



Title	近世近代転換期におけるスペインの太平洋貿易に関する研究動向
Author(s)	高垣, 里衣
Citation	アジア太平洋論叢. 2022, 24, p. 147-169
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/95085
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

近世近代転換期におけるスペインの太平洋貿易に関する研究動向

Research Trend of Spanish Pacific Trade in the Transition Period from the Early Modern Period to the Modern Period

高垣 里衣*
TAKAGAKI Rie

Abstract

This article aims to provide new research viewpoints on the transpacific trade of the Spanish empire in the second half of the eighteenth century and the first half of the nineteenth century.

Generally, the economic impact of the Spanish empire in the global economy declined until the end of the seventeenth century because Spain was defeated in the race for colonies. As the previous works showed, the main research subject is the Manilla Galleon trade between the sixteenth and seventeenth centuries. However, Spain still had colonies in the Pacific connected by trade in the second half of the eighteenth century and the nineteenth century. Why did the research not focus on the trading system of the Spanish empire at the turn of the period from the Early Modern Period to the Modern Period?

Based on this question, this article discusses the four following topics. The first chapter highlights the problem of research about the Spanish empire in the field of global history. Second, this article introduces the Manilla Galleon trade in the eighteenth and nineteenth centuries. Next, it delineates the new trade system from the second half of the eighteenth century, searching for a new trade route around the Cape of Good Hope. Lastly, it discusses the Royal Philippine Company's activities. The author focuses on the province of Guipúzcoa people in the Basque Country, the northern part of Spain, as the key members of the company.

However, several subjects remain to be considered. For example, (1) the roles of Lima, El Callao (Peru), Santiago de Chile, and Valparaíso (Chile) in the transpacific trade should be examined. These commercial cities were influential on the Pacific coast of Latin America. (2) Furthermore, the linkage between the east coast of Latin America and Asia was overlooked, although it was a significant trade of the Royal Philippine Company. (3) Who participated in the transpacific trade? What was their social class? Where did the participants of the trade originate from? What kind of trade did they engage in besides transpacific trade? (4) We must research the contact or relationships both inside and outside of the empire. This contact remains unclear regarding many port cities and merchants in the Indian Sea.

This article will contribute to world history by delineating the presence of the Spanish empire as one of the leading actors in the eighteenth and the early nineteenth centuries.

Keywords: Spanish Empire, Trading Network, the Royal Philippine Company, Maritime History

はじめに

15 世紀に海洋への進出を試み、アメリカ大陸からフィリピン諸島に至る広大な帝国を作り上げたスペインは、18 世紀以降、イギリス、オランダ、フランスとの植民地市場獲得競争に敗れ、

* 大阪大学大学院文学研究科・助教

衰退の一途をたどったと長らく認識されてきた。このため、スペインが、アメリカ大陸のみならずフィリピン諸島と太平洋諸島（ヌエバ・エスパーニャ副王領フィリピーナス諸島）に領土を持ち、16世紀から19世紀末まで約3世紀のあいだ、長距離貿易を通じて広大な帝国を築き上げていたにもかかわらず、近世前半の一時期を除いて、そのプレゼンスは見過ごされてきた⁽¹⁾。本稿の目的は、近世から近代への移行期である18世紀後半から19世紀前半におけるスペインの太平洋貿易の構造を、先行研究に基づいて明らかにするとともに、研究史上の新たな論点を提示することである。

これまで蓄積されてきたスペインの太平洋貿易に関する研究において、研究者の関心が最も集中してきたのは、フリンにより提唱されたような、貨幣である銀の世界的流通についてである（フリン 2010）。1571年に、スペインはマニラ⁽²⁾を建設した。それによってもって成立した、マニラ・ガレオン⁽³⁾（El Galeón de Manila）は、太平洋を世界経済に組み込み、貿易によって太平洋地域と大西洋地域を連結させたという点で、世界経済史上における重要な貿易システムであった。つまり、マニラ・ガレオンは、世界経済の一体化において重要な役割を担っていた⁽⁴⁾。

けれども、マニラ・ガレオンを中心とした太平洋貿易に関する研究は、主として16世紀から17世紀を対象として蓄積されてきた。18世紀、とりわけ七年戦争以降、ヨーロッパ諸国がアジアへと進出するなかで生じたヨーロッパ諸国家間の競争において、スペインは競争力を保つことができなかったとされている。しかし、スペインのアジア進出において、もっとも重要な港湾都市であったマニラは、1834年の開港までスペイン帝国支配下の港として機能していた。マニラは、貿易によって繁栄する東南アジア各地の港のなかでも、中国沿岸部やメキシコ、あるいはペルーとの広範囲にわたる貿易で繁栄した港であった。しかし、日本において、18世紀後半から19世紀初頭の世界経済史で重要とみなされるのは、アメリカ・アジア各地に植民地を獲得していったイギリスやオランダといった国々である。あるいは、ヨーロッパ中心主義的な視点に対抗して、アジア現地勢力の自立性や独自の商業ネットワークの存在を強調する、グローバルヒストリー研究の勃興により提唱された研究潮流が盛んである⁽⁵⁾。

筆者の目的は、こうした潮流に反対することではなく、これまで見過ごされてきたものの、18世紀後半から19世紀初頭という、近世から近代への変革期における世界商業においても重要な役割を担ってきたと考えられる、スペイン帝国の存在を再考することにある。その重要な役割とは、近世末期においてもなおスペインが太平洋に植民地を維持し、大西洋世界と太平洋世界の連結をスペイン帝国の臣民として活動する人々が担ってきたことである。

このため、本稿は、18世紀後半から19世紀初頭のスペイン帝国の太平洋貿易にかんする主要な研究史について検討・批判を行い、研究史上の新たな問題点を提起する。なぜ貿易・商業に着目するかというと、それが、近世において世界各地を結びつけた主たる手段であったからである。

本稿の構成は以下の通りである。第一章では、グローバルヒストリー研究というマクロな研究領域における、近世末期のスペイン帝国史研究の動向を紹介したい。第二章では、18世紀～19世紀における、スペイン帝国の統治体制の変化について時代背景を抑える。第三章では、本稿が対象とする時期のスペイン帝国の太平洋貿易について、マニラ・ガレオンに関する研究と、この時期に新たに開設された喜望峯廻りの航路の開拓過程を扱った研究について概観するとともに、その問題点を指摘する。第四章では、1785年以降、帝国の太平洋貿易を担った特権貿易会社である王立フィリピン会社の設立史ならびに、ミクロな視点から世界との繋がりを論じるために会社の運営を担った商人に関する研究史に触れる。

I グローバルヒストリーにおけるスペイン帝国

近年のスペイン史では、グローバルヒストリーの視点が取り入れられはじめている⁽⁶⁾。筆者の関心に近いものとして、19 世紀の世界史における、スペインの重要性の再検討を行った研究がある。ルエンゴとダルマウの論文 (Luengo and Dalmau 2018) は、自由主義と帝国という視点から、スペイン史をイベリア半島のなかだけではなく、グローバルヒストリーの文脈で解釈しようとしたものである。ルエンゴとダルマウが目指したのは、これまで、自由主義に失敗した国、工業化の遅れた国、時代遅れとなった近世帝国の代表として扱われてきたスペインへの評価を再検討することであった。しかし、彼らが提起した、グローバルヒストリーにおけるスペインの重要性は、1812 年に制定されたカディス憲法が世界初の自由主義憲法であり、世界の自由主義や国民国家の建設を牽引したことである。彼らの提起が、経済的な諸問題に答えているとはいえない。

経済史に関する研究について、先に述べたフリンの論考に加え、いくつかの先行研究を提示したい。まず、ユン・カサリージャ (2018) は、技術と技術知識の世界的な流通におけるフェリーペ 2 世期 (1556~1598 年) のスペイン帝国の役割について考察した。経済史とはいきれないが、ユン・カサリージャは、16 世紀における知識の流通という現象⁽⁷⁾は、スペイン帝国の貿易規模の拡大とセットになって生じたものであるとして、ヨーロッパ、アメリカ、アジアを結びつけたスペイン帝国の重要性を提起している。

ガッシュ・トマス (2014) は、近世初期のスペイン帝国の流通システムにおける消費者の需要という側面に着目した。消費者の需要の変化による流通システムの変化というテーマは、近年の経済史研究で、しばしば取り上げられるトピックである⁽⁸⁾。近年の研究では、18 世紀以降の消費社会が研究の対象となってきた。しかし、世界的な貿易システムが成立した近世初期の世界市場では、アジア産の物品は見知らぬ商品であって、それに対する需要は少なかったはずであり、供給手段も確立されていなかったであろうにもかかわらず、どのようにして消費者が新たな商品を獲得するに至ったのかという点を、ガッシュ・トマスは検討した。具体的には、帝国形成の初期に当たる 16 世紀末から 17 世紀初頭のスペイン帝国におけるアジア産品の流通メカニズムを明らかにするために、彼は、メキシコシティとセビーリャのエリート層の遺産目録と検認調書を用いて、アジア産品への消費支出と遺産を測定した。それらの商品の獲得には、贈答品、あるいはエリート層のアジア産品に対する個人的な消費意欲から、アメリカやアジアに居住する親族に商品の輸送を依頼するというような、親族間ネットワークが機能していたことを明らかにした。ガッシュ・トマスの論考は、帝国が形成されてすぐの近世初期には既に、非公式なネットワークの一種である親族間ネットワークによって、大陸を超えた、帝国内でのアジア産品の流通が成立していたことを明らかにした。

近世後期も射程にいった論考としては、ソウザ (2013) の研究がある。ソウザは、世界商品としてのスリランカ産のシナモンに着目した。従来、東南アジアにおいて、ポルトガル商人の手によって流通していたスリランカ産のシナモンは、1580 年のスペインによるポルトガル併合により、マニラ・ガレオンを通じてラテンアメリカへと運ばれるようになった。1658 年に、ポルトガルとの抗争に勝利したオランダがスリランカを支配下に治めると、オランダ東インド会社がスリランカとバタヴィア間のシナモン貿易を担った。また、スリランカ産シナモンはオランダへと運ばれ、ヨーロッパで再分配されたのち、スペインのカディスからアメリカ市場へと販売されていた。ソウザの議論は、東南アジアの流通をヨーロッパ商人が担っていたことを明らかにしたものである。しかし、16 世紀から 18 世紀に存在していたスペインの世界的な貿易網によって、

