

マニラ・ガレオン

日本海事史学会 2011年9月例会

山田義裕

目次

I. はじめに	
1. 参考とした主な文献について	2
2. マニラ・ガレオンとは	3
II. 太平洋航路	
1. 太平洋横断とフィリピン入植	4
2. 航路の定着	6
3. 金島、銀島の探索	10
III. フィリピンとメキシコの交易	
1. 交易の始まりと中国の絹産業	11
2. 中国商品の買付けと中国人の居留地	13
3. 積荷額の制限と配分	15
4. アカプルコのフェリア	18
5. メキシコでの銀の生産とフィリピンへの銀の流れ	22
IV. 使用された船	
1. 船の大きさと隻数	27
2. 船の建造	29
V. 航海と出来事	
1. サンティッシマ・トリニダー号	34
2. サン・フランシスコ・ハビエル号の難破	38
3. 英国の海賊	39
VI. 参考文献	44

I. はじめに

1. 参考とした主な文献について

- 1) ウィリアム L.シュルツの「マニラ・ガレオン」(U.S.A.1914 年) は幅広い読者を想定して書かれた、現在でも最良の概説書。下記のモルガとカレーリの著作から多くが引用されている。参考文献目録及び原資料についての言及が無い。
- 2) 16 世紀末から 17 世紀初頭にスペイン人高級官僚としてフィリピンに滞在したアントニオ・デ・モルガの「フィリピン諸島誌」(メキシコ、1609 年)は当時のフィリピンの状況を活写。岩波の大航海叢書の中に翻訳されている。
- 3) イタリア人旅行家ジェメーリ・カレーリの「フィリピン諸島への旅行」は、世界一周旅行の途次、1696 年にマニラにわずか 1 ヶ月滞在しただけであるが、多くの情報を集め、外国人として客観的な記述が見られる。英訳が 1963 年にマニラで出版された。
- 4) スペイン人研究者による著作としては、アナ・マリア・プリエト・ルセーナ著「マンリッケ・デ・ララ統治時代のフィリピン 1653-1663 年」(スペイン、1984 年) とハビエル・オルティス・デ・ラ・タウラ・ドゥカッセ著「フィリピン総督オバンド侯爵 1750-1754 年」が極めて役に立つ。メキシコ人研究者によるものは、カルメン・ジュステ・ロペス著「ヌエバ・エスパーニャのフィリピンとの通商 1590-1785 年」(メキシコ、1984 年) が、各種の数値(関税や積荷の額など)を提供している。この中でピエール・ショーヌ著「イベリア半島諸国のフィリピンと太平洋 16、17、18 世紀」(1976 年)からの通商額の推移が引用されている。
- 5) メキシコとペルーの銀の生産と流通についてはワード・バレット著「世界の地金の流れ 1450-1800 年」(ジェームス D.トレーシー編「商業帝国の勃興—近代世界初期の長距離貿易 1350-1750 年」【ケンブリッジ大学、1990 年】中に収録)が、マニラ・ガレオン交易の世界経済史上の位置づけを理解するためには欠かせない。
- 6) 中国の絹産業とマニラ・ガレオン交易についてはハンシェン・チュアンの「中国のスペイン領アメリカと絹貿易 —明代後期から清代中頃まで—」(デニス O.フリン他編「太平洋へのヨーロッパ諸国の登場 —スペインとアカプルコ・マニラ・ガレオン—」【2001 年】に収録されている)によって、本交易の背景としての中国側の経済・絹産業の状況がよくわかる。
- 7) メキシコ人のカルメン・ユステ・ロペスの「ヌエバ・エスパーニャのフィリピンとの通商 1590~1785 年」は輸出入額、関税などメキシコ側での資料を提供してくれる。
- 8) 2000 年にセビリアでマニラ・ガレオンのエキスポが開催され、この時に発行されたカタログ「El Galeón de Manila」は交易品、地図、書状などの写真が多く載せられている。

上記した書物も含め、参考文献一覧を末尾に付す。

2. マニラ・ガレオンとは

- 1) 15世紀末にポルトガルは喜望峰を迂回してインドに到達し、さらに東進してモルッカ諸島を押さえてヨーロッパにおける香辛料貿易をほぼ独占した。これに対するスペインは新大陸を植民地化に成功する一方、マゼラン海峡通過して太平洋を発見し、西進してモルッカの香辛料を手に入れようとした。

両国が香辛料の入手を巡って衝突することになったが、スペイン王カルロス5世は、1529年にサラゴサ条約を締結し、モルッカの領有権をポルトガルに譲渡した。スペインのアジアにおける関心は、太平洋海域を探検して新たな香辛料あるいは貴金属の産地を発見することに移り、フィリピン諸島にも目が向けられたが、めぼしい産物はなかった。

- 2) 1565年に最初のマニラ・ガレオン船というベキサン・ペドロ号（サン・パブロ号という説もある）が僅かの肉桂を積んでヌエバ・エスパーニャへ向かった。太平洋の北部まで遡上して偏西風を見つけ、3ヵ月半でアカプルコに到着、マニラ・ガレオンの東向き航路の発見となった。この航路が定着した後、流布された噂に基づいて、金銀島を求める航海が行われているが、ビスカイノが探検後して、その可能性を否定した。

アカプルコからマニラへ向かう西向き航路（マニラ・ガレオンにとっては帰路）は、東向き航路の発見に手間がかかったようなことはなく、アカプルコから東北の微風で北緯10度と14度の間に下り、貿易風によってマリアナ諸島（マゼランによって発見され、当初はラドローネス諸島と呼ばれていた）を通過して（後期はグアム島寄港が定着）フィリピンに戻った。

- 3) ポルトガルが1557年にマカオを確保し、中国貿易で利益を上げるようになったのを見たスペイン人は中国との交易を狙い始めた。1571年にフィリピンにおける根拠地をセブ島からルソン島のマニラへ移したのとはほぼ時を同じくして、難破しかけた中国人を救助したことをきっかけに、中国人が絹製品を中心とした交易品をマニラへ持って来るようになった。これをアカプルコへ持って行くと、銀の生産によって経済力が高まっていたヌエバ・エスパーニャ及びペルーに大いに受け入れられるところとなった。マニラへの帰路に、中国の明王朝が通貨として必要としていた銀を持ち帰り、ここにマニラ・ガレオン通商が急速に確立されていった。
- 4) 「マニラ・ガレオン」（スペイン語では「ガレオン・デ・マニラ」）というのはマニラとメキシコ間の交易、あるいは交易船を指す正式な名称ではなく、通称あるいは俗称である。同時に通称として「ナオ・デ・チーナ」（スペイン語でナオは船一般を指し、Nao de Chinaは「中国の船」の意味）もよく使われた。往路の交易船と区別して、アカプルコからマニラへの帰路の交易船は「アカプルコ・ガレオン」（スペイン語では「ガレオン・デ・アカプルコ」）と通称された。本交易当初の船は船型としてガレオン船が多かったが、場合によっては小型のパタシェ船が使われるこ

ともあった。また 17 世の終わりに近づくと、ガレオン船は次第とフリゲート船（スペイン語ではフラガータ）の船型に近づき、これに移行していったが、その場合でも交易船としてのガレオン・デ・マニラの通称が止んだわけではなかった。

本航路に使われた船は、ごく初期を除き、ほとんどがフィリピン（それも主としてマニラ市外近くのカビッテ）で建造された。それはアカプルコでは造船用木材と労働力が入手できないこと、港としてはうってつけであったが造船に適した用地が無かったのに対して、フィリピンには造船に適した南洋材と安い労働力があつた。

- 5) フィリピン総督以下の官吏と防衛のための兵士の給料、そして船と要塞の建造とその修理費用などフィリピンの植民地を維持する費用の全てがヌエバ・エスパーニャの副王領の国庫から出費された。これは定常収入シトプアード(situado)と呼ばれ、銀貨あるいは銀塊の形で交易船に乗せてマニラへ送金された。

マニラ・ガレオンの交易は、スペイン本国による管理貿易であり、交易額、船の隻数、船の大きさの上限が決められていた。この交易で国外（中国）へ流出する銀の管理を行うことが主たる目的であったが、また中国製絹がスペイン本国（セビリア、トレド等）の絹産業を衰退させる原因と考えられ、本国の絹産業の保護も目的とされた。ただこの点については、メキシコにおいても絹産業が勃興しており、単純にスペイン本国の絹と中国絹との競合とは言い切れない。いずれにせよ管理貿易が続けられたことには違いなく、これをかい潜る密貿易が横行することとなった。下級官吏はもちろん、メキシコとフィリピンの高官も関与しており本国政府の取締りといちごこの歴史であった。また密貿易は船の過積載を招き、難破の原因となった。この密貿易の規模が大きいため、マニラ・ガレオンの正確な貿易量の把握を難しくしている。

- 6) マニラ・ガレオンの交易に参加した者は、長くて危険な太平洋横断のリスクを、絹と銀という高価な商品であがなって一攫千金を狙う冒険商人と、任期が数年と限られた総督以下の官吏と軍人であった。彼らは短期間で少しでも多くの財産を手に入れてメキシコに引上げることに専念し、フィリピンに産業を興すことはなかった。

II. 太平洋航路

1. 太平洋横断とフィリピン入植

- 1) ポルトガルのインド副王アフォンソ・デ・アルブケルケはモルッカ諸島を占領し、そこからアントニオ・デ・アブレウを東に派遣したが、その帰路、彼の船長達の 1 人、フランシスコ・セッラーンがミンダナオ島を発見し、1512 年に最初のヨーロッパ人としてフィリピンに上陸した。

1513 年にヌニェス・デ・バルボアがパナマ地峡を横断して太平洋（最初は「南の海」と呼ばれた）に至り、スペインはアメリカ大陸を太平洋へ抜ける海峡を見つけてアジアへ至る目的で、1519 年にマゼラン（マガリャンイス）を派遣した。

マゼランは 1521 年にフィリピンに達し、セブ島の沖合にあるマクタン島で原住民によって殺害された。1525 年に、スペイン王カルロス 5 世はロアイサに、マゼランの世界一周航路の跡を辿るように命じた。ロアイサは太平洋の真中で死亡したが、彼の次席のポストにあったデル・カーノがその跡を継ぎ、フィリピンとモルッカに到着した。そこでポルトガル人と遭遇して争いを起こした。この遠征隊の一員であったアンドレス・デ・ウルダネータがこの海域での経験を深め、後にレガスピがフィリピンを征服する際に大きな役割を果たした。

この頃アステカ帝国の征服を終えたエルナン・コルテスは太平洋から香料諸島へ向かうために、しきりに太平洋沿岸で基地の準備などの動きを示した。コルテスの同僚であったペドロ・デ・アルバラードはヌエバ・エスパーニャの初代副王となったアントニオ・デ・メンドーサと組み、コルテスの力が強大になることを恐れたカルロス 5 世から直接に太平洋を横断して極東を探検し開発する許可を得た。その許可に基づき、1542 年にロペス・デ・ビリャローボス指揮下の遠征隊がメキシコのナビダーから出航した。翌年ビリャローボスはフィリピン諸島に到着し、フェリッペ皇太子(後のフェリッペ 2 世)の名前を取って「フィリピーナス」と命名した。この探検隊もポルトガル人の厳しい反応に出会い、ミンダナオ島を去らざるをえなくなった。一部の者達がモルッカに行ったがポルトガル人の虜囚となってしまう、ビリャローボスは当時そこに居たフランシスコ・ザビエルに看取られて死んだ。

- 2) 1559 年にフェリペ 2 世は、ヌエバ・エスパーニャの第 2 代副王ルイス・デ・ベラスコに対して、フィリピン諸島の恒久的な占領を命じた。この命令は香辛料を持ち帰り次第、直ちに帰途につき、フィリピンから太平洋を西から東へ横断する帰路の確保を命じていた。しかしこの命令が実行されたのは 1564 年になってからであった。5 隻の船に約 400 人が分乗した遠征隊の指揮官はミゲル・ロペス・デ・レガスピであった。既にメキシコで修道院に入って隠退していたウルダネータがピロートとして呼び戻された。この時の命令は「国王の役人が全ての種類の全商売に責任を負う。いかなる個人も、自分自身のための商売は行わないこと。これに反した者は厳罰に処す。」となっており、フィリピンとの交易は国王の管理の下に置かれることとなった。レガスピは順調に航海し、1565 年 2 月にサマル島を望見、4 月 27 日にセブ島に到着した。マゼランがマクタン島で殺されて 44 年後であった。この 6 年後にレガスピは本拠地をこのセブ島からルソン島のマニラ湾に移した。彼は香辛料(とりわけ丁子)を探したが、フィリピンではついに見つからず、1568 年に国王に対して「フィリピンでは肉桂(シナモン)以外なにも得られず、あまり重要な土地ではないと考えるべきです。」と報告した。

2. 航路の定着

1) マニラからアカプルコへの東向け航路

レガスピはフィリピンに留まり、同年6月初めにレガスピの孫のフェリペ・デ・サルセードを名目的な指揮者とし、実質はウルダネータが指揮をとった約500トネラーダのサン・ペドロ号(クエヴァス:Cuevas 説に拠る。他の歴史家によるとサン・パブロ号)が、わずかの肉桂を積んでヌエバ・エスパーニャへ戻る航路を求めて出帆した。レイテ島を過ぎ、マスベテ島とサマル島の間を通り、サン・ベルナルディーノ海峡からフィリピン群島を抜けた。7月1日にラドローネス諸島の上の北緯24度に着くと、ここからほぼ北東に上って北緯37度と39度の間に至った。ウルダネータは此処で偏西風を発見し、そのまま東へ船を進め、セブ島を出て129日後の9月8日にアカプルコへ到達した。このサン・ペドロ号が最初のマニラ・ガレオンとなり、それ以後約2世紀半にわたり、年に1回、交易船が太平洋を越えてマニラとメキシコの間を往復することになった。

モルガは「この船団がフィリピーナス諸島からヌエバ・エスパーニャへ帰る場合の航海は、その行程が長く、多くの暴風と天候の変化があるために非常に困難と危険を伴う。そのために、船団は充分の食糧を用意し、適切な艤装を整えて出帆する。そして1隻ずつ別々に航海し、出来るだけの帆を張って進み、相手を待つこともしなければ、全航海中、お互いの姿を見ることもないのである。船団は6月20日以後、^{パシフィック}南西風が吹き始めると共にカビッテ港とマニラ湾を出帆し、来た時と同じ島々や海峡を通って行くが、驟雨の中をついて島々の間を通るので、カプール海峡を出てしまうまでは骨が折れる。一度大海に出てからは、^{パシフィック}南西風を受けて東に航路をとり、北緯14度か15度に達するまで一直線に進む。やがて^{フリーサ}東北風が吹き始める。この風は南^{マール・デル・スール}の海(註：太平洋のこと)、特にその低緯度地帯に最も普通に吹いている風で、これは船首から吹いて来て、船の方向が変わるので、船首を風が許すかぎり北から東の間に向けておくようにする。こうして緯度を高めつつ船を進めて行けば、再び^{パシフィック}南西風が吹き始めるので、それに乗って、その時船がいる地点から再び航路を東へ向け、この南西風が^{パシフィック}続くかぎり航海する。そして^{パシフィック}南西風の勢いが弱まったところで、その時の風に従い、船首を北と東の間の最も適切な方向に向ける。もし風が全く逆風である場合、つまり、北風か北西風である場合には、そのコースをとることが出来ないので、時間を無駄にしないために別のコースをとり航海を続ける。フィリピーナス諸島から400レグアのところで、ラドローネス諸島の火山と浅瀬が見えて来る。これら諸島は北に向かって北緯24度まで延びており、これらの島々の間で、激しい暴風雨や台風に遭うのが普通である。そして34度の地点に、北方に日本の先端であるセスト岬(註：房総半島あるいは紀伊半島の突端)があるが、これはフィリピーナス諸島から600レグアの距離にある。そして、ほとんど見えないが38度の地点にある島々の間を通るが、その場合も同じような危険と荒天に悩まされ、これまたほとんど見分けることができ

ない金島と銀島の辺りでは気温が低くなる。これらの諸島を過ぎると、大海原であり、ナオ船はここではどんな天候でも自由に航海出来る。その時々風の吹いてこの大海原を横切り、何レグアも進んで、42度の地点まで行き、そこで、このように高い緯度の地域に一般的に吹いている北西風を探し出し、ヌエバ・エスパーニャの海岸を目指して航海する。そして、長い航海の後にヌエバ・エスパーニャの海岸に達するが、その海岸線は、北緯42度半にあるメンドシーノ岬から北緯16度半にあるアカプルコ港まで900レグアである。」と書いている。

2) パタチェ船サン・ルーカス号

しかし、実際に最初に太平洋を西から東へ横断したのは40トネラーダ程のパタチェ船のサン・ルーカス号であった。この船はレガスピの艦隊の一員で、船長はアロンソ・デ・アレリャーノ、ピロートはロペ・マルティンであった。この二人はメキシコを出発した当初より抜け駆けを狙ったかのような単独行動を行い、艦隊から離れてミンダナオ島に到達し、レガスピに出会わないように用心しながらこの辺りで過ごした後、4月にヌエバ・エスパーニャへ向かった。北緯43度まで上り、40度の緯線をキープしながら東に向かい、途中で壊血病、反乱などに悩まされはしたが7月16日に約27度45分の地点でカリフォルニアの海岸を望み、8月9日に出発したナビダーの港へ戻った。二人はヌエバ・エスパーニャの行政司法院^{アウディエンス}を納得させて、報奨金を得ることがまさに成功するかに見えた時、ウルダネータが帰って来て二人の脱走を告発した。なお、サン・ルーカス号はこの時北緯約31度で、伊豆諸島のそう婦岩あるいは須美寿島を望見したようである。

3) アカプルコからマニラへの西向け航路

太平洋のメキシコ側からフィリピンに行く西向け航路は、北緯16度半近くのアカプルコを出て、東北風に乗ってマリアナ群島へと順調に横断することができた。

モルガは「毎年、陛下の負担において派遣されているフィリピーナス諸島行きの船団の出発は、どうしても11月に吹き始め3月末まで続く東北風の季節に行わなければならない、それ以外の季節にはこの航海を行うことが出来ない。というのは6月からは南西風^{ペンタゴ}が吹き、航海には逆風となるからである。これらの船団は2月末、遅くとも3月20日までには出帆するのが普通であり、ラス・ベラス諸島、別名ラドローネス諸島を目指して西に進む。グワン（グアム）島は北緯13度の位置にある。そしてアカプルコを出た船団は、時々、風に遭遇するので、港のある16度半の位置から東北風に出会うところまで南下するが、それは普通北緯10度ないし11度の位置である。ここから常に爽快でおだやかな東北風を背後からうけ、天候に恵まれて帆を動かすこともなく、陸地も島も見ることなく1800レグアを帆走する。バルブドス及びその他の島々を南方に見、徐々に13度まで北上して行くと、グワン島、そしてそのすぐ上、14度のところにサルパナ（サイパン）島が見えて来る。このラドローネス諸島までの航海は（普通）70日を要する。我々の船団はグアム島とサイパン島の間

を通り、フィリピーナス諸島のエスピリトゥ・サント岬を目指して進むが、同岬はさらに 300 レグア先であり、北緯 13 度弱の位置にある。そこまでは東北風フリニサののって約 10 日ないし 12 日かかる。もし遅くなって南西風ベシタパルに出会うようなことになれば、航海は危険にさらされ、フィリピーナス諸島に入るには非常な苦勞と困難を伴うこととなる。エスピリトゥ・サント岬からカプール岬を通過してマスバテ島及びブリアス島に入り、そこからマリンドウケ、カリラヤ海岸に進み、ミンドロ海峡、トゥレイの浅瀬を通り、マニラ湾の入口に達し、そこからカビッテ港に入る。以上はフィリピーナス諸島の入口から 100 レグアの航海で 8 日を要する。かくして航海は終わるわけであるが、この航海はその時期に行いさえすれば、風が急変することもなく快適であるのが普通である。」と述べている。モルガが述べているように、当初ガレオン船はラドローネス諸島の下の方を通過して行ったが、17 世紀後半にはフィリピンへ行く途中でグアム島で停泊することが習慣となった。マゼランによって発見されたこの諸島は住民の盗癖ゆえにラドローネス（泥棒）と呼ばれ、三角帆の船が使われていたことによってラテン・セール諸島イスラス・デ・ペーラス・ラティーンと呼ばれることもあったが、後にグアム島の発見の援助に係わっていた王女に敬意を表してマリアナ諸島と呼ばれるようになった。レガスピによって正式にスペインの領有が宣言されたが、その後入植されることはなかった。1668 年にイエズス会が現地人を教化するために居を構え、1681 年に王室の統治官が派遣され、砦が築かれて 20~80 人の守備隊が駐在した。1688 年の勅令は、これら守備隊への補給のためにマニラ・ガレオンの寄港を要求した。グアム島の居留地の面前の水域は浅瀬のため、船は沖合いで停泊した。また夜間の危険を船に告げるため、グアム島とロタ島の一番高い地点に 6 月の間焚き火がたかれた。

