

# 十七・八世紀の日本＝シャム貿易について

栗原 福也

## はしがき

オランダの連合東インド会社（以下 VOC と略す）はバタヴィアを拠点としてアジア全域に商館を配置し、多角的な取引活動を展開した。長崎出島の日蘭貿易はアジア各地に広がる VOC 商館のネットワークの一環として重要な意義をになっていたのである。<sup>1)</sup>このような観点から筆者は VOC のトンキン商館についてささやかな考察を試みたが、<sup>2)</sup>今回はアヤタヤ王国と日本の貿易について扱うことにする。

十七世紀のアユタヤ王国の歴史については、最近、わが国においてもファン・フリート、<sup>3)</sup>ド・ショワジー、G. タシャール<sup>4)</sup>など貴重な同時代の証言があいついで翻訳され、ケンペル『日本誌』冒頭部分や、<sup>5)</sup>カロンの『日本大王国志』に付された J. スハウテンの暹羅王国の記述<sup>6)</sup>などとともに日本語で読めるようになったことは実に喜ばしい。ところでシャム史についてはこれらの証言のほかに、VOC の史料群がある。それらはアユタヤの商館長とバタヴィア総督あるいは日本その他のオランダ商館長との往復書簡、バタヴィア城日誌、Generale Missiven さらに出島のオランダ商館日記や帳簿類などである。

1977 年に出版された George Vinal Smith の著作がこれらの VOC 文書を利用した最初の研究であろう。<sup>7)</sup>以後、VOC 文書に近づきやすいオランダ人の研究も二、三みられるが、<sup>8)</sup>もっとも精力的に研究を推進しているのは Chulalongkorn 大学歴史学教授の Dhiravat na Pombejra (ポンペット) 氏であろう。<sup>9)</sup>アンソニー・リード氏の「交易の時代」<sup>10)</sup>やカティリタンビ＝ウェルズ氏の提唱する port-polity すなわち「港市政政治体」<sup>11)</sup>など最近の研究動向に歩調を合わせながら、crown trade、court、court politics、cosmopolitan-society (Ayutthaya) などのキーワードを使って十七・八世紀の自国の歴史を再構築しようとしている同氏の姿勢にはよい

意味で開かれた愛国心のようなものを感じる。

ところで、江戸時代の長崎における対外貿易の相手は VOC だけではなかった。貞享二年（1685）、幕府は定高貿易を実施し、VOC の貿易銀高 30 万タエル（3000 貫）に対して、いわゆる唐人の貿易銀高を 60 万タエル（6000 貫）と VOC の二倍に定めたことは、長崎における唐人貿易の重要性を示している。したがって、長崎貿易の全貌をとらえるためには VOC と唐人両者の貿易活動をアジア世界の中において考察する必要があるだろう。<sup>12)</sup>

アユタヤ王国の商品は唐人貿易と VOC の中継貿易によって長崎に運ばれた。本論文ではまず唐船による日本＝アヤタヤ間の貿易について検討してみたい。

## I 暹羅船とはなにか

唐船はその起帆地（出発港）の別により、口船（江蘇、浙江）、中奥船（福建、廣東）、奥船（東京、安南、廣南、占城〔チャンパ〕、柬埔寨〔カンボディア〕、暹羅〔シヤム〕、六崑〔リゴール〕、宋居勝〔ソククラ〕、大泥〔パッタニ〕、麻六甲〔マラッカ〕、咬嚙吧〔カルハ、バタヴィア〕、萬丹〔バンテン〕）と呼ばれていた。

奥船のうち暹羅船について、「華夷變態」の編者である浦廉一博士は以下のように解題されている。<sup>13)</sup>

『唐通事會所日録』寛文九年二月八日の條に、前年寛文八年に入津せる「参拾九番暹羅船」に關し、

去年参拾九番船之儀、暹羅屋形之仕出し之船にて御座候、就夫暹羅人も數多乗参候得共、暹羅人之私荷物とては少も無御座候、長助、吉左衛門（暹羅通事）申上候通に、頭分之者四人は、一人は目付、一人は帳付、貳人は銀細工習申候とて参たる由、内々船頭も申候、荷物賣申候時は、船頭挨拶に而賣申候、内證は不存、商賣之時は暹羅人は挨拶は不仕候由、唐小通事共も申候、とあり、又、

前々より暹羅人ばかり乗参りたる事も有之候哉と御尋被成候、各申上候は、前々より終に暹羅人斗乗り参りたる事は無御座候、惣而暹羅人は商賣之儀無功に御座候故、屋形よりも慥成唐人を船頭に申付遣し申候、暹羅人は船頭手前より屋形に申請候而、目あかし或は帳付などに召連参申候、商賣の時は船頭挨拶仕候故、唐小通事を仕候、

とあって、この暹羅國政府の委託派遣の唐船には、相當の暹羅人が搭乗して居った

と記るされて居るが、船舶の運行、日本における商行為一切は、中国人の宰領する所であり、只中国人に委託した商賣に関する監督竝に記帳等をなすに過ぎず、且又我が當局に對しても、暹羅人たる身分に就いて、積極的に何等の意志表示を行って居らず、しかもかかることが慣例となつて居つたようである。」

ここに引用した解題は「華夷變態」を通覧する限り当をえているように思われるが、ただ (a)「暹羅國政府委託派遣の唐船、中國人に委託した商賣」、(b)「且又我が當局に對しても、暹羅人たる身分に就いて、積極的に何等の意志表示を行って居らず」に関して、筆者は若干の解説乃至補足意見を付け加えたいと思う。

(a)「暹羅國政府委託派遣の唐船、中國人に委託した商賣」について。

浦氏が暹羅國政府委託派遣と述べているのは、「唐通事會所日録」、「華夷變態」に「暹羅屋形（國王）仕出し之船」とか「暹羅屋形之下知を以仕出し」とあり、またこれらの屋形仕出し船にはしばしば目付や帳付（あるいは筆者）として二、三人のシャム人が乗組んでいたと記されているからであるが、暹羅國政府の委託派遣とは一体なにを意味するのだろうか。VOCの文書では、シャムを起帆地とする日本向けの船は中国人のジャンク船と国王の船 *schip van koning* に区別されている。したがって V. Smith は『十七世紀タイにおけるオランダ人』の中で以下のように述べる。

「1664年のオランダ＝タイ条約<sup>14)</sup>は東インド会社の鹿皮（購入）独占権を更新したことによって、会社の日本貿易の成功を保証した。会社はまたこの条約にある中国人のタイ・ジャンク船への搭乗禁止規定で、ナライ国王はみずから貿易を行うことを放棄せざるをえなくなるだろうと希望していた。しかしながら、ナライ国王も彼の後継者ペートラーチャー国王も他のタイ高官たちも自分たちのジャンク船にムスリム人や中国系タイ人の水夫を使って（日本との）貿易を続行したのだった。1664年から1694年までに、タイは77艘のジャンク船を日本へ派船したが、そのうち54艘は国王の持船だった。同期間に会社が日本へ送った船は31艘だった。1640、50年代に（日本＝タイ）貿易の主要な担い手だった中国人は、1660年代の末以後、（日タイ）貿易をほとんど諦めたように思われる。」（カッコ内は筆者）

ボンペット氏もまたつぎのように述べる。

「ナライ王（1656-88）の統治期、シャム国王は羅針盤の全方位にある王国、港と貿易を行った。アユタヤは獣皮、蘇木、鉛、錫、また犀角、燕巢のようなさらにエキゾチックな品物の重要な供給地だった。これらの品物は国王の船や中国人のジャ

ソク船によってアユタヤに運ばれた日本産の銀や銅や贅沢な品々、中国産の亜鉛、絹、磁器などと交易された。」

以上二つの引用を念頭におき、「華夷變態」における暹羅船に関する記述を、「唐通事會所日録」<sup>15)</sup>の記述により若干の補足をして、吟味してみたい。

