

マムルーク朝の対外貿易政策の諸相

—セイロン王 Bhuvanaikabāhu I とマムルーク朝スルタン
al-Manṣūr との通商関係をめぐって—

家 島 彦 一

(アジア・アフリカ言語文化研究所)

Some Aspects of the Egyptian Commercial Policy in
the Baḥrī Mamlūk Period

YAJIMA, Hikoichi

Institute for the Study of Languages and Cultures of Asia and Africa

This article is intended to clarify the changing aspects of the international traffics and trades in and around the Mamlūk Empire from the end of the thirteenth up to the mid-fourteenth centuries.

The Egyptian commercial policy in the Baḥrī Mamlūk period was even more intensive than that of the Ayyūbids, to maintain the main international trade routes from the Indian Ocean to the Mediterranean, in especially by the route of Qūṣ-'Aydḥāb and the Red Sea area. However, no permanent direct relations by the route of Qūṣ-'Aydḥāb and the Red Sea area were guaranteed safety protection under the Mamlūk control by the following reasons; (1) attacks and revolts of the Arab (al-'urbān), Beja and Nubian tribes who lived in the 'Aydḥāb desert, (2) spiritual and tribal supremacies of the Mekka sharīfs (ashrāf) over Ḥijāz and the Red Sea area, (3) military and economic attempts of the Rasūlid sultans in Yemen to extend their sovereignty over Ḥijāz, Bāb al-Mandab and Ḥafār against the representatives of the Mamlūk sultans.

The Mamlūk political and economic attitudes, therefore, were much concentrated with the expansion of the Cylician-Euphrates and the Persian Gulf relations. The Mamlūk sultans, in especially, al-Malik al-Manṣūr Qalā'un had been trying to establish effective military controls and political treaties over the Thughūr area and the Arab tribes ('ashīrat), whose nomadic movements covered over from the Baḥrayn, Najd up to the Syrian desert.

For some time, according to several Mamlūk sources, a trade delegation from the king ABW NKYAH of Ceylon—I identified this king with Bhuvanaikabāhu I (A.H. 1273-84)—reached Cairo in A.H. 682/A.D. 1283 by way of Hurmuz, a port on the Persian Gulf and the delegation mentioned about the direct diplomatic relationship between them without via the Rasūlids of Yemen.

This article, standing on the point of view mentioned above, includes the

following chapters:

1. the king of Ceylon, Bhuvanaikabāhu I
2. the route of a delegation of Ceylon
3. trading conditions between the Persian Gulf and the Indian Ocean, in especially about the rivalry between Kīsh and Hurmuz
4. the Mamlūk commercial policy as a middle man of the international traffics and trades
5. interests of the Mamlūk sovereignty over the upper Egypt (al-Sa'īd) and the Nubian areas
6. relations between the Mamlūk sultans and the Mekka-Ḥijāz region
7. commercio-political factors of the Mamlūk rules in Cyprus and the Little Armenia
8. the Mamlūk efforts of the commercial relations via the Euphrates-the Persian Gulf routes
9. increasing Rasūlid commercial rules over trade with India and the Mamlūk counter-policy against the Rasūlids
10. conclusion

§ 0-0:	はじめに	§ 2-1:	マムルーク朝の対外交通・貿易策の諸相について
§ 1-0:	セイロン使節のマムルーク朝訪問をめぐって	§ 2-2:	上エジプト・ヌビア地方に対するマムルーク朝の関心
§ 1-1:	セイロン王 Bhuvanaikabāhu I について	§ 2-3:	メッカ・ヒジャーズ地方との交渉
§ 1-2:	使節の道程	§ 2-4:	キプロス・アナトリア問題の性格
§ 1-3:	ペルシア湾ルートをめぐる情況	§ 2-5:	ユーフラテス・ルートによる貿易交渉の推移
§ 1-4:	使節に対するマムルーク朝側の対応策	§ 2-6:	イエメン・ラスール朝の貿易統制策強化とマムルーク朝の対応
§ 2-0:	国家と対外交通・貿易ルートの支配の性格	§ 3-0:	結語

Abbreviations

Bahjat. = Abu'l-Maḥāsīn 'Abd al-Bāqī al-Yamanī, *Kitāb Bahjat al-Zamān.*

Baṣṭ. = Ibn Sa'īd, *Kitāb Baṣṭ al-Arḍ fī al-Ṭūl wa'l-Arḍ.*

Bayān. = al-Maqrīzī, *al-Bayān wa'l-I'rāb 'ammā bi Arḍ Miṣr min al-A'rāb.*

Bidāya. = Ibn Kathīr, *al-Bidāya wa'l-Nihāya.*

Daw'. = al-Sakhāwī, *al-Daw' al-Lāmi'.*

Dhayl. = al-Yūnīnī, *Dhayl Mir'at al-Zamān.*

Durar. = Ibn Ḥajar al-'Asqallānī, *al-Durar al-Kāmina fī A'yān al-Mi'at al-Thāmina.*

EP. = *Encyclopaedia of Islam*, 2nd Ed.

Faḍā'il. = Ibn Zuhaira (Zahira), *al-Faḍā'il al-Bahira fī Maḥāsīn Miṣr wa'l-Qāhira.*

Ghāyat. = Yahyā b. Ḥusayn, *Ghāyat al-Amānī fī Akhbār al-Quṭr al-Yamānī.*

Hudūd. = Anonymous, *Ḥudūd al-'Ālam.*

I.=Ibn.

Ighāthat.=al-Maqrīzī, *Kitāb Ighāthat al-'Umma bi-Kashf al-Ghumma.*

I. H.=Ibn Ḥawqal, *Kitāb Ṣūrat al-Ard.*

Inbā'.=Ibn Ḥajar al-'Asqallāni, *Kitāb Inbā' al-Ghumr.*

'Iqd.=al-Fāsi al-Makkī, *Kitāb 'Iqd al-Thamīn.*

Iṣṭ.=al-Iṣṭakhrī, *Masālik al-Mamālik.*

Istibṣār.=Anonymous, *Kitāb al-Istibṣār fī 'Ajā'ib al-Amṣār.*

Kanz.=al-Dawādārī, *Kanz al-Durar wa Jāmi' al-Ghurur.*

Khiṭaṭ.=al-Maqrīzī, *Kitāb al-Mawā'iz al-'Iṭibār (al-Khiṭaṭ).*

M.=Muḥammad.

Marāṣid.=Ibn 'Abd al-Ḥaqq, *Marāṣid al-Ittilā'.*

Mu'jam.=Yāqūt al-Ḥamawī, *Mu'jam al-Buldān.*

Mulakkkhaṣ.=Ibn 'Alī al-Ḥusaynī, *Kitāb Mulakkkhaṣ al-Fiṭan wa Albāb.*

Muq.=al-Muqaddasī, *Kitāb Aḥsan al-Taqāsīm fī Ma'rifat al-Aqālīm.*

Murūj.=al-Mas'ūdī *Murūj al-Dhahab.*

Nujūm.=Ibn Taghrī Birdī, *al-Nujūm al-Zāhira fī Mulūk Miṣr.*

Nuzhat.=al-Muṣṭawfī, *Nuzhat al-Qulūb.*

Qurrat.=Ibn al-Dayba', *Kitāb Qurrat al-'Uyūn bi-Akhhbār al-Yaman.*

Rawḍ.=al-Ḥimyarī, *Kitāb al-Rawḍ al-Mi'tār fī Khabar al-Aqṭār.*

Shadharāt.=Ibn al-'Imād, *Shadharāt al-Dhahab fī Akhhbār Man Dhahab.*

Ṣubḥ.=al-Qalqashandī, *Ṣubḥ al-A'shā'.*

Sulūk.=al-Maqrīzī, *Kitāb al-Sulūk.*

Tashrif.=Ibn 'Abd al-Zāhir, *Tashrif al-Ayyām wa'l-'Uṣūr fī Sīrat al-Manṣūr.*

'Uqūd.=al-Khazrajī, *Kitāb al-'Uqūd al-Lu'lu'wīya.*

Zubdat.=Baybars al-Manṣūrī, *Zubdat al-Fikra fī Ta'riḥ al-Hijra.*

§0-0: はじめに

13世紀後半から14世紀前半にかけて、西アジア、とくにエジプト・マムルーク朝を中軸とした国際交通運輸と貿易関係には、大きな構造的変化がみられた。

11世紀末にはじまった十字軍の軍事行動も13世紀半ばには、時代錯誤的なものとなり、al-Sawāḥil 地域、すなわちパレスチナ・シリア海岸地方にあった彼らの軍事拠点はつぎつぎにマムルーク軍の手に奪回されたり、また急激にシリア社会との融合・土着化の傾向を強めていった。

マムルーク朝はキプロス島、キリキア・アナトリア地方 (Bilād al-Arman, Armaniya) の Ṭarsūs, Adhana, Ayās, Sis, Maṣṣiṣa やユーフラテス河の南岸地域に派兵をくりかえして、アナトリア・コーカサス方面に通じる南北の交流関係を強めることにより、東方への道を求めていたイタリア諸都市の進出を拒んだ¹⁾。

さらに、スルタン Baybars I (al-Zāhir Rukn al-Dīn, 658/1260-676/1277) がアッバース朝カリフ al-Mustanṣir (659/1261-660/1261) をカイロに招致したこと²⁾、'Ayn Jalūt の戦においてタタール・モンゴル軍を潰滅さ

- 1) 従来の説では、マムルーク朝によるキプロス島及びキリキア・アナトリア地方への遠征目的を十字軍への反撃戦“counter-Crusade”として捉えているが (cf. Atiya, A. S., *Crusade.*, 138-144), 本稿では交通・商業上の観点から、この問題を捉えた。後述 68-70 参照。
- 2) *Sulūk.*, I, 448-449; *Zubdat.*, 43a-47a. イスラム世界の遠隔・周辺部やアラブ遊牧民達、新興のイスラム国家やインド洋周辺の通商航海民達の間では、アッバース朝カリフの神威権は、12-13世紀に至ってますます高揚していった。とくに、インド亜大陸におけるムスリム国家・社会

せたこと³⁾、のいずれも象徴的な二つの事件はマムルーク朝のイスラム世界における国家的・経済的・宗教的権威を高めるうえで大きな力となったといえる。

このようにして、Baybars I, al-Manṣūr (Qalā'ūn, 678 / 1280-689 / 1290) と al-Nāṣir (Muḥammad, 693 / 1294-694 / 1295, 698 / 1299-708 / 1303, 709 / 1309-741 / 1340) の治世代には、西はマグリブ地方、サハラ以南のスーダン系イスラム諸国から、東はインド・デリー諸王朝、マラバール・グジャラート海岸の諸港市、セイロン、中国 (al-Ṣīn, al-Khaṭā) まで⁴⁾、さらにモンゴル支配の羈絆を脱しようとするコーカサス・グルジア・ウズベク・ブルガールやモンゴル諸部族からの通交関係を求める使節の来朝や移住・亡命者達の流入があいついだのである⁵⁾。

マムルーク朝を中軸とするイスラム諸国間を結ぶ人間交流と文化・経済関係のネットワークの絆が形成されていくなかで、マムルーク朝下のエジプト・シリア諸都市の経済と産業活動は着実な発展を遂げ、また国家の保護と支援をえた大商人階級による国際貿易上のめざましい活躍がみられた⁶⁾。

しかし、マムルーク朝の軍事的外交的関心がもつばらパレスチナ・シリア海岸地方、北シリアやキリキア・アナトリア地方などの、所謂 al-Thughūr 地域⁷⁾ におかれている間に、上エジプト (al-Sa'id) やヌビア地方ではアラブ系遊牧民とコプト教徒達による叛乱・暴動が激化し、またメッカ・メディナのアミール権をめぐるシャリーフ (sharīf, ashraf) 達の対立抗争、そしてなによりもイエメン・ラスール朝による軍事的経済的進出が Ḥaḍrama-

の形成、東アフリカ・スワヒリ社会、東南アジア、中央アジアのイスラム化、さらにはサハラ南縁部スーダン諸地域におけるイスラム国家形成など、イスラム世界の周辺部ではその新しい発展と土着化の傾向が見られた。こうした新しいイスラム国家・社会の形成を支えるシンボルとして、カリフの神威性が大きな役割を果たした。後述、81-82 及び nos. 279, 426 参照。

- 3) *Sulūk.*, I, 429; *Khiṭaṭ.*, II, 242; *Kanz.*, VIII, 49-61; *EP*², I, 786-787.
- 4) バフリー・マムルーク朝時代の対外交渉については、'Alī Ibrāhīm Ḥasan, *Ta'rikh.*, 140-193; Surūr, M., *Dawlat Banī Qalā'ūn.*, 117-277, *Dawlat al-Zāhir Baybars.*, 65-116; Heyd, W., *Histoire.*, I, 418-426, II, 23-64; 'Ashūr, A. F., *al-'Alāqāt*, seqq などに詳しい。
- 5) タタル・モンゴル軍の Hülagū と Argun Khān との対立・抗争によって、多くのモンゴル兵 (女, 子供を含む) 達がエジプトに亡命した。Baybars は、彼らに礼服, 馬匹, 金品を与えて、al-Lūq や al-Baḥriya 地方に居住させた。またその一部を軍隊に編入した (*Khiṭaṭ.*, II, 116-118)。A. H. 695, Ghazan Khān から逃れたオイラート・タタルの一団 (Targhāy を首領とする) はシリア北辺に移住してイスラム化した。その数は 18,000 戸に及んだと言われる (*Sulūk.*, I, 812-813, II, 3; *Khiṭaṭ.*, II, 22-23)。その他の事例については、後述 66 及び nos. 355, 381 参照。
- 6) とくに、スルタン al-Maīk al-Nāṣir の時代におけるエジプト諸都市の繁栄については、*Khiṭaṭ.*, II, 98-101, 103; *Ṣubḥ.*, III, 468; Ibn Baṭṭūṭa, ① *Riḥlat.*, I, 28 seqq に詳しい。エジプト～イエメン～インド洋世界を結ぶ国際貿易は、al-Kārim, al-Kārimī, tujjār al-Kārimī (カーリミー商人) の活躍に代表される。cf. Lapidus, I. M., *Muslim Cities.*, 121-122, 125-126 seqq; Rabie, H., *The Financial.*, 97 (n. 2), 100; Labib, S., *al-Tujjār.*, 5-63; Wiet, G., *Les Marchants.*, 86 ff.; *EP*², IV, 640-643.
- 7) al-Thughūr 地域は一般に、al-Thughūr al-Shāmiya と al-Thughūr al-'Irāqiya に分けられるが、その北境はチグリス・ユーフラテス河の上流域、アルメニア (Armaniya) 地方、コーカサス南麓からカスピ海沿岸の Bakūya, 西境はタウルス山岳部、キリキア地方までを広く含む。また、その南境はレバノン山脈東麓からシリア砂漠北縁部。al-Thughūr 地域は歴史の各時代において、東西大国の境域、異文化接触地域に位置して、独自の境域文化圏と流通圏を形成した。後述 40, 78-79, n. 377 参照。al-Thughūr 地域については、al-Balādhurī, *Futūḥ.*, 193-203 ff.; I. al-Faqīh, *Buldān.*, 128-129; *Hudūd.*, 141; Shaban, M. A., *Islamic His.*, II, 27-32, 109, 172 ff.; *EP*², I, 634-650 参照。

wt, Bāb al-Mandab やヒジャーズ地方にまで拡大するに及んで、エジプトとインド洋世界とをダイレクトに結んでいた国際交通運輸と貿易の有機的連関体系は崩れていった⁸⁾。

al-Fuṣṭāṭ, カイロからナイル河を溯航して Qūṣ に出, さらにヌビア砂漠を横断, 'Aydhāb に抜け, 海路ヒジャーズ地方やイエメン地方の諸港市を經由して, インド洋世界に通じるルートは, ファーティマ朝のエジプト支配以後, じょじょに国際交通と貿易上の幹道としての重要な意味をもちはじめた⁹⁾。このルートを国際ルートの幹道として卓越した地位にまで引きあげ, 実際にそれを組織・機能づけたのは, アイユブ朝スルタン Ṣalāḥ al-Dīn (al-Malik al-Nāṣir I, 564/1169-589/1193) であって, 彼の経済政策にもとづくものであった¹⁰⁾。

マムルーク朝もまたアイユブ朝の経済政策にならって, Qūṣ~'Aydhāb ルートを通じてのインド洋世界との経済交流を推進しようとする基本政策を終始一貫して堅持した¹¹⁾。

以上のように, 国際的諸情況が複雑にからまるなかで, エジプト・マムルーク朝は新たな東方貿易推進のための対応策を迫られていた。

本稿は, マムルーク朝スルタン al-Manṣūr Qalā'ūn とセイロン王 (ṣāḥib al-Silān) との通商交渉をとりあげて, その性格の分析を通じて, 当時の国際交通と貿易上の構造的変化

の諸情況をできる限り多角的側面からながめてみることを目的としている¹²⁾。

§ 1-0: セイロン使節のマムルーク朝訪問をめぐって

al-Maqrīzī は, その著書 *al-Sulūk* のなかで, マムルーク朝スルタン al-Manṣūr の治世, A. H. 682, al-Muḥarrām 月14日/A. D. 1283, 4月14日に, セイロン王の使者らが来朝したことを伝えて¹³⁾,

「[A. H. 682, al-Muḥarrām] 14日, インド地方の Silān 国の君長 (ṣāḥib bilād Silān min arḍ al-Hind), その名 ABW NKYH (Abū Nakih) の使者らがその王の書翰をもって来朝した。その書翰は幅3指, 長さ0.5 dhirā' の金葉表文 (ṣāḥifat dhahab) であって, 内側は椰子の葉編 (khūs) に似て緑色がかかっていた。書翰の内容は, カイロにいる人々には全く判読できない文字で書かれていたので, その使者らに説明が求められた。使者らが言うには, “そもそもこれは [マムルーク朝スルタンへの] 礼儀と親交を求めたものであります。彼 (セイロン国の君長) は, イエメン [ラスール朝] 王 [al-Malik al-Muḥaffar] との関係断って, [マムルーク朝] スルタンとの親交を望まれて, 使者らをここに派遣されたのです。この書翰には, セイロン君主のもとには宝石類, 象, その他方物類が豊富にあること, そしてスルタンへの献納を望んでいる

8) 後述 § 2-3, § 2-6 参照。

9) Qūṣ~'Aydhāb ルートが国際交通運輸と貿易上の幹道として注目されはじめたのは, 9世紀後半から10世紀初頭にかけてのことであって, それは下イラク・ペルシア湾岸地方の混乱とアッバース朝の中央集権体制の動揺にともなうペルシア湾ルートの衰退に代る新しいルートとして利用された。このルートをめぐる問題については, 後述 n. 239 参照。なお初期の Qūṣ~'Aydhāb ルートについては, Ya'qūbī, *Buldān.*, 333-334; I. Ḥ., 52-53; I. al-Athīr, *Ta'rikh.*, VII, 264; Shaban, M. A., *Islamic His.*, II, 107, 111 を参照。

10) 後述 39, n. 239, 参照。

11) これらの問題は § 2-2, § 2-3, § 2-6 の主要テーマとなる。

12) al-Malik al-Manṣūr による内外軍事, 外交の諸政策については, Surūr, M. J. による二つの著書 *Dawlat Banī Qalā'ūn* と *Dawlat al-Zāhir Baybars* 及び Labāb S., *Handelsgeschichte.*, chap. 3 に網羅的に説明されている。

13) *Sulūk.*, I, 712-713. 訳文中の [] は訳者が達意のために補ったもの。() は同一意味を並記したものである。以下の文中の引用訳文はすべてこれに準ずる。

こと、またセイロン王国では27の城塞を備え、宝物・サファイア鉱山があって、それらは王の宝物庫に満ちあふれていること、が記されています。”と¹⁴⁾。」

と、説明している。以上のセイロン使節の来朝は、マムルーク朝の歴史著述家達にとって極めて特筆すべき出来事と認められたので、Ibn al-Furāt, Baybars al-Manṣūrī, al-Nuwayrī, al-Qalqashandī や Ibn ‘Abd al-Zāhir などによっても繰り返し同様の内容が報告されている¹⁵⁾。これらのなかでも、スルタン al-Manṣūr の実録史料とも言える Ibn ‘Abd al-Zāhir による *Kitāb Tashrif al-Ayyām wa’l-‘Uṣūr fī Sirat Sultān al-Malik al-Manṣūr Qalā’ūn* のなかに記された一章“わが主君スルタン [al-Malik al-Manṣūr] のもとへのインド使者らの来朝の説明 *Dhikr Ḥuḍūr Rusūl al-Hind ilā Abwāb mawlā-nā*

al-Sultān” が最も根本史料に近く、セイロン使節のたどった道程と書翰内容について、詳細な記録を伝えている¹⁶⁾。

G. Wiet はその論文 “Les Marchands d’Épices sous les Sultans Mamlouks” のなかで、この史料に着目して、セイロン王とマムルーク朝スルタンとの通商関係を紹介したが、当時の国際交通と貿易の変遷を捉える重要史料としての意味付け、セイロン国の王名について、また使節がエジプトに至った道程など、の諸問題には何んら詳しく論及していない¹⁷⁾。

Ibn ‘Abd al-Zāhir の史料内容は、(1)この時のセイロン使節が紅海ルートをとらず、ペルシア湾～Baghdād ルートを經由してカイロを訪れたこと、(2)Hurmuz から Baghdād に至る47個所に及ぶ道程・経由の地名を列挙している、(3)タタール・モンゴル軍による

- 14) この部分は、I; al-Furāt, VII, 261-262 には、さらに詳しく、「私のもとには宝石類、真珠、サファイアがあります。また、私は船舶を所有し、象、それに絹糸などの多くの衣料があります。すおう材、肉桂や al-Kārim [商人達] が求めるものすべてがあります。多くの槍もあります。もし、わが主君スルタン (al-Malik al-Manṣūr) が毎年20艘の船をお望みならば、私にはそれが可能です。わが主君スルタン (al-Malik al-Manṣūr) は嘗て商人達を諸地域に向けて派遣なされた。そこで、イエメン王の使者も本年 [セイロンに] やって来て、イエメンにもたらす進呈品 (hadīya) と象を要求してきました。しかし、セイロン王はそのイエメン使者 [の要求] を拒けて、何も与えなかったのです。つまりそのことは [マムルーク朝] スルタン (al-Malik al-Manṣūr) への御親交があるからです。しかるにセイロン王は、わが主君スルタンのもとに進呈品と象を用意された。書翰に記されたところによると、そこセイロン王国には27の要塞があり、またその国には宝石、サファイアの鉱山、[採っても] 尽きることのない真珠採集場があります。以上は、使者達が書翰に記されたこととして語ったことの写し。彼らが語るには、この書翰は王 (al-Malik al-Manṣūr) 御自身のみがお読みなられるべきである、と。」と記されている。
- 15) I. al-Furāt, VII, 261-262; *Zubdat.*, 142b-144a; *Nihāyat.*, XXIX, f. 28a; *Ṣubḥ.*, VIII, 77-78; *Tashrif.*, ① 101b-165a, ② 50-52. al-Qalqashandī (*Ṣubḥ.*, VIII, 77-78) は、*Dīwān al-Inshā’* の諸事件をあつかった Muḥammad b. Mukarram の覚書 (tadhkara) に依って、この情報を得たこと、また I. al-Athir の歴史補遺 (al-Dhayl) のなかでも、セイロン王の使者来朝のこと、そのたどった道程に関する記事が見られることを明記している。
- 16) *Tashrif.*, ① 101b-165a, ② 50-52. Baybars al-Manṣūrī (*Zubdat.*, 142b-144a) もまたセイロン使節の道程について詳しく伝えており、*Tashrif* の内容とほぼ一致するが、現存する両書の写本を比較すると、地名筆写及び内容の点で、*Tashrif* の方が根本史料に近い、と推察される。確かに *Zubdat* は *Tashrif* には見られない記事を一部含んでいるが、おそらく Baybars al-Manṣūrī 自身による加筆であろう。後述 25-26 参照。
- 17) セイロン使節のマムルーク朝訪問については、Surūr, M., *Dawlat Banī Qalā’ūn.*, 338-339; Heyd, W., *Histoire.*, I, 425-426; Lane-Poole, S., *A Hist.*, 281; Labib, S., *Handels-geschichte.*, 83-84, *Egyptian Commercial.*, 69; Quatremère, *Mém. Géol.*, II, 284-286 などにも、すでに論じられている。

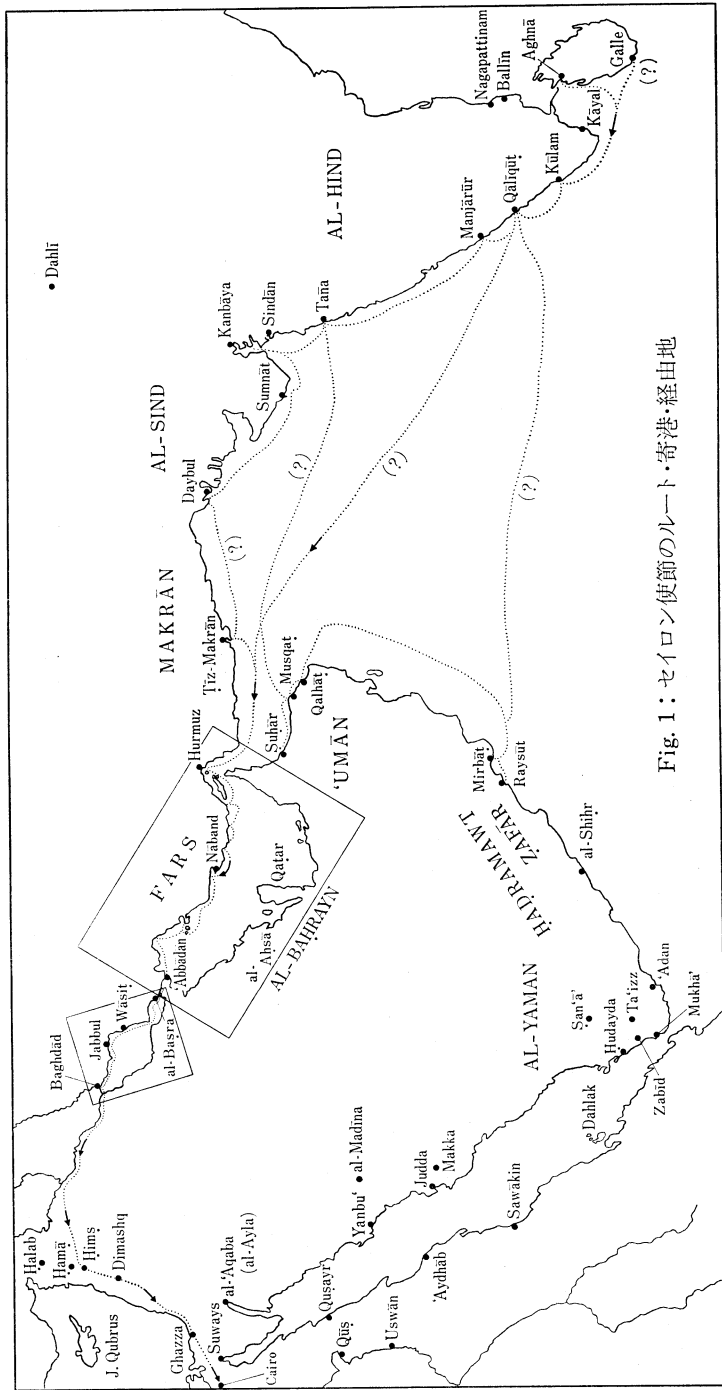


Fig. 1: セイロン使節のルート・奇港・經由地

Baghdād 陥落直後のチグリス河川交通路を伝えていること、などの諸点によって、本稿の目的である13世紀後半から14世紀前半にかけてのイスラム世界をめぐる国際交通運輸と貿易体系の変化の諸状況を捉えるための恰好の史料を提供するものである、と考えられる。

§ 1-1: セイロン王 Bhuvanaikabāhu I について

al-Maqrīzī は、マムルーク朝にむけて使節を派遣したセイロン王の名を ABW NKYH ابو نكيه と記しているが、Ibn al-Furāt は ABW NKBH ابو نكيه, al-Nuwayrī は ABR NKYĀ ابر نكيه, Baybars al-Manṣūrī は ABW NKBĀ ابو نكيه, Ibn 'Abd al-Zāhir は ABW NKYĀ ابو نكيه などとあって、いずれも筆写不統一である¹⁸⁾。私はこのセイロン王は Bhuvanaikabāhu I (A. D. 1273-1284) のことであって、Abuwanakabāh أبو نكيه とこれを音写したものの、と比定したい。語頭のアルフは、つづく子音発音を容易にするためにつけられた前置母音 (prethetic vowel), またはこの名前をアラビア語名とみなして, Abū と読ませるために故意に付加されたもの、と考えられる。

Bhuvanaikabāhu I の治世代におけるセイロン島の状況を略述すれば、以下の通りである。13世紀の前半, Pāṇḍya 朝の Parākrama Paṇḍya が大軍を率いてセイロン島に上陸、

制圧して以来 (c. A. D. 1211-1214), 島の支配権は根底から動揺をきたした。Kaliṅga からの兵を集めて島の統治権を奪った Māgha が登場すると、タミール人の流入が増大して、Pāṇḍya 諸王侯との対立と破壊行動は激化するばかりで、これに対してセイロン王侯達は全く無力であった。

13世紀後半から14世紀前半にかけて、島の支配はこうした外来勢力によって握られていたが、Bhuvanaikabāhu I はラージプート傭兵隊の援助をかりて、1273年頃からセイロン島の支配権を奪回しようと努めた。しかし、彼は依然、島の各地で外来勢力の脅威を受けており、その一部を支配するのみの極めて不安定な状態におかれていた¹⁹⁾。

以上のような国内情勢のなかで、セイロン王 Bhuvanaikabāhu I はイスラム諸国との経済関係と使節交流を強化することによって、その勢力増大をはかろうとした意図が十分に推察されるのである。

さて、Ibn 'Abd al-Zāhir によると、セイロン王の使節・通訳と従者達の代表は al-ḥājj Abū 'Uthmān とあって、わざわざ ḥājj の称号を冠していることから判断して、おそらく土着のインド・ムスリムであろう²⁰⁾。13-14世紀、インド西海岸のマラバル海岸地方の諸港市には、中国ジャンク商船が来航するようになったこと、内陸部のヒンズー系諸王朝との馬匹貿易の隆盛、さらに地中海世界に輸出する香辛料薬物類の集荷取引量の急激な増大が主たる要因となって、インド・ムスリ

18) *Sulūk.*, I, 713; I. al-Furāt, VII, 261; al-Nuwayrī, *Nihāyat.*, XXIX, 282a; *Tashrif.*, ① 101b, ② 50; *Zubdat.*, 142b.

19) セイロン王 Bhuvanaikabāhu I の治世代におけるセイロン島の政治的経済的情况については、Sastri, N., *A His.*, 216-217; Majumdar (ed.), *The Struggle.*, 266-267 に依る。イスラム地理書に依った当時のセイロン島 (Sarandīb, Jarīrat Silān) については、al-Idrīsī, *Nuzhat.*, I, 74; Maqbal, A., *India.*, 27-30, 122-126 参照。

20) ḥājj の称号は、当然のことながらメッカより遠隔地に行くほど、その社会的意味は重んぜられた。例えば、東アフリカの Kilwa 王国では、その王侯達は王位につくにあたって、メッカ巡礼を行なうことが習わしであった。つまり、ḥājj 称号は、スワヒリ・ムスリム社会を支配するリーダーとしての一種の神政権を備えていることを意味した、と考えられる (Anonymous, *Kitāb al-Salwat.*, 9a, 10a-10b, 13b.)。

ム商人達の経済力は発展を遂げた²¹⁾。すでに、私は「モンゴル帝国時代のインド洋貿易——特に Kīsh 商人の貿易活動をめぐって——」において、コロマンデル・マラバル海岸の諸港市 Kāyal, Kūlam, Qāliqūt. (Kāliqūt), Manjārūr, Şaymūr, Tāna や Kam-bāya に住むムスリム系商人達とペルシア湾岸諸港市との貿易関係、インド内陸部を支配したヒンズー系、仏教系諸王朝とムスリム商人達との間の相互共存関係のあり方等について明らかにした²²⁾。

要するに、インド内陸部の王侯支配者達は、豊かな天然物産・農業生産物を世界市場にのせるためには、広いネットワークを握るムスリム商人達の活動に依存せざるを得なかった。また彼らの国家支配を維持するために必要な馬匹・武器・奴隷・金・高級織布や宮廷生活で消費される各種高級加工品類は、すべてムスリム商人達を通じて輸入されたのである²³⁾。

マムルーク朝と結ばれた新ルートの開発と

経済交流関係の強化を目的としたセイロン使節のエジプト訪問は、おそらくムスリム商人達の発案にもとづく計画であって、セイロン王 Bhuvanakabāhu I は前述した通り、その国内勢力拡大の必要から、使節派遣を推進したものと考えられる。

§ 1-2: 使節の道程

Ibn 'Abd al-Zāhir によると、al-ḥājj Abū 'Uthmān とその従者達は、セイロン王 Bhuvanakabāhu I の招聘によってセイロンに集まったのち²⁴⁾、セイロン船 (markab al-Silānī)²⁵⁾ に乗って出帆、Hurmuz 道 (ṭariq Hurmūz)²⁶⁾ を通り、Hurmuz 港 (Bandar Hurmūz) に到着したとあって、その間のインド洋横断ルート・経由寄港地及び航海日程についての記録はない。おそらく、北東モンスーン航海期のはじめの頃、即ち1282年10月から11月の頃 (A.H. 681, Rajab~Sha'bān), またはその1年前の1281年10月~11月に、セイロン、あるいはマラバル海岸の港を出発

21) I. Baṭṭūta, ① *Rihlat.*, IV, 81, 83, 87-94, 106 ff. には当時のマラバル海岸諸港市におけるムスリム商人達の活躍と繁栄の様子が詳しく記録されている。Şaymūr のムスリム・コミュニティについては、*Murūj.*, I, 248, Kanbāya と Tāna については *ibid.*, I, 135; *Baṣ.*, 38-39, 53; I. Ḥawqal, *Şūrat.*, 320, 324 参照。その他研究論文では、Bouchon, G., *Les Musulmans.*, 18 ff.; Sastri, N., *A His.*, 439; 家島, ⑤ 18-24 に詳しい。

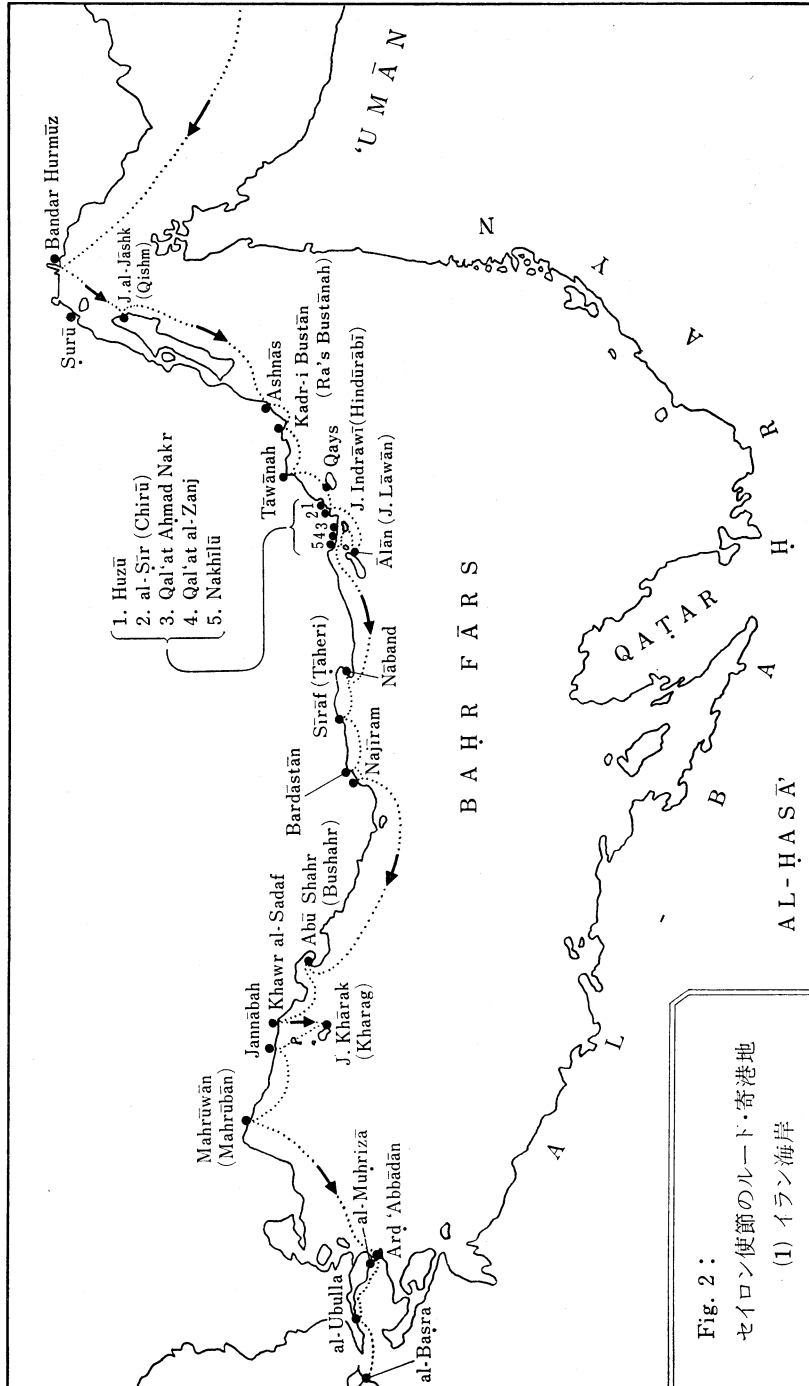
22) 家島, ⑤ 18-24.

23) 11-12 世紀の頃、国際商業で活躍したユダヤ・キリスト教徒の商人達のインド・マラバル海岸の諸港市における活動状況については、Goitein, S. D. によるカイロ・ゲニザ文書に基づく研究 *Letters of Medieval Jewish Traders.*, 63-65, 175-229 が新しい史料を提供する。

24) ba'da an jahhaza-hum ilā Silān とある (*Tashrif.*, ① 101b, ② 50)。但し、この部分は *Zubdat* にはない。その詳しい意味は不明瞭であるが、訳文通り“王が彼らを Silān に準備(招聘)したのち”の意であろう。

25) 正しくは al-markab al-Silānī, もしくは markab al-Silānīyīn とすべきであるが、その意味が“セイロン王の所有するセイロン所属の船”か“セイロン人の乗りくむ船”かは明らかでない。この問題は、シナ船 (markab al-Şin, markab al-Şiniyīn, al-Sufun al-Şiniya) をめぐる論争とも共通する。Hourani, G., *Arab.*, 75-76; 家島, ⑦ 124 (n. 13) 参照。

26) Hurmuz 道 (ṭariq Hurmuz) は一定のルートの意味していない。一般に、インド西海岸からペルシア湾岸の諸港市に向けての航海は Şaymūr, Sumnāt, Daybul, Tiz-Makrān 海岸沿いに進む沿岸ルート (東岸ルート) とマラバル海岸から一気にアラビア半島の Ra's al-Ḥadd または Ra's Fartak に向けて横断するルート (西岸ルート) があった。インド洋横断の二つのルートについては、家島 ① 133-139 参照。セイロン使節らの Hurmuz 道が、このいずれのルートを意味しているかは明らかでない。



し、ダイレクトに Hurmuz に渡った、と考えられる²⁷⁾。従って、Hurmuz 港到着の時期は1281年もしくは1282年11月末から12月の頃であろう²⁸⁾。

さて、Hurmuz 港につづいて、イラン海岸沿いの經由・寄港地23地点とチグリス・ルートを通して Baghdād までの24地点の、総計47地点に及ぶ詳細な地名が列挙されている。これらの地名のなかには、筆写が不明確で判読困難なものも多いが、13世紀末のイラン海岸地名の研究上、またタタール・モンゴル軍による Baghdād 陥落直後のチグリス河川交通路を知るうえで貴重な史料となるものであるから、以下では使節らがたどったルートの順序・經由地について、同時代のイスラム地理・旅行書類に伝えられた地名と比較・対照しながら考証を試みてみたい。

●Hurmuz 港 (Bandar Hurmūz)：使節は

Hurmuz に着いて10日間滞在した²⁹⁾。Hurmuz は、Hurmūz, Urmūz, Urmūs とも記され、当時の港は大陸側の所謂 Hurmuz al-'Atīqa (旧ホルムズ) にあって、Minab 河の河口に近いいくつかのクリーク (khawr) を利用した停泊地³⁰⁾。Ibn Ḥawqal によって、Minab 河がしばしば氾濫したため、その港の位置は何度か変更されたことがわかる³¹⁾。現在、Hurmuz 遺跡の正確な位置を確認することは難しく、Hurmuz に埋没していたと思われる中国陶磁片は現在の Ṭiyāb, Qal'at Sarāwān, Kalātun, Burchik などの広範囲の地点に散乱して出土する³²⁾。なお、セイロン使節らが Hurmuz を通過してから約20年後に、Hurmuz 王 Quṭb al-Dīn は附近に盗賊の掠奪が広がって治安が乱れると、町を棄て、その沖合いの島 Jarūn (Jirūn, Zarūn, Gerun) に移した³³⁾。al-Muṣṭawfī, Ibn Sa'īd

- 27) 一般に、インド西海岸からペルシア湾に向かう航海は、北東モンスーン風がインド洋海域に達する10月中旬以降に開始された。一方、ペルシア湾では秋季に海が荒れる (hayajān, hayjān) ために、その航海期は冬季であった。従って、船はインド西海岸を10月下旬から11月にかけて出航することが多かった、と思われる。cf. I, Rustah, *al-A'lāq.*, 86-87; *Murūj*, I, 130.
- 28) *op. cit.* n. 27 参照。インド洋横断に必要な日数を1ヵ月、ペルシア湾を1ヵ月、Baghdād 經由カイロまでの道程を1~2ヵ月とするならば、最短日数で全行程に3~4ヵ月が必要となる。従って、セイロン使節の出発の時期は1282年の冬季航海期に Hurmuz まで渡ったとすれば、同年の10月末から11月の頃となる。もし途中の日程に3~4ヵ月以上を経過したとするならば、さらに1年の前の1281年の冬季航海期が彼らの出発時期となる。
- 29) Teixeira によると、当時の Hurmuz 王は Amir Seyfadin Nocerat (Amir Sayf al-Dīn Naṣr) であって、Hurmuz 王第13代目 Amir Roknadin Mahmud (Amir Rukn al-Dīn Maḥmūd) の子に当る。彼は A. H. 689 (A. D. 1291) に死去した (Teixeira, 159)。当時の Hurmuz の情況については後述 30-31 参照。
- 30) I. Khurrdadbeh, 62; *Iṣṭ.*, 163; I. H., 49-50; Idrīsī, I, 244; *Baṣṭ.*, 65; *Nuzhat.*, 140, 176-177; *Muq.*, 466-467; *Mu'jam.*, V, 402; Le Strange, *The Lands.*, 292, 295, 318-321; Schwarz, P., *Iran.*, 244; Stein, A., *Archaeological.*, 177-192; Wilson, A., *Persian Gulf.*, 105-152. I. Ḥawqal によると (I. Ḥ., 49-50), この入江 (khawr) は、Khīz または Jīr と呼ばれた。家島, ⑦ 198-200 参照。
- 31) I. Ḥ., 49-50.
- 32) Stein, A., *Archaeological*, 184-186, 192.
- 33) *Nuzhat.*, 140; Abu'l-Fidā', *Taqwīm.*, 29; Teixeira, 162-165. Teixeira によると, A. H. 700, トルキスタンからトルコ軍 (タタール・モンゴル) が来襲し, Kirmān 地方ついで Hurmuz に及んで破壊を受けたため, Hurmuz の住民はその地を棄てることを決意した。Hurmuz 王 Ayaz (Bahā' al-Dīn Ayāz Sayf al-Dīn) は避難する島を探した結果, Gerun という老人の住む島を見つけた。この島は Kīsh (Qays) 王の所有する島のひとつであったが, Kīsh にそこへの移住許可を求め, 首尾よく Gerun の島を獲得した。この島を旧市にちなんで, Hurmuz 島と名づけた, とある。

や Abu'l-Fidā' によると, Jarūn 島は Hurmuz 島とも呼ばれて, 大陸から 1 farsakh の距離にあって, ナツメ果実や砂糖きびを産し, その歳入は Kirmān 地方全体を含めて 60,000 dinār に及び, イルハン朝モンゴルに納められる, とある³⁴⁾。

●al-Jāshk 島 (Jazīrat al-Jashk): 即ち現在の Qishm 島のことを言う。現在の地名 Jāshk は, Bandar 'Abbās の東南約120マイルにある小村であるが, これとは別の地名であって, 古くからの Jāshk, または Jāsak, Jāsik は現在の Qishm 島にあたる³⁵⁾。この島はまたを Jazīrat Banī Kāwān, Jazīrat Ibn Kāwān, Barkāwān, Abar Kāfān, Abar Kumān とも呼ばれて, 中国唐代史料の賈耽による『道里記』に記された抜離羅磨難国はこの Barkāwān を音写したものと考えられる。

インド洋を横断してきた船舶がオマーンの al-Bāṭina 地方の港市 Ṣuhār (賈耽に言う没異国にあたる。即ち Ṣuhār 及び al-Bāṭina 地方を指した古名 Mazūn の対音)³⁶⁾を経由, 海難の多い Hurmuz 海峡 (Ra's al-Jurjūr の海峡) を通過してペルシア湾に入ると, まず最初に寄港する停泊地・避難港が Qishm であって, 同時に附近には有数の真珠採集地があったためにその採集基地としても重要であった³⁷⁾。Yāqūt はその著書 *Mu'jam al-Buldān*

のなかで, この島を Jazīrat al-Jāsak, Jazīrat Lāft, Jazīrat Banī Kāwān, さらに Bar-kāwān の4つの別々の地名で呼んで, それぞれについて別地であるかの如く説明している。その説明を総合すると, カリフ 'Umar b. al-Khaṭṭāb のとき, 'Uthmān b. Abī'al-Āṣī al-Thaqafī がこの島を征服して, Fārs 地方への征服の足掛りとしたこと, その人口は多く, いくつかの村落, 泉地と居留地があったが, Yāqūt が13世紀の前半の頃, ペルシア湾地域を船で数回旅行をしたとき, もはやこの島についての情報は得られなかった, とある³⁸⁾。

●Ashnās: Ibn 'Abd al-Zāhir はこれを Asnās اَسْنَسْ و 明瞭に記す³⁹⁾。Yāqūt と Ibn 'Abd al-Ḥaqq が地名説明をおこなわずに挙げた Shunās は, おそらく Ashnās と同一地名であると考えられる⁴⁰⁾。この地名が現在の地図に見る Shinās شِنَس であることは明らかであって, その位置は Bandar Lingeh の西9kmにある漁村。

●Kadr-i Bustān کدریستان: Ibn 'Abd al-Zāhir と Baybars al-Manṣūrī はいずれも Kadrstān کدرستان と記しているが⁴¹⁾, これは Ashnās の西に位置する Ra's Bustān (Bustān 岬) または Bustānah に比定される。Kadr または Kadir は, Steingass, F.

34) *Nuzhat.*, 140; *Baṣṭ.*, 65. Abu'l-Fidā', *Taqwīm.*, 339 によると, 旧 Hurmuz (Hurmuz al-'Atīqa) はタタール・モンゴル軍の侵掠をうけて, わずかの人々を残して荒廃した。またオマーンと向い合って Zarūn (Jarūn) という島があること, Hurmuz は Makrān 地方の端にあって, インド洋からペルシア湾 (al-Khalij) に入ってくる船舶はここを通過する, と。

35) *Mu'jam.*, I, 399, II, 95, V, 7-8; *Marāṣid.*, III, 1194; *Iṣṭ.*, 32; I. Khur., 62; al-Balādhurī, *Futūḥ.*, 477; al-Qazwīnī, *Āthār.*, 175; *Hudūd.*, 58; *Nuzhat.*, 177, 266; Sulaymān, *Akhbār.*, 9a; Le Strange, *The Lands.*, 261.

36) I, al-Mujāwir, II, 285; *Murūj.*, I, 177; *Muq.*, 92; 家島, ① 137-139.

37) *Murūj.*, I, 129.

38) *Mu'jam.*, II, 95, V, 7-8. Yāqūt はその Jāsak の項目 (II, 95) で, Jāsak は Qays (Kish) とオマーンとの中間, Hurmuz の町と向いあって位置する大島であること, Qays との距離は3日行程, Qays の王の親衛軍がここに居住する。彼らは, 所謂, 漂海民であって, 航海技術と海戦に秀でていること, 等を伝えている。cf. al-Balādhurī, *Futūḥ.*, 477-478, 530.

39) *Tashrif.*, ① 102a.

40) *Mu'jam.*, III, 325; *Marāṣid.*, II, 814.

41) *Tashrif.*, ① 102a; *Zubdat.*, 143a. *Tashrif.*, ②には Kararstān کَرَرِستان とある。

によれば、ペルシア語“pouring out(water), muddy, turbid”の意⁴²⁾。同時代のイスラム地理書・旅行書類その他にこの地名を伝えたものは見当たらない。あるいは Kadr を Bandar بندر (港) の誤写と考えれば, Bandar Bustān となる。

●Tāwānah, Tārāneh تاوانه : Ibn al-Balkhī の Sāvīyah⁴³⁾, al-Muṣṭawfī の Sāwāyah, Tāwūnah, Tābat, Tānat と一致すると思われる⁴⁴⁾。現在の地図に, Bandar Chārak の西, 約5km のところにある Tāwunah, Tāvūneh طاونه に比定される。Ibn al-Balkhī は, Sāvīyah (Tāwānah) が Kīsh (Qays) 島の支配者 Amīr Kīsh の統治下におかれていた, と記している。ここは Kīsh 島繁栄のとき, Huzū と並んで Shirāz に通じるキャラバン・ルートの根拠地, Kīsh と結ばれた船着場として発達した⁴⁵⁾。

●Qays قيس : Kīsh كيش と呼ばれて大陸側の Bandar Chārak から32km, Chīrū から23km の海上にある小島⁴⁶⁾。ほぼ同時代の中国史料, 趙如适『諸蕃志』には, この島は「記施国」とあって, 真珠と馬を産し, 各種物産の集荷・取引センターであったことがわかる⁴⁷⁾。Kīsh は10世紀末, Fārs 地方南部を襲った大地震によって, Sirāf 港の貿易活動が衰退した後, じょじょにインド・マラバール海岸やイエメン地方の諸港市, 東アフリカ地方と結ばれたインド洋貿易の重要

な拠点として発達した。とくに, 12世紀半ばから13世紀末までの約150年間にわたって, Kīsh は Qāliqūt, Kūlam や Kāyal などのインド・マラバール海岸の諸港市と結ばれた大規模な馬匹貿易のセンターとして繁栄を遂げた。現在, Kīsh 島に残る当時の都市遺跡は, 島の北西側, Dih と Şafin の中間に位置する海岸丘陵部に広がり, モスクの石柱, 礎石や灌漑溝跡が散在するが, Sirāf 遺跡よりはその規模が小さいと言われている⁴⁸⁾。

●Huzū هزو : Ibn 'Abd al-Zāhir と Baybars al-Manṣūrī は, これを Huzwā' هزوا と記している⁴⁹⁾。Kīsh 島と向い合ったイラン海岸の港, Zagros 山脈を越えて Lāghīr 經由 Firūzābād (Jūr), Shirāz に通じる南北キャラバン・ルートの出発拠点として有名⁵⁰⁾。Le Strange は Huzū を現在の Bandar Chīrū にあてたが⁵¹⁾, 後述するように Ibn 'Abd al-Zāhir に言う al-Şīr をむしろ Chīrū に比定すべきであるので, 私はこれを現在の Ghūrzah گورزه としたい。Ghūrzah は Tāwānah (Tāvaneh) と Bandar Chīrū との中間, Kīsh 島の真向いに位置する港。

13世紀半ば, Hurū を訪れた Yāqūt によると, その町はすでに荒廃していた, と⁵²⁾。al-Muṣṭawfī は Ibn al-Balkhī によって, Huzū と Sāvīyah (Tāwānah) を Kīsh 王の統制下にある町として説明した⁵³⁾。

●al-Şīr الصير : Ibn 'Abd al-Zāhir と

42) Steingass, F., *Persian-Eng. Dic.*, 1018.

43) I, al-Balkhī, *Fārs.*, 49.

44) *Nuzhat.*, 118 (n. 3). Le Strange, *The Lands.*, 257.

45) I. al-Balkhī, *Fārs.*, 49; *Nuzhat.*, 118.

46) *Tashrif.*, ② 50 には Fanas فنس とある。

47) 趙如适, 59.

48) Lorimer, J. B., *Gazetteer.*, II/B, 1471-1474; Aqṭadārī, A., *Āthār.*, 810-827.

49) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zabdat.*, 143a.

50) Wilson, A. T., *The Persian Gulf.*, 98; Le Strange, *The Lands.*, 257, 296.

51) Le Strange, *The Lands.*, 257; *Nuzhat.*, 118 (n. 3).

52) *Mu'jam.*, V, 406.

53) *Nuzhat.*, 118, 135, 176; I. Balkhī, *Fārs.*, 49-50.

54) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zubdat.*, 143a.

Baybars al-Manṣūrī は、これを al-Ṣabr **الصبر** と記しているが⁵⁴⁾、al-Iṣṭakhri, Ibn Ḥawqal の **Sirū**, **Sarū**, **Sūrū**, **Shahrū**, Ibn 'Abd al-Ḥaqq と Yāqūt の **al-Ṣir** (**Jabal al-Ṣir**), そしておそらく Ibn Khurrdādhbeh の **Jazīrat Khīn**, **Hudūd** の **Khayr** などとも一致した地名であって、現在の **Chirū**, **Bandar Chirū** に比定される⁵⁵⁾。なお、前述したように、Le Strange は、**Huzū** を **Chirū** にあて、al-Iṣṭakhri, Ibn Ḥawqal の **Sirū**, **Shahrū**, **Sūrū**, al-Muṣṭawfi の **Tūsar** をすべて現在の **Bandar 'Abbās** の一地区名として残る古名 **Sūrū** である、と考えた⁵⁶⁾。**Bandar 'Abbās** の **Surū** は **Hurmuz** 島 (**Jarūn**) が発達するにつれて、大陸側の船着場として、さらに **Surū~Lār~Shirāz** に通じる内陸運輸の拠点として、とくに14世紀半ば以降じょじょに発達した港市であって、**Bandar 'Abbās** の都市形成の基礎をつくった⁵⁷⁾。**Kish** 島と大陸側とを結ぶ港 **al-Ṣir** (**Chirū**) と、**Hurmuz** 島と大陸側とを結ぶ船着場 **Surū** とは、おそらく同一語源にもとづく同名異地ではないか、と考えられる。

●**Ālān** **آلان** : 即ち **Ālān** 島 (**Jazīrat Ālān**) のこと。Ibn 'Abd al-Zāhir はこれを **Ālā'** **آلا'**, Baybars al-Manṣūrī は **Alāy alāy** と記すが⁵⁸⁾、明らかに現在の **Lāwān** 島 (**Jazīrat Lāwān**) を言う⁵⁹⁾。Ibn Khurrdādh-

beh には、**Khārak** 島 (**Jazīrat Khārak**) につづいて、**Lāwān** 島を挙げる⁶⁰⁾。イスラム地理書のなかには、この島を **Lān**, **Lār**, **Ālān**, **Allān**, **Ān** などとも記している⁶¹⁾。**Yāqūt** は、この島を **al-Lār** 島 (**Jazīrat al-Lār**) と呼んで、**Sirāf** と **Kish** (**Qays**) との中間に位置する大島であって、村落はないが真珠採集がおこなわれていること、**Yāqūt** がこの島を訪問したとき、島は **Abū Muḥammad Abān b. Hudhayl b. Abī Ṭāhir** なる人物に所属していた、と説明している⁶²⁾。

●**al-Indrāwī** **الاندرأوى** : Ibn 'Abd al-Zāhir は **الاندرأوى**, Baybars al-Manṣūrī は **الاندرأوى** と記して明瞭ではない⁶³⁾。現在の地図に見る **Hindūrābī** 島 (**Jazīrat Hindūrābī** **جزيرة هندورابي**) に比定される。この島は古くは **Abrūn**, **Jazīrat Abrūn** とも呼ばれた⁶⁴⁾。Ibn Khurrdādhbeh は **al-Baṣra** から **Qays**, **Hurmuz** (**Urmūz**) 経由インドへ至る海上ルートとその道程を説明して、

al-Baṣra ^(50 f.) — **Jazīrat Khārak** ^(80 f.) — **Jazīrat Lāwān** ^(7 f.) — **Jazīrat Abrūn** ^(7 f.) — **Jazīrat Khayn** ^(7 f.) — **Jazīrat Kīs (Qays)** ^(18 f.) — **Jazīrat Ibn Kāwān (Qishm)** ^(7 f.) — **Urmūz (Hurmuz)**

とあって、上述したセイロン使節の道程とは **Lāwān** 島と **Abrūn** (**al-Indrāwī**) とが順序逆になる⁶⁵⁾。

55) *Iṣṭ.*, 163; *I. H.*, 22, 224; *Muq.*, 427, 454; *I. Khur.*, 62; *Hudūd.*, 129; *Marāṣid.*, II, 860; *Mu'jam.*, III, 441, 438; Lorimer, J. B., *Gazetteer.*, II/A, 355.

