

朱印船制度創設記事の一考察

箭内, 健次

<https://doi.org/10.15017/2244525>

出版情報 : 史淵. 93, pp.31-35, 1964-07-31. 九州大学文学部
バージョン :
権利関係 :



朱印船制度創設記事の一考察

箭 内 健 次

近世初頭のいわゆる朱印船貿易については、川島元次郎、岩生成一の両先学の研究によつて今日かなり明確な輪廓が形作られた。しかし細部に至つては尚不明の点も少くない。例えば派遣朱印船の総数についても内外史料の検索によつて増加する可能性あり、渡航先についても、又船主の事蹟についても不明の人多く、且つ経営内容も詳かでない。これは関係史料が内外に亘り散在すること、又政治の第一線の人物でない人が多い点から記録の上に記載される事が少ないことなどが原因と考えられる。

このような朱印船貿易をめぐるいくつかの問題の一としてその創設の時期が挙げられる。一般には豊臣秀吉によるとされ、多くの史書には漠然ながらその事実を伝えている。例えばその一として長崎実録大成によれば

文禄ノ初年ヨリ長崎、京都、堺ノ者御朱印ヲ頂戴シテ広南、東京、占城、柬埔寨、六昆、太泥、暹羅、台灣、呂宋、阿媽港等ニ為商売渡海スル事御免有之^①

とあり、その外一般に文禄元年の時とされている^②。しかし今日これを適確に論証する史料はなく、岩生博士の研究によれば翌文禄二年（一五九三）フィリピン総督ゴメス・ペレス、ダスマリニャスが秀吉の来降を求めた書翰に答えるために日本に使節を派遣した際、秀吉並びにその側近に対し、フィリピンに來航する貿易船には海賊船と識別するため秀吉の渡航

免許状を携帯することを求めようとした事実と、其後本交渉の裏面の立役者原田喜右衛門が秀吉からの許可状を所有している事から、当時このような慣行が存在していることは否定できない。^③しかしさきの記録にみえるごとく南方各地への渡航船に対し朱印状を交付したという点については全く明かでない。勿論当時日本船にして南方に赴く者があつたことは僅かながら記録にもみえる所ではあるが、大体においてそれは「倭寇」の末期的形態、即ち中国海酋との連繋による航海が主であり、単独渡航の場合は余り多くなかつたと考えられ、これらに対し秀吉による統制は殆んど考えられない。秀吉は国内統一を遂行する過程において、海上勢力に対してもそれを自己の権力の傘下に収めようとしたことは、天正十四年以来幾度か海賊取締りを部將に命じている。^④しかしこれは瀬戸内其他日本の近海の家賊を対象にしたものであり、東シナ海を横行する海賊ではなかつた。しかし統一が実現するとともに対外硬の政策を打出した。それは第一にインドのゴアのポルトガル太守に対する返書に具現され、更に進んでフィリピンのスペイン総督及び朝鮮国王への招降となり、又高山国へ招撫の書翰を認めたことは衆知の通りである。この事は、同時にさきの東シナ海から更に南シナ海を横行する海賊に対する掌握をも意図したであろうことは想像に難くない。しかし同時にこの事は当然これら海賊に悩まされた東南アジア諸国との交渉につながる問題でもあつた。前述のフィリピンの場合に明確に示されるごとくそれは相手国が秀吉を日本の統一者として確認し、その相互理解の上に立つて始めて実現しうることであつた。しかし秀吉が諸外国との交渉はさきの四例を除き明かではない。長崎実録大成に挙げられた多くの国々との接触の事実はない。この事はやがて徳川家康が、その朱印船制度実施にあたり南洋諸国との間に先づ図書を交換し、その同意を得ている事実から考え、さきの記述は家康の外交交渉の事実をそのまま秀吉にまで遡及させたものと考えるべきであらう。

次に朱印船創設に関する地誌の敘述において問題とすべきは次の記事である。仮に前掲の長崎実録大成を引用すれば前

文に引つづいて

長崎ヨリ五艘

末次平藏

二艘

船本弥平次

一艘

荒木宗太郎

一艘

絲屋随右衛門

一艘

京都ヨリ三艘

茶屋四郎次郎

一艘

角倉

一艘

伏見屋

一艘

堺ヨリ一艘

伊予屋

一艘

以上

右のように九艘が朱印状をうけて南方に派遣されたように記されている。姓名の点で一二相違するものがあるが多くの史書に同じような記載がみられる。^⑦しかしこれらが何れも朱印船創設の期のものでないことは人名からも十分推定される。してみるといつの時期の派船を敘述したものであろうか。長崎根元記には表の次に

