

## ジャンク船の南海進出

桃山学院大学教授  
深見 純生

### 1. はじめに

近時海上進出に熱心な中国だが、歴史を通観すると海に背を向けていた時期が長かった。国家的な海上進出は、13世紀後半元朝の東南アジア（ベトナム、チャンパー、ジャワ）と日本への軍事遠征および15世紀前半明朝による鄭和の大航海が目立つ程度である。民間船の往来は14世紀後半、明朝が成立直後にとった《海禁＝朝貢体制》によって禁止された。この鎖国体制は一時的あるいは部分的に緩和されることがあっても、19世紀半ばのアヘン戦争とアロー戦争による開国まで海外との関係の基本であった。

明朝による海禁以前に目を向けると、中国の南海交易の担い手は当初から中国船だったわけではなく、外来船から中国船へという大きな変化があった。以下にこの変化の大筋を跡づけてみよう。

### 2. 南海船は外国船

(1) 義浄 有名なインド求法僧の義浄が671年広州からインドへ出発した時に乗ったのは波斯船つまりペルシアの船であった。船のタイプとしては、三角帆を備えた縫合船という特徴をもつダウ船と想像される。縫合船とは船体の板を結合するのに釘を用いないで、ココ椰子繊維などの紐でつなぐものである。板に紐を通す穴をあける方法だけでなく、板を削るときに突起を残してこれに紐を懸けることもある。隙間は樹脂やタールなどの油脂で埋める。板と板の間隙に特定樹種の樹皮を詰めることもある。ダウ船はいまもアラビア海域などで活躍しているが、近年



ダウ船 (302世界史B, p.174)



ボロブドゥルのレリーフ

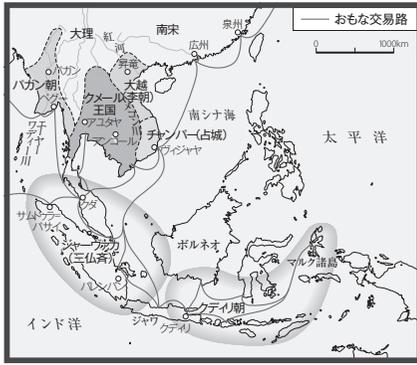
は港への出入りなどにエンジンを使う機帆船も多い。義浄は途中の東南アジアではシュリーヴィジャヤ（室利仏逝）国やマラユ（末羅瑜）国の王船つまり王の船に乗せてもらっている。この船のタイプはよくわからないが、有名なボロブドゥル（8～9世紀）のレリーフに描かれているような、アウトリッガー（舷外浮材）のあるタイプかもしれない。アウトリッガー船も現在でも東南アジア海域を中心に太平洋からインド洋にひろく用いられている。アウトリッガーはバランスを保つ機能があるが、その上に何人もが乗る大型船も19世紀まで東南アジア海域で珍しくなかった。

(2) 鑑真 義浄が694年に広州に帰着してから半世紀余り後の750年のこと、鑑真が広州の様子を次のように記している。

〔広州には〕バラモンの寺〔ヒンドゥー教寺院〕が三箇所もあり、どれもバラモン僧が住んでいる。その池には青い蓮があり、それは変わっていて、花も葉も根も茎も芳香を放つ。川の中に婆羅門〔インド〕、波斯〔ペルシア〕、崑崙〔東南アジア〕等の船舶が無数にあり、みな香薬・珍宝を山のように積載している。その船舶は深さが六、七丈もある。師子国〔スリランカ〕、大石国〔＝大食＝アラブ〕、骨唐国〔不詳〕、白蛮、赤蛮等が往来居住していて、その種類がたいへん多い。〔後略〕

鑑真は周知のように日本の熱心な求めに応じて戒律を伝え唐招提寺の開基となった高僧だが、渡日を決意してから753年に実現するまで5回の挫折と11年の歳月を経ている。5回目の挫折ではたいへんな海難のため海南島まで流され、上記はその後広州に至ったときの様子である。そこには諸外国の大型船が多数停泊しているが、中国船は見当たらない。1丈は3メートル余りなので6、7丈だと20メートルにもなる。この海難に示されるように、当時東シナ海域では南海つまり南シナ海方面とくらべて航海技術が低かったのであろう。とすると、上の記述には、こんな立派な船に乗りたいたいものだという思いが込められているのかもしれない。

