

論 文

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

大 木 昌*

**A Preliminary Survey of the River Trade in Central
and South Sumatra in the 19th Century: A Viewpoint
of the Trade Structure of Southeast Asia**

Akira OKI*

The Malacca Strait figured as an entrepôt for the international trade of Southeast Asia up until recent times because its location was suitable for the East-West trade covering Europe and the Arab and Indian worlds on one hand, and China and Japan on the other. Since trade was a significant economic basis for political power, it has been one of the major themes in the history of Southeast Asia. Historians have traditionally studied the international trade around the Malacca Strait focusing on the sea route and overseas trade. However, this approach is not sufficient to fully understand the structure of the international trade, particularly when we consider such problems as how commodities were brought to international ports, or how imported commodities were distributed from these ports. These questions are especially important for Central and South Sumatra where export goods were mainly pro-

duced inland and imported goods were also consumed inland.

This paper attempts to describe the trade structure in Central and South Sumatra, paying attention to rivers as trade routes, which so far have been studied very little. These rivers include the Siak, Kampar, Kuantan-Indragiri, Batang Hari, and Musi, all of which rise in the Barisan mountain range (stretching north to south parallel to the west coast of Sumatra), and empty into the east coast sea. Because they are navigable by boats (*perahu*) almost up to their sources, they have been used as trade routes since ancient times. This paper covers the historical background, the navigation of boats, trade, and trade structure of these river routes. The author hopes that this study of river trade will broaden the scope of the economic and political history of Southeast Asia.

問題の所在

東南アジア地域が古くから東西貿易網を通じて外界との接触を維持していたことはよく

* 名古屋商科大学 商学部; Department of Commerce, Nagoya University of Commerce

知られている。この国際貿易は、例えばスマトラ東海岸の南部に栄えたスリビジャヤ (Srivijaya) 王国 (6世紀後半-14世紀後半) に代表されるように、それを独占ないしコントロールした者に膨大な富と強大な権力とをもたらした。東南アジア地域、とりわけマラッカ

海峡周辺地域の諸国家は、この貿易利益をめぐってしばしば覇を競ってきた。かかる事情故に、東西貿易は東南アジアの商業史や経済史にとってだけでなく、この地域の歴史一般にとっても重要なテーマとなってきたのである。貿易を東南アジアの歴史に関連づけて包括的に考察した代表的研究として Leur [1955] や Wolters [1970 ; 1974] を挙げることができる。

従来の東南アジアにおける貿易の研究は、そのルートに関していえば、通路としての海と、窓口としての海に面した港にその対象を限定してしまってきたように思われる。海上貿易を考える場合、海と海に面した港が重要な舞台であることはいまさら説明を要しないが、筆者は以下の理由により河川交易ルートの解明が海上貿易を理解するためにも極めて重要であると考え。というのは、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からである。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、貿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ルートのネット・ワークとして把握する必要があるのではないだろうか。これが本稿における筆者の問題提起である。

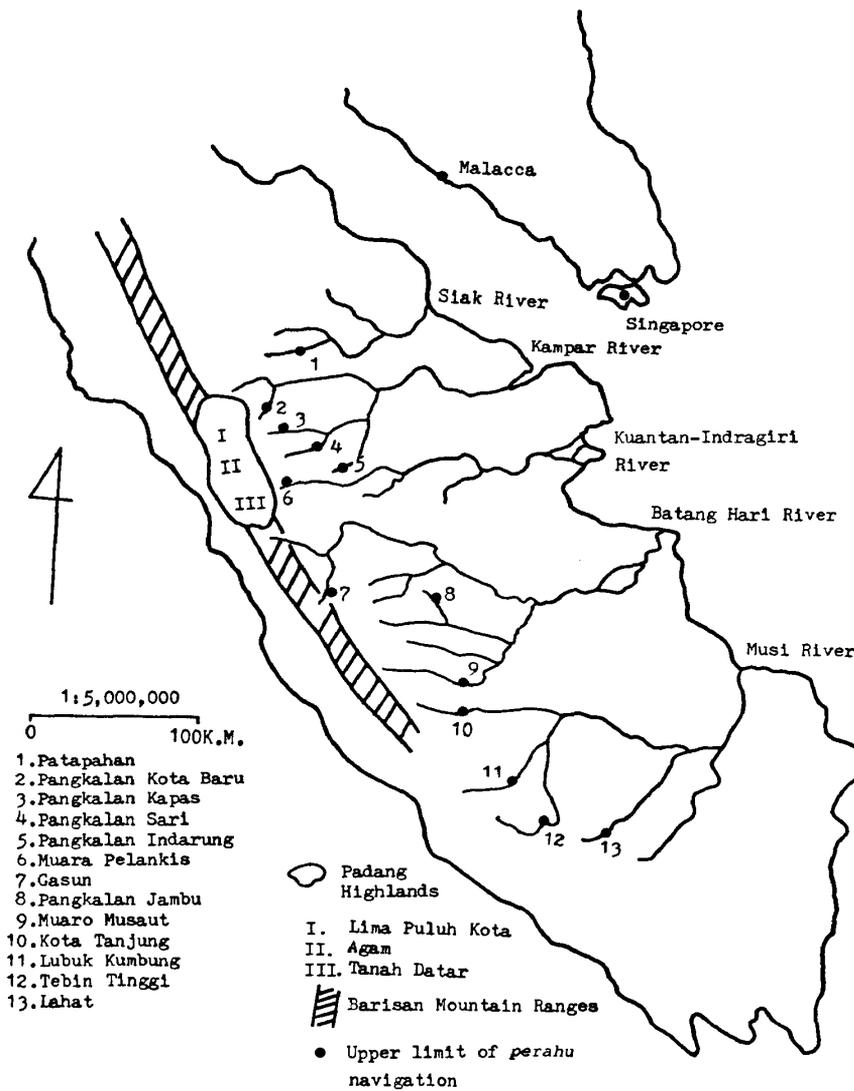
東南アジア諸地域の歴史において河川が古来物や文化の交流に重要な役割を演じていたことはいくつかの事例によって示すことができる。例えば、前出したウォルターズは、南部スマトラのムシ川上流地域（コリンチ、パセマ、ラナウ）で発見された古代金属文化の諸製品が、西暦紀元前に紅河デルタで発達したトンキンの金属文化から生み出された諸製品に酷似していることから、スマトラ南部の内陸地域は相当古い時代からインドゥラギ

リ、バタン・ハリ、ムシ川を通じて外部世界との交易をしていたのであらうと述べている [Wolters 1974 : 60-61]。また、ジャワ島においても、中部ジャワのウォノギリ地方で発見された釈迦暦825年（西暦903年）の日付をもつ碑文は、古マタラム王朝時代この地方は、ジャワ海に注ぐソロ川の河川貿易ルートにおける一つの内陸商業中心地であったことを示している [Stutterheim 1934 : 269-295]。

河川ルートが重要であったのは東南アジア島嶼部だけではない。いわゆる大陸部東南アジアにおいても事情は同じであった。例えばタイのチャオプラヤ川下流の河港都市アユタヤは既に13世紀には、内陸諸地域と外部世界とを結ぶ国際貿易港として機能していたのである [Viraphol 1977 : 24-25]。河川は、道路網が整備され、陸上運輸が動力化されるようになるまでは重要な運輸・交通手段であった。もし、貿易ルートの概念を上記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。¹⁾

本稿は、東南アジアにおける貿易構造全体を念頭に置きつつ、直接的にはマラッカ海峡周辺の海上貿易と関連したスマトラ中・南部の5河川（シアク川、カンバル川、クアンタンーインドゥラギリ川、バタン・ハリ川、ムシ川）の貿易ルートとその商業構造を上記の観点から19世紀を中心に解明することを主要な目的とする。対象期間を19世紀に限定したのは、これらの河川貿易ルートに関する同時代資料が19世紀以前については得られなかつ

1) 「海域世界」という言葉は、京都大学東南アジア研究センター主催の「東南アジア海域世界」という研究プロジェクト名から借用したものである。



(注) 参照文献については本稿Ⅱを参照のこと。

図1 スマトラ中・南部5河川の遡航限界

たこと、²⁾ 20世紀以降にはこの地域の交通・運輸事情が変化して河川ルート的重要性が相対的に弱まり、それにつれて資料も得にくいためである。本稿が依拠した資料の大部分はオランダ人によって書かれたものであるが、オランダ人がスマトラ島中・南部の内陸に足を踏み入れたのはようやく19世紀後半のことであった。しかし19世紀後半においても河川

2) 17世紀以降のオランダ東インド会社関係の膨大な資料から河口都市の状況についてある程度分かるが、内陸の河川ルートについてはほとんど分からない。

ルートを直接の対象とした記述はなく、本稿は旅行記の類いにみられる断片的な情報から河川ルートの全体像を描き出すという手続きをとらざるを得なかったことを予めこ

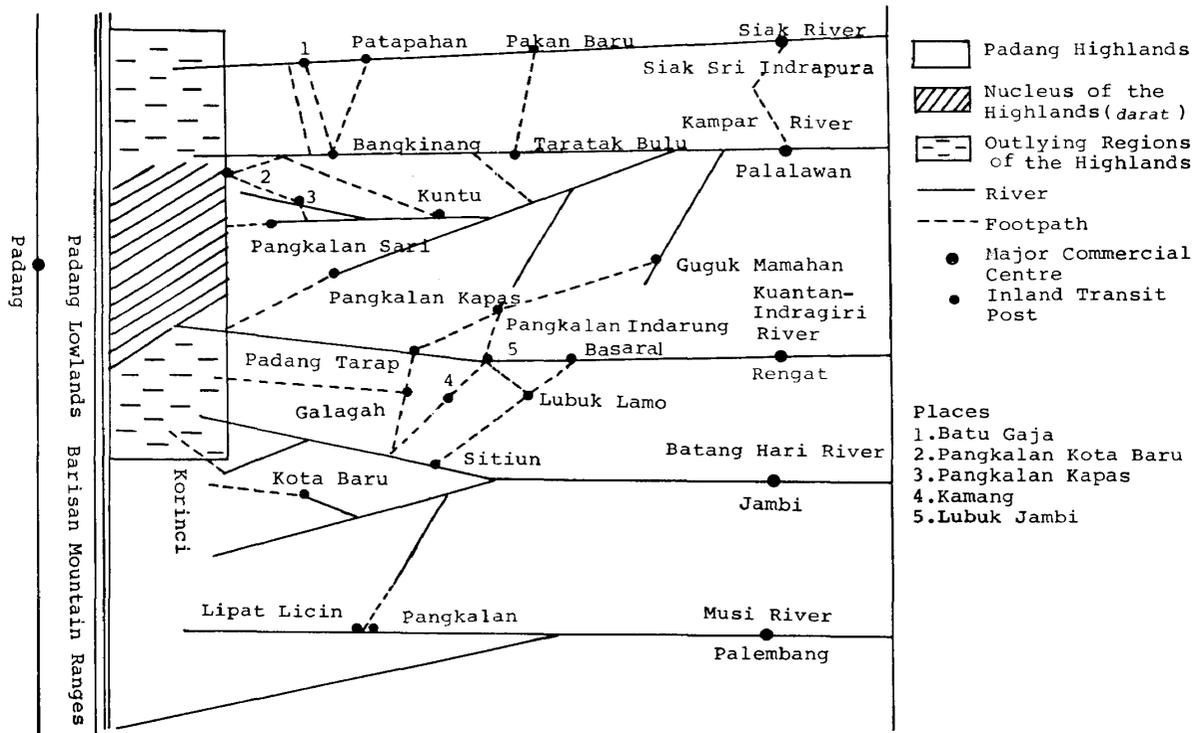
I スマトラ中・南部の河川ルートと西スマトラ

個々の河川ルートに関する詳細な説明はのちに行うので、ここでは河川ルートの概要と歴史的背景だけを述べることにしよう。図1にみられるように、本稿が対象とする5河川はいずれもスマトラ島の西海岸寄りを南北に走るバリサン山脈に源を発し、スマトラ東海岸に注いでいる。このため、流域諸地方は全体としてマラッカ海峡との貿易を指向してきた。これ

ら5河川の分水嶺が著しく西海岸寄りにあるため、いわゆる河川の流域諸地方が、バリサン山脈の高地地方を含むスマトラ島中・南部のほぼ全域を覆っていることに注意すべきである。

図1には筆者が確認し得た限りでの、19世紀に実際舟を使用した交易が行われていた上流の限界点が●印で示されている。この図から、スマトラ島中・南部における河川交通は一般に考えられているよりもはるかに上流にまで達していたことが分かる。流域の産物

大木：19世紀スマトラ中・南部における河川交易



(注) ここに記した陸路と内陸中継地(・印)は主要なものだけである。詳しくは本稿Ⅱを参照。

図2 河川ルートと主要陸路網の概念図

は、あたかも無数の支流に集まった水が大河を形成するように河川に集まり、種々のタイプの舟(後述参照)に積み込まれて海外へ輸出され、海外の輸入商品も同様にして内陸へ運ばれたのである。この際、河川ルートには多くの陸路が網の目のように結びつけられていたことはいままでの間でもない。河川と陸路とがいかに関係していたかを概念図として示したものが図2である。この図に関連して注目すべき次の3点を指摘しておこう。第1点は、これら5河川がそれぞれ全く独立した商業ルートとして機能していたのではなく、陸路によって相互に連絡していたことである。例えばシアク川ルートとカンパル・カナン(Kampar Kanan)川ルートの場合のように隣接する河川ルートは住民にとって代替的であった。第2点は、スマトラ中・南部には河川と河川とを結ぶ陸路が発達していたにもかかわらず、バリサン山脈から東海岸に至る東西の

陸路が1本もなかったことである。これは、この地域が熱帯の密林に覆われ、事実上陸上交通が不可能であったことを示している。換言すれば、スマトラ中・南部のバリサン山脈の東側においては河川だけが唯一の交通路であったという事実を物語っている。

第3点は、ムシ川を除く他の4河川の商業ルート(河川と連結した陸路も含む)が、ミナンカバウ人の本拠地、パダン高地(Padang Highlands)を一方の主要な交易相手としていたことである。これはスマトラ中・南部の河川貿易を考えるうえで極めて重要な点であるので、以下にやや詳しく説明しよう。バリサン山脈から東海岸に至る地域は面積も広大でスマトラの森林産物の生産地でもあったが、人口は著しく稀薄であった。これに対してパダン高地(現在の西スマトラ州の中核部)は、トバ湖周辺と並んでスマトラ全島のうち最も肥沃で、農業の生産性が高く、また

人口稠密地域であった。しかも19世紀のパダン高地は商業圏としてはパダン低地と一体化していたので、低地と高地を含めた西スマトラ地方の人口は、本稿の対象とする5河川流域のスマトラ中・南部総人口の約40%を占めていたのである。³⁾ 即ち、西スマトラ地域は生産地としても消費地としてもスマトラ中・南部における最も重要な地域であった。このため、本稿の主題である19世紀スマトラ中・南部の河川貿易全体が西スマトラの商業動向に大きく左右されてきた。以上の理由によって、この地域の河川交易を検討するにあたって、西スマトラの貿易動向との関連において河川交易の歴史的な位置づけをしておく必要がある。以下にこれを、18世紀末以降を中心に素描しよう。

