

ソングラーの発展とパタニの衰退 —19世紀におけるマレー半島部港市の淘汰と海路の再編—

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2014-02-18 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 黒田, 景子 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10232/20443

ソクラの発展とパタニの衰退

－19世紀におけるマレー半島部港市の淘汰と海路の再編－

黒 田 景 子

はじめに

本稿は主として18世紀後半から19世紀におけるマレー半島中部のシャムに属するいくつかの港市に焦点をあてる。これらの港市はシャムの対中交易を朝貢あるいは互市活動によって担い、時代の変わり目に活動を盛んにし、そして淘汰されていった。

シャムの交易活動は東西交易の中間点にある地の利を生かして、インド洋側からの交易と華人の海である東シナ海、南シナ海の交易をつなぐものであった。シャムは暹羅として中国への朝貢を19世紀なかばまで行い、ジャンク船を使った華人の船や人がシャムと広く関わってきたため、漢籍史料や日本近世史料に華人交易者の記録が残っている。

一方で、シャム側の史料はアユタヤ朝滅亡の混乱で多く失われたために、1768年以降に編纂されたタイ語の年代記類に頼るところが多い。しかし19世紀になると英国東インド会社の資料が使えるほか、数少ないタイ語の一次史料や、マレー語による史料が登場してくる。仏教圏であるタイ人居住域とイスラーム圏マレー人居住域の境域に存在するこれらの港市は、長年東南アジアの東西交易拠点として知られてきたが、現在のはかつての繁栄の姿をわずかに残すローカルな存在になっており、その一部に関するタイ語史料は、深南部タイのムスリム地域の分離独立紛争を反映して、いまだに閲覧禁止である。

なぜにシャムはイスラーム圏マレーの港市をも傘下に置こうとしてきたのか。その理由はシャムという巨大な港市国家とその傘下の港市ネットワークが長らく果たしてきた役割と深く関わってきた。シャムの船は南シナ海へのジャンク船交易ルートと人員を用いて、中国への朝貢と私貿易、さらに18世紀以降の中国南部の米の不足からの要求に応じて、ほぼ毎年の「朝貢」行動をおこなっており、対中交易で大きな利益を得ていた。

本稿では、シャムの中国への「朝貢」行動において重要な役割を果たしてきたこれらの港市群が、19世紀後半のシャムの朝貢中止とその後どのような変貌を経験したかについて記述しよう。

1・シャムの朝貢実態

まずここではシャムの中国への朝貢の実態について述べたい。初期の朝貢記録は中華王朝の漢籍記録に残っているものを使わざるを得ないがそれが果たして中国側の「朝貢認識」と同一であったかを検証する。

1) 初期朝貢記録「暹羅」

暹羅の名が中国の朝貢記録に表れるのは1351年のことである。暹羅とはすなわちシャム（=現在のタイ）のことであるが、もともと暹国と羅斛という二つの国が合わさって「暹羅」となったという記録があるため、中国側ではあくまで朝貢主体を暹羅の名称にこだわったものである。南海に関する漢籍記録は中華の蕃夷認識に基づく記述であって国の歴史や風俗を華人的な視点から断ずるものが多く、三仏齊の朝貢記録にも見られるように、朝貢してくる国々の実態や思惑とはかけ離れた場合がある。しかし朝貢する側にとって利益の多い中国との「朝貢交易」ではその認識の差は問われないまま進行した。むしろ、暹羅=シャムの場合は互いの認識の差をあえて深く追求せず、朝貢関係を続けていたといえよう。

2) アユタヤ以後

増田えりかによれば、シャムの対中朝貢再開は以下のように推移した。

アユタヤがビルマの破壊によって首都中心としての機能を果たさなくなると直ぐ、アユタヤ貴族の養子であり、タークの国主であったタークシンは、同じチャオプラヤー水系のアユタヤより南のトンブリーに拠点をおいてシャムの国王となった。実父が潮州華人であったタークシンは、鄭昭の名ですぐに清朝への朝貢を願っていた。彼の支持者には華人が多く、また、首都を中心とするネットワークを編み直し、シャムと首都の再建に多くの資金を必要としたからである。

しかし、暹羅の状況についてシャム湾の港市ハティエンの莫天賜からの情報を得ていた清は、鄭昭がアユタヤ前王の血筋ではないことから、彼を篡奪者とみなし朝貢を認めなかった。あくまで中華的な価値観からの継承を重視するのは朝貢の条件である。

とはいえ鄭昭=タークシン王のもとで、首都トンブリーの建設と旧アユタヤ勢力の首都への結集は進んだ。特に、華人系の商人が活躍しルアンチーン（宮廷華人）と呼ばれる勢力が政治的にも力を得てきた。

1777年、タークシンは再び清に朝貢を願い出る。清側ではその後の状況を考慮し、タークシンが人心を把握していることをみとめ、将来の朝貢を検討すると回答する。実際にはトンブリーではタークシンが孤立して言動に異常が見られる時期ではあった。その後1782年にタークシンは部下のチャクラー将軍によって処刑され、チャクラー将軍がラーマ1世として即位し、ラタナコーシン朝が誕生する。

3) ラーマ一世の進貢

さて、大清実録によれば、乾隆47年9月7日（1782年）ラーマ一世は、「父の鄭昭病没により、息子の鄭華が後を継いで進貢したい」と清に求める。鄭華とはラーマ一世自身のことであり、もちろん実際の血縁関係などない。清側の朝貢継承手続きに血統が重視されることを承知した上の方便であろう。このときの進貢船は、清の朝貢受け入れ港である広東に到達したが、使者は皇帝の居る北京までは行かず、代理人に貢物をもたせて北京まで送っただけである。驚いた清側が北京に来るようにと北京から使者を走らせたが、シャムの貢船とその随伴船は広東とその近辺で交易をして

帰ったあとであった。北京まで行かなかったのは「(北京まで行っていると) 風向きが変わってシャムまで船が帰れない」という理由であった。清側はこれを正式の朝貢とは見なさなかった。

1784年にシャムの船はふたたび朝貢に来たがこのときも使者は北京まで行こうとしなかった。広東の役人の説明によれば「蕃夷の国なので、正式な朝貢のやり方がわからない」ということであった。同年乾隆49年11月30日にやって来たシャムの使者は貢物の象をつれて、やっと北京へ赴き、12月には回部、朝鮮、土司とともに茶会や宴会に出席するなど正式な手順を踏むようになった。

乾隆51年(1786年)三月にシャムの正副の貢船四隻の他、10隻の船がともに広東に来航した。同年の12月19日に清朝は鄭氏が二代にわたって暹羅を継いでいるとして朝貢を正式にみとめた。規定では三年一貢ということであるが、シャムは以後ほぼ毎年朝貢に訪れ、甚だしく多しと記録されている。

