

インド洋西海域のヨーロッパ人海賊とムガル朝の対応

——オランダ東インド会社との交渉を事例として、一六九〇年—一七一〇年——

嘉藤 慎作

はじめに

一七世紀末葉から一八世紀初頭にかけて、インド洋西海域では、ヨーロッパ人海賊がしばしば船を略奪し、同海域で貿易活動に従事した商人たちに甚大な損害を与えた。⁽¹⁾中でも、インド亜大陸西岸に位置したムガル朝支配下の港市スーラトにおいて貿易活動に関わった人々は、ヨーロッパ人海賊の活動により大きな影響を受けた。本稿は、このヨーロッパ人海賊問題を巡るムガル朝とオランダ東インド会社との間の交渉を分析し、ムガル朝の海賊問題への対応とその主張の内容、オランダ東インド会社の反応を考察する。

当該時期のインド洋西海域におけるヨーロッパ人海賊問題とスーラトにおける貿易活動への影響に関しては、J・ビッドルフ、A・ライト、J・サルカールらの研究が挙げられる。ビッドルフはヨーロッパ人海賊の活動やその背景を明らかにした。⁽²⁾ライトは、イギリス東インド会社がこの問題に関するムガル朝の措置によって陥った苦境や会社内部の争いについて詳述している。⁽³⁾一方で、サルカールは、海賊への対策として船舶を護送することをヨーロッパ

パ諸会社に強制するために、ムガル朝側が商館員の監禁などの措置を取ったこと、これに対してヨーロッパ諸会社が港を封鎖することでムガル朝に措置の撤回を求めたことを指摘した。⁽⁴⁾ S・H・アスカリやN・K・ミシユラはサルカールの見方を発展させ、海上においては、ヨーロッパ人が十分な海軍力を持たないムガル朝に対する優位を確立していた一方で、陸上においては、ムガル朝がヨーロッパ人に対して優勢であったことを強調する。⁽⁵⁾

上記の研究により、ヨーロッパ人海賊の活動やそれがスーラトにおける貿易活動、中でもイギリス東インド会社の活動に与えた影響などはかなり明らかにされている。しかし、これらの諸研究は、ムガル朝・イギリス東インド会社間の関係を中心に分析しており、同じくこの問題の影響を被ったオランダ、フランスの両東インド会社に関する分析を欠く。また、サルカール、アスカリ、ミシユラらは、海上におけるヨーロッパ人の、陸上におけるムガル朝の優位性を強調し、両者の関係を二項対立的に捉えるため、この海賊問題においてムガル朝が講じた措置の背景や実際の問題の処理のされ方などについての考察が不足している。

かかる研究状況を踏まえ、本稿は、一六九〇年代から一七〇〇年代にかけてのインド洋西海域におけるヨーロッパ人海賊問題とスーラトにおける貿易活動への影響について、ムガル朝・オランダ東インド会社間の同問題に関する交渉を事例として検討する。本稿がムガル朝とオランダ東インド会社との関係に着目する理由は、ヨーロッパ人海賊問題に対するイギリス東インド会社とオランダ東インド会社の立場の違いにある。一六八〇年代以降、ムガル朝とイギリス東インド会社は継続して対立関係にあった。また、イギリス人はヨーロッパ人海賊の中心を担っていたと目され、スーラトのイギリス東インド会社職員はムガル朝当局から特に厳しい扱いを受けた。こうした背景が、

ムガル朝とイギリス人、ひいてはヨーロッパ人との間の対立関係という構図を強調する一つの要因になっていると考えられる。

また、一六九九年にイギリスの新東インド会社がスーラトに商館を設立して以降、新旧両会社の間でムガル朝における貿易を巡る権益に関する係争が発生し、海賊問題に関するムガル朝との間の交渉も、この新旧両会社間の争いと結びつけられて複雑な様相を呈した。このように、ムガル朝とイギリス東インド会社との関係は、海賊問題以外の要素を多く孕んでいた。一方で、ムガル朝・オランダ東インド会社間では海賊問題への対応を主たる争点として交渉が続けられた。この両者の関係を分析することで、オランダ東インド会社の同問題への関わりに加え、単なる二項対立の構図を越え、ムガル朝のヨーロッパ人海賊問題への対応やスーラトにおける貿易・航海に関する主張についてより深い理解を得ることができよう。

ヨーロッパ人海賊問題に関するムガル朝とオランダ東インド会社との関係については、A・ダースグプタが、スーラトの大商人アブドゥル・ガフルの行動の意図に注目して、オランダ東インド会社とスーラト商人、スーラト地方当局の三者間でおこなわれた交渉について論じている。⁽⁶⁾これに対し、本稿はオランダ東インド会社とスーラト地方当局、ムガル宮廷の三者間の関係に焦点を当てて、以下の三点について分析する。

第一に、海賊問題に際して地方当局と宮廷がそれぞれが担った役割とその相互関係を明らかにして、ムガル朝の同問題への対応を考察する。スーラトを含むゲジャラト地方におけるムガル朝の海事に対する態度は長らく議論の対象になってきた。かつて、M・N・ピアソンが、一七世紀初頭においてムガル朝は貿易などの海事に対して不

干渉・無関心という立場をとったという所説を提示し、ダースグプタは、ピアソンの所説を支持して一八世紀初頭についても当てはまると述べた。⁽⁷⁾これに対し、長島弘は少なくとも一七世紀においては、貿易に関してスーラト商人とムガル朝が十分に密接な関係にあったことを示し、ピアソンの所説を批判している。⁽⁸⁾本稿はこうした議論を深める上で格好の事例を提供するだろう。

第二に、ムガル朝の対応の背景として、同朝がおこなった海賊問題に関する主張を分析し、自国の臣民の海上交通についてどのような立場を示したのかを議論する。第三の論点は、ムガル朝の対応についてのオランダ東インド会社の認識およびそれに対する反応である。この第二・第三の論点の分析を通じ、ヨーロッパ人海賊問題にまつわる両者の係争がいかにして解決されたのかを検討し、スーラトにおける貿易や航海に関する両者の利害関係を明らかにする。

本稿では、ムガル朝・オランダ東インド会社間の交渉に焦点をあてるため、史料として、未刊行・刊行のオランダ東インド会社関連文書を用いる。中でも、オランダのデン・ハーグに所在する国立公文書館 *Nationaal Archief* (以下、NA) に所蔵されている『オランダ東インド会社文書群 *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie, 1602-1795*』(以下、VOC) のうち、「到来文書 *Overgekomen brieven en papieren*」に含まれる、バタヴィア政庁が各地からの報告書を基に作成した「一般政務報告 *Generale missiven*」(以下 GM) と、スーラト商館からバタヴィアあるいはオランダ本国へと送られた報告書を主として利用する。「一般政務報告」の一部は、抜粋・要約されたものが史料集として刊行されている。⁽⁹⁾その他、上記の一般政務報告や各商館からの報告書を基にして、オランダ東インド会社

の法律顧問を務めたピーター・ファン・ダムが、一六〇二年から一七〇一年までの各商館の状況などについてまとめた『東インド会社に関する記述 *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie*』、オランダ東インド会社がアジアにおいて現地諸政権と結んだ協定などを収集した史料集『オランダ領インドの外交文書集成 *Corpus Diplomaticum Neerlandico-Indicum*』も併せて用いる。⁽¹⁰⁾

一 ヨーロッパ人海賊問題とヨーロッパ諸会社による護送

インド洋西海域におけるヨーロッパ人海賊とスーラト

はじめに、インド洋西海域においてヨーロッパ人海賊が活動した背景と、彼らの活動がとりわけスーラトにおける貿易活動に関わる人々に大きな影響を与えた理由について説明する。インド洋西海域におけるヨーロッパ人海賊の活動が、同海域での海上交通に関わる人々に重大な問題として認識され始めたのは、一六八〇年代のことである。一六八三年には、イギリス人とオランダ人を含む海賊が、ペルシア湾岸からスーラトへと航行中の船を拿捕するという事件が発生した。一六八六年には、イギリス旗を掲げた船が紅海において略奪を働き、その被害額は六〇万ルーピーに及んだ。⁽¹¹⁾

ヨーロッパ人海賊の経歴は様々であった。例えば、大西洋、カリブ海で海賊活動に従事していたものの、一六八〇年代に駆逐されてインド洋に活動の場を移した者が数多く存在した。また、イギリスやオランダの東インド会社の船に乗組員としてインド洋に到来し、その後、脱走したり反乱を起こしたりして海賊化した者、許可を得ずにイ

