ヤアーリバ朝における通商活動とイマーム

The Maritime Trade and Imāms
in the Ya‘āriba Period福田 安志^{*}
FUKUDA Sadashi

ABSTRACT The Portuguese tenure of Muscat came to an end in 1650 by the assault of Arabs. After the expulsion of the Portuguese from Muscat, the acute hostility between the Omanis and the Portuguese continued. The Portuguese fleets came to Muscat to destroy the Omani navy. The Omani fleets were dispatched many times by the Imāms to attack the Portuguese vessels and to raid on the Portuguese settlements in India, the Persian Gulf and East Africa. Thus the frequent conflicts between them lasted approximately till 1739 when the Portuguese had lost their power in the Persian Gulf and the Arabian Sea.

The main reason why the Omanis maintained or even increased their enmity against the Portuguese was that the commercial operations of the Omanis were being harassed by the Portuguese. After the capture of Muscat by the Imām Sulṭān b. Sayf I, the Omanis embarked in maritime trade and then Muscat became main entrepôt for the Persian Gulf trade. But untill the first half of the 18th century, the Portuguese were attempting to maintain their control on the native maritime trade in the Indian Ocean and the Persian Gulf. Since the Portuguese considered the growth of the Omani commercial operations as a serious threat to the Portuguese control on the native trade, they tried to prevent the Omani trade.

The Imam Sulṭān b. Sayf I and his successors organized the naval expeditions to remove the Portuguese pressure on their trade and to discourage the Yemeni and Persian trade activities, which

* 中央大学非常勤講師
Lecturer, Chuō University

gave the Imāms the leading role in the Omani maritime operations. In the beginning of the 18th century, the Imāms had nearly 30 naval vessels which they employed as merchant ships in time of peace. Thus the Imāms established themselves as the leading mercantile power in Oman.

はじめに

ヤアーリバ朝第2代イマームのスルターン・ブン・サイフ一世 Sulṭān b. Sayf は、1650年にそれまでポルトガルの支配下に置かれていたマスカットの奪回に成功した。それ以降、ブー・サイード朝初期にかけてオマーン人達はインド洋やペルシャ湾、紅海で活発な通商活動を行なった。オマーン人達は、主にインド洋沿岸やペルシャ湾岸、紅海沿岸の諸都市を結ぶ中継貿易を行い、最盛期にはオマーン船は南はモーリシャス諸島まで、東はベルガル湾沿岸やさらにはマレイ半島やバタビアまで行き通商活動を行なった。オマーンが通商活動の拠点としたマスカトはペルシャ湾の出入口を扼する交通の要衝に位置したこともあり、オマーンはペルシャ湾交易において支配的立場を得ることに成功し、後にも述べるように、最盛期の18世紀末にはペルシャ湾岸の諸港で取引される商品の金額にして8分の5がマスカトを経由したとされる。オマーン人達はインド洋や紅海の各地を結ぶ通商活動においても大きな役割を果たし、この中継貿易によってオマーンは経済的にも繁栄した。

オマーン人達の活躍は通商活動のみにとどまらず、17世紀末より19世紀半ばにかけてのオマーンは、ザンジバル島を中心にして現在のソマリアよりタンザニアにかけての東アフリカ沿岸部を支配下に収め、またアラビア海に面したマクラーン地方の Gwāder から Chāhbār にかけての地域を領有した。さらにペルシャ湾内においても何度もバハレーン島を占領し、ホルムズ海峡に面したバンドル・アッバースでもオマーンの経済的権益が確立されるなど、オマーンは19世紀前半にペルシャ湾岸やマクラーン地方より東アフリカ沿岸地方にわたる一大海洋帝国を築き上げることに成功し、ザンジバルやマクラーン地方でのオマーン人による支配はこのとき以来第二次世界大戦後まで続いた。

こうした事実からも明らかなように、17世紀半ばより19世紀半ばにかけてのオマーンはペルシャ湾やインド洋交易において重要な役割を果たしたのみなら

ず、ペルシャ湾やマクラーン地方、さらに東アフリカの歴史にも大きな影響を与えている。しかし、具体的にどのような形でオマーンの通商活動が行なわれ、東アフリカやマクラーン地方でのオマーン人支配はどのように確立されていったかという点については不明な点が多い。⁽¹⁾

オマーンの通商活動や海洋発展について初めて体系的に論じたのは「Oman since 1856」を著した Landen ⁽²⁾であり、続いて Allen の「Sayyids, shets and Sultāns」がある。⁽³⁾しかし、Landen も Allen もその著書や論文においてオマーンの通商活動と海洋発展に焦点を当てて論じているものの、その主たる関心は近代オマーンの経済活動の変遷をインド経済とオマーン経済の結びつきの中で理解しようとするか、あるいはマスカトなどのオマーンの港町に居住していたインド人商人との関連で明らかにしようとするところにある。確かにオマーンの通商活動においてインド人の果たした役割は、とりわけ19世紀以降重要なものがある。しかし他方では、オマーンに居住したインド人商人は、19世紀半ば以降におけるイギリスのオマーンでの影響力の拡大に際し、結果としてその植民地支配の先兵的な役割をも担ったことを考慮するとき、インド人の側よりオマーンの近代史を理解するのではなく、アラブ人の活動に焦点を当ててオマーンの通商活動の展開過程を検討する必要がある。オマーンの通商活動や海洋発展はインド人に依存して展開されたのではなく、主にイマームやサイイドなどの統治者を中心としたアラブ人によって担われたからである。近年刊行された Risso の「Oman & Muscat」はオマーンの内部に主眼を置いてオマーンの通商活動を検討した初めての研究書であり、⁽⁴⁾そこではオマーンの通商活動を理解する上での様々な問題点が検討されている。しかしその時代的関心はもっぱら18世紀の後半より19世紀の初頭までの短い期間に置かれており、このためヤアーリバ朝以来のアラブ人の海洋活動の展開過程についてはほとんど言及されていない。

