

# 近世日本のシャム貿易史研究序説

— 18世紀におけるアジア間貿易構造の変化 —

島 田 竜 登

## 1. はじめに

18世紀においてアジア経済が大きな変容を見せたことは、数多くのこれまでの先行研究が示すところである。とりわけ、海洋アジア全般におけるアジア間貿易が大きな変転を見せ、近代的アジア間貿易の一原型が成立したとみなす主張がある。全体像に関しては、島田竜登がオランダ東インド会社のアジア間貿易での取引商品の構成の変化から、17世紀の奢侈品貿易から18世紀のバルク貿易という見方を提示している<sup>1</sup>。東アジアないしは環シナ海地域については、上田信が、中国の海洋貿易史研究に主な焦点を合わせ、16世紀（ないし17世紀まで）を「商業の時代」と捉え、18世紀を「産業の時代」として区分している<sup>2</sup>。東アジアにおいては、17世紀が明清交替にともなう政治的変動の世紀であったのに対し、18世紀には政治的安定を迎え、経済的成長が促進されたと想定できるからであろう。東南アジアにおいては、近年、島嶼部東南アジアと大陸部東南アジアが比較上、異なる経済発展の趨勢を見せたと Victor Lieberman により主張されている<sup>3</sup>。大まかにいえば、島嶼部東南アジアでは、オランダ東インド会社による支配の進展により、19世紀以後の植民地支配の道が築きあげられつつあったのに対して、大陸部東南アジアではこうした展開は見られず、社会

---

1 島田竜登「オランダ東インド会社のアジア間貿易—アジアをつないだその活動—」『歴史評論』第644号、2003年、7-12頁。

2 上田信『海と帝国—明清時代—』中国の歴史9（講談社、2005年）。

3 Victor Lieberman, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*, Vol.1: *Integration and the Mainland* (Cambridge: Cambridge University Press, 2003).

の進展をうかがうことができるというものである。これは、特に Anthony Reid が東南アジアを一色としてまとめた見解、すなわち17世紀までは商業活動の盛んな時代であり、その後はこの衰退の傾向を見せたとする見方に対する反論である<sup>4</sup>。南アジアにおける18世紀の経済動向に関しては大方の見方では、18世紀において経済活動、ことに海洋貿易について、停滞したとする見解が従来は多かったが、現在では異論もあり、一般化するには時期尚早である感を免れない<sup>5</sup>。

ともあれ、以上の近世海洋アジアについての大まかな概観の諸説が、依然として仮説的見解であるに過ぎないことは否定の仕様がなない。そこで、本稿は、上述の18世紀のアジア経済あるいはアジアの海洋貿易に変容について検証するために、より具体的には、アユタヤー朝と日本との間における17世紀及び18世紀の貿易活動に関して今後の研究を行うために、ここでいったん問題の整理をおこなうことを目的とする。

日本とシヤムとの貿易史研究を行い、ひろく近世海洋アジア経済の変化を見定めようとする理由としては、次の諸点をあげることができよう。

[1] 先ず、アユタヤーの地域的特性が、近世海洋アジア経済の分析に有用な点である。直接的には、シヤムは島嶼部東南アジアに位置するが、対外貿易を比較的重視する国家として、アジア内部において、日本や中国と貿易関係を取り結んだほか、大陸部東南アジアや島嶼部東南アジアはもちろん、自国内のマレー半島西側沿岸地域から南アジア各地とも海上の商業活動を行っていた。石井米雄や原洋之介の言によれば、まさしく「商人国家」たるアユタヤー王朝なのである<sup>6</sup>。それゆえ、アユタヤー朝の海外貿易史研究は、海洋

---

4 Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Vol.1: *The Lands below the Winds*; Vol.2: *Expansion and Crisis* (New Haven: Yale University Press, 1988, 1993).

5 17世紀および18世紀のインドの海洋貿易史研究に関しては、長島弘「インド洋とインド商人」『イスラーム・環インド洋世界』岩波講座・世界歴史14(岩波書店, 2000年)を参照されたい。

6 原洋之介「『商人国家アユタヤ王朝』仮説について—東南アジアからの知的冒険—」原洋之介『東南アジアからの知的冒険—シンボル・経済・歴史—』(リプロボート, 1986年)。

アジア地域全体の経済変動を大きく見通す一つの有力な手がかりとなりうるのである。

- [2] 次に指摘できる点は、アユタヤー朝の行った海外貿易において、日本貿易の重要性が高かった点である。後述するように、17世紀においては対日貿易の比重は比較的高く、日本はシヤム製品の重要な市場であった。しかしながら、18世紀には日本＝シヤム間の貿易の重要性は低下する。これは、18世紀におけるアジア間貿易の変容と軌を一としていると考えられるのである。
- [3] シヤム貿易を考察する際、対日本貿易に関する史料は、アユタヤー朝の他の地域との貿易よりも比較的多量に現存している点である。主に日本貿易は、オランダ東インド会社船と中国ジャンク船により営まれていた。オランダ東インド会社の作成した史料の一部は現在までも多く残存している。また、ジャンク船に関する史料についても、寄航地である長崎で日本側により作成された史料が現在まで一部伝来している。後者に関しては、例えば、Yoneo Ishii（石井米雄）が重要性を指摘するように、「華夷変態」所収の唐船風説書を挙げることができよう<sup>7</sup>。なお、アユタヤー朝が作成したと考えられる文書のほとんどは、18世紀中葉のビルマ軍のアユタヤー攻撃により失われたと考えられることは心残りな点ではある。
- [4] 一方、日本側の事情を見てみよう。本稿が対象とする時期においては、シヤムとの貿易は長崎において実施されていた。基本的には、蘭船（オランダ船）と、その対の概念である唐船（中国ジャンク船）の一部とによって行われていた。もっともシヤム船は唐船の範疇に入り、アユタヤーとの貿易が中国人商人の主体性によってのみなされていた訳ではない。長崎での唐船貿易では、主として中国大陸と商品のやり取りであったに過ぎないのではなく、香木や鹿皮、さらには蘇木、砂糖などという東南アジア産物も日本に輸入されてい

---

7 林春勝・林信篤編（浦廉一解説）『華夷変態』上，中，下（東洋文庫，1958-59年）。なお、この「華夷変態」のタイ史研究における重要性は石井米雄が国際的に指摘した（Yoneo Ishii, 'Seventeenth Century Japanese Documents about Siam', *Journal of the Siam Society*, 59-2, 1971, pp.161-174）。また、シヤム関係等、「華夷変態」所収の風説書の一部は、英語で翻訳出版されている（Yoneo Ishii (ed.), *The Junk Trade from Southeast Asia: Translations from the Tōsen Fusetsu-gaki, 1674-1723* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1998)。

たのである。また、日本からの輸出品のうち銀や銅も東南アジアに向けて輸出されており、そのうち特に銅は、さらに南アジアに再輸出されたと考えられている<sup>8</sup>。いずれにせよ、近世日本経済は東南アジアとの結びつきを必要不可欠としていたのである。

かくして、本稿のはじめに記した問題の所在を背景として、近世日本のシャム貿易を考察するために、本稿は以下の構成をとる。第一に、本問題に関連する先行研究の整理である。とりわけ、近年の日本では若干ではあるが、重要な研究の進展がみられる。第二には、日本＝シャム貿易史の概観を行う。これは、いわゆる蘭船貿易と唐船貿易の双方における貿易活動を、数量的に鳥瞰するものである。第三には、以上の諸整理をもとにし、本稿のむすびにかえて、アジア間貿易を主軸に、近世海洋アジア経済の変容と、そうした動きの中での日本経済の変化についての今後の研究課題を仮説的にまとめ、今後の研究の導きの糸とし、本研究序説をおえることとする。

なお、本稿の時代設定は、基本的には、1640年代以降から1760年代までとする。始期に関しては、いわゆる「鎖国」の諸令が発せられ、特に1635年に発せられた日本人の海外渡航禁止を大きな目安としたい。もちろん、この命令により日本人が全く海外に出ることが不可能となった訳ではなく、例えば朝鮮における釜山の倭館のような事例もある。しかし、日本人が直接、朱印船貿易のような形で東南アジアとの貿易に乗り出すことができなくなったことは確かであり、ここを本研究対象の開始点とするには意味のあることと考える。また、終期については1767年のアユタヤー朝の崩壊時とする。特にこのときを最後にシャムとオランダ東インド会社との貿易に終止符が置かれ、日本との貿易は原則として、いわゆる唐船貿易のみによってなさざるを得ない状況に至ったことの意義は大きいからである。

---

8 Ryuto Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper by the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden and Boston: Brill Academic Publishers, 2006) pp. 21-28.

