

16世紀香料貿易における 海洋ルートと隊商ルート

永 沼 博 道

- I はじめに
- II ポルトガルのインド洋進出と回教国家の対応
- III レヴァント経由香料貿易の復活
- IV 隊商ルートと海洋ルート
- V おわりに

1 はじめに

ポルトガルによる希望岬航路の開拓とそれに伴う欧亜貿易の再編成は、経済史研究上の古いテーマである。しかしながら16世紀初頭のインド洋における軍事的成功の後、ポルトガル王室が遂行した香料貿易の独占は真実独占たりえたのか。レヴァント地方の旧来の貿易路に対する大洋貿易路の影響にいかばかりのものであったのか。ポルトガルのインド洋進出に対するアジア、北アフリカの諸国家の対応はどのようなものであったのか。希望岬ルートとレヴァント・ルートとの間に競争関係は存在したのか。これらの疑問は現在なお十分には答えられているとは言えないであろう。

F. C. Lane 以後の諸研究は、レヴァント・ルートの香料貿易がポルトガルのインド洋進出によっては決定的な打撃を受けず、その最初の衝撃が去

った後には再びレヴァント地方の諸港でイタリア商人なかでもヴェネチア商人、ドロブニク（ラグーザ）商人達が活発に交易していたことを示している⁽¹⁾。また van Leur の刺激的な著書は、ポルトガルの東インドでの活動は既にアジアの商人達によって組み立てられている通商活動に寄生するにすぎなかったことを描き出し、インド洋におけるポルトガルの香料貿易独占に疑問をなげかけた⁽²⁾。ともあれ東南アジアにおけるポルトガルの活動の限界についてはいくつかの研究がなされているのでこの論文の主題とするものではない⁽³⁾。

ここではインド洋と地中海を結ぶ貿易路と希望岬を經由する大洋航路の競争関係を当時の西アジアにおける政治情勢を背景において吟味してみたい。

II ポルトガルのインド洋進出と回教諸国家の対応

ポルトガルの進出以前から、インド洋はアジアの商人達により活発な通商活動が為されていた。アラブ人商人達は三角帆の船によって、インドからアフリカ東岸まで大洋を越えて航海していた⁽⁴⁾。ヴァスコ・ダ・ガマがカリカットへ向けてのインド洋横断にあたって水先案内人として備ったのはアラブ人であったが、ガマの航海記には、アフリカ東岸に来港していたアラブの航

(1) F. C. Lane, "The Mediterranean Spice Trade : Further Evidence of the Revival in the Sixteenth Century", *American Historical Review*, Vol. 44, 1940. pp. 581—590. F. Brandel, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2. éd, Paris, 1966.

(2) J. C. van Leur, *Indonesian Trade and Society*, The Hague, 1955.

(3) 多数の研究の中からとりあえず次のものを挙げておく。

M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European influence : in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, The Hague, 1962. C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415—1825*, London, 1969.

(4) アフリカ東海岸におけるイスラム商人の活動の有様はヴァスコ・ダ・ガマの航海記に描かれている通りである。『ヴァスコ・ダ・ガマのインド航海記』, 大航海時代叢書, 野々山ミナコ訳注, 第I巻, 岩波書店, 1965年, 339頁～430頁。

海者達が自分達と同様のコンパスや四分儀を用い、すぐれた航海図を携えていることに対する驚きが示されている。⁽⁵⁾

他方インドから東の海域においては、インド西岸のグジャラート Gujarate の商人達が活動していた。グジュラート商人はマラッカの繁栄をもたらした重要な取引相手でもあった。⁽⁶⁾ポルトガルが始めてマラッカに商館を置いたのは1509年のことであるが、それまでにマラッカはその最盛期をむかえていた。1512年から1515年にかけてマラッカの商館で書記兼会計人および香料の管理人としての職についていたトメ・ピレス Tomé Pires の記述は16世紀初頭におけるマラッカの盛況を余すところなく描きだしている。マラッカには近隣諸国やインドからの商人達だけでなく遠くカイロ、メッカ、アデンのイスラム商人、トルコ人やアルメニア人、北からは中国商人が来港している。⁽⁷⁾ピレスは「人々はマラカ(マラッカ)が偉大で、利益が大きいので、その価値を〔正確に〕見積ることができないのである。マラカは商品のために作られた都市で、〔その点については〕世界中のどの都市よりもすぐれている。・・・マラカの支配者となるものはヴェネザ(ヴェネチア)の喉に手をかけることになるのである。」とまで記している。⁽⁸⁾ポルトガルが目標としたのは、この東西貿易の拠点をおさえてヴェネチアの繁栄の源を断ち、かわってその富をポルトガルへ流入せしめることであったといえよう。

