼官および広南の唐通事から長崎唐通事あて書翰二通と、それぞれ宛の礼物を託されたという（上と書翰の通数が合わないのは、ほかに非公式の個人書翰があつたのであろう）。その通事あての書翰には、国王が交隣復活を願ひ、同船ほか唐船三艘を派遣するにつき、（定高制下の取引制限にも拘らず）積荷すべての買い上げを請う。なお「屋形荷物には逸哥未哥イッカビカと申者を被差添、裁判仕答」（予定）とある。また幕府・奉行宛には同国内通用のため、日本の古銭（寛永通宝）「百万」の鑄造輸出かたを願っているこ

とも注目したい。イツカピカは、名前から唐人ではなく現地人と考えられる。ただ国王荷物の上乗りとして実際に渡来したかかどうか、同年の広南船四艘とも乗り組みはすべて「唐人」とあるので確かなことはわからない。

③ 元禄六年の七五番暹羅船は、「屋形之下知を以仕出し申候船」で、乗組一〇六中にシヤム人が四人おり、ほかに広東沖で救助した「広南之男女」一八人（『華夷変態』には靛売り占城人）を乗せて来たので、延宝六年の前例（前出）により唐通事の送り証文を添え、六五・六六番の広南船に九人宛分けて便乗帰国させた。（『華夷変態』一五八八―一五九〇頁、同上八―一〇三五六・三五八・四一五・四一八頁）。

④ 元禄八年一番・一五番広南船（ともに昨年出帆し寧波滞在、人・貨積添え）より、それぞれ安南国王書翰（一昨年同国人一八人の送還の礼）と伽羅一斤宛を持参したが、ともに返却（八二〇五七・六二・一〇四頁、『華夷変態』一七一三・一七一七頁）。

⑤ 宝永七年の四九番広南船は昨年上海より広南へ渡航したものであるが、広南屋形（大越国王）より長崎奉行あてに伽羅など一二品進物を持参した（書翰なし）。唐人四九人のほか広南人一人が乗込んでいて、上乗りと考えられるが、進物は前例なしとして謝絶された（八五〇二七六―二七八、三三〇頁、『華夷変態』一六六七頁）。

（3）カラバ船

「じゃがたらおきやら」は、『唐通事会所日録』などの記録に見えるかぎり、元禄十一年から宝永四年まで毎年、オランダ船で、長崎築町の峯次郎吉あてに書翰・送り物をとどけ、次郎吉からも返信と贈物、それに依頼により調達した詠物（元禄十二年）を託送した。書翰は往復とも唐通事が翻訳しているから、漢文の手紙であろう。約三〇年前の延宝期の前掲表では、カラパのはる（お春）は長崎の峯七兵衛の姪という。はるは峯七兵衛・同二郎右衛門との間に書翰等を交換したが、元禄十年（一六九七）に亡くなり、その後外地とのやりとりは禁止されたので不明とされているが、おきやら・次郎吉は彼らの次の世代ではあるまいか。だとすると「おきやら」は、お春Ⅱジェロニマの七人

の子供のうち、唯一人存命していた長女マリア・シモンセン・ファン・ハイデかも知れない。しかし、この一〇年余の交流も宝永四年、「当年者おきやら書翰迄^二、何に^三も音物遣し不申候^四」とあり記録から消える。

(4) かばやん（台湾）人

元禄五年、薩摩から漂着の異国人二人が長崎に送り届けられた。唐通事・東京通事・もうる通事・暹羅通事、それにオランダ人・唐人とも対話させたが通じなかった。風体などから、唐人は台湾の山奥の者が基隆辺の者といい、奉行所はバタン（パタニ）人とも考えたが、やがて「かはやん」人として、二六番台湾船に便乗帰国させ、送り賃として米五〇俵を給した。翌年、別船の五三番台湾船が、淡水より一〇日ほど山奥の唐音の蛤仔難（^{カッヤラン}）日本人申伝候かばやんと申音語^一の住民の巴弄^{ハナラシ}と礁巴里^{シムカリ}と住所氏名が判明したので送届けた旨、台湾県官張氏の請取書を持参した（八一〇―二八四―二九八、三四五頁、『華夷変態』一五六〇頁）。『唐通事会所日録』では「かはやん」をルソン島北部のカガヤン（Cagayan）と注しているが誤りであろう。もしカガヤンだとすれば、禁教策の一環として寛永以来少なくとも寛文期までは海外においても厳禁されていた唐船のフィリピン・基隆・マカオとの接触が、この頃には間接的にせよ公許されていたことになり、その意味でも慎重な検討が必要ではあるまいか。

