

スペイン・ガレオン船の沈没船について

The shipwrecks of Spanish Galleon trade

石橋 春奈

Haruna Ishibashi

スペイン・ガレオン船の沈没船について

長崎大学多文化社会学研究科 石橋 春奈

The shipwrecks of Spanish Galleon trade

Haruna Ishibashi (Nagasaki University)

日本語要旨

ガレオン貿易は当時最も広域で行われた貿易であり、その開始はグローバル化のはじまりともいえる。本稿では、スペインのガレオン船の沈没船を集成し、沈没地点から航路を分類することによって、貿易の特徴について考察を行った。さらに沈没船の保護に関して、盗掘に伴う遺跡の破壊といった水中遺産の現状について明らかにした。

キーワード：スペイン、貿易、沈没船

Abstract

The Spanish Galleon ship trade was one of the most extensive trades in the world, leading to an opportunity for globalization. Through gathering the information of Spanish Galleon shipwrecks, this paper tried to consider the feature of the trade by classifying them in the sea route. Moreover, this essay finds issues about protecting the underwater archaeological sites, facing the underwater study crisis; treasure-hunters are destroying shipwrecks and its information for their business.

はじめに

スペインはヨーロッパ南西部のイベリア半島に位置し、大西洋に面する国である。16世紀、スペインはフィリピンにマニラ市を設置し、太平洋をまたぐマニラ・ガレオン貿易を開始した。大航海時代に始まったこの貿易は、スペインと世界を結ぶ大規模な世界貿易の一つであった。アメリカ新大陸の銀がアジアへ、アジア諸国の絹や香辛料、磁器などがアメリカへ運ばれるようになり、さらにスペインからはヨーロッパの産物が輸出された〔野上2020〕。ガレオン貿易は、スペインだけではなく、アジア諸国にも大きな繁栄をもたらした。そのころ日本には、すでに宣教師らが布教のために上陸していたものの、スペイン

との貿易は行われていなかった。そこで1584年に平戸に商館を設置し、日本とスペインの貿易が始まった。しかし、豊臣秀吉によるキリスト教の禁教令や、1596年に起きたサン・フェリペ号事件により、日本とスペインの関係は悪化し国交が断絶した。その後1609年に、サン・フランシスコ号の漂着をきっかけとして、徳川家康が日本とスペインの貿易を再開した。しかし、江戸幕府はキリスト教の禁教を徹底するために1624年にはスペインの来航を禁止し、スペインと日本の貿易は断絶した。以上の日本―スペイン間の貿易は「南蛮貿易」とよばれ、中国産の生糸やヨーロッパ産の鉄砲の輸入など日本に多大な影響を及ぼした。

近年では、ガレオン貿易を研究するうえでも沈没船資料が大きな注目を集めている。沈没船資料からは、航路についての検討が可能であり、積み荷だけではなく、文献資料などの記録には残らない乗組員の痕跡が発見されやすいからである。一方で、沈没船には当時の積み荷が残っていることが多いため、その金銭的価値に目を付けたトレジャーハンターや盗掘会社による盗掘が横行している。これらの盗掘行為は遺跡を破壊する行為であり、現在は各国で遺跡の保護制度が取り決められはじめている。

そのため本稿では、現在発見されているガレオン船の集成を行い、沈没地点や積載品などの発掘調査による情報や文献資料の成果を再整理しながら考察するとともに、各沈没船の発見の経緯や各国での保護政策を整理して沈没船資料の抱える諸問題について明らかにしたい。

1. スペインのガレオン貿易

大航海時代、キリスト教諸国は新たなる土地を求めて船で世界を冒険した。特にイベリア半島に位置するポルトガルとスペインは、東アジアの産物を求めてさらに航海を進めた。そしてヴァスコ・ダ・ガマがインドに到着し、スペインのイザベル女王とクリストファロ・コロンボスによってアメリカ大陸への上陸が達成された。その後ポルトガルはマラッカから喜望峰を廻り、ヨーロッパへ向かう東廻り航路を、スペインはハバナから大西洋を通過しヨーロッパへ向かう大西洋ルート（西廻り）を構築した。さらにスペインは西へ進出し、フィリピン諸島を領有したのちマニラ市を開設した。これにより、大西洋ルートに加えて太平洋を横断するマニラ・ガレオン航路が形成され活発に貿易が行われた（図1）。16世紀（1565年）にはじまったスペインによるガレオン貿易は、東アジアの香辛料や陶磁

