

[研究ノート]

国際港市としての近世長崎

—ムガル帝国港市スラトとの相互比較試論—

長 島 弘

目 次

はじめに

1. 数量的比較

- (1) 日本の人口の国際比較
- (2) 港市人口の比較
- (3) 貿易額の比較
- (4) 船隻数の比較
- (5) その他

2. 質的・構造的比較

- (1) 統治制度の比較
- (2) スラト県知事と長崎奉行
- (3) 地下役人—長崎代官・町年寄・乙名とシャーバンダル

おわりに

注

参考文献

はじめに

本稿の課題は近世の長崎の国際港市としての位置と特徴をインド西部の貿易港市スラト（スーラト）との比較において明らかにすることである。以下では近世といっても筆者の力量から主に17世紀～18世紀初頭に限定す

る。スラトを比較の対象に選んだのは、1つにはスラトが筆者のこれまでの研究対象であるからであるが、主要にはスラトが当時の南アジア（インド洋）で著名な貿易港であり、東アジアの長崎の当時のアジアにおける相対的位置を知る手がかりを与えてくれると考えたからである。

スラトが少なくとも17世紀後半においてインド洋海域における最大の貿易港であったことは次の2つの記述からもうかがうことができる。まず、1663年にスラトを訪れたポルトガル人 M. ゴディーニョ (Godinho) は、「スラトはインドにおける最大の貿易センターであり、陸路と海路によってそこに集る精選された商品のゆえに全世界で最も富裕であると言うことができるかもしれない。ヨーロッパからの商品がイギリス人とオランダ人によって運ばれてくるし、紅海の船によってアフリカから運ばれてくるし、アジア中からそれぞれの住民によって運ばれてくる。最上のインドの香薬類が内陸部から去勢した雄牛やらくだのキャラヴァンによってひっきりなしにスラトに運び込まれる。この都市で商売をしている商人たちは大変富裕で、そのうちの何人かは500万～600万〔ルピー〕以上の金持ちである。彼らはあらゆる国々へ行く彼ら自身の船を50隻も持っている。この港を訪れる外国船は数知れない。一年のうちのいつでもスラトでは中国、マラッカ、アチェ、マカッサル、モルッカ、ジャカルタ、マルディヴ諸島、ベンガル、テナッセリム、セイロン、コーチン、カナノール、カリカット、メッカ、アデン、スエズ、モガディシュ、キシム、マスカット、マダガスカル、ホルムズ、バスラ、スインド、イギリス、その他、人が考えつくどんな場所へも向う船が見られるであろう」と述べている [Correia-Afonso: 49]。また17世紀末にスラトを訪れたイタリア人のカレリも、「スラトはインド第一の商業都市で、世界のあらゆる国民はここと交易しており、インド洋を航行する船で購入と販売、ないし積荷のためにここに入港しないものはない。なぜならスラト港では、生姜をはじめとするあらゆる種類の香料のみならず、非常に高価な金銀の錦織や、きわめて上質の綿製品をはじめ、遠方から運び込まれてきたその他さまざまな商品の取引が行なわ

れているからである。ここには、倉庫の1つから取出した品で、どんな大きな船でも満載してしまうことのできるような富裕な商人たちがいる。」(近藤治訳 [近藤治:132]) と述べている。

以下では、まず人口、貿易量などの数量的比較を行ない、次いで都市行政など構造的な面の比較を行ないたい。後に見るように、制限貿易・管理貿易政策の採られた長崎といわば自由貿易体制下にあったムガル帝国のストラトの貿易量等を単純に比較することにどれほどの意味があるかという議論もありうるが、そのような体制の違いを無視してともかくも貿易量等を比較することを通して、アジアの海港都市のなかでの当時の長崎の相対的位置をある程度知ることができるのではないかと考えるものである。

1. 数量的比較

(1) 日本の人口の国際比較

①ムガル帝国の人口：1600年ごろのインドの人口についての信頼すべき統計は存在しないが、最近のI. ハビブ氏の推定では1億4000万～1億5000万人とされる。そして当時のムガル帝国領域の人口は、インド全体の面積との比率をそのまま当てはめれば、約1億700万～1億1500万人となる [Raychaudhuri, T. & I. Habib: 166]。これらの数値はあくまで大雑把な推計にしか過ぎないが、1600年ごろのムガル帝国の人口を1億1000万人と推定しておこう。それに対して、1871-72年センサスの人口（2億342万人）を基にK. デーヴィス氏が推計した同年のインド（ビルマを除く）の人口は2億5517万人であった [Davis: 27]。

②日本の人口：他方、日本の人口については、より正確な推計が行なわれている。速水融氏の推計では近世初頭の人口は980万～1227万人であった。これは大胆な仮説の上に成り立つものではあるが、従来信じられてきた1800万人よりずっと少なかったことはどうやら確かであるという。ここでは、速水氏にならって、1600年当時の日本の全国人口を1200万人としておこ

う。そして1721年の幕府調査をもとにした推計では、同年の全国人口は3128万人、つまり約3100万人とされる。その後、1872年まで人口はほとんど増加していない。1872年の推計は3311万人である [速水融, 宮本又郎: 42-44]。

したがって1600年の日本の人口は当時のムガル帝国の人口の約10分の1であったが、その後日本の人口は1721年までに3100万人までに急増したといえる。なお、1721年ごろのインドおよびムガル帝国の人口の推計は困難であるが、1871-72年のインド人口の推計 (2億5517万人) が1600年のそれ (1億5000万人) の1.7倍に過ぎないことから、日本のような急速な増加は考えられない。

③その他の諸国の人口 : 他国の人口推計について見ると、中国については、「1600年までの中国の人口は、1億5000万人に近かったと推測できる。明・清変遷期には減退が現れたといつてよい。1741~1851年の太平天国の乱の勃発まで、年間の総数は1億4300万人に始まり4億3200万人に終わるまで、確実かつ劇的に上昇した」という推計が示されている [J.K. フェアバンク: 213。何炳棣: 216, 221-22; 楊子慧: 928, 1073-78も参照]。したがって、1721年ごろには日本の5倍弱程度であり、ムガル帝国の人口と同程度であったといえよう。

次に、羽田正氏の紹介によれば、16世紀の前半のオスマン帝国の人口は1200万~1250万人、人口が爆発的に増加した16世紀末には最大2200万人程度であったとされ、イランのサファヴィー朝の16世紀後半の全国人口は推計で500万~800万人程度だったという [羽田正: 10]。

他方、ヨーロッパ諸国について見ると、『マクミラン世界歴史統計(ヨーロッパ篇)』によれば、フランス1970万人 (1700年推定)、ドイツ2240万人 (1816年推定。1870年にドイツ帝国を構成していた領土をほぼ対象にしている)、連合王国 (イングランド、ウェールズ) 890万人 (1801年推定)、連合王国 (スコットランド) 130万人 (1755年推定) である [B.R. ミッチェル: 30-34]。

④結論 : 以上からうかがえることは、日本の人口が約3100万人で

あった1721年当時、日本は世界でも指折りの人口大国であったということである。当時、清帝国、ムガル帝国は別格の人口大国であったが、日本はこれら両国に次ぐ人口を擁していたといえる。オスマン帝国もサファヴィー朝も、またヨーロッパ諸国も日本よりは人口小国であった。スペイン、ポルトガル、オランダ、イギリスなどについては、植民地人口を考慮する必要があるが、それでも日本より人口が多かったかは疑わしい。アメリカ合衆国はまだ成立しておらず、ロシアもまだ発展途上であり、その人口が日本を凌駕するほどであったとは思われない。1700年ごろの日本が世界でも中国、インドに次ぐ人口大国であったという視点は、板倉聖宣氏の『歴史の見方考え方』にすでに示されており、私はそこから教示を受けた。板倉氏は C. McEvedy & R. Jones, *Atlas of World Population History*, (Harmondsworth; New York: Penguin, 1978) に依拠して1700年の各地の人口のグラフを示しているが、それによれば、日本2900万人、フランス2200万人、ロシア2000万人、イタリア1300万人、ドイツ1300万人、ポルトガルとスペインの合計1000万人、アイルランドとイギリス925万人などとなっている。しかしそこにはアジアの諸国、オスマン朝やサファヴィー朝の人口は示されていない [板倉：246]。したがって、上記の補足も意義なしとしないであろう。長崎がこのような人口大国日本の対外貿易港であったことを先ず指摘しておきたい。

(2) 港市人口の比較

①スラトの人口：スラトの人口については、次のような断片的な数字しか得られていない。

10万人以上（前述の1663年の M. ゴディーニョの推定）

20万人（1700年頃の A. ハミルトン（Hamilton）の推定）

いずれもヨーロッパ人旅行者の推定であり、スラト県でも農村部をのぞいた都市部の人口の推定と思われる [数字については、Raychaudhuri, T. & I. Habib: 171 参照]。南インドの港市マスリパトナムの1672年の推計人

