

東アジアにおける国際経済のルーツ

斯波 義 信

1. はじめに

『東アジアにおける国際経済の成立』というテーマに対して、その参照知識の一端となるような歴史的な展望、ないしその骨組み、を叙述するのが小論の目的である。この話題にかかわる卑近でしかも最近のイベントとして、たとえば1997.7.1.の香港の返還という記憶に新しい状況の変化がある。しかしこの一事にしても、その由来、今日的な意義、将来の帰趨について総合的に解釈してゆくために役立つような、しかるべき歴史展望はまだ必ずしも共有されているわけではない。

さてアジアことに中国に焦点をおいて考えたとき、「国際経済」つまり近代的な国民国家間の、外交上の平等原則に基づく経済的な交渉ということであれば、中国については国民革命期(1928~37)から現政権の樹立(1949)における不平等条約体制の解消を契機として、はじめて〈international〉な状況が語れるという主張がありうる⁽¹⁾。いいかえると、西洋世界にはじまる近代的な国民経済の拡散に先立つ時期には、「多国間関係」が存したのみであるという論法である(たとえば中国の朝貢制度と東アジア)。

もうひとつ、「国際」をかりに「世界規模」と等置したときも、大方の見解では「世界経済の成立」は、すなわち18世紀末からの「世界資本主義システム」の成立・拡散のプロセスと同義であるとされる⁽²⁾。またその前史として、常識化されたシナリオに従うならば、15世紀からの「大航海時代」を発端そして、このシステムの前段階が用意され、19世紀の後半から七つの海にまたがる「ウエスタン・ドミナンス」に至ると語られる。

19世紀的な歴史現実そして当時の西洋人の自己認識から生み出されたこうした世界史の認識や叙述は、今世紀後半の、ポスト・コロニアル期のアジアの状況から振り返れば、いささか西欧中心の片面に失する憾みがある。そこで、現在の歴史意識としての「国際化」「情報化」「人類の普遍共存」という観点からみて、よりバランスのとれた「普遍史=地球史」を構成する時期にすでにきているのではないかという主張が登場しつつある⁽³⁾。

こうした提唱者のひとり、ユーラシア全域史の専門家の故ジョゼフ・フレッチャー氏は、16～18世紀にかけての地球規模の「世界経済の胚胎」を考え、これを世界史の「前近代」状況とみなす。そのキー・ワードは世界各地の「相互関連性」と「横の連続性」である。多地域間にわたる海上商業の台頭、広域な宣教活動、新大陸の作物の流布、スペイン銀の世界的な周流、貿易様式の変化、コーヒーや茶の喫飲の広がり、さらにこれらの基層には人口の成長、歴史テンポの加速、都市群の成長、都市商人層の起こり、宗教活動の昂揚、農村の動揺、遊牧社会の凋落、などの同時性の変化が広範な地域にわたって生じてきた。まだ国々では通時的なタテ方向の連続性、つまり固有の歴史、文化、制度の一貫性は色濃く残っているが、国々を横断する横方向の連続性はこの期に日増しに増える勢いにあった、と⁽⁴⁾。このような「普遍史」への問いを念頭に置きながら、以下に中国に焦点をおきつつ、そして「香港問題」からさかのぼる形で、東アジア海域世界に成長してきた経済的な相互依存、相互関連の歩みの概略を述べてみたい。

2. 香港問題の展望：1945～1997

香港は中英協同宣言（1984）、基本法（1991）をへて、新空港、京九鉄道、高速道路の建設にとりかかり、いわゆる「グレーター・チャイナ」構想の策源ベースという期待のもと、1997. 7. に中国に返還された。すでに香港は開放政策（1987）前でも、全中国の外為需要の60～80%を充たし、英政庁を介して対外経済折衝の窓口であった。開放政策後（1979～95）では、中国最大の外国向け投資区域（60.39%）、最大の外国貿易港、金融センター、商業情報収集のトップ・ソース、近代化要員の絶好の訓練場の役を負いつつある。たしかに香港の1997年度のGDP=148,480百万USドル（一人当たりUS\$23,200）を併合して、中国は大経済単位（\$810,250百万、一人当たり\$658）になり、外貨準備高も1,009億米ドルから1,654億米ドルに伸び、併せて、市場ネットワークも、資本財も、経営ノウハウも改善され、こうして、いまや内外に向けて「大国」であることを印象づけつつある⁽⁵⁾。

