

ミュオス・ホルモスと
レウケー・コーメー

薮 勇 造

はじめに

1世紀半ば、或いはそれをやや過ぎた頃の作と推定される『エリュトラ海案内記』⁽¹⁾には、当時のインド洋、および紅海、ペルシア湾沿岸の港や商業地の名前が多数記されている。前世紀以来多くの研究者がそれらの比定作業を行ってきたが、当時の遺跡や遺物といった考古学的証拠をもとに、その場所が確認されている例は実は意外なほど少ない。

というのも、海岸線の変化や、河口近くのものには洪水や川筋の変化によって、削り取られ押し流されてしまったり、或いは人知れず土砂の下に埋もれてしまっている例が多いからである。今でも機能している良港では、逆にそれが災いして、現在の施設の下に堆積している2千年も前の遺構を確認するのは、これまた不可能。地名の比定程度のことではできても、当時の船着場や取引地の位置を特定するのは難しい。他に、偶々それらしき場所にあったそれらしき遺跡が、長年古代の某商業地の跡と信ぜられてきたが、近年の発掘調査の結果、年代の不一致などからこれが誤りであったと判明するケースもある。

小稿では、『案内記』の冒頭にエジプトの港市として名を挙げられているミュオス・ホルモス Myos Hormos について、通説を覆すに至った近年の新説を紹介・検討した後に、それとの関連で、同書第19節で言及されている紅海のアラビア岸の港市レウケー・コー

メー Leukē Kōmē の位置について、再検討を試みたい。

I ミュオス・ホルモス

1. 史料

「貽貝碇泊地」という意味⁽²⁾のこの港市に最初に言及した文献は、アガタルキデスが前2世紀後半に著した『エリュトラ海について』である⁽³⁾。但し原本は散逸し、現在では第1巻と第5巻が、前1世紀のディオドロスの『歴史叢書』と9世紀のフォティオスの『万巻抄』に収載され、他に同じ巻の縮約本が、アルテミドロスを經由してストラボンの『地誌』の中に伝存するにすぎない。前者は前2～前1世紀、後者はそのおよそ百年後の、ともに地理学者である。同一箇所でも、これら3書の記事にはしばしば異同が見られる。その点、近年刊行されたバースタインの英語訳注書は、3書所収の記事が同一頁内に併載されてテキスト相互の比較対照に非常に便利なので、本稿では主としてこれに拠った。

ミュオス・ホルモスへの言及が見られるのは、第5巻の第83節である⁽⁴⁾。3書ともに、紅海のエジプト岸を南に下ってくると平地に赤い山が認められると記した後に、この港市の記事が続く。その名を、フォティオスとストラボンはミュオス・ホルモス、別名アプロディーテーと呼んでいるが、ディオドロスは別名の方を伝えるに過ぎない。一方ディオドロスとストラボンが、港の入口が屈曲していることを特記しているのに対して、フォティオスはこの点に言及していない。しかし、港の前に三つの島が浮かんでいて、そのうちの二つは全島がオリーブ樹の茂み（おそらくマングローブであろう）でおおわれているのに対し、樹林のまばらな他の1島には多数のホロホロ鳥が棲息しているという記事は、3書に共通である。

ストラボンは友人のアエリウス・ガルスがエジプト総督であった時期に、彼と共にナイル上流まで旅した経験があったため、『地誌』には前1世紀末のミュオス・ホルモスについての記事もある。それによると、当時そこからインド地方へ120隻もの船が渡航していて、プトレマイオス朝期に全く少数の人々が航海してインドの産物を輸

入していたのとは、おおいに事情が異なっていた（第2巻5章12節）。同書の別の箇所にはさらに詳しい記事がある。プトレマイオス2世の命によって建設され、その母の名に因んでベレニーケー Berenikē と呼ばれる港市について述べた後、著者は次のように記す（第17巻1章45節）。

ベレニーケーから遠くないところにミュオス・ホルモスがあり、ここは船乗り達の船着場がある町である。（中略）今日ではコプトスとミュオス・ホルモスの評判が高くなり、これらの場所がよく使われている。かつてラクダの隊商は、星座を仰ぎ見ながら夜間に旅をし、航海者のように旅の間、水まで運んでいた。しかし今では、非常に深く掘り下げた水汲み場を設け、また、たとえ天水が乏しくとも、それを溜める貯水槽を築いている。この間6～7日の行程である。

因みにコプトス Koptos（現在のキフト Qift）⁽⁵⁾ はテーベの北に位置するナイル河畔の交通と運輸のセンターで、ここと紅海岸のミュオス・ホルモスやベレニーケーとの間を砂漠越えの隊商路が結んでいた。ストラボン、彼の時代にはベレニーケー・ルートよりも、ミュオス・ホルモスに通じるルートの方が好んで使用されたと言っているのである。

ベレニーケーが臨むアカタルトス湾が、ミュオス・ホルモスと同じく（砂漠を中に挟んで）テーバイス地方に面しているとも記されている（第16巻4章5節）。さらに、上記のアエリウス・ガルスが南アラビア遠征に失敗してエジプトに帰還する際に、紅海を渡った遠征軍の上陸地点としてミュオス・ホルモスの名が挙げられている（第16巻4章24節）。そこから軍勢はコプトス経由でナイル河を下り、アレクサンドリアに生還したという。

さて年代的にその次に位置するのが問題の『エリュトラ海案内記』で、その冒頭第1節に次のように記されている。

エリュトラ海の指定された碇泊地や同海沿岸の商業地の中で、最初のものはエジプトの港ミュオス・ホルモスである。その次は航海していくと1800スタディオン離れて右手にベルニーケー