口は20万人とされており、他にも人口20万以上と推定された都市はインドに数都市あり、もしスラトが人口10万とすると必ずしも大きな都市とは言えない。実際スラトは当時、「中程度の大きさの都市」とされた[Thevenot: 21, Careri: 163, Tavernier: 6]。なおモンスーンに依存する帆船時代の貿易港市であるスラトは貿易シーズンである1月から3、4月には人々で一杯で、市内には宿を得られず、3つの郊外もいっぱいになった、という[Thevenot: 21]。

②長崎の人口：長崎の人口の規模を推測するための若干の数値を示せば以下の通りである[『長崎県史 対外交渉編』(中村質氏分担執筆部分)[以下『長崎県史』(中村質)と略記する]:372-383参照。右端はそれぞれの数値の典拠を示す]。

1600年	4000~5000人	フェルナン・ゲレイロ書翰
1659年	4万0700人	「寛宝日記」
1696年	6万4523人	「長崎建立並諸記挙要」
1703年	5万0148人	『長崎古近集』
1772年	3万0006人	『長崎市中明細帳』
1856年	2万7381人	藤文庫文書

この表で見る限り1696年の6万4523人がピークである。この数は江戸・京・大坂の3都にははるかに及ばないにしても、その前年の堺の6万3706人と並んで商都としてはこれにつぎ、博多・兵庫等の3倍くらいの人口であった。長崎の人口はその後の20年間に4万2000人弱にまで大激減する。これは輸出銅不足、これに伴う貿易の渋滞、地下助成の削減によるものと考えられている。長崎市の人口はその後ゆるやかに減少の一途をたどり、幕末には最盛期の半ばにも満たぬ2万7000余人に低落した[上掲書:382]。

以上の人口の比較から見る限り、やはり長崎の人口はスラトの人口の半分ないし4分の1程度にすぎなかったといえる。人口規模においてアジアの諸港市の中における長崎の占める位置についてさらに見てみよう。

③長崎と東南アジアの交易都市の人口との比較：アンソニー・リード

氏の *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680, Vol. 2: Expansion and Crisis* によれば、17世紀の東南アジアで最も大きな都市は、17世紀中頃に約15万から20万の人口に達したタンロン（ハノイ）、アユタヤ、マタラムであり、アチェ、マカッサル、バンテン、コーチシナの首都キムロンなども17世紀中頃のピーク時には10万人近くを数え、それに次ぐ規模であったとみなされ、トゥバン、スラバヤ、ミャウー（アラカンの首都）、パタニ、ヴィエンチャン、プノンペン、アバなどが5万前後で、それに次いでいたと推測されている。オランダが支配するバタヴィアは1630年に約3万の人口になり、1670年のピーク時には13万の人口、マニラは繁栄の頂点だった1630年に4万の人口があったとされ、マラッカは1641年以前、ポルトガルの本部だった頃に約1万2000の市民がいたが、その後オランダ領になってからはわずか5000人になったとされる。また、港町で知られるミャンマーのタヴォイ、マルタバン、シャムのテナッセリム、ナコン・シータマラート（リゴール）、コーチシナのホイアン、ジョホール、パハンなどの人口もおそらく1万を越えていたであろうとされる [Reid: 73-75; リード: 93-99]。

こうしてみると首都を兼ねる港市の中には長崎より人口の多い都市もかなり見られたが、首都以外の港市についてみれば、長崎の人口規模が東南アジアの諸港市を凌駕していたといえるのである。

(3) 貿易額の比較

A. スラトの貿易額

17世紀のスラトにおける総輸入額、総輸出額についての信頼できるデータはない。各研究者の推定は断片的な史料に基づくものにすぎない。ここではそれらの推定の若干を紹介するととどめ、本格的な検討は将来の課題としたい。

①アジア商人の貿易額：ファン・サンテン氏はオランダ東インド会社の史料やそれらに基づく若干の現代の研究者の推定に依拠して、次のように述べる。

紅海およびペルシア湾方面からスラトへのインド商人（オランダやイギリスの東インド会社やポルトガル人を除くアジアの商人）による貴金属（金・銀）の輸入は17世紀後半にそれまでに比べ増大した。1650年までほぼ年間200万～400万ルピー（年平均おそらく250万ルピー）分が輸入されたが、1650年～18世紀初頭までは300万～600万ルピーあるいはそれ以上になった。そしてその大部分はおそらく銀で輸入された [ファン・サンテン (V) : 140-141]。1650年頃は、1ルピー = 6/5 グルデンであったので、

1650年まで	年240万～480万グルデン
1650年以後	年360万～720万グルデン

となる。

スラトの対外輸入額には、以上の他に貴金属以外の商品の輸入額（紅海、ペルシア湾からの輸入は貴金属が主であったとはいえ）を考慮しなければならないし、東南アジア方面からのアジア商人の船による輸入額、オランダやイギリスの東インド会社やポルトガル人による輸入額も考慮しなければいけない。まずオランダ東インド会社のスラトとの貿易の規模について見てみよう。

②オランダ東インド会社の貿易額：オランダ東インド会社のスラトとの貿易でもスラトからの綿布、藍、硝石などの商品の輸出に対して、スラトへの輸入では貴金属が主要部分を占め、不足分を時々借金で補っていたが、17世紀後半には商品（特に銅と丁子）の輸入も増大し、貴金属の輸入を減少させることができた。

ファン・サンテン氏は同会社によるスラトからの輸出額の規模を次のように推定している [ファン・サンテン (IV) : 136]。

1624年～1637年	年50万～70万グルデン	
1638年～1644年	年80万～140万グルデン	綿布と特に藍の輸出の増大
1644年～1660年	年70万～80万グルデン	藍の輸出の減少

ファン・サンテン氏による同会社によるスラトへの輸入額の推定は以下の通りである [ファン・サンテン (IV) : 136, 142]。

(i) 貴金属の輸入額

1628-29年 (1 貿易シーズン)	56万2000グルデン	オランダからの銀
1629-30年~1637-38年	年約50万グルデン程度(推定)	オランダからの銀
1638-39年~1644-45年	年60万~115万グルデン	
		日本銀の輸入に大きく依存
		1640年以降ペルシアとモカからの金銀の輸入も始まる
それ以後	明確なデータを欠く(日本銀の輸入の減少により減少した?)	

(ii) 総輸入額 (断片的なデータしか得られない)

1640-41年	101万グルデン
1641-42年	136万グルデン
1642-43年	81万グルデン
1644-45年	135万グルデン
1645-46年	78万グルデン
1647-48年	62万グルデン
1650-51年	98万グルデン
1655-56年	117万グルデン
1656-57年	81万グルデン

③イギリス東インド会社の貿易額 : スラトとイギリス東インド会社の貿易額については、詳細な研究はなく、今後の課題である。

K.N. チャウドゥリー氏の *The English East India Company - The study of an early joint-stock company 1600-1640* の掲げる表に基づけば、1601年~1640年におけるイギリス東インド会社による本国からアジアへの輸入額は、10万ポンド以上の年が3年間では平均すれば年5万ポンド

ド程度であった [Chaudhuri 1965: 115]。1ポンド=9.6グルデンとすれば、10万ポンド=96万グルデン、5万ポンド=48万グルデンであり、このうちスラトへの輸入はさらに少なくなる。したがってこの時期、イギリスとスラトの貿易はオランダとスラトの貿易にくらべてかなり規模の小さなものであったであろう。

1660年～1700年ごろのイギリス東インド会社の本国からアジアへの輸入は年平均30万ポンド程度で、輸入額の多い年で60万ポンドであった。また同時期の同会社のアジア全域からの輸出額は平均して年約30万ポンド以下であり、ボンベイからの輸出はほぼその3分の1で10万ポンド以上の年は7年間のみであった [Chaudhuri 1978: 507-510]。当時スラトのイギリス商館はボンベイに所属していた。したがって本国への輸出に関する限り、この時期もスラトからの輸出はあまり拡大しているとは思われない。以上には同会社によるスラトからペルシアや東南アジアへの貿易額が含まれていないが、それらもオランダ東インド会社の貿易額にくらべてかなり少なかったであろう。

④17世紀後半のスラトの貿易規模：以上の他に、アジア人の貴金属以外の貿易や東南アジアとの貿易を考慮しなければならないが、それらの額は必ずしも多くなかったと見てよいであろうから、全体として17世紀半ば過ぎのスラトの輸入額は大雑把に見積もって800万～1300万グルデン程度ではなかったろうか。

ところで、A. ダースグプタ氏は1700年ごろのスラトの貿易量を関税収入から推計している。実はスラトの関税帳簿は失われてしまったようであり、関税収入の額についての正確なデータはなく、各旅行者の挙げている数字もさまざまであるが、ダースグプタ氏は、オランダ商館員ジャン・ディオダティ (Jean Diodati) の1699年の日記中に出てくる数字81万6000ルピー余りをその具体性からやや信頼するに足る数字と見ている。そして、(a)1700年の一文書がヒンドゥーの関税率を5.5%と記していること、(b)他の史料によれば、ムスリム商人は2.5%、ヨーロッパ人は3.5% (1%のジズヤ=人

