

3 アジア海域ネットワークと港市

—生成・展開・衰退の東と西—

野 間 晴 雄

Haruo NOMA

1 はじめに—港市の定義と類型

アジア海域の地域的ネットワークはいわゆるヨーロッパ人による大航海時代成立以前にすでに形成されていた。一つは中国の冊封体制下の東シナ海やその延長上の日本海、黄海・南シナ海におよぶ沿岸交易であり、あと一つはインド洋（その延長上としての東アフリカ沿岸）・アラビア海、ペルシャ湾、ベンガル湾をめぐる沿岸交易である。仮に前者を東ユーラシア海ネットワーク、後者を西ユーラシア海ネットワークと名付ける（図1参照）。

本報告の目的は、大航海時代以前に成立したこの2つアジア海域ネットワークと、その海域と陸域の結節点となる港市（port polity）が、15世紀末以降のいわゆるスペイン・ポルトガルなどの探検・航海による「地理上の発見」によって、いかなる展開・変容をとげたかを、歴史地理学的視点から比較分析することにある。その考察の終着点は、17世紀半ばにイギリス、フランス、オランダの三大勢力の台頭によってヨーロッパの「大航海時代」が終焉し、アジアに領域国家的な植民地が形成され、宗主国や他地域にむけて原料産品の輸出体制が整備された19世紀末までとしたい。

港市は第一義的には中継貿易に代表されるように、1) 経済的拠点であるが、さらに、2) 文化的拠点（イスラーム、ヒンドゥー文化の入り口）、3) 政治的拠点—防衛としての施設、外来の宗教の権威を借りたラジャ、スルタン、シャーのような港市支配者の場でもあった。

港市とは狭義には、海外・域外交渉のための港湾機能を伴う都市、あるいは都市的集落をさす。そのなかには、港市自体が国家的な形態をとったマラッカのようなものも存在する。港市が発展して近代の港湾都市に成長する場合と、近代植民地期に衰退してローカルな都市として命脈を保つタイプがある。いっぽう、広義に港市をとらえ

ると、植民地化・領域化の過程で港湾都市として成長する例（インド洋沿岸の西ユーラシア海がその典型）、後背地の産業の発展や商業の深化のなかで、広域的な中核都市に変化する場合も多い。東シナ・南シナ海沿岸の都市にはそのような事例が多い。

換言すれば、アジアの港市ネットワークを考える際の類型モデルとしては、アジアの地域交易をになった「在来システム型」と、西洋との出会いによって「世界システム型」へ変質していく2類型が措定できる。「在来システム型」は、中華世界、マレー世界（東ユーラシア）、インド洋・アラビア海世界（西ユーラシア）で、どのような違いが存在するのかを考察してみたい（図1）。

「世界システム型」も、当初は要塞、城塞、城壁などを有する閉鎖的な空間であった。アメリカの社会学者I. ウォーラーシュタインの『近代世界システム』（1974）は閉鎖システムが世界全体のシステムを経済的に一体化してくる16世紀以降の流れを、中心と周辺との分離と応酬から考察した。植民都市、首位都市、世界都市へと発展する類型（インドの植民都市やサイゴン、ジャカルタなど）と、内陸への進出をおこなわず、ゴア、マラッカ、マカオのように階層的ネットワークを利用した類型がある。フランスやイギリスは、港市を近代植民都市に改造していくことに長けていたといえるが、ポルトガルは海上覇権によってネットワークを利用した類型にあたる。

港市自体を後背地との関係で類型化すると、1) 後背地を待たない遠距離交易ルート上のマラッカ、バンテン、ホイアンのような港市と、2) 内陸との結節点ともなる後背地をもつ港市に大別できる。後者の場合、アユタヤのような河口からかなり奥まった（約80km）河港でも国際的な交易ネットワークを有するものがあるのは特記できる。ペグー、シリアム、プノンペンなども後背地型の例である。このほか、港市と後背地が直接連結せず、河川によって線で結合しているマレー世界のスマトラ島のパンカン、パレンバンなども特色ある港市といえよう。インドア亜大陸では港市はアラビア海に面したスラトのように、インド洋交易拠点→オランダによる要塞化→インド商館建設とそれぞれのエポックで都市としての発展をみたものの、ボンベイの台頭によって相対的地位が衰退するなど、他の港市との結合関係の変化を考慮することが重要である。

アジアにより特化した海洋史観としては、オーストラリア出身のインドネシア史を専門としていたA. リードの『大航海時代の東南アジア』（1988）がある。マレー系の人々によって担われていた南シナ海、ジャワ海、インド洋における1450-1680年を「東南アジアの大交易時代」として記述する。図1にみるように南緯10度はモンスーンの影響する南限であり（図1参照）、アジアの港市の分布もこの緯線よりも北に多い

3 アジア海域ネットワークと港市

ことは特記できる。リードはウォーラーシュタインの「世界システム」も援用しつつ、「世界システムのなかの一体化した東南アジア」(大木 1991: 148-150)としての全体史をはじめて描こうとした。宗教および生活様式としてのイスラムが東南アジアに浸透して、交易ネットワークが旧来のインドや中国世界との交易に加えて、アラブ世界が加わったことを一つの根拠として、リードは東南アジアの共通世界の成立とみなす。海域やその沿岸に成立した諸システム、国家、港市に重点がある。そのため、リードの港市論では前域 (forehead) としての交易ネットワークを強調することで港市や港市国家の性格を鮮明にしたが、背域に関しては考察が手薄であることは否めない。

チョードリの『インド洋の交易と文明』(1985)も F. ブローデルに影響されて、インド洋に関わる文明を総体としてとらえようとした研究である。アラブ系商人のインド西海岸での接触が中心となる。近年刊行された家島彦一のライフワーク(2006)はアラビア語、ペルシャ語、トルコ語資料を駆使した東アフリカ沿岸も視野に入れた環インド洋の交易史であり、ヨーロッパが覇権を握る前のアラブ、イスラム交易ネットワーク社会の頑強さを、陸世界—農業・定住社会、内陸世界—遊牧・移動社会の3生態ゾーンの相互交流や衝突からダイナミックに描く世界に誇るべき業績の一つである。

港市はアユタヤのように内陸の河港もあるが、多くは海域の沿岸に立地することがまず特徴として抽出できる。アジア多島海の海域は世界の海域の中でも、次のような特異な性格を内在していた。1) スマトラ、ジャワ、スラウェシ、ボルネオ島など大きな島が点在し、2) そこが世界でもっとも豊かな熱帯雨林のジャングルとなっている。つまり「森に覆われた海域」では、港市はその背域に依存する領域と関係を持たざるをえない。しかも、その島嶼の内陸には、白檀などの香木を中心とした森林資源と、マルク諸島の丁子(クローブ)、バンダ諸島のニクズク(ナツメグとメース)やスマトラ島の胡椒など香辛料がヨーロッパ人をひきつけた。

背域の構成要素としては、次の4つをあげておきたい。

- 1) その国家が因って立つ生産基盤
- 2) 中央—地方の支配のあり方(統治システム)
- 3) 分配・流通システム
- 4) 道路・水路などのインフラストラクチャーとそれを規定する自然条件

東南アジア社会は領域という外郭のはっきりしたものとしてとらえるより、圏という中心から外縁へ徐々に移行するものとして捉えるべきだという議論がある(坪内 1990: 130-140)。無数の光源が大小の社会圏を広げていて、相互に重なりあったり、2つの圏のあいだに空白地帯が生まれたりする。このような捉え方は近代の産物

