

Ceramic Trade via the Oceans

Tatsuo Sasaki

1. Trade Routes by Sea

Trade and the movement of goods began in the Neolithic era when human beings began making things. In the beginning mankind carried goods walking over land near where they dwelt, gradually creating trails and a system of transporting goods was born.

As civilization advanced towns and cities were built with large concentrations of people. In addition to roadways, rivers and seas began to be utilized to transport goods. Ships were developed with the capacity to transport goods in large quantity over long distances.

The Mediterranean and the East China Sea had sizeable populations on their coasts, and the technology for shipbuilding and seamanship advanced. Ruins of harbor facilities and custom houses remain in various places, and sunken ships and their cargo reveal a flourishing sea trade from those days.

Asia entered the Era of Great Voyages in the 8th century A.D. It was the time when two empires, the Abbasid dynasty ruling the Mediterranean and Persian Gulf in the west, and the Tang dynasty of China prospered at both ends of Asia. The two great empires laid the foundation for the prosperity of succeeding dynasties, transporting large amounts of goods over long distances by sailing ships, and exchanging knowledge with people traveling. The main route for that trade was by sea making use of the monsoons that passed through the Indian Ocean.

2. The Era of Great Voyages in Asia

The East African coast, Iran and India, Southeast Asia, the southeastern parts of China, Korea and Japan exchanged goods over a vast region which elevated the sophistication of their cultures and enhanced their lives during the Era of Great Voyages beginning in the 8th century. Along the continental coastlines port cities were established that prospered with the growth of maritime trade. The archaeological relics recovered from this Asian sea route reveal the opulence of the trade goods which included a large amount of ceramics and glass. The

existence of a large amount of ceramics recovered from sunken ships has led to the Asian sea route to be called the "Ceramics road" in the late 20th century. Although they were not archaeologically excavated, food and daily commodities such as rice, vegetables, firewood, wooden materials, cotton and silk goods and a variety of handicrafts were shipped to various places utilizing the sea road. Documents written by Chinese navigators mention the cargos from those days and their places of origin.

During the second half of the 15th century European ships explored African coastal areas in the Atlantic, and in the 16th century Asia, seeking their rich agricultural products and handicrafts by sailing around the southernmost end of Africa. After their arrival at Calicut in 1498, unstable relationships between the Portuguese and Asian merchants ensued through the first half of the 16th century until a fortress was built in Macao in 1557. Indian spices that were very profitable trade items in Europe were now shipped aboard European ships rather than by Islam merchants.

In the 16th century the American continent was conquered by Spain and Portugal and trans-Atlantic voyages became common. Sea routes around the world were established and global trade began in the first half of the 16th century. Holland, England, and other nations joined them in international maritime trade.

There are many people who call the period from the second half of the 15th century to the middle of the 17th century, when European ships made their presence in Asian seas, the Era of Great Voyages, which is completely wrong. The Era of Great Voyages in Asian seas had long been flourishing since the 8th century before European ships intruded and destroyed the prevailing maritime practices and trading routes established in an earlier era came to an end.

3. Arrival of European Ships to the Asian Seas

The Era of Great Voyages in Asia underwent significant change with the appearance of European ships. In the 16th century Portugal annexed major port cities in Asia and built trading posts along trade routes constructing forts with ramparts and cannons. Portugal could now monopolize trade that had once been the source of prosperity for various Asian port towns. Although the destructive and

warlike invasion of Asian seas by Portugal gave Portugal temporary prosperity and control, it did not last long. Native people revolted, and commercial interests from other European countries such as Spain, Holland and England also sent large sailing vessels armed with cannons to Asian seas and became deeply involved in Euro-Asian seaborne trade. The major sailing route was through the Indian Ocean and around the southernmost end of Africa.

Spain took the lead in the sailing routes of the Atlantic and Pacific Oceans by developing trade routes centering on Mexico. Spain conquered the Philippines in 1571 and the enormous numbers of Chinese and a small quantity of Japanese ceramics were shipped to the American continents by Spanish galleons from Manila. The ceramics road had acquired another Ocean route.