増田によって指摘されるように、清とシャムの双方の交流の認識は真の意味ではすれ違ったままである。交わされるべき国書についても、シャムからもたらされた正式の国書は金葉表文という金板にタイ文字文を書いた物であり、その中ではシャムの王は「新しく即位したアユタヤの王」と表現されている。しかし国書の内容については吟味されたかは確かではない。金葉表文は清朝側では国書と認識されず貢物扱いであった。シャムは貢船として華人のジャンク船を借り上げ、船はおおむね華人水夫によって運航されていた。実際に広東での官吏とのやりとりや通訳においても仲介の華人による国書の翻訳、ほぼ翻案というべき文書が国書として書き直された。北京に運ばれ、現存している漢籍の国書は、蕃夷である暹羅が中華を慕うという内容に書き換えられ、華文と満州文字を併記して記されていた。

タイ側としてこのような翻案国書の事情について全く知らないとはいえないであろう。タイ語国書においては「進貢」ということばが「chim kong」の発音のままわざとタイ語表記され、清朝との主従関係は明確に意識されない書き方がされていたようである [増田 1995: 27]。

シャムにとって清朝との朝貢は、建前はともかくも、朝貢に当たっては貢船と随伴船が免税特権を得て広東、厦門などで行うことができる交易の旨味にあり、シャムの王妃、大臣などを荷主とするシャムの随伴船が多数押し寄せあまりにも多すぎると指摘された場合もあった [Sarasin 1977]

4) 蜜月の終わり

一九世紀の前半、シャムの貢船は毎年のように広東に現れ、朝貢に伴う免税特権を要求して活発に活動していた [Fairbank & Teng 1977]。しかし東シナ海交易を巡る状況は変化しつつあり、特に、アヘン戦争や太平天国の乱の影響で清朝が乱れるとシャムは朝貢に慎重な態度を見せるようになる。特に、1851年咸豊元年に清朝皇帝からの下賜品を太平天国の賊に奪われるという事件のあと、治安の悪化を理由に以後の朝貢を拒否する。

そして、1853年にはラーマ4世王の布告で「タイ国の対中朝貢の伝統は、交易の利に目を奪われた国王たちが、交易の仲立ちを行った華人商人にだまされて、中国皇帝に服属の意を尽くしていたことに気づかず行った恥ずべき習慣であった」と断じて、朝貢を廃止したⁱ。

英語やラテン語にも堪能であったラーマ4世は、シャムを巡る各国の状況をよく把握しており、

清朝への朝貢の建前と本音を知り尽くしていたとみられる。この布告には清朝に対するというよりも、むしろ、欧米に対して正式にシャムの独立的立場を国際的に明確にしようとした意図をくみとることもできる。この時期にシャムは英国等の西欧諸国との交易を重視し、西欧型の条約手続きを重視する路線に転じたのである。

シャムがこのように欧米の動向を警戒するようになったのは、その前段階としてマレー半島の港市をめぐって英国との接触が生じていたからである。東西交易のハブの位置にあるシャムは、マレー半島西部に誕生した英国東インド会社の拠点、ペナン（1786年建設）とシンガポール（1819年建設）とは、後述するシャムのマレー半島部の港市群の交易を巡る争いで、接触する機会が多くなってきていた。その接触の契機はマレー半島のシャム側の港市がシャムの「朝貢国」クダーに侵入、クダーを占領した事件である。この結果、1822年に英国がシャムとの交渉をのぞんだ。最初の接触ではシャムは英国の期待するような反応をみせず、英国を失望させたが、シャムの目は英国を介した西欧技術に注目するようになった。

さらに1830年代からシャムにやって来たプロテスタント宣教師グループが、迷信と見なしている仏教を奉ずるシャムの王を「教化」しようとして持ち込んだ、近代西欧のさまざまな技術、印刷、蒸気汽船、西洋医学、などに、当代一の教養人であったラーマ4世は興味を示すとともに、シャムのキリスト教化への圧力に対しては警戒を強めた。仏僧として長い経験と知識を積んだラーマ4世王にとっては、仏教を擁護しつつ、シャムの国際的な立場を確立していくことが必要であった。

清朝との朝貢断絶は、欧米と清朝を天秤にかけたシャムの政治的判断であったが、だからといってシャムの中国交易からの完全撤退を意味するものではない。むしろ、中国南岸とのローカルな交易は継続していたと考えられる。

2・シャムのマレー半島港市

1) シャムの港市ネットワークと統治システム

清朝が自らを中心とした世界認識をもつように、シャムもまた自らの世界図をもっていた。シャムを中心に俯瞰すればそれは以下のような構図となった。

まず、シャムとは、チャオプラヤ-デルタに位置する首都を中心とする巨大港市とそれと連携するシャム湾港市群からなるネットワークの総体として把握できる。首都は、陸路の河川交通で上流の森林生産物とデルタの主産物である米を集荷し、海路はシャム湾の港市から錫や海産物、インド洋からの金や珍品-アヘンなども含む-を集荷できる位置に立地する。首都アユタヤが破壊されても、基本構造は不変で、集荷中心港市が下流のトンブリー、ついで現在のバンコクに移っただけである。それ故にシャム政権は都をクルン（krung）=中心と認識し、後年にその位置は変わっても首都はしばしば「アユタヤ」と呼ばれ、王は「アユタヤの王」と呼ばれた。ラタナコーシン朝初期においても都は史料に「アユタヤ」と記載されることがあったが、次第に「旧都（krung kao）」という表現に変わっていった。「新都」バンコクは略称「天使の都（krung thep）」と呼ばれ、長く美しい詩を正式名称に冠するが、河岸に接する王宮と寺院と城壁と運河に囲まれ、水上交通を流通

の要とする港市であり「旧都」アユタヤとほぼ同じ構造をもつ都市として計画された。

またシャムの王はシャム最大の商人であるといわれているように王室が独占貿易をアユタヤの時代から行っており、通商は圧倒的に王室に有利であった。そのシャムの主要な輸出商品は米である。シャム首都の直轄地域であるチャオプラヤーデルタの米は首都に拠点をもつ華人系の米商人によって物納税として集められた。商品としての米は多くは中国南部へ出荷された [Sarasin 1977]。後のシャムの華僑系財閥のほとんどが米商人の出身であるようにバンコクと中華系の人々のつながりは深い。

シャムはアユタヤ時代から外国人を官吏に登用する例が多いが、シャムの経済システムには多くの華人が関与して徴税吏に任官され、後に手腕が認められて地方の国主にとりたてられて出世する例も見られた。彼等はアユタヤ朝期からの地元の世襲国主（彼らもまた何代か前には華人系の血を交えている）と時に競争しながら首都の政治に関与し宮廷内での地位を固めていった。

この代表格が、マレー半島東海岸の港市ソクラーの国主呉氏一族である。呉氏は燕巢の徴税吏から、タークシン王によってソクラー国主に任ぜられソクラーをシャム南部の一大商業都市に成長させた。ソクラーの主たる役割はより南のマレームスリム系諸港市を監視し、交易ルートを通じて首都に物品を供給することであり、1791年には地方国 (huamuang) の位として頂点である一級国 (muang eek) に昇格した。これは200kmほど北部の同じマレー半島沿岸にある古邑ナコンシータマラートと統治システム上、同格になったことであり、アユタヤ崩壊期に一次独立して港市ネットワークの拡大を図ったナコンシータマラートを牽制するために置かれたのであろうか。この二つの一級国は以後、マレー半島を舞台に、あるいはシャムの首都宮廷を舞台に熾烈な勢力争いを繰り広げる。

