

十七世紀前期東アジア海域のトレーディング・パス

—— オランダ東インド会社公務日記に収録された事例を中心に ——

彭 浩

本稿はトレーディング・パス (trading passes) に照明を当てて、近世初期東アジア海域の通商関係を検討する。ここでいうトレーディング・パスとは、各地の政権や、それに準ずる勢力が支配地の出入りや支配海域の通航、ないし徴税のために導入した通商許可書、及び商船宛の通航証や関税の納税証明書などの通商関係の公文書を指す。17世紀前期は、あたかも、オランダ東インド会社 (略称は VOC) が東アジア海域に進出し始めた時代であり、日本の渡海「朱印状」、明朝の渡海「文引」、VOC の「パス」などの関係記事は、VOC の各地商館の公務日記に散見する。これらの資料の分析を通じて本稿は、多様なトレーディング・パスが交錯しながら運用された状況を確認する一方、朝貢貿易の衰退・条約体制の未成立という状況のもとでトレーディング・パスが当該海域の通商秩序の維持において果たした役割も論じる。

キーワード：通商許可書、通航証、朱印状、文引、オランダ東インド会社

はじめに

東アジア海域の通商秩序については、19世紀中期以降のいわゆる条約体制の成立と拡大に対し、それ以前の状況は朝貢体制、または朝貢貿易体制とする捉え方が長きにわたり、そして多分野にまたがりながら、広い影響を及ぼしている¹⁾。しかし、そうした議論には、朝貢貿易、具体的に言えば朝貢使節団に付随する貿易、また広い意味では朝貢関係を前提とした貿易の存在を過大評価し、事実上朝貢と関係のない貿易も朝貢貿易体制の枠組み内に組み入れて議論する問題点が徐々に露呈してきた。近年、それを意識した明清史の研究者からは、「互市」²⁾ の

1) Fairbank, John King, ed., *The Chinese World Order: Traditional China's Foreign Relations* (Harvard University Press, 1968) が朝貢体制に関する先駆的研究として広く知られている。本書に収録されている Mancall, Mark, “The Ch'ing Tribute System: An Interpretive Essay” が、朝貢体制の理論的構築において大きく貢献した。1990年代以降、朝貢貿易を軸に当該議論を新たなステージに導いた研究は、浜下武志『近代中国の国際的契機：朝貢貿易システムと近代アジア』（東京大学出版会、1990年）、同『朝貢システムと近代アジア』（岩波書店、1997年）である。

2) 「互市」という用語の使用例は、漢代に遡ることができる。本来は主に、政権の許可を得て、辺境地で漢民族が周辺民族と貿易を行う場や、そのような場で行われる交易を指している。唐代から、外ノ

事例と制度に注目しつつ、朝貢の儀礼を伴わない、政府の公認・管理下の貿易の存在、ないし朝貢貿易との関係などについて検討され、朝貢体制論からのパラダイム転換を迫ってきた³⁾。

ところが、これまでの「互市」をめぐる議論は、主に明清史の枠内で、「互市」が朝貢貿易から自立していく過程、及び「互市」関係に基づく外交の在り方に議論が集中している。制度の面から考えると、取引や徴税の方法・出入国の許可と審査・外国商人滞在中の権利の法的保障・貿易摩擦の解決手段など様々な点をめぐる実証研究の積み重ねが必要であり、そして条約が不在の状況のもと、各国間の通商をめぐる利益の調整がどのように行われていたか、どのような制度的な仕組みが構築されたかなどに関しても検討を深める価値があろう。

こうした問題意識を持ちながら、本稿が注目するのは、近世東アジア海域に広く使われていたトレーディング・パス (trading passes) である⁴⁾。ここでトレーディング・パスとは、各地の政権や、それに準ずる勢力が支配地の出入りや支配海域の通航、ないし徴税のために導入した通商許可書、及び商船宛の通航証や関税の納税証明書などの通商関係の公文書を指す。筆者はかつて、近世中後期の日清貿易に使われた通商許可書である信牌⁵⁾ について考察を行った経緯があり、信牌のようなトレーディング・パスから、通商制度の特徴を窺うことができる可能性を見出した⁶⁾。

↘ 国商人が広州などの港湾都市に渡来して貿易することや、中国商人が海外に渡航して貿易することも、「互市」または「舶市」と呼ばれた。

- 3) 管見の限り、岩井茂樹は1990年代後期から、明清時代の「互市」をめぐる論説を始め、系統的な議論を行ってきた。2020年に出版された著書『朝貢・海禁・互市—近世東アジアの貿易と秩序』(名古屋大学出版会)はそれまでの議論の集大成と言えよう。また、上田信『海と帝国：明清時代』(講談社、2005年)の「海禁から互市へ」「互市システム」、岡本隆司①「朝貢」と「互市」と海関」(『史林』90-5、2007年)、同②「朝貢と互市と会典」(『京都府立大学学術報告 人文』62、2010年)、廖敏淑「清代の通商秩序と互市——清初から兩次アヘン戦争へ」(岡本隆司・川島真編『中国近代外交の胎動』東京大学出版会、2009年)、中島楽章「14-16世紀、東アジア貿易秩序の変容と再編：朝貢体制から1570年システムへ」(『社会経済史学』76-4、2011年)も、「互市」をキーワードに朝貢体制論の見直しを促す研究として挙げられる。
- 4) 本研究の完成までの中間報告としては、まず2019年11月に台湾中央研究院で「十七世紀東亜海域的通商票照」を題して発表し、さらに2020年9月に長崎歴史文化博物館で、同10月31日に近世史フォーラムと海域アジア史研究会の共催で本章とほぼ同題名の報告を実施した。
- 5) 江戸時代において徳川幕府が貿易規模のコントロールと密貿易の防止のために唐船(華人系の商船)に発行した通商許可書。詳細は拙著『近世日清通商関係史』(東京大学出版会、2015年)第1部を参照。
- 6) 筆者が分担者として参加した科学研究費(基盤研究B)「朱印船のアジア史的研究：16~17世紀、日本往来の「国書」と外交使節」(研究代表者：松方冬子、2015~2018年度)の研究会では、「国書」のほか、通航証をめぐる議論も盛んに行われてきて、総括的な結論は松方冬子「総論」(同編『国書がむすぶ外交』東京大学出版会、2019年)にまとめられている。これらの議論は本稿の研究に大きな刺激を与えている。

視線を少し前の時代、つまり17世紀前期に移すと、東アジア海域の貿易に多様なプレイヤーが盛んに活動することに相まって、日本の渡海朱印状・明朝の渡海文引・オランダ東インド会社（略称はVOC）のパス（pas）・鄭成功集団の船牌など⁷⁾、各種のトレーディング・パスが広く利用されていた様子が浮かび上がってくる。本来は、発行の主体が異なり、関係の史料にも様々な言語で書かれたものがあったため、まとめて考察しその全体像を掴むのは極めて困難のはずであるが、幸いなことに、この時期にあたり、当該海域に進出し、各地に商館を設置したり貿易拠点を築いたりしたオランダ東インド会社が現れ、仕訳帳や公務日記をはじめとする資料を系統的に作成・保管したため、会社が自ら発行した、通商許可書や通航証の性格を持つパスはもちろん、商売のため取引先各地の政権から獲得したパスの関係記録も会社の公務日記などに散見する。これらは上に述べた筆者の関心に応えられる絶好の史料と言えよう。

日本関係のVOC公務日記と言えば、平戸と長崎の商館長の日記（以下、「J日記」）が周知の範囲に属す。また、ほぼ同性格の日記は、VOCのアジア経営の本部所在地であるバタヴィアにも、17世紀中期の台湾における植民地（和訳史料の凡例に従い、蘭領台湾植民地を「タイオワン」と称す）支配の拠点、ゼーランディアにも残っており、前者は「バタヴィア城日誌」（以下、「B日誌」）、後者は「ゼーランディア城日誌」（以下、「Z日誌」）と通称されている。本稿の考察は、これらのVOC公務日記に見られるトレーディング・パスの関係記事に拠る⁸⁾。なお、一次史料を駆使して日蘭関係史の研究を推し進めてきた永積洋子氏の著書も、日本側の朱印状のほか、明朝の文引などもVOC公務日記に記されていることに注目している⁹⁾。あくまでも外交史の展開という文脈で語られているものの、多くの指摘は本研究にとって大きな参考になる。