インド洋で私貿易商人として貿易を営む傍らで海賊活動に従事した者もいた。中には、大西洋で私掠をおこなっていたが、その後、喜望峰を越えて海賊として活動するようになった者もいた。彼らは主にマダガスカルに拠点をおいて活動し、インド洋西海域を航海する船を略奪した⁽¹²⁾。以下、本稿では、イギリス・オランダ・フランスなど各東インド会社およびポルトガル領インドに属さず、インド洋西海域において商船や巡礼船に対して無差別に略奪行為を働いたヨーロッパ出身者をヨーロッパ人海賊として扱う。

上記のようなヨーロッパ人海賊の活動は、とりわけスーラトにおける貿易活動に関わる人々に大きな影響を与えた。というのも、スーラトを拠点とした商人たちは、主に綿布をペルシア湾や紅海の港市へと輸出し、それと引き換えに金や銀など貴金属を輸入して利益を上げていたからである。ムガル朝では貴金属をほとんど産出しなかった⁽¹³⁾ので、この貿易はムガル朝にとっても貨幣素材の獲得のために重要であった。また、スーラトには、毎年、ムガル皇帝がメッカ巡礼者のためにジッダへと派遣した船も発着していた。このように、スーラトはインド洋西海域における貿易や航海に密接に結びついていた。さらに、一七世紀初頭以降、イギリス、オランダ、フランスの諸東インド会社が相次いでスーラトに商館を開設し、ここをインド亜大陸西岸部における重要な拠点としてムガル朝領内における貿易活動に従事し、ムガル朝にとつて重要な貴金属を輸入して主に藍や綿布を輸出した⁽¹⁴⁾。

このような状況にあつて、ヨーロッパ人海賊の活動は、スーラトとペルシア湾や紅海の港市との間を結ぶ貿易に直接被害を与えたばかりでなく、ムガル皇帝が派遣する巡礼船の運行をも脅かした。その上、イギリス、オランダ、フランスの諸東インド会社は、ヨーロッパ人海賊の被害について責任を問われ、彼らのムガル朝領内における貿易

活動が一時禁止される事態も生じていたのである。

海賊問題に対するムガル朝の対応（一六九五年以前）

一六九〇年代に入ると、ヨーロッパ人海賊による被害は一層深刻化した。一六九一年、紅海の出入口にあたるバブ・アル・マンデブ海峡付近で、イギリス旗を掲げた海賊が、スーラトの大商人アブドゥル・ガフルの船一隻を襲撃し、現金一〇〇万ビーを略奪するという事件が起きた。また、別のスーラト商人が保有する船二隻がオランダ旗を掲げた海賊に遭遇したことも報告された。これらの事件を受け、スーラト県知事イッティマード・ハーンは、直ちにイギリス人とオランダ人によるスーラト市への自由な出入りを禁止した。また、両者に対してムガル臣民の安全な航海を保護するように強制しようとした。⁽¹⁵⁾ 当時、ボンベイの南方に位置するジャンジラを拠点としたスイッディーと呼ばれる集団が、ムガル朝のためにインド亜大陸西岸沿海の警備を担っていた。⁽¹⁶⁾ しかし、彼らのみでヨーロッパ人海賊に対抗するには限界があった。

その後、ガフル保有船の襲撃事件で被害を受けたトルコ系商人数名が、ムガル皇帝アウラングゼーブの下に赴いて、被害についてのイギリス人の責任を訴えた。アウラングゼーブは、海賊被害に対するイギリス人の責任の有無と、イッティマード・ハーンがイギリス人に対する好意から彼らの行動を黙認したのではないかという疑惑について調査が必要であると判断し、そのために近衛兵 *angaz* を一名、スーラトへと派遣した。⁽¹⁷⁾

この間、イッティマード・ハーンは、イギリス人、オランダ人、フランス人に対して、海賊の搜索と略奪された

商品の奪回のために、一隻ずつ船を提供するように要請した。だが、これら三カ国の人々は要請を拒絶した。そこで、イッティマード・ハーンは、この要請を受諾させるために、三カ国人のスーラトにおける貿易活動を禁止した。このやりとりの報告を受けたアウラングゼーブは、要請の受諾をより強く迫るために、三カ国人による貿易活動の禁止の範囲をムガル朝全土に広げるように、宰相アサド・ハーンに命じた。そして、一六九三年初めには、勅令が各州のディーワーンに通達され、イギリス人、オランダ人、フランス人によるムガル朝領内全域における貿易活動は正式に禁止された。⁽¹⁸⁾

オランダ人は、貿易禁止令は由々しき事態であると認識しながらも、すぐに撤回されると樂觀視していた。貿易禁止令が海賊の搜索などへの協力をヨーロッパ人に強制するための効力を持たなければ、貿易活動の禁止がスーラの商業に与える打撃をイッティマード・ハーンが直ちに認識して、そのことを宮廷に上奏すると考えていたからである。そこで、オランダのスーラト商館は、貿易禁止令が撤回されて再び平和裏に貿易活動ができるようになるため、スーラト地方当局との間で交渉をおこなった。⁽¹⁹⁾一六九三年一月二日付のスーラト商館発信書簡によれば、スーラト商館員の予想通り、その後、ムガル宮廷からムガル朝全域における貿易活動の再開を認める旨が通達されたという。また、この間、ガフルの船が再び紅海において海賊の被害を受けたが、その際にスーラト地方当局は何の措置も取らなかった。⁽²⁰⁾

一六九〇年代前半に本格化したインド洋西海域のヨーロッパ人海賊問題をめぐっては、地方当局・宮廷共に事件を精査し、貿易禁止令など本格的な対応を取ることにになり、スーラトの商業は一時的に大きく混乱した。にもかか

ならず、この時点では、被害を受けたのが商人の船のみであり、また、各東インド会社の海賊への関与を断定できなかったため、地方当局・宮廷共に貿易の利益を優先して、ヨーロッパ諸会社に貿易活動を再開させたのである。

ガンジ・サワラー号襲撃事件と護送船の就航

一六九五年九月にムガル皇帝保有船ガンジ・サワラー号がヨーロッパ人海賊に襲撃されると、スーラトの貿易は再び混乱した。この年は、通常より遅く、九月一四日から一六日にかけて、ようやく一〇隻の船がジッダやモカからスーラトへと帰還した。しかし、その中にガンジ・サワラー号やアブドゥル・ガフルの船の姿はなかった。同一六日夜、ガンジ・サワラー号から送られた小舟一艘がスーラトに到着し、ガンジ・サワラー号がダマン近海で海賊船の接近を受けていることを知らせた。スーラト県知事イッティマード・ハーンは、即座にヨーロッパ諸会社の商館に使者を遣り、ガンジ・サワラー号救助のために協力を求めた。オランダ商館は、要請に応じて小型船二隻の派遣を決定した。⁽²¹⁾

その後、九月二一日、ガフルの船がスーラトへと帰着した。その乗組員は、一隻のイギリス船から襲撃を受けて死傷者一八名を出し、現金約一〇万ルピーが奪われたことを報告した。この話はすぐにスーラト市内に拡散し、スーラトの住民はイギリス人に対して激昂した。イッティマード・ハーンは、暴徒がイギリス商館を攻撃することを危惧し、イギリス商館に護衛を派遣した。⁽²²⁾ 続いて、九月二三日、ガンジ・サワラー号がスーラトに帰着した。船長と同乗者たちは、ボンベイ近海で四隻のイギリス船から襲われ、総計二六〇万ないし二〇〇万ルピーの損害を

被つたと報告した。この報告は市内をますます騒然とさせた。イッティマード・ハーンは、イギリス商館の護衛を更に増員して暴徒の急襲に備えた。これは、同時に、海賊との関連が疑われるイギリス人を商館に監禁しておくという意味も持った。⁽²³⁾さらに、イッティマード・ハーンは、イギリス人の市内への出入りを禁止した。また、イギリス、オランダ、フランスの各商館に使者を送り、二隻の船を供出して翌一六九六年にスーラト・モカ間を航海する船を護送するように要請した。⁽²⁴⁾

オランダ商館は、護送船を提供する権限を持たないことを理由に、この要請に難色を示した。イッティマード・ハーンは、護送船の供出を拒否すれば、宮廷はヨーロッパ人のムガル朝領内における貿易活動を禁止する見込みであると伝えた。そして、オランダ船のスーラトからの出港を禁止して圧力をかけ、オランダ商館長ルイス・デ・ケイゼルに護送船の供出を認める証書を差し出すように迫つたのである。⁽²⁵⁾

