

論文内容の要旨

論文題目 17 世紀ユカタン植民地の貿易活動

氏名 伏見 岳 志

17 世紀のスペイン領アメリカの貿易史については多くの研究が積み重ねられてきたが、その大部分はスペイン本国との大西洋貿易に集中しており、よりローカルなレベルで展開する植民地間貿易や、この貿易と大西洋貿易の関係についてはあまり研究が進展していない。植民地間貿易と大西洋貿易との関係については、現在までふたつの相対立する見解がある。ひとつの立場は、1620 年代に大西洋貿易が収縮するに伴って、植民地間貿易も後退するという考え方であり、もうひとつの立場は、大西洋貿易の収縮を埋め合わせる形で、植民地間貿易は拡大するという見解である。このふたつの立場の背景には、同時期のスペイン領アメリカの経済状況について、これをヨーロッパと連動した経済危機の時代とする解釈と、反対にスペイン領アメリカの経済を好調と捉える立場がある。

本論考では、これら研究史上の論点をふまえ、カリブ海沿岸に位置するユカタン植民地を例にとり、(1)この植民地の貿易を通じた他地域との関係を検討し、(2)17 世紀をつうじた貿易の時間的変遷を税収記録から再構成し、大西洋貿易と植民地間貿易双方の動向と、その両者の関係について明らかにすることを試み、(3)そのうえでこうした貿易動向を規定する植民地内の要因について考察することに努めた。史料としては、スペイン・セビリヤのインディアス文書館で 5 年に渡って収集した貿易および税務関連記録を中心として、そのほかにスペインおよびメキシコで閲覧したさまざまな史料を用い、これらの史料を元に貿易統計と商人の経済活動に関するデータベースを作成し、これらを分析の基本データとして用いた。

(1)ユカタン植民地と周辺世界との絆

17世紀初頭のユカタン半島と、カリブ海およびメキシコ湾のさまざまな港との間には頻繁な船舶の往来があり、活発な取引があった。なかでも、特に重要であったのは、メキシコの銀の積出港であったベラクルスとの関係である。しかし、17世紀初めの貿易活動においては、その他のカリブ海やメキシコの諸港との関係も、とくに交通量の観点から見ると無視できない重要性を保持しており、植民地間貿易は多角的なものであった。いっぽう、大西洋の反対側のヨーロッパ世界とのかかわりは、フロータ船団システムによって支えられた貿易、すなわちセビリアを主とするアンダルシア諸港との定期的な取引にほぼ限定され、単一的であった。

人的なつながりから見ると、本国からのフロータ船団の取引を支えていたのは、スペインからユカタン半島に移住してきた商人たちであり、スペイン、とくにセビリアの商人と同半島との間に築かれる人的ネットワークが、取引の現実性のある程度まで保証している。これは、メキシコのベラクルスについても同様で、ユカタンとベラクルスの両側に定住する商人同士による商品の交換によって、安定した関係が築かれている。ただし、同じベラクルスとの取引でも、コムギや塩などの小額でかさばる商品については、移動型の商人や船舶業関係者による取引も重要である。そして、カリブ海諸港であるハバナやカルタヘナ、ホンジュラスなどとの取引については、商品を携えて移動する旅商人たちの比率が優越していた。移動する旅商人による取引は、海上交通が頻繁な時期には活発化するが、交通量が縮小すると衰退する傾向にある。

1630年代以降は、海上交通リスクの増大により交通量が減少し、カリブ海諸港との取引は落ち込む。いっぽうベラクルスとの取引関係は強化されたので、同港との取引の優位性が高まった。スペイン本国との取引も、フロータ船団制度の衰退によって縮小する。しかしながら、そのほかのヨーロッパ諸国との非合法的な取引は急増し、ユカタン半島はヨーロッパ商品をベラクルスへと再輸出する中継貿易拠点として機能するようになった。

(2)貿易関係の時間的な変動

貿易統計の観点から見ても1630年代にユカタン半島と周辺世界との関係が変化したことが見て取れる。この変容は具体的には、1630年代からの貿易の縮小と40年代中ごろからの回復という形で表現される。より長期の視点に立つならば、この時期は、ふたつの貿易サイクルの中間期にあたっている。第一のサイクルは1610年代から1620年代頃に至るまでの貿易拡大期と、30年代から40年代までの収縮局面によって構成される。1640年代半ばから60年代初頭にいたる期間中、貿易はふたたび拡大期に入り、これ以降は少なくとも70年代まで新たな収縮傾向が持続している。