ポルトガルの本格的な東洋進出は、アルメイダ Francisco Almeida がインド副王に任ぜられ22隻の船隊と共にインドに派遣された時に始まる。この時同時に香料貿易を王室独占とし、カサ・ダ・インディア Casa da India⁽¹⁰⁾に

(5) 同上、336頁。

(6) ポルトガル進出前後のインド洋海域での貿易活動については、van Leur. op. cit., pp. 1~144. 永沼昭「東南アジアの殖地化」, 岩波講座世界歴史, 第16巻339~374頁, 長島弘, 「16世紀インド海上貿易の研究」, 東洋史研究, 第35巻2号, 1976年。

(7) トメ・ピレス「東方諸国記」生田滋, 池上嶺夫, 加藤栄一, 長岡新治郎訳注, 大航海時代叢書, 第5巻, 岩波書店, 1966年。

(8) 同上, 455頁

(9) 副王 Vice-rey は正式の官職名ではなく、総督 Governador のうち有力な者の称号である。なお総督の任期は3年であった。リンスホーテン, 「東方案内記」, 岩生成一, 沢沢元則, 中村孝志訳注, 大航海時代叢書, 第8巻, 岩波書店, 1968年, 321頁(注)。

よって統制する体制をととのえた。その後数年間にわたるポルトガル船隊の活発な動きは実にめざましいものであった。⁽¹¹⁾1510年には数世紀に渡りポルトガルの東洋での拠点となるゴアを占領し、1511年にはマラッカをおさえた。それに先だち1507年にはペルシヤ湾口の要塞オルムズ王国を支配下においた。⁽¹²⁾さらに進んで紅海を支配しようとする試みは不成功に終わったものの、ポルトガルはアフリカ沿岸からマラッカ海峡に至る広大な海岸地帯をその軍事的勢力下に置くことに成功した。ポルトガルは自らの支配下に入ったインド洋周辺地域を総称してエスタード・ダ・インディア *Estade da India* と呼んだ。

16世紀初頭におけるポルトガルの急速な進出はしかしポルトガルの圧倒的な力を示すものではない。既にふれたようにアジアは航海の能力ではポルトガル人に劣るものではなかった。当時のインド沿岸部はヒンズー教徒と回教徒の小国に分裂しており、一致してポルトガルに対抗することが出来なかったばかりか、ポルトガルはヒンズー教徒を援助して回教徒の勢力を放逐しようとした。西アジアの大国オスマン・トルコに対抗するペルシヤの存在もポルトガルに好条件をもたらしたとみられうる。

ポルトガルの進出の影響も最も強く受けるマムルーク朝エジプトの反応は鈍かった。⁽¹³⁾ようやくスルタン・カーンサウフ・アルガウリー *Qānṣūh*

(10) カサ・ダ・インディア（インド庁）は商務官のもとにインド、ギネア、奴隷貿易の三部門を統轄した。同上、630頁（注）

(11) 1501/02～1510/11の10年間に実に150隻のポルトガル船がアジアに向けて出港している。しかし以後このような高水準に達することはなかった。N. Steensgaard, "European Shipping to Asia 1497-1700", *The Scandinavian Economic History Review*, Vol. 18 No. 1, 1970, p. 9.

(12) オルムズはペルシヤ湾の入口に位置する島でペルシヤ湾を經由する貿易路の起点でもあった。当時のオルムズの繁栄については、トメ・ビレス、前掲書69-73頁、「この王国は豊かで高貴であるばかりでなく、全ペルシヤの要衝である」同上69頁、また1583年にこの地を訪れたイギリスの商人 Ralph Fitch もオルムズの繁栄ぶりを語っている。Boxer, *op. cit.*, p. 62.