Actions taken by each Asian country varied when European ships made their appearance in their waters. In the case of Japan in the 17th century Holland, China and Korea became trading partners, and Portugal and Spain which had previously traded with Japan were completely shut out. Japan disliked the propagation of Christianity which was politically threatening, and chose Holland which was involved only in commerce as her European trading partner. The response to each European trading partner varied in every area of Asia.

4. Chinese Ceramics Exported by Galleon on the Pacific Ocean

Galleon ships connecting Manila with America became active in trans-Pacific trade with Manila as the Asian trading base for Spain until the middle of the 18th century. They transported Mexican silver from Acapulco to Manila and exchanged it for ceramics, silk, etc. shipped there from China. Although the variety of Chinese products shipped by galleon from Manila was considerable, the typical archaeological remain found today are ceramics. A large amount of ceramics was recovered during the construction of the Mexico City subway system. Studies conducted during the second half of the 20th century clearly identify many Chinese ceramic specimens. Chinese ceramics were also discovered from Acapulco beaches. Such ceramic remains provide concrete evidence of the Pacific Ocean

trade aboard Spanish galleons from Manila. A small quantity of Japanese ceramics is also included among them which serve to document trade between Japan and America at an early stage, and indicate that the trade between Japan and Manila was conducted by Chinese junks.

5. Expansion of Ceramic Road Centering on Mexico

Studies of trade via the sea road are popular in Asia and they are generally called the ceramic road due to the fact that ceramics symbolically represent the products carried via the sea road. The ceramic road in Asia transported goods to different parts of Asia during the early Era of Great Voyages in Asia. After European ships appeared in Asia, the ceramic road spread to the Pacific Ocean and the Atlantic Ocean as well. Viewed from China or Japan, the ceramic road reaches Mexico crossing over the Pacific Ocean to the east. When ruins of European buildings in North America are excavated, Chinese ceramic pieces present themselves. The number of Chinese ceramics found in Mexican sites is large. Chinese and Japanese ceramics excavated from ruins are on display in Cuban museums, and a collection of Chinese ceramics found in Mexico, Peru and Guatemala can also be studied. These materials show us how large the volume of Chinese ceramic exports that were transported from Jingdezhen in the 16th century onward. Cheaper ceramics from Fujian province of China were also found. These were all distributed worldwide.

The ceramic road extending to the west passes over West Asia and Europe. It further crossed the Atlantic Ocean. It is well known that European ceramics were carried to the American continents. Chinese ceramics may have been shipped to America from Europe as well. The American continents occupy the central position of trade between the Atlantic and Pacific Oceans. The ceramic road via the sea has grown bigger and complicated and is now used as historical materials for the study of world trade. Studies are being carried out to clarify chronological changes in trade patterns and the production sites of these goods.

6. Cultural Exchange by Trade Ceramics

When ceramics were shipped in large quantity from a remote area utilizing the oceans, the impact was felt by each

local ceramic tradition in various ways. It was common for the importing areas to copy the vessel forms and designs of Chinese ceramics. Japanese ceramics have been largely and frequently influenced by Chinese ceramics. At the same time Japanese ceramics also had influences on China and Europe. European ceramics have received major influences from West Asian ceramics, but they were also influenced by vessel forms and designs of the ceramics transported from China and Japan via the sea route. Similarly on the American continents, the ceramics of Puebla in Mexico is an example that reveals Chinese influences.

A study of the influence of Chinese ceramics on local traditions is demonstrated by a well known example of a copied design called "Fuyoude, or confederate rose pattern, or most popular Krrack ware style design". Plates and bowls with this design were made largely in the Jingdezhen kilns in China and were displayed in the baroque palaces of European royalty. This design was copied most notably by the Delft kilns in Holland. Mexican Puebla kilns also copied the same design. Puebla made the ceramic forms and designs influenced by China, Spain and Holland, where the same designs were in common use. Puebla was a great melting pot of ceramic techniques. The East Indian Company of Holland placed an order for 56,700 pieces with Japanese kilns at Hizen in 1659 and European tastes and preferences came to affect the designs and vessel forms of Japanese ceramics. Studies of the production kilns in Hizen and the trade to Europe are well known.

