

第2部 中世の旅

ローマ帝国の時代、地中海は帝国領内の内海であった。しかし、帝国滅亡後の地中海周辺は、①キリスト教に改宗したかつての蛮族の国々を含む西ヨーロッパと、②コンスタンチノーブルを首都とする東ローマ（ビザンチン）帝国が支配する東部ヨーロッパ、および、③7世紀に誕生したイスラム教の支配地域（イベリア半島を含む西南地中海から中近東一帯）に3分される。

西ヨーロッパについてみれば、ローマ帝国の統治というソフトが消えて広域経済は崩壊し、最大の遺産であった舗装道路網は放置され、周辺住民の建築資材に廃物利用されるままに失われていった。旧西ローマ帝国領にはゲルマン諸民族が自由に侵入して割拠するが、8世紀の後半、イスラム支配下のイベリア半島を除く大陸西ヨーロッパに、フランク族が統一国家を作り上げる。シャルルマーニュ（チャールス大帝）の帝国である。しかし、間もなく帝国は分裂し、以後長らく封建諸侯が分立抗争する戦国時代が続く。

世俗の政治権力がばらばらであったとき、唯一人々をつないだのがキリスト教（ローマン・カトリック教会）とその修道院組織であった。東方のパレスチナで誕生したキリスト教は東地中海でまず普及し、西ヨーロッパへの伝道は遅れていたのだが、フランク王クロヴィスの改宗以来急速に西ヨーロッパ全域に広がった。キリスト教を唯一の宗教とし、他を邪教としてその存在を許さなくなると、教理の強制が進行し、ギリシャ以来の自由な学問の成果も伝統も捨て去られ、暗黒時代と呼ばれる反知性的な社会に変貌していく。

他方、7世紀前半にアラビア半島中西部という後進地域に起こったイスラムの勢力は、またたくまに地中海東岸部を制圧すると、西は北アフリカを経てイベリア半島のほぼ全土におよぶ地域、東は中央アジアの奥深くにおよぶイスラム大帝国を建設する。イスラム教は、都市型で商業に立脚する宗教であり、アラビア語を共通語とし、都市を結ぶネットワークを作り上げていく。ヨーロッパが破壊と停滞に終始する中世前期に、学問を尊重し、古代ギリシャ・ローマの文化を継承し、最先進の文化を発展させていく。端的に言えば、ヨーロッパがのちに中世と呼ばれるようになる時代、西ヨーロッパで旅は極端に減少したのに対し、イスラム世界では旅が奨励され、商人も学者も巡礼も、意のある人は帝国内外のどこへでも自由に旅したのであった。

精神の自由を失ったヨーロッパでは、長い停滞の後、12世紀頃から経済・社会の活性化が始まり、やがて、古典古代の文化を見直し復興させようとするルネサンス運動が芽生え、その展開が近代への道を開いていく。並行して15世紀末には、ポルトガル、スペインを先頭に、地中海周辺という旧世界の外へ出て行く「大航海時代」へと向かう。冒険者たちの行動は、壮大な発見と征服の物語であると同時に、新世界の征服者となって後の世界のあり方を決定づけることになる。

中世期、旅と旅のインフラはどのような状況にあり、どのように展開したのか。ヨーロッパ中世が活性化するのは早くて12世紀以降である。暗黒時代ともいわれるそれ以前の時

代の旅については、巡礼行と十字軍以外に見るべき記録がない。それゆえ、ローマ滅亡後の世界で古代文化を継承し、活発に移動を続けたイスラム社会の旅を先に見てみよう。

第1章 イスラム社会の旅

紅海とペルシャ湾の間のアラビア半島は、面積が日本の8倍もあるが、南部イエメンの農耕地帯を除けば、点在するオアシスのほかは砂漠に覆われている。紅海とペルシャ湾とアフリカ東岸部、そしてペルシャの南岸からインド方面におよぶ交易は古代から活発であった。インド洋から地中海方面への東西交易路は二つあり、ペルシャ湾からティグリス川、ユーフラテス川を経由してシリアのダマスカスへ至るコースと、紅海を経由して砂漠をパレスチナへ向かうコースで、ともに活発に利用され、地中海諸国との交易が行われていた。しかし、6世紀に当時地中海東部海岸地域を支配していたビザンチン帝国と、オリエントを支配下に置くササン朝ペルシャが衝突すると、ペルシャ湾コースは両国の国境地帯で途絶え、紅海コースが一段と活発化し、紅海中部の交易中継地であったメッカが大いに栄えた。イスラム教は、多神教の一つの中心地でもあったメッカの社会に生じた価値観の変動の中で誕生し、商人の論理と倫理を色濃く反映しつつ発展した。イスラム勢力の拡大は、宗教の力を背景に、歴史上の奇跡と言われるほどに急速であった。

イスラム帝国の建設

イスラム社会の旅を語るには、多少なりともイスラムによる広域支配の成立の状況を前提にせざるを得ない。それゆえ、初めにイスラムが3大陸にまたがる大帝国を建設する過程を、中央公論社の世界の歴史シリーズ⑧「イスラーム世界の興隆」と、平凡社「新イスラム事典」を中心に簡単に整理しておこう。

預言者ムハンマド イスラム教の教祖ムハンマド（マホメット）は、メッカの隊商を組織する家系ハーシム家に生まれた（570年頃）。早くに両親を亡くしたムハンマドは、叔父アブー・ターリブに引き取られ、少年時代からシリアへの隊商に同行し、25才でメッカの富裕な未亡人ハディージャ（後に妻となる）からシリアへの隊商のリーダーを任され、その後も旅の体験を積んだ。天啓を受け（610年）、布教を開始し（614年）、メッカを追われてメディナへ移り（ヒジュラ、622年）、メディナを根拠地としてアラビア半島を制覇した。632年の巡礼月（3月）にメッカへの巡礼（別離の巡礼と呼ばれる）を行ない、同年死去した。

アラブ帝国の建設 ムハンマドの死（632年）の翌年から、アラブによる大征服の時代が始まる。ムハンマドの後継者アブー＝バクル（初代カリフ、在位 632～34）は、ムハンマドの死後に離反したアラビアの民（リッドという）を制圧して半島を統一し、次いでイラクとシリアの二方面に兵を送った。砂漠の民アラブは、イラク平野に進出してティグリス、ユーフラテス両河によって潤される農地の肥沃さに目を見張った。アブー＝バクルは 634 年に死ぬが、第2代カリフのウマル（在位 634～44年）の時代になって、対ビザンチン戦で 636 年に

ダマスカスを陥落させてシリアを、638年にはエルサレム、そして642年にはエジプトを制圧してさらに西へ向かう。他方、対ササン朝ペルシャ戦では、637年にイラク（メソポタミヤ）を奪い、642年にはササン朝ペルシャを倒してイラン全体を支配下に置いた。ムハンマドの死後わずか10年という短時日での勢力拡大であった。

