

18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

島 田 竜 登

1. 問題の所在

オランダ東インド会社は、1602年に設立され、1799年には解散の憂き目にあったが、およそ200年間にわたり、ヨーロッパ諸国の東インド会社のなかでも、アジア経済全般に最も影響を与え、また影響を受けた東インド会社であった。この会社の貿易活動は、大まかにいって、ヨーロッパとアジアを結ぶケープ・ルートの貿易とアジア域内を縦横につないだ貿易、すなわちアジア間貿易 (intra-Asian trade) という、2つの種類の貿易によりなされていた。

前者の貿易については、オランダ東インド会社の設立当初からの目的に沿うものである。オランダ国内からアジア貿易のための資金が集められ、人員を確保の上、船舶を艤装し、銀や各種の貿易商品を携えてアジアの市場に向かった。アジアでは、胡椒や香辛料、さらには砂糖やコーヒー、綿織物といったヨーロッパ市場向けのアジア製の商品が購入され、オランダ本国へと送られたのであった。もちろん、このようにして得られたアジア産品をヨーロッパ市場で売却し、当初の資金との差額が利益とされ、この利益を最大にすることがオランダ東インド会社の根本的な目的であったのである。オランダ東インド会社の資本は基本としては永続的なものであり、一回ごとの航海により清算されるわけではなかったが、投資金額とアジア商品の販売額との差額を最大化することを主たる目標としていたことには違いなかった。

一方、後者の貿易、すなわちアジア間貿易は、ともすると付随的な印象を受けるが、実際には、オランダ東インド会社にとって非常に重要な働きをなして

いた。ヨーロッパからアジアへ送ったヨーロッパ向けの商品を購入する資金を、アジアでいったん別種の貿易に投下するのである。つまり、アジア内での貿易活動にも従事し、そこで実現することのできた利益をその元手と合わせ、本国向け商品の購入にあてたのである。このように、資本をいったんアジア間貿易へ迂回させることで、本国のオランダ東インド会社は、アジアに送付すべき資金を減らすことができたし、また、本来の資金で購入するよりもさらに多くのヨーロッパ市場向け商品をアジアで購入することができたのであった。実際、後述するように、近年の諸研究によって、イギリスやフランスといった他国の東インド会社と比べ、オランダの東インド会社はアジア間貿易で成功を収めていたということが明らかになりつつある。

そこで、本稿は、オランダ東インド会社のこうしたアジア間貿易について、さらなる検討を試みることにしたい。この際、とりわけ、オランダ東インド会社のアジア間貿易が衰退したのか否かにかかわる重要な時期である18世紀前半に焦点をあてることにする。本稿では第一に、近年の諸研究から、オランダをはじめとしたヨーロッパの東インド会社の全般的なパフォーマンスについて簡単に概観する。この点については、オランダ東インド会社に関する、いわば再検討ともいえるべき研究成果が報告されてきている。17世紀はオランダ東インド会社の全盛時代で、18世紀にはオランダ東インド会社は凋落し、かわってイギリス東インド会社とフランス東インド会社が台頭するようになり、両者の角逐の上に、イギリスのインド支配が確立されて行くという、18世紀のアジア史についての旧来の見取り図は、現在では再考されるべきであることが確認されるであろう。

第二には、オランダ東インド会社が18世紀においても勢力を維持しえた大きな要因の一つと考えられるアジア間貿易についての検討を行う。まず、オランダのアジア間貿易を、主に先行する諸研究を土台として、その概要を把握し、かつ先行諸研究の成果と問題点を明らかにする。続いて、オランダ東インド会社のアジア間貿易に関する一つの実証的研究を試みることにしたい。ここでは、アジア間貿易の「粗利益」について着目し、未刊行史料のデータをもとにして、アジア間貿易の実態の一側面を明らかにするであろう¹。

2. 3つの東インド会社

表1は、ヨーロッパの7カ国、すなわち、ポルトガル、オランダ、イギリス、フランスの4カ国と、「その他」欄に一括されているデンマーク、スウェーデン、オステンド（オーストリア領ネーデルランドに設立されたオステンド会社がある）の3カ国とから、アジアへ向かった船隻数を集計したものである²。16世紀には、ポルトガルが705隻の船舶をアジアに派遣した。一方、表中に示してある他の6カ国については、ようやく1590年代にオランダが65隻を派遣しただけである。ちなみに、この1590年代のオランダ船は、オランダ国内に乱立した先駆諸会社（Voorcompagnieën）の船舶派遣にかかるもので、こうした諸会社は1602年に合併し、オランダ東インド会社となるものである³。

17世紀になると、アジア貿易の最大の覇権国はポルトガルからオランダへとシフトする。18世紀中、オランダは1,770隻の貿易船をアジアへ送り、7カ国全体のうちの56パーセントほどをオランダが占めた。これは、派遣船舶数の上で、17世紀がオランダの世紀であったことを示すものであるといえよう。オランダ以外では、ポルトガルは371隻と前世紀の半分程度に減少したが、イギリスがイギリス東インド会社を設立させ、811隻の船舶をアジアに送り出し、船舶数では第2位であった。もっとも、このイギリスの船舶数は、オランダの船

1 アジア間貿易というひとつの研究分析枠組みを利用した日本での研究としては、19世紀以降の近代を対象としたものに、杉原薫『アジア間貿易の形成と構造』（ミネルヴァ書房、1996年）がある。また、それ以前の時期を対象として含む研究としては、浜下武志・川勝平太編『アジア交易圏と日本工業化1500-1900』新版（藤原書店、2001年）に所収の諸論考を挙げることができる。また、こうしたアジア間貿易論に関する評価としては、古田和子「アジア交易圏論とアジア研究」（衛藤藩吉先生古稀記念論文集編集委員会編『20世紀アジアの国際関係：Ⅳ国際システムの理論と実態』（原書房、1995年）所収）、ならびに、藪下信幸「近世アジアにおける国際商業ネットワークの展開—グローバル・ヒストリーにおける近世アジアの意義—」（市川文彦ほか『史的に探るといふこと！—多様な時間軸から捉える国際市場システム—』（関西大学出版会、2006年）所収）がある。

2 Angus Maddison, *The World Economy: A Millennial Perspective* (Paris: OECD Publications, 2001) p. 63 [邦訳：アンガス・マディソン（金森久雄監訳）『経済統計でみる世界経済2000年史』（柏書房、2004年）75頁]。

3 先駆諸会社については、大塚久雄『株式会社発生史論』大塚久雄著作集 第1巻（岩波書店、1969年）329-359頁、あるいは、永積昭『オランダ東インド会社』（講談社、2000年）61-66頁等を参照のこと。

表1 ヨーロッパ7カ国からアジアへ行った帆船数, 1500-1800年
(単位: 隻)

	1500-1599年	1600-1700年	1701-1800年
ポルトガル	705	371	196
オランダ	65	1,770	2,950
イギリス		811	1,865
フランス		155	1,300
その他		54	350
合計	770	3,161	6,661

[註] 1500-1599年のオランダの数値は1590年代のみ。

[出典] Angus Maddison, *The World Economy: A Millennial Perspective* (Paris: OECD Publications, 2001) p. 63 [邦訳: アンガス・マディソン (金森久雄監訳) 『経済統計でみる世界経済2000年史』 (柏書房, 2004年) 75頁].

