

東洋のベニスそして国際交易港と称された堺を振り返る

コロナ禍で三密を避けて、パート2



堺港灯台

船本浩路

●はじめに

私の住まい（泉大津）の近くに紀州街道（大阪市高麗橋～和歌山市京橋）が通っている。新型コロナウイルス感染症拡大で緊急事態宣言が出ていた時に、外に出て人影少ない道を単に歩くだけなら問題ないだろうと考えて、この街道とその周辺を堺市から岬町まで歩いてみた。電車に乗ることには抵抗があったので街道近くに複数のショッピングモールの駐車場を見つけて、そこに車をとめて渡り歩いた。

この街道は海にも近く、幸運にも、大阪湾に映える素晴らしい夕陽に幾度となく出会った。そして、今回の歩きで最後に見た夕陽は、高速道路と工場群を背景にした歴史ある堺港の灯台（上の写真）からであった。灯台の傍には港の説明板（右写真）があった。そこには南蛮貿易で栄えた時代に商人たちで賑わった様子、今までに堺の港にやって来た人々の様子、帆を張って勢いよく迫る貿易船の絵が描かれていた。今立っている場所に、中世にはこのような景色があったのだろうか・・・。



灯台の傍にある堺港の説明板

●日本が行なった海外貿易と堺の関わり

堺の町を紹介した歴史書の多くには堺が国際交易港であったと示されている。市のHPにも似たような表

現がされているが、今の堺を見ていると、私にはどうしてもそのあたりのイメージが湧いてこなかった。そこで、日本が行なった海外交易と堺の関わり方を年代順に追って調べることにした。

(1) 日明貿易 (1401~1549)

そもそも堺が国際交易港だったと言われるには交易相手が海外に必要な。堺の場合、その初めは明(中国)だったそうで、日明貿易と言われている。この貿易は1401年(応永8年)から1549年(天文18年)まで、19回に渡り行われた。勘合貿易とも言われるのは倭寇(前期倭寇)対策で勘合符(明が発行した証明割符)を利用した貿易だからである。この貿易は日本にない珍しい物が入ってくるので、買い手が多く集まり、とんでもなく儲かったとのことだがそれは今でも頷けることである。

当初、室町幕府が朝貢貿易として、この貿易のイニシアティブをとっていたが、その後の幕府の勢力の衰えとともに有力大名である大内氏と細川氏がそれぞれ博多と兵庫津(神戸)を基地(港)にして貿易の実権を握るようになった。やがて、応仁の乱(1467~1478年)により、京都は焦土と化し、港として利用していた兵庫津は壊滅的な打撃を被った。その後、大内氏は兵庫津を占領したので、細川氏はこれ以降貿易船には兵庫津を使えなくなった。

ちょうど時を同じくして、明にあった公方(将軍)と細川(管領)の船が1469年の帰国時に戦乱の瀬戸内海を避けて九州~土佐沖を通り、兵庫津に代わって堺に着岸した。これは堺港が初めて利用されたことだった。その流れで、1476年に堺の豪商である湯川^{せんあ}宣阿が、遣明船3艘すべてを請け負って堺港を出航したそう。これが、堺港がそれ以降の日明貿易の交易港として活躍する契機になり、堺の支配者であった細川氏をバックに堺商人が琉球などにも進出し、堺港は兵庫津に代わって大いに繁栄した。

しかし、1523年に寧波^{にんぽー}(明)の港で、西国大名の大内氏と、京都や大阪を主に治めていた細川氏のそれぞれの貿易船に、貿易の主導権をめぐる争いが起こった。これは「寧波の乱」と言われている。明は大内氏を正式な窓口として認め、博多を中心に日明貿易を1549年まで続けられることになったが、大内氏が滅びるとともに貿易も終わった。

その間、生糸・絹織物・綿・さらさ・陶磁器・香料・薬種など多彩な商品が取引され、戦国時代、堺は博多と共に日本最大の貿易都市になったとされている。

(2) 南蛮貿易 (1550~1639)

日本ではポルトガル人及びスペイン人を南蛮人と呼んだので、ポルトガル及びスペインとの間で平戸、長崎などにおいて行われた貿易を南蛮貿易という。この期間には途中からは朱印船貿易も並行して行われていた。

大航海時代に、ヨーロッパでいち早く海外に進出したポルトガルは1510年にインドのゴアを武力占領し、さらに翌年にマラッカ王国(マレー半島)を征服して南シナ海に進出、中国商人と接触するようになった。ポルトガル商人は、当初ジャンク船を使って東シナ海にも進出し、1543年には



