

16, 17世紀グジャラートにおける 海上貿易と国家

—M. N. ピアソン氏の所説をめぐって—

長 島 弘

I

M. N. ピアソン氏は、その優れて問題提起的な書『グジャラートにおける商人と支配者——16世紀におけるポルトガル人への反応——』¹⁾ において次のように主張している。

16世紀にインド洋でポルトガルが導入した貿易統制政策——アジア人の船にポルトガルの発行する航海許可証を購入させ、その上ポルトガルの税関の存するいずれかの港に寄って関税を支払わせる政策——は「アジアの殆どの地域で滑稽な失敗」に終わったのに、インドの西海岸北部のグジャラート地方でのみほぼ成功したのは何故か。この成功は「厳密な意味での経済的あるいは軍事的な理由からでは説明できない。実際、グジャラートの支配者は、極めて高い成功のチャンスを持って、ポルトガルにその制度を廃止させるべく〔軍事的〕圧力をかけることができたはずである。しかし彼らは決してそうしようとはしなかった。なぜなら、通常彼らは商人が何をしようとするか気にならなかったからである。」当時のグジャラート王国は、税率30%という重い海関税を課したマルムーク朝エジプトなどとは異なり、内陸領土志向型（テリトリアリ・オリエンティッド）の国家で、その関税率は約5%と低く、国家財政にしめる海関税収入は約6%にすぎなかった。そこでは、「栄光は海上では得られなかった。グジャラートのムスリムの

支配者の軍事的価値体系は土地と大地を駆ける馬とに結びついていた。〔グジャラート王〕バハードゥルが述べたように、『海戦は商人の事柄であって、王の権威には何ら関係ない』ことであった。」このような状況下で、グジャラートの商人たちは、初めに若干抵抗を試みた後、ポルトガルの統制がその実さして大きな障害でなかったこともあり、その統制に服し、グジャラートの支配者による保護を求めようとはしなかった。そして、支配者も、商人たちがポルトガルの統制を甘受するのを阻止しようとはしなかった。支配者は自らの利益（たとえば関税収入）が損われない限り、商人たちの「自治」を認めて介入しようとはしなかったのである。しかも、「支配者と一社会集団、つまり商人集団との関係についてこのポルトガルへの反応が明白にしたことは、例外的なものではない。むしろ、それは中世グジャラートにおける諸社会集団一般と国家との間の接触の少なさと連絡の欠如の一例である」と²⁾。

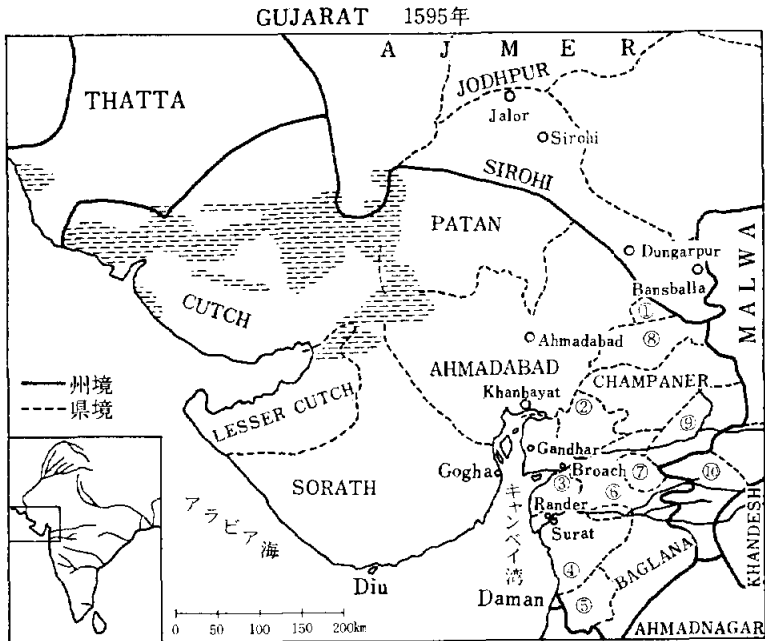
ここに要約・紹介したピアソン氏の説は、12世紀末のムスリムによる北インド征服の背景を単なる軍事力の差ではなくカースト制度等による社会の諸集団間の分裂と対立で説明する説にも似て魅力的なものである。国家が国家として商人の活動の防衛にも弾圧にも積極的に関与することは殆どなかったとする彼の所説には、18世紀前半のグジャラートの商人とムガル帝国との関係について優れた研究を行っている A. ダースグプタ氏も完全に同意している³⁾。

しかし、彼の所説には疑問点や説得力を欠く点もないではない。そのため、S. ムースヴィ女史の批判的な書評も発表されている⁴⁾。

筆者もまた、17世紀グジャラートのスーラト港の商人たちの活動を例に、国家あるいは地方行政権力と商人との関係をより密接なものとする立場から批判を試みた。そこでの論点は次のようなものであった。1. 商人は、ヨーロッパ人との紛争解決のための交渉にあたってしばしば国家あるいは地方行政権力に頼った。2. 逆に、地方行政権力者は、ヨーロッパ人との紛争の解決のためにしばしば商人の仲介を求めた。3. 商人は、十分なこ

とは期待できなかったにしろ、自らの生命と財産の保護、さらには自らの住む都市や内陸交通路の安全の保障を国家や地方行政権力に期待した⁵⁾。

しかし、彼の所説に対する検討は、このような点からだけではなく、ポルトガルの統制確立過程やその他の側面についても行われなければならないだろう。そこで、本稿では軍事力をより重視した立場からの検討を次章で行い、第Ⅲ章では特に国家財政に占める海関税収入の比率をめぐる彼の所説を検討することにした。



I.Habib, *An Atlas of the Mughal Empire* に依る。

- | | | |
|------------|-----------|------------|
| ①SUNT | ②BARODA | ③BROACH |
| ④SURAT | ⑤RAMNAGAR | ⑥NADAUT |
| ⑦RAJPIPLA | ⑧GODHRA | ⑨ALI-MOHAN |
| ⑩NANDURBAR | | |

II

ピアソン氏の上述の所説に対する疑問の1つは、グジャラートを除く他

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

のアジア諸地域では諸社会層の分裂や支配層の内陸領土志向性がなかったからポルトガルの貿易統制が失敗したのだろうかという点である。おそらくそうでなかろうが、そういえるためには少なくともグジャラートとアジアやインドの他の諸国の社会構造の本格的な比較検討が必要であろう。しかし、ピアソン氏にはマルルーク朝エジプトとの若干の比較⁸⁾があるに過ぎず、この点が彼の所説の弱点の1つであろう。

次に、はたしてグジャラートだけがほぼ完全に統制に服し、アジアやインドの他の地域でそれが全く失敗に終わったのかも疑問である。ダースグブタ氏は、ポルトガルの統制が有効なものでなかったことを認めながらも、カリカット港はゴアから大変嚴重に監視されたので、以前の繁栄を決して回復しなかったし、インドの西海岸は全般的にポルトガルの強大さの誇示の前に静観し、デカンの諸港は衰退したと述べている⁹⁾。デカンの諸王の船も概してポルトガルの統制に服し、その航海許可証を入手して航海していたと思われる。逆に東海岸のコロマンデル地方では統制は殆どなかったし、グジャラート地方でもカーティアール半島西部の諸港へは統制が及び難かったことはピアソン氏自身も認めている¹⁰⁾。このようにみえてくると、グジャラート地方がポルトガルの統制に服した理由は、内因もさることながら、まず外因に求めなければならないだろう。すなわち、グジャラート地方は、インドの西海岸最大の輸出地域であり、特にその綿布は東南アジアの香料獲得のために不可欠の商品であり、ポルトガルはグジャラートとの貿易を最重視し、同地方の貿易統制に最も留意したが、幸いに同地方の貿易統制は、キャンベイ湾の入口を封鎖すれば容易であった。それに対して、デカンやマラバル地方の長い海岸線全体の有効な監視は容易ではなかったと思われる。

それゆえ、問題は、ポルトガルの貿易統制の重点がグジャラートにおかれていたにしても、グジャラート王国やその後を継いだムガル帝国がその統制を打破できる可能性は全くなかったのか、と問い直さなければならぬだろう。そしてこの問いに答えることがピアソン氏の真のねらいである

う。

そして、この統制打破の可能性をめぐる意見が分れよう。ムースヴィ女史は、ピアソン氏にはインド人とポルトガル人との軍事力の真正面からの比較がないと批判する。そして、もしインド側の支配者が真に商人を保護しようとしても、当時の彼我の海軍力——船・火器・水夫とも——には格差があり、海上での直接的抵抗は不可能であったと彼女はみる⁹⁾。