アジアとラテンアメリカが結びついていたことを、絹、陶器、銀のような有名な商品ではなく、シナモンという商品の視点から明らかにした点で興味深い。

以上の研究のように、グローバルヒストリーにおけるスペインの重要性とは、ほかの国に先駆けて、大陸をまたいだ広大な帝国を築いたことにある。その帝国は、貿易によって結び付けられていた。けれども、上記に示した先行研究からもわかる通り、グローバルヒストリー研究において注目を集めるのは、17世紀までのスペイン帝国の構造であろう。しかし、スペイン帝国は、19世紀後半にいたるまでマニラを中心とした太平洋上の領土を保持していた。つまり、単純に、ヨーロッパとアジアを結ぶヨーロッパの一帝国というだけでなく、大西洋世界のみならず太平洋世界をも覆う影響力を約3世紀にわたって維持していたのである。

そうした重要性があるにもかかわらず、この時期のスペイン本国史では、18世紀後半から19世紀中葉という、本稿が取り上げる時期に、帝国あるいはアジアとの関係へ関心が払われることは少なかった。もしくは、帝国といえども、本国とラテンアメリカ植民地との貿易や環大西洋革命の文脈の中で生じたナポレオン戦争とラテンアメリカ独立の関わりが語られるのみであった⁹⁾。とりわけフランス革命以降のスペイン本国史において、自らの帝国の存在は、あたかも忘れ去られたかのように扱われてきた。本稿は、貿易という視点から、当該時期のスペイン帝国の実態を浮かび上がらせることにしたい。そのためにも、まず次章では、18世紀以降行われたスペイン王室による帝国の政治経済改革の経緯について見ていくことにする。

II 18世紀スペイン帝国におけるブルボン改革

スペイン帝国史では、本国においても植民地においても、スペイン王位継承戦争（1701～1714年）が歴史上の転換点の一つと見なされる。なぜならば、この戦争により、それまで帝国を統治してきたハプスブルク王朝からフランス系のブルボン王朝へと、王朝の交代が生じたためである。

フランス王ルイ14世の孫にあたるフェリーペ5世（在位1700～1724年1月、1724年9月～1746年）がスペイン国王として即位したのち、1808年にナポレオンの侵攻を受けるまでのあいだ、約1世紀に渡って行われたのが、ブルボン改革と呼ばれる改革であった。この改革は、それまでスペイン帝国全土で敷かれてきた複合的な国家体制¹⁰⁾から中央集権体制へと転換し、海を越えた帝国貿易を本国の統制のもとと活性化させつつ、帝国全土における徴税制度や貿易活動における徴税制度を是正することで、国家財政を健全化させることを目的としていた。つまり、ブルボン改革とは、18世紀に成立したブルボン王朝が、政治改革と経済改革を同時に行うことで帝国の再活性化を促し、イギリスやフランスと競争できるような国家を目指した改革であった。ブルボン改革は、七年戦争（1756～1763年）を境として、前半と後半に分けることができる。前半と後半とでは、改革の方針が異なるため、それぞれの時期の改革について、詳述していくことにする。

1. 七年戦争以前のブルボン改革

ブルボン改革期のスペインにおいて、植民地貿易は、スペイン本国が富を獲得するための重要な手段とみなされた。このため、改革では、まず、スペイン国内で密輸を行っていた、フランスやオランダから来た商人や正当な手続きを踏まずに貿易を行っていたスペイン本国商人あるいはクリオーリョ商人を排除することからはじめられた。近世初期より、スペイン領植民地貿易の独占が許可された単一港であったセビーリャには外国人商人が入り込んでおり、アメリカへ輸出

される商品の多くはフランス産あるいはジェノヴァ商人によりもたらされたものであった。そのため、新大陸で産出される銀はスペインではなく諸外国へと流れてしまっていた。スペイン王室は植民地の利潤を自分たちに上手く還元することができず、改革を行わなければならなかった。植民地貿易改革は、ブルボン改革の一大事業となった。

フェリーペ5世治世下では、大西洋貿易に関する3つの改革が行われた。第一に、外国人商人による寡占を排するために、1717年に単一港がセビーリャからカディスへと移転された。第二に、国王の認可によって特権が認められた株式会社を設立して植民地貿易を活性化させようとした⁽¹¹⁾。第三に、大西洋での定期船団制 (El Sistema de Flotas y Galeones) を1738年に一時廃止した。定期船団制は二つの航路から構成されていた。一つは、4月にスペインからヌエバ・エスパーニャ副王領のベラクルスへ向かったあとスペイン本国へ帰還するフロータ制である。もう一つは、スペインを8月に出発したのちに南米北岸を回りハバナを経由して本国へ戻るガレオン制である。定期船団制とは、商船の周囲を海軍の船団が護衛するものであったが、出港する時期や航路が明確なことから他国の私掠船や海賊に狙われやすいものであった。このため、代わりに、登録船制度 (レヒストロ制) が導入された。これは、カディスの商務院から出港の許可を得ることで、時期に関わらず植民地へと行くことができるものであった。しかし、煩雑な手続きから制度は長続きせず、結局1754年にフロータ制が再開されることとなった。もとよりスペイン領植民地の副王領はヌエバ・エスパーニャ副王領とペルー副王領の二つしかなく、広大な植民地を完全に統治することは困難であったから、副王領の再編成、軍事総督領 (カピタニア・ヘネラル、Capitanía General) や高等裁判所 (アウディエンシア、Audiencia) の設置、インテンデント制 (Intendente) の導入など植民地行政の再編も行う必要があった。王室は、植民地貿易の再編にくわえ、統治の徹底と集権化とを通じて、帝国をひとつにまとめあげようとしたのである。

2. 七年戦争以後のブルボン改革

こうしたブルボン朝初期における改革の方針が転換したのは、七年戦争に敗北した時である。1762年に、スペインが七年戦争に参戦すると、スペイン植民地の重要な拠点であったハバナとマニラが、イギリスによって占領された。パリ条約 (1763年) によって七年戦争が終結すると、戦争の当事国は深刻な財政危機に陥った⁽¹²⁾。このため、それぞれの国家は、財政改革を軸とする構造転換を必要とした⁽¹³⁾。七年戦争に敗北したスペインも同様であり、スペイン王室は、財政再建のために植民地貿易から利益を獲得しようとした⁽¹⁴⁾。

七年戦争後のスペイン植民地貿易の特徴は、段階的な自由貿易の導入という点にある⁽¹⁵⁾。そのはじめは、1765年10月16日に公布された、アンティーリャス諸島自由貿易令 (第一次自由貿易令) であった。この王令は、スペインの9つの港⁽¹⁶⁾から、キューバ島、サント・ドミンゴ、プエルトリコ、マルガリータ、トリニダードといった植民地に直接向かうことを認可したものであった⁽¹⁷⁾。この王令によって、それまでカディス港だけに許可されていた植民地貿易を、初めて他の港の商人に開放することが定められた⁽¹⁸⁾。1774年にはスペイン領アメリカ植民地内における地域間取引が許可された。続いて1778年2月2日の王令によって、アンティーリャス諸島自由貿易令で認可された港に加え、イベリア半島のアルメリーア、アルファケス・デ・トルトーサ、パルマ・デ・マヨルカ、サンタ・クルス・デ・テネリーフェとアメリカのブエノスアイレス、モンテビデオが自由貿易港に定められた。8か月後の1778年10月12日には、自由貿易規則とよばれる「インディアスへの自由貿易のための規定および関税 (Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias)」により、上記イベリア半島13港、バレアレス諸島、カナリア諸島、くわえてアメリカ植民地の22港の商人に、直接貿易を開放した王

令が施行された⁽¹⁹⁾。翌 1779 年には、それまでフロータ制が独占していたヌエバ・エスパーニャ副王領全体と、王立カラカス＝ギブスコア会社 (La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas、以下、王立カラカス会社) が貿易独占権を持っていたカラカスが、「自由貿易」規則の範囲内に組み込まれた⁽²⁰⁾。以上のような経緯により、七年戦争後のスペイン帝国では、自由貿易体制が成立した。

しかし、「自由貿易」の対象となったのは、スペイン本土に居住する者、つまりペニンスラーレス (Peninsulares) のみであり、そのなかでも、植民地貿易に参入することができる本国の港は 13 に限られていた。つまり、この時代の貿易体制は、「重商主義的自由貿易」と呼ぶことができる。とはいえ、七年戦争がスペイン帝国の貿易に対して大きな打撃をもたらした、さらなる改革を促進させたことは事実である。

Ⅲ ブルボン王朝統治時代におけるスペイン帝国の太平洋貿易

これまでみてきたブルボン改革の経緯は、大西洋が中心であるかのようにみえる。本章では、枠組みを広げて、ブルボン改革期におけるスペイン帝国の太平洋貿易が、どのようなものであったのかを検討する。はじめに、伝統的な貿易体制であるマニラ・ガレオンが、18 世紀後半以降、どのように変化したのかを明らかにする。次に、七年戦争後、王室の喫緊の課題として模索された喜望峰を経由してマニラへと到達する貿易航路の確立過程について明らかにする。

1. 近世近代転換期におけるガレオン貿易の構造

マニラ・ガレオンはメキシコを経由地として、広大なスペイン帝国を統治するための定期航路として機能していた。スペインの帝国内貿易は、セビーリャあるいはカディス港から、ベラクルスへ向かうフロータ航路と、カルタヘナからポルトベロへ向かうガレオン航路、ポルトベロからパナマ地峡をラバで渡りグアヤキル、カリャオ、バルパライソへ向かう植民地間航路を基盤としていた。そこから、アカプルコとマニラを結ぶマニラ・ガレオンは、スペイン帝国の経済を支えた航路であり、東南アジア随一の国際貿易港としてのマニラの繁栄をもたらしたとされてきた。

けれども、実際のマニラ・ガレオンへの投資は、メキシコ商人たちが中心となっていた⁽²¹⁾。つまり、経由地であるメキシコのコンスラード⁽²²⁾に所属する商人たちにのみ利益がもたらされていたのである。このため、マニラ・ガレオンがもたらす富は、本国経済にもマニラ経済にも還元されていなかった。なぜならば、スペイン本国の商務院や王室機関が管理を行うには、メキシコもマニラも、スペインからはあまりにも遠すぎたのである⁽²³⁾。受動的な貿易を強いられていたフィリピン諸島生まれのスペイン系商人 (以下、フィリピーノス Filipinos) が主導的に商業を行うことができるようになったのは、1769 年にマニラのコンスラードが成立した時からであり⁽²⁴⁾、この時から、小規模な資本しか持たないフィリピーノス商人でも商業に参加できるようになった⁽²⁵⁾。