(13) マムルーク朝エジプトはポルトガル進出以前、香料貿易の最大の仲継国であった。森本公誠「マムルーク朝とインド洋・地中海貿易」東西文明の交流Ⅲ、イスラム帝国の遺産、平凡社、1970年、179-218頁

al-Ghūrī はフサイン Husayn をジッダの総督に任じポルトガルに挑戦しようとした。グジャラートのスルタンと協力して、1508年にはチャウル Chaul でポルトガル艦隊を破ったものの、1509年にディウ Diu で手痛い打撃を受け以後マムルークの艦隊はポルトガルに対抗する行為に出なかった。⁽¹⁴⁾

マムルーク朝の後イスラム世界の盟主はオスマン・トルコであった。トルコの関心はヨーロッパに向けられてはいたが、1520年代までにペルシャ湾まで進出してくるとともに、ペルシャ湾からレヴァントへぬける貿易路に以前の繁栄を取りもどすためポルトガルの勢力をこの地域から放逐しようと試みた。提督ピリー・ライス Piri Reis は1547年アラブの首長が反乱を起してポルトガルと結んでいたアデンを占領し、さらに1551年ペルシャ湾からポルトガル人を追放しようとしてマスカットを落し、さらにオルムズに向ったが失敗し、その責めを負って1554/5年カイロで刑死した。⁽¹⁵⁾以後オスマン・トルコはポルトガルに対する積極的の反攻には出ることができなかった。それは一般的なオスマン・トルコの軍事的劣勢を物語るものであろうか。いや否である。16世紀のトルコはその全盛時にあり地中海ではヴェネチアを圧倒してその海軍力を誇示していた。1571年のレパントの戦いの敗北にもかかわらず、オスマン海軍は力を回復し、1574年には北アフリカ沿岸を西進し、イスパニアの重要な砦であるラ・ゴレッタ La Golleta を占領している。時の大宰相ソコル Mehmed Sokollu は「錨を銀で鑄造し、索具を絹でつくり、しゅうすを裁断して帆を作るように注文されても、これを全艦にほどこすことが出来

(14) F. R. C. Bagley, "Egypt and the Eastern Arab Countries in the first three centuries of the, Ottoman period", *The Muslim World*, part III, *The Last Great Muslim Empires*, Leiden, 1969. pp. 57-58.

(15) *Ibid.* p. 58. ピリー・ライスは海洋案内書「キターブ・バフリエ」Kitabi-Bahriye の著者としても知られている。この書は当時のトルコが海洋国家としても第一級であったことを示している。三橋富治男「キターブ・バブリユの著者ピリーライスと世界古地図について」*オリエン*、第9巻2・3号、1967年、199-220頁。

(16) ピリー、ライスの後をついだセイデ・アリ・レイス Seydi 'Ali Reis の反撃を功を奏しなかった。三橋富治男、「セイデ・アリ・レイスとインド洋」*人文研究*、第4号、1966年、15-16頁。

る程〔オスマン帝国は〕強力である」と豪語する程であった。⁽¹⁷⁾オスマンの半月旗は地中海の各地にたなびき地中海にトルコの内海の如き様子すら呈していた。大西洋で優位を誇っていたイスパニアもポルトガルも地中海へは全く進出できなかった。

地中海ではこれほどに強力なオスマン・トルコがインド洋ではポルトガルに十分に対抗し得なかったのは何故であろうか。第一にはオスマン・トルコの目が常にヨーロッパに向っており、二度にわたるウィーン遠征にみられるごとく東ヨーロッパと地中海、黒海の制圧をまず意図していたこと、第2には地中海および黒海においてはガレー船が有利であったが、ガレー船は波の高い外洋には不向きであってポルトガルのカベラル船によく対抗し得なかったことが挙げられうる。⁽¹⁸⁾地中海と同様の内海である紅海においてはポルトガル艦隊をよく駆逐し得たことは第二の点を証するものであるし、技術的には高い水準にありながらインド洋向きの外洋船の開発に向かわなかったのは、オスマン・トルコが関心を余りインド洋には向いていなかったことによるものであろう。

ポルトガルの進出を容易ならしめた事由としては、このようなイスラム教国側の事情とともに、ポルトガル軍の武器とりわけ大砲の威力があった。さらに兵員の訓練と規律、宗教的熱狂が挙げられよう。⁽¹⁹⁾しかしながら侵略の過

(17) A. C. Hess, "The Battle of Lepanto and the its place in Mediterranean History", *Past and Present*, No. 57, 1971, p. 121.

