



インド洋海域史における17世紀前半インド西海岸の港市Suratの一側面

真下, 裕之

(Citation)

Cultural Interaction Studies of Sea Port Cities, 1:43-74

(Issue Date)

2009-10

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002872>



インド洋海域史における17世紀前半インド 西海岸の港市Suratの一側面

真下裕之*

0.

本稿の目的は、17世紀前半におけるインド西海岸の港市Suratの一側面を示すことである。従来の研究では十分に利用されてこなかったペルシア語史料は、この港市が海上貿易の拠点としての側面ばかりでなく、別の側面をも備えていたことを照らし出す。本稿の主旨はあくまでこの個別の問題を越えるものではないが、研究史における本研究の位置づけをはじめに詳しく論じることによって、インド洋海域史に関する研究を展望する一助としたい。

1.

国家史や国民史の枠を越えた歴史記述を模索する試みは、システム論、ディアスポラ研究¹⁾などの新しい手法や分野を生み出してきた²⁾。

* 神戸大学大学院人文学研究科准教授(mashita@port.kobe-u.ac.jp).

- 1) システム論でインド洋に関連する重要な研究としては、世界システム論を提唱した Wallerstein の主な著作である [Wallerstein 1976] や近代世界システムに先行する史的システムを13-14世紀のユーラシアに見いだそうと試みる [Abu-Lughod 1989] がある。また近代以前のディアスポラに関してはアルメニア人の事例に重点を置く [Curtin 1984]、イエメン・ハドラマウト地方出身者の拡散に関する [Freitag & Clarence-Smith 1997]、[栗山 2004]、[Ho 2006]、アフリカ出身者の拡散を取り扱う [Jayasuria & Pankhurst 2003] などがある。インド出身の商人の在外活動については [Markovitz 2000]、[Levi 2002] などがあり、[長島 2000] はこの問題の概観としてきわめて有用。
- 2) 最近提唱されている「グローバル・ヒストリー」も基本的には同様の問題関心の延長に位置するものであろう。 *Journal of Global History* (London School of

それらは総じて、人やモノの移動・交流に着目することによって、従来の歴史研究が対象としてきたものとは異なる空間設定を導くものである。このような動向の中で、移動・交流の場としての海もまた、歴史研究の対象とされたのである。

それ以前、例えば東西交渉史という研究分野においてインド洋は歴史と舞台と言うより、東(東洋)と西(西欧)両端の当事者たちが行き交う通路であった³⁾。中国史学の一分野である南海史研究も、基本的にはこの系列に属する⁴⁾。インド洋における海運史に関しては先駆的な研究も存在するが、史料の制約ゆえにそれを継承する研究は長らく出なかった⁵⁾。欧人がインド洋に登場した後の時代については、植民史・商業史や東インド会社史⁶⁾、あるいはキリスト教布教史⁷⁾などの研究分野が存在

Economics and Political Science) は2008年までに3巻計6号を数えている。

日本では大阪大学文学部西洋史学研究室が Global History Online(<http://www.globalhistoryonline.com/JP/index>)を運営している一方、[水島 2008]のような論集も出るなど、この研究手法に対する関心が高まっている。その動向については [秋田 2008] が西洋史学の立場から簡単な紹介を行っている。

- 3) 欧人による古典的な成果として例えば[Hirth 1885], [Gerini 1909], [Yule & Cordier 1913-16] などが挙げられる。一方 [Lach 1965-93] はまさにその書名が示すとおり、欧人によるアジアの「発見」から、「認識」や「受容」へと観点を移して記述した、新たな東西交渉史の研究成果である。
- 4) 日本における主な成果としては [桑原 1923], [藤田 1932], [石田 1945] などがある。第二次世界大戦後の日本において、海上の東西交渉史に関する研究は、このような南海史研究と欧語史料に基づく研究(その一翼は日本対外交渉史の研究が担っていた)とを車の両輪として進展した。その主な成果としては [護他 1970-71] などがある。また『大航海時代叢書』(岩波書店、第1期 1965-70; 第2期 1979-88)のような史料研究も重要な成果である。
- 5) 例えば15-16世紀のアラビア語の航海指南書を出版した [Ferrand 1921-28] やその英語訳 [Tibbetts 1971]、アラブ人の航海活動に関する [Hourani 1951] など。
- 6) ボルトガルの海外活動については [Mendes 1886], [Danvers 1894], [Boxer 1969] などの古典的な概説があり、その経済的側面については [Magalhães Godinho 1963-71] がある。インド史に関するボルトガル関係史料については [真下 2004] が最近の動向を踏まえた簡単な紹介。インド洋における各国東インド会社の活動に関しては、[Chaudhuri 1978](英国), [Terpstra 1918](オランダ), [Kaepelin 1908](フランス), [Feldbæk 1969](デンマーク)などが基礎的な成果である。
- 7) キリスト教布教史はアジア諸地域の歴史研究ばかりでなく、例えば日本のキリ

するが、それらの主な研究対象はインド洋の社会というよりも、むしろインド洋における欧人の活動であったと言うべきであろう。

インド洋各地の沿岸部・島嶼部の歴史、文化、経済の連関を総合的に捉えようとする問題意識が生じたのは1960年代以降のことである⁸⁾。[Chaudhuri 1985] はこの潮流の延長に生まれた画期的な著作である⁹⁾。Chaudhuri が想定したインド洋は自然地理学上のインド洋ばかりでなく、これに隣接する海域をも含み、さらにその影響が及ぶ陸上地域をも考慮に入れるものであった。ブローデルの『地中海』を強く意識して、歴史的空間としてのインド洋を一体的に捉える図式を提案した本書は、インド史、イスラーム史、イギリス史、地理学などさまざまな分野から数多くの書評を得て、細部の実証には多くの問題点を指摘されながらも、概ね好意的な評価を獲得した。1980年代半ば以降、研究成果の出版が相次ぎ、インド洋の歴史研究は多様化と深化を遂げたが、このような状況は会社史や商業史など従来の研究分野にも、新たな可能性をもたらしつつある¹⁰⁾。

シタン学など巨大な広がりをもった研究分野であり、その基本文献を挙げるだけでも膨大なリストを要する。ここではミッション関係文献目録のシリーズである [Streit et al. 1916-74] とイエズス会関係文献の目録である [de Backer & Sommervogel 1890-1932] を挙げるに留める。

- 8) 1970年代までの代表的な成果は、1966年にバイルートで行われた海洋史国際コロキウム の論文集である [Mollat 1970]、イスラーム商業史の論集として企画され、インド洋貿易に関する論考をも含む [Richards 1970]、ポルトガル語史料を用いて南インド西岸部の小都市カナノールの歴史を再構成した [Bouchon 1975]、インド西岸部グジャラート地方の在地政権とポルトガルとの関係を分析した [Pearson 1976]、18世紀前半におけるインド西岸部の都市スーラトの商人層を扱った [Das Gupta 1979] など。また学術雑誌 *Mare Luso-Indicum* (4 vols. Centre d'Études Islamiques et Orientales d'Histoire Comparée, 1971-80) や *Itinerario: European Journal of Overseas History* (Leyden Centre for the History of European Expansion, 1977以降継続中) が創刊された。インド洋史研究の学史については [家島 1989] に簡単な解説がある。
- 9) 神戸大学の若手研究者たちのグループ(アジア海域史研究会)が本書の日本語訳を作成中である。
- 10) 16-18世紀のインド洋史に関して包括的な概観を提供した論集 [Das Gupta & Pearson 1987] は今なお役に立つ。1985年にデリーで行われた国際セミナーのペーパーは [Chandra 1987] として刊行されている。インド洋史の文脈から

日本においてインド洋の歴史研究をリードしてきたのは家島彦一である。元来「ある範囲内の海」という意味である「海域」という日本語の単語を、その海域の影響が及んだ陸上地域までも含めた歴史的空間の意味に用いた研究者は、おそらく家島が最初であろう¹¹⁾。家島によればインド洋はそのような複数の海域の連鎖である。またインド洋それ自体も、各々の海域の間に張りめぐらされた人・モノ・情報のネットワークが取り結ぶ大きな海域として一体性を備えており、港市はこのようなネットワークの結節点として機能する¹²⁾。もちろんネットワークの実体は多重的であり、交易活動¹³⁾、インド洋特有のモンスーン気候とこれを利用したdhow船の活動¹⁴⁾、インド洋に卓越するイスラーム教徒の活動¹⁵⁾など、複数の側面を有する。

