

モンゴル時代の交通ネットワークと巡礼

—— イスラーム世界とのかかわりを中心に ——

矢澤知行

1. はじめに

遍路・巡礼研究にとって、アフロ・ユーラシアの各地にみられる様々な巡礼に目を向けることは、比較研究の面からみても、また、巡礼という行為の本質の追究という点においても、少なからざる意味を持つといえよう。そして、マッカをはじめ、ヴァラナーシー、ブッダガヤ、ラサなど、今なお数多くの巡礼者たちを惹きつけてやまぬ聖地や、それらをめぐる巡礼の諸相は、歴史的にみても、非常に魅力的な研究対象なのである。

さて、本稿では、遍路・巡礼研究にとっての新たな視座を獲得するため、モンゴル時代のアフロ・ユーラシアにおける巡礼について論じてみたい。その際に着目するのが、交通ネットワークという概念である。交通ネットワークとは、端的に言えば都市間を結ぶ交通網にほかならないが、その上をヒトやモノが自在に行き交うためには、ハードウェアとソフトウェアの両面を兼ね備えている必要がある点に留意すべきである。すなわち、ハードウェアとは移動のための交通手段や都市の諸設備などを、ソフトウェアとは共通の言語や法律・金融システムなどをそれぞれ指し、さらに両者を十全に結びつける担い手がいて、はじめて交通ネットワークとしての機能が果たされるのである。ユーラシア規模の統一状態が生まれたモンゴル時代に、多くの巡礼旅行者たちがその広大な世界を旅したのも、ハード／ソフト両面を備えた大規模な交通ネットワークが広がっていたからにほかならない。

そこで本稿では、まず、モンゴル時代に形成された交通ネットワークについて、近年の学説的な位置づけを確認する。そして、その交通ネットワークを存分に活用した巡礼旅行者の代表例として、イブン・バトゥータの事績を紹介するとともに、イスラーム世界における巡礼の諸相についても言及したい。これら一連の作業をふまえて、アフロ・ユーラシア世界を視野に入れた遍路・巡礼研究の今後の可能性について若干の考察を試みる。

2. モンゴル時代の交通ネットワーク

13世紀初めに出現したイェケ・モンゴル・ウルス Yeke Mongol Ulus (大モンゴル国、モンゴル帝国) は、短時日のうちに領域を拡大し、アフロ・ユーラシア世界の広範な地域の人々を巻き込みながら、そこにヒトやモノの活発な交流を生み出した。“バクス・モンゴリカ”とも称されるモンゴル時代の繁栄の背景には、大規模な交通ネットワークの存在がはっきりと認められる。

近年の研究動向をみても、多くの論者が、モンゴル時代を“世界史”にとっての画期と位置づけるとともに、その根拠として、モンゴル時代における交通ネットワークの存在に論及している。例えば、ジャネット・L. アブー・ルゴドの提唱した「13世紀世界システム the Thirteenth-Century World System¹⁾」は、後述するように、モンゴル時代の奢侈品交易のネットワークをリージョナルな交易圏の接続体としてモデル化したものであるし、また、モンゴル時代を“アジア史と世界史の画期”とみなす杉山正明も、緻密な史料分析

と実証的アプローチを土台にしてモンゴル・ウルス²⁾の国家構造と首都圏ネットワークに関する議論を繰り広げている。アフロ・ユーラシア的観点からモンゴル時代のネットワークとその政治・経済・社会的影響を探るこのような動向は、モンゴル時代の巡礼研究を進める上でも、強く意識されなければなるまい。

さて、海陸を網羅するモンゴル時代の交通ネットワークはジャムチ jamči (站赤) と呼ばれた。ジャムチは、その管理運営に携わる站戸の人員らのもとで、交通手段として馬やラクダ、ジャンクやダウ船などを擁し、設備としては駅舎や水站、港湾などを備えていたほか、共通言語としてのアラビア語、ペルシア語やウイグル語、国際的な貨幣流通のシステムなどにも支えられていた。それらハード／ソフトの両面が有効に結びついていたからこそ、ジャムチは交通ネットワークとしての機能を十全に働かせていたといえる。例えば、海陸のジャムチを通じた相互交流は、東西に大きく隔たりながらともにモンゴル・ウルスを構成した大元ウルス(元朝)とフレグ・ウルス(イル・カン国)の間でも活発に行われていた。