船数の約46パーセントにすぎない。

18世紀になってもオランダが首位の座を占めていたことに変化はなかった。18世紀にオランダは2,950隻の船舶をアジアに送っている。これは17世紀と比べ、67パーセントの増加であった。また、7カ国全体からみると、依然44パーセントほどを占めていた。たしかに、絶対数は増加するも、シェアは12パーセントほど低下しているが、オランダが最大のアジア貿易国であることには変わりはない。一方、オランダに次いで多くの船舶をアジアに派遣していたのは、17世紀同様、イギリスであった。イギリスの船舶数は1,865隻で、前世紀に比して130パーセントほどの増加である。もっとも、7カ国中のシェアは、28パーセント程度であり、17世紀の約26パーセントと大きな違いは生じてはいない。むしろ18世紀に大きな躍進を遂げたのはフランスであった。フランスは17世紀には、わずか155隻の船舶をアジアに送り出し、シェアは約5パーセントばかりであったが、18世紀には1,300隻を派遣し、シェアは約20パーセントにまで成長し、オランダとイギリスに次ぐ第3のアジア貿易国となった。

こうした18世紀におけるヨーロッパ勢力の全体的な状況の特徴は次の2点に要約することができよう。第一には、18世紀になってもオランダが第一の座を占めていることに変わりがなかったことである。アジアへの派遣船舶数でみる限り、シェアの低下はあったが、絶対数自体は増加しており、オランダがアジア貿易の中心であり続けていたこと自体には変化はない。すくなくとも、100

年単位でみる限り、イギリスが18世紀にアジア貿易の覇権を掌握したとは言い難いことである。第二の特徴としては、このイギリスの評価に関連する。なるほど、18世紀のイギリスとフランスは、数量的にみても、アジア貿易をめぐる角逐があったかもしれない。とりわけ、フランスのアジア貿易は、派遣船隻数からみて、絶対的にも、相対的にも18世紀に大きく成長している。また、イギリスも同様に絶対数の上ではアジア貿易へ参入を増やしている。かくして、第2位の座をめくり、両国は競争関係にあったとはいえよう。しかしながら、第2位の地位を守りえたイギリスも、18世紀全体では、シェアの点で前世紀の水準を維持する程度に過ぎず、絶対的な船舶は件数でもオランダには到底及びえない程度にすぎなかったことが確認できるのである。

18世紀のオランダとイギリスとの関係について、以上に見た100年単位のアジアへの船舶派遣数ばかりではなく、そのほかのデータからさらに検討を深めよう。

表2は、オランダ、イギリス、フランスの3カ国それぞれについて、アジアからヨーロッパへの輸入額（アジアでの仕入価格合計値）を示したものである⁴。1668年から1670年という17世紀半ばの時期には、オランダは1,078万フルデンに相当する商品を本国にもたらしたのに対して、イギリスはわずか価額432万フルデンの輸入にすぎず、オランダの半分以下であった。その後、17世紀末には、オランダとイギリスの双方ともアジアからの輸入を増加させた。前者は1,500万フルデン、後者は1,379万フルデンとなり、とりわけ、イギリスが取扱高を3倍以上に増大させた。1738年から1740年には、両者の順位は入れ替わる。この時点では、オランダが1,924万フルデンの輸入に対し、イギリスは2,300万フルデン分の財貨をアジアから輸入することを実現している（なお、この期間のフランスの輸入額は1,384万フルデンであった）。この20年後の期間には、オランダの輸入額は不明であるが、イギリスは2,500万フルデンを輸入しており

4 長島弘「ポルトガルと東インド会社のインド洋進出」（小谷汪之編『世界歴史大系 南アジア2—中世・近世—』（山川出版社、2007年）所収）。なお、この表2は、長島が言及しているように、Om Prakashの研究に基づいて、長島が集計したものである（Om Prakash, *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998) pp. 114-119, 211, 265-267)。

表2 3つの東インド会社のアジアからヨーロッパへの輸入, 1668-1779年
(単位: 万フルデン)

	オランダ	イギリス	フランス
1668-1670	1,078	432	
1698-1700	1,500	1,379	
1738-1740	1,924	2,300	1,384
1758-1760	不明	2,500	
1777-1779	2,100	6,900	

[註] 各3年間の仕入合計。1フルデン=2リーブル。

[出典] 長島弘「ポルトガルと東インド会社のインド洋進出」(小谷汪之編『世界歴史大系 南アジア2-中世・近世-』(山川出版社, 2007年)所収) 198頁。

20年前と大きな変化はない。しかしながら、状況は1770年代後半にさらに変化した。オランダの輸入額は2,100万フルデンと18世紀前半と比較して若干増加しただけであったが、イギリスは6,900万フルデンへと約20年前の期間と比べ、約2.8倍に急増したのであった。

かくして、表2から、オランダとイギリスとの関係を判断すると、どちらの東インド会社も17世紀と18世紀の双方にわたり、アジアからヨーロッパへの輸入を増加させたが、18世紀初期に、両者の規模の順位に変化が生じ、オランダからイギリスへとシフトしていったといえよう。問題は、この観察結果は、表1の分析と齟齬が生じることである。すなわち、表1では、18世紀においてもオランダがアジア貿易の覇権国であったと考えられるのにたいし、表2の観察結果は、イギリスへのシフトが18世紀初期になされた想定できる。こうした観察結果の乖離は、分析のもとになるデータの持つ様々な特性に基づくものと考えられるが、とりわけ、表2のデータの制約に問題がある。というのも、表2のデータは、アジアからヨーロッパへ輸入された商品の仕入価額の合計であるのだ。たとえば、100キログラムの同品質の胡椒がヨーロッパに輸入されたとしても、オランダとイギリスでは、アジア現地での仕入価格に相違がある可能性は十分ありえた。どちらかの会社が、生産地へのアクセスがより好都合なところに貿易拠点を開設し、安価に商品を購入できた場合もあったし、現地の政権から安価な価格で購入できる権利を認められていた場合もあったのである。以上のようなデータの制約という点で、表2の観察結果の信用度は低いものと

表3 アジアからヨーロッパへの帰帆船とそのトン数, 1601-1795年

	オランダ			イギリス			フランス		
	隻数	1隻あたり トン数	トン数	隻数	1隻あたり トン数	トン数	隻数	1隻あたり トン数	トン数
1601-10	47	428	20,100	10	506	5,060			
1611-20	46	578	26,590	24	512	12,295			
1621-30	68	519	35,280	39	619	24,150			
1631-40	72	540	38,890	29	570	16,533			
1641-50	92	802	73,740						
1651-60	102	825	84,200						
1661-70	115	690	79,313				11	500	5,500
1671-80	129	713	91,975	110	475	52,250	14	500	7,000
1681-90	133	738	98,165	99	481	47,575			
1691-1700	145	694	100,697	51	430	21,921			
1701-10	188	710	133,437	88	351	30,920			
1711-20	240	759	182,164	119	363	43,205			
1721-30	308	790	243,314	134	429	57,515	46	496	22,830
1731-40	290	763	221,205	137	473	64,766	104	538	55,990
1741-50	215	791	170,155	168	472	79,274	78	656	51,160
1751-60	234	973	227,650	171	492	84,085	89	669	59,553
1761-70	223	998	222,450				85	837	71,119
1771-80	231	999	230,670						
1781-90	197	731	144,093						
1791-95	85	781	66,370						

[出典] Jan de Vries, "Connecting Europe and Asia: A Quantitative Analysis of the Cape-route Trade, 1497-1795", in: Dennis O. Flynn, *et al.* (eds) *Global Connections and Monetary History, 1470-1800* (Aldershot: Ashgate, 2003) pp. 56-57.

