

第1章

近代世界海洋史と太平洋

——その背景——

第1節 海洋，国家，遠隔地交易

「大いなる鎖にて閉ざされておりし大洋の門を開く鍵を神は汝に与え給うたではないか！」（木間瀬 [1975], p. 97）

これは白人をユーラシア大陸の西端の狭小な一画から全地球表面に解き放つ大航海時代を現出させた最大の立役者であるクリストファー・コロンブスの言葉である。

海。この空間は人類に対して様々な相貌を現わしてきた。我々はまず何よりも陸性の動物であり、陸上においてのみその生存の根拠を得ることができ。魚貝類を産するとはいえ、船という乗物を獲得するまでは海は人間にとって絶対的な障壁であったろう。海は船のテクノロジーの変遷とともに人間に対する表情を変えてきたし、現在もまたそうなのである。

こうした海の相貌の変遷はその原因を液体であるという物理的属性に負っている。液体である海は固体である陸地に比べて、はるかに小さな摩擦力しか働かない。一旦、海に船を浮かべることができ、然るべき推進力を得るならば、それは陸の乗物よりもはるかに大きな重量と容積を運ぶことができた。一方、液体であるという物理的属性は、堅固な固体の陸地とは異なり「板子一枚下は地獄」の危険を秘めている。所詮、人間は陸という固体の上でしか

生きてゆけない動物なのである。

海に対する人間のアプローチはヤヌス神のようなこの海の液体としての両面性をめぐって積み重ねられてきたと言えるだろう。そして、その二つの相貌に対応して人間にとって、海は時に障壁として、時に通路として立ち現れた。そして、その両面性はその時々々の船のテクノロジーによって決定された。冒頭のコロンブスの大西洋横断を可能にしたのは、風を間切って進む大三角帆の本格的実用化とコンパスの発明という海上交通における技術的進歩であった(杉浦 [1991], pp. 14-23/クカーリ&アンジェルッチ [1985], pp. 52, 74-75)。実際、大洋が通路として人間に対して大きく開かれるのはようやくこのコロンブス以後のことにすぎないのである。

船を操作し海上でのその進行を統御するためには、船に関して、また海と風に関して、きわめて特殊な知識と熟練を要する。つまり、海は万人に向かって開かれた空間ではないのである。

また、船は陸地を必要とする。船は所詮、陸地と陸地を結ぐ乗物にすぎないのであって、その上に生きる人間の食糧も水も燃料も全て陸地の供給に仰がねばならない。しかも船は陸地のどこにでも接岸することができるわけではない。船は海岸線の中のごく限られた地点にしか接近できないのである。しかも船が高度化し、大型化する程、その傾向は強まっていく。つまり、船は陸に依存せねばならず、その結果、陸上の統御の下に入れることがきわめて容易なのである。

海賊の歴史をひもとくならば、その隆盛は総じて陸上権力が衰退したときに限られることが見てとれる。

19世紀初頭まで盛んに繁茂していた西洋の海賊は1856年のパリ宣言で列強の合意の下、私掠船(国家の免許を得て敵に対して海賊行為を働くことが許された船)制度が廃止されるや、あっという間に姿を消してしまうのである。

つまり、海における秩序は陸上権力のあり方にきわめて密接に関連する。逆にまた、陸上権力は後に述べる理由から海を航行する人間集団に対してきわめて大きな関心を寄せる。前記コロンブスの大西洋横断もスペイン王室を

スポンサーとし、王室事業として初めて成就することができたのである（青木康征 [1989], p. 14）。

そこから海と国家という問題が生じてくる。考古学者によれば、文明発祥の地メソポタミア地方では、国家が形成された初期から「王とその一族が遠隔地貿易の主要な発注者」であった（ホルスト＝クレンゲル [1983], p. 19）と言われる。たとえばウル第三王朝（紀元前二千年紀初頭）においては「他国との貿易は王が独占するところであり……沿岸航路の安全を図り、ウル市をいまひとつ主要な貨物集敷地として興隆させた」（同上, p. 39）という。そして、すでに紀元前第三千年紀にはメソポタミア文明とインダス文明を結ぶ遠隔地海上交易が始まっていたというのである。海と国家の結び付きは、国家という政体が生まれ成長してきたその始まりからきわめて強固たるものがあったのである。

なぜか。それは、海を介して行われる（勿論、陸上を介することも多いが）ことの多い長距離交易はきわめて大きな利をもたらすからである。たとえば、17世紀、マニラからメキシコのアカプルコまで中国産の水銀を運んだガレオン船は300%の利があると報告されている（ブローデル [1988], p. 144）。当時の帆船の水準を考えるとリスクも大きいだが、半年で元本の3倍の利益を得られるチャンスは、いつの時代でもめったにあるものではない。中国向けアヘンの密貿易は更にすさまじく、「原価の500～3000倍に及ぶ巨利を得ていた」という（杉浦 [1979], p. 49）。こうした一攫千金とも言える桁外れの巨利が海上貿易に伴うものであるなら、それを狙う海賊が出現するのもまた当然であるし、国家権力がそれを自らの管轄下に置こうとするのもまた当然である。

それでは何故に、かくも巨大な利益を遠隔地交易はもたらすのか。

それは遠く隔った文化間に生ずる価値落差の故だと、岩井克人は直截簡明な説明を与える（岩井 [1985], pp. 50, 86-87）。事実、南太平洋の白人接触史をひもとくと、その最初期には、20ペニー分の釘でブター頭といった事例を至る所に見ることができる。これは白人側が詐欺を行ったというのではなく両者合意の上でのことであり、20ペニー分の釘でブター頭をせしめた白人側

だけでなく島民もまた、ブター頭で釘(彼らは釣り針として用いた)一袋を得て喜んでいたのである。ごく最近の例では1930~40年代のニューギニア高地のブター頭に真珠母貝一個というレートがある。ニューギニア高地でペンダントとしてまた高価な財宝として流通していた真珠母貝は、オーストラリア人が木曜島で真珠を採った後の貝殻を飛行機で南京袋に入れて持ってくるまでは、何百キロにわたる距離を海岸から標高2000メートルの山岳地帯まで手から手へ細々と渡されて登っていったものである。このように、ニューギニア高地人にとっては何年に一枚といったペースでしか補給されなかった真珠母貝も、オーストラリア人にとっては真珠を採った後は、ボタンにする位しか使い道のない安価な副産物にしかすぎなかった。すなわち、白人近代世界においては半ば廃棄物のような物がニューギニア高地においてはブター頭に匹敵する価値を持っていたのである。一方、白人達はわざわざブタを手に入れるために、当時まだ商業化されて間もない飛行機を、天候が変わり易く風も不規則な、最悪の飛行条件とっていいニューギニアの險阻な山岳地帯まで飛ばしたわけではない。彼らが欲したのはニューギニア高地人にとっては川原の石ころや砂にすぎない黄金であった。ブタは採金のため長期滞在を余儀なくされた白人達の食糧現地調達の一環だったのである。

遠隔地間の異文化交易においてはあらゆる物が等しなみに交易に付されるのではなく、各々の物質文化の体系に適合するように選択淘汰が行われるのである。18世紀末以降、白人近代文明の進出と遭遇した南太平洋の島々は例外なく石器時代にあった。来訪する白人がもたらす品々の中で、こうした石器時代人達の垂涎的となったのは金属、とりわけ鉄器であった。先にも触れたように、釣り針として用いられる釘もその一つであるが、たとえば19世紀ソロモン諸島においては「彼ら(島民)はあらゆる種類の鉄を非常に熱心に求めるが、わけても物を切る道具は一際熱意をこめて」(Bennet [1987], p. 26) 需められたという。その多くは島民が持っていた道具、石斧、石や竹のナイフ、貝殻の釣り針といった物を代替する形で入っていったが、鉄器の示す強靱さは南太平洋の島嶼民達にとっては一様に驚嘆すべきものと映ったよう

である。刃こぼれしやすく木を切り倒すにも長い時間をかけて切り目を徐々に深くしていかなければならない石斧に比べて、思い切り力をこめて打ちつけても刃こぼれせず面白いように食い込んでいく鉄斧は魔法の道具であった(同上, p. 23)。