17世紀以前における西スマトラの交易に関する詳細は分からないが、高地から西海岸に至る陸路の未整備(後述参照)、それによる交通の困難さから考えて、高地地方は西海岸よりも河川を通じて東海岸地方と一層緊密な交易をしていたものと思われる(c.f. Leur [1955: 174])。17世紀初頭にオランダ人が西海岸諸港での貿易を開始すると、それまで河川経由で東海岸方面へ輸出されていた金、米、その他の輸出品の一部は低地に運ばれるようになったが、⁴⁾ 高地地方の貿易の大部分は依然として東海岸との間で行われた。1780年の

3) 19世紀におけるスマトラ東海岸地域の人口統計は分からないが、1917年の統計によれば、この地域の人口、人口密度は以下のごとくであった。

地域	総面積 (K. M. ²)	人口 (人)	人口密度 (per K. M. ²)
西スマトラ州	40,285	1,288,624	31.99
パレンバン州	86,692	760,548	8.77
ジャンビ州	49,500	207,265	4.19
東スマトラ自治州	91,890	894,140	9.73
インドゥラギリ県	25,000	95,177	3.80

Source: Stibbe et al. [1921: 200]

あるオランダ人の報告によれば、当時パダン高地の商人はほとんど河川を通じて東海岸諸地域と取り引きしていた [Netscher, E. 1881: 36, 39]。

西スマトラと東海岸地方との貿易は1786年のペナン開港によって一層盛んになり、それに伴って両地域を結ぶ河川ルート的重要性も増した。⁵⁾ オランダ人は西海岸地方で高率の輸出入税を課していたため、ミナンカバウ商人は以前からこれに不満を抱いていたが [Nahuys 1827: 84]、ペナンの開港は彼らに自由な貿易機会をもたらした。高地のアガム地方その他では、ペナンの開港以後、河川ルートを通じて輸入したインド産の原綿を使った綿織物業が著しく拡大した [Dobbin 1977: 18-19]。18世紀末から19世紀初頭にかけては、ペナン開港による貿易の拡大のほかに、西スマトラの農業に重大な変化が生じた。それはパダン高地にコーヒーとガンビアの栽培が広まったことである。この二つの輸出商品の出現は、東海岸への河川貿易をさらに刺激することになった。次にこれを説明しよう。

西スマトラの最も重要な輸出作物は、18世紀末まで低地地方で生産された胡椒であった。胡椒栽培は多大な労力と時間を要するうえ、この地域の住民は安い価格でオランダ東インド会社に引き渡さねばならなかった。こうして住民は胡椒栽培を徐々に止めてしまい、1748年に胡椒価格が上昇した時でさえ東インド会社に引き渡された量はほとんど無視し得るほどであった [Stuers 1849: 19-20]。一方、オランダ人は、価格が上昇しつつあったコーヒー栽培に注目し、18世紀末から低地の

4) 特にラオ (Rao, 高地北東部) およびスンガイ・パグ (Sungai Pagu) の金、その他の地域の安息香など [大木 1973: 76-83]。

5) ペナン開港によってパダン高地から西海岸諸港へ降りてくる商人の数は激減したが、これはペナンから輸入(特に綿製品)した方が安かったからであった [Netscher, E. 1881: 48-49]。

住民にコーヒー栽培を行わせたために [Graves 1971 : 192 ; Kielstra 1887 : 21-22], 19世紀初頭までに西スマトラにおける胡椒栽培はほとんど壊滅してしまった [Stuers 1850: 177-178]。これに対してコーヒー栽培は気候条件の面で低地よりはるかに適していた高地地方で急速に広まった。この主要因はフランス領カリビアン (Caribbean of St. Dominique Islands) のコーヒー栽培が衰退したことであった。カリビアンは18世紀末には世界のコーヒー市場における全量の $\frac{2}{3}$ を出荷していたが、1791年にここで奴隷反乱が起こり、コーヒー園が破壊されてしまった。これはコーヒーの国際価格の高騰を招き、スマトラその他の地域のコーヒー栽培を刺激した。オランダ、イギリスに加えて独立間もないアメリカが西スマトラ・コーヒーの買い手として18世紀末より新たに登場するに及び、コーヒー生産は一層刺激された。1819年にシンガポールが開港して以降には大量の西スマトラ・コーヒーが河川ルートを経てシンガポールへ輸出されるようになったのである [Dobbin 1977 : 23-24]。

ガンビア栽培に関する詳細な歴史は分からないが、西スマトラでは18世紀末に高地東部 (特にリマ・プル・コタ Lima Pulu Kota) で栽培が始まったようである。ガンビアもペナン開港以後高地東部の最も重要な輸出品として、シアク川経由で輸出されるようになった [ibid. : 19-21]。⁶⁾

パドリ戦争 (1803-1837。イスラム改革運動として始められたが、1819年以降、反オランダ戦争ともなった) による混乱はオランダ人のいる西海岸ではなく、河川を経由した東海岸

6) ガンビアの用途は医薬品、染料、皮なめし材、嗜好品であった [Veth I-2 : 331]。18世紀末のスマトラにおけるガンビア栽培については Marsden [1975 : 160] を、それ以降の時期については Zeilstra [1949 : 609-613], Lekkerkerker [1916 : 236] を参照。

方面との貿易を一層推進させた。オランダ人は高地のコーヒーを手に入れるため、1824年から高地の征服した地区に「オランダ商業会社」(Nederlandsch Handels Maatschappij) の倉庫を設けていくと同時に、塩その他の商品を高地地方に売っていった [Graves 1971 : 198]。しかしオランダ人のもたらす塩 (オランダ政庁の専売) やその他の商品は運賃を含めても、オランダ支配から独立していた東海岸諸港から河川ルートを経て運ばれた商品より高かったため、ミナンカバウ商人は主として河川ルートを使用していた [Kielstra 1889 : 235-248 ; Lange 1852 : 353]。

1833年にパダンを訪れたファン・デン・ボッシュ (Van den Bosch) は、高地からパダンへは細々とした小径を通して人々の頭や肩に乗せられて、ごく少量の生産物が運ばれていたに過ぎない現実と直面した。高地地方の豊かな産物と大きな市場をパダンと直結させるために、彼は現地のオランダ人行政官に、低地と高地とを結ぶ道路網を整備し、東海岸への河川ルートに通ずる陸路の要所に要塞を設けて河川貿易を監視するよう指示した。⁷⁾ この指示に従って、パダンと高地への入口にあたるパダン・パンジャンとを結ぶ道が住民の多大な負担によって間もなく完成された。⁸⁾ 河川ルートの監視は、1837年にパドリ派を征服して以降徐々に強められていった。⁹⁾ この監視はオランダが東海岸諸港を掌握した19世紀末まで続いた。

7) ファン・デン・ボッシュのインストラクションの全文は Anonymous [1867 : 408-412], Stuers [1849 : 135-149], Kielstra [1889 : 230-249] にみられる。

8) パダンからアネイ峠を越えるこの道は標高差が630メートルもある難工事であり、住民の多大な犠牲によって完成した [Graves 1971 : 199-200 ; Lekkerkerker 1916 : 26-27]。

9) 例えば19世紀中葉に政庁はパダン高地からスマトラ東海岸地方への米の輸出を禁止してしまった [Schrieke 1928 : 94-95]。

パダン—パダン・パンジャン間の道路建設と河川ルートの監視は低地と高地との交通を以前よりも頻繁にさせ、その分だけ河川ルートの重要性を相対的に低下させた。この傾向は19世紀中葉から末にかけて、主として次の二つの新しい事態によってさらに強められた。一つは1847年に西スマトラ州へ導入されたコーヒーの「強制裁培制度」であった。この制度のもとで住民は生産された全てのコーヒーを、市場価格より安い固定価格で政庁に引き渡さねばならなかった。西スマトラ各地に倉庫が建てられ、コーヒーは厳格な監視のもとでパダンへ運ばれるようになったのである。この新しい制度の導入によって、河川経由のシンガポールその他への輸出は激減したと思われるが、それでも高い価格を求めて密輸は続いていた。例えば1861年には政庁へ引き渡されたコーヒーが124,000ピクル(1ピクル=61.7キログラム)であったのに対して、「カンパル・コーヒー」の名で10,000ピクルの西スマトラ・コーヒーがシンガポールへ輸出された [Lulofs 1904: 1642-1643]。二つは、パダン高地における交通網の飛躍的な発展である。コーヒーの「強制裁培制度」は、多量のコーヒーを運ぶための道路建設を推進した。さらに、1872年パダン高地南東部オンビリン (Ombilin) で石炭が発見され、この石炭をパダンまで運ぶ鉄道建設が間もなく始められた。1891年以降には高地の各地域に鉄道網が伸びて、西スマトラ全体の物資が西海岸の州都パダンへ集まるようになった [Joustra 1923: 65-66]。この際、鉄道に沿って道路が新設ないしは拡充整備されたことも見逃せない。¹⁰⁾ さらに海上輸送の面では、1850年以降バタビア (現ジャカルタ) とパダン港とを結ぶ蒸気船の運航が始まり [Stibbe et al. 1921

10) Bosse [1885: 33-35] によれば鉄道、道路網の整備は西スマトラ内の輸送コストを半減させた。

: 115], 西スマトラ全体の運輸体系は西海岸のパダンへ傾斜するようになった。

上記の西スマトラにおける運輸体系の変化は西スマトラから東スマトラへの商品流通を減少させたが、これによって河川ルートがその重要性を一挙に失ってしまったわけではない。河川流域の東スマトラ地域においては河川が依然として唯一の交易路であった。さらに、19世紀後半にはガンビア、籐、樹脂、胡椒などの熱帯産物に対するヨーロッパからの需要増加に対応して、河川流域の森林産物の採取と河川交通は一層活発になったのである。

II 河川ルートの概要

既に述べたように、河川ルートは河川だけでなく、河川と連絡した陸路をも含む交通網であった。河川ルートと河川交易の実態を詳述する前に、陸路と舟について若干説明しておこう。陸路には、牛車や馬車が通行できる道と、人や馬だけが通行できる小径とがあった。一般に、大きな集荷地の周辺あるいは近距離の輸送には荷車が使えたが、長距離の輸送に荷車を使用することはなかったようである。これは、スマトラ中・南部の内陸に、荷車の通行可能な道路網を整備するほど巨大な権力がかつて存在しなかったこと、起伏を伴った密林地帯を牛車や馬車で荷物を運ぶことは事実上極めて困難であったためであろう。いずれにせよ、この地域において陸路で一度に多量の荷物を長距離輸送することは不可能であったとって過言ではない。馬の背で運ぶ場合、1ピクルが限度であった。また人が担いで運ぶ荷物の量は、当人自身が使用する衣類、食器類、食糧、時には夜営用具を除いて25キログラムが限度であった。運搬人が1日に歩く時間は4時間から最も長くても10時間、平均6時間で、距離は平均30キロ

メートルほどであった。なお距離は、トンガ (tonga or tonggak. 1トンガは約1,500メートル) を単位として計られた [Ijzerman *et al.* 1895 : 10 ; Veth I-2 : 260 ; III-1-1 : 367]。

陸路が上に述べたような困難を伴うため、一度に大量の荷物を運ぶ際には舟と河川に依存せざるを得なかった。インドネシア諸地域で使用される土着の小舟はプラウ (perahu) と総称されるが、プラウにも形態や大小の異なる種々のタイプがあった。ここではとりあえず割り舟 (sampan kulit) と竜骨を有する舟との区別だけをしておこう。割り舟は上流のごく近距離輸送や人間の交通手段として用いられ、¹¹⁾ 大量の荷物を遠くまで運ぶには竜骨つきの舟を用いなければならなかった。なお、竜骨つきの舟にも地域によって種々の呼称、大きさ、形態があったことはいうまでもないが、ここでそれらを体系的に述べることはせず、¹²⁾ 以下の記述で必要に応じて説明しようと思う。

河川を舟で航行することには常に転覆や岩への激突などの危険がつきまっていた。舟頭や漕ぎ手は途中の地理や川の状態を熟知しており、これらの危険を巧みに避けて舟を操っていたようであるが [Anonymous 1842 : 9]、それでも時には転覆してしまうことがあった。かかる事故の場合、舟頭および漕ぎ手は川に沈んだ積み荷に対して何らの責任を負わないことが原則であったようである [Grijzen 1908 : 69]。舟による物資の輸送に関連して考慮すべき点を最後に一つだけ挙げておく。舟に積み込まれた荷物が同一の舟によって上流から河口まで運ばれることは少なく、通常は途中でほかの舟に積み替えられ

た。この積み替えは主として次の三つの場合に行われた。一つは、より大きな舟が利用できる地点で積み替える場合であった。下流になればなるほど大きな舟が航行可能となるので、このような場合、荷物を大きな舟に積み替えた方が経済的であった。二つは、滝やその他の障害物のため航行が不可能となる場合である。舟はかかる地点で積み荷を一旦降ろし、その下流から別の舟で荷物が運ばれた。三つは、川の合流点、河港と陸路とが交わる大きな集荷地で積み荷を移し替える場合である。河川の途中にはいくつかの大きな集荷地があり、輸出入産物がこれらの集荷地で取り引きされることも多かった。この場合舟は積み荷をそこで降ろし、帰りに別の商品を積んで再び河川を遡航することになる。

以上を念頭に置いて河川ルートの実態をシアク川、カンバル川、クアンタンーインドゥラギリ川、バタン・ハリ川、ムシ川についてみてみよう。なお各ルートを通じて流通した商品については次の項で述べる。

1. シアク川ルート

シアク川沿いの主要都市は、下流からシアク・スリ・インドゥラプラ (Siak Sri Indrapura)、パカン・バル (Pakan Baru)、パタパハン (Patapahan) の三つである (図3)。舟はバトゥ・ガジャ (Batu Gaja) まで航行可能であるが、上流における最も重要な商業中心地はパタパハンであった。このあたりでは積載量1.2トンほどの舟 (bilungkang) が使用されていた。18世紀末にシアク川上流および西スマトラのリマ・プル・コタ地域でガンビアの栽培が始められて以来、パタパハンはガンビアの集荷地として、また輸入品の集積地として栄えた。18世紀末には、バトゥバラ (東海岸北部デリ近くの沿岸地方) に移住したミナンカバウ人の商人がここから河川を下り、マラッカ海峡を越えてペナンと直接貿易

