九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

十六世紀末の福建-フィリピン-九州貿易

中島，楽章
九州大学大学院人文科学研究院歴史学部門 アジア史学分野 ： 助教授 ： 中国社会史，東アジア海域史

https://doi.org/10.15017/3528

出版情報：史淵. 144, pp.55-92, 2007-03-01. 九州大学大学院人文科学研究院
バージョン：
権利関係：

十六世紀末の福建―フィリピン―九州貿易

中島楽章

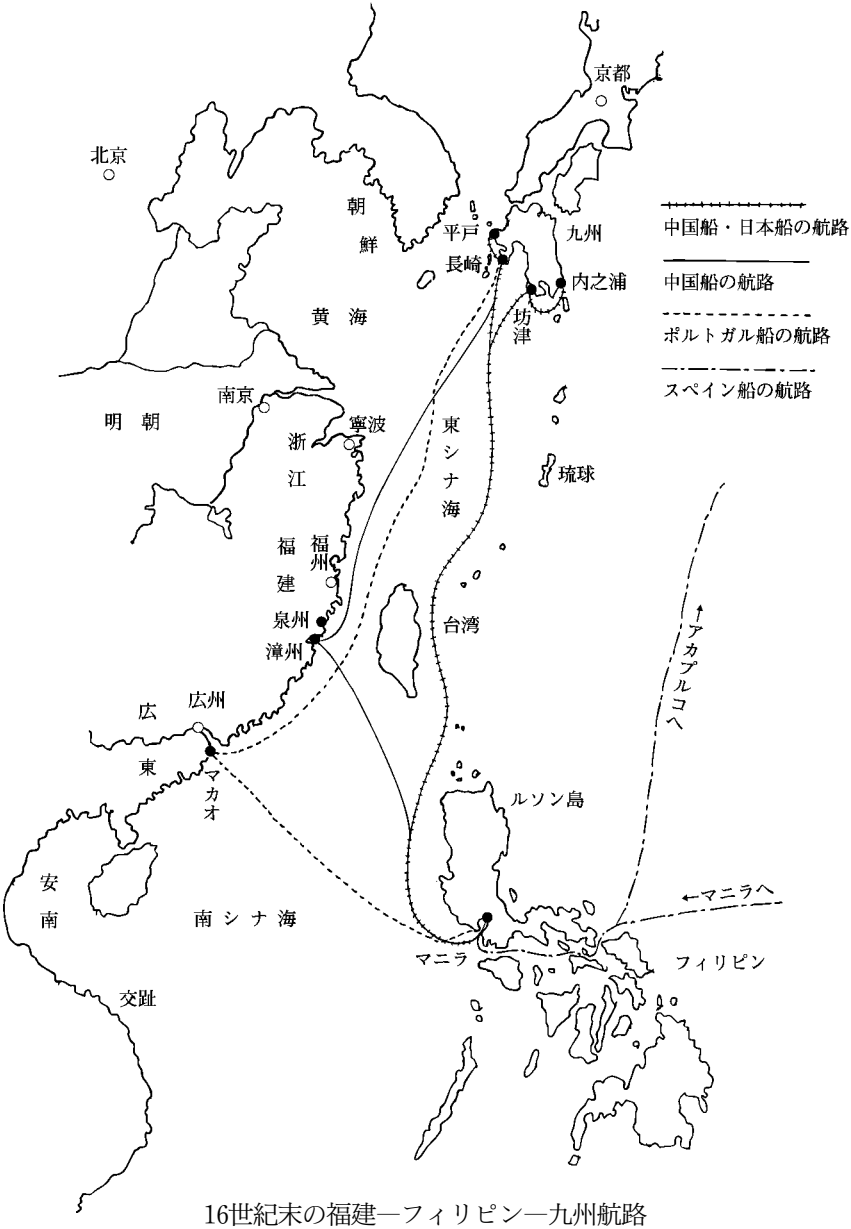
十六世紀末から十七世紀初頭にかけて、東アジア・東南アジア海域は、「交易の時代」の最盛期をむかえた。その原動力は、生糸や絹をはじめとする中国産品の輸出と、それに対する膨大な新大陸銀や日本銀の中国への流入であった。そして銀と中国産品の貿易には、二つの基幹ルートがあった。一つは、ポルトガル人によるマカオ―長崎間の中継貿易である。ポルトガルは一五五七年にはマカオに、一五七〇年には長崎に貿易根拠地を築くことに成功し、翌一五七一年からマカオと長崎を結ぶ、中国生糸と日本銀の中継貿易を開始し、莫大な利益をあげた。もう一つは、スペイン人によるメキシコ―マニラ貿易と、福建の海商によるマニラ―福建貿易である。一五六〇年代にフィリピン諸島の征服を進めたスペインは、一五七一年にマニラ市を建設してフィリピン支配の拠点とした。まもなくマニラとメキシコを結ぶガレオン船貿易がはじまり、マニラは福建海商がもたらす中国商品と、ガレオン船がもたらす新大陸銀の中継拠点となった。このようなマカオ―長崎、福建―マニラ―メキシコという二つの基幹貿易については、ポルトガル人やスペイン人により豊富な記録が残されており、ヨーロッパ史料を中心に、中国や日本の史料も利用して、多くの充実した研究が蓄積されてきた。(1)

一方、上記の二つの基幹ルートを結びつける役割を果たしたのが、ポルトガルによるマカオ―マニラ貿易、日本の朱印船などによる九州―マニラ貿易、および福建海商による福建―九州―マニラ貿易である。このうちマカオ―マニラ貿易と朱印船貿易については、やはりヨーロッパや日本の史料を活用した研究が進められてきた。[2] ところが残る福建―九州―マニラ貿易の実態は、現在までほとんど解明されていないといってよい。これは同時代的史料の稀少さという制約によるところが大きい。福建―マニラ貿易が明朝によって公認された合法貿易だったのに対し、中国海商による福建やマニラと九州を結ぶ貿易は、明朝の禁令を破った密貿易であった。このためその実態を示す史料は、密貿易を摘発する立場にあった地方官僚による若干の記録をのぞけば、きわめて乏しいのである。

そこで本稿では、中国・日本・スペインの史料に散在する、福建海商による福建―九州―マニラ貿易をめぐる記録をできるだけ集め、その分析を通して、これまで見過ごされがちであったその実態について検討してゆきたい。[3] この貿易ルートは、マカオ―長崎、福建―マニラ―メキシコという二つの基幹ルートに比べれば、むろん重要性は低いものの、十六世紀から十七世紀にかけて、アジア間海上貿易が急速に発達する過程で、二つの基幹ルートを補完する一定の役割を果たしていたと考えられるのである。

一　十六世紀後半、福建―マニラ―メキシコ貿易の発展

アジア海域の「交易の時代」における一方の基幹ルートであった、福建―マニラ―メキシコ貿易については、スペイン・中国の双方に豊富な史料が残されている。こうした史料を活用して、小葉田淳氏、箭内健次氏、ウィリアム・シュルツ氏などの先駆的業績以来、多くの研究がなされており、[4] 特に陳荊和氏の専著では、十六世紀末



16世紀末の福建―フィリピン―九州航路

のフィリピンにおける華人の活動が詳細に検討されている。[5] ここではこれらの先行研究を参照して、十六世紀後半における福建―マニラ―メキシコ貿易の形成と発展のプロセスを概観してみたい。[6]

フィリピンの本格的な植民地化は、一五六五年にミゲル・ロペス・デ・レガスピの遠征隊がセブ島に拠点を築いたことにはじまる。一五六七年には、レガスピはルソン島・ビンドロ島に、華人や日本人が毎年交易のためにやってきて、生糸や陶磁器などをもたらし、金と蠟を持ち帰ると報告している。[7] それからまもなく、明朝は国初以来の海禁政策を緩和して、福建南部の漳州府海澄県から、民間海商が東南アジア各地に渡航することを公認した。[8] 海禁が緩和される以前から、華人海商は日本人とともに、すでにフィリピン方面に渡航して交易を行っていたが、明朝による海外貿易の公認は、特に福建海商の東南アジア渡航を急激に活発化させることになった。その中でも福建ともっとも近いルソン島には多くの海商が集まった。一五六九年にスペイン人がマニラに到った時には、そこには四艘の中国船が停泊しており、四十人の華人と二十人の日本人が居住していた。[9] 翌七一年、初代フィリピン総督に任じられたレガスピは、マニラ市の成立を宣言するが、その後もスペイン人は食料・軍需品などの必要物資を供給する華人（サングレイと称された）[10] を厚遇し、中国船の来航も増加していった。

ところが一五七四年には、広東潮州出身の林鳳（リマホン）が率いる海賊集団がマニラを襲撃するという事件が起こった。その事後処理のために福建巡撫が武官を派遣し、これに対してフィリピン総督のフランシスコ・デ・サンデは、アウグスティノ会士を福建に派遣して、通商と布教の許可を求めたが、成功しなかった。[11] 林鳳事件により、フィリピン在住の華人の一部は中国に送還され、福建―フィリピン間の貿易は一時停滞するが、ほどなく復活にむかい、中国船の来航数、中国商品の輸入量、在住華人の数はしだいに増加していった（**表1**参照）。華人のもたらした商品は、フィリピン諸島内で消費されただけでなく、スペインのガレオン船（マニラ・ガレオン）によって、太平洋を越えてスペイン領メキシコ（ヌエバ・エスパーニャ）にも輸出された。フィリピン内部で消

表１　16世紀末、マニラへの中国船来航数・華人居留者数

	中国船来航数	マニラの華人居留者数
1570		マニラに華人40名居留
1571		マニラに華人150名居留
1577	9	
1578	9	
1580	19	
1581	9	
1582	24	マニラにパリアン設置。華人400名帰国
1584		フィリピンに華人4000名来航
1586		マニラとその近郊に華人4000-5000名居留
1587		フィリピンに華人3000名来航
1588	48	華人10000名以上居留
1589		
1590		マニラに華人6000-7000名、うちパリアンに3000-4000名居留
1591	21	通常パリアンに華人2000名居住
1594		マニラに華人10000名居留。うち5000名を本国へ送還
1596	40	華人12000名を本国へ送還
1597	14	ルソン島に華人10000名居留
1599	19	パリアンに華人3000名居住
1600	25	マニラ城壁外に華人15000名居住
1601	29	
1602	18	パリアンに華人8000名居留。華人居留者を6000名に制限
1603	16	マニラに華人16000名居住。さらに4000名が来航
		華人の蜂起。フィリピン全土で20000名前後が殺害される