ただし最後者の「イスラーム・ネットワーク」[家島 2001]の実態については、なお精緻な研究を要する。例えば、インド洋海域におけるイスラームの伝播は重要な課題ではあるが¹⁶⁾、史料が乏しく、各地域にお

見たインド史上のさまざまな事例を取り上げる論集は [Mukherjee & Subramanian 1998], [Conermann 1998]。アジアにおけるポルトガル史の専門家がインド洋の通史的記述を試みる一方 [Pearson 2003]、インド洋西部のアラビア海の一体性を記述する [Barendse 1998] や、インド洋東部のベンガル湾について「ベンガル湾海域」という地域設定を提案する [重松 1993] なども現れた。東南アジア海域に関しては例えば [Reid 1988-93] や [弘末 2004] を挙げるべきであろう。その他の注目すべき成果は、植民史・会社史に関しては [van Santen 1982], [Chaudhury & Morineau 1999], [Bruijn & Gaastra 1999], [Disney & Booth 2000], [Malekandathil & Mohammed 2001], [Haudrère 2005], [Varadarajan 2006]。海運に関しては [Mathew 1997], [Parkin & Barnes 2002]。商業・商人に関しては [Lombard & Aubin 1988], [Ptak & Rothermund 1991], [Om Prakash & Lombard 1999]。なお上述の学術雑誌 *Mare Luso Indicum* は *Moyen Orient & Océan Indien* と改題され、不定期ながら刊行が続いている(1984-)。また最近日本で出版された成果のうち、[歴史学研究会 1999-2003], [尾本他 2000-01], [歴史学研究会 2005-06], [桃木 2008] などにインド洋に関連するものがある。

11) [家島 1989]。

12) インド洋海域に関する家島の理論的図式について詳しくは[家島 2006]を参照せよ(特に同書pp.1-30)。

13) 関連する家島の研究は [家島 1991a]。

14) 同じく [Yajima 1976], [家島 1988]。

15) 同じく [家島 2001]。

けるイスラーム受容の伝説から知りうる史実は断片的である(ただしこの種の伝説の形成そのものは研究に値する史実である¹⁷⁾)。またムスリムの海上活動における秩序としてのイスラーム海洋法についても我々の知見は乏しい¹⁸⁾。また海の信仰とイスラームとの関係についてもなお多くの研究を要する¹⁹⁾。

2.

港市Suratはインド西海岸、Tapti 河の河口内に位置する。水深の浅い河を遡航できない大型の外航船は外海に面したSwallyに停泊し、ここで陸揚げされた貨物は陸路で市内に運ばれるのが通例であった。

Bombayが18世紀に西海岸の主要港に発展する以前、Surat が属するGujarat地方は国際的な海上貿易の拠点となる複数の港市を擁していた。16世紀初頭、この地方に到達したポルトガル人たちは、そのような港市の一つの名を用いてこの地方全体を Cambaya と呼んだ。東西の海上交通におけるこの地方の重要性を的確に理解したポルトガル人Tomé Piresは「Cambayaは二本の腕をのばし、右手でAdenを握り、一方の手でMalaccaを握っている」[Pires: ii, 367]と記した。Surat はそのような港市のひとつとして16世紀前半から歴史の表舞台に登場する。1573年にGujarat地方がムガル帝国(1526-1858)に併合されると、Surat はSurat県と港湾とを管轄する知事によって支配されるようになった。17世紀のSuratはムガル帝国第一の貿易港であり、帝国の大都市Dehliや

-
- 16) 南アジアの沿岸部については [Bouchon 1986], [Aubin 1988], [稲葉 2007] など。
 - 17) 南アジアに関するものでは、Calicut王の改宗譚[Bouchon 1991], Maldive海民の改宗譚[家島 1985], Malabar 地方住民の改宗譚[Friedmann 1975]などについての研究がある。
 - 18) この問題については管見の限り [Serjeant 1970], [Udovitch 1993] の他、[Khalileh 1998] がイスラーム海洋法についての唯一の単著としてあるのみである。ただしマレー語による法令については先駆的な[Pardessus 1845]のほか、[Winstedt & Jong 1956], [井東 1977] がある。
 - 19) [家島 1991b] は航海の守護聖人、安全祈願の儀礼などについての先駆的な研究である。[Qaisar 1987] は巡礼航海記に拠っていくつかの貴重な実例を提供する。

Agraからの街道を通じて、内陸部の産物はSuratに集まり、東南アジアからペルシア湾、紅海、東アフリカ海岸まで広がる東西の海上貿易網に送りだされた。英国およびオランダの東インド会社は帝国君主の勅許を得て、それぞれ1613年、1617年に常設の商館を設置し、同地での商業に参入した。

このような背景から従来研究はSuratを、インド洋における海上貿易の拠点として、あるいは欧人の商業活動の場として描いてきた。これに対して本稿は、この港市が果たしていた別の役割に光を当てたい。結論を先取りすれば、それはMecca巡礼の発着地としての機能である。インドからの海路によるMecca巡礼は既知の事柄ではあるが²⁰⁾、ペルシア語の文書史料を手がかりにその実態をSuratに即して描き出す作業はいまだ行われたことがない。この作業は、インド洋海域におけるムスリム諸地域の交流や連関(家島の言う「イスラーム・ネットワーク」)について、新たな知見を加える貢献たり得るはずである。

3.0.

フランス国立図書館に所蔵される一冊のペルシア語写本²¹⁾(以下SD)には、Surat関係の公文書の転写が集録されている。244葉からなるこの写本は冒頭と末尾が欠落しているばかりでなく、catchword が次葉の冒頭に一致せず脱落が疑われる箇所[SD, 192v-193r]もあるため、写本の元来の規模を知ることはできない。集録された転写は400点以上にの

20) [加賀谷 1988], [Subrahmanyam 1988], [Farooqi 1989], [Metcalf 1990], [Pearson 1994]. また[和田2007]は南インドの港市Masulipatnamからの「王の船」による巡礼団の派遣について指摘しており、参考になる。近代以降のMecca巡礼に関しては [Oishi 2003], [Bose 2006] が南アジアの事例に則した研究として優れている。近代以前のMecca巡礼の実態については、17世紀後半に Surat から海路 Mecca に向かったムスリムがペルシア語で書き残した巡礼記 *Anis al-hujjaj* が参考になる。この史料はいまだ公刊されておらず、筆者は Prince of Wales Museum (Mumbai) 所蔵本を底本に The British Library (London) 所蔵本を参照しつつ、批判校訂テキストを作成しているところである。

21) Supplément 482 (manuscripts persans. Anquetil 51), Bibliothèque Nationale de France (Paris).

ぼるが、文書の終結部を特定できないものが複数あるため、文書の総数を断定することはできない。集録された文書の種類は、行政文書や法廷文書などである。前者は君主から発令される勅令書(farman)、上級官から下級官に対する指令書(parwanacha)、下級官から君主ないし上級官に対する上申書(*arz)を含む。その内容は、行政文書の場合、官吏の任命、免税認定、港湾業務・海運に関する指令など、法廷文書の場合、結婚証書、離婚証書、奴隷解放証書などが目立ち、いずれにせよ文書の当事者(発令者、受命者、申立人、被申立人など)が Suratに関係するものが大半を占める。

集録された文書は年代を欠くものが少なくないが、判明する限りでは、もっとも年代の早い文書がヒジュラ暦973年(1565/7)、もっとも新しいものが同1057 年第12月2日(1647.12.29)という年代を備えており、年代を備えた文書のほとんどは17世紀前半に集中している。SDが奥書を欠くために書写年代を確定することはできないが、これが東洋学者 Anquetil Duperron の Surat 滞在中 (1758-61) に入手されフランスに持ち込まれたことは確実である(Duperron の旅行記に付された写本一覧にSDが見える [Duperron: 486])。以上から、SDの書写年代として17世紀半ばから18世紀半ばという上下限を導ける。この年代は、写本カタログの執筆者がSDの書体から与えた「17世紀末」[Blochet 1905-34: i, 406-7]という年代に矛盾しない。