なってしまうのである。

もちろん、データの制約は、表1についても指摘することができる。表1は、ヨーロッパからアジアへ派遣された船隻数を示したものにすぎない。なんとすれば、そもそも船舶1隻あたりの大きさが判然とせず、より重要であるはずの積み荷の量も不明なのである。

こうした欠点を補うためのデータが表3と表4である。表3は、表1とは逆に、アジアからヨーロッパへの帰帆船の船隻数と1隻あたりの平均トン数、さらにはこれら帰帆船の年次別のトン数を表示したもので、Jan de Vriesの集計によるものである⁵。トン数を示すこと、また、表1に追加するかたちで、帰国船の隻数をより細かな期間ごとに示すことで、表1の分析結果を補うことが可能である。なお、表3では、イギリスやフランスの東インド会社の数値が空

表4 3つの東インド会社のアジア商品のヨーロッパでの年平均販売額, 1725-1769年
(単位: リーブル)

	オランダ	イギリス	フランス	合 計
1725-29	39,074,228	22,724,000	7,725,750	69,523,978
(%)	56	33	11	100
1730-34	33,976,680	22,908,000	13,544,675	70,429,355
(%)	48	33	19	100
1735-39	33,171,180	21,781,000	14,834,392	69,786,572
(%)	48	31	21	100
1740-44	28,775,172	22,862,000	19,002,973	70,640,145
(%)	41	32	27	100
1745-49	37,797,916	22,057,000	4,477,771	64,332,687
(%)	59	34	7	100
1750-54	38,394,482	22,783,000	21,086,301	82,263,783
(%)	47	28	26	100
1755-59	36,910,888	22,494,000	9,561,290	68,966,178
(%)	54	33	14	100
1760-64	38,963,494	25,346,000	10,489,009	74,798,503
(%)	52	34	14	100
1765-69	45,206,294	42,642,000	14,986,672	102,834,966
(%)	44	41	15	100

[出典] 長島弘「ポルトガルと東インド会社のインド洋進出」(小谷汪之編『世界歴史大系 南アジア2-中世・近世-』(山川出版社, 2007年)所収)198頁。

欄となっている時期があるが、これは1隻あたりのトン数が不明のための処置であることもある。たとえば1761年以後のイギリス東インド会社の数値が欠落しているが、この期間にイギリス船がアジアから帰国しなかったわけではない。

さて、表3によれば、オランダ東インド会社のアジアからの積み荷量は、設立以来ほぼ順調に増加したことが分かる。1600年代には20,100トンであったものが100年後の1700年代には100,697トンとなり、さらに1721年から1730年の10年間には243,314トンでピークに達した。その後はたいてい20万トン前後で推移し、1780年代に入りようやく低下の傾向を示すにいたった。一方、イギリス東インド会社については、数値の判明する期間、とりわけ18世紀は1760年まで、帰帆船数やそのトン数とも、常にオランダの後塵を拝している。1760年までの

5 Jan de Vries, "Connecting Europe and Asia: A Quantitative Analysis of the Cape-route Trade, 1497-1795", in: Dennis O. Flynn, et al. (eds) *Global Connections and Monetary History, 1470-1800* (Aldershot: Ashgate, 2003) pp. 56-57.

期間でのピークは、帰帆船数については1751年から1760年にわたる期間で171隻、トン数についても同じく1751年から1760年までで84,085トンであり、この期間のオランダの数値は、それぞれ、234隻と227,650トンであった。こうしたオランダとイギリスの差異は、ことに船舶の大きさの違いに由来している。18世紀にはオランダは700トンから1,000トンクラスの大型船を利用したのに対して、イギリスは、350トンから500トンほどの中型船を用いたのである。ともあれ、少なくとも18世紀の1760年までの期間は、オランダ東インド会社によるヨーロッパとアジアを結ぶ貿易の規模が大きかったことには間違いはなく、イギリスとフランスはオランダに大幅な遅れをとっていたことは明白である。

こうした18世紀前半におけるオランダの優位は、表4を分析することでより確実となる。表4は、これまで検討してきた主要3カ国の東インド会社がアジアからもたらした商品について、そのヨーロッパ市場での販売額を年平均値で示したものであり、もともとはPhilippe Haudrèreの集計結果に依拠している⁶。

まず、オランダ東インド会社の動向であるが、当初、1720年代後半には3,907万リーブル分の販売を行ったが、その後は低下し、1740年代前半に2,876万リーブルとなり最低を記録する。1740年代後半にはすぐさま回復し、以後は3,700万リーブルから4,500万リーブルほどで推移する。3カ国全体のうちのオランダのシェアについては41パーセントから59パーセントまでの開きがある。他方、イギリス東インド会社の販売額は、1725年から1764年までの期間、ほぼ2,200万リーブル前後であり、シェアも3割程度で大きな変化を読み取ることはできない。しかし、表4の最後の期間、すなわち1760年代後半には、販売量は4,264万リーブルと急増し、シェアも41パーセントにまで増加している。なお、フランス東インド会社についていえば、時期により販売量やシェアに大きな差があるものの、他と比べて貿易は低調であり、すべての期間において第3位の地位にとどまっていた。

6 長島「ポルトガルと東インド会社」198頁；Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle*, seconde édition (Paris : Les Indes Savantes, 2005) Vol.1, p. 313. なお、本表は、フィリップ・オドレール（羽田正編）『フランス東インド会社とボンディシェリ』（山川出版社、2006年）58頁、ならびに羽田正『東インド会社とアジアの海』（講談社、2007年）287頁においても掲出されている。

ところで、オランダとイギリスとの対比について注目すべき点は、第一には、1760年代後半におけるイギリス東インド会社の販売額の躍進とそれに伴うシェアの増加である。これは、表2の分析の結果と親和性を持っている。すなわち、表2からは、イギリスのアジアからの商品の輸入は1760年代ないしは1770年代に急増したことが読み取れるし、表4の分析も1760年代後半の販売額の躍進がこれを裏付けている。しかし、第二に注目すべきことは、この表4の分析の結果は、表2で行った観察結果と乖離する点である。表4で行ったような、ヨーロッパでの販売額やそのシェアから考察する限り、1769年に至るまで、オランダはイギリスの後手に回ることはなかったのである。第一の注目すべき点として述べたように、1760年代にはイギリスのヨーロッパでの販売額は急上昇を見たが、依然として、販売額はオランダ東インド会社の方が大きい。たしかに、表2でみたように、ヨーロッパへの輸入商品の仕入価格の分析では、オランダはすでに1738年から1740年の期間にイギリスの後手にまわったが、表4によれば、ヨーロッパ市場での販売額は、はやくとも1760年代まではオランダがイギリスを上回っていた。したがって、オランダ東インド会社がヨーロッパでのアジア商品の販売により得た利益は、常にイギリスを上回っていたことを想定させるのである。実に、この1760年代までのオランダの優位という観察結果は、表3の観察結果とも一致しているのである。

以上をまとめると、ヨーロッパとアジア間の貿易に関する、東インド会社史研究の近年の諸成果は、18世紀にもオランダ東インド会社が重要な存在であったことを明らかにしつつあるといえる。すくなくとも18世紀半ばの1760年代ごろまではオランダ東インド会社が規模の面で優位を保ち、その結果として、ヨーロッパ市場でのアジア商品の販売から大きな利益を得ていたものと推定できるのである。こうしたオランダ東インド会社の優勢を可能にした要因の一つとしては、オランダ東インド会社のアジア間貿易が考えられるが、以下ではこのオランダのアジア内での貿易についての考察を行うこととする。

表5 オランダ東インド会社による本国の年平均輸出入額, 1648-1780年

(単位: フルデン)

	1648-1650	1698-1700	1738-1740	1778-1780
現金輸出	920,000	2,860,500	3,827,500	4,831,713
為替による現金輸出	376,500	755,500	1,681,400	3,587,800
小計 [a]	1,296,500	3,616,000	5,508,900	8,419,513
輸入 (送り状価格) [b]	2,091,600	5,000,000	6,415,567	6,932,167
差額 [b-a]	795,100	1,384,000	906,667	-1,487,346
比率 [b-a/a] (%)	61.3	38.3	16.5	-17.7

[出典] Ryuto Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper by the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: Brill Academic Publishers, 2006) p. 134.

