

ジャワ島プリアンガン地方におけるコーヒー
輸送と現地人首長レヘント

——18世紀初め～19世紀初め——

大 橋 厚 子*

Coffee Transportation and Regents in Priangan, Java

——from the Early 18th Century to the 1820s——

Atuko OHASHI*

This article tries to outline the diminishing role of Priangan regents in coffee collection and transportation. Their activities are examined in four periods.

In the first period (early 1720s–early 1740s), the regents monopolized coffee collection in their regencies, and organized coffee transportation to Batavia/Cirebon. The VOC government in Batavia could not secure coffee without their activities. In the second period (mid-1740s–mid-1770s), the government started to develop the Batavian hinterland. Priangan regents enjoyed facilities offered by the government, such as coffee loans, and, at the same time, started losing their independence in coffee transportation. In the third period (late 1770s–1799), the government dissolved the regents' monopoly of coffee collection in West Priangan. Transporters in the Batavian hinterland, together with middlemen and inhabitants in West Priangan, began to join in coffee collection and transportation, while the regents reduced their role and tended to gain parasitic profits in this field. In the fourth period (1800–1811), the government also dissolved the regents' monopoly of coffee collection in Central Priangan. Petty chiefs and inhabitants under the regents joined in the collection and transportation. Furthermore, in all regencies, the government transferred the power of financial management of coffee from regents to European officials. During the 1820s the Dutch government confirmed these policies.

Thus, in 100 years, the regents' role diminished from the monopolistic organizers of coffee transportation to Batavia/Cirebon, to middlemen who merely transported coffee to the government's transport centers in Priangan. This change seems to be part of the regents' reaction to a new transport and commercial environment, which was created by the government and transporters in the colonial cities. From the mid-18th century, the regents started to shift their main economic activities, from brokerage trade and transportation to agricultural development and exploitation.

は じ め に

1981年に19世紀スマトラ中・南部の河川交通について論じた大木昌氏は、河川交通を考察す

* 6-26-15-602, Toyosato, Higashiyodogawaku, Osaka 533, Japan

るに至った問題意識を次のように述べている。「スマトラの森林産物、ジャワの米、タイの木材、米などは内陸で生産ないし採取され、それらはしばしば河川交通を利用して港まで運ばれた（中略）。また外部から輸入された商品も同様に内陸へ運ばれた。このように考えると、交易ルートは海と港だけでなく、河川および河川と結びついた陸路をも含めた多数の商業ネットワーク・ワークとして捉える必要があるのではないだろうか。（中略）貿易ルートの概念を上述べたように海と港だけでなく河川をも含めて考えるならば、東南アジアの多くの部分は直接・間接に海外貿易の網の目に組み込まれた「海域世界」とみなすことができるのではないだろうか」[29: 613]。またこの論文の「結語」で氏は本論の考察を要約したのち、残された問題として、(1)内陸から河口に運ばれた産物を誰が何処へ輸出していたか、(2)河川交通を誰がどのようにコントロールしていたかの説明を挙げる。そして最後に、(2)の問題に関わるオランダ植民地支配について、オランダは19世紀の後半に支配下に置いた在地権力から貿易独占権や関税徴収権を徐々に奪って河川交通に干渉を強めたが、河川交易を抑圧するよりはむしろ刺激することで利益の拡大を図った、という見通しを述べている [29: 640]。

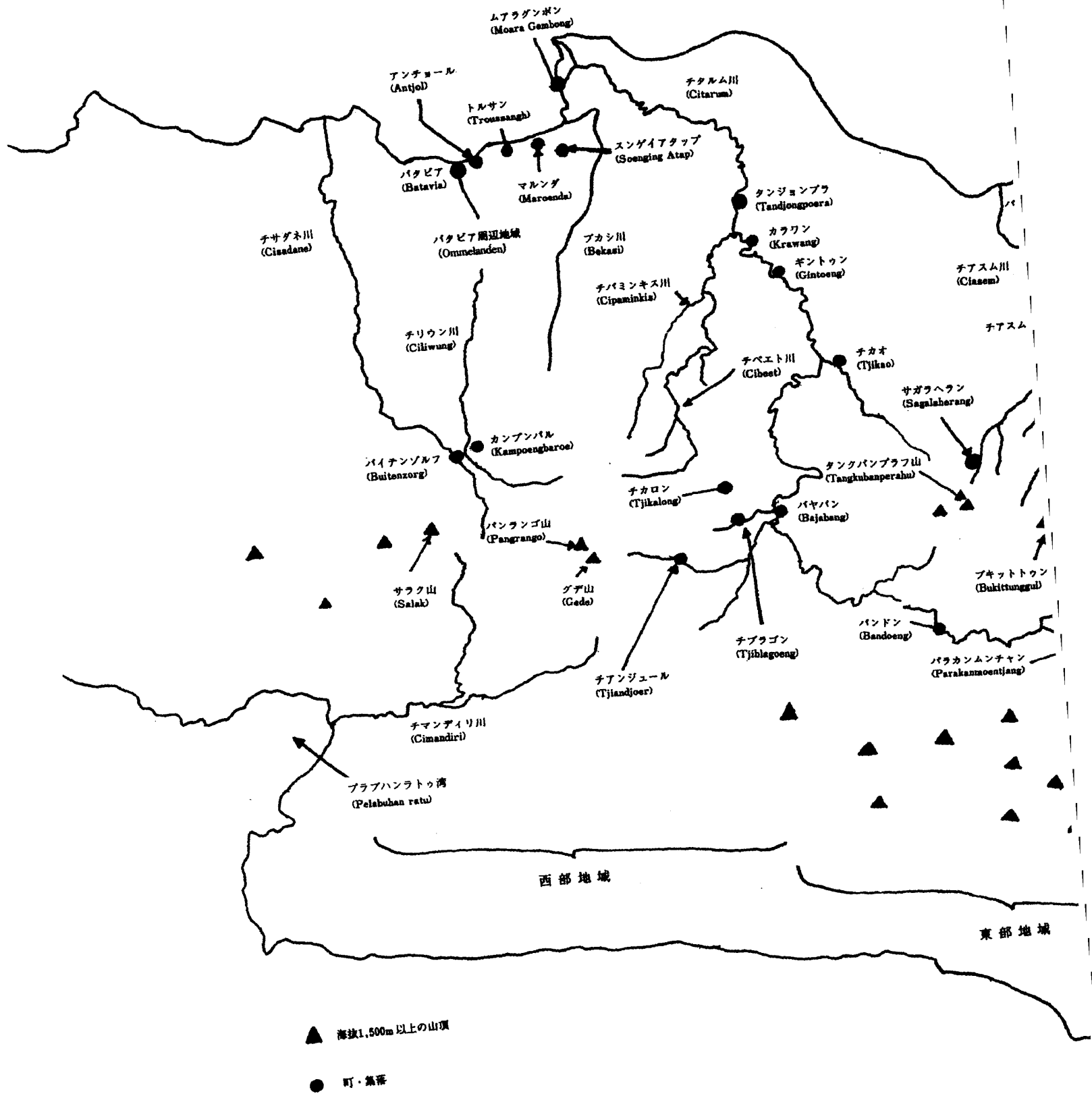
本稿は、この大木氏の問題意識とオランダ植民地支配に対する視角を、18世紀初めから1820年代にいたるオランダ支配下ジャワ島西部の考察に適用しようとするものである。大木氏の注目した河川交通をより広く内陸交通として捉え、いかなる勢力が内陸交通を担い、またコントロールしたかという側面からオランダ植民地支配と在地社会の対応を考察する。そして従来と異なる角度から当該期の社会変化を捉えるとともに、中央政権と地方勢力との関係について同時代の東南アジア全体の問題に連なる要素を探り出したい。

この試みは、以下のような研究史上の空白の一角を埋めることを目指している。近年、強制栽培制度期を中心としたジャワ島の社会経済史の研究が進展し、糖業地帯を中心にジャワ島各地の農村の多様な変化が明らかとなってきた。しかしこれらの研究の多くは、ギアツ (C. Geertz) の提出した農業インボリューション論の批判、または特定の地方の階級関係の解明を主眼としているため、農村部と外界のパイプ役として農村部に無視し得ぬ影響を与えるオランダの地方行政・交通通信システム、そしてヨーロッパ人・東洋外国人の企業家や商人、現地人支配層、遍歴のムスリムの活動などは、背景として略述されるか視野の外に置かれがちである [19; 25]。またこの農村部の変化を大航海時代の終焉からヨーロッパ資本の本格的な導入が始まる19世紀後半までの東南アジア全体の歴史のうねりの一環として捉える指向にも乏しい。しかしこうしてジャワ農村部を外界から切り離れた状態に止め置くことは、農村部における変化の理解を一面的にする可能性があるとともに、この分野での研究の進展が東南アジア史理解の深化に寄与することをも妨げているように思われる。

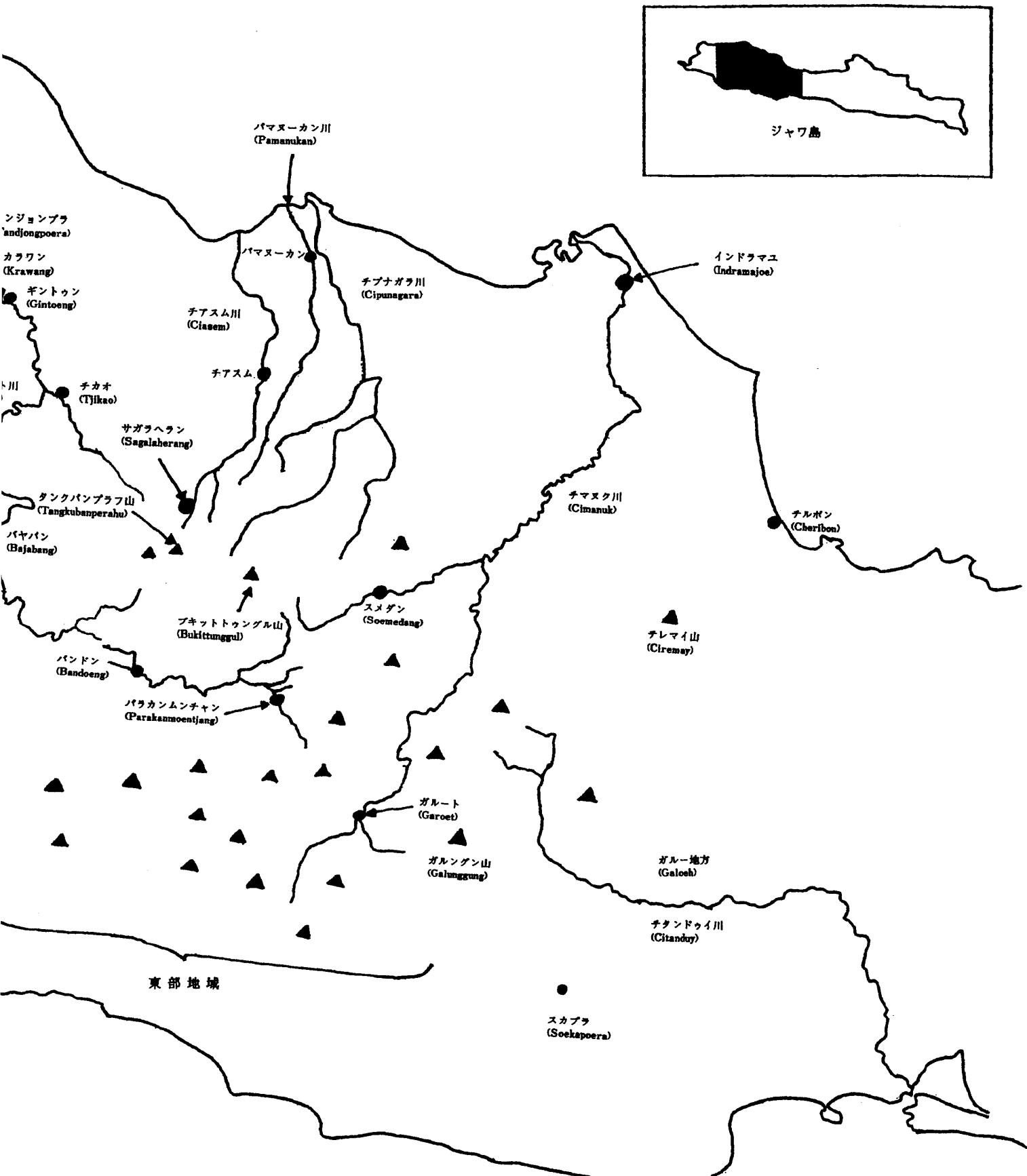
本稿では、農業を営むジャワ島住民と村落外部の世界との接合作業の手始めとして、ジャワ島西部プリアンガン地方からバタビアなど輸出港までの世界市場向け産物（コーヒー）の内陸

輸送を事例として取り上げ、18世紀初めから強制栽培制度直前までの輸送組織形態の変遷を考察する。この事例を取り上げた理由は、第一に東南アジア各地の政権が大きな転換期を迎えた18世紀後半から19世紀初めにおいて、オランダ植民地政権とその支配下の社会は周囲の各国とは切り離れて全く別のダイナミズムの中にあったのか、それとも多少なりとも運命を共有していたのかという問題に筆者が大きな関心を抱いていることにある。第二は本稿対象期のプリアンガン地方には強制栽培制度の先行形態と言われるコーヒー義務供出制度が施行されており、将来の課題である強制栽培制度期の考察に対し歴史的背景および比較材料を提供すると思われる。そして第三に本稿対象期のプリアンガン地方については、既にド＝ハーン著「プリアンガン—オランダ統治下のプレアングル・レヘント統治地域、1811年まで」[16] という大部の研究書が存在し、1世紀以上に亙る変遷をさほど紙数を費やさずに概観できることによる。¹⁾ ただし1910年代に上梓された本書は、引用・収録史料の網羅性には定評のあるものの、在地社会にかんする事項は、対象期間が1世紀以上に亙るにもかかわらず、社会変化を考慮しない分析枠組みのなかに史料を羅列するに留まる。そこで本稿では、ド＝ハーンの収集した史料やその他の公刊史料を主に使用し、コーヒーの内陸輸送に関わる記事を抜き出して年代順に整理する。そして将来におけるジャワ島各地や東南アジアの他地域との比較・総合を念頭におきつつ、コーヒーの内陸輸送をめぐるオランダ植民地権力、現地人支配層など諸勢力の活動の変遷を、変化の中心にあった現地人首長レヘント (regent) に焦点をあてて概観したい。以下、第I章では、コーヒーが大量生産される以前のプリアンガン地方の内陸交通の状態を復元する。第II章では、1720年代から1811年までのコーヒー輸送システムの変質を、レヘントの役割の変化に焦点をあててたどる。そして第III章では1816年から1830年までのオランダ再占領期におけるコーヒー輸送システムを概観する。考察の対象地域は、プリアンガン地方の中でもバタビアの管轄下にあった地域である。この地域には、オランダ東インド会社 (以下 VOC と略す) に直属するレヘントが7人存在し、それぞれカンブンバル (Kampoengbaroe)、チアンジュール (Tjiandjoer: 現 Cianjur)、チブラゴン (Tjiblogoeng)、チカロン (Tjikalong)、バンドン (Bandoeng: 現 Bandung)、スメダン (Soemedang: 現 Sumedang)、パラカンムンチャン (Parakanmoentjang) に居住していた (地図1・2参照)。行論の都合上、カンブンバル・チアンジュール・チブラゴン・チカロンの勢力範囲を西部地域、バンドン・スメダン・パラカンムンチャンの勢力範囲を東部地域と呼ぶことにする。また筆者の収集した文書史料は第III章で使用されるのみであるが、本稿のねらいは1世紀以上の期間を鳥瞰して大きな流れを指摘することであり、新史料

1) ド＝ハーンの著作は第1巻の前半 (ページ番号にアスタリスクがはいる) が概観と題した本文であり、後半は人名事典である。第2巻は校註の施された史料集であり、第3・4巻は本文の註の役割を果たす部分である。第3・4巻には本文のテーマに沿って、断片的ではあるが未公刊文書が大量に引用されている。



地図1 ジャワ島西部略図



地図1 ジャワ島西部略図

の発見や精密な実証についてはまた別の課題として他日を期したい。

なお原語のアルファベット表記について人名・官職・集落名は原則として本稿対象期の史料の中で使用頻度の高いオランダ語の綴りを採用するが、山・川などの自然の名称はできる限り現在使用されているインドネシア語の綴りを使用する。カタカナ表記については、原則として現在の発音に従った表記を用いるが、歴史用語として慣例の存在するものは慣例に従った。

I 17世紀末から18世紀初めの内陸交通

プリアンガン地方はジャワ島西部の東南に位置する山岳地帯であり、港湾都市バタビアおよびチルボンの後背地の最深部をなす。東西の方向に海拔 1,500 m 以上の火山の連なる山脈が 2 連走るが、この山脈の間にチアンジュール、バンドン、スメダン、ガルート (Garoet) 等の盆地が広がっており、盆地底部の標高は順におおよそ 200~400 m, 660 m, 460 m, 700 m である。盆地の住人にとって北側の山脈は海岸部への交通の大きな障害となっていた。はじめに 17 世紀半ばから 1710 年代に至るこの地方の政治と交易の状況を概観しておこう。

1. 17 世紀半ばから 18 世紀初めのプリアンガン地方²⁾

1570 年代に現在のボゴール (Bogor: 当時の *Buitenzorg*) 付近を首都としたパジャジャラン王国が滅亡してのち、プリアンガン地方は 1620 年代よりマタラム王国の勢力下に入り、30 年代初めには同国の武力侵攻を受けて荒廃した。その後この地方でバンテン王国による植民が始まったため、マタラムも支配強化のために 1641 年から植民を開始した。そしてマタラムは、それまでスメダンの首長が統治していた地域をスメダン・バンドン・パラカムンチャン・スカプラ (Soekapoera) に分割し、またガルー (Galoeh) 地方についてはバニユマス (Banjoemas) に編入したのである。のちに VOC に直属してレヘントと呼ばれたプリアンガン地方の首長たちのうち、東部地域の 3 レヘントは、この時にマタラムによってそれぞれの地域の統治者として任命された者たちの子孫であったと言われる。一方カンブンバルを除く西部地域の 3 レヘントは、17 世紀半ばにチルボン (Cheribon) 王国よりプリアンガン地方の入口であるサガラヘラン (Sagalaherang) からチタルム (Citarum) 川の溪谷にかけて派遣された植民団の首領の子孫であったと言われる。彼らが派遣された理由是对バンテン防衛のためとも、バタビアとプリアンガン地方との直接の交易を阻止するためとも言われている [16: Vol. 3 118-119; 17: 45-46; 18: Vol. 10 245-246]。そこで東部・西部両地域において後にレヘントと呼ばれた首長の居住集落と海岸部を結ぶルートは、パジャジャラン時代から連綿と続く街道というよりは、17 世紀

2) 以下の 18 世紀初めまでのプリアンガン地方の政治史については、De Haan [16], Hoadley [17], De Klein [21], Van Rees [38] によった。

半ばをあまり遡らない時期に形成、あるいは再編されたものと考えてよいであろう。

VOC 領有以前のプリアンガン地方と VOC の交易を見ると、すでに1618年頃よりスメダンの首長はバタビアにチーク材と家畜を直接輸出しており、なかでも家畜は60年代まで継続的に輸出されていた。このほか1674年にスメダンが硫黄をバタビアへ搬出し、またスカプラも VOC がプリアンガン地方を領有する以前からバタビアと交易していたことが判明する [16: Vol. 3 26, 404]。しかし VOC が当時の主力貿易品である胡椒をプリアンガン地方から直接買付けた記録は、1690年代になるまで現れない。その一方で1641年にはチアスム (Ciasem) の後背地の山で胡椒が栽培され、チアスム・パマヌーカン両河口から船で中部ジャワへ輸送されていたことが報告され [16: Vol. 2 9]、また VOC も1644年以降チルボンから胡椒を買付けていたのである [16: Vol. 3 382]。このことは、胡椒などこの地方の特産物がチルボンそしておそらく一部はバンテンによって独占的に集荷され、VOC もこの2港で買付けていたことを示すものであろう。

VOC が東部・西部両地域を領有したのは、マタラムにパマヌーカン (Pamanoekan: 現 Cilutung) 川以西のプリアンガン地方を割譲させた1677年からである。VOC はこの地方の首長達を支配下に組み込むべく、翌年にはスメダンと同盟を結ぶための使節を派遣した。しかし当時のプリアンガン地方は政治と交易の面でチルボンと強く結ばれ、VOC はチルボンを抜きにしてプリアンガン地方の首長達を直接コントロールすることができなかった。VOC は1681年にチルボンとの条約によってこのスルタン国を保護国とした。そしてチルボンの町に要塞を築いてヨーロッパ人駐在員を派遣し、この国の胡椒輸出を独占した。しかしチルボンには、トムゴン＝ラクサナガラ (Tommagon Raxa Nagara) というジャワ風の名前を持つ中国人がおり、もう一人の中国人サラ＝パダ (Sara Pada) と内陸の胡椒の集荷を独占していた。³⁾ そしてラクサナガラは年間3,000ピコル (picol)⁴⁾ 以上の輸出能力を持つという東部地域とガルー地方の胡椒の集荷の独占権を VOC に要求したが、当時 VOC はこれを認めざるを得なかった [18: Vol. 7 366-367; Vol. 8 21, 48]。その後1684年に VOC は西部地域を除くプリアンガン地方の各首長に予備的な任命状を与えてレヘントとし、さらに86年には2,000リアル (Real) の貸付と回収を行ったが、彼等と接触した場所は何れの場合もチルボンであった [21: 13; 18: Vol. 8 21-22]。また当時プリアンガン地方の首長達は相互に紛争を起こした場合、チルボンに出向き、チルボン王国の裁判官 (jaksa) に裁定を依頼していた [17: 382-389; 18: Vol. 8 69]。加えてこの時期には、西部地域の首長達もいまだにチルボン王国の臣下でありチルボンに人頭税や綿の貢納を送っていたのである [16: Vol. 3 180-181, 120]。

3) ラクサナガラはスルタン＝スプー (Sepoeh) の行政を一手に握っていたと言われる [18: Vol. 8 48]。

4) 1ピコル=125アムステルダム・ポンド、約 60 kg。

その後1696年に VOC は、プリアンガン地方に対し義務供出制度を導入した。周知のようにこの制度は、農産物の品目・数量・価格を VOC が指定してレヘントから買い上げるものであった。しかし産物の数量は言うに及ばず、産物引渡しと代金支払いの場所についても、VOC は自らの決定にレヘントを従わせる力を持たなかった。VOC はレヘント統轄を任務とする現地行政委員 (Gecommitteerde tot en over zaken der inlander: ヨーロッパ人) を1686年よりバタビアに設置しており、産物引渡し・代金支払いの場所ともバタビアに定めた。しかしスカプラのレヘントの要求で、チタルム川以東のレヘントの引き渡す産物はチルボン引渡しとなり、1698年にはチルボンでの支払いにも応じることになった [16: Vol. 3 408-409]。しかもチタルム川以東のレヘント達は、はじめバタビアへ産物を運ばなければならなかったときは配下の支配層を派遣していたが、チルボンでの引渡しが許可されるとレヘント自らがチルボンへ出向いたのである [16: Vol. 3 416]。こののち18世紀に入っても VOC は、チタルム川以東を統治するためにチルボン王家の影響力を必要とし、1706年にはチルボンの3人のスルタンのなかで最も若いパンゲラン＝アリア＝チルボン (Pangeran Aria Cheribon) を「チルボン管轄下のプリアンガン地方 (Cheribonsche Preangerlanden)」⁵⁾ の監督官 (Opzigter: 在任1706-23年) に任命した [38: 89]。このことは宗主である VOC が保護国チルボンのチタルム川以東に対する影響力を破壊できず、集荷ルートの変更が不可能だったことを示していよう。

一方これに対して、バンテンとの勢力争いで荒廃していた西部地域において、VOC はバタビアを起点とする内陸ルートを創出し、レヘントを直接統轄しつつあった。VOC がバタビア周辺地域 (Ommelanden) の外側に広がる後背地に関心を持ち始めたのは1640年代であったが、パマヌーカン川以西を領有した翌年の1678年には、海洋船の接岸可能なタンジョンプラ (Tandjongpoera) 要塞を建設するとともに、後背地の探検を開始した。実際の後背地統治は VOC がバンテンの脅威を排除した1684年にはじまり、その直後に現在のボゴールの南にカンブンバルが建設された。カンブンバルのレヘントは VOC が入植させた植民団の首領で、スメダン出身であったと言われる [16: Vol. 3 113]。当時カンブンバルからインド洋へ抜ける道は消滅しており、わずか数キロ南のパジャジャラン王都の廃虚までも藪を切り払って進むありさまであった [16: Vol. 2 157-158]。さらに VOC は1705年のマタラムとの条約によってガルー地方をも領有すると、同年より西部地域においても支配を強化し [16: Vol. 3 345]、その一環としてプリアンガン地方への入口として重要であったバヤバン (Bajabang: チタルム川の渡し場) の監視を強化した。バヤバンは、17世紀末よりカラワン (Krawang)、スカプラ、バンドンのレヘントが領有を争っていたが、VOC は1704年にバヤバンをカラワン領と定めた [16: Vol. 3 103, 342; Vol. 4 571]。そして翌年には渡し場を1カ所に限定したうえ渡河施設

5) 東部地域と、スカプラを含むガルー地方を範囲とする。

を監視するヨーロッパ人下士官 (corporal) を派遣したのである (1729年まで) [16: Vol. 2 326; Vol. 4 284, 571-573]。この1705年から1710年代の初めにかけて、バタビアを起点とする西部地域へのルートは一応成立したようである。というのは VOC 職員リーベーク (A. Riebeek: 1709-13年総督在任) は、1705年から12年にかけて西部地域のレヘント達の居住集落 (以下、首邑と呼ぶ) やプラブハンラトウ (Perabuhanratu) 湾などへ調査旅行に出かけたが、この時のリーベークの宿泊地や宿舎は、60年以上のちの VOC 職員の視察旅行の時にも、プリアンガン地方を旅行する際のスタンダードとして引合いに出されていた [6: 172; 16: Vol. 2 619]。加えてこの地域のレヘント達の首邑はこの頃より地図1に示した地点に定まり、彼らのバタビアへの往来も頻繁となったのである [16: Vol. 4 353]。こうしてプリアンガン地方の内陸ルートは、18世紀初めにはバタビア・チルボンの2都市をターミナルとするようになった。

プリアンガン地方の人々は海岸部への道をかなり頻繁に往来したようである。たとえば1701年頃のバヤバンの渡し場の年間使用料の合計は200レイクスダールデル (Rijksdaalder, 以下 Rd. と略す)⁶⁾ 程であり、人間 (1 スタイフェル: stuiver) と家畜 (2 スタイフェル) からの徴収金額 [16: Vol. 4 6] を仮にすべて人間として換算すると少なくとも延べ9,600人、すべて家畜とすると少なくとも延べ4,800頭が通過したことになる。これらのルートを往来する者としては、まずレヘント達が挙げられる。彼らは義務供出制度にしたがって胡椒、藍、綿などの産物をそれぞれの首邑からバタビアやチルボンへと輸送した。⁷⁾ 供出品は上述のようにレヘントの代理の支配層が VOC に引き渡す場合もあったが、多くの場合レヘントによって引き渡された [16: Vol. 3 386-387, 416]。⁸⁾ これらの都市へ産物が到着する時期は7月から翌年2月であった。3月から5月の雨期の後半は住民は稲の収穫で、支配層は徴税とともに忙しい時期だったのである。一方代金の支払いはチルボンでは2月に行われたので、レヘント達は1年に2度チルボンへ出向く場合もあった [16: Vol. 3 643]。VOC の決済に必要な貴金属は毎年年末年始の頃に日本方面から到着するので [8: 90]、支払いの時期はバタビアでもこの頃であったと推測される。さらにレヘントのほかにその配下の住民も、自らの生活のために海岸部へ出

6) 1 Rijksdaalder=48重 stuiver=60軽 stuiver。当時の人頭税が1戸 (tjatjah) あたり 1 Rd. ほどであった [16: Vol. 3 180-181]。

7) VOC はレヘントの輸送が首邑を起点としていると認識していた [16: Vol. 3 634]。当時の供出用の農産物の多くは首邑付近で栽培されていたと推測されるので、VOC の認識はほぼ妥当であると考えられる。

8) 17世紀のプリアンガン地方の支配層が外交や対外交易に使用した言語はジャワ語であった。パジャラン王国はスダ語の碑文や歴史物語を作成するスダ人の王国であったが、マタラムの統治以降、プリアンガン地方では統治・外交用語がジャワ語となった。そしてオランダ人は、オランダ語・ジャワ語併記のレヘント任命状の公布に象徴されるように、19世紀初頭までプリアンガン地方の住人を「ジャワ人」と文書に記し、レヘント達とはジャワ語を使用して意志疎通をはかったが [18: Vol. 8 167; 11: Vol. 4 257, 491; 16: Vol. 4 382]、17世紀の西部地域の首長などはその出自から考えて言語・文化的に実際にジャワ人であった可能性もあろう。

かけた。集落の長に統率されて焼畑を生業としていた住民の移動理由のうち同時代史料で確認できるのは、人頭税を納める貨幣を得るための出稼ぎのみであるが [10: 225]，おそらく塩の購入など小規模な交易も行っていただことであろう [18: Vol. 10 242]。またこの住民とは逆方向の移動として中部ジャワからプリアンガン地方へ出稼ぎに来る者，移住する者も存在した [18: Vol. 10 241-242; 16: Vol. 3 349, 432; 16: Vol. 4 523]。

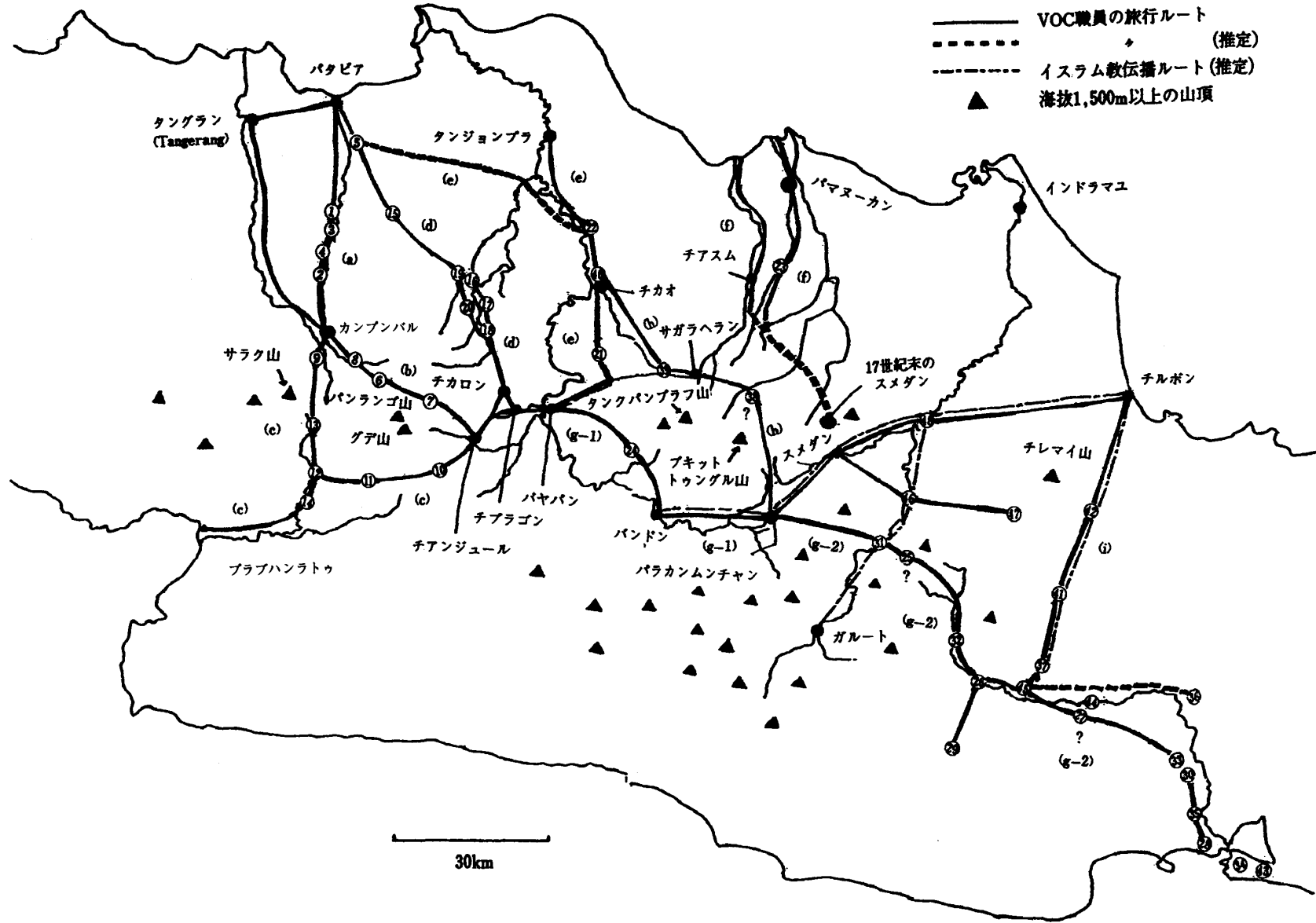
2. 17世紀末から18世紀初めにかけての内陸ルート

ド＝ハーンの著書には内陸交通を論じた章がある [16: Vol. 1 389*-404*; Vol. 4 545-612]。しかし記述はバタビア周辺の低地部が中心であり，しかも17世紀半ばから19世紀半ばに至る史料を，19世紀初め以降の幹線道路を分類基準として整理しており [16: Vol. 4 563-575]，本節が対象とする時期のルートの把握は困難である。そこで本節では，当時の VOC 職員の旅行日誌を利用して，バタビア・チルボンからプリアンガン地方の首邑に至る交通路の状況を検討する。本節の狙いはコーヒー導入以前のプリアンガン地方における産物輸送ルートを明らかにすることにあるが，産物輸送に関するオランダ語史料は当時の VOC の関心のなさを反映してかごくわずかなので（本節末で言及），次善の方法を採用するわけである。以下，交通路の長短・緩急に注意を払い，西部地域から順に職員の足取りをたどることにする。

(a) バタビアーカンブンバル (1701年7月 [16: Vol. 2 226-233]，1703年8月 [16: Vol. 2 277-285]，1704年5月 [16: Vol. 2 286-289]，1709年9月 [16: Vol. 2 301-303]，1744年8月 [16: Vol. 2 481-485]，1745年8月 [16: Vol. 2 519]，1776年8月 [6: 162-165]，1777年11月 [6: 165-166]，1786年6月 [16: Vol. 2 609])⁹⁾

カンブンバルはバタビアの南およそ 60 km，サラク (Salak) およびパンランゴ (Pangrango) 山の麓にあり，標高 260 m ほどである。18世紀の初めの10年間には，バタビア城よりチリウン (Ciliwung) 川の左岸沿いに進むと，2泊3日で到着した。宿泊地はスリンシン (Seringsing)，ボジョンマンギス (Bodjongmanggis) であった。急ぐ場合には1泊2日でも到着可能であった。カンブンバルへの道は1740年代になっても雨期にはしばしば通行不能となる状態であったが [16: Vol. 4 578-579]，勾配が緩やかなので，早くから馬車・牛車が使用された。馬車使用の初めての記録は管見の限り，1703年にポンドックチナ (Pondok Tjina)―ボジョンマンギス間で使用された事例である [16: Vol. 2 278]。一方1720年代までにはバタビアーカンブンバル間を水牛の引く荷車が往復していた [16: Vol. 3 665]。またカンブンバルから馬で30分程下流のコドンアルン (Kodong Along) からは小舟によって水路の利用が可能であ

9) 見出しのあとの引用註はこのセクションで使用した VOC 職員の旅行記の出典を示す。1720年代以降の旅行記は，1710年代までの記述が乏しい場合の補助史料，あるいは比較材料として使用した。以下の見出しも同様である。また地図2は，ド＝ハーンの考察と旧日本軍複製の5万分の1の地図 [40] をはじめとする数種の地図を使用して作成した。



地図2 17世紀末から18世紀初めの内陸交通網

大橋：ジャワ島ブリアンガン地方におけるコーヒー輸送

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| (a) バタビアーカンブンバル | (g-1) パラカンムンチャンまで |
| 1 スリンシン (Seringsing) | 24 パラカン (Parakan) |
| 2 ボジョンマンギス (Bodjongmanggis) | (g-2) パラカンムンチャン—ガルー地方 |
| 3 ポンドックチナ (Pondok Tjina) | 25 ソレンビタン (Solembietang) |
| 4 ポンドックプチュン (Pondok Poetjoeng) | 26 インバナガラ (Imbanagara) |
| 5 ジャティヌガラ (Jatinagara) | 27 チルア (Tsiloea) |
| (b) カンブンバル—チパナス—チアンジュール | 28 パモタン (Pamotan) |
| 6 チレンベル (Tjilember) | 29 スカブラ (Soekapoera) |
| 7 チパナス (Tjipanas) | 30 パダヘラン (Padaherang) |
| 8 ポンドックグデ (Pondok Gede) | 31 リンバンガン (Limbanagan) |
| (c) カンブンバル—グデ山南麓—チアンジュール | 32 ラジャポラ (Radjapola) |
| 9 チヘーテン (Tjigeeteng) | 33 カワッセン (Kawassen) |
| 10 チパダン (Tjipadang) | 34 パスルハン (Pasoeroehan) |
| 11 チグヌングル (Tjigoenoenggoeroe) | 35 トンギリス (Tongillis) |
| 12 ヨクヨガン (Jokjogan) | 36 マドゥラ (Madoera) |
| 13 スダムクティ (Soedamoektij) | 37 ウタマ (Oetama) |
| 14 ポンドックオポー (Pondok Opoh) | (h) バタビアータンジョンプラ—パラカンムンチャン |
| (d) バタビアーチベエト—チカロン | 38 ツプナガラ (Tsoupoenagara) |
| 15 チリンシ (Silingsi) | 39 ワニアサ (Waniassa) |
| 16 テオーム (Theoom) | 40 ティルトヌガラ (Tirtanegara) |
| 17 ナンボ (Nambo) | (i) チルボンからのルート |
| 18 トニョン (Tonjong) | 41 ダユールフル (Dajloeoer) |
| 19 チパミンキス (Tsipaminkis) | 42 ダルマ (Darma) |
| 20 チバダック (Tjibadak) | 43 マノンジャヤ (Manondjaya) |
| (e) バタビアーボジョーン—チブラゴン | 44 ボジョンロパン (Bodjong Lopan) |
| 21 ボジョーン (Bodjong) | 45 チアミス (Tjiamis) |
| 22 ワリンギンピトゥ (Waringinpitoe) | 46 ダルマラジャ (Darmaradja) |
| (f) バタビアーパマヌ—カン川—スメダン | 47 タラガ (Talaga) |
| 23 パガディン (Pagadeen) | 48 カランサンブン (Karangsamboeng) |
| (g) バタビアーチカロン—ガルー地方 | |

り、筏ならばカンブンバルから利用可能であったという [16: Vol. 3 656]。VOC 職員もバタビアーへの帰路にしばしば水路を利用した。そのためか帰路の宿泊地はかならずしも上記二地にかぎらず、ポンドックプチュン (Pondok Poetjoeng) なども使用された。チサダネ (Cisadane) 川ぞいのルートもバタビアーカンブンバル間の交通路として使用されることがあったが、遠周りとなった [16: Vol. 2 481-485]。ところでこの後バタビアーカンブンバル間の所要時間は著しく短縮された。1740年代に、急ぎの場合には朝2時にバタビアーを發ち、実走10時間半でその日の午後7時にカンブンバルに到着した [16: Vol. 2 519]。さらに1780年代には午後4時15分すぎにジャティヌガラ (Jatinagara: オランダ名 Mr. Cornelis) を發ち、夜の8時15分にカンブンバルに到着と、ジャティヌガラから4時間ほどで走破が可能となっていた [16: Vol. 2 609]。¹⁰⁾

10) 1820年代のオランダ人旅行者も、バタビアーからカンブンバルへは他所ならば13時間の道のりを4時間で到着できると述べている [28: 108]。バイテンゾルフの都市としての發達にともなう駅制の整備がこれを可能にしたと考えられる。

(b) カンプンバルーチパナス経由チアンジュール (1709年9月 [16: Vol. 2 303-309], 1744年8月 [16: Vol. 2 486-492], 1777年11月 [6: 165-170], 1786年6月 [16: Vol. 2 609-620])

チアンジュールはグデ山の東麓、標高 460 m ほどにある。バタビアからチアンジュールへはいくつかの道があるが、このルートはカンプンバル経由で標高 1,500 m 程の峠を越えるものであり、カンプンバルから2泊3日で到着した。この町からパジャジャラン王都の廃墟を通過して、現在のチサルア (Cisarua: 1,035 m) の北、チレンベル (Tjilember) に宿泊する。そしてチリウン川を右にタラガワルナ (Talagawarna) 湖を左にして現在のプンチャック (Puncak) 峠付近を通過する。この日はチアンジュール領内のチパナス (Tjipanas: 現 Cipanas: 1,063 m) に宿泊して、翌日チアンジュール首邑に到着する。このルートは職員によってバタビアからの往路として使用された。しかし険しい峠越えがあるためか、カンプンバルからチアンジュールまでの旅程は1780年代になっても短縮されなかった。この頃の職員の旅程は、カンプンバル発、ポンドックグデ (Pondok Gede) 泊、チサルア泊、チパナス泊、チアンジュール着と定式化され、世紀初頭よりもむしろ時間をかけるようになっていた [6: 163; 16: Vol. 2 613-617]。なおチアンジュールからチブラゴン、チカロンへは起伏の少ない道が続き、いずれも半日を要せずに到着した。

(c) カンプンバルーグデ山南麓経由チアンジュール (1709年9月 [16: Vol. 2 310-320], 1711年8月 [16: Vol. 2 345-366], 1777年11月 [6: 171-174])

このルートは復路に利用された。職員の日誌によれば、チアンジュールから測量をしつつゆっくり進み、4泊5日でカンプンバルから東南へ6キロのチヘーテン (Tjigeeteng) に到着している。宿泊地はチパダン (Tjipadang), チグヌングル (Tjigoenoenggoeroe: 当時のチアンジュールのレヘントの勢力範囲とカンプンバルの勢力範囲の境界), ヨクヨガン (Jokjogan), スダムクティ (Soedamoektij) である。1777年には3泊4日でカンプンバルに到着するのが通常であったが、2泊3日でも走破可能であった。このルートは険しい峠がなくただらとした下りが続くため、1740年代までには水牛のひく荷車が通っていた [16: Vol. 3 584]。さらにヨクヨガンからプラブハンラトゥ湾へ続くルートの存在が職員に知られていた。ヨクヨガンから南に馬で2時間半でポンドックオポー (Pondok Opoh) に到着し、1711年にはここから1日で湾に出ることができた。

(d) バタビアーチベエト経由チカロン (1691年12月 [16: Vol. 2 168-172], 1700年8月 [16: Vol. 2 196-199], 1710年9月 [16: Vol. 2 325-326])

このルートは1691年と1700年にバタビアから東部地域へ、1710年には西部地域へむかう往路として利用された。まずジャティヌガラに宿泊し、そこから南南東にすすんでチリンシ (Selintcij, Tselingsi, Silingsi; 現 Cilengsi か) に宿泊する。その後山へ登り2~3泊でチカロン