本論文末尾に「華夷變態」(享保三年以降は「崎港商説」)から暹羅船に関する船頭、脇船頭、乗組員数、船などの記述を網羅的に抜き出して付したので参照して頂きたい。

まず、乗組員の人数が記されるようになった貞享四年(1687年)以降の長崎入津暹羅船からみてゆく。

1 元禄三年(1690)の84、同四年の88、同六年の75、同七年の47、61、同十一年の43、同十二年の54、63、同十六年の69、70、71、宝永元年の64、80、同三年の80、74、同四年の79、80、82、同六年の53、正徳五年の7と積戻しの郭天玉船、享保二年の2と積戻しの林略觀船、同三年の23、同四年の26の暹羅船は暹羅屋形仕出し、あるいは暹羅屋形之下知にて仕出した船と明記されている。これらの船に共通した特徴は例外なく乗組員が100人前後と多いこと、また多くの場合、数人の暹羅人が搭乗していることである。「華夷變態」中に記載されている暹羅船以外の船の乗組員の人数は圧倒的に50人以下が多く、乗組員8、90人の大型船はきわめて少ない。乗組員100人を越えるのは元禄二年の34番と36番の南京船、元禄七年の58番潮州船、同年の69番ソククラ船、同十年の潮州船と僅かに五艘である。これらを勘案すると、暹羅屋形仕出し船の多くは、他の唐人船とは異なる特別に大型の船だったことは疑いない。事実、いくつかの場合には大船と明記されている。したがって、これら合計二十五艘の船をシャム国王の持船、Siamese Crown vessel と断じてよいだろう。

2 以上のことから、暹羅屋形仕出しと記載されていない暹羅船でも、乗組員100人前後の大船、また暹羅人が搭乗している大船は国王船とみて間違いないだろう。したがって、貞享四年の107、元禄元年の150、152、同二年の46、51、同三年の86、同四年の79、同五年の64、71、同九年の74、同十年の85、88、同十四年の30、同十五年の59、66、寶永五年の100、計十六艘は間違いなく国王船であろう。また、元禄5年の55(唐人55、暹羅人1)と同十年の100(唐人66、船頭徐森官)の二艘はともに小船だが、前者には暹羅人1名が搭乗し、後者の船頭は国王船船頭として数回来朝しているので国王船と考えてよいだろう。なお、元禄3年の81(唐人59、暹羅人1)は暹羅唐人役人仕出船である。

3 残りの暹羅船のうち、元禄八年の30（元厦門船）、同九年の71（元寧波船）、享保六年の27（同）、同七年の2（元上海船）、同八年の27（寧波船）、計五艘はそれぞれ中国の港から貿易のためにアユタヤに航し、アユタヤで貨物を仕入れて日本へ向かった船で、明らかに中国商人の船である。

4 寶永二年の34、36、52、69、71、同三年の71、同七年の37、正徳元年の47、同二年の55、56、同三年の14、享保2年の徐魁官船、同五年の18、30、計十四艘については船に関する説明がなく、船番号が分かるだけなので除外すると（筆者はこれらの船のほとんどを情況証拠からみて国王船と考える）、貞享四年（1687）から享保八年（1723）までの37年間に長崎へ入港した、暹羅船四十八艘のうち、国王船四十三艘、暹羅唐人役人船一艘、中国商人船五艘ということになる。

5 つぎにこれら暹羅船の船頭、脇船頭、筆者について検討したい。長崎へ一度以上来航した者をあげると、徐森官（貞享二、三、四年、元禄二、十年の屋形船船頭）、徐乾官（元禄元、二年の屋形船脇船頭で、同三年の船頭）、曾明官（元禄二、四年の屋形船船頭）、黄二官（元禄三、四年の屋形船脇船頭）、江景官（元禄六、七年の屋形船船頭）、王定官（元禄十、十一、十六年、寶永四年の屋形船船頭）、徐澤官（寶永五年の筆者、同六年の船頭）、李亦聖（享保六、八年の屋形船船頭）である。以上みたように、国王船船頭の大部分が日本渡航経験者であることが分かる。ただし徐森官、王定官を除いて、二、三年間で交替しているのは日本以外の仕向け地の船頭になったからだろうか。

延寶八年の十五番暹羅船之唐人船は厦門より商賣のためシャムに渡り、シャムから長崎へ渡来した元厦門船だが、その申口に「一船之者、こくしや役者之者、何れも厦門より新規に暹羅へ罷渡り申候者共に而御座候得ば、…暹羅住宅之者は壹人も無御座候」とあり、また同じく十五番暹羅船之唐人申口には「私共商賣之儀は、所（アユタヤ）之暹羅人、又は住宅之唐人までに出合申候…」とある。「華夷變態」の編者浦氏が「住宅の唐人は華僑なり」と注している通り、ここに「暹羅住宅之者」とはアユタヤの外国人居留区であるカンボン campong の居住者すなわち chinese Thais を指すのであろう。十五番暹羅船の唐人船頭は元厦門船であることを明らかにするために「暹羅住宅之者」は一人も搭乗していないと断っているのだろうが、同時にシャム船（上に見たようにその大部分は屋形船）には「暹羅住宅之唐人」が搭乗しているという前提があるのであろう。

したがって、この時期、シャム国王船の唐人船頭たちはアユタヤの中国人町に住む華僑すなわち中国系タイ人とみて差し支えないだろう。そして彼らが日本＝シャ

ム貿易の実際上の担い手であったことは間違いない。なぜならば「惣而暹羅人は商賣之儀無功」とあるように、シャム人は商売が不得意だったからで、かの国王側近の高官に出世した高名な二人の外国人であるペルシャ人 Aqa Muhammmad、ギリシア人 Phaulkon を初めとして、多数の中国系タイ人、ペルシャ系・インド系イスラム人が役人に登用されてシャム国王の貿易業務を担当したのである。<sup>16)</sup>これらの外国人はアユタヤ王国の官僚制度の一環に組み込まれそれぞれに任務に応じた「位階田」(サクディナー)を与えられていたのである。<sup>17)</sup>

ポンペット氏は国王が非タイ人を貿易業務に使用するメリットについてつぎのように述べている。第一に、彼らは海上航行に熟達し、メルギ(マレー半島西部の港)を拠点とする対西方(インド洋)貿易にはイスラム人が、対東アジア貿易には中国系タイ人がそれぞれの地域の市場や商品の知識に長けていたからである。第二に、これらの外国人の居留区が主としてアユタヤ、メルギ、リゴールなどの諸港だけに限られ、その人数も比較的小数だったので、統御しやすく、重用しても反乱の危険がなかったからであると。他方、国王はときにポルトガル人と隣国ビルマを牽制するためにオランダ人を優遇し、ときに英・佛人を登用してオランダ、イギリス、フランスのヨーロッパ勢を相互に拮抗させ、巧みな貿易・外交政策を展開したのである。<sup>18)</sup>

ところで、日本＝シャム貿易については岩生成一氏が昭和15年に発表された、時代の水準を抜く好論文「泰人の對日國交貿易復活運動」がある。氏はオランダ東インド会社の史料を駆使されて両国間の貿易の推移をたどられ、1661年より1688年にわたる28年間にシャムから日本へ派遣した船43隻のうち、六割弱にあたる25隻は「実に国王の船にして、他の四割も、王子、王妃、等の王族、及び他の大官と小数の特殊商人にして、当時の暹羅對外貿易の性格が半然する。」と述べられている。<sup>19)</sup>

ただし、氏は1688年をもって日本＝シャム貿易は終焉を迎え、ナライ王(在位1656-88)による対日貿易復活後年々順調に進展した両国の関係は、「ナライ王の晩年に到り、我が官憲が俄に従来の態度を變じて、其の貿易を拒んだが、我が国側にも其の事情を語る記録は残存していない様である。」とされる。そして「我が官憲が俄に態度を變じて、其の貿易を拒んだ」理由として、1686年の「阿蘭陀風説書」に「當三月頃、フランス国よりシヤムえ使者船貳艘差越申候、子細者、フランス人先年よりシヤムえ罷在候處に、シヤム屋形より大役を申付、懇に仕候に付、今度使者に大分之進物を爲持、送申候、其船にバテレン五六人乗せ、シヤムえ召置使者は罷歸申候、以後は宗旨廣め爲申候様に及承申候」とあり、さらにその翌年の風説書

に「去年南蠻人船に、シヤム屋形より使者を三人乗せ、壹人はフランス國、壹人はエゲレス國え、壹人は波彌（爾カ）杜加兒國え遣申候由」とあるが、この二件は「幕府が鎖國政策を取るに到った主要命題其の物であって、此れを聞知した当局者の感情は察するに餘りあり、尚此より先延寶年間にイギリス船（リターン号）の日本貿易復活を拒絶した主要なる理由も、オランダ人の報告によって、幕府が豫めイギリス・ポルトガル兩國王家の通婚を知った爲に外ならなかった。」とされる。そして氏は、「されば、恰も時を同じくせる暹羅船の背後に、オランダ人の斯かる風説書の介在<sup>20)</sup>せることを認めても、決して無理な見解ではあるまい。」と結論される。