ただし、ここで注意しなければならないのは、ジャムチがモンゴル時代に忽然と姿を現したのではなく、むしろムスリム商人やウイグル商人を担い手としていた従来の貿易システムを継承し、それらを接合しながら形成されたという点である。モンゴル時代の到来まで、ムスリム商人は西アジア～インド～東南アジア～中国における海上貿易を、ウイグル商人は中央アジアのオアシス都市を結ぶ内陸貿易を、それぞれ一定の規模で運営していた。したがって、それらの先駆的な貿易は、モンゴル時代の交通ネットワーク形成の前段階として再評価されねばなるまい。

この点に関して、我々をより実質的な理解へと導くのが、先述の「13世紀世界システム」論を手掛けたアブー・ルゴドである。ルゴドの所論は、学説史的にみれば、F. ブローデル³⁾やI. ウォーラーステイン⁴⁾に垣間見られる“ヨーロッパ中心主義”的傾向に対し、中東やアジアへも真摯なまなざしを向けて、その社会経済の構造を分析しようとしたものであり、その姿勢や手法は高く評価される。

ルゴドの「13世紀世界システム」は、「ヨーロッパ・サブシステム The European Subsystem」、「中東心臓部 The Mideast Heartland」、「アジア Asia」という3つの回路 circuit から成り、それらをさらに細分化すると8つのサブシステム⁵⁾から構成され、互いに接続するそれらのサブシステムが、総体的には奢侈品交易の利益を享受しあう「世界システム」として機能していた、というものである。このルゴドの説において、とくに興味深い点が二つある。第一は、モンゴル・ウルスを必ずしも強力な覇者とみなしていない点。そして第二は、中東を“心臓部 Heartland”と位置づけている点である。

まず、第一点については、ルゴドが、「13世紀世界システム」上の交易に関して次のように述べていることからわかる。

一三—四世紀初頭の世界システムでは、唯一の参加者が全体を支配することではなく、すべての参加者(たぶんモンゴルを除けば)は共存と相互の忍耐から利益を引き出すことができた。個々の支配者は、自らの港や内陸部での交易期間や「外国商人」の管理に汲々としていたが、全システムを支配しようとする野心は、彼らの必要度や欲望(そしてたぶん能力)の範囲を越えていたように思われる⁶⁾。

つまり、モンゴル時代の交通ネットワークは、モンゴル・ウルスの強力なイニシアチブのもとで実現したというよりも、むしろ、諸地域のサブシステムの緩やかな共存の結果として成立したと考えているのである。

“たぶんモンゴルを除けば with the possible exception of the Mongol”との但し書きから、モンゴルに対して幾分注意を払っているようにも見えるが、ルゴドは、「13世紀世界システム」に対するモンゴルの貢献について、“陸路がよりリスクが少なく、より低い保護費用になるような環境をつくりだしたこと⁷⁾”を挙げているにすぎず、概して消極的な評価を下している。そもそもモンゴルあるいは中央ユーラシアのサブシステムに関するルゴドの論旨は、有効な一次史料に依拠して構築されているとは言い難く、ウイグルを担い手とする中央アジアのオアシス都市間貿易を過小評価するなど、疑問点が少なくない。しかし、モンゴルの

影響力を必ずしも重視しない点は、もしかすると適正な見方なのかもしれない。というのも、この観点は、モンゴル・ウルスの実体を、強力な軍事的統一体ではなく、旧勢力の再編の上に成立した緩やかな連合体とみる最新の研究動向と重なり合う面があるからである。これは杉山の提示するモンゴルの“二重構造”の問題⁸⁾とも密接に関わっており、今後の実証的な考察が期待される。