## 2. 先行研究の整理

いわゆる「鎖国」後の近世日本のシャム貿易史研究に関する、これまでの研究成果は、主として3つに分類することができよう。第一および第二に区分することができるのは、日本人研究者による日本史研究の一環であり、研究の行われた時期から区分して、さらに2つに分けることができる。したがって、本稿では、まず、第二次世界大戦終戦前とその後の日本史研究の枠組みでの先行研究を扱う。次いで、タイ史研究としての日本内外の先行研究を整理して取り上げることにしたい。

### (1) 日本史研究として・1 一戦前の研究一

まず挙げるべき研究として、内田銀蔵の研究がある<sup>9</sup>。この研究は、朱印船時代の日本人の東南アジアでの活動ばかりでなく、「鎖国」時代の唐船による日本との貿易関係にも言及した最初の研究であるといえよう。基本的には、関連する日本の記録の紹介にとどまっているが、通史的にシャムとの貿易関係を概観した貢献も高い。なお、内田により紹介された日本語史料を含め、近世日本とシャムとの貿易史関連の日本語による基礎史料は、三木栄により整理され、出版されており、いわゆる「鎖国」後の史料も紹介されている<sup>10</sup>。また、昭和初期に出版された、郡司喜一による一千頁を凌ぐ、大部の研究も忘れてはならない。郡司は、16世紀から18世紀までの日本とシャムの貿易・外交関係の解明に努めた<sup>11</sup>。郡司の研究の主眼は、三木と同様、山田長政に代表されるような朱印船時代の研究が主となっているが、それ以後の時代に関しても、ことに各種の史料を用いている点で重要である。すなわち、日本語史料のみならず、英・蘭の文献にも目を配り、本稿の対象とする「鎖国」時代におけるオランダ東インド会社による日本・シャム貿易に紙幅を費やしているのである。

1941年には岩生成一による研究が発表される<sup>12</sup>。岩生の研究は、オランダ東

9 内田銀蔵「徳川時代に於ける日本と暹羅との関係に就きて」(内田銀蔵『国史総論及日本近世史』内田銀蔵遺稿全集第三輯(同文館, 1921年)所収)。

10 三木栄『日暹交通史考』(古今書院, 1934年)。

11 郡司喜一『十七世紀に於ける日暹関係』(外務省調査部, 1934年)。

インド会社史料に基づく、長崎来航のシャム（暹羅）船の分析である。それによれば、17世紀に来航したシャム船の多くは、アユタヤー国王ないしはその王族やアユタヤー朝の大官等の派遣船であるとし、1688年のナーラーイ王の死後、こうしたシャム船による日本貿易は途絶したとする。前者に関しては、他の東南アジアより来航した「唐船（「中国」船）」と比してシャム船の独自性を明らかにしたものであるが、後者に関しては、後に栗原福也ならびに飯岡直子による実証批判を招くことになる<sup>13</sup>。さらに、本研究は、17世紀後半のイギリス東インド会社による対日本貿易の復活の意思について言及していることは注目値する<sup>14</sup>。端的に言えば、第一にアユタヤー国王の取次ぎによって日本との貿易を再開しようと試み、これが不可能であれば、アユタヤーにおいて日本産品の入手につとめようとしたことである。

そのほか、岡田章雄による鹿皮輸入の研究がある<sup>15</sup>。岡田は、17世紀を中心とした日本の鹿皮輸入と日本国内での消費について分析を行った。鹿皮は、フィリピン、台湾、インドシナ地域で産出され、日本に輸出されていた。本稿の目的に即して言えば、シャム製鹿皮が唐船およびオランダ船により日本に輸入されたことを概観し、オランダ東インド会社がシャムから独占的に鹿皮を輸出する権利の獲得を企図していたことを明らかにした。

なお、こうした戦前における研究が、当時の日本が東南アジア経済への関心の高揚を時代背景としていたことに若干の留意が必要である。例えば、1913年の講演を基礎とした内田の論文には、「東南亜細亜」という表現が出てくるが<sup>16</sup>、これは当時においてはいささか新しい表現であった。清水元の研究によれば、「東南アジア」という用語は、欧米世界に先駆け、日本において作られたが、この地理的表現があらわれだしたのが、第一次世界大戦期であり、旧ドイツ領

12 岩生成一「泰人の対日国交貿易復活運動」『東亞論叢』第4輯（文求堂書店、1941年）。

13 栗原福也「十七・八世紀の日本＝シャム貿易について」『東京女子大学社会学会紀要経済と社会』第22号、1994年；飯岡直子「アユタヤ国王の対日貿易－鎖国下の長崎に来航した暹羅船の渡航経路の検討－」『南方文化』第24輯、1997年。

14 岩生「泰人の対日国交貿易復活運動」113-117頁。

15 岡田章雄「近世に於ける鹿皮の輸入に関する研究（一）、（二）」『社会経済史学』第7巻第6号、第7号、1937年。

16 内田「徳川時代に於ける日本と暹羅」484頁。

の南洋群島を領有するなど帝国意識が肥大化した時期にあたるのである<sup>17</sup>。

## (2) 日本史研究として・2 -戦後の研究-

近年の東南アジアへの関心の高まりが、日本史研究の範疇においても、いくつかの研究をうみだしている。まず、唐船による日本とシャムの貿易関係について概観し、続いてオランダ東インド会社による二国間の貿易についてみてみることにする。

いわゆるシャムからの唐船貿易という枠組みに関しては飯岡直子の研究が代表的である<sup>18</sup>。飯岡は、「華夷変態」所収の唐船風説書、ならびに他の伝来による唐船風説書のうち、とりわけ、シャム（暹羅）船を含んだ、東南アジアから来航した唐船、すなわち「奥船」の風説書の分析を行い、シャム船の交易経路、ならびにアユタヤー王の派遣船の抽出を試みている。分析結果としては、1680年代以降長崎に来航したシャム船は、基本的にアユタヤー朝派遣の船であるとし、他の「奥船」は、中国発東南アジア経由の船、もしくは東南アジアの諸港を出発したものの中国を経由する船であったことが多いことを示した。言い換えれば、東南アジア発の「奥船」貿易のうち、シャムとの貿易は、アユタヤー国王の主導であったと考えられるのに対して、それ以外は、中国人が中心となって営まれていたことになる。

これに対し、紙屋敦之、ならびに島田竜登、Keisuke Yao（八百啓介）による東南アジアからの「奥船」の分析がそれぞれある。紙屋の議論は、飯岡が分析対象とした時代以後に主たる焦点をおき、18世紀前半期に奥船とされる唐船の来航の減少とその政治的影響を論じている<sup>19</sup>。島田は、紙屋と異なり奥船来航減少を経済面に関して考察し、中国の環シナ海貿易のネットワークの向上により、東南アジア産物が中国経由のみならず、中国で再輸出されるに至ったとする<sup>20</sup>。また、Yaoは、長崎来航奥船数のより厳密な確認を行い、さらにバタヴィア来航中国船の経路分析を付け加えている<sup>21</sup>。