2) シャムの地方港市の交易活動

ところで、1818年に刊行された『大清会典』には「朝貢之國」に対して「互市諸國」が登場し、「朝貢によらず互市（交易）を行う」国として、このソクラー、ナコンシータマラート、パタニ、トレンガヌ、の名前をみることができる。興味深いことに、これらはいずれもシャムの統治システム支配下に位置づけられている、シャムの交易ネットワークに属する港市である。さらにパタニとトレンガヌは、一級国ソクラーとナコンシータマラートが監視・監督の任に当たっていたマレー人スルタンを首長とし、シャムにとっての辺縁部にあたる朝貢国 (prathetsarat) として扱われていた。

前近代のシャムは首都を中心とする「マンダラ型」の分節的な統治システムを持っていたことが知られている。統治システム上において地方国は首都に毎年貢納すべき物納税 (suoi aakon) が割り当てられていた。物納税はナコンシータマラートの場合、基本的に半島西海岸で入手できる錫であったり、燕巢、火薬原料の硝石などであったりするが、臨時の物資供給が求められることもあった。1808年には首都から中国向けの輸出米の不足を補うべく、ナコンシータマラートに米調達の命が下った [Sarasin 1977]。調達した物資は必ずしも首都に集荷されていたとは限らず、そのまま中国沿岸に向かって出荷されたとも考えられる。

物納税はそのままシャムに必要な物品の原資としてもちいられることもあった。ナコンシータマ

ラートには供出するべき物納税をそのまま使って英国やポルトガルからビルマと闘うための大砲などの兵器調達の原因とするよう命ぜられることがあった。物納税はあらかじめ量が規定されており、実際の集荷が多くと不足であろうとも、ナコンシータマラート国主は必要な武器を調達しなければならなかった。ソクラーでも状況は同様であり、これらの港市は朝貢とは異なる形で海上交易による物資の調達を行っていたのである。

一方、異民族首長をいただくシャムの朝貢国はシャム中央に三年一貢の朝貢儀式に詣でることと、シャムの敵と戦う場合の戦時援助義務を負っていた。シャムの敵とは具体的にはビルマであり、不定期に兵力の要求や糧食としての米などが要求された。マレー系朝貢国のパタニは仏教国であるシャムに対する反発が強く、17世紀以来たびたびシャムに対して朝貢拒否と反乱をおこして、シャムからの討伐軍と闘いを繰り返していた。このころの様子は近世日本史料の『唐船風説書』をあつめた『華夷変態』にもしばしば記録されている。しかし、首都から軍が派遣されて朝貢国の討伐軍に直接関わってくることはよほどの大乱の場合に限られており基本的に首都宮廷は関知しなかった。通常シャムへの朝貢業務のつきそいや、小規模な反乱の解決などは一級国のナコンシータマラートやソクラーの介入によって解決されていたのが常であり、その分有力地方港市とこれらの朝貢国の政治的経済的な関係は緊密であったと考えられる。この構造は分節的とはいえ、全体からみれば首都が政治経済的にもネットワークの中心にあることに変わりはなく、シャムがそのネットワークにパタニを保持しつづけていた理由は、シャム湾の海上制海権と交易圏を維持するためであると考えられる。それはそれだけシャム湾から多くの交易船が中華の海に乗り出していたことをも示すであろう。

シャムが手放そうとしないマレー系朝貢国には、この二国の他、半島西海岸のサイブリー(Saiburi)ことクダー(Kedah)がある。クダーは米を豊富に産するほか、半島西海岸の港市として重要な拠点であった。クダーのスルタンは後述するようにペナン島を英国東インド会社に提供してペナン租借の年金を受け取っていた。また、英国東インド会社とアヘン交易に関して定額購入契約を結んでいたため、英国東インド会社根拠地を巡る地方港市の錫やアヘン交易に関わる縄張り争いに巻き込まれ、辛酸をなめることになる。

「互市諸国」として記されているマレー半島の港市群は、統治システムとしてはシャムの傘下にあつて、実態としては、シャムの交易の請負やあるいは独自の交易行動を行いながら、シャムへ中国沿岸の状況や、ジャワ海やインド洋側の情報など、シャムへ海外情報をもたらす情報集約基地の役割も果たしていたのである。

3・ナコンシータマラートとソクラー :19世紀前半の港市の争い

ここでは、マレー半島中部港市の性格とその動きについてももう少し詳しく述べてみよう。

1) マレー半島中部港市群とペナンの登場

シャムネットワークの周縁とはいえ、もともとマレー半島中部の港市群は古代より東西交易上の重要ルートである。半島西部と東部はいくつかの半島横断ルートによってつながり、帆船時代の物

流拠点であった。シャムがこの地域を自らの傘下とみなしたのは13世紀後半であるが、それ以前にも同地域には単馬令や、ランカスカなどの小国の漢籍記録がある。

近世日本文書『華夷変態』は1644-1717年の間に長崎を訪れた唐船の華人からの海外事情聴取書(唐船風説書)の集成であり、福州やかんぼじあ、暹羅の船以外に「六昆(るごる)」ことナコンシータマラート、「宋居勞(そんくわら)」ことソクラー、「大泥(たに)」ことパタニからのジャンク船の記録が残り、この海域の交易活動とパタニの反乱などの状況を知ることができる[林、その他『華夷変態』1958]。

なお、ナコンシータマラートからパタニに至る地域はヒンドゥー的古代遺跡の上に、上座仏教徒とムスリムの集落が混在する、仏教とイスラームの境域という条件を抱えている。

まずナコンシータマラートは城壁に囲まれた都市で大きな仏寺を抱えており、その勢力域にも数多くの仏塔が建設されるなど、マレー半島部の仏教の中心となっていた。ナコンシータマラートについてのタイ語伝承記録『Tamnam Nakhon Si thammarat』ではその勢力はクダーやマレー半島南部のパハンまで及んだという。

一方マレー半島港市国家のイスラーム化はだいたい14世紀から15世紀ぐらいではないかといわれている。その中でパタニは、マレー半島で早くにイスラーム化した国として知られる。パタニの交易がもっとも栄えた時期は17世紀でパタニに3人の女王がいた時代と知られている。その中に海商あるいは海賊として知られる華人、林道乾とおもわれる人物が徴用され、改宗してモスクを建設、大砲の作成をしたと伝えられ、港市に華人の根拠地が存在していたことも知られている。また、オランダや英国なども一時商館をおいていた。

また、ムスリムにとってはパタニはメッカへ渡航準備のための場所として知られ、パタニには中東からのイスラーム学者が往来し、ムスリム学生が集まった。18世紀後半には多くのマレー人イスラーム学者を輩出しパタニは別名「メッカのベランダ」とよばれるようになった。ポノまたはポンドックと呼ばれるイスラーム塾が多数登場し、イスラーム教育の中心としての名声を勝ち得た。