1. 日本貿易と渡海朱印状

渡海朱印状の創設と類型

-
- 7) 日本の渡海朱印状・明朝の渡海文引・VOCのパスに関しては、本文の第1節以降では詳しく検討する。鄭氏の「船牌」に関しては、鄭成功が日本在住の弟、田川左衛門に宛てた書簡には関係内容が見られる。その書簡の写しは太田南畝編著「一話一言」（同『蜀山人全集』巻5、吉川弘文館、1907-1908年）に収録。当該書簡の紹介は浦廉一「延平王戸官鄭泰長崎存銀之研究」（『台湾風物』11-3、1961年）に初見、後は張葵（1968）「關於台湾鄭氏の“牌餉”」（『台湾文献』19-2、1968）で詳しく検討された。
- 8) 原本はオランダのハーグ市にある国立文書館（Nationaal Archief）に保存されている。本稿では「J日記」に関して主に『平戸オランダ商館日記』4冊（永積洋子訳、岩波書店、1969-1970年）と『オランダ商館長日記』訳文編全15冊（東京大学史料編纂所、1974-2021年）に拠る。「B日誌」に関しては『バタヴィア城日誌』全3冊（村上直次郎訳・中村孝志校、平凡社、1970-1975年）、「Z日誌」に関しては『熱蘭遮城日誌』4冊（江樹生訳、台南市政府、1999-2010年）に拠る。
- 9) 永積洋子『近世初期の外交』（創文社、1990年）、同『朱印船』（吉川弘文館、2002年）、同『平戸オランダ商館日記：近世外交の確立』（講談社、2000年）。

近世初期、朱印船携行の朱印状は、VOC関係の史料では「カイザーのパス」(keyzers pas)と呼ばれることが一般的であり、日本語訳の資料集では「皇帝の渡航許可証」や「皇帝の通航証」と訳されている。これに関連して言うと、ほぼ同時代のポルトガル人やスペイン人は、こうした朱印状を「エンペラドルのチャパ」(chapa del emperador)と呼んでいたようである。本節は「J日記」に現れた朱印状の関係記事を素材に検討していきたい。まず比較のポイントと関係するところに焦点を絞って、先行研究¹⁰⁾に依拠しつつ、朱印船と朱印状の制度を概観しておく。

制度の創設は豊臣秀吉期に遡るべき説が依然として有力である。16世紀末、武力で国内の統一を実現した豊臣政権が海外進出の構えを見せた時、スペインがフィリピンの植民地を足場に北上する勢いも増していく状況であった。対立の機運が高まっていく中、文禄2(1593)年から、紛争回避のため書簡を介する交渉が試みられた。まずルソン(スペイン領フィピン)側からは、「帝の印章と署名がある特許状」を船長に与え、マニラ渡航の際に提示させることが提案された。それに沿った対応はただちに講じられなかったようであるが、4年後、秀吉より「呂宋国主」(ルソンの長官)宛の書簡¹¹⁾では、向後に自らの印を押す文書(可持予押印之一書)を商船に携行させることに言及し、朱印状発給の意志を表明した。

秀吉死後、「天下人」の座を取ろうとした家康も、同様な手法で、東南アジア諸国の為政者宛の国書に自らの印を押し、日本船が渡航する際、こうした印のある文書を持参しない限り、その貿易を認めないよう要請した¹²⁾。このように、朱印状による商船の「合法性」の確認という国家間の通信関係を前提とした貿易船管理の方法が確立されたのである。

家康期の渡海朱印状が多く残り、広く運用されていたことがすでに明らかにされてきた。発給の目的、つまり出国用か入国用かにより、異国渡海朱印状と日本渡来朱印状に大別される。前者は、日本発の商船が海外へ渡航する際の証明書にあたり、日付と朱印のほか、主に「自日本到〇〇船也」という一文を記す。後者の例は稀であり、VOCとEIC(イギリス東インド会社の略称)の商務代表に発給された朱印状が典型例として知られている。

VOC受領の朱印状(原本はオランダ国立文書館蔵)は、慶長14(1609)年に日本に渡航して通商を要請した際に発給されたものであり、「おらんた船、日本へ渡海之時、何之浦ニ雖為着岸、不可有相違候、向後守此旨無異議可被往来、聊疎意有間敷候也、以如件」と書いてある。貿易に直接関係する文言がなく、オランダ船の日本渡海への許可が主旨のように見える一方、どこに着岸しても乗組員の身の安全や船と貨物の所有権を保障するという意味も含まれているようである。当該朱印状の文章表現は、それより2年前、ルソン渡航の日本商人宛の朱印

10) 主に岩生成一『新版 朱印船貿易史の研究』(吉川弘文館、1985年)、前注9永積『朱印船』を参照。

11) 原本はローマ市イエズス会文書館所蔵。影印テキストは「日本南方諸国往復書翰(補遺)」(岩生成一整理『南島史学』創刊号、1972年)に収録されている。

12) この段落の叙述は主に、前注10岩井書序論の第4章「朱印船制度の創設」に拠る。

状¹³⁾と文章表現（本文には「此船来春帰朝之時、雖何之浦着岸、不可有相違者也」とある）に近似する点も留意に値する。VOCの朱印状は基本的に既存様式の踏襲と言ってもよからう。一方、VOCは、家康の朱印状は会社の日本貿易の合法性を保障してくれる最重要な文書と認識し、したがって大切に保管し、後に会社の貿易に何か制限が加えられた際に、度々この朱印状を根拠に抗議した¹⁴⁾。

VOCとほぼ同様なスタンスで来日したEICも、慶長18年に家康から朱印状（原本はオックスフォード大学蔵）を獲得した。ほかの朱印状と同様に1枚物であるが、より豊富な内容が見られる。要点を挙げると、①上陸可、②免税、③幕府の優先購買、④江戸居住の許可と帰国自由の保障、⑤財産権の保障、⑥自治権（集団内部の犯科行為への裁判権）の認可などが書かれている。下知状のような形式をとっているものの、外国商人の要望をある程度取り入れたようである。貿易協定の要素を多く備える公文書と見受けられる。

またVOCの朱印状に戻るが、ほぼ同性格のものとはいえ、EICのそれと比べると、上に挙げた諸項目の②～⑥に当たる記載がなく、内容が乏しいものと言わざるを得ない。しかしにもかかわらず、VOCはそれを会社の「自由貿易」が保障された証と見ている。その背後には、老中奉書のような付属文書があったことも留意に値する。1639年に商館長フランソワ・カロンが幕府の閣老に宛てた文書によれば、1609年に通商が始まった際、VOCは家康の朱印状のみならず、「閣老（井上利勝、安藤重信、板倉勝重、本多正純）が署名した付属書簡など、これに付属する書簡」も渡されたようである¹⁵⁾。詳しい検証は今後の課題としたいが、それらの書簡によって、EICの朱印状に書かれたような、通商関係を規定する具体的な約束も一定程度交わされた可能性もあろう。

異国渡海朱印状への対応

VOCがアジア海域の広い範囲で私掠船活動を行っていたことも広く知られている。とりわけ1620年代に入ってから、台湾島の西南部で足場を固め、会社の船が東シナ海の南部においてポルトガル船・スペイン船・中国ジャンク（VOCのパスつまり通航証を所持する船を除く）などを対象とした「私掠」はますます活発化した。それは当然ながら、列島周辺の海域の安定を図る徳川幕府から見れば、警戒すべき問題になり、会社の敵対勢力もいち早く察知し、反会社の宣伝に利用しようとしたようである。1624年2月に会社が獲得した情報によれば、マカ

13) 慶長12年6月2日ルイス宛の朱印状。原本は堺の本受寺蔵。写真は『南方渡海古文献図録』（大阪府立図書館編、小林写真製版所出版部、1943年）に収録。

14) たとえば、1633年にパンカド（糸割符制の別称）の価格適用がVOC貿易に適用された際、商館長が「大御所から与えられたパスにある我々の以前の自由の権利」と主張しながら幕府と交渉しようとした。前注8『オランダ商館長日記』訳文編1の上、36・37・50・53頁など。