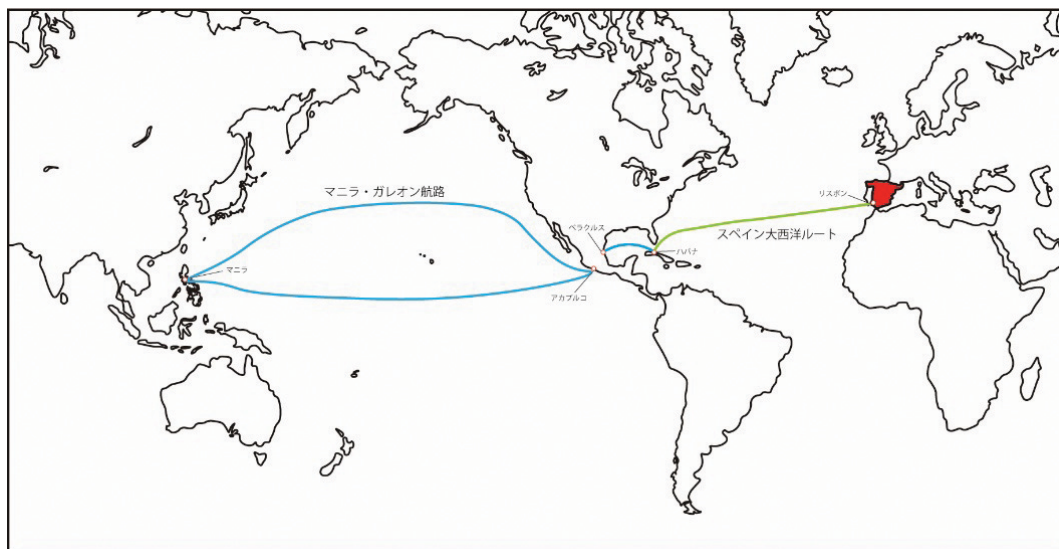


図1. スペイン・ガレオン貿易航路図〔筆者作成〕

器、新大陸の銀などの取引を通じて栄え、物質的にも文化的にも各国に大きな影響を与えた。しかし、1808年のナポレオンのイベリア半島侵略を機に、1810年にはヌエバ・エスパーニャ副王領でスペイン本国からの独立戦争が勃発し、その混乱の中で1813年にスペインのフェルナンド7世の勅命にてガレオン貿易が廃止された〔柿沼2021〕。以上がスペインによるガレオン貿易の大きな流れである。一般的に、ガレオン船とは平均1700～2000tの当時最大級の規模であった船舶を指すが、本稿ではガレオン貿易のうち、16世紀から18世紀に使用されていたスペインの貿易船をガレオン船と称し以下で用いることとする。

2. スペイン・ガレオン船の沈没船

沈没船は時にタイムカプセルの役割を果たす。海底でシルトなどの細かい泥に覆われた状態にある場合、沈没船は酸素と触れることが極めて少なくなることにより、当時の姿をほとんど残したまま真空パックされたといってもよい状態で発見されるのである。例えば、1965年に船体が引き上げられたヴァーサ号は、進水後すぐに沈没したことや、ストックホルム湾海底の嫌気環境のために、船体の95%以上が遺存された状態で発見された。この場合、一つの沈没船遺跡から「良好に保存された船の残骸や、積載された状態で発見される一括性の高い交易品、あるいは船上生活を伝える航海者の身の回りの品など」の多くの情報を得ることができ、木村淳はこれを沈没船の有する「独特の資料価値」と述べている〔木