デ・ケイゼルは、貿易活動の禁止を回避するため、バタヴィア政庁に向けて護送船供出の要請を伝えた。⁽²⁶⁾だが、その後、アウラングゼーブの勅令により商館長をはじめとしてオランダ人はスーラト市からの離脱を禁止された。また、スーラト市の役人からは様々な脅迫を受けるなど、オランダ人にとつての状況はさらに悪化した。輸出入の商品も差し押さえられ、一六九五年末には、八隻の空荷のオランダ船がスーラトからの出港を余儀なくされた。これは、スーラトにおけるオランダ東インド会社の貿易に大きな損害を与えた。こうした圧力に屈する形で、デ・ケイゼルは、バタヴィア政庁からの指示を待たずに、翌一六九六年について護送船二隻の提供を約束する証書をイッティマード・ハーンに差し出したのである。⁽²⁷⁾

この間、バタヴィア政庁は、ピーテル・ケッティンフを新たにスーラト商館長に任命し、同地へと派遣していた。ケッティンフは、フランスとの交戦状態を理由に、護送船の提供を拒否するように指示を受けた。ただし、この説明が認められず、貿易活動の停止など会社が損害を被る事態が発生する場合、護送船を提供することが認められた。²⁸⁾ こうした経緯もあり、ケッティンフのスーラト到着後でありながらも、一六九六年には、デ・ケイゼルの証書に基づいてスーラト・紅海諸港間に二隻の護送船が就航した。

ケッティンフのスーラト到着後もオランダ商館の輸出商品は差し押さえられたままであり、一六九六年五月一日には、再び六隻の船が空の状態での出港を余儀なくされた。この状況に鑑みて、バタヴィア政庁は、一六九七年にも護送船二隻を提供することをスーラト商館に許可した。²⁹⁾ そして、一六九六年九月二六日、ケッティンフとイッティマード・ハーンとの間で護送船提供に関する証書が交わされた。この結果、オランダ東インド会社のムガル朝領内における自由な取引を認める勅令が發布された。その後、さらに九隻の船をスーラトに招集するなどしてスーラト県知事に圧力をかけて、彼が差し押さえしていた商品を解放させ、オランダのスーラト商館は貿易活動を再開したのである。³⁰⁾

ガンジ・サワリー号の略奪を巡る一連の出来事においては、護送船の供出をオランダ東インド会社が認めるまで輸出を禁止し続けるなど、以前に比して、ムガル朝側は強硬な姿勢を見せた。この姿勢の変化の一番の要因は、皇帝の持つ巡礼船が襲われたということであろう。宗教面での重要性に加え、皇帝の巡礼船には多くの商品も積載されており、経済面でも大きな意義を持った。³¹⁾ さらに、本件では、ガンジ・サワリー号に乗船していた、高名な

アイダルース家の女性も暴行を受けていた。⁽³²⁾これは、巡礼船を運行する皇帝の權威を大いに傷つけるものであったと言えるだろう。

さて、ここまでのヨーロッパ人海賊問題をめぐるムガル朝の対応を整理すると、まず、事件發生の報告を受けたスーラト県知事が、スーラトにいるヨーロッパ人に対して、襲撃を受けた船の救難要請やスーラト市内への出入りの禁止などの措置をとったことが窺える。さらに、事態を改善するために、船の護送や海賊の搜索・拘束、略奪された商品の奪還などをヨーロッパ人に対して求め、その実行を迫るために貿易活動の禁止や商館員の監禁、商品の差し押さえといった手段を用いた。

スーラト県知事がひとまず自己の判断で対策を講じた後、その報告を受けた宮廷は、必要に応じて事件の調査をおこなった。一六九三年の事例を見ると、スーラト県知事の講じた貿易活動の禁止という措置を是認した上で、さらに効果的なものとするために、この措置の適用範囲を領土全域に拡大している。他方で、一六九五年の事例では、勅令によってオランダ人をスーラト市内に閉じ込めて、さらに貿易活動を禁止する可能性を示して、ムガル朝側の要求を受諾するように迫っている。このように、ムガル宮廷は、スーラト県知事の講じた措置の是非を判断して、さらに必要な追加措置をとったのである。

護送とその問題点

一六九六年にスーラトのオランダ商館長ケッティンフとスーラト県知事イッティマード・ハーンとの間で交わさ

れた護送に関する証書の内容は、次のようなものであった。⁽³³⁾ オランダ東インド会社は、一〇〇〇カンデイ(約三三三トン)級の戦艦二隻を、一六九七年にスーラト・紅海諸港間を航行する皇帝および商人の船の護送のために貸与し、航行中に海賊に遭遇した場合にはこれに対処する。護送を受ける船は、安全のためにオランダの護送船の近くを航行し、護送船からの指示に従う。護送中に、イギリス船やフランス船の攻撃を受けた場合には、それら二カ国の人々が責任を負う。オランダ人は、天災や座礁など事故による被害の責任を負わない。護送船の提供と引き換えに、オランダ東インド会社は、ムガル朝領内における自由な取引や商品の輸送が保障される。翌一六九八年の護送船提供の可否については、バタヴィア政庁からの指示に従うというものである。

この証書では、護送船の運用やその費用についても条件が定められた。護送船の運行費用は、大型船は一隻につき四万ルピー、小型船は三万ルピーと見積もられ、その半分をムガル朝および商人側が負担することになった。ムガル朝と商人の負担の比率は半分ずつであり、ムガル朝はスーラトの関税収入からその費用を割り当て、商人側については護送を受ける船に積載される商品に課税してこれを賄うことになった。⁽³⁴⁾ また、オランダ東インド会社には、護送船に自ら商品を積載してモカやジッダなどで取引すること、他の商人から貨物の委託を受けて輸送料を稼ぐことが認められた。

この護送船の運行費用に関する条項からは、ガンジ・サワリー号襲撃事件の後、ムガル朝側が強硬な姿勢を見せながらも、現実的な提案もしていたことが読み取れる。ヨーロッパ人に対する貿易活動の禁止は、取引に関わる在地商人にも影響し、スーラトの商業に損害をもたらした。貿易活動の禁止による損害を軽微に留めるためには、

早々にヨーロッパ人から損害賠償や護送船の供出に關して讓歩を引き出す必要があつた。そこで、護送船の提供を求める交渉の際には、当初から護送船の運行費用を工面する方法を考え提案していたのである。⁽³⁵⁾

この証書によつて、スーラト・紅海諸港間の航海に対する護送が保障されることになつた。証書にはオランダ東インド会社による損害賠償について具体的な規定はない。一方、イギリス船とフランス船から攻撃を受けた場合にはその二カ国の人々が責任を負い、また、自然災害から生じる損害に対してオランダ東インド会社は免責されると規定されている。これらを踏まえると、護送時にその他の要因で生じた被害については、オランダ東インド会社に賠償が求められたと推測される。以前に、事件に際してスーラト県知事が要請した内容と合わせると、ムガル朝がオランダ東インド会社に対して求めたのは、自国の臣民の航行に際して護送により安全を保障すること、仮に海賊による被害に遭つた場合には犯人を拘束して略奪されたものを奪還すること、それが不可能な場合には損害賠償をすること、この三点であつた。

一六九六年と一六九七年にはそれぞれオランダの護送船二隻が就航したが、そこで護送をめぐるいくつかの問題が明らかになつた。一つは護送費の問題である。護送費の一部を賄うはずであつた貨物輸送からの収益は、期待に反して僅かなものであつた。その原因は二つあつた。第一に、スーラト県知事に新たに着任したアマナト・ハーンが、商人に対して恐喝などをおこなつていたことである。そこで、商人たちは、彼の手から逃れるために、自身の商品をキャンベイから積み出していたといふ。⁽³⁶⁾ 第二に、護送船の就航により、紅海への航路の安全性の高まりを認識した商人たちが、積極的に自身の船で商品を運び始めたことである。そればかりか、船を持つ商人は、他の商

人の商品輸送にも従事するようになった。⁽³⁷⁾このように、スーラト県知事の横暴と船を持つ商人の積極的な商品輸送により、オランダ東インド会社は、当初の想定よりも貨物輸送料を稼ぎ出すことができなかつた。

また、護送を受ける船の挙動にも問題があつた。上述の護送にまつわる証書には、護送を受ける船はオランダ船の指示に従つて航行することが定められていた。一方、ムガル臣民の船がそうした指揮の下で航行することには不慣れであることを、イッティマード・ハーンは懸念して⁽³⁸⁾いた。その懸念の通り、護送を受ける船の準備不足によつて出発の遅延などの問題が生じていたのである。⁽³⁹⁾

一六九六年・一六九七年の間には海賊による被害も生じず、海上交通の保全という点では、護送体制の運用は成功したと言える。しかし、貨物輸送による収益は低調であり、オランダ東インド会社は自ら取引をして利益を上げる必要があつた。ただし、護送によつてスーラト商人の紅海地域における取引も活発化した。スーラトでオランダ人から購入した商品を紅海地域へと運んで販売する者もおり、オランダ東インド会社が同地域における貿易で利益を上げることも容易ではなかつた。⁽⁴⁰⁾一六九八年についても、護送船の提供が約束され、同年三月二七日には二隻の護送船が就航したものの、護送船の供出には不利な点が多く、オランダ東インド会社は契約更新の拒否を望んで⁽⁴¹⁾いた。

