

西アジア地域と海域世界 —広域ネットワークの形成と物資の移動—

West Asia and the Area of the Sea: Formation of Broad Networks and Distribution of Commodities

はじめに

このたびの研究会（2008年12月13日（土）・サンシャインシティ文化会館会議室710室）では、西アジア地域と海域世界を取り上げることとなった。海洋がこれまでは直接的な研究テーマに取り上げられることがなかった背景には、たとえば文明の形成期においては海洋との関わりが見えにくいこと、古代文明という類い稀な生産性を誇った場に於いては主に生産の手段の変化や所有関係の変化の追及が中心的な議論となってきたこと、旧大陸をめぐる文明論に於いても遊牧社会と農業社会の重心移動の分析に力点が置かれてきたこと、等が主な理由として考えられるのであろう。しかしながら、私たちの考古学会が研究対象としている西アジアは、西方では地中海世界を、東方ではインド洋を有する世界である。初期文明の時代においては、文明相互の接触の中で、海洋は重要な働きをしてきた。古代の末期になって、広域経済圏が形成された時代に至っては、海洋の役割はさらに重みを増していく。西アジアの諸文明と西欧との関係で、最も中心的な議論が展開されてきたのが地中海であり、歴史の移行期においても、海洋は重要な働きをしたことは言を俟たない。

地中海との隔絶から形成された中世の封建社会がやがて地中海の回復運動を通して新たな社会を作り出していったとする論（アンリ・ピレンヌ著、佐々木克巳・中村宏訳『ヨーロッパ世界の誕生—マホメットとシャルルマーニュ—』創文社、1937年）がもはや古びた議論になった感があるにせよ、古代から中世への転換期に海の役割が決定的であった視点は極めて示唆に富み、またレバント海戦を機に歴史（中世から近世へ）の中心軸が地中海から大西洋に移行したとするブローデルの著作の議論が、翻訳を通して私たちにも馴染みになったのは、それほど遠い昔のことではない（フェルナン・ブローデル著、浜名優実訳『地中海』1～5、藤原書店、1991～1995年ほか）。さらに、近世に入って、インド洋と大西洋が、西欧とイスラームというあい拮抗するベクトルの衝突の場としても描かれる時代に至っては、近代的な「知」の形成論にも関わり、人文学から社会科学にもわたる広い研究課題となっている現状がある。

このような世界の歴史に注ぐ目を陸地から海洋へと移し変える視点は、日本を含むアジアの海洋圏を見直すパラダ



会場風景（午前のセッション）



会場風景（午後のセッション）

イム構築として、近年10年の歴史学界の潮流にもなっているが（川勝平太『文明の海洋史観』中公叢書、1997年ほか）、地中海とインド洋を擁する地理的位置にある西アジアにおいてもまた、古代から現代にまでわたる時間軸を研究対象とする日本西アジア考古学会にとっても、切り離すことのできない重要なテーマとなろう。イスラーム史の動向では、こうした近年の研究潮流が、特に歴代のイスラーム王朝（強大な海軍を有したオスマン帝国を含め）が基本的に「内陸指向」の強い政治権力であった史実を踏まえると、海洋交易がいかに重要な視点であるかを述べつつも、研究の重点が比較的数量の把握が容易な海路での輸送に置かれることになり、数量的な把握が困難な陸上輸送を軽視した形で展開され易い潮流には警鐘を鳴らしている（加藤

博『イスラム世界の経済史』NTT出版、2005年、196-197頁)。この点に関しては、私たち考古学のフィールドに居るものも歴史学と危機感を共有する必要があるが、考古学アセンブリッジから読み取られる諸相は、歴史文献以上に雄弁な証左ともなる可能性もあるであろう。

そこで、2008年度の研究会では、西アジア地域と海域世界をテーマとすることとなったが、時代としてはまず、広域ネットワークが形成された古代末期以後に焦点を当て、そこでの物資の移動を中心に議論することとした。本研究テーマに関連しては、数多くのトピックが考えられるが、本会のプログラムの特色は、第1に、インド洋(小西発表)と地中海(牧野発表)において、歴史人類学と考古学の双方の観点から、史的な構造転換の画期における物資移動のあり方とインドの西方とイスラエルの内陸部という「地域における環境の役割」を議論の柱としたことにある。さらに第2の指針は、インド洋と地中海を結ぶ道の結節点としてのペルシア湾と紅海の役割に着目した点である。そこでは、両大洋間の中で物資の移動が重要であったばかりではなく、「地域における生活の営み」があった点に着目した。このような観点から、地域を代表する資料である珊瑚(西本発表)と、歴史的に最もよく知られる経済活動としての真珠取り(保坂発表)に焦点を当てた。

そして、本研究会は、単なる研究発表の場としてではなく、意見交換を行う場であるという位置づけを明確にした。海洋という研究テーマは、海を直接的な調査課題としなくとも、レバノン・シリア～エジプト～アラビア半島～イラク・イラン等の内陸部で調査を進める研究者には、何がしかの繋がりを持つものである。従って、プログラム内の講演や基調報告の内容は、会場で参加する各分野の専門家にも、積極的な討議を促すものと期待された。さらに、本会の狙いは、海洋を分析軸とした西アジア史観の構築の試みであり、そのためには幅広い意見交換が求められるために、専門家ばかりではなく、一般との参加は不可欠であると判断された。そこで、今回は古代オリエント博物館友の会との共催という形をとることとなった。私ども企画担当としては、このたびの海洋をめぐるテーマで取り上げられた内容が、今後のシンポジウムや研究会で扱うさまざまな議論のベースにもなっていくことを期待している。

開会の挨拶(後藤 健・日本西アジア考古学会会長)

皆さん、おはようございます。これより、「西アジア地域と海域世界－広域ネットワークの形成と物資の移動－」と題する研究会を始めさせていただきます。これまで、日本西アジア考古学会の歴史の中でも、海に関しての研究会はこれまで殆どありませんでした。しかしながら、西アジアの

地図を眺めてみますと、まさしく海に囲まれています。砂漠もちろんありますが、西アジア世界は、全て周りが海であるという点が注目されます。特に、今回のテーマにおいて重要な点は、広域ネットワークという考えかと思われる。モノやヒトが動くことで、古代文明は成り立っています。たとえば中東地域の石油がタンカーによって輸送されるのは、船で運んだ方がコストが低いからでしょう。船で運ぶということは、宿舎付きの倉庫で移動しているような利点もあり、現代に繋がる視点でもこの問題を考えてみてください。シルクロードと言えば陸路というイメージが強いのですが、長い時間の中で、人々は一番良いルートを使用してきたと考えられます。世界史の中には、「大航海時代」という時代がありますが、海が大きな意義を担ったのは、歴史の中で何度も繰り返されてきたことと思われます。その一例として、シルクロードには、紀元前後に一度画期が訪れます。古代ローマが繁栄して、東方のモノの需要が高まると、東方への関心が高まりました。しかし、東方にはパルティアが控えていて、ローマの進出を阻んでいました。そこで、インド洋で季節風が発見されると、エリツトウラー海を通過してインド洋へ通じる南海交易が行われるようになりました。東方の中国では、絹が海路、陸路の如何を問わず、西方に伝えられたのです。つまり、ヒト、モノ、情報が動くことによって、旧世界は形成されてきたことが実感されるのです。これら移動した物産には、真珠や絹、香料など奢侈品が多く含まれています。一方、地中海世界では、『エリツトウラー海案内記』によると、ワインが輸出品として用いられていました。このようにして、西アジアの人々は、モノを移動させることによって付加価値を高め、「わらしべ長者」のように富を築いていったのでしょう。これは、後のヴェニス商人たちの活動になった経済基盤が、既に古代において形成されていたことを示していると思われます。しかも、それは突如として形成されたものではないのです。ローマ以前には、アレクサンドロス大王の東方遠征があり、東方地域へのルートを模索した時期がありました。本日の発表では、時代や地域が多岐にわたっていることもあり、研究発表と討議の成果を、大変期待しております。

講演1

西本真一(サイバー大学世界遺産学部教授)

「物資移動の中継拠点に建てられた珊瑚建築－エジプト・シナイ半島のラーヤとトゥールー」

南シナイ半島の総合調査については、イスラーム考古学研究所の代表である川床睦夫先生が毎年継続なさってお

り、すでに長い年月が重ねられています。トゥールのキラーニー地区調査は1980年代から、またラーヤの調査は1990年代の初頭から開始されました。私はこうした一連の調査に途中から参加のお許しをいただいた建築学の関係者ですので、逐一、情報を詳細に把握しているというわけではなく、思わぬ過ちがあるかもしれません。どうかこの点をお含み置きいただければと存じます。川床先生は、東西交易をひとつの遺跡からだけではなくて、複数の遺跡による面的な広がりをも勘案しつつ、さまざまな資料を駆使して東西交流の実像の解明を進められている方です。これまでの調査による多大な成果の蓄積を参照させていただき、これを前提として踏まえ、以下の話をさせていただこうと思います。

シナイ半島はユーラシア大陸とアフリカ大陸とがわずかに触れ合うその接点に位置しており、これは地球上の大陸が少しずつ動いてぶつかった結果となりますが、聖書にも出てくる通り、人を容易に寄せつけない、厳しい自然環境の下にある小さな逆三角形の陸地です。それにも関わらず、かなり古い時代から人間がこの地へやってきて、交通路を設けていた痕跡がうかがわれる点は興味深く感じられます。古代エジプトの時代、ここには鉱石を求めて人々が集まり、かなり規模の大きい神殿も造営されました。フェニキア文字のもとに該当するものが見つかったのもこの場所です。

シナイ半島の中ほどにはシナイ山が聳え立ち、ここから涸れ沢であるワーディが周辺へと流れ下っており、比較的硬い地盤で占められている地域であるにも関わらず、深く切り込まれた険しい渓谷が長年にわたる浸食作用によって造られました。もともと水が流れる通り道ですから、単に地表を眺めるだけでは確認できませんけれども、ワーディによる堆積物の下には伏流水が存在し、井戸もワーディの流域に沿って設けられています。