［出典］中国船来航者数：Richard von Glahn, *Fountain of Fortune,* p.120, Table 6.
マニラの華人居留者数：陳荊和『十六世紀之菲律賓華僑』135-140頁。

費された商品は、食料品・軍需品・奴隷・船舶用装備・低価格の綿布などであり、新大陸に再輸出された商品は、絹・陶磁器・鉄・銅・水銀などであった。[12] あたかも一五七〇年代には、水銀を用いた精錬法の導入などにより、ペルーのポトシ銀山をはじめとする、スペイン領アメリカにおける銀の採掘量が急増しており、膨大な新大陸銀が、中国商品の代価として、メキシコ西岸のアカプルコからマニラに輸出されるようになり、さらに福建商人によって漳州へと運ばれていった。特に一五七九年からは、生糸や絹をはじめとする大量の中国商品を、マニラからアカプルコへと運ぶガレオン貿易が確立し、一五八〇年代には急激に成長していった。[13]

中国―マニラ貿易は、当初は関税を免除された自由貿易であった。しかし一五八一年、総督ドン・ゴンサロ・ロンキリョは、慢性的に不足していた植民地財政を補うため、中国からの輸入商品に対し三％の関税の徴収を命じた。同時に徴税の便宜と華人の統制のために、マニラ在住の華人をパリアンと呼ばれる居留地に集中させた。関税徴収とパリアンへの強制居住にともなって、スペイン人官吏による華人への不正や圧迫もしばしば生じ、中国商品の輸入の減少と価格の騰貴を招いた。[14] こうした状況に対し、一五八六年に開かれたマニラ市民会議では、三％関税の廃止、中国商品の一括購入、メキシコからマニラへの資金送付の禁止などを、国王フェリペ二世に要請することとした。このうち関税の廃止以外は、一五八九年のフェリペ二世の勅令によって認可された。中国商品の一括購入は「パンカダ」と称され、マニラ住人の代表者が、中国商品を一定の価格で一括購入し、入手を希望する住人に適切に分配するというシステムであった。これとともに華人が中国商品などを小売りすることも禁じられた。[15] しかし実際にはパンカダは厳格には施行されず、中国商品は関税賦課のための評価額が決められたあとは、華人商人がおおむね自由に売買でき、華人とスペイン人の代表者の交渉によってしだいに価格が決まったようである。またメキシコ商人による資金送付の禁止は、過剰な銀の流入による中国商品の価格騰貴や、マニラ市民がガレオン船に商品を積みこむスペースの不足などを防ぐことを目的としていたが、これも実際にはあまり

効果がなかった。[16]

こうした問題をかかえつつも、一五八〇年代の中後期には福建―マニラ―メキシコ貿易は順調に成長をつづけ、毎年二十艘～三十艘ほどの中国船がマニラに来航したようだ。一五八五年に刊行された、ゴンサーレス・デ・メンドーサ『シナ大王国誌』では、毎年二十艘以上の中国船が、絹・陶磁器・軍需品・金属・食料などを舶載してやってくると記している。[17] 一五八六年、マニラ市参事会のフェリペ二世への報告にも、次のようにある。

当市内には、サングレイの商人による生糸市場（すなわちパリアン）があり、百五十軒の店がならび、つねに六百名ほどのサングレイが住んでいる。この外にも本市の対岸にも百人が住んでいる。……おおむね二十人の商人が、毎年中国から当市に来航し、それぞれが少なくとも百人の人々を連れてくる。彼らは十一月から三月までの七ヶ月のあいだ、当地に来たそれらの船で交易をし、そこに住み、本国へと帰ってゆく。彼らは当地に二十万ペソ相当の商品をもたらし、うち一万ペソだけが食料品である。[18]

これによれば、マニラ市内外に常住する華人は七百人ほどだったようだが、交易期には二十艘の商船が百人あまりの華人を乗せて来航しており、二千人あまりの華人が滞在していたことになる。ここでいう二十人の商人が、中国史料にいう「舶主」・「船主」であり、中国商船には彼を総責任者として、百人余りの商人や船員が同乗していたのである。当時の総督サンティアゴ・デ・ベラも、華人との貿易に対して好意的であった。翌八七年、ベラは国王に対し、「今年は多くの船が中国からこの諸島に、特に本市（マニラ）に来航した。荷を満載した三十艘以上の船が、多くの商品や牛馬を舶載し、三千人以上を乗せてやってきた。私は彼らを歓迎し、親切に受け入れた」と報告している。[19]

福建―マニラ貿易の発展は、福建の地域経済に繁栄をもたらし、福建省が徴収する関税収入も増加していった。一五八九（万暦十七）年には、海商に発給する渡航許可証（文引）の数を、「東洋」（東南アジア東部）・「西洋」（東

南アジア西部）にそれぞれ四十四隻、合計八十八隻と定めたが、他の渡航地への割当数が毎年一～四隻だったのに対し、呂宋（特にマニラを指す）のみ十六隻の渡航が認められた。[20]「東洋」に属する四十四隻のうち、フィリピン諸島を渡航先とするものは四十一隻にのぼり、マニラ以外のルソン島各地にも十六隻の渡航が認められていた。[21]こうした「東洋」行きの商船のかなりの部分が、実際にはマニラに入港したと思われる。一方で中国においても、海外貿易の公認により、密貿易や海賊活動は沈静化し、ルソンから海澄に帰港した商船に課された、「加増餉」と称される関税収入も、一五七五（万暦三）年の六千両から、一五八三（万暦十一）年には二万両、一五九四（万暦二十二）年には二万九千両と増加していった。[22]なお漳州を出港した商船は、年内には帰港するべきとされ、渡航地で冬を越すことは禁じられていた（圧冬の禁）。しかし上記の参事会報告も示すように、マニラに来航した華人には、越冬して交易したり、パリアンなどに定住する者も多く、この禁令はあまり守られなかった。

こうした福建―マニラ―メキシコ貿易の隆盛の背景には、ヨーロッパと中国との銀価格の相違があった。十六世紀後半、ヨーロッパ世界における金：銀の比価は一：十二であったが、中国においては一：六～七であり、[23]安価で豊富な中国商品と、中国での価値が高い新大陸銀との交易は、スペイン人・中国人の双方に大きな利益をもたらしたのである。その一方で、中国商品の大量流入と新大陸銀の流出は、スペイン植民地帝国の経済に多くの問題ももたらした。ペルーやメキシコで採掘された膨大な銀のかなりの部分は、マニラを経由して中国に輸出され、スペイン人の手には二度と戻らなかった。また華人はフィリピン産の綿花を輸入し、本国で綿布に加工して再輸出したため、フィリピンでの在来の綿布生産は衰退してしまった。[24]メキシコにも大量の中国産の生糸・絹・綿布が流入し、現地における生糸生産は衰退し、ペルーにおいても、メキシコから中継された中国産の織物が、在来の織物を駆逐してゆく。そして中国から輸入された絹と、中国産生糸を原料としたメキシコ産の絹は、スペイン本国の絹織物業から新大陸における市場を奪ってゆき、それまで植民地貿易を支配していたセビーリャの特

権商人の利益を損ない、スペイン王室の税収の減少も招いた。[25]

このような中国商品の流入による、新大陸銀の流出と、スペイン本国の商工業への圧迫に対し、一五八六年にフェリペ二世は中国産の絹類をマニラやメキシコに輸出することを禁じた。[26] その後もフェリペ二世はくりかえして勅令を下し、中国商品の一括購入（パンカダ）の遵守、華人による商品小売りの禁止、メキシコからマニラへの資金委託の制限などを命じ、また中国商品をできるだけフィリピン産品で購入させ、新大陸銀の流出を防ごうとした。フィリピン政庁も、原住民が中国産の絹や綿布を着用することを禁じている。[27] さらに一五九三年には、マニラからメキシコへの積荷価格は二十五万ペソ以下、メキシコからマニラへの銀の積載価格は五十万ペソ以下に制限した。[28] しかしこうした諸施策もほとんど効果はなく、中国からはマニラを経て、生糸や絹をはじめとする大量の中国商品が輸出され、メキシコやペルーの商人はさかんに中国貿易に銀を投資し、膨大な新大陸銀がマニラを経て中国に流れこんでいった。

一五九〇年代には、福建からマニラに中国商品を輸出した華人海商は、一〇〇%～二〇〇%の利潤をあげ、[29] スペイン人がマニラからメキシコに中国商品を輸出すれば、一五〇～二〇〇%の利潤をあげたといわれる。[30] ヴァン・グラン氏は中国商品に対する関税統計により、マニラから中国への銀輸出額を、一五八六～九〇年には総計六二五、〇〇〇ペソ（年平均三、一九五kg）、一五九一～九五年には、三、八二七、五〇〇ペソ（年平均一九、五六六kg）、一五九六～一六〇〇年には、四、〇二六、〇〇〇ペソ（年平均二〇、五八一kg）と推計している。[31] むろん関税統計に現れない密貿易を含めれば、輸出量はより多くなる。小葉田淳氏はいくつかの同時代史料から、一六〇〇年前後には、多い年には一五〇～二〇〇万ペソ（三八、三四〇～五一、一二〇kg）の銀がメキシコからマニラに送られ、その大部分が中国に流入したと推定している。[32] なお小葉田氏によれば、一五八〇年前後に長崎からマカオに運ばれた日本銀は、年平均五〇万～六〇万両（一八、七〇〇～二二、五〇〇kg）とみられ、[33] G・ブライア

ン・スーザ氏は、一五八〇～一五九七年に長崎からマニラに輸出された日本銀は、総計七五〇万両～八九〇万両（年平均一六、五〇〇～一九、五〇〇kg）と推定している。[34] 十六世紀末には、日本銀をかなり上回る量の新大陸銀が、マニラから中国へ輸出されたとみてよいだろう。

貿易の拡大にともない、マニラに滞在する華人の人口も増加していった。一五八〇年代末には、すでにマニラに定住している華人は約四千人にのぼり、商船の来航期には一万人に達したという。[35] ところが一五九三年、総督ゴメス・ペレス・ダスマリーニャスが、モルッカ遠征の途上、ガレー船の漕ぎ手として徴発した華人に殺害されるという事件が起こり、翌年にはマニラ滞在の華人のうち五千名が中国に送還され、パリアンもマニラの城壁外に移された。[36] ただしその後も華人の来航はきわめて多く、一五九六年には一万二千名の華人を交易後に帰国させたのちも、なお同数の華人がマニラに残留しており、翌年にも二万四千名の華人が来航し、うち一万三千名を帰国させている。[37] フィリピン当局にとって、このように増加を続ける華人滞在者の統制は重要な課題であった。一九九八年、マニラ司法行政院の最高審議官であったアントニオ・デ・モルガは、フィリピンの施政に関する報告書において、華人の交易や居住の制限、華人来航者数の抑制、中国商品の不正取引や信用売買の禁止などを提言し、貿易シーズンが終わった五月には、中国船とその乗員をすみやかに帰国させるべきだと述べている。[38]