17 清水元『アジア海人の思想と行動—松浦党・からゆきさん・南進論者—』（NTT出版、1997年）244-255頁。

18 飯岡「アユタヤ国王の対日貿易」。

19 紙屋敦之『大君外交と東アジア』（吉川弘文館、1997年）。

次に、オランダ船による日本とシャム間の貿易に関してであるが、まず、山脇悌二郎の研究がある<sup>22</sup>。山脇は、オランダ東インド会社の日本貿易について、とりわけ輸出入品の分析を行った。本稿に関連する領域では、シャムから日本に向けて輸出された商品に関する、その生産状況を含めた紹介がある。蘇木、鹿皮、鮫皮といった日本輸入品ごとの紹介がなされるとともに、アユタヤー商館の略史とシャム貿易が、アジア内でのオランダ東インド会社の貿易構造において占めた位置について概述する。

さらに、科野孝蔵は、17世紀中葉におけるオランダ東インド会社のアジア内の貿易構造について分析し、日本とシャムの貿易を当該会社の貿易構造のもとに明らかにしている。すなわち、シャムとの貿易は、オランダ東インド会社のアジアにおける貿易拠点であったバタヴィアを経由した、日本との貿易のほか、シャム＝日本間で直接の貿易関係、正しく言えば、シャム商品がダイレクトに日本に向けられてもいたということをも図示したのである<sup>23</sup>。ただ、後述との関係で言えば、科野の分析は、日本を関心の主軸においてオランダ東インド会社のアジア間貿易を考察したものであり、日本と台湾あるいは中国、広南、シャム、カンボジアといった日本の近隣国との関係は綿密に分析しているものの、真の意味でオランダ東インド会社のアジア間貿易の構造を踏まえているわけではないことには注意を要する。なお、オランダ東インド会社船によるシャムから長崎への直接の貿易関係については、八百啓介の研究が存在する<sup>24</sup>。八百は、長崎に来航したオランダ船の寄港地についてまとめた。後述のごとく18世紀初期以前に関しては、長崎に来航したオランダ東インド会社船のうち年間1艘ほどが、アユタヤーを経由して日本に来航したのである。

---

20 鳥田竜登「唐船来航ルートの変化と近世日本の国産代替化－蘇木・紅花を事例として－」『早稲田経済学研究』第49号、1999年。

21 Keisuke Yao, 'The Chinese Junk Trade between Japan and Southeast Asia in the 17-18th Centuries', 『北九州市立大学文学部紀要』第68号、2004年。

22 山脇悌二郎『長崎のオランダ商館－世界のなかの鎖国日本－』（中央公論社、1980年）。日本への輸入品に関しては同書55-104頁、アユタヤー商館に関しては137-141頁を参照されたい。

23 科野孝蔵『オランダ東インド会社－日蘭貿易のルーツ－』（同文館出版、1984年）11-23頁。同『オランダ東インド会社の歴史』（同文館出版、1988年）86-102頁。

24 八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』（吉川弘文館、1998年）277-302頁。



以上、戦後日本における日本とシャムとの貿易関係史研究は、たいていの場合、唐船貿易と蘭船貿易とで別々の論考で議論されることが多かったが、この二つの貿易の双方を合わせ論じたのが栗原福也である<sup>25</sup>。この研究における重要な貢献の第一は、『華夷変態』所収の風説書分析によるシャム船の考察であり、ナーラーイ王死後もアユタヤー国王主導の対日ジャンク船貿易が継続していたことを明らかにした。これは、先述のとおり、岩生への批判であるとともに、後に飯岡の詳細な研究の足がかりともなった。第二の貢献は、シャムと日本との間の貿易について、唐船と蘭船双方の貿易活動を対比させる形で論じた点にある。戦前の日本の研究では、こうした対比は当然のこととして行われていたが、戦後の日本では、このような視角による考察は停滞気味であった。しかし、戦後には日本の内外において、例えば永積洋子や George Vinal Smith 等による、唐船と蘭船それぞれ別個についての全般的ではあるが具体的な研究の進展があった<sup>26</sup>。これを基礎とし、新たなオランダ東インド会社史料を利用して、栗原は、シャム＝日本貿易を二つの貿易ルートの一つの視点で論じた。例えば、1690年の双方のルートからの日本のシャム輸入商品の分析を行うに至ったのである。

### (3) タイ史研究として

1956年には、永積昭による「オランダ東インド経営初期に於けるシャム貿易の役割」を得た<sup>27</sup>。この研究は1630年代に関するもので、厳密に言えば本稿の対象ではない。ただし、オランダ東インド会社が、アユタヤー国王船が再開される以前の時代において、各種の競争者を能動的あるいは受動的に排除し、シャムと日本との貿易の独占を確保した点、さらには、鹿皮貿易がその貿易の中心を占めるにいたった点を明らかにしたことは大きい。

---

25 栗原「十七・八世紀の日本＝シャム貿易」。

26 永積洋子編『唐船輸出入数量一覧1637-1833年－復元唐船貨物改帳・帰帆荷物買渡帳－』（創文社、1987年）；George Vinal Smith, *The Dutch in Seventeenth-Century Thailand* (De Kalb: Center for Southeast Asian Studies, Northern Illinois University, 1977)。

27 永積昭「オランダ東インド経営初期に於けるシャム貿易の役割――一六三四年のバタニ遠征をめぐる――」『東洋学報』第39巻第2号、1956年。

その後のタイ史の枠組みにおける研究は、主に海外の研究者によってなされた。第一に挙げるべきは、先述の George Vinal Smith の業績である。Smith は主にオランダ東インド会社文書に依拠して、オランダ勢力による17世紀におけるシャム貿易の全体像を明らかにした。一つの主題は、オランダ東インド会社のシャム貿易であり、他方、アユタヤー朝の貿易構造をもあわせて解明したものである。そこでは、オランダ東インド会社のシャム貿易が、日本からインド洋諸地域、さらにはヨーロッパにまで広がるシャム輸出入商品の販路を基盤にしていたことを明らかにした。17世紀アユタヤー朝の国際貿易に関して、広く基礎的データを提供する優れた論考ではあるが、貿易データについては、1663年と1664年を境に二つの時代に区分するだけであり、毎年の輸出データが示されていない。そもそも、17世紀に関しては、完全に毎年のデータをカバーするオランダ東インド会社の貿易データは存在せず、史料上の欠年は多いはずであり、その貿易データの処理と加工方法には若干の疑問の余地を残している。

18世紀に関しては、主に4つの論考をあげることができる。はじめの3つは、中国とシャムとの貿易についての考察であり、18世紀以降、シャムと中国との貿易量の増加を検討しており、そうした全体像のうちに、シャムの東アジア諸国との貿易のうち、対日貿易の重要性が低下したことを暗示させるものとなっている。最後に指摘する4番目の研究も結果的に中国人によるシャム貿易の重要性を暗示されるものであり、先の3つの研究の同行と一致する。

さて、第一には、Sarasin Viraphol による *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853* である<sup>28</sup>。本書は表題が示すように、17世紀から19世紀にわたる研究であり、基礎的なデータを多く国際的に紹介するものであるが、現在ではその内容の多くが疑問視されている。とりわけ、17世紀及び18世紀初期に関しては、「華夷変態」の分析が行われているが、史料分析において誤読があり、結果として、立論自体の誤りが指摘されている<sup>29</sup>。第二には、どちらかと言えば、中国史研究の一環なのではあるが、高崎美佐子によるシャムと中国の米貿易に