4) フィリピン諸島内の難航路

太平洋の横断は長い航海であるにもかかわらず、往復ともに貿易風に乗れば比較的穏やかなものであった。最も危険が高かったのは、マニラを出て、ミンドロ島との間にある島々の海峡の中を南下し、ルソン島とサマル島との間のエンボカデーロと呼ばれる（「アカプルコへの海峡」パッソ・デ・アカプルコと呼ばれることもあった）エンボカデーロ（サン・ベルナルディーノ海峡）を太平洋に抜け出るまでであった。この間に 1 ヶ月から 2 ヶ月が費やされ、多くの海難事故が此処で起こった。

カブレラ・ブエノが書いた航海案内書に従ったマニラからエンボカデーロまでのルートが標準的なものであるので、次に紹介する。（シュルツ著 *The Manila Galeon* より採った）

「マニラ湾のカビッテから進入口ゴカの一つ、一般的にはマリベーレス島とコレヒドール島の間を通過して出て南南西に、フォルトゥーナを左手にしてそこから十分離れて、高いアンビルを右手にする。ルソン島沿岸のサンチアゴ岬を通り過ぎ、ミンドロ島とマリカバン島の間を東へ向かう。潮の流れが速いプンタ・デ・エスカルセーオ（すなわち英語で **Time Rip Point** 「潮流が出会い、波が逆巻く岬」）の横を通り、ベル

デ島の下側を通り、もしもの場合の良い泊地があるスバン湾の外側を通る。カラパン沖の良好な水路があるバコの小島群を南東方向へ過ぎ、南東微東をプンタ・ゴルド・デ・ポーラを過ぎてミンドロ島沿岸を下る。トレス・レイエスとドス・エルマーナスの島々の間を南東微東へ抜け、そこからマリンドゥケ島とバントン島の間の広いボカーナを通過して、シブヤン海の上側の外海タブラッソ（タブラ海峡）へ出る。ブリアス島とマスバテ島の間を南東微東へ向かい、プンタ・デ・サン・ミゲル岬とプンタ・デル・ディアボ岬の周囲を東北東へ回る。チカオ島の東側を沿岸に沿ってサン・ハシントの泊地まで進む。そこを出港して、モンスーンによってなんとか海に出る。危険なナランホスを右舷に、カラントスを左舷に見て、東へ8レグア進む。北東微北、それから東北東へカプールを回って7レグア進む。ソルソゴン海岸を左舷に、サン・ベルナルディーノを右舷に見て北東へ、そこからエンボカデーロへ向けて北東微東へ7レグア進むと、今度はサン・ベルナルディーノを左舷に、ビリ島を右舷に見る。この地点は潮の流れが速く、腕の良いピロート仕事を必要とする。エンボカデーロから大海に出ると、北東微東へ約50レグア、そしてラドローネス諸島の上側にある島々の間を北東微東へ抜け、北緯31度、経度でマニラから28度半へ。東北東へ36度ないし37度、経度で40度へ。そこからメンドシーノ岬の地域へ。陸地を見ることなく、南東を緯度35度へ。南東を30度にあるセニサス島（現在のサン・マルティン島）あるいは、セバスチャン・ビスカイノ湾への入口から1度半下のセドゥロス島（セッロス島）へ到着。」 マニラ・ガレオンが横断した緯度は31度から44度までばらついたが、大部分は32度から37度の緯線間にあった。モルガの時代には42度まで上るのが通例としているが、1696年に太平洋を横断したカレーリは、北緯36~40度はガレオン船が横断する緯度としてはもっとも高いものであると聞かされている。1703年のロサリオ号は32度24分、1737年のヌエストラ・セニョーラ号は34~37度の間で、1773年のサン・ホセ号は39~40度の間で横断している。

5) フィリピンを出る安全な航路の模索

以上の通常ルートよりも、ルソン島の西岸を北上するルートの方が、どう見ても安全で速いと思われるので、その航路の開拓が何度も試みられた。1613年にスペイン国王は航海期間が短縮される新ルートの調査を認めたが実行されず、1世紀以上も経った1730年に再び検討が始められ、国王はボジャドール岬ルートを踏査するように命じた。1754年にオバンド総督が新ルートへの変更を推奨し、その後のビアナ、アングダ、バスコ・イ・バルガスといった総督達のように、賛同者が多かった。アングダ総督はこのルートを使えば、2~3日で北緯20度まで上ることができ、航海期間を3ヶ月短縮できると主張した。バスコ・イ・バルガス総督はイギリス人航海者フィリップ・トンプソンがカルロス3世に対し、ルート変更を熱心に訴えたことをサポートした。これらが実現しなかった理由はいろいろある。島の間を縫って行く通常ル

ートでは密輸を行える機会があるが、新ルートではこれが無くなってしまいうので、商人達（その組織のコンスラード）のみならず、おこぼれに預かる役人達、船の乗組員達がいろいろの理由をつけて反対をした。1777年に勅令をもって、永久にルートを変更することが指令されたが、これを守る船はほとんどいなかった。その次の理由として、ルソン沿岸を北上するルートでは、適切な風を得るためと、台風を避けるために遅くとも5月中にはマニラを出港する必要があったが、商品の荷揃え、事務手続きからこの時季を守るには非常な努力を要したことが挙げられる。また、この勅令は、アカプルコへ入港する前に、新しい基地のサンフランシスコとモンテレイを振興するためにこれらに寄港することを命じていたが、アカプルコ到着の遅れを嫌った商人達はこれに従うことにも反対した。この勅令は9年後にも再度布告されたが、事態は改善しなかった。

3. 金島銀島の探索

太平洋のラドローネス諸島の北方あたり、日本の東に金島（リカ・デ・オーロ）と銀島（リカ・デ・ラ・プラータ）について言及した最初の人物は僧のアンドレ・デ・アギーレと言われる。彼は1565年にウルダネータと一緒にいた人物であるが、1584年にヌエバ・エスパーニャ副王宛ての手紙の中で、フランシスコ・ガリなる航海者がマカオでポルトガル人から聞いた話として、マラッカから日本へ向かうポルトガル船が、日本からかなり東へ行ったところに金の豊富な鉱床を持つ二つの島を見つけたと報告している。最初にこれらの島民と取引をしたのが1人のアルメニア人であったと言われ、そのためにこれらの島々は「アルメニア人の島々」とも呼ばれたが、時間が経つと、これらの島々は「金島」と「銀島」という名称が定着した。ガリは副王から探検を任されたが1585年にマニラで死に、ペドロ・デ・ウナムーノがその任務を受け継いだ。2年後に彼がマカオからアカプルコへ渡った際には何の島の痕跡もなく、その存在は信じ難いと報告した。

セバスチャン・ビスカイノは1602年から翌年にかけてカリフォルニアの北部を探索して以来、モンテレイ湾の占拠をその目的として計画を立てていたが、その後援者となっていた副王モンテレイがペルーの副王領へ転出したためカリフォルニアの開発は頓挫した。ビスカイノは1611年にアカプルコから日本に渡ったが、ラドローネス諸島の北西部の水域で島は見出せなかった。日本滞在中に東の海域を探索したが、メイン・マストを失う激しい暴風に会い、日本へ戻った。翌年にメキシコへ向かう際にも探査を繰り返したが、無駄であった。彼は「世界中の何処にもそのような島々はなく、自分でできることは、副王に命じられた以上に全てを為した。」と語っている。

III. フィリピンとメキシコの交易

1. 交易の始まりと中国の絹産業

1) 交易の始まりと交易品

1572年初頭にレガスピの船がミンドロ島海域で沈みかかっていた中国人の大きなジャンクを救助した。救われた中国人とその話を伝え聞いた同国人が高価な商品をマニラへ持ち来り、これを基に利益の高いマニラ・ガレオンの交易が始まった。1573年に2隻のガレオン船がアカプルコへ中国製絹の包み712個、陶磁器22,300個を運んだ。1574年には6隻、1575年には12~15隻の中国ジャンクがマニラに商品を運んできた。1576年にはこの交易が早くも確立された。

レガスピは武力に訴えることを極力避けたため原住民の信頼が厚く、マニラに政庁を移し、1572年に死亡した時にはほぼ植民地化は完了の域に近づいていた。1574年に林鳳(リ・マ・ホン)に率いられた中国人の海賊4,000人に攻められたが、少人数ながらマスケット銃隊を指揮したサルセードによってマニラは奇跡的に海賊の手に落ちずに助かった。

マニラ・ガレオンのアカプルコへの輸出品は、中国人がもたらした商品のなかでも絹製品が圧倒的な比重を占めていた。主な輸出品を下記するが、この他にも様々な珍しい品物をモルガが挙げている。中国人はスペイン人の好みに応じた製品を心がけ、スペイン人からサンプルを得たりした。

- ・絹製品：生糸の原糸から始まって、あらゆる加工度、種類、品質のものがあった。
紗、絹、広東縮緬、ビロード、タフタン(琥珀織りの類)、プリマベラ(広東製 flowed silk)、ノブレッサ(高級ダマスコ: 緞子)、グログラン(絹、羊毛、モヘアの交織の目の粗い布)、金銀をあしらった錦織り
各種の衣服：シャツ、マント、ローブ、着物、ビロードのコルセット、ストックキング(1船に5万足以上が積まれることもあった)、教会での豪華な典礼衣服
生活用品：ベッドカバー、ハンカチ、テーブルクロス、ナプキン
- ・陶磁器：あらゆる種類の大量の製品
- ・宝飾品：メキシコではオリエントからのこれらの輸入は禁止されていたが、実態は多くが密輸された。金製装飾品、宝石類、翡翠、碧玉
- ・雑貨品：女性用櫛(1船あたり数千個、1767年のサン・カルロス号では8万個)、象牙や白檀で出来たホネの扇、象牙製品、金銀製食器、装飾した机や棚、銅製痰壺
- ・綿製品：18世紀にインド・ムガル帝国から上質の綿糸が入った。中国やフィリピンで織物にされて輸出される物も多かった。
- ・香辛料：モルッカ、ジャワ、セイロンから輸入された産品

- ・絨毯 : インドを経由したペルシャ絨毯、中国絨毯
- ・その他 : エキゾチックな動物、18 世紀末頃より茶やマニラ製の葉巻タバコ
- ・奴隷 : 1626 年の法律で一人当たりの税金が定められたが、1700 年に輸出は禁止された。

一方、メキシコからの輸入品はほとんどが銀貨（特に 8 レアル）と銀塊であった。その他の輸入品は、中国人向け商品としてわずかながらメキシコ特産のコチニールヨ虫の紅色染料、フィリピンに住むスペイン人向けの生活用品、嗜好品、ワインなどから成り立っていた。

2) 中国での銀の需要と絹産業の興隆

以上のように中国からマニラ・ガレオンによってアカプルコへ輸出される商品の大部分が絹織物と絹糸であった。その見返りとして銀が中国にもたらされた。明朝（1368 年～1644 年）はその王朝の初期から紙幣を発行して流通経済を成立させていたが、60 年ほど経って紙幣の発行が増加すると、その価値は下落し、代って銀が使われ始めた。しかし中国における銀の生産は限られていたため、需要に追いつかず、銀の価格は暴騰した。そうした中でスペイン人がアメリカ植民地で大量の銀を生産し、奢侈品の購買力を高めていることが分かった。銀の欲しかった中国からは陶磁器、家具などの工芸品の輸出もあったが、その頃生産を高め、品質を向上させていた絹の輸出が主流となった。

初期の明朝政府は 5 から 10 モウの土地を有する農民はその半分を、10 モウ以上を有する者は 1 モウを桑畑とすることを命じた。桑を育てない者は税金として 1 反の絹布を収めなければならず、従わない者は罰せられた。元来桑が育てられていなかった処へは耕作方法を教えるために、桑の種子を持った男達が派遣された。1393 年以後、桑を育成する者は、それがどれだけの数であっても、土地税を免除された。桑の作付面積は中国全土で増加したが、江蘇省の太湖周辺、蘇州と浙江省の湖州、嘉興で絹織物業がさかんとなり財を成す者も多かった。湖州については、「一人で百万モウの桑畑を持っている金持ちがいる」、「数量、品質ともに帝国の残りの部分を全部足しても、それを凌いでいる」と言われた。明朝後半から清朝初期には、毎年の売上高が 110 万両に達したとも言われる。清朝においては蘇州も絹織物で大いに栄えた。明代初期に寒村であった蘇州の呉江の盛沢鎮は、17 世紀中頃までに大きな町に発展し 1,100 人の絹のブローカーを擁していた。

これらの地域以外にも、福建や広東でも養蚕、絹織物業が盛んとなっていたが、高品質の織物のためには蘇州や湖州の生糸を使った。

マカオのポルトガル人は絹織物をヨーロッパへ持って行っていったが、フィリピンのスペイン人が入ってくると、インドと喜望峰を経由することがハンディキャップとなった。当初ポルトガル人はスペイン人と中国人との絹貿易を阻もうとしたが、それが無理とわかると、広東で買い付けた絹をマカオからマニラへ商品を持ち込む

ようになった。中国人がマニラで暴動を起こして、追放された時などは、その機会を活用した。

2. 中国商品の買付けと^{サンダレイ}中国人の居留地^{パリアン}

1) 中国からのジャンク

中国から商品を運んでくるジャンクは広東、アモイから、1670年代にレオン総督が通商を進展させるために中国へ特使を派遣してからは、遠い寧波から来ることが慣例となった。フィリピンへ航海する大型海洋航行船は200人から400人を運んだ。マニラを訪れるジャンクの数には年によって20隻から60隻の間で変化した。1580年には40~50隻が来航、1616年はわずか7隻で、1630年には30隻が来航した。この中国船の数の多少は、来航が見込まれるガレオン船の数（即ち需要）、海賊の状況、中国の政情などの影響を受けた結果であった。通常ジャンクは風の良い3月頃に、中国大陸から15日から20日かけて、数隻から十数隻が一緒になってマニラへ来航し、6月初めの風向きが変わる前に、大陸へ戻った。ジャンクがマニラ湾外に姿を現すとマリベーレス（湾口の二つの突端の内、西の突端にある）に常駐している見張りが船に乗り込み、船上に監視員を残すと、狼煙でもってマニラの当局へ中国船の来航を知らせた。ジャンクは市の前で錨を下ろすと、王室財務管理官によって貨物が検査され、3パーセントの輸入税の見積りがなされ、輸入税と碇泊税が支払われると、貨物は解取りされて中国人街であるパリアンに保管された。

2) パンカード

当初、スペイン人はパンカードと呼ばれる一括まとめ買い方式をとった。それは、ヌエバ・エスパーニャ副王領を含むスペイン本国政府が交易を管理するためであった。まずはスペイン王国の財政を成立させている銀の生産とその流出を管理することが必要であった。また管理された安定的な貿易によってフィリピンの新植民地の興隆を図って王室財務の負担を軽減するためには、個人レベルでの野放しな商売はこれに資することがないと考えた。また別の面で、ジャンクに乗って来る中国人の中で帰国せずに中国人街のパリアンに留まる者が増え、スペイン人達は自分達の安全面からその存在に不安を持ち、パンカード方式にすれば交渉が終り次第帰ってゆくだらうと期待した点もあった。さらには交易の実態として、個人レベルの交渉では中国人に振り回されることが多く、まとめた交渉をすれば、これが防げると思った節もある。パンカードのために総督と市庁は2ないし3人の適切な人物を指名し、念入りな商品やそのサンプルの検査を行い、等級付けを行い、手間がかかった。このパンカードが行われる一方で、双方の商人にとって儲けが大きくなるマニラ港で陸揚げする前の密輸、ガレオン船がアカプルコへ出港後、諸島内での密輸が横行した。また事前に値決めを済ませておくなど、様々な抜け道が探された。杓子定規なパンカードの実行は難しくなり、あまり意味が無いものに思われ始めた。1594年の勅令は、パンカードを上等な

商品だけに限定し、1599年には、テーリョ総督は国王に、パンカードは開かれなかったが、競売は別々に双方が満足ゆくり方で行われたと報告している。17世紀初頭にモルガは、商品はパリアンで「自由に売られた」と記している。フェリア(いち)方式が行われるようになり、中国人が8,000ペソの寄付金を納めた後、原則として6月4日にフェリアが行われた。法律上は1696年の勅令によって、やっとパンカードの当初の動機は最早存在しないと宣言され、1703年の勅令で正式にフェリアがパンカードに代ることが認められた。

3) サングレイトパリアン

中国からのジャンクの数が増えるに従って、ジャンクが商売を終えて帰る際に、マニラへ残留する中国人も増えていった。スペイン人達はこうしてマニラに居住するようになった中国人を「サングレイ」と呼んだ。この言葉は、厦門の方言で通商を意味する Seng-li から派生したという。サングレイ達は中国人の共同体内の小売業と精巧な手工業に専ら従事した。中国人は圧倒的に男性が多く、やがてフィリピン人女性と結婚して混血(チノ・メスチッソ)が生み出された。

レガスピはマニラに拠点を構えるにあたり、パシグ河が海岸に合流する三角形の地点を選んだ。モルガの頃には石造瓦屋根と木造ニッパ椰子の葉葺きの家が混在して600軒あった。プラサ・デ・アルマス広場の周囲に総督宮、市庁(カビルド)、カテドラルなどの主要な建物が配置され、町は城壁で囲まれ三つの大きな門があった。アグスチン派、ドミニコ派、フランシスコ会、イエズス会の教会が市内に散在していた。当初、中国人もこの城壁内に住んでいたが、数百人のスペイン人に対して瞬く間に数を増していったので、危険を感じたスペイン人達はゴンサーロ・ロンキーリョ総督の時に、中国人専用の居住用家屋4軒をパシグ河を挟んだ市の対岸に建設したが、この地区はパリアンと呼ばれ、16世紀の終わりころには10,000人以上の男が住み、400軒を超す商店が開かれた。あまりの膨張ぶりに、1596年に12,000人を中国に送還したが、モルガはそれでも同数の者達が残っていると、書いている。1621年に許可を受けた者1万人と許可無し滞在者が5,000人いた。15年後に、3万人の中国人と日本人がいるが、その内日本人はごくわずかであるという報告がある。18世紀中頃にはその数が4万人を超えると報告されている。サングレイが問題をお越した時には、スペイン人達は「サングレイの天敵である」日本人に助力を求めた。何度かスペイン人と中国人の間には緊張関係が生じた。スペイン人の中国侵攻を疑っての1603年の中国の高官の来島。新しい水田開拓に駆り出されて不満を持った中国人を恐れた1639年のスペイン人による数千人のサングレイの虐殺。しかしスペイン国王が1686年に中国人追放を命令したが、フィリピンの行政アウディエンス司法院は、現実的ではないとしてその実行を行わなかった。

3. 積荷額の制限と配分

1) 許可と関税

マニラ・ガレオンの交易が始まって20~30年の間、この交易が法律による制限を受けることはなかった。しかし、本国の絹産業の保護と銀の国外流出を管理することを主な目的として、1593年に貿易額の限度額が設けられ、許可と呼ばれた。マニラからの輸出の商品総額を関税も含め年間で8レアル銀貨のペソで、25万ペソ以内と定めた。メキシコ側のアカプルコからのこの許可額は常にマニラ側の倍額で、50万ペソであった。マニラからの許可額は1702年に30万ペソに引き上げられ（アカプルコ側は60万ペソ）、1734年に50万ペソ（アカプルコ側は100万ペソ）、1776年に75万ペソ（アカプルコ側は150万ペソ）に引き上げられ、これがマニラ・ガレオン交易の終る1815年まで続いた。関税は1769年まで大体が17%、それ以降は33¹/₃%（1779年~1781年間は18%）であった。

この許可額は関税をふくんでいたが、この関税（アルモハリハスゴ）は、スペイン帝国全体で海上での輸出と輸入に課せられる基本的な税金である。かなりの長期間において、関税は17%であったが、これは金額に応じた(ad valorem)もので、マニラからアカプルコへ商品を持って行く場合は、マニラ出港時に2%、アカプルコ入港時に5%、そしてアカプルコで更に10%が課せられ合計17%になった。商品の価額をアカプルコで評価して課税額を決めたが、その際に不正が横行したので、1684年に副王パレーデスは、金額を一括した74,000ペソとし、1697年に勅令でこれが停止するまで続いた。これは強制徴税（エハクシオン）であったが、体面を取り繕って「赦免方法（ビア・デ・インドゥルト：via de indulto）」と呼ばれた。しかし、その後フィリピンの商人達が赦免方法への回帰を嘆願したので、国王は、副王パレーデスによって導入された方式を参考に1702年に「諸税の調整金（レグラシオン・デ・デレチョス：regulación de derechos）」と呼ばれる提案を行った。これは10万ペソを払うと「往路と復路の航海」において、商売上払わなければならない全ての金額をカバーするという考えであった。アカプルコ側の許可額60万ペソの17%にほぼ匹敵する額であった。フィリピンの商人達はこれを受け入れ、1726年まで続いた。しかし、スペイン本国で、中国絹製品の輸入を禁止する動きが強かったため、マニラの商人たちは、この10万ペソに加え、荷箱の大きさ（カホンとファルディリョ）によって1個あたり45ペソ、あるいは30ペソ、陶磁器を入れた荷籠（バルサ）1個あたり12ペソなどを追加で払う提案を行なって、これが認められた。税金上は好ましいものではなかったが絹製品の制限措置が強化されないようにするために必要であった。その後、1769年に調整金は33¹/₃%に大幅に引き上げられ、一時的な引き下げ（1779年~1781年間は18%）を除き、これが最後まで続いた。