一六〇〇年前後におけるマニラの華人と彼らの商業活動は、モルガの『フィリピン諸島誌』に詳しく活写されている。この記事はきわめて著名でありまた長文でもあるので、ここではその概要を紹介しておこう。モルガによれば、毎年三月ごろ、三十～四十艘の中国船がマニラに来航する。中国船は海商や、中国在住の商人の代理人を乗せ、渡航許可証（文引）を持って来航し、五月末から六月にかけて、南南西の季節風によって帰帆する。帆船がマニラ湾に着くと、官吏が積載商品を検査して三％の関税を課す。それから商品はパリアンなどの商店や倉庫に搬入される。積荷の大部分を占める生糸や絹の価格は、スペイン側・華人側の事情通によってゆっくりと決

められる。代金は銀塊やレアル銀貨で支払われ、一般に五月末には交易が終わり、華人は中国に帰航し、六月末には中国商品を積んだガレオン船がアカプルコへ出帆する。ただし華人のなかには、マニラに残って商品をゆっくり売る者もいた。マニラに定住している華人は、パリアンなどに居住して、さまざまな商工業をいとなみ、みずからの指導者を選び、彼が華人どうしの家庭内や商売上の訴訟を裁いていたという。[39]

一六〇三年には、一万六千名以上の華人がマニラに居住しており、この年の中国船で来航した華人を合わせると、総数は二万人に達したという。これに対し、そのころフィリピンに居住していたスペイン人は千三百人程度にすぎなかった。[40]このように華人の来航・居留数が増加をつづけ、しかもフィリピンの経済を左右するようになってゆくと、スペイン人植民者の華人に対する警戒感は高まり、彼らの活動に対する圧迫も強まっていった。両者の対立はしだいに深刻化し、この一六〇三年には、マニラに居留する華人の蜂起が発生し、スペイン人による鎮圧の過程で、フィリピン全土で二万名前後の華人が虐殺されたといわれる。[41]こうしてフィリピンの華人コミュニティはいったん壊滅するが、マニラ貿易がもたらす利益はその後も華人海商をひきつけ、またフィリピンの植民地経済も華人との貿易に依存せざるを得ず、比較的短期間のうちに、福建―マニラ貿易は再成長し、華人コミュニティも再建されていったのである。

二　十六世紀末、ルソン―九州貿易の動向

十六世紀末から十七世紀初頭にかけての、日本人によるルソン貿易と、マニラにおける日本町の成立については、W・シュルツ氏や岡本良知氏の先駆的研究があるが、[42]特に岩生成一氏は、スペインと日本の双方の史料を駆使して、その沿革と実態を明らかにした。[43]またこの時期の日本―スペイン（フィリピン）関係史については、奈

良静馬氏、松田毅一氏、パブロ・パステルス氏、フアン・ヒル氏などの詳細な研究がある。[44] ここでは十六世紀末におけるルソン―九州貿易の展開過程を、岩生氏などの研究を参照して概観し、それを福建海商が主導する当時の東アジア海上交易のなかに位置づけてみたい。

福建―マニラ―メキシコ貿易が、一五七〇年代からしだいに成長し、一五八〇年代に急成長したのに対し、ルソンと九州を結ぶ貿易が安定的に行われるようになったのは、一五八〇年代後半からであった。もっとも前節でも述べたように、若干の日本人海商は、スペインの統治が始まる以前から、華人とともにフィリピンに渡航していた。一五六七年には、日本人は華人とともにルソン島などに来航して交易を行い、一五七〇年にはマニラに二十人の日本人が居住しており、さらに一五七三年には、日本人がルソン島に渡航して、中国から舶載された生糸を銀で購入していたことが報告され、一五七五年にも、日本船が毎年銀を積載してルソン島に来航し、フィリピン産の金と交易していたことが記録されている。[45] このように一五七〇年代中期までは、日本船は定期的にルソン島に来航して、日本銀と生糸や金との交易を行っていた。ところがその後、約十年にわたって、日本商船の平和的な来航を示す記事はとだえる。そのかわり、この時期には日本人の海賊が、ルソン島北部のカガヤン地方などをしばしば襲撃したことが記録されている。[46] こうした海賊船のなかには、日本人と華人が混在するものもあり、一五六〇年代まで中国東南沿岸を襲撃した倭寇集団の流れをくむ海賊勢力が、中国沿岸の海防が強化されたために、ルソン方面に転じたものであろう。また一五七〇年代から、新大陸銀のフィリピンへの流入が年々増加したため、日本銀に対する需要が低下し、それまで日本銀を輸出していた海商が、海賊的活動に転じた場合もあったかもしれない。

またスペイン人の日本渡航も、日本がポルトガルの勢力範囲とされ、また宗教上はイエズス会の布教範囲とされていたため稀であった。しかし一五八四（天正十二）年にいたって、アウグスティノ会・フランシスコ会の修

道士が、マニラを出航したポルトガル船に乗って平戸に渡来した。平戸領主の松浦氏は、長崎でポルトガルとの貿易を展開している大村氏に対抗して、フィリピンと貿易を開始することを期待して、フィリピン総督に書簡を送り、修好を求めた。[47] ついで一五八六（天正十四）年には、大村氏も小麦や牛馬などの商品を積んだ船をルソン島に派遣し、翌年にも松浦氏がマニラに船を派遣して、その後は日本の商船がほぼ毎年ルソン島に来航するようになった。[48]

大村氏や松浦氏の派遣船のほかにも、日本人は華人の商船に便乗するなどして、マニラに渡航していたと思われ、このころから、マニラにおいて日本人商人が交易を行っていたことを示す史料があらわれる。たとえば一五八六年、マニラの市民会議は、「華人・ポルトガル人・日本人・シャム人・ボルネオ人など、外地からこの諸島の港に渡来する者には、いかなる税も賦課しない」ことを要請している。[49] また同年、マニラ市参事会がフェリペ二世に送った報告にも、「この二年間、日本・マカオ・シャムなどからの商品を積んだ商人が、交易のため当市にやってくる。……彼らは自分の国々から当地へ、金・蜜蠟・綿・染料用木材・小貝殻などを運んでくる。……彼らはここへ、今やごく普通にみられる絹類――絵柄のあるサテン・黒色または彩色のダマスク・金襴などの織物――をもたらし、また大量の白色・黒色の綿布、および［華人が輸出するのと同じ］上述の食料品をもたらす」[50] とある。ここであげられた商品は、東南アジア産品と中国産の絹や綿布であるが、このころ日本船がフィリピンに輸出したのは、主として小麦をはじめとする食料品と、硫黄などの軍需品であった。当時のフィリピンでは、人口増加や軍事活動により、食料品や軍需品が不足しており、日本船はまずこうしたフィリピン国内での消費物資を輸出したのである。

このように一五九〇年代初頭まで、「日本の船が長崎の港から小麦粉やその他の商品を積んでマニラに来航し、そこで歓迎され好遇されていた」。[51] こうした日本人海商のなかに、連年マニラに渡航していた原田喜右衛門という

表２　16世紀末、マニラへの日本船来航数・日本人居留者数

	日本船来航数	日本人居留者数
1570		日本人20人居留
1586	１：長崎の大村船	
1587	２：平戸の松浦船など	
1589	２：シャム渡航船など	
1590	１：原田喜右衛門船	
1591	１：原田船	
1592	２：原田孫七郎船など	
1593	３？：原田喜右衛門船など	日本人300-400名居留
1594	３：薩摩船３隻など【４？】	
1595		日本人1000名居留
1597	【１：加藤清正船】	日本人大多数追放
1598	【２】	
1599	９：他に海賊船７隻【７】	
1600	５？：山下七左衛門船など【５】	
1601	５？：薩摩船など【４】	
1602	２：薩摩船・家康使節船【３】	
1603	【８】	日本人500名居留

［出典］日本船来航数：岩生成一『南洋日本町の研究』276-177頁
【　】内はフアン・ヒル『イダルゴとサムライ』43-89頁所引の関税記録
マニラの日本人数：『南洋日本町の研究』257頁

そこでダスマリーニャスは、あらためてフランシスコ会士のペドゥロ・バウティスタを原田とともに日本に派遣する。翌年には原田喜右衛門がマニラに戻り、秀吉の書簡を届けた。秀吉はこの書簡で、かさねて日本への服商人がいた。彼は豊臣秀吉の外交ブレーンの一人であった長谷川宗仁を介して秀吉に近づいた。このころ秀吉は朝鮮侵略の準備を進めていたが、原田の進言により、フィリピン総督ダスマリーニャスに日本への服属を要求する書簡を送ることになる。一五九二（天正二十）年五月、原田喜右衛門の配下の原田孫七郎がマニラに渡来し、秀吉の書簡をもたらした。この書簡を受けたダスマリーニャスは、日本の侵攻に対する防備を固めるとともに、ドミニコ会士のフアン・コボを日本に派遣する。コボは名護屋で秀吉と会見して、原田喜右衛門とともに帰航の途についたが、コボの乗船は途中で遭難し、原田だけが翌九三（文禄二）年にマニラに到着した。[52]

属を求めながらも、「その国（フィリピン）の如きは、また諸将は将に航海してこれを伐たんと欲するも、原田は［長谷川］宗仁法眼を介して懇求し、『年々商船の往来あり、猛将に命じて楼船を泛べざると雖も、太守は必ずや来享せん』と曰う。故を以て先ずは干戈を止む」とも述べている。[53] 原田の懇願により、毎年日本船がルソンに渡航していることを考慮し、ひとまず出兵を見あわせるというのである。実際には、このころには朝鮮侵略も行き詰まっており、フィリピンへの出兵はとうてい不可能であり、服属要求もやがて立ち消えとなった。