15) 前注9永積『平戸オランダ商館日記』116頁。

オのポルトガル人は、VOCの船が海岸全体を不安にさせ、「カイザーのパス」を所持して航海した日本のジャンク船をも捕獲掠奪するという噂を立てた¹⁶⁾。

「カイザーのパス」が将軍の「御威光」に関わるものであり、朱印船を攻撃すれば、幕府からの追及を免れないことは、おそらくVOCが日本との通商関係を樹立して間もなく意識できた。海上を通航する船の船籍を確かめるのが簡単なことではないため、朱印状の所持・不所持が確認できていないうちに朱印船を攻撃しまう事件が偶然に起こっても不思議ではないが、日本との通商維持を望む限り、朱印船を「私掠」の対象に指定したとは考え難いであろう。ただし、VOCと同様に、朱印船も東アジア海域の域内貿易に従事するため、様々な側面ではライバル関係になりかねないのも事実であった。1628年にタイオワンで発生した政庁側と朱印船商人との衝突事件、いわばタイオワン事件も、こうした対立関係の延長で捉えることができよう。事後、VOCは関係修復のため、1631年に事件の責任者としてタイオワン長官のノイツを日本側に引き渡した。また凡そ2年後、幕府がそのような対応に満足した様子を窺ったうえで、平戸商館長の江戸参府中を機に、ノイツの釈放を求め、さらにタイオワン渡航朱印状の発給停止を命じてほしいとの意思を、平戸藩主を介して幕府の閣老たちに伝えようとした¹⁷⁾。これに対し日本の朱印船貿易家たちが強く反発するだろうと予想し、江戸に向かって出発する前の商館評議会では、すでに次のような対応案を決めた¹⁸⁾。

【史料1】

同じく、人々はカイザーのパスを携えて渡航する者にはすべて、彼らの要求によりパスを手交するものとするが、しかし、従来行っていたように舵手を貸すことは、強いて督促されないなら、可能な限りあらゆる手段を尽くして防止すること。

すなわち、朱印状を所持する貿易家の要請があれば、会社発行のパスを給付してよいという決議である。詳細は第4節で述べるが、VOCも通航証としてのパスを会社以外の商人に発給し、東シナ海や南シナ海の中の可能な限り広い範囲で制海権を握ろうとした。この史料で示したVOC側の構想は、かつての朱印船貿易家の航海活動も自らが主導するパス・システムの中に組み入れようとするのであったと考えられる。

タイオワン渡航朱印状の発給停止などをめぐって幕府と交渉したかどうかについてはまだ検証できていないが、何等かの機会ですうした要望を幕閣の有力者に伝えた可能性がある。しか

16) 「B日誌」1624年2月6日、前注8『バタヴィア城日誌』第1巻、36頁。訳語の表現を少し修正した。

17) 「J日誌」1633年11月7日、前注8『オランダ商館長日記』訳文編1の上、36頁。同11日、同51～52頁。

18) 「J日誌」1633年10月5日条、同29頁。元の訳文にある「皇帝の渡航許可証」の訳語は「カイザーのパス」に直した。

し、少なくとも、1634年5月くらいまでは幕府から前向きな返答を得られなかった。そのために、バタヴィア総督と評議会はひとまず、次のような対策を講じることを決めた¹⁹⁾。

【史料2】

(前略) また日本のジャンク船及び日本在住中国人のタイオワンに來たり貿易を行うことは、東インド会社にとって非常に有害である。日本のカイザー及び國務會議員が、前北季節風期にタイオワンへのパス (passen) を発行しないことは、会社にとって著しく有利である。(中略) もし日本の密航船がタイオワンに來たならば、日本に不快の感を与えないため、入港は一切謝絶し、貿易を一切拒否し、カイザーの正規パス (ceijsers outhentijcque passen) を備える日本ジャンク船に限り入港して貿易することを許すべし。(後略)

前半では、会社の利益からすれば、日本の商船のタイオワン渡航を歓迎しないスタンスを改めて表明している。それらの商船の渡航がなければ、VOCがタイオワン・日本間の貿易を独占できるという目論見があったのではないかと感じられる。しかし、史料の後半で示されたように、朱印状の確認作業を必要とし、持参しない場合は入港も貿易も拒否し、持参の場合は許可すべきという方針が打ち出された。つまり、朱印船を商業ライバルと見ている一方、日本との通商関係を維持するために幕府の渡海朱印状制度を概ね尊重する姿勢であった。

数か月後、タイオワン長官と評議会は、タイオワンの中国人が当地で入手した鹿皮を会社以外の人に売り出してはならないという告示を出し、もし「カイザーのパス」を持つ日本のジャンク船が買取する場合は、ひとまず見ていないふりをし、一方、規則違反の中国人に対しては状況を見て適宜に処罰を行う決議を出した²⁰⁾。ここからも、朱印船への特段の配慮があったことが分かる。ただし、この時期にはタイオワン事件後の関係修復がVOCの課題であるため、朱印船の優遇は暫定的措置と見ていた可能性も否めない。

続いて、その後の実際の対応を見てみよう。1634年11月、カンボジアからのジャンク船がタイオワンに到着した。「Z日誌」には船籍に関する記録がなく、ただ日本人が乗っているのみが記されている。彼らの渡来に対して、タイオワン政庁は中国のジャンク船に乗ってカンボジアに帰ったら構わないとした一方、今後、「陛下のパス」(pas van Zijne Majesteyt van Japan)を持たない場合は、タイオワンに渡航してはならないことを通達した²¹⁾。まさに上に述べた同年5月バタヴィア本部の方針に従う対応と言えよう。

同月下旬、またターカウ (tancoya, 高雄) にジャンク船1隻が渡来した情報がタイオワン政庁に届いた。翌日、役人を現地に派遣し確認させたところ、長崎在住中国人が仕立てた商船

19) 「B日誌」1634年5月14日条、前注8『バタヴィア城日誌』第1巻、197頁。訳文の修正がある。

20) 「Z日誌」1634年10月1日条、前注8『熱蘭遮城日誌』1、183頁。

21) 「Z日誌」1634年11月14日条、同189頁。

であり、半年前も「陛下のパス」を持たないまま来航したことがあり、その際すでに、2度と来ないように通達したが、今回はまた同様に「パス」不持参のもとで渡来してきたため、貨物を没収し、船員を逮捕したうえでバタヴィアへ移送するという措置をとった²²⁾。

1635年になると、幕府はすべての日本船の海外渡航を禁じる法令を出したため、異国渡海朱印状の発給もこれで終止符が打たれた。後に「寛永鎖国令」と捉えられた一連の幕府の法令は、糸割符制の適用や商館の出島への移転などの、VOCの日本で貿易活動を制限する措置も次々と加えられたが、朱印船の廃止という点は、むしろVOCが望むところだったに違いない。

2. 中国貿易と渡海文引

中国接近と「自由貿易」の要請

VOCが東アジアに進出し始めた17世紀初頭は、中国史上において明代の末期にあたり、明朝はかつて長い間、国内商人の海外渡航を禁じる一方、朝貢の儀礼を伴わない外国との貿易を一切認めない方針、いわば海禁を厳格に実施していた。16世紀中期以降、部分的に緩和する傾向が現れ、まずポルトガル人のマカオ居住と広州交易会の参加を公認し、続いて国内の商人が福建省漳州府の月港から海外（日本を除く）へ渡航することも許可した。ただし、中国の海商が海外に行く場合、漳州府の海防庁から発行された文引の携行が義務付けられた。文引とは、字面通り公的証明書である。宋代以来は専売や交通などの分野で政府の承認済という意味のライセンスとして広く利用されており、元代以降は主に国内移動の通行証として運用され、路引とも呼ばれていた。明朝の海禁緩和後、国内の通行管理の延長線上、海外貿易の商船にも適用させ、受領商人の情報（氏名・年齢・身体の特徴・戸籍所在地など）、船載の貨物、渡航先などを記入し、海外渡航と貿易の許可を認める証明書として船ごとに1枚を発給する制度として運用されるようになった²³⁾。他方、文引のような中央政府公認の通航許可証のほか、福建の巡撫や沿岸警備の地方官が独自に通航許可証を海商に発行したケースも少なからず、ただしそれらは中央政府の公的認可を得た形跡がなく、また効力を持つ範囲も限られていたと考えられる。