(五) 異国通事

長崎地役人のうち、オランダ通詞に対置される通事役唐方（広義の唐通事）には、長崎華僑やその子孫のみからなる中国語の唐通事（狭義の唐通事、唐通事とは普通これを指し、小稿もおなじ）のほかに、マイナーで地位も低い異国通事（暹羅通事・東京通事・モウル通事・呂宋通事）があった。職掌はシャム・トンキン通事は、暹羅船・東京船の入津から出船迄の「商売方諸出役仕、尤唐人屋敷の毎度罷出用事相勤^二」め、モウル通事は「もうる人参候節通弁仕^三」ることであった（宝永五年子役料高并諸役人勤方発端年号等）。唐通事の設置（馮六官就役）が慶長九年（一六〇四）

で、寛文十二年（二六七二）には大通事四人・小通事五人を定数とし、稽古通事若干名から成ったのに対し、異国通事の設置は遅れ、『訳司統譜』によれば就役順・任期・氏名などは次のようである。

〔暹羅通事〕①正保元（二六四四）～延宝七年病死 森田長助、②寛文十二年～泉屋七三郎、の二人制で、以降森田・泉屋両家で継承された。

〔東京通事〕①明曆年中（二六五五～五七）に東京久蔵が任ぜられたというが、在任期不譜。②久蔵跡役は元禄十二年四月二十九日～正徳二年二月在役の魏五平次。五平次は「寛文十二子年魏九官ニ付添致渡海候住宅唐人喜、東京人」とあり、一人制で、以後歴代魏氏が継承した。

〔モフル通事〕①（任期不記）重松十右衛門。②寛文十二（二六七二）より中原伝右衛門。「内通事之内、最初（この）二人ニテ勤」と註する。重松の後任は、『唐通事会所日録』には元禄七年に次代と思われる「もうる通事重松重右衛門」の、奉行お目見えにつき経歴・人物などを内通事小頭が申告しているので（△二〇四七七頁）、この頃までは二人制だったらしい。その後重松の跡は絶えた。中原の跡役は元禄五年正月十二日悴の源六がつぎ、以後歴代中原氏の一人役となった。

〔ルソン通事〕

後世編纂の『訳司統譜』では呂宋通事を欠き、就役期間・月日も不明瞭であるが、『長崎諸事覚書』寛文十一年（二六七二）九月晦日付の「異国通事起請文前書」と「町中役人覚」によれば、

異国通事三人

壹人ニ三人扶持宛

森田長助

しゃむろう通事

末永五郎助

るすん通事

東京久蔵

東京通事

と末永氏の一人制。これに対し唐通事には扶持はないが、口銭銀として売高の1%を唐人が出し、小通事は大通事の三分の一を取るといふ。当時唐船の売高は銀約一万貫目強であるから（『通航一覽』 \wedge 四 \vee 三三四 \sim 三五頁）、大通事一人につき約二〇貫目の口銭となり、異国通事の百倍もの収入であった。

『続長崎鑑』には延宝九 \sim 天和二年（二六八一 \sim 八二）の記事として、

三人扶持并出島口銭之内も銀十枚

暹羅通詞 森（森田カ） 権左衛門

同 東京通詞 東京久藏

同 呂宋通詞 末永六左衛門

とある。扶持のほか出島口銭を受用したのは、シャム・トンキンからの蘭船があり、現地人やその荷物などがもたらされたからであろう。注目すべきは、これにはルソン通詞があつて、モウル通事が見えないことである。ルソン通商は厳禁であつたが、蘭人取引で鎖国以前からのスペイン語の通訳がなお必要であつたのであろう。

しかし元禄元年（二六八八）の「御切米諸役料之事」（狩野本「長崎記」）になると、

三人扶持・銀拾枚出島口銭ノ内ヨリ 暹羅通詞 森田権右衛門

同 断 東京通詞 東京久藏

銀五枚 出島口銭ノ内ヨリ 暹羅通詞 白（泉カ）七三郎

同七枚 同 モフル通詞 中原伝左衛門

と、ルソン通詞は廃され、逆にモウル通詞が登場する。宝永五年（二七〇八）の調査では、「寛文十二子年もうる口通弁仕候者有之候ニ付、唐内通事ニ御加被召置候処、貞享四寅年（二六八七）もうる通事役被仰付候」と、創設事情が明らかになる。さきの『続長崎鑑』にモウル通事が見えないのは、いまだ内通事に含まれ、独立の異国通事とは認