頭税を含む)をそれぞれ輸出と輸入の際に支払うことになっていること、(c)前述のディオダティの日記では、この年、商人たちがスラト県長官(ムタサッデー)に強制的に過重な関税を支払わされたことなどから、当時の関税率を平均して約5%と見積もり、それに基づいて当時の総貿易額(輸出額・輸入額の合計)を1632万ルピー程度と推定している。当時イギリスはムガル帝国と交戦状態にあったため、ヨーロッパ人の交易はオランダ東インド会社のみであったが、その貿易額は122万7362ルピーであった[Das Gupta 1978: 17-18]。ダースグプタ氏の目的はヨーロッパ諸会社がスラトの貿易に占めるシェアがいかに少ない(せいぜい8分の1程度)かということにあるため、総貿易額を押さえ気味に推定しているとも思われ、したがって総貿易額はあるいはこれよりやや多かったかもしれないが、ここでは暫定的にこの数字に依拠しておきたい。ところで、K. グラマン氏によると、1699年からスラトのルピーの交換レートは1ルピー=37.5軽スタイルフェルに変更されたということであり[Glamann: 68]^{註1}、これに依拠すれば、スラトの総貿易額1632万ルピーは3060万グルデンに相当することになる。そしてオランダ東インド会社のスラトとの貿易額122万7362ルピーは、約230万グルデンになる。先に17世紀半ば過ぎのスラトの輸入額を700万~1300万グルデンと推定したが、その中間の数字1000万グルデンの約2倍を総貿易額とすれば、それは上記の総貿易額3060万グルデンの約3分の2になる(ただしこれはルピー貨の相対的交換比率の急上昇によるものであって、ルピーを基準に見れば、17世紀後半の総貿易量と1700年ごろのそれはほぼ一致するともいえる)。

B. 長崎の貿易額

①長崎のオランダ商館の貿易額：『長崎県史 対外交渉編』や八百啓介氏の『近世オランダ貿易と鎖国』によって各時期の貿易額を見てみよう(表1参照。なお、『長崎県史』の表は、科野孝蔵：100-101に基づく)。

表1 出島オランダ商館総輸出高および輸入品の販売高 (1669年～1715年)

年	総輸出高 (テール)	総輸出高(1) (グルデン)	総輸出高(2) (グルデン)	輸入品の販売高 (グルデン)
1669	730,096.2	2,555,337		
1670	785,725.4	2,750,039		
1671	850,885.0	2,978,098		
1677	431,789.2	1,511,262		
1679	450,664.8	1,577,327		
1685			954,787	1,067,453
1686	265,410.6	928,937	934,932注 ²	1,056,433
1687			937,058	1,043,013
1688	268,864.2	941,025	940,026	1,044,505
1689	268,684.5	940,396	940,395	1,045,799
1690	271,462.5	950,119	950,027	1,050,498
1691	273,237.6	956,332	956,337	1,059,022
1692	259,827.5	909,396	909,396	1,109,887
1693	276,133.2	966,466	966,466	1,117,621
1694	274,780.5	961,732	961,731	1,114,433
1695	276,816.5	968,858	935,344	998,626
1696	303,868.7	1,063,540	1,063,540	1,382,835
1697	320,782.6	1,122,739	1,122,739	1,384,541
1698	470,266.6	1,645,933	1,650,410	1,325,434
1699	318,262.8	1,113,920	1,113,920	1,317,318
1700	382,163.6	1,337,573	1,337,573	1,310,451
1701	355,646.5	1,244,763	1,244,663	1,320,758
1702	354,523.8	1,240,833	1,240,833	1,331,916
1703	353,730.7	1,238,057	1,238,057	1,292,947
1704	265,072.1	927,752	927,752	995,745
1705	313,922.4	1,098,728	1,098,728	1,188,654
1706	250,223.1	875,781	875,780	965,494
1707	355,679.8	1,244,879	1,244,879	1,330,289
1708	262,570.5	918,997	918,997	1,005,023
1709	354,197.9	1,239,693	1,239,693	1,330,277
1710	354,118.5	1,239,415	1,239,415	1,332,407
1711	149,084.2	521,795	521,795	1,120,102
1712	426,307.3	1,492,076	1,492,075	1,050,010
1713			993,704	1,085,107
1714	289,291.9	1,012,522	1,012,522	1,102,500
1715	281,758.9	986,156	986,156	1,075,333

出典：左側の2つの列は八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』68、93頁に基づき作成。
 1 テールは3.5グルデン。総輸出高(2)および輸入品の販売高は「日本におけるオランダ商館の取引記録1620-1808」による（『長崎県史 対外交渉編』森岡美子：327-29参照）。

相対貿易の最後の3ヵ年(1669~71)の年平均輸出額(グルデン)	
2,761,158	
市法貨物商法の時代(1672~1684)の年平均輸出額(グルデン)	
1677, 79年の平均	1,544,295
定高貿易法時代後半期(1696~1715)の年平均輸出額(グルデン)	
1,128,162	
定高貿易法時代後半期(1696~1715)の輸入品の年平均販売高(グルデン)	
1,212,357	

表1に基づく上掲の表に見られるように、相対貿易期(いわば自由貿易期)(1655年~1671年)の末期の1669年~1671年の3年間のオランダの輸出額は年平均276万グルデンであった。

次の1672年~1685年の市法貨物商法の時代には日本人が輸入品の価格決定の主導権を握ったが、この時期のうち、1677, 79年の輸出額は年平均154万グルデンであった。

幕府は1685年に唐船とオランダ船の総貿易額をさらに制限した。それは、中国における遷界令の廃棄、展海令の公布(1684年)を受けて、1685年に85艘の唐船が長崎に入港したので、金・銀・銅の一層の海外流出を恐れた幕府は慌てて貿易高を制限し、その結果、上述の内73艘は商売したが、12艘はそのまま積戻しという結果になった[『長崎県史』(森岡美子):312]。その制限額は唐船が銀6000貫、金にすると10万両(銀60匁替)、オランダ船が金5万両、銀にすると3400貫(銀68匁替)であり、このうち400貫は私貿易(協荷=個人貿易)として認められる、というものであった[同上:313-314]。その後、抜荷(密貿易)禁止を実効的なものにするために貿易額の上乗せが代物替という名称で若干認められ、その額が次第に増加した。1696年にはその額がオランダ商館については銀1500貫、唐船については銀3500貫に増額していた。それでオランダの場合、1685年には、私貿易を除く定高は105万グルデン、私貿易(協荷)も含めれば合計119万グルデンと定められたが、1696年からは代物替も含めて銀4500貫目=157万5000グルデ

ンになった [同上：330。なお、表1の元になる表では、銀1貫=350グルデン、1グルデン=20スタイフェルが用いられている]。『長崎県史』に指摘されているように、上の表1は、オランダの貿易額が以上の制限額内に収まっていたことを示している [同上：330]。ここで1696年～1715年の年平均額を算出すれば、輸出額は113万グルデンであり、同じ時期のオランダによる輸入額（元値ではなく長崎での販売高）は年平均121万グルデンであった。

このように見てくると、17世紀後半のオランダのストラトとの貿易の規模については不明ながら、もし1699年の総貿易額122万ルピー（230万グルデン）が依拠できるとすれば、定高貿易法期のオランダ東インド会社の長崎との総貿易額（輸出と輸入）の平均が234万グルデンであるので、オランダの長崎との総貿易額はストラトとの総貿易額とほぼ同規模であったと言えることができるであろう（もちろんこれはルピー貨のグルデン表示の急上昇の結果であるが）。

②長崎の唐船の貿易：1685年の唐船の長崎からの輸出制限高6000貫が守られたかどうかを証明する数字的史料がほとんどないということであるが、『長崎県史』は、山脇悌二郎氏の、「少なくとも唐船に関する限りこの銀高は守られたようだ」との説を紹介している [同上（森岡）：326]。唐船の来航艘数が多くてしばしば商品の積み戻りがあり、密貿易が問題となった当時においては、唐船の貿易額は定高とほぼ一致していたと見るべきであろう。これにその後の代物替の額（1696年時点で3500貫）を上乗せすれば9500貫となる。これは、1貫=350グルデンとすれば、332万5000グルデンとなる。

③1700年ごろの長崎の総貿易額（輸出入の合計）：以上から代物替を含めた1700年ごろのオランダ船と唐船の長崎での総輸出額を推定すれば、公式1万4000貫 [『長崎県史』（山脇悌二郎）：536]、つまり490万グルデンになる。したがって総貿易額はその約2倍、すなわち1000万グルデン近くに上る。この数字は岩生成一氏の「近世初期の対外関係」および「近世日支

貿易に関する数量的考察」によってつとに示された17世紀後半の長崎の総貿易量とも当然のことながらほぼ一致する（ただし岩生氏はオランダの長崎への輸入額として長崎での販売高でなく元値の数字を示しているが、本稿では販売高を採用した）〔岩生 1934：42；岩生 1953：18-24〕。