ポルトガル商人の乗った倭寇(中国人)の船が種子島に漂着の後、ポルトガル商船は日本を有益な交易相

手国と考えるようになった。ポルトガル商人はマカオを拠点として中国から生糸などを積み込み 1550 年に松浦氏所領の平戸で南蛮貿易をカトリックの布教とセットで始めた。大村氏の横瀬浦、大友氏の府内(大分)などが来航地となったが 1571 年以降は長崎が主要な来航地となっていく。長崎はこうして南蛮貿易の交易港として繁栄し、教会堂の建設など、南蛮文化の面でも中心となっていく。

一方、スペイン(イスパニア)との交易は、すでにスペイン人宣教師のザビエルが 1549 年に日本で布教を開始していたが、日本との交易は遅れ、1584 年によく平戸に商館を設けて開始した。1596 年にスペイン船のサン=フェリペ号が土佐沖に漂着したとき、乗組員がキリスト教布教はスペインの世界征服のためであると誇張して述べたために秀吉はキリスト教取り締まりを強化した。

ポルトガル商船がもたらす商品で最も重要であったのは、中国産の生糸であった。生糸は当時日本ではほとんど生産されていなかったため珍重された。またその対価として日本から持ち出された主なものは日本銀である。当時日本は石見銀山などを有し、世界有数の銀の産地であった。

17 世紀に入ると、ポルトガル・スペインが後退し、オランダが進出するという国際情勢の大きな変化が起こった。日本ではこの国の人を紅毛人と呼んで南蛮人と区別した。また新教(プロテスタント)国であったので、ポルトガルやスペインと違ってキリスト教の布教をすることはしなかった。



(3) 朱印船貿易 1592~1635 (右図参考)

日明貿易が終わった後は、密輸の取締りが緩んだことから再び倭寇が暗躍し、またもや密貿易が横行したらしい。そのような中で始まったのが、日本と東南アジアとの貿易、朱印船貿易である。日本から船による渡航は許可制とし、渡航船には朱印状を発行し密貿易を防いだ。朱印状を持つ貿易船を御朱印船と言った。1592 年豊臣秀吉が朱印船貿易を開始したが、1604 年には徳川家康がさらに積極的に朱印船貿易を展開した。貿易の利益を幕府が確保するために、島津氏などの西国の有力大名や、京都・大坂・堺・長崎の豪商に朱印状を取得させて東南アジア各地に貿易船を派遣した。日本は銀・銅・漆器などを輸出し、生糸・絹織物・鹿皮・蘇木・砂糖などを輸入した。朱印船貿易の相手先は台湾、フィリピン、ベ



トナム、カンボジア、タイなど。鎖国政策がとられる直前の 1635 年まで続いた。この船で東南アジア各地に渡航した日本人は、アユタヤやマニラなどに日本町を作り拠点とした。徳川家康の時代までは盛んに朱印船貿易が行われた。1631 年には海外渡航の船には朱印状のほか老中奉書が必要となり（奉書船）、さらに 33 年には奉書船以外の海外渡航を禁止して朱印船貿易は行われなくなり、1635 年には日本人の海外渡航、海外からの帰国も全面的に禁止された。ちなみに、この朱印船貿易の港は長崎港に限られていた。

（4）鎖国時の貿易（1639～1853）

貿易が活発になるにつれて、キリスト教の信者も増えていき、江戸幕府はその信仰が体制否定に繋がる恐れを強く感じるようになり、段階的に禁教令が出されるようになる。1616 年、家康が死去すると、その後の幕府はキリスト教禁制と貿易統制の強化を結びつけた鎖国政策を急速に進め、同年に中国以外の外国船の貿易港を平戸と長崎に限定した。さらに 1624 年にはスペイン船の来航を禁止した。1633 年～1639 年の 3 回の鎖国令でポルトガル船の来航も禁止となり鎖国が始まり南蛮貿易は終焉した。一方で、1641 年にキリスト教の布教を進める心配のないオランダには貿易の特権を与えた。

