

十七世紀中葉連合東インド会社の対日交渉と情報伝達網〔第二部〕

ヤハト船リロ号の東京航海をめぐる――

加藤 榮 一

はじめに

オランダ連合東インド会社の上級商務員ヤン・ファン・エルセラック Jan van Elserack は、一六四二年十月二十九日、日本商館長の職務を上級商務員ピーテル・アントニスゾーン・オーフルトワール Pieter Antonisz. Overtwater に譲り、フライト船ザイエル号 *het fluitschip de Zayer* に坐乗し長崎を解纜、パタヴィアに戻った。彼は翌四三年四月二十三日、総督アントニオ・ファン・ディーメン *Antonio van Diemen* に依って再度日本商館長に任命され、ヤハト船リロ号 *het jacht Lillo* に搭乗して東京、タイオワンを経由して長崎に赴き、オーフルトワールから日本商館長の職務と権限ならびに商館の資産一切を引継ぎ、連合会社の日本における業務を統轄すること、また、長崎に渡航の途次、東京における会社の要務を査察し、同地の商館ならびに会社の駐在員に対して然るべき命令を下して、同地における会社の利益のために必要な措置をとること、かつ、タイオワン滞在中は同地の長官代行、上級商務員マクシミリアン・ル・メール *Maximilien le Maire* の次席として彼を補佐すべきことを命ぜられた。

総督ファン・ディーメンは、このときエルセラックに、彼が長崎に渡航する間に彼に課せられた任務と予想される事態に対する措置、とりわけ、広南と東京における行動規範、ならびに日本商館長として日本の当局者に対して持すべき基本の方針に就いて、大局的かつ細心の訓令⁽¹⁾を手交した。また、この時ファン・ディーメンは、在長崎のオーフルトワールと、前年秋に長崎からメルマン号 *Meerman* を指揮して東京に渡航した商務員アントニイ・ファン・ブルックホルスト *Anthony van Brouckhorst* に宛てた未封緘の訓令書翰をエルセラックに託している。

この二通の訓令書翰⁽²⁾は、エルセラックに宛てた職務権限証書および訓令と同一の日附（一六四三年四月二十三日附）で作成され、これら四通の文書は、最も詳細かつ浩翰なエルセラック宛の訓令（以下本文では「一六四三年総督訓令」と記す）を基幹として、内容的に相互に関連するものである。

右の「一六四三年総督訓令」は、内容的には、(イ)パタヴィアより長崎に到る航路と僚船カペルレ号 *fluitschip Capelle* との関係、(ロ)ヴェトナム沿岸航行中の行動規範、(ハ)東京王国と連合会社の関係の概況と東京におけるエルセラックの行動規範ならびに東京国王と当局者に対する対応

方針、(三)タイオワン滞在中の心得、(四)長崎到着後に日本商館長として日本側為政者に対する対応指針、(五)鄭氏配下の中国船の行動に対する対策、(六)日本に於ける商務一般と商館の規律に関する指示、の七項目が盛り込まれているが、これらの問題は大別して、インドシナ半島に於ける連合会社の外交・貿易に関するこの時点に於ける基本方針の提示と、日本貿易の主導権掌握をめぐる連合会社の鄭芝竜傘下の中国人勢力に対する戦略要綱の策定の二点に問題を集約することが出来よう。

右の二点に集約される問題は、畢竟、独自の海禁政策を強化して鎖国体制を完成させ、東アジアに於ける対外関係の定置を実現して国家支配の安定をはかろうとする幕藩制国家が構築する対外秩序の枠組に対して、オランダ勢力がこれに自己を適合させながら、同時に、東アジアにおける連合会社の優位を確保するため、南シナ海域から極東水域にかけての地域で、如何にして自己の戦略活動を破綻させることなく遂行するか、という課題に帰結していく。

以下、本稿ではこの二点に集約された問題をめぐって、「一六四三年総督訓令」と、これを体して東京經由長崎に渡航し、一六四三年八月一日以降、日本商館長に再度就任したファン・エルセラックの公務日記、「一六四三年ヤハト船リロ号航海日記」(「リロ号航海日記」)と略記する(5)と、これに引き続いて記述された「一六四三—四四年度長崎商館長日記」(「一六四三—四四年度日記」と略記する)の記述を比較検討しながら、バタヴィア政府の対東京、対日本政策の基本方針がどのような形で現場の商館長によって実行されていたかを検討してみたいと思う。

一、ヤハト船リロ号の東京航海とその記録

— 一六四三年のリロ号航海日記 —

エルセラックは、一六四三年四月二十四日、ヤハト船リロ号に搭乗し

てバタヴィアを出港した。同船は現銀資本と若干の商品より成る総額一三万〇七〇三グルデン余の積荷を搭載し、僚船のフライト船カペルレ号およびマカオに帰航するポルトガルの小船を伴ってバタヴィアの停泊地を解纜したが、カペルレ号は途中、広南のチャンペロ島 Paulo Champelo (クラオ・チャム、勅勞社島) 附近で旗艦と分離してタイオワンへ直航することとなっており、ポルトガルの小船—een choe van Maccauw—は、総督が船長のクリストフェル・スアーレス・コイリー Christophel Snares Colhe の要請を容れて、援護のため同航せしめることを指示したものである。

旗艦であるリロ号は、二四〇トン、一六四〇年に建造されたヤハト船で、一六四一年五月三日オランダを発進し、一六四二年二月十四日バタヴィアに到着した。「航海日記」の各ページの上部欄外の記載に *het oorlogesjacht Lillo* 即ち、武装(或いは戦闘用)ヤハト船リロ号と記されており、貨物の積載能力を重視したフライト船 *het fuitschip* に比して、戦闘機能—この場合はむしろ防備能力であろう—に重点を置いた快速船であったと思われる。

この船団の航路に関しては「総督訓令」にかなり周到な指示が記されており、「航海日記」によれば、リロ号は「総督訓令」の指示に沿って針路を採り航行していることが知られる。この二つの記録は海事史料としても興味あるもので、双方の記述を対比しながら同船のトンキン湾に到るまでの航跡を眺めてみることにする。

1、航路に関する訓令

「総督訓令」に示されたトンキン湾までの航路は概ね次の如くである。即ち、バタヴィア(南緯六度)を発進してから暫時、スマトラ島南端部の東海岸と平行に、南緯約三度のルセラ島まではほぼ真直ぐに北上

してバンカ海峡に入り、バリンパンの河口の前面を経て、更にリンガ諸島 (Kepulauan Linga) の東側を周航して北緯一度、シンカプラ海峡を隔ててマラヤ半島の最南端部に対するビンタン島に到り、これより南シナ海に入り、アナンバス諸島の西、マラヤ半島東岸の沖合に点在するプロ・ラウオル島 Poele Lauror (プラウ・アウル Pulau Aor) 等の島嶼まで航行したのち、針路を北東に転じて、インドシナ半島南端東方海上に位置するプロ・コンドル (崑崙島、コン・ソン Con Son 島) を目標に南シナ海を一直線に航行し、メコン河口地域に接近してチャンパ海城に入る。尋で針路を北北東に採って、北緯一〇度三〇分、東経一〇九度に位置する沖のプロ・セシル島 Poele Ceir de Mer (クラオ・トウ一 Culao Thu) とカ・ナ Ca-Na 湾内に在る、北緯一度、東経一〇九度の岸のプロ・セシル Poele Ceir de Terre (クラオ・カオ Culao Cao) の間を直進する。そしてチャンパ沿岸に沿って針路を持ち、広南海域に進入して、中部ヴェトナムの交易の要地フェフォ (ホイ・アン Hoï-An、会安) 沖合のチャンベロ島 (クラオ・チャム) 近傍に両船集合し、同地で僚船カペルレ号は旗艦と別れてタイオワンに直航し、リロ号はトンキン湾に向けて北航してハイフォン港外の真珠島 Paerlen Eyland (ハイフォン南東の塗山 Do-Son 半島近傍のホン・ザウ Hon Dru 島) に投錨して、トンキン駐在の会社職員からの連絡を待機すべし、というものである。

なお、会社は広南阮氏と敵対関係にあり、また当時、会社とカンボディア王国との関係も悪化しつつあったから、チャンパから広南領海にかけての南シナ海域はオランダ船にとっては危険水域であった。従って、この水域の航行に関しては、総督は両船の指揮官に慎重な行動をとるよう指示している。即ち、広南人やエスパニア船等に遭遇した場合、彼等に決定的な打撃を与えるよう努力すべきであるが、但し戦闘行動に余り

深入りせぬこと。戦闘行動を採る際には、船舶評議会と慎重な討議を経たのち実行すること、等である。また東京国内の情勢が極めて不安定であり、東京人とオランダ人との信頼関係が必ずしも充分とは云えない状況に鑑み、東京本土への上陸、とりわけ、リロ号が紅河を遡航して、首都のカチウー Catsiow (黎氏の王城の地昇竜に接する商業地区をケチョ Kecho 仇轄と称し、カチウーはケチョを訛ったもの、今日のハノイ) へ直接赴くことは、安全が確認されるまでは絶対にしてはならないこと、また、エルセラックは如何なる場合に於いても、日本商館長たる身分を秘匿して、船舶の指揮を採る一介の商務員として振舞うように、と指示されている。