右は御停止前年右之船渡海^⑧

として寛永十一年の記事の如く記され、又長崎拾芥には同様朱印船制度が漸く特定の商人のみに限定されてきた寛永年間の記事のように記されている。^⑦岩生博士も又掲げられた氏名から類推して元和末年頃の情報であらうと推論している。^⑧しかし問題はこの派船の年代を考察する事よりも近世の關係史書において朱印船の事蹟の敘述にあたり齊しく漠然と右の九艘の記事を掲げることによつて説明している点であらうと思う。^⑨

鎖国直前に至る約四十年間南洋各地に赴いた朱印船はその数三百数十隻余にも及ぶ盛況を示した事は明白な事実であるが、この点とききの九艘派船の記事とは余りにも相違するといわねばならない。とすると近世鎖国下の日本においては右の事実はどうのように受取られていたであろうか。

鎖国体制下の日本はキリシタン禁制を思想上の中核として展開されていた。いわゆる鎖国が祖法化するに至った中期以前においてすら国際情勢は極めてゆがめられた形において伝えられたことは勿論である。鎖国の断行にあたりキリスト教伝道の故を以てポルトガルとの国交が禁止され、日本人の海外渡航及び帰国が禁止され、長崎を窓口として中国、オランダの二国による通商のみが辛うじて行われたとする観点からするならば、かつての日本人による朱印船貿易の盛況のごときことはこれを詳細に一般に認知せしめる必要はなかつたとみるべきであろう。仮に海外渡航の日本人の活動の事実を伝えるにしてもそれはあくまで鎖国下の国民の意気高揚のために必要と考えられるものが採り上げられたといつても過言ではないと思う。現に当時一般に流布した長崎関係の地誌類をみても、その時期の日本人関係記事としては濱田弥兵衛のオランダ総督捕獲の事、天竺徳兵衛、及び山田長政の活躍が断片的に記述されているにすぎない⁽¹⁰⁾。しかもそれらは唯単に個人的行動として画かれているだけであり、日本人の海外通商活動の歴史的舞台の上に捉えられていないことを注意しなければならぬ。

このような形においてのみ日本人の南洋進出の事実が伝えられているところ、朱印船貿易それ自体についての客観的実態は元より問題の外にあつたであらう。鎖国下全く海外通商を遮断されていた当時の日本人にとり、かつての活躍は余りにも対底的な現象であつた。国内に踞居することをむしろ本来の姿として考えることを強制した為政者としては、朱印船の実態について伝えることをいさぎよしとしなかつた。このような事情が朱印船の敘述をして三都市、八商人による九艘派遣という抽象的な形を以て代表せしめる結果となつたものと考えられる。

註

- (1) 長崎実録大成第十二巻 「異国渡海御免ノ事」
- (2) 長崎根元記、長崎拾芥、長崎集其他。
- (3) 岩生成一博士、「朱印船貿易史の研究」四四〇五頁
- (4) 天正十四年九月八日小早川隆景に命じて能島の海賊を討たしめ(小早川文書)、十六年七月八日には広く海賊禁止令を公布して取締りを命じている。(同文書)
- (5) 長崎根元記では荒木惣右衛門、長崎拾芥では角倉与市とある。
- (6) 長崎根元記(海表叢書卷四所収 四七頁)
- (7) 長崎拾芥には同表の前段として
「文禄元年より寛永十一年まで四十三年の間年々御渡海仕、商売の利潤余りあり、世の人争ひて往ん事思へども御免の者制限有之」と記している。
- (8) 岩生博士、前掲書 三六六頁
- (9) 例えば、西川如見の長崎夜話草には
寛永十二乙亥の年、日本異国渡海の船御停止おほせ出され

ぬ。是より長崎より御免許の御朱印給はりて年々異国へ渡海せし船も留りぬ。長崎より渡海の船五艘は末次氏二、舟本氏一艘、荒木氏一艘、糸屋一艘なり泉州堺、伊予屋船一艘、京都船三艘は茶屋角倉伏見屋なり、三所の船合せて九艘の外他所より渡海なし。

と見え(岩波文庫本二二八〇九頁) 視聽草には「異国人通商の御朱印写」として長崎西築町乙名荒木作三郎家所蔵の古文書を紹介し、(堺市史料編第一。六三頁) その他茅窓漫録、中陵漫録等の記録には
夫々極めて無難作に御朱印をうけて異国渡海をした商船九艘と記している。(通航一覽卷百七十、刊本第四卷、四六六頁)

- (10) 長崎実録大成には「津田又左衛門 暹羅渡海事」「荒木宗太郎 広南渡海事」「台湾より阿蘭人捕来事」
長崎港草には「浜田擒紅毛」「天竺三徳兵衛」「山田藤兵衛」
長崎夜話草には「浜田兄弟之事」などがあげられる。しかもこれらの記録は年代的に整理もされずあくまで挿話の形式で記されているにすぎない。