このようなマニラ・ガレオンは、通説では 18 世紀中頃から衰退期に入り 1815 年に停止したとされてきた。こうした考え方が未だ存在するのは、18 世紀のスペイン太平洋貿易の古典的研究のひとつとして、チェオンの論考が参照されてきたことに由来する (Cheong 1971)。その後の研究に対し、チェオンの論考が大きなインパクトを与え続けているのは、この論考が英語で書かれたことによるであろう。

チェオンの論文では、1785 年以降の過渡期を経て、マニラ・ガレオンは消滅したとされている⁽²⁶⁾。なぜなら、スペイン本国が影響を受けたナポレオン戦争の勃発の余波により、1804 年頃

にはマニラ・ガレオンも不調に陥ったからである。1815 年から 1820 年にかけてマニラ・ガレオンは一時的に復活するものの、1826 年までにマニラは衰退し、それまでの国際貿易の中継地点としての地位が 1830 年代に失われたとされている。チェオンは、マニラ・ガレオンが途絶えたことで、①それまでのスペイン帝国の存在が失われたこと、②マニラの衰退による東南アジア経済構造の変化、③特権貿易会社である王立フィリピン会社（第四章で後述）によってインドからマニラやラテンアメリカに向かう航路が開設されマニラ・ガレオンの代替システムが成立したことを述べている。また、マニラ・ガレオンは市場を同じくする王立フィリピン会社との競争に敗れたものの、王立フィリピン会社ものに他のアジア商人、ヨーロッパ商人との競争に敗れ、アジア貿易自体の構造が変化していったと述べた。

こうした見解に対し、ボニアリアンとペレス・レチャのようなスペイン語圏の研究者による反論がなされている。彼らによれば、数世紀にわたり続いた既存の貿易システムは簡単にはなくならなかった。すなわち、1820 年においてもなお、マニラとメキシコの間での船舶運航は継続していたのである⁽²⁷⁾。

まず、伝統的なマニラ・ガレオン体制に関する研究に対し異説を提唱したボニアリアンの研究に触れたい (Bonialian 2017)。それは、スペインの太平洋貿易が発展したのは、むしろマニラ・ガレオンが衰退した時期とされる 18 世紀以降であったというものである⁽²⁸⁾。また、ボニアリアンによれば、スペインの太平洋貿易の発展を支えたのは、1778 年に帝国内で発効された「自由貿易」規則であり、帝国内自由貿易を認められた地域や港の商人が活発に貿易を行ったことであった⁽²⁹⁾。

同様の意見は、ペレス・レチャも主張している。しかし、ペレス・レチャは、ボニアリアンの 18 世紀後半以降にマニラ・ガレオンが発展したという意見に、完全に同調しているのではない。どちらかといえば、マニラ・ガレオンが 18 世紀後半に衰退したという定説を覆し、衰えずに持続していたことを主張している (Pérez Lecha 2015)。ペレス・レチャが持続性という点に関心を持つ理由は、従来のスペイン太平洋貿易史研究が述べてきたような、18 世紀後半以降のスペインの国際競争力の低下とメキシコ独立革命によって、1750 年から 1815 年の間にマニラ・ガレオンが衰退したという歴史的経緯が、真実かどうか疑わしいと考えるためである。

くわえて、1785 年の王立フィリピン会社の結成が、マニラ・ガレオンに多大な損害を与えたと考えられてきたことに対しても、疑義を唱えた。ペレス・レチャの主張によれば、王立フィリピン会社は、ヨーロッパで需要のあるアジア産品を獲得するために、広州やインドにおいて活動した企業であり、マニラ・ガレオンとは競争関係がなかった⁽³⁰⁾。彼は、マニラ・ガレオンの貿易航路は、1821 年のメキシコ独立に至るまで持続性を持っていたことを提起している。

ペレス・レチャによる調査では、1750～1785 年に 27 回の航海を成功させたマニラ・ガレオンは、従来衰退期とされる 1785～1815 年においても 23 回の航海を成功させた。つまり、この数字は、衰退していたことを示しておらず、むしろ安定して貿易が行われていたことを示しており、18 世紀後半にスペイン帝国の太平洋貿易が後退したとはいえないと論じる。さらに、1815 年以降についても、マニラ・ガレオンは継続していた。1814 年に王室により、独立軍に占領さ

表 1 スペインの太平洋貿易史における拡大と縮小のサイクル

サイクル	ショーニュ	ボニアリアン
1st 拡大	1590-1615	1570-1630
2nd 縮小	1615-1670	1640-1680
3rd 回復と拡大	1680-1720	1680-1740
4th 危機	1720-1750	1740-1750
5th 拡大	1750-1790	1750-1790

(出典) Bonialian 2017 : 86

れたアカプルコではなく、より北にあるサン・ブラス港への入港が定められたことから、貿易港と航路は漸次的に北方へと移動しつつあったものの、消滅した訳ではなかった⁽³¹⁾。

表2 マニラ・ガレオンの貿易 (1750~1815年) (単位: ペソ)

期間	マニラからアカプルコへの 積荷の価値	アカプルコからマニラへの 積荷の価値	貿易のリターン	増加率
1750-1759	1,710,692	5,662,337	4,265,683	249.35%
1760-1769	2,415,244	7,380,366	6,309,306	261.23%
1770-1779	3,242,244	9,929,033	7,432,581	229.22%
1780-1785	1,834,349	8,146,438	6,613,063	273.05%
1785-1794	3,275,921	10,210,753	7,375,618	322.16%
1795-1804	4,679,375	17,028,989	10,517,643	206.23%
1805-1815	3,208,296	8,942,956	6,571,518	160.52%

(出典) Pérez Lecha 2015: 50

つまり、ペレス・レチャの指摘によれば、古典的研究においてマニラ・ガレオンの衰退要因のひとつとして考えられていた王立フィリピン会社の創設は、それほど大きなインパクトをもたらさず、アジア太平洋地域では二つのシステムが併存していたと考えてよいだろう。次節以降では、のちの王立フィリピン会社創設の布石となり、18世紀後半のブルボン改革のもと航路が開拓された、マニラ・ガレオンとは異なる喜望峰周りでのアジア貿易について詳述していく。

2. 新たな太平洋航路の模索

以上みてきたような、マニラ・ガレオンを中心に据えたスペインのアジア貿易史あるいは太平洋貿易史に修正を迫ったのが、カルロス・マルティネス・ショウとアルフォンソ・モラである (Martínez Show y Alfonso Mola 2009)。スペイン王立歴史アカデミーの会員でもあるマルティネス・ショウは、スペインのアジア太平洋貿易史の第一人者でもあり、近年のスペイン帝国のアジア太平洋貿易史は、彼によって牽引されてきたと言ってもよい。しかし、マルティネス・ショウによる一連の研究は、18世紀以降始まった喜望峰廻りのスペインのアジア太平洋貿易の存在を提示することに終始している⁽³²⁾。そうした問題点はあるものの、スペイン王室による、メキシコを経由しない、本国、アジア、ラテンアメリカ太平洋岸を結ぶ直接貿易の模索は18世紀後半に行われた重要な事業であるので、マルティネス・ショウの研究を中心にして、その経緯を述べていく。

3. 帝国再編に向けた喜望峰ルートによる太平洋への進出

既に述べてきたように、ブルボン改革期のスペイン王室は、自国の経済を復活させるため、貿易活動によって帝国間の関係を緊密化し、スペイン帝国の統治システムを再度強化しようとした。こうした王室の方針からして、スペイン王室がフィリピン諸島をはじめとした太平洋諸島の統治を強化することは、当然の流れであった。とりわけ七年戦争は、大西洋と同様に、太平洋貿易にも改革を迫った。なぜなら、イギリスによるマニラ占領 (1762~1764年) が、スペインの太平洋貿易と植民地統治政策に与えた影響は甚大であったからである。たとえばバエナ・サパテロをはじめとしたスペインのアジア貿易史や太平洋貿易史を専門とする研究者が述べるように、スペイン王室は、フィリピン諸島の管理と、それらの地域との貿易を改善し、他のヨーロッパの船舶がフィリピン諸島へ侵入することを妨げる必要があった⁽³³⁾。このため、スペイン王室は、フィリピン諸島の統治強化のため、はじめに海軍に命じてスペイン本国とマニラを直接結ぶルートを模

索した。以下では、海軍による航路の探索が、どのように行われたのかを明らかにする。

(1) 海軍による喜望峰航路の確立

カルロス 3 世 (1759~1788 年) は、七年戦争の戦後処理とともに、フィリピン諸島との直接貿易と、そこから派生するアジアとの直接貿易を行うために、海軍に遠征を命じた⁽³⁴⁾。海軍を派遣した理由は、フィリピン諸島の防衛力を強化し本国からの援助を送ることと、本国とマニラの間で直接貿易ができる安全な航路を確保することであった。

海軍派遣では、喜望峰廻りの航路の探索が行われたが⁽³⁵⁾、スペインによる喜望峰周回航路の設立は、ヨーロッパの他の国、とりわけオランダからの猛反発を受けた⁽³⁶⁾。なぜなら、トルデシリャス条約 (1494 年) とサラゴサ条約 (1592 年) によって、アフリカ周りでアジアへ向かうルートに、スペインは参入してはならないことが決められていたからである。それにもかかわらず、スペイン王室は海軍がアフリカの港へ入港することを許可し、アジア航路を設立するように命じた⁽³⁷⁾。これにより、1765 年から 1784 年までの 20 年間で、14 回の航海が行われた⁽³⁸⁾。

海軍による航路の確立は、18 世紀にヨーロッパで盛んになった啓蒙思想と関連して、科学的関心や探検航海の側面を持っていたが、もちろん商業的性格も兼ね備えていた。カディスの商人たちが、船舶にヨーロッパやアメリカの商品を積み込み、アジアの商品と交換するように依頼したのである⁽³⁹⁾。海軍による航海が成功したことで、マニラ・ガレオンのみがアジアとの貿易を独占する体制は終わりを迎えることとなった。

