
15世紀末のインド洋における交易関係

後 藤 伸

1. はじめに

1498年5月20日、ヴァスコ・ダ・ガマの率いる3隻のポルトガル船隊がインド南西岸のカリカットに到着した。1497年7月8日にリスボン郊外のレステロを出帆してから10ヶ月以上をかけた航海であった。¹15世紀初期から始まったポルトガルによる東回り航路の開拓は、アフリカ西岸を下り喜望峰を回航してインドへといたる、いわゆる「インド航路」の＜発見＞をもたらした。²

このインド航路の開拓は、アジアの物産をヨーロッパ人がみずから直接にヨーロッパ大陸へと運搬するルートと手段を提供することになった。かくして、ポルトガルやスペインに続いてほぼ一世紀後にはオランダ、イギリス、フランスなどの北ヨーロッパ諸国がインド洋へと進出し、アジア各地に商館という名の貿易拠点を構築し、交易を通して、またある場合には武力を使用しながらアジアの物産をヨーロッパ各地に運搬したのであった。

このインド航路の利用の拡大は、それまでの交易ルートの改編や商業中心

1 『インド航海記』345,383,416ページ。

2 「インド航路」の＜発見＞は、大航海時代に一つの時代を劃する出来事であり、この時代のヨーロッパの地理的拡大を取り扱った著作でかならずといってよいほど言及されている。そのなかでもバランスのとれた記述をおこなっている概説書として、ここではペンローズ[1985]をあげておきたい。

地の交替をもたらすことになる。それについては同時代人の記録やその後の研究者による研究成果によって詳細に言及されている。しかし、ヨーロッパ人、とりわけポルトガル人によるインド洋への進出以前の時期について、この海域における交易関係に関する研究はまだ少ないように思われる。ヴェネツィアやジェノヴァなどイタリア諸都市の商人が活躍した東方との地中海貿易はよく知られているが、スパイス取引が記述の中心であり、アジア域内取引への言及が少ない。そのなかで例外的なのが、アブー＝ルゴドの著作『ヨーロッパ覇権以前』である。この著作は、ヨーロッパから中国までの地域を8つの回路——世界システムを構成する8つのサブ＝システム（交易圏）——に分け、それぞれの域内外の交易の消長を記述している。だが残念ながら、記述の中心は、アブー＝ルゴドが唱える世界史の「転換点」である13世紀半ばから14世紀半ばまでの時期に限定されており、それ以降15世紀末までが空白となっている。³

本稿の目的は、この空白期を埋めようとするのではない。もっと限定された目的のためである。すなわち、ポルトガル人がインド航路を＜発見＞する直前の時期、つまり15世紀末時点のインド洋⁴、それも南緯10度以北の海域における交易関係を素描することにある。ヨーロッパ人がインド洋に直接進出してくる以前の当該地域の交易関係はどうであったのかを確認することによって、ヨーロッパの進出以前と進出以降との比較やヨーロッパの進出が与えた影響の範囲と度合い（ないしその限界）を、より正確に把握すること

3 この空白はアブー＝ルゴドにとって、埋め合わさなければならない空白期を意味しない。かの女にとって、この空白期はそれまでの世界システムが後退して、新しい世界システム——近代世界システムがこれにとって代わるまでの、世界システムの衰弱期にすぎないと位置づけられているからである。アブー＝ルゴド[2001]（下）181、186-187ページ。

4 ここでインド洋といっているのは、アフリカ南端アガラス岬から始まり、アフリカ西岸を北上し、紅海、ペルシャ湾、アラビア海、ベンガル湾、マレー半島、スンダ諸島、そしてオーストラリア南西岸のルーイン岬にいたるまでの海域を指している。

が可能となろう。その作業はまた、アジアにおけるヨーロッパの覇権がいつ、どこで確立したのかを確定するための準備作業ともなろう。本稿はそのためのささやかな一歩にすぎない。

ところで、ポルトガルのインド洋進出直前の交易関係を知るに格好な材料としては、同時代人の航海記録や地誌があげられる。そのような文献はヨーロッパ人の視点から書かれたものであり、当然に偏りもある。しかしながら、複数の文献をつき合わせるにより、またヨーロッパ人の進出以後に生じた変化を除去することで、15世紀末におけるインド洋の交易関係をこれら文献から再現することが可能である。本稿ではそのような文献として、バスコ・ダ・ガマのインド航海記とトメ・ピレスの地誌『東方諸国記』を取り上げる。以下、2ではインド洋の航海を規定した自然条件、とくに季節風について述べ、つづいてガマの航海記録とピレスの地誌から再現できる交易関係を3で図示し、最後に4でまとめの考察を加えることにしたい。