岩生氏は日本＝シヤム貿易を論じるにあたり、もっぱらオランダ側史料を使用されたが、この時点では、のちに氏御自身もその上梓に尽力された「華夷變態」（昭和33-35年）を参照されなかったようである。両国の貿易が1668年以後も不変だったことは上に見た「華夷變態」の記述通りである。<sup>21)</sup>それだけではない。氏は1686年の風説書の記事と「通航一覽」（第七、21-25頁）の記述から「然るに一六八八年に至り、暹羅の外相即ち昭丕耶大庫（Chao P'ya Phra Khlang）が日本国王殿下に送って、前々年一六八六年に派遣した三隻中一隻は途中難破し、二隻は日本において貿易を拒まれて引返し、翌一六八七年に重ねて差遣した二隻もまた拒絶されたことを訴へ、今後は従前の如く貿易許可あらんことを要請し、別に通事にも略々同様な内容の一書を送り、暹羅船の徐森に貿易許可ある様斡旋を依頼している。」と述べ、1688年以降日本＝シヤム関係が悪化し貿易が途絶したと推測される。

岩生氏はオランダ史料から渡来シヤム船を1686年三隻、87年二隻、88年一隻とし、88年の船頭が徐森官であるとされる。しかし、「華夷變態」では同期のシヤム船入津は三隻、一隻、二隻であり、さらに88年のシヤム船船頭は郭正官と徐讓官で、徐森は87年の107番船船頭である。そして、107番船船頭徐森の申口によれば、「例年は御當地へ罷渡申候船二三艘に而候處に、今年は私共船壹艘斗に而御座候…、御國商賣之市法相定り申し候得ば、大船乗り渡り候而も、荷物商賣自由に罷成不申候に付、先今年は一艘乗り渡り見申様に与暹羅執權之者と被申付、只一艘渡海仕申候、」という。すなわち、1685年、「御國商賣の市法」（定高仕法）が定められたので、同年シヤムを出船した船四艘のうち徐森官船ほか一艘は積戻しになり、この両船は翌86年も来朝したがまたもや積戻しのうきめに会った。そこで国王は従来二、三艘の船を派遣してきたが、87年には、一艘だけ派船して様子を見ることにしたと（みたび派遣された）船頭徐森官は述べているのである。

風説書にあるシヤム国王のバテレン招致と対佛・英・葡への外交的接近が幕府の

対シャム觀に影を落としたかどうかは別として、岩生氏がシャムの国情変化のため、日本側により貿易を拒否されたとした1686、87年のシャム船、実は、1685、86年のシャム船は85年の定高仕法による積戻船だったのであり、1688年には二艘、それ以後も二、三艘の国王船が定期的に来朝しているのである。<sup>22)</sup> なお、遠方から来航する奥船は、近くの口船に比べて、長崎到着の時期が遅くなるので、1685年以後しばらくのあいだ、積戻しとなる比率が多かったように思われる。

さて、浦氏の解題にある「暹羅國政府の委託派遣の唐船、中國人に委託した商賣」の実態をどう理解したらよいだろうか。

岩生氏の研究と「華夷變態」の記述から、少なくとも1661年、ことに70年代以降、シャムを起帆地とする船の多くが国王、王族、貴族、大官の船であり、それ以外は小数の大商人の船だったことが分かる。

ところで、当然のことながら、国王船を日本へ派遣するにあたって、国王が深く関わっていたことが上引の1687年80番船船頭徐森の申口からも分かるであろう。また1716年4月6日にアユタヤを出船し、浙江舟山に漂着して翌1717年正月に入津した暹羅船船頭林略觀は信牌を携えないで来朝したため積戻しになったが、その申口によると、去々年(1715)シャムより来朝した顔諭臣船と郭天玉船は林略觀の出船までに帰港しなかったので、「去々年より御新例(正徳新例)を以って、約條并信牌等御與へ被成候儀、私共暹羅出船の砌迄、屋形えも相知不申候、…既に屋形より御当地へ參、商賣仕候様に被申付候處に、半途より罷歸候はば、屋形之存念に違ひ、後難も難斗」とあり、さらに1717年の2番船船頭郭奕周申口には、「…暹羅船頭顔諭臣船、去春御當地与致帰帆候處に、…當二月十五日に暹羅え帰船仕候、然處に顔諭臣儀病氣に御座候故、屋形より私(郭奕周)御當地え爲罷渡候様にと被申付候、尤御當地御新令之譯、并信牌御與へ被成候様子、右顔諭臣致帰着候而、始而屋形え相聞へ申候に付、則顔諭臣御當地之信牌を領し居申候を、屋形与被相渡、此度持渡候、」とある。すなわち、1715年に来朝した暹羅屋形船船頭顔諭臣は翌春帰国したが、17年5月ごろ病気だったので、国王は郭奕周に日本派船の船頭を命じ、顔諭臣が日本から持参した信牌を渡したのである。

つぎに、これらの暹羅船によるシャム=日本貿易は国王自身の計算において行われた直営貿易 crown trade だったのか、それとも積荷の一切あるいは一部の輸送・販売を唐人船に委託する対日貿易への投資だったのか。この問題に関し石井氏はタイ国王が「しかるべき唐船を選んでこれに投資する委託貿易の形態がとられた。『華夷變態』に見える「暹羅仕出し唐船」がそれである。」と述べられている。<sup>23)</sup> しか



し、うえに見たように、暹羅船の大半が国王や王族の持船だったとすれば、国王は唐人役人である船頭（あるいは船主）を代理人 agent<sup>23)</sup> として、国王の計算において貿易を行わせた可能性も考えられないだろうか。

ただし、これらの唐人たちは中国系タイ人の大商人であって、国王役人としてアユタヤの官僚制度に取り入れられたが、一方では相対的な独立性を持続し、王族、貴族、高官らとともに、対日貿易においても自己の商品を委託し、あるいは自己の計算において取引を行ったのではないだろうか。

この問題に関しては、なぜ歴代の国王は貿易の発展にかくも熱心であったのか、アユタヤ王国の輸出入管理の最高責任者プラ克蘭<sup>24)</sup>、また輸出品としての米や森林生産物（蘇木、沈香、錫、硝石、獣皮、象、象牙など）が物納租税（スワイ）として国王の役人によって徴収される仕組、またそれ以外の物産に対する国王の排他的な強制買い上げ、輸入品に対する先買特権、外国人に対するプラ克蘭役人以外からの購入禁止などについてなお述べなければならないことが多いが、いまは割愛<sup>24)</sup>せざるをえない。

## II 唐船による日本＝シャム貿易について

(b)「我が当局に対しても、暹邏人たる身分に就いて、積極的に何等の意志表示を行って居らず、しかもかかることが慣例となって居ったようである。」について。

寛永十二年五月二十八日（1635）、幕府は「一、異国え船遣候儀、堅停止之事」を定めて日本人と日本船の海外渡航を絶対無条件に禁止した。ここに40年にわたって、日本の海外貿易に主要な役割を果たした朱印船の活動は終わりを告げたのである。

幕府が海外渡航を禁止した第一の理由はもちろん切支丹の禁止にあった。当時、東南アジア一帯の日本人移住者に多かった切支丹やポルトガル・スペイン人宣教師の影響を恐れたからである。さらに、武器輸出の禁止や幕府による武器輸入の独占もその理由だっただろう。幕府はまた大名が海外貿易によって富強になることを好まず、そのうえに、幕府みずから貿易利潤を独占しようとしたからでもある。

御朱印船による日本＝シャム貿易の盛行は寛永7年（1629）の山田長政暗殺、日本人町焼却事件後、一時とだえた。両者の交通貿易の復活を恐れる VOC の東イン

ド総督ヘンドリック・ブラウエルが、1634年5月24日、在平戸のオランダ商館長クーケバッケルに「…暹羅人が日本国民に悪意を抱き、啻に大なる恥辱を与えて日本人をその国内から追放したのみならず、…また堪うべからざる苦痛を与えて日々これを苦しめている旨」を平戸の領主および他の大官達に知らせ、幕府の暹羅宛渡航免状（朱印状）下付を阻止するようにと訓令し、両国民の離間を策したことはよく知られている事実である。以後、VOCがシャム＝日本間の貿易拡大、できれば貿易独占を実現して漁夫の利を得ようと図ったことは当然だった。一方、幕府はオランダ人の対日貿易独占の完成とその日本貿易に及ぼす圧力を警戒し、唐船貿易を存続させたのである。