(2) 商会による貿易活性化の時代

海軍により航路が確立したのちに、本国とマニラとを結ぶ直接貿易の認可が、いくつかの特権会社に対して与えられた。

まず、マドリッド五大ギルド会社 (La Compañía General y de Comercio de los Cinco Gremios Mayores de Madrid) が、1776 年にマニラ貿易への参入を許可された。この会社は、海軍の船舶で商品登録を行ったことをきっかけとして直接貿易に参入し、マニラと広州に代理商を置いた⁽⁴⁰⁾。

表 3 海軍によるマニラへの航海 (1765~1784 年)

航海期間	カディス到着日	船名	キャプテン
1765-1767	1767/7/15	Navío Buen Consejo	Juan de Casens
	1770/8/11	Fragata Santa Rosa de Lima	Juan de Lángara
1769-1770	1770/8/11	Fragata Venus	Manuel González de Guiral
1768-1770	1770/8/16	Navío Buen Consejo	Juan de Casens
1770-1771	1771/8/1	Fragata Astrea	José de Córdoba
1771-1772	1772/7/17	Fragata Palas	Ignacio Mendizábal
1771-1773	1773/7/21	Fragata Venus	Juan de Lángara
1773-1774	1774/7/16	Fragata Palas	Gabriel de Alderete
1774-1775	1775/7/17	Fragata Juno	Juan de Araoz
1775-1776	1776/7/20	Fragata Venus	Gabriel Guerra
1775-1776	1776/7/20	Fragata Astrea	Antonio de Abormoz
1776-1777	1777/7/27	Fragata Juno	Pablo de Lasaña
1777-1779	1779/9/5	Fragata Astrea	Antonio Mesa de la Cerba
1778-1780	1780/7/15	Fragata Juno	Benito de Lira
1783-1784	1784/7/15	Fragata Asunción	Juan José Ruiz de Apodaca

次に、カディスの商会であるウスタリス・イ・

(出典) Baena Zapatero 2019 : 286 ; Martínez Shaw and Alfonso Mola 2013 : 434 ; Martínez Shaw 2014 : 95

リャノ・サン・ヒネス商会 (Uztariz y Llano San Ginés) に対し、1779 年にマニラ貿易の許可が与えられた。彼らは、ヨーロッパの商品を積んでカディス港から出港し、マニラから香辛料、絹、綿織物を持ち帰ることを許可された。しかし、この商会の船がマニラに到着した時、イギリス領アメリカ植民地で生じていた独立戦争が激化していた。アメリカ独立戦争において、スペインは、非公式にアメリカ植民地側を支援していた。また、フランスとの同盟関係から戦争への参

戦を余儀なくされた。このため、敵国であるイギリスの船舶が多数往来していたアジア海域は、スペイン船籍の船が商売をするには危険な海域であった。

商會は、フィリピン総督ホセ・バスコ・イ・バルガス (José Basco y Vargas) の許可を受けて、広州へと向かった。広州において中国商品を獲得すると、そこからアカプルコに向かった。アカプルコにおいて広州で獲得した商品を販売し、1783年にマカオへ向けて出港した。その後、再度1784年にアカプルコへと戻り、ラテンアメリカ太平洋岸の主要な商業都市であるサン・ブラス、カリャオへと立ち寄った。つまり、一度喜望峰を超えてアジア海域へと進出したウスタリス・イ・リャノ・サン・ヒネス商會は、本国に戻ることなく、アジア域内貿易や太平洋貿易を中心として行っていたのである。マルティネス・ショウとアルフォンソ・モラによれば、民間の商會である、ウスタリス商會による太平洋貿易は、マニラ・ガレオンの独占状態を改めて終わらせ、のちの王立フィリピン会社の航路を開拓したという意義があった⁽⁴¹⁾。

次章では、1785年以降、スペインの喜望峰周りでのアジア貿易を独占することになった、王立フィリピン会社の設立経緯と、その研究史について概観したい。

IV 大西洋史と太平洋史の接続をめざして

1. 王立フィリピン会社の設立

王立フィリピン会社は、1785年に設立され、1834年のマニラ開港まで存在した特権貿易会社である。七年戦争後のスペインでは、政権の中枢にいた経済思想家と政治家が、アメリカとアジアを1つの経済圏とすることに関心を持っていた⁽⁴²⁾。もちろん、フェリーペ5世期からスペイン本国とフィリピンを直接結ぶ貿易会社の構想は考えられていたが⁽⁴³⁾、18世紀前半の間は、大西洋における戦争の多発やラテンアメリカ植民地統治の再編に重きが置かれ、実現には至らなかった。

「アメリカとアジアを1つの経済圏にする」という目的のために、王室は、1728年に設立されていた王立カラカス会社⁽⁴⁴⁾を改編し、王立フィリピン会社とすることで、スペインのアジア貿易とフィリピン統治を委任することとした⁽⁴⁵⁾。本来はベネズエラとの貿易を行う特権貿易会社であった王立カラカス会社は、解散前の最後の株主総会で、王立カラカス会社の株主であった者たちに利益を与えるために、フィリピンとの直接貿易とアメリカ植民地との貿易を事業とする、フィリピン会社に投資を行うことを決定した⁽⁴⁶⁾。フィリピンとの貿易を活発化させたい王室と、七年戦争以降イギリスが大西洋の覇権を握るようになったことで競争力を失いつつあった王立カラカス会社の、両者の利害が一致したのである。王立フィリピン会社は、貿易だけでなく、フィリピン諸島の統治を強化する役割も担っていた。年間利益の4%をフィリピン諸島に投資し、農業と工業の発展を推進することが取り決められていたのである⁽⁴⁷⁾。

王室が、フィリピン諸島との貿易を振興しようとした理由には、帝国経済の一体化だけではなく、帝国内貿易の利潤を本国に集約させるという目的があった。つまり、メキシコ商人が独占していたマニラ・ガレオンの競争相手として、王立フィリピン会社にアジア貿易や太平洋貿易を行わせようとしたのである。また、フィリピン諸島への投資によって、マニラでの生産が促進され経済発展が成し遂げられれば、ガレオン貿易とメキシコに依存する経済から脱却できるという思惑があった⁽⁴⁸⁾。さらに、スペイン本国とマニラとの間で直接貿易を確立することができれば、ラテンアメリカから中国への銀の流出量を減らすことができることと、スペインと他のアジアの港との間でも直接貿易を行う足掛かりになるという考えがあった⁽⁴⁹⁾。つまり、王立フィリピン会社設立の背景には、スペインの太平洋貿易における、スペイン帝国内部の利害構造が反映されてい

た。利害構造とは、改革を望むスペイン王室と本国商人、メキシコ商人に対し受動的な貿易を強制されてきたフィリピン諸島の商人、伝統的利益を享受してきたメキシコ商人の対立である。このため、スペイン太平洋貿易の中では、マニラ・ガレオンと王立フィリピン会社という二つのシステムが共存することになった。

こうした経緯のせいか、第三章で触れてきたような先行研究では、マニラ・ガレオンの盛衰や、太平洋上におけるマニラ・ガレオンと王立フィリピン会社の競争ということが研究対象となっており、マニラとメキシコとの間の貿易のみが、あまりにも重視されすぎているという問題点がある。つまり、アカプルコやサン・ブラスのようなメキシコの港のみが、ラテンアメリカ太平洋沿岸の主要港湾都市として注目されているのである。確かに、18世紀後半には、太平洋貿易の利益を独占していたメキシコ商人の既得権益を排除することが喫緊の課題となっていた。けれども、そうした研究では、たとえば、ラテンアメリカ太平洋側の重要な商業都市リマと、その港湾都市カリャオの存在が見過ごされている。くわえて、チリの主要都市サンティアゴやバルパライソへ目は向けられていないことを指摘できるだろう。例をあげるならば、ブルボン改革が行われたときのリマは、スペイン領アメリカ太平洋岸における、ヨーロッパ商品とアジア商品を扱う中継貿易 (entrepot trade) で繁栄していた⁽⁵⁰⁾。リマの繁栄は、王室によって「リマ商人がスペイン領アメリカの貿易を独占しているために、帝国経済の足を引っ張っている」と表現され、ペルーを大西洋経済圏に組み込もうと王室が努めるほどであった⁽⁵¹⁾。

また、王立フィリピン会社は、アジア域内貿易をも主要な事業とした。フィリピン諸島を統治するという役割を担っていた王立フィリピン会社は、はじめ、必ずマニラへ入港することが義務付けられていた。しかし、1790年には、会社関係者が切望していたマニラ入港義務が廃止された。入港義務の廃止は、再輸出のコストがかかるため、会社が王室へ陳情を行ったために認められた⁽⁵²⁾。これにより、スペイン、インド、中国との間との直接貿易が開始された⁽⁵³⁾。このため、中国やインドの商品は、王立フィリピン会社が独占する体制となったのである。

アジア域内貿易では、まず広州航路が開設され、広州に会社の支店が置かれた。この商館は、広州とマニラとの貿易だけではなく、広州とスペイン本国を結ぶ貿易を担っていた。その後、1796年には、インド航路が開設された。この航路を開拓した代理商は、イル・ド・フランス (現在のモーリシャス) で織物、コーヒー、コショウを買い付けると、マラバル海岸からカディスへ送った。その後、コロマンデル海岸に上陸してトランケバルに滞在したあと、マドラスに向かい、最終的に会社の代理人としてカルカッタに永住した⁽⁵⁴⁾。この代理商の存在によって、カディス、トランケバル、カルカッタを結ぶ航路は、王立フィリピン会社の定期航路となった。1818年には、コロマンデル海岸にも会社の支店を設置した。これらの事柄から、王立フィリピン会社は、本国とマニラとの間の貿易、あるいはマニラに拠点を置いて受動的貿易のみに従事した訳ではなかった⁽⁵⁵⁾。つまり、会社は、スペイン本国とマニラを結ぶだけの存在ではなく、アジア海域の主要貿易港において活動を行っていたのである。アジア域内貿易を行っていた点で、王立フィリピン会社は、マニラ・ガレオンとは異なるフィールドで貿易システムを作り上げたといってもよい。

以上のような経緯を持つ王立フィリピン会社の古典的研究として、ディアス・トレチュエロの古典的研究 (Díaz-Trechuelo 1965) がある。この大著は、王立フィリピン会社の貿易に関する最重要文献であるものの、歴史的経緯の叙述に終始している感は否めない。また、第一章でも述べた通り、王立フィリピン会社に触れる研究の多くは、マニラ・ガレオンを中心としており、そのうえで王立フィリピン会社がマニラ・ガレオンの衰退に関与したか否かの検討が行われている。スペインの太平洋貿易史研究のなかで王立フィリピン会社に触れているマルティネス・ショウと