合議でカリフ（指導者）を選んだ正統カリフの時代（4代、632～661年）のあと、世襲のウマイア朝が誕生する。ウマイア朝（661～750年）時代に、西方では711年にジブラルタル海峡を経てイベリア半島に進出し、ピレネー山脈を越えてフランスのアビニョンを陥とし（730年）、さらに奥深く侵入するが、732年ツールとポアティエ間でフランク王国のシャルル・マルテルと戦って敗北したことはよく知られている。東方では、首都をメディナからシリアのダマスカスに移し、北はカフカス地方から今日のアフガニスタン、パキスタンを含む西北インドまでを制圧し、単独の国家としては史上最大の地域を支配下に置く大帝國になっていた。

大征服時代、アラビア人による征服軍は、征服地に軍営都市（ミスル）を築いて家族とともに住みつき、この軍営都市を中心にイスラム都市が発展した。言い換えれば、4代の正統カリフの時代からウマイア朝時代までは、あくまでアラブ民族の発展であり、アラブによる異民族支配（アラブ帝国）の時代であった。この時代に領域内に移り住んだアラブ人は130万人以上に達したと推定されている。だが、征服が終わり、現地住民が大挙してイスラム化する時代になっても、非アラブのイスラム教徒（マワーリーと呼ばれた）は、支配民族であるアラブに比べ、様々な差別待遇に甘んじさせられ、不満がたまっていった。

アラブ帝国からイスラム帝国へ ウマイア朝後期には、非アラブのイスラム教徒からの平等への要求が強まってくる。他方、この間にイスラムの宗教的、法的規範も次第に確立され、その理念に従えば、ムスリム（イスラム教徒）は民族の違いを超えて神の前に平等でなければならなかった。ウマイア朝を倒して成立したアッバース朝（750～1258）は、中央集権国家を目指し、よく組織された行政官庁を整え、常備軍を備え、情報伝達のための駅伝制度（バリード）を整備した。766年には新首都としてバグダードを建設し、安定した統治を行った。その過程でアラブの特権は次第に廃止され、アラブと非アラブのイスラム教徒との違いはなくなっていった。研究者は、アッバース朝の成立によって、アラブ支配の帝国からイスラムの原理によるイスラム帝国へ発展したとしている。

イスラム帝国の分裂と並立 アッバース朝は、ウマイア朝を打倒して成立した革命政権であった。支配領域はそのまま受け継いだが、ウマイア朝のアブドラ・アッラーマン一世は、イベリア半島に逃れ、756年スペインのコルドバに自立して、後ウマイヤ朝（756～1031、西カリフ国とも呼ばれる）を再興した。後ウマイヤ朝は、政治的にはアッバース朝と対立したが、その後の200年間はカリフを自称せず、東方のイスラム帝国との経済的文化的交流に努め、イベリア半島に高度なイスラム文化を発展させた。

北アフリカにも西北アジアにも、いくつも自立政権が成立するが、いずれもアッバース

朝カリフの権威そのものを否定するものではなかった。もともとイスラム帝国はあまりにも広大すぎて、全領域を直接支配することは困難であったから、しばらくは、カリフの一部の権限を委譲した地方分権政府として容認する形をとっていたと見られている。しかし、それぞれが独立の主権を行使したから、バグダッドのアッバース朝の支配権が及ぶ範囲は狭まったことに違いはなく、国庫への収入は減少し、中央による統制は次第にとれなくなっていく。

10世紀に入ると、教祖ムハンマドの直系を自認するファティマ朝（初めてのシーア派王朝）が北アフリカ（チュニジア）に興る（907年）。この王朝は、初めからカリフを名乗ってアッバース朝と対立し、次第に勢力を広げ、936年にはエジプトをも支配下に収める。これに対抗するように、イベリア半島の後ウマイヤ朝もカリフを称したため（929年）、10世紀には3人のカリフが並立することになった。その後アッバース朝の力は益々衰え、混乱の中、中央アジアで遊牧生活を送っていたトルコ系のセルジューク族（スンナ派）が力を持ち、カリフの容認のもとにバグダードに入る（1055）。この時、指導者のトグルル・ベクは、カリフ・カーイムによってスルタン（世俗の王）の称号を与えられ、この後「スルタン」はスンナ派王朝のアイユーブ朝、マムルーク朝、オスマン帝国などの王朝の君主の称号となった。

イスラムでは、ムハンマドが従うべき判例・慣行として示したものを「スンナ」と言うが、具体的にいかにして「スンナ」を知るかについては意見が分かれる。このことは預言者亡き後の後継者争いの党派と結びつき、「スンナ」はムハンマドの言行を収集する「ハディース」の中に求められるとするスンナ派（正統派と自称している）と、預言者ムハンマドの従弟であり、預言者の娘ファティマと結婚したアリーをムハンマドの正統な後継者とするシーア派（アリー・シーアすなわちアリー支持者）に分裂し、その後のムスリム内の分派争いの元になって今日に至っている。

イスラム大征服はなぜ可能であったか イスラムの征服は、短期間に広大な範囲に及んだ。それが可能であったのは、当時のビザンチン帝国とササン朝ペルシャという両大国の統治体制が弱体化して民衆が離反していた上に、新興アラブ・ムスリムの士気が高かったことが大きな理由として挙げられている。

既出の「イスラムの興隆」によれば、征服の地域の広大さや速さ以上に驚嘆すべきことは、イスラム征服者の秩序だった性格であるという。彼らは破壊の残骸を残してゆくどころか、征服地の人民と文化を新しく統合する事業を行いつつ支配地域を拡大していった。後進地域を出発点とし、人口も少なかったアラブが、先進地域のエジプト、シリア、イラク、イランなどの武力征服に成功したという事実は、奇跡的な軍事的勝利というより、イスラムの文化的な力に帰すべきであるという。アラブ・ムスリムは、イスラムの教義を掲げて高度の文明をもった外部世界に進出して行ったのだが、略奪者の粗雑な信仰を持ち込んだのではなく、首尾一貫した教理を持つ道徳的な力として登場し、先進文化を積極的に吸収しつつ拡大発展を遂げたのであった。

侵攻を受ける側の人々がアラブの征服戦に対処するには、①イスラムに改宗する、②人頭税を払って従来どおりの信仰を保持する、③これらを拒否してあくまで戦う、の三通りの選択肢があった。「コーランか剣か」の二者択一を迫ったというのは、アラブ軍の圧倒的な強さを目にした現場のキリスト教徒たちの誤解に起因するもので、これが誤って中世ヨーロッパに伝えられたというのが今日の常識である。

陸路の旅：キャラバンとキャラバン・サライ

片倉もとこ著「《移動文化》考：イスラームの世界をたずねて」は、イスラムの文化、というよりイスラムが起こる以前から、アラビアの砂漠の民の基本的な文化は「移動」であったと強調する。同じところに長く居ると、物理的にもごみがたまって汚くなるし、精神的にも停滞する。それを浄化するために人は常時移動するのだという。イスラムの文化には、定住を志向する農耕民族とは基本的に異なる〈移動＝旅〉を奨励する性格が備わっているようである。ヨーロッパが中世と呼ばれる暗い時期だった時代に、イスラムの社会では商人の旅も、メッカへの巡礼も、そして学問の旅も、積極的に奨励されて活発に行われていた。