ところで SDが公文書の副本台帳ではなく、ペルシア語散文の書式範例集として作成されたものであることには注意を要する。ペルシア語散文の一ジャンルとしてこのような書式範例集は insha' と総称される。SDが一人の写字生によって筆写されたことは筆跡の観察から明白であるが、このことはSDが文書行政の副産物ではなく、一個の作品として作成されたものであることを示している。また「第二章」[SD: 10r]、「第三章」[SD: 99r]という章立ての存在は、SDが一定の構造的性を持った作品として作成されたことをうかがわせるし、個々の転写が文書の種類によって章ごとに分類されている事実もそのことを裏付ける。ただしSDが不完全な写本であるために作品全体の構造を知ることができないし、その作成者も不明である。またSDが insha' 作品として作成されたにもかかわら

ず、これが後代の人々に読まれた形跡は今のところ見いだせない(もちろんこのような「孤立した」*insha* 作品は珍しくはないが)。SDの情報源や作成の目的についてはこのような不明の点が数多く残されていると言えよう。

とはいえ SD が17世紀半ばから18世紀半ばにかけて、*Surat*伝来の何らかの文書群を主な素材として編纂された作品であると認めることに問題はないと思われる。そしてそこに見いだされる微細な事柄は無論、ムガル帝国側の記述史料(年代記や地方史)には記録されなかった史実を物語る貴重な素材となるのである²²⁾。また近代以前におけるインド洋海域の港市に関しては、このようなローカルなレベルの古文書が伝世する例がきわめて稀なので²³⁾、この点からもSD には高い史料価値を認めることができる。

なお個別の文書が範例として *insha* 作品に転写・集録される際には、固有名詞の在るべき部分がしばしば「某 *fulan*」と置き換えられる。しかしSDにおいてはその処置が貫徹していない。このことは書式範例集としてのSDの未熟さを印象づける材料のひとつではある。しかしそのおかげで、きわめて多くの文書が固有名詞を保持したまま集録されたことは、この写本の史料価値を高める結果をもたらしたと言えよう。

-
- 22) にもかかわらずこの写本は従来の研究において十分に利用されてきたとは言いがたい。[Hasan 1990], [Moosvi 1990] は SD を主たる史料として *Surat* の海運や英蘭会社との関係について考察した研究であるが、いずれも関係する文書の内容の簡単な紹介に留まっているうえ、テキストの解説や解釈に誤りや独断が少なくない。
- 23) インド洋西部に関しては、カイロ・ゲニザ文書(10世紀から13世紀にわたる文書群で、インド洋に關係する文書も数多く含まれる) [Goitein 1954a]; [Goitein 1954b]; [Goitein 1958]; [Goitein 1963]; [Goitein 1966]; [Goitein 1980]; [Goitein 1987]; [Goitein & Friedman 2008]、紅海沿岸の Quseir で発掘された13世紀のアラビア語文書群 [Guo 2004]、シナイ半島の al-Tur で発掘された16-17世紀の主としてアラビア語の文書群 [Kawatoko 1989]; [Kawatoko 1992]; [Kawatoko 1993] などがあるが、インド沿岸部の港市に由来する現地語の文書は、ポルトガル人が東洋各地域の支配者と交わした条約文書(アラビア語、ペルシア語など) については [Aubin 1978] が先鞭を付け、[Alam & Subrahmanyam 2002]; [Nasiri-Moghaddam 2008] などに取り上げたわずかな例があるに過ぎない。

3.1.

SDには、ムガル帝国君主からSurat知事Hakim Masih al-zaman²⁴⁾に対して発せられた一通の勅令書の転写がある²⁵⁾。複数の案件について指令を発するこの長大な勅令書には、一隻の船Shahi号の沈没事故に関する知事からの報告を確認し、それへの対処を指示する部分がある。その内容を箇条書きにまとめると次のとおりである(各箇条の番号は筆者が付したものである。また以下「某」は前述の通り、原文書にあった固有名詞等が転写に際して置換された結果である)。

- <A1> 先頃、「某」港に向かっていた船 Shahi 号が沈没した。
- <A2> 知事Masih al-zaman は「海の元日」から70日も過ぎていた時に、その船を出航させた。その時期の出航は沈没必至であるにもかかわらず。
- <A3> Masih al-zamanのこの判断と行動は、「某」市の日録が届いたことで判明した。
- <A4> 沈没地点 Dandah-Rajpuri を支配する ‘Adil Khan に対しては、以下のような依頼からなる親書がすでに送られている。
 - <A4-1> 船に搭乗していた商人たちの財産を保全すること。
 - <A4-2> 沈没船の引き揚げを試みること。引き上げに要する費用はムガル帝国が負担する。

24) ムガル帝国時代の名士録は Hakim Masih al-zaman について立伝し、彼が預言者の時代にまで遡る医家の出身であること、彼自身はイランに生まれ同地で医学を修め、渡来先のムガル帝国宮廷で医師として奉職し、位階と領地を拝領したこと、Shah Jahan 時代初頭に Mecca 巡礼を果たし、帰還の際にアラビアの名馬40頭を献じたこと、Surat 知事に任じられ、その後引退し、1651年に亡くなったことを伝え、彼の家内に300人の女奴隷がおり、彼が彼女らを厳しく使役していたエピソードを付け加えている[ZhKh, ii, 341-42; MU, i, 577]。医師、知事そして後述するとおりの投資家と、この男が備えていた多彩な側面とその歴史的意味は、同じくイラン出身の商人で南インドのムスリム国家 Qutb Shahi 朝に渡来し宰相として活動した Mir Jumla (彼について詳しくは[和田 2008]がある)などと対照させて、イラン出身の人材が南アジアで活躍した歴史(詳しくは[Subrahmanyam 1988] などの一端として理解することができるかもしれない。

25) [SD: 59r-61r].

- <A5> 引き揚げが成功すればMasih al-zamanは次の季節(mawsim)に航海できるよう準備せよ。
- <A6> 引き揚げが失敗すれば、Masih al-zamanは10000 kurichah²⁶⁾を積載できる御用の船を「某」港で建造せよ。さらに「某」人も、8000 kurichah を積載できる船を某港で建造せよ。
- <A7> 沈没の報が届く前には、「某」Khan が今季の巡礼団長 (mir-i hajj) に任命されていた。「両聖都」のための給付金260000 Rupee あまりによって、A'zam Khan が「アラブ地方」向けの商品を購入し、「某」Khan はそれを携えて出発することになっていた。
- <A8> しかし搭乗する予定の船が沈没し、かつSurat 港には「某」Khan 一行が搭乗できる規模の船がないので、今季の派遣を保留していた。
- <A9> けれども雨期が明けた後、「某」Hakim を出発させることにする。
- <A10> A'zam Khan が「両聖都」のための給付金60000 Rupee あまりによって、「アラブ地方」向けの商品を購入し、Surat に送るようにする。「某」Khan は「某」Hakim に同行して「両聖都」に向かい、同地の清貧者たちに給付金を届けるようにする。
- <A11> 「某」Hakim 一行が商品とともに乗船する船を用意し、季節 (mawsim) の最初に出航できるよう手配すべし。
- <A12> 「某」月「某」日に記す。

沈没事故の時期は英語、オランダ語史料から1637年6月中旬のことと考えられる²⁷⁾。また勅令書の年代について<A12>のとおりのSDは明示し

26) 重量の単位であるが、詳細は不明である。

27) 英国東インド会社社員の本社宛報告書によると、アラビア半島南西端の Aden に向かった会社船団が嵐に遭遇し、1637年6月2日に辛うじて同港に到着したが、Shahi 号はその嵐の中で難破したという [EFI 1637-41: 39]。この証言は、同年7月7日付けのオランダ東インド会社の通信文がShahi 号の沈没

ていないが、ムガル帝国の年代記に、同年8月、君主Shah Jahan（在位1628-57）が<A10>の事項を命じたことが記録されていることによって、発令の年代はほぼ確定される²⁸⁾。

3.2.