11) 例えばカンバル川上流のラオ付近 [Ballot 1905 : 520]。

12) プラウの種類については Stibbe *et al.* [1927 : 422-446]。

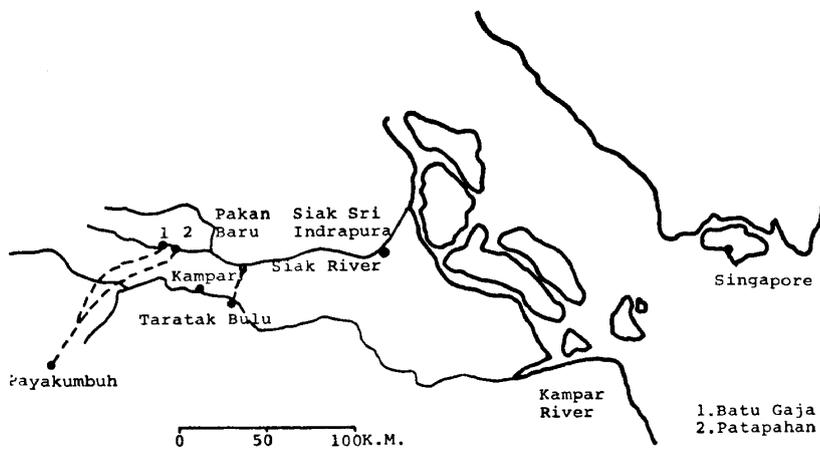


図3 シアク川ルート

を行っていた [Dobbin 1977 : 20]。また、リマ・プル・コタ地域のミナンカバウ人はこの地域と古くから友好関係にあったため、距離的にはカンパル川経由の方が近いにもかかわらず、伝統的には金その他をパタパハン経由で輸出していた [Andaya 1975 : 174 ; Burger 1836 : 208]。

パタパハンの重要性は、19世紀初頭以来パダン高地にコーヒー栽培が拡大するにつれて低下した。というのも、ガンビアと異なってコーヒーのように嵩張る商品を運ぶには、パダン高地（特にリマ・プル・コタ地域）からより近いカンパル川へ運ぶ方が便利であったからである [Dobbin 1977 : 33]。

パタパハンが衰退していった反面、シアク川中流のパカン・バルの重要性は19世紀中葉以後増大していった。次のカンパル川ルートの項で述べるように、パヤクンプを起点としてパダン高地の産物の一部は、距離的に近いカンパル川をタラタック・ブル (Taratak Bulu) まで下り、そこから陸路で18キロメートルのところにあるパカン・バルまで運ぶこともできた。1869年にスエズ運河が開通すると、ヨーロッパとアジアの海運は飛躍的に容易になり、スマトラの河川貿易量も増加した。このような新たな状況のもとで、コーヒーよりさらに嵩張るロタンのような森林産物

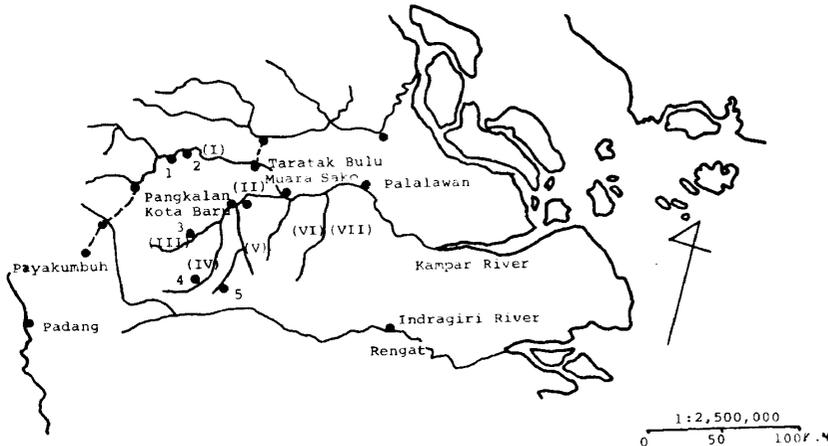
も多量に輸出されるようになった。こうして中継貿易地としてのパカン・バルの重要性はパタパハンのそれを凌いでいったのである。

パカン・バルからの輸送は、直接シンガポールやマラッカへ向かう場合と、シアク・スリ・インドゥラプラで一旦荷を降ろし、そこからマレー半

島諸港あるいはヨーロッパへ運ばれる場合とがあった。1878年にイギリスの船会社がシンガポール—パカン・バル航路を開設して [Kolonial Verslag 1878 : 104], パカン・バルに蒸気船の時代が到来するのであるが,¹³⁾ それまでは60~100トン積みの大型現地船や中国人のジャンクがこの河港の海外貿易を担う主力であった [Ijzerman et al. 1895 : 479 ; Muller 1837 : 30]。パカン・バルからシンガポールおよびマラッカまでの所要日数は、蒸気船以外の場合およそ7日間であった [loc. cit.]。

シアク・スリ・インドゥラプラはシアク王国の王都であり、シアク川の最も下流（海から約150キロメートル）の貿易港であった。18世紀末までスルタンは中流、下流地域に対して特定輸入品の専売権 (sèhah) を行使 [Anrooij 1885 : 274-275] する一方、自らも多数の舟を所有して貿易を行っていた [Anderson 1971 : 352]。しかし、19世紀初頭に王位継承をめぐる内紛が宮廷内部で起こって以来、王国の内陸地域の貿易に対する影

13) 1878年に開設された航路は不定便であったが、1879年には10日に1度寄港する定期便が開始された [Kolonial Verslag 1879 : 101]。なお1890年代初めにはシンガポール在住の中国人所有の蒸気船もパカン・バルに寄港するようになった [Ijzerman et al. 1895 : 479]。



Rivers (I) Kampar Kanan (II) Kampar Kiri (III) Batang Kapas
(IV) Batang Si Bayang (V) Batang Si Ngingis (VI) Sungai
Kuning (VII) Batang Nilo
Places 1. Kuo 2. Bangkinang 3. Pangkalan Kapas 4. Pangkalan
Sari 5. Pangkalan Indarung

図4-1 カンパル川ルート

響力も王室貿易も急速に衰退していったのである [ibid. : 337]。それだけでなく、1844年スルタンは上記の専売権を放棄する条約をオランダに押しつけられた [Kolonial Verslag 1884 : 17]。これにより直ちにスルトンの専売権が消滅したとは思えないが、シアク・スリ・インドゥラプラでの貿易が衰退したことは確かである。

19世紀末オランダは東海岸地方をほぼ支配下に置くと、積極的に河川交易に参入するようになった。1881年にはオランダの蒸気船が定期的にシアク・スリ・インドゥラプラに寄港するようになり、シアク川の河川交易を刺激し、同時に流域の森林産物輸出をも増加させた。¹⁴⁾しかし、シアク川ルートの貿易中心地は中流のパカン・バルへ移行してしまった。

2. カンパル川ルート

カンパル川ルートは大きく三つに分かれ

14) これには、オランダの内陸への介入によって、パカン・バルを初め内陸の治安が安定したことも影響していた [Buys 1886 : 346 ; Kolonial Verslag 1886 : 15]。

た。第1は、パヤクンブーパンカラン・コタ・バル (Pangkalan Kota Baru)ータラタック・ブルーパカン・バルーシアク・スリ・インドゥラプラのルートである。第2は、パヤクンブークオ (Kuo)ームアラ・サコ (Muara Sako)ーパララワン (Palalawan) を経由するカンパル・カナン (カンパル川右俣) ルートである (図4-1)。第3は、カンパル・キリ (Kampar Kiri =カンパル川左俣) ルート

であり、その中にはカンパル・キリ川支流の複数の河川ルートを含む。これらのうち第1のルートについてはシアク川ルートの箇所の説明してあるので、以下に第2および第3のルートについて述べよう。

第2のカンパル・カナン川ルートは、いわばカンパル川経由の主要ルートであった。このルートには、パダン高地 (パヤクンブ) から最も近いパンカラン・コタ・バルを初め、クオ、バンキナン (Bangkinang)、カンパル、タラタック・ブル、ムアラ・サコ、パララワンなどの集散地があった。

カンパル川はかなり古くからスマトラの内陸部と外部とを結ぶ重要な交易ルートであった。カンパル・カナン上流のムアラ・タクス (Muara Takus) に残された^{ストゥーブ} 仏塔は、12世紀 (A. D.) 以前に溯ることはないにしても [Loeb 1974 : 324], 遅くとも15世紀ごろまでには建立されていたものと思われる。そしてムアラ・タクスは古くから河川交通を利用した内陸の交易中心地であった。錫を産するこの地方は17世紀にはマラッカと直接貿易を行っていた [Andaya 1975 : 107 ; Anony-

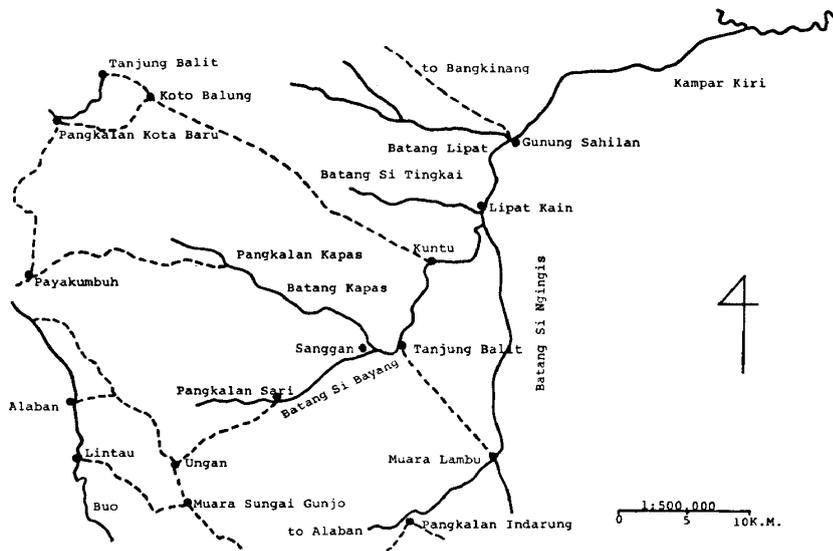


図4-2 カンパル・キリ川ルート

mous 1842 : 21]。しかし、カンパル川が特に重要な河川貿易ルートとして利用されるようになったのは、既に述べたように、パダン高地にコーヒー栽培が広まった19世紀以降のことであった。1830年代には、パヤクンプから陸路でパンカラン・コタ・バルに行き、そこから舟でシンガポールまで（途中で荷の積み替えを行う日数を含めて）23～24日の行程であった。またシンガポールから逆にカンパル川を遡航してパヤクンプに至る行程はおよそ1カ月であった [Muller 1837 : 30]。カンパル川中流および下流流域は19世紀末のオランダ植民地体制下において「自治領」とされ、在地権力はある程度の自治を認められていたが、パララワンを拠点とする首長 (Datuk Kampar) は、パララワン—シンガポール間の海上輸送を自ら所有する大型船 (tongkar) で独占的に行なっていたようである。ただし、パカン・バルに蒸気船が寄港するようになって以来、タラタック・ブルより上流のカンパル川流域諸地域は次第にパカン・バル経由の貿易を行うようになった [Faes 1882 : 502]。

カンパル川経由の第3の貿易ルートはカンパル・キリ(カンパル川左俣)であった。この

ルートはさらにバタン・カパス (Batang Kapas), バタン・シ・バヤン (Batang Si Bayang), バタン・シ・ギングス (Batang Si Ngingis) という舟の航行可能な三大支流に分かれ、それらはいずれも商業ルートであった (図4-2)。さらにこれらの河川は陸路によってスマトラ中央部のほぼ全域と連絡していた。カンパル川本流に近いグヌン・サヒランからはカンパル・

カナン川の商業中心地バンキナンに至る陸路が走っており、さらに上流のクントゥからはタンジュン・バリットを経てパンカラン・コタ・バルに続く陸路があり、両地点は徒歩で4日の行程であった [Muller 1837 : 31-32]。

上に述べた二つの陸路が直接カンパル・カナン川ルートに指向していたのに対して、バタン・カパス, バタン・シ・バヤン, バタン・シ・ギングスの3河川ルート (図4-2) はパダン高地のタナ・ダタル (Tanah Datar) および南のクアンタン—インドゥラギリ川ルートと連絡していた。バタン・カパス川上流のパンカラン・カパスを中心とした交通は、パヤクンプ→(徒歩2日)→パンカラン・カパス→(舟で2～3日)→クントゥ→(舟で8日)→パララワンの全行程で約11日間かかり、同じルートをパララワンから遡航すると河川の水の状況によって16～20日間かかった。パンカラン・カパスにはせいぜい0.5トン積みの舟しか遡航できないが、クントゥからは6トン積みの舟が利用できた [loc. cit.]。

パンカラン・サリとパンカラン・インダランは陸路でパダン高地のアラバン地区を経て

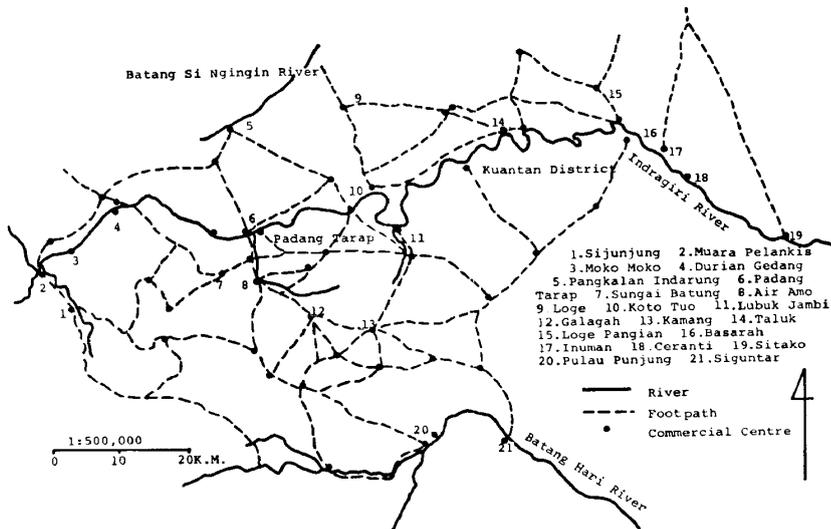


図5 クアタン—インドゥラギリ川ルート

タナ・ダタル地域に連絡している（徒歩で2～4日）。一方、5～6日の航行でカンパル・キリ下流のリパット・カインに至る [loc. cit.; Ijzerman et al. 1895: 37]。なおパンカラシ・インダルンと同一河川下流のムアラ・ランブからはクアタン—インドゥラギリ川沿いの商業中心地であったパダン・タラプ (Padang Tarap) およびコト・トゥオ (Koto Tuo) へ陸路が続いていた（後述参照）。上に述べた商業中心地に「パンカラシ」のつく地名がいくつかあった。「パンカラシ」はスマトラ中・南部の河川沿いに発達した舟着き場あるいは集散地を意味する言葉で、この地域には非常に多くみられる地名であるが、これについては本稿IVで再び詳しく述べる。

3. クアタン—インドゥラギリ川ルート

クアタン—インドゥラギリ川はパダン高地のシンカラ (Singkarak) 湖に源を発し、上・中流部をクアタン川、下流部をインドゥラギリ川と呼ぶ。以下の記述では便宜的にこの川をインドゥラギリ川と略称することにする。インドゥラギリ川ルートの特徴は、シジュンジュンを経由してパダン高地の中・南