イスラムの旅の特徴は、広範かつ長距離を移動するキャラバン（隊商）であり、その交通路に沿って設けられたキャラバン・サライ（隊商宿）である。キャラバンはペルシャ語のカルバーンに由来し、当然ながらイスラムが登場するはるか以前から砂漠の民の旅行形態であった。ムハンマド自身がキャラバンの組織者（キャラバン・リーダー）を務めていたことは先述のとおりだが、このキャラバンと宿泊地キャラバン・サライ（隊商宿）を大発展させ、広大な帝国内にネットワークを張り巡らせたのはイスラムであった。

キャラバン（隊商） キャラバンとは、数十人、大きいものは数百人の集団で、数十頭から数百頭のらくだ、ロバなどの駄獣を牽いていく商人のグループのことである。砂漠の多いイスラム社会では車輪は使用できなかったから、アラブが持ち込んだ 1 頭当たり 200～250kg の積載能力のあるらくだは交通・運輸の主力であった。キャラバンが好んで組まれたのは、道中の盗賊の危険から身を守るためと、各地の土地から税金をかけられるとき、キャラバンを組んでいたほうが有利だからであった。キャラバンを編成できるのは、各地の王族に一定の納入金を納めることによって隊商権を得た隊商長（キャラバンリーダー）であり、隊商長の募集に応じた商人たちは、その指揮下に各地で商売をしながら東から西へ、あるいは西から東へ移動した。キャラバンには商人だけでなく、キャラバンの行動に必要な医者その他の人々が加わっていたのはもちろん、巡礼や学問を目的とする個人旅行者も同行することができた。

アラブの大征服以降、ラクダを主体としたキャラバン交通のネットワークが、東は中央アジアから西はマグリブ地方やサハラ砂漠の南縁部まで広がる砂漠・ステップ地帯に張りめぐらされていく。長距離交通が飛躍的に発達することによって、交易と人的交流と情報伝達が容易になり、かつてのローマ帝国で街道がそうであったように、キャラバンがイス

ラム世界の形成と統合を支える基幹（インフラ）となったのであった。

キャラバンの1日の行程は、編成の目的や規模、季節や道中の地形などによって異なるが、おおむね1日6～10時間歩き、20～25km程度の距離を移動した。この行程に合わせる形で、宿泊地キャラバン・サライが設けられたのであった。

キャラバン・サライ（隊商宿） 砂漠・ステップからなる乾燥地帯で常時淡水が存在する場所をオアシスという。大きな都市になっているものもあれば、小さな村落のままのものもある。それぞれのオアシスにキャラバン・サライ（宿所）があり、バザール（アラビア語ではスーク）があり、バザールには物を売る店と様々な物資を製造する工場があった。

キャラバン・サライは、時にオアシスと同義のようにも使われた。水・食料・燃料の供給地であると同時に、治安維持のための軍隊の駐屯地であり、通信連絡の拠点、市場、旅の宿泊地など多様な機能を果たしていたからである。そのネットワークによって、イスラム文化圏の人々は、自由に交易と交流を行ったのであった。

宿所としてのキャラバン・サライは、通常四角形の土塼をもつレンガ造りの建物で、中央は大きな広場になっていた。キャラバンを構成する商人、駄獣、積荷商品などのすべてがキャラバン・サライ内に收容され、平和な眠りにつくことができた。ちなみに、キャラバン・サライは19世紀の半ばまで存続して使命を終えている。

旅の間の安全と生活保障 キャラバンが安全に運行されるためには、「通過する領域を支配する地域勢力、とくに広い地域を牧畜・移動する遊牧諸部族との間で、通行の安全と保護・護衛のための《契約関係》が成立していることが不可欠であった。また運輸のための役畜の貸与、道案内、護衛、水場の探知と供給、宿泊地の選定、人および積荷の保護・管理や情報提供などは遊牧民の職務であった」（「新イスラム事典」）。

片倉もとこ「《移動文化》考」によると、イスラム以前からアラビアにはジワールという旅人保護の習慣があったが、これがイスラムによって旅先での生活と安全を保証する公認の制度になったという。具体的には、ワクフ（寄進財産）によって建設された公営のキャラバン・サライでは旅人は一定期間（たいていは3日間）無料で泊まれるなどがその例であり、こうした制度は旅人に安心感を与えるものであった。ほかに、土地の有力者はもとより、一般の人たちの家が宿舎として提供されるのも日常的な慣例であった。法官（^{カーディー}裁判官）や商人などは、宿泊の提供だけでなく、必要なら金銭も与えて手厚くもてなすことが多かった。

旅人の生活と安全を保障するこうした制度や慣習は、旅人に異郷での不便さ、不安感を抱かせなかった。旅人を受け入れる方でも、それによって自分たちの日常生活が活性化し、客を迎え入れる喜びを感じるのだという。イスラム化が広大な地域に及び、都市を結ぶ緊密な交通路ネットワークが張り巡らされ、旅のハードとソフトが整い始めると、隊商路を通じて、商人や知識人だけでなく巡礼の人たちも行き交った。各地の総督たちの大事な仕事は、旅する人たちのために交通路を整備し、その安全を確保することであった。このこ

とは一般市民が大勢旅に出るメッカ巡礼のための環境整備に典型的に見ることができる。

メッカへの巡礼

家島彦一は『メッカ巡礼の道』（「移動の地域史」）の中でムスリムの巡礼について、次のように説明している。少し長いが引用する。

巡礼とは、人間の本性である移動性、すなわち放浪・漂泊・遊行などに代表されるような「旅」を、宗教システムのなかに組み込んだものであるととらえられる。そして共同体的に内向しようとする集団組織やその社会を解き放って、境界を越え、言葉の違いを超えて、多様な人間・社会や異文化を統合する働きをするのが巡礼という移動行為である。

巡礼という社会的宗教的現象は、古今東西多くの宗教に共通に見られ、とくに世界宗教といわれる大宗教には、いずれも壮大な巡礼の世界がある。しかし、イスラム教の場合、巡礼を宗教的義務とした点で、ほかの大宗教にみられない特殊性がある。

イスラムの巡礼には、定められた時期と方法によってメッカのカーバ神殿に参詣するハッジと、任意の時に参詣するウムラがあり、イスラムの信仰を支える五本の柱（行）のひとつとされている。ちなみに5行とは、①信仰告白、②礼拝、③喜捨（ザカート）、④断食、そして⑤巡礼である。もとより、巡礼は他の4つの宗教的義務とは異質であり、実行も他より格段に難しい。

コーラン第3章90節は「誰でもここ（メッカ）まで旅してくる能力がある限り、この聖殿に巡礼することは、人間としてアッラーに対する義務である」と書かれている。《能力のある限り》であって、全員に強制されるものではなく、余裕が生じたときに一生に一度でもできればよい。家族に迷惑をかけてまでするものではなく、いわば努力目標であった。それでも五行の一つに掲げて巡礼を教徒の義務として奨励したのは、巡礼の旅というプロセスから得るものを重視したからであろう。巡礼は何よりも旅であり、旅は最大の非日常である。この地域の過酷な自然条件の中、メッカ巡礼のために何千キロもの道に行くのは危険の多い大旅行である。楽しみ以上に苦痛が多く、途中で命を落とす人たちも少なくなかった。片倉もそこは、ムスリムの生活を語りながら、巡礼は人生のメタファー（暗喩）であり、非日常の体験を通じて日常を知り、人生を知ることであると言っている。事実、巡礼に行って死ぬ思いをして戻ってきて、しばらくすると、また顔を輝かせて是非行きたいと言い出す人が多いという。

