

近世東ユーラシア史の視点からのコメント： 濟州島漂着船とタカラガイ

上 田 信

Comment from the View of East Eurasian History in the Early Modern Era:
Cowries and the Ryukyuan ship which was washed up on Cheju Island

UEDA Makoto

1611年に濟州島に漂着した船を一つのエピソードとして紹介し、琉球そして中国・ヴェトナム・朝鮮にまで視野を広げて、船の文化を考える。漂着船には、華人・安南人・倭人・琉球人が乗り組み、貨物として黄蘗糸・真珠・瑪瑙・タカラガイなどが積載されていたと考えられる。タカラガイは雲南で古くから貨幣として用いられてきた。明朝は雲南を制圧すると、朝貢貿易によって琉球から獲得したタカラガイを雲南に封じた皇族や雲南に赴任させた官僚に対して、俸禄として渡した。さらにタカラガイは、装飾品としてチベットやツングースの人々などにも嗜好された。漂着船は多様な地域出身の人々が乗り組み、琉球の輸出産品としてタカラガイを積んでいた。島津入り直後の琉球から出帆したその船は、16世紀のアナーキーな状況から陸の政権によって管理される18世紀の状況へと移行しつつあったこの時期の海域アジアの様相の一端を垣間見させてくれる

はじめに

今回のシンポジウムにおいては、シンポジウムにおいて琉球を中心に、中国・ヴェトナム・朝鮮にまで視野を広げて、船の文化が検討された。これらの地域を結ぶモノとヒトの動きを示す歴史的なエピソードの1つとして、1611年朝鮮半島の南西の濟州島に漂着した船が思い当たる。すでに琉球史・朝鮮史の研究者のあいだではよく知られているエピソードであり、伝説が生まれていくプロセスとして検討を加えた研究として、松原氏の業績¹⁾などを上げることができる。漂着した。その船は海域アジア史の一面を示している。

史料のうえで確認できる経緯をみると、

1) 松原孝俊「朝鮮における伝説生成のメカニズムについて——主に琉球王子漂着譚を中心として——」(『朝鮮学報』137輯, 1990年)。

濟州牧使李箕賓狀啓、判官文希賢、大靜県監楊秀津等、与賊船相戰決津。反以中国商船華人模様等語……（『光海君日記』三年八月癸巳条）

という記載から事が始まる。濟州島に一艘の船が漂着したとき、濟州島を治めていた地方官は、それを賊船としてみなして戦ったところ、その船は中国の商船であり華人が乗り組んでいたという。

ところが翌年、地方官の報告に偽りがあったと、司憲府から弾劾される。

（司憲府）啓曰、濟州前牧使李箕賓、前判官文希賢、以上年捕倭之事、論功狀啓、已為行賞、厥後之言籍籍、皆以為南京之人与安南商賈等、合載貨貝、漂海而來、具船隻制度、極為高大、一船之内、例植十余帆、明非倭寇之船、而箕賓・希賢等、初以享禮遇之、款待累日、及見滿船之寶、反生利財之心、誘致盡殲、沒取貝貨、使無辜數百人命、駢首就死、欲掩其跡、又焚其船……（『李朝實錄』光海君四年二月）

前年に「倭」を捕らえたということで報償を得たが、船の乗組員は「南京」の人と「安南」の商人であり、「貨貝」（貨物と貝）を合わせて載積し、海を漂って漂着したものであったという。その船はきわめて大きく、一艘に十あまりの帆を並べて立てている。これは明らかに倭寇の船ではない。地方官は最初は漂着者を優遇したが、歓待が日を重ねるとともに、船に満載された宝物に目を奪われ、財物をせしめようとの心を生じ、乗組員を虐殺して「貝貨」（貝と貨物）を没収した。無辜の者百名の命を奪い、証拠を隠滅するために船を焼き払ったというのである。

この弾劾に対する応酬が繰り返されるなかで、琉球の使節という新たな要素の存在が明らかとなる。

雖日・中国人、既与倭賊同船商販、則其為乱民、似無可疑。…唐・倭・琉球三国人並載…商船中有琉球使臣、年二十五六、頗工文辞、移書於箕賓、辞甚悲苦。唐商數十人、亦密報於希賢、願殺倭口、全唐人。希賢不答、亦殲之、以滅口。（『李朝實錄』光海五月正月丙戌）

日本人と中国人とはいうものの、すでに倭寇と船に乗り合わせて交易を行っている以上は、不逞な輩であることは疑いを得ない。さらに船には20歳代の琉球の使節が乗り合わせていたという。漢文に巧みであり、地方官に渡した書の文言は、悲痛なものであった。中国商人数十名は、日本人のみを殺して中国人は全うさせることを申し立てたが、結局は全員が殺害されて口封じされた。その船に積まれていた貨物は、

黄繭糸至百五十石、明珠・瑪瑙之属、以千百計。（『李朝實錄』光海五月正月丙戌）

であった。その後、時間を経るなかで、「琉球使臣」が乗り組んでいたという記載から、

一日琉球国王子滿載寶貝、到泊州境。蓋漂風而至也。箕賓与判官文希賢圍而殲之、没入其貨……（『李朝實錄』仁祖三年正月丁巳）

とあるように、「琉球国王子がタカラガイを満載してきた」という記述へと変化する。この伝承の変化は、漂着という出来事が、日本の幕藩体制に琉球が組み込まれる「島津入り」からわずか数年後であったために、朝鮮側の琉球に対する同情の感情に起因すると推定される。

その船が実際に何を積載してきたのかは、貨物が強奪されたばかりか、船舶そのものが焼却されたために、確実な情報ではないかもしれない。しかし、少なくともタカラガイを満載していたという風評がたったということからみて、当時の認識として琉球に関わった海洋船とタカラガイとが結びあわされていたことは、確かであった。それでは、なぜタカラガイであったのか、時空間の枠組みを広げて検討を

加えていこう。

1. 東ユーラシアのタカラガイ

タカラガイが価値あるものとして見なされていたことは、東ユーラシア²⁾の歴史では古くにさかのぼる。殷墟よりも時代をさかのぼる二里頭遺跡からもタカラガイが出土していることなどが想起されよう。一方、近世に直接に連続するタカラガイに関する記載は、たとえばマルコ＝ポーロが「ヤチ市（昆明）をたつて西行すること十日にしてカラジャン王国（大理）に着く。——ここでも子安貝（タカラガイ）が通貨として行使されている。しかしこの貝殻は当地で産するのではなく、インドから将来されてくるのである」（愛宕松男訳『東方見聞録』平凡社）などと記していることから、雲南でさかんにタカラガイが通貨として使用されていたことがうかがい知ることができる。『元史』「世祖本紀」には「至元十九年（一二八二年）九月己巳、雲南で賦税を定めるに辺り、金を用いて規準とし、貝で換算して収めさせた。金一銭は貝二〇索にあたる」とあり、納税にもタカラガイが用いられていた。雲南で通貨として使われていたタカラガイは、大小さまざまな種があるなかで、特にキイロダカラとハナビラダカラ³⁾が選好されている。税収として集められたタカラガイは、『元史』「食貨志」に天曆元（1382）年（一三八二年）の雲南省から国庫に納められた〈科差〉（用役を提供する代わりに納められた税収）が、「貳二十万一千一百一十七索」などとあるように、莫大な数にのぼる。

元代雲南タカラガイはどこからもたらされたのか⁴⁾。その手がかりは、元朝のもとで編纂された法令集『通制条格』巻一八「関市」に記載された雲南のタカラガイに関して次のような記述に示されている。なおこの史料の文章は、モンゴル語の影響を受けた元代に特徴的な文体で書かれており、読解はきわめて困難である。

「雲南省で務めているケレイトというムスリムから昨年、次のような上奏が出された。『江南地方を売買するものが、肥子（タカラガイ）をたずさえて雲南に来て、いろいろな物産と交換している。売買をするものが秘かに〔雲南の物産を〕持ち去ることは禁止したが、江南地方で市舶司（海上交易を司る役所）ではタカラガイが滞留しており、〔江南の商人がタカラガイを〕携えて雲南に来て、金や馬に交換して儲けさせてもよいだろう』。皇帝から『そのようにせよ』との聖旨があり、昨年はタカラガイを持って行くことを許した。』

「そのときに現地の役人が言ってきたところによると、『雲南でタカラガイが流通している地域は交鈔と同じように狭く、もしタカラガイが大量に流入したら物価が上昇するだろう。内地からタカラガイを持って雲南に来ることは、まさに禁止すべきである』という。』

2) 東ユーラシアの範囲などについては、拙稿「文明史としての中国近現代史」（久保亨ほか編『現代中国と歴史学』（シリーズ20世紀中国史4）東京大学出版会，2009年）を参照。

3) イロダカラは、学名 *Erosaria moneta* (Linnaeus, 1758)、英語名 Money Cowrie、中国名 錢幣宝螺。ハナビラダカラは学名 *Erosaria annulus* (Linnaeus, 1758)、英語名 Gold-ringer Cowrie、中国名 環紋貨貝。

4) 以下の議論については、拙稿「タカラガイと文明」（池谷和信編『地球環境史からの問い——ヒトと自然の共生とは何か』岩波書店，2009年）を参照。

この史料からは、まずタカラガイはもともと江南以外の地域からもたらされていたこと、第2に江南の市舶司にタカラガイが滞留していたこと、そして元代には中国内地から雲南にタカラガイが流入しはじめていたこと、しかしながら元朝は地域経済安定の観点からタカラガイを勝手に持ち込むことを禁止したこと、などの諸点を読み取ることができる。