第二に、「13世紀世界システム」全体の「心臓部」として、中東を起点とする3つのサブシステム、すなわち、④カイロを中心とする紅海のサブシステム、⑤バグダードを中心とするペルシア湾のサブシステム、⑥黒海と中国を結ぶ中央ユーラシア・サブシステムが採りあげられている点に注目したい。前述のように、サブシステム⑥に対するルゴドの理解には補強の余地が残されているものの、それがサブシステム④や⑤と密接な関係にあったという示唆は重要である。このうち⑤は、フレグ・ウルスに位置していたが、実際にはペルシア商人を主たる担い手として機能していたものである。一方、④は、東方からのフレグ・ウルスや西方からの十字軍と対峙し、両者を撃退したことで知られるマムルーク朝とカーリミー商人が主体となっていた。これら④⑤の原型は、モンゴル時代に先ずること数百年、すでに8世紀半にはアッバース朝のもとでかたち作られていた。そして、そこで培われたソフトウェア、すなわち共通言語（アラビア語・ペルシア語）や金融システムなどがモンゴル時代の交通ネットワークにおいても流用されたのである。また、ネットワーク運営の知識と経験をもつムスリム商人たちが、インド・東南アジア・中国などにまたがる他のサブシステムへと積極的に参入していることもからみても、「13世紀世界システム」に占める中東イスラーム世界の重要な位置づけには疑いの余地がない。「13世紀世界システム」のなかで、あるいはモンゴル時代の交通ネットワークのなかで、中東はたしかに「心臓部」に位置したのである。

3. イブン・バトゥータの世界旅行とイスラーム世界の巡礼

ジャムチの起源はチンギス・カン Činggis Khan（在位1206～1227）の時代にさかのぼるといわれるが、その飛躍的な発展は、やはりイスラーム世界との接合によってもたらされたものといえる。このモンゴル時代の交通ネットワークを活用して各地を往来し、旅の記録を後世に残した人々のうち、その旅のスケールの大きさが際だっているのが、『大旅行記（原題：都会の新奇さと旅路の異聞に興味をもつ人びとへの贈り物）⁹⁾』を残したイブン・バトゥータ Ibn Baṭṭūṭa（1304～1368/9（一説に77））である。

14世紀モロッコ出身のイブン・バトゥータは、生涯をかけてアフロ・ユーラシア世界の各地を遍歴した。足かけ三十年にわたる彼の旅の最初の目的地は、ほかならぬ聖地マッカであった。つまり、ハッジ ḥajj（マッカ巡礼）こそが彼にとって世界旅行の原点だったのである。『大旅行記』に記されている彼の訪問地は、マッカ、イラク、アナトリア、ロシア、中央アジア、アフガニスタン、インド、スリランカ、東南アジア、中国、イベリア半島、サハラ以南のアフリカなど、イスラーム世界のほぼ全域から、その周辺の“境域イスラーム世界¹⁰⁾”までのきわめて広い範囲にわたっている。しかし、イブン・バトゥータが、実際に中国にまで足を伸ばしたのかどうかについては否定的な諸説¹¹⁾があり、それに従うと、『大旅行記』は、彼自身の旅行記録の口述をベースにしつつも、一部は彼の経験を反映していないことになる。だが、ここで重要なのは、『大旅行記』のその一部が、当時の交通ネットワークを活用して各地を旅した多くの商人・学者・冒険者らの体験記述を包摂しながら成立したといわれる点である。つまり、北アフリカを旅立ったイブン・バトゥータのほかにも、各地のイスラーム社会から出発し、他者との交流を求めて遍歴した同時代の旅人は多数おり、彼らが、時には国境を越えて、また時には——ルゴドの表現を借りれば——“サブシステム”を乗り換えながら、アフロ・ユーラシア各地を渉猟していたという事実こそ視線が注がれるべきなのである。

では、イブン・バトゥータの旅の原点ともいえるハッジ（マッカ巡礼）とはどのようなものなのだろう

か。イスラーム世界の巡礼については多くの研究成果がみられる¹²⁾が、本稿では交通ネットワークの観点から論じてみたい。

毎年ズールヒッジヤ Dhū al-Ḥijja (巡礼月) になると、世界各地から膨大な数の巡礼者たちが聖地マッカに押し寄せる。これがムスリムの義務の五柱の一に数えられるハッジである。歴史的にみると、時代によってハッジの規模には波があるようだが、前近代においては、モンゴル時代を転機として巡礼者の数や出発地が急速に拡大したといわれる¹³⁾。ハッジの拡大は、イスラーム世界における人々の多様な移動を促進するとともに、マッカを中心とする交通ネットワークとその結節点にあたる都市の発展につながった。