緩やかではあっても巡礼を教徒の義務として課す以上、旅における生活の保障や安全への配慮がなくてはならない。ムハンマド自身が、自分亡き後のイスラムの展開をどのように展望していたかは不明だが、結果として、イスラムは中東地域から出て、イベリア半島、中央アジアや東南アジア、アフリカ方面にまで広がった。言い換えれば、北西ヨーロッパ以外の当時知られた殆ど全世界に広がるイスラム教徒全体の義務となったのである。しか

も巡礼の仕方は、決められた時期に、ムハンマドの「別離の巡礼」の所作や方法に則って追体験することが正式の巡礼であった。巡礼（ハッジ）の時期は、イスラム暦の12月7日から13日までの間であり、集団で決められた順序と方法で行わなければならない。教徒たちが同時期にいっせいに行動することは、イスラムの一体性と平等性を強く意識させるためのムハンマドの方針だったと考えられている。以下、上掲の家島彦一著「メッカ巡礼の道」の記述を中心に、イスラムのメッカ巡礼の実情を見てみよう。

交通と旅のシステム メッカ巡礼のような広域に及ぶ巡礼は、大量の輸送と宿泊、その他の関連のハード、ソフトのインフラが高度に整備され、ネットワーク化されない限り不可能である。陸路、海路、水場、宿泊施設、モノの保管・交換の場所などのハードから、それらを動かす人や組織、旅の安全の確保、情報交換のための通信ネットワーク、あるいはモノの生産・流通・消費のシステム、国際金融など、ソフトの部分全てが連動するからである。

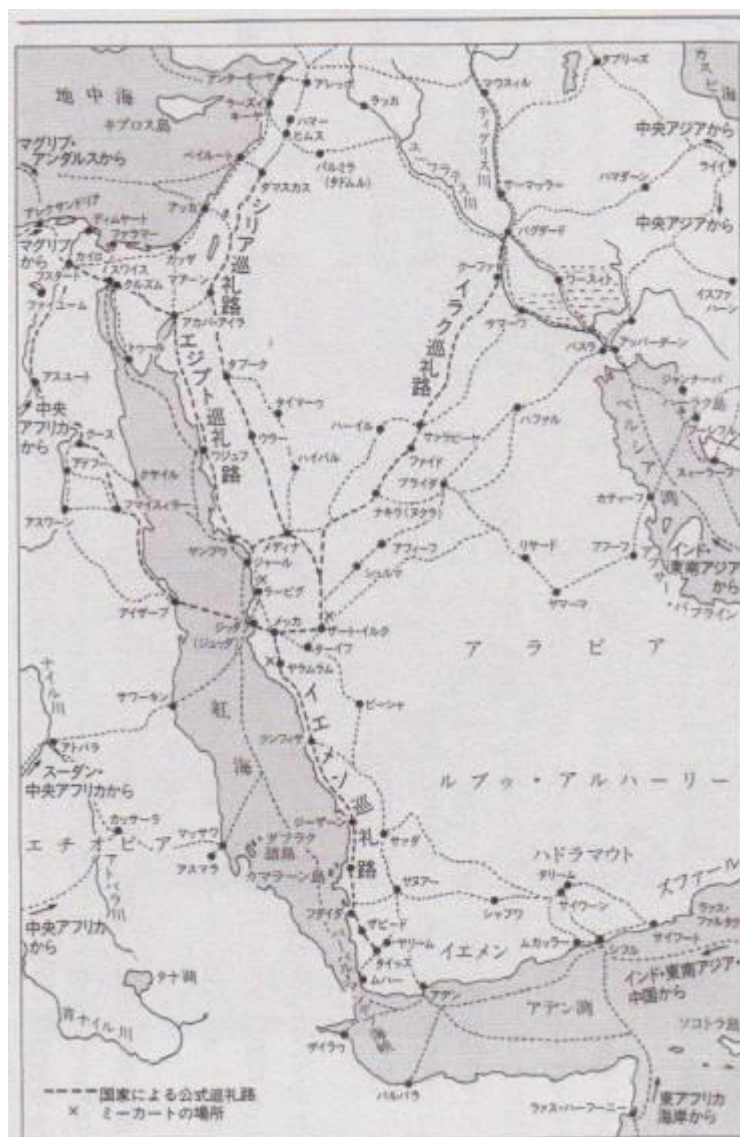
既述のとおり、隊商の往来と隊商宿などの施設・サービスは、古代から自然発生的に各地に誕生していたが、イスラムの征服によって、そして、とくにこのメッカ巡礼を可能にするために、政策的に整備され、システム化され、飛躍的に整っていった。メッカ巡礼は毎年限られた期間に、数万あるいは数十万の人間が一時に移動するのだから、陸上のキャラバンも海路の船団も、巡礼の「時」とメッカという「場」に合わせて動かさなければならない。そのための運輸業に携わる遊牧民や船乗りたち、宿泊や食事、飲料水の調達、旅行斡旋業や巡礼関連産業など、数限りない産業がシステムとして機能していたに相違ない。

公式の巡礼路 イスラム系の諸国家および支配者はメッカ巡礼を奨励し、メッカに至る海陸の交通・運輸および通信網の整備に力を入れた。国家によるそうした交通政策の結果、メッカに至る4つの街道が確立した。第一はエジプトのフスタート（のちカイロ）を出発点とする《エジプト道》、第二はシリアのダマスカスを出発点とする《シリア道》、第三はイラクのバグダードを出発点とする《イラク道》、第四がイエメンのタイズを出発点とする《イエメン道》である（下図を参照）。これらの幹線道路の分岐と延長線上に多くの脇道・横道が設定され、大河に流入流出する支流のように合流したり分流したりした。なお、4ヶ所の基点都市には、陸路のみならず海路からも船団と分岐路を経由して巡礼者らが集結した。中東地域は、ユーラシアとアフリカの両大陸が交わる接点であると同時に、地中海とインド洋の二つの海域が、ペルシャ湾と紅海を架け橋として接続する交通の要衝であり、巡礼の時期には人々の大いなる交流が行われたのであった。

なお、家島の「メッカ巡礼への道」は、これらの巡礼道のそれぞれについて詳細な説明がなされているので、関心ある方は参照されることをお勧めする。

国家による巡礼隊の組織 公式の巡礼路には国家が編成する巡礼キャラバンが往来した。国家編成のキャラバン隊は「ラクブ」といい、隊長は高い地位と名誉をもっていた。アッバース朝時代にはカリフ自身が隊長の役を果たし、それが出来ないときには皇子など皇室