である領域国家と相容れないが、その移行プロセスは、この小論において王権とその背域の関係からはきわめて示唆に富むものである。

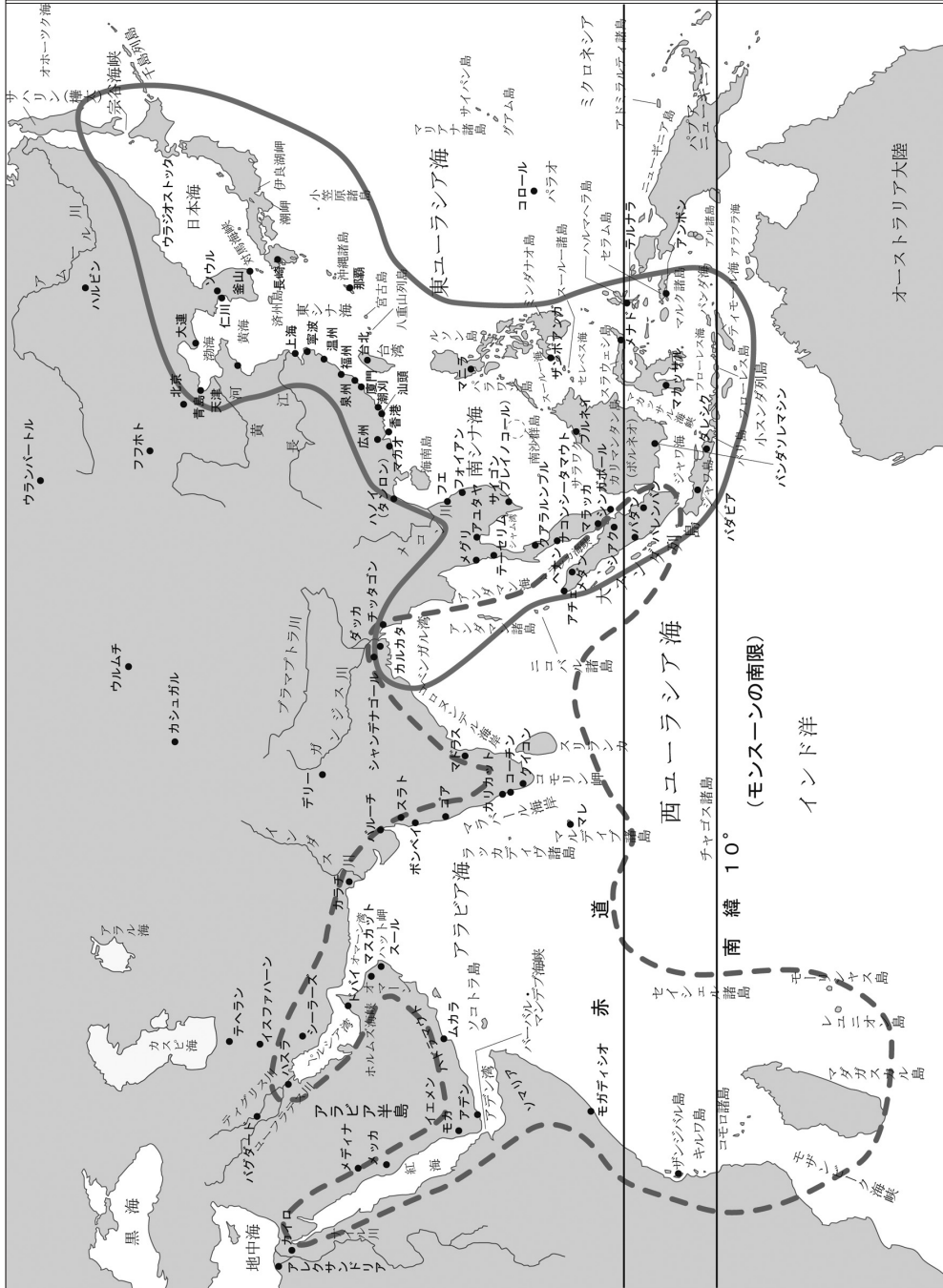


図1 ユーラシア海ネットワークと港市

2 ポルトガル「海上帝国」とアジア

「近代最初にして「最後」の植民帝国」(布野 2005)を築きあげたポルトガルの、アジア進出拠点が高ア、マラッカ、マカオであった。ここでは、16世紀後半にこの3つの都市に拠点が収斂するまで過程を、大航海時代におけるポルトガルのアジア進出の経緯から素描しておこう。

ポルトガル海外進出は以下のような6点を特色としてあげたい。

- 1) 国王・王室が主導し、インディア領は総督制をとった。
- 2) カトリックの布教・伝道と一体化していた。
- 3) 香辛料貿易の独占を目論んでいた。
- 4) 海のネットワークを掌握し「ポルトガル海上帝国」を構築しようとした。そのための港市の補強・城塞化が中心となった。
- 5) 現地の女性と結婚奨励し、混血化が進展した。
- 6) 内陸進出、農業開発を基本的には行わなかった。例外はブラジルである。

イベリア半島西側の小国ポルトガルの国外進出の動きは、ポルトガルは8世紀にイスラム教徒の侵入にあい、1250年に追い出すまで、国土回復運動という強烈な意識のもとで始まった。地中海沿岸のヴェネチアやジェノバといった都市国家の商人や航海者が地中海の覇権をイスラムからしだいに奪回していく過程で、ヴェネチアに東地中海支配を牛耳られたジェノバは、12世紀以降しだいに目を西に向けるようになる。そこには、ジブラルタル海峡を越えて大西洋沿岸を航海してフランドル地方と交易し、ヴィバルディ兄弟の西アフリカ航海(1291)やマロチェーロのカナリア諸島への航海(1321)など、コロンブス以前に西の海に進出するラテン系の人々の一群があった。このジェノバの経済力と航海技術に目を付けたのがポルトガルであった。

リスボア(リスボン)にはジェノバ商人の多くが交易拠点として居着いた。1317年にはポルトガル王ディニスはジョノバの商人エマヌエレ・ピサーニョと協約を結んで彼をポルトガル大提督に任じて貿易特権を与えるかわりとして、王室の帆船を指揮することを命じた。国王・王室主導で大航海を行うが、実際はジェノバ商人の経済力を当てにしていたこと意味する。

ポルトガルの基本方針は、このように海上覇権を握るために総督制をしいたことである。可視的でない海上の掌握であり、「インディア領」とよばれる支配領域も、実質は海上での支配の線引きを追認したものに過ぎない。ここがスペインの海外領域支配

とは根本的に相違するものである。

大航海時代のスペインの海外進出は冒険商人の私的性格強く、コルテスやピサロに代表されるように、征服者（レコンキスタドール）として、新大陸では総督府の置かれたキューバを足がかりにして、メキシコ、ペルー、ボリビア、コロンビア、グアテマラなど内陸部への進出は私的な儲けを第一義的に考えるものである。鉱山開発や大農園でのプランテーション経営などで内陸奥地まで進出するとともに、意図的に先住民インディオの聖地などのある首邑の中心部に、その聖地を破壊して方格の規則的な町づくりを行った例が多い。基壇という意味のソカロ（zócalo）は広場として教会、市庁舎などのヨーロッパの建築様式が、旧来の聖地の上に重層して建てられるコロニアル都市が一般的であった。

そのため、スペインのコロニアル都市の中心部は広場を中心とした規則的道路網というパターンが地域を選ばず踏襲されていった。フィリピン、ルソン島北部の世界遺産にもなっているビガンなどはその移植パターンの典型である（応地 2003）。

ポルトガルの次の進出の段階は、1415年のジブラルタル海峡のアフリカ側モロッコの港町セウタの攻略であった。ヨーロッパ航海で用いられた大型のガレオン船ではなく、バルシャ船、バリネル船といった小型軽快帆船を経て、イスラムの3本マストを取り入れた小型の改良船のカラベラ船が遠洋航海に用いられた（増田 1984：45-47）。大西洋のマデイラ諸島（1418-20）、ブランコ岬（1441）、ヴェルデ岬諸島（1456）などの拠点形成を経て、エンリケ航海王子時代にはシエラレオネ（1460-61）までの沿岸が発見されていった。ポルトガルの「発見」はイスラム商人からの黄金伝説に促された面もあるが、結果的に沿岸には期待した高貴な産物は得られなかった。その代わりにポルトガルは、人間、つまりアフリカの黒人奴隷を本国に送り込んでいったのである。現在のガーナにある黄金海岸のエルミナ要塞建設はその拠点となった（1492年）。

この間にあって、ディアスの喜望峰発見（1488）はアジアへのアフリカまわりの航路を開く転換の契機となった。その背景には、イスラムに押され続けてきた東方交易に割って入ろうとする動機がある。これに加えて、アジアのどこかにいると信じていた強力なキリスト教王であり、これと結んでイスラムを挟み撃ちしようとする強烈な宗教的動機があったことも忘れてはならない。喜望峰に到達したとき、その彼方に、香料というヨーロッパできわめて高価な物産がようやくポルトガルの視野にはいつてきたのである。

同じジェノバ出身のコロンブスがライバルのスペイン王室の援助を受けて新大陸に

3 アジア海域ネットワークと港市

到達したという情報が1493年に入ると、ポルトガルはますます喜望峰まわりのアジア進出を急務と考えた。両国の“インド”や東方国ジパングをめざした妥協の産物が、1494年スペインのトリデシーリヤス（Tordesillas）で締結された条約である。海外で獲得した領土をヴェルデ岬諸島の西方370レグア（1レグア＝5.6km）を通る子午線（西経46度30分）の西側の非キリスト教徒の土地をスペイン、東をポルトガルが取得し開発する権利を得るという、まことに身勝手な裁定がなされた。ただし、この子午線を延長した東半球の領有権は不確定であったため、香料産地モルッカ諸島をめぐる両国は覇権を激しく争った。その結果、1529年サラゴサ条約でもって、モルッカ諸島の東297.5レグアを通る子午線（東経144度30分）を境界線と定めた。この子午線は日本を二分することにもなった。

ポルトガル人ヴァスコ・ダ・ガマによる喜望峰まわりのインドへの航海は、1498年、インドのマラバル海岸のカリカット（カクレー）にたどりついた。ここは当時ヒンズー藩王によって統治され、胡椒やココヤシ、宝石などの交易をイスラム商人に行わせて繁栄していた。ポルトガルからみれば魅力のある地であったが、インドからみれば彼らが持参した商品は魅力のないものであった。