3. オランダのアジア間貿易概観

オランダ東インド会社のアジア間貿易の利益は、表5に垣間見ることができ⁷。本表では、「小計 [a]」はオランダ本国からアジアへ送った銀を中心とする現金資本の輸出額と為替により本国からアジアへ送った送金額とを合計したものであり、いわばアジアでの商品買付けのための元手を示す数値となっている。一方、「輸入 (送り状価格) [b]」とは、アジアからオランダ本国に送付したヨーロッパ市場向けの商品のアジア現地での購入価格の総額を表している。このとき、検討に値する数値は、これら2つの数値の差額 ([b-a]) である。本来、本国からアジアへ商品の購入資金として送付されたものは、基本的に銀という現金であり、こうした現金をもとにアジアで商品を直接購入するならば、現金は原則として売却利益を生み出さないので、上記の差額 ([b-a]) はゼロとなるはずである。しかしながら、表5に示されているように、実際には差額はゼロではない。この差額は、第一義的には、アジア間貿易から生じた利益と考えることができるであろう。実際、アジアへ送付された現金資金は、ひとたびアジア間貿易に投資され、そこで生み出された利益と元手がともに、ヨーロッパ本国向けの商品の購入にあてられた。その結果として、オランダ東イン

⁷ 表5に関する分析は、Ryuto Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper by the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: Brill Academic Publishers, 2006) pp. 133-135に基づく。

ド会社は、オランダ本国からの供与資金額以上の商品をオランダ本国に向かう帰帆船に積み込むことができたのである。

この差額（[b-a]）は、17世紀半ばから1700年前後までの期間には増加している。差額と本国からの仕送り額との比率が38パーセントから61パーセントの間であり、比較的アジア間貿易の最盛期であったと考えられよう。18世紀には差額の数値は低下したが、例えば1740年前後には依然として906,667フルデンの超過を記録しており、オランダ東インド会社がアジア間貿易から依然として利益を得ていたことが示されている。しかしながら、1780年前後には、この差額はマイナスを記録した。これは、会社がアジアの内部に留保していた利益がオランダ本国に引き上げられるに至ったことを暗示するものである⁸。

そもそも、オランダ東インド会社のアジア間貿易の重要性は古くから論じられてきた。前述の通り、オランダ東インド会社が行った数々の貿易活動は、ヨーロッパ本国とアジア各地を結ぶ貿易とアジア諸港間をつなぐアジア間貿易とに完全に二分できる。もちろんアジア間貿易の交易ルートはほぼ無数といえようが、距離的にも金銭的にも規模の大きい、いわば大動脈の幹線は、日本と南アジア、大陸部東南アジアを結ぶいわば三角貿易にあった。すなわち、日本からは、金・銀・銅が南アジアへ輸出され、南アジアでは引き換えに綿織物が輸出される。このインド製の綿織物はシャムに代表される大陸部東南アジアの諸港に運ばれ、これを資本として日本市場向けの商品、たとえば蘇木や鹿皮、鮫皮、香料、さらには再輸出品のこともあったが生糸などを調達したというのである。こうした三角貿易をなすアジア間貿易からの利益は、銀やインド産綿織物の形で、胡椒・香辛料といったヨーロッパ市場向けの商品購入の資金とされ、インドネシア諸島等で使用されたのであった。

このような理念型的な三角貿易論は、かつては W. H. Moreland や H. Terpstra

8 なお、表5にみたアジア間貿易の「利益」は、オランダ東インド会社にとってのアジア間貿易の重要性の一部をうかがうことができるにすぎない。というのも、表5のデータは、表2と同様に、オランダ本国に輸入された商品の仕入れ価格データを利用しているためである。経営史学的見地から、オランダ東インド会社全体にとってのアジア間貿易の貢献を論じるには、アジア商品の本国での販売価格のデータを利用する必要がある。

らにより主張されてきたものであり⁹、日本では山脇悌二郎が同様のことを論じている¹⁰。また、近年では、オランダ東インド会社のアジア間貿易に関して実証的な研究も現れつつある。Om Prakashは、17世紀後半から18世紀前半におけるベンガルでのオランダ東インド会社の貿易分析にあたって、ベンガルと日本、ならびにベンガルと島嶼部東南アジア等とのアジア間貿易を明らかにした¹¹、Els M. Jacobsは、本稿でも後に利用することになるバタヴィア総督府の記録を利用して、バタヴィアを中心とした18世紀におけるオランダ東インド会社のアジア間貿易の全体像に焦点をあてることを試みている¹²。また、Ryuto Shimada（島田竜登）はとくに18世紀における日本銅のアジア間貿易について綿密に検討し、日本と南アジアとの経済関係を論じている¹³。ほかにも、17世紀前半が分析対象の期間であるものの、Robert Parthesiusはオランダ東インド会社のアジア内部での配船状況を明らかにし、アジア間貿易の実態に迫っているのである¹⁴。とはいえ、全般的には、オランダ東インド会社のアジア間貿易の実態の解明については、未だその端緒が開かれたばかりであるといえよう。

さて、表6は、1641年以後、オランダ東インド会社の所有船総数とそのうちアジア間貿易に従事していた隻数の趨勢を明らかにしたものである。会社所有船の総数に関しては不明の年次があるものの、108隻から161隻の開きがあり、ピークは1725年である。一方、アジア間貿易に利用された船舶数は30隻から107隻までで、ピークの107隻は1670年である。

9 W. H. Moreland, *From Akbar to Aurangzeb : A Study in Indian Economic History* (New Delhi : Munshiram Manoharlal, 1972) (first published in 1923) pp. 62-67 ; H. Terpstra, *De Nederlanders in Voor-Indië* (Amsterdam : P. N. van Kampen & Zoon, 1947) pp. 95-96.

10 山脇悌二郎『長崎オランダ商館－世界の中の鎖国日本－』（中央公論社、1980年）140頁。

11 Om Prakash, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720* (Princeton : Princeton University Press, 1985).

12 Els M. Jacobs, *Merchant in Asia : The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden : CNWS Publications, 2006).

13 Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper*.

14 Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters : The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660* (unpublished Ph.D. thesis (University of Amsterdam), 2007). なお、この未刊博士論文は、同タイトルにて Amsterdam University Press より出版予定である。

表6 オランダ東インド会社の所有船総数とアジア間貿易船数, 1641-1794年
(単位: 隻)

	会社所有船総数	アジア間貿易用船数	比率(%)
1641	?	56	
1651	?	60	
1659	112	83	74.1
1670	?	107	
1680	±125	88	
1700	150	66	44.0
1725	161	52	32.3
1750	135	43	31.9
1775	118	30	25.4
1794	108	?	

[出典] Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline* (Zutphen: Walburg Pers, 2003) p. 118.