家島彦一が述べるように、そもそもイスラーム世界は、商人・巡礼者・遊牧民などの「移動の民」の手によって作り上げられてきたネットワークとしての性質をもっている¹⁴⁾。それゆえ、イスラーム世界には、巡礼者たちを柔軟に受け入れる社会的な素地ができていた。例えば、クルアーン al-Quārn やハディース ḥadīth などイスラームの教えにおいて、旅人は貧者・病人・孤児とともに保護されるべき対象と見られたし、ヒマーヤ ḥimāya (互助制度) やディヤーファ diyāfa (もてなしの慣行) など、ソフト面において巡礼者たちを支えるイスラーム都市社会の相互扶助システムがあった¹⁵⁾。また、交通ネットワークの接点・結節点としてのイスラーム都市にも、巡礼者たちの移動を支援する様々な機能が備えられた。例えば、イスラーム都市には、モスク masjid やマドラサ madrasa やスーク sūq などのほか、隊商宿、広場、水場など、人間同士のコミュニケーションの媒介機能をもつ様々な施設が建てられ、その中にはワクフ waqf によって運営された無料の施設もあった¹⁶⁾。このように、ハッジは、ハード/ソフト両面を備える充実した交通ネットワークに支えられていたのである。

ハッジの特質を考える上で、もう一つの重要なのは、巡礼者の旅の目的が、必ずしもマッカでの宗教的義務を果たすことに限られなかった点である。例えば、学問の修得や、他の聖地の参拝、ときには亡命・移住など、多様な目的と動機をあわせ持つ巡礼者もいた¹⁷⁾。中でも注目に値するのは、出稼ぎや商売などの経済的動機を持って巡礼する者が少なくなかったことである。イスラーム社会では、商売によって利益を得ることが人間生活と社会の根幹に関わる必要不可欠な行為として礼賛されているから、巡礼という宗教的義務に、経済的側面が付加されたとしても別段奇異なことではなかった。したがって、巡礼者の中には、出身地の産物を持参してマッカに詣でるものも多く、それゆえ巡礼路には多くのモノが行き交い、巡礼都市のスークにはモノが溢れるという現象が生まれた。こうして聖地マッカは、多様なヒトやモノが環流するイスラーム社会の都市ネットワークの“心臓部”の一つともいえる存在になり、「13世紀世界システム」のもとでも、前述のサブシステム④カイロ～紅海、⑤バグダード～ペルシア湾の境界に位置しながら、独自の地位を保ち続けたのである。

4. おわりに ～今後の課題～

以上、本稿では、モンゴル時代の交通ネットワークを議論の起点として、イスラーム世界とのかかわりを中心に、近年の研究動向を紹介しながら初歩的な考察を進めてきた。そして、アフロ・ユーラシア世界における「13世紀世界システム」やモンゴル時代の交通ネットワークにとって、中東イスラーム世界がきわめて重要な位置を占めていたこと、そのイスラーム世界の中でも、聖地マッカが多様なヒトやモノの環流する都市ネットワークの心臓部ともいえる存在だったことなどを論じた。

以上の点をふまえつつ、アフロ・ユーラシア世界を視野に入れた遍路・巡礼研究の今後の可能性について考えたことを書き留めておきたい。

まず、モンゴル時代の交通ネットワークや巡礼に関する個別の事象を、旅行記を含めた一次史料に基づい

て実証的に考究することが求められよう。マッカ巡礼だけでなく、日本列島から中国大陸へ渡った求法巡礼僧などもその研究対象になりうる。その際に、巡礼の宗教的側面からあえて離れ、ヒトやモノの移動に伴ってあらわれる経済的側面、たとえば交通ネットワークのあり方を手がかりにして考察することもできるのではないか。

また、巨視的にいえば、モンゴル時代の交通ネットワークがアフロ・ユーラシアの歴史の中でどのように位置づけられるのかという問題を、さまざまな視点から捉え直す必要がある。本稿では、アブー・ルゴドの掲げる「13世紀世界システム」を土台にして論じたが、最近では、それを批判的に継承しつつ、西暦1400年以降のアジア経済の重要性に着目したA. G. フランクのグローバル・エコノミー論¹⁸⁾なども世に問われている。そうした研究動向に対して常に注意を払いつつ、モンゴル時代と近代世界システムとの関係についても目を配りながら、今後の研究を進めていきたい。