VOCが中国に接近した際、ポルトガル人を除くほかの西洋商人に開放する互市の窓口がなく、中国で貿易を行うためまず明朝の許可を得る必要があった。1609年に平戸の商館が設置された後、ここを拠点にした海商集団の頭領、李旦を通じて明朝側に通商の打診を行ってみたが、実質的な成果が得られず、1622年8月に艦隊を澎湖島へ派遣し、それを足場に福建商人と取引しながら、またどこかの港町を取引場として会社を開くようにと福建官憲に要請した²⁴⁾。

22) 「Z日誌」1634年11月24・25日条、同190～191頁。

23) 拙稿「明代後期の渡海「文引」——通商制度史的な分析からの接近」（前注6松方編書）を参照。

24) Cheng, Wei-chung, *War, trade and piracy in the China Seas, 1622–1683*, (Brill, 2013), 32頁。

しかし、明朝側はそれを容認せず、VOCの勢力を澎湖島から駆逐する軍事活動を実施した。それを受けてVOCは1624年から、貿易拠点を澎湖から台湾へ移転させ、ゼーランディア城(Fort Zeelandia)と呼ばれた要塞を中心に植民地活動を拡大し、またその傍ら、李旦の系譜を引き武装化海商集団を率る鄭芝龍(Nicholas Iquan, 俗名は一官)を介して「自由貿易」(vrijen handel)の公認を明朝官憲に求め続けた。

会社の頼りになる芝龍は1628年、明朝官憲の招きに応じて「海賊」集団の首領から脱皮し、海防遊撃という職名を受けて官軍の将官を務めるようになった。ただし、官員身分を得たにもかかわらず、配下の組織が軍事的・経済的独立性も強く、建前は引き続きVOCのため明朝との取次に尽力する姿勢を見せる²⁵⁾が、実際はむしろVOC貿易の合法化を望まず、VOCと福建海商との貿易を自らのコントロール下に置き、利益の独占を図ろうとしたようである。

こうして明朝官憲との交渉の目途が立たないなか、1630年2月、タイオワン長官プットマンス(Hans Putmans)は自ら廈門(アモイ)に渡航し、鄭氏との交渉に臨んだ。その場で得たいくつかの合意は、「Z日記」には次のように記されている²⁶⁾。

【史料3】

- 一、彼(鄭芝龍)は生きているうち、我らが漳州の川及びタイオワンで通商を行うことを認める。また死後も、彼の継承者もこの原則を順守すべきである。
 - 一、彼は軍門(福建巡撫)に手紙を書いて、ずいぶん前から承諾してくれた自由貿易(vrijen handel)の権限を取得し、永遠に自由貿易を享受することができるように尽力する。
- (後半の2か条を略す)

VOCの狙いは、(1)会社の商船が中国沿海に行くことと、中国商人がタイオワンに来ること、という双方向の貿易の実現、及び(2)こうした貿易関係を鄭氏自身のみならず、明朝官憲、少なくとも福建省のトップにあたる巡撫にも認めてもらうことであった。

ポルトガル人のマカオ居住の実現を念頭に置けば、中国沿海に貿易拠点を置くVOCの狙いが実現不可能な要求ではなかったように考えられるかもしれないが、マカオの場合は、明朝政府にとっては、かつての厳格な海禁が破たんする寸前に不意に起こった事態の事後追認に過ぎず、二度と同様の問題が起こらないよう、政府内の警戒も強まってきた。そのため、16世紀後期、スペイン人による通商要請の企みは成果を結ぶには至らなかった²⁷⁾。積み重ねてきた

25) 1628年、長官ノイツと契約を結んだようである。前注8『熱蘭遮城日誌』1、前言12頁。

26) 「Z日誌」1630年2月13日条、同18頁。

27) Pinto, Paulo Jorge de Sousa, 'Enemy at the Gates: Macao, Manila and the "Pinhal Episode" (End of the 16th Century)', *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies* Vol. 16, No. 2, 2008. Birgit 7

議論を経て、明朝官憲は16世紀後期に海禁の緩和に踏み出すことを余儀なくされたが、実際の対応は中国商人の渡海貿易を許すことにとどまった。それにより、外国商人が中国に渡来しなくても海外のどこかで中国の商品を、明朝も認めるいわば合法の手段で入手することができるようになった。したがって明朝からすれば、また別途オランダ貿易のため1か所を開く必要性もなかった。

しかし一方、すでに台湾の沿海で足場を固めたオランダの通商要請をひたすら拒むと、また新たな安全保障の問題を招いてしまう可能性があるため、敵に回すよりむしろその海戦力を借りて海賊の掃討に助力させるのが得策となる時勢であった。VOCの望み通りでなくても、何等かの、貿易の利を得させる案も明廷の中で検討されたと考えられる。

鄭氏主導下の貿易

1631年3月4日、VOCタイオワン政庁の上級商務員トラウデニス（Paulus Traudenius, 10年後またタイオワン長官に転任）らが鄭氏の本拠地、安海からタイオワンへ戻り、中国側のパス発給の情報をもたらしてきた²⁸⁾。

【史料4】

（前略）軍門からタイオワンへ自由に渡航して貿易するパス6枚を獲得した。そのなかの2枚及び1隻の大型ジャンク船を2人の商人に与えた。ほかの4枚は、長官閣下がほかの漳州の川にいる、信頼できる商人4人に交付することができる。パスを所持するすべての商人は、またほかの多くの優遇措置が受けられる。もし言われたパスの件が事実であれば、会社にとっては念願を叶えることであろう。

最も重要な情報は、「軍門」つまり福建巡撫が「自由貿易」のためのパス6枚を発行したことであろう。なかの2枚はすでに中国商人に渡されたが、ほかの4枚はVOCタイオワン長官が信頼できる漳州の商人に与えてよいという。それは、通商要請の新たな進展と位置づけられ、タイオワン政庁は当然ながら、こうした福建官憲側のパスの発給を歓迎したのであろう。

翌日、VOC側はせめて、以前のように、会社属のジャンク船1隻が廈門に渡航して交易することが可能になるように鄭氏に頼んだが、実現するに至らなかった。鄭氏側の誤った情報提供か、トラウデニスらの聞き間違いか、詳細は分からないものの、同月15日に届いた新しい情報によれば、噂のパスは、福建省の官憲ではなく、以前と同様に鄭氏自身が発給したものとされている。進展の兆しがやっと思えてきたタイオワン政庁はそれで相当失望したことは

↘Tremml-Werner, *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644: Local Comparisons and Global Connections*, Amsterdam University Press, 2015, 180-192.

28) 「Z日誌」1631年3月4日条、同前注8『熱蘭遮城日誌』1, 40頁。

想像に難くない。

正規パスの渡海文引の適用

VOC タイオワン政庁は、「自由貿易」の承認を明朝の中央政府や福建官憲に説得することを約束してくれた鄭氏に失望感を持つようになり、1632年の年末に鄭氏を介さず、通商要請の意思を明廷に直接訴えることを決定した²⁹⁾。翌年3月下旬・4月初め頃、タイオワン長官プットマンズは、自ら船に乗って鄭氏側の貿易拠点、廈門を視察し、状況打開の厳しさを確認したうえでバタヴィアの総督へ報告した。その報告では、廈門などの中国沿海地方を襲撃し、好条件のもとで明朝官憲に「自由貿易」を認めてもらう意見を示した³⁰⁾。

これとほぼ同じ時期、明朝官憲がタイオワン行きパスを商人に発給しようとする報がまた中国海商を介して届いた³¹⁾。さらに5月下旬、鄭氏からプットマンズ宛て書簡でも、「中国の大官」が泉州から4隻、漳州から4隻の商船がタイオワンへの渡航を認め、それら船の商人に対し納税後にパスを渡すことになったと述べている³²⁾。皇帝への意見上申や各部の指示遵守などにも触れている点から、ここで言及されたパスは、渡海文引そのものにほかならない。