第二次のガマのインド航海では、第一次航海で味わった現地での屈辱をバネにして、武装した船団でマラバル海に向い、コチンとカリカットに在外交館（factory）を建設した。在外交館とは内陸交易の拠点であるが、これを守るため要塞化してポルトガルのアジア進出の第一歩とした。ポルトガルはその中間地点である東アフリカ海岸部のキルワにも要塞を築く。このポルトガルの海上帝国をインドで完成したのがゴアである。ジョアン・デ・バロス（1496-1570）の『アジア史』にはその進出の要となったアフォンソ・アルブケルケの功績がいかに記述されている。

3 ゴア —ポルトガル「海上帝国」の要—

ゴアの領域は16世紀初頭までデカン高原イスラム王国のビジャプール王国の外港であった。ゴア進出の第一歩は1510年2月である。ポルトガルのインド総督アフォンソ・デ・アルブケルケが1,000人のポルトガル兵を率いて征服、5月にはビジャプール王国のスルタンが5万人の兵を率いて攻撃してくると一旦引き上げるが、11月には陥落した。当時のゴアはコロマンデル海岸のマンドヴィ川の河口にある島であった。

1512年、ポルトガルはゴア要塞へ通じるペナステリム要塞を奪取して、病院や教会建設した。しかし本格的なゴアのアジア拠点化は、1530年にポルトガル領インドの首



図2 ゴアのホズ・ジョス教会

府をコチンからゴアに移したことに始まる。ポルトガルのアジアにおける全植民地を統治するインド総督、インド副王駐在が駐在した。1534年、ローマ教会の大司教座が設置され、ローマ教会が全アジアを管轄する中心となる。その中心になるのが、オールドゴアにある1605年建造のボム・ジェス教会(図2)である。フランシスコ・ザ

ビエルは東アジアへの布教のためにゴアを訪れ、後に日本からゴアに戻り、中国へ向かう途中で病死したが、その遺体が安置されていることでも知られる。1986年に世界遺産に登録されている。ザビエルはその遺体は何年も腐敗しなかったと1562年～1619年には象徴となるサンタ・カタリナ大聖堂建設された。

「全体が一筋の河で取り巻かれた、3マイルあまりの大きさの一つの島で、(中略)、大陸からは、町の北側に流れ込んで島をめぐる南側の海にそそぐ湾も河で隔てられているだけで、その姿はほとんど半月形をなしている。町の入口はかなりの幅があり、また大陸とゴア島の間には、同じ土着民の住む多くの小島がある。町を過ぎて島の向こう側では、河はところによりひじょうに狭く、夏(乾季)は膝までつかれば渡れるぐらいである。島のその(同じ)側には堡壘と城壁があるが、これはポルトガル人が、これまでたびたびあったように、戦争が起きたときに、大陸の者たちから(町を)防衛するために近ごろ構築したものである」(リンスホーテン著『東方案内記』、1596:227)。つまり、上の記述は岩石の基盤をもった河口の島が土砂の堆積によって陸続きになったと推定される。港市ではあっても、ポルトガルは城壁と堡壘を築いて、海上からの攻撃に備えていたことがわかる。

「東洋のローマ」といわれたゴアの全盛は17世紀初頭で、東アフリカのモザンビークから長崎に広がる「ポルトガル海上帝国」の中心となった。当時の人口約20万人であったが、マラリアの蔓延などでオールドゴアが衰え、しだいにパナジ(Panaji)に中心が移動していった。

ポルトガルのアジア戦略は、グジャラート人によるイスラム・アラブ交易システムがすでに形成されていたところに割り込んでそれ奪取し、ジェノバ、ヴェネチアからアラブ経由のインドルートへの遮断を行ったことである。ポルトガルによる要塞群建設

3 アジア海域ネットワークと港市

は基本的に海からの都市防衛である。

ここを拠点としてポルトガルはコロマンデル海岸の胡椒取引のならず、マルク諸島やバタン諸島のニクスク、チョウジといったより高価な香料（spices）の入手に全力を費やすことになった。

マンドヴィ川に面したゴアの港は、東アジアを連結するベンガル湾の航路と、東アフリカ沿岸に達するアラビア海の航路との中継地として機能する。それと同時に、インド内陸の市場にも開かれた重要な位置を占めることとなった。

ゴアの町は母国ポルトガルの首都リスボンをモデルに建設が進められた。港のドックにつながる場所には広大な公共広場が設けられ、そこを中心に大聖堂や修道院、総督の宮殿など主要な建物が配された。街には不規則で曲がりくねった道路が網の目のようにめぐらされ、港には大規模な堤防が設けられた。

ゴアの商人たちは、南インドの最後のヒンドゥー帝国であるヴィジャヤナガラにアラブ産の馬を提供し、その見返りとして香辛料、コーヒー、紅茶など、需要の多い嗜好品を手に入れていた。最初のインド総督は、住民のカトリックへの改宗をとくに望んだわけではない。むしろカトリック教徒とヒンドゥー教徒とのあいだの結婚を奨励しさえした。人々がこれに進んで応じたかどうかは不明であるが、フィダルゴ（白人の地主）と黒人奴隷、そして現地人との混血が行われたことは、ゴアにおける人々の顔立ちからも推測される。

4 マラッカ — 海峡の交点 —

マレー半島とスマトラ島の上に位置する港市マラッカ、マレー語ではマラカ Melaka (1405-1511) は約 100 年にわたって東南アジアの国際的な中継取引の主役であった。インド洋と海域東南アジア世界を介して、中国・東アジア世界を結びつける役割と場を提供した。マラッカは、東西の商人たちの船が長期の風待ち期間に停泊する位置にある。帆船によってアラビアやインドからの西の商人と、中国をはじめとする東の商人が自国との往復に貿易風の関係で 2 年を要していたのが、マラッカを中継ぎ点とすることでその短縮が可能となった。東北モンスーンと南西モンスーンの間なぎの 6 ヶ月間は物資がマラッカの倉庫で保管されることになり、その関税・保管料・物品税がマラッカ王室の財政の基礎であった。

王都としての基本設計は大きく 2 つの地区に分かたれる。すなわち、マラッカ川の左岸が要塞化された孤立丘陵上に位置する王侯・貴族・戦士の居住区で、右岸の河口

低地は商人や漁民の居住区である。その間を仲介するのが「河口部の橋」・「徴税人の倉庫のある橋」であり、ここでは物品が売買された。南出はこれを一時的な積み荷保管を含めた税関的機能、今日の港湾用語でいえば「保税上屋」を兼ねる多機能的な橋とする（南出 2008：50）。けだし卓見である。

王国は周辺の各地を武力で征服して領土を広げる。その範囲はマレー半島南部、ほぼ現在のマレーシアの地域と、スマトラ島中部のマラッカ海峡側であった。こうして王国は東南アジアの諸島部における海峡をまたぐ版図をもつ強大な港市国家となった。しかし、1511年、ポルトガルのアルブケルケの艦隊にマラッカを占領され、国王マフムード・シャー（在位 1480頃-1511）は、マレー半島南端のジョホールに移動しジョホール王国を建てた。

マラッカの建国伝承は、スマトラ島のパレンバン出身のパラメスワラが、ビントラン島、シンガプーラ（現在のシンガポール）、ムアール河口からマレー半島を北上してマラッカに定住したことを記す（トメ・ピレス 1966：379-432）。この移動は、明の洪武帝の一連の海禁令による中国人商人の私貿易の衰退に呼応した、ジャワのマジャパイト王国や海峡の小王国の支配の拡大であり、勢力を追われたことを示唆する。彼にこの地への遷都を勧めたのが海洋民であるセラテ人であり、パラメスワラは彼らを貴族（マンダリ）として、マラッカ河口に住ませた。自らは隣のバータム川やその中流、あるいはマラッカ川上流のブレタンに居を構え、河口の海洋民とは一定の距離を置いた。しかし、王国の下級労働力となった人々はビントラン島（リオ）の漁民であった。マラッカ王国は、「一貫して政府と労働者の所在が分離していた二重構造」をなしていた（鶴見 1981：120）。

マラッカはもともと後背地をもたず、農地もない熱帯ジャングルの河口が海に接する位置にある。伝承は1396年頃にシュリーヴィジャヤ王国（スマトラ島）の王子パラメスワラがマラッカ王国を建国したことを記す。のちにマラッカはイスラム化する。1405年には明の永楽帝より命を受けた雲南出身の宦官、イスラム教徒の鄭和もここに寄港している。

この王国の版図は、ポルトガル人トメ・ピレスの『東方諸国記』の記述によれば、1) 直轄地（マラッカ）、2) 錫の積み出し港、3) 軍港、4) 朝貢国、5) シェイクの支配地、の異なる5つの部分からなっていた。シェイクとはアラブ系商人か聖職者が権利を持っていた港である。

パラメスワラの後を継いだ2代目のスルタン、ムガト・イスカントル・シャーが初めてイスラムに改宗する。イスラムはまだ王族、貴族、外国人の間だけで信仰されて

3 アジア海域ネットワークと港市

いたようである。パラメスワラは鄭和の遠征隊の存在を後ろ盾に、シャムから独立して明の朝貢国になり、永楽帝から満刺加（マラカ）国王に封ぜられた。冊封体制にマラッカが組み込まれていったことを意味する。