2. トンキン湾に到る航海

次に、リロ号とその僚船の実際の航海の経過を「リロ号航海日記」から要約してみよう。

エルセラックの座乗したヤハト船リロ号は一六四三年四月二十四日、僚船のフライト船カペルレ号とマカオのシウ船を伴ないバタヴィアの停泊地を出帆して帆走し、夕刻前にジャカルタ湾の北北西五〇キロ、南緯五度四五分、東経一〇六度五五分に位置するザイデル・ヴァアテル島 het eiland Zuidewacher を通過した。翌二十五日夕刻に激しい暴風雨に遭い、マカオ船を見失った。二十八日、バンカ海峡入口のルセバラ島 het eiland Lucepara 近傍に到達し、投錨。そして、バンカ海峡に入り、五月一日、バリンパン河口の前面に投錨した。そのご、更にスマトラ島南端部の東海岸に沿って航行し、同月三日にはリンガ諸島の一島を視界に認め、北方に針路を採って、その夜同島の周辺に到達した。

翌日、針路を北北西に採り、夕刻にはビンタン島を船首前方に見て、五月五日、プロ・ラウエル、即ちプラウ・アウルに到達し投錨し、カペ

ルレ号と邂逅、同島で薪水や新鮮な食糧を補給した。アウル島を出帆してから針路を北東に採り、ティンギ島 Tingji (マラウ・ティンギ Pulau Tingji) 、プロ・ティアモン Poulo Tiamon (ブラウ・ティオマン Pulau Tioman) 、ともにマラヤ半島東岸沖合に点在する島嶼を通過して、五月九日正午には、本船の位置、北緯五度二十六分を測定している。

この間、五月一日には、リロ号はバリンバンとアンドラギリ Andragiri (スマトラ島中部、バリンバンの北西凡そ三五〇キロ) からバタヴィアに航行する二隻の中国人ジャンク船に邂逅し、嵐で難破した一隻に米と飲料水を支給している。両船はバタヴィア政府の発行した通航許可証を携行しており、スマトラ東海岸とバタヴィアを結ぶ胡椒の取引に従事するジャンク船であった。また五月九日には、カンボディアとバリンバンを往復する一ジャンク船に出会い、エルセラックは船頭のアウシオング anachoda Aousiongh に在カンボディア上級商務員ハルマン・ブルックマンス Harmen Broockmans に宛てた書翰を託している。同船も一六四二年十一月二十日附の通航許可証を携行していた。これらの事例は、当時、東南アジア域内の交易に、中国人のジャンク船が、盛んに胡椒や米、陶器などの貨物の取引を行ない、連合会社は彼等に通航許可証を交付してその航行の安全を保障する傍ら、中国人商人の東南アジア域内における交易活動を会社の統制下に把握することを意図していたことを示すものである。そして、これら中国船の活動がオランダ人相互の通信連絡網の一環を担っていたことが知られる。

五月十二日早朝、リロ号はプロ・コンドールを前面に見て、引続き北東に針路を採って航行し、十三日未明、チャンバ沿岸のザールベルク Saalbergh 岬を見て針路を北北東に採り、夜間、沖のプロ・セシル島と岸のプロ・セシル島を通過して、翌日朝、バンダラン湾 Bay van

Pandarangh (バンダランは正しくはパダラン岬 Cape Padaran、今日のマイ・ディン Mui-Dinh で、バンダラン湾はカ・ナ Ca-Na 湾と推定される) に入った。その北北西に針路を採り、五月十八日早朝、アヴェレル岬 d'Averelle、即ちインドシナ半島最東端のヴァレラ岬 Cape Varella (マイ・ケ・ガ Mui Ke-Ga に比定されよう) を通過し、本船はいよいよチャンバ海域から広南クイナム海域に入った。

五月十九日、クイ・ニョン Qui-Nhon の南に位置するプロ・ガンビール Poulo Gambir に到達し、同処でエルセラックは僚船カペルレ号の指揮官に訓令書とタイオワンの長官代理マクシミアン・ル・メールに宛てた書翰を渡した。そして翌日、クワン・ガイ Quang-Ngai の近辺と推定されるボクスホールネン Boekhoornen の沿岸に達し、北東方向にプロ・カントン島 Poulo Canton (クオ・レー Culo Re 島) を見て、五月二十一日、チャンペロ島近傍に到達した。ここで総督の訓令に従って僚船カペルレ号は旗艦と別れ、針路を北北東に採ってタイオワンに向けて航行した。

僚船と別れたリロ号は引続き北西に航行して二十二日、トロン湾、即ちツアーン Tourane、今日のダ・ナン Da-Nang の近辺に到り、翌日にはドン・ホイ Dong-Hoi の南東海上に位置するタイヘル島 Tigerseyland を通過し、翌二十四日には広南と東京の国境を流れるパウシウ河 de riviere Pousiou (パウセイン Pousijn 又はプースイエン Poesien とも云う) を通過し、依然北西に航行して、二十六日朝、ギアング河 riviere Giangh (義安または父安、紅河 Son Koi の一支流) の河口、茶宇島 Teysand Chanel から一マイル半の地点に到達した。

リロ号は、同地で南下して来た三隻のオランダのヤハト船、ヴァックケンデ・ブーイ号 Wackende Boeye、キーフィット号 Krivih とゼーウス・ナハテガル号 Zeeutsche Nachtegaal に邂逅した。右の三船は東

図版1 マラヤ=インドシナ半島及び周辺図



図版2 トンキン湾略図



京国王の広南征討に動員され、パウシウ河口に集結すべくカチウを発進して同地に到ったものであった。そこに到るまでの経緯は後段で述べるが、エルセラックは右の三船を指揮していた下級商務員イザーク・ダフィッツセン Isaac Davisz. から東京の情勢を知らされた。

ダフィッツセンは、かつて商務助手として平戸商館に勤務していた下級商務員イザーク・ホベイン Isack Gobijn と共に、一六四二年十二月、商務員アントニイ・ファン・ブルックホルストの指揮するフライト船メーデルマン号 *Meerman* でタイオワンから、東京に派遣されていたのである。彼の報告に依り、東京国王鄭 樞が二十万の精兵を率いて広南征討に出陣し、首都カチウには国王の大官の一人(「リロ号航海日記」六月十日の条には王子の一人と見える)が同市の長官として留まっていたが、カチウ駐在のオランダ人は余り良い待遇を受けておらず、メーデルマン号はバタヴィアからの援軍到来までは出発を許可されぬであろうこと。国王の出陣によって国内の政情は不安を極め、治安は極度に悪化して、道中には盗賊が横行して、商取引は停滞し、オランダ人たちは契約した商品の集荷に支障をきたしていること、などを報らされた。

エルセラックは右の報告に接したのち、ダフィッツセンに、広南との戦争に関する総督のブルックホルスト宛意見書と、これに関するインド評議会の決議等の写しを手交し、併せて、東京国王との折衝に際して注意事項を伝達した。とりわけ、国王に対しては、バタヴィアからの援軍の到来は諸般の事情に依り双方が期待する刻限には必ずしも到着しないが、必ず援軍が到来することを保証するように、と念を押している。その理由は「総督訓令」に詳細に記述されている。

同日、エルセラックはキーフィット号とゼーウス・ナハテガル号の装備と備蓄品が劣悪なため、リロ号から若干の食糧、火縄などを供給し、両船の指揮官に訓令を与えて、茶宇島を後にした。

五月二十七日、リロ号は針路を東北東に採り、ローフェルス島 *het Rooversyland* (盜賊島の意、清冷散島 *Dao Tching-Ian-Xan* に比定されよう) の南東微東四マイルの地点に到達し、三十日正午、真珠島 (ホン・ザウ *Hon-Dau* 島) に到着した。当時、ハイフォン港に入港する船舶は必ず同島に寄港して、土地の水先案内を雇うのが慣しであった。エルセラックはリロ号の船長バスタアン・バルドゥール *Bastaen Bardoel* を同島に上陸させ、状況を偵察させたところ、同島では住民が各々部落の防備を固めて蔽戒体勢を採っており、外来者の上陸を許さぬ気配であった。彼は住民との折衝をはかったが、言語不通のため意志疎通せず、本船に引揚げた。結局、本船を泊地に繫留したまま、船上でカチウーからの国王の使者の臨検を待つこととしたが、その早期の到来が期待し得ぬことから、下級舵手アダム・ダフィッツセン *Adam Davitsz.* と商務助手サミュエル・ロット *Samuel Loth* の兩名に水夫七名を加えて、本船の短艇でカチウーに遣わし、同地に在る商務員ブルックホルストと連絡をとらせることとした。

3、東京情勢と其後の航海

五月三十一日未明、アダム・ダフィッツセンら九名のオランダ人は短艇でアルクワロン河 *Riviere Argaron*、即ち紅河の支流太平洋河 *Song Thai-Bunh* を遡航してカチウーに向かった。そして同日の午後、検使の役人が到着したので、彼にも贈物を与えて、前記の短艇に託したと同様の書類を託し、カチウーのブルックホルストとの連絡の確保をはかった。但し、東京の情勢については通詞不在のため、情報を得ることが出来ず、エルセラックと一同は六月十日まで不安と焦燥の裡に、太平洋河口に逗留せねばならなかった。

