

史林

第一卷 第參號

大正五年七月一日發行

研究

波斯灣の東洋貿易港に就て

文學博士 桑原隲藏

唐から宋にかけて、南支那と波斯方面との間の東洋貿易船の出入する所であつた。

通商が大に開けて、波斯灣の諸港は何れも東洋貿易

易によつて繁昌した。その諸港の中で、尤も繁昌

を極めたのは、シーラーフ *Shiraf* の港である。併

しこのシーラーフの港は唐の中世以後、西暦九世

紀の半頃から繁昌したので、その以前にはヒーラ

Hira ウボラ *Ubolia* 及びバストラ *Bastra* 等の諸港が

波斯灣の東洋貿易港として、早くから支那の記録に載せられて居るのはヒーラであらう。ヒーラ

は今日では平野荒蕪の間に在るけれど、その古代にはユーフラテス *Euphrates* の流に沿ひ、波斯灣

とも舟楫相通じて居つて、その附近まで支那、印

度の商船が溯つて來た。十世紀の半頃のマスーヂ Magoudi は

ユーフラテスの流の大半は、昔はヒーラの市を貫通して居つた。その河床は今猶ほ繹ねることが出來、アチク Ark (古代の義) の名稱を有して居る。(中略) この時代にはユーフラテスは今チヂエフ Zedjet と呼ばるゝ場所からアビシニア海 (こゝにては印度洋の續きなる波斯灣) に注いだ。海水はこの所まで入り込み、ヒーラの王を目指す支那及び印度の商船はこゝに來集した。(1)

と記して居る。レイノー Reinard 及びユール Yule の兩大家は、ヒーラ附近まで支那印度の貿易船の來たのは西曆五世紀の前半の頃であると斷定して居る。(2)

『後漢書』の西域傳の安息國の條に于羅國がある

班超の使者の甘英が大秦國へ渡航せんとした場所らしい。ヘルト Hirth はこの于羅國をヒーラに當てゝ居る。(3)

位置なり距離なり、又名稱なりから論じて、ヘルトのこの擬定はさして不都合ない様に思ふ。たゞヒーラの市が西曆二百年頃に建設されたものとすると(4)、甘英のこの方面に派遣されたのは、東漢の和帝の永元九年(西曆九七)のことであるから、當時まだヒーラの市が建つて居らぬ筈である。東漢の聲威の一番西域に張つたのは、班超が西域都護の時代であつた。『後漢書』の安息國の記事、従つて斯賓國、于羅國等に關する記事も、この時代の所傳と見るべきである。即ち甘英が齎らし歸つた報告か、若くば永元十三年(西曆一〇二)に來献した安息王滿(蒲の誤)屈 Pakor II (西曆七八一—一〇八頃在位) の使者より得た報告に本づいたも

のど見るべきであらう。何れにしても于羅國を直にヒーラと認めることは、年代上多少の差支ないでもない。シャヴンヌ (Chavannes) の佛譯『後漢書』西域傳は、大抵ヒルト説を採用して居るが、たゞ于羅國をヒーラに擬定することには賛成を躊躇して居る(5)。併しシャヴンヌは單に多少の疑惑を有したのみで、その理由を述べてなく、また勿論何等自身の新説を提出して居らぬ。

吾が輩は、較るこの于羅國を波斯灣頭のウボラ Uballa に擬定したい。ウボラは希臘人にアポロゴス Apologos として知られて居る。スコフ Schott に据るとウブル Uballa 又はウボラの名は西曆紀元前八世紀の頃から已に存在して居る(6)。希臘人のアポロゴスはこのウボラを訛つたものと見ゆる西曆一世紀の後半に出來た『エリストラ海案内記』(エリストラ海とは紅海の意味であるが、アフリカ

の東岸から印度に至る一帯の海面をも含むのである)に、このアポロゴスの港は波斯灣頭、ユーフラテス河口に在つて、この港から貿易船が印度方面に出航すると記載してある(7)。『エリストラ海案内記』の著作と、甘英の遠征とは略同時代であるから、『後漢書』の于羅國を『エリストラ海案内記』のアポロゴス(ウボラ)港に當つべきではあるまい歟。次項に證明する通り、唐時代にはウボラに對して烏刺の字面を當て、居る。烏刺と于羅と發音頗る類似して居るではないか。『後漢書』の西域傳に自レ此(于羅國)南乘レ海乃通大秦とある記事は、ヒーラからユーフラテス河を下りて、南の方波斯灣に出で、紅海を経て大秦國に通じたものとしても解釋出來ぬことはないが、較る波斯灣頭のウボラから渡航したものと解釋する方が妥當の様に思ふ。たゞ『後漢書』の西域傳に

從_三斯賓(國)南行度_レ河。又西南至_三于羅國_一。
九百六十里。安息西界極矣。

とある斯賓國は普通にクテシフォン Ktesiphon に當られて居る(8)。若し斯賓國をクテシフォンとする、ツボラはその東南で西南に當らぬ。また距離の九百六十里とあるのをヘルトの如く波斯の Stadia と勘定しても(9)、若くは普通の漢里(約四百米突として勘定しても、クテシフォンからアポロゴスまでの距離としては稍尠なきに失して居る。こゝが確にウボラ説の弱點である。この點に就いては更に他日の研覈を期したい。