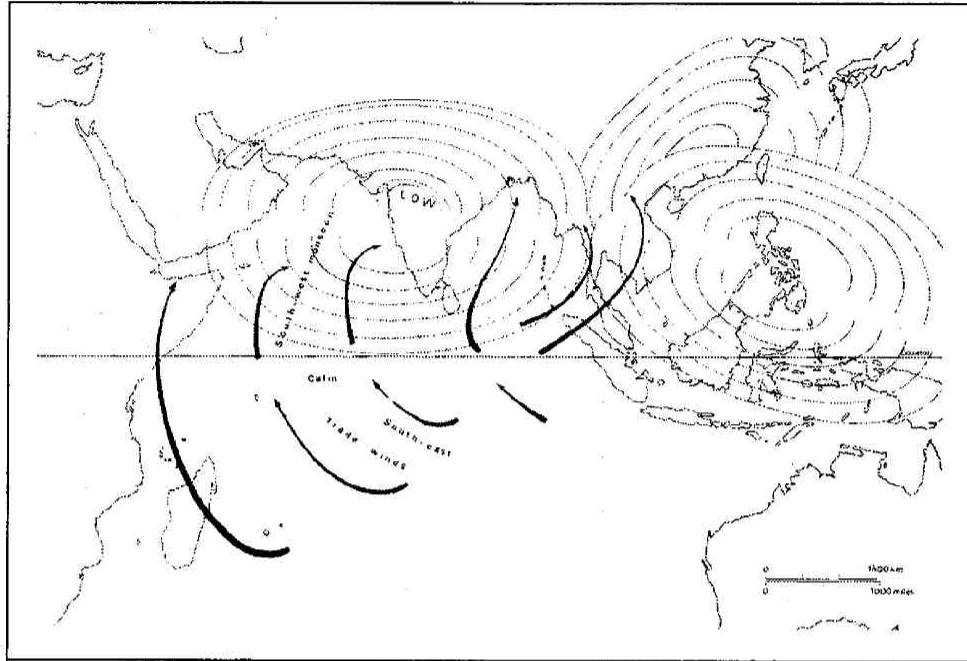
2. 自然的与件——季節風

インド洋上の北半球、ないし赤道を越えても南緯10度までの海域では、時期に応じて一定方向に吹く季節風（モンスーン）があり、これがインド洋上の帆船による航海パターンを規定していた（第1図および第2図参照）。すなわち、1年のうちで4月から9月までは、赤道からヒマラヤ高地に向けて南西モンスーンが吹く。この時期は大陸部が熱せられて熱気が上昇し、低気圧をつくる。このため海からの湿った空気が入り込み、とくに6月から8月にかけてインド西部と南部では「海の閉鎖期」と称されるほどに天候が荒れ模様となり、航海には不向きとなった。⁵ 対して10月から3月にかけては、陸地よりも海洋のほうがかゆくなり冷えるため、大陸部から赤道に向けて北東モ

5 家島[1993]17-18ページ。

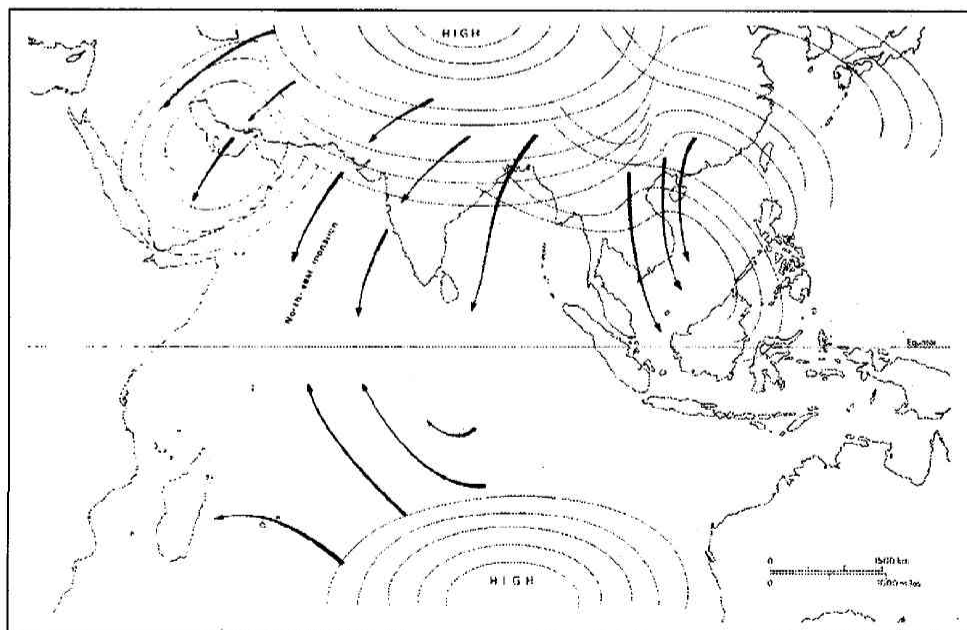
ンスーンが吹く。その風は比較的弱く、また晴天が多いため、航海には適した季節となる。

第1図 南西モンスーン期（4月～9月）の気圧と風向き



資料：Chaudhuri[1985]:22.

第2図 北東モンスーン期（10月～3月）の気圧と風向き



資料：Chaudhuri[1985]:24.

このように年間を通して二つの異なるモンスーン期があり、そのためにインド洋上の航海はそれぞれのモンスーン期に応じて出帆の時期や方向が決められた。いま、インド洋上のおもな航路と就航時期を素描すれば、次のようになる。

アフリカ沿岸－アラビア海／西インド アフリカ東部沿岸からアラビア海へは、南西モンスーン期が航海時期となる。ただし、6・7月は天候が荒れるため、安全な出航時期は5月中までにか、または8月末からとなった。⁶ちなみに、ポルトガルの船隊を率いたヴァスコ・ダ・ガマが喜望峰を回航したあと、マリンディ（現ケニアの1都市）で水先案内人を得て、そこからインドのカリカットに向かったのは1498年4月24日であり、一月足らずの航海で5月20日にはカリカットに到着している。⁷

逆にアラビア海の沿岸からアフリカ東部沿岸へは、北東モンスーン期が航海時期となる。ただし、アラビア海の東部では10・11月に熱帯性の嵐が発生するため、インド方面からアフリカ東岸部へ向かうには12月以降出帆するほうが安全であったという。⁸ さきのガマの船隊の場合、1498年8月29日にカリカット沖を出航した。最初は海岸沿いに北上し、10月5日にアラビア海の横断を開始した。しかし、風や逆風のため航海は難渋をきわめ、3ヶ月もかかってようやくアフリカ東岸のマリンディに戻ることができた。往航と違って、「海図に依って船の位置を示してくれる人も、水先案内人もいなかった」のである。⁹

インド－マレーシア西岸 南西モンスーン期に南へと下ると、マレーシア半島の西岸は風下の海岸となるため、インド西岸と同様、航海がきわめて困難

6 M. Peason[2003]:20.

7 『インド航海記』381,383ページ。

8 M. Peason[2003]:20.

9 『インド航海記』405, 413-15ページ。

となった。¹⁰このため、インド西岸からマラッカへの航海は南西モンスーン期が支配的となる前までにか、あるいは6月から8月の「海の閉鎖期」のあとに出帆する必要があった。

このように1年のうち二つのモンスーン期の交替が規則的になされるため、1つのモンスーン期内に長距離航海をおこなうことは事実上不可能であった。たとえばアデン／マラッカの長距離航海を考えてみよう。アラビア海西部のアデンからインド西岸には南西モンスーン期が出航時期となる。しかし、インド西岸の「海の閉鎖期」やマレーシア西岸の航海を考慮すると、南西モンスーン期終盤の8月半ばがアデンからの出航時期となろう。¹¹もし南西モンスーン期の初期に出帆すると、インド西岸で何ヶ月も風待ちをしなければならない可能性が高くなるからである。逆にマラッカからアデンに向かうには北東モンスーン期が支配的となる時期を待つ必要があった。かくして、長距離航海では安全な航行のためにモンスーンの交替を待つという時間的ロスが発生する。しかもその間に積荷をかかえながら船員に手当を支給するという、リスクとコストがかかる。この両者の事情が、インド洋に面した海岸線のいくつかの箇所に中継センター（商業中心地）を発生させることになった。長距離航海が不可能ではないにしても、時間とコストの節約またリスクの逓減をはかるには、これら商業中心地間を結ぶより短距離の航海が合理的であり、また一般的となった。かくして、季節風という自然的条件に適合的な航海サークルがインド洋上に形成されることになった（第3図参照）。