しかし、ピアソン氏も、緒戦に抵抗を試みた商人たちがポルトガルの統制を受容していった背景の一つにポルトガルの海上軍事力の優秀さがあったことを認めている¹⁰⁾。問題はむしろ、第1に、ポルトガル艦船の個別軍事力が如何に優秀であれ、ポルトガルがアジアに有する艦船数には限度があり、グジャラート王国の総力をもってすればその統制を打破できた筈なのに、そうしなかったのは何故かという点にあり、第2に、たとえ当初軍事力が劣っていたとしても、その後グジャラート王国やムガル帝国が海軍力増強に努めなかったのは何故かという点にある。そして、ピアソン氏は、そのいずれの問いに対しても主要には冒頭に紹介したような解答を与えたのである。

しかし、筆者は全てを支配者の内陸領土志向の心性と商人保護に対する消極性に帰する必要はなく、少なくとも直接的にはポルトガル軍事力の圧倒的優位性で説明できる場合がかなりあるように思う。あるいはその優位性は幻想上のものに過ぎなかったかも知れないが、グジャラートの支配者や商人がポルトガル軍事力の圧倒的優位性を信じこんでしまったことが、直接的軍事的抵抗を放棄してしまったことの一因であったと思われる。この点で興味深いのは、17世紀のイタリア人マヌッチの伝える次のような有名な逸話である。それによると、おそらく1660年代末にムガル皇帝アウラングゼーブが、ポルトガルによる皇帝の船の拿捕に激怒して海軍建設を思いついたが、ヨーロッパ人による操船と艦砲射撃の実演を見て、「航海と海戦はヒンドゥスターンの人間に適した事ではなく、ヨーロッパ人の機敏さと勇敢さにも適した事である」と海軍建設をあきらめたという¹¹⁾。実

は、彼はその後一種の海軍を建設したことでそれまでの皇帝とは異なっているのであるが、この逸話からは当時の皇帝等が「ポルトガルの海上軍事技術はインド人の真似のできないもの」とみなしがちであったことが窺われよう。

第1の問題については、ピアソン氏は海上貿易路全体の直接的防衛を問題にするのではなく、ポルトガルの占拠するディウ島、ダマン、バッセインの奪回を問題にする。グジャラート王国の総軍事力を投入すればその奪回は可能であり、そうすればポルトガル艦隊はより遠隔の基地から活動を展開せざるをえなくなり、その統制力は弱まり、グジャラートとの貿易に大きく依存するようになったポルトガルは妥協せざるをえなくなり、ディウで関税をポルトガルに支払うなどということは避けられるようになった筈であるのに、グジャラート王や貴族はそのような奪回を行わなかったと彼はいう¹²⁾。確かに今日からみて、グジャラート王国の総軍事力が投入できればディウ等の奪回は可能であったろう。ところが1545年のディウ島攻撃がディウの対岸のスーラトの長官の単独行動にとどまって、王や他の貴族の支援が得られなかった背景には貴族相互間の対立抗争という状況があった¹³⁾。また国王は、その直前に、ディウ攻撃と連動させてのインド半島西海岸のポルトガルの諸城塞の攻撃のためにカリカット、ビージャープル、アフマドナガル王の支援を得ようとして失敗しており¹⁴⁾、グジャラート王国のみの軍事力を投入して失敗した場合に王国内における自己の地位が危くなることを恐れたのかもしれない。そこにはポルトガルの軍事力に対する恐れがあったであろう。いずれにしてもグジャラート王国の国内情勢の具体的分析を抜きにして、一般的に内陸領土志向性でもって説明することはできないであろう。ディウ島、ダマン、バッセインといえども以前はグジャラート王国の領土であったのであり、それを奪回してこそ領土志向型の国家といえるであろう。グジャラート国王がバッセインやディウをポルトガルに割譲したのは、グジャラート船の航海の安全の確保のためと、ムガル皇帝フマーユーンの攻撃からの防衛のためにポルトガルの援助を得る

ためであった¹⁵⁾。海軍力に劣った国家が領土の一部を割譲しても航海の安全を確保しようとし、また国王自身が追いつめられている時に領土の一部を割譲しても援助を得ようとするのはあまり奇異なこととは思われない。少なくとも内陸領土志向性の故に海上貿易を犠牲にしたということはいえないであろう。むしろ、臣下の領土を犠牲にしても、国王自身の生命と自身の船と海上貿易の安全を確保しようとしたのだといえよう¹⁶⁾。

第2の問題との関連でいえば、ポルトガルの貿易統制確立後は、商人たちのみならず国王や皇帝も、デユ島奪回などを企てることによって航海の安全がおびやかされることより、その実さして負担の重くない統制に服することによる貿易発展の道を選んだといえよう。時々のダマン包囲などは、ポルトガル船によるインド船拿捕に対する防衛的対応の範囲を出ないものであった。

ところで、A. J. カイサル氏は、少なくとも17世紀にはグジャラート商人や皇帝の船はヨーロッパ船に勝る数の銃や大砲を装備していたが、その操作技能が未熟だったために、ヨーロッパ船との海戦で大いに劣勢であったと指摘している¹⁷⁾。またダースグプタ氏は、1700年頃のグジャラート船について、それらが多数の大砲を備えていたが、船荷の積過ぎにより、大砲を自由に操作する空間を確保できなかったためと、船主が十分な人数の練達の砲手を上船させないためにそれらは使用不能であったこと、商船を海戦に備えて艦装すれば、経費がかさむ上に、従来の半分しか積荷でまず、これでは海運業が成り立たなくなると商人たちが考えていたことを指摘している¹⁸⁾。ヨーロッパ船の軍事力の圧倒的優越を認識していた皇帝や商人は、ある程度銃砲の装備を行いながらも、やはり軍備よりは経済的利益を重視していたといえるだろう。その結果としてグジャラートの海運業は17世紀後半に絶頂期を迎えた¹⁹⁾ のであるから、ヨーロッパ船による攻撃の脅威は航海許可証を取得している限り、あまり大きなものでなかったといえよう。

それにしても、グジャラート王国やムガル帝国が何故国力相当の海軍力

を持たなかったのかはやはり問われなければならないだろう。そして、その1つの答は、すでに若干触れたように、ある程度の海軍力を持ったとしても海上貿易路全体の防衛ができなければ、かえってインド商船の安全にとって逆効果となるということであろう。それでは何故に強大かつ有効な海軍を建設しようとしなかったのか。何故にヨーロッパ諸国と自国との軍事力の格差やヨーロッパ人とインド人の軍事的能力の格差を固定的・不変的なものとみなして、その格差を解消するための努力を長い間怠ったのか。少なくともムガル帝国の場合には強大な海軍を建設するための資力はあったと思われるのに、何故アウラングゼーブ帝時代になるまでそうしなかったのか。以上のような問いに十分に答えることは困難であろうが、やはりピアソン氏が行ったような社会の総体的な構造や国家構造の分析を行わなければならないであろう。しかし、その場合、支配者の内陸領土志向性だけでみるのではなく、これもピアソン氏が既に若干行っていることではあるが、より具体的に知行制を基礎としたムガル帝国支配体制のもつ高度な中央集権的官僚制に比較しての体制的脆弱性の側面から考察しなければ不十分であろう²⁰⁾。また、内陸領土志向性をいう場合も、おそらくそれが北インドあるいはグジャラート地方にとって不変的なものではなく、社会の一定の発展段階において変化・解消するものであるという認識がなければならないであろう。

III

さて、ピアソン氏は、グジャラート王国の支配者の内陸志向と海上貿易の相対的軽視の背景に海関税収入が国家の財政収入中に占める比率の低さを見ているが、それをめぐる彼の所説にも疑問な箇所がある。以下、本章ではその点を検討してみよう。

まず、彼はグジャラート王国では従価関税率が5%であったのに対して、マムルーク朝エジプトの関税率は30%であったとするが²¹⁾、関税率の

低さが直ちに国家の関税収入の軽視や海上貿易軽視を意味しないことは、当時海上貿易を大いに重視したカリカット王国での関税率が、2.5%～6%とインド洋周辺諸国家の中で最低だったことから窺えよう²²⁾。ムガル帝国の宰相ともいうべき地位にあったアブル・ファズルも『アクバル会典』(*Ā'in-i Akbarī*, 以下『会典』と略称)の中で、アクバルが「諸国家の地租に匹敵する」通行税(海関税も含む)を免除して、その徴収は1/40を越えないようにしたので、「商人たちは希望を成就し、あらゆる地方の商品を大量に獲得した」と述べている²³⁾。