しかしこの時点では、VOCのバタヴィア総督と議会はすでにプットマンズの建議を取り入れ、軍事活動を強行する意思は固まった。7月に福建や広東などの沿海でVOCの船隊による騷擾作戦が広がり、これに対し明朝側は鄭氏勢力を含む東南沿海各地の海防担当の船隊を結集させ、10月下旬に廈門近辺の海戦でVOC艦隊に大きな打撃を与えた。

7月末、作戦を指揮するプットマンズは、「自由貿易」の要望を改めて整理の上で、中国商人を介して福建官憲に伝えた。ここでは特に留意すべきは、次の諸点である。①漳州・安海・タイオワン・バタヴィアですべてのひとの「自由貿易」を行うこと、②鼓浪嶼（現在、廈門市の一地区）に商館を建造すること、③負債者に対して起訴する法的権利を受けること、④3人か4人くらいの代理人を福州に駐在させること、⑤国王陛下の特使（gecommitteerde van Sijne Conincklijke Mayesteyt）のみを相手に交渉することであった³³⁾。中でも最も重要と思われるのは、双方向貿易に対する明朝の公式な承認であった。

上に触れたVOCの中国沿岸騷擾作戦の挫折により、以上に挙げた条件を認めてもらうことが困難になったのは言うまでもない。「Z日誌」によれば、明朝官憲は、初めはVOC側への賠償要求もあったようであるが、緊張関係の緩和を図るためか、年末になると、賠償のことに触れることなく、礼部の審議を経て開戦前に決定した方向性に戻り、毎年8隻の商船のタイ

29) 「B日誌」1632年12月2日条、前注8『バタヴィア城日誌』第1巻、135頁。

30) 「B日誌」1633年4月22日条、同149頁。

31) 「Z日誌」1633年4月23日条、前注8『熱蘭遮城日誌』第1冊、87頁。

32) 「Z日誌」1633年5月22・23日条、同91頁。

33) 「Z日誌」1633年7月29日条、同110頁。

オワン渡航を認めた³⁴⁾。翌年3月、まず漳州府は商人にタイオワン行きパス＝文引を発行し、同年9月から隣の泉州も同様に3枚発行することになった³⁵⁾。これに対し、プットマンズは「軍門の渡航許可証を持参してくる者に優先権を与え（不満を防止するため）、個人は王の税を脱した者として拒絶する」という方針を示し³⁶⁾、文引制のタイオワン貿易適用に歩調を合わせる姿勢を見せた。

こうした文引は、プットマンズが「軍門の渡航許可証」と理解している。しかし、従来の文引制に則る形であれば、実際の発給責任者は巡撫でなく、府の海防同知かそれに相当する官員であり、巡撫はただ制度運用の状況を監督する役目であり、そして中央政府の裁可がない限り、巡撫のような地方官の意思で、みだりに発給を停止したり枚数を減らしたりすることができない。ただし、この時点では、プットマンズは、軍門のような省の高官が替わると、文引発給の方針もまた変わるのではないかという懸念を持つため、明朝官憲との書面の約束の可能性を、会社に協力的な姿勢をとる福建商人、Hambuan（本名の漢字表記は不詳）を通じて探ってみた。年末には、次に見られるような、明官憲側の返事はHambuanより伝えてきた³⁷⁾。

【史料5】

上に述べたHambuanは、上に述べた高官たちに、私たちの心配事を伝えた。すなわち、われらが王か王の代表（den coninck ofte Siine Majesteys gecommitteerde）と文章化の契約（schriftelijck contract）を結ばないと、新しい官吏が交替で来ると、また一切忘れてしまう〔以前何度も発生したように〕。これに対し、彼らは回答した。このようなことが再び起こらない。なぜならば、タイオワンに通商しに行くジャンクが国に税を納めることになる〔以前は密かに交易を行い、国に税を納めたことがなかった〕。そのため、官吏がこうした通商を阻止、または禁止することがもうできなくなる。彼らは毎年、税金を徴収しなければならない。（中略）また〔それらの中国側の官員は〕続いて述べた。オランダ人はなぜまた文章化したものを固持するのか。彼らが手紙でしばしば求めたことをすでに認めたであろう。マニラの人と同様に貿易したいと求めたことに対して、こうした貿易をすでに認めたであろう。（後略）

こうして見てきたように、VOCの要望は、中国商人のタイオワン貿易の許可という明朝の一方的な政策決定の伝達に満足せず、協定のような「王か王の代表との文章化の契約」の締結であった。しかし、明側はそれに応じなかった。史料の傍線部には、理由が書いてある。商人

34) 「Z日誌」1633年12月30日条、同141頁。

35) 「Z日誌」1634年3月7日条・9月19日条、同148頁、181～182頁。

36) 「B日誌」1634年12月4日条、前注8『バタヴィア城日誌』第1巻、226～227頁。

37) 「Z日誌」1634年12月31日条、前注8『熱蘭遮城日誌』第1冊、195頁。

が国に税を納めると官憲から合法貿易と認定されるようになり、こうした制度上の保障がある以上、役人の交替による影響への懸念は無用という明朝側が持ち出した理屈が読み取れる。また最後に、マニラ貿易の例も触れられた。中国商人のマニラ行き貿易は、文引制の実施からこの時点に至るまで、すでに概ね 60 年以上も続いた。明朝側の担当官員は、こうした例を挙げることで、政策の安定性について VOC に安心感を持たせようとしたのではないかと考えられる。

3. トンキン貿易と通商許可書

初回のトンキン渡航

1630 年代中期、VOC はベトナムの北部にも進出し始めた。当時のベトナムは、北の鄭氏支配下のトンキン（漢字表記は「東京」）政権と、南の阮氏支配下のクアンナム（同じく「広南」）政権との対峙状況にあった。トンキン産の生糸は中国産の白糸と比べるとやや質が劣るが、日本の市場で売れる商品と認識されている。VOC はより多くの生糸を入手するため、大陸産のものに頼らずに、ベトナム産の生糸も輸入する計画を立てた。それを遂行する第一歩として、1637 年 2 月に商務員カレル・ハルツィンク（Carel Hartsincq）は、平戸から船 Grol 号に乗船し、トンキンに向かって出発した。Grol 号はタイOWN経由で 3 月末トンキンに到着し、数か月の滞在を終えて 7 月 7 日に現地を去った。トンキン渡航活動の詳細はその航海記に記されている³⁸⁾。

その航海記によれば、ハルツィンク一行はトンキン政権の執政者、清都王鄭樵（チンチャン、在位 1623～1657）の歓迎を受け、順調に貿易を行うことができた。そして現地の慣習に則り、ハルツィンクは「義子」³⁹⁾の称号を授けられ、さらに国内の通行や取引などを保障するための王の旗（Conincx vlagge）と渡航許可書（paseful ofte geleijbrief）なども受け取った。渡航許可書のオランダ語訳文は「J 日記」に載せられている⁴⁰⁾。

【史料 6】

タインギン・シトー・コックセ（大元帥統国政）・シーボインセイウォ（師父清王）はこう語っています

オランダ船のカピテン、王の養子（aengenonmen zoone des Conincx）、ケンツィウコ・カレル並びに派遣された船員・商人の総ては、本年高価な品々や宝石類を携えて来ました。その理由により国王は彼らの上にその愛情を非常に多く寄せ給うたので、彼らは間もなく

38) 平戸商館長ニコラス・クーケバッケル日記の 1637 年 8 月条では、Grol 号のトンキン貿易の概要を記している（前注 8『オランダ商館長日記』訳文編 2 の下、35～47 頁）。その後、当該船の航海記（同、48～179 頁）もほぼそのまま収録した。