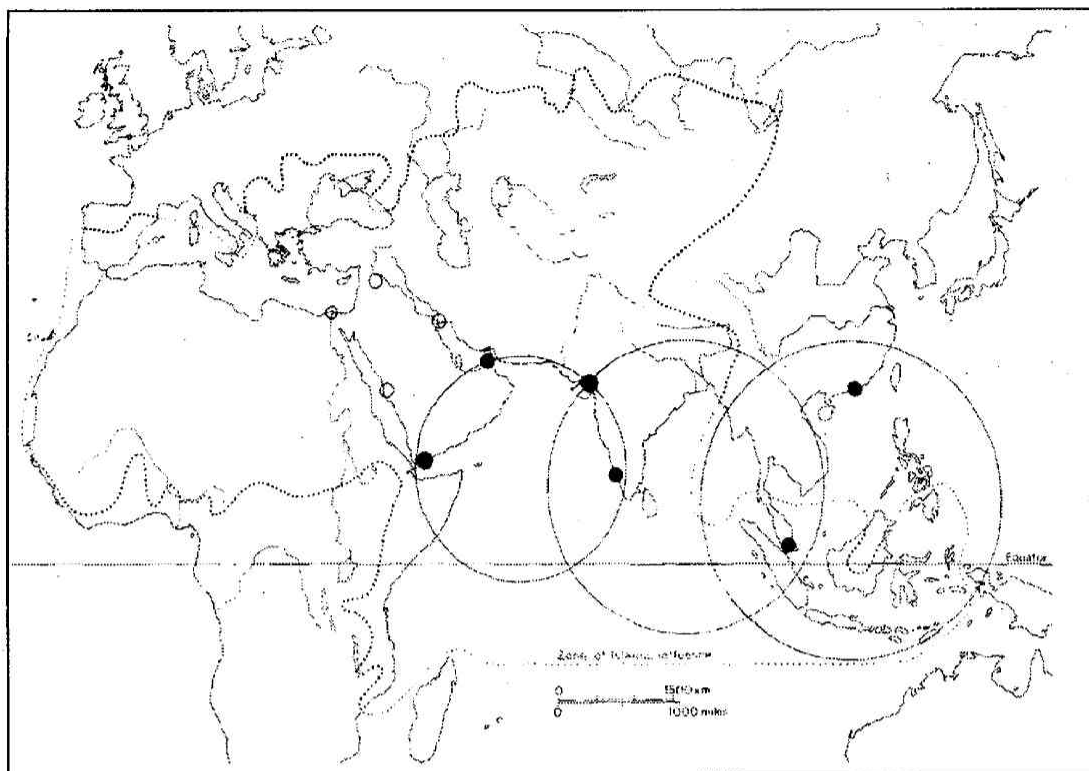
もちろん、これら商業中心地やその間を結ぶ航海サークルは自然的条件だけで形成されたわけではない。¹² 商人や交易に対する政治的・経済的な保障

10 M. Peason[2003]:21.

11 アブー＝ルゴド[2001]（下）54-55ページ。

12 チョードリは次のように述べている。「輸送のロジスティクス——海運コスト、風のシステム、最適な周航期といったもの——がインド洋上に中心部分がどこに正確に位置しなければならないかを決めたとしても、その場所の成長と継続的な利用は、競争的な

第3図 インド洋の商業中心地交易のパターン c.1000-1500.



資料：Chaudhuri[1985]:41.

が提供される必要があった。その保障提供の有無やその強弱が、商業中心地の消長を促したといえよう。しかし、本稿ではこれら商業中心地の歴史的交替を直接取り扱うものではない。15世紀末時点の商業中心地間を取り結んでいた交易関係のありようを素描することに限定している。そこで次に、同時代人の記録によりながら、この点を見ていくことにしよう。