リロ号は六月一日から十日まで、カチウーからの連絡を待って滞留す

るが、この間、終始真珠島附近に投錨していた訳ではないようである。投錨していても風波によりかなり船体が流されることもあり、日記には明確な記述を欠くが、真珠島からアルクワロン河の河口附近に本船を移動させたらしい。

六月二日、エルセラックは短艇で陸地に渡り、上陸して一マイル程行ったところに、立派な家の建ち並んだ一村 *een dorp van trefleijck gebouw* に出会い、住民から友好的な持成しを受けている。そのリロ号は数度に亘ってこの村落に人員を派遣して、牛や羊、豚などを購入し、薪水や生鮮食料を入手していたが、六月十日になって、船長バルドゥールが伐採した薪木を搬入するため同村に赴いたところ、住民たちは全員武装し、二箇所に集合していた。船長は村の頭人から、広南征討へ出陣した国王の首都不在を機に、一大官が国王に謀叛を起こし、これに呼応して、カウバン人 *Cauanger*、即ち中国広西省との境に近い高平 *Cao Bang* に拠る莫氏の一党がカチウーへの侵攻を企てているとの情報が入り、侵攻に備えて防備を固め、また外来者の上陸と取引が一切禁止された旨を報らされた。そして同日の午後になって、漸くカチウーからブルックホルストの連絡が到達した。

即ち、数年来オランダ人の許に雇傭されていた通称ステイル・ウィルム *Stille Willem* という一人の東京人がブルックホルストの書面を携えて、小舟でアルクワロン河を下ってリロ号の許に到達した。彼が齎した書面により、次の事柄がエルセラックに伝えられた。

第一に、五月三十一日に本船から短艇でカチウーに派遣された舵手アダム・ダフィッツセン、商務助手サミュエル・ロットら九名のオランダ人は、アルクワロン河を遡航する間に東京人の船に襲撃されて所持品を奪われ、五名が捕えられてカチウーの長官に依り囚禁され、ブルックホルストの努力の末、漸く解放されたこと。六月六日に上記の短艇は出発

を許可されたが、一大官の謀叛により、国内の治安は極度に不安を極め、彼等を本船に戻すことは危険であるのでメールマン号に留め置き、前記のステイルレ・ウィルムにエルセラックへの報告書を託送せしめたこと。

第二に、広南との戦争に依って生じた社会不安により、取引が停滞し、商品の集荷状況は悪く、これまでに投資した銀資本は二十箱分に過ぎず、メールマン号の東京出発の期限と予定されている来る七月中旬までに残余の銀資本を消化する見込みは全くないこと。従って、リロ号から更なる資本を供給されても有効な投資の用途は立たず、徒に輸送の危険と種々の損失を増すのみであること。

第三に、カチウーの長官はバタヴィアからの援軍到来の遅延に大きな不満を抱いており、オランダ人に対する不信を募らせている。メールマン号の出發許可もバタヴィアからの援軍到来以前には許可せぬと恫喝し、カチウー滞在のオランダ人に対する煩累は日々増大している。前記の短艇で遡航して来たオランダ人についても、彼等が高平人と呼応して東京王国を奪うため、状況を偵察しに来たものに違いない、との理不尽な言がかりをつけてくる始末である。要するに、現在の状況下では、リロ号がカチウーのオランダ商館の前面に現われることは、あらゆる点から考えて不都合であり、もし同船が到来すれば、長官はこれを抑留して広南征討に徴発することは必読である。

以上がカチウーに在る商務員アントニー・ファン・ブルックホルストがエルセラックに宛てた書状の要点で、一六四三年六月の時点における東京国内の情勢とカチウーにおけるオランダ人の立場を伝えたものである。それは五月二十六日に、義安河口で邂逅した下級商務員イザーク・ダフィッツセンの口頭報告と大筋に於いて一致するが、一大官の謀叛に継起する一連の情勢の変化と、そのオランダ人の立場に及ぼした影響な

どは、新たな、より詳細な情報である。

以上の報告に接して、エルセラックはリロ号の評議會を召集し、ブルックホルストの書翰の全文を読み上げ、総督訓令の趣旨の確認を行なったのち、全員一致で、直ちに抜錨して、積載している現銀資本と貨物ともども、タイオワンに向けて一刻も早く帆走することを決議した。そして、この件をブルックホルスト宛の返信に認め、前記のステイルレ・ウィルムに、充分の報酬を与えて、これをカチウーの商館に託送させた。而して、リロ号は帆走してタイヘル岬 Tigersloock と真珠島の間

の岩礁を縫って南南西に針路を採り、翌六月十一日には烈風に翻弄されながらも、漸く外洋に出ることを得た。

以後、リロ号は六月十六日から十九日にかけてアイナム Ainan 即ち海南島の南岸部を周航して広東省沿岸海上、上川島の西方に位置する海陵島〔航海日記〕にはプロ・ム島 Poulou Gonn と記載されている）附近に達し、そのご更に一週間ほどの航行で、マカオ近傍の珠江河口水域に散在する担杵列島 (Ilha do Lema)、大南澳 (Lantau)、ペドロ・ブランカ Pedro Blanca 島、即ち大星巒岩などの島嶼を視界に収めて、一路台湾島に向けて航行を続け、六月三十日、タイオワンの前面に到達、翌七月一日、タイオワンに入港した。

リロ号は七月二十一日までタイオワンに逗留し、エルセラックは同地の長官代行ル・メールと諸般の協議を行ない、リロ号と先着の僚船カベルレ号に日本向積荷を搭載して、同日早朝、タイオワンを出帆、台湾島の西岸に沿って北東に航行して東シナ海に入り、ほぼ南西諸島に沿って航行を続けて、七月二十六日正午には北緯二八度五三分を測定（薩南諸島の辺り）、針路を北微東に採って航行、同月二十八日に女島の沖合い八マイルの地点に達した。この間、両船の船員の所持品検査が行なわれ、日本入国に際しての禁制品のチェックと回収を行ない、長崎滞在中

の注意事項の徹底がはかられた。七月三十日、野母岬の近傍に到り、同地点で合図の号砲を放った。そして翌七月末日、長崎から出迎えの小舟に先導されて両船は出島商館の前面に投錨した。

二、リロ号東京航海の背景

―バタヴィア政庁とインドシナ半島―

1、^{グライマ}広南との関係の推移

連合会社とインドシナとの関係に就いては、本誌第二号に掲載した拙稿第一部に簡単な概略を述べたが、バタヴィア政庁首脳部のインドシナ半島に対する関心は、オランダ人に対して門戸を閉ざしていた中国との直接貿易に替わる中国産物資ないしその代替貨物を入手する交易市場の獲得にあった。ヴェトナム中部（^{グライマ}広南＝交趾シナ）のフェオヤツラーで日本人やポルトガル人が中国人と盛んに交易を行っているという情報は、既に連合会社の成立以前の1601年の段階で、ヤコブ・ファン・ネック提督麾下の船隊のオランダ人によって入手されていた。⁽¹¹⁾ オランダ勢力がこのインドシナ半島における中継市場に参入して、出来ることならば、競争者のポルトガル人や日本人、イギリス人を排除して、この有利な市場を独占するというプランは、当時のオランダ人ならば誰しもが思いつくことであつたらう。それによって、連合会社は東南アジア島嶼部における交易網の支配と並行して、南シナ海域から極東水域―その対極に日本が位置する―にかけての交易網にも、より有利な地歩を占めることとなる。

従つて、インドシナ半島に連合会社の交易拠点を獲得するという構想は、シャム湾貿易の拠点としてのバタニ商館の確保や、日本貿易の中継基地タイオワンの獲得と相互に関連づけて把握し、分析する必要があ

り、ヴェトナム沿岸部で展開されたオランダ勢力の活動は、連合会社とシャム、カンボディア、中国、日本との関係を絶えず頭頭に置いて検討せねばならない。但し本稿では、そのグローバルな考察と論述を行う余裕はないので、取り敢えず、一六四三年のリロ号東京航海の背景を理解するうえで必要な範囲に限定せざるを得ない。

オランダ東インド総督ヤン・ピータースゾーン・クーンは、バタヴィアの建設に着手していた一六一八年の段階で、ヴェトナム沿岸に会社の交易拠点を設定して、ポルトガル人や、彼にとってより危険なライバルであるイギリス人の勢力を排除するため、⁽¹²⁾ ヴェトナム中部沿岸に一島嶼を獲得し、城塞を建設する計画を抱いていた。尤も、この計画は、⁽¹³⁾ 広南国王阮氏との交渉や、当時のオランダ勢力の力量を考えれば、望蜀の論とも云うべきものであつた。

オランダ人と^{グライマ}広南との関係は、一六〇一年の最初の出会い以来、オランダ人にとっては苦々しい体験がつきまとつていた。同年、提督ファン・ネックの麾下の商務員カスパル・ファン・フルーンズベルヘン Caspar van Groenbergen は提督の意を体して、ハーレム、レイデンの二船を指揮して広南沿岸に航したが、寄港地で配下の船員二十三名が殺され、彼自身も一時虜囚の身となる、という苦杯を喫した。⁽¹⁴⁾ さらに、前号でも触れたが、一六一四年、平戸商館長ブラウエルが中国人五官の交趾渡海朱印船に託して広南に派遣したオランダ人商館員と日本人雇傭人バスマチーン・コウエモン Bastien Coyemon が殺害され、携行した貨物を奪われるという事件が生じ、こうした不祥事が東インド政庁首脳部にヴェトナム沿岸部への積極的進出を逡巡させることともなつた。