上記の秀吉の書簡に、「年々商船の往来あり」とあるように、日本とフィリピンの政治的緊張がつづいた一五九〇年代前半にも、毎年数艘の日本船がマニラに入港している。後述するように、一五九三年に原田を乗せてマニラに至った船にも、多くの商人が商品を持って乗りこんでいた。マニラ会計院の関税徴収記録からも、一五九四年に数隻の日本商船から関税を徴収したことがわかる。[54] またこのころルソンからの貿易船が、茶器として珍重された「るそん壺」を多数もたらし、秀吉はじめ諸大名が高値で争って購入したことはよく知られている。[55] マニラに居留する日本人も、九三年には三〜四百人、九五年には約千名に達した。[56]

一五九五（文禄四）年、日本に滞在していたフランシスコ会士のジェロニモ・デ・ジェズースは、フィリピン総督に次のように報告している。「日本の船が度々マニラへ行って生糸やその他の商品をもって来るために、ポルトガル人の運んでくる品物の値が下がるのを見て、マカオの人々はこれを妨げようと努め、国王陛下に懇願しようとしています。日本人はシナへ行くとすぐ殺されるので、シナには行かないで、約束された平和を乱さぬように、正当な道理によって閣下が歓迎するマニラに行くのであります」。[57] このように一五九〇年代になると、マニラは生糸などの中国産品の日本への中継港としての機能もはたすようになる。さらに九州とマニラを結ぶ航路は、マニラ―マカオ航路の迂回ルートとしての役割もはたすようになった。一五八〇年代の中ごろから、マカオのポルトガル船がマニラに入港しはじめ、中国商品と新大陸銀を交易していた。ところがスペイン人とポルトガル人

との利害のもつれから、一五九二年から十年ちかくにわたってマカオ―マニラ貿易は断絶する。このためポルトガル人は、マカオから長崎などを経由してマニラと交易を行うようになり[58]、マカオ―九州―マニラを結ぶ航路は、ヨーロッパ人が中国大陸とフィリピンを往来するための代替航路ともなったのである。

ところが一五九六（文禄五）年、秀吉が土佐に漂着したガレオン船サン・フェリペ号の積荷を没収し、翌九七（慶長二）年には、フランシスコ会士と日本人信徒二十六名を長崎で処刑したため、フィリピンと日本の関係はふたたび緊迫し、マニラに居留する日本人の多くが国外に追放された[59]。しかし九七～九八年にも、数隻の日本船がマニラに来航しており[60]、このほか中国船に便乗するなどして渡来した日本人も多かったと思われる。一九九八年、マニラの司法行政院審議官であったアントニオ・デ・モルガは、フィリピンに来航した日本人はすみやかに帰国させ、定住させるべきではないと述べている。さらに彼は、日本人がさかんに中国産の絹を買いつけ、絹の価格上昇を招いているため、スペイン人が買い終わるまで、日本人に絹の購入を許すべきではないとも提言し、また日本人や華人が日本向けの鹿皮を乱獲していることも指摘している。ただしモルガも、日本船がもたらす小麦粉・ビスケット・蜜蠟などがフィリピンにとって必要なことは認めざるをえなかった[61]。

さらに一五九九年になると、総督フランシスコ・テリョは国王フェリペ三世に対し、「（日本船は）以前はつねづね二・三隻が来るにすぎなかったが、今年は七隻の海賊船が現れてかなりの被害をあたえ、更にこの四か月間に、九隻の商船がマニラに入港した」と報告しており、日本船の来航は商船・海賊船ともに急増した[62]。前年の秀吉の死のため、九州の大名や海上勢力に対する統制がゆるんだことも一因であろう。テリョは日本に書簡を送り、海賊の取り締まりを求めるとともに、フィリピンに渡航する日本船を三隻以内に抑えることを要請した。これに対し五大老筆頭であった徳川家康は、海賊の禁圧を強化したことを総督に伝えている[63]。ただしマニラ会計院の記録によれば、一六〇〇年には五隻、〇一年には四隻、〇二年には三隻の日本船がマニラに来航して関税を納め、〇

三年には八隻が来航して、うち六隻が関税を納めており、[64]年三隻以内という制限はあまり守られなかったようだ。

一六〇〇年ごろのマニラにおける日本人の貿易活動は、モルガの『フィリピン諸島誌』に活写されている。著名な史料であるため、ここでは概要を紹介するにとどめたい。日本からは日本商人やポルトガル商人の帆船が、十月末と三月頃の北風に乗ってマニラに来航する。彼らはマニラの必需品である小麦粉や乾肉、絹、屏風などの工芸品、刀剣などの武器、果物やマグロの塩漬けなどの食料品などをもたらす。これらの商品の大部分はフィリピンで消費されるが、一部はメキシコにも輸出される。支払いは一般にレアル銀貨で行われるが、日本では銀がとれるので、日本人は華人ほど銀を求めず、むしろ多量の日本銀を商品としてもたらし、比較的安い値段で売る。これらの帆船は六〜七月の南西風で日本に帰る。マニラからは中国産の生糸、フィリピン産の金・鹿皮・蘇木、スペイン産の葡萄酒や工芸品を船載してゆくという。マニラに居留する日本人は多い時で約五百人であり、交易が終われば帰国する者が多かったようである。[65]このように一五九〇年代から一六〇〇年代初頭にかけて、九州―マニラ貿易は政治的緊張による曲折はありながらも、しだいに拡大していった。この時期に中国船は、毎年少なくとも十数隻、多ければ四十隻がマニラに入港しており、これに比べれば九州―マニラ貿易はずっと小規模であるが、それでもなお、メキシコ―マニラ―福建貿易のいわば支線として、一定の役割を果たし、かつしだいに拡大してゆく傾向にあったのである。

三　日本人のフィリピン渡航と中国帆船

上述のように、十六世紀末には毎年数隻の日本船がマニラに来航し、マニラに居留する日本人も増加して日本町も形成されていった。ただし史料に現れる「日本船」は、必ずしも日本人が建造し、日本人海商が所有し、日

本人船員が操船していたわけではなかったようだ。もちろん、日本で建造された帆船も、九州―フィリピン間を往来していたが、こうした日本型の帆船は、必ずしも安全な外洋航海には適していなかった。たとえば鄭若曾『籌海図編』（一五六三［嘉靖四十二］年成立）には、日本船について次のような記事がある。

日本の造船は、中国と異なる。……その形は卑隘にして、巨艦に遇わば、仰攻し難く、犁沈に苦しむ。……その底は平らにして、浪を破る能わず、その布帆は桅（ほばしら）の正中に懸け、中国の偏なるに似ず。桅機は常活にして、中国の定まりたるに似ず。惟だ順風に使すべく、若し無風・逆風に遇わば、皆な桅を倒し櫓を盪（こ）ぎ、転戗する能わず。故に倭船の過洋するには、月余に非ざれば可ならず。[66]

ここでいう「倭船」は、後期倭寇の用いた船を指しているが、船形は小さく、巨艦には敵しがたい。また船底は平らで、波を割って進むことができなかった。帆はマストの中央に掛け、マストは固定されず、中国船が帆を片寄せて掛け、マストを固定しているのとは異なる。順風であれば良いが、無風・逆風の時には、マストを倒してオールで漕ぎ、波に逆らって進むことはできない。このため倭船が東シナ海を渡るには一月以上かかるという。十六世紀末にも、この種の日本船がなお九州―フィリピン間を航海していたようだ。一六〇〇年、オランダの世界周航艦隊がルソン島西岸で拿捕した日本船は、総トン数一一〇トンの大型船であったが、はしけ船のように平底で、帆は漁船のように蘆と木の皮で編んだ網代であったという。[67] 九州―フィリピン間の航路は、中間に島々も多く、季節風を利用すれば比較的安全に航海できたので、こうした平底の帆船でも渡航できたのであろう。

しかし南シナ海を渡って大規模な貿易を行うためには、やはりキール（龍骨）を備えた中国式の大型ジャンクを利用した方が有利であった。李言恭『日本考』（一五九〇年代前半刊）では、日本海商の「出海通番」つまり東南アジアなどへの渡航について、次のように述べている。

常に唐人の幾千金を用いて、精巧なる木匠に至大の船を造らしむるあり。名づけて船主と曰う。但だ各国の

客商の下海通番するには、本銀一万あらば、先ず船価二千を償う。[68]

日本では華人が数千両を用いて大型船を建造させており、彼らを「船主」と呼んだ。日本人海商が東南アジア方面に出航するには、資本金が一万両あれば、まず二千両を船の使用料として「船主」に支払ったのだという。フィリピンに渡来した日本人商人のなかにも、このように華人「船主」の経営する貿易船に同乗した者が少なくなかったのではないか。

また日本の大名や海商が、中国船（唐船）を購入して、フィリピンに渡航する場合もあった。たとえば加藤清正は、一五九〇年代に「唐船」を購入し、ルソン貿易を行うことを計画している。[69] また薩摩の海商鳥原宗安は、一六〇〇（慶長五）年に朝鮮で捕虜となった明の武官を送還するため中国に渡ったが、乗船が破損したため、福州で小型船を建造して帰国した。のち薩摩や筑後の海商が、この「唐舟」を借りうけてルソンや安南に渡航している。[70] さらに一六〇三（慶長八）年以降、角倉氏の朱印船に乗って安南やルソンに渡航した朝鮮人の趙完璧も、「倭舟は小さく、大海を駕する能わず。白金八十両を以て唐船を購う。船中の人は共に一百八十名、唐人の海程に慣習せる者を舡主と為す」と、銀八十両で中国船を買い、航海長も華人であったと述べている。[71]

さらに当時の日本人の航海技術は、外洋を渡るには不十分であり、フィリピンへの渡航にも華人の航海士を任用することが多かったようだ。一五九三年に原田喜右衛門がマニラに来航した際の操舵手やパイロットも華人であり、彼らは「来年も日本人はマニラに来るだろうが、その際には私たちに彼らをマニラまで乗せてゆくことを強要するだろう。できれば（日本に戻らず）マニラに残り、中国へと帰りたい」と述べている。[72] おそらくこれらの船員は、かねて九州とマニラを往復する貿易船の操船に従事していたのであろう。また一五九九年の総督テリョの軍務報告にも、日本人海賊が中国人のパイロットと船員をともなっていることが指摘されている。[73]

総じて一六〇〇年前後まで、貿易船・海賊船・軍船を問わず、日本人はフィリピンに安定的に大型船を派遣で

きるだけの、造船・航海技術を持っていなかったようだ。たとえば一五九二年、日本からマニラに来航したイタリア人マルコ・アントニオは、秀吉のフィリピン侵攻の可能性について、次のように証言している。

