

# スペイン帝国の太平洋覇権確立：海外領土拡張政策と東アジア進出の歴史背景

著者名(日)	柳沼 孝一郎
雑誌名	神田外語大学紀要
巻	24
ページ	203-223
発行年	2012-03
URL	<a href="http://id.nii.ac.jp/1092/00000610/">http://id.nii.ac.jp/1092/00000610/</a>

# スペイン帝国の太平洋覇権確立 ～海外領土拡張政策と東アジア進出の歴史背景～

柳沼孝一郎

## 要 旨

大航海時代を担ったスペインおよびポルトガルのイベリア両国は、ローマ教皇からの異教徒の地の発見と占領、およびキリスト教化の正当性と奨励を背景に、1494年に締結されたトルデシリャス条約を契機としてさらなる領土と支配圏の拡大を図り、世界を二分するかのよう発見探検事業を展開させ、アジアの富とりわけ香料を求めて大洋に乗り出した。ポルトガルはアフリカ大陸西岸を南下・迂回してインド洋に達する「東廻り航路」を拓き、東アジア進出を遂げた。一方、「西廻り航路」を駆ったスペインは新大陸を征服したのちその余勢をさらに西へと移行させ、フィリピン諸島を領有し東アジア進出を成し遂げ、ガレオン船貿易体制を背景に太平洋海域における覇権を確立していった。

## はじめに

ヨーロッパ世界の人々にとってアジアは未知の領域であったが、マルコ・ポーロの「東方見聞録」によって黄金の島シパンゴ（Cipango：日本）をはじめカタイ（Cathay：中国）などアジアに対する関心が高まり、アジア到達が試みられた。加えて、ヨーロッパの爆発的な人口増加にともない経済活動と市場確保が活性化し、領土拡張に拍車がかけられた。そうしたなかで、イベリア半島からイスラム勢力を一掃した国土回復運動（レコンキスタ Reconquista）、ルネッサンスの興隆、そして宗教改革を達成させた激しいエ

ネルギーが冒険精神をかきたて、いわゆる「大航海時代」が生まれた。

キリスト教国によって幕が開けられた大航海時代は、イベリア両国すなわち、ポルトガルのエンリケ航海王子によるアフリカ西岸探検、1488年のバルトロメウ・ディアスによる「嵐が岬」(のちに「喜望峰」と改名)の望見、ヴァスコ・ダ・ガマのインド到達、そしてスペインのイサベル女王とクリストフォロ・コロンボ(いわゆる「コロンブス」)によって達成されたアメリカ大陸到達に始まった。スペインは、1493年5月4日付けのローマ教皇アレクサンデル六世の大勅書によってコロンブスの「発見」が承認され、アフリカ西岸のベルデ岬諸島から西方へ100レグア(約550キロメートル)の経度線の西側の領有権もあわせて認められた。ポルトガルとスペインのイベリア両国は、ローマ教皇からの異教徒の地の発見と領有およびキリスト教化に対する正当化と奨励を背景に、1494年にイベリア両国間で締結された「トルデシリャス条約」を契機としてさらなる領土と支配圏の拡大を図り<sup>(1)</sup>、世界を二分するかのよう発見探検活動を展開し、東洋の富とりわけ香料を求めて大洋に乗り出していった。

ポルトガルはアフリカ大陸西岸を南下、喜望峰を迂回してインドに達する「東廻り航路」を拓き、東アジア進出を遂げた。一方、「西廻り航路」を駆ったスペインは新大陸到達後に軍事征服とキリスト教化すなわち精神征服を軸とした征服・植民地政策を敷き、アメリカ大陸にヌエバ・エスパーニャ(Nueva España「新スペイン」の意味)やペルーといった確固たる植民地を築き、その余勢をさらに西へと移行させ、ロアイサ、ビリャロボスさらにレガスピラの遠征隊を派遣して東アジア進出を図った。のちに、ウルダネタによってアメリカ大陸と東洋を結ぶ復航路(トルナビアへ *tornaviaje*)が拓かれ、レガスピのフィリピン諸島領有とマニラ建設によって以後250年間にわたりマニラ・アカプルコ間で運営された「マニラ・ガレオン船貿易」の礎が築かれ、スペイン帝国は太平洋における覇権を確たるものにしていった。本稿は、

スペイン帝国の海外領土拡張政策および東アジア進出、フィリピン諸島の領有化、復航路の発見、ガレオン船貿易体制の構築などスペイン帝国の太平洋覇権確立の歴史背景と変遷を考察するものである。

## I. イベリア両国のアジア進出の模索

コロンブスは、西廻り航路でアジアに到達する計画のもと、イサベル女王とのサンタ・フェ協定によって<sup>(2)</sup>、サンタ・マリア号など3隻の帆船を率いて1492年8月3日に南スペインのパロス港を出帆、10月12日にバハマ諸島のグアナハニ島に到着し、エスパニョラ島に根拠地を建設し帰国の途についた。東洋への直航路の発見は叶わなかったものの、「不明なる海 (Mar Tenebroso)」の彼方に島々を望見して帰還したコロンブスの航海にスペイン王室は刺激され、海外領土拡張が一層加速されてアジアへ通じる航路が模索された。