次に『舊唐書』の西戎傳『新唐書』の西域傳に見わて居る夏獵(臘)城は多分このヒーラであらうと思はれる。『新唐書』の西域傳、大食國の條に

有_二摩訶末者_一。勇而智。衆立爲_レ王。關_レ地_三千里。克_二夏臘城_一。

とある夏臘城に就いては、既に四十五六年前に、ブレットシュナイデル Bretschneider は之をヒーラの音譯を解して居る(10)。然るにその後、瀧澤市瀨二氏はこの夏臘をカイロ Cairo の音譯と認め(11)、更に三宅(米吉)博士は夏臘をヘラート Herat の音譯に當てた(12)。

元來新舊の『唐書』の記事は、唐の賈耽の『四夷述』のそれに本づいたもので、『四夷述』の本文にも夏獵城の方向位置を明示してないから、夏獵城の位置を確定することは困難であるが、上述の三説の中で、吾が輩はブレットシュナイデルの説に賛同したい。カイロといふのは、ミスルカール Mistr al Kahira (勝利市の義)の略で、ファーチマ Faïma 家のムイヅ Muiz が埃及征服の記念として建設したもので、回曆三百五十九年(西曆九七〇)以後に扠つた名稱である(13)。従つ

て貞元十七年(西曆八〇二)頃に編纂された『四夷述』中にある夏獵城をカイロに擬定することは事實上不可能である。瀧澤市瀨二氏の説はこの點より排斥せねばならぬ。

夏獵城をヘラートに擬定するのは、音韻上さして不都合な様である。またヘラートはカイロと違ひ、可なり古い都市であるから、これを『四夷述』の夏獵城に當てゝも、年代上の不都合はない。併し大食國の四方侵伐の記事中に、特にヘラートのみを記載せねばならぬ程の理由は見當らぬ。タバリ Tabari の『編年記』を見ても明白なる如く大食の將アーナフ Ahnaf は波斯王イヅデゲルド Yazdegerd (『新唐書』の伊嗣俟)三世を追ひて、コラサン Khorassan (『新唐書』の呼羅珊)地方に入り、極めて容易にメルフ Merv (『新唐書』の木鹿)バルク Balkh (『大唐西域記』の縛喝)及びヘラー

トの諸市を占領して、こゝにイスラム教を擴めたのである(14)。コラサン地方では、メルフが首府で、ヘラートは到底これと比敵し得る資格がない『四夷述』の夏獵城はヘラートより今少し重要な都市に擬定する方が妥當の様に思はれる。

ヒーラの市は西曆二世紀の頃からアラブ種族のササン Sassan 王家の保護の下に立つた。大食と波斯との交渉はこのヒーラが發端となつて居る。ハリフフ、ハリフアブベクル Abu Belr 時代からオーマル Omar 時代にかけて、ヒーラの爭奪は再三繰り返された。ミユア Muir はイスラム教徒がヒーラを征服したのは、宗教傳播の上より見ても、領土擴張の上より見ても重大なる事件であると斷定して居る(16)。夏獵をこのヒーラに擬定するのが一番妥當であるまいか。

二 ウボラとバストラ

ヒーラの市外へ支那印度の商船の着いたのは、西曆五世紀の頃のことであるから、直接唐宋時代の東洋貿易には何等の關係がない。ユーフラテス河の壅塞と共に、チグリス Tigris 河の下流のウボラが、波斯灣頭の東洋貿易港として重要な位置を占めることとなつた。ウボラは尤も古き港で、後くも西曆一世紀の頃から、既に東洋貿易港として知られて居つた事實は已に上に述べたが、西曆六七世紀の間にかけて一層繁昌を極めた。

アラブ人がこの地方を占領すると間もなく、回曆十七年(西曆六二八)にウボラの卑濕を避けて、やゝ内地にバストラの市を建てた。バストラは内地に偏して、水利の便を缺いて居つたから、ウボラより運河を開鑿して、チグリス河との連絡を圖つた。このバストラはその後、東洋貿易港として、西曆八

九世紀にかけて尤も繁昌をしたが、同時にその門戸に當るウボラも亦相當繁昌を續けた。當時波斯灣は或はウボラ灣又はウボラ海とも稱せられた位である(16)。

ウボラもバストラも、唐時代に支那との通商關係が盛であつたに拘らず、その名が餘り支那の記錄に傳つて居らぬ様である。『新唐書』卷四十三下の地理志に唐の賈耽の『皇華四達記』を引いて、廣州通海夷道を載せてあるが、その中に、

(上略)至師子國(中略)又西四日行。經沒來國。南天竺之最南境。又西北(中略)至提廬國。其國有彌蘭大河。一曰新頭河。(中略)自提廬國西二十日行。經小國二十餘。至提羅盧和國。一曰羅和異國。國人於海中立華表。夜則置炬其上。使舶人夜行不迷。又西一日行。至烏刺國。乃大食國之弗

利刺河。南入_二于海_一。小舟_レ流_二二日_一。至_二末羅國_一。大食重鎮也。又西北陸行千里。至_二茂門王所_レ都縛達城_一。自_二婆羅門南境_一。從_二沒來國_一。至_二烏刺國_一。皆緣_二海東岸_一。行。(下略)

と記してある。この記事をアラブ地理學者のそれと對比すると、頗る相發明することが出来る。『皇華四達記』の師子國は、西曆九世紀の半頃に出たアラブ地理學者イブン_二コルダード_一ベ_二Ibn Khordādhbeh_一の『道程及州郡志』Lelivre des Routes et des Provinces のセレンヂーブ Serendib に當り、俱に今の錫崙島を指すことは今更證明を要せぬ。前者の沒來國は後者のマラーMalā (Melj)で、ともに今の南印度のマラバル Malabar 地方をいふ。Bar とは波斯語(?)で海に臨める國の意味で(17)、マラバルとは畢竟沒來國のことである。當時の沒來國はマラバル地方のキロン_二Onion_一『嶺外