〔バレーケーの俗語形〕がある。双方の港はエジプトの果てにあり、エリユトラ海¹の湾である。

『案内記』よりやや遅く、1世紀の後半に著されたプリニウスの『博物誌』にもミュオス・ホルモスへの言及は見られるが、バレーケーに関する記事に比べて極めて簡略である。コプトスとバレーケーを結ぶルートについては、途中の宿駅の名や宿駅間の距離が詳しく記された後、やはり暑さのために旅の大部分は夜間に行われ、昼間は宿場で過ごされるので、この間の行程には12日を要すると述べられている（第6巻26章102-103節）。他方のミュオス・ホルモスは、紅海のアフリカ沿岸の地名が北から順に列挙されるなかで、「アイノス⁽⁶⁾の泉のあるミュオス・ホルモス」とのみ記され、港とも町とも呼ばれていない（第6巻33章168節）。

次世紀半ば近くのプトレマイオスの『地理学』でもこの港市は言及されているが、テキスト上の問題が一つある点に留意しておかねばならない。それは、ギリシア語テキスト（第4巻5章8節）ではプトレマイオスが設定した緯度27度30分にミュオス・ホルモスが、その南の26度45分にフィロテラス・リメーン Philoterās Limēn が置かれているにもかかわらず、19世紀にテキスト校訂を行ったミュラーが、アルテミドロス（ストラボン『地誌』第16巻4章5節参照）やプリニウス（第6巻33章168節）がフィロテラスをミュオス・ホルモスの北に置いているのに倣って、この両地の位置を入れ替え（ラテン語訳は誤植でフィロテラスの緯度を27度50分とした⁽⁷⁾）、後世の研究者の多くがそれに従っているという事実である⁽⁸⁾。プトレマイオスはさらにその南に、レウコス・リメーン Leukos Limēn（緯度26度00分）、ネケシア Nechesia（25度30分）、バレーケー（23度50分）の名を挙げている。

2. 通説とその論拠

近年までミュオス・ホルモスの遺構として最も強い支持を受けてきたのが、シナイ湾を少し出たところ、アブー・シャール Abū Sha'r の北西約12kmの地点（北緯27度22分、東経33度41分）にあ

る小湾の遺跡（現地名デイル・ウンム・デヘイス Deir Umm Deheis）である⁽⁹⁾。1833年に船でこの付近の海岸調査に訪れたウェルステッドは、湾口が屈曲していることや、そこに小さな砦の跡が認められること、さらに近くで良質の水が得られることを書き留め、その場所に古代のミュオス・ホルモスがあったことを疑っていない⁽¹⁰⁾。彼が着目した水源というのは、遺跡の西方約6kmの地点にある Bir Abū Sha‘r al-Qibli のことで、近くにはローマ時代の貯水施設の遺構も認められ、一見『博物誌』が伝える「アイノスの泉」を想起させる。

この他、湾内に小島や、嘗ての島が陸地とつながって出来たかと思える砂州が見られること、さらに此処とナイル河畔のケナ Qīnā（古代のカイノポリス Kainopolis）との間には、点在する宿駅の遺構から見て明らかに古代の交通路が存在したこと⁽¹¹⁾、などを根拠として、多くの研究者がウェルステッド同様、上記の遺跡をミュオス・ホルモスのそれと考えてきた⁽¹²⁾。『案内記』の注釈者の中でも、村川とキャスン⁽¹³⁾はこの説を支持している。

しかしこの説には、次に挙げるようないくつかの難点がある。

(1) ストラボン、ミュオス・ホルモスはベレニーケーから遠くないところにあると言い、かつ両者ともにテーベを中心とする地方に面しているとも述べているが、問題の遺跡のある場所は、それにしては北に離れ過ぎている。因みにベレニーケーは、異論なく、バナス岬 Ra's Banas の南の、ファウル湾 Foul Bay に臨む地点（北緯23度54.62分、東経35度28.42分）にある、現地名メディネ・エルハラス Medinet el-Haras という遺跡⁽¹⁴⁾に同定されている⁽¹⁵⁾。

(2) 『案内記』にはミュオス・ホルモスとベレニーケーが1800スタディオンの距離に離れていると記されていた。数種あったスタディオンのうち、ここで使用されているのがどのスタディオンかという点に関し諸家の意見は分かれるが⁽¹⁶⁾、デイル・ウンム・デヘイスとファウル湾の間の実際の距離に比べて短すぎるということは、一致して認められている⁽¹⁷⁾。

(3) ストラボンによればミュオス・ホルモスに至る隊商路はコプ

トスから出ていた筈なのに、デイル・ウンム・デヘイスに至るルートは、キフトではなくケナを起点としている。

(4) 紅海の北半分では年間を通じて北から風が吹くため、アラビアやインドから戻ってきた船は、エジプトの港に帰航することが容易ではなかった。この理由で、帆船時代には、帰航する船は逆風に抗して北上することを嫌い、むしろエジプト領の出来るだけ南の港で荷を下し、そこから先は砂漠越えの陸路とナイルの水路を通じて地中海方面へ搬送する方を選んだ。この事情に鑑みれば、紅海岸でもかなり北に位置するデイル・ウンム・デヘイスの地に、ミュオス・ホルモスのように繁盛した交易港があったとは考えにくい。

一方、アガタルキデスの『エリュトラ海について』をラテン語訳したミュラーは、アブー・シャアルの南南東およそ60km、アブー・ソーマ岬 Ra's Abū Sawmah (北緯26度51分、東経33度59分)の南の同名の湾を、良港に恵まれ大小三つの島が浮かんでいることと、近くに赤くて目に付く山があることを根拠にミュオス・ホルモスの候補地とし⁽¹⁸⁾、バンベリーとショッフがこれに従っている⁽¹⁹⁾。ただ周辺には古代の遺跡がないことと、ナイル河畔からのルートがキフトではなくケナを起点としているのが、この説の難点である。