それに先立ち、ポルトガル王室から西アフリカ沿岸の探検航海の命を受けたバルトロメウ・ディアスは1487年8月にリスボンを出帆、1488年初めに喜望峰を望見し、同年12月にリスボンに帰着した。喜望峰が発見され、大西洋からインド洋に到る航路が拓かれると「香料貿易」が重視された<sup>(3)</sup>。ジョアン二世は、アジアへの航路発見が過熱化されるなかでスペインとの益権を明確にすべく、ローマ教皇の仲裁のもとに1494年6月7日にトルデシリャス条約を締結した。スペインはコロンブスの西廻り航路によってインディアス（アジアと考えられていた）到達を実現させ、一方ポルトガルは東廻り航路によるインド洋到達を試行していた。そうしたなか、1495年にジョアン王が死去、後継者で従兄弟のマヌエル王はインド航路の開拓をヴァスコ・ダ・ガマに下命した。ガマ船隊は1497年11月22日に喜望峰を迂回し、1498年5月20日にインドの東岸、マラバル海岸のカレクー（カリカット）に安着、1499年8月末にリスボンに帰着してインドとの香料貿易を可能にする航路が拓かれた。

## II. スペイン王室の香料諸島への試行

### 1. スペイン王室の試行

コロンブスは1498年の第三回航海で「新しい土地」に到達した。その地こそ、のちにアメリゴ・ヴェスプッチが唱えた「新世界」(ムンドス・ノヴス *Mundus Novus*) であり、アメリゴの名に因んでのちにアメリカと呼ばれる新大陸であった。コロンブスは1504年の第四回航海で、香料諸島いわゆるモルッカ (*Molucas*) 諸島に到る海峡もしくは水路を求めて現在の中米地域の大西洋沿岸を探検航海した。インディアスのかなたに存在するといわれたモルッカ (ポルトガル語でマルコ *Maluco*) 諸島は丁字 (クローブ) の産地であり、当時の香料貿易の中心地でもあったからである。海峡も水路も発見できなかったが、以降の香料諸島への航路発見はスペイン領アメリカから試行されることになった。スペイン王室は探検航海を奨励し、ロドリゴ・デ・バステイダス (*Rodrigo de Bastidas*) 探検隊 (同隊にはバルボアが同行していた) を派遣した。1508年、フェルナンド王は西廻り航路による香料諸島の到達を取り決め、フアン・ディアス・デ・ソリス (*Juan Díaz de Solís*) らによってメキシコ湾の海峡発見が試行された。

探検隊はすべてが東洋へ通じる海峡の発見であり、アメリカ大陸の南方沿岸が探索された。1513年9月29日、バスコ・ヌニェス・デ・バルボア (*Vasco Núñez de Balboa*) はパナマ地峡を踏破したのち「南の海 (*Mar del Sur*)」すなわち太平洋を発見した。バルボアは地峡一帯にわたって探索したが、太平洋に繋がる海峡や水路は発見できず、新大陸はアジアに到る航海を阻む何物でもなかった。1515年、ソリスはアメリカ大陸の海峡を探索すべくブラジル沿岸を南下し、アルゼンチンのラ・プラタ川まで南下し海峡発見を試みたが、半ばにして同地で他界した。すべてが徒労に終わり、新大陸にはアジアに通じる海峡もしくは水路は存在しないことが明らかにされた。

## 2. マゼランの世界周航

スペイン王室が新大陸の海峡発見に奔走している間にポルトガルは東廻り航路を駆って貿易圏を拡大させ、東南アジアとの香料貿易で莫大な利益をあげていた。こうした状況下に実施されたのが、ポルトガル人航海者フェルナン・デ・マガリャンエス (Fernando de Magallanes : いわゆる「マゼラン」) の探検航海であった。マゼランはすでに、アントワープの大商人ディエゴ・バルボサをはじめ、占星術師にして宇宙誌学者のルイ・ファレイロから資金および航海理論の両面で支援を取りつけていた。マゼランはまた、かつてマラッカ占領に同行した経験から東洋の事情に詳しく、香料諸島はポルトガルの勢力圏外にあり、スペインの分界線内に存在する、すなわちスペイン王室に帰属するものであると解釈していた。香料地へ直航することが最重要課題であったことからスペイン王室はマゼランおよび支援者と契約を締結した。こうしてマゼランは、海峡を探索し、その発見が叶わぬ場合には最短距離で香料地まで航海して、同地にスペイン王室の貿易拠点を築いたのち香料を満載し帰還すべく、ビクトリア号など5隻の帆船と234名を従えてセビリヤを出港、1519年9月20日にグアダルキビル河口のサンルーカル港を出帆した。

マゼラン隊は1520年10月21日にアメリカ大陸最南端の海峡(いわゆる「マゼラン海峡」)を通過、穏やかな大海を意味する「太平洋 (Océano Pacífico)」を航行し、1521年3月6日にラドロネス (Ladrones) 諸島に到着した<sup>(4)</sup>。3月16日にはフィリピン諸島まで達し、同諸島をサン・ラサロ諸島と命名、レイテ島を經由して4月7日にセブ島に辿り着いたが、マクタン島の住民との戦いでマゼランが戦死、指揮官を欠いた船隊は残るトリニダー号とビクトリア号で航海を続け、同年11月8日に香料諸島のティドール島に到着した。12月21日、トリニダー号はアメリカ大陸への帰航海を試みるも消息を絶ち、51名がティドール島に残留し、47名が乗り組んだビクトリア号は大量の香料を満載し、バスク出身の航海者フアン・セバスティアン・エルカーノ (Juan

Sebastián Elcano) の指揮のもとに同島を出帆、インド洋から喜望峰を迂回して、エルカーノ一行は 1522 年 9 月 6 日にサンルーカルに安着し、9 月 8 日にセビリャに入港、こうして世界周航が達成された。