代答』の故臨國)附近に在つたものと想像される。沒來とマラーとは名稱の類似する計りでなく、俱に錫崙島より四日程の距離に在るので、兩者の同一であることを疑ふ餘地がない。

彌爾河は、アラブ人の所謂ミーラーン河 Mīrān の譯で、アラブ人は印度河を普通にミーラーン河と稱した(18)。新頭河とは梵語のシンドフ Sindh の音譯か、又は波斯人の所謂シンドラブ Sindab (シンド河の義)の譯である。提颯はアラブ人のデイブル Daybul (Dabul) の音譯である。『大唐西域記』の謝颯がヅアブル Nabul の音を表はし得る様に、提颯はデイブルの音を表はし得る筈である(19)。イブン_二コルダード_一ベ_二に據るとデイブルは印度河を去る西の方、ニアラサンジ Parāsanje (約七マイル)に在つて、この方面で尤も名のある港である(20)。

提羅盧和國に就いては、從來の學者に適當な説明を下した人がない様である。吾が輩は西曆十世紀の半頃のマスーチ Magoudi の『黄金の牧場』第一卷二百二十九頁乃至二百三十頁に

(前略)同様の理由により、バスラ及びオボラ
— Obolah (ウボラ) 方面の波斯灣の極限に就いても又オボラから餘り遠からざる所に一の瀉をなして居るヂェルララハ Djerrah の名で知られて居る場所に就いても申述べまい。この瀉の附近になるとバスラの河水は大抵鹹味を帯びて來る。ヂェルララハの瀉から望見せらるゝ所に、水路の入口に、オボラへもアバーダーン Abbadan へも近く、三の木造棧架が建設せられ、夜中その上に烽火が點せられる。それが三の大なる座 Sijes の如く海中に突立つて居る。かくてオマン Oman シ

— ラーフ Sijeh その他の地方から入り來る船に、難破の危険多きヂェルララハの瀉や、その附近の場所に迷ひ込まぬ様に保護を與へる。とある記事と對照して、『皇華四達記』の提羅盧和はヂェルララハの音譯で、アバーダーン河口の木造棧架と夜間の烽火とは、『皇華四達記』の海中の華表と、夜間の炬火とに對比すべきものなることを疑はない。

アバーダーン附近の夜警の炬火は、頗る有名なものと見ゆ、種々の書物に記録されて居る。西曆十一世紀の半頃のナーシル—イ—クスクウ Nāsir-i-Khusraw は

アバーダーン附近で、引汐の時は、數マイルに亙る干瀉を見はす。故に往來の舟人を警戒する爲め、こゝに栗樹 (Teak-wood) の大材木で棧架を作つた。棧架の下底は頗る廣く、頂

上は狭い。その高さは四十ヤードに及ぶ。棧架の頂上に番小舎がある。番小舎の側の露臺は石疊で、夜間はその上で、烽火を點すと申して居る(21)。

フィリップス Phillips は既に千八百九十五年に『馬歡のベンガラ王國に關する記録に就いて』と題せる論文中に、この夜警の炬火の記事を根據として、唐代の提羅盧和國をチグリス河口に擬して居る(22)。勿論彼は提羅盧和の名稱に就いては何等の解釋を下さぬが、その大體の位置だけは示して居る。然るにその後、千九百十二年に公にされたヒルト Hilt ロックヒル Rockin 共譯の『諸蕃志』に、この提羅盧和國をアラビアのオマン Oman 地方のメサンドム Mesandum 海岸に擬定したのは(23)、何等の根據もない妄斷である。(一)地名が類似せぬ。(二)メサンドム海岸に、夜間炬火を點

したといふ事實が見當らぬ。(三)殊に『唐書』に從_ニ沒來國_一。至_ニ烏刺國_一。皆緣_ニ海東岸_一。行_ト明記してあるではないか。波斯灣なり印度海の西岸に當るオマン地方は、東岸に在る提羅盧和國に擬定さるべき資格はない筈と思ふ。尤もヒルト等はこの緣海東岸と緣海東岸と誤讀して居るから、かゝる妄斷をも敢したのであらう。

烏刺國は即ちウボラである。兩者の名稱が類似する上に、西曆十四世紀のイブン_ニバッター_一 Ibn Batuta に據ると、ウボラ (Obala) からアバーダ_一 Abarada までは一日(一夜)行程で(24)、『新唐書』の烏刺國と夜警の炬火の所在地との距離に一致する。また『新唐書』に據ると、提羅國から烏刺國までの距離は二十一日程である。イブン_ニコルダード_一 Ibn Korad によると、デイブル(即ち提羅)からウボラ (Obala) に至る距離總計は十五日と百七十六フアラ

サンジである(第)。一フアラサンジ實際の距離はやゝ不定であるが、もと一時間の行程を指したものであるから、一日を二十四フアラサンジに換算すると、百七十六フアラサンジは七日強の行程に當る。即ちデイブルからウボラに至る距離は二十日強となり、提颯より烏刺に至る、二十一日程と殆ど一致する。要するに烏刺のウボラたるべきは略疑を容るべき餘地がない。

弗利刺河は勿論ユーフラテス正しくはフラート Fihra の音譯で、今のシャットウルアラブ Salt ni Arab (ユーフラテスとチグリスの合流)を指すのである。弗利刺の利か刺の一字は衍字と認めねばならぬ。『宋史』外國傳と三佛齊國の使者蒲訶栗 Abu Ali の名を誤つて、蒲訶栗立と記してあるのと同様であらう。或は弗刺特の誤脱かも知れぬ。今のシャットウルアラブは唐時代には普通