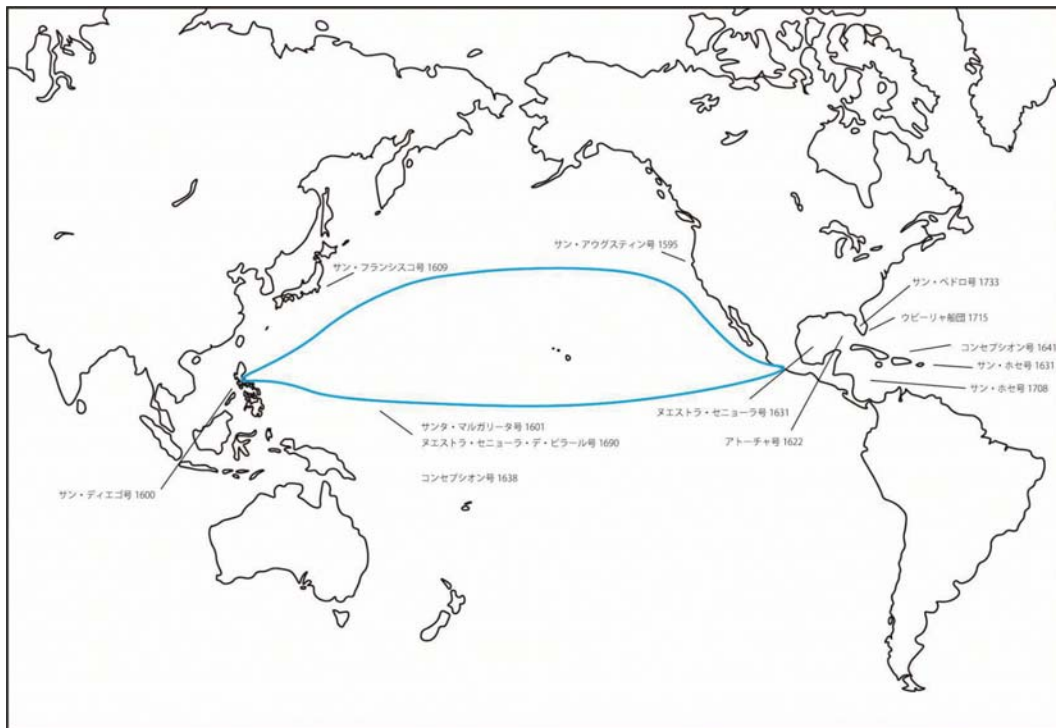


図2、スペイン・ガレオン船の発見地点

村2018]。つまり、沈没船の保存状態の良さや資料の一括性の点から、「沈船資料はタイムカプセル」と呼ばれるのである。そして木村が述べたように、このような沈没船は当時の貿易の姿や船上での生活を知るうえで重要な資料である。以上のことを踏まえたうえで本章では、ガレオン貿易で使用された沈没船について明らかとなっている情報をできるだけ集成し整理する（図2）。

①サン・アグスティン号（1595）〔Wood 2014, Junko 2011〕

1595年にマニラを出港したのち、カリフォルニア北部のドレイク沖で嵐に遭い、沈没した。1982年にアメリカ国立公園局の水没文化資源チームにより発見された。積み荷には、絹織物または生糸、織物、大量の磁器があったとされる。付近の先住民の遺跡からも中国産の磁器が出土している。

②サン・ディエゴ号（1600）〔Desroches, J., Casal and Goddio 1996〕

1590年に貿易船として建造されたが、のちに軍船として武装が施された。1600年にフィ

リピン水域へ侵入したオランダの海賊船モーリシャス号との戦闘により沈没したとされている。1991年にフィリピン・マニラから南西50kmほどの海域に位置するフォーチュン島の沖合から約1.4km、水深50メートルの地点で発見された。フィリピン国立博物館とフランク・ゴッディオらによって目視での調査が行われており、現在船体は海底で保存されている。確認された遺物は多く、陶磁器も例外ではない。中国製品では景德鎮窯の染付や色絵製品、福建・広東系の染付などが確認されており、景德鎮窯の染付製品では芙蓉手皿、碗、瓶、ケンディなどが、色絵製品では竜文碗など、福建・広東系の染付製品では碗、皿、瓶などが挙げられる。さらに、東南アジア産の陶磁器では、四耳壺、半練が確認されており、商品を詰め込む容器としての陶磁器、もしくは乗組員が船上での生活に使用した製品であると考えられる。

③サンタ・マルガリータ号（1601）〔Junko 2011〕

マニラを出港し、アカプルコへ向かっていた途中で、1601年に北マリアナ諸島のロタ島付近にて沈没した。1995年に盗掘会社によって発見された。沈没船の発掘はサンゴ礁の破壊につながるため地元政府に届け出る必要があったにもかかわらず、盗掘会社は届け出をせず違法に発掘を行った。

④サン・フランシスコ号（1609）〔東海大学ホームページ〕

1609年に千葉県沖で沈没したとされる。マニラを出港した後、嵐に遭遇し、日本の当時の上総岩和田村沖で沈没した。2016年より東海大学の調査チームにより船体の捜索が行われているが発見には至っていない。

⑤アトーチャ号（1622）〔Habana live 2015〕

1622年にハリケーンによってフロリダ沖で沈没した。コロンビアとパナマ、ハバナにて銅、銀、金、たばこ、宝石、インディゴを大量に積載したとされる。1985年にメル・フィッシャーによって発見されたが、発見後、ハリケーンにより船は消失した。24tの銀塊、インゴット、貨幣、125個の金の棒と円盤、1200ポンドの銀器、20基の青銅製の火砲などが引き揚げられた。

⑥ヌエストラ・セニョーラ号（1631）〔HNGN-Headlines & Global News 2020〕

ベラクルスとハバナの間を航海し、1631年にメキシコ湾で沈没した。メキシコとスペインの考古学者によって調査が行われており、100万枚の銀と硬貨が確認されている。その他、チョコレート、絹織物または生糸、皮、染料の豊富な積み荷を積んでいたとされる。

⑦サン・ホセ号（1631年）〔IMDI/ECO-OLAS online database〕

1631年にペルーのリマ港を出港し、パナマ沖にて座礁し沈没した。ユネスコと契約を結んでいる商業会社のIMDI（Investigations Marinas del Istmo）によって2013年に捜索が開始された。積み荷には楽器や武器、銀、金貨、食器、装飾品、宝石があったとされるが、ほとんどが回収されていない。

⑧コンセプション号（1638）〔Mathers, Parker, and Copus 1990, Junko 2011〕

1638年に、アカプルコからアジアへ向かう道中にサイパン沖で沈没した。遺物は指輪や鎖などの金製品と万暦年間（1573～1620年）の貨幣、16世紀のスペイン銀貨があり、その他には、輸送者や中身を判別するためのマークが銘刻された東南アジア産の陶磁製容器、17世紀前半の中国産染付碗、皿、蓋付壺、褐釉陶磁壺などが確認されている。