### 3. ヌエバ・エスパーニャ副王府の試行：ロアイサ派遣隊

ビクトリア号が香料を満載してスペインに帰還すると、カルロス一世（のちの神聖ローマ皇帝カール五世）の王室内には太平洋への関心がより一層高まり、香料取引業務およびマルコ（モルッカ）諸島に関する航海の管理運営を担う「商務院」（カサ・デ・コントラタシオン Casa de Contratación）がスペイン北西部のラ・コルーニャに新設された。マゼラン航路をたどり、香料地を目指す船団が編成され、その指揮官に聖ヨハネ騎士修道会の聖祿士ガルシア・フォフレ・デ・ロアイサ (García Jofre de Loayza) 師が任命され、首席水先案内人としてエルカーノが乗船することになった。

ロアイサ船隊は、香料地を領有し、中国もしくは日本にスペイン領軍事基地ないしは在外商館の建設を使命として、旗艦サンタ・マリア・デ・ラ・ビクトリア号など計 7 隻、総員 450 名で編成された。過去最大規模の大艦隊は 1525 年 7 月 24 日にラ・コルーニャを出帆、途中 1 隻が座礁・沈没し、サン・レスメス号は船団からはぐれたがのちに合流、その後、アヌンシアード号を失い、ロドリゴ・デ・アクーニャ (Rodrigo de Acuña) 船長が率いるサン・ガブリエル号はスペインに帰還すべく単独航海に乗り出し、のちにホーン岬を発見、こうして船隊は 1526 年 5 月 26 日に太平洋に入った。サン・レスメス号および旗艦はその後に船隊から離れてしまい、残るサンタ・マリア・デル・パラル号だけがロアイサの指示に従いラドロネス諸島を目指した。同船は飢えと辛苦のすえにミンダナオ島に到達できたものの、先住民との戦闘で船長のホルヘ・マンリケ (Jorge Manrique) が死亡、代わって弟のディエゴ (Diego) が指揮をとり、ティドーレ島で合流した。一方、船隊からはぐれてしまった

旗艦では総指揮官のロアイサが死去、その後を継いだ二代目の司令官エルカーノも病死し、三代目の会計財務官のトリビオ・アロンソ・デ・サラサル (Toribio Alonso de Salazar) がその後の指揮をとり、ラドロネス島に到着した。しかし司令官サラサルは同島に到着後に病死、四代目の指揮官マルティン・イニゲス・デ・カルキサーノ (Martín Iñiguez de Carquisano) が率いる旗艦は生き残った 133 名の隊員を指揮して 1527 年 1 月 1 日にティドーレ島に到着した。ところがカルキサーノ指揮官は 6 月 11 日に急死、エルナンド・デ・ラ・トーレ (Hernando de la Torre) が司令官に就き、ヌエバ・エスパーニャに帰還するための帆船を建造するべく同島に残留した。

ロアイサ船隊は、スペインからフィリピン諸島さらには香料諸島への直航を試みた最後の航海であったがすべて失敗に終わった。アジア到達を目指し、スペインから 12 隻が、ヌエバ・エスパーニャから 3 隻が出帆したが、マゼラン隊のビクトリア号のみがスペインに帰還でき、探検航海事業に参画したおよそ 1,200 名のうち生還できたのはわずか 100 人あまりであった。スペインからの試行がいかにか犠牲を伴う事業であるかが問われ、香料をはじめ金や銀といった東洋の富を目指す太平洋探検事業は本国王室からスペイン領アメリカに移管され、船隊派遣はすべてヌエバ・エスパーニャ副王領およびペルー副王領から実施されることになった。

#### 4. エルナン・コルテスの発見事業

マゼランの帰還に歓喜していた最中、1521 年にエルナン・コルテス (Hernán Cortés) によってアステカ王国が攻略された報せがスペイン王室に届いた。コルテスが征服した地はまさに「黄金郷」(エル・ドラド El Dorado) であり、ためにスペイン王室が推進してきた香料地への直航路開拓事業は一端は頓挫した。しかし、太平洋の探検航海は終息したわけではなく、コルテスをはじめ新大陸に渡った征服者 (コンキスタドール conquistador) たちはアジアへ



の途を模索しつづけた。コルテスはアステカ王国を征服後に「南の海」に着目し、香料地への航路発見の探検隊を派遣した。コルテスはスペイン国王カルロス五世に送付した書簡のなかで、「当地インディアス（新大陸）在留の航海術に秀でた者すべてに“南の海 (Mar del Sur)”をつぶさに探索させましたところ、そこには金、真珠、宝石そして香料、諸々の神秘また感嘆に満ちた数多くの島々が必ずや存在するにちがひありません」と述べたうえ、「香料地につながる海峡もしくは水路の存在が確認されない現状から、ヌエバ・エスパーニャから航路を拓くべく」旨を報告<sup>(5)</sup>、ヌエバ・エスパーニャ太平洋沿岸の探索、太平洋諸島の探検および香料諸島の領有のための帆船建造を目的として1524年に太平洋岸のテワンテペックに造船所を設置、香料諸島発見のための船団派遣に乗り出した。