当時の旅程を考えるならば、半島において放射状に広がっている、常時は見えない水の流れを求めて行き先を意識せざるを得ず、最初に訪れた人々の交通路はかなり限定されたと考えられます。逆に言うならば、船の行き来による後の時代の活発な交易ルートは、放射状に拡散して海岸沿いに点在する、この地域の分断されがちな拠点同士を裾野において結びつける役目を果たしたと思われます。この海のルートは地中海沿岸のヨーロッパからインド、さらには東アジアにまで進展する長大なものであって、陸のシルクロードと双璧をなすこととなりました。

現在ではシナイ半島はエジプトの領地と認められていますが、古代においてはどちらかと言うとシリア・パレスティナからの影響をむしろ色濃く受けていたようです。トゥールとラーヤは、南シナイ半島の西側の沿岸に沿ったわず

かな平坦部に位置しております。海岸線がいくらか陸地へと食い入っている場所がシナイ半島の先端部の西側には2箇所あって、北の部分がトゥール、南の部分がラーヤとなります。時代としてはトゥールのキラーニー遺跡よりもラーヤ遺跡の方が先に成立しましたが、建築に関わる話題を進める上で、トゥールのキラーニー遺跡の方を最初に御紹介させていただきます。その方が建築構法の問題を説明する上で、おそらくは分かりやすいと思われるからです。現在ではGoogle Earthなどですぐに見られる衛星写真で明らかなように、キラーニー遺跡もまた、紅海へのワーディの注ぎ口に位置しています。エジプトでは年間を通じて北風が吹いていますから、風向きに頼る海上の航行では港の設置に関する選択に条件がありました。シナイ半島の西に向かって砂州が延びた場所で、そのすぐ南側に位置する港が囲い込まれ、穏やかな海面が確保されるような自然の場所が求められたと推定されます。

現在、トゥールのキラーニー地区に残るいくつかの住居遺構（図1）は、発掘調査における層位の考察結果より、19世紀以降の建立であると判断されます。この遺跡には13世紀以降に5つの層が観察され、今残っている建物は19世紀以降のものであると考えられます。遺跡の周りには土も木も石も不足がちで、建物の材料となるのは珊瑚しか見当たらなかったのでしょう。興味深いことに、ここでは船舶の廃材を再利用することも多くなされました。珊瑚を建材として用いた地域は他にもあり、世界遺産に登録されている紅海沿岸の場所も含まれますが、それらの地における建物とキラーニーの建物とは、様式がいくらか異なっているように思われ、注意が必要です。

ここに立つ陸屋根の2階建て住居址は、アーチを持つ入り口の直上にバルコニーを持っていて、玄関を通り抜けた後に階段があり、2階に上がるならば登り切ったその上にトッライトが設けられるという共通点を持っています。スーダンのサワーキンなどに残る他地域における遺構と比べるならば、開放的な意匠が顕著です。屋上へ出るための小さなペントハウスが屋階に設けられる場合もしばしばで、ここからの眺望も特記されるものでした。

入口のアーチのキーストーンに十字架が刻まれている建物が見られ（図2）、これらは聖カテリーナ修道院の分院として建設された新しい建物であるトゥール修道院の周囲に建造されているという似た性格を示し、イスラーム教徒の家も近隣に建ち並ぶ中で、どのような生活が営まれていたのか、今後の研究が待たれます。住居における意匠上の相違はほとんどありません。珊瑚を壁体の構築で積んでいく方法には古代ローマ時代の組積技術と同じ点が見られ、面白い資料を提供しています（図3）。

キラーニー地区における、より古い年代の遺構に関す



図1 キーラーニーの珊瑚造建築、その1



図2 キーラーニーの珊瑚造建築、その2

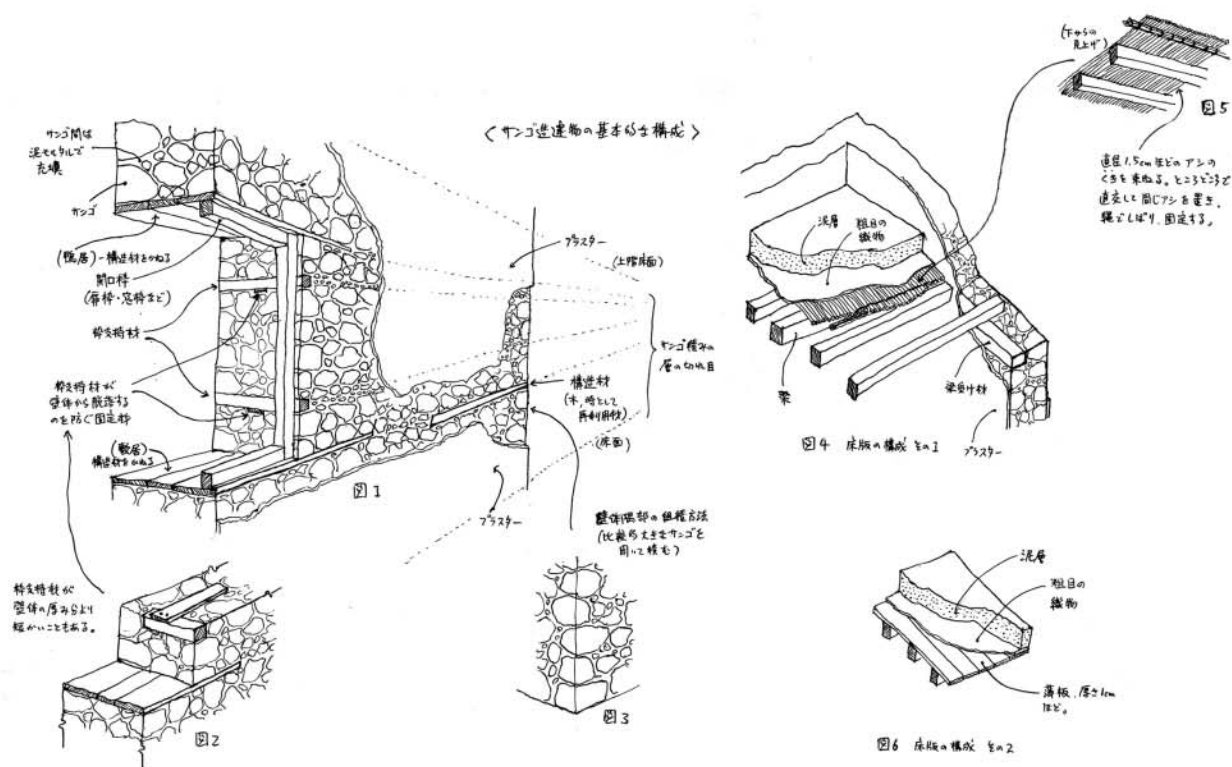


図3 キーラーニーの珊瑚造建築、構法

る発掘調査は今後に期待されており、同じ珊瑚を用いている建物であっても、良く観察すれば違いのあることがこれから明らかにされていくはずです。

19世紀の建物という、通常は考古学者の対象外と見る向きもあるかと思われますけれども、少し離れた場所には、この地域で最も古い遺構に属するワーディ・アットゥール修道院の遺構が残存しています。6世紀に創建された頑強な建築であり、長方形平面を有し、各隅部と長辺の間には四角い塔が建てられて、古代ギリシアに端を発する城塞の構えを取り入れた造りを呈しています。シナイ半島にキリスト教の聖なる場所を構えようとした場合の困難がここでも明瞭にうかがわれ、シナイ半島に活動の場を求めて足を踏み入れた新参者のさまざまな道のりが示されている貴重な建造物となっています。建築学の見地から、シナイ半島における文化交流の実相に迫ろうとする詳細な試みは始まったばかりであると表現しても過言ではなく、通常注目されるイスラームとキリストとの対峙の他に、遊牧民の生活に対しても是非、目を向ける必要があります。

ラーヤ遺跡の事例について、今回は簡単な御紹介しか申し上げられません。ふたつのワーディによって挟まれた場所に位置しており、イスラエルの先行調査隊はビザンティン時代の遺物が豊富に出土したことを述べています。海岸線に沿って広い街路が走り、それに直交するかたちで小街路が延びていました。

日本隊による発掘では、出土する遺物は今までのところイスラーム時代初期のものがほとんどですが、注目されるのはこの都市遺跡の中央に残る一辺約85mの矩形平面の城塞で、ここでもまたギリシア風の、それぞれの隅と各辺の中央に高い塔が建っていた痕跡が見られます。塔は全部で9つあって、正方形の塔の平面は一辺が8.5mですから、これは城塞全体の一辺の10分の1に相当します。幾何学的で単純な比例に沿った建築の計画がなされたであろう点が予測されます。当時のビザンティンの尺度を考え合わせると、尺度の単位はビザンティン・フィート(約31cm)が用いられたと推定され、この時、城塞の一辺である85mは270ビザンティン・フィートちょうどに割り切れます。各塔の一辺は、27ビザンティン・フィートで設計されたのではないのでしょうか。

城塞全体の一辺の値は、当時のイスラームの尺度であるジラーでは、うまく割り切れず、また古代ローマ尺でも割り切れません。現在残されている城塞内で中枢に当たる施設であるモスクの配置から考えると、城塞内の街割りもビザンティン・フィートで行われた可能性があります。また城塞の奥に至るに従って、地形とともに少々小高くなっており、そこからは格式を感じさせる遺物が見つかり、社会的地位の高い人々が城塞の奥に住まいを構えてい

た可能性が指摘されるわけです。

造りはギリシア風であるものの、城塞から実際に出土している遺物にビザンティン時代のものは未だ見つかりません。計画寸法から建造年代を推測するという、幾分大胆な研究を進めており、詳しい分析を通じ、より説得力ある資料をこれから提示できればと考えています。

建築の分野から文化交流の痕跡を追究する可能性について、簡単に申し上げました。従来は建築の様式的な吟味などから、学術的な判断がおこなわれる場合が少なくなかったと思われますが、その領域をさらに拡張し、技術的な問題や建築構法に関わる相似点、また寸法分析からの新たな視点から、時代の判定や情報の往来などに関する知見を積極的に導き出すことができればと願っております。