(18) 何よりもヴェネチア艦隊に対抗する目的をもって建造されたトルコのガレー艦隊は地中海ではその威力を発揮したが、ガレー船は構造的に波荒き外洋には不向きであり、前述のピリー・レイス、セイデ・アリ・レイスの失敗は船の構造的欠点によるところが大きかった。A. C. Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453~1525" *American Historical Review*, Vol. 75 No. 7, 1970, p. 1917.

(19) M. A. P. Meilink-Roelofsz, *op. cit.*, pp. 127-8.

宗教的動機もポルトガルの東洋進出を特徴づけるものの一つである。それはまた、東インドにかかる回教徒の活動に切り込み、キリスト教ヨーロッパの中心部を脅していたオスマン・トルコの軍事的潜在力を弱めるためでもあった。C. H. Alexandrowitz, *An Introduction of the History of the Law of Nations in the East Indies*, Oxford, 1967, p. 54.

程が終り拠点防衛に移るとともに、ポルトガルのインド洋支配は各所で綻び始める。ポルトガルはマラッカを支配したが、イスラム商人達は拠点をアチューに移してむしろマラッカの没落をさそった。ポルトガルの独占貿易のあり方は商品の集散地を軍事的に抑えて商品の流れを一本化しようとするものであったが、広大なインド洋を小国ポルトガルが抑えつづけることは所詮無理であった。アジア諸国の力によるポルトガルへの挑戦は不成功ではあったが、ポルトガルの存在にもかかわらず従来の貿易網は依然として活発に活動しつづけていた。さらにオスマン・トルコの進出にともなう西アジアの政治的安定は紅海、ペルシヤ湾での交易活動を再び活発化させた。

回教勢力の拡大におびやかされていたヨーロッパの一国として、ポルトガルはインド洋におけるイスラム商人の活動に楔を打ち込むことによってイスラム教の勢力を背後から弱めようとする使命をもっていた。紅海、ペルシヤ湾の封鎖に力をそそいだ今一つの理由である。しかしながら16世紀⁽²⁰⁾の後半においては、ポルトガルは紅海、ペルシヤ湾ルートを自ら開放せざるを得ない状況に陥っていた。ポルトガル政府の発行する通行許可証(カルターズ Cartaze)は、紅海へ向けて航行するイスラム教徒やヒンズー教徒の商人達に対しても発行されていた。

ポルトガルには敵対する勢力を抑えるに十分なだけの力が不足していた。まず第一に人的資源が不足していた。エスタード・ダ・インディアの各所に散在する砦を守る守備隊は多くの人員を必要としたが1世紀にわたり常時多数の人員を本国から送るにはポルトガルは余りに小国であった。Boxer は15世紀前半におけるポルトガルの人口を1,000,000から1,400,000と見積り、この中からさらに16世紀を通じて年々2,400人が海外に流出していったと推

(20) ポルトガルはエスタード・ダ・インディアにおいて航行する全ての船舶に通行証の所持を義務づけ、それによってアジアの商人の貿易を抑制して、交易ルートの支配をはかったが、16世紀の後半においてはもっぱらその通行許可証と関税の収入がポルトガルにとっての主たる収入源となってしまったため、むしろアジアの商人の通商活動の活発化が必要となるという矛盾に陥った。C. H. Alexandrowitz, op. cit., pp.71-72.