更に、其のご度重なるオランダ船の難破、漂着オランダ人とその貨物の処遇をめぐる紛争事件により、東インド政庁と広南阮氏との関係は悪化の一路を辿つたが、連合会社が広南に対して武力を行使し、全面的な

交戦状態に到ることはなかった。当時、「東インド」に在る連合会社の首脳陣は、アジアの土着の王侯や政治勢力と武力に依る対立を極力回避する方針を採っていた。彼等はアジア域内の交易関係の確保を最優先に考えていたからである。連合会社は彼等の軍事力を交易関係確保のため、交渉の際の切札として温存することを望んでいたのである。⁽¹⁴⁾

然るに、一六三七年に平戸オランダ商館がフロール号を東京に派船して、平戸商館を母商館とする東京貿易が開始されたことを契機として、連合会社は東京の鄭氏と広南阮氏との軍事的対立抗争に捲き込まれることとなり、会社は東京鄭氏の同盟軍、広南阮氏の敵性国としての立場に立たされる結果となった。国王鄭柟から軍事援助の要請を受けたバタヴィア政庁は、インド評議会に於いてこれを如何に最小限に留めるかという議論を繰り返したすえ、兎も角、これに応ずることを決議した。

一六四一年に長崎を出帆してタイオワン經由バタヴィアに向かった二隻のスヒップ船、ユーニングイーネ・マリア・デ・メディス号 *Coningine Maria de Medicis* とホルデ・バイス号 *Gulde Bays* が同年十一月二十六日、広南のチャンペロ島の沖合で暴風雨に遭遇し座礁し、両船の乗組員のうち辛くも死を免がれた八十二名を除き他は悉く溺死し、引揚げられた貨物は広南国王に没収され、オランダ人生存者は国王の命により日本人頭人の監視下に、フェフォの日本人町に拘禁されるという事件が生じた。その第一報がバタヴィアに達したのは一六四二年一月三十日、タイオワンから船客として両船に便乗していた三名の中国人が齎したものである。⁽¹⁵⁾ また、同年七月二十三日に交趾シナから長崎に入港した中国人船頭二官 *anachoda Ziqua* により長崎奉行馬場利重に報告され、奉行から商館長に通報されている。⁽¹⁵⁾

折から、タイオワンから東京に渡航した商務員ヤコブ・ファン・リースフェルト *Jacob van Liesvelt* は、東京国王の使節を伴い、ヤハト船

キーフィット号とガリオット船 *Brack* を率いて一六四二年一月十八日にカチウーを発してバタヴィアに向かったが、彼は途中、二月六日にツーラン湾に立寄った際、沿岸の一村落到兵士を率いて上陸し、広南人の男女約百二十人を捕えて船上に拉致して出帆した。ファン・リースフェルトは広南人の捕虜から前記二船の遭難と生存者の所遇に関する情報を得て、急拠チャンペロ島に引き返して投錨し、抑留オランダ人の釈放に就き広南官憲と交渉した。然るに、広南人の拉致と、オランダ船に東京使節が同乗しているとの情報が広南側の態度を硬化させており、交渉は難航した。そして、一応、双方で捕虜を交換する合意が結ばれ、オランダ側は拉致した広南人を引渡したが、約束に反してオランダ人抑留者の引渡しは得られなかった。結局、ファン・リースフェルトは広南の官人一名とフランシスコと称する日本人通詞一名を人質にとり、チャンペロ島を後にして、三月十三日バタヴィアに帰港した。⁽¹⁷⁾

ファン・リースフェルトの出帆後、阮氏は抑留オランダ人のうち身分の低い六十名を釈放して、非武装のジャンク船に乗せてバタヴィアに送ったが、同船は途中チャンパ沿岸でポルトガル船に拿捕され、乗員の多くは殺害された。また、依然抑留されていた二十二名は孰れも士官で、その中には多年平戸商館に勤務していた商務員アウフスティン・ミューラー *Augustijn Muller* も含まれていた。⁽¹⁸⁾

この事件がバタヴィアに報道されると、東インド総督ファン・ディーンと評議会は、最悪の場合、広南阮氏と交戦することも己む得ぬこととの見解に達した。連合会社と広南・東京との関係は新たな局面を迎えることとなった。

一六四二年、バタヴィアのオランダ東インド政庁は、広南膺懲と東京国王支援のため船団の派遣を決定し、大尉ヤン・ファン・リング *Captain Jan van Linga* と商務員ヤコブ・ファン・リースフェルトに、キーフィッ

ト、ゼーウス・ナヘガール、メールマン、ヴァッケンデ・ブーイ、ブラックの五船を指揮して広南へ出動を命じ、船隊は一六四二年五月七日、パタヴィアを出帆した。五隻の兵力は、船員一五〇名、兵士七〇名、計二二二名であった。

この遠征の目的は、第一に賠償問題の解決、第二に抑留オランダ人の解放、第三に東京の広南に対する軍事行動の支援であり、そして、東京で生糸を購入することであった。船団に与えられた総督の訓令に依ると、ファン・リングは広南の沿岸に沿って航行し、その間に出来る限り多数の広南人を、老若男女を問わず捕虜とすること。尋で、オランダ人抑留者の即時引渡しを要求し、警告期限の四十八時間以内にこれが実現されぬ場合は、捕虜の半数を処刑し、残りの半数を東京に連行して同国王に引渡すこととし、その旨をさきにリースフェルトが人質に取った日本人通詞フランシスコに依って伝達せしめること。船団の評議会が武力に依って抑留者の解放が可能であると判断した場合は広南に対する武力行使を許可すること。以上の件を処理したのち、船団は広南と東京の国境地帯のギアング河口に集結し、もしそれが適当であるならば、東京の軍勢と合流して広南に対する作戦行動を行なうこと。(但し、総督は東京国王の軍勢との共同作戦の可能性には深い疑念を抱いていた。)そして、東京国王の軍勢と邂逅出来なかつた場合には、全船団が東京に向かうか、将又、タイオワンに渡航する刻限まで、広南沿岸を遊弋して沿岸地帯に攻撃を加えるか、状況に応じて選択すべきことが指示されていた。¹⁹⁾なお、日本商館長ファン・エルセラックに充てた一六四二年六月二十六日附総督訓令に依れば、ファン・リースフェルトは東京で生糸、絹織物等の貨物を仕入れて、これをメールマン号に搭載し、長崎に渡航するように指示されていた。²⁰⁾

しかし、この広南遠征計画は作戦行動としては完全な失敗に終わった。

広南での抑留オランダ人の解放交渉は難航し、オランダ船来寇に備えた広南側の堅固な沿岸防備に阻まれて、オランダ船隊はその武力を有効に行使することが出来なかつた。しかも、作戦計画の手違いから、チャンペロ島でファン・リースフェルトが広南人の襲撃を受けて戦死し、また、ファン・リングの高圧的な交渉も結局効を奏せず、抑留オランダ人の解放も実現せぬまま、船隊は六月、ギアング河口に集結した。一般的にみて、当時のオランダ船隊は洋上の戦闘には長じていたが、ひとたび沿岸・港湾部での接近戦に連れ込んだ場合、人海作戦により多数のガレィ船を動員して相手に集中砲火を浴びせる東南アジア諸国民の戦法には意外の脆さを露呈した。広南やカンボディアに於いて、オランダ人は屢々この戦法に苦杯を喫していた。

ギアング河口に集結したオランダ船隊は、総督ファン・ディーメンが危惧した通り、東京国王軍と邂逅することが出来なかつた。鄭樞の軍勢は既に同年四月にギアング河口に到達し、一ヶ月ほど蘭船の到来を待ったが、諦めて撤退してしまつたのであつた。ファン・リングは船隊を一旦解散し、自身は東京に向かい、アルクアロン河を遡航して七月十日にカチウーの商館の前面に到着した。²¹⁾彼は国王に拜謁して、「商人としてはなく軍人としてカチウーに来たこと」を強調し、会社の鄭氏に対する誠意の証しとした。双方の連絡の不如意による意志の行き違いと連繋行動の齟齬が兎角、互の不信感を助長することとなるからである。蓋しこの時は国王鄭樞はファン・リングの報告に満足した模様で、この歳のオランダ船のカチウーでの取引は円滑に進んだ。²²⁾

下級商務員アントニイ・ファン・ブルックホルストは、六月十六日、ファン・リングがより一足先にカチウーに到着していたが、ファン・リースフェルトに替ってメールマン号を指揮して、東京で買い入れた生糸その他の貨物を搭載して日本に向い、一六四二年八月二十九日、長崎に入