二 海上交通の保全をめぐる問題とその帰結

「誓約書」に基づく安全保障

一六九八年に出航したオランダの護送船は、ムガル皇帝船がモカでの逗留を続けたため、同船の出航を待った。そして、一六九九年三月三〇日、ようやくスーラトへと帰還した。護送を受けた船はスーラトまでの航海を無事に終えた。一方、護送船からの指示を無視して先行した船、後に残り遅れて出発した船もあった。護送無しで先行した船の中には、スーラト商人ハサン・ハマダーニーの船も含まれていた。ハマダーニーは、海賊への恐れは不要と判断し、また護送費用の支払いを嫌ったこともあって、出航前から護送船は不要であると話していた。そうした中、モカからの帰路、彼の船はイギリス人海賊によって襲撃され、巡礼者を含む乗客や現金と商品合わせて一四〇万ルピー相当が略奪された。⁽⁴²⁾

この事件を受けて、スーラト県知事アマーナト・ハーンは、オランダ人のスーラト市内への出入りを禁止して、商館内に監禁した。また、住民には、オランダ人との貿易および彼らへの食糧の販売を禁止した。事件の報告を受け、ムガル宮廷は、オランダ人に加え、イギリス人とフランス人にも圧力をかけることをアマーナト・ハーンに対して認め、今回受けた損害の賠償、海賊の搜索とその拘束、今後、ヨーロッパ人海賊によって生じる損害の賠償、この三点への誓約を三カ国人に対して求めるように命令を下した。さらに、彼らがこの要求に従わない場合、ムガル朝領内から追放するように指示した。⁽⁴³⁾

この結果、オランダ商館長ケッティンフは、ムガル朝側の要求を認めて、今後、スーラト・紅海諸港間を航行する船がヨーロッパ人海賊による略奪を受けた場合、略奪された商品を奪還して、海賊を拘束し、スーラトの役人の下に連行すること、これが不可能な場合には損害を賠償すること、事故による被害の責任を負わないこと、今後、スーラト商館長に着任する者は同様のことを履行することなどを認める「誓約書 *muchalka*」をアマーナト・ハーンに対して提出した。⁽⁴⁴⁾ その他、イギリス人はスーラトからマラバール海岸、コロマンデル海岸、ベンガル湾、アチエ、マニラ、中国に至る全ての海域に関して、フランス人はペルシア湾岸とマスカト周辺の海域に関して、同様の誓約書を提出した。⁽⁴⁵⁾

オランダ東インド会社は、「誓約書」を差し出した結果、スーラト・紅海諸港間における海上交通の保全を担うことになり、護送船供出を継続せざるを得なくなった。一六九九年の護送船の供出を約束し、アマーナト・ハーンに対して四万ルピーに上る贈与もおこなって、ようやく商館の包囲は解かれ、貿易活動の再開が認められた。⁽⁴⁶⁾ こうして、スーラトから航行する船に関しては、航行する海域毎にイギリス人、オランダ人、フランス人によって安全保障がなされることになった。

「誓約書」をめぐる係争

「誓約書」に基づく海上交通の安全保障は大きな問題を孕んでいた。それは、オランダ東インド会社が負う責任の範囲についてである。「誓約書」には、スーラト・紅海諸港間で生じたヨーロッパ人海賊による被害の責任をオランダ

ダ東インド会社が負うということのみが記されており、その際のオランダ船による護送の有無に関する規定は存在しなかった。そのため、オランダ船による護送無しで、いち早く航海に乗り出す船が現れた。目的地への到達が早いほど、商品販売によって多くの利益を上げられる可能性があり、仮に海賊の被害に遭っても、オランダ東インド会社が損害を賠償すると考えられたからである。そればかりか、オランダ東インド会社が自己の利益を守るために護送船を供出しているのであり、その費用を負担する必要はないとスーラト商人が考えたため、護送費用の支払いも滞った⁽⁴⁷⁾。

貨物の受託も十分ではなく、護送費用の支払いも滞り、また、護送の有無に関わらず、ヨーロッパ人海賊による被害に対して補償をすることを求められたことで、オランダ東インド会社にとって、「誓約書」の無効化は喫緊の課題となった。バタヴィア政庁は、一六九九年八月二二日、新たにヘンドリック・ツヴァールデクローンをスーラト商館長に任命して、六隻の船に水夫と兵士合計八六〇名を乗せて、スーラトへと派遣し、「誓約書」の無効化を目指す⁽⁴⁸⁾。だが、目論見は成功しなかった。結局の所、オランダ東インド会社側が譲歩する形で、一七〇〇年から一七〇二年までの三年間には、それぞれ護送船二隻が提供されることとなった。その間、一七〇二年以降の護送船提供の取り止めと未払いの護送費用の支払いや「誓約書」の無効化を求める交渉のため、一七〇一年初めにバニヤ商人のスタンダル・ダースを特使としてアウラングゼーブの下に派遣した。しかし、スタンダル・ダースは交渉において何ら成果を上げることができなかった⁽⁴⁹⁾。

また、一七〇一年、アブドゥル・ガフルの船二隻とミーア・ムハンマドの船一隻がモカからの帰路、オランダ

船の護送無しで航行中に、海賊によって略奪された。両名は、被害額は四五万六六五ルピーに上ると主張し、「誓約書」に基づく賠償をスーラト商館に求めた。賠償の履行を促すために、商館員への暴力や貿易活動の停止という手段が用いられた。そして、スーラト商館の倉庫から仕入れ値にして九万四四五七ルピー相当の香辛料が、賠償金代わりに両名によって強奪された。さらに、勅命によってアフマダーバードやアーグラの商館では、倉庫の封鎖と商品の差し押さえがおこなわれ、商館員は監禁された。⁵⁰⁾

「誓約書」が存在する限り、スーラト商人は、自身の船が被害に遭っても賠償を得ることができた。そのため、スーラト商館に対して費用を払ってまで護送を受ける必要はなかった。もはやオランダ東インド会社にとって、護送船を派遣することはほとんど無意味であった。こうした状況下、バタヴィア政庁は、一七〇二年九月三〇日、スーラトに向けてヘメルト号を派遣して、新たにスーラト商館長に着任していたピーテル・デ・フォスに対して指示を与えた。その内容は、スーラトにおいてオランダ商館をめぐる状況がさらに悪化する場合は、スーラト商館を閉鎖して、前記のヘメルト号に商館員と商品や現金を乗せてバタヴィアに引き上げるように、というものであった。また、スーラト市からの離脱がスーラト地方当局から許可されない場合には、バタヴィア政庁が報復措置を取るということをスーラト地方当局に対して表明することが指示された。⁵¹⁾

「誓約書」無効化に向けた交渉

そうした中、一七〇三年九月初めにアブドゥル・ガフルとカーシムバーイーの船が海賊によって略奪されると

インド洋西海域のヨーロッパ人海賊とムガル朝の対応

嘉藤

四四三

いう事件が発生した。スーラト県知事に新たに就任していたイッティバル・ハーンは、直ちにオランダ商館とイギリスの旧会社の商館を占拠させた。そして、商館員を商館内に監禁し、食糧の供給を妨害した。さらに両東インド会社のスーラトにおける仲介人たちを拘束し、ガフルたちへの賠償のために、それぞれの会社の仲介人に三〇万ルピーずつを支払うように迫った。⁽⁵²⁾

他方、バタヴィア政庁は、「誓約書」の無効化、護送船派遣の停止、「誓約書」が原因で会社が被った損害の賠償、歴代のムガル皇帝によって認められていた安全な貿易活動への保障などを勝ち取ることを目指した。スーラトに派遣されたアドリアーン・パーレンステインの船団は、途中、次々とスーラト商人の船を拿捕し、バスラからスーラトに向かっていたガフルの船から一〇万六〇〇〇ルピーを奪った。九月末にスーラトに到着すると、同船団は港を封鎖した。ガフルの船が略奪されたという情報を得たイッティバル・ハーンは、オランダ船団がさらに他の船を攻撃することを恐れ、オランダ人に対する制裁措置を弱めた。