また、比率についてみると、ヨーロッパとアジアを結ぶ貿易に比べ、個々の交易ルートは非常に複雑であり、同量の貨物を運送する場合でも、より多くの船舶を要したことは想像に難くない。事実アジア間貿易に用いられる船舶数は、全体のうち25パーセントから74パーセントを占めた。時系列的に眺めると、この比率は1659年には74パーセントであったものが、1700年には44パーセント、以後も低下の傾向は続き、1775年には25パーセントにまで落ち込んでいる。これは、第一にアジア間貿易に利用された船舶数自体が1670年にピークを迎え、以後は減少したことに由来する。たしかに、18世紀には、ヨーロッパとバタヴィアを結ぶ航路ばかりではなく、ヨーロッパと中国の広東、あるいはベンガル等の南アジアに設置された商館との直接の貿易を行うようになったため¹⁵、バタヴィア中心のアジア間交易の重要性は低下したともいえる。かくして、船舶数から分析するとオランダ東インド会社のアジア間貿易は18世紀にわたってその重要性を失いつつあったともいえるかもしれないが、いくつかの反論もありうる。たとえば、1715年、日本では正徳新例が発せられ、日本に來航する船舶は年間2隻に制限されたが、オランダ東インド会社は従来よりも大型の船舶

15 Femme S. Gaastra, "The Organization of the VOC", in: M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben and H. Spijkerman (eds) *De Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie (1602-1795)* ('s-Gravenhage: Sdu Uitgeverij, 1992) p. 26.

表7 バタヴィアからアジア内商館向け輸出額，1730—1732年
(1730年9月～1732年8月，年平均値)

		送り状価格 (単位：フルデン)	銀を除いた比率 (%)
銀	未鑄造	1,175,400	
	ヨーロッパ銀貨	1,982,900	
	アジア銀貨	148,400	
金		440,100	13.9
胡椒		68,400	2.2
クローブ(丁子)		36,700	1.2
メース=ナツメグ(肉豆蔻)		11,600	0.4
シナモン		7,300	0.2
その他香辛料		25,200	0.8
綿織物		1,060,100	33.6
硝石		31,400	1.0
日本銅		247,500	7.8
錫		29,800	0.9
砂糖		253,500	8.0
会社使用品		767,400	24.3
その他		177,000	5.6
合計		6,462,700	

[註] インド軽貨幣は本国貨幣に換算し表示している。

[出典] Els M. Jacobs, *Merchant in Asia: The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: CNWS Publications, 2006) p. 338.

を日本貿易に配船することでこの問題に対処したように¹⁶，一般的に18世紀のアジア間貿易は大型船によって行われるようになったとも考えられる。また，第二の反論としては，たとえば，17世紀中にカンボジアやトンキンの商館を閉鎖しているように，オランダ東インド会社は営業成績の芳しくない商館は閉鎖し，全体としての効率性を高める努力を払っており，船舶数の減少だけを根拠にアジア間貿易の重要性が低下したかどうかを論じることは不十分のそしりを免れないのである。

表7と表8は，先に言及した Jacobs の研究によるものである。表7は1730年9月から1732年8月までの2年間，バタヴィアからアジア内の各商館に発送された商品ごとの総額を示している¹⁷。この表に示されているように，バタヴィアから発送される商品の多くは銀であり，主に本国から供給された，未鑄造あ

16 八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』（吉川弘文館，1998年）305-306頁。

表 8 オランダ東インド会社各商館のアジア諸地域との貿易規模, 1730-1732年
(1730年9月~1732年8月, 年平均値, 単位: フルデン)

	アジア諸地域 への輸出額	アジア諸地域 からの輸入額	計	比率(%)
Ambon	84,500	200,200	284,700	1.1
Banda	128,600	202,400	331,000	1.2
Ternate	15,500	130,600	146,100	0.5
Macassar	17,700	153,600	171,300	0.6
Timor	23,900	14,400	38,300	0.1
Ceylon	539,500	858,800	1,398,300	5.2
Jambi	7,400	22,500	29,900	0.1
Palembang	120,100	190,900	311,000	1.2
Banten	366,500	466,000	832,500	3.1
Malabar	421,700	644,400	1,066,100	4.0
Coromandel	975,300	782,900	1,758,200	6.5
Gujarat (Surat)	363,400	116,500	479,900	1.8
Bengal	2,172,500	1,601,800	3,774,300	14.0
Japan	488,500	451,200	939,700	3.5
Persia	143,700	148,600	292,300	1.1
Padang	281,800	272,600	554,400	2.1
Malacca	62,000	124,300	186,300	0.7
Siam	165,000	97,100	262,100	1.0
Batavia	6,462,800	6,096,400	12,559,200	46.6
Cirebon	241,500	287,200	528,700	2.0
Semarang	257,800	371,400	629,200	2.3
Mocha	203,000	150,800	353,800	1.3
計	13,542,700	13,384,600	26,927,300	100.0

[註] インド軽貨幣は本国貨幣に換算し表示している。

[出典] Els M. Jacobs, *Merchant in Asia: The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden: CNWS Publications, 2006) pp. 307-343.

るいはヨーロッパ貨幣のいずれかの銀で、全体の価額の約半分を占めている。一方、銀を除けば、バタヴィアからアジア各地の商館に提供された商品のうち、多くがアジア産品であった。たとえば、綿織物は主にインドで生産されたもので、東南アジア各地に販路を持っていたのであるし、金の一部は本国から供給

17 Jacobs, *Merchant in Asia*, p.338. なお、本稿では、インド軽貨幣およびインド重貨幣は本国貨幣に換算して表記してある。換算の方法に関しては、Jacobs, *Merchant in Asia*, p. 300を参照のこと。また、こうしたインド軽貨幣やインド重貨幣の問題については、Willem G. Wolters, “Heavy and Light Money in the Netherlands Indies and the Dutch Republic: Dilemmas of Monetary Management with Unit of Account Systems”, *Financial History Review*, Vol.15, No.1, 2008を参照されたい。

されたものであったが、そのほかにスマトラ島や日本で産出された金も含まれている。また、砂糖はジャワ島で生産され、アジア内部では日本やインド方面に輸出されたし、銅は日本から南アジアへ運ばれる商品であった¹⁸。

表7と同じ期間に、アジア各地のオランダ東インド会社が行ったアジア間貿易の輸出入量を示したものが表8である¹⁹。オランダ東インド会社の商館のネットワークはアジア各地に及んでおり、いずれもがアジア間貿易に従事していたことが判明する。とくに、バタヴィア（全体のうちの47パーセント。以下同じ）のほか、ベンガル（14パーセント）、コロマンデル（7パーセント）、セイロン（5パーセント）、マラバル（4パーセント）、日本（4パーセント）といった商館が金額上規模が大きかった。南アジアの諸商館のアジア間貿易が、オランダ東インド会社のアジア間貿易全体のうちで、高い重要性を持っていたことがわかる。