港し投錨した。⁽²³⁾

2、連合会社の東京支援の性格

一六四二年の広南遠征と東京国王鄭氏との共同作戦の計画は失敗に帰したが、其の後、バタヴィア政庁とタイオワン長官は、一六四三年に第二次、第三次の広南征討を計画したが、今回は、会社と鄭氏との共同作戦という名目が、より前面に打ち出されていた。斯様に、バタヴィア政庁が、その実質的な内容は兎も角、東京国王に軍事的支援を行い、しかも鄭氏との共同作戦という名目にこだわった理由は、第一に、鄭氏に対する軍事援助を口実に、東京の交易市場に連合会社の勢力を扶殖して、有利な東京貿易の利益を確保することであり、第二には、東京、広南、占城等のインドシナ半島沿岸地域の政治的諸勢力の対立抗争に連合会社があからさまな武力介入を敢行するという印象を与えずに、云わば、自らの手を汚すことなく、現地の諸勢力相互の対立関係を利用して、南シナ海域における連合会社の優位を確立しようとするにあった。

しかし、この目的を達成することは容易なことではなかった。抑々、東南アジアに於けるオランダ勢力は、その人員の数に於いて、現地の諸勢力とまともに渡り合うためには余りにも劣勢であった。しかも、連合会社は貿易会社としてのその本来の性格から、最大限の利益を追求するため、経費や損失を極力切りつめねばならなかったから、自衛のための軍事費以外は、会社の通航圏の拡大と維持という基本的戦略体系の中で、優先順位に応じて按分し、その支出の増大を出来得る限り抑制せねばならなかった。従って、東京国王に対する軍事的支援も、交易権と貿易利潤の確保が最優先され、国王鄭氏の過分な要求を極力抑える方向で計画された。それ故、連合会社の東京支援は兎角及び腰とならざるを得ず、会社に対する鄭氏の不満と相互の不信感を醸し出す結果となった。

同じような問題は島原の乱前後に、江戸幕府首脳部が提案したルソン征討にオランダ船を動員する計画に対して、当時の平戸商館長が示した対応にも見られる。この場合は、幕閣首脳部が独自に蒐集した国際情勢に関する情報と国内情勢の分析に基き、幕府の対外政策が自国の沿岸防備体制の強化による対外中立政策へと転換し、来航異国船の統制と管理強化に向かったため、結果的に、オランダ側は日本との関係において軍事費の支出を免れ、逆にオランダ商館の自衛のための経費を幕藩制国家の軍事力に依存する関係を生み出したのであった。この二つのケースの相異は、求心的構造を持つ領主制を成立させた日本と、東南アジア島嶼部に展開する諸国家やインドシナ半島の諸国の社会構造の特質の差異に基づくものであり、「東アジア世界」の社会構造の多様性を物語るものである。

なお、更に付け加えると、インドシナ半島における連合会社の進出に對して阻害的要因として作用したのは、この地域における日本人と中国人の存在とその社会的活動であろう。安南・交趾シナからカンボディア、シヤムに於いて、オランダ人の交易活動や現地の権威者等との交渉には、概ね、その地域の日本人勢力が介在し、オランダ人の現地社会への参入を困難ならしめていた。さきの抑留オランダ人の釈放交渉における双方の意志の疎通が、専ら日本人通詞フランシスコを媒介として為されねばならなかった事情はそのほんの一例に過ぎない。そして、極東水域から東南アジア島嶼部にわたる広範な地域に独自の交易網を形成する中国人の経済活動とその政治力は、オランダ勢力にとって更に強力な対抗勢力であった。当時、一六四〇年代において、鄭芝竜（一官）配下の中国船は広南・東京の諸港に於いても活潑な交易活動を展開しており、オランダ日本商館の東京貿易の強力な競争者となっていた。また、中国人と日本人合弁のジャンク船が、交趾シナとシヤムまたはカンボディア

との間の交易に従事し、その交易品が中国船に依って日本市場に齎されるという関係が見られた。彼等日本人や中国人の交易活動は東南アジア域内の交易網の一環を担い、連合会社の交易活動を補完する役割をも担っていたから、バタヴィア政庁は彼等の活動を一方的に抑圧することは出来なかつたのである。

以上のような様々な制約や矛盾関係を背景として、オランダ勢力のインドシナ半島沿岸部への進出計画は推進されねばならなかつた。そして、会社の軍事的経費の支出を極力抑えながら、東京国王への軍事支援の供与という形で、連合会社の東京市場への参入が計画され、実施されていくのである。

3、第二次遠征とリロ号の航海

ヤン・ファン・リンガの広南遠征の結果、オランダ勢力と広南阮氏の対立関係が決定的となつた状況のもとで、一六四三年、広南に対する新たな作戦計画がタイオワン長官パウルス・トラウデニウス Paulus Traudenus の許で進められた。即ち、ヨハネス・ラモチウス Johannes Lamotius (又はジャン・ド・ラモットゥ Jean de Lamotte と云う) を司令官とする五隻の船団の派遣計画で、前年、ファン・リンガと共にタイオワンに到着したキーフィット、ヴァッケンデ・ブーイ、ゼーウス・ナハテガルの三船にウェイデネス *Wijdenes* とザントフォールト *Zandvoort* の二船を加え、ピーター・バーク Pieter Baek を副司令官とし、兵士一三〇名、船員一六〇名の兵力を以て、一六四三年一月十三日タイオワンを発進した。

これより先、前年トンキンからタイオワン經由長崎に渡航したメールマン号は、一六四二年十月十日、東京向け銀資本など二九万三千七六三グルデン余の資本を搭積し、アントニー・ファン・ブルックホルストを

指揮官として、タイオワンへ向けて長崎を出帆した。⁽²⁴⁾ タイオワン滞在中、長官トラウデニウスはブルックホルストを商務員に昇格させ、東京貿易のカピテンとしての任務に就くことを命じた。この昇格人事は、追って書翰でバタヴィア政庁に報告され、総督ファン・デューメンはこれを承認し、その旨をブルックホルスト宛の訓令書翰に認め、リロ号でバタヴィアを出発するエルセラックに託して本人に通知した(一六四三年ブルックホルスト宛総督訓令書翰)。ブルックホルストは下級商務員イザーク・ダフィッツセンとイザーク・ホベインを伴い、十二月中旬、メールマン号で東京に向け出発した。彼は東京国王に長官の書翰を呈して、前回の作戦でオランダ船隊が国王の軍隊と合流し得なかつたことに對する長官の遺憾の意を伝達した。

今回の遠征計画では、オランダ側は専ら海上での作戦行動に従事し、陸上での戦闘は国王の軍隊に委かせることとした。そして、もし国王の軍隊が彼等と合同して戦闘を行なう準備を整えていない場合は、十日間事態の進行を待つて、なお共同作戦の準備が整わぬ場合はバタヴィアに向けて出帆し、途中広南沿岸で戦略行動を行ない、広南側に最大限の損害を与えること、との諒解がなされていた。

然るに、ラモチウスが東京に到着すると、今回も国王は蘭船との共同作戦を行なう準備を整えていなかった。鄭柁は自らの軍勢を広南との戦闘の危険にさらす気はなく、専らオランダ人の軍勢力を当てにしていたのである。⁽²⁵⁾ そこで、ラモチウスは直ちにバタヴィアに出帆する許可を求めた。鄭柁はこれを拒否したが、交渉のすえ、結局ヴァッケンデ・ブーイ号に兵士五十名を添えて彼の許に留めることを条件に、二月二十日、ラモチウスは出帆の許可を得た。

バタヴィアへの帰航の途次、四隻のオランダ船隊は三月末、ギアング河口のフラッカキ島に停泊したが、出帆にさいしてキーフィットとゼー

ウス・ナヘタガルの二船が遅れをとり、折からの暴風にキーフィットが陸に打ち上げられるという事故が発生した。ラモチウスはウェイデネス号で航海を続け、一六四三年四月十八日にバタヴィアに到達し、ザントフォールト号はカンボディアに寄航したのち四月二十九日にバタヴィアに戻った。⁽²⁶⁾

前記の二船は多大の困難のすえ、キーフィットを再度洋上に戻し、バタヴィアへの航路を採ったが、キーフィットの船体破損のため、試行錯誤のすえ、トンキン湾のローフェルス島に引き返えずこととなった。そして、この報がカチウーに達すると鄭樞はブルックホルストに両船を広南征討に徵発する意嚮を告げ、イザーク・ダフィッツセンにヴァッケンデ・ブーイ号を指揮し、両船を伴って広南国境のバウシウ河口に赴くことを命じた。ダフィッツセンは四月二十八日カチウーを發し、上記の両船と邂逅し、国王の艦隊と合流するためバウシウ河口に向かい、五月二十六日、はじめに述べた如く、ギアング河口の茶宇島の近傍で、バタヴィアから東京に向かうリロ号と邂逅したのである。この間、鄭樞は四月二十三日、皇帝黎維祺 *Le Thanh-ôn* を伴ない、ダフィッツセンの報告に依れば精兵二十万（ブッフは十万と記す）を率いて広南征討に出陣した。W・J・M・ブッフに依れば、このときメールマン、ヴァッケンデ・ブーイ、キーフィットの三船が遠征に動員され、ナヘタガル号は船体の疲労が甚しく、解体されて作戦には加わらなかつたという。但し、リロ号の航海日記の記述に依ると、メールマンの指揮官ブルックホルストはこの間カチウーに留まっていたようである。

キーフィットとゼーウス・ナヘタガル両船の消息はその暫くバタヴィアには伝えられなかつた。バタヴィア政庁では、これに不安を抱き、かつまた鄭樞に対する不信感を募らせた。バタヴィアに送られた国王の書翰やブルックホルストからの報告では、鄭樞は会社に対して、更なる