最後に、紅海岸の港の中ではキフトから最短距離にあるクセイル al-Quṣayr (北緯26度06分、東経34度17分)⁽²⁰⁾付近にミュオス・ホルモスはあったと主張する少数の研究者がいた⁽²¹⁾。その最大の論拠は、ミュオス・ホルモスがベレニーケーから1800スタディオン離れているという、既に見た『案内記』の記事で、註(17)に記したように、ベレニーケーから丁度この距離の所にクセイルがあるのである。そしてここであれば「ベレニーケーから遠くないところ」というストラボンの言葉にも抵触しないし、またナイル河畔から通じている隊商路の起点は、間違いなく古代のコプトスに当たるキフトである。このルートは、ナイル・紅海間ルートの中で最短であるだけでなく、途中の水の便にも最も恵まれているため、現在なお最も利用されているハイウェイであり、沿道には、ローマ時代に整備された宿駅や見張り塔の遺跡が点在するのを見ることができる⁽²²⁾。ベレニーケー

ほどではないにせよ、デイル・ウンム・デヘイスに比べれば南寄りなので、紅海を北上してくる船を迎える立地条件にも優れている。このような好条件にもかかわらず、多くの学者がここをミュオス・ホルモスと認めなかったのには、次のような理由があった。

(1) 既に引いたプトレマイオスの『地理学』の記事によれば、紅海岸の主要港の緯度は、南からベレニーケーが23度50分、レウコス・リメーンが26度00分、ミュオス・ホルモスが27度30分であったが、これはメディネ・エルハラス（北緯23度54.62分）、クセイル（同26度06分）、デイル・ウンム・デヘイス（同27度22分）にほぼ対応している⁽²³⁾。ここから、クセイルはミュオス・ホルモスではなく、レウコス・リメーンに比定されてきた⁽²⁴⁾。

(2) クセイルの付近には、アガタルキデスの記述に合致する地形が認められない。

(3) 近辺にローマ時代の遺跡が存在しない。

ところが、シカゴ大学オリエント研究所の調査隊が、クセイルの北にある古クセイルと呼ばれる遺跡を1978～82年に発掘調査したところ、確かに従来言われてきたように中世イスラム時代の遺物も出土するが、遺跡の大半はローマ時代初期の港市跡であることが判明した⁽²⁵⁾。そして此処から出土した1～2世紀の文書の1点（No.18：パピルス／ラテン語）に見える *Le[* と、別の1点（No.54：陶片／ギリシア語）に見える *]leuk* を、この文書群の刊行者が *Leukos Limēn* という地名の一部と判断した⁽²⁶⁾ことにより、クセイル＝レウコス・リメーン説はいよいよ強まった⁽²⁷⁾。

3. 近年の新説

まず、1987～91年にサイドボーサム率いるデラウェア大学の調査隊がデイル・ウンム・デヘイスの遺跡を発掘調査した結果、これが3世紀末か4世紀初め頃から7世紀へかけての砦の跡であることが判明した⁽²⁸⁾。したがって此処は年代的にミュオス・ホルモスの跡ではなかったということになる。ではミュオス・ホルモスは何処にという問いに対して、サイドボーサムは古クセイル説は退け、デ

ル・ウンム・デヘイスの北方の、土地のペドウインの言によればやはり古代遺跡があるという、ゼイト湾 Gubbat al-Zayt (北緯27度48分、東経33度31分)の辺りではないかと推察している⁽²⁹⁾。

ところがその後、古クセイル説を強力に支持する重要な論考が相次いで2点発表された。

1993年に出たピーコックの研究⁽³⁰⁾は、ミュオス・ホルモスの候補となっている3地点の衛星写真の解析を骨子としている。デイル・ウンム・デヘイスとアブー・ソーマ湾周辺の海岸線の写真は、通常の地図のそれと大差ないが、古クセイルの海岸線に関して注目すべき発見があった。土砂の堆積によって現在は陸地化してしまっている、かつての湾の海岸線が確認されたのである。珊瑚礁で被われた海岸が一部途切れている所が、実は昔の湾の狭い入口で、そこを入ると海岸線が屈曲して湾になり、さらにその湾内に小さな島が三つ(そのうちの一つは砂州で陸地と繋がっている)浮かんでいたことまでが明らかになった⁽³¹⁾。これはまさにアガタルキデスが伝えるミュオス・ホルモスの地形そのまま、ピーコックは古クセイルの遺跡こそがミュオス・ホルモスであると強く主張している。

翌年、ザルカー al-Zarqā' (古代の Maximianon) 出土の陶片文書の解説をもとに、この説を支持する論考が現れた⁽³²⁾。ザルカーは、キフトとクセイルを結ぶルート、クセイルから約65kmの地点(北緯26度01分、東経33度47分)⁽³³⁾にあるローマ時代の宿駅の遺跡で、フランス隊による調査が行われていた。ここから出土した2世紀に属する都合8点(ギリシア語7点、ラテン語1点)の私信断片の中で、ミュオス・ホルモスが言及されている。この港への船の出入りや、そこからザルカーへ魚を送ったと記したものもある。これらの記事を論拠として著者達は、このルートの東端の古クセイルこそがミュオス・ホルモスであった筈で、遠く離れたデイル・ウンム・デヘイスなどではありえないと主張している。

では、これまでクセイルに比定されてきたレウコス・リメーンはどうなるのかというと、先に触れた古クセイル遺跡より出土した2点の文書片に見える文字は、あまりに断片過ぎて、レウコス・リメー

ンという地名の確証とはなりえないと言う⁽³⁴⁾。さらに、プトレマイオスの『地理学』を除く他の文献では全く言及されていない、この地名そのものに疑念を抱くに至っている。即ち、この後述べるように、海を挟んでミュオス・ホルモスの対岸にはレウケー・コーメーというアラビアの重要な港市があったが、何故かプトレマイオスはこの地名を挙げていない。そこで著者達の中でも特にキュヴィニは、プトレマイオスが過ってレウケー・コーメー（白い村）を対岸のアフリカ側に置き、さらにこれをレウコス・リメーン（白い港）と呼ぶという二重の過ちを犯したのではないかと推察している⁽³⁵⁾。