その仏教圏とイスラーム圏の境域のまん中にあるソクラーには18世紀前半にはムスリムの国主がいたことがわかっている。そのムスリム国主を追い払う形で、18世紀後半に福建出身の華人呉讓がタークシンに取り立てられて華人国主をいただくシャム中央と強く結びつく港市として登場し、以後、ナコンシータマラートにとっての強力なライバルに成長した。

独自の交易行動を取る「互市諸国」として清朝の漢籍に名前を残しているのはいずれもこのマレー半島東海岸の港市である。

一方、西海岸の港市でシャムの港市ネットワークにとって重要な拠点であったのは現在のプーケット島を含む西海岸8国ことタラーン港市群と、シャムではサイブリーとよばれていたクダーである。クダーもまたパタニとはほぼ同時期にイスラーム化した古邑であり、パタニと同じころに多数のイスラーム学校が広がった。

さて、アユタヤが崩壊した1768年、ナコンシータマラートはいち早く周辺諸港市に遠征して独自の港市ネットワークを確保した。一方ナコンシータマラートの支配の及ばなかったパタニ、トレンガヌ、クダーのイスラーム侯国はこれをシャムの勢力圏からの離脱と考えた。(このことは今に続

く深南部タイの独立運動とつながる。)

トンプリーのタークシンは直ぐにナコンシータマラートを制圧してシャムの傘下に組み直し、シャムの港市ネットワークの復活を一部果たし、ソクラーに呉氏を取り立ててナコンシータマラートと対抗し、ナコンシータマラートを監視する存在としておいたが、イスラーム侯国の朝貢復活までは余力を持っていなかった。

その後、ラタナコーシン朝のラーマー一世はアユタヤ朝の領域の完全復活を目指して、パタニ、クダー、トレンガヌ、クランタン旧シャム朝貢国に朝貢の再開を求め、1790年には朝貢を拒否するパタニに親征してスルタンを捕縛し、これを見てクダー、トレンガヌ、クランタンはシャムを恐れて朝貢儀礼を再開した。この時点でシャムの港市ネットワークは回復した。

しかし、以前と異なっていたのは、クダーの沖のペナン島に英国東インド会社が根拠地において交易活動を行っていたことである。英国がクダースルタンを押し切る形でペナンに上陸したのは1786年のことで、奇しくもクダースルタンがシャムに朝貢を再開した年であった。実際のところ、クダーはシャムやビルマ、南方のセランゴールからの圧力に対する軍事的な保護をペナンに期待していたが英国がペナンに与えたのはスルタンにペナン島と対岸に獲得したウェルズレイ地方の租借年金とアヘンの定額取引の権利だけであった。

とはいえ、強大な軍事力とインドを背景とした商品の提供力をもった港市がここに誕生したことは、地域の港市ネットワークのバランスを変えた。

英国が求めたのはタラーン地域やペラからの錫鉱石の集荷であったが、同時にペナンは最新の兵器やアヘンの提供地である。その魅力は華人やシャムの勢力だけではなく、スマトラやマレー半島南部からの商船、英国のカントリートレイダー達も引きつけた。資料的に全貌を明らかにするのは困難だが、アヘンはより多くの交易者を引きつけていたとみられる。

アヘンの蔓延をしめす一例としてあげるなら、シャムは1806年と1839年の二回、マレー半島の地方国に対して、アヘン吸引の禁止令をだしている。その中ではタイ人には吸引を禁止しているものの、華人やベトナム人には禁止はしておらず、また取引そのものを禁じているわけではない。実態としては、交易者によってアヘンが取引され、中国方面へ輸出されていったものとみられる [黒田 1987]。

2) ナコンシータマラートの拡大路線

このような状況において、真っ先にペナン方面へ勢力拡大を計ったのはナコンシータマラートである。ナコンシータマラートは領域的には半島の東西を押さえており、中央宮廷の直轄地であるタラーン港市群の警護も司っていた。18世紀末にはタラーン港市群をとおしてインド洋からのアヘン、金、そしてタラーンの錫、火薬となるコウモリの糞(硝石)、燕の巣などをシャム首都に物納税として提供し、あるいは、その物納税をゆだねられて対ビルマ戦のための兵器、小銃、大砲などをペナンから購入していた。シャムの地方国としてトップの地位にあるとはいえ、ナコンシータマラートの政権の規模は大きくはない。国主の御前会議に出席する官吏は30名ほどであり、これはソクラーでも同様の規模であった [黒田 1987]。

この時期にシャムがもっとも警戒していたのは、ビルマからの攻撃であった。小規模な攻撃を繰り返していたビルマは、1809年タラーン港市群を襲い多数の民を捕虜として連れ去るなど、港市の活動に壊滅的な打撃をもたらした。シャム中央にとってインド洋側のシャムの直轄港市であるタラーン港市群を回復することは急務であったが、その任はナコンシータマラートの新国主が中央宮廷の大臣や貴族と結んで独占的に獲得した。港市タラーンの利益はナコンシータマラートの利益にも強く関わり、タラーン港市群の打撃はナコンシータマラートにこそもっとも大きな打撃であったからである。

ナコンシータマラートは1811年に国主が交替したが、幼名ノーイとよばれたこの国主は中央宮廷で小姓としての経験を積んだ後、ナコンシータマラートの副国主として父の補佐を務めた、いわばシャム地方貴族の典型的なエリートであった。中央の貴族層とのつながりも強く、「タークシン王の御落胤」といわれた人物である。後に彼と交渉することになる英国東インド会社官吏も舌を巻く老獪な政治家であった。

国主ノーイは実権を握ると直ぐに、ナコンシータマラート勢力圏の回復・拡大策をつぎつぎと実行した。まず、

- (1) ビルマの襲撃によって交易船が減少したタラーン港市群の華人国主たちを自身の息子や部下と交替させ復興開発事業を進めた。
- (2) よりペナンに近い半島西海岸のトラン (Trang) に港を建設したⁱⁱ。シャム中央より軍港としての整備という名目で多額の資金を提供されたが、その一方で、自らの商船基地として利用していた。

また、ナコンシータマラートは、もとより新参者のソクラー華人国主の一族を快く思っていない。ソクラーは1791年からクダーやパタニといったマレー系朝貢国の朝貢の随員と監督役を獲得しており、それまでその任を独占してきたナコンシータマラートにとってはそれらの国とのつながりと利益を奪うライバルである。ナコンシータマラートは機会を得てはソクラーの勢力を封殺しようとしていた。

ところで、当時クダーにおいてはスルタンとその兄弟の間に領地の利益をめぐる争いが起こっていた。スルタンとその弟ビスヌの仲介役としてソクラー国主等が介入することがあったが不調に終わっていた。