56) Le Strange, *The Lands.*, 292; *Nuzhat.*, 177-178 (n. 3).

57) Muḥammad, A. S., *Bandar 'Abbās.*, passim; Lorimer, *Gazetteer.*, II/A, 8-15.

58) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zabdat.*, 143a.

59) **Lāwān** 島の東側に小島 **Shaykh Shu'ayb** があるが、両島をあわせて **Lāwān** 島と呼んだ。cf. *Mu'jam.*, V, 7.

60) *I. Khur.*, 61.

61) Le Strange, *The Lands.*, 261; *Nuzhat.*, 166; *I. al-Balkhī, Fārs.*, 50; *Mu'jam.*, V, 7.

62) *Mu'jam.*, V, 7.

63) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zubdat.*, 143a.

64) Wilson, A. T., *The Persian Gulf.*, 41; Le Strange, *The Lands.*, 261; *Nuzhat.*, 166; Lorimer, J. B., *Gazetteer.*, II/A., 355, 717.

65) *I. Khur.*, 61-62.

●Qal'at Aḥmad Nakr قلعة احمد نكر: Ibn 'Abd al-Zāhir, Baybars al-Manṣūrī とともに قلعة احمد نكر と明瞭に記している⁶⁶⁾。

●Qal'at al-Zanj قلعة الزنج: Ibn 'Abd al-Zāhir は Qal'at al-Zinj قلعة الزنج, Baybars は قلعة الرحح と記す⁶⁷⁾。

以上の二つの地名は Chirū (Bandar Chirū) から Nakhilū に至る Shībkūh 地方の海岸の何処かに比定されるが、現在の地図にはこのような地名は見当たらない。この海岸は、イスラム地理書によると、Sif 'Umāra ('Umāra 海岸), Sif Zuhayr (Zuhayr 海岸) と呼ばれて、10世紀のころ Qal'at al-Dīkdān, または Ḥiṣn Ibn 'Umāra という強固な砦があって、20艘の船がそこに入港できたと言われている⁶⁸⁾。

●Nakhilū نخيلو: Ibn 'Abd al-Zāhir は Taḥilū تحيلو, Baybars は قلعة حيلو と記しているが⁶⁹⁾、明らかに現在の Nakhilū, Ankhilūh أنخيلوه に比定される⁷⁰⁾。Nakhilū は Bandar Muqām の南, Lāwān 島に近く, Sif 'Umāra の北部に位置する。Ibn 'Abd al-Ḥaqq, Yāqūt や al-Muṣṭawfī などの同時代史料には、この地名は見られない。

●Nāband نابند: Nāband 湾 (Khawr Nāband) に臨む漁村 Nāband にあたる。al-Iṣṭakhri, Ibn Ḥawqal と al-Muqaddasī によると、Nāband は Sirāf の東側の海岸にあって、Mimand の外港である、と⁷¹⁾。Yāqūt は

Nāband または Nābad と記し、Sirāf が荒廃したのち、それに代る航海上の安全な避難港として使用されたこと、二つの山に挟まれた入江であることを説明している⁷²⁾。

●Sirāf سيراف: Ibn 'Abd al-Zāhir と Baybars は、いずれも Sarāf سراف と記す⁷³⁾。私は、論文「インド洋通商とイエメン——南アラビアの Sirāf 居留地——」において、Sirāf の商業港としての発達過程、その住民達によるインド洋を舞台とする運輸・貿易上の活躍の情況、Sirāf から Kīsh への海上活動の移行、Sirāf 住民達の海外移住、などの諸問題をとりあげた⁷⁴⁾。セイロン使節らが Sirāf を通過したのとはほぼ同時期の情況を詳しく伝えた史料は、Yāqūt による報告であって、次のように記されている。

「そこ [Sirāf] は、Fārs 海 (Baḥr Fārs) の岸边にある大都市。昔日はインド [貿易] の港 (furḍa) であった。伝えるところでは、そこは Fārs 諸州のなかの Ardashīr Khurra 地方の中心都市 (qaṣba) であった。商人達はそこを Shilaw と呼んだ。ところで、私はそこを実際に訪れたのだが、そこにはすばらしい建物の跡とチーク材のマストを立てた美しい大モスクがあった。そこは実に峻険な山裾に位置した。すでに船の停泊する港はなくなっており、船が入ってきた場合、危険をとまなうので、そこから約 2 farsakh の Nābad (Nāband) という場所に近づける必要があった。……Sirāf と al-Baṣra との間は、もし好風に乘

66) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zubdat.*, 143a.

67) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zubdat.*, 143a.

68) *Iṣṭ.*, 116, 140; I. Ḥ., 188; Le Strange, *The Lands.*, 256-258. 現在、Bandar Chirū と Nakhilū との間には、Qal'at 'Ubayd と Jazat いう漁村がある。

69) *Tashrif.*, ① 103a, ② 50 (Taḥilū تحيلو とある); *Zubdat.*, 143a.

70) al-Quṭāmi, *al-Muḥtār.*, 21 はこれを Ankhilūh أنخيلوه と記す。

71) *Iṣṭ.*, 135-136, 141; I. Ḥ., 203-204; Muq., 422; *Marāṣid.*, III, 1361; Le Strange, *The Lands.*, 258.

72) *Mu'jam.*, III, 295, V, 274.

73) *Tashrif.*, ① 102a, ② 50; *Zubdat.*, 143a. al-Balādhurī, *Futūḥ.*, 481 によると、Sirāf の要塞 (ḥiṣn) は Sūryānj と呼ばれたこと、アラブ人達はこれを Shahryāj と言った、と。

74) 家島, ② 122-143. Sirāf 関係の文献史料については、*ibid.*, 122 (n. 7) を参照。

れば7日間の行程。…… Ibn 'Umayra が Qays 島に居留地をかまえて以来、そこがインド[貿易]の港、商人達の交流する場になるに及んで、Sirāf などの港市は荒廃した。実際に私が目撃したところでは、Sirāf に現在住む人々と言え、ただ郷里を愛する気持で留まることを望んだ貧困者達 (sa'ālik, sa-āliq) だけにすぎなかった。』⁷⁵⁾

Yāqūt の説明中にあるように、Sirāf は当時、土地の人々によって Shilaw と呼称されていた。宋・元代の中国史料では、Sirāf 出身の移住商人達を施那嶂、尸羅園と記しているが、これは Sirāfi の対音ではなく、むしろ土地の人々が言う呼称 Shilavi, Shilawi に依ったものと考えた方が妥当であろう⁷⁶⁾。Shilaw という地名は、現在 Sirāf 遺跡のある Ṭāherī 村の wādī のひとつ Wādī Shilaw として残されている⁷⁷⁾。

●Bardāstān برداستان: この地名は現在、Kangān の西19km、内陸部に位置する一村として残るが、Aḥmad Aqtadārī によるイラン・ペルシア沿岸地域の遺跡調査報告書 *Āthār-i Shahrhā-i Bāstānī Sawāḥil wa Jazāyir Khalij Fārs wa Daryā-i 'Umān* によると、Bardāstān は Bandar Dayyir, Bandar Bitānah, Jabrunī などの海岸地方の諸港を含む広い地域名である⁷⁸⁾。また、al-Quṭāmī によるダウ航海書 *Dalil al-Muḥtār* には、Bandar Dayyir をはさんで Khawr Bardāstān と Ra's Bardāstān の二つの寄港地が記されている⁷⁹⁾。現在、Bardāstān 地方には、要塞

・砦・モスク及び住居跡など、とくにセルジューク朝期以降の遺跡が数多く残されていることから考えて、おそらく Sirāf の衰亡後、ここが Shīrāz に通じる内陸運輸と貿易上の拠点として重要な役割を果たしていたものと考えられるが、これらの問題を解く文献史料は全く欠落しており、今後の考古学的発掘に待たねばならない⁸⁰⁾。

●Najīram نجيرم: Ibn 'Abd al-Zāhir, Baybars はいずれも نيرم (Nīram?) とあって、判読出来ないが⁸¹⁾、これが Ibn Ḥawqal, al-Muqaddasī と Ibn 'Abd al-Ḥaqq の伝える Najīram, Najayram にあたることは明らかである⁸²⁾。10世紀の後半、ここには二つのモスク、市場と貯水槽があって、Sif Muẓaffar (Muẓaffar 海岸) に位置した⁸³⁾。al-Muṣṭawfī によると、Sirāf と Najīram との中間で Zakān 河 (Sakkān, Thakān) が海に注ぐ、と。さらに Zakān 河の水域を説明して、

「[その河は] Dih Khusrūya の山岳部に源を發し、Māṣaram, Kawān, Khabr, Ṣimkān, Kārzīn, Qīr, Abzar, Lāghir などの平原地方と一部の Sirāf 地方を潤す。Sirāf 地方で山間部から流れてきた [別の] 河川が Zakān 河と合流し、やがて Zakān (Thakān) という村——この河川名に由来する——を通過して、最後は Najīram と Sirāf との中間でペルシア湾に注ぐ。これらの地方にはこれ程有益な河川は他に見当たらない。その河川の長さは 50 farsakh である。』⁸⁴⁾

と、ある。この Zakān 河は明らかに現在

75) *Mu'jam.*, III, 294-295.

76) 趙如适, 47 (n. 16); 桑原隲蔵, 141-143.

77) Stein, A., *Archaeological.*, 207.

78) Aqtadārī, A., *Āthār.*, 253-323.

79) al-Quṭāmī, *Dalil.*, 20.

80) cf. Aqtadārī, A., *Āthār.*, 253-323.

81) *Tashrif.*, ① 102b, ② 50 (Bīram نيرم とある); *Zubdat.*, 143a.

82) I. Ḥ., 49; *Hudūd.*, 127; *Muq.*, 422, 427; al-Balkhī, *Fārs.*, 49, 67, 82; *Marāṣid.*, III, 1361; *Nuzhat.*, 116 (n. 2), 209; Le Strange, *The Lands.*, 259.

83) *Muq.*, 427. cf. Le Strange, *The Lands.*, 256-258.

84) *Nuzhat.*, 209.

の Mand 河 (Rūd-i Mand) のことであって、Shirāz の南から Zagros の山あいを激しく蛇行しながら流れ、Zirū 附近でペルシア湾に流入する。Najīram を Le Strange が比定したように、Bandar Dayyir とするならば⁸⁵⁾、Mand 河は嘗ては Kūh-i Namuk と Kūh-i Darangī の峡谷を流れて、Bardāstān 地方の Kangan 附近で海に注いでいた、と考えなければならぬ⁸⁶⁾。

●Abū Shahr أبو شهر: Ibn 'Abd al-Zāhir は ابو شهر, Baybars は ابو شهر と記す⁸⁷⁾。現在の Būshahr に比定される。Būshahr はアフシャール朝の Nādir Shāh (1148/1736-1160/1747) による海軍増強策の結果、Bandar 'Abbās に代る新しいイラン海岸の重要な港として発達したが⁸⁸⁾、すでにこの地名は Yāqūt の地名辞典に見えている⁸⁹⁾。セイロン使節らが 13 世紀後半に Būshahr に寄港したことは興味深く、Yāqūt と並んで Būshahr の地名を伝える極めて古い史料であると言えよう。その後、18 世紀前半にいたるまで、この地名を残す確かな史料は少ない。同じ Būshahr 半島の東南端に位置した港として、Rishahr が有名であって⁹⁰⁾、de Barros

においても Būshahr については一言も触れずに、Rishahr は 2,000 軒の人口を擁した町、として伝えられている⁹¹⁾。なお、Ibn 'Abd al-Zāhir は Abū Shahr と語頭の母音を付けているが、こうした例は他書に見られない。

●Khawr al-Sadaf خور السدف: Ibn 'Abd al-Zāhir は حور السدف, Baybars は حور السدف と記す⁹²⁾。Bandar Rīg から Jannāba (Ganāveh) に至る海岸地帯は Khawr Sif (“海岸の入江”) と呼ばれて、Shādhkān 河、Rudhhāneh 河や Shāpūr Dālakī 河などの多くの河川が海に注いで沼沢地や入江 (khawr) をつくり、その附近の海域は浅瀬・泥沼と渦巻の多い極めて危険な航海難所であった⁹³⁾。Ibn al-Balkhī は、この海岸地帯を Khawr Āb-i Gandah (“悪臭をはなつ、ぬかるみの入江”)、または Khawr Āb-i Ganfa (“Ganfa 水の入江”) と呼んでいる⁹⁴⁾。Khawr al-Sadaf は“暗黒の入江”の意であるから⁹⁵⁾、おそらく Ibn al-Balkhī の言う Khawr Āb-i Ghanfa と一致し、Bandar Rīg 附近を指したものと考えられる。Khawr al-Sadaf という呼び方は、他の文献史料には類例を見ない⁹⁶⁾。

85) *ibid.*, 209 (n. 2).

86) 前出の Bardāstān を Bandar Dayyir とするならば、Najīram は現在の Shibarm شيبيرم に比定されよう。Shibarm は Nakhilū 島と向い合って、Mande 河口の南に位置する。

87) *Tashrif.*, ① 102b, ② 50 (Abū Sahr أبو شهر とある); *Zubdat.*, 143a.

88) Kelly, J. B., *Britain.*, 42-43; Wilson, A. T., *The Persian Gulf.*, 42-43.

89) Yāqūt (*Mu'jam.*, I, 344) は、Fārs 海 (Baḥr Fārs) の説明中で、Fārs 海岸の港市を列挙して、Sīnīz, Būshahr, Najayram (Najīram), Sirāf, al-Lār 島、そして Qal'at Huzū などを書いていく。但し、Būshahr に関する具体的説明はない。

90) *Nuzhat.*, 129; I. al-Balkhī, *Fārs.*, 62-63; Le Strange, *The Lands.*, 261, 270; Whitehouse, D., *Sasanian.*, 35-43; Stein, A., *Archae.*, 235, seqq.

91) Wilson, A. T., *The Persian Gulf.*, 73.

92) *Tashrif.*, ① 102b, ② 50; *Zubdat.*, 143a.

93) I. al-Balkhī, 63, 66-67, 81; I. Ḥ., 36-39, 185; Muq., 426, 453; *Marāsid.*, I, 488; *Mu'jam.*, II, 165-166, 400; *Nuzhat.*, 130, 217-218; Le Strange, *The Lands.*, 273-274.

94) I. al-Balkhī, 63, 66-67.

95) āb-i ghandah, āb-i ghanfa は、“よどんだ水”、“腐った水”の意 (I. al-Balkhī, 63) であって、sadaf, sadfa は“夜の闇”、“邪悪なもの”の意。従って、ghandah と sadaf とはほぼ意味が一致する。cf. Lane, E. W., *Lexicon.*, IV, 1333; Steingass, F., *Persian-Eng.*, 663.

96) セイロン使節の道程は、Khawr al-Sadaf のあと、Khārak 島を経由 Jannāba に達しているのて、Khawr al-Sadaf と Jannāba (Ghanaveh) とを同一の場所と解釈することは出来ない。

●Jazīrat Khārak (Khārik, Khārk): Shāpūr 河の沖合いに位置する小島。イスラム地理学者達はこの島を Ardashīr Khurra 地方に含める⁹⁷⁾。チグリス河を下り、al-Baṣra から Kish 島, Hurmuz を經由して、インド洋に出る船乗り・商人達はここに一時滞在して、インド洋航行の大型船に乗り換えた。つまり、チグリスの川舟と大洋航海の船とが Khārak 島で出合い、積荷を交換する航海と取引上の中継地であった⁹⁸⁾。R. Ghirshman による Khārak 島遺跡の発掘によって、ここがパルミラ商人達のインド洋貿易上の前哨基地であったこと、またネストリウス派キリスト教徒達の東方布教と経済活動の一大拠点であったことが明らかにされた⁹⁹⁾。この附近の海域は有望な真珠採集場として知られたので、湾岸の漂海民・漁民や商人達が集まる場所としても特に有名であった¹⁰⁰⁾。

●Jannāba جنابة: Ibn 'Abd al-Zāhir は حبابه, Baybars は Habābah حبابه と記して筆写不明であるが¹⁰¹⁾、Jannāba と読むべきである。Ibn al-Balkhī と al-Muṣṭawfi によると、Jannāba はペルシア人によって Ganfa または Ġanda と呼ばれていた。Jannāba は現在の Ganaveh に比定される¹⁰²⁾。すでに説明した Khawr al-Sadaf とは Bishāvūr 河のデルタ分流——イスラム地理学者達はこれを Nahr al-Shādhkān と呼ぶ——を隔てた対岸に位置した。セイロン使節らは、

Khawr al-Sadaf (Bandar Rīg) から一度沖合に出て、Khārak 島に寄港後、再び Jannāba (Ganaveh) に戻ったことになる。彼らが Khārak 島に寄港した目的は、チグリスの河舟に乗り換えるためと推察される。なお、Le Strange は Jannāba を現在の Bandar Rīg の北に位置する Ganaveh の遺跡にあてた¹⁰³⁾。al-Iṣṭakhri と Ibn Ḥawqal によると、Jannāba の気候は暑さ厳しく、その入江は船の出入りに安全でない、と。また、Jannāba は Siniz (おそらく Bandar Daylam にあたる) や Mahrūbān と並んで、低湿高温地帯に生育する亜麻を原料とした亜麻織布の名産地 Jannābī として知られた。ここは、カルマト派指導者 Ṭāhir al-Jannābī の生地としても有名¹⁰⁴⁾。

●Mahrūbān, Mahrwān مهران: または Māhīrūyān とも記される。Fārs 地方の西端に位置し、al-Baṣra と Jannāba とを結ぶ中間の寄港地。また内陸運輸の中継地でもあったことから、ここに税関 (ma'asir) が置かれた¹⁰⁵⁾。Yāqūt がここを訪問したとき、“小村 (bulaydat ṣaghīra)” であった、と¹⁰⁶⁾。Mahrūwān 織 mahrūwānī の名産地¹⁰⁷⁾。

●Arḍ 'Abbādān أرض عبادان: “'Abbādān の地”の意で、古くはペルシア湾と接した 'Abbādān 島に位置したが、チグリス河が毎年運ぶ多量の泥砂による沖積作用によって、時代と共に少しずつ内陸部にとり残され

97) Iṣṭ., 32; I. Ḥ., 47; Idrīsī, IV, 387; Mu'jam., II, 337; Le Strange, *The Lands.*, 261.

98) Whitehouse, D., *Sasanian.*, 43.

99) Ghirshman, R., *Jazīrat.*, 5-24; Whitehouse, D., *Sasanian.*, 42-43.

100) *Baṣṭ.*, 65; *Nuzhat.*, 136.

101) *Tashrif.*, ① 102, ② 51 (Habābah حبابه とある); *Zabdat.*, 143b.

102) I. al-Balkhī, *Fārs.*, 63, 66-67, 81; *Nuzhat.*, 130, 217-218; I. Ḥ., 47; Le Strange, *The Lands.*, 273-274; *EI.*, II, 452.

103) I. al-Balkhī, *Fārs.*, 63 (n. 1).

104) Iṣṭ., 29, 32, 34, 113, 119; I. Ḥ., 47, 269; Muq., 426, 453; *Marāṣid.*, I, 348. *op. cit.* n. 93.

105) Kabir, M., *The Buwayhid.*, 153.

106) *Mu'jam.*, V, 233.

107) Nāṣir-i Khusrāw, 248-249; I. al-Balkhī, 63; *Nuzhat.*, 130; *Marāṣid.*, I, 348, II, 1339; Le Strange, *The Lands.*, 272-273, 294, 297; Wilson, A. T., *The Persian Gulf.*, 72.

ていった。

Ibn Ḥawqal や al-Mas'ūdī など10世紀半ばの地理学者達は、'Abbādān をペルシア湾の岸辺の港である、と説明しているが¹⁰⁸⁾、A. H. 443/1043 に同地を訪問した Nāṣir-i Khusraw は干潮のとき 'Abbādān と海との間には2マイルの隔たりができる、と伝えている¹⁰⁹⁾。また、Ibn Baṭṭūṭa によると、そこは海岸から3マイル離れた一村落であった、と¹¹⁰⁾。

●al-Muḥrizā المحرزي : Ibn 'Abd al-Zāhir は al-Muḥrazi المحرزي と記す¹¹¹⁾。Yāqūt によると、al-Muḥrizā は al-Muḥriza المحررة とあって、その位置は 'Abbādān 島の端にあり、チグリス河は al-Baṣra 方面から流れて、al-Muḥriza という小村 (bulayda) を通過する地点で二つに分流する。右側に流れると、al-Baḥrayn 地方の海岸でペルシア湾に注ぎ、左側に流れると Sirāf にづく Fārs 地方の海岸で海に入る、とある¹¹²⁾。Ibn 'Abd al-Ḥaqq は al-Muḥriza を al-Maḥūra المحورة と記している¹¹³⁾。

●al-Ubulla: al-Ubulla 運河 (Nahr al-Ubulla) 沿いにある港として、その歴史は古く、ササン期以前にさかのぼると言われる。賈耽の『道里記』にみる烏刺国はこれにあたる¹¹⁴⁾。チグリス河の河口附近は泥砂による浅瀬と岩礁が多いうえに、干満時における河流と潮流とのぶつかり合い、渦巻と潮差など

によって、航海上危険な水域として知られた。古くから 'Abbādān の近くには al-Khās-hābāt として知られた木造の燈火用望楼が建てられて、夜間航行の船舶を監視し、安全を見守った¹¹⁵⁾。al-Ubulla は、インド洋航海と貿易上の重要な拠点として長い歴史をもったにもかかわらず、アッバース朝時代、じょじょに Khārak 島や Sirāf に繁栄の中心が移っていった理由のひとつは、al-Ubulla から 'Abbādān にかけての航海上の困難さに求められる。al-Muṣṭawfī は、運河名としての Nahr al-Ubulla を挙げるが、港市の名としてはもはや言及していない¹¹⁶⁾。al-Qazwīnī によると、al-Ubulla は al-Baṣra に属する村 (kūra) のひとつであって、河をはさんで東西二つの地区に分かれ、西側は荒廃していること、チグリス河沿いにひとつの mashhad が残っているが、往時の al-Ubulla の面影はなく、町の中心部は廃墟となっている、と¹¹⁷⁾。

●al-Baṣra : 当時の al-Baṣra とその近郊農村や運河の状況については、Yāqūt が最も詳しい説明をおこなっている¹¹⁸⁾。Ibn Baṭṭūṭa と al-Muṣṭawfī によって、タタール・モンゴル軍の侵掠後も al-Baṣra がイラクの主要都市のひとつとして、農業と商業活動がおこなわれていたことがわかる¹¹⁹⁾。

●al-Jabila الجبيلة : Ibn 'Abd al-Zāhir は al-Ḥasla(?) الحسلة, Baybars は الحسله と記して判読不明¹²⁰⁾。Sulaymān Fayḍā は、

108) *Murūj.*, I, 123; I. Ḥ., 48-49; *Muq.*, 118; Le Strange, *The Lands.*, 43-44, 48-49; 家島, ⑦ 198.

109) Nāṣir-i Khusraw, 245; I. Ḥ., 48-49.

110) I. Baṭṭūṭa, ① *Rihlat.*, II, 18.

111) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (al-Maḥrari المحرري とある); *Zubdat.*, 143b.

112) *Mu'jam.*, I, 343, IV, 74. Yāqūt は、al-Muḥriza または al-Muḥrizā と記す。

113) *Marāsid.*, I, 166, II, 913.

114) *Muq.*, 118; Nāṣir-i Khusraw, 244; *Mu'jam.*, I, 76-78; 家島, ① 137-138.

115) *Murūj.*, I, 123; Idrīsī, IV, 385; Nāṣir-i Khusraw, 244; Le Strange, *The Lands.*, 49 (n. 1).

116) *Nuzhat.*, 45.

117) al-Qazwīnī, *Āthār.*, 286-287.

118) *Mu'jam.*, I, 430-441.

119) I. Baṭṭūṭa, ① *Rihlat.*, II, 8-11; *Nuzhat.*, 45. cf. Le Strange, *The Lands.*, 44-46.

120) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (al-Ḥila الحيلة とある); *Zubdat.*, 143b.

al-Ubulla 運河 (Nahr al-Ubulla) を別名で al-Jabila 運河 (Nahr al-Jabila) と呼ぶ人達もいる、と説明していることから考えて、al-Jabila は al-Ubulla 運河沿いの、al-Başra に近隣する村のひとつであろう¹²¹⁾。あるいは、Yāqūt の記す Dayr Jābil (Jābil のキリスト教修道院) に比定されるかもしれない¹²²⁾。他書にこの地名を伝えたものはない。

●Dayr al-Dihdār دیر الدهدار: Ibn 'Abd al-Zāhir は دیر الدیر, Baybars は دیر الدیر (Dayr al-Dīr?) と記して、いずれも判読不明であるが¹²³⁾、Yāqūt が al-Başra~Wāsīt ルートに沿った al-Başra 地方の一地名として挙げた Dayr al-Dihdār がこれに比定される¹²⁴⁾。ここは、イスラム以前から、キリスト教修道院 (dayr, adyār, diyārāt) が多くあった場所として有名。Dayr 運河 (Nahr al-Dayr) は、この地名に由来すると言われる¹²⁵⁾。

●al-Maṭṭāra المطارة: Ibn 'Abd al-Zāhir は al-Maṭārah المطارة と記す¹²⁶⁾。Yāqūt によると、al-Maṭṭāra は al-Başra の上流1日行程、チグリス河岸に沿った al-Basra 地方に属する一村であって、この付近でチグリス河とユーフラテス河は合流する、と¹²⁷⁾。al-Muṣṭawfī には Maṭāra 村 (Dih-Maṭāra) とあって、al-Baṭā'ih 地方を流れてきたユーフ

ラテス河はこの村の近くでチグリス河と合流する、と説明している¹²⁸⁾。

●al-Birriya البرية: Ibn 'Abd al-Zāhir は al-Bariya البرية, Baybars は البره と記す¹²⁹⁾。この地名は、おそらく Yāqūt に言う al-Birrit البريت と一致する。Yāqūt によれば、al-Başra 地方にはこの同地名が二箇所ある、と¹³⁰⁾。その位置は al-Baṭā'ih 地方の東南端、チグリス河畔の小村と思われるが、正確な位置は不明¹³¹⁾。

●al-Jawāhir الجواهر: Ibn 'Abd al-Zāhir, Baybars とともに al-Jawāhir と記しているが¹³²⁾、al-Jawāhir と読むべきであろう。Aḥmad Sūsa に依れば、al-Jawāhir は聖者 al-Rifā'i (al-shaykh Aḥmad b. Abī al-Ḥasan 'Alī b. Yahyā al-Rifā'i) の聖廟を詣でる人々が立寄る中継地として有名である、と¹³³⁾。もし、これを al-Jawāmid الجوامد, al-Jāmida الجامدة の誤写と考えるならば、Yāqūt によって、そこは al-Başra と Wāsīt とのほぼ中間、Wāsīt 地方 (a'māl) に属する大きな村落であって、Yāqūt 自身もそこを何度か訪問した¹³⁴⁾。すでに、Aḥmad Sūsa が説明したように、Suhrāb が伝える al-Baṭā'ih 地方の al-Sib 運河 (Nahr al-Sib) 沿いにあった al-Jāmid (al-Jawāmid) と Yāqūt の言う al-Jāmida とは同名異地名である、と考

121) Faydā, S., *al-Başra.*, 59.

122) *Mu'jam.*, II, 502.

123) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (Dayr al-Dīr دیر الدیر とある); *Zubdat.*, 143b.

124) *Mu'jam.*, II, 509.

125) *ibid.*, II, 509.

126) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51.

127) *Mu'jam.*, II, 441, V, 147; *Marāṣid.*, III, 1283.

128) *Nuzhat.*, 202, 207, 226. cf. *Muq.*, 134; Aḥmad, S., II, 439, 442.

129) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51; *Zubdat.*, 143b.

130) *Mu'jam.*, I, 406.

131) Yāqūt (I, 601, IV, 835) と I. 'Abd al-Ḥaqq (I, 192, III, 1400) は、チグリス河の東側、al-Başra にある河川名として、Nahr Burayh を挙げる。*Tashrif.* に言う al-Birriya は al-Burayh とも読めるので、al-Birrit と Burayh のいずれに比定すべきかは明らかでない。

132) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51; *Zubdat.*, 143b.

133) Aḥmad, S., II, 458 (n. 2). al-Rifā'i については、後述 21 及び I. Baṭṭūṭa, ② 273 (n. 8) 参照。

134) *Mu'jam.*, II, 95-96. cf. Le Strange, *The Lands.*, 41.

えられる¹³⁵⁾。Aḥmad Sūsa によると、Yāqūt の言う al-Jāmida は現在、Tall Jamda として残る遺跡のことで、al-Baw Ṣāliḥ 地方の al-Dawāya の南東40 kmのところに位置する、と¹³⁶⁾。なお、al-Māwardī, *al-Aḥkām al-Sulṭāniya* によると、jāmid, jawāmid は沼沢地を排水・乾燥化して開墾された新しい土地、私有地のことを言う、と¹³⁷⁾。

●Umm 'Ubayda **أم عبيدة** : Ibn 'Abd al-Zāhir は Umm 'Abyadah **أم عبيده** と記す¹³⁸⁾。Umm 'Ubayda は聖者 Aḥmad al-Rifā'ī の聖墓のある村として有名。14世紀前半、ここを詣でた Ibn Baṭṭūta は Wāsiṭ から1日行程、そこの大僧院 (ribāṭ 'aẓīm) には faqīr 達があり、al-Rifā'ī の孫にあたる *shaykh* Aḥmad Kūjak Ḥafid が居たこと、faqīr 達の修行及び日常生活の様子などを詳細に伝えている。なお、Ibn Baṭṭūta はここを訪れるのに Wāsiṭ からチグリス河を利用せずに、アラブ遊牧民 Asad 族の案内する馬で行った¹³⁹⁾。セイロン使節らが一時、チグリス河を離れて、al-Jawāhir と Umm 'Ubayda を訪れていることは、明らかに彼らもまた Aḥmad al-Rifā'ī の聖墓を詣でるためであったことを示している。

●Barn Marya (?) **برن مريه** : Ibn 'Abd al-Zāhir は **برن مرشد**, Baybars は **برن مرشد** と記していて、判読が難しい¹⁴⁰⁾。上述した Umm 'Ubayda 村と al-Fārūth との中間に位

置したチグリス河岸の一村と考えられるが、他史料に類似の地名を見出せない。この附近から al-Qaṭr (al-Iqtārāt) にかけて、al-Baṭā'ih の開水路と鹹水湖 (hawl) が広がり、また無数の運河と排水路が錯綜して流れているため、その沿岸には村落、開墾地や舟着場が随所に発達した。その代表的な村落として、al-Shadīda, al-Hanā'is, al-Ḥawāniya や Dayr al-'Ummāl などが挙げられる¹⁴¹⁾。Yāqūt と Ibn 'Abd al-Ḥaqq は、Wāsiṭ と al-Baṣra との中間にある村として al-Mariya を挙げているが、これが Barn Marya と一致するかもしれない。al-Mariya は Daqlā 運河から近く、対岸の村に al-Ḥani'a があつた、と¹⁴²⁾。あるいは、Bardūdi 運河 (Nahr Bardūdi) を Barn Marya の訛りと考えれば、そこは al-Baṭā'ih に注ぐ運河のひとつで、al-Shadīda という村が、その河畔にあつた¹⁴³⁾。

●al-Fārūth **الفاروث** : Ibn 'Abd al-Zāhir は Fārūt, Baybars は al-'Ārūth **العاروث** と記す¹⁴⁴⁾。al-Fārūth は Wāsiṭ に近いチグリス河畔の大きな村として有名。Yāqūt によると、al-Fārūth は Wāsiṭ と al-Madhār との中間、チグリス河畔に位置し、その住民はすべて al-Rawāfiqa 教徒、しばしば彼らは“叛逆者 (al-ghulūw)”とみなされた。その地名の語源は、*al-farth*, つまり“ぶちまけたもの”, “(牛の)糞”であるとも、*afraṭha al-aṣḥāb ifrāthan* つまり“人がその

135) Aḥmad, S., II, 440 (n. 1); *Mu'jam.*, II, 95-96; *Rawḍ.*, 153; Suḥrāb, 'Ajā'ib., 128-129. cf. Le Strange, *The Lands.*, 41.

136) Aḥmad, S., II, 440 (n. 1).

137) *ibid.*, II, 440 (n. 1).

138) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51.

139) I. Baṭṭūta., ① II, 4, ② II, 273 (n. 8). cf. Aḥmad, S., II, 459.

140) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (Badn Mazīh **بدن مزيه** とある); *Zubdat.*, 143b.

141) Suḥrāb, 'Ajā'ib., 129; I. Rustah, 184-185; al-Ṭabarī, IX, 563-564; *Mu'jam.*, V, 120; al-Ma'ādīdī, A. Q., *Wāsiṭ.*, 64-65; Aḥmad, S., II, 458-459; *El.*, I, 1093-1097.

142) *Mu'jam.*, V, 120, 419; *Marāṣid.*, III, 1264.

143) Aḥmad, S., II, 440.

144) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (al-Fārūt **الفاروث**); *Zubdat.*, 143b.

145) *Mu'jam.*, IV, 229. cf. Le Strange, *The Lands.*, 41.

仲間の秘密を告発する、ぶちまける”に由来すると説明する人もいる、と¹⁴⁶⁾。

●Qaryat ‘Abd Allāh (‘Abd Allāh 村): この地名は一般には al-Ruṣāfa, または Ruṣāfat al-Baṣra と呼ばれた¹⁴⁶⁾。Yāqūt によると, al-Ruṣāfa は小さな町, その名は Abū ‘Abd Allāh Muḥammad b. ‘Abd Allāh b. Aḥmad al-Ruṣāfi に由来する、と¹⁴⁷⁾。

Suḥrāb は, Wāsiṭ から al-Qaṭr までのチグリス河本流に沿った町を挙げているが, その最初の町が al-Ruṣāfa であって, そこはチグリス河の左側(東岸), Wāsiṭ から 10 farsakh に位置し, その近くで Bān 運河(Nahr Bān, Nahr Abān) が分流して al-Baṭā’ih に流入する、と説明した¹⁴⁸⁾。al-Ṭabarī の年代記, A.H. 267 の記録では, Abū Aḥmad は ‘Abd Allāh という村の対岸に位置する Sindād という運河の河畔に滞在した、とある¹⁴⁹⁾。

●Wāsiṭ: A.H. 84 (A.D. 703), Ḥajjāj b. Yūsuf による建設以来, 下イラク地方の農産物と集荷センターとして, また Baghdād と al-Baṣra とを結ぶチグリス河川交通の要衝として重要な位置にあった¹⁵⁰⁾。Wāsiṭ はチグリス河をはさんで東西両岸に広がったが, al-Muṣṭawfī や al-Qazwīnī の時代には, その中心は西岸のみに縮小していた¹⁵¹⁾。Ibn Baṭṭūṭa は 14 世紀前半の Wāsiṭ は果樹園や樹木の多い美しい町で, 立派なマドラサがあり, 活発な学問活動を続けていた様子を伝えている¹⁵²⁾。セイロン使節らは Ibn Baṭṭūṭa

と同じく西岸の Wāsiṭ を訪れたもの、と考えられる。

●Abū Mu‘ayṭ أبو معيط: Ibn ‘Abd al-Zāhir は أبو معيط, Baybars は أبو معيط と記す¹⁵³⁾。他の同時代史料に, この地名を伝えたものがないが, おそらく Banū Āl Abī Mu‘ayṭ に由来する地名と考えられる¹⁵⁴⁾。その位置は, Wāsiṭ の郊外, al-Mubāarak (後述する al-Mubāarakat) との間であって, おそらく Wāsiṭ の町が遠望される Fam al-Šilḥ 附近にある。Fam al-Šilḥ について, Yāqūt は, Wāsiṭ の上流にある大きな河(運河)であって, そこと Jabbul との間には多くの村が点在すること, カリフ al-Ma‘mūn の wazīr al-Ḥasan b. Saḥl の館があった、と説明している¹⁵⁵⁾。

●al-Mubāarak المبارك: Ibn ‘Abd al-Zāhir が記す al-Mubāarakat は Yāqūt に言う al-Mubāarak のことであって, そこは Wāsiṭ の上流 3 farsakh (9 farsakh の誤か?), チグリス河の東岸に位置した村, 運河名(Nahr al-Mubāarakat) としても知られる¹⁵⁶⁾。al-Mubāarakat の対岸, チグリス河を隔てた西岸は Sābus 運河(Nahr Sābus) の合流点にあたる。Yāqūt は, Hilāl b. al-Muḥsin を引用して, al-Mubāarak (al-Mubāarakat) は Wāsiṭ と Fam al-Šilḥ との間に位置する村, その地名は, その附近の地域名(kūra) に由来すること, Fam al-Šilḥ の町もまたその地域に含まれる、と説明している¹⁵⁷⁾。

146) *Mu‘jam.*, III, 46. cf. Aḥmad, S., II, 436-437; al-Ma‘ādidī, *Wāsiṭ.*, 62-63.

147) *Mu‘jam.*, III, 46.

148) Suḥrāb, *‘Ajā’ib.*, 128. cf. Le Strange, *The Lands.*, 40-41.

149) a-Ṭabarī, III, 1949, 1962.

150) I. Sahl al-Razzāz, *Ta’riḫ.*, 21-28, 43-45; *Mu‘jam.*, V, 347-353.

151) *Nuzhat.*, 53; al-Qazwīnī, *Āthār.*, 478-480. cf. Le Strange, *The Lands.*, 39-40.

152) I. Baṭṭūṭa, ① 2-5.

153) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (Abū Ma‘īṭ أبو معيط); *Zubdat.*, 143b.

154) al-Ṭabarī, I, 2724, 3325, 3329, II, 1408.

155) *Mu‘jam.*; IV, 276; *Nuzhat.*, 166.

156) *Mu‘jam.*, V, 50-51. cf. Le Strange, *The Lands.*, 38; Aḥmad, S., II, 451-452; al-Ma‘ādidī, *Wāsiṭ.*, 39, 58-60.

157) *Mu‘jam.*, V, 51.

●*Khayzurāna* خيزرانة : Ibn 'Abd al-Zāhir は *Ḥayrāna* حيزرانه, Baybars は الحيزرانه と記しているが¹⁵⁸⁾, 正しくは *Khayzurān*, *al-Khayzurāniya*, *Sadd al-Khayzurāniya* (*al-Khayzurāniya* のダム), *Iṣ-nāyat al-Khayzurāna* (*al-Khayzurāna* の突堤) と呼ばれた¹⁵⁹⁾. Ibn 'Abd al-Ḥaqq によると, *al-Khayzurāna* は *al-Baṭīḥa* 地方の, *Wāsiṭ* の一区域 (*ṣuq'*) である, と¹⁶⁰⁾. *al-Khayzurāna* の位置は, *Fam al-Ṣilḥ* 運河の少し上流, チグリス河の右岸に位置した。アッバース朝時代, *Fam al-Ṣilḥ* 運河の周辺は, *Hārūn al-Rashīd* の母親 *al-Khayzurān* に分与 (*iqṭā'*) されたために, この地名が残ったと言われる。*al-Khayzurān* はその運河に近いチグリス河にダムを築いて運河の水位をあげたので, そのダムを *Isnāyat al-Khayzurān* と呼んだ。ダムは, まもなく破壊され, *Fam al-Ṣilḥ* 運河もまた荒廃したが, 再び *al-Nāṣir Lidīn Allāh* により改修された¹⁶¹⁾。このダム建設の歴史は古く, すでにササン朝の *Khusraw Abrawiz* の頃, チグリス河が西南の方向 (即ち *Wāsiṭ* ルート) に流れはじめた後, 旧河床への逆流を防ぐために建設されたダムが最初である, とされる。現在のチグリス河は *Qūt-al-'Amāra* のところから大きく東に迂回して, *al-'Amāra*, *'Abdasī* を通過, *al-Qurnā* 附近でユーフラテス河と合流する。ササン朝時代にも, 現在と同じこのルートを通

流れていたが, ササン朝末期, *Khusraw Abrawiz* の時代, チグリス河の異常増水と洪水が連続することにより, その河流は方向を変えて, *Qūt*, *Madhārāya*, *Khayzurān* から南流して, *Sābus*, *al-Ruṣāfa* を通り, *al-Qaṭr* で *al-Baṭā'iḥ* に注ぐ, 所謂 *Wāsiṭ* ルートをとるようになった。14世紀半ばから15世紀にかけての, 中東地域を広く襲った天候異変によって, チグリス河は再びササン朝時代の旧道 *Dijrat al-'Awrā'*, 即ち現在のチグリス河本流に戻った¹⁶²⁾。

●*Sābus* سايس : Ibn 'Abd al-Zāhir は, *Sābis* سايس, Baybars は *Sālis* سالس と記す¹⁶³⁾。前述した *al-Mubārakat* の対岸, チグリス河と *Sābus* 運河 (*Nahr Sābus*) との合流点の南側に位置した町。*Yāqūt* によると, *Sābus* は *Baghdād* へ向かう途中の, チグリス河西岸にある有名な村で, *Wāsiṭ* に近い, と¹⁶⁴⁾。*Qudāma* は *Fam al-Ṣilḥ* から 5 *farsakh* の距離のところ *Sābus*, または *Nahr Sābus* という村があることを伝えている¹⁶⁵⁾。現在, この村の遺跡は, *Tall Sābus* として知られ, *al-Kūt* から西に 15km, 旧チグリス河床跡の西岸にある¹⁶⁶⁾。セイロン使節らは, *Khayzurāna* からチグリス西岸に渡るために少し下流の *Sābus* に戻ったことになる。

●*Jabbul* جبيل : チグリス河東岸の小都市, *Jarjarāyā* からチグリス河を下ること 9 *farsakh*, *al-Nu'māniya* と *Wāsiṭ* とのほぼ中

158) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (*Ḥirrānah* حيزرانه); *Zubdat.*, 143b.

159) *al-Ṭabarī*, III, 897, 951, sqq.; I. *Rustah*, 95-96; *al-Ma'ādidi*, *Wāsiṭ.*, 36-37; *Aḥmad*, S., II, 445; Le Strange, *The Lands.*, 38.

160) *Marāṣid.*, I, 495.

161) *Aḥmad*, S., II, 445; *al-Ma'ādidi*, *Wāsiṭ.*, 36-37, 39.

162) *al-Balādhurī*, *Futūḥ.*, 358-366; *Murūj.*, I, 121; *Qudāma*, *al-Kharāj.*, 240-241; *Mu'jam.*, I, 450-451; Le Strange, *The Lands.*, 26-30, 38-42. *Ṣāliḥ al-'Alī* は, チグリス河が *Wāsiṭ* 経由の西寄りルートで流れた時期をササン朝末期から16世紀前半までとする (*ET.*, I, 1094).

163) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51 (*Sāyas* سايس); *Zubdat.*, 143b.

164) *Mu'jam.*, III, 167. cf. Le Strange, *The Lands.*, 38; *Aḥmad*, S., II, 444-445, 449; *al-Ma'ādidi*, *Wāsiṭ.*, 59.

165) *Qudāma*, *al-Kharāj.*, 194.

166) *Aḥmad*, S., II, 444, 449.

間に位置した。Yāqūt は、数度、この町(“大きな村”と説明)を訪問した。Ibn Rustah によると、Jabbul にはモスク、市場とパン焼小屋があった、と¹⁶⁷⁾。

●al-Nu‘māniya النعمانية: Ibn ‘Abd al-Zāhir は al-Na‘mātiya النعمانية と記す¹⁶⁸⁾。Baghdād と Wāsiṭ との丁度中間地点に位置し、チグリス河の西岸の小都市。Ibn Rustah によると、al-Nu‘māniya はチグリス河西岸、大モスクと市場のある町で、そこで製造されるビロード状の柔かい絨毯(ṭinfisa)は“Ḥira 産絨毯”として名高い、とある¹⁶⁹⁾。

Yāqūt は、al-Nu‘māniya が上部 Zāb 地方(al-Zāb al-A‘lā)の中心都市(qaṣba)であること、その住民の大部分がシーア教徒、市場の商業活動は盛んにおこなわれているが、al-Nahrawān 地方の他の都市と同様、荒廃の傾向にあること、などを説明した。現在、al-Nu‘māniya の遺跡 Tall-Nu‘mān は Jarjarāyā の南 4 farsakh のところにある¹⁷⁰⁾。

●Fam al-Darb فم الدرب: Baybars は、Fam al-Durb فم الدرب と記す¹⁷¹⁾。この地名は他の史料に見当たらないが、その位置は al-Nu‘māniya と al-Ṣāfiya (後述する al-Jadida に同じ)の中間にあって、チグリス河畔の二つの村 Jarjarāyā か Humāniya のいずれかに比定される¹⁷²⁾。Fam al-Darb の意味は、“狭路の口”であって、fam は Fam al-Ṣilḥ, Fam al-Nil などの地名が示しているように運河や河川の“河口”、“取入れ口”の意として使われた¹⁷³⁾。従って、上 Zāb

運河(Nahr al-Zāb al-A‘lā)、もしくは Kūthā 運河(Nahr Kūthā. この運河は Humāniya の北でチグリス河と合流する)の合流点近くの場所に比定すべきと思われる。とくに、大 al-Nahrawān 運河(Nahr al-Nahrawān)とチグリス河との合流点は時代によって Jarjarāyā から Madhārāya までの間を移動して定まらず、12-13世紀の頃はその合流点は Jarjarāyā の少し上流にあった、と思われる¹⁷⁴⁾。以上のことから推断して、Fam al-Darb とは Nahrawān 運河、Kūthā 運河と上 Zāb 運河とが合流して、チグリス河に注ぐ Jarjarāyā の附近であろう。Yāqūt と al-Qazwīnī が説明しているように、13世紀になると、上部 Zāb と al-Nahrawān 地方はいちじるしく荒廃し、運河沿いの農村・都市はその多くが消滅した、と言われる。Yāqūt は Jarjarāyā の町について説明して、そこは al-Nahrawān 地方の一村落(balad)。嘗ては町(madīna)であったが荒廃し、そのウラマー・詩人・書記や wazīr 達は逃亡した、とある¹⁷⁵⁾。

●al-Jadida (al-Judayda) الجديدة: この地名については、Ibn ‘Abd al-Ḥaqq の地名辞典 *Marāsiḍ al-Iṭṭilā’* が唯一の傍証史料であって、他の史料には伝えられていない。その辞典の Dayr Qunnā の項目のなかで、

「Qunnā は al-Nahrawān の村のひとつ。チグリス河との距離は 1 マイルの隔たりがあって、その対岸、すなわちチグリス河の西岸には al-Jadida という村がある。」¹⁷⁶⁾

と説明されている。この部分の説明は Yāqūt の文をそのまま踏襲したものであるが、

167) I. Rustah, 186; *Mu‘jam.*, I, 103, 164; *Hudūd.*, 138; Le Strange, *The Lands.*, 38.

168) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51.

169) I. Rustah, 186.

170) *Mu‘jam.*, V, 294; *Nuzhat.*, 53; Le Strange, *The Lands.*, 37-38; Aḥmad, S., II, 446-447.

171) *Zubdat.*, 143b.

172) *Mu‘jam.*, II, 123, III, 389, V, 294, 410, 417.

173) Le Strange, *The Lands.*, 38.

174) Aḥmad, S., II, 465-466.

175) *Mu‘jam.*, II, 123; al-Qazwīnī, *Āthār.*, 472.

176) *Marāsiḍ.*, II, 830.

Yāqūt では、“……チグリス河の西岸には al-Šāfiya の村がある。”とあって、al-Jadida という地名の代りに al-Šāfiya が記されている¹⁷⁷⁾。Ibn ‘Abd al-Ḥaqq による増補記事は、al-Nu‘māniya の項目中でも、

「al-Jadida は al-Nu‘māniya の上流、チグリス河畔の村。」¹⁷⁸⁾

とあって、この部分の説明は Yāqūt には見られない。即ち、Ibn ‘Abd al-Ḥaqq は al-Nu‘māniya の上流、チグリス河西岸に位置した al-Šāfiya は、当時、al-Jadida という別称で呼ばれていたことを伝えているのである。Yāqūt によると、al-Šāfiya の町は Jar-jarāya と同じく完全に荒廃したこと、その周壁のみが廃墟として残されている、嘗ては多くの名士・官僚や詩人達を輩出した、と¹⁷⁹⁾。

●al-Kil, al-Kayl : Ibn ‘Abd al-Zāhir は Baybars と同じく明瞭に al-Kayl と記しているが¹⁸⁰⁾、この地名は一般には al-‘Āqūl العاقول、または Dayr al-‘Āqūl دير العاقول と呼ばれた¹⁸¹⁾。そこは、Baghdād から 15 farsakh, al-Madā’in の下流 8 farsakh, Jabbul の上流 7 farsakh, チグリス河東岸に位置した。イスラム以前から、ここにはキリスト教修道院 (dayr, diyārāt) があったことで有名な場所。また、ここが al-Madā’in と Baghdād に達する直前に位置し、しかもチグリス河が大きく彎曲する地点にあるために、河川運輸の船舶を監視し、通行関税を徴収する関所 (ma’aṣir) が設けられ

た。Yāqūt の時代、Dayr al-‘Āqūl はチグリス河から離れること 1 マイルの内陸部に位置し、その近くには Dayr Qunnā という村があった、と¹⁸²⁾。

●al-Madā’in المدائن : Madā’in Kisrā と呼ばれて、嘗てのササン朝首都のひとつ Ctesiphon のこと。al-Muṣṭawfi が伝えるように、13-14世紀の al-Madā’in の居住地区は、チグリス河西岸にあって、東岸の居住区 al-Madā’in と al-Rūmiya は廃墟となっていた¹⁸³⁾。Yāqūt によると、当時の al-Madā’in は Baghdād から 6 farsakh に位置する村 (qarya) で、その住民はシーア農民である、と¹⁸⁴⁾。

●Baghdād : セイロン使節らはモンゴル軍の Baghdād 攻略からわずか24年後に通過したことになるが、当時の Baghdād については Le Strange による *Baghdad during the Abbasid Caliphats* に詳しいので、ここでは言及しない¹⁸⁵⁾。後述するように、当時の Baghdād はチグリス・ユーフラテス両河を結んで、ペルシア湾からシリア～アナトリア方面に通じる河川交通の要衝として、また Khurāsān 地方とメッカを結ぶ東方巡礼ルートの一の大拠点として、依然重要な機能を果たし続けていた、と考えられる¹⁸⁶⁾。

さて、Ibn ‘Abd al-Zāhir はセイロン使節らが Baghdād を通過後、カイロに到着するまで、どのようなルートと経由地をたどったかについては全く触れていないが、Baybars に

177) *Mu’jam.*, III, 389.

178) *Marāṣid.*, I, 319.

179) *Mu’jam.*, II, 528, III, 389.

180) *Tashrif.*, ① 102b, ② 51; *Zubdat.*, 143b.

181) *Mu’jam.*, II, 520-521; *Nuzhat.*, 48, 166; Aḥmad, S., II, 418-421; I. Rustah, 185; Le Strange, *The Lands.*, 35.

182) I. Rustah, 185; *Mu’jam.*, II, 521-522, 528. cf. al-Khuwārazmī, *Mafātiḥ.*, 70.

183) *Nuzhat.*, 52; Le Strange, *The Lands.*, 33-35.

184) *Mu’jam.*, V, 74-75.

185) Le Strange, *Baghdad.*, 340-356; I. Baṭṭūṭa, ① II, 105-107; Cahen, C., *Baghdad.*, 289-302; *EP.*, 901-903.

186) 後述 29, 75-76 参照。

は、“彼らは Baghdād から通常のルート (s-lakū al-ḥāddat al-maslūka) を通り、シリアそしてエジプトに達した。”と説明されている¹⁸⁷⁾。この部分の記事は、Baybars 自身による加筆とも考えられるが、当時の治安状況から推察して、Baghdād～ユーフラテス～シリア～エジプト・ルートが最も妥当であろう。なぜならば、A. H. 681～682, Baghdād からメッカに達する巡礼道は、イエメンから陸路メッカに至るルートと共にアラブ遊牧民達の叛乱によって、その通行が完全に途絶していたので、セイロン使節らがこの時メッカ経由エジプトに達した、とは考え難い¹⁸⁸⁾。

一方、ユーフラテス・ルートは A.H. 680, マムルーク朝スルタン al-Manṣūr とアラブ遊牧民 Āl Faql との間の友好条約 (hudna) が成立して、旅行の安全と保護が保障されていたこと¹⁸⁹⁾、またイルハン朝スルタン Aḥmad Tegüder (Takūdār, 680/1282-683/1284) のイスラム改宗とマムルーク朝との友好書翰の交換が続けられた¹⁹⁰⁾、などによって、セイロン使節らがこのルートを通過する安全条件は整っていた、と考えることができる。

マムルーク朝年代記は、A. H. 682, al-Muḥarram 月の最初の記事として、Ḥamā のアイユブ家後裔の王 al-Manṣūr が随行者らと一緒に来朝したこと、つづいてセイロン使節らの到着があったことを伝えている¹⁹¹⁾。この事実は、Ḥamā の王 al-Manṣūr の一行とセイロン使節が同じキャラバンによって到着したことを推察させるものである。

以上によって、セイロン使節 al-ḥājj Abū 'Uthmān とその随行者達がセイロン島の王 Bhuvanaikabāhu I のもとを出発、インド洋

を横断して、Hurmuz 港を經由ペルシア湾のイラン海岸沿いに進んで、'Abbādān からチグリス河を溯航、Baghdād に至るまでのルートと経由地が明らかにされた。そのルート・経由地について、ほぼ同時代の史料 Ibn al-Balkhī, Yāqūt, Ibn 'Abd al-Ḥaqq, Ibn Sa'id, Ibn Baṭṭūṭa, al-Muṣṭawfī や西ヨーロッパの旅行家達、さらには中国側史料の周去非『嶺外代答』、趙如适『諸蕃志』などに記された地理的知識との比較研究によって、以下の諸点を指摘することが出来る。

(1) Yāqūt は、セイロン使節らに先立つこと約50年～60年前にチグリス河を下って、ペルシア湾地域を数回に亘って旅行しているので、その地理的知識はセイロン使節によるものと一致する部分が多い。

(2) Ashnās, Kadr-i Bustān, Tāwānah, Nakhilū, Bardāstān, Abū Shahr (Bushahr) や Khawr al-Sadaf などのイラン海岸の地名は、同時代の他の史料に伝えるものがほとんどなく、むしろその多くは現在の地図に見出せる。この意味において、この史料は13世紀末、イラン海岸の地名研究の上で貴重な価値をもっている、と言える。

ペルシア湾岸の諸都市の位置は、内陸部と通じる交通条件、良質飲料水の有無、航海と寄港上の自然・気象条件(水深・海流・潮流・風向・岩礁・山・岬など)や附近に真珠採集地があるか否か、などの諸条件によって決定された。これらの諸条件を備えた港市は時代による多少の盛衰はあっても、国際交通・運輸と貿易の上でつねに重要な機能を果たした¹⁹²⁾。とくに、前述したようにチグリス・ユーフラテス河の運ぶ泥砂と激しい干満現象

187) *Zubdat.*, 143b.

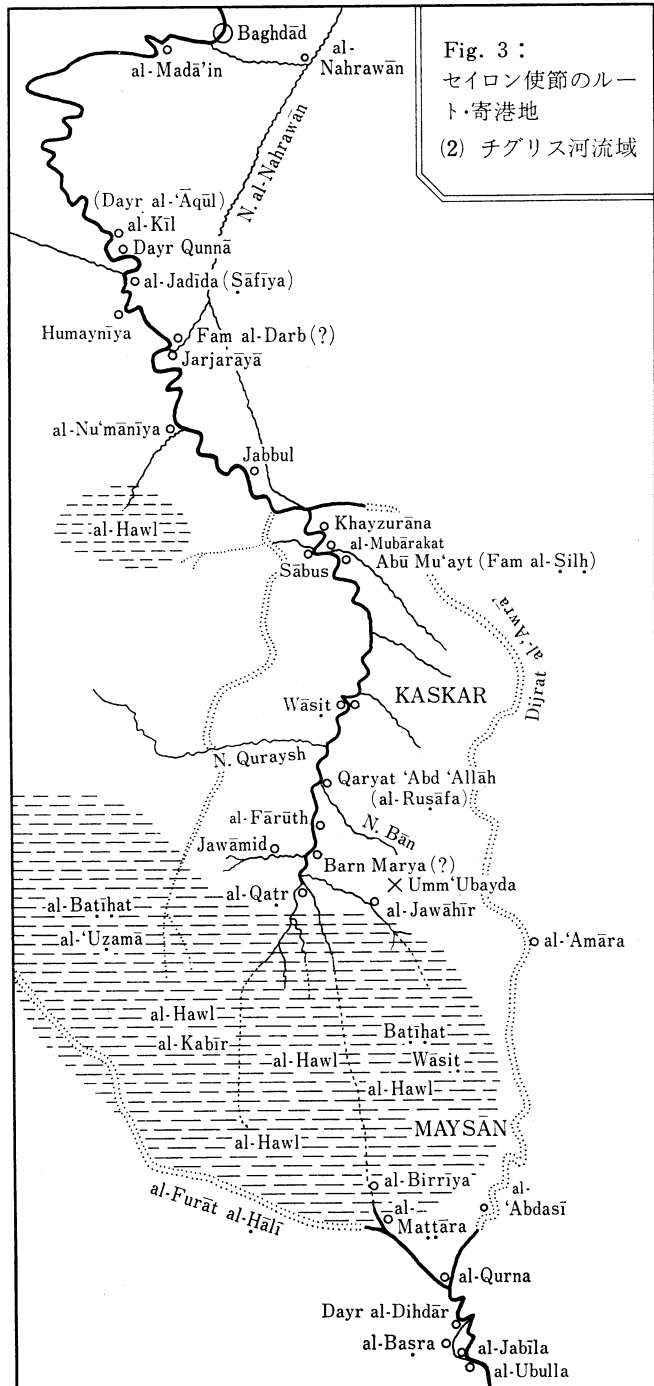
188) *I. al-Furāt, al-Ta'rikh.*, VIII, 260-261.