山田長政の暗殺と日本人町の焼討、加えてオランダ人の策謀がシャムに対する警戒感を幕府に抱かせたのは事実であろう。当時のシャム国王プラーサートーン（在位1629-56）が王位篡奪者だったことも幕府は熟知しており、警戒感を増幅させたに違いない。

上引の総督ブラウエルからクーケバッケルへの訓令で、アユタヤのオランダ商館員ヨースト・スハウテンの報告として、「暹羅王は使節を特に任命して日本皇帝の許に派遣し、日本人を暹羅から追放したこと、ならびにその他の侮辱につき弁明して満足を得しめんと欲している」と述べている。<sup>25)</sup>

事実、プラーサートーン王はその治世26年間に少くとも前後五回（1634、35／6、40、44、55／6年）日本へ使節を派遣して、日本との関係を修復しようと試みたが、三回は長崎で拒絶され、二回は暴風に阻まれて失敗し、最後の遣使船の帰還に先立って病没した。<sup>26)</sup> 最後の使節については、「唐通事會所日録」寛文三癸卯之年八月十四日の條に「先年しやむより金札（暹羅国王書簡）參候様子御聞被成度よし、久太郎様（長崎奉行）御意被成候二付き、仲間（唐通事仲間）御吟味被成候へ共、程久敷事二而、其上何茂若者共故、存知無之候に付、潁川藤左衛門（大通事）ニ尋申候、藤左衛門申候ハ、先年程久敷儀者不存候、八年以前、明暦二申の年（1656）ニ參候様子書立差上候」（カッコ内は筆者）とある。<sup>27)</sup> 国書の内容は、先年の日本人焼討の風聞は「全く其儀無之、向後前々の如く互に往来し、商賣を遂げたきよしの文言」で、「四方に金泥にて格子有之、其の中に蝸篆の如く横文字左行に書」かれた国王書翰は暹羅通事の森田長助によって解読され、直ちに江戸に送られたが、結局、シャムの使節は1636年の鎖国令によって両国の貿易再開が不可能であることを通告された。水夫たちは上陸を許され、船長は食料、薪、水を買入れるため、積荷の一部の処分を許された。1656年10月16日、シャムのジャンク船は日本を去った。

(通航一覧、第七巻15-17頁) 奉行はシャム使節を召して来航の理由とシャム国内の事情を尋ね、さらにオランダ商館長と対質させたが、その返答に納得がゆかなかったとも言われる。結局、貿易復活を強く望むプラーサートン国王からのアプローチは黙殺されたのである。

プラーサートン王のあとに登位したナライ王は父王以上に積極的な対外貿易政策を展開した。国王は貿易利潤を求めてアジア各地に派船し、1664年にはオランダ東インド会社と通商条約を結び、さらに独占的優位を享受する会社に対する均衡勢力としてイギリス商館の設置を許可し、続いてフランスに使節を派遣して、オランダを牽制した。

国王は対日本貿易の復活に挑戦し、1661年(2隻)、64年(1隻)、66年(2隻)、66年(2隻)と日本へ派船したが、このたびは先王の失敗にかんがみて、国王派遣を表に出さなかったせいか、首尾よく取引に成功して帰帆の途に上った。<sup>28)</sup>

こうして70年代以降シャム船は絶えることなく定期的に来航し続けた。日本側は唐船として暹羅船を受け入れ、しかも、その多くが暹羅屋形仕出しの船であることも十分に承知していたのである。また「唐通事會所日録」、寛文八戊申年(1678)八月十五日の條にも暹羅之屋形から長崎の津田又左衛門、木村久右衛門に書簡が届いたことが記されている(「日録」)。<sup>29)</sup>

当時、日本側は唐人や唐船の「唐」をどのようなものとして意識していたのであろうか。「華夷變態」の改題で、浦氏は、「譯司統譜」の鄭永寧の序から「唐人ハ唐王聿鍵ノ唐ヲ取テ福建及臺灣舶人ヲ呼ブ號ニシテ、仍ホ是明人ナル意ヲ示スニ外ナラズ」とあることから、中華觀念に基く反清思想の表現と考える者もあるが、これはむしろ中国を呼ぶわが伝来の稱名であり、江戸幕府時代には「南蠻」「紅毛」「唐」と併稱された汎用語だったとされる。山脇氏もまた、明末清初の動乱期に、日本へ亡命した明人たちは、清の民でない意をあらわして、自分たちを、唐人と言い、この語は江戸地代、広く使われ、中国人を指していたとされる。そして唐人の船が唐船だったという。<sup>30)</sup>

唐人の原義はたしかにそうだったであろうし、「華夷變態」には、一応、唐人と暹羅人、柬埔寨人、東京人を区別して記載されてはいるが、中国よりも彼方から来朝したいいわゆる奥船も唐船として扱われたのであるから、当時、日本側は中国本土の中国人と並んで、広く東南アジアに分散する華僑と東南アジアの人々のすべてを広く唐人、その船を唐船と呼び、必要ある限り、暹羅人、柬埔寨人、東京人などと称して唐人と区別していたことが分かる。

幕府はオランダ人と唐人にのみ貿易を認めたのであるから、長崎に来航した外国船と外国人は、オランダの船と人以外、すべて唐人であり唐船でなければならない。「華夷變態」の記述をみる限り、日本側はシャムを起帆地とする暹羅船の大部分が国王仕出しの船であることを十分承知していたが、暹羅船を他の唐船と区別してはいない。

さて、この唐船に対する幕府の対応について、再び浦氏の改題によれば、以下のようになる。すなわち、清朝は康熙三十八年（元禄十二）から「内務府官商」、乾隆二十年（寶曆五年）からは「額商」をして日本銅を採辦せしめた（辨銅船）。日本当局は「吾が規定せる規約を忠実に遵法する限り」これらの官商の船（内務府商人船、辨銅官商船、辨銅額商船など）とそれ以外の唐人（民商）の船とをなんら差別待遇せず、一律に取扱った。ところが、廣東仕出し丑五十番船に対し、范氏十二家仕出し五艘の船頭共から、同船は私船で、彼地官所の改を請わず、津口の切手も所持しないから、商売をさせずに追い返すようにわが当局に要請したとき、長崎奉行は「元より范氏十二家之外入津之船商賣申付間敷との約定も無之」「信牌致所持宗門疑敷筋不相聞於當地違法之儀無之」によって、十番廣東船に商売を許し、このような訴訟は「於唐國其筋へ可相達」もので「筋違之儀」として一蹴した。これは「吾が當局が、中国に於ける出洋商船に對する彼の国内法の規約の如きは、何等考慮しないことを示すもので、凡そ渡来唐船に關しては、その一切の國家的背景を認めず、全く個々の私商として之を遇するの趣旨に出たものと解す可きである。」<sup>31)</sup>と。

暹羅船も屋形仕出し船とそれ以外の船とを問わず、中国本土からの船と同じように、わが国の規約を遵守している限り、同一の扱いを受けたのであろう。日本側当局が官商と民商を区別せず、同一視する原則を自覺的に堅持したのは、相手国政府との正式の外交関係がなかったとすれば当然だったかも知れない。そして、シャムに対しても、国王からの国書を黙殺して、厄介な問題を含む国王・政府レベルでの正式の（de jure）交渉つまりは外交関係を拒否し、事実上（de facto）は、唐人船として貿易を行ったのだった。日本側のシャム在住日本人切支丹とその二世たちに対する警戒の念も依然として強かったはずである。

以上のように、中国からの渡航船に対し、日本側は官商か民商かの区別は相手国の国内問題だとして、「國家的背景」はあえて無視した。しかしながら、中国側からすれば、山協氏の言われるように、元禄十二年の「内務府官商」の日本派遣以後、唐船は清朝の間接的な派遣すなわち、実際には清朝が背後にいて、日本への派船に非常な関心を寄せていたのである。<sup>32)</sup> 同じように、日本＝シャム貿易はシャム国王が背

後にいて、国王の積極的なイニシャティブによって推し進められたのであり、これに対して日本側は国王の関与を認めようとしなかったのである。

したがって、シャム側は必ずしも「我が当局に対しても、暹羅人たる身分に就いて、積極的に何等の意志表示を行って居ら」なかったわけではなく、積極的なシャム側のアプローチに対して、むしろ、日本側が多分ほんねとたてまえを使い分けて、シャム船を唐船と看做すという姑息な方便と、屋形船と私船を区別しないという確固たる方針をもって対処し、「かかることが慣例となって居った」のではなかったろうか。