- (3) ナコンシータマラート国主ノーイはトランと接するサトゥーン (Satun/Setul) の領主ビスヌと接近し、クダースルタンに圧力をかけた。クダースルタンのアフマッド・タジュッディン・ハリム・シャー II (Ahmad Tajuddin Halim Shah II) はソクラーの軍事力を背景に叔父からスルタン位を剥奪して即位した経緯がある。ナコンシータマラートがソクラーを退けて再びクダーの朝貢管轄権を獲得した時点から身の危険を感じて、何度もペナンの英国東インド会社に「シャムからの保護」を懇願していた。
- (4) 1821年、ナコンシータマラート国主ノーイは、クダーに軍事侵攻して、クダーとペラをナコンシータマラート自身の属領扱いとした。クダースルタンはペナン島へ幸くも逃れた。クダー侵攻の理由は「朝貢を怠ったこと」「タラーン沖で捕らえたビルマ船からクダーに

対し対シヤム戦に加わるようにクダースルタン宛の親書が見つかった」という記述がシヤム側の『ラーマ3世王年代記』には記されている。また、この攻撃の承認に反対したソンクラの国主は手鎖をつけられてシヤムの首都に一時軟禁された。

ノーイは息子二人をクダースルタンの新国主と、ペラの国主として任命し、1839年にノーイが亡くなるまでクダースルタンは仏教徒国主によるマレー人支配という初めての異民族統治を経験することになる。この間、クダースルタンではクダースルタンの親族による対シヤム蜂起が続き、民間レベルでもタイ人兵士とマレー人との闘いが散発した [Yaacob Ahmad. 1983]。

さらにナコンシータマラートは、クダースルタン占領後ただちに、ペナンに対してペナンとウェルズレイ地方の租借年金の要求を行った。

これは従来クダースルタンに支払われていたものである。

(5) さらに1826年にはペラから錫を運び出す隊列にセランゴールからの攻撃を受けたことを理由にセランゴール攻撃を準備し、ペナン軍に阻止された [黒田 1999]。

このようにナコンシータマラートの勢力拡大策はペナンを巡る交易圏を独占する意図が明らかである。ペナンへの錫の提供とアヘン売買利益が焦点とみられる。

3) ソンクラの対抗策

ソンクラがかくもナコンシータマラートに嫌われたのは、ソンクラの華人国主一族がシヤムの王に近く、古邑の軍事港市としてのナコンシータマラートを監視し、その力を削ぐ役目をも期待されたからであろう。ソンクラの領地は半島東海岸に限られていたが、ソンクラ国主は朝貢国パタニの監督権を得た後に、華人集団を、パタニ領のチャナ、テーパー、ノーンチックに入植させ、金鉱の開発に着手させている。華人国主をおくことはパタニから反発があり、反乱を引き起こしたが、ソンクラは1808年にパタニを7つの地域に分割統治し、互いに反発するムスリム領主において領主間の結束を弱め以後の反乱を抑え込んだ [黒田 2001]。

ナコンシータマラートによって一時力を押さえられたソンクラは、領内の街区や交易路の整備に力を注いだ。ソンクラの根拠地は、海と繋がった広い内陸湖であるソンクラ湖の海への出口のレムソン（ソン岬）にあったが、1836年頃から移転を計画し、1842年には直接海に面したボーヤーの砂州に本格的な城壁市を建設した。この都市は華人的な祠や廟をもつ福建華人色が豊かな特徴をもっている。ソンクラはさらにソンクラからクダースルタンの首都アロースターに通じる朝貢道路、通称サイブリー道路の整備に着手した。ソンクラからサイブリーとパタニへ向かう三叉路の近くにかかる、サムロン橋を改修したのは1842年のことである。興味深いのは、サムロン橋の麓には、三つの石碑がたてられ、それぞれにタイ文字、漢字、ジャウィー文字綴りのマレー語で碑文が刻まれ、それによると、この橋はソンクラ国主一族だけではなく、地元の華人商人や市民、ムスリム商人、さらにペナンやマラッカからの華人商人からの寄付によって作られたことがわかり、地域の通商活動に大いに期待されていたことがわかる [黒田 2002]。朝貢道路でもあるサイブリー道路の拡幅整備工事が最終的に完成したのは1862年であるが、この道路は半島横断路として日常的に使われるほぼ唯一の陸路として機能し、ペナンとクダースルタン、ソンクラをつないだ。また、この道路の周

辺にはソクラーやパタルンから南部のクダーへ移住したタイ人やタイ・ムスリムの集落が誕生した。1939年作成の英領マラヤの地図によれば、クダーの幹線陸路といえ、このサイブリー道路とクダーの首都アロスターから内陸のクアラヌランを經由して山越えてパタニに居たる陸路、アロスターからペラへ向かう南下陸路しか見当たらず、あとは内陸の河川交通が生活の基盤であった。

サイブリー道路は19世紀後半以降のソクラーにとっても重要なルートとなる。国主ノーイの死後ナコンシータマラートの政治力が衰え、以後、ソクラーが半島の交易では重要な地位を独占していくこととも関わっていくがその過程については後述する。

4) ペナンとシャムの接触

さて、先へのべたように、前近代のナコンシータマラートやソクラーの商活動は国主一族とシャム中央宮廷内の利害を同じくする貴族や商人の協力者に支えられてはいるが、基本的に地方国自身の判断によるもので、システム上シャム中央政府が関わることはほぼなかった。1821年にナコンシータマラート国主ノーイがクダーに侵攻し、クダースルタンがペナンの英国東インド会社に逃げ込んで保護を求めたことで、困惑したのは会社自身であった。

英国はナコンシータマラートからのペナン租借の年金要求は突っぱねたが、食料補給の確保のためにシャム側と交渉する必要が生じた。ペナンはナコンシータマラート国主を危険人物と見ていて、これを抑えるためにシャムの中心政権との交渉に臨んだ。これが1822年のクラウファード(Crawford)のシャム王との交渉である。このとき会社はノーイがクダー戦争からの成果である多数の金品、マレー人捕虜をシャム中央宮廷の協力者たちに送っており、中央宮廷がクダーの「権利」についてほとんど関心をもたないことを知った。中央宮廷からの返事は「クダーの問題はナコンシータマラートとクダーの間で解決すべきこと」と解答したのである。会社は条約によってペナンの安全の保証を得たが、それとは別にナコンシータマラートとも別に条約を結ばねばならなかった。

その後、1826年に会社はバーネイ(Burney)をシャム中央におくって再び交渉しバーネイ条約を結んだが、この交渉のきっかけもナコンシータマラートの行動であった。ナコンシータマラートはさらに南部に通商ルートを拡大しペラからの錫を得ようとして、おなじくペラの錫を狙っていたセラングールのブギスのスルタンと衝突しそうになり、ナコンシータマラート国主がトランから軍船数隻をペラに出航させようとしたのを英国会社が軍艦で実力阻止した事件が起こった。このバーネイ条約の政局的な意味は、ナコンシータマラートの南下拡大を抑えるという条項にあった。