その後、イッティバル・ハーンの講じたオランダ商館の包囲・封鎖や彼らへの食糧の供給を制限という措置がオランダ船団によるスーラトの港の封鎖を招いたこと、さらに、市内のバニヤ商人たちに資金の供出を強制したことも相まって、スーラト市では彼に対する抗議運動が展開された。こうした状況を踏まえて、ムガル宮廷は、彼を解任して、新たにナジャーバト・ハーンをスーラト県知事に任命して、バニヤ商人やオランダ人との間の問題の解決を図った。一七〇四年一月五日にナジャーバト・ハーンがスーラト市に到着すると、その翌日、オランダ商館の包囲は解かれ、商館長デ・フォスとナジャーバト・ハーンの間で「誓約書」の無効化に向けて交渉が開始された。⁽⁵³⁾

交渉の末、オランダ人が抑留していたスーラト商人の船五隻は、スーラトおよびボンベイで解放された。同時に、アマーンナト・ハーンによって強制された「誓約書」の無効化と「誓約書」が原因で生じた被害の補償を求めるオランダ東インド会社の請願書が、アウランゲゼーブの下に届けられた。内容を把握したアウランゲゼーブは、「誓約書」を無効化すると共に、イッティマード・ハーン県知事時代に合意した内容で護送船を提供することを条件に、ヨーロッパ人とスーラト商人との間の係争を解決するように命令を下した。一七〇四年三月八日、ナジャーバト・ハーンは、一通の証書をデ・フォスに書き送ってこの勅令の内容を伝え、デ・フォス宛に同様の内容の勅令が改めて発給されるようにすることを約束した。この他、「誓約書」の無効化を確認するスーラトの裁判官 *Judge* の証書と勅令の写しも引き渡した。⁽⁵⁴⁾ こうして、旧来通りの護送船の提供を条件に、「誓約書」は無効とされたのである。

上記の一七〇三年の事例では、宮廷はこれまでと異なり、スーラト県知事の行動を支持せず、逆に彼を解任した。これは、宮廷の海賊問題に対する関与が、決してスーラト県知事の措置を是認するのみの形式的にすぎないものではなかったことを示している。スーラト県知事の役割はあくまで初動段階での対応をとることであり、その後、状況に応じて宮廷が正式な処遇の決定を下したのである。

一七〇七年の和解協定締結と一七〇九年の勅令による批准

護送船派遣を拒否するオランダ東インド会社にとって、上記の護送船派遣を条件とする「誓約書」の無効化は、不十分なものであった。⁽⁵⁵⁾ 護送船派遣の義務を撤廃することが、スーラト・紅海諸港間の航行の保全を義務付ける「誓

約書」の完全な無効化であると捉え、会社はスーラト県知事との交渉を継続することにした。バタヴィア政庁は、ムガル朝側に圧力をかけて交渉を有利に進めるために、「スーラトおよびインドゥスターンに帰属する」ムスリム商人の船を、紅海からマニラに至るまでの海域で攻撃・拿捕することに決定した。この際、他国の港に停泊中の船への攻撃は禁止し、また、コロマンデル海岸やベンガル地方の諸港に帰属するムスリム商人の船に関しては、拿捕の対象外とした。拿捕した船の乗員の扱いに関しては、特に聖職者、巡礼者、女性に対して危害を加えないように指示し、聖職者や巡礼者の「庇護者」patronを標榜するムガル皇帝の敵意を誘わないように細心の注意を払った。そして、メインデルト・デ・ブール率いる船団をスーラトへと派遣した。⁽⁵⁶⁾

デ・ブールの船団は、スーラトに到着すると、前年と同様にスーラトの港を封鎖した。港の封鎖を問題視したアウランゲゼーブは、その解除を目指して行動するようにナジャーバト・ハーンに指示した。ナジャーバト・ハーンは直ちにデ・ブールたちとの間で和解交渉に入った。⁽⁵⁷⁾しかし、損害賠償や護送船供出義務の免除をめぐる交渉は難航した。交渉が難航した理由の一つは、賠償額をめぐる両者の見解の相違であった。オランダ東インド会社側は、「誓約書」の発行以降に生じた損害の賠償金として二〇〇万ルピー以上を請求した。これに対し、スーラト県知事側は、当初、五〇万ルピーをスーラト商人側からの賠償額として提案した。最終的に、スーラト県知事側からは八〇万ルピーが提示されたものの、会社側は一一〇万ルピーまでの引き上げを求めたこともあり、交渉は膠着状態に陥った。⁽⁵⁸⁾

この間、オランダ船団はモカからスーラトへと帰着したスーラト商人の船二隻を拿捕し、巡礼者を含む乗員を拘

束した。その中には、ヌール・アルⅡハックとファハル・アルⅡイスラームという二人の聖職者も含まれていた。

この二人が拘束されたという報告を受けて、アウラングゼーブは直ちに二人を含む乗員を解放させるように、ナジャーバト・ハーンに対して勅令を発した。そして、ナジャーバト・ハーンとオランダ船団の交渉の末、ヌール・アルⅡハックらは解放された。それと引き換えに、市内に残されていたオランダ商館員のスーラト市からの離脱が認められた。こうして、スーラト商館は一時閉鎖された。最終的に、交渉を中断して、オランダ船団はスーラトを離れることを余儀なくされた。一七〇五年四月二日、デ・フォスら商館員はデ・プールの船団と共にバタヴィアに向けて出発した。⁽⁵⁹⁾

デ・プールの率いる船団は、交渉再開のために、一七〇五年八月頃に再びスーラトに派遣された。しかし、この年のデ・プールの遠征と交渉は全く成果をあげなかった。一七〇五年七月には新たにアマーナト・ハーンがスーラト県知事に着任していた。⁽⁶⁰⁾ アマーナト・ハーンは、前任者とうって変わって強硬な姿勢をとり、オランダ東インド会社側の提案を頑なに拒否した。そして、停泊地のオランダ船の食糧や水、薪などの必需品の供給を差し止めた。結果、交渉は進まず、オランダ船団は、食糧不足などが原因で病死者二二九名と多数の衰弱者を出したため、スーラトの停泊地の占拠をやめて、一七〇六年三月二〇日、コーチンを経由してバタヴィアへと戻ることを余儀なくされた。こうした事情もあり、この間、オランダ東インド会社は、スーラトにおいて一切の貿易をおこなうことができなかった。⁽⁶¹⁾

バタヴィア政庁は、一七〇六年も船団を派遣することにし、ヨアンネス・フロートテンハイスとピーテル・ベルナー

ルド・ファン・ブレーンを新たに船団の指揮に任命した。一七〇六年八月七日にファン・ブレーンが、同二七日にフロートンハイスがスーラトに向けてバタヴィアを出発した。⁽⁶²⁾一〇月三十一日、ファン・ブレーンがスーラトの港に到着すると、アマナト・ハーンは前年とは異なり交渉に前向きな姿勢を見せた。一二月二日、フロートンハイス率いる船団がスワローリー港に到着し、同月七日には会社側の要求をアマナト・ハーンに伝えた。⁽⁶³⁾一七〇七年一月一日、アマナト・ハーンが会社側の要望に基づいてシャー・バンダルのミール・ムハンマド・サリームをスーラト地方当局の代表としてスワローリー港に派遣すると、本格的な交渉が始まった。そして、一月一四日、オランダ人が拿捕したスーラト商人の船と商品を返還した後、スーラト商人側が賠償金八一万一〇〇〇ルピーを支払うことで妥結し、この賠償条項を含む八ヶ条の和解協定が結ばれた。和解協定はすぐにアマナト・ハーンに承認され、これを追認するムガル皇帝の勅令を獲得することも決められた。⁽⁶⁴⁾

一七〇七年三月初め、和解協定を追認する勅令を発行する前にアウラングゼーブが崩御し、北インドでは皇位継承戦争が勃発した。このため勅令の獲得と宮廷への使節の派遣は、安定した政権が樹立されるまで延期されることになった。この間、正式な勅令を待たずに、フロートンハイスは和解協定に基づいてスーラト商館を再設し、貿易活動を再開した。⁽⁶⁵⁾

アマナト・ハーンが相反する態度を示した理由はいくつか考えられる。その一つは、航路の妨害により、毎年派遣されていたメッカ巡礼船が紅海に向けて出発できなくなったということである。前記の通り、ムガル皇帝は巡礼者の「庇護者」を自認していたので、巡礼者のためにスーラトから紅海に向けての航路を確保することは不可欠

であった。⁽⁶⁶⁾ 実際に、上述のヌール・アル・ハックラ巡礼者が拘束される事件が発生した後、アウラングゼーブは、グジャラート州の統治についていた皇子ムハンマド・アアザム・シャーに対しても、ガンジ・サワーイー号略奪事件以来のヨーロッパ人海賊による被害に対する憤りと、航路の危険な状況が改善されていないことへの遺憾を示し、状況を改善するためにヨーロッパ人に厳格な対応を取るよう命じている。⁽⁶⁷⁾