2) その他の税金

- ・ トン数税（トネラッヘ）：船中での荷物の割り当てスペース1トネラーダあたり決

まった金額（17世紀初めは12ペソ、1702年に44ドゥカード《=約51ペソ》に引き上げられた。この税の徴収方法はどのようなものであったかわからない。

- ・海軍税（アルミランタスゴ）：王室の歳入を増やすために18世紀にスペイン王国全体で創設された。フィリピンからメキシコへ航海する場合は毎年2,000ペソを課し、アカプルコで徴収された。
- ・売上税（アルカバラ）：法律上は、アカプルコでは商品の最初の売却に売上税は徴収しないと定められていたが、実態は関税と共に徴収されていたようである。（18世紀初頭で6%の例が見当たるといふ）
- ・海損（アベリア）：シュルツはマニラ・ガレオンには極めて例外的な場合にしかかけられていないといふ。

上記の諸税について、全体として税金がどのように課せられ、徴収されていたか、不明な点が多い。これらの税金についてのまとまった論文はカルメン・ユステ・ロペスのものがあるが、ロペスは「マニラーアカプルコ間の交易に課せられた税金の一つずつの細目内容と性格を明確にすることは二つの理由によって困難である。一つは、この点に関する情報が少なく、その情報自体が混乱していること、もう一つは徴税のために適用された様式、即ち税を取るのに使われた方法が明らかでないことである。」と述べている。

3) 積荷額の配分

許可の限度額に沿って、通商を規制する第1歩はガレオン船の積荷スペースの配分であった。マニラ・ガレオンの通商が始まってから、それは総督の自由裁量事項であった。しかし、その依怙最良の弊害が訴えられるようになり、公平を期するために、1602年にフェリペ2世は勅令を発し、利害関係者からなる配分評議会（フンタ・デ・レパルティメント）を設け、この評議会で配分を決定することを命じた。評議会のメンバーは、総督、行政司法院の上級判事、会計官、二人の市評議員、マニラ大司教の6名から成っていた。1734年に市評議員の一人は8名から成る商人の選挙委員によって選ばれた。この選挙委員が1769年に設立される商人組合（コンスラード）の母体となった。評議会は設立当初から常に利害を巡って紛糾した。なんとか自分の影響力を増すために画策する総督も多かった。また、国王の公平を期したいという意を体現しようとする総督もあったが、いずれにせよメンバーとそれを代表するセクターの利害、欲得がぶつかり合った。フィリピン政府の有力者、宗教界（慈善事業という名の下での宗教的な堕落）、そして商人達の間での引換券の取り合いについて、司教兼総督のロッホは「くんずほぐれつ、罵り合う下劣さの迷宮」と、ある英国人旅行者は「ごろつき同士の争い」と形容し、オバンド総督は国王に、このシステムのペテン仕掛けは、利己主義、えこひいき、すなわち「肉と血の求め」が受取人リストを支配した当初から始まったと報告している。市民に配分される荷積みのスペースは、その年の航海に使える船の容積次第であっ

た。船倉はそのために任命された委員会によって計測され、貨物のために可能なスペースは同じ大きさの区部に分割され、それぞれが明確で画一的なサイズの梱包（ファルド）に対応した。これらの梱包はさらに四つの小包（ピエサ）に分割された。小包の平均的な寸法は、長さ $2\frac{1}{2}$ ピエ（註：1 ピエは 28cm=12 プルガーダ）、幅 2 ピエ、高さ 10 プルガーダ（註：1 プルガーダは 2.33mm）であったが、この大きさは絶対的なものでも画一的なものでもなかった。規定ではガレオン船のスペースは 4,000 小包とされていたが、当然ながら船の大きさによってそれは異なり、12,000 小包を有した船（サン・ホセ号）もあった。シュルツによれば、1763 年から 1770 年間の 35 隻の内、規定通り 4,000 小包を運んだのは 5 隻で、大半が 2,000~3,000 小包であったと言う。1764 年のサンタ・ロサ号は、マニラが一時的に英国に占領された後の船であり、わずか 389.5 小包であった。1 小包の単位ごとに所有権の証明書が発行され、引換券（ボレータ）と呼ばれた。実際の荷積みにあたっては、これがしばしば 6 分割なり、その他の数に分割されて使われた。このような分割は引換券の金額がとりわけ高く評価された時に生じた。許可額が 50 万ペソで、配分される積荷スペースが規定の 4,000 小包であれば、1 引換券の金額は 125 ペソとなるはずであるが、そうした規定通りの条件が重なることはなかった。税金の徴集や、統計の数字を求めることにこのような単純な数値が使えるようであれば便利だが、実態はそうはならなかった。税金の査定に対して、例えその価額を申告しても、会計官や総督に却下され、1,500 ペソとか 2,000 ペソとか現実的な評価を受けるのがオチであった。引換券の実際の価格はいくつかのファクターによっていた。すなわち、中国人との取引の結果、メキシコで売却する際の儲けの見通し、フィリピン現地における支払いに使える現金の多寡、その年のガレオン船で使えるスペース、そして売られる引換券の数であった。

引換券を受取る適格性の要求について、1593 年の法は、「全ての人がこの運輸の便宜と利益を分け合えるように、それぞれの富に比例して、これらの諸島の市民全員」の間で配分されることを定めていた。マニラ・ガレオンの取引の初期においては、市民＝商人であり、引換券保持者（ボレーター）は全員、自分で自分の荷物を積み込むことが想定されていた。また、市民間で目を剥くような貧富の差などなかった。生活に困窮した引換券保持者が引換券を売るといふ、自らの体面を保てる方法で、翌年まで食い繋ぐことなど想定していなかったのである。しかし、時が経つと市民間の貧富の差は大きく開いていった。初期に多数を占めた冒険商人が減り、裕福な商人家族が形成された。1586 年には聖職者を除き、196 人の市民がサン・マルティン号に商品を託したが、その 2 世紀後のサント・アンドレ号では積荷を託送したのは 28 人であった。その中には毎年名前が出てくるアントニオ・パチェコやフランシスコ・ダビッドのような裕福な商人がいた。1700 年にアランディア総督は国王に対し、自らの資金で商売が出来る者はフィリピンには 10 名しかいないと報告しているし、

1767年にビアナ総督は、700～800人の引換券を受取った者達の中で、自分で積荷を準備できる資金のある者は約40名であると述べている。法律は、市民全体が公平に引換券を受取るという当初の趣旨を変えることは無かったが、現実の配分基準はどのようにでも解釈できるようなもの(1620年)となっていた。1638年の政令は審議会の仲介なしに引換券を譲渡することを禁じた。1734年の政令は、「貧者と寡婦」については面倒な手続き無しに、引換券を活動的な商人に売ることを認めた。

4. アカプルコのフェリア

1) ガレオン船の到着

レガスピの遠征隊はアカプルコの北方に位置するナビダーの港から出航したが、ウルダネーダがアメリカ側の到着地にアカプルコを選んだ時から、マニラ・ガレオン交易が終るまでこの港がヌエバ・エスパーニャの基地となった。その理由は、港として水深があり極めて安全であることと、メキシコ・シティーに近いことであった。周囲を山に囲まれ、高温多湿の気候は、多くの人口が住むには不适当で、船の建造にも適さなかった。19世紀初頭の安定した人口は約4,000人であったが、マニラ・ガレオンが到着してフェリアが開かれる短期間だけ9,000人ほどに膨れ上がった。アカプルコ港の行政機構の長は城主(カスティリヤン)と呼ばれたが、それはアカプルコにサン・ディエゴ城という城砦があり、その守備の任務が含まれていたからであった。後の時代(1769年)になると総督のタイトルを得た。その統治地域は広かったが、主たる任務はガレオン船の受入れと派遣、及びフェリア(市)の運営であった。此処の役人達は金銭で動く悪習が蔓延し、城主も給料の何倍もの役得収入があった。

初期の頃にはアカプルコには税関業務をする独立した機関はなく、首都の機関が直轄した。1597年に港に対する特別の財務上の措置が確立され、会計と調達部門が創設された。これらの部門の長達はヌエバ・エスパーニャの会計の地方部局を構成し、税関業務を管轄して徴税を行い、王室財務に係わる全てに影響する可能性のある取引全般を監督した。二重に鍵を掛けた箱の中に金銭と台帳を入れていた。ガレオン船の出港後も4月中旬までアカプルコに留まることを要求され、副王の許可を得てから首都に戻った。次のガレオン船の到着準備をするために、12月初めに、首都からアカプルコへ向けて発った。調達部門は、ガレオン船の帰路のために糧食、武器、その他の船への供給品を支給することが主たる任務であった。これらの中央官吏達は城主以下の地元の役人と共同して仕事を行なったが、その仲はしっくりしたものではなかった。

アカプルコの町の背後にある高い丘に作られた見張り所によって、ガレオン船の接近が初見されると、小船が送られ、船が入港し繋留されて、港の係官達の管理下に入るまで、誰も近づかないことを見届けた。夜になった場合には港外で一夜待機

したが、夜陰に紛れて密輸品が下ろされることがあった。

船が所定の場所に繫留されると、城主と財務官達^{オスプレイヤン}が最初の検査訪問をするために乗船した。財務官達が船の登録書と積荷目録を船の事務長または会計係から受取ると、登録書は特別急使によって首都の会計官の上位部局へ配達され、その内容に基づいて関税が査定されると、直ちにアカプルコへ戻された。最初の訪問による密輸品の探索の細かな規則があったが、実際には船倉のおざなりな検査がされたにすぎなかった。こうした正規の手続きが完了すると、荷降ろしの作業が始まった。まず旅客が船を離れることを許され、健康な者達は聖母像を先頭にして教会まで行列して行き、病人は病院へ運ばれた。それに続いて、まず旅客の手荷物が陸揚げされたが、それが終るまでハッチはシールがされたままであった。続いて一般の貨物の荷揚げが行なわれた。これらの貨物の内容は、荷主自身の宣誓陳述書が認められ、実際に開梱されることは減多になかった。1636年にペドロ・デ・キローガという役人が無差別に梱包を開けて検査を行ったが、従来の紳士協定を破るものと考えられ、2年後には、事前に荷物の発送者あるいはその代理人にその旨を通知することをせず、開梱することを禁じた。1640年には、開梱することに対し、いかなる変革も禁じられた。1769年には、特別に疑わしく見える荷物を開梱する権限を付与する一方で、それは通常の規則ではなく、特別な場合にのみ適用されることを明記した。

2) フェリアの開催

貨物が書類と合致していることが確認されると、商品は倉庫に移されて、保税留置の状態^{フエリア}で開催されるまで保管された。没収される商品が出た場合は国王の勘定分として売れるまで王室倉庫に預けられた。貨物の荷揚げが終わった時点で、船内に隠された物が残っていないか確かめるために第2回の船内検査が行なわれる。全ての商品の陸揚げが確認されると、ガレオン船は帰路の航海に備えて傾船修理と傷んだ部分を修繕するために地元の造船ヤードの役人達に引き渡された。また、首都から課税の金額を持った急使が帰って来ると、その税金を一括支払いする準備が財務官吏達と共に行われた。

これらの事務手続きが終ると、フンボルトが「世界で最も有名な市^{いち}」と呼んだアカプルコのフェリアが開催された。副王が設定したその日時に間に合うように何千人もがアカプルコに向かって行列を作った。メキシコ・シティーの大商人から小売商人、行商人、商品を運ぶためのラバ追い、滞在者達の世話や手伝いを当てこんでぞろぞろ付いて行く者達、兵士、役人、托鉢僧といったありとあらゆる種類の人々がいた。港の通常の官吏達とは別に、副王は首都の通商代表者2名を指名してプエブラから来た代理人と一緒にあって、マニラ側の代理人と、商品の等級ごとの値段などの取引内容を交渉させた。お互いが安売りをするのを避け、許可額の限度が守られるように指導することが役割であったが、現実には交渉は厳しい押し問答となった。しかし、ガレオン船の帰りまでの期間を短くしてマニラ側の商人を焦らせた、

ペルー副王領からの商人とメキシコの商人が結託したりして、どうしてもマニラ側に不利になることが多く、フィリピンのスペイン人達は常に被害者意識を持ったようである。メキシコ・シティーの大商人達は、船がアカプルコへ入港する前のできるだけ早い時点（カリフォルニア沿岸とか）で船とコンタクトを行って、事前取引の大きな部分を内々に終らせていることもあった。フェアで成立した全売買は詳細に登録され、その売買証明が、商品が内陸部へ送られる際に付けられた。またこの記録によってマニラへ見返りに送られた銀が全部でいくらになるかが計算できた。フェアの終わりが正式に告知されるまで商品の移動は許されなかった。

スペイン領アメリカの植民地化当初はペルー（現在のボリビアを含む）の銀の生産量の方がメキシコよりも多く、その首都リマは繁栄を謳歌し、中国の高級な絹の需要が高まり、フィリピンと直接に交易することを望んだ。1579年にフィリピンがヌエバ・エスパーニャと並んで、ペルー、グアテマラ、ティエラ・フィルメ（スペイン語・メイン：現在のベネズエラ）との通商に王室の許可が下りた。ゴンサーロ・ロンキーリョ総督が初めてマニラからリマの港であるカリャオへ1隻のガレオン船を送った。その翌年にも1隻が送られ、どちらも高い利益をもたらし、ペルーもマニラもこの交易が継続されることを望んだが、早くも1582年には直接の通商は禁止されてしまった。理由はスペイン本国から同じ分野の商品を供給していたポルト・ベリョのガレオン船を深刻な競争で脅かしたからであった。マニラがペルーとの直接取引を許可されたのは、やっと1779年になってからであった。これはアメリカ独立戦争の間のことで、フィリピンとアメリカ植民地の両方の窮乏状況を緩和させるためのもので、2年間に限定されていた。フィリピンからのアジア商品のペルーへの道はアカプルコのフェア経由に限られ、ペルーから商人達が所謂「リマ船」を仕立てて、アカプルコのフェアに買い付けに来た。しかし、スペイン本国の織物産業界から強い反対の声が起こり、1587年にフェリペ2世王はペルーとヌエバ・エスパーニャ間の通商も禁止し、1589年にビリヤマンリッケ副王は、その年にマニラ・ガレオンの到着が不確かなため、メキシコで品不足が生じることを恐れてペルーとの商売を厳禁した。禁止の勅令は何度も（1609、1620、1634、1636、1706年）出されており、そのこと自体が、密輸活動が激しく、止まなかったことを表している。

3) 1770年頃のアカプルコの輸出入とメキシコ国内の流れ

アカプルコにおける取引の真の実態は、密貿易の存在によって、完全に明らかになるものではないが、スペイン王国の管理下にあったおかげで様々なデータが残されており、大体の全体像を描いてみる事ができる。カルメン・ユステ・ロペスの「ヌエバ・エスパーニャのフィリピンとの通商 1590~1785年」に出てくるデータを基に1770年前後の局面での取引の姿を構成してみたい。

1767年にフリゲート船「サン・カルロス・ボロメオ号」が1,059小包の商品をアカ

プルコで通関したが、評価額は 797,760 ペソであった。

これに対し、同船の帰路にマニラへ輸出された金額は 731,427 ペソであった。銀と商品との内訳は不明である。

この年、アカプルコの王室財務局がサン・カルロス・ボロメオ号から徴税した収入内訳は次のようなものであった。

内訳細目	税徴収額
・ 1767 年の許可に対するの 33 ^{1/3} %分	284,520 ペソ
・ 送状に登録されているだけの商品分	5,570 ペソ
・ 将軍夫人に登録されている商品分	360 ペソ
・ 没収された 178 梱の分	113,695 ペソ
・ 海軍税分	2,000 ペソ
・ 許可外で積まれた銀の 5%分	860 ペソ
・ エバ・エスパニャの産物と商品の 3.5%分	414 ペソ
合計	407,419 ペソ

許可額の 33^{1/3}%が 284,520 ペソなので、許可額は 853,645 ペソであったということになる。通常の年の許可額は 50 万ペソなので、この差額分の理由は明確ではないが、前々年の 1765 年のサンタ・ロサ号が 380 小包（評価額は不明）、前年の 1766 年の同じサンタ・ロサ号が 477 小包（評価額は不明）しか積んでこなかったのも、その未達枠分が加算されたのかもしれない。通常年の積荷個数は 1,000 小包を超えるので、同号は小型のパタチェ船であったのかもしれない。サンタ・ロサ号は 1768 年にもマニラからアカプルコへ積荷を積んできたが、その内容は全く不明である。1769 年にはマニラからアカプルコへの船は無かった。

そして 1770 年に再び上述のフリゲート船サン・カルロス・ボロメオ号がアカプルコで 920 小包の商品の通関を行った。その評価額は 499,857 ペソで、許可額は 1769 年より 150 万ペソになっているはず（1769 年は税額の移行期でどちらが適用されたかはっきりしない）なので、50 万ペソぎりぎりというのは、1769 年に船がなかったのも、前年の 1769 年の枠が未だ 50 万ペソで、その枠を使ったのかもしれない。

この 1770 年のアカプルコでサン・カルロス・ボロメオ号がフィリピンでの商売用として輸出船積みした内訳は次のようなものであった。

・ マニラでの商売の許可分*1	677,132 ペソ
・ 5%を支払って載せた銀の分	25,700 ペソ
・ 産物と商品額	16,486 ペソ
合計	719,318 ペソ

（出典註：*1 1770 年はフェリアが開催されなかったのも、商売の許可に 322,581 ペソの穴が開いた。）

こうした、許可額に達しなかった場合、その差額は後年に持ち越された。この分は1772年のサン・ホセ・デ・ガルシア号で262,107ペソ、1779年のサン・ペドロ・エル・カビッテ号で65,588ペソ（合計で327,695ペソ）が使われた。

上記の1767年のサン・カルロス・ボロメオ号の不足分の枠は1774年のサン・ホセ・デ・ガルシア号と1775年のコンセプション号、1776年のサン・ホセ・デ・ガルシア号、1778年の同サン・ホセ・デ・ガルシア号、1779年のサン・ペドロ・エル・カビッテ号へと綿々と引き継がれて使われている。

それでは、マニラからアカプルコへ輸入された商品は、フェリアを通してメキシコのどのような地方で消費されたのであろうか。1775年から1778年の間の3年間（1777年は船が無かった）でフェリアで登録された金額は、1775年が1,381,983ペソ、1776年が1,984,087ペソ、1778年が1,928,451ペソ、3年合計で5,294,521ペソとなるが、この合計の内訳は92.6%がメキシコ・シティーへ向かい、プエブラへ3.7%、ゲレーロへ1.4%、ミチョアカンへ1.2%、残りが合計で1.1%というもので、メキシコ・シティーに極めて偏在した流れであった。

5. メキシコにおける銀の生産とフィリピンへの銀の流れ

ワード・バレットは「世界の地金の流れ 1450年~1800年」の中で、次のような、アメリカ合衆国政府商務省の資料を用いて1930年に、銀についてはC.W.メリルが、金についてはRH.リッジウェイが作成したデータを紹介している。

《世界の貴金属の生産》（単位：メトリック・トン）

期間	銀			金				
	世界	アメリカ	アメリカ/世界	世界	アメリカ	アメリカ/世界	アフリカ	ヨーロッパ ^o
1493-1600年	23,000	17,000	74%	714	280	39%	255	148
1601-1700年	40,000	34,000	85%	900	590	66%	200	100
1701-1800年	57,000	51,000	90%	1,900	1,620	85%	170	108
合計	120,000	102,000	85%	3,514	2,490	71%	625	356

スペイン領アメリカにおける銀の生産を推計するにあたって、記録に残されていない部分をどう見るかであるが、バレットは全生産量の4分の1から2分の1の間ではないかと言っている。

このアメリカの銀で鑄造された貨幣（8ペソ・レアルが「オッチョ・レアル」として名高い）が中国、インドを含めた世界中で流通した銀貨のほとんどを占めていた。残りは、オーストリアとドイツの銀で女帝マリア・テレジアによって鑄造されたターレルだけであったと言っても過言ではない。（

上記の表から見て年間の平均生産量は、16世紀が約170トン、17世紀が倍増して約340トン、18世紀が、前世紀の5割増しで約510トンとなる。16~18世紀の

3 世紀を通しての平均は年間 340 トンの生産となる。なお今年 1~6 月のメキシコの銀生産量は 188 万トンで世界一、ついでペルーの 163 万トンである)

バレットは上記のメリルの以外の研究者が推定した数値も紹介しているので下記する。

《スペイン領及びポルトガル領アメリカにおける銀と金の生産》 単位：トリック・トン)

研究者	16 世紀		17 世紀		18 世紀		合計	
	銀	金	銀	金	銀	金	銀	金
Humbolt *	17,563		42,040		73,971		133,3574	
Soetbeer**	17,128	327	34,008	606	58,530	1,614	109,666	2,547
Merill & Ridway	16,925	280	34,435	590	51,080	1,620	102,440	2,490
Morineau	7,500	150	26,168	158	39,157	1,400	72,825	2,708
S. van Bath	11,175	628	27,640	420	58,366	1,485	97,182	2,587

*Humbolt については金を銀の価値に換算したものと銀との合計 (1811 年)

**Soetbeer は 1880 年の著書。Morineau は 1985 年、Bath は 1984 年の著書。

*金の生産は、1700~1750 年にブラジルの鉱脈が発見されて大きく増加した。

以上に鑑みて、バレットは、1500 年から 1800 年までのアメリカにおける銀と金を銀換算したものと合計で 13 万トンから 15 万トンの間の生産が行われたと結論づけている。