のメンバーが代役を勤めた。そうしたキャラバン隊は、隊長の指揮下に〈動く国家〉として、司法・行政・軍事・財務を中心にあらゆる組織体制を備えていた。3000～5000 頭におよぶらくだが一団となり、数次にわたって拠点を出発した。



定められたルートを行く国家の公式巡礼キャラバン隊には、強力な軍隊の護衛がついていて安全であったから、その移動に合わせて多くの商人・学者・修業者その他の旅人たちが加わってメッカに向かい、あるいはメッカから各地に向かった。政治的・経済的な変動期には、政治的亡命者や移住者も巡礼キャラバンと一緒に移動したという。

では、中世期にどれ位の巡礼者が参加したのか。家島によれば、13～14 世紀の比較的政治経済状況が安定していた時期には、エジプト、シリア、イラク、イエメンの四つの方向から出る公式の巡礼キャラバン隊は、それぞれが1万5千人から2万人、全体で年間6～8万人のイスラム教徒たちがメッカ巡礼の大祭に集まったと考えられている。1907 年以降に

については、サウジアラビア政府がサウジアラビア人以外の巡礼者数を公表しており、「メッカ巡礼の道」にその表が掲載されている。これによれば、1907年に12万人、最新の1983年で104万人となっている。

巡礼の旅と経済 イスラムでは、商売は巡礼と同等に必要であり、巡礼行の間に儲けても構わないという考えがあるという。コーランにも「お前たちが神様にお恵みをおねだりするのとは別に罪ではない」（第2章194節）とあり、神聖なメッカ巡礼の行為と商売が同等に位置づけられている。巡礼は必然的に大量のヒト・モノ・情報の移動をとめない、イスラム世界の経済メカニズムに大きな刺激を与えてきた。キャラバン隊には多くの商人たちが随行して食糧・水・衣類・薬品その他の日用品の市を立て、キャラバン隊の往来に合わせて通行路では地元商人によるにぎやかな市がたつた。そればかりでなく、国際間を移動する大商人たちも、巡礼たちの移動時期に合わせて一部の区間だけ一緒に旅することによって商品輸送に必要な安全を確保し、経費をカットすることができたのであった。

学者たちの旅

個人的に旅をする学者たちも巡礼キャラバンに加わった。預言者ムハンマドの言葉を集めた「ハディース」には、「知識を求めることはすべてのムスリムの義務である」、「知識を求めるためなら遠くシナまで旅をせよ」、「知識を求めて旅する者は、帰ってくるまでアッラーの道にある」など、知識を尊重し、旅を勧めるムハンマドの言葉が載っており、その基本的な方針は明快である。ハディースは、預言者ムハンマドの言行と人間像を後世に伝えるために、死の直後から教友たちが語り継ぎ、記録し、収集したものである。これらはイスラムの歴史的記述の発達を促すとともに、預言者によって確立された宗教的・倫理的・法的慣行を、ハディース研究によって知ろうとするハディース学徒を多数生み出した（「新イスラム事典」）。

片倉もそこ「《移動文化》考」の中の「移動する学者たち」によれば、幾種類もあるハディースのうち、もっとも尊重される「ハディース六書」を編纂した学者たち、ブハーリー（810～70）、ムスリム・アル・ハッジヤージ（817～75）、アブー・ダーウード（817～88）、ティルミジー（824～92）、イブン・マージャ（830～915）らは、イラク、エジプト、アラビア各地を旅行して伝承の収集を行っている。とくにティルミジーは盲目の身ながら、故郷の中央アジアやイラン東北部のホラサーン一帯にまで伝承を求めて旅をしている。片倉は、日本人にとっての「学者」は研究室に閉じこもって沈思する人のイメージになりがちだが、イスラムの学者は師を求めて各地を旅して回るのが常であり、動かなければ知を得られないとさえ考えていたという。片倉の書には、地理学者はもとより、歴史学者・医学者・哲学者・思想家といった人たちが常に旅をし、各地の師を求めて多くの分野の学問を修め、幅広い著作を残した古今のイスラム学者の例が挙げられている。

公式に旅が奨励され、生活と安全が保障され、旅のハードとソフトが整備されたことは学問の旅を容易にし、イスラムの学者たちは師の教えを守って多くの旅をした。こうして

旅をしたイスラムの学者の中で、最も広範囲に旅行し、詳細な旅行記を後世に残したムスリムの学者といえば、イブン・ジュバイルとイブン・バットゥータが双璧である。

イブン・ジュバイルの巡礼記 イブン・ジュバイル（1145～1217）は、現在のスペインのヴァレンシアに生まれ、グラナダでイスラム諸学を学び、1183年に1回目のメッカ巡礼に出た（生涯3度メッカ巡礼を実行）。2年半をかけたその第1回巡礼の道程を詳細に書き残した記録が「イブン・ジュバイルの旅行記」（藤本勝次・池田修監訳）である。その内容は主題のメッカ巡礼についての記録にとどまらず、アイユーブ朝（1169～1250）を起こしたサラフ・アッディーン（サラディン、1137～93）が活躍した時代であったため、当時の十字軍やシチリア王国の様子、地中海の航海などを知る貴重な記録となっている。

行程は、スペインのグラナダを出発し、ジブラルタル海峡を経てセウタに至り、セウタからはジェノヴァの船に乗船してマヨルカ島、メノルカ島沖を通過し、サルディニア島に寄港する。その後シチリア島沖、クレタ島沖を通過、乗船30日でアレクサンドリアへ到着する。そこから陸路巡礼隊の出発地カイロまで行き、カイロで巡礼隊とともにナイル川を遡って、ケースから紅海中部の港町アイザーブへ行く。アイザーブで乗船して紅海を横断して対岸のジェッダに渡り、そのあと陸路メッカに辿りついている。

巡礼を終えるとアラビア砂漠を横断してバグダードに行き、ティグリス川を遡り、アレppo、ダマスクスを経て地中海岸のアッカ（アッコ）に出、ここでシチリア島行きのキリスト教徒の船で帰国の途についている。

この当時、第一次十字軍の成果によって、シリア北部からパレスチナ一帯の地中海岸はキリスト教徒（十字軍国家）の支配下にあった。イブン・ジュバイルは、ダマスクスから十字軍支配下の領域に入るとき、キリスト教徒とサラフ・アッディーン指導下のムスリムとの戦いや紛争・軋轢などについても記している。十字軍国家の中核都市であったアッカに到着後、船待ちのためにアッカを離れて60km南のモスクとキャラバン・サライのあるスールで11日間滞在している。アッカに戻って乗船した帆船では、2000人は下らない数のキリスト教徒の巡礼と同席したと書いており、戦争はしていても一般人の巡礼行に支障は及ばなかったらしい。

ともあれ、イブン・ジュバイルの旅行記は、時間と場所を明記した紀行文であり、今読んでも大変面白く、歴史の証人としての価値を感じる記述である。家島彦一「イブン・バットゥータの世界旅行」によれば、イブン・ジュバイルこそ、巡礼記という形の紀行文学を確立した人であり、多くの文学者に賞賛され、文学者や旅行者に繰り返し読まれたという。100年ほどのあとの大旅行者イブン・バットゥータも「イブン・ジュバイルの『メッカ巡礼記』を旅の案内書として常に持参し、道すがら愛読しつつ、同じ旅程に沿って旅を続けたと考えられる」（家島彦一）。