アルフォンソ・モラの研究目的も、どちらかといえば、数世紀の間、マニラが如何にして国際貿易の十字路となりえていたかを明らかにすることにある⁽⁵⁶⁾。このように王立フィリピン会社に関する研究史では、会社の運営や、マニラとの直接貿易やメキシコを中心とした太平洋貿易が着目されてきた。しかし、具体的に誰によって行われていたのかという視点からも、会社の実態を考える必要があるだろう。次節では、国家事業というマクロな視点とは異なる、ミクロな視点から王立フィリピン会社の活動を検討するため、実際に王立フィリピン会社を運営した人々について考察する。

2. 王立フィリピン会社とバスク：ローカルな商人と世界商業

ここでは、王立カラカス会社を設立し、王立フィリピン会社においても運営の中心を担った、ギブスコア人と王立フィリピン会社の関係についての研究史を整理していく。

これまで見てきたように、スペインの太平洋貿易に関する研究では、王立フィリピン会社を「スペイン」という国家の事業とみなしてきた。このため、会社に関わった商人や投資家たちが、実際に、どのような人々であったかということは、あまり着目されてこなかった。王立フィリピン会社に関する叙述を記したディアス・トレチュエロは、2003年の論考において、スペインのギブスコア県の人々が王立フィリピン会社にもたらした影響を論じた。しかし、ディアス・トレチュエロが重要視するのは、船乗りや造船業での貢献である (Días-Trechuelo 2003)。

ギブスコア県は、スペインにおいて特異性を持つ地域に位置する。ギブスコアは、スペイン北部にある県で、スペイン北部からフランス南西部に跨るバスクという地域にある。バスクという地域は、言語や文化・風習がスペインの他の地域とは異なり、歴史的経緯をみても、地方諸特権を享受して、独自の法・議会・税関・関税を持った自治の強い地域であった。王立フィリピン会社の前身ともいえる王立カラカス会社は、ギブスコアの人々が王室に請願することで設立され、国王と王妃を除いた株主の多くはギブスコアの政治家や商人、大学であった⁽⁵⁷⁾。つまり、王立カラカス会社の運営は、ギブスコアの人々によって行われていたといえる。

王立カラカス会社の株主が、のちに王立フィリピン会社の株主となったことは既に述べた通りである。それ以外にも、王立フィリピン会社は、その設立時にも、多くのバスク出身者による出資を受けた。たとえば、会社を設立したのは、ギブスコア県に移住したフランス＝バスク出身の銀行家フランシスコ・カバルス (Francisco Cabarrús)⁽⁵⁸⁾である。カバルスは、フランス＝バスクの都市バイヨンヌの出身であるが、ギブスコアへと移住し、スペインへと帰化した。また、カバルスが亡くなった後に後任を務めたのも、ナバーラ出身のホセ・ルイス・デ・ムナリス (José Luis Munárriz) であった。こうした事柄から、王立フィリピン会社が、バスクでもとりわけギブスコアと関係を持つ人々により運営されていたことが理解できる。

このため、王立フィリピン会社の船舶は、伝統的にスペイン植民地貿易を担ってきたカディスだけではなく、ギブスコアのパスアヘス港からの出港が許可されていたし、造船所のあるパスアヘス港で船舶の建造が行われていた。さらに、会社の倉庫も、カディスだけではなく、パスアヘス港に隣接しているサン・セバスティアン港にも置かれたのである。表4は、ギブスコアの港パスアヘスからベネズエラに向かった王立フィリピン会社の船舶数である。この表は、ディアス・トレチュエロの概算に基づいているため、1785年から1790年の5年間のみの記録である。とはいえ、この表からわかることは、王立フィリピン会社の船舶が、ギブスコアの港パスアヘスとベネズエラを結ぶ、王立カラカス会社の貿易航路を踏襲していたことである。カラカスからマニラへ直接、ラテンアメリカ産品を運搬することも許可されていたことから、王室が王立フィリピン会社を設立した目的のひとつである「アメリカとアジアの経済的な一体化」が、実践されていたであろう。

ことが推測できる。

このことから、これまでの王立フィリピン会社に関する研究では、メキシコとの貿易やガレオン貿易との比較に重きが置かれ、ラテンアメリカ大西洋沿岸とマニラとの関係が見落とされてきたことを指摘できるだろう。王立フィリ

表4 バサヘスからベネズエラに航海を行った王立フィリピン会社の船舶 (1785-1790)

船の種類	船名	キャプテン	トン数	船員数	出港日
フリゲート	Felicidad	Juan Antonio de Gorrizarena	345	36	1785/09/21
フリゲート	Santa Teresa	Juan Pedro Goicoechea	263	31	1785/12/18
ブリガンティン	San Ignacio	José Vicente Ebi Sánchez	186	24	1786/02/14
フリゲート	San Fermín	Juan Miguel Goicoechea	343	44	1786/04/25
ブリガンティン	San Juan Bautista	José Ignacio Alzate	130	16	1786/07/13
フリゲート	Santa Teresa	José Mendizábal	263	34	1786/10/15
ブリガンティン	San Ignacio	José Vicente Alzén	186	24	1787/01/14
ブリガンティン	San Juan Bautista	Juan Arruebarrena	130	16	1787/07/03
フリゲート	San Fermín	José Ebi Sánchez	343	44	1787/08/14
フリゲート	Felicidad	Juan Miguel Goicoechea	345	39	1787/12/03
フリゲート	San Antonio	José María Jáuregui	300	32	1788/04/08
ブリガンティン	San Juan Bautista	Gabriel Echagoyen	130	16	1788/04/08
フリゲート	Santa Teresa	Juan Pedro Goicoechea	263	32	1788/10/02
ブリガンティン	Nra. Sra. de Begoña	José de Alzate	165	16	1789/08/19
フリゲート	Santa Teresa	Ignacio Ladrón de Guevara	263	34	1789/09/27
フリゲート	Felicidad	Juan Antonio Gorrizarena	345	41	1789/12/03

出典：Díaz-Trechuelo 2003：381

ピン会社が、ギブスコアに基盤を置いていたベネズエラとの直接貿易を行う王立カラカス会社の役割を引き継いで設立されたことを考えると、ラテンアメリカ大西洋岸も含めた貿易システムを考える必要がある。スペイン、ラテンアメリカ大西洋岸、マニラを結ぶ貿易を行うことによって、大西洋から太平洋に至る帝国内貿易を再編し、「帝国の一体化」を目指した試みを見落とすことはできない。

次に、ギブスコア人が王立フィリピン会社の運営に関与したケーススタディーとして、ペルマニエル・ウガルテメンディアは、サン・セバスティアンの海事博物館に残されている、1787年から広州において王立フィリピン会社の初代代理商を務めたマヌエル・デ・アゴテの日記を考察対象に、アジアにおけるスペインの存在と王立フィリピン会社の役割を明らかにした (Permanyer Ugartemendia 2012)。1796年⁽⁵⁹⁾に帰国するまで、アゴテは広州に滞在し、会社のために中国製品を供給することと、北太平洋における毛皮貿易の運営を監視することを任務としていた⁽⁶⁰⁾。とりわけ、中国のシルク、北大西洋の毛皮、マニラの米の貿易が円滑に行われるかを監視していた。アゴテの日記は、バスク人として王立フィリピン会社の運営にかかわり、広東貿易に参加した個人としての記録である。ペルマニエル・ウガルテメンディアは、日記という個人の記録から、18世紀の対中国貿易に王立フィリピン会社も積極的に参加していたことを明らかにした。これにより、王立フィリピン会社の一員が、アジアや太平洋で活発に活動していたことが示されたのである。この論考の目的は、王立フィリピン会社におけるアゴテという個人の役割を再評価することにあつた⁽⁶¹⁾。しかし、その論考は、スペイン帝国全土を結びつける貿易を活性化させることで、フィリピン経済だけではなく帝国経済の再生を行い、自国の国際的優位性を復活させようという王室の意図のなかで、一人のバスク人であるアゴテの役割をも論じることができる可能性を示した。

本節で見てきた、バスク人の王立フィリピン会社への参画は、ミクロヒストリーあるいはローカルヒストリーに過ぎないかもしれない。しかし、スペインの他の地域とは異なる独自制度や体制を維持していたバスクという地域の人々が、いかにしてスペイン帝国の運営や、帝国という体制下で世界的に行われた貿易に参加していったかという過程を考察することができる。こうした「地域」への着目は、政府や王室中心の国民国家史観ではなく、「一国史の下位区分」とみなされるような地域が、ダイナミックに世界商業と関与していたことを証明することができる⁽⁶²⁾。そ

ここで獲得された富や、帝国運営への貢献という実績は、ローカルな地域が、より国民国家の枠組みを越えて活動する根拠にもなるであろう。本節では、18世紀後半から大西洋と太平洋に跨って貿易活動を行った王立フィリピン会社の、主たる運営を担った人々として、バスク人、とりわけギブスコア人の存在を明らかにした。ギブスコア人は、スペイン本国においては自らの地域の独自性を強調しながらも、フィリピン諸島では王立フィリピン会社にみられるように植民地経営の主力を担っていたし、貿易によってアメリカ大陸とフィリピン諸島の関係を緊密化させることを目指していた。本稿では詳細に踏み入ることはできないが、ギブスコアの人々は、18世紀以降に中央集権化が進みつつあったスペインという国家からの自立性を求めながらも、帝国運営の主力として積極的に活動していたのである。この、一見矛盾しているようにみえる動きを検討することも、ひとつの課題であろう。ほかにも、運営参加者の社会層や外国からの移民かどうか、また、アジア貿易以外の貿易、つまりヨーロッパ域内や大西洋あるいは太平洋を超えた貿易にも運営参加者が関与していたかどうかというような事柄は不明である。これらの事柄が今後検討されることにより、会社が、ただスペイン帝国内とアジア海域においてのみ活動したわけではないことを明らかにできるだろう。