定している。不足する人員をおぎなう為、ポルトガル王室は現地人との婚姻をすすめた。⁽²¹⁾

さらに現地のポルトガル人社会の規律、統制の不足が指摘される。本国の封建的身分関係が植民地における指揮系統にしばしば混乱をきたした。⁽²²⁾ リンスホーテン J. H. van Linschoten は「ここ数年来をみるに、年々インディアに船舶5隻のうちあるものは捕えられ、あるものは難破して帰ってくるのは1、2隻であることがしばしばである。それらの大部分はかれらみずからのもつ悪習と不規律に起因する。」と断じている。⁽²³⁾ またリンスホーテンは他の箇所「副王、行政官その他すべての者たち、いや聖職者にいたるまで私利私欲の追求に明け暮れ、国家全般の繁栄とか国王への奉仕などはほとんど顧みず、おのおの三年間そこに在職するにすぎないことを計算して、もっぱら個人の利益だけにしがみついているのである」と記している。⁽²⁴⁾ もっともリンスホーテンはやがてポルトガル最大の競争者として現われるオランダ人であり、そのきびしい見方は多少は割引して考える必要があるだろう。リンスホーテンが激しく批判している官吏の汚職 corruption については、これを文字通りの汚職としてみてはならない。近代的租税制度が確立する前段階において絶対王制をささえるものとして急造された官僚組織を維持するために、汚職はその地位にふさわしい収入を保証する意味で必然的に生れざるを得なかったもの⁽²⁵⁾と考えられるからである。

ポルトガルの支配を脆弱ならしめた要素としてはさらに、香料貿易からあがる収益それ自体が、エスタード・ダ・インディアを維持していくに十分なものではなかったことにある。ゴアおよび各地の税関の収入はエスタード・

(21) C. R. Boxer, *op. cit.*, p.64.

(22) M. R. P. Meilink-Roeloftz, *op. cit.*, p.119.

(23) リンスホーテン, 前掲書, 684頁

(24) 同上, 306頁

(25) T. Hurstfield, "Political Corruption in Modern England", *History*, vol. 52, 1967, pp.125-137. N. Sreengasgaad, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*, Chicago-London, 1973. p.19.

ダ・インディアにおける守備隊、監視船、管理等の人員費にあてられた。エスタード・ダ・インディアの存立の基盤は希望岬航路からの貿易収入ではなくて、アジアの諸地域における貿易に対して保護を与えることから生ずる収入であった。即ち関税収入とカルターズの収入がその源であった。

ところでポルトガルの王室独占の形態は、地方の集荷地で王室の代理人が現地の生産者もしくは現地の仲介商人から香料を買い集め、これをエスタード・ダ・インディアにおける集荷センターであるゴアに送り、ゴアからリスボンのカサ・ダ・インディアに輸送され、そこでの価格決定の後にアントヴェルペン市場を通じて、アントヴェルペン市場閉鎖の後にはリスボンから直接ヨーロッパ全土に供給するものであった。⁽²⁶⁾しかし16世紀末には青年王セヴァスチアンのもとで胡椒貿易の再編がなされ、ドイツ商人ロート Konrad Rott と契約を結び、Rott がインディアから購入してきた胡椒を Rott と国王で折半し、さらに国王の取り分を Rott が1キントル当り82クルサドで買いもどしてヨーロッパに供給することになった。しかしレヴァント貿易の繁栄による胡椒の価格下落によって Rott は破産してしまっ⁽²⁷⁾た。ついで1586年にはロベラスコ Rovellasco、フッガー Fugger、ヴェルザー Welser の諸家をメンバーとする企業組合と契約を結び、この企業組合が購入した胡椒を16クルサドで王室に売却することに定められた。1592年にこの契約はヒメネス Himenes⁽²⁸⁾を加えて更新された。

ここにおいてポルトガル王室の貿易独占は内からもくずれきり、王室は商品の流れに寄生するにとどまることとなった。自ら取引を行なわない王室はインド洋へ護衛艦隊を送ることもしな⁽²⁹⁾くなった。

(26) M. R. P. Meilink-Roeloftz, op. cit., p.1201.

(27) N. Steensgaard, Asian Trade Revolution, p.985.