1610年代から1640年代初めまでの第一の循環(以下サイクルAと呼ぶことにする)と、1640年代から1670年代までの第二の循環(サイクルB)を公的な数字から量的に比較すると、それほどの差を認めることはできない。ただし、サイクルBに関しては、公的な記録にあらわれない非合法的な貿易活動が大規模に展開するようになる。この

取引を加味するならば、貿易の全体量と黒字幅はサイクル A よりも大きくなると考えられる。

統計をより細かく検討すると、サイクル A とサイクル B とでは貿易の性格が異なることが読み取れる。まずヨーロッパ世界との貿易に関してみると、サイクル A ではアンダルシアとの公式の貿易が大きな比重を占めているが、サイクル B では、それ以外の非合法的なさまざまな貿易、およびカナリア諸島との貿易が大きな意味を持つようになる。この点で、ヨーロッパとの商業関係には多角化が読み取れる。

植民地間交易によるヨーロッパ商品の行き来については、サイクル A では、ユカタン植民地は、ベラクルスやハバナなどから商品を輸入する立場にあった。これに対して、サイクル B になると、非合法貿易を通じてユカタン半島に到着する商品の一部は、ベラクルスなどに再輸出されるようになるので、輸入から輸出へという転換が大まかに認められる。

植民地間交易に関しては、サイクル A と B の間では、交通量と貿易先の多様さで差異が認められる。まずサイクル A では、船舶の交通量が多く、ベラクルスのみならず、メキシコ湾やカリブ海の多様な諸港との小型船舶による往来があった。このため、貿易量においても、ベラクルスの比重は抜きんでて大きいものの、そのほかの港との取引も重要である。これに対して、サイクル B では、まず交通量が縮小して、取引先が限定されるようになるので、ベラクルスへの依存が今まで以上に高まることになる。また、1630 年代から急増するベネズエラからのカカオの輸入も重要である。ベラクルスとベネズエラとの交易は、カリブ海域内貿易の大きな軸であり、ユカタン半島の貿易はこの主軸に沿って展開するようになった。

植民地間貿易と大西洋貿易の関係については、サイクル A では、植民地貿易は大西洋貿易に連動する形で拡大と収縮を遂げている。これにたいして、サイクル B では、公認されているスペインとの大西洋貿易と植民地間貿易には連動性は認められない。しかし、この時期に拡大するオランダ勢力を中心とする非合法の大西洋貿易と植民地間貿易のふたつはリンクしていた。

(3) 地方経済と貿易との関係

以上のように要約される両サイクル間に生じた変容を説明する要因はさまざまである。交通量の減少は、1630 年代以降の海上リスクの拡大によって大きく説明される。交通量の減少は、すでに述べたとおり取引先の選択に帰結する。また、海上リスクが拡大した当初、すなわち 1630 年代の時点では、交通量の減少は貿易量に大きな影響を及ぼしたと思われる。しかし、このように交通量と貿易量が連動するのは、比較的短期間のことである。1640 年代以降も交通量は相対的に低いレベルで推移しているが、全体の貿易量は回復する傾向にある。これは、各船舶の積載貨物量が増加することで、交通量の減少は埋め合わされるからである。

むしろ 1640 年代以降において、貿易量を大きく左右するのは、ユカタン半島内部の経済的な要因である。サイクル B の拡大局面については、従来の貢納制度に重点を置いた生産物徴収方式から、商品委託生産方式(レパルティミエント)への移行が想定される。レパルティミエントの大規模な展開を可能にした大きな要因は、貿易黒

字の拡大とこれを現地での貨幣保有量の増加に結びつけることを可能にした貨幣送金システムの導入に求められる。為替手形を用いた新たな公的送金システムの導入は、海賊の横行による海上運送の送金リスクを回避しつつ、半島内での貨幣留保量の維持に貢献する。この仕組みでは、少数の有力商人たちへと貨幣が集中し、総督をはじめとする政治的権力者がおこなうレパルティミエントの資金源となった。したがって、1640年代以降、貨幣流通の面においてレパルティミエントを実施しやすい環境が整うようになった。

以上の研究結果に基づいて出される結論としては、植民地間貿易と大西洋貿易の関係は、比例や反比例と簡単に区分できるものではなく、1630年代ごろを境として両者の関係は変容すること、貿易動向を規定するユカタン植民地経済は、不況か好景気かという二分法で説明できるものではなく、生産を支える主要因の人口から貨幣流通へのシフトという構造転換として理解すべきであること、の2点である。