英国とシャムとの交渉史では、しばしば英国がシャムの王室独占貿易の廃止を主たる目的としたと記述されることが多かったが、19世紀前半におけるシャム中央と英国会社の接触は、現実にはシャムの地方港市の侵略的拡大行動をペナンが阻止するために始まったと理解するべきであろう。

さて、1855年に英国とシャムが結んだボウリング条約はシャムがはじめて近代列強とむすんだ条約で、シャムは件の王室独占貿易を廃止し対英自由貿易を承認したという評価を受けている。シャムがこの機会に条約に同意した契機について、ひとつにはここに至る前に、シャム側は先の交渉の経験から、また、ナコンシータマラートやソクラーなどの南部港市から、英国についての情報を

十分に得る時間があつたと見るべきである。華人のジャンク船だけではなく、カントリートレーダー等のもたらす情報により、シャムは対中国朝貢外交とは異なる交渉スタイルを選ぶ機会を得た。

特に、ラーマ4世が即位した1848年以降、シャムの外交姿勢は明らかに変化する。老獪な知識人であったラーマ4世が中国への朝貢取りやめの布告をだしたのが1853年であり、その後対英通商条約（ポウリング条約）が1855年、アメリカとの修好友好条約が1856年、デンマークとの友好条約が1859年、フランスとの修好友好条約（ただし不平等条約であった）が1865年と続いたことは、ラーマ4世が何を重視し、どのような危機意識をもっていたのかを示している。ラーマ4世は個人的にもさまざまな西欧近代技術に深い興味を示していたが、同時に港市国家シャムの長として西欧のもたらす海運技術の転機にも敏感であった。蒸気船、すなわち、機帆船の能力とその導入である。

4・マレー半島港市の淘汰：19世紀後半

1) 機帆船の登場

シャムの対外交易はジャンク船を中心とする帆船によって支えられてきた。帆船はいうまでなく、風向きに左右され、対中国の朝貢も互市活動も季節風のリズムからは逃れられなかった。風上方向への長期航海はほぼ不可能で、それゆえに広東にやってきたラーマ一世の朝貢船は「風向きが変わって帰国できなくなる」という理由で朝貢儀礼を勝手に省略して帰国するということまでしたのである。19世紀はジャンク船より機動力のすぐれた西洋船がその縦帆艤装を究極まで発達させ、速度をめざましく向上させた時期であるが、その西洋帆船ですら、完全な風上への航海は不可能であった。

機帆船はこのような帆船の流通世界に、革命的な変化をもたらした。初期の機帆船は、石炭を使う内燃機関をもちいて、風の場合の帆走を補う程度に過ぎなかったが、それでも、貨物の流通速度を向上させ、航海期間を短縮した。機帆船の技術が向上してくると、船が大型化し積載量の増加とともに、長期の風上への走法を可能にし目的地までの寄港地の数を減らすことができるようになった。

シャムは英国との接触以降、備船としてジャンク船だけではなくカントリートレーダーの西洋帆船をもつかうようになるが、機帆船が登場してくると、その利点は明らかであり、備船するほかに、自前で機帆船の開発にのりだす。それは1850年代のことである。

1848年に即位したラーマ4世は西欧技術の導入に熱心であった。王は西洋科学やキリスト教の哲学などについても理解が深く、特に西洋科学技術に深い関心をしめした。当時の蒸気機関や活版印刷などの技術はキリスト教宣教師が伝道活動の一部として行っていたものである。即位前に仏僧としての知識を深めていたラーマ4世はシャムをキリスト教化しようとする彼らと交流しつつもキリスト教の批判から仏教を護り、技術導入にあたっては用心深くキリスト教的要素をとりのぞきつつ、技術者としての宣教師を受け入れた。

タイのラーマ4世王年代記によれば、シャムが最初に造船した機帆船は1853年のSiam Arasunphon号（1855年建造。長さ24m、幅6m、外輪船）である。その後、1855年には7隻を新造あるいは英国から購入し、56年には4隻、57年には3隻の外輪船型の機帆船と軍艦として砲を積

んだ機帆船を揃えた [Thai Navy site 2011/3/23参照]。これらの船の導入は幕末日本より早いですが、型式はたとえば長州藩の発注した第一丁卯（三檣スクーター型木造汽船。1863年建造。長さ36m、幅6.4m、吃水が2.29m ロンドンで建造。）のような三檣スクーター型木造汽船と同様である [元網 2004]。

『ラーマ4世王年代記』によれば、ラーマ4世は1859年にマレー半島部の西側地方国への行幸の際に、機帆船のManiinekha号に乗り、9月4日にプランブリー河口を出発し、エンジンを使用しつつ南下し、チュムポン、ナコンシータマラート領内の沖の小島コ・パリカン島 (ko palikan)、に至り、船を乗り換えてナコンシータマラートに上陸して仏塔詣をした後、また機帆船に乗り換え、ソクラーへ向かった。ソクラーでは国主の館に滞在し、クランタン、トレンガヌから来たマレー人スルタンの謁見を行い、再びナコンシータマラートに機帆船で立ち寄ったのち、10月7日に王宮に戻っている。

その後、1863年には首都河口を出発して、ナコンシータマラート、ソクラーをまわるコースで機帆船四隻の試運転を行っている。当時の機帆船の速度は10ノットで、決して速いものとは言えなかったが、ジャンク船に変わる機動力として実用化は急速に進んだ。

2) 巡幸と航路

ラーマ4世が1868年にマラリアで逝去すると、ラーマ五世が即位した。ラーマ五世は外国人家庭教師によって英語教育をうけた王で西欧技術とシステムの導入に引き続き熱心であった。

ラーマ五世は在位中、頻繁に国内行幸と海外視察旅行を行った。マレー半島を中心に行幸したのは、1891年、1899年、1901年、1906年、1910年、1915年の6回に及び、マレー半島を経由した海外視察旅行は、シンガポール、ジャワ、インド、ベルギーなどである。

巡幸では、機帆船数隻に、砲艦が随行した。マレー半島などの領内の行幸の標準的なルートは各地の仏塔や遺跡を詣でることで、地域の民の謁見をゆるし、高齢者に金品を与えるなど、シャム王の威光を示す目的があり、個々の地域に泊まりながらゆるゆると移動するものであった。ナコンシータマラートにおいては、城郭都市の中心ではなく、沖合の島に停泊して船内泊という場合が多々みられた。一方ソクラーに立ち寄った場合は国主の館に宿泊する回数が多かった [Sunborikan Wichaakaan heng Chulalongkon Mahawithayalai 2006]。ソクラー領主はこれをナコンシータマラートよりソクラーを重視したものとして喜んだが、それ以外にも後述する理由でこのような滞在型になったのではないかと考えられる。

一方、海外視察旅行となると、性能が向上した機帆船を利用した長期航行が可能であった。1875年にインドを目的地とした行幸のコースは、英国大使の機帆船を借り上げて、タイ名に命名し、バンコクから直接シンガポールに向かうルートを取った。その後、マラッカ、ペナンとマレー半島西側の港市を訪問してカルクッタへ向い、帰り道はプーケットに寄港し周辺を視察したのちさらにクダーに上陸して、陸路サイブリー道路を使って半島を横断してソクラーに至り、そこから船でナコンシータマラートに寄港したのちバンコクに戻った。

すなわち、19世紀後半には、技術的にはバンコクからマレー半島沿岸の港市に寄港することなく

シンガポールに直行することが可能になっていたのである。

王の行幸と海外視察旅行という特殊事情を考えると、寄港地の選定は政治的なものである。むしろ一般の商船の行動は、機帆船の能力向上とともに一挙に航行距離が伸びていたと考えられる。この当時のマレー半島をめぐる航路は、漁船などの小型船舶とジャンク船、そして航行距離の長い機帆船が入り乱れて活動するようになっていたであろう。

そしてここで問題になるのは、商船の寄港地、港市の能力の差である。

5・ソクラーとパタニ、ナコンシータマラートの運命

1) 港市の淘汰

19世紀の後半は、マレー半島の中小港市が淘汰されていく時代でもあった。

いうまでもなく、機帆船が航行するようになり、大型化が進むと、機帆船に対応できる港の設備が必要である。真っ先に問題になるのは、港の深さである。従来商船として使用されたジャンク船の吃水はほぼ3m未満であった。港がそれより浅いと、沖合に停めた船から荷揚げのための小型船が必要になる。

そもそもシャム湾全体の海底は深さが12～18mしかなく、マレー半島東海岸の港は、現在でも沿岸漂礫土の侵入によって沈泥しやすいとされる。

中国への朝貢船を提供してきたこの地域の港はナコンシータマラートとソクラーとパタニの3つの港である。それぞれ、南シナ海から琉球・日本に至るジャンク船ネットワークのシャム湾側の拠点であった。しかし、19世紀の半ばに二つの要因によって、その命運がわかれた。

一つは、シャム王室が中国への朝貢を中止したことである。シャムの中国への朝貢は1851年が最後である。1853年にラーマ4世は「いままで、中国への親書を送ってきたが、その内容はシャムが中国に臣従するという意に染まない内容であった。それ故に今後、臣従の意をあらわす行為は中止する」と宣言した。このため、公式なジャンク船の派遣はなくなった。また、ラーマ4世はその後1855年にバウリング条約を結んで、英国との交渉を正式に始めた。これは、中国との交渉より英国支配の海（シンガポールからペナン、インド洋）へ交易対象の重点を移したとみることができるだろう。

もう一つは、先に述べた、機帆船を受け入れられる港湾設備をもつ港に限られたことである。

王家が使用する機帆船の立ち寄りができるのは、東海岸ではほぼ、ソクラーのみが対応できる深海港であった。ソクラーはソクラー湖の海側の出口であり、深海港としてのみならず、港市としてもっとも優位な位置にあった。また、華人国主が1832年により海に近い位置に拠点を移し、また、1862年には半島の西海岸、クダーからペナンへ通じる陸路-サイブリー道路の拡張とサムロン橋の建設を領主と協力する地方商人ら華人、マレー人、タイ人らによって完成させており、半島西海岸からの物資が生活物資を含めてソクラーに集中するようになっていた。海路と陸路の連携によって半島横断路としても優位に立った。

結果、ソクラーのみが深海港として現在も生き残っている。とはいえ、ソクラー港でさえ、

航路と入江の名目上の水深、7.2メートルを維持するためにさえ定期的な補修浚渫が必要である。深海港ではあるものの港内の水深は浅く、現在も最大積載量2万トン以上、7.5m水深以上の船舶は入港できない。海からの港へ進入するためには、幅120m、水深9m、全長4kmの狭隘な進入路を通る必要があるとされる。それでもソクラーがシャムのマレー半島東海岸の港市としてはもともと条件がよい。

2) ソクラーの隆盛とパタニの衰退

サムロン橋が作られた1863年、この橋はソクラーからとパタニからの道路を繋いで、クダーへ至る道の交差点ともなっていた。この橋が作られたときにはまだパタニは交易港として商人が行き交っていたと思われる。

しかし、大型になった機帆船の受け入れにおいてパタニは不利な状況にあった。東海岸の蓄泥の問題である。

パタニは別名大泥と呼ばれてきた。日本近世史料では「たに」である。その由来は、音ではPak Tani（タニ河口）と解することもできるが、華語資料においては、港の状況をあらわすと捕らえられる。すなわち、パタニの湾は吃水が3m以下しかない。パタニを囲む大きななま形砂州の内側にパタニ王国への運河があったが、16世紀からすでに、荷揚げのためには沖合に商船が停泊し、パタニのスルタン王宮への水路へは小型船舶しか進入できなくなっていた。さらに海岸は浸食によって削られ、大型船の停泊には不利になっていた。

パタニは交易中心としてだけでなく、「メッカのベランダ」という別名をもっていた。ここで、イスラーム教育を受けて、インド洋から中東・メッカへわかる学生がいたからである。イスラーム学校（pondok）ができて一八世紀の後半には、高名な学者を輩出したことでも知られている。いまでもそのテキストが教育に使われている。だが、知識中心として高名ではあったが、一九世紀の後半以降商業中心としての地位は低下しローカルな交易中心に衰退した。ムスリム世界にとってのパタニの地位の高さとうらはらにシャムにとっての交易拠点としての地位は低下したのである。このことは、のちにパタニの（シャムにとっての）辺境化として、パタニの分離独立運動への道とかわっていくことになる。

交易中心としての衰退は、ナコンシータマラートも同様である。1863年の機帆船四隻の試運転の際、吃水が3mを越えるそれらの船は、パタニと同じく鎌形の湾によって守られてきたナコンシータマラートの城郭都市に近い内港に停泊できず、港外に停泊せざるを得なかった。行幸の際も、ナコンシータマラート領内とはいえ、サムイ島に近い小島が停泊ポイントになっていた。機帆船に向いた港とは言い難い。

サイプリー道路がソクラーとクダーを結ぶ半島横断の通商路としてよく利用されるようになり、ベナンとシャムを結ぶ主要幹線ルートに成長するとナコンシータマラートもシャム湾側の拠点としてはかつてのような重要性を失った。

港の設備についての、このような技術的問題から、マレー半島の中小港市が商船の拠点として淘汰されて、機帆船の航行距離の伸長と共に、主要な国際通商ルートからは撤退していったのが19世

紀後半の状況である。シャムの重要港市として生き残ったのは、深海港であるソクラーのみである。ナコンシータマラートやパタニの港はよりローカルな集荷拠点、あるいは漁港となった。

さらにシャムの中央集権化が進み、1897年に地方統治制度が改められて地方に中央からの王族官吏が省長として派遣されるモントン（monton）制度が実施されると、長らく地方港市を押さえていた世襲国主はその力を失った。また、イスラーム圏であるパタニにもタイ人仏教徒省長が派遣されたことで、パタニのスルタン制が廃止された。先に述べたようにパタニはムスリムの知的中心ではあったが、仏教国シャムの中では、一介の国境県にすぎない地位に追いやられる。このことがパタニのシャム内での経済的な孤立と今に至る独立運動の起点となっていく。