められていなかったのであろう。

唐内通事は内証通事ともいい、阿蘭陀内通詞同様、もともと南京口・泉州口・福州口などの会話がでる者が、身辺の世話などにより個人的に礼銀を得るものである。以下『唐通事会所日録』によれば、寛文六年に一六八人が奉行に訴訟して「船々ニ順番ニ付、其口銭を平等ニ取」る役人身分を得たが（ \wedge 二 \vee 一三六頁）、唐人屋敷の設定により役儀・口銭が激減した。すなわち、選ばれた三〇人だけが六人宛交替で唐人屋敷に詰め（詰番内通事、 \wedge 一 \vee 二一四頁）、また六人の俵物目代（ \wedge 三 \vee 五〇頁）ほかは、唐寺祭礼・近郷難破時の出役のみとなり（ \wedge 一 \vee 二六五・三〇六頁）、元禄末には「渴命」や辞職して他国商売を願出る者もあり（ \wedge 三 \vee 九七・九八頁）、宝永五年には荷役時の蔵本での通訳も唐年行司が担当し（ \wedge 四 \vee 三二六頁）、小頭一〇名を残して全員解職された（ \wedge 五 \vee 一〇五・二〇九頁）。

宝永五年現在の異国通事は

・三人扶持

天草御蔵 \wedge

暹羅通事

森田権左衛門

銀二貫七百七拾三匁

内一、三三〇匁

七万両之内 \wedge

一、四四三匁

暹羅船口銭、唐内通事取前之内 \wedge

・銀二貫四拾七匁

同 泉屋三郎助

内 九八〇匁

七万両之内 \wedge

一、〇六七匁

暹羅船口銭、唐内通事取前之内 \wedge

・銀二百五拾八匁

七万両之内

暹羅通事稽古 泉屋徳兵衛

・三人扶持

天草御蔵 \wedge

東京通事 魏 五平次

銀五百式拾目

七万両之内 \wedge

・銀四百目

七万両之内の　もうる通事　中原源六

とある。⁽²⁸⁾口銭銀は役務に比例するので、当時のシャム船・トンキン船の貿易実績を反映すると思われるが、モウル通事の役料は他に比して格段に低い。これはムスリムの渡来が少ないことのほか、内通事口銭も受け取っていた（兼役）ためらしい。宝永六年、全員放役後の内通事のうち、渡世につき不審なる者一〇名中に中原源六があり、「此者もうる通事之役料取、内通事之役料も取来候哉」と、町年寄から唐通事に調査命令が出されている（『唐通事会所日録』八五〇―二〇五―二〇六頁）。内通事には程なく助成銀も打ち切られたので、中原はモウル通事分を増額されたい。

それはこの後、東南アジア船（人）の来航は止んだので、幕末にいたるまで異国通事としての固有の業務は殆どなく、シャム通事も森田のみとなった。欧米外圧の危機感のなかで安政二年（一八五五）、異国通事は蘭通詞を兼ねることになった。ある意味では本来の職掌に近づいたともいえよう。しかし役料は据置で、シャム通事・トンキン通事はそれぞれ三人扶持と受用銀一貫五〇〇目、モウル通事は受用銀一貫五〇〇目であった（『訳司統譜』）からである。

むすび

以上の要点を列挙して結語にかえる。

インド・イスラム商圏でもある東南アジアと日本との関係は、中国沿海都市を中継し、遣唐使の介在によって既に奈良時代にはじまる。遣唐使の廃絶後、奄美地方の「南蛮」人が九州各地を襲い、財物とともに多数の人を奪い去り、倭寇に先行する奴隷貿易の存在がうかがわれる。

イスラム商圏との関係が史料的に明らかになるのは南北朝からで、天竺人ヒジリヤインドネシア地方の「南蛮人」の若狭・博多渡来で、一四世紀後半にはマラッカ・インドネシアから明・琉球・日本・朝鮮半島を一体とする、物や人の交易と移民活動が確認される。その後いわゆる後期倭寇や、大量な朝鮮の役での被虜人を日本から運び出したポ

ルトガル・イスパニアの新たないわゆる「南蛮」人、ついで登場したオランダ・イギリスの「紅毛」船、さらに日本の朱印船が、いわゆる唐船（ジャンク）や、ムスリム・華僑・現地人を含む東南アジア各地商人と競合した。そこでは、海禁（鎖国）を建前とする明、日本、東南アジア間の旺盛な三角貿易が看取される。

