交易の回廊としてのマラッカ海峡

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

モンスーンと交易のリズム

マラッカ海峡の重要性は、風によってもたらされました。帆船の時代、インド洋と南シナ海の間の航海はモンスーンに支配されていました。おおむね11月から3月にかけて吹く北東モンスーンと、おおむね5月から9月にかけて吹く南西モンスーンです。[1]インドやペルシャ湾からの船は、一度のモンスーンで中国までの航海を終えることができませんでした。船は南西モンスーンに乗って東へ進み、海峡の港で風向きが変わるのを待ち、次の季節に航海を続けたのです。あるいは、東からやって来る商人と海峡で積荷を交換することもありました。

その帰結は構造的なものでした。海峡は待機の場所となり、それが市場を生み出しました。西からの商人と東からの商人が海峡の港で出会い、商品を交換し、勘定を決済し、次の航海のために互いに信用を供与しました。海峡の港は、価値あるものを自ら生産する必要はありませんでした。必要だったのは、安全な停泊地、水と食糧、倉庫、信頼できる規則を備えた市

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

場、そして港内の船を保護し、節度をもって課税する支配者でした。その意味で、海峡の港は当初からサービス経済でした。港が売っていたのは、安全、情報、そして交易の機会だったのです。

モンスーンのリズムは、交易の集中も説明します。すべての船が航路上の適切な地点に港を必要としたため、港は限られた数の位置をめぐって競い合いました。モンスーンの交通を引き寄せることのできた支配者は、関税収入と威信、そして艦隊を維持するための資源を手にしました。交通を失った港は、急速に衰退しました。したがって、海峡の歴史は継承の歴史です。支配的な港が次々と現れ、より良い保護やより良い条件を提供したときに先行者に取って代わっていったのです。

狭い門：シンガポール海峡

マラッカ海峡は、その南端でシンガポール海峡へと狭まります。シンガポール島とリアウ諸島の間の水道です。最も狭いフィリップス水道では、幅はわずか約1.7マイルにすぎません。[2]海峡を経由してインド洋と南シナ海の間を航行するすべての船は、島が見える距離を通過します。海峡を回廊にしたのと同じ地理が、島を門にしたのです。

この位置の重要性は、あらゆる技術の変化を乗り越えて存続してきました。14世紀の帆船、19世紀の蒸気船、そして21世紀のタンカーは、いずれも同じ狭い海域を通過します。米国エネルギー情報局（EIA）は、マラッカ海峡を通過する石油その他の液体燃料が2016年に日量1,600万バレルに達したと報告しています。[3]この数字は、石油取引とバンカリング（船舶燃料供給）の中心地としてのシンガポールを検討する本書の第G部に属するものです。ここで記しておくのは、根底にある事実の連続性を示しているからです。すなわち、この島は世界貿易の主要なチョークポイントの一つに位置しているということです。

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

しかし、門は危険の場所でもあります。多くの島や入り江のある狭い海域は、海賊行為にとって理想的な条件を備えていました。そのため、海峡の港は、通過する船を襲う略奪者から決して遠くはありませんでした。シンガポール海峡の港が市場として機能するか、略奪者の拠点として機能するかは、その周囲の政治秩序次第でした。後述する中国の旅行家、汪大淵は、14世紀にこの島の二つの顔を記録しています。丘の上の秩序ある交易共同体と、海賊が待ち伏せする水道です。

シュリーヴィジャヤと海峡最初の海洋国家

海峡最初の大国はシュリーヴィジャヤでした。南スマトラのパレンバンを中心とする海洋王国です。中国の仏僧、義浄は、インドへ向かう途中の671年に6か月間シュリーヴィジャヤに滞在しました。シュリーヴィジャヤの名を記した最古の碑文であるクドゥカン・ブキット碑文は、682年6月16日付です。[4]7世紀後半から11世紀初頭にかけて、シュリーヴィジャヤはインドと中国を結ぶ二つの水路、すなわちスンダ海峡とマラッカ海峡を支配していました。[5]

シュリーヴィジャヤは新しい種類の国家でした。その力は、海上交通路の支配と、沿岸や海の人々との関係に基づいていました。そうした人々の中には、後の史料でオラン・ラウト（orang laut）として知られる海洋漂泊民の共同体がおり、彼らが艦隊の乗組員となり、海域を警備していました。その富は、中継貿易と中国との特権的な関係からもたらされました。シュリーヴィジャヤは、唐から宋の時代にかけて、中国の宮廷と利益の大きい交易関係を維持していました。[6]その支配者たちは中国の宮廷に朝貢使節を送り、宮廷は彼らを南方交易の正統な仲介者として認めました。中国市場へのアクセスは、海峡の港が持ち得る最も価値ある特権でした。

シュリーヴィジャヤの衰退は、このようなシステムの脆弱性を示しています。1025年、南インドのチョーラ朝の支配者ラージェーンドラ1世はシュリーヴィジャヤの港に海上からの襲撃を行い、その後、1028年から1077年

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

までシュリーヴィジャヤの使節は中国に到達しませんでした。[7]この襲撃によって海峡の海上交易が終わったわけではありません。単一の港の独占が崩れ、多数の小規模な港がそれぞれ交通の分け前を求める道が開かれたのです。13世紀と14世紀の史料に現れるシンガポール島の集落は、このシュリーヴィジャヤ後の世界に属しています。

中国市場と朝貢体制

海峡の交易を動かした需要は、何よりも中国から生じていました。中国の市場は、東南アジアとインド洋の香辛料、香木、樹脂、錫、象牙、珍しい産物を吸収し、中国の陶磁器、絹、銅銭が逆方向に流れました。宋・元の時代には、中国の民間商人が南洋（「南の海」）の港で直接交易を行っており、その多くは福建の泉州港の出身でした。[8]

この交易の政治的な枠組みは朝貢体制でした。東南アジアの港の支配者は、贈り物を携えた使節を中国皇帝のもとに送り、皇帝の優越を認めました。その見返りとして、承認と、より価値の高い返礼品、そして民間交易が制限されていた時期には交易の権利を得たのです。中国の宮廷による承認は、正統性と保護をもたらしました。また、港を当時最大の市場と結びつけました。このパターンは15世紀まで存続し、マラッカの建設者たちは明の承認を利用して、新たな港を近隣勢力から守りました。

金融センターにとって、この教訓はなじみ深いものです。港の価値は最大の市場へのアクセスにかかっており、そのアクセスは市場を支配する大国による政治的承認に基づいていました。本書の第I部で検討するシンガポールと中国の関係は、このパターンに深く根ざしています。

注

1. モンスーンと、それが海峡の交易のリズムに及ぼした影響については、Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, vol. 1,

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

New Haven, Yale University Press, 1988, chapter 1参照。示した月はおおよそのもので、出典によって異なる。 ↩

2. US Energy Information Administration, “The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans”, *Today in Energy*, 11 August 2017（“At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide”）。 ↩
3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11 August 2017（“Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day”）。 ↩
4. Wikipedia, “Srivijaya”（最終閲覧日：2026年9月）。671年の義浄の滞在記録と、682年6月16日付のクドゥカン・ブキット碑文を引用している。 ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya”（最終閲覧日：2026年9月）：同王国は“controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah”。 ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya”（最終閲覧日：2026年9月）：“their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty”。 ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya”（最終閲覧日：2026年9月）。1025年のチョーラ朝の襲撃と、1028年から1077年までシュリーヴィジャヤの使節が中国に派遣されなかったことについて。 ↩
8. 宋・元の海上交易の主要港としての泉州と、南洋における中国の民間交易については、Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009参照。 ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com