Production and distribution, designs and vessel form, and the difference of usage based on different ways of living are the major themes for the study of ceramics recovered from the seaborne ceramic road. Studies of the sunken ships provide information of the actual products preferred in various areas. Three comparative studies that are ceramic production places, distribution patterns through sunken ships, and the nature of consumer cultures will provide insights into the phenomena of seaborne ceramic trade.

7. Up-to-date Studies of Seaborne Trade Ceramics

The seaborne trade routes in Asia, namely the "ceramic road" have been extensively studied, especially in Japan, Korea and China. The study of the ceramic road spread

from Asia to Europe. It has now developed into the study of vast regions including America. Analyses of the places of production, dating, the combining and usage of goods which are found in ancient and medieval ruins of various regions are being undertaken. Comparative studies of Asia and America including influences, namely, similarity of vessel forms and ceramic designs will serve to identify regional cultures in different areas. A study from such a view point is a fresh approach to this subject. This symposium is the latest exploration and discussion of the seaborne ceramic road.

2009年7月、メキシコシティで53 Congreso Internacional de Americanistasが開催された。数千人が集まるラテンアメリカを中心に3～4年ごとに各地で開催される会議で、そのうちの一つのセッションに Dr. Eladio Terreros, Museo del Templo, Mayor del Instituto Nacional de Antropología e Historia, México 及び Dr. Takenori Nogami, Arita History and Folklore Museum, Japón が主催する Comercio de La Porcelana Oriental があった。このセッションは10名の発表があり、メキシコを中心に発見された中国・日本の陶磁器とその影響が中心的な話題であった。本稿はそのセッションの基礎的総説となる発表原稿の英語版と日本語版である。

1. 海の交易路

人間が物を作り始めた新石器時代から、物の交換と移動は始まった。始めは人間が住んだ陸地を人が物を持って歩き、そこはしだいに道となり、物を運ぶシステムが生まれた。

文明が築かれ多くの人々が集まる町や都市ができた頃から、陸地の上ばかりでなく、海や河川が物を運ぶ道として利用され始めた。物を大量に長距離に運搬する手段としての船の発達も、海の交通を支えた。

周辺に人口の集まる都市が多く存在した地中海や東シナ海は、物が大量に船で運ばれた代表的な海であり、海の道を利用するための施設も整備された。各地に残る港湾施設遺跡や税関遺跡、さらに海底に沈んだ船、船の積み荷が海の道の繁栄と当時の様相を今に伝えている。

紀元後8世紀、アジアは大航海時代に入る。西は地

中海とペルシア湾を支配下に置いたアッバース朝、東は中国の唐朝、この二つの帝国がアジアの東西で栄えた時代である。二つの大帝国は帆船による長距離貿易によって大量に物を運び、人の移動によって情報を交換し、王朝繁栄の基盤を築いた。その貿易ルートの幹線ルートは、インド洋を通る季節風を利用した海の道であった。

2. アジアの大航海時代

東アフリカ沿岸、イランやインド、東南アジア、中国東南部、朝鮮、日本は、8世紀に始まるアジアの大航海時代に、地域を越えた遠隔地の物を共有して文化と生活を向上させた。そうした地域の大陸沿岸部では港市が整備され、都市国家的な港湾都市が繁栄する時代となった。アジアの海上ルートを利用した貿易による繁栄を示す考古学遺物は、腐食せずに遺跡に残る陶磁器やガラスが多い。航海途中に沈んで海底から大量に引き揚げられ、遺跡にも多く残る陶磁器の存在から、アジアの海の道は「陶磁の道」と20世紀後半から呼ばれた(三上、三杉)。実際には遺跡から出土しないが、米や野菜、薪や木材、絹や綿製品、様々な種類の手工業製品など、食料や生活物資が海の道を利用して各地に運ばれていた。当時の産物の名称や産地は、中国人航海者が中国語で書いた文献が今に伝えている。