一方、白人達が島嶼民達から求めたのは、最初期においては飲食物、そして女であった。とは言っても白人達が南太平洋まで地球を半周して訪れたのはそこに産するイモやパンの実を食べるためではなく南太平洋の女を抱くためでもなかった。彼らはすでに述べたように遠隔地交易で巨大な利益を与えてくれる産品を求めて太平洋に到達したのである。

第2節 近世商業資本主義の展開と海上遠隔地交易

太平洋は西洋近代文明にとって最後の地上のフロンティアであり、フロンティアが太平洋に本格的に到来するまでには、大航海時代の開始以来約300年の歳月が流れている。その間に西洋近代文明は大西洋とインド洋を舞台として商業資本主義を発達させ、新たな産業資本主義の時代へ突入しようとしていた。

フェルナン・ブローデルによれば、大洋を越えて行く遠隔地交易を行った商人達は西欧の商業世界でも最上層を占める大商人層であり、商業資本主義の300年間を通じて遠隔地交易を行う大商人達こそ、資本主義進展の牽引者であり、パイオニアでもあった。そして、フェルナン・ブローデルによれば、資本主義の骨格を成す制度の多くはそうした大洋を越える遠隔地交易の中から生み出されていったというのである(ブローデル [1988], p. 23)。

大洋を越える遠隔地交易には、大洋を航行できるだけの船が必要である。商業資本主義の16~18世紀においては、帆船がその役割を担ったが、この帆船製造こそ産業革命以前においては最大規模の産業だったのである。一隻の遠洋航海船を艦装するには巨大な資本が要求される。また数カ月から数年に

及ぶ航海の間、一隻あたり数百人の船員の生活費と俸給も賄わなければならず、それら航行のための費用は積み込む商品の額を大きく上回っていたのである。たとえばブローデルの例によれば、仏一南米間を往復する7隻の船団は出航時に168万リーブルの支出を行ったが、そのうち商品分は30.6万リーブルに過ぎなかった(同上, p. 177)。しかも、海上でのリスクは非常に大きい。大洋を航行する帆船は「海の運命」と総称される、戦争・海賊・難破・火災など数多の危険を背負いながら走っていた(同上, p. 94)。こうしたリスクは航行が長期間に渡れば渡るほど高まっていく。未知の海、海図のない海での航行のリスクは更に高い。今日から見れば余りに軽小な数百トン級の木造帆船にとって、大洋航海はまさに「板子一枚、下は地獄」の世界であった。

こうしたハイリスクを補って余りある利潤をもたらした商品が東インド世界の香辛料であった。コロンブスの新大陸発見は西回り航路で黄金と香辛料の溢れるインド(インドから日本までの極東世界の中世ヨーロッパにおける呼称)に到達する交易路の開拓のためであったし、また、マゼランの世界周航は、喜望峰経由の東回り航路をポルトガルに独占されたスペインが、コロンブスによって開かれた西回り航路を更に延ばして、香辛料の一大産出地モルッカ諸島に独自にたどり着こうとする試みであったように、香辛料は大航海時代のヨーロッパ人を駆り立てて未知の大洋を越えさせる最大の誘因をなしていた。一般に遠隔地交易において主役を担うるのは少量高価な贅沢品であり、嗜好品はその中でも最も主要な地位を占めることが多い。ヨーロッパが遠隔地から輸入した商品の主役の座は、19世紀に至るまで香辛料・砂糖・茶・コーヒーと常に嗜好品が占め続けてきた。またヨーロッパ人の到来後、アメリカ大陸やアフリカ大陸、太平洋の島々では、銃器や鉄器と並んで酒や煙草が最も渴望される商品であったし、周知の通り、19世紀においては東南アジアから中国に至る広範囲にわたって阿片が輸入品の最大のカテゴリーを形成していた。このように嗜好品の持つ習慣性ないしは中毒性はしばしば遠隔地交易の最大の原動力をなしてきたのである。

第3節 大航海時代における海上遠隔地交易と異界幻想

ヴォルフガング・シヴェルプシュによれば、香辛料は中世ヨーロッパ人に楽園幻想を喚起した物産なのだという。「胡椒は楽園にほど近い緑の沃野に葎の森さながらに茂っていると考えられた。ジンジャーとシナモンは……ナイル河がその流れに乗せて楽園から運んでくるのである。香辛料の発する芳香は楽園から人間の世界に吹き込んでくる微風にほかならない」(シヴェルプシュ [1988], p. 6)。付言するならば、コロンブスを駆って大西洋を横断せしめたもう一つの誘因である黄金と宝石も、やはり楽園幻想の中に緊密に織り込まれている。たとえば新・旧約聖書の掉尾を飾る華麗なヴィジョンの中でパトモスの聖ヨハネは、神とサタンの世界最終戦争の後、地上に天より降ってくる聖者達の楽園、新エルサレムの「都の石垣の基はさまざまの宝石」(碧玉、瑠璃、瑪瑙、橄欖石など)で飾られ、「十二の門は十二の真珠なり、おのおのの門は一つの真珠より成り、都の大路は透徹る瑠璃のごとき純金なり」(『新約聖書』ヨハネの黙示録、第21章19及び21)と描き出している。自身、熱狂的な黙示録的信念の持ち主であったコロンブスが香辛料と黄金を求めて大西洋へ出航したのは、ただ単なる利益追求のためではなく、世界の終末の時、天から降りてくるという不可視の楽園への憧憬に駆り立てられてのことであった。このように、大航海時代のヨーロッパ人の胸の中では現世的欲望と彼岸の幻想が分かち難く絡りあっているのである。

川崎寿彦氏によれば、「洋の東西を問わず楽園の祖型は〈島の楽園〉と〈山の楽園〉に分かれる」(川崎 [1984], p. 4) という。事実、コロンブスは、南アメリカ大陸に達した時、ついに地上の楽園への入口に到達したと確信している(増田 [1984], pp. 88-89)。はるか水平線の彼方に楽園が存在するという〈島の楽園〉の祖型は、コロンブスにおいてまぎれもなく作用しているのである。そして、この〈島の楽園〉である南方の大陸は後にテラ・アウストラリス・インゴグニタ(未確認南方大陸)として、キャプテン・クックによって

その非在が証明されるまで、ヨーロッパ人の地理的世界が広がるごとに、更にその彼方の水平線の向こうに想定され続け、セイレーンのようにヨーロッパ人をその水平線の彼方の空間へと絶えず誘い続けたのである。

船で海上を渡っていくということ、とりわけ大洋上を渡っていくことは、空と海を分かち水平線を目ざし、それを越えようとする試みである。自ら遠洋航路の船員であったジョーゼフ・コンラッドによれば「水平線こそは、船乗りのさがしているものが何であれ、それが最初に見えてくるところなのである」(コンラッド [1991], p. 23)。

コロンブスの艦隊が、水平線を越えて遂にカリブ海の島に到達しつつあった時、島民達は逆にそれまで見たこともない巨大な物体が水平線の彼方から突如出現しつつあるのを目撃することとなった。島民にとっては、かつて経験したことも見聞きしたこともない驚天動地の事態であった。世界の外から想像だにできなかった異人がやってきたのである。「島の人々はコロンブス一行を天から降りてきた人間と信じ、崇め、畏敬した」(青木康征 [1989], p. 64) という。こうした水平線を間にはさんだ神話論的構図は、白人達が水平線を越えて進出して行った先々で繰り返し反復出現することとなる。たとえば1521年、コルテスが彼の艦隊を率いてメキシコ沿岸に到着した時、アステカ王国の臣下達は、遠い昔、アステカ王国によって東の海の水平線の彼方に追いやられたケツァコアトル神が、王国を奪還するために水平線を越えて帰って来たのだと信じた(ボト&トドロフ編 [1994], pp. 72-77)。また、太平洋においても、キャプテン・クックは海の彼方から繁栄と豊穡を授けに一年に一度還ってくるロノ神その人だと見なされたといわれる(サーリンズ [1993], 第4章参照)。そしてポリネシアのいくつかの島々では、白人達はパパラギ「天を破って出現した人々」と称されたのである。