部と連絡していたこと、よく発達した陸路によってカンパル・カナンおよびバタン・ハリ流域と密接な関係をもっていたことにある (図5)。このルートの主要集散地はパダン・タラプ、コト・トゥオ、ルブク・ジャンビ、そしてタル (Taluk)、バサラ (Basarah)、イヌマン (Inuman)、チェランティ (Ceranti) を含むクアタン地区であった。これらのほかにインドゥラギリ王

国の王都であったレンガット (Rengat)¹⁵⁾——河口より157キロメートル内陸に入った河港都市¹⁶⁾——もかつては金と胡椒貿易の重要な中継地であった [Andaya 1975: 128]。19世紀前半のレンガットにおける河川交通の実態は明らかではないが、19世紀中葉以降は中国人のジャンクがレンガットを通り越して上流のチェランティと直接取り引きするようになったようである [I. K. 1876: 408]。

インドゥラギリ川で舟の航行が可能な最上流地点は、パダン高地南部と東海岸地方との交易の窓口であったシジュンジュンから8キロメートルほど北のムアラ・プランキス (図5参照) で、このあたりでは12人乗りの母 (bilungkang) が航行可能であった。ムアラ・プランキスを出た舟は70分ほど下ってモコ・モコに至るが、ここには滝があるため荷物の

15) インドゥラギリ王国は1830年代にオランダ勢力の侵入を受け、1865年には王都をジャプールに移した [Koloniaal Verslag 1865: 11]。なおレンガットには19世紀末にシンガポールとの蒸気船航路が開かれた [Stibbe et al. 1919: 11]。

16) Stibbe et al. [1921: 175] によれば、河口からレンガットまでは現地船で12時間の行程であった。

積み替えが必要であった [Ijzerman *et al.* 1895 : 320]。モコ・モコからコト・トゥオの間は急流であるため、この区間の遡航に要する時間は下る場合の何倍もかかった。特にドリアン・グダンとコト・トゥオとの区間は遡航が困難で、それに要する時間は下りの4倍であった [Muller 1837 : 33]。コト・トゥオとチェランティの間は10トンから25トン積みの比較的大きな帆船が利用できた [Netscher, E. 1880 : 49-50]。さらにチェランティより下流で大型のジャンクが利用できたことは既に述べた。以上の説明から、交通路としてのインドゥラギリ川は、コト・トゥオまでの小型舟区間、コト・トゥオとチェランティ間の中型舟区間、大型のジャンクが航行可能なコト・トゥオより下流の大型船区間の3区間に分けることができる。

前に述べたように、インドゥラギリ川ルートは陸路を通じてカンパル・キリ川ルートとバタン・ハリ川ルートと結びついていた。カンパル川方面とは、パンカラン・インダルン (図5の5)、ロゲ (図5の9)、ロゲ・パンギアンなどの中継商業中心地を経てインドゥラギリ川沿いの集散地と、バタン・ハリ川ルートとは、プラウ・プンジュン (図5の20) およびシグンタル (図5の21) からガラガ (図5の12) やカマン (図5の13) など陸路上の集散地を経てインドゥラギリ川沿いの集散地と連絡していた。¹⁷⁾ 最後に、インドゥラギリ川とバタン・ハリ川とを結ぶ道路網が非常に密であったこと、両河川の間で陸路網における集散地が発達していたことに注目すべきである。これらの事実は両河川に挟まれた上流部の一帯が事実上一つの経済圏を成しており、両河川を商業ルートとして同時に使用していたことを示している。

17) これら陸路については Muller [1837 : 33], Graves [1971 : 71-73], Ijzerman *et al.* [1895 : 220], Schwartz [1893 : 336-337] を参照。

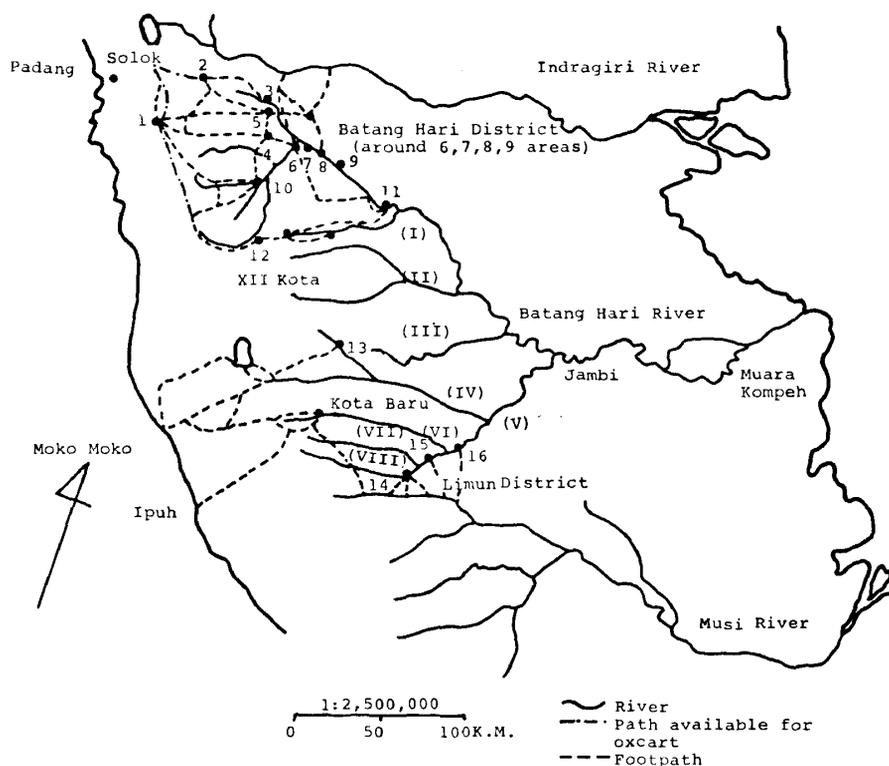
4. バタン・ハリ川ルート

バタン・ハリ川ルートは本流と最大の支流トゥンプシ川 (Batang Tembesi) との二つに大別できた。本流ルートは上流部で陸路を経てインドゥラギリ川ルートおよびパダン高地南部と、支流のトゥンプシ川ルートはムシ川およびバリサン山脈の分水嶺を越えて西海岸のベンクレン (Benkulen) 地方と連結していた。本流で河川交通が利用できた最上流地点はガスン (図6の10) で、この地点から河口近くの集散地ムアラ・コンペ (Muara Kompeh) までは舟で7~8日の行程であった [Netscher, F. 1857 : 167-169, 172]。バタン・ハリ川ルートとインドゥラギリ川ルートとの接点にあたるバタン・ハリ地方では、前項で述べたように、プラウ・プンジュンやシティウンなどバタン・ハリ川沿いの集散地とパダン・タラプ、クアンタン地方とが複雑な陸路網によって結ばれていた。バタン・ハリ地方の最上流可航地点はスガイ・スラウ (図6の3) で、この地点までは比較的大きな舟が利用できた [Grijzen 1908 : 67-70]。バタン・ハリ川本流から西に伸びる陸路は大部分アラハン・パンジャンへ向かい、その一部はさらに北のシジュンジュンへ向かって伸びていた (図6)。¹⁸⁾

バタン・ハリ川最大の支流トゥンプシ川はさらにタミアイ、マランギン、アセイ、リムンなどの支流を擁しているが、これらの支流もまたかなり上流部まで航行可能であった [Anderson 1971 : 390]。マランギン川上流のパンカラン・ジャンプ (図6の13) は金の産出地としてよく知られていた。19世紀初頭

18) Anderson [1971 : 390] によれば、19世紀初頭、ジャンビからバタン・ハリ川上流 (地名は不明) まで15~30日間、下りは10日間かかった。この川の上流部からパダン高地のアガムまで徒歩で15日間、そこからパダン港へはさらに3日間の行程であった。

大木：19世紀スマトラ中・南部における河川交易



Rivers (I) Batang Jujan (II) Batang Tebo (III) Batang Tabir (IV) Batang Marangin (V) Batang Tembesi (VI) Batang Tami ai (VII) Batang Asei (VIII) Batang Limun

Places 1. Alahan Panjang 2. Sijungjung 3. Sungai Surau 4. Silago 5. Lubuk Terantang 6. Pulau Punjung 7. Siguntar 8. Sitiun 9. Padang Lawas 10. Gasun 11. Simalidu 12. Bidar Alam 13. Pangkalan Jambu 14. Tanjung Putus 15. Kampong Pondok 16. Bukit Bulan

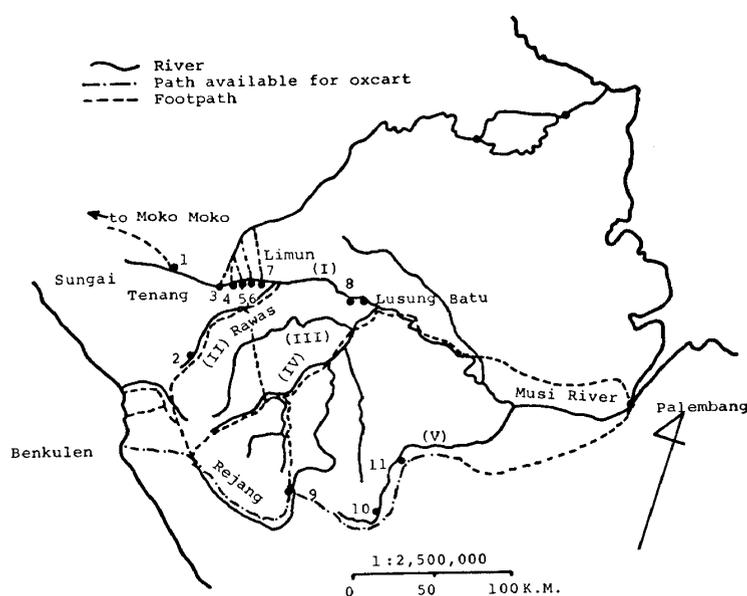
図6 バタン・ハリ川ルート

ここから下流のジャンビまでは10日ほどの航行であった [ibid. : 391]。パンカラン・ジャンブはコリンチ地方を越えて西海岸に至る陸路の起点でもあったが、この行程は6日ほどである [ibid. : 398-399]。トゥンプシ川上流部のカンポン・ポンドック、タンジュン・プトゥス、最上流地区のブキット・ブランはムシ川へ続く陸路の起点であった。1860年代の報告によれば、これらの陸路を経由したトゥンプシ川流域とムシ川上流のラワス (Rawas) 地方との交易は非常に活発であったようである [Kolonial Verslag 1868 : 10]。

バタン・ハリ川下流のジャンビには1877年7月、バタバアパーレンバンージャンビを結

ぶ蒸気船の定期航路が開設された [Kolonial Verslag 1887 : 104]。1878年にバタン・ハリ川を蒸気船で遡航したオランダ人の報告によれば、同年にはバタン・ハリ川を上下する河川輸送は以前と比べて急増していた。これには当時ヨーロッパからの熱帯産物に対する需要が全般的に増大していたという理由のほか、1877年に蒸気船の定期航路が開設されたという新たな事態も誘因として働いていたものと思われる。¹⁹⁾ 次にムシ川ルートについて

19) 1878年のオランダ人の報告 [Veth I-2 : 95] は前年の蒸気船航路の開設には全く触れていないが、実際にはこれを念頭に置いていたものと思われる。



Rivers (I) Batang Rawas (II) Batang Rupit (III) Batang Lakitan (IV) Musi Ulu (V) Lematan Ilir
 Places 1. Koto Tanjung 2. Lubuk Kubung 3. Mapat Licin 4. Muara Menkulem 5. Pulau Kida 6. Pangkalan 7. Sungai Batiung 8. Suralungung 9. Tebin Tinggi 10. Lahat 11. Muara Inin

図7 ムシ川ルート

説明しよう。

5. ムシ川ルート

これまでに扱った四つの河川ルートが西スマトラ地域との交易を重要な経済関係としていたのに対して、ムシ川ルートはそれ自体が一つの独立した経済圏を形成していたといえよう。これはまず第1に、ムシ川流域が西スマトラ地域から地理的に離れていたためである。第2に、ムシ川以外の4河川の流域は森林産物は豊富にあったものの食糧は不足し、これを西スマトラ（特にパダン高地）に依存しなければならなかったのに対して、ムシ川流域はあとに述べるように少なくとも19世紀中葉には米の輸出能力さえあったため、この地域は食糧に関して西スマトラに依存する必要はなかったのである。ただし、ムシ川上流部とバタン・ハリ川支流のトゥンブシ川上流とを結ぶ陸路によって人や物の交流が多少

ともあったことはいうまでもない。²⁰⁾

筆者が確認できた限りでの舟による遡航限界は以下のごとくである。まず、ルスン・バトゥ、スラルングン、パンカラン、ムアラ・ムンクムン、マパット・リチンなどの主要な河川沿いの集散地を擁するラワス川 (Batang Rawas) の場合、遡航限界はコト・タンジュンであった (図7参照)。上記の集散地は一方で北に隣接するバタン・ハリ川上流のリムン地方と陸路で結ばれ、他方で西に向かって伸びている陸路を経て西海岸のモコ・モコに通じていた。ルピット川 (Batang Rupit) の場合、遡航限界はルブ・クブンであり、ほぼ源流に近いこの地

点でも比較的大きな舟が利用可能であった [Veth I-2 : 293 ; II : 100]。²¹⁾ ムシ・ウル川水系ではテビン・ティンギまでは20人の漕ぎ手を要する舟 (bidar) が航行可能であった。なおテビン・ティンギーパレンバン間は下航に25日、遡航に1カ月間かかった [Hoeven 1864 : 64-65]。ルマタン・イリール川の遡航限界は、やはりこの川の源流に近いラハットであった。19世紀の後半にオランダ人は、ムシ川流域の要衝であったこの地に、舟 (bidar) でパレンバンから14~16日間費やして行政官や物資を輸送していた [Veth I-2 : 39]。

20) パレンバン上流には古くからミナンカバウ人が移住していたことから判断しても、ムシ川上流とバタン・ハリ川上流、さらには西スマトラ地方との交流があったことは明らかである [Veth I-2 : 122]。

21) この地点での舟の大きさは長さ18メートル、幅2メートル強であった [Anonymous 1842 : 6-9]。

表1 シアク川ルートの商品流通*

金, 米, コーヒー, terubuk 魚の塩干物, terubuk 魚のはらこ, 籐 (rotan), 樹脂 (damar), 安息香 (benzoin), 樟脳 (camphor), サゴ, タバコ, ガンビア, プルチャ・ゴム, ¹⁾ 黒檀, 砂糖, 種々の果物, 舟 (船), 家, 家具用木材, 象牙, カポック (silk cotton), 木蠟, 密蠟		
パダン高地	米, 馬, 牛	イシンドクウ・ラスプラー
	パカン・バル	
	terubuk その他の塩干魚, terubuk のはらこ	
塩, 鉄 (鉛その他の鉄製品を含む), インド (コロマンデル, スーラット) およびヨーロッパ産の綿布, 綿糸, 原綿, 阿片, 陶器, 銃, 火薬, セイロンの宝石, ジャワのタバコ		