1527年7月1日、コルテスによってヌエバ・エスパーニャから香料諸島を目指した最初の船隊が出帆した。コルテスの親族にあたるアルバロ・デ・サアベドラ・セロン (Álvaro de Saavedra Cerón) 司令官、ペドロ・デ・カルデナス (Pedro de Cárdenas) 船長およびルイス・デ・フエンテス (Luis de Fuentes) 船長らから成る船隊は同年12月15日に現在のマーシャル群島を望見し、旗艦フロリダ号は12月29日にラドロネス島に到着、司令官サアベドラは同島をマリアナ諸島と命名、その後ミンダナオ島を経由してティドーレ島に安着し、ついでロアイサ隊の残留者たちが築いた要塞で指揮官のデ・ラ・トーレと邂逅した。その後、サアベドラとデ・ラ・トーレはヌエバ・エスパーニャに救援を要請する目的で、フロリダ号に丁字を積荷し、1528年6月14日にヌエバ・エスパーニャに向けて出帆したが、帰航の途中でティドーレ島に帰還を余儀なくされた。翌1529年5月に再びヌエバ・エスパーニャに向かったが、途上、司令官サアベドラは病に伏し、今際の際に「ヌエバ・エスパーニャまで航行可能ならしめる順風が吹く、北緯35度まで北上すべし」<sup>(6)</sup>と残し、死去した。指揮官デ・ラ・トーレ一行は35度まで北上するも風

をつかめず、ヌエバ・エスパーニャ帰還を断念し、1528年10月にティドーレ島に舞い戻り、そこで「サラゴサ協定」の締結を知ることになった。

スペイン王室が展開していた太平洋探検活動に危惧を抱いたポルトガル王は先のトルデシリャス条約の見直しを急ぎ、一方で両国の宇宙地誌学者たちは同条約で画定された境界線の位置設定をめぐる激論を交わしていた。争点となったのは、分界線（デマルカシオン Demarcación）で東西に二分した地球の反対側部分についての領有権であった。つまり、分界線の東側はポルトガル勢力圏に、西側をスペイン勢力圏と規定した条約に準ずれば、それぞれの勢力圏の延長線上に存在する香料諸島も、サン・ラサロ群島も両国の勢力範囲に帰属することになるからであった。他方、当時のヨーロッパ政治情勢から、スペイン国王カルロス一世はポルトガルを同盟国として必要としていた。さらに、スペイン国王は1526年にポルトガル国王ジョアン三世の妹イサベルと結婚し、一方ジョアン三世はスペイン国王の妹カタリナと結婚し、両王家は親戚関係にあった。国内的には社会問題を抱え、国外的にはヨーロッパの国際政治問題への関与を余儀なくされ、財政的にも逼迫し、マルコ諸島の領有をめぐる係争する余裕もなかった。ましてや遠隔地の案件であり、スペインまでの帰航路さえ発見されていないことから、領有圏の帰属をめぐる紛糾に終止符を打つべく、交渉の末、1529年4月22日にサラゴサ協定が締結された。当条約によって、ポルトガル王室がスペイン王室に35万ドゥカドの金貨を支払い、スペイン王室はマルコ諸島の領有権およびその他一切の権利をポルトガルのジョアン三世に譲渡し、マルコ諸島の東297.5レグア（約1764キロメートル）の地点に境界線を設定することが取り決められた。

## 5. ビリャロボス遠征隊とフィリピン領有

コルテスの副官ペドロ・デ・アルバラード (Pedro de Alvarado) はアジア進出計画についてインディアス枢機会議と契約を交わしたのち、香料地征服の

ための遠征隊を組織し、ヌエバ・エスパーニャ北西部ハリスコの沿岸で準備中であった。アルバラードの香料地遠征隊派遣計画を察知した副王メンドサは、頓挫していたアジア進出の早期実現を考え、アルバラードと共同で実施するために協議し、1549年11月29日にティリピティーオ協約を取り交わした。その後にアルバラードが死去したために、副王メンドサは航海者で宇宙地誌学者のルイ・ロペス・デ・ビリャロボス (Ruy López de Villalobos) を指揮官に任命した。ビリャロボスは、サラゴサ協定によって香料諸島に関わる権利はポルトガルに譲渡されたが、マゼランによって発見されたサン・ラサロ諸島およびサアベドラによるラドロネス島はいずれもポルトガル勢力圏外に存在すると解釈していた。ビリャロボスは同諸島への直航路の発見を使命として、5隻の帆船と総勢370名からなる船隊を率いて1542年11月1日にナビダー港を出帆、2ヵ月半におよぶ航海ののちにレイテ島に到着、同諸島の領有を宣言し、スペイン国王カルロス一世の嫡子フェリペ王子の名に因んでフィリピナス (Filipinas) すなわちフィリピンと命名した。その後、ミンダナオ島を領有し、スペイン国王の名から同島をセサレア・カローリ (Cesárea Caroli) 島と命名した。

フィリピンを領有したビリャロボスは、中国および日本に接近しつつあったポルトガル勢力に対抗しうるためのスペイン領拠点の建設、そのための兵糧の恒久的供給の重要性を痛感していた。ビリャロボスはその後にフィリピン群島からアメリカ大陸への帰還を試みたが断念を余儀なくされ、ポルトガルに救助を求めモルッカに渡った。一行はポルトガル総督はじめイエズス会宣教師の聖フランシスコ・ハビエル (San Francisco Xavier: いわゆる「ザビエル」) らに手厚く迎えられた<sup>(7)</sup>。自身もスペイン人であったザビエルの手厚い看護の甲斐もなくビリャロボスはザビエルに看取られながら、1544年にアンボイナ島で他界した<sup>(8)</sup>。こうして、ビリャロボス遠征隊のフィリピン諸島の領有は達成されたものの、ヌエバ・エスパーニャへの帰還は失敗に終わった。