さてその消息に関して勅令が出ることからも推測できるとおり、Shahi号は君主の保有船であった。この船が就航したのは1617年末から1618年8月ごろまでの時期であるから（《表B》<B1>）²⁹⁾、Shah Jahanは先代君主 Jahangir（在位1605-27）の時代から、同船を保有していたことになる³⁰⁾。

を報じていることによっても裏付けられる [van Santen 1982: 71]。

- 28) 「さきごろ総額60000 Rupee を Hakim Abu al-qasim 【中略】とともに送り出した。それはその二つの場所【Macca, Medina】で清貧の者たちに分配するためである。Gujarat 州長官 A'zam Khan には、Hakim の指示に従い上記の金額を『アラブ地方』の取引対象となる商品に買い替えて同人とともに送り出すように、との勅令が出た」[BN: i-b, 281]。
- 29) Shahi号が建造された時期は、Surat県財務官(diwan)と同知事Jamal Khanが君主に上申した内容とそれに対する君主の応答を記録した覚書によって判明する[SD: 181r-185r]。この覚書もまた日付を欠くが、Jamal Khanの在任期間（1617年末から1618年8月ごろまで [長島 1983: 73]）が覚書の時期と造船の年代を特定してくれる。[Moosvi 1990: 310] が、1617年以前にShahi号が建造されていたとするのは、英国史料 [EFI 1618-1621: 127] の誤読に発する事実誤認である。
- 30) 新しく建造されたこの船は君主 Jahangir によってShahi号と名づけられた。この新船を保有していたのが、君主ではなく王子のShah Jahanであったことは、SDに集録された別の文書に見られる「聖なる称号を備えた世界支配者たる殿下(nuwwab qudsi alqab-i jahanbani)の資産に属する、祝福された船Shahi 号」[SD: 122v-123r]という表現によって裏付けられる。この文書の日付は「即位第2年イラン暦第1月27日」とあるが、船の保有者が「殿下」とある以上、これはShah Jahan即位前の年代でなければならない。それゆえ日付の「即位第2年」は「即位第20年」の誤写であり、この文書は先代Jahangirの時代に属するものと見なすべきである。そうなるとその年代は1625年4月中旬となる。以上の本文改訂が合理的であることは次の点によっても裏付けられる。この文書の内容はShahi号を補修するための資料を調達するよう命じるものであるが、Shah Jahan 即位第2年であれば、文書の年代は1629年4月中旬となる。しかし Shahi号は同年3月にSuratを出航し、紅海で行動した後、同年10月末にSuratに帰着しているのだから [Brouwer 1991: 160]、この年の4月に同船の補修が命じられるのは不自然と言わざるを得ない。

ムガル帝国の王族が船舶を保有する例としては、他にGanjawar号、Sahibi号という船をSDの中に見いだせる³¹⁾。前者はJahangirからShah Jahan時代にかけてのいずれかの王族女性、後者はShah Jahanの王女Jahan-Ara Begimが保有する船であった。また欧語史料にも、君主Jahangirの保有船³²⁾や、彼の母後の保有船³³⁾が確認できるし、帝国の有力貴族が船舶を保有していた例もある³⁴⁾。

船舶の保有に、保有者の商業的な関心を見いだすことは容易である。17世紀末まで、ムガル帝国の君主や有力貴族は海上貿易に対する大規模な出資者であった³⁵⁾。Suratから輸出される綿布、綿花、タバコ、米、インディゴ、砂糖などの対価として、ペルシア湾や紅海海域から大量に流入した銀が帝国の経済を活性化させていたとすれば³⁶⁾、そのような海上貿易への関与は帝国の国策であった可能性さえある。

3.3.

しかしSDからは船舶保有の別の側面が明らかになる。

3.3.1.

王女の保有船Sahibi号は彼女の財産によるwaqfであった³⁷⁾。waqfとはイスラーム社会における寄進制度であり、私有財産をwaqf財として設

31) Ganjavar号については[SD: 27r-29v, 37r-38r, 93v-94v, 123r, 125v, 127v, 129v, 130r], Sahibi号については[SD: 37r-38r, 35v-36v, 27r-29v, 20v-21r, 81r-82v].

32) [Broecke: ii, 296, 304], [Brouwer 1991: 150, 154, 156, 166].

33) [Jourdain: 186, 191, 208-09].

34) 例えば Akbar, Jahangir 時代の‘Abd al-rahim Khan-i Khanan の保有船については [MR: ii, 611], Jahangir, Shah Jahan 時代の Asaf Khan (彼の娘 Mumtaz Mahal は Shah Jahan の妃であり、いわゆる Taj Mahal の被葬者である)の保有船については [Broecke: ii, 332] に記事が見える。

35) [van Santen 1982: 70-71].

36) 16世紀以降の南アジアに大量の銀が流入したことは事実であるが、そのことと新大陸産、日本産の銀との関係、さらには南アジアにおける「価格革命」の存否については多くの議論があり、いまだに決着を見ていない。その学説史については [Subrahmanyam 1994] が的確なレビューである。

37) [SD: 81r].

定し、そこから生じる収益をモスクやイスラーム学院の維持などの宗教的な慈善行為にあてるものである。waqf財であるSahibi号が生み出す収益は航送料金(nawl)であった³⁸⁾。waqf財にはその本質ゆえ永續性が求められるため、不動産が設定されるのが通例であるが、動産が設定される場合もある。実際このケースでは、滅失のリスクが高い船舶さえwaqf財として設定されていたのである。

Sahibi号のwaqfの目的はイスラームの聖地Meccaに向かう巡礼者たちの輸送であった³⁹⁾。Mecca巡礼はムスリムにとって5つの義務(al-arkan al-khamsa)の一つであるから、この目的は宗教的な慈善というwaqfの趣旨に適うものである。そしてそのような慈善行為が、ムガル帝国というムスリム国家の王族や貴族によって行われることの意味は明白であろう。

残念ながら問題のShahi号がwaqf財に設定されていたことの直接の証拠はない。しかし16世紀前半Gujarat地方のムスリム君主によっても、船舶が同様のwaqf財とされていた⁴⁰⁾事実を考慮すると、船舶のwaqfはインドのムスリム政権のもとで、ある程度一般化していた事柄であったと理解することができるであろう⁴¹⁾。

Shahi号の船歴はそのような巡礼船としての性格を裏付ける《表B》。

《表B》 Shahi 号の船歴

	年代		Shahi 号に関する出来事	典拠
B1	1617年末～ 1618年8月		Shahi号建造。	[SD: 181r-185r]
B2a	1618年	*42)	座礁した「王子のジャンク船」が英会社の船員によって「救助」された。	[EFI: 1618-1621, 127]
B2b	1618年4月*		王子の船が Surat から Mocha に出航。	[DFI: 1617-23, 63]

38) [SD: 28v, 36r, 36v, 183r].

39) [SD: 35v].

40) [MS: 219].

41) エジプトのマムルーク朝君主Qaytbayやオスマン朝君主Sulayman, Selim三世らが聖地に小麦を輸送する船を waqf 財に設定していたことについては [Behrens-Abouseif 1998].

56 海防도시문화교섭학 창간호

B3a	1621年3月	*43)	Mocha に向かおうとしていた王子の船を英会社側が一時拘留。同船は7月末頃にMochaに到着。同年9月にMocha を出航し、11月にSurat に到着。	[DFI: 1617-23, 155]; [Broecke: ii, 255-256]; [Brouwer 1991: 140] ⁴⁴⁾
B3b	1621年4月	*	王子の船がAchehからSuratに到着。この船は同年5月にAchehに向けて出航。	[Broecke: ii, 257-58]; [DFI: 1617-23, 159]
B4-1	1623年8月		Shahi号が Judda から Mocha に到着。	[EFI: 1622-23, 253]
B4-2	1623年 9 -10月		英会社船団が Shahi 号を含む諸船を拿捕。Shahi 号は10月14日、Swally 沖で拿捕された。Shahi 号の乗員は同16日に上陸。	[EFI: 1622-23, 264, 267, 271, 344]
B4-3	1623年 11月20日		Surat 当局と英会社との間で、拿捕された船の処置について合意。Shahi 号の積荷の弁済で合意。	[EFI: 1622-23, 306-07]
B5	1625年4月		Shahi 号を補修するための資材を調達。	[SD: 122v-123r] ⁴⁵⁾
B6	1626年4月		Shahi 号が Mocha に向けて Surat を出航したが、過積載により、嵐の中で Chaul 沖に座礁。	[Broecke: ii, 321, 324]; [Brouwer 1991: 156]
B7	1628年3月		Shahi 号が Mocha に向けて Surat を出航。	[Broecke: ii, 340]; [Brouwer 1991: 159]
B8	1629年3月		Shahi 号が Mocha に向けて Surat を出航。同年10月に Mocha から Surat に帰還。	[Brouwer 1991: 160]
B9	1630年3月		ペルシア湾から Surat に向かっていた英会社船、蘭会社船が、Mocha に向けて Surat を出航した Shahi 号をSwally 沖で目撃。	[EFI: 1624-29, 362]; [Brouwer 1991: 161]
B10	1630年 9-10月		スーラト知事の要請により、Surat に向かう Shahi 号をポルトガル艦隊から護衛するため、英会社船団が出航。この船団は Shahi 号に遭遇できずに帰還。Shahi 号は Daman 沖でポルトガル艦隊に砲撃を加え、敵フリゲート2隻ないし3隻に損害を与えた。	[EFI: 1630-33, 45, 49, 56, 120]; [SFD: 105, 122-23, 133, 144, 177]
B11	1632年 11-12月	*46)	ペルシア湾から到着した英会社船団が Swally 沖で Shahi 号に遭遇。	[EFI: 1630-33, 245]
B12	1636年 6月23日		スーラト知事が次の航海で出航する船を指名する祝宴を催し、同市の商人全員が招かれた。Shahi 号は Judda に向けて出航するものと決定された。	[EFI: 1634-36, 254-55]