結論として、17世紀末の長崎の総貿易額約1000万グルデンは当時のスラトのそれ（3060万グルデン）のほぼ3分の1程度と見積もることができるであろう^{注3}。実は、この他に、スラトの場合も長崎の場合も密貿易（抜荷）の存在を考慮しなければならないのであるが、それがどれほどの規模であったかを推測することは困難である。後に見るように、長崎の貿易管理体制はスラトのそれよりはるかに徹底したものであったと考えられるので、スラトにおける密貿易の占める比率の方が長崎のそれより高かったと思われるが、この点は今後の課題としたい〔長崎の抜荷については、荒野泰典 1988：67-116；中村質 1988：125-166参照〕。密輸の額を除いた正規の貿易額についての比較に限定した場合、私はスラトの額の3分の1という長崎のこの貿易実績は相当な額であると思う。当時の中国の広東などの港の貿易額についての数値を今持ち合わせていないし、バタヴィアとの比較についても今は留保しなければならないが、それらがもし長崎の貿易額を上回っていたとしても、アジアの他の貿易港のそれぞれの貿易総額と比べれば、おそらく長崎の貿易総額はそれらを凌駕していたであろう。

(4) 船隻数の比較

船の大きさを考慮しないで、隻数のみを比較しても意味がないが、若干の数字を挙げることは貿易規模を知るためのある程度の手がかりとなるであろう（船の平均的な大きさについての本格的な追究は今後の課題としたい）。

①スラト港の船：すでに見たようにポルトガル人ゴディーニョは1660年代にスラトの商人が外洋船50隻前後を所有していると述べていた。また1660年にスラトのイギリス人は「10年前スラトでは10～15隻の船しかな

かったのに、今では80隻になり、ほとんどが大船である」と驚いている[W. Foster 1655-1660: 301]。A. ダースグプタ氏は1701年におけるオランダ側の詳細な記録に依拠して、一定の大きさ以上のスラト所属の外洋船(大洋航行船)の数を約100隻と推定している[Das Gupta: 286-289]。スラトを基地とするアジア商人の外洋船には、いわゆる「王の船」(メッカへの巡礼を商品とともに運ぶムガル皇帝やその一族の船)の中には1000トン(容積トン)以上のものもあったが、A.J. カイサル氏は、当時のインドを訪れた外国人の挙げた数字から全体としての平均的サイズは300~400トン以下ではなかったという印象を受けると述べている[Qaisar: 166]。他方、18世紀初頭のスラト第一の舶商ムッラー・アブドゥル・ガフルの持ち船17隻のうち11隻の合計トン数は3700トンであった[Das Gupta: 287-288]。したがって1隻平均336トンとなる。これは最大の舶商の持ち船の場合であるので、一般的平均は300トン前後であったものと思われる。以上の数字は当時の外洋船の平均的サイズについてある程度のイメージを与えるであろう。

②長崎港の船：これもすでに見たように17世紀末の長崎には70艘以上の唐船が毎年来航していたが、幕府は元禄2年(1689)から取引を認める艘数を70艘に限った。それを超過した分の船は原則として商品の売買を許さず積み戻している。元禄11年(1698)には80艘に増したが、宝永5年(1708)になると59艘に制限し、宝永7年には52艘とした。そして正徳5年(1715)さらに30艘に制限した[『長崎県史』(山脇): 537, 541]が、享保2年(1717)には40艘に緩和した[同上: 546]。ケンペルは1690年当時の長崎港の船について、「長崎港には50隻の大船・数千の漁船・その他・日本の船舶碇泊して、それより数少なきことは稀なり。外国船も(冬期の二三月を除けば)30隻より下ること少なし。(其大部分は支那のジャンクなり。)」と述べている[ケンペル: 下巻156-157]。

他にオランダ船が来航していた。これについては八百啓介氏が詳しい分析を行なっている(「17・18世紀の出島来航オランダ船について」)[八百1998: 277-309]。それによると1641年以降の20年毎の船隻数は以下の通り

であった。

年	1641—60	1661—80	1681—1700	1701—1720	1721—40	1741—60
来航船隻数	151	132	81	65	37	47
年平均船数	7.55	6.6	4.05	3.25	1.85	2.35

1年当りの来航船隻数が次第に減少しているが、その背景には貿易高の制限が大きく影響している。17世紀中は来航船の型が多様性を示していたのに対して、1715年の正徳新例によりオランダ船の来航数が2隻に制限されると、翌年から出島来航のオランダ船は「スヒップ」と呼ばれる大型船のみとなる。スヒップ船のトン数も正徳新例以前には550トン～1050トン、正徳新例以後には主として800トンクラスであったが、1749年からは1000トンを越えるものが来航するようになり、1754年からは2隻とも1150トンで建造後10年を越えない新造船となったということである [八百 1998：307-308]。限られた船数でできるだけ多額の貿易を行なおうとしていることがうかがわれる。

八百氏はオランダ船の出航地と渡航地の分析も行ない、1662年のオランダの台湾撤退の影響などにふれると共に、「1668年（寛文8）の幕府によるオランダ船に対する銀の輸出禁止令とともに、オランダ東インド会社の日本貿易が東アジアにおける生糸・銀貿易から閉め出され、インド・東南アジアとを結ぶ銅・反物・染料の三角貿易に移行したのである。換言するならば、鎖国体制下の出島オランダ貿易は、中世以来の東アジア貿易からアジア域内貿易に変化発展したのであり、皮肉にも幕府による鎖国政策はアジア域内貿易の中で存在し得たのである」と指摘している [八百 1998：301]。このうち、銅は日本からインドへ、反物はインドから東南アジアへ、染料は東南アジアから日本へ輸出された商品である。

(5) その他

①輸出品・輸入品の特徴：スラトはグジャラート地方やヒンドゥスターン（北インド中央部）の広大な後背地を有し、本稿の冒頭のゴディー

ニョヤカレリの記述にも見られるように、さまざまな商品を輸出した。特にグジャラート地方の綿布は当時のインド洋世界で最も需要の大きかった商品であった。他にも、藍や絹製品もよく知られていた。スラトもさまざまな商品を海外から輸入したが、最も多かったのはやはり貴金属（金・銀）や銅であった。オランダやイギリス東インド会社が本国からもたらした物産の大部分も貴金属、とくに銀であった。しかしオランダ東インド会社は17世紀末～18世紀初頭にかけて一時スラトからルピー銀貨をバタヴィアやベンガル地方へ輸出している（スラトからベンガルへ銀を輸出する動きはそれ以前から見られたのであるが）。

他方、長崎は生糸や染料などさまざまな商品を輸入したが、その見返りに輸出されたものは圧倒的に貴金属（金・銀）や銅であった。そしてそれらの多くは中国へ向うとともに、インドの各地に向った。17世紀後半に幕府が銀や金の輸出を制限し、次いで銅の輸出も制限した。それについては部分的にはあるが、すでに見たところである。

このようにスラトと長崎は、前者が金銀銅の輸入港であり、後者がそれらの輸出港であるという点で対照的である。金銀の輸出者という点で、長崎はヨーロッパ諸国とその性格を共にするが、高級綿製品を生産・輸出する当時のスラト（インド）を先進地域、日本やヨーロッパ諸国を後進地域と呼んでよいかは疑問である。鉱産資源の開発にも相当の技術を要するわけであるし、経済的に先進か後進かはより総合的に見なければならぬであろう。ただ貴金属の流出に悩んだ諸国が輸入綿製品などの代替品の開発に進むのがその後の日本やイギリスの過程であることは示唆的である。

②オランダの長崎貿易とスラト貿易の利潤率の比較：かつて岩生成一氏がオランダの各地商館の「純益」を比較したことがあった。そこに例として示された1649年の日本のそれは70万9603グルデンで、各地商館の中で最高の「純益」であった。それに対し同年のスラトの「純益」は9万2592グルデンにすぎなかった [岩生 1934：46-47]。

この「純益」が何を指しているかについては、行武和博氏が詳しく説明

している[行武：83-85；科野孝蔵：24も参照]が、要約すれば、ある商館（会計を同一にする下位の商館も含めて）の各会計年度の「輸入商品に関するすべての收費によって計上した利益」で、その際、たとえば輸入商品に付随する諸経費（積荷経費など）は計算に含まれるが、その商館の営業諸経費（贈物費・食費など）は計算に入れられていない。要するに輸入商品の販売に関わる利益（販売益そのものではないが）であって、その商館から輸出された商品がどれだけの利益を生むかには無関係なものである。したがってこれだけでもって、会社にとっての各商館の有益性を判断できるものでないことは確かである。スラトや長崎の商館からの輸出品が最終的にどれだけの価格で販売され、いくら利益を生んだのかの分析も必要であるが、それは将来の課題としたい[そのような研究として、鈴木康子 1990を参照]。もちろん、上記の「純益」を短期間でなく長期にわたって追究することも重要である。同時にそれがあくまでオランダ東インド会社の貿易活動に関するものであり、スラトや長崎における商人全体の貿易活動の一端に過ぎないことも忘れてはならない。

2. 質的・構造的比較

(1) 統治制度の比較

近世、といっても江戸時代、特に「鎖国」後の貿易体制は管理貿易体制、統制貿易体制であった。糸割符制度、相対貿易制度、市法貨物商法、定高貿易法と変遷が見られ、貿易のやり方に変化が見られたが、行政当局による高度の貿易管理が続けられた。ムガル帝国最大の貿易港市スラトと対比すれば、この点は一層明らかとなるであろう。