84年の中英協同宣言から97年の返還に至るあいだ、90年から92年にかけて、中国当局は社会主義的計画経済と資本主義的市場経済のリンク、ないし《中国的特性をもった社会主義市場経済》という新ドクトリンを掲げた。1921年の成立このかた、マルクス・レーニン主義→毛沢東主義の軌跡をたどってきたCCP（中国共産党）は、こうしてケインズ流のメカニズムを取り入れ、「中国的特質」を加味して、大きな路線変更に踏み切ったのである⁽⁶⁾。ではこの変化の策源地と化した香港、さらにその背景にある華南経済、そして華南と東南アジア間の経済交渉は、どのような歴史経過のなかにこれまであったのか。

第二次大戦およびコロニアリズムがその幕を閉じた1945年から1960年まで、東南アジアでは自主自立、新しい国づくりに伴う政治・社会の不安定が渦巻き、それまでの華南↔東南アジア間

の貿易パターンはいったんは破壊された。だが1950年に香港の英政庁はいち早くビジネスの再開を告げ、香港は中国唯一の例外のケースとして華人の企業家が蘇生をとげた。ここに華僑の香港向け送金が回復し、香港に内地からの流民が生計の途を求めて流れ込み、また香港は上海から流出した企業の工場の受け入れ地となり、かねて蓄積されていた実業のノウハウをベースとして、いまや旧時期の特色であった商業・流通中心地から転じて、大工業中心地に成長した⁷⁾。

1961年から始まった香港経済の急成長を支えた工業は、香港独自のものである。自由貿易港としての利点を生かして、香港は英・米・独に向け、その軽工業製品の海外市場を積極的に拡大した。すなわち海外のデパート、ダイムストア（シアーズ、レーベック、モンゴメリーワード、ペニーズ、マークス・アンド・スペンサー、ボンマルシェなど）で売られる日常衣料、非耐久消費財、ブランド品加工などを中心に香港製品を供給し、香港実業家はそのバイヤー、卸し及び小売りの活動を通じて成長した。香港の輸出の60%は米・英・独に向けられ、これに対して日本の同種の輸出は4.2%、シンガポールは2.7%、台湾は1%たらずであった。旧時期から培ってきた流通ネットワークが有効に活用された。それは「マーケット・レスポンシヴ＝市場即応型」というべき中国商業資本のタイプであり、これと比較すれば、日本のタイプは「マーケット・クリエイティヴ＝市場創出型」として特色づけられる。香港がこのように成長に向かった時期に、シンガポール、マレーシア、インドネシアの経済はまだ低迷状態であって、外国企業の誘致に集中していた⁸⁾。

3. 香港・華南・華僑の展望：1842～1937

旧時期では商業流通センターであった香港を、華南・華僑による東アジア世界の国際貿易との関わりで俯瞰するとき、通説から脱落しているいくつかの基層的な事実を知っていた方がよい。

(1) 華僑の大量な海外出国は、1830～1840年代から1930年代の日中戦争の勃発期にかけてであり（1937～1945期には激減した）、この全時期に植民地労働者、金銀・錫鉱山の鉱夫、鉄道・森林伐採・港湾造成の労働者としての需要（プル）があったことはその通りである。だが蒸気船の就航（1850、60年代～）そして定期・頻繁な運送がこの大量輸送をもたらし、同時期の海底電信の敷設が広域にわたる「比較有利」の賃金状況を華南に知らせた。汽船のピストン輸送の効果として短期出稼ぎ者が増え、ために総数に対する過大な推定を生むのであるが、ネットの移住数は多くて800万、控えめで300～500万であった⁹⁾。