---

28 Sarasin Viraphol, *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1977).

29 飯岡「アユタヤ国王の対日貿易」67-68頁。

関する論考がある<sup>30</sup>。高崎は、1722年以降のシャム船によるシャム米の中国への輸入について詳述し、実際にはシャム在住の中国人によりシャム米貿易が行われていたことを明らかにした。さらに、1740年代以降、中国内地の商人がシャムに赴き、シャム＝中国間の貿易に従事したとする。第三は、Jennifer Wayne Cushmanによる中国ジャンク船による中国＝シャム貿易史研究である<sup>31</sup>。正確には、アユタヤー朝崩壊後における中国からシャムへの海外貿易についての研究ではあるが、シャムにおける中国人の経済進出という面において、18世紀前半のシャム＝中国間の貿易をも前史として若干論じている。

一方、第四の研究として指摘するのは、Supaporn Ariyasajsiskulによる錫貿易に関する論考である<sup>32</sup>。この研究は、シャム南部のリゴールにおけるオランダ東インド会社の錫貿易について、17世紀前半の貿易開始から18世紀後半のアユタヤー朝崩壊までを、オランダ東インド会社文書に基づき、概観したものである。通例いわれるオランダ東インド会社によるリゴールの錫貿易の独占は再考されるべきであり、ことに中国人商人やイギリス人商人による錫貿易の存在を指摘している。また、18世紀においては、アユタヤー朝内部に中国人商人の利害が浸透したとし、先述の3つの研究同様、18世紀におけるシャム＝中国貿易の重要性を主張するものとなっている。

また、タイ語史料による研究では、石井米雄の研究がある<sup>33</sup>。石井の研究は、タイ語史料をできるだけ多用することを試みる点が特徴である。多くの外国語に作成された資料に基づく研究とは異なり、アユタヤー朝の統治機関そのものの分析に優れている。例えば、『三印法典』に基づく研究が代表的であり、同史料所収の「文官位階田表」の分析によるプラクラン研究により、アユタヤー朝の官僚機構とその貿易国家的正確を浮き彫りにして見せた。たしかに同史料

30 高崎美佐子「十八世紀における清タイ交渉史－暹羅米貿易の考察を中心として－」『お茶の水史学』10, 1967年。

31 Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries* (Ithaca: Southeast Asia Program, Cornell University, 1993).

32 Supaporn Ariyasajsiskul, 'The So-called Tin Monopoly in Ligor: The Limits of VOC Power vis a vis a Southern Thai Trading Policy', *Itinerario: International Journal on the History of European Expansion and Global Interaction*, 28-3, 2004.

33 石井米雄『タイ近世史研究序説』(岩波書店, 1999年)。

はアユタヤ朝崩壊後に作成されたもので、同時代史料とはいえるものではないが、石井の諸研究によりアユタヤ史研究が飛躍的に向上した点は否定できない。

くわえて、以上の研究とは別に、オランダ東インド会社とアユタヤ朝との関係史研究としては、Han ten Brummelhuisの研究が2国間の通史的な概観を提供している<sup>34</sup>。さらには、オランダ東インド会社文書に依拠したアユタヤ王宮史研究として、Dhiravat na Pombejraによる一連の研究があり<sup>35</sup>、政治・文化史研究にとどまらず、近世東南アジア諸国における港市国家研究の枠組みをキープしつつ、17世紀アユタヤ朝の貿易国家としての特質を浮き彫りにしている。

### 3. シヤム＝日本貿易の数量的概況

ここでいったんシヤムから日本への貿易について、その概況を数量的に確認する。第一には、長崎で「暹羅」船との扱いを受ける唐船貿易であり、第二には、オランダ東インド会社船におけるシヤムから日本への貿易についてである。この数量的概観を基にして、次節では、こうしたシヤム＝日本貿易をより大局から考察する前提とすることにしたい。

#### (1) シヤム船による長崎貿易

表1および表2、表3は、長崎に来航したシヤム船（「暹羅」船）数および日本来航の「中国」船（唐船）総数を示したものである。史料的な制約から、それぞれの表におけるデータが依拠する出典は異なることに注意を要する。まず、表1は、岩生成一により示された数値であり、おおよそオランダ東インド

34 Han ten Brummelhuis, *Merchant, Courtier and Diplomat: A History of the Contacts between the Netherlands and Thailand* (Lochem: De Tijdstroom).

35 Dhiravat na Pombejra, 'A Political History of Siam under the Prasatthong Dynasty, 1629-1688' (Unpublished Ph.D. thesis, University of London, 1989); Dhiravat na Pombejra, *Court, Company, and Campong: Essays on the VOC Presence in Ayutthaya* (Ayutthaya: Ayutthaya Historical Study Centre, 1992).

表1 長崎来港シャム船数(I), 1647-1700

年次	シャム船数	「中国」船総数	年次	シャム船数	「中国」船総数
1647	0	29	1674	2	22
1648	0	17	1675	2	29
1649	0	50	1676	3	26
1650	0	70	1677	2	29
1651	1	46	1678	3	26
1652	1	50	1679	2	33
1653	2	56	1680	6	30
1654	2	52	1681	0	9
1655	0	45	1682	6	26
1656	3	57	1683	6	27
1657	3	51	1684	5	24
1658	5	43	1685	3	85
1659	6	60	1686	3	102
1660	5	49	1687	1	136
1661	3	39	1688	2	192
1662	3	45	1689	2	79
1663	3	29	1690	3	90
1664	0	39	1691	3	90
1665	1	36	1692	3	73
1666	4	33	1693	2	81
1667	3	30	1694	2	73
1668	5	43	1695	1	61
1669	3	38	1696	2	81
1670	1	40	1697	3	102
1671	1	38	1698	1	71
1672	4	46	1699	2	73
1673	1	20	1700	0	53

[出典] 岩生成一「近世日支貿易に関する数量的考察」『史学雑誌』第62編第11号, 1953年, 11-13頁。

会社文書に依拠すると考えられる。この1647年から1700年までのデータによれば、シャム船の長崎来航の開始は1651年である。1650年代前半は、年間1, 2艘の来航であったものの、その後半には来航船数は上昇し、1659年にはピークの年6艘を記録した。その後は次第に低下し、1664年には0艘となるが、1660年代、70年代を通じて定期的に年間平均2艘程度のシャム船が日本に来航した。1680年代前半は、近世期を通じて最も来航船数がピークに至った時代である。1680年には6艘、1681年には来航はなかったものの、翌1683年と1684年にはそれぞれ6艘を記録した。以後は、再びシャム船の来航船数は減少するものの、

表2 長崎来港シヤム船数(Ⅱ), 1701-1735

年次	シヤム船数	「中国」船総数	年次	シヤム船数	「中国」船総数
1701	1	65	1719	1	37
1702	0	80	1720	1	36
1703	3	80	1721	1	33
1704	1	80	1722	1	33
1705	0	80	1723	1	34
1706	0	80	1724	0	13
1707	3	80	1725	1	30
1708	1	59	1726	2	41
1709	1	45	1727	0	42
1710	1	51	1728	1	22
1711	0	57	1729	2	31
1712	0	59	1730	2	38
1713	0	40	1731	2	38
1714	0	51	1732	1	36
1715	0	7	1733	2	28
1716	0	7	1734	1	31
1717	1	43	1735	1	29
1718	1	40			

[出典] 1701-1715: 飯岡直子「アユタヤ国王の対日貿易—鎖国下の長崎に来航した暹羅船の渡航経路の検討」『南方文化』第24輯, 1997年, 89頁, 満井録郎・土井進一郎『新長崎年表上』(長崎文献社, 1974年) 274-284頁, 1716-1735: 劉序楓「享保年間の唐船貿易と日本銅」中村質編『鎖国と国際関係』(吉川弘文館, 1997年) 318頁。