アジア・アフリカではこうした神話論的構図は鮮明には現われてこないが、それはアジア・アフリカでは海を越えた長距離交易とそれに付随する異文化間接触が古くから行われ、白人が到来した時にはすでに水平線を越えて到来する異国人に対するカテゴリー化と応接の型が文化の中に組み込まれていた

からだと考えられる。アメリカ大陸や太平洋の島々のように、他の文明世界との接触を持たず孤立して存在し、それゆえ自らとは異なる文明の存在を想定したことのない地域においては、歴史的経験の欠如ゆえに、より純粋に、水平線を突き破って出現する（あるいは帰還する）天界からの訪問者という神話論的構図が浮かび出たのであろう。こうして、水平線をはきんで、一方の、西洋人の側には〈洋上楽園〉という神話論的祖型が、他方、西洋人の訪問を受けた側には地平を突き破って突如出現する異界からの訪問者（帰還者）という神話論的構図が喚起され、接合されることとなった。

これが大航海時代という世界史上の大転換点を構成する神話論的契機である。

いずれの側の幻想も、現実との接触が積み重ねられるにつれて、現実による修正を余儀なくされるが、しかしその都度、幻想は現実の彼方へと視線を転じて生き延び、更にその彼方へと人間達を駆り立てていったのである。

西洋では、まず、スペイン人がコロンブスによる太平洋横断とその報告に触発され、「アルカディアとエデンの楽園はいまや大西洋のはるか向こう岸にあるかも知れない」と思うようになった。そこは「泉は戯れ、小川は黄金で縁どられ、自然は驚くほどたわわな実りを生ずる」世界である。また、そこには、「度量衡もなければ」「諸悪の根源である有害な貨幣」もなく、法律も裁判官も存在せず、「ただ自然のままに満足し、まだ来ぬ先のことを考えて思いわずらうこと」もない世界であると幻想された(エリオット [1975], pp. 31, 39-40)。

こうした楽園幻想は、現世的な黄金幻想と不可分に絡りあいながら、コロンブスの最初の航海から半世紀以上にわたって、スペイン人を新大陸のあちこちに駆り立てていったのだが、やがて新大陸の現実の前に後退を余儀なくされ、ついには、1567年、1595年、1605年に南米ペルー海岸からソロモンの黄金の島や、未確認南方大陸を求めて相次いで船出した太平洋探険船団が最後の光芒を放って終結した。以後、スペイン人は幻想によって獲得した新大陸の領土の内側において、入植と搾取と交易という、より現実的な利を引き

出すことに専念し始める。

第4節 水平線とフロンティア——西洋世界の活性化

生まれ育った土地を離れ、帆船に命を託して大洋に乗り出し、何が待ちかまえているかも知れない水平線の彼方の未知の土地に赴くということは、人間にとって由々しい決断を要する事柄である。事実、コロンブスは、その第一回航海において、国王の後援を得て船員を募集したが、「コロンブスの誘いにたいし、船乗りたちは行き先が大洋の西と聞くと皆一笑に付して首を横に」振ったという（青木康征 [1989], p. 30）。また、マゼランもその世界周航に当たって、船員たちに行く先と意図は伏せていた（ピガフェッタ [1965], p. 490）。

とりわけ大航海時代当初の航海は危険と不安に満ちたものであった。四隻からなるマゼランの世界周航艦隊のうち、スペインに帰航できたのは一隻のみであったし、喜望峰経由の東インドへの航海では、「この時代には乗組員が九割方死んでしまい、……どうすることもできず海上を彷徨する漂流船の例は枚挙に遑がなかった」（ペンローズ [1985], p. 246）ともいう。

こうした生命の危険に満ちた航海へ一般大衆を誘ったのは何よりも一攫千金の夢であった。コロンブスの第一回航海では、コロンブスに引き込まれた地元有力者が黄金を手に入れるのだと吹聴してようやく90人の船員が集まったが（青木康征 [1989], p. 32）、第二回航海では第一回航海帰還者の黄金発見の報を聞いて、「黄金をはじめかの地の新奇なる物産に魅せられ、騎士や郷士など大勢の人々が詰めかけ、希望者を絞」らねばならぬほどとなった（同上, p. 120）。ところが、金が実際にはあまり期待できないとわかった第三回航海では逆に渡航者は定員割れを生じている（同上, pp. 182-183）。

また、ポルトガル人達をインドや東南アジアへ流出させたのは、原価の25～30倍でインド市場で売れるという香辛料交易であり（山田 [1980], pp. 101

-120), 「三年東洋に駐在すれば一生安楽に暮らせる」(藤本・山田・三杉 [1982], p. 104) その可能性ゆえであった。

では、一方、コロンブスの航海とともに新大陸アメリカへの進出を開始したスペインの方はその後どうなったのだろうか。

コロンブスが第一次航海からスペインへ帰還する際エスピノーラ島に残した残留部隊は、第二次航海で再訪した時、跡形もなく消え失せていた。

コロンブス自身がアジア(当時の言葉ではインディアス)だと信じて疑わなかったカリブの島々(そこでの最初の金山がシバオ,これをコロンブス自身はマルコ・ポーロの黄金のジパングの金山だと思い込んだ)では、残念ながらこれといった香辛料もなく、言うにたるほどの黄金も見出すことはできなかった。その結果、カリブ海におけるスペイン人の活動は、香辛料と黄金を交易によって入手することから、入植活動へと焦点が移っていく。カリブ入植のため派遣されたコロンブスの第三次航海の一行は、土地とそれに付属するインディオを分配され(青木康征 [1989], p. 194), 本国での平民身分から騎士(イダルゴ)の身分へ格上げされることとなった(同上, p. 169)。すなわち本国における被搾取者から植民地における搾取者への地位上昇である。その結果、「鉾夫や農夫、皿洗いとして渡航してきた輩でさえ、ものの一丁ばかり先に出かけるにも駕籠に乗らねば気がすまないほどになっていた」(ウィリアムズ [1978], p. 36) という。しかし、搾取するにしても土地と労働力を通じて搾取することのできる産品がなければならない。それが砂糖であった。コロンブスは第二次航海で砂糖キビを初めてカリブにもたらしたが(同上, p. 17), 18世紀にはカリブの砂糖は新大陸からヨーロッパへの輸出産品の最大の品目となるに至る(松井 [1991], p. 130)。それに伴い、スペイン人の苛責なき収奪と搾取によって急速に人口を減らしていったインディオに替えてアフリカ大陸から黒人奴隷を輸入するという仕組みが出来上がった。

このように、水平線の彼方のフロンティアへの入植は、貧民たちや騎士、貴族の二・三男などヨーロッパの伝統的社会構造の中で逼塞させられていた人間達に、新しい未来と地位上昇の道を拓くものだった。つまり、大洋を越

えて水平線の彼方に向かうということは、生まれ育ったヨーロッパ社会では未来を閉ざされていた者達を桎梏から解き放ち、未来の可能性を開くことと同義となったのである。

また、アメリカ大陸本土は、1519年のメキシコ征服、1532年のペルー征服、更には1545年の無尽蔵ともいえるポトシ銀山の開鉱などで、スペイン人にとって、「スペインでなら一年かかっても稼げないものがひと月で稼げる」(エリオット [1975], p. 123) 一攫千金の地となった。こうして、中世末の閉塞したヨーロッパ社会の前に開けた大洋の彼方の新世界は、ヨーロッパ社会を活動的で進取の意気に満ちた世界としていったのである (同上, p. 125)。

第5節 制海権の思想

1740年、アーンにより作曲され、日の没することのないと言われた大英帝国時代を通じて愛唱され続け、今日に至っても聞く者をして肅然とせしむるといふイギリスの愛国歌に『ルール、ブリタニア (イギリスよ、支配せよ)』がある。ところで、この歌の中でイギリスは何を支配するのだろうか。今日の我々日本人の意表を突くのは、それが「海を支配せよ！」と呼びかけていることだ。制海権 (sea power) の思想である。