(2) 海外移住者に情報を流し、渡航及び現地での働き口を斡旋したものは「華商」である。人数上は少数であるが、海外への移住そして労働を組織する上で、キー・ポジションを占めた。養子縁組を通じて労働者（華工）が華商に上昇するケースは珍しくない。華商は運船運輸業、金融業、貿易業、卸・小売業（いまはスーパー、デパート）、製材＝家具業、料飲業、精米・製油業、

漁業、各種農園の中小プランターなどをその本命とする。香港をベースとした広東人の簡氏一族による南洋兄弟烟草会社（1906～）は同族の合資の典型で、香港の本社、上海の支社ほか、河南に集荷場・加工工場を設け、神戸・香港・上海・NYに倉庫・銀行・代理店をおいた。同じく広東人の郭氏一族の永安百貨店（1907～）は、オーストラリアにあるスーパーを背景に置いて、上海の百貨店を中心にホテル・保険会社・倉庫業・不動産会社・華僑送金の受託業者、綿工場などの多角経営で成功した⁽¹⁰⁾。いっぽう、広東省の東北隅の客家の多い地方からマレーシアに渡った葉亜来（1837～85）は、自由労働者であったが博打で元手をなくし、錫鉱山の鉱夫向けの小商売に転じ、さらに鉱夫のリーダーから大鉱山主になってクアランパウル市の初代市長になった。葉は現地のスルタン・マレー人・華人の商人との連携が深かった⁽¹¹⁾。いまのインドネシアにおける多業種兼営型、あるいは「木材王」「海老王」などの一業中心型のコングロマリッツにしても、一代で天秤棒から致富した事例である⁽¹²⁾。サクセス・ストーリーから全体を類推できないにしても、こうした地位上昇の志向性が華僑に共有され、また渡航先で流通ルート、流通機構、流通職業、商業的農業に開拓の余地がある限り、華僑はそのニッチェを埋める役を負ったのである。

(3) 華僑の送出地域としては、広東・福建・浙江が中心である。華僑の送出（プッシュ）原因として、華南の人口圧はともかく、貧困がよく挙げられるが、正しくない。人口に対する土地の供給不足は、福建省で10世紀以来たしかに深刻であった。広東省の珠江の大デルタは、明・清代に内地移住者を受け入れて人口は充足された。ただしこの時期の広東開発は集約型の商業的農業によって進められた。この点では福建は広東に一步も二歩も先んじていた。18世紀の清朝における本土18省の各省の人口・耕地・税負担を%の順位で比べると、福建は人口では13位、耕地では14位、税では13位（湖北・湖南なみ）、広東は人口11位、耕地13位、税9位（河北の次、陝西の上）に当たる⁽¹³⁾。つまり両省の経済状況は全土で最悪ではなく、税負担力では中級クラスの省地域であった。両省の移住者の大多数は隣接する過疎の湖南北から、四川、雲南へと向かい、沿海の住民が海外移民を送り出したというのが、むしろ真相なのである。華僑は両省の内移住者のなかのほんの少数者なのだが、華僑の成功率ことに商業面でのそれが高いことが、かれらを有名にした。いうまでもなく、両省における海運業の発展の歴史と、東アジア貿易の繁栄の歴史がこの流れを促進した事が重要なのである。

(4) 最後に安政の開港（1854、59）から明治期にわたる日中間の商戦において見て取れる、日商と清商の性格のちがいについて付言したい。日本企業は政府支援、政府主導をバックとしたコーポレーションの活動が目立つ。まだ農水産物に貿易の主眼があった開港の当初期では、1872年に蚕糸・海産物の清国向け「直輸出」を扱う国策会社の保任社を設け、上海に出先機関の開通洋行をおいた。生糸は対米輸出に向かうが、中国内地をその市場とした海産物については、函館に広業商会（1876～88）、ついで日本昆布会社（1889～94）という官民合弁会社をつくるが挫折する⁽¹⁴⁾。その最大の理由は函館に来た清商が上海の海産物卸商を通じて長江流域市場の商況を熟知