それに対して、1430年前後のマムルーク朝による商人に対する苛酷な課税と統制政策が有名なカーリミー商人の急速な没落と他国への移住をもたらしたことは周知のとおりである²⁴⁾。インドでも、16世紀初頭のベンガル王国では、ポルトガル人トメ・ピレスによれば、関税率が3/8と異常に高く、国王が「商人たちに対して寛大でないので、彼らの多くは他の地方へ立ち去っていく」とベンガル商人が語っていたとのことである²⁵⁾。

次に、ピアソン氏は、グジャラート王国の海関税収入が、全財政収入の6%に過ぎなかったと推定しているが、その根拠はかなり薄弱である。彼は次のような推定を行っている。

1. 『アフマッドの鏡』(*Mir'āt-i Ahmadi*, 1750年代に書かれたグジャラートの歴史。以下『鏡』と略称する)によれば、ムガル帝国による征服(1572—73年)前夜の1571年のグジャラート王国の22港(カンバーヤト〔キャンベイ〕を除く)の海関税収入は340万ルピーで、その内200万ルピーは、ブローチ、スーラト、ゴーガ、ガンダール、ラーンデルからの収入で、残りはサウラーシュトラ(カーティアール)の17港からの収入である。他方、ポルトガル側史料より、1572年のカンバーヤトの関税収入は60万ルピーと推定できる。従って、全海関税収入は400万ルピーとなり、従価関税率を5%とみなせば、海上貿易の総価値は8,000万ルピーとなる。

2. 他方、『鏡』によれば、1644年頃のスーラト港の関税収入は25万ルピーで、当時帝国最大の貿易港であった同港の総貿易量の10倍をグジャラ

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

ートの海上貿易の総価値とみなせば、これは1億ルピーとなる（ただし従価関税率2.5%で計算）。この間における海上貿易の発展からみて、1571年の総貿易量を8,000万ルピーと推定するのは穏当であろう。

3. 『会典』によれば、16世紀末のグジャラート州の査定地租額 (jama') は1,100万ルピー弱であったが、その額の内には、同州の県の総数の3/8を占める貢納県（貢納のみを支払って地租を支払わない県）からの貢納収入は含まれていない。他方、『鏡』は、1571年のグジャラート王国の全租税収入を5,755万ルピーとするが、これは地租、海陸関税、上述の貢納県からの貢納、雑税等を含んだ数字である。

4. 従って、1571年の海関税収入400万ルピーは、全租税収入の6%にすぎない。

5. 『会典』はグジャラートの海関税収入を8万ルピーとするが、これは明白な誤りである。同書の著者は、グジャラート州についてのこの不正確な数字以外には、帝国のどの州についても関税収入額を挙げていないが、ここから彼が海関税収入をあまり重視していなかったことは明白である²⁶⁾。

以上のピアソン氏の所説をムースヴィ女史は次のように簡潔に批判している。すなわち、16世紀の最も信頼できる統計は、1595年に完成した『会典』のそれである。ピアソン氏は、同書がグジャラート州の海関税収入を8万ルピーとしていると述べているが、その根拠を明示していない。その額はソーラト Sōraṭh すなわちサウラーシュトラの13港の税収 (162,628 マフムーディー=65,050ルピー) よりはるかに多い。ゴーガ、ガンダールなどの港の所属する諸徴税区 (mahal) の査定税額 (jama') は、各々『会典』に記されている。しかし、たとえそれらの徴税区の税の全てが海関税であったとしても、1595年頃の全グジャラートの海関税収入は80万ルピーを超えない。これとピアソン氏のいう400万ルピーとは大きな格差がある、と²⁷⁾。

ピアソン氏の400万ルピーの根拠のなさの批判は、ムースヴィ女史のこ

の批判によってその核心部分はほぼ尽くされている。彼は不用意にも『会典』の挙げたソーラト県の13港（それらの港の重要性はグジャラート州主要部の諸港にはるかに劣ると思われる）の税収（*ḥaṣil-i bandar*——それは関税収入のみではなかったかもしれない）を全グジャラート州の海関税収入と誤解して、さらにその額のルピーへの換算をも誤ったものと思われる。彼の所説への批判は以上で十分ともいえるのであるが、彼の依拠した『鏡』の史料がどういう性格のものであるかを解明することによってより説得的なものとなると思われるので、以下その点を検討してみたい。

まず、上述の彼女の批判には、『会典』の査定税額（*jama'*、これは検地などによって査定された額で、徴収実現高ではない。以下 *jama'* と表記する）は地租以外の税、たとえば海関税も含んでいるとの主張が窺われる。

この点を若干みてもと、『ムガル期インドの土地制度、1556—1707年』を著した I. ハビーブ氏は大要次のように述べている。当時の手引書などに収められている租税報告書類では、*jama'* は通常 *māl-o-jihāt* と *sā'ir-jihāt* に分れており、前者は主に地租からなり、後者はその他の税よりなる。農村では、地租以外にもさまざまな税があり、それらは *jihat*（ある種の職業 *trades* に課せられる税）と *sā'ir-jihāt*（市場税と通行税）に分類された。しかし実際には両者の区別は曖昧であったようで、あるリストでは、*sā'ir* が地租以外の殆どの主要な税を網羅している。*sā'ir* は国家公認の税として *jama'* に含められ、知行者による徴収が公認されていた。一般に、大きな町や村の市場は郡とは別個の徴税区とされ、それらもまたしばしば知行として与えられた。職人や商人にかかる税や通行税は一括して *sā'ir* 中に含まれていた、と²⁸⁾。

ムースヴィ女史自身も別の論文で、『会典』に依れば、たとえば首都アーグラとその郊外からなる一徴税区の査定面積がアーグラ県全体の査定面積の9.979%しかないのに、その *jama'* は県全体のその23.4%も占めることや、17世紀末の東部ラージャスターンの財政統計でも *māl-o-jihāt* は *muwāfiq-jama'bandi*（査定に従って実現された租税）の90%前後である

ことなどから, *jama'* が地租以外の諸税を含んだものであることを確認している²⁹⁾。

『会典』の *jama'* が, 地租だけでなく *sā'ir* も含んだものであることは, 同書のグジャラート州関係の記述からも直接に窺うことができる。たとえば, ピアソン氏の依拠した同書の英訳本では訳出されていないが³⁰⁾, ペルシア語版テキストのスーラト県の「スーラト——その郊外 *haweli* と共に」という徴税区の項には, 「*maḥṣūl-i sā'ir-jihat* 5,530,145 *dāms*」とある。つまり, *sā'ir-jihat* の税 (*maḥṣūl*) として 5,530,145 ダームが査定されている³¹⁾。同徴税区にはこれ以外の税額の記述がないので, この額には地租も含まれていると考えられるが, この記述は当時ムガル帝国最大の貿易港へと発展しつつあった同港の *sā'ir-jihat* の額が注目されたことを示していよう。実際, 同区の査定面積 (50,738 ビーガ) は同書のスーラト県全体のそれ (1,312,815 ビーガ) の 3.9% 弱に過ぎないが, その *jama'* (5,530,145 ダーム) は県全体のそれ (19,035,180 ダーム) の 29.1% も占めている³²⁾。また, 州都アフマダーバード市については査定面積の欄は空白のまま *jama'* のみが記入されている。もし, その郊外地区をあわせても, 全体でその査定面積 (37,087 ビーガ) はアフマダーバード県のそれ (8,024,153 ビーガ) の 4.6% に過ぎないのに, その *jama'* (38,999,444 ダーム) は県全体のそれ (208,306,994 ダーム) の約 18.7% を占める³³⁾。カンバーヤトは面積は 4.2% なのに *jama'* は 10.6% に達している³⁴⁾。ゴータガ港についてみれば, ソーラト県のゴータガ徴税区の欄には, 「港を除く (*sawāi bandar*)」と断った上で *jama'* が記入されており³⁵⁾, 一見, 『会典』の *jama'* には主要港の海関税収入が含まれていないとするピアソン氏の解釈が妥当するかのようである。しかし, ムースヴィ女史の指摘によれば, アフマダーバード県の *Bandar Sūlah* は, より良い写本では *Bandar Ghūgha* となっているとのことであり³⁶⁾, 後代にもゴータガの港市の部分のみが, それがカンバーヤトの外港的位置にあることから, アフマダーバード県に所属させられたこともあり³⁷⁾, またスーラ港などというものが知ら

れていない以上、ゴーガ港とすべきである。そしてこのゴーガ港の欄には「定まった金額で」(az qarār naqdi) と記入されている³⁸⁾。I. ハビープ氏の研究では、このように記入された場合、それは租税の形式をとったザミンダール(領主)からの一種の貢納であるとされるが³⁹⁾、もしこれが貢納であれ、貿易関係の収入からの貢納であって農業関係からのそれでないことは明白であろう。