オマーンの通商活動における特徴的な枠組みはイマームなどの統治者を中心として通商活動が展開されたことにあるが、こうした枠組みが形成されるのが17世紀の半ば以降のヤアーリバ朝期のことである。筆者は本稿において、ヤアーリバ朝期のオマーンの通商活動を検討し、どのようにしてイマームを中心とした通商活動が行なわれるようになったかを明らかにしたい。

I. ポルトガルとの抗争

オマーンでは、1507年にマスカトがポルトガルに占領されたのをはじめとし、その他の海岸部地方の主要都市もポルトガルの支配下に置かれた。一方、内陸部地方では地方政権が割拠していたが、1624/5年にナーシル・ブン・ムルシド Nāṣir b. Murshid（在1624/5～1649）がイバード派のイマームに選ばれ内陸部地方がイマームの下に統一されると、ナーシルは海岸部地方を支配下に置いていたポルトガルへの攻撃を開始した。ナーシルは1643年11月にはスハール Ṣuḥār の奪回に成功し、1648年までにはスール Ṣūr、クラヤート Qurayāt もアラブ人の支配下に戻った。オマーンでのポルトガルの拠点として最後まで残っていたマスカトは、ヤアーリバ朝第2代イマームのスルターン・ブン・サイフ一世 Sulṭān b. Sayf（在1649～1679頃）によって1650年1月に奪回されたが、ヤアーリバ朝とポルトガルとの抗争はその後も長期間にわたり続いた。

Sirḥān b. Sa'īd などのイバード派イマーム伝のなかでは、スルターンはマスカトを奪回した後、陸や海でポルトガルに対する攻撃を継続し彼らの支配下にあった国々で勝利を収め、彼らの艦船の多くを破壊し彼らの財産の多くを戦利品として得たと述べられているように、マスカトの奪回後はヤアーリバ朝とポルトガルとの争いはインド洋などの海上やインド沿岸地方、東アフリカ沿岸地方へその舞台を移し続けられた。

マスカトがアラブ人の支配下に戻った2年後の1652年に、オマーン艦隊はポルトガルの支配下にあったザンジバル島を攻撃したが、同じ年にインドのゴアを発ったポルトガル艦隊もマスカトを襲撃した。そして1655年には当時ポルトガルの支配下にあったボンベイに対しオマーンの侵攻と略奪が行なわれ、同じ時期に別のオマーンの艦隊がやはりポルトガルの支配下にあった東アフリカのモンバサに攻撃を加え、5年間モンバサの要塞を包囲した後モンバサを占領した。さらに1670年にはオマーンはインド西岸のポルトガルの拠点であった Diu を攻撃し、この時の戦いで1,000人以上のアラブ人が戦死したとされる。1673年9月にはポルトガル艦隊がマスカトを攻撃したが、オマーンはその報復に10隻の商船を武装させて同じ年の12月に Diu の近くで穀物を輸送中であったポルトガルの艦隊を襲い、その大部分を拿捕し破壊した。翌1674年2月にはオマーンの艦隊はポルトガルの支配下にあったインド西岸の Bassein へ向かい600人が上陸してそこを攻撃した。

オマーンでは1679年頃にスルターンが死去しその息子のバルアラブ Bal‘-arab (在1679頃～1692頃) がイマームになったが、バルアラブの治世は弟のサイフ Sayf との権力争いのため内政が安定せず、この時期にはポルトガルとの抗争は表面上は少なくなる。アラブ側史料の中でもバルアラブの時代にポルトガルへの攻撃が行なわれたことを示す記述はない。しかし1692年頃に弟のサイフ・ブン・スルターン Sayf b. Sulṭān 一世 (在1692頃～1711) がイマーム⁽⁸⁾になると、彼はポルトガルに対する積極的な攻撃を再開した。1693年にインド西岸の Sūrat の沖合でオマーン艦隊とポルトガル艦隊の海戦が行なわれオマーン側の完敗で終わったが、翌1694年にはオマーンはインド、ペルシャ湾、東アフリカ沿岸地方を攻撃した。インドでは西岸の Damaun, Salsette を攻撃し、ペルシャ湾の入口のポルトガルの拠点であった Kung に対しては1,500人の兵を乗せた5隻の船を送り攻撃した。そして1696年には、オマーン艦隊は Mangalore にあったポルトガルの商館を襲い破壊し、同時に別のオマーン艦隊がポルトガルの支配下に戻っていたモンバサにも攻撃を加え、約3年間ポルトガルの要塞を包囲した後モンバサを完全に占領した。この時以来モンバサではオマーン系アラブ人の支配権が確立されることとなった。この時のオマーン艦隊はモンバサを攻略した後さらに南下し、Pemba 島, Zanzibar 島, Pate, Kilwa を征服しモザンビークまで達したもののその攻略には失敗した。1698年にオマーンの Ra’s al-Hadd の沖合でポルトガルの艦隊と8隻のオマーンの艦隊が交戦したが、ポルトガルはオマーン艦隊を撃退し、翌年にはオマーン艦隊はインドの Salsette に攻撃を加えた。⁽⁹⁾

ポルトガルとの間の抗争はこの後しばらくの間記録には現われないが、第5代イマームのスルターン・ブン・サイフ二世 (在1711～1719) の時代になると、1714年にインド沿岸のポルトガル支配地やポルトガル船が攻撃され、そして Sūrat の沖合で海戦となり、ついで Kung も攻撃を受けた。そして1717年に Diu が攻撃され、1719年にオマーン艦隊とポルトガル艦隊との間で Kung 近海で海戦が行なわれた。このように17世紀半ばに始まったオマーンとポルトガルとの間のインド洋やペルシャ湾での抗争は、最終的にはポルトガルがオマーン周辺海域からその勢力を失う1739年頃まで続いた。⁽¹⁰⁾