（秀吉は）征服の目的地は朝鮮であると表明して……実際には当地［マニラ］を襲撃することがありうる。……彼はそれを（艦隊の）出航間際まで秘しておき、まず事情を確かめるために当地に何れかの船を寄こすであろう。こうして出航の二時間前に、彼の地で商品を積みこんで出帆しようとしているシナの船の積荷を降ろすように国王［秀吉］が命じ、これらの船を没収して兵士と武器を積載させることがありうる。[74]

秀吉がフィリピン侵攻のため、日本に停泊している中国船を強制徴発する可能性があるというのである。また一五九八年の総督テリョの国王宛書簡にも、「日本人は海洋民族ではないから船については困難があるが、それでも当地に来ることを強く望んでいる」とある。[75]同様に一六〇二年、徳川家康が日本からメキシコに渡る船を建造するため、フィリピンに技師と職人の派遣を要請した際にも、アントニオ・モルガは「フィリピナス諸島が常に日本との関係において持って来た最大の安全性は日本人が帆船（ナビオ）を持っておらず、航海にも通じていないことであり」、日本人に造船技術を教えることはフィリピンの安全を脅かす、と述べている。[76]さらに一六〇五年の総督アクーニャの国王宛書簡にも、「日本人が自分たちの島から出かけず、他国の征服に向かわないのは航海術に無知であるのが主因である。当地に（日本人が）来る（ことができる）のは、中国人は彼らの公然たる敵ながら水先案内人に使えるからだ」とある。[77]

十七世紀には朱印船貿易の発展にともない、日本でも外洋航海向けの大型帆船が建造されるようになり、航海技術もしだいに進歩してゆく。[78]しかし十六世紀末の段階では、日本人がフィリピンなど遠洋に航海する場合は、しばしば中国人の経営する貿易船に便乗したり、中国人が建造した船を購入または租借していたようだ。多くの同時代人の証言が示すように、日本の造船技術・航海技術はともに未成熟であり、貿易船・海賊船を問わず、華

人の海商や航海士に依存する場合が多かったと思われるのである。

四　九州―マニラ貿易と福建海商

日本海商による九州―マニラ貿易は、すでに東南アジア全域に活動の場を広げていた、華人海商の造船・航海技術によって支えられていた。それだけではなく、九州―マニラ間の貿易活動自体も、日本海商とならんで、場合によってはそれ以上に、福建南部を本拠とする華人海商によって担われていたのである。ただし明朝からみれば、彼らは日本への渡航を禁じた国法を破って九州に渡航した密貿易者であった。このため彼らの実態を示す史料は乏しく、わずかに官僚や士大夫による、その活動を禁圧・非難する立場からの言説が残されているにすぎない。ここではそうした中国史料にくわえ、フィリピンや日本の史料に散在する、華人海商の九州―マニラ貿易に関する記録により、十六世紀末におけるその実態を概観してみたい。

一五六〇年代末に海禁が緩和されてから、福建海商はマニラをはじめフィリピン各地へ活発に渡航していった。ところが一五九二（万暦二十）年に、秀吉の朝鮮侵略がはじまると、明朝は海防強化のため、ふたたび商船の海外渡航を全面的に禁じてしまった。この禁令は、福建の官民の強力な反対もあって、翌一五九三（万暦二十一）年に解除されたが、民間商船の海外渡航を再開するにあたって、福建巡撫の許孚遠は、海上貿易に関するさまざまな禁止事項を再確認し、あらたな規定もくわえた「海禁条約」を公布した。その際、東南アジア各地への渡航を許可する商船の数は、一年間に八十八隻から百隻に増やされたが、むろん日本への渡航や、軍需品の輸出は厳禁されている。なおこの「海禁条約」によれば、東南アジアに赴く商船は、中国産の生糸・絹・綿布・磁器・食品・雑貨などを輸出し、ルソンからは銀貨を、他の諸国からは多様な香辛料や薬材などを輸入していた。これに

対し日本に密航する商船は、しばしば軍需品などを積みこんで出港し、ほとんど日本銀だけを積んで帰港し、他には若干の日本刀などを輸入するだけだったという。[79]

なおフィリピンなどに渡航した海商が、さらに日本に密航することを防ぐため、「東洋」に渡航した商船が、海外で越冬することは禁じられていた（圧冬の禁）。[80]「海禁条約」でも、「東洋」に向かう商船は、初春に漳州海澄県を出港して、五月までには帰港すべきであると規定し、渡航証明書の交付は旧暦二月まで、海澄からの出航は三月までに制限している。ただし実際には、マニラに渡航した華人はしばしば現地で越冬し、そのままパリアンなどに定住する者も多かった。一五九四（万暦二十二）年には、許孚遠はマニラ在住の華人に対し、今回に限って越冬の罪を問わず帰国を許すことを告げ、この結果マニラに居留していた一万名の華人の約半分が帰国したという。[81]しかしその後もマニラに渡航したまま越冬・定住する華人は多く、華人居留者が増加の一途をたどったことは前述の通りである。

華人商船は、おおむね新暦三月に漳州などを出港し、十五日から二十日でマニラに入港し、商品を売却して、五月末から六月上旬にかけて、南南西の季節風によって帰国した。そして六月末には、中国商品を積載したガレオン船が、マニラを出港してメキシコに向かう。一方日本船は、新暦三月または十月末の北風に乗ってマニラに来港し、六～七月の南西風に乗って帰国した。[82]華人海商は、四月から五月にかけてマニラに滞在して、スペイン人や日本人と交易したわけだが、その後も帰国しなければ、六～七月の季節風によって九州に渡航することもできた。そして九州で交易を行い、十月末の北風に乗ればマニラに帰ることができたし、九月ごろの東北風を利用すれば、福建に帰国することさえ可能であった。マニラ―九州間は順風であれば二十日ほどで航海でき、途中に島々も多かったので、[83]華人海商にとってマニラと九州を往復するのはさほど難しくなかっただろう。

そして実際に、一五九〇年代には華人海商が九州とマニラを往来していたことが確認できる。たとえば一九九

二年四月にマニラに入港した日本船の船長ペドロ・リョチン（了陳？）は、総督ダスマリーニャスの事情聴取に対し、次のように証言している。

平戸を四十五日前に出発しました。私の船のほかどの船も出発しませんでした。中国人の船が一隻出帆することになっておりました。平戸にはシルベストレ・ロドリーゲスの船一隻、薩摩の阿久根に日本船一隻、薩摩の久志に中国船一隻が居りましたが、それらの船は小麦粉、そのほかの食料品、および中国の武器を積んでマニラに売りに行くと云っていると聞きました。[84]

つまり三月の九州からマニラへの渡航シーズンに、平戸と薩摩に、それぞれ一隻の中国商船がマニラ向けの商品を積んで停泊していたのである。なおシルベストレ・ロドリーゲスは日本人キリシタンであり、前年にもマニラに来航し、日本での銅や火薬の購入を委託されている。[85] なおリョチンは「国王［秀吉］はマニラに使節を出すことを計画しており、その使節は私の船に割りこもうとしましたが、そんなに沢山の人を載せられないのでやめてもらいました」とも証言している。この年の五月にマニラに着いた秀吉の使節の原田孫七郎も、この種の商船に便乗してマニラに渡航しようとしたのである。

さらにこの年の十二月には、原田喜右衛門を乗せた船が薩摩を出帆し、翌九三年四月にマニラに入港した。この船は新造船であり、百数十人の華人と日本人が同乗していたという。[86] 総督ダスマリーニャスは、原田をはじめとするこの船の乗員を審問し、秀吉のフィリピン侵攻の可能性を探ろうとした。その中で、遭難したコボ神父の指示で原田の船に同乗してマニラに帰った、中国人キリスト教徒のアントニオ・ロペスは、この船の乗船者について興味深い証言を残している。ロペスがコボ神父から聞いたところによれば、原田は先に財産を失ったため、彼の所有する二隻の船が、フィリピンと日本の間で貿易ができるように、総督と談判するために渡来したのだという。[87] またロペスがこの船で綿布を運んできた日本人の友人に、「なぜ原田に仕えるのか？そのほうが商売に有利

なのか？」と聞いたところ、この日本人は「原田はわれわれの首領であり、彼が（マニラを）離れないかぎり、誰も日本には戻れない」と答えている。[88] さらにロペスは、「原田の船で来た華人（サングレイ）たちは、原田が彼らの物資を船から荷下ろしさせないことに不満をもっている。そして彼らはだれも、原田とともに（日本に）戻ることを望んでいない」とも述べている。[89] つまり原田の船には、多くの日本人・華人の商人が、それぞれの商品を積みこんで乗船していたのである。

この船が原田の所有船かどうか、また船長が華人か日本人かはわからない。ただし前節でも紹介したように、ロペスによれば、この船の操舵手やパイロットは華人であった。またロペスの証言によれば、ある日本人が華人クリスチャンのアントニオ・メロに対し、「もし（メロが）日本からマニラに運んできた船を売れば、そのことを関白（秀吉）に告げ、華人（サングレイ）を磔にさせるだろう」と脅したという。[90] 九州とマニラを往来する華人の商船を、秀吉がフィリピン侵攻のために徴発しようとして、その売却を禁じたというのである。さらにロペスは、次のような証言も残している。

異教徒の華人（サングレイ）を信頼してはなりません。なぜなら彼らの多くは日本に行ったことがあり、（キリスト教徒の）華人にとってもっとも有害で敵対的なのは、まさにこれらの華人だからです。……パリアンの華人も、ほとんど信用できません。彼らの多くは日本人に臣従して、叛乱に加わろうとしています。[91]

ロペスの表現には、もちろんキリスト教徒としての立場からの誇張があるが、福建巡撫の許孚遠もまた、「日本は素（も）と呂宋と交通し、我の呂宋に因りて日本の情を得ること、十に四・五あり」と述べている。[92] 日本とルソンとの通交関係を利用して、日本情報の半分近くをルソンの華人から得ている、というのである。マニラ在住の華人のなかに、日本に渡航する者が少なくなかったことは確かであろう。

五　福建海商による福建―フィリピン―九州貿易

一五六〇年代末に海禁が解除されてから、福建海商によるマニラ貿易はしだいに発展し、特に一五八〇年代には急成長する。さらに一五八〇年代末ころから、フィリピンと日本との貿易が軌道に乗ると、華人海商はマニラ―九州貿易にも進出してゆく。ただし海禁の緩和後も、華人海商が日本に渡航することは禁じられており、十六世紀後半には、ポルトガル人がマカオと長崎を結んで、中国商品と日本銀との中継貿易をほぼ独占することになった。しかし十六世紀末には、日本貿易のもたらす大きな利潤に引かれて、福建から日本に密航する海商もしだいに増えていったようである。