B13	1636年 12月30日	大型の王の船 Shahi 号が紅海に向かう準備を進める。	[EFI: 1634-36, 295]
B14	1637年 6月	Shahi 号が Danda Rajpuri で沈没。	[EFI: 1637-41, 38-39,]; [SD: 59r-61r]; [van Santen 1982: 71]

《表B》からはこの船がSuratを発着地として、もっぱらMocha (アラビア半島南部の主要港)ないしJudda (Meccaの外港)との間を往来していたことが判明する。Surat発の航路はペルシア湾方面、東南アジア方面など他にもあり得たこと、実際Shah Jahanが複数の船を保有し、Achehなどアラビア半島以外の航路にも送っていた⁴⁷⁾ことを考えると、アラビア半島航路に特化したこのような運用はShahi号をはじめとする巡礼船に特有のものであったと考えるべきである。

3.3.2.

さて上で紹介した Shah Jahan の勅令は、Shahi号の運航に伴う別の慈善行為についても指示している。すなわち <A7>, <A10> にあるとおり、君主が支出した資金で購入されたアラビア半島向けの商品を巡礼団に寄託し、これを目的地で売却した収益が原資ともども「両聖地」(Mecca, Medina)の「清貧者」に対する給付金とされる予定だったのである。「清貧者」とはこの場合、イスラーム学院 (madrasa) やモスクなどの

42) B2a と B2b とは両立し得ないので、いずれか一方のみが Shahi 号の事柄である。

43) B3a と B3b とは両立し得ないので、いずれか一方のみが Shahi 号の事柄である。

44) [DFI: 1617-23, 188] には、1621年3月21日に王子の船が Mocha から Surat に到着したとの所伝があるが、[Brouwer 1991: 140] に従い、この情報は排除した。

45) この事項の年代については、注30の考証を参照せよ。

46) 典拠とした英国史料は1632年11月27日付けの報告書である。この日付はグレゴリオ暦では同年12月7日となる。Shahi 号に遭遇した日付は特定されていないので、表のごとく1632年11-12月とした。

47) [Broecke: ii, 257-58], [DFI: 1617-23, 159], [EFI: 1634-36, 55], [van Santen 1982: 72].

宗教施設の教員、職員、学生などを含意している。その資金の出所は、Shah Jahanが即位した際に王女の健康を祈願して設定した50万 Rupeeの基金であった⁴⁸⁾。

17世紀前半に限らず、インドのムスリム君主が聖地に対して喜捨や寄進(イスラーム学院の造営、waqf財の設定、現金の送付など)を行う例は史料に多数見られる⁴⁹⁾。聖地の宗教者に対する喜捨には、ムスリム君主としての権威を高める働きがあったし、Shah Jahanの場合、それは王女の健康という功德にも導かれていた。ムガル帝国の公文書や年代記はしばしばSuratの港やこの種の巡礼船に「祝福された」mubarakという形容詞を付する(bandar-i mubarak Surat; jahazi mubarak)。そこには、帝国の当事者たちが巡礼船やその発着港に与えていた特別な宗教的意味を見いだせよう。

3.4.

但し君主の保有船Shahi号に以上のような宗教的側面のみを見るのは妥当でない。

3.4.1.

Shah Jahanが巡礼団の派遣に合わせて行った慈善投資は《表C》の通りである。

《表C》 Shah Jahan による巡礼団への投資

Surat 出発の年	投資額(Rupees)	巡礼団の団長	典拠
1632	240000	Hakim Masih al-zaman	[BN: i, 406-07]
1638	60000	Hakim Abu al-qasim	[BN: i-b, 281]

48) [BN: ii, 406].

49) バフマニー朝(デカン) 君主Ahmad Shah (在位1422-36) [DL: i, 210]、イルヤース・シャーヒー朝(ベンガル) 君主A'zam Shah (在位1390-1410) [DL: ii, 313]、ラージャ・ガネーシャ朝 (ベンガル) 君主 Muhammad Shah (在位1418-33) [DL: viii, 280]、アフマド・シャーヒー朝 (グジャラート) 君主 Sultan Mahmud (在位 1538-54) [ZW: i, 313-14, 618] などの例が知られる。メッカに建設された複数のイスラーム学院が南アジアのムスリム君主の寄進によることについては [Mortel 1997] を見よ。

1643	100000	Mir Ibrahim Safdar-Khani	[BN: ii, 310]
1645	100000	Sayyid Ahmad Sa'id	[BN: ii, 406]
1649	160000	Sayyid Ahmad Sa'id	[AS: iii, 20]
1651	150000	Farasat Khan	[AS: iii, 113]
1652	100000	Sayyid Ahmad Sa'id	[AS: iii, 131-32]
1655	100000	Khwaja Dabit	[AS: iii, 192]

上述したとおり、Shah Jahan は1627年の即位時、この目的のために50万Rupeeの基金を設定していた。これが1645年の巡礼団をもって終了したことは史料が伝えている⁵⁰⁾。《表C》に見える1632年から同年まで4回にわたる投資の累計額は確かに50万Rupeeに等しい。それゆえShah Jahan の投資歴は《表C》に記録されている分で全てであることになる。とすればShahi号の数多くの航海に対して、保有者Shah Jahanが投資したのは1632年の一回だけだったことになる。慈善の体裁を取らないShah Jahanの投資も当然あり得るが、むしろそこには保有者以外の資本を受け入れてShahi号が運航されていた事実を見いだすべきである。

1637年の航海で沈没した同船の積荷に、保有者Shah Jahanは投資していない。幸いオランダ語史料にはShahi号の1637年航海に対して投資していたために損失を被った投資者の一部とその投資額が記録されている《表D》⁵¹⁾。

《表D》 Shahi号の1637年航海に対する投資者と投資額

	投資者の名前	投資額(Rupees)
D1	Sabandar (shah-bandar) の Hagic ⁵²⁾	100000
D2	知事の Hackim ⁵³⁾	70000
D3	Miersiamamouth ⁵⁴⁾	20000
D4	Seraff (sarraf) の Naen. 【オランダ東インド】 会社の両替人 ⁵⁵⁾	30000
D5	Seraff (sarraf) の Tapedas. 英国 【東インド】 会社の両替人 ⁵⁶⁾	20000

50) [BN: ii, 406].

51) [GM: i, 622], [van Santen 1982: 71], [Gupta 1991: 465]. 沈没事故による損失総額は70-80万Rupeeとも100万Rupeeとも伝えられている[GM: i, 622].

52) ‘shah-bandar’ は「港の長」を意味するペルシア語である。shah-bandar 職の存在は西アジアから東南アジアまでのインド洋各地に確認できる。Surat 港

そこから読み取れるとおり、君主の保有船はSurat港におけるさまざまな当事者たち（商人代表や知事、金融業者）の投資の対象でもあった。巡礼者を輸送し、聖地に喜捨をもたらすためのムスリム君主の「祝福された」寄進財は、<D4>、<D5>のごとき異教徒の投資さえのみこんで運航されていたのである。そしておそらくこの状況は他の王族保有船においても同様であっただろう。

3.4.2.