質問 建材として使用された珊瑚は、ブロック状に加工するのですか。

西本 キーラーニー地区やラーヤにおいて利用される珊瑚は、大きさやかたち、加工の程度はさまざまです。珊瑚を建材として用いている他の地域との違いが認められるように思います。海から採ってきたままのものから、小さく割られた破片状のものまで建材として使用されています。四角く加工された直方体のブロックも見受けられますが、少数です。丸いまま使用する場合もあって、乱積みがなされる他、珊瑚の「層理」を利用して割ると平坦な面が得られますので、この面を外側に向けて壁面の組積に利用したりします。

質問 珊瑚は浅いところから採られ、近場で採取したということですか。

西本 はい。おそらく、港を建設する際には船の航行を妨げる部分の珊瑚を除去したと考えられ、それらも廃棄されず、大いに再利用されたとみなされます。

講演2

保坂修司(近畿大学国際人文科学研究所教授)

「真珠の考古学—文献史の立場から—」

最近イスラエルで、2000年前のイヤリングが発見されたというニュースがありました。稀にですが、このような遺物が発見されます。イヤリングに使用されていたのは真珠で、大変状態良く残されてきました。2000年前、ローマ時代のイスラエルでは、真珠の話がしばしば登場します。マタイの福音書では、ある商人が真珠のために家を売り飛

ばすエピソードがあります。それだけ真珠は大変価値のあった品物であったわけです。プリニウスの博物誌によると、さまざまな貴重品のなかでも真珠は最も価値のあるもので、さらにそれはペルシア湾で産出するとのこと。エリュトラー海案内記によると、ペルシア湾沿岸にはいくつもの真珠貝の採取場がありました。人々は、マダラテという小船を使用して、これらの採取に乗り出していました。マダラテとは、現代アラビア語ではムダッラア（「装甲船」を意味する）となります。つまり、少なくともこの地域では、アラブの人々が生活していて、何らかの活動をしていたと考えられます。

バハレーンは、この湾岸地域の中心地域で、ディルムン文化の中心地でもあります。このディルムン文化期の文献の中には、「魚の眼」という表記が出てきて、これは真珠を示すともいわれています。バハレーンの国立博物館には、ちょうどディルムン期の真珠が展示されています。この頃からペルシア湾では、真珠に関わる経済活動が存在していたと考えられます。ディルムン遺跡を発掘したジェフリー・ビビーの著作によると、バハレーンの海岸にはいくつもの貝塚が発見されており、これらは陸地で貝を広げる際に形成された痕跡であるといえます。しかし、近代以降このような行為はなされず、真珠を採取して一日後に船上で貝を開けてしまうのが一般的です。そういう意味で、ビビーの記述は、20世紀以降のものとは異なっています。ギルガメシュの話では、若返りの薬の話が出てきます。若さを取り戻す草とは、真珠のことではないかと言われています。また、バハレーンは、海底から真水が噴出している場所として知られています。そもそもバハレーンは、アラビア語で「二つの海」を表していて、海水と真水が存在していることを示しています。ギルガメシュの話では、足に錘をつけて海底に潜っていくのですが、この方法は20世紀以降の真珠採取でしばしば用いられた手法です。したがって、ギルガメシュが潜った海はバハレーンではないかという説が出てくるわけです。現在のバハレーンの首都マナーマには、真珠のモニュメントがあり、彼らは真珠の採取を行っていたことを非常に誇りに思っています。真珠の採取自体では、20世紀半ばに完全に全滅していますが、現在のバハレーン人の心の中に真珠というのがあると言えます。地図によると、アラビア半島沿岸には多くのパール・バンクが存在していたことが知られています。真珠採取の全滅の原因になったのは、20世紀初頭の大恐慌と言われていますが、1932年に国内で石油が発見されたことで、石油産業に労働資源が移ったために真珠採取に従事する人が激減したとも考えられます。

実際のところ、夏の間ずっと海の上での生活を強いられる真珠漁は非常に厳しいものだったのです。このようなこ

とから、真珠漁が全滅したと考えられます。また、日本の養殖真珠の進出により、天然真珠の価格が暴落したのも重要です。宝石に対する考え方が変化し、最も貴重な宝石は真珠ではなく、ダイヤモンドだと考える人が増えていきました。これも天然真珠の価値を大きく下げる原因となりました。ディルムン期以来、制度においても、技術においても、殆ど変化なく真珠漁は行われてきましたが、このことも、真珠漁の衰退を進めた要因といえるでしょう。また、そのほか、借金ピラミッドという要因も挙げられます。これは潜水夫、船長、船主に至るまで、全て借金まみれになっているという構図です。真珠採取は20世紀の時点で、制度として完全に行き詰っていたのです。これに加えて、世界恐慌、石油の発見、養殖真珠の登場により、ペルシア湾の真珠漁は一気に崩壊してしまいます。ここに、20世紀半ばの真珠漁の様子を写した資料があります。これがおそらく、2000年前から殆ど変化なく行われてきた真珠漁の手法です（クウェートにおける真珠採取のビデオ放映）。1991年4月10日のカバス紙によると、イスラーム・ワクフ省がクウェート国内での真珠貝の売買を禁止すると発表しました。真珠漁は1950年代まで継続していたと言いましたが、実は現在においても真珠貝の売買は継続しているわけです。注目したいのは、真珠の売買ではなく、真珠貝の売買を禁止したという点です。真珠貝市場の様子を写した写真によると、真珠貝市場では真珠ではなく、真珠貝そのものを市場でやり取りしています。これは、ビビーが指摘しているように、ディルムン時代のように真珠貝を水揚げして陸上で貝を開くという古代のやり方です。この制度が20世紀の終わりになって再び見られるようになったというわけです。では、なぜ禁止されたのでしょうか。真珠貝の購入というのは、真珠が入っていれば「当たり」です。したがって、いわばギャンブルに相当するわけです。イスラームでは、ギャンブルは禁止されているので、真珠貝の売買は賭博行為とみなされ、イスラーム・ワクフ省が禁止をしたわけです。真珠貝市場は2002年に完全に閉鎖されましたが、この側面はかなり昔から存在していたのではないのでしょうか。11世紀の有名な科学者、ビーローニーによると、海上で採った真珠貝は陸の倉庫へ輸送されていたそうです。したがって、船上で貝を開く20世紀の真珠漁は非常に特殊な手法であったと言えるわけです。古典資料によると、真珠漁は4月から10月に行われており、これは20世紀の漁と殆ど同じです。また、古典資料によると、潜水夫たちは亀甲や動物骨からできた鼻栓を使用していたと言っていますが、これと似たようなものが20世紀にも用いられていました（図4）。真珠は、形や大きさ、重さによって価格が決まり、それぞれ名称が分けられています。従って、真珠には多くの名前がつけられています（図

ذكر مغاص الجواهر

ومغاص الجواهر فيما بين سيرا ف والبحرين في خور راكد مثل الوادي العظيم ، فإذا كان شهر إبريل وشهر مايو تأني إليه القوارب الكثيرة فيها الغواصون وتجار فارس والبحرين والقطيف ، ويجعل الغواص على وجهه مهما أراد أن يغوص شيئاً يكسوه من عظم الغيلم ، وهي السلحفاة ، ويصنع من هذا العظم أيضاً شكلاً شبه المقرض يشده على أنفه ، ثم يربط حبلًا في وسطه ، ويغوص .



Ibn Baṭṭūṭa, 1980, *Rihla Ibn Baṭṭūṭa*, Bayrūt, Dār Bayrūt.

図4 鼻栓に関するイブン・バットウータの記述と民俗資料（保坂個人蔵）

عدد اللآلئ في الدراهم	قيمة الواحد بالدراهم	عدد اللآلئ في الدراهم	قيمة الواحد بالدراهم	عدد اللآلئ في الدراهم	قيمة الواحد بالدراهم
ك	درهم وسدس	ح	٣٦	درهم	٨٨٠٠
ز	٣	ز	٤٠	درهم وسدس	١٣٥٠٠
ي	٦	و	٥٠	درهم وثلاث	٢١٠٠٠
يح	٧	٥	٧٠	درهم ونصف	٢٧٤٠٠
يب	٩	د	٨٥	درهم وثلاثان	٣٣٣٠٠
يا	١٢	ج	٢٠٢		
يج	١٥	ب	٧٧٥	وثلث	٥٠٦٦٠
ط	١٨	ثلثا درهم	١٢٧٥	درهمان	٦٦٠٦٦

al-Bīrūnī, Abū al-Rayḥān Muḥammad b. Aḥmad, 1984, *Kitāb al-Jamāhir fī Ma'rifa al-Jawāhir*, Bayrūt, 'Ālam al-Kutub.