すでに述べたように、一五九二年に秀吉の朝鮮侵略が始まると、明朝は華人海商が日本に硫黄・硝石・鉛などの軍需品を密輸出したり、日本人と結託することを防ぐため、民間商船の海外貿易を、一時的にすべて禁じてしまった。それにもかかわらず、この時期にも日本への密航や軍需品の密輸出は止まなかった。このころ福建巡撫であった許孚遠によれば、福建南部沿海の人民は、四月から五月に、福建沿岸での貨物運搬や漁業、台湾への交易、広東からの米穀買いつけなどの名目で、渡航許可証（文引）を受領し、実際には鉛や硝石などの軍需品を積んで日本に渡航し、秋冬か来春に帰港していたという。[93] こうして十六世紀末には、福建海商は漳州―マニラ貿易という大動脈にくわえ、マニラと九州、福建と九州を結ぶ貿易にも進出してゆく。

特にフィリピン―九州貿易の拠点となったのが、南九州の薩摩や大隅の諸港であった。[94] 長崎や平戸を出港した船も、風待ちや給水などのため薩摩に寄港することが多かったと思われる。またフィリピンから九州に向かう船も、まず薩摩や大隅の諸港に入港したようだ。一五八三（天正十）年、島津氏は山川の地頭であった頴娃氏に、島津氏の直轄領とした山川港に「唐土・南蛮船」が着岸したときには、鹿児島の薩摩氏に報告し処置を仰ぐこと

を命じている。[95] 一五八九（天正十七）年には、マニラからメキシコに向かうガレオン船が薩摩の片浦に漂着し、一五九九（慶長四）年には、甑島に二隻の中国船が漂着したが、うち一隻はルソンからの商船であった。[96] さらに一五九四（文禄三）年、坊津に配流となった前関白の近衛信尹は、七月十九日に山川港において、「唐船見物ス、松明タテ見事ナル馳走ナリ」と記している。この船は、彼がまた「ロスンにわたりし舟あり、絵かきたる唐船に似タリ」と述べるように、六～七月の季節風でルソンから来航した中国船であった。[97]

一九九三年、福建巡撫の許孚遠は、日本の内情を探索するため、泉州府同安県の海商であった許豫を島津領に派遣した。許豫と同行した商人の張一学は、翌年に福建に戻り、次のように報告している。

薩摩州は乃ち各処の船隻の慣泊せる処にして、今ここより発して、呂宋に往く船は肆隻、交趾船は叁隻、柬埔船は壱隻、暹羅船は壱隻、仏郎機船は貳隻あり。興販・出没は、ここを咽喉となす。[98]

つまり一五九三年当時、薩摩の諸港にはルソン行きの船四隻を筆頭に、ヴェトナム中部への船が三隻、カンボジアへの船が一隻、シャムへの船が一隻、ポルトガル船が二隻停泊していたという。このころ日本船がフィリピン以外の東南アジアに渡航することはなかったようであり、ヴェトナム・カンボジア・シャム行きの船はおそらく中国船であろう。

また一五九七年から一六〇〇年まで、捕虜として日本に抑留されていた朝鮮人儒学者の姜沆も、次のように伝えている。

義弘と云う者あり、島津兵庫頭と称す。世々薩摩・大隅・日向等の州地に拠る。大唐及び琉球・呂宋等の国に近く、唐船・蛮船は往来して絶えず。天朝［明朝］の地方及び南蛮に来往する者は、路は必ずここに由る。唐貨・蛮貨は市肆に充切（みちあふ）れ、唐人・蛮人は廛（みせ）を連ね屋を比（なら）ぶ。[99]

姜沆はまた、南九州に来航する「福建の商船、及び南蛮・琉球・呂宋等の商船」を、島津義弘が管轄していたと

も述べている。[100] 薩摩・大隅の諸港は、福建―マニラ航路を基軸に、南シナ海から東シナ海に広がる交易ネットワークの北端の結節点としての機能を果たしていたのである。そしてこの交易ネットワークのもっとも主要な担い手が、福建の海商であった。

このようにルソンから南九州に渡航した福建海商の実像をもっとも具体的に伝えている史料は、近年注目されている藤原惺窩の「南航日記残簡」であろう。[101] 一五九六（慶長元）年七月、藤原惺窩は明への渡航をめざして南九州を訪れた。七月十二日、彼は大隅半島の内之浦港に着き、船頭の父である浄感の家に泊まった。翌十三日には、浄感の嫡子の訪問を受け、異国の珍味を肴にルソン製のグラスで酒を傾けた。この嫡子は「去年ルスンに至り、彼の国の風土・龍象等の異物を実見」したという。晩には当地の役人である竹下宗怡が訪れ、葡萄酒などを賞味しながら、琉球の風土について語ったが、宗怡はかつて琉球に居住しており、今でも妻子がいるのだという。[102] 十四日には、ルソン・琉球への海路の記録を読み、航海技術について話を聞き、十五日には宗怡の家に行ってヨーロッパ製の世界地図を実見している。十六日には華人が来訪して対話し、十七日には中国船が内之浦に入港し、鐘を鳴らし鉄砲を撃って入港を知らせた。

翌日、藤原惺窩はこの中国船を訪れた。彼はその模様を次のように記す。

唐船の船主は呉我洲、泉州人なり。予を迎えて筆談す。……唐人は六十人。通事話して云く、「船主の子は呂宗の商賈の巨魁なり。故にこの船もまた呂宗に到り、呂宗より発船す。今に至ること四十五日、中流にて粮は竭き水は渇れ、困労すること言う可からず」と。

この中国船には六十人の華人が乗りくみ、船主は泉州府出身の呉我洲であった。呉我洲の子はルソンの華人商人の有力者であり、この船もルソンを出帆し、四十五日をかけて内之浦に着いたのだという。この船はちょうど旧暦六月一日ごろマニラを出港したことになり、あるいは旧暦四月ころに福建からマニラに渡航し、そこで交易を

行った後、さらに九州に向かったのかもしれない。

十六世紀末には、呉我洲のように福建―マニラ―九州を結んで海上貿易を行った福建海商は、他にも少なくなかったであろう。ただし彼らは日本渡航の禁令を破った密航者ということになるので、その貿易活動の実態を示す史料はきわめて乏しい。そうした稀少な史料として、一九九二年に日本から帰還した華人が、秀吉の大陸侵攻計画を通報した際の供述には、彼ら福建海商によるマニラ―九州貿易の一端が示されている。[103]

まず江西省臨川県出身の朱均旺は、海澄県で布を売っていたが、一五七七（万暦五）年に漳州の海商の船でヴェトナム中部に渡航し、さらに現地の船で出航したところ、日本人海賊につかまり薩摩に連行された。彼は薩摩で十八年を過ごしたが、一五九一（万暦十九）年にいたり、秀吉の大陸侵攻計画を通報するために帰国しようとする。たまたま漳州出身の林紹岐という海商が、薩摩に小麦粉を買い付けるために来航したため、朱均旺は林紹岐の船に同乗して、福建に帰還することができた。林紹岐はさらにそこから、「呂宋に往くか、或いは別港にありて麺（こむぎこ）を売らん」といって出航したという。

また浙江省台州府の蘇八という漁民は、一五八〇（万暦八）年に日本人海賊にさらわれて薩摩に連行され、京泊の寺院で使役されていたが、さらに次のように移動してゆく。

（蘇）八は万暦十年の間、陳公寺の僧により転売され、地名対馬島の、走番の漳州人曽六奇に使喚せらる。（蘇）八は日々柴を打（か）り田を種（たがや）し、布を売りて生理（あきない）をし、積みて小夥（いささか）の銀四両を在身（たくわえ）たり。万暦十六年に至り、前銀をもって曽六奇に付与し身を贖えり。また本国の飛蘭［平戸］島に附住し、布を売り魚を売りて活（みすぎ）となす。……家に父母・妻児あるを思い、本年［万暦十八年］九月内に、漳州の客人振峯の貨船に附して、呂宋国に至る。万暦十九年四月内、また漳州の客人王環山の船に附して、漳州海澄県に至る。

つまり蘇八は一五八二（万暦十）年に、対馬に住む漳州出身の曽六奇という海商に転売され、農作業のかたわら

布を売って銀四両をたくわえ、その銀を曽六奇に払って解放され、平戸に移って商売をつづけた。一五九〇（万暦十八）年にいたり、やはり漳州出身の王環山という海商の船に同乗してルソンに渡り、翌年にやはり漳州の海商の船で海澄県に戻ったのである。

彼らの供述にあらわれる林紹岐・曽六奇・王環山などの海商は、いずれも漳州出身であり、日本渡航の禁令にしばられることなく、薩摩・対馬・平戸などの九州沿海部で交易をいとなみ、王環山はさらにルソンにも渡航していた。また林紹岐は南九州産の小麦を買いつけ、それを人口増により食糧が不足していた福建やルソンに輸出していたようである。彼らの活動は、たまたま秀吉の侵略計画を通報する供述という特殊な記録のなかに残されたのであるが、実際にはかなり多くの福建海商が、史料上にはなんの足跡も残さないまま、福建―九州―フィリピンを結ぶ貿易に従事していたにちがいない。

「交易の時代」の東アジア・東南アジアにおける海上貿易については、膨大な記録が残されているヨーロッパ人や、比較的まとまった史料がのこる日本の朱印船による貿易に、どうしても光が当たることになる。華人の貿易活動の実態も、官僚や文人による概括的な言説をのぞけば、ヨーロッパや日本の記録によって明らかになる場合が多い。華人海商自身による当事者としての記録は乏しく、特に違法な密貿易であった日本貿易の場合はなおさらである。しかし現実には、福建海商の交易ネットワークは南シナ海だけではなく東シナ海にも拡大し、東南アジア貿易だけではなく、東北アジアと東南アジアを結ぶ貿易においても活発な活動を展開していたと考えられるのである。