イギリスやオランダはポルトガルより遅れてインド洋へやってきた。イギリスもオランダもペルシャ湾地域ではポルトガルと対立していたが、イギリスは

1622年にサファヴィー朝ペルシャに協力しホルムズよりポルトガルを駆逐し、その後バンダル・アッパース（Gombrün）に東インド会社の通商代表を置いた。続いてオランダもバンダル・アッパースに商館を開設し、両国ともペルシャ湾地域での通商活動を強めつつあった。オマーンはオランダやイギリスとは争わなかったのだろうか。

イギリスの船は、1650年以降1700年頃までの間、オマーン船による攻撃を受けたことはなかった。17世紀末のペルシャ湾ではオマーン艦隊の活動が強化された。1694年にポルトガルの商館の置かれていた Kung が攻撃され、バンダル・アッパースもオマーン艦隊に脅かされた。この時期にペルシャにいたイギリス東インド会社の駐在員 Brangwin はボンベイ総督に連絡し、イギリスがサファヴィー朝に対して軍事的に支援するよう求めた。しかしボンベイ総督の Sir John Gayer は、アラブ達はイギリスの海運や通商への妨害を未だ行っていないのだからそうした行動は不適当である、と回答しサファヴィー朝支援のための軍艦の派遣を見合わせた。⁽¹¹⁾ このボンベイ総督の回答より、この時期までイギリス側はオマーン船による攻撃を受けていないことが読み取れる。この少し後にマスカットの船がインド船によって拿捕されたが、オマーンはこの報復としてイギリス船への攻撃を行なった。こうして1700年頃より1707年までの間に、Captain Morrice 船長の船と Captain Murvill 船長の船、そして Diamond 号の3隻のイギリス船がオマーン船によって拿捕されたことが記録されているが、これらの船はイギリス東インド会社に所属していた船ではなく、イギリス人商人が個人的な通商活動に用いていた船であった。オマーンは、東インド会社に所属した艦船に攻撃を加えることはしな⁽¹²⁾かった。この時期以降18世紀末まで、オマーンの艦船によるイギリス船への攻撃は行なわれなくなる。

オランダはこの時期にペルシャ湾通商をめぐりイギリスと対立し、ポルトガルに対してはインドでのその拠点への攻撃を行なっていたが、オランダとオマーンが争ったとする記録は、史料の中には残されていない。オマーン船とオランダ船との間で偶発的な争いはあったかもしれないが、オマーンがポルトガルに対して行なったような組織的な攻撃が行なわれたとは考えがたい。このようにマスカットを奪回した後のオマーンの艦船による攻撃は、ヨーロッパ船については、主にはポルトガルに対して向けられていたと考えられる。

II. 通商活動の支配権をめぐる争い

17世紀半ば以降のオマーンによるヨーロッパ船への攻撃は、もっぱらポルトガルに対して向けられた。インド洋ではポルトガルがまだ勢力を保持し、1652年や1673年にポルトガル艦隊がマスカトを襲ったように、ポルトガルは隙があればマスカトに攻撃を加えようとしていたので、オマーンにとってはポルトガルを駆逐し海岸部地方の安全を確保する必要があった。

しかしオマーンとポルトガルとの間の長く続いた抗争の背景には、オマーンの海洋通商活動の開始に伴う両者の間の通商をめぐる支配権争いがあった。もともとオマーンは海洋通商活動の長い歴史を持っていたが、海岸部地方の主要な港町が次々にポルトガルに占領された後は、オマーンの通商活動はポルトガルによる強い規制を受けることとなった。マスカトをはじめスール、ソハール、クラヤートなど、遠洋航海が可能な船を保留することができた港はすべてポルトガルの支配下に置かれ、ポルトガル船が米、デーツ、馬などの輸送を行なう一方で、オマーン船やインド船など現地人の保有した船は積み荷の内容制限を受けたうえ、マスカトで通行許可証の発給を受け関税を支払わなければならなかった。⁽¹³⁾ 1611年11月16日にマスカトのポルトガル人司令官 Antonio Pereira de Laserda が、Gwādar に住むブルーチーの船長 Noradin に発給した許可証の内容が記録されている。その許可証には船の大きさ、船長の名前、宗教、人種、居住地、年齢が記され、マスカトを出航しスハール、ディウ、チャウルなどに寄港すること、さらに携帯する武器の種類と量が細かく記入されている。積み荷については、乾葡萄やデーツなどを積み荷にすると記され、運んではいけないものとして綱、鉄、鉛、煙草、生姜、シナモンやその他規則で定めるものと記されている。この許可証の記載内容は、ポルトガルによる現地人の船に対する規制の厳しさと、剣や銃などの武器およびその原料がアラブ人などの手に渡ることをポルトガルが厳重に規制していたことを示している。

17世紀の初めにヤアーリバ朝が成立すると、イマーム・ナーシルは通商活動に対する関心をしだいに強めた。イマーム・ナーシルは1643年にスハールを奪回した後、イギリス東インド会社にヤアーリバ朝オマーンと通商を行なうことを求めた。イギリス東インド会社はこの求めに応じ、1645年に Surat より Philip Wylde を交渉のためにスハールへ送り、スハールでの交渉の結果、翌年にはいわゆる Wylde Treaty が締結された。イギリス東インド会社と

の通商条約である Wylde Treaty はその第一条で、「イギリス東インド会社は品目の制限を受ける事無く、イマーム支配下の地域で自由に交易することを許される」と規定している⁽¹⁵⁾。この条約の交渉はナーシルの求めによって開始されたとされるが、ヤアーリバ朝がポルトガルの規制を受けない自由な通商を望んでいたことが見て取れる。

さらにナーシルは1648年8月にマスカトを攻撃し、約2カ月半マスカトを包囲した。アラブ軍の包囲を受けたポルトガルは、ヤアーリバ朝との間で和約を結ぶことを余儀なくされたが、その和約の条件の中には「オマーンの艦船は臨検を受けることなく海外へ行くことができる。イマームの臣民はマスカトへの出入に際し、個人の持ち物にも商品に対しても税金は支払わない。交易はどのようなものについても自由であるとする」とした規定があり⁽¹⁶⁾、すでにマスカトを奪回する以前よりイマームは通商活動の支配権をポルトガルから奪い返すことに強い関心を持っていたことがうかがわれる。

マスカトの奪回後、イマーム・スルターンの下で積極的な通商活動が始められた。Ibn Ruzaiq は、スルターンはインド、ペルシャ、サンアー、バスラ、イラクへ人を送り馬や武器やその他をオマーンへもたらしたと述べ⁽¹⁷⁾、また Sirḥān b. Saʿīd は、スルターンは売買に通じたワキール wakil (代理人) 達を任命し、貿易を行なったと述べている。さらに1677年にマスカトを訪ねた Fryer は、マスカトにはモカやカイロより商人が来航し、マスカトは薬種や馬を売り、インドの商品に対しては黄金で支払いをすると述べており⁽¹⁸⁾、スルターンの治世に、インド、ペルシャ湾岸、紅海沿岸地方との間での通商活動が行なわれていたことが示されている。

イマーム・ナーシルが Wylde Treaty によって、イギリス東インド会社商船の来航を求めたことが示しているように、ヤアーリバ朝初期の通商活動への関心は、米をはじめとした食料と武器の輸入と、デーツなどのオマーン産品の輸出に置かれていたものと思われる。しかしオマーンの通商活動は、次第に中継貿易の色彩を強めてくる。スルターン二世治下のオマーンの輸出品についてヨーロッパ人旅行者の報告があるが、1715年頃の Hamilton はマスカトの輸出品は馬、コーヒー、硫黄、深紅色染料、粗悪な布であるとし、翌1716年にマスカトを訪れた Cornwall は輸出は薬種、allom、硫黄、カーベット、馬であり、オマーンはモザンビークへ毎年艦隊を送り象牙を持ってくるが、その象

牙は再輸出される⁽²⁰⁾としている。これらの輸出品目のうちオマーンで生産され輸出されたものはどれくらいあったろうか。オマーンはもともと海外に輸出できるような産物や製品が少なく、19世紀の初めにオマーンの各地を旅行した Wellsted は、マスカトで生産され輸出されるものは僅かしかなく、それらはデーツ、深紅色の染料、フカのヒレ、塩漬けの魚であり、スールではデーツと塩漬けの魚が輸出品である⁽²¹⁾としている。したがって Hamilton や Cornwall がマスカトよりの輸出品目として記した品目の多くは再輸出されたものである⁽²²⁾と考えられる。当時マスカト船が運んだ商品の中でも重要なものであったコーヒーは、イエメンかもしくはソマリア地方よりもたらされたものであることは明らかである⁽²³⁾。さらに18世紀後半におけるマスカトでの交易についての記録を検討すると、マスカトが輸出した品目のうち布地はインドから、薬種の大部分はインドやペルシャから、硫黄やカーペットはペルシャから輸入したものであろうと推定される。このように18世紀にかけてオマーンの通商活動の中心は、紅海岸やペルシャ湾岸、あるいはインドや東アフリカ沿岸からの品物を対象とする中継貿易に変わっていった。

こうしたオマーンの海洋通商活動はポルトガルとの厳しい対立をもたらし、オマーンの中継貿易を中心とした通商活動が、インド洋やペルシャ湾におけるポルトガルの権益を脅かしたからである。16世紀以来インド洋西域やペルシャ湾で、ポルトガルは通商活動の拠点となる港町を支配下に置き、その海軍力の優位を背景として通商活動を進めていたが、アラブ人やインド人の海洋通商活動についても厳しくこれを統制していた。その手段としてポルトガルはアラブ人やインド人商人に対し船の運航を認める通行許可証を一定の料金を取って発行し、この通行許可証の発行に際しては往路と復路の2回、最寄りの港で関税を収めることが条件として付されていた。通行許可証を持たない船は発見されしだい拿捕、没収され、船長が死刑にされることすらあった⁽²⁵⁾。ポルトガルの艦船は大砲などの火器を持ち、海峡や港近辺など要所要所でアラブ船やインド船に目を光らせていた。ポルトガルは自らの船で通商活動を行なうとともに、こうした方法でアラブ人やインド人の手になる通商活動を彼らの支配下に置き経済的利益を得ていたのである。

オマーンが通商活動を開始した17世紀にはイギリスやオランダの活動も始まっており、イギリスやオランダも通行許可証を発行したものの、例えば彼らは

インド西海岸に税関を持っていなかったため関税の徴収を行わず⁽²⁶⁾、インド人やアラブ人の船舶へのイギリスやオランダによる規制は弱かったとされる。しかしポルトガルはインド沿岸各地で、またペルシャ湾では1622年にホルムズを失ったため1625年より Kung⁽²⁷⁾ で、商館と税関を持ち通商活動への支配を続けようとしていた。したがってマスカットの奪回後、本格的に通商活動を開始したオマーンは、まずインド洋交易における立場を維持しようとするポルトガルと争わねばならなかった。すでに述べたようにヤアーリバ朝は、イマーム・スルターンの時代に通商活動を開始し、インド、ペルシャ、サンアー、バスラ、イラクと直接取引を行なった。後の時代にはヤアーリバ朝は東アフリカ沿岸や東南アジアへも商船を送り取引を行ない、しかもオマーン⁽²⁸⁾の通商活動は中継貿易を主体とするようになった。こうしたオマーン⁽²⁸⁾の通商活動は、ポルトガルの通商支配体制を著しく脅かした。ポルトガルはさまざまな形でオマーン⁽²⁸⁾の通商活動を妨害しようとした。軍艦によるオマーン商船への直接攻撃はもちろん、カリカットをはじめとしたインド沿岸の現地人に対しオマーンとの通商をしないように圧力をかけ、スマトラでもマスカットとの交易を妨げようとした。オマーンが独自の通商活動を行なおうとすれば、インド洋やペルシャ湾に海軍力を保有するポルトガルと軍事的抗争を引き起こすのは当然の帰結であったといえよう。

III. イマームと通商活動

オマーンが武力を用いたのはポルトガルとの抗争の局面に於いてのみではなかった。オマーン⁽²⁸⁾の海岸部地方よりポルトガル勢力が一掃されアラビア半島東方海域でのポルトガルの支配が弱まったことは、半島周辺のアラブ人やペルシャ人の通商活動への進出を促した。イエメン商人などが遠隔地通商活動に進出し始め、オマーン湾を通行するようになったが、オマーンは通商活動における主導権を確保するためしだいに武力を用い彼らの活動を抑えつけようとした。ポルトガルがオマーン⁽²⁸⁾の主要な港町を支配していた時代には、オマーンでの遠隔地通商活動はポルトガルの手に握られており、またポルトガルはホルムズ島（1625年以降は Kung）やムサンダム半島突端の Khaṣab などホルムズ海峡近辺にいくつもの拠点を置き、ホルムズ海峡を通過する現地人の通商活動を支配する体制を作り上げていた。しかしポルトガルはアデンを支配下に置くこと

に失敗し、このため季節風を用いた帆船交易が行なわれる季節には、毎年ゴアより艦隊をバーク・アル・マンドブ海峡に送り、艦隊を並べて海峡を封鎖し紅海交易を支配下に置こうとしたものの、紅海交易を完全に支配することはできなかつた⁽²⁹⁾。したがって紅海の沿岸では、比較的、現地人による通商活動が多く行なわれていたと考えられる。

1642/3年に多くのイエメン商人達がハサー、バハレーン、バスラとの交易を行なおうとしたが、商人達はマスカトでポルトガルの掠奪を受け、このためイエメン商人達はマスカトがアラブ人の手に奪回されるまで、ペルシャ湾との交易を行なうことができなかった⁽³⁰⁾。イエメン商人達はヤアーリバ朝のマスカト奪回後ペルシャ湾地域との交易を再開した⁽³¹⁾。イエメン商人達が行ない始めたペルシャ湾岸地方との通商は、中継貿易に重心を移しつつあったオマーンの通商活動と競合するものであった。オマーンは武力を用い、イエメン商人の通商活動を抑え付けようとした。1685年に、マスカトの4隻の船が紅海の出口のバーク・アル・マンドブ海峡でモカの商船を待ち伏せ、攻撃を加えようとしていたことが記録されている。オマーンは武力を以て彼らの通商活動を妨害し、紅海とペルシャ湾を結ぶ交易と、メッカ巡礼などを含む運送業務を自らの手中に収めようとした。なかでもオマーンにとって重要であったのは、モカなどの紅海沿岸の港より、バスラなどのペルシャ湾沿岸の港へ向けられていたコーヒー交易の支配権を獲得したことであった。コーヒーはバスラよりシリアやイスタンブールまで運ばれたが、このコーヒー交易はオマーンに多くの利益をもたらした。

オマーンの攻撃はペルシャに対しても行なわれた。1670年頃にオマーン軍は、サファヴィー朝の守備隊が守っていたホルムズ島の要塞を3カ月間にわたり包囲攻撃した。1694年にはサイフ一世がペルシャ湾に送った12隻の艦隊はバンダル・アッパースを攻撃しようとした。この艦隊は、さらにペルシャ湾で「海賊行為」を行い商人たちを脅かし通商活動を麻痺させようとした。また1707年頃には多数のペルシャ船がオマーンの船によって拿捕された⁽³³⁾。このように17世紀末より18世紀初頭にかけて、オマーンはサファヴィー朝のペルシャ湾での拠点やペルシャ船に対して攻撃を加えたが、これはペルシャ人達の通商活動がオマーンの通商活動を脅かすものであったためと、サファヴィー朝がペルシャ湾の出入口にあたるホルムズ島やバンダル・アッパースを支配下に置きオマーンのペルシャ湾交易にとって支障となっていたからであろう。オマーンは、とり

わけ1690年代より1710頃までの間、ペルシャ人による通商活動と海運に対し激しい攻撃を加え、これによってペルシャ人の通商活動と海運は非常な打撃を受けた。⁽³⁴⁾このようにオマーンは、オマーンの通商活動に脅威となるイエメン人やペルシャ人の通商やその拠点に攻撃を加えることで、オマーン周辺海域での中継貿易の主導権をしだいに手中に収めていったのである。

オマーンにとってはイギリスやオランダさらに後にはフランスの活動もオマーンの通商活動を脅かすものであった。イマームが本格的に通商活動に乗り出す以前には、オマーンは自ら求めてイギリス東インド会社と通商交渉を行ない、イマーム支配下の地域での自由交易権を東インド会社に与えるなど、ポルトガル以外のヨーロッパ勢力とは積極的に交易を行なう姿勢を示していた。しかし、イマームの下で通商活動が開始されると、イマームはしだいにヨーロッパ諸国の通商活動にも警戒を向けはじめた。1659年にイギリスがマスカトに100人の守備兵を持った通商拠点を作ろうとしたときイマームはこれに同意しなかった⁽³⁵⁾し、この後オマーンは19世紀になるまでイギリスに商館を開設することを許さず、またオランダもフランスもマスカトには商館を開くことができなかった⁽³⁶⁾。イマームはイギリス、オランダ、フランスに対しては、組織だった攻撃を加えることはなかったが、マスカトでの中継交易への参入を認めないことで自らが握っていた中継交易の利益を守ろうとしたのであった。

この当時のオマーンには、イマーム以外の商人などが保有した商船も多数あったものと思われる。しかしオマーンによる通商活動の展開が不可避免的にポルトガルとの武力抗争を引き起こし、あるいはイエメン商人やペルシャ商人の通商活動への武力を用いた妨害活動によってオマーンの通商活動が確立されたため、オマーンの通商活動はイマーム主導で進められることとなった。オマーン船にとって最も利益を生むと考えられたペルシャ湾やインドとの通商は、ポルトガルなどとの抗争が起こることが予想され、ポルトガルなどと抗争を繰り返しながら通商活動を行なうことができたのは、個々のアラブ商人ではなく組織だてられた軍事力を保持したイマームであったからである。ポルトガルやペルシャなどとの一連の抗争はイマームの指揮下で行なわれた。例えば1670年のオマーン軍の Diu 攻撃は、後にイマームになるサイフ一世が率いたものと考えられている。⁽³⁷⁾また1698年に Ra's al-Hadd の沖合でポルトガル艦隊と8隻のオマーン艦隊が交戦したが、この時のオマーン艦隊は Maṭraḥ のワリーに

よって指揮されていた。⁽³⁸⁾ マスカトに隣接した港町 Maṭraḥ のワーリーは、イマームによって任命された。これらの例に見られるように、ポルトガルやペルシャとの抗争の前面に立ったのはイマーム支配下の艦隊であった。

イマームはどれくらいの海軍力を保有したのであろうか。Lorimer が1650年以降オマーンで海軍力の突然でかつ大変な発展が行なわれたことは特筆に値すると述べているように、⁽³⁹⁾ マスカトの奪回後ヤアーリバ朝の下でオマーン⁽⁴⁰⁾の海軍建設が急速に進められた。イマームの保有した船の数が具体的なものとして史料に現われるのは、1700年頃以降のことである。サイフ一世（在1692頃～1711）の時代には、アラブ側史料では、サイフは24隻ないし28隻の船を保有しその内の5隻は大きな船で、80門の大砲を備えた船もあったとされる。⁽⁴¹⁾ 1705年にマスカトを訪れた Lockyer の報告では、彼はマスカトの港で14隻の軍艦を目撃し、そしてその数以上の船が洋上に航海中であると教えられたという。さらに1715年頃の Hamilton の報告では、イマームの海軍力は、74門の大砲を持つ船一隻、60門の大砲を持つ船2隻、50門の大砲を持つ船一隻、12門から32門の大砲をそれぞれ持つ船18隻より成り、さらにその他に4～8門の大砲を持つ ⁽⁴²⁾tranki 船が何隻かあるとされる。イマームの保有した船は、具体的にどれくらいの大きさがあったであろうか。ヤアーリバ朝時代の史料では、1665年に Karwar で100トンのイマームの船が1隻停泊していた記録があるのみであり、⁽⁴³⁾ イマームの保有した主力艦船の大きさは不明である。しかしブー・サイード朝初期の、18世紀末のマスカトでは、サイイド・スルターンの旗艦 Gunjava 号は1000トンの大きさがあり、その他に彼は400トンから700トンの大きさの帆船15隻以上を保有していたことを考えると、⁽⁴⁴⁾ ヤアーリバ朝のイマーム達の保有した艦船も相当の大きさがあったものと考えられる。以上のことから、ヤアーリバ朝のイマーム達は18世紀の初期までには20数隻の大型の軍艦を保有するようになっていたことが見て取れる。インド沿岸や東アフリカ沿岸地方を主な舞台として繰り広げられた1650年以降の一連のポルトガルとの抗争に、イマームが動員できた艦船の数は相当な数に上ったものと思われる。

これらの艦船の中にはもっぱら軍艦として用いられた船もあったかもしれないが、その多くは普段は商船として用いられていたと考えられる。すでに述べたように1673年の Diu 近海でのポルトガル艦隊への攻撃に際しては、イマームは10隻の商船を武装させ攻撃に用いた。⁽⁴⁵⁾ またブー・サイード朝のイマーム・

アハマド **Aḥmad** は4隻の大型船と8隻の小型船を保有し、戦時には軍艦として用い、平時には商船として用い、サイイド・サイード **Sayyid Saʿīd** の持ち船も普段はインドとの通商活動に用いられ戦時には軍艦として用いられたとされるように、⁽⁴⁶⁾ 当時は軍艦と商船の区別は曖昧であり、イマームの保有した艦船は軍艦としても商船としても用いられたと考えられる。とくに東南アジアや東アフリカ沿岸などの遠隔地通商にはイマームの大型船が必要であったと思われる。サイフ一世の時代に、ポルトガルがスマトラでマスカトとの交易を妨げようとしたことは、東南アジアまでオマーンの交易船が航行していたことを示しているが、これに用いられたのはイマームの保有した大型船であると考えられる。

イマーム主導の通商活動によってオマーンは富み栄え、イマームも多額の利益を得た。スルターン一世の時代にもオマーンは通商活動によって栄えたが、サイフ一世の時代になるとサイフ一世は多額の富を蓄積し、その資金を農業に投資し各地でファラジュ **falaj** (カナート型灌漑水路) の建設や修理を行い、各地で多数のナツメヤシを新規に植え、オマーンのナツメヤシの3分の1以上を所有するようになったといわれる。⁽⁴⁷⁾

イマームは実際の通商活動はワキール(代理人)を通して行なっていた。ワキールとは、イバード派の宗教指導者であったイマームが、彼が保有した個々のナツメヤシ農園の管理のためや、通商活動を実際に執り仕切るためにそれぞれ任命した代理人である。ヤアーリバ朝よりブー・サイード朝の初期にかけての時代にはイマームの統治は主には内陸部のイバード派諸部族を基盤としていた。このためブー・サイード朝のサイイド・ハマド **Sayyid Ḥamad** が1780年代にマスカトを実質的な首都と定めるまで、首都がニズワーなどへ移った一時期を除き、イマームは内陸部のルスターク **Rustāq** に住んでおり、⁽⁴⁸⁾ 通商活動の中心地であった港町マスカトには住んでいなかったからである。さらに、スルターン一世は通商活動を行なったため彼のイマームの資格について法学者が非難したとされるように、⁽⁴⁹⁾ イバード派の宗教指導者であったイマームが直接通商活動を行なうことには制約があったためでもある。Wilkinson は、「イマームの個人的財産はバイト・アル・マールとははっきりと区別され、(通商活動から得られる) 利益について混同があってはならないのでイマーム達が通商活動を行なうことは認められなかった」と述べている。⁽⁵⁰⁾