オランダからの輸入品の多くは中国産の生糸であったので、中国船は競争相手として強力であり、しばしば対立した。日本からの輸出品は金・銀・銅であった。

幕府は 1635 年には中国船の入港も長崎一港に限定した。彼等は直接に中国産生糸をもたらすのでオランダ商人を次第に圧倒し、長崎でも中国船の入港の方が多くなった。また比較的布教が自由だった中国からのカトリック宣教師の潜入も懸念されたため、幕府は 1688 年に長崎に唐人屋敷を設け、出島（右写真）のオランダ商人と同じように隔離した。彼らは日本人との自由な接触は禁止されていたが、オランダ人に比べて比較的自由であったので、長崎には中国文化の影響が色濃く残ることとなった。



長崎・出島（復元）

●堺港と堺商人の関わった貿易

（1）堺港の関わった国際貿易

今までにざっと日本の海外との貿易を見てきたが、この中から堺港の関わった国際貿易を整理してみよう。最初の勘合貿易は明の解禁政策と朝貢貿易であることから日本船が明に出向きまた戻ってくるという形態の貿易であり、堺港には外国船（明船）は入港していない。ヨーロッパとの貿易である南蛮貿易等ではポルトガル、スペイン、オランダ、イギリスなどの諸外国の船が日本にやって来たが、その入港は九州に限られていたので堺には入港していない。朱印船は日本から海外に出る時の船に朱印状という許可証が与えられるもので、出入港は長崎に限定されている。さらに鎖国時のオランダ・中国との貿易も長崎港に限定されていたことから、国際交易港と言われる堺は、密輸船は別にして基本的には外国の船は入港していないこ

とになる。それなのに堺港に関する歴史の資料や絵図には、堺の港に南蛮船が浮かび、南蛮人の行き交う風景を描いたものをたくさん見受ける。この辺りが不思議であった。1669 年オランダで発行された通称『モンタヌス日本誌』(右写真)には、港に多数の船が入出港して 繁栄する「堺港図」が挿絵になっている。しかし、モンタヌスは一度も日本に来ていないようだ。また、堺市博物館によると、江戸時代に描かれた『日本図・世界図屏風』に、『南蛮人渡来図』、『南蛮屏風足利時代堺入港図』などの絵画が、堺といえば南蛮人、南蛮貿易というイメージを形作ってしまったとのこと。この絵では描かれている環濠の様子から、南蛮貿易時代の堺を描いたものという説もあるが、長崎という説もあるようだ。

このように多くの絵図は実景を描いたわけではなくて、1つのパターンを描いたのだと思われる。また、過去の歴史講演会で著名な歴史学者がこの

イメージを真実かのように誇張して説明をしたようだし、堺市史にも間違った記述がされていたとのこと。その影響は与謝野晶子の次の有名な一首にも出ている。それは『堺の津 南蛮船のゆきかへば 春秋いかに入り混りけん』歌である。その意味は「会合衆の自治によって治められ、南蛮貿易の港としてにぎわった堺の歴史にはさまざまな出来事があったことでしょう。」そして、今日に至っては堺港には南蛮船は入港しなかったのではないかと結論である。このような誤った認識をしてしまうことは案外あるのだろう。しかし、今の時代においては過去の誤った解釈は速やかに是正すべきであろう。

(1) 堺商人の関わった国際貿易

堺にやって来た当時の外国人から見た堺の印象は次のように示されている。たとえば、1550 年、布教と通商情報の収集を兼ねてやって来たキリスト教宣教師フランシスコ・ザビエルは、前年に「この堺の港は日本中で最も賑やかで活気に満ちた富裕な町で、全国の金銀の大半が集まるところ」と報告し、「ポルトガル商館を開くべきだ」とゴア(インド)のポルトガル財務長官に手紙を送っている。次いで6年間も堺に滞在したガスパル・ビレラは1561年に「堺の町は甚だ広大にして大なる商人多数あり。この町はベニスのごとく執政官により治められる」と本国に伝えている。1595年にヨーロッパで発行されたテイセラ・オリテリウスの『日本地図』には都(京都)と並んで堺が日本の代表都市として記載されている。これらのことから、外国船の入港はないものの、国際貿易商人のいる活気に満ちた町であったことが想像できる。