王国の官職では、スルタン（王）の下にプンダハラ（最高裁長官，最高司令官）、プングフル・ブンダハリ、ウルバラン・プッサール（傭兵の長）、トゥムゴン（市長，警察）の4要職があった。その下に、在留外国人のとりまとめをする港務長官・領事役のジャバンダールが4名いた。その4名の出身は、1) グザラテ人、2) ベンガル、ペゲー、パサイ人、3) パレンバン、ジャワ、ボルネオ、ルソン、4) シナ、琉球、泉州、チャンパの4地域群の代表であった。1) はグジャラートなど西インド海岸部のアラブ・インド・ベルシャ商人、2) は東部インド、ビルマ地域、3) はマレー文化圏、4) は中国文化圏の国々で、いずれも航路の行き先別に分かれていたと思われる。そして、マラッカは4000人の外国人、84の言葉が話されていた国際交易港だとピレスは記述している（トメ・ピレス 1966：433-445）。

マラッカの交易品（図3）は、北西インドからの交易品として、綿織物、アヘン、雑貨、東の中国からは陶器、生糸、絹織物、武器、域内の東南アジア産では森林産物としての香料（胡椒・丁子・ナツメグ）、蠟、白檀、象牙、獣皮、生薬、鉱産物としての金、錫、硫黄、銅、海産物としての鼈甲、真珠貝、珊瑚、干魚であった（トメ・ピ



図3 17世紀マラッカの交易国と交易品 (Hoyt 2002)

レス 1966 : 456-472)。図3は15世紀マラッカの交易品をその入手先とともに記したものである。米や食料さえも自給できないマラッカは、ジャワ島からそれらに移入していた。それに対して、王国内で産することが可能なのは錫だけであった。

王や貴族は交易の場を提供するだけで、国営の貿易ではない。当時のマラッカは基本的には外国人商人による私貿易であった。したがって王国の収入は貿易の独占ではなく、交易に伴う物品税・輸出入税であった。ほとんど無住の地に王国が作られたマラッカでは、土地からの税（地稅）という概念は存在しなかったといえよう。

軍港はルパト、ムアル、シンガプラ、ビンタン、リングの5つである。ムアルはマレー半島の港だが、ルパトはスマトラ側、シンガプラ、ビンタンは半島側、リングはスダ陸棚上のマングローブに覆われた小島の隠れ家というべきものであり、彼らは海賊でもあった。リング島には40腹の軍船が常備されていた。外国出身の傭兵隊、奴隷などの存在も知られていた。

朝貢国のうち、パハンはマレー半島東岸に位置し、シャムとマラッカに両属していた。あとのカンバル、インドラギリ、シアクはスマトラ島東岸にあり、ミナンカバウ系の民族からなる小王国である。金、樹脂、蜂蜜などを生産して、これをマラッカに運んで、綿布などを持ち帰った。その一方で、マラッカもまたタイ南部に勢力を伸ばしていたアユタヤ王国との従属的な関係を継続した。

1511年ポルトガルのインド総督アフォンソ・デ・アルブケルケが征服し、要塞（サンチャゴ砦）とセントポール教会を建設した。ここに東南アジア世界で初めてのヨーロッパ人による港市が誕生した。しかし、後背地を持たず、食糧すら外部（ペグーやジャワ、シャムから米を輸入）に依存するマラッカでは、仲介交易の場を提供することがすべてである。

ポルトガルはマラッカ王国の港務長官の制度にならい、インド商人の管轄をコロマンデル海岸出身のヒンドゥー商人の管轄にゆだね、ルソン人、ペルシャ人、マレー人の管轄はルソン出身のイスラム商人にゆだねた。つまり、基本的にはマラッカ王国の方式を継承し、自らは貿易実務には携わずに各種の貿易に関わる税収入に依存していた。しかし、裏では私貿易を容認することとなり、ポルトガル商人自身もマラッカの窮屈さを嫌い、スマトラ、ジャワ、マレー半島の港市で、多国籍の商人の力と情報を得ながら私貿易に従事していたのである（弘末 2004 : 48）。

スマトラ北端の港市国家のアチェが攻めてきた際に作成されたものといわれる1629年のマラッカの絵画的地図をみると、元来の城塞部分の左（西）に、マラッカ川をはさんで集落が形成されており、市街全体は木柵で囲まれている。中国人の居住区が城

3 アジア海域ネットワークと港市

塞の外に建設されていったことがわかる。

マラッカのポルトガル支配は1641年にオランダ東インド会社（VOC）がジョホルのスルタンの援助でマラッカを占領するまで続いた。1824年、英蘭条約でスマトラ島のイギリス植民地と交換しイギリスに譲渡され、1826年、T・ラッフルズの力によって、ペナンやシンガポールとともに英領海峡植民地となった。

5 マカオ（澳門） — 忘れられ去られた港市 —

マカオは広東省、珠江デルタの河口に位置する東シナ海につきでたトンボロと2つの島からなる東アジアで最も古い植民地である（図4）。名称の由来は、トンボロの斜面にあった航海安全を祈願した媽祖廟に由来する。マカオは経済発展する中国沿海部や香港に至近な位置にありながら、今もポルトガル植民地時代の景観や雰囲気の色濃く残している。

しかしながら、前述したゴアやマラッカに比べると、16世紀半ばにポルトガル植民地となったマカオの地政学的位置と経済的重要性は、この二都市より当初は格段に低かった。

ところが日本へのキリスト教布教によってもたらされた情報によって、日本で良質の銀を買い付けると中国やヨーロッパに販売できることがわかってきた。その日本への中継地点として、マカオは繁栄を享受するようになる。

マカオ周辺にポルトガル人が最初に来航したのは1514年といわれる。マラッカを攻略後、港内にいた中国船船長からの情報をもとにアルブケルケは、マルコポーロ『東方見聞録』の中国の豊かな富の記述に動かされて、果敢にもこの中国本土に付随する島へ船を1艘派遣した。しかし当時の明は海禁政策をとっており、珠江デルタの河港である広州からの上陸も許されなかった。1517年にもフェルナン・ペレス・デ・アンドラードがトメ・ピレスとともに使節団として中国との接触を試みるが失敗に終わる。公式に上陸が許されたのが、1557年、明から珠江デルタのいちばん海に近い岩山である（図4）。これが現在のマカオで、レオネル・ソウザが居留権を獲得して、中国で唯一のヨーロッパ人居留地となった。

ただしマカオの居留権を獲得するまでの40年間の間にも、ポルトガルは日本との接触を図っている。イエズス会宣教師で、ポルトガル王ジョアン3世の命をうけたフランシスコ・ザビエルは東南アジア各地への布教拠点のあと、1549年に鹿児島に上陸し、3年かけて平戸、山口、京都、豊後をめぐり布教を試みた。その滞在時の情報から、海

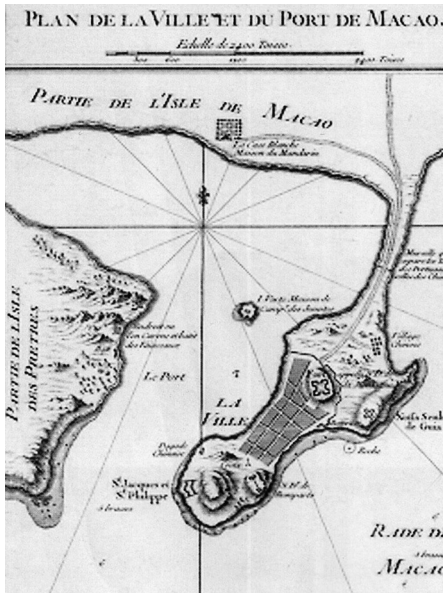


図4 マカオの古地図（1764）

禁下の明の物産を日本へ運び、日本からは当時、急速に生産を増してきた銀で決済させてこれを中国へ流すという、銀為替差益による仲介貿易を考えるようになった。

ポルトガルはマカオを拠点として、中国と日本の仲介貿易、さらには中国とゴアを介してヨーロッパへの中国の物産の仲介を目論んだのである。全盛を誇ったポルトガルも16世紀後半には国力に陰りがみえはじめるが、マカオ自体は鎖国までの長崎貿易によって繁栄していった。日本でカトリック教が全面禁止され、オランダと中国のみが外国交易の窓口となると、マカオはしだいに忘れ去られていく。

1840年、広州でアヘン戦争勃発が勃発して、1842年にはイギリスがマカオ対岸の香港島を獲得する。ここがイギリスの近代港湾として開発されていくと、マカオの仲介貿易機能はさらに低下し、その衰退は決定的になった。清の混乱に乗じ、1845年ポルトガルはマカオの自由港を宣言し、清の税関官吏を追い出した。さらに海に伸びたタイパ島とコロネア島を占領して、ここを人身売買の場とした。ちょうど、ブラジルの開発にポルトガルが本気に乗り出そうしたときであり、スペインによる中南米での農園開発などへの中国人労働者を送り出す窓口ともなった。そのほか、1847年にはマカオで賭博を合法化するなどしだいに裏経済へシフトしていった。1887年にポルトガルはマカオを直轄植民地化する。日中戦争時に大量中国大陸からの難民がマカオに避難した。