ところで、筆者にはかかる慣例が現在までも続いているように思えてならない。諸外国の研究者が日本＝シャム貿易と呼ぶ両国間の貿易に対して、われわれはその実態については十分に認識しているにもかかわらず、依然としてこれを唐人貿易の一部として、ときに唐人貿易イコール日中貿易の一部としてしか取り扱ってこなかった。（日暹貿易という語はときに使われたが、これもシャムを起帆地とする唐人貿易という域を出ない。）われわれは日本＝シャム貿易におけるシャム側の自発性、積極性、なにかんづくその主体性を正当に認識し、唐人貿易という大事なまたそれ自身十分な理由をもつ歴史的な名辞と概念に加え、もう一方で日本＝シャム貿易という明確な問題意識と視点をもつべきではないだろうか。外国人研究者との対話を実りあるものにするためにも。

### III 日本＝シャム貿易と VOC

1564年以後、アユタヤ王国は北方の強国ビルマの攻撃に屈伏し、その属領となったが、ナレースエン国王（在位1590-1605）のもとにふたたび独立を達成した。王は15年間の治世のあいだ北方のビルマ、ラオスまたカンボディアとの戦争を続けてほぼ旧領土を回復し、インドに向けての要港メルギ＝テナッセリム、リゴール、パッタニ、ソククラ、さらにカンボジャもアユタヤに服属した。永年の戦争で破壊された王国の社会と経済の再建が開始されたが、外国貿易は王室財政にとってもっとも重要な財源であった。<sup>33)</sup>

わが朱印船がアユタヤを訪れたのもこのころで、ナレースエン国王の治世の終わりごろにはアユタヤ市外南部の日本人町もかなり発展していたはずである。シャムとオランダの接触が始まったのは1604年だが、早くも1608年にはシャムの使節がオランダのハーグを訪れて総督マウリッツに謁見している。<sup>34)</sup>

つぎの国王エーカトッサロット（在位1605-10）とソントム（在位 -28）もナレースエン王の路線を継承し、日本との交易は活発に続けられ、アユタヤの日本人町は繁栄した。この時期、幕府は慶長九年（1604）から寛永十二年までの32年間に56通のシャム宛朱印状を発給している。1629年、プラーサートーン王は政敵山田長政をリゴールに追い、日本人町を焼き討ちした。

1633年、日本とのあいだにタイオワン事件を解決し、対日貿易の再開に乗り出し、35年、日本人の外国渡航が禁止されたとき、VOCは鹿皮や蘇木などの日本市場向けシャム産品の重要性に注目した。プラーサートーン国王の治世には半島部のリゴール、ソクラ、ケダさらにカンボディアの反乱、対外的にはスペイン、ポルトガルとの対立が続いた。VOCはそれまでシャムの政治に不介入の立場を固守していたが、プラーサートーンの王位篡奪に加担してから同王の死（1656年）に至るまで、シャムの対内、対外政治に巻き込まれ、くり返し軍事的援助の要請を受けることになる。そして国王のVOCへの援助要請が受け入れられないとき、かえって両国の関係はぎくしゃくし、この時期、アユタヤにおけるVOCの商権（すなわち日本市場向け商品の独占）は必ずしも確立しなかった。<sup>35)</sup>

日本がポルトガル人を追放して以後、オランダ人と唐船に貿易を許したことによって、結局、1640年代から60年代まで、シャム＝日本貿易において漁夫の利を得たのはVOCではなく中国商人だった。1653年から61年までに少なくとも四十五艘の唐人船が日本へ航行したが、他方、1636-63年のあいだに長崎へ入津したVOCの船は四十艘だった。1647年、VOCは国王から鹿皮の独占購入権を得、58年、さらにナライ王により更新されたが、シャム＝日本貿易において圧倒的優位を占めるに至らなかったのである。<sup>36)</sup>

S. ヴィラポール氏はナライ国王の治世から十八世紀最初の数十年まで、日本＝シャム貿易は中国＝シャム＝日本間の三角貿易によって発展したとする。すなわち、日本へ向かうシャム船は船頭、水夫として中国人を搭乗させ、往路か帰路には中国の港（広東、南澳とりわけ厦門などで日本向けの生糸、砂糖を入手し、帰路には日本銅を販売した）に寄港したばかりでなく、中国の船もまたしばしばシャムに航行して長崎に向かうための商品を仕入れたと。そしてこの時期、シャムと福建南部との関係が密接で国王船の船頭にも福建出身の華僑が多かったという。<sup>37)</sup>

たしかに、「華夷變態」を見れば、暴風や難破による中国の諸港への漂流、漂着や帰路における船の修繕のための寄港の記述で溢れている。薩摩や五島への漂着も実に多い。しかし、ヴィラポール氏の説く三角貿易はナライ国王の時期よりも、日本

= シャム貿易に中国商人が主導権を持っていた1640-60年代の時期にこそより妥当したのではないだろうか。後述する1664年の条約によって、日本市場でもっとも有利な商品だった鹿皮はVOCがその購入独占権を得、蘇木、漆、象牙などその他の物産は王室独占商品であったため、1660年代、中国人の対日貿易はきびしい状況に置かれるようになったのではないか。いずれにせよナライ王はそうした中国商人を官僚制度の一環に組み込むことによって、彼らの対日貿易を次第に国王の貿易の中に取り込んだのであろう。

1653年、VOCの総督はシャムへの政治的不介入を決定した。しかし1661年、ポルトガル人を乗せ、ポルトガルの国旗を翻し、マカオからカントンへ航行中のシャム国王船を会社の船が拿捕したことから両者の関係は再び悪化した。国王が会社に84,000グルデンの補償を要求すると、63年、会社はアユタヤ商館の引き上げを決定した。V. スミスによれば、国王の補償要求に加えて、アユタヤのオランダ商館に対する不当な待遇、会社の敵である鄭氏と王国との使節交換、王室の貿易担当局プラ克蘭の貿易独占、国王船の対日貿易への参入、シャムへの会社輸入品の激減などの経済的理由もこの決定の理由だったという。<sup>38)</sup>

翌64年、ナライ国王は会社との関係を再調整するため、バタヴィアに二人の使節を送った。会社は早速ピーター・デ・ビッターをアユタヤに派遣し、ここに両者のあいだに16項目からなる条約が締結された。その要点を記せば、前文で真実、恒久、確固にして真摯なる友好関係を確認し、第1項、以後会社は王国内のあらゆる地域での取引に完全な自由を有すること、第2項、王国内において会社はなんびとの干渉も受けることなく取引、通信できること、第3項、会社の輸出入品に規定の関税以上の税金を課さず、関税の引上をしないこと、第4項、国王もいかなる権限をもつ臣下も、日本、交趾シナ、東京、その他へ航行する彼らの船に中国人を搭乗させてはならず、もし海上で発見すれば拿捕すること、第5項、会社のみがすべての水牛・鹿皮輸出の排他的特権を有し、国王はあらゆる手段を講じて会社の独占権行使を推進すべきこと、第6項、会社に対する債務不履行者が債務を果たすまで、国王は彼を逮捕、拘留すべきこと、第7項、オランダ商館員の犯罪はオランダの法律で裁かれること（治外法権）、第8項、61年にマカオ近傍で会社の船が拿捕したシャム船に対し、会社は18,720グルデンの弁済をすること、第9項、63年に会社が拿捕した日本から帰港途中の国王船の積荷を返還すること、第10項、国王がシャム人を搭乗させて日本へ船を派遣する場合、会社はその年の鹿皮の量に応じて、7000から10000枚の鹿皮を市価で国王に供給しなければならないが、国王の役人その他の者が鹿皮を

みずから集荷、仕入してはならないこと、第11項、国王は北京皇帝に使節を派遣する際は、広東の中国人二人を通訳として使節に同行することを認めるなどである。

再び V. スミスの要約によれば、1-3、5、12-16の諸項は会社の既得権と義務および双方の協力の再確認、8、9、10項は会社側の国王への譲歩であるが、興味深いのは会社が7000-10000枚の鹿側の日本向け輸出をシャム側に認めていることである。第4項は会社が鄭氏の水軍と戦争状態にあったからで、11項もこれに関連している。両者の交渉の結果、二年後、第4項は反故にされた。<sup>39)</sup>

1664年の条約以後1680年代前半ごろまで、VOCとアユタヤの関係は安定し、良好な関係が持続し、1672年、会社はリゴールにおける錫の独占権を与えられた。会社は時計、望遠鏡、ヨーロッパ産の毛織物、あるいは大砲や軍需品などを、毎年、国王に献上したし、国王の死に至るまで継続的に金細工師、画家、大工、彫刻師、医師、ガラス職人、砲術・銃術師、舵手などを提供したのである。<sup>40)</sup>