にフェドアルバストラ Fard al Bāstā 即ちバストラの入江として知られて居つた。又デイジラアルウラー Dim al Awwā と稱せられた。盲目なるチグリスといふ意味で、淤泥に壅塞されたチグリス下流を指すのである(27)。従つて弗利刺河の名は餘り妥當とは覺ねぬ。併し南北朝末から唐初にかけてチグリス、ユーフラテス二水の河道は大變化をした。その以前は波斯灣との連絡は較るユーフラテスの河道が主要の位置を占めた様である(28)。弗利刺河の稱はその古き名殘かも知れぬ。末維はその發音から推しても、將たその位置から考へても、既に三宅博士の擬定した通り、バストラでなければならぬ(29)。バストラはクーファ Kūfā と共に、唐時代を通じてイラク Irak 地方の首都で、中にもバストラはアブバース Abbās 王朝の大首都バグダード Baghdād の門戸として尤も繁昌を極

めたから、大食國の重鎮に相違ない。ヒルトに據ると『諸蕃志』の彌斯囉はバスラである(30)。ウボラからバスラに至るには、ウボラ運河に由るが、その空間距離は十二三マイル位であるから、『新唐書』に烏刺より末羅に至る行程二日とあるのは、稍長きに失して居る様に思ふ。併し小舟に乗り替へまた潮の満干の激しい事情を考へると、距離以上の時日を要したものらしい。

ヒルト及びロックヒル共譯の『諸蕃志』にも、この一節を解釋して居るが(31)、すべて間違つて居る。彼等は烏刺國をオマン地方のソハル Sohar に擬し、末羅國をその對岸(即ち波斯灣の東岸)なるキルマン Kirman 地方のホルムズ Hormuz に當てゝ居るが、誤謬餘りに顯然で、一々反駁を加へる程の價值がない。

『新唐書』の茂門王を三宅博士はアッバース王朝

第七の哈利發マームーン Mamun の音譯と認めて居るが(32)。これは確に間違である。『新唐書』の記事は『皇華四達記』に本づき、『皇華四達記』は唐の徳宗の貞元年間(西曆七八五—八〇四)に、賈耽の作りしものであるから、その中に西曆八百三十三年乃至八百三十三年在位のマームーンのことを記載する筈がない。茂門はヒルト等の説明せる如く、アラブ語のモメニーン Momenh (信徒の義)の音譯である(33)。モメニーンはアミール||アル||モメニーン Amir al Momenih の略稱である。アミール||アル||モメニーンとは信徒の首領の意味で、ハリ發^{カリフ}オマル Omar 以來、歴代のハリ發の稱號として襲用された(34)。『舊唐書』の噉密莫末膩、『新唐書』の噉蜜莫末膩、『冊府元龜』の黑(異の誤)密牟尼等は、何れもこのアミール||アル||モメニーンの音譯である。賈耽の『皇華四達記』

(35)
より三四十年以前の作である、杜環の『經行記』に

大食王號ニ暮門一

とある暮門が即ち茂門である。ヒルト等が『新唐書』の茂門をアラブ語モメニーンの最も古き音譯であるといふ主張は信憑するに足らぬ。モメニーンは又、暮門(『太平寰宇記』)暮門(『太平御覽』)牟尼(『冊府元龜』)等種々の字面によつて、支那の記録に載せられて居る。

茂門王即ち哈利發の都たる縛達城が、アッバース王朝の大首都たるバグダードたるべきは申す迄もない。ヒルト等がこの縛達城をエジプトのファスタート Fostat (今のカイロ、この地はもとアラブ軍の陣營所在地であつた故、ファスタートといふ。ファスタートとは陣營の義である)に擬してこれをバグダードと認めることに躊躇の態度を示

して居るが(36)、實に無意味の躊躇である。南宋の周去非の『嶺外代答』卷三に

有^ニ白達國^一。係^ニ大食諸國之京師^一也。其國王則佛麻霞勿^{モハメット}之子孫也。

とある白達國が即ち『新唐書』の縛達城で、白達も縛達も、俱にバグダードの音譯である。

ヒルト等は白達のハグダードたることを認めながら、縛達に限つて躊躇するのは、想ふに縛にては Ba 又は Bag の音を表はし難いと信じてのごであらうが、これは大なる間違で、縛の字で ^ḥ は ^ḥ の音を表はすことは較る普通のこと、いはねばならぬ(37)。

『新唐書』は賈耽に据つて縛達城と末羅國との距離を陸行千里と記してあるが、この一里の標準が不明なる上に、バグダードとバスラとの交通は多く水路による故、アラブ地理學者でこの方面の陸

路の行程を委細に傳へたものが餘り見當らぬから『新唐書』のこの記事の當否を批判することが容易でない。たゞ地圖の上では、バグダードはバスラから西北二百五十英里に當つて居る。吾が輩が當て證明した通り(38)、唐代の支那の一里は約一英里の四分の一に當る筈故、二百五十英里を唐代の里數に換算すると、千里餘となる譯である。併しこれはバクダードとバスラの空間距離のこと實際の陸行ではこの方面の地形から推しても、可なり迂廻せなければならぬ。従つて兩者の距離は大に増加する筈と思ふ。現にアラブ地理學者によると、この兩地の距離は大體に於て百フアラサンジ、十六日行程となつて居る(38a)。この距離を唐里に換算すると少くとも千四百里位にならねばならぬ。賈耽の西域に關する陸上の里程は、吾が輩が已に注意した通り、(39)他の記録に比して過少の