レウコス・リメーンに関する議論はさておき、ミュオス・ホルモスの比定を巡る長年の論争は、これではほぼ決着をみたかの感があった。デイル・ウンム・デヘイス遺跡が、考古学的にストラボンや『案内記』の時代のものであることが明確に否定される一方で、古クセイル＝ミュオス・ホルモス説の論拠は著しく強化された。サイドボーサムとそのグループも、その後疑問符付きながらもこの説を認めた⁽³⁶⁾。ところが、古クセイル遺跡の発掘責任者から、最近これに対する異論が唱えられた⁽³⁷⁾。この遺跡は1世紀初めから2世紀へかけてのものであるから、プトレマイオス朝期に既に存在したミュオス・ホルモスではありえない。同王朝時代の神殿址や刻文が残されていることなどから見ると、むしろ現クセイルの町の下にミュオス・ホルモスの遺跡は埋もれているのではないか、というのがその論の骨子である。この説の最大の弱点は、港にアガタルキデスが伝える三つの島がないという点であるが、この点に関する論者の解釈は説得力に欠ける。このように、通説は覆されたものの、現状では論争が決着したとは言い難い。

諸条件を勘案すると、筆者としては古クセイル説になお最も強く惹かれる。この遺跡から出土した遺物が南インドのアリカメドゥ遺跡のそれと共通することを発掘者は強調しているが、近年の研究⁽³⁸⁾によれば後者の年代はプトレマイオス朝期にまで遡るとされているので、前者も発掘者の判断より古いという可能性は否定できない。また発掘されたのは遺跡の一部にすぎないので、未発掘部分か

らプトレマイオス朝期の遺物が出土する可能性も残されている。

以上、中途半端な結論しか出せなかったが、これを踏まえて次章では対岸のレウケー・コーメーについて検討する。

II レウケー・コーメー

1. 史料

「白い村」という意味のこの港市の名は、ストラボンの『地誌』の中に、既に言及したアエリウス・ガルス（39）の南アラビア遠征に関連して初めて現れる。アウグストゥス帝は、香料や貴石の産地として名高いこの地方を支配下に置こうと企てて、ガルスに遠征軍の指揮を執ることを命じた。通説によると前25/24年（39）に行われたこの遠征については、いくつかの史料が伝えているが、ガルスの友人であったストラボンのそれが最も詳しく（第16巻4章22～24節）、レウケー・コーメーの記事が見られるのも此処だけである。それによると、総勢1万の兵力からなる遠征軍をエジプトからアラビア側に渡すために、ガルスはまず現在のスエズ辺りにあったクレオパトリス市の付近で、多数の軍船と輸送船を建造させた。そして途中、操船上の問題から多くの船や兵を失うという大変な苦難の末、ようやく15日目にレウケー・コーメーに着いた。そこはナバタイオイ族の領内にある大きな取引所で、ラクダの隊商が首都のペトラとの間を往復していたという。（以上23節）

レウケー・コーメーに上陸した部隊は、口腔部が崩れたり足が麻痺するという病に冒されていたので、ガルスは止むなく夏と冬をこの地で過ごして兵士達の回復を待った（40）。ようやく此処を出立後、案内人のシュライオスというナバタイオイの長に欺かれ、態々難路を取って多くの日数をかけた末、アレタスが支配する土地に着いた。彼はナバタイオイの王オボダスと同族だったので、一行を友好的にもてなした。因みに当時ナバタイオイはローマに従属し、この遠征にもシュライオス率いる一千の兵が従っていた。さて其処を発ったローマ軍は、さらにシュライオスに騙されて大変な難路を進んだ後に南アラビアの地に辿り着き、いくつかの都市は陥落させたが、目

的香料産地を目にすることは叶わず、結局遠征は失敗に終わって撤退を余儀なくされる。欺かれたことを悟ったガルスは、帰路には往路と別の道を取り、オボダス王の領地内にあり海に臨むエグラ村 Egra kōmē に到着した。帰路の全行程に要したのは60日間であったが、往路には6ヶ月かかっていた。そして其処から遠征軍は11日かけて渡海してミュオス・ホルモスに上陸し、陸路コプトスまで赴いた後、ナイルを下ってアレクサンドリアに生還したのであった。(以上24節)

次にこの港市に言及するのは『エリユトラ海案内記』で、その第19節に次のように記されている。

バルニーケーの左手にあたり、ミュオス・ホルモスから2～3日航程東へ、そばにある湾を横切って航海すると、レウケー・コーメーと呼ばれる別の碇泊地と砦があり、此処を通ってペトラへ、ナバタイオイの王マリカスの許へと[道が通じている]。此処もアラビアから此処へ向けて仕立てられる大きくない船にとって、ちょっとした商業地の役割を果たしている。それでまた監視のために此処には、船載された荷に対する4分の1税の徴収官と、部隊を率いた百人隊長が送られる。

レウケー・コーメーに触れた史料がもう1点ある。それは、『案内記』の第4節でも言及されている、エチオピアのアクスム王国の港市アドゥーリス Adūlis にあったと伝えられる3世紀半ば過ぎのギリシア語碑文である⁽⁴¹⁾。実物は現存しないが、518年に此処を訪れた通称コスマスというギリシア人商人が文面を写し、それを後年自身の著作『キリスト教世界地誌』に収載したものが伝存している。それによると、氏名不詳の主人公(おそらくアクスム王)は、スーダン南部からソマリアへかけての諸地方を征服した後、「同様にして、紅海の彼方に住むアラビタイ Arabitai とキナイドコルピタイ Kinaidokolpitai に対して、船団と陸上部隊を送って彼等の王を服従させた後、彼等に彼等の土地のための貢物と、陸海における安全な通行を命じた。我はレウケー・コーメーからサバ人達の領土に至るまで(の地で)戦った」(同書第2巻62節)という。因みにこの記