この期間を通じて、シヤム船の来航が途絶えた訳ではない。来航船数からはアユタヤー国王の派遣船であったかどうかは判断できないが、少なくともシヤム＝日本間の唐船による貿易は継続しており、シヤム製品が日本市場に流入したことが想定できよう。

なお、表1に示された「中国」船数の増減の傾向とシヤム船のそれとは、有意な因果関係があるとは考えられない。長崎来航の「中国」船数については、1683年と1684年を大きな境として見て取れる。つまり、台湾に依拠した鄭氏一派による貿易活動と1684年に清朝の出した展海令の発令がここでは重要なのである。1640年代と1670年代には、「中国」船の来航総数は、1650年の年70艘をピークに、比較的高かったのに対して、次第に1683年にかけてその数は傾向的に低下する。しかしながら、1684年、清朝の展海令発令に伴い、揚子江河口域を中心とした中国各地からの来航船数が増加し、1685年には85艘、翌年には102

表3 長崎来港シヤム船数(Ⅲ), 1736-1785

年次	シヤム船数	「中国」船総数	年次	シヤム船数	「中国」船総数
1736	1	16	1761	0	12
1737	0	5	1762	0	15
1738	0	5	1763	0	13
1739	0	20	1764	0	14
1740	1	25	1765	0	12
1741	0	14	1766	0	12
1742	0	15	1767	0	13
1743	0	15	1768	0	9
1744	0	20	1769	0	13
1745	2	20	1770	0	13
1746	0	10	1771	0	13
1747	3	10	1772	0	13
1748	1	12	1773	0	13
1749	0	13	1774	0	13
1750	0	10	1775	0	13
1751	1	11	1776	0	13
1752	0	15	1777	0	13
1753	0	25	1778	0	13
1754	0	24	1779	0	13
1755	0	12	1780	0	13
1756	1	7	1781	0	13
1757	0	12	1782	0	13
1758	0	14	1783	0	13
1759	0	20	1784	0	14
1760	0	12	1785	0	15

[出典] シヤム船数：1736-1738：「長崎渡来唐人事跡及び唐船主摘録」（長崎県立長崎図書館），1739-1785：永積洋子編『唐船輸出入数量一覽1637-1833年—復元唐船貨物改帳・帰帆荷物買渡帳—』（創文社，1987年）104-189頁；「中国」船総数：満井録郎・土井進一郎『新長崎年表上』（長崎文献社，1974年）299-329頁。

艘を数え、1688年には最大の年間192艘を記録する。1688年には日本側より貿易船数を翌年より年間80艘とする制限が出され<sup>36</sup>、1689年には79艘と低下し、その後、年あたり80艘前後で推移するのであった。ともあれ、シヤム船数と「中国」船数との間に連関性が乏しいことは、シヤム船貿易が、大陸中国ないしは中国人商人の活動一般とは別の要因で決定されていたことを意味しており、この点は、栗原福也および飯岡直子の主張を裏付けるものである。

36 山脇悌二郎『長崎の唐人貿易』（吉川弘文館，1964年）72頁。

18世紀におけるシャム船の来航状況は、表2および表3によって確認することができる。表2は、1701年から1735年における概況を示したもので、シャム船数および「中国」船総数ともに、「華夷変態」所収の風説書を中心とした日本側の記録に基づいている。これは、表1と比べ、厳密に言えば、基礎とする暦が異なっていることには若干の留意が必要であるが、全体の傾向を知る目的では大きな誤差は生じない。

一方、表3は、表2と比較して、データの出所に大きな留意を払わなければならないものである。シャム船数に関しては、当初の3年間は日本側の記録によるが、その後はオランダ東インド会社の長崎出島商館の記録に基づく。このオランダ側の記録は、出島の商館長により記録された毎年の日誌の最後に、オランダ東インド会社にとって長崎貿易でのライバルであった唐船に関する、一艘ごとの積荷や出航地などのデータをまとめた一覧が掲げられており、それから、唐船の積荷等を復元した永積洋子の研究成果の一部である<sup>37</sup>。しかしながら、後に述べるように、この時期には、輸入商品等をめぐって蘭船と唐船は激しい競争関係になかったのであり、オランダ東インド会社の記録に詳細な長崎来航中国船の情報が記載されることは少ない。つまり、表3における1739年以降のシャム船数には大きな漏れがある可能性が高いことに注意しなければならない。なお、表3に示された「中国」船総数は、日本側の記録によるもので、シャム船数と比べて、実態とかけ離れている可能性は非常に小さいと考えられる。

さて、以上の史料的な留意点に注意し、18世紀の動向を概観してみよう。18世紀はじめの10年間には、シャム船数は全体で10艘であり、続く10年は4艘、1721年からの10年間は11艘、1731年からの10年間は9艘、次の10年間は6艘となり、1756年に1艘の入港があったのを最後にシャム船の来航は途絶えている。一方、「中国」船の総数については、18世紀当初の10年間は、年間70艘前後が来航し、1715年と1716年には、取引船数が7艘と激減するものの、続く1717年には43艘と回復し、その後は、長期的には低下の傾向を帯び、1760年代半ばに

37 永積洋子編『唐船輸出入数量一覧1637-1833年』。なお、17世紀末から18世紀初期に関し、復元された唐船数が非常に乏しいことは注意を要する。



は、年間13艘の来航という形が定まるに至る。

17世紀とは異なり、これらシャム船数と「中国」船総数との間には幾分かの因果関係があった。重要な第一の点は、1715年に幕府により発令された正徳新例である。この正徳新例により、「暹羅」船は年間1艘の来航と制限された。しかし、この新例により最も大きな打撃を受けたのは、揚子江河口地域から長崎に来航していた唐船であった。実際、正徳新例による日本側発給の信牌をめぐって中国人商人間でいさかいが生じたほどであった<sup>38</sup>。1717年には、43艘の「中国」船との取引がなされ、日本側のリードの下に、新たな貿易制限が実現されようとしていたが、次には、東南アジア産物をめぐって日本側で問題が発生した。すなわち、長崎に来航する「中国」船は、揚子江河口地域から出帆した船に実態としては限られるようになり、東南アジア産物が「中国」船により日本に輸入されなくなったのである。幕府は、1722年、東南アジア産物をもたらす奥船用に新たに信牌を発給し、中国人商人に東南アジア産物を日本にもたらすように取り計らった<sup>39</sup>。もっとも、この時はトンキン、チャンパ並びにカンボジア向けの信牌が発行された。シャム船に関しては、すでに1717年以後より、年間1艘ほどのシャム船が長崎に来航するようになっていたが、しだいに唐船によるシャム＝日本間の貿易は、アユタヤー国王のリードというよりはむしろ長崎貿易に従事する中国人商人の主導の下に実施されたと考えられる。当初は、中国を發したジャンク船が東南アジアへ商品の入荷に向かい、その後、長崎に来航したが、次第に、中国人商人の東・南シナ海をめぐる物流ネットワークの向上に応じて、長崎来航の中国人商人が揚子江河口の諸港で東南アジア産物を購入し、日本に来航するようになった。そのため、日本側の事情としては、あえて、「暹羅」船という唐船のカテゴリーを維持する必要がなくなったのである<sup>40</sup>。

では、こうしたシャム船数の変化は、日本へのシャム製品の輸入の動向はどのように変化したのであろうか。一例として、シャム製品の代表として蘇木の

38 山脇『長崎の唐人貿易』155-160頁。

39 丹羽漢吉・森永種夫校訂『長崎実録大成正編』（長崎文献社、1973年）370頁。

40 以上は、島田「唐船来航ルートの変化」59-65頁による。

表4 中国船による蘇木の輸入量, 1640-1831

年次	輸入量
1640	500斤
1650	668,800斤及び22,321本
1660	1,371,800斤
1680	1,378,651斤
1740	548,015斤
1750	なし
1761	なし
1770	50斤及び1,165本
1780	135,823斤
1789-90	なし
1799-1800	30,681斤
1810	169,683斤
1820	252,940斤
1831	310,225斤