三 シーラーフ

シーラーフ *Seyla* の港は、バスラ及びウボラより東南に當るファルス *Fars* 地方の海岸に在る。シーラーフが東洋貿易港として重要な位置を占めたのは、西曆九世紀の半頃からのことであるから、その以前に出來た、賈耽の『皇華四達記』の中にはシーラーフの港の記事は見當らぬ。

レイノー *Reinoud* の譯出した、イスラム教徒の『印度支那航海物語』 *Relation des Voyages* の前編は、西曆九世紀の半頃、即ち『皇華四達記』より約五十年後に出たものであるが、その中に、當時支那の商船は多くシーラーフに來泊して、其處から西方の産物を積み出したと記してある(40)。實際シャットウルアラブ(即ちチグリス)河口及

びその附近の海面は一帶に淺瀬が多く、且つ風浪高くて、航行容易でない。容積大なる支那の商船には困難一層である。従つて支那の商船は東洋の物産例せば蘆薈、龍涎香、竹材、檀木、樟腦、象牙、胡椒等を先づシーラーフまで將來し、シーラーフより更に小舟に積み替へて、バスラ、バグダード方面に此等の物産を送り出すのである。波斯地方の物産も亦一旦シーラーフに集め、シーラーフから東洋へ積み出した。此の如くにしてシーラーフは波斯灣頭最も重要な貿易港となつた。

西曆十世紀の半頃のイスタクリー Istaqlīyah やイブン・ホーカル Ibn Haukal の記録に據ると、當時シーラーフ港の住民は海外貿易によつて、驚くべき資産を作つた。シーラーフ住民の富有はイスラム敎國中に鳴り渡つて居つた。彼等の中には、一人にて六千萬デラム (約二千萬圓) の資産

を有する者も尠くない。彼等は海外から到來した良材を以て、出入の商船を展望するに都合好き様幾層の高樓を構へた。その住宅のみに、三萬デナール (Dinar) (約十五萬圓) を費した富豪もある (41)。

シーラーフ港の繁昌を極めたのは、西曆九世紀の半頃から十二世紀の半頃至る約三百年間であつた。この三百年間にシーラーフの商船は、盛に支那沿海に通航した筈であるが、シーラーフの名は餘り支那の記録に傳つて居らぬ。或は『諸蕃志』に載せてある思蓮國をシーラーフの音譯と認める人もあるが (42)、信憑し難い様に思ふ。

南宋の岳珂の『程史』卷十一に、當時福建の泉州に通商した蕃客 (外國商人) の戸羅圍にいふ者のことを載せてあるが、この戸羅圍はシーラーヴィ Shilavi の音譯で、シーラーフ産の商人と見ゆる。イスラム敎國では産地の名をその儘にその人の通

稱とする慣習がある。例へばブカラ Bukhara『新唐書』の布豁)の人ならばブカリ Bukhari モスル Mosul(『元史』の毛夕里)の人ならばモスリ Mosuli サマルカンド Samarkand(『新唐書』の颯秣建)の人ならばサマルカンヂ Samarkandi といふ。シーラーフの名はその土地ではシーラーヴと發音する(故(48)、シーラーフの人ならばシーラーヴイ Shilavi と呼ぶのが例である。戸羅圍は尤も正しくこのシーラーヴイの音を表はして居る。

同じく南宋の趙汝适の『諸蕃志』卷上の大食國の條に、

有_二番商_一曰_二施那_一。大食人也。

とある施那_一も同じくシーラーヴイの音譯で、この番商も亦シーラーフの産と察せられる。

Na(那)とLa(羅)とは、支那では頗る混同し易い音である。『隋書』の烏那曷國(中央亞細亞の小國)が

『新唐書』に烏拉喝國となり、『諸蕃志』の藍無里 Lambri(スマトラの西海岸)が『瀛涯勝覽』に南淳利となり、『元史』の木刺夷 Mulahida(波斯の北部に據つたイスラム教徒の一派)が『西使記』に木乃奚となり、『諸蕃志』にシラン Silan(錫崙_{セイロン})に對して西難の字を當て、『元史』にシンハラ Sinhala(錫崙)に對して僧伽那の字を當てるなど、實例は一々擧ぐるに堪へぬ。されば施那_一は戸羅圍と同じく、シーラーヴイの音譯だと認めて、何等の不都合がない。

南宋の高宗の紹興元年(西曆一一三一)に福建の泉州に創めて清淨寺といふイスラム教の寺院を建設した番客はシーラーフ産の商人と見わる。宋末元初の吳璽の『清淨寺記』に

宋紹興元年有_二納只卜穆茲喜魯丁者_一。自_二撒邨威_一從_二商舶_一來_二泉_一。剏_二茲寺於泉州之南城_一

とあるが、撒郎威は確に *Shilav* の音譯で、シーラーフを指したものに相違ない。

四 シーラーフ船

シーラーフ港のことをいへば、同時に必ずシーラーフ船のことを書き添へねばならぬ。シーラーフ船は一種特別の構造を有つて居る。レイノー譯の『印度支那航海物語』の後編に

シーラーフの船に限り厚板を釘付にせず、たゞ索にて縫ひ合すのみである。シリア及びブルーム *Roum* 國の船は釘にて打ち付けられ、索にて結び付けらるゝことがない。

と記してある(44)。かくシーラーフの船の構造には特徴があつたから、地中海で釘を使用してない難破船の發見された時、當時の人々は、このことを以て、波斯灣と地中海とは海續きであるといふ證據に供した位である。