事は、レウケー・コーメーの位置を知るための材料とはなりえない。逆に、この港市の位置が判明すれば、この遠征の及んだ範囲の見当がつくのである。

2. レウケー・コーメーの位置を巡る諸説

この問題についても諸説紛々としている。かつて『案内記』の注釈者達に最も支持されたハウラー al-Ḥawrā 説から見ていこう。アラビアの紅海岸の北緯25度辺りにこの名で呼ばれる土地があり、これがアラビア語で「白」に通じる意味を持っていて、ギリシア語のレウケーと同義であることと、付近に古代の遺跡が残されていることを論拠として、此処が昔レウケー・コーメーのあった場所であるという主張がなされた。

先述のウェルステッドは、アカバ湾から南のアラビア沿岸についても探査して記録を残しているが、その中で、アタワール Atawāl 島の真向かいの海岸から2マイル入った所に巡礼の宿駅があり、ハウラーもしくは20番目の駅と呼ばれると記している。土地の者の話では、近くに建物や円柱の跡があるということであったが、著者にはそれを見に行くだけの時間の余裕がなかった⁽⁴²⁾。彼は著書末尾の付録の中で此処をレウケー・コーメーに比定している⁽⁴³⁾。問題なのは、地図や他の文献の中にこの島の名を確認できないことで、文脈から見てハサーニー al-Ḥasānī 島(北緯24度58分、東経37度05分)⁽⁴⁴⁾より北にあるのは間違いないが、正確な位置は判断できない。

続いて1878年にバートンが同じ沿岸を調査して、より詳細な記録を残した⁽⁴⁵⁾。それによればハウラーの位置は北緯25度06分、東経37度13分30秒で、船上での観測なので正確さには問題なしとしないが、緯度についてはそれほど大きな狂いはない筈と著者は注記している。彼は上陸後、周辺をかなり広範囲にわたって探査し、各所に遺構が散在しているのを認めるとともに、一帯が水に恵まれた豊かな農地でもある点にも注目している。彼は此処が古代のレウケー・コーメーであることを疑っていない。

ミュラーが『案内記』の校訂とラテン語訳を行った際には、まだ

バートンの著書は刊行されていなかった。しかしイドリーシーの地理書⁽⁴⁶⁾やウェルステッドの上記の著作を通じて、ハウラーという地名の存在を知った彼は、レウケー・コーマーをこれに比定する一方で、プトレマイオスの『地理学』第5巻16章4節とステファノス(6世紀前後)の『民族誌』⁽⁴⁷⁾に言及のあるアウアラ Auara を、アラビア語のハウラーからの転訛ではないかと推察している⁽⁴⁸⁾。先にも述べたように、『地理学』にはレウケー・コーマーの記載がないことが、このアウアラがレウケー・コーマーの別名ではないかという仮説の立てられる所以である。しかしプトレマイオスのアウアラは、緯度29度40分、経度66度10分で、アカバ湾の湾頭のエイラートとペトラの間あたりに位置していて、どう見ても問題のレウケー・コーマーとは別の町である。他方ステファノスによれば、アウアラはオボダスの息子のアレタスによって築かれたアラビアの町で、アウアラとはアラビア語とシリア語では「白い」という意味であった。しかしこれだけでは、プトレマイオスの伝えるアウアラと同じとも、紅海岸のレウケー・コーマーに比定できるとも決められない。

シュプレンガーもハウラー説を強く主張している。ただ彼もバートンの書は参照出来なかった。彼はハウラーの位置を最初は北緯24度58分、次いで24度55分としているが⁽⁴⁹⁾、いずれの場合も典拠を示していないし、また58分を55分に改めた理由も記していない。ミュラーに続いて『案内記』の校訂とドイツ語訳を行ったファブリキウスは、バートンの記録には触れず、レウケー・コーマーの注釈については、ほぼミュラーとシュプレンガーの説に従い、ハウラーの緯度も24度55分を採用している⁽⁵⁰⁾。

今世紀に入って『案内記』の英語訳注書を著したショッフは、典拠は明記していないが、おそらくバートンを参照したのであろう、ハウラーの位置を北緯25度07分(ママ)、東経37度13分と記している。彼もレウケー・コーマーを此処に比定するが、それでは「ミュオス・ホルモス(彼はアブー・ソーマ湾に比定)から2~3日航程東へ」という『案内記』の記述と矛盾する。そこで彼は、(彼の解釈では)ミュオス・ホルモスよりベレニーケーの方が距離・方角ともに

文脈に合致しているので「ミュオス・ホルモスから」を、テキストの転写の際に過ぎて書き込まれた語句と解してこれを削除し、第19節の冒頭部を「ベレニーケーから2～3日航程東へ、そばにある湾を横切って航海すると、レウケー・コーメーと呼ばれる別の碇泊地と砦があり」と改めることを提案するのである⁽⁵¹⁾。

村川⁽⁵²⁾がレウケー・コーメーの比定に関してショッフ説に従っているのは、それと断わってはいないが、要点が一致していることから見て間違いない。村川はミュオス・ホルモスをアブー・シャールに比定しているので、そこで当然、ミュオス・ホルモスとレウケー・コーメーの位置関係の上記の矛盾が生じるが、この点についてはショッフと異なり何も弁明していない。