189) *Dhayl.*, IV, 54. 従って、シリア各地から Dimashq に集まった多数の巡礼者達は、maḥmal をもって、無事、ヒジャーズ地方に向けて出発した (*I. al-Furāt*, VII, 276)。後述 83 参照。

190) *Zubdat.*, 130b-137a; *Dhayl.*, IV, 141, 145; *Tashrif.*, 4-17; *I. al-Furāt*, VII, 234, 248-249.

191) *Dhayl.*, IV, 147; *Sulūk.*, I, 712; *I. al-Furāt*, VII, 260.

192) 内陸部の Khurāsān 地方の諸都市は、イラク地方を經由せずに、ペルシア湾～インド洋に通じるルートを求めていた。しかし、内陸部とペルシア湾との間には、Dasht-i Kavīr と Dasht-i



によって、インド洋を航行してきた大型船はペルシア湾頭の奥深くまで直接近づくことが困難であったために¹⁹³⁾、Fārs~Kirmān 海岸や島嶼部、またはアラビア半島の al-Baḥrayn 地域の諸港市が内陸キャラバン運輸と結びついた一大中継センターとして発達した。Fārs, Kirmān 地方の海岸は内陸部から流入する大河川が少ないこと、Zagros の山塊にさえぎられて外部勢力の侵入から比較的安全であったこと、耕地の開発に適した肥沃な平地が少ないこと、などの諸条件によって、新しく都市や居住地が出現することは稀れであって、南北に結ばれた Zagros 越えのキャラバン運輸ルート（イラン高原横断ルート）との接点に発達した古い港市は長い間、その機能を果たし続けた。一般に、内陸部の都市・村落・水場・牧草地や河川沿いの停泊地に関する地名は、時代の違いによって、消滅・移動・改変や新たな地名の出現などがたえず見られたが、これに比較して海岸及び島嶼部の寄港地・停泊地の地名はその多くが不変のまま長い間、古い地名を現在に伝える場合が多い。Ibn 'Abd al-Zāhir に見られたイラン海岸の寄港地名が現在の地名とも一致することは、以上の事実を具体的に示している、と考えられる。

(3) セイロン使節らは、イラン海岸の諸港市を経由後、'Abbādān, al-Ubulla, al-Baḥra を通ってチグリス河を溯航しているが、チグリス河川ルートは、現在のチグリス河が流れる al-Qurnā から北上、'Abdasī, Madhārāya に

出る Dijrat al-'Awra' ルートではなく、al-Baṭā'ih の開水路 (hawli) を通過して、al-Qaṭr, al-Fārūth, Wāsiṭ, al-Khayzurāna に出る、所謂 Wāsiṭ ルートであった。Wāsiṭ ルートについては、アッパース朝時代の地理書・旅行記類、とくに Ibn Khurrdādhbeh, Suḥ-rāb, Ibn Rustah, al-Iṣṭakhri, Ibn Ḥawqal や al-Muqaddasī などが詳細に記しており、また al-Zanj や Qarmaṭ の叛乱に関連した al-Ṭabarī の記録中にも al-Baṭā'ih 周辺の都市・村落や運河に関する多くの地名が散見する。9世紀末から10世紀初頃にかけての al-Sawād 農村地帯の荒廃、ブワイフ朝・セルジューク朝の軍事政権下における iqtā' 制の導入と徴税制度の混乱、そしてモンゴル軍のイラク諸都市への侵掠にともなって、イラクの大都市の経済的吸引力が消失するにつれて、al-Nahrawān 運河沿いの上下 Zāb 地方、al-Baṭā'ih の農業生産力は減少していった¹⁹⁴⁾。とくに、Baghdād 市場を目的として生産されていた穀物類・果実・野菜類・亜麻・綿花・染料類・砂糖・ナツメ果実などの商品作物の生産と流通にかかわる諸々の活動、Baghdād や al-Baḥra 在住の軍人・王侯支配者層・官僚・名士やウラマー達による土木灌漑工事と農業生産への資本投資（運河・ダム改修・灌漑排水、耕地開発、農園・果樹園経営など）の大幅な減少、国家による al-Sawād 農業に対する保護管理の軽視、過酷な徴税、軍人及び叛乱軍の al-Sawād への流入と運河の破壊などの悪条件が重なるなかで、嘗て Bagh-

Lūt という二つの大砂漠と Zagros の山岳が横たわっているために、砂漠～イラン高原～ペルシア湾を南北に結ぶルートは極めて限定されていた。そのルートは、Rayy, Kāshān, Qum, Shīrāz, Ghūr (Firūzābād) 経由 Sirāf, Kish (Qays) や Hurmuz に下るルートと、Tūs, Nishāpūr, Yard, Jiruft 経由 Hurmuz に出る、の二つのルートであった。イラン南北の横断ルートがペルシア湾～アラビア半島東岸～インド洋に通じる重要な交通・貿易ルートとなるのは、とくに10世紀半ば以降のことであった。al-Muqaddasī は、Kūhīstān の Qāyin とオマーンとを結ぶルートの重要性を指摘している (Muq., 321)。

193) *op. cit.*, n. 115.

194) al-Nahrawān 周辺の諸地域における荒廃の状況については、al-Qazwīnī, *Āthār.*, 472; *Mu'jam.*, II, 123, III, 389, V, 325-327, 410; Adams, R., *Land.*, 106-111; Le Strange, *The Lands.*, 59-60 参照。

dād を中軸として全イスラム世界と結ばれていたアッバース朝繁栄の経済構造は、その繁栄を支えた最も重要な経済基盤とも言うべき al-Sawād の生産性を失うことによって、自壊していった、と見ることができる。13世紀半ば、数回に亘って、Baghdād から al-Baṣra にいたる諸都市と農村地帯を実地見聞した Yāqūt は、当時のチグリス河と al-Nahrawān 運河の流域周辺部の急激な荒廃ぶり、都市民や農民達の他地域への移動の様子などを伝えている¹⁹⁵⁾。

ところが、Ibn ‘Abd al-Zāhir が記録したセイロン使節らによるチグリス・ルートの寄港・経由地は、Ibn Khurrdādhbeh や Ibn Rustah などのアッバース朝全盛期の史料に見られるものと一致する点が多く、その中には Yāqūt がすでに荒廃・消滅したと説明した地名までも含まれている¹⁹⁶⁾。この点について、以下のように推察することが出来よう。

イルハン朝モンゴルの統治下、とくに Aḥmad Tegüder と Arghun (683/1284—690/1291) の時代、Hurmuz～Tabrīz ルートと並んで、チグリス・ユーフラテス河川ルートがシリア・アナトリア方面に通じる東西交通の要路として重要な役割をもっていたこと、そのルート沿いの寄港・停泊地は Yāqūt の時代に較べると一部復興が見られたのではないかと考えられる。後述するように、14世紀前半、インド洋貿易における Kīsh (Qays) の衰退に代る Hurmuz の隆盛は、まさにチグリス・ユーフラテス河川ルートに代る Hurmuz～Tabrīz ルートへの移行過程を端的に物語っている。従って、セイロン使節らが通過したチグリス河川沿いの経由・寄港地の復興

は、13世紀後半の一時期に過ぎなかったことになる¹⁹⁷⁾。

さて、ここでひとつの疑問は、セイロン使節らは Hurmuz からダイレクトにペルシア湾を越えてペルシア湾頭の ‘Abbādān に達するのではなく、イラン海岸の寄港地23地点を順次経由しながら進む、沿岸ルートをとったのは何故か、という点についてである。イラン沿岸ルートが当時のペルシア湾航海の通常のルートであったのか、それとも特殊な迂回ルートであったのであろうか。これらの疑問に答えるためには、13世紀後半のペルシア湾をめぐる貿易活動の状況を説明する必要がある。

§1-3: ペルシア湾ルートをめぐる情況

私は、すでに論文「モンゴル帝国時代のインド洋貿易」において、13世紀、Kīsh をめぐる商人達とそのインド洋貿易における活動の情況について、詳しく論じたので¹⁹⁸⁾、本稿ではとくに問題となる13世紀半ばから14世紀前半にかけての Kīsh と Hurmuz とのペルシア湾・インド洋貿易の支配権をめぐる敵対・抗争関係について、略述することにとどめたい。

Kīsh と Hurmuz との抗争は13世紀初頃以来、とくに激烈をきわめた。Muḥammad b. Aḥmad al-Naswī や Ibn al-Athīr によると、A.H. 611 (A.D. 1214-15)、Khwarāzm-Shāh の ‘Alā’ al-Dīn Muḥammad (596/1200—617/1220) は、Hurmuz を主要拠点として、al-Sind、マラバル地方やオマーン、Makrān 海岸を広く覆う支配権を拡大して、インド洋西海域に新しい展開を遂げた。Hurmuz 王

195) *Mu’jam.*, II, 123, III, 389, V, 325-327, 410, sqq.

196) Yāqūt が既に荒廃したと説明する町は、al-Nu’māniya, al-Jadida (al-Šāfiya), Dayr al-‘Āqūl (al-Kīl) など。

197) 13世紀後半におけるユーフラテス河～Baghdād～ペルシア湾ルートの復興については、§2-5 で詳しく論じる。とくに、Argūn-Khān はジェノヴァ人造船技師を Baghdād に招いて、Baghdād 経由ペルシア湾～インド洋に出るルートの開発に力を入れた、と考えられる。後述 75-76 参照。

198) 家島, ⑥, 1-40.

Malank は Khwārazm-Shāh の支援を得て、イエメン、インド及び東方の諸物産を集めて、それらを陸路 Kirmān, Sijistān や Khurāsān の諸地方へ運ぶ中継貿易を行なうことで、商業独占を図ろうとした、と思われる¹⁹⁹⁾。一方、Kish は、強力な船隊の建造に着手して、商敵の港市や船舶を襲撃・妨害して、他の船舶や沿岸住民を恐怖に陥れた²⁰⁰⁾。また al-Baḥrayn や Khārak 島周辺の真珠採集地、al-Baṣra から Baghdād に通じる交通・貿易ルートを掌握して、アッパース朝カリフ al-Nāṣir (575/1180—622/1225) との通商・友好関係を維持することで、Hurmuz と対抗した²⁰¹⁾。

13世紀半ば、Kish 島支配者の王統が Qayṣar 家から al-Sawāmīlī 家に移行すると、同家出身の通商航海民達は、Hilī, Jurfattan, Fandranaynā, Qāliqūt, Kūlam, Cranganor や Kāyal などに貿易代理官 (marzubān) を派遣して、インド内陸部を支配するヒンズー系諸王朝の支配者達との馬匹取引に関する通商関係を結んだ²⁰²⁾。また、マラバール海岸の諸港市での中国ジャンク船団との通商取引やアデン港から来航したイエメン・ラスール朝の商人達とも貿易関係をもって、Hurmuz を凌駕

して、インド洋貿易を支配しようとしていたことがわかる²⁰³⁾。

セイロン使節らがベルシア湾岸を通過したのとはほぼ前後する時期に Hurmuz 港 (旧 Hurmuz) を訪問した Marco Polo は、その港の様子について、そこではインドからきた商人達が香辛料、宝石類、真珠、錦織布、象牙や陶器類を町の商人達に売却取引すること、Hurmuz を中継として全世界の市場とながっていた、王は Ruomedam Ahomet (Rukn al-Dīn Maḥmūd) であった、ことなどの具体的状況を伝えているが、これらはむしろ Marco Polo が中国から南海路帰国の途 (14世紀初頃) に得た情報との混同が一部見られるのではないかと考えられる²⁰⁴⁾。なぜならば、13世紀後半の Hurmuz は、Kirmān 地方の治安混乱と掠奪事件がしばしばおこって、その被害を町が蒙ったため、住民達はじょじょに対岸オマーン地方の港市 Qalhāt, Suhār, あるいは Kish や al-Baḥrayn 地方の各地に移住したり、Kish の軍事支援を求めたので、Kish の勢力が大きく凌駕していた²⁰⁵⁾。従って、Hurmuz の実際の統治権は Kish 王 Jamāl al-Dīn Ibrāhīm al-Sawāmīlī の子 Fakhr al-Dīn Aḥmad が握っ

- 199) Muḥammad b. Aḥmad, *Sīrat.*, 74; I. al-Athīr, XII, 303-304; *Muʿjam.*, V, 402; Aubin, J. ② 139.
- 200) I. al-Mujāwir, II, 295-296; Idrīsī, I, 61, II, 156-157; al-Qazwīnī, *Āthār.*, 243; al-Dimashqī, *Nukhbat.*, 160, 166; 家島, ⑤ 4 (n. 12) 参照。Yāqūt によると、Kish 王の軍隊は航海・造船に秀でた漂海民 (Banū Ṣaffār) であって、Qishm 島を根拠地としていた、と (*Muʿjam.*, II, 95)。
- 201) al-Sāʿī, IX, 262-264; I. al-Mujāwir, II, 296-298; I. al-Athīr, XII, 298.
- 202) 家島, ⑤ 8-9, 18-24.
- 203) *ibid.*, 18-19.
- 204) Marco Polo, I, 107-110. Teixeira, 158-159 によると、Hurmuz の第14代目の王は Amir Roknadin Mahmud であって、Marco Polo の Ruomedam Ahomet はこれと一致する。王は戦力を充実し、南アラビアの Zafār 地方までその領土を拡大した。35年間の在位の後、A. H. 676 (A. D. 1278) 死去。Marco Polo がシナから戻る途中、再び Hurmuz を訪問したが、その時の王は Masʿūd であった。その治世は A. H. 689-692/A. D. 1291-1294 であって、彼は Qalhāt の *wazīr* Amīn Bahāʾ al-Dīn Sayfūn の攻撃を受けて追放され、Kirmān の Syriyan (Sirjān) で死去した (Teixeira, 160)。
- 205) *Nuzhat.*, 140; Abuʾl-Fidā, *Taqwīm.*, 339; Marco Polo, I, 120 (n. 5), II, 449-450; Teixeira, 160-162, 260.

ていた、と思われる。この Fakh al-Dīn は、同時にインド・マラバール海岸地方の港市 Kūlam の支配・監督者 (marzubān) を兼ねた人物であった²⁰⁶⁾。また、彼は、A. H. 697 /A. D. 1297, イルハン朝スルタン Ghazān Khān の対元朝使節の代表として、インド洋経由、北京の Khānbalig まで艦隊を率いて赴むき、復路インド・コロマンデル海岸の沖合で遭難・水死した²⁰⁷⁾と言われる。

モンゴル軍の Kirmān, Fārs 地方侵掠のとき、Kīsh はその貿易上の地位を保つために必要とする要求に従い、数々の東方物産、シナ陶磁器や真珠などを進呈して、モンゴルの軍事支配を避けようと努めた。Kīsh 王 Ibrāhīm が Ghazān Khān の要請に応じて Fakh al-Dīn の艦隊を中国に派遣したのも、その具体的あらわれであろう。しかし、A. H. 706 /A. D. 1306—1307, モンゴル軍によって Kīsh 王の財産はすべて没収されたことによって、そのインド洋貿易における卓越した地位は急激に崩れていった²⁰⁸⁾。明らかに、イルハン朝はインド洋貿易の拠点を Kīsh から Hurmuz (新 Hurmuz) へ移したことを意味した。

Hurmuz 王 Tahamtan は、Kīsh から Jarūn 島 (新 Hurmuz) を譲りうけると、ここを新たな拠点と定めて、Qalhāt や Zafār 地

方までも進出して、Kīsh がそれまで所有していたインド洋貿易の拠点、とくにインド・マラバール海岸の Mangalor, Bhatkal, Honavar やコロマンデル海岸地方、セイロン島の諸港市にまで及ぶ商取引をすべて Hurmuz の影響のもとに置いた²⁰⁹⁾。

14世紀前半、南インド・ドラヴィダ地域の内乱とアフガン・トルコ系ムスリム軍の南下が激しくなるにもなつて、ヒンズー系諸王朝は、Hurmuz を通じて馬匹と武器の輸入を強く求めた²¹⁰⁾。ここに、14~15世紀、Hurmuz と Vijayanagar 王国との通商関係の中核をなすアラブ・ペルシア馬とインド米との相互交易の絆が形成されることにより、Hurmuz の貿易上の地位は確立した。また、Hurmuz は Jīruft~Nīshāpūr ルートに代るイルハン朝治下の内陸交通・貿易路の中軸 Hurmuz~Tabrīz~Sultāniya と結びつくことによって、Pax-Mongorica のユーラシア大陸の交通・貿易網とインド洋航路の接点としての、極めて重要な地位を得たのである²¹¹⁾。

A. H. 732/1332, Hurmuz 王 Tahamtan は、Kīsh 島を征服するとともに、Kīsh の最も重要な真珠採集基地 al-Baḥrayn 地方 (al-Qaṭif, Uwāl 島)をも併合した²¹²⁾。Teixeira によると、Kīsh の勢力は、Hurmuz 王 Tū-

206) Aubin, J., ② 96. 99. 505-506; Wassāf (Elliot., *His. of India.*), III, 45-47; Teixeira, 160; 恵谷俊之, 49-54; 家島, ⑤ 19 (n. 61).

207) *op. cit.*, n. 206.

208) Hurmuz の台頭にもなつて、Kīsh の貿易収入は急激に減少したため、Kīsh は Shirāz 王 Malik 'Izz al-Dīn の支援を得て、Hurmuz を攻撃した。一方、Hurmuz は、Kīsh~インド間の交通・貿易関係を寸断しようと、インドの貿易船を襲い、その積荷を奪った (Teixeira, 169-170, 262-265)。

209) 当時の情況については、I. Baṭṭūta., ① II, 124-125, 200, 225-226, 230-233, 236-237, 310, 341, 382, 396, 400, 449-450 sqq; 'Uqūd., II, 660-665; Marco Polo, II, 449-450; 'Abd al-Razzāq, 7-13; Teixeira, 181, 265 などの史料参照。

210) 家島 ⑤ 38 (n. 74).

211) モンゴル支配下の黒海・地中海とペルシア湾を結ぶルートについては Clavijo, 160-161 参照。但し、Clavijo は当時 (14世紀初頃) の Ormuz (Hurmuz) が島 (新 Hurmuz) ではなく、海岸から内陸部に10日行程入った旧 Hurmuz にあった、とする (160)。

212) もともと al-Baḥrayn (al-Qaṭif, Uwāl 島) の真珠採集権は、Kīsh が独占支配していた (Idrīsī, IV, 389-399; I, Baṭṭūta, ① II, 233-237, 242)。

ranshāh (1347—48) の攻撃を受けて、完全に消滅した、と²¹³⁾。

以上によって、セイロン使節らがペルシア湾を通過した1280～90年代は、(1) Ghazān Khān の対元朝使節に見られたように、イルハン朝はインド洋経由の交通・貿易ルートの開発と支配を強く志向していたこと、(2) Kish 島はその地理的位置がイラン高原を隔てた Fārs 地方の最奥部の島にあったので、大陸側の Hurmuz よりも、モンゴル軍その他叛乱軍の侵掠を直接受けにくかったこと、(3) モンゴル軍との積極的和平・帰順策に努めて、その侵掠を巧みに避けたこと、などの理由によって、Kish がインド洋貿易の上で Hurmuz を大きく上回る勢力を維持していたことが明らかにされた。

セイロン使節らが通過したルート沿いには、インド西海岸ではイエメン・ラスール朝の影響が強²¹⁴⁾、またペルシア湾岸では Hurmuz と Kish の貿易をめぐる抗争、イラン及びイラク内陸部ではイルハン朝が勢威をふるっていたのであるから、彼らの航海中、寄港先で拿捕や拘留される危険や食料及び飲料水の確保、寄港・避難地の選択などにも多くの困難が伴った、と考えられる。Ibn 'Abd al-Zāhir が伝えたように、彼ら使節はセイロン船 (markab al-Silānī) を10日間、Hurmuz 港に留めて²¹⁵⁾、その間におそらく Hurmuz か Kish 所属の Fārs 地方の沿岸をめぐる小型船に乗りかえたものと考えられる。

ペルシア湾内の航海ルートは、

(1) Musqaṭ—Şuḥār—Ibn Kāwān
(Qishm)—Sīrāf—al-Baṣra²¹⁶⁾

(2) Ṭiz (Makrān)—Hurmuz—Ibn Kā-

wān—Kish—Khayn—Abrūn—Lā-wān—Khārak—al-Baṣra²¹⁷⁾

(3) Şuḥār—al-Durdūr—al-Qaṭif (al-Baḥrayn)—al-Khāshābāt—'Abbādān—al-Baṣra²¹⁸⁾

の三つの主要ルートであって、セイロン使節のたどったルートは(2)のルート、即ち Ibn Khurrdādhbeh が伝えた Fārs 沿岸ルートに近い。但し、使節が通過した様に、イラン海岸 23地点の経由地を挙げた史料は他に全く見当らない。当時のペルシア湾をめぐる状況から推察すると、セイロン使節らがあえてこのルートを選んだ理由は、他の諸勢力の妨害を避けて、最もローカル・ルートとも言うべき Fārs 沿岸の寄港地をひとつひとつ廻って、マムルーク朝との通商交渉を秘かに求めようとした事情が考えられるのである。

§1-4: 使節に対するマムルーク朝側の対応策

さて、Ibn 'Abd al-Zāhir は、セイロン使節らの来朝に対して、スルタン al-Manṣūr はその使節代表者 al-ḥāj Abū 'Uthmān を丁重に待遇し、返書を記したこと、使者らは準備を整えたのち帰国した、と記している²¹⁹⁾。

セイロン王 Bhuvanaikabāhu I の書翰に説明されていたように、セイロン王がイエメン・ラスール朝との経済関係を断って、マムルーク朝との直接交流を求めてきたことは、東方貿易策を積極的に推進しようとしていた al-Manṣūr にとっても、極めて観迎すべき出来事であった。後述するように、al-Manṣūr は、A. H. 680、パレスチナ・シリア海岸地域とキリキア・アナトリア地方の諸都市との

213) Teixeira, 186, 261, 265.

214) とくに、A. H. 678, ラスール朝スルタン al-Muẓaffar が Zāfar 地方を併合すると、インド、シナの支配者達は、あいついで使節を派遣して、友好関係を保つことに努めた (*Uqūd.*, I, 213)。

215) *Tashrif.*, ① 102b, ② 50.

216) Sulaymān, *Akhbār.*, 6b-7a.

217) I. Khur., 61-62; *Nuzhat.*, 166.

218) I. Khur., 60; *Mu'jam*, I, 344.

219) *Tashrif.*, ① 108a; ② 51-52.

和平通商条約(hudna)を締結し、またユーフラテス河からネジド高原に及ぶ勢力をもったアラブ遊牧民達 *Āl Faḍl*, *Āl Muḥannā*, や *Āl Mirā* への懐柔政策を展開するなど、シリア・アナトリア～ユーフラテス河～*Baghdād*～ペルシア湾に通じるルートを使っての交通運輸と貿易上の諸関係を推進することに努めていた²²⁰⁾。

上述したセイロン王がマムルーク朝スルタンとの通商交渉を開こうとした書翰に対する *al-Manṣūr* の回答は明らかでない。また、その後、別のセイロン使節の来朝やマムルーク朝側からの遣使に関連した記録は、一切伝わっていない²²¹⁾。*al-Manṣūr* は、セイロンだけに限定せずに、*al-Sind*, インド(*al-Hind*), イエメン・ラスール朝や中国元朝をも含めたインド洋世界全域との広汎な通商関係の推進に向けて、積極的な努力をはらった、と考えられる。マムルーク朝によるインド洋及びその他東方諸地域との貿易推進のための軍事的・外交的・経済的政策がどのようなものであったかについては、以下の各章で検討することにする。ここでは、A.H. 687, *Rabī* II 月に、インド, *al-Sind*, イエメンと中国(*al-Ṣīn*) 地方の支配者・有力者達(*akābir*) にあてて送付・発布されたマムルーク朝を来訪する者達の旅行・滞在と商売の安全保障に関する詔書(*ṣūrat amān*) の内容を紹介することによって、*al-Manṣūr* の貿易振興策の基本的態度を明らかにしたい。その内容は、A.H. 682 のセイロン王の書翰に具体的に答える処置とも考えられること、さらにはマムルーク朝国家と商業・商人との係わり、商業振興のための国家の役割と任務を表示する極めて重要な文書である、と言える。この文書の写し全文は、*Ibn al-Furāt*, *Ibn ‘Abd al-Zāhir* と *al-Qal-*

qashandī に伝えられているが²²²⁾、一方、*al-Maqrīzī* は、

「A. H. 687, *al-Sind*, *al-Hind*, シナとイエメンの有力者達にあてて詔諭が下されて、エジプト・シリア地方に来着する者たち及び商人との取引を望む者たちへの安全保障の詔書(*ṣūrat amān*) が発布された。その詔書は *Faṭḥ al-Dīn b. ‘Abd al-Zāhir* の起草によるものである。」²²³⁾

と説明して、その詔書の具体的内容については伝えていない。

以下は、その一部を *Ibn al-Furāt* によって補いつつ、*Ibn ‘Abd al-Zāhir* の伝える *ṣūrat amān* の全文を訳出すれば、以下の通りである。

「*al-Sind*, *al-Hind*, シナとイエメン地方の支配者・有力者達(*akābir*) への回状(*mithāl*): エジプト・シリア地方に来着しようとする者たち及び商人との取引を望む者たちへの安全通行保障の詔書(*ṣūrat amān*)——*qāḍī Faṭḥ al-Dīn b. ‘Abd al-Zāhir* による起草——

その写し：以下の詔勅が発せられた。アッラーよ。崇高なるその上命を高からしめたまえ。彼(スルタン *al-Malik al-Manṣūr*)は、つねにその公明正大なる態度をもって、その臣民に確固たる庇護のもと、安全保護を守りつけておられる。彼はその栄光なる国家(*dawla*)のために、東西の民の宣誓(*du‘ā*)を受けられることを望まれている。なぜならば、彼こそが宣誓を受けられるにふさわしき唯一の敬虔なるお方であられるのだ。彼はこの世におけるエデンの樂園の如きその広大な領土のすべてを開いて、罪から救いを求めんとする人々の、もし望む者あらば、イラクからでも、ペルシア, *al-Rūm*, ヒジャーズ, イエメン, インドヤシナからであっても、ここに来

220) 後述 §2-4, §2-5 参照。

221) 一方、セイロン王がイエメン・ラスール朝と正式の使節交流をもったのはスルタン *al-Malik al-Ashraf* の時代, A. H. 800 であった(*‘Uqūd.*, II, 297)。

222) I. *al-Furāt*, VII, 65-67; *Tashrif.*, @ 236-237; *Ṣubḥ.*, XIII, 340.

223) *Sulūk.*, I, 742.

たることを切に望まれている。

そもそも、彼は列挙したる諸地方、それ以外の地方からの指導者たち、尊敬すべき偉大なる人々、つまり商人たち、卸売商人たち (arbāb al-takassub) や小売商 (ahl al-tasabub) たちのなかでも、とくに望みたる者たち、そしてたとえ一時の滞在であっても、数次に亘るとも、わが領土 (mamālik-nā) に到着することをあえて選びたる人々こそは、そして木陰のある広場、午後の日隠いの休場と前庭のある、この広大なるわが諸地域に来る者こそは、アッラーが運命づけたるこの善行と恵沢を人に先きだって受ける最もふさわしき者として、当然授けられるのだ。ここに来る者には、居住に必要な食料やその他の備えは一切いらぬ。なぜならば、ここは居住する者にはこの現世におけるエデンの園にも等しく、祖国を遠く離れたる者にも慰めが、また長い間眺めていても厭くことを知らない享しきがあるからだ。ここに居れば、あまりの寒さに退散する心配もなく、いつも春の如し。恵みはつねに満ちて。人評して、ここはこの世にアッラーが創りしほくらなり、と言うにふさわしい。だからこそ、人から借金しても慈善行為を果たそうと努めたり、また人に金を貸付してでも高潔なる行動を遂げようとするほどの[立派な]人たちであるならば、誰しものが旅に出ることによって、アッラーの御慈愛を受けられることであろう。旅に出て、ここに来る者なれば、なおさら望む限りの希望が遂げられよう。なぜならば、ここは軍隊に守られたる平安の園 (つまりイスラム世界, dār al-Islām) であるから。しかし軍隊と言えどもむやみに剣をふり回す[様な横暴行為をする]ならば、たちまち人々の非難を浴びるのが世の常であるが、ここでは、その各地域で公明正大 ('adl) な行為が遍く行き渡っているのである。かくして、この住民の数はますます増加して、建物は広がり、ついにはすべて

が大都会のようになっている。ここでは、貧しき者たちは、もはや債権者達 (al-madā'in) からの厳しい取り立て (sūrat) にびくびく心配して暮らす心配もなく、金持ちでいられるのだ。なぜならば、ここでは取り立て人 (al-maṭālib) は相手を差し押さえるようなことはせず、たとえ借金の返済が遅れても、つねに寛大にあつかうのであるから。

すべての人々の、とくに商人達はみな、ここでは公明正大なる行為が普くゆき渡っているので、不当な干渉を受ける心配はない。

以上のわれわれの詔書を知りたるイエメン, al-Hind, シナ, al-Sind などに滞在する商人達よ。さあ、進んでここに向けて旅立ち、来たる準備をはじめられたし。言うよりは [実際に] 行うことに、より大きな意義があり、またこの約定 (uhūd) を実行に移すことから得られる恩恵の、より多いことを知るであろう。秀でたるこの国に来たれば、その王は情深く、償いには報恩をもってする礼節を心得、ただひたすらに謝恩にこたえることこそ肝要なりと努められておられるのだ。しかも、人々には生命と財産の安全が保障されている。諸々の難しい条件は取り除かれて、ただ願いのみが遂げられるということは、全く至福の悦びなり。人々の手に入れたいと望みたるすべてのものが、このわれわれによって入手可能である。つまり、願いたる者には何でもかなえさせてやるという温順なる態度と他人の生活流儀を尊重するという態度は、ただただわれわれの寛大さと妥協に努める態度によってのみ達成されるのである。

[彼ら(他の諸地域)の財産は、子孫にいたるまでそのまま受け継がれ、さらに大きな利潤を生むことであろう。なぜならば、彼らはわれわれの保護に守られて、不当な没収を受けることがないからだ。]²²⁴⁾ 香料やその他, al-Kārim 商人達が齎らす諸々の物産 (aṣnāf) を持参して来たる者たちには、その財産・権利

224) [] の部分は I. al-Furāt にのみあって、Tashrif にはない。

を犯される心配は一切ないのだ。また商売を妨害されるような政令に服さねばならないということもないのだ。なぜならば、商人達には望む限りの公明正大なる行為が保障されており、望まざることはすべて取り去られているのだ。

マムルーク奴隷や女奴隷を持参したる者たちには、彼らの望み通りの高値で売却されよう。つまり、近隣地域よりマムルーク奴隷を持参したる商人たちには、その規定に従って、慣例通りその言い値のままに交換取引されるという寛大なる御配慮があるのだから、ましてや遠方地域からそれらをもたらしたる者たちには、なおさらのことである。なぜならば、われわれの切に願っていることは、マムルーク軍を一層増員する必要がつけねにあるからである。従って、これらのマムルーク奴隷をもたらしたる者は誰であろうと寛大なる処置を受けるにもっともふさわしいのである。

願わくば、マムルーク奴隷たちを可能な限り多く集めてくれることを。つまり、イスラム軍を増員していくことこそが、スルタン(al-Manṣūr)の重要な目標なることがお判りであろう。なぜならば、イスラムは今まさに高く揚げられしその軍旗と勝利を得たるスルタン位の、その榮譽の証しなのであるから。マムルーク奴隷として集められたる者たちは、闇のなかから光明のもとに出ることによって、昨日までの不信者としての謗りの言葉は今日には神への宣誓を通じて賛辞と変わり、ひたすらイスラムを守って、たとえ自らの氏族(‘ashira)や部族(qabila)であっても戦いを交えるのである。

以上は、この世界を遍歴して回ることをひたすら務めとしている商人達すべてにあてて下されたるわれらの詔書である。[コーランに]“彼らはアッラーのお与えになる御利益(faḍl)を求めて、一方他の人たちは、アッラーの道を求めて戦いを交えている。”なぜなら

ば、彼らがそれぞれに与えられたその任務をより完璧に成し遂げるために、またそれぞれの星の正しき導きに従って智力を得るためにも、[それらの目的のために]別のちがった場所に避難しようとする様な誤った考え[を持つ者]にはその背中に棍棒をくわすべきてあって、一方この国に自由なる移住者として集まり来たることを望む者には諸手をあげて心から救いの手をさしのべることをおしまない。なぜならば、彼(スルタン al-Malik al-Manṣūr)は満ちあふれるすべての活力と英知とをつくして、その恩恵に浴してもらいたい、と願っているからである。収穫の取入れが近づき、[また水滴がまさにしたり落ちようとするときの如く]²²⁵⁾その受益を当然のものとして自分のものとしたいと望むことは人のつねなのである。幸多き望みが人々に現実のものとなるようにと、この固き約束が彼らのもとに送付されるのであって、この崇高なる印綬——アッラーよ。それを高からしめたまえ——は、ベンが語りし通り、神命の執務者(hakīm)なることは、彼らにも確証せられし通りである。以上、その代理者には恩寵深くあれ。」

§2-0: 国家と対外交通・貿易ルートの支配の性格

中東諸地域は、その地理上好位置にある交通と貿易の要衝地として、古い時期から流通経済と都市の発達、人間交流と情報センターとしての機能を果たしてきたという意味で、ひとつの特徴をなしている。この地域は、地中海世界とインド洋世界とを結ぶ東西軸、北方ユーラシア地域とアフリカ大陸とを結ぶ南北軸との十字の交流軸の接点に位置して、あらゆる地方からの商品をあつめ、仲介取引、加工産業と再輸出によって得られる交易・加工利潤と等価交換が原則となって成立する国際商業がその社会と経済の発達基盤であった。

225) [] の部分は I. al-Furāt による。

とくにインド洋世界と地中海世界とは、おたがいに全く異なった自然生態上の生産諸条件——種目・質・量と時間差——をもっていることから、この二つの異質世界を結びつける交通運輸・中継と加工産業、消費と情報の一大センターとしての機能を果たすことが中東諸地域の、とくに都市の経済活動の中心をなしていた²²⁶⁾。広く中東地域に成立したイスラム系諸国家・王朝支配者達は、この二つの世界を結ぶ交通・運輸のルート、とくにペルシア湾と紅海の安全通行権を掌握して、国際商業上に大きな影響力を及ぼすことに重大な関心をよせた²²⁷⁾。なぜならば、この二つの東西交渉上の水道を通じて、生活必需品、資源や生産加工品類の流れを維持し、商人・巡礼者その他の人々の自由往来や情報収集を獲得することが国家形成を規定するような大きな影響力をもっていたからである。

エジプト・シリア地方を領有したマムル

ク朝はその国家軍事体制を維持するうえで、必要不可欠なおびただし物資、とくに木材、鉄、鉛、銅、錫などの鉱物類、奴隷、武器、皮革・毛皮原料、繊維・織布類、芳香・薬物類や国内の金融市場、貨幣経済と国家財務の安定機能を保持するために必要な金・銀・地金類などを国外に広く、しかも大量に求めなければならなかった²²⁸⁾。また、エジプト特産の明礬、ナトロン、塩、亜麻、砂糖加工品類やマムルーク朝アミール達、高級官僚・ウラマー、大商人・富裕者達の投資によって生産・加工される砂糖、穀物類、バルサン、高級織布類、染料類などの輸出から、都市・農村・遊牧の一般民衆達の日用消費にかかわる生活必需品、都市の生産加工に必要な原料供給と加工品類の輸出入などにいたるまで、つねに国際的なネットワークの軸心としての地位を保ち、より広大な社会経済圏との結合を希求する土壌があったのである²²⁹⁾。

- 226) この意味において、イスラム世界は、インド洋世界と地中海世界という二大経済圏を結びつけ、史上初めて世界的規模の流通圏として実現した、といえる。
- 227) 東西交渉上の主軸としての紅海とペルシア湾の重要性については、家島 ⑩ 227-245 参照。
- 228) 木材(松、杉、樅)、鉄、銅、錫、奴隷などはキリキア、アルメニア、黒海沿海、マグリブ、シリア、西ヨーロッパ、ビザンツなどの各地から輸入された。インド産チーク、ココヤシ材については、*Khiṭaṭ.*, I, 420, II, 148; Idrīsī, II, 182, 191-192 参照。ラクダ、馬、牛、羊、ラバ、ロバなどの家畜類は、アラビア半島各地 (Najd, Yamāma, Aqsūr, al-Bahrayn, ヒジャーズ、イエメン)、ベジャ・ヌビアから、また Barqa, エチオピア産の皮革はエジプトで染色・製品化された (I. H., 62)。染料については、藍 (Mez, 437; 'Abd al-Laṭīf, 36; *Khiṭaṭ.*, I, 272)、茜 (アルメニア・コーカサス地方, I. H., 347)、上イラクの 'Arābān の綿花はシリアに輸出 (I. H., 222)、Bamm のターバンはエジプトに (I. H., 312-313)、Zarand の服裏地 (I. H., 313) など。
- 229) ファーティマ朝、アイユーブ朝時代、エジプトのナトロンと明礬の輸出については、Rabie, H., *Financial.*, 85-86、デルタ及び Fayyūm の亜麻生産・亜麻織については、*Mu'jam.*, II, 548; al-Bakrī, *Maṣālik.*, 86; Ya'qūbī, *Buldān.*, 337; *Faqā'il.*, 53-54, 56, 61, 202 sqq.; I. Baṭṭūṭa, ① 95-96; *El².*, DABIK; Mez, 460; Ahsan, M., *Social.*, 38 参照。al-Wāḥāt の藍生産 (Idrīsī, IV, 14; al-Tha'ālibī, 36; *Khiṭaṭ.*, I, 272)。エジプト産穀物のヒジャーズ地方への輸出については、*Muq.*, 83, 195-196; Idrīsī, II, 141; al-Fāsi al-Makkī, *'Iqd.*, 309-321 参照。A. H. 832 に布告されたスルタン Barsbay による専売法で規定された商品は、香料、シリア産綿布、薪木、穀物、砂糖、塩であって、これらはいずれもエジプトにとって重要な輸出入品であった (*Sulūk.*, IV, 791-801; 家島 ⑩ 249, n. 90)。塩及び塩税については、*Khiṭaṭ.*, I, 104; *Sulūk.*, II, 203; Rabie, H., *Financial.*, 86-87; Labib, S., *Handels.*, 251。シリア産のチーズ、果実、野菜類、オリーブなどは、カイロの Dār al-Wakāla に集荷された後、市内の各地にある市場で売却された (*Khiṭaṭ.*, II, 93-94, 100)。アミール達と砂糖産業の関係については *Sulūk.*, II, 355 に見られる様に、ナイル河畔の砂糖压榨工場で濃縮 (qand) されたのち、アミール達のもとに集められて、al-Fuṣṭāṭ の Dār al-Qand で製精された。アミール達と商業(とくに穀物貿易)の関係を示す好例は、天候異変とナイル河川の異常にともなう彼らによる穀物買占めであろう。アミール

さて、マムルーク朝にとって、対外運輸と商業活動の実際の担い手は、他のイスラム系諸国家の場合と同じく、国家間を自由に往来する国際的商人層であった。国家支配者達の基本的支配の性格は、あくまでも領域内の軍事的行政的支配と *kharāj* 税の徴収にあって、地域社会の経済問題、とくに商業運営にかかわる具体的活動には、つねに間接的立場を維持した。商人達の商活動によって機能する物資・人間・情報の交流、また彼らの国内金融・徴税体系の運用などによって得られる利潤の一部を税金、貨幣貸付、強制販売や財産没収などの形で吸収することが国家の基本的態度であって、国家が直接、専売制や統制策などを施行したとき、商人の自由活動は阻害され、国家繁栄のシンボルである都市の諸機能は全面的に停滞し、強いては国家を衰亡に至らしめる、と考えられた²³⁰⁾。つまり、国家が商業の運営と機能面に積極的に介入することをひかえた理由は、(1)中東社会における商業倫理の基本(国家が商業に直接介入した場合、商業のみならず、都市と国家の崩壊を意味した)による²³¹⁾、(2)マムルーク朝のように、国家支配者達は中東の地域社会とは無関係の異民族支配の立場にあって、地域社会やその経済活動と深くかかわったウラマー層や

商人達との友好・寛大な態度を維持することが地域支配と長期安定支配のうえで不可欠であった、(3) *kharāj* 税に較べて、商業運営の実態は捉え難く、商業にもとづく収入・支出の不安定なために、これを直接国家の管理のもとに置くことが出来ず、従って商業の支配独占は困難である、(4)商業活動の中心が国家統制の範囲を越えて、他の国家支配地域にかかわること、(5)国家支配者の支配拠点は都市にあって、都市における自由な商活動、産業の隆盛と人間・情報及び宗教上の交流の活発化と自由往来は国家の安定と繁栄の尺度となったこと、(6)商人・富裕者達が公共投資や宗教施設などへの寄附行為をおこなったこと²³²⁾、(7)商人による国家支配者への貨幣資金の大口調達²³³⁾、(8)商業運営のためには独自の商業テクニックとネットワークが必要であったこと、などが考えられる。かくして、ムスリム商人達は、中東諸地域の国家と社会・経済を支える事実上の中核をなし、とくに8~9世紀以来、大きな社会的経済的力を拡大していったが、彼らの活動はあくまでもどの国家や支配者達にも属さず、イスラム世界全体を舞台として、極めて自立の中産階級を形成していったのである²³⁴⁾。

マムルーク朝にとって、商業の振興策と

- が外国貿易にかかわっていたことは、A. H. 753 死去の Ibn Zānbur の事例 (*Sulūk*, II, 875)。
- 230) cf. Lapidus, I. M., ① *Muslim Cities.*, 50-68 seqq.; 湯川武, ① 92-99, ② 22-32. Abū Makhramah, I, 12 は Barsbay による専売法強化のため、エジプト経済が停滞・混乱すると、大商人達の一部はエチオピア、インド方面に移住した、と。
- 231) イスラム法によれば、ムスリムからは *zakāt*, 非ムスリムからは *‘ushūr* の徴収が認められており、それ以外の *maks*, *ḍarība* 等の雑税を設定することは違法であるとする基本原則があった。従って、ムスリム支配者による国家の商業及び商人への介入は消極的なものにならざるを得なかった (cf. *‘Aṭīya al-Qūṣī*, ① 179)。
- 232) 大商人達による病院, *madrasa*, モスクの建設や *waqf* についての具体的事例は, *Khiṭaṭ.*, I, 368, II, 70, 78, 253; Lapidus, I. M., ① *Muslim Cities.*, 196-206, 208-210 seqq 参照。
- 233) マムルーク朝による軍事遠征の際には、大商人 (*a’yān al-tujjār*, *khawāja*)、金融業者、大都市の小売商や手工業者達からの資金調達 (*qirād*, *muḍāraba*, *muṣādara*) や強制販売 (*rimāya*, *tarḥ*) を行なった。例えば、A. H. 699, Ghazān Khān の率いるモンゴル軍のシリア侵掠のとき、マムルーク軍の戦費の一部は、Dimashq の富裕者・名士 (*a’yān al-balad*)、商人 (*tājir*, *mutasabbib*)、*sūq* の人々から借款 (*qarḍ*) された (*Sulūk.*, I, 882)。cf. Lapidus, I. M., ① *Muslim Cities.*, 56-58, 120-126.
- 234) 従来、イスラム史における国家と商業、商人との相互関係については十分に究明されている、と

は、こうした商人達の自由活動を積極的に支持して、より遠隔地域との経済交流が可能になるような諸条件を提供すること、即ち具体的にはマムルーク朝領域内に通じる国際的交通・運輸ルートの通行安全を保障すること、売買取引の公正管理、人命・商品・財産の保護管理、滞在の自由、などに関連した軍事的行政的法的支援、対外関係の友好維持などを積極的に推進していくことにあった、と言えよう。それらの具体的内容を要約して記せば、以下の通りである。

(1) 通行、滞在、取引と貯蔵に関する公共施設の提供とその維持：道路・宿駅・水場・検問所・関所・見張所・港湾施設・橋梁・運河・河川・宿泊所・店舗・倉庫・広場・市場・両替所、運輸通信手段など²³⁵⁾。

(2) 交通運輸上の治安維持、財産・人命保障と諸施設などに関する軍事的行政的措置及び管理：キャラバンや船舶の襲撃・略奪に対する保護警備、治安、財産及び商品と人命の保護、遺産、漂流物、遺失物などの管理、市場及び売買取引における通貨・度量衡、価格と取引の公平維持など。

(3) 通行・滞在与取引に関する許可・契約と外交条約の締結：交通運輸と貿易ルート上の諸部族、地方勢力や隣接国家との軍事的外交的折衝や使節交換などによって、相互和平、

交通と貿易に関する協定 ('ahd, 'uhūd, mu'ā-hida, taqrīr al-hudna, šulḥ, marāḥima, ḥall, bay'a, 'iqd al-hadiya) の諸関係を樹立して、商人・旅行者達の通行、滞在、取引の自由と財産及び商品の携帯自由、生命の安全、護衛と保護、水、食料と運輸手段の提供などを約束した ḥimāya, jiwār, amān, khafāra の実効力を及ぼすこと²³⁶⁾。

国家の努力によって、各地域間に通行・滞在与取引に関する安全保障、人命保護の諸関係が樹立されたとき、国家は商人達にルートの通過保証を約束した証明書・証文 (kitāb, sijilla, shahāda, jawāz, ḥimāya, amān, šūrat amān) を与えた。先きに紹介した、A. H. 687. al-Malik al-Manšūr によって、al-Sind, al-Hind, イエメン及びシナなどの諸地域の商人達にあてた詔書 (šūrat amān) の具体的内容は、まさに上述したマムルーク朝領域内およびその近隣諸地域における外国商人達の旅行・滞在与取引に関する人命・商品・財産の安全保障を約束して、外国商人達の来朝を積極的に促がそうとしたものである²³⁷⁾。

つまり、マムルーク朝が外国商人達に保障した amān, šūrat amān, shahāda や jawāz の実効力が及ぶ範囲とその持続性こそが、その国家の国際交通運輸と貿易ルートに対する支配の実態であった、と言うことが出来る。国

は言い難い。以上のような多面的側面からこれを追究していく必要がある。また、ムスリム商人と非ムスリム圏の諸国との関係についても同様である。cf. Lapidus, I. M., ① 117-130; 家島 ⑤ 20-24.

235) 即ち, barīd, mashraba, ma'aşir, darb, manzira, misāḥa, ribāṭ, burj, thaghr, minā, qaṭara, nahr, khalīj, funduq, ḥān, qaysāriya, qunşur, matjar, dār al-wakāla, maydān, sūq, şarrāf など。

236) amān, jiwār, ḥimāya, khafāra については, *ET*., I, 429-430, II, 558-559, III, 394-397, IV, 914; Miskawaykh, III, 54; I. al-Athīr, I, 359-360; I. al-Furāt, VII, 228, 261-262, VIII, 65-67; I. Jubayr, 39; *Sulūk.*, I, 712-713, 742, 746, II, 214; Abū Makhrama, II, 184, 223; I. al-Mujāwir, I, 25, 129; I. Baṭṭūṭa, ① I, 112-112; Wiet, G., ① 451; Darrag, A., *L'Égypte.*, 197; Mez, *Renaissance.*, 41; Lewis, A., *Naval.*, 171 などを参照。従来の研究では、パスポート制度 (jawāz, šūrat, shahāda, kitāb) を国家支配者達による商人・巡礼・旅行者達への通行監視、移動制限や通行税、関税の徴収 (ḍarība, maks, 'ushūr) などの面からのみ捉えてきたが、むしろ国家側からすれば、交通・貿易の安全保障とその保障契約という面が強調されるべきであろう。

237) *op. cit.* 33-35.

際交通と貿易ルート上に居住する遊牧系諸部族、海上民やその他あらゆる軍事的政治的勢力とマムルーク朝との間に結ばれた *amān*, *hudna*, ‘*uhūd*, *ṣulḥ*, *ḥimāya*, *bay‘a*, *khidma* と *tā‘a* の諸関係が破れたとき、交通・貿易ルートは途絶し、商人・巡礼者達のキャラバンや船団の積荷・財産が略奪・没収されたり、海賊行為、恣意的な関税の徴収や生命の危険が犯されたのである²³⁸⁾。

以上の諸点に関する具体的事例を *al-Malik al-Manṣūr* の時代を中心としたマムルーク朝の対外政策のなかに求めながら、当時の国際交通運輸と貿易の変化の諸状況をながめていくことが、つづく各章の目的である。

§ 2-1: マムルーク朝の対外交通・貿易策の諸相について

既にのべたように、カイロ及び *al-Fustāt* からナイル河を溯航すること約12日、上エジプトの *Qūṣ* に着くとキャラバンで17日間に亘るスビア砂漠を横断、紅海の港市 ‘*Aydhāb*

に出た後、さらに平底舟 (*jilba*, *jilāb*) に乗り換えて、対岸ヒジャーズ地方の港市 *Judda*, *al-Jār*, *Yanbu‘* やイエメン地方の諸港市 *Hāly*, *Ghalāfiqa*, *al-Ahwāb*, *al-Mukhā‘*, *Aden*, 東アフリカ海岸の *Sawākin*, *Dahlak*, *Bāqī‘*, *Zayla‘* などを中継地として、広くインド洋世界に通じる交通運輸と貿易中継のルートは、ファーティマ朝中期以降、とくにアイユーブ朝スルタン *Ṣalāḥ al-Dīn* による対外貿易の基本政策がこのルートの安全掌握に置かれたことが大きな転機となって、急激な発展を遂げた²³⁹⁾。

Ṣalāḥ al-Dīn はこのルート沿いの上エジプト・ヌビア・ヒジャーズとイエメンの各地方に対する軍事派兵と領土支配を完成することによって、地中海世界とインド洋世界とを結ぶ物質・人間と情報交換のうえで中軸に位置することが他ならずエジプト・シリアを領有するアイユーブ朝国家の安定と経済繁栄の基盤であるとする考えに基づくもので²⁴⁰⁾、この統治上の基本はマムルーク朝の *Baybars*,

238) ‘*Akkā*, *Ṭarābulus*, *Sis* などの都市とマムルーク朝との *hudna* 条約については、後述、68-70 参照。A. H. 689, スルタン *al-Manṣūr* が *hudna* 条約を破棄して、‘*Akkā* を攻撃した理由は、‘*Akkā* のキリスト教住民が *hudna* 条約に違反して、ムスリム商人達の活動を妨害し、暴動を起したことによる、と (*Sulūk*, I, 753)。また、A. H. 711, マムルーク朝の使者がキプチャック汗国に向かう途中、*hudna* に違反して *Mustakā* 島のフランクがこれを妨害、襲撃した。その報復措置として、マムルーク朝は *Alexandria* と *Dimyāt* に在住のフランク商人達の財産を没収し、その活動を禁止した (*Sulūk*, II, 99)。

239) *Qūṣ*~‘*Aydhāb* 経由、ヒジャーズ、イエメン、インド洋に通じるルートについては、*Khiṭaṭ.*, I, 194, 197-199, 202-203; I. Jubayr, 62-64, 65-69; I. Baḥḥūṭa, ① I, 109-111; *Nāṣir-i Khusrāw*, 177-180; *al-Bakrī*, *Futūḥ.*, 9b-10b; *Ya‘qūbī*, *Buldān.*, 335; *al-Ḥimyarī*, 423-424; *Ṣubḥ.*, III, 464, 466-470; *Muq.*, 215; I, *Rustah*, 183; I. Ḥ., 42, 56; *Mu‘jam.*, IV, 171, 413; *Rabie*, H., *The Financial.*, 100 (n. 6)—101 (n. 1); *Fadl*, H., *Sudan*, 69-72 *Garcin*, J., *Un Centre.*, 100~passim などを参照。紅海の平底舟 *jilba*, *jilāb* (またを *Qulzum* 船とも言う) については、I. Jubayr, 70-71; *Idrīsī*, I, 44, II, 136-137, IV, 348; *Sulūk.*, I, 748; *Hourani*, G., *Arab Seafaring.*, 89; *Goitein*. S. D., ① *Letters.*, 210 (n. 15) などを参照。I. Jubayr によると、*Qūṣ*~‘*Aydhāb* ルートは、(1) *al-‘Aydayn* の水場ルート (近道)、(2) *Dūn Qinā* ルート、の2ルートがあり、両ルートは *Danqāsh* の泉地で合流する、と。また、‘*Aydhāb* から *Qūṣ* に向かうキャラバンを“‘*Aydhāb* キャラバン (*al-qawāfil al-‘Aydhābiya*)”, *Qūṣ* から ‘*Aydhāb* へ向かうキャラバンを“*Qūṣ* キャラバン (*al-qawāfil al-Qūṣiyya*)” と呼んだ。当時、アイユーブ朝スルタン *Ṣalāḥ al-Dīn* の経済政策によって、*Qūṣ*~‘*Aydhāb* ルートは最も繁栄し、安全なルートであった、と (I. Jubayr, *Rihlat.*, 65-69)。

240) *Ṣalāḥ al-Dīn* にとつての経済政策上の重要問題は、ファーティマ朝末期以来の金銀通貨・地金の不足にともなう通貨・金融危機をどのように解決し、経済を再建するか、にあったので、その基本

al-Manṣūr, al-Nāṣir と共通して貫かれ、15世紀前半の al-Mu'ayyad Sayf al-Dīn Shaykh (815/1412—824/1421) と al-Ashraf Sayf al-Dīn Barsbay (825/1422—841/1437) がインド洋貿易の拠点を al-Ṭūr 及び Judda に置いて、イエメン・ラスール朝を仲介とせず、インド洋世界への直接進出を企てるまでの長期に亘る実効力をもっていたのである²⁴¹⁾。

さて、マムルーク朝が Qūṣ~'Aydhab 経由インド洋世界と結ばれた交通運輸と貿易体系をもって、東西を結ぶ唯一の国際幹道としての地位を維持するためには、(1)上エジプト・ヌビア地方、(2)ヒジャーズ・イエメン地方、(3)キリキア・アナトリア地方、(4)北シリア・ユーフラテス南岸地方、の大別4つの辺疆地域すべてに対する強力な軍事的外交的影響力を及ぼして、それらの諸地方を国家統制力のもとに入れることが是非とも必要な条件であった。上エジプト・ヌビア地方のルート上に居住し、また交通運輸と貿易業務を実際に担っていたのはコプト教徒、アラブ遊牧民、ベジャ・ヌビア系諸部族などであり、ヒジャーズ地方ではメッカ・メディナの sharif 達 (ashraf) が強い自治権をもっていた。さらに、イエメン地方では、626/1229、ラスール朝がアイユーブ朝から独立して新しい政権を樹立すると、直ちにヒジャーズ地方、Bāb al-Mandab, Dahlak や Sawākin までも軍事的勢力を拡大した。マムルーク朝にとって最も重要な対外問題は、キプロス島を含めたキリキア・アナトリア海岸地方との軍事的外交的諸関係であった。アツバース朝勢力の後退と

ファーティマ朝につづくアイユーブ朝もまた、キリキア・アナトリア海岸及び北シリア地方などの、所謂 al-Thughūr 地域にはつねに軍事的外交的影響力がはなはだ微弱であったことから、セルジューク朝トルコ、アルメニア、トルコマン、アラブ遊牧民、ギリシア・ビザンツやイタリア諸都市、さらにはタタル・モンゴルなどの諸勢力がつつぎにこれらの地域に支配権を拡大していった。

この al-Thughūr 地域がもっていた国際交通と貿易関係上の重要性は、そこがユーラシア内陸ルートと北方ルートの地中海に通じる要衝であるばかりか、ペルシア湾・インド洋世界と地中海とを結びつける中継地として、紅海ルートと並ぶ重要な役割を果たした点にある。従って、紅海ルートをもって国際交通運輸と貿易体系の上で独占的な影響力を及ぼそうとしたマムルーク朝が、同時にこの al-Thughūr 地域の支配と経営に重大な関心を寄せていたことは言うまでもない。

以上の諸点からも明らかのように、マムルーク朝による4つの辺疆地域への活発な軍事遠征と外交折衝がいずれもひとつの目的、即ち紅海ルート (Qūṣ~'Aydhab ルート) を国際交通運輸と貿易上の唯一の幹道として、いかにして最大限・有効的に機能させるか、という貿易政策を遂行するためのものであった、と推断されるのである。この意味において、例えば上エジプト・ヌビア地方とキリキア・アナトリア海岸地方と言う南北の別方面に向けられた二つの軍事行動にも、マムルーク朝の貿易政策の上からは深い相互関連性があ

政策は、(1) 各種の雑税と市場税の撤廃 (Ikhmīm, Qūṣ, Minyā については、I. Jubayr, 62-63, Alexandria, Makka, Judda, 'Aydhab については、*ibid.*, 39, 55), (2) パレスチナ・シリア海岸地域における十字軍との和平工作、(3) 含有率50%の金銀通貨の多量発行 (Goitein, S. D., ③ *A Mediterranean Soc.*, I, 388, 390-391), (4) al-Fuṣṭāṭ と並んでカイロを経済活動の新しい中心とする、(5) 紅海〜インド洋貿易の振興、などであった。国内における khānqāh, zāwiya, ḥammām の建設については、*Sulūk.*, I, 182; *Khīṭaṭ.*, II, 85, 414-416 参照。十字軍の紅海進出とそれに対するアイユーブ朝側の反撃については、後述 45 参照。また、アイユーブ朝のインド洋貿易策については、家島, ② 137-140 参照。

241) *Sulūk.*, IV, 707-708, 765, 780; I. Ḥajar, *Inbā'.*, III, 323; Darrag, A., *L'Égypte.*, 202-203; 家島, ④ 149-150 (n. 45), ⑩ 232, 235-237.