今日では閑却されて久しい、制海権という言葉こそ、大航海時代以降のヨーロッパによる世界制覇の常に変わらぬキーワードであった。青木栄一氏の定義ではシーパワー (制海権と同義) とは「国家の持つ権力の一形態で、戦時、平時を問わず、自国の必要とする海域を自国の軍事、貿易などに従事する船が自由に通航することを保障する力」であり、「同時に必要ある場合には敵国の海域利用を妨げる力でもある」(青木栄一 [1982], p. 16)。青木氏によればそれは「世界の交通手段のあり方に基礎を置いた考え方」(同上, p. 19) で、「世界の貿易が海上交通を通じて行われ、海外貿易が一国の経済の維持に不可欠な要素であるという前提に立っている」(同上, p. 18) という。ヨーロッ

パの覇権国とは実はその時々の制海権を握った国家だったのである。

16世紀の覇者、スペインとポルトガルはそれぞれ、一方は大西洋の、他方はインド洋とアフリカ沿海域の制海権を握っていた。その目的は、アメリカ大陸とヨーロッパとの間の、またはアジア大陸—ヨーロッパ間の貿易の独占にあった。そのイベリア両国の覇権に挑戦したイギリス・オランダ両国が、まず、私掠船(国家による許可を受けた海賊船)による西・ポ両国の制海権の攪乱を通じて台頭し、イギリスがスペイン無敵艦隊の撃退(1588年)、オランダがジブラルタル海戦(1607年)、ダウنز海戦(1637年)の対スペイン勝利によってスペインを覇権国の座からひきずりおろしたことは、覇権国家の覇権がいかに海に礎を置いていたかを雄弁に物語る。

17世紀の海の覇者はオランダである。ウィリアムズによれば、「一七世紀中頃はヨーロッパの海上貿易に従事する船舶総計二万五〇〇〇隻のうち一万五〇〇〇隻がオランダ船といわれるほどになった」(ウィリアムズ [1978], p. 199) という。高見玄一郎氏による別の数字によれば、イギリス、フランス、オランダの保有商船の総トン数(1671年)は前二者が10万トン、8万トンであるのにたいし、オランダ一国で56万トンにもなったという(高見 [1989], p. 192)。こうして17世紀のヨーロッパにおける海洋覇権国家はオランダとなった。そして、このオランダの海の覇者としての成功は、オランダ東インド会社(VOC)の結成が大きく与っている。

VOCは世界最初の株式会社と言われるが、この会社がそれまでの海上交易者と異なっていた点は、それまでのヨーロッパの海上交易は一航海ごとに出資者が集まり、航海の終了とともに元手と利潤を分配して解散したのにたいし、VOCが出資者の退会の自由を制限し、利潤のみを分配した点にある。これによってVOCは資本金の安定した永続的企業となり、ヨーロッパ経済史上空前の資本金を持つ貿易会社となった。すでに述べたように、海上遠隔地交易が非常にリスクの高いものだった帆船時代、対アジア交易は「莫大な額の現金を回路に投入する力を持つ大資本の専用の獵場」(ブローデル [1988], p. 199)とならざるを得なかったが、それに加えて、VOCは国家によって喜望峰

からマゼラン海峡までの全海域つまり全インド洋と全太平洋を併せた海域における貿易独占権が付与されるという特権までも手にしていたのである。目的はインドから東南アジア島嶼部に産する香辛料である。この貿易独占は会社に巨大な利潤をもたらした。そもそも、諸々の対アジア交易会社を統合して独占会社化したのは、会社間の競争が買入れ価格を引き上げ、販売価格を押し下げて利潤を消滅させかねなかったからである。競争を排して独占を確保することにより、VOCは発足から解散までの約200年の間、年平均18%の配当が行われたという(科野 [1993], p. 100)。

VOCの成功はこのように貿易独占によっているが、それは国内競争を排除するとともに外国との競争の排除の上にも成立していた。VOCはオランダ政府からスペイン、ポルトガル両国の船舶の捕獲権を認められ(青木栄一 [1982], p. 215)(というのもオランダはスペインからの独立後、1648年のスペインによる承認まで敵対関係にあったからである)、その権限に基づき、先行者ポルトガルのアジアにおける拠点を奪い取り、インド洋と東南アジア海域における制海権を確立した。とりわけ、今日のインドネシアに相当する島々からはほぼ完全に他のヨーロッパ勢力を排除することに成功し、この地域にしか産しないクローブ、ナツメグ、メイズといった高価な香辛料の対ヨーロッパ輸入を完全独占した。

このように、重商主義時代、制海権と貿易独占権は密接に依存しあっており、それをVOCの東インド総督は端的に「戦争なくしては貿易は為し得ず、貿易なくして戦争は為し得ず」(科野 [1993], p. 32)と表現しているが、これはまたイギリス16世紀の冒険商人ウォルター・ローリーのモットーでもあった(シュミット [1971], p. 84)。

こうしたVOCの成功は、やがて他のヨーロッパ諸国にも模倣され、国家から独占許可を受け、交易地における外交権、軍事権、貨幣鑄造権など半国家的権限を付与された特許会社がぞくぞくと生まれていった。だが何といても17世紀当時のVOCに対する最大の挑戦者はイギリス東インド会社である。イギリス東インド会社(EIS)はVOCに先んじて結成されたが、1658年の改組

前は数航海ごとに資本が集められるといった当座的性格が強く(浅田[1989], p. 37), クロムウェルの改組によって、ようやくVOC同様、資本金には手を付けず、利潤のみを分配するという永続的株式会社となった。クロムウェルによるこの改組は彼の制海権構想と表裏一体のもので、クロムウェルはオランダから制海権を奪取すべく、それまで39隻だった軍艦を一挙に200隻以上追加し(青木栄一[1982], pp. 137-138), 航海条令によってイギリス本国と英植民地間の貿易からオランダ船を排除, 更に第一次英蘭戦争を仕掛けてオランダを屈服させた(同上, pp. 140-142)。

こうしてイギリスは海洋覇権を求める海洋国家としての足取りを本格的にたどり始めるのである。

川崎寿彦氏によれば、1651年のクロムウェルの航海条例こそ、イギリスをそれまでの「海によって囲まれ守られた〈島国〉」から「海を利用して外にうって出る〈海洋国家〉」に生まれかえさせた一撃であったという(川崎[1984], p. 130)。〈島の楽園〉としてのイギリスから、〈海上要塞, 進攻基地〉としてのイギリスへの転換である(同上, p. 135)。川崎氏によれば、この転換は「壁としての海」から「道としての海」へという海洋観の転換と共に生じたという。カール・シュミットに言わせれば、「基地としてのイギリス」といった考え方すらなお陸の視点をひきずっている。ホップズの国家論が『リヴァイアサン』(旧約ヨブ記中の海の怪物)と銘打たれたように、クロムウェル後のイギリスはそれ自身、一個の海の怪物である。全世界の海を支配すべき。

とまれ、イギリスが清教徒革命によって「島国」から「海洋国家」に変貌したという指摘は重要である。

清教徒革命の終了後、イギリスでは商業革命と呼ばれる100年間が始まる(浅田[1989], p. 69)。王政復古直後の23年間に国富は23%増大した(同上, p. 68)というが、産業革命前の当時の水準からすればこの経済成長率は驚異的な伸びであったろう。そして「外国貿易こそが、当時イギリスの経済発展を支えたりーディング・セクター」であり、「一人あたりの年収を引き上げる

上で、大商人と海上貿易業者の果たした役割が大きかった」(同上, p. 68) というのである。まさしくイギリス経済の躍進はイギリスが海洋国家となったという事実と拠っていたのだ。「しかもこの時代には外国貿易のなかでも特に、ヨーロッパ以外の他大陸との世界貿易が急速に拡大」したという(同上, p. 67)。シュミットの文言を借りるならば、その後のイギリス史の特異な展開は、ヨーロッパ大陸から背を向け、ヨーロッパとの運命の絆を断ち切った所に発したのである。