『印度支那航海物語』の後編の作者たるシーラーフ産の *アブ・ゼイド* *Abou Zeyd* と同時代で、然も相識の間である *マスーチ* も亦、その『黄金の牧場』の中に、地中海の船は釘装されて居るが、*アビシニア* 海の船は、鐵は海水に腐蝕されて損じ易いから、釘を使用せずに、椰子樹より製つた索で厚板を縫ひ付け、その縫目に脂アツラやタールを塗布することを記載してある(45)。この *アビシニア* 海の中には波斯灣をも含むのである。

シーラーフ附近から *アフリカ* の東海岸に至る一帯の海面即ち *マスーチ* の所謂 *アビシニア* 海では、餘程の古代からこの無釘装の船が使用されて居つた。西曆一世紀の後半に出來た『*エリストラ* 海案内記』の中にもこの事實が記されてある。『*エリストラ* 海案内記』に據ると、波斯灣船は板を縫ひ合せたもので、*マダラタ* *Madarata* と呼ばれて居る。マ

ダラタとはアラブ語のムッダーラート Muddarraat を訛つたもので、椰子の繊維を以て結び付けられたといふ意味である(46)。

西暦十三世紀の後半には、シーラーフは既に衰へ、ホルムツ Hornuz が繁昌するが、當時この地方を旅行したマルコ・ポーロ Marco Polo は次の如き記事を傳へて居る(47)。

ホルムツの船は貧弱なもので、よく難破する。船は釘装なく、唯椰子樹の外皮から製した索にて結び付けるのみである。椰子樹〔の外皮〕を馬の毛の様になるまで打ち毆き、これを絢り合せて索を作り、この索にて船板を結び付ける。索は海水には腐蝕されぬが、風波に對する抵抗は十分といへぬ。船〔の縫目〕には瀝青よりも魚油を塗布する。(中略)こゝには釘の原料とすべき鐵に乏しいから、造船の際に

は木釘を代用して、上に述べたる如く、索にて船板を結び付ける。かゝる船にて航海するのは危険が多い。印度海上には屢恐るべき暴風が起るから、かゝる船はよく難破する。

マルコ・ポーロより少しく後かれて、十四世紀の初半に、この地方を觀光した、オドリク Odoric も亦、

この地方(ホルムツ)にては、唯索にて結び付けられた一種特別のジャセ「*asse*」と呼ばるゝ船を使用する。予はこの船に乗り込んだが、船中に一片の鐵をも見出さなかつた。と記して居る(48)。

アフリカの東岸から印度の西岸にかけて、同じ構造の船が見當らぬではないが、シーラーフ及びホルムツを中心として居る波斯灣が矢張りこの種の船の本場である。

翻つて支那の方面を調べると、唐の劉恂の『嶺表錄異』卷上に

賈人船不用鐵釘。只使桃榔鬚繫縛。以橄欖糖泥之。糖乾甚堅。入水如漆也。

といふ記事が見えて居る。桃榔とは椶櫚の一種と想はれる。『嶺表錄異』卷中に桃榔鬚に就いて、下の如き委細な解説を施してある

桃榔樹枝葉並蕃茂。與棗檳榔等小異。然葉下有鬚。如麤馬尾。(中畧)其鬚尤宜鹹水浸漬。即麤脹而韌。故〔南?〕人以此縛船。不用釘線。

橄欖糖に就いても『嶺表錄異』卷中に

橄欖(中畧)樹枝節上。生脂膏。如桃膠。南人採之。和其皮葉煎之。調如黑錫。謂之橄欖糖。用泥船損。乾後堅于膠漆。著水益乾耳

と説明を加へてある。

鐵釘を用ひず、椰子に近い桃榔樹より製した索で船板を繫縛して、その縫目に橄欖糖を塗布する船の構造はシーラーフ船のそれと驚くべき一致ではあるまいか。劉恂は唐末の昭宗の時、廣州の司馬となり、その見聞に本ついて『嶺表錄異』を著したのである(49)。唐末といふ時代から推しても、廣州といふ場所から推しても、『嶺表錄異』の賈人船はアラブ殊にシーラーフの商船を指したものでないかと想像すべき餘地が多い。

またマスーヂ等の所傳に據ると、アラブの商船と支那の商船とは、容積の大きに於ても、堅牢の度に於ても非常に相違があつて、後者が前者に立優つて居る(50)。この點から考へても『嶺表錄異』の所謂賈人船は、支那固有のものでなく、シーラーフの商船を指したものと想像される。

吾が輩が最初この問題に手を觸れた時には、實にこの賈人船をシーラーフの商船と解釋した。併しその後熟考するに従ひ、この解釋を變更せなければならぬ様になつた。丁度劉恂の時代にはアラブ商人が悉く支那を引上げて、シーラーフの商船は殆ど一艘も廣州に入港せぬ事實があつて、劉恂の記載せる賈人船をシーラーフの商船と認め難いからである。

アッバース *Abbas* 王家がバグダードに奠都して以來、アラブ人の海運は一層盛となり、彼等は次第にその航路を東に進めて、遂に斯波灣から支那海に至る間の航海權を完全にその掌裡に收めた。西曆九世紀の半頃に於いて、廣東の外國貿易は尤も繁昌した。幾萬といふアラブ商人は絶えず廣東に往來した。シーラーフ港の繁昌の時代であるからアラブ商人の中に、勿論シーラーフ商人が多數