⑨コンセプション号（1641）〔ボウデン 1996〕

1641年にベラクルスを出航し、ハバナに寄港したのちハリケーンによって沈没した。ドミニカ沖で発見されている。調査はドミニカ政府と合意し独自のライセンスを所持したトレジャーハンターのチームによっておこなわれた。金属品、木箱入りの銀貨、銅製のチョコレートポットが引き揚げられた。陶磁器には明代の染付芙蓉手皿、碗、蓋付壺などが確認されている。

⑩ヌエストラ・セニョーラ・デ・ピラール号（1690）〔Junko 2011〕

フィリピン諸島に向かう途中、1690年にグアム沖にて沈没した。記録では5000枚もの銀貨が回収されたとあり、トレジャーハンターによって盗掘が行われた。発見された遺物は、メキシコシティ、リマ、ポトシで铸造された銀貨、船体、砲弾、マスカット銃、多数のオリーブ壺の破片などがある。

⑪サン・ホセ号（1708年）〔Stunt 2019〕

パナマのポルトベロ港を出港し、1708年にコロンビアのカルタヘナ沖にて沈没した。金、銀、宝石が積まれていたとされる。

⑫ウビーリャ船団（1715）〔SHIPWRECK TREASURES of the keys, Marion Clayton Link, The Spanish Camp Site and the 1715 Plate Fleet Wreck〕

スペインの船団であり、1715年にキューバのハバナ港を出港したのちにフロリダ沖でハリケーンに遭遇し沈没した。引き揚げられた遺物には、中国磁器の染付製品や色絵製品、金彩製品が含まれている。

⑬サン・ペドロ号（1733）〔FLORIDA KEYS NATIONAL MARINE SANCTUARY〕

キューバのハバナ港を出港したのち、フロリダ沖でハリケーンに遭遇し1733年に沈没した。1960年代に発見され、1977年にはフロリダ州の水中考古学チームによって調査がおこなわれた。メキシコ産の銀と中国磁器を大量に積載したとされ、色絵磁器なども確認された。

3. 沈没船の分類と特質

3.1. 出航地と目的地

まず、ガレオン船を沈没船資料と文献資料（表1）から、出航地と目的地は6通り以上に分類できる。1, アジア地域間の輸送航路、2, アジアから中南米へ向かう航路、3, 中南米からアジアへ向かう航路、4, 中南米間の輸送航路、5, 中南米からスペインへ向かう航路、6, スペインから中南米へ向かう航路である。本稿で取り扱う沈没船はこの中の4通りに分類できる。①アジア発中南米行き、②中南米発アジア行き、③中南米発スペイン行き④中南米間の移動である。次にこの分類に基づいて積み荷の検討を行う。

①アジア発中南米行き

サン・ディエゴ号（1590）、サン・アウグスティン号（1595）、サンタ・マルガリータ号（1601）、サン・フランシスコ号（1609）が該当する。積載品には、中国の貨幣や絹織物または生糸、大量の磁器、金製品が確認されている。

表 1, 沈没船資料のガレオン船〔筆者作成〕

	名称	沈没年	出航地	沈没地点	目的地	遺物
①	サン・アグスティン号	1595	マニラ	ドレイク沖 (カルフォルニア)	(中南米)	磁器、シルク、織物
②	サン・ディエゴ号	1600	マニラ	マニラ沖	フィリピン沖	中国産陶磁器、東南アジア産陶磁器
③	サンタ・マルガリータ号	1601	マニラ	ロタ島沖	アカプルコ	不明
④	サン・フランシスコ号	1609	(アジア)	千葉県沖	(中南米)	不明
⑤	アトーチャ号	1622	ハバナ	フロリダ沖	(スペイン)	金、銀、インディオ、宝石、 たばこ、青銅製の大砲
⑥	ヌエストラ・セニョーラ号	1631	ベラクルス	メキシコ湾	ハバナ	銀、硬貨、シルク、皮、染料、 チョコレート
⑦	サン・ホセ号	1631	リマ港 (ペルー)	パナマ沖	(ハバナ)	食器、金貨、宝石、装飾品、 楽器、武器
⑧	コンセプション号	1638	アカプルコ	サイパン沖	アジア	中国産陶磁器、東南アジア産 の陶磁器、金貨、銀貨
⑨	コンセプション号	1641	ハバナ	ドミニカ沖	(スペイン)	中国産陶磁器、金属品、銀貨、 銅製のチョコレートポット
⑩	ヌエストラセニョーラデピラール号	1690	(アジア)	グアム沖	フィリピン諸島	オリーブ壺、銀貨、銃
⑪	サン・ホセ号	1708	ポルトベロ港 (パナマ)	カタルヘナ沖	(スペイン)	金、銀、宝石
⑫	ウビーリャ船団	1715	ハバナ	フロリダ沖	(スペイン)	中国産陶磁器、金彩製品
⑬	サン・ペドロ号	1733	ハバナ	フロリダ沖	(スペイン)	中国産陶磁器、銀

※引用元は本文中に記載

②中南米発アジア行き

コンセプション号 (1638)、ヌエストラ・セニョーラ・デ・ピラール号 (1690) が該当する。現時点で回収されている遺物には中南米で製造された大量の銀貨があり、その他オリーブ壺や銃などが特徴的な遺物である。