し、かつ資金力にも勝っていたためである。清商の優位は日露戦争後までつづいていた。日本は下関条約（1895）で大陸への工業進出権をえて、同年に上海紡績会社が成り、それまでに清国に一步を先んじて整えられてきた近代銀行制度（1876）、中央銀行（1882）、近代海運（三菱商会 1875、大阪商船 1884、日本郵船 1885）、同業組合（1884）、商業会議所（1890）、商況調査（東亜同文会 1901、満鉄調査部 1907）などの諸制度に支援されて、ようやく清商と互角に取り組みようになり、貿易の重点を工業製品に置き、財閥系企業（戦後では系列企業）がその主導権を握った。これに比べると、旧時の貿易分野における華人企業はむしろ私企業がその本命であった。大規模な民族資本の成長が伸び悩んだ事例としては、輪船招商局（1872～）という海運会社、南洋兄弟烟草公司（1906～）が、ともに官民合弁、民営、官営の交代を繰り返している事にも示されている。国との合作は、旧為替業（山西票号）や塩商や広東の公行、長崎を通じて東洋銅（日本銅）を買い付けた蘇州・杭州の弁銅官商、のような特許商にその代表例が示されるものの、大方の貿易活動は中小資本の自営企業が担っていた。華僑の海外渡航に対する国の承認は、ようやく 1893 年、また北京条約（1860）を承けて領事が海外に派遣されて清国商民の保護に当たるようになったのは 1870 年代（日本へは 1877）であった。たしかに清代に海外移住の禁止令は厳存していたが、清初の康熙・雍正期の台湾への 10 万人台の不法移住の例からわかるように、実行性はなく、またそれだけに渡航にせよ通商にせよ自力更生・自己保存の活動であった⁽¹⁵⁾。

ここで以上の(1)～(4)に留意しながら、華南と東南アジア地域との通商関係を展望してみよう。1757 年から南京条約（1842）にいたる間、中国と欧米諸国との貿易は広東一港に制限され、しかも十数社の公行（外洋行）という特許商社が、西側を代表する形の、英国東インド会社派遣の管貨人委員会を相手に独占的な管理貿易を行っていた。だが、実は広東にはほかに東南アジア貿易を扱う本港行、福建の福州と広東省東境の潮州（汕頭）相手の貿易を扱う福潮行という特許 2 ギルドがあった。また 1681 年以來の沿海の 4 海関（広東以外は、廈門・寧波・上海）はひきつづき存続していた。つまり、西洋貿易という見方から見れば広東一港が突出して見えるが、中国沿岸の沿岸貿易と対日・朝、対南洋貿易は、指定港（日本・朝鮮は寧波と上海、南洋は広東、台湾は廈門など）を設けて行われていた。1842 年に『聖武記』を書いた魏源は、「中国の全ての銀ストックのうち、3～4 割は国内産、6～7 割は舶来のもの」といっているが、南洋・東洋（日本）との貿易の占める比重は小さくはなかった。

さらに見逃せないのは、暹羅船、ジャカルタ船、東京（トンキン＝ベトナム）船などの船籍で記録に出るものの、実はシャム、ジャワ、ボルネオ、ベトナムで造船され、中国人の船員、商人が乗っていて、その地の君主が荷主・船主であるようなジャンクが、中国の記録では外国船にカウントしていることである。シャムではアユタヤ王国時代からバンコク王朝にかけて（1855 年のポウリング条約まで）国王がおこなう国営の海上貿易は、帰化した中国人が中国ジャンクを造船して営んでいた。