1674年にはイギリス東インド会社が、1680年にはフランスの東インド会社がア

表1 暹羅船の輸入品 (元禄3年 [1690年])

1690年8月10日 (81 番船)	1690年8月12日 (84 番船)	1690年8月19日 (86 番船)
50反 ビロード	15反 縮緬	55000斤 黒砂糖
3000本 水牛の角	20 " 白紗綾	3500 " 氷砂糖
10枚 山羊皮	450本 水牛の角	520000 " 蘇木
30 " 鹿皮ヤマウマ	12枚 鹿皮 (同)	16000 " 白蠟
324000斤 蘇木	20 " 山羊皮	70000 " roet
10400 " 黒漆	1560 " 鮫皮	30000 " 錫
14700 " 錫	90斤 木綿	14000 " 黒漆
6300 " 象牙	59100 " 黒砂糖	3000 " 蠟
7 " 麝香	659000 " 蘇木	300 " 釣糸
3 " 伽羅	45000 " 黒漆	100 " 胡椒
2000 " 葉種	9200 " 象牙	7000 " 象牙
価額 33400 タエル	300 " 胡椒	700 " 水牛の角
	2900 " 蠟	100 " 鹿皮チエマ
	79600 " roet	16000 " 葉種
	36800 " 錫	価額 53190 タエル
	1400 " 籐	
	420 " 丁子	
	30 " 沈香	
	10 " 樟脳	
	14500 " 葉種	
	価額 66390 タエル	

(Extract uijt het joncke boeckje, van der aanbringh der 3 Siamse joncken op de volgende datums alhier aangekomen te weten.)<sup>41)</sup>



ユタヤに商館を設立したが、85年、イギリス人が撤退し、88年にはフランス人もまたフォールコンの没落とともに追放されると、結局アユタヤに残ったのは佛・英・蘭の三国人のうちオランダ人だけであった。<sup>42)</sup> 会社と国王との良好な関係はナライ王の死後も続き、アユタヤのオランダ商館は、1767年、この王国の首都がビルマ軍の劫略にさらされて廃墟になったときまで存続したのである。

以上の概観から、十七・八世紀の日本とシャムのあいだには、一方で、1635年までの朱印船貿易、60年代まで続く中国商人のジャンク船貿易、それ以後のシャム国王船貿易というように、その担い手を変えながら継起して行く日本＝シャム貿易があり、他方で、これと競合するオランダ東インド会社の中継貿易があったと要約してよいだろう。

最後に、暹羅船とVOCの船によってシャムから日本へ運ばれた商品とその価額についてみよう。暹羅船の輸入品については永積洋子氏の『唐船輸出入品数量一覧』から知ることができる。ただし、同書の暹羅船の記事は1682年-1740年のあいだが欠落しているので、参考までに、1690年のジャンク帳 (het joncke boecke) からの抜粋を見ることにしよう (表1)。

「華夷變態」の記事から分かるように、この年長崎に入津した暹羅船は三艘とも屋形仕出し船であった。暹羅船の積荷の特徴はVOCと比べて鹿皮が少ないことである。輸入価額は三艘を合計すると152,980タエル、銀高にして1,529貫80匁になる。

表2 VOCアユタヤ商館の対日輸出商品 (1690年)

商品	1633 - 63		1664 - 94	
	数量	%	数量	%
鹿皮	1,970,124枚	53.5	1,453,000枚	80.7
蘇木	78,343 ピコル	12.2	17,839 ピコル	3.89
鮫皮	464,126枚	9.4	500枚	.01
黒漆	3,163 ピコル	8.9	181 ピコル	.94
牛・水牛皮	116,005枚	6.8	116,000枚	11.4
木	8,353斤	2.4	0斤	.0
錫	307 バハル	2.0	0 バハル	.0
象牙	309 ピコル	1.7	100 ピコル	.61
蝋	207 "	1.0	79 "	.49
水牛の角	9,7000本	.7	808本	.03
その他	1.23	.0		
食料	.07	.9		
生糸	0	.0	20 ピコル	.93

(G.V.Smith: The Dutch in Seventeenth-Century Thailand, 1977. p.80 より引用)

同年の唐船および VOC の輸入額は、岩生氏の作成された長崎来航唐船および蘭船の輸入額表に従えば、唐船 16702 貫 360 匁、VOC 1634 貫 261 匁である。<sup>43)</sup>したがって、1690 年のみについて言ば、シャム船（三艘）の輸入銀高は唐人貿易全輸入銀高の約十分の一であり、また VOC の輸入銀高とほぼ等しかったことが分かる。

つぎに表 2 から、VOC の対日輸出品においては鹿皮がその主要商品だったことが分かる。ことに 1664 年、VOC とアユタヤ王国の間で締結された条約によって、VOC が鹿皮の買付独占権を得て以後、つまり 1664-94 年の 30 年間の平均では、鹿皮は VOC 対日輸出品の八割を越え、蘇木、牛・水牛の角を加えると約 96 % になる。VOC が鹿皮輸出を重視したのは、言うまでもなく鹿皮、それも上質（ヤマウマ jammavellen）であればあるほど大きな利潤が得られたからであるし、ことに定高貿易によって対日輸出量が制限されて以後は利潤率の大きい商品だけを取り扱う必要があったからである。表 3 はこれら三品の数量と価額を出島オランダ商館の 1690 年度仕訳帳から抜粋したものである。表 1 と比較されんことを。蘇木は儲かる商品だったが、嵩荷のため、VOC は船腹節約のためにこれを主として暹羅船に任せようだ。

表 2 から分かるのは、1633-63 年の 30 年間に比べて、その後の 30 年間の輸出品において鹿皮の占める比率は増えているが、その絶対量は減少していることである。シャムにおける鹿皮の調達量は年によって大きく変動した。頻発した戦争によって、鹿の棲息する地域が戦場になったり、戦争による動員や疫病でハンターが不足したり、洪水による多数の鹿の溺死やときどき国王の発布する狩猟禁止令などによって、鹿皮の集荷量は一定しなかった。なお、鹿皮の集荷、湿気と高温に傷み易い鹿皮の貯蔵管理と船への積み込は、朱印船の時代以来、主として日本人移民の担当するところだったが、十七世紀の末になっても移民二世、三世の仕事だったようだ。

表 3 1690 年度 VOC（ワールストローム号）の対日輸出

蘇木	25,960 ポンド	F. 618 : 15 : 00 (VOC の仕入価格)
水牛皮	6,816 枚	F. 10432 : 02 : 07 ( " " )
鹿皮ヤマウマ	16,033 "	F. 23087 : 10 : 07 ( " " )
鹿皮チエマ	13,530 "	F. 10959 : 06 : 00 ( " " )
鹿皮アタマ	24,278 "	F. 19009 : 10 : 12 ( " " )
鹿皮コビト	15,338 "	F. 12009 : 13 : 02 ( " " )
(1690 年の VOC 出島商館「仕訳帳」より抜粋)		

## あとがき

本稿ではVOCによる日本＝シャム（アユタヤ、パタニ、リゴール）間の中継貿易について述べることができなかった。またパタニ、リゴール、ソクラから長崎へ来航した唐人船についても扱うことができなかった。なお、十七世紀アユタヤの貿易については、石井米雄氏によって、「港市国家」アユタヤの観点から素晴らしい整理と概観が与えられていることを付記しておく。<sup>44)</sup>

終わりに、本稿作成に際し、上智大学教授石井米雄氏、東京女子大学教授鈴木恒之氏より多大のご教示を与えられたことを感謝申し上げる。

## 注

注1 山脇悌二郎『長崎のオランダ商館 世界の中の鎖国日本』中公新書、永積洋子「17世紀中期の日本・トンキン貿易について」『城西大学大学院 研究年報』第8号、1992年はアジア地域のVOC商館に目配りをしている労作である。

注2 栗原福也「オランダ東インド会社とトンキン 一六五三年 Generale Missiven 1654より」『経済と社会』東京女子大学社会学会紀要21号、1993。

注3 フーンズ、フリート、コイエット 生田 滋訳・注『オランダ東インド会社と東南アジア』大航海時代叢書（第Ⅱ期）11、岩波書店、1988年、93-288頁。

注4 ショワジ、タシャール 二宮フサ・鈴木康司訳『シャム旅行記』17・18世紀大旅行記叢書 7、岩波書店、1991。

注5 エンゲルベルト・ケンペル 今井 正訳『日本誌 -日本の歴史と紀行-』上・下巻、1973。

注6 フランソア・カロ 幸田成友訳『日本大王国志』東洋文庫 90、平凡社、254-288頁。

注7 George Vinal Smith : *The Dutch in the Seventeenth-Century Thailand*, Center for Southeast Asian Studies, Special Report No.16, N. Illinois University. 1977.