おわりに

東アジア・東南アジアの「交易の時代」の原動力となったのは、海外からの銀の流入と、それに対する中国商品の輸出であった。まず一五三〇年代ごろから、西日本の武装海上勢力と華人密貿易者が一体化した「後期倭寇」により、日本銀が浙江や福建に流入する。一五六〇年代には、明朝の海防強化により後期倭寇の活動は沈静化するが、これにかわってマカオを根拠地とするポルトガル人が日本貿易に進出し、特に一五七〇年代からはマカオと長崎を結ぶ日本銀と中国生糸の中継貿易によって巨利を博した。同時に一五七〇年代には、メキシコ―マニラ―福建ルートによる新大陸銀の中国流入がはじまり、以後十七世紀前半にかけて、膨大な新大陸銀・日本銀が、マニラ・マカオなどを経て中国東南沿岸へと流れこんでゆく。

マニラからの中国への新大陸銀の輸出を担ったのが、漳州や泉州などの福建海商であった。これに対し一五七〇年代には、日本銀の中国への輸出はおおむねポルトガル人によって独占されていたようであるが、一五八〇年代には、福建海商はふたたび日本市場への進出を模索してゆく。彼らの利用したルートは、一つにはマニラにおける日本海商との出会い貿易であり、もう一つは九州への直接渡航であった。さらに福建海商はマニラ―九州間を結ぶ海上貿易にも乗りだし、こうして福建海商を中心とする、福建―マニラ―九州を結ぶ一種の三角貿易が形成されていった。

華人や日本人の海商は、九州からフィリピンに食料品や軍需品などの消費物資を提供して、フィリピン産の金や鹿皮などを輸入し、またマニラにおいて日本銀と中国商品の出会い貿易を行った。マニラ―九州貿易は、メイン・ルートである福建―マニラ―メキシコ貿易の、いわば支線としての役割を果たしていたのである。それは同時に、マカオ―長崎ルートによる日本銀と中国商品の中継貿易の、バイパスとしての意味も持っていた。さらに

マカオとマニラとの貿易が途絶した一五九〇年代には、マカオ―九州―マニラ航路が、マカオ―マニラ航路の代替コースとしての機能も担うようになったのである。

そして十七世紀にはいると、日本からの朱印船貿易が本格化し、マニラをはじめとして、ヴェトナム中部のホイアンなどでも中国船との出会い貿易を展開した。またマカオ―長崎貿易にくわえ、フィリピンのスペイン人や、オランダ・イギリスの東インド会社も日本と中国を直接・間接に結ぶ貿易に参入しようと競争をくりひろげる。そして華人海商も、マニラなど東南アジア貿易だけではなく、明朝の禁令をのりこえて、日本貿易にもいっそう積極的に進出していったのである。

この時期の中国―日本貿易については、日本やオランダの史料による数量的分析が可能な、一六三〇年代以降の長崎貿易をのぞけば、[104] その全体像はなおほとんど未解明であるといってよい。しかしたとえば、一六一〇年代初頭の『神宗実録』には、華人海商の日本への渡航に関する多くの記事が含まれ、[105] 王在晋『越鏞』には、福建・浙江から九州への密貿易の実態についてきわめて詳細な記録が残されている。[106] さらにゴアのポルトガル政庁が本国に送った「モンスーン文書」にも、日明間の密貿易について興味深い記事が残されている。[107] これらの史料については、別稿において詳細に検討を加える予定である。

注

(1) マカオ―長崎貿易に関するもっとも代表的な研究として、Charles R.Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisbon: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959. および高瀬弘一郎『キリシタン時代の貿易と外交』八木書店、二〇〇二年を挙げておく。マニラ―福建貿易については註(4)を参照。

(2) 岩生成一『新版朱印船貿易史の研究』吉川弘文館、一九八五年。George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese*

Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754, Cambridge University Press, 1986. など。

(3) なお筆者はスペイン語を解さないため、スペイン語史料は、Emma H. Blair and James A.Robertson eds., *The Philippine Islands, 1493-1803*, Cleveland: A.H.Clark, 1903-09. に集成された英訳、および日本語訳によって利用した。また研究文献についても、英語以外のヨーロッパ文献は参照できなかったことをお断りしておきたい。

(4) 小葉田淳「フィリピンの金銀」（初出一九三三年、『金銀貿易史の研究』法政大学出版局、一九七六年）、箭内健次「マニラの所謂パリアンに就いて」（『台北帝国大学文政学部史学科研究年報』五輯、一九三八年）、Willam Lytle Schulz, *The Manila Galleon*, New York: E.P.Dutton, 1939; rpt. paperback, E.P.Dutton, 1959, Chapter 1, "The Chinese." 一九八〇年代以降の研究としては、柳田利夫「十六世紀のマニラにおける「パンカダ」について――成立に関する一試論――」（『史学』五十号、一九八〇年）、銭江「1570-1760年中国和呂宋貿易的発展及貿易額的估算」（『中国社会経済史研究』一九八六年三期）を挙げておく。

(5) 陳荊和『十六世紀之菲律賓華僑』（新亜研究所東南亜研究室、一九六三年）。

(6) なお十六～十七世紀のスペインのフィリピン統治と中国貿易を概観した文献として、菅谷成子「フィリピンとメキシコ」（講座世界史1『世界史とは何か――多元的世界の接触の転機』東京大学出版会、一九九五年）、同「スペイン領フィリピンの成立」（岩波講座東南アジア史3『東南アジア近世の成立』岩波書店、二〇〇一年）、平山篤子「フィリピナス総督府創設期の対外関係（序）」（『帝塚山学院論集』十号、二〇〇三年）、同「フィリピナス政庁の対チナ人観、対明観（I）」（『帝塚山経済・経営論集』十六巻、二〇〇六年）などがある。

(7) *The Philippine Islands*, Vol.2, Letters to Felipe II of Spain, p.238.

(8) 小葉田淳「明代漳泉人の海外通商発展」（初出一九四一年、前掲『金銀貿易史の研究』所収）、佐久間重男「明代後期における漳州の海外貿易――蕭基の恤商策について――」（初出一九八五年、『日明関係史の研究』吉川弘文館、一九九二年所収）。

(9) *The Philippine Islands*, Vol.3, Relations of the voyage to Luzon, pp.101-104.

(10) サングレイ（sangley）の語源は「商旅」などとする説もあるが、福建語の「生理」（商売）に由来するようである。陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』三〇頁。

(11) ゴンザーレス・デ・メンドーサ（長南実・矢沢利彦訳註）『シナ大王国誌』第二部、陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』三一～五三頁。

(12) Souza, *The Survival of Empire*, p.65. また銭江前掲「1570-1760年中国和呂宋貿易的発展及貿易額的估算」七一頁には、*The Philippine Islands* 所収の多くの文書により、中国からルソンに輸出された商品が網羅的に整理されている。

(13) Schulz, *The Manila Galleon*. 関俊彦「マニラ・ガレオン貿易と中国陶磁」(『佐久間重男教授退休記念　中国史・陶磁史論集』燎原、一九八三年)。

(14) 箭内前掲「マニラの所謂パリアンについて」二一一～二二五頁、陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』五五～六一頁。

(15) Schulz, *The Manila Galleon*, pp.74-78. 陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』六二～六四頁、柳田前掲「十六世紀のマニラにおける「パンカダ」について」二八九～二九八頁。

(16) 柳田前掲「十六世紀のマニラにおける「パンカダ」について」二九八～三一三頁。

(17) メンドーサ前掲『シナ大王国誌』五二一頁。

(18) *The Philippine Islands*, Vol.7, Relation of the Philippine Islands, pp.33-34.

(19) *The Philippine Islands*, Vol.6, Letter from Santiago de Vera to Felipe II, p.302. なお一方で、一五八〇年代にはフィリピンのスペイン人のあいだでは、中国の軍事的征服計画もしばしば議論されていた。平山篤子「フィリピナス総督府創設期の対外関係」(Ⅱ)(Ⅲ)(『帝塚山学院論集』一一～一二号、二〇〇四～二〇〇五年)。

(20) 小葉田前掲「明代漳泉人の海外通商発展」二四八～二五二頁、佐久間前掲「明代後期における漳州の海外貿易」三二八～三二九頁。

(21) 銭江前掲「1570-1760年中国和呂宋貿易的発展及貿易額的估算」七三頁。

(22) 漳州で徴収される関税には、船舶税である「水餉」と、輸入商品に課せられる「陸餉」があったが、ルソン貿易船に対しては、積荷の大部分が銀であったために、このほかに一船につき百五十両（のち百二十両）の「加増餉」が課された。小葉田前掲「明代漳泉人の海外通商発展」二五三～二五七頁、佐久間前掲「明代後期における漳州の海外貿易」三三〇～三三四頁。

(23) Richard von Glahn, *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, Berkeley: University of California Press, 1996, pp.127-129.

(24) 陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』九四～六四頁。

(25) Schulz, *The Manila Galleon*, pp.72-73. Souza, *The Survival of Empire*, pp.65-70. 菅谷前掲「フィリピンとメキシコ」二

一九～二二一頁。中国絹の価格は、マニラでは福建の二倍、アカプルコでは八倍となったというが、それでもスペイン産絹の三分の一の値段だったという（平山前掲「フィリピナス総督府創設期の対外関係（序）」八一頁）。

(26) *The Philippine Islands*, Vol.6, Measures regarding trade with China, pp.279-284.

(27) 柳田前掲「十六世紀のマニラにおける「パンカダ」について」二九七～三〇三頁。

(28) *The Philippine Islands*, Vol.8, Two royal decrees, pp.316-318.

(29) *The Philippine Islands*, Vol.10, Letters from Francisco Tello to Fellipe II, p.179.

(30) 榎一雄『商人カルレッティ』（大東出版社、一九八四年）五三頁。

(31) von Glahn, *Fountain of Fortune*, p.124, Table 8. なお一五九〇年代には、アカプルコからマニラに年間三〇〇万～五〇〇万ペソの銀が送られ、一五九七年には一、二〇〇万ペソの銀が送られたと述べる史料もあるが（John H.Parry, *The Spanish Seaborne Empire*, New York: Alfred A.Knopf, 1981, pp.132-133. 菅谷前掲「スペイン領フィリピンの成立」一三〇頁）、これらの数値はおそらく過大であろう。

(32) 小葉田淳「近代初頭における銀輸出の問題」（初出一九六二年、前掲『金銀貿易史の研究』所収）八頁。

(33) 小葉田前掲「近代初頭における銀輸出の問題」二～三頁。

(34) Souza, *The Survival of Empire*, p.56.