このように、グジャラートにおいても jama' に sā'ir が含まれていることは明白である。「スーラト市とその郊外」の場合、査定面積に比例した部分を地租部分と想定すると、sā'ir は同区の jama' の86.6%も占めることになる。なお、後述のように、17世紀中葉のムガル帝国の正史の1つは、スーラト県の jama' の1/3をスーラト港の jama' としており、それには明らかに海関税収入が含まれていたが、それと対比させてみれば、『会典』の「スーラト市とその郊外」の jama' (県のそれの29.1%) も海関税を含んだものとみなしてよいであろう。前述のようにゴーガ港の jama' にも海関税からの収入が当然事実上含まれているのである。また『会典』には、先のソーラトの13港の税収 (ḥaṣil) も、それが何故別枠となったのか不明ながら、その額が記入されているのである。たしかに海関税の場合、sā'ir ほど明確な根拠はないが、やはり sā'ir の一部分として jama' に含まれているとみなしてよいのではなかろうか⁴⁰⁾。

次に、『鏡』の1571年のグジャラート王国の jama' が『会典』の1595年のグジャラート州の jama' の5倍以上になっているのは、前者が貢納県からの収入を含んでいるのに、後者がそれを含んでいないからであるかどうかという点を検討してみよう。そこで、前者の内容を後者の内容と比較しやすいよう作成したのが付表の1～12および図1である。なお、前者の jama' は国王の国庫地や各知行者毎に記されているが、付表では、後者と対比しやすいように配列しなおしてある。

まず、ピアソン氏は、1571年のグジャラート王国の収入を5,755万ルピーとするが、それはおそらく英訳本の57億4,500万タンカをルピーに換算

し、それを誤記したものであろう。ペルシア語版テキストでは58億4,500万タンカ・グジャラーティーとも5,470万ルピーとも記されている。そこでは100タンカ=1ルピーと明示されており、58億4,500万タンカは5,845万ルピーとなるべきである⁴¹⁾。ところで各知行者の知行の jama' や国庫地の jama' とされるものを合計すると5,990万ルピーとなる⁴²⁾。それは5,470万ルピーより5,845万ルピーに近似しているの、一応後者を総 jama' として論をすすめていこう。

さて、付表から明らかのように、グジャラート王国の25県(『鏡』に依る⁴³⁾。そのうち、1571年段階ではバッセイン、ボンベイ Mambay, ダマン等は明らかに王国領ではなく、それだけでもこの史料の信憑性が疑問視される)のうち、総 jama' 5,845万ルピーの殆どは『会典』のグジャラート州を構成する9県と対応する9県からの収入である。それ以外は、付表の11と12にみえる7地方 (ta'alluqa) からの350万ルピー(全体の6.0%)に過ぎない。

ピアソン氏は、『鏡』に依拠して、アクバル時代のグジャラート州は16県からなり、うち10県は地租を徴収する直轄県、残り6県は貢納のみの県とみなし、『会典』は直轄県からの jama' を記すのみで、貢納6県(全体の3/8)からの貢納額は記していないとしている⁴⁴⁾。しかし、いわゆる直轄10県のうちナーナガル Nawānagar は1663年になってムガル帝国に併合されるので⁴⁵⁾『会典』は9県の jama' を記すのみであるが、『鏡』もナーナガルの jama' は記載していない。さらに『鏡』が9県以外にその jama' を記載する7地方は、一見する限り、いわゆる貢納6県(ラームナガル、ドンガルプル、バーンスバラ、スィローヒー、カッチュ、ストゥ)ではない、それらは同書において「グジャラート王国が他国から併合していた県で、〔アクバル治下の〕986 A.H./1578-79A.D. 年にそれぞれ元の州に帰属せしめた」⁴⁶⁾ とされている9県(ジョードプル、ジャーロール、ナーゴール、マリハール、ナザルバール〔又はナンドゥルバール〕、バッセイン、ボンベイ、ダマン、ダングラージプーリー)に属するべき地方である。

すなわち、一見したところ、貢納6県からの収入は『会典』のグジャラート州の jama' にも『鏡』のグジャラート王国の jama' にも含まれていないのである。

ところが、ハビーブ氏も指摘するように⁴⁷⁾、実はスィローヒー、バーンスバラ、ドンガルブルは『会典』のアジメール州スィローヒー県の箇所に、県ではなくて徴税区として、ジャーロールと共に記載されているのである⁴⁸⁾。前三者の jama' は各1,200万、800万、800万ダームと極めて大雑把なものであり、既述のゴーガ港のそれと同じく、これらが事実上の貢納であることは疑いない。さて、『会典』ではジャーロールは1徴税区となっているが、『鏡』では「11徴税区、600村」となっている。従って、後者はその徴税区数において『会典』のスィローヒー県（6徴税区）に勝るとも劣らず、その中にスィローヒー、バーンスバラ、ドンガルブルをも含んでいた可能性がある。しかし、その jama' は『会典』のジャーロール徴税区自体よりも少なく、また『鏡』はジャーロールをアジメール州に所属させる一方、スィローヒーをグジャラート州の貢納県と明確に述べており、さらに検討を要しよう。

次に、いわゆる直轄9県の jama' を検討してみよう。『鏡』の9県の総 jama' は『会典』のその5.0倍である。ムースヴィ女史の指摘するように、『会典』の jama' についての統計表は、内部にいろいろな誤写等を含みながらも、全体としては、17世紀の諸種の jama' の表によってもその信憑性が裏付けられたものである。『会典』の jama' が, sā'ir や事実上の貢納をも含んだものであることがほぼ判明した現在、『鏡』の jama' が前者の5.0倍にもなっていることは奇妙なことである。付表や図1をみればあきらかなように、『鏡』の jama' は9県のいずれにおいても『会典』のその数倍となっており、また各郡（または徴税区）毎の比較においても概ね数倍以上になっている。しかし、その倍率は県や郡毎に異なっており、アフマダーバード市は1.6倍でしかなく、カンパーヤト市は0.8倍と『会典』の jama' よりむしろ少なくなっている。1571年から1595年までの

間に県境や郡境の変更や県や郡による農業生産の豊凶の違いがあった可能性を全く排することはできないであろう。また、jama' 数値の中には明らかに誤写と思われるものもある。しかし、それらを考慮に入れたとしても、県や郡の違いによって倍率にこのように大きな格差があることは、『鏡』の著者が、手元にあった1571年の jama' 一覧表の数値を彼の同書執筆中の18世紀中頃のルピーの価値（最近の研究では、それは16世紀末のルピーの価値の1/2以下に下落したと推定されている）⁴⁹ にあわせて換算しなおしたというようなことでは説明できないであろう。もしそうであるなら県や郡毎の『会典』の jama' と比較しての倍率は互いに近似したものになる筈であろう。そして、このような換算説の可能性が排除されてしまうと、全体としての5.0倍という倍率は全く不自然というべきであろう。なぜなら、『会典』の jama' の分析の結果、最近では、1595年頃の地租率は総生産高の約1/2と推定されており⁵⁰、グジャラート王国の下で地租率がたとえどれほど高かったとしても、総 jama' が『会典』のその2倍以上になることは不可能だからである。

以上の考察から、『鏡』の jama' 数値と『会典』のそれとの間には、県毎の比較やパタン県での郡毎の比較においてはごくわずかながら相関性があるように見えるものの（図1参照）、全体的には『鏡』の jama' はほとんど信憑性を欠き、海関税収入が総 jama' に占める比率の分析には使用できない性質のものであることは明らかである。なお、もしピアソン氏がポルトガル史料を1つの根拠に、グジャラート王国の関税収入が約400万ルピーであったという立場を堅持した場合にはどうであろうか。同王国の jama' は（グジャラート州に相当する地域のみを対象とした場合）、『会典』のそれ（1,100万ルピー弱）でなかったとしても2,000万ルピーを越えることはなかったであろうから、海関税収入はその20%にも達することになる。そうなればピアソン氏の所説の一前提は崩壊してしまうであろう。

しかし、もちろんそのような推定には十分な根拠がない。反対に、『会典』に依拠すれば、ムースヴィ女史の述べるように、諸港の所属する諸徴

税区の総税収は80万ルピー以下となり、これは全州の総 *jama'* 1,092万ルピーの7.3%に過ぎない。そして地租部分を除けばおそらく70万ルピー程度で、これは総 *jama'* の6.5%程度に過ぎなくなり、海関税のみではもっと低率になってしまうだろう。つまり、『会典』の1595年頃の *jama'* 数値に依拠する限り、海関税収入の占める比率は、ピアソン氏が『鏡』の1571年の *jama'* 数値によって示唆した比率と殆ど変わらないことになる。