清教徒革命は、このようにイギリスのその後の運命に重大な転換をもたらしたのだが、それに加えてもう一つ、非常に大きな転換がもたらされた領域がある。それは貿易品目の変換である。すなわち、11世紀以来綿々としてヨーロッパの遠隔地交易の王座を占めてきた香辛料の失墜と綿布輸入の急増である。浅田實氏によれば、「1660年ごろからイギリス東インド会社の貿易は隆盛におもむいていたけれど、それは何よりイギリスから銀地金を持ち出してインド・キャラコを買い入れるという貿易を中軸としていた」(同上, p. 58) という。それはオランダのVOCにおいても同様で、東インドからオランダあての貨物の金額構成は、クロムウェル執政時代と第一次英蘭戦争をはさんで、その前後で急変している。3分の2以上を占めていた香辛料が40%程度になり、15%前後であった繊維製品が36%に伸びているのである(科野[1993], p. 47)。

私はシヴェルブシュを引用し、ヨーロッパ人の香辛料への希求には楽園願望が底流していることを指摘した。それを敷衍するなら、この香辛料輸入の王座からの転落はヨーロッパにおける異界観の全面的変貌と密接に関わっていると言えるのではないだろうか。

この点に関連して無視できないのは川崎寿彦氏の次のような指摘である。それによれば、イギリスの「島国」から「海洋国家」への転換にともなって、イメージの中で、海の彼方の新大陸は原初の無垢な楽園から額に汗して耕すべき荒野、開拓すべき処女地へと変貌していったというのである(川崎[1984], pp. 177-178)。

私には、香辛料から綿布への、アジア大陸からの輸入品の変化もこうした異界観の変貌と意識下でつながっていたのではないかと思われる。水平線の彼方は、今や労働を免れた菜園ではなく、勤勉な労働をこそ要求される荒野、処女地となったのである。輸入品革命によって首位を占めるようになった綿からイギリス産業革命が始まったという事実は、この異界の変貌を示唆して象徴的である。

第6節 遠距離航海の実像とアジアにおける白人社会

今日では、西欧と極東の間は、数時間のうちに横断することができる、きわめて至近の距離にある。しかし、帆船時代、とりわけ18世紀以前には、西欧から極東への航海は少なくとも往きに一年、帰りに一年を要するものであった。帆船の主たる動力である風が年周期で交替したからである。西欧諸国にとって極東ははるかに遠い異域であった。しかも危険に満ちた異域だったのである。

途中で遭遇する暴風雨を始めとする大自然の脅威、海図の不正確な海岸近くでは容易に座礁する危険性、海上で出会う強敵イスラム教徒の船や西欧内の敵国船や、海賊船といった外からの危機に加え、船そのものが人の命を奪う危険の源だった。船内は「いたるところに荷物が置いてあって、身動きもできないほど」(ドッジ [1994], p. 70) で「ひどく不潔」、「いたるところで悪臭」(同上, p. 67) がするにもかかわらず「掃除をする人間が乗っていなかった」(同上, p. 71)。こうした密室空間で時には一年を過ごさなければならないとすれば、「海に浮かんだ伝染病院」(同上, p. 71) という表現はあながち誇張とは言えないであろう。当時の船内での食事は乾パン、塩漬け肉や乾肉といった単調なメニューであったが、これらは虫に食われ、ネズミに噛られた挙句、人間の口に入るのである。また大樽につめこんだ水も熱帯地域を通過する間に腐臭を放ち始める。船乗りに酒、とりわけ、酒精分の強い蒸留酒が

常飲されるようになったのも、この水の腐敗の然らしめるところであった。しかも、これは遠洋航海の帆船が人命に課した最大の脅威ではない。極東や太平洋へ赴く船員達の命を奪う最大の敵は壊血病だった。今日では死語となったこの病気はビタミンCの不足から起こる病気であり、歯茎や皮膚からの出血が止まらなくなる病気であるが、たとえば「リスボンを出発したときには、1000人から1200人いた船乗りは、(インドの)ゴアに着く頃には200人ほどしか残っておらず、しかもそのほとんどすべての人が壊血病にかかっていた」(同上、p. 69)と記される程、壊血病は恐るべき死病だったのである。

遠洋航海者が壊血病から解放されるのはキャプテン・クックの航海後であると言われるが、コロンブスから約300年間、この病気によって直接間接に命を奪われた船員の数はおびただしい数に上るのであろう。

それでも船乗りたちや乗客達は遠洋航海の船に乗り込み、極東へ太平洋へと乗り出していった。そこにある高価な香辛料や黄金、宝石が彼らの欲望を、そして楽園への憧憬を刺激してやまなかったからである。

しかし、西洋の社会構造の中で然るべき位置を得てそれなりに安定した生活を手にしている市民達にとって水平線の彼方の世界はあまりに遠く、また、あまりに危険に満ちた世界だった。つまり、水平線の彼方に赴く者達は西洋世界の大多数を占める通常人ではなかったのである。彼岸での幻想は此岸において空虚な生活を送る者にこそ、現実性を帯びて激しく輝く。

水平線の彼方に乗り出して行ったのは、西欧社会からはみだした者達、西欧社会では先の見込みのない者達、西欧社会では最底辺に逼塞せざるを得ない者達、そして西欧社会では発揮できない情熱を抱いた者達であった。大西洋を渡る南北アメリカ大陸への渡航者は知らず、アフリカ南端喜望峰を越えてインド洋や更に極東へ、またマゼラン海峡やホーン岬を越えて太平洋へ向かう者達の多くは、結婚して一家を構えることなき独身者だった。たとえば、下級貴族や騎士階層の次・三男、私生児や欠損家族の息子達にとって、西欧社会内に一家を成して社会人として身を立てる隙間は決して多くはなかったのである。そして極東や太平洋へ向かう船中に白人の女を見かけることは稀

だった。たとえば「600～800人乗りの東洋へ向かう船に女の姿を10人以上見ることはずなかつた」(Andaya [1992], p. 369), 更に「1546年には時のポルトガルインド総督は船乗りが女を連れてくることを禁止している」(ドッジ [1994], p. 71) し, ポルトガルの「インド帝国に派遣される役人のなかで妻帯する者はほとんどいなかつた」(重松 [1993], p. 141) と言われる。ポルトガルの東洋における覇権を完成した総督ダブケルケは, インドに居留するこうした独身のポルトガル人に対し, キリスト教に改宗したアーリア系インド女性との結婚を奨励した。こうして, 結婚者(カサードス)の身分になると, 王国への奉公から脱し, 独り立ちして自ら交易を営むことができるようになるのである (Andaya [1992], p. 369)。

また, ポルトガル勢力を東洋から駆逐して, 代わって17世紀に覇権を打ち樹てたオランダ東インド会社 (VOC) は, 当初, 白人女をアジアに連れてこようとしたが, 一般家庭の娘達は, 遠く, 危険に充ち, 一生故国へ帰れるあてのない東洋へ行くことを拒み, 白人女子移住策は失敗に帰した。その結果, VOCは方向を180度転換し, 1652年, 白人女子移住制限政策に転じ, この政策が約200年続くことになる (同上, p. 370)。

このように東洋における白人社会は圧倒的に男社会であり, 典型的な出稼ぎ社会の様相を呈していたのである。しかし, 一時的出稼ぎ人と違って, 故郷の西欧社会に帰還できる見込みの薄い白人男達はポルトガル人カサードス同様, 現地に妻となる女を求めざるを得なかつた。そうした婚姻からは混血児達が生まれ, 東洋においては輪郭のはっきりした混血集団が形成されていくのである。そして, 実は, ポルトガル・オランダなど, 東洋の海域に覇を唱え, 対西歐向け製品の独占を成就した覇権国家の成功を底辺で支えていたのは, こうした混血集団だったのである。

香辛料や宝石など東洋の高価な物産を手に入れると一口で言うが, そのためにはそうした物産を複雑な経路を経て生産地から集荷・加工しなければならない。18世紀までの西歐諸国は東洋の陸地を支配する力はなく, 海洋を制覇するだけの力しなかつたから, 生産点から自らが支配する物産集積地ま