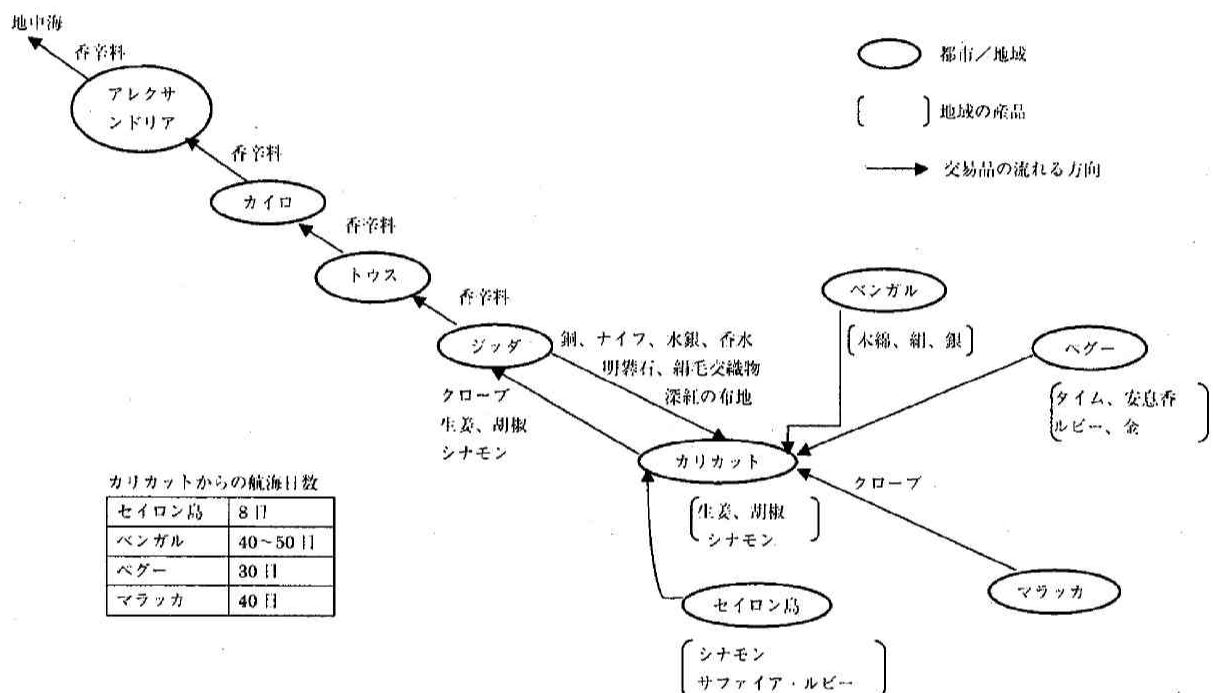
3. 同時代人のみた交易関係

(1) バスコ・ダ・ガマ

製品とサービスのすべての範囲にわたって商人に提供される選択の指し示すところによった。」Chaudhuri[1985]:106.これは、言い換えれば、商業中心地の決定に関して、自然的条件——おもに風向き——は必要条件であっても、十分条件ではないということである。「商人に提供される選択」として、交易の安全性、公正性、平等性を保障することが求められたのである。

先にも述べたように、1498年5月20日、ヴァスコ・ダ・ガマの率いるポルトガルの船隊がインド南西のマラバル海岸の一港市カリカットに到着した。同船隊は同じ年の8月29日に出航し本国に帰国するが、その間に見聞した交易に関する情報は、同行した乗組員（無名）によって『ドン・ヴァスコ・ダ・ガマのインド航海記』のなかに記されている。

第4図 カリカットを中心とした交易関係



資料：『ドン・ヴァスコ・ダ・ガマのインド航海記』405-06, 418-22
ページより作成

第4図は、このガマ航海記の記述から構成した、15世紀末におけるインド洋の交易関係を示したものである。記述で挙げられた都市あるいは地域のうち後代の名称と同定できないものは除いてある。ただし、ジッダとカイロの間の「トウス」（一説にはスエズとも推定）は入れてある。「トウス」とカイロ間の輸送がラクダによっていたほかは、すべて船（河川航行用も含む）が輸送手段であった。

同図によれば、カリカットが一大集散地としての地位を占めている。カリ

カットには、ベンガル、ペグー（現在の南部ビルマ）、マラッカ、セイロン島などから東洋の物産、とくにスパイス類が運び込まれた。これらは同地でメッカ（近郊の港ジッダ）からきた船に積み込まれ、紅海経由で地中海に面したアレクサンドリアへと運搬された。ここで、ヴェネツィアやジェノバからやってきたガレー船がスパイス類を積んで、ヨーロッパ各地へと運搬した。他方、メッカからの船には金属製品や織物を中心に各種の加工品が船積みされており、カリカットで陸揚げされた後、東洋各地に運搬されたと考えられる。カリカットはまた生姜、胡椒、シナモンの産地でもあった。このうちシナモンの品質は、セイロン島産のそれに比べて劣ったという。¹³

ガマ航海記の作者の情報収集した範囲の制約からか、いくつか不明瞭な点がある。作者のいうようにカリカットが交易品の一大集散地であつとしても、その中心地を媒介とした交易品の産出地と仕向地が、ペPPERやスパイス以外では記述がいちじるしく簡素化されたり、あるいはない。たとえば、ジッダからカリカットに持ち込まれる銅やナイフに始まる一連の製品の製作地やジッダまでの輸送経路は不明であり、またこれら製品が最終的にどこの仕向地まで運ばれたのかをたどることはできない。さらにまた言及される交易品は概して貴重品で値の張る品物が中心となっており、そのほかの交易品——インド洋域内で取引される商品について言及が少ない。このことは、インド洋海域で取引されている、高級嗜好品以外の太宗貨物が何であるのか、それがこの海域の交易にどのような役割を果たしているのかについての考察を妨げる結果をもたらしたといえる。これは当時のヨーロッパ人の東洋方面への関心が、宗教的なものを除けば、¹⁴スパイスやペPPERをはじめとした高級嗜好品の直接的な調達にあつたという、関心のあり方のバイアスによるもの

13 『インド航海記』405-406ページ。

14 すなわち、イスラム教の支配地域を越えた彼方にあるという、キリスト教国とその支配者プレスター・ジョン伝説への関心。ペンローズ[1985] 16-18、54-55 ページ。

といえよう。ちなみに、ガマの船隊の派遣目的も「香料をさがしに行ったもの」であった。¹⁵ インド洋におけるより包括的な交易関係の記述は、現地に長期滞在した者によって記されることになる。その先駆的な一人が、トメ・ピレスであった。

(2) トメ・ピレス

トメ・ピレスはポルトガルの商人で、1511年にインド在任の商館員としてマラバル海岸の港市で、カリカットの北西に位置するカナノールに赴任した。¹⁶ 1512年6月ないし7月にマラッカに転任となり、1515年初頭までここに滞在した。その後、大使として中国を訪れるが、1524年以降消息が不明となっている。ピレスが書き残した『東方諸国記』は、かれがマラッカ滞在中に執筆したものと考えられている。未定稿ながら、インド洋海域での交易関係を含めた地誌として包括的なものと位置づけられている。以下、ピレスの記述から、15世紀末におけるインド洋海域の交易関係を抽出して図示する。ピレスの記述は地域ごとに詳細にわたるが、交易関係については、「カンバヤ〔インド北西部のグジャラート地方のこと。後述〕は二本の腕をのばし、右手でアデンを握り、一方の手でマラカを握っている。これは重要な航路であって、ほかの場所への航路はそれほど重要ではない」(〔 〕内は引用者補記)¹⁷と述べている。そこで本稿でも、アデン、カンバヤ、マラッカの3地域に焦点をあてて、その交易関係を図示していくことにしよう。