〔出典〕永積洋子編『唐船輸出入数量一覽  
1637-1833年—復元唐船貨物改帳・  
帰帆荷物買渡帳—』（創文社，1987  
年）27,160頁。

輸入量を示したものが表4である。1640年には僅か500斤（1斤＝約0.6キログラム）であったものが、17世紀後半には、年100万斤を超える蘇木の輸入があった。18世紀初期には記録が残存していないため、輸入量は判明しないが、揚子江河口地域の中国人商人によるシヤム製品の輸入があったと考えられる1740年（この年は1艘のシヤム船が来航）には、約55万斤の入荷がある。その後は、シヤム船の入港がないにもかかわらず、若干であるが蘇木が日本にもたらされるようになり、19世紀には年20万斤前後の輸入が回復された。もちろん、17世紀における年100万斤以上の輸入という水準にははるかに及ばないが、日本国内市場において蘇木の需要が一部国産の紅花にシフトし、蘇木需要が低下したと考えられる点も考慮に入れなければならない<sup>41</sup>。いずれにせよ、アユタヤー国王を主導としたシヤム船貿易の衰退は一面でシヤム製品の輸入量の大幅な低下をもたらしたが、一方で、中国人商人の環シナ海の流通ネットワークの整備によりシヤム製品が若干もたらされる体制が整備されるとともに、日本側とし

41 鳥田「唐船来航ルートの変化」65-69頁。

表5 長崎来航オランダ船の最終出航地, 1651-1743

(年平均値, 下欄は%)

年度	バタヴィア	マラッカ	アユタヤー	トンキン	タイオワン	キールン	不明	合計
1651-53	2.0	0.0	1.7	1.3	2.3	0.0	0.0	7.3
	27.3	0.0	22.7	18.2	31.8	0.0	0.0	100.0
1661-63	5.0	0.0	0.7	1.0	0.0	0.3	1.3	8.3
	60.0	0.0	8.0	12.0	0.0	4.0	16.0	100.0
1671-73	5.7	0.7	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7
	85.0	10.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1681-83	3.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7
	81.8	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1691-93	1.3	0.0	1.7	0.0	0.0	0.0	1.0	4.0
	33.3	0.0	41.7	0.0	0.0	0.0	25.0	100.0
1701-03	3.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1711-13	3.3	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
	83.3	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1721-23	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1731-33	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1741-43	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

[出典] 八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』(吉川弘文館, 1998年) 281-295頁より算出。

てもシヤム製品の国産代替化を通じて、シヤム製品に対する大幅な需要低下に成功したのであった。

## (2) オランダ東インド会社船による長崎貿易

オランダ東インド会社は、17世紀初期以来、アユタヤーさらにはリゴールに船を派遣し、シヤム貿易に従事していたが、当初の最大の目的は、日本市場向けのシヤム製品の購入にあった。シヤム製品を日本に売却し、時代により日本銀ないしは金や銅を入手することを目指していたのである。

表5と表6は、長崎に来航したオランダ東インド会社船の渡航経路の分析である。表5は、長崎に入港する直前の寄港地(最終出港地)を示したものであり、表6は逆に長崎から出航したオランダ東インド会社船の最初の目的地を表している。

はじめに、入港直前の出発地について検討する。1650年代初期は、タイオワ

表6 長崎来航オランダ船の出航目的地, 1651-1743

(年平均値, 下欄は%)

年度	バタヴィア	マラッカ	アユタヤ	トンキン	タイオワン	不明	合計
1651-53	0.3	0.0	0.0	0.7	6.3	0.0	7.3
	4.6	0.0	0.0	9.1	86.4	0.0	100.0
1661-63	3.3	3.0	0.3	0.3	1.3	0.0	8.3
	40.0	36.0	4.0	4.0	16.0	0.0	100.0
1671-73	3.3	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7
	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1683-85	0.7	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
	16.7	83.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1691-93	2.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1701-03	1.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
	25.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1711-13	1.7	1.0	0.0	0.0	0.0	1.3	4.0
	41.7	25.0	0.0	0.0	0.0	33.3	100.0
1721-23	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1731-33	1.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1741-43	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0

[註] 長崎出航後の最初の目的地を示している。なお、1681年度及び1682年度の  
数値は不明のため、1683年度から3年間の数値を採用。

[出典] 八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』（吉川弘文館、1998年）281-295頁、  
及び NFJ 865, Archief van de Nederlandse Factorij in Japan 1609-1860, Ar-  
chief Nationaal, The Hague（1671年度）より算出。

ンにあったオランダ東インド会社の拠点であったゼーランディア城を1662年に  
喪失する前であり、タイオワンから長崎に来航する船が、長崎来航のオランダ  
東インド会社船全体の3割以上を占めていた。そのほかは、オランダ東インド  
会社のアジア内の拠点であるバタヴィアから長崎に直行した船とシヤムのアユ  
タヤを経由して長崎に来航した船で5割を占めた。なお、1660年代まで、ト  
ンキンから来航する船が存在したが、これは後の分析ともあわせ、日本を発し  
たオランダ東インド会社船がトンキンでの取引を終え、日本に寄港したもの  
と考えられる。本稿の主題に即していえば、1650年代初期、22パーセントの蘭船  
がシヤムから到来したのである。こうしたアユタヤ発長崎行きの船舶は1710  
年代まで継続している。タイオワン拠点の喪失分は、バタヴィアからの直行船

に吸収されたと考えられる。ともあれ、長崎来航船の20パーセント前後がアユタヤー経由であり、オランダ東インド会社にとり、日本貿易の維持のためにはシヤム製品が必要であり、かつシヤム製品の日本輸出のためには、シヤム経由の貿易ルートが好都合であった様子が伺える。

このアユタヤー経由が2割程度を占めた日本行きの貿易ルートは、正徳新例の発令により断念せざるを得なくなった。幕府が発した新例では、蘭船は年2艘に限定されることになり、オランダ東インド会社は、日本市場のために必要なシヤム製品をいったん、アユタヤーからバタヴィアに送付し、バタヴィアから改めて日本に向けて2艘の船で、その他の日本向け商品とともに輸送する体制に改めたからである。それゆえに、1720年代以降、アユタヤー経由長崎行きの船は消滅し、表6に現れる限り、すべての船がバタヴィアから日本に直行したのであった。

一方、表6からは、日本を出航したオランダ東インド会社船の目的地が判明する。1650年代初期には86パーセントの船がタイオワンを目的地としていた。先の分析とあわせ、この時期は、タイオワンが東アジアにおける貿易の拠点であったことが伺える。しかし、1660年代初期以後にはバタヴィアとマラッカが、大部分の目的地を占めている。時により、バタヴィアとマラッカとの比率は変動するが、正徳新例発令時までこの傾向に変化はない。より詳細に見ると、マラッカ行きの船数が多いが、これは日本からの主要輸出品であった日本銅の主たる市場が南アジアにあったため、バタヴィアを経ずして、マラッカを通り、南アジアに直接、輸送することが効率的であったためである<sup>42</sup>。なお、バタヴィアに入荷した日本銅は、一部はバタヴィアからヨーロッパに向けて送り出されたが、残りはやはり南アジアに向けて再積み出しが行われた。1715年の正徳新例発令に伴い、年間船数が2艘に限定されたことは先に述べた通りで、長崎を発した船は全てバタヴィアを目的地とし、バタヴィアと長崎間の直接の往来のみとなったのである。

なお、長崎からトンキンへの積み出しは先述の通りだが、アユタヤーを目的

---

42 Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper*, pp. 17-19.