での交易は、アジア商人か、混血商人に委ねざるを得なかった。ヨーロッパ本国から東洋に到着したばかりの、言葉も商慣習も知らず、現地の交易商のつくるネットワークへの参入もままならない新米の白人に、商業活動ができるわけがないのである。1673年、オランダ東インド会社の東洋における本拠地バタビアにはオランダ人2024人と並んで混血がすでに726人いる（同上、p. 371）。17世紀のVOCの最盛期を通じ、オランダ人は、ポルトガル人カサードスが残していったポー印混血集団を仲介者・通訳として重用し、その娘達を妻として娶ることが多かったという（同上、p. 369）。

こうした混血の重合を通じて、また西欧からの移住者の社会的出自の特異性によって、東洋における白人社会は西欧本国の白人社会とは異質の社会を形成していった。

バタビア在住のオランダ東インド会社社員の妻達は椅子に座らず床に座るといふ東洋風の身ごなしを常とし、食事でもスプーンやフォークの代わりに指でカレーを食べ、オランダ語ではなく、混血ポルトガル語をしゃべっていた。また、衣服も、日常はシュミーズやスケスケの下着を着るなど肌を露にする熱帯の生活に染まり、教会へ行く時や公衆の面前においてのみ絹やサテンや宝石で満艦飾に着飾って、ヨーロッパの貴族のように振舞ったという（同上、p. 371）。混血の妻達だけではなく、白人男子本人も、東洋におけるVOCの重役達などは、黄金色のパラソルをさしながら輿に乗り、多数の奴隷をひきつれるなど、新教国オランダ本国では称揚された節儉の徳を投げ捨て、東洋の王侯貴族に倣った奢侈の生活を送り、そのために、VOC会社員としての地位を利用して私腹を肥やしたという（科野 [1993], pp. 111-118）。

いわば、本国政府からインド洋と太平洋における貿易独占権・交戦権・条約締結権など、半国家としての待遇を与えられていたオランダ東インド会社は、東洋において、本国社会ではなく、国家を王家の家産とみなす東洋の家産制国家をモデルとして、自らをかたどっていったのである。これも、片道一年、交信には最低二年かかるという本国からの情報距離が作り出した現象であった。

このように東洋化された半国家オランダ東インド会社は、カルヴァン派新教徒の支配する本国からは、厭うべき腐敗の象徴として蔑まれた。事実、VOCの現地社員の汚職はすさまじいものであったらしく、上は総督から下は下級社員や兵士にいたるまで常態と化していたという。こうした腐敗は、東洋に進出した全ての白人に共通して見られた現象であって、インドにおけるイギリス東インド会社の行状は、「インドでは不正が充満しており、天空から地上まで腐敗の臭いがする」(ドッジ [1994], p. 231) と言われたほどのものであった。

こうした東洋におけるVOCの腐敗を、同時代の清教徒的に厳格なオランダ本国人は、自分達「神の選民」とは対照的な「反キリスト的」な振舞いである(それはサタンの手先と言うに等しい)と難じた (Andaya [1992], p. 42)。

アムステルダムやハーグでは、バタビアは「名誉ある牢獄」と呼ばれ、VOCの活動する東洋における拠点は「オランダの全てのごみが流れこむ下水溝」とすらこき下ろされた(同上, p. 42)。「オランダのごみ」とはすなわち、放蕩で身もち崩した者、破産者、落第学生、道徳的ニヒリスト(リベルタン)、禁治産者といった者達であり、彼らは本国で牢獄へ入る代わりに、本国の道徳的・禁欲的気風から逃れ、同時に、東洋で一攫千金のチャンスをつかむため、東洋にやってきたのである(同上, p. 42)。

しかし、バタビアの地は、マラリアが猖獗する沼沢地で、バタビア駐留のVOCの社員の約半数が「毎年死んだ」(ドッジ [1994], p. 235)と言われるほどすさまじい瘴癘の地であった。そこでは、死と隣り合わせの享楽と放縦が支配し、「とにかく陽気な明るさが充満し」「気まぐれと不信感に満ちた秩序ができあがって」いた(同上, p. 232)という。

この地を支配するVOCのバタビア総督の権限は無制約とも言える程で、「縁者やお気にいりのために、金儲けができるような職を確保」(同上, p. 215)することはもとより、「人を苦しめようと思えば、どんなことでもできるし、どんな口実も通った」(同上, p. 215)。こうして人の「幸・不幸は総督の意志と権力で」決まり、部下達はその命令を、「奴隷の従順さで受け入れたし、

実行した」(同上, p. 216) という。その専制ぶりは、この事を記したオランダ人が、「あの自由の身で生まれたオランダ人が屈辱的な軛におさえつけられて、あれほど、卑屈に身を屈めるという事態が起こり得るなどとは！」(同上, p. 216) と嘆じているほどである。

このように、東洋における白人コミュニティのあり方は、まさしく西洋人の描く東洋的専制国家そのものだったのである。

こうした、西欧本国社会から広大な大洋によって切り離された、東洋での白人の飛び地社会における文化の変質は、19世紀以降もやむことなく作用し続け、後に、ジョーゼフ・コンラッドやサマーセット・モームらの小説の中に結晶化されることになる。そうした作品群の中では、享楽・安逸・放縦・死・腐敗・背信・専制といったテーマが繰り返し語られるであろう。そして、彼らは、こうしたモチーフ群を通じて、禁欲・勤労・節儉・公正・自由・平等といった、西洋近代文明の源泉となるプロテスタンティズムの倫理から生み出されてきた価値群の逆像を提示し、水平線の彼方に、楽園とも荒野とも異った、言わば西欧近代の反世界(しかもその中に西洋人自身を溶け込ませ同化させてしまう程の感染力をもった)としての東洋という像を紡いでゆくのである。

第7節 西洋諸国の主要輸出品としての武器と銃器テクノロジーの発達

喜望峰を經由して、海路初めてアジア世界へ到達したのは、人も知る通り、ヴァスコ・ダ・ガマであったが、ガマが帰航するに際し、インドのカリカット大守はポルトガル王に以下のような進言を送った。「わが王国には、シナモン、クローブ、ジンジャー、コショウ、宝石が豊富にある。汝の国から求めたいものは、金、銀、サンゴ、緋色の大礼服である」(ドッジ [1994], p. 210)。

西欧世界にとって、東洋の香辛料と宝石はコロンブスやガマに水平線を越えて大洋を渡らしめた、言わば垂涎の的をなしていたが、水平線の彼方から白人達にやって来られた社会の側が求めたものは、全く違う種類のものであった。

コロンブスと最初に遭遇したカリブ海のインディオは「赤色のボンネット帽やガラス玉の首飾り」を「手にして」「大いに喜」んだ（青木康征 [1989], p. 60）。また、イギリス人達が入植していった北米大陸ニューイングランド地域では、銃器と酒類が「先住民の垂涎の的」となった（和田 [1992], p. 167）。西アフリカにおいては「ヨーロッパ人の貿易商品は、銃、火薬、ブランデー、棒鉄、ときおり銅、インド産とヨーロッパ産の布、中古のシーツ、金物、目方ばかりの装飾品」（ポランニー [1975], p. 182）であり、カナダのエスキモーにとっては「銃器、弾丸、ナイフ、小麦粉、茶、そしてタバコ」（Thomas [1991], p. 85）であった。

一方、東洋では基本的に西欧の産品は望まれなかった。地大物博の中国はもとより、東南アジアにおいても、インドにおいても、西欧製の消費財は大して人々の購買欲をそそらなかつた。東洋が自世界の産品とひきかえに西欧人から欲したものは、まず何よりもインド文明圏では金・銀、中国文明圏では銀といった貨幣の素材となる貴金属であった。それは本節冒頭のカリカット大守のポルトガル王への伝言からも知られる通りである。つまり、西欧は東洋の産品を金銀で買う、一方的入超状態だったわけである。そして、西欧諸国はそうした金銀をどこから持ってきたかという、その供給の大半を南米大陸に仰いでいたのである。