東南アジア人の日本への渡航は、鎖国前から朱印船・唐船および暹羅船などの現地船でもみられたが、鎖国後は専ら該地出しの唐船に、客商や国王荷物の上乗りとして多数渡来し、明かなイスラム系名前の商人も少なくなかった。このため、長崎には唐通事のほか、暹羅通事をはじめトンキン通事・ルソン通事、イスラム語のモウル通事という、いわゆる異国通事の制置を必要とした。これら東南アジア各地地名を冠した唐船は、長崎との二点間交易ではなく、南洋渡航禁止の中国（各地）を加えた三角貿易であり、それぞれが寄港や「便乞」の形で物と人の中継（積替え・乗換え）地の役割を果たした。また東南アジアからの唐・蘭貿易では、国王派船とともに、該地居住の日本人による委託貿易が推測される。その意味で一八世紀初頭の、南洋日本町の消滅期と東南アジア船の激減期がほぼ一致するのはあながち偶然とは思えない。このため異国通事は本来の業務がなくなり、唐通事の端役として存続はしたが、幕末欧米船の渡来が激しくなるとオランダ通詞方（兼役）に切替えられた。欧米船の役夫としての東南アジア人の存在があらためてクローズアップされてくるからである。

〔註〕

- (1) 田中健夫『中世対外関係史』八六一―九〇頁、東京大学出版会、一九七五。
- (2) 高柳光寿「応永年間に於ける南蛮船来航の文書について」、『史学雑誌』四三編八号、昭和七年。
- (3) 『李朝実録』太宗十八（一四一八）年二月庚戌条。
- (4) 『博多』三〇（福岡市埋蔵文化財調査報告書第二八五集）一九九二、森本朝子「博多と堺出土のタイ、ヴェトナム陶磁について」、『秀吉時代の都市と貿易陶磁器』学会レジュメ）於堺市博物館、一九九三年。

- (5) A. KOBATA & M. MATSUDA: RYUKUAN RELATIONS with KOREA and SOUTH SEA COUNTRIES, 1969.
 - (6) 岩生成一『新版朱印船貿易史の研究』一二七頁、吉川弘文館、昭和60
 - (7) 島津氏・琉球国王の書翰は『影印本異国日記』上七六・下二一八・下二一九丁、本多正純の福建道総督宛書翰は同書上二七丁。なお元和七年明人の一行五〇人余が持参した浙直地方総兵官の「日本將軍様」宛の、通商許可を条件として海賊禁圧を請うた書翰は、偽作ならんとして拒否された(同、上七二―七六丁)。
 - (8) 朱国禎『湧幢小品』卷三〇倭官倭島。
 - (9) 来航唐船の長崎独占は寛永十二年に完成するが(鎖国令)、幕府は早くも慶長十五年に周性如船の長崎送致(『影印本異国日記』上二八丁)、元和二年に島津氏に対し領内到着船の長崎回航を命じている(同書下二二丁、但し同年撤回)。
 - (10) 『影印本異国日記』上七七・七九・九二、一一九丁。
 - (11) 同上異国渡海御朱印帳一九丁。
 - (12) 『東京女子大学社会学会紀要』二二号一九九四年二月。関連して同氏「オランダ東インド会社とトンキン―一六五三年 General Mission 1654-1657」(同誌二二号一九九三年二月)
 - (13) 正徳三年(案)から享保七年港別隻数の変遷は、拙著『近世長崎貿易史の研究』三四三―三五〇頁、吉川弘文館、昭和六三。
 - (14) 「明安調方記」『割符留帳』などによれば、明和期以降(一七六四)の信牌上の出帆地は寧波・南京・廈門に絞られ、東南アジア出しは見られない。
 - (15) 現地人搭乗船で、政権派船と明記するものは、シャム船が元禄元年の一五二番船、三年の八四番・八六番船、四年の七九番・八八番船、五年の六四番船・五島破船(積荷流失につき無番)・七一番船、六年の七五番船、七年の四七番・六一番船、十二年の五四番・六三番船、十四年の三〇番船、十六年の六九番・七〇番・七一番船、宝永元年の八〇番船、同六年の五三番船、七年の三七番船、正徳元年の四七番・五四番船、享保三年の二三番船、四年の二六番船。カンボジア船では元禄四年六九番船、五年五八番船、十一年三八番船。トンキン船では元禄五年の五九番船である。以上いずれも現地人数は一〇六人で、正徳元年四七番暹羅船の一三人が唯一の例外である。
- これに対し政権派船と明記しないものは、シャム船では貞享四年一〇七番船、元禄四年八二番船、五年五五番船、十年八五番・八八番船、十一年四三番船、宝永五年一〇〇番船。トンキン船は元禄三年八二番・八七番船、六年五八番船、十年八六番船。広南船は元禄五年六八番船、宝永七年四九番船と、数の上では少ない。