巡礼船の商業的側面は、ムガル帝国の当局者の行動にも反映している。1630年代、Shah Jahanは綿布、インディゴといった主力輸出品の独占的な買い付けを幾度か試みているが、これらは保有船の運航と関連していた可能性がある⁵⁷⁾。また1644年の航海期にGanjawar号とSahibi号が同時に出航する際、Surat知事宛の指令書は商品の値下がり懸念して、両船の寄港先をJuddaとMochaに分けさせているが⁵⁸⁾、こ

において同職は、海上貿易にたずさわる商人たちの代表者の職であった。1637年当時、shah-bandar 職にあったのは Haji Zahid Beg である。表中の'Hagic' は彼の名前の一部 Haji を転写したものであるに相違ない。彼は Surat の有力なムスリム商人の一人であり、1630年代から40年代にかけて、紅海、ペルシア湾、マレー半島に向けて自分の船を運航させていた。彼の活動について詳しくは [長島 1994: 65-67] を見よ。

- 53) この 'Hackim' とは当時スーラの知事であったHakim Masih al-zaman、すなわち1637年の沈没事故を受けて発令された勅令書の受命者である。
- 54) 'Miersiamamouth' はムスリム名の Mirza Muhammad ないしは Mirza Mahmud の転写であろうと思われるが、史料には同定できる人物を見いだせない。
- 55) アラビア語起源のペルシア語 'sarraf' は両替人を意味する。前近代インドの商業において sarraf は金融業者をも意味した。'sarraf の Naen' とはヒンドゥー教徒商人 Nan Parakh のことである。彼と彼の息子 Mohan Das Parakh は金融業者としてオランダ東インド会社との間に密接な関係を持っていた [van Santen 1982: 45-46]。
- 56) 'sarraf の Tapedas' とは、ヒンドゥー教徒商人 Tapi Das Parakh のことである。彼は英国東インド会社の金融業者として活動していた。彼の履歴とその一族については[長島 1982: 98-100] を見よ。
- 57) [van Santen 1982: 70-71], [長島 1980: 52]。
- 58) [SD: 28r]。

れは巡礼船の航程を決していたのが商業的要因でもあったことを示している。「祝福された」船の所有者がこのようにきわめて積極的な投資家でもあったことは、その事業における最大の利潤こそが最大の慈善であったことを考慮すれば、何ら不思議ではない。

4.

Suratを発着する王族保有船の以上のような多面的な性格は、この港市がインド洋海域における商業網の結節点であったばかりでなく、巡礼というムスリムの人的移動の結節点でもあったことを反映している。そしてSuratのその側面は、この港市がインド洋海域におけるムスリム諸地域間の交流を構成する確かな要素の一つであったことを示す材料である。

参考文献

一次資料

- AS: Muhammad Salih Kanbu Lahawri, *'Amal-i Salih*. Ghulam Yazdani (ed.), 3 vols., Calcutta, 1923-36.
- BN: 'Abd al-hamid Lahawri, *Badshah Namah*. Kabir al-din Ahmad & 'Abd al-rahim (eds.), 3 vols. in two, Calcutta, 1867-68.
- Broecke: W. Ph. Coolhaas (ed.), *Pieter van den Broecke in Azië*, 2 vols., 's-Gravenhage, 1962-63.
- DFI: Om Prakash (ed.), *The Dutch factories in India 1617-1623: A collection of Dutch East India Company documents pertaining to India*, New Delhi, 1984.
- DhKh: Shaykh Farid Bhakkari, *Dhakhirat al-khawanin*. Sayyid Muin al-haq (ed.), 3 vols., Karachi, 1961-74.
- DL: al-Sakhawi, *al-Daw' al-Lami'*. Bayrut, n.d.
- Duperron: A. H. Anquetil Duperron (J. Deloche, M. Filliozat & P.-S. Filliozat (eds.)), *Voyage en Inde 1754-1762: Relation de voyage en préliminaire à la traduction du Zend-Avesta*, Paris, 1997.
- EFI: W. Foster (ed.), *The English factories in India*, 13 vols., Oxford, 1906-27.
- GM: W. Ph. Coolhaas (ed.), *Generale missiven van gouverneurs-generaal en raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, 13 vols., 's-Gravenhage, 1960-2007.
- Jourdain: W Foster (ed.), *The journal of John Jourdain, 1608-1617, describing his experiences in Arabia, India, and the Malay Archipelago*, Cambridge, 1905.
- MR: 'Abd al-baqi Nihawandi, *Ma'athir-i Rahimi*. M. Hidayat Husain (ed.), 3 vols., Calcutta, 1910-31.
- MS: Sikandar ibn Manjhu, *Mir'at-i Sikandari*. S. C. Misra & M. Lutf al-rahman (eds.), Baroda, 1961.

- MU: Shah Nawaz Khan, *Ma'athir al-umara'*. Mawlawi 'Abd al-rahim & Ashraf 'Ali (eds.), 3 vols., Calcutta, 1887-91.
- Pires: Tomé Pires, *Suma Oriental que trata do Maar Roxo ate os Chins*. A. Cortesão (ed. & tr.), 2 vols., London, 1944.
- SD: Supplément 482 (manuscripts persans. Anquetil 51), Bibliothèque Nationale de France (Paris).
- ZW: 'Abd Allah al-Makki, *Zafar al-walih bi-Muzaffar wa Alih*. E. D. Ross (ed.), 3 vols., London, 1926-28.

二次資料

- D. Behrens-Abouseif, 'Qaytbay's investments in the city of Cairo', *Annales Islamologiques*, 32, 1998, pp. 29-40.
- J. L. Abu-Lughod, *Before European hegemony: The world system A.D. 1250-1350*, New York, 1989.
- M. Alam & S. Subrahmanyam, 'Letters from a sinking sultan', L. F. F. R. Thomaz (ed.), *Aquém e Além da Taprobana: Estudos luso-orientais à memória de Jean Aubin e Denys Lombard*, 2002, pp. 239-269.
- J. Aubin, 'Les documents arabes, persans et turcs de la Torre do Tombo', *Mare Luso-Indicum*, 2, 1973, pp. 183-187.
- J. Aubin, 'Marchands de Mer Rouge et du Golfe Persique au tournant des 15e et 16e siècles', D. Lombard & J. Aubin (eds.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine 13e-20e siècles*, 1988, pp. 83-90.
- A. de Backer & C. Sommervogel, *Bibliothèque de la compagnie de Jesus*, 11 vols., Bruxelles, 1890-1932.
- R. J. Barendse, *The Arabian seas, 1640-1700*, Leiden, 1998.
- E. Blochet, *Catalogue de manuscrits persans de la Bibliothèque Nationale*, Paris, 1905-34.
- S. Bose, *A hundred horizons: The Indian Ocean in the age of global empire*, Cambridge, Massachusetts, 2006.

- G. Bouchon, *Mamale de Cananor: Un adversaire de l'Inde portugaise (1507-1528)*, Genève-Paris, 1975.
- G. Bouchon, 'Quelques aspects de l'Islamisation des régions maritimes de l'Inde à l'époque médiévales (XIIe-XVIe s.)', *Purusartha*, 9, 1986, pp. 29-36.
- G. Bouchon, 'Calicut at the turn of the sixteenth century', *Revista de Cultura*, 13/14, 1991, pp. 39-47.
- C. R. Boxer, *The Portuguese seaborne empire 1415-1825*, New York, 1969.
- C. G. Brouwer, 'Non-Western shipping movements in the Red Sea and Gulf of Aden during the 2nd and 3rd decades of the 17th century, according to the records of the Dutch East India Company (Part 1)', *Die Welt des Islams*, 31-2, 1991, pp. 105-167.
- J. R. Bruijn & F. S. Gaastra (eds.), *Ships, sailors and spices: East India Company and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries*, Amsterdam, 1999.
- S. Chandra (ed.), *The Indian Ocean: Explorations in history, commerce & politics*, New Delhi, 1987.
- K. N. Chaudhuri, *The trading world of Asia and the English East India Company, 1660-1760*, Cambridge, 1978.
- K. N. Chaudhuri, *Trade and civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985.
- S. Chaudhury & M. Morineau (eds.), *Merchants, companies and trade: Europe and Asia in the early modern era*, Cambridge, 1999.
- S. Conermann (ed.), *Der indische Ozean in historischer Perspektive*, Hamburg, 1998.
- P. D. Curtin, *Cross-cultural trade in world history*, Cambridge, 1984.