また、港の封鎖とスーラト商人の保有船の拿捕により、貿易額と関税収入が減少していたことも理由と考えられる。実際、前年にデ・ブールがオランダ東インド会社が受けた被害の補償を請求した際、反対に、アマーナト・ハーンは、オランダ船団が一七〇三年以来、三年間に亘って貿易の不振を引き起こし、関税収入二七〇万ルビーが失われたとして、会社とその賠償を求めた。⁽⁶⁸⁾ こうした背景から、県知事職に着任した当初のアマーナト・ハーンは強硬な態度を取り、必需品の差し止めといった措置を講じたのである。しかし、最終的にオランダ東インド会社は貿易の可能な季節の間に港湾の封鎖を解除しなかった。このため、強硬的な態度を転換せざるを得なくなったのである。このように、オランダ船団によるスーラトの港の封鎖は、ムガル朝の体面に対しても、実際の歳入面にも大きな影響を持った。和解協定合意後、オランダ船団がスーラトの港の封鎖を解くと、一七〇七年には、合計五七隻の船がオランダ東インド会社から航行許可証を取得し、そのうち二三隻が紅海に向けて出発した。⁽⁶⁹⁾

一七〇三年以降の「誓約書」の無効化をめぐる一連の交渉は、スーラト県知事またはその代理人との間でおこなわれた。一七〇四年のナジャーバト・ハーンとの交渉に見られるように、スーラト県知事は、取るべき指針について宮廷から指示を受けて、交渉に臨んだ。そして、スーラト県知事との間の交渉において合意が形成されると、そ

の内容が宮廷に報告され、改めて合意内容を承認する勅令が發布されるという形であった。

その後、オランダ東インド会社が拿捕した船と商品の返還と、商人側から会社への賠償金の支払いは、漸次進められていき、一七二一年四月までにその清算は完了した。⁽⁷⁰⁾その間、シャー・アラムが継承戦争に勝利してその政権が安定すると、ムガル宮廷へと使節が派遣され、一七〇九年一月三日付勅令で、シャー・アラムによって一七〇七年の和解協定の内容が正式に追認された。⁽⁷¹⁾こうして、一七〇三年以来のオランダ東インド会社とスーラト地方当局、スーラト商人の間の係争は解決を見たのである。

おわりに

本稿では、一六九〇年代から一七〇〇年代にかけてインド洋西海域で生じたヨーロッパ人海賊問題に関して、ムガル朝の対応やその背景、これに対するオランダ東インド会社の反応を分析した。まず、ムガル朝の海賊問題への対応について、スーラト県知事が初動段階での対策を取り、その後、報告を受けたムガル宮廷がその是非を判断して正式な処遇を決定した。また、オランダ東インド会社との交渉の際には、基本的にスーラト県知事が対応し、両者の間で形成された合意を、その後、宮廷が勅令によって正式に認可した。多くの場合、スーラト県知事の措置はそのまま宮廷によって是認されており、スーラト県知事はこうした海賊問題に対応する上で重要な役割を果たした。

一方で、ムガル宮廷は必ずしもスーラト県知事の判断を支持しなかった。これは、宮廷がヨーロッパ人海賊問題について状況を逐一把握して、独自に判断を下すことができたということを示している。このように、海賊問題へ

のムガル朝の対応を見てくると、スーラト地方当局とムガル宮廷は緊密な関係にあり、問題の裁定において宮廷が重要な役割を果たしていたことは明らかであろう。ムガル朝が海事に対して不干渉・無関心という立場をとったというピアソンとダースグプタの主張は、一七世紀末から一八世紀初頭にかけてのグジャラート地方においても当てはまらなかったと言えよう。

次に、ムガル朝が海賊問題に際して、自国の臣民の航海のために主張した内容についてである。ムガル朝側の要求は、安全な航行を守るための護送船の提供、海賊の搜索と拘束、商品や現金の奪還もしくは被害者への損害賠償で一貫していた。翻って見れば、ムガル朝側は、これらを為政者が海上交通において保障すべきものと認識していたということになる。これは、ムガル朝が陸上交通において旅行者に対して保障した内容と相似している。ムガル朝において、交通路の保全是統治上の主要な義務の一つであると考えられ、強盗などが発生した際、その土地を管轄する役人は、犯人を搜索して略奪された商品や現金を奪還するか、そうでなければ被害者に対して被害の補償をする責務を負った。⁽⁷²⁾ムガル朝は、陸上交通と同等に、海上交通を保全する意図を持っていたのである。

ムガル朝は上記の主張に基づいてヨーロッパ諸会社に対して様々な措置を講じたが、必ずしも強硬的ではなく、現実的な提案をおこない妥協的な態度も示した。その背景には、巡礼船の派遣と関税収入の確保という事情があった。これは、一七〇四年のナジャーバト・ハーンへのアウランゲゼーブの指示や一七〇五年と一七〇六年におけるアマーンナト・ハーンの状態の変化に顕著に示されている。⁽⁷³⁾ヨーロッパ人に対する貿易活動の禁止は、これに関わる商業活動にも影響を与え、スーラトの経済に混乱をもたらした。また、時に港の封鎖というヨーロッパ人の報復を

招いた。その場合、巡礼船の派遣をおこなうことはできず、スーラトにおける貿易も完全に停止して関税収入は大きく低減した。そのため、ムガル朝側はヨーロッパ人に対する貿易活動の禁止措置を慎重に管理しなければならなかったのである。

オランダ東インド会社側は、このようにムガル朝側が貿易の利益と関税収入の重要性について十分に認識していることを把握していた。それは一六九三年のスーラト商館員の反応からも明らかである。確かに、オランダ東インド会社のアジア間貿易にとってスーラトが重要な位置を占めていたという事情が、会社がスーラトにおける貿易活動の継続のために交渉を続けた大きな理由である⁽⁷⁾。とはいえ、ムガル朝から様々な措置を受けて損害を出しつつも、粘り強く交渉を続けたのは、ムガル朝が決して貿易など商業を度外視する話の通じない相手ではないという理解があったからであろう。

このように、スーラトにおける貿易や航海には相互の利益が大きく絡んでおり、決定的な対立状態に陥る前に何とか妥協点が探られた。そのため、「誓約書」の事例のように、スーラトの商人の行動によりオランダ東インド会社が損害が被った場合には、ムガル朝はその是正のために行動することすらあった。サルカールらが述べた通り、それぞれ陸と海で優位性があったにせよ、貿易という共通の利益も存在したため、ムガル朝とヨーロッパ諸会社の関係は必ずしも対立的に捉えられるものではないだろう。

さて、本稿で明らかにしたように、スーラト地方当局とムガル宮廷は密接な関係を保っていた。これは上述の経済的・宗教的な側面に加えて、ムガル朝が港市行政において、オランダ東インド会社のように領内の遠隔な複数の

場所ので活動する者に対峙せねばならなかったため、ムガル宮廷が勅令によって全土に対して措置を講じる必要があったからだと考えられる。ムガル朝の地方・中央関係に関しては、近年においては、それまで想定されてきた皇帝を頂点とする強固な中央集権的統治体制が見直され、地方においては、ムガル宮廷や中央から派遣された役人は、在地社会の諸集団間の調整役を担ったに過ぎないという見解も示されている。⁽⁷⁵⁾グジャラート地方についても、F・ハサンが、ムガル朝による統治はザミンダールなどの地方有力者層や商人層の政治参加により実現されたことを指摘して、ムガル朝のグジャラート地方統治に自治的な傾向が見られたことを議論している。⁽⁷⁶⁾しかしながら、本稿の議論は、スーラトのように経済面に加えて、宗教面、政治・外交面で重要な港市の行政においては、必ずしも、在地有力者層の政治参加のみでは解決できない問題が存在し、ムガル宮廷から指示や介入が必要とされたことを示す。このように、ムガル朝の統治体制について、港市行政から再考することで、その地方統治の実態に関する新たな側面を明らかにし、より多面的に理解することが可能になるだろう。

註

1907, pp. 1-68.

(1) 本稿では、インド洋西海域について、紅海とペルシア湾を含めたアフリカ大陸東岸からインド亜大陸西岸に至る海域と定義する。

(3) A. Wright, *Amesley of Surat and His Times: The True Story of the Mythical Wesley's Fortune*, London: Andrew Melrose, 1918, pp. 155-298.

(2) J. Biddulph, *The Pirates of Malabar and an Englishwoman in India Two Hundred Years Ago*, London: Smith, Elder and Co.,

(4) J. Sarkar, *History of Aurangzib: Based on Original Sources*, Vol. 5, Calcutta: M. C. Sarkar and Sons, 1924, pp. 340-358.