(35) 陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』六七頁。

(36) 箭内前掲「マニラの所謂パリアンについて」二三〇～二三九頁、陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』一〇三～一一九頁。

(37) 陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』一二六～一二七頁。

(38) *The Philippine Islands*, Vol.10, Report of conditions in the Philippines, pp.81-84. 一方で、スペインが中国との直接貿易を行うことも模索され、特に十六世紀末の総督ドン・フランシスコ・テーリョは、広東に貿易船を派遣して、貿易拠点を確保することをめざしたが、成功しなかった。アントニオ・デ・モルガ（神吉敬三・箭内健次訳註）『フィリピン諸島誌』（岩波書店、一九六六年）一五〇～一七〇頁。

(39) モルガ前掲『フィリピン諸島誌』三八七～三九一、四〇一～四〇七頁。

(40) 陳荊和前掲『十六世紀之菲律賓華僑』一四〇頁、平山前掲「フィリピナス総督府創設期の対外関係（序）」七六頁。

(41) Schulz, *The Manila Galleon* pp.85-89. 平山前掲「フィリピナス政庁の対チナ人観、対明観（Ⅰ）」。なお華人の死者数については、史料によって一万五千名から二万三千名まで幅があり明確ではない。

(42) Schulz, *The Manila Galleon*, Chapter 2, "The Japanese." 岡本良知「一五九〇年以前に於ける日本フィリピン間の交通と貿易」（初出一九三六年、『キリシタンの時代――その貿易と文化』八木書店、一九八七年所収）。

(43) 岩生成一『南洋日本町の研究』（岩波書店、一九六六年）、第六章「呂宋日本町の盛衰」。

(44) 奈良静馬『西班牙古文書を通じて見たる日本と比律賓』（講談社、一九四二年）、松田毅一『豊臣秀吉と南蛮人』（朝文社、一九九二年）、パブロ・パステルス（松田毅一訳）『16-17世紀　日本・スペイン交渉史』（大修館書店、一九九四年）、フアン・ヒル（平山篤子訳）『イダルゴとサムライ――16・17世紀のイスパニアと日本――』（法政大学出版局、二〇〇二年）。

(45) 岩生前掲『南洋日本町の研究』二一二～二一四頁。

(46) 岩生前掲『南洋日本町の研究』二一五～二二二頁。

(47) 岡本良知『十六世紀日欧交通史の研究』（弘文荘、一九三六年）四四六～四五一頁。

(48) 岩生前掲『南洋日本町の研究』二二二～二二五頁。

(49) *The Philippine Islands*, Vol.6, Memorial to the Council, p.163.

(50) *The Philippine Islands*, Vol.7, Relation of the Philippine Islands, p.35.

(51) モルガ前掲『フィリピン諸島誌』六一頁。

(52) 奈良前掲『西班牙古文書を通じて見たる日本と比律賓』三七～一一〇頁、松田前掲『豊臣秀吉と南蛮人』一三三～一七〇頁。パステルス前掲『16-17世紀　日本・スペイン交渉史』二六～七〇頁。

(53) 岩生成一「文禄二年（一五九三）呂宋長官あて豊臣秀吉の書簡について」（『古文書研究』二五号、一九八六年）。

(54) フアン・ヒル前掲『イダルゴとサムライ』四三～四四頁。

(55) 岩生成一「呂宋の壺に就いて」（『南方土俗』三巻二号、一九三四年）、岸野久「「るそん壺」貿易の歴史的役割――教会史料を主にして――」（『キリシタン研究』一七輯、一九七七年）。

(56) 岩生前掲『南洋日本町の研究』二三七頁。

(57) 岩生前掲『新版朱印船貿易史の研究』二九頁。

(58) Souza, *The Survival of Empire*, pp.68-69. 松田前掲『豊臣秀吉と南蛮人』一三三～一七〇頁。パステルス前掲『16-17世紀日本・スペイン交渉史』二六～七〇頁。
(59) 松田前掲『豊臣秀吉と南蛮人』二一九～二九三頁。パステルス前掲『16-17世紀　日本・スペイン交渉史』一〇四～一四六頁。
(60) 岩生前掲『南洋日本町の研究』二二七頁、ファン・ヒル前掲『イダルゴとサムライ』六〇～六四頁。
(61) *The Philippine Islands*, Vol.10, Report of conditions in the Philippines, pp.84-85.
(62) *The Philippine Islands*, Vol.10, Military affairs in the islands, pp.210-211.
(63) 岸野久「関ヶ原戦役前における徳川家康とフィリピンとの交渉――ローマ・イエズス会文書による――」(『キリスト教史学』二八輯、一九七四年)。
(64) ファン・ヒル前掲『イダルゴとサムライ』七六～八九頁。
(65) モルガ前掲『フィリピン諸島誌』三九一～三九二頁、四〇七～四〇九頁。
(66) 鄭若曾『籌海図編』巻二、倭国事略、「倭船」。
(67) 岩生前掲『新版朱印船貿易史の研究』一三一～一三三頁。
(68) 李言恭『日本考』巻三、「出海通番」。
(69) 森山恒雄「豊臣期海外貿易の一形態続論――肥後加藤氏関係の新出史料の紹介をかねて――」(箭内健次編『鎖国日本と国際交流』上巻、吉川弘文館、一九八三年)。
(70) 岩生前掲『新版朱印船貿易史の研究』一三四～一三五頁。
(71) 岩生成一「安南国渡航朝鮮人趙完璧伝について」(『朝鮮学報』六輯、一九五四年)。
(72) *The Philippine Islands*, Vol.9, The second embassy to Japan, pp.54-55.
(73) *The Philippine Islands*, Vol.10, Military affairs in the islands, pp.212-213.
(74) パステルス前掲『16-17世紀　日本・スペイン交渉史』三一頁。
(75) パステルス前掲『16-17世紀　日本・スペイン交渉史』一六一頁。
(76) モルガ『フィリピン諸島誌』二二五～二二六頁。
(77) ヒル前掲『イダルゴとサムライ』一三一～一三二頁。

(78) 岩生前掲『新版朱印船貿易史の研究』一七七〜二一二頁。
(79) 許孚遠『敬和堂集』撫閩稿、行移、「海禁条約行分守漳南道」。
(80) 小葉田前掲「明代漳泉人の海外通商発展」二四六頁。
(81) 箭内前掲「マニラの所謂パリアンに就いて」二三三〜二三五頁。『敬和堂集』撫閩稿、疏、「請諭処番酋疏」。
(82) モルガ『フィリピン諸島誌』三八七、三九一、四一三頁。
(83) 岩生前掲『新版朱印船貿易史の研究』一九四〜一九六、二〇二〜二〇六頁。
(84) 井沢実『大航海時代夜話』（岩波書店、一九七七年）、
(85) ヒル前掲『イダルゴとサムライ』一六頁。
(86) パステルス前掲『16-17世紀　日本・スペイン交渉史』五九頁。
(87) *The Philippine Islands*, Vol.9, The Second Embassy to Japan, pp.49.
(88) *The Philippine Islands*, Vol.9, The Second Embassy to Japan, p.47.
(89) *The Philippine Islands*, Vol.9, The Second Embassy to Japan, p.52.
(90) *The Philippine Islands*, Vol.9, The Second Embassy to Japan, p.53.
(91) *The Philippine Islands*, Vol.9, The Second Embassy to Japan, p.40.
(92) 許孚遠『敬和堂集』疏、「請諭処番酋疏」
(93) 許孚遠『敬和堂集』撫閩稿、疏、「疏通海禁疏」。
(94) 十六世紀末〜十七世紀初頭における、ルソン―琉球―南九州を結ぶ貿易航路の存在を明らかにした注目すべき論考として、真栄平房昭「一六〜一七世紀における琉球海域と幕藩制支配」（『日本史研究』五〇〇号、二〇〇四年）がある。また上原兼善「初期徳川政権の貿易統制と島津氏の動向」（『社会経済史学』七一巻五号、二〇〇六年）も、十七世紀初頭のルソン―薩摩貿易の推移を詳細に検討する。また島津氏の海外貿易全般については、武野要子『藩貿易史の研究』（ミネルヴァ書房、一九七九年）、第五章「島津氏の外交と貿易」を参照。
(95) 『旧記雑録後編』巻十四、一三二〇号文書。
(96) 『旧記雑録後編』巻二十五、六八九号文書、巻四十七、一三二〇号文書。

(97) 近衛信尹『三藐院記』文禄三年五月十九日条（『近世初頭九州紀行記集』九州史料刊行会、一九六七年）一六四頁、一八〇頁。
(98) 許孚遠『敬和堂集』撫閩稿、疏、「請処倭酋疏」。
(99) 姜沆『看羊録』、賊中見聞録。
(100) 姜沆『看羊録』、詣承政院啓辞。
(101) 藤原惺窩「南航日記残簡」（『藤原惺窩集』下巻、国民精神文化研究所、一九三九年）。佐々木綱洋「藤原惺窩『南航日記残簡』」（『南九州文化』六一号、一九九四年）、荒野泰典「東アジアの発見」（『史苑』六一巻二号、二〇〇〇年）八二～八四頁など参照。
(102) 「南航日記残簡」には「宗意」とするが、重永卓爾氏が紹介する「竹下氏系図」によれば、「宗怡」が正しい。系図によれば、竹下宗怡は目井・高洲などの海港や豊後府内の役人を歴任しており、海商出身で、内之浦の領主伊集院氏の代官的存在ではなかったかという。重永卓爾「島津氏の一六世紀末における海外通交の諸相」（『南九州文化』七五号、一九九八年）五～六頁。
(103) 侯継高『全浙兵制考』、附録「近報倭警」。この「近報倭警」については、ここで紹介した朱均旺・蘇八の事例も含め、米谷均氏による詳細な訳註がある。米谷均「訳註『全浙兵制考』「近報倭警」」（科研費成果報告書『8-17世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流』上巻、研究代表者・村井章介、二〇〇四年）。また「近報倭警」の日本情報の内容を分析した、米谷均「『全浙兵制考』「近報倭警」にみる日本情報」（前掲書所収）も、参考価値が高い。
(104) 古典的な研究として、岩生成一「近世日支貿易に関する数量的考察」（『史学雑誌』六二編一一号、一九五三年）がある。
(105) 『神宗実録』万暦三十八年十月丙戌条、万暦四十年三月辛丑条、同六月戊辰条、同八月丁卯条、万暦四十一年十月乙酉条など。
(106) 王在晋『越鑑』巻二十一、雑著、「通倭」。
(107) 高瀬弘一郎訳註『モンスーン文書と日本――十七世紀ポルトガル公文書集――』（八木書店、二〇〇六年）二七九～二八七頁。