- F. C. Danvers, *The Portuguese in India: Being a history of the rise and decline of their Eastern empire*, London, 1894.
- A. Das Gupta, *Indian merchants and the decline of Surat c.1700-1750*, Wiesbaden, 1979.
- A. Das Gupta & M. N. Pearson (eds.), *India and the Indian Ocean 1500-1800*, Calcutta, 1987.
- A. Disney & E. Booth (eds.), *Vasco da Gama and the linking of Europe and Asia*, New Delhi, 2000.
- N. R. Farooqi, *Mughal-Ottoman relations (A study of political & diplomatic relations between Mughal India and the Ottoman empire, 1556-1748)*, Delhi, 1989.
- O. Feldbæk, *Indian trade under the Danish flag 1772-1808: European enterprise and Anglo-India remittance and trade*, Københavns, 1969.
- G. Ferrand, *Instructions nautiques et routières arabes et portugaises de XVe et XVIe siècles*, 3 vols., Paris, 1921-28.
- U. Freitag & W. G. Clarence-Smith (eds.), *Hadhrami traders, scholars and statesmen in the Indian Ocean, 1750s-1960s*, Leiden, New York, Köln, 1997.
- Y. Friedmann, 'Qissat Shakarwati Farmad: A tradition concerning the tradition of Islam to Malabar', *Israel Oriental Studies*, 5, 1975, pp. 233-258.
- G. E. Gerini, *Researches on Ptolemy's geography of Eastern Asia (further India and Indo-Malay Archipelago)*, London, 1909.
- S. D. Goitein, 'Two eyewitness reports on an expedition of the King of Kish (Qais) against Aden', *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 16-2, 1954, pp. 247-257.
- S. D. Goitein, 'From the Mediterranean to India: documents on the trade to India, South Arabia and East Africa from the eleventh and twelfth centuries', *Speculum*, 29, 1954, pp. 181-197.
- S. D. Goitein, 'New light on the beginnings of the Karim

- merchants', *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 1, 1958, pp. 175-184.
- S. D. Goitein, 'Letters and documents on the India trade in medieval times', *Islamic Culture*, 37-3, 1963, pp. 188-205.
- S. D. Goitein, 'The beginnings of the Karim merchants and the character of their organization', S. D. Goitein (ed.), *Studies in Islamic history and institutions*, 1966, pp. 351-360.
- S. D. Goitein, 'From Aden to India, Specimens of the correspondence of India traders of the twelfth century', *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 23-1/3, 1980, pp. 43-66.
- S. D. Goitein, 'Portrait of a Medieval India trader: Three letters from the Cairo Geniza', *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 50-3, 1987, pp. 449-464.
- S. D. Goitein & M. K. Friedman, *India traders of the Middle ages: Documents from the Cairo Geniza*, Leiden, 2008.
- L. Guo, *Commerce, culture, and community in a Red Sea port in the thirteenth century: The Arabic documents from Quseir*, Leiden, 2004.
- V. P. Gupta, 'Imports of treasure and Surat's trade in the seventeenth century', E. H. G. van Cauwenberghe (ed.), *Money, coins, and commerce: Essays in the monetary history of Asia and Europe*, 1991, pp. 455-471.
- F. Hasan, 'Mughal Officials at Surat and their Relations with the English and the Dutch Merchants: Based on the Persian Documents of the Reigns of Jahangir and Shahjahan', *Proceedings: Indian History Congress*, 50, 1990, pp. 584-293.
- P. Haudrère, *La compagnie française des Indes au XVIIIe siècle. Second édition, revue et corrigée*, 2 vols., Paris, 2005.
- F. Hirth, *China and the Roman Orient: Researches into their ancient and mediaeval relations as represented in old records*,

- Leipzig, Munich, Shanghai and Hongkong, 1885.
- E. Ho, *The graves of Tarim: Genealogy and mobility across the Indian Ocean*, Berkeley and Los Angeles, 2006.
- G. F. Hourani, *Arab seafaring*, Princeton, 1951.
- S. de S. Jayasuriya & R. Pankhurst (eds.), *The African diaspora in the Indian Ocean*, Trenton / Asmara, 2003.
- P. Kaepelin, *La Compagnie des Indes Orientales et François Martin: Étude sur l'histoire de commerce et des établissements français dans l'Inde sous Louis XIV (1664-1719)*, Paris, 1908.
- M. Kawatoko, 'Some documents of the early Othman period found at the al-Tur site', *Journal of East-West Maritime Relations*, 1, 1989, pp. 199-220.
- M. Kawatoko, 'On the use of Coptic numerals in Egypt in the 16th century', *Orient*, 28, 1992, pp. 58-74.
- M. Kawatoko, 'On the use of Coptic numerals in Egypt in the 16th century: Addenda et corrigenda', *Orient*, 29, 1993, pp. 147-157.
- H. S. Khalilieh, *Islamic maritime law: In introduction*, Leiden, 1998.
- D. F. Lach, *Asia in the making of Europe*, 3 vols. in ten, Chicago, 1970-93.
- S. C. Levi, *The Indian diaspora in Central Asia and its trade, 1550-1900*, Leiden, 2002.
- D. Lombard & J. Aubin (eds.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine 13e-20e siècles*, Paris, 1988.
- V. Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2 vols., Lisboa, 1967-71. (2.a edição correcta e ampliada, 4 vols., Lisboa, 1981-83.)
- P. Malekandathil & J. Mohammed (eds.), *The Portuguese, Indian Ocean and European bridgeheads 1500-1800: Festschrift in honour of Prof. K. S. Mathew*, Tellicherry, 2001.
- C. Markovits, *The global world of Indian merchants, 1750-1947:*

- Traders of Sind from Bukhara to Panama*, Cambridge, 2000.
- K. S. Mathew (ed.), *Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region, AD 1400-1800*, New Delhi, 1997.
- A. L. Mendes, *A India Portuguesa*, Lisboa, 1886.
- B. D. Metcalf, 'The pilgrimage remembered: South Asian accounts of the hajj', in D. F. Eickelman & J. Piscatori (eds.), *Muslim travellers: Pilgrimage, migration, and the religious imagination*, 1990, pp. 85-107.
- M. Mollat (ed.), *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien: Actes du huitième Colloque international d'histoire maritime (Beyrouth - 5-10 Septembre 1966)*, Paris, 1970.
- S. Moosvi, 'Mughal shipping at Surat in the first half of seventeenth century', *Proceedings: Indian History Congress*, 51, 1990, pp. 308-320.
- R. T. Mortel, 'Madrasas in Mecca during the medieval period: A descriptive study based on literary sources', *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 60-2, 1997, pp. 236-252.
- R. Mukherjee & L. Subrahmanian (eds.), *Politics and trade in the Indian Ocean World: Essays in honour of Ashin Das Gupta*, Delhi, 1998.
- N. Nasiri-Moghaddam, 'Les documents persans des Archives National du Portugal (Torre do Tombo) et leur importance pour l'histoire du golfe Persique aux XVIe-XVIIe siècles', D. Couto & R. M. Loureiro (eds.), *Revisiting Hormuz: Portuguese interactions in the Persian Gulf region in the early modern period*, 2008, pp. 13-27.
- T. Oishi, 'Friction and rivalry over pious mobility: British colonial management of the Hajj and reaction to it by Indian Muslims, 1870-1920', H. Kuroki (ed.), *The influence of human mobility*