それに対して、『案内記』の記事に照らすと、レウケー・コーメーとしてハウラーは南に寄り過ぎていたと考えたモリッツは、バートンがハウラーよりも北のワーディー・アルハムド Wādī al-Ḥamḍ の河口近くの左岸、北緯25度55分15秒（バートンによる）の位置で発見・調査したローマの神殿風の建物の遺構⁽⁵³⁾に着目して、此処をかつてのレウケー・コーメーの名残りだと推察している⁽⁵⁴⁾。彼はミュオス・ホルモスの比定は行っていないが、『案内記』の記事を考慮したうえでレウケー・コーメーをワーディー・アルハムドの河口に置いたということは、クセイル辺りを想定しているのであろうか。因みにこのワーディーはアラビア半島西部では有数の大きなワーディーで、本流は河口から南東に遡りメディナ付近を通っているが、北東方に分れた支流をたどると、峠を越えてデダーン Dedān（現在の al-'Ulā）やエグラ Egra（現在の Madā'in Ṣāliḥ）に達する⁽⁵⁵⁾。古来、内陸のオアシス都市と紅海を結ぶ天然のルートであったと思われる。

これとは全く別の理由によるが、結果的にはほぼ同じ辺りに問題の港はあったと考えるのがグループである⁽⁵⁶⁾。彼はミュオス・ホルモス からの方角には頓着せず、ペトラへの船荷の荷揚げ地としてハウラーでは南過ぎると言う。そして、先に挙げたローマ軍のアラビアからの撤退に関するストラボンの記述をもとに、軍隊はレウケー・

コーメーで下船した輸送船の待つ地点へ、エグラを通過して帰還したと推察する。ストラボンが海に臨んでいると記したエグラ村を、内陸のマダーイン・サーリフに遺跡の残るナバタイオイの都市エグラ⁽⁵⁷⁾に読み替える訳である。そしてさらに次のように推論を進める。船団が待機していたのは当然レウケー・コーメーであろうが、上記の文脈からすると、これはペトラのみならずエグラの外港でもあったと察せられる。では地理的に見てエグラの外港は何処にあったかという、近現代において機能している港の中ではワジュフ al-Wajh (北緯26度14分、東経36度29分)が最適ということで、衆目は一一致している⁽⁵⁸⁾。そこでグルームは、一応このワジュフの地にレウケー・コーメーを比定するが、なおもう一つの可能性も示唆している。それはワジュフの約30マイル南、ワーディー・アルハムドの河口近くにあるカルクーマー岬 Ra's Karkūmā である。この岬の北側のマルサ・マルタバーン Marsā Marṭabān という湾の名称が、ここが港/碇泊地であったことを示唆しているのと、上述のように此処からもエグラに道が通じていることが論拠となっているが、他に、ギリシア人船乗りの使った Leukē Kōmē という呼称が、実は Karkūmā に似たナバテア語の地名からの転訛である可能性を、彼はかなり大きく評価しているようである。

因みに他の多くの研究者も、ワジュフが内陸のオアシス都市エグラの外港ではなかったかと考えているが、グルームとは異なり、上記のストラボンの記述をもとに、この港そのものもエグラと呼ばれていたと解するのが通説である。

ハウラーよりもさらに南に位置し、メディナの外港として知られるヤンブー Yanbu' al-Baḥr (北緯24度05分、東経38度03分)にレウケー・コーメーを比定しようというのが、ヴィスマンと彼に従う研究者である。ヴィスマンは「『案内記』第19節にレウケー・コーメーはベレニーケーと同じ緯度に在ると記されているから」という理由でこの比定を行うのであるが⁽⁵⁹⁾、もちろん『案内記』にそのようなことは書かれていない。彼はそれと断わらずに、シヨッフのテキスト修正説を採用しているのではないかと推察される。ベレニーケーの

東方ということであれば、確かにハウラーよりヤンプーの方がふさわしい。ヤンプー説を支持する他の研究者達は⁽⁶⁰⁾、論拠も典拠も明示していないが、ヴィスマン以外に論拠を挙げてこの説を主張している者はいないので、おそらく彼に従っているのであろう。

最後に、近年最も支持者の多いのがアイヌーナ ‘Aynūnah 説である。アイヌーナはアカバ湾を少し出たところ、北緯28度05分、東経35度11分の地点にある集落で、ウェルステッド以来調査に訪れる研究者が少なくないので、この一帯はかなりよく知られている⁽⁶¹⁾。アイヌーナ自体はやや内陸に位置しているが、近くにフライバ al-Khuraybah という良港があり、水の便に恵まれて農地としても豊か、さらにペトラとの連絡も容易と諸条件が揃っているうえに、ミュオス・ホルモスの最有力候補であったデイル・ウンム・デヘイスの遺跡から見て東北東の位置にあるため、『案内記』第19節の記事とも合致する。最近の調査で、アイヌーナとフライバの間に古代の遺跡が散在することも確認されている⁽⁶²⁾。ここにレウケー・コーマーがあったと考える学者が多いのも当然である⁽⁶³⁾。筆者も最近までこれに従ってきた⁽⁶⁴⁾。

3. レウケー・コーマー再考

前章で述べたように、最近の研究によってミュオス・ホルモスが、通説が想定していたデイル・ウンム・デヘイスではなく、ずっと南の古クセイルの遺跡、もしくは現在のクセイルに比定されるようになった結果、『案内記』によればミュオス・ホルモスから東へ航行したところにあるというレウケー・コーマーの位置についても再検討する必要がでてきた。ただ、二つのクセイルは8 kmしか離れていないので、ミュオス・ホルモスがどちらに比定されようと、以下の議論には影響を及ぼさない。そこで煩雑さを避けるため、必要な場合を除いて両者を区別せず「クセイル」とのみ記す。

クセイルから見てアイヌーナは北北東に近い方角に位置しているので、『案内記』の記述には全く合致しない。先にも記したように、ここら辺りの海域は『案内記』の著者のホームグラウンドで、港相

互の位置関係についての知識は正確であったと推察される。北北東の方角にある港を、東方と誤認する可能性はまずない。したがってアイヌーナは、如何に好条件に恵まれていようと、レウケー・コーマーではありえない。