注

- 1) Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, Oxford U.P., 1989. ジャネット・L. アブー・ルゴド著；佐藤次高・斯波義信・高山博・三浦徹訳『ヨーロッパ覇権以前』(上・下)、岩波書店、2001年。
- 2) 杉山正明『モンゴル帝国と大元ウルス』京都大学学術出版会、2004年。
- 3) F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, 1949. フェルナン・ブローデル著；浜名優美訳『地中海』(全5巻)、藤原書店、1991-99年。
- 4) I. Wallerstein, *The modern world-system: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Academic Press, 1974. I. ウォーラーステイン著；川北稔訳『近代世界システム——農業資本主義と「ヨーロッパ世界経済」の成立』(全2巻)、岩波書店、1981年。
- 5) ルゴドによって挙げられている8つのサブシステムとは、およそ以下の通りである。①シャンパーニュの大市やイタリア諸都市を含むヨーロッパ・サブシステム、②イタリア諸都市とイスラーム諸都市からなる地中海・サブシステム、③黒海と中国を結ぶ中央ユーラシア・サブシステム、④バグダードを中心とするペルシア湾のサブシステム、⑤カイロを中心とする紅海のサブシステム、⑥中東とインドを結ぶインド洋サブシステム、⑦インドと東南アジアからなるサブシステム、⑧中国と東南アジアを含む東アジアのサブシステム。なお、これらのサブシステムの「形」と主要都市については、前掲『ヨーロッパ覇権以前』(上)、p.43、*Before European Hegemony*, p.34に掲載の地図を参照。
- 6) 前掲『ヨーロッパ覇権以前』(下)、p.179. *Before European Hegemony*, p.362.
- 7) 前掲『ヨーロッパ覇権以前』(上)、p.192. *Before European Hegemony*, p.154.
- 8) 前掲『モンゴル帝国と大元ウルス』、pp.14-16.
- 9) 『大旅行記』の編纂者はグラナダ出身の文学者イブン・ジュサイイ Ibn Juzayy。彼がイブン・バットゥータの旅行記録の口述をもとに『大旅行記』の編纂を終えたのは1355年のことである。
- 10) “境域イスラーム世界”の定義については、家島彦一『イブン・バットゥータの世界大旅行』平凡社新書、2003年、pp.278-281. を参照。
- 11) 例えば、H.A.R. Gibb, *The Travels of Ibn Battūta A.D. 1325-1354*, Trans. with revisions and notes, 3 vols., Cambridge, 1958-71. The 4th volume by Charles F. Beckingham, Cambridge, 1994. など。
- 12) イスラーム世界の巡礼に関しては、1986・1988の両年に中近東文化センターで開催された巡礼シンポジウムが注目に値する。川床睦夫責任編集『巡礼 シンポジウム』part 1 (中近東文化センター研究会報告 no.7) 中近東文化センター、1986年。川床睦夫責任編集『巡礼 シンポジウム』part 2 (中近東文化セン

- ター研究会報告 no.8) 中近東文化センター、1988年.
- 13) 前掲『巡礼 シンポジウム』part 1、pp.113-117、前掲『巡礼 シンポジウム』part 2、p.150.
 - 14) 家島彦一『イブン・バットゥータの世界大旅行』平凡社新書、2003年、pp.19-33.
 - 15) 前掲『イブン・バットゥータの世界大旅行』、pp.35-38.
 - 16) 前掲『イブン・バットゥータの世界大旅行』、pp.34-35.
 - 17) 前掲『イブン・バットゥータの世界大旅行』、pp.32-33. 坂本勉『イスラーム巡礼』岩波新書、2000年、pp.91-124. なお、イスラーム世界における巡礼目的の多様性については、前掲『巡礼 シンポジウム』part 1-2でも様々な事例が採りあげられている。
 - 18) A.G.Grank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, University of California Press, 1998. A・G・フランク著；山下範久訳『リオリエント ― アジア時代のグローバル・エコノミー』藤原書店、2000年.