- in Muslim societies*, London, 2003, pp. 151-175.
- Om Prakash & D. Lombard (eds.), *Commerce and culture in the Bay of Bengal 1500-1800*, New Delhi, 1999.
- J. M. Pardessus (ed.), 'Droit maritime de la mer des Indes, de la prestûile Malaye et de l'archipel d'Asie' in *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, vol. 6, Paris, 1845.
- D. Parkin & R. Barnes (eds.), *Ships and the development of maritime technology on the Indian Ocean*, London, 2002.
- M. N. Pearson, *Merchants and rulers in Gujarat*, New Delhi, 1976.
- M. N. Pearson, *Pious passengers: The Hajj in earlier times*, London, 1994.
- M. Pearson, *The Indian Ocean*, London, 2003.
- R. Ptak & D. Rothermund (eds.), *Emporia, commodities and entrepreneurs in Asian maritime trade, c. 1400-1750*, Stuttgart, 1991.
- A. J. Qaisar, 'From port to port: Life in Indian ships in the sixteenth and seventeenth century', A. Das Gupta & M. N. Pearson (eds.), *India and the Indian Ocean 1500-1800*, Calcutta, 1987, pp. 331-349.
- A. Reid, *Southeast Asia in the age of commerce 1450-1680*, 2 vols., New Haven and London, 1988-1993.
- D. S. Richards (ed.), *Islam and the trade of Asia*, Oxford, 1970.
- H. W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Meppel, 1982. 日本語訳(部分): H. W.ファン・サンテン(長島弘訳)「グジャラートとヒンドウスターンにおけるオランダ東インド会社: 1620年-1660年(I)-(V)」『長崎県立国際経済大学論集』21-4; 24-3/4; 26-1; 26-2; 36-2 (1988-2002).
- R. B. Serjeant, 'Maritime customary law off the Arabian coasts', M. Mollat (ed.), *Sociétés et compagnies de commerce en orient et dans l'Océan Indien: Actes du huitième Colloque international*

- d'histoire maritime (Beyrouth - 5-10 Septembre 1966, 1970, pp. 195-207.*
- R. Streit et al. (eds.), *Bibliotheca Missionum*. 30 vols., Aachen and Freiburg, 1916-74.
- S. Subrahmanyam, 'Persians, pilgrims and Portuguese: The travails of Masulipatnam shipping in the western Indian Ocean, 1590-1665', *Modern Asian Studies*, 22-3, 1988, pp. 503-530.
- S. Subrahmanyam, 'Introduction', S. Subrahmanyam (ed.), *Money and the market in India, 1100-1700*, 1994, pp. 1-56.
- H. Terpstra, *De opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, 's-Gravenhage, 1918.
- G. R. Tibbetts, *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese, being a translation of Kitab al-Fawa'id fi usul al-bahr wa'l-waq'a'id of Ahmad b. Majid al-Najdi*, London, 1971.
- A. L. Udovitch, 'An eleventh century Islamic treatise on the law of the sea', *Annales Islamologiques*, 27, 1993, pp. 37-54.
- L. Varadarajan (ed.), *Indo-Portuguese encounters: Journeys in science, technology and culture*, New Delhi, 2006.
- I. Wallerstein, *The modern world-system: Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century*, New York, 1976.
- R. O. Winstedt & P. E. de Josselin de Jong, 'The maritime laws of Malacca', *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 29-3, 1956, pp. .
- H. Yajima, *The Arab dhow trade in the Indian Ocean: Preliminary report*, Tokyo, 1976.
- H. Yule & H. Cordier, *Cathay and the way thither: Being a collection of mediaeval notices of China*, London, 1913-1916.
- 秋田茂「グローバルヒストリーの挑戦と西洋史研究」『パブリック・ヒストリー』5, 2008, pp. 34-42.

- 石田幹之助『南海に関する支那史料』生活社 1945.
- 井東猛「17世紀アチェにおける通商諸法規：港湾諸法規を中心として
(1)」『南方文化』4, 1977, pp. 121-149.
- 稲葉穰「ムスリム諸勢力の南アジア進出」小谷汪之編『世界歴史大系 南
アジア史 2 中世・近世』山川出版社 2007, pp. 63-89.
- 尾本恵市他編『海のアジア』全6巻、岩波書店 2000-01.
- 加賀谷寛「19世紀初頭南アジアから海路による集団的メッカ巡礼」『大阪
外国語大学学報』76-3, 1988, pp. 55-65.
- 桑原隲藏『蒲寿庚の事績』上海東亜研究会 1923.
- 栗山保之「16～17世紀におけるハド라마ウトの人々の移動・移住活動」『
西南アジア研究』61, 2004, pp. 47-66.
- 重松伸司「ベンガル湾という世界：14-16世紀の地域交易圏」溝口雄三
他編『アジアから考える 2 地域システム』東京大学出版会 1993,
pp. 51-85.
- 長島弘「17世紀北インドにおけるアイの生産と流通：バヤーナ地方を中
心として」『史林』63-4, 1980, pp. 31-64.
- 長島弘「ムガル帝国下のバニヤ商人：スーラト市の場合」『東洋史研究』
40-4, 1982, pp. 85-118.
- 長島弘「ムガル帝国スーラト港市のシャーバンダル」『東西海上交流史研
究』3, 1994, pp. 43-72.
- 長島弘「インド洋とインド商人」『岩波講座 世界歴史14 イスラーム・環イ
ンド洋世界 16-18世紀』岩波書店 2000, pp. 235-256.
- 弘末雅士『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 2004.
- 藤田豊八(池内宏編)『東西交渉史の研究 南海篇』岡書院 1932.
- 真下裕之「ポルトガル関係史料によるインド史研究入門」『東京大学東洋
文化研究所 アジア研究情報ゲートウェイ』(URL: [http://asj.ioc.u-tokyo.
ac.jp/html/025.html](http://asj.ioc.u-tokyo.ac.jp/html/025.html)) 2004年4月27日アップロード。
- 水島司編『グローバル・ヒストリーの挑戦』山川出版社 2008.
- 桃木至朗編『海域アジア史研究入門』岩波書店 2008.
- 護雅夫他編『東西文明の交流』全6巻、平凡社 1970-71.

- 家島彦「マルディヴ群島海民のメッカ巡礼」慶応義塾大学東洋史研究室編『西と東と：前嶋信次先生追悼論文集』汲古書院 1985, pp. 211-230.
- 家島彦「都市ネットワーク論をめぐって：インド洋西海域におけるダウ船調査に基づく」『イスラムの都市性・研究報告』 8, 1988, pp. 1-16.
- 家島彦「インド洋海上史論の試み」慶応義塾大学地域研究センター編『地域研究と第三世界』 1989, pp. 97-143.
- 家島彦(1991a)『イスラム世界の成立と国際商業：国際商業ネットワークの変動を中心に』岩波書店 1991.
- 家島彦(1991b)「ムスリム海民による航海安全の信仰：とくに Ibn Battuta の記録にみるヒズルとイリヤースの信仰」『アジア・アフリカ言語文化研究』 42, 1991, pp. 117-135.
- 家島彦「イスラーム・ネットワークの展開」池端雪浦他編『岩波講座 東南アジア史 第3巻 東南アジア近世の成立』岩波書店 2001, pp. 17-43.
- 家島彦『海域から見た歴史』名古屋大学出版会 2006.
- 歴史学研究会編『地中海世界史』全5巻、青木書店 1999-2003.
- 歴史学研究会編『港町の世界史』全3巻、青木書店 2005-06.
- 和田郁子「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」『東洋史研究』 66-1, 2007, pp. 1-27.
- 和田郁子「ミール・ムハンマド・サイードと港市マスリパトナム：ゴールコンダ王国時代のミール・ジュムラによる交易活動と港市支配」『西南アジア研究』 68, 2008, pp. 40-62.

Abstract

**Yet another role of the port city of Surat in the
Indian Ocean during the first half of the
seventeenth century**

Hiroyuki Mashita

The Indian Ocean as a historical entity in the pre-modern era has attracted a number of researches since 1980s. Many aspects of its historical development are, however, yet to be fully explored, one of which is the mobility of people and their cultures over the ocean. Preceded by a rough sketch of the historiography on the Indian Ocean as a backdrop, the main part of the present paper aims to illuminate that aspect through the cases of the port city of Surat on the western coast of India in the first half of the seventeenth century, basing mainly on the ever neglected Persian documents as well as English and Dutch sources. The navigational career of an imperial ship plying from the port owned by the Mughal Emperor, Shah Jahan (reigning 1628 to 1657) reveals that it was built as an Islamic charitable trust to convey Muslim pilgrims to Mecca, while it was operated with due mercantile consideration to earn profits from cargos to which not only the emperor but also merchants including non-Muslim financiers invested much amount. Such manifold aspects of shipping reflect the diverse functions of Surat which served not only as a great emporium of the maritime mercantile

network but also a hub of human traffic between the Muslim societies over the ocean.

Key words: Indian Ocean(인도양), Surat(수라트), The Mughal Empire(ムガル帝国), Islam(이슬람), Pilgrimage(巡礼)