(28) Ibid., p.98. H. Kellenbenz "Autour de 1600 : La Commerce du Poivre des Fugger et le Marché international du Poivre" Annales ; E. S. C., t. 11., 1956, pp.1-28

(29) リンスホーテン、前掲書、631頁

III レヴァント経由香料貿易の復活

ヴァスコ・ダ・ガマの帰還の知らせがヴェネチアにとって大きな衝撃であったのは当然である。当時ヴェネチアはオスマン・トルコとの戦争（1448～1502年）によって東地中海における通商活動に著しい制約を受けていた。さらにマムルーク朝エジプトが国庫増収の為に始めた香料取引の専売制は紅海ルートの香料価格を15世紀を通じて上昇させていた。まさにヴェネチアにとってのそのような困難の時期にリスボンへ大量に流れ込んだ胡椒はヨーロッパの胡椒の価格に大きな変動をもたらした。ヴェネチア商人の中にはその為に破産するものもあった。ポルトガルのインド洋での軍事的成功とマムルーク朝の国力の衰退もあって、レヴァント・ルートの香料貿易は一時大打撃を受けた。⁽³⁰⁾ 1504年にはヴェネチア商人はアレキサンドリアでもペイルートでも全く香料を購入し得なかった。⁽³¹⁾

レヴァント・ルートの香料貿易は完全に破壊されたかの如くであった。しかし間もなくレヴァント・ルートは復活する。オスマン・トルコの進出がレヴァント貿易を阻害したのではないかという考え方はかつてのヨーロッパ史の常識であったが、ヴェネチアとの戦闘状態による一時的低滞を除いてトルコの進出は阻害要因をなしていない。ガマのカリカット到着は1498年でありレヴァント地方における主要交易路があったシリア、エジプトへのトルコの進出は1515～6年のことであった。むしろトルコの進出はこの地域に政治的安定をもたらした。レヴァントにおける東西貿易の復活に貢献している。事実トルコのエジプト征服の2年後にはアレクサンドリアからドブロブニクへ香料が輸入されている。⁽³²⁾ 1516年以降、香料貿易におけるヴェネチアの役割は復

(30) マムルーク朝が1428年に採用した専売制もまたポルトガルの初期の成功をもたらした要因の一つであろう。その結果はエジプトにおける香料貿易を担っていたカーリミ商人 Kārīmi の活動の基盤をうばい、しいては香料貿易の低滞と価格上昇をもたらしていた。森本公誠、前掲書、179～199頁。

(31) F. C. Lane, *op. cit.*, p. 589

(32) F. W. Cartar, *Dubrovnik; A classic city-state*, London-N. Y., 1972. p. 262-3

活した。トルコとの平和の確立はレヴァント地方におけるヴェネチア商人の活動を再び繁栄させるに至った。ヴェネチアに到着する胡椒の量はポルトガルの参入前（1495年）の115万ポンドから16世紀中頃には年平均131万ポンドと完全に以前の水準をとりもどしている。⁽³³⁾

1540年までのアントヴェルペンの胡椒市場の価格を左右したのはリスボンであったが、1540年以降はヴェネチアの影響が強くなっていく。Steenngaardは当時レヴァント経由でヨーロッパにもたらされた胡椒の量を3～4万ポンド、リスボン経由でもたらされた量を1～2万ポンドと見積っている。⁽³⁴⁾リスボンの香料貿易で大きな役割をはたしていた南ドイツの企業家達もドブロブニクを通じてカイロやアレキサンドリアに代理人を派遣し香料の直接購入を計った。さらにマルセイユの商人もアレキサンドリアで香料を購入し、リオンで売りさばいていた。⁽³⁵⁾1591年にあるイスパニアの商人はリスボンヘインドからの船が着かず、香料の値が上っているにもかかわらず、胡椒の価格が変わらない理由をレヴァントからヴェネチアに大量に入荷されていることにもとめている。⁽³⁶⁾また1583年にはイギリス商人エルドレッド John Eldred がバクダッドとアレppoの間に大量の貿易が存在していることを報じている。⁽³⁷⁾レヴァント・カンパニーの代理商として活動していたサンダーソン John Sandersonの報告するところによれば、カイロへは1586年1月13日スエズから2,000キントルの胡椒がキャラバンによってもたらされており、同月19日、20日の両日にはメッカから5,000ないし6,000キントルの胡椒が運び込まれていた。⁽³⁸⁾

(33) F. C. Lane, op. cit., p. 584

(34) N. Steenngaard, *Asian Trade Revolution*, p. 168

(35) F. C. Lane, op. cit., pp. 55-56. ドブロブニクのレヴァント貿易は1570年頃から衰退しはじめるが、その原因はレヴァント貿易そのものの衰退ではなく、ヴェネチアの再復活とドブロブニクのイスパニアとの結びつきによる大西洋進出によるものである。F. W. Cartar, op. cit., p. 354.