援軍の早期派遣を要求しており、援軍の到着以前にはメールマン号の出帆は許可せぬ、と恫喝していた。斯様に、東京に残されたオランダ人の動向が極めて未安の状態のまま、エルセラックはリロ号で東京への航海を行うこととなつたのである。リロ号がバタヴィアを解纜した四月二十四日の時点でザントフォールト号は未だ到着していなかつた。総督ファン・デーメンはそのような状況のもとに、エルセラックに与えた訓令に東京に関する次のような指示を与えた。

まず、鄭樞がバタヴィアからの援軍到着の遅延を理由にメールマン号を抑留して貿易取引を妨害することが懸念されるが、これに対しては、バタヴィアからの援軍は必ず到着することを強調すること。但し、到着の期日は総督と国王が期待している刻限より延引するであろうこと。その理由をエルセラックは、専らラモチウスの船隊が未だにバタヴィアに帰着せぬため、として弁明し、援軍遅参の原因を暗に国王のラモチウスに対する非協力に転嫁すること。そして、遠征軍の派遣には多大の費用と充分な準備期間を要すること。目下バタヴィアでは充分な船腹に不足していること、仮令遠征軍が予定通りに発進しても、不測の事態が生じた場合は航海の遅延がありうること、等々の理由を必要に応じて陳弁するよう指示を与えた。

更に総督は、会社の広南征討の正当性を確認したうえ、会社の業務に支障を来たさぬ範囲で東京国王に最大限の支援を与える方針に変わりはなく、この関係は双方にとって有益であつて、国王にはそれを力説して、彼が船隊の遅参を理由に取引を妨害することは両者の友好関係に亀裂を齎すものである、と毅然とした態度で主張することを命じている。

尋で、東京に於ける取引の監督に関しては、始めに述べたように、同地の情勢の安定が確認されるまでは本船を陸地に着けてはならず、またエルセラックの身分を秘匿することを命じ、安全が確認された上で本船

をカチウーに進め、市況に応じて携行した資本を取引に投資するが、その際、如何程の資本を投下するかはエルセラックの全面的な裁量に委ねた。そして万一、国内の情勢が不穏で取引が全く不可能と判断された場合には、本船をカチウーに進めず、即刻東京を離れてタイオワンに航行し、携行した資本は同地での取引に役立てること、と指示している。

エルセラックに与えられた総督の訓令は、東京情勢に關してはラモチウスの報告と、彼が二月二十日カチウーを去るに當ってブルックホルストから託された総督宛書翰等を状況判断の素材として作成されたものと考えられる。従って、バタヴィア政庁としては極めて限られた、不確定情報に基いて爾後の流動的な事態の展開に対する対応と判断を迫まられていたのである。そのような制約された状況のもとでファン・ディーメンは会社の基本的な方針を明確に指示しながらも、実際の処置に關しては、不測の事態を予想して、現場に臨むエルセラックの自主的判断とその臨機応変の措置に全幅の信頼を置いて、彼に大幅な裁量権を与えている。これは、前回に述べた「一六四二年総督訓令」における幕府当局者に対する交渉の要領と軌を一にするもので、与えられた情報を最大限に活用し、これを精密に分析して、柔軟な対応を担当者に指示するといふ、ファン・ディーメンの卓越した才能を示すものである。

三、南シナ海域のオランダ勢力と日本

1、第三次遠征の顛末

広南国境に出陣した鄭柎の軍勢と三隻のオランダ船は、国境のパウシウ河の近傍に六月五日から七月六日まで滞陣していた。その間、敵の最前線とは僅か五里の地点まで進出し、鄭柎の幕下に在ったヤスペル・ファン・キューレンブルク Jasper van Cuylenburgh や ミヒール・トル

ザール Michiel Tresaer らオランダ士官が自ら先陣を切つて攻撃することを主張したが、国王はこれに應ぜず、ひたすらバタヴィアからの援軍の到来を待つて動こうとしなかった。²⁸⁾

一方、バタヴィアではピーター・バークを司令官として、ウィデネス *Widenes*、ウォーターホルント *Waterhondt*、フォス *Vos* の三船より成る船隊に、二十七名の兵士を含む二百名の人員を乗せ、一六四三年六月三日、東京国王支援のため広南国境地域に発進させた。しかし、この船隊の運命は惨憺たるものとなった。七月七日、船隊が広南北部のフィエル・ライヘ岬 *Vier Ruyge Hoecken* (越南中部海岸ドン・ホイ *Dong-Hoi* の北方に位置するライ岬 *Mui Lai* か) に差しかかった折、六十余隻の広南のガレー船の攻撃を受け、旗艦ウェイデネスは主帆に被弾して火災を起こし、火薬庫に引火して爆沈し、司令官バークと殆どの乗組員は船と運命を共にした。然るに、このとき二隻の僚船は殆ど臨戦体勢を整えておらず、有効な反撃を加えることも出来ず、旗艦を見殺しにして戦列を離れ、東京国王の軍勢が集結しているパウシウ河口にも寄らず、一路北上してトンキン湾に到り、真珠島に投錨した。この間、鄭柎は陣を引揚げ、三隻のオランダ船を残して撤退した。程なく蘭船にも撤退の許可があり、メールマンを先頭にカチウーに戻ったが、ブルックホルストはカチウーの長官と交渉の末、下級商務員ホベインと下級舵手アダム・ダフィッツセンら数名のオランダ人をカチウーに留めることを条件に、出発を許可され、メールマン号は七月十三日、カチウーを出帆し、十九日真珠島に到達した。同地ではからずも前記のヴァーテルホルントとフォスの二船と邂逅し、司令官バークの戦死とその顛末を知らされた。この件は其後、メールマン号が長崎に帰港した折に、ブルックホルストからエルセラックに報告され、エルセラックの長崎商館長日記の一六四三年八月十一日条にかなり詳しく記述されている。³⁰⁾

ブルックホルストは右両船の指揮官から事情を聴取したのち、両船がカチウーに派遣した使者が戻る迄、同島で待機することを命じた。この使者の一行は同じ七月十九日にカチウーに到着し、残留しているホベイン等と会い、船隊の顛末について報告した。然るに、両船がバウシウ河口で国王の軍と合流せず、真珠島に直航したことにカチウーの長官は立腹したが、同時に、総督が国王に宛てた進物や信書が旗艦とともに失なわれてしまったことは、オランダ人の立場を不利なものとし、東京の官人たちは彼等の証言の正当性を認めようとはせず、オランダ人の東京支援の誠意に疑念を表明するに到った。⁽³¹⁾

右のオランダ人たちが真珠島に戻ると、ブルックホルストはヴァーテルホント、フォスの両船と俱に七月二十九日、真珠島を発してタイオワンに向かい、尋でメールマン号は長崎に帰港した。国王鄭樞は八月十四日、恰も偉大な征服者の如く、カチウーに華々しく凱旋した。また、留め置かれていた下級商務員ホベイン等は八月二十日、キーフィット、ヴァッケンデ・ブーイの二船と俱に、タイオワンに向けて出発した。⁽³²⁾ 斯くして、前後三回に及んだ連合会社と東京国王鄭樞との対広南共同作戦の計画は孰れも失敗に終わったのである。

2、オランダ船と中国船

連合会社が東京国王との交渉に当って、最も辟易したことは、恐らく、オランダ人の眼から見ての東京国王・官人等の「非合理性」ではなかったろうか。勿論、この「非合理性」とは、当時のオランダ人の価値尺度に基くものであって、何ら客観的、絶対的のものではないが、これがオランダ人の東京に対する不満や不信感を絶えず増幅していたように思われる。「国王の気の変わり易い性格や東京人の信頼の置けぬ性格から、彼等の協定や約束は全く当てにはならない」(「一六四三年総督訓令」)

とか、「彼等には信義も道理も通じないので」(「リロ号航海日記」)所引ブルックホルストの書翰)と云った表現が随所に散見する。こうした東京人に対する不満に較べて、彼等の日本人に対する不平・不満は、これとは趣を異にしていたようである。日本人に対しては、「その誇り高い氣質」とか、「合法性指向」(建て前にこだわり、名目を重視する、ということ)といった指摘が目立つが、要するに日本人の場合、オランダ人とは別の「合理性」があり、それが屢々オランダ人の理解を超え、日本人に対する対応を非常に六ツケ敷くしている、ということであろうか。ファン・ディーメンの訓令に見られる東京国王との交渉に関する場合と幕府首脳部との交渉に関する場合のオランダ側の対応方針の相異にその辺の事情が窺がわれる。

しかしながら、斯様な不都合や煩累の数々にも拘わらず、連合会社が東京との関係維持に努力した理由は、東京産生糸・絹織物を主体とした、その豊かな貿易の利益にあった。日本と東京との貿易の内容に関しては、極く最近、永積洋子氏の論文が発表されたので、当面はこれに譲ることとし、⁽³³⁾ 先を急ぐが、十七世紀前半期に日本に輸入された生糸には、中国産の上質生糸である「白糸」以外に、かなり多量の東京産およびその周辺地域に産する生糸が含まれていた。そして、日本商館の東京航海は、実際には帳簿に記載された以上の利益があったようである。

一方、一六四〇年代に入ると、鄭芝竜配下の中国船の日本貿易が俄然活潑となり、タイオワンの商館の機能が著しく低下し、かつ、ヴェトナム沿岸からチャンパ、カンボディア、シャム方面を結ぶ交易網に於いても鄭一官(鄭芝竜と東京国王鄭氏との混同を避けるため、前者を以下「一官」と記す)の支配下にある中国船の活動が盛んとなり、南シナ海域における連合会社の交易活動、就中、対日貿易の確保に深刻な脅威を与えることとなった。このため、バタヴィア政庁では、是が非でも東京にお

ける交易市場を確保して、日本向け貨物の確保をはかるとともに、一官船の交易活動に対して武力を行使してまで、これを阻止する戦略を展開せねばならなかった。

「一六四三年総督訓令」の内容と基調を「一六四二年総督訓令」（前号掲載拙稿所引）のそれと比較すると、バタヴィア政庁の日本貿易に対する見通しと、幕府首脳部のオランダ船の政策に関して、より楽観的な判断を示している点に大きな特徴が見られる。その結果として、日本に対する在日日本商館長の行動規範も、日本近海ならびにウェトナム沿岸海域における会社船の対一官船軍事行動の実行が、幕府首脳部に対して如何なる政治的影響を及ぼすか、その点に関する確かな情勢判断を可能ならしめる情報蒐集と、長崎奉行、幕閣首脳陣への外交的折衝に係わる問題がその比重を増している。

一六四三年八月一日、長崎に上陸してオーフルトワートルから長崎商館長の権限を継承したエルセラックの最初の仕事は、出島乙名海老屋四郎右衛門と、会社が一官船に武力行使を実行した場合の幕府当局者の対応にどのように対措するかを協議することであった（「日記」八月二日条）。新任の長崎奉行山崎権八郎正信は、総督の信書に言及された一官船攻撃に関する記述に対して、早速商館長の見解を糺しており、以後、数次に亘る中国人の愁訴に接して、奉行は商館長に事情を聴取し、中国船の航行の安全を保障すべき意嚮を表明している。

この問題に関する日本側とオランダ商館との交渉の経過に就いて詳論することは、最早予定された紙数の関係で不可能であるので、その要点のみを記しておこう。

商館長はこの問題に対処するため、海老屋四郎右衛門と通詞たちと数回会合を持って討論し、また通詞に命じて情報の蒐集を行ったが、その結果として確認されたことは、中国船に対する攻撃を一切禁止すること

は、長崎奉行の一時的な指示に出るものであり、必ずしも將軍家の命令に依るものではない。將軍家は、日本の領海に於いて、交易のため日本に渡航する中国船を攻撃することは禁止しているが、日本の国外、即ち交趾シナやチャンバ、カンボディア等で生じた事件には一切関知せぬこと。但し、中国人からオランダ人は海賊であるとの中傷を受けることを覚悟せねばならない、という点である。更に、通詞達が商館長に進言したことは、オランダ船が一官船を洋上で攻撃した場合、一官による報復を考慮して、充分自重すべきである、ということ。通詞達はエルセラックに、中国人達は総督が海上で中国船を攻撃するよう指令したことを熟知しているが、万一、被害を受けた場合は一官がその損失を補償すると喧伝しており、更に、一官が大軍を出動させタイオワンを封鎖し、同地のオランダ勢力を窮乏に陥れ、これを降伏させるであろう、と豪語していると伝え、慎重な対応を勧告している。この情報は、後年の鄭成功によるタイオワン占領を暗示するものとして興味ある話題である。

エルセラックは、奉行山崎正信の審問に対しては、自分は長崎における貿易業務を統轄するカピタンであり戦争を指揮するカピタンではない。海上における戦闘行動の指令はバタヴィアの上司とタイオワン長官の権限に属することであり、洋上でのオランダ船の軍事行動に関して命令することは自己の権限外であること。従って、自分の権限で可能なことは長崎に出入する会社船の指揮官に奉行の意嚮を伝達し、その遵守を指示することのみである、との答弁に終始している。

中国船に対するオランダ船の軍事行動に日本側がどのような対応を示すか、という問題は日本の海禁政策を考察する上で極めて重要な問題であろう。エルセラックの日記を通して判明することは、幕府首脳部が日本の近海に於けるオランダ船の掠奪行為には厳としてこれを禁止するが、反面、領海外に於ける異国船相互の紛争には一切関与しないという

原則を表明していたが、にも拘わらず、長崎奉行の独自の判断によって、オランダ船の中国船攻撃がより広い範囲で禁止される可能性が在ったということである。これは長崎奉行の司船使としての立場が長崎に入りする中国船の安全保障を要求させた結果とも考えられるが、他方、中国商人が多年に及ぶ長崎の執政官たちとの利害関係を通じて多額の反対給付によって、奉行の職務権限の発動を求めた結果とも考えられる。

付記

以上、「十七世紀中葉連合東インド会社の対日交渉と情報伝達網」と題して、本研究紀要の第二号、第三号の二回に亘って掲載させて頂いた。今回掲載分では、一六四三年のヤン・ファン・ファン・エルセラックのヤハト船リロ号日本渡航日記を中心に、主として東京・広南クイムにおけるオランダ勢力の動向について取扱ったが、当初の予定では、エルセラックが長崎に到着後、再度日本商館長として、日本側と連合会社の対中国船政策をめぐる諸問題に関して交渉を重ねた経緯に就いても論及するつもりであったが、紙数の関係で割愛することとした。これに就いては、追って別の機会に発表したいと考えている。

史料編纂所が『日本関係海外史料』の一シリーズとして編纂、刊行している「オランダ商館長日記」は、日蘭関係史を研究するうえで、最も基本的な記録の一つであり、そこに盛り込まれている情報は、日蘭交渉の過程を分析するための最重要の史料であり、また当時の日本の政治動向や国内情勢、文化交流、風俗習慣さらには当時の自然環境や災害等に関する研究素材を提供するのみならず、日本を取りまくアジア諸国の情勢に関しても多くの貴重な研究資料を含んでいる。

当時のオランダ側の文書・記録は概して、その記述が詳細かつ具体的であり、比較的叙述の簡潔な同時代の日本側の史料に較べて著しい相違

を呈している。それ故に、日本側史料とは自ら異なる史料の利用価値があると見做され、研究者の興味を惹く所ともなっている。実際に、「リロ号航海日記」に見られる。エルセラックの現場に於ける「事件の当事者」としての記述には、読者に一種の臨場感を与え、事件の経過をリアルに印象づけるものがある。しかし、反面、この記録は当事者の現場における記録であることから、そこに記述された記事は、原著述者の眼を通しての事実と、彼が伝聞し蒐集した情報が、彼の立場で取捨選択され、整理編集されたものである。従って、リロ号の航海の発端から結末に到る事件の経緯の総体や、その背景をなす歴史過程がグローバルに記述されている訳ではない。例えば、この航海と密接な関連をもつラモチウスの東京における交渉の経緯や、その船団のそのこの動向等については、極めて断片的な情報が適宜要約されて記されている。また当事者にとつて当然の諒解事項に類する事柄は敢て記述されぬ場合もある。

それ故、この記録を史料として十分に活用するためには、その記述の背後にある歴史の経過をなるべくグローバルに把握して、他の記録や史料に盛られた情報と関連づけ、更には先学の研究成果を徴して、歴史の全体像を構築する作業が必要である。そのため、拙稿では、「オランダ商館長日記」の編纂の過程で担当者が集積した研究データを、他の研究者に提供し、この史料の記述を補完することを目的として、このような形で発表した次第である。従って、本稿を草する発つては、編纂業務を分担した同僚の松井洋子氏をはじめとして、内外の多くの方々から御教示を賜わり、また貴重な史料を提供して頂いた。これらの方々から御礼申し上げる。

〔註〕

(1) Commissie voor Jan van Elserack ende den raad van 't jacht Lillo, varende van Batavia naar Japan, gegeven door Antonio van Diemen,

- Gouverneur-Generaal. Batavia, 23 april 1643. Ms., ARA. BUB. 1643, pp. 178-179, VOC. 867 (KA. 770). (東京大学史料編纂所『日本関係海外史料・オランダ商館長日記』原文編七・訳文編七、附録一所収。以下「原文編七」の如く略記する。)
- (2) Instructie voor Jan van Elserack ende den raad van 't jacht *Lillo*, gaande naar Japan over Tonkin ende Tayouan gegeven door den Gouverneur-Generaal ende Raden van Indië. Batavia, 23 april 1643. Ms., ARA. BUB. 1643, pp. 180-201, VOC. 867 (KA. 770). (「原文編七」〔「訳文編七」附録1〕)
- (3) Brief van den Gouverneur-Generaal Anthonio van Diemen ende Raden van Indië aan den opperkoopman Pieter Antonisz. Overtwater te Nagasaki. Batavia, 23 april 1643. Ms., ARA. BUB. 1643, pp. 201-205, VOC. 867 (KA. 770). (「原文編七」〔「訳文編七」附録四〕)
- Brief van den Gouverneur-Generaal Anthonio van Diemen ende Raden van Indië aan den koopman Anthonij van Bronckhorst te Tonkin. Batavia, 23 april 1643. Ms., ARA. BUB. 1643, pp. 197-201. (「原文編七」〔「訳文編七」附録三〕)
- (4) Dagregister van de voyagie van 't jacht *Lillo* over Tonkin naar Japan. beginnende den 24. april 1643 tot primo augustij daaraanvolgende. Ms., ARA. Japans Archief. Nr. 57 (KA. 11687). (「原文編七」五五一―五三頁〔「訳文編七」五三一―五七頁〕)
- (5) Het vervolg van 't daghegister des comptoirs Nangasacqui, gehouden bij den E. Jan van Elserack, opperhoofd over 's onmeslagh in Japan, 'sedert primo augustij anno 1643, dat aldaer arriveert, tot 24. november anno 1644, dat wederom naar Batavia verreckt. Ms., ARA. Japans Archief Nr. 57 (KA. 11687). (「原文編七」九三―一七六〔「訳文編七」九八―一九八、但し一六四三年十一月八日の条まで収録、以下は「原文編八」〔「訳文編八」に収録予定〕)
- (6) この人名の表記は諸本により異同がある。BUB本(「シタウマ」発信書翰控)Batavias Uitgaand Briefboek)所収の「總督訓令」はロニーリヤ

Cossilhe に、OB本(「長崎商館受信文書控」Ontvangen Brieven Nagasaki)所収の同訓令にはロニーリヤ Coilha とあるが如くである。

- (7) 以下、本稿における地名の考証と挿入地図の作成に当っては、主として中村孝志教授の考証(村上直次郎・中村孝志訳注、中村孝志校訂『シタウマ城日誌』一―三、平凡社、一九七〇―七五年、所収)に依拠し、他に W・J・M ヴァン、C・C・ファン・デル・プラス、ヘンドリック・P・N・シニエラー、岩生成一、其他の諸氏の著書、各種の地図等を勘案して行なった。

当時の東南アジアの地名に就いては、当時のヨーロッパ人の航海者の間で慣用的に用いられた、ヨーロッパ語風の呼称、当時の原地名からの転訛した呼称があり、本稿でも、屢々これを用いたが、これらの呼称には、同一地名でポルトガル語、イスパニア語、オランダ語、フランス語による相異があり、オランダ人自身、これらを混用していることと、手写本の筆者により表記が(同一人の手に成る同じテキストの中でも)様々である。例えば、本稿の「シウシウ河」と表記した地名は、エンセラックの「リロ号航海日記」(Japans Archief Nr. 57)に de riviere Pousitou に拠ったものであるが、この綴字自体「プーシウー」或いは「バウシウアウ」などと発音された可能性もあり、更に他の記録には Pousijn (バウサイン、或いはプーサイン、プーシイン)、Poisien (プーシイン)等々に表記されている。Pousin は彼の論文中この地名の表記を Poutsin (プーシイン)に統一している。孰れを採るかは六ヶ敷の問題であるが、本稿では取り敢えず、底本として用いた手写本の表記のうち、適当と思われる綴字を基本とし、これに比定される現行の地名呼称を併記するように努めた。但し、「プロ・ロンドンル」や「ウフレラ岬」の如く、一般的に用いられている呼称を採った場合もある。孰れにしても、筆者自身の独断に依る場合が多いから、誤りも多いと思う。識者の御教示を俟って、後日より完全なものになりたいと思う。尚、中村教授の業績の他に主として利用した研究文献、地図等は次の如くである。

Buch, W. J. M., La Compagnie des Indes Néerlandaise et l'Indochine, I, II. *Bulletin de l'Ecole Française de l'Extrême-Orient*, 36-1,

37-1; Hanöi, 1936, 37.

Van der Plas, C. C., *Tonkin 1644/45. Journal van de reis van Anthonio van Brouckhorst*. Koninklijk Instituut voor de Tropen te Amsterdam, Mededeeling No. 142. Arnhem, 1955.

Muller, H. P. N., *De Ost-Indische Compagnie in Cambodja en Laos 1636-1670*. W. L. V. XIII. Den Haag, 1917.

Lafont, P. B., éd. *Les Frontières du Vietnam, Histoire des frontières de la péninsule indochinoises*. L'Harmattan, Paris, 1989.

岩生成一『南洋日本町の研究』(増訂版) 岩波書店、一九六六年。

回 『朱印船貿易史の研究』弘文堂、一九五七年。

〔挿図〕

Indische kaarten. ARA. Leupe, No. 269, 265. (Dapris Buch, op. cit.)

Bartholomew, John, ed. *The Citizen's Atlas of the World*. 4th edition. Edinburgh, 1924.

Grand Atlas, South East Asia, South Pacific Ocean. Jimbunsha, Tokyo, 1975.

Tập Bản Đồ Việt Nam, Hành chính và Hình Thế? Cục đồ và bản đồ nhà nước, Hà Nội, 1986.

(80) 中村・中村訳注『ベトナム城日記』二、一七五頁。

(81) Soldijboek Firando, 1640 Ms., ARA. Japans Archief Nr. 1193 (KA, 11857).

(9) 「ベトナム城日記」一六四三、六月十日条に於て gouverneur ofte prince (原文編六) 二二頁文段、 「説文編六」 二二頁文段) 二頁。

(11) Buch, op. cit. I. pp. 114-115.

(12) Van der Plas, op. cit. pp. 10-11.

(13) Buch, op. cit. I. pp. 114-115.

(14) Ibid., p. 165.

(15) Colenbrander, H. T., ed. *Dagh-Register gehouden in't Casteel Batavia. Anno 1641-1642*. Den Haag, 1900. pp. 111-112, 124 et. seq.

中村・中村訳注『ベトナム城日記』二、二〇五-二〇六、二〇八-二二一頁。

(91) Dagregister des Comptoirs Nangasacki, Jan van Elserack, 1641-1642. Den 23 juli 1642. Ms., ARA. Japans Archief, Nr. 56 (KA, 11686) (原文編六) 二二頁、 「説文編六」 一〇一-一〇五頁)

(17) Dagregister Casteel Batavia, 1641-1642. pp. 124-127. 中村・中村訳注『南洋日本町の研究』(増訂版) 三、四二-四三頁。

(81) Van der Plas, op. cit. p. 12.
Dagregister, Van Elserack 1641-42, op. cit. Den 23 juni 1642.
Translaet missive van Sominira Taffiyedonne, schoon soon van de captieyn van Japanders in Quinam aen Juga Stakemondonne ende Moera Kanni Bosemondonne, Japanders woonachtich binnen Batavia, z.d. Ms., ARA. VOC. 1141 (KA, 1050), ff. 135-140. (原文編六) 前掲『南洋日本町の研究』(増訂版) 三、四二-四三頁)

(91) Instructie voor den raad der schepen Kiewit, Zeeuwsche Nachtegaal, Meerman, Wackende Boey en de Brack, dd. 6 mei 1642. Ms., ARA. BUB 1641-42. p. 183 et seq. VOC. 866 (KA, 769).

(80) Missive van den Gouverneur-Generaal Anthonio van Diemen en Raad van Indië. Batavia, 28 juni 1642. Ms., ARA. BUB. 1641-42. pp. 352-353. VOC. 866 (KA, 769), (原文編六) 一六九-一七二頁、 「説文編六」 二〇四-二〇六頁)

(12) Van der Plas, op. cit. pp. 14-15.

(13) Buch, op. cit., I. p. 179.

(13) Dagregister, Van Elserack 1641-42. op. cit. Den 29 augustij 1642. (原文編六) 一一七頁、 「説文編六」 一三二-一三八頁)

(24) Ibid., den 10 october 1642. (原文編六) 一四四頁、 「説文編六」 二二頁)

(25) Buch, op. cit. I. pp. 180-181, et seq.

尚、クーケンケルは一六三九年に東京に赴いた際、国王鄭樞が広南との戦闘には専らフランス人の兵力を実戦に投入して、自らは戦闘の局外に

在って身の保全をはかろうと考えていたことを見抜いていた。(Buch, op. cit. I, p. 167-168.)

(26) Buch, op. cit. I, p. 181.

(27) この日附は「ソロ号航海日記」一六四三年五月二十六日条のイザーク・ダフィッセンの報告に依る。フアンはこれを四月二十六日としている。

(28) Buch, op. cit. I, p. 184.

(29) フアンはこの日附を七月三日 le 3 juillet と記しているが (Buch, op. cit. I, p. 182) 六月三日 le 3 juin の誤植であらう。

(30) Dagregister Comptoir Nagasaki 1642-1644. Van Elserack, den 11 augusti 1643. Ms., ARA. Japans Archief Nr. 57 (KA. 11687). (「原文編七」一三二—一三五頁、「訳文編七」一三二—一三六頁)

(31)(32) Buch, op. cit. I, pp. 185-186.

(33) 永横洋子「十七世紀中期の日本・トンキン貿易について」(『城西大学大学院研究年報』第八号、一九九二年三月)

この論稿は、十七世紀の日本と東京との貿易について一応の概観を試みているが、その論点の中心は、インドシナ在住日本人和田理左衛門の活動の紹介にあり、その部分が最大のメリットであり、教示を得るところ大であった。

掲載した地図のうち「トンキン湾略図」は C. C. van der Plas, Tonkin 1644/45. *Junnaal van de reis van Anthonio van Brouckhorst. Arnhem. 1955.* に掲載の附図に拠り作成した。

(一九九二年七月)