دانه	مثقال	رني	انه	جو	دوكره	مزدور
٥١	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٢	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٣	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٤	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٥	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٦	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٧	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٨	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٥٩	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٦٠	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٦١	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٦٢	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٦٣	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٦٤	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
٦٥	١٥٤	٢	٠٢٤	٠٨	٠٩٤	١٥٤
١	١٥٤	٣	١٤٥٤	٠٢	٠٤٤	١٤٤
٢	١٥٤	٣	٧٢٤	٠١	١٤	١٤٤
٣	١٥٤	٣	٤٨٤	٠٠	٠٦	١٤٤
٤	١٥٤	٣	٣٦	١٣	٠٦	١٤٤
٥	١٥٤	٣	٢٩	١٠	٢٠	١٤٤
٦	١٥٤	٣	٢٤	٠٠	١٢	١٤٤
٧	١٥٤	٣	٢٠	٠٣	١٤	١٤٤
٨	١٥٤	٣	١٨	١٩	٠٣	١٤٤
٩	١٥٤	٣	١٦	١٦	١٧	١٤٤
١٠	١٥٤	٣	١٤	٠٥	٢١	١٤٤
١١	١٥٤	٣	١٣	٢٢	١٧	١٤٤
١٢	١٥٤	٣	١٢	١٢	١٧	١٤٤
١٣	١٥٤	٣	١١	١٠	١٧	١٤٤
١٤	١٥٤	٣	١٠	٠٩	١٧	١٤٤
١٥	١٥٤	٣	٠٩	٠٨	١٧	١٤٤
١٦	١٥٤	٣	٠٨	٠٧	١٧	١٤٤
١٧	١٥٤	٣	٠٧	٠٦	١٧	١٤٤

図5 真珠の換算表に関するビールニーの記述と民俗資料（保坂個人蔵）

5)。

イブン・バットゥータの記述には、真珠漁に関する記述が残されています。それによると、サッファーフというアラブ人集団が真珠漁を行っていたそうです。彼らはシーラーフというペルシア湾のイラン側の地域において漁をしていたという記述があります。家島彦一先生によると、このサッファーフというのは、バヌー・サッファーフのことではないかということです。重要なのは、ペルシア湾のイラン側に住んでいながらも、真珠漁を行っていたのはアラブ人であったという点です。実は、現代においてもペルシア湾のイラン側沿岸には多数のアラブ人が住んでいます。彼らはイブン・バットゥータのサッファーフの子孫とも考えられます。また、イブン・バットゥータの別の記述によると、真珠漁船には、潜水夫の他に真珠商人まで乗り込んでいたということです。これは、20世紀半ばまで見られた習慣で、水揚げされた真珠を船上で商人が買い取っていたものと考えられます。また、どこかで陸揚げしたものを商人が買い取ったとも考えられますが、現状では判断できません。また、シーズンになると真珠漁船は一斉に海からやってくるという記述もあります。実は、真珠漁の季節になると、漁船は一斉に漁を開始します。各港において、真珠漁を行なう日付が決められていたわけです。またほかにも、潜水夫が腰に紐をつけて潜水するという記述が見られます。息が続かなくなったら、紐を引っ張ります。そうすると、船上の別の人々が紐を引っ張って潜水夫を引き上げるというわけです。潜水夫の足の錘と引き手の存在は、ペルシア湾の真珠漁ではセットになっています。また、海底において貝を見つけると、金属などの器具で剥がし、袋に入れるということも記されています。これも現代の真珠漁とも良く似た手法です。古典資料には、フィンターズという真水を保存するためタンクは記されていませんし、食糧を積み倉庫の記述也没有。そうすると、船上で長期間滞在することはできないわけですから、近隣の基地に立ち寄る必要があるわけです。

イブン・バットゥータによると、集まった真珠はすべて船長が集め、潜水夫らの船長への借金の返済に充てられるといいます。実際に20世紀の真珠漁でも状況は同じで、借金のピラミッドが形成されていました。潜水夫は船長から報酬を支給されるが、毎年の生活費に足りず、船長から借金をします。船長も船の整備等に資金が必要で資本家等に借金をします。こういうわけで、借金のピラミッドが形成されていたということです。それが既に14世紀には部外者から見ても分るほどの明確な状況だったのです。20世紀には、それを5分の1制度という意味で、ハマーミースと呼んでいました。これは、資本家が真珠採取で得られた収入の5分の1の取り分をもつというものです。20世紀

には、潜水夫たちは借金を返済するために借金をするという多重債務者の状況に陥っていました。この状況を打開するためにいくつかの対策が講じられました。潜水夫の殆どは字が読めず返済額がいくらなのかわからないこともあったので、まずは身分証明書のようなものを作成し、返済額を明記することを行いました。また、借金の額を抑えるために全借金の額を制限する等の処置が講じられたのです。しかし、既に手遅れでした。20世紀の半ばまでに、ペルシア湾の真珠漁は殆どにっちもさっちもいかない状況になっており、これに世界恐慌、石油の発見、養殖真珠などが加わり、完全に崩壊してしまったわけです。最終的には、彼らは、石油産業に吸収されてしまいます。

質問 本日のご発表の中で、陸上で貝を採ったのか、海上で貝を採ったかという話がありました。もし陸上で採ったのなら、その貝塚が残されると思われそうですが、貝塚は残っているのですか。

保坂 考古学的な資料をきちんと調べていませんが、現状では真珠漁の結果と考えられる貝塚は殆ど無いのではないのでしょうか。考えられることとしては、すでに述べたとおり、船の上に揚げた場合、アラブ人は船の上で貝を捨てるという習慣があります。彼らの考えでは、貝を海に戻すことで新たな貝が生産されると言います。従って、たとえ陸上に揚げたとしても、再び海に貝殻を捨てた可能性もあります。それでなかなか貝塚が発見されていないということも考えられます。実際に貝を開けることは博打としての性格を持っていたので、まとまって捨てたのではなくて、各地にばらばらに捨てたことも考えられるでしょう。今後、発掘調査が進めば、新たなことがわかるかもしれません。

質問 真珠は装飾品として消費され、消費者の所に来る時には、イヤリングやネックレス等に加工されています。それでは、その真珠の加工は、真珠採りの水揚げ場の近くか、あるいは、そこからは離れた場所で行われるのでしょうか。

保坂 真珠を採ってから加工の手法も文献資料には残っています。売買の中心は、10世紀頃であれば、バグダードやシリア、インドなどであったことが分っています。ペルシア湾にいる商人は、仲買人であって、実際に取引をするのは、周辺の都市部であったようです。加工においては、20世紀初頭までは殆どがインドに運ばれていました。バハレーン近郊で採取された真珠は、バハレーンに集められ、その後インドに送られて加工されました。その後、加工品はロンドンやニューヨークなどに向けて輸出されます。古い時代であっても、インドからの商人の記録が残っている

から、こうしたことが分ります。また、ペルシア湾で真珠のやり取りをしている人々のなかに、ユダヤ人がかなりの割合で見られることも興味深い点です。

質問 メソポタミア地域のウバイド期において、既に真珠採りを行っていた証拠があります。これは、メソポタミア地域で生産された土器が、ペルシア湾沿岸で数多く発見されていることから分ります。バハレーンではアル＝マルフ、カタールでもいくつか発見されています。また、サウジアラビアの東部州では、アブーハミース、アイン・ガンガス、トサイエンという3つのテル遺跡が発見されていますが、その内の1遺跡では、貝殻がまとまって出土しています。遺跡から出土するフリント製の石器では、錐が多くみつかっています。これらから考えると、船は小さく日帰りで帰港し、採った貝を陸で開けたと推定でき、それで、貝塚が形成されたと考えられると思います。また、「魚の眼」というものは、アッカド語研究等においていくつか反論があり、必ずしも「真珠」を意味するものではない可能性もあるのではないのでしょうか。

保坂 船舶の規模では、ビールーニーの記述では、1隻に6人から12人ほどとなっています。現代の場合では、船の規模が多様化しており、10人弱から60人弱くらいまでいろいろです。大型船の場合、料理人や歌手などの身分の人々が存在していました。これらの人々がいたからこそ、大型船での真珠採りが可能になったということもあります。古代から現代に至るまで、このような活動がどのように変化しているのかということは、今後船の規模や船の形等を検討していく必要があると思います。

質問 どのくらいの確率で真珠は採れるのでしょうか。

保坂 基本的にはほとんど採れないと言っていいでしょう。1つの船で、潜水夫が20人いたとして彼らが借金まみれになってしまうことから考えると、真珠はほとんど採れていなかったと推測できます。ぎりぎりの生活費が稼げる程度であったと思われます。真珠が海外にもたらされたならば、莫大な金額になったと思われますが、高額に取引きされる真珠は1隻辺り、1年間に数個しか採れません。殆どは、粒程度のもので、加工することは非常に難しく、薬等に用いられることが多かったようです。

ディスカッション・フォーラム 基調報告1

小西正捷（立教大学名誉教授）

「インド・グジャラートから西方へ一人と物資の移動」

我々は常日頃、内陸に展開した文化のみを問題にしがちで、海というものにはさして関心を示してこなかったのではないのでしょうか。日本は島国で、海に囲まれています。海は日本を限定し、その内部で日本独自の文化を醸成する一方、海からは外來の文化を積極的に受け入れた。海にはそのようなダイナミズムがあるのです。海はある一定の地域を限定しているのではなく、その地域を他の地域と結んでいます。そこで、「海域」が非常に重要な概念となるのです。我々は特定の地域といえば、おおむねその政治的な区域、国家という範囲を発想しがちですが、民族文化を視点に置くと、それは明確な境をもたず、グラデーションのように国境を超えて変化していきます。この意味からも、明確な国境もなく地域間を結ぶ「海域」が、非常に重要な意味をもってくるのです。

古代のヒンドゥー教において、海はこの世の存在ではなく、浄性の及ばない穢れの異界でした。海外に出て行った人は、穢れた存在としてすら扱われました。王権を確立しても、自らが覇王であることを示すのに、自らがどれだけ内陸の領土を広げ、海に至ったかを主張しましたが、実際に海域まで領土を広げたことは殆ど無かったのです。僅かな王だけが、海辺にまで領土を広げました。たとえばグプタ朝のサムドラグプタ（4世紀後半）は、東はベンガル湾から西はアラビア海に至る地域をその領土としました。彼はそれを誇りにして自分の名前に「海」（サムドラ）という言葉をつけましたが、それでも海より先のことは無関心、無頓着でした。そして、まさにそれをよいことに、その後大航海時代を経て、スペインやポルトガルが、次いでイギリスが海からインドに侵入し、それまでの世界観を覆しました。彼らは海辺の漁村をやすやすと割譲させ、海の交易路の拠点とし、また内陸を侵略する拠点としていったのです。歴代の王でも最も強力な権力を有していたムガル朝第6代皇帝のアウラングゼーブ（1618～1707）でさえ、海からの脅威、あるいは海港の重要性に関しては気がついていなかったのではないかと思います。

インド西端のグジャラートは海に面した地域であり、多くの港市が存在していました。海の交易路からすれば、そこは終点であり、また起点でもあった地域です。海の交易路といえば、インダス文明に遡ります。普通、インダス文明は河川文明として知られていますが、実際には河川から海に出てからの活動が重要で、海洋文明としての性格も持っていました（図6）。インダス文明から海へ出て行った人がグジャラートへ戻ってきて、また川を上っていくよう