1949年に中華民国政府が成立しても、マカオはポルトガル植民地として継続したが、1966年のマカオ事件、いわゆる12・3事件が勃発すると中国の影響力が強化されていった。ポルトガル政府も本国の民主化と連動して、1975年には中華人民共和国を承認するが、逆に中国が返還を留保した。そのため、翌年、ポルトガル政府はマカオを特別領として再編成する。

ようやくマカオ返還の共同声明が調印されたのは1987年4月13日であるが、実際の返還はイギリスの香港返還に遅れること2年、1999年12月20日となった。その後、マカオは中華人民共和国の特別行政区となっている。

3 アジア海域ネットワークと港市

つまり、マカオは、17世紀前半に鎖国による日本貿易から撤退と本国の国力衰退での忘却、1842年の香港開港による中国貿易の衰退での忘却、中華人民共和国世成立と、過去3度も“世界システム”から忘れ去られ、自らも植民地放棄を望みながらも、中国政府からもお荷物扱いされ、「中国でもっとも長い植民地統治」という不名誉な称号を得てしまったのである。

華南沿海部の港湾システムネットワークの変遷からマカオの発展を次の3つの段階で考えるとき、マカオは2つ目の段階で最も輝いていたといえよう。

- 1) 唐以来の中心港湾は珠江（チュー川）の河港である広州で、広大な後背地を背景に貿易・流通を独占していた。
- 2) 東アジア最古の植民地として、マカオが珠江デルタ先端の岩山に選ばれると、広州との太いパイプで生糸などの中国物産が日本へ送られた。一方、銀の中国本土流入の中継地としてもマカオの地位が確立する。
- 3) 1842年にイギリスが香港島を領有すると、マカオと広州とのネットワークは弱体化し、広州－香港ルートが中心なる。

とりわけ3)以降における現在までの動きは、珠江デルタの工業化への投資により、「香港マネー」・「外国在住華人マネー」による広東省への膨大な投資、香港－広州ネットワークに付属するかたちでの経済発展がますます顕著になっている。香港の港湾・都市の急成長、ポルトガルのアジアでの覇権の消失により、マカオは香港を介する緩衝剤としてしか経済的意義を持たなくなる。観光客、ギャンブルは香港や経済力をつけた広州など中国本土からから日帰り客、短期滞在者が増えたためである。

マカオではスタンレー・ホー（何鴻燊）の「澳門旅遊娛樂有限公司」が賭博のみならず、社会インフラ、福祉、教育などすべてにわたり独占してきた。その象徴としてのホテル・リスボアは現在も健在ではあるが、これに飽き足らない若いマカオ人が、アメリカ合衆国のラスベガスなどのカジノ資本を誘致し、かつては人身売買の場であった上述の2つの島を干拓・埋め立てによって少しでも建物が立地する空間を増やすとともに、橋で島と島を連絡して一体感をましていった。海上には国際空港を設けるなど、現在のマカオは建設ラッシュに沸いている。

なお、マカオの中心市街はセナド広場で、ここはポルトガルらしい建築が色濃く残り、リノベーションされた繁華街となっている。セントポール寺院（天主堂教会）の壁はひとつの観光資源となっている。丘陵上のベニヤ教会などとともに世界遺産に登録されている。なお、ポルトガルの残影の最も著しいのは、マカニーズとよばれる混血化の現象であろう。混血化は人口が少ない小国ポルトガルが、現地のことに通じた

マカオ在住者を増やすためのひとつの方策でもあった。

ところで、16～17世紀のアジアにおけるポルトガル人の数は1万人を超えることはなかったといわれる。マラッカでもポルトガル人人口は500人を超えることなく、平均100～200人であった(弘末 2004: 50)。人口の少なさは、現地での定住と混血化によって補われた。船団にも他のヨーロッパ系船員やアジア系船員をも備うなど、当初から国際的な民族構成を特色とした。1614年にオランダに占領されてのちも、ポルトガルの混血者は、周辺港市の通訳や兵士、船員、商人として活躍し続けた。その意味では土着化が進行していることも特色である。これはマカオにもあてはまるし、より人口の多いゴアではこのクレオール化が確固とした一つの都市文化の担い手となっている。

6 アユタヤ — チャオプラヤデルタの港市国家 —

港市アユタヤはタイ族によって400年以上(1351-1767)にわたるアユタヤ王朝の首都として栄えた。ロップリ、スパンブリなどチャオプラヤデルタの古デルタ(氾濫原)の周囲に位置した都市国家群を束ねて、ウートン(U-thong)の藩侯であったラーマティボディ1世によって、チャオプラヤ川、ロップリ川、パサク川の合流点の要衝に町が建設された。つまり、タイの王権発祥の地といわれるスコタイ王国とは直接のつながりはないのである。市街地は河川で周囲を圍繞された長円形の川中島に位置し、後に周囲に城壁が建設されている。

アユタヤの都市プランにおいて、何回かの王宮の移転があったものの、いずれも一等地を占めている。旧王宮はワット・プラシー・サンペットの位置にあった。ド・ラ・ベールのアユタヤ市街図によると、城壁外の南部に川を隔ててポルトガル、オランダ、コーチシナ(ベトナム)、モン、中国、日本、マカッサル人などの居留地が設けられた。中国には朝貢貿易という形をとった国家間交易が頻繁に行われたが、中国人の居留地だけは城壁内にも設けられ、その重要性が推察できる。17世紀にオランダ東インド会社の商館がここに設けられ、その商館員として赴任したファン・フリート(1988)の『シャム王国記』のアユタヤの記述は最も初期の詳細なものである。

都市の周囲は厚い石の城壁で囲まれていたが、1634年に大部分が改築され、下の部分は石の土台で強化されている。城壁の外側の対岸にも、多くの町、村、農園、農民の住居、寺、修道院および尖塔が密集して建てられ、多くの人々がそこに住んでいた。旧市街は数本の直線道路が縦横に走り、多くの便利な水路が作ら

3 アジア海域ネットワークと港市

れている。洪水になると、水が溢れ、多くの場合、街路の上をすべての家屋のところまでプラウ（舟）を漕いで行くことができる。家屋は粗末であるが、旧市街には約400の立派な寺院と修道院が点在し、いずれも精巧で豪華な建築で、金箔や偶像で飾り立てられていた。国王の歳入の多くは米であるが、蘇木、錫、鉛、硫黄などの商品取引にも国王が関与していた。ただ陛下の商館員からだけ外国人に売りわたされる。このほか、関税からの利益、臣下、重だつた人々、および各州の総督からの贈り物がアユタヤでは顕著であった。

これらの記述から、土地税はほとんど意味をなさず、貿易の取引にかかわる税収入が国家財政の大きな割合を占めていたと推定される。17世紀の全盛期アユタヤ王朝は、南はマレー半島、東はラオス・東北タイ一帯、北はチェンマイ王国を服従させ、南はタウングー朝の一部をも版図に入れた東南アジア有数の強大さを誇った。しかし、その実は、領域国家とはいいがたく、その外縁の領域はきわめてあいまいであり、かつ可変性に富んだものであった。

インド洋を経由する西の国々との交易は、テナセリム、メルギという現在はミャンマーのアラカン地方に属する海港から陸路で地峡部を越えて、王都アユタヤへもたらされた。つまりアユタヤ以外にインド洋（アンダマン海）側にも外港をもっていたと推定される。とりわけコロマンデル海岸とスラトからの織物が重要であったことをファン・フリートは記述している。ほかに国外からもたらされる物産として、丁子、ニクズク、胡椒などの香辛料、白檀、日本からの銅・鉄・細工物、宝石などであった。国産の商品としては、象牙、安息香、蜜蝋、鹿皮、金、ゴンマラッカ、蘇木（染料にするスオウ）、錫、鉛、鮫皮、米、黒砂糖などである。大別すると、山の産物と鉱産物、それに米を中心とした農産物であった（フリート 1988：196）。米はマラッカ、ジャンビ、パタニ、マカッサルなどのマレー海洋世界の港市国や中国が市場となっていた。

文字通り、アユタヤは中国・琉球・イスラム商人・ヨーロッパの商人が蝟集する国際交易港である。しかも上流に広大な背域をもつ、河川交通の要衝にも位置していた。とりわけ、東北タイ、ラオス、北タイ地域などとのつながりが強い。

アユタヤの人口はかなり過大な数値と思われるが、17世紀の記録では20万人前後とされる。この人口を支えたのは、中央平原、とりわけ氾濫原での深水稲を中心とした米であった。15世紀のアユタヤでは、リードの推定によると、30艘のジャンク船で、一平均ジャンク船400～500トン積みとして1万トンの輸出量があったという（Higham 1989：25-30）。