雲南の地域経済の安定に配慮した元朝とは異なり、武力で雲南を制圧した明朝は、まったく逆の政策を採った。『明実録』永楽元（1403）年正月戊子の条に、雲南の大理に封じられていた汝南王に対して、一年間の俸禄として鈔二万錠とならんで、海賦十万索が下賜されている。実録の記載からは、雲南に赴任した官僚の俸給も、タカラガイで支払われていたことがわかる。『続文献通考』には「永楽九（1411）年六月、雲南の溪処甸長の役職者は、年に海肥を納めていたが、銀・鈔に換算して献納することを求めてきた。土司は自ずと恩に感じて、『本官は年ごとに海肥七万九千八百索を納めてきたが、〔そのタカラガイは〕本土（雲南）で産出する物ではなく、毎年、臨安府において手に入れて納めていたもので〔苦勞していた〕。このたび銀・鈔とすることを懇願して認められたので、とても便利になった』と述べた」。これらのタカラガイはもともと雲南で流通していたものではなく、中央政府の指示に従って中国内地から雲南に送られたタカラガイであった。

その来歴は明朝が朝貢貿易によって海外、特に琉球から獲得した貝であったと考えられる。明朝は永楽年間に琉球に対して、朝貢するときにタカラガイを貢納させている。『歴代宝案』によると、1434年の朝貢に際して琉球の使節は〈海巴〉（タカラガイ）の規定の量550万個と、追加分として38万8465個を福建に持ち込んでいる。

明朝は朝貢貿易によって入手したタカラガイを雲南に持ち込み、先に述べたように雲南に封じた皇族や雲南に赴任させた官僚に対して、俸禄として渡した。現地の経済の安定に配慮した元朝の政策と比較すると、軍事的に雲南を制圧した明朝は、手っ取り早い支払い手段としてタカラガイを使用したということになる。

通貨としてのタカラガイ使用は、本稿冒頭で紹介したエピソードの時期、すなわち17世紀冒頭までは継続していたとみられる。たとえば、明代末期にあたる1619～21年に雲南に赴任していた謝肇淛が著した『滇略』は、「海内（中国内地を指す）では交易にみな銀と銅銭を用いるが、ただ雲南だけでは貝を用いる。貝も小さいものは、福建や広東からもたらされる。ラオス方面の海中にから、千里を遠きとせず梱包されてもたらされるタカラガイもある」と述べている。明代においてタカラガイは通貨として使用され続けてはいた。しかし、長期的には価値の下落傾向が見られ、明代嘉靖年間にはすでに銅銭に取って代わられるようになり、清代になるころにはタカラガイを通貨として使用することは稀となったのである。

通貨としての役割を終えたタカラガイは、どこに行ったのか？この点について、拙稿（2009年）において、東ユーラシアに広く見られる「タカラガイ好み」とでも言うことのできる文化的嗜好に受け継がれたのではないかと、という仮説を提示した。雲南西北部からチベット高原では服飾品として、さらには中国東部のツングース系の民族のあいだでシャーマンと結びついた宗教的意味合いを帯びて、ひろくタカラガイが珍重されている。離れてはいても珍重されているタカラガイは、第1にキイロダカラまたはハナビラダカラが卓越していること、第2に大きさが均一であり、第3に貝殻に疵がなくこすれて

いない、第4に貝殻の背が削り取られている、という点で共通している。これらのことから、タカラガイを重んじる文化は各地域で独自に形成されたものではなく、共通の来源を有すると考えられる。貝殻の背が削り取られているところから、タカラガイが貨幣として使用されていたなごりが残っているものと推定される。またすり切れていないという点からは、貝殻は海浜で拾われたものではなく、生きた貝を採取したものであることが確実である。

タカラガイ好みの文化帯に対して、貝殻の供給地であったのが、琉球であったと考えられる。

おわりに

1611年に濟州島に漂着した船は、この時期の海域アジアの様相の一端を垣間見させてくれる。その船には華人・安南人・倭人・琉球人が乗り組み、貨物として黄繭糸・真珠・瑪瑙・タカラガイなどが積載されていた。船舶は中国商人の持ち船であり、漂着した季節は旧暦六月～七月であった。

この当時、海域アジアでは平戸に拠点を持つ李旦（泉州の出身）などが海域世界で勢力を誇っていた。日本の有力者が発行した朱印状を獲得し、ヴェトナムのトンキンヤルソンなどに船舶を派遣し、交易を展開するとともに、台湾へも朱印船を派遣した。中国と日本とのあいだの中継点として台湾を活用するための布石を打っていた。その一方で、琉球が日本の幕藩体制のなかに組み入れられるなど、海域アジアは16世紀のアナーキーな状況から陸の政権によって管理される18世紀の状況へと移行しつつあった。

貨物の産地と目的地とを整理してみると、仮説として次のような関係が想定できよう。

黄繭糸 = 安南 → 日本（平戸）

真珠・瑪瑙 = 東南アジア → 中国（福建）

タカラガイ = 琉球 → 中国

季節風と貨物との関係から、この船はヴェトナムで日本向けの生糸や中国向けの瑪瑙などを積み込んで出帆、島津入りの傷が癒えていない琉球に立ち寄ってタカラガイを満載した後に、日本に向けて航行している途中で、何らかの理由により漂流し、濟州島に着いたという想定が成り立つ。もし漂流するという不運がなければ、日本に寄港した後に中国へと向かったのではないだろうか。

これは全くの可能性の上ではあるが、海域アジアでは造船・航海の技術の向上に裏打ちされて、多角的貿易が行われていたとも考えられよう。