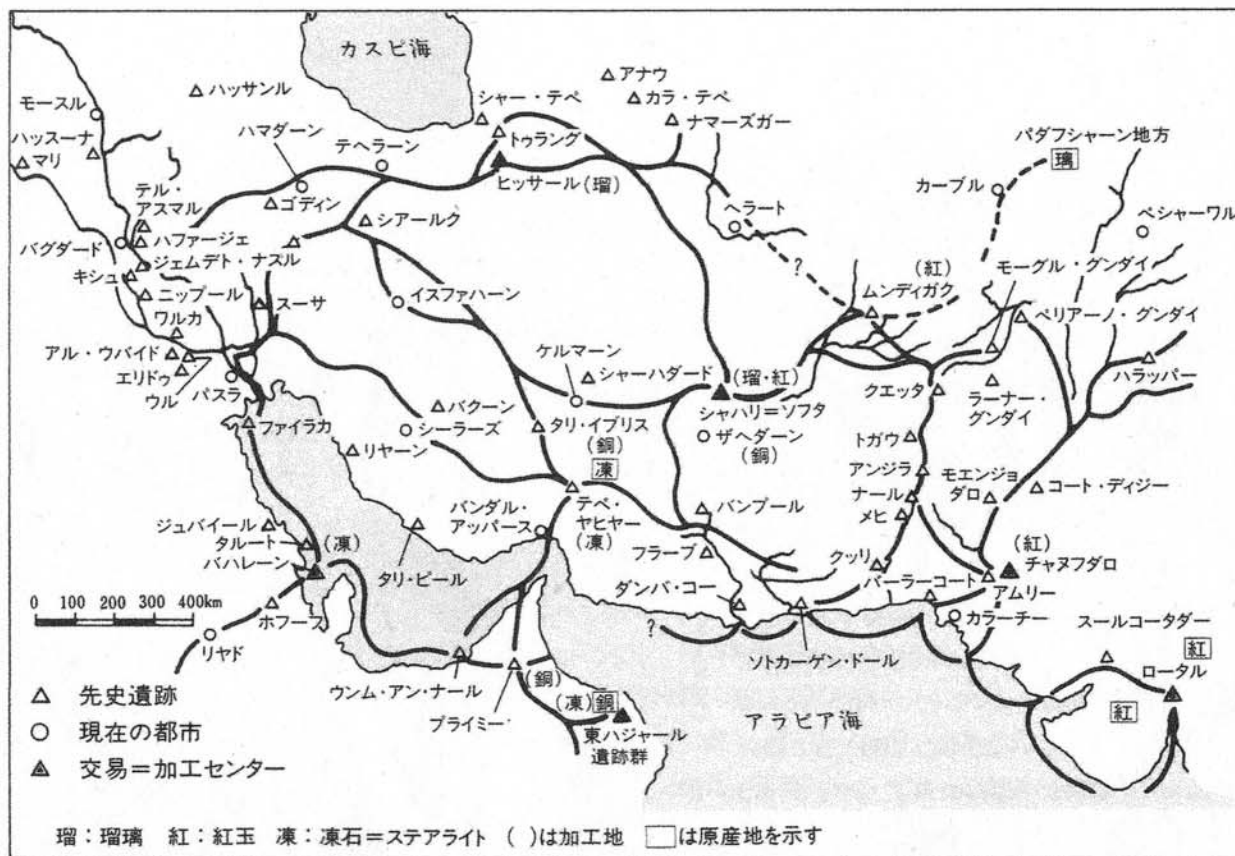


図6 前3千年紀の西アジアとインドを結ぶ陸・海の交易路

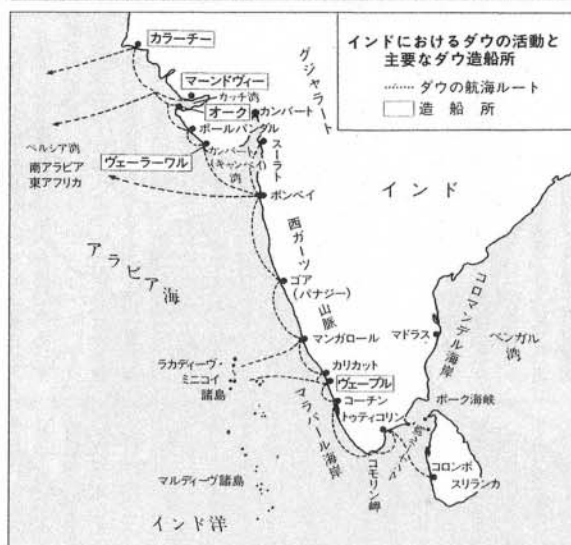


図7 インドのダウ船航路と造船センター

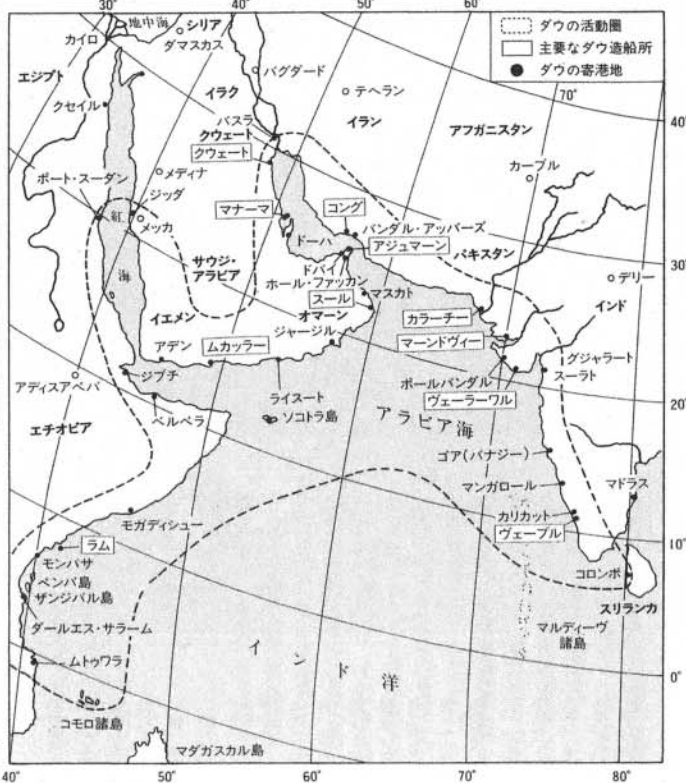


図8 アラビア海におけるダウの活動圏

図6～8：小西正捷・宮本久義（共編）『インド・道の文化誌』春秋社、1995年（図6：小西正捷原図、図7、8：家島彦一原図）

に、インダス文明は、海と河の交易が合体した側面を持っていたのです。当時の文献では、インダス文明はメソポタミア地域と交流していました。文献では「メルッハ」として、インダス文明がしばしば登場します。グジャラート地方の産物としては綿花、木材、紅玉髓が珍重され、メソポタミアにまで齎されたと考えられます。しかし、両者のあいだは非常に遠く、両者を結ぶ港市が重要になってきます。そこで、メルッハの先の、マガン（オマーン）、ディルムン（バハレーン）の中間地点が、紀元前3千年紀末の重要な交易拠点となりました。これらの交易は商取引であったため、印章が重要でした。メソポタミア地域では円筒印章が用いられていましたが、インダス地域では真四角のものが多く、一方、湾岸地域では丸い印章が用いられていました。

インダス文明は、これまで均一な文明であったと言われてきました。しかし、実際はそうではなさそうで、地域的な文化展開があったはずであり、またその変化も、土器研究からいまでは100年単位で把握されつつあります。その中で、従来の地域に加え、特にグジャラートが重要な意味を持っています。土器をみると、豊かな彩文を持つ土器がインダス文明で展開したのに対して、この地域の彩文土器はかなり単純な文様を持つだけでした。この土器文化はソーラト文化と呼ばれています。これを典型的なハラッパー文化の一部として考える人もいますが、時期的には、それに先立つか、あるいは並行します。このソーラト文化が、インダス文明の一部として固有のものであることが今では分ってきたのです。中でもロータル遺跡は、グジャラート地方で最も重要な港市です。周囲は市壁で囲まれていて非常にがっちりとした作りをしています。また、ドックや穀物倉庫を付設していて、港としても機能していました。この遺跡からはいくつかの印章が出土し、それらはメソポタミア地域や湾岸地域のものを含んでいます。また、ロータル遺跡特有の印章も多く出土しています。メルッハの人々は、ウルにコロニーを建設していて、メルッハ語の通訳が常駐していたという記録もあります。重要なことに、メソポタミアを含め、この地域の取引で用いられていた秤の重量単位は、インダス式のものでした。

紀元前6世紀から3世紀においては、「ジャータカ」という文献が残されています。これはブッダの前世のことを記した一種の説話集で、その中に、「バベル・ジャータカ」というものもあります。バベルというのはバビロンのことではないか、バビロンから来た商人のことが書かれているものではないか、とも言われています。紀元前1世紀になると、季節風を利用した交易が行われるようになりました。いわゆるヒッパロスの風と呼ばれる季節風が発見されたためです。船の構造も変化し、大型の木造船が建造され、その後のダウ船へと引き継がれていく原型になっていきま

す。

この時期にはジャイナ教が大きく発展しました。ジャイナ教は、インド国内でも、現代に至るまで強い信仰を守っている宗教です。このジャイナ教が熱心に信仰されているのも、南インドと並んでこのグジャラート地方です。ジャイナ教徒たちの職業は、多くは商人でした。ジャイナ教徒は不殺生主義を標榜しているので肉食主義者であり、狩猟・漁労はおろか、虫を殺しかねない農業すらできません。そのため多くの信者は商業に携わるようになり、その篤い信仰と商人としての信望から、莫大な利益を得るようになりました。また、彼らは、ヒンドゥー教徒のように海に穢れを感じることもなかったので、海外との交易活動、手広い貿易には、ほとんど抵抗がなかったのです。