さらには、バスク人のアゴテの事例研究が、あくまで広州を中心としたものであったように、会社が持っていたアジア域内における広州以外の港との関係も見落とされているといえよう。つまり、太平洋ではマニラとメキシコ間の貿易への注目が集中しているのと同様に、アジア域内貿易ではマニラと広州との貿易ばかりが注目されているのである。これは、18世紀後半というカントン・システムが構築された時代性を映しているともいえる。しかしながら、王立フィリピン会社の支店が置かれたカルカッタや中立港トランケバルとの関係や、インドからアフリカまでを含めたインド洋も含めた貿易システムには注目がなされておらず、残された課題の一つとなっている。このような視点を組み込めば、本稿が示したスペインの太平洋貿易は、単純な経済史や東西交流史、帝国史の文脈で議論されるのみならず、大西洋、インド洋、太平洋の接続を目指す海域史研究にも、より多くの収穫をもたらすだろう。

おわりに

以上、本稿では、先行研究の概観を通して、近世近代転換期におけるスペイン帝国の太平洋貿易研究における課題について検討してきた。本稿の目的は、18世紀後半から19世紀初頭においてもなおスペインが太平洋に植民地を維持しており、商業を通じた大西洋世界と太平洋世界の連結を、スペイン帝国の臣民として活動する人々が担ってきたことを提起することであった。そのため、当該時期における、マニラ・ガレオンに関する研究動向と、王立フィリピン会社のアジア貿易に関する研究動向を整理した。それらの先行研究では、数点の課題が残されていることを指摘した。第一に、スペインの太平洋貿易史研究では、メキシコとフィリピン諸島の関係史が重要視されており、ペルーやチリのようなラテンアメリカ太平洋岸の他の港湾都市との関係が見落とされている。第二に、ラテンアメリカ大西洋岸とフィリピン諸島をはじめとしたアジアとの貿易は、本来の王立フィリピン会社の目的のひとつであって、この貿易を見落とすことはできない。第三に、王立フィリピン会社の参加者が、具体的にどのようなバックグラウンドを持ち、会社以外に、どのような活動を行っていたかを考えることで、会社の役割を多様な側面から考察することが可能になる。第四に、王立フィリピン会社の貿易として、マニラと広州との貿易ばかりが着目されているが、同様に、カルカッタやトランケバルのようなインドの港との関係や、アフリカにまで至るインド洋も含めた貿易システムについても考える必要がある。

筆者の関心は、第四章で示したように、あくまでも、バスクの商人や船乗りが、いかにして世界経済に関与したかということに置かれる。そうした関心のために、本稿はあくまでも、スペイン本国からみたアジア太平洋貿易を概観するとどめた。そのため、重要な貿易拠点であったフィリピン諸島やラテンアメリカ太平洋岸からみたスペイン帝国の貿易構造に触れることができていない。今後の課題として、18 世紀後半から 19 世紀初頭のアジア太平洋地域からみたスペイン帝国の貿易と実態を明らかにする必要がある。

そのような課題はあるものの、本稿における研究史の概観により、この時期のスペイン帝国の歴史が世界史における重要なアクターのひとつとして見直されることを期待する。同時に、スペイン帝国が築いた太平洋を横断する貿易構造を詳細に検討し、そのシステム下における人の交流や物流を明らかにすることにより、2022 年に発効された「地域的な包括的経済連携協定 (RCEP)」にみられるような、「アジア太平洋経済圏」の成立や海を越えた経済的な連関の歴史的起源のひとつとして、スペイン帝国の存在を提起することも可能となるだろう。

注

- (1) 世界システム論を唱えたイマニュエル・ウォーラーステインは、「ヨーロッパ世界経済」の中心的役割を担った国家として、スペインを取り上げている。しかし、ウォーラーステインは、「十六世紀第二期」に世界経済構造が再編され、世界経済の中心が、衰退したセビーリャつまりスペイン帝国ではなく、アムステルダムへと移行したとしている (ウォーラーステイン 2013: 189-262)。イギリスの著名なスペイン史家であるエリオットにしても、スペイン帝国の盛衰を、1469 年から 1716 年という区切りで叙述した (Elliot 2002)。
- (2) フィリピン総督府の置かれたマニラは、メキシコ独立まで、行政的にはメキシコシティを中心としたヌエバ・エスパーニャ副王領管轄下にあった。1811 年にメキシコ独立革命が生じると、1812 年憲法 (カディス憲法) により、フィリピン諸島州議会 (La Diputación Provincial de las Islas Filipinas) がフィリピン諸島の統治を行うことが取り決められた。
- (3) ナオ Nao、あるいは、ナオ・デ・チーナ Nao de China とも呼ばれる。
- (4) ショーニュは、スペインの対外貿易が、ガレオン貿易を通して大西洋から太平洋へと拡大していったことを強調した。けれども、16~17 世紀のマニラにおけるスペインと明朝の交錯を描いた平山によれば、マニラ・ガレオンは、スペイン王室の補助金とヌエバ・エスパーニャ副王領の財源によって賄われていた。太平洋を航海するこの貿易は、天候や沈没の問題から、王室、ヌエバ・エスパーニャ副王領、フィリピン総督府の全てにおいて、恒常的な財政赤字の原因となっていた (Chaunne 1960; 平山 2015: 15-25, 44-46)。
- (5) 貿易や商業によるヨーロッパとアジアの接続の歴史は、グローバルヒストリー研究で盛んな分野の一つである。この分野では、近世以降におけるヨーロッパ商人のアジア進出によってアジアが衰退したという通説に対し、アジア商人側の自立性を説いたものが多く見受けられる。けれども、岸本が指摘する通り、通説を批判するために、アジア側の自立性の主張が強調されすぎているきらいがある。他に盛んな分野として、世界経済の成立を説明する際に、モノの流通に着目する研究もある。そこでは、モノの流通を担う人々として、東インド会社の商人たちやカントリートレーダー、華人商人、ローカルな商人の存在が提起されている。また、ヨーロッパあるいはアジアのいずれか片方のみを中心とした歴史の見方ではなく、ヨーロッパ側の史料とアジア側の史料の双方を用いて、グローバルに展開した商業について論じる研究が盛んになっている。近年、研究が進んでいる分野であるため、網羅的に記載するのは難しいが、たとえば次のような文献がある (岸本 2018; 水島 2013; 島田 2011; 角山

2017；川北 1996)。

- (6) これまでのスペイン史は、フランコ軍事独裁政権（1936～1978 年）ののち再び国家を統治したブルボン王朝の正当性を示すために、ハプスブルク王朝の支配を、スペインを衰退させた王朝の時代として評価してきた。けれども、そうした政治的意図に基づいた評価からの脱却が企図され、ハプスブルク王朝時代の政治経済を過度に低く評価し、ブルボン王朝の経済政策を高く評価することはなくなった。とりわけ経済面では、18 世紀にブルボン王朝の国王や政治家が行ったブルボン改革後期の重要な改革である「自由貿易」規則が、スペインの経済構造に対し、それほど大きな影響を与えなかったとする評価がなされるようになったのである (Fisher 1993)。
- (7) ユン・カサリージャによれば、フェリーペ 2 世時代のスペイン帝国は、古い絶対主義帝国ではなく、むしろ科学振興に力を入れていた。たとえば、アメリカの鉱山での採掘やプランテーションの導入、新大陸の農産物の栽培技術の改良は、その例である。そうした知識の流通を担ったのは、ヨーロッパにおいてはイタリア・フランドル・オランダ・ドイツのようなハプスブルク家支配下の地域の人々であり、スペイン帝国の中で、被支配地域の人々であったことを示した。さらに、スペインからイングランドへは革、帽子、針、石鹼、絹のストックキングの製造技術がもたらされ、オランダへは造船技術がもたらされたことをユン・カサリージャは示した。しかし、帝国の拡大は知識の世界的流通をもたらし、帝国の被支配地域や競争関係にあった他の帝国への知の流入をもたらし、結果として、スペイン帝国を弱体化させる要因となった。
- (8) これまでの研究では、16 世紀から 18 世紀にかけて世界商品となった、中国の絹、陶磁器、インドの更紗、香辛料、砂糖、チョコレート、コーヒー、紅茶のような商品の貿易拡大と帝国の形成、消費者の需要拡大について研究がなされてきた。特に、アジア産品のコモディティ化がヨーロッパ経済に強い影響を与えたという多くの研究は主として 18 世紀を対象としており、その時期には、すでにマーケティングが成立していた。「マーケティング以前」の時代に、アジア産品への需要がどのように満たされ拡大していったかを明らかにする必要があるとガッシュ・トマスは述べている。
- (9) なぜなら、この時期のスペイン本国は危機の時代であったためである。フランス革命の勃発、国内における情勢不安、軍事支出の大幅な増加による財政危機、スペイン独立戦争、1810 年亡命政府によるカディス議会の開催と 1812 年憲法の制定、1814 年にフランスより帰国したフェルナンド 7 世による復古王政と自由主義派による反発、本国を見限ったラテンアメリカ植民地の独立が着目されてきた。
- (10) スペインだけでなく、近世ヨーロッパ各地にみられた国家体制は、複合君主制、複合王政、あるいは礫岩国家とよばれる。こうした「近世的国家モデル」は、ヨーロッパのみならず、アフリカ、インド、東南アジアでも存在した。アフリカやインドでは、自立的な諸地域を強力な君主が統治する「分節国家」のモデルが提唱されている。東南アジアでは、「銀河系政体」や仏教観を基盤とした「マンダラ論」というモデルが提示されている。
(Koenigsberger 1978；Elliott 1992；近藤・古谷編 2016；桃木 1996：55-66)
- (11) たとえば、バスクのギプスコアに設立された王立カラカス会社の場合、会社の船には大砲を積んでおり、大西洋上での私掠船に対抗したり、カラカスの港で密輸を行う船を撃退したりすることが任務とされた。(高垣 2011：152-153；La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas 1765：30)
- (12) (川北 1997：13)