注8 Han ten Brummelhuis : *Merchant, Courtier and Diplomat, A History of the Contacts Between the Netherlands and Thailand*, Lochem-Gent, 1987.

注9 Dhiravat na Pombejra : *Court, Company, and Campong. Essays on the VOC Presence in Ayutthaya*, Ayutthaya Historical Study Center,

Thailand, 1992.

ibid. Crown Trade and Court Politics in Ayutthaya During the Reign of King Narai (1656-88), in J. Kithirithanby-Wells & John Villiers (ed.) : *The Southeast Asian Port and Polity, Rise and Demise*, Singapore University Press, 1985. ibid. Ayutthaya at the End of the Seventeenth Century : Was there a Shift to Isolation?, in A. Reid (ed.) : *Southeast Asia in the Early Modern Era, Trade, Power, and Belief*, Cornell University Press, 1986.

注10 A. Reid: *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale U. P. 2 Vols. 1988, 1993.

注11 J. Kathirithamby-Wells については注9を参照。

注12 唐人貿易については、山脇悌二郎『長崎の唐人貿易』日本歴史叢書6、吉川弘文館。中村 質『近世長崎貿易史の研究』吉川弘文館、昭和63年がある。

注13 林 春勝、林 信篤編、浦 廉一解説『華夷變態』東洋文庫叢刊第十五上・中・下、三巻、昭和33年、上巻 13-14頁。

注14 この条約 the Dutch-Thai Treaty of 1664 については後述するが、その全文は V. Smith : *The Dutch in the Seventeenth Century Thailand* 卷末付録 VI (pp. 138-141) に採録されている。

注15 東京大学史料編纂所編『唐通事會所日録』七巻、大日本近世史料、東京大学出版會。

注16 Dhiravat na Pombejra : Crown Trade, p.129.

注17 石井米雄『『港市国家』としてのアユタヤ』石井米雄他編『東南アジア世界の歴史的位相』東京大学出版会、1992年、80頁。

注18 na Pombejra : Crown Trade, 135-37.

注19 岩生成一「泰人の對日國交貿易復活運動」東亞論叢、第4号、昭和16年、119頁。

注20 同、120頁。

注21 のちに、岩生氏はたとえば「近世日支貿易に関する数量的考察」『史学雑誌』第62編第11号における、「長崎来航支那船出帆地別船数表 (1647-1700)」で、1688年以降、長崎に来航した暹羅船の数を挙げている。

注22 na Pombejra : Ayutthaya at the End of the Seventeenth Century によれば、ナライ王の死後、ペートラーチャー王は先王のフォールコン重用と

極端な親佛政策に懲りて、以後、排外的になったとする通説は誤りで、国王がフランス人とカトリック勢力を排撃したのは、王位篡奪に際し、先王のカトリック優遇策に危機感をもつ仏教徒貴族、大官の支持を得るためだったとする。すなわち、排外政策は宮廷革命における一時的なもので、ペートラーチャー王の対外政策はナライ王時代と同様に貿易による富の獲得を目指していた。

注23 石井米雄、上掲論文、20頁。

注24 プラ克蘭については、石井米雄氏の周到緻密な論文「プラ克蘭考―「港市国家の中核組織」に関する覚書」『上智アジア学』（1992）91-103頁がある。

注25 岩生成一『新版 朱印船貿易史の研究』吉川弘文館、昭和60年、442-443頁。

注26 岩生成一「泰人の對日國交貿易の復活運動」102頁。

注27 『唐通事會所日録』第一卷、3頁。

注28 岩生成一、上掲論文 109-112頁。

注29 『唐通事會所日録』第一卷、97頁。

注30 『華夷變態』上卷、21頁。山脇悌二郎『長崎の唐人貿易』1頁。

注31 同、18-21頁。

注32 山脇悌二郎、上掲書、1頁。

注33 V. Smith, op. cit. p.8.

注34 Han ten Brummelhuis, op. cit. pp.9-11.

注35 Smith, op. cit. p.78.

注36 ibid. p.78.

注37 S. Virapohl : *Tribute and Profit: Sino-Japanese Trade, 1652-1853*, Harvard University Press, 1977, pp.58-61.

注38 V. Smith, pp.38-37.

注39 ibid. pp.38-40.

注40 ibid. pp. 42-44.

注41 KA 11728 東京大学史料編纂所写真帳 6998-1-34-23

注42 これらの経過については、ショワジ「シャム王国旅日記」『ショワジー、タシヤール シャム旅行記』、M. Collis : *Siamese White* : Faber and Faberに詳しい。

注43 岩生成一「近世日支貿易」18頁。

注44 注17参照。

付録「華夷變態」における長崎入津の暹羅船に関する記述

	暹羅 派船	長崎 入津	船番号	備考
延寶7 (1679)	4	1	8	暹羅仕出し之船4艘のうち暹羅屋形之仕出し船あり。8番船は元柬埔寨船。
8 (1680)	7	4	4, 14	暹羅仕出し船7艘のうち、暹羅地之船は3艘、うち15、16の2艘は屋形船。残り4艘は廈門船。4は屋形船。14、15は廈門船。16は暹羅地之船か。
天和1 (1681)	5	1	2	暹羅出船5艘のうち2艘は翌年の5、9。
2 (1682)	?	2	9, 25	9 (船頭徐歡官) は5番廣東船とともに前年暹羅を出船し、廣東に漂着、滞船。なお11番柬埔寨船、船頭張孝官は元暹羅船、前年、長崎より柬埔寨へ漂着滞船。
3 (1683)	5	6	5, 7, 19, 22, 23, 24	5 (船頭張孝官)、22 (徐歡官)、23は東寧へ渡る予定だったが東寧は乱国のため長崎へ。24 (船頭徐朝官は毎年暹羅より日本へ渡海)。
貞享1 (1684)	9	6	6, 9, 14, 18, 19, 20	暹羅出船9艘のうち、暹羅之仕出し船は4艘 (6、18、19、・)、残り5艘は元東寧船9、14、20、…。ただし6、9は廣東に寄港したため廣東船と記載。19、20の二艘は、暹羅之屋形之用事承船に而候、屋形より日本へ詔物大分請取之。また7番廣東船は元暹羅船。前年、長崎より廣東へ。
2 (1685)	4	4	43	43 (嚴梓官)、もう1艘は除潮官船で、ともに長崎よりの帰途漂流、消息不明。派船4艘のうち、他の二艘は翌年来朝した80 (徐森官船)、82と同じ船で、二艘とも御割付之外に而、積戻し。
3 (1686)	3	3	80, 82, 93	80 (徐森官)、93 (王鑄官)。80、82は前年積帰り、本年再渡来。
4 (1687)	1	1	107	107 (徐森官、筆者徐乾官。乗組員唐人105人、暹羅人9)。
元禄1 (1688)	2	2	150, 152	150 (郭正官、脇船頭徐佛官、唐人61、なお郭は4年已前客仕罷渡申候、徐は前年31番高州船の筆者。以下、脇船頭は脇と略す)。152 (徐讓官、脇徐乾官、唐人99、暹羅人4)。なお徐は十一年已前暹羅船頭仕罷渡り、脇船頭徐は去年之百七番船之筆者。
2 (1689)	2	2	46, 51	46 (徐森官、脇徐乾官。唐人106)、51 (曾明官、唐人107)。なお徐森官は去々年107の船頭。曾は去年152の脇船頭。船は四年以前寅之年 (1686) 之82番船。