かくして表7および表8に示したように、Jacobsの提供するデータはアジア間貿易の実態の解明に大きく踏み込んでいる様相を呈しているが、大きな問題点をはらんでいることにも注意しなければならない。表7においては商品ごとの価額、表8では商館ごとの輸出額と輸入額が示されているが、いずれの数値も各商品の送り状価格に基づいて集計がなされているのである。たとえば、表7におけるヨーロッパ製の銀貨の価額は、原則として、本国での調達価格に、胡椒はバンテン等の胡椒生産地での胡椒購入価格に基づいているのであり、決してバタヴィアにおける市場価格なり評価額を反映しているのではない。また、表8では、たとえばベンガルの輸出額は綿織物や生糸、アヘンといったベンガル産品のベンガルでの入手価格を基準としているものの、輸入額は、輸入品をオランダ東インド会社が入手した時点での購入価格、すなわち、日本銅でいえば、長崎での入手価格に基づいて算出されることを基本としており、ベンガルでの評価額ではないのである。したがって、一般的な商館では輸出額が輸入額を超過する結果となっている。もっとも、オランダ東インド会社が強圧的に支配している地域、たとえばアンボンなどでは、輸出品の価格は非常に安価に抑

18 Jacobs, *Merchant in Asia*, pp. 345, 366-367.

19 Jacobs, *Merchant in Asia*, pp. 307-343.

えられたため、逆に、輸出額がきわめて低く、輸入額が大幅に輸出額を上回ることが生じているのである。いずれにせよ、Jacobs のデータに基づく表7および表8は、アジア間貿易の実態の一部を明らかにしているが、数量的に十分な議論に耐えられるわけではない。

以上、表5から表8まで先行研究の提示するデータに基づいて、オランダ東インド会社のアジア間貿易について若干の検討を試みたが、その解明については、データの制約があり、いずれも十分な分析が可能となっているわけではない。この点を踏まえ、次に、バタヴィアの経理局が作成した史料を用い、オランダ東インド会社のアジア間貿易について、ひとつの実証分析を試みることにする。

4. アジア間貿易の「粗利益」

表9および表10は、それぞれの年次に、オランダ東インド会社がアジア各地での商館で実現した「粗利益（荒利益）(ruwe winst)」について、この利益を生み出した商品ごとに集計したものである。ここでの「粗利益」とは、ある商館である商品を販売した際の販売額とその商品を仕入れた商館での購入額との差額のことであり、オランダ東インド会社では、その経理上、この「粗利益」を重要な経営指標のひとつとしていた。現代の会計上の利益の概念とは大きく異なるものではあり、オランダ東インド会社の会計制度や崩壊理由とも関連して様々な議論のある概念である²⁰。

なお、用いた史料は「バタヴィア経理局文書 (Archief van de Boekhouder-Generaal te Batavia, 1700-1801 (BGB))」で、オランダのデン・ハーグにあるオランダ国立公文書館 (Nationaal Archief (NA)) に所蔵されている。バタヴィア経理局は、バタヴィアのみならず、アジア各地の商館から会計帳簿の提出を

20 「粗利益（荒利益）」概念をめぐっては、Kristof Glamann や科野孝蔵らにより検討されている (Kristof Glamann, *Dutch-Asiatic Trade 1620-1740* (Copenhagen and The Hague: Danish Science Press and Martinus Nijhoff, 1981) pp. 260-261; 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) 131頁; 科野孝蔵『栄光から崩壊へ-オランダ東インド会社盛衰史-』(同文館出版, 1993年) 91-98頁)。

表9 1701/02年度にアジアで実現された「粗利益」

(単位：フルデン)

	本国（ヨーロッパ）製			アジア製			その他・不明	計
	貨幣	商品	社用品	貨幣	商品	社用品		
Batavia	84,498	92,799	0	2,452	502,244	0	107,281	789,274
Ceylon	69,793	5,201	7,160	131	143,545	3,567	27,678	257,075
Malabar	0	1,903	372	262	79,622	0	4,908	87,068
Bengal	0	7,318	100	0	267,283	173	2,052	276,926
Coromandel	6,406	3,894	842	21,987	213,113	540	6,320	253,102
Gujarat	0	4,175	0	0	486,351	0	2,257	492,783
Persia	0	9	0	0	419,642	0	36,626	456,276
Japan	0	12,442	0	0	437,838	0	1,131	451,411
Siam	0	0	52	0	10,965	0	117	11,134
Malacca	0	1,711	290	0	5,762	78	9,200	17,040
Padang	0	2,744	306	0	17,677	4,530	4,359	29,615
Palembang	0	123	347	0	10,137	0	238	10,846
Banten	0	510	31	0	6,014	22	1,374	7,950
Japara	0	0	445	0	6,589	80	4,986	12,099
Cirebon	0	0	0	0	0	0	632	632
Ambon	0	1,670	3,612	0	34,876	1,393	5,329	46,879
Banda	0	158	3,009	0	18,862	5,710	6,278	34,018
Ternate	0	119	1,636	0	16,573	877	7,504	26,709
Timor	0	0	3	0	867	409	261	1,540
Maccasar	12	931	2,203	0	11,651	1,145	3,794	19,736
計	160,710	135,708	20,407	24,833	2,689,610	18,522	232,325	3,282,114

[註] インド軽貨幣は本国貨幣に換算し表示している。

[出典] NA: BGB 10752.

受け、アジア各地の商館やアジア全体にわたる会社の経営状況を把握することに努めていたのである²¹。

分析にあたり、諸製品の分類は、オランダ東インド会社の経理上の慣習にしたがっている。諸製品は、「本国（ヨーロッパ）製」品は「貨幣」「商品」「社用品」の3区分に、同じく「アジア製」品も「貨幣」「商品」「社用品」の3区分に分類し、さらには「その他・不明」の項目を設けた。「本国（ヨーロッパ）」

21 この「バタヴィア経理局長文書」については、島田竜登「18世紀におけるオランダ東インド会社による日本銅のアジア間貿易—バタヴィア経理局長文書の分析—」、『日蘭学会会誌』第28巻第1号、2003年、20-23頁、ないしは、Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper*, pp. 30-33を参照のこと。ちなみに、バタヴィア経理局での集計では、会計年度は毎年9月1日に始まり、翌年8月末日をもって閉じられていた。

表10 1751/52年度にアジアで実現された「粗利益」

(単位：フルデン)

	本国 (ヨーロッパ) 製			アジア製			その他・不明	計
	貨幣	商品	社用品	貨幣	商品	社用品		
Batavia	1,158,250	13,267	35,899	61,506	880,881	0	421,463	2,571,266
Ceylon	26,678	11,128	1,058	0	203,339	19,498	172,975	434,677
Malabar	0	15,009	978	0	178,073	2,669	47,725	244,453
Bengal	0	20,550	0	0	226,145	0	133,430	380,124
Coromandel	0	5,510	19	29,797	656,271	24	65,280	756,901
Gujarat	0	20,887	1,084	0	450,178	150	159,121	631,419
Mocha	0	23	0	0	40,847	291	9,161	50,321
Persia	0	0	0	0	5,370	0	783	6,153
Basra	0	13,747	0	0	92,653	0	99	106,499
Japan	0	16,161	0	0	71,558	0	114,534	202,253
Siam	0	0	0	0	3,255	0	25	3,280
Malacca	0	1,047	1,877	0	13,169	477	13,655	30,224
Padang	0	3,544	836	0	66,279	4,223	11,091	85,972
Palembang				N.A.				
Banten	0	151	0	0	5,235	0	12,786	18,173
Semarang	0	23,997	2,321	0	25,728	13,509	62,332	127,887
Cirebon	0	1,302	60	0	10,046	113	488	12,008
Jambi	0	814	0	0	2,912	0	36	3,762
Ambon	0	297	1,285	0	36,205	1,845	30,436	70,069
Banda	0	480	2,410	0	9,105	3,843	23,574	39,411
Ternate	0	669	1,326	0	28,516	4,113	17,532	52,156
Timor	0	0	189	0	3,983	0	2,009	6,182
Maccasar	0	732	1,981	0	24,139	14,774	40,336	81,962
Banjarmasin	0	110	0	0	17,161	0	244	17,516
China	0	34,926	0	0	454,737	0	2,593	492,257
計	1,184,928	184,351	51,321	91,303	3,505,785	65,528	1,341,709	6,424,926

[註] Mochaの数値は前年度。インド重貨幣は本国貨幣に換算し表示している。

[出典] NA: BGB 10776.