イブン・バットゥータの3大陸旅行 イブン・バットゥータ（1304～68/69）は中世における最大の旅行者であり、最大の紀行文作家である。以下、主として彼の「大旅行記」（東洋

文庫全 8 巻) を全訳した家島彦一の著「イブン・バットゥータの世界大旅行」によって、紹介しよう。

イブン・バットゥータは、1304 年、現モロッコの町タンジールに生まれた。1325 年 21 才でメッカ巡礼に出かけ、巡礼終了後も故郷に戻らず、インド、モルディブ諸島、東南アジアから中国へと回る。さらに中央アジアから東アフリカへと旅を続け、出発から 25 年後の 1350 年に一度故郷に帰っている。帰国してすぐ、キリスト教徒のレコンキスタで苦戦する南スペイン支援のために海峡を渡り、グラナダなどに滞在した後、マリーン朝の首都フェズ（モロッコ）に移り住む。その後も旅は終わらず、おそらく王の依頼によって（家島の推測）、サハラ砂漠を縦断してブラック・アフリカに赴いている。この旅から帰国後、30 年前からの大旅行を口述筆記し、イブン・ジュザイイがこれをもとに編纂した。まさに、イブン・バットゥータは人生の半分を旅に明け暮れたのであった。

バットゥータ 21 歳の時の最初の旅立ちは、親しい友人と海路出発したジュバイルと違い、ひとり陸路チュニスを目指している。冒頭では、頼れる仲間のいない一人旅の不安をもらしているが、チュニスからはマグリブ発の巡礼キャラバン隊に参加した。キャラバン隊とともに陸路アレクサンドリアを経てカイロに達し、カイロからはエジプト・コースの巡礼キャラバン隊に加わっている。100 年前のジュバイルと同じコースでナイル河を遡り、アスワン付近でエジプトの東部砂漠を横断して港町アイザーブまで行く。通常ならここから紅海を横断してジェッダに渡るのだが、当時ここで戦闘が行われていて船がなく、やむなくいったんカイロに戻ってからシリアに向かい、パレスチナ海岸諸都市を訪問してからダマスカスに行く。ここでしばらく滞在し、次の年のダマスカス発シリア・コースの巡礼キャラバンに参加してメッカ巡礼を果たした。

興味深いことに、1 人で出発したバットゥータが、チュニスで巡礼隊に加わるやただちに多くの気の合った仲間を得たのは当然として、アレクサンドリアに到着する前にキャラバン仲間の地方行政官の娘と結婚している。ところが、驚いたことに、まもなく義父と意見が対立したといって結婚を解消したかと思うと、すぐに同郷フェズの娘と再婚し、この新妻はダマスカスまで同行し、ダマスカスにとどまって男児を出産する。こうした話は、まさに巡礼キャラバン参加の旅が安全であり、多くの道連れを得る道中であり、かつ、この部分だけでも大変な長旅であることを窺わせる。メッカ巡礼のあと、25 年におよぶ長途の旅に出かけ、1350 年に帰国すると、マリーン朝の宮廷でスルタンや家臣たちに旅の報告をするとともに、訪れる先々で人々に豊富な情報や体験にもとづく旅行談を繰り返し語り聞かせたという。ただし、彼は旅行中に集めて所持していた記録も資料も全部失い、メモもなく記憶だけに頼って長大な物語を語っている。記録もままならないこの時代、人々は現代の人間よりはるかに強力な記憶力を持っていたのであろう。

その口述を「大旅行記」として編纂することを命じられたのがイブン・ジュザイイ（1321～1356）であった。イブン・ジュザイイは、1321 年にグラナダに生まれ、1353 年にはフェズに住み、マリーン朝のスルタンの書記官になっていた。彼自身すでに詩文、歴史、哲

学等の著作のある著名な学者であった。われわれが接することの出来るイブン・バットゥータの「旅行記」には、当然ながらイブン・ジュザイイの編纂者としての意向も反映されている。イブン・バットゥータの「巡礼記」（日本語訳では「大旅行」）が書かれた事情について、前嶋信次訳「三大陸周遊記」の訳者解説は次のように書いている。

…旅行中は種々の記録をつくったと思われるが、途中で何度も災難にあったため、ほかの荷物も含めてほとんど失いつくしたらしい。インドの西南近海で海賊に襲われたときには、下袴一つを残して全部の持物を奪い去られたと自分で語っているほどである。

その数奇な生涯を記録に残しておきたいと望んだのは、かれ自身というよりも、むしろモロッコに君臨していたマリーン朝のアブー・イナーン王（スルタン）の方であった。書記に命じてその語るところを筆記させ、さらにこれを宮廷にいたイブン・ジュザイイに命じて整理させた。初めの口述が終わったのが 1355 年 12 月 9 日で、イブン・ジュザイイはこれをもとに、煩雑なところは省き、ところどころ自分の意見を書き入れなどして 3 ヶ月足らずで終わったという。

イブン・バットゥータの旅は、現在で言えば 50 カ国以上、12 万キロに近い壮大な旅である。その記録は、全訳した家島によれば、翻訳文にして 400 字詰め原稿用紙 3000 枚分に相当するという。現に、平凡社の東洋文庫 8 巻にのぼる長編である。彼が旅において最も長く 1 ヶ所に留まったのはデリーの 8 年であり、2 度目のメッカ滞在が 3 年ほど、次はモルディブの 1 年半くらいであるから、ほとんどの時間を旅に過ごしている。

イブン・バットゥータの旅は多くの書物に紹介されている。関心ある方は、前嶋の「三大陸周遊記」（約 4 分の 1 に抄訳したもの）、家島の「イブン・バットゥータの世界大旅行」でその概要を、さらに興味ある方は、東洋文庫の家島の訳注付きの全訳をひもとかれることをお勧めしよう。ここでは、比較的知られていないサハラ以南のアフリカへの旅について、少しだけ紹介する。

サハラ砂漠南縁への旅 イブン・バットゥータは 25 年におよぶ大旅行から戻ったあと、年齢も 50 歳に達していて、フェズに落ち着いて再び長途の旅に出る気はなかったらしい。にもかかわらず、帰国後 2 年にして、再び 1352 年 2 月、サハラ砂漠を縦断してブラック・アフリカへ赴く 2 年弱の長旅に出かけている。家島はこのアフリカ旅行について、当時のスルタンがアンダルス（スペイン）でカスティーリア王国との聖戦（キリスト教から見ればレコンキスタ）を戦う一方、サハラ砂漠を舞台とする塩・金の貿易状況や、ブラック・アフリカの王国との外交関係の維持に腐心していたという事実から、スルタンの命によって旅立ったのであろうと推測している。

「アフリカの民族と社会」（中央公論社「世界の歴史④」）によれば、サハラ以南のブラック・アフリカに王国が建設されるのは、イスラムの登場以後、イスラム商人の隊商が砂漠を越えて来るようになってからのことであらうとしている。文字のなかったブラック・