(36) F. Braudel, op. cit., p. 509.

(37) Idib., P. 511.

(38) *The Travels of John Sanderson in the Levant 1584-1602.* edited by W. Foster, Hakluyt Society series II, Vol. 67, 1934, p. 53

ダンドロ Paolo Dandolo は1587年11月にリスボンへの胡椒の輸入を10,000キントル程度と予測したが、実際その年の輸入は9,722キントルであった。ちなみに1588年のヴェネチアへの胡椒の輸入は21,819キントルであった。⁽³⁹⁾

1590年代にはポルトガル船の帰還が激減した。1591年から95年の5年間にリスボンへはわずか7隻しか帰還しなかった。その多くは難破または捕獲であった。トルコのガレー艦隊はスエズから出撃してはポルトガル船をおびやかし続けていた。大西洋ではイギリスの私掠船が活発に動いていた。ポルトガルにはそれらを打破して再びかつての栄光をとりもどす力はなかった。

IV 隊商ルートと海洋ルート

現代的視点から見ると海洋ルートによる大量輸送は輸送費の著しい軽減によって、価格競争の面からキャラバンによる輸送を圧倒したはずであると考えられる。しかし当時の大洋航海の現実をみるならば、輸送費の軽減という点では旧来の貿易路に対して有利さをもっていなかった。16世紀初めの西アジアのキャラバン・ルートには内陸の支配者達の関税徴収所が各所に設けられ、加えて盗賊の危険が大きかった。ペルシャにおけるイギリス東インド会社の代理人がカズヴァンからアレppoに輸送した時の費用は67ピアストルであったが、その内純粋に輸送費と考えられるものは23ピアストルであり残りの44ピアストルは関税と貢物等の費用であった。Steensgaardの推計によれば、ラクダー頭当りの積荷につきアレppoからゴアへの往路9ピアストル、復路が14~16ピアストルと見積られた。⁽⁴⁰⁾ 17世紀の英東インド会社の場合、輸送費はトン当たり30~32ポンド（約135~145ピアストル）と考えら

(39) N. Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, p. 54.

(40) *Ibid.*, p. 33.

(41) *Ibid.*, p. 70. N. Steensgaard, "Freight Costs in the English East India Trade 1601-1605", *The Scandinavian Economic History Review*, Vol. 8, 1965, p. 148.

32(32) 16世紀香料貿易における海洋ルートと隊商ルート（永沼）

⁽⁴¹⁾ 積荷が胡椒の場合トン当たりおよそ1,200～1,500ポンドであり、ラクダの積荷3頭分に相当した。一方アレppoからゴアまで往復するとして200Kg⁽⁴²⁾程度の積荷の輸送費は大体25ピアストルであったとみられる。大部分が海上輸送である紅海ルートの場合これより安価であったと考えられる。紅海ルートの有利性にはトルコもヴェネチアも以前から気づいておりヴェネチアはマムルーク朝にスエズ運河の建設を献策している。トルコの宰相ソコルも又同様の試みを考慮していた。⁽⁴³⁾

キャラバン・ルートの輸送費がそれ程でもなかったにもかかわらず産地価格とレヴァントにおける価格には大きなひらきがあった。1580年代マラバル海岸の胡椒の価格は1パール当たり約25～30ピアストルであったのに対し、アレppoでは通常200ピアストルで取引されていた。⁽⁴⁴⁾

希望岬ルートの有利さは輸送コストそのものよりも、貿易路が通過する各地の支配者の徴収する通過関税や略奪をさけることにあった。しかしポルトガルの政策は高価格への欲求に支配されており、経済的競争によってレヴァント・ルートを打倒しようとする事がなかった。11世紀末、王室は企業組合から1キンタルにつき16クルサドで購入した胡椒を60クルサドで販売しようときえ試みている。これは結局ヴェネチアの胡椒との競争によって成し得なかった。⁽⁴⁵⁾