『マハーバーラタ』という、紀元前6世紀頃に成立したとされている古代叙事詩があります。この叙事詩には、辺境の地域に至る地理的な情報が描かれています。このことは、『ラーマヤナ』においても同様です。当時の交易路はかなり明らかなで、中にはいまなお使用されているものもあります。そして紀元後になると、ローマ人が形成した交易海路が出来てきます。『エリュトゥラー海案内記』にもバリュガザなる地名が登場し、これはグジャラートの港市のひとつに相当します。また、この名前は、プリニウスの『博物誌』にもしばしば登場します。そのころのインドは、サータヴァーハナ朝でした。その後、9世紀から13世紀には、南インドにチョーラ朝が形成されます。デルタに形成されたこの王朝は、海の交易路を使用して、モノを西から東へ動かしました。そして遂には東南アジアに至り、東南アジアのインド化を引き起こすことになったのです。

グジャラートには、13世紀頃から造船所が各地に建造されるようになりました（図7）。ヴェーラーワルという地では、ダウ船が建造されてきました。ここは現代でも造船業が盛んで、湾岸地域の造船所で働く多くの工員の出身地でもあります。造船業に従事してきたのは、この地域に住むイスラーム教徒でした。ダウ船の特徴は安価であること、遠距離交易が可能であることが挙げられます。湾岸地域では、険しい砂漠が多く、陸上輸送は困難を極めます。そのような場合、海上輸送は有利に働いたのです。また概して、湾岸地域では水深がそれほど深くなく、大型船が港に侵入できなかったということもダウが有利に働いた一要因でした。インダス地域の後背に広がる密林は、ダウ建造の建材として利用されたのです。現在では、船の乗組員を見ても、グジャラート出身の人々が多かったようです。そして13世紀以降、交易技術は大幅に進歩しました（図8）。羅針盤や火薬の導入も行われました。インド人たちは、もともと優れた航海技術を習得していたが、実際に交易を担っていたのは、アラブのイスラーム教徒であったようです。

海の道は、よく海のシルクロードと呼ばれますが、実際にはセラミックロードとかスパイスロードと呼ばれるほうが良いかもしれません。運ばれたモノは、圧倒的にスパイスが多かったからです。重要なのは、この時期にイスラームがインドに流入してきたことです。スーフィーの聖職者がインドに入り、布教を行ったからです。彼らは、新技術を披露するなどして、インド人を魅了しました。イスラーム教徒の多くは、海からやってきたのです。

質問 近代以前の時代、たとえば15世紀あたりにおけるヒトの移動はどのくらい分っているのでしょうか。

小西 この問題は、いまではかなり明らかになっていますが、会場にご専門の深見奈緒子さんがおられますので、お答え頂ければと思います。

深見 グジャラートのカッチ地方に、バドレシュワールというジャイナ寺院を核とした古代から続く街があります。そこには、1198年建立のクトゥブ・モスクよりもさらに古い、インド亜大陸最古の現存イスラーム建築とも言える1159年の年代を持つ小さな祠があります。そこに住んでいた人は、ラール・シャーバーズと呼ばれており、彼はパキスタンのセハワーンからやってきたのではないかと考えられています。サウラーシュトラ半島のジュナガードでは、イランのシーラーズ近郊のカーゼールンから来た人物の記録が残っています。また、イエメンから来た人物の墓標が残っているものもあります。さらに、東アフリカからきたシッディという黒人たちが、グジャラートのアーマド・シャー朝や、ビーダルのバフマン朝に仕官していたことも分っています。このように大航海時代以前から、このようにヒトの移動が行われていたことを窺わせる資料があります。現在のところ、東南アジアの人々が来た記録は発見されていませんが、扉に使うチーク材は、東南アジアからグジャラートへ運び、東アフリカへ運ばれていた可能性があります。14世紀から15世紀にかけてミフラーブ等のイスラーム彫刻の動きもヒトの移動に伴うものでしょう。ラージャスターン産の大理石がグジャラートの港市キャンベに運ばれて加工され、イランやイエメン、東アフリカ、東南アジアの広範な地域から出土しています。これら、モノとヒトの情報を総合してみると、大航海時代以前から、イスラーム教に関連して頻繁なヒトの移動が行われていたと考えられます。

ディスカッション・フォーラム 基調報告2

牧野久実（鎌倉女子大学教育学部准教授）

「イスラエル、キネレト湖を通じた水運について一特にエン・ゲヴ遺跡の発掘を中心に」

小西先生がインド・グジャラートから西への人と物資の移動についてご発表されるということで、私は地中海世界、特に古代のパレスティナから東への人と物資の移動ということについて考えてまいりました。地図を広げてこれらの地域を眺めてみると地中海を廻ってアラビア半島などに移動したのだろうかなどと少々疑問に思うことがございました。クレンゲルは著書『古代オリエント商人の世界』の中で「その当時地中海と紅海を結ぶ運河はまだなかったことを忘れてはならない」と述べています（江上波夫・五味亨訳、1983年）。確かに古代パレスティナの水運といえば地中海を思い浮かべます。旧約聖書でも海（ヤム）を通じた水運に関する記述はそこかしこに登場します。そして海（ヤム）といえば主に地中海ということになっています。地中海が重要な交通路であることは言うまでもありません。すでに初期青銅器時代、エジプトは現在のレバノン沿岸部にあるビュブロスとの通商関係を持っていました。このことでそれ以前に陸路の駐屯地として機能していたネゲヴのアラッド遺跡は突然その役割を終えてしまったほどです。以来、特にビュブロスやティルス、シドンといったレバノン沿岸部の港湾都市を中心にしたフェニキアは地中海の水運にはなくてはならない存在でした。

しかし、私はキネレト湖東岸のエン・ゲヴ遺跡（図9～11）の発掘調査を通じて内水面の重要性があったことに気づきました。そこで私が今回目を向けてみたいのがキネレト湖を通じた水運でございます。キネレト湖は、琵琶湖と同じように構造湖です。統計的に見て構造湖は水運に利用される場合が多いのです。地形変動によってできた湖であるため、海岸線が入り組んでおり、良港となります。また周辺との標高差があるため、風が流れ込み、帆船が活用できるというような利点があります。さらに琵琶湖と共通するのは、ヒトとモノが行き交う場所の真ん中に位置していることです。古代パレスティナにおいては陸地では王の道と海の道が、そして地中海が交通として大事な役割を果たしていました。しかし、キネレト湖を通じた内水面の通路としての役割についてはこれまであまり調べられてこなかったのです。

キネレト湖は、もともと北のフラ湖や南のヨルダン川、死海を含めた1つの大きな塩湖でした。周囲の山々からの次第に雪解け水が流れ込み、やがてキネレト湖は淡水湖になりました。アジア・アフリカ地溝帯の最北部、海拔はマイナス200mに位置しています。かつてのキネレト湖とそ

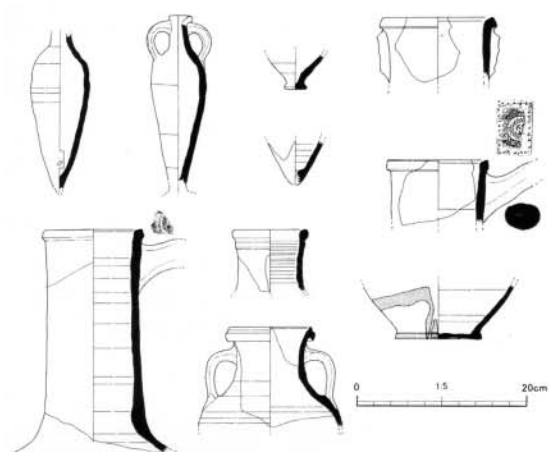


図 9

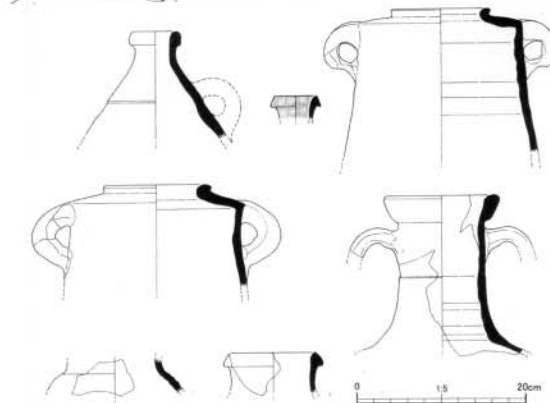


図 10



図 11

図 9 ヘレニズム時代の土器の一部 図 10 ペルシャ時代の土器の一部 図 11 エン・ゲヴ遺跡の地形図と発掘調査区
(図 9 ~ 11 : 月本昭男他 (編)『エン・ゲヴ遺跡 1998-2004 発掘調査報告』リトン、2009 年)

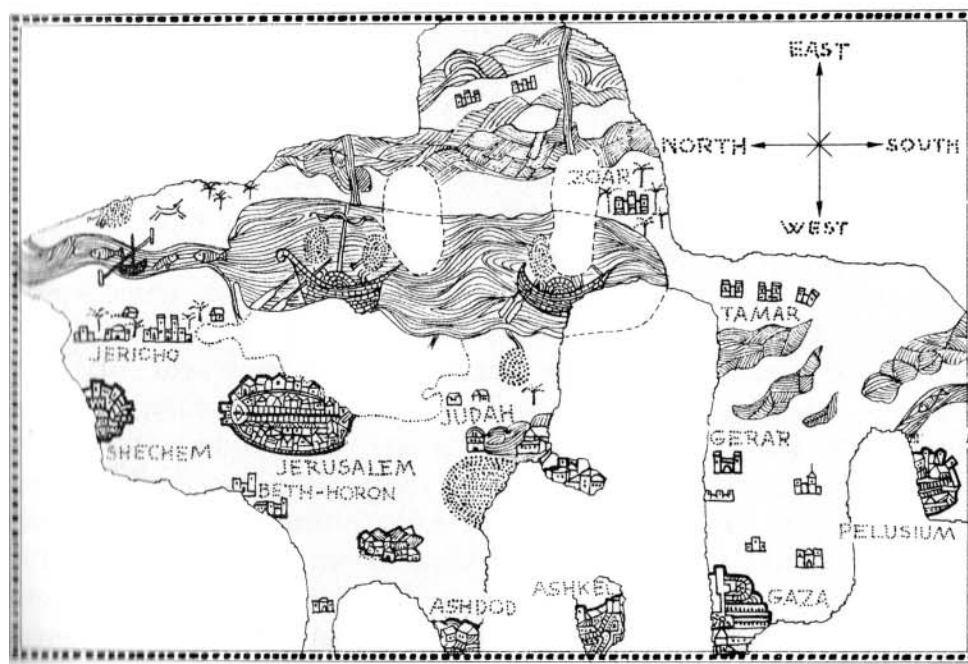


図 12



図 13

図 12 メデバ遺跡出土のモザイク画の一部 (Aharoni et al., *Bible Atlas*. Macmillan Publishing Company, 1977, fig.1)