	暹羅 派船	長崎 入津	船番号	備考
3 (1690)	4	4	81, 84, 86	81 (暹羅唐人役人仕出船、船頭徐佛官、脇徐乾官。唐人59、暹羅人1。船頭徐、船ともに去年の57番厦門船、脇船頭徐は去年46番船の脇)。84 (屋形仕出之船頭郭合官、脇黄二官。唐人93、暹羅人5。郭、黄ともに初来日、船は去々年152)。86 (陳祐官。唐人98、暹羅人1、陳は9年以前船頭として来日、船は去年の51番船)。他に 1艘屋形仕出し之船。
4 (1691)	4	3	79, 82, 88	79 (高興官、脇黄二官。唐人114、暹羅人4。高は八年已前、客として来日、黄は去年84番船の脇船頭)。82 (屋形之下知を以、仕出し申し候船。劉岳官、脇陳推官。唐人87、暹羅人2。劉、船ともに初来日、陳は去年50番寧波船の客)。88 (屋形之下知を以、仕出し申し候船。曾明官。唐人95、暹羅人 3。曾は去々年51番船の船頭、船は同年46番船)。
5 (1692)	4	3	55, 64, 71, *	55 (曾安官、脇林春官。唐人56、暹羅人1。曾は去年50番厦門船の客商、林は初来日。64 (郭合官、脇周振官。唐人110、暹羅人2。郭は去々年84番船、周は初来日、船は去年の79番船。71 (沈妙官、脇陳都官。唐人115、暹羅人4。沈は19年以前、船頭として来日、陳は5年已前、66番厦門船の筆者、船は去年の88番)。1艘は五島で沈没(「唐通事會所日録」以下「日録」と略す)。*五島に而破船之暹羅船(曾明官、唐人92、暹羅人1、曾は去年の88番船船頭、船は去年の82番船)。
6 (1693)	3	1	75	75 (屋形之下知を以、仕出し申候。江景官。唐人102人、暹羅人4人、江は4年已前、客として来日、船は去年の71番)。残り 2艘のうち、1艘は屋形下知の類船にて、廣東の潮州に漂着、滞船、翌年の47番船。他の1艘は寧波より暹羅へ罷渡った唐人船(船頭李君愛)で消息不明。
7 (1694)	1	2	47, 61	47 (前年暹羅出帆、船頭許軒官、脇楊聯官。唐人119、暹羅人1。許は去々年64番船の筆者、楊は同船の客)。61 (屋形之下知を以仕出し。船頭江景官。唐人103、暹羅人3。江は去年75番船の船頭)。

	暹羅 派船	長崎 入津	船番号	備考
8 (1695)	2	1	30	2艘 (30番船と不着の1艘) とともに厦門より暹羅國へ為商賣罷渡り、於暹羅に其所之出產之荷物買調、直に御当地へ為商賣…暹羅出船の唐人船。30番船の乗員は唐人44)。
9 (1696)	3	2	71, 74	71 (寧波より仕出し、為商賣暹羅へ罷渡り…暹羅出船。乗員 唐人52。類船1艘。) 74 (暹羅より仕出し。洪則官、洪妹官。唐人91、暹羅人2。洪は初来日、脇船頭洪は9年以前客商として来日。船は去々年61番船)。
10 (1697)	3	3	85, 88, 100	85 (暹羅に而仕出し。洪老官、脇洪東官。唐人101、暹羅人3。洪は初来日、脇の洪、并乗渡り之船共に、去年74番之船人。) 88 (暹羅に而仕出し。王定官。唐人88、暹羅1、王は去年7番船の筆者。100 (暹羅に而立仕出し。徐森官、脇徐素官。唐人66。徐は9年以前船頭として来日、徐素官、并に乗渡り之船共に今度初)。
11 (1698)	1	1	43	43 (暹羅屋形より仕出し之船。王定官。唐人100、暹羅人2。王は去年の88番船、船は去年の85番船)。
12 (1699)	2	2	54, 63	54 (暹羅屋形仕出船。王寛官。唐人111、暹羅人2。王は以前暹羅船の客仕罷渡申候。船は初渡来。なお、この船、船頭は帰航途中逆風のため厦門に滞船した翌年の21番厦門船、唐人124、暹羅人2である)。63 (同上、林楚官。唐人99、暹羅人9。林は去年43番船の筆者。船も同じ)。ほかに暹羅へ渡った唐国の船6艘のうち、2艘が暹羅より来朝の予定なるも不明。
13 (1700)	?	0		翌年の30番船は暹羅を出帆し、廣東近くに漂着、滞船。
14 (1701)	?	1	30	30 (去年、暹羅にて仕出し之船。徐位官。唐人101、暹羅人3。徐は初渡来、船は去々年63番船)。
15 (1702)	?	2	59, 66	59 (翌年の70番船之唐人共申口による)。66 (翌年の71番船之唐人申口による)。
16 (1703)	3	3	69, 70, 71	69 (屋形仕出し之船。郭隆官。唐人74、暹羅人3。船頭船共に初渡海)。70 (同上。黄使官。唐人112、暹羅人2。黄は初渡来、船は去年の59番船)。71 (同上。王定官。唐人95、暹羅人3。船頭船共に去年之66番船)。



	暹羅 派船	長崎 入津	船番号	備考
寶永1 (1704)	3	2	64, 80	64 (屋形仕出し船。唐通事會所録によれば、64番船)。80 (同上。郭陸官。唐人76、暹羅人3。船頭船共に去年69番之船)。跡船1艘あるも消息不明。
2 (1705)	?	5	34, 36, 52, 69, 71	34 (1717年の暹羅船之唐人共申口による)。52 (翌々年80番船之唐人共申口による)。36、69、71 (「日録」)。
3 (1706)	?	2	71, 74, 80	74 (翌々年100番船之唐人共申口による)。80 (翌年79、82番船之唐人共申口による)。
4 (1707)	4	3	79, 80, 82	79 (屋形仕出し船。王定官。唐人78。船頭船共に去年80番之船)。80 (同上。呉赤申、脇李国珍。唐人103。呉、李共に初渡海。船は去々年之52番船)。82 (同上。楊耀官。唐人79。楊は去年80番船の筆者。船は初渡海)。残りの1艘は翌年入津の100番船。
5 (1708)	1	1	100	100 (暹羅仕出し之船で、去年、廣東に漂着、滞船。郭隱官。唐人79、暹羅人2。船頭船共に去々年の74番船)。翌年53番船之唐人共申口によれば、本年、暹羅出帆の船は1艘で、廣東に漂着、滞船。
6 (1709)	1	1	53	53 (屋形仕出し船。徐澤官。唐人65、暹羅人2。徐は去々年の82番船筆者役、船は去年の100番船)。
7 (1710)	?	1	37	
正徳1 (1711)	?	1	47	
2 (1712)	?	2	55, 56	
3 (1713)	?	1	14	
4 (1714)	?	?		
5 (1715)	2	2	7, *	7 (翌々年貳番暹羅船唐人共申口によれば、屋形船。顔論臣船)。* (翌々年の船番号のない暹羅船之唐人共申口によれば屋形仕出し船、船頭郭天玉。)
享保1 (1716)	2	0		本年出船の暹羅船は翌年来朝の林略觀船 (同上の唐人共申口による) と跡船の徐魁官船 (翌年の貳番暹羅船之唐人共申口によれば、翌年正月入津したが、信牌無く積戻し)。

	暹羅 派船	長崎 入津	船番号	備考
2 (1717)	2	3	2	2 (屋形仕出し船。船頭郭奕周。唐人99。郭は初渡海、船は去々年の7番船)。残り2艘はともに去年暹羅を出船した徐魁官船と林略觀船 (船番号のない暹羅船唐人申口によれば、屋形仕出し船、唐人56人)、2艘とも信牌無く積戻し。船頭林は12年以前34番船の筆者。船は初渡来)。
3 (1718)	1	1	3	23 (屋形仕出し船。胡應候。唐人62、暹羅人2。船頭船共に初渡海)。
4 (1719)	?	1	26	26 (屋形仕出し船。郭子蜚。唐人98、暹羅人3。船頭郭は郭奕周の甥で、奕周が去々年領した信牌を譲り受ける。奕周も同行。船も去々年2番船)。
5 (1720)	2	2	18, 30	18、30 (ともに、翌々年の貳番暹羅船之唐人共申口による)。
6 (1721)	2	1	27	27 (翌々年の貳拾七番暹羅船之唐人共申口によれば、寧波の唐人船、船頭李亦聖)。残りの1艘、暹羅屋形仕出し船の陳昆山船は温州に漂着。陳は去々年26番船の筆者。
7 (1722)	?	1	2	2 (南京之内上海より仕出しの唐人船。船頭陳煥卿は温州へ漂着した商ひ仲間、陳昆山より暹羅船の信牌を譲り受けたので、この船は暹羅船扱い。脇船頭徐元誦。唐人57。船頭陳は初渡海、徐は去々年30番船の客。船は同年之18番船)。
8 (1723)	?	1	27	27 (去年寧波より暹羅へ渡り、本年、暹羅を出船した唐人船。唐人47。船頭李亦聖は去々年27番船の船頭)。