A. アデンを中心とした取引関係

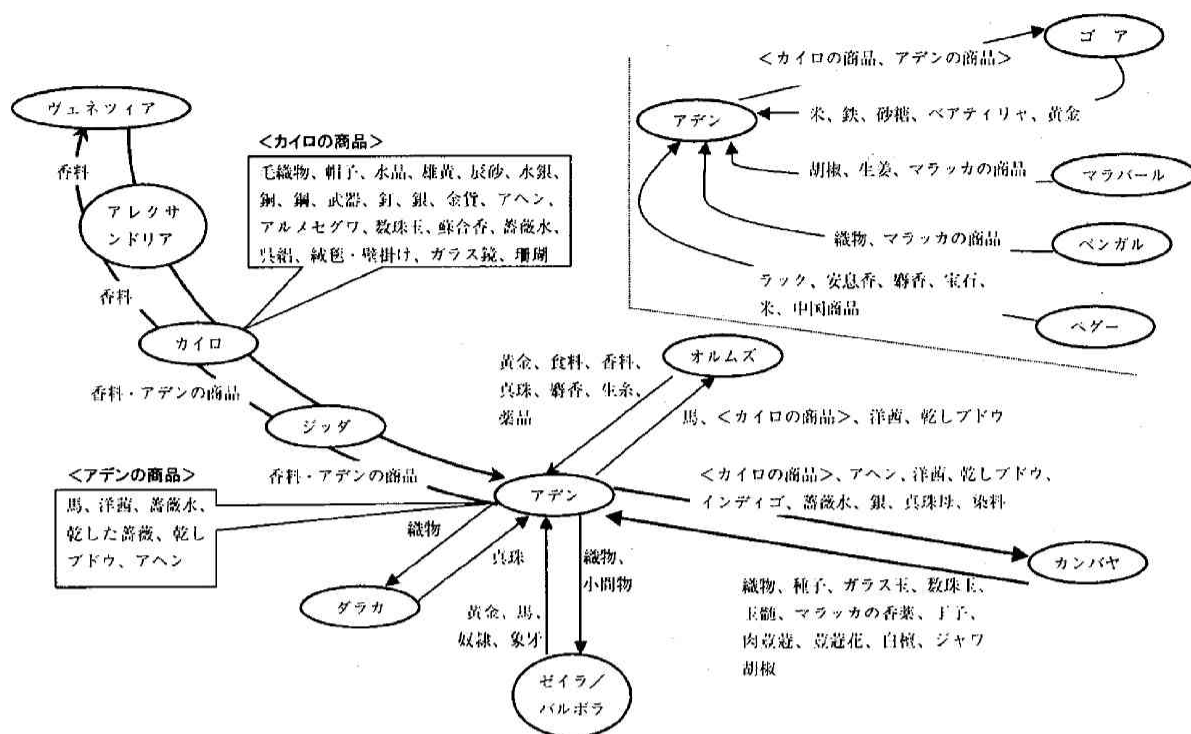
港市アデンは、アラビア半島南西部(現イエメン共和国)にあつて、紅海とアデン湾、さらにはペルシャ湾やインドとを結ぶ要衝の地位を占めた。事

15 『インド航海記』345ページ。

16 『東方諸国記』生田滋解説、18ページ。以下、断りのない限り同解説によった。

17 『東方諸国記』114ページ。

第5図 アデンを中心とした交易関係



資料：ピレス『東方諸国記』53-54,62-65ページより作成

実、第5図に示したように、地中海方面からインド洋へと移入される交易品や、逆に地中海方面へと移出される交易品はアデンを一大集散地としており、いずれも紅海を経由した。すなわち、ヨーロッパ世界からはガレー船によって、毛織物、武器、水晶、ガラス鏡、釘、数珠玉、辰砂、銀、銅、水銀などの工業製品や金属類がアレクサンドリアへと運搬された。その後陸路を経て紅海へといたるが、紅海はその地形的環境のために地元の船以外は航行が難しく、これら商品を取り扱ったのはもっぱらカイロの商人であったという。¹⁸ 逆にアデンからは、ゼイラ、バルボラ、アラビアから入手した商品（第5図で<アデンの商品>と名付けたもの）およびカンバヤから入手した商品、とりわ

18 『東方諸国記』114,457ページ。紅海は深海で、1,000尋（1尋=6フィート≒1.829メートル）以上もあるが、サンゴ礁からなる小島が多く、地元の水路に詳しくないと航行が困難であった。とくにジェッダからスエズ間はすべて地元の船が運搬し、ペルシャやインド方面からの船がエジプトに向かうことはなかったという。Chaudhuri[1985]:128.

けスパイスやペッパーが、紅海経由でアラブ世界やヨーロッパへと運ばれた。¹⁹

アデン湾以東については、インド北西部のグジャラート王国を指すカンバヤとの交易が重要であった。同地方には<カイロ／アデンの商品>が運搬される一方、マラッカ地方から持ち込まれたスパイス、すなわち丁子（クローブ）、肉荳蔻（ナツメグ）、荳蔻花（メース）などを持ち帰った。またカンバヤことグジャラートは綿織物の一大生産地域であり、アデンを通してこれらグジャラート産織物がアラブ世界へと移出された。アデン以東ではこのほか、アデンはオルムズを介してペルシャ地方との交易関係を持ち、またインド西岸のゴアやマラバル、インド東岸のベンガル、さらに遠くはペグーとの交易をそれぞれおこなっていた。

B. カンバヤを中心とした取引関係

インド北西部のカンバヤ地方は、ピレスによれば西のアデンと東のマラッカを結ぶ、いわば扇の要の地位を占めた。この地方はデリー王朝が統治のため総督を置いていたが、15世紀はじめに独立してグジャラート王国が建てられ、1570年代初期にムガル帝国に併合されるまで独立を維持した。²⁰

第6図は、カンバヤ（グジャラート）を中心とした交易関係を図示したものである。既出の第5図に示した交易関係は簡略化してある。

すでに述べたように、カンバヤへはマラッカよりモルッカ・バンダ諸島産のスパイスが持ち込まれた。このほか真珠母、アロエ、生糸なども運搬された。換わって、カンバヤからは各種の織物やアデン経由のアヘン、薔薇水などがマラッカに運ばれた。²¹