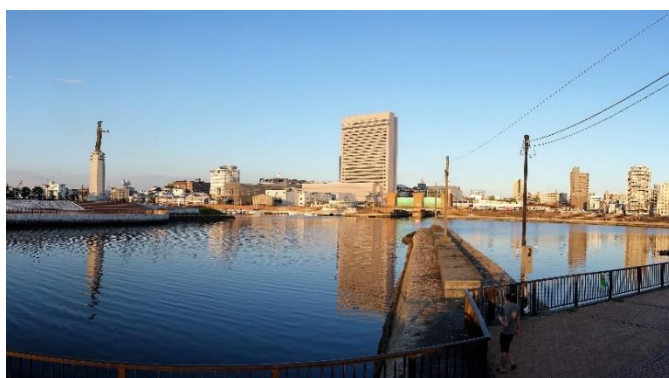
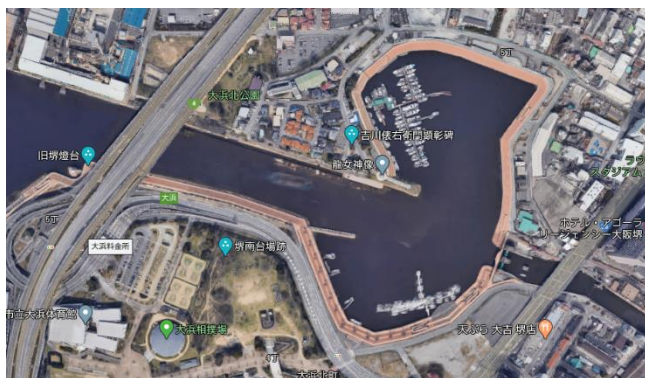
日明貿易で、遣明船が堺を発着港とし、南方航路（四国沖経由）を使った結果、南方方面に堺商人の活躍が拡がり、朝鮮、琉球（琉球貿易）に渡海する者も増えた。そして、薩摩から種子島などを経由して琉球へと往復していた堺の商人は、1543（天文 12）年、種子島に鉄砲（火縄銃）が持ち込まれるとすぐに、その製造技術を堺に持ち帰った。その後、堺で鉄砲の大量生産に成功。鉄砲は堺において町の経済を支える有力な産業となった。

朱印船や南蛮貿易では日本の窓口は平戸、長崎など九州の港であったが、堺の商人は九州に出向いて、中国の絹や生糸、東南アジアの物産を銀などと交換する取引を行った。豊臣秀吉、徳川家康による「朱印船貿易」の時代には、堺商人の木屋弥三右衛門、西ルイスらが「朱印船」を派遣した。オランダと中国との管理貿易（鎖国）下においても、生糸輸入の独占的取扱権（糸割符）を当初、堺商人が筆頭となり、京・長崎のちに大坂・江戸商人が加わった。実際、長崎への輸入生糸を受け取る「糸荷廻船」には堺船と言われたものもあり、往路は堺産などの酒を積み込んだ。また、菱垣廻船（右上写真）は堺商人がはじめたもので大坂周辺や西日本で生産された品を江戸に海路太平洋岸を輸送したとされる。また、堺商人は全国の港の整備にもお金を出したそうだ。

堺商人には地元で外国と交易できる港が無くても、中国・アジアにビジネスチャンスがあれば出向いていくという気質があったのだろうと想像できる。今のグローバル社会のビジネススタイルを先取りしていたように思う。しかし、それができたのは、まずは堺港があり、そこから船を出し、日本の各地の港に繋がりができて、交流・交易を通じて視野が世界へ広がっていったからであろう。そこに堺の商人が、それまでに貯えた資金で、貿易船のオーナーとなり貿易そのものを仕切っていたのである。その結果、堺の商人は国際貿易において活躍を続け、江戸幕府による鎖国政策が実施されるまでに、多くの商人が海外（ベトナム、タイ、インドネシアなど）に進出した。



●港の機能として堺港と長崎港の比較



＜旧堺港＞

耳にしていたことに反して堺港は外国船の出入する海外交易港とし使われなかったのは何故なのだろうか？そもそも、港の要件としては何が必要なのか考えてみた。船底が海底につかえないためにも船の大きさ

に応じた水深の確保が航路筋にも港内にも必要だ。荷をスムーズに揚げ降ろしできるように港内は波立ちが少なく揺れないこと。大風で船が流されないことなどが必要なのではと頭に浮かぶ。大掛かりな港湾土木工事（浚渫・防波堤）ができなかった昔は、そのような条件を満たすには、天然の良港を見つけるしかなかった。この条件を堺の海にあててみるとすべて不適合である。堺のある大阪湾では神戸側は北西の風に強く急深の海があるが、堺側は北西の風に弱く大浜や浜寺海水浴場があったように遠浅の砂浜海岸である。このような所の港に船を停泊させるには随分と苦労したことが想像できる。おそらく、沖に貿易船を停泊させて荷物の揚げ降ろしは舢舨（小舟）を使ったのだろう。堺港の形態を調べようと古い地図も見したが、港らしきものを見つけたのはようやく 1863 年（文久 3 年）の江戸期の地図であった。