このように、一般に西欧製の産品は東洋の市場には齒がたたなかつたが、南米経由の金銀以外に交易品としての威力を最も大きく発揮した物品は銃器である。西欧製の銃器は、戦争の可能性をはらんだ地域であれば、およそどこでも普遍的に需要を見出すことができた。

アンダヤによれば火器そのものの濫觴は中国の道教儀礼における爆竹の使用に発するとされるが、モンゴル軍の西進とともに西方世界に伝わり、そこ

において、著しい進化を遂げることになる。とりわけ、個々の兵士に携帯可能で、繰り返し発射することのできる火縄銃が発達したのは、西欧においてであった。そしてこの火縄銃こそ、西欧世界が初めて生み出した最初の世界商品となったのである。他に先駆け、火縄銃を手にも東洋へと乗り出していったポルトガル人は、その火縄銃こそが最も望まれる商品であることを見出したのである (Andaya [1992], pp. 380, 387)。

西洋における銃砲の発達はその後も順調で、16世紀後半にはイギリスが砲身炸裂の危険性を激減させた鑄鉄製の大型砲の発明によって (薬師寺 [1989], p. 56)、海戦のあり方を一変させ、鑄鉄製大型砲は「19世紀初頭まで海軍兵器の主演」(青木栄一 [1982], p. 77) となる。また17世紀には、やはりイギリスで石炭を燃料とする溶鉱炉が発明され (薬師寺 [1989], p. 63)、それが大型砲の大量生産化への道を開き、他文明に対する武力上の優越を決定的なものとしていく。また、銃器に関しても、17世紀末には火打ち石銃が火縄銃にとって替わり (Andaya [1992], p. 386)、ナポレオン時代には装填の容易な弾薬が (薬師寺 [1989], p. 79)、1830年代にはアメリカで連発拳銃が発明され (ウェップ [1968], p. 246)、携行、操作がますます容易になっていった。しかも、この銃砲技術から、近代西洋文明の優位を決定的なものとするようになる、あの産業革命を導いた蒸気機関、次いで今日に至るまで現代文明に巨大な動力を与え続けている内燃機関 (ガソリン・エンジン) が生まれてきたのである (薬師寺 [1989], pp. 74-77, 127-131)。こうして動力革命は数千年の歴史を誇る帆船を洋上から追いやり、蒸気船を、更にはエンジン船を出現させ、海洋における西洋列強の覇権を不動のものとするのである。

第8節 テラ・アウストラリス・インコグニタ (未確認南方大陸)

1763年、海洋と北米大陸やインドにおける覇権を賭けて英仏の間に戦われた7年戦争がイギリスの勝利となって終わった時、イギリスがその後一世紀

半にわたってその制海権を握り続けることになる世界の海の版図の中に、未だ太平洋は入っていないかった。

コロンブスの大西洋横断からわずか20年後にはスペイン人がアメリカ大陸を越えて、また同じ頃にはポルトガル人がインド洋を渡りマレー・インドネシアの島々を通過して、それぞれ太平洋の東と西の端に達していたにもかかわらず、その後250年近く、太平洋は、マニラーアカプルコ間を年に一回往復するガレオン船を除けば、白人の存在を全く見る事のない世界なのであった。

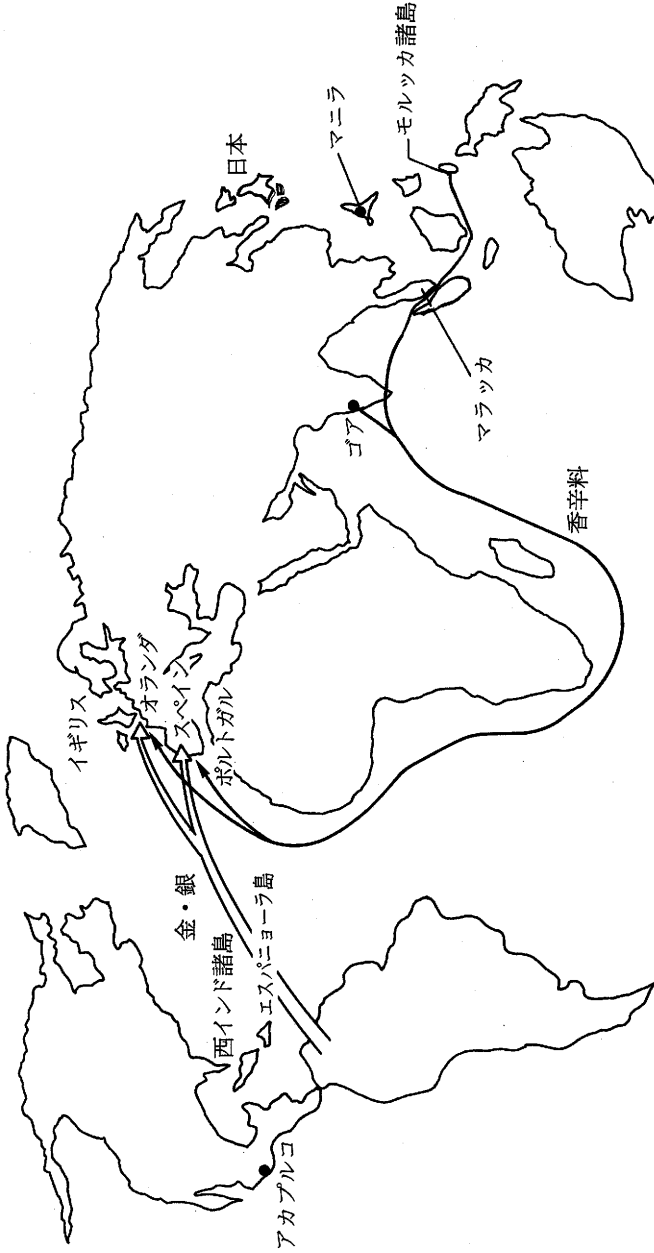
それでは、なぜ白人達は太平洋に乗り出そうとしなかったのか。

それは、西欧から地球の反対側に位置し、全地球表面の三分の一を占める広大な太平洋のもつ距離の防壁があったことがまず第一にあげられよう。しかし、ガレオン貿易のように太平洋の東西の端を前進基地に乗り出していけば、少なくとも、太平洋の遠隔性という要因だけは除去できたのであるから、それだけでは十分な理由とは見なし難い。

そうした自然条件を歴史的条件へと転化させたのは、やはり経済的収支の問題であったろう。西洋人にすれば、喉から手が出るほど欲しい東洋の産品（香辛料、後には綿、茶）の代価となる金、銀はアメリカ大陸に産出したし、香辛料や綿そのものはインド亜大陸から東南アジア世界最東端のモルッカ諸島にかけて、茶は中国など東洋において手に入れることができた。つまり、西洋人達は大西洋とインド洋それに極東を股にかけた巨大な中継貿易を行っていたことになるわけだが、この巨大な利益を生み出す大中継貿易圏は、ちょうど太平洋の東端に位置するアメリカ大陸西岸と太平洋西端の極東やモルッカ諸島で終わっていたのである。

この中継貿易圏をこえて、太平洋に乗り出すことが収支にあうか否かは、全く不明であった。そもそも16世紀から18世紀にかけて、マゼランから始まった太平洋航海は間欠的には行われていたにせよ、太平洋の大部分は、西洋人達にとって、未だ未知の空間だったのである。太平洋の東西南北の広がりも正確にはわかっていなかったし、また、それがどこまで海に覆われ、ど

大航海時代の国際交易の幹線ルート



(出所) 青木栄一 [1982] による。筆者加筆。

の程度陸地が広がっているのかも不明であった。この情報の空白から、テラ・アウストラリス・インコグニタ（未確認南方大陸）という仮説が生まれてくる。

南半球に広がる未知の大陸という考えは、すでにコロンブスにうかがわれ、彼の場合には南米大陸がそれであったが、南米大陸の全貌が明らかになるにつれ、今度は太平洋の南方にその想像上の位置が移された。