注 1) 通常のゴム樹 (Hevea) 以外の樹木から採れる樹液を乾燥した弾力性の少ないゴム様物質
 * 〃は海外貿易品の流れを示し, 〃は流域およびパダン高地で生産, 消費された域内交易品の流れを示す。表では海外貿易品の全てがパダン高地と海外貿易港との間を直接流れていたように見える。しかし, 実際には海外貿易品の一部がパカン・バルのような中継交易地を経て海外貿易港とパダン高地との間を流れていたのである。以下, 表 2 から表 5 までも同様である。

Source : Anderson [1971 : 352-353], Gramberg [1864 : 524], Marsden [1975 : 357], Muller [1837 : 31-33], Nieuwenhuyzen [1858 : 417-418]

パレンバンにはスマトラ東海岸沿いの諸港のうち最初に蒸気船の定期航路が開かれ, 1866年にはバタビアーシンガポールーパレンバン航路 (月 2 便) の運航が開始された [Kolonial Verslag 1866 : 74]。また 1878年にはルマタン・イリール川上流のムアラ・イニンにも月 2 回の割合で蒸気船が寄港するようになった。これら蒸気船の寄港によって, 前項で述べたバタン・ハリ川ルートの場合と同様, ムシ川ルートの河川貿易は一層刺激されたものと思われる。以上で河川ルートそのものの説明を終わり, 次にこれら河川ルートを経由してどんな物資が運ばれていたかを見よう。

III 河川交易とその商品

河川ルートを経てスマトラ内部にもたらされた商品, あるいはスマトラから輸出された商品の品目は, 河川ルートによってそれほど

大きな違いはないが, それでも河川ごとの輸出入品に多少の特性がみられた。なお, 河川を利用した流域内部および流域と後背地との交易が海外貿易にとっても重要であったことは, 既に述べたとおりである。以上を念頭に置いて河川ごとの商品流通をみてみよう。

1. シアク川ルート

まずこのルートで運ばれた主要な商品を表 1 に示しておこう。シアク川ルートの場合, 中流のパカン・バルが重要な中継地であるが, これを中心とした域内交易の実態が分からないので表 1 では省略してある。表に掲げた商品はいずれもよく知られたものばかりであるので, ここでは若干の商品について簡単な補足説明をするに留める。まず輸出品から説明しよう。

シアク経由の主要な輸出品は, 19世紀以前にはパダン高地で採掘された金と, シアク川上流で採掘された錫 [Andaya 1975 : 198]

であった。金は17-18世紀の最盛期にはシアク川経由で海外に輸出された量だけでも年間3ピクルに達していたが、19世紀初頭にはかろうじて輸出品目に入る程度に減少し [Anderson 1971 : 203], 1830年代以降の資料からは輸出品目としては現われない。これはシアク川経由で輸出された金がパダン高地産のものであり、そこでの金が18世紀末までにほぼ涸渇してしまったためであろう [Dobbin 1977 : 16-17]。もっともパダン高地においてもシアク川流域においても金の産出が全く停止してしまったとは考えられない。少なくとも川砂からの砂金採取は19世紀に入ってからも行われていたと思われるが、その量は恐らく輸出に回すほど多くはなかったであろう。17世紀に重要な輸出品であった錫は19世紀には輸出品としては登場しなくなってしまうが、その理由は明らかではない。²²⁾ 米はパダン高地からパヤクンブータラタック・ブル、パカン・バルを経てシアク・スリ・インドゥラプラ港から輸出されたが、同時にシアク川流域でも消費された。コーヒーについては既に述べたように、1847年西スマトラ州に「強制裁培制度」が導入されて以来、東海岸経由の輸出は急速に減少していった。

Terubuk はシアク川河口付近、ベンカリス島周辺の特産魚で、塩干にして輸出されるか、その「はらこ」がマレー・キャビア [Wilkinson 1959 : 1241] として輸出された。²³⁾ 以上に述べた金、米、コーヒー、terubuk 以外の輸出品はシアク川流域のほぼ全域で産出した。ただし、パカン・バルより下流のシ

22) この理由の一つとして、1800年代初頭から1830年代を通じてシアク川上流地方をも巻き込んだパドリ戦争による混乱が考えられる。

23) シアク川の河口およびベンカリス島周辺にはおよそ300艘の terubuk 漁専用船があった。Terubuk 魚はシアク・スリ・インドゥラプラがパダン高地から米を入手するための重要な商品であった [Gramberg 1864 : 509]。

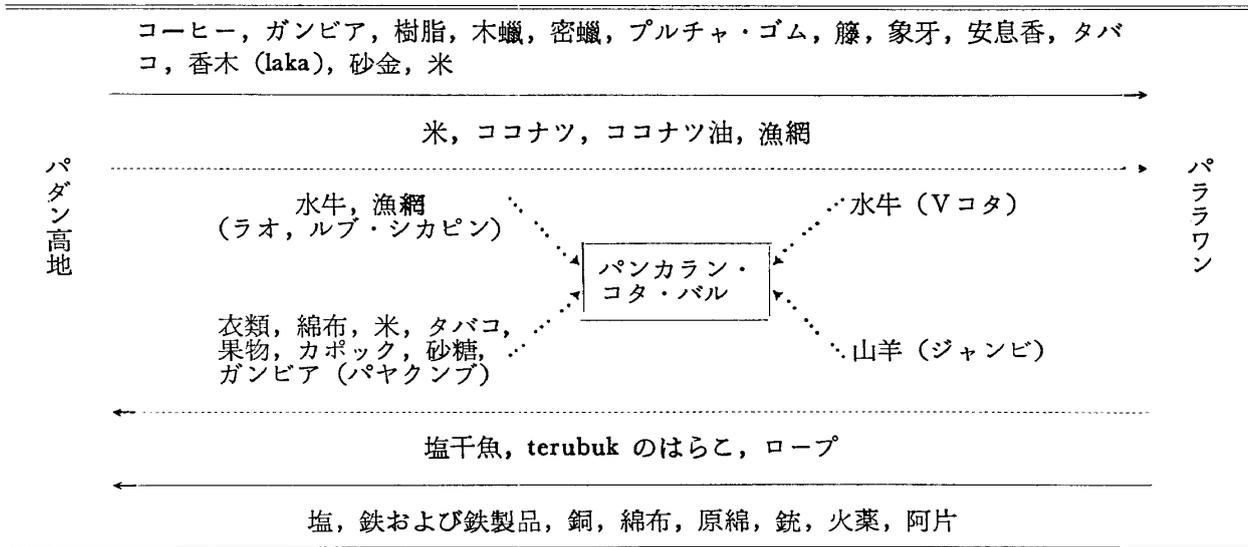
シアク王国領内で採れた象牙に対しては、19世紀後半においてもスルタンが先買権を行使して買い集め、輸出していた。このスルタンは象牙だけでなく犀の角や牛黄(gulia = bezoar) に対しても先買権をもっていたが、²⁴⁾ これらは量が少なかったためか輸出品目として資料に現われることはない。

輸入品のうち鉄は、焼畑を行い籐その他の森林産物を採取する際の、刃物を作るために不可欠であった。また河川で漁をする際に使用される銚も輸入されていた。シアク王国内部ではスルタンが輸入された鉄と塩の専売権をもっていたが、1844年にオランダとの契約でこれを放棄させられてしまった (本稿Ⅱの1参照)。輸入品目のうち銃と火薬は、19世紀のスマトラ中・南部においてかなり広範な需要があり (後述参照)、ほかの河川ルートからも輸入されていた。住民はヨーロッパの銃のほかにスマトラおよびほかの群島地域で製造された銃をも使用していたので、²⁵⁾ これらの銃に必要な火薬を輸入していた。シアク川ルートの海外貿易の主要な相手地域は、ほかの河川ルートの場合と同様ペナン、マラッカ、シンガポール、バタビアであった。18世紀末まではシアクには多数のコロマンデル商人、ペナンやマラッカ商人がやって来たようであるが [Marsden 1975 : 357], 19世紀の後半には彼らの名は資料に現われない。恐らく、オランダ人が1858年にシアク地方をオランダの保護領にしてから以降はオランダ人、中国

24) シアク王国のスルタンは、領内で採れた一対の象牙あるいは犀の角のうち1本を強制的に衣類と交換し、他の一方を優先的に市場価格で買い上げる権利をもっていた。「牛黄」とは羊など動物の胃腸にできる結石で、医薬品として珍重された [Anrooij 1885 : 275-277 ; Nieuwenhuyzen 1858 : 405]。

25) ラップ銃 (pemoras), 小銃 (snapan), ミナカバウ式火縄銃 (setinger) が代表的なもの (Anderson [1971 : 404-405] の写真参照)。

表2 カンパル川ルートの商品流通



Source : Burger [1836 : 215], Buys [1886 : 326], *Koloniaal Verslag* [1878 : 15 ; 1880 : 9], L. H. [1889 : 160-161], Muller [1837 : 29-30], Netscher, E. [1880 : 38-39], Veth [I-2 : 83]

人、イギリス人が主たる貿易の担い手であったと思われる。

シアク川ルートの域内交易についての詳細は分からないが、最も重要な交換は、パダン高地の米とシアク川河口付近の塩干魚および terubuk 魚の「はらこ」であった。このほかパダン高地から馬や牛もシアク川流域各地に運ばれた。シアク川流域では上記の輸出品のほかにカッサバ、胡椒、馬鈴薯、檳榔子、米が焼畑で栽培されていたが [Gramberg 1864 : 520], それらは自家消費されるか、せいぜい近隣の市場に出荷されて地域内で消費された。

2. カンパル川ルート

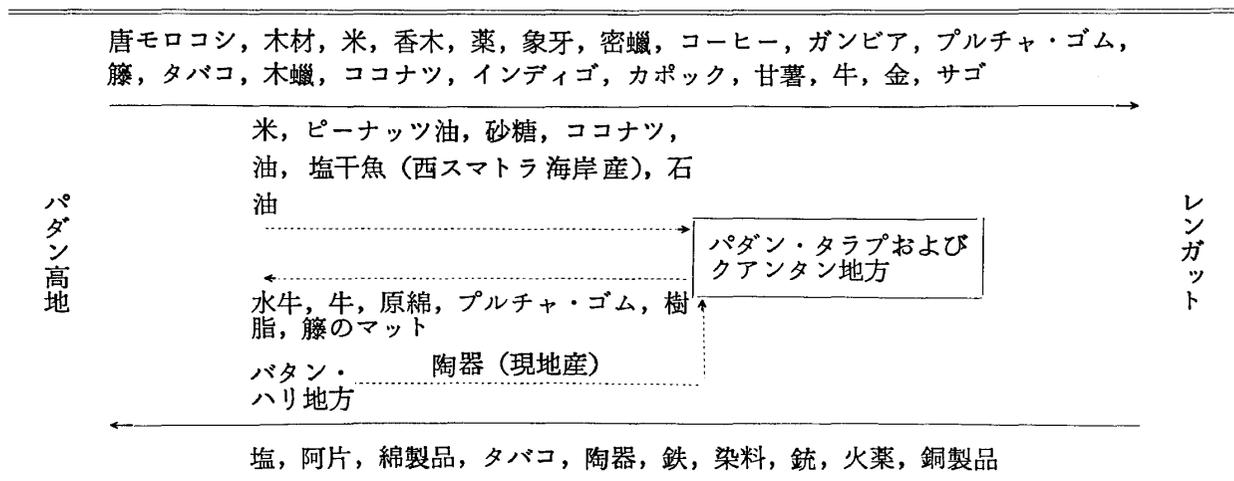
海外貿易に関する限り、カンパル川ルートの貿易品目とシアク川ルートのそれとは基本的に同じであった。ただし、表2に示したカンパル川ルートの貿易品の数は表1に掲げた貿易品の数よりもはるかに少なくなっている。これは、カンパル川ルートの貿易品は多くの場合、このルートの最終貿易港であるパラワンを経由しないで、タラタック・ブル

を経由してシアク川ルートに合流してしまっただけでなく、近隣地域の日用品、食糧に対する重要な交易中心地であると同時に、それ自身大きな消費地でもあった。それ

を經由してシアク川ルートに合流してしまっただけである [Netscher, E. 1880 : 39]。毛皮の輸出品がカンパル川ルートに入っているのは、カンパル・キリ川流域で馬や牛の飼育が盛んであったからである [Koloniaal Verslag 1880 : 9]。輸入品のうち塩について少し補足しておこう。パンカラン・コタ・バルに運ばれてきた塩の主要な部分はシャムの塩 (garam Siam) で、これはオランダ政庁が西スマトラ州で専売にしていたマドゥラ産の塩より白く、住民に好まれていた [Holle 1877 : 405-407]。さらに専売塩の価格は、カンパル川經由 (あるいはシアク川經由) でパンカラン・コタ・バルに運ばれたシャムの塩の2倍であった [Netscher, E. 1880 : 39]。質と価格の双方において政庁の専売塩は不人気で、東海岸から河川ルートを経て西スマトラへ塩の密輸が行われていたのである。

ところで、パンカラン・コタ・バルはタラタック・ブルのように海外貿易商品の通過地であっただけでなく、近隣地域の日用品、食糧に対する重要な交易中心地であると同時に、それ自身大きな消費地でもあった。それ

表3 インドゥラギリ川ルートの商品流通



Source : Anonymous [1841 : 541-543], Grijzen [1908 : 77-79], Ijzerman *et al.* [1895 : 25-26], Netscher, E. [1880 : 49]

故表2に示されているように、この町は域内交易の中心地となっていたのである。表2で注目すべき点は、山羊が陸路を經由してジャンピ地方からもこの町に送られてきたことである。山羊はたまたま資料に現われた商品であるが、実際にはこれ以外の商品も遠隔地からこの市場に運ばれてきたと考えてさしつかえないであろう。いずれにせよ、河川と河川とを繋ぐ陸路の交通は通常想像されるよりはるかに頻繁に行われていたことは間違いない。そして河川貿易は海外貿易と域内貿易とが有機的に組み合わされて初めて、その有効性を発揮し得たこともここで強調しておきたい。

3. インドゥラギリ川ルート

インドゥラギリ川ルートを経由する海外貿易品目(表3)は、これまでに述べた二つの河川ルートの場合とほぼ同じであるが、特徴を挙げるとすれば、唐モロコシ、甘薯、牛(肉)などの食糧品輸出があったことであろう。パダン・タラプとクアンタン地方はとりわけ牛の飼育が盛んで、他の食糧とともにシンガポール、リオウ諸島、他のスマトラ東海

岸諸地域へ送られた [Ijzerman *et al.* 1895 24-25, 33; Netscher, E. 1880 : 49]。輸出品目の中の「薬」とは、ロタンの大型種 (rotan jaranang) の花から採れる薬で、西欧では dragon's blood と呼ばれ、スマトラ中・南部でよく知られた国際商品である [Marsden 1975 : 159-160]。インディゴが輸出品目に入っていたのは、パダン・タラプ、クアンタン地方ではかつて綿栽培と綿織物業が盛んで、染料を必要としたからである [Grijzen 1908 : 77-79]。輸入品目の中にも染料が見出せるが、これは明らかにインディゴ以外のものであろう。