ムガル帝国の統治体制は江戸幕府のそれと近似した側面があるが、全体としてはやはりその権力の集中性、制度化の程度において江戸幕府の方がはるかに勝っていた。ムガル帝国では、各官僚＝武將に数字で表された官位（マンサブと呼ぶ）を与え、それに見合った義務（騎兵維持等

の)を課すると共に、給与を支給した。その給与は一般に現金でなくジャーギールと呼ばれる土地で支給された。厳密には、支給されたのは土地そのものでなく、その土地からの地稅その他の稅の徴収權のみであって、その土地の統治は別に政府によって任命された官僚が行なった。ジャーギールの受給者(ジャーギールダール)は一般に3、4年毎に所替えされ、ジャーギールの世襲化は許されなかった。このような体制は一見すると日本の幕藩体制より中央集権的にさえ見えるが、ジャーギールダールとは別に一定地域の行政を任せられた人物の任期も一般に長くはなく、その点、ムガル朝官僚の下に存在する各地の土着の有力者層(ザミーンダールと呼ばれ、武力も保持する)の動向を無視できなかつたし、また彼らに依拠せざるを得なかつた。ザミーンダールはしばしば権力に対して抵抗の姿勢を示した。

(2) スラト県知事と長崎奉行

スラト港市の所属するスラト県の知事(ムタサッディールと呼ばれる)は、グジャラート州内の他県の知事とは異なり、州総督並みにムガル朝政府が直接任命したところに特徴があつた[近藤治:308]とも言われ、筆者自身も従来そのように理解してきたが、実際の任命のされ方について見てみると、必ずしもそうとは言い切れないように思う。ムガル朝の皇子の1人がグジャラート州の太守に任命され、同州がそのジャーギールとして給与され、その皇子がある人物をスラトの県知事に任命したとの記事もあるからである。その人物が任命された背景に、彼が皇子に前任者より20万マフムディー(マフムディーは銀貨の名称・単位で、約2/5~4/9ルピーに相当)多く上納することを約束したことがあるという。これは一種の徴稅請負であり、このような例が幾例か見られるのである[長島弘 1983:69-80参照]。17世紀の3人の皇帝の統治期ごとに見ると、ジャハーンギール期(1605-1627)に15人前後、シャー・ジャハーン期(1628-1658)に15人前後、アウラングゼーブ期(1658-1707)に19人前後のスラト県知事が任命されている。これには皇位繼承戦争中の対立する各陣營による任命も若干

名含まれるが、それも含めて、それぞれの時期の1人の任期は平均1.47年、2年、2.58年となる。そのうち在任期間が7年～5年程度と長い者は6名にとどまる。在任期間3年未満では知事として責任ある港市行政を行なうことができないといえるであろう。また現地の実情にうとい知事はスラト市の既存の統治体制に依存するところが大きかったであろうと推測できるのである。解任時の状況から見るかぎり、彼らは予め任期が決まっていたわけではなく、情勢次第で解任されたものと思われる。なお、県知事に任命された者の中には、官僚出身者だけでなく、地元スラトの商人出身の者もいた。また県知事職在任以前あるいは以後に中央政府の最重要役職に就任した経歴の人物も稀であった（しかし皆無ではなく、解任後ほどなくしてグジャラート州総督等に任命された者も複数名いたが）〔長島 1983：69-80〕。

スラトとの比較において長崎の行政機構、とくに中央から派遣された長崎奉行について見てみよう。長崎は幕府直轄地であり、かつ「鎖国」下の最も重要な対外貿易都市として、『長崎県史』によれば次のような特質を有していた〔以下この節は、同書（中村）：388-436参照〕。

(i) 国の内外にわたる行政事項の多様性・広域性……唐蘭船の舶載品である「唐物」の全国流通、また輸出用の銅や俵物（海産物）等の集荷などに関与。また唐蘭貿易や外交に関する幕府の令達はあらためて出先長崎奉行の名において公布され、諸国各地への漂着の異国船や幕末に渡来した欧米船もすべて長崎に廻航する建前がとられた。

(ii) 地役人の人数が著しく多いこと……それらは必ずしも実務に必要なための役人ではなく、諸役人の取り立て、役料支給には地下助成的性格が強かった（貿易隆盛期の1681年には、地役人の数は1041人で全人口の50分の1、縮減期に入っている1724年には1801人で25分の1前後、幕末の1838年には2069人で住民13人に1人が役人であった）。

(iii) 現地の指揮監督に当たる長崎奉行ほかの幕府出先機関の権限がややもすれば空洞化され、実質的支配は伝統的に町年寄以下住民の手に握られ

がちであった。

(iii) に関連して、『長崎県史』[(中村):390]は、次のような重要な指摘を行なっている。「本来、長崎の住民は貿易取引の拡大(一益銀の市中投下)を志向し、金銀銅流出を理由とした幕府の貿易縮減策とは相容れないものであったが、幕府や奉行が町年寄以下住民の要請を完全に抑えきれないいくつかの要因があった。それは行政組織上の問題や(中略)長崎開港以来の自治的伝統、幕府が内外に誇示する天領保護策、住民や会所が負担する奉行八朔礼銀や幕閣大奥等への土産進物などが複雑に絡み合ったものである」と。長崎の住民の貿易拡大の意向と金銀銅流出を理由とした幕府の貿易縮減策とは矛盾する関係にあったのである。

長崎の行政担当者は次のように分類できるといふ。

- a. 長崎奉行・目付以下の士分である幕吏
- b. 地(下)役人—本来町人である長崎代官・町年寄・各町乙名・唐蘭通詞・会所役人など。

他に、堺・京・江戸・大坂の四カ所からの糸割符・市法貨物年寄や目利、金銀銅座の役人、さらに西国諸藩蔵屋敷も長崎の行政の一翼を担った。

長崎奉行は、1633年(寛永10)より2人となったが、1638年より在勤奉行(長崎で勤務)は1年で在府奉行(江戸の役宅で執務)と交代するようになった。その後奉行の数は3人(1686年から)、4人(1699年から)、3人(1712年から)、2人(1713年から)と変遷した。長崎奉行の身分格式は、「鎖国」以後は、幕末の1カ年間の隣接の外様大名1名を除けば、すべて旗本から任命された。

長崎奉行離任後の役職を見ると、18世紀初めごろまでは退役が多かったが、その後は他の各種奉行や大目付に昇進した。特に勘定奉行になる者が多かったという。

奉行の在任期間をみると、16年(1人)、15年(1人)を頂点に、10年以上の在職者は江戸時代を通じて、24人中わずかに7人にすぎず、いずれも享保までの奉行であるとのことである。以後、任期はさらに短くなり、天

明以後の奉行の半数（35人）は2ヵ年以内の在勤であり、したがって現地勤務1年で転職したことになる。

このように、スラトの場合と同様に、奉行はじめ幕府吏員の任期は短く、複雑多岐な現地の行政事務に通暁することは事実上不可能であり、勢い実質的な行政の主導権は地役人側に温存されたということである。

(3) 地下役人—長崎代官・町年寄・乙名とシャーバンドル

最初の長崎代官は佐賀藩主が任命されたが、それ以後は町人代官となる。町人代官の最初は名古屋生まれの流寓町人村山等安（東安）で、町年寄支配の内町とは別に、郷地（後の外町および長崎・浦上両村）の代官となり、地子銀を上納した。かれは朱印船貿易家でもあった。その次は博多商人末次興善の子平蔵およびその子孫（計3世4人）が代官を勤めた（1676年まで）。その後、代官事務は事実上町年寄の兼官となり、1739年以後は御用物方高木作右衛門歴代の世襲となった〔『長崎県史』（中村）：419-420〕。

他方、町年寄は長崎の内町（代官廃止後は外町および長崎・浦上両村も）の行政を総帥した。町年寄は文禄元年（1592）までは頭人と呼ばれ、長崎の町の「草創当時の流寓武士が自治的町人集団の中から推されて次第に頭目化したものであろう」という。文禄元年に頭人4名が町年寄に任命され、その後、町年寄はその4氏が世襲化した。そして、町年寄はその後6名体制を経て、最終的には1766年に7名体制となったとのことである〔『長崎県史』（中村）：421〕^{注3}。町年寄は順番に1人の年番を定め、これが中心的役割を果たした。年番は1699年から2人となり、1人は唐蘭船商売方年番、1人は添年番ともいい地方・寺社方を支配した。他の4人は普請方・銅方・銭座・俵物諸色の支配をそれぞれ分掌し、体制化した〔『長崎県史』（中村）：422〕。秀吉が町年寄に任命した4名も、すでに見た末次平蔵・村山等安とともに、富裕な貿易を主とする指導的町衆の一団を形成していたであろうと考えられている〔『長崎県史』（武野要子）：440〕。しかしその後長崎の統治体制が確立するにつれ、彼ら町年寄は大商人として活躍するよりも町