たことをわれわれは理解すべきであろう。

Baybars の時代には、上エジプト・ヌビア地方ではアラブ系遊牧諸部族とコプト教徒達の叛乱が激化して、Qūš, ~'Aydhāb ルートがしばしば途絶すると同時に、al-Thughūr 地域へはタタール・モンゴル軍の侵入、さらにはイエメン・ラスール朝勢力のヒジャーズ地方への拡大など、辺疆情勢がめまぐるしく変化するなかで、微妙に揺れ動く国際交通と貿易ルートのシフトをいかにしてマムルーク朝国家の強力な軍事力によって、掌握・制御するかが最大の問題であった。

つづく al-Manṣūr の時代には、Baybars の努力にもかかわらず、上エジプト・ヒジャーズ～イエメンを結ぶ紅海ルートがじょじょにマムルーク朝の影響を離れて、そのルートの途絶、叛乱、地方勢力による恣意的な徴税や財産・商品の没収事件などによって、商人・巡礼者達の通行と滞在の安全保障がしばしば破られた時期であったが、一方、シリア海岸地域、キリキア・アナトリア地方、ユーフラテス南岸地域への軍事・外交政策の積極的展開によって、ユーフラテス～ペルシア湾・インド洋ルートの経営には大きな前進がみられた。

§2-2: 上エジプト・ヌビア地方に対するマムルーク朝の関心

al-Maqrizī は、その書 *al-Khiṭaṭ* のなかで、Qūš ~'Aydhāb ルートの中軸とする国際交通運輸と貿易ルートの変遷過程を4つの時期に分類している²⁴²⁾。即ち、その内容を一部補

足して説明するならば、以下の通りである。

(1) A. H. 450~660: ファーティマ朝カリフ al-Mustanṣir の治世 (427/1036—487/1094) 半ばからマムルーク朝スルタン Baybars によるアッバース朝カリフ al-Mustanṣir のカイロ招致の時までの約200年間。この時期には、Qūš ~'Aydhāb ルートはマグリブ諸地域からエジプト・ヒジャーズ・エチオピア・イエメン、そしてインドまでを直結していたのであって、いわばイスラム世界の東西を結ぶ巡礼、商業と情報活動の幹道として機能していた²⁴³⁾。

(2) A. H. 660~760: Baybars の時代から大疫病の流行直後までの100年間。マムルーク朝の軍事的・外交的努力にもかかわらず、上エジプト・紅海西岸地域やヌビア地方におけるコプト教徒、アラブ系遊牧民、ヌビア・ベジャ族の叛乱と独立運動が続発して、このルートはしばしば途絶し、巡礼者達の往来が減少していった。但し、東方インド洋物産の輸送と商人達の往来は引きつづき、このルートを使って行われた。

(3) A. H. 760~820: インド～イエメンからの商船の 'Aydhāb 寄港が途絶えたので、急激に 'Aydhāb は衰微し、代ってイエメンの港 Aden が繁栄するようになった時期。しかし、Aden 港の繁栄はラスール朝スルタン al-Malik al-Nāṣir (803/1400~827/1424) がインド系商人達 (インド洋貿易商人達) に対する苛酷な弾圧を加えたことがきっかけとなって、終わった²⁴⁴⁾。

(4) A. H. 820 以降: 'Aydhāb の対岸 Jud-

242) *Khiṭaṭ.*, I, 202-203.

243) al-Maqrizī は、アイユーブ朝時代の 'Aydhāb ルートの繁栄について、その情報を I. Jubayr, 65-69 に依拠している。即ち、インド産の丁子、胡椒、その他香辛料薬物類の積荷が絶えず往来すること、その積荷が道路に放置されても盗難の心配はない、と (*Khiṭaṭ.*, I, 202)。

244) ここで、al-Maqrizī は、「A. H. 760 以後、この情況はさらに悪化して、Qūš の [中継貿易上の] 立場は失われていった。」(*Khiṭaṭ.*, I, 202) と説明しているが、このことは Qūš が完全に衰亡したことを意味するのではない。al-Udfuwī, *al-Tāli' al-Sā'id* には A. H. 700 年代に活躍した Qūš 出身のウラマー・商人達が数多く見られる。al-Maqrizī がここで指摘した点は、A. H. 750-760 の大疫病流行にともなう、既存の交通運輸と貿易上の諸体系が大きく崩れたこと、その影響を受けて、Qūš の国際貿易上の役割もまた変化したこと、についてである。cf. Garcin, J. C.,

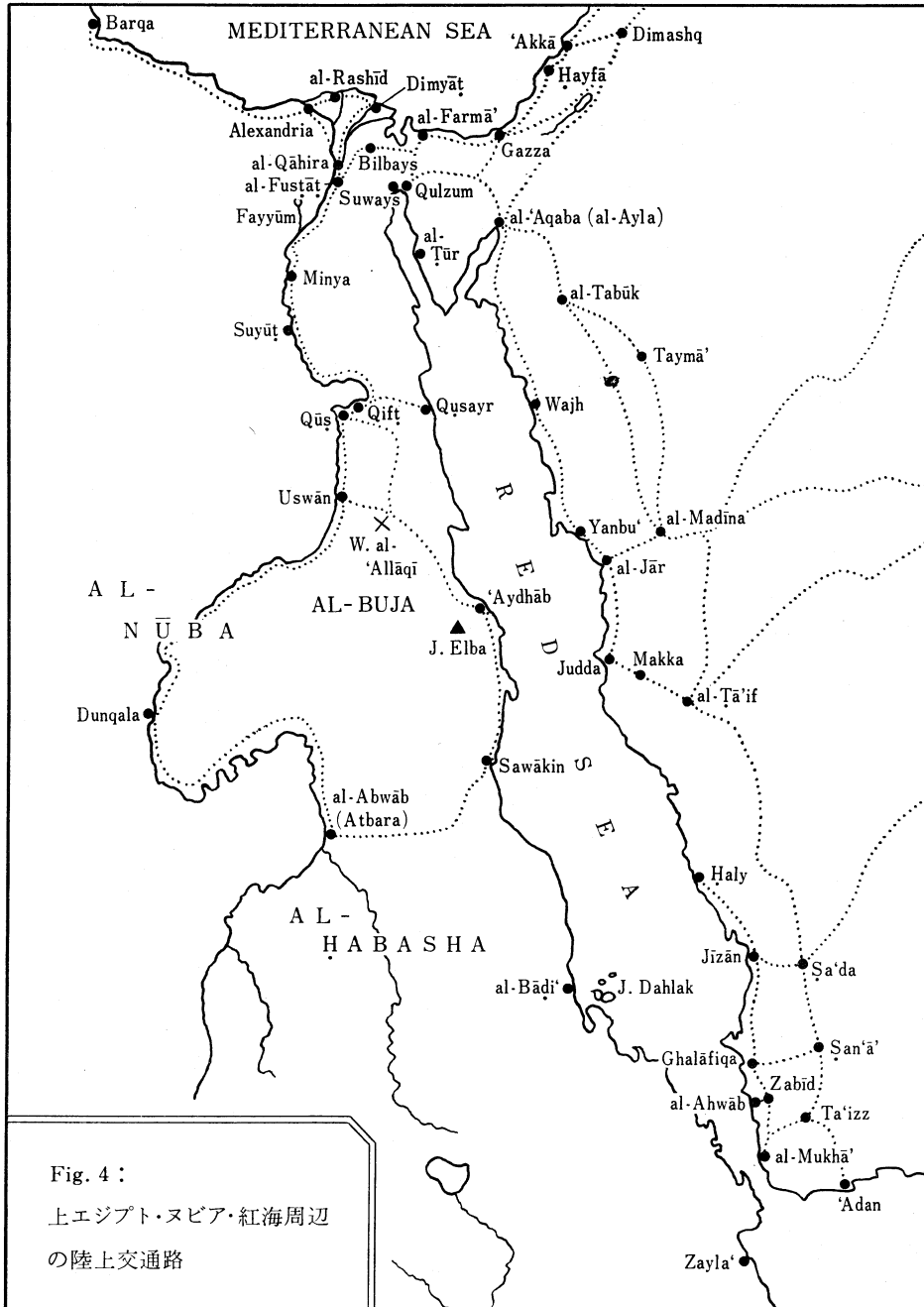


Fig. 4 :
 上エジプト・ヌビア・紅海周辺
 の陸上交通路

da が Aden に代り、国際貿易上の一大センターとして発展する時期。ペルシア湾では Hurmuz が繁栄したため、両港は東西国際貿易を競った。マムルーク朝は Judda 経由のインド洋貿易に本格的に介入していった。

以上の al-Maqrizī による分類は、必ずしも正鵠を得た解釈とは言えないが、エジプトとインド洋世界とを結ぶ交通運輸のルートと貿易取引のセンターの変遷過程を端的に捉えている、と考えられる。従って、以下ではこの分類に従って、Qūṣ~'Aydhab ルートをめぐる諸問題について、とくに第2期に相当する al-Manṣūr の時代を中心として説明を加えてみたい。

上エジプト地方の諸都市 Qift, Qūṣ, Aswān (Uswān) と紅海沿岸の港市 Quṣayr, 'Aydhab, Sawākin とを結ぶ所謂ヌビア砂漠越えの横断ルートは、ヒジャーズ地方やネジド及びシリア地方から流入するアラブ系遊牧諸部族の移動²⁴⁵⁾、巡礼者達の往来やヌビア砂漠中の Wādī al-'Allāqī 鉞山(金, 銀, エメラルド鉞)の活動²⁴⁶⁾と結びついたローカル・ルート

として、古くから開発・利用された。このルートの支配と経営上の、また商業中継上の重要なセンターとして、ナイル河川交通とヌビア砂漠のキャラバン・ルートとが交差する地点に Qūṣ が建設されるに及んで、このルートはエジプトを支配する国家の体制内に組みこまれて機能しはじめ、エジプトと紅海とを結ぶ重要な幹線としての役割を果たすようになった。

Ya'qūbī と Ibn Ḥawqal は、Qūṣ は本来ヌビア砂漠のベジャ族への攻撃基地、コプト教徒と 'Alawī の叛乱に対処するための前哨基地として、Qift 及び al-Aqṣur に代って新たに建設された、と説明している。このことから考えて、Qūṣ~'Aydhab ルートがローカル・ルートから国際ルートへと転換していった時期は、早くは10世紀前後にあった、と推断される²⁴⁷⁾。

ファーティマ朝の国家経済を支え、シーア社会の交流と連体のきずなを結ぶ基幹は、地中海世界とインド洋世界とを結ぶ交流のネットワーク、即ち地中海・チェユニジア・シシ

Un Centre., 405-410.

- 245) シリア, Yamāma, ネジド, ヒジャーズ地方から紅海を渡って、対岸のアフリカ側へのアラブ遊牧民の移動問題については、後述 51-53 参照。とくに, al-'Allāqī 鉞山の活動, 奴隷, 皮革と象牙の貿易と結びついて, ヒジャーズ地方と対岸アフリカ側 (Sawākin, Bāqī', Dahlak) との間には, ジャーヒリアの時代から物資, 人間と情報交流が頻繁にあった。
- 246) Wādī al-'Allāqī の金・エメラルド鉞山については, I. H., 42, 162; I. Rustah, 183; *Murūj.*, II, 132-133; Ya'qūbī, *Buldān.*, 333-335; al-Ḥamdānī, *al-Jawharatayn.*, 24v; Idrīsī, I, 46; *Baṣṭ.*, 50; al-Bakrī, *Futūḥ.*, 106; *Khiṭāṭ.*, I, 194; Rabie, H., *The Financial.*, 82, 169 (n. 4) 参照。上エジプト~メッカ間の巡礼ルートは, 'Aydhab の町が発達する以前には上エジプトの境 Aswān から紅海沿岸の Banī Ḥaddān 島(半島)に出て, そこから紅海を横断し, al-Jār, または Judda に出た (I. H., 42)。I. Rustah, 183 は, Suwān (Aswān, Uswān) から al-'Allāqī~紅海沿岸~Judda~メッカに至るルートを挙げるが, 未だ 'Aydhab の名は記していない。しかし, I. al-Athīr, VII, 264 によると, A. H. 259, スーフィー al-'Alawī (I. al-Sūfī al-'Alawī) はエジプトより逃亡し, Miṣr (al-Fuṣṭāṭ)~al-Wāḥāt~Uswān~'Aydhab を通過, 海を越えてメッカに行った, とあって, これが 'Aydhab に関する地名を伝えた最も古い確かな記録と言えよう。cf. *Et.*, I, 418.
- 247) Ya'qūbī, *Buldān.*, 333-334; I. H., 52-53; *Murūj.*, II, 135, I. al-Athīr, VII, 264. Ya'qūbī によると, ナイル東岸の地方都市 (kūra) のなかで, Qinā と al-Aqṣur は荒廃したが, 代って Qūṣ が町 (madīna) として発達しつつあることを報じている (*Buldān.*, 333-334)。al-Mas'ūdī は, 彼のエジプト訪問の頃, Qift の町が荒廃していく一方, Qūṣ には人口が集中して, 繁栄しつつあった, と伝えている (II, 135)。Qūṣ の町の発達については, Garcin, J. C., *Un Centre.*, 50-57 seqq に詳しい。

ー・エジプト・シリア・ヒジャーズ・イエメン・インド西海岸・al-Sind まで広がる東西の幅広い交流圏の掌握のうえに成立していた、と言える。しかし、ムスリム・ユダヤ・コプト・キリスト系商人達の共同活動によって維持されていた東地中海におけるムスリム側の航海運輸と貿易取引上の優位な立場は、イタリア系都市商人達の急激な海上進出のまえにじょじょに圧迫されていった²⁴⁸⁾。しかも、ナイル・デルタ地域やパレスチナ・シリア海岸地域への十字軍勢力の侵攻と植民活動が展開するなかで、ファーティマ朝交流圏の構造は大きく転換していった。ここにファーティマ朝カリフ al-Mustansir 以降、ナイル河を溯航して Qūs に出、'Aydhāb 経由紅海に通じるルートがファーティマ朝・シーア体制のなかで、急激に脚光を浴びるようになった時代背景があった、と考えることが出来る²⁴⁹⁾。

アイユーブ朝のスルタン Ṣalāh al-Dīn とその兄弟達は、以上のファーティマ朝半ば以

降の国際交通と貿易をめぐる新しい時代潮流のなかで、現実の変化に対応する諸政策をつぎつぎに実施していった。Ṣalāh al-Dīn は東地中海におけるイタリア諸都市の地中海進出をもはや防ぎ難い趨勢と見て、それを放棄する代りに、上エジプト・ヌビア遠征(A.H. 568)とヒジャーズ・イエメン遠征(A.H. 569, 579, 637~638)を繰り返して、上エジプト・ヒジャーズ・イエメン間の軍事的領域支配を完成した²⁵⁰⁾。これによって彼は、Qūs~'Aydhāb~紅海~イエメンを基軸にインド洋世界と直結する一方、エジプト・シリアを西ヨーロッパ勢力との交流接点とする新しい交通と貿易上の構造を完成することを意図したのである。

Ṣalāh al-Dīn は運輸と貿易活動をおこなうムスリム商人・巡礼者達に対する関税徴収の全廃、商人達の滞在、取引と商品保管のための諸々の公共施設の建設、ルート・港市・中継地の治安維持、監視ステーションの設置などに努めて、国家管理のもとにこの交流圏内

248) 11~12世紀における地中海世界の構造的変化は、イタリア都市商人・船乗り達の台頭にもなつて、シリア・エジプトとチュニジア~シシリー島~al-Andalus 間をダイレクトに結ぶ東西軸の機能(極めて古くからあった地中海交流圏の基本構造)が失われたことであつて、それにもないユダヤ系、ムスリム及びコプト系商人・船乗り達の海上貿易は急速に縮少していった。また、イタリア都市商人の進出は、ファーティマ朝時代に享受した自由活動の舞台としての地中海を国家・宗教・人種間の対立抗争の場に変えた。al-Andalus の旅行家 I. Jubayr は、まさに地中海世界の構造が大きく変容しようとする過渡期に地中海を往復路航海したので、当時の刻々と変化しつつあった状況を十分に伝えている(I. Jubayr, 287, 302-306, 308-310, 323-332, 334, 336, 340-343)。併せて、Cairo Geniza 文書にもとづく Goitein, S. D. の諸研究、とくに ② *Med. Sec.*, I, 39 seqq 参照。

249) 地中海世界の構造的変化の問題に加えて、カリフ al-Mustansir の治世代、16年間に亘る飢饉と疫病によって、エジプト農業は大きな打撃をうけたことが、それ以後の貿易構造を変える一要因となった、と考えられる。本来、エジプト産穀物はヒジャーズ、シリア、イラクやビザンツ方面に広く輸出されて、イスラム世界全体の穀物価格、さらにはすべての物価動向までも左右する程の大きな影響力をもっていた。ところが、この大飢饉の時、ファーティマ朝は、ビザンツ王に対して、400,000 irdabb の穀物をエジプトに補給するように要請した、と言われる(I. Muyassar, *Akhbār.*, 6; *Ighātha.*, 24-29)。I. al-Muyassar は、ファーティマ朝経済の破綻と国家衰亡の原因をナイル河水の減少と天候異常にもなう飢饉・疫病に求めるのではなく、ファーティマ朝軍隊内部の対立抗争と経済活動を乱す誤った情報の流布による、と説明した(I. Muyassar, 33-34)。

250) アイユーブ朝の上エジプト・ヌビア遠征、ヒジャーズ及びイエメン遠征については、*Sulūk.*, I, 50-52, 74, 87 seqq; Yajima (ed.), *A Chronicle.*, 1-5; I. al-Athīr, XI, 145, 386-387, 396-398; Abū Makhrama, II, 127; I. Wāṣil, I, 238, II, 102-106; *Khiṭāṭ.*, II, 37; *Ghāyat.*, 321 seqq; 家島, ② 137-138 (nos. 84-85) など参照。

における安全通行と滞在の保障と貿易振興のための諸政策を実施した²⁵¹⁾。また、地中海を越えて Alexandria, Tinnis と Dimyāṭ に集まるイタリア系商人達には交易の門戸を積極的に開いた²⁵²⁾。

フランク軍とイタリア艦隊は、al-Ayla と Tabūk からヒジャーズに通じる陸上ルートを南下、また Hirza (Qal'at al-Qulzum) を基地として紅海に出、Judda と 'Aydhāb を攻撃して、インド洋に出る海上ルートの掌握を試みたが、この西側勢力による東方進出の事件に対するアイユーブ朝の必死の防戦は、まさに紅海ルートを生命線としたアイユーブ朝経済政策の本質を極めて端的に物語っていると言えよう²⁵³⁾。

ここで注目すべき点は、アイユーブ朝は Qūṣ~'Aydhāb ルートの安全を維持し、デルタ地域とパレスチナ・シリア海岸地域に侵攻をつづける十字軍勢力との戦闘、さらには al-Thughūr 地域におけるセルジューク朝、トルコマン・アラブ系諸遊牧民の侵掠に対処

するための莫大な軍事資金、物資や兵力などの調達財源を、上エジプト・ヌビアとイエメン地方の農業、牧畜や商業に大きく依存したことである。その具体的事例として、Suways, Tinnis, Dimyāṭ などの諸都市には十字軍の侵掠に備えて要塞 (qal'a) と監視塔 (burj) が多数建設されたが、それらの建設資金は上エジプト地方から得られる収入によった、と言われる²⁵⁴⁾。また、A. H. 577, al-Malik al-'Ādil は al-Fuṣṭāṭ の旧造船所の再建と艦隊編成を進めたが、その財源は上エジプト産の明礬、ナトロン、砂糖や木材などに求めた²⁵⁵⁾。

ここに十字軍戦の長期化、さらにマムルーク朝時代になるとタタール・モンゴル軍やアラブ遊牧民によるたび重なるシリア・アナトリア地方への侵掠のなかで、上エジプト地方の都市民、農民や遊牧民に対する苛酷な経済負担と厳しい支配体制が加わっていったこと、一方では国家のインド洋貿易に対する過剰な期待と国際的大商人達への積極保護・優

251) *op. cit.* nos. 239-240.

252) アイユーブ朝下の Alexandria, Tinnis, Dimyāṭ, al-Rashīd, 'Akkā, Ṣūr などにおける対ヨーロッパ商人とムスリム側との商業交流の諸相については、al-Makhzūmī, 104a-104b, 125b, 127a-127b, 130b; I. Mammātī, 326-327; I. Jubayr, 302-306, 309-310; Rabie, H., *The Financ.*, 89-98 seqq; Ashtar, E., *A Social.*, 240-242 参照。

253) *Sulūk.*, I, 78-79 によると、A. H. 579, al-Kark のフランク王 al-Abrans Arnāt (Alfonso) は、船を陸路、紅海の岸辺まで運んだ。そして Hirza (Qal'at al-Qulzum) につくと、'Aydhāb に船を向けた。紅海では、約16艘の船を焼き、'Aydhāb において、Judda から到着の船1艘を掌捕し、さらに Qūṣ~'Aydhāb 道のキャラバンを襲撃した。その軍は、メディナに進撃しようとしたので、アイユーブ朝スルタン al-Malik al-'Ādil は *hājib* Ḥusām al-Dīn Lu'lu' を al-Qulzum に派遣。Miṣr (al-Fuṣṭāṭ) と Alexandria では、フランク軍の攻撃に対する防戦のために急遽、船が建造された。Ḥusām al-Dīn は、al-Aylat に向かい、フランク船を破り、同年の Dhu'l-Hijja 月にはフランクの捕虜はカイロに運ばれて、斬首の刑に処された、と。フランク十字軍の紅海進出とアイユーブ朝軍隊の抗戦の状況については、*Sulūk.*, I, 72-73, 78-79; *Khīṭaṭ.*, II, 86, 129; I. Jubayr, 58-59; Abū Shāma, II, 35-37; I. Wāṣil, II, 127-132 などの史料参照。なお、アイユーブ朝が十字軍の紅海進出を必死に防ぎ止めようとした理由は、カーリミー商船隊の保護・防衛という重大任務を担っていたからであろう。al-Kārim, *tujjār al-Kārim*, またはその複数形 *Akārim* (*Akārim 'Adan*) という名称が Abū Shāma, II, 37 と *Sulūk.*, I, 72-73 に初見するのは、いずれも A. H. 576-578 の記事中であって、十字軍の紅海進出に関連した説明と一緒にこの名称が使用されている。明らかに、アイユーブ朝はカーリミー商人達とその輸送船団を保護することによって、紅海~インド洋貿易の拡大を図ろうと努めていたのである。

254) *Sulūk.*, I, 73-75.

255) *ibid.*, I, 73-74.

遇策などの諸情況がからまるなかで、上エジプト・ヌビア地方におけるコプト教徒とアラブ系遊牧民達の叛乱運動が激化していった²⁵⁶⁾。

確かに Qūṣ~'Aydhāb ルートが国際交通運輸と貿易の幹道となるにつれて、上エジプト地方の都市と農村、周辺部のアラブ遊牧社会は全イスラム世界のネットワークと直結した運輸、仲介貿易、農業生産、加工業と情報センターとして新たな機能を果たすようになった。とくに、十字軍の脅威がパレスチ

ナ・シリア海岸やデルタ地域の諸都市に及びにつれて、都市民、農民と遊牧民達の人口移動がカイロ、al-Fuṣṭāṭ や上エジプト地方に向かっておこった²⁵⁷⁾。また支配層、富裕者、ウラマーや商人達による農業と産業の投資の中心が上エジプト地方の都市と農村に向けられるようになったこと²⁵⁸⁾、国際貿易の隆盛による Qūṣ, Suyūṭ, Bahansā, Ikhmīm, 'Aydhāb などの諸都市の経済繁栄が見られた。

以上の様な情況のなかで、従来、小麦単作を主体としていた上エジプト農業の経営

- 256) 上エジプト・ヌビア地方におけるベジャ (al-Bujat), ヌビア, アラブ系遊牧諸部族やコプト教徒達による叛乱活動は、すでにファーティマ朝時代の al-Mustanṣir 治世以後、しばしば発生している。とくに、トルコ系とスーダン系軍隊の対立抗争と結びついて、上エジプト地方では治安が乱れ、叛乱が続いた。I. Muyassar によると、上エジプト・ヌビア地方における叛乱は、A. H. 443, 452, 454, 464, 469, 470, 487, 488, 531, 537, 542, 549 などに発生した。アイユーブ朝になると、アラブ叛乱は鎮静した (I. Jubayr, 67-68)。その後、上エジプト地方の交通を寸断し、商人達の通行を危険にしたアラブ遊牧民による大きな叛乱は、マムルーク朝の成立まもない A. H. 651 に発生した (Sulūk., I, 386)。エジプト各地におけるアラブの移住・定住化とコプト教徒達の対立抗争の歴史については、*Khīṭat.*, II, 261-262 に要約されている。
- 257) Nāṣir-i Khusraw, 167 によると、A. H. 400 の飢饉で、ヒジャーズ地方からエジプトに移住した人々は、300,000 人に達した。スルタン al-Ḥākim は彼らに衣料品や補助金を与えた、と。A. H. 493, シリアから多数の人々がエジプトに移住した。それはフランク十字軍の侵入と物価高騰を逃れてきたものである (I. Muyassar, 39)。また、A. H. 518 の布告で、al-Ma'mūn は商人達その他の来訪者とその従者達に対する取調べと所持品・氏名・居住地の登録を義務づけているが、この事実は当時、多数の人々がエジプトに流入していたことを示している (I. Muyassar, 65-66)。しかし、A. H. 597 に襲ったナイル河の異常渇水と飢饉のときには、多くのエジプト住民達がシリア、イエメン、マグリブやヒジャーズなど各地域に避難したと言われる (*Nujūm.*, VI, 173; I. al-Furāt, IV/2, 207-209; I. al-Athīr, XII, 66; *Shadharāt.*, IV, 328; I. al-Jawzī, VIII, 471; I. Wāṣil, III, 127)。マグリブ地方の人々 (al-Maghribī, al-Maghārība) がエジプトに移住したことは、Goitein, S. D., *A Med.*, I, 30-31, 48-54; Dols, W., *The Black Death*, 168-169; 湯川, ① 57-74 などを参照。ウラマー達の師弟関係、法學研究の交流面でも、マグリブ地方と Alexandria~Qūṣ の間には強い交流の絆で結ばれていたことがわかる (湯川, ① 57-74 参照)。マムルーク朝時代、シリア系住民達がエジプト地方に多数移住して、シリアとエジプト間の経済的文化的交流関係がより一層強まった。カイロや al-Fuṣṭāṭ に多くのシリア産商品を取扱う市場が開設されたことも、この事実を具体的に示している (*Khīṭat.*, II, 92-94)。
- 258) マムルーク朝のアミール達、ウラマーや富裕者、商人達は、上エジプトのナイル河畔に近い荒地や湿地帯を開発して、そこに砂糖きびや綿花の栽培を普及させた。また河畔近くに砂糖压榨工場 (ma'āṣir al-sukkar), 穀物倉 (shūna, makhzan, hury, ahrā', maṭmūra, 'ajlān) などの施設投資をおこなった (後述 nos. 261-262 参照)。これによって、生産、販売と出荷の調整、買占めをおこなって、莫大な利潤を収めた。アミール達による穀物買占めの事例は極めて多いが、その好例は A. H. 736 (*Sulūk.*, II, 394-395) に見られる。cf. Lapidus, I. M., @ *Grain Eco.*, 1-15. なお、al-Nāṣir 時代には、デルタ地域 (al-Bahriya, al-Sharqiya) の各地で運河開発と農業振興が国家の政策として推進された。この政策はアラブ遊牧民達の叛乱を鎮圧するための定住政策の一環であって、彼ら遊牧民を運河開渠の肉体労働者として、また、ごま、いも、砂糖きびなどの耕作に従事させた (*Sulūk.*, II, 111-113, 129, 807)。

は²⁵⁹⁾、砂糖, qulqās, 豆類 (fūl, ‘adas), ゴマ, ナツメ, 果実類, ブドウ, 熱帯果実類のバナナ, レモン, ライム, オレンジなど, 綿花, 染料植物などの, 主に市場向け商品作物の栽培生産を目的とした多品目・多種, 適地適作農法とカナート, qantara, sadd, sāqiya, shadūf, dawārib などの灌漑施設を利用して耕地空間と季節的ローテーションの拡大 (とくに夏作農業の比重が増大) にともなう経営の合理化を実現することによって, 著しくそ

の経済的生産性は高められていった²⁶⁰⁾。上エジプト地方の農業生産物はカイロ, al-Fuṣṭāṭ, やデルタ諸都市の繁栄と消費を支えたのみならず, その一部はシリア, ヒジャーズ地方やマグリブ・サハラ地方にも輸出された。とくに砂糖栽培は, ナイル河水の岸辺近くの湿地帯を開発して, その作付面積が拡大していった²⁶¹⁾。刈り取られた砂糖きびは河畔近くに設置された砂糖压榨機場 (ma‘āṣir) に集められて qand として濃縮加工された後²⁶²⁾, al-

- 259) 上エジプトの小麦主産地は Manfalūt (I. Jubayr, 60), Suyūṭ (Ano., *Istibṣār.*, 48), Bashmūr (Ya‘qūbī, *Buldān.*, 332) などにあつて, それらの小麦はナイル増水期に船で al-Fuṣṭāṭ の船着場に集荷された後, ヒジャーズ, シリアやイラク方面に輸送された。イスラム初期においては, “カリフの運河 Khalīj Amir al-Mu‘minin” を通過し, 途中 Bilbays に近い Maṣṭūl に於いて製粉加工された後, al-Qulzum 港から紅海に出, ヒジャーズに運ばれた (Muq., 195-196; Ya‘qūbī, *Buldān.*, 340-341; *Khiṭāṭ.*, I, 341-342, 367, 460; *Zubdat.*, 16)。
- 260) I. Ṣahīra, *Zubdat.*, 63 は, Qūṣ の町の物産として, ナツメ, kāzī の薪木, ブドウ, 金と石油などを挙げている。とくに, I. Ṣahīra がイラク地方に比敵する程の多種多量のナツメ生産が上エジプト地方にあつた, と説明していることは注目に値する。おそらく, 上エジプト地方の従来からあつた樹林 (sanṭ, sidr, kāzī) に代つて, ナツメ樹が大規模に移植されたことを示している (*Zabdat.*, 66-68; Mu‘jam, I, 192)。ナツメ樹の植林が拡大したこと, 砂糖きび生産が上エジプトに普及したことは相互的に関連が深いと思われる。なぜならば, 砂糖きびを压榨し, 濃縮 (qand) するためには大量の薪木が必要であつて, その森林資源は上エジプトではすでに不足していたのであるから (al-Baghdādī, *al-Ifādah.*, 69, 71, 73), ナツメ樹枝・葉がこれに代用された, と考えられるのである。上エジプトにおける各種商品作物の生産については, Idrīsī, II, 122-131; I. Ṣahīra, 61-65; Mammātī, 334-348; 後述 n. 265 参照。
- 261) A. H. 700 以降, 天候異変の影響でナイル河の水量は異常増水・洪水と渇水を交互に繰り返した。とくに, ナイル河の洪水のとき, まずはじめに水害流失の被害を受けたのは, 砂糖きび, 藍, いもなどの畑, 穀物倉や砂糖压榨工場などであつた。この事実によつても, これらの新作物の畑や施設が河畔に近い, いわば従来は荒地, 湿地帯として放置された土地に開発されたものであることがわかる。その具体的事例は, A. H. 723, ナイル河の水位が 17 dhirā‘ に達したとき, 上エジプト地方の砂糖きび, 藍, qulqās いもが水没して, 大きな被害をうけた (*Sulūk.*, II, 251)。A. H. 724 にも, 水位は 18 dhirā‘ に達して, 砂糖きび畑, 压榨工場や穀物倉 (shūna, shuwan) が水没 (*ibid.*, II, 258; *Khiṭāṭ.*, II, 166-167)。A. H. 744, ナイル満水時に qanṭara の開口操作を誤つたために出水し, 砂糖きび, 藍, qulqās いも, その他夏作物ものが被害をうけた (*Sulūk.*, II 648-649)。A. H. 755, ナイル河は 20 dhirā‘ に達して, 砂糖きび, 藍などの作物に多くの被害を出し, 地下貯蔵庫 (maṭmūra), 倉庫 (makhzan, ‘ajrān) に貯蔵の穀物が水びたしになつた (*ibid.*, III, 12) など。
- 262) al-Bakrī, *Futūḥ.*, 9b-10a によると, Suyūṭ が上エジプトで最大の砂糖きび生産地である, と。また, Qūṣ の砂糖きび压榨工場では 1 軒 (dār) で 100 人の人々が加工製造に従事していた, と (cf. Ano., *Istibṣār.*, 84; I. Ṣahīra, 64)。Malwā は砂糖きび栽培地として, とくに有名であつた。スルタン al-Nāṣir のとき, その栽培面積は毎年 1,500 fiddān に及んだ。A. H. 738, ここに nāṣir al-khāṣṣ を派遣して, 統制管理を強化した。14,000 qinṭār の濃縮砂糖 (qand) が Miṣr (Fuṣṭāṭ) に運ばれ, その砂糖精製工場 (dār al-qand) で加工された。Malwā の人々には毎年, 8,000 qinṭār の濃縮砂糖の供出が義務づけられていた, と (*Khiṭāṭ.*, I, 204)。その他, 上エジプトの砂糖きび栽培については, I. H., 142; Idrīsī, II, 124-131 参照。

Fuṣṭāṭ の Dār al-Qand あるいは Maṭābikh al-Sukkar に運ばれて、精製加工され²⁶³⁾、マグリブ諸地方、西ヨーロッパやイエメンなどの国際市場に広く輸出された。嘗て、9~10世紀、イスラム世界の砂糖市場を独占していた Khūzistān 産の砂糖に代って、12~13世紀になるとじょじょに Fayyūm, 上エジプト産の砂糖の占める割合が増大していった²⁶⁴⁾。

オアシス地域 (al-Wāhāt) で産した明礬、ナトロン、塩、藍の集荷と取引、Qūṣ, Bahansā, Suyūṭ や Ikmīm などのナイル河畔や運河ぞいに生育したアカシア樹の伐採、ヌビア砂漠の金やエメラルドは、しばしば国家の強い統制と管理のもとに置かれて、重要な国家財源をなした²⁶⁵⁾。

アラブ系、ベジヤ・ヌビア及びエチオピア系遊牧民達がもたらすラクダ、馬、ロバ、ラバ、牛、羊や山羊などの乗用・運搬用の、あるいは食用加工・皮革・毛皮用家畜類もまた、上エジプト地方の特産商品として注目された²⁶⁶⁾。

エチオピア・ヌビア・ベジヤ地方やサハラ

南縁地帯からもたらされるヌビア・スーダン奴隸や猛獣・鳥類の羽毛・毛皮・獣牙類の集荷と加工センターとして、Aswān, Qūṣ と Suyūṭ は重要な役割を果たした²⁶⁷⁾。

以上のように、上エジプト地方への経済重心の移行現象は Qūṣ~'Aydhab ルートが国際交通運輸と貿易上の幹道として脚光を浴びるようになった時期とほぼ一致して、al-Maqrīzī が言うように、A. H. 450 以降のことであろう。こうした傾向はアイユブ朝を経過して、マムルーク朝スルタン Baybars と al-Manṣūr の時代には顕著な現象を示し、al-Nāṣir の時代、A. H. 730年代を最後のピークとした後、上エジプト地方の農業・都市及び商業経済に急激な衰退が訪れるのである。

さて、al-Maqrīzī は、A. H. 660 をもって Qūṣ~'Aydhab ルートの繁栄から衰退への移行期としたが、それに先き立つ9年前の A. H. 651, マムルーク朝の成立まもない Aybak の治世に、上エジプト地方でアラブ系遊牧民による叛乱が発生²⁶⁸⁾、ほぼこれと時を同じくして、メッカの sharif Ḥiṣn al-Dīn Tha'lab

263) al-Fuṣṭāṭ の dār al-qand については、I. Duqmāq, *al-Intiṣār.*, 41-46; *Khiṭaṭ.*, I, 204, II, 99; *Sulūk.*, II, 431 参照。A. H. 800 以降、エジプトの砂糖生産・加工は急激に減少した。その原因は al-Qubliya 地方の水車 (dawārib) の破壊、al-Fuṣṭāṭ の dār al-qand の封鎖、菓子製造業者達が疫病にかかり多数死去した、などにある (*Khiṭaṭ.*, II, 99)。

264) Khūzistān 地方産の熱帯作物については、al-Jāhiz, *al-Tabaṣṣara.*, 32-33; I. Ḥ., 256-257; al-Tha'libī, 126; Idrīsī, III, 227 など参照。al-Muqaddasi によると、10世紀半ば、Khūzistān の砂糖生産は、Fārs, メソポタミア、アラビアなどの各地で消費されるすべての量をまかなった、と (Muq., 408, 416)。cf. Mez, *Renaissance.*, 435。

265) *Murūj.*, II, 136; Mammātī, 328-329, 334-336, 346-348; I. Zāhira, *Zubdat.*, 63, 135; Ya'qūbī, *Buldān.*, 330; *Khiṭaṭ.*, II, 194; Alī Mubārak, XIV, 114-115; Rabie, H., *The Financial.*, 82-88。

266) ベジヤ産のラクダは al-Bakhtiya と呼ばれて、耐久力・速度において、世界の他のラクダに比較して、最も優れているので、エジプトでは有名 (Idrīsī, I, 46-47)。ベジヤ・上エジプトのロバは al-Marīsī, al-Safāqiya と呼ばれた (I. Ḥ., 163)。ベジヤ、ハバシア及び 'Alwa の馬匹については、*Khiṭaṭ.*, I, 194 参照。その他イスラム地理書・旅行書類に依るべき史料が多い。

267) エチオピア、ベジヤ及びヌビア地方から獲れるガゼル、ひょう、野牛その他猛禽類の皮革・象牙や犀角などは Sawākin, Zayla', Bāqī' などに集荷されて、その一部はイエメンの各都市 (Sa'ada, Ṣan'ā', Najrān, Jurash), al-Ṭā'if などで染色加工し、製品化された (I. Ḥ., 36, 43, 56)。また他の一部は Aswān, Udfū, Qūṣ, Suyūṭ に集められて加工された。とくに、Aswān は、ヌビア産商品の集荷センターであり、同時にイスラム世界の諸物産の取引地として発達した (I. Zāhira, *Zubdat.*, 135; *Khiṭaṭ.*, I, 194; *Murūj.*, I, 191-192; I. Ḥ., 54-55; Ya'qūbī., *Buldān.*, 335-336; Idrīsī, I, 39-40)。

268) *Sulūk.*, I, 386。

は自ら土侯君主 (aṣḥāb al-bilād) と称してアラブ遊牧民を広く結集した。このことが原因となって、上エジプト地方、'Aydḥāb から紅海沿岸地域、ヒジャーズ地方にまたがる治安状況が悪化して、エジプトと東方インド洋世界とを結ぶ交流圏の絆は分断された²⁶⁹⁾。また、A. H. 662, Sawākin と Dahlak 島の支配者がその地で死亡の商人達の財産を没収した一事件は、商人達の自由活動と財産の安全を保障した通行の基本原則がマムルーク朝権威のもとでは未だ効力をもっていなかったことを示している²⁷⁰⁾。以上のような状況のなかで、A. H. 664, Qūṣ の wālī は 'Aydḥāb 経由、マムルーク軍を Sawākin に派遣、翌665年には Sawākin を制圧、周辺の島嶼部からも zakāt を要求した²⁷¹⁾。また、スルタン Baybars はヒジャーズ地方にアミール Shakkāl b. Muḥammad を送って、メディナのアミール Jammāz 及びヒジャーズ地方に居住するアラブ族 'Anaza, Ṣakhr と Lām に対して zakāt としての家畜、'ushūr と maks 税の徴収を組織づけるとともに²⁷²⁾、メッカ統治権をめぐる Numayy と Idrīs の対立問題の調停に介

入²⁷³⁾し、商人や旅行者達の安全保護に努めるなど、マムルーク朝体制下に Qūṣ~'Aydḥāb, Sawākin, ヒジャーズ経由イエメン~インド洋世界に至るルートを掌握するための具体的施策に乗り出した²⁷⁴⁾。

後述するように、A. H. 664~667にわたる Baybars の紅海沿岸地域やヒジャーズ地方に対する積極的軍事行動は、イエメン・ラスール朝勢力がこれらの諸地方へ拡大してくることに對するマムルーク朝側の影響力奪回と東方ルート支配権の確立を旨としたものである、と考えられる²⁷⁵⁾。

ナイル河、Qūṣ~'Aydḥāb ルートの実際上の運輸活動、取引と情報活動を担った人々はコプト教徒達であり、またアラブ系遊牧諸部族であったから、このルートの支配と経営は彼らの動向と深い関係をもっていたことは言うまでもない。上エジプト地方を中心としたアラブ叛乱、ルートの途絶、商人の積荷・財産の略奪などに関連した主な事件は、A. H. 651, 662, 674, 680, 688~689, 700~701, 708~709, 713, 716, 719, 723, 731, 744, 746~755などに発生したが²⁷⁶⁾、それらの叛乱と

269) *ibid.*, I, 386.

270) *ibid.*, I, 506.

271) *ibid.*, I, 550, 558. アイユーブ朝とマムルーク朝は上エジプト・ヌビア地方及び紅海沿岸、さらにヒジャーズ、イエメン地方をも含めた地域に関する軍事経営の拠点とすべての情報センターを Qūṣ に置いた。従って、これらの諸地域に対する軍事遠征の計画・出陣には Qūṣ の wālī が極めて重要な役割を演じた。後述 88, 91 参照。当時、Sawākin はカーリミー商人船の出入する港として重要であった。その島のベジャ王はカーリミー船から関税を徴収した (*Bast.*, 51)。

272) *Sulūk.*, I, 558, 562-563. その結果、メディナから zakāt と 'ushūr として 180 頭の家畜と総額 10,000 dirham が徴収された、と。それらは、A. H. 666, Ṣafar 月にカイロに到着した (*Sulūk.*, I, 562-563)。

273) *Sulūk.*, I, 579-580.

274) *ibid.*, I, 579-580. このとき、Baybars は、メッカ・アミールが商人達から雑税 (maks) を徴収しない代償として、年俸 20,000 dirham を与えることを約束した (*ibid.*, I, 579)。

275) まさにこの時を同じくして、イエメン・ラスール朝は、メッカの sharif 達と接触して、ヒジャーズ地方への軍事進出を企てていた。そして、A. H. 673 には、Dahlak と Zayla' のムスリム達はラスール朝側に帰順することを望み、スルタン al-Muẓaffar へのフトウバを唱えた (*I. al-Furāt*, VII, 23; *Bast.*, 32-33, 51)。

276) *Sulūk* のみによって、その典拠を示せば、I, 386, 506, 622-623, 700 (*Subḥ.*, IV, 71) 751, 754-755, 914, 920, II, 49, 83, 128-129, 162, 194, 250, 335, 656, 693, 706-707, 722, 728, 731-732, 749-750, 770, 807-808, 816, 840-841, 843, 850, 852, 861, 864, 876, 896-899, 901-902, 907-915 である。

ルートの途絶や略奪事件の背景を分析し、要約するならば、以下の諸点が指摘されよう。

(1) Baybars から al-Manṣūr の時代にかけてのアラブ叛乱は al-Nāṣir 時代、とくに A.H. 710 以降におこった叛乱原因とは基本的性格が異なる、と思われる。前者の叛乱は、Baybars による上エジプト・コプト教徒とアラブ遊牧民達に対する極めて果敢な弾圧政策に原因するもので、Baybars はキプロス島、シリアやアナトリア地方に対する軍事行動を推進していくための軍事遠征費、物資や兵員の獲得を主に上エジプト地方に求めたことによる。つまり、アラブ・ベジヤ及びヌビア系遊牧民達から zakāt, 'ushūr や戦利品として調達される馬、ラクダ、羊、牛、山羊などの家畜類、乳製品、武器、奴隷や彼らを軍隊、兵糧運搬その他の役務に使用することは、対十字軍、対モンゴル戦のために不可欠であった。とくに彼ら遊牧民達は兵糧運搬と前線に立つ先鋒騎兵軍として、エジプト西境の要衝 Barqa やパレスチナ・シリア海岸地域、キリキア・アナトリア地域やヒジャーズ地方などに送られた²⁷⁷⁾。

Kanz (Kunūz), 'Ujayl, Juhayna など、上エジプト地方の有力アラブ遊牧民達の協力を得て挙行されたヌビア遠征もまた ghazwa として獲得される大量のラクダ、馬、牛、モロコシ、ゴマ、奴隷や武器類の獲得を最大の目的としており、同時に Sawākin~Atbara (al-Abwāb) ルートの封鎖、コプト社会に対する弾圧や上エジプトの有力アラブ部族社会の解体などの諸政策に従うものであったとみることが出来る²⁷⁸⁾。

コプト問題は、対十字軍戦の過程でシリア・エジプト地方のムスリム民衆社会のあいだに芽えてきたムスリムと dhimmī (とくに、コプト、ヤコブ派、マロン派キリスト教徒とユダヤ教徒)達との間の反目・嫌悪の意識感情がスンニー・ムスリム世界の盟主としてのマムルーク朝支配体制の完成を旨とした Baybars の行政的宗教的諸政策のなかで、明確な姿を現わし、カイロ、アレキサンドリアやダマスカスなどの大都市や上エジプトの地方都市・農村部にも数々の社会不安と騒乱を巻きおこした²⁷⁹⁾。上エジプト地方のコプト教徒は、集団イスラム改宗という形でマムルーク

277) Barqa 地方のアラブ遊牧民達 ('urbān) から 'ushūr, zakāt として徴集されたラクダ、皮革もまた重要であった (*Sulūk.*, I, 520; I. H., 62)。Ghazān Khān の率いるモンゴル軍が北シリア地方を侵掠すると、時を同じくして、上エジプト・アラブ遊牧民達が叛乱を起し、そのために Qūs 地方及び諸道は寸断された。彼ら遊牧民達が叛乱をおこした理由は対モンゴル戦に必要な特別税の割当てに反対したためである、と (*Khiṭāṭ.*, II, 84 後述 53-54 参照)。対モンゴル戦と十字軍戦にアラブ遊牧民達が徴用されたことは後述 79-81 及び *Sulūk.*, I, 590 参照。

278) 上エジプトのアラブ遊牧諸部族を多数徴集して挙行されたヌビア遠征は、明らかに上エジプト・アラブ社会の解体を目的としたものであった、と考えられる。一方、アラブ遊牧民達は、マムルーク朝のこうしたアラブ弾圧策を不満として、しばしば叛乱運動をおこした。例えば、A. H. 689 の大叛乱は、A. H. 686-688 にわたるヌビア遠征に徴発されたことを不満としたもの、と考えられる。後述 52-53 参照。

279) アラブ遊牧民達のエジプトへの移住と定住が進行するにともなって、コプト定住農民との摩擦は大きくなっていった。しかし、アイユーブ朝以後の両者の対立関係はそれ以前とは性格が異なっており、イスラム教とコプト・キリスト教という宗教対立にまで発展していった。また、これと並行して、国家支配体制側からのアラブ遊牧民に対する弾圧と定住政策が強化するのにもなって、アラブ遊牧民とコプト教徒は相互に同盟関係を結んで、国家体制に対する叛乱・抵抗運動を展開していった (*Khiṭāṭ.*, II, 258-262)。十字軍戦につぐ 3 回に亘るタタール・モンゴル軍のシリア地方侵掠によって、広くイスラム世界内の一般民衆の間に、イスラム世界意識が強く芽ばえると同時に dhimmī との間に複雑な対立抗争が生まれていった。マムルーク朝は、まさにこうしたムスリム民衆意識の高揚を巧みに利用して、スンニー・ムスリム世界の盟主としての地位と国家形成の確立を旨とした。al-Bilād al-Islāmiya の意識高揚と十字軍戦については、A. H. 585, 'Akkā

朝体制のなかに吸収されるか、アラブ・ベジヤ遊牧民やヌビア人達の軍事援助を得て、ナイル河川交通、Qūṣ~‘Aydhāb ルートを寸断する抵抗運動に参加したり、あるいは Aswān を越えてヌビア・エチオピア地方へ集団移住するかの、いずれかの道を選ばざるを得なかった²⁸⁰⁾。

さて、al-Manṣūr の上エジプト・ヌビア経営の基本政策は、Baybars のそれを踏襲し、その未完成部分を完遂することを目的としており、A. H. 671 につづく A. H. 686~688 のヌビア大遠征は、Awlād Abū Bakr, ‘Umar, Awlād Sharif, Shaybān, al-Kanz, Banū Ḥilāl など多数の上エジプト・アラブ系遊牧民達を動員して実行された²⁸¹⁾。

一方、al-Nāṣir の時代 A.H. 716 と A.H. 723 に挙行のヌビア遠征は、ヌビア社会との同化・融合を促進することで急激に勢力の拡大に成功した Kanz (Kunūz) アラブ族に対する軍事攻撃にあって、すでに弱少勢力となったコプト・ヌビア社会への干渉や軍事物資調達のための ghazwa を直接の目的としたものではなかった、と考えられる²⁸²⁾。

(2) 上エジプト・アラブ遊牧民達の動向は、ヒジャーズ地方、ネジド高原およびシリア砂漠西北辺に居住するアラブ系諸部族とも極めて密接な関係にあって、それら各地域の部族間には情報・人間・物資の交流・接触と融合の諸関係によって結ばれた共通の交流圏が存在していた、と考えられる。従って、キリキア・アナトリア地方、北シリアの al-Thughūr 地方やメッカ・ヒジャーズ地方の諸情勢が直ちに上エジプト・アラブ系諸部族の行動とも直結した展開を示したのである。

南北に連なるシリア地溝帯とパレスチナ・シリア海岸を通じて結ばれたエジプト・シリア間の交流関係と並んで、シリア砂漠北西部、Yamāma, ネジド, ヒジャーズ地方から紅海を横断、Qūṣayr, ‘Aydhāb と Sawākin を経て上エジプト、al-Wāḥāt やエチオピア・ヌビア地方に達する、ほぼ類似した自然生態圏——砂漠、山岳高地と限られたオアシス——を結んで広がる半弧状の交流軸がジャーヒリア時代にさかのぼる昔からアラブ系諸部族の遊牧生活、移住と情報活動の上で重要な機能を演じてきた点については、従来、ほとんど

の戦で Ṣalāh al-Dīn がフランク十字軍に対する聖戦をイエメン及びアッバース朝カリフに呼びかけたこと (*Sulūk.*, I, 102-103), フランク軍の al-Fuṣṭāṭ 接近のとき、ファーティマ朝カリフ al-Kāmil はムスリムの団結と支援を諸地域に要請した (*Sulūk*, I, 195), マムルーク朝は対モンゴル戦に必要な馬匹その他資金の供出をイエメン・ラスール朝やマグリブ諸国に要請して、イスラム世界の危機を強く唱えた (*Sulūk.*, I, 699), カリフをモンゴルに人質として引渡す (*Ibid.*, I, 553), カーリミー商人達をはじめとする大商人・資本家達からの qirāḍ もまた、イスラム世界を守るという名目のもとに強要された (*ibid.*, I, 899), 等の諸事実のなかにあらわれている。イスラム世界意識とアッバース朝カリフの神権性については、*op. cit.* n. 2 参照。その他、マムルーク朝が他のイスラム諸国に十字軍・モンゴル戦への団結と援助を要請するときには、必ずカリフ書簡が携えられたことは、al-Qalqashandī, *Ma‘āthir.*, III, 256-257 参照。

280) cf. Fadl, H., *Sudan.*, 92-93, 100-106.

281) *Sulūk.*, I, 700, 736-737, 742, 749, 751; I. al-Furāt., VIII, 52-53, 82-83; Fadl, H., *Sudan.*, 112-116.

282) A. H. 715-716, ヌビア地方を支配した Kanz al-Dawla に対して、マムルーク軍は遠征軍を派遣した。この遠征の直接の理由は、‘Aydhāb の砂漠に居るアラブ遊牧民達がイエメン・ラスール朝の使者と多くの商人達の所持品・積荷を奪ったことによる。スルタン al-Nāṣir は、軍 500 騎を派遣、Qūṣ から ‘Aydhāb の砂漠に入り、Sawākin に出て、さらに Atbara ルートを通り、al-Abwāb (Atbara), と Dunqala に達し、8 カ月ぶりにカイロに戻った、と (*Sulūk.*, II, 161-164, 250; Fadl, H., *Sudan.*, 118-119)。

指摘されなかった²⁸³⁾。

al-Maqrīzī と al-Qalqashandī は、エジプト・アラブ諸部族の由来、部族・氏族の系統分類、移動と居住地などに関する秀れた資料を残しているため、彼らの部族の移動過程の概略を探ることが出来る²⁸⁴⁾。この二つの史料によっても、上エジプトの各地域、紅海沿岸部、'Aydhāb からヌビア砂漠にかけて移住してきた Ḥilāl, Baliy, Juhayna, Ṭayy やその他 Rabi' 系諸部族はその多くがシナイ半島～デルタ・ルートを通して流入してきたのではなくして、上述したネジト～ヒジャーズ～紅海横断ルートを経由したものであって、しかも彼らの移動は一次的現象に留まらず、故地、移住経由地と移住先との間の往来関係が連続的に緊密な相互関係によって結ばれていた、と推断されるのである。

'Aydhāb～Qūṣ ルート沿いに大きな勢力を持った有力アラブ遊牧民 Baliy と Juhayna はシリアを出身地として、Yamāma を経由して Yanbu' と Yathrib (メディナ) に移動、しばらく滞在の後、紅海を渡って 'Aydhāb から上エジプト・ヌビア地方に広がり、前者は Ikhmīm 地方、後者は Manfalūt, Suyūṭ 地方に拠点を置いた、と言われる²⁸⁵⁾。また、同じ北シリア出身の Rabi' 系部族 Kanz (Kunūz) は、一時 Yamāma に住んだが、カリフ al-Mutawakkil のとき、即ち A.H. 240 の頃、多数の氏族集団 ('ashīra) を率いてエジプト各地に移住、とくにベジャ族の侵掠で荒廃した上エジプト地方の村々の警備と護衛

をする任務のために配置された。やがて、彼らはベジャ族との混血を強め、Wādī al-'Allāqī の金鉱山の支配権を獲得することによって、Aswān の保護者 (hāmī) として勢力を拡大した²⁸⁶⁾。前述した通り、マムルーク朝のヌビア遠征のひとつの目的は、Kanz 族の軍事力を大幅に使って、彼らの強大化した勢力の解体と分散を図ることにあつた、と考えられる²⁸⁷⁾。

メッカ・メディナの統治・支配権をもった sharif 達 (ashraf) は、ヒジャーズ地方のアラブ系諸部族に対する権威と統制力をもっていたのみならず、紅海の対岸 Sawākin, 'Aydhāb や上エジプト地方に移動したヒジャーズ出身のアラブ系遊牧諸部族とも、つねに通信・教育・情報と商業上の諸関係をもつて、相互に強い影響力を及ぼしていた。つぎにそのいくつかの具体的事例をあげてみよう。

A. H. 651, メッカ sharif Ḥisn al-Dīn Tha'lab は自ら aṣḥāb al-bilād であることを宣言して、アラブ諸部族の結集を図ったが、同年、上エジプト地方でおこったアラブ系遊牧民の叛乱は、このメッカ sharif の動きに呼応して拡大した²⁸⁸⁾。また、Sawākin の支配権はベジャ族との共同のもとに、メッカ sharif 達が握った²⁸⁹⁾。

A. H. 680, 'Aydhāb ルートの支配をめぐるシリア・南アラブ出身の遊牧民 Juhayna とヒジャーズ地方出身の Ḥilāl 系 Rufā'a との対立のとき、マムルーク朝は Sawākin の sharif (メッカ出身) の仲裁を求めた²⁹⁰⁾。

283) 例えば、マホメットの時代、メッカとエチオピアとの交流関係が極めて緊密であつたのは、両地域間に人的交流が強かつたからに他ならない。op. cit., n. 245.

284) al-Maqrīzī, ① al-Bayān.; al-Qalqashandī, ② Nihāyat.

285) al-Qalqashandī, ② 180, 221-222; al-Maqrīzī, ① 28-30, 32-33, 44, 47, 128-131, 149-150.

286) al-Maqrīzī, ① 44-46, 124-125, 135-136, 159. Kanz, Kunūz 族の歴史、社会に関する最近の研究書 Aṭīya, Q., ③ Dawlat 参照。I. Ḥ., 53 によると、アッバース朝カリフ al-Mutawakkil 以後、ヒジャーズ地方のアラブ遊牧民につづいて、Yamāma の Muḍar, Rabi' 系アラブが上エジプト地方に移住した、と。

287) op. cit., 50.

288) Sulūk., I, 386-387, 700.

289) ibid., I, 700; I. Baṭṭūta, ① II, 162.

290) ibid., I, 700.