輸入品目の中に阿片が入っているが、これはインドゥラギリ川流域で消費された商品ではなく、バタン・ハリ地方やパヤクンプへ再輸出される商品であった。というのも、インドゥラギリ川流域では、恐らくコーランの遵守を厳しく要求するイスラム宗派の影響により、もし吸飲した場合にはこの地域の住民はもとより他地域から来た者でも処罰されることになっていたからである [Ijzerman *et al.* 1895 : 25-26]。

インドゥラギリ川流域のパダン・タラプ、

クアンタン地方には河川沿いに中継集散地が多数存在し、陸路もよく発達していた(図6参照)。このためこれら地域は隣接したパダン高地、カンパル・キリ地域、バタン・ハリ地域との域内交易が極めて活発であった。また、流域にはシアク川、カンパル川流域と比べて集落も多く、焼畑耕作が盛んであった。しかし食糧に関する限り一つの地片を3年周期で耕作する陸稲栽培だけでは十分にまかなえず、パダン高地に米を依存しなければならなかった[Anonymous 1841: 541]。19世紀の末についてみると、シジュンジュンから河川ルートでスンガイ・タラブ、クアンタン地域に運ばれた米だけでも年間5,000ピクル(約310トン)に達していた[Bosse 1885: 23-24]。このほかパダン高地からは、西海岸で生産された塩干魚がバリサン山脈を越えて、これら地域にもたらされた[Grijzen 1908: 77-79]。

スンガイ・タラブ、クアンタン地域から域内交易のために出荷された主要な商品は水牛、牛で、これら地方はスマトラ中・南部における最大の畜産地帯であった[I. K. 1876: 407]。パダン高地へのもう一つの主要な輸出品は綿(kapas)であった。綿栽培はパダン・タラブの南に隣接したIX Kota地方で特に盛んで、以前はパダン高地のタナ・ダタールへ大量に輸出されていた。しかし19世紀後半にはオランダ人がパダン経由でもたらした綿製品がこの地方にも流入したために、20世紀初頭までに綿栽培は衰退した。20世紀初頭にこの地を訪れたオランダ人によれば、住民は当時パダン経由で輸入された綿糸を使うようになっていたようである[Grijzen 1908: 77-79]。これは、元来主として東海岸諸港を経てマラッカ海峡地域との貿易を指向していたスマトラ中・南部の河川ルートに西海岸からの商品が流入するようになった事例として興味深い。もっとも、西海岸経由で輸入され

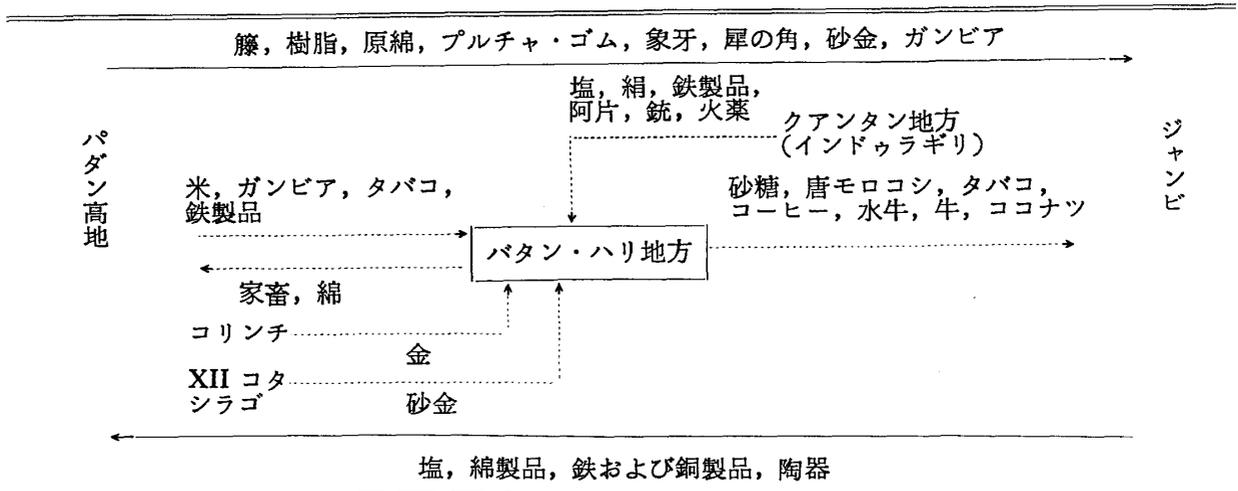
た商品も河川ルートによってスマトラの内陸部に運ばれたのであり、河川が重要な商業ルートとして機能していたことには変わりない。

4. バタン・ハリ川の商品流通

バタン・ハリ川流域は17世紀には胡椒と金の産地として知られ、このルートの海外貿易港ジャンビから積み出された主要な輸出品も胡椒と金であった[Andaya 1975: 128, 150]。しかし19世紀の後半になると胡椒の生産は行われていたものの、それは主として地方市場に出回る域内消費用であって[Veth I-2: 30]、輸出品としてはほとんど重要性を失ってしまった。それに代わって、19世紀にはシジュンジュンからバタン・ハリ地方にかけてコーヒーが至るところで栽培されるようになっていた[Netscher, F. 1857: 167-169, 172]。特にプラウ・プンジュン地区(図6の6)ではほとんど全ての家の庭でコーヒーが栽培されていた[Twiss 1901: 269-270]。胡椒からコーヒーへの変化は、恐らく西スマトラにおいて18世紀末から19世紀初頭にかけて生じたように(本稿Iを参照)、バタン・ハリ地方でも西スマトラに少し遅れて生じたものと思われる。

バタン・ハリ地方は銃、火薬、阿片、絹、鉄製品、塩などをインドゥラギリ川経由で輸入していたが、これはオランダ政庁の課す高い関税を避けるためであったと思われる。オランダ人は1834年にジャンビ王国のスルタンとの契約で、ジャンビのさらに下流のムアラ・コンペに駐在所を置くようになって以来、バタン・ハリ川の河川貿易に干渉し始めた[Lange 1852: 347]。オランダ人は1865年当時シアク、カンパル、インドゥラギリの各河川貿易で関税を課してはいなかったが、バタン・ハリ川に関してはこの年から上記の3河川に先んじてムアラ・コンペで関税を徴収す

表4 バタン・ハリ川ルートの商品流通



Source : Anderson [1971 : 191], Ijzerman *et al.* [1895 : 224], Muller [1837 : 34-35], Netscher, E. [1880 : 56], Netscher, F. [1857 : 168, 174-175, 178, 181-182], Schwartz [1893 : 334], Twiss [1901 : 269-272], Veth [I-1 : 59-60, 78 ; I-2 : 30, 183]

るようになった [Kolonial Verslag 1865 : 234-235]。かかる背景のもとで住民は重要な物資をできるだけインドゥラギリ川ルートから陸路を利用して輸入していたのであろう。

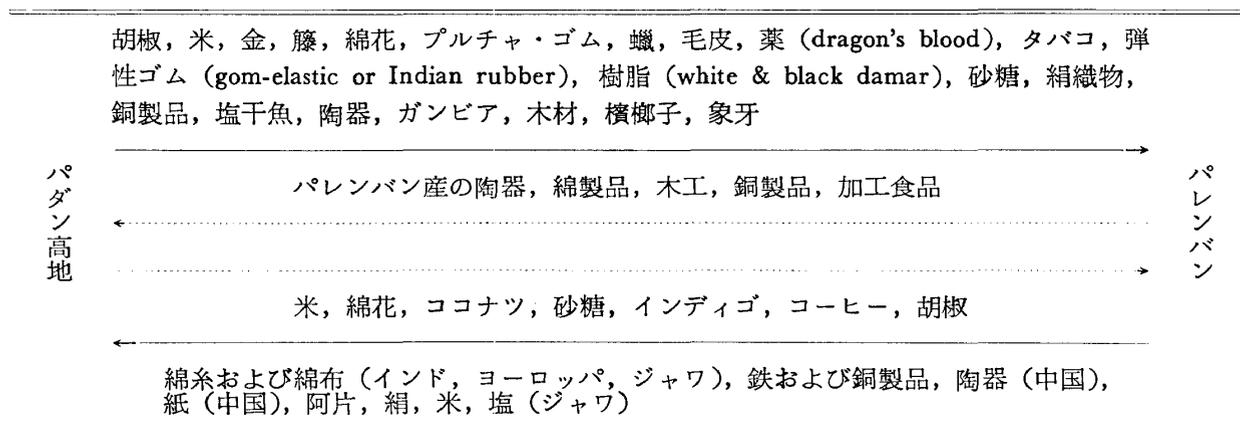
金は輸出されると同時にこの地方の交換手段として広く使用されていた。バタン・ハリ川流域の商人だけでなく外部の商人も、この地域で交易をする場合にはまず金を入手する必要があった。主な金の産地はシラゴからビダール・アラム (図6の4と12) にかけての一带、リムン地方であったが、そのほかにも砂金は河川の随所で採れた。さらにバタン・ハリ地方にはコリンチ産の金も運ばれてきたので、この地方は全体に金が豊富であった [Netscher, F. 1857 : 177-178 ; Twiss 1901 : 270-272 ; Veth I-2 : 30]。

バタン・ハリ川流域もインドゥラギリ川流域と同様、焼畑、通常の畑地、そして若干の水田で米が栽培されていた。水田には、ほとんど毎年雨期に氾濫する水と天水を利用する形態 [Veth I-2 : 24-25, 31] と、西スマトラ地方で川の水を汲み揚げる大型の水車 (kin-

cir) を利用したり、一部灌漑水路によって水を供給する形態 [Twiss 1901 : 268-269] との2種類あった。しかし、全体としては米の生産は不安定で、パダン高地の米に依存せざるを得なかった [ibid. : 269-270 ; Netscher, F. 1857 : 166-167]。パダン高地からバタン・ハリ地方へは米を中心にタバコ (恐らくスリキ、パヤクンプ地方のもの)、ガンビア、鉄製品などがもたらされ、バタン・ハリ地方からパダン高地へは水牛、牛、綿が運ばれた (表4参照)。

ジャンビは河港都市であり、食糧の自給はできなかった。ジャンビにおける米の供給に関する記述は見出せないが、これについては二つの可能性が考えられる。一つは、上流のバタン・ハリで生産された米とパダン高地から輸入した米の一部を、河川ルートを利用してジャンビに運搬していた可能性である。もっともバタン・ハリ地方も米の余剰地域ではなかったから、この量はあまり多くなかったと思われる。さらに、ジャンビの海外貿易相手であったジャワやパレンバンから米を輸

表5 ムシ川ルートの商品流通



(注) 海外輸出品目の中の陶器はパレンバン産のもの

Source : Anonymous [1842 : 13-14], Gravesande [1856 : 460-463], *Koloniaal Verslag* [1866 : 178], Veth [I-2 : 47, 198]

入していた可能性もある。

5. ムシ川ルートの商品流通

ムシ川ルートの海外貿易港 (パレンバン) は17世紀には胡椒の産出港として知られ，その貿易利権をめぐるジョホール，オランダ東インド会社などの諸勢力間でしばしば衝突が惹き起こされた [Andaya 1975 : 132]。パレンバン王国のスルタンは内陸の住民に胡椒の強制栽培を課し，その生産物を独占的に輸出していたのである。しかし，パレンバンのスルタンがその実権をオランダ植民地政庁によって剥奪されてしまった1825年以降，胡椒の強制栽培は自動的に消滅し，胡椒生産は激減した [Koloniaal Verslag 1861 : 177]。19世紀中葉以後におけるパレンバンの主要な輸出農産物は米と綿花であった。1860年代の後半に，オランダ植民地政庁はムシ川流域の米作を拡大するために大規模な灌漑工事を推進した。例えば1865年にはルマタン・イリール川上流のラハット地区だけでも12本の用水路が建設され [Koloniaal Verslag 1865 : 211]，これによって推定2,000バウ (約1,400ヘクタール) の灌漑水田が出現した [Koloniaal Verslag 1866 : 179]。ムシ川流域の主要な綿の栽培地

はラウス地方 [Veth I-2 : 50-51] とオガン川上流のパガガン地区 [Anonymous 1842 : 3-4, 18] であった。内陸で生産された綿花は舟でパレンバンに運ばれ，そこから海外へ輸出されるか，パレンバンの綿産業の原料として用いられた。内陸で生産された綿花がパレンバンに送られ，綿製品として再び内陸に売られる，という経済循環は木材と木工製品との関係についても同様である。これらの例からも分かるように，パレンバンは単に河川流域の生産物を海外に輸出し，海外からの輸入品を内陸にもたらす中継地および消費地であっただけでなく，多種多様な加工業，製造業を擁する産業都市でもあった。この点は他の4河川の河港都市 (シアク・スリ・インドゥラプラ，パララワン，レンガット，ジャンビ) とは異なっていた。ムシ川ルートにおけるパレンバンの位置，河港都市としての性格を，都市内部の産業の実態や舟 (船) の寄港状況などの面からもう少し詳しくみてみよう。

表6は1854年にオランダ政庁が行なったパレンバンにおける職業調査の結果である。この統計は「パレンバン人」 (恐らくパレンバン在住のマレー系種族の総称であろう) を対

表6 パレンバンにおける産業 (1854)*

番号	職 種	就業 単位数
1	マット作り	73
2	農 業	234
3	漁 業	95
4	海外貿易	532
5	内陸(河川)交易	1,913
6	小売業(衣類, 魚, etc.)	762
7	米 販 売	94
8	アタップ販売	107
9	造 船 業	39
10	大 工	275
11	金銀細工	195
12	鍛 冶 職	235
13	銅 細 工	154
14	武器製造	7
15	家具製造	21
16	錫 加 工	13
17	鞆 師	41
18	木材運搬	103
19	箱 造 り	86
20	象牙, 角, 木工	19
21	絹地および絹糸染色	8
22	紡 織	48
23	縫製および刺繍	21
24	織 布	203
25	れんが職	68
26	きこり	95
27	日雇い人夫	520
28	潜 水 夫	20
29	渡し舟業	147
30	舟 乗 り	96
31	家畜の飼育, ミルクの販売	52
32	煉瓦, タイル造り	10
33	油 搾 り	9
34	庭 師	57
35	染め物師	53
36	髭剃り師	3
37	パン製造	3
38	洗 濯 屋	13
39	イスラム教師 (guru)	46
40	コーラン写経, 代書	1 ¹⁾
41	魔術師 (dukun)	10 ²⁾
計		6,481

注 1) これは一家の主人だけで, その家族の働き手は入っていない

2) Dukun は, まじない師, 信仰療法家などを行う人を指す

*1854年の人口統計は得られないが, 1855年1月1日時点でのパレンバンの総人口は41,843人, その内訳はヨーロッパ人(102人), 中国人(2,504人), アラブ人およびその他のアジア人(1,672人), "パレンバン人"(37,565人)であった。なお「就業単位数」は資料のオランダ語 "Bedrijven" を仮訳したものである。