年寄としての役務が主となったのではなかろうか。『長崎県史』に幕藩制中後期に活躍ぶりを例示される大商人（石本家、足立家、村上家、永見家・松田家）のなかには、乙名はいる（石本家）が、町年寄は含まれていない【『長崎県史』（武野）：449-456参照】。

長崎の町の支配体制が整備された段階での町乙名には3種あった。第1は「惣町乙名」77人（内外町各町1名）、次が遊女町2町の乙名（各町1名）、第3が出島（町）乙名および唐人屋敷乙名（1688年任命）であった。出島唐人屋敷以外の町乙名の職掌は、貿易仕法の変革に伴って著しい変化があったが、基本的には、本役たる居町支配と後期に多い特定の加役からなるということある【『長崎県史』（中村）：425-426】。出島乙名は長崎市中のある町内の乙名がこれを兼ねたが、大小通詞より格が下で、通詞の補佐として貿易事務を行ない、出島の建造物の築造や修理をし、また出島で働く日本人の監督指揮などに当たった【『長崎県史』（森岡）：494】。唐人屋敷乙名の職務は(イ)館内の取締り、(ロ)唐人訴願の上達、(ハ)取引立会い、(ニ)建物の管理などが主なものである【同上：518】。寛文末年から元禄享保期に乙名を勤め、寛政期に乙名頭取を勤めた石本家は、土地集積、製蠟業、酒造業、海上運送業、利貸しなど多岐にわたる経営に従事したが、その特徴は商業高利貸資本としての性格にあったという【『長崎県史』（武野）：450】。

以上、長崎において唐人やオランダ人と応接する地役人について見てきたのであるが、スラトにおいて外国船や外国商人を応接した役人として先ずシャーバンドルをあげることができる。シャーバンドルの名称で呼ばれた人物は当時のインド洋および南シナ海、ジャワ海海域で広範に見られた。安野真幸氏は『港市論—平戸・長崎・横瀬浦—』において、日本のイエズス会士が日本に来航するポルトガル船に対して行使したと思われる権限（港務権・入港許可権）をシャーバンドルのそれと対比させる興味深い論を展開しているが、そのなかで、まず平凡社『大百科事典』におけるシャーバンドルについての生田滋氏の説を紹介している。

「主としてマラッカ王国など東南アジア地域の国際貿易港における外国

商船、居留外国人商人の管理責任者を指す。ペルシア語で〈港の王〉を意味する。その起源は7世紀ころ、ペルシア商人が東南アジア方面の海上貿易に進出するようになった時期にさかのぼるものと思われる。通常、各港に1名おかれ、そこに居留する外国人商人の長老が任命され、土地の権力者に代わって外国商船の接待、管理、徴税、および居留外国人商人の統制にあたった。大きな貿易港の場合、来航する外国商船の所属地域別に2名から4名のシャーバンドルが任命されることもあった。この制度は、16世紀以降ポルトガル、オランダなどが東南アジア各地を支配するようになった際にもそのまま存続した」と〔安野：77。ただし誤植を『大百科事典』（1985）に基づき訂正した〕。

シャーバンドルはインドの港市にも存在した。安野氏は、東南アジアの港市にシャーバンドル制が見られるのは、インドの影響の1つと考える。すなわち、外来商人は小カースト（ジャーティ）の1つとみなされ、カースト制度により現地人との接触を回避させられていることを背景として、シャーバンドル制が成立したと推察している〔安野：17〕。

このシャーバンドル制インド（カースト）起源論は興味深いが、それが成立するためにはペルシアなど西アジアにおけるシャーバンドル制についての説明も必要であり、にわかには受け入れがたい。なぜなら、たとえばインドのグジャラート出身のヒンドゥー商人とイスラーム商人はたとえばマラッカで1人のシャーバンドルの下におかれたが、カースト制度の接触回避の見地からはヒンドゥー商人とイスラーム商人とは別々のグループに所属させられるはずである。シャーバンドル制はむしろその語がペルシア語起源であることから、生田氏のように、西アジア起源を考えるべきではなからうか〔シャーバンドルについては、さらに家島彦一 2001：127, 135, 179-180を参照せよ〕。

それはともあれ、17世紀のスラトにおいても、シャーバンドルは「外国人商人の長老が任命され、土地の権力者に代わって外国商船の接待、管理および居留外国人商人の統制にあたった」と思われる。しかし、スラトで

は徴税の責任者である税関長は基本的に別の役職であったようである（同一人物がシャーバンドルと税関長を兼務することはあったと思われるが）。シャーバンドルはスラトの外国人商人の代表者・代弁者としてスラト県知事（ムタサッディー）などの行政官と外国人商人（イギリス人やオランダ人を含む）との間の紛争の調停にあたることを第一義の任務としていたと思われる。17世紀のスラトのシャーバンドルは例外なくスラト在住のおそらく外来のイスラーム商人の代表的商人で、いずれもインド洋周辺の諸地域に自分の持ち船を派遣して手広く交易を行っていた。彼らの中から県知事に任命される者もいたし、義父が県知事の者もいた。彼らの任期についても不明な点があるが、一般に数年間かそれ以上の長期間であった。なお、18世紀初頭には、シャーバンドルは税関長とは比較にならないくらい低位の役人であるとオランダ人によってみなされるようになっている〔スラトのシャーバンドルについては、長島 1994：43-72参照〕。

安野氏はスラトのシャーバンドルが「宿屋（サライ）」と「モスク」の両方を建設した事例に注目し、一方ではその宿屋（サライ）をヨーロッパ人の商館と比較し、他方で平戸や長崎の「船宿」と比較している〔安野：78〕。これも興味深い視点である。安野氏が注目したシャーバンドルはハージー・ザーヒド・ベグという人物であったが、彼はスラトで「商人の王」と呼ばれ、当時最も富裕なイスラーム商人であり、イギリス商館に隣接して大きな家と倉庫群を持っていた。彼が建てたサライやモスクも彼の家の近くにあった〔Foster 1661-1664：297〕。ただし、それらは彼個人のものではなく、おそらく公共的なものであったと思われる。イスラーム世界では、ワクフという宗教的な財産寄進制度があり、モスクやサライを建設して都市に寄進することもその1つであった。17世紀後半の旅行者フライヤーは、「スラトに3つのサライがあり、無料で利用してもらうことが寄進者によって意図されていたのだが、墮落してしまい、外国人に賃貸されている」と述べている〔Fryer I: 250〕。1664年頃、イギリス商館に近い1つのサライは、「若干のトルコおよびアルメニア出身の商人が所有し

ていた」とされる [Foster 1661-1664: 308] が、ザーヒド・ベグのサライも彼と同じ民族や出身地の人によって多く利用されたことと思われる。

ハージー・ザーヒド・ベグの所有した倉庫群の存在も注目すべきであろう。ただしこの倉庫群は彼個人のものであり、安野氏が注目する「フォンダーコ」(公共の倉庫)とは異なる。安野氏は、ヴェニスでドイツ商人が定められた場所に居住し、すべての商品は公共の倉庫に貯蔵するよう強制され、商業活動はすべて仲介者=Maklerによって監督・制御されていたとするマックス・ウェーバーの記述を紹介し、鎖国後の日本の長崎貿易、なかでも特に出島におけるオランダ商館や唐人屋敷と新地藏所がそのよい実例であるとみなしている [安野: 79]。この指摘は妥当であると思う。

この点では、スラトではイギリス、オランダ、フランスの東インド会社は市内に自由に商館を開き(初期段階にはイスラーム商人の家屋を借りたりもしている)、自由に仲買人(イギリス人やオランダ人によってブローカー、マーケラー[上述のMaklerと同じ]などと呼ばれた)を雇用するなど、長崎の場合とまったく異なる自由な活動を認められていた。時には彼らヨーロッパ人がインド船を拿捕したり、スラト港の入り口を封鎖して、ムガル帝国から貿易上の譲歩を引き出そうとしたり、それに対抗してムガル朝当局がスラトのイギリスやオランダの商館を包囲し、商館員を商館内に軟禁したりすることもあった。このようなことは幕府の管理の厳しい日本では見られないことであった。なお、イタリア人旅行者フェデリチ(フレデリック)が紹介する16世紀後半のグジャラート地方の港市カンバーヤ(カンバーヤト、キャンベイ)の仲買人(周旋人)の例では、彼らが商人用の宿泊施設を持ち、商品の陸揚げ、売買、船積み、通関手続き等一切を自らの雇人を使って、商人に代わってその注文通りに執り行っていた。彼らはそれぞれ15人から20人の雇人を抱えていた [Frederick: 206-208]。

総じて、17世紀中頃までのスラトのシャーバンダルは外国貿易商人としての性格が、17世紀後半以降の長崎の地下役人に比べて、大きいように思われる(その後18世紀初頭までにシャーバンダルの地位はかなり低下した