39) 東京現地で貿易商を王の「義子」とする習慣があった。詳しくは蓮田隆志「朱印船時代の日越外交と義子：使節なき外交」（前注 6 松方編書）を参照。

40) 「J 日記」1637 年 8 月条、前注 8『オランダ商館長日記』訳文編 2 の下、43～44 頁。

王の命により、彼らの貨幣を彼らの望みに従って生糸及び絹織物に費して再び彼らの国へ帰っていくが、本年起こったと同様にこのことは今後も変わりなく彼らに起こってほしいのです。彼らが（本年のように）多少に拘らず商品を求めるなら与え続けることを約束するので、彼らには来年も再び取引をするため一時当地に来てほしいです。その際は多大の銀資本のほか、多くの商品、すなわちムーラサキと呼ぶ美しい赤い大羅紗、黒い大羅紗、真珠、黄色い琥珀、人參の根、硫黄、銅、棹状をした鉄を、しかもすべて最上の種類のものであることを条件として携えて来るように。それらをもって彼らは王を喜ばすよう努めてほしいが、その上さらに彼らはなおオランダで得られる様々な商品や珍奇な品々をもたらししてほしいのです。それらのもののすべてにつき彼らはその価値に比例して利益を挙げてよろしいのであり、誰しも、すなわち国の執政官たち、州の太守たち、地方の代官たち、港務長たち、河川管理者たち、農民たち、田舎の警吏たちであろうと、派遣されて来る何人に対しても彼らの活動を妨害したり抑制したりしてはならないのです。以上のことを確実にし、証明するため、彼らにこの文書が与えられます。

やや長い文章であるが、主に傍線部からは、①当該商船の生糸・絹織物などの仕入れ取引を認めたこと、②こうした貿易の継続が望ましいこと、③次期渡航の際に持ってきてほしい商品のリストアップ、④配下各地の役人などに対し、VOCの取引活動を妨害しないように指示したことなどが要点として挙げられる。これは、長期にわたる通商関係の樹立を視野に入れた貿易許可証と位置づけることができよう。

2 回目の渡航

Grol号が同年8月初め頃、無事に平戸に到着し、商館長にトンキン貿易の状況を報告した後、また次の出航を準備し、貿易品をSantvoort号に載せ、12月20日に再びトンキンに向かって2度目の渡航を始めた。同月29日にタイオワンに着き、2週間程度泊まってから再出帆し、翌年の2月6日前後にトンキン沿海地方に到着した。

都で王に謁見し、礼物を献上してから、貿易交渉を始めた。今回も、王と王子から通行許可書(s'jap、ポルトガル語「chapa」の対応語)を申請した。目的は現地で生糸や織物を買付けするためという。その後また渡航のパス(passe)を受け取ったようである。続いて4月下旬、南の清化地域に移動して商品を買付けするため、新たに王子に通行許可書('tsjap、同じく「chapa」の対応語)を申請した。5月下旬、貿易ほぼ終了後、またVOCバタヴィア直航船のための許可証を関係官員に申請してもらった。最後に、前回と同様に、清都王発行の渡航許可書と王旗を受領してから、6月25日に帰航を準備し、8月26日に無事に平戸に帰着した⁴¹⁾。

41) 2回目の渡航の経緯も「J日記」に記されている。前注8『オランダ商館長日記』訳文編3の下、12～150頁。

上に触れた、2度目渡航の際に受け取った各種の通行許可書や渡航許可書は、原本はともかく訳文や内容要約も現段階では見当たらない。ただし、それよりやや早い、永祚6(1624)年に日本商人弥右衛門が受領した清都王の「令旨」が現存している⁴²⁾。その文面は次に写した通りであるが、同様にトレーディング・パスと捉えることができるものと考えられる。

【史料7】

元帥統国政清都王令旨、日本国義客弥右衛門、許載各貴物就安南国、赴京拝稟買売、以通
両国財、副其恩義、茲令

永祚六年五月二三日(朱印)

令旨

弥右衛門は「日本国義客」と称されている。「義」は解釈の幅の広い言葉であるが、いずれも誠実で信用されるという良き評価の意味を有している。弥右衛門が「貴物」(貴重な外国産品か)を安南国に舶載し、「京」(トンキン政権の都)に訪れ王に謁見し、さらに商売することを認める旨が読み取れる。【史料6】の渡航許可書と比べると、内容の簡潔さが目立つ。ただし、【史料6】は初渡航のVOC代表への通商許可書であり、今後の通商の方向性を示すため比較的詳細に作成する必要性があった。それ以後、通商関係の安定化に伴い、渡航許可書の発行も手続き上の問題になり、内容の簡素化も自然に生じる傾向であろう。

さて、蛇足であるが、日本で現存している史料から、クェンナムで利用されたトレーディング・パスの諸側面を垣間見よう。「日本南方諸国往復書簡(補遺)」には、弘定5(1604)年4月に「安南国都統官瑞公」が発行した「示」と、同11(1610)年4月に同国「広富侯」(阮景河)が発給した「憑」が収録されている⁴³⁾。いずれも日本商人(前者は「窪田伊右衛門」、後者は「又左衛門」)に携帯させるための証明文書であり、現地政権が認可した商人という点を中心に極めて簡潔に作成されている。発給の経緯が分かる史料はないが、内容と時代の状況を踏まえると、そのような証明書があれば、発給者の勢力が及ぶ地域で役人の検査に通りやすくなり、移動や貿易の活動を順調に行うことを一定程度保障してもらえ一方、帰国後にも「信任状」のようにクェンナム政権認可の商人としてアピールすることもでき、次期渡海の資本金を集めることにも役立つだろうと推測される。

また、「憑」に関しては、弘定11年5月に「安南国大都統官」より加藤清正に宛てた書簡⁴⁴⁾

42) 永祚6(1624)年5月23日安南国清都王「令旨」(長崎林源吉氏蔵)、前注14『南方渡海古文獻図録』37に収録。

43) 弘定5(1604)年4月安南国「示」(肥前・豊前竜王殿文書)弘定11(1610)年4月安南国広富侯郡主「憑」(高橋琢也氏所蔵文書)、いずれも前注11「日本南方諸国往復書簡(補遺)」。

44) 弘定11(1610)年5月安南国大都統官より加藤清正宛書簡(肥後本妙寺文書)、同前注。

には、「茲有貴国船主林右，本受給憑，往販暹羅国（シャム）」と書いてある。商人林右の船は「憑」を持ってシャムに向かう船であったが、シャム戦乱に遭遇したため近くのクアンナムへ移動し、現地で商売を認められ、そしてクアンナムの官憲は、再度の商船派遣を清正に求めた。ここでの「憑」は、清正が林右に与えた信任状のようなものと推測される。

4. VOC 発行のパス

日本商館のパス

上にも触れたように、VOC も貿易と航海の「自由」を保障するためのパスを導入した。制度創設の時期を示す史料は見当たらないが、大航海の先陣を切ったポルトガル人が16世紀初め頃からすでにインド洋海域を中心に広く利用したカルタス (cartaz)⁴⁵⁾ や、英西戦争 (1585～1604年) 中にイギリスの私掠船の活動に現れた王の通航許可証 (let pass など)⁴⁶⁾ が前例として存在していたため、おそらく会社の成立早々に既存の通航証の仕組みを参考しつつ独自のパスを運用し始めたと考えられる。カルタスや渡海朱印状と似たような、発給者の勢力範囲下において商船の進出や貿易を保障する機能を持つ一方、航海中に会社船からの「私掠」を回避させる機能も有し、通常はこの二つの機能は1枚のパスで実現するものと考えられる。また少し付言すれば、会社の旗もパスと共に交付されるケースが一般的のようであった。岩生成一氏が指摘したように、航海中に外船に遭った場合、遠距離から互いに船種も船籍も国籍も識別しがたく、旗があれば敵でないことを知らせ、拿捕砲撃を避けることが可能になる⁴⁷⁾。その意味で、会社の旗もパス機能の延長線上に位置づけることが可能であろう。

こうした VOC の私掠活動が九州から南の広い海域に及び、当然ながら朱印船にとっても航海安全の脅威となり、朱印船貿易家たちは海外に渡航する際に、將軍の朱印状の権威を一層高めるため、平戸のイギリスやオランダ商館長の紹介状をも併せて携行していた点が、すでに岩生氏の朱印船研究で指摘されている⁴⁸⁾。そして、平戸藩主が装備した日本在住の中国商人のジャ

45) カルタスの代表的な研究としては、Mathew, K. S., “Trade in the Indian Ocean and the Portuguese system of cartazes” (Malyn Newitt ed., *The First Portuguese Colonial Empire*, University of Exeter, 1986) と Lius Filipe F. R. Thomaz, “Precedents and Parallels of the Portuguese Cartaz System” (Pius Malekandathil and Jamal Mohammed (eds.), *The Portuguese, Indian Ocean and European Bridgeheads 1500–1800*, Kerala: Institute for Research in Social Sciences and Humanities, 2001) が挙げられる。