Source : Gravesande [1856 : 451-452, 456-457]

象にしたものと推測されるが, 資料にはこの点の説明がない。さらに, 個々の就業単位に実際何人従事していたかも明らかではない。家内工業における家族従事者をも含めると, 実際の労働人口は就業単位数よりかなり多かっただと思われる。以上の問題を念頭に置いて, ここでは表6について次の2点だけは指摘しておきたい。第1は, 内陸河川交易を営む就業単位数が最も多かったことである。これはパレンバンの商業がいかに内陸との河川交易に深く関わっていたかを如実に物語っている。第2は, 多種にわたる製造業や加工業が存在したことである。農業についていえば, 各就業単位の家族従事者を考慮に入れても, 全人口数と比べて農業人口は極めて少なかった。以上は, 19世紀中葉のパレンバンが商工業都市であったことを示している。パレンバンの製造業は原材料と食糧をムシ川流域諸地方から得て, 製品を後者に供給する, という地域経済圏の構造に立脚していたのである。そして, 無数の小型舟による河川交通こそがこの構造を円滑に機能せしめた主要因の一つであったことはいうまでもない。次に, パレンバン港にどれほどの舟がどれほどの商品をもたらしたかをみてみよう。

1854年にはムシ川の上流から計32,208艘パレンバンに到着した。この年これらの舟がどれほどの荷物を運んだかは分からないが,

表7 舟（プラウ）による河川運輸（1855）

商 品	重 量	
原 綿	33,697	ピクル ¹⁾
安 息 香	2,344	〃
ダマール	5,175	〃
弾性ゴム	4,057	〃
プルチャ・ゴム	2,245	〃
タ バ コ	1,014	〃
蠟	256	〃
胡 椒	167	〃
精 米	90,830	〃
粳 米	32,383	〃
葉 (dragon's blood)	53	〃
砂 金	309	マイル ²⁾
籐	54,436	束

注 1) 1ピクル=61.7 キログラム

2) 1マイル=54.09 グラム

Source : Gravesande [1856 : 466-467]

1855年についてはやや詳しい統計が得られる。即ち、1855年には22,903艘の舟がムシ川流域からパレンバンに到着し、表7に示された品目と重量の商品を運んだ。表7の中で籐の重量について正確な数値は分からないが、大雑把な目安として、年間23,000艘の舟が11,000トンの商品をパレンバンに運んだと考えることができる。従って1日平均63艘の舟が、1艘あたり0.5トン弱の荷物を運んでいたことになる。これらの数値は、小舟による運搬とはいえ河川交易はかなり活発であったことを示している。河川運輸は物資ばかりでなく人をも運んだ。1854年の調査では、同年1年間に内陸からパレンバンに舟で下ってきた人数は84,057人、逆にパレンバンから内陸に逆航した人数は20,080人であった。これらの数字から、ムシ川ルートにおける商品および人の交通運輸が非常に活発であったことは十分うかがい知ることができる [Gravesande 1856 : 461]。²⁶⁾

最後に、パレンバン港における海外貿易の実態をみてみよう。上に述べた1854年には総

数546艘がパレンバン港を出港し、547艘が入港したことは分かっているが、これらの船の大きさ、実際に船積み、あるいは荷揚げされた重量については分からない。そこで、輸出入の金額とその相手国ないしは地域から、ムシ川ルートが海外貿易を通じて外部世界とどのように結びついていたかを概観することにしよう。表8から明らかのようにパレンバン港の海外貿易は輸出超過であった。輸出先ではジャワとマドゥラが最も重要で、これら地域への輸出額は全体の半分以上を占めた。輸出の細目は分からないが、バンカ島への輸出は錫鉱山で働く労働者のための食糧が中心であったと思われる。なお、バンカ島および中国以外への輸出は、再び他の地域へ輸出されたものと思われるが、この問題は将来の課題としておく。次に輸入についてみると、最大の相手地域は「ヨーロッパおよびアメリカ」で、ここからの輸入金額は全体の47%を占めていた。この各国別内訳は分からないが、当時パレンバンに寄港したヨーロッパおよびアメリカからの船のほとんどはオランダ船であった [ibid. : 454] ことから判断すると、「ヨーロッパおよびアメリカ」からの輸入の主要部分はオランダであったと思われる。これと「蘭領印度」からの輸入（全体の37%）を合わせると、パレンバンにおける輸入の半分以上はオランダの手中にあったといえよう。

IV 河川交易の商業構造と商人

スマトラ中・南部における河川交通と商品流通についてはⅡとⅢでみたごとくであ

26) パレンバンへ下ってきた人数に比べてパレンバンから逆航した人数は少な過ぎるが、筆者は、前者を内陸在住者でパレンバンへ下った人数、後者をパレンバン在住者で上流地域へ逆航した人数と解釈した。なお下航者の中にパレンバンからさらに他地域へ移動した人々もあった可能性はある。

表8 パレンバン港の海外貿易(1854)

(f.=ギルダー)

輸出相手国(地域)	金額(f.)	輸入相手国(地域)	金額(f.)
ジャワおよびマドゥラ	531,364	ヨーロッパおよびアメリカ	408,492
バンカ島	113,908	ベンガルおよびインド西海岸	48,989
リング諸島, シンガポール	254,344	中国, シャム, インドシナ, マニラ	92,945
中国	5,740	日本	234
蘭領印度 ¹⁾	31,781	蘭領印度 ²⁾	316,124
計	937,137	計	866,784

1) ここで「蘭領印度」とはジャワ・マドゥラを除く

2) ここで「蘭領印度」とはジャワ・マドゥラを含む

Source: Gravesande [1856: 463]

た。最後に、河川と陸路とが交錯する広義の河川ルートを経由して商品がいかなる商業構造の中で取り引きされていたのか、という問題を、内陸の河川沿いに位置した交易中心地と商人の活動状況の2点に焦点をあてて検討してみよう。

1. パンカランについて

スマトラ中・南部における交易は内陸(生産・消費地)と河口近くの海外貿易港と直接に行われたわけではなかった。輸出を例にとって考えてみると、内陸の輸出産物はまず近隣の集荷地に運ばれたのであるが、これら近隣の集荷地は通常河川交通が利用できる河川沿いに位置していた。スマトラ中・南部では本稿の図1, 4-1, 4-2, 5, 6, 7などにもみられるように、これら集荷地にはしばしばパンカラン(pangkalan)という地名が付せられていた。また本稿の図に示されたもの以外にもスマトラ中・南部の河川沿いにはパンカランのつく地名が多数ある。スマトラ中・南部にみられる「パンカラン」を暫定的に定規すると、それは、狭義には「河川沿いに発達した地方集散地」(Local Trade Centre)あるいは「中継交易地」(Transit Trade Centre)であるということが出来る。この意味でのパンカランはスマトラ中・南部の河川交易と、

それを媒介とした国際貿易を考えるうえで欠くことのできない重要な役割を果たしていた。現在これらパンカランの生成過程を記述資料によって再構成することはできないが、語源からこれを推測することは可能である。

現代インドネシア語では、pangkalanは「船や小舟が錨を降ろす場所」即ち港、「河港」、「集荷地」を意味する[Poerwadarminta 1966(II): 28]。これらの語義から判断すると「パンカラン」という語は元来河川の舟着き場および集荷地を意味していたが、のちに港一般の意味でも用いられるようになったものと解釈できる。いわゆるマレー語の「パンカラン」もほぼ同様で、「上陸場所」、「棧橋」、「陸揚げ場所」を意味する[Wilkinson 1959: 878]。これらの語義は19世紀初頭のスマトラ中・南部におけるパンカランの意味内容と同じである[Muller 1837: 26]。

ところで筆者は、パンカランの起源を探るにはミナンカバウ語の語源を検討することが最も有効であると考え。というのも、スマトラ中・南部のパンカランに居住するのはほとんどミナンカバウ人であり、パンカランとはそもそもパダン高地のミナンカバウ人が東海岸方面との交易をする、いわば前進基地として設けたものであると考えているからであ

る。²⁷⁾ ミナンカバウ語の「パンカラン」は、語源的には「川の水浴場」、「川の洗濯場」を指していた [Toorn 1891 : 254]。恐らくパンカランとは元来、水浴、洗濯その他の作業ができるよう石や木で川岸に土台を築いた場所を指していたのであろう。そのような場所がやがて舟着き場ともなり、パンカランという語が河川の舟着き場、さらには舟着き場をもつ交易中心地という意味でも用いられるようになっていたのであろう。以上の変化がいつごろから生じたのかは明らかではない。しかし17世紀にオランダ人がスマトラ東海岸諸港との交易を始めたころ既に河川交易は活発に行われていたことから判断すると、交易中心地、内陸における集散地としてのパンカランは17世紀よりもかなり以前から成立していたものと思われる。次に、19世紀のパンカランがいかなる社会であったかを、代表的なパンカランであったパンカラン・コタ・バル (図1の2) を例にとって素描しておこう。

パンカラン・コタ・バルは既に述べたようにカンパル川上流の商業中心地で、西はパヤクンプを経てパダン高地と連絡し、東はパラワンあるいはシアク・スリ・インドゥラプラを経てマラッカ海峡における国際貿易のネット・ワークに組み込まれていた。またこの商業中心地は内陸の集荷地として近隣の輸出産物が集まる場所でもあった。パンカラン・コタ・バルは一つのナガリ (nagari = 村落) で、1875年の統計によればこのナガリの人口は1,297人 (成人男子225人, 成人女子330人)

27) ミナンカバウ人の東海岸地方への移住については多数の文献がある。さしあたり、ムシ川上流のラウス地方への移住 [Veth I-2 : 75], インドゥラギリ川上流のコト・パンカランへの移住 [Couvreur 1932 : 517-520], リムン、パンカラン (ムシ川上流) への移住 [Veth I-2 : 80], パラワンとシアク・スリ・インドゥラプラ近くのパンカラン・ブアンタンへの移住 [L. H. 1889 : 141] などの例を参照されたい。

であった [Holle 1877 : Bijlage]。²⁸⁾ このナガリに属する舟はオランダ人の統計では当時150艘を数えていたから [ibid. : 405-407], 実に成人男子の約ふたりにひとりが舟を所有していたことになる。この事実だけを見ても、パンカラン・コタ・バルがいかに活発に河川交易を行っていたかが分かる。中継地としてのパンカラン・コタ・バルはここを通過する物資に関税を課しており、その収入は年間約4,600ギルダーほどであった [Veth III-1-1 : 193-194]。ただし、米と塩についてはこの地区の住民の必需品でもあり関税は免除されていた [Buys 1886 : 342 ; Holle 1877 : 378-379]。

パンカラン・コタ・バルの成人男子の多くは商人であり、機会を求めて他の地域へ移住することを厭わなかった。人口のところで示したように成人男子の数が成人女子の数に比べて著しく少なかったのは、かかる旺盛な商業活動のありさまを如実に反映している [Buys 1886 : 342]。活発な商業活動はこの地に富裕な商人層を生み出した。これら商人たちは熱心なイスラム教徒でもあり、成人男子225人のうち70人 (全て商人) がメッカへの巡礼を果たしていた。同じ時期に近隣のナガリでは1村にせいぜいふたりか3人のハジ (haji) しかいなかったこと [Holle 1877 : 382] を考えると、パンカラン・コタ・バルにはいかに多くの富裕で熱心なイスラム商人がいたかが分かる。このナガリの住民の祖先はパダン高地からの移住者で、19世紀においてもナガリ、スク (suku = 氏族), プンフル (penghulu = 氏族長), 母系制などミナンカバウ人の社会制度を維持していた。ただし、イスラム教の強い影響もあって、相続やその他の社会領域ではパダン高地に比べて父系制

28) 「成人」の定義は明記されていないが、オランダの資料では通常14歳以上を指す。

への傾斜がみられた。²⁹⁾

以上の簡単な記述からも分かるように、パンカラン・コタ・バルは集荷地として、また中継地として極めて活発な商業中心地であった。そこには富裕な商人たちが多数の舟を所有して商業活動を行っていたのである。この商業中心地は、その富を狙う周囲の村落と断えず抗争を繰り返していたが [Buys 1886 : 346]、これに対処するために、あるいは略奪から身を守るために、住民は自ら銃火器によって武装をしていた。1870年代にはこのナガリには60挺以上の銃があった [Holle 1877 : 381-382]。本稿Ⅲで河川を經由してスマトラに輸入された品目の中に銃と火薬が含まれていたことを述べたが、これはパンカラン・コタ・バルの場合と同様、商人や商業中心地が武装して外敵に対して自衛する必要があったことを示唆している。パンカランは自衛力を備えた内陸の商業中心地であったようである。

2. 商人について

河川交易に関与している商人たちには、パダン高地から河川流域の商業中心地へやって来る者、河川流域の商業中心地で活動している者、河口近くの海外貿易港から内陸にやって来る者の三つのタイプの商人がいた。ミナンカバウ商人たちが内陸の商業中心地にやって来た動機には、河川を經由した海外からの輸入品の入手のほかに金の入手があった。とりわけバタン・ハリ川支流やムシ川上流域にはかかるミナンカバウ金商人が多数おり、中には長期間滞在している商人たちもいた [Bor 1906 : 1-3 ; Veth I-2 : 80, 171-175, 183-184]。金商人以外のミナンカバウ商人は、

29) ミナンカバウ人の慣習法では父親の遺産 (harta pencarian) は原則として姉妹の子供 (kemanakan) によって相続されたが、ここでは実子と姉妹の子供は同等の権利をもっていた [Holle 1877 : 380]。

通常河川沿いの集散地 (広義のパンカランとみなすことができる) を巡回した。スマトラ中・南部の各集散地は、それぞれ異なった日 (週に1度特定の曜日) に市を開いていたので、これら商人たちは曜日ごとに場所を変えて巡回していたわけである [Grijzen 1908 : 80]。ただし、大きな集散地では常設の店があったので、そこでは常時取り引きが行われていた。ミナンカバウ商人は高地からの綿織物、米、その他の商品を選び、帰途に海外からの輸入品を持ち帰る、往復の取り引き (double transaction) を行うのが普通であった [Buys 1886 : 326 ; Veth I-2 : 125]。

パダン高地のミナンカバウ商人が河川流域の集散地で取り引きする際、市をめぐるそのつど取り引きをする場合も多かったが、現地の商人たちとの間に何らかの取り引き関係網を形成し、それを通じて取り引きすることもあった [Ijzerman *et al.* 1895 : 80-81]。さらに大商人が直接現地に行くのではなく、代理人 (エージェント) を派遣する場合もあった [ibid. : 81-82]。しかし、私見の限り商人たちの間には概して整備された取り引き組織や信用関係は形成されていなかったようである。

河川流域の在地商人たちは商業中心地を拠点にしていた。これら商人たちはしばしば自ら舟を所有し、輸出産物を買集めたり、輸入品を販売していたが、彼らもパダン高地のミナンカバウ商人同様に往復の取り引きをしていた [Gramberg 1864 : 520 ; Veth I-1 : 212-213]。河川流域の商業中心地を拠点とする商人は近隣の地域を移動するだけでなく、時にはかなり遠隔地まで出かけて商業活動をしていた。例えばインドゥラギリ川中流のクアンタン地方の商人は陸路と河川交通を利用してカンパル川の中継地タラタック・ブルを經由し、そこからさらにパカン・バル、シンガポールまで外国製品の購入のために移動す