### Ⅲ. スペイン帝国のアジア進出

#### 1. フィリピン諸島領有の達成：レガスピ遠征隊

アメリカ大陸からアジアに直航する太平洋横断航路の発見が試みられたが、一連のスペイン派遣隊は決して成功とはいえなかった。経済面での損失も甚大で、派遣隊の資金は莫大な額にのぼった。太平洋全域が領有化されたわけでもなければ、確たる本拠地が建設されたわけでもなかった。こうした状況のなかで唯一その発見が待たれたのは、東洋貿易の確立にとって不可欠な条件となるアジアからヌエバ・エスパーニャに帰還しうる帰航路（トルナビアへ）であった。アジアからアメリカ大陸への帰還航路が確立されないかぎり、スペイン帝国は太平洋における支配権を確固たるものにできないばかりか、築きあげたアジアにおける前哨地もまったく意味をなさなかったのである。

フェリペ二世が即位するとスペイン王室内ではフィリピン植民地計画が強力に推進された。フェリペ二世は帝都バリャドリドからヌエバ・エスパーニャ第二代副王ルイス・デ・ベラスコ (Luis de Velasco) 宛てに 1559 年 9 月 24 日付で書簡を認め、「太平洋上の島々を発見し、各島に兵を駐留させ、同地の基地を拠点にさらなる西方の諸島およびマルーコス（香料諸島モルッカ）を領有し、香料を舶載したうえでヌエバ・エスパーニャに帰還すべく 2 隻のナオ船を遣わし、香料地の証明として香料をヌエバ・エスパーニャまで持参し、もって帰航路を証明されたい」旨を命じた<sup>(9)</sup>。国王は同日、メキシコ市のサン・アグスティン修道院に逗留していたアウグスティヌス会修道士アンドレス・デ・ウルダネタ (Andrés de Urdaneta) 宛てに<sup>(10)</sup>、「かつてロアイサ船隊の隊員としてマゼラン海峡を通過し、香料諸島まで辿り、同地に 8 年間滞在のうえ職務に就いた経験を有す貴殿には、ヌエバ・エスパーニャ副王に命じたごとく、西方の島およびマルコ諸島の発見を目的とした 2 隻の帆船による探検航海に同行されたい」旨の書簡を送付し<sup>(11)</sup>、副王に協力し、首席水先案内人

の資格で派遣隊に同行するよう要請した。かつてロアイサ船隊に同行したウルダネタは太平洋航海を熟知しており、ロアイサ隊およびサアベドラ・セロンのヌエバ・エスパーニャ帰還航海の失敗を目の当たりにしていたが、1537年にスペインに帰国した際にカルロス国王にモルッカ諸島の状況を報告し、北方を航行しヌエバ・エスパーニャに帰還する大圏航路を王室に論じていた。ウルダネタによれば、赤道付近では絶えず東から西にいわゆる貿易風が吹き、その北方海域つまり赤道の北緯40度以北では逆方向の風が吹いているという理論であった。ウルダネタの航海理論を察知していたフェリペ二世はレガスピ船隊に同行するべく書簡をもって直々に命じたのである。

国王からの要請を受けたウルダネタは、フィリピン諸島、ニューギニア島、日本に直行する三航路と詳細な航海計画書を副王ベラスコに提出し、準備に着手した。ところが1564年6月に副王が死去すると、ヌエバ・エスパーニャ副王府は植民地行政の最高機関であるアウディエンシア (Audiencia) に委ねられ、派遣隊について検討されたのち、総司令官としてミゲル・ロペス・デ・レガスピ (Miguel López de Legazpi) が任命された。レガスピは30年以上にわたってヌエバ・エスパーニャ副王府に仕え、アステカ王国の征服の何たるかを熟知した老練な役人であった。派遣隊は5隻の大型帆船で編成され、首席水先案内人のウルダネタはじめ地誌学者のラダ神父ら5名のアウグスティヌス会修道士、歩兵隊長マテオ・デル・サス (Mateo del Saz) および副官マルティン・デ・ゴイチ (Martín de Goiti) が率いる190名の兵士、王室財務官ギド・デ・ラベザレス (Guido de Lavezares)、レガスピの孫でメキシコ市生まれのフェリペ・デ・サルセド (Felipe de Salcedo) など、総勢380名で編成された。

ビリャロボス航路をたどり、最短距離でフィリピン諸島に到達し、同地に残留する同胞スペイン人を救出したのち、本拠地ないしは植民都市を建設したうえ香料を獲得し、帰航路を発見するという重要任務を帯びたレガスピ遠征隊は1564年11月21日にフィリピン諸島に向けてナビダー港を出帆、

1565年1月24日にラドロネス諸島に到着、2月20日にはサマル島に上陸し、国王フェリペ二世の名において正式な同島および諸島のスペイン領有を宣言したのち、4月27日にセブ島に到着、同島に東洋で最初のスペイン植民都市を建設し、こうしてフィリピン諸島のスペイン領有が達成された。

## 2. ウルダネタによる大圏航路の発見

レガスピはセブ島に基地を建設ののち、フィリピン諸島からヌエバ・エスパーニャへの帰航路を探索すべく、1565年6月1日、サルセド司令官、首席水先案内人ウルダネタおよび次席水先案内人口ドリゴ・デ・エスピノサ (Rodrigo de Espinosa) らが率いるサン・ペドロ号を派遣した。

スペイン帝国のアジアにおける植民地経営はすべてがウルダネタの航海理論にかかっていた。香料や真珠など東洋の物産を満載したサン・ペドロ号は、のちにアカプルコ水道と呼ばれるサン・ベルナディーノ海峡を通過したのちに太平洋に出て、黒潮に乗り北東に向け航行し、北緯39度30分まで北上、いわゆる大圏航路をとった。その後、27度12分まで南下し、フィリピン諸島を出帆してから120日後の9月26日、船隊はアルタ・カリフォルニアの沿岸を望見し、10月3日にヌエバ・エスパーニャのアカプルコ港に安着した。こうして、ウルダネタの航海理論が証明され、大圏航路すなわちヌエバ・エスパーニャとアジア、さらにはスペインとアジアを結ぶ往復航路が拓かれた。