- (5) S. H. Askari, "Mughal Naval Weakness and Aurangzeb's Attitude towards the Traders and Pirates on the Western Coast", *Proceedings of Indian History Congress*, 24th Session, Delhi, 1961, pp. 162-170; N. K. Mishra, "Some Aspects of Piracy in Early Eighteenth Century Western India", *Proceedings of Indian History Congress*, 32nd Session, Jabalpur, 1970, pp. 398-404.
- (6) A. Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat, c. 1700-1750*, Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1979, pp. 94-138.
- (7) M. N. Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, Berkeley: University of California Press, 1976, pp. 1-6; Das Gupta, *Indian Merchants*, p. 15.
- (8) Hiromu Nagashima, "Merchants and Rulers in Gujarat during the 17th Century", in H. I. H. Prince Takahito Mikasa (ed.), *Cultural and Economic Relations between East and West: Sea Routes*, Wiesbaden: Otto Harrassowitz, 1988, pp. 89-96. ナジヤラート地方におけるムガル朝の地方・中央関係および海事に対する態度に関する一連の議論についてのさらなる詳細は、次の文献を参照のこと。長島弘「ムガル期インドのメジャラート地方における商人と国家——諸説の紹介と検討——」太田信宏(編)『前近代南アジア社会における貿易とつながり』東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所、二〇一七年、九七一—三三五頁。
- (9) W. Ph. Coolhaas et al. (eds.), *Generale Missiven van Gouverneur-Generaal en Raden aan Heren XVIII der Verenigde Oostindische Compagnie*, 13 vols., 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1960-2007.
- (10) P. van Dam, *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie*, ed. by F. W. Stapel, 4 vols., 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927-1954; F. W. Stapel (ed.), *Corpus Diplomaticum Neerlandicum: Verzameling van politieke contracten en verdere verdragen door de Nederlanders in het Oosten gesloten, van privilegiebrieven, aan het verleend, enz.*, 6 vols., 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1907-1955.
- (11) Biddulph, *The Pirates of Malabar*, pp. 7-8.
- (12) Biddulph, *The Pirates of Malabar*, pp. 12-13, 36, 38-45; Wright, *Annals of Surat*, p. 157; E. A. Alpers, *The Indian Ocean in World History*, New York: Oxford University Press, 2014, p. 86.
- (13) M. N. Pearson, *Pilgrimage to Mecca: The Indian Experience, 1500-1800*, Princeton: Markus Wiener Publishers, 1996,

- pp. 107–121; Om Prakash, *Bullion for Goods: European and Indian Merchants in the Indian Ocean Trade, 1500–1800*, New Delhi: Manohar, 2004, pp. 326–336.
- (14) ムガル朝領内におけるヨーロッパ諸会社の貿易活動については、次の文献を参照された。Om Prakash, *European Commercial Enterprise in Pre-colonial India*, Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- (15) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1975, p. 501.
- (16) Biddulph, *The Pirates of Malabar*, p. 8; Das Gupta, *Indian Merchants*, p. 26.
- (17) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 556.
- (18) Stapel, *Corpus Diplomaticum*, Vol. 4, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1935, pp. 22–23, “Translat copia hasbul-hockum van den rijxcancelier Asset-schan, verleent op den duan Mier Mameth Sadek in Pattena”, 1 Feb. 1693; Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 643.
- (19) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 643.
- (20) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 663.
- (21) NA: VOC 9053, pp. 476–477, *Missive van Surat aan Batavia*, 27 Sep. 1695.
- (22) IOR/E/3/51, f. 193r, OC 6085, Letter from Samuel Annesley at Surat to John Gayer at Bombay, 20 Sep. 1695; NA: VOC 9053, p. 478, *Missive*, 27 Sep. 1695.
- (23) IOR/E/3/51, ff. 214r–v, OC 6096, Letter from Samuel Annesley at Surat to John Gayer at Bombay, 12 Oct. 1695; NA: VOC 9053, pp. 482–483, *Missive*, 27 Sep. 1695. ガン・サローニーとギガソールの船を襲ったのは、イギリス人海賊クマリー・ヘヤリーであると言われた。Biddulph, *Pirates of Malabar*, pp. 24–25)。
- (24) NA: VOC 9053, pp. 483, 485, *Missive*, 27 Sep. 1695; Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1939, p. 55.
- (25) NA: VOC 9053, pp. 485–488, *Missive*, 27 Sep. 1695.
- (26) NA: VOC 9053, pp. 489, 492, *Missive*, 27 Sep. 1695.
- (27) NA: VOC 9054, pp. 60–61, *Missive van Surat aan Batavia*, 18 Dec. 1695; Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, pp. 806–807.
- (28) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 770.
- (29) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 807.
- (30) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 5, p. 808.
- (31) 真下裕之「インド洋海域史における17世紀前半インド西海岸の港市 Surat の一側面」『海港都市文化交渉』一、

- 二〇〇九年、五八一—六一頁。
- (32) Das Gupta, *Indian Merchants*, p. 98.
- (33) 以下で述べる証書の内容は、次に挙げる史料に基づく。
NA: VOC 9054, pp. 348–352, “Acte van repromis die door de makelaers Ritsengdas en Bagwaandas misgaders den hofganger Triumdas geseget was door den Moorsen gouverneur te zijn geagreciet en aengenomen te tekenen”, 26 Sep. 1696; “Acte van verbandschrift die den heer commissaris aen den Moorsen gouverneur gepresenteert en aengenomen heeft te tekenen”, 26 Sep. 1696.
- (34) タースタプタは、証書によつて供出が約束された一〇〇〇カンディ級の船を「大型船」と捉えている (Das Gupta, *Indian Merchants*, p. 99)。
- (35) NA: VOC 9053, pp. 486–487, *Missive*, 27 Sep. 1695.
- (36) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, ‘s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1976, p. 40.
- (37) Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, p. 56.
- (38) NA: VOC 9054, p. 349, “Acte van repromis”, 26 Sep. 1696.
- (39) Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, p. 56.
- (40) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, p. 86.
- (41) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, p. 40.
- (42) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, pp. 85–86; Stapel, *Corpus Diplomaticum*, Vol. 4, pp. 144–145, “Translaet copia hasbul-hockum ter orde van Sijn Mayesteyt”, 28 Dec. 1698.
- (43) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, p. 85; Stapel, *Corpus Diplomaticum*, Vol. 4, pp. 145–146, “Translaet copia hasbul-huckm”, 28 Dec. 1698.
- (44) Stapel, *Corpus Diplomaticum*, Vol. 4, pp. 150–152, “Translaet Persiaens verbandschrift door den gouverneur Ammanetchan van den heer directeur Pieter Ketting en raed gepretendeert en door dwang verleent”, 4 Feb. 1699.
- (45) Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, pp. 56–57.
- (46) Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, p. 57.
- (47) NA: VOC 1642, ff. 1105r–v, GM, 31 Dec. 1701; VOC 1651, ff. 218r–219r, GM, 30 Nov. 1702.
- (48) Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, p. 84; Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, p. 58.
- (49) NA: VOC 1640, ff. 68v–69v, 71r–v, GM, 26 Nov. 1701; VOC 1642, ff. 1102r–1103r, GM, 31 Dec. 1701; Coolhaas, *Generale Missiven*, Vol. 6, p. 134.
- (50) NA: VOC 1651, ff. 217v–218r, GM, 30 Nov. 1702; Van Dam, *Beschryvinge*, Vol. 2, Pt. 3, p. 59.