一方長崎港は上記条件にすべて適合した天然の良港である。海の周囲（三方）は山に囲まれて、谷の部分が海になっているので当然水深もある。波も風も遮られたうえに湾が大きく、条件としては最高であった。

長崎港は 1570 年にできた新しい港。南蛮船が入港する港は平戸、横瀬浦、福田と変わり、最後に大村直純が当時寒村であった長崎を探し当てたそうだ。交易が盛んになることを見越して、それにも対応できる規模の良港を探したのだろうか。開港から鎖国時代（オランダ・中国との交易）、そして開国から近代日本の幕明け時までの約 300 年、日本を支えるに十分対応できた港だったような気がする。よく長崎を見つけたものだと感じた。



＜長崎港＞

話しは堺に戻るが、堺港の条件としては不適だと思うが、それなのになぜ港ができたのか？私の想像であるが、中世の畿内は今で言う首都圏である。人口が増加するにつれて多くの生活物資が必要となる。一方、域内でのその生産には限界があるので、それを確保するためにも、広く国内の他地域（特に瀬戸内海）との交易、特に大量に物資を運べる海上輸送に求める必要があったのでは……。そのためには大阪にどうしても中継地としての港が必要だったと思う。海のない畿内、中でも大和などのでは地理的にそれを大阪の海に求めざるを得なかったのではないだろうか。

次に、大阪の中で堺に貿易港ができた理由などを考えてみた。時代を古墳～飛鳥時代にさかのぼるが、世界一規模の大仙陵古墳が奈良ではなく堺に造られたのはこの時代の政治情勢、外交の戦略上がここを選ばせたと考えるようになっている。つまり、4～5 世紀にかけ、倭国（日本）にとって、朝鮮半島や中国との外交が重要な課題となっていた。当時農耕を支えていた鉄製の農具や工具の原料である鉄は国内で産出せず、海上を利用しての朝鮮半島からの輸入に頼っていたようだ。その交易の拠点となったのが大阪沿岸の港で

ある。巨大古墳はその港の付近に配置することで政権の力の大きさを見せつけたともいわれている。堺港はその時代にあったかは不明であるが、この古墳近く、例えば堺の石津とかにその役割を果たした港があったのかも知れない。その後、その港付近、つまり堺を起点に畿内の摂津、河内、和泉、大和、紀伊へと通じる、今でいえば長尾街道、竹内街道、紀州街道、熊野街道、西高野街道などが整備されてきた。堺はこれらの畿内と瀬戸内海の各地域の港との中継点（拠点港）として発展していったのではないだろうか。

●堺に想う

堺で生まれ育ち、そして長崎で学生生活を送った私は、このどちらの町も国際交易港として発展してきたことを書物からの情報で知るといよりは、日常生活の中で自然と耳に入ってきたものである。

この二つの町で実際に生活してみると両都市にはまるで違う景色が現れる。港もまるで違う。長崎は今でも異国情緒の漂う港町、史跡も多く残り、非常に美しい港が健在である。鎖国の期間中も唯一西洋に開かれていた町であることから西洋文化が漂う他都市にはない雰囲気を持っている。しかし、開港前（1570 年以前）は寒村であり、それまでは取り立てるような目立った歴史などは全くない所であった。一方、堺はそうではない。港の機能では長崎に及ばないまでも歴史的には堺が圧倒的に古く、歴史的書物に残されている情報量も豊富である。実在する古いものでは古墳時代に築かれた世界遺産の大仙陵古墳も近くにある。それ以降も茶の湯をはじめとする多くの歴史文化的記録が残されている。それなのに今の堺には往時の繁栄を思い起こさせるようなものはほとんど何もない。煙突が乱立した臨海工業地帯が海岸沿いを占めており、歴史の世界と現実の風景には余りにもギャップがある。