ようであるが)。他方、長崎の町年寄や乙名もスラトのシャーバンドルも町人（商人）の代表としての性格は共通しているといえる。

本章を終える前に、不十分ながら長崎会所の役割についてふれておきたい。1698年（または1699年）に設立され、幕末までの長崎の外国貿易のための役所であった長崎会所について、八百啓介氏はほぼ次のように概括している。長崎会所は、「糸割符会所や市法会所のように特権商人によって組織され運営された商人組織とは異なり、長崎に来航した唐船（ジャンク船）・オランダ船の輸出入品のすべてを幕府自身が独占して取り引きするいわば官営貿易のための役所であった。……長崎会所はすべての輸入品を一方的な言い値で買い取った後、関税に当たる掛り物を課した上で国内の貿易商人（長崎本商人）に落札させる取引方法（値組仕法）をとっていた。……長崎会所の設立の目的は、貿易の、幕府財政と長崎市政への財源化をより強化することにあつた。……長崎会所の設立によって、新たに貿易収入のうち7万両を配分金として長崎地下に保証するとともに、残りを運上金として収公することとなった。」そしてこのような数十名の長崎会所の役人は「すべてが長崎の地下から任命されたいわゆる地下役人であった。」「近世の長崎は幕府直轄の都市であると同時に貿易事業体であったのであり、長崎会所のもとでいわば長崎全体がそっくりそのまま貿易を業務とする国営企業であったというべきであろう」[八百 2000：81。八百氏は、「しかし18世紀に入ると、長崎貿易の衰退に加えて、会所役人への贈物や幕閣による注文品などのさまざまな形で、会所を通さない輸入品が国内に流通し始め、長崎会所の支配にもかげりが見え始めるのである。長崎会所の衰退は、同時に長崎貿易の私貿易化であったといえる」と長崎会所を通さない私貿易化の進展をも強調している[八百 2000：81。他に八百 2002も参照]が、本稿との関わりでは、やはり、スラトの自由貿易との比較において、国営企業としての長崎会所の存在は独特のものであったと言えよう。もちろん、スラトにおいても、時には独占商人の台頭や県知事等による一部貿易品の購入独占、皇帝による一部商品の先買い特権の行使などが見られた

が、長崎会所のような長期にわたって全商品を一括購入するような国営企業は存在しなかったからである。しかし、当時のアユタヤ朝などでは国王の貿易独占が指摘されており、この問題では中国や東南アジア諸国の状況についても分析する必要があるだろう。

おわりに

本稿ではまず人口大国ムガル帝国の代表的港市スラトとこれも人口大国日本の海外貿易の中心的港市長崎の貿易額を比較し、長崎の貿易額が当時のアジアにおいても相当に高いレベルにあったことを推察した。次いで両港市の行政機構を比較し、地下役人の性格に共通性が強いものの、日本の幕府の港市行政の方がより中央集権的な性格が強かったことをみた。両港市については、他にも関税その他の税の問題、利子率の問題など、調べてみたい問題があったが、それは今後の課題としたい。それでは、以上の考察から何が言えるであろうか。以下では、「もしも幕府の貿易政策が現実採られた政策と異なっていたなら」ということを考えてみたい。

さて、18世紀に入るとスラトでも長崎でも貿易額の減少傾向がみられた。スラトは国内（後背地）の混乱、周辺諸国の衰退が原因とみなされ、長崎は幕府による貿易制限の強化、オランダ東インド会社の活動の弱体化が背景にあった。その結果、長崎では人口の減少、市民の寄生性の進展（役料受給者の増大）が見られたのである。

もしも幕府が貿易を制限していなかったなら、状況はどう変わっていただろうか。外国貿易港が長崎1港に限定され、貿易相手がそのままオランダ人と中国人（東南アジア系の人々を含む。対馬での朝鮮貿易、琉球での貿易等はここでは考察から除外している）であることを前提にしてのことではあるが、市民の希望するように貿易の制限を行わず、金銀銅の流出を制限していなかったなら、長崎貿易はどうなっていただろうか。相対貿易、あるいは市法貿易法期の体制を続けていたなら、どうなっていたであ

ろうか。

その場合には、一方では金銀銅の急速な流出が続き、国内の貨幣手段が枯渇することになる。他方で、少なくとも当面は長崎の町は貿易で潤い、人口も上昇したであろう。金銀銅が枯渇すれば、それを海外から入手するために、輸入代替商品や輸出向けの貴金属以外の商品の開発を図るかもしれない（政府が中央集権的であれば、その前に、金銀銅の流出を規制する動きが出てくることはさげられないかもしれないが）。新商品の開発がスムーズに行けば、貴金属の流出国から流入国への転換が進んだかもしれない。イギリスやオランダの場合、東インド会社は、貴金属流出反対の声にもかかわらず、貴金属を輸出し、商品を輸入し続けた。それができたのは、外国船の来航を待たずに、自国の商船が海外に進出し、国家もそれを支援したからであろう。ただ、それだけにとどまらず、それと同時に植民地主義に発展したところに問題があるのであるが。日本も商人の海外進出を許さずに、来航する外国船との交易だけでは、いくら貿易額の制限を行なわなかったとしても、受身の貿易にとどまり、貴金属の流出は避けられなかったであろう。イギリスでは、インド産綿織物の代替商品の開発が産業革命をもたらしたといわれており、さらに綿織物の海外輸出が始まったのである。それまでには綿製品の輸入の禁止措置が採られたこともあり、その過程で輸入代替商品の開発が進んだのであるが、道は決して平坦ではなかった。

スラト（インド）の場合、優秀な綿織物等を生産し、しかも商人たちはそれを海外（インド洋周辺諸国）に運び、貴金属を含む見返りの品々を有利に輸入していた。その意味では、理想的な貿易形態であり、自由貿易体制を続けていてもあまり問題はなかった。そのインドでも、17世紀半ばには一時期、綿布などの輸出を促進（強制）し、貴金属の流入をはかるといえば重金主義、重商主義の政策を皇帝が採った時期があった。その時期には皇帝自ら10隻以上の大船をスラトで建造した。ただ皇帝が交代するとそのような積極政策は放棄されてしまった。[ファン・サンテン（V）：

129-130, 139-144] スラトなどを通しての貿易の発展や貴金属の流入がムガル帝国下の社会にどのような影響を与え、ムガル帝国の衰退にどう関わっていたのかはまだあまり解明されていない課題であるが、帝国の衰退が、逆にスラトの貿易活動に悪影響を与えたと言われるのは正しいであろう。

東南アジアでは17世紀後半、日本やメキシコからの銀の流入が減少し、それまで発展を続けていた「商業の時代」の終焉を迎えたとも言われる（急速な衰退を否定する見解も強くなっているが）。もし日本人の積極的な海外貿易活動が続いていたらどうなっていたであろうか。

技術立国の今日とは異なり、鉱産物や海産物以外に、インドのような広大な土地を持たず、綿布のような農産加工品、特産物の開発も進んでいなかった近世の日本の場合、積極的な貿易政策を採ることは難しかったかもしれない。しかし「鎖国」以後の受身の管理貿易政策でなく、近世初期（「鎖国」以前）のような積極的な海外発展が続けられていればまた違った道が開けていたのかもしれないと思う（そのときには徳川幕府の命運も異なっていたかも知れないが）。

【付記】 本稿の執筆に当たっては、特に近世長崎の状況について、八百啓介氏（北九州市立大学）の多大なご教示を得た。ここに記して深甚な謝意を表するとともに、それらのご教示を十分に生かせていないことおよび本稿の内容についての責任はすべて筆者にあることとお断りしておきたい。

本稿は、2002年度長崎県立大学学長裁量費分学術研究費〔課題：近世長崎港市の特徴と現代への提言—インドの港市スラトとの比較を通して—（研究代表者：長島弘）〕による研究成果の一部である。

注

- 1) グラマン氏は、先行研究に依拠して、レイクスダールダー貨幣（アジア全域で60軽スタイフェル相当）をスラトでルピー貨と交換する際、1ルピーのスタイフェ

ルとの交換レートは1665年以前には24スタイフェルであったものが、1666年から28スタイフェルになり、1683年から30スタイフェルになり、1693年に35スタイフェルになり、1699年に先述の37.5軽スタイフェルになったと述べる [Glamann: 66-68]。他方、八百啓介氏の「単位換算表」[八百 1998: 318]によれば、1665年以前には1レイクスダールダー=48スタイフェルであったのが、1666年から60スタイフェルに変更されたとされている。この48スタイフェルがいわゆる重スタイフェルであり、60スタイフェルが軽スタイフェルに相当するものと思われる(1重スタイフェル=1.25軽スタイフェル)。同時に、八百氏の表によれば、1636年～1665年までは銀1テール=57スタイフェルであったものが、1666年から70スタイフェルになり、これが1743年まで存続したとされる。この場合も57スタイフェルは57重スタイフェルを、70スタイフェルは70軽スタイフェルを指すものと思われる(計算上は $56:70=1:1.25$ であるが)。そして70軽スタイフェル=3.5グルデン=10匁であるので、銀1貫=100テール=350グルデンとなる。日本の場合、この換算の基準は1666年から長期間(1732年まで)一定である(ただしオランダとの関係ではこの時期銀はむしろ計算の基準であり、実際は金(小判)と銅を日本から輸出したのであり、金と銅のオランダへの売り渡し価格はしばしば変更された)。それに対してスラトで同じ銀貨同士であるレイクスダールダー貨とルピー貨の交換の際に軽スタイフェルとルピーの交換比率が次第にルピーに有利になっていっている。その理由はよくわからないが、当時バタヴィアでスラトのルピー貨に対する需要が大きくなったことが一因であろう [Glamann: 66-68]。なお、オン・プラカーシュ氏(Om Prakash)は1700年ごろのベンガルでのルピー貨とグルデンの交換比率を1ルピー=1.5グルデンとしているが、これは1ルピー=30軽スタイフェルであり、1665年までの1ルピー=24重スタイフェルとの関係では、1重スタイフェル=1.25軽スタイフェルとなっている [Prakash: 62, 70]。そこではルピー貨の交換比率の急上昇は見られない(もちろん、この時期ムガル朝のルピー貨は鑄造後の年月や鑄造地の相違によって種々の価格を示すのであり、スラトのルピーとベンガルのルピーが異なる交換比率であってもおかしくないのであるが)。長崎とスラトの貿易額の比較の際に、スラトのルピー貨のグルデンで表した価格の急上昇という事情を無視して、スタイフェルやグルデンの数字の単純な比較でよいのか若干懸念はあるが、やはりそれが一番妥当な方法と考えるので、今はその方法を用いての結果を示して大方のご教示を得たいと思う。