1821年の統計によれば、広東・福建から出洋したジャンクは、シャムへ136隻39,000トン（平均287トン/隻）、ベトナム方面へ116隻19,300トン（166トン/隻）、マレー半島・ジャワ方面へ26隻17,100トン（658トン/隻）、フィリピン方面へ12隻6,600トン（550トン/隻）、日本へ5隻2,500トン（500トン/隻）、総船隻数295隻、総トン数84,500トン、1隻平均286トン。ちなみに1805～1820年間、英国東インド会社の船で、英中間を航した船の総トン数は、最高29,572トン（1816）、最低16,073トン（1807）、平均で21,432トンであって、中国ジャンクのトン数規模はその約4倍に当たっていた⁽⁴⁶⁾。

中国ジャンクは広東・福建から陶磁器、絹、綿布、鉄器、砂糖、雑貨を積み出し、マラッカ、ジャカルタ、マニラ、バンコクなどでそれらを交換した。18～19世紀には南洋華僑の人口は、チャイナタウンとともに増えていたから、その消費への補給も重要であった。特にプランテーションや鉱山開発に特化していた東南アジアでは、米や日用品、人員の補給が欠かせなかった。バンコク王朝（1768）のもとでメナム川デルタの水田やサトウキビ畑の開発が進み、シャムは東南アジアでも有数な米の供給地として知られるようになった。広東の潮州からのシャム移民が激増したのも、この労働需要に対応するものである。シャム米は台湾米とともに食料不足気味の中国でも需要され、康熙・雍正・乾隆の諸帝以来、年に数10万石～100余万石が運ばれた⁽⁴⁶⁾。

こうした物流のほか、華僑の郷里向けの送金も、東アジアの国際経済圏の形成に大きな意義をもった。濱下武志氏の研究によると、送金は個々の出稼ぎ移民の家計補助や華商の資金送達に止まらず、独自の仕組みによって積極的な投資活動にも利用された。そのルートは、華僑本人が帰国の時に、貯金を金銀や現地通貨の形で持ち帰るケース、仲間に託すケース、出国を斡旋した業者が出先を巡回して自分の商売をしながら送金を託されるケース、信局（民信局）といって郵便局・為替銀行・貿易業・貿易金融業・金銀地金業を兼営する業者が引き受けるケースなどがある。信局は厦門・香港に本店をもち、華南の沿岸諸港から東南アジア、さらに北米にも支店網を置いていた。

送金は現金・為替・商品いずれかでなされる。依頼者は現地通貨を払い込み、中国の元（げん）建てでとどけるように頼む。信局は依頼額が相当な金額に達した上で送るか、有利な中国むけの商品ないし金銀地金を買い付け、決済上で有利な香港ドルに変えて送る。つまり、依頼者の送金が郷里に届く間に、その金は貿易資金・金融資金・投資資金と形を変える。あるいは実際の送金は行わずに、商品取引によって香港における輸入代金の支払いと相殺したり、金銀地金の取引で価格の差益を導き出して、その利益を送金に当てる。このシステムが働くのは、信用の授受で裏付けされているためで、個人信用（面子）、さらには同郷、同族、同業などさまざまなコネ（関係＝グアンシ）が用いられた⁽⁴⁷⁾。

4. 華人経済圏のルーツ：10～18世紀

先に香港が1961年から欧米のスーパー向けに独自の工業製品を輸出することによって、それまでの商業・流通中心からシフトをとげ、いわゆる華人経済の蘇生の端緒となったと述べた。このように旧時の香港は東アジア経済圏における《商業資本主義》というべき経済活動の中心であったのだが、それは蒸気船時代に入って帆船港の広州にかわる外港が求められたからで、近代港湾としては香港が中国では最良であって、上海や天津といえども長江や黄河が運びだす土砂を浚渫しつづけてはじめて機能しているのである。それはそれとして、広州・香港の中核機能は、実は長く帆船時代を通じて君臨してきた福建南部の廈門の地位、その通商ネットワークを受け継いだものなのである。広州の「十三公行」にしても、その大半の商人は実は廈門商人であった。

