インド・ゴールコンダ王国における君主と港市・海上交易の関係

――スルターン・アブドゥッラー(1626-72)の治世を中心に――

和　田　郁　子

は　じ　め　に
Ⅰ．ゴールコンダ王国とマスリパトナム――17世紀初頭まで
　1．沿岸地域への支配の拡大
　2．紅海へ向かう「王の船」
Ⅱ．スルターン・アブドゥッラーのマスリパトナム訪問
　1．マスリパトナムへの旅
　2．港市と海外の出来事に関する情報
Ⅲ．スルターン・アブドゥッラーの船と交易活動
　1．ペルシア湾へ向かう「王の船」
　2．「王の船」によるベンガル湾交易
お　わ　り　に

は　じ　め　に

近年，海域史の研究は大きな進展を見せており，日本近海から南シナ海，インド洋等アジアの海域に限ってみても多くの成果が発表されている。それらの研究において考察の対象とする海域の捉え方や，海域と陸との関係をどのように想定するかについては様々な議論があるが[1]，海上における経済活動として

＊本稿は京都大学に提出した博士論文「マスリパトナムとゴールコンダ王国――17世紀インドの港市支配に関する研究」(2006年）の第４章に加筆・訂正したものである。

(1)　例えば長島2002は，前近代の「インド洋世界」を中心とする海域史に関する近年の研究動向を分析するとともに独自の見解を示しており参考になる。また，アジアの海域史研究の最新の成果として，例えば早瀬2003，弘末2004，家島2006等が挙げられる。

の交易の重要性は広く認められるであろう。しかし，海上交易は海とその周縁の陸地（港市等）に限られた空間で完結する活動ではない。内陸にも，例えば輸出品の調達先としての農村や手工業品の産地，輸入品の市場としての都市のような海上交易と深く結びつく場は存在する。そこで，海上交易やこれに関わる商人の活動について考える場合，品物の生産や流通，資金や人（船乗り，労働者等）の供給など様々な形での内陸社会との連関をも視野に入れておくことが求められる。政治権力と交易やその拠点となる港市との関係を解明することも，そのような観点から見て重要な研究課題のひとつであると言えよう。

前近代のインド洋交易やインドの諸港と，後背地を支配した政治権力との関係について論じたこれまでの研究は，海上交易に活躍した商人等と国家乃至は行政権力者との関係を疎遠なものと見るか，或いはより緊密なものと捉えるかで二つの立場に大別できる。前者の例としてはM. N. Pearson，K. N. Chaudhuri，A. Das Guptaらの研究があり，後者の視点に立つものとしてH. W. van Santen，S. Arasaratnam やS. Subrahmanyam，或いは長島弘，真下裕之の研究［長島 1984; Do. 1995; 真下 1995］がある(2)。

本稿は，このような研究状況を踏まえた上で，16－17世紀にインド・デカン

(2) Pearson は，「16世紀のインドの主要な国家のうちどの一国として海上での出来事に際して何ら重要な役割を果たさなかった」とする［Pearson 1987: 79］。またChaudhuriは，17世紀のインドで海陸の交易活動に従事した主な商人が「ムガル朝の公子たちや貴顕によって所有された資金」を利用していたことを認めつつも，「一般にはインド洋の長距離交易に用いられた資金の供給と所有権は専業の商人たちの手中にとどまっていた」と述べる［Chaudhuri 1985: 212］。Das Gupta は，港で平和が維持され，税収が順調に確保されている限り「政府は事実上商人たちの事柄には殆ど干渉しなかった」としたが［Das Gupta 1982: 421］，後に見解を若干改め，地域差や船舶の規模，或いは長距離海上交易と沿岸交易のどちらに従事するか等の条件によって，政治権力との関係を含め，船を所有する商人の特徴にも相違があり，特にフーグリでは多くの政治権力者が航海活動に投資をしていたと言う［Das Gupta 1991］。一方Van Santenは，17世紀のムガル朝では港市の行政権力者たちが交易に積極的に関与していたばかりでなく，同世紀半ばには皇帝シャー・ジャハーン Shāh Jahān（1627-58）による大型船の建造と交易への参入が見られたことを指摘する[Van Santen 1982: 51-78; Do. 1991: 94-95]。ArasaratnamやSubrahmanyamはインド東南部の諸港で政治・経済の両面に大きな力を揮った人々が何人も見られたことを指摘し，政治・経済の両分野に権力を握った存在として注目している［Arasaratnam 1986; Subrahmanyam & Bayley 1988; Subrahmanyam 1990a］。

地方東部を中心に支配したゴールコンダ Golkonda 王国（Quṭb Shāhi 朝 :1518-1687）の事例について取り上げる。筆者は以前に同国の港市マスリパトナム Masulipatnam（マチリーパトナム Machilipatnam）で17世紀に政治的・経済的に力を揮ったイラン（ペルシア）系の人々の活躍について述べたが［和田2002; Do. 2006］，本稿では特にスルターンと港市や海上交易の関係に注目したい。多くの同時代史料で「ゴールコンダ王国の」或いは「ゴールコンダ王の」ものであると言われ，「ゴールコンダ王国の主要港」［Relations: 6］と見なされているマスリパトナムでの出来事や交易活動に対して，実際にスルターンはどのような形で関与したのか。ここでは同国第7代スルターン，アブドゥッラー・クトゥブ・シャー ʻAbd Allāh Quṭb Shāh (1626-1672) の時代を中心に具体的な事象を示しつつ考察する。

主に依拠した史料としては，オランダ東インド会社（Verenigde Oostindische Compagnie: V.O.C.）の文書類と，スルターン・アブドゥッラー時代のゴールコンダ王国の年代記 HS が挙げられる。何よりも交易による利益追求を目的としていた東インド会社の文書類と，君主や宮廷に関わる事件，或いは王国をめぐる政治状況に詳しい年代記という性格の異なる文献を同時に用いることで，海陸の連関を双方の視点から捉えることを試みるものである(3)。

Ⅰ．ゴールコンダ王国と港市マスリパトナム――17世紀初頭まで

1．沿岸地域への支配の拡大

後にゴールコンダ王国の創始者となるスルターン・クリー・クトゥブル・ムルク Sulṭān-Qulī Quṭb al-Mulk（1518-1543）が901／1496年にバフマニー Bahmanī 朝下でテーランガーナー地方の ṭarafdār に任ぜられた頃，オリッサとヴィジャ

(3) V.O.C. 関係文書を用いたインド史に関する従来の研究の多くは，J. Gommansも指摘しているように経済史分野に集中していた。そして V.O.C. 文献の他にこれらの研究が依拠しているのは，主に英語やポルトガル語などのヨーロッパ語による史料であった［Gommans, Bes & Kruijtzer 2001: 27-28］。しかし最近では，V.O.C. 関係文書とインド側史料の双方に基づく研究成果も発表されている［Van Santen 1982; Alam & Subrahmanyam 1998; Kruijtzer 2002］。

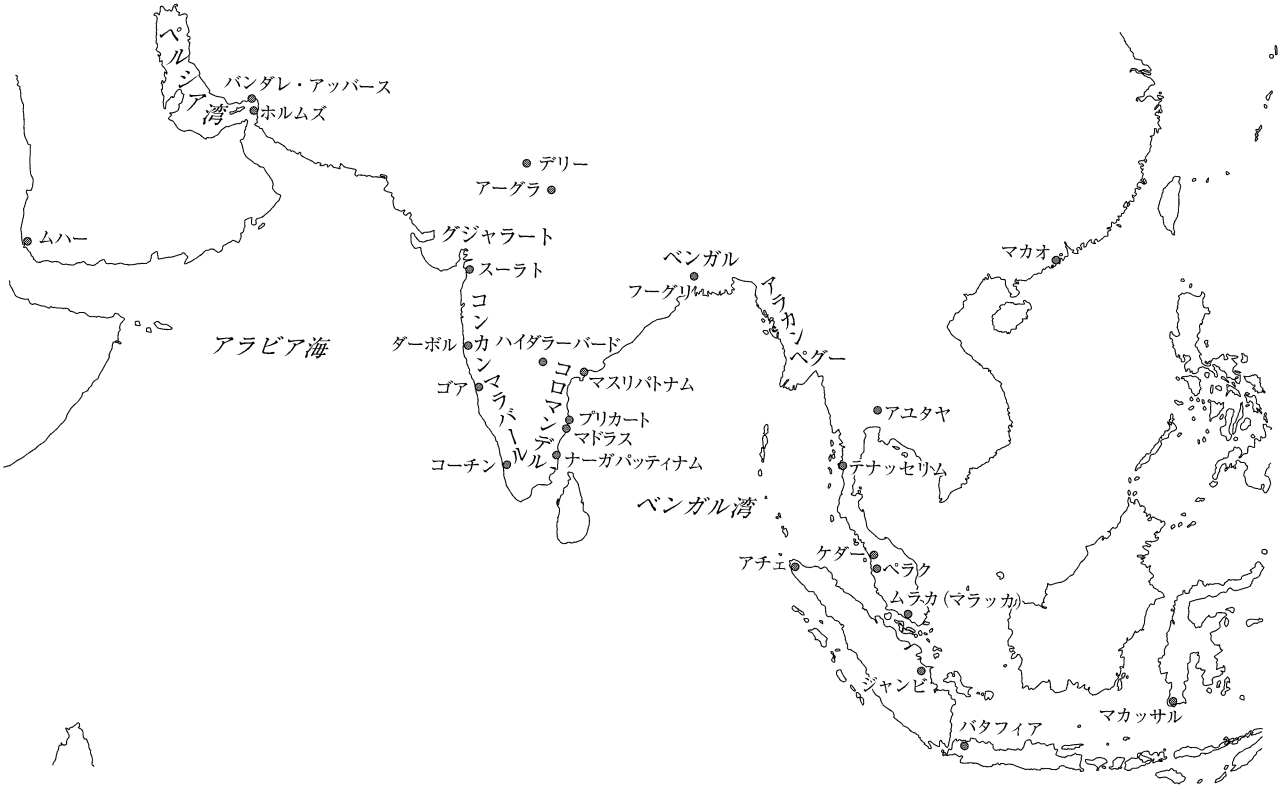
ヤナガルによる南北からの進攻でバフマニー朝の勢力は既に沿岸一帯から後退していた。そのため，やがて事実上の独立した支配者となったスルターン・クリーはこれらの領域を再征服しなければならなかった。1530年頃からの一連の遠征の中で，彼は多数の城砦を征服し，「ワランガル（Warangal）の境域からマスリパトナム(Machilīpatan)とラージャムンドリー（Rājamundrī）の港まで」を併合することに成功した［TQS: 47r-v］(4)。

しかし，スルターン・クリーの暗殺(950／1543年)後，彼の息子の一人イブラーヒーム Ibrāhīm（1550-1580）が即位するまでの７年間，ゴールコンダ王国は内紛と混乱の中にあった。スルターン・クリーが獲得した領土の多くがこの間に失われ，イブラーヒーム即位の頃には同国の勢力は沿岸から大きく後退していた。1560年代前半の時点でも，同国の中心部から東の海岸までの地域は依然としてヴィジャヤナガル王国との係争の地となっており，その情勢はきわめて不安定であった。

その頃クリシュナー川下流域では，概ね，北岸のコンダパッリ Kondapalli を中心とする領域をゴールコンダ王国が，コンダヴィードゥ Kondavidu をはじめ南岸の領域をヴィジャヤナガル王国が支配下に置いて対峙していた。コンダパッリ側に位置していたマスリパトナムは，当時コンダパッリと共にヴィジャヤナガル軍の攻撃対象とされたこともあった(5)。ヴィジャヤナガル王国は，1565年のターリコータの戦いでの敗北後，川を越えて大きく勢力を伸ばすことはなかったと思われるが，ゴールコンダ王国が南岸を一応の支配下におさめるまでにはなお15年ほどの年月が必要であった。イブラーヒームはその治世の末期に

(4) Sherwani も指摘しているように，TQS には具体的にマスリパトナムに対して軍事遠征が行われたという記述はない。しかし，おそらくスルターン・クリーはコンダパッリを中心とする地域を支配していた Rāmachandraを破ったことによって，マスリパトナムを含む沿岸地方まで勢力を拡大したと思われる［TQS: 64v; Briggs: III/ 217; Sherwani 1974: 68 n. 79. 69 n. 89］。

(5) ヴィジャヤナガル王 Rāmarājaは1563年末頃に「Murtaḍānagar［コンダヴィードゥ］の Siddī Tīmmārāja ［Siddirājā Timmappa］をムスタファーナガルと［マスリパトナムの］港の地方に50,000の騎兵と歩兵と共に派遣」して勢力拡大を狙ったが，逆にゴールコンダ軍がコンダヴィードゥに攻め入ってこれを阻止した［TQS: 135v-136r］。なお，引用文中の［ ］は筆者が補った語句を示す。


ペルシア湾
バンダレ・アッバース
ホルムズ
デリー
アーグラ
ムハー
グジャラート
スーラト
ベンガル
フーグリ
マカオ
コンカン
アラビア海
ダーボル
ハイダラーバード
イラカン
ペグー
マスリパトナム
ゴア
コロマンデル
マラバール
プリカート
マドラス
アユタヤ
コーチン
ナーガパッティナム
テナッセリム
ベンガル湾
ケダー
アチェ
ペラク
ムラカ（マラッカ）
ジャンビ
マカッサル
バタフィア

遂にコンダヴィードゥを陥落させ（987／1579年），クリシュナー川両岸の沿岸地域征服に成功した[6]。

このようにしてマスリパトナムとその周辺地域はゴールコンダ王国の支配下に組み入れられた。しかし，ヴィジャヤナガルとの抗争はイブラーヒームの後継者ムハンマド・クリー Muḥammad-Qulī の治世（1580-1612）に入っても依然として続いていた。また，ゴーダーヴァリー川流域で反乱が度重なったこともあって，東部沿岸地方一帯の情勢は不穏なままであった［Sherwani 1974: 279-291］。こうしたことから，マスリパトナムの交易港としての台頭が1560－70年代に始まっていたとしても［Subrahmanyam 1990a: 147-149; Do. 1990b: 129-130; Arasaratnam & Ray 1994: 25］，沿岸地方一帯に対するゴールコンダ王国の支配が確立し，後背地の治安状況が改善されて，港と都との往来がより安全に行われるようになるまでには，なお数十年の歳月を要したと考えられる。沿岸地方でのゴールコンダ王国の支配が安定するのは，ムハンマド・クリーの治世後半の16世紀末頃であろう。

2．紅海へ向かう「王の船」

16世紀末以降，ヨーロッパ語史料においてしばしば「王の船（King's ship, Conings schip 等）」と呼ばれる船がメッカへの巡礼者を乗せてマスリパトナム―紅海間を運航していたことが伝えられている。例えば1590年，数年の交渉を経て紅海へ向かう船のための航海許可証（cartazes）がポルトガルによって発給された。その後，航海許可証発給の条件とされたポルトガルへの米の供与が果たされなかったことからゴールコンダとポルトガルの関係は悪化し，ポルトガルは発給した航海許可証を無効にしようとした。しかしゴールコンダ側は紅海への航海を敢行していた[7]。スルターン・ムハンマド Muḥammad（1612-26）の時代には，「王の船」はマスリパトナムからムハー Mukhā に毎年送られるように

(6) ゴールコンダ軍によるクリシュナー川南岸への遠征については，TQS: 179v-182v; Briggs: III/ 262-264; Sherwani 1974: 172-173を参照。

(7) この問題をめぐる両者の折衝は1600年には一応の決着を見るが，結局その後ポルトガルはマスリパトナムから撤退した［Subrahmanyam 1988: 505-509］。

なっていたようである。これらの船はマスリパトナムを1月に出帆し，9-10月に帰港する慣例であった[8]。

ところが，1620年代にはポルトガルによる「王の船」の拿捕事件が相次いだ。1621年初めにムハーからの帰途にあった船がセイロン島沖で拿捕された［VOC 1073: n.f.; VOC 1074: n.f.; Subrahmanyam 1988: 510］。また，スルターン・アブドゥッラーが位に即いて間もない1626年にも，帰港途中のスルターンの船がダーボル沖で捕まった。このときマスリパトナムのハヴァールダール（ḥawāldār）[9]であったムッラー・ムハンマド・タキー・タフリシー Mullā Muḥammad Taqī Tafrishī はスルターンからの勅令だとして，オランダとイギリスにその損害を弁済するよう要求した［VOC 1095: 53v-54v］[10]。

これは，ゴールコンダ側から見ればマスリパトナムに商館を置くオランダやイギリスなどは「王の船」の航海を助け安全を保障する役割を負うべきだと考えられたためであろう[11]。既に1608年には V.O.C. のマスリパトナム商館長 L. Y. エイロフ Eyloff が当時のハヴァールダールから，「王の船２隻の準備のために」必要な費用を要求されたという例もある［VOC 1095: n.f.; Terpstra 1911: 54-55］。

しかし，上述のような「王の船」の拿捕にもかかわらず，スルターンは必ずしも反ポルトガルの立場にあったわけではない。1622年４月７日，今度はオラ

---

(8) この頃スルターンは巡礼者のため米を毎年施与しており［Relations: 37］，例えば P. Florisが1613-14年にマスリパトナムで見た「王の船」は「大量の米，鉄，インド産の布」を積載しムハーへ向けて出航したという［Floris: 111-116］。また1621，22年にムハーから帰ってきた「王の船」があったことも伝えられている［Coen: VII/ 830; VOC 1074: n.f.; VOC 1077: n.f.］。

(9) この語に関しては，HS, TQS, Waqai等のペルシア語史料ではより語源に近い形である“ḥawāla-dār”の方が主に使われているが，“ḥawāldār”の形も見られる（例えば，Farmans: 40）。一方，英語文献では“havaldar”や“havildar”，オランダ語の文書類では“auweldaer”或いは“haweldaer”などの形が見られる。英語の v，オランダ語の w の音がいずれも普通「ヴ」に近いことから，これらは「ハヴァールダール」に近い音を示す綴りであると推察できる。

(10) Subrahmanyamはこの事件を1625年のこととしているが［Subrahmanyam 1988: 510］，VOC1095によればこれは1626年の出来事である。なお，ムハンマド・タキーについては，和田2002を参照。

(11) これ以後，オランダやイギリス，デンマークの船員や砲手が乗り込む例が見られるようになったという［Subrahmanyam 1988: 510］。

ンダがマスリパトナム沖でポルトガル船を捕えた。このときマスリパトナムのハヴァールダールはこの船に入港と取引の承認を与えていたのだが，オランダは拿捕を強行したのである。さらに当時のV.O.C.のコロマンデル海岸の主管（directeur）A. ファン・ウフェレン Van Uffelen はハヴァールダールに対し，オランダと敵対関係にあったポルトガルを保護しないよう要求した。ハヴァールダールがこの要求を拒否し，オランダ商館への人々の出入りや，水や食糧の供給を禁じたので，ファン・ウフェレンは戦いをも辞さぬ姿勢を示した。

このような緊張した状況にあって，スルターン・ムハンマドはV.O.C.の上級商務員（opper-koopman） H. フィスニッヒ Vissnich[12] を通じて直ちに事件の平和的な解決をオランダに要求した。4月18日，スルターンに謁見したフィスニッヒはポルトガル人の解放を求められ，ファン・ウフェレンへの書簡を認めた［VOC 1076: 401v-402r］。この書簡に加え，同月16日に出された勅令を見せられてファン・ウフェレンはスルターンの意思の固いことを知らされた。結局，彼が自ら都に上って贈り物を献上し，ポルトガル人捕虜が解放されてようやく事態は収拾された［Coen: VII/ 984-985, 992-993］[13]。

上述のようにスルターン・ムハンマドの時代にはほぼ定期的に紅海方面に送られていたとされる「王の船」だが，その役割は巡礼者の輸送だけではなかった。後にムガル朝シャー・ジャハーン帝によってイラン方面へ船が派遣されたときと同様に，「王の船」が紅海方面からもたらした最も重要な積荷はオスマン朝のスルターニーSulṭānī 金貨やスペインのレアル銀貨などの貨幣であった[14]。

⑿　フィスニッヒはV.O.C.のイランにおける交易の開拓に尽力した人物だが，イランで活動する前にインドで藍の取引に携わっていたことがある。このとき彼はちょうどマスリパトナムからスーラトへ向かう途上にあってハイダラーバードを訪れていた。フィスニッヒの経歴やイランにおける活動については，Terpstra 1918: 147-163; Matthee 1999: 106, 109-111が参考になる。

⒀　しかしファン・ウフェレンとの衝突はこれだけでは収まらなかった［和田 2002: 54-55］。

⒁　シャー・ジャハーン時代のムガル朝における西アジアからの金・銀の輸入についてはVan Santen 1982: 74-78を参照。なお1650年代初めにシャー・ジャハーンが造らせた船の数は10-12隻にのぼり，スルターン・ムハンマドの頃のゴールコンダ王国の「王の船」よりもはるかに大規模な活動であったことが窺える［Van Santen 1991: 94-95］。

スルターンはこの他に「アラビア馬」にも投資していた[15]。このように「王の船」の派遣にスルターン自身の投資による交易活動という側面があった点は看過できない。

先述のマスリパトナムでの事件の場合もスルターン自身が素早く対応している様子がうかがえるが，その背景にはこのような「王の船」をめぐる利害があったと思われる。特にフィスニッヒの書簡は，スルターンがオランダとの友好関係を認めながらもポルトガル人の解放を要求したことを伝えている。勅令は現地のハヴァールダールの求めがあって出されたものだろうが，ほぼ同じ時にフィスニッヒに接見したスルターンの言動は，スルターンが港での取引やトラブルに対して決して無関心ではなかったことも示している。スルターンはこのようにヨーロッパ人に接見したり勅令を発布したりする形で港の出来事に関与することもあったのである。

しかし，この頃までのスルターンが自らマスリパトナムを訪れたことは知られていない。ゴールコンダ王国君主として初めてこの港市を訪問し町の人々と直に接触を持ったのは，スルターン・ムハンマドの後継者アブドゥッラーであった。そこで次節では彼の時代に注目し，スルターンとマスリパトナムの関係について考えてみたい。

Ⅱ．スルターン・アブドゥッラーのマスリパトナム訪問

1．マスリパトナムへの旅

1035／1626年に即位したスルターン・アブドゥッラーによるマスリパトナムへの旅は1049／1639-40年に行われた。出発に先立ち，マスリパトナムでハヴァールダールを務めた経験を持ち，当時サル・ハイルの地位にあったミール・ムハンマド・サイード・アルディスターニー Mīr Muḥammad Saʿīd

⒂　馬は一度の輸送では大量に入手できず，１隻の船で運ばれてくるのは6頭乃至8頭程度であったという［Relations: 37］。

Ardistānī [16]に旅の準備が命ぜられた。彼は路程を検討して，スルターン一行が通るための交通路を整備した。宿営地では食料品や飼葉が用意された［HS: 229-230; Sarkar 1979: 14］。

スルターン一行はハイダラーバードからマスリパトナムまでクリシュナー川主流の北側を進むルートを辿り[17]，同川下流の中心都市ヴィジャヤワダ Vijayawada に1049年 Sha'bān月 7 日／1639年12月 3 日に到着した。ここにはスルターンの到着に合わせて，マスリパトナムで活動するオランダ，イギリス，デンマークの各東インド会社の代表たちが集められていた[18]。

スルターンは Sha'bān月10日／12月 6 日にマスリパトナムに到着し，滞在中に港とその周辺各地を見て回った。12日／ 8 日には，ハレムの人々を伴ってヨーロッパ諸国の商館を訪れた。このときスルターンらの気に入るものがあれば買えるよう，全ての箱（chist）の中が見えるようにしておかなければならないと指示が出されていた［EFI 1637-1641: 221; HS: 249］。しかしイギリスもデンマークもスルターンの商館訪問から大した利益を得ることはできなかった。他方，オランダは「300パゴダ相当のルビー等」を献上して高い評価を得た上に，航海期に入って船が到着し品物が届けられたら「 1 頭の象と 5 頭の馬」を贈ることを約束して［EFI 1637-1641: 221］，その後の勅令によって免税などの特権

---

⑯　彼はむしろ後に得た官職名ミール・ジュムラ（Mīr Jumla）の方でよく知られる。1630年代後半にマスリパトナムのハヴァールダールを務め，急速に力をつけてサル・ハイル（sar-khayl），ミール・ジュムラと要職を歴任した。しかし1650年頃からスルターンとの関係が悪化，56年初頭にゴールコンダを去って以後はムガル朝に仕えた［Sarkar 1979; Brennig 1975: 27-35; Subrahmanyam 1990a: 322-327］。なお，サル・ハイルは税務長官（the Director of Revenue）に当たる職で，国家の財務を担当する役職としてはミール・ジュムラ（財務大臣に相当）に次ぐものとされた。ミール・ジュムラ職が空席の場合は事実上のミール・ジュムラとなることもあった。また基本的には財務担当であるが，時には軍務にも携わった。この点はミール・ジュムラも同様で，実際には法と秩序の維持や軍隊の召集，軍事遠征の統率等の役割を担うこともあった［Ghauri 1977b: 190-194; Sherwani 1974: 507-510］。

⑰　当時のこの地方の交通路については，Deloche 1993-94: I/ 64-65を参照。

⑱　イギリスの報告によると，「先月の20日［ユリウス暦11月20日。グレゴリウス暦11月30日］，我々とオランダ人，並びにデンマーク人はこの地から 2 日行程のところで王に会うよう指示された」という［EFI 1637-1641: 221］。また HS では，ヴィジャヤワダに出迎えたヨーロッパ人は，「ヨーロッパ（farang）の 3 部族の王たち

を認められた[19]。

翌日，スルターンはマスリパトナムの「主だった商人たち（sawdāgarān）と外国の商人たち（tujjārān-i gharīb）の全部の家々がその中にあった別の地区（maḥalla）」へ行き，商人たちの家を訪れた。その後も彼は「ドービーガート（dhūbī ghāt）」[20]で漁を，塩田では製塩作業を見るなど，港とその周辺各所を巡覧した。また後述するように，ミール・ムハンマド・サイードをはじめこの地に詳しい臣下たちから港の様子や住民の状況について話を聞いたとも伝えられる［HS: 249-253］。

そうして足掛け10日間のマスリパトナム滞在の後 Sha'bān月19日／12月15日にスルターン一行は帰路につき，Ramaḍān月12日／1640年１月６日に都に到着した［HS: 254-256］。出発から帰還までまる２ヶ月におよんだ旅であった。

２．港市と海外の出来事に関する情報

上述のように，スルターン・アブドゥッラーはマスリパトナム滞在中に様々な新しい経験を重ねた。では，この訪問を通して港市や交易，海外の出来事に関するスルターンの知見はどのように変化したのか。以下ではこの点について具体的に見てみたい。

HS では，この旅に先立ってスルターンが関心を示したというマスリパトナ

（kay-yān）」であり，イギリス人（ingirīz）とオランダ人（wulandīz）とデンマーク人（dīghmār）であったと記されている［HS: 245］。

⑲ HS によると，スルターン一行が帰路について２日後，ミール・ムハンマド・サイードの仲立ちにより，然るべき贈り物を献上していた「ヨーロッパの諸部族のカピタン（kapītān）」に対して「恩恵」が授けられたという［HS: 253］。オランダへの勅令はこのとき与えられたのであろう。Havart および CD に見えるこの勅令には年月のみ書かれており日付がない［Havart: I/ 148-150; CD: I/ 332-335］。

⑳ Sarkar はこれを“Point Divy”すなわち Divi 岬としている。Divi 岬はマスリパトナムの南方，クリシュナー川の一河口にあり，Crooke によれば「マスリパトナムから16マイル」離れているという。しかし，港までの旅程においてスルターン一行が１日約1-2gāw （1gāw は当時のデカン地方では２farsakh（約12km）［HS: 235］）しか進んでいないことを考慮すると，この日のうちにスルターンがマスリパトナムの町から Divi 岬までを往復したと考えるのは難しい。そこでここでは HS: 248 n.1 に従い，これを「ドービーガート」（洗濯場）と解釈した［Sarkar 1979: 16; Fryer: I/ 77 n.3］。

ムの港や海外のことを以下のように伝える。すなわち，以前はゴールコンダ王国からアラブの諸港への往来があり，メッカ，メディナやイマーム廟への巡礼も行われていたが，妨げとなる事件があって，一時期「そちら［アラブの諸港］の方面への往来の道が見捨てられ，閉鎖された」というのである［HS: 225］。

この「妨げとなる事件」についてHSには具体的な記述はないが，船の派遣にとって不利な出来事はアブドゥッラーの即位前後から重なっていた。1620年代末には，マスリパトナムでハヴァールダールとの不和に起因するイギリスやオランダによる港の封鎖などの事件があった［和田 2002: 60-61］。また30年代初めにはマスリパトナムとその周辺地域で天災が続き，社会・経済に混乱が生じていた。30年代前半はシャー・ジャハーンによるデカン遠征が行われた時期でもあった。ゴールコンダと同じくバフマニー朝の後継王朝でデカン地方東部にあったアフマドナガル Aḥmadnagar 王国（1490-1633／1636）はこれによって滅亡した。一方，東部沿岸地方では1630年末にオリッサとの境域にあった砦マンスールガル Manṣūrgaṛh がムガル朝の軍隊によって奪われた[21]。「王の船」も，先にⅠ．で見たようにスルターン・ムハンマドの時代には毎年派遣されていたというが，このような情勢下にあって一時送られなくなっていたのであろう。

しかし，その後マスリパトナムからの航海活動は再び活況を呈するようになる。HSではその様子を以下のように伝える。

> イランの君主シャー・アッバース・サファヴィー（Shāh ‘Abbās Ṣafavī）がホルムズ（Hurmūz）の港をこの時代にヨーロッパ人（farangān）から奪取し，海岸からその部族［ヨーロッパ人］の存在を一掃した。ホルムズを滅ぼして，代わりにバンダレ・アッバース（Bandar-i ‘Abbāsī）を栄えさせた。ヒンドゥスターンの諸港からは諸船がバンダレ・アッバースに行っている。繁栄せる港マスリパトナム（Machilīpatan）からも，ムスリムの商人たちやイ

---

(21) Sherwani によると，これは当時シャー・ジャハーンがゴールコンダ王国の領土に与えた「唯一の直接的な圧力」であったという。その後ゴールコンダは隣国ビージャープル Bījāpur 王国（1489-1686)と同様に，1636年にムガル朝の宗主権を認めることで北辺の領土を安定させた[Sherwani 1974: 434-438]。

ギリス（Ingrīz）とオランダ（Wulandīz）のヨーロッパ人たち――彼らはその地に定住している――が大船を造り，その後はバンダレ・アッバースに行っているとのことである［HS: 225-226］。

確かに1622年に，それまでポルトガルの支配下にあったホルムズ島がサファヴィー朝アッバース１世（1587-1629）によって占領された。また，マスリパトナムに拠点を持つムスリムの船によるペルシア湾への航海は，1630年代前半には開始されていた［Subrahmanyam 1988: 514-515; Do. 1990a: 320; 和田 2006: 167］。このように，スルターン一行の旅行前からペルシア湾やマスリパトナムにおける航海活動については宮廷でもかなり正確な情報が得られていた。ヨーロッパ人に関しても，少なくともイギリス人とオランダ人という２つの集団の存在と活動が認識されていたことがわかる。

また，この旅行の２年前には，スルターンの一族が参加した巡礼団を乗せた船がマスリパトナムから出帆している。

ゴールコンダの陛下［スルターン］の命令によって，マスリパトナムから今月再びホルムズ（Ormous）へ向けて，Miercomaldijn［ミール・カマールッディーン Mīr Kamāl al-Dīn］[22]の［所有していた］大型船が出発する。［この船は］Melckmamet［マリク・ムハンマド Malik Muḥammad］[23]なる人物によって用意されており，イギリスの友人たちによって，人員とその他の必要品を援助されている。この船で，ゴールコンダ王のおばが多くの随行員とと

---

(22) ミール・カマールッディーンはマスリパトナムを拠点とする人々の中で初めてペルシア湾に船を送った人物として知られる。ところで Subrahmanyamは，Sherwani 1974: 386に見られる “Kamālu’d-dīn Māzendrānī” とヨーロッパ語史料上のミール・カマールッディーンを同一人物と見なしている［Subrahmanyam 1988; Do. 1990a: 314-22; Do. 1992］。しかし TQS では，スルターン・ムハンマド治世下の1021年 Jumādā I月／1612年７月に，Bastar への遠征軍を率いた人物の名は “Sayyid Kamāl al-Dīn Māzandarānī” である［TQS: 262v-263v］。確かにサイイドの家系の者の名にミール Mīr やスルターン Sulṭān の呼称をつけることは多いというが［Schimmel 1995: 40］，少なくとも TQS に現れる人物は “Sayyid Kamāl al-Dīn” であり，“Mīr” とは呼ばれていない。この点については TQS（P）でも同様である。

(23) その頃「商業の誉れ（mafkhar al-tijārī）」と呼ばれたマスリパトナムの大商人のひとり Shaykh Malik Muḥammad Shīrāzī を指す。彼は1636年11月にイランへ送る船を準備していたと伝えられており，スルターンの親族が巡礼に向かう前に既にペルシア湾方面へ船を送り出したことがあったと思われる［HS: 209-210; VOC1119: 1149］。

もにその［ホルムズの］方面へ向かう。［彼女には］マホメット［預言者ムハンマド］の墓を訪れ，捧げものをするために，そこからさらに陸路でメッカ（Mecha）に行く意向がある［VOC 1127: 232r］[24]。

これは先代のスルターン・ムハンマド（1612-1626）の生母と姉妹，すなわちアブドゥッラーにとっては祖母とおばに当たる女性二人を中心とする一行であった[25]。一行は1047年 Rajab 月１日／1637年11月19日にマスリパトナムの港へ向けて出発し，ここからバンダレ・アッバースに向かい，上陸してナジャフ Najaf，カルバラー Karbalā' などのシーア派聖地を巡り，メッカとメディナに赴く計画であった［HS: 208-210］。彼女たちの船は実際に1638年１月14日に出航したが，このようにマスリパトナムからの航路で一族の者が巡礼に向かったことは，この港市や海外の出来事に対するスルターンの関心を高めるひとつの契機となったと考えられる。

その後も西アジアの情勢はゴールコンダ宮廷に知らされていた。HS では例えばこの年「ルームの主人」すなわちオスマン朝スルターンの軍隊がバグダードを包囲し，続いて「イランの支配者」つまりサファヴィー朝君主サフィー Ṣafī １世（1629-42）との間に戦いが起こり，巡礼者たちの旅路が妨げられる危険があると憂慮されたことが伝えられている［HS: 226-227］[26]。

---

(24) 周知のようにムハンマドの墓所はメディナにあるが，メッカ巡礼の目的をその墓所への参詣とする誤解は当時のヨーロッパ人の記録によく見られる。また，ここでは船の目的地はホルムズとなっているが，この頃既にホルムズは攻略された後でもあり，実際の行き先は HS が言うようにバンダレ・アッバースであったと考えられる。翌1638年初頭のイギリスの報告では，このマリク・ムハンマドの船は「ペルシアへ向けて出帆した」とされる［EFI 1637-1641: 45］。

(25) ヨーロッパ側の史料では，巡礼に向かったのは「ゴールコンダ王のおば」，「ゴールコンダ王の異母姉妹（de halve suster）」，或いは「王の母」などとされ，スルターンとの血縁・親戚関係が混乱しているが［VOC 1127: 198v］，ここでは HS の記述に従った。cf. Subrahmanyam 1988: 517。彼女たちはイラン到着後ナジャフ，カルバラーに加えてマシュハドも訪れ，1051／1641-42年に客死したアブドゥッラーの祖母はマシュハドに葬られた［HS: 289; Calendar: II/ 155-156］。アブドゥッラーは，その後もサファヴィー朝に留まっていたおばと連絡を保ち，1656年のムガル軍のデカン遠征で身の危険を覚えた際にはおばへの書簡の中で，万一の折にはイランに亡命するための支援がサファヴィー朝から得られるよう仲立ちを求めている［Calendar: II/ 183-186; Islam 1970: 118］。

同じシーア派を奉じていたこともあり，従来ゴールコンダ王国はサファヴィー朝との間に親密な関係を持っていた。両国間の使節交換も繰り返し行われ，イランの大使はゴールコンダ宮廷で非常に重んじられていた［Sherwani 1974: 432］。そこで，西アジア，特にイランの情勢については宮廷においても関心が高く，情報も豊富に得られていたようである。また港市や航海活動については，ミール・ムハンマド・サイードなどのマスリパトナムに縁のある人々を通じてある程度のことは知らされていたと考えられる。実際，フィスニッヒに仲立ちさせた先述の例にも見られるように，先代のスルターンの時代にも海上での事件の知らせは君主のもとに確かに届けられていた。

これらの情報や知識に加えて，スルターン・アブドゥッラーは港市やそこの人々の様子を現地で目にする機会を得た。また，この港を拠点とする航海・交易活動についてもより具体的に知ることができた。例えば，マスリパトナムに到着した日に催された宴の席でスルターンは，「この港からは zīrbād[27] と bālābād の国々へ，またアラブ，アジャムの諸港へと，［多くの］船が行っています。また［港の］入口では年中各方面からの船が往来しています。これはこの港に特有の状況です」［HS: 247-248］との説明を受けたという。さらにスルターンはマスリパトナムには世界各地からの来住者が数多くいることも知った。

このように彼は港市での経験と見聞を通して海外の土地や物産，人々についても多くの知識を得た。特に，マスリパトナムが本来ベンガル湾沿岸諸国との交易で繁栄していたことに鑑みれば[28]，港市訪問は以前から宮廷においてもあ

---

(26) 1638年末の Murad 4 世（1623-40）治下のオスマン朝によるバグダード包囲戦を指す。サファヴィー朝軍は 1 ヶ月以上にわたってこの町を守備したが敗北し，翌1639年の Kasr-i Shīrīn 条約によってバグダードはオスマン朝の領土となり，両国間の国境線が定められた［Shaw & Shaw 1976: 199-200］。

(27) HS ではこの語は “zīrbār” となっているが，ここでは “bālābād” に対置される語と考え “zīrbād” と読んだ。“zīrbād” および “bālābād” はモンスーン（風＝bād）が航海に利用されていたことから，古来イランの船乗りの間で使われていた地理用語である。“zīrbād” はムラカ（マラッカ），スマトラ，テナッセリム，ペグー，ベンガルのようなベンガル湾の北～東縁の諸地域を，また “bālābād” はセイロンやモルディヴ，ラクシャドウィープ等の島々を指したという［SS: 253 n.16］。

(28) マスリパトナムが国際的な交易港としての重要度を増していた1570-80年代当時，

る程度知られていたイランなど西の国々の事情に加えて，東方の諸国や産物，人々についての情報に接する好機となったと考えられる。滞在の終わりにスルターンが宝石の仲買手数料を免除したことで利益を得たのは，「ペグー（Pīkū）からルビーを持ってきていた商人たち」だったとも伝えられている［HS: 251-252］。

Ⅲ．スルターン・アブドゥッラーの船と交易活動

1．ペルシア湾へ向かう「王の船」

ゴールコンダ王国の「王の船」の活動は，上述のように少なくとも16世紀末以降には行われていた。スルターン・ムハンマドの時代にはメッカへの巡礼者を乗せた「王の船」が紅海方面へ毎年派遣されていた。1630年代前半にマスリパトナムからペルシア湾へのルートが開かれた後，スルターンの祖母とおばが巡礼に向かったときには，船の行き先は紅海側の港ではなくバンダレ・アッバースとされた。メッカへは紅海沿岸で上陸する方が近いが，スルターンの祖母らの目的地として挙げられているナジャフやカルバラーのようなシーア派信徒にとって重要な聖地に赴く場合，ペルシア湾航路が便利であったと思われる。

サファヴィー朝との関係が深かったゴールコンダ王国においてペルシア湾航路の有用性が期待されていたことは，例えばミール・カマールッディーンが「マンスーリー （Mensorij ［Manṣūrī］）号」［VOC 1109: 272v］と呼ばれる船を初めてペルシア湾へ送り出したときの様子からもうかがわれる。実はこの船は出発前から大きな収益は見込めない状況にあった。その少し前にイギリスが商人たちからペルシア湾への荷の輸送を大量に請け負い，スーラトから船２隻を振り向けていたため，マンスーリー号には当初期待したほどの荷が積まれなかったからである［VOC 1109: 285v, 305v; Subrahmanyam 1988: 514-515; Do. 1990a: 320］[29]。それでも「ゴールコンダ王の名において」船を送り出すことについて

第一にアチェ，次にマレー半島の諸港，ペグー，さらにはアラカンがこの港市の交易相手として重要であった［Subrahmanyam 1990a: 151］。

(29) このときイギリス船 Mary 号と Exchange 号には会社の積荷である織物の他に，

ミール・カマールッディーンは次のように言っていたという。

> 得られるものが少なくとも［船を］出帆させるだろう。というのも，その船を送るのは主に，ムガル朝の領土（des Moguls landen）を通らずに海路で王の大使と何頭かの馬とその他の品物をペルシアから［コロマンデル］海岸にもたらすためだからである［VOC 1109: 305v］[30]。

1633年３月10日頃にバンダレ・アッバースに到着したこの船は「殆ど品物をもたらさなかったが，非常に多くの乗客を乗せていた」［EFI 1630-1633: 285-286］。その乗客の中には商人や巡礼者が多く含まれていたと考えられる。また，上述のスルターン・ムハンマド時代の「王の船」と同じく，ここでも帰り荷として見込まれていたものは馬であり，おそらく同様に金銀貨幣の獲得も期待されていたと思われる。

しかし，大使の往来に際しては，マスリパトナム―バンダレ・アッバース間を船で直航することはあまり一般的ではなかった。ペルシア湾航路が開かれた後も，依然として全行程を陸路で，或いはインド亜大陸への出入りにはダーボルやスーラトのような西海岸の諸港を利用し，ハイダラーバードとこれらの港の間は陸路で旅した大使たちの例が複数見られる［HS: 156-157; EFI 1624-1629: 300, 312-314; EFI 1651-1654: 73; Islam 1970: 116］。

アブドゥッラーの治世後半になると，ペルシア湾航路における「王の船」の活動が確認されるようになる。例えば，1661年１月17日にマスリパトナムを出発し10月にマスカット経由でペルシア湾から戻ってきた船，64年１月18日にペルシア湾へ向かった船[31]の例がある［DR1661: 130, 410; DR1664: 161, 171］。なお，この頃には紅海方面への派遣も行われていたようである。63年２月にはムハーへ送られるはずであった「王の船」が漏水のためにマスリパトナムに引き返し

マスリパトナムの商人たちから預かった321バールの荷，「400から500包の品物と約130人の乗客」が乗せられていた［EFI 1630-1633: 237］。当時はこのように大商人やヨーロッパの会社が所有する船を使って，多くの乗客や商人の荷が運ばれていた［Qaisar 1972: 204-208］。

(30) ただし，実際にこの船がイランから大使を乗せてきたかどうかは不明である。

(31) この船の名“Abdullacha”はおそらくスルターンの名前にちなんでおり，正確には「‘Abd Allāh 号」或いは「‘Abd Allāh Shāh 号」かと思われる。

てきたという［DR 1663: 149］。

2．「王の船」によるベンガル湾交易

チャウルやダーボルなどのインド西岸の港では紅海・ペルシア湾方面との結びつきが強かったのに対し，東岸に位置するマスリパトナムは地理的な条件もあってもともとベンガル湾沿岸諸港と密接な交易関係を持っていた。そして17世紀半ばまでベンガル湾沿岸各地とマスリパトナムとの交易活動は，ミール・カマールッディーンやミール・ムハンマド・サイードなどの商人や有力者たちによって担われていた。しかし，スルターン・アブドゥッラーの治世半ば以降には，それまであまり知られていなかった東南アジア方面への「王の船」派遣の例が度々見られるようになる(32)。

例えば，1649年には「この国［ゴールコンダ王国］の陛下の費用で先月［9月］25，26日に2隻の船がテナッセリム（Tanasserij）に向けて，さらに同月29日には1隻がペグー（Pegua）へ向けて送り出された」［VOC 1177: 220r］。また，1660年7月には，「ゴールコンダの王の所有するAbdusalky号」が「布の大きな包み300個と300人の奴隷」を積んでアチェに到着した。これに先立って，4月にはその頃既にムガル朝に仕えていたミール・ムハンマド・サイードの持ち船もアチェに来ていた。この2隻はいずれもマスリパトナムのオランダ商館で発給された航海許可証を備え，11月にコロマンデル海岸へ戻っていった。このとき「ゴールコンダ王に宛てたアチェの女王からの書簡と贈り物」が積荷と共に運ばれていったが，それはスルターンからアチェの女王に送られたものに対する返礼であったという［DR 1661: 16］。

各地の君主たちとの間での親書・使節交換の例は他にも見られる。例えば1666年，テナッセリムに「ゴールコンダ王の大使」が当地の王に宛てた親書を

(32) ゴールコンダ王国スルターンとアチェ王との間には，16世紀から既にポルトガルに対抗する協力関係が結ばれていたらしい［Subrahmanyam 1990a: 151-153］。17世紀初頭の例として，V.O.C.がアジア方面に派遣した最初の船団の1隻であるDelft号が1606年3月，アチェの碇泊地でマスリパトナムから来たゴールコンダ王の船に遭遇したというものがある［Terpstra 1911: 35-36］。

持ってやってきて，「彼の［ゴールコンダ王国の］織物をその地にもたらし，その代価で象を購入すること」を申し入れたところ，喜んで受け入れられたという［GM: III/ 537］[33]。この前年にはアユタヤ王国のナライ Narai 王（1656-88）がゴールコンダに使節を送っており［Andaya 1999: 128］，テナッセリムへ来た上記の大使はその返礼として派遣されたとも考えられる。

その頃，東南アジアの各地に発展していた多くの「港市国家（port polity）」がインドとの間で密接な交易関係を築いていたことは既に多くの研究において指摘されていることである。そして，これらの「港市国家」においては「国王が『国内で第一の商人』として内外の交易に関わること」は広く見られた現象であった［鈴木1998: 211］。スルターン・アブドゥッラーの時代，ゴールコンダ王国の「王の船」はこれらの東南アジアの君主たちとの間で外交・交易関係を取り持つ一翼を担っていたことがうかがえる。

また，当時ベンガル湾において交易活動を行っていた人々は，しばしば取引先の港市に自分の代理人を持っていた。C. R. Boxer によれば，1650年頃のマカッサルにはミール・ムハンマド・サイードの代理人であったと考えられる「数人の “Moorish” merchants」がいたという［Boxer 1967: 8］[34]。スルターン・アブドゥッラーも1660年代にマカッサルに「Jammerbeek［Jamāl Beg?］という名のペルシア人」を代理人として置いていたと伝えられる[35]。

以上のように，スルターン・アブドゥッラーの治世半ば以降にはインド洋東西両海域への「王の船」の派遣が確認される。特に，1630年代後半からマスリパトナムでの航海・交易活動を最も強力に牽引してきたミール・ムハンマド・サイードがゴールコンダ王国を去った後の1660年代には「王の船」の活動が史料

---

(33) 当時アユタヤ王国では馴象は王の独占商品であり，デカンやベンガルに輸出されて大きな利益をもたらした［石井1992: 79; 長島1995: 261-262］。

(34) また，17世紀後半のアユタヤで活躍したイラン系のムスリム，オプラ・シノラトはマスリパトナムを含むインド各地に身内（同コミュニティ）の者を配置していたという［長島1995: 259-261］。

(35) この人物はマカッサルでの抗争から逃れて1664年 7 月にバタフィアにやってきた。そして，オランダ船が次にコロマンデルに行く際に，事の次第をスルターンに報告させるため自分の部下 2 名を乗船させ，スルターンの命令が届くまでバタフィアで待たせて欲しい，と頼んだという［DR 1664: 298］。

にも繰り返し現れ，「王の船」は少なくとも数隻以上運航していたと思われる。スルターンはこれらの船の活動に出資し，取引先の港に代理人を配置するという形で交易活動に参与していたのである。

お　わ　り　に

ここまで述べてきた本稿の内容は以下のように要約できる。

マスリパトナムを含む沿岸地域に対してゴールコンダ王国の支配権が確立した16世紀末以降，「王の船」が紅海方面に度々送り出されており，巡礼者を運ぶとともに貨幣や馬の輸入に一役買っていた。この時期スルターンは港市を訪れてはいないが，港市や交易に関わる事件が生じた場合はその処理に関与した例も見られた。その後「王の船」の活動は一時衰退したが，1630年代にペルシア湾への航路が使われるようになると，王族の巡礼にこの航路が利用されたほか，ペルシア湾方面へ向かう「王の船」も見られるようになった。さらに，1650年頃からは東南アジア方面に行く船があったことも知られ，「王の船」の活動域はインド洋東西両海域に広がっていた。スルターンはこれらの船の活動に資金を出し，東南アジア各地の君主たちと外交・交易双方を兼ねた関係を築いた。スルターンの代理人が置かれていた港もあった。港市や交易に対するスルターンの関心はおそらく1639年のマスリパトナム訪問を経てより高められたと考えられる。このように，16世紀末以降ゴールコンダ王国では君主が港市や交易活動に対して直接・間接に関与していたことが確認される。

ところで，1660年代には上述のように「王の船」がインド洋の東西に送られていたことが知られるが，その一方でマスリパトナムを拠点とする航海・交易活動は多くの障害に直面していた。まず，増大しつつあるムガル朝の圧力に加えて，領内に対する支配力の低下とそれに伴う治安の悪化があった。これによってマスリパトナムとハイダラーバードを結ぶ内陸交通路における商人の往来や商品の流通は停滞し，このことは同時にマスリパトナムに持ち込まれる商品の魅力的な市場であった都ハイダラーバードへの進出を企図していたオランダの動きを加速させた。ハイダラーバードに開設されたV.O.C. 商館はやがて大

きな利益をあげるようになるが，この大消費地にして大市場であった都市と緊密に結ばれた港市としてそれまで多くの商人を惹きつけてきたマスリパトナムの魅力は，その頃から失われていった[36]。また主要な交易相手先であった東南アジア地域においても，オランダが香辛料貿易の独占支配を獲得していくにつれ大きな変化が起こっていた。例えば自由交易国として発展していたマカッサル王国は，1660年代にオランダと数次におよぶ武力衝突を繰り返した後，69年の降伏を以て崩壊した。アチェ王国もまた，1640年代から17世紀末まで４代にわたって続いた女王の下で国王の勢力が衰退する中で，国際交易における重要性を失っていった［鈴木1986; Do. 2001］。

スルターン・アブドゥッラーは1083／1672年に死去した。その後を継いだ娘婿のアブール・ハサン Abū al-Ḥasan（1672-1687)はゴールコンダ王国最後のスルターンとなった。彼の治世には，マスリパトナムから紅海・ペルシア湾沿岸へ向かうインド洋西海域への航海活動は，「王の船」に限らず殆ど見られなくなった[37]。とはいえ，アブール・ハサンは港市や海上交易に対する先代の積極的な姿勢を彼なりに受け継いだようである。彼は1676，78年にマスリパトナムを訪問しているし，東方の諸港に対しては彼の治世にもまだ「王の船」が派遣されていたことが確認される。76年のオランダの報告によれば，彼はナルサプル Narsapur で新しい大型船を「イギリスの船大工によってヨーロッパ式に」造らせ，アラカンへ送るつもりで準備させていたとも伝えられ［GM: IV/

---

(36) Brennig によれば，オランダによるハイダラーバード商館の開設は，1670年代後半-80年代に観察されたマスリパトナムにおける「アジア人の航海活動（Asian shipping)」の衰退の原因であるという［Brennig 1975: 35-38］。また，Subrahmanyam はこの Brennig の主張を概ね支持しつつ，さらにゴールコンダ王国，特にマスリパトナムのペルシア人コミュニティの衰退によるインド洋西海域への航海活動の停止や，インド洋西海域への航海の危険性が増大してイギリス東インド会社や私商人の船による輸送請負で交易の安全確保が図られたこともマスリパトナムを拠点とする「アジアの」商人たちの航海および海上交易活動の衰退の理由であるとする［Subrahmanyam 1988: 525-529; Do. 1993: 60-62］。なお，オランダによるハイダラーバードでの商館開設をめぐっては当初ゴールコンダ王国側の抵抗も見られたが，この点に関しては紙幅の関係上別の機会に譲りたい。

(37) ただし、マスリパトナムの商人たちはヨーロッパ人、特にイギリスの会社や船に荷の輸送を委託して西アジア方面との交易を行っていた［Subrahmanyam 1988: 524-529］。

114-115]，君主の航海・交易活動への関心が失われていたわけではないことがうかがえる。しかし，その頃にはもはや王国そのものの命運が尽きようとしていた。1687年，ゴールコンダ王国はムガル朝によって滅亡させられ，マスリパトナムの「ゴールコンダ王国の主要港」としての役割もまた終わりを告げたのであった。

史料・参考文献

VOC: Overgekomen Brieven en Papieren, Verenigde Oost-Indische Compagnie, Nationaal Archief, The Hague.

TQS: *Tārīkh-i Sulṭān Muḥammad Quṭb Shāh,* British Library, I.O. Islamic 179.

TQS(P): *Tārīkh-i Sulṭān Muḥammad Quṭb Shāh,* Bibliotheque National, Paris, supplement 1809.

Briggs: *History of the Rise of the Mohamedan Power in India,* tr. by John Briggs, 4 vols. reprint (New Delhi, 1981).

Calendar: Riazul Islam, *A Calendar of Documents on Indo-Persian Relations (1500-1750),* 2 vols. (Tehran and Karachi, 1979-1982).

CD: *Corpus diplomaticum Neerlando-Indicum: verzameling van politieke contracten en verdere verdragen door de Nederlanders in het Oosten gesloten, van privilegebrieven, aan hen verleend, enz,* 6 vols. ed. by J. E. Heeres and F. W. Stapel (The Hague, 1907-1955).

Coen: Jan Pietersz Coen, *Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië,* ed. H. T. Colenbrander & W. Ph. Coolhaas, 7 vols. (The Hague, 1919-53).

DR: *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia, vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India,* ed. by J. E. Heereset et al., 31 vols. (The Hague, 1887-1931).

EFI: *The English Factories in India,* ed. W. Foster, 13 vols. (Oxford, 1906-1927).

Farmans: *Farmans and Sanads of the Deccan Sultans,* ed. by Yusuf Husain Khan (Hyderabad, 1963).

Floris: *Peter Floris. His Voyage to the East Indies in the Globe, 1611-1615,* ed. by W. H. Moreland (London, 1934).

Fryer: John Fryer, *A New Account of East India and Persia, Being Nine Years' Travels, 1672-1681,* ed. by William Crooke, 3 vols. (London, 1909) (rep. in New Delhi, 1992)

GM: *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Ver-*

enigde Oostindische Compagnie, vol. Ⅰ-XI（続刊中）, ed. by W. Ph. Coolhaas et al. (The Hague, 1960-).

HS: Niẓām al-Dīn Aḥmad al-Sa'idī, *Ḥadīqat al-Salāṭīn,* ed. Sayyid 'Alī Aṣghar Bilgrāmī (Hyderabad, 1961).

Havart: Daniel Havart, *Op- en ondergang van Cormandel,* 3 vols. (Amsterdam, 1693).

Relations: *Relations of Golconda in the Early Seventeenth Century,* ed. by W. H. Moreland (London, 1931) (reprint, Nendeln, 1967).

SS: Muḥammad Rabī' bin Muḥammad Ibrāhīm, *Safīna-yi Sulaymānī,* ed. by 'Abbās Fārūqī (Teheran, 2536 shāhanshāhī [A.D.1977])
(O'Kane, J.(tr.) 1972: *The Ship of Sulaimān,* London.)

Alam, S. M. 1959: "Masulipatam —— A Metropolitan Port in the Seventeenth Century", *Islamic Culture* 33 (3).

Alam, M. & S. Subrahmanyam 1998: "Exploring the Hinterland: Trade and Politics in the Arcot Nizamat (1700-1732)", *Politics and Trade in the Indian Ocean World,* ed. by R. Mukherjee & L. Subrahmanian, Delhi.

Andaya, L. Y. 1999: "Ayutthaya and the Persian and Indian Muslim Connection", *From Japan to Arabia: Ayutthaya's Maritime Relations with Asia,* ed. by K. Breazeale, Bangkok.

Arasaratnam, S. 1984: "The Coromandel-Southeast Asia Trade, 1650-1740, Challenges and Responses of Commercial System", *Journal of Asian History,* 18 (2)

——1986: *Merchants, Companies and Commerce on the Coromandel Coast, 1650-1740,* Delhi.

——1987: "India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century", *India and the Indian Ocean,* ed. by A. Das Gupta and M. N. Pearson, Calcutta.

——1991: "Merchants of Coromandel in Trade and Entrepreneurship", *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750,* ed. by R. Ptak and D. Rothermund, Stuttgart.

——1994: *Maritime India in the Seventeenth Century,* Delhi.

——1995: *Maritime Trade, Society and European Influence in Southern Asia, 1600-1800,* Aldershot.

Arasaratnam, S & A. Ray 1994: *Masulipatnam and Cambay: A History of Two Port-towns, 1500-1800,* Delhi.

Boxer, C. R. 1967: *Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-Adventurer in South East Asia, 1624-1667,* The Hague.

Brennig, J. J. 1975: "The Textile Trade of Seventeenth Century Northern Coromandel:

A Study of A Pre-Modern Asian Export Industry", Ph. D. Thesis, University of Wisconsin, Madison.

——1977: "Chief Merchants and European Enclaves", *Modern Asian Studies,* 11.

Chaudhuri, K. N. 1985: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750,* Cambridge.

——1978: *The Trading World of Asia and the English East India Company, 1660-1760,* Cambridge.

——1979: "Markets and Traders in India during the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *Economy and Society: Essays in Indian Economic and Social History,* Delhi.

——1990: *Asia Before Europe: Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750,* Cambridge.

Das Gupta, Ashin 1979: *Indian Merchants and the Decline of Surat, c.1700-1750,* Wiesbaden.

——1982: "Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean", *The Cambridge Economic History of India, vol. I: c.1200-c.1750,* ed. by T. Raychaudhuri & Irfan Habib, Cambridge.

——1991: "Changing Faces of the Maritime Merchant", *Emporia, Commodities and Entrepreneurs in Asian Maritime Trade, c. 1400-1750,* ed. by R. Ptak and D. Rothermund, Stuttgart.

Deloche, J. 1993-94: *Transport and Communications in India Prior to Steam Locomotion,* tr. by J. Walker, 2 vols. Delhi.

Ghauri, I. A. 1977a: "Local Government under the Sultanates of Bijapur and Golconda-Haidarabad", *Islamic Culture,* 51.

——1977b: "Central Structure of the Qutb Shahi Kingdom of Golconda", *Islamic Culture,* 51.

Gommans, J., L. Bes & G. Kruijtzer 2001: *Dutch Sources on South Asia c.1600-1825,* vol.1, New Delhi.

Islam, R. 1970: *Indo-Persian Relations: A Study of the Political and Diplomatic Relations between the Mughul Empire and Iran,* Teheran.

Kruijtzer, G. 2002: "Madanna, Akkanna and the Brahmin Revolution: A study of mentality, group behaviour and personality in seventeenth-century India", *Journal of the Economic and Social History of the Orient,* 45 (2).

Matthee, R. P. 1999: *The Politics of Trade in Safavid Iran: Silk for Silver, 1600-1730,* Cambridge.

Meilink-Roelofsz, M. A. P., R. Raben and H. Spijkerman (eds) 1992: *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie／The Archives of the Dutch East India Company (1602-1795),* The Hague.

Pearson, M. N. 1987: "India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century", *India and the Indian Ocean,* ed. by A. Das Gupta and M. N. Pearson, Calcutta.

Prakash, O. 1979: "Asian Trade and European Impact: A Study of the Trade from Bengal, 1630-1720", *The Age of Partnership: Europeans in Asia before Dominion,* ed. by B. B. Kling and M. N. Pearson, Honolulu.

——1998: *European Commercial Enterprise in Pre-colonial India (The New Cambridge History of India, II·5), Cambridge.*

Qaisar, A. J. 1972: "Merchant Shipping in India during the Seventeenth Century", *Medieval India ——A Miscellany,* vol.2, Aligarh.

Raychaudhuri, T 1962: *Jan Company in Coromandel 1605-1690,* The Hague.

Reid, A. 1993: *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680, Vol.2: Expansion and Crisis,* New Haven and London.（邦訳：アンソニー·リード『大航海時代の東南アジア1450—1680年 Ⅱ 拡張と危機』平野秀秋，田中優子訳，2002， 法政大学出版局）.

Richards, J. F. 1975: *Mughal Administration in Golconda,* Oxford.

——1993: *The Mughal Empire.* (The New Cambridge History of India, I·5) Cambridge.

Sarkar, J. 1912-24: *History of Aurangzib,* 5 vols. Calcutta.

Sarkar, J. N. 1979: *The Life of Mir Jumla,* 2nd revised and enlarged edition, New Delhi.

Schimmel, A. 1995: *Islamic Names,* Edinburgh.

Shakeb, M. Z. A. 1995: "Aspects of Golconda-Iran Commercial Contacts", *Islamic Culture* 69 (2).

Shaw, S. J. & E. K. Shaw 1976: *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, vol.I: Empire of the Gazis: The Rise and Decline of the Ottoman Empire,* Cambridge.

Sherwani, H. K. 1974: *Histyory of the Qutb Shahi Dynasty,* New Delhi.

——1985: *The Bahmanis of the Deccan,* New Delhi.

Subrahmanyam, S. 1988: "Persians, Pilgrims and Portuguese: The Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590-1665", *Modern Asian Studies* 22 (3).

——1990a: *The Political Economy of Commerce Southern India, 1500-1650,* Cambridge.

——1990b: *Improvising Empire: Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal 1500-1700,* New Delh.

——1992: "Iranians Abroad: Intra-Asian Elite Migration and Early Modern State Formation", *Journal of Asian Studies,* 51(2).

——1993: "The Port City of Masulipatnam, 1550-1750: A Bird's Eye View", *Craftsmen and Merchants, Essays in South Indian Urbanism,* ed. by N. Gupta, Chandirgarh.

——1995: "Of *Imârat* and *Tijârat:* Asian Merchants and State Power in the Western Indian Ocean, 1400 to 1750", *Comperative Studies in Society and History,* 37 (4).

——1997: “Masulipatnam Revisited, 1550-1750: A Survey and Some Speculations”, *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries,* ed. by F. Broeze, London.

——1999: “‘Persianization’ and ‘Mercantilism’: Two Themes in Bay of Bengal History, 1400-1700”, *Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800,* ed. by O. Prakash & D. Lombard, New Delhi.

Subrahmanyam, S & C. A. Bayley 1988: “Portfolio Capitalists and the Political Economy of Early Modern India”, *The Indian Economic and Social History Review,* 25 (4).

Terpstra, H. 1911: *De vestiging van de Nederlanders aan de kust van Koromandel,* Groningen.

——1918: *De opkomst der westerkwartieren van de Oost-indische Compagnie,* The Hague.

Van Santen, H. W. 1982: “De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660”, Ph. D. Thesis, Rijksuniversiteit Leiden （長島弘訳「グジャラートとヒンドゥスターンにおけるオランダ東インド会社1620年—1660年」『長崎県立国際経済大学論集』21(4)，1988年， 24(3･4)，1991年，『長崎県立大学論集』26(1)，1992年，26(2)，1992年，36(2)，2002年）.

——1991: “Trade between Mughal India and the Middle East, and Mughal Monetary Policy, c.1600-1660”, *Asian Trade Routes: Continental and Maritime,* ed. by K. R. Haellquist, London.

石井米雄 1992:「『港市国家』としてのアユタヤ」『東南アジア世界の歴史的位相』，東京大学出版会。

大木昌 1999:「東南アジアと『交易の時代』」『商人と市場』（岩波講座世界歴史15），岩波書店。

重松伸司 1993:「ベンガル湾という世界——14—16世紀の地域交易圏——」『地域システム』（アジアから考える2），東京大学出版会。

鈴木恒之 1986:「17世紀スマトラ島におけるオランダの貿易独占体制」栗原福也・永積昭監修『オランダとインドネシア——歴史と社会』，山川出版社。

——1998:「東南アジアの港市国家」，『東アジア・東南アジア伝統社会の形成』（岩波講座世界歴史13），岩波書店。

——2001:「オランダ東インド会社の覇権」『東南アジア近世の成立』（岩波講座東南アジア史3），岩波書店。

長島弘 1984:「16，17世紀グジャラートにおける海上貿易と国家——M.N. ピアソン氏の所説をめぐって——」，『長崎県立国際経済大学論集』18（1）

——1995:「海上の道——15—17世紀のインド洋，南シナ海を中心に」，『世界史とは何か——多元的世界の接触の転機』（講座世界史１），東京大学出版会。

——2000:「インド洋とインド商人」『イスラーム・環インド洋世界16—18世紀』（岩波講座世界歴史14），岩波書店。

――2002:「アジア海域通商圏論――インド洋世界を中心に」歴史学研究会編『歴史学における方法的転回』(現代歴史学の成果と課題1980―2000　I)，青木書店。
西尾寛治 2001:「17世紀のムラユ諸国――その構造と諸変化」『東南アジア近世の成立』(岩波講座東南アジア史3)，岩波書店。
羽田正 1995:「西アジア・インドのムスリム国家体系」『近代世界への道――変容と摩擦』(講座世界史２)，東京大学出版会。
早瀬晋三 2001:「海域東南アジア東部――『海の領主』，交易商人，海洋民」『東南アジア近世国家群の展開』(岩波講座東南アジア史4)，岩波書店。
――2003:『海域イスラーム社会の歴史』岩波書店。
ピアスン，M.N. 1984:『ポルトガルとインド』生田滋訳，岩波書店。
弘末雅士 2004:『東南アジアの港市世界――地域社会の形成と世界秩序』，岩波書店。
真下裕之 1995:「16世紀前半のグジャラートとポルトガル」『東洋史研究』53 (4)。
家島彦一 2006:『海域から見た歴史――インド洋と地中海を結ぶ交流史』名古屋大学出版会。
和田郁子 2002:「マスリパトナムのハヴァールダール――17世紀前半ゴールコンダ王国の交易港支配に関する一考察――」『西南アジア研究』57。
――2006:「インド・ゴールコンダ王国の港市マスリパトナム――17世紀前半のオランダ商館の日記を中心に」『港町に生きる』(港町の世界史３)，歴史学研究会編，青木書店。

history of Chinese modern popular culture centered on the two cities of Hong Kong and Shanghai, where the worlds of the overseas and domestic Chinese were complexly intertwined.

THE RELATIONSHIP OF THE SULṬĀNS OF GOLKONDA AND MARITIME TRADE AND PORTS: FOCUSING ON THE REIGN OF SULṬĀN ʻABD ALLĀH QUṬB SHĀH (1626-72)

WADA Ikuko

The Sultanate of Golkonda (the Quṭb Shāhīs), 1518-1687, first extended its rule over the coastal areas of Andhra during the latter half of the 16th century. It has been recognized that ships, known as the "king's ships," sailed from their base at the main port of Masulipatnam after their rule was solidified in this region at the end of the 16th century. The destinations of the king's ships were the ports of the Red Sea. These ships not only transported pilgrims but also played a role in importing gold, silver and horses. We do not know that the sulṭāns visit trading ports during this period, but when incidents arose involving the trading ports and trade, there were cases in which they intervened to settle the matter.

Thereafter there was a period of decline in the activities of the king's ships, but when the sea route to the Persia Gulf came into use in the decade of the 1630s, the route began to be employed for pilgrimage of the royal family, and the king's ships began to voyage to the Persian Gulf. It was during the rule of Sulṭān ʻAbd Allāh, when the first visit to Masulipatnam by the sulṭān of Golkonda was made. He visited the trading port at the close of 1639, met with foreign and domestic merchants and had the opportunity to witness its actual operation. It was probably through this experience that the sulṭān's interest in trading ports and trade was strengthened, and it is thought that this had great influence on later voyages and trade activities.

It has been confirmed that after about year 1650 the king's ships voyaged toward Southeast Asia, and their sphere of activities was extended to both the east and western shores of the Indian Ocean. The sulṭāns would fund the activities of these ships, build up diplomatic and trade relations with the rulers of Southeast Asian lands, and place their representatives in these ports. Although they were rulers of territory within the interior, their direct and indirect involvement with trading ports and trading activities can be seen in this fashion.