もちろん、1595年は、1592年にアクバル帝が種々の *sā'ir* の徴収禁止令を発した直後であり⁵¹⁾、それが海関税収入に影響しなかったとも断言できない。グジャラート王国時代の従価関税率はムガル時代のそれ(標準的には2.5%)より高かったとされている(ピアソン氏は5%で計算している)。また以下に若干検討するように、海上貿易の発展により17世紀のグジャラート州の海関税収入は増加したと思われる。以上から、グジャラート王国時代や17世紀のグジャラート州の海関税収入の州の総 *jama'* に占める比率が『会典』のそれより高かった可能性も否定できないであろう。また今まで問題にしてきたのは *jama'* (査定税額)であって実徴額 (*ḥaṣīl*)ではなかった。前者と後者との関係は一率にはいえないであろうが、17世紀末のグジャラート州の標準実徴額 (*ḥaṣīl-i san-i kamil*)に関する3統計では、*jama'* よりかなり低い900万ルピー弱という額が挙げられている⁵²⁾。後にみるように同じ頃のスーラト港のみの海関税収入を81.6万ルピーとする推定がもし依拠できれば、それだけで州の *ḥaṣīl* の9.0%になる。

このように、16, 17世紀の海関税収入をめぐってはまだまだ不明確な点が残されており、今後の検討にまたねばならないが、本稿では、以下、17世紀のスーラト港の海関税収入について若干言及するにとどめたい。

『会典』では、1595年頃のスーラト市とその郊外の *jama'* は13.8万ルピーとなっているが、地租相当部分を控除すると、残りの *sā'ir* 等の収入はおそらく11.8万ルピー程度になり、それから市場税等を除くと海関税自体の額はさらに少なくなるであろう。

ところで、当時「王の船」と呼ばれるムガル皇帝や皇族の船が毎年少な

くとも一隻はスーラトあるいはゴーガから主に紅海方面へ航海していたが、それらや他の船のもたらす金銀や商品の量は相当のものであった。もちろんその量については正確なことは伝えられていないが、たとえば次の様な事例がある。

1613年スーラトのラヒーミー号が紅海から運送してきた荷の価値は10～20万ポンド（1ポンド＝約9ルピー）と噂された⁵³⁾。1616—19年頃、英人テリーは、そのような大船の紅海からの船荷は通常20万ポンドの価値があると述べている⁵⁴⁾。1618年にラヒーミー号は29トンの銀（約280万ルピー相当）を持ちかえた⁵⁵⁾。1622年春 Tocoly 号が紅海から250万ルピー相当の荷を、また同年には、スーラトのサラマティー号が20万ダカット（180万ルピー相当）の金銀をもたらした⁵⁶⁾。1624年には Romanny 号が250万ルピー以上の金・銀・商品をもたらしたと噂された⁵⁷⁾。1628年4月にモカから「王の船」が120万ギルダー（約100万ルピー）の荷を運んできた⁵⁸⁾。1641年春には、オランダ船がスーラトへ50万ルピー相当を荷揚げし、さらに日本からその2倍の額がもたらされるものと予想されている⁵⁹⁾。同年秋にはモカからの複数の船が170万リアル（360万ルピー相当）の銀をスーラトに運んできた。その直後英船が約1.4万ルピーの銀をもたらしている⁶⁰⁾。1693—94年には「王の船」ガンジェ・サワーイー号が500万ルピー相当の銀貨をジッダより持ち帰ったという⁶¹⁾。

さて、これらの数値をあまり信用することはできないであろうが、一応それに依拠してみると、1641年の場合、関税率2.5%とすると銀410万ルピー強だけで、10.3万ルピーの関税収入となる。また1693—94年には、「王の船」1隻の銀だけで12.5万ルピーの関税収入となる。

ところで、1644年頃のスーラト県およびスーラト市の租税については、その約10年後までに書かれたムガル帝国の正史の1つともいえるべきラーホーリーの『王の書』（Padshāhnāma）に大要次のように書かれている。

「〔他のイナム（賜与地）とともに〕その jama' 3,000万ダーム（75万ルピー）を有するスーラト地方（vilayat）もまた、その港と共に〔＝も

含めて)、皇女ジャハーン・アーラーにイナムとして与えられた。同港の jama' は1,000万ダーム (25万ルピー) であるが、この頃の haşil [実徴高] は、多数の商人が諸地方・諸海域からやってくるが故に50万ルピーになる。そして〔同地方の〕総額は4,000万ダーム (100万ルピー) になるであろう。』⁶²⁾

ここに示された数値は大雑把なものであるが、同時代の正史であるが故にある程度信頼できるものと思われる。「スーラト地方」とはスーラト県をさすものと思われ、その jama' は『会典』のそれより27.4万ルピー (57.6%) 多くなっている。なお、これに照しても、1571年のスーラト県の jama' の500万マフムディー (360万ルピー) がいかに誇大な数値であるかがわかるであろう。スーラト県の jama' の1/3を占めるスーラト港の jama' の25万ルピーがスーラト市徴税区の jama' なのか、そのうちの海関税のみの jama' なのか明確でないが、おそらく前者であろう。いずれにしろ、貿易関係の税収がその大部分を占めるであろう。ところでピアソン氏は、この史料に基づく『鏡』の記録に依拠して、当時のスーラト港の関税収入を25万ルピーと推定したが、もし厳密にこの史料に依拠するならば、スーラト市の実徴額を50万ルピーと推定しなければならなかった筈である。もちろん、この50万ルピーという額が本当に実現できたとは本史料も断言してはおらず、またそのまま信用する必要もないのであるが、少なくとも『会典』の jama' 数値は当時大きく凌駕されていたことは想像に難くない。すでにみたように、1641年には一部の船舶のもたらした銀に課せられた関税のみで10.3万ルピーに達していた。また、1638年末にスーラト県長官 (mutaşaddi) となった人物は、イギリス商館の史料によると、スーラトの税関およびブローチの税関の徴税額から毎年80万マフムディーを皇帝に上納するという条件で徴税を請負ったが、この額は前任者の請負額より3/8だけ多いとも、20万マフムディーだけ多いとも噂された⁶³⁾。しかし、彼は3年後に請負額を完納できずに解任されているので⁶⁴⁾、50～60万マフムディー (20～24万ルピー) がスーラトとブローチの関税の請

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

負可能な額とみなしてよいだろう。そして、実徴額はこれを上まわったと思われる。するとスーラト港のブローチ港に対する貿易の相対的優位性からみて、スーラト港の関税収入は20万ルピー程度とみなせるのではなからうか。そしてスーラト市徴税区の全租税収入は50万ルピーには達しなかったとしても、25万ルピーには達していたのではなからうか。

次に、1665年末～67年初めにかけてインドに滞在しスーラト市について詳しいと思われるテヴェノーはスーラトの外港スワリ Swally での関税収入を年12ラク・ルピー（120万ルピー）とし⁶⁵⁾、また18世紀初めのハミルトンは、「関税、地代、人頭税から生ずる」スーラトの租税は1690年から1705年にかけて、年平均130万ルピーに達したとするが⁶⁶⁾、これらはスーラト市の海関税収入や同市の全租税収入としては大きすぎる推定のように思われる。

ところで、ダースグプタ氏は、その1700～1750年頃のスーラトの没落過程をイギリス、オランダおよびインド史料に依拠して深く分析した研究の中で、スーラトの関税額についての信頼するに足る史料はないが、オランダ商館員 Jean Diodati の1699年5月5日付の日記に記されたそれはやや尊重に値するとみなしている。そこでは、諸報告によれば、そのシーズンのスーラトにおけるムガル帝国の関税は816,000ルピーであり、今後さらに3～4,000ルピーの上積みが予測できるとされ、これは前年の関税より多額であるが、商人たちが地方官に脅し取られた結果であり、不思議ではない、と記されているとのことである⁶⁷⁾。

もしダースグプタ氏のいうように、この81.6万ルピーという数値が依拠できるとすれば、スーラトの海関税収入は1640年代よりさらに上昇したことになるであろう。この額は『会典』のスーラト市の sa'ir 額11.8万ルピーの6.9倍に相当する。しかし、この100年間にルピーの対穀物等の相対的価値が1/2程度に下落したと推定されていることも考慮しなければならぬであろう。

以上のように、17世紀のスーラト市の海関税収入の上昇をある程度推定

できたとしても、この時期のグジャラート州全体のそれについて推定する手がかりはない。また、アーグラ州やデリー州の総 jama' が17世紀中に『会典』のそれの2倍以上にまで上昇しているのに、グジャラート州の総 jama' はほとんど上昇していないという不思議な傾向を示しており⁶⁸⁾、その理由が不明な現在、17世紀における州全体の総 jama' に対する海関税収入の比率を推定することは全く不可能である。