ではなぜ廈門、福建なのだろうか。それは10世紀頃からはじまる「海洋中国」の長い歴史の中から答えてゆくべきだろう⁽¹⁸⁾。中国人の海洋との関わりは古いが、それは上海から北の黄海、渤海湾、遼東半島、朝鮮半島の浅い海（北洋）を場とするもので、東シナ海の深海（南洋）沿いの交通は古くは越人の手中にあったものの、遠洋の制覇はおくれ、華南は長く過疎地であった。おそらく8～9世紀におけるイスラム商船の中国沿岸への来航が刺激となり、11世紀までには「南洋」を航し、また琉球列島沿いに日本にも渡る、大型、丈夫、迅速で羅針盤を使う海洋ジャンク（300から500トン）を生みだし、シャム湾からインド洋、フィリッピン、ジャワの海域をその掌中にした。

この時点で長江水運と大運河、北洋海運が集まり、人口の多い先進地で、内地商業のかなめを占める長江デルタの上海あたりが、集散の港として浮上してよいはずである。しかし上海の発展は明末、清初までおくれ（南京港と蘇州＝乍浦港、杭州港の下位）、南洋海運に適した良港としては浙江の寧波、福建の泉州（廈門の北隣）、広東の広州の三港が不動の地位を占め、またそのなかで福建の泉州（のち廈門に移る）が中軸の存在となった。福建は東南アジア貿易と長江下流の経済先進地との中継の地点に当たり、しかもジャンクの造船の適地、船員・海商の産出地、通商情報・経営ノウハウの集積地であった。華僑を出身地別の分布からみると、ジャワ、シャム、マレー半島、シンガポール、フィリッピンにおいて、当初からその地の多数派であったのは福建人であり、また広東系といっても、潮州人とか海南島人は、もとをたざせば福建からの移民なのであり、言葉も福建語系なのである。

さて、南宋（1127～1279）政権は南洋海運のジャンク勢力の活用を考え、これをチャーター形式で常備の海運に組み入れ、また関税収益でその財政を潤した（5～20%）。非番の商船は国の支援のもとで東アジア海域に積極的に進出をとげ、この形は元朝（1271～1368）までつづいた。明朝（1368～1644）は国初から1430年代まで海軍を純官営方式に改め、この海軍から鄭和艦隊を

作り出して、1405年から1433年まで7回にわたって、東南アジア、インド洋、アフリカ東岸にかけて大遠征をする壮挙を行った。しかし1427年に、一時期は明の属領となっていたヴェトナムから撤収したことを境として、官営の海軍は瓦解してゆく。一方、明は1381年から遠洋に向けた自由な民間の貿易を厳重に統制してきた（海禁）。これは紙幣制度（宝鈔）を維持するために、金銀・銅銭の国外への流出を防ぐ必要、そして倭寇の発生に手を焼いたからである。しかし南宋、元と250年もつづいたジャンク船の活動によって、「唐貨」と呼ばれる中国製の陶磁器、絹、生糸、銅銭、さらに中国が消費したり中継する香辛料、薬物など東南アジア産品、に対する奢侈的な需要がアジア全域に広がり、海禁をくぐる私貿易や、琉球、朝鮮、シャムなどを経由する形の多角化した貿易ルートが活用されるようになった。

明国では1421年の北京遷都によって、それまで200年近くも休止していた大運河がその機能を回復して、国内の南北商業が蘇り、貨幣需要が促されて、大口取引の決済手段として欠かせない銀の供給が渴望された。明国内ではその生産がはなはだ乏しい（年産20トン前後）ところから、外国銀の入手が一時期は法禁を犯しても求められ（16世紀後半で年47トン平均、17世紀前半で年116トン平均）、1530年代からは日本銀が、また1570年代からはマニラ経由ないしマラッカ経由で新大陸のスペイン銀が明国内に流入した（当時のメキシコ銀の産量の三分の二といわれる⁽¹⁹⁾）。1567年に海禁が緩むまで、大量の日本銀の中国密輸は後期倭寇の問題を引き起こした。1567年以後も日中貿易への統制はつづき、またスペイン、ポルトガル両国も明国から貿易の公認を得なかった。そこで外国銀と中国産の生糸・絹・陶磁の交換を柱とする貿易は、台湾・舟山諸島をベースとする密輸か、マニラ、マラッカからのジャンク船による輸入に頼ることになり、中国サイドの輸入港としては、中央の統制のゆるい華南の厦門、広州に限られてきた。