ることも珍しくなかった。彼らは途中で手持ちの商品を金に替え、シンガポールでは金で取り引きをした [L. H. 1889 : 135-136]。また、河川流域の商人たちがパダン高地の主要な商業中心地や西海岸のパダンまで出かけることもあった。このような場合、商人たちは単独で行動したのではなく、経験を積んだリーダー (tuogalè) の統率のもとに集団を組んで行動したようである。このリーダーは取り引きの際に仲介者として働き、報酬として引率した商人から仲介料を受けとった。クアンタンやバタンハリ地方の商人は、このような方法で家畜や森林産物を西スマトラへ売却したのである [Veth III-1-1 : 362]。集団を組んで商業活動を行なったのは、河川流域の商人たちが西スマトラ地方に行く場合を除いてみあたらない。なぜこのような方法をとったのかは分からないが、河川流域の商人たちは不慣れた土地へ踏み込む不安を軽減し、現地の商業事情に精通していないために騙されることを避けようとしていたのではないだろうか。

河口近くの海外貿易港は内外の物資が集まる場所であり、海外貿易を行う商人（ヨーロッパ人、中国人、アラブ人、インド人、現地商人）が直接内陸の河川交易に携わる必要はなかった。外海貿易港も内陸のパンカランと同様、中継地であり集散地であったが、後者は自ら商品の買いつけや販売を行っていた点で前者とは異なった機能を果たしていた。このような事情のために海外貿易港の商人が内陸河川交易に直接関わった事例はあまり多くない。筆者が確認し得た限りでは、パレンバンのかかなり多くの商人が輸入商品を舟に積んで内陸を訪れ、村から村を巡回しながら内陸の米、森林産物などと交換していた [Gravesande 1856 : 460-461]。この事例は、パレンバンが海外貿易港であると同時に内陸のパンカランと同じ機能をも果たしていたもの

と解釈できよう。

以上本節でみたごとく河川交易は、パンカランに代表される流域の集散地を中心に展開された地域経済の総合として把握し得る。商人の活動もまた、これら集散地を拠点にして行われた。河川は特定個人の占有物ではなく、万人の通路であるという観念 [Veth I-2 : 161] が住民の間に浸透しており、流域の商業中心地は積極的に河川交易を保護し、奨励していた。クアンタン地方において、各村落が外部商人と商品を盗賊から守るための村役人 (penghulu dagan) を置いていたことなど、その良い例であろう [Ijzerman *et al.* 1895 : 94-95]。

結 論

本稿で検討したように、スマトラ中・南部の河川交易は一般に考えられているよりもはるかに活発であった。河川交易の研究は、東南アジア世界内部の貿易関係や東南アジアと外部との貿易関係を理解する一つのステップとして避けることのできない課題である。なぜなら、本稿でみたように、スマトラ中・南部からの輸出品は大部分河川ルートを経由して最終的な海外貿易港へ運ばれたのであり、輸入品もまた河川ルートによって内陸の消費地へ運ばれたからである。スマトラ東海岸地方の場合、沿岸部はほとんど生産や居住に適さない湿地その他の地理的条件下にあり、従って消費と生産の中心は河川流域とその背後に広がる西スマトラ地方であった。ここに河川交通の不可欠性が存するのである。とりわけスマトラ中・南部の内陸は深い熱帯雨林に覆われ、一度に多量の荷物を運ぶには河川交通が唯一の手段であったといっても過言ではない。

スマトラ中・南部の河川ルートは、その性格によって二つのタイプに分けることができ

る。一つはシアク、カンパル、インドゥラギリ、バタン・ハリの4河川ルートで、これらは基本的には米の供給地と輸入商品の売却先として西スマトラ地方、特にパダン高地に依存していた。二つはムシ川ルートで、米の供給も輸入商品の売却も全て流域内部で行われていた。かかる相違が生じたのは、ムシ川の流域には米作を行うことのできる地理的条件に恵まれた地方があったこと、ムシ川ルートは西スマトラ地方のように人口の多い後背地をもたなかったこと、の二つが主要因であった。

河川ルートは多数の中継地をその河川沿いにもっていたが、これらの中継地（河川沿いの港）はその機能から分けると二つに分けることができる。一つはパンカランに代表される中継地で、これは内陸の輸出産物を積極的に集め、海外からの輸入商品を流域および西スマトラ地方へ送る機能を果たしていた。他は河口近くの海外貿易港で、シアク川沿いのシアク・スリ・インドゥラプラ、カンパル川沿いのパララワン、インドゥラギリ川のレンガット、バタン・ハリ川のジャンビ、ムシ川のパレンバンの各河港都市がこれに相当する。これらの海外貿易港は通常、輸出入品が通過する、いわば窓口的存在であり、パンカランの商人のように自ら内陸へ入って輸出品を集荷し、輸入品を販売するような活動はしない。ただし、パレンバンは海外貿易港とパンカランの機能を同時に果たしていたといえよう。そして、上記の差を除いて中継地の機能だけを考えるならば、全ての河川ルート沿いの河港をパンカランとみなしてさしつかえない。

本稿は不十分ではあるがスマトラ中・南部の河川ルートについて概観し得たと思う。しかし、次の2点は本稿で十分に扱えなかったため別の機会にゆずりたい。その第1は、河口に運ばれた物資が誰によってどこへ輸出されたのか、という点である。本稿でもこれに

ついて若干は触れているが、マラッカ海峡を中心とした貿易網の中でスマトラの河川交易をさらに詳しく検討する必要がある。第2は、河川交易に対して誰がいかなるコントロールをしていたか、という問題である。本稿では河川ルートの要所で課せられた関税については多少触れたが、その他の側面についてはほとんど触れなかった。これについては河川ルートの問題を離れて、スマトラ中・南部の政治権力とその領域支配という別な観点から検討する必要があると思われるので、将来別の機会に詳しく論じたいと思う。

なお、オランダ勢力は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い、河川交易に対する干渉を強めていった。ただしオランダの狙いは河川交易を抑圧することではなく、それを刺激して利益の拡大を図ることにあつたのである。この問題も、オランダの進出と在地権力の衰退という観点から将来別稿で論じたいと思う。

参 照 文 献

Abbreviations for Serials

- BKI* *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie*. Den Haag.
TBB *Tijdschrift voor het Binnenlandsch Bestuur*. Batavia.
TBG *Tijdschrift voor het Indisch Taal-, Land-, en Volkenkunde van het Bataviaasch Genootschap van Kusten en Wetenschappen*. Batavia.
TNI *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie*. Den Haag.
VBG *Verhandelingen van de Bataviaasch Genootschap van Kusten en Wetenschappen*. Batavia.

Andaya, Leonard Y. 1975. *The Kingdom of Johor 1641-1728: Economic and Political Development*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Anderson, J. 1971 (reprinted). *Mission to the*

- East Coast of Sumatra in 1823*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Anonymous. 1841. Eenige Berigten omtrent Indragiri en de Oostkust van Sumatra. *TNI* 4(1): 540-546.
- . 1842. Herinnering aan een Reisje in de Residentie Palembang. *TNI* 5(2): 1-24.
- . 1867. De Denkbeelden van Generall van den Bosch over het Nederlandsch Gezag op Sumatra. *TNI* (3e Serie) 1(1): 385-414.
- Anrooij, H.A. Hijmans van. 1885. Nota omtrent het Rijk van Siak. *TBG* 30: 258-390.
- Ballot, J. 1905. Het Inlandsch Bestuur in de Onderafdeeling Loebok Sikaping en Rao, Afdeeling Loebok Sikaping, Residentie Padangsch Bovenlanden. *TBB* 28: 415-532.
- Bor, R.C. van den. 1906. Aantekeningen betreffende het Ressort van den Controleur te Selolangun, Onderafdeeling Boven Tembesi der Afdeeling Djambi. *TBB* 30: 1-13.
- Bosse, J. van. 1885. *Eenige Beschouwingen omtrent de Oorzaken van der Achteruitgang van de Koffiecultuur ter Sumatra's Westkust benevens Eenige Opmerkingen omtrent de Economisch en Politieke Toesatand Aldaar*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Burger, H. 1836. Aanmerkingen, gehouden op eene Reize door eenige Districten der Padangsch Bovenlanden. *VBG* 16: 157-226.
- Buys, M. 1886. *Twee Jaren op Sumatra's Westkust*. Amsterdam: A. Akkeringa.
- Couvreur, J. 1932. Nagaris in de Kocantan Districten(1931). *Adatrechtbundels* 35: 480-530.
- Dobbin, Christine. 1977. Economic Change in Minangkabau as a Factor in the Rise of the Padri Movement, 1784-1830. *Indonesia* 23: 1-38.
- Faes, J. 1882. Het Rijk Pelalawan. *TBG* 27: 489-537.
- Gramberg, J.S.G. 1864. Reis naar Siak. *TBG* 13: 497-530.
- Graves, Elizabeth E. 1971. The Ever Victorious Buffalo: How the Minangkabau of Indonesia Solved Their 'Colonial Question.' University of Wisconsin (Unpublished Ph.D. Thesis).
- Gravesande, F.J.B. Storm van. 1856. De Stad Palembang. *TBG* 5: 448-470.
- Grijzen, H.J. 1908. Nota omtrent de XI Kota en Padang Tarap (Midden Sumatra). *TBG* 50: 62-120.
- Hoeven, A. Pruys van der. 1864. *Een Woord over Sumatra in Brieven Verzameld*. Vol. II. Rotterdam: H. Hijgh.
- Holle, G. du Ry van Beest. 1877. De Landschappen VI Kota Pangkalan en XII Kota Kampar. *TBG* 24: 356-420.
- I.K. 1876. Centraal Sumatra. *TNI* 5(2): 388-412.
- Ijzerman, J.W. et al. 1895. *Dwars door Sumatra: Tocht van Padang naar Siak*. Batavia-Haarlem: G. Kolff-De Erven F. Bohn.
- Joustra, M. 1923. *Minangkabau: Overzicht van Land, Geschiedenis en Volk*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Kielstra, E.B. 1887. Sumatra's Westkust van 1819-1825. *BKI* 36: 7-163.
- . 1889. Sumatra's Westkust van 1833-1835. *BKI* 38: 161-249.
- L.H. 1889. Toch naar het Rijk van Poeloe-Lawan (Sumatra's Oostkust): Onderzoek van het Stroomgebied der Batang-Nila. *TBB* 3: 129-168.
- Lange, H.M. 1852. *Het Oost-Indisch Leger ter Westkust van Sumatra (1819-1845)*. Vol. I, II. 's Hertogenbosch: Gebroeders Muller.
- Lekkerkerker, C. 1916. *Land en Volk van Sumatra*. Leiden: Brill.
- Leur, J.C. van. 1955. *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. The Hague-Bandung: W. van Hoeve.
- Loeb, Edwin M. 1974 (reprinted). *Sumatra: Its History and People*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Lulofs, C. 1904. Koffiecultuur en Belasting ter Sumatra's Westkust. *Indisch Gids* 26(2): 1629-1661, 1787-1815.
- Marsden, William F.P.S. 1975 (reprinted). *The History of Sumatra*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Meilink-Roetzfsz, M.A.P. 1962. *Asian Trade and European Influence: In the Indonesian Archipelago Between 1500 and about 1630*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Muller, S. 1837. *Berigten over Sumatra*. Amsterdam: G.J.A. Beierinck.
- Nahuys. 1827. *Brieven over Bencoolen, Padang, Het Rijk van Menangkabau, Rhiow, Singapore en Poeloepinang*. Breda: F.B. Holligerus Pijpers.
- Nederlandsch-Indie. *Koloniaal Verslag (Verslag van het Beheer en den Staaat der Nederlandsche Bezittingen Kolonien in Oost-en West Indie en*

- ter *Kust van Guinea*). 's Gravenhage: Algemeen Landsdrukkerij.
- Netscher, E. 1880. Aantekeningen omtrent Midden Sumatra. *VBG* 39: 1-87.
- . 1881. *Padang in het Laatste der 18de Eeuw*. Batavia-Den Haag: Bataviasch Genootschap van Kusten en Wetenschappen.
- Netscher, F.H.J. 1857. Reis door de Zuid-Oostelijke Grensdistricten der Padangsche Bovenlanden. *TBG* 6: 166-184.
- Nieuwenhuyzen, F.A. 1858. Het Rijk Siak Sri Indrapura. *TBG* 7: 388-438.
- 大木 昌. 1973. 「一七・八世紀ミナンカバウ(スマトラ西海岸)におけるオランダ東インド会社の進出」『一橋論叢』70(1): 76-83.
- Poerwadarminta, W.J.S. 1966. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Vol. I, II. Djakarta: P.N. Balai Pustaka.
- Schrieke, J.O.B. 1928. *Rapport van Commissie van Onderzoek Ingesteld bij het Gouvernementsbesluit van 13 Februari 1927 no. la*. Deel I. Weltevreden: Landsdrukkerij.
- Schwartz, H.J.E.F. 1893. Nota over de Politieken en Economicschen Toestand van het Landschap Kwantan. *TBG* 36: 325-342.
- Stibbe, D.G. et al., ed. 1919, 1921, 1927. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*. Vol. 3, 4, 5. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Stuers, H.J.J.L. Ridder de. 1849-1850. *De Vestiging en Uitbreiding der Nederlanders ter Westkust van Sumatra*. Vol. I, II. Amsterdam: Van Kampen.
- Stutterheim, W.F. 1934. Een Vrij Overzetter te Wanagiri (M.N.) in 903 A.D. *TBG* 74: 269-295.
- Toorn, J.L. van der. 1891. *Minangkabausch-Maleisch-Nederlandsch Woordenboek*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Twiss, F. 1901. Eenige aantekeningen omtrent Land en Volk beoosten de Onderafdeeling Kotta VII gelegen Onafhankelijke Landen. *TBG* 44: 255-285.
- Veth, P.J., ed. 1881-1882. *Midden-Sumatra: Reizen en Onderzoekingen der Sumatra-Expeditie uitgerust door het Aardrijkskundige Genootschap 1877-1879*. Deel I-1 (1881), I-2 (1882), II (1882), III-1-1(1882). Leiden: Brill.
- Viraphol, Sarasin. 1977. *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade: 1652-1853*. London: Harvard University Press.
- Wilkinson, R.J. 1959. *A Malay-English Dictionary*. London: MacMillan.
- Wolters, O.W. 1970. *The Fall of Srivijaya in Malay History*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- . 1974. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya*. Ithaca-London: Cornell University Press.
- Zeilstra Fzn, H.H. 1949. Sirih, Pinang en Gambir. In *De Landbouw in de Indische Archipel*, edited by C.J.J. van Hall and C. van de Koppel, Vol. IIB, pp. 559-619. 's Gravenhage: Van Hoeve.