製」品のうち、「貨幣」は主に銀貨であり、これを一種の商品とみなし、いくつかの商館では利益が生じていた。また、「本国 (ヨーロッパ) 製」の社用品とは、たとえば、ワインやビール、オリーブオイルなどであり、社員によって消費された。「アジア製」品のうち、「社用品」とは、米やバター (ベンガル産のギーなど) 等といった産品でこれも原則として社員の消費用であった。

表11は、商館別に「粗利益」の集計を行った表9ならびに表10の項目ごとの総計を表示したものである。まず、この表11の分析をアジア間貿易に焦点をあてつつ行くと、主要な観察結果は次の3点となる。第一に、この分析では、ア

表11 アジアで実現された「粗利益」, 1701/02年度および1751/52年度

(単位: フルデン)

	本国 (ヨーロッパ) 製			アジア製			その他・不明	計
	貨幣	商品	社用品	貨幣	商品	社用品		
1701/02	160,710	135,708	20,407	24,833	2,689,610	18,522	232,325	3,282,114
(%)	4.9	4.1	0.6	0.8	81.9	0.6	7.1	100.0
1751/52	1,184,928	184,351	51,321	91,303	3,505,785	65,528	1,341,709	6,424,926
(%)	18.4	2.9	0.8	1.4	54.6	1.0	20.9	100.0

[註] インド軽貨幣およびインド重貨幣は本国貨幣に換算し表示している。

[出典] 表9および表10。

アジア間貿易の成果は「アジア製」の「商品」の売却利益に示される。この項目に示される商品は、アジア域内で生産された商品で、かつアジア域内の別の地域に輸入された商品を意味しているからである。アジア内部で発生した利益のうち、こうしたアジア間貿易による貢献は、18世紀初めには269万フルデンであったものが、18世紀半ばには351万フルデンまで増加している。利益の絶対額からみると、アジア間貿易は、18世紀前半を通じて、成長し続けていたことが判明する。

第二に、全体のうちのアジア間貿易の比率を見ると、18世紀初期には82パーセントであり、18世紀半ばには55パーセントとなっている。これは、50年間で27パーセント分比率が低下し、アジア間貿易の重要性が相対的に低下したわけではあるが、依然として50パーセントを超えるほど、アジア間貿易の重要性が極めて高かったことを意味して言える。

第三に、「粗利益」全体について、18世紀初期には328万フルデンであったものが、18世紀半ばには642万フルデンと約2倍に増加していることである。この約300万フルデンの増加は、「[本国製]貨幣」, 「[アジア製]商品」, 「その他・不明」の項目ごとにそれぞれ約100万フルデンずつ増加していることによる。特に、「本国貨幣」のアジアでの売却利益は、18世紀初期には16万フルデンであったものが、18世紀半ばには118万フルデンにまで、7倍以上に急上昇している。これは、表9および表10で観察できるように、バタヴィアにおける本国貨幣の売却益の急激な増加によるものである。表5で検討したごとく、現送ならびに為替による本国からの送金は、17世紀と18世紀を通じて増加する傾

表12 アジア内の商館数，1701/02年度および1751/52年度

	主商館数				副商館・出張所を含めた商館数			
	南アジア・ 西アジア	東南 アジア	東アジア	計	南アジア・ 西アジア	東南 アジア	東アジア	計
1701/02	6	13	1	20	32	31	1	64
1751/52	8	15	2	25	37	37	2	76

[出典] NA: BGB 10752, BGB 10776.

向にあり，18世紀前半のこうした本国からの資金の送付はバタヴィアでの売却利益の増加に貢献したのであった。

表12は，18世紀前半におけるオランダ東インド会社の商館数の変化を示したものであり，表9から表11において利用したのと同じ史料を用いている。そもそも，オランダ東インド会社のアジア内の商館は，いくつかの階層に分類することができ，指揮命令系統の点で一種のヒエラルキー構造をなしていた。本国からの指示を受けるのは，バタヴィアにおかれたインド評議会（Raad van Indië）であり，これは総督によって主宰された。このインド評議会の下に各地の商館が置かれた。たとえば，シャムのアユッタヤー商館や日本の長崎商館などである。これらの商館は，便宜上，表12では「主商館」として示されており，貿易拠点としてのバタヴィアもこの「主商館」の区分に入る。一方，このような「主商館」の管轄下には，「副商館」ないしは「出張所」が設けられることがあった。前述のシャムの事例でいえば，アユッタヤー主商館の下部にはパッタニー副商館が設置されている。また，インド亜大陸南西部のコロマンデル海岸には，ナガパティナムに主商館が設置され，その管轄下には，1701/02年度には合計7カ所に，1751/52年度には9カ所に「副商館・出張所」が設けられていた。

表12に示されているように，18世紀初めには，あらゆるタイプの商館は，アジア内での合計で64カ所に設置されていたが，18世紀半ばには76カ所に増加した。これは，オランダ東インド会社がよりよい交易の可能な土地を求めて，新たな商館を設置したばかりか，必要に応じて採算性に問題のある商館を閉鎖したことの結果でもある。たとえば，18世紀における中国の広東での貿易はオラ

ンダにとって新たな貿易への参入であった。また、先述のように、コロマンデル海岸では、「副商館・出張所」の増加もみられた。一方、商館の閉鎖も実施されており、例えば、シャムのパッターニー副商館は1751/52年度には営業を行っていない。

18世紀前半における、こうした商館の適切な設置への努力の表れとして最も重要なことは、島嶼部東南アジア、とりわけジャワ島内での新たな商館の設置である。表9（1701/02年度）でみるとバンテン、ジャバラ、チェリボンの各商館が、表10（1751/52年度）ではバンテン、スマラン、チェリボンの各商館がジャワ島に設置されたバタヴィア以外のオランダ東インド会社の主商館である。とりわけ、このジャワ北部のジャバラ商館管轄（中にはスマラン商館管轄）の貿易利益の成長に着目すべきである。18世紀初めには1万フルデン強の「粗利益」を得たに過ぎなかったが、18世紀半ばには13万フルデン弱の「粗利益」をおさめるにいたる。主・副商館設置箇所についても、18世紀初めには、ジャバラ、スラバヤ、スマラン、テガルの4カ所であったが、18世紀半ばにはこれら4都市の他に、スラカルタなど7カ所の副商館が加わっている²²。これらは、18世紀中のジャワ島北部の経済的發展とオランダ東インド会社勢力のジャワ島内部への勢力浸透と軌を一にしており、この地域は後の18世紀後半には著しい経済發展を遂げるのである²³。

いずれにせよ、オランダ東インド会社は、18世紀前半にもアジア各地に商館の設置に意を尽くし、必要に応じて、新設や廃止を行った。結果として、アジアの広範な地域で貿易を行うことができたが、それらアジア各地に広がる商館での実現される利益の多くは基本的にアジア商品の販売によってなされていたのである。たしかに、本国からの銀貨等の供給が増し、それらの販売益も無視できない規模に成長したが、比率からみると全体としてアジア製品の販売利益が最も重要な位置にあり続け、その意味では、オランダ東インド会社にとって、アジア間貿易は非常に重要な取引であったことが理解できよう。