15世紀後半以降、ヨーロッパの船は大西洋のアフリカ沿岸に進出し、16世紀はアジアの豊かな農産物と手工業製品を求めてアフリカ南端を回りアジアにも進出した。1498年のカリカット到着から1557年にマカオに要塞を築くまでの16世紀前半は、ポルトガルとアジア商人との戦いが続いた。インドの香辛料などは以前から代表的な儲けの大きい貿易品であったが、それまでのイスラーム商人による間接貿易ではなく、ヨーロッパ船による直接貿易でヨーロッパにも販売された。

16世紀はポルトガル、スペインによるアメリカ大陸の略奪が行われ、大西洋の航海が盛んになった。16世紀前半は世界の海の航路が一周され、世界交易が始まる時代であった。その後、イギリス、フランス、オランダなどが加わって、海の道は盛んな貿易路として利用された。

ヨーロッパの船がアジアの海に現れた15世紀後半から17世紀中頃を大航海時代と言う人がいるが、こ

れは間違いである。アジアの海の大航海時代はそれ以前、8世紀から盛んであり、ヨーロッパの船はアジアの大航海時代の航海ルートを利用して侵入し、アジアの大航海時代の海の秩序を破壊した。

3. アジアの海へヨーロッパ船の登場

アジアの大航海時代はヨーロッパ船の登場で大きな変革の時代を迎えた。16世紀、ポルトガルはアジアの主要な港湾都市を攻撃し、貿易路に沿って各地にポルトガル砦と呼ばれる厚い城壁と大砲を備えた防御用の貿易拠点を築いた。それまでアジア各地の港町繁栄の源であった貿易利益をポルトガルが独占するためであった。しかし、ポルトガルの破壊的で好戦的なアジアの海への侵略は、一時的な繁栄と支配をポルトガルに与えたが、それは地元民が反撃したために短期間で終わった。スペインやオランダ、フランス、イギリスなどヨーロッパ各地の国や会社も、大砲を備えた大型帆船をアジアの海に送り、ヨーロッパとアジアの海の貿易に深く関わった。そうした船の航海路はインド洋を通り、アフリカ南端を回るものが主要なものだった。メキシコを中心に交易ルートを開拓したスペインは、大西洋と太平洋の航海路の中心となった。スペインが1571年にフィリピンを征服し、マニラ・ガレオン船交易で大量の中国陶磁器や少量の日本の陶磁器がアメリカ大陸に運ばれた。陶磁の道は世界を結ぶことになる。

ヨーロッパ船がアジアの海に現れてから、アジア諸国の対応はそれぞれ違った。17世紀の日本の場合、オランダと中国、朝鮮が貿易相手となり、それまで日本と貿易したポルトガルやスペインを完全に日本から閉め出した。日本は政治権力と結びつくキリスト教の布教を嫌い、貿易のみのオランダをヨーロッパの貿易相手国に選んだ。しかし、アジア各地で貿易相手国への対応は、地域ごとに対応が違った。

4. 太平洋を渡る中国の陶磁器

スペインとアメリカを結ぶガレオン船貿易は、太平洋でも活発となり、フィリピンのマニラがスペインの貿易拠点として18世紀中頃まで利用された。メキシコの銀をアカプルコからマニラに運び、中国からマニラに運ばれた陶磁器や絹などと交換した。マニラを拠点とするガレオン船で運んだ中国製品は多種多様

であったが、現在は遺跡に残る製品の代表的な考古学遺物は陶磁器である。メキシコシティの地下鉄工事で大量の陶磁器が出土し、そのなかに多くの中国陶磁器が含まれていることが20世紀後半の研究で明らかにされた。アカプルコの海岸からも中国陶磁器が発見された。そうした陶磁器はスペインのマニラ・ガレオン船による太平洋貿易の具体的な証拠として注目を浴びた。そのなかに少量の日本の陶磁器も含まれ、日本とアメリカの初期貿易を知る資料として重要であり、日本とマニラ間の中国船による貿易を証明する資料として指摘されている。