- 2) [科野: 100] に依れば、934,937とあるべきである。
- 3) ただしすでに見たようにスラトの3060万グルデンは、一方で関税率を5%と見積もったことによる過小評価の可能性と、他方でルピー貨のグルデンとの交換比率の急上昇による過大評価の可能性があるが、結果的に過小評価と過大評価がある程度相殺しあっているのではなかろうか。他方、長崎の場合、1672年～1685年の市法貨物商法の時代には日本人が輸入品の価格決定の主導権を握り輸入品の価

格を抑止したし、1685年からの定高貿易法の時代には、唐船・蘭船とも貿易高を一層制限され、その間、一時期をのぞいて値組仕法により、長崎会所が輸入品を一方向的な言い値で買い取っている。同時に、その見返りとして、長崎会所は、銅・海産物（表物）などの輸出品を国内価格より大幅に安くして輸出している〔八百啓介 2000：81参照〕。したがって、統制貿易下の長崎でのオランダ商館や唐人の貿易総額は相対的に低い数字で示される傾向にあったと言える（他方で、オランダ商館は金（小判）を日本国内の金銀相場より高く売りつけられる傾向もあり、そのためにインドのコロマンデル海岸地方での小判の販売において損失を出す場合もあったのであるが、この場合は、長崎での貿易総額のグルデンでの表示自体には影響がなかったとみるべきであろう〔日本からの小判の輸出に伴う諸問題については、八百啓介 1998を参照〕）。

- 4) ただし安野眞幸氏は長崎の頭人体制の成立過程を考察し、頭人は初めもっと数が多かったし、地侍出身者も含まれており、後に町年寄に任命される4氏の中には途中から頭人の仲間に加えられた者もいると推定している〔安野：257-267〕。

参考文献

- 荒野泰典 1988『近世日本と東アジア』東京大学出版会。
 安野眞幸 1992『港市論—平戸・長崎・横瀬浦—』日本エディタースクール出版部。
 板倉聖宣 1986『歴史の見方考え方』仮説社。
 岩生成一 1934『近世初期の対外関係』『岩波講座日本歴史』第15回、岩波書店。
 岩生成一 1953『近世日支貿易に関する数量的考察』『史学雑誌』62-11。
 何炳棣著、寺田隆信・千種真一訳 1993『科挙と近世中国社会：立身出世の階梯』平凡社。
 ケンペル著、呉秀三訳注 1966『ケンペル江戸参府紀行』上、下巻、異国叢書、1928年、復刻版、雄松堂。
 近藤治 2003『ムガル朝インド史の研究』京都大学学術出版会。
 科野孝蔵 1984『オランダ東インド会社』同文館。
 下中邦彦（編集発行）1985『大百科事典』第6巻、平凡社。
 鈴木康子 1990『一八世紀初頭のオランダによる日本輸出商品の販路』『史学雑誌』99-12。
 長崎県史編集委員会編 1985『長崎県史 対外交渉編』吉川弘文館。
 長島弘 1983『ムガル帝国スーラト県知事 (Mutaşaddi) 交替表 (1605—1707)』『調査と研究』14-1、(長崎県立国際経済大学国際文化経済研究所)。
 長島弘 1994『ムガル帝国スーラト港市のシャーバンドル』『東西海上交流史研究』第3巻、中近東文化センター。
 中村質 1988『鎖国期における輸入品の流通と抜荷物』箭内健次編『鎖国日本と国際

交流 下巻』吉川弘文館。

羽田正 2000「三つの『イスラーム国家』」『岩波講座世界歴史14 イスラーム・環インド洋世界 16-18世紀』岩波書店。

速水融, 宮本二郎編 1988『日本経済史1:経済社会の成立』岩波書店。

ファン・サンテン著, 長島弘訳 1992「グジャラートとヒンドゥスターンにおけるオランダ東インド会社 1620年-1660年」(IV)『長崎県立大学論集』26-2。

ファン・サンテン著, 長島弘訳 2002「グジャラートとヒンドゥスターンにおけるオランダ東インド会社 1620年-1660年」(V)『長崎県立大学論集』36-2。

J.K. フェアバンク著, 大谷敏夫・太田秀夫訳 1996『中国の歴史』ミネルヴァ書房。

B.R. ミッチェル編, 中村宏監訳 1983『マクミラン世界歴史統計(ヨーロッパ篇)』原書房。

八百啓介 1998『近世オランダ貿易と鎖国』吉川弘文館。

八百啓介 2000「長崎会所(ヘルト・カーメル)」L.ブリュッセイ・W.レメリンク・I.スミッツ編『日蘭交流400年の歴史と展望』日蘭学会。

八百啓介 2002「一八世紀出島オランダ商館の『私貿易』について-委託経費と商館長買入銅」片桐一男編『日蘭交流史 その人・物・情報』思文閣出版。

家島彦一(訳注) 2001 イブン・パトゥータ『大旅行記6』イブン・ジュザイイ編, 平凡社。

行武和博 1992「出島オランダ商館の会計帳簿-その帳簿分析と日蘭貿易の実態把握-」『社会経済史学』57-6。

楊子慧主編 1996『中国歴代人口統計資料研究』北京:改革出版社。

リード著, 平野秀秋/田中優子訳 2002『大航海時代の東南アジア1450-1680年 II -拡張と危機』法政大学出版会。

Careri, Gemelli 1949 *Indian Travels of Thevenot and Careri*, ed. Surendranath Sen, New Delhi.

Chaudhuri, K.N. 1965 *The English East India Company-The study of an early joint-stock company 1600-1640*, London.

Chaudhuri, K.N. 1978 *The Trading World of Asia and the English East India Company 1660-1760*, Cambridge.

Correia-Afonso, John (ed.) 1990 Vitalio Lobo and John Correia-Afonso (tr.), *Intrepid Itinerant: Manuel Godinho and his journey from India to Portugal in 1663*, Bombay.

Das Gupta, A. 1978 *Indian Merchants and the Decline of Surat c.1700-1750*, Wiesbaden.

Davis, Kingsley 1951 *The Population of India and Pakistan*, Princeton.

Foster, W. (ed.) 1907-27 *The English Factories in India*, 13 vols., Oxford, Vol. 1655-60; Vol. 1661-1664.

- Frederick, 1927 "The Voyage of Master Caesar Fredericke into the East India and beyonde the Indies, anno 1563," tr. M.T. Hickocke, in *the Principal Navigations, &c.*, by Richard Hakluyt, Vol. III, Everyone's Library series, Ed. E. Rhys, London and New York, probably in 1907, Rprint ed., London and Toronto.
- Fryer, John 1909, 1912, 1915 *A New Account of East India and Persia being Nine Year's Travels, 1672-81*, Ed. W. Crooke, 3 vols. Vol.I, London.
- Glamann, K. 1981 *Dutch-Asiatic Trade 1620-1740*, s'-Gravenhage, First published, 1958, Second. ed.
- Prakash, Om 1985 *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal 1630-1720*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey.
- Qaisar, A.J. 1968 "Shipbuilding in the Mughal Empire during the Seventeenth Century," *The Indian Economic and Social History Review*, Vol. 5-2.
- Raychaudhuri, T. & I. Habib (eds.) 1982 *Cambridge Economic History of India, Vol. I: c.1200-c.1750*, Cambridge.
- Reid, Anthony 1993 *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680, Vol. 2: Expansion and Crisis*, Yale U.P., New Haven/London.
- Thevenot, Jean de. 1949 *Indian Travels of Thevenot and Careri*, ed. Surendranath Sen, New Delhi.
- Tavernier, Jean Baptiste 1977 *Tavernier's Travels in India (1640-67)*, tr. V. Ball, revised and ed. W. Crooke, 2 vols., London, 1925, First Indian Edition, 2 vols. Vol. 2, New Delhi.
- van Santen, W.H. 1982 *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden.