

Ashin Das Gupta and M. N. Pearson (eds.)
India and the Indian Ocean 1500—1800.

長 島 弘

一

最近、インド洋周辺の國々の歴史を一體のものとして理解しようとする研究が次々と發表されている。その間の事情は、生田滋氏が本誌四十七卷三號に書かれた書評論文 'Sutish Chandra (ed.), *Indian Ocean, Its History, Commerce and Politics*' に簡潔に述べられているが、そこで生田氏が紹介されているように本書はサティシュ・チャンドラ編の右書とはほぼ同時期に發表されたものである。本書の著者たちが一同に會する研究會を持ったかどうかは不明であるが、統一的な章編成がなされていることや何人かの著者の間では原稿の相互参照がなされていることから、生田氏も述べられるように、本書は一種の共同研究の成果といえよう。本書の二人の編者は共に最近の活躍がめざましく、とくにピアソンは我が國でも『ポルトガルとインド』（生田滋譯）の著者として知られている。「はしがき」によれば、本書は「インド史の研究をインド洋の研究と結合させるような」大學生用のテキストとして、また「インド史研究者とアジア・アフリカの関連諸地域史の研究者との研究上の接觸を樹立する一つの試み」として編纂されている。そのことは各論文のタイトル、充實した文献解題と参考書目、巻末の地圖と索引の存在からもうかがわれる。本書の主要な章別構成は以下の通りである。

はしがき

一、序論Ⅰ：主題の状況

二、序論Ⅱ：梗概

三、十五世紀のインド洋

ジュヌヴィエーヴ・ブショーン、デニ・ロンバール

四、十六世紀のインドとインド洋

M・N・ピアソン

五、十七世紀のインドとインド洋

S・アラサラトナム

六、十八世紀のインドとインド洋

アシン・ダス・グプタ

七、十六世紀のマラバルとインド洋

ジュヌヴィエーヴ・ブショーン

八、インド洋貿易におけるオランダ東インド會社

オン・ブラカシユ

九、東アフリカとインド洋貿易…一五〇〇—一八〇〇年

M・D・D・ネウィット

十、インド洋貿易におけるセイロン…一五〇〇—一八〇〇年

S・アラサラトナム

十一、インドネシアの海上貿易…一五〇〇—一八〇〇年

アルン・ダス・グプタ

十二、一八〇〇年以前のインド洋におけるイギリス人の私貿易

P・J・マーシャル

十三、インド人商人とイギリス人私商人…一六五九—一七六〇年

ブルース・ウオットソン

十四、中國と南シナ海における海上貿易と政治 G・B・ソーザ

十五、港から港へ…十六、十七世紀におけるインド船上の生活

A・ジャン・カイサル

序論Ⅰによれば、本書は一五〇〇—一八〇〇年の沿海インドの歴史、同時期のインド洋の歴史、そして兩者の關係史を主題とし、インド洋史一般を主題とするものではない。また個別テーマについての新しい研究の提示でなく現在の研究の到達點を示し、將來の研究方向を示唆することを目的としている。なおフランス東インド會社についての一章が執筆擔當者の死去で實現しなかったことが明記され、專論のない西アジアやビルマについては序論Ⅱで補足されている。

以上の本書の目的と内容から、本書評ではまず序論部分、とくに梗概部分によって全體像をやや詳しく紹介し、その後の部分についてはそれぞれの論旨の特色を中心に紹介し、最後に各著者相互間の意見の相違點や今後の研究課題についてふれることとする（以下、各段落の冒頭の數字は上記の各章を示す）。

二

一、本章では(一)インド洋の海洋史マライヤ・ヒンドの研究の現状、(二)インド洋の地理的範圍、(三)一五〇〇—一八〇〇年のインドの海洋史に深い構造的統一性を付與している定數（共通要素）が扱われる。(一)では海軍史、海上史、ナシヨナリズムや帝國主義史觀に基づく研究と本書の海洋史との相違が述べられ、本書では陸上と海上での活動を共生的とみるが、海上での出來事を不當に重視しはしないこと、本書の目的は統一體としてのインド洋の歴史でなくむしろインドの海洋史を描くことにあることが述べられる。(二)では當時のマラッカの存在を重視し、マラッカ海峡以西をインド洋とみなす。(三)ではインド洋世界に、モンスーン・港・船・船員に關しての統一性・繼續性が見

られること、また貿易・メッカ巡禮・カトリック僧の遍在・リンガフランカとしてのアラビア語やベルシア語、そしてポルトガル語によりインド洋諸地域が結合されていたこと、最後にこれらの定數からなるインド洋世界の構造の繼續性・強靱性が強調される。なお、アデンからマラバールへの航海の季節を十月—二月とし、航海長をサラングとするのは著者の誤解であらう。

二、本章では本書の諸論文に依據しつつ、當該時期のインドとインド洋との關係史が概観されている。

當時のインド洋の統一に中樞的役割を演じたのは沿海インドであった（ムガル帝國、インド產織物、ポルトガル領ゴア、イギリス的インド洋構造の中心としてのインドの役割）。インド洋西部ではオスマン朝とサファヴィー朝がインド洋形成の重要な要素となった。インド洋東端では、マラッカ、アチュー、バンタム、パタニ等でインド洋システムと南シナ海システムが合流した。明・清兩朝の海上貿易政策がインド洋貿易に影響を與え、中國人の移民とバタヴィアなどの都市の成長を導いた。ジャワの海運は兩システムの一部分をなし、香料諸島へはアラブ人もインド人もジャワ人も競って進出した。十八世紀後半にはジャンク・ルートへのイギリス人私商人の進出が見られた。以下、世紀毎に概観される。

十五世紀にはインド洋諸地域のイスラム化が進展し（マラッカ國王の改宗など）、メッカ巡禮がインド洋のムスリムのネットワークをメッカの一點に收束させた。十五世紀初めはインド洋における中國人の「最後の全盛期」で、マラッカの勃興もそれと無關係でない。アラブ人と中國人の後退によって生じた間隙について進出したのがグジャラート人でありジャワ人であった。十五世紀のインド洋

の重要港市（マラッカ、ホルムズ、キャンベイ、カリカット）は、キャンベイを除いて内陸部へ深い浸透がみられず、これらの港市を支えたのは大陸國家でなくて、インド洋であった。

十六世紀のインド洋における變化はポルトガル人の到着による以上に西部インド洋における大陸諸國家の興起によってもたらされた。ムガル朝、サファヴィー朝、オスマン朝の下でインド洋貿易の内陸部への浸透とイスラム勢力の強化がなされ、メッカ巡禮が促進された。コーヒの輸出港モカが發展し、インド人の紅海貿易の重要性が増した。ポルトガルは最初の暴力的な序曲の後は既存の構造内に収まり、いわばそれに飲み込まれた。ポルトガルの公貿易自體はインド洋貿易全體から見れば取るに足りなかったが、ポルトガル人私商人の活動がポルトガル人のインド洋における存在を確立した。グジャラート商人とジャワ人の海運業が引き續き繁榮した。

十七世紀には貿易の内陸部への浸透が一層深まった。ムガル朝等西方三帝國は引き續き商人に相當の保護を與え、商業の國內ネットワークを確立し、その結果インドの海上貿易は大いに發展した。トルコの要素は次第に弱まり、以後回復しなかった。シア派のザイディ家の下でイエーメンが一六三五一三六六年にオスマン朝から獨立し、その港モカにはインド船が集中した。一六二二年にサファヴィー朝がホルムズをポルトガルから奪った。十七世紀後半にオマーンのヤルービー朝の興起によってアラブ人が勢力を回復した。同朝の海軍はインド洋と東アフリカでポルトガル人に大勝した。十七世紀末にオマーンの船は海賊化したが、十七世紀は全體としてインド洋貿易の繁榮の世紀であり、とくにインドの主要港スーラト、マスリパタム、フーグリが繁榮した。ポルトガル人と違いイギリス人とオ

ランダ人は大陸深奥部と交易していたので、大陸諸王國の陸上權力に敬意を表していた。オランダの香料諸島との貿易の獨占により、それまでマカッサルにまで進出して香料を入手していたインド船がスマトラの胡椒やマラヤの錫などの代替商品に集中するようになった。アラカン海洋國家の崩壊はベンガル人の貿易の自由化に貢獻した。一六一三年にビルマのトウングー朝がポルトガル人勢力を一掃したものの、貿易の擴大に興味を失ったのに對して、シャムの國王は十五世紀末以來の王室貿易を積極的に繼續し、シャムはインドと中國の貿易の橋渡し役を果たした。マレイ、インドネシアでは、以前マラッカに集中していた貿易を引き繼いでアチー、バンタム、マカッサル、ジャンビなどの港が繁榮し、それらの港で中國人とインド人が引き續き交易したが、オランダの干渉とジャワ内陸部からのマタラム王國の攻撃とにより、ジャワ人の貿易と海運業は衰退した。明清交替や鄭氏一族の抵抗の時期にも中國と東南アジアの海上ネットワークは損われなかった。一時衰退したマラ貿易も復活し、それにはインドの織物を持つてのイギリス人私商人とインド人商人の參入も見られた。イギリス人とオランダ人の進出はインド洋のネットワークの活性化、運送能力の強化、競争の激化をもたらし、しかし彼らは既存の構造内で活動し、インドネシアの一部のオランダによる領有を除いて、インド貿易の系を増加させたに過ぎなかった。

十八世紀における最も重要な變化は、インド洋におけるヨーロッパ人的要素の重要性の増大とその結果としての同世紀末におけるインド洋の貿易・海運の構造的統一性の崩壊である。それは單に植民地の樹立ということだけでなく、アジア人とヨーロッパ人の相互の

世界の分離、仲間意識の崩壊で、インドの内部での支配従属関係の進展がそれに大きく寄與したと思われる。同時に海上貿易のネットワークの内陸深くへの浸透が見られなくなり、十五世紀以前のような狭い後背地しか持たなくなつた。この移行はサファヴィー朝とムガル朝の同時的崩壊とオスマン朝の衰退によつて引き起こされた。それによつてインド人やヨーロッパ人の紅海・ペルシア灣貿易が衰退した。ただこの衰退の一部分はアラブ人の勢力回復によつて帳消しにされた（オマーンのブサイディー朝の勃興と西部インド洋での貿易のかんりの部分の支配、クウェイトとバレーンでのウトゥブ族の興起、ハドラマウトの諸港の船の東部インド洋への航海など）。東部インド洋でのインドの海運業の衰退はより早く十七世紀末に起こつた。イギリス人私貿易の成長でインド洋の性格はさらに變えられた。十七世紀後半に始まつたイギリス人の私貿易は、當初はアジアの貿易複合體の一部分に組み込まれていた（アジア人の資金に支えられ、アジア人の荷をアジア人の市場に運送した）。まずマドラス、次いでカルカッタのイギリス人の海運業が發展し、既に弱體化していたインド人の海運業はこれに太刀打ちできなかつた。イギリス人の海運業は十八世紀中頃に英佛間の戦争などにより一時後退したが、イギリスの勝利と共に一七六〇年代に回復した。この時までにカルカッタ船團は西部インド洋市場から撤退し、東方、主に中國との貿易へと轉換し、マドラス、ボンベイのイギリス人も中國との茶貿易に参加していった。インド洋の東部に向けられたこの海運の量は空前の規模へと發展したが、同時に今までよりはるかにヨーロッパ人相互間の貿易という性格を強め、イギリス人によつて再編成された後背地によつて支えられていた。マレー・インドネシア世界

ではこの變化は、一方でのジャワ、スマトラ、東部諸島と、他方での今日のマレーシア地域との分裂という形で見られた（前者の地域のオランダの政治的支配の強化による窮乏化と後者の中國貿易の中國地としての繁榮）。アジア人の側での十八世紀後半の重要な發展は南セレベスからのブギス人の四散とリアウ・ジョホールでのかれらの活躍、それに海賊の横行であつた。インド洋貿易の性格の變化は、一七八〇年代からのアメリカ船のインド洋進出にもあらわれていた。その頃には中國の大ジャンク船の時代も終わつていた。もはやインドと中國からの貿易の流れがジャワ海やマラッカ海峡で接觸することはなかつた。インド洋の船は今や「ヨーロッパ船」か「原地人の小型船」で、數十年前とは異なり兩者の區別は明瞭化していた。インド洋の幹線航路はますます前者のものになり、後者は前者の入れないような停泊地に航海していた。

三

三、本章では、十五世紀の政治狀況、生産、商業、海港都市、商人についてインド洋西部から中國まで順に概観されている。そして、海港都市の自治性の強さ、香料貿易と米・織物貿易との不可分性、中國陶磁貿易の研究の重要性が指摘されている。また主要港市の立地條件、人口構成、街並み等にふれている。ホルムズでは商人の民族別集住や官僚化がみられなかつたこと、インドの各港市では商人居住地と王宮とが數マイル離れており、經濟權力と政治權力が明確に分離していたことも述べられている。なお、著者たちのインドの各地域で一港のみが卓越していたとの主張や當時キャンベイでの取引のほとんどがヒンドゥー・パニヤの支配下にあり、ジャイナ教徒

は無視しようとの主張には同意できない。

四、ここでは十六世紀のインド洋史におけるポルトガルの役割の過度の強調が戒められ、貿易構造の前時代からの連続性が強調されている。ポルトガル進出後、若干の商人集團と貿易ルートの盛衰と新ルートの開發はあったが、既存の貿易ルートの變更にポルトガル人はほとんど成功していない。十六世紀のインドの諸國家は、南北とも地稅收入を基礎とし、土地志向的で、商人の活動をほとんど規制しなかった。そこへ貿易統制策を持ち込んだのがポルトガル人であったが、それはあまり効果的でなかった。中國やオスマン朝、マラッカ周邊諸國は艦隊により反撃した。カリカット王や一部の領主やインド商人も武力抵抗を試みたが、その失敗後商人たちは三様に反應した。(一)統制は厳しいがあまり利益を阻害しなかった地域(グジャラート、カナラ地方など)では統制を受容。(二)マラバールなど統制が効果的で胡椒貿易が獨占された地域では、在地のマールピッラ商人が武力抵抗し、それが注目すべき成功を収めた。(三)以上の西インド以外の地域ではポルトガルの影響力はほとんどなかった。

五、本章ではインド各地の貿易の十七世紀初頭の狀況、十七世紀における發展、全體像と評價が述べられている。十七世紀のインドの海上貿易が停滞的で、その大きな部分をヨーロッパ勢力に奪われたとする一九二〇年代のモアランドの見解は今日では否定され、インドの海運業の衰退は漸く十七世紀末に、それもヨーロッパ人との競争によってではなく、他の地域的・政治經濟的原因によって起こったこと、オランダによるモルッカ諸島とスリランカの香料の獨占にもかかわらずアジア人の總貿易量が大きく減少しなかったのは、

香料貿易がアジアの總貿易に占める比重が低かったからであること、オランダのマラッカ海峡支配に對抗してインド人によるマレイ半島やタイ西岸への貿易の増大、ヨーロッパ人との共同によるマニラ貿易の成長などが見られたことが述べられる。著者の敘述はやや平板であるが、慎重かつ網羅的で、評者にとって關心のあるタイから日本へのムスリム商人の船の派遣にも言及されている。

六、ここでは序論Ⅱで概観された十八世紀のインド洋史がより包括的に展開されている。著者は十八世紀中にインドの海上貿易量が増大したとみているが、それが主にイギリス人の貿易量の増大によるものとした場合、その増大はインド經濟全體の發展なくして内陸部の生産者・商人のイギリス人への從屬化、イギリス人による内陸貿易ルートの確立のみによって説明できるのであろうか。

七、本章ではとくにマラバールの土着のムスリムであるマールピッラとポルトガルやマラバール諸王國との關係について詳しいのが特色である。マールピッラはカリカットでは外來ムスリムの下位に甘んじたが、他の諸都市では支配的地位にあった。初期のポルトガルのカリカットとの對立とコーチン、カナノール(エリ)との友好關係は、ポルトガルとカリカットの外來ムスリムとの對立、コーチン、カナノールのマールピッラとの友好關係をもたしたが、アルブケルケがゴアに根據地を移し、コーチンとカナノールの重要性が失われると、兩市のマールピッラのポルトガルに對する敵對活動が始まり、ポルトガルの貿易統制力が抵抗した。彼らの抵抗はカナノールのママレ(初期。アリ・ラージャの祖先)、カリカットのクンニャリー一族(十六世紀末)、カナノールのアリ・ラージャ一族(十六世紀後半に一時デカンの全ムスリム王朝と同盟。ケララで唯一の

ムスリム王朝を樹立)など活潑であつたが、ムガル帝國の確立による胡椒の内陸輸送ルートの發展で、マラバールの海上貿易は阻害された。

八、本章では、オランダ東インド會社の最大の特徴であるアジア内貿易への積極的參加について、その成功の鍵が香料諸島との貿易の獨占とそれ以上に重要な日本貿易であつたが、十七世紀末におけるこれらの二貿易の重要性の低下が同社のアジア内貿易の衰退とヨーロッパ・アジア間貿易でのイギリスに對する敗北(とくにインドで)をもたらしたこと(十七世紀末以降ヨーロッパ向け輸出の比重が増大し、その中心は香料からベンガルの生絲と織物に移行していったのだが)などが述べられる。著者は私貿易に對するイギリスとオランダの東インド會社の對應の相違を強調してはいない。

九、本章では、一五〇〇年頃の東アフリカの沿岸經濟、ポルトガル人の諸活動(象牙貿易とモザンビークの發展、十七世紀のザンベジア内陸部の植民地化と金の採掘量・輸出量の増大、十八世紀におけるブラゾと呼ばれる領主制の樹立など)、十七世紀後半の東アフリカでのインド商人の積極的活動、オマーン人によるモンバサの奪取と東アフリカ北部の貿易破壊、十八世紀におけるイギリス人による家畜貿易の開始、インド洋經濟を根本的に變化させたフランテションの導入(佛領モーリシャスなど)とその勞働力としての奴隸貿易の大々的發展、それに刺激されたオマーンのブサイディー朝による東アフリカ沿岸貿易支配とフランテション經營の開始などが述べられる。著者はヨーロッパ諸國の進出だけでなく海岸都市と内陸部族との關係や東アフリカ独自の手工業生産にまで言及している。ただポルトガルの東アフリカ貿易の絶頂期(十七世紀とされ

る)とブラゾ領主制の時期との關係がやや不分明な印象を受けた。

十、著者は十七、十八世紀のセイロン(スリランカ)の海洋史を(一)ポルトガルの海上制霸期、(二)ポルトガルとオランダの抗爭期、(三)十八世紀末までのオランダの完全支配期に區分する。そして一六四四年のポルトガル王室による肉桂獨占宣言による肉桂輸出量の増大と一六三八年以降のオランダとの戰爭による急減、ポルトガル支配によるアラブ人の貿易システムからのセイロンの分離(ポルトガル支配下のコロンボなどの發展とムスリム商人の中小諸港への移動)、オランダによる獨占の強化、一六七〇年以降の主要輸出入品(米以外)の獨占とその惡影響、南コロマンデルからの小規模貿易の規制の強化とその失敗などが述べられる。本章ではセイロンの農民經濟と貿易との關係まで言及されている。しかし米と粗布を海外に依存するセイロンの農民經濟なのに農民の商品交換活動がほとんどみられなかったとの結論には疑問が残った。

十一、本章では、インドネシア自體が一つの貿易世界であつたこと、ポルトガル進出以前のインドネシアの貿易センターの變遷、ポルトガル進出の影響、オランダの胡椒爭奪戰爭や胡椒貿易の支配とその影響、中國人の貿易その他の活動(たとえば一七四〇年のバタヴィアでの中國人の反亂が一説ではオランダ統治の内部崩壞の豫兆と見なされていることや中國人のバタヴィア貿易のピークが一六九〇—一七三〇年で、その後中國人の貿易の中心がリアウ・ジョホールに移動したこと)などが述べられている。そしてポルトガル人の進出に對してよく抵抗しえたジャワ人の海運業が、壓倒的な軍事力を背景とするオランダ人の香料諸島の獨占とマタラム勢力によるジャワ島北岸の諸港の攻撃によって衰退したことが強調され

ている。本章ではインドネシア各地の勢力範圍擴張競争についても興味深い敘述がなされている。

十二、本書では最近研究が進展しはじめたイギリス人の私貿易史に二章があてられている。まず本章では、十八世紀のヨーロッパの中でイギリス人が私貿易（東インド會社の正規の貿易以外の貿易）に最も深く關與し、それがイギリスにアジア内貿易（地方貿易）における支配的な地位を與えたこと、イギリス人私貿易は十七世紀前半に發生し、中葉に基礎を固め、後半十八世紀前半に第一次發展期、同世紀後半から第二次發展期を迎えたことが述べられ、さらに私貿易参加者の構成、アジア人貿易業者に對する勝利の理由、マドラス、カルカッタ、ボンベイのイギリス人私貿易の發展過程、アジア的貿易世界の一部分をなした第一次發展期のイギリス人私貿易、アジア的ネットワークの外で活動しヨーロッパ人の需要に依存した第二次發展期の私貿易（エイジェンシー・ハウスの發展など）、東南アジア・中國市場への中心の移動などに言及し、十九世紀はじめまでにイギリス人私貿易がヨーロッパ市場と密接に連結するようになったことにもふれる。

十三、本章ではイギリス人私商人とインド人商人との關係に焦點があわせられる。まず一七六〇年頃まではイギリス東インド會社や私商人と生産者との間の仲買人としてのインド人商人の協力が不可欠であったとされ、彼らとイギリス側との關係が多面的に概観される。次にそれ以後インド人商人の必要性が減少したことはイギリス人私商人の生産者との結びつきの強化だけでは説明できず、ムガル朝の崩壞による無政府状態と地方での擄取の強化によりインド人商人が衰退したのに對して、イギリス東インド會社は長距離貿易への

特化による利點と地方權力者に特權付與を強要できる法人としての權威を持ち、イギリス人私商人はこの法人の權威を最大限に利用してインド人との競争に勝利できたのだとされる。特化の問題などの著者の説明はかなり難解である。また東インド會社やイギリス人私商人と結託したインド商人とそうでない商人との區別を明確にして没落の理由が提示されればより説得的になったであろう。

十四、この章では主にポルトガル進出以後の中國の對外貿易關係が概観され、とくにマカオのポルトガル人と廣東の中國人との相互依存的な貿易活動について詳しい。從來十七、十八世紀には福建省の船が日本、フィリピン、南シナ海で支配的であったとされるが、マカオのポルトガル人の貿易活動を考えれば、廣東省の役割はもっと高く評價されるべきであること、十七世紀末以來、中國からバタヴィアへの主要輸出品は生絲・絹織物から茶に變わり、胡椒が最重要輸入品となったこと、一七三〇年代のオランダの中國との直接取引開始決定以後、中國人やポルトガル人のバタヴィア貿易が衰退化したこと、マカオのポルトガル人私商人の活動が十七世紀末には中國砂糖とマラバール胡椒との貿易などに深く關與するようになったことなどが興味深く記述されている。オランダの進出が十七世紀の中國の海上貿易の縮小の一因であるとの主張にはイベリア人的偏見がないだろうか。

十五、本章は海運の概説ではなく、十六、十七世紀のインド船上での生活と海事儀禮・迷信についての專論であり、他の諸章と趣きを異にする。著者はベルシア語のメッカ巡禮紀行『アニースル・フッジャージ』や英文史料に依據して、インド船上での生活の諸側面を社會史的觀點から敘述し、ヨーロッパ船や中國船との比較も折り

にふれ行なっている。すなわち船の選擇、出港日の確認、船内での座席、食料自辦、乗客名簿、荷物の積過ぎ、船倉の使用法、出帆時の諸儀禮、船の守り聖人ハーリヤ・ヒズル等の信仰、船員の任務、水漕、給水、コック、調理場、船火事、鼠の害、食事時間、便所、清掃、病氣と醫者、野榮栽培、澆水の處理、嵐と風、濃霧、海賊、火器、乗客と船員の比率、餘暇、船員への贈物など。そしてヨーロッパ船との比較では水漕など一長一短であつたとされる。東インド會社船以外のヨーロッパ内の一般商船との比較も必要であらう。

四

以上に見たように、本書は一五〇〇年～一八〇〇年の「インドとインド洋」史に關する今日の研究水準を包括的に紹介したまとまりのよいテキストである。しかし本書の著者相互間には若干の主張（力點）の相違も見られる。以下では若干の私見を交えつつそれらの點を見ていこう。また本書で今後の課題とされている點も紹介してみよう。

まず本書の編者たちはマラッカ海峡以西をインド洋とみなしており、それは妥當なものと思われるが、本書ではむしろ南シナ海や東シナ海も含んだ全アジア海域の貿易構造の一體性が強調されており、インド洋の境界を設定したことの積極的意義が不鮮明な印象を受けた。次に、序論Ⅱと第六章を擔當したアシン・ダス・グプタの敘述の優れた點は、海上貿易史を後背地の政治・經濟史と有機的に結合させようとしていることである。彼は十五世紀のインド洋の港市が内陸部と深い結びつきを持たなかつたが十六世紀には内陸大國家の興起により海上ルートと陸上ルートが結合されたとし、オスマ

ン朝、サファヴィー朝、とくにムガル朝の盛衰をインドをはじめとするアジア人のインド洋貿易の盛衰の窮極の背景とみなしている。

またイギリス人私貿易の發展の主要な背景をイギリス東インド會社によるインド内陸部支配の進展に求めている。ただしそれらの支配を武力的支配とだけ見るのではなく、内陸交易路の整備や生産體制の再編成という點から見ている。今後この方向で地域別により、説得的に研究していくことが必要であらう。

他方ピアソンは序論Ⅰで「一般に海上で起こつたことは陸上で起こつたことより重要性が少くない」と述べながら、第四章においてはムガル朝などの興起がインド洋貿易の發展に與えた積極的な影響についてほとんど強調していない。そこでの彼の主張は『ポルトガルとインド』のそれをほぼ踏襲しているが、グジャラートだけでなくインド全體やオスマン朝、中國などを對象としているため、またポルトガルの統制とその影響の強弱を地域毎に分析しているため、アジア人の反應の背景の説明も『ポルトガルとインド』よりは諸要因間のバランスのとれたものとなっているといえる。ただオスマン朝や明朝とインドの諸王朝とのポルトガルの貿易統制策への武力的反撃の有無の差を後者の土地志向性のみで説明できるのだろうか。前者や「鎖國」を行ないポルトガル人を追放した徳川幕府も土地志向性の國家といえるだろう。確かに當時のインドの諸國家が一般に商人の活動を強く規制しなかつたといえるが、ムガル朝などが商人にかなりの保護を與えたことはアシン・ダス・グプタも指摘している。この問題は土地志向性一般でなく、各國における商業や海上貿易の位置付け、官僚制の發展度等からよりつつ込んで見ていく必要がある。各港の關稅制度の比較なども必要である。

次にポルトガルの與えた保護の内容について、ピアスン⁶は、それがポルトガルによる略奪免除を意味するだけで、インド西海岸での非効率的な保護を除けば、海賊の襲撃からの保護は何ら保障されなかったとする（九一頁）。それに對して、アラサトナムは、紅海やペルシア灣へのインド船團の護衛など、ポルトガルの保護はかなり實質的なものであったと見ている（九九—一〇〇頁）。

他に本書で指摘されている研究課題を若干示せば、商人の役割（社會・政治・經濟的）や船、船員の役割、海賊などの地域間の比

較研究、メッカ巡禮、インドの爲替手形の海外での流通の實態の研究などがある。

最後に、本書ではインド洋世界における金銀の流出入の實態やその影響についてはほとんどとりあげられていない。困難な課題ではあるが、この面での現在の研究の到達點も示してはしかなかったと思う。

Calcutta, etc.: Oxford University Press, 1987. xi+363pp.