を占めた筈である。所が昭宗の一代前の僖宗の時代に黃巢の亂が起り、賊軍が廣東を始め江南一帯を掠奪した爲め、アラブ商人は多く其本國に引き上げ、東西貿易の中心は馬來半島方面に移つた。

アブ・デェイドに據ると、黃巢『支那印度航海物語』に *Ban Schoua* とあるのは黃巢の名を訛つたものである。この賊は回曆の二百六十四年(僖宗の乾符四—五年)に廣州を陥れ、當時廣州在寓の回教徒、猶太人、耶蘇教徒、祇教徒併せて十二萬を殺戮した。この賊軍は又饗蠶に必要なる桑樹を濫伐した。是が爲に當時外國輸出品の大宗であつた絹の製産に悪影響を與へた。殊にこの内亂の後、支那は群雄割據の姿となり、各地に獨立した小君主は従來の慣例を無視して、外國の貿易船に不法の重税を課した。アラブ商人等は生命は安全でなく、目的の絹の買入れは困難となり、

且つ支那官吏の誅求日に日に激しくなるに恐れて遂に支那の居留地を引き上げ、爾後彼等の商船は全くその影を支那の海上に絶つことゝなつた(51)。同時代のマスーヂは當時支那に往きし一商人の實驗を傳へて、左の如く記載して居る(52)。

キラー Kīlah の市は「サラセン國から」支那に至る半途よりも稍前方に在る。この市は今日にはシーラーフ及びオマン地方から來るアラブ商船の集合點で、こゝで彼等は支那から出掛けて來る商船と會合するのである。併しその以前には左様でなかつた、支那の商船はその以前にはオマン地方やシーラーフや乃至ウボラ、バスラまで出掛け、此等諸地方の商船も亦直接支那(の諸港)に向けて通航した〔支那〕官吏の公平と正直が望み難くなり、支那國內の狀況が上に記載せる如く〔亂脈に〕な

りて以來は、兩地の商船は中間地〔のキラー〕に於て會合することゝなつたのである。故に〔支那に往かんとした〕その商人はキラーで支那の商船を待ち合せ、その支那船に乗り込んで廣府に向つた。

此キラーはアブ・ヂェイドのカラー＝バル Kīlah 〔53〕で、即ち賈耽の箇羅國である。その所在に就いては學者の所見に一致せぬ所もあるが兎に角マラッカ海峡附近であることは、確實である(53)。されば黃巢の亂後即ち西曆八百八十年の頃から、マスーヂの著書時代即ち西曆九百五十年頃まで、約七十年の間、廣州へアラブ商船が餘り入港せなかつたのは、争ふべからざる事實である。然るに劉恂の廣州在任は昭宗の時代で西曆八百九十年から九百年頃若くばそのやゝ以後に當るから彼は特異なシーラーフ商船を目撃する機會は甚だ稀有であつ

たらうと想像される。

南宋時代に西曆十二世紀の後半に桂林(廣西省)の通判となつた周去非は、その見聞を録して『嶺外代答』を作つたが、その第六卷に

深廣當時の廣南西路、今の廣西と廣東と一部沿海州軍。難得_レ鐵釘桐油、造_レ舟皆空板穿_レ藤約束_レ而成。於_レ藤縫中_レ以_レ海上所_レ生茜草_レ乾而穿_レ之。遇_レ水則漲。舟爲_レ之_レ不_レ漏矣。其舟甚大。越_レ大海_レ商販皆用_レ之。而或謂要_レ過_レ磁石山_レ。而然未_レ之_レ詳_レ爾

といふ記事がある。磁石山のことは、ホルムツ附近の磁石岩に關する傳説と偶然一致して居るのが面白い(註)。そは兎に角周去非の所謂藤舟を劉恂の賈人船に對比すると頗る發明する所がある。兩者の使用する材料には相違があつても、その構造は略一致して居る。南支那には早くかゝる一種の

造船術が實行されて居つたものと見わる。劉恂の『嶺表錄異』に「南」人以_レ此縛_レ船不_レ用_レ釘線_レといひ、南人採_レ之_レ用泥_レ船損_レとある南人は勿論南支那人を指すのであるから、所謂賈人船は外國で製造された商船でなく、南支那で製造された商船と解釋する方が妥當であらう。廣南人が鐵釘を用ひずるに船を造ることは、所謂シーラーフの商船に模倣して起つたものであるか、若くは獨立に發明したものであるかに就いては、吾が輩は遺憾ながら何等確たる斷定を下すことが出来ぬ。

シーラーフの港が衰へると、キシユ Kishiu (『元史』の怯失)が之に代り、キシユが衰へると、西曆十三世紀の初頃からホルムツ Hornum (『元史』の忽里模子)が波斯灣第一の東洋貿易港となつて十六世紀の頃まで繁昌を極めた。キシユやホルムツ

のこは既にブレットシユナイデルや洪釣の著書にも畧備つて居るし(55)、且つ吾が輩に與へられた紙數にも限あること故、こゝには略して申述べぬことにする。

この論文は随分不完全ではあらうが、(一)『後漢書』の于羅國、(二)『新唐書』の夏臘城、(三)『新唐書』の印度河口からバグダードに至る道筋、(四)『新唐書』の提羅盧和國、(五)支那の記録に見られた戸羅圍、施那韓、撒邨威等の地名、(六)南支那の無釘裝船等に關しては、全く新しい解釋を試み、若くは從來の研究を幾分進めた積りである。

(六月二日)

參照

- (1) Magouah; Les prairies d'Or 「黄金の牧場」第一卷二一—五一—二一六頁
- (2) Re naud; Relation des Voyages etc 「印度支那航海物語」第一卷序論三五—二一六頁