それでも、一般的にあって、17世紀には海上貿易の発展に伴って海関税収入の比率の増大が考えられるであろう。しかしその場合でも、グジャラート州ではなく全ムガル帝国の jama' との比較においては、グジャラート州の海関税収入の占める比率はやはり微々たるものになってしまうであろう。ベンガル州その他の海関税収入を含めても、結論はあまり異ならないであろう。

しかし、翻って考えてみるに、ムースヴィ女史が指摘し、そしておそらくピアソン氏自身も認識しているように、グジャラート王国政府やムガル帝国政府にとっての海上貿易の重要性は、国家財政に占める海関税収入の比率のみでは判断できないであろう。ムースヴィ女史は、国際貿易が地租収入にも影響を与えたこと、すなわち、海外の市場の需要に大きく依存した綿花、アヘン、藍などの商品作物がムガル帝国の税制下で高率の地租を課せられたこと、従って地租収入に強い関心を示すことが商業への関心を妨げることになるというのは自明のことではないと指摘している⁶⁹⁾。ピアソン氏自身も、輸出用の作物からの地租やこれらの商品に対する内陸関税等も考慮すれば、海上貿易がどれだけの税収を生みだしたか推定することさえ不可能であると認めているのである⁷⁰⁾。

さらにまた、周知のことながら、海上貿易は、ムガル帝国の禄位・知行制の1つの重要な基礎である帝国の幣制にとって不可欠な金銀銅を海外からもたらし、前者ほどではないにしてもムガルの軍事制度にとって重要なアラビア馬やペルシア馬をもたらした。これらの輸入量が少なければ、ムガル帝国の支配機構は多大の困難と変更を被っていたことであろう。ま

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

た、グジャラート国王やムガル皇帝や皇族が「王の船」と呼ばれる船を醸装させ、海上貿易に自ら積極的に関与していたことはすでに若干ふれた通りである。

カンバーヤトやスーラトがしばしば皇子・皇女や重臣の知行や賜与地とされたことは、皇帝がそれらの重要港からの収入を相当重視したからといえよう。またそれらの港からの徴税を皇帝が請負に出すこともあったが、それも関税収入等の増大を目的としたことであった。そして17世紀後半のアウラングゼーブ帝の時代にはスーラト港などは知行とされることなく国庫地として皇帝の手に保持され続けたのであった。このように、その現れ方は違うにしても、主要な海港都市の重要性はムガル中央政府によって終始ある程度までは認識されていたといえるであろう。

IV

ポルトガルによる海上貿易統制の相対的成功の背景としてグジャラート王国およびムガル帝国の支配者の内陸志向性を強調したピアソン氏の所説に対して、本稿では、ムースヴィ女史の批判に与みし、それを深める立場から検討を行ってきた。第Ⅱ章では、内陸志向性がたとえあったとしても、それは海上貿易、特に国王のその安全の保障と引換えに領土の一部が割譲される程度の相対的なものであり、ポルトガルの軍事力の強さをやはり重視しなければならないことを説いた。第Ⅲ章では、全租税収入中の海関税収入の比率の低さを強調するピアソン氏の所説は、史料的に論拠が薄弱であることを分析的に示し、かつその比率が低くとも、必ずしも海上貿易が軽視されていたとはいえないことを不十分ながら論じた。その過程で『アクバル会典』や『アフマッドの鏡』中の *jama'* (査定税額) の意味内容も若干明らかにされたことと思う。

しかし、グジャラート王国やムガル帝国における海上貿易の重要性の程度についてより深く認識するためには、第Ⅱ章の冒頭にも述べたように、

ピアソン氏が若干試みたような他の国々のそれとの比較——前近代の日本や中国をも含めて——が不可欠であろう。その点については今後の検討課題としたい。

(注)

- 1) M. N. Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat — The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, New Delhi, 1976.
- 2) *Ibid.*, pp. 2, 91, 132, 153.
- 3) Ashin Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat, c. 1700-1750*, Wiesbaden, 1979, pp. 14-5; do.. "The Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean, c. 1500-1750," *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I: c. 1200-c. 1750, ed. by Tapan Raychaudhuri and Irfan Habib, Cambridge, 1982, pp. 421-2.
- 4) Shireen Moosvi's Book Reviews on M. N. Pearson's *op. cit.*, in *Medieval India, a miscellany*, Vol. IV, Aligarh Muslim University, Asia Publishing House, New York, 1977, pp. 217-9.
- 5) Hiromu Nagashima, "Merchants and Rulers in Gujarat during the 17th Century—— Didn't the merchants of Surat City want to be protected by the rulers?," *Proceedings of the 31st International Congress of Human Sciences in Asia and North Africa*, Tokyo, 1984, pp. 422-4. これは会議当日の拙発表の要旨である。その全文もいずれ近いうちに刊行される予定である。
- 6) M. N. Pearson, *op. cit.*, pp. 90-1.
- 7) Ashin Das Gupta, "Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean, c. 1500-1750," *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I: c. 1200-c. 1750, p. 429.
- 8) M. N. Pearson, *op. cit.*, p. 99.
- 9) S. Moosvi, *op. cit.*, pp. 218.
- 10) M. N. Pearson, *op. cit.*, pp. 71, 95.
- 11) Niccolao Manucci, *Storia di Mogor, 1656-1712*, tr. W. Irvine, 4 vols., First Edition, London, 1907, Reprint ed., Calcutta, 1966, Vol. II, pp. 40-2.
- 12) M. N. Pearson, *op. cit.*, p. 86.
- 13) *Ibid.*, p. 81. 以下、本稿では、グジャラート王国史の具体的史実の検討はほとんど同書所載の史実に依拠し、それらを読み換える形でなされている。原史料に依拠しての検討は、別になされねばならない課題である。
- 14) *Ibid.*, p. 80.

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

- 15) *Ibid.*, pp. 72-3, 75.
- 16) ピアソン氏もこの事実は認めている。ただ、ディウなどの海上の島や辺境の領土の割譲は、内陸領土志向性とは矛盾しないという立場に立っている (pp. 88-9)。本稿の筆者は、そのような内陸領土志向性は、限界のある内陸領土志向性だと考える。それは無条件の領土至上主義ではないといえるだろう。
- 17) A. Jan Qaisar, *The Indian Response to European Technology and Culture (A.D. 1498-1707)*, Delhi, 1982, pp. 44-5.
- 18) A. Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat, c. 1700-1750*, p. 97.
- 19) A. Das Gupta, "Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean, c. 1500-1750," *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I, p. 432.
- 20) ピアソン氏は、マムルーク朝エジプトの兵制が中央から現金または現物を給与された常備軍であったのに対し、グジャラート王国の軍は、各貴族が自らの統治下の土地から徴発した兵からなり、全軍は現金よりむしろ土地の給与を受けていたと述べている (pp. 90-1)。
- 21) *Ibid.*, pp. 23, 88, 89, 90.
- 22) カリカット王国の関税率については、2.5% (1442-4年頃)—'Abd al-Razzāq in *India in the Fifteenth Century, being a Collection of Narratives of Voyages to India*, London, 1857 (Works issued for the Hakluyt Society (abbreviated as WHS), Old Series, 22), p. 14; 5.2~6% (1516年頃の胡椒) および3~3.6% (同じ頃の丁子)—Dames, M. L. (tr.), *The Book of Duarte Barbosa... An Account of the Countries bordering on the Indian Ocean and their Inhabitants, written by Duarte Barbosa and Completed about the year 1518 A. D.*, London, 1918-21, 2 vols., (WHS, Second Series, 44, 49) Vol. II, pp. 227-8.
- 23) Abū al-Faḍl, *Ā'in-i Akbari*, Ed. Blochmann, Bib. Ind., Calcutta, 1867-77, Vol. I, pp. 204. (以下, *Ā'in* と略記); English tr. Vol. I, by Blochmann, revised and edited by Phillott, Calcutta, 1927 and 1929, Reprint ed., Delhi, 1965, pp. 291-2.
- 24) 家島彦一「東西交渉よりみた紅海とパーバルマンデブ——とくに15世紀前半の情勢を中心としての考察——」, 日本サウディアラビア協会・日本クウエイト協会『アラビア研究論叢—民族と文化—』, 1976, 249ページ注(90)参照。
- 25) トメ・ピレス『東方諸国記』(生田滋・池上峯夫・加藤栄一・長岡新治郎訳注, 大航海時代叢書V, 岩波書店, 1966年, 198-9, 201ページ。A. Cortesao (ed. & tr.), *The Suma Oriental of Tomé Pires and the Book of Francisco Rodrigues*, London, 1944, 2 vols., (WHS, Second Series, 89, 90), Vol. I, pp. 93, 95.
- 26) M. N. Pearson, *op. cit.*, pp. 23-4.