大橋：ジャワ島プリアンガン地方におけるコーヒー輸送

に到着する。1691年には、チリンシから山裾を東に進みチベエト (Cibeet) 峡谷を登ったようである。テオーム (Theoom: 現 Ciomas か), ナンボ (Nambo) そしてチベエト川べりのトニョン (Tonjong) の集落に宿泊しバタビアからチカロンに5泊6日で到着している。1700年には、チリンシから「3日間集落も家もない [16: Vol. 2 198]」地域を通過する予定を立て、チパミンキス (Tsipaminkis), チベエト川べりで野営をし、4泊5日でチカロンに到着した。1710年にもほぼ同じルートがとられたが、この時には山裾のチパミンキス, 山間部のチカロン領内チバダック (Tjibadak) とも、コーヒー園を持つ大きな集落に宿泊することができた。18世紀初頭にはチルボンから西部地域方面に移住するものが多かったので [16: Vol. 3 349], 1710年にみえる集落は新設されたものであろう。なおド=ハーンは VOC 職員の往来を重視する立場から、バタビアからプリアンガン地方への交通路中このルートは、険しいにもかかわらず「古い時代」には最も重要な道であったと述べている [16: Vol. 3 584]。

(e) バタビア—ボジョン経由チブラゴン (1710年9月 [16: Vol. 2 327-329], 1744年8・9月 [16: Vol. 2 494-510])

この道は西部地域からの復路に利用された。チブラゴンからチタルム川沿いに下ると、4泊5日でタンジョンブラ要塞の付近に至る。チブラゴンからチタルム川を渡ってバヤバンで宿泊する。この渡し場はカラワン地方との境界でもあった。次に南へ下ってボジョン (Bodjong) に宿泊したのち、後のチカオ (Tjikao) 付近を通過してワリングピトゥ (Waringinpitoe) に泊まる。¹¹⁾ ここからタンジョンブラで宿泊したのち水路で1昼夜か、あるいはワリングピトゥから陸路を3泊4日かけてバタビアへ到着する。このルートはやや起伏はあるものの険しい峠はなく、前節で触れたように、当時のプリアンガン地方の人々にとって海岸部とこの地方を結ぶ重要な交通路であった。

(f) バタビア—パマヌーカン川経由スメダン (1678年1月 [16: Vol. 2 55-66], 1678年8月 [16: Vol. 2 97-105])

バタビアからパマヌーカン川の河口まで船で行くと、乾期にはそこから4泊5日でスメダンに到着した。宿泊地は、パガディン (Pagadeen), パサヤナン (Passajanan), シェグレ (Chegure), シェロンピン (Chelompingh) である。後三者の正確な位置は不明であるが、パサヤナン, シェグレがパマヌーカン川べりにあり、特にシェグレは乾期の水路使用の終点の船着場であった。そこでこのルートはパマヌーカン川上流から、ブキットトゥングル (Bukittunggul) 山の北麓を東へ回り込んだと考えられる。またチアスム川もスメダンへのルートとして使用されていた。1678年1月の旅行ではパマヌーカン川をバンテン勢力が使用していたので、かわり

11) 後代にバンドンのコーヒー輸送の内陸港として重要となるチカオは、1710年の旅行記には登場しない。これはバンドンが産物をチルボンへ輸送しており、未だチカオがルートの拠点となっていなかったためと考えられる。その後44年には宿泊地として利用されていた。

にスメダンのレヘントの弟が支配するチアスム川が使用された。雨期であったため陸路は通行不能でありチアスムからジェンコル (Jenckol: 所在地不明) を経由し、パサワハン (Pasawahan: 所在地不明) まで小舟で遡った。これらのルートは、1678年の VOC 職員の旅行の際には往路・復路ともに使用されたが、1690年以降は次に述べる内陸のバンドン経由のスメダンルートにとってかわられた。

(g) バタビア—チカロン経由ガル—地方 (1691年12月 [16: Vol. 2 176-192], 1700年8月 [16: Vol.2 202-219], 1786年6月 [16: Vol. 2 620-624])

(g-1) バタビア—パラカンムンチャン

バタビアから東部地域およびガル—地方への比較的長期の旅行が、1691年と1700年に行われている。(d)のルートでチカロンに到着したのち、直接あるいはチブラゴンを経由してチタルム川を渡り、バヤバンで宿泊する。そののち(e)のボジョンへの道と別れて、パラカン (Parakan) で宿泊し、翌日盆地底部を通過してバンドンに到着する。バンドンからパラカンムンチャンまではやはり盆地底部の平坦な道を通して1日の距離にあるが、当時パラカンムンチャンの首邑は、スメダンとリンバンガン (Limbanagan) 方面の道の分岐点に位置し、さらに山越えでパマヌーカン川べりにも出ることの出来る交通の要衝であった。パラカンムンチャンからスメダンまでは、深い峡谷にそって1日の距離であった。なお1770・80年代の旅程においてもチブラゴンからバンドンまでは2泊3日、パラカンムンチャン、スメダンへはそれぞれ1日かけて移動しており、18世紀初頭と比較して旅程の短縮は見られない [6: 163; 16: Vol. 2 613-617]。

(g-2) パラカンムンチャン—ガル—地方

パラカンムンチャンからインド洋へは1691年の旅行では3泊4日を要し、宿泊地はソレンピタン (Solembietang),¹²⁾ インバナガラ (Imbanagara), チルア (Tsiloea), パモタン (Pamotan) であった。1700年の旅では、途中スカプラに寄り6泊7日でパダヘラン (Padaherang) に到着している。宿泊地はリンバンガン, ラジャポラ (Radjapola), スカプラ, インバナガラ, アンテバン (Anteban: 位置不明), カワッセン (Kawassen) である。標高 350 m 程のインバナガラから先はなだらかな道である。この後 VOC 職員はそれぞれパモタン・パダヘランからヌサカンバンガン (Nusakambangan) 島のパスルハン (Pasoeroehan) へ、船で渡っている。復路は1691年の場合はパスルハンからチタンドゥイ (Citanduy) 河口へ向かい、トンギリス

12) ド=ハーンはソレンピタンを現パガールアゲン (Pagarageng) 付近とする [16: Vol. 2 180]。しかしそうするとパラカンムンチャンから直線距離にしても 40 km 以上あり、しかも途中いくつか峠があるので、1日ではほとんど不可能な行程となる。また単なる中継点であるのに次の宿泊地のインバナガラとも不自然に近い。そこでソレンピタンは1700年の宿泊地であるリンバンガン付近にあると考えるのが妥当であろう。例えばリンバンガンの東方 12 km の街道の分岐点にスラピナン (Selapinang) という名の集落があり、この付近が有力な候補地となろう。

大橋：ジャワ島プリアンガン地方におけるコーヒー輸送

(Tongillis) に寄港，さらにマドゥラ (Madoera) まで船で遡って当地で宿泊したのち，インバナガラ，ソレンビタンに宿泊している。1700年の場合ではカワッセン，ボジョンガルー (Bodjong Galoe: 後述のボジョンロパン付近)，ウタマ (Oetama)，インバナガラへ宿泊したのちチルボン方面へ向かった。

(h) バタビアータンジョンプラ経由パラカンムンチャン (1691年12月 [16: Vol. 2 176-192])

このルートは1691年に東部地域からの復路に使用された。旅行日誌に従うと，パラカンムンチャンから3泊4日でタンジョンプラに到着する。宿泊地の周囲の状況からルートは次のように推定される。パラカンムンチャンより北上し，山を越えてツプナガラ (Tsoupoenagara)¹³⁾ で宿泊，ついでタンクバンプラウ (Tangkubanperahu) 山麓を西に進んでワニアサ (Waniassa: 現 wanayasa か) を通過し，パッシルアランアラン (Passier Alang-Alang: 所在地不明) に宿泊する。さらに北西に進んでティルタヌガラ (Tirtanegara) に宿泊して，翌日タンジョンプラに到着する。

(i) チルボンからのルート

チルボンを起点とした VOC 職員の旅行日誌は管見の限り公刊されていない。本節で使用した職員の日誌のなかでチルボンが含まれるものは1例のみであり，1700年のガルー地方からの復路，インバナガラから2泊3日でチルボンへ到着している。宿泊地はダユールフル (Daijloeer)，ダルマ (Darma) である。このほか VOC 関係のオランダ語の史料から次のことがわかる。(1) ド＝ヨンゲ編集の史料集の中には1706年にパンゲラン＝アリア＝チルボンがヨーロッパ人職員とともに行った2回の巡察旅行の報告書 (オランダ語訳) が存在する。第一の旅行はヌサカンバンガン島のマノンジャヤ (Manondjaya) から，パモタン，パダヘラン，カワッセン，チルア，ボジョンロパン (Bodjong Lopan)，チアミス (Tjiamis)，インバナガラを訪れ，チルボンへ帰還した。第2の旅はスカプラへ直行したあとリンバンガン，パラカンムンチャン，バンドン，スメダンを訪れた [18: Vol. 8 282-283]。後者はスカプラより (g-2) のルートを逆行してバンドンへ行き，そこからスメダン経由で帰路についたのであろう。(2) 1695年以前に VOC が収集した情報を基にファレンタインが作成したジャワ島西部の地図をみると，チルボンからはプリアンガン地方へ2本の道が通じている [46: D. Derde bestek]。一つは1700年の VOC 職員の旅行とほぼ同じ道でチルボンからインバナガラ付近を経由してバンドンに至っている。もう一つはカランサンブン付近でチマヌック (Cimanuk) 川を渡り，現在の幹線道路とほぼ同様にスメダンへ通じるものである。後者はやや急であるが峠のない道であ

13) ド＝ハーンは現在のチサラク (Cisalak) 付近と考えているが，パラカンムンチャンからやや遠すぎる。パラカンムンチャンより北上すると山越えののち，チプナガラ (Cipunagara) 川の上流に至るが，地名の音から考えてこの付近ではなからうか。

る。(3)スメダン・チルボン間のルートについてはさらに次のような記述がある。1682年には VOC 職員が、スメダンからダルマラジャ (Darmaradja)・タラガ (Talaga) をへてチルボンへ向かう道が、最もよい道であると述べている [16: Vol. 4 574]。また1777年にはスメダンからチルボンへは1日の行程であると言われていたが [6: 165]、直線距離にして60キロ以上あり、馬などの乗継ぎ施設があるとしてもかなりの強行軍である。一方1780年代に西部地域から東部地域を旅行しインドラマユ (Indramajoe) へ抜けた VOC 職員の記録があり、スメダンからインドラマユまで3泊4日で旅行しているが、初めの宿泊地はカランサンブン (Karangsamboeng) であった [16: Vol. 2 624]。そこでチルボン・スメダン間で1泊するならば、おそらくこの付近であろうと思われる。

このほかチルボンからのルートを推定する材料としてエディ＝エカジャティの研究がある。エカジャティは19世紀半ばに採録された西ジャワの年代記 (babad) および民話の分析から16世紀半ば以降のプリアンガン地方へのイスラム伝播ルートを推定し、次の4つの伝播ルートを明らかにした。第1のルートは、チルボンからタラガを経てチアミスに至り、第2のルートはカランサンブン・ダルマラジャを経由してガルートへ向かう。第3のルートはスメダンを経由してバンドンへ、そして第4のルートはタラガ・サガラヘラン (両地点間の経由地は不明) を経由してチアンジュールに至るものであった [13: 104]。このうち第1・3のルートは上に示したオランダ語史料の記述からも辿れるものである。また第4のルートは、西部地域に対するチルボンの植民団派遣の事実と一致し、さらに上記の VOC 職員の旅行ルートの(e)および(h)と部分的に一致する。そこでこれらのイスラム伝播ルートは同時にチルボンを起点とする交通路であったと考えてよいであろう。¹⁴⁾

(i) 産物輸送ルートの推定

以上、VOC 職員の旅行日誌を主な史料として当時の内陸ルートを検討してきた。この他にルートがないとは断言はできない。しかし山岳地帯のプリアンガン地方では通行が容易なルートは限られて来るので、この地方の起伏を考慮した場合、これまでの考察で東部・西部地域からバタビア・チルボンへの重要なルートは網羅しえたものと思う。

そこでこれらの中から、産物輸送の主要ルートを選び出してみよう。西部および東部地域か

14) チルボンを起点とした公刊の旅行記の少ないことは、チルボンを起点とした交通路の未発達を意味するものではない。1700年頃まで西部地域では旅行のために野営したり、道を切り開かねばならなかったが、東部地域とガル―地方では西部地域より1日の移動距離の平均が長く、しかも VOC 職員クラスの宿泊が可能な集落が数多く存在していた。また VOC の職員やパンゲラン＝アリア＝チルボンによるチルボンからプリアンガン地方への巡察が、たびたび行われており [16: Vol. 2 173]、ファレンタイン作成の地図においても西部地域より東部地域およびガル―地方に大集落が多かった。ガル―地方はすでに1595年にマタラムの支配下にあったと言われ [42: 108]、地理的にもバンテンや VOC の植民や戦闘の対象となりにくかったことから、本節の対象期には、チルボンをターミナルとするガル―地方および東部地域の交通のネットワークが、むしろバタビアをターミナルとしたものより充実していたと考えられる。

らバタビアへのルートについては、VOC 職員による往路復路の使い分けが手がかりとなる。往路専用の (b), (d), (g-1) は険しい山越も厭わず最短距離で進むのに対し、復路専用の (c), (e) は、遠回りではあるが緩やかな道である。(h) もまたパラカンムンチャン付近の山越えを迂回して山裾をスメダン側に回り込むならば、総じて緩やかな下り道である。往復ともに使用された (a), (f) については、(a) は全体に平坦で (f) もスメダン付近以外は平坦な道が続く。そこでバタビアへの産物の輸送に牛や水牛、さらに荷車を使うならば、(a), (c), (e), (h) が適格的であり、また水路を利用するならば (a), (e), (f) に絞られて来るであろう。なお東部地域からチルボンへの輸送路については判断できるだけの史料がないが、陸路についてはスメダンからチルボンへの2ルートが使用されたと考えられる。

そして以上の推測は、次に示すこの時期の産物輸送に関する VOC 文書の断片的な記述にも適合する。(1) 1650年代にカラワン地方から家畜をバタビアへ輸送するには水路と陸路の両方が使用可能であった [16: Vol. 3 351]。(2) 1670年代にスメダンはパマヌーカン・チアスム・チマヌック川の航行を支配し、チアスム川については港長官 (Sabandar) を置いていたので [16: Vol. 2 61-62]、産物輸送にこれらの河川を使用していたと考えられる。(3) 1696年にスカプラのレヘントは産物を牛の背に乗せて陸路チルボンへ運ぶことを希望し [16: Vol. 3 640]、同年 VOC はカンブンバルの首長に硫黄を小舟に乗せてバタビアへ運ぶよう命令した [16: Vol. 3 404, 655]。

次節では、本節と同じ VOC 職員の旅行日誌を基礎史料として、これらのルート上にある交通設備や旅行方法を検討し、内陸交通のコントロールがいかなる勢力の手によって行われていたかを考える。

3. 旅行の施設と形態

(a) 道路の整備状況と乗り物

道路はバタビア付近でも舗装工事がなされておらず、雨期には多くのルートが通行不能となった [16: Vol. 4 585; 42: 111-112, 118]。年間降雨量が多いためバタビア-カンブンバル間では、乾期でもぬかるんでいる箇所が存在した [16: Vol. 2 134]。乗り物は、ヨーロッパ人以下、主だったものが馬に乗り、あとは徒歩であった。例えば1711年のプラブハンラトゥ湾への調査旅行に際しては、人員938人 (うちヨーロッパ人86人) に対して馬は143頭であった [16: Vol. 2 346]。馬車・輿の使用はバタビア-カンブンバル間に限られた。また火山の麓を巡るルートが多いので、多数の川を渡る必要があったが、小さい川には渡河の設備はほとんどなかった。道路が大きな川を横切る場所には渡し場があり、ジャワ語およびスンダ語でササック (sasak) と呼ばれる施設があった。ササックは籐などのロープを両岸に渡し、これに筏や小舟をつないで両岸を往復させる設備である [16: Vol. 2 326-327]。ササックはこの時期には

在地の支配層の管理下にあり、使用料が徴収されていた [16: Vol. 4 6-7]。

(b) 旅行の季節と時間帯

以上のような道路事情を反映してか、VOC 職員の旅行の時期は乾期がほとんどであった。調査した旅行日誌20編のうち雨期の旅行は、17世紀中に1678年の1月初めから3月初めにかけてのスメダンへの使節派遣、同3月のバタビア後背地の巡察、そして1691年11月末から1692年1月初めにかけての東部地域への旅行が記録に見えるのみである。しかも前2者はバンテンに対する軍事行動の一部であり、季節を選べなかったことがわかる。

一日のうちの移動時間帯を調べると、発着および休息時間の記述のある日誌では次のような傾向がみられた。出発は「夜明け」、「朝」、「日の出」、そして時刻で示される場合は6時ごろが大半を占めた。例外として(1)朝4時以前の極端に早いもの、(2)午後のお発、(3)夜更けのお発があったが、(1)は出発がバタビアからで発地付近の道路の安全がある程度確保できる場合、(2)は次の宿泊地が極めて近い場合、(3)は船での出発の場合に限られた。宿泊地への到着時刻は、「夕方」、「昼」、そして時刻で示される場合では午前10～12時ついで午後4～6時が多く、出発時刻に比べてばらつきがある。ただし午後6時以降の到着は、7時着と10時着の2例のみでありしかも後者は水路を使用したものであった。¹⁵⁾ これらの傾向から、陸路では日の出前・日暮れ以降の移動を避けたことがわかる。森に潜むサイ、虎 [11: Vol. 5 479, 588-589]、大型爬虫類、盗賊や敵軍、さらには日暮れ以降に降る乾期のスコールとの遭遇を回避したためと考えられる。これに対して水路は夜行便として利用される場合も多かった。休憩時間を検討すると、休憩時間まで克明に記されている日誌は移動時間の比較的短い総督の旅行である場合が多いが、次のような傾向が見られた。1日のうち午前中あるいは午後の何れかのみのお移動には途中30分ほどの短い休憩を1回入れる場合があった。また全日移動の場合には午前9時頃から12時頃までに昼食の休憩に入り、午後1時から3時ごろに再び移動を開始した。そして1日の移動時間は、最長10時間半、最短2時間半、通常は4～5時間となった。¹⁶⁾ 以上の移動時間は早朝の涼しいうちに歩を進めておいて、日中の暑さの厳しい時間に休憩し、日がやや傾いた頃に必要ならばまた移動を開始するという気候に適した時間の使い方であるとともに、住民が農作業を行う時間帯とほぼ等しく、またムスリムの祈りの時間にも充分適合的であっ

15) 出発時刻：調査総数123, うち「夜明け」: 29, 「朝」: 21, 「日の出」: 14, 6時: 15, 6時15分: 8, 午前4時以前: 6, 午後: 3, 夜: 3。朝4時以前のお発は1740年代の旅行日誌に集中している。おそらく40年代には治安の確保が確実となったのであろう。44年バタビアから平地を通過してタンジョンブラへ行く旅行では、毎朝4時に出発し、翌年のカンブンバルへの旅行ではバタビアを2時に出発している。到着時刻：調査総数67, うち「夕方」: 8, 「昼」: 3, 午前8時台: 3, 9時台: 1, 10時台: 5, 11時台: 5, 午後0時台: 1, 1時台: 0, 2時台: 1, 3時台: 1, 4時台: 3, 5時台: 5, 6時台: 3, 7時: 1, 10時: 1。

16) 休憩：調査総数25, うち休憩開始が9～12時: 14, 休憩終了が1時～3時: 11。ただしより下級の職員はもう少し移動時間の長い旅行をした可能性がある。

た。¹⁷⁾ この移動時間のパターンはおそらく在地の旅行法を踏襲したものであろう。1740年代になると VOC 職員は、バタビア付近で移動日数の短縮を重視してこのパターンからはずれた旅程を組むことが多くなってゆく。

(c) 旅行集団の規模と不慮の事態

道中で盗賊や敵軍、害獣から身を守る備えが必要なためか、VOC の職員の旅行は比較的大きな集団で行われた。公務の場合はヨーロッパ人に現地人の部下、兵士、伝令、それぞれの従者、荷担ぎ人夫などが従った。また1700年頃まではこの地方の事情に詳しい現地人支配層の案内役が必須であった。旅行パーティーの規模は、使節派遣の場合には15～30人であったと考えられる。例えば1694年に馬の買付けのためにヨーロッパ人2人、案内役1人、ジャワ人20人がプリアンガン地方へ出発した [16: Vol. 3 385]。1678年のジェンコルからスメダンへの旅行には、ヨーロッパ人おそらく1人、案内人2人、ジャワ人10人であった [16: Vol. 2 61]。さらに軍隊が同行すると規模は格段に大きくなった。1678年のバタビア後背地巡察は軍隊が行いヨーロッパ人200人、アンボン人45人、バリ人112人、ジャワ人276人の集団であった [16: Vol. 2 70]。1701年にも600人の集団が出発している [16: Vol. 2 234]。最大の集団は1711年8月20日から9月3日まで総督がプラブハンラトゥへ調査旅行をした時のものであり、全員で938人、うちヨーロッパ人は86人であった [16: Vol. 2 346]。

とはいえ1680年代以降、VOC 職員の旅行はいきあたりばったりではなくなり、不測の事態に見舞われることもほとんどなくなったようである。前日の宿泊地を後にする前に次の目的地(宿泊地)が決定されていたが、ほぼ予定通りその日のうちに到着した。目的地に達しなかったことが明白である記録は、1700年に休憩地ジャティヌガラの首長に引き留められ宿泊した例、およびパモタンで宿泊の予定が到着できずパダヘランで宿泊した例が見られるのみである [16: Vol. 2 197, 212]。加えて1日の移動距離をみると陸路でも山道にもかかわらず直線距離で30 km 以上離れた目的地へ到着することもあった。また1690年以降は旅行途中での次の目的地への移動日の延期も数回が記録されるのみである。延期の理由は、バタビア付近では案内人や荷運びの調達の遅れ [16: Vol. 2 168-169]、その他では大雨 [16: Vol. 2 126] などが記録されているが、天候による延期の事例は旅行が主に乾期に行われたためかさほど多くない。

17) ド＝ウィルデは19世紀初めのプリアンガン地方の農作業の時間帯について次のように言う。午前5時半頃のスプー (soeboh) より開始され、午前9時頃のピチット・サワー (pietjiet sawah: 現代スンダ語の pecat sawed か) に水田で水牛と共に働くのを終える。この時刻は水牛を午後まで自由にする時間である。ただし作業はしばしば延長される [47: 165]。また20世紀初頭以前のジャワの田植は「朝6時半頃から、あいだに30分程の休憩をはさみ、せいぜい午前10時頃には終了」した [31: 70]。五十嵐忠孝助教授の御教示によれば、今日のプリアンガン地方の農民の農作業は、夜明け頃に始まりイスラムの正午の祈りを伝える太鼓 (bedug) の鳴る時に終わると言う。

(d) 宿泊施設と接待

計画的な旅行が可能であったのは、ササクなど移動をスムーズにする設備のほか、道中で食事や宿を提供する施設が十分に機能していたためと考えられる。これらはレヘントをはじめとする在地の支配層が自らの負担で用意した。職員の宿舎には、レヘントなど支配層の館、首邑や有力な支配層の居住集落にあるゲストハウス、そして交通の要衝にある旅行者用宿泊施設パサングラハン (passangrahan 原文のまま) があてられた。前二者は上等なものは板作りであったが、たいていは竹製であり竹がき (pagar) で囲われていた。例えば1709年にチアンジュールのレヘントが総督のために建てたチパナスのゲストハウスは、竹製の大きな建物で、入口側の3分の2の部分の両側にベットが並んでいた。ベットのうち右側は兵士用であり、左側は小間使いのボーイ用および荷物置き場であった。その奥には総督用の大きなベットが一つと椅子と机がしつらえられていた。この他にジャワ人の荷担ぎ用の小屋や、馬小屋があった [16: Vol. 2 307]。職員の宿泊場所は17世紀末にはレヘントや首長の家が多く、西部地域では野宿もあったが、18世紀に入ると、レヘントや有力首長の用意したゲストハウスやパサングラハンに泊まる記述が多くなる。100人を越える軍隊の移動の場合は VOC が食糧を補給し野営したが、レヘントや有力首長達が食糧を調達し提供する例も見られた [16: Vol. 2 135, 353]。

加えてプリアンガン地方が VOC の領土となったのち、VOC 職員は現地人支配層の歓待を受けた。総督や高位の VOC 職員がレヘントの統治地域に近づくと、統治地域の境界まで、レヘントかこれにかわる使者が出迎え、そこから一緒に首邑へ入った。さらにレヘント同士の首邑があまり遠くない場合には、最初の宿泊予定地の首邑に近隣のレヘント達が集合して職員を出迎えることもあった。バヤバンの渡し場など首邑でない宿泊地では出迎えはなかったが、その集落に居住する支配層の歓待を受けた。これらの歓待は、かつてマタラムやチルボンの高官がこの地方を巡察した際の慣習であったと考えられる。¹⁸⁾

以上のように、VOC は道路整備などの土木工事によってルートに手を加えることはなく、渡河施設、宿泊施設、食糧の確保についても軍事行動以外はほとんどすべて、レヘントをはじめとする在地の支配層の協力に依存していた。VOC 職員の旅行形態も現地の気候や習慣に適応したものであった。内陸の旅行において VOC は、いまだヨーロッパ流の交通手段を持ち込まず、在地の習慣に依存し、チルボン・マタラムの高官の旅行方法を踏襲していたものと推測される。そこで産物の内陸輸送も、おそらくその大部分が在地の交通網を使用して行われたと考えて大過なからう。

18) たとえば1706年から開始されたパンゲラン＝アリア＝チルボンの巡察は2年後に VOC によって禁止されたが、その理由は大きな集団で頻繁に視察するために住民に負担がかかることにあった [16: Vol. 4 173]。

4. まとめ

コーヒー輸送ルート考察の前提として、17世紀終わりから18世紀初めまでの内陸交通の特色をまとめておこう。

(1) プリアンガン地方と北海岸を結ぶ主要ルートは、17世紀半ばあるいはそれ以前から存在したと考えられるチルボンを起点とするルートに加えて、バタビアを起点とするルートが1710年代までに形成された。

(2) 道路の整備状況は貧弱であり、道中の安全も十分確保されていなかった。しかしこれらのルートは、常設の渡河施設および1日で到着可能な距離に宿泊施設を有し、首邑や支配層の居住集落をターミナルであるバタビア・チルボンに結合する内陸交通網として機能していた。

(3) VOC はバタビアを拠点とするルートの形成に成功したが、後背地の交通網をコントロールするまでには至らなかった。VOC が直接管理したのはバタビア周辺とタンジョンプラ要塞であり、そのほかはバヤバンに1705年から1729年までヨーロッパ人下士官を配置して監視させたのみであった。内陸交通網は、いまだ現地人支配層が在地の習慣に従って維持・管理していたのである。

(4) バタビア・チルボンへの産物の輸送は主にレヘントによって組織された。その輸送ルートは地図2上の(a)チリウン川ぞいと(c)グデ山南麓、(e)チタルム川ぞい、(f)パマヌーカン・チアセム川ぞい、そして(i)スメダンからチルボンへの陸路の4つのルートが主に使用されていたと考えられる。

(5) 当該期における VOC のプリアンガン地方、特に東部地域以東に対する影響力は、その保護国であるチルボンよりもはるかに劣るものであった。内陸交通支配の側面より見るならば、バタビアはターミナルの一つとなることには成功したものの、いまだ内陸交通網や後背生産地の広域支配を目指すことのない大航海時代の港湾商業都市の面影を残していたのである。

以上の状況は、コーヒー生産が本格化した1720年以降、少しずつ変化していくことになる。

II コーヒー輸送の変遷

1. レヘントによる輸送——1720年代初め～40年代初め

VOC は1707年よりプリアンガン地方のレヘント達にコーヒー栽培を奨励し [18: Vol. 7 140], これを受けてレヘントは配下の住民にコーヒーを栽培させた。その後1711年4月に初めてのコーヒー豆がチアンジュールのレヘントから VOC に引き渡された [18: Vol. 8 CXXXVI; 16: Vol. 3 494]。VOC 政庁 (以下、政庁と呼ぶ) は、同年コーヒーの引渡し価格を1ピコル当たり 50 Rd. と決定し、この地方のコーヒーの独占を計った [32: 80]。

1720年代のコーヒーの引渡しの方法をみると、西部地域のコーヒーはバタビアで、東部地域のコーヒーはチルボンで引き渡された。引渡しは政庁が「引渡し人 (leverancier)」に指定した各レヘントの名で行われ、1720年代後半には7月から翌年1・2月頃までに行われた [18: Vol. 9 160向いの表]。政庁は12月31日を会計年度末としていたうえ、本国向けの2隻の船のうち第一船の出港が年末であったので [8: I, 90]、それ以前にコーヒーの引渡しが完了することを望んでいた。そこで政庁は1724年に引渡しを6月から8月にかけて行うよう命令したが、遵守されなかった [11: Vol. 4 173-174]。コーヒーは胡椒と同様に収穫期が雨期明けの5月頃に始まり [16: Vol. 3 598-599]、その後豆を乾燥させたうえで輸送したので、おそらく従来義務供出品である胡椒と一緒に輸送、引渡しが行われていたと考えられる。

コーヒーの引渡し量は、1710年代にこそ年間100ピコルに満たず、年間1,000ピコル程の胡椒と比較にならなかった [18: Vol. 9 59; 16: Vol. 3 496-497]。しかし1720年代前半にはコーヒー生産が拡大し、20年代後半から30年代にかけて年間1万5千から5万ピコルが引き渡されるようになった。こうしてレヘントたちは1720年代よりコーヒーの大量輸送に取り組むことになったのである。以下、この様子を西部地域より順に検討してゆこう。

(a) 西部地域からバタビアへの輸送

まずカンブンバルのコーヒーは、当初おもに水路が使用され、チリウン川を竹の筏で下ってバタビアへ輸送された。しかし1725年にカンブンバルのレヘントは政庁に対し、コーヒーの輸送を水牛の引く荷車に切り替えることを通知し、さらにバタビア郊外のチリウン川の運河に自費で橋を架ける許可を求めて認められた。レヘントは輸送方法変更の理由として、筏にする竹が不足していることをあげている。しかしその後28年にレヘントは、船着場を建設するためにジャティヌガラ上流の土地を政庁より購入し、ここからモーレンフリート (Molenvliet: バタビア市 stad 南郊) の VOC の倉庫までは水路を使用することになった。レヘントは荷揚げの場所に砂州があり依然として水路の輸送が困難であることを述べているが、これ以降ジャティヌガラ上流からモーレンフリートまでコーヒーは筏で運ばれるようになった [16: Vol. 3 655-656]。

次にチアンジュール産コーヒーの輸送をみると、当初から陸路が使用されたようである。チアンジュールのレヘントは1722年に、バタビア郊外の市内にはいる道沿いにコーヒーを貯蔵するための土地を購入し、また翌年にもその近隣の地所の購入を希望した。その理由は、「彼のバタビア滞在のためと、毎年高地から (中略) 運ばれてくるコーヒー豆のより安全な貯蔵のため、そしてそれに加えてこのコーヒー豆とともに何回も下ってくる、数にして7~800頭の水牛と牛を収容することができる建物 (の建設—引用者註) のため」 [16: Vol. 3 659] であった。さらに同年にレヘントは、バタビア市内にいたる道路の一部と2つの橋を自費で修理する許可を求めたが、それは「コーヒー、綿糸、藍などとともに荷駄用の動物と支配下のジャワ

人」の便宜のためであった [16: Vol. 3 661]。しかしその後28年にはチアンジュールのレヘントも、スリンシン付近に船着場を建設するための土地を購入し、ここから VOC の倉庫へは水路を使用するようになった [16: Vol. 3 656]。このカンブンバル、チアンジュールの両レヘントによるスリンシン付近からの水路使用は、ひっきりなしに通る荷車がバタビア近郊の道を劣化させたこと [16: Vol. 3 661]、および1728年に政庁がバタビア市へ進入する道を産物輸送のために使用するのを禁止したことと関係していると考えられる [16: Vol. 3 662]。¹⁹⁾

なお1720年代におけるチアンジュール産コーヒーは上述のように水牛、牛によって輸送されており、荷車の記述はない。しかし1740年代までには荷車も一般化したようである。1744年の記録によれば、チアンジュールからカンブンバルまでのコーヒー輸送はグデ山の南を回るルートを水牛の引く荷車を使用して8日かけて行われていた [16: Vol. 2 492; Vol. 4 584-585]。一方ブンチャック峠を越えるルートは、45年に荷を担った水牛が通過できないと報告されている [16: Vol. 4 584]。とはいえ政庁は47年にカンブンバルからチパナスを經由してチアンジュールまでの病人輸送用牛車の駅制度とその使用料金を定めているので [11: Vol. 5 488-491]、一定量のコーヒーが水牛や住民の背に担われてこの道を下った可能性がある。

またチブラゴン・チカロンからの輸送ルートの子細は不明であるが、政庁のコーヒー引渡し人リストの中にはチカロン領内のチバダックを統轄する下級首長ナラ＝タルマ (Nalla Taroema) の名が見える [16: Vol. 2 325; 18: Vol. 9 104, 160向いの表]。このことは山麓のチバダック周辺のコーヒーが北へ進んで直接バタビアへ輸送される一方で、チカロン首邑付近のコーヒーは別の道、すなわちチアンジュールのコーヒーと同じルートを通して輸送されたと考えられる。ただしチカロン・チブラゴンの引渡し量は、当時のカンブンバル・チアンジュールの引渡し量のそれぞれ8分の1から10分の1と少なかった。

このように、西部地域からバタビアまでの主な輸送方法は、生産地から牛や水牛の背、あるいはそれらの引く荷車にのせてレヘント所有のバタビア近郊のコーヒー倉庫まで運び、そこから水路 VOC の倉庫へ運ぶものであった。運び手は、西部地域からコーヒーとともに下ってきたレヘント支配下の住民が主力であったと考えられる。輸送ルートについては地図2の(a)、(c)が主に使用されていたと言えよう。

(b) 東部地域からの輸送

東部地域では当初コーヒーをチルボンへ輸送しており、水牛と牛の背に乗せて主に陸路が使用された [16: Vol. 3 645]。ルートは不明であるが、カランサンブンあるいはダルマラジャを經由したルートが使用されたと推測される。ところが1730年1月に政庁が、コーヒー価格をバタビアで6 Rd.、チルボンで5.5 Rd. に改訂し、バタビアに比較してチルボンの価格が低く

19) ただしこの禁止令自体は早くも翌年に解除されている [16: Vol. 3 662]。

なると [11: Vol. 4 246], 東部地域の3レヘントはバタビアでコーヒーを引き渡す許可を求めた。さらにパラカムンチャンのレヘントは、陸路産物をバタビアへ運ぶ余力を持たないという理由で、チカオから VOC の船便使用の許可を求めた。政庁はバタビアでの引渡しを認めたが、水路利用については、レヘント達の船を使いチカオ川とパマヌーカン川を使用するように定めた [16: Vol. 3 645; 11: Vol. 4 262]。そして同年より東部地域のコーヒーはバタビアで引き渡されるようになった。1744年の史料にはチカオにバンドンの倉庫、ギントウン (Gintoeng) にはパラカムンチャンの「休憩所」があることが見えるので [16: Vol. 2 500], コーヒーの輸送ルートは、バンドンが地図2の(e), パラカムンチャンが(h)あるいはより海岸よりのルート, スメダンが(f)を使用していたと推測される。こうして東部地域のコーヒー輸送ルートはレヘント達の申し出により大きく変更されたが、同時に東部地域は政治的にも西部地域のレヘントと同様にバタビアの管轄下に入るようになった [11: Vol. 4 402]。²⁰⁾

(c) レヘントの輸送と住民

レヘント統治地域内部のコーヒー輸送を直接記述するこの時期の史料はないが、ド＝ハーンは、バタビア・チルボンへの長距離輸送のためにコーヒーはまず首邑へ集荷されたと考える [16: Vol. 3 634]。ただし前述のチバダックのように首邑から離れた主要集落の付近にコーヒー園が存在したことも明らかであるので [16: Vol. 2 470-471; Vol. 3 593; 22: 9], 首邑をバタビアへの長距離輸送の出発点とせず途中で、あるいはバタビア近郊のレヘントの倉庫で本隊と合流する輸送法も存在したと考えられる。

とはいえバタビア・チルボンへの長距離のコーヒー輸送は、住民が個別に遂行できる仕事ではなく、レヘントはきわめて重要な役割を果たしていたようである。当時、輸送には多額の資金が必要であったらしい。1725年に政庁が、コーヒー価格を当初の 50 Rd./1 ピコルから 5 Rd./1 ピコルへと引き下げることと決定すると [44: 96-98], レヘント達はこれを不満とし、翌年にはバタビア管轄下の「首長たち」が1ピコルのコーヒーを運ぶのに 3 Rd. 必要であることを政庁に訴えたほか [16: Vol. 3 714], チアンジュールのレヘントもコーヒー輸送のためにはまとまった資金が必要であることを述べた [16: Vol. 3 752]。しかし政庁は輸送費用や組織の問題を無視した。1727年に利益のあがらなくなったコーヒー栽培を住民が放棄し始めて引渡し量が急減すると、住民に対して政庁は、レヘントなど現地人支配層の手を借りずに政庁に直接コーヒーを引き渡すことを命令した [18: Vol. 9 137-138]。支配層が着服しているコーヒー代金がすべて生産者に渡れば栽培放棄は止まると考えたのである。しかしこの命令の

20) 1723年にパンゲラン＝アリア＝チレボンが死去してのち、「チルボン管轄下のプリアンガン監督官」が再任されなかったことは [16: Vol. 3 477-478], 政庁がコーヒー引渡しを通じてこの地域のレヘント達との直接の絆を深めつつあったことを示している。

効果は全く現れず、1730年代にも依然としてレヘント達による引渡しが行われていた。1730年に行われた価格改訂の翌年、VOCの調査によれば西部地域のレヘントは6 Rd./1ピコルの代金のうちわずかに1.2 Rd.から2 Rd.のみを生産者に支払っていた [16: Vol. 2 470]。その一方でこの年チアンジュール・カンブンバル・ジャティヌガラ（ジャティヌガラ）のレヘントから政庁へ、コーヒー価格を8 Rd./1ピコルに引き上げることを願う陳情書が届いた。その中には価格引き上げの理由として、水牛と荷車を使用し、山岳地帯から舗装していない道を運ぶために輸送費用がかさむこと、そして今のままでは意欲をなくした住民にコーヒー栽培を継続させるために、より手荒な方法を使用しなければならないことが挙げられていた [16: Vol. 3 509; 18: Vol. 9 150]。²¹⁾ 以上の経過から、当時のレヘントの役割について次のように考えることができよう。レヘントたちがコーヒー集荷と輸送の独占によって、莫大な中間利益を得ていたことは確かである。²²⁾ しかし彼らは住民をただ収奪していたのではなく、コーヒー輸送に必要な多額の資金を調達し、採算のあう規模の輸送隊を組織し得る数少ない者として、輸送力を持たない住民がコーヒー栽培から多少とも利益を得るために不可欠な存在であったのである。

(d) 小 結

本節の検討から次のことが言えよう。(1)レヘントはプリアンガン地方からチルボン・バタビアへのコーヒー輸送の独占的組織者となった。しかも1720年代から始まったコーヒーの増産および政庁の施策の変更に対し、利益の保持・拡大のために設備投資などの積極的な行動をとった。(2)他方政庁は、コーヒー導入以前と同様、輸送問題について机上で決定できる政策のみで対応し、積極的介入を行わなかった。(3)コーヒー導入以前にVOCよりはるかに強い絆でチルボンと結び付いていた東部地域のレヘント達が、より高額（高値）のコーヒー価格を求めてバタビアの政庁との直接取引を選択し、輸送ルートを変更した。

2. バタビア後背地開発の開始とコーヒー輸送——1740年代半ば～70年代半ば

ド＝ハーンはその著書の一章をコーヒーの内陸輸送に割いている。輸送はコーヒー義務供出制度が住民にとってかくも重荷となった第一の原因だからだという。そして18世紀初めから19世紀初めにかけての輸送路の長さ（距離）と状態の悪さ、輸送技術の貧弱さ、その進歩のなさを語り、輸送が住民にとって過酷な労働であり続けたことを主張する [16: Vol. 1 163*-171*]。彼は1720・30年代のコーヒー輸送形態が19世紀初めまで基本的に不変であったと見なすのである。

21) 輸送費用を高額としている要因の一端に次のような事態がある。1723年にはカンブンバル-バタビア間の私領地の領主が通行税を課しており [16: Vol. 3 667]、1730年には水牛が不足して高値を呼び、米・コーヒー・砂糖の輸送に支障が出たため、水牛の販売と屠殺が許可制にされた [11: Vol. 4 255, 257]。

22) レヘント達は多額の資金を投じてバタビア周辺の土地や火器を政庁より購入していた [18: Vol. 9 101, 105; 16: Vol. 3 656, 659]。

しかし輸送の組織者と資金の提供者に着目するならば、コーヒー輸送システムは、同じ技術水準のなかにながら1740年代から19世紀初めまでに質的に大きく変化し、住民の役割も変化することになる。本節以下では、この変化を時代を追って見て行くことにする。

(a) 政庁の開発政策

VOC は1740年代にマタラム王国を属国とし、ジャワ島東北海岸部を領土に加えた。こうして東方の脅威を除いた VOC は、バタビア後背地の開発に乗り出すことになり、プリアンガン地方にも次のような影響が及んだ。まず1744年に西部地域を視察旅行した総督ファン＝イムホフは、翌年農業開発推進のためにカンブンバルの対岸に土地を購入しバイテンゾルフ (Buitenzorg) と名付けた [16: Vol. 2 481-510; 18: Vol. 10 141-144]。この時よりバイテンゾルフはジャワ島初の内陸植民地都市へと成長を始めた。そしてカンブンバル-レヘント統治地域は、バタビアの食糧供給地として米穀の供出を義務づけられ、以後1790年代までコーヒーの生産地としてよりは食糧の生産地としての役割を与えられることになった [16: Vol. 3 Staten en Tabellen II; 18: Vol. 10 115-116, 194]。ついで政庁はコーヒーの主要生産地の移動を試みた。表1に見るように、政庁は1743年から63年にかけて、バタビア周辺地域 (Ommelanden) のコーヒー引渡し量割当を削減し、かわりに東部地域の割当を増加させたのである。これは多量のコーヒーが長く険しいルートを通過することを意味した。

表1 バタビア管轄下プリアンガン地方のコーヒー引渡し量割当
(単位：ピコル)

	1740年	1747年	1754年	1763年
西部地域	9,087 (45.4%)	9,300 (38.7%)	8,900 (38.6%)	12,750 (59.4%)
東部地域	2,341.5 (11.7%)	7,600 (31.6%)	7,000 (30.4%)	7,800 (36.3%)
バタビア 周辺地域	8,571.5 (42.9%)	7,100 (29.5%)	7,100 (31.1%)	900 (4.3%)
合 計	20,000 (100.0%)	24,000 (100.0%)	23,000 (100.0%)	21,450 (100.0%)

出所：[16: Vol. 2 477-479; Vol. 3: Staten en Tabellen II] より作成

この時期には政庁も、後背地の開発の一環として内陸輸送に関心を払い様々な施策を実施したので、まずこれらの施策を整理しよう。内陸輸送に関する施策の第一に運河の開削を挙げることができる。西部地域では、1730年代の終わり頃からカンブンバルにおける運河の開削の必要性が認識されており、政庁は1739年にレヘントに開削の許可を与えていた。しかし40年代前半までの開削は、灌漑に利用されたことは確かであるものの、輸送力の増強に役立ったか否かは不明である [16: Vol. 4 445]。農産物の輸送力増強を目的として政庁のイニシアチブによって開削された初の運河は、1749年に着工、51年に完成が宣言された「大運河」(Groote

Slokan) であった [16: Vol. 3 656; Vol. 4 445]。²³⁾ 1751年に総督は次のように運河の利点を強調している。

カンブンバルやそれ以南の地から運ばれた農産物については、カンブンバルを突き抜けて開削された運河が大変便利となることであろう。この通路を通して竹の筏か、小舟を使い一昼夜でバタビア市に着くことができるからである。これに対してチリウン川を通れば二昼夜かかるか、さらに水牛の引く荷車で下らなければならぬのと同じくらい長くかかることもある。それは筏の不足や乾期に川が航行不能となることによって、起こるのである。[18: Vol. 10 425]

さらに76年からはチリウン川の西側に西運河 (Wester Slokan) の開削が始まった [16: Vol. 4 445]。

運河開削はバタビアの東でも行われた。政庁は1744年にチタルム川から内水経由でバタビア市内に至るために、まずマルンダ (Maroenda) から西方へトルサン (Troussangh) までの運河を開削した。この運河によってマルンダからアンチョール (Antjol) を経由してバタビア市内まで内水を通過することができるようになった。マルンダからブカシ (Bekasi) 方面への運河開削も計画されたが、これは1745年にオランダ人の私的事業としてブカシ川から 8 km ほど西のスンガイアタップ (Soenging Atap) までの開削が許可され、翌年完成した。しかし後者はコーヒー輸送には使用されず、以後19世紀初めまで、東部地域からのコーヒー船の海上航行はチタルム河口からマルンダまでとなった [16: Vol. 3 652-653]。コーヒー船 (koffie prauw) は海の波に弱かったので [27: 134-135]、バタビア東部の運河は船の転覆の予防に役だったと考えられる。

内陸輸送に関わる施策の第二は、民間の輸送請負人によるバタビア周辺の物資輸送を、規制を加えつつ公認したことである。まず1754年から60年にかけてバタビア周辺の小舟 (prauw) 輸送請負人の営業規則を整備し、料金も舟の大きさと目的地別に決められた。たとえば最も大きな5～7コヤン (Coyang: 1コヤン=32ピコル) 積みの小舟の賃借料金は、河川内およびバタビア市内で1 Rd. 12スタイフェル以上であり、また海上を通過するルートではバタビアを起点とした場合の最も東の目的地カラワンまでが5 Rd. であった。またこの料金は4月から11月までの輸送に好適な季節のものであり、12月から翌年3月まではこの5割増しとなった [11: Vol. 4 492-513]。その後1777年にはバイテンゾルフやタンジョンプラから出発してバタビア

23) チリウン川の東に開削されたので東運河 (Ooster Slokan) とも言う。バイテンゾルフおよびそれより上流の土地とバタビアを結ぶよう計画された [16: Vol. 4 98]。1770年代のバイテンゾルフの地図 [15] やラッフルズ著『ジャワ誌』の地図 [37] にこの運河がみえ、[28: 236-237] にもその存在が言及されている。

へ向かう「原住民 (inlander)」の荷車の賃借料が定められた。水牛が引く荷車のバイテンゾルフからバタビアまでの料金は、チリウン川西岸、同東岸、そしてチサダネ川沿いを通る三ルートとも、バタビアまで一台 2 Rd. 24スタイフェル、荷車が空でバイテンゾルフへ帰る場合はさらに 1 Rd. 12スタイフェルを支払う必要があった [11: Vol. 10 290-291]。また積荷がコーヒーの場合には1ピコルあたり14スタイフェルと定められた [16: Vol. 3 715]。このほか政庁は1742年にカンブンバル-バタビア間の私領地所有者にたいして水路・陸路とも通行税の徴収を禁止した [11: Vol. 4 587-588]。

第三にコーヒー輸送に焦点をあてた施策をみると、輸送が最も困難であったスメダン・パラカムンチャンについては、安価で合理的なコーヒー輸送ルートの模索が続けられた。コーヒー輸送の負担軽減を理由として、1758年に政庁は両レヘント統治地域産のコーヒーをチルボンで受け取ることを決定した [11: Vol. 7 263-264]。その後政庁は、1766年より両地域のコーヒー引渡し場所を再びバタビアに指定したが [11: Vol. 8 39]、71年にはチルボンでの引渡しも認めた。

第四にコーヒー輸送に関連してレヘントに対するコーヒー代金の即時払いと前貸しが開始された。1744年に総督ファン＝イムホフは西部地域のレヘントの財政状態について、彼らが貧困化し、自己資金による開発が不可能な状態にあると判断した。また1746年にはかつてコーヒーの輸送問題を無視していた政庁が、住民にとって水牛を使用するコーヒー輸送は費用がかさみ、かつ重労働であることを認めた [16: Vol. 2 494; Vol. 3 671-672]。そしてこの年のスメダンのレヘントへの貸付を皮切りとして、以後現地行政委員がレヘントに多額の資金を貸し付けるようになったのである [16: Vol. 3 783]。1755年に現地行政委員は、自分とその前任者 (1750-54年在任) が、コーヒー栽培の促進のためにコーヒー代金の引渡し時支払いを実施し、政庁の金庫の金を引渡し人 (レヘント) あるいはその代理人に支払ったこと、この即時払いは貸出の形態をとり従来の代金支払い時に清算したこと、そしてこの方法が大変うまく行っていることを報告している [16: Vol. 3 752]。加えていつの頃からか代金は引渡し以前にも支払われるようになった。この即時払いと前貸しの金額が初めてわかる史料は、1776年のチアンジュールおよびカンブンバルのレヘントの負債に対する調査報告であるが、それによれば当年の両レヘントに対して漸時貸し出されたコーヒー代金の合計は 35,000 Rd. であり、これは当年引き渡されたコーヒー 1ピコルにつき 2 Rd. の計算となった [16: Vol. 2 558]。

そして以上の諸施策はコーヒー輸送に対して一定の度合ではあれ効果をあげたと考えられる。というのは1740年代半ばに激減したバタビア管轄下のプリアンガン地方のコーヒー引渡し量は、50年代初めより次第に増大し60年代後半より政庁の提示する引渡し量割当を満たすようになった [32: 82]。しかも輸送が困難なために生産の拡大が遅れたと言われる東部地域の引渡し量がこの期間に急速に伸びたのである。つぎにこの時期のコーヒー輸送を検討しよう。

(b) 開発政策下のコーヒー輸送

西部地域では相変わらず水牛の背と水牛に引かせた荷車が使用され [6: 172; 16: Vol. 3 665], バイテンゾルフからバタビアまでは主にチリウン川の西側の道路が使用されていた [16: Vol. 3 658-659]。1746年に政庁は VOC のコーヒー用倉庫をモーレンフリートからバタビア市内のワートルポルト (Waterport) とウェステルゼイド (Westerzijd) に移動させたが、この頃を境にレヘントたちの船積みの倉庫はジャティヌガラやスリンシンから市に隣接するヤカトラ (Jacatra) 地区へと移され、この時期にはむしろ陸路使用の部分が長くなった。こうしてコーヒー輸送において陸路は、大運河の完成後も依然として主要なルートとして残ったのである。その理由は直接史料には現れてこないが、運河はアンチョールへ出るので VOC の倉庫までやや遠回りとなること、船あるいは筏にする資材の調達が依然として困難であったことが考えられる。ただし米穀・野菜などが運河で運ばれることによって [16: Vol. 3 657], これらと水牛や荷車の調達を争う度合が軽減されるという形で、運河も間接的にコーヒー輸送を補強したと思われる。

東部地域からバタビアへの輸送ルートと方法をみると、バンドンではコーヒーを牛に担わせてチカオの倉庫まで運び、チカオから船を使用して数日でタンジョンプラに到着した。そしてここで航海用の船に積み替え、12月にバタビアへ到着した。スメダンでは陸路ギントゥンまでコーヒーを運び、そこから河川を使用するか、雨期の河川の増水を待ってパマヌーカン川を下り、下流で航海用の船に積み替えバタビアへ向かった。パラカンムンチャンはギントゥン経由のルートを使用した [11: Vol. 7 363-364]。これに対してスメダン・パラカンムンチャンからチルボンへの輸送は牛の背にコーヒーを担わせて運んだこと以外不明である [16: Vol. 3 640]。すでに見たように政庁はスメダン・パラカンムンチャン産のコーヒーの引渡し場所を2回変更したが、レヘント達はこの施策に従った。ただし変更は一方向的に強いられたものではなく、レヘントも高価格のバタビアと輸送の容易なチルボンを秤にかけ、行動していたことがわかれる。1758年の変更の際にはレヘント側にもバタビアにおける引渡しの不合理が不満として存在していた。これに対して66年に引渡し場所が再びバタビアに変更された時には、同時にチルボン引渡し分のコーヒー代金が1ピコル当り 5.5 Rd. から 4.5 Rd. に引き下げられていた [11: Vol. 8 135]。1771年にチルボンでも引き渡し認められた時、レヘント達はバタビア価格である1ピコル当たり 6 Rd. かそれに近い価格を要求し、政庁は 5.5 Rd. と譲歩したが [11: Vol. 8 697-700], レヘント達はその後も大部分のコーヒーをバタビアで引き渡したのである。

そしてレヘントが以上の輸送を組織する過程で、(a)で述べたコーヒー代金の即時払いおよび前貸しが輸送の円滑化に大きな役割を果たしたと考えられる。試みに1766年を例にとって輸送費用を考えてみよう。この年の西部地域の引渡し量は15,906ピコル、東部地域の引渡し量は

11,017ピコルであった。これに対して水牛1頭が担うコーヒーの量は1ピコル内外であり、水牛2頭だての荷車はその大きさに応じて4~10ピコルを積んだ [16: Vol. 3 640-641]。そこでかりにコーヒーをすべて水牛の背で運ぶならば、レヘントと住民は輸送シーズンの間にのべ27,000頭程の水牛を、また全てを10ピコル用の荷車で運んだとしてもものべ5,400頭近い水牛とその半数の荷車を調達する必要があった。輸送距離の長い東部地域では最も強壮な水牛でも二回の輸送が限度ともいわれ、シャトル輸送にも限界があったようである [16: Vol. 3 672]。水牛と荷車は手持ちで足りなければ購入か賃借するわけであるが、当時水牛の価格は1頭10 Rd. 内外、荷車1台もほぼ同様の価格であった [16: Vol. 3 492-493]。このほかコーヒー袋、倉庫の維持費など輸送には多くの費用がかかるが、特に東部地域では水路輸送の費用が必要である。レヘントが配下の者との支配関係を駆使しても手配できない輸送用具や人員については、代金の前払いが調達を容易としたことは疑いがない。

こうして政庁の諸施策はコーヒー輸送の安定・円滑化に寄与したと考えられるが、それは同時にレヘントが政庁や輸送請負人の提供するサービスに依存することでもあった。東部地域のレヘントは船によるバタビアまでの輸送を、ある時期から専門の者に肩代りさせたようである。1758年にはパマヌーカンからバタビアまで VOC の船が使用され、100ピコルあたり192 Rd. の費用がかかった。パマヌーカンからバタビアの VOC 倉庫までの費用はレヘントの負担であったが、100ピコルあたり400 Rd. であるとも言われた [16: Vol. 3 699]。タンジョンブラ経由のルートには、次の時代に史料に登場する輸送請負人の存在が、考えられる。また西部地域においてもバイテンゾルフ-バタビア間の輸送請負人がこの時期からコーヒー輸送に参入していたことであろう。加えて東西両地域のレヘントとも、政庁のコーヒー代金の前貸しに次第に依存していったと考えられる。やや時代は下るが1785年に資金の欠乏に見舞われた現地行政委員は、前貸しを停止しようとしたがレヘント達に古い習慣である前貸しを要求されたこと、前貸しなくてはコーヒーが引き渡されないことを報告しているのである [16: Vol. 3 754]。その中で、本節の対象期に西部地域ではレヘント毎に組織されるコーヒー輸送を統合しようとする政庁の動きが認められた。1749年に政庁がチアンジュールのレヘントの弟をカンブンバルのレヘントに任命すると、その翌年、バタビア市近郊のチアンジュールのコーヒー倉庫の隣にカンブンバルの倉庫が建設された。さらに政庁は1761年から1776年までのあいだに、両レヘント統治地域およびチカロンのコーヒー代金前貸しや即時払いとその清算を帳簿の上で一括して扱うようになった [16: Vol. 2 588; Vol. 3 788-789]。²⁴⁾ これは西部地域のレヘント達の政庁に対する金銭的責任が集団化されたことを意味する。このような政庁サイドの合理化

24) 1759年にチアンジュールでナンバー2の位置にあるレヘントの弟が、チカロンのレヘントを兼任した [11: Vol. 4 468; 16: Vol. 1 179]。またチブラゴンのレヘントは1747年にチアンジュールのレヘントの監督下に置かれたので、チブラゴンのコーヒー輸送や代金の支払いも自立性を弱めたと考えられる。

は、コーヒー輸送全体を独占的にコントロールしていたがゆえにレヘントが政庁に対して維持していた自立性が弱まったことによって可能となったものであろう。

(c) 小 結

以上、本節の考察から次のことが指摘できよう。(1)政庁はそれまでの時期と異なりバタビア後背地の開発に積極的に乗り出した。バタビア周辺において運河の開削、内陸交通に関わる規則の整備を行い、レヘントにコーヒー代金の前貸しを開始した。(2)レヘントは依然として統治地域内のコーヒー集荷を独占し、バタビア・チルボンまでのコーヒー輸送を組織していた。しかし政庁や植民地都市の輸送請負人の提供するサービスを利用するなかで、組織者としての自立性の弱まる兆しも認められた。

3. 西部地域における輸送の変化——1770年代末～1790年代末

この時期には政庁によるレヘントの負債整理が、西部地域におけるレヘントのコーヒー集荷と輸送独占の解除をもたらした。1777年の政庁の調査によって、プリアンガン地方のレヘントたちが政庁および現地行政委員に巨額の負債を負っていることが発覚した。負債は1750年代から政庁が行っていた対レヘント融資から生じたものであった。政庁は翌年、レヘントに対しコーヒー代金の一部を負債の返済に当てることを命じた。そして返済がコーヒーを栽培する住民の負担増加に結果することを防ぐために、VOC 職員がバイテンゾルフで、カンブンバルおよびチアンジュールの住民よりコーヒーを受け取り、彼らに直接代金を支払う方法が検討されたのである [16: Vol. 3 723, 754]。このコーヒーの受取と代金の支払いがいつから開始されたかは不明である。²⁵⁾ しかし政庁がコーヒー栽培の拡大政策を開始した1780年代半ばまでには、一部で始まっていたようである。1786年6月の現地行政委員の報告にはレヘントを介さないコーヒー引渡しの具体的な方法が示されている。

チアンジュールの住人で、集荷したコーヒーをバイテンゾルフへ輸送すると決めたものは、竿秤の類でコーヒーを計量し、そのうちチアンジュールのレヘントによって特別に任

命された書記から、VOC へ引き渡される予定のコーヒーの量がはっきりと書かれている証書を受け取ってくる。[16: Vol. 3 635]

25) 1777年にバイテンゾルフのコーヒーはレヘントの家に集荷されていた [6: 174]。ド＝ハーンは新しい方式が1778年より開始された可能性を指摘するが、確証はない [16: Vol. 3 639]。一方レヘントに対するコーヒー代金の前貸しは18世紀の終わりまで続き、その額は代金総額の50～80%に及んでいた。政庁は1777年にヨーロッパ人コーヒー監督官にレヘントによる住民への代金支払いの監視を命じていたが [16: Vol. 3 724]、効果的な管理方式が採用されるのは1790年代の初めであった [16: Vol. 4 306; 27: 144-145]。

この証書発行の際には、引き渡されるコーヒーの量が多くても少なくても証書一通に対し一律の手数料が徴収された。また同年11月には、仲買人の活動が報告されている。

チアンジュールのコーヒーは仲買人によってバイテンゾルフへ運ばれる。彼はただチアンジュール（首邑—引用者註）で買ったコーヒーをそこ（首邑—引用者註）で申請するだけである。コーヒーは彼らが道すがら自分で集荷してきたものではない。[16: Vol. 3 638]

このように1780年代半ばには、レヘントの手を通さずにコーヒーをバイテンゾルフへ輸送する者が現れて来るのである。このバイテンゾルフでの引渡しは、つぎに見るように1790年代には定着を見たようである。

(a) 1790年代の西部地域のコーヒー輸送

1790年代半ばの西部地域におけるコーヒー輸送と代金の支払い方法を、ネーデルビュルフの報告書を主な史料として概観しよう。バイテンゾルフでは8月よりVOC職員による支払いが始まり [16: Vol. 3 671]、1山岳ピコル (1.3~2.4ピコル)²⁶⁾ 当り4Rd. が支払われていた [27: 129-130]。バイテンゾルフでコーヒーを引渡す者として次の者達が挙げられる。第一は仲買人であり、チアンジュールでは仲買人がしばしばコーヒーの青田買いをすることが報告されている。この仲買人の中にはレヘント配下の下級首長が含まれている可能性も大きい [7: 53; 16: Vol. 3 637]。第二は仲買人と同じ役割を果たすレヘントである。コーヒー監督官の報告によれば、1799年にはパダブンハル (Padabeunghar: 現在のスカブミ Sukabumi の西南, チマンディリ Cimandiri 川沿い) に小倉庫が存在し、そこではコーヒーが1山岳ピコル当たり2Rd. で住民より買い取られた。コーヒーは積載量3山岳ピコルのレヘントの荷車でバイテンゾルフへ輸送されたが、これは往復15~16日の旅程となったという [16: Vol. 3 637]。このほかにバイテンゾルフ近郊の有力な住民も直接コーヒーを引き渡したと考えられる [27: 129]。なお輸送手段は従来どおり水牛の背と荷車であった [16: Vol. 3 665]。

バイテンゾルフからバタビアへの輸送において、レヘント達は依然として財政上の責任者であった [27: 129]。しかし輸送に関わる実務の多くはすでにレヘントの手を離れていたと言える。1790年代半ばには、バイテンゾルフのレヘント (旧カンブンバルのレヘント) がその配下の住民を組織する以外は、バタビア周辺地域の輸送請負人がこの輸送を行っていた。ネーデルビュルフによれば、バイテンゾルフのレヘントはこれらの請負人が水牛や荷車を調達するために、輸送の何カ月か前に彼らに前貸しを行っていた。おそらくレヘントがバタビアでVOCよ

26) bergsche pikol, レヘント統治地域内部で使用されたピコル。地域と時代によって様々な値を示すが、18世紀後半から19世紀初めにかけては1.3から2.4ピコルであった [16: Vol. 3 693-695]。

りコーヒー代金の前貸しを受けた直後に実施されたのであろう。²⁷⁾ バタビアのレヘントの倉庫までの輸送料金は1777年の政庁決定と同額のコーヒー1ピコル当りで14スタイフェルであったが、この料金を下げることは難しかったという。また荷車1台（積載量10ピコル、水牛および御者付）の賃貸料は2.5 Rd. であり、輸送請負人は輸送料金と賃借料の差額を利益とした。大部分のコーヒーはこうして調達された荷車を一度に何百と連ねることによってバタビア郊外のレヘントの倉庫へ運ばれた [16: Vol. 3 665, 657; 27: 129-130, 240]。そしてこれにともない西部地域、とくにチアンジュール、チカロン、チブラゴンでコーヒーを栽培する住民は、バタビアまでの輸送に携わらなくなったと考えられる。またバタビア郊外にあるチアンジュールとバイテンゾルフ（旧カンプンバル）のコーヒー倉庫は、18世紀半ばと同様に隣合わせに立ち、レヘント達の費用とその配下の人員によって維持されていた。しかしこの二倉庫はカンドルアン（Kandoeroewan）の称号をもつ一人の支配層によって管理されていた [16: Vol. 3 660; Vol. 4 78; 27: 214]。このことはバイテンゾルフ-バタビア間の輸送において西部地域のコーヒーをレヘントごとに区別する必然性がなくなったことを意味しよう。²⁸⁾ さらにかつてレヘント各自が行っていたバタビア周辺の道路や橋の維持についても、政庁が実務を担うようになり、レヘントは費用のみを負担するようになったのである [16: Vol. 3 718-719; 27: 218-219]。

以上の輸送状況をレヘントにそくして述べると、西部地域のレヘント達は90年代半ばまでには、統治地域内の集荷の独占を解除され各々に独立した長距離輸送の組織者であることをやめていた。バイテンゾルフを除いてレヘントが実際に組織するのは統治地域の一部からバイテンゾルフへの輸送のみとなった。レヘント達は依然としてバタビアまでの輸送費用を支出していたが、これもコーヒー監督官の監視を受けるようになっていたと考えられる [16: Vol. 4 360; 27: 196-198, 213-214]。その一方でレヘントはコーヒー引渡し証書の発行手数料を徴収したほか、配下の者の持つ水牛に課税するなど [27: 208] 既得の権限を利用してコーヒー輸送に寄生し、利益を引き出すようになっていたのである。

では、以上のような輸送システムの変更が定着した要因は何であろうか。第一の要因として、バイテンゾルフの経済的發展を指摘することができる。バイテンゾルフは1740年代半ばから VOC の行政の拠点として発展するとともに、西部地域の商業の拠点ともなった。早くも1751年には、火曜と土曜に開かれるパサール（pasar: 市場）が史料に登場する。その後パサー

27) 1799年にバイテンゾルフの VOC 職員は、以前は新年に請負人達に前貸しが行われたので、より多くの荷車が調達できたことを述べている。一方1799年頃バイテンゾルフには2月にコーヒー代金が送られていたので、この頃までにはバイテンゾルフの VOC 職員がレヘントにコーヒー代金の前貸しを渡すか、あるいは輸送請負人に直接融資したと考えられる [16: Vol. 3 665]。

28) チカロン、チブラゴンは80年代後半にチアンジュールの下級行政地区となり、その引渡し量はチアンジュールに含められた [16: Vol. 3 Staten en Tabellen IV]。

ルから徴収された市場税を見ると、1761年に 2,500 Rd., 65年に 4,000 Rd., 99年には 10,000 Rd. と増加している [16: Vol. 4 597]。このパサールの発達は、バイテンゾルフ-バタビア間の輸送を盛んにして輸送請負人の存立を可能にするとともに、西部地域の住民がこの都市で日用品を入手することをも可能としたのである。西部地域の住民の生活必需品である塩、織物、各種道具等は、1750年代にはいまだコーヒーをバタビアに運んだ際の帰り荷として、この地域にもたらされていた [18: Vol. 8 242]。ところが1790年代後半のチアンジュールの住民は、塩をはじめ、布、陶器、鉄器等の必需品を、バイテンゾルフに行き購入していた。チアンジュール-レヘント統治地域には90年代においてもパサールがなく、これらの品物は領内ではレヘントや下級首長から高い値で買わなければならなかったからである [27: 146; 16: Vol. 4 592-593]。しかも品物はしばしばコーヒー代金支払いの代わりとされたという。それゆえバイテンゾルフへのコーヒー輸送は、コーヒー代金でこれらの品物を購入し帰りの積荷とできるならば、輸送能力を持つ者にとって十分魅力的であったと推測される。

つぎにこの時期の東部地域におけるコーヒー輸送を概観しよう。

(b) 1790年代の東部地域におけるコーヒー輸送

東部地域では1780年代半ばに始まったコーヒー栽培の拡大にも関わらず、政庁は輸送方法・代金支払いとも大きな改変を行わなかった。ネーデルビュルフの報告を主な史料としてコーヒー輸送と代金の支払い方式を見ると、東部地域のレヘントもまたコーヒー輸送の財政的責任者であった。レヘントは毎年1月に統治地域に帰る前にバタビアで現地行政委員よりコーヒー代金の前貸しを受けた。金額は予想される収穫のおよそ1/2~1/3であった。レヘントが統治地域に帰ると、下級行政地区であるチュタック (tjoetak) 毎に、収穫予想の調査がなされ、4月までにバタビアへ報告された。そしてバタビアよりさらに前貸しに必要な追加の資金を持ち帰った。予想がさらに多くなるとまたバタビアに報告するのである。これに対して前貸しより引き渡したコーヒーが少ない場合には、全ての引渡しが終わった後で代金を返還する。前貸しの合計額はコーヒー代金総額の50~80%程となった [16: Vol. 3 802; 27: 199-202]。前貸し金はバタビアから首邑までコーヒー監督官の管理下にありレヘントの自由にはならなかった。首邑に到着するとレヘントは下級首長を集め、コーヒー監督官の面前で、下級首長達が報告した引渡し予想量にしたがって、代金を分配した。その後下級首長達は自らの統轄地区に帰って住民に代金を分配した。

代金の分配を受けた住民は収穫期になると下級首長にコーヒーを引き渡した。もし住民に輸送能力がある場合は、首邑かチカオ、ギントゥンにあるレヘントの倉庫に運んで行くが、輸送できない場合にはレヘントや下級首長が輸送料を徴収してこれを代行した。チカオ・ギントゥンでは1山岳ピコルあたり4 Rd. がレヘントの部下によって支払われた [27: 131, 144-145]。とはいえ大部分の住民が内陸集荷基地までの輸送に必要な水牛を調達する力を持たないため、

レヘントはほとんどのコーヒーを首邑で受け取っていた。レヘントは五月雨的に行われる引渡しを受けるために、その期間住居を離れることができなかった。そして住民の受け取るコーヒー代金からは1山岳ピコルあたり1 Rd. 36スタイフェル~1 Rd. 12スタイフェルを輸送費用として差し引いた。レヘントはコーヒー輸送のためだけに首邑に輸送用動物を飼育し、自らの事業としてコーヒーをチカオ、ギントゥンへ輸送した [27: 135]。その一方でバンドンのレヘントはチカオまでコーヒーを運んだ住民にはコーヒーを輸送する水牛1頭につき1スタイフェルの通行税を徴収していた [16: Vol. 4 8]。

チカオからバタビアまでの輸送費は1ピコル当り24スタイフェルであり、レヘントの財政から支出されたが、チカオにはコーヒー船団を所有する輸送請負人が何人かいた [16: Vol. 3 654; 27: 130-131]。これらの小船は川でのみ安全に航行できるので、おそらくコーヒーの一部はタンジョンプラで大船に積み替えられたと思われる。当時小船はトルサンとマルンダの間のチリンチン (Tjilingtjing) から運河に入ったが、大船はチタルム河口から直接チリウン河口へ入った。 [16: Vol. 3 653-645]。またパラカンムンチャン・スメダンのレヘントはギントゥンに倉庫を持ち、前者はジャコトラ地区にも倉庫を所有していたようである。ギントゥンからバタビアまでの輸送ルートはバンドンの場合と同様であり、輸送料は1ピコル当り18スタイフェルであった [16: Vol. 4 357; 27: 131]。この東部地域の輸送にはしばしば2カ月かそれ以上を有し、川で転覆の危険もあったという。東部地域の引渡し量はこの輸送がボトルネックとなって不安定であったとネーデルビュルフは言う [27: 134-135, 145]。

このように東部地域でもレヘントは、内陸集荷基地からバタビアまでの輸送を請負人に委ねていた。しかし彼らはレヘント統治地域内部の集荷を独占し、かつ内陸集荷基地までは他に並ぶもののない巨大な輸送組織者として、依然として不可欠な存在であったといえる。これは東部地域ではチカオ・ギントゥンなどの内陸集荷基地から生産地までの距離が長く、かつ内陸に政治および経済の中心となる植民地都市が存在しなかったためであろう。

(c) 小 結

以上から、この時期にはコーヒー輸送は次のように変化したと言えよう。(1)西部地域のレヘントは、統治地域内のコーヒー集荷の独占を解かれ輸送組織者としての役割を大きく減じた。バイテンゾルフのレヘントはバタビア周辺地域の輸送請負人と並んで、いまだバタビアへの輸送の一部を組織していた。だがチアンジュールのレヘントは統治地域内部の限られた地区からバイテンゾルフへの輸送を組織するのみとなり、むしろコーヒー輸送に寄生して利益を引き出す性格を帯びるようになった。(2)この変化の発端は政庁の施策にある。しかし政庁は、権力をもって施策を実施させたというよりは、バイテンゾルフの市場の発展など経済的環境の変化に対する植民地都市勢力や在地社会の対応を巧妙に利用したと考えられる。

4. 東部地域における輸送の変化——1800年～1810年代初め

VOC は1799年に解散し、VOC 領は本国政府によって引き継がれた。その翌年より政庁はコーヒー生産の一層の拡大を目指して、首邑や住民の集落より離れた火山の中腹に大コーヒー園の開設を開始した。そしてそれとともに主に東部地域において、輸送増強政策を実施した。はじめに東部地域に対する政策をたどってみよう。

(a) コーヒー集荷独占の解除と統治地域内の輸送システムの再編

政庁はまず輸送の最も困難なスメダン・パラカムンチャン-レヘント統治地域のコーヒーをパヌーカンの倉庫に輸送する計画を立て、1801年および翌年にはこの地域のレヘントに、コーヒー船と輸送用動物を準備する資金を貸し付けた [16: Vol. 3 713-714]。またスメダンのレヘントの発案によって各チュタック内に小倉庫が設立されたが、これはこの倉庫から直接パヌーカンの倉庫へとコーヒーを輸送するためであった [16: Vol. 3 637, 718]。しかしこれらの計画には無理があったらしい。1802年にスメダンで300人、パラカムンチャンで700人が逃亡したことが報告されている [16: Vol. 3 574; Vol. 4 311]。この二地域の輸送ルートは1803年に変更され、コーヒーはチマヌック川を經由してインドラマユの倉庫へ輸送されることとなった。²⁹⁾ 同年政庁はスメダン・パラカムンチャンのレヘントにカランサンブンの倉庫を建設させ [16: Vol. 3 563, 639, 713]、翌年には新ルートによる輸送が開始されたようである。1804年にはカランサンブン-インドラマユ間の輸送料が1山岳ピコル当り15スタイフェルであったことが報告されている [16: Vol. 3 717]。同じ1803年にはチカオからバタビアへの輸送について、タンジョンプラからバタビアまではタンジョンプラの軍指令官のサンパンを利用するように定められ [16: Vol. 3 654]、この区間の輸送は植民地勢力の直接管理下におかれることになった。ところがこの時期はおりしも東部地域における大農園の開設が本格化し、多くの住民が居住地から離れた農園で長期間拘束されていた時期であった。1804年から東部地域では食糧不足、住民の逃亡が発生し、翌年にはパラカムンチャンで飢饉が報告された [16: Vol. 3 593-594, 612; Vol. 4 506]。

この危機への対処の一環として政庁は、東部地域においても内陸集荷基地においてヨーロッパ人官吏が、住民から直接コーヒーの引渡しを受け支払いを行う方法を導入した。政庁は、1805年2月にチカオとカランサンブンのコーヒー倉庫にヨーロッパ人官吏を配置して、住民からの直接のコーヒーの受取と代金支払いを実施させ、レヘントに対するコーヒー代金の前貸しを停止した [11: Vol. 14 122]。配置された官吏は、同年から翌年にかけて簿記係 (Boekhouder) の肩書を得、レヘントに代わって統治地域のコーヒーに関する財務を管理する

29) 政庁はその理由として、チルボン管轄下のプリアンガン地方のコーヒーが集荷されるカランサンブンの倉庫が、チカオと比べても東部地域に近いこと、東部地域のコーヒーがカランサンブんに密輸されている事実があることをあげている [16: Vol. 3 563]。

ようになった [16: Vol. 4 296]。ただし住民は、1山岳ピコルにつき1Rd.の輸送料の差引を条件としてコーヒーを首邑でレヘントに引き渡すことも認められており、首邑からチカオまでは従来どおりレヘントによる輸送が期待された [16: Vol. 3, 639 717-718]。その一方で政庁はレヘントのコーヒー輸送に対する課税を禁止した。1804年末に、バンドンのレヘントがチカオで行っていた通行税の徴収と塩の販売の独占を廃止した [16: Vol. 4 8, 11]。そして1806年8月にはレヘントが住民に賦課する橋、道路の通行税をプリアンガン地方全域で廃止し [16: Vol. 4 7-8]、首邑の書記によって発行されるコーヒー引渡しのための証書をも廃止した [16: Vol. 3 636]。しかしこのレヘントの既得利権の削減はどこまで徹底されたか疑わしい。1809年においてもバンドンのレヘントが、輸送料や通行税を住民から徴収できないことを理由に彼らがカランサンブンの倉庫へコーヒーを運ぶことに反対していたという [16: Vol. 3 647]。

加えて以上の措置は、必ずしもすぐには輸送力の増強に結び付かず、スメダンとパラカムンチャンのなかでも、レヘントによる内陸集荷基地までの輸送が行われなかった地域では、輸送が住民にとって重圧となったようである。まず1805年の輸送シーズンには水牛の不足が表面化した [16: Vol. 3 363; Vol. 4 487]。たとえば7月にはパラカムンチャンのチュタックであるガルングン (Galongong) の住民1,200人がコーヒー輸送のための荷担ぎ人夫として徴発され、そのきつい労働に倒れたことなど、人力のみで運んだ例が報告されている。さらに1806年にはチルボンでの政情不安のため、政庁が東部地域のコーヒーをすべてチカオへ輸送するよう命令したことが [16: Vol. 3 648]、追い打ちをかけた。この年スメダンでは、ある集落の30家族が40頭の輸送用動物を使用してチカオへと合計62山岳ピコルのコーヒーを運んだが各々の輸送は往復34～5日かかったこと、また別の集落では600頭の輸送用動物が276ピコルを38～40日かけて輸送したが、大多数の住民は1～2頭の輸送用動物を使用して2～3ピコルを運び、この輸送によって耕作時間を使い果たさねばならなかったこと、が報告されている [16: Vol. 3 673]。

そこで政庁は1807年2月にカランサンブンでのコーヒー引渡しを再開し、チカオ・カランサンブン何れでの引渡しも許可したのち [16: Vol. 3 648]、いま一步踏み込んで、これまで手をつけることのなかったレヘント統治地域内の輸送システムの改革を開始した。同年11月にはレヘント統治地域の内部に小倉庫を建設することがヨーロッパ人官吏によって提案され、まずパラカムンチャンで実行に移された。これは輸送用動物を所有せず、チカオまでコーヒーを運べない住民を助けること、輸送余力を持つ者がほかの住民のコーヒーも輸送することによって利益をあげられること、そして仲買人を排除することを目的としていた [16: Vol. 3 638-639]。このチュタックにおける小倉庫の活用は政庁にとってある程度満足のいく効果を挙げたようである。1808年には、首邑からの輸送についてももはやレヘントではなく、住民がチカオ

までコーヒーを輸送したこと、そして小倉庫を建設する方式がうまくいったために引渡し量が増大したことが報告されている [16: Vol. 3 637-639, 718]。この2つの報告は小倉庫方式の発案者自身が作成したので、必ずしも正確に事実を伝えるものではないかもしれない。しかし1809年にはチュタック長が小倉庫で住民からコーヒーを受取り、輸送料を差し引いた代金を支払っている姿が文書に現れ、1810年にはこの小倉庫での支払いがコーヒー監督官の監督事項とされるなど、小倉庫での活動はその後の史料でも確認できる [11: Vol. 15 228; 16: Vol. 4 796-797]。しかもこののちコーヒーの引渡し量が増大したにもかかわらず [16: Vol. 3 Staten en tabellen III]、輸送の混乱や逃亡・飢饉は報告されなかったのである。つぎに以上の諸改革が一段落した1810年頃の東部地域のコーヒー輸送を概観しよう。

(b) 1810年頃の東部地域のコーヒー輸送

1810年頃には小倉庫を活用した輸送システムが定着したと思われる。1809年には輸送用動物を持たない住民は、小倉庫までコーヒーを輸送しチュタック長から1山岳ピコル当たり3 Rd. 6スタイフェルの支払いを受けていた [16: Vol. 4 796-797]。生産地から内陸集荷基地までの輸送には、個々の住民、または下級首長やレヘントに組織された住民があたった [16: Vol. 3 687; Vol. 4 800-801]。バンドンのレヘントは、牛などの輸送用動物を都合できる者は誰でもコーヒー輸送によって1ピコルあたり1 Rd. を得ることができると述べている [16: Vol. 2 719]。輸送にはおもに水牛の背が使用された。とくにスメダン・パラカムンチャンでは荷車の保有台数は少なく、ヨーロッパ人官吏は両地域合わせた台数が1808年に8台、翌年に10台と記録している [16: Vol. 3 641]。小倉庫から内陸集荷基地までの輸送所要日数は、平均して往復約1カ月と見積られていた。また小倉庫に限らずスメダンの各地域からチカオまでは往復55~60日、カランサンブンへは往復5~6日、パラカムンチャンの各地域からチカオまでは25日、カランサンブンへは12日（恐らく片道）、そしてバンドンの各地域からチカオまでは往復15~50日であった [16: Vol. 3 669-670]。内陸集荷基地まで輸送して来た者はここでコーヒーを引渡し帰り荷を手に入れる。帰り荷として第一に重要なのは塩であった。チカオでは1804年までバンドンのレヘントの部下が塩を販売しており、その後はヨーロッパ人官吏が販売した。カランサンブンには塩を初めとする帰り荷が少なかったので住民はチカオへゆくか、カランサンブンから再びチカオへコーヒーを輸送することもあった。塩がチカオにもないときはコーヒーはさらに別の場所へ運ばれた [16: Vol. 3 648; Vol. 4 10-11]。

内陸集荷基地から輸出港までの輸送はチカオ-バタビア間の状態のみが明かである。カランサンブンからの輸送は船が少ないこと、イギリスの攻撃を受ける恐れがあることなどで、この時期にはあまり活発ではなかったようである [16: Vol. 3 648]。1807年にカランサンブンからチカオまでコーヒーを陸路輸送する料金が1山岳ピコル2 Rd. 40スタイフェルと定められたことは、この移送が政庁公認のもとに行われたことを示していよう [16: Vol. 3 717]。これ

に対してこの時期のチカオには、チカオ駐在のヨーロッパ人官吏ほかの船 (prauw) の所有者が存在した [16: Vol. 2 713]。この船を使用しムアラゲンボン (Moara Gembong) 付近までは3～5日で、輸送料はコーヒー1ピコル当たり14.5スタイフェルであった。チカオからの船はチタルム河口のムアラゲンボンまでコーヒーを運び、そこからバタビアまではタンジョンプラのサンパンが輸送した。ムアラゲンボンからバタビアまでは9.5スタイフェルであったので [16: Vol. 3 717; Vol. 4 589]、バタビアまでの輸送料は18世紀末と同額であったことになる。³⁰⁾ サンパンでのバタビア往復は8～10日かかったが、タンジョンプラのサンパンは数が少なく、1808年にはチカオからの船が待機させられているようすが報告されている [16: Vol. 3 654; Vol. 4 322]。

以上の輸送状態をレヘントにそくして言うと、東部地域のレヘントも、いまだ西部地域のレヘントよりは輸送組織の規模が大きいものの、レヘント統治地域内のコーヒーの集荷独占を解除され、輸送と代金の支払いにおいては配下のチュタック長とほぼ同質の役割を担うのみとなったと言えよう。では、この輸送システムの改変はいかにして可能となったのであろうか。

(c) 輸送システム変化の背景

東部地域の輸送システムの改革が定着をみた要因として次の2点が挙げられる。第一はヨーロッパ人官吏が代金を支払う集荷基地において帰り荷が期待できるようになったことである。1809年に、ヨーロッパ人官吏は次のように報告している。

レヘント統治地域相互で行われていると言ええる唯一の交易は、コーヒーを輸送する者がいくらかの米、砂糖、牛革などを余分に持っていて、バイテンゾルフ、チカオやカランサンブンへ運び、ちょっとした服、布、銅器、土器、幾種かの鉄器、塩、アヘン、タバコ、檳榔の実、さらに木綿、針、糸、そしてその他の小間物等などと交換するものである。というのはコーヒー倉庫のある場所には大変多くの店 (warong) があり、商売を営むものがあるからである。彼らはバタビアやジャワからここへ移住したのである。となりのチルボンからもときどき商人が来る。 [16: Vol. 4 592]

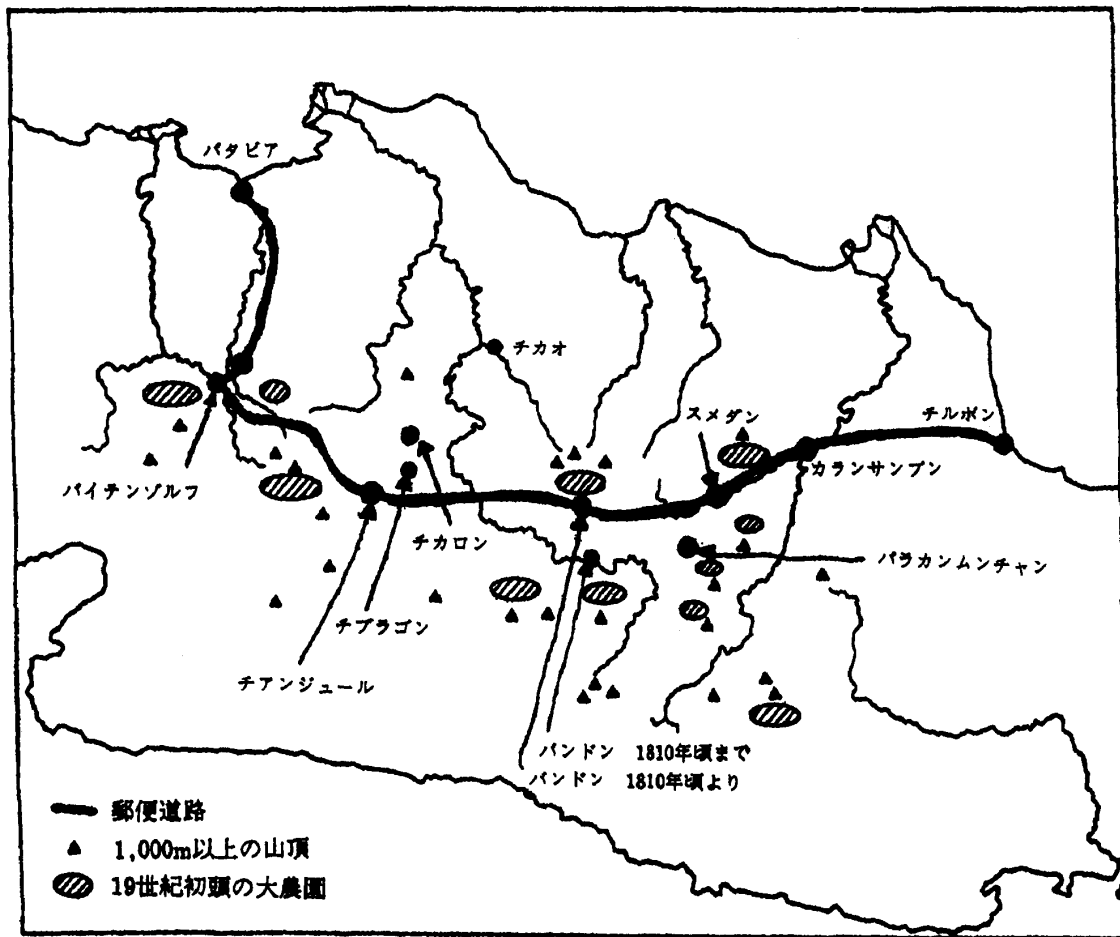
史料中の三カ所のうち、1809年においてパサールを有し多数の中国人がいたのは、バイテンゾルフのみであった [16: Vol. 4 592]。しかし1811年に政庁はチカオにパサールを開設し中国人に請け負わせた [16: Vol. 4 883]。中国人は塩も販売していた [16: Vol. 2 713]。同年10月クラワンの理事官はこのパサールの開設に関連して次のように述べている。

30) カランサンブンから陸路チカオへきたコーヒーはチカオからバタビアまで37スタイフェルであった [16: Vol. 3 717]。

以前、山の人々は塩と交換するために油、砂糖、タバコ、リネンを運んできた。塩が請負人を通さなければならなくなるとこの交易は全く途絶えてしまった。[16: Vol. 4 10-11]

これはかつてクラワンまで出かけて交易していた人々がチカオに集中したことを示している。さらに1812年にバンドンのレヘントは統治地域内部の商業について次のようにいう。

商業は中でもチカオにおいて、例えばタバコ、檳榔の実、塩などが盛んである。住民はそこで椰子砂糖、マンジェ (mandje),³¹⁾ タンパ (tampa),³²⁾ 籐、豆、筵そして野菜などを売る。これらの品が求められて売られたら、買った者はそれらを再び大きな仲買人に売ることができる。首邑ではタバコ、檳榔の実、そして野菜も売られている。しかししばしば



地図3 19世紀初頭の大農園

- 31) オランダ語であれば小ぶりの籠であり、現代スンダ語の maja であれば、バンドン以東特産の薬用となる木の実である [14: 482]。
 32) ド=ハーンによれば、この語はバタビアのマレー語で籐製の丸く平たい大きな入れ物をさす [16: Vol. 2 715]。現代インドネシア語の tampah であれば、竹などの丸い編物で、通常は籾などの風選に使用する用具である [12: 892]。

荷の動きは少ない。(中略) 首邑での取引は盛んではない。[16: Vol. 2 715]

チカオが帰り荷を十分に期待できる交易センターとなった様子がうかがわれる。

第二の要因として、住民や下級首長からみた輸送ルートの合理性が挙げられる。1800年以降大コーヒー園は、地図3にみるように首邑よりはなれた場所に開設された。大農園での収穫は個々の住民が収穫し、大農園あるいは集落周辺の乾燥小屋か自宅の炉の上で豆を乾燥させたので [16: Vol. 3 604; 47: 79], 首邑を経由して内陸集荷基地へ運ぶよりチュタックから直接集荷基地へコーヒーを運ぶほうが輸送距離が短くなる地域が増加したのである。こうした状況の中で輸送余力を持つ者達にコーヒー輸送料の徴収が認められたことは、下級首長や有力な住民に従来より有利な輸送条件が生まれたものと考えられる。

この節の最後に同時期の西部地域のコーヒー輸送の状態を見ておこう。

(d) 西部地域のコーヒー輸送

西部地域のコーヒー輸送はこの時期混乱状態にあった。バイテンゾルフ-バタビア間の輸送をみると、1802年、政庁はイギリスとの戦いを予期してバタビア近郊の橋を破壊し、西部地域のコーヒーをチサダネ川およびこれにそった陸路を使用してバタビアへ輸送することを命じた。これにともない従来のコーヒー輸送設備が無駄となったことが報告されている。西部地域のコーヒー引渡し量は1802年から5年まで1790年代の水準以下に落ちたが、この急な輸送路の変更が影響したのではないかと推測される [16: Vol. 3 552, Staten en Tabellen II]。この状態に対して、政庁は1806年には私領地の荷車の徴用を開始し、さらに政庁の資金で水牛と荷車を買上げ、これを先に破産した輸送請負人に払い下げることを決定した [16: Vol. 3 665-666]。しかしその翌年には従来の陸路の使用が再開されることになった。またこの頃よりバイテンゾルフからの輸送もヨーロッパ人官吏が直接管理し、同地のレヘントも輸送実務より切り離されたようである。ダーンデルス (Daendels) 総督着任 (1808年1月) 前の時期に、バイテンゾルフのヨーロッパ人官吏がコーヒー輸送用の荷車を調達するために、配下の下級首長をチサダネ川の下流地域に派遣しており、その契約台数は300台ほどであったという [16: Vol. 4 793]。しかしダーンデルスの統治下でこの輸送請負人たちは再びたちゆかなくなり離散した [16: Vol. 4 793]。その主な原因は当時の輸送料金が前の時代とほとんど変わらなかったにもかかわらず、支払いに使用される1 Rd. 銅貨 (bonk) の価値が下落したためであった。³³⁾

33) ダンデルスの決定したバイテンゾルフ-バタビア間の荷車の賃賃料は、2 Rd. 24スタイフェルと、前の時代とほぼ同額であったが [11: Vol. 15 863], 実質は1 Rd. 強に下落していた [16: Vol. 4 796]。コーヒー輸送料金も両者の差額の利益もまた下落していたと考えられる。このほか輸送請負人の離散の原因として、請負人への前貸しの停止、バイテンゾルフ近郊の土地のヨーロッパ人への販売、郵便道路の建設への動員などが考えられる。なおダンデルスによる郵便道路建設は住民の新たな負担となったが、中部ジャワなどから労働力が投入されたためか [11: Vol. 14 898-899], コーヒー栽培に打撃を与えるには至らなかった。

政庁はレヘント統治地域内部の輸送に関して、西部地域においても小倉庫の建設を試みたが効果は少なかったようである。1806年1月に政庁はチアンジュールの2チュタック、チフラン(Tjheulang)・スカラジャ(Soekaradja)そして首邑に小倉庫を建て、そこでコーヒーを受け取るとともにバイテンゾルフへの輸送料を差し引いた代金の支払いを行うことを決定した。³⁴⁾ また同年9月には東部地域と同様に住民へのコーヒー代金の支払いすべてが、レヘントから簿記係の肩書を得たコーヒー監督官へと引き継がれることになった。これらの施策のねらいはレヘントやチュタック長にコーヒーの仲買をさせバイテンゾルフまでの輸送の大半を担わせることにあった。当時バイテンゾルフ-バタビア間のコーヒー輸送請負人の受けた経済的打撃はレヘント統治地域内部の仲買にも影響したようであり、生産地におけるコーヒーの滞貨が報告されていた。しかし住民はコーヒーを小倉庫で引渡すことを好まず、むしろ直接バイテンゾルフへ運んでいるとのヨーロッパ人官吏の指摘があり、支配層による仲買は住民にとって有利なものではなかったようである [11: Vol. 14 339; 16: Vol. 3 637, 673, 718; Vol. 4 726]。

ところでダーネルス統治下では、プリアンガン地方全域のレヘント達の住民収奪をなくすためにコーヒー引渡しに関わる全ての費用を政庁が負担すべきであるという、これまで残されてきたコーヒー輸送に関する財政的責任をもレヘントから引き離す議論が起きていた [16: Vol. 3 678]。このことはヨーロッパ人官吏の一部が、すでにレヘントをコーヒー輸送の邪魔者として認識していたことを示していよう。

(e) 小 結

以上から次の変化が指摘できよう。(1)東部地域のレヘントは統治地域内のコーヒーの集荷独占を解除され、統治地域内の限られた地区から内陸集荷基地までの輸送と、その地区の住民に対する代金支払いを実施するのみとなった。(2)この施策がある程度定着したのは、内陸集荷基地における市場の開設などによって、政庁がレヘント配下の支配層、住民から直接コーヒーの引渡しを受けることが可能となったことによろう。(3)その後政庁は、プリアンガン地方全域においてレヘント統治地域内部に小倉庫を建設し輸送システムを再編するとともに、統治地域のコーヒーに関する財務全般をヨーロッパ人官吏に移管するなど、レヘントがコーヒー輸送から随意に利益を引き出す道を閉ざす努力を始めた。これとともにバイテンゾルフのレヘントもバタビアへのコーヒー輸送から切り離されたと考えられる。

このように1810年頃までには、コーヒー輸送の遂行におけるレヘントの役割は1720年代とは比較にならないほど縮小していた。この変化の方向がイギリス中間統治期(1811年-1816年)ののち、オランダ政庁にいかに受け継がれたか、章を改めて強制栽培制度開始直前の状態について簡単に検討する。

34) 1807年にはチチュルクにも小倉庫が存在した [16: Vol. 3 637]。

III 1820年頃のコーヒー輸送

1. 統治網の整備

ダーネルスの総督着任以降1820年代まで、ジャワ島では地方行政の改革が進行した。まずこれらの改革がいかなる権力行使の装置をプリアンガン地方にもたらしたか概観しておこう。ダーネルスおよびラッフルズはジャワ島を州単位に分割し、その長官としてヨーロッパ人理事官を配置する中央集権的な統治制度を導入した。しかし両者の在任期間はそれぞれ3年半および4年半と短かったうえ、当時ジャワ島は宗主国とその政体が短期間に目まぐるしく変わる政治的混乱の中にあった。そこで彼らの創出した制度がプリアンガン地方において定着し、効力を発揮し始めたのはオランダ統治再開後のことであったと考えられる。

1816年の統治再開から1830年まで、政庁はダーネルスおよびラッフルズによる統治制度の改革を継承しつつ、植民地統治機構の整備に力を注いだ。政庁はジャワ島に19の理事州(Residentie)を置き、それぞれにヨーロッパ人理事官を駐在させた。本稿対象地域のプリアンガン地方は、バイテンゾルフとプリアンガン理事州に分割され、前者にはバイテンゾルフ-レヘント統治地域が、後者にはチアンジュール、バンドン、スメダン-レヘント統治地域が含まれた。理事官はそれぞれバイテンゾルフとチアンジュール首邑に駐在した。またダーネルスの郵便道路建設に伴うバンドンの首邑の道路沿いへの移動と(地図3参照)、ラッフルズによるパラカムンチャン-レヘント統治地域の廃止はそのまま継承された。そしてそれまでさほど明確でなかった隣接理事州との境界線も決定され、現地人支配層と住民は許可なく理事州から出ることを禁じられた [33]。

これらの理事州におけるオランダの権力行使の装置をみると、ヨーロッパ人理事官はアンボン人などジャワ島以外の東インド海域の種族で構成される軍隊や警察力と共に駐在し、さらに各レヘントの首邑にはヨーロッパ人コーヒー監督官が駐在していた。理事官は政庁からの命令を監督官やレヘント、その他の現地人支配層に伝達したが、伝達の方法は理事官自身が現地に向かうか使者や警察隊を派遣するというように、基本的に理事官側が移動するスタイルをとった。例えば19世紀初めまで、レヘントの任免などの重要事項はレヘントがバタビアに出向いて処理されていたが、1810年代後半からは理事官側が首邑へ出向き処理するようになったのである [1: 1828 & 29, 8]。理事州内の情勢把握についても、理事官自らの巡察や警官およびスパイの派遣が頻繁に行われた [33: 68, 75-76]。ヨーロッパ人官吏が現地人支配層との間で使用する行政用語がこの時期よりジャワ語からマレー語およびスンダ語へと変化したことも、このような下級首長やアンボン人兵士などを使用した理事官側の支配の強化と大きく関係している [3: 20・8・4; 5: 7]。

理事官側が移動する際の交通手段は、駅制のある道路を馬で乗り継ぐことであった。1820年

代にはダーンデルスの整備した郵便道路がさらに短距離に改良され、4～5マイル毎に馬を置く駅が存在した。レヘント統治地域内の駅舎、馬の維持費などは政庁の会計から支出されており、理事官自身が常にインスペクションを実施していた [11: Vol. 15 1039-1040; 47: 192; 33: 70, 71]。しかしその一方で道路の改良工事、橋の建設などはレヘントの負担であるうえ、労働力として住民が駆り出され、彼らの新たな負担となっていた [4: 32-33; 47: 186]。1820年代初頭の各地への移動所要日数をチアンジュールを中心として考えると、理事官の移動の場合バイテンゾルフ、バンドン、チカオへはそれぞれ1日で到着した。スメダンへもバンドンを経由して1日で到着した記録がある。またカランサンブンはスメダンから日帰りが出た。このようにチアンジュールの理事官は各首邑とチカオへは1日で到着可能だったのである。1770・80年代と比較すると、移動にかかる時間は半分から3分の1に短縮されたことになる。しかも理事官は季節を問わず1～2カ月に一度の割合で首邑やチカオ・カランサンブンを巡察した [3: *passim*]。

この交通手段によって理事官とその部下はコーヒーの植え付け・輸送などを監視し、さらにコーヒーの密輸をはじめとして、許可なく理事州の境界線を越える者を取り締まった。そのほか住民扇動の危険のある宗教指導者を逮捕したり、1821年にはチルボン方面から感染の始まったコレラに迅速に対応したのである。その一方でレヘントは年1回、理事官とともにバイテンゾルフへでかける以外にレヘント統治地域の外に出ることはまれとなり、バタビアを年毎訪問する習慣は絶えてなくなった [3: 21・2・10-27; 33: 75-77]。こうして1820年代にはバタビアを頂点とした地方統治のシステムがプリアンガン地方をおおい、バタビアの政庁はまがりなりにも現地人支配層の移動を制限し、住民の州境越境を取り締まる力を持つようになったのである。ではこのような地方統治システムのもとでコーヒー輸送はどのように行われていたであろうか。

2. コーヒー輸送

植民地統治機構の刷新とは対照的に、プリアンガン地方のコーヒー栽培と輸送に対して政庁は、1829年までにわずかに3回の政庁決定を行ったのみである。1818年にチアンジュールとバイテンゾルフのコーヒー栽培とその財務の監督権が理事官にあることが明文化され [43: 1819, No. 53]、翌年には1818年に提出されたプリアンガン地方のコーヒー栽培に関する報告書中の30カ条の提案のうち、輸送と代金支払いに関する10カ条が政庁決定とされた（内容後述） [43: 1819, No. 1]。その後政庁は10年間、新規の決定を行わず、1829年になってコーヒー園内での栽培に関する規定とコーヒー監督官に対する訓令を公布した [43: 1829, No. 57]。この間、理事官の職務日誌や年次報告書中にも、道路の改良と小倉庫の建設以外の新政策の実施は記録されていない。コーヒー引渡しの諸過程中、輸送が相変わらず最も困難な問題として指摘

されていたにもかかわらず [4: 40; 1: 1826, 5], 政庁は1819年以降, 本格的な改革を実施しなかったのである。なお前時代にダーンデルスが整備した郵便道路は, プリアンガン地方においては対イギリス防衛の強化とコーヒー輸送の円滑化を使命としていた [11: Vol. 14 669-670]。しかし1616年以降のプリアンガン地方文書には西部・東部いずれの地域についてもコーヒー輸送に対するこの道路の有効性は述べられていなかった。以下, 当該期のコーヒー輸送の状態をみてみよう。

(a) 生産地から内陸集荷基地まで

1818年の報告によれば, 内陸集荷基地であるバイテンゾルフ・チカオ・カランサンブンではコーヒー1山岳ピコル (225ポンド) につき6フルデン (gulden)³⁵⁾ 12セント (cent) (3.2 Rd.) が住民に支払われていた。1808年頃に使用の始まった郡 (district: 旧チュタック) 内の小倉庫はいまだ郡毎にあるわけではないものの, これを活用したコーヒー集荷方式も継続されていた。特に東部地域では水牛や荷車を持たない住民, 寡婦, 老人など内陸集荷基地までコーヒーを運べる状態にない者は, 郡の小倉庫でコーヒーを引渡し, 集荷基地までの輸送料を差し引いた額の代金を受け取っていた。こうして集荷されたコーヒーは, 水牛や荷車を持つ者が自らのコーヒーを内陸集荷基地に運んだのちに運ぶことになっていた。しかしこの輸送方式は当時の自由主義的な政庁が望む形では作動していなかったようである。小倉庫から集荷基地までのコーヒー輸送は水牛の所有者にとって不利であり, 自発的に運ぶ者は少なかった。小倉庫から集荷基地へは1カ月に1~2回の輸送隊が出発したが, コーヒーを負う水牛を多数集めるのに時間がかかり, 早くに集合した水牛とその所有者は半月も待機する場合があったと言う。荷車の使用はいまだ一般化していなかった。そして水牛の所有者が水牛を所有していない者より酷使される状況が出現し, 極端な場合には義務化した輸送を逃れようとして水牛を手放す者さえ現れたのである。³⁶⁾ 1818年の報告の執筆者は, 輸送が住民の重圧となっているにもかかわらず現状に代わるべき輸送方法のないことを指摘している。この様に小倉庫からの輸送が義務化した理由の第一はコーヒー輸送料の安いことであった。輸送料は1山岳ピコルあたり1フルデン18セント (0.62 Rd.) だったが, これは一人の男が2頭の水牛を使用して1カ月間の旅に出るには, 割の合わない額であった [47: 226; 4: 31, 36, 38-39, 44]。

他方, 西部地域の内陸集荷基地までの輸送距離は東部地域より短く, さほど大きな問題は生じなかったようである。集荷基地までの輸送は個人や集落単位で行われたため, 東部地域のように輸送隊を組むまでに長い時間待機する必要もなく, 輸送が短期間で終了した [4:44]。³⁷⁾

35) 1フルデン=0.528 Rd. [47: 185]。

36) 政庁が水牛の交易を禁止したところレヘント統治地域内の水牛不足地域に水牛が供給されず, 水牛不足がこうじておこった [4: 36]。

37) 理事官の職務日誌でも, 理事官が出荷を急がせる記述はバンドン・スメダンの領域に限られていた [4: 63-64; 1: 1827, 4]。

このような小倉庫を経由しない輸送について、1820年代の状況を記していると思われるド＝ウィルデの著書は次のように述べている。夫婦と子供4～5人で構成される普通の家族は、通常、年間3～4山岳ピコルのコーヒーの引渡しを命じられ、1山岳ピコル当たり3Rd. 48スタイフェルが支払われた。彼らはこの少額の支払いを多くの場合銅貨で受け取り、この銅貨で必需品の大部分を中国人商人から購入した。住民の住居から集荷基地までの輸送に対しては古い習慣で1山岳ピコルあたり2フルデン8スタイフェル（約1.2Rd.）支払われたが、これは住民の居住する郡から集荷基地までの遠近に関わらず一律であった。輸送は義務化していた。コーヒーは荷車、荷駄用動物、あるいは人の背によって運ばれたが、輸送するものは2～8日間、妻子や日常の仕事から離れなければならず、しかも規定量のコーヒーを運ぶためにはこれを1シーズンに3～4回繰り返さなければならなかったのである [47: 185-186]。

こうして内陸集荷基地までのコーヒー輸送が住民の負担となる一方で、現地人支配層はこの輸送から利益を引き出していた。東部地域では、有力な住民の他に、村落に居住する下級首長が村落部でコーヒーを集荷して集荷基地へ運び、コーヒー代金を受け取っていた。中には住民のコーヒーを無断でつみとり運んでしまう下級首長もあり、彼らが利益を求めてこの輸送を行っていたことがうかがわれる [47: 227; 2: 22・5・14]。上述のように住民の住居から集荷基地までの輸送料が定められていたことも、この区間の輸送代行が恒常的に行われていたことを表そう。この下級首長の輸送と義務化していた住民の輸送との関係は次のように考えられる。住民の住居から集荷基地までの輸送は、水牛、荷車そして輸送人員を確保し得ず、かつわずかな量のコーヒーを長い距離輸送する者には、ド＝ウィルデの述べるように過酷な労働であった。反面、この輸送は帰り荷の期待できる集荷基地でコーヒー代金の支払いを受けるので、地理的条件に恵まれ、かつ一定規模の輸送を組織し得る者には十分な利益が期待でき、そのため下級首長が参入したと思われる。これに対して集荷基地で十分なコーヒー代金が支払われることのない小倉庫からの輸送は、そのうま味のなさにより、義務労役として住民に賦課されたと考えられる。このほか支配層は、コーヒー輸送から寄生的な利益をも得ていた。コーヒーの引渡しに関係する支配層は、小倉庫や内陸港において様々な名目をつけて住民に支払われるべき代金をピンハネしていたほか [2: 22・5・14; 4: 40]、郡長やレヘントは、コーヒー輸送用動物が不足しているという理由でプリアンガン地方で牧畜を行う住民による水牛などの輸出を何度も差し止め、最後にこれを買いたたいたという [47: 194]。

以上のような状況について1818年の報告は、レヘントと下級首長に対する水牛購入用および荷車作成用の資金の貸付のほか、理事官によるコーヒー引渡し場所の指定、ヨーロッパ人官吏による引渡しの監視、および水牛・荷車・輸送料の監督など、ヨーロッパ人の更なる介入を提案している [4: 33-34, 42-43]。しかし生産地から内陸集荷基地までの輸送と代金の支払いについて、1819年の政庁決定では、東部地域でみられるような隊を組んでの輸送が禁止されたの

みであった。さらに1820年から翌年にかけて、中国人とアラブ人が許可なくプリアンガン理事州に入ることを禁じられ [43: 1820, No. 27; 1821, No. 4]、取締りが行われたほかは、1820年代の理事官の職務日誌や年次報告書中にも、ヨーロッパ人官吏の介入が特に強化された記述は見られなかった。また生産地から内陸集荷基地までの輸送の改革が理事官の年次報告などに登場するのは1835年頃からであるので、この期間には、内陸集荷基地までの輸送について抜本的な改革は行われなかったと考えられる。

(b) 内陸集荷基地からバタビア・インドラマユへ

チカオ・カランサンブンにおけるコーヒー代金の支払いとバタビア・インドラマユへの輸送については若干の改革が行われた。1818年当時、チカオからバタビアまでの輸送料は1ピコルあたり19.5スタイフェルであった。チカオのコーヒー船はすべてチカオ在住のヨーロッパ人官吏の所有となっており、この官吏は船をチカオの住民に貸し出してコーヒーを輸送させ、船の賃貸料として輸送料の3分の1を徴収していた。19世紀初頭に存在したヨーロッパ人官吏以外の船主達は駆逐されたのであろう。報告書はヨーロッパ人官吏のコーヒー船独占がコーヒー輸送の障害となっているとして、独占の禁止を提案している [4: 46]。1819年の規則はこれを禁止して船を政庁の管理下におくことを命じ、翌年実行に移された [3: 20・5・23-24]。こうしてチカオ-バタビア間のコーヒー輸送は政庁の直接管理下に置かれたのである。これに対してカランサンブンでは、船の持ち主がコーヒー輸送のためにヨーロッパ人官吏に雇われており、集荷されたコーヒーは彼らによってインドラマユの倉庫へ輸送された。1818年当時、政庁の規定によれば1ピコル当たり12スタイフェルが輸送料として彼らに支払われるはずであった。しかしヨーロッパ人官吏は古い習慣に従って1山岳ピコル当たり15スタイフェルを支払うのみであり、差額の1ピコル当たり3.5スタイフェルを懐にいれていた [4: 45]。1819年の規則では輸送料が1ピコル当たり9スタイフェルに改訂されたうえ、ヨーロッパ人官吏の取得する手数料が定められた。

一方バイテンゾルフに集荷されたコーヒーのバタビアまでの輸送は1818年当時混乱状態にあったようである。報告は次のように語る。チアンジュールが全てのコーヒーをバイテンゾルフに運んでいた頃 (1808年以前)、バタビアへの輸送は何の強制を加えなくても行われていた。「荷車請負人 (karren mandoor) と呼ばれる有名な者達」への前貸しを政庁は許可していた。彼らは前貸しされた金で荷車と水牛を調達する。こうして一定数の荷車を用意することで彼らは生計を立てていたのであった。そしてこの輸送料金は政庁が自由に値下げするという訳にはいかなかった。ところがダーンデルスの統治期に、彼らは逃亡し、荷車もなくなってしまった。そして1818年現在では、荷車や水牛を持つバイテンゾルフの住民が、自分達の収穫したコーヒーをバタビアまで運んだ後、さらにチアンジュール産のコーヒーまでバタビアに運んだり、私領地の所有者の持つ水牛や荷車がバタビアまでのコーヒー輸送に強制的に使用されていた。

この報告の執筆者は、かつての事情をよく知るバイテンゾルフのレヘントが、もし政庁が前貸しをしたら荷車はきっと集まると保証したと述べ、次の提案をする。12人を選んで荷車を200台用意させ、コーヒーのみを運ぶ条件で1台につき20～25フルデンの前貸しを行うこと、およびバタビア近郊の中国人の荷車を使用することである [4: 63-64, 75-76]。この前貸しについては、1819年の政庁の規則を初めとして公刊された政庁決定にはみられず、その実施は現在の所不明である。しかし1810年代に急減したプリアンガン地方のコーヒー引渡し量が1820年代後半に1806年から10年の水準に回復したにもかかわらず [16: Vol. 3 Staten en tabellen III & IV; 1: 1836], コーヒーを初めとする西部地域の産物は多数の荷車で整然とバタビアへ運ばれており、大きな混乱は報じられなかった [28: 76]。おそらく上述の状態に何等かの改善が加えられたのであろう。

3. 小 結

以上の検討から次のことが指摘できよう。(1) ジャワ島統治再開後の政庁は、内陸幹線道路を直接管理下におくことでプリアンガン地方の面的支配へと乗り出しつつあった。(2) しかし政庁はコーヒー輸送に関しては1810年頃のコーヒー輸送システムをほぼそのまま維持する方針をとった。新たに実施された施策は内陸集荷基地に対する監視の強化、チカオ-バタビア間の輸送の直接管理、そしてレヘント統治地域内部における中国人・アラブ人の活動制限、コーヒー密輸取締りといった権力機構を利用した管理強化に留まった。(3) コーヒー輸送組織化と代金の支払いにおけるレヘントの役割は、ヨーロッパ人官吏の目から見れば、もはやその配下の郡長以上に重要なものではなかった。コーヒー輸送の分野で19世紀初めから1820年代にかけて増大したレヘントの任務を挙げるならば、それはヨーロッパ人官吏の計画に従って実施する領内の道路の改良工事とその費用の負担であったといえる。

むすびにかえて

18世紀初めから強制裁培制度期直前まで、プリアンガン地方からバタビアなどの輸出港へのコーヒー輸送の組織形態は緩慢な変化を続けてきた。この変化をレヘントに焦点を当てて言うとなつてであろう。レヘントは18世紀初めに VOC が導入したコーヒー栽培に積極的に協力しており、1720年代にはその統治地域内のコーヒー集荷とバタビア・チルボンまでの輸送を独占することによって、大きな利益をあげるようになった。1740年代より政庁がバタビア後背地の開発に乗り出すと、レヘントもコーヒー輸送において融資などの施策の恩恵を受けた。しかしその後西部地域のレヘントは1770年代より、また東部地域は1805年頃より、政庁によって徐々にコーヒー輸送から切り離された。そして1820年代までには、内陸集荷基地からバタビア

など輸出港への長距離輸送は政庁の管理下に置かれ、植民地都市や内陸集荷基地周辺の輸送請負人が主に行っていた。またレヘントは統治地域内の集荷の独占をも解かれ、内陸集荷基地までの輸送には下級首長や有力な住民が参入していた。従来、本稿対象期のレヘントの変化として、政庁に対し徐々に政治経済的に従属していったことが指摘されてきたが [16: Vol. 1 341*-342*; 41: 62-66]、コーヒー輸送の組織化および経営の側面から見るならば、レヘントは、港湾都市までの独占的輸送組織者から配下の1郡長とほとんど変わらぬ規模の内陸輸送を手掛ける者へと後退するという、明確な変質を経験していたのである。

このレヘントの変質の契機は政庁の政策であった。しかし政策を定着させえた要因は、これまで漠然とイメージされてきた武力を背景とした植民地権力の抑圧ではなかった。1820年代に至ってオランダ政庁はようやくプリアンガン地方支配の権力装置を創出したものの、本論第III章にその一端が見えるように、その実態は耕地への農民緊縛や耕作強制を実現させるどころか、支配層による恣意的収奪の禁止の徹底はもとより郡長以下の支配層の掌握も難しかったのである [36]。政庁の施策に内実を与えたものは、むしろ植民地都市を根拠地とするヨーロッパ人・中国人を含む勢力の内陸輸送および商業への進出と、それに対する在地社会の対応にあったといえる。植民地都市を活動の根拠地とする人々は18世紀半ば、最初の内陸植民地都市バイテンゾルフの建設の頃を境として内陸輸送に本格的に乗り出し、18世紀末までには内陸集荷基地からバタビア・チルボンまでのコーヒー輸送を担うようになっていた。そして1820年代にはコーヒーの密輸という形でさらにレヘント統治地域内部の輸送への進出を計っていたのである。またレヘント配下の下級首長と有力な住民は1770年代以降、内陸集荷基地までのコーヒー輸送参入への大きなチャンスを与えられ、1820年代までには利益を求めて輸送を行う彼らの姿がオランダ語史料に登場するようになる。政庁は内陸集荷基地の市場（バサール）を介してこの2勢力の利益を結合させることで、唯一コーヒー輸送を組織できる者としてのレヘントの地位を崩壊させたのである。これに対してレヘントはこの新しい経済環境に適応して、コーヒーよりの利益の抽出方法を集荷・輸送過程の独占から、これへの寄生および生産過程での収奪へとシフトさせていった。本論では触れなかったがレヘントは18世紀半ば以降、政庁のバックアップのもとで積極的に水田開発を進めており、建設した水田および灌漑水利施設の用役権の供与を媒介として住民との絆を強めていた [34]。そして18世紀末からは、統治地域内の商業をも植民地都市勢力の東洋外国人に委ねて水田開発を行い、住民を水田耕作とコーヒー栽培に専念させようとしていたのである [1: 1828/9, 23; 16: Vol. 4 592]。これと並行して行動様式の面でもレヘントは、内陸農業地帯の権威（スダダの権威）の体現者へと変化していった。バタビアに長期滞在してヨーロッパ風の馬車を乗り回していた「ジャワ人」から、1820年代にはプリアンガン地方の盆地の首邑に鎮座するスダダ人レヘントとなり、さらに強制栽培制度期にはスダダ文化の保護者となっていったのである [16: Vol. 4 357-361, 384; 45: 66-67;

20: 92; 26: 109]。

こうしてみると、1820年代に至るオランダ植民地権力のコーヒー輸送に対するコントロールの方法は、レヘント、下級首長、住民、都市の輸送請負人といった勢力に、積極的に利益を分配しつつ保護と規制を加え、各勢力の利害関係を巧妙に操って植民地権力の利益に奉仕させるものであったといえる。そしてこの様な内陸輸送支配が本稿対象期中に進むプリアンガン地方支配の強化の根底にあったとすれば、政庁の地方支配のあり方には、当該期東南アジアの他の中央政権の地方支配のあり方と比較して意義のある要素が含まれていたと思われる。もちろんオランダ植民地政権は、オランダ本国に直結しており、そのコーヒー政策はアムステルダムのコーヒー価格に直接左右された点で、東南アジアの各王権とは異質である。しかしその一方で17世紀末のVOCのジャワ島における領土支配の開始は、東・東南アジア全域をおそった巨大な貿易構造の変化に際して、交易そのものより内陸の生産物の独占的集荷・収奪から利益を挙げようとする東南アジアの各政権と足並みをそろえたものであった。これと同様に18世紀半ば以降のプリアンガン地方のコーヒー輸送の変質もまた、18世紀に顕著となった東南アジアへの中国人の進出、域内商業の掌握の動向と密接な関係を持っていると推測される。すなわちVOC政庁の内陸交通コントロールは、中国人を初めとした都市を活動拠点とする勢力によって域内交易が密になっていく中で、政庁が彼らを農業地帯の支配強化に利用可能な勢力とみなし、政庁の管理のもとに内陸交通・商業に従事させたことによって可能となったのではなかろうか。とすれば本稿の事例を、同時期の東南アジアの中央政権による中国人など都市に活動拠点をおく商業・輸送業従事者への対処の仕方の一例とみなし、他地域の中央政権の政策、商業・輸送業従事者の活動、地方社会の対応と比較検討することは、この時期の東南アジア全体の動向を理解する上で意味のある作業ではなかろうか。

最後に、当該期の政庁とプリアンガン地方の関わりを考察してゆく上で残された問題を挙げておこう。既に幾度か強調してきたように、コーヒー義務供出制度下の生産と輸送はオランダの権力的強制によって実施されたとはいえないものであった。だがその一面で、この制度によるコーヒー収奪がオランダに十分な利益をもたらしたことも事実である。そこで第一の問題として、下級首長や住民の活動についてもレヘントと同様に、自発的協力といった側面からの検討がなされる必要がある。政庁は彼らにも利益を積極的に分配するか、少なくとも利益の獲得に対する幻想を与えていた。例えば下級首長達はコーヒー輸送への参入のチャンス以外にもコーヒー歩合や各種手数料の取得を認められていたし、焼畑を生業とする住民や移住者は18世紀後半からコーヒー栽培義務とセットで水田耕作の機会を提供されていたのである [34; 35]。第二に、しかしたとえ支配層と住民の自発的参加の上にコーヒー生産と輸送が成り立っていたとしても、それはこの制度が在地社会にとって富や福利のみをもたらしたことを意味しない。制度の不合理的部分のしわ寄せを受けて引き合わない重労働を負うはめになった住民達は

もちろんのこと、コーヒーのおかげで富裕になった者達も、ある側面で植民地権力への従属を免れることはできなかった。その一例として、政庁がこの地方社会の暦や社会構造のなかに、オランダ本国および植民地政庁のスケジュールや命令を最優先で実行させる装置を、組み込み定着させたことがあげられる。第I章で述べたように17世紀末、政庁はレヘント統治地域内部の農産物の生産と輸送に全く干渉し得なかった。しかし1820年代のプリアンガン地方社会の諸活動は、オランダ向けコーヒーの輸出量と納期から逆算されたコーヒー栽培・輸送のスケジュールを中心に営まれていた。このため灌漑田の耕作を選択した住民は、水田から当面の経済的安定を得る一方でオランダの決定するコーヒー生産・輸送のスケジュールを常に優先させねばならず、自給農業など家族のための労働において自らの作業暦を持てなかった [2: 22・5・14; 47: 186]。「新たな社会経済システムのコントロールが個人や村の対処能力を越え、ますます彼らの手から離れてしまった」[30: 493] という事態が、上からの農業開発によって早くも始まっていたのである。この側面での支配の深化も、やはり植民地都市勢力を先兵とするオランダの内陸交通支配の展開とともに進み、かつプリアンガン地方が地域としての自律性を失って港湾都市バタビアに行政・交通手段の拠点をおく政権下の一地方へと変質していくという、上からの近代化過程の一つの道標であると考えられるが、以上ような視角からの住民と彼らを取りまく環境の考察もまた今後の課題である。

謝 辞

本稿の作成において、桃山学院大学文学部深見純生助教授に貴重な文献を閲覧させていただき、京都大学東南アジア研究センター五十嵐忠孝助教授にはスダダ地方の農民の日常生活について御教示いただいた。ここに感謝の意を表したい。

参 考 文 献

未公刊文書（インドネシア国立文書館所蔵）

1. Algemeen verslag, Preanger Regentschappen. 1826, 1828, 1829, 1832, 1836.
2. Justitie & Politie, Preanger Regentschappen. 1822 (22 Mei). 整理番号 Preanger 1 3/3. (本文中の数字は西暦下 2 桁・月・日を示す)
3. Register der Handelingen en Besluiten van den Resident der Preanger Regentschappen voor 1819-1821. (本文中の数字は西暦下 2 桁・月・日を示す)
4. Archieven Cultures 1816-1920. No. 267.

公刊文書・研究文献

5. Alisjahbana, Samiati. 1957. A Preliminary Study of Class Structure among the Sundanese in the Priangan. M. A. thesis. Cornell University.
6. Anonymous. 1856. Hoe 't er vroeger in de Bataviasche bovenlanden en de Preanger regentschappen uitzag. *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie* (2): 161-180.
7. Boomgaard, Peter. 1986. Buitenzorg in 1805: The Role of Money and Credit in a Colonial Frontier Society. *Modern Asian Studies* 20(1): 33-58.
8. Boxcer, C. R. 1988. The Dutch East-Indiamen: Their Sailors, Their Navigators, and Life on Board,

- 1602-1795. In *Dutch Merchants and Mariners in Asia 1602-1795*, by C. R. Boxcer. London: Variorum Reprints.
9. ブリュッセイ, レオナルド. 1983. 「オランダ東インド会社とバタビア (1619-1799年)——町の崩壊の原因について」『東南アジア研究』21(1): 62-81.
 10. Chastelein, C. 1893. *Memorie van C. Chastelein, Directeur-Generaal en Raad van Indie, van 30 Junij 1703. Supplement of Geschiedenis Particulier Landbezit op West-Java, 1e Gedeelte*, by J. Faes. Batavia: Ogilie & Co.
 11. Chijs, J. A. van der. ed. 1885-1900. *Nederlandsch-Indisch Plakaat-boek*. 17 vols. Batavia.
 12. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1988. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
 13. Edi S. Ekadjati. 1975. *Penyebaran Agama Islam di Jawa Barat*. In *Sejarah Jawa Barat, Dari Masa Pra-Sejarah Hingga Masa Penyebaran Agama Islam*, by Teguh Asmar; Ayat Rohaedi; Saleh Danasasumita; and Edi S. Ekajyati. Bandung: Proyek Penunjang Peningkatan kebudayaan Nasional Propinsi Jawa Barat.
 14. Eringa, F. S. 1984. *Soendaas-Nederlands Woordenboek*. Dordrecht, Cinnaminson: Foris Publications Holland.
 15. Faes, J. 1902. *Geschiedenis van Buitenzorg*. Batavia: Albrecht & Co.
 16. Haan, F. de. 1910-12. *Priangan, De Preanger-regentschappen onder het Nederlandsch bestuur tot 1811*. 4 vols. Batavia: G. Kolff & Co.
 17. Hoadley, Mason Claude. 1975. *Javanese Procedural Law, A History of the Cirebon-Priangan Jaksa College, 1706-1735*. Ph. D. diss. Cornell University.
 18. Jonge, Jhr. J. K. J. de. ed. 1862-1888. *De Opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost Indie, verzameling van het onuitgegeven stukken uit het Oud Koloniaal Archief (1595-1814)*. 13 vols. s'Gravenhage: Martinus Nijhoff.
 19. 加納啓良. 1990. 「共同体の思想——ジャワ村落論の系譜」『東南アジアの思想』(講座・東南アジア学第6巻) 土屋健治(編) 17-53ページ所収. 東京: 弘文堂.
 20. 川口明子. 1987. 「スンダ(西ジャワ)の音楽——文化の中の音階とその様相」『民族芸術』第3巻 民族芸術学会(編), 91-99ページ所収. 東京: 講談社.
 21. Klein, J. W. de. [1932]. *Het Preangerstelsel (1677-1871) en zijn nawerking*. Delft.
 22. Leupe, A. P. 1875. *Reisje uit de Preangerlanden naar de Zuidzee (Zuidkust van Java) in het belang van het mijnwezen in 1730 ondernomen*. *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie* (1): 1-11.
 23. 宮本謙介. 1989. 「オランダ植民地支配とジャワ農村の労働力編成——強制裁培期の砂糖生産地帯を中心に」『経済学研究』(北海道大学) 39(1): 8-39.
 24. _____. 1990. 「オランダ植民地支配とジャワの在地首長層」『経済学研究』(北海道大学) 39(4): 65-84.
 25. _____. 1992. 「諸外国におけるインドネシア経済史研究——植民地社会の成立と構造」『経済学研究』(北海道大学) 42(2): 78-101.
 26. 森山幹弘. 1990. 「印刷されたスンダの叙事誌ワワチャン」『東南アジア研究』28(1): 108-122.
 27. Nederburgh, S. N. 1855. *Consideratien over de Jaccatrasche en Preangerregentschappen, onder Batavia sorteerende en of daaruit meerder voordeelen dan thans, voor de Compagnie te behalen zijn?* *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde* 3: 110-148, 195-246, 300-318.
 28. Olivier, J. Jz. 1827. *Land- en zeetogten in Neederlands Indie, en eenige Britsche etablissementen, gedaan in de jaren 1917 tot 1826*. Amsterdam: C. G. Sulpke.
 29. 大木 昌. 1981. 「19世紀スマトラ中・南部における河川交易: 東南アジアの貿易構造に関する一視角」『東南アジア研究』18(4): 612-642.
 30. _____. 1988. 「ジャワにおける森林の減少——生態環境の変化と住民生活への影響」『国際研究論集』(八千代国際大学紀要) 1(1・2): 471-498.
 31. _____. 1990. 「ジャワにおける伝統水田稲作の実際 (I)——耕起から収穫・保存まで」『アジア経済』31(12): 57-71.
 32. 大橋厚子. 1987. 「ジャワ島西部におけるコーヒー義務供出制度の変質——コーヒー生産管理の展開」『アジア・アフリカ言語文化研究』34: 77-93.
 33. _____. 1988. 「オランダ植民地官僚制度による地方統治の開始——ジャワ島西部プリアンガン地方の場合」『東南アジア——歴史と文化』17: 60-85.
 34. _____. 1989. 「ジャワ島プリアンガン地方におけるコーヒー労役の強化について——一八世紀半

大橋：ジャワ島プリアンガン地方におけるコーヒー輸送

- ばから一九世紀初めまで」『東方学』78: 111-126.
35. _____. 1992. 「西部ジャワのコーヒー生産と現地人首長の再編——商品生産植民地の建設」『東南アジア国家の歴史的位相——伝統的国家・植民地国家・国民国家』辛島昇他（編），113-134ページ所収。東京：東京大学出版会。
 36. _____. 1993. 「ジャワ島西部プリアンガン地方の首長制——18世紀後半から19世紀初めまで」『アジア経済』34(7): 23-40.
 37. Raffles, T. S. 1988. *The History of Java*. Singapore: Oxford University Press. reprint.
 38. Rees, O. van. [1867] *Overzicht van de geschiedenis der Preanger-regentschappen*. n. p.
 39. Ricklefs, M. C. 1993. *War, Culture and Economy in Java, 1677-1726; Asian and European Imperialism in the Early Kartasura Period*. Sydney: Allen & Unwin.
 40. 参謀本部陸地測量部. 1943. 五万分の一図ジャワ島. 摂南大学・京都大学東南アジア研究センター所蔵.
 41. Schrieke, B. 1928. *De Inlandsche Hoofden*. Weltevreden: G. kolff & Co.
 42. _____. 1957. *Indonesian Sociological Studies: Selected Writings of B. Schrieke*. Vol. 2. The Hague & Bandung: W. van Hoeve.
 43. *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* 1818-1829.
 44. 田中則雄. 1960. 「オランダ東インド会社に於ける義務供出制度について」『南方史研究』2: 81-130.
 45. Taylor, Jean Gelman. 1983. *The Social World of Batavia: European and Eurasian in Dutch Asia*. Madison: The University of Wisconsin Press.
 46. Valentyn, Francois. 1726. *Oud en Nieuw Oost-Indien*. Vol. 4. Dordrecht: Johannes van Braam.
 47. Wilde, A. de. 1830. *De Preanger Regentschappen op Java gelegen*. Amsterdam: M. Wester man.