ジョン・マクマスターはその著「メキシコ・ペソのアジアでの冒険」(1959 年)の中で、A.ピアット・アンドリュウが発表した数値を紹介している。アンドリュウは、古い時代の部分については、ソビアー(Soetbeer)を利用したという。

《銀の主要生産国の生産概略量 単位：トン》

	1493-1850 年	1851-1875 年	1876-1900 年	合計
メキシコ	63,657	12,548	27,097	103,302
ボリビア	35,064	2,650?	4,260?	41,974
ペルー	29,432	1,790?	2,570?	33,792
3 國小計	128,153	16,988	72,274	217,415
オーストリア	6,861	909	1,338	9,108
ドイツ	5,850	2,055	4,372	12,277
ロシア	2,031	398	251	2,680
アメリカ合衆国	-	5,271	35,071	40,342
その他	6,932	5,383	16,805	29,120
合計	149,827	31,004	91,764	272,595

*アメリカ合衆国における銀の生産が 1876~1900 年で飛躍的に増大したのは、

1860~1870年にネバダで、新鉱山が発見されたためである。

この表は19世紀以降の数値についてバレットの表を補うが、1493~1850年の間について、スペイン領アメリカの年間平均生産量は359トンとなり、バレットの1493~1850年間の平均値が340トンであったのと近似している。

スペイン領アメリカからフィリピンへの銀の輸出量については、バレットが次のような数値を示している。

《フィリピンへの銀の出荷量 単位：トン》

	1.公的定常収入 ^{シトウアード}	2.私的な収入	3.合計	4.年平均
1581-1600年	44	15	59	2.4
1601-1625年	141	289	430	17
1626-1650年	196	205	401	16
1651-1675年	95	52	147	6
1676-1700年	113	262	375	15
1701-1725年	82	293	375	15
1726-1750年	105	270	375	15
1751-1775年	135	240	375	15
1776-1800年	211	289	500	20

(この表を作成するにあたっての出典と、推計方法をバレットは記しているが省略する。)

定常収入^{シトウアード}はヌエバ・エスパーニャ副王から銀で送られてくる、フィリピン政府の最も重要な活動資金であった。上記のバレットの表では、それが銀の重量で示されている。当然定常収入^{シトウアード}は金額(ペソ)で決められ送金されるものであるが、筆者はその全貌を示す資料を持っていない。アナ・マリーア P. ルセーナの「マンリケ・デ・ララ統治時代のフィリピン 1653~1663年」(1984年)の中にこの期間に送られて来た金額が載せられているので下記する。なお、決定された定常収入^{シトウアード}が全額送付されることは稀で、一部が送られる場合には定常収入^{シトウアード}という言葉^{ソコツロ}を憚って、手当金(本来、救援という意味の言葉)と呼ばれた。

年	船名	定常収入 ^{シトウアード}	備考
1653年	サン・フランシスコ・ハビエル号	227,000ペソ	
1654年	サン・デ・イエゴ号	153,000ペソ	難破して全額喪失
1655年	サン・フランシスコ・ハビエル号	225,000ペソ	サマル島で難破 11,000ペソのカトリック建設資金を含む
1658年	不明	500,000ペソ	内現金は200,000ペソのみ
1659年	ヌエストラ・セニョーラ・デ・ラ・コンセプション号	108,000ペソ	

バレットは同じ著書の中で、日本人研究者報告している、日本から中国への銀の輸出量を紹介している。

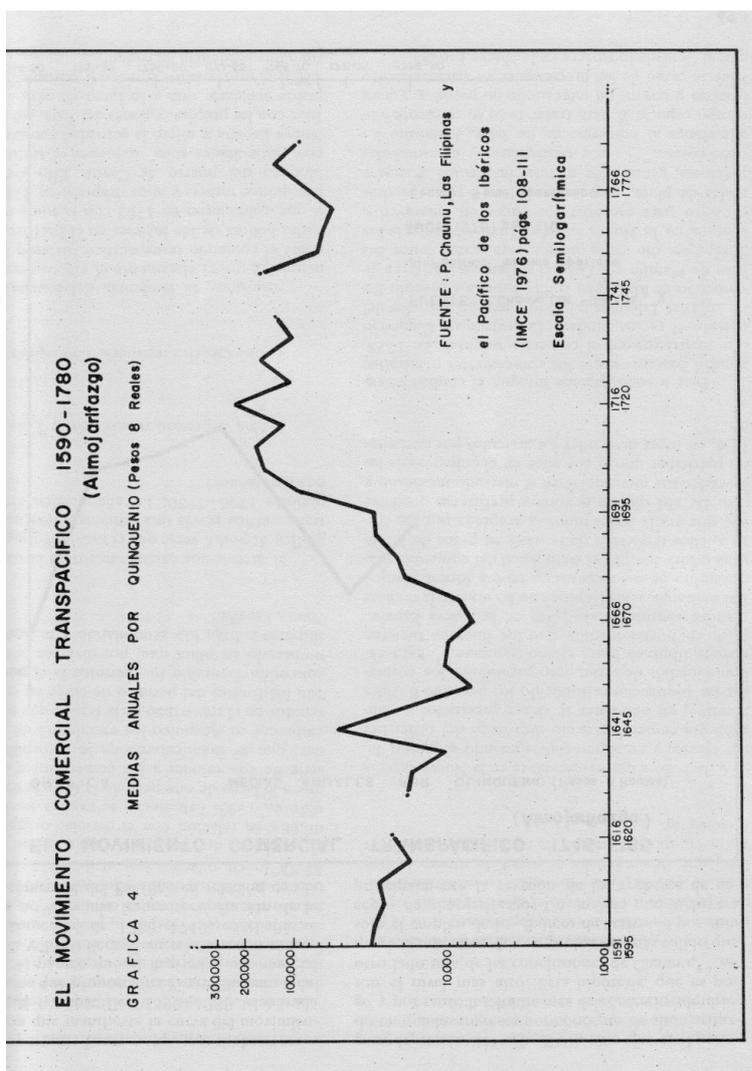
《中国への銀の輸出》（単位：トン／年）

	1560~99年	1600~40年	1601~94年
日本から	34~49	150~187	40
スペイン領アメリカから	10	22	—

出典：Kozo Yamamura and Tetsuo Kamiki “Silver Mines and Sung Coins – A Monetary History of Medieval and Modern Japan in International Perspective” in Richards, *Precious Metals*, 351-3.

定常収入は政府財政なので、明確な数値が残っている。また正規に税関を通ったものは徴収された関税額が記録されているので判明する。

通関額の統計はピエール・ショーヌによって「イベリア半島諸国のフィリピンと太平洋」（1976年）の中に紹介されているので、次に紹介する。

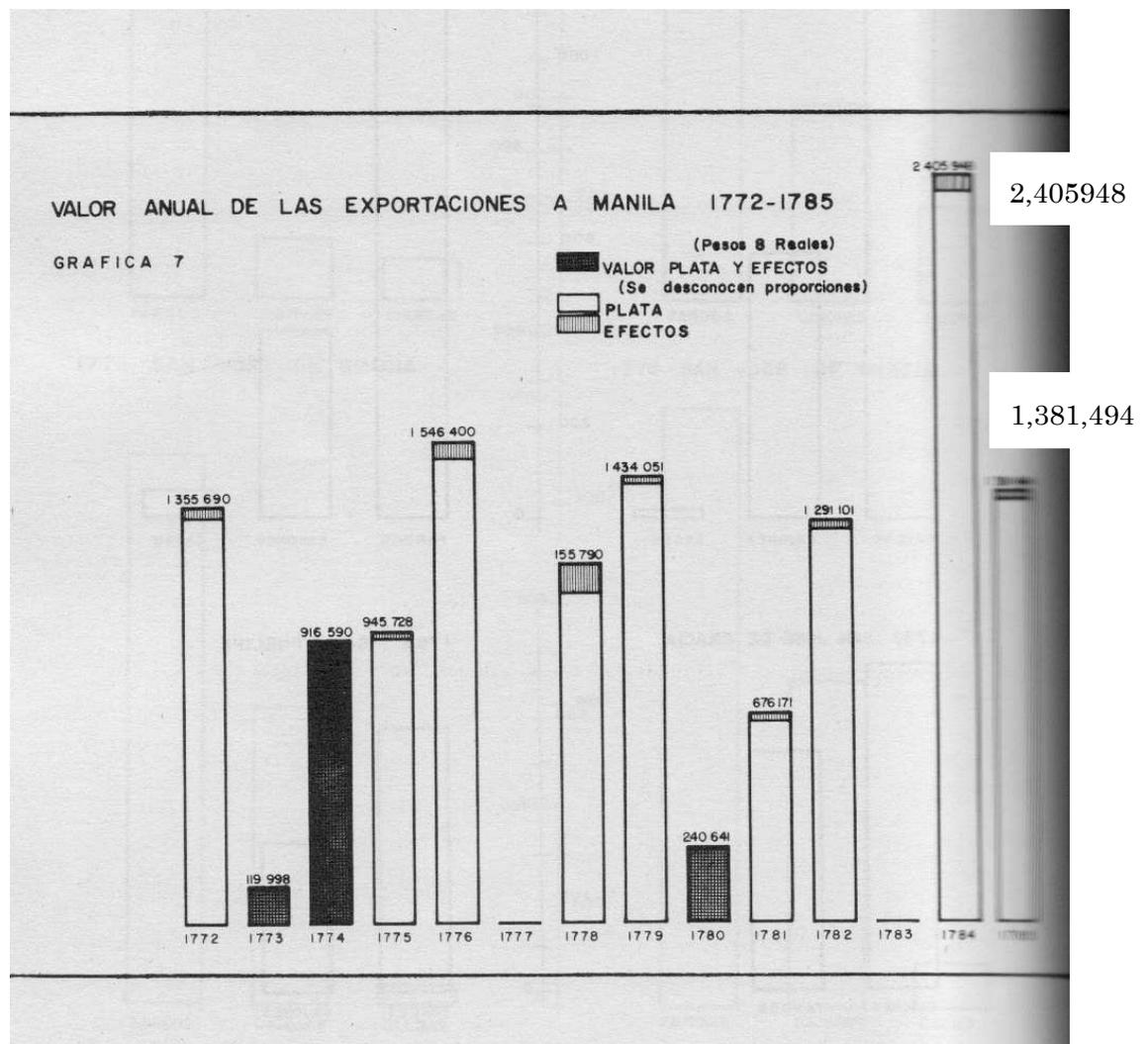


「太平洋を越えての通商の動き 1590~1780」
 グラフ 4 関税：5年毎での年平均値（8レアルでのペン）
 グラフのスケール：2分の1対数

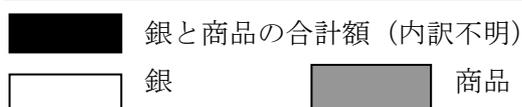
(上記の表は、カルメン・ユステ・ロペスが「ヌエバ・エスパーニャのフィリピンとの通商 1590~1785年」に転載しているのを再転載した。)

税関を通らなかった私的な通商額、すなわち密貿易がいくらであったかがわからないためにマニラ・ガレオンの全貌が明らかにならない。バレットはメキシコから持ち出された銀の量(すなわち定常収入額と関税額を合わせた量)の4分の1から2分の1の間と推定しているが、その幅は大きい。

カルメン・ユステ・ロペスの上掲書には、メキシコからフィリピンへの18世紀後半の輸出額の推移のグラフがあるので、次に転載する。



グラフ7 「マニラへの年間輸出額の推移 1772~1785年」単位：8 レアル銀貨でのペソ



IV.使用された船

1. 船の大きさと隻数

1) 隻数

航路が開かれた当初は太平洋を往き来する船について、その大きさも隻数も規則はなかった。しかし、マニラ・ガレオンの通商をスペイン国王の管理下に置くことが明確になり 1593 年の勅令によって、隻数を 2 隻以内に限定し、更に 1 隻を予備としてアカプルコに配置することが定められた。しかし、1602 年には 3 隻、1603 年には 4 隻、1604 年には 3 隻がマニラを出港しており、規則は守られていない。また 1 隻の予備の船についても、その余裕はなかった。実際には毎年 1~2 隻が送られたが、1 隻では万一の場合にリスクが高くなるので、1720 年の勅令で 2 隻がルールとなった。しかしこれも実際には 1731 年までは 1 隻しか派遣されなかった。1731 年、1733 年、1736 年に 2 隻が送られた以外は減多に 2 隻となることはなかった。2 隻は費用が嵩みすぎ、その方がリスクを軽減できることはわかっていたが、1 隻になることが多かった。1743 年に 2 隻派遣の規則は取り消された。

2) 大きさ

1593 年の勅令では各船の容積を最大 300 トネラーダとすることが定められていたが、これでは小さ過ぎると考えられ、この制限が守られることはなかったし、うるさく言われることもなかった。特に、費用の点から、2 隻ではなく、大きくて 1 隻であることが好まれた。1720 年にサイズ制限が 560 トネラーダに引き上げられたが、現実の追認であって、実質的な影響はなかった。船の容積を公式に記録した文書はない。船の容積を知る方法としては運んだ荷物の量から推測することがあるが、これとても密輸分が含まれていない。あとは、残された個々の文書に出てくる記述に頼るしかない。1573 年にマニラ・ガレオン交易が始まって、その利益率の良さが認識され、10 年もすると 700 トネラーダの船が使われるようになっていくし、17 世紀の初頭には 1,000 トネラーダを超えた船も使われていた。1610 年代のフアン・デ・シルバ総督が企てた東インド征服のための艦隊には 2,000 トネラーダの船が 1 隻、1,600 トネラーダの船が 1 隻、1,300 トネラーダが 2 隻、800 トネラーダが 2 隻、700 トネラーダが 2 隻いた。18 世紀になると造船技術の進歩もあって、船の容積は大きくなった。1718 年にブスタマンテ総督は国王に対して、アカプルコに 612 トネラーダ、900 トネラーダ、1,000 トネラーダの合計 3 隻の船が居ると報告している。大きくて有名な船で、1746 年~1761 年まで就航していたロザリオ号は 1,710 トネラーダ、1755 年に英国軍艦パンサー号に捕獲されて英国へ連れて行かれたサンティッシマ・トリニダー号は約 2,000 トネラーダであった。概して 500~600 トネラーダの船が好まれて、多かったようである。

スペイン王国として望ましい船の寸法が、1613 年(1618 年に若干の改訂)に、勅令によって示されたものの内いくつかの寸法を下記する。最大幅 (manga : マンガ) を基

準として、船の種類毎に（寸法は同じながら軍艦と商船でそれに対応するトネラーダが違っている。パタチェだけが商船と軍艦の区別無し）様々な寸法がコードで示されているが、主要項目のみを示す。便宜上ホセ・ルビオ・ルイス・セラーノが「インディアス商船隊のナオ船とガレオン船の造船 1590年~1690年 第2冊」中に表にしているものから転記した。なお、本来コードとメートルの換算は1コード=574mmが正しいが、セラーノは換算した詳細な寸法表を作成するにあたり、一部の数値が換算し易いという理由から、敢えて1コード=576mmを使用したとしている。

- ① パタチェ船：軍艦と商船の区別は無しに1カテゴリーのみ。マンガ（最大船腹幅は8,9,10の各コードのものが示されているうちで10コードのものを下記する。
- ② ナビオ船（本勅令では船の一般名称で最もよく使われるナビオを一つのカテゴリーとしている）：マンガは11,12,13の各コードが示されている中で12コードのものを下記する。
- ③ ガレオンセッテ船（ガレオンの縮小辞で、小型ガレオン船を指す）：マンガが14コードのもののみ。
- ④ ガレオン船：マンガが15,16,17,18,19,20,21,22の各コードのものが示されている。

	トネラーダ	マンガ (最大船腹幅)	キーリャ (竜骨長)	プンタル (船底から第1甲板までの高さ)
パタチェ	94 ^{1/2} トネル・マッジョ*	5.76m	17.28m	2.74m
ナビオ	商船 207 ^{3/4} 軍艦 214	12コード [°] =6.91m	20.74m	3.46m
ガレオンセッテ	商船 325 ^{1/2} 軍艦 316	14コード [°] =8.06m	23.04m	4.03m
ガレオン 16コード [°]	商船 456 軍艦 470	16コード [°] =9.21m	25.34m	4.61m
ガレオン 19コード [°]	商船 721 ^{3/4} 軍艦 743 ^{1/2}	19コード [°] =10.94m	28.22m	5.47m
ガレオン 22コード [°]	商船 721 ^{3/4} 軍艦 743 ^{1/2}	22コード [°] =12.67m	31.10m	6.34m

*パタチェ船だけがトネラーダではなく、トネル・マッジョで示されている。セラーノによれば1トネル・マッジョは1.518立方メートルと言う。スペインのトン数に

については筆者が1997年6月の海事史学会例会「16-17世紀のスペインのトネラーダ」で報告している。

上記の勅令からほぼ1世紀後の1724年に王室造船所における軍艦用の寸法が定められているのを（シュルツが転載している）数値をいくつか下記する。軍艦なので搭載する大砲の門数毎の寸法表となっている。元の単位はピエであるが、1ピエ=28cmで筆者が換算したものを示す。

大砲門数	トネラーダ	マンガ（最大幅）	キーリャ(竜骨長)	船倉深さ
30門	303 ^{1/3}	8.12m	23.80m	4.20m
50門	488 ^{1/2}	9.52m	28.00m	4.76m
70門	1,095	12.04m	36.40m	6.16m

2. 船の建造

1) 建造地

マニラ・ガレオンに使用された船はほとんどがフィリピンで建造された。スペインが大西洋航路（いわゆるインディアス航路）で用いた船はスペイン本国のバスク地方で多くが建造され、後になってキューバなどインディアスでも建造された。またペルー副王領の船は現在のエクアドルのグアヤキルなど南米太平洋岸で建造された。しかし、マニラ・ガレオンに関しては、スペイン本国からマゼラン海峡を通過して船を持って来ることは、ペルーと同様に現実的ではなかった。スペインが太平洋岸に進出した初期の頃に、メキシコから太平洋を横断したり、太平洋西岸を北上探検したりする船はナビダーが出発港であり、この港で現地の材木を使って船が造られた。しかしマニラ・ガレオンの交易が確立され、アカプルコが基地になると、ナビダーは使用されなくなった。アカプルコは適当な材木がなく、また定常的に船を建造するための労働力を確保できなかったが、首都のメキシコ・シティーに近く、良港という利点が優先されたため、マニラ・ガレオンの基地となった。しかし、フィリピン側には良材が十分にあり、現地人の労働力も足りた。当初はアカプルコから来た船がアカプルコへ戻って行くために、マニラにおいて修理が行われたただけであったが、そのうちに新造船を建造しなければならない状況が訪れた。

1610年代のファン・デ・シルバ総督時代には、カマリンの海岸で2隻、アルベイ州のバガタンで2隻、マリンドゥケで1隻が、またミンドロ島、マスバテでも建造されたことが文書に残っているが、マニラの近くのカビッテで多くの船が建造された。カビッテにおいて建造された船にはメキシコとの交易用の船ばかりでなく、ミンダナオ島のイスラム教徒との抗争のためのガレー船などの小型船も含まれている。

造船に適したチーク材を産するカンボジャとタイに建造監督官、及び船大工を派遣し、これら両国でマニラ・ガレオンが建造されることもあった。

1650年頃にドン・ディエゴ・ファハルド総督はカンボジア王国にガレオン船を1隻

発注した。フィリピンで建造するよりも安くつくと考えたことと、材木の伐採などの現地人に対する賦役が重いため、反乱が起きることを懸念したためであったが、カンボジア国王にフィリピンがアカプルコへ送る船の不足している足元に付け込まれ、追加の費用を要求され、結果的には高いものについた。同総督の後任のマンリッケ・デ・ララ総督が赴任して来ると、様々な問題を見つけ、統治の改革に乗り出した。その一つとして、カンボジアへ船を発注することを止め、カビッテを整備して此処での造船を充実させることがあった。上記のカンボジアへ発注されたヌエストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ号は1654年に完成し、フィリピンへ回航される途中で難破してしまい、多数の死者をだしたが、原因は分かっていない。カビッテでは大砲の鑄造を行うこともできた。

1696年にジェメーリ・カレーリは造船について次のような記述を残している。カビッテ以外での所については聞き書きである。

「* 隣はカマリーネス県で、そこはボンド、パサカオ、イバロン、そしてカタンドゥアーネスの政庁の首都ブランがある。そこでエンカルナシオン号という船がヌエバ・エスパーニャからの帰途難破した。そして、国王の大きな船が建造されるソルソゴンまたはバガタオと海峡の無い大きな湾であるアルバイがある。そこには高い火の燃える山（マヨン火山のこと）があり、ヌエバ・エスパーニャから来る船は遠くから見るができる。」

* マニラの奥にあるバイ（あるいは県境にある湖に因んでラグーナと呼ばれる。）は造船によって無視できない。この県は船を建造するための材木を切り倒すという絶え間ない現地人達による大変な労苦を負っており、山岳地帯やカビッテの港でこの仕事に毎月200人、時には400人が使役されている。国王は彼等に月に8レアル銀貨1枚と十分な米を支給している。この県全体で6,000人の貢納人口がいる。ミンドロとルバングには、蠟とココ椰子の木から作られ、タルの町で国王の船を造るための綱を作るのに使われる黒い大麻のような物でもって税を払う住民が1,700人を数えると言われる。」