アユタヤ王朝の王は商人であるという記述はすでにファン・フリート（フリート 1988）によってもされており、国家自体が商人国家・交易国家といえる性格を持っていたことは疑いない。しかし、その広大な背域については、すべてを領域国家として押さえていたという集権国家的性格については疑義が提出されている。その根拠として、アンコール、チェンマイ、マラッカ、メルギヤテナセリムにしても、スコータイの併合を除いて独立を維持しており、しかも、集権的といわれる法も実際の運用は王の気まぐれや地方権力との妥協の上に骨抜きで実践されたことが判明している（石井 1994：137-141）。このような疑問からタイ史家スネートは「マンダラ型国家」・「分節国家」の概念でアユタヤ王朝をとらえることを提唱する（Snait 1985：89-100）。

マンダラ型国家とは、その体制の持続がもっぱら個人の資質とその支配者に忠誠を誓う一定の世代に属する家臣団の存在に依存する個人ネットワークをもとにした国家類型である。分節国家では、光源から発する光が距離に逆比例して弱まっていくように、権力の及ぶ範囲は中心（王宮のある首都）から遠ざかるについて弱まり、最遠隔地では支配は象徴的なものにとどまる。一方、その周縁部では、複数の地方権力が中心と相似的な大小の支配組織をもっていて、別個の中心を発生させた場合には忠誠の対象を変更するか可能性がたねに存在するような国家のことである（石井 1994：137-141）。ピサヌロークの鎮守府設置（1438年）は、アユタヤが唯一チョプラヤ川流域で併合したスコータイを押さえ、チェンマイの南下に備える意味があった。

7 ホイアン —ベトナム中部の港市—

ホイアン（Hoi An, 漢名は「会安」）は中部ベトナムのハイバン峠（426 m）を越えた天然の良港ダナンから、砂丘列に沿って 30 km ほど南下したところに位置する。幹線道路からはずれた人口 6 万人ほどの小さな町である。ホイアンの市街地は、中部最大の河川であるトゥーボン川（流路延長約 200 km）の河口から約 3 km 遡ったデルタ左岸縁にある。トゥーボン川のデルタは多島状三角州で、沿岸流が強いために砂嘴が発達し（大矢・久保 1998）、川幅 1 km はある河口の一部を閉塞している。ふだんの河口は波静かな潟湖的な環境にあったと推定される。ホイアンでは大潮のときの川水は塩気を含み、小潮の際には真水となるという記載があり、潮入川の性格をもっていた。周期的に水位・流速が変化する感潮河川は意外と満潮時には水深が意外と深く、入港時期を選べば外洋船の停泊にも都合がよい。ただし、上流からの膨大な土砂と分流水路の移動で、デルタ湾口の港は盛衰を余儀なくされる宿命にある。

3 アジア海域ネットワークと港市

このホイアンに入る南シナ海上の目印が、沖合 10 数kmのところに「チャムの島」と呼ばれるクウラウチャムの島々である。この付近で潮流が変わり、夏には日本船はこの潮流に乗って北上して長崎に達した。冬にホイアンへ行くときは北東貿易風によって南下しこの島をめざしたという（小倉 1997）。そこに隣接してホイアンというベトナム民族（キン族）が主役となる港市が、東南アジアの大航海時代といえる 16 世紀から 17 世紀に成立する。

このホイアンの場所の^{トボス}意味がダナンとの新たな結合関係によって変化する。ここに私はホイアン主導による国際交易ネットワークの入り口を改変することで、ベトナム民族が擬似「港市国家」になろうという意志のあらわれを読み取りたい。

ベトナム中興の祖といわれるレ（黎）王朝の 4 代目、レ・タイン・トン（黎聖宗：1442～1497）は紅河デルタに限定されていた中世農業国家の外延的拡大をはかる。この時期、ベトナムは公田制度や地方行政度の整備、人口調査、科挙制度の導入など領域国家として体をなしつつあった。その拡張策はベトナム中部（安南）に版図をもつ衰退途上のチャンパを討つことでもあった。その一方で、朝貢によって明への恭順スタンスをとり、冊封を求めたかな外交策を継続した。黎聖宗の死後、ベトナム自体は再び政治的混乱が続き、1527 年に莫氏政権となったが、全国を掌握する権力を持ち得ず、ほぼ 1 世紀の間、北部ベトナムのマック（鄭）氏と、中部ベトナムのゲン（阮）氏が対立した。この阮氏の根拠地がフエ（順化）である。

フエもホイアンとよく似た地形に立地する。フォン川（フォンザン川＝香江）の河口から 16 km ほど内陸に入った川岸に位置するが、河口は砂州の発達で狭く、水深も浅いため、積載量の多い大型船の航行には適さない。しかもこの河口には哨台的な施設や砂州上の集落は形成されたが、国際的な港市が成立した徴候は歴史上ない。

外港として位置づけられるのは、フエ都城の北東隅から北に 1.5 km 下ったタインハー（Thanh Ha）である。ここに明郷といわれる福建省の漳州方面からの華人商人の集住地が形成された。ここが阮朝期の都城建設に付随した周濠造成によってフォン川に水流の変化がおり、中州が形成されて港湾機能をはたさなくなり、華人たちはその南に位置するバオヴィン（Bao Vinh）や現在の華人集住地、華人会館が位置する城壁外の東南部のチーラン（Chi Lang）通りに移っていった。その時期は明滅亡後の 17 世紀半ばとされる（野間ほか 2009）。当時は行政的にはこの明香社（Minh Huong）はホイアンに属しており、西山朝期に分離したといういわれがある。つまり、華人の中心はホイアンであり、そこから一部の人びとが、フエをめざして拠点を移していったと考えてよい。

つまり、代々の王族はフエにいて政治を司りながら、商業・貿易はハンバン峠を越えた150 kmも南のホイアン（フェイフォ）をひとつのネットワークの核としてきた。その仲介者が福建などから渡ってくる華人であった。

この間の事情は、第三者でかつ日本を貿易のライバルとしていたオランダ東インド会社の報告が客観的に記述している（岩生 1958；岩生 1966）。それによると、朱印船がツーラン湾に投錨し、乗組員数人を交易地ホイアンに派遣し、同本人の頭領と土地の官憲とに來港を報告すると、両人は直ちに急使を以て国王にこれを転奏し、提挙司や王の直臣が來船して、積荷の品目、数量を検閲する。そのなかから国王や大官のために、銅、銅銭等の商品を独占的に買い上げている。その後にはじめて積荷揚陸許可が出ると、商人等は商品を漸次フェフォに搬送して、同地在住の友人等と連絡して、これを売り捌いた。図5の模式図の「17～18世紀系列」がこの新たな動きを示唆している。

明の張燮の『東西洋考』にも貢物を王に差し出してのちに貿易許可の木牌を得て、店舗での貿易ができることが記載されている。国王の買い物は銅や亜鉛、武器であり、朱印船商人への贈られる下賜品は沈香と絹であった（ドー・バン 1993）。

これらの記述の含意は2つある。まず1点は、ホイアンが国際交易湾都市であるのに対し、ツーランは一時的な停泊のための港町であり、町の規模や機能に大きな違いがあったと推定される。ツーランは現在のダナン（市街地人口約40万）の地で、ベトナム戦争時には米軍の上陸地、基地とな

った重要港湾都市である。しかしその歴史はホイアンよりも新しい。花崗岩の陸繋島（トンボロ）に抱かれた奥深い入江の奥にあり、水深も十分で防衛や大型船の停泊に適した天然の良港である。

2点目は、日本人が中国人とならんで一時期はベトナム（交趾）との貿易の中心となったが、駐在員のような形で長期滞在して現地の状況を掌握できる日本人がいたことである。さらに、これらの日本人は、朱印船出帆後の閑散期には、彼ら自ら、あるいは使用人を国内各地に派遣巡回させて、農家に養蚕を奨励し、生糸生産の独占契約

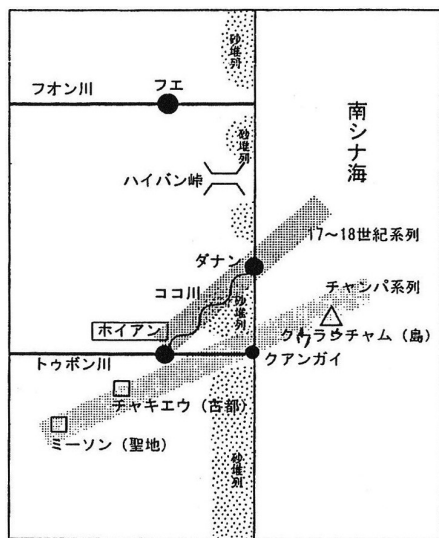


図5 ベトナム中部における港市の系列モデル

3 アジア海域ネットワークと港市

により出荷量を確保しようとした（岩生 1966）。

リード（2002）は 15 世紀後半から 17 世紀後半の約 200 年を「世界システムのなかの一体化した東南アジア」とする。ただ、マラッカ王国がインド、アラブ世界と中国世界の出会い交易の場を首都内に提供して繁栄したのとは様相を異にし、ベトナムの場合、ホイアンは港市の性格が強いものの、統治・政治の中心とは地理的・空間的に隔離されていた。チャンパの海洋的・開放的な国家像に、ベトナム民族の定着農民的国家が接ぎ木された様相が如実にこのフエ、ダナン、ホイアンのトポスに反映されている。