- 27) S. Moosvi, *op. cit.*, p. 218.
- 28) I. Habib, *The Agrarian System of Mughal India* (1556-1707), London, 1963, pp. 66n, 243 & n, 259 & n.
- 29) S. Moosvi, "Production, Consumption and Population in Akbar's Time," *The Indian Economic and Social History Review*, Vol. X, No. 2, 1973, pp. 193-4.
- 30) *Ā'in*, tr. Vol. II., by Jarrett, revised by Sarkar, Bib. Ind., Second Edition, No. 271, Calcutta, 1949, p. 262.
- 31) *Ā'in*, Vol. I, p. 497. Maḥṣūl については, cf. I. Habib, *op. cit.*, p. 204n.
- 32) Cf. *Ā'in*, Vol. I, p. 497. 英訳本では数値がしばしばペルシア語版テキストのそれと異なるが, 本稿ではペルシア語版テキストに依拠した(以下, 同じ)。ただし, 後者自体に誤写がある場合もある。なお, 県全体の面積や jama' は各徴税区のそれらの合計ではなく, 同県についての記述の冒頭部分に記載された数値である(以下, 同じ)。実際の合計との比較では4.9%の面積で29.4%の jama' となる。
- 33) *Ibid.*, pp. 493-4. 各徴税区の合計との比較では, 6.3%の面積。各 jama' 数値には誤りが相当ある。
- 34) *Ibid.*, pp. 493-4.
- 35) *Ibid.*, p. 499.
- 36) S. Moosvi, Book Reviews, p. 218.
- 37) 'Alī Muḥammad Khān, *Mir'āt-i Aḥmādī*, ed. Nawab Ali. 2 parts & Supplement, Baroda, 1927-28, 1930, (以下, *Mir'āt* と略記) Supplement, pp. 193-4; tr. by Syed Nawab Ali and Charles Norman Seddon, Baroda, 1924, pp. 189-90.
- 38) *Ā'in*, p. 494.
- 39) I. Habib, *op. cit.*, pp. 176-7.
- 40) 『会典』は, アクバルによって, ジズヤ, 海関税 (mir bahārī), 市場税 (ḥāsil-i bāzār), etc. (以下省略) などの「この国の人々の用語で sa'ir-jihāt と呼ぶものが免除された (bakhshāyish yaft)」(*Ā'in*, Vol. I, p. 301; tr. Vol. II, pp. 72-3) と述べており, 一般に海関税が sa'ir-jihāt に含まれていたことがわかる。なお, ここでは海関税が免税となったようにうけとれるが, 『会典』は別の箇所では, アクバルが諸税 (bāj) を免除した (bakhshish yaft) ことを述べた際に「港では若干額を徴収したが, それは1/40を越えない」(*Ibid.*, Vol. I, p. 204; tr. Vol. I, pp. 291-2) と述べており, 同書執筆時には2.5%以下の関税が港で徴収されていたことが窺われる。
- 41) *Mir'āt*, Part, I, p. 16; cf. tr. by M. F. Lokhandwala, Baroda, 1965, pp. 12-3.
- 42) これは各知行者の jama' について述べた部分のそれぞれ冒頭に書かれた総

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

- jama' の合計であって、その明細中に書かれた個々の jama' 数値の合計ではない。誤写が相当あるため、後者は前者に一致しない。
- 43) *Mir'āt*, Part I, p. 17; Tr. p. 13.
 - 44) M. N. Pearson, *op. cit.*, pp. 23-4.
 - 45) I. Habib, *op. cit.*, p. 334n.
 - 46) *Mir'āt*, Part I, p. 24, Tr. pp. 18-9.
 - 47) I. Habib, *op. cit.*, p. 8n.
 - 48) *Ā'in*, Vol. I, p. 511-2, Tr. Vol. II, p. 281.
 - 49) I. Habib, "The Monetary System and Prices," *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I, pp. 360-81.
 - 50) S. Moosvi, "The Magnitude of the Land-Revenue Demand and the Income of the Mughal Ruling Class under Akbar," *Medieval India, a miscellany*, Vol. IV, pp. 91-6.
 - 51) Cf. I. Habib, *The Agrarian System of Mughal India*, p. 65n; *Mir'āt*, Part, I, pp. 171-3.
 - 52) I. Habib, *op. cit.*, p. 408. なお、17世紀グジャラート州の総 jama' については、*ibid.*, p. 406 を参照。
 - 53) W. Foster, ed., *The Voyage of Nicholas Downton to the East Indies 1614-15*, (WHS, 2nd Series), London, 1939, pp. 79, 175; W. Foster, ed., *Early Travels in India, 1583-1619*, London, 1921, p. 203.
 - 54) *Ibid.*, pp. 301-2.
 - 55) Cf. A. J. Qaisar, "Merchant Shipping in India during the Seventeenth Century," *Medieval India, a miscellany*, Vol. II, 1972, p. 206.
 - 56) W. Ph. Coolhaas, ed. *Pieter van Den Broecke in Azië*, 2vols, Linschoten-Vereeniging, LXIII, LXIV, 's-Gravenhage, 1962-63, Vol. II, pp. 273, 275, Tr. by W. H. Moreland, "Pieter Van Den Broeke at Surat (1620-29)", in *Journal of Indian History*, Vol. X, XI, 1931-32, Vol. X, pp. 248, 249.
 - 57) *Ibid.*, p. 297, Tr. Vol. XI, p. 7.
 - 58) *Ibid.*, p. 341, Tr. Vol. XI, p. 213.
 - 59) W. Foster, ed., *English Factories in India*, 13 vols., Oxford, 1907-27, 1637-41, p. 299.
 - 60) *Ibid.*, 1642-45, p. 17.
 - 61) Cf. A. J. Qaisar, *op. cit.*, p. 206.
 - 62) 'Abd Haīmal-d Lāhorī, *Pādshāhnāma*, Bib. Ind., Calcutta, 1866-72, Vol. II, p. 397.
 - 63) W. Foster, ed., *English Factories in India, 1637-41*, pp. 123, 207; cf. also

- p. 110.
- 64) *Ibid.*, 1642-45, pp. 23-4 & n.
- 65) S.N. Sen, ed, *The Indian Travels of Thevenot and Careli*, New Delhi, 1949, p. 38.
- 66) W. Foster, ed., *A new Account of the East Indies, being observations and remarks of Captain Alexander Hamilton*, 2vols, London, 1930, Vol. I, p. 89.
- 67) A. Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat*, pp. 18-9.
- 68) この点の指摘は, I. Habib, "The Monetary System and Prices," *The Cambridge Economic History of India*, Vol. I, p. 380.
- 69) S. Moosvi, Book Reviews, pp. 218-9.
- 70) M.N. Pearson, *op. cit.*, p. 24.

付 表 11

Mir'at-i Ahmadi (1571年)			Ā'in-i Akbari (c. 1595年)			g (c/f)
a 郡名	b 税収 (単位万 tankas)	c (単位 万Rs.)	d 郡名	e jama' (単位 dāms)	f (単位 万Rs.)	
1. Ahmadabad 県						
Ahmadabad 市	15,500	155 (その内 郊外の 地租 5)	Ahmadabad 市と郊外	15,000,073 23,999,371	37.5 60.0	} 1.6
Petlad	20,000	200		771,960	1.9	
Khanbayat		地租 5 市場・ 関税等 ⁴⁰		22,147,986	55.4	0.8
Monda (Mahudha?)		50		22,147,973	55.4	0.9
Mahmudabad 等		70	Mahmudabad	1,748,080	4.4	15.9
Nadiad		40		8,103,098	20.3	2.0
Ahmadnagar		40		1,770,912	4.4	9.1
Parantij		50		2,076,574	5.2	9.6
Jhalabar		20		4,825,392(?)	12.1	1.7
Harsol		30		752,202	1.9	15.8
Modasa		80		423,510	1.1	72.7

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

Meghraj (Idar と Dun- garpur の一部 を含むか?)		20	Meghraj Idar	121,762 1,616,000	0.3 4.0	} 4.7
Piplod		30		1,493,249	3.7	
Kathiol と Mamurabad		40	? Mas'udabad(?)	1,400,000	3.5	11.4
Virpur		40		1,778,300	4.4	9.1
Bahiel		100		6,988,920	17.5	5.7
Dholka	16,000	160		1,650,000	4.1	39.0
Jhalawar		260		34,908,220	87.3	3.0
Kadi		280		30,125,788	75.3	3.7
				他に 8 マハル		
総 計		1,710	総 計	208,306,994	520.8	3.3
2. Patan 県						
Patan 市 (郊外の地租 市場税, コ トワリー税)		16		957,462	2.4	6.7
Haveli Patan		235		20,054,045	50.1	4.7
Vadnagar (13の purah と共に)		85 ²⁾		1,844,324	4.6	18.5
Visnagar(?)		4.5	Visalnagar	674,348	1.7	2.6
Vijapur		67		6,001,832	15.0	4.5
Kheralu		58		4,000,000	10.0	5.8
Palanpur		52.5		3,600,000	9.0	5.8
Deesa		28.5		1,600,000	4.0	7.1
Radhanpur	万m.Ch. 150	60		4,000,000	10.0	6.0
Sami	50	20		1,266,998	3.2	6.3
Munjpur	80	32		909,630	2.3	13.9
Kankrej	70	28		1,312,590	3.3	8.5
Tervada	80	32		2,130,000	5.3	6.0