5. メキシコを中心とする陶磁の道の広がり

アジアでは海の道を利用した貿易研究が盛んで、海の道を運ばれた製品を象徴的に代表する陶磁器から、陶磁の道と呼ぶことが一般的である。アジアの陶磁の道は、アジアの大航海時代にアジア各地に物を運んだ。ヨーロッパ船がアジアに登場してからは、太平洋や大西洋にも陶磁器の道は広がった。中国や日本から見ると、陶磁の道は東側には太平洋を越えてメキシコに達する。北アメリカのヨーロッパ人砦跡が発掘されると中国陶磁器の破片が出土する。メキシコの遺跡でも中国陶磁器の発見数は大量である。キューバのハバナの博物館にも遺跡から出土した中国や日本の陶磁器が展示され、メキシコ、ペルー、グアテマラの中国陶磁器コレクションも紹介されている。こうした資料から16世紀、17世紀に運ばれた中国景德鎮陶磁器の量がいかに莫大であったかがわかる。18～19世紀の安価な中国福建省陶磁器の普及は世界的な規模で見られる。

西側に延びた陶磁器の道は西アジアやヨーロッパを越えて、さらに大西洋を渡る。ヨーロッパ陶磁器がアメリカ大陸に運ばれたことはよく知られる。中国陶磁器がヨーロッパからもアメリカに運ばれた可能性がある。アメリカ大陸は、大西洋と太平洋の交易の中心的な位置を占めている。海を利用した陶磁器の道はよりたく複雑化して、世界貿易の歴史を考える歴史的資料として利用され始めている。そうした貿易路の時代的な変遷、製品の産地と時代的な変遷を明らかにする研究が進められている。

6. 陶磁の道の文化交流

遠隔地から海を利用して船で大量に陶磁器が運ばれると、その影響が現地の陶磁器に様々な形で及ぶ。中国から離れた地域では中国陶磁器の器形や文様が模倣されるのが一般的である。

日本の陶磁器は中国から影響を受けたことが多い。同時に日本の陶磁器は、中国やヨーロッパの陶磁器に影響も与えた。ヨーロッパの陶磁器も西アジアの陶磁器から大きな影響を受けたが、その後、海を運ばれた中国や日本の陶磁器から形や文様の影響も受けた。アメリカ大陸でも同様のことが起き、メキシコのプエブラの陶磁器はこうした状態の研究が進んでいる例である。

中国陶磁器が各地の陶磁器に影響した研究は進んでおり、芙蓉手と呼ばれる文様のコピーの例がよく知られている。万暦年間(1573-1620)から景德鎮民窯で作られた芙蓉手の染付皿や碗は、17世紀後半以降のヨーロッパのバロック建築宮殿に飾られ、オランダのデルフト窯などで同じ文様が利用された。16世紀末頃は2つのタイプのデザインが同時に輸出され、17世紀初はメキシコのプエブラ窯でも芙蓉手皿を作った。鹿がウサギになった絵もある。福建省の粗雑な染付碗の写しもある。壺の形はいまでも中国明代を写している。プエブラの製品は16世紀にはスペインの写しが主だが、17世紀には中国の写しが一般化している。他にスペインやイタリア、オランダの影響も見られ、芙蓉手文様はそれらの国の共通の文様となっている。プエブラはアジアとヨーロッパの陶磁器生産技術のつぼである。プエブラの製品はラテンアメリカに流通したが、スペインにはほとんど流通していない。中国染付の写しはポルトガルで精巧な製品が作られ、スペインやポルトガルをプエブラ製品が流通圏とすることはできなかった。

オランダ東インド会社は1659年に日本肥前の窯に56,700個を注文し、ヨーロッパ人の好みは日本の陶磁器生産地の文様や器形のうえに影響を与えるようになった。台湾でも木型を、そうした製品の作られた窯跡や製品の流通に関する研究が進んでいる。