最後の骨唐国は正確には不明だが東南アジア諸島部にあった。白蛮、赤蛮は華南内陸部の少数



12世紀の東南アジア (302世界史B, p.174)

民族であろう。海外からも多種多様な民族が行き交う様が描かれ、ヒンドゥー教の寺院がありバラモン僧が住んでいることが特に記されているが、国際港市の広州にはその他の宗教の寺社もあっただろう。

(3) 南海船は外国船 李肇という人の『唐国史補』が広州の様子をつぎのように記している。鑑真から少し後の8世紀後半から9世紀初め頃のことである。

南海船は外国船である。毎年安南〔ハノイ〕や広州にやってくる。師子国の船が最大で、はしごで数丈を上下する。船はみな宝貨を積んでいる。船が到着すると、役人が報告して、町が急ににぎわう。外国人の取締りがあり、市舶使はその積荷を調べ、貨物税を納めさせ、珍異な物の輸入を禁止している。外国人のなかには詐欺をして牢獄に入っている者がいる。海に出帆する船舶は必ず白い鳩を飼い、伝信用にしている。もし船が沈没したら、鳩は数千里の距離があっても必ず戻ってくるのである。

「南海船、外国船也」つまり南海の船は外国船であると断言している。港市と交易を管轄する市舶司という役人や外国人居住者のことなども記されている。インド洋の港市には市舶司と同様の任務を帯びるシャーバンダルが任命されていることが多い。こうした記述から、朝貢とそれにもなう交易つまり国家間交易以上に民間交易が活発におこなわれている



ジャンク船 (302世界史B, p.175)

ことがわかる。

なお、伝書鳩の起源はペルシアにあり中国には玄宗期にペルシア船が伝えたといわれる。交通交易により人

と物が動くだけでなく、技術や文化も伝播することがよくわかる。

### 3. ジャンク船の進出

(1) 9世紀前半 中国の外洋船つまり船体に隔壁を設け折り畳み式の帆を備えたジャンク船がいつ登場し、中国人商人がいつ南海交易に進出したのか正確なことはわかっていない。上記の鑑真の目撃記録などから8世紀後半以後であることは明らかである。

ここで中国史料だけでなく日本や朝鮮の豊富な史料を利用できる日唐交易を参照しよう。唐商人と在唐新羅商人がおそらく両者の共同事業として、日本交易に乗り出すのが9世紀前半であり、9世紀半ばには日唐間の往来が常態化していたことが明らかにされている。東シナ海域の航海事情が鑑真の頃より大幅に改善されたのである。日本が9世紀になって遣唐使船を出さなくなった背景として、唐が衰退して政治的な意味が低下したこともあるだろうが、民間主体の海上交易が盛んになって国家事業として船を出す必要がなくなったこと、いわば交通インフラが整備されたことも重要である。

一般論として南海交易の方が日本交易よりはるかに重要であり、利益が大きかったことを考えると、中国海商は同じ頃までに南海に進出したと推測できるであろう。

(2) 黄巢の乱 その後遠からず、9世紀後半に、黄巢の乱(875 - 884)がおこると、その中で広州が徹底的に略奪され破壊された。このとき広州在住外国商人が大量に殺され、ために広州は外国商人のための港市としての地位を失った。アラブ史料の『中国とインドの諸情報 第二の書』がこの様子を伝えている。

中国人住民の他に、12万人におよぶイスラム教徒、ユダヤ教徒、キリスト教徒やマズダク教徒たちが殺害されたとのことである。そもそも彼らはこの町に住み着き、そこで商売をおこなっていた人たちであった。なお、これら四つの宗教集団の〔正確な〕人数が把握できたのは、中国人たちが彼らの人数によって税を徴収していたために他ならない。

このマズダク教徒にはマズダク教徒だけでなく同じくイラン系のマニ教徒およびゾロアスター教徒も含まれると考えられている。外人には人頭税が課され、宗教別あるいは出身地別のコミュニティ単