③中南米発スペイン行き

沈没船資料ではアトーチャ号(1622)、コンセプション号(1641)、ウビーリャ船団(1715)、サン・ペドロ号 (1733)、ヌエストラ・セニョーラ号 (1631)、サン・ホセ号 (1708) が、文献資料からは表 2 で挙げたすべての船が該当する。これらの積み荷において特徴的であったのが、金や銀、中国産の陶磁器、絹織物または生糸である。

表2、主な文献資料記載のガレオン船〔宮田2017より筆者作成〕

	名称	出航年	沈没年	出航地	積荷
①	サン・バルトロメ号	1591		ベラクルス	銀、染料、レアル、皮革、バルサム1箱分、1箱（A：中国陶磁器2ダース、中国陶磁器10個、ミチョアカンの根（染料））、1箱（B：陶磁器）、銀器
②	サンタ・スサナ号	1591		ベラクルス	金、銀、レアル
③	サン・ホアン・パウティスタ号	不明		ベラクルス	コチニール5箱（A：中国からの品物）、絹（120£の生糸）、皮革、インディゴ
④	サンタ・マリア・デ・ベゴニア号	1593～1595		ベラクルス	砂糖、コチニール、皮革、インディゴ、1箱（A：生糸230£）、羽でできた製品、金、銀、レアル、銀器
⑤	ヌエストラ・セニョーラ・デ・エンカルナシオン号	不明		ハバナ	皮革、カナフィオラ（実態不明）、アニメ（実態不明）
⑥	サン・アンドレス号	不明		メリダ ユカタン	レアル（365ペソ分）、ワイン（16ピバ分）、ブレアケメ（5キンタル、実態不明）
⑦	ヌエストラ・セニョーラ・デ・ロサリオ号	1594		ハバナ	銀、生糸
⑧	ヌエストラ・セニョーラ・デ・ロサリオ号	不明		ホンデュラス	パロ・デ・ブラジル（染料）、蠟、インディゴ、カルカ（実態不明）、軟膏、皮革、ベルレーラのボトル10本、生姜
⑨	エスピリトゥ・サント号	不明		ホンデュラス	皮革、1箱（A：絹（97キヤタイ分））、ミチョアカンの葉4箱
⑩	サンタ・アナ号	不明		ホンデュラス	インディゴ、軟膏ボトル1本、皮革、カルカ（実態不明）
⑪	サンチャゴ・エル・マヨール号	1598		ハバナ	コチニール、インディゴ、小麦、銀、皮革、3箱（A：香、ミチョアカンの根（実態不明））
⑫	サン・ブエナビントウラ号	不明		サンタ・ポバデラ	箱（A：絹460£）、皮革、コチニール、インディゴ、パロ、箱（B：1箱分の中国陶磁器）

④中南米間の輸送

サン・ホセ号（1631）が該当する。文献資料の成果では、楽器や武器、銀、金貨、食器、装飾品、宝石が積載されていたとされる。サン・ホセ号は、スペインに向けた中南米の商品を荷下ろしするため、パナマへ向かう途中で沈没した可能性がある。出土した積み荷は銀や楽器である。

3.2. 発見の経緯

ガレオン貿易の沈没船は発見の経緯の点から、調査による引き揚げが行われたものと、商業目的によって引き揚げられたものに分類することができる。

第2項で挙げた内で学術的な発掘調査が行われた沈没船は、サン・アウグスティン号（1595）、サン・ディエゴ号（1600）、ヌエストラ・セニョーラ号（1631）、サン・ホセ号

(1631)、コンセプション号 (1638)、サン・ペドロ号 (1733) が該当する。サン・フランシスコ号 (1609) は学術的な目的で調査が行われた沈没船であるためここに分類できる。商業目的で引き揚げられたものはサンタ・マルガリータ号 (1601)、アトーチャ号 (1622)、ヌエストラ・セニョーラ・デ・ピラル号 (1690) である。このほか、トレジャーハンターが政府と独自の合意のもと発掘を行う事例もあった。コンセプション号 (1641) である。発掘調査が行われた沈没船は、それ以外に比べて船体が発見時の状態を保っているものが比較的多い。一方で、調査以外で引き揚げられた沈没船の遺物には、金や宝石が中心として引き揚げられている。また発見後に船体の保存が行われておらず、現状が不明な遺跡が多い。