1688年にマスカトを訪れた Kaempfer は、イマームの Bal‘arab はニズワール Nizwā に住み3年に1回マスカトにやってくるとし、1715年頃にはイマームは普段はニズワールスタークにいるが毎年マスカトにやってきて1カ月くらい滞在したとされる。またブー・サイド朝のイマーム・アハマドもルスタークに住み、定期的にマスカトにやってきて、その時には12日間マスカトに滞在したとされる⁽⁵³⁾。このようにヤアーリバ朝よりブー・サイド朝の初期にかけてイマーム達は、1年ないしは何年かに1回マスカトに来て通商活動の状態などを直接調べたものの普段は内陸部に住んでいた。このために、イマームはワキールを任命して通商活動の実務を委ねていた。Sirḥān b. Sa‘īd などではスルターン一世は売買に通じたワキール達を置いて通商を行なったとされ⁽⁵⁴⁾、また Ibn Ruzaiq ではスルターン一世は、インド、ペルシャ、サンアー、バスラ、イラクへ人 rijāl を送り、馬や武器やその他をオマーンへもたらしたとされていることより判断し、ワキールはイマームの船を率いて各地へ行き取引を行なったものと考えられる。

おわりに

ヤアーリバ朝の第二代イマーム、スルターン・ブン・サイフがマスカトをポルトガルから奪回した1650年以降、オマーンのアラブ人達の海洋通商活動が開始された。オマーンの通商活動は、中継貿易を主体としたものになり、インド洋での現地人による通商活動への統制を続けようとしたポルトガルとの抗争を引き起こした。またオマーンの通商活動は、イエメン商人やペルシャ商人の通商活動との競合を余儀なくされた。このため代々のイマーム達は、その海軍力を用いポルトガルと戦い、またイエメン商人やペルシャ商人の通商活動を妨害した。イマームは保有した多数の軍艦を平時には通商活動に用い、こうしてヤアーリバ朝期のオマーンの通商活動はイマームを中心にして行なわれることとなった。こうしたイマームの下でオマーンの通商活動はしだいに活発なものになっていった。

19世紀にはいるとオマーンの通商活動において、しだいにインド人達が主導権を握るようになっていく。オマーンの通商活動におけるインド人の役割については稿を改めて論じることとしたいが、ヤアーリバ朝期のオマーンで始まった通商活動においては、インド人達はその中心的な存在ではない。1721年にポ

ルトガルが商館を持っていたペルシャ湾の Kung では、インド人が通商活動を行なっていたが、彼らの通商活動はマスカトのアラブ人の進出によって打撃を受けた。⁽⁵⁶⁾ 17世紀後半に、ペルシャ湾周辺ではインド人達は独自の勢力としては通商活動を行なうことができなかった。オマーンでのインド人達の通商活動は、インドとオマーンを結ぶ通商を中心とする。オマーンにおいてインド商人達が本格的な通商活動を開始するのは、インドでのイギリスの支配が確立され、オマーンを含めたペルシャ湾周辺海域でイギリスの影響力が強まる19世紀に入ってからのことである。

イマームを中心とするオマーンの通商活動のパターンは、18世紀半ばに始まったブー・サイード朝においても踏襲され、18世紀後半から19世紀初めにかけてオマーンの通商活動は盛時を迎える。18世紀後半には、ブーシャフルとバスラで輸入されるインド商品の半分以上と、バハレーンで輸入されるインド商品の大半はマスカトを経由して運ばれたとされ、さらに18世紀の末には、ペルシャ湾岸の諸港で取引される商品の金額にして8分の5はマスカトを経由したといわれるほど、⁽⁵⁷⁾ マスカトを基地とした中継貿易は賑わいを見せることとなった。⁽⁵⁸⁾ この時期にはイマームやサイイド以外の者が保有した、マスカトやスールの商船が活発な通商活動を行なっていたことが記録に残っているが、しかしそれでもイマームやサイイドはオマーンの通商活動において中心的役割を担い続けた。⁽⁵⁹⁾

注

- (1) これまでのところオマーンの交易活動や海洋活動についての研究は非常に数が少なく、またオマーン人研究者による研究も現在のところ行なわれていない。
- (2) Landen, Robert Geran, *Oman since 1856*, Princeton, 1967.
- (3) 博士論文 Allen, Calvin H. JR., *Sayyids, Shets and Sulṭāns*, University of Washington, 1978.
- (4) Risso, Patricia, *Oman & Muscat*, London, 1986.
- (5) Sirḥān b. Sa'īd, *Ta'riḫ 'Umān al-muqtabas min Kitāb Kashf al-Ghumma al-jāmi' li-akhbār al-umma*, Masqaṭ, 1980. p. 111. Abū Sulaymān b. Muḥammad, *Qīṣaṣ wa akhbār jarat fī 'Umān*, Masqaṭ, 1983. p. 126. Sirḥān b. Sa'īd と Abū Sulaymān は18世紀に書かれたイバード派のイマーム伝である。
- (6) Bennett, Norman R., *A History of the Arab State of Zanzibar*, London, 1978, pp. 11-12.
- (7) Miles, S. B., *The Countries and Tribes of the Persian Gulf*, London, 1966,

- reprint, pp. 211-216. Lorimer, J. G., *Gazetteer of the Persian Gulf, 'Omān and Central Arabia*, Calcutta, 1915, Vol. I, p. 404. イギリスの政務駐在官兼領事として1872年以降合計約10年間オマーンに滞在した Miles と、1915年に *Gazetteer* を取りまとめた Lorimer は、イギリス東インド会社とインド政府の記録文書や当時の旅行者の記録を用いてこれらの本を記した。これらの記録は現在では散逸しているものも多いことを考慮するとき、当時のオマーンの海洋活動を調べる上で貴重な史料でもある。
- (8) Sirḥān b. Sa'īd, *op. cit.*, p. 113. Ibn Ruzaiq, Ḥamid b. Muḥammad, *al-Fatḥ al-mubīn fī sīrat al-sāda al-Būsa 'īdiyīn*, Maṣqaṭ, 1977, p. 295. Abū Sulaymān, *op. cit.*, p. 129. アラブ側史料ではポルトガルはヤアーリバ朝の時期にはキリスト教徒と記されている。
- (9) Miles, S. B. *op. cit.*, pp. 218-222, Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, pp. 69-70, 404.
- (10) Miles, S. B., *op. cit.*, pp. 200, 236-237, Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 70, 404.
- (11) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 79.
- (12) Miles, S. B., *op. cit.*, p. 224. Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 79, 405.
- (13) Bidwell, Robin, "Bibliographical Notes on European Accounts of Muscat 1500-1900", *Arabian Studies IV*, ed. Serjeant, R. B. and Bidwell, R. L., London, 1978, pp. 125-127.
- (14) Bidwell, Robin, *op. cit.*, p. 125-126.
- (15) Skeet, Ian, *Oman before 1970*, London, 1985, pp. 212-213. この条約では、イギリス東インド会社に対し関税を免除することや宗教の自由や領事裁判権を定めているが、締結後どれくらいの期間効力を持っていたかは不明である。
- (16) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 401.
- (17) Ibn Ruzaiq, *op. cit.*, p. 291.
- (18) Sirḥān b. Sa'īd, *op. cit.*, pp. 111-112.
- (19) Bidwell, Robin, *op. cit.*, p. 130.
- (20) *ibid.*, pp. 131-132.
- (21) Wellsted, J. R., *Travels in Arabia*, Austria, 1978, Vol. I, p. 25, 44.
- (22) 当時のオマーンの主要な輸出品はデーツであったと考えられるが、Hamilton や Cornwall の中でデーツの記載がないのは、デーツが季節商品であり彼らがマスカトを訪れたときは季節はづれであったためではないかと思われる。
- (23) Wellsted, *op. cit.*, Vol. II, p. 364. Risso, Patricia, *op. cit.*, p. 77.
- (24) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, pp. 164-165, p. 417, 436.
- (25) M. N. ピアスン著『ポルトガルとインド、中世グジャラートの商人と支配者』岩波現代選書、岩波書店、62-75頁。Bidwell, Robin, *op. cit.*, pp. 125-126.

- (26) M. N. ピアスン, 前掲書, 67頁。
- (27) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 39, 68. Kung はバンドル・アッパース西方の Linga 近くのペルシャ湾に面した場所である。
- (28) Miles, S. B., *op. cit.*, p. 218.
- (29) M. N. ピアスン, 前掲書, 76-77項。
- (30) Miles, S. B., *op. cit.*, pp. 197-198.
- (31) *ibid.*, p. 198.
- (32) Bidwell, Robin, *op. cit.*, p. 130. 文中ではマスカトの海賊たちが待ち伏せているとされているが, この4隻の艦隊はイマームが送ったものか, あるいは少なくともイマームの同意のもとに派遣されたものと考えられる。
- (33) Miles, S. B., *op. cit.*, p. 215. 219, 224, Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 79.
- (34) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 405.
- (35) *ibid.*, p. 404.
- (36) Miles, S. B., *op. cit.*, p. 268. 1800年の条約によって東インド会社の代表がマスカトに駐在することが初めて認められた。
- (37) *ibid.*, p. 215.
- (38) *ibid.*, p. 221.
- (39) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, pp. 400-401.
- (40) Abū Sulaymān, *op. cit.*, p. 130. サイフの保有した船の数は Ibn Ruzaiq では28隻とされる。Ibn Ruzaiq, *op. cit.*, p. 295.
- (41) Miles, S. B., *op. cit.*, p. 224. これらの軍艦で最も大きいのは70門の大砲を持ち, 小さい軍艦ですら20門以上を持つとされている。Lockyer はまた彼らの船舶数は日々増大しており, それらの軍艦のうち何隻かは Sūrat やインダス川流域にある造船所で建造されたとしている。
- (42) Miles, S. B., *op. cit.*, pp. 236-237.
- (43) Bidwell, Robin, *op. cit.*, p. 129.
- (44) Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, p. 435.
- (45) 1673年にポルトガル艦隊への攻撃のためにイマームが武装させた10隻の商船は, イマームが保有した商船なのかあるいは商人の保有した商船なのかは不明である。
- (46) Maurizi, Vincenzo, *History of Seyd Said*, London, 1819, reprint, p. 30. Lorimer, J. G., *op. cit.*, Vol. I, pp. 416-417.
- (47) Ibn Ruzaiq, *op. cit.*, p. 295. Abū Sulaymān, *op. cit.*, p. 129.
- (48) ヤアーリバ朝の一時期, ニズワーが首都となったことがある。
- (49) Sirhān b. Saʿīd, *op. cit.*, pp. 111~112. Abū Sulaymān, *op. cit.*, p. 126.
- (50) Wilkinson, John C., *The Imamate Tradition of Oman*, Cambridge, 1987, p. 219.

- (51) Weisgerber, G., "Muscat in 1688: Engelbert Kaempfer's Report and Engravings, "*The Journal of Oman Studies*, Vol. 5, 1979, pp. 77~78.
- (52) Bidwell, Robin, *op. cit.*, p. 131.
- (53) Ibn Ruzaiq, *op. cit.*, p. 365.
- (54) Sirḥān b. Sa'id, *op. cit.*, pp. 111~112. Abū Sulaymān, *op. cit.*, p. 126.
- (55) Ibn Ruzaiq, *op. cit.*, p. 291.
- (56) Lorimer, J. G., *op cit.*, Vol. I, pp. 68-69.
- (57) *ibid.*, p. 166.
- (58) *ibid.*, p. 436.
- (59) イマームとサイドについては、拙稿「イマームとサイド」,『オリエント』第32巻第2号, 1990, 117-129項を参照。