## むすびに

ウルダネタの帰航路発見によってヌエバ・エスパーニャと東アジアの航海は容易になり、スペイン帝国の東アジア進出に一層拍車がかけられた。一方、セブ島に残留したレガスピは、兵糧・物資を欠きながらもフィリピン諸島の完全征服に奮闘しながら待機していた。1566年5月1日、ペドロ・サンチェス・ペリコン (Pedro Sánchez Pericón) が率いるサン・ヘロニモ号が救援物資を満

載して到着した。さらに 1569 年には、サルセドが弟のフアンとともに援軍を従えてフィリピンに到着、同時にレガスピはセブ島総督に任命され、フィリピン諸島の本格的な植民地化が着手された。

1571 年 1 月 1 日、レガスピはセブ島にスペインの拠点としてサンティシモ・ノンブレ・デ・ヘスス (Santísimo Nombre de Jesús) を建設、同時にアウグスティヌス会修道士たちは修道院を建立し、スペインのフィリピン植民地の基盤が築かれた。同地はのちにヌエバ・カステイーリヤ (Nueva Castilla) と命名され、同年 6 月 24 日にマニラが建設された。レガスピが病死した 1572 年 8 月当時、フィリピン諸島のほぼ全域がスペイン領に組み込まれ、マニラにはアジアの各地から、絹、ラクダの毛織物、鉱植物染料、貴宝石、翡翠、籐、紙、チーク材、コルク、羽毛、樟脳、琥珀、黒玉、雪花石膏、ヤシ繊維、貝類、真珠、胡椒、カネラ (桂皮)、陶磁器、家具類、生蠟塊、象牙細工、金銀細工品などあらゆる種類の産物が集積され、スペイン帝国の東アジアにおける重要な貿易拠点となった。やがてマニラ・アカプルコ間に定期航路が開設され、いわゆる「マニラ・ガレオン船」と呼ばれる大型帆船が年に一度、往復運航された。ウルダネタの帰航路発見、レガスピのフィリピン諸島の領有、そして貿易中継地のマニラが建設されて以来、ミゲル・イダルゴ (Miguel Hidalgo y Costilla) 司祭に主導された独立戦争時代にマニラ・ガレオン船がアカプルコ港に係留された 1815 年まで、250 年間にわたりマニラとアカプルコ間で「太平洋ガレオン船貿易」が運営された<sup>(12)</sup>。スペインの植民地ヌエバ・エスパーニャ副王府が管理・運営するフィリピンを軸とするアジアと、ヌエバ・エスパーニャを核とするアメリカ、そしてスペイン本国のヨーロッパの三大陸がマニラとアカプルコさらにメキシコ湾のベラクルスを経由して結ばれ、スペイン王室の太平洋覇権が確立された。

太平洋ガレオン船貿易を担った大型帆船のマニラ (またはアカプルコ) ・ガレオン船は「ナオ船 (nao)」とも呼ばれ、さまざまなアジアの物産がアメ

スペイン帝国の太平洋覇権確立  
～海外領土拡張政策と東アジア進出の歴史背景～

リカ大陸を經由してヨーロッパにもたらされた<sup>(13)</sup>。ガレオン船は生糸や絹織物を舶載していたことから「絹船」とも称され、広東産の「南京織」から金襴緞子などあらゆる織物がメキシコを經由してヨーロッパに流通した。また、先住民をキリスト教に改宗させ、アジアにキリスト教世界を建設する目的で多くの宣教師が渡航したことから「修道士船」とも称された。一方、太平洋岸に位置するアカプルコは太平洋ガレオン船貿易の基地として重視され、銀、コチニージャ染料、チョコレート、ワイン、ソンプレロなどの他に、サツマイモ、タバコ、ガルバンソ豆、チョコレート、スイカ、ブドウヅル、イチジクといった植物やその種子などが運搬され、アメリカ大陸とアジアの中継地として繁栄を極めた。なかでもアカプルコからマニラに向かった帆船は「銀船」とも呼ばれ、膨大量のメキシコ産銀がマニラを經由して中国をはじめ東アジア市場に流入した<sup>(14)</sup>。

イベリア両国のアジア進出の主たる目的はキリスト教布教と領土獲得および貿易拡大にあったが、東廻りと西廻りの航路をたどったイベリア両勢力は東アジアで遭遇し、必然的に布教権と通商権の獲得をめぐる対立し、その拮抗関係は日本にまで及んだ<sup>(15)</sup>。こうした対立関係にやがてオランダとイギリスの両国が日本市場における主導権の確立を目的に介入してくると事態は一層複雑化していった。16・17世紀における日墨西関係すなわち日本・メキシコ（ヌエバ・エスパーニャ）・スペインの交渉関係は、スペイン帝国の太平洋における覇権確立過程の延長線上で始動し、のちにイギリスとオランダ両国が介入したことで、すなわちイベリア旧教国と新興勢力のオランダおよびイギリスの新教国が日本国内における貿易権の独占、さらにオランダ人およびイギリス人の日本からの追放をめぐる激しく対峙するなかで展開され、結果として徳川幕府は「鎖国政策」を断行するにいたった。