位で管理されたのであろう。遠隔地交易に従事する者がこうしたコミュニティから離れて生きていくのは不可能であり、それらは生命と財産そして取引の安全を確保する手段として重要な役割を担っていた。港市にシャーバンドルや市舶司がいるのも、国家の税収のためであると同時に交易者の安全のためでもある。

別のアラブ史料（マスウーディー『黄金の牧場』）は殺された人数を20万人としている。いずれにせよ、黄巢の乱のために港市広州の外国商人社会は壊滅した。

唐末から五代十国の時代に中央政権は弱体であり、海外諸国からの朝貢の記録はきわめて少ない。従来朝貢の少なさを交易の少なさと理解する傾向があったが、上にも見たように民間交易が常態化していたとすれば、そうは即断できない。中央の弱体化は、見方を変えると地方の時代であり、地方の殖産興業の時代であった。当初から輸出目的で生産する貿易陶磁器が9世紀に出現するのは偶然ではないだろう。したがって、南海交易が衰退したわけではなく、形を変えて継続したと考えられる。

(3) **出会い交易地クダ** 先の『中国とインドの諸情報 第二の書』は916年に記されたが、その時点でシーラーフと中国の間の海運活動が中止していること、そしてカラフが重要であることを明らかにしている。すなわち、カラフは「中国人の土地とアラブ人の土地との〔航海の〕中間に位置しており」、あらゆる種類の商品の集散地であり、現時点でオマーンとカラフの間の往復航海がおこなわれていると述べている。

956年に死去したマスウーディーの『黄金の牧場』はもっと直截に、「今日この町は、シーラーフとオマーンからくるムスリム船の終着地であって、ここで中国からやってくる船と出会う。かつてはそうでなかった」と述べており、港市広州の壊滅後はカラフが東西交易の基軸的な出会い交易地になったことを明らかにしている。

アラブ史料のいうカラフ（またはカラーフパールあるいはキッラ）はマレー半島西岸のクダであり（ケダーと表記することもある）、ルンバブジャン遺跡群がまさに港市クダとその周辺に相当する。インドの史料はカダーラムなどと書き、漢籍では箇羅、古羅その他の文字があてられる。7世紀の義浄は羯荼と表記し、こことガングス河口のタムラリプテ



ルンバブジャン遺跡

ィ（現タムルック）を往復していて、北インド方面との基軸的港市であったことがわかる。上のアラブ史料から、南インドやアラビア海方面とも機軸的港市であることがわかる。

(4) **大海商毛旭** 黄巢の乱の後にダウ船の商圏がクダまで後退したことが9世紀に始まったばかりのジャンク船の南海進出を後押ししたといえよう。こうして10世紀になると南海諸国と交易関係を結び、さらには現地に居住する中国人海商もいたであろうことは、明示的な史料が乏しいとはいえ想像に難くないであろう。

960年中国に宋が成立すると南海諸国は競って朝貢した。この南海諸国の外交と交易に中国人海商が役割を担っていたであろう。この点で注目されるのが東南アジア諸島部の最有力国ジャワ（閩婆）の992年の朝貢記事に記される毛旭である。「いま船主の大商人毛旭なる者は、〔福建省〕建溪の人であるが、しばしばその国に往来しており、故郷に帰るといふ口実で朝貢使を案内してきた」という。この毛旭が史料に名前の上がる南海方面最初の中国人海商である。

#### 4. おわりに

9世紀に南海（および日本）に進出し始めたジャンク船は、10世紀には南シナ海から東南アジアの海域を縦横に活躍するようになった。その後12世紀には南インドまで進出し、アラブ・ペルシア系のダウ船とインド洋の商圏を東西に大きく二分するようになるのだが、その紹介は後日を期したい。

参考文献

- 『アジア遊学』26（特集九世紀の東アジアと交流）勉誠出版2001
- 平島昇・大村次郷『海のシルクロード 中国・泉州からイスタンブールまで』集英社2000
- 藤善真澄訳注『諸蕃志』関西大学出版部1991
- 桃木至朗編『海域アジア史研究入門』岩波書店2008
- 家島彦一訳注『中国とインドの諸情報 2 第二の書』平凡社2007（東洋文庫）