ヨーロッパの胡椒の価格はリスボンよりもレヴァントの港で決定された。レヴァントでの胡椒の価格が上昇すればリスボンのそれも上昇した。ポルトガルは大洋航路の開拓によって関税や略奪の負担を低下させ、大量輸送の有利さを有していたにもかかわらず、その優位性を生かそうとしなかった。ポルトガルの軍事的な支配が弱まるやいなや急速にレヴァント・ルートの貿易

(42) W. Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, p.79.

(43) Omer Lütfi Barkan, "Notes sur les Route de Commerce Orientales", *Revue de la Faculté de Science économiques des l'Université d'Istanbul*, t.1, n° 4, 1940, pp.322-328.

(44) N. Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, p.40.

(45) *Ibid.*, p.100.

が復活した理由がここにある。

西アジアの隊商路から希望岬航路への転換が確定的になったのは、オランダおよびイギリスの東インド貿易への参入の結果である。1601年にヴェネチアはアレキサンドリアでの香料貿易にたずさわっていたが、1612年にアレキサンドリア駐在のヴェネチア大使は「アレキサンドリアでは香料は非常に高い、この貿易は当地では非常に衰退している」と報告せねばならなかった。⁽⁴⁶⁾ 1614年にはイギリス東インド会社はリボルノ Livorno に胡椒を輸出しており、今や香料貿易の流れは地中海においては東から西ではなく、西から東へと逆になった。1618年にはオランダ船はイスタンブールに香料の供給をおこなっている。⁽⁴⁷⁾ 1625年にはトルコでは以下のように嘆かれた。「かつてインドシンド、シナからスエズに商品が集まり、イスラム商人によって全世界に供給されていた。しかし今やこれらの商品はポルトガル、オランダ、イギリスの船でヨーロッパに運ばれ、そこから全世界に供給される。彼等自身で必要としない部分はイスタンブールやイスラム世界に送られ、5倍の価格で売られている。」1626年にはイギリスから801,347ポンドの胡椒が1627年には実に1,797,693ポンドが地中海地域に再輸出されている。⁽⁴⁸⁾

レヴァントの隊商路はなお維持されてはいたがもはや香料はその主要な商品ではなくなっていた。アレppoやスミルナには17世紀以降多くのヨーロッパ商品が交易していたが、そこで販売される遠隔地の商品の主たるものはベルシャの絹織物であった。⁽⁴⁹⁾

V お わ り に

ポルトガルの進出以前からインド洋ではアジアの移動商人達によって活発

(46) Ibid., p. 184.

(47) Ibid., p. 172.

(48) Ibid., p. 174.

(49) R. Davis, *Aleppo and Devonshire Square*, London, 1967, pp. 134-171.

な通商活動が遂行されていた。その商品の流れから香料のみをポルトガルのものにせんと試みた王室の独占政策は既に見た如く基本的には従来の貿易構造の変更をもたらさなかった。ポルトガルの独占は Steensgaard も言う如く「武力に護られた通商路の独占であって、商品の独占ではなかった。」⁽⁵⁰⁾その意味では本来の独占ではなくて、いわば「寄生的独占」と呼ばれるべきものであったといえよう。生産地の植民地支配に踏み出した従来の集荷システムを根底から覆したオランダと比較するならばその違いは明瞭である。ポルトガルの香料貿易への参加は最終的には徴税者としての参加に終った。さらにその収益はエスタド・ダ・インディアを維持するために消耗されて本国における資本蓄積には回らなかった。

ヴァスコ・ダ・ガマの第一次航海から後れること約1世紀、1595年アケセルから出発したコルネリウス・ド・ハウプトマンの艦隊は翌1596年6月21日ジャワ島西部のパンテンに到着した。この事件はポルトガルのインド洋における敗退とともにレヴァント貿易の衰退を通じてヴェネチアの「首を締めあげ」、真に大洋時代の幕開けになった。

(50) N. Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, p. 100.