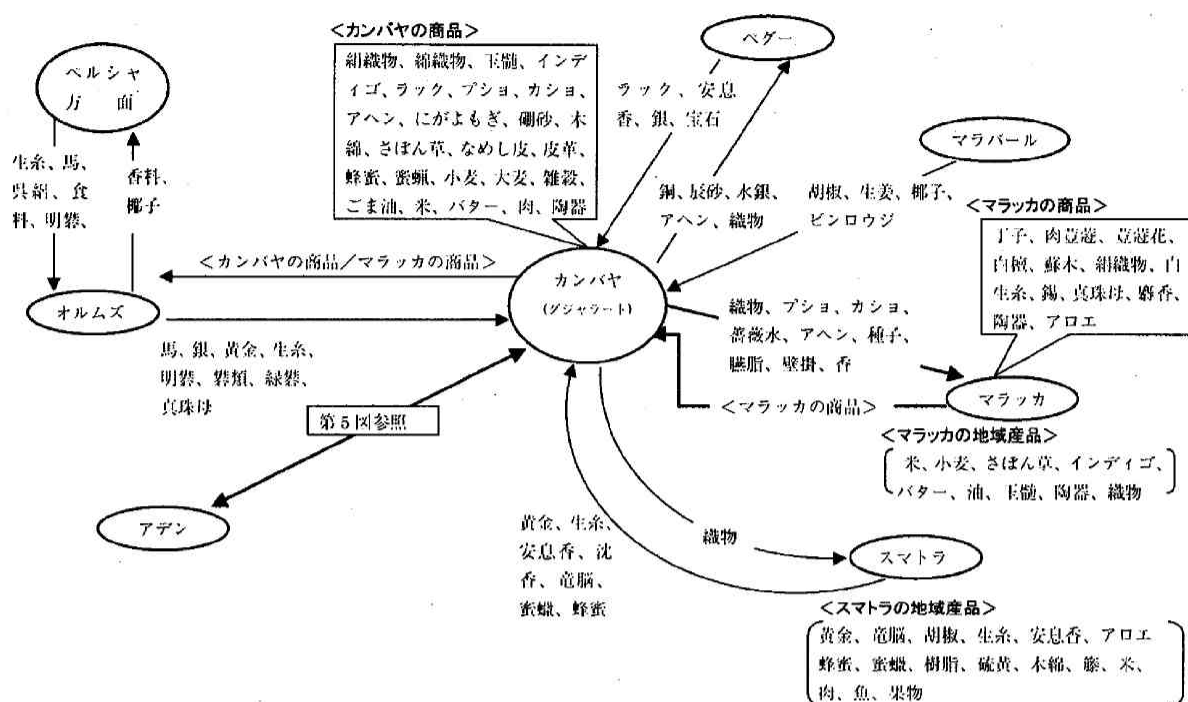
カンバヤからオルムズに運搬される香辛料、とくに胡椒はそのほとんどが

19 『東方諸国記』 65,114-15ページ。

20 『東方諸国記』 104ページ。なお、「[グジャラート王国が] カンバヤ王国と呼ばれるのは、同国の主要な港であるハンバーヤトー、すなわち現在のカンベーの名による」。『東方諸国記』 97ページ、注(1)。

21 『東方諸国記』 115-16ページ。図にも示したプシヨは香用の根、カシヨは薬用の樹脂のことである。

第6図 カンバヤ（グジャラート）を中心とした交易関係



資料：ピレス『東方諸国記』89,114-18,181-83,288,458-59ページより
作成

ペルシャ方面へと運搬され、そこで消費された。その運搬量が豊富であるとき以外は、ほかの地域、たとえばアデン方面へと運搬されることはなかったという。²² 逆に、オルムズを経由して送られる重要商品のうちの一つとしてアラブ産やペルシャ産の馬があり、これはインド西岸のゴアを集散地として周辺地域へと供給された。²³ 騎兵用の馬として移入されたのであった。

マラバル海岸地域で産する胡椒、生姜は、先に第4図として図示したガマのインド航海記からの交易関係でもみたように、カリカットを取引の中心地としており、ピレスによれば「もっとも利益があがる所」へ運ばれたという。²⁴ それに対して、同地域産のビンロウジはほとんどがカンバヤに向けて

22 『東方諸国記』72, 89ページ。

23 『東方諸国記』138ページ。

24 『東方諸国記』182ページ。

積み出された。カンバヤとマラバール海岸との交易関係は緊密であり、「グザラテ人〔グジャラート人〕はカレクト〔カリカット〕に大きな商館を持っていた」。²⁵ これはポルトガル人進出後の状況とは大きく異なる点である。²⁶

また、カンバヤはスマトラ島との交易関係をもっており、グジャラート産の織物と交換にスマトラ産の物産、とくに生糸、安息香、沈香、竜腦、蜜蠟、蜂蜜、それに黄金を積み込んだ。²⁷ スマトラとの交易関係は、「ソモトラ〔スマトラ〕島は人口が多いので、ここではケリン〔インド東のコロマンデル海岸の人々〕やグザラテからの衣服が多量に消費される」ので継続したのであった。²⁸ さらにカンバヤは、アデンと同じく、ペグーとの交易関係を有していた。このほか図には示していないが、マラッカ海峡が発見される以前、15世紀初頭まで、カンバヤの商人はジャワとの直接取引をおこない、つぎに述べるモルッカ諸島やバンダ諸島のスパイスを入手していたという。²⁹

C. マラッカを中心とした取引関係

第7図に示したように、マレー半島西岸に位置するマラッカは、インド洋とそれ以東の海域とを結ぶ結節点の役割を果たしていた。カンバヤやベンガルからのさまざまな商品、とりわけインド産の高級織物は、マレー人やジャワ人の商人を通してマラッカに送られ、³⁰ ここで一部は現地の粗末な織物と

25 『東方諸国記』116ページ。

26 1509年2月、ポルトガルのインディア領副王フランシスコ・デ・アルメイダ指揮下の艦隊が、グジャラートの港市の一つディウ沖合いでエジプト＝グジャラート＝カリカット連合艦隊を撃破して、インド洋における制海権を握った。これ以降、グジャラートとカリカットとの直接的な胡椒取引は衰退したという。ペンローズ[1985]74ページ；ピアスン[1984]49,159-160ページ。