- (12) NA: VOC 1651, ff. 221v-223v, GM, 30 Nov. 1702.
- (13) NA: VOC 1668, f. 207v, GM, 1 Dec. 1703, VOC 1670, ff. 945v-946r, GM, 1 Feb. 1704, VOC 1681, ff. 210v-211v, GM, 30 Nov. 1704.
- (14) NA: VOC 1681, ff. 209v, 211v-212v, GM, 30 Nov. 1704; IOR/G/36/8, pp. 984, 987-989, Diary, Surat, 13, 24, 26 Dec. 1703, 2 Jan. 1704.
- (15) Stapel, *Corpus Diplomaticum*, Vol. 4, pp. 221-224, "Translaet copia van een hasbul-hockum van den Mogol op den Suratsen gouverneur Nesjabet-chan en door denselven aen den Ed. heer directeur Pieter de Vos gedan overgeven", 14 Feb. 1704; "Translaet van een origineel geschrift, door den Souratsen gouverneur Nesjabet-chan den E.E. heer directeur Pieter de Vos ter hant gesteld, waerby den eersgenoomde de moetslica d' anno 1699 onder seeckere voorwaerden ter orde van den koningh annulleert en te niet doet", 8 Mar. 1704; "Translaet van een inscriptie, by den Souratsen gouverneur Nesjabet-chan eygenhandigh gemaekt en gestelt op de copia-moetslica, die denselven den E. heer directeur Pieter de Vos heeft overgegeven", 8 Mar. 1704. サルカールは「ムガル宮廷に仕えたイタリア人マヌッチの記述に基づいて、この時点でインド洋西海域のヨーロッパ人海賊とムガル朝の対応
- キリス・フランス人に関する「誓約書」も無効化されたことに関する (Sarkar, *History of Aurangzib*, Vol. 5, p. 357)。
- (16) NA: VOC 1681, ff. 214-215v, GM, 30 Nov. 1704.
- (17) NA: VOC 1681, ff. 215r-216r, 217r-v, 219f-220r, GM, 30 Nov. 1704.
- (18) NA: VOC 1714, pp. 28-30, "Translaet Persiaanse missive door den waekenawees, Mier Moesa, nevens den diwan Nehalsjent aan den Ed. Agtb. heer directeur Pieter de Vos", 21 Feb. 1705; Sarkar, *History of Aurangzib*, Vol. 5, p. 358.
- (19) NA: VOC 1696, ff. 291v-293r, GM, 30 Nov. 1705.
- (20) NA: VOC 1696, ff. 290r-291v, 293r, GM, 30 Nov. 1705; Ali Muhammad Khan, *Mir 'at-i Ahmadi*, ed. by S. N. Ali, Baroda: Oriental Institute, 1928, Vol. 1, pp. 350-351.
- (21) NA: VOC 1717, pp. 70-71, Dagegister onder Meijndert de Boer, 8 Dec. 1705. 前出のアマーン・ハーンは一六九九年末に死去しており、同じ称号を持つ別人である。スーラト県知事の在任期間については、下記の文献が参考になるが、イッティマーン・ハーンの在任期間については、本稿では齟齬がある。長島弘「ムガル帝国スーラト県知事 (Mutasaddi) 交替表 (1605-1707)」『調査と研究』一四 (一) 一九八三年、六九-一八〇頁。

インド洋西海域のヨーロッパ人海賊とムガル朝の対応 嘉藤

- (61) NA: VOC 1696, ff. 294f-296f, GM, 30 Nov. 1705; VOC 1716, ff. 372f-377f, GM, 30 Nov. 1706.
- (62) NA: VOC 1716, ff. 378f-378v, 379v-381v, GM, 30 Nov. 1706.
- (63) スワリー港は一七世紀初頭以降に開発されたスラットの外港であり、主にヨーロッパ人が利用した(嘉藤慎作「17世紀における港市スラットの形成——スラット市とスワリー港——」『南アジア研究』二九、二〇一七年、三三—五八頁)。
- (64) NA: VOC 1735, ff. 628v-633r, GM, 30 Nov. 1707; VOC 1746, pp. 444-446, Resolutie, Surat, 14 Jan. 1707.
- (65) NA: VOC 1735, ff. 635f-636v, 639v-640v, GM, 30 Nov. 1707.
- (66) NA: VOC 1735, ff. 634v-635f, GM, 30 Nov. 1707.
- (67) Alī Muhammad Khān, *Mir'at-i Ahmadi*, Vol. 1, p. 353.
- (68) NA: VOC 1716, f. 392r, GM, 30 Nov. 1706.
- (69) NA: VOC 1735, ff. 634f-v, GM, 30 Nov. 1707.
- (70) NA: VOC 1799, f. 344f, GM, 30 Nov. 1711.
- (71) NA: VOC 1797, pp. 192-195, "Translaat Persiaans ferman tot gehoorsaming van de nieuw verkende privilegien door den koning sjañ Alim Bhadur aan d' E. Netherlandse Comp, op den naam van den E. heer directeur Joan Grotenhuys afgegeven", 30 Jan. 1709.
- (72) I. Habib, *The Agrarian System of Mughal India, 1556-1707*, Third Edition, New Delhi: Oxford University Press, 2014, p. 75.
- (73) この他、スラットの商人が、アウラングゼーブに対して全てのヨーロッパ人の貿易を停止することで航路の安全を確保するように仕向けることを提案した際、アウラングゼーブは関税収入が低減することを懸念していたという(Askari, *Mughal Naval Weakness*, p. 167)。
- (74) アジア域内で獲得した商品をアジアの他地域で販売するアジア間貿易は、オランダ東インド会社による貿易活動の基幹の一つであった。スラットは香辛料や日本銅の一大市場であり、一八世紀初頭時点でのアジアにおける販売粗利益の一五%をスラット商館が占めた(高田竜登「一八世紀前半におけるオランダ東インド会社のアジア間貿易」『西南学院大学経済学論集』四三(一・二)、二〇〇八年、三七—三八、五五頁)。一方、一六六〇年代以降、綿布や藍と共に、スラットからは香辛料等の販売で獲得した銀を輸出し、ベンガルやスリランカなど他商館の購入資金としていた(Prakash, *European Commercial Enterprise*, p. 184)。
- (75) S. Alavi "Introduction", in S. Alavi (ed.), *The Eighteenth*

Century in India, New Delhi: Oxford University Press, 2002, pp. 1–56.

(76) Farhat Hasan, *State and Locality in Mughal India: Power*

Relations in Western India, c. 1572–1730, Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

(東京大学大学院人文社会系研究科博士課程・

日本学術振興会特別研究員 (DC1))

インド洋西海域のヨーロッパ人海賊とムガル朝の対応

嘉藤

四五九

provisional soup kitchens, deciding rather to choose sites which did not overlap with existing ones. Moreover, the rule that provisional kitchens at the gates be located at the Inner-City gates was expanded to include kitchens at the Outer-City gates. The closure of the provisional facilities was implemented first in the suburbs, then at the gates, indicating that the Shuntian Prefecture government planned the operation of soup kitchens in and around Beijing Castle in holistic, organic terms.

It was in this way that provisional soup kitchens were designed to serve transients in the region rather than the resident population of the suburbs, in response to changes occurring both in Qing Dynasty governance and social conditions during the latter part of the 19th century.

European Piracy in the Western Indian Ocean and the Response
of the Mughal Government: An Analysis of the Negotiations between
the Mughal Government and the Dutch East India Company (c. 1690–1710)

KATO Shinsaku

From the 1690s onward, European pirates frequently plundered the sailing ships of Mughal subjects in the Western Indian Ocean. In response to such acts, the Mughal government demanded the European East India companies at Surat to investigate and root out the pirates under threat of prohibiting trade, which created a stalemate requiring the Mughal government and the companies to negotiate a settlement. This article explores the negotiation between the Mughal government and the Dutch East India Company (*Verenigde Oostindische Compagnie*, VOC), examining the following three aspects.

First, the author examines the respective roles played by the Mughal court and its local authorities at Surat in response to the acts of piracy. The governor of Surat took some measures against the piracy upon hearing the news of it, and reported the measures to the court for the court's approval. When the court judged them inappropriate, it gave the governor instructions about a proper course of action. The court kept in close contact with the local authorities in order to take more effective measures, and played an important role in the response to the acts of piracy.

Next, the author investigates the attitude of the Mughal government towards maritime navigation conducted by its subjects, by focusing on its demands made to the VOC. The government intended to provide a convoy for the ships of Mughal subjects on the sea, to search for and capture pirates, as well as either to return the cargoes plundered by those pirates or else to compensate for any losses, with the help of the VOC. This was similar to the security which the Mughal government guaranteed travellers by land within its territory. The government intended to secure maritime navigation to the same extent that it did land transportation.

Finally, the author analyses the VOC's perception of the Mughal government's response and the VOC's counter-response. The government not only adopted harsh measures toward the VOC, but also adopted an attitude of compromise at times, taking into consideration the impact of its measures on customs revenue at Surat and the annual dispatch of pilgrim ships to Mecca. As the VOC recognised such intention on the part of the Mughal government, it continued to negotiate with the government so that it could resume its trading activities there, while taking such retaliatory measures as capturing merchant ships and blockading the port of Surat at times.

The Fictive Kinship of the Safavids and the Mughals in Diplomatic Relations
since the Seventeenth Century: Diplomatic Correspondence
on the Qandahar Dispute

TOKUNAGA Yoshiaki

Scholars believe that Safavid Iran (1501–1722) and Mughal India (1526–1858) emphasized their friendly relations with each other and peace was established for many years. It is typical of their good relationship that their monarchs referred to each other in diplomatic correspondence as family members since the seventeenth century. However, detailed analyses of this diplomatic practice have not been conducted. Why did these two empires continue this practice over several generations? To investigate this practice, this study analyzed the usages of terms and expressions indicative of their fictive kinship between the Safavids and the Mughals in their diplomatic cor-