この未確認南方大陸が印刷された地図上に初めて現われるのは1529年のことである（スケルトン [1991], p. 72）が、この未知の大陸は、古くは紀元2世紀、プトレマイオスの『地理学』において、インド洋の南に広がりインド洋を閉じた内海とする巨大な陸塊として描かれており（増田 [1984], p. 18）、その後、古代・中世の様々な変更を加えられ、コロンブスの時代までには確固とした地理学上の確信となっていた。しかも、その地では、「太陽によって黄金が生じるとされ」、「エデンの園」も「そこにある」とされたのである（ルケーヌ [1992], p. 48）。未確認南方大陸説は、古代以来根強く生き延びてきた幻想の中にしっかりと根付いていたのであり、それが近代の西洋人を太平洋探検へ向かわせる最も強い動機を成していたのであった（スケルトン [1991], p. 194）。

とはいえ、すでにアメリカ大陸の金銀とインドからモルッカに到る香辛料取引を手中に収めた後の西欧人にとって、多大なコストをとまなう太平洋探検は決して容易に手の出せる事業ではなかったのである。事実、マゼラン以降キャプテン・クックにいたる約250年間に、わずか20回程度の探検航海しか行われていない。帆船時代の太平洋探検航海は現代の宇宙探検に匹敵する大事業であったのだ。

こうした西洋人の太平洋探検には三つのピークがあり、第一のピークは、南米大陸征服と無尽蔵とも見えたポトシ銀山発見後のスペイン人、第二のピークは、首尾よく東南アジアからポルトガル勢力を駆逐し、モルッカ諸島のクローブ、ナツメグなど高価な香辛料の取引独占を達成した直後のオランダ人、そして第三のピークは、英仏7年戦争後、敗戦で失った大西洋、イン

ド洋での制海権とインド、北米での失地の回復を太平洋と未確認南方大陸に求めたフランス人と、7年戦争の余勢を駆って三大洋の制覇と南方大陸の発見とによって「新しい商業帝国を南太平洋に築こう」(マーシャル&ウィリアムズ [1989], p. 391) と意気込むイギリス人によって担われた。

いずれのピークも、各覇権国家が経済的にも軍事的にも上り坂の只中にあり、一途に帝国の地平の拡大に向かっていった瞬間と一致していた。頂点の数十年が過ぎると、太平洋探検航海は放棄され、たちまち顧みられなくなるのである。

第一のピークは、オランダの独立と台頭によって制海権を奪われたスペインが南米大陸での既得権益の保持に汲々とするようになって幕を閉じ、第二のピークは、数次にわたる探検航海によっても多大な出費にもかかわらず、はかばかしい経済的可能性を見出せなかったオランダが手をひいて終わった。オランダ最後の太平洋探検が行われて10年後には、オランダ本国がクロムウェルのイギリスからの挑戦を受け、南方大陸さがしどころではなくなっていくのである。

それがついに、第三次のピーク（これは既述の通り、英仏7年戦争直後からフランス革命までの約30年間にわたるのだが）に達し、これによって太平洋の全貌と南方大陸の不在がようやく明らかになるのである。そしてキャプテン・クックやブーゲンヴィルなどの航海記は以後200年間、新たな幻想をとめないながら、白人西洋世界の太平洋観の枠組みを形作ることとなる。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- 青木栄一 [1982], 『シーパワーの世界史 1』出版協同社。
 青木康征 [1989], 『コロンブス——大航海時代の企業家』中央公論社。
 浅田實 [1989], 『東インド会社——巨大商業資本の盛衰』講談社。
 岩井克人 [1985], 『ヴェニス商人の資本論』筑摩書房。

- ウィリアムズ, E. (川北稔訳) [1978], 『コロンブスからカストロまで——カリブ海
域史, 1492—1969, I』岩波書店。
- ウェッブ, W.P. (西澤龍生訳) [1968], 『グレート・フロンティア——近代史の底
流』東海大学出版会。
- エリオット, J.H. (越智武臣・川北稔訳) [1975], 『旧世界と新世界 1492—
1650』岩波書店。
- 科野孝蔵 [1993], 『栄光から崩壊へ——オランダ東インド会社盛衰史』同文館。
- 川崎寿彦 [1984], 『楽園と庭——イギリス市民社会の成立』中央公論社。
- 木間瀬精三 [1975], 『幻想の天国——ルネサンス文化の本質』中央公論社。
- クカーリ, アティリオ&エンツォ・アンジェルッチ (堀元美訳) [1985], 『船の歴史
事典』原書房。
- コンラッド, ジョーゼフ (木宮直人訳) [1991], 『海の鏡』人文書院。
- サーリンズ, マーシャル (山本真鳥訳) [1993], 『歴史の島々』法政大学出版局。
- シヴェルプシュ, W. (福本義憲訳) [1988], 『楽園・味覚・理性——嗜好品の歴
史』法政大学出版局。
- 重松伸司 [1993], 『マドラス物語——海道のインド文化誌』中央公論社。
- シュミット, カール (生松敬三・前野光弘訳) [1971], 『海と陸とく世界史的ー考
察』福村出版。
- 杉浦昭典 [1979], 『大帆船時代——快速帆船クリッパー物語』中央公論社。
—— [1991], 『帆船史話』舵社。
- スケルトン, R.A. (増田義郎・信岡奈生訳) [1991], 『図説 探検地図の歴史——
大航海時代から極地探検まで』原書房。
- 高見玄一郎 [1989], 『港の世界史』朝日新聞社。
- ドッジ, B.S. (白幡節子訳) [1994], 『スパイスストーリー——欲望と挑戦と』八
坂書房。
- ピガフェッタ, アントニオ (長南実訳・増田義郎注) [1965], 『マガリャンイス最初
の世界一周航海』(『コロンブス, アメリゴ, ガマ, パルボア, マゼラン航海
の記録』岩波書店)。
- 藤本勝次・山田憲太郎・三杉隆敏 [1982], 『海のシルクロード——絹・香料・陶磁
器』大阪書籍。
- ブローデル, フェルナン (山本淳一訳) [1988], 『交換のはたらき 2』みすず書房。
- ペンローズ, ボイス (荒尾克美訳) [1985], 『大航海時代——旅と発見の二世紀』筑
摩書房。
- ボド, G.&T. トドロフ編 (菊地良夫・大谷尚文訳) [1994], 『アステカ帝国滅亡
記』法政大学出版局。
- ポランニー, カール (栗本慎一郎・端信行訳) [1975], 『経済と文明——《グホメと
奴隷貿易》の経済人類学的分析』サイマル出版会。

- ホルスト＝クレンゲル（江上波夫・五味享訳）[1983], 『古代オリエント商人の世界』山川出版社。
- マーシャル, P.J.&G.ウィリアムズ（大久保桂子訳）[1989], 『野蛮の博物誌——18世紀イギリスがみた世界』平凡社。
- 増田義郎 [1984], 『新世界のユートピア——スペイン・ルネサンスの明暗』中央公論社。
- 松井透 [1991], 『世界市場の形成』岩波書店。
- 薬師寺泰蔵 [1989], 『テクノヘゲモニー——国は技術で興り, 滅びる』中央公論社。
- 山田憲太郎 [1980], 『香薬東西』法政大学出版局。
- ルケーヌ, ミシェル（大貫良夫監修・富樫櫻子・久保実訳）[1992], 『コロンブス——聖者か, 破壊者か』創元社。
- 和田光弘 [1992] 「イギリス植民地」（歴史研究学会編『「他者」との遭遇』青木書店）。

〈外国語文献〉

- Andaya, L.Y. [1992], "Interaction with the Outside World and Adaptation in Southeast Asian Society, 1500-1800," in Nicholas Tarling ed., *The Cambridge History of Southeast Asia Vol. 1: From Early Times to c. 1800*, Cambridge: Cambridge University Press.
- [1993], *The World of Maluku: Eastern Indonesia in the Early Modern Period*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- Bennet, J.A. [1987], *Wealth of the Solomons: A History of a Pacific Archipelago, 1800-1978*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- Thomas, N. [1991], *Entangled Objects: Exchange, Material Culture, and Colonialism in the Pacific*, Cambridge: Harvard University Press.