* セブ島で造船用の良材と、綱を作るのに適したアバカと呼ばれる白色のマニラ麻を産することも述べている。

* カレーリはカビッテを実際に訪れ、貴重な報告を残している。

「7月19日、火曜日にタガログ人がカビッテ市と呼ぶ所を一望した。マニラの南へ3レグア離れた、長くて狭い首状の土地に在り、マニラから見え、その片側は海で、他方は港湾となっている。このようにほとんど海から閉ざされているので、その周りには城壁がなく、以前に述べたように、一つの端に城があるだけで、陸地に接した他の端の方に、いくつかの大砲を有する城壁がある。満潮の時には水で満杯になる堀があるので、この城壁には吊り上げ橋を通って行く門がある。この都市はちょっと金をかければ、島にすることができる。先に挙げた港は、シシリー王国のトラパーニのよう

な半円形をしている。南の風からは保護されているが、北からの風にはそうっておらず、それ故に大きな船は海岸の下近くまで来ることができず、大いに安全というわけにはゆかない。1589年に2隻が難破した。

建物と公共の広場はというと、なんら美しいものはなく、家々は木と籐で出来ており、1階が石造のものは極めて少ない。教区教会は木で出来ており、ドミニコ派の家々も協会も同様である。跣足アグスチン派の修道院は少しましで、教会は石造である。しかし、イエズス会の家は近年に建てたもので大変に良い。城守が、司法長官としてこの都市を治めている。

7月20日、水曜日に城の、先ほど挙げた地点にある造船所(ribera または arsenal)に出向いた。そこには、近隣から無理矢理連れてこられた2~300人、時には600人のインディオ達が居て、ガレオン船やその他の船のために働いている。国王は1ヶ月に8レアル銀貨1枚と、米を1カバン(カバンはフィリピンの穀類の単位で75リットルに相当)支給し、彼らは1ヶ月滞在し、その月末に他の者達が来て彼等と交代する。材木を削る者、鋸をかける者、釘を打つ者、綱を作る者、石灰と混ぜた中国の油でもって傾船修理の作業をする者がいるが、多くの者達は山で木を切り倒す。荒海を乗り切れるように、これらの木は多くて大きくなくてはならない。それだけでなく、この種の材木は石のように固く、かつ重く、板は大変に厚く、内側と外側のどちらにも並べられているので、普通の弾丸ではほとんど損害を受けない。ある船は、何年か前からオランダ船14隻と戦ってきたので、船側に在る90個の弾丸を取り除くためにカビッテへ来た。弾丸は、あたかも柔らかい石の壁の中にあっただかのように、そこに留まっていた。なぜならば、座礁していたために、ずっと片側で戦うことを強いられたため、敵を大いに驚かせたのであった。造船所は大変に大きくて、いかに大きな船でも建造するのに適していた。前に難破したと述べた有名なガレオン船サン・ホセ号*は1694年にここで完成した。(* 註：船倉に12,000小包^{ビ・エ・キ}を積み込み、これは法定制限である1船あたり4,000小包^{ビ・エ・キ}の3倍で、この船は積み過ぎで沈んだのであった。当時の年代記作者は「海に行く船でこれ以上大きくて立派なガレオン船はなかった。その積荷の豪勢さといったら信じられないほどである」と記した。船と共に400人以上の人命が失われた。)この船があまりにも巨大なので一少なくとも大きいと言わざるを得ない。ポルトガル人達は「親神様(O Padre Eterno)」と呼んだ。その竜骨長は62キュービット(註：キュービットは腕尺、肘から中指の先端までの長さで、コードに等しい。1コード約42cm。従ってこの竜骨長は約26mとなる)の長さがあり、幅はそれに釣り合ったものである。この船が失われて、マニラの人々は破産させられたが、その不幸を終わらせてくれたのはサン・クリスト号と呼ばれる別の船であった。この船は上記と同じように竜骨で言えば、60キュービットであり、バガタオ(ソルソゴンの西海岸の小島で、ここでは大きな船が造られた)で建造された後にヌエバ・エスパーニャへ航海するにはしたが、それは唯1回かぎりのことであった。私がマニラに居る1697年

に、サン・フランシスコ・ボルヒア号と呼ばれる長さ 55 キュビートのもう 1 隻の船がヌエバ・エスパーニャへ行くために建造されていた。その船がどのような成功を収めることになるのかは神のみぞ知るである。マニラ市民にとっては、1 隻のガレオン船を積荷で一杯にし、その船と船隊フナタを組むために、もう 1 隻分の国王の補助金を得ているので、それぞれの船に 8 レアル銀貨 7,400 枚を支払ったとしても、1 隻は国王の出費で建造しているのであり、2 隻分の支払いとしては節約になっている。この船はあまりに大きく、十分に（制限の）3 倍の積荷を運べるが、動かすには嵐（ほどの風）を必要とする。この物凄い巨大物は、横断しようとする広大な大洋の荒れ狂う嵐に抵抗するには、バラバラにならずに済むほど強くはなく、経験が示すごとく、簡単に難破してしまう。そうした航海には、大きな凄い船よりも中くらいの船の方がより適切であることは明白である。・・・

7 月 22 日、金曜日。船は全ての積荷を載せ、私は乗船した。この船（3 年前に過積載のために失われた船の名前をもらって、サン・ホセ号といった。）はホアン・カリコセア博士によってバガタオで建造され、沿岸航海を 1 度したことがあった。上記の船達が失われたので、国王は王室の収入をアメリカへ運んで行くために、彼からこの船を 8 レアル銀貨 30,000 枚で買っていた。上記同様に長さで言えば 45 キュービットあり、それと釣り合った幅があり、強かった。」

2) 材料の調達と建造と修理費用

上記に登場する南洋材はいずれも堅い良材で、フレームワークの材料にはしばしばチーク材が、肋材、肘の曲材(knee)、キール、舵、内部用材にはモラベ材が一般的には使われ、肋材の外の包材(sheathing)には極めて強度のあるラナン材が使われた。材木は山間部で、一種の賦役であるレパルティメントの制度によって徴発された現地人によって切り出され、造船ヤードまで運搬された。建造現場では、腕の要る仕事は中国人大工によって、ラフな仕事はモロ人の監督下でフィリピン人労働者が行った。毎年船の修理と新造のための材木を調達する賦役はマニラ・ガレオンの通商が終わるまで、フィリピン人達に重くのしかかり続け、反乱が度々起きた。国王はフィリピン人への虐待を禁止しているが、船の必要性から生じた植民地全体の問題であり、単に虐待禁止を唱えても何の効果もなかった。

豊富な材木に対して、造船のために必要な材料としては鉄が決定的に不足していた。フィリピン諸島からインドネシアまで鉄鉱資源の探索が行われたが、成功せず、インド、中国などからの輸入に頼らざるをえなかった。フィリピン沿岸で難破船があった場合、銀や商品の回収はもちろんながら、釘などの鉄の回収にも努力がなされた。

ガレオン船の建造と修理はフィリピン政府の財政負担であった。1587 年にベラ総督は国王フェリペ 2 世へ、500 トネラーダの船 1 隻を 8,000 ペソの費用で建造していたことを報告している。同じ時期に、ヌエバ・エスパーニャのモンテスクラーロス副王は軍艦用に 3 隻の船を購入し、その価格が 3,500 ペソ、13,500 ペソ、14,000 ペソであ

ったことを公表している。18世紀後半までに建造費用は大きく膨らみ、1762年に英国の私掠船から逃れたフィリピーノ号は初期のコストが95,857ペソ、その少し後パンガシナン海岸で造られたサン・カルロス号はほぼ10万ペソ、同じ場所で造られたサン・ホセ号は18万ペソ、バガタオで造られた約2,000トネラーダの巨船サンティッシマ・トリニダー号は23万ペソであった。

オバンド侯爵が1750年にフィリピン総督に就任した後、ヌエストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ号はスアルにおいて124,000ペソで建造され、2,700トネラーダの大きさで、18,767^{ヒエタ}小包の積載能力があり、1746年から1751年の間に広東とアカプルコへ2回の航海をしたが、既に船体を修理する必要があり、5万~6万ペソかかると報告している。

フランス人ルジャンティルはこうしたフィリピンでの造船での無駄遣いに憤激して次のような報告をしている。「此処で、国王は森林を所有しており、フィリピンには最高の材木があるのだから、彼は何も（材木を）買いはしないということを考慮しなければならない。さらにマニラにおける労働力の供給は、彼等にとって何のコストにもならない。それなのに、500ないし600トンの船の建造に680,000ルーブル（約13万ペソ）という莫大かつ法外なコストは何処から来るのだろうか。」またルジャンティルは、30門砲のフリゲート艦が100,000ペソ（約52,500ルーブル）かかると言っている。また彼は、修理について「マニラでは船に何の処置も施されなかった。ガレオン船がヌエバ・エスパーニャから戻ると、完全に解体され、6か月以上の間、大気と太陽の灼熱による劣化を促進する雰囲気の中に放置されているのである。そして海に1年間置いておいた後で、7月から2月まで6ヶ月の間に、激しい雨と極度に高い気温から船が受ける損害がどのようなものであるか、容易に目にすることができる。」2月にオーバーホールが始まるのだが、総督以下の関係者が甘い汁を吸う腐敗したやり方を、ルジャンティルは1766年のサンタ・ロサ号の改装を例に描いている。この船がアカプルコから到着すると、カビッテの造船ヤードの役員達は、作業には少なくとも4万ペソがかかると見積もった。この時、100年以上の期間の中でスペイン本国から直行した最初の船であるブエン・コンセッホ号のフランス人指揮官ドゥ・カセーンが異議を申し立て、作業に必要な金額を計算させてほしいと許可を求めた。彼は船を10日かけて検査し、総督に対して最高額で1万ペソかければ航海ができるようになると報告した。ドゥ・カセーンは有能なスペイン人下士官の協力を得て、結局8,000~9,000ペソのコストで修理をやり遂げた。ドゥ・カセーンがスペインへ向けてマニラを離れるや否や、総督に指名された検査委員会が、サンタ・ロサ号で行われた作業を非難し、完全なオーバーホールを勧告したため、5万ペソかけてオーバーホールが改めて行われた。ルジャンティルは「私は、この出来事の中に、マニラで通常起こっていることの好例を見たと言ったら、何人かのスペイン人が肯首した。」と記している。

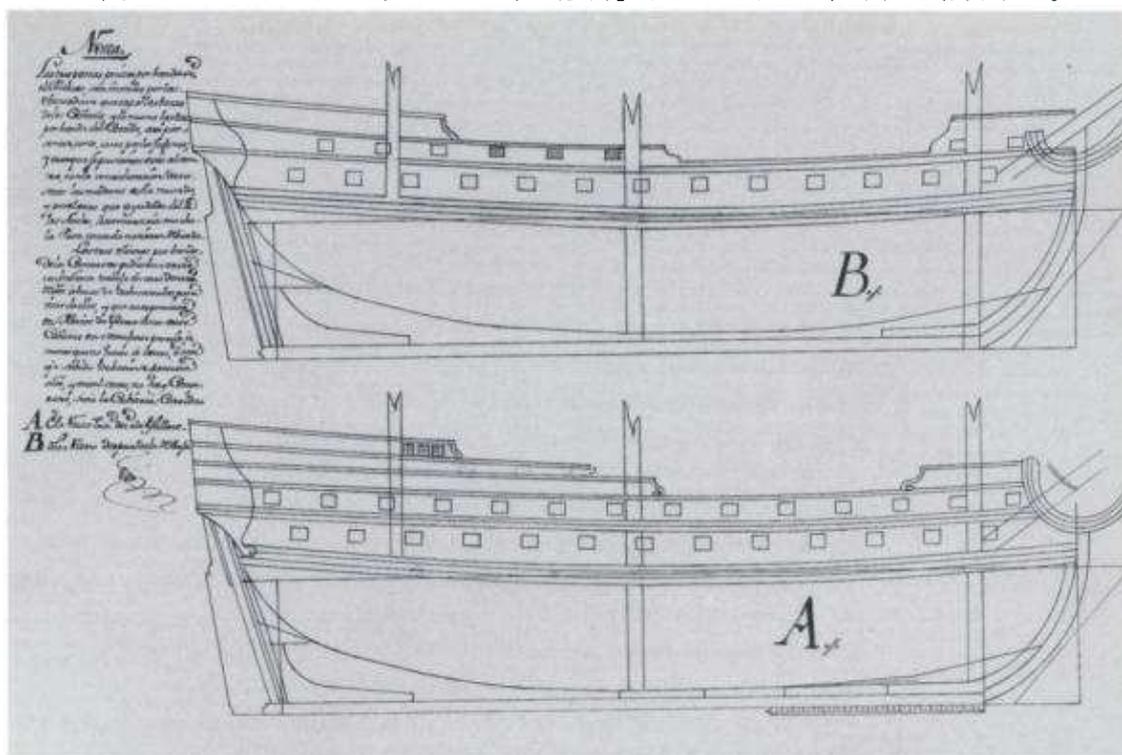
副王モンテレイは、1596年に国王に対して、フィリピン便を維持するには、備船か

らの収入を別にして、年間約 15 万ペソの費用がかかると報告している。1607 年に副王モンテスクラーロスはガレオン船の派遣には 13 万ペソもの大金がかかるので、マニラの商人達に、王室の財産に頼らずに、自分達で船の運航することを引き受けさせるという提案をしている。オバンド総督は有名なサンティッシマ・トリニダー号を建造するために政府の財政事情が許さないため、カトリック宗派による貧民救済院とその他の^{オブラス・ヒ・マス}慈善事業から財源を融通してもらおうと同時に、オランダ人の真似ということで株を 1 株あたり 300 ペソで発行して会社を組織し、30,000 ペソの資金を調達した。

V.航海と出来事

1. サンティッシマ・トリニダー号

*この船はマニラ・ガレオンの中でも、大きかったこと、最後は英国軍艦に拿捕されて英国へ回航されたことで名高い。あまりに大きすぎて航洋性が悪いため、オバンド総督によって改造された時の図面が残されており、また任を終えて帰国するオバンド侯爵とその息子を載せた 1755 年の航海についても記録が残されている。総督親子はこの航海中に病死した。ホセ・マリア・シーロス・ロドリゲスの論文「ガレオン船サンティッシマ・トリニダー号の 1755 年の航海」(internet)から、下記を紹介する。



図Aは改装前、 図Bは改装後

オバンド侯爵は 1750 年に総督としてマニラに赴任すると、交易船の不足に直面した

ため、バガタオの造船所で1隻の巨大なガレオン船の建造に着手し、1751年に完成した。この船は正式な名前を「サンティッシマ・トリニダー・イ・ヌエストラ・セニョーラ・デル・ブエン・フィン号」と言ったが、通常はこれを略して「サンティッシマ・トリニダー号」と呼んだ。約2,000トネラーダの容積がある大きな船であったため、「エル・ポデロソ (El Poderoso:強大)」と綽名された。建造の目論見書では、60門砲を搭載、積載量は5,068小包^{ビエタ}、乗組員の定員は413人とされていた。その建造費は229,852ペソに達した。

イギリスによって拿捕後回航したプリムス港での計測値が残されている。

全長	167 フィート 6 インチ (51.05m)
船腹幅	50 フィート 6 インチ (15.39m)
甲板までの高さ	30 フィート 6 インチ (9.30m)
プリムスでの喫水	28 フィート (8.5m)

*1755年のマニラからアカプルコへの航海

首席ピロートのドン・フェリペ・マリア・ロドリゲス・デ・ラ・マドリーによって記された航海日誌は、1755年7月21日に始まり、1756年2月27日にアカプルコの港に錨を下し、29日に王室の係官が乗船してきたところで終わっている。航海に要した日数は221日であった。この航海日数はマニラ・ガレオンの中でも長い方であったが、1662年のサン・ホセ号は8ヵ月、1724年のサグラダ・ファミリア号はほぼ9ヵ月かかった。

7月21日に7発の号砲と共に聖母像が船に持ち込まれ、食料や水の積み込みが始まる。23日にパタチェ船フィリピーノ号（この船は後にサンティッシマ・トリニダー号が英国に拿捕された状況下で、敵から逃れて定常収入^{シトッファード}をフィリピン政府に届けて、その窮状を救うことになる）が、離任するオバンド侯爵に挨拶に来る。風が無く、カビッテを出港できたのは7月30日となるが、出港前の26日に早くも最初の死亡者を出す。これは65歳のフィリピン現地人であった。マニラ・ガレオンの航路ではピロート、海員、水夫すべてが不足しており、このような老人や、全く海での経験の無い者を乗せざるをえなかった。435人がマニラを出発したが、この航海中に74人が死亡している。8月5日にオバンド侯爵の息子が死亡した。生後8日で、体内の悪性ガスが原因、と記されているが、ホセ・マリア・ロドリゲスは、これでは乗船後に誕生したことになるが記録は無く、何かの間違いだらうと指摘している。なお同侯爵は、フィリピンへ来る前にメキシコで55歳の時に17歳の女性と結婚しており、後にこの航海中に死亡した時には62歳であった。

一旗揚げるためにフィリピンへ行こうとする者はいたが、普通の旅費は1,500ペソと高額のため、船乗りとなって行くことを志願した。1724年の例では、乗組員の3分の1だけがスペイン人であった。インド人水夫、中国人なども混ざっていた。普通の

水夫の給料は年 150~300 ペソの範囲で、経験や働きによって異なった。高級船員は船長や総督の情実で任命され、全く航海した経験のない者が任命され、文盲の書記、時には船長さえもいた。給料は年俸が定められており、17 世紀初頭で、船長は 4,325 ペソであったが、いろいろな儲け仕事をすれば、5 万から 10 万ペソは簡単に稼いだという。他の職位の給料としては、艦長副官が 2,900 ペソ、ピロートが 700 ペソ、甲板長が 325 ペソ、大工とまいはだ詰工が 325 ペソ、砲手が 225 ペソ等であった。英国私掠艦のウッツ・ロジャー艦長が 18 世紀初めに捕獲したマニラ・ガレオンのエンカルナシオン号の捕虜は、艦長副官クラスは 1 航海で少なくとも 2 万ペソ、将軍クラス（船長）では 15 万から 20 万ペソの収入があると言っている。

8 月 9 日に、太平洋へ出る前の最後の寄港地として、サン・ハシント港で停泊地を探するために、チカオ島に接近した。港にはドン・トマス・デ・イトゥアルデのガレー船とサンパンが居た。

8 月 11 日の午後に、錨を二つと 1 本の三つ撚り綱でもって岸壁に係留して、水と薪の補給をする。同日に士官会議を開催し、船の大砲を本来の位置に置いておくのが良いのか否かを協議し、「礼砲と合図をすることが生じると思われるので、それに必要なものを除き、他は船倉に入れてしまう」との決定を下した。このことが 1762 年に英国軍艦に襲われた時に 60 門砲の内、6 門の大砲しか所定の位置になかったために拿捕される最大の原因となった。この処置は普通によく行われたもので、その理由は長い航海で悪天候に会い、大砲が動き回って船に損害を与えることを嫌ったからであった。本船には密貿易を嫌ったオバンド元総督が乗船していたので、密貿易のための荷物置場を作り出すために大砲を船倉に片づけたわけではなかった。

21 日にやっと出帆し、無事エンボカデーロを通過して外海に出た。23 日に北緯 13° 26′、経度 01° 22′ を東 4 分の 1 北東へ針路を向けた。

この後、順風に恵まれていたが、9 月 7 日に一時天候は悪化したが、その後回復し、20 日に月食を観測している。28 日に多くの海鳥と魚を見たのでベーラとパレセ・ベーラの浅瀬に近いと考えて用心をしている。月末には北緯 20° 39′ に居ることを確かめている。10 月になると風の日が続き、死者を別にして病人が 20 人に達したと記している。10 月 4 日に一人の婦人が女の子を産んだ。6 日に嵐となり、サン・アグスチン島（南硫黄島）、サン・アレハンドロ島（北硫黄島）、アルゾビスポ諸島（小笠原諸島）の北を通過した。天候は回復したが、上記の島々との位置関係が今一つ確信が持てなかったようだ。15 日~17 日にかけて風であったが、22 日に急変した。24 日には外腰板の外板が 1 枚砕け、主檣の 4 本の主檣索が切れてしまった。28 日にマリアナ諸島の山並みを遠望し、月末には北緯 31° 31′ に居た。

11 月は時化が続いた。13 日にまいはだ詰工は船倉内に 15 か所の水漏れを数えた。19 日に航海士官会議を開催し、糧食が無くなっているマニラへ戻った場合、帰るかどうかを協議した。20 日になると天候は穏やかになり、21,22 日は全くの風と

なったので、船全体の検査をし、糧食の状況をチェックすることができた。23日に再度会議を持ち、航海を続けるというピロート案に投票が為された。11月末日には北緯35°25′、経度045°33′に居た。

(註：経度が出て来る場合グリニッジ標準ではなく、出発地からの経度差なので要注意。マニラ：14°35′N,120°58′E, アカプルコ：16°51′49″N, 99°52′5″)