表7 オランダ東インド会社のアユタヤー輸出貿易, 1633-1694

(ギルダール)

	1633-63		1664-94	
	価 額	%	価 額	%
日本	1,796,723	39.0	1,724,670	52.2
インド及びヨーロッパ	1,371,668	29.8	1,013,864	30.7
台湾	310,182	6.7	0	0.0
社用食料品	1,123,883	24.4	565,980	17.1
合計	4,602,456	100.0	3,304,514	100.0

[註] 1664-94年の日本向け輸出価額には、1672年の48,675ギルダールを含む。

[出典] George Vinal Smith, *The Dutch in Seventeenth-Century Thailand* (De Kalb: Center for Southeast Asian Studies, Northern Illinois University, 1977) p. 89.

地とする船数が非常に少ないことは注目に値する。すなわち、日本に來航するオランダ東インド会社船のうち、2割ほどがアユタヤーからであったが、日本からの帰路においては、アユタヤーを目的地とすることはほとんどなく、マラッカとバタヴィアを直接の目的地としていたのである。この現象は、主として積荷の内容に起因する。日本市場においてはシヤム製品の需要があったが、銅を中心とした日本産商品の市場は、アユタヤーではなかったことに由来するのである。

17世紀におけるオランダ東インド会社によるアユタヤーでの輸出貿易品の送り先は、表7の通りである。ここで示すように、アユタヤー貿易の根幹は、日本市場向け商品の確保にあったと考えられる。1663年までは日本向け輸出が全体の4割ほどを占め、以後の17世紀後半には50パーセントを超過するにいたるのである。当初は同じく重要であった社用食料品の供給地としての重要性は17世紀中に次第に低下し、同じくインド及びヨーロッパのマーケットとしての重要性も低下する。唯一、日本市場のみが価額においてもたいした減少を見せず、比率を増加させているのである。

オランダ東インド会社により、アユタヤーからの日本に送られた商品の内訳は、表8の通りであり、17世紀においては、革製品と蘇木でその大宗を占めていた。皮製品のうち、鹿皮が最も重要な輸出商品で、当初においては全輸出額において5割、17世紀後期には8割を占めていた。注意を要するのは、鹿皮輸

表8 オランダ東インド会社アユタヤ商館の日本輸出品, 1633-1694

	1633-63		1664-94	
	数量	価額%	数量	価額%
鹿皮	1,970,124枚	53.5	1,453,000枚	80.7
蘇木	78,343ピクル	12.2	17,839ピクル	3.9
鮫皮	464,126枚	9.4	500枚	0.0
黒漆	3,163ピクル	8.9	181ピクル	0.9
牛・水牛皮	116,005個	6.8	116,000個	11.4
沈香	8,353カティー	2.4	0カティー	0.0
錫	307バハール	2.0	0バハール	0.0
象牙	309ピクル	1.7	100ピクル	0.6
蠟	207ピクル	1.0	79ピクル	0.5
水牛角	79,700ピクル	0.7	808ピクル	0.0
その他		1.2		0.0
社用食料品		0.1		0.9
生糸	0ピクル	0.0	20ピクル	0.9

[註] 生糸は再輸出品。

[出典] George Vinal Smith, *The Dutch in Seventeenth-Century Thailand* (De Kalb: Center for Southeast Asian Studies, Northern Illinois University, 1977) p. 80.

出量をはじめ、染料原料であった蘇木の輸出货量や鮫皮、黒漆などの輸出货量が減少していることである。この時期においては日本での需要減退というよりはむしろ、アユタヤ国王船によるジャンク船による日本貿易と競争にさらされた結果であったと考えられる。なぜならば、例えば蘇木に関していえば、表4に見たように、17世紀後期には、アユタヤ国王船による輸出がそのピークを迎えていたからである。

かくして、日本市場向け商品確保を主眼とする傾向を帯びるように至った、オランダ東インド会社のシャムの貿易は、日本市場の動向に強く影響を受けやすくなることとなった。18世紀の日本では、奢侈品であった各種のシャム製革製品は日本の貿易制限に伴い、需要が低下し、また、蘇木需要も国産紅花の生産量増加に従い、低落せざるを得なかった。18世紀前半期には、アユタヤと日本間のアユタヤ国王船による貿易の衰退により、オランダ東インド会社のシャム＝日本貿易はかろうじて維持されていた。すでに、オランダ東インド会社のアユタヤ商館のみの会計は18世紀初期には赤字を計上していた<sup>43</sup>。だが、ジャンク貿易の衰退を好機として、日本からの銅の輸出貿易を維持させるため

にアユタヤ商館が廃止されることはなかった。18世紀後半に中国人商人によるシャム＝中国＝日本間の貿易が次第に整備されるに至り、かつ日本におけるシャム製品の需要がさらに低下するに及んでは、オランダ東インド会社にとってアユタヤ商館を維持するメリットはなくなり、アユタヤ朝崩壊後には、オランダ東インド会社はシャム貿易を断念したのであった。

#### 4. むすびにかえて

本稿は、18世紀における海洋アジア地域の経済変化を議論する素材として、17世紀および18世紀における日本とシャム間の貿易関係についての予備的考察をおこなってきた。第一には、先行研究のまとめである。先行研究は、3つに分類し、(1)戦前期日本における日本史研究の一環、(2)戦後日本における日本史研究の一環、(3)タイ史研究の一環として、これまで論じられてきた近世日本のシャム貿易について整理した。次いで第二に、本稿は、具体的な二国間の貿易関係とその変化を概観するため、ジャンク船によるシャム＝日本貿易とオランダ東インド会社のアジア間貿易の枠組みの中で行われたシャム＝日本貿易について、それぞれ個別に若干の考察をなした。

以上の若干の予備的考察の最後として、今後さらに検討されるべき課題を述べることで本稿の結びにかえることとしたい。

第一には、更なるデータ収集の必要性である。とりわけ、ジャンク船ならびにオランダ東インド会社船双方の年別の長崎入港数は本稿において整理されたが、それぞれの船舶が日本にもたらした輸入商品データをより詳細に明らかにする必要がある。シャムからの年別の輸入量を完全に明らかにすることは史料的に不可能であるが、可能な限り、輸入品データを集積する必要がある。例えば、ジャンク船に関しては、先述したように永積洋子による研究がすでに存在するが、その他の部分的な輸入品の記録も総合的に集積する必要がある。また、

---

43 Adrian B. Lopian, 'Power Politics in Southeast Asian Waters', in: Kennon Breazeale (ed.), *From Japan to Arabia: Ayuthaya's Maritime Relations with Asia* (Bangkok: The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Project, 1999) pp. 142-143.



オランダ東インド会社船による輸入に関しても、仕訳帳および送り状等の分析から、これまで以上のデータを集めることが可能であり、さらに具体的な近世日本のシャム貿易の実態に迫ることができるであろう。

第二には、環シナ海内部のネットワーク的貿易構造の把握に基づいて、近世日本とシャム貿易を位置づけることである。ことに、第一の課題に基づく研究が全ての船舶の積荷を明らかにすることができない以上、この第二の課題により、マクロ的見地から問題に迫ることが必要となるはずである。ジャンク船貿易に関していえば、18世紀のシャム貿易の重点は、対日本貿易よりはむしろ対中国貿易に比重を移してきていることは、先行研究や本稿の分析からも明らかである。また、こうしたジャンク船貿易の環シナ海内部の重心のシフトにより、オランダ東インド会社が日本貿易および中国貿易に関して、どのように対処したかも問題となる。

第三の課題は、シャムの貿易先としてのインドおよびヨーロッパ市場の問題である。インド市場について一言すれば、例えば Ryuto Shimada (島田竜登) がアジア内部の銅貿易について明らかにしたように、17世紀のオランダ東インド会社は、日本＝シャムを中心とする大陸部東南アジア＝南アジアという三角貿易をなすアジア間貿易から多大な利益を得ていた<sup>44</sup>。インドからは、綿織物がシャムに輸入され、それが日本市場向けの商品購入にあてられていたのである。また、ヨーロッパ市場に関して、例えば蘇木は、日本のほか、バタヴィア経由でオランダ本国に向けられてもいる<sup>45</sup>。いずれにせよ、代表的なシャムの輸出入商品それぞれの販路分析から、貿易国家としてのシャムのアジア経済内部および世界経済内部での重要性が判明し、これを前提として、日本のシャム貿易の位置づけを行うことが必要となるであろう。この点に関しては、アジア各地に商館を持ったオランダ東インド会社の膨大な記録の集積である同会社文書の利用が効果的となる。

第四には、日本におけるシャム輸入商品の消費動向の問題である。一例をあ

44 Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper*, pp. 17-21, 142-143.

45 山脇悌二郎によれば、17世紀後半から18世紀初期にかけて、シャム産ではないがビマ産の蘇木がオランダに向けられたという(山脇『長崎のオランダ商館』160-161頁)。

げれば、シヤムから輸入されていた蘇木の需要が、18世紀に低下したのは、同じく染料原料であった国内産の紅花に代替化されたからであると述べたが、こうした日本国内の経済動向を各商品ごとに考察してゆくことが一大課題となるであろう。これは、日本経済の発展に伴う国産代替化の一面といえれば単純ではあるが、日本が海外経済との関係を変化させてゆく要因でもあるし、結果でもある。したがって、この課題は、アジア史的に、あるいは世界史的に近世日本経済の発展を考察する手がかりを与えるものとなるのである。

### 参 考 文 献

史料（翻刻史料集等を含む）：

丹羽漢吉・森永種夫校訂『長崎実録大成正編』（長崎文献社、1973年）。

林春勝・林信篤編（浦廉一解説）『華夷変態』上，中，下（東洋文庫、1958-59年）。

「長崎渡来唐人事跡及び唐船主摘録」（長崎県立長崎図書館）。

Yoneo Ishii (ed.), *The Junk Trade from Southeast Asia: Translations from the Tōsen Fusetsugaki, 1674-1723* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1998).

NFJ 865, Archief van de Nederlandse Factorij in Japan 1609-1860, Archief Nationaal, The Hague.

二次文献：

飯岡直子「アユタヤ国王の対日貿易—鎖国下の長崎に来航した暹羅船の渡航経路の検討—」『南方文化』第24輯，1997年。

石井米雄『タイ近世史研究序説』（岩波書店，1999年）。

石井米雄・吉川利治『日・タイ交流六〇〇年史』（講談社，1987年）。

岩生成一「泰人の対日国交貿易復活運動」『東亞論叢』第4輯（文求堂書店，1941年）。

岩生成一「近世日支貿易に関する数量的考察」『史学雑誌』第62編第11号，1953年。

上田信『海と帝国—明清時代—』中国の歴史9（講談社，2005年）。

内田銀蔵「徳川時代に於ける日本と暹羅との関係に就きて」（内田銀蔵『国史総論及日本近世史』内田銀蔵遺稿全集第三輯（同文館，1921年）所収）。

岡田章雄「近世に於ける鹿皮の輸入に関する研究（一），（二）」『社会経済史学』第7巻第6号，第7号，1937年。

紙屋敦之『大君外交と東アジア』（吉川弘文館，1997年）。

栗原福也「十七・八世紀の日本—シヤム貿易について」『東京女子大学社会学会紀要経済と社会』第22号，1994年。

郡司喜一『十七世紀に於ける日暹関係』（外務省調査部，1934年）。

科野孝蔵『オランダ東インド会社—日蘭貿易のルーツ—』（同文館出版，1984年）。

科野孝蔵『オランダ東インド会社の歴史』（同文館出版，1988年）。

島田竜登「唐船来航ルートの変化と近世日本の国産代替化—蘇木・紅花を事例として—」『早稲田経済学研究』第49号，1999年。

島田竜登「オランダ東インド会社のアジア間貿易—アジアをつないだその活動—」『歴史評論』第644号，2003年。

- 清水元『アジア海人の思想と行動—松浦党・からゆきさん・南進論者—』（NTT出版、1997年）。
- 高崎美佐子「十八世紀における清タイ交渉史—暹羅米貿易の考察を中心として—」『お茶の水史学』10、1967年。
- 長島弘「インド洋とインド商人」『イスラーム・環インド洋世界』岩波講座・世界歴史14（岩波書店、2000年）。
- 永積昭「オランダ東インド経営初期に於けるシャム貿易の役割—一六三四年のパタニ遠征をめぐる—」『東洋学報』第39巻第2号、1956年。
- 永積洋子編『唐船輸出入数量一覽1637-1833年—復元唐船貨物改帳・帰帆荷物買渡帳—』（創文社、1987年）。
- 原洋之介「『商人国家アユタヤ王朝』仮説について—東南アジアからの知的冒険—」原洋之介『東南アジアからの知的冒険—シンボル・経済・歴史—』（リプロポート、1986年）。
- 三木栄『日暹交通史考』（古今書院、1934年）。
- 満井録郎・土井進一郎『新長崎年表上』（長崎文献社、1974年）。
- 八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』（吉川弘文館、1998年）。
- 山脇悌二郎『長崎の唐人貿易』（吉川弘文館、1964年）。
- 山脇悌二郎『長崎のオランダ商館—世界のなかの鎖国日本—』（中央公論社、1980年）。
- 劉序楓「享保年間の唐船貿易と日本銅」中村質編『鎖国と国際関係』（吉川弘文館、1997年）。
- Suporn Ariyasajsiskul, 'The So-called Tin Monopoly in Ligor: The Limits of VOC Power vis a vis a Southern Thai Trading Policy', *Itinerario: International Journal on the History of European Expansion and Global Interaction*, 28-3, 2004.
- Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries* (Ithaca: Southeast Asia Program, Cornell University, 1993).
- Yoneo Ishii, 'Seventeenth Century Japanese Documents about Siam', *Journal of the Siam Society*, 59-2, 1971.
- Adrian B. Lopian, 'Power Politics in Southeast Asian Waters', in: Kennon Breazeale (ed.), *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia* (Bangkok: The Foundation for the Promotion of Social Sciences and Humanities Textbooks Project, 1999).
- Victor Lieberman, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*, Vol.1: Integration and the Mainland (Cambridge: Cambridge University Press, 2003).
- Dhiravat na Pombejra, 'A Political History of Siam under the Prasatthong Dynasty, 1629-1688' (Unpublished Ph.D. thesis, University of London, 1989).
- Dhiravat na Pombejra, *Court, Company, and Campong: Essays on the VOC Presence in Ayutthaya* (Ayutthaya: Ayutthaya Historical Study Centre, 1992).
- Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Vol.1: *The Lands below the Winds*; Vol.2: *Expansion and Crisis* (New Haven: Yale University Press, 1988, 1993).
- Ryuto Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper by the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden and Boston: Brill Academic Publishers, 2006).
- George Vinal Smith, *The Dutch in Seventeenth-Century Thailand* (De Kalb: Center for Southeast Asian Studies, Northern Illinois University, 1977).
- Han ten Brummelhuis, *Merchant, Courtier and Diplomat: A History of the Contacts between the Netherlands and Thailand* (Lochem: De Tijdstroom).

Sarasin Viraphol, *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1977).

Keisuke Yao, 'The Chinese Junk Trade between Japan and Southeast Asia in the 17-18th Centuries', 『北九州市立大学文学部紀要』第68号, 2004年。