ヴィスマンのヤンブー説は、『案内記』のテキストの修正を前提としているが、そもそもこの修正は、ショッフがミュオス・ホルモス＝アブー・ソーマ説に基づいて提案したものであった。アブー・ソーマよりも南のクセイルにミュオス・ホルモスの港があったと知っていれば、ハウラー（ショッフのレウケー・コーマー）との位置関係で、ベレニーケーの方が有利ということはないから、おそらくショッフはテキスト修正の必要性を認めなかったであろう。この前提が崩れれば、ヤンブー説は成り立ちえない。

クセイルから見て東方という条件に最も合致しているのは、ワジユフからカルクマー岬へかけての沿岸で、当然そこにはワーディー・アルハムドの河口も入っている。また少々南寄りとはいえ、ハウラーも候補からはずす訳にはいかない。ワジユフからハウラーにかけての沿岸は、アイヌーナに比べてペトラまでの距離はずっと遠くなるが、南寄りに位置しているため、北風に抗して紅海を遡航してくる船を迎える立地条件には優れている。

1980年春にこの沿岸一帯の遺跡分布調査が行われた結果、ハウラーには確かに港市の遺跡が存在することが認められた⁽⁶⁵⁾。ウム・ラッジ Umm Lajj（北緯25度02分、東経37度16分）のすぐ北に、幹線道路に沿って2 kmにわたって広がっているという。位置的に見て、ウェルステッドやバートンが上陸して調査した場所と同一と判断してまず間違いはない。遺物は300×300mのテルの表面に特に集中して散らばっていて、珊瑚石を積んだ壁が残る中心的遺構は35×35mの大きさがある。表採された陶片の大部分はイスラム期に属するが、ナバテアのものも含まれているという。これに対して、ワジユフやワーディー・アルハムドの河口付近からは、同種の遺跡が確認されたという報告はない。

この考古学的知見と地名を合わせ考慮すると、レウケー・コーマー

はやはりハウラーに比定するのが、現時点では最も適切なのではなからうか。バートンの観察によれば、ハウラーは水に恵まれ農地としても豊かであったというから、ローマ軍が半年以上滞在できたのも故なしとしない。将来ここで発掘調査が行われ、デイル・ウンム・デヘイス遺跡のように予想を覆す発見でもない限り、私としてはハウラー説を支持することにしたい。

では、この地を發ったローマ軍が辿り着いた、ナバタイオイのアレタスが支配していた土地というのは、現在のどの辺りに当たるのであろうか。ヘグラ/エグラがナバタイオイの都市であったことは、マダーイン・サーリフの遺跡や刻文から明らかであるが、ハウラーからは目的地とは反対の北東の方角に当たっていて、いくらシュライオスに欺かれたとはいえ、ローマ軍が其処へ導かれたとは思えない。当然そのさらに南方にあるナバタイオイの重要拠点であったと推察されるが、ヒジャーズにどの程度彼等の勢力が及んでいたか、実はよく分かっていない。上記の1980年春の調査でも、それらしき遺跡の報告はなされていないし、最も有望なメディナでは調査自体が行えない。そのような訳でアレタスの支配地については、具体的な候補地を挙げることもできない。

一方南アラビアから撤退する際に、ローマ軍がシリアに通じる隊商路を忠実に辿ったであろうことは、『地誌』の文脈から見てまず間違いない。そして彼等が目指したのが、先に下船した輸送船団の待つ地点で、それはレウケー・コーメーであった筈であるというのは、まさにグルームが推論するとおりである。しかし軍勢が到着したのはレウケー・コーメーではなくエグラであった。『地誌』の記事に忠実である限り、ここに記されているエグラは、軍隊が通過した内陸の都市ではなく、ミュオス・ホルモスに向けそこから渡海した臨海の村である。彼等が、目指すレウケー・コーメーではなくエグラに到着してしまったのは、おそらく撤退には往路とは別のルートを取ったせいであろう。このエグラが、同名の内陸都市の外港で、現在のワジュフに比定できるであろうという通説には従いたい。南から戻ってきた軍勢は、カーワンが推察するように⁽⁶⁶⁾、途中から

はワーディー・アルハムドに沿ってエグラ（ワジュフ）に達したと思われる。ムーシルの言うように内陸のエグラ（マダーイン・サーリフ）を経由する迂回路を取った⁽⁶⁷⁾のではあるまい。

それにしても、ローマ軍がエグラ（ワジュフ）からミュオス・ホルモス（クセイル）へ渡るのに11日も要したというのは、如何なる理由によるのであろうか。エグラの少し南にあるレウケー・コーマー（ハウラー）とミュオス・ホルモスの間は、『案内記』には2～3日航程と記され、距離的に見てこちらが妥当な日数である。シュプレngerはこの点を、全軍を1度に渡すには船が足りず、2～3度往復しなければならなかったため、結局これだけの日数を要したと説明している⁽⁶⁸⁾。しかしストラボンの記事からも、遠征軍の兵力は出発時に比べて相当減っていたことが窺えるので、輸送船の数が足りなかったという可能性は小さい。他方ムーシルは、内陸のエグラから臨海のエグラに出て、そこから海を渡ってミュオス・ホルモスに達するまでに11日を要したと解している⁽⁶⁹⁾、ローマ軍が海へ出るのに態々大きく遠回りした可能性も小さい。それよりも、彼等が到着したエグラには船はなく、レウケー・コーマーに待機していた船団をこちらへ回航しなければならなかった事情を考慮すべきである。私は、この回航に要した日数をも含めて、エグラからミュオス・ホルモスに軍勢を渡すのに11日を要したのではないかと推察する。