生産と流通、文様や器形の模倣、生活の違いによる使い方の相違、こうしたことが海の陶磁の道を研究する主要な研究テーマである。同時にその実態をよく示す資料を満載した沈没船の研究が各地で進められている。海の道による陶磁器研究は、陶磁器の生産地、流

通を示す沈没船、使用した都市の3カ所の比較研究が支えている。

7. 海の陶磁貿易の先端研究

海の貿易路、すなわち「陶磁の道」は、日本、韓国、中国などのアジアで研究が深められた。その後、陶磁の道の研究はアジアからヨーロッパへと広がった。今では、アメリカを含む広大な地域の研究テーマに発展している。各地域で古代中世の遺跡から発見された製品の産地や時代、組み合わせや用途の分析が進む。物の模倣すなわち陶磁器の器形や文様の類似性を比較検討し、各地の文化を評価する研究も、アジアとアメリカの陶磁器を比較することで研究が進められている。こうした視点の研究は、いま陶磁の道の最先端の研究である。今回のシンポジウムはそうした海の陶磁の道の研究成果の最先端の探求と討論である。

なお、研究方法と課題についての問題点は、以下の論考に記しているので参照ください。佐々木達夫、2008「ペルシア湾岸遺跡出土陶磁器の研究発表を聞いて」『金大考古』60：1-5。

(email: tatsuosasaki@live.jp)

『金大考古』投稿規程

1. 原稿はe-mailで編集委員に送る。
2. 校正は編集委員及び執筆者が校了を同意するまで行う。
3. 査読は編集委員2名を以って行なう。
4. 原稿の著作権は著者に属す。ただし、電子データ等の公開権利は金沢大学及び金沢大学考古学研究室が有する。

『金大考古』執筆要項

1. 原稿の書式

文字版面は、A4版横書きで、24字×42行の横2段組。余白は天30ミリ地27ミリ左22ミリ右22ミリ。ヘッダーには「金大考古 号数、発行年 筆者・論文名・ページ数」、フッターにはページ番号をつける。
2. 書体

論文タイトル・著者名・見出しはMSゴシック、本文テキストはMS明朝を使用する（和文）。欧文の場合、Times New Romanを使用する。
3. 原稿・図版類の入稿形態について

原稿は、テキスト形式を基本とし、図版類はJPEG形式など汎用性のある形式でのデータ提出とする。その他のデータ形式での入稿は、編集委員と協議する。
4. 使用言語は日本語、英語、中国語を基本とする。
5. 文章表記について

度量衡単位はcm、kg、m³のように記号を、数量は算用数字を使用する。
6. 註・参考文献について

註は通し番号を付し、文章末尾に一括して掲載する。本文中の参考文献は執筆者と刊行年を明記し、引用箇所が明確な場合はそのページ・行数を参考文献とともに記入する。
7. 挿図・写真図版について
 - a. 挿図はデジタルトレースまたは手書きトレース済みの完全版下とし、縮尺・写植・見出しなどの指示を入れる（写真図版も同様）。
 - b. 編集作業を潤滑におこなうため、割付見本を作製する。
 - c. 挿図および表は典拠を明記する。但し執筆者自身の原因・表の場合には断る必要はない。
8. e-mailアドレスを論文末尾に掲載

『金大考古』編集委員

小川光彦（金沢大学大学院生）、垣内光次郎（石川県埋蔵文化財センター）、勝俣竜哉（御殿場市教育委員会）、小松隆史（井戸尻考古館）、酒井 中（金沢大学大学院生）、桜井秀雄（長野県埋蔵文化財センター）、佐々木達夫（金沢大学教授）、庄田知充（金沢市埋蔵文化財センター）、高濱秀（金沢大学教授）、野上建紀（有田町歴史民俗資料館）、前田清彦（鯖江市教育委員会）、渡辺芳郎（鹿児島大学）、渡邊玲（金沢大学学部生）

金大考古第67号

金沢大学人文学類歴史文化学コース
 大学院人間社会環境研究科
 考古学研究室
 920-1192 金沢市角間町
 kanazawa-u_koukogaku@live.jp
 2010年7月26日