アフリカの古王国の様子が多少なりともわかるのは、8世紀のアル＝ファザーリーや11世紀のアル＝バクリーなどのアラブの地理学者が、アラビア語で書き残した断片的資料があるからである。しかし、彼ら自身はアフリカに旅はしておらず、アラブ商人やユダヤ商人から得た情報を書き残したものである。それゆえ、2年に及ぶイブン・バットゥータの旅の記録が、この秘境に自ら旅してその見聞を世界に伝えた最古の文献である（前嶋信次）。

彼はフェズを出発し、300 kmほど南のサハラ沙漠への入り口シジルマーサ（今日のエルフェード付近に遺跡がある）に着く。ここで泊めてくれた法学者の弟とは中国のカンジャンフー（建昌府）で逢ったことがあると、その奇遇に感激している。シジルマーサからは砂漠縦断の隊商に参加した。地中海岸からニジェール河畔への砂漠縦断の旅は、酷暑の夏と冬の冷風・寒風期を避けて、往路は春に北から南に、復路は秋に南から北へ、年2往復のキャラバン隊が出ていたという。それでも、この旅の物語を読むと、広大なサハラ沙漠を行く隊商が命がけの旅であったことが想像できる。それを示す数々の逸話が語られる。例えば、次のようなくだりである。

ターサラフラーに着くと、雨水が地下にためてあった。ここで3日間休養した。この間に皮袋を修理して水を詰め、そのまわりに厚い布を縫いつけて蒸発を防ぐのである。また、この地からタクシーフというものを派遣することになっている。タクシーフの役をつとめるのはマッスーフ族のもので、砂漠のかなたのイーワーラーンまで、隊商の到着を知らせる手紙を持って先行するのである。手紙をもらった方では宿泊の準備をし、水を持って4日行程のところまで出迎えに来る。時にはタクシーフが途中で遭難して手紙がとどこぬこともあるが、その場合は隊商の全部または大部分が滅び去るような悲惨事が起こる。（中略）出発7日目に、はるかかなたに出迎えの人々の焚く火が見え、一行は狂喜したのであった（前嶋信次訳）。

彼らはニジェール川の上流に至り、マリ王国の首都を訪れた後、川を下ってティンブクトゥなどを訪れ、再び隊商に加わって1353年12月にシジルマータに戻り、イブン・バットゥータは年が明けて1月にフェズに帰着している。

イブン・バットゥータの旅行記は、マルコ・ポーロの「東方見聞録」に比すべきものとされることが多いが、その旅の広範さ、語られた旅の詳細さなど、マルコポーロ以上である。家島はイブン・バットゥータの旅の本当の目的は何だったのかと問い、さらに、イスラム世界のほぼすべてにまたがる大旅行を達成できたのはなぜだろうかと問うて、「一つには、彼自身が未知の世界に憧れるままに旅に生き、旅に学び、旅を全人生として生きたからであろう。彼はつねに自らの眼で見て観察し、体験することに無情の喜びを感じた遍歴の人であった」と述べている。ちなみに、口述から「大旅行記」を編纂したイブン・ジュザイイは、この旅行記の正式のタイトルを「諸都市の新奇さと旅の驚異に関する観察者たちへの贈物」として、知られざる世界の知識を満載する書であることをアピールしている。

イスラム都市と学術・文化の交流 イスラムの支配地域の大部分は砂漠やステップ地帯で、

その茫漠たる無の世界に都市を点々と配置することによって社会が成り立っている。家島によれば「都市は、いわば移動する人間の止まり木、外部の雑多な人・もの・情報・文化が集積され、そして新しいものが創造され、拡散する接点である」ということになる。それらの都市が隊商路によって結ばれ、都市には礼拝と学术交流のためのモスク、マドラサ（学校）、修業所、宿泊所などが整備され、他方、カイサーリーヤ（公的な経済交換の場）、スーク、バザールなどの物の生産と交換のための場所が同居している。

ローマが舗装道路というハードをベースに旅のためのソフトを充実させたのとは違って、イスラムでは、ハードとしての道路を造る代りに、無人の砂漠地帯を常時隊商が往来し、隊商を個人的な旅行者も参加できる仕組みにすることによって、旅のインフラともいえるべきネットワークを作り上げた。そのネットワークの中で、都市はしばしば新しい文化の担い手となり、そうして創造された新文化は、目覚ましいスピードで東西に伝播していったのである。

中世期のイスラム社会は、知識と学問を重視する社会であった。アッバース朝第7代カリフのマームーンは、830年にバグダードに「知恵の館」（バイト・アルヒクマ）と名づける研究機関を設け、ギリシャ語による哲学・自然科学などの学問の書を収集し、それらをアラビア語に翻訳させた。学問研究のための図書館や研究施設は、カイロ、ダマスクス、コルドバをはじめ、おもだった都市には必ず置かれていた。とくにコルドバには図書館が60もあったといわれ、隣国フランスからも人々が学ぶために訪れていたという。

海のシルクロード

陸路の旅のほかに、海路もイスラムによって大きく拡大された。海のシルクロードといわれる南海路もその歴史は古く、前2世紀にすでに漢の使節が外国船を乗り継いでインドに達していた。また、紀元2世紀にはローマ帝国の使節が後漢に朝貢しているし、カンボジアのタケオの遺跡からは、ローマの金貨やランプが出土している。紅海、アラビア半島、ペルシャ湾の一帯で海洋貿易が活発であったことは、紀元1世紀頃にエジプトに住んだギリシャ人の作といわれる「エリュトゥラー海案内記」によって後世に記録が残されたことは、第1部「古代の旅」で紹介した。

しかし、本格的に海路が発展するのは、この地域全体をイスラムが統合して以降のことになる。往来の支障がなくなって、三角帆を張ったイスラムの伝統的木造船ダウ船が、モンsoon（アラビア語の季節を意味するマウシムから来ている）を利用して自在にインド洋海域を走り回ることになった。海洋交易はますます広域に及んで中国にまで達し、それまで知られていなかった地理的情報も旅の記録も、飛躍的に多く残されるようになった。

海上旅行の物語 「イブン・ジュバイルの旅行記」（藤本勝次・池田修監訳）の「学術文庫版あとがき」で、池田修は、主なインド洋上の海上旅行記として「シナ・インド物語」と「インドの不思議」の2書の特記している。ともに藤本勝次による日本語訳があり、日本でもよく知られている。「シナ・インド物語」は、当時のムスリム商人の東方海上での活動

を垣間見させる書である。彼らが見聞したインド、東南アジア、シナの制度や習慣について記述され、航行日数、飲料水の補給場所、浅瀬や岩礁、強風や竜巻などについての記載もあり、貿易に携わる者への手引書とみなすことが出来るという（池田修）。訳者藤本の『前書き』によれば、この書は2巻に分かれ、第1巻は無名の著者が複数の情報提供者から^{なま}生の情報を集め、それらをまとめた書物があり、これをシーラーフ（ペルシャ湾東岸の町、当時バストラと並んで海洋貿易の中心港であったが、977年の地震で壊滅した）のアブー・ザイドなる商人が、スルタンの命令により、内容を確認した上で紹介したものである。書かれた時期は、ヒジュラ暦237年（西暦851/852年）であることをザイドが確認している。