1511年にポルトガルがマラッカを占拠し、1521年マゼランの率いるスペイン船がフィリピン群島に達し、1571年にマニラ港を開いた。1550年に平戸がポルトガル船に開港され、長崎は1571年に開かれる。やや遅れてオランダは1619年にバタビア港を、1624年に大円＝台南の安平港を築いた。西洋人が西太平洋海域に到達したとき、そこには中国ジャンク、東南アジアの港市国家の船舶、琉球船、日本の幕府・諸大名・寺社・豪商の舟が、互いに結びつる通商関係、アジア内の物流と資源の分業関係がすでに存在していた。ポルトガル船、スペイン船は年にそれぞれ4隻程度が、オランダ船は22隻程度がアジア海域に来航した。だが、厦門⇔マニラ間を往来したジャンクは、年に30～50隻であり、17世紀に入って長崎に来たジャンクは最高の年（1688）に193隻であった。

西洋人はアジアの香辛料・砂糖を毛織物、インド更紗、雑貨と交換する目的で来たとおもわれる。しかし香辛料を産地で集荷するためには「唐貨」の入手が必要であった。東南アジア史を研究するA. リード氏は、1524～1680年の時期をアジアの「商業の世紀」と名付け、この時期のアジア内貿易において最も有利であったのは日中間のそれであり、西洋帆船は当面これに参入して

利益をあげる事に没頭したという。1680年をその終焉とするのは、1639年の日本の鎖国、1681年の台湾の鄭氏降伏に伴う1684年からの清国の4海関の設置（管理貿易）、そしてオランダが1641年にマラッカをポルトガルから奪って、ジャワ、マレー、スマトラにわたる勢力を扶植して、アジア内貿易よりも植民地経営に重点を移した事を考えるからである⁽²⁰⁾。

明と清（1616～1911）の交替期には、秀吉・家康による朱印船貿易（～1631）、そしてマラッカ―厦門―呂宋―日本の貿易で繁栄した鄭成功の海上勢力による、台湾をベースとした活動の時期（1641～81）がある。1681年に台湾を失った旧鄭氏の海上勢力はマレー半島など東南アジアの各地に移った。この17世紀はまた世界商品としての胡椒が凋落し、代わって砂糖・コーヒー・ココア・茶の嗜好が広がった。オランダは台湾で中国人によるサトウキビ栽培を試みて成功した後、ジャワ島でも同様に砂糖プランテーションを広げた。そのピークに当たる1690～1730年のころ、130の製糖場に対して84人のプランターがいて、そのうち80人は華僑で、福建から労働者を連れてきて農園を営んだ⁽²¹⁾。1740年代になると西ボルネオのカリマンタン、ジャワのバンカ島などで銀山の開発ブームが生じた。広東東北部の梅州から客家の鉱山経営者、鉱夫が大挙して渡り、鉱山ごとに公司（コンシ）という組織をつくり、モントラド地区ではそれが連合して、1万人を会員とする団体となった（和順公司）⁽²²⁾。その後、1830年代からマレー半島を中心に錫鉱山の開発のブームがおこった。すでに述べた葉亜来はその一例である。このように、東南アジア向けの労働移住は、華商やジャンクの活動とからんでいる。またいわゆる19世紀の苦力貿易も突如として起こったものでもない。東アジア海域で中国ジャンクの活動で媒介されてきた、商業資本タイプの経済的な相互の関係は、こうして1000年もの一貫した歴史がある。17、18世紀以降においても、その拡大・拡幅はつづき、その影を今日に落としてみるとみるべきだろう。