46) イングランドの私掠船活動については、Kenneth R. Andrews, *Elizabethan Privateering. English Privateering during the Spanish War. 1585–1603* (Cambridge University Press, Cambridge, 1959) を参照。

47) 前注10 岩生書, 100頁。

48) 同97頁。

ンク船が長崎から出航する前、平戸商館からパスを入手した例⁴⁹⁾と、琉球王国が薩摩藩を介して平戸商館からパスや旗を発給された例⁵⁰⁾なども、先行研究で紹介されている。ただし、それらはいずれも簡潔な言及に過ぎなく、まとめた考察はまだ欠けている。本節は「J日記」や「Z日誌」からいくつかの具体例を拾い出し、VOCパスの運用範囲や発給対象などについて検討を加えたい。

まず「Z日誌」から1631年5月の例が見られる。中国大陸からのジャンク船1隻がタイオワンに着き、平戸商館長ナイエンローデ発給のパス(pas van den E. Neyenroode)を携行していることが、同月のタイオワン政庁の入港審査を通じて分かった⁵¹⁾。

続いて、1641年に商館が長崎の出島に移転した後の例も挙げたい。「J日記」によれば、1646年6月、2隻の「南京船」(旧明の南直隸、清初の江南省からの商船)が長崎に来航した⁵²⁾。その時、出港地の江南地域がすでに清朝の支配下に入ったため、乗組員は満州人風の辮髪(お髷)の姿で上陸し、長崎では「タルタリア人」(Tartaaren, 韃靼人)と見なされた。奉行の上進で状況を確認した幕府は、これまで「タルタリア人」と全く貿易も文通もなく、彼らはキリスト教徒かどうかも分からないことを理由に、それらの船の貿易を拒否した⁵³⁾。そのまま帰国すれば、莫大な損失が避けられないため、「南京船」の商人たちは、タイオワンへ渡航して貿易する可能性について、9月下旬に通詞などの役人を介して出島のオランダ商館と連絡を試みた⁵⁴⁾。本来は貿易拒否され、ただちに帰帆せざるをえない状況であったが、一旦出航した長崎に戻り、理由は難風で船具が損壊したことにした。故意に帰帆の時期を延ばそうとした可能性があり、その間、次の史料に記されたように、タイオワン貿易の保障に関する商館側の確約を得ようとした⁵⁵⁾。

【史料8】

午後、かつて南京人(Nanckijnders)について一緒に話し合ったことがある商人がやって来て、相手方が約束したので、〔以前の〕合意の上でだが、体裁上通詞たちとともに私に以下のことをしてもらえないだろうかと頼んだ。すなわち、南京人たちは今やタルタリア人となり、従って当地から追放され〔たので〕、タイオワンへ通航し、自由に彼らの貿

49) 前注9永積『平戸オランダ商館日記』, 74頁。

50) 前注8『平戸オランダ商館日記』第3輯389~390頁。なお、真栄平房昭『琉球海域史論(上): 貿易・海賊・儀礼』(榕樹書林, 2020年)379頁を参照。

51) 「Z日誌」1631年5月29日条, 前注8『熱蘭遮城日誌』第1冊, 47頁。

52) この時期の「南京船」の長崎渡航及び大陸情報の伝達などについて、詳細は年旭「南明情報の日本伝来とその影響」(『東アジア文化交渉研究』9, 2016年)を参照。

53) 「J日記」1646年6月12・16・17・23条, 前注8『オランダ商館長日記』訳文編9, 165~166頁。

54) 「J日記」1646年9月27日条, 同200頁。

55) 「J日記」1646年11月2日条, 前注8『オランダ商館長日記』訳文編10, 9頁。

易を邪魔や障害なく行ってもよいというしと保証として、旗と通航証 (vlagge en pas) を与えて欲しいと望んでいる、等とのことである。(後略)

それらの「南京人」は、タイオワンへ移動するため、VOCの渡航許可と航海中の安全保障が必要と認識し、VOCの旗とパスの発給を出島商館に依頼した。明清交替の戦乱のもと、VOCは大陸の産物を入手することが以前より困難になり、江南の産物を満載する「南京船」のタイオワン渡航は会社にとっても望ましいことであろう。したがって、両者の間は順調に合意に至ったようである。

タイオワン政庁のパス

日本商館と同様に、タイオワン政庁も海外渡航許可書としてのパスをタイオワン在住の中国商人に発行したことが「J日記」から確認される。

1642年8月19日、タイオワンからのジャンク船（在住中国人経営の商船）1隻が長崎に入港した。翌日、オランダ通詞3人は奉行の指示に従い、当該商船に関する情報確認のため、出島商館を訪れた⁵⁶⁾。

【史料9】

（前略）彼ら（通詞たち）はさらに、同地（タイオワン）の中国人が日本へ渡航することは許されないのか、と質問したので、左様、同地の長官によってパス、即ち免許状 (licentiebrief) を交付せられぬ限り不可能である、と答えた。この説明が済むと、彼らは閣下（長崎奉行馬場利重）の邸へ赴き、前記の件が報告され、凡そ一時間程すると、彼らは、上述のジャンク船に依って当地に齎された長官トラウデニウス (gouverneur Traudenius) の我々に宛てた書翰及び他の書類を携えて戻ってきた。これらの書類は、閣下にその内容を通報するようにと、あらためて勧告を受けた上で〔我々に引渡すことを〕閣下が許可したものであった。前記の書翰を開封して判明したことは、前述のジャンク船は長官ならびにタイオワンの評議会の免許状 (licentie) に依って当地に来航することが出来たのであって、会社に20パーセントの出入港税を支払うことに依り之を許可されたのである。

上の傍線部によれば、タイオワン政庁が在住中国人の来日貿易を認めているかという質問に対し、商館長は長官のパスがなければ渡航できないと答えた。さらに下の傍線部によれば、その船が出港前にタイオワン長官及び評議会の免許状、つまりパスを得たこと、「出入港税」

56) 「J日記」1642年8月20日条、前注8『オランダ商館長日記』訳文編6、121～122頁。

をすでに払ったことが分かる。端的に言えば、政庁側発給のパス及び納税という二つの要件を満たせば海外への渡航貿易を認めるという状況であった。

タイオワン政庁のパスが日本以外の地域への渡航も対象としたことは想像に難くないが、次に挙げる 1647 年 8 月 13 日の記事から検証しておく⁵⁷⁾。【史料 9】と同様に、タイオワン発のジャンク船の来航（同 11 日入港）に対し、オランダ通詞は出島を訪れ、情報確認の協力を求めた。

【史料 10】

夕刻近くに、伯左衛門が、オランダ語のパス (Nederlantse passe) とシャムのマース金貨を持って、知事 (長崎奉行) の代理としてそれらについての説明とローマ・カトリック教に関係しているかどうかも聞くために現れた。それに対して以下のような返答を与えた。すなわち、前述のパスは、プレジデント・オーフルトワテル (president Overtwater) 氏によって、去る 1 月 20 日付でタイオワンに於いて、アナホダ (anachoda, 船頭) ジークワ (Jicqua) のジャンク船に乗っている通訳のキムティンク (tolcq Kimptingh, 赤嵌に居を構える中国人商人でオランダ東インド会社の通訳を勤め、またトンキン、カンボディアなどとの貿易に携わった) あるいはその息子ピンクワ (Pincqu, あるいはホー・フィンカ何 (廷) 斌。キムティンクの息子で、父同様に赤嵌の中国商人の頭の一人) に対して、彼らのコーチ・シナへの〔旅〕そして帰りのタイオワンへの旅を妨げられずに遂行できるように与えられたものである、と。しかし人 (オランダ人) は、〔ここに〕その〔パスの〕効力〔のほど〕と、彼ら (中国人) の真意を見る。それ (パス) は、他の所へは絶対に行かないというものだが、タイオワンへの航海のための行き帰りの間に、少しでも危険に遭遇した際には、それによって〔他の所へ行かないという制約から〕解放され、免責されようとするのである (波線部、原文文意不明瞭)。総じてこの地域への彼らの出現は、会社にとって最も害のあるものに外ならない。