4. 沈没船からみたガレオン貿易と課題

4.1. 沈没船からみたガレオン貿易

ガレオン貿易の商品の内容のうち、コンセプション号 (1638) に積載されていた陶磁器には輸送者や内容物を識別するためのものと思われるマークやイニシャルが釉薬の上から刻印された東南アジア産の陶磁器やオリーブが壺含まれていた [Mathers, Parker, and Copus 1990]。この船は中南米からアジアへ向かう船であったことから、陶磁器は商品としてではなく商品を輸送するための容器として使用されていたと考えられる。アジアからの積載品であった場合これらの容器の中身は香辛料や砂糖などであった。中南米からの積載品には、水銀や小麦粉などの商品があり [Schottenhammer 2019、宮田2017]、再利用してこれらの商品もしくは船上での食料や水が入っていたと考えられる。また、この文字は銘刻されたものであったことより、主に東南アジア産を中心とした陶磁器は容器として使いまわされていたことが分かる。文献資料では (表1)、砂糖や軟膏、染料の積載が記録されており、これらの運搬にも使用されたと考えられる。中南米からスペインに向かう船舶の積載品では、アジアからの輸入品に加えて、銀貨や金が積載されていた。また、ヌエストラ・セニョーラ・デ・ピラル号 (1690) の積載品にも中南米で製造された銀貨が積載されていた。これは銀貨の製造が中南米でも行われたこと、アジアとの貿易においても銀貨が使用されていたことを裏付ける。加えて、当船からはオリーブ壺が発見されている。オリーブ壺は主にスペインやポルトガルで生産されており、文献からは内容物を完全には特定できないが、オリーブ油とワインを中心に様々な容器として用いられたと考えら

れている〔川口2011〕。アジア諸国におけるワインやオリーブ油の需要が伺え、日本でもスペイン産のオリーブ壺が出土している。

サン・ホセ号（1631）は中南米間の商品の輸送を示す例である。サン・ホセ号の年代はフィリピンーリマの直接貿易が禁止された後であり、積み荷にはアジアからの商品の特徴である陶磁器や香辛料が含まれず、中南米の輸出品であった銀が含まれているため、中南米とスペイン間の貿易に関する船であったと考えられる。ペルーは太平洋に面しており、スペイン向けの商品をパナマに輸送していたと考えられる。

4.2. 沈没船に関する諸課題

ガレオン貿易は金や銀、香辛料や陶磁器を積載し、大陸をつなぐ貿易として繁栄した。それゆえにガレオン船を狙った盗掘は後を絶たない。そして、このような沈没船に限らず、水中遺産には等しく保護が必要である。水中遺産の現状と課題について以下で述べる。水中遺産の保護に関する運動は、海上交通が盛んであったことや沈没船（特に木造船）が残りやすい環境にあったヨーロッパで始まった。水中遺産の盗掘は16世紀頃よりすでに行われており、特にフランスでは沿岸で確認されている古い沈没船のうち、手つかずで残されているのは5%のみであると推定されている〔赤司2018〕。このような水中遺産の盗掘に関する問題意識が高まったことにより、1970年代後半からは、欧米やオーストラリアを中心に国家を主導とした沈没船の調査が行われるようになり、さらに水中文化遺産の所有権や保護に関する法制度を確立させていった。各国の保護の体制づくりに関しては、2018年に赤司善彦が国と地方自治体のかかわり方の比重に基づいて次の通りにまとめている。㊦国の専管事項もしくは国が主導する方式、㊧地方自治体が主導する方式、㊨それぞれの関わりのある省庁や地方自治体が、独立して主導する方式である〔赤司2018〕。㊦に該当する代表的な国には韓国、中国、フランスが挙げられ、国が専門の調査研究所を設置し調査船を保有する。㊧は日本や欧米の一部に多く、地方自治体が責任を持つ。㊨の典型はアメリカであり、全政府機関はそれぞれ独自に事業について文化財の事前調査を実施することが義務づけられている。

上記のように各国が保護制度を整備していく一方で、沈没船の船籍や所有権について、沈没地点が国境付近である場合や公海である場合など、国家間の調整によって保護する必要が出てきた。例えば、2015年に発見されたサン・ホセ号（1708）の訴訟問題が挙げられる。サン・ホセ号はスペインのガレオン船であり、1708年に英国艦隊との戦闘によって沈

没した。カリブ海域にてサン・ホセ号の船体を発見したと南米コロンビアが発表したのち、アメリカ企業が1981年にすでに沈没場所を発見したと報告したことにより、サン・ホセ号の遺物の所有権を求めて裁判が行われた。この訴訟は現在も続いている〔CNN.co.jp 2015〕。これに対して2009年に「ユネスコ水中文化遺産保護条約」が20か国以上の批准をもって発効された。2017年時点では約58か国が批准している。この条約の批准に慎重な国も少なくはないものの、現在は本条約が水中文化遺産の保護に関して各国に保護へ向けての影響を与えている。しかし、いまだに違法な沈没船調査や出土遺物の転売が横行しており、また、考古学者を取り入れることによって自身を正当化しようとする違法業者も現れてきた。法的な保護制度の確立が喫緊の課題である。

次に、トレジャーハンターや盗掘会社による発掘と考古学者による発掘の相違点と、沈没船の保護制度が必要となる理由について考察する。まず、両者の相違点は資料の信憑性と史料価値を測る尺度、そして遺跡の保護に対する視点に挙げられる。沈没船資料の「独特の資料価値」では、遺物の一括性が最たるものであるため、それを損なわないためには発掘後の資料の保管が必須である。学術的な調査に伴う記録の作成や引き揚げられた遺物の適切な保存処理が必要なのである。これにより、後世の人々に対しても遺跡に関する正確な情報を得ることが可能である。しかし、トレジャーハンターや盗掘会社は、遺物を転売するため〔Cannon Beach Treasure Company 2021〕、引き揚げられた遺物は各地へ点在することになり、遺物の所有権は個人に移るため、遺物の所在や情報を集めることが極めて困難となる。さらにこのような遺物は記録を取ることがほぼないため、実際に資料を目にすることができたとしてもその資料が本当にその沈没船の調査で引き揚げられた遺物であるという保証がないのである。そのため、このような資料は学術的価値を失うという問題がある。