- (13) (同上)
- (14) インディアス・海軍大臣を務めたエンセナーダの考えのように、改革で重視されたのは、①本国と植民地との交通を維持すること、②植民地における行政の統制を強めること、③帝国内貿易の収益性を高めること、④植民地での現地生産を促進することであった。(Baudot Monroy 2019 : 167)
- (15) フィッシャーは、この時代を「大いなる制限を持つ自由貿易の時代 *Grandes limitaciones*」と呼ぶ。ここでいう自由貿易とは、王室による統制の下での自由貿易であり、かつ、植民地との直接貿易のことであった。(Fisher 1993 : 17)
- (16) サンタンデル、ヒホン、ア・コルーニャ、セビーリャ、カディス、マラガ、カルタヘナ、アリカンテ、バルセローナ。
- (17) (立石 1989)
- (18) 1765 年の王令は限定的なものであったが、1770 年にはヌエバ・エスパーニャ副王領の中でも、カンペチェとユカタンが自由貿易地域に組み入れられた。
- (19) この王令は、1797 年にイギリスとの戦争が始まるまで有効であった。(立石 1989 : 64-65)
- (20) (Amezaga Iribarren 2005 : 230-231 ; 立石 1989 : 64)
- (21) (宮田 2017 : 68) ; 大西洋経済が太平洋経済へと拡大したというヨーロッパ中心主義ととれるショーニュの意見や、「スペインの湖」のようにスペインが大西洋世界から太平洋世界に進出していったとするシュルツ (Schurz 1922) の意見に対し、むしろ、メキシコ商人がマニラ・ガレオンの中心を担っていたということは、ボニアリアンも同意している (Bonialian 2017) 。こうした状況が変化するのは、18 世紀後半にブルボン改革が本格化した時期である。ブルボン改革により、本国政府は、マニラ・ガレオンの利潤をメキシコ商人から奪おうとした。そのことが、喜望峰航路の開拓へと繋がったのである。また、1769 年にマニラにおいてコンスラードが設立された時も、大きな転換点であった。なぜなら、マニラのコンスラード、メキシコ商人の排除を企図し、マニラのフィリピーノス商人が商取引のイニシアティブを握ろうとしたのである (Pérez Lecha 2015 : 56) 。
- (22) 商人組合のこと。
- (23) 1593 年に、フェリーペ 2 世は、フィリピン在住者のみに商売を許可し、メキシコ在住の商人を、卸売業から排除しようとした (宮田 2017 : 55-85) 。
- (24) (Pérez Lecha 2015 : 56)
- (25) (*Ibid.*)
- (26) (Cheong 1971)
- (27) (Pérez Lecha 2013, 2015)
- (28) (Bonialian 2017)
- (29) (*ibid.* : 89, 96-97) 確かに、1796 年にサン・ブラスが開港し、1803 年にペルーとグアテマラの港が開港したものの、「自由貿易」体制は、とりわけ大西洋世界において展開された。アジア直接貿易や太平洋貿易、とりわけマニラを中心とした貿易は、王室主導で行われるようになったのである。
- (30) (Pérez Lecha 2015)
- (31) しかし、マニラとメキシコの間を往来する船と荷主たちは、好んでアカプルコを利用していた。1816 年以降、マニラへの復路の記録は残されていないため、この貿易が往復ではなかった可能性があるが、サン・ブラスのあるナヤリット州が、かつてのヌエバ・エスパーニャ副王領内で 2 番目の輸出量を誇った地域であったため、この地域がマニラ貿易、あるいはアジ

- ア製品の分配地として機能し、繁栄していたことは間違いない。(Pérez Lecha 2015: 54)
- (32) とくに以下の書籍が代表的である。(Martínez Shaw y Alfonso Mola 2009)
- (33) (Baena Zapatero 2019)
- (34) (*Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785 / es copia impresa del original. Firmado José de Gálvez (1785)*: 1-2)
- (35) エル・ブエン・コンセホ号 (El Buen Consejo 船長はフアン・デ・カセンス Juan de Caséns) の出港の際には、ビーア・レセルバーダ (Via Reservada) というシステムが利用された。ビーア・レセルバーダとは、カディスの港にどのような船舶があるか、約 200 人の乗組員を確保することが可能か、航路を熟知した水先案内人がいるか、食料や医薬品を調達できるか、寄港地や日程を確定できるかなど長距離航海に必要な情報を調査するものであった。これは、海軍大臣フリアン・デ・アリアーガ (Juan de Arriaga) の依頼により、ア・コルーニャ生まれのフアン・ジェルボー (Juan Gerbaut) によって行われた。カディスではインドや中国への航海を遂行するための準備が可能であると判断された。しかし、スペインの商人や船乗りたちが進出していなかった喜望峯航路を知る水先案内人だけは、カディスで調達することができず、フランス東インド会社の水先人をロリアンで雇用した。(Martínez Shaw and Alfonso Mola 2014: 37)
- (36) とくに、スペイン海軍が、ケープタウンのテーブルベイを航海の中継地点としたことに対し反発が生じた。しかし、1778 年以降、スペイン船のケープタウン入港が反発を受けることはなくなった。(Baudot Monroy 2019: 175-176)。クレスポ・ソラーナによれば、オランダとスペインの間で対立が生じたのは、16 世紀にポルトガルとスペインに対してオランダが用いた「海洋自由論」の理論と、植民地獲得と利益独占の理論が併存していたからであった。(Crespo Solana 2020)
- (37) もちろん、スペインによるアフリカ周回ルートの設立という案は、イギリスのマニラ占領以前から存在していた。
- (38) 海軍の船舶は、主にインドの港であるトランケバールとカルカッタに入港した (Martínez Shaw and Alfonso Mola 2017: 37)。
- (39) (Baena Zapatero 2017) バエナ・サパテロの論文は、海軍遠征時に行われた、近世のインフォーマルな経済システムの一つである「贈り物」に着目した研究である。海軍船舶の積み荷の多くは貿易のための商品であったが、少数の「贈り物」が積まれていた。これは、サパテロによれば、王室への献上とともに、科学的関心から行われたもの、あるいは贈与のために行われたものである。贈り物は、家族のため、あるいは宗教的観点から行われたものが多かったが、そのなかでも、商人と大臣の間で行われた贈り物は、新しい貿易航路の開拓と、そこにおけるネットワークの構築の役割を担った。
- (40) このギルド団体は、羊毛以外の生産物が取り立てて存在せず、もっぱら消費市場として機能していた王国の首都マドリードの人々の需要に応えるために、イベリア半島各地から商品を集積し、販売を行っていた。名前の通り、マドリード五大ギルドは、絹、リネン、小間物、薬、宝石を扱うギルドの集合体であった。マドリード五大ギルドの特徴は、構成者が、主としてスペイン北部バスク地方エンカルタシオン地区の出身者であったことである。バスク出身の男性がマドリードの寡婦や妙齢の女性と結婚することで商業活動を行い、生活基盤ができると、甥や長男以外の男子をマドリードへ呼び寄せて養育し、商売に関する教育を行った。こうした伝統から、近世を通して、マドリード五大ギルドの上層部を占めていたのは、バスク人であった。(Martínez Borralló 2017: 149-161)

- (41) マルティネス・ショウとアルフォンソ・モラは、王立フィリピン会社にはマニラ・ガレオンの独占体制を打ち破ったという意義があるものの、マニラ・ガレオンはフェルナンド 7 世による廃止例とメキシコ独立革命後も継続しており、マニラとアカプルコの貿易関係は途絶えていなかっただろうと述べている。(Martínez Shaw and Alfonso Mola 2017 : 39)
- (42) (Díaz-Trechuelo 1963 : XIV)
- (43) (Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785 : 1)
- (44) (Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785 : 1-2)
この会社は、その名のとおり、カラカスと、スペイン北部にあるギプスコア県の港であるサン・セバスティアンやパサヘスとの間を結ぶ貿易会社であった。(高垣 2015 : 151-153)
- (45) (Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785, artículo 1, 3.)
- (46) この会社の資金は、800 万ペソ・センシージョとされ、1 株 200 ペソの 3 万 2 千株に分割された。このうち、100 万ペソ・フェルテスを王室が購入した。王立カラカス会社の株主は、1785 年 7 月 1 日の王立フィリピン会社の設立以降、自由に王立フィリピン会社の運営に参加できることと、株式の利益配当が滞りなく引き渡されることが宣言された勅令が下された。(Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785 : artículo 1-6, 11-12)
- (47) (Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785, artículo 50.)
- (48) (Martínez Shaw and Alfonso Mola 2014 : 12)
- (49) (*Ibid.* : 12-13)
- (50) (Mark 2004 : 520-526)
- (51) リマには王立フィリピン会社の支店が置かれ、リマの商人達は、王立フィリピン会社に出資してアジア産品を購入し、ラテンアメリカで再分配する貿易を行っていた。(*ibid.* : 538-540)
- (52) (Martínez Shaw and Alfonso Mola 2014 : 12)
- (53) この許可は、1803 年 7 月 12 日の王令により、排他的特権として承認された。(*ibid.* : 12-13)
- (54) (*ibid.* : 13)
- (55) (*ibid.* : 13)
- (56) (*ibid.* : 38-39)
- (57) (高垣 2016 : 157-159)
- (58) カバルスは、同じくフランス系バスク人でスペインに居住していたジャン・ドルウイエ Jean Drouilhet とミゲル・デ・ムスキス Miguel de Múzquiz とともに、スペイン最初の国立銀行であるサン・カルロス銀行を設立した。サン・カルロス銀行は、国債引受銀行であった。なぜなら、財政難を抱えるスペインがアメリカ独立戦争に参戦するに際して、戦費をカバルスが負担したため、王室は、カバルスへの返済のために国債を発行しなければならなかったためである。
- (59) 1796 年にアゴテが帰国することになった理由のひとつとして彼自身の病気があるが、他にも、白蓮教徒の乱が生じて情勢不安になったことや、清朝によるアヘン輸入禁止令が発せられたことにある。王立フィリピン会社も、他のヨーロッパ商人と同様に、アヘン貿易に携わっていた。また、この年に、会社のカルカッタ支店が設立されたことや、サン・ブラス港が

開港されたという事情もあると考えられる。(Permanyer Ugartemendia 2012 : 532, 544-546)

(60) (*ibid.* : 531-532)

(61) ペルマニエル・ウガルテメンディアは、1580 年の連合以降、関係が緊密になったマニラとマカオの関係が、18 世紀になっても継続しており、マニラでスペイン国旗を掲げた外国船舶が航行していることが問題となっていたことを指摘した。(*ibid.* : 530-531)

(62) (秋田・桃木編 2008)

引用・参考文献

一次史料

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas 1765 *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, Noticias Historiales Prácticas*, Madrid; S.N., Biblioteca Virtual Patrimonio Bibliográfico (2022 年 1 月 20 日最終閲覧)

Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas en 10 de marzo de 1785 / es copia impresa del original. Firmado José de Gálvez (1785), La Expedición Malaspina, Biblioteca Virtual de Defensa, Ministerio de Defensa de España (2022 年 1 月 13 日最終閲覧)

欧文文献

Amezaga Iribarren, Arantazazu 2005 “La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años áuricos y las rebeliones (1728-1751)”, *Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, N° 23, pp. 230-231.

Aragón Ruano, Álvaro and Angulo Morales, Alberto 2013 “The Spanish Basque Country in Global Trade Networks in the Eighteenth Century”, *International Journal of Maritime History*, 25, pp. 149-172.

Baena Zapatero, Alberto 2017 “Regalos de Filipinas a Cádiz en los barcos de la Armada (1765-1784)”, *Anuario de estudios americanos*, Vol. 74, N° 2, pp. 491-523.

—2019 “El comercio asiático en los barcos de la Armada: generales y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)”, en Carmen Yuste López (coord.) *Nueva España: Puerta americana al Pacífico asiático siglos XVI-XVIII*, Ciudad de México; Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 283-320.

Basurto Larrañaga, Román 1983 *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao; Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea

Baudot Monroy, María 2019 “La construcción de la real armada en filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del Siglo XVIII”, *Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII*, N° 32, pp. 161-190.

Blair, Emma Helen (ed.) 1911 *The Philippine Islands, 1493-1803: explorations by early navigators, descriptions of the islands and their peoples, their history and records of the Catholic missions, as related in contemporaneous books and manuscripts, showing the political, economic, commercial and religious conditions of those peoples from their earliest relations with European nations to the beginning of the nineteenth century*, v. 48. 1751-1765, v. 49. 1762-1765, v. 50. 1764-1800, v. 51. 1801-1840, v. 52. 1841-1898, v. 53. Bibliography, v. 54. Index A-I, v. 55. Index J-Z, Ohio; The A. H. Clark company

Bonialian, Mariano 2017 “La historia económica del Pacífico en su larga duración una revisión a las filipinas y el Pacífico de los Ibéricos de Pierre Chaune”, *Illes i imperis*, Num. 19, pp. 77-99,

Chaunu, Pierre 1960 *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques : XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles : introduction méthodologique et indices d'activité*, Paris; S.E.V.P.E.N.

- Cheong, Weng Eang 1971 "The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade", *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 2, No. 2, pp. 142-158.
- Crespo Solana, Ana 2020 "La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20, pp. 113-143.
- Díaz-Trechuelo Spínola, María Lourdes 1965 *La Real Compañía de Filipinas*, (La Escuela de Estudios Hispano-Americanos de la Universidad de Sevilla 158), Sevilla; Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas
- 2003 "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del Guipúzcoa*, Donostia-San Sebastián, 4, pp. 369-381.
- Diputación Provincial de Cádiz 1976 *La burguesía mercantil Gaditana (1650-1868): ponencias presentadas en el XXXI Congreso Luso-Español para el Progreso de las Ciencias, celebrado en Cádiz*, Jerez de la Frontera; Instituto de Estudios Gaditanos
- Elliott, J. H. 1992 "A Europe of Composite Monarchies", *Past & Present*, 137, pp. 48-71.
- 2002 *Imperial Spain: 1469-1716*, London; Penguin
- Fisher, John 1993 *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid; Banco de España, Servicio de Estudio
- Flynn, Dennis O. and Giraldez, Arturo 1994 "Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571", *Journal of World History*, 6 (2), pp. 201-221.
- García Hevia, José María Vallejo 1993-1994 "Campomanes y la Real Compañía de Filipinas: sus vicisitudes de organización y funcionamiento (1790-1797)", *Anuario de historia del derecho español*, N° 63-64, pp. 847-896.
- Gasch-Tomás, José L. 2014 "Globalisation, market formation and commoditisation in the Spanish empire. consumer demand for Asian goods in Mexico City and Seville, C. 1571-1630", *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol. 32, No. 2, pp. 189-221.
- Gómez Rojo, María Encarnación 2008 "Las implicaciones jurídicas, sociales y económicas de los cinco gremios mayores de Madrid como institución mercantil y financiera en la España del siglo XVIII", *Revista de estudios histórico-jurídicos*, XXX, pp. 187-214.
- Koenigsberger, H. G. 1978 "Monarchies and Parliaments in Early Modern Europe: Dominium Regale or Dominium Politicum et Regale", *Theory and Society*, 5 (1), pp. 191-217.
- Luengo, Jorge and Dalmau, Pol, 2018 "Writing Spanish history in the global age: connections and entanglements in the nineteenth century", *Journal of Global History*, Volume 13, Issue 3, pp. 425-445.
- Marks, Patricia H. 2004 "Confronting a Mercantile Elite: Bourbon Reformers and the Merchants of Lima, 1765-1796", *The Americas*, Vol. 60, Num. 4, pp. 519-558.
- Martins Torreos, Andreia 2018 "No hay historia global sin el Pacífico y América: el quimón en Nueva España y la circulación de tejidos de algodón pintado (siglos XVI-XIX)", *Revista Complutense de Historia de América*, Vol. 44, pp. 143-165.
- Martínez Borralló, Antonio 2017 "Comerciantes vascos en los cinco gremios mayores de Madrid", *MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna*, 4/7, pp. 147-179.
- Martínez Show, Carlos y Alfonso Mola, Marina (coord.) 2010 *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid; Universidad Nacional de Educación a Distancia
- 2013 "La Armada en El Cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767", *Anuario de Estudios Atlánticos*, N° 59, pp. 431-477.

- 2014 “The Philippine Islands a vital crossroads during the first globalization period”, *Culture & History Digital Journal*, 3(1), pp. 27-42.
- Martínez Shaw, Carlos 2014 “*La Armada en Filipinas (1765-1784)*”, en Instituto de Historia y Cultura Naval, *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid; Ministerio de Defensa, pp. 93-116.
- Permanyer Ugartemendia, Ander 2012 “Españoles en Cantón: los diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)”, *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, N^o. 7, pp. 523-546.
- 2014 “Opium after the Manila Galleon: The Spanish involvement in the opium economy in East Asia (1815-1830)”, *Investigaciones de Historia Económica-Economic History Research*, 10, pp. 155-164.
- 2015 “Una presencia no tan singular: españoles en la Economía del opio en Asia oriental (1815-1843)”, *Millars: espai i història*, Vol. 39 Núm. 2, pp. 63-87.
- Pérez Lecha, Manuel 2013 “Una revisión del período final del Galeón de Manila, 1785-1821”, *Fòrum de Recerca*, N^o 18, pp. 197-214.
- 2015 “Los últimos años de la nao de china: pervivencia y cambio en el comercio intercolonial novohispano-filipino”, *Millars: espai i història*, Vol. 39, pp. 41-61.
- Pinzón Ríos, Guadalupe 2020 “Conexiones filipinas: La afluencia de rutas marítimas en torno a un Archipiélago (siglos XVI-XVIII)”, *Veguta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Num. 20, pp. 11-19.
- Quiason, Serafin D. 1966 *English "Country Trade" with the Philippines, 1644-1765*, University of The Philippines Press; Quezon City.
- Schurz, William Lytle 1922 “The Spanish Lake”, *Hispanic American Historical Review*, 5 (2), pp. 181-194.
- Tracy, Nicolas 1995 *Manila Ransomed. The British Assault on Manila in the Seven Years War*, Exeter; University of Exeter Press
- Yun-Casalilla, Baltoromé 2018 “Social Networks and the Circulation of Technology and Knowledge in the Global Spanish Empire” in Perez Garcia, Manuel and Sousa, Lucio de, *Global History and New Polycentric Approaches: Europe, Asia and the Americas in a World Network System*, Heidelberg; Springer
- Yuste López, Carmen, “El eje commercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternative colonial”, en Carmen Yuste López (coor), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático siglos XVI-XVIII*, Ciudad de México; Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 21-41.

和文文献

- ウォーラーステイン、イマニュエル 2013 『近代世界システム I——農業資本主義と「ヨーロッパ世界経済」の成立』 名古屋大学出版会
- 川北稔 1996 『砂糖の世界史』 岩波ジュニア新書
- 1997 「環大西洋革命の時代」 横山紘一・川北稔ほか編 『岩波講座 世界歴史 17 環大西洋革命 18 世紀後半—1830 年代』 岩波書店
- 岸本美緒 2018 「グローバル・ヒストリー論と「カリフォルニア学派」」 『思想』 1127、80-100 頁。
- 近藤和彦・古谷大輔編 2016 『礫岩のようなヨーロッパ』 山川出版社
- 島田竜登 2011 「歴史学はすでに「国境」をこえつつある：グローバル・ヒストリーと近代史研究のための覚書」 『パブリック・ヒストリー』 8、1-13 頁。

杉原薫 2003『アジア太平洋経済圏の興隆』大阪大学出版会

ソウザ、ジョージ・ブライアン 2013「近世におけるグローバル商品と交易——セイロン・シナモン」秋田茂編著『アジアからみたグローバルヒストリー 「長期の 18 世紀」から「東アジアの経済的再興へ」』ミネルヴァ書房、118-147 頁。

高垣里衣 2015「ブルボン改革期におけるバスクの政治的・経済的自立性——カラカス会社とギブスコア＝カラカス貿易を中心に」『パブリック・ヒストリー』15、146-163 頁。

立石博高 1989「「自由貿易」規則（1778 年）とスペイン経済」『地中海論集』12、63-71 頁。

角山栄 2017『茶の世界史改版 緑茶の文化と紅茶の社会』中央公論新社

中本香 2006「18 世紀中葉のスペインにおける植民地統治体制改革に対する提言」『Estudios hispánicos』30、123-142 頁。

—— 2008「七年戦争を契機とするスペインの「帝国再編」——エスキラーチェの主導する植民地貿易の制度改革を中心に」『Estudios hispánicos』33、107-132 頁。

平山篤子 2012『スペイン帝国と中華帝国の邂逅：十六・十七世紀のマニラ』法政大学出版局

フリン、デニス（秋田茂・西村雄志訳） 2010『グローバル化と銀』山川出版社

水島司 2013「グローバルエコノミーの形成とアジア」秋田茂編『アジアからみたグローバルヒストリー「長期の 18 世紀」から「東アジアの経済的再興へ」』ミネルヴァ書房、63-81 頁。

宮田絵津子 2017『マニラ・ガレオン貿易：陶磁器の太平洋貿易圏』慶応義塾大学出版会

桃木至朗 1996『歴史世界としての東南アジア』山川出版社

図1 本稿で触れた主要な都市