商館側の説明によれば、当該船が持参したパスは、タイオワン長官オーフルトワテル氏が会社の通訳を務める中国人キムティンクまたはその息子に与えた、コーチ・シナに渡航してまたタイオワンに帰るための航海を保障するための渡航許可書であった。しかし、コーチ・シナはタイオワンの西南方向にあり、そこへの航海なのに、なぜ日本に現れてきたか。商館側も不審に思ったようである。波線部はやや文意不明瞭で分かりづらいものの、「危険に遭遇した」状況でない限り、パスに書かれた航路を外れて他所に渡航してはならないという認識が示されたことは、前後の文脈を踏まえて概ね読み取れるであろう。

57) 「J 日記」1647 年 8 月 13 日条、前注 8『オランダ商館長日記』訳文編 10, 213~214 頁。

南シナ海南部海域の運用状況

上に挙げたのは南シナ海域の北部に関係する事例であり、次は南部の海域（概ね、カンボジアの南部にあたる北緯15度より南の海域）の運用状況の確認に移る。「J日記」には、商館長エルセラック（Elserack）が1643年春にLillo号に乗ってバタフィアへ渡航した際の航海記録も載せている。次に記されたように、途中の5月1日と9日、海上で数隻のジャンク船に逢い、臨検を行った⁵⁸⁾。

【史料11】

同月1日、今朝早く、本船から北北西の方角にモナピン（Monapin）島を見る。スマトラ島の沿岸で、2隻のジャンク船が海岸に沿って我々の船と共に帆走しているのを認めた。（傍注、略）先に2隻のうち1隻から、その船長が、1艘の小形の舢を我らのもとへ遣わして来た。そして、同船が総督閣下の署名したセバルト・ヴォンデラール（Sehalth Wonderaer、バタフィア税務長）に宛てたパス（passe）を所持していることを知ったが、それはパリンバン（Palimbangh）から来て、胡椒を積み、バタフィアへ航海するためである。（後略）

同月9日、早朝、前日と同じ風と潮流を得て帆走して、右舷前方に1隻のジャンク船を認め、正午近くに同船に追いついた。同船の船頭から以下のことを知った。即ち、〔○傍注：彼が所持する1642年12月20日附のパスによると〕彼はカンボディアから渡航してパリンバンに滞在し、今月1日に、同地から積載量50コヤング（編者注：1コヤングは30ピコル）の彼のジャンク船（傍注、略）で再び出発し、目下、またカンボディアへ向かう途中であった。（後略）

航海中の5月1日、エルセラックは、スマトラ島の沿岸に沿って運航する2隻のジャンク船を目撃した。その中の1隻の船長からVOC東インド総督署名のパスを見せられた。その内容から、当該船がパリンバンから胡椒をバタフィアに運ぶ商船であることが判明した。続く9日、また1隻ジャンク船に逢い、同様にパスを見せられた。パリンバンから貨物を載せてカンボジアへ渡航する船と記されている。

南シナ海の南部海域の周辺に位置する（北はカンボジア、東はカリマンタン島、南はジャワ島、西はスマトラ島）地域の沿岸部には、VOCの植民地や貿易拠点（商館の所在地など）が散在し、「私掠」の能力を備える会社の船が頻繁に行き来、当該海域の制海権を一定程度把握でき、VOCパスの携帯も当該海域を航海する際の共通のルールになりつつあった。

その後も、VOCが当該海域での影響力をさらに拡大した。たとえば、1650年代、戦争を通

58) 「J日記」1643年5月1日・9日条、前注8『オランダ商館長日記』訳文編7、55・57頁。

じてカンボジアに通商平和条約の締結を実現させ、その条約ではカンボジア商船が海外渡航の際に VOC のパスを携行することを必須化した⁵⁹⁾。この時代、VOC とほかの国との条約にも同様な項目が見られるかもしれない。この点については今後も留意し続けたい。

おわりに

16 世紀中期、銀と生糸との交換が牽引するも、東アジア域内の貿易はかつてないほど活況を呈した。これを受けて明朝は、民間貿易の要素を極端に抑える海禁・朝貢貿易制度の緩和を余儀なくされ、文引の発給を通じて中国商人の海外貿易を規制する制度の導入に踏み込んだ。一方、日本においては、戦国の乱世が終焉に向かい、世紀の末に至ると統一政権が形成され、ただちに列島周辺の海域秩序の安定化に着手し、東南アジア諸国と通信関係を築いたうえで、渡海朱印状による海商の管理方法を模索した。それで現れた朱印船貿易は、かつて倭寇の活動をルール化した結果とも捉えることができる。また第 3 節で検討したように、朱印状や文引のようなトレーディング・パスは、中国文化が深く浸透したベトナムにおいても見られる。

一方、同じ時代、VOC や EIC も相次ぎ東アジアの域内貿易に参入し、西ヨーロッパの慣習に則りつつ、敵対や商業ライバルの船舶への拿捕を行い、攻撃対象の船かどうかを定めるため、保護下の商船にパスと会社の旗を発給する措置をとった。両会社の競争で次第に優位に立った VOC は、バタヴィアやタイオワンなどの植民地拠点を獲得し、在住商人とくに中国系商人の海外渡航や、外来商人の渡来貿易に対し、税の徴収とセットにしてパスの発行による出港・入港の管理を図った。また、鄭氏勢力をはじめとする、中国沿海の武装海商集団や海賊集団が、海商に独自の通航証を与えて保護費をとる例も多く見られる。これらは、明朝の文引や日本の朱印状と発生のルーツは異なるものの、ほぼ同様な原理で導入された証明書類であり、まとめてトレーディング・パスと捉えることができよう。

このように、17 世紀前期東アジア海域の貿易において多様なトレーディング・パスが併存していた。海外貿易に従事するため、本国の支配者から海外渡航の許可書を申請するのみならず、また可能な限り渡航先発給の通商許可書や、海洋勢力から発給される通航証も入手するのが、海商にとって常識のようなことになったと考えられる。明中期の朝貢貿易体制が衰退し、近代的な条約体制が未だ確立されていない環境のもと、発給主体の異なる各種のトレーディング・パスは、交錯して使用されることで、結果的に当該海域の通商秩序の安定的な維持に寄与したと考えられる。

最後に、「自由貿易」及び通商協定との関係について敷衍したい。第 2 節で述べたように、

59) 遠藤正之「カンボジア・オランダ東インド会社間通商平和条約締結（1656～57）：カンボジア王権とオランダ東インド会社の交易独占の試みをめぐって」（『史苑』74-1, 2014 年）を参照。当該条約の第 6 条には主にパス関係の内容が盛り込まれている。

VOCが明朝と交渉した際に、①商館設置・代表駐在、②現地政権との直接交渉、③公文書による権益保障などのいわゆる「自由貿易」に基づく要望を示した。これを基準に見ると、各地での「自由貿易」の達成度が異なった。中国貿易の場合は、明朝の保守的な姿勢に対し、VOCは武力行使での状況打開も試みしたが、軍事行動の挫折により3つの項目はいずれも達成できず、最終的にはタイオワンへの文引所持船の渡航可という極めて限定的な成果にとどまった。比べると、それより十数年前、日本との貿易交渉は非常に順調であった。江戸へ使節団を派遣し、幕府から商館の設置も認めてもらい、日本への渡航を保障する将軍名義の朱印状も取得できた。1630年代以降になるとまた様々な制限を加えられるようになったが、初期交渉の結果を見ると、上に挙げた「自由貿易」の三つの目標（①②③）をいずれも実現できたと言えよう。

また、貿易協定に基づく「自由貿易」というゴールまでの距離が遠いほど、通商におけるトレーディング・パスの重要性が増していく状況だったとも考えられる。官憲発行の渡海文引がなければ、VOCと中国商人との貿易は明朝に認められない。逆に言えば、明朝との合法貿易を望むならば、文引制のタイオワン貿易適用が最低条件であった。一方、日本貿易に関しては、商館設置や交渉などがすでに認められた以上、幕府の朱印状は形式だけのものにとどまり、将軍の代がわりごとに更新する必要性もなくなったのである。