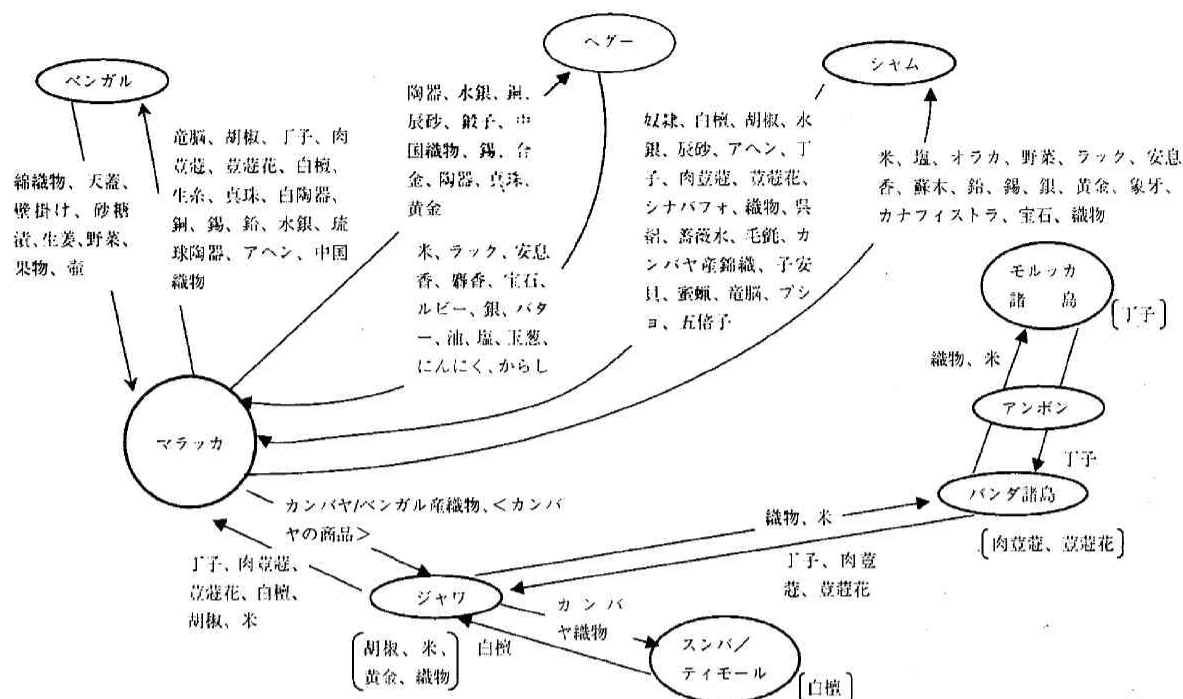
27 『東方諸国記』288ページ。

28 『東方諸国記』293ページ。

29 『東方諸国記』117ページ。

30 「マラカ〔マラッカ〕はカンバヤなくしては生きてゆかれず、カンバヤもマラカなくしては豊かに繁栄することはできない。（中略）もしカンバヤにとってマラッカの取引が妨げられたとしたら、カンバヤは生きてゆくことはできない。それは他にかれらの商品を送り出す場所がないからである。」「『東方諸国記』116-17ページ。

第7図 マラッカを中心とした交易関係（その1）



資料：ピレス『東方諸国記』197-98,205-06,217-18,252-53,299, 314,346-51,355,362ページより作成

交換された後、スンバヤ島やビワ島向けに運ばれて売却された。その一方で、バンダ諸島向けにも織物が送られ、モルッカ諸島からの丁子を含めた各種のスパイスと交換された。³¹

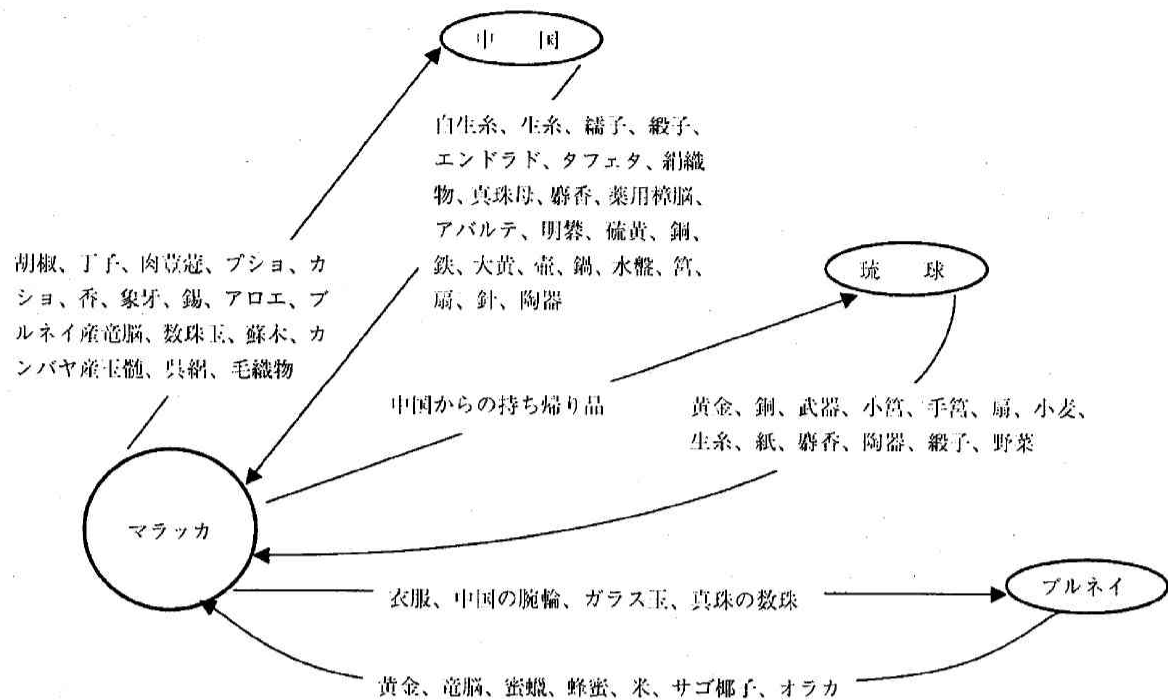
マラッカから中国に向かう商品では、胡椒がもっとも重要であった。³² 反対に中国からは、白生糸、生糸、絹織物、陶器などがマラッカに運ばれた。琉球との交易では、黄金、銅、それに手工業製品が琉球より移出された。このほかペグーとの交易も盛んであった。第7図(その1)に示したシヤムとの交易は、1490年代初頭ごろまで続いたが、その後はマラッカとシヤムとの関係悪化のため途絶するにいたったという。³³

31 『東方諸国記』350ページ。

32 『東方諸国記』241ページ。

33 『東方諸国記』218ページ。

第7図 マラッカを中心とした交易関係（その2）



資料：ピレス『東方諸国記』241, 244-45, 250ページより作成

4. まとめ

以上、ガマの航海記とピレスの地誌という同時代人の記録から、15世紀末におけるインド洋の交易関係を抽出し、これを図示してきた。最後の節では二・三の要点を確認することによって、今後の作業のための予備的考察を終えたい。