12月6日にオバンド侯爵の病状が悪化、9日の朝に侯爵は亡くなった。享年62歳であった。翌日に水葬された。風は良好で速度が上がったが、病人が増えていったことがピロートを心配させた。21日に第2ピロートの従者の25歳の若者が海に飛び込んで行方不明になった。日射病(tabardillo)とよばれ、正気を失って水に飛び込むと言う。同じ病人が続発した。クリスマスを祝ったという記述がなく、ホセ・マリア・ロドリグェスは不思議に思っている。29日に初めて陸地に近い「印(セーニャス)」である漂流物が浮いているのを見る。12月末日には北緯36°09′、経度80°47′に居た。1756年1月11日に陸地が視認でき、正午にグアダルーペ島を認めた。良い天候が続いたが、病人はどんどん増えてゆき、薬も手当も効かず、150人に達した。19日に陸地から2~3レグアに近づいたので号砲を撃った。24日にサン・ホセの村に近かったので、此处でなんとか停泊地を探した。2月1日までにボートで降ろした病人たちは200人を超した。しかし多くの人が死んだ。水と糧食を補給して12日にサン・ホセを出航し、14日にコリエンテス岬を見て、翌日、合図に実弾での号砲を、日没、夜8時、真夜中と3発撃った。その翌日はナビダー港の緯度に居り、再び合図の号砲を送った。順調な沿岸航海を続け2月27日にアカプルコに入港した。

*英国によるサンティッシマ・トリダニダー号の拿捕

1762年にスペインはフランスと同盟して7年戦争に突入した。同年9月22日に、13隻の英国軍艦がコーニッシュ提督の指揮下マドラスを出港、ドゥレーパー将軍に率いられた5,000名のイギリス人とインド人の兵士を運んで霧に紛れてマニラ港へ侵入し軍隊を上陸させた。この時マニラには599人の兵士から成る守備隊がいただけで、10月5日にマニラは陥落した。この時、マニラとアカプルコ間の航路にパタチェ船フィリピーノ号(オバンド総督によって建造され、30門の大砲を搭載し乗組員の定員は187人。建造費は119,744ペソ)とガレオン船サンティッシマ・トリダニダー号が居た。フィリピーノ号はサマル島に碇泊し、海峡を通過するためのピロートを派遣してもらうために小船をマニラへ送った。この時、^{アウディエンスシア}司法行政院のシモン・アンダ院長がルソン島の抵抗組織を指揮しており、到着した船にマニラが敵の手中にあることを告げ、パラパグ港に逃げ込むように命じた。フィリピーノ号は此处で運んでいた200万ペソ以上の銀を下した。コーニッシュ提督はこの情報を得ると60門砲のフリゲート艦アルゴ号と32門砲のパンサー号をフィリピーノ号捕獲のために派遣した。この2隻は26日間に渡ってルソン島とサマル島間の捜索を行った。そして、10月29日の夜アルゴ号は見たところ装備も不十分で重大な損害を被っている大きな船が停泊地を求めて、よ

たよた航海しているのに出くわした。深夜に火ぶたが切って落とされた。この大きな船は8月にマニラを出港してアメリカに向かっているサンティッシマ・トリニダー号であった。外海に出てから嵐に会い9月24日には北緯19°にいたがメイン・マストを折ってしまい、8日間逆風に操帆していたが、ついに船長はマニラへ戻ることを決断した。28日にエスピリトゥ・サント岬を見て、士官会議を開きパラグ港へ入ることを合意したが、ピロートが夜に入港することを拒否したので、ルソン島アルバイ州のバガタオ港へ向かっていたところ、イギリス艦と出会って驚愕したのであった。

このガレオン船は大砲が6門しか使い物になる状態になく、これで発砲をしたところ、それを知らないアルゴ号は僚船のパンサー号が来るのを待ち、夜明けに合流した両艦は攻撃を始めた。この間サンティッシマ・トリニダー号は船倉にあった大砲の内7門を据え付けており、これも使って反撃した。しかし2隻の英艦は18ポンドと24ポンド弾を沢山打ちかけたため、抵抗は2時間しかもたなかった。ガレオン船はポーツマスに回航され、3万ポンドで売られた。その後この船がどうなったかはわからない。

2. サン・フランシスコ・ハビエル号の難破

アナ・マリア・プリエト・ルセーナがその著「マンリッケ・デ・ララ統治時代のフィリピン 1653～1663年」の中で、ある難破事件の処理の顛末を書いている。この件は、マニラ・ガレオン交易とそれに関するフィリピン・スペイン人社会の特徴を浮き彫りにしており、興味深いので紹介する。

1654年にヌエバ・エスパーニャへ出かけて行ったナオ船サン・フランシスコ・ハビエル号は翌年ドン・ロレンソ・デ・オレリャーナ・イ・ウガルデ將軍の指揮の下にフィリピンへ戻ってきた。船長はオノフリオ・ロンバルドであった。フィリピン諸島の出入口エンボカデーロ（サン・ベルナルディーノ海峡）まで到着した所で飲料水の補給をする必要が生じ、ボロンガン湾に11月13日に投錨した。数日間投錨していたところ嵐となり、二つの錨が引きちぎられ、船は岩にぶつかって完全にばらばらに破損してしまった。この間、船長のオレリャーナ・イ・ウガルデ將軍と士官達は上陸しており、積載物全てが失われた。

マンリッケ・デ・ララ総督は直ちに潜水夫を送り、海に沈んだ貨物がある程度回収することに成功した。委員会が招集され、非登録の銀を持ってきた者でも、通常の2%の税金を払い、その州の知事の前で宣誓すれば、回収された銀が取り戻せることとした。また同時に難破の責任者である將軍と士官達を起訴し、船が失われた責任の内容を明らかにするために、オイドール審議官のフランシスコ・デ・サマニエゴ・トゥエスタをフェス・デ・レンデンシア治績審問判事として現地へ派遣する事に決定した。サマニエゴは沈没船の首席ピロートであるドン・エステバン・ラモスとオレリャーナ・イ・ウガルデ將軍の二人とは友人であることを理由に一度これを断ったが、アウディエンシア司法行政院の命令が改めて出たため、この任に就いた。

サマニエゴが到着したときにすでに 652,000 ペソの銀が回収されて、マニラへ運ばれる手配がなされていた。この回収された銀に関しては、マンリッケ・デ・ララ総督がマニラの海員と軍人両方の隊長に任命していたポルトガル人アントニオ・ペレスが責任者となった。

マンリッケ・デ・ララ総督が、登録をせずに運んで来た銀について、所有者各人はその旨を表明すれば、2%の税金を払って取り戻せると布告したので、これを頼りに將軍、ピロート、その他の士官達は然るべき額の銀を持ってきたことの申し立てを行った。これによって、国王の代行者たる者達が、誤魔化しでもって法を犯していたことが証明されてしまった。サマニエゴは、これが極めて重罪であると考えて、総督の布告があるにもかかわらず、彼らに責任をとらせようとした。ウガルデ將軍については 20 箇条の責務違反で死刑、首席ピロートのエステバン・ラモスは 8 箇条の責務違反で死刑、オノフリオ・ロンバルド船長は 2 箇条の責務違反でテレーナーテにおいて 10 年間一平兵卒での服務と 11,000 ペソの罰金の判決を下した。被告達は司法行^{アウディエンス}政院に控訴し、継続審理となった。サマニエゴの調査報告は会計官を通して国王まで届いた。その調査内容は、ガレオン船が持ってきたのが 1,180,865 ペソ。その内、副王が手^{ソコッポ}当金として送ったのが 228,000 ペソ。大聖堂の建設費 11,048 ペソ。登録されていた銀は 418,323 ペソ。以上合計 657,371 ペソで、差額の 523,494 ペソが登録されていない銀であった。

このサマニエゴ判事^{フエス}の判決に対し、罪に問われた当局高位者と住民達は巻き返しを図った。そして、サマニエゴが判事^{フエス}でありながら、その住所内に禁止されている賭博場を開いたこと、ワインが不足した時に高値で売ったこと、船乗りの給与支払いの遅延に関与したこと、給料を決まり以上に受け取ったこと、難破事件でウガルデ將軍に金を出せば手心を加えると言ったことなどを理由でサマニエゴを訴えた。この訴えをアントニオ・ペレス隊長とビリャロエル將軍の二人が取り上げたが、後者はマニラ・ガレオンの取引の裏の事情に関与しているマニラ市の有力者であり、二人ともマンリッケ・デ・ララ総督の友人であった。

結局、サマニエゴの判決に対して、「重要な法的な形式が守られていない」という理由で、司法行^{アウディエンス}政院は無効を通告した。差し押さえられた回収銀は、定常収入^{シトウアド}の不足に悩んでいたマンリッケ・デ・ララ総督によって、その後の何年かで使われた。

3. 英国の海賊

2世紀半のマニラ・ガレオンの歴史において4隻のガレオン船が英国によって捕えられた。1587年のトーマス・キャベンディッシュの手中に落ちたサンタ・アナ号、1709年にウッツ・ロジャーに捕獲されたエンカルナシオン号。これらはバハ・カリフォルニアにおいて起きた。そして1743年にコモドー・アンソンに捕まったコバドンガ号と既に上記した1762年にコーニッシュ提督のフリゲート艦に捕獲されたサンティッシ

マ・トリニダー号である。これらはフィリピン海域で起こった。

1704年のロサリオ号と1709年のベゴニア号は英国船に襲われたが、相手を打ち破って無事に港に帰りついている。

1) トーマス・キャベンディッシュ

スフォーク州トリムリーの大地主であったトーマス・キャベンディッシュは若いころ宮廷に出仕し、ローリー卿とドレークの世界一周航海のメンバーの何人かと知り合い、ドレークが果たせなかったアカプルコでマニラ・ガレオンを襲う計画(1579年)を自らが実行したいと考えた。式武官長ハンダン卿の愛顧を得ており、遺産相続していた土地を担保にして3隻の小型船を入手すると123人を乗り込ませて1586年にプリムスを出帆した。7ヶ月後にマゼラン海峡を抜け、チリ、ペルー、ヌエバ・エスパーニャの沿岸を荒らし、9隻の大小の船を燃やしたり沈めたりしたが、その中で最大の船が600トンあるマニラ・ガレオンのサンタ・アナ号であった。捕獲船の捕虜の口からマニラ・ガレオンのサンタ・アナ号のアカプルコ到着が近いことを知ったキャベンディッシュは、その時残っていた120トンのデザイアー号と60トンのコンテンツ号の2隻とバハ・カリフォルニアのサン・ルーカス岬の近くのアグアード・セグーラ湾(プエルト・セグーロ港)に隠れて待機した。1587年11月4日の朝、デザイアー号がトーマス・デ・アルソーラの指揮下にあるサンタ・アナ号を発見し、僚船コンテンツ号を呼んで2隻で追跡を行った。デザイアー号とコンテンツ号は小さいながらそれぞれ18門と10門の大砲を用いて攻撃したが、サンタ・アナ号は大砲を有せず、銃を撃ち、槍、石の類を投げってくるだけであった。5~6時間の抵抗の後、ついに降参したサンタ・アナ号からの戦利品は大多数は豪華な中国の絹であったが、102.3トロイ・ポンド(2.9kgに相当)のマニラで登録された金を含んでおり、他に非登録の金も多くあった。キャベンディッシュは約190人の乗っていたスペイン人を食料と共に上陸させ、戦利品を自分達の船に移した後、サンタ・アナ号に火を放った。キャベンディッシュはサンタ・アナ号のピロートを捕虜にすると共に、3人のフィリピン人少年と2人の日本人を連れて行くことにした。そこから45日でキャベンディッシュはグアム島に到着し、フィリピン諸島の入口エスピリトゥ・サント岬で、裏切りを図ったピロートを絞首し、カプール島で休養するとルソン島とマスバテ島の間を通って行った。17日間フィリピン諸島に滞在し、パナイの海岸のアレバロの造船ヤードで完成間近のガレオン船サンチアゴ号を燃やそうとしたが果たせず、スペイン人達に気づかれるところとなったので、ジャワ島を通り、喜望峰を回り、セント・ヘレナ島を経由して英国に戻った。プリムスを出港後2年と50日で1588年9月9日に、同港に戻った。11月5日にチームズ河にデザイアー号トコンテンツ号を回航し、戦利品で飾り付けた船上でエリザベス女王のために晩餐会を催した。スペイン無敵艦隊撃退直後の英国中がお祭り気分の中でのことであった。

2) ウッツ・ロジャー

ブリストルの商人達は私掠船で一儲けすることを計画し、その指揮者に経験豊かで統率力のあることで知られたウッツ・ロジャー艦長と首席パイロットにウィリアム・ダンピアーを雇った。320 トンで 30 門砲デューク号と、260 トンで 26 門砲のダッチネス号の 2 隻のフリゲート艦が 1708 年 8 月 2 日にブリストル港を出港した。マデイラ諸島で補給を行い、11 月 14 日にブラジルの海岸を望み、リオ湾近くのイーリャ・グラндеで水と糧食を補給した。1 月初旬に嵐中に喜望峰を回り、ファン・フェルナンデス島に上陸した。するとヤギ皮を纏った野蛮人のような男が現れた。彼が語ったところによると、彼はスコットランド人でアレクサンダー・セルカークといい、キャプテン・ストゥラドリングのバーク船の船長であったが、4 年 4 か月前に島に置き去りにされたと言う。彼は後のデフォーが書いた物語「ロビンソン・クルーソー」の元になった人物である。多分ダンピアーが語ったことに想を得たデフォーが物語にしたものと思われる。ダンピアーの勧めもあり、ロジャーはセルカークをデューク号の航海士に任命し、後にスペインのバーク船を捕獲するとマルキス号と名付け、セルカークにその船を任せた。4 月にグアヤキルを占領して 3 万ペソの身代金を要求した。10 月 1 日にメキシコの西海岸に至ると、ダンピアーは 5 年前に此処でマニラ・ガレオンのサン・ホルヘ号と出会ったが、部下たちが乗り移るのを嫌がったので、砲火を交えただけでそのまま行かせてしまったと語った。サン・ルーカス岬を回遊しながらマニラ・ガレオンが現れるのを待ったが、何の成果も無いので 1709 年 12 月 20 日に士官の会議を開き、計画は放棄して、どこかで補給をしたらグアム島へ向かうことを決定した。同日に昔キャベンディッシュがサンタ・アナ号に出会ったプエルト・セグーロ港へ移動をしたところ、翌朝デューク号が大きな船を見つけ、追跡を始めた。22 日の朝、弾の届く所に近づき、砲撃戦となった。ところが意外と容易にマニラ・ガレオンは降参してしまった。この戦いで、エンカルナシオン号は 9 人が死亡、10 人が負傷、何人かが爆発で火傷、英国側はロジャーともう一人が怪我をしただけであった。それはヌエストラ・セニョーラ・デ・ラ・エンカルナシオン・イ・デッセンガーニョ号で、その船長は以前、広東の商館に働いていたフランス人のシュール・ジャン・プレスベリーであった。この事件の約 3 年後に、スペイン国王はマニラの^{アウディエンス}司法行政院に対して、彼の業績を調査するように命じた。そもそも外国人をこのような役職に就かせること自体が違法であったが、このように無能な外国人を船長にしなければならない状況が浮き彫りになっただけであった。エンカルナシオン号の乗員から、同号よりも大きい旗艦と一緒に航海していたことがわかった。クリスマスの日に陸地に居たロジャー達は 2 隻の船を見かけたので、デューク号に乗って近づいた。真夜中に僚船のマルキス号とガレオン船が砲撃戦をしている所に追いつき、これに加わった。翌朝、ガレオン船には大した損害は無く、甲板に強力な網を張ってロジャー達が乗り移れなくしているのを見た。それに反し、自船の主樁が倒れ掛かっており、このままでは沈むか、スペイン船に拿

捕される危険を感じた。このガレオン船は 900 トンある 60 門砲のベゴニア号で、実際に青銅砲 40 門を積み、乗客を除いて海員と海兵隊員が 450 人乗っていた。海兵隊員の内 150 人はヨーロッパ人であった。そこで、今やバッチェラー号と名前を変えていた捕獲船エンカルナシオン号と共に、英国に戻ることにした。ロジャー達はバッハ・カリフォルニアで西に向かいグアム島へ行った。この島のファン・アントニオ・ピメンテル総督は何も知らずに、ロジャー達の英国船を温かく迎え、糧食や水の補給を快くしてくれた。後で、このためにピメンテル総督はマニラの監獄に何年も収監されることになった。オランダの東インドを經由し、1711 年 10 月 14 日に故郷のエリスに入港した。この遠征の船を仕立てた費用は 14,000 ポンド以下であったが、投資者達の得たネットの利益は異なった数字がいくつか公表されているが、170,000~800,000 ポンドの間であった。ウッツ・ロジャーは「世界一周航海」を出版した。

3) コモドー・ジョージ・アンソン

初期の私掠活動に対して、1740~1744 に行われたコモドー・ジョージ・アンソンの遠征は、英国海軍によって組織されたもので、重要な外交政策を体現したものであった。それは、スペインがその植民地との交易を独占していることに対して英国商人達が不満を抱き、この状況を打破するには強力な軍事力を見せつける必要があると考えたことである。フランスはルイ 14 世の頃に既にペルーとチリに入りこんでいた。英国政府はスペインの南米植民地における軍事力の弱さを見抜いているのと同時に、植民地のスペイン人（クリオーリョ）が本国の干渉なしに外国と貿易をしたがっていることもわかっていた。1713 年のユトレヒト条約によって、英国はポルト・ベリョで交易をする権利を得たが、年 1 隻に限定されており、アメリカの太平洋岸でスペイン人の仲介なしで直接交易することが必要と思われた。当初は二つの艦隊を派遣することが計画され、第 1 艦隊は喜望峰経由でジャワへ直行し、そこからマニラの占領に向かうものであった。第 2 艦隊は南米を回って太平洋に入りフィリピンへ向かい、マニラで第 1 艦隊と合流するものであった。結局、第 1 艦隊は実現せず、最も優秀とされていたジョージ・アンソンがフリゲート艦センチオン号の艦長となって先の計画での第 2 艦隊の航路をホーン岬経由で採ることになった。海軍省の不手際で人も集まらず、戦力としては 60 歳以上の退役軍人主体の 500 人の海兵隊員しか乗船させられなかった。出航時期も遅れ、1740 年 9 月 18 日に 6 隻の軍艦と 2 隻の補給艦からなる艦隊がセント・ヘレナ島を出帆した。全部で大砲を 236 門搭載し、乗員は全員で 1,500 人を超えた。1741 年 3 月 7 日にル・メール海峡を無事通過したが、そこからは 2 か月半の間、嵐の連続であった。センチオン号の船上では壊血病で毎日 4~6 人が死んでいった。6 月 9 日にペルー沖で待望のファン・フェルナンデス島を視認した。ここで全ての船が再会することになっていたが、到着したのはわずか 3 隻で、この 3 隻を合わせて、英国を出発する時の乗組員 961 人の内生き残ったのはわずか 335 人であった。この島に上陸して病人を介抱し、乗組員に体調を回復させるのに 9 月 19 日までを要し

た。そこから南米の太平洋岸を北上し、コリエンテス岬かサン・ルーカス岬でマニラ・ガレオンを待つことに決めた。途中で私掠行為をしながら、12月12日にパナマのキンボ島を離れ、アカプルコの北の沿岸に翌年の1月遅くに到着した。アンソンの心配通り、ガレオン船は1月9日に既にアカプルコに入港しており、副王は3月3日にガレオン船をマニラへ発たせることを決めていることが捕えた住民からわかった。アンソンは期待を持ってこのマニラ行きの船を待ったが、アンソン達の動向を察知した副王はガレオン船の出港を来年まで延期することを決定した。待ちあぐねたアンソンは止む無く5月6日にメキシコを離れ太平洋横断に乗り出した。この時の彼の艦隊は5隻であった。8月末にセンチュリオン号はラドローネス諸島に達し、テナアン島で補給をするとマカオへ向かい、11月に到着した。此処に5ヶ月間滞在してセンチュリオン号を完全にオーバーホールし、1743年4月にマカオを出港し、フィリピン諸島東部沿岸で、帰ってくるガレオン船を待ち伏せた。前年に捕えようとしたピラール号が既に戻ってマニラ港にいたことが確認されたが、アンソンは今年のカレオン船は2隻のはずだと読んでいた。5月20日にエスピリトゥ・サント岬で、エンボカデーロへ向かっている1隻の船を見つけたが、これがアカプルコから来たコバドンガ号であった。コバドンガ号はセンチュリオン号を先に行ったはずのピラール号と誤認してしまった。ピラール号でないことがわかると、コバドンガ号はパラパグ港へ逃げ込もうとしたが、追いつかれてしまった。センチュリオン号は敢えて片舷斉射ではなく、コバドンガ号の行く手を横切ると時に斉射を行い、多大な損害を与えた。それはセンチュリオン号の舷窓(porthole)が大きく切っており、砲が左右に振れる角度を大きくしてあったので、片舷のほとんどの砲がコバドンガ号を狙えたからであった。このことは、後のスペイン側の調査記録に出てくる。アンソンは甲板上の敵を倒すために、檣の見張り台からの射撃とぶどう弾を有効に使い、わずか2時間にしてコバドンガ号は降参の旗を掲げることになった。スペイン側の死者は67人、負傷者は指揮官のポルトガル人ジェロニモ・モンテイロを含め、84人に達した。イギリス側は死者1人、負傷者17人しかでなかった。モンテイロはマニラ・アカプルコ間をピロートあるいは将軍として8往復したことのある、大変なベテランであった。コバドンガ号からの戦利品は銀貨で1,313,843ペソ、銀塊で35,862ペソであった。センチュリオン号の乗組員は総勢237人であったが、その内マカオで乗船させた少年が30人、インド人船員とオランダ人とで23人という構成であった。これに対してコバドンガ号は約500人であったと、アンソンは彼我の数の差と質の差にもかかわらず大勝したことを誇っている。しかしセンチュリオン号は60門の大砲を有していたが、コバドンガ号は戦いの時には32門が所定位置にあったにすぎず、また大砲の大きさもコバドンガ号は12ポンド砲が5門で、残りの内8ポンド砲がわずか6門にしかすぎなかったが、これに対してセンチュリオン号は18ポンド砲と24ポンド砲ばかりであった。当時ラ・トッレ総督は、1742年12月22日の広東からの手紙でアンソンがマカオに入った情報を既に得ていた。翌年の同じ情報