また、史料価値を測る尺度についても違いがある。考古学では学術的な価値を基に遺物の価値を定め、それに基づいて遺物の大きさや材質にとらわれずに遺物を扱う。しかし、トレジャーハンターや盗掘会社はより金目のものに遺物の価値を見出す傾向にある。例えば、トレジャーハンターによって発掘されたアトーチャ号（1622）では、大量の銀貨や金など、よりコレクターが好む金目の遺物が引き揚げられているが〔LEMAIRE 2020〕、船体の一部や陶磁器の破片など考古学的価値が認められる遺物に関しての情報は一切ない。これによって起こる問題は、資料の軽視によって、本来あるはずの遺物が引き揚げられずに、存在しないものとして扱われるのである。例えば、バラストや船体の一部は船の構造

や規模、船籍を知る上では重要な資料であるが、売却する際に金や銀に比べて売れないため、調査以外の発掘で引き揚げられる件数が圧倒的に少ない。この点では沈没船の「独特の史料価値」を損なうこととなる。

一方で学術的な発掘が完全に「独特の史料価値」を活かせるかということ実はそうではない。考古学において発掘とは遺跡の破壊に通じるものであり、遺跡の保存の観点から、ほとんどの場合で遺跡のすべてを掘り上げるわけではない。特に20世紀後半からは発掘技術や保存環境が整うまで、船体をなるべく保存し発掘は一部にとどめる方針に転換した。船を丸ごと発掘するわけではないため、タイムカプセルとしての沈没船にはなりえないのである。

以上の点から、遺跡をタイムカプセルとして利用する点では、トレジャーハンターによる商業目的の発掘が効果的であるように見られるが、実際は、遺跡の保存や遺物の平等性などの学術的価値を保つ点から、遺跡は考古学者によって適切な発掘による情報の抽出が行われるべきであり、そのためには水中遺産の保護制度の確立や普及が重要なのである。

おわりに

本稿では、すでに発見されているスペイン船のうち、ガレオン船と考えられる年代のものをできるだけ漏れがないように集成・分類をおこない、それに基づいて考察をおこなった。沈没船を沈没地点ごとに検討したところ、出航地と目的地を主に4通りに分類することができた。引き揚げられた遺物は、それぞれの地域の特産品や貿易の背景などと合致する結果であった。また筆者は、新大陸から輸出された銀に関しても考察を行った。さらに、沈没船の発見の経緯について、発掘調査によるものと盗掘によるものに関しては、引き揚げられる遺物の種類や遺跡の保護方法に違いが出ており、特に盗掘では歴史的資料としての価値のほとんどが失われると結論付けた。このことから、沈没船調査における課題の一つには、遺跡の盗掘問題が挙げられるとした。さらに、保護制度と史料価値のバランスの問題にも触れた。今後の沈没船の発見後の処理については法制度が進み、水中の文化遺産が適切に保護されるとともに、発掘及び保存技術の早急な準備を目指したい。また、本稿では筆者の力不足で検討を行うことができなかったが、出土した中国製品の検討を行うことにより、より一層貿易の方向や商品の濃淡を明らかにすることができると考える。この点に関しては今後の研究で探求していきたい。