第2巻のほうは、アブー・ザイド自身の手によるものである。書かれた時期は記載されていないが、中国唐末の黄巢の乱（875～84）のため、第1巻に書かれているシナの記述内容が古くなったと書き、その後の詳しい状況を語っていることから、916年頃書かれものと推定されている。黄巢の乱では広東に在住して商業に従事していたイスラム教徒、ユダヤ教徒、ゾロアスター教徒を合わせて12万人が殺されたと書き（外国人は人頭税を払っていたから数字は確かだという）、イスラム商人の船にまで難が及んだため、その後イスラム商人のシナ行きが途絶えたと伝える。なお、前嶋によれば、黄巢の賊軍が広州一帯の桑の木を切り払ったため、そのあと中国の絹がアラブ世界に來なくなったこと、その後イスラム商人はシナまでは行かずにマレー半島のカラの港で取引を行うようになったこと、など大唐帝国の滅亡が東西貿易に大きな影響をもたらしたと解説している。

もう一書の「インドの不思議」は、953年頃ペルシャ人船主ブズルク・ブヌ・シャフリヤールが書いた書で、インド洋岸の各地で見聞した136種の奇談や冒険物語を記録したものである。ほかに、上記2書以前の846年に初稿が書かれたといわれるイブン・フルダードビー（885年没）の「諸道と諸国の書」もあり、「インドの不思議」とともに、「船乗りシンドバッド物語」に材料を提供したと各研究書が書いている。

船乗りシンドバッド シンドバッドの物語は言うまでもなく「千夜一夜物語（アラビアンナイト）」の話のひとつで、第537夜～566夜の30夜にかけて語られる長大な物語である。いくつかのバリエーションがあるが、物語の概要は以下のとおりである。

アッバース朝第5代カリフ、ハルン・アルラシード（在位786～809）の時代のバクダードに荷担ぎをして暮らすシンドバッドという男（陸のシンドバッド）がいて、ある日、大きな屋敷の前を通りかかる。えもいわれぬ香や妙なる調べが流れてきて、富裕な屋敷の主人に比してわが身のみじめな境涯を嘆く詩を吟じると、屋敷に招き入れられ、主人（海のシンドバッド）自ら、自身が豊かになるまでの数々の不思議な航海とその苦労話を語り聞かせるという構成である。海のシンドバッドは第1回の航海で九死に一生の大冒険のあと、一生安逸に暮らせるだけのものを稼いでしまうのだが、しばらくするとまた航海に出たくなる。第2回目も生きて帰れたのが不思議という冒険のあと、大きな儲けを持ち帰る。毎回もう航海はこりごり、2度と行かないといいながら、結局7回の航海に出かけている。6回目の航海ではセイロン（スリランカ）へ行き、例によって死の危険を脱したあと、セイロン

王に歓迎され、どっさりお土産をもらってバグダードに戻り、ハルン・アルラシード王にセイロン王からのお土産を献上する。そして最後の航海（第7回）は、ハルン・アルラシード王の命を受けて、セイロン王への返礼の品々を持参する航海ということになる。

バグダードに住み、外港バスラを出発して様々な不思議の国で不可思議な体験をするシンドバッドの物語は、イスラムの商人がインド洋から南シナ海、東シナ海にかけて海上交易活動を活発に行なって大いに潤っていることを示すものといっているだろう。

シンドバッドの物語には、交易品の具体的品名などは余り出てはこないが、アラビア海やインド洋を通じてバグダードの市場に集まってきたインドや東南アジアの商品は、絹、香料、宝石、チーク材、陶磁器、麝香その他であり、逆にイスラム商人が東方諸国に輸出したのは、麻、木綿、羊毛等の織物、じゅうたん、鋳物、珊瑚、ガラス製品、銀、馬、その他であった。その頃貿易に従事したのは、ペルシャ人やアラブ人だけではなく、ユダヤ人も活躍していた。

千夜一夜物語（アラビアンナイト） 『船乗りシンドバッド』がその一部をなす「千夜一夜物語」はさらに舞台が広大であり、東はシナ、インド、セイロンから、西はアンダルス、マグリブ、イタリア、果ては、アフリカの古代都市ティンブクトゥまで登場し、繁栄するイスラム商人たちの様子を窺わせるものである。もちろん、大半は身近なバグダード、バスラ、クーファ、モースルなどのイラクの都市、ダマスカス、アレppo、ハマなどのシリアの町々、エジプトではカイロやアレクサンドリア、そして、エルサレム、メディナ、メッカなどの聖なる都市などでの物語ではあるが。

前嶋信次は「千夜一夜物語と中東文化」の中で、「アラビアンナイトという大説話集は、中世アラブ世界の縮図であり、至妙な構成を持つ博物館のようなものであるというのが、私の所見である。当時の風俗・言語・歴史・社会制度などがそのまま保存されてある。王侯貴族たち、一般庶民がどのような家に住み、どのようなものを食べ、どのような言葉で意志を通じ合っていたかなどを窺うために、この書ほど豊かな資料がほかに多くあるだろうか。この書は、学識高い一部のエリートたちの頭脳から生まれたものではなく、長年月かかってアラブの民衆の間から生まれ出たもの、いな湧き出たものというのが適切なように思われる」と書いている。

実際、どの国にも説話、寓話、昔話の類は多いが、これほど広範囲の国や地域の話を組み込んだ説話集は他に存在せず、いかにムスリムの国際活動が広範囲に及んでいたかを如実に示すものと言ってよいであろう。

千一夜に亘って語り続けられた物語は、主話 180、附話 120、合計 300 話ほどである。これらの話を5～6群に分類する試みがいくつも行われているが、ミア・ゲルハルトは、①恋愛物語、②犯罪物語、③旅の物語、④妖精物語、⑤教訓・金言・美談の5つに分類している。「旅の物語」が3番目に来ていることからわかるとおり、旅をテーマとする物語が極めて多いことを示している。

千夜一夜物語（アラビアンナイト）の原型は、ササン朝ペルシャ時代の「ハザール＝アフ

シャーナー」(千物語)という書物がアラビア語に訳されて、「アルフ=フラーファ」(千の不思議な物語)または「アルフ=ライラ」(千夜物語)と呼ばれる説話物語となり、遅くとも9世紀の始めには存在していた。その後、インドやギリシャ、エジプトなどの話も加わり、元もとのアラブの昔話をも一体化しつつ中世を通じて変化発展を続け、16世紀にオスマントルコがイスラム世界を支配するに至ってようやく新たな展開は終わったとされる。

ちなみに、アラビアンナイトを西欧に初めて紹介したのはフランス人のアントワーヌ・ガラン(1615～1715)である。1709年、想像の羽を羽ばたかせるオリエンタリズム、東洋趣味、西欧人の世界からは想像もつかない物語として紹介され、当時の西洋人に広く受け入れられたのであった。