## 追記

本稿は、2010年度「神田外語大学研究助成（在外研究）」を受けて実現した、インディアス総文書館 (Archivo General de Indias, セビリャ、スペイン) およびメキシコ国立自治大学 (UNAM) における調査研究の成果をまとめた研究プロジェクト（研究課題『大航海時代と日本～16・17世紀における日本・メキシコ・スペイン関係史～』）の一部である。スペイン帝国の「太平洋ガレオン船貿易体制」等々については順次、学会、紀要等で発表の予定である。この度、神田外語大学研究助成（在外研究）の機会を頂いたことに、記して謝意を表するものである。

## 注

- (1) 西アフリカ沖合のベルデ岬諸島から西方 370 レグア（約 2000 キロメートル）の経線を分界線（デマルカシオン demarcación）として、その東側をポルトガル、西側をスペインの勢力範囲と画定した。
- (2) 1492年4月17日に締結されたが、コロンブスに対して、以降に発見される島々および大陸の提督、副王、軍事司令官の要職が世襲として与えられ、それらの領土との交易によって得られる金銀・真珠・宝石・香料の十分の一が無税でコロンブスの収入として認められた。
- (3) インド洋交易圏では、インドのマラバル海岸、スマトラ北部、ジャワ西部などの各地では胡椒（コショウ）が、セイロン島（スリランカ）では肉桂（シナモン）、マルコ（モルッカ）諸島では丁字（チョウジ）、バンダ諸島ではニクズク（ナツメグ）などの香料が生産され、交易されていた。
- (4) 島民の盗癖に辟易したマゼラン隊は「ラドロネス（盗人）」諸島と命名した。同島はその後、1527年12月29日にアルバロ・デ・サアベドラ・セロンによってスペイン領となり、スペイン国王フェリペ四世の王妃で、その子カルロス二世の母マリアナ (María Ana (または Mariana)) の名にちなんで、

ラス・マリアナス (Las Marianas : マリアナ諸島) と命名された。

- (5) Rafael Bernal, “México en Filipinas-Estudio de una transcultración-”, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México, 1973, pp.30-31.
- (6) Ibid., p.34.
- (7) ザビエルは 1549 年にコスメ・デ・トーレ (Cosme de Torre) を従えて鹿児島に渡来し、キリスト教を伝来した。ザビエルはまた、東洋における同国人の失敗をつぶさに見聞し、ゴアからリスボン在の同志シモン・ロドリゲス (Simón Rodríguez) 神父に書簡を送り、「金銀島を発見せんとしていかに船隊を派したところで悉く失敗に帰するが故に、ヌエバ・エスパーニャを經由してこれ以上の船団を遣征せざるべきこと」をポルトガル王を介してスペイン皇帝に嘆願するよう依頼した (Rafael Bernal, op. cit., p.39)。
- (8) ビリャロボス遠征隊には、ザビエル自身がイエズス会入会を許可し、日本行きの同行を勧め、のちに日本布教管区長に任命された従軍司祭のコスメ・デ・トーレが随行していた。
- (9) Rafael Bernal, op. cit., p.48.
- (10) モルッカ諸島探検航海から帰還したウルダネタは 1552 年にアウグスティヌス修道会に入会、スペインで香料諸島探検を準備中のペドロ・アルバラードと知己を得て、アルバラードに同行してグアテマラに渡りアルバラード探検隊に参加する予定でいた。その後、アルバラードが死去したためにメキシコ市に留まり、アウグスティヌス修道院で教鞭を取っていた。
- (11) Rafael Bernal, op. Cit., p.48.
- (12) 年度別にみるガレオン船貿易の取引額は以下の通りであるが、ガレオン船貿易の繁栄ぶりがうかがえよう。

期間 (年)	件数	年平均取引額 (メキシコペソ)
1586~1590	6,000	350,499
1591~1595	52,555	1,591,283
1596~1600	60,000	1,815,433
1601~1605	90,206	2,148,632
1606~1610	173,084	3,268,857
1611~1615	187,685	2,363,518
1616~1620	315,340	1,771,123
1621~1625	389,897	不明
1626~1630	273,014	1,044,284
1631~1635	343,392	1,595,558
1636~1640	442,587	1,425,206
1641~1645	248,836	943,189
1646~1650	233,389	635,422
1586~1650 年平均取引額		1,579,417 ペソ (= 純銀 40,382 kg)
1601~1640 年平均取引額		1,945,311 ペソ (= 純銀 49,737 kg)

(Masahiro Kimura, “La Revolución de los precios en la cuenca del Pacífico 1600-1650”, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, México, 1987, p.117 から筆者作成)

<sup>(13)</sup> マニラ・アカプルコ太平洋貿易がいかに莫大な富をもたらしたかを示す事例として、1596年8月28日に土佐・浦戸に漂着したサン・フェリペ号の積荷をみると、上々縞子むれう（五糸緞）5万反、唐木綿26万反、金襴緞子（きんらんどんす）5万反、生糸16万斤、いんす金1,500、じゃ香鹿10匹、猿15匹、オウム2羽、積荷総価額130万ペソ（1ペソ＝銀30匁余＝112.5グラム＝銀146,250キログラム）であった（岩生成一監修、箭内健次・沼田次郎編『海外交渉史の視点』日本書籍、昭和51年、89-90頁）。