〈注〉

- (1) J. K. Fairbank, ed., *The Chinese World Order: Traditional China's Foreign Relations*. Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1968. Introduction.
- (2) ウォーラーシュテイン著、川北稔訳、『近代世界』システムⅠ、Ⅱ。岩波書店、岩波現代選書63。64。1981。
- (3) K. N. Chaudhuri, *The Trading World of Asia and the English East India Company 1600-1760*, Cambridge, 1978. *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985. *Asia Before Europe; Economy and Civilization of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1990. Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A. D. 1250-1350*. Oxford, 1989. Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, The lands below the Winds*, Yale, 1988. *Southeast Asia in the Age of Commerce: Expansion and Crisis*, Yale, 1993. 川勝平太・濱下武志編『アジア交易圏と日本工業化1500-1900』リポート、1991。
- (4) Joseph Fletcher, "Integrative History: Parallels and Interconnections in the Early Modern Period, 1500-1800", *Journal of Turkish Studies*, 9, 1985.
- (5) Byron Weng, 1997年3月14日、大蔵省財政金融研究所主催『アジアの持続的発展と安定』国際

- 会議，基調報告より。
- (6) 同上。
 - (7) Gary G. Hamilton, 同上国際会議，基調報告。Hamilton, "Why no capitalism in China". *Journal of Developing Societies* 2: 187-211.
 - (8) 同上。
 - (9) G. W. Skinner, *Chinese Society in Thailand: An Analytical History*, Ithaca, 1957. 陳沢憲，「十九世紀盛行的契約華工制」歴史研究 1963 : 1 期, pp. 161-179. 安場安吉，「コメント I 東南アジアにおける労働移動」社会経済史学, 47 : 4, 1982.
 - (10) 斯波義信『華僑』岩波書店 岩波新書 382, 1995。
 - (11) J. A. C. Mackie, "Changing Economic Roles and Ethnic Identities of the Southeast Asian Chinese: A Comparison of Indonesia and Thailand", in J. Cushman and Wang Gungwu ed, *Changing Identities of the Southeast Asian Chinese since World War II*. Hong Kong, 1988, pp. 244, 245.
 - (12) Yeh-chien Wang, *Land Taxation in Imperial China 1750-1911*. Cambridge, Mass., 1973. 斯波「同郷，同族，そして華僑」木村靖二・上田信編『人と人の地域史』，山川出版社，1998。
 - (13) 羽原又吉『支那輸出日本昆布資本主義史』岩波書店，1940。斯波『函館華僑関係資料集』大阪大学文学部紀要 22, 1982, 「函館華僑と文化摩擦」，山田信夫編『日本華僑と文化摩擦』巖南堂書店，1983。
 - (14) 斯波，1995。
 - (15) 田汝康『中国帆船貿易と対外関係史論集』浙江人民出版社，1987。
 - (16) Sarasin Virapol, *Tribute and Profit: Sino Siamese Trade 1652-1853*, Cambridge, Mass., 1977. 陳国棟，「清代中葉（約 1780-1860）台湾と大陸間の帆船貿易：以船舶為中心的数量估計」中央研究院台湾史研究 1 : 1, pp. 55-96, 1994.
 - (17) 濱下武志『近代中国の国際的契機』東京大学出版会，1900, pp. 197-200, 杉原輝男『アジア間貿易の形成と構造』ミネルヴァ書房，1996。
 - (18) 斯波 1995, 1998。
 - (19) Richard von Glahn, *Fountain of Fourtune, Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, University of California Press, 1996.
 - (20) A. Reid, 1988. pp. 1-10.
 - (21) Leonard Blusse, "Batavia, 619-1740: The Rise and Fall of a Chinese Colonial Town", *Journal of Southeast Asian Studies*, 12: 1, 1981.
 - (22) Wang Tai Peng, *The Origins of Chinese Kongsis*, Pelanduk Publication, Selangor, Malaysia, 1994.

(文博・国際基督教大学教授)