22 NA : BGB 10752 : pp. 448-451 ; BGB 10776 : pp. 308-311.

23 18世紀後半のジャワ北部経済については、たとえば、Kwee Hui Kian, *The Political Economy of Java's Northeast Coast, c.1740-1800 : Elite Synergy* (Leiden : Brill Academic Publishers, 2006) を参看。

5. おわりに

本稿は、18世紀前半のオランダ東インド会社のアジア間貿易について検討したものである。第一に、本稿は、近年の研究による一種のオランダ東インド会社史再検討の議論を紹介した。これらの諸研究が示唆するところは、18世紀においてもオランダ東インド会社は依然として大きな勢力であり続け、少なくとも1760年代まではイギリス東インド会社に劣ることはなかったと考えられることである。具体的には、オランダ、イギリス、フランスという3カ国の東インド会社による、ヨーロッパとアジアとの間を結ぶルートでの貿易船数や貿易額、貿易量等を比較することで検討を行った。

第二に本稿が検討したのは、オランダ東インド会社のアジア間貿易について概要であり、ここでも近年の先行研究によって提示されているデータを紹介し、分析を実施した。ここでは、本国からのアジアへの資金供給額とアジアから本国への商品輸送額との差額からアジア間貿易の重要性を指摘し、アジア間貿易に用いられた船舶数を分析した。さらに、Jacobsによって示された18世紀前半中のアジア間貿易のデータを紹介するとともに、このデータによる検討は大きな制約を持っていることを論じた。

続いて本稿は18世紀前半のオランダ東インド会社のアジア間貿易についての実証研究を試みた。Jacobsと同じ史料である「バタヴィア経理局長文書」を利用しつつも、Jacobsの研究で見受けられるデータ処理の欠点を回避するため、「粗利益」という概念を用いて、オランダ東インド会社がアジア各地の商館で実現した利益についてデータを収集し、観察を行った。結果として明らかになったことは、オランダ東インド会社は18世紀前半にもアジア間貿易から膨大な利益を得ており、そのアジア間貿易からの利益の絶対額は増加していたことである。オランダ東インド会社は、こうしたアジア間貿易からの利益を得るために、アジア内の商館の設置場所に工夫を凝らし、適宜、商館の設置や廃止を行っていたのであった。

参 考 文 献

未公刊史料

Nationaal Archief (オランダ国立公文書館) 所蔵:

Archief van de Boekhouder-Generaal te Batavia, 1700-1801 (BGB)

BGB 10752: Generaal journaal, gehouden door de Boekhouder-Generaal te Batavia, 1701-1702.

BGB 10776: Generaal journaal, gehouden door de Boekhouder-Generaal te Batavia, 1751-1752.

研究書・論文

大塚久雄『株式会社発生史論』大塚久雄著作集 第1巻 (岩波書店, 1969年)。

フィリップ・オドレール (羽田正編)『フランス東インド会社とボンディシェリ』(山川出版社, 2006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『栄光から崩壊へ—オランダ東インド会社盛衰史—』(同文館出版, 1993年)。

島田竜登「18世紀におけるオランダ東インド会社による日本銅のアジア間貿易—バタヴィア経理局長文書の分析—」、『日蘭学会会誌』第28巻第1号, 2003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。

杉原薫『アジア間貿易の形成と構造』(ミネルヴァ書房, 1996年)。

長島弘「ポルトガルと東インド会社のインド洋進出」(小谷汪之編『世界歴史大系 南アジア2—中世・近世—』(山川出版社, 2007年) 所収)。

永積昭『オランダ東インド会社』(講談社, 2000年)。

羽田正『東インド会社とアジアの海』(講談社, 2007年)。

浜下武志・川勝平太編『アジア交易圏と日本工業化1500-1900』新版 (藤原書店, 2001年)。

古田和子「アジア交易圏論とアジア研究」(衛藤藩吉先生古稀記念論文集編集委員会編

『20世紀アジアの国際関係: IV国際システムの理論と実態』(原書房, 1995年) 所収)。

八百啓介『近世オランダ貿易と鎖国』(吉川弘文館, 1998年)。

藪下信幸「近世アジアにおける国際商業ネットワークの展開—グローバル・ヒストリーにおける近世アジアの意義—」(市川文彦ほか『史的に探るといふこと!—多様な時間軸から捉える国際市場システム—』(関西大学出版会, 2006年) 所収)。

山脇悌二郎『長崎オランダ商館—世界の中の鎖国日本—』(中央公論社, 1980年)。

J. R. Brujin, F. S. Gaastra and I. Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, Vol.1 (The Hague: Martinus Nijhoff, 1987).

Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976).

Femme S. Gaastra, "The Organization of the VOC", in: M.A.P. Meilink-Roelofs, R. Raben and H. Spijkerman (eds) *De Archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie (1602-1795)* ('s-Gravenhage: Sdu Uitgeverij, 1992).

Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline* (Zutphen: Walburg Pers, 2003).

Kristof Glamann, *Dutch-Asiatic Trade 1620-1740* (Copenhagen and The Hague: Danish Science Press and Martinus Nijhoff, 1981).

Jos Gommans, et al., *Dutch Sources on South Asia c.1600-1825, Vol.1: Bibliography and*

- Archival Guide to the National Archives at The Hague (The Netherlands)* (New Delhi : Manohar, 2001).
- Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle*, seconde édition (Paris : Les Indes Savantes, 2005).
- Els M. Jacobs, *Merchant in Asia : The Trade of the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden : CNWS Publications, 2006).
- Kwee Hui Kian, *The Political Economy of Java's Northeast Coast, c.1740-1800 : Elite Synergy* (Leiden : Brill Academic Publishers, 2006).
- Angus Maddison, *The World Economy : A Millennial Perspective* (Paris : OECD Publications, 2001) [邦訳 : アンガス・マディソン (金森久雄監訳) 『経済統計でみる世界経済2000年史』 (柏書房, 2004年)].
- W. H. Moreland, *From Akbar to Aurangzeb : A Study in Indian Economic History* (New Delhi : Munshiram Manoharlal, 1972) (first published in 1923).
- Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters : The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660* (unpublished Ph.D. thesis (University of Amsterdam), 2007).
- Om Prakash, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720* (Princeton : Princeton University Press, 1985).
- Om Prakash, *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India* (Cambridge : Cambridge University Press, 1998).
- Ryuto Shimada, *The Intra-Asian Trade in Japanese Copper by the Dutch East India Company during the Eighteenth Century* (Leiden : Brill Academic Publishers, 2006).
- H. Terpstra, *De Nederlanders in Voor-Indië* (Amsterdam : P. N. van Kampen & Zoon, 1947).
- Jan de Vries, "Connecting Europe and Asia : A Quantitative Analysis of the Cape-route Trade, 1497-1795", in : Dennis O. Flynn, et al. (eds) *Global Connections and Monetary History, 1470-1800* (Aldershot : Ashgate, 2003).
- Willem G. Wolters, "Heavy and Light Money in the Netherlands Indies and the Dutch Republic : Dilemmas of Monetary Management with Unit of Account Systems", *Financial History Review*, Vol.15, No.1, 2008.

付記 : 本稿は、2007年度文部科学省科学研究費補助金 (若手研究(B)) 「18世紀におけるアジアの国際分業とオランダ東インド会社のアジア間貿易」 (課題番号 : 18739005) による研究成果の一部である。