源からの手紙は、アンソンの艦隊が見違えるようによくなったこと、そして間もなくバタビアへ向かうだろうと述べている。ラ・トッレ総督はこのバタビアという行き先を信じたわけではなく、フィリピン諸島海域に居る全ての艦船に警報を発していた。コバドンガ号はマカオへ回航され、7月末に到着し、そこで売られた。アンソンは1743年の12月までマカオに逗留し、東インドへ向かった。1754年にスペインでのセンチュリオン号の1件の調査が完了し、モンテイロ以下の士官に臆病な行為での罪は無いとされ、ラ・トッレ総督が、センチュリオン号が接近した情報を得ていたにもかかわらず、十分な防備体制をとらなかったことに重大な責任があったという判決となった。

本文完

VI.参考文献

- ① William Lytle Schurz “The Manila Galleon” New York, 1939
- ② Giovanni Fransisco Gemelli “A Voyage to the Philippines” Manila, 1963
- ③ Anna Maria Prieto Lucena “Filipinas durante el Gobierno de Manrique de Lara 1653-1663” Sevilla, 1984
- ④ Javier Ortiz de la Tabla Ducasse “EL Marques de Ovando Gobernador de Filipinas (1750-1754)” Sevilla, 1974
- ⑤ Carmen Yuste López “El Comercio de la Nueva España con Filipinas 1590-1789” Mexico, 1984,
- ⑥ “European Entry into the Pacific” Vol.4 of “The Pacific World Lands, Peoples and History of the Pacific, 1500-1800” edited by Dennis O. Flynn, Arturo Giráldez & James Sobredo, England, 2001, 次を含む14の論文を収録：
 - (1) Donald D. Brand “Geographical Exploration by the Spaniards”
 - (2) M. T. Paske-Smith “The Japanese Trade and Residence in the Philippines: Before and During the Spanish Occupation”
 - (3) C. R. Boxer “Plata es Sangre : Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1570-1700”
 - (4) Pierre Chaunnu “Le galion de Manille : Grandeur et décadence d’une route de la soie”
 - (5) Hang-sheng Chuan “The Chinese Silk Trade with Spanish-America from the Late Ming to the Mid-Ch’ing Period”
 - (6) John McMaster “Aventuras asiáticas del peso mexicano”
- ⑦ “The Rise of Merchant Empires – Long-Distance Trade in the Early Modern World 1350-1750” edited by James D. Tracy, Cambridge Univ. Press,1990 次を含む13の

論文を収録：

- (1) Carla Rahn Phillips “The growth and composition of trade in the iberian empire, 1450-1750”
- (2) Ward Barrett “World buillon flows, 1450-1800”
- ⑧ Woodes Rogers “Life aboard a British Privateer in the Time of Queen Anne – being the journal of Captain Woodes Rogers, Master Mariner” London, 1894
- ⑨ F. Van Wyck Mason “Manila Galleon” Canada, 1961 アンソンの遠征のノンフィクション小説
- ⑩ Nicolas de Cardonas “Descripciones Geográficas e Hidrográficas de muchas tierras y mares del norte y sur, en especial del descubrimiento del reino de California” Spain, facsimile 版,1989 (支倉常長が乗船していたと言われる)日本からの船が描かれたアカプルコ港の地図を含む
- ⑪ “El Galeón de Manila, Catálogo de Exposición en Sevilla” Spain, 2000
- ⑫ “Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas” CEHOPU:Comisión de Estudios Históricos de Obras Publicas y Urbanismo ,Spain, 1985
- ⑬ “Memoria sobre la Marina en Filipinas” Manila, 1887
- ⑭ “Ordenanzas de Marina, para los navios del Rey, de las Islas Philipinas, que en Guerra, y con Reales Permissos hacen Viages al Reyno de la Nueva España, ù otro destino del Real Servicio” Manila, 1757
- ⑮ “Mare Clausum Mare Liberum – La Piratería en América Española – Catálogo de Exposición de A.G.I. de Sevilla, 2009-1010, Spain, 2009
- ⑯ Luisa Martín Merás “Cartografía Marítima Hispana – La Imagen de América – “ Spain, 2001 フィリピンの古地図何点かを含む
- ⑰ Thomas Suárez “Early Mapping of Southeast Asia” 多くのフィリピンの古地図を含む
- ⑱ “The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571” Catalogue of Exhibition, Manila, 2002 ヨーロッパ人(ポルトガル人フランシスコ・ロドリゲス)による最初期の実見したフィリピンの地図を含む
- ⑲ Fernando Serrano Mangas “Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700),Sevilla,1985 後期のガレオン船について
- ⑳ José Luis Rubio Serrano “Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1492.1690)” TomoI&II,Malaga, 1991 2冊より成り、ガレオン船の構造についての詳細な考察
- ㉑ José Bolea,”Viento del Noroeste, navegantes y descubridores”,1972(2nd ed.),Mexico, ウルダネタ、ビスカイ等のフィリピン、金銀島、カリフォルニア北部の探検調査を扱う。引用図、地図が豊富
- ㉒ “Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos IV” Sain, 1944, ビスカイの1602-03年の探検記を含む

㉓ “Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias” TOMO 4, Spain, 1681, (1973 年のファクシミリ版あり)123p～133p が “De la navegación, y comercio de las Islas Filipinas, Chinas, Nueva España, y Perú”

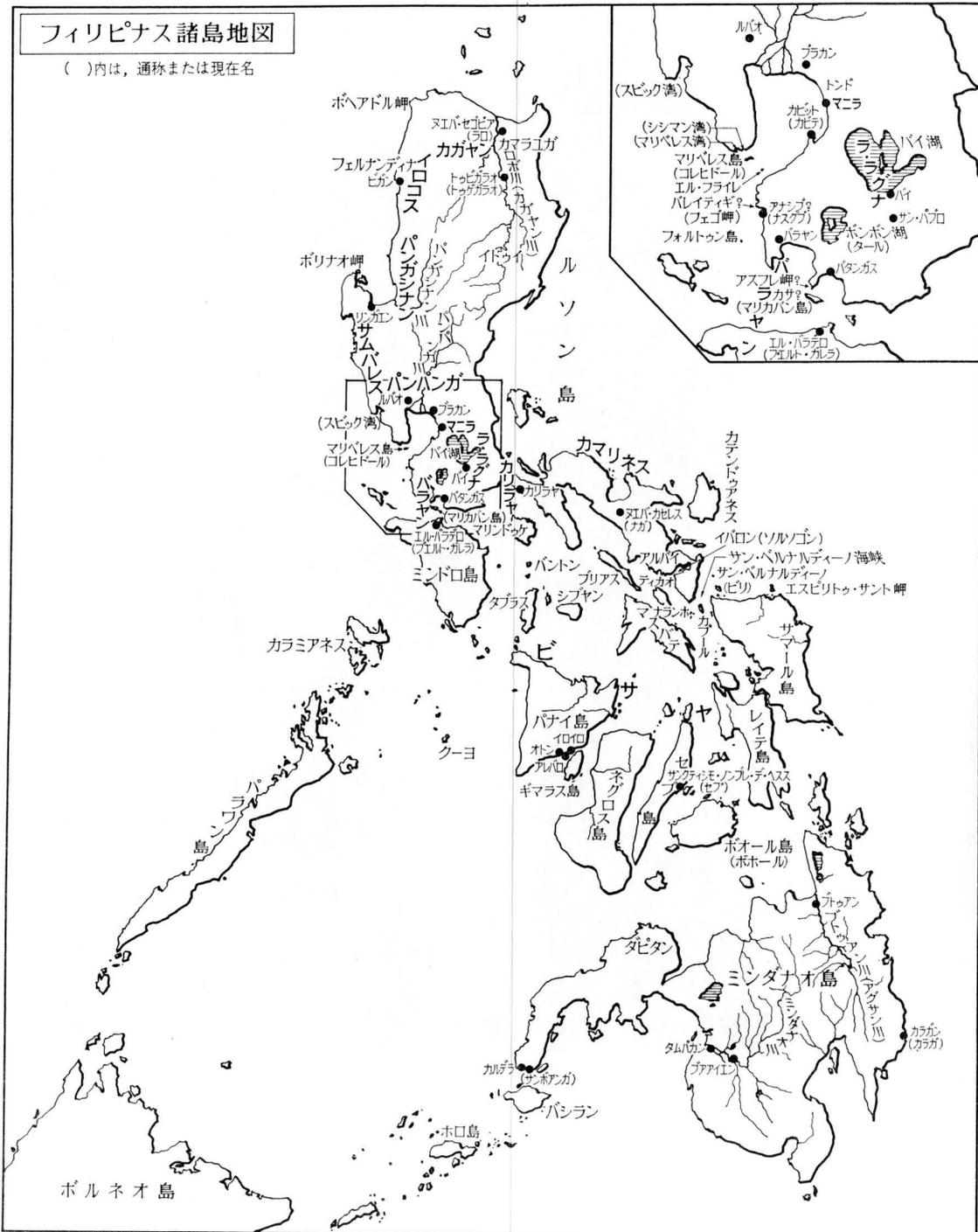
日本語訳されている文献

㉔ モルガ「フィリピン諸島誌」岩波・大航海叢書 VII、1966

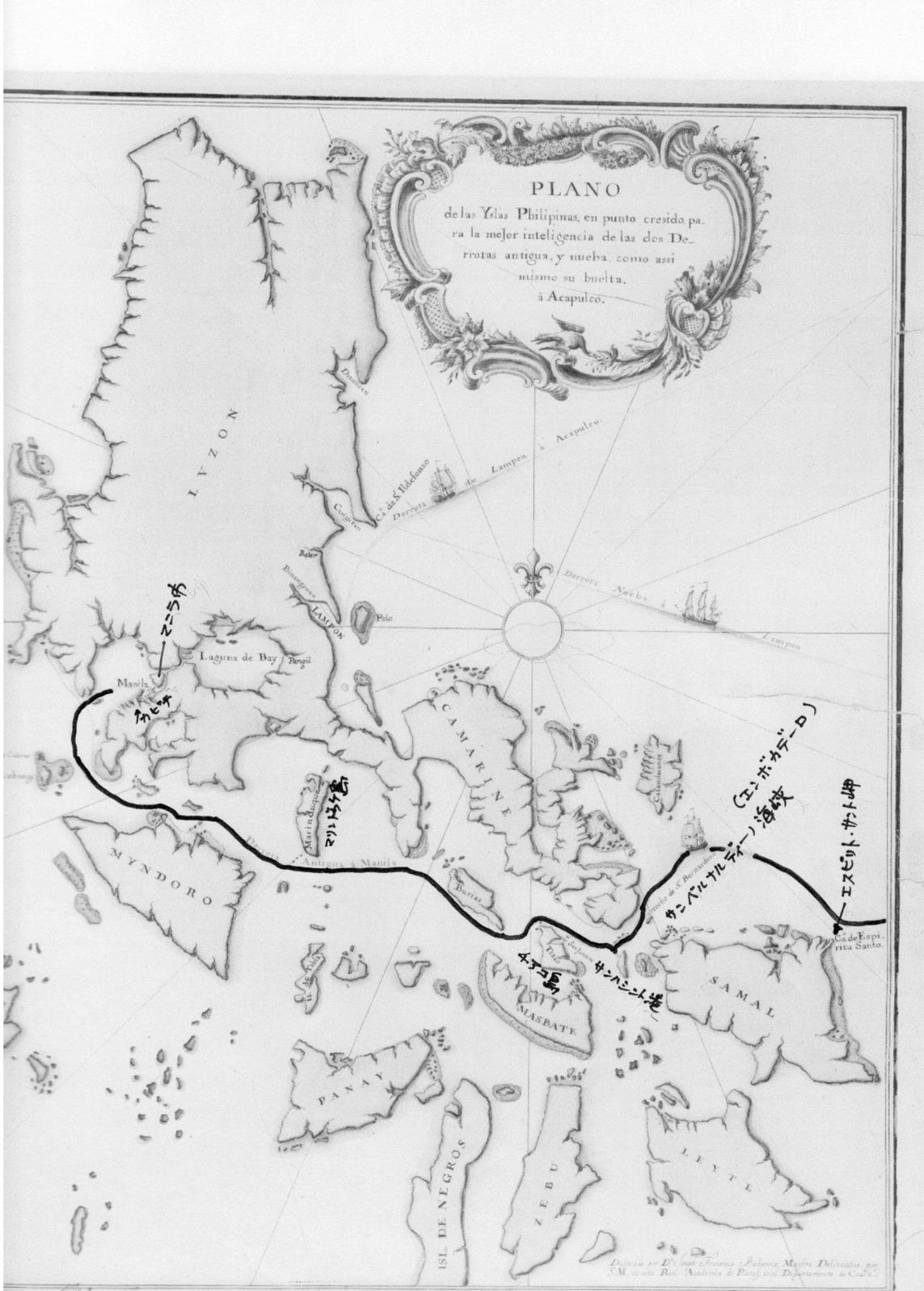
完

添付 1 フィリピン諸島地図

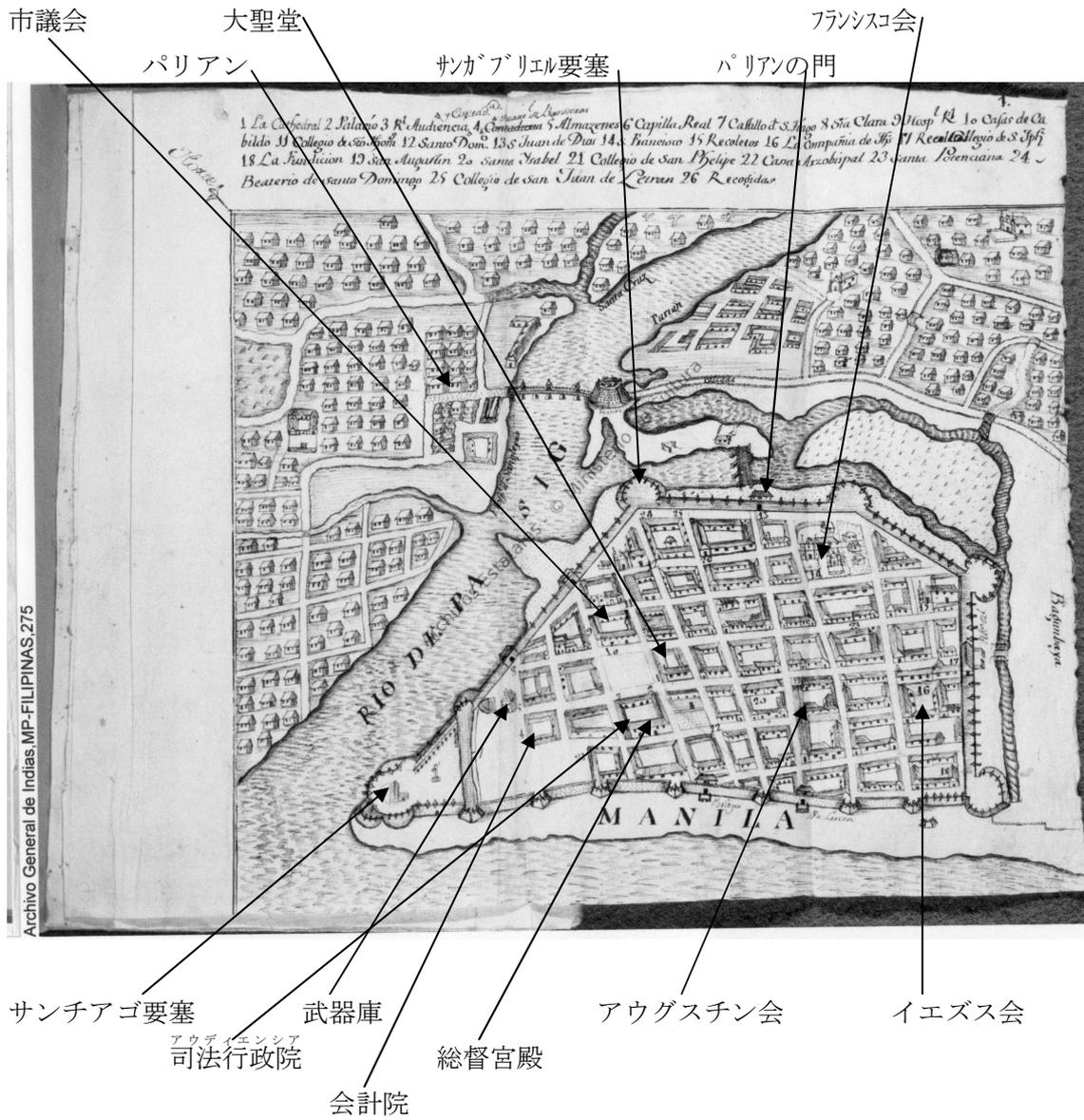
(岩波 大航海時代叢書 VII モルガ「フィリピン諸島誌」より)