図 13 ベト・サイーダ出土の印影 (Arab and Ferund, *Bethsaida*. Thomas Jefferson University Press, 1995, p.20)

の南部の景観は現在とはかなり違ったものだったと言えます。というのも1960年代に飲料水確保のために南の出水口が封鎖されてしまったからです。キネレト湖から南の死海方面へと自然に流出していた水はその時を境に流れでなくなっていました。それだけでなく暑く乾燥した地にある死海はそれ以来縮小する一方となっています。そうした水位の変動や川筋の変化があったことはキネレト湖岸在住の著名な郷土史家メンデル・ヌン氏の研究にも示されています。おそらく今と昔では周辺の景観とは大きく異なっていたのでしょう。確かに現在のキネレト湖以南の様子は、当然のことながら、水量も少なく、切り立った渓谷の様子などを見るとこんな場所が水運として利用されるなどとは考えられないかもしれません。しかし、だからといって、まったく無かったと結論付けるのはちょっと早すぎるのではないのでしょうか（水運の可能性についてはメデバ遺跡出土のモザイク画（図12）を、船の形についてはベト・サイダ遺跡出土の印影（図13）を参照）。

実は旧約聖書には気になる記述があります。イスラエル民族がこの地に初めて作り上げた統一王国の王、ダヴィデとソロモンの時代に関するものです。この2人の王が代表する統一王国時代の物語については、近年その真実性に考古学の分野から疑問が投げかけられていますが、まだ結論はついていません。しかし、あえてその記述をここではとりあげたいと思います。ダヴィデは先住民のイェブス人を追い出してエルサレムに初めて宮殿を建設し、次のソロモン王の時代には神殿と新たな宮殿を建造します。その際にシドン人の協力を得て木材と伐採の技術者を提供してもらっています（列王記Ⅰ 5:6）。シドン人とはレバノン沿岸部に港湾諸都市を築いて地中海貿易で大きな富を手に入れたフェニキアの人々のことをさします。当時の紀元前10年にはシドンが（おそらくペリシテに？）敗北し、代わってテュロスが優位に立ちシドンを名乗るようになります。紀元前950～850年頃にはカルメル山地からトリポリまでを支配していました。聖書によるとシドンのヒラム1世がダヴィデ、ソロモンと良い関係を築いていたことが記されています。もしかするとその理由はユダヤがイスラエルの敵であるペリシテを打ち破ったからかもしれません。

その後もフェニキアとイスラエルは緊密な関係を保ち、例えばシドン王イットバルはイスラエルのアハブの妻の父だったことが知られています。こうした結びつきを持つ中、エルサレムの神殿や宮殿を築造する際に当時の中東の建築材として最高級と言われるレバノン杉を求めたわけですから、フェニキアがその背後にそびえるレバノン山脈やアンチ・レバノン山脈の木材を提供したり、またその伐採技術を提供したことは当然のことでしょう。古代パレスティナは良質の木材を産出せず、また当時のイスラエル人は伐採

などの技術も持ち合わせていなかったのですから。しかし、それだけではなかったようです。ソロモンはそうした協力を得た見返りにヒラムに対してガリラヤ地方の20の町を与えました（列王記Ⅰ 9:11）。結局ヒラムはそれらを気に入りませんでしたが、これはフェニキアとキネレト湖地域の結びつきを示す記述ではないでしょうか。実際、フェニキアが造船にかかる材料としてレバノン杉のほか、バシアン、すなわちキネレト湖東岸のゴラン高原から樫を作るための樫が使われています（エゼキエル書 27:6）。このあたりを読んでいくと、フェニキアが水運と木材供給に関して地中海のみならずキネレト湖地域もその活動圏に含めていたのではないかという疑いが出てくるのです。

奇しくもそうしたことに関連するかもしれない証拠がキネレト湖周辺でいくつか見つかっています。その1つは聖書考古学発掘調査団が発掘調査を行ったエン・ゲヴ遺跡です。キネレト湖東岸にあるこの遺跡では1990年から2004年まで800m²の発掘調査が行われ（図11）、鉄器時代からローマ時代にかけて人が居住していたことが明らかとなりました。特に問題となったのは、ペルシア時代からヘレニズム時代前半（紀元前6世紀半ば～紀元前3世紀半ば）の状況です。当時のパレスティナを概観してみますと、バビロン捕囚からユダヤ人が帰還し、アケメネス朝ペルシア王のもとでエルサレムの再建を果たし自分達の文化や宗教も維持できる自治的な体制にあった時代でした。アケメネス朝はその後アレキサンダー大王によって倒されます。しかしパレスティナをその後支配したアレキサンダーやその後エジプトを中心に勃興したプトレマイオス朝エジプトはペルシア時代同様に自治体制を採用しました。ですから、ユダは独立こそしていなかったものの自治体制のもと自分達の宗教・文化も維持しながら比較的平穏無事な暮らしを送ることができたと思われます。とはいえ、バビロン捕囚からの復興は一筋縄ではいかなかったらしく、パレスティナの遺跡は乏しい遺構しか残されていないのが現状です。しかし、スターンという研究者がこれまでに発掘された遺跡も含めて再検討した結果、この時代の遺跡が2つの地域に集中していることがわかりました。それは地中海沿岸とキネレト湖周辺で、いずれからもフェニキアと関わりの深い出土物が含まれていたのです。ここでは詳細な状況をお話する時間はございませんが、キネレト湖地域の状況、特にテル・アナファやエン・ゲヴでは全体における輸入品の割合は後期ヘレニズム時代に比べて少なく（出土例については図9、10を参照）、フェニキアタイプの日用品が多く見られるのです（例えば図10の右2点など）。また、集落そのものも大がかりなものではありません。テル・アナファではあまりにも多くの日用の食器が出土したため、ここに

はフェニキア料理の食堂があったのではないかなどと考えられています。一方、ドールなどの地中海沿岸部では同じフェニキアの文化でも数多くの輸入品や防御設備、ワインプレス、倉庫などが見られキネレト湖周辺の遺跡よりも大がかりな港町であったことがわかります。いかにも地中海交易の拠点という雰囲気なのです。しかし、その立役者であるフェニキアがキネレト地域で何をしていたのでしょうか。テル・アナファの出土物などはここにフェニキア人が時折やってきては短期滞在していたことを示しています。またエン・ゲヴ遺跡でも、少なくともフェニキアが小規模な交易に携わっていたことを示しています。地中海とは比べ物になりませんが、フェニキアは確かに何らかの商業活動を行っていたようなのです。ここで思い起こすのは琵琶湖などでかつて見られた川筋を活用した木材供給です。大きな船が往来して人とモノが移動するばかりが水運ではありませんでした。木材はいかにに組んで川筋と湖を利用して各地に運ばれました。その際、風や山の積雪を利用する必要から山に入る時期や水系を利用する時期も決められていました。琵琶湖周辺の人々と同様に、聖書の記述にもあるようにフェニキアの人々はバシアンという湖辺の山にある木材も利用していました。その際、キネレト湖水系をその輸送ルートとして使っていたのかもしれませんが。

シリア・パレスティナは、肥沃な三日月地帯の真ん中に位置していますが、調査をしていると、つい限られた範囲のことばかりに目が行ってしまいます。今日、他の先生方の話を聞いて、改めて自分の視野の狭さを思い知らされた次第です。今後は、より広い視点で取り組みながら、この地域の水運の解明に取り組みたいと思います。

質問 牧野さんに質問させていただきます。木材を輸送する際に、レバノンの山からエルサレムまで海を使用した点を、海ではなく湖を使用したと読み替えると非常に都合が良いように思われますが、海を海ではなく、湖であると読み替えるための何か明確な根拠はあるのでしょうか。

牧野 聖書の中では湖（アガム）という言葉は出てこないのです。あのような大きな水たまりはすべて海（ヤム）と表現されているのかもしれませんが。現在でもイスラエルではキネレト湖、死海、地中海をすべて海（ヤム）と表現します。ただ、海でなく湖であるという明確な証拠はないのです。まずは当時のキネレト湖や関連水系の水位や範囲などを遺跡の分布状況と関連させながら考えていく必要があるでしょう。

質問 海や湖といった概念は、むしろ日本人的な概念でしょう。アラビア語では海も湖もすべてバハルで表します。

また、ペルシア語では、海も湖もダリヤーです。現代語では海も湖も区別されていません。

牧野 ヘブライ語も同じですね。キネレト湖は「ヤム・キネレト」（琴の海）と呼ばれます。

質問 琵琶湖がある滋賀は近江とも呼ばれます。これはまさに「近江の海」ということですから、湖を海（うみ）と呼ぶことは日本でもありますね。

牧野 そのとおりです。近江は、「都に近い海」という意味なのです。ちなみに浜名湖は、「都から遠い海」ということで遠江と呼ばれています。こうしたことがキネレト湖についてどこかの文字史料に記されていると良いのですが。ただ、我々が地図上の水域を見るように当時の人々は水域を見ていなかったと思われます。おおよそ、その大小しか判断できなかったのではないのでしょうか。

質問 牧野さんへ質問です。私はエジプトの地と比較しながら今日のお話を伺っておりました。たとえば、アレクサンドリアの後背地には湖が広がっており、ここを通る水運が既にヘレニズム時代以前から存在していました。ヘレニズム・ローマ時代になると、大きな政治的な力によって前身の時代のルートが乗っ取られていく現象がみられます。たとえば本日お話されたコイナー・シリア地域では、水運の支配を巡る政治的な背景や活力は存在していたのでしょうか。