ヨーロッパ世界からみると、インド洋の交易は15世紀末もそれ以前も、クローブ、シナモン、ナツメグ、メースなどのスパイスやペッパーなど、香辛料が中心となっているようにみえた。海上ルートを通して最初にインドに到達したガマの船隊も、その航海記をみるかぎり、交易はもっぱら香辛料のそれに関心が注がれていた。まさにガマの船隊は「香料をさがしに」インド洋に来たのであった。しかし、アジアの側からみると、インド洋の交易は香辛料取引だけで完結するものではなかった。

第一に、グジャラートとベンガルを主としたインド産織物が中東やマレー半島およびインドネシアで広く需要され、流通していた。これら商品性の高い織物は直接にあるいは現地の低級織物に換えられて間接に、バンダ諸島やモルッカ諸島にまで販売され、かわって当地のスパイスがインド洋の商業中心地へと送り出された。³⁴ つまり、インド洋においては、スパイスはインド産織物と交換されて商品世界に登場したわけである。それゆえ、インド産織物が豊富に供給されるかぎり、スパイスはインド洋市場に潤沢かつ比較的廉価に提供されたと考えられる。よく知られているように、ヨーロッパ世界がこのスパイスを高い価格でしかも少量しか入手しえなかったとすれば、それはスパイスの代価として提供できるもの（おもに貴金属）がごく限られていたからである。このことからすれば、数量的な確定は困難であるとはいえ、インド洋で交易関係に入り込んだスパイスのうち、アジア域内——東は中国から西はペルシャまで——において消費された量はレヴァントを通して地中海世界に移出された量をはるかに上回ったと推測できる。

アジアからインド洋の交易をみると、ヨーロッパに視点からはみえてこない第二の交易関係が存在した。それは食料品の交易である。ピレスの記述によれば、アデンにはゴアから米、砂糖が、ペグーからは米が、オルムズからは小麦や米などの食料品が＜アデンの商品＞と交換に持ち込まれた（既出第5図参照）。またカンバヤには近隣の内陸部を通じて小麦、大麦、雑穀、ごま油、米、バター、肉などの食料品が運ばれ、その一部はオルムズなどに送られた（既出第6図参照）。さらにマラッカにはペグーから米、バター、油、塩、玉葱、各種の砂糖漬けが、ベンガルからはキュウリ、ニンジン、大根などの野菜やオレンジ、レモンの果物類が、ブルネイからは米や蜂蜜が、さらにジャ

34 「バンダン向けの主要な商品はグジャラテ産の織物である。（……）ベンガラ産の織物がこれに次ぎ（……）。バンダン以外の大部分の島からもバンダンに衣服を買い入れに来る（……）。」『東方諸国記』352ページ。

ワからは米が運び込まれ、その一部はシャムに移出された（既出第7図参照）。かくして、ピレスの掲げる三大商業中心地は香辛料の集散地であるだけでなく、じつは食料品の一大集散地でもあった。そのなかでとくに米の流通が重要であったといわれている。³⁵ これら嵩高で単価が比較的安い食料品は、香辛料や高級織物に比べて遠距離交易の対象とはなりにくく、したがってまたヨーロッパ世界にもたらされるような商品ではなかった。だが、アジア域内においては大量かつ恒常的に取引される商品であり、インド洋交易の地域間ネットワークを緊密に形作っていたと考えられる。

織物と食料品という二つの交易商品群の存在は、インド洋における交易関係が域内的にみて相当に自立的であったことを示唆する。ヨーロッパ世界がインド洋の交易からその望むもの——香辛料を引き出すためには、見合う対価の支払いが必要であった。しかし、インド洋の交易関係の自立的性格からして、ヨーロッパ世界が大量かつ恒常的に提供できる商品はなかった。かくして、インド洋に進出したヨーロッパ人は「country trade」と呼ばれるアジア域内の取引に割り込んでいかざるをえなかった。それゆえ、「インド航路」の＜発見＞以降、ヨーロッパ世界による香辛料を中心とするインド洋交易の改編と並んで、既存の交易関係の取り込み・維持にも等しく注目すべきであると考えられる。

35 米作地帯のヴィジャヤナガル（Vijayanagar）はインド半島、スリランカ、ペルシャ湾に、ベンガルとペグーはインドシナ半島西部、スマトラ、スリランカ、モルディヴに、そしてジャワは諸島ならびにマラッカに米を供給していたという。Bouchon & Lombard[1987]:52.

引用文献一覧

- アブー＝ルゴド, ジャネット・L (佐藤次高+斯波義信+高山博+三浦徹訳)
[2001]『ヨーロッパ覇権以前 (上・下)』岩波書店 (原著はAbu-Lughod, Janet L.[1989], *Before European hegemony: the world system AD. 1250-1350.*)
- Bouchon, G. and D. Lombard [1987], 'The Indian Ocean in the Fifteenth Century,' in (eds.) A. D. Gupta & M. N. Pearson, *India and the Indian Ocean 1500-1800*. Calcutta: Oxford University Press.
- Chaudhuri, K. N.[1985], *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge U.P.
- ピアスン, M・N (生田滋訳) [1984]『ポルトガルとインド —中世グジャラートの商人と支配者—』岩波現代選書 (原著はPearson, M. N. [1976], *Merchants and rulers in Gujarat: the response to the Portuguese in the sixteenth century*. Berkley: University of California Press.)
- Pearson, M. N.[2003], *The Indian Ocean*. London: Routledge.
- ペンローズ, ボイス (荒尾克己訳) [1985]『大航海時代 旅と発見の二世紀』筑摩書房 (原著はPenrose, Boies [1952], *Travel and discovery in the Renaissance 1420-1620.*)
- ピレス, トメ (生田滋+池上岑夫+加藤榮一+長岡新治郎訳) [1966]『東方諸国記』(『大航海時代叢書V』) 岩波書店
- 家島 彦一 [1993]『海が創る文明 ——インド洋海域世界の歴史』朝日新聞社
『ドン・ヴァスコ・ダ・ガマのインド航海記』(野々山ミナコ訳+増田義郎注)[1965]
(『大航海時代叢書I 航海の記録』339-430ページ所収) 岩波書店