- (3) Yule; Cathay and the Way thither 「支那西達記」第一卷序論七七頁
- (4) Hirth; China and the Roman Orient 「大秦國全錄」一五—二頁
- (5) Muir; The Life of Mahomet 「摩訶末傳」第一卷一六六頁
- (6) Chavannes; Les pays d'occident d'après le Hieou Han Chou 「後漢書西域傳」(Young Pao 「通報」)一九〇七年一七九頁
- (7) Schott; The Periplus of the Erythraean Sea 「ヘリスラ海案内記」一四九頁
- (8) Hirth; 大秦國全錄一五五頁
- (9) Chavannes; 後漢書西域傳一七九頁
- (10) Hirth 「大秦國全錄」二二四頁
- (11) Breischneider; On the Knowledge possessed by the ancient Chinese of the Arabs 「古代支那人のアラブ人に関する智識」九頁

- (11) 「大食國考」(明治二十五年五月の「史學會雜誌」)六一頁
- (12) 「讀大食國考」(明治二十五年十月の「史學會雜誌」)七七頁
- (13) The Encyclopaedia of Islam 第一卷八一五頁
- (14) Zotenberg 譯 Chronique de Tihari 第三卷五〇六頁
- (15) Muir: Annals of the Early Caliphate 八一頁
- (16) D'Herbelot: Bibliothèque Orientale 「東洋文庫」六七三頁
- (17) Reinand: Relation des Voyages etc 「印度支那航海物語」第一卷一七頁
- (18) Yule and Burnell: Hobson Jobson 五三九—五四二頁
- (19) Le Strange: The Lands of the Eastern Caliphate 「アムニス王家の領土」三三十一頁
- (20) Pelliot: 「英譯諸蕃志を讀む」(二十三年の「通報」)四五六頁
- (21) Yule and Burnell: Hobson Jobson 三二〇頁
- (22) Le Strange 「アムニス王家の領土」四九頁
- (23) Phillips: Mahum's Account of the Kingdom of Bengala (J.R.A.S., 1895) 五二五頁
- (24) Hirth and Rockhill: Chao Ju-Kua 一三頁
- (25) Lee 譯 The Travels of Ibn Batuta 二六頁
- (26) Ibn Khordadbeh 「道程及州郡志」(J. A. 1865) 二八三頁
- (27) Sprenger: Die Post- und Reiserouten des Orients 「東洋驛程錄」七九—八〇頁
- (28) Bumbury: History of Ancient Geography 「古代地理の歴史」第一卷三五九—三六一頁
- (29) Le Strange: Description of Mesopotamia and Bagdad, Written by Ibn Serapion (J.R.A.S., 1866) 三〇〇頁
- (30) Hirth 「大秦國全錄」一四八—一四九頁
- (31) Le Strange: Description of Mesopotamia and Bagdad 一九七—一九八頁
- (32) 「讀大食國考」(明治二十五年十月の「史學會雜誌」)七八頁
- (33) Hirth: Die Länder des Islam nach Chinesischen Quellen 「支那史料より觀たるイスラム教國」(一八九四年の「通報」附録)四三頁
- (34) Hirth and Rockhill: Chao Ju-Kua 一四頁
- (35) 「讀大食國考」七八頁
- (36) Hirth and Rockhill: Chao Ju-Kua 一四頁
- (37) Breitschneider: 「古代支那人のアラブ人に關する智識」八頁
- (38) 唐の杜佑の「通典」卷一百九十三所引

- (36) Hirth and Rockhill ; Chao Ju-Kua 一四頁
- (37) Julien ; Méthode de Transcription des Noms Sanscrits
「漢字にて梵語を音譯する法則」一〇四頁
- (38) 拙著「張騫の遠征」(大正五年二月發行の「續史的研究」)
一三一—一二五頁
- (36a) Sprenger 「東洋驛程錄」六四頁
- (39) 「張騫の遠征」一一一頁
- (40) 「印度支那航海物語」三一一—三四頁
- (41) Le Strange 「アッバース王家の領土」三二五—三八頁
Ouseley 譯「The Oriental Geography of Ibn Hankaï
I」三三頁
- (42) Hirth and Rockhill 共譯「諸蕃志」一二三頁
- (43) Le Strange 「アッバース王家の領土」三二五—三九頁
- (44) 「支那印度航海物語」第一卷後編九一頁
- (45) 「黄金の牧場」第一卷三六—五頁
- (46) Schoff 「ハリスラ海案内記」三六頁—四五頁
- (47) Yule ; Marco Polo 第一卷一一二頁
- (48) The Travels of Friar Odoric (Yule ; Cathay and the
Way thither 第一卷) 五七頁
- (49) 「欽定四庫全書總目」卷七十
- (50) 「支那印度航海物語」第一卷序論六五頁、七八頁
Reinard ; Mémoire géographique, et scientifique sur
l'Inde 二〇〇頁
- (51) 「支那印度航海物語」第一卷六二—六五頁、六七—六八頁
- (52) 「黄金の牧場」第一卷三〇—八頁
- (53) Yule ; The Oldest Records of the Sea-route to China
(Proceedings of R.G.S., 1882) 六五六頁
Pallier 「英譯諸蕃志を讀む」四五—三頁
- (54) Schoff ; 「ハリスラ海案内記」一五—五頁
- (55) Bretschneider ; Mediæval Researches 「中世研究」第一
卷、一二九—一三四頁
洪鈞「元史譯文證補」卷二十六下