牧野 長期的な変遷をすべて述べる時間はございませんが、ヘレニズム時代以前のパレスティナの状況をかいつまんでお話ししますと、鉄器時代に鉄の開発と消石灰でモルタルを作る方法が発明され、地中海沿岸部の水の乏しい島々にフェニキアが商業の拠点を設けることが技術的に可能になりました。続くアケメネス朝ペルシアのダレイオス1世の治世（紀元前521年～紀元前485年）にシリア・フェニキアはパレスティナ、キュプロスとまとめて1つの軍管区になりました。ペルシアは、これは後のローマにも共通しますが、ネットワークということに力を注ぎました。道路網の整備、共通通貨の導入、アラム語の使用など、人とのを結ぶということに力を注いだのです。水運に通じるフェニキアとの関係もこの時期に強まりました。こうした陸と水域を巡る政治的な覇権争いというのは常にあったのです。しかし、水運は、場所を乗っ取ればそれで良いというのではなく、技術や知恵などのノウハウごと支配しなければならなかったのかもしれませんが。風や水の流れを読む、船を御す、山の素材を知る、そうした専門知識を持つ人材が

と必要としたはずで、ペルシアがフェニキアを取り込もうとしたのもそうしたことだったかもしれません。続くヘレニズム時代でも同様です。最近発掘がされたキネレト湖のやや北にあるテル・ケデシュからは紀元前3世紀のブッラが数千個も出土していますが、その図柄は当時この地を支配していたセレウコス朝シリア、そしてフェニキアなのです。資料の分析が進めば水運の支配に関する新たな一面が明確になってくるでしょう。

質問 湖の古環境の復元がどの程度進んでいるのか、という観点からの質問です。20世紀の初頭までは、キネレト湖の北部にフレ湖という湖が存在しました。そこが古代でも湿原地帯であったならば、どうやって木材を運んだのでしょうか。むしろ、陸路で運んだ方が容易なのではないか、と思われるからです。また、後期青銅器時代では「シヌヘ物語」においてレバノンから地中海を通して木材を輸送している記録が残されています。当時、レバノンから地中海を通してエジプトまで木材を輸送するシステムが出来上がっていたと考えられるのです。しかし、ソロモンの時代になって、わざわざ河川を使用して木材を運ぶのであれば、それらを機能させる施設というものが想定され、イエリコ辺りにそのような遺跡が存在しているはずであるのですが、私の知っている限りそのような遺跡はありません。また、高低差に関してですが、死海が海拔マイナス400mに対して、エルサレムが海拔700mなので、1100mを人力で挙げるということになります。あるいは、ヤルコン川の辺りで人力によってエルサレムまで運ぶという方法も考えられるでしょう。これらは、どちらの方が効率的であったのでしょうか。また、紅海との交易でツォン・ゲベルという都市があって、テル・アル＝ケレイフェに同定されています。この遺跡がよく使用されていたのは紀元前8世紀で、ユダのウジヤ王の時代です。それとは逆に、イスラエルは南の地溝帯ルートが使えず、西方のガザの方を歩いてアラビア半島へ向かったと考えられます。まず、古環境を復元し、記述を調査するということが求められると思いますが、いかがでしょうか。

牧野 花粉分析などからキネレト湖北部のフレ湖周辺の古環境復元が進んでいるようです。キネレト湖そのものについては護岸設備と湖面の位置関係や遺跡の立地から、現在よりも季節的な変動が小さかったということがわかっています。死海の範囲が現在よりももっと広く、またキネレト湖から死海へ自然流出していたため水深は今よりも深かったことがわかっています。しかし、全体的な水域の状況を把握するには至っていません。この点のご指摘のとおり、地理学や地質学の分野の方々のお知恵を拝借しながら実際

のところを明らかにする必要があります。ただ、ヨルダンのマダバ遺跡から出土したビザンティン時代のモザイク画には死海とヨルダン川を航行する船が描かれています。ですから全く無かったわけではないのです。また、テル・アル＝ケレイフェは主に紀元前8世紀ですが、ハツォル、メギッド、ゲゼルとも共通した建物が紀元前10世紀末にエジプトのシシャク王に破壊されたようだと発掘者のネルソン・グルックは報告しています。

質問 発表の中で使用されていたペルシア時代からヘレニズム時代のフェニキアの土器について、ソロモンの治世あたりの時代にフェニキアの土器は出土しているのでしょうか。

牧野 ダヴィデの治世は紀元前1010～970年、ソロモンの治世は紀元前970～931年です。考古学的には鉄器時代のIIAと呼ばれる時代に相当します。エン・ゲヴからは鉄器時代II期の層からフェニキア式二色彩文土器が出土しています。また、テル・アナファからは同じく鉄器時代II期の前半に城壁らしきものの一部や土器が発見されていますが、残念ながらフェニキアのものかどうかは確認ができていません。またこの時代については編年の再検討も議論されている最中なので、その結論次第ではフェニキアの土器も再検討しなければならないかもしれません。

司会 (長谷川・石田)

さて、そろそろ、時間が迫ってまいりました。それでは、本日、午前中にご登壇頂いた先生方も含めて、発表者の側から、ひとことずつコメントをお願い致します。

牧野 パレスティナは、肥沃な三日月地帯の真ん中に位置していますが、調査をしていると、つい狭い視野になってしまいます。今日、他の先生方の話を聞いて、改めて自分の視野の狭さを思い知らされた次第です。今後は、広い視点で取り組みながら、皆様に教えていただきたいと思います。

保坂 私は実は小西先生に質問があったのですが、タイミングを逸してしまいました。小西先生は発表中にいくつか地図を使用されましたが、実際に古代人がそのようなイメージを持っていたのかということ、おそらくそうではないと思われます。イスラーム時代の地図や地理書を見てみると、当時の距離感や空間論というものが、現代我々がGoogle Earth等で見ているようなものとは随分違っているように思われます。ペルシア湾の古い地図では、メッカが非常に

近く、ヨーロッパが遠くにあり、一方、中国がすぐそばにあるという例もあります。このような世界観あるいは地球観は、当時の航海士や船長が持っていた土地観、地理観というものを少しは反映しているのかもしれませんが、この関係は大変興味深く思われますがいかがでしょうか。

小西 プトレマイオスの地図を見ると、例えば南インドは半島としては描かれておらず、まったいらです。これは、当時の人々の関心、知識のみによって書かれているからと推測されます。また実際の平面よりも、「遠い」「近い」という感覚、あるいは移動にかかる時間を基にして地図を書き直すと、非常に不思議な地図ができあがることでしょう。例えば、千葉県内の私の自宅からこの会場に来るまでは3時間がかかります。しかし、3時間あれば、新幹線を使えば京都からでもここに来られるでしょう。東京まで、千葉より京都のほうが近いのです。我々の距離感覚というものは、このように曖昧で可変的だということは考えておかなければならないことでしょう。

西本 本日の発表で、レバノン杉の話題が出てきて、興味深く拝聴いたしました。レバノン杉は古代エジプト人たちが欲しがった対象で、非常に人気がありました。古代中近東諸国が、競い合って入手しようとした建材だと言うことができます。芳香性があり、繊維の目も詰んでおり、加工も容易であったため、細かい彫刻などには最適でしたし、構造材としても価値がありました。レバノン杉は特に内装材や家具などに使用され、他に替わるものはなかったように思われます。これは3000年間、地中海沿岸の諸国が欲しがった、ナンバーワンでオンリーワンの資材だったはずで、それを入手するには、あらゆる手段が講じられたに違いありません。毎年、一定量輸入される物品とは異なり、おそらく大規模な建設事業の度ごとに伐採され、さまざまな手段で獲得が目指されたと考えられます。必要であればどこへでも運ぶ苦勞を厭いませんでした。ですから他の資材とは、同じように考えることはできないものと考えます。深見先生のお話で、大理石に関して触れられました。これは古代ギリシア時代以降、大変好まれた石で、古代エ

ジプトの建物にはほとんど見られないものの、ギリシア時代以降では盛んに用いられています。現在ではアスモシア（ASMOSIA）と略記される、昔の時代の大理石を専門に扱う学会があるくらいで、古代における大理石の人気の高さを物語っています。大理石は、古代ギリシアの建築においてやはり重要な資材であって、それはローマ時代へと受け継がれているようです。石切場は国の管理下に置かれました。レバノン杉と同じように、大理石は建築においてかなり特別な存在であったので、これも通常の物資とは、少し分けて考えた方が良くと思います。

小西 このたびの私の発表は、海域を通じてのこのような交易のネットワークを考えてみようとしたものでした。ヒト・モノ・情報の移動を考えていく上で、一番簡単なものはモノでしょう。これは考古学的な証拠もあるからで、モノを通じて、その背後でヒトや情報がどのように移動したのかを知ることができます。また、現代の各地の地域文化を通じて、なお不明確な部分に対して取り組んでいくことも必要と思います。例えば、シンド地方からイラン南東部の沿岸地域にかけては、いまなおインド（ヒンドゥー）的な文化を持った少数民族集団がいます。またパキスタンには熱狂的なイスラーム神秘主義集団がいくつもあります。彼らの音楽・舞踊を見ていると、インドというよりもアフリカ的な要素もあるようです。また、古くからヒトの移動があったオマーンでは、民族的な重層やその激しい興亡が見られます。現代のパキスタンやオマーンを、その背後にある長い歴史から切り離して考えるのではなく、それぞれを過去から現代に至る地域として考えていくことで、なお興味深い歴史の展開が見えてくるのではないのでしょうか。

司会（長谷川・石田）

そろそろ時間が来たようです。本日は海をテーマに、いろいろ考えさせられることができました。会場の皆さんも、午前から今まで、長い時間お疲れ様でした。それでは最後に、本日まで登壇頂いた先生方に、もう一度拍手をお願いします。どうもありがとうございました。

責任編集：日本西アジア考古学会企画担当役員
(長谷川 奏・石田 恵子)

Edited by So HASEGAWA and Keiko ISHIDA