おわりに

本稿は『エリュトラ案内記』の第1節と第19節にエジプトとアラビアの港市として記載されているミュオス・ホルモスとレウケー・コーマーについて、それぞれ現在のどの港市なり遺跡なりに比定できるかという問題を、近年の調査・研究の成果に照らして再検討した。その結果、前者については、アブー・シャール近くのデイル・ウンム・デヘイス遺跡に比定する通説が考古学的に否定されて、従来レウコス・リメーンに比定する説が強かった古クセイルの遺跡（もしくは現在のクセイル）が、衛星写真の分析や陶片文書の解読に

よって、有力な候補となっていることが明らかになった。そのことによって、他方のレウケー・コーメーは、近年支持者の多かったアイヌーナ比定説が無効となり、卑見によれば、かつて有力であったハウラー説の可能性が再び高まったようである。この仮説の是非を解明するために、彼の地に残されている遺跡の発掘調査を願ってやまない。

註

- (1) 拙稿「新訳『エリュトラ海案内記』、『東洋文化研究所紀要』第132冊(1997年)1-30頁(横書部)参照。
- (2) 浅瀬に貽貝の類が豊富であったことから、この名がついたのであろうと推測されている。Cf. H. Kees, *Pauly's Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft* (以下略して *RE*), XVI (1933), col.1081, s.v. "Myos Hormos"; L.P. Kirwan, "A Roman Shipmaster's Handbook," *The Geographical Journal* (以下略して *GJ*), 147 (1981), p.82.
- (3) Agatharchides of Cnidus, *On the Erythraean Sea*. Tr. & ed. by S.M. Burstein, London, 1989. この書に関する本稿本文の記述はバースタインの序論に拠る。Cf. C. Müller, *Geographi Graeci Minores* (以下略して *GGM*), Vol. I, Paris, 1855, pp.111-195; Agatharchides von Knidos, *Über das Rote Meer*. Übersetzung und Kommentar von D. Woelk, Bamberg, 1966.
- (4) 上記ミュラー校訂本、及びこれに従う諸本では第81節。
- (5) エジプトの現地名のローマ字表記、及びある地点の緯度・経度の表示は文献により様々である。異論もあろうが、本稿では特に断りのない限り、*Gazetteer of Egypt: Names approved by the United States Board on Geographic Names*. 2nd edition. Published by the Defense Mapping Agency, Washington, D.C., August 1987 に従っている。
- (6) Loeb 本では Ainos。但し Tatnos/Tadnos とする異本あり。
- (7) C. Müller, *Claudii Ptolemaei Geographia*, Vol. I /2, Paris,

1901, pp.686-687.

- (8) 管見の限りでは、以下の著者はミュラーに従わず写本の読みの方を採用している。A. Sprenger, *Die alte Geographie Arabiens*, Bern, 1875, p.16 ; G.W. Murray, "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt," *Journal of Egyptian Archaeology* (以下略して *JEA*), 11 (1925), p.141 ; D. Meredith, *Tabula Imperii Romani, Coptos*, London, 1958 (repr. in : A. Bernand, *De Koptos à Kosseir*, Leiden, 1972) ; J. Desanges, *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Roma, 1978, p.269 ; M. Reddé & J.-C. Golvin, "Du Nil à la Mer Rouge : documents anciens et nouveaux sur les routes du désert oriental d'Egypte," *Karthago*, 21 (1986-87), p.61.
- (9) 緯度・経度、現地名ともに S.E. Sidebotham, R.E. Zitterkopf, and J.A. Riley, "Survey of the 'Abu Sha'ar (*sic*) - Nile Road," *American Journal of Archaeology* (以下略して *AJA*), 95 (1991), p.571による。この調査報告もそうであるが、しばしば遺跡のある場所がアブー・シャルと呼ばれることによって混乱が生じている。
- (10) J.R. Wellsted, *Travels in Arabia*, Vol. II, London, 1838, pp. 123-125.
- (11) Cf. G.W. Murray, *op. cit.*, pp.146-147 ; D. Meredith, "The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt," *JEA*, 38 (1952), pp.94-105 ; Reddé & Golvin, *op. cit.*, pp.19-36 ; Sidebotham *et al.*, *op. cit.*, pp.571-622.
- (12) Murray, *op. cit.*, p.141 ; id., "Trogodytica : the Red Sea Littoral in Ptolemaic Times," *GJ*, 133 (1967), p.32; Meredith, *Tabula Imperii Romani* ; id., "The Roman Remains," pp.95, 97 ; id., "The Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca," *Chronique d'Egypte*, 31 (1956), pp.356-362 ; L.A. Tregenza, *The Red Sea Mountains of Egypt*, London, 1955, pp.89-108 ; Woelk, *op. cit.*, p.195 ; Kirwan, *op. cit.*, p.82 ; A. Bernand, *Pan du désert*, Leiden, 1977, pp.44 ff.

- (13) 村川堅太郎訳註『エリュトウラー海案内記』中央公論社（1993年）151頁（初版：生活社、1946年）；L. Casson, *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton, 1989, p.96.
- (14) 緯度・経度、現地名ともに S.E. Sidebotham & W.Z. Wendrich (eds.), *Berenike 1994: Preliminary Report of the 1994 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert*, Leiden, 1995, p.1による。
- (15) コプトスとベレニーケーを結ぶ道路については、途中の宿駅の名と宿駅間の距離が、『博物誌』の他に『アントニヌスの里程表』(*Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, ed. O. Cuntz, Stuttgart, 1990, p.23)と所謂『ポイティンガー図』(*Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324. Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat und Kommentar* von E. Weber, Graz, 1976, Segment VIII)に記されているだけでなく、『ポイティンガー図』にはその行程が図示されているので、ベレニーケーの位置は、紅海岸の他の諸港と異なり古くより明らかであった。さらに近年、デラウェア大学とライデン大学の合同調査隊が遺跡の発掘を行っていて、既に予備報告書も以下の3冊が刊行され、かつて栄えた港市の実態が徐々に解明されつつある。Sidebotham & Wