

Himanshu Prabha Ray,

*The Archaeology of Seafaring
in Ancient South Asia*

部 勇 造

本書は、世界各地の考古学研究の現状と課題を通観し、学界に広く提供することを目的としている Cambridge World Archaeology 叢書の一冊として刊行された。したがって研究書ではなく概説書の類であるが、脚注・文献目録・索引を完備した学術書である。

史学研究会が本書の書評を私に依頼されたのは、表題から本書をインド洋における古代の交通・交易・交流を主題とする書と推察され、その方面についての論述がある私が適当と判断されたからではなからうか。私が、まだ読んでもいないうちにお引き受けしたのも、表題から内容の見当をつけたためであった。ところが実際に読んでみると、後述するように、表題から予想されるのは必ずしも一致しない内容の書で、いささか面食らうとともに、私が評者として適任と言えるのか当惑している。そして遅まきながら、この著者は以前にも、内容と一致しない表題の著書を発表

していたことを思い出した。

まず、著者の紹介から始めよう。H・P・ライイ女史は、ユードリーのジャワーハルラール・ネルー大学歴史研究センターの助教授の任にある考古学者で、古代のインド洋における海事史（あえて交通史・交易史・交流史とは呼ばない）研究の分野において、現在最も精力的な活動を行っている研究者の一人である。女史の名は、次の二点の著書によって国際的にも知られるようになった。

Monastery and Guild: Commerce under the Satavahanas. Delhi: Oxford University Press, 1986.

The Winds of Change: Buddhism and the Maritime Links of Early South Asia. Delhi: Oxford University Press, 1994.

前者は、西暦初期の数世紀間インドのデカン高原で栄えたサータヴァーハナ朝期に、多くの仏教石窟僧院が、インド沿岸の港とデカン高原を結ぶ道路の結節点とも言うべき位置に開かれたのに着目し、そこに残された寄進碑文を主な史料として、石窟の建設と僧院の維持を経済的に支えた様々な社会・経済集団の分析を行い、これらの僧院がデカン高原で活動する商人たちの拠点としての機能を有したことを明らかにするとともに、当時のサータヴァーハナ朝の経済発展の解明を試みたすぐれた研究で、学界の高い評価を得ている。かく言う私自身、この書によって啓発されたことは少なくなく、その後も著者が発表する研究に注意を払ってきた。

それに対して二番目の著書は、書名の主題だけでは内容の見当がつかず、副題を見てようやく、前著のテーマでもあった古代に

おける仏教と海上交通・交易の関係を、さらに深く考究した成果であろうと推測し、期待をもって読んだ。ところが、この書の場合は扉頁をめくって目次を一瞥するだけで判ることであるが、序章に続く三つの章ではもっぱら、インドと周辺世界とを結ぶ海上ネットワークが主題となっている。仏教と交易の関係が扱われるのは次の僅か一章だけで、最後の章では、当時のインド洋で使用された船の種類や港湾施設が、主に考古学的の見地から論じられるという構成になっている。表題と内容が一致しないと書いたのはこの書のこと、先行研究に基づく概論という性格が強く、オリジナリティーがあまり感じられない最初の三章とも相俟って、期待を裏切られたという読後感が残った。

ラーイ女史はこの第二作刊行の前後より、内外の研究者との共同研究の機会が多くなり、各地で遺跡や文献の調査を行う一方で、国際シンポジウムなどでも主導的な役割を果たしている。その成果は、次の二点の編著となつて相次いで発表された。

- H. P. Ray & Jean-François Salles (eds.), *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean* (Proceedings of the International Seminar *Techno-Archaeological Perspectives of Seafaring in the Indian Ocean, 4th cent. BC-15th cent. AD*, New Delhi, February 28-March 4, 1994), New Delhi: Manohar, 1996.
- H. P. Ray (ed.), *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period*, Delhi: Pragati Publications, 1999.

前者は、インドを中心としたインド洋沿岸諸地域の海岸および

海中より発見された遺跡や遺物を資料として、各地域間の海上ネットワークを論じた章と、民族誌や現地調査の成果も手がかりとして、インド洋で使用された船のタイプや建造法を論じた章とが、相半ばしている。したがってテーマ的には、後半部はラーイ女史の第二作の最終章と同じで、これをそれぞれの分野・地域の専門家が、より実証的・具体的に論じるという形になっている。

それに対して後者は、地域的に中国にまで視野を広げているだけでなく、考古学・民族学・歴史学の共同研究の重要性が主張され、より学際的な性格が強くなっている。表題が、冒頭に掲げた本書の表題と、紛らわしいくらいよく似ていることから推察されるように、両書のコンセプトには通底するものがある。

一つ注意しておきたいのは、これら二点の編著が、本書巻末の文献目録から漏れている点である。いくつかの収載論文のタイトルは個別に挙げられ、そこでは編著の書誌データも記されているのに、何故これらが独立したタイトルとして取り上げられなかったのか、不可解と言わざるをえない。

前置きはこの程度にして、次に本書の章立てを示す。それぞれの章はさらにいくつかの節に分かれ、各章末には一―三篇の短い補論が添えられている。

- 1 Historiography and the maritime landscape
- 2 Fishing and sailing communities : cross-cultural contacts
- 3 *La longue durée* : transportation, boat-building technology and navigation
- 4 Maritime trade networks : the beginnings (third to

- second millennia BCE)
- 5 Regional integration (late second to early first millennia BCE)
- 6 Consolidation of the political structure
- 7 The Greeks : adventurers, travellers and traders
- 8 The merchant lineage and the guild
- 9 Craft production and trading networks : multiple meanings
- 10 Shared faith
- 11 Retrospect and prospect

先に見たライイ女史の第二作は、表題と内容は不一致であったものの、目次を一覧すれば、全体の構成と個々の章の内容はおおよそ把握できた。ところが本書の場合には、目次を見ただけでは著者の意図が汲み取れない。地域内の政治プロセスにかなりの力点が置かれているらしく、これは従来の著作に見られなかった特徴なのだが、それと表題がどう結びつくのか見当もつかない。これはどうしても序論部を熟読する必要があると思いつつ、その前にパラパラと本論部の頁を繰ってみると、最初にも記した本書の性格上、大部分の頁は、テーマ毎に各地の遺跡・遺物・民族誌データの紹介と、それらにかかわる近年の調査・研究を列挙することに割かれている。補論では、本論にうまく織りこめなかったテーマが取り上げられているが、これも多くは近年の研究の要点紹介という色彩が強い。情報満載には違いないが、ある意味、精読はおろか集中力を維持して通読するのも難しいタイプの書であ

る。もし書評の義務が課されていなければ、私自身の現在の研究にかかわっていいような箇所だけを拾い読みし、未見文献のピックアップだけで済ませてしまおうかもしれない。

しかしともかく、著者の本書執筆の意図を知るためには、序論となる第一章をよく読まねばならない。第一節で本書の目的・特徴が記された後、第二節で先行研究の紹介と批判が、第三節で対象地域・海域の地理と気象の解説が行われ、最後の第四節では古代世界におけるインド洋に関する地理的知識が紹介されている。第三節と第四節には目新しい記述はなく、重要なのは最初の二節である。

著者は、インド洋に突き出て長い海岸線を有するインドの地理的特徴を考慮すれば、これまでの古代インド史研究が、農業に経済的基盤を置く内陸国家の興隆・発展にばかり注目してきたのは全く不当で、本書では、広いインド洋世界の中でインド半島〔亜大陸〕ではなく「半島」と言っている点に注意)のアイデンティティーが形成されてきた歴史過程を考察する、とまず述べる。つまり、少なくとも本書に限って言えば、著者の第一の関心は、インド洋世界というより、むしろインドの初期の歴史にあることが示唆されている。その点を見損なうと、後で見るように、海事とは全く無関係に思える各地の政治史に、何故これほど多くの頁が割かれているかが、理解できないであろう。

一頁末尾に、本書の主旨が最もよく示されている一文があるの
で、それを以下に引用しよう：「The present study attempts an
overview of seafaring and maritime activity in the Indian
Ocean in order to explore questions concerning trade, political

consolidation and religious expansion in the region.

著者にとって、インドと、それと密接な関係にあるスリランカと東南アジア（すなわち著者にとっての南アジア）の古代の歴史の理解は、交易、政治統合、宗教発展という三つのテーマにかかわる諸問題の解明を通じてなされるものであるが、そのいずれもインド洋における海上活動と強く結びついているので、この第一原因とも言うべきものの概観を試みるのが本書の目的である、ということなのであろう。

さらに、海上活動とは言っても、従来の研究が、往々にして交易それも遠距離交易に偏していたことを著者は批判し、そのような活動を可能とした技術、すなわち船の建造技術や航海技術の研究の重要性を強調する。また、著者の認識ではこれらの活動と連続的な関係にある、同じ海域で生活する漁民や漂海民の生態の研究も、インド洋の海の文化の理解には不可欠と主張している。

本論の記述の対象となる地域について、東アフリカ沿岸は、真にインド洋世界の一部になるのは、本書が対象とする時代の末になつてからであるとして除外し、西はベルシア湾沿岸からソコトラ島あたりまで、東は東南アジアまでと区切っている。

一方時代的には、紀元前三千年紀から紀元後五世紀までが対象とされるのであるが、下限年代の根拠がどうもよく理解できない。著者によれば、五世紀は、先に挙げた政治・宗教・交易の三つの側面のいずれにおいても大きな変化が見られるという。その説明として、政治面においてはインドの半島部や東南アジアにおいて地域的な諸王国が、宗教面においては社会経済活動の中心としてヒンドゥー寺院が、また商業ネットワークの面ではベンガル湾を

また、商人ギルドが、それぞれ出現したことが挙げられる。しかしそれがどういう形で本書のテーマである（はずの）海事史と結びつくのかの説明は全くない。

だが、おそらく海事史との関連を求める方が悪いので、著者の主たる関心事である古代インド史の観点からすれば、五世紀が時代区分の大きな節目となるのは自明のことなのであろう。ただ私のように、もう少し西側からインド洋の歴史を研究している者にとって、この五世紀は最も史料が乏しく状況がよく判らない時期であるだけに、この時期のインドの大きな変化がインド洋の交通や交易に及ぼしたかもしれない影響が不問に付されているのは、残念でならない。

第二章と第三章のテーマは、海の文化の基層をなす諸問題である。まず第二章では、インド西北部からベルシア湾へかけての沿岸部で産出される、商品となりうる第一次産品が検討された後で、ベルシア湾から東南アジアへかけての海域で活動する漁民・漂海民・海賊などの生態が、歴史の古い段階に遡って、主に文献史料に基づいて紹介される。

第三章は、ブローデルから借用した主題からも窺えるように、インド洋で伝統的に使用されている縫合船の建造技術や航海技術について、考古資料や画像資料と現在の造船技術と比較しつつ論じている。考古資料とは言っても、地中海と異なりインド洋からは、当時この海域で使用されていた船のタイプを判断出来るような、難破船の残骸が発見されないことが大きな障害となっている。特に問題になるのが、プトレマイオス朝期からローマ帝政期にか

けて、エジプトからインド洋に進出したギリシア人の船乗りや商人が使用したのが、地中海タイプの船であったか、それともインド洋で一般に使用され後にダウ船と呼ばれるタイプの船であったかという点である。

欧米の研究者はおおむね前の説をとっているが、我が国では家島彦一氏がダウ船説で、夏のモンスーン期のインド洋を地中海タイプの船で航行するのは難しいので、仮に紅海内では地中海タイプの船が使用されていたとしても、バールマンデブ海峡付近の港で船荷の積み替えを行い、インド洋はダウ船で航行したと主張している。本書の著者も家島氏と同意見であるが、エジプトの紅海岸の港市遺跡から、地中海岸に見られるような港湾施設が見つからないことを根拠に挙げて、紅海でも地中海タイプの船は航行していなかったと推測している。

第四章は、古代のメソポタミア文明とインダス文明（著者はハッパバー文明という呼称の方を用いている）の間の海上ルートによる交渉がテーマで、違和感なく読める。

それに対して、本書で最も違和感を感じるのが、次の第五章と第六章である。第五章では、紀元前二千年紀から前一千年紀へかけての時期の、ペルシア湾沿岸、ソコトラ島、インド半島、スリランカ、東南アジアにおける地域内統合が、さらに第六章では、これに続く時代に各地で成立した国家やそれに準じる政体がテーマとなり、各地の遺跡や出土品に関する、近年の調査と研究が詳しく紹介される。ただ、このような政治的な問題が、当時のインド洋の交通や交易とどうかかわるかについての説明は、ほとんどない。したがってこの二つの章は、この時代の南アジア史に関

心のある読者には有益なのかもしれないが、書名に惹かれて本書を繕いた読者にとっては、先へ進むにつれて読むのが苦痛になってくるであろう。

第七章には、章題にそぐわぬアラビアのナバテア人やサバ人に関する節もあり、要するにインドとかかわりのある西方人に関する記述をここでまとめて行おうというのが、著者の意図のようである。ほとんどの記述が先行研究によっているので、新味はなく、シチリア出身の歴史家ディオドロスの年代を前四世紀（正しくは前一世紀）とするような（二七五頁）、初歩的な間違いも見られる。

第八章では、著者の処女作に関連した内容の記事は安心して読むことができるが、それをはずれて特に紅海から東アフリカの沿岸の記事になると、たとえば、エジプトの古クセイル遺跡を古代のレウコス・リメンに比定する地図を掲載したり（一九〇頁）、『エリュトラ案内記』によると称して、ゾスカレスが支配するエチオピアの王国を「アドゥリス王国」、南アラビアの支配が及んでいた東アフリカの沿岸部を「アザニア王国」と呼ぶなど（一九一頁）、この方面を専攻している者にとっては驚くような記述も散見し、典拠がアップ・トゥ・デイトでないことと、知識のフランスの悪さが気になる。ちなみに現在では、古クセイルはミュオス・ホルモスに比定されている。

第九章では商品を生み出した手工業生産が、また第一〇章では主に仏教と僧院・巡礼がテーマとなっている。いずれもインド洋における交通・交易と密接に関連したテーマで、それなりに有用な情報も見出せるが、他の章におけると同様、著者はしばしば海

事とは無関係と思われる方向に進んでしまうので、途方にくれる読者も少なくないことであろう。

以上、随分ひどいことを書き連ねてきたが、もし私が同じようなテーマで概説書を書くことを求められれば、やはりおそらく関連諸分野の情報にできる限り遺漏なく言及しようとする結果、情報満載ではあるが著者のオリジナリティーがあまり感じられぬため退屈で、全体を通読するのは大変という、同じようなタイプの書に落ち着く可能性が大である。それが判っているのに、自らを戒める気持ちでこの評を書いている。

著者のオリジナリティーは、個々の情報ではなく、「海から見た南アジア史」という本書の構想にあると思われる。もしこの構

想が貫徹されていれば、もう少し全体の筋道がよく見えて、集中力を途切れさせることなく読み進める書になったであろう。ただ、すでに幾度か記したように、著者は、私のような読者から見れば本来の構想からはずれているように見える問題に、どんどん深入りするのである。

しかしこれは私の読み方、あるいは期待が間違っているのであって、インドの古代史に興味のある読者であれば、私とは違った感想を持たれるかもしれない。

いずれにせよ、テーマ別に最新の情報を得ようとする読者にとつては、間違いなくこの書は有用である。

(Cambridge: Cambridge University Press, 2003, xiii+335pp.)

(東京大学大学院人文社会系研究科教授)