すなわち、19世紀に登場した機帆船の発達は、マレー半島中部の港市群の東西交易拠点としての役割を消滅させた。長い帆船利用の時代の終焉とともに、この地域の経済的重要性も減じた。交易ネットワークの軸はソクラー経由の陸路と海路に収斂したのである。

おわりに

歴史上長らく重要な交易中心であったマレー半島の港市は、帆船運用による交易ネットワーク上では、技術的に欠くことのできない地点を結ぶ流通拠点であった。中華の海とインド洋を結ぶ風待ち港、補給港として果たしてきた役割は大きい。交易商品の流行の動向や、敵の侵入の気配などはこれらの中小港市からの情報によって中央にもたらされてきた。異なる交易ネットワーク同士が接触するこの境域の港市が情報の最先端でありえたのである。

しかし、内燃機関をそなえた機帆船の航行距離の伸長は、それら港市の存在理由を国際交易から切り離し、きわめてローカルな漁港に変えてしまった。国際交易から切り離されることで、港市に集まってきた情報もまたローカルなものに制限され、いまなお国際交易の中心である巨大港市からは見捨てられる存在になった。

このようにして、情報の最先端の地から辺境の一地方都市に転落した典型的例は、パタニであろう。交易港市としての重要性を失ったと共に、仏教が優勢なタイ（シャム）の辺境県のムスリム地域となって政治的にもマイノリティとなった。

海運技術の発達によって貨物積載量的にも搬送速度的にも勝る機帆船によって、19世紀後半以降、中小船舶は国際航路からの撤退を強いられた。これら多数の中小船舶と港市によって支えられていた朝貢と互市活動というシステムは、球根から伸びる多数の微細な根のように各地にネットワークを張り巡らせていたのであるが、微細なネットワークの末端を萎れるがごとくに失うことによって、情報収集装置としての役割も失ったといえよう。

シャムにおいては、1853年に中国への朝貢を切り捨て、1855年に英国やその後アメリカなどと条約をむすんだことが、中央集権化への転換点となった。シャムは衰退しつつある前近代型の中小港市の代わりに中央と直接つながる新しい根を伸ばすことによって生き残りを図ったのである。

参考文献

i) 書籍

- Damrong raachanuphp, Somdet Caophrayaa. 1962 : Phraratcha Phongsawadaan krung Ratanakoosin thii 4 (『ラーマ4世王年代記』) (タイ語), Ongkaan Khrusaphaa, Bangkok.
- Damrong raachanuphp, Somdet Caophrayaa. 1962 : Phraratcha Phongsawadaan krung Ratanakoosin thii 5 (『ラーマ5世王年代記』) (タイ語), Ongkaan Khrusaphaa, Bangkok.
- Fairbank, J. K. and Teng S. Y., 1941. "On the Ch'ing Tributary System", Harvard Journal of Asiatic Studies, Vol. 6, No. 2., pp. 135-246
- 呉 翊麟. 1985. 『暹南別録』, 臺灣商務印書館
- 黒田 景子, 1987 : 『『ナコンシータマラート官吏登録簿』について; 19世紀南部タイの地方統治制度』『大谷大学大学院研究紀要』, 第4号 37-63pp
- _____, 1999. 「ナコンシータマラートの拡大政策: 1811-1839」, 『東洋學報』_東洋文庫, Vol.80, No.42, pp.1-29.
- _____, 2001. 「マレー半島の華人港市国家」, 『岩波講座東南アジア史4 東南アジア近世国家群の展開』, 岩波書店, pp.161-187.
- _____, 2002. 「南タイ, ソンクラのサムロン橋碑文について」, 『上智アジア学』上智大学アジア文化研究所, No.20, pp.93-110.
- Krom Sinlapakon (タイ芸術局) 2521 (1978) .Samphan phaw Thai-Ciin (タイ中関係), Krom Sinlapakon cat phim phaeiphree, Bangkok (タイ語)
- 増田 えりか, 1995. 「ラーマ一世の対清外交」『東南アジア歴史と文化』24巻, pp.25-48
- 桃木 至朗 編, 1984. 『大清実録中東南亚関係記事(乾隆) 4』, 東南アジア史学会関西例会<漢籍を読む会>
- 元網 数道, 2004. 『幕末の蒸気船物語』, 成山堂書店.
- 林 鶯峰, 林 鳳岡, 浦 廉一, 東洋文庫, 1958. 『華夷変態』(上,中冊)(1958年)(東洋文庫叢刊), 東洋文庫
- Sarasin Vilaphol, 1977. Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853. Harvard University Asia Center.
- Siibencacphonlangkuun, Siisamon. 1996. Prawatisat Muang Songkhla (ソンクラ史)(タイ語), Songkhla, SathabanRatchaphat
- 信夫清三郎, 1968. 『ラッフルズ伝』東洋文庫, 平凡社.
- 謝清高, 1842. 『海録』
- Sunborikan Wichaakaan heng Chulalongkon Mahawithayalai (チュラロンコン大学研究センター), 2549 (2006).
- Ngan wichai ruang Phrarathatlekhaa ruang Sadetpraphat lem Malayuu khong Phrabat Somdet Phra chulacomklaocaoyuhua Ratchakaan thii 5 (ラーマ五世王期のマラヤ行幸についての御著作の考察)(タイ語), Bangkok
- Yaacob Ahmad. 1983. "Pahlawan Tok Mo Ris" Beberapa Aspek Sejarah Kedah (『英雄ト・モーリス』(『ケダー史の諸相』)(マレー語), 1-10pp., Persatuan Sejarah Kedah, Kuala Lumpur.

ii) Webサイト

- タイ海運 Mariner Thai サイト <http://www.marinerthai.com/sara/view.php?No=1113> (2012/3/23参照)
- タイ海軍 サイト <http://www.navy.mi.th/nrdo/Chakri/king4.htm> (2012/3/23参照)

* 本稿は文科省科学研究費助成金による研究「14～20世紀初頭における「朝貢」・「互市」と東アジア世界秩序の変容の研究」2008年度～2011年度 研究課題番号: 20320110の成果による報告書に加筆したものである。

i ラーマ4世が従来の中国への朝貢文書の内容について全く知らなかったかといえればそれには疑問が残る。中国への漢籍文書は通事を通して書き直されたものであり、それも清国の正式文書として添えられたものはさらに広東や他の官吏によって添削されたものであるからである。互いに取り交わした文書の内容にお互いが熟知していたものではない。とはいえ、この朝貢文書における中国への臣従の内容はラーマ4世にとって朝貢中止のよい口実となりえた。

ii トラン (Trang) とその周辺はマングローブに覆われた湿地帯であり、漂海民なども活動する島嶼部である。英国東インド会社の記録によれば、トランはクダールの領域として考えられ、このナコンシータマラートのトラン開発によってシャム (ナコンシータマラート) に占領されたと認識されている。