- <sup>(14)</sup> ポルトガル人は「マカウからヤパンへの商品は絹であり、帰りには銀を運んできて彼らは大きな利益を占める」（岩生前掲書、93頁）のように、日本貿易は中国産生糸・絹織物を輸入し日本銀と交換する形態で成っていた。その日本貿易を支えていたのは日本産銀であった。17世紀初期における世界の銀生産額が42万キロ内外であったのに対し、日本銀輸出総額が18万キロであり、日本の銀生産は世界的にみて相当量に達していた（小葉田淳『金銀貿易史の研究』法政大学出版局、1976年）。
- <sup>(15)</sup> ポルトガル商船は、ゴアでインド産の胡椒を積み、マラッカで東南アジア産出の硝石や鉛などの軍需品を、さらにマカオで中国産の生糸を船載して日本に来航し、日本産銀と換えるという典型的な中継貿易を運営していた。ザビエルは、「若し日本の国王が我が聖なる信仰に帰依されるならば、物質的な利益も著しいものがあるであろう。そうすると港都たる堺にポルトガルの商社が設けられるであろう」（信夫清三郎『江戸時代 鎖国の構造』新地書房、1987年、74頁）と報告しており、また巡察師アレッサンドロ・ヴァリニャーノは「キリスト教と関係をもった西国諸大名はヤソ会のパードレ等を通じて銀を中国に送り金を購入することを計った」（岡本良知『十六世紀日欧交通史の研究』原書房、1974年、683頁）と、ともに布教と貿易の不可分の関係を指摘している。

## 参考文献一覧（引用文献を除く）

De la Torre Villar, Ernesto (Compilador), “La expansión hispanoamericana en Asia, siglos XVI y XVII”, (XXX Congreso Internacional de Ciencias Humanas en Asia y América del Norte, México, 3-8 de agosto de 1976), Fondo de Cultura Económica, México, 1980.

Loathar, Gunter Knauth, “Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo hispánico, 1542-1639”, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM,

México, 1965.

Mathes, W. Michael, “Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico: 1580-1630”, Universidad Nacional Autónoma de México, UN-AM, 1964.

Santiago Cruz, Francisco, “La Nao de China”, Editorial Jus, 1962.

Santiago Cruz, Francisco, “Relaciones Diplomáticas entre la Nueva España y el Japón”, Editorial Jus, México, 1964.

M. Molina Memije, Antonio, “AMÉRICA EN FILIPINAS”, Editorial MAPF-RE, 1992.

Serrano Mangas, Fernando, “FUNCIÓN Y EVOLUCIÓN DEL GALEÓN EN LA CARRERA DE INDIAS”, Editorial MAPFRE, 1992.

De Jarmy Chapa, Martha, “LA EXPANSION ESPAÑOLA HACIA AMERICA Y EL OCEANO PACIFICO: II.LA MAR DEL SUR Y EL IMPULSO HACIA EL ORIENTE”, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, 1983.

Gil, Juan, “Hidalgos y samurais: España y Japón en los siglos XVI y XVII”, Alianza Editorial, Madrid, España, 1991.

フアン・ヒル（平山篤子訳）『イダルゴとサムライ 16・17世紀のイスパニアと日本』＜叢書・ユニベルシタス 693＞法政大学出版局、2000年。

フアン・ヒル（平山篤子訳）「日本におけるスペイン」（国際日本研究センターブックレット No.1、『大航海時代の日本＝スペイン関係』）東京外国語大学国際日本研究センター、2010年。

パブロ・パステルス（松田毅一訳）『16-17世紀 日本・スペイン交渉史』大修館、1994年。

J.H. エリオット（越智武臣・川北稔訳）『旧世界と新世界 1492-1650』岩波書店、昭和50年。

岡田彰雄著作集Ⅲ『日欧交渉と南蛮貿易』思文閣出版、1983年。

長澤和俊『海のシルクロード史 四千年の東西交易』中公新書、1989年。

スペイン帝国の太平洋覇権確立  
～海外領土拡張政策と東アジア進出の歴史背景～

飯塚一郎『大航海時代へのイベリア』中公新書、昭和 56 年。

生田滋『大航海時代とモルッカ諸島 ポルトガル、スペイン、テルナテ王国  
と丁字貿易』中公新書、1998 年。

増田義郎『大航海時代』＜ビジュアル版世界の歴史 13＞講談社、昭和 59 年。

———— 『図説 大航海時代』河出書房新社、2008 年。

駐日メキシコ合衆国大使館（米田博美・麻井能一・片倉充造・柳沼孝一郎訳）  
『日墨修好通商条約締結百周年記念 アカプルコの交易船ガレオン展』、  
駐日メキシコ合衆国大使館、1988 年。

柳沼孝一郎「太平洋への道—日西交渉史のあけぼの」（『インディアスの迷宮  
1492-1992』、220~250 頁）、勁草書房、1992 年。

———— 「17 世紀前後における日本とヌエバ・エスパーニャ～交渉関係  
の史的変遷とその構造についての一考察～」(ラテンアメリカ  
学会『ラテンアメリカ研究年報』第 8 号、83~122 頁、1988 年)

———— 「ロドリゴ・デ・ビベロの対幕府『協定案』—日西交渉史研究の  
視点から—」(『神田外語大学紀要』第 5 号、43~71 頁、1993 年)

———— 「スペイン語圏と日本 大洋をこえて」(NHK テレビ『スペイン  
語会話』2003 年 4 月~12 月号、日本放送出版協会)

———— 「日本とメキシコ—日墨関係 400 年の系譜」(神田外語大学国際  
社会研究所『国際社会研究』創刊号、9~52 頁、2010 年)

———— 「第 55 章 日本・メキシコ関係史—日墨友好 400 年のあゆみ」(国  
本伊代編著『現代メキシコを知るための 60 章』、266 ~ 269 頁)、  
明石書店、2011 年。

———— 「コラム 10 アカプルコと支倉常長」同上、290 ~ 291 頁。