それは、港の機能が十分でなかったことや、秀吉に環濠を埋められ堺商人が大坂の町に移動させられて町が衰退していったこともあるだろうし、空襲で多くの歴史的建造物が焼失してしまったこともあるだろう。さらに、伝統歴史を重んじてこなかった戦後の町づくりの手法にも問題があったと思う。それは浜寺を始め白砂青松の海は埋め立てられ工業地帯に、また、私が中学の頃にはあった環濠（土居川）の多くの部分は埋め立てられ高速道路に変わってしまったことにも見られる（次ページ写真）。それらの犠牲のうえに発展してきた堺、今回、久しぶりに歩いてみたが、町の風格というか歴史の風を感じることはできなかった。しかし、今、残っているものを再生して何とか堺の歴史を後世に伝えていこうという機運の高まりも町を歩いて感じた。特に、遺された環濠の整備は進み、水質も非常によくなり、かつての悪臭は無くなった。ま



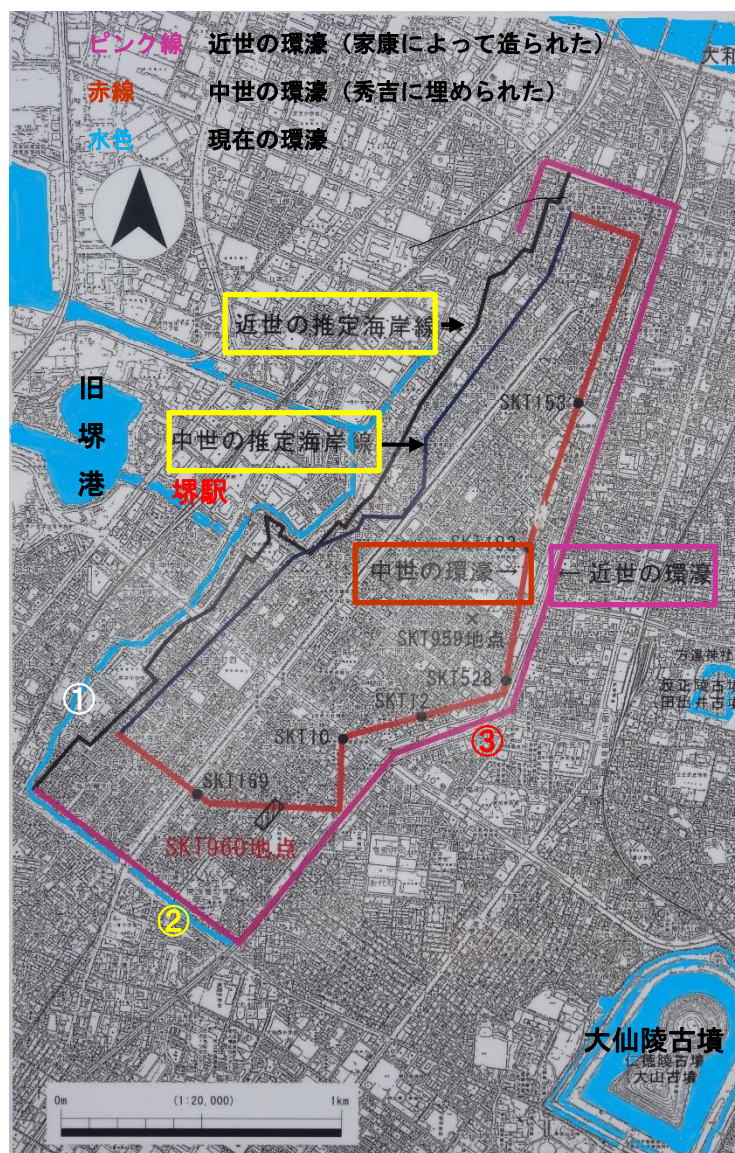
紀州街道



大仙陵古墳

た、この環濠を船で遊覧するクルーズも NP0 の手で行われている。昨年は、百舌鳥古墳群が古市古墳群と併せて世界遺産に登録された。これらを有機的に関連付けて、もともと重厚感のある堺の伝統・歴史を一層重んじる町づくりを進めてほしいものです。

●中世・近世の環濠図及び参考写真



●参考資料一覧

- ・みなと文化アーカイブス堺港 堺港の「みなと文化」中井正弘 60-1～60-35
- ・中近世堺アジア貿易と繁栄について 第60回甲南大学総合研究所公開講演会 平成27年5月25日
- ・東南アジアと御朱印船貿易 重藤威夫 長崎大学東南アジア研究所 研究年報（9）pp97-115 1968
- ・港湾都市の盛衰 神戸と堺の比較から 橋本行史 政策創造研究 13巻 1-40 2019.03.29
- ・堺—堺の都市文明 角山榮 PHP新書 104

2020.7記