【引用・参考文献】

- 赤司善彦 2018「3章 世界の水中遺跡の保存と活用」『水中遺跡の歴史学』山川出版社 pp.129-145
- 柿沼孝一郎 2021「スペイン帝国と太平洋－マニラ・ガレオン船貿易体制の構築と対日関係」『グローバル・コミュニケーション研究』10 pp.123-147
- 川口洋平 2011「日本出土のオリブ壺と歴史的意義」『総研大文化科学研究』7 総合研究大学院大学文化科学研究科 pp.123-132
- 木村淳 2018「1章 沈没船遺跡の考古学」『水中遺跡の歴史学』山川出版社 pp.87-114
- 東海大学「海洋考古学&水中考古学プロジェクト：マニラ・ガレオン沈没船遺跡の研究」(<https://www.marinearchaeology.jp/project/manila/>) (2021.10.22取得)
- 野上建紀 2015「清朝の海禁政策と陶磁器貿易」『金沢大学考古学紀要』No.37金沢大学考古学研究室 pp.43-52
- 野上建紀 2016「ガレオン貿易と中国磁器－新大陸に向かう東回りの陶磁の道－」『東洋陶磁』第45号 pp.59-79
- 野上建紀 2017『アジア・太平洋海域における有田焼交易ネットワークの考古学的研究』
- 野上建紀 2020「もう一つの東西文化交流路－マニラ－・ガレオン貿易」『歴史地理教育』No.911歴史教育者協議会 pp.22-27
- 野上建紀・エラディオ テレロス エスピノサ 2015「ハバナ出土の東洋磁器」『多文化社会学研究』No.1長崎大学大学院多文化社会学研究科・多文化社会学部 pp.141-157
- 野上建紀・エラディオ テレロス エスピノサ 2016「ペルーに渡った日本磁器」『横浜ユーラシア文化館紀要』No.4横浜市ふるさと歴史財団 pp.1-17
- 野上建紀・エラディオ テレロス エスピノサ 2017「コロンビアに渡った東洋磁器」『多文化社会学研究』No.3長崎大学大学院多文化社会学研究科・多文化社会学部 pp.165-177
- 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
- トレイシー・ボウデン1996「沈没船から財宝を回収」『NATIONAL GEOGRAPHIC 日本版』7月号 pp.122-137
- WILLIAM M. MATHERS, Henry S. Parker III, and Kathleen A. Copus. 1990. Archaeological Report: *The recovery of the Manila Galleon Nuestra Señora de la Concepcion*, For the Government of the Commonwealth of the Northern Mariana Islands, Sutton, VT: Pacific Sea Resources.
- Desroches, J., G. Casal and F. Goddio. 1996. *Treasure of San Diego*, Paris and New York: Association Française d'Action Artistique, Foundation of Elf and Elf Aquitaine International Foundation
- Edward P. Von Der Porten. 2001. *Manila Galleon Porcelains on the American West Coast*, 陶瓷 TAOI, pp.57-61
- Roberto Junco, 2011, *The Archaeology of Manila Galleons*, THE 2011 ASIA-PACIFIC REGIONAL CONFERENCE ON UNDERWATER CULTURAL HERITAGE PROCEEDINGS, Museum of Underwater Archaeology 2014
- ALEX LEMAIRE (2020.07.20), *The World's Most Valuable Shipwreck: The Nuestra Senora de Atocha*, (<https://www.maritime-executive.com/editorials/the-world-s-most-valuable-shipwreck-the-nuestra-senora-de-atocha>), The Maritime Executive, (2021.12.20取得)
- BBC TRAVEL (2019.09.10) Victoria Stunt, *A shipwreck worth billions off the coast of Cartagena*, (<https://www.bbc.com/travel/article/20190908-a-shipwreck-worth-billions-off-the-coast-of-cartagena>) (2021.10.19取得)
- Carlos Madrid (March 19, 2021) (<https://www.guampedia.com/galleon-concepcion/>) (2021.10.21取得)
- Cannon Beach Treasure Company (<https://cannonbeachtreasure.com/>) (2021.12.20取得)
- CNN.co.jp(2015.12.06)(<https://www.cnn.co.jp/fringe/35074513-2.html>) (2021.09.06取得)
- FLORIDA KEYS NATIONAL MARINE SANCTUARY, *The San Pedro*, (<https://floridakeys.noaa.gov/shipwrecktrail/sanpedro.html#:~:text=The%20San%20Pedro%2C%20a%20member%20of%20the%201733,treasure%20shipwreck%20to%20draw%20divers%20and%20snorkelers%20alike>) (2021.09.06取得)

- GREATER FARALLONES NATIONAL MARINE SANCTUARY, *Shipwrecks*, (<https://farallones.noaa.gov/heritage/shipwrecks.html>) (2021. 09. 06取得)
- Habana live, (2015.07.09) *1622, THE SPANISH GALLEON NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA SET OFF FROM HAVANA...*, (<https://havana-live.com/1622-the-spanish-galleon-nuestra-senora-de-atocha-set-off-from-havana/>) (2021. 10. 22取得)
- HNGN -Headlines & Global News, (2020.02.20) *Explorers to Hunt Vast Treasure in a 17th-Century Shipwreck*, (<https://www.hngn.com/articles/228106/20200220/explorers-hunt-vast-treasure-17th-century-shipwreck.htm>) (2021. 10. 22取得)
- IMDI/ECO-OLAS, *Online Database of Historic Artifacts Recovered from the 1631 Shipwreck*, (<http://www.sanjose1631.com/default.aspx>) (2021. 10. 19取得)
- Marion Clayton Link, *The Spanish Camp Site and the 1715 Plate Fleet Wreck*, (http://digitalcollections.fiu.edu/tequesta/files/1966/66_1_02.pdf) (2021. 09. 13取得)
- MARIN, Jim Wood. (2014.03.24) *Sinking of the San Agustin*, (<https://marinmagazine.com/community/history/sinking-of-the-san-agustin/>) (2021. 09. 06取得)
- Maritime Research & Recovery, LLC Historic Shipwreck Recovery, *history of the 1715 Fleet*, (<https://www.mrronline.com/copy-of-history-of-the-san-jose>) (2021. 09. 06取得)
- SHIPWRECK TREASURES of the keys, *1715 FLEET HISTORY*, (<https://shipwrecktreasuresoft-hekeys.com/pages/1715-fleet-history-1>) (2021. 10. 18取得)