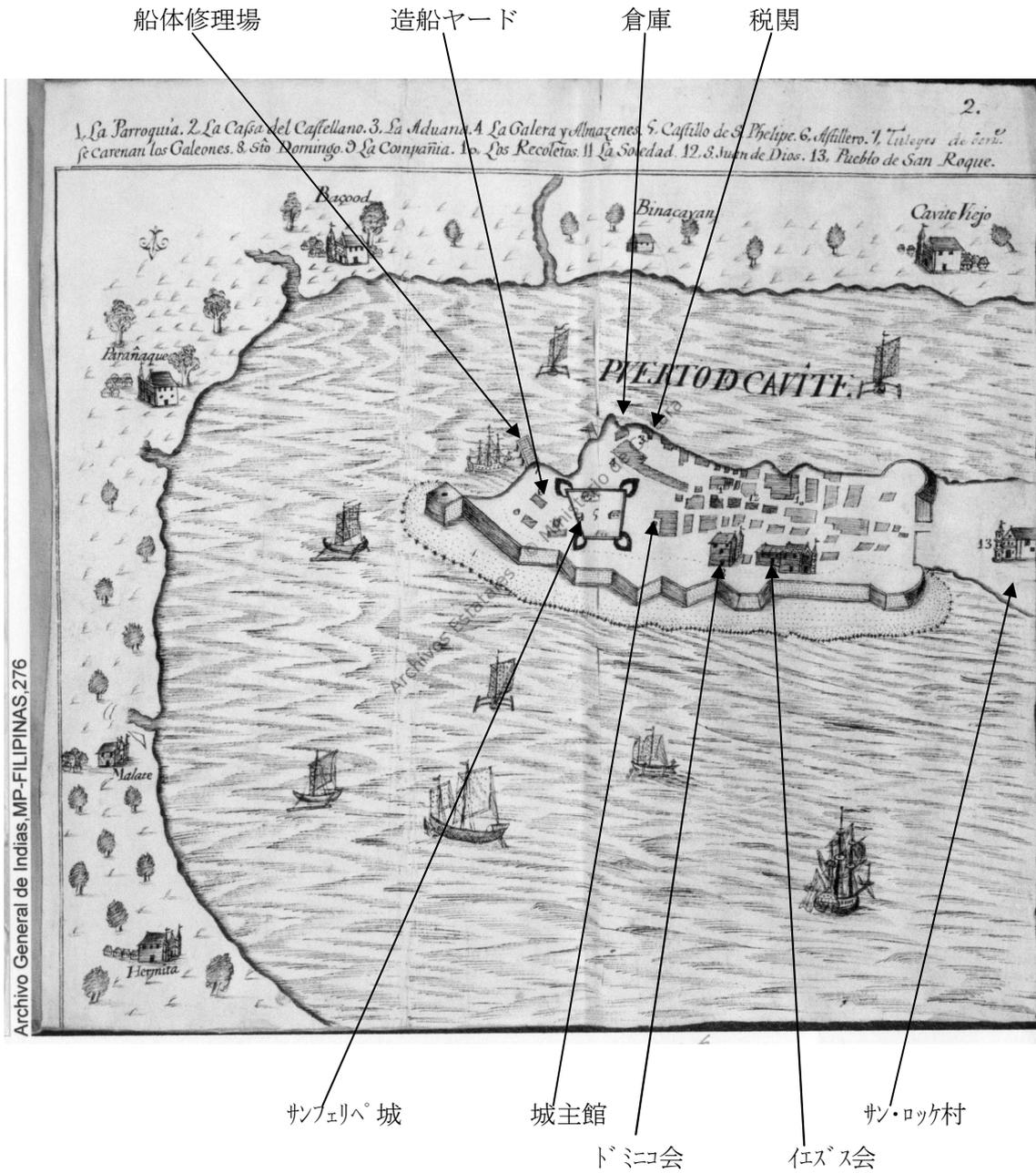
添付 2 マニラ・ガレオンのフィリピン諸島内の航路



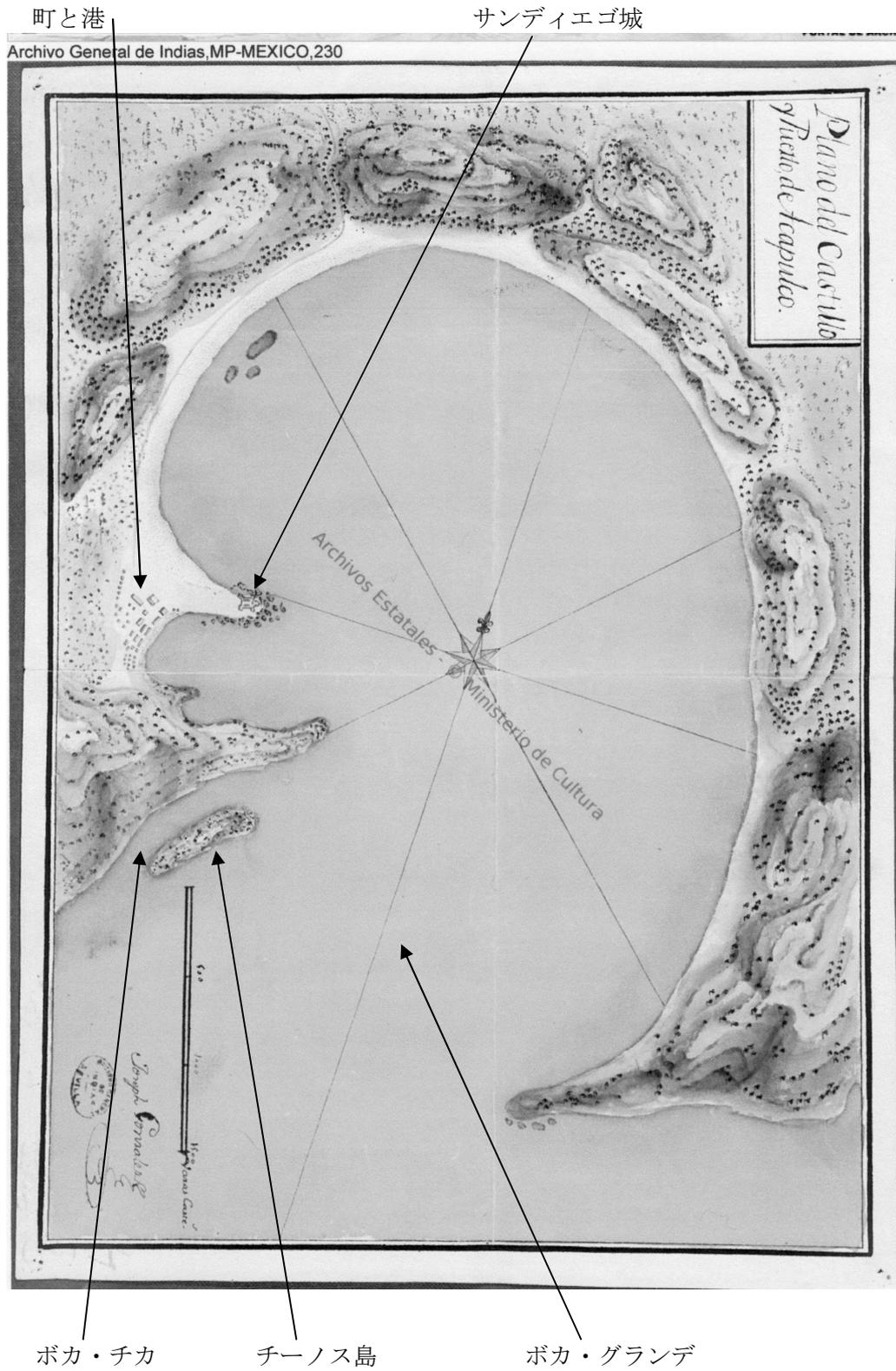
添付 3 1753年のマニラの図



添付 4 1753年のカビッテの図



添付 5 1766年のアカプルコの地図



添付 6 アカプルコ湾とサンディエゴ城の風景銅版画



ジェメーリ・カレーリ英訳版「A Voyage to Philipinnes」所載
 これと同じ図柄の水彩画がカルメン・ユステ・ロペス「ヌエバ・エスパーニャのフィリピンとの通商 1590～1785年」の表紙に使われている。いずれにも年代と出典の記載が無い。水彩画の人物の服装からは17世紀末から18世紀初頭と思われる。

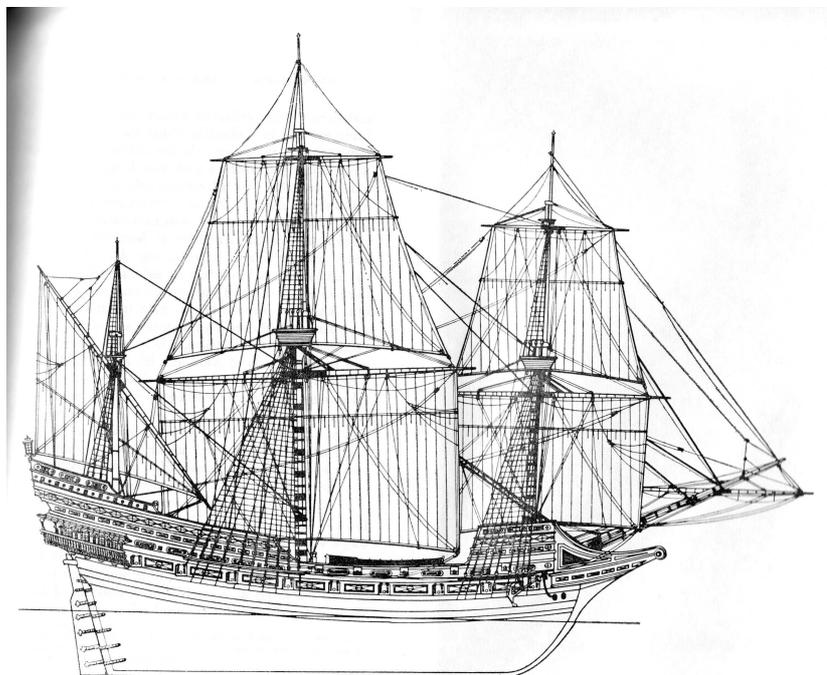
添付 7 メキシコのオッチョ・レアル銀貨(1773年) 表裏



表：カルロス3世胸像 年号1773、CAROLLUS III, DEIGRATIA(神の恩寵)
 裏：HISPANA ET IND REX (スペインとインディアスの王)、W。はM^oでメキシコの造幣所の印、
 8Rは8レアル、MとFは2人の造幣監督官の頭文字、王冠と王家の紋章はPLUS ULTRA
 (さらに遠方へ!)の帯が巻くヘラクレスの柱に挟まれている。

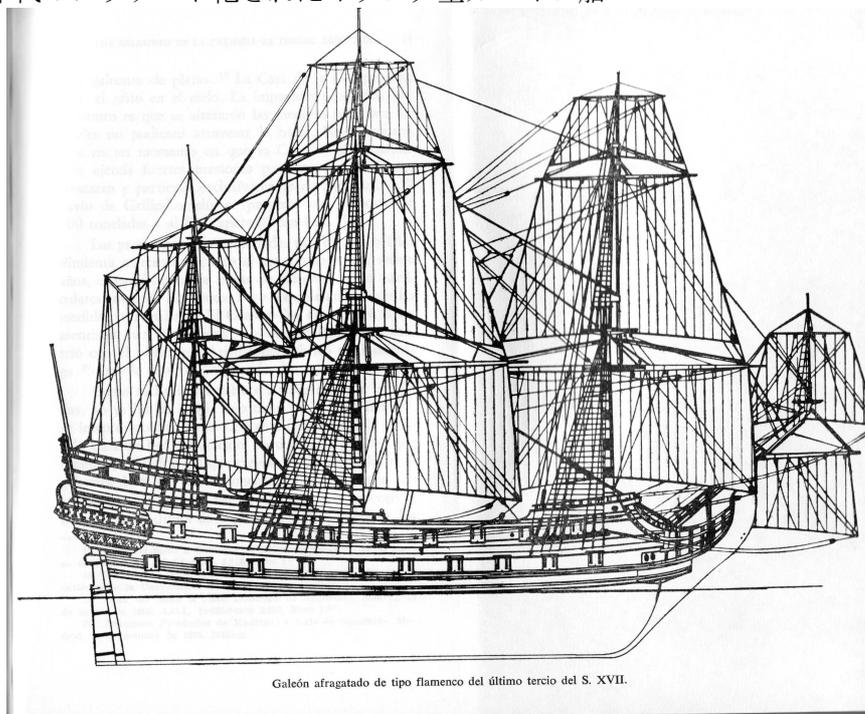
添付 7 フェルナンデス・セッラーノ・マンガスの著作より

① 17世紀'70年代の従来型ガレオン船



Galeón de la Carrera de Indias del último tercio del siglo XVII.

② 17世紀'70年代のフリゲート化されたオランダ型ガレオン船



Galeón afragatado de tipo flamenco del último tercio del S. XVII.

添付 8

カルメン・ユステ・ロペス「ヌエバ・エスパーニャとフィリピンの通商 1590～1785年」
 所載

表 5 1755年～1785年の間にアカプルコに到着したフィリピンのガレオン船
 司令官の名前、輸入された小包の数と金額、同様に銀と商品とで括った輸出の合計金額(ペソ)が登録されている

年	船名	司令官	輸入		銀の金額
			小包の数量 ^{ピエサ}	金額	
1753	ラ・サンチシマ・トリニダ ^ダ	ペドロ・アントニオ・デ・コシオ	3,607		
1756	ラ・サンチシマ・トリニダ ^ダ		2,370	287,442.7115	
1757	ヌストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ	トミンコ・ゴメス・デ・ラ・シエ ラ	963		
1758	ヌストラ・セニョーラ・デ・ラ・ポルテリア	マヌエル・バスコ	376		
1759	ラ・サンチシマ・トリニダ ^ダ		2,177		
1760	ヌストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ	ファン・フランシスコ・ソラーノ	1,004		251,000
1761	ラ・サンチシマ・トリニダ ^ダ		2,473		
1762	ヌストラ・セニョーラ・デル・ロサリオ	ファン ^ヌ フランコ・ソトマヨール	997		
1763	サンタ・ロッサ				
1764	情報無し				
1765	サンタ・ロッサ	フランシスコ・スピノラ	380		
1766	サンタ・ロッサ		477		
1767	サン・カルロス・ホロメオ		1,059	797,759.57	
1768	サンタ・ロッサ				
1769	ガレオン船無し				
1770	サン・カルロス・ホロメオ		920	499,857	702,318.56
1771	ガレオン船無し				
1772	サン・ホセ・デ・ガルシア	フランシスコ・ダビート ^ダ	1,469	500,000	1,313,55.16
1773	ヌストラ・セニョーラ・デ・ラ・コンソレーション	アントニオ・サライバ ^ダ			119,998.310
1774	サン・ホセ・デ・ガルシア	ガブリエル・アスティサバル	1,417		916,590.34
1775	ラ・コンセプション(帰路難破)	フランシスコ・ダビート ^ダ	1,511	360,000	926,398.210
1776	サン・ホセ・デ・ガルシア	アントニオ・パチェコ	1,722	499,960.6	1,496,259.71
1777	ガレオン船無し(*)				
1778	サン・ホセ・デ・ガルシア	アントニオ・デ・イアス・コンデ ^ダ	1,933	499,729.76	1,155,799.3
1779	サン・ペドロ・エル・カビテニョ	フランシスコ・ダビート ^ダ	1,926	500,000	1,430,350.511

1780	サン・ホセ・デ・ガルシア	ホセフ・エンパラン	1,826	449,958.55	
1781	サン・ペドロ・エル・カビテニョ			300,000	670,774.64
1782	サン・ホセ・デ・ガルシア	ブルノ・デ・エツェサ	1,226		1,206,119.4
1783	ガレオン船無し				
1784	サン・ホセ・デ・ガルシア	ディエゴ・チョケ	1,669	537,969.33	2,348,801
1785	サン・フェリッパ	ペドロ・バスコ	917	357,960.28	1,367,592.51

(*) サン・カルロス・ボロメアがカビッテで出港直前に火事となった

添付 9 ニコラス・デ・カルドーナのアカプルコの日本船

石井謙治氏の「和船」など、多くの書物にニコラス・デ・カルドーナの「太平洋岸の多くの地の地理と水路の記述（通称「世界探検記）」」（参考図書⑩）所載のアカプルコの図が紹介されている。ここに描かれたガレオン船Dに「日本から来ていた船^{ナオ}」という説明が付されており、ちょうど支倉常長が、伊達正宗によって建造されたサン・ファン・バウティスタ号に乗って渡墨した時期にあたり、その船ではないかと思われるためである。この点について、情報を整理してみる。

1. サン・ファン・バウティスタ号

サン・ファン・バウティスタ号は1613年10月（慶長18年9月）に支倉、ソテロ、ビスカイノらに乗せて月の浦を出帆し、1614年1月28日にアカプルコに入港した。そして同号は1615年までアカプルコに1年以上居て、1月30日にスペインの使節ディエゴ・サンタ・カタリーナを乗せて日本に戻った。同船は同年4月28日に浦賀に到着した。（以上の日付は「大航海時代の日本 1 南蛮船の渡来」（小学館）の年表による。高橋由貴彦氏「ローマへの遠い旅」によれば出発は1615年4月）

1616年9月30日にディエゴ・サンタ・カタリーナは横沢将監^{しょうげん}を船長とするサン・ファン・バウティスタ号で日本（多分、浦賀）を追放されて、出帆し、苦難の挙句に1617年2月にカリフォルニアに達する。この船はその後、スペイン側によって、太平洋航路で使われることになるが、この時にアカプルコに何時入港したのか、筆者は情報を持っていない。

2. ニコラス・カルドーナの地図

ニコラス・カルドーナの著作「太平洋岸の多くの地の地理と水路の記述（通称「世界探検記）」」の原本はマドリッドの国立図書館にあるが、ファクシミリ版が出版されており（参考図書⑩）、その解説をピラール・エルナンデス・アパリシオが書いている。この解説に沿って彼の行動を示す。

17世紀初頭のセビリアに、カリフォルニアの真珠の調査に関心を持ったトマス・デ・カルドーナ(ニコラスの叔父)を中心とした役人達のグループがあった。彼らは1613年3月7

日に、そのための会社を作った。トマス・デ・カルドーナはベネチア生まれ、セビリアの住民で、フェリペ3世の宮廷における重要人物であった。

トマス・デ・カルドーナの甥のニコラス・デ・カルドーナはこの会社で働き、1610年にカピタンとしてヌエバ・エスパーニャへ渡り、1613年から1623年までインディアスで会社のための活動を行った。1624年以降はスペイン本国で鉱山などの事業に従事している。

この会社は、国王に対し、真珠の調査でカリフォルニアに行く許可を求め、その際、真珠貝を採るある種の船と道具を発明したと申し立てた。これらの道具を用いて20年間カリフォルニアで真珠採集事業を独占とすることと引き換えに、その費用は彼等が負担した。国王は1611年8月13日の勅許(レアル・セドゥーラ)で以て、これらの道具が本当に新しいものであれば、彼等に任せるとこととし、実験は満足が行くものであった。

これらの道具の仕組み図はマドリッドの海軍博物館にある。全部で14枚であるが、7枚は真珠を採る異なったタイプの道具であるが、その仕掛けの本質的なところは、1隻ないし2隻の船で曳く大きな網で出来ている。この網は半月形をしており、水中に沈めるために、開いた口の中に鉛をいくつか置いていた。いつも網が開いた状態にして、真珠貝が入るようにするために、上部にはコルクを付けていた。また、発明した潜水服は、素晴らしく進歩的で、現代でも通用するくらいである。その他の道具は沈没したガレオン船を回収したり、船底を掃除したりするためのものであった。

カルドーナは、1605年に沈んだドン・ルイス・フェルナンデス・デ・コルドバの艦隊の4隻のガレオン船の『銀を見つけて引き上げる』ことを引き受けていた。利益は、会社が3分の1、国王が3分の1、のこり3分の1は誰か関心がある個人へという契約で、契約は1612年12月22日に調印されている。

ニコラス・デ・カルドーナの渡墨は2回あり、第1回は1613～1619年、第2回は1619～1623年である。

第1回

1613年に、本国で建造された6隻の船でヌエバ・エスパーニャへ発った。アカプルコで新たに3隻(サン・アントニオ号、サン・フランシスコ号、サン・ディエゴ号)を建造した。(著書の中で、アカプルコが高温であり、コストが高くて造船には向いていない、と述べている)1615年1月にカリフォルニアへ出帆する準備ができたが、メキシコ沿岸にオランダ船が出没するので、2か月待つ必要があった。アカプルコの知事に頼まれて、その防衛を助けるために一行を引き連れてそこに残ったのであった。応援隊が到着し、敵船の襲来がないので、出発の最終許可が出た。1615年3月21日に船3隻と、小船1艘の遠征隊が「多くの黒人潜水夫」を連れてこの港を出帆した。マサトランの島を通り、カリフォルニアへ向かった。多くの真珠貝の生息場所を発見しつつ、沿岸を北緯27°まで北上した。何か所かで上陸し、内陸まで入って金と銀の豊かな鉱床を見つけたと報告している。北緯34°まで行き、糧食が不足したので、ここからカリフォルニア沿岸を引き返した。マサトランに到着すると、隊を二分した。2隻の船をファン・デ・イトゥルベに任せ、彼は糧食を

積んでからカリフォルニアへ向かった。ニコラスはそれまでの事跡を報告し、発見を続けるために糧食を補給にアカプルコへ向かった。しかしサカトゥーラへ着くと、オランダ海賊のシュピールベルグに出会ってしまい、二人の僧侶と 10 ないし 11 人の潜水夫と持っていた金属と真珠の見本を、船ごと獲られてしまった。カルドーナは何人かの男達と助かり上陸し、サラグアまで行くと、敵が上陸してくるのを待ち構えているセバスチャン・ビスカイノと出会った。オランダ人とスペイン人の衝突は、後者に有利に終わった。5 人のオランダ側の捕虜から敵艦隊はテレナーテとマニラを襲撃し、そこから出て来るスペインのガレオン船の捕獲を狙っていることを知った。

ニコラス・デ・カルドーナはビスカイノに頼まれて、起こった出来事を副王に報告にメキシコ・シティーへ赴き、アカプルコへ戻ると、グアダハラハラの^{アウディエンス}司法行政院の命令で、「チーナのナオ船」に警告を発するためにカピタンのバルトロメー・フアーレス・ビリャルバが彼のフリゲート艦に乗って出かけたことを知らされた。この船は責務を果たしたが、「ずたずたになって、丸裸で」帰って来た。カルドーナは、これらの出費を弁償してもらうために、商品をカリヤオの港へ輸送する許可を副王に願い出て受理されたが、アカプルコで乗る予定の船が、フィリピンのガレオン船と落ち合ってその積荷を受け取っていたため、「当該の船長は沢山の荷物を積んで、置き場がそれ以上無く、その荷の持主達が」カルドーナが荷を積むのを妨げた。こうした状況に陥ったカルドーナは、こうした思わぬ災難を全て報告するために 1618 年 3 月スペインへ向った。

第 2 回

トマス・デ・カルドーナは 1618 年に国王に対して、第 1 回の渡墨での出来事によって真珠を採るための基地を作ることができなかったので、会社として再度トライしたい旨を願い出た。1619 年 3 月 21 日付けで国王は、ニコラス・デ・カルドーナに許可を与えた。ニコラスは同年にカデレイタ侯爵の艦隊に漁具を積んで、スペインを発った。パナマで人を雇用し、2 隻のフラガータ船と小船 1 隻を購入した。敵船がいるとの情報で出発が遅れている内に冬になり、悪天候で小船を失い、フラガータ船の 1 隻もひどく傷んでしまった。これを修理するためにチリキ海岸で下船したが、水夫の不注意でもう 1 隻の方の船を焼失してしまった。そこで、残った船でアカプルコへ行こうと考えたが、この船はテワンテペックの海岸で座礁してしまっていたことがわかった。それでもあきらめず、金を工面して 2 隻のフラガータ船の建造を始めた。

そのうちに、副王から 1623 年に沈んだガレオン船を回収するためにキューバへ行くように命じられた。こうして、会社は大損害を被ったため、ニコラス・カルドーナは同年(1623 年)にスペインへ戻るために出発した。帰国後の 1632 年に上記の著作を発表している。

以上の状況から、ニコラス・カルドーナは 1614 年のいずれかの時点から 1615 年初頭までカリフォルニアへ向かう前にアカプルコに滞在し、カリフォルニアから戻ってきて、ビスカイノに頼まれて副王に報告にメキシコ・シティーに行った後、アカプルコに戻った。