Morvada	40	16		320,030	0.8	20.0
Santalpur	30	12		287,340	0.7	17.1
Tharad	150	60		4,000,000	10.0	6.0
Morvi	100	40				
総 計		846.5	総 計	60,325,099	150.8	5.6
3. Surat 県 (31マハル) (ただし港から の収入は除く)	万 m.Ch. 500	360	(31マハル) (sa'ir を含む)	19,035,180	47.6	7.6
4. Baroda 県 ³⁾ (6マハル)	600	432	(4マハル)	41,145,895	102.9	4.2
5. Nadaut 県 (12マハル)	250	180	(12マハル)	8,797,596	22.0	8.2
6. Broach 県 (12マハル。 ただし港から の収入は除く)	750	540	(14マハル)	21,845,663	54.6	9.9
7. Cham- paner 県 (8マハル?)	150	108	(9マハル)	15,009,884	37.5	4.0
8. Godhra 県 (12マハル。 但し2マハル は免税)	500	200	(12マハル)	3,418,324	8.5	23.4
9. Sorath 県						
パルガナ=60 マハル カSPA=10マ ハル (港=17マハル を除く)		1,000	73マハル (港=13マハル の税収を除く)	63,437,666	158.6	6.3
港(17マハル)		140	港(13マハル)	162,628 $\frac{3}{4}$ m.Ch	6.5	21.5
10. 大陸部の6大港の税収						
Khanbayat (市場税, 海関 税等々)		40	Ā'inの数值は 地租を含む	22,147,986	55.4	0.7
Broach	}	200		456,230 (Haveli は 含まない)	1.1	
Surat				5,530,145 (市とHaveli)	13.8	
Ghogha				600,000 (港のみ)	1.5	
Ghandhar				240,000 (面積の記載 なし)	0.6	

16,17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家

Rander				63,692 (面積の記載なし)	0.2	
総計		240	総計		72.6	3.3
11.						
Nazarbar	万m.Ch. 250	125	Nandurbar と 郊外(Malwa州)	14,252,191	35.6	3.5
Sultanpur	150	75	(Malwa 州)	28,119,749	70.3	1.1
Hisabajamara	100	50	所属不明			
総計	500	250				
12.						
Jalor (造幣所, 市場, 11マハル)		30.0075	Jalor, Sanchor (2マハル)	14,077,437	35.2	} 0.3
			Abugarh, Sirohi (2マハル)	12,000,000	30.0	
			Banswarah (1マハル)	8,000,000	20.0	
			Dungarpur (1マハル)	8,000,000	20.0	
Jodhpur 地方 (ta'alluqa)の一部		20.0075	Jodhpur 県 (22マハル)	14,528,750	36.3	0.6
Nagor 市の地方 (ta'alluqa)の一部		25.5	Nagor 県 (13マハル)	40,389,830	101.0	0.5
Merta 地方 (ta'alluqa)の一部		24.4855				
総計		100	総計		242.5	0.4

注1) 本表は *Mir'at-i Ahmadi* (Persian Text, Part I, pp. 17-22) 所載の1571年のグジャラート王国の租税収入と *A'in-i Akbari* (Persian Text, Vol. I, pp. 466, 493-500, 511-2) 所載の1595年頃のグジャラート州全域およびアジメール州とマールワー州の一部の租税収入とを比較したものである。

a: 前者の郡名。I. Habib, *An Atlas of the Mughal Empire* によって郡名を修正したものもある。

b: aの各郡の税収。単位は 万 tankas。一部の郡(2の後半~8まで, および11)は 万 mahmūdi Chingizis で表記されている。

c: 各郡の税収のルピーでの表記。筆者の換算したものも含む。単位は 万 Rs. 100 tankas = 1 Re. mahmūdi Chingizis から ルピーへの換算率は郡によって異なるが、テキストどおりである。総計は概ね各県毎に、各郡の数値を単純合計している。

d: 後者所載のaに対応するマハル(徴税区)名。空欄のところはa欄に同じ。

e: dの各マハルの税収。単位は dāms。各県の総計は、各マハルの数値の合計ではなくて、各県の総税収としてテキストに記載された額 (I. Habib, *op. cit.*, p.viii によって修正)。9.の港の単位は mahmūdi Chingizis。

f : e をルピーに換算したもの。40dāms=1Re.

- 2) テキストでは850万ルピーとなっているが、仮に85万ルピーの誤りとみて、修正してある。
- 3) 4. Baroda 県～9. Sorath 県までは各マハル毎の税収が記載されているが、本表では省略されている。各県の税額は、各マハルのその単純合計ではなくて、テキストの各県の冒頭に総額として記載されている数値である。

(注) (1) 1571年の Surat 県, Broach 県, Sorath 県は港からの収入を除いてある。
 (2) Ahmadabad 県と Patan 県の名郡(徴税区)の jama は左端の目盛に、グジャラート州の名郡の jama は右端の目盛による。

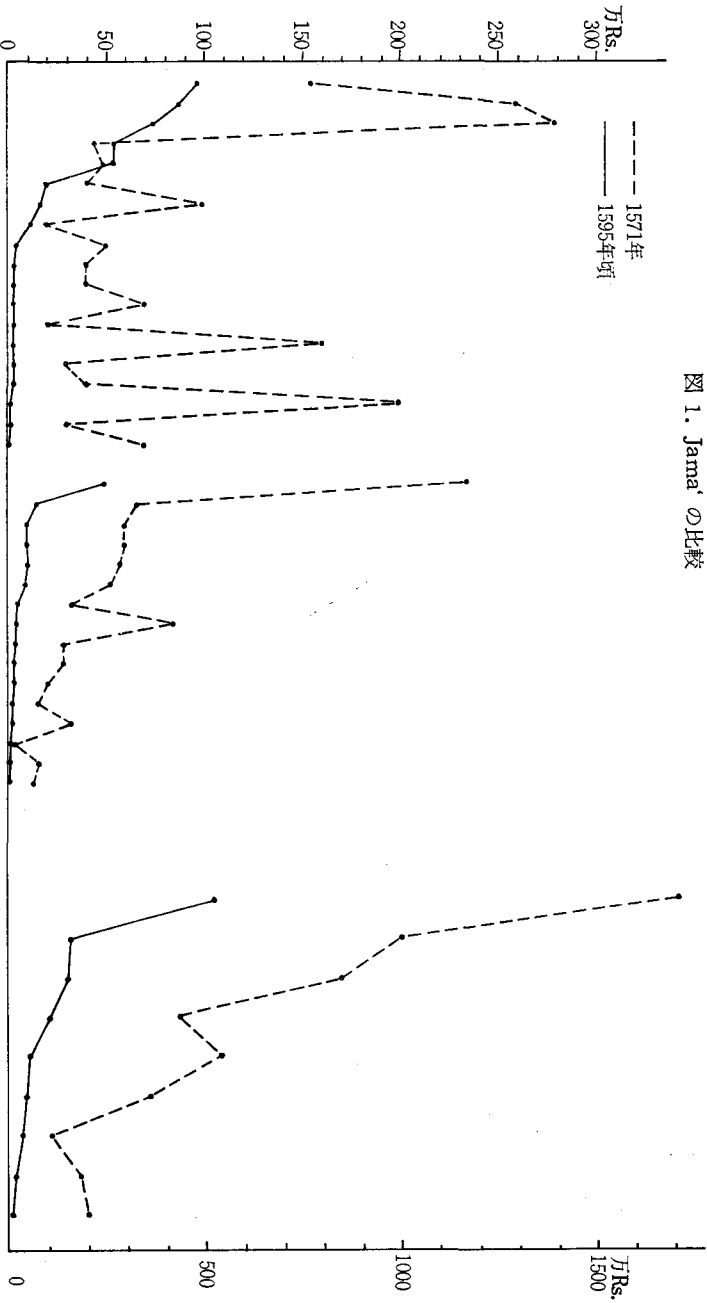


図 1. Jama' の比較