Ibn Baṭṭūṭa が Sawākin 島を訪問の時、その島がメッカに対する乳製品・油脂と穀物の *jurjūr* など食料供給地であったこと、その支配者 (*sultān*) はメッカ・アミールの子 *sharīf Zayd b. Abī Numayy* と言い、ベジャ族とアラブ族の *Awlād Kāhil*, *Juhayna* などに対する強力な権限をもっていたことを伝えている²⁹¹⁾。

ヌビア砂漠・上エジプト地方に移住した *Banū Lawāta* と *Banū Rabi'* は、彼らの子弟達を教育のためにメッカやメディナに送ったり、また情報関係を保った²⁹²⁾。

以上、若干の事例を示すことによっても明らかかなように、もしイエメン・ラスール朝がその軍事・経済的影響力をヒジャーズ地方まで拡大して、*sharīf* 達がイエメン側に加担したとき、その影響は上エジプト地方のアラブ系諸部族まで巻きこんで、マムルーク朝体制に対抗する大きな勢力として、上エジプト・*Qūṣ*~*'Aydhāb* ルートの通行安全を脅かす情況が生まれたのである²⁹³⁾。

シリア~*Yamāma*~ヒジャーズ地方から上エジプト・ヌビア地方に連なるアラブ系諸部族間の交流関係の実態とそれがシリア、エジプト、ヒジャーズ、イエメンの各社会の歴史

展開のうえに如何なる影響を及ぼしたか、についての詳細な検討は、今後の重要な研究課題となろう。兎も角も、われわれがいくつかのマムルーク朝年代記を通読して気付くことは、シリア、*al-Thughūr* 地域、*Yamāma*、ヒジャーズ地域のアラブ系諸部族の叛乱活動と上エジプト、デルタ及び *al-Wāhāt* などエジプト諸地方に居住したアラブ系遊牧民達の情勢とが極めて即応した動きを示していることであって、この事実は彼らアラブ諸部族間の情報交流と社会的・経済的諸関係がいかに緊密な結びつきをもっていたかを端的に示しているのである²⁹⁴⁾。

(3) *al-Nāṣir* の時代、とくに A. H. 692 以降の上エジプト地方のアラブ系遊牧諸部族の叛乱運動は、デルタ地域の *al-Qubliya*, *al-Bahriya*, *al-Sharqiya* や *Fayyūm* のアラブ遊牧民達との結びつきを強くして、上・下エジプト地方が同時発生的に騒乱情況に巻きこまれたことを特徴としている。そのひとつの事例は、A. H. 700~701, *al-Bahriya* と *al-Qubliya* のアラブ遊牧民達は *Ghazān Khān* の率いるタタール・モンゴル軍の侵攻に対処するための軍事資金の支払いを拒否して、上エジプト地方のアラブ諸部族と結集したため、

291) I. Baṭṭūṭa., ① II, 162.

292) *al-Maqrīzī*, ① 50.

293) その他、上エジプト・ヌビア地方とヒジャーズ地方との相互交流を示す具体的事例をあげると、以下の通りである。エチオピア、*'Alwa*、ベジャとメッカとの間の商業関係について (I. H., 57); A. H. 469, メディナ地方の戦乱において、上エジプト出身の *Tūkh al-'Uliyā*, アラブ遊牧民の *Juhayna*, *al-Tha'āliba*, *al-Ja'āfira* などの諸部族が集結して、ファーティマ朝軍隊の *amīr al-juyūsh Badr* と激しい戦闘を交えた。この事件に関連して、同年、*Uswān (Aswān)* でも、*Kanz* アラブの叛乱が発生 (I. *Muyassar*, 24-25); A. H. 731, メッカにおける *'Utayfa* と *Rumaytha* との間のアミール権をめぐる抗争の時、両勢力に加担したアラブ遊牧民達が多数結集し、上エジプトでもアラブ遊牧民がこれに呼応して叛乱を起こし、その影響で交通路は寸断された、と (*Sulūk.*, II, 328, 335 seqq.)。

294) 例えば、A. H. 713, シリア・アラブとエジプト・デルタ地域及び *al-Wāhāt* のアラブ遊牧民達の叛乱との一致 (*Sulūk.*, II, 127 seqq.), A. H. 754, シリア・アラブ *Āl Muḥannā* の叛乱の上エジプト・アラブ遊牧民への波及 (*ibid.*, II, 896) など。また、スルタンがシリア・アラブに対する攻撃を行なうときには、エジプト・アラブ遊牧民が背後から叛乱を起こすことを極度に恐れて、とくに彼らに対する監視が強化された。この事実もまた、両アラブ間の交流関係を示している。A. H. 753 の事例については、*Sulūk.*, II, 875-876 参照。

その叛乱は全エジプト地域に拡大した²⁹⁵⁾。しかも、この時のアラブ叛乱の根本原因はマムルーク朝体制に対する反撥であると同時に、連続的な天候異変によって起こったアラブ遊牧生活の危機に根ざしたものであった。

13世紀90年代より、じょじょにその周期が至近・加速化していったナイル河水位の異常渇水・干害、それにつづく異常増水・洪水、突風、フェーン現象、大火、異常高温、寒冷、

雷、雪、雹や地震などの天候異常と天変地異の諸現象は、ナイル渓谷を舞台とする遊牧・農業・都市生活のつくり出す自然生態条件の均衡関係を急激に破壊していった。その影響は農作物収穫の減少、病虫害、いなご、ねずみの大量発生、家畜の伝染病流行などとなって現われ、やがて A. H. 748~749 にかけて、人類史上まれに見る大疫病の蔓延へと結びついていった²⁹⁶⁾。上エジプト、デルタ地

295) *Sulūk.*, I, 907; *Khiṭāṭ.*, II, 84 によると、Ghazan Khān の率いるタタール・モンゴル軍の侵掠に備えて、カイロ、al-Fuṣṭāṭ 及び al-Qubliya, al-Baḥriya 地方の農民、土地所有者、都市住民などすべての人々から 100,000 dīnār の資金が徴集された。しかし、al-Baḥriya のアラブ遊牧民達は軍資金の納付を拒否して叛乱を起した。同時に、その叛乱は直ちに上エジプト地方のアラブ遊牧民の間にも広がった、と。

296) al-Maqrīzī, *Taghribirdī*, Baybars al-Manṣūrī, al-Qalqashandī などによって、マムルーク朝初期より、A. H. 750 までの天候異変、気候変動、洪水、渇水、病虫害、地震等の記録を要約して記せば、次の表の通りである。これによって、その天候異常とそれにとまなう自然生態条件の変異、疫病発生の周期性が次第に短くなっていった様子がわかる。

年号	事項	年号	事項
A.H. 692	ナイル河渇水		が広がり、収穫半減
694	ナイル河渇水、疫病発生	730	ナイル河異常増水 (18 dhirā')
695、697}	疫病発生、水争い。エジプトにネズミ大発生	731	ナイル河水位 19 dhirā'
700	家畜、とくに牛に疫病発生	737	フール豆不作、穀物価格高騰
702	キプチャック平原で干害被害。馬と羊が疫病のため多数死亡。カイロ、Qūṣ, シリアで地震	738	ナイル河渇水、寒冷、強風などの天候異変、ネズミ大発生、被害広がる
703	馬の疫病。エジプト地方から Dimashq, Aleppo にかけて広くイナゴ害発生	740	中国 (al-Ṣīn) から Diyār Bakr まで広くユーラシア全域で天候異変、叛乱の発生
705	渇水、水不足	741	ナイル河異常渇水。東方イスラム諸地域で物価高騰、経済混乱
707	ナイル河水位 18 dhirā', 洪水の被害、収穫時期に強風	743	Baghdād, al-Mawṣil, Isbāhān などの東方諸地域で飢饉。いなごの被害 (Dimashq, Aleppo, Quds, Ghazza などシリア地域) のため、収穫物に大被害
709	ナイル河渇水	744	Baghdād 及び全イラク地方で飢饉、物価高騰
716	オレンジ粒大の雹による被害 (シリア)。Aswān 地方に黒い風、Isnā で酷暑、疫病発生	745	天候異変、大雨と寒冷がつづく。エジプトで洪水の被害。魚獲量異常に多く、異変。雪、冷害、エジプトからシリアまで広く及ぶ
718	紅海で水難事件 (突風、嵐のため)	746	天候異変、暴風がデルタ全域を襲い、農作物とくにフール豆に被害甚大
723	ナイル河異常増水、農作物の水没による被害	747	シリア地方で降雨時期が遅れた後、大雨の連続。飢饉と洪水の被害。ナイル河洪水
724	イスラム東方諸地域で飢饉、不作。ナイル河水位 18 dhirā', 水害、農作物水没		
725	ナイル河洪水		
726	ユーフラテス河洪水、疫病発生		
727	ナイル河水位 17 dhirā', 病虫害		

域、シナイ半島、Ghazza やシリア砂漠、北イラク周辺部にかけて居住したアラブ系遊牧諸部族はこの天候異変による牧草地の減少、家畜の伝染病、水場、牧草地の変化などによって、彼らの生活体系全般を大きく脅かされた。A.H. 745~755, 上下エジプト・アラブ遊牧民達の連続的叛乱、彼らの都市・農村・耕地への侵攻・略奪と交通・貿易ルートの寸断、運河・灌漑施設の破壊などの行為は、天候異変と牧草地の減少にともなう彼らの遊牧

体系の根本的崩壊に原因したものである、と捉えることが出来る²⁹⁷⁾。ここに、al-Maqrīzī が説明したように、上エジプト・Qūṣ~‘Ayd-hāb ルートは急激にその国際交通運輸と貿易上の機能を失っていった²⁹⁸⁾。

なお、この時期の天候異変はエジプト地方のみならず、シリア、アラビア半島、ユーラシア大陸から、西ヨーロッパ、アフリカ大陸までを覆う広範囲な諸地域に共通して見られ、14世紀半ばを境いとする世界史的な大転換を

年号	事項	年号	事項
A.H. 748	ナイル河水位異常に下がる。河川航行不能になる		害甚大。Ḥamā で洪水による大被害。ナイル河異常増水
749	キプロス島に疫病大発生。ナイル河濁水により悪臭をはなつ	753	大雨の連続
751	メッカで大雨。ナイル河水位 17 dhirā' に達したが、農作物収穫不良。カイロで大火	754	Dimashq で降雨不足、つづいて長雨
752	シリア地方でいなごの大発生、被	755	ナイル河濁水。増水祈願がおこなわれる

以上の表を見ると明らかなように、ナイル河は、大略 A.H. 692—709 が 16 dhirā' 以下の濁水と水不足、つづく A.H. 723—731 が 17~19 dhirā' に達する異常増水・洪水、A.H. 737—747 には増水、A.H. 748—749 に濁水、A.H. 752—753 には増水、そして A.H. 754—755 が濁水、の周期を繰り返してきたことになる。

297) とくに、A. H. 745-755 の10年間に亘るアラブ遊牧民達による叛乱を挙げると、A. H. 745, エジプトの al-Qubliya 地方, al-Fayyūm でアラブ遊牧民の叛乱, 諸道途絶 (Sulūk., II, 693), A. H. 747, 上エジプト地方, al-Fayyūm, Iṭfilūya でアラブ大叛乱 (Sulūk., II, 706-707), A. H. 748, エジプト・アラブ遊牧民の騒乱, 流血事件 (Sulūk., II, 728, 731-732), 盗賊 (manāšir, minšar) が Miṣr (al-Fuṣṭāt), al-Quds, Nābulus などに出没, 道路寸断 (Sulūk., II, 740), 上エジプト地方, al-Fayyūm でアラブ遊牧民の叛乱 (Sulūk., II, 749-750), A. H. 749, al-Qubliya のアラブ遊牧民 Banū Ḥilāl, シリア・アラブ遊牧民による Nābulus, Kark 襲撃 (Sulūk., II, 770), A. H. 750, シリア地方のアラブ族 Qays, Yaman の叛乱, 旅行者達の交通を寸断, Kark では Banū Numayr, Banū Rabī' の対立, Quds と Nābulus 地方でアラブ族の叛乱拡大 (Sulūk., II, 798-799, 805), A. H. 751, メッカ及び上エジプト地方で叛乱発生 (Sulūk., II, 815, 820), クルド族の叛乱 (Sulūk., II, 830), A. H. 752, シリア及び上下エジプト・アラブ諸部族の叛乱, 上エジプト・アラブ遊牧民の叛乱で穀物, 砂糖圧搾機が襲撃を受けて, 1,000 人が殺害されたので, ナイル増水時にも作付け作業が出来なかった (Sulūk., II, 850), 山羊肉が不足して, トルコマン及びエジプトの al-Qubliya と al-Bahriya の諸地方で買付けがおこなわれた (Sulūk., II, 854), A. H. 753, 上エジプト・アラブ遊牧民の暴動 (Sulūk., 861, 864, 876), barid で使用するラクダの不足 (Sulūk., V, 862), トルコマンのシリア北辺侵掠 (Sulūk., II, 879), A. H. 754, トルコマン, シリア・アラブ遊牧民の叛乱, 商人達の通行途絶 (Sulūk., II, 896), A. H. 754, 上エジプト・アラブ遊牧民の叛乱, Malwā 地方を侵掠し, 砂糖圧搾工場, 収穫物及び牛を掠奪した。また Mantfalūt, al-Marāgha などのアラブ遊牧民達は, Al-Ushmūnīn の qanṭara を寸断・破壊して, 作付のすんだ土地に侵入 (Sulūk., II, 896-897), A. H. 755, al-Qubliya 地方でアラブ遊牧民の叛乱 (Sulūk., II, 907-911), Aleppo からの報告によると, アラブ遊牧民がキャラバン隊を襲撃 (Sulūk., II, 917) など。

298) *Khitāt.*, I, 202-203.

もたらす社会的経済的各方面に亘る大きな影響を及ぼした。M. W. Dols は、その著書 *The Black Death in the Middle East* のなかで、A. H. 748~750 年の大疫病をめぐって、病理学的、社会・経済的諸方面からその影響関係について、詳細に究明した。しかし、中東諸地域におけるアラブ遊牧社会の存在こそが、同じ大疫病の被害を蒙った西ヨーロッパ・キリスト教世界との間にそれ以後の歴史展開のうえで大きな違いを生んだと言う重要な点について、彼の認識は十分でないように思われる。私は、13世紀後半にはじまり、14世紀半ばにひとつのクライマックスを迎えた天候異変と疫病流行の、中東社会、とくにマムルーク朝社会への影響は、(1) 牧草地の減少と家畜の生産性が停滞したために、シリア・ヒジャーズ・エジプト・ヌビアにまたがるアラブ系遊牧諸部族は危機感のうえに相互連体性を強めて、都市・農耕地への侵掠とマムルーク朝支配体制への叛乱運動を展開した²⁹⁹⁾、(2) 砂漠に分散して居住したアラブ遊牧民達は伝染病の被害を都市や農村部の人々ほどに大きく受けなかった³⁰⁰⁾ (従って、人

口はあまり減少しなかったが、牧草地と家畜数は大幅に縮小したことに大きな問題がある)、(3) ナイル渓谷の農業は、遊牧民の農耕地への侵攻、灌漑水路・施設の破壊、という人災が加わったことによって、以後、耕地の荒廃化をもたらした、(4) アラブ遊牧民のマムルーク朝支配体制への批判は、Aybak, Baybars の時代から連続してきたが、al-Nāṣir の放漫財政、国庫収入の大幅減少、マムルーク軍人への俸給支払いの遅延などによるマムルーク軍内部に生まれた反体制勢力と結びついて、A. H. 740以降、爆発的エネルギーをもった、などの諸点を指摘したい³⁰¹⁾。

さて、ここで極めて重要な事実は、(1) Qūṣ ~'Aydhāb ルートはアラブ遊牧民達の叛乱によって、しばしば寸断され通行不能の状態に陥ったにもかかわらず、イエメン・ラスール朝使節、イエメン系商人達やカーリミー商人達 (al-Kārim, tujjār al-Kārim, al-Kārimī) は、専らこのルートを使って自由に往来した、(2) 彼らは、Judda~メッカ・ルート及び Qūṣayr~al-Ṭūr ルートを極端に避けた、(3) ところがマムルーク朝スルタン al-Manṣūr と

299) Dols, M. W., 160-165 は、農耕地の荒廃化と農村の無住化は農民達の都市への流入によっておこった、と説明し、遊牧民の農耕地への侵掠とその影響を過少に評価している。上エジプト地方のアラブ系遊牧民の叛乱と農村耕地への侵掠事件については、*op. cit.* n. 297 参照。とくに、A. H. 754, Malwa, Manfalūt, al-Marāgha など上エジプトの重要な小麦・砂糖栽培地に大きな被害を与えた (Sulūk., II, 896-897)。A. H. 1350 以降のエジプト経済・社会の変容と疫病の関係については、Ayalon, E., *The Plague.*, 68-70; Udovitch, A., *England.*, 115-128; Darrag, A., *L'Égypte.*, 59; Lapidus, I, 82, M., *Muslim Cities.*, 25-43 参照。

300) Dols, M. W., *The Black Death.*, 65. Dols, M. W. は、都市に居住したマムルーク軍人達がこの伝染病によって大量に死亡したことが、マムルーク朝国家の軍事面、経済面に大きな打撃を与えた、と説明している (154, 185-193)。

301) スルタン al-Nāṣir の治世における財政危機は、マムルーク奴隷、女奴隷、男、真珠、宝石などに莫大な金を浪費したことに一因する (Sulūk., II, 524-533, 551, seqq.)。A. H. 745 以降の情況経過は、A. H. 745, 通貨・財政の悪化, al-Nāṣir の iqtā' rawk 体制の危機 (Sulūk., II, 671, 679), al-Malik al-Kāmil による財政再建策 (*ibid.*, 680-689), A. H. 747, スルタンの要求した税徴収に対して muqtā' 達の反発, 国家は khādīm, qahrmānat, abīd, ghilmān 達に支給する給与財源の危機 (*ibid.*, II, 722), A. H. 748, 国庫財源さらに深刻化 (*ibid.*, II, 724), A. H. 753, 軍隊による暴動発生 (*ibid.*, II, 860), A. H. 754, 国庫財源の危機, アミール達の所有する財産没収, 軍隊に対する給与支給停止, これを不満とする軍隊の暴動発生, アラブ・トルコマンの叛乱を誘発 (*ibid.*, II, 889-893), A. H. 755, ahl al-dawla による略奪, 暴行, 道路寸断 (*ibid.*, II, 907-913), などである。

al-Nāṣir のメッカ巡礼、マムルーク軍の派遣やエジプト穀物その他の食料品の輸送には 'Aqaba~ヒジャーズの陸道か、Suways, al-Ṭūr, al-Jār, Yanbu', Judda 経由の海上ルートが使用された、の諸点である。

国際商人達やイエメン系の人々が何故、上エジプト、Qūṣ~'Aydhāb ルートを使ったか、の問題はアイユーブ朝スルタン Ṣalāḥ al-Dīn の時以来、マムルーク朝のスルタン達も同じく、このルートをもってインド洋貿易の主軸とする諸政策を貫徹してきたことと深く係っていると思われるが、まずイエメン・ラスール朝の公式使節団がマムルーク朝を訪問した主な年次を両国のいくつかの年代記のなかからひろって、その使節通過のルートを探ってみたい。

ラスール朝使節団のエジプト・マムルーク朝訪問の年次は、A.H. 760以前に限って見ると、A.H. 663, 666, 669, 674, 680, 684, 687, 705, 709, 711, 716, 720, 724, 725, 730, 752, 754である³⁰²⁾。これらの内で、往路復路のいずれかを明記した事例は、(多くの場合、復路はマムルーク朝側の答礼使節団が随行した) A.H. 680, 716, 752, 754の4例にすぎないが、そのいずれもが Qūṣ~'Aydhāb ルートを使用していることである。他の事例については、そのルート・経由地の記載は見られない³⁰³⁾。

この4例について説明するならば、まず al-Manṣūr の時代 A.H. 680, ラスール朝使節は香木、麝香、アンバー香、中国陶磁器、竹製槍、織布、香辛料薬物類などのインド洋諸物産を持参して来朝し、同年 Dhu'l-Qa'da 月5日、マムルーク朝側の答礼使節アミール Nāṣir al-Dīn Muḥammad らと一緒に 'Aydhāb ルート (jihāt 'Aydhāb) を通過、帰国した³⁰⁴⁾。ところが、この年は上エジプト、ヌビア砂漠一帯で広くアラブ系遊牧諸部族の叛乱が続いて、交通・貿易ルートが全面的に途絶していた³⁰⁵⁾。

A.H. 716 には、ラスール朝使節が 'Aydhāb ルートの砂漠を通過中、アラブ遊牧民に襲われたが、この事件はマムルーク朝にとっても極めて大きな衝撃であった、と思われる³⁰⁶⁾。スルタン al-Nāṣir は直ちにマムルーク軍500騎を派遣、Qūṣ から 'Aydhāb, Sawākin, さらには Atbara (al-Abwāb), Dunqala に達する大遠征を挙行して、Qūṣ~'Aydhāb ルート並びに Atbara~Sawākin ルートの通行安全を確立した³⁰⁷⁾。

A.H. 751, ラスール朝スルタン al-Mujāhid (721/1322—764/1363) は、メッカにおけるエジプト・マムルーク軍との戦闘で捕虜となった。彼はカーリミー商人達から 400,000 dīnār の借財を得て釈放され³⁰⁸⁾、一度 Yanbu' ルートで帰国しようとしたが、再度逮捕

302) *Sulūk* によって、その典拠を示せば、次の通りである。*Sulūk.*, I, 543, 563, 595, 621, 702, 729, 742, II, 20, 52, 107, 162, 207, 254, 259, 322, 852, 886.

303) 例えば、A.H. 755, ラスール朝スルタン al-Mujāhid の子 al-Nāṣir は、エジプトに来て4カ月間滞在した後、職人・芸人 (musha'bidh) 達や奢侈品を携えて帰国した。その際、エジプト・スルタン al-Manṣūr とアミール達は、彼のために必要とする船を用意したので、彼は、海路イエメンに帰国した、とあるが、これが Qūṣ~'Aydhāb を経由して、海路イエメンに向ったのか、あるいは Suways, al-Ṭūr 経由紅海を下ったかは、明記されていない (*Sulūk.*, II, 916-917)。

304) *Sulūk.*, I, 702, 704; *Zubdat.*, 122b-123a; I. al-Furāt, VII, 228, 234.

305) *Sulūk.*, I, 700; I. al-Furāt, VII, 226.

306) *Sulūk.*, II, 162.

307) *ibid.*, II, 162.

308) カーリミー商人は、“エジプト・イエメン商人達の al-Kārim (al-Kārim, tujjār Miṣr wa'l-Yaman)” とある (*Sulūk.*, II, 838)。

されて Kark に一時捕囚の後³⁰⁹⁾, A.H. 752, イエメン使節と共に 'Aydhāb ルートを通過, 無事帰国するを得た³¹⁰⁾。A. H. 754, al-Mujāhid からの使節は, ラスール朝側の希望で Qūṣ~'Aydhāb ルートが選ばれて, シナ陶磁器, 麝香, 胡椒, アンバー香, 生姜, 香辛料薬物類などの高価な東方物産を大量に携えて, カイロに到着した³¹¹⁾。

以上の事例は通常のルートとは特に異なったものとして, 敢えてその経由ルートが説明されたとも考えられが, 以下にあげる諸点から判断して, 他の多くの事例もまた, Qūṣ~'Aydhāb ルート, または Qūṣ~Qūṣayr ルートを利用したものと推察されるのである。

まず, イエメン~'Aydhāb~Qūṣ~カイロ~al-Fuṣṭāṭ を結ぶ交通運輸と貿易上必要な組織と運営体系がこのルートを利用する国際商人達によって強固に維持されていたことによる。港湾施設・倉庫・航路の安全に必要な監視塔・連絡通信網, 宿泊所, 運輸に必要な船・ラクダ・馬・食料・水・案内人・護衛の調達など, すべての組織と体系が有機的機能をもって運営されることが遠隔地間を安全・敏速・確実に結びつけるうえで不可欠の要素であることは言うまでもないが, これらの人的, 物的さらには情報面をふくむネットワー

クの総体は 'Aydhāb~Qūṣ ルートを利用する商人達, また商業活動を間接的に支援・保護する立場にあった国家による軍事的行政的経済的援助をうけて, じょじょに形成され, ある種の有機的連体性をもった組織体として確立していった³¹²⁾。なぜならば, このルートを通過, あるいは途中取引された商品の多くはインド洋西海岸のマラバル海岸の諸港市を集荷センターとしたものであって, それらは一括購入され, 冬季のモンスーン航海期にインド洋を横断, 再度イエメン市場で集荷・取引の後, 紅海~'Aydhāb~ヌビア砂漠~Qūṣ を経由, ナイル河を下ってカイロと al-Fuṣṭāṭ に至るまで, 商品の種目, 取引, 集荷センターと輸送時期などをすべて一括にした運輸と商業上の体系をもっており, 従って国家支配者側からすれば, その運輸と貿易の諸体系を全体的に掌握することが容易であった³¹³⁾。

インド洋の横断には, モンスーン航海期によった航海の季節と方向があり, さらに紅海にもインド洋モンスーンとは全くちがった航海期と航行条件があつて, 一般には平底舟 (jilba, jilāb) による往来がおこなわれたので, インド洋との間をダイレクトに同一の船が結ぶことは困難であつた³¹⁴⁾。また, ヌビ

309) *ibid.*, II, 831-832, 836-840, 852. al-Mujāhid が Yanbu' ルートで帰国することに決定されると, スルタン al-Nāṣir はそのルート沿いのアラブ遊牧民の Banū Sha'ba とメッカ・アミールの 'Ajlān に書簡を送って, al-Mujāhid 一行の護衛と援助を求めた (*ibid.*, II, 839)。しかし, ヒジャーズ地方の支配者, 遊牧民達とラスール朝との間には amān の関係が確立していなかったため, al-Mujāhid はその途中, Yanbu' で襲撃を受け, 再逮捕されたのである (*ibid.*, II, 839-840)。

310) *Sulūk.*, II, 852; Yajima, *A Chro.*, 27.

311) *Sulūk.*, II, 886.

312) イエメン・エジプト商人達, とくにカーリミー商人達が使用した港湾施設, 倉庫, 波止場, 監視塔, 船舶, 通信連絡等に関しては, I. al-Mujāwir, I, 129, 147, 243; *Sulūk.*, II, 852; I. Sa'id, *Basī.*, 51; al-Sakhāwī, *al-Daw'*, III, 93; 家島 ⑩ 173-176 など参照。

313) Aden 港における国家の貿易, 運輸面に対する管理・統制については, Yajima, *A Chro.*, 11-12; 家島 ② 137-140, ⑩ 130-137 参照。ラスール朝により任命された Adan の wālī, nāzīr と 'arīf 達の任務については, I. 'Alī al-Ḥusaynī, *Kitāb Mulakkhkaḥ.*, 26b-27a に詳しい (家島 ⑩ 巻末 Appendix, I, 263)。それによると, wālī の主要任務は, Aden 港に出入する船舶, 商人達の整備・保安と埠頭・倉庫の管理であつて, 'arīf (urafā) がこれを補佐すること, また nāzīr は貿易品の品質・計量の管理と月末の収支決済報告の任務につき, kātīb (kuttāb) がこれを補佐した, と。その他 Aden 港で貿易と通関業務に従事した67種の官職名をあげている。

ア砂漠の横断には、アラブ及びベジヤ系遊牧民達による交通運輸と防衛上の全面的協力が必要であった³¹⁵⁾。さらに、ナイル河川交通は安全・大量・敏速に積荷を運ぶときには夏季のナイル増水期の航行が望ましかった³¹⁶⁾。

以上の諸事実からも明らかなように、安全性と経済性、そして迅速性をもってインド～イエメン～エジプト間を往来した商人達は、活動時期・中継経由地・取引地・デポと取扱商品等を相互に共通にしたゆるやかな組織体をもって共同活動をおこなう al-Kārimī 商人達に代表される輸送集団が登場してくる自然生態的経済的背景があった、と考えられるのである³¹⁷⁾。

Geniza 文書に描かれたファーティマ朝時代の al-Kārimī の初期の姿は、ギルド的な、また家族・血縁組織をもって結ばれた強固な商業組織の集団ではなくして、インド洋～紅海～ヌビア砂漠とナイル河とを結ぶ船団とキャラバン組織を共通に利用するために一時的に集合したインド洋物産を所持する集団、またはパック輸送に類似した組織、と言った方が適当かもしれない³¹⁸⁾。

イエメン・ラスール朝はエジプトやシリア

地方の諸都市との直接交流を求めたので、中間経由地としてのヒジャーズ地方（とくに Judda とメッカ）の介在を嫌って、これを軍事的に制圧下に入れるか、それが不可能な場合にはイエメン系商人達の Judda 寄港を禁止して、Aden～‘Aydhāb～Qūṣ ルートの利用を奨励するなど、そのルートの積極的運営に乗り出した³¹⁹⁾。すでにラスール朝初代スルタン al-Manṣūr Nūr al-Dīn ‘Umar (626/1229—647/1250) は Aden と貿易取引を行なう相手港として ‘Aydhāb に対する支配権を及ぼしていた³²⁰⁾。

‘Aydhāb 港は、水深が船の出入りに十分であったこと、紅海北部海域の航行条件を困難にしている暗礁、浅瀬や渦巻などがその附近には少ない、また Judda と向い合わせて位置する、などの条件をもった良港として発達した³²¹⁾。

カイロ、al-Fuṣṭāṭ を目的地として往来したイエメン・エジプト系商人達が最大の交通・貿易上の中間拠点としたのが Qūṣ であった。Yāqūt によると、Qūṣ は Aden から来た商人達の拠点 (maḥaṭṭa) であり、彼ら商人達の多くはこの町の出身者である、と³²²⁾。確かに、Qūṣ はイエメンとエジプトとの中間

314) 家島 ⑩ 227-229, ⑧ 18-20. 紅海の jilba, jilāb については, *op. cit.*, n. 239 参照。

315) *op. cit.*, nos. 239, 285-286.

316) ナイル河川交通と船舶については, I. Zāhira, *Zubdat.*, 137, 202-203; I. H., 139-140, 143; *Khiṭāṭ.*, II, 124; I. Mammāti, 339-340 参照。al-Nābulusī, *Ta’rikh.*, 54 によると, ナイル満水時には, 運河を通して, 船が Fayyūm まで入ってくる, と。

317) カーリミー商人については, 本稿中でもたびたび, 言及している。その組織, 機能及び共同体的意識をめぐって, 既に多くの研究が試みられた。それら諸説及び基本史料については, Rabie, H. *The Financial.*, 97 (n. 2) に詳しい。なお私は, カーリミー商人の性格, 機能とその組織形態を ① A. D. 1000~1300 (創始期), ② A. D. 1300~1420 (全盛期), ③ A. D. 1420~1460 (衰退期), の三時期に区分して考えるべきであることを主張した (家島 ⑩ 172-176 参照)。

318) Goitein, S. D., ④ *The Beginnings.*, 351-360.

319) 例えば, A. H. 753 の事例では, ラスール朝スルタン al-Mujāhid はメッカ・アミール ‘Ajlan の介入を嫌って, イエメン船とその商人達が Judda に向かうことを禁じた。その影響で ‘Ajlan は財政危機に陥った (*Sulūk.*, II, 867; *Iqd.*, VI, 64-65)。同様の事例は, *Iqd.*, VI, 171; I, Ḥajar, *Inbā’.*, I, 263 など参照。

320) ‘Uqūd., I, 45.

321) *op. cit.*, nos. 9, 239.

322) *Mu’jam.*, IV, 413.

近くに位置したから、インド洋世界・中東地域と地中海世界のそれぞれの市況情報を正確・迅速にキャッチするには極めて好都合であったことは言うまでもない。また、国家の商業統制や経済搾取から少しでも逃避して自由な、また有利な商活動を求めた商人達は彼らの蓄財の一部をいずれの国家統制権からも比較的遠い位置にあった Qūṣ に退蔵したり、またその一部を Qūṣ 周辺の農業と産業の開発に投資するのにも好都合であった³²³⁾。

Qūṣ とイエメンとが情報と経済の交流のうえで、密接な関係にあったことは、マムルーク朝がイエメン・ラスール朝への軍事遠征を挙行する際に、つねに Qūṣ を基地としてその準備と計画を進めたことから推断されよう。後述するように、ラスール朝スルタン al-Muzaffar と al-Mu'ayyad によるエジプト商人達への不当行為とヒジャーズ地方への軍事進出を危惧したマムルーク朝は、A. H. 692 と A. H. 707、イエメン遠征を計画、その準備のためにまず Qūṣ において50艘に及ぶ艦隊——平底舟 (jilba) と小型ボート (fulwa) を含む——の建造を行なった。この艦隊は Suways, al-Ṭūr を経由、紅海を南下してイエメンを攻撃する計画であったが、諸事情によってその実行は中止された³²⁴⁾。アカシア材の集散地として Qūṣ は確かに古くから重要であったが、造船に必要な質と量をまかなうに十分な程の木材資源が当時の Qūṣ で得られたとは考え難い³²⁵⁾。むしろ、Qūṣ はイエメン遠征準備のための情報センターとして、またイエメン系商人達からの資金調達に好都合な場所としての価値をもっていたからこそ、

Qūṣ にイエメン遠征の基地が置かれた、と見るべきであろう。

al-Manṣūr の時代以降、上エジプト、Qūṣ ~ 'Aydhāb ルート沿いの各地で、アラブ系、ベジヤ系遊牧諸部族の叛乱が相いつぎ、ルートの途絶と商人達の財産・積荷が略奪されるなどの危険状態に陥ったにもかかわらず、イエメン系商人やラスール朝使節達は、専らこのルートを自由に往来した理由として、上述した通り、このルートを結ぶ強固な交通運輸と貿易上の諸体系が維持されていたこと、しかもイエメン系商人達とルート沿いの遊牧民、キャラバン経営者、海上民達との間には、マムルーク朝体制とは異なった通行の安全と保護に関する保障関係が存在していたこと、などが考えられるのである。これらの事実を確証する具体的事例には欠けるが、イエメン使節やカーリミー商人達がエジプトを訪問する際に携えた贈与・貢献品や搬送品の内容には、つねにシナ陶磁器、香辛料薬物類 (香料、麝香、アンパー香、沈香など)、象、犀、竹などのインド洋周辺部で産した南海の珍奇・高級品類が多量に含まれていたから³²⁶⁾、これらの積荷が途絶・混乱している 'Aydhāb ~ Qūṣ ルートを無事運輸されるためには、そのルート沿いのアラブ・ベジヤ系遊牧諸部族と彼らとの間に特別な amān 契約の関係が成立していたと見ることが当然の解釈となる。

以上のように、イエメン・ラスール朝とその商人達側からの、このルートの運輸と貿易上の全体系を維持していこうとする積極的働きかけによって、またマムルーク朝側もインド洋世界の諸物産の安定供給をうけるために

323) *op. cit.*, 46-48; Garcin, J., *Un Centre.*, 260-271 参照。

324) 後述, 88, 91 参照。

325) 上エジプトの木材資源については, nos. 228, 260; I. Mammāti, 250 参照。上エジプト地方の木材資源は13世紀半ば以降、乱伐のため枯渇したと考えられる。al-Maqrīzī によると, 700/1300以後、上エジプトにおける *ṣant* 樹は稀少になった, と。すでに、ファーティマ朝カリフ al-Mu'izz の時, al-Maqs 造船所 (Ṣinā'at al-Maqs) で戦艦を建造しようとしたが、木材が十分に集まらなかった, と (*Khiṭāṭ.*, II, 196)。

326) ラスール朝がマムルーク朝に対して *hadiya* として贈った品目内容については後述 89, 91参照。

は、インド洋貿易を行なう商人達の活動を全面的に保護し、ルートの安全を守ることに全力を注ぐ必要があったから、このルートを基軸とした貿易交流が長い間重要な役割を果たしつづけたのである。つまり、マムルーク朝、ラスール朝と国際的インド洋貿易商人達から成る三鼎の結合によって成立する軍事・行政・経済力をバックとした 'Aydhāb~Qūṣ ルートの安全通行と貿易上の諸体系が維持されていた、と言えるのである。

マムルーク朝が Qūṣ~'Aydhāb ルートの経営を完全に放棄したのは、ブルジー・マムルーク朝スルタン al-Mu'ayyad Sayf al-Dīn Shaykh の時代以降のことであって、ヒジャーズ地方を本格的にマムルーク朝の軍事的行政的統治下におさめ、Judda とメッカを拠点として、インド洋世界とダイレクトに結ばれた新しい交通運輸と貿易の体系に国家自らが積極的に乗りだしていった時期にはじまる³²⁷⁾。それは、イエメンの国内情勢の悪化にともなうラスール朝スルタン al-Nāṣir によるインド系ムスリム商人達に対する経済弾圧と財産没収に抗議して、Judda 入港を企てた Qāliqūt 商人 nākhoda Ibrāhīm の率いる商船隊の Judda 来航をひとつの転換期として、実行に移された。

Barsbay al-Ashraf Sayf al-Dīn (825/1422—841/1437) は、al-Mu'ayyad のインド洋貿易に関する新政策をさらに強化して、東方物産の運輸・取引と価格にわたる専売政策を断行して、国内経済の再建を図ろうと努めたのである³²⁸⁾。

§2-3: メッカ・ヒジャーズ地方との交渉

前述したように、上エジプト~Qūṣ~'Aydhāb ルートがアラブ・ベジヤ遊牧民達の叛乱によって、通行困難な状態に陥ったこと、一方ではパレスチナ・シリア海岸における十字軍の攻勢が鎮静化して、Suways, al-Ayla とシナイ半島周辺の通行がじょじょに安全になると、アラビア半島西岸沿いに諸道がメッカ・メディナ、Judda 経由イエメン地方に、またネジド高原を越えてアラビア半島東岸部に通じて、より安全な国際ルートとして重要性をもちはじめた。

このアラビア半島西海岸沿いのルートは、Suways, al-Ṭūr または al-Ayla, 'Aqaba を出港して紅海を南下、al-Jār, Yanbu', Judda に達する海上ルート³²⁹⁾と、al-Ayla から西海岸沿いに、または Ḥaybar 経由メディナとメッカに達する陸上ルート³³⁰⁾、の二つがあったが、いずれも極めて古くから利用されたルートの復活であって、前者の海上ルートは主にエジプト産穀物をはこぶ輸送路として、後者はパレスチナ・シリア地方からの巡礼者達の利用した巡礼路としての重要な機能を果たした。

メッカは、つねに巡礼活動を通じて全イスラム世界と結ばれた文化・情報交流と経済活動のセンターとしての機能を果たしたことは言うまでもない。メッカ、メディナと Judda を中心都市とするヒジャーズ地方はエジプト・シリア・イエメン・イラクなどの軍事的政治的勢力圏の狭間に位置したこと、またメッ

327) マムルーク朝が Judda を拠点として、インド洋貿易に乗りだしていった過程については、家島 ⑩ 233-237, 249 (n. 90) 参照。すでに、マムルーク朝は A. H. 760 (または A. H. 780), al-Ṭūr に税関を設置して、al-Ṭūr~Judda ルートの確保に努めた。これは、従来の 'Aydhāb ルートに代る新しい貿易体系の形成にマムルーク朝が着手したことを示す (Darrag, A., *L'Égypte.*, 201-202)。

328) *Sulūk.*, IV, 680-681, 707-708; Darrag, A., *L'Égypte.*, 202-203; 家島 ④ 149-150 (n. 45), ⑩ 235-237, 249 (n. 90) 参照。

329) *Khiṭaṭ.*, II, 140-143; *Sulūk.*, IV, 445, 461; *Ṣubḥ.*, III, 464; Nāṣir-i Khusraw, 161-165, 168.

330) I. Rustah, 183; Ya'qūbī, *Buldān.*, 340; I. Jubayr, 72.

カ・メディナのもつ宗教的中立性と sharif 達の宗教的権威などによって、ヒジャーズ地方への外部勢力の直接的介入は多くの場合、避けられた。

しかし、A.H. 629, イエメン・ラスール朝スルタン al-Manṣūr はアイユーブ朝から独立すると直ちにメッカに向けて軍隊を派遣、地中海世界に通じるルートへの支配を目差した³³¹⁾。この事件はエジプト・デルタ地方とパレスチナ・シリア海岸地方における十字軍戦に軍事力のすべてを集中していたアイユーブ朝に対する背面からの強烈な一撃であって、同時に国家の支配体制確立と社会・経済の繁栄を築く財政基盤をインド洋貿易に置いていたアイユーブ朝の商業政策を根底から切り崩すものであったと言えよう。事実、アイユーブ朝は10年間に亘って海軍 (shawānī, ḥarārīq 船団) と騎兵軍を投入して必死の防戦に努めたが、結局、ラスール朝軍隊をヒジャーズ地方から撃退することに失敗した³³²⁾。その結果は、A.H. 648, エジプト・シリア地方の支配権までもマムルーク朝に奪われた³³³⁾。

マムルーク朝もまたインド洋世界に通じる交通運輸と貿易ルートの掌握によって、東方インド洋世界の諸物産を安定確保する必要から、メッカ sharif 達にはアミール権を与えて彼らの自治権を大幅に認めると共に、上エジプト地方の iqtā' 地分与と食料・年金の支

給, al-Ḥaramayn の住民に対する食料, 衣料品や貨幣の贈与などの寛大策をもって対処した。

A. H. 667, スルタン Baybars は、メッカのアミール権をめぐる Numayy と Idrīs との対立抗争による混乱をおそれて、その調停に積極的に乗り出すと同時に、メッカ市場における恣意的諸税品目, 税率の設定, 課税上の差別, 来訪者の制限規制や商人達への弾圧策を禁止して、公平・正常な商活動が維持されるように監視を行なった³³⁴⁾。

マムルーク朝はメッカ, メディナと Judda を中心とするヒジャーズ地方の軍事上, 経済上の重要性をつぎの諸点に置いていた, と結論づけることが出来る。

(1) 先きに指摘したように、メッカ・メディナのもつ巡礼・商業と情報活動の一大センターとしての重要性。

イスラム社会における巡礼行為の果たす役割は、単に宗教的義務を遂行することに留まらず、歴史的観点からすれば、むしろ巡礼行為をひとつの手段として、国家・社会・部族や宗派などの国家行政的, 地縁・血縁的枠を越えて、広く人間・物質・情報と手段などが交流・接触と融合の諸関係をつくり出す巨大なエネルギーとしての作用にあって、その作用を受けてイスラム世界がひとつの共通・有機的に機能してきた, という点にある³³⁵⁾。この意味において、イスラム世界のもつ極めて

331) 'Uqūd., I, 49, 61, 64-65; Sulūk., I, 255; al-Hamdānī, Simṭ., 204-206; Ghāyat., 420-421.

332) ラスール朝のメッカ進出に対して、アイユーブ朝は、A. H. 637~40 に激しく反撃した。とくに、A. H. 638, al-Muḥarrām 月 16 日, スルタン al-Malik al-Ṣāliḥ Ayyūb は、軍備を強化して、shawānī, ḥarārīq などの戦艦を紅海に派遣、イエメン・ラスール朝を攻撃しようとした (Sulūk., I, 306; 'Uqūd., I, 65; Simṭ., 219)。しかし、ラスール朝の al-Manṣūr は、A. H. 646 には、事実上メッカ及び Yanbu' の支配権を完全に掌握し、市場税その他の徴税権を獲得した (Sulūk., I, 332-333; 'Uqūd., I, 68-69; al-Hamdānī, Simṭ., 220-221; 後述 85 参照)。ラスール朝がメッカの支配権を握ったことによって、7 年ぶりにイラク地方からの巡礼隊が到着した ('Uqūd., I, 69)。

333) Sulūk., I, 339-341.

334) ibid., I, 579-582.

335) 巡礼とその文化的・経済的役割については、佐藤次高, ① 44-49 参照。メッカにおける商取引の賑いについては、I. Jubayr, 119-121 参照。

国際的・流動的（社会的、地理的、生活形態などの諸相における流動性）構造をつくり出す、ひとつの重要な要因がこの巡礼体系にあった、と私は考える。そのエネルギーはムスリム社会内部に住む dhimmī や非ムスリム来訪者達と縁辺諸地域の社会にも広く波及して、フォーマルな政治的ユニティに代ってイスラム世界をすべての国家・社会・宗教に属する人々に共有された交流と融合のネットワークを形成したのである。

地方的な聖者・聖廟・聖域への巡礼活動もまた、それぞれの地域空間、社会生活圏の形成とその有機的結びつきを維持するうえで重要な役割を果たしたが、メッカ巡礼がその社会的影響力と空間的広がりという点で、また多くの地方的巡礼体系とも有機的連関をもったことによっても、イスラム世界における交流活動の中心をなしたことは言うまでもない。

ファーティマ朝に代るアイユーブ朝とマムルーク朝の成立は、言わばシーア国家・社会に対置して、新しい国家形成の理念をスンニー体制に求めた点にあった。従って、その具体的重要施策として、メッカへの *kiswa* と *maḥmal* の奉納、巡礼道、停泊地の提供と安全管理、民衆への巡礼行事の奨励など、巡礼の民衆化、スーフィー活動と結びついた *khān-qāh*, *zāwiya*, *ribāṭ* の建設等を通じて、スンニー体制下の被支配者・民衆達の間にはイスラム連体意識を強く高揚させ、そこに国家支配者としての権威づけと地位の安定を獲得することになった。

また、マグリブ・サハラ縁辺地域やスーダンの諸地方から来た巡礼者達をエジプトの諸都市に集めることによって、メッカ・メディナに通じる巡礼と商業活動の中継センターとしての位置を築くことにも努めた³³⁶⁾。

こうして、とくにマムルーク朝はメッカ・メディナとの宗教的・経済的文化的機能を共有することによって、イスラム世界におけるネットワークの中心的地位を得たのである。

(2) インド洋周辺部の諸物産がメッカ経由シリア・イラク方面に流出することを防ぐ必要があったこと。

インド洋貿易をおこなう商人達は、中間搾取を嫌って、ヒジャーズ地方の諸都市を経由せず、海路 'Aydḥāb に直航して、Qūṣ 経由のルートを利用することが多かったが、このルートの途絶や市況変化のときは、Judda または Yanbu' に入港したのち、メッカで sharif 達に規定の諸税 (*ḡariba*, *maks*) を支払い、陸路シリア方面に積荷を搬送して、より有利な取引をおこなうことに努めた。

ラスール朝スルタン達は、メッカがマムルーク朝軍隊の支配下にあった場合や sharif 達の不当関税、商品没収の被害が報告された時には、イエメン系商人や巡礼者達のメッカ訪問を中止させたり、イエメン商船を使って、Yanbu' に入港、メディナ経由でシリア方面に積荷を搬送するように指令を下して、メッカ sharif 達とマムルーク朝に対する経済制裁を加えた³³⁷⁾。

一方、メッカ sharif 達もまた、12-13世紀の国際情勢が激動するなかで、エジプト・シ

336) 例えば、A. H. 724, Takrūr 王 Mansā Mūsā とその随行員・巡礼者達は莫大なスーダン金をエジプトにもたらした。そのため、エジプト金融市場の金価格は大きく変動した (*Sulūk.*, II, 255)。また A. H. 744 には、マグリブの巡礼者達 10,000 人以上、スーダン地方の Takrūr からの巡礼者達約 5,000 人がエジプトを訪れた (*Sulūk.*, II, 654)。巡礼時のカイロ市場の賑いについては、*Khīṭaṭ.*, II, 101 に Sūq al-Mahāyryn の事例が見られる。巡礼者達がメッカ市場からもたらす香辛料類はエジプトの香料価格を左右した。A. H. 815, 巡礼者達の到着が少ないため、香料の入荷量が不足し、その価格は高騰した、と (*Sulūk.*, IV, 253)。イスラム世界の盟主としての地位を築こうとするマムルーク朝スルタン Baybars の政策については、81-82, nos. 2, 426 参照。

337) *Sulūk.*, II, 867; 'Iqd., VI, 58-73.

リア・イラクとイエメン間を結ぶ国際交通運輸と貿易上のセンターとしての地位を守って、自らの勢力自立と経済的發展を遂げることに努力した。彼らは、マムルーク朝とラスール朝との軍事勢力がヒジャーズ地方をめぐる激しく衝突をくりかえす、その間隙をぬって、諸税品目と税率を自ら設定・徴収したり、シリア、イラク及び Yamāma 方面との交流関係を強めた³³⁸⁾。

A. H. 717, *sharīf* Rumaytha は、イルハン朝スルタン Abū Sa'īd (717/1317—736/1335) へのフトゥバを唱えて、エジプト商人達を逮捕、その商品・財産を没収した³³⁹⁾。この事件は *sharīf* 達がマムルーク朝の軍事的経済的支配を脱して、モンゴル統治のもとに成立したユーラシア大陸全域にまたがるネットワークへの直結を求めたことに原因している、と説明することが出来る。

(3) メッカ *sharīf* 達がヒジャーズ地方、シナイ半島、ネジド、Yamāma から南は 'Asīr, Najrān 地方に及ぶ山岳・砂漠地帯に居住したアラブ系諸部族、さらには紅海を渡った対岸の Sawākin, 'Aydhāb や上エジプト・ヌビア方面に移住したアラブ系遊牧社会に対しても強い影響力を及ぼしていたことによる³⁴⁰⁾。

これらの各地域に居住する多重多層構造をもったアラブ系諸部族社会を結びつける特殊なプレスティジをメッカ *sharīf* 達がもっていたために、マムルーク朝にとって彼らの処

遇問題は、メッカ及びヒジャーズ地方というローカルな問題以上の重要な意味をもっていた。

(4) マムルーク朝は、ラスール朝のメッカとヒジャーズ地方への軍事的経済的進出を防ぎ、メッカ・メディナの中立性を守る義務を担ったこと。

ラスール朝の初代スルタン al-Manṣūr につづいて、al-Muẓaffar は Ḥaḍramawt, Dahlak 島と Bāb al-Mandab 周辺への軍事進出をおこなって、マムルーク朝のインド洋進出に対する軍事ブロックを築いた³⁴¹⁾。A. H. 683, al-Muẓaffar はメッカにおいて、エジプトの巡礼者・商人達に対する課税がラクダ1頭について 30 dirham であるのに、イエメン人に対しては 50 dirham が徴収されるという不均等税率を不満として、Asad al-Dīn Jahril の率いるイエメン軍をメッカに派遣、2人のメッカ・ジャリーフ Abū Numayy と Qatāda を捕えた。この結果、Abū Numayy はイエメン巡礼者達への税率を 30 dirham に引き上げると共に、イエメン軍の援助を得てアミール権の独占を図った³⁴²⁾。これに対して、マムルーク朝スルタン al-Manṣūr は直ちにマムルーク軍 300 騎を派遣して、メッカを武力制圧した³⁴³⁾。以後、マムルーク朝は軍事力と経済的援助を投入することによって、A. H. 716 まで、メッカ及びヒジャーズ地方に対する支配権を維持した³⁴⁴⁾。

338) *Sulūk.*, I, 724, 726, 786-787, 917, II, 147-148, 176, 190, 195-197, 328-329, 331-332, 638, 660, 816, 831-832, 852, 887-888.

339) *Sulūk.*, II, 176.

340) *op. cit.*, 52-53.

341) *Qurrat.*, II, 40-41; 'Uqūd., I, 207-213, 382, II, 149; *Bahjat.*, 112b; *Ghāyat.*, 448-449, 464-466. 後述 84-86 参照。

342) *Sulūk.*, I, 724, 726.

343) これによって、A. H. 692, メッカ *sharīf* Abū Numayy は、ラスール朝スルタン al-Muẓaffar へのフトゥバをやめ、マムルーク朝スルタン al-Ashraf へ帰順した。また、マムルーク朝通貨の使用を認めた、と (*Sulūk.*, I, 786)。

344) A. H. 700 におこなわれたマムルーク朝アミール達の巡礼のときには、7 艘の船で穀物、小麦粉、油、砂糖、蜂蜜や菓子などが Yanbu', Judda 経由メッカに運ばれた (*Sulūk.*, I, 917)。また、A. H. 704 の飢饉の時、海路メッカへ穀物 10,000 irdabb が輸送された (*Sulūk.*, II, 4-5)。A. H. 707, マムルーク軍によるラスール朝への遠征が実行されるに先立って、マムルーク朝のメッカ支配権が再確認された (*Sulūk.*, II, 32)。

しかし、A. H. 716, スビア地方でアラブ族 Kanz al-Dawla の勢力が拡大、その影響を受けて 'Aydhāb~Qūṣ ルート沿いのアラブ遊牧民達が相いついで叛乱をおこすと、メッカ・シャリーフの Rumaytha と Ḥumayḍa はマムルーク朝スルタン al-Nāṣir への帰順を断って、イエメン・ラスール朝勢力と結んだ³⁴⁵⁾。さらに、翌年 A. H. 717 には、*sharīf* Rumaytha はイルハン朝スルタン Abū Sa'īd へのフトウバを唱えて、モンゴルとも通交関係をもった³⁴⁶⁾。これに対して、マムルーク軍は Rumaytha を逮捕・投獄すると共に、代って 'Utayfa をメッカ・アミールに任命した (A. H. 719)³⁴⁷⁾。反マムルーク勢力の *sharīf* Ḥumayḍa はイエメンに亡命したが、A. H. 720, 暗殺された³⁴⁸⁾。

以上の様に、メッカの軍事的経済的支配をめぐって、マムルーク朝とラスール朝の二大勢力が別々のメッカ・シャリーフ達と結びついて深刻なメッカ社会の内部闘争と分裂を生じ、14—15世紀のメッカ・ヒジャーズ地方を著しく混迷状態に陥れたのである³⁴⁹⁾。

さて、マムルーク朝がメッカ~ネジド、al-Yamāma 経由 al-Baḥrayn, Baghdād 方面に通じるルートに対する関心をもったのは比較的遅く、スルタン al-Nāṣir の第三回目

の治世代 A. H. 719 以降であった。なぜならば、(1) 上述したように、メッカ情勢の不安定性、(2) ヒジャーズ地方のアラブ系遊牧諸部族 Ḥilāl, Asad, Āl Mirā, その他ネジド高原から al-Baḥrayn 地方にかけて居住したアラブ遊牧民達に対するマムルーク朝の影響力が微弱であったこと、(3) イルハン朝モンゴルとの軍事的対立、(4) Baybars と al-Manṣūr は専らアナトリア・シリア経由ユーフラテス・ルートによるペルシア湾~インド洋ルートの開発に重要性を置いた、などの理由がメッカ経由ネジド~al-Baḥrayn ルートによる通交関係の進展を妨げたからであろう。

A. H. 717, メッカ・アミール権をめぐって、Rumaytha, 'Utayfa と Ḥumayḍa との三者間の対立抗争が激化すると、広く近隣のアラブ社会にもその影響は波及して、シナイ・ガザ地区 (A. H. 717), イラク・メッカ道 (A. H. 718) と 'Aydhāb~Qūṣ ルート (A. H. 719) においてもアラブ系遊牧諸部族の巡礼者・商人達に対する襲撃と略奪事件が相いついで発生した。こうした情況のなかで、スルタン al-Nāṣir はメッカ巡礼を挙行して、そのルート沿いのアラブ諸部族との友好関係と彼らのマムルーク朝側への帰順を求めた³⁵⁰⁾。

al-Nāṣir によるメッカ経由ネジド~al-Baḥ-

345) アラブ族の Kanz al-Dawlat の叛乱がおこると、スルタン al-Nāṣir は直ちにマムルーク軍 500 騎を派遣、A. H. 717 にはその軍は 'Aydhāb の砂漠を越えて、Sawākin に達し、al-Abwāb, Dunqala を制圧し、8カ月ぶりにカイロに戻った (*Sulūk.*, II, 161-164, *op. cit.*, n. 293)。

346) *Sulūk.*, II, 176.

347) *ibid.*, II, 190.

348) *ibid.*, II, 209.

349) 前述した通り、メッカ *sharīf* 達の間に対立抗争とマムルーク朝勢力に対する抵抗運動は上エジプト地方~'Aydhāb 地方のアラブ系遊牧諸部族をも同時に巻きこんで展開した。従って、メッカ・ヒジャーズ地方の諸問題は、広く上エジプト・スビア地方までも共通していた。 *op. cit.* 51-53, nos. 293-294,

350) A. H. 719, スルタン al-Nāṣir はメッカ巡礼をおこなって、聖地の住民への施物を与え、寛大な諸政策を実行した。さらに、'Aqaba ルートの整備を行なった (*Sulūk.*, II, 195-198)。A. H. 720 には、彼の巡礼の帰途、Banū Mahdī, Banū Lām, Ḥawlān, Āl Muhannā, Mūsa, Sulayma など多くのヒジャーズ・アラブ遊牧民達が彼のもとに集って、スルタンへの帰順を誓った。これ程多くのアラブ諸部族が集ったのは、嘗て例を見ない事であった、と (*Sulūk.*, II, 201)。こうして、メッカに通じる巡礼ルートの安全が確保されると、A. H. 721 には、各地から多くの巡礼者達がつぎつぎに集った。エジプトからは7隊 (*rakab*), イラク隊, イエメン隊など全部で30隊が集った (*Sulūk.*, II, 214)。

rayn 方面に通じるルートの開発は、ひとつには彼の al-Qaṭif, al-Ḥasā (al-Aḥsā') 産のアラブ名馬とペルシア湾産の真珠に対する強い関心に由来したものであったと考えられる³⁵¹⁾。al-Maqrīzīによると、A. H. 721, イラク巡礼隊が al-Baḥrayn のアラブ地域を通過のとき、1,000騎から成るアラブ遊牧民がこれを襲い、略奪しようとしたが、スルタン al-Nāṣir の書状 (kitāb) が所持されていたために、彼らは何も奪うことなく、その通行を許した、とある³⁵²⁾。この事実は、これに先立つ A. H. 719 ~720 の頃に、すでにマムルーク朝と al-Baḥrayn のアラブ系遊牧諸部族との間に通行の安全に関する保障契約の関係 ('uhūd al-amān) が存在していたことを示している。

al-Baḥrayn のアラブ遊牧民達の来朝に関する記録は、A. H. 721, 722, と A. H. 738 にあって、いずれも馬匹を持って来朝し、スルタンからは手厚い下賜品を受けている³⁵³⁾。

al-Baḥrayn のアラブ遊牧民達との外交折衝と平行して、イルハン朝モンゴルのスルタン Abū Sa'īd, さらにイルハン朝の互解以後はジャラーイル朝 (Jalāyir, 736/1336—835/1432) とも通交関係の維持に努めた³⁵⁴⁾。

マムルーク朝にとって、メッカ経由の Baghdād ルートはシリア~ユーフラテス・ルートと並んでペルシア湾に出る別道であって、また Baghdād の奴隸市場で得られるトルコ・モンゴル及びコーカサス系奴隸の供給ルートとしても重要な機能を果たした。Baghdād の奴隸市場は、北シリアやアナトリアなどの、所謂 al-Thughūr 地域の諸都市、また黒海~地中海ルートを経てジエノヴァやヴェニス商人達から購入される奴隸と同じく、マムルーク朝支配体制を支えるうえで極めて重要なマムルーク奴隸供給地であったことは言うまでもない³⁵⁵⁾。

A. H. 725, 726, 727, 728, 729 と 732 に

351) 馬匹の輸入は、al-Baḥrayn 地方の Ḥasā, al-Qaṭif, ヒジャーズ地方及びイラクの各地から行われた。この馬匹貿易とその輸送にはアラブ遊牧民 Āl Faḍl, Āl Muhannā と Āl Mirā が関与した (*Khiṭāṭ.*, II, 22)。

352) *Sulūk*, II, 214 によると、「イラク隊が al-Baḥrayn アラブのところを通過のとき、それを略奪しようと 1,000 騎が襲った。そこで、彼らとの交渉で隊長 (amīr al-rakab) から 3,000 dīnār を没収することになった。しかし、彼らに対して、「われらがイラクから来たのは、ただただエジプトの支配者 al-Malik al-Nāṣir の命を受けてきたのであって、またわれらにはヒジャーズへ向かう通行に関するスルタンの書状がある。」とことが伝えられると、彼らは直ちにその金を返却して、言った。「al-Malik al-Nāṣir のためとあらば、われらは他ならない汝らをお護り致しましょう。」そして、彼らは、人々の通行を許した。」と。

353) *Sulūk.*, II, 229, 236, 526. cf. 'Āshūr, A. F., *al-'Alāqāt.*, 193-194.

354) 当時のマムルーク朝と Abū Sa'īd との外交関係については、I, Baṭṭūṭa, ① I, 172, 325, 404-405, 421, II, 33, 56, 67, ② II, 335-341 に詳しい。*Sulūk* に依って、両国の交渉関係を挙げれば、A. H. 725, イルハン朝スルタン Abū Sa'īd の使節来朝 (II, 259), A. H. 726, Abū Sa'īd の使者 Bāzān はスルタン al-Nāṣir と謁見し, 'Arafāt からメッカへの水道を敷設したことを報告 (II, 274), A. H. 727, Abū Sa'īd の使者ら来朝 (II, 283-284), A. H. 728, Abū Sa'īd の使者、書簡と贈物を携えて来朝 (II, 295, 299), A. H. 729, Abū Sa'īd の使者と Jalāyir 朝の shaykh Ḥasan の使者とが同時に来朝 (II, 310), A. H. 732, Abū Sa'īd の使者 ḥājj Aḥmad b. Sunqar の来朝 (II, 344) などである。また、al-Nāṣir の御用商人 (tājir al-khāṣṣ) al-Sallāmī Ismā'il b. Muḥammad b. Yāqūt は奴隸商人として活躍した。彼はとくに、イルハン朝スルタン Abū Sa'īd との和平交渉に尽力したので、al-Nāṣir は彼に Ba'lbak の一村を iqtā' 地として分与した、と (*Khiṭāṭ.*, II, 43)。この事例に見られるように、国家間の和平通商交渉には商人達が大きな役割を演じた。

355) マムルーク朝時代、Baghdād は al-Thughūr の諸都市の al-Mawṣil, Aleppo, Ḥamā, Diyār Bakr, Sis などと並んで、重要な奴隸市場であった (cf. Dols, M. W., *The Black Death.*, 56,

Baghdād からの公式使節が来朝していることは、エジプト～メッカ～Baghdād ルートがイエメン・ラスール朝を経由しない新しい定期交易ルートとして機能していたことを示している³⁵⁶⁾。とくに、A. H. 730, インド使節(デリー・サルタナトの Tughluq 朝)はマムルーク朝のエジプトに向かう途中、イエメン・ラスール朝の妨害によって、その所持品を奪われて、使者が殺害されると³⁵⁷⁾、翌 A. H. 731 にはペルシア湾～Baghdād 経由で来朝したことの事実は、A. H. 730 年前後におけるこのルートの安全性を示している³⁵⁸⁾。

上述のメッカ経由 al-Baḥrayn 及び Baghdād からペルシア湾・インド洋に通じる迂回ルートがいつ頃までマムルーク朝の外交的軍事的権威の枠内にあったかは明らかでないが、おそらく Abū Sa'īd がハーンの地位にあった A. H. 736/1335 までは、比較的安全なルートとして、利用された、と考えられる。なお、A. H. 734, Abū Sa'īd はモンゴル・ハーンの有力者 Yāsūr (Yasawr) の勢力台頭を恐れて、その暗殺計画をスルタン al-Nāṣir に申し出た。al-Nāṣir は直ちにアミール Burusbughā をメッカに派遣、sharīf Rumaytha に対して Yāsūr の暗殺を指示した。しかし、Rumaytha がこれを拒否したために、Burusbughā は自らアラブ遊牧民数人と共に、巡礼

中の Yāsūr を襲って暗殺した³⁵⁹⁾。この事件はイラク巡礼隊とエジプト巡礼隊との間に衝突を引き起こした。アラブ遊牧民 Āl Faḍl の Muhannā b. 'Īṣā はこの時、スルタン al-Nāṣir の支配を逃れてシリアに向った³⁶⁰⁾。この事件はイルハン朝ハーン Abū Sa'īd とマムルーク朝スルタン al-Nāṣir との交流と友好関係を強めることに役立ったが、同時に Baghdād とメッカ間の交通・巡礼ルートを混乱に陥れた、と言われる³⁶¹⁾。

シリア・アナトリア経由のユーフラテス・ルートと同様、このルートは海上交通(インド洋, ペルシア湾), 河川交通(チグリス・ユーフラテス河)と砂漠のキャラバン運輸(ネジド高原, シリア砂漠)という複雑な交通運輸手段の連関が必要なこと、さらにつねに緊張と対立関係をもった多重多層のアラブ遊牧系諸部族, そしてモンゴル支配圏の境域を通過すること, などの多くの困難な諸条件のなかで, マムルーク朝が長期的, 且つ安全にこのルートを維持していくことは不可能であった。とくに, 前述した様に, A. H. 740 以降, ユーラシア大陸からシリア・イラク・アラビア半島そしてエジプトにも及ぶ広範囲な天候異変, 病虫害の大発生と伝染病の蔓延するなかで, 遊牧民達の生活体系が大きく破壊されると, 既存の地中海世界とインド洋世界, ユー

n. 72)。タタール・モンゴル軍の西アジア進出とイルハン朝の成立、そして A. H. 700 以降のキプチャック平原の干害などの影響を受けて、ウズベク、コーカサス、チェルケシユ、アルメニア、モンゴル系諸部族の奴隷が大量に西アジアに集められた。奴隷商人や御用商人達 (tājir khawāja, tājir al-sultān, tājir al-khāṣṣ, kabīr al-tujjār, tājir al-mamālik, simsarāt al-raqīq, a'yān al-tujjār) の取引仲介を通じて、これらの奴隷は上述の市場からマムルーク朝のもとに購入された。khawāja 商人については、Lapidus, I. M., ① *Muslim Cities.*, Appendix., E, 214–216 参照。

356) *op. cit.*, n. 344.

357) *Sulūk.*, II, 322. 後述 94–96 参照。

358) *ibid.*, II, 333; I. Ḥajar, ① *al-Durar.*, IV, 80; Abu'l-Fidā', ① *Mukhtaṣar.*, IV, 101; al-Shawkānī, *al-Badr.*, II, 180 後述 n. 491 参照。

359) *Sulūk.*, II, 367–368, 372–374. Yāsūr は, I, Baṭṭūṭa, ① II, 117–120, ② II, 338–341 に言う Jūbān のことか。

360) *Sulūk.*, II, 372–374.

361) *ibid.*, 367.

ロシア大陸の相互間を結んでいた国際的交通運輸と貿易上の構造は大きく崩れていったのである³⁶²⁾。

§2-4: キプロス・アナトリア問題の性格

マムルーク朝の対十字軍政策は、十字軍及びイタリア艦隊の紅海進出を防ぐことに最大の防衛目標を置いていたアイユブ朝とは異なっており、東地中海の要衝キプロス島およびキリキア・アナトリア地方の重要拠点 Ayās, Sis, Ṭarsūs と Adhana などへの積極的攻撃を展開して、西境は Barqa からパレスチナ・シリア海岸, al-Thughūr 地域に達するまでの自由・安全交流圏をマムルーク朝の軍事支配下のもとで確立し、維持することにあつた。

A.H. 659 と A.H. 662, Baybars はパレスチナ・シリア海岸, キプロス島やキリキア・アナトリア地方との航海上, また貿易の上で強い関係をもった al-Rashīd と Dimyāt の港湾施設の整備と Alexandria 港の浚渫工事, 戦艦の建造, 燈台の改修, Miṣr (al-Fustāt) の旧造船所の再建, 小型輸送船団 (ḥarrāq と tarrīda) の編成などの一連の海軍増強策を実施した後³⁶³⁾, A. H. 664 と 673 には Ayās, Sis, Maṣṣiṣa と Darband への遠征³⁶⁴⁾, A. H. 669, Shawwāl 月にはキプロス島攻撃をおこなって³⁶⁵⁾, 北部と海上の両面から最後に残る十字軍勢力をつぎつぎに駆逐していった。al-Maqrīzī が説明したように, A.H. 676 までに, マムルーク朝は西境は Barqa から, エジプト・デルタ, パレスチナ海岸そしてキリキア・アナトリア海岸地域に至る地中海東

部沿岸部のほぼすべての都市と地域における軍事支配を完成したのである³⁶⁶⁾。

マムルーク朝スルタンのなかでも, キリキア・アナトリア地方の支配に最も強い関心を示したのは al-Manṣūr であった。彼は, すでにそのアミール時代の A. H. 664, 673, 676~678 に挙行された Adhana, Maṣṣiṣa, Sis, Ayās と Ṭarsūs への軍事遠征には, ことごとく出陣して, 重要な役割を演じた³⁶⁷⁾。スルタン位についた後も, A. H. 682 にはアルメニア地方 (al-Arman) の中心都市 Ayās にマムルーク軍を派遣, その軍はフランク軍及びアルメニア人に対する略奪と殺害を加えて戦利品多数を得て, 無事帰還した³⁶⁸⁾。

al-Manṣūr の北方統治政策は, Baybars のように単に軍事力による十字軍への反撃戦 “counter-Crusade” を展開することにあつたのではなく, むしろ積極的に外交交渉を通じて, 相互和平 (sulḥ, yamīn), 通行の自由・安全 (amān) と通商関係の促進を基本とした安全保障条約 (hudna, mawāḍiʿ) を締結して, 永続的な交流関係をつくること, さらに次の段階として, より遠隔地域——とくに北方ユーラシア地域とペルシア湾・インド洋世界——に通じるルートを開発を目的としていた, と思われる³⁶⁹⁾。

A.H. 680 と 682 には, 10年間を有効期間とした相互和平, 船舶の出入港, 商人の往来・滞在, 取引の自由と安全を保障した hudna が 'Akkā と Ṭarābulus (Ba'lbak, Jībāl, Lādhākiya を含む) に居留する十字軍側

362) *op. cit.* 54-56.

363) *Sulūk.*, I, 446-447, 510.

364) *ibid.*, I, 551-555, 616-618; I, al-Furāt, VII, 25-33.

365) *Sulūk.*, I, 592-595.

366) *ibid.*, I 638.

367) *ibid.*, I, 551-555, 616-618, 650, 652; I. al-Furāt, VII, 25-33, 117, 140-142.

368) *ibid.*, I, 716; *Tashrif.*, ② 30-32.

369) *op. cit.* n. 1.

370) *Tashrif.*, ② 34-43, 47, 210-211, 213-215; I. al-Furāt, VII, 204-206, 262-272; *Sulūk.*, I, 685, 985-997; *Zubdat.*, 124a-126a, 139a; *Dhayl.*, IV, 86.

代表との間に締結された³⁷⁰⁾。この *hudna* は、パレスチナ・シリア海岸地方における十字軍側の拠点都市とマムルーク朝側との間の新しい交流関係のあり方を方向づける極めて重要な意義をもっていた。

また、A. H. 684, Rabi' I 月には、アルメニア地方の聖堂騎士団 *al-Diwawiya* の指揮官 (*kumandūr*) を条約立会人とする *hudna* が Sis 王 (アルメニア王 *Layfūn*) との間に成立した。この *hudna* の全文写し (*nuskhat al-hudna wa'l-yamīn*) は、Ibn 'Abd al-Zāhir によって伝えられているので、その内容の概略を箇条にして紹介すると、以下の通りである³⁷¹⁾。

(1) *hudna* の発効年日とその期限は A.H. 684, Rabi' II 月 1 日、木曜日より 10 年間とする。

(2) *hudna* はスルタン *al-Manşūr* とその子 *al-Malik al-Şāliḥ*, *al-Ashraf Şalāḥ al-Dīn* とアルメニア王 *Layfūn b. Kustantin* との間で決定するものとする。

(3) *hudna* の対象は、両国の所有する地域、人、都市、城塞、村、山、河川及び宗教すべてに適用する (史料では具体的にその地域名、都市、部族、宗教を挙げている)。

(4) マムルーク朝の領域内における治安の安全、通行と滞在の自由が保障される。

(5) 両国間を往来し商売を行なう商人達の自由往来と彼らの所持品・財産の保障。

(6) この *hudna* は、*al-Manşūr*, *al-Şāliḥ*, *al-Ashraf* と継承されて、毎年更新されるものとする。

(7) 馬、ラバ、鉄、銀などマムルーク朝の必要とする商品を一定量、輸出することの義務。

(8) 人種、部族、グループの区別なく、捕囚中の商人を釈放し、その所持品を全て返却すること。

(9) マムルーク朝に来る商人達に対して妨害や危害を加えないこと。

(10) 旅行の途中、死亡した商人とその財産、奴隷の処置に関する諸規定。

(11) マムルーク朝に対して商品、奴隷、その他所持品の輸出を促進すること。その商売が極めて有利であること。

(12) シリア・エジプト地方に捕囚中のアルメニア人使者、従者や奴隷達の解放。

(13) アルメニア商人のなかで、捕囚の者達を釈放すること。

(14) 両国間を往来する商人達間の正当・公平な商行為、マナーの確立。

(15) *al-Rūm* (ビザンツ帝国)、東方地域、マグリブ地域、イラク、*Baghdād*、ペルシア (*al-'Ajam*) などからアルメニア経由、マムルーク朝に来る商人、一般人、旅行者達に対する通行の自由と安全を保障すること。

(16) アルメニア王 *Layfūn* の国内で死去の商人達の財産の保障、その代理人に対する遺産の引渡しについて。

(17) 船舶の遭難に際しての諸規定、積荷、財産その他の処理は当事者側の権限と処理にまかせること。

(18) マムルーク軍人、役人、奴隷、自由人などの逃亡者達に対する引渡し規定。

(19) 禁輸物資、武器などに対する規定。

(20) *Layfūn* 王は商人達がマムルーク奴隷、女奴隷、馬、ラバその他をマムルーク朝のもとに運送し取引しようとすることに對して、取引の禁止、通行妨害、財産没収などを行なってはならない。

(21) 財産没収、殺害、損傷の際の賠償規定。

(22) 人質の解放。

(23) アルメニア農民がマムルーク朝領土内に居た場合は、それを引渡すこと。

以上、大略 23 項目にわたる内容をもった

371) *Tashrif.*, @ 92-110. *Sulūk* 及びその他の史料にはこの条約 (*hudna*) に関する記録は見られない。

hudna の規定条項 (shurūṭ) であるが、これによって、al-Manṣūr の北方統治政策の基本を明瞭に捉えることが出来る。即ち、al-Manṣūr のキリキア・アナトリア海岸地方に対する関心は、あくまでも通商上の諸問題にあって、十字軍及びモンゴル軍に対する軍事反撃ではなかったこと、その事実は上述した hudna 条項中に十字軍とモンゴル軍との戦闘に関する規定が全く含まれていないことから明らかであろう。このように、hudna にもとづく安全・自由交流と通商上の諸関係がシリア海岸の十字軍、イタリア商人達とアルメニア人達との間に完成すると、al-Manṣūr はそれらの hudna を基礎として、A.H.687、先きに紹介した安全通行保障の詔書 (ṣūrat amān) を東方・インド洋世界の諸地域——al-Hind, al-Sind, イエメンとシナ——に滞在する商人・旅行者達に送付して、マムルーク朝を来訪することの安全性と商売がいかに有利かを積極的に説いて、国際交通運輸と貿易上の中軸として位置づけることに努力したのである³⁷²⁾。

インド洋周辺の諸地域に送付された A. H. 687 の ṣūrat amān と Sis の hudna とが極めて近い内容をもったものであることは、両文を比較することによって、明らかであろう。従って、al-Manṣūr の外交・通商政策のなかでは、ṣūrat amān と hudna とは同一の性格のものであった、考えられる。

さて、ここで経済的側面からみた場合、マ

ムルーク朝にとってキプロス島及びキリキア・アナトリア地域との交流関係を維持していくことが、如何なる重要な意味をもったかについて、さらに詳しく分析してみる必要がある。

まず、東地中海航海の要衝としてのキプロス島について考えてみたい。

インド洋のモンスーン航海は大陸間をダイレクトに横断するために、途中の寄港・経由地としての島嶼はあまり重要ではないが、地中海の航海では連鎖のように東西につらなるキプロス・クレタ・シシリー・サルジニア・バレアレス群島などの、島嶼ずたいに進むことが航海上の基本であった。とくに、それらの島嶼の東端に位置したキプロス島はパレスチナ・シリア海岸に近かったこと、また海流と風向の条件からも、地中海航海と貿易の上で最も有利な位置にあった³⁷³⁾。すなわち、パレスチナ・シリア海岸から東風に乗って出帆した船は、まずキプロス島に寄港したのち、クレタ島、シシリー島やイタリア諸都市などの西地中海方面に進む海流と風向の適時を待った³⁷⁴⁾。イタリア諸都市の商人達は北アフリカ海岸の要衝 Barqa の占拠に失敗すると、キプロス島を彼らのレバント航海と貿易上の一大要地とした³⁷⁵⁾。

キプロス島はまた、エジプトの諸港市、とくに Dimyāṭ と al-Rashīd, キリキア・アナトリア海岸とパレスチナ・シリア海岸の三地域を結びつける東地中海の南北航海上の中間

372) *op. cit.*, 33-35.

373) cf. Lane, F. C., *Venice.*, 69-70, 72, 125-126, 132-133 seqq.

374) 地中海の航海は、夏季の西風 (al-rīḥ al-gharbiya) に乗って、エジプト、シリア、キリキア・アナトリア海岸の諸港市に向かうことは比較的容易であったが、東風 (al-rīḥ al-sharqiya) によって西方諸地域に船を進めることには困難をともなった。I. Jubayr, 311 によると、東風の航海期は秋季 (al-faṣl al-kharifī) 10月中旬から15日間前後のあいだと春季 (al-faṣl al-rabī'i) の4月中旬から5月末までであった、と。

375) A. H. 669, 十字軍がチュニジア地方を侵掠したため、スルタン Baybars は援軍を派遣すると共に、Barqa をその周辺に居住するアラブ遊牧民達に軍事協力を呼びかけた。その事件に関連して、スルタンはカイロを出発、シリア地方に居住する十字軍を捕虜とした (*Sulūk.*, I. 590)。マムルーク朝による Barqa への進軍は、A. H. 671 (*Sulūk.*, 608), A. H. 674 (I. al-Furāt, VII, 43-45, 55) に挙行された。

376) cf. *Rawḍ.*, 453-454; Lane, F. C., *Venice.*, 70, 72, 82-83, 130.

地点としても、とくに重要な位置にあった³⁷⁶⁾。

このように、キプロス島は地中海航海の上で東西・南北を結びつける十字の要衝上に位置したから、東地中海の交通運輸と国際的商取引を競うマムルーク朝、十字軍とイタリア諸都市の間でこの島の領有をめぐる激しい抗争を誘発したのである。

マムルーク朝は、東地中海における航海と貿易においては、つねに受動的役割にとどまっていたが、パレスチナ・シリア海岸とキリキア・アナトリア地方の軍事支配権を維持していく上で、キプロス島における反マムルーク勢力の動向には常に強い関心を示さざるを得なかった。そこで、Alexandria, Dimyāt と al-Rashīd には強力な shawānī 船団が準備されて、イタリア都市勢力や十字軍がムスリム商船の航海を阻止したり、積荷を略奪した場合には、直ちにキプロス島に進撃して、これを制圧するか、マムルーク朝領土内に居住するキリスト教徒達に対して報復行為を行なった。

このように、キプロス島問題は、その島の位置が東地中海航海の上で必須の要地であったことによって、マムルーク朝のパレスチナ・シリア海岸とキリキア・アナトリア地域の支配と経営に直接かかわる重要な意味をもっていたのである。

南北の、ほぼ直線につづくパレスチナ・シリア海岸は、Iskandrūna, Ṭarābulus の入江を大きく迂回したのち、急にその方向を転じて急斜面のタウルス山塊を背にして西に進む。巨大なアナトリアの半島のほぼつけ根に位置するこの海岸地域はキリキア・アナトリア海岸と呼ばれて、わずかな海岸平地とタウルス山塊の内奥部に向かって幾筋もの南北に深く刻まれた渓谷地帯からなり、とくに Ba-

radan 河沿いや Sayhān と Jayhān の二つの河間地域 Mā'warannahr には豊かな牧草地、天水農耕地と果樹栽培に適した丘陵地が、また山岳部には杉、松などの森林地帯が広がる。地中海に近く、諸河川に沿って Ṭarsūs, Maṣṣīṣa, Adhana, Ayās などの良港が古くから発達し、内陸部各地から輸送・集荷された商品は、そこからキプロス島経由、パレスチナ・シリア海岸やエジプト・デルタの諸港市に積出された³⁷⁷⁾。

キリキア・アナトリア海岸地域はユーラシア大陸の各地から集まる内陸交通運輸と貿易ルートの西端にあり、さらにインド洋～ペルシア湾経由チグリス・ユーフラテス河を接続して輸送されてきたインド洋世界の諸物産を集める最後の集散地としても、とくに有利な位置にあった³⁷⁸⁾。

Adhana から Sayhān 河を溯航して、Qaysāriya, Shiwās に、また Maṣṣīṣa から Jayhān 河沿いに Sis に出て、Erzerum を経由、ひとつは Ṭiflīs へ、他は Tabrīz に向かい、Rayy, Shirāz に下ってペルシア湾岸へ、また Khurāsān 街道を東に進めば、中央アジア～ユーラシア草原ルートに通じている。

Adhana, Maṣṣīṣa から Maratya を経て、ユーフラテス河畔に出、Raqqā 経由さらには下れば Baghdād にも通じ、また Āmid, Nāsībīn から al-Mawṣil に出てチグリス河を下って Baghdād, al-Baṣra を通ってペルシア湾岸に出る。一方、Adhana, Ṭarsūs から西に進めば、Kuniya を経て、Quṣṭāntīniya に達した。

これらのルートを通して、南からはアラビア半島を北上してきたアラブ系遊牧諸部族がユーフラテス河上流の南岸沿いに移動をつづけ、その一部は Adhana 方面まで拡大した。また、Ṭiflīs や Tabrīz ルートを通っ

377) キリキア・アナトリア地方の地理・生態条件に関する記載は、al-Balādhurī, *Futūḥ.*, 194-203; I. al-Furāt, VII, 25-26; *Mu'jam.*, I, 132-133, IV, 28-29; *Rawd.*, 20; *Bast.*, 118-119; *ET.*, 634-650 参照。

378) cf. Heyd, W., *Histoire.*, II, 73-78; 前嶋信次, 「マルコポーロのライアス港について」 404-413.

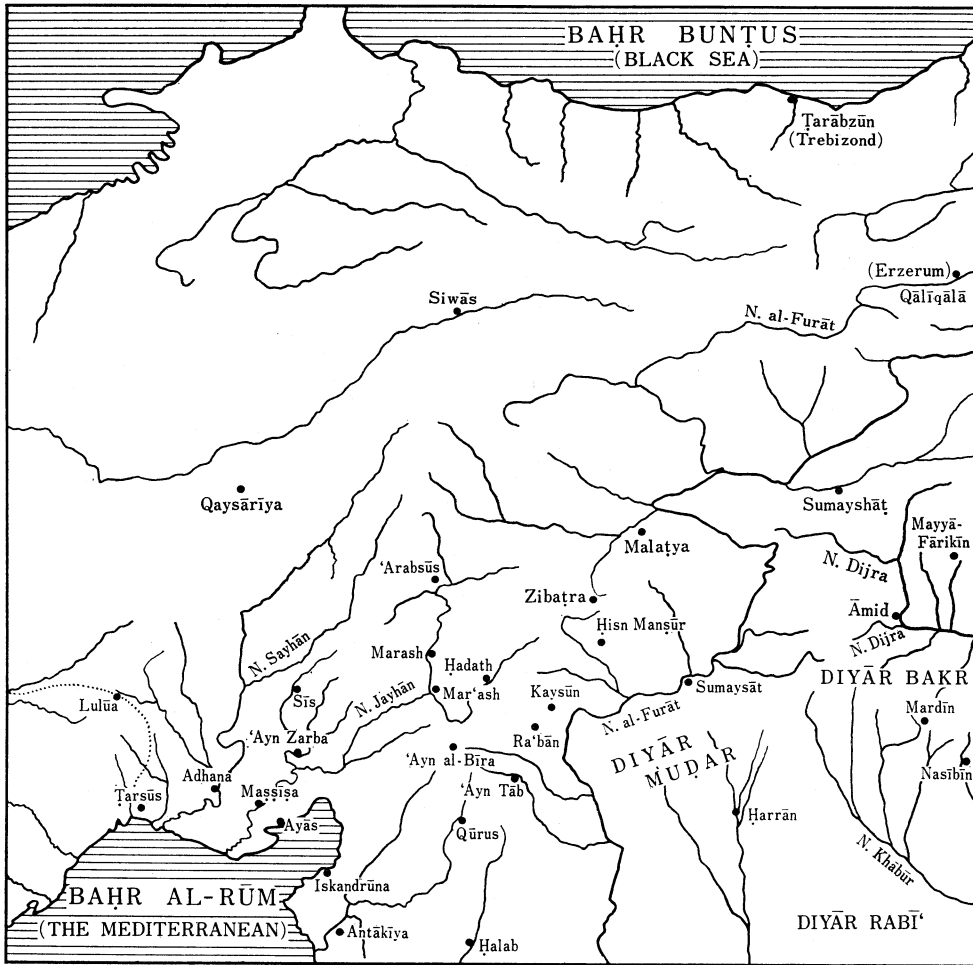


Fig. 5 : Armaniya, al-Thughūr 地域

て、コーカサス・グルジア系、トルコ・モンゴル系諸部族がつぎつぎに南下して、クルド族やアルメニア地域を圧迫しつつ、ユーフラテス河上流から北シリア、キリキア・アナトリア海岸地域へと移動した。

キプロス島、パレスチナ・シリア海岸やエジプト・デルタ地域の諸都市に古くから居住

したギリシア系、シリア系住民達にとっても、キリキア・アナトリア海岸とその諸都市は極めて重要な活動拠点であった³⁷⁹⁾。

このように、四方からこの地域をめざして多種多層の部族・社会が集合し、衝突と融合をたえずくりかえす、人間交流の坩堝、文化接触の交点としての機能こそが、この境域地

379) al-Balādhuri, *Futūh.*, 194-203 によると、アラブによるシリア地方征服が進行すると、逃亡したギリシア系住民は、アナトリア海岸に移住した、と。

域 (al-Thughūr) のもつ、ひとつの大きな特質であった、と言えよう³⁸⁰⁾。

以上、キリキア・アルメニア海岸地域の自然生態条件と地域社会に関するいくつかの説明によっても理解されるように、マムルーク朝にとって、この地域の重要性は、

(1) マムルーク朝国家体制を維持していくうえで基本となるマムルーク奴隷、アルメニア系、ギリシア系、トルコ・モンゴル系などの人的資源の重要な供給地であったこと。とくに、モンゴル軍の北シリア侵掠にともなう、大量のアルメニア系住民がマムルーク朝領域内に亡命・移住してきたこと、またモンゴル軍に従軍したコーカサス・グルジア・ブルガール系諸部族がこの地域に集まったので、マムルーク朝にとって、極めて、重要なマムルーク奴隷供給地となった³⁸¹⁾。マムルーク奴隷の供給とその取引は Sis の hudna 条項中でも最も重要な点であって、いかにマムルーク朝がこの地域からの奴隷輸入に強い関心を示していたかがわかる³⁸²⁾。

(2) タウルス山脈で産した木材、鉱物（銀・鉄・銅・塩）や牛、馬、ラバなどの家畜類の生産地としての重要性。とくに、木材は上

エジプト産アカシア系統の樹木の急激な減少にともなう、エジプト地方で消費する木材（薪、建築、家具・装飾、造船及び灌漑施設などの用途）の輸入は緊迫していた³⁸³⁾。前述したように、12～13世紀になって、上エジプト地方における砂糖栽培の普及につれて、砂糖精製のための薪木が大量に要求されるようになった³⁸⁴⁾。このことが上エジプトの木材資源の枯渇と遠隔の諸地方からの木材輸入量を大幅に増大させた、と考えられる。エジプトで消費される木材は主にギリシア・イタリア系商人達によって、黒海方面からも大量に輸入されたが、キリキア・アナトリア地方は多くの河川がタウルス山塊部深くに通じているために、内奥部からの木材積出しが容易であったこと、西ヨーロッパやビザンツ側の木材禁輸政策によって、他地域からの輸入に不安があった、などの理由から、マムルーク朝時代にはこの地方が最も重要な木材供給地となった。Ibn Sa'īd によって、トルコマン（カラマン王国）の支配するキリキア海岸の地 Jūn Muqrī から Alexandria に向けて、木材が輸出されていたことが判かる³⁸⁵⁾。

(3) 北シリア辺境の al-Thughūr 地域防衛

380) *op. cit.*, n. 7.

381) アルメニア人のシリア・エジプト方面への移動は、セルジューク朝のアナトリア進出をひとつの契機として起った、と思われる。I. Muyassar によると、A. H. 531, ファーティマ朝カリフ al-Ḥāfiḡ の *wazīr Bahram* はアルメニア人家族達 3,000 人を Tall Bāshir の地からエジプトに招いて、移住させた、と (*Ta'rikh.*, 79)。マムルーク朝によるアルメニア遠征のたびに大量のアルメニア人捕虜がエジプトに運ばれたので、Bayn al-Qaşrayn の近くにはアルメニア人居住区 Dār al-Arman があつた (*Khiṭaṭ.*, II, 3)。また、クルド人の移住については、A. H. 656, Hūlagū のモンゴル軍から逃亡したクルド系集団 al-Shahzarūriya 約 3,000 人が婦女子を伴って、Dimashq に移住した (*Sulūk.*, I, 411)。マムルーク朝とキプチャックとの奴隷貿易については、*Sulūk.*, II, 776; Dols, M. W., 60 参照。タタール・モンゴル軍の Hūlagū と Argun との対立の時、多数のモンゴル兵がエジプトに逃亡、Baybars は彼らを好遇し、Bāb al-Lūq に住まわせ、その一部を軍隊に編入した (*Khiṭaṭ.*, II, 116-118)。*op. cit.*, nos. 5, 335.

382) *op. cit.*, 69; *Tashrif.*, 99.

383) 木材貿易については、*Baş.*, 118, 128; *op.*, nos. 228, 260。アルメニア産の馬、ラバ、鉄、銀、マムルーク奴隷等の取引については、A. H. 684 に締結の Sis 条約 (hudna) にも見えている。*op. cit.*, 69。その他、マムルーク朝のアルメニア遠征にともなう戦利品には、必ずこうした品目が含まれている。*Sulūk* による A. H. 664, 673, 682, 697 の遠征記事参照 (*op. cit.*, 68-69)。Quniya の銀、鉄鉱山については、*Baş.*, 119 参照。

384) *op. cit.*, 47, n. 260.

385) *Baş.*, 118, 128.

のための軍事拠点としての重要性。A. H. 656, 681~682, 702~703 の三回に亘るタタール・モンゴル軍のシリア諸都市への侵略、トルコマンやアラブ系遊牧諸部族による交通・運輸と貿易ルートの寸断、キャラバンの積荷や商人達に対する略奪・殺害行為、都市・農耕地への侵略など、絶えざる外憂をしりぞけて、マムルーク朝のシリア支配を安定させるためには、ユーフラテス南岸からキリキア・アナトリア海岸地域までに及ぶ北方防衛線を固めることが是非とも必要であった。セルジューク・トルコ、トルコマン諸部族やタタール・モンゴル軍のシリア地方への進軍経路と軍事行動のパターンが共通して示していることは、彼らはシリア進軍に先き立って、まずキリキア・アナトリア地方を占拠し、軍事物資・食糧及び兵員の補給を得たのち、北シリア境域に迫った点である。また、シリア地方においての戦闘に敗戦し、追撃された際にも、この地方の複雑な自然生態条件が好都合な避難場所を提供したのである。すなわち、シリア地方を侵掠し占領しようとした諸勢力は、つねにキリキア・アナトリア地方を重要な前哨・補給基地として、また待避の要地としていたことがわかる。マムルーク朝はモンゴル、アラブ、トルコマンなどの諸部族による北方脅威を一掃して、シリア・エジプト社会における国家支配権を確固たるものにするため、諸々の反マムルーク勢力の温床とも言えるキリキア・アナトリア地域の軍事的支配と経営に専心する必要があったのである。

マムルーク朝は上エジプト・ヌビア支配の一大拠点を Qūṣ に置いたように、キリキア・アナトリア地域の経営には Aleppo, 'Ayn al-Bīra, Iskandrūna と Ṭarābulus などのシリア北方防衛上の軍事拠点を軸として進めた。

(4) 国際交通と貿易上の中継要地、境域市場としての重要性。先きに説明したように、キリキア・アナトリア地域が内陸アジア・北

方諸地域やペルシア湾・インド洋方面から集まる交通運輸と貿易ルートの交差地であり、また地中海世界と接した要地に位置したことから、この地域が各地からの物産と商人達が集まる境域市場 (sūq al-thughūr) のセンターとして発達した。北方～内陸ルートを通じて、また一部はビザンツを經由してもたらされる北方産動物の毛皮・皮革類、琥珀、織布、染料類、奴隷、家畜類、木材、鉱物、刀剣・武器類、貴金属類などはいずれも、マムルーク朝の国家・社会の安定と繁栄を支えるうえで、不可欠な必需物資であった³⁸⁶⁾。

キリキア・アナトリア地域に集まる商人達のなかでも、東方・インド洋世界の諸物産の交換取引に強い意欲を示したのはイタリア諸都市の商人達であった。彼らは、十字軍戦を通じて獲得した東地中海における自由航行権と船舶運輸能力の余剰部分を活用して、黒海沿岸地域やキリキア・アナトリア海岸地域から獲得される諸物産、とくに木材、鉄と奴隷をマムルーク朝下のシリア・エジプト諸都市に輸送取引することによって、独占的な利潤を得た。急激な経済発展を遂げつつあったイタリア諸都市は、東地中海と黒海を舞台としたこのような海上運輸と取引だけでは、もはや不満足であった。彼らのめざした目標は、あくまでもインド洋という地中海世界とは全く異なった自然生態条件をもった世界への進出であって、両世界を結ぶ運輸と貿易取引を独占することによって、無限の利潤が期待されていたのである。

彼らの野望は十字軍戦の過程で、まず紅海への進出を企てることによって試みられたが、一度は Ṣalāḥ al-Dīn とその兄弟達の、上エジプト・ヒジャーズ・イエメンを被う支配統治網の確立によって阻止された³⁸⁷⁾。

ビザンツ海軍の後退に代って、東地中海と黒海を結ぶ交流圏の連体を達成したイタリア諸都市のまえに、モンゴル帝国の成立にとも

386) *op. cit.*, 36, 71.

387) *op. cit.*, 39, 44-45.

なう Pax Mongolica の世界が現出した。彼らはモンゴル帝国への親善・通交使節団の派遣によって、帝国内における安全通行と商取引上の自由保障を得たのち、Trebizond, Jaffa, Tiflis, Sultāniya を経由 Khurāsān 地方への道、また黒海に出て Tāna, Saray を経て中央アジア・モンゴリア、中国に通じる広大なネットワークを利用する権利を獲得していった。なおも、彼らの求めた商品の多くの原産地であるインド洋世界に通じる、より有利なルートと取引商品の独占をめざす、彼らの努力はつづいた³⁸⁸⁾。

とくに、イタリア諸都市のなかでも、東方・インド洋貿易に強い意欲を示したのは、古くから黒海進出を果たしたジェノヴァであった。彼らは大国勢力と諸部族がぶつかる戦乱と紛争の地、キリキア・アナトリア地方の諸都市に一時的な勢力の真空地帯を見出し、そこを重要な拠点として、Shiwās 経由 Tabriz へ、またユーフラテス・チグリス河川に沿って、じょじょにペルシア湾・インド洋に通じる拠点を拡大していった³⁸⁹⁾。彼らが東方進出の足掛りとしたキリキア・アナトリア地域の諸都市には、古くからシリア系やギリシア系商人達の居留地が形成されており、さらにパレスチナ・シリア海岸地域を追われたフランク人達を多数集めて、13世紀後半には、Alexandria と並ぶインド洋物産の中継取引のセンターとして繁栄していた、と思われる。この状況については、1271年頃、Ayās 港を訪問した Marco Polo の報告のなかに、十分な説明がなされている。

「海に臨んで都市ライアス (Ayās) があり、貿易の一大中心をなしている。それというのも、あらゆる種類の香料や絹布・金糸織、そ

のほか奥地に産する種々な貴重物資がすべてここに運び出され、一方ヴェニスやジェノアをはじめとする各地各国の商人がこれ又ここに蝟集し来たって、それら貨物を仕入れてはこれを世界中に商販するというありさまだからである。それに商人たると否とを問わず、およそ内陸に出かけようとする者はすべてこの町を起点として出発するのである³⁹⁰⁾。」

W. Heyd は Marino Sanuto の書 *Secreta-fideliim Crucis* を引用して、当時、Baghdād または Tabriz 経由で西ヨーロッパ・キリスト教世界に運ばれるインド洋産の諸物資、とくに胡椒、甘松香、丁字、肉荳蔻などの香辛料類は軽量で、しかも高価であったことから、イエメン・紅海経由、エジプト市場で取引されるものより以上に重要であったことを指摘した³⁹¹⁾。明らかに、これらのインド洋産の諸物資の運輸と取引の上で、イタリア都市商人達、とくにジェノヴァ商人達が主要な役割を果たしていた、と思われる。そのことは、A. D. 1288—1289、ジェノヴァの造船技師が Baghdad において、ペルシア湾とインド洋航海に必要な2艘のガレリー船を建造している事実が端的に物語っている。ガレリー船の建造は、あくまでもイルハン朝の Argūn Khān からの要請によるものであったが、おそらくキリキア・アナトリア地方を拠点に Baghdad 経由ペルシア湾・インド洋への進出を実現しようとするジェノヴァ側の強い意図のもとに実行された計画であった、と推断することが出来る³⁹²⁾。

マムルーク朝を共通の敵としたモンゴル軍とフランク・イタリア軍との間には、このようにしばしば共同の軍事的経済的行動が企てられた。A. H. 668, Shawwāl 月、フランク王

388) cf. Bratianu, G. I., *Recherches.*, 160–163, 187–189, 240 seqq.

389) *ibid.*, 187–188.

390) 愛宕松男訳注、マルコ・ポーロ、『東方見聞録』, I, 37. 前嶋信次, 「マルコ・ポーロのライアス港について」, 406–410 参照。

391) Heyd, W., *Histoire.*, II, 75–76.

392) Bratianu, G. I., *Recherches.*, 188.

Aragon はモンゴル軍の *Abughā b. Hūlagū* と協議して、多数の戦艦を供与し、モンゴル軍の地中海における軍事行動を支援した³⁹³⁾。

さて、当時、イエメン・ラスール朝によるインド洋貿易の独占、上エジプト・ヌビア地方におけるアラブ系遊牧諸部族の叛乱とヒジャーズ地方の情勢悪化などの影響を受けて、マムルーク朝とインド洋世界とを結ぶ交通運輸と貿易上の諸関係は著しく停滞していた³⁹⁴⁾。従って、必然的にシリアやキリキア・アナトリア地方の諸都市を經由して、ペルシア湾～インド洋とを結ぶ交通運輸と貿易の比重は高まっていた。このような情況のなかで、*Argūn Khān* とジェノヴァ商人達との共同による *Baghdād*～ペルシア湾・インド洋ルートの開発、そしてインド洋諸物産の独占をねらったジェノヴァ商人達の企ては、極めて効果的な成果を期待し得た。そのことは同時に、マムルーク朝側に対する大きな経済的打撃を与えるものであった。

しかし、*Argūn Khān* とジェノヴァ商人達とが共同したインド洋進出計画が、その後、いかなる展開を示したかは明らかでない。おそらく、イルハン朝はジェノヴァなどイタリア都市商人達の手を借りずに、*Kish* や *Hurmuz* の通商航海民達と結んで、*Tabriz* 經由ペルシア湾～インド洋に出るルートの開発に努めた、と思われる。前述したように、*Maḥmūd Ghazān Khān* (694/1295—703/1304) は、A.H. 697, *Kish* 商人 *Fakhr al-Dīn* を派遣して、インド・マラバール経由、中国元朝

との交流関係を求めた³⁹⁵⁾。こうして、*Kish*, *Hurmuz*～*Shirāz*～*Rayy*～*Tabriz* 経由のルートが重要になるにつれて、*Baghdād* 經由ユーフラテス上流に出る交通運輸と貿易はじょじょに減少していった³⁹⁶⁾。

また、イルハン朝と共同して、*Baghdād* 經由ペルシア湾～インド洋に出ようとするジェノヴァやヴェニスなどのイタリア諸都市の商人達の努力は、彼らの地中海の拠点港市 '*Akkā*, *Ṭarābulus*, *Ṣūr* やキリキア・アナトリア地方の諸都市がつぎつぎにマムルーク朝軍隊の支配下に降ったことによって、事実上失敗に終わった。即ち、*Ṭarābulus* および '*Akkā* との *hudna* は、その有効期限の10年に満たない A.H. 687, *Ṭarābulus* のフランク人がムスリム商人達を捕えて、その財産を奪ったことや道路の阻害など、*hudna* の基本条項を犯す行動に出たために破棄された³⁹⁷⁾。A. H. 688 初め、*al-Manṣūr* は自らマムルーク軍を率いてダマスカス、*Bayrūt* と *Ṣūr* に出陣、ついで *Ṭarābulus* を占領した³⁹⁸⁾。さらに、A. H. 689 には、'*Akkā* のキリスト教住民がムスリム商人達を殺害し、暴動をおこしたことから、*hudna* はすべて破棄された³⁹⁹⁾。

al-Manṣūr の遺志をついで、スルタン *al-Ashraf* (689/1290—693/1293) は、A. H. 690, '*Akkā* に進軍、堅固な '*Akkā* の要塞をめぐる長期の包囲・攻防戦のすえ、これを降した⁴⁰⁰⁾。A.H. 692 までに、*Ṣaydā'*, *Ṣūr*, *Ḥayfā*, *Athlith* など、いずれも A.H. 682 に締結された *hudna* 条項に規定された対象都市はマムルーク軍の支配下に収められた⁴⁰¹⁾。

393) *Sulūk.*, I, 584-585.

394) *op. cit.*, 49-51, 53, 64-65.

395) *op. cit.*, nos. 205, 208-209. 後述 84.

396) *op. cit.*, n. 211; *Clavijo.*, 160-161.

397) *Ṭarābulus* との *hudna* は、A. H. 680 に締結 (*Tashrif.*, 210-211)。 *Sulūk.*, I, 746; I. *al-Furāt*, VIII, 76-82 は、*Ṭarābulus* の歴史を要約して、A. H. 688 の *hudna* 条約破棄の歴史的意味を強調している。cf. *op.*, *cit.*, 68-69.

398) *Sulūk.*, I, 746-748; *Zubdat.*, 163b.

399) *Sulūk.*, I, 753; I, *al-Furāt*, VIII, 93.

400) *Sulūk.*, I, 763-765; I. *al-Furāt*, VIII, 110-113; *Zubdat.*, 168b-170b.

401) *Sulūk.*, I, 765; I. *al-Furāt*, VIII, 113; *Zubdat.*, 172a-172b.

ここにパレスチナ・シリア海岸都市における十字軍・イタリア諸都市の商人達の自由商活動には完全に終止符がうたれたのである。

一方、キリキア・アナトリア地方では、al-Manṣūr の没後、相継いでマムルーク朝の手から離れて、モンゴル軍の勢力や十字軍側と結びつく動きがあらわれて、北方の辺疆情勢は緊迫してきた⁴⁰²⁾。しかも、A.H. 684 に締結された Sis 条約(hudna)の有効期限(A.H. 694, Rabī' I)が切れたことから、A.H. 697, アミール Baktāsh al-Fakhrī の率いるマムルーク軍は Iskandrūna, Sis, Adhana, Maṣṣiṣa などを征服、Jayhān 河を越えて、キリキア・アナトリア海岸地方におけるマムルーク朝支配権の奪回を図った⁴⁰³⁾。

A.H. 701, Sis のアルメニア王はモンゴル軍の Ghazān Khān を支援して、再度、マムルーク朝を離反⁴⁰⁴⁾、翌年の A.H. 702 には、おそらくフランク・イタリア商人達との通商関係を求めたためと思われるが、アルメニア王は 100,000 dinār 相当の莫大な商品を船に積んで、キプロス島に向けた。その船は、あいにく荒天のため Dimyāt 港に漂着、積荷はすべてマムルーク朝側に没収された⁴⁰⁵⁾。

以上の諸事実によって明らかにされたように、マムルーク朝のキリキア・アナトリア経営の最大の目的は、モンゴル勢力と結びついて、ユーフラテス河～Baghdād を経由、ペルシア湾・インド洋への進出を図ろうとしたイタリア都市商人達の活動を阻止することにあつて、また同時にマムルーク朝は Qūṣ～'Ayd-hāb ルートの不振に代るユーフラテス・ルートの開発を強く望んでいたからに他ならない。

第1章で説明したように、当時、セイロン使

節らが Baghdād 経由、エジプトに來朝したこと的事实は、この新ルートに対するマムルーク朝側の軍事的・外交的諸政策が、ある程度効を奏して、国際交通運輸と貿易の流れが大きく変わりつつあったことを示している⁴⁰⁶⁾。また、W. Heyd は、インド洋諸物産の取引をめぐる国際貿易において、紅海ルートと並んで、ペルシア湾、Baghdād または Tabriz 経由キリキア・アナトリア地方に通じるルートが劣らず重要であったことを指摘したが⁴⁰⁷⁾、後者のルート、とくに Baghdād～ユーフラテス・ルートが西側勢力のイタリア商人達に利用されたのは、13世紀後半の一時期であつて、Sis, 'Akkā, Ṭarābulus など東方進出の拠点都市とマムルーク朝との間に結ばれた hudna が無効となった A.H. 690～692 以降には、すでにこのルートは衰退の傾向にあつたと考えられる。

§2-5: ユーフラテス・ルートによる貿易交渉の推移

ペルシア湾岸の諸都市から、シリア地方及び地中海沿岸の諸港市に通じる主な交通・貿易ルートは、つぎのように3つのルートが古くから形成されていた。

(1) チグリス河口に近い 'Abbādān, al-Ubulla, al-Baṣra から河川及び運河を溯航して、Baghdād, 'Īsā 運河、ユーフラテス河を通過して、シリア都市またはキリキア・アナトリア地方に達する。

(2) イランの Fārs 地方の諸港市 Sirāf, Kīsh, や Hurmuz に上陸後、イラン高原を横断して、Shīrāz, Rayy, Tabriz から Trebizond へ、または北シリア、もしくはキリキア・アナトリア地方に達する。

402) *Sulūk.*, I, 833-834, 837.

403) *ibid.*, I, 838-839; *Zubdat.*, 169a-169b.

404) *Sulūk.*, I, 922-923.

405) *ibid.*, I, 942.

406) *op. cit.*, 26.

407) Heyd, W., *Histoire.*, II, 75-76.

(3) アラビア半島の東岸 al-Baḥrayn, al-Ḥasā' (al-Aḥsā') 地方から、ひとつはネジド, al-Yamāma を経由して、ヒジャーズ地方に、または Dūmat al-Jandal 経由 Buṣrā, ダマスカス, al-'Aqaba に、他は al-Baḥrayn 地方の海岸を北上、ユーフラテス河西岸の砂漠地帯を通して、シリア地方に達する。

これらのルートが重要な交通運輸と貿易上のルートとして機能するためには、al-Baḥrayn 地方からネジド、ユーフラテス河西岸地域、al-Jazīra, シリア砂漠、al-Thughūr 地方までまたがる広い地域を生活の舞台として活躍したアラブ系遊牧諸部族による交通運輸業務、物資の補給、道路の保安、旅行者と積荷の安全保護、情報提供などの諸分野にわたる全面的協力が必要であった。前章で説明したように、13世紀後半の一時期、とくにスルタン al-Manṣūr の治世に、マムルーク朝とインド洋世界とを結ぶ新しい交通・貿易ルートとして、(1)のルートが重要な役割を果たしたとすると、マムルーク朝はこれらの地域に住むアラブ系遊牧民達に対して、いかに具体的対応策を展開していたのであろうか。

スルタン Baybars から al-Zāhir, al-Manṣūr の時代にかけて、アラビア半島内のアラブ氏族 ('ashīra) のなかでも、とくに Āl Faḍl (Āl Muḥannā), Āl Mirā, Āl 'Āmir, Āl 'Alī, Banū Kilāb や Banū 'Uqba などがマムルーク朝とタタール・モンゴル軍との激突・葛藤をくりかえす勢力圏の狭間にあって、巧みに自立勢力を拡大していった。

Āl 'Āmir と Āl 'Alī はアラビア半島東岸の al-Baḥrayn, al-Qaṭīf 地方を⁴⁰⁸⁾、Āl Mirā はネジド、ヒジャーズ地方からイラク南部とユーフラテス河西岸域を広く活動圏とし⁴⁰⁹⁾、

また Āl Faḍl (Āl Muḥannā) はシリア砂漠、ユーフラテス河流域から北イラクの al-Jazīra 地方の一部までを覆う地域に強い勢力をもっていた⁴¹⁰⁾。これらのアラブ遊牧民達の活動圏のもつ地理的広がり、あきらかに彼らの夏营地と冬营地とを結ぶ遊牧生活の行動範囲と一致したものである、と考えられる。すなわち、彼らの一部は夏季にはアラビア半島内陸部のネジド、al-Yamāma, または al-Baḥrayn, Ḥajar 地方に根拠地をもって、秋・冬季には、ユーフラテス河西岸沿いにじょじょに北上移動して、シリア砂漠北辺部のレバノン山脈東麓、al-Jarīra や al-Thughūr 地方まで達して、そこで冬・春季の牧畜生活を送る長距離の水平遊牧移動を毎年繰り返していたのである。

また、多くの Muḍar 系アラブ・アシーラ達は、レバノン山脈東麓からユーフラテス河上流につづく山岳部とシリア砂漠との間を垂直移動する遊牧生活を行なった。彼らの遊牧周期とその行動圏は、夏季の乾期と酷暑を避けてレバノン山脈とユーフラテス河上部の北西山岳部に移動し、冬・春季には降雨後のシリア砂漠縁辺部に拡大した⁴¹¹⁾。

以上によって明らかのように、垂直と水平の移動を繰り返さず、いずれのアラブ遊牧諸部族・氏族にとっても、ユーフラテス河上流とその支流地帯からレバノン山脈東麓部にかけての地域が極めて重要な冬营地であった。ところで、半島のアラブ遊牧諸部族の冬营地が散在しているこれらの地域は、一般には al-Thughūr al-Shāmiya と al-Thughūr al-'Irāqīya と呼ばれて、古い時代から東西大国の軍事勢力が激突する中間の境域地帯であって、そこには多くの国境要塞と境域市場が建

408) al-Qalqashandī, ② *Nihāyat.*, 106-107; *Tashrif.*, ② 191; I. al-Furāt, VII, 111, 177; *Sulūk.*, II, 214.

409) al-Qalqashandī, ② *Nihāyat.*, 111; *Dhayl.*, IV, 90-91; *Sulūk.*, I, 679, 721, II, 350; *Nujūm.*, VII, 357; *Tashrif.*, ② 111-112, 191.

410) *Tashrif.*, ② 111-112, 191, 290; *Dhayl.*, IV, 36, 54, 231; *Sulūk.*, I, 448, 524, 679, II, 212, 350; I, al-Furāt, VII, 177; al-Qalqashandī, ② *Nihāyat.*, 107-108, 110.

411) *Sulūk.*, I, 492, 679, 762; al-Qalqashandī, ② *Nihāyat.*, 331.

設された。この境域市場は単にローカルな流通圏のセンターではなくして、国際市場の動向を左右するような大きな影響力をもったことに特徴があった⁴¹²⁾。

イスラム以前には、ローマ帝国とパルチア王国、ビザンツとササン朝とが、その後はビザンツとウマイヤ朝、アツバース朝とがこの地域を境界地帯として、相互に軍事力を集中して敵対関係がつづき、同時に異文化接触地として、境域高関税率都市群が形成されて、中継貿易が行われた⁴¹³⁾。

マムルーク朝はパレスチナ・シリア海岸地域をめぐる対十字軍戦、さらにタタール・モンゴル軍の南下を防ぐために、アラブ遊牧諸部族・氏族達が冬营地としたこの al-Thughūr 地域に対して、大きな関心を示したことは言うまでもない。とくに、al-Manṣūr は、彼らをマムルーク軍の右翼・先鋒隊として編入し、また軍事物資の輸送や馬・牛・羊・ラバなどの家畜類の提供を求めるなど、積極的に彼らの協力と利用を求めた⁴¹⁴⁾。この意味において、マムルーク朝がシリア・エジプトに

おける支配体制を確立・維持していく上で、彼らアラブ系遊牧諸部族の役割は大きかったと言わなければならない⁴¹⁵⁾。

では、マムルーク朝は北方境域地帯を防衛し、彼らの軍事支援を得るために、どのような具体的懐柔策を展開したのであろうか。

スルタン Baybars から al-Manṣūr の時代にいたるアラブ系遊牧諸部族のリーダー達との交渉関係をみると、以下のようなマムルーク朝側の彼らに対する保護・懐柔政策が行われていたことがわかる。

(1) ṣāhib, ra'is, amir, malik などの称号を与えて、彼らのリーダー権 (mashyakhā, amira) と nisba を認める。

(2) 冬营地の iqtā' 分与による牧地の設定。

(3) 下賜金品の贈与。臣下としての儀礼用の服 (khil'), 矢, 刀剣, 錦糸織布, 絨氈など。

(4) 通行関税の徴収権の一部分与。

(1)の事例では、Āl Faḍl の 'Alī b. Khudhayfa b. Māni' b. Khudhayfa は Baybars に

412) *op. cit.* nos. 7, 377.

413) cf. Jones, A. H., *Asian Trade.*, 1-10.

414) A. H. 680, Mankū Tamr (Mangē-Timūr) の率いるタタール・モンゴル軍約 80,000 騎がシリア北辺に接近したとの情報に、スルタン al-Manṣūr はすべてのアラブ遊牧民達、トルコマン、クルド族達に Dimashq に集まるように命じた。こうして編成されたマムルーク朝の軍隊は、右翼先鋒隊には Āl Faḍl, Āl Mirā 及びシリア・アラブ諸部族が、左翼にはアミール Sunqar とその随臣アミール達、左翼先鋒隊はトルコマン全軍とクルド族から成った (*Sulūk.*, I, 692; I. al-Furāt, VII, 215; *Dhayl.*, IV, 90-91.)。Sis, Darband, Adhana などのキリキア・アナトリア地方への遠征のとき、アラブ遊牧民達が常に極めて重要な役割を果たした。A. H. 673 の事例については、I. al-Furāt, VII, 29-30 参照。この時、トルコマンやアラブ遊牧民達は、馬その他家畜を持参して、マムルーク軍と共に参戦した。A. H. 732, スルタン al-Nāṣir のメッカ巡礼の時、Āl Faḍl, Āl Muhannā, Āl 'Isa などのアラブ遊牧民達が運搬用の家畜を多数提供し、巡礼の案内と護衛をつとめた (*Sulūk.*, II, 350)。

415) スルタン Baybars の没後、マムルーク朝の次期スルタン権をめぐる激しい抗争がアミール達の間で続いた。この時、al-Malik al-Kāmil はいち早く Āl Faḍl (Muhannā), Āl Mirā (Shihāb al-Dīn Aḥmad b. Ḥajjī b. Yazīd), Ba'lbak の山岳民とアイユーブ家の後裔などの諸勢力を結集して、大きな勢力を得た。al-Malik al-Manṣūr の軍と al-Malik al-Kāmil の軍とは、A. H. 679, Ṣafar 月 16 日, Dimashq において激突したが、Āl Mirā が al-Manṣūr 側に降ったことによって、勝利は al-Manṣūr が握った (*Dhayl.*, IV, 36-41; 後述 81 参照)。この事例に見られる様に、諸勢力が並存・分立して常に拮抗関係にある中東社会にあっては、アラブ遊牧民達の動向が極めて重要な役割を果たしたのである。中東の国家と社会の形成と展開過程におけるアラブ遊牧民達の役割とその位置に関して、さらに詳細に追究していく必要がある。

よって, amir al-'Arab の称号を与えられ, その孫の 'Īsā b. Muḥannā b. Mānī' b. Khudhayfa は al-Malik al-Zāhir と al-Manṣūr の二人のスルタンによって sharif al-dīn, amir al-'Arab, malik al-'Arab bi'l-bilād al-sharqīya w'al-shamāliya (東方及び北方諸地域におけるアラブ王), または malik al-'Arab bi'l-bilād al-shamāliya wa barrīyat al-'Irāq (北部諸地域とイラク・ステップ地域のアラブ王) などの称号を得た⁴¹⁶⁾。これらの称号からも明らかのように, 彼ら Āl Faḍl は, 北シリア・ユーフラテス河上流からイラク地方にかけての活動圏をもち, 他のアラブ諸部族に対するアミールまたは王 (malik) としてのリーダー権 (amīra) をマムルーク朝から認められていたのである⁴¹⁷⁾。また, al-Yūnīnī によると, 'Īsā b. al-Muḥannā はキャラバン・ステーション Tadmūr の長 (ṣāhib) として, そこの商業取引税の徴収請負権を al-Manṣūr から得たと, 言われている⁴¹⁸⁾。

Āl Faḍl と並んで, アラブ諸部族のなかの有力氏族 (ashīra) は Āl Mirā であった。彼らは Barmak 家の後裔と称して, 半島のアラブ諸部族のなかでも特に大きな影響力をもった⁴¹⁹⁾。彼らの長アミール Shihāb al-Dīn Aḥmad b. Ḥajjī b. Yazīd al-Barmakī (A.H. 682 没) は, malik al-'Arab bi'l-bilād al-

Hijāziya (ヒジャーズ諸地方のアラブ王), または malik al-'Arab bi'l-barrīyat al-Shām wa'l-Hijāz (シリア砂漠及びヒジャーズのアラブ王) という称号をマムルーク朝から受けて, その実際の勢力圏は al-Baḥrayn, イラク, ネジド, ヒジャーズからシリア砂漠にまたがる広大な地域を占めていた⁴²⁰⁾。彼らの勢力圏内のアラブ諸部族には毎年, キャラバン隊の警備と保護 (yaqza, khafar) に関する役務の分担と年貢を納める義務が課せられていた⁴²¹⁾。

Baybars 亡き後, 次のスルタン権をめぐる, al-Malik al-Kāmil Sunqar al-Ashqar と al-Manṣūr との間に激烈な抗争が続けられた。al-Malik al-Kāmil は, とくにアラブ遊牧民の Āl Faḍl, Āl Mirā や Ba'lbak の山岳民などの諸勢力を結集して, シリア地方に支配権を拡大したが, A.H. 679, Ṣafar 月16日, ダマスカス郊外の激戦に破れて, 北シリア方面に敗走した。al-Manṣūr はこの戦いの勝利によって, マムルーク朝スルタンとしての地位を確立すると共に, 嘗て al-Malik al-Kāmil に従ったアラブ遊牧民達との amān の契約を交わして, マムルーク朝体制下に積極的に懐柔しようと努めた。まず, ユーフラテス河南岸の al-Rustam, al-Mallūha からダマスカスの東側に近い al-'Aqābiyāt に至るレバ

416) *Tashrif.*, ② 111-112, 191, 290; *Dhayl.*, IV, 36, 41, 54, 231-232; *Sulūk.*, I, 524, 679, 762, 785, 847, II, 131-132; I. al-Furāt, VII, 177, 215.

417) *op. cit.*, 78.

418) *Dhayl.*, IV, 231.

419) *Sulūk.*, I, 721; *Nujūm.*, VII, 357.

420) *Sulūk.*, I, 679, 690, 721; *Nujūm.*, VII, 357; *Dhayl.*, IV, 36, 41, 90-91; *Tashrif.*, ② 111-112; *op. cit.*, 78. Āl Faḍl と Āl Mirā とは互いに強い対抗意識をもって, アラビア半島における勢力圏の伸張を競った。マムルーク朝側もまた, この両勢力の対立・抗争関係を巧みに利用して, アラビア・シリア情勢の掌握に努めた。マムルーク朝の立場は, Āl Faḍl (Āl Muḥannā) の勢力台頭を恐れて, 他のアラブ遊牧民達 Āl Mirā, Banū Kilāb, Āl 'Alī などに働きかけて, これを弾圧した。A. H. 713, スルタン al-Nāṣir が Muḥannā の来朝を求めたところ, Muḥannā がそれを拒否したので, マムルーク軍 1,000 騎を派遣, 他のアラブ諸部族にも統一軍事行動を促した (*Sulūk.*, 131-132)。

421) *Dhayl.*, IV, 136.

ノン山脈東麓の冬営地を *iqṭā'* 地として彼らに分封した⁴²²⁾。al-Manṣūr によるこのアラブ遊牧民懐柔策はマムルーク朝のシリア支配を安定させて、翌 A. H. 780 のタタール・モンゴル軍の侵掠を防ぐうえで、極めて重要な効果を発揮した。なぜならば、Abghā と Munge Timūr の率いるタタール・モンゴル軍は、Baybars の没後のスルタン権をめぐるマムルーク朝内部の動揺と上エジプト地方やシリア各地での内乱情況をとらえて、大挙アナトリア地方からユーフラテス河沿いに南下して、'Ayn Ṭāb, Bira, つづいて Aleppo へと接近、シリアに進軍することを計画していたのである⁴²³⁾。

al-Manṣūr は al-Kāmil との戦いに勝つと、上述したように、直ちにアラブ有力諸部族達との *amān* の契約関係を結んで、北シリア境域に *iqṭā'* 地を分与した。この *iqṭā'* 地は北方防衛の緩衝地帯として、有効な役割を果たした。

マムルーク朝が三回に亘って、タタール・モンゴル軍のシリア侵入を防ぐことが出来たのは、いずれの場合もアナトリア～ユーフラテス、シリア北東山麓部とシリア砂漠に居住したアラブ系遊牧諸部族に対する積極的懐柔策と彼らを騎兵・運輸・物資調達と情報伝達などの諸方面にわたって利用し得たからに他ならない。しかも、al-Manṣūr と al-Kāmil との抗争において見られたように、アラブ遊牧諸部族の動向は、マムルーク朝におけるスルタン権の行方を決定づけるような大きな影響をもっていた、と言えよう⁴²⁴⁾。

では、これらの地域を冬営地とした半島ア

ラブ遊牧民達は、激動する時代の潮流のなかで、モンゴル側に依らずして、マムルーク朝側に加担し、シリア防衛のうえで積極的な役割を果たしたのは何故であろうか。

前述したように彼ら遊牧民達に対するマムルーク朝の巧みな懐柔・保護策が功を奏した結果とも考えられるが、彼らは本来、マムルーク朝の支配に臣服・従属することを強く嫌い、そのシリア・エジプトにおける支配権の正当性すら認めていなかった、と思われる。

しかるに、マムルーク朝の彼らへの懐柔策の基本はマムルーク朝の絶対的支配権を前提とした契約 (*bay'a*)、即ち保護 (*khidma*) と服従 (*ṭā'a*) の主臣関係であった。

彼らアラブ遊牧民達がマムルーク朝の懐柔策を受け入れた背景には、ひとつにはおそらくカイロに亡命したアッバース朝カリフ al-Mustaṣir の神権性に対する深い威服の観念があって、それは必ずしもマムルーク朝との間の *bay'a* に基づく *khidma* と *ṭā'a* の関係を是認したことにはならないとする、彼らの体的姿勢が作用していたからであろう⁴²⁵⁾。

タタール・モンゴル軍による Baghdād 陥落のあと、アッバース朝カリフ al-Musta'ṣim が殺害されると、その子 Abu'l-Qāsim Aḥmad (カリフ al-Mustaṣir) は、秘かにアラブ遊牧民のもとに身を隠した。その後、彼は Banū Muhannā (Āl Faḍl) の al-Zarātīnī らアラブ遊牧民50騎と一緒にダマスカスに向かい、そこの *wālī* を通じて、スルタン Baybars のもとに亡命することの許可を求めた。Baybars は彼を直ちにカイロに招致するように命じ、カイロにて、カリフの血統の正しさ

422) *Sulūk.*, I, 679; I. al-Furāt, VII, 177; *Tashrif.*, @ 191. al-Mallūha については, *Mu'jam.*, V, 195 参照。op. cit., n. 415.

423) *Dhayl.*, IV, 45-46. タタール・モンゴル軍は, Aleppo を侵掠し, 戦利品, 穀物などを大量に奪ったのち, 急拠, 退却した。その理由は, マムルーク朝の al-Manṣūr と Sunqar al-Ashqar との両軍が合流して, タタール・モンゴル軍と対戦することになったため, また別の理由として彼らモンゴルがイスラム教の感化を受けたため, と言われた (*Dhayl.*, IV, 46)。

424) op. cit., n. 415.

425) op. cit., n. 2.

が認証された後、アッバース朝カリフの宣誓が行われた⁴²⁶⁾。ここで注目すべき事実は、アラブ遊牧民達がイスラム世界の神政権をもったリーダーとしてのカリフの権威を認めて、その血統を強く尊守しようとする意識をもっていた点にある。彼らは Baghdad から砂漠に逃亡したカリフの子 Abu'l-Qāsim を隠匿・保護して、当時、西アジアにおけるイスラム・スンニー国家として着実に勢力を確立しつつあったマムルーク朝のもとで、カリフ権の再興を図ることが最大の得策である、と考えたのであろう。一方、Baybars 自身もまた、アッバース朝カリフをカイロに招致することがエジプト・シリアにおけるマムルーク朝の軍事的行政的支配の正当性を得る一策であるのみならず、インド洋世界からマグリブ・サハラ諸地域にまたがる広大なイスラム世界全域に対しても、神権性を携えた唯一の正統イスラム国家であることを認めさせることに通じる、と考えたのである。

アッバース朝カリフの神権性は、その軍事的行政的指導性の後退と反比例するかのようになり、時代と共にイスラム世界の、とくにその周辺諸地域、アラブ、アフガン、トルコ系遊牧諸部族や海上航海民達の間では、むしろますます高まる傾向を示した。事実、Abu'l-Qāsim Ahmad がカリフ al-Mustaṣhir とし

て正式に認証・宣誓をうけると、アラビア半島内のアラブ遊牧諸部族、インド・デリー王朝やマグリブ諸国からの使節や巡礼者達がカイロに居るカリフのもとを訪問するために続集まった。

このように、とくに半島内のアラブ遊牧諸部族はアッバース朝カリフの血統とその神権性を尊守しようとする強い意識をもったので、カリフのため、またイスラム世界のためにも異教徒タタール・モンゴル軍との戦闘に積極的に参加しようとする努力なのである。ここに、マムルーク朝とアラブ遊牧諸部族との間に bay'a の関係が成立した基本的要因があった、と考えられる。

さて、第2の理由は、彼らの冬営地が点在した al-Thughūr al-'Irāqiya と al-Thughūr al-Shāmiya には、重要な境域市場があつて、しかも彼らが夏季と冬季に水平遊牧移動を行なう地域はペルシア湾岸地域～ネジドとシリア地方、キリキア・アナトリア地域とを結びつける交通運輸と貿易上の重要なルートと重なったことによる。つまり、彼らの遊牧・運輸・商業取引など、すべての経済活動は必然的に国際市場のセンターであるエジプト・シリアの諸都市と切り離すことが出来ない有機的つながりをもっていたのである。彼らの生活と経済の基盤はマムルーク朝の支配・領有し

426) *Sulūk.*, I, 448-449; *Zubdat.*, 43a-47a. アッバース朝カリフに対する神威性は ① 十字軍戦、タタール・モンゴル軍の侵掠という外部世界からのインパクトと、そこから生まれた大きな危機感のなかで、② 12-13 世紀にイスラム世界の周辺部でおこったイスラム系国家形成の指導理念として、③ 民衆へのイスラム信仰の侵透、④ シーア社会に代るスーフィー・スンニー体制の形成と確立、などの新しい情況のなかで、とくに 12-13 世紀以降、大きな意味をもつようになっていった。マムルーク朝はこうしたイスラム世界におこったカリフ権に対する再評価の傾向を巧みに利用して、その国家形成の確立に努めた。対十字軍やモンゴル戦に対する軍馬、食糧、資金その他の援助をイスラム諸国へ呼びかけるときには、マムルーク朝はつねにカリフ書簡と一緒に携えて、その聖戦の意義を強調したこと (al-Qalqashandī, ① *Ma'āthir.*, III, 256-257), A. H. 664, タタール・モンゴル軍へのイスラム側人質の代表として、カリフ al-Mustaṣhir が赴いたこと (*Sulūk.*, I, 553) などの事例がこれを物語っている。“イスラム世界意識 (al-bilād al-Islāmiya)” とキリスト教・ユダヤ教・コプト教徒に対する差別・対抗意識は、カリフ権の復興というシンボルを得て、ムスリム民衆社会のなかに強く意識されていった、と思われる。インド、中国、東アフリカやサハラ以南のスーダン諸地域でのイスラム国家形成とムスリム社会の拡大のなかでも、カリフの神威権は大きな意味をもってきた (*op. cit.*, 2)。

た諸都市との交流関係のうえに成立していたのであって、マムルーク朝との交通と貿易上の契約関係の成立は不可欠の条件であった。

A. H. 680 年代に入ってからユーフラテス河～シリア・ルートの隆盛は、一面ではマムルーク朝の対モンゴル戦のために推進されたアラブ遊牧民達との積極的な友好・懐柔政策の成功にもなって生まれた副産物であったとも言えようが、他面、Qūṣ～‘Aydhāb ルートの途絶と混乱が増大してくると、マムルーク朝はインド洋世界に通じる新ルートとして、このユーフラテス・ルートの安全と保護に重大な関心を示しはじめたからである。とくに、A. H. 679, ユーフラテス河沿いの有力アラブ遊牧民 Āl Faql 及び Āl Mirā とマムルーク朝との間に amān の関係が成立すると、この方面の物資の往来が盛んになり、また、多数の巡礼者達がシリア・ルートを通して、ヒジャーズ地方に集まった、と言われる⁴²⁷⁾。

A. H. 680, タタール・モンゴル軍撤退の報が達すると、シリア・エジプトの諸都市は歓喜の渦につつまれ、同時に半島内のアラブ遊牧諸部族、オイラート、タタール、トルコマンやアナトリア及びレバノン山間部に住む山岳民達多数がマムルーク朝のもとに参集して、帰順を誓った。こうした情況のなかで、北方情勢はさらに好転した⁴²⁸⁾。A. H. 682～683, シリア各地からダマスカスに集まった多数の巡礼者達は maḥmal をもって、無事ヒジャーズ地方に向けて出発した⁴²⁹⁾。

A. H. 684, Āl Faql と Āl Mirā の一団は服従を拒否する敵対アラブの諸地域 (bilād al-adūw al-makhdhūl) を攻撃して、al-Baḥrayn 地方のアラブ氏族 Āl ‘Ali b. Mājīd を捕え、馬匹、商品や財産など多数を戦利品として獲得した⁴³⁰⁾。またアミール Habba b. ‘Isā b. Muḥannā (Āl Faql) は、多数の仲間を動員して、al-Jazīra 地方の重要な境域市場 Āmid と Nasībīn を攻撃して、30,000 匹以上の羊、牛などの戦利品を得て、凱旋した。この ghazwa によって、異教徒の諸地域は、沈静し、敵対行為が罷んだ、と言われる⁴³¹⁾。

こうして、主に Āl Faql (Muḥannā) と Āl Mirā を中心とするアラブ遊牧民達の協力を得て、着々とシリア～ユーフラテス河～ペルシア湾ルートはマムルーク朝権威のもとに交通運輸の安全性を確立していったが、このルートの安全性は恒常的に維持されていたのではなく、つねに不安定な要素がともなった。A. H. 684 の末には、水場 (mashraba) の権利をめぐる、al-Tha‘āliba 族の有力アラブ遊牧民達が結集して、内乱がつづき、‘Usayla はイラク方面に逃亡した⁴³²⁾。

一方、スルタン al-Manṣūr はアラブ遊牧諸部族同志の敵対関係や部族内の内訌と分裂を防ぐために、じょじょに彼らに対するマムルーク朝支配権を拡大していった。A. H. 683, Āl Faql の王 ‘Isā b. Muḥannā が死去のとき、al-Manṣūr はその iqtā‘ 地を没収して、さらに Tadmūr の商業取引税に関する請負

427) *Dhayl.*, IV, 41 によると、A. H. 679, al-Manṣūr が Dimashq の戦で勝利してエジプト・シリアにおけるマムルーク朝スルタン権を確立すると、アラブ王 Āl Mirā の Shihāb al-Dīn Aḥmad b. Ḥajjī は amān を携えて Dimashq に来た、と。Āl Muḥannā は Sunqar al-Ashqar と行動を共にして、al-Manṣūr の軍門に降らなかったが、同年 Dhu’l-Ḥijja 月、Sharaf al-Dīn ‘Isā b. Muḥannā (Malik al-‘Arab bi’l-Bilād al-Shimāliya wa Barrīyat al-‘Irāq) は al-Manṣūr の khidma を認めて、降った (*ibid.*, IV, 54; I. al-Furāt, VII, 172, 177-179; *Tashrif.*, ② 191; *Sulūk.*, I, 675-676, 679)。

428) *Dhayl.*, IV, 46; I. al-Furāt, VII, 209-210, 213, 250, 270-271.

429) *Dhayl.*, IV, 181-182, 205; I. al-Furāt, VII, 276.

430) *Tashrif.*, ② 111-112; I. al-Furāt, VIII, 22.

431) *Tashrif.*, ② 111-112; I. al-Furāt, VIII, 22.

432) *Tashrif.*, ② 122.

権を国家に返却させた⁴³³⁾。その後、アミール Ḥusām al-Dīn Muḥannā を認めて再びアミール権と iqtā' 地を分与したが、しだいに彼らの権限は縮小していった⁴³⁴⁾。A. H. 692 には、Muḥannā b. 'Īsā のアミール権を剝奪したうえ、その兄弟達の Muḥammad, Faḍl と Wahba の三人を捕えた。代って、そのアミール権を Āl 'Alī の Shams al-Dīn Muḥammad b. Abī Bakr b. 'Alī b. Hudaytha に与えた⁴³⁵⁾。

以上のように、al-Manṣūr はアラブ遊牧民達の二大勢力 Āl Faḍl と Āl Mirā との対立・抗争を巧みに利用しながら、半島内のアラブ諸部族に対するマムルーク朝支配権の伸張とユーフラテス・ルートの安全性確保への努力をおこなった。しかし、マムルーク朝とユーフラテス河～ペルシア湾・インド洋世界とを結ぶルートは、A. H. 699～700、第 3 回目のタタール・モンゴル軍のシリア侵掠前後の時期には、しばしば途絶、混乱して、安全・自由な交流関係は望めなくなっていた。この時期にアラブ遊牧民、トルコマンと移住モンゴル系諸部族との間の対立抗争が激化したためである⁴³⁶⁾。

A. H. 700 以降、このルートが急激に衰退していった原因として、以下の諸点が考えられる。

(1) マムルーク朝の半島アラブ遊牧諸部族に対する支配権が強化されると、アラブ、トルコマン、アルメニア、モンゴル系その他諸部族間の力のバランス関係が崩れて、相互に激しい対立抗争がおこったこと。

(2) マムルーク朝と 'Akkā, Ṭarābulus 及び Sis との間の hudna が破棄されて、地中海世界との交流関係が断たれたこと。

(3) イルハン朝の貿易政策によって、Hurmuz～Tabrīz～Trebizond ルートの重要性が高まったこと。

(4) 紅海側ルートの状況に変化がおこったこと。即ち、イエメン・ラスール朝スルタン al-Muẓaffar の没後におけるラスール朝勢力の弱体化、al-Mujāhid によるマムルーク朝との通商関係の回復。そして、マムルーク朝による積極的なメッカ・ヒジャーズ地方に対する軍事的経済的経営がおこなわれたことによる。

これらの諸情況のなかで、紅海ルート、メッカ・ヒジャーズ・ルートが再びマムルーク朝とインド洋世界とを結ぶ安全・確実な交通運輸と貿易活動の中心となっていたのである。

§ 2-6: イエメン・ラスール朝の貿易統制策強化とマムルーク朝の対応

アラビア半島の西南部に位置するイエメン地方 (海岸部 Tihāma, al-Yaman al-Akhḍar と高地・山岳イエメン al-Bilād al-'Uliyā の両地域から成る)⁴³⁷⁾ はインド洋に面して東アフリカと近く、背後には Bāb al-Mandab を通過すると紅海に入り、それにつづくエジプト・シリア地方や地中海世界を控えていること、そして何よりもインド西南海岸の諸港市と結ばれたインド洋横断航海の要衝に位置したために、古くから東西を結ぶ国際交通運輸と貿易上の重要な中継地として発達した⁴³⁸⁾。

433) *Dhayl.*, IV, 231.

434) *ibid.*, IV, 231-232.

435) *Sulūk.*, I, 785; I. al-Furāt, VIII, 156; *Zubdat.*, 179a-179b.

436) A. H. 690 年代になってからのユーフラテス・ルートの混乱は、その原因のひとつがスルタン al-Manṣūr, そして al-Ashraf と相いついで死去したことによって、マムルーク朝スルタン権が動揺したことによる。この様に、マムルーク・アミール達の間の対立抗争は直ちに al-Thughūr 及び上エジプト、メッカ・ヒジャーズ地方の諸情勢に影響を及ぼし、マムルーク朝から離反する叛乱運動が各地で起った。

437) I. 'Alī al-Ḥusaynī, *al-Mulakhkhaṣ.*, 6a-6b.

438) 家島 ② 134-135.

とくに、10世紀半ば以降、イスラム世界の経済活動の中心がイラク地方からエジプト・マグリブ地方に移動したことともなっており、イエメンはインド洋世界と地中海世界とを結ぶルートの中軸として、国際貿易の動きを左右するような大きな影響力をもった。そこで、エジプト、シリア地方やイラク地方を領有したイスラム系諸国家、地中海周辺の諸都市・国家は競ってイエメンへの軍事的・外交的・経済的関心を強めて、インド洋世界の諸物産の供給に有利な地位を占めようと努めたのである。

先きに説明したように、アイユーブ朝のスルタン *Şalāh al-Dīn* とその兄弟達はエジプト、ヒジャーズ、イエメンの三地域を軍事的・行政的に直接その支配下に収めることによって、インド洋世界と結ばれたルート、都市その他交通と貿易体系のすべてを掌握した⁴³⁹⁾。しかし、A. H. 626、イエメン・ラスール朝初代スルタン *al-Manşūr* はアイユーブ朝がパレスチナ・シリア海岸やエジプト・デルタ地域における十字軍との戦闘にすべての軍事力を集中している間に、イエメン地方におこった内乱に乗じて独立をはかり、A. H. 629

には軍をヒジャーズ地方に派遣した⁴⁴⁰⁾。それ以後、毎年大軍をヒジャーズ地方に送って、A. H. 639 には、*al-Manşūr* はアイユーブ朝勢力をメッカから完全に撃退することに成功し、*Yanbu'* 港の支配権までも得た⁴⁴¹⁾。

つづく、第二代スルタン *al-Muẓaffar* は A. H. 678、*Ḥaḍramawt* への大遠征を挙行して、南アラビアから *Bāb al-Mandab* を広く覆う軍事基地網をつくり出すことに成功した⁴⁴²⁾。これによって、インド洋周辺諸国の、とくにインド、湾岸地域や中国の商人・有力者達はラスール朝の威勢と貿易上の影響力をおそれて、相次いで使者達を派遣して通商・外交関係を強化しようとした⁴⁴³⁾。

このように、ラスール朝勢力の拡大は、内陸アジア・ユーラシア大陸におけるモンゴル帝国の成立と同じく、13世紀における国際交通運輸と貿易に大きな影響力を及ぼしたという意味で、商業史上ひとつの転期をなしていると言えよう。

ラスール朝はインド洋をへだてたインド・マラバル地方の諸港市、とくに *Kāliqūt* (*Qāliqūt*), *Kūlam*, *Manjārūr*, *Kāyal*, ペル

439) *op. cit.*, 44-45.

440) '*Uqūd.*, I, 46-48; *op. cit.*, 62, n. 332.

441) '*Uqūd.*, I, 49, 61, 64-65; *Sulūk.*, I, 255; *al-Hamdānī, Simṭ.*, 221-220; *op. cit.*, n. 332. A. H. 629 以後、ラスール朝は毎年、メッカに軍隊を派遣し、A. H. 632 にはメッカ駐留をめぐってアイユーブ朝エジプト軍との間に衝突がおこった ('*Uqūd.*, I, 49-55)。A. H. 633, *al-Kharifayn* において、両軍の間に激しい戦闘があった ('*Uqūd.*, 55-56)。A. H. 635, ラスール朝スルタン *al-Manşūr* は自ら軍 1,000 騎を率いて出陣し、メッカに駐留中のエジプト軍をラスール朝側に帰順させることに努めた (*ibid.*, I, 61)。これに対して、アイユーブ朝スルタン *al-Sāliḥ Najm al-Dīn* は、A. H. 638, メッカに大軍を派遣し、これを占領した (*ibid.*, I, 65)。A. H. 639, *al-Manşūr* は自ら大軍を率いてメッカに迫ると、アイユーブ朝エジプト軍は敗走し、アイユーブ朝アミール *Murāriz* も降った。*al-Manşūr* は、さらに *Yanbu'* の *sharīf* に使者を派遣し、服従させた (*ibid.*, I, 69)。*Yanbu'* は、エジプト商人達のキャラバン基地として重要であったので、*al-Manşūr* はこれを奪った後、破壊した。その結果、*Yanbu'* の関税収入はなくなった、と (*al-Hamdānī, Simṭ.*, 220-221)。

442) *Qurrat.*, II, 40-41; '*Uqūd.*, I, 207-217; *Abū Makhrama*, 84; *Şāliḥ, H., Ta'riḥh.*, II, 598-607. I. *al-Furāt*, VII, 23 は、エチオピア (*al-Ḥabashat*) の君長から送られた書簡にもとづいて、以下の事実を伝えている。即ち、*Zayla'* (*al-Zayla'*) のムスリム達は、モスクを建立し、ラスール朝スルタン *al-Muẓaffar* への帰順のフトゥバを唱えることを求めている、と。この事実は、ラスール朝が *Bāb al-Mandab* の対岸 *Zayla'* 及びその内陸部のムスリム系諸部族に対して、その支配権を拡大しつつあったことを示している。

443) '*Uqūd.*, I, 209, 213.

シア湾の最大の港 Kish や al-Baḥrayn (al-Qaṭif) との通商関係を強めて、インド洋貿易の中軸であり、同時に地中海世界との貿易中継の唯一の窓口としての機能を果たすことに、国家の重要な経済政策を置いた⁴⁴⁴⁾。

国際交通運輸と貿易上の一大中継地として、卓越した地位を獲得しようとするラスール朝の軍事的経済的諸政策は極めて有利に展開した。そのひとつの理由は、先きに説明したように、ラスール朝の支配下にある重要な港市 Raysūt, Mirbāṭ, al-Shiḥr, Aden, al-Mukhā', al-Ahwāb, al-Ghalāfiqa, al-Ḥudayda, Dahlak や Zayla' などが、インド洋航海の上ですぐれた地理的位置にめぐまれていたことである。

インド洋の航海は、モンスーン周期に従って、夏季には西(南アラビア・イエメン・湾岸地域)から東(インド・東南アジア)、南(東アフリカ海岸)から北(南アラビア・湾岸地域)に、冬季には東から西、北から南の方向にそれぞれ横断した。より安全、迅速に、しかも大量の積荷を輸送しようとする商船は、船乗り達の永年に亘る航海経験と天文学的知識から生まれた厳密なる運行体系——航海期、ルート、出航・経由・寄港地、目的地、さらに風向や悪天候から守られた安全な避難港の選定など——にもとづいて航海運輸と貿易活動をおこなった。上述したラスール朝支配下の諸港市は、インド、東南アジア、東アフリカと湾岸地域などの間を横断航海する商船

にとっては、一度は必ず寄港せざるを得ない航海上の要地に位置したのである⁴⁴⁵⁾。従って、ラスール朝は、インド洋で活動するすべての商船を監視・統制する極めて有利な立場にあった。そして、入港してきた商船とその積荷を管理・保護したり、貯蔵、販売取引所のあっせんと仲介、水、食料、造船や修理所の提供などを通じて、ラスール朝は運輸と貿易取引に介入し、諸々の統制、貿易関税、手数料の徴収や重要商品を独占的に獲得し、販売する権限を得ていたのである⁴⁴⁶⁾。

第2の理由は、イエメン経由の紅海ルート(あるいはイエメンから陸路メッカ～シリア都市に達する高原キャラバン・ルート)はペルシア湾～ユーフラテス・ルートに比較すると、エジプト・シリア市場及び地中海世界に通じる最短ルートであったことによる。一方、エジプト・シリア地方を領有した諸国家もまた、イエメンを中継地として、インド洋世界と結ばれることを、国家の商業政策の基本としたので、イエメン～紅海(メッカ)～エジプト・シリア間を結ぶネットワークが国際交通運輸と貿易上の幹道として機能したことは、すでに詳説した通りである。

このように、ラスール朝は国際交通運輸と貿易のうえで、圧倒的に有利な立場にあったために、時には貿易統制策を強化して外来商人達に対する高率な関税、財産・積荷の没収、納付品、贈与の強要などをおこなって、より多くの経済収益を獲得しようとする努め

444) 'Uqūd., I, 208, 213, II, 139, 244-246; Wassāf, 35; Benjamin Tudela, 62-63; I, Baṭṭūṭa., ① II, 177-178; I. al-Athīr, 396-398; I. al-Mujāwir, I, 140-143. *al-Mulakḥkhaṣ* (I. 'Alī al-Ḥusaynī) によって、ラスール朝が Qāliqūt, Manjārūr, Kūlam, Jirfattan などのマラバル海岸の諸港と米、香辛料薬物類、織布、馬匹などの取引を通じて、緊密な貿易関係にあったことがわかる (cf. Serjeant, R. D., ② *A Fiscal Survey.*, 23-33)。

445) 家島, ⑧ 18-20, ⑨ 182-184, 191-192, ⑩ 227-229; 上岡・家島, 「インド洋における地域間交流」, 17-24; Yajima, H., *The Arab Dhow Trade.*, 44-47 参照。

446) イエメンの Raysūt, al-Shiḥr, 'Adan, al-Ahwāb, al-Ḥudayda などの諸港市における国家の貿易管理・統制及び関税等の支配の状況については, I. 'Alī al-Ḥusaynī, *al-Mulakḥkhaṣ.*, 15a-27a; *Subḥ.*, V, 34 に詳しい。cf. 家島, ④ 140 (n. 8), ⑥ 82-92。

た⁴⁴⁷⁾。一方、商人達はラスール朝のこうした貿易統制策と過酷な待遇を不満として、マムルーク朝側に訴えて、その問題の処理を要求した。その具体的事例をいくつか挙げるならば、以下の通りである。

まず、第 I 章で説明したセイロン使節らが Baghdad 経由マムルーク朝を訪問した直接の理由は、他ならずラスール朝による商人達に対する不当な徴税を逃れて、イエメン経由によらない新しい運輸ルートを開発しようとしたからであった⁴⁴⁸⁾。また、A. H. 707 には Hurmuz 経由、インド、シナ方面を広く遍歴した商人 'Izz al-Dīn al-Manṣūrī (al-Maqṣūrī) al-Ḥalabī はラスール朝スルタン al-Mu'ayyad による不当関税の徴収と財産没収を不満として、マムルーク朝スルタン al-Nāṣir に訴えて、その制裁を求めている⁴⁴⁹⁾。A. H. 730, Baghdad 経由、マムルーク朝に到着したインドの使者は、その前年ラスール朝スルタン al-Mujāhid によって、マムルーク朝に送る予定の hadiya を没収された上、使者までが殺害されたことを訴えている⁴⁵⁰⁾。

こうした使節・商人達の訴えに対して、マムルーク朝はその強力な軍事力と、地中海・マグリブ地域と結ばれた広い経済交流圏の中核である立場をバックとして、ラスール朝の強引な経済政策に歯止めをかけようと努めた。マムルーク朝とラスール朝とが直接武力衝突することは、ひとつには両国の中間にメ

ッカという宗教的、経済的、また情報活動の上で中立的なセンターがあったこと、他はインドとエジプト間の運輸と貿易取引のうえで両国（マムルーク朝とラスール朝）から共通の保護と支援を得ていたカーリミーらの国際商人達による積極的な外交仲裁によって、回避されたのである⁴⁵¹⁾。従って、両国の紛争の焦点は多くの場合、中立地帯のメッカ・ヒジャーズ地方の支配権をめぐる軍事的経済的対立、とくにメッカ sharif 達のアミール権をいずれの国家が認命するか、という問題に置かれた。

マムルーク朝側が、実際にイエメン派兵を決定し、遠征の準備が進められたのは、A. H. 692 と A. H. 707 の二回であった。この二回の遠征計画はいずれも実行段階まで至らずに中止されたが、マムルーク朝がこの遠征を計画するに至った動機と状況を分析することによって、両国間のインド洋貿易をめぐる外交的経済的諸関係の実態を捉えることが出来る。

(I) A. H. 692 の遠征計画：Ibn al-Furāt と al-Maqrīzī によると、A. H. 692, al-Muḥarram 月、マムルーク朝スルタン al-Ashraf Ṣalāḥ al-Dīn Khalīl は Qūṣ に出発、イエメン遠征の準備を呼びかけたので、ワジール達により兵糧の調達が進められた、とある⁴⁵²⁾。この情報に相当する記事は、Baybars al-Manṣūrī による *Zubdat al-Fikra* では、スルタンが狩猟と余暇を楽しむために、al-Qu-

447) ラスール朝スルタン al-Nāṣir による外国貿易の統制強化策と外来商人達に対する不当関税、積荷没収等については、家島 ③ 176 (n. 23), ④ 142 (n. 18), 149-150; Piloli de Crète, *L'Égypte.*, 41-43; Darrag, A., *L'Égypte.*, 216; *Nujūm.*, IX, 362; Heyd, W., *Histoire.*, II, 445-446 参照。

448) *op. cit.*, 5-6, n. 14.

449) 元朝治下の中国を訪問した大商人 'Izz al-Dīn al-Manṣūr (al-Maqṣūr) al-Ḥalabī al-Kūlamī については後述 nos. 462, 466 参照。

450) *Sulūk.*, II, 322, 333; *op. cit.*, n. 358. 後述 94-95 参照。

451) マムルーク朝とラスール朝との間の外交通商関係を維持するうえで、al-Kārimī 商人達が重要な役割を果たしたことは、Lapidus, I. M., ① *Muslim Cities.*, 125-126; Labib, S., ② *Egyptian.*, 64-65; 家島 ③ 175 (n. 19) 参照。

452) I. al-Furāt, VIII, 153-154; *Sulūk.*, I, 782-783; *Khitāt.*, II, 239.

bli 地方に出かけようとしたとき、ワジール Shams al-Dīn b. al-Sal'ūs はアラブ遊牧民、地方官、名士達および富裕者達に書状を送り、彼らから馬匹、ラクダ、穀物、資金などの物資調達準備を進めるようにと、スルタンに進言した、と説明されていて、その物資調達準備がイエメン遠征を目的としたものであることは明記されていない⁴⁵³⁾。

スルタン al-Ashraf が Qūṣ に向かい、物資調達目的がイエメン・ラスール朝に対する軍事遠征にあったことは、以下の二つの理由から推断して、十分に首肯される事実であろう。

(1) 先きに言及したように、Qūṣ は対エジプト貿易をおこなうイエメン系商人達にとって最大の情報センター、運輸と貿易の中継拠点であったから、マムルーク朝がイエメン遠征を準備する際には、まず Qūṣ にて情報の収集と資金・物資の調達が必要であった⁴⁵⁴⁾。

(2) al-Manṣūr の治世から al-Ashraf にかけて、マムルーク朝とイエメン・ラスール朝との間の対立と緊張関係は、極度に高まった状況にあって、マムルーク朝がイエメン遠征を計画する諸条件は整っていた、と言える。マムルーク朝はラスール朝が友好と臣従の義務を遂行せず、マムルーク朝から離反して専横とも言える諸行動をとったことに大きな不満を抱いていた。そのいくつかの事件を挙げれば、① A. H. 680 と A. H. 687 に al-

Manṣūr がラスール朝使者の求めに応じて *ṣūrat amān* を許可したにもかかわらず、ラスール朝は相変わらず商人達に対する不当行為を繰り返した⁴⁵⁵⁾、② 対モンゴル戦及び十字軍戦のための援助要請をラスール朝は拒否した⁴⁵⁶⁾、③ A. H. 666, 682 と A. H. 688 の 3 回に亘り、マムルーク朝側の派遣した使者がいずれもイエメンに滞在中、不慮の死を遂げた⁴⁵⁷⁾、④ セイロン王の使者らの申し立てによって、ラスール朝の貿易弾圧策が明らかになった⁴⁵⁸⁾、⑤ さらに、イエメン軍のメッカ侵略とメッカ *sharīf* Abū Numayy のラスール朝側への帰順(但し、A. H. 692, Abū Numayy はラスール朝スルタン al-Muẓaffar へのフロッパを中止して、再びマムルーク朝側に服した⁴⁵⁹⁾)、などが指摘されよう。

A. H. 692 の遠征計画がその後、どのような経緯で進められたのか、また何故突然に中止されたのかは明らかでない。おそらく、スルタン al-Ashraf が翌年 A. H. 693 のはじめに暗殺されたこと⁴⁶⁰⁾が、直接の理由で中止された、と考えられる。

(II) A. H. 707 の遠征計画: その後も、ラスール朝は貿易統制策を強化して、マムルーク朝経済圏から独立した中立的な貿易中継地としての国家支配権の確立をめざした。

ラスール朝スルタン al-Muẓaffar の歿後 (A. H. 694), スルタン位を得た al-Mu'ayyad

453) *Zubdat.*, 178b.

454) *op. cit.*, 60.

455) *Sulūk.*, I, 699, 702-703, 742; I. al-Furāt, VII, 228; *Zubdat.*, 123a-123b. ラスール朝による外来商人達に対する弾圧策については、*op. cit.*, n. 447.

456) I. al-Furāt, VII, 222-223; al-Qalqashandī, ① *Ma'āthir.*, III, 256-257.

457) *'Uqūd.*, I, 169, 251; I. al-Furāt, VII, 258, 282; *Sulūk.*, II, II, 20, 32; al-Hamdānī, *Simt.*, 377.

458) *Sulūk.*, I, 782-783; I. al-Furāt, VIII, 153-154, *op. cit.* § 1-4.

459) A. H. 683, ラスール朝はメッカにおいてイエメン巡礼者達への不当関税を理由に、Asad al-Dīn Jaghrīl の率いる軍隊を派遣し、メッカを占領した。メッカの *sharīf* Qatāda と Abū Numayy はアラブ遊牧民達を集めて、これに挑戦した。その後、Abū Numayy はラスール朝の支援を得て、単独メッカのアミール権を獲得した (*Sulūk.*, I, 724, 726, 786)。

460) *Sulūk.*, I, 790.

はカーリミー商人達をはじめとするインド洋貿易で活躍した商人達 (*tujjār al-Hind*) や船舶商 (*nākhudhā'*) 達を鄭重に接遇し、広範な貿易特権をあたえることによって、彼らと国家との貿易利潤の共有関係を強めた⁴⁶¹⁾。また、彼はイエメンを経由して、メッカやエジプト方面に向かおうとする商人達を厳しく監視し、その積荷や財産には法外な課税を加えた⁴⁶²⁾。これらの施策は他ならずマムルーク朝との貿易利害をめぐって激烈な争いを誘発した。しかも、マムルーク朝に納付すべき、2~3年ごとの *hadiya* と関税代金の一部 (*ḍarība, jizya*) の提出を拒否したことが、マムルーク朝をして、再度のイエメン遠征を決意させたのである⁴⁶³⁾。

al-Maqrīzī は、*al-Mu'ayyad* の貿易統制策強化とマムルーク朝に対する友好と臣従の義務としての贈与品 (*hadiya*) の送付が中断したことを説明して、

「[A. H. 704] ……商人達の一団が [エジプト] に来着して、イエメン王 *al-Mu'ayyad* についての不満をのべた。それに加えて、今までイエメンから送付されていた [年額] 6,000 *dīnār* に相当する *hadiya* とスルタンへの特別の *hadiya* は中断していた。…… [イエメン王] *al-Muẓaffar Yūsuf b. al-Manṣūr 'Umar b. 'Alī b. Rasūl* は、その二つの義務 (即ち規定の年額 6,000 *dīnār* の *ḍarība* とスルタンへの *hadiya*) を果たさずして、エジプト・スルタンを侮蔑した。そこで、*al-Mu'ayyad* のもとに、非難と威嚇を内容とした書状が送られた。その使いには *Nāṣir al-Dīn al-Ṭūsī* と *Shams al-Dīn Muḥammad b. 'Adlān* が随

行した。同時に *al-Mu'ayyad* に対する非難と威嚇の意を示したカリフ書簡が携えられて、慣例通りの規定額を納めるようにと促がした。』⁴⁶⁴⁾

と、ある。*al-Maqrīzī* が「商人達の一団 (*'iddat min al-tujjār*)」とのべている人々は、イエメン側史料の *Ibn 'Abd al-Mujīd al-Yamanī* の *Bahjat al-Zamān fī Ta'rikh al-Yaman* および *al-Khazrajī* の *Kitāb al-'Uqūd al-Lu'lu'wiya* によって、商人 *'Izz al-Dīn 'Abd al-'Azīz al-Manṣūr (al-Maqṣūr) al-Ḥalabī al-Kūlamī* の一行のことである、と考えられる⁴⁶⁵⁾。

'Izz al-Dīn は、Aleppo に生まれたが、商売のため *Baghdād, Hurmuz*, インドを経由して、中国 (*al-Khiṭā'*) に達し、長期に亘って、そこに滞在した。その後、南昌 (*Nansā*) から泉州 (*Zaytān*) に出て、そこからシナ船 (*zaww*) でインドの *Kūlam* に渡った後、A. H. 703 には *Aden* に到着した。*Aden* に入港したとき、彼の所持した商品は絹 300 *bahār* (90,000 *raṭl Baghdādī* に相当)、銅壺に入った麝香 450 *raṭl*、中国陶磁器、香炉、男女奴隸など莫大な量にのぼり、入港時の関税額 (*'ushūr*) だけでも 300,000 *dīnār* に及んだ。彼が持参した商品の多くは、中国在住のムスリム商人達による聖地 (*al-ḥaramāni*) メッカとメディナへの喜捨 (*ṣadaqa*) であった、と言われた。彼はスルタン *al-Mu'ayyad* に *hadiya* を献上すると、スルタンは彼を寛大に待遇し、返礼の品々を贈った。その後、彼はエジプト地方にいる仲間達 (*ahl-hu*) との旧交を新たにするために (*li-yujaddida 'ah-*

461) *Bahjat.*, 76b-77a; *'Uqūd.*, I, 320-321; 家島 ③ 73 (n. 15).

462) *Bahjat.*, 91a に依ると、中国から来航した大商人 *'Izz al-Dīn 'Abd al-'Azīz b. Maqṣūr (al-Manṣūr) al-Ḥalabī* は、スルタン *al-Mu'ayyad* に対して、莫大な量の中国物産と関税を支払うことによって、彼の旅行と滞在の自由権を得た。しかも、彼がエジプトに向け出発する際、*Aden* で 100,000 *dirham* の追加税を支払った。cf. *Sulūk.*, II, 7.

463) *Sulūk.*, I, 373, 688, II, 7.

464) *ibid.*, II, 7.

465) *Bahjat.*, 90b-91a; *'Uqūd.*, I, 350.

dan bi-ahli-hi hunālika), イエメンを出発した⁴⁶⁶⁾。

ここで注目すべき事実は、イエメン側史料では、スルタン al-Mu'ayyad は商人 'Izz al-Dīn に対する処遇については殊のほか寛大にして、手厚い答礼の贈与品、礼服 (khil') と滞在中の特別待遇、旅行の自由保障などの特権が与えられたこと、このような大商人がイエメンに到着したことはラスール朝スルタン al-Mu'ayyad の権勢の正当性と公平・寛大なる態度の証明であること、などの諸点を強調していることである⁴⁶⁷⁾。ところが、エジプト・マムルーク朝側の史料はいずれも、前述した al-Maqrizī の説明に見られたように、商人 'Izz al-Dīn に対するラスール朝側の不正行為と臣従の義務としての hadiya と ḍarība の中断したことを厳しく非難しているのである⁴⁶⁸⁾。この両王朝史料の相反する事実には、おそらくカーリミー商人達をはじめとするインド洋貿易商人達の恣意的な役割が大きく介在しているように思われるのである。なぜならば、彼ら商人達は、当時のマムルーク朝とラスール朝との間の軍事的経済的緊張と対立関係を巧みに利用して、時には対立と抗争を扇動し、また情報提供と調停・仲裁役を果たしながら、両国からの有利な貿易特権、関税免除、商品保護と通行上の安全監視を獲得して、国際商業のうでで独占的進出をはかろうと努めていたのである⁴⁶⁹⁾。

さて、上述したマムルーク朝スルタン al-Nāṣir とカリフ al-Mustakfī I (701/1302—740/1340) によるラスール朝への警告の書状に対して、al-Mu'ayyad の返答は全くなかった⁴⁷⁰⁾。しかも、A. H. 705 に到着したイエメンからの hadiya は慣例の規定額よりも甚だ少ないものであった⁴⁷¹⁾。これに対して、al-Nāṣir は直ちに再度、al-Mu'ayyad に対して抗議と威嚇を内容とした書状を送ったが、これに対する返答もなかった⁴⁷²⁾。この点について、イエメン側史料の al-Khazraji は、

「同年 (A. H. 705) に、[マムルーク朝との間で] 果たすべき親交の儀を終えたのち、[ラスール朝側の使者] アミール Asad al-Dīn Nūr はエジプト地方から帰還した。彼と同伴して彼地 (エジプト) からの使者 Mubāriz al-Dīn al-Ṭūrī が到着した。その使者は数日間に亘って Ta'izz に滞在し、スルタン (al-Mu'ayyad) とも謁見した。スルタンからの厚遇と寛大なるもてなしを受けたのち、使者は Zabid に行き、そこで主君 (マムルーク朝スルタン al-Nāṣir) のもとに帰還するための旅の準備が整うまでの間、滞在した後、旅立った。」⁴⁷³⁾

と記しているが、マムルーク朝スルタンとカリフ書翰については、全く触れていない。

A. H. 707 には、al-Mu'ayyad による商人達の積荷・財産の没収と不当関税の徴収が益々激しくなり、エジプトへの hadiya の送付

466) 'Izz al-Dīn 'Abd al-'Aziz al-Manṣūr (al-Maqṣūr) al-Ḥalabī al-Kūlamī は、別名を Ibn Qayṣur と呼ばれて、al-Kārimī 商人の 1 人である、と言われた。Ibn Qayṣur についての情報を伝えた史料は多い。Wiet, G., ① *Les Marchands.*, 107-108 (n. 182); Lapidus, I. M., ① *Muslim Cities.*, 211; 家島 ③ 173 (n. 15) を参照。

467) *Bahjat.*, 91a; 'Uqūd., I, 350.

468) *Sulūk.*, II, 7. cf. *op. cit.* nos. 449, 462.

469) *op. cit.*, 57-60. cf. 家島, ③ 175 (n. 19).

470) *Zubdat.*, 255a-267b には、このときのカリフ書簡が伝えられている。ラスール朝への抗議文として、スルタン書簡と一緒にカリフ書簡が送付されたことは興味深い。前述した通り、当時、カリフの神威性がイスラム世界の各地に高まっていたことを示している (*op. cit.* nos. 2, 426)。

471) *Sulūk.*, II, 20-21; 'Uqūd., I, 362; *Zubdat.*, 254b.

472) *Sulūk.*, II, 21.

473) 'Uqūd., I, 367; *Bahjat.*, 96b.

もまた完全に中止された⁴⁷⁴⁾。ここに至って、マムルーク朝スルタン al-Nāṣir はまずメッカの支配権がマムルーク朝側にあることを確認した後、各アミール達に命じて、イエメン遠征のための艦隊の準備を行わせた。紅海を航行するのに必要な平底舟 (jilb, jilāb) と小型連絡船 (fulwa) の建造はまず Qūṣ にて行われ、それを Suways と al-Ṭūr に送って、艦隊を編成する計画が立てられた⁴⁷⁵⁾。

今回のイエメン遠征計画もまた前回と同様、Qūṣ で進められたことは、この遠征の性格と結末を象徴的に示していた、と見えよう。即ち、イエメン遠征の準備がインド洋貿易商人達、とくにイエメン系商人達にとっての最大の中継拠点 Qūṣ で行われたことは、この遠征の目的が彼らの貿易権擁護にあって、従って戦艦の建造とその他遠征に必要な資金・物資の調達もまた彼ら商人達の出資に大きく依存した、と想定される。確かに、今回のイエメン遠征をマムルーク朝側に決意させた直接の理由は、A. H. 705 に到着したラスール朝からの hadiya が規定額より大幅に少額であったことに依る⁴⁷⁶⁾。ところが、イエメン側の史料 'Abd al-Bāqī b. 'Abd al-Mujīd al-Yamanī によるならば、この時 (前年の A.H. 704 に相当する)、マムルーク朝に送った hadiya の内容とその総額は嘗て類例を見ない程の高価奇異なるインド洋諸地域からの諸物産の数々で、その総量は大型船 2 艘に満載されて運ばれたこと、マムルーク朝へのこうした多額な hadiya は両国間の礼節と親交を維持するために 2 年毎と 3 年毎に慣例通りに送付されている、と説明されているのである⁴⁷⁷⁾。'Abd al-Bāqī al-Yamanī はこの時の hadiya の内

容一覧を詳かく列挙しており、それらの品々はラスール朝がインド洋諸地域の諸物産をいかに広範囲に、しかも大量に集め得る立場にあったかを、また多種多彩な中国物産が西アジア地域や地中海世界の人々にとって、すでに生活嗜好品——とくに茶、陶磁器、銅器、麝香、樟脳など——として広く普及しはじめていたこと、等が窺われて大変に興味深い。その関連記事を紹介するならば、以下の通りである。

「同年 (A. H. 704), アミール Asad al-Dīn b. Būr (Nūr) は以下のような各種の高価な品々を携えて、エジプト地方に使者として出発した。そのスルタンは al-Malik al-Nāṣir Muḥammad b. Qalā'ūn, その国家の mudīr は 2 人のアミール、即ち Salār と Baybars al-Jāshunkīr であった。その内容は、水盤、広口水差し、大盆、香炉 (mijmara), 球 (ukra, ukar), 容器 ('arabiyāt) などの各種形態の銀製品、沈香木、白檀、龍涎香大塊、麝香腺袋、逸品ぞろいの中国陶磁器、瑪瑙製皿・盤・椀など、その秀逸なること筆舌に尽し難いもの、エチオピア奴隷、印度竹、中国製長椅子、金銀綾織マット、上質モスリン、sal'āniyāt 織、逸品の中国製錦織、壺、皿、上質麝香のつままった箱、中国茶⁴⁷⁸⁾、さらには、精製樟脳、芳香・薬物類の胡椒、丁香、生姜、蘇芳木など多量に、また動物類の象、野生ロバ、キリン、それらすべては金糸で輝く絹縞子の衣装を纏っている。さらに純血種のアラブ競走馬。以上の如き贈物は、2 年または 3 年毎に礼節と親交をつくすために、求めに応じて滞ることなく、そして培われたる信頼関係の絆に基づいて、送付されているのである。」

474) *Sulūk.*, II, 32-33, 36-38.

475) *ibid.*, II, 33, 36-38; *Zubdat.*, 254b.

476) *op. cit.*, n. 471.

477) *Bahjat.*, 92b-93a.

478) 中国茶が贈呈品のなかに含まれていることは興味深い。中国茶については、既に 9 世紀の記録 Sulaymān に al-sākh (茶) として見えるが、中国茶が嗜好品のひとつとして実際にエジプトに伝わったことを記した記録は、これが初出であろう (Sulaymān, *Akhbār.*, 16b; 藤本勝次訳, 22)。

上述したラスール朝がマムルーク朝に対して送付した *hadiya* の内容は、エジプト側史料が伝えるように決して慣例より少額 (*qimat-hā aqall min al-'āda*) とは言い難い⁴⁷⁹⁾。しかも、イエメン側史料は慣例通り、2~3年毎にマムルーク朝への *hadiya* は欠かすことなく送付されている、と明言しているのである。では、何故、イエメン側とエジプト側の史料内容がこのように大きく食い違うのであろうか。

こうした事例は他にも多く見られるように、ラスール朝がマムルーク朝に送ったインド洋諸地域の諸物産はその一部が使節の同行と運輸を請負ったイエメン系商人達の、とくにカーリミー商人達によって、途中の 'Ayd-hāb, Qūṣ か、カイロ及び al-Fuṣṭāṭ にて取引・売却されたもの、と推察せざるを得ないのである。つまり、彼ら商人達は故意にラスール朝の *hadiya* を慣例の規定額より過少にもたらすことによって、またそのすべてを他に流用・転売することによって、両国間の緊張と対立を扇動したものと考えられるのである。なぜならば、ラスール朝側の不当に高率な関税、商品、財産の没収を恐れた商人達は、マムルーク朝の軍事的・外交的制裁処置に訴えて、ラスール朝の専横な貿易統制策に歯止めをかける必要があった。

al-Maqrīzī によると、この時イエメン遠征を挙行することの妥当性は広く諒承されて、アミール Salār 自らがその遠征の任務を指揮することになった、とある⁴⁸⁰⁾。

遠征の準備は整いつつあったが、マムル-

ク朝の送った警告と抗議を内容とした書翰に対する al-Mu'ayyad の返答が未着なために、その遠征隊の出発は延期された⁴⁸¹⁾。その間に、エジプト各地では疫病、ナイル河水の異常増水、強風による農作物の減収とそれともなう諸物価の高騰、叛乱さらには al-Nāṣir のスルタン位からの一時退位、Salār と Jāshunkīr との権力抗争など、多くの国内情勢の不安原因がかさなった。このために、イエメン遠征は、A. H. 692 の場合と同じく、突如として中止された⁴⁸²⁾。Baybars al-Manṣūrī は A. H. 708、イエメン遠征の艦隊建造の指揮官 'Izz al-Dīn Aybak al-Shujā'ī とその妻、家族が相いついで死去したことを伝えている。おそらく、同年、Qūṣ 地方を襲った疫病に罹ったためであろう⁴⁸³⁾。

イエメン側史料は、この間の事情を次のように説明している。即ち、al-Khazrajī によるならば、

「この年 (A. H. 707) に、エジプト地方のスルタンの nā'ib, アミール Sayf al-Dīn Salār は、アミール Baybars [Jāshunkīr] に対して、イエメンへ大軍 [を派遣する] 準備をするように勧めた。すると Baybars は Dīwān 諸庁の shādd, アミール 'Izz al-Dīn al-Ashqar ('Izz al-Dīn Aybak al-Shujā'ī に同じ) に命じて、船を建造するために Qūṣ に向けさせた。彼は50艘以上の船を造った。しかし、アツラーは彼およびその子息達、親族のみならず彼の全家族一人のこらざる短期間のうちに死に至らしめた。そこで、アミール Sayf al-Dīn Salār はその [イエメン遠征] 計

479) *Sulūk.*, II, 20-21.

480) *ibid.*, II, 37.

481) *ibid.*, II, 38.

482) *Sulūk* に依って、A. H. 707 の主な事件を挙げれば、アミールの Salār と Jāshunkīr との対立抗争 (II, 33 seqq.)、上エジプトで叛乱 (II, 37)、ナイル河増水、強風、物価高騰 (II, 39)、そして A. H. 708 にはモンゴル軍のユーフラテス河岸への接近 (II, 42)、ヒジャーズ・アラブ遊牧民 Banū Hilāl と Asad の叛乱 (II, 42)、スルタン al-Muẓaffar の即位と国家行政の混乱激化 (II, 45-56)、A. H. 709 にはナイル河水位不足、熱病、疫病が広がる (II, 55)、スルタン al-Nāṣir の復讐 (II, 72)、などがあつた。

483) *Zubdat.*, 265a.

画を中止するように、*faqih*, *qāḍī*, *khanqā* の *mashā'ikh* や *zāwiya* の仲間達、忠誠なる臣民達に勧めて、スルタンのもとに行き、この計画を遂行することはもはや適当でないことを進言するように、と伝えた。その中止理由として、イエメンは恭順の誓約のある国であり、また学術の国、*'ulamā'*, *faqih* 達、忠誠・平和を愛する人々の国、その王は衆目の一致せる見解が示しているように、確固たる秩序をもち、その治世は安定しているから、と。従って、イエメン王に対しての不法なる行為は一切許されるべきではない、と。以上によって、[マムルーク朝] スルタンはこの遠征計画案を中止し、すべてを進言者 [アミール *Sayf al-Dīn Salār*] の後日判断に委ねた。

[ラスール朝] スルタン *al-Mu'ayyad* がそのこと（即ち、マムルーク朝によるイエメン遠征計画）を知ったとき、使者がこの件についての、さらに正確な情報をもたらすまでは本年における *al-Kārim* [商人達の活動] を禁止した。[その件に関連して] エジプト側からイエメンに使者と儀典官 (*muta'ammam*) が送られる段どりが整えられた。その使者は *al-Malik al-Zāhir* [*Rukn al-Dīn Baybars Jāshankīr*] のマムルーク *al-Sa'dī* という人物と *qāḍī* の一人、儀典官 (*muta'ammam*) の *Shams al-Dīn Muḥammad b. 'Adlān* であった。[その使者のもたらした] 書状の内容は、万事はすでに解決済みであること、スルタン [*al-Malik al-Zāhir*] はこれまで野望を抱いていた [イエメン遠征の] ことは撤回した。従って、今はひたすら和解と安寧なることを望んでいる、と言うものであった。そこで、この二人の使者は、イエメン地方に向かい、スルタン [*al-Mu'ayyad*]のもとに到着したが、丁度、スルタンが病気のために直接謁見するこ

とは出来なかった。しかも、到着したアミールの一人 (*al-Sa'dī*) が生死にかかわる重病を罹い、そのことが原因で、A. H. 708, *Jumādā I* 月23日に死亡した。それは、*Zabīd* の町の郊外であった。そこで *qāḍī Shams al-Dīn* は結論として下された返答の書状を携えて、エジプトに帰還した⁴⁸⁴⁾。]

と説明されている。*al-Khazrajī* が述べた文中で興味深い点は、スルタン *al-Mu'ayyad* はマムルーク朝によるイエメン遠征計画を知って、直ちにカーリミー商人達の活動を禁止したことである。この事実は、この遠征計画が延期され、ついには中止された理由の背景に両国間の直接的武力衝突を回避しようとするインド洋貿易商人達、とくにカーリミー商人達の大きな役割があったことを暗に示唆している。ラスール朝が彼らの対エジプト貿易を全面的に禁止するという強行措置に出たことは、予想以上の事態であったに相違ない。なぜならば、彼ら商人達の意図は、マムルーク朝の外交的軍事的威嚇をかりて、ラスール朝の貿易統制策を緩和させることにあった、と思われる。事実、これ以後の両国の関係には、軍事的衝突や経済対立は見られず、3回目のスルタン位を獲得した *al-Nāṣir* の時代 (709/1309—741/1341)、ラスール朝との交流は A. H. 711, 718, 720, 724, 725, 727 と 730 に行われた⁴⁸⁵⁾。

A. H. 723 以来、ラスール朝では、スルタン位をめぐる、*al-Malik al-Mujāhid* と *al-Malik al-Zāhir* との二大勢力の間で激しく争われると、それに誘発されてイエメン各地で衝突がおり、擾乱状態になった⁴⁸⁶⁾。そこで、*al-Mujāhid* はマムルーク朝スルタン *al-Nāṣir* に対して、マムルーク軍の支援を求めた。*al-Nāṣir* は、早速、これに対してマムル

484) *'Uqūd.*, I, 373-374. この記事は、*Bahjat.*, 98b-99b に依って、*al-Khazrajī* が記したものと考えられる。

485) *'Uqūd.*, I, 427, II, 32, 43; *Sulūk.*, II, 107, 207, 254, 322.

486) *'Uqūd.*, II, 11-14, 18-23, 25; *Durar.*, II, 32-33; *Yajima* (ed.), *A Chro.*, 24-25. エジプト・マムルーク軍のイエメン出兵については、家島 ③ 174 (n. 17) に詳しい。

ーク軍の派遣を決定し、al-Sharqiya と al-Gharbiya のアラブ遊牧民達の協力を得て、援軍を編成した。マムルーク軍は、A.H. 725, Jumādā I 月26日、メッカに到着、ついで Haly を経由、イエメンの Zabīd に入った。

一方、イエメン国内では、マムルーク軍の接近を知って、Zabīd の住民や al-Malik al-Zāhir の率いた叛乱軍の一部は相次いで al-Mujāhid のもとに降った。こうして、マムルーク軍が al-Malik al-Zāhir との戦闘に直接参加する以前に、イエメン国内は al-Mujāhid によって急速に統一されていった⁴⁸⁷⁾。

マムルーク軍のイエメンにおける軍事行動の拡大を警戒した al-Mujāhid は、彼らに対する糧食、その他の必需物資の提供を拒んだ。この事がマムルーク軍によるイエメン諸都市での掠奪と横暴行為を引きおこし、ついには叛乱軍の al-Malik al-Zāhir との同盟を結ぶ結果となった。結局、マムルーク軍は同年 Sha'bān 月9日、再び Haly 道を経て、Ramādān 月初日にはメッカに戻った⁴⁸⁸⁾。

以後、al-Mujāhid はマムルーク朝との外交関係と商取引には友好・積極政策をすすめることで、敵視の態度を和らげようと努めた。それと同時にメッカとメディナの sharif 達の間におこったさまざまな政治的経済的対立抗争に関与することで、問題の焦点をむしろ中立的位置にあるヒジャーズ地方に移そうと努めたのである。

ところが、A. H. 730, 再び両国の間にひとつの重大事件がおこった。al-Maqrīzī は、
「[A. H. 730] Shawwāl 月19日、イエメンから [ラスール朝スルタン] al-Mujāhid 'Alī の使者らが2頭の象を含む hadiya を持参して来朝した。しかし [マムルーク朝のスルタン al-Naṣir は] 彼らを拒けた。なぜならば、al-

Mujāhid は [先きに] インド王の使者を捕えて、[マムルーク朝] スルタンに宛てた hadiya を没収したのち、これを殺害したからである。よって、命じて彼らを投獄させた⁴⁸⁹⁾。」

と記し、また翌 A. H. 731 の記事では、同事件に関連して、

「[A. H. 731, Rajab 月に] インド王の使者らが来朝した。彼らの往路は Baghdād 經由 (jihāt Baghdād) であった。彼らは丁寧な待遇をうけ、記念の礼服 (khil') を贈られた。彼らは、その月末に [帰国のため] 出発した⁴⁹⁰⁾。」

と、述べている。つまり、インド王——デリー王朝のトゥグルク朝スルタン Ghiyāth al-Dīn Muḥammad Shāh II (725/1325—752/1351) のこと——の使者がイエメン経由でマムルーク朝に向かおうとしたとき、ラスール朝スルタン al-Mujāhid はこれを捕えて殺害し、hadiya を没収したこと。これに対する報復措置として、たまたまマムルーク朝を訪問したラスール朝使者を投獄した。一方、トゥグルク朝スルタンの使者は翌 A.H. 731 にはラスール朝を経由せず、ペルシア湾～Baghdād ルートを通して、再度マムルーク朝を訪れたのである。

ラスール朝スルタン al-Mujāhid が如何なる理由で、インド・トゥグルク朝の使者を殺害し、マムルーク朝にあてた hadiya を没収する措置をとったかについて、イエメン側史料は全く言及していない。この事件が記述するに足らないような些細なことと見なされたのか、あるいは故意に除去されたかは明らかでない。但し、Ibn Ḥajar al-'Asqallānī はこの事件の経緯について、極めて詳細な報告を伝えている。即ち、トゥグルク朝の王 Muḥammad に関する事績を記したなかで、

487) *Sulūk.*, II, 259–260, 265–270; *Ghāyat.*, 502–503; Yajima (ed.), *A Chro.*, 20–28; 'Uqūd., II, 32–35; I, Kathīr, *al-Bidāyat.*, XIV, 117.

488) *Sulūk.*, II, 225–226, 254, 322; 'Uqūd., II, 36, 43.

489) *Sulūk.*, II, 322.

490) *ibid.*, II, 333.

「[A. H. 730] Muḥammad b. Tughluq Shāh al-Hindī は……黄金製の紙筒——その重量 1,000 mithqāl の宝石をちりばめたもので、その値は 3,000 dinār にも相当する——に収められた書翰を [マムルーク朝スルタン] al-Nāṣir のもとに送った。先きに一度、スルタンのもとにインド産の最高級の奢侈品類とダイヤモンド・リングを敷きつめた14個の台石 (ḥuqq) などを満載した1艘の船を派遣したのだが、たまたまその使者らが仲たがいを起こして、殺しあいの喧嘩になった。そこで、その事件の処置はイエメン王 [al-Mujāhid] の手に委された。イエメン王は喧嘩の相手を殺害の加害者として殺したうえ、[マムルーク朝にあてた] *hadiya* を没収した。al-Nāṣir はそのことを知って、ひどく衝撃を受けたので、イエメン王にその事情を書簡で問い合わせた⁴⁹¹⁾。」

と、説明している。つまり、ラスール朝がインド使者を殺害したのは、使者らの間におこった喧嘩に対する正当な処置によるものである、と。では、al-Mujāhid はマムルーク朝にあてた *hadiya* までも何故、没収したのであろうか。また、翌年の A.H. 731 にはインド使者はイエメン～紅海ルート嫌って、ペルシア湾～Baghdād ルートを經由して、エジプトに到ったのは何故か。この問題の本質は、当時のマムルーク朝、ラスール朝とインド・トゥグルク朝との間の国際交通運輸と貿易をめぐる緊張と対立関係に根ざしている、と考えられる。

トゥグルク朝スルタン Muḥammad b. Tughluq はインド国内におけるムスリム間の権力抗争とヒンズー諸王国との戦闘に対処するためにインド・ムスリム商人達の活動を奨励し、広くインド洋周辺諸国との経済交流を推進することによって得られる貿易利潤にその経済基盤を求めた。Ibn Ḥajar al-'Asqallānī によると、彼は al-Sind, Makrān, al-Ma'bar (al-Ma'bār) を領有し、さらに Muqadishūh (Mugadicio) やセイロン島 (Sarandīb), その他インド洋周辺のイスラム地域では、広く彼に対するフトッパが唱えられた、と言われる⁴⁹²⁾。Dehlī の繁栄にともなって、その外港 Kanbāya を拠点としたインド・ムスリム商人達がインド洋貿易の上で新しく台頭するようになり、彼らは主にメッカ及びエジプト地方の市場を訪れはじめた。スルタン Muḥammad b. Tughluq はこの新興の Kanbāya 商人達の経済活動を支援して、彼らを介してカイロに居るアツパース朝カリフ al-Mustakfi I との交流、聖地への喜捨、学者・学術交流などの事業を推進して、インドにおける正統イスラム国家としての権威の確立に努めた⁴⁹³⁾。一方、ラスール朝はインド・トゥグルク朝が A. H. 726 以来、ラスール朝の仲介を経ずして、しばしばマムルーク朝との直接交流をおこなっていることに警戒心をもっていた。また、ラスール朝と強い経済関係にあったインド・マラバール地方の諸港市 Qāliqūt, Kūlam や Manjārūr (Mangalor) を拠点とした商人達にとっても、Kanbāya 商人の台頭は大き

491) I. Ḥajar al-'Asqallānī, ① *al-Durar.*, IV, 80. 同じ記事は Abu'l-Fidā', ① *Mukhtaṣar.*, IV, 101; al-Shawkānī, *al-Badr.*, II, 180 にも引用されている。op. cit. n. 358.

492) I. Ḥajar, ① *al-Durar.*, IV, 80.

493) マムルーク朝とインド・トゥグルク朝との外交・通商関係については、*Sulūk*, II, 645; Lane-Poole, *Med. India.*, 137-138; 'Alī Ibrāhīm Ḥasan, *Ta'rikh.*, 163-268. Ghiyāth al-Dīn と Kanbāya 商人達の関係については、I. Baṭṭūṭa., ① III, 201 seqq. 参照。al-Fāsī al-Makkī, *'Iqd.* 及び al-Sakhāwī, *al-Daw'* によっても、14-15世紀、メッカ、エジプト地方との商業関係をもった多くのグジャラート系ムスリム商人達 (Kanbāya, al-Dābūl) が報告されている。al-Daw' によってその典拠を示せば、I, 69, 234, II, 105, III, 125-126, 202-204, IV, 316, V, 147, 177, VI, 183, VII, 101, IX, 90-91, 206, X, 17, 156, 233, XI, 87-88, 92, 150, XII, 243-244 などである。

な脅威を与えたに相違ない。

A. H. 730, イエメンでおこったトゥグルク朝使者殺害と積荷の没収という、ラスール朝スルタンがとった措置は、以上のような情況のなかで生まれたものであると考えられる。つまり、トゥグルク朝及び Kanbāya 商人達とエジプト・マムルーク朝とがイエメン地方を中継とせずに経済交流の関係を強化することは、ラスール朝にとっても、またマラバール商人達にとっても好ましからざる傾向であって、これを早急に阻止する必要があるたのである。しかるに、翌 A. H. 731, トゥグルク朝は急遽、別ルートの Baghdād 経由で、マムルーク朝に至り、前年におけるラスール朝スルタンの不正行為を強く訴えたのである⁴⁹⁴。

A. H. 730 以降、ラスール朝とマムルーク朝との外交関係を示す史料は極めて少ない。A. H. 751, メッカ sharif 'Ajlān との権力抗争に破れた sharif Thaqaba は、イエメンに亡命し、ラスール朝スルタン al-Mujāhid の援軍を要請した⁴⁹⁵。これに答えて、al-Mujāhid は、自ら大軍を率いて、メッカを占拠しようとしたが、その時エジプト巡礼者達を護衛してきたマムルーク軍がこれを急襲し、al-Mujāhid を捕虜とした。Karkh に投獄された al-Mujāhid は、カーリミー商人達から借りた 400,000 dinār に及ぶ保釈金を支払い、さらにマムルーク朝への年貢 (hadiya) の納付を約束して、帰国が許された⁴⁹⁶。al-Mujāhid がエジプト滞在のカーリミー商人達からの qirād によって保釈された事実は、ラスール朝とカーリミー商人達との間の経済関係と両

国間の軍事的・外交的諸問題における彼ら大商人達の重要な役割を窺わせるものである。

al-Mujāhid が一時マムルーク朝に捕囚され、それがカーリミー商人達の外交的・経済的支援によって釈放されたことは、以後の両国間の関係に大きな変化をもたらした⁴⁹⁷。al-Mujāhid はイエメンに帰還すると、直ちにマムルーク朝に対する丁寧な謝罪文と莫大な量のインド洋諸物産を携えた使者を派遣した⁴⁹⁸。また、彼はカーリミー商人達をはじめとするインド洋貿易商人達の身分、財産と権利を尊重することで、インド～イエメン～エジプト間の平和的商取引の維持に努力した⁴⁹⁹。

この時期はカーリミー商人達がインド洋貿易の上で最も華華しく活躍した時期でもあった。

以上、とくに、A. H. 692 と A. H. 707 の2回の、マムルーク朝によるラスール朝への軍事遠征をめぐる問題を通じて、両国間の軍事的・経済的諸関係を明らかにしようとしたが、結論として次のような諸点が指摘されよう。

(1) マムルーク朝の立場は、イエメン～ヒジャーズ～エジプト間を往来するインド洋貿易商人達、とくにカーリミー商人達の運輸と商活動が安全、自由、公正に運営されているかを監視し、それを維持していくことにあった。もしラスール朝がこの原則を破って、独自の軍事的・経済的統制——交通ルートの阻止、商品・財産の没収、不当関税、商人に対する身の危険など——を加えた場合、警告

494) ラスール朝と Kanbāya との公式使節の交流は、A. H. 768 にはじまる (*Qurrat.*, II, 96)。

495) *Sulūk.*, II, 820, 831.

496) *ibid.*, II, 831-832, 836-837. 840; *al-Khitāt.*, II, 317.

497) *Sulūk.*, II, 852 によると、スルタン al-Mujāhid の母親は、al-Mujāhid を釈放するためにカーリミー商人達に書簡を送って、必要な資金の貸与を求めた。さらに、彼女は、カーリミー商人達の所有する Aden, Zabīd, Ta'izz にある倉庫 (matjar) を差し押さえた、と。al-Mujāhid は A. H. 753, イエメンに戻ると、エジプトで商人達 (カーリミー商人) から借りた金すべてを返済した、と (*ibid.*, II, 859, 867)。

498) *ibid.*, II, 867, 886, 892-893, 916-917.

499) *ibid.*, II, 867.

及び軍事的制裁を加えた。とくに al-Nāṣir 治世の末期、放漫財政と国庫財源の枯渇、貨幣と物価の激しい変動、そして A. H. 740 年代になって、さらに激化する天候異変と農業不作、疫病、遊牧民の農耕地侵掠など、国内の多種多難な政治的経済的情况のなかで、マムルーク朝は国家再建の経済基盤をカーリー商人などインド洋貿易商人達からの経済援助に求めた。マムルーク朝国家による紅海～インド海ルートへの掌握は、彼らインド洋貿易商人達の自由活動と繁栄を保障するうえにも、必須の条件であった。

(2) マムルーク朝とラスール朝との間におこった軍事的経済的緊張関係は、多くの場合、カーリー商人達による外交的努力によって回避されていた、と思われる。彼ら商人達は、マムルーク朝による軍事的外交的圧力をラスール朝に及ぼすことで、ラスール朝の経済統制強化を和らげ、彼らに対して課せられた関税及び納付金、不当な財産没収を中止させることに努めた。従って、マムルーク朝による A. H. 692 と A. H. 707 のイエメン遠征計画がいずれも中断された背景には、おそらく彼らの外交的役割があったものと考えられる。

(3) ラスール朝の得た貿易収入と関税 (dariba, jizya) の一部は、hadiya と一緒にマムルーク朝に納付する義務があったこと。

(4) hadiya の内容はインド洋諸地域からの特産品、とくに中国産の麝香、茶、陶磁器、錦織布、香木類などが多数を占めた。hadiya の品々はその量と種目から見ても、マムルーク朝スルタン個人に対するものではなく、国庫に収められて、地中海諸国との外交的商業的取引のために使用された、と考えられる。

(4) ラスール朝がマムルーク朝に納付した hadiya の一部の品目 (またはすべて) はその輸送途中で、使節・商人達により売却された。

(5) マムルーク朝はイエメンとの中間・中立地域メッカとメディナに対するラスール朝勢力の拡大を極度に警戒した。

§3-0: 結語

さて、以上のべてきたところは、マムルーク朝をとりまく軍事的商業的諸情況とそれに対するマムルーク朝の対応政策に関する諸問題を指摘するだけにとどまったかもしれない。要するに、マムルーク朝はその国家成立の当初から、十字軍、キリキア・アナトリア問題、タタール・モンゴル軍のシリア侵攻、上エジプト・ヌビア及びヒジャーズ問題やイエメン・ラスール朝勢力の台頭、などのめまぐるしく展開する複雑な国際環境のなかに置かれていた。しかも、これらの各方面に亘る諸情況は、それぞれの地方的領域のなかで別個に惹起したのではなく、相互に複雑なからまりと関連性をもちながら、その影響は14世紀半ばにおこった大疫病以後の社会に広く変容を生み出す諸要因となった、と見ることが出来る。

スルタン Baybars から al-Nāṣir に至るマムルーク朝のインド洋貿易政策は、ファーティマ朝半ば以来の、ナイル河～Qūs～'Aydhāb～紅海～イエメン～インド洋に達する交通運輸と貿易上のルートをも唯一の国際ルートとして掌握することにより、地中海世界とインド洋世界とを結ぶ国際商業の流れを左右するような大きな影響力を守り続けることに置かれていた。従って、このルート沿いの上エジプト・ヌビア地方、メッカ・ヒジャーズ地方やイエメン地方にマムルーク朝の主権に従わない諸勢力が台頭することは、このマムルーク朝の経済政策を推行していく上で、大きな障害となったことは言うまでもない。

また、ペルシア湾～Baghdād～ユーフラテス河～シリア～アナトリア・ルートが紅海ルートに代って、地中海世界と結ばれた機能を果すようになることも、マムルーク朝が国際商業の上で築こうとする中継的役割を消滅させることを意味した。

しかし、インド洋貿易におけるイエメン・ラスール朝の台頭と、地中海の航海と貿易の

上で大規模な活動を展開しつつあったイタリア系諸都市、の二大勢力によるマムルーク朝経済への圧迫はマムルーク朝に対して、新しい方向への外交的商業的諸政策を模索せざるを得ないような情況へと導いた。その具体的諸政策は、al-Mansūr によって試みられた。al-Mansūr は 'Akkā, Ṭarābulus, や Sis などの諸都市との友好通商条約 *hudna* の締結とアラビア半島のアラブ系遊牧諸部族への懐柔策、インド洋周辺の諸地方 al-Sind, インド、中国やマグリブ・サハラ以南の諸国との外交・通商策の展開、通行の安全保障と商取引を奨励した *ṣūrat amān* の発布などによって、交通運輸の安全と貿易振興のための諸政策を試みたのである。これらの成果は、al-Nāṣir の時代におけるエジプト・シリア諸都市の繁栄を築く基礎をなした。

しかし、14世紀半ば、ユーラシア大陸、中東、マグリブ及び西ヨーロッパなどの広大な

諸地域をのみこんだ大疫病と天候異変の影響は、複雑な国際環境をもち、しかも停滞傾向にあったマムルーク朝の社会と経済に諸々の変容をもたらす直接的動因となった。

都市産業、農村、遊牧生活と商業活動のすべてに共通しておこった停滞傾向が深まるなかで、マムルーク朝は、西ヨーロッパ諸国とは異なって、この時期を出発点とする新しい方向を模索するような活発な動きを、もはや見出すことが出来ない程の困難な状態に陥っていたのである。

[付記] 本稿は、海外学術調査に出発する直前に急ぎ脱稿したので、内容の整理、注の作成には不十分な諸点がある。予定枚数を大幅に越えて、まとまりのないものになってしまったが、1981年の春、帰国後再び本稿の不十分な部分を補正してみたいと考えている。

Bibliography

1. Primary Sources

- 'Abd al-Mujīd al-Yamanī, ① *Bahjat al-Zamān fī Ta'rikh al-Yaman*, MS. B. N. no. Arabe 5977; ② *Ta'rikh al-Yaman yusammā Bahjat al-Zamān fī Ta'rikh al-Yaman*, ed. Ḥijāzī, M., Cairo, 1965.
- 'Abd al-Razzāq al-Samarqandī, *Maṭla' al-Sa'dīn.*, ed. & trans. Major, R. H., in *India in the Fifteenth Century*, London, 1857.
- Abu'l-Fidā',
- ① *al-Mukhtaṣar fī Akhbār al-Bashar*, 4 vols., Cairo, 1907.
- ② *Taqwīm al-Buldān*, ed. Reinaud, M., Paris, 1840.
- Abū Makhrama, *Ta'rikh Thaghr 'Adan*, ed. Löfgren, O., 2 Vols., Leiden, 1936.
- Abū Shāma, *Al-Dhayl 'alā al-Rawḍatayn*, 2 vols, ed. al-'Aṭṭār, I., Cairo, 1947.
- Abū Zayd, Abū Zayd al-Ḥasan al-Sirāfī, *Silsilat al-Tawārikh (al-Kitāb al-Thānī min Akhbār al-Šin wa'l-Hind)*, ms. B. N. no. Arabe 2281.
- Anonymous, *Ḥudūd al-'Ālam, The Regions of the World*, trans. Minorsky, V., London, 1937.
- Anonymous, *Kitāb al-Iṣṭibṣār fī 'Ajā'ib al-Amṣār*, ed. Zaghlūl, S., Alexandria, 1958.
- Anonymous, *Kitāb al-Salwat fī Akhbār Kilwa*, MS. B. M., no. OR. 2666.
- al-Anṣārī, Aḥmad Nūr, *al-Nuṣra fī Akhbār al-Bašra*, Baghdad, 1976.
- al-Baghdādī, 'Abd al-Laṭīf, *Kitāb al-Ifāda, The Eastern Key*, ed. & trans. Hafūth Zand, K. & Videan, J., London, 1965.
- al-Bakrī, Mu'jam Ma'sta'jam min Asmā' al-Bilād wa'l-Mawāḍi', ed. al-Saqā, M., 4 vols., Cairo, 1945-49.

al-Bakrī, Ibn 'Abd al-Ḥakam,

- ① *Futūḥ Miṣr wa Akhbār-hā*, MS. B. M. no. ADD. 9577.
- ② *al-Masālik wa'l-Mamālik, Description de L'Afrique Septentrionale*, ed. & trans. De Slane, M., Paris, 1965.

al-Balādhurī, *Futūḥ al-Buldān*, ed. al-Munajjid, S., 3 vols., Cairo, 1956–58.

Baybars al-Manṣūrī, *Zubdat al-Fikra fī Ta'riḥ al-Ḥijra*, MS. B. M. no. ADD. 23325.

Benjamin Tudela, *The Itinerary of Benjamin Tudela*, trans. Adler, M. N., London, 1907.

al-Dawādārī, *Kanz al-Durar wa Jāmi' al-Ghurar*, vol. VI: *al-Durrat al-Mudīya fī Akhbār al-Dawlat al-Fāṭimīya*, ed. Munajjid, S., Cairo, 1961, vol. VIII: *al-Durrat al-Zakiya fī Akhbār al-Dawlat al-Turkiya*, Cairo, 1971, vol. 9: *al-Durr al-Fākhīr fī Sirat al-Malik al-Nāṣir*, ed. Roemer, H. R., Cairo, 1960.

al-Dhahabī, *al-'Ibar fī Khabar Man Ghabar*, ed. al-Munajjid, S., 5 vols., Kuwait, 1960–66.

al-Dhahabī, *Kitāb Duwal al-Islām*, ed. Shaltūt, F., 2 vols., Cairo, 1974.

Clavijo, de., *Embassy to Tamerlane*, trans. Le Strange, London, 1928.

al-Dimashqī, Ja'far b. 'Alī, *Kitāb al-Ishāra ilā Maḥāsīn al-Tijāra*, Cairo, 1318/1900–1.

al-Dimashqī, *Nukhbat al-Dahr fī 'Ajā'ib al-Barr wa'l-Baḥr*, ed. Mehren, St. Petersburg, 1866.

al-Fāsī al-Makkī,

- ① *'Iqd al-Thamīn fī Ta'riḥ al-Balad al-Amīn*, ed. Ḥāmid, M. & Fuwād, S., 8 vols., Cairo, 1958–69.
- ② *Shifā' al-Gharām bi-Akhbār al-Balad al-Ḥaram*, 2 vols., Cairo, 1956.

Fayḍā, Sulaymān, *al-Baṣrat al-'Uzamā*, Baghdad, 1965.

al-Hamdānī,

- ① *Kitāb al-Jawharatayn al-'Aḥiqatayn*, ed., Toll, C., Uppsala, 1968.
- ② *Kitāb Ṣifat Jazīrat al-'Arab, Geographie der Arabischen Halbinsel*, ed. Müller, D. H., Amsterdam, 1968.

al-Hamdānī, Badr al-Dīn Muḥammad, *Kitāb al-Simṭ al-Ghālī al-Thaman fī Akhbār al-Mulūk*, ed. Smith, R., London, 1974.

al-Ḥimyarī, *Kitāb al-Rawḍ al-Mi'tār fī Khabar al-Aqtār*, ed., Iḥsān 'Abbās, Beirut, 1975.

Ibn 'Abd al-Ḥaqq, *Marāṣid al-Iṭṭilā'* ed. al-Bajawī, A. M., 3 vols., Cairo, 1953–55.

Ibn 'Abd al-Ḥakam, *Kitāb Futūḥ Miṣr*, ed. Torrey, C. C., Leiden, 1920.

Ibn 'Abd al-Zāhir, *Tashrif al-Ayyām wa'l-'Uṣūr fī Sirat al-Malik al-Manṣūr*, ① MS. B. N. no. Arabe 1704, ② ed. Kāmil, M., Cairo, 1961.

Ibn 'Alī al-Ḥusaynī, *Kitāb Mulakkhaṣ al-Fiṭan wa Albāb wa Misbāḥ al-Hudā li'l-Kuttāb*, Ambrosiana Lib., MS. NFH, 130 (S. P. 61).

Ibn al-Athīr, *al-Kāmil fī al-Ta'riḥ*, 12 vols., ed. Tornberg, C. J., repr., Beirut, 1967.

Ibn al-Balkhī, *Fārs Nāmeḥ*. trans. Le Strange, *Description of the Province of Fars in Persia*, London, 1912.

Ibn Baṭṭūṭa, ① *Riḥlat Ibn Baṭṭūṭa, Voyages d'Ibn Battūta*, ed., Defrémery, C., 4 vols., Paris, 1853–58, ② *The Travels of Ibn Battuta*, ed. & trans., Gibb, Sir H., 3 vols., London, 1956–71.

Ibn Dāwūd al-Sayrafī, *Nuzhat al-Nufūs wa'l-'Abdān fī Ta'riḥ al-Zamān*, ed. Ḥabashī, Ḥ., Cairo 2 vols., 1970–71.

Ibn Dayba', *Kitāb Qurrat al-'Uyūn fī Akhbār al-Yaman*, ed. al-Akwa', M., 2 vols., Cairo, 1977.

Ibn Duqmāq, *al-Intiṣār li-Wasīyat 'Iqd al-Amṣār*, ed., Vollers, Cairo, 1893.

Ibn al-Furāt, *Ta'riḥ al-Duwal wa'l-Mulūk*, vol. 7, ed. Zurayq, Q., Beirut, 1942, vol. 8, ed. Zurayq, Q., Beirut, 1942.

Ibn Ḥajar al-'Asqallānī,

- ① *al-Durar al-Kāmina fī A'yān al-Mī'at al-Thāmina*, 5 vols., ed. Muḥammad Sayyid, Cairo, 1966.
- ② *Inbā' al-Ghumr bi-Ibnā' al-Umr*, ed. Ḥabashī, Ḥ., 2 vols., Cairo, 1970–71.

Ibn Ḥawqal, *Kitāb Ṣurat al-Arḍ*, ed. Kramers, J. H., Leiden, 1938–39.

- Ibn al-'Imād, *Shadharāt al-Dhahab fī Akhbār Man Dhahab*, 8 vols., Cairo, 1931-33.
- Ibn Īyās, *Badā'ī al-Zuhūr fī Waqā'ī al-Dhuhūr*, ed. Muṣṭafā, M., vols. 1-1 (Cairo, 1975), 4 (Cairo, 1945), 5 (Cairo, 1961), 6 (Cairo, 1945).
- Ibn al-Jawzī, *al-Muntazam fī Ta'riḫ al-Mulūk wa'l-Umam*, vols. 5-10, Hyderabad, A. H., 1357-58.
- Ibn al-Jī'ān, Yahyā ibn Shākir, *al-Tuḥfat al-Saniyya bi-Asmā' al-Bilād al-Miṣriyya*, ed. Moritz, B., Cairo, 1898.
- Ibn Jubayr, *Takḫirat bi al-Akhbār 'an Ittifāqāt al-Asfār*, ed. Wright, W., London, 1907.
- Ibn Kathīr, *al-Bidāya wa'l-Nihāya*, 14 vols., Cairo, 1932-39.
- Ibn Khurrdādhbeh, *Kitāb al-Masālik wa'l-Mamālik*, ed. De Goeje, Leiden, 1889.
- Ibn Mammātī, *Kitāb Qawānīn al-Dawāwīn*, ed. Atiya, A. S., Cairo, 1943.
- Ibn al-Mujāwir, *Ṣifat Bilād al-Yaman wa Makka wa Ba'd al-Hijāz (Ta'riḫ al-Mustabṣir)*, ed. Löfgren, O., Leiden, 1951, 1954.
- Ibn Muyassar, *Akhbār Miṣr*, vol. 2, ed. Masse, M. H., Cairo, 1919.
- Ibn al-Sā'ī, *al-Jāmi' al-Mukhtaṣar fī 'Anwān al-Tawāriḫ wa 'Uyūn al-Siyar*, vol. 9, ed. Muṣṭafā Jawwād, Baghdad, 1934.
- Ibn Sa'īd al-Maghribī, *Kitāb Baṣṭ al-Arḍ fī al-Ṭūl wa'l-Arḍ*, ed. Ginés, J. V., Tetuan, 1958.
- Ibn Sahl al-Razzāz al-Wāsiṭī, *Ta'riḫ Wāsiṭ*, ed. Kurkīs, 'U., Baghdad, 1967.
- Ibn Shahriyār, Buzurk, *Kitāb 'Ajā'ib al-Hind*, ed. Van der Lith, Leiden, 1883-86.
- Ibn Taghrī Birdī, *al-Nujūm al-Zāhira*, 15 vols., Cairo, 1929-76.
- Ibn Wāṣil, *Mufarrij Kurūb fī Akhbār Banī Ayyūb*, 4 vols., Cairo, 1953-72.
- Ibn Zāhira (Zuhayra), *al-Faḍā'il al-Bahira fī Maḥāsin Miṣr wa'l-Qāhira*, ed. Muṣṭafā al-Saqqa, Cairo, 1969.
- al-Idrisī, 'Abd Allāh, *Nuzhat al-Mushtāq fī Ikhtilāq al-Āfāq*, ed. Instituto Universitario Orientales di Napoli, fascs. 1-5, Leiden, 1970-75.
- al-Iṣṭakhrī, *Masālik al-Mamālik*, ed. De Goeje, Leiden, 1870.
- 'Īsā al-Quṭāmī, *Dalīl al-Muḥtār fī 'Ilm al-Bihār*, Kuwait, 1974.
- al-'Isamī al-Makkī, *Ṣimṭ al-Nujūm al-'Awālī*, 3 vols., Cairo, 1380-?
- al-Jāhīz, *Kitāb al-Tabaṣṣar bi'l-Tijāra*, ed. Ḥusnī, Ḥ., Cairo, 1935.
- al-Khazrajī, *al-'Uqūd al-Lu'lu'wīya fī Ta'riḫ al-Dawlat al-Rasūliyya*, ed. 'Aṣal, M., 2 vols., London, 1913, 1918.
- al-Khuwāzmī, *Mafātiḥ al-'Ulūm*, ed. Vloten, G. van, Leiden, 1895.
- al-Makhzūmī, *Kitāb al-Minhāj fī 'Ilm Kharāj Miṣr*, MS. B. M. no. ADD. 23483.
- al-Maqrīzī,
- ① *al-Bayān wa'l-Frāb 'ammā bi Arḍ Miṣr min al-'Arāb*, ed. Ābadīn, Cairo, 1961.
 - ② *al-Dhahab al-Masbūk*, ed. al-Shayyāl, J., Cairo, 1955.
 - ③ *Itti'āz al-Ḥunafā*, ed. al-Shayyāl, J., 3 vols., Cairo, 1967-73.
 - ④ *Kitāb Ighāthat al-Umma bi Kashf al-Ghumma*, ed. Ziada, M., Cairo, 1940.
 - ⑤ *Kitāb al-Mawā'iz wa'l-'Itibār (al-Khiṭaṭ)*, 2 vols., Cairo.
 - ⑥ *Kitāb al-Sulūk li-Ma'rīfat Duwal al-Mulūk*, ed. Ziada, 'Āshūr, A. F., Rabie, H., 5 vols., Cairo, 1934-77.
- Marco Polo, *The Book of Ser Marco Polo*, ed. & trans., Yule, H. & Cordier, H., repr. 2 vols., London, 1975.
- al-Mas'ūdī, *Murūj al-Dhahab*, 5 vols., ed. Pellat, P., Paris, 1966-74.
- Miskawayh, *Tajārib al-'Umam*, ed. Amedroz, H. F., London, 1920-21.
- Muḥammad b. Aḥmad al-Naṣwī, *Sirat al-Sulṭān Jalāl al-Dīn Mankūbartī*, ed. Ḥamdī, H. A., Cairo, 1953.
- al-Muqaddasī, *Kitāb Aḥsan al-Taqāsīm fī Ma'rīfat al-Aqālīm*, ed. De Goeje, Leiden, 1906.
- al-Muṣṭawfī, Ḥamd Allāh, *The Geographical Part of the Nuzhat al-Qulūb*, trans. Le Strange, London, 1919.
- al-Nābulusī, *Ta'riḫ al-Fayyūm*, ed. Moritz, B., Cairo, 1899.
- Nāṣir-i Khusraw, *Safar-Nāmeḥ, Relation du Voyage de Nassiri Khosrau*, trans. Schefer, C., repr.,

- Amsterdam, 1970.
- Nikitin, A., *The Travels of Athanasius Nikitin*, trans. Wielhorsky, C., in *India in the Fifteenth Century*, ed. Major, R. H., London, 1857.
- al-Nuwayrī, Aḥmad, *Nihāyat al-Arab fī Funūn al-Adab*, 21 vols., Cairo, 1938-73.
- al-Nuwayrī, *Kitāb al-Ilmām bi'l-I'lām*, 6 vols., Hyderabad, 1968-73.
- Piloti de Crète, *L'Égypte au Commencement du Quinzième Siècle*, ed. Dopp, H., Alexandria, 1950.
- al-Qalqashandī,
- ① *Ma'āthir al-Ināfa fī Ma'ālim al-Khilāfa*, ed. Farraj, A., 3 vols., Kuwait, 1964.
 - ② *Nihāyat al-Arab fī Ma'rifaṭ Anṣāb al-'Arab*, ed. Ibrāhīm al-Abyarī, Cairo, 1959.
 - ③ *Ṣubḥ al-A'shā'*, 14 vols., Cairo, 1919-22.
- al-Qazwīnī, *Āthār al-Bilād wa Akhbār al-'Ibād*, Beirut, 1960.
- al-Qiftī, *Inbāh al-Ruwāt 'alā Anbāh al-Nuḥāt*, ed. Muḥammad Abu'l-Faḍl, 3 vols., Cairo, 1950-55.
- Qudāma, b. Ja'far, *Kitāb al-Kharāj*, Leiden, 1889.
- al-Sakhāwī, *al-Daw' al-Lāmi'*, 12 vols., Cairo, 1353-55.
- Ṣāliḥ b. Yaḥyā, *Ta'riḥ Bayrūt*, Beirut. 1902.
- al-Shawkānī, *al-Badr al-Ṭālī' bi-Maḥāsin*, 2 vols., Cairo.
- Suḥrāb, *Kitāb 'Ajā'ib al-Aqālīm al-Sab'at*, ed. Hans V. Mzik, Leipzig, 1930.
- Sulaymān, *Silsilat al-Tawāriḥ (al-Kitāb al-Awwal min Akhbār al-Ṣīn wa'l-Hind)*, MS. B. N., no. Arabe 2281.
- al-Suyūṭī, *Ḥusn al-Muḥādara fī Akhbār Miṣr wa'l-Qāhira*, 2 vols., Cairo, 1974.
- al-Ṭabarī, *Ta'riḥ al-Rusūl wa'l-Mulūk*, 10 vols., ed. De Goeje, new ed., Leiden, 1964-65.
- Teixeira, *The Travels of Pedro Teixeira*, trans. Singlair, W. F., London, 1902.
- al-Tha'ālibī, *al-Laṭā'if al-Ma'ārif, The Book of Curious and Entertaining Information*, trans., C. E. Bosworth, Edinburgh, 1968.
- al-Udfuwī, *al-Ṭālī' al-Sa'id bi Asmā' al-Faḍā'il*, ed. Ḥasan, S. M., Cairo, 1966.
- Waṣṣāf, *Taẓẓiyat al-Amṣār wa Tazẓiyat al-A'sār (Ta'riḥ Waṣṣāf)*, in *History of India*, ed. Elliot, H. M., vol. 3. Dehli, 1964.
- Ya'qūbī, *Kitāb al-Buldān*, ed. De Goeje, Leiden, 1891.
- Yaḥyā b. Ḥusayn. *Ghāyat al-Amānī fī Akhbār al-Quṭr al-Yamānī*, ed. 'Āshūr, A. F., 2 vols., Cairo, 1968.
- Yāqūt al-Ḥamawī, *Mu'jam al-Buldān*, Beirut, 5 vols., 1956.
- al-Yūnīnī, *Dhayl Mir'at al-Zamān*, 4 vols., Hyderabad, 1954-55.
- al-Zāhira, Khalīl, *Zubdat Kashf al-Mamālik*, Paris, 1894.

2. Modern works and articles

- Adams, Robert, *Land Behind Baghdad, A History of Settlement on the Diyala Plains*, London, 1965.
- Aḥmad Sūsa, *Riyy Sāmarrā' fī 'Ahd al-Khilāfat al-'Abbāsīya*, 2 vols., Baghdad, 1949.
- Ahsan, M., *Social Life under the Abbasids*, London, 1979.
- 'Alī Ibrāhīm Ḥasan, *Ta'riḥ al-Mamālik al-Baḥriya*, Cairo, 1967.
- Aqtadārī, Aḥmad, *Āthār-i Shahrhā-i Bāstānī Sawāḥil wa Jazāyr Khalīj Fārs wa Daryā-i 'Umān*, Tehran, 13?
- Ashtor, S. E.,
- ① 'The Karimi Merchants', *J. R. A. S.*, 1956, pp. 45-56.
 - ② *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*, Calif. U. P., 1976.
- 'Āshūr, 'Abd al-Fattāḥ,
- ① *al-'Alāqāt al-Siyāsīya bayna al-Mamālik wa'l-Mughūl fī al-Dawlat al-Mamlūkīyat al-Ūlā*, Cairo, 1975.
 - ② *al-Mujtama' al-Miṣrī fī 'Aṣr Salāṭīn al-Mamālik*, Cairo, 1975.
 - ③ *al-'Aṣr al-Mamālikī fī Miṣr wa'l-Shām*, Cairo, 1965.

- Atiya, A. S., *Crusade, Commerce and Culture*, Indiana U. P., 1962.
- 'Aṭīya al-Qūṣī,
- ① *Tijāra Miṣr fī al-Baḥr al-Aḥmar fī'l-Islām*, Cairo, 1976.
 - ② 'Sirāf wa Kish wa 'Adan', *al-Majallat al-Ta'rikhiya al-Miṣriya*, 23 (1976), pp. 53-72.
 - ③ *Dawlat Kunūz*, Cairo, 1977.
- Aubin, J.,
- ① 'La Ruin de Sirāf et les Routes du Golf Persique aux Xle et Xlle Siècles', *Cahier de Civilization Médiéval*, 1 (1959), pp. 295-301.
 - ② 'Les Princes d'Ormuz de Xlle au Xve Siècles', *J.A.* 241 (1953), pp. 77-137.
- Ayalon, E., 'The Plague and Its effects upon the Mamluk Army', *J.R.A.S.*, 1946, pp. 67-73.
- Baghdad, Publié a l'Location du Mille Deux Centième Anniversaire de la Fondation*, Leiden, 1962.
- Barrāwī, R., *Ḥālat Miṣr al-Iqtisādiya fī 'Ahd al-Fāṭimīyīn*, Cairo, 1948.
- Bathurst, R. D., 'Maritime Trade and Imamate Government: Two Principal Themes in the History of Oman to 1728', in the *Arabian Peninsula*, ed. Hopwood, D., London, 1972.
- Bosworth, C. E., 'The Political and Dynastic History of the Iranian World (A. D. 1000-1217)', in *Cambridge History of Iran*, vol. 5, pp. 1-22, Cambridge U. P., 1968.
- Bouchon, G., 'Les Musulmans du Kerala à l'Époque de la Découverte Portugaise', in *Mare Luso-Indicum*, ed. Aubin, J., vol. 2, pp. 30-59, Paris, 1973.
- Braitianu, G. H., *Recherches sur le Commerce Génois dans la Mer Noire au Xlle Siècle*, Paris, 1929.
- Cahen, C.,
- ① 'Economy, Society, Institutions', in the *Cambridge History of Islam*, vol. 2, pp. 511-538, ed. Holt, P. M., Cambridge U. P., 1970.
 - ② *Makhzūmiya, Études sur l'Histoire Économique et Financière de l'Égypte Médiévale*, Leiden, 1977.
- Cook, M. A., (ed.) *Studies in the Economic History of the Middle East, from the Rise of Islam to the Present Day*, London, 1970.
- Darrag, A., *L'Égypte sous le Règne de Barsbay*, Damas, 1961.
- D'Ohsson, *Histoire des Mongols*, 4 vols., Amsterdam, 1834-35.
- Dozy, R., *Supplément aux Dictionnaires Arabes*, 2 vols., Paris, 1927.
- Dols, M., *The Black Death in the Middle East*, Princeton, U. P., 1977.
- Dunlop, D. M., 'Sources of Gold and Silver in Islam according to al-Hamdānī (10th century A. D.)', *S.I.*, 8 (1957), pp. 29-49.
- al-Dūrī, 'Abd al-'Azīz, *Ta'rikh al-Iqtisādi fī al-Qarn al-Rābi' al-Ḥijrī*, Beirut, 1974.
- Ehrenkreutz, A. S., 'The Place of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Middle Ages', *J.A.O.S.*, 75 (1955).
- Fadl, H., *The Arabs and the Sudan*, Edinburgh, 1967.
- Fahmī, Na'im Zaki, *Ṭuruq al-Tijāra al-Dawliya wa Maḥaṭṭat-hā bayna al-Sharq wa'l-Gharb*, Cairo, 1973.
- Fischel, W.,
- ① *Jews in the Economic and Political Life of Medieval Islam*, London, 1937.
 - ② 'The Spice Trade in Mamluk Egypt. A Contribution to the Economic History of Medieval Islam', *J.E.S.H.*, 1 (1958), pp. 157-74.
- Garcin, J. C., *Un Centre Musulman de la Haute-Égypte Médiévale: Qūṣ*, Cairo, 1976.
- Ghalamirḡā Ma'sūmī, *Sirāf, Bandar Ṭāherī*, Tehran, 1973.
- Ghirshman, R. *Jazīrat Khārak*. Tehran, 1342.
- Goitein, S. D.,
- ① *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton U. P., 1973.
 - ② *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden, 1966.
 - ③ *A Mediterranean Society*, vol. 1: *Economic Foundations*, Los Angeles, 1967.
 - ④ 'The Beginnings of the Kārim Merchants and the Characters of Their Organization', in

- Studies in Islamic History and Institutions*, pp. 351-60.
- ⑤ 'Two Eyewitness Reports on an Expedition of the King of Kish (Qais) against Aden', *B. S. A. S.*, 16 (1954), pp. 247-57.
- Hadi Hasan, *A History of Persian Navigation*, London, 1928.
- Heyd, W., *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Âge*, 2 vols., Leipzig, 1923.
- Hourani, G., *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, Princeton, 1951.
- Jones, A. H., 'Asian Trade in Antiquity', in *Islam and the Trade of Asia*, ed. Richards, D. S., pp. 1-10, Oxford, 1970.
- Kabir, M., *The Bwayhid Dynasty of Baghdad (334/946-447/1055)*, Calcutta, 1964.
- Kelly, J. B., *Britain and the Persian Gulf, 1795-1880*, Oxford, 1968.
- Labib, S.,
- ① 'al-Tujjār al-Kārimīya wa Tijārat Miṣr fi al-'Uṣūr al-Wuṣṭā', *al-Ta'rikhiya al-Miṣriya*, 4 (1952) pp. 5-63.
 - ② 'Egyptian Commercial Policy in the Middle Ages', in Cook (ed.), *Studies.*, pp. 63-77.
 - ③ 'Les Marchand Karimis en Orient et sur l'Océan Indien', in *Societes et Compagnies et Commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Paris, 1970.
 - ④ *Handelsgeschichte Agyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*, Wiesbaden, 1965.
- Lane, E. W., *An Arabic-English Lexicon*, 8 vols., 1863-93.
- Lane-Poole, *A History of Egypt in the Middle Ages*, Frank Cass, repr., 1968.
- Lapidus, I. M.,
- ① *Muslim Cities in the Later Middle Ages*, Cambridge, Mass., 1967.
 - ② 'The Grain Economy of Mamluk Egypt', *J. E. S. H. O.*, 12 (1969), pp. 1-15.
- Lassner, J., *The Topography of Baghdad in the Early Middle Ages*, Detroit, 1970.
- Le Strange,
- ① *Baghdad during the Abbasid Caliphate*, Oxford, 1900.
 - ② *The Lands of the Eastern Caliphate*, Cambridge U. P., 1905.
- Löfgren, O., *Arabische Texte zur Kenntnis der Stadt Aden im Mittelalter*, 2:1, Biographien, 2:2, Glossar., Uppsala, 1936, 1950.
- Lorimer, J. B., *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, 6 vols, repr., 1970.
- al-Ma'ādīdī, 'Abd al-Qādir, *Wāsiṭ fi al-'Aṣr al-Umawī*, Baghdad, 1976.
- Majumdar, R. C., *The Struggle for Empire, The History and Culture of the Indian People*, Bombay, 1957.
- Maqbal Ahmad, *India and The Neighbouring Territories*, Leiden, 1960.
- Mez, A., *The Renaissance of Islam*, London, 1937.
- Mubārak, 'Alī, *al-Khiṭaṭ al-Tawfiqiya*, 20 vols., Cairo, 1306/1888-9.
- Muḥammad 'Alī Sadīd, *Bandar 'Abbās wa Khalij Fārs*, Tehran, 1342.
- Quatremère, M., *Mémoires Géographiques et Historiques sur l'Égypte*, 2 vols., Paris, 1811.
- Rabie, H., *The Financial System of Egypt A.H. 564-741*, Oxford, 1972.
- Richards, D. S. (ed.), *Islam and the Trade of Asia*, Cassiere, 1970.
- Šālih al-Ḥāmid al-'Alawī, *Ta'rikh Ḥaḍramawt*, 2 vols., Beirut, 1968.
- Sastri, N. A., *A History of South India*, Oxford, 1955.
- Sauvaget, J., 'Sur d'Anciennes Instructions Nautiques Arabes pour les Mer de Inde', *J. A.*, 1948, pp. 11-20.
- Schwarz, R. P., *Iran im Mittlalter nach den Arabischen Geographen*, 2 vols., Leipzig, 1910.
- Serjeant, P.,
- ① *The Portuguese off the South Arabian Coast*, Oxford U. P., 1963.
 - ② 'A Fiscal Survey of the Medieval Yemen', *Arabica*, 4 (1957), pp. 23-33.
 - ③ 'Material for a History of Islamic Textiles up to the Mongol Conquest', *A. I.*, 13-14 (1948), 75-117.

- Shaban, M. A., *Islamic History*, Cambridge, U. P., 1974.
- Spuler, B., *Die Mongolen in Iran*, Berlin, repr., 1968.
- Stein, A., *Archaeological Reconnaissances in North-Western India and South-Eastern Iran*, London, 1938.
- Steingass, F., *The Student's Persian-English Dictionary*, London, 1884.
- Surūr, M.,
- ① *Dawlat al-Zāhir Baybars fī Miṣr*, Cairo, 1960.
 - ② *Dawlat Bānī Qalā'wūn fī Miṣr*, Cairo, 1966.
- Tibbetts, G. R., *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portugues*, London, 1971.
- Udovitch, A. L.,
- ① 'Credit as a Means of Investment in Medieval Islamic Trade', *J.A.O.S.*, 87 (1967), pp. 260-4.
 - ② 'England to Egypt, 1350-1500: Long-term trends and long-distance trade', part IV, Egypt, in Cook (ed.), *Studies.*, pp. 115-28.
- Whitehouse, D., 'Excavations at Siraf', *Iran*, 6 (1968), pp. 1-22.
- Whitehouse, D. & Williamson, A., 'Sasanian Maritime Trade', *Iran*, 11 (1973), pp. 29-49.
- Wiet, G.,
- ① 'Les Marchants d'Épices sous les Sultans Mamlouks' *Cahiers d'Histoire Égyptienne*, vol. 7 (1955), pp. 81-147.
 - ② 'Les Traités des Famines de Maqrīzī', *J.E.S.H.O.*, 5 (1962), pp. 1-90.
- Wilkinson, J. C.,
- ① 'The Origins of the Omani State', in Hopwood, D. (ed.), *The Arabian Peninsula*, pp. 67-88.
 - ② *Water and Tribal Settlement in South-East Arabia*, Oxford, 1977.
- Wilson, A. T., *The Persian Gulf*, London, 1928.
- Yajima, H.,
- ① *The Arab Dhow Trade in the Indian Ocean*, Tokyo, 1976.
 - ② *A Chronicle of the Rasūlid Dynasty of Yemen*, Tokyo, 1976.
 - ③ 'Maritime Activities of the Gulf People and the Indian Ocean World in the Eleventh and Twelfth Centuries', *Journal of Asian and African Studies*, 14 (1977), pp. 195-208, Tokyo.
- Yule, H., *Hobson-Jobson*, New ed., Dehli, 1968.
- Yūzbekī, T. S., *Ta'rikh Tijārat Miṣr al-Baḥrīya fī al-'Aṣr al-Mamālikī*, al-Mawṣil, 1975.
- Ziadeh, N. A., *Urban Life in Syria under the Early Mamluks*, Beirut, 1953.

3. 漢籍史料および邦文著書・論文

- 馬 欽 『瀛涯勝覽』, 中華書局。
- 周 去非 『嶺外代答』, 中華書局。
- 趙 如适 『諸蕃志』, 中華書局。
- 恵谷俊之 「ガザン・ハンの対元朝使節派遣について—14世紀初頃におけるイラン・中国交渉史の一齣—」, 『オリエント』, 8-3・4 (1966), pp. 49-54.
- 大原与一郎 『エジプト・マムルーク王朝』, 近藤出版社, 1976。
- オドリコ 『東洋旅行記』, 家入敏光訳註, 桃源社, 1966。
- 上岡弘二・家島彦一 『インド洋西海域における地域間交流の構造と機能』, 東京外国語大学アジア・アフリカ言語文化研究所, 1979。
- 佐口 透 『モンゴル帝国と西洋』, 平凡社, 昭和45年。
- 桑原隲藏 『蒲寿庚の事蹟』, 岩波書店, 昭和10年。
- 桜井清彦 「ベルシア湾ミナブ付近の中国陶磁器」, 『東西文化交流史』, 雄山閣, 昭和50年。
- 佐藤次高 ① 「ムスリムの生活—旅を中心に—」, 『月刊歴史教育』 vol. 1-5 (1979), pp. 44-49.

- ② 「12-14世紀のエジプト農村社会と農民」, 『東洋文化研究所紀要』, vol. 59 (昭和48年).
 ブズルク・イブン・シャフリヤール 『インドの不思議』, 藤本勝次訳, 関西大学東西学術研究所, 昭和53年。
- 前嶋信次 「マルコ・ポーロのライアス港について」, 『東西文化交流史』, 雄山閣, 昭和50年。
 マルコ・ポーロ 『東方見聞録』, 2 vols., 愛宕松男訳註, 平凡社, 1970-71.
- 三上次男 ① 「イラン発見の長沙銅官窯瓷と越州窯青磁」, 『東洋陶磁』, vol. 4 (昭和52).
 ② 『陶磁の道』, 岩波新書, 1969.
- スライマン・アブー・ザイド 『シナ・インド物語』, 藤本勝次訳, 関西大学東西学術研究所, 昭和51年。
- 家島彦一 ① 「南アラビアの東方貿易港」, 『東方学』, vol. 31 (1965), pp. 133-49.
 ② 「インド洋通商とイエメン」, 『アジア・アフリカ言語文化研究』, vol. 5 (1972), pp. 119-44.
 ③ 「イエメン・ラスール朝史に関する新写本」, 『アジア・アフリカ言語文化研究』, vol. 7 (1974), pp. 165-81.
 ④ 「15世紀におけるインド洋通商史の一齣—鄭和遠征分隊のイエメン訪問について—」, 『アジア・アフリカ言語文化研究』, vol. 8 (1974), pp. 137-55.
 ⑤ 「モンゴル帝国時代のインド洋貿易—とくに Kish 商人の貿易活動をめぐって—」, 『東洋学報』, vol. 57-3・4 (1976), pp. 1-40.
 ⑥ 「イエメン・ラスール朝時代の商人の一類型—qādī Amin al-Dīn Mufīh al-Turkī の場合—」, 『史学』, vol. 46-3 (1974), pp. 81-98.
 ⑦ 「インド洋通商史に関する一考察—12世紀の船商 Rāmasht について—」, 『オリエント』, vol. 10-1・2 (1964), pp. 193-212.
 ⑧ 「インド洋世界とゲウ」, 『季刊民族学』, vol. 7 (1978), pp. 18-22.
 ⑨ 「アラブ古代型縫合船 Sumbūk Zafārī について」, 『アジア・アフリカ言語文化研究』, vol. 13 (1977), pp. 181-204.
 ⑩ 「東西交渉よりみた紅海とバーバル・マンデブ」, 『アラビア研究論叢—民族と文化—』, pp. 227-52.
 ⑪ 『イエメン・ラスール朝史に関する新写本とその史料価値の分析』, 2 vols., 学位論文。
- 湯川 武 ① 「中世イスラム世界におけるウラマーの移動性」, 『オリエント』, vol. 22-2 (1979), pp. 57-74.
 ② 「15世紀初頭のエジプト経済」, 『イスラム化に関する共同研究報告』, vol. 6 (昭和48年), pp. 22-32.
 ③ 「イスラーム世界におけるウラマーの役割」, 『アッサラーム』, pp. 88-99.