しかも、当時のベトナムは明の海禁政策が貿易の構造にも色濃く出ている。ホイアンは日本・中国の出会い貿易でまず栄え、日本が脱落した後は、オランダ、イギリス、フランスなどと中国の出会い貿易の場としてクアンナム朝の外港として位置づけられる。

もともと、マラッカ王国と違い、ベトナムの港市は広くはないが後背地を有する（野間 1999）。ただ、ベトナム中部ではチョンソン山脈が海岸に迫るため、平野の後背地は狭い。この短所は、農産物輸出には向かないが、山地の天然物産が比較的容易に港へ積み出せる利点となる。ベトナムが扱った商品は、絹、陶器、象牙、肉桂、沈香、砂糖、金、海燕の巣、白壇、胡椒、ビンロウ椰の実、木材、^{べっこう}鼈甲、魚などである。

このうち、陶磁器は北部のハイズオン省チャウダウ、中部のミースエン窯跡（トゥティアン・フエ省）産が中心であった。とりわけ、ミースエン窯は陶磁器が菊池誠一らを中心とする昭和女子大学のホイアン古都市発掘調査でも多数出土している（菊池 2002）。当時ベトナムは北部（ダンゴワイ）と中部（ダンチョン）に分裂しており、両地域の交流は少なかったと思われるので、ミースエンの重要性は高く、施釉磁器・陶器、土器などを生産する専門的窯業村すら形成されていた（チャン・アイン・ズン 2002）。長崎、堺、大坂などでも、この系統に近い高級容器が輸入されていたことは出土品からも判明している。

その一方で、多くの肥前陶器（有田産）が、ホイアンで日本町成立したとされる 17 世紀前半以降の土層で出土している（菊池 2002）。1656 年の清朝の海禁令により中国本土から東南アジア・ヨーロッパへの磁器輸出が全面禁止となる。その代替品として肥前陶器が唐船経由でホイアンにもたらされる。バタビアで出土するヨーロッパ向けの高級品とは明らかに異なる安価な普及品である。しかし、1684 年の展界令で再び中国磁器の輸出が始まると、東南アジアにおける日本の普及品陶磁器輸出は衰退する。

ホイアンは西洋人によって 17 世紀にはフェーフォ（Faifo, Faihoo）、フォアイフォ



図6 ホイアンの遠来橋（日本橋）

路には橋がかかっており、遠来橋、通称日本橋といわれる（図6）。また、ホイアンには87の寺院や亭（ディン）、82の矩形の街区、24の井戸や石積みの橋が残存する。

その様子をフエ大学のドーヴァンの報告などから重要な部分を列挙してみる。この日本町もとの名前をホアフォー（花舗）といい、ここにきた日本人は20マウ（畝）の土地を購入して店舗を建て、商業と耕作を行っていった。街区の長さは320mほどで、茶屋七郎によって「松本寺」が建立され、10体の仏像が安置されていた。日本人町は川を挟んで東側に位置し、対岸には中国人町があった。日本橋と呼ばれる橋を造り、現地のベトナム人女性を娶った。貿易の季節は日本からは北東季節風が吹く3～5月であり、帰還は7～8月である。日本まで4～6週間はかかったため、いちばん早くに出帆した。まだこの時期には北東季節風が吹いているが、日本、中国、ポルトガル船は台風シーズンを避けて船出した。この乾季にホイアンでは野外の大市で中国との交易をしたという。

これらの記述は、直接交易を禁じられていた日本と中国との間接的な出会い交易がホイアンで行われていたことを明瞭に物語る。広南グエン（阮）氏はその税（出国税や入国税）を主たる収入としていた。同時期にマラッカが中国とインド、アラビア船が行っていた交易形態とほぼ等しい。

ただ、ベトナムの地理的位置から、インド、西方の文物はきわめて少なかったようである。ボルリはこう述べている。「コーチシナとの交易は、主として中国人と日本人が約4ヶ月続く^{フェア}大市によって行なわれた。日本人はいつも4、5万の銀貨を運んできた。中国人は帆船及び彼らがソムと呼ぶ多くの船で非常にきめのこまかな生糸とその他の商品を大量に運んできた。この互市によって国王は大きな税収を得、王国も大きな利益をあげた。」

ー（Hoai pho）と呼ばれていた。ここで国際交易を最初に開始した記録が残るのはポルトガルである。1535年にアントニオ・デ・ファリラ（Antonio De Faria）はダナンに停泊して、ホイアンを訪れている。それ以降、日本人と中国人が町の主体となっていった。とりわけ、日本町の成立は1600年前後と推定される。日本町を隔てる水路

3 アジア海域ネットワークと港市

当時、世界一の銀の産出国といわれていた日本からの主要輸出物が銀貨である。これは石見国の大森銀山などで産出したもので、これで中国産の高級生糸を購入した。この銀は最終的にはるかヨーロッパ諸国にまで運ばれた。支配者グエン氏の特権は国家が外国貿易の権限を掌握することである。金、銀はその最も重要な輸入品で、輸出品が生糸や枕香であった。ただし日本側はひとまず高価な美術品などを王に献上し、受け取った側は下賜物を贈った。その下賜物は実際のところ、現地産品の商品見本の性格が強かったと推定されるが、このやり方は、中国をまねた「小中華思想」の再現でもあった。

とりわけチャンフー通りの両側には古い1～2階の瓦屋根木造町屋が短冊状に密集する。チョンズオン＝垂木構造の中国様式と、バンケー＝継垂木のベトナム様式などが混在する（チュー・クアン・チュー 1993）。そこに潮州会館（1725年創建）、福建会館（1697年創建）、廣肇（広東）会館、瓊府（海南）会館などの地方別会館や、その連合の中華会館（1714年創建）、関帝廟（1653年創建、1783年修復）などが建ち並ぶ。なお、これらの創建年・修復年は、日本の棟板にあたるような個々の家屋の碑文を根拠としたものである。

ここで注意しなければならないのは、現在の町なみの成立は早くても18世紀後半以降と推定され、日本町成立時の17世紀初頭の町なみではない点である。世界遺産登録され、「海のシルクロード」という言説がひとり歩きした感がしないでもない。タイソン（西山党）の乱でホイアンが破壊されたことも、意外と古い建築が少ないことに寄与していると思われる。

日本町は従来チャンフー通りと考えられてきたが、昭和女子大学の発掘では17世紀末～18世紀以降の遺構しか遡れないことが判明した。ただし、西端のディイン・カムフォーの庭のトレンチでは、16世紀末から17世紀前半の中国陶磁器、17世紀後半の肥前陶磁器が大量に出土し、中国時代の輸出減少と肥前磁器の代替が確認された。当初は日本町の方が唐人町よりも優勢であったとみなすと、東の区画の可能性も十分あり得る。日本町の繁栄は40年ともたなかった。1635年、徳川家光が鎖国令を出したため、在越日本人の帰国の道は閉ざされることになる。

8 フォーヒエン —ベトナム北部の港市—

フォーヒエンは、ハノイから現在のベトナム北部の要港ハイフォンへ向かう国道5号から39A道路を途中で南下し車で約90分、ホン（紅河）川左岸、ハノイの下流約

60 km、ホン川デルタの自然堤防（高さ3～4 m）上に位置するハノイの外港にあたる河港であった。現在はフンエン省（Hun Yen）の首邑の一角を形成する小さな地域中心地となっている。地形からみると、フォーヒエンは屈曲するホン川滑走斜面から旧堤防によって画された堤内地と堤外地にまたがって立地する。

19世紀末に形骸化したフエで編纂された最後の漢文ベトナム地誌『同慶興地志』の分析から省・県級の都市の状況をまず提示してみたい。史料では「城砌土磚、周圍通長參百玖拾壹丈參尺捌寸、高壹丈厚壹丈貳尺。城身捌角、門肆、濠廣玖丈、深參尺柒柒捌寸、上下、外築長街參面長捌百丈零」となっており、当時の1尺を3.3 mとして周囲1291 mと小規模である。ホン川左岸の自然堤防上に立地し、省城は現地地形図で環濠と城壁の一部を残すにすぎない。ここも内城のみで都市全体の囲郭をもたない。フランスの代表的築城様式である稜堡を有するヴォーバン様式をまねたものと想定されるが、堀幅などから推測して、大砲による攻撃に耐えうるような堅固なものではなく、その優美なかたちだけを移入したと思われる。

13世紀以降、元朝支配を逃れて渡海した福建系の中国人がこの地に徐々に住みつき都市的集落を形成していった。ここはホン川デルタの河川交通の要所という利点があった。

17世紀にはフォーヒエンは2000戸の人口があったといわれ、デルタや周辺の地域（ゲアン省、クアンビン省、タインホア省など）からも商人、官吏、軍人、貴族が集まり、さらに日本からも朱印船が渡来した。1637年にはオランダ商人が渡来し、さらに1670年から10年間はイギリスが交易の中核を担ったが、その後は急速に衰え、中国人が中心となった（The Association of Vietnamese Historians, People's Admission of Hai Hung Province 1994）。

その後は国際情勢の変化と海上・陸上交通との結節の不便さ、土砂堆積による河港の宿命によって交易は急速に衰え、中国人の定住者が主体となった。堤防の内側に外国人専住地区が設けられていた。現在ではホン川自体が2 km近くも南に移動し、旧堤外地の部分はリュウガンの果樹園となっており、河港の面影は全くない。2000年頃撮影の空中写真をみると、中央部にある旧堤防に接した半月湖はホン川旧河道の埋め残しの河跡湖である。この湖畔に省の博物館が位置し、フォーヒエンの概観を得るには格好である。現在では、旧堤防の外側の滑走斜面にも対岸からの移住者によって、新たな大集落が形成されている。

フォーヒエン港市の面影を残す建物は、現在では中国系（福建省からの移住者が大部分）の住民と仏教寺院が港市に面したヒエン（Hien）通りに散在するにすぎない。

3 アジア海域ネットワークと港市

建築分野からの歴史的建造物調査では、フォーヒエンには24の寺院、17の仏塔、10のディン（亭）、2のゾンホを祀る家、1つの孔子廟、1つの町衆会所、1つのキリスト協会、1つの修道院、1つの墓地、1つの市場があり、その多くの建築は17～18世紀に遡る（Tang Ba Haonh 1994）。

ベトナム中北部の歴史的都市や都市的集落は中国の影響が顕著にもかかわらず、中国人による商業機能の掌握は歴史的にみると一時的・部分的で、その代替をベトナム人自身が担っていった点に特色がある。ハノイの対岸の堤外地にある陶器づくりの村バチャンはすでに中国への朝貢物のお碗を作る村として、15世紀の記録にすでに出ている。徹底した村内婚で技術の外部流出を防ぎ、陶器専門村を永年維持してきた。その繁栄は李朝（1428～1527）、莫朝（1527～1592）の時代である。莫朝下での商業抑制政策の廃止政策がベトナムに商業の活発化をもたらし、大衆品も製作されるなど、王室の重要な輸出品となった。

しかし1684年に清が渡航禁止条例を撤廃したのをうけて、良質の中国産陶器が海外に大量に流出し始めると、ベトナム陶磁器では品質のうえでは太刀打ちできずに急速に衰退する。それに追い打ちをかけたのが日本の鎖国政策である。それまで日本はベトナムから安価な絹・砂糖・陶磁器などを輸入していたが、その需要が閉ざされたのである。グエン朝自身も、王都ハノイへは直接外国商人を入れないなど貿易の抑制政策をとったことも、バチャンのようなハノイ郊外の外国向け手工業村落の衰退を招いた。このような輸出物の減少がフォーヒエンといったハノイと結びついた港市の衰退にもつながる。ただし、現在ではハノイの都市ツーリズムのルートとして、バチャンは再び脚光を浴びており、多くの観光客が陶磁器を買い求めている。

トンキン湾が南シナ海の主要海上ルートからははずれた奥まった位置にあり、国際交易には元来不向きであった。内向的な農業重視の歴代王朝の政策もあり、ベトナム北部では港市の発達は未成熟に終わった。タンロン（ハノイ）にも中国人街区（Phuong）は若干見られるが、メコンデルタのサイゴンにおけるチョロンのような大規模なチャイナタウンを形成することは現在までついでなかった。

9 おわりに

これまで、南アジア・東南アジアの港市そのネットワークを比較歴史地誌風に記述・考察してきた。その多くの記述は筆者のこれまで書き散らかしてきた報告や、先学の貴重な研究を参考にして、つぎはぎしながらひとつにまとめたにすぎない。それを大

きな東西の「ユーラシア海」ネットワークというくくりでキーワードを配してまとめてみると、以下のように要約される。

1. 東ユーラシア海港市ネットワーク

日本海、東シナ海、南シナ海、渤海、黄海
複雑な海岸線と島嶼群（前哨基地としての湾内島嶼）
華人ネットワーク、朝貢・冊封シテム
半閉鎖性、稀少資源の存在（香料、陶磁器、生糸）

2. 西ユーラシア海港市ネットワーク

アラビア海、ベンガル湾、紅海、アデン海、オマーン海、ペルシャ湾
少ない島、モンスーンの活用
イスラームネットワーク上にポルトガル、オランダの拠点形成、イギリスの植民地化、インド商人、アラビア商人、移住社会の形成
開放性、自然資源の多様性

東ユーラシア海ネットワークは中国の力、華人の広範なネットワークが大きな原動力となる。華南地方の狭い耕地、複雑な海岸線、過重な人口圧は、東は琉球・朝鮮・日本と、西はマレー世界やインドシナ半島の河川中・下流域に発達した諸王国とつながった。後背地をもたないマラッカのような港市、チャンパの衣鉢を継いだホイアンやフエ、フォーヒエンのように、必ずしも歴史上交易に熱心ではなかったベトナムの港市、後背地の広大なアユタヤなどを本章ではとりあげた。

西ユーラシア海ネットワークは、海岸線が単調で、生態域が乾燥地域から半乾燥地域、湿潤熱帯まで多様である。インドという大世界がどうアラビア海ネットワークとモンスーンを介して繋がるかにひとつの要諦がある。ここでは、ポルトガルの海上覇権、東南アジア、東アジアとの関わりしか触れることができなかったが、一時的な港市よりも恒久的な移住社会がより目立つことだけを指摘しておきたい。

この両方のネットワークの交点に位置するのがマラッカである。今後、この比較地域学的考察で未調査なのが、前者のネットワークでの中国の港市群、後者のネットワークではアラビア海沿岸の港市である。今後の筆者のフィールド調査の課題としたい。

主要参考・引用文献

- アンソニー・リード、平野秀秋・田中優子訳（2002）『大航海時代の東南アジアⅡ：拡張と危機』、法政大学出版会（原著は1993）。
岩生成一（1966）『南洋日本人町の研究』岩波書店。

3 アジア海域ネットワークと港市

- 石井米雄（1992）「港市国家」としてのアユタヤ—中世東南アジア交易国家論。石井米雄・辛島昇・和田久徳編著『東南アジア世界の歴史的位相』，東京大学出版会，所収，75-76頁。
- 石井米雄・桜井由躬雄（1998）『東南アジア世界の形成（ビジュアル版世界の歴史12）』，講談社，6-8頁。
- 菊池誠一（2002）『ベトナム考古学』。
- 坪内良博（1990）「〈圏〉概念社会単位論」，矢野暢編，1990『東南アジア学的手法（講座東南アジア学1）』弘文堂，130-146頁。
- 小倉貞男（1989）『朱印船時代の日本人—消えた東南アジア日本町の謎』中公新書。
- トメ・ピレス，生田滋ほか訳注（1966）『東方諸国記』，岩波書店。
- 野間晴雄（1998）「東南アジアの囲郭都市」，『ユーラシアにおける都市囲郭の成立と系譜に関する比較地誌学的研究』平成6～9年文部省科学研究費補助金研究成果報告書 基盤研究(A)(2)，奈良女子大学文学部，18-23頁。
- 野間晴雄（1999）「王権とその背域—東南アジア港市論と水利都市論の拡がりをめぐって—」，歴史地理学41-1（192号），40-59頁。
- 野間晴雄（2007）「ゴア，マラッカ，マカオのトポス—アジアにおけるポルトガル文化遺産—」，関西大学文学論集，第57巻2号，25-151頁。
- 野間晴雄・西村昌也・篠原啓方・岡本弘道・木村自・氷野善寛・熊野健・Nguyen Van Dang, Nguyen Manh Ha（2009）「ヴェトナムの旧フエ外港集落の天后宮と関聖殿の基礎調査報告」，関西大学グローバルCOE紀要2。
- 弘末雅士（2004）『東南アジアの港市世界—地域社会の形成と世界秩序—』，岩波書店。
- 布野修司（2005）『近代世界システムと植民都市』，京都大学出版会。
- 南出眞助（2008）「マラッカ王国の地誌的検討」，千田稔編『アジア時代の地理学—伝統と革新—』，古今書院，33-55頁。
- 鶴見良行（1981）『マラッカ物語』，時事評論社。
- フーンズ，フリート，コイエット著，生田滋訳注（1988）『オランダ東インド会社と東南アジア』，岩波書店。
- リンスホーテン著・岩成成一・渋沢元則・中村孝志訳注（1968）『東方案内記』，岩波書店（大航海時代叢書Ⅷ），原文は1596年刊。
- Hingham, C. (1989): *The Archaeology of Mainland Southeast Asia*, Cambridge.
- Hoyt, Sarina Hayes (2002). *Old Malacca*, Oxford University Press.
- Snait, C. (1985) “‘Mandala’, ‘Segmentary State’ and Politics of Centralization in Medieval Ayudhya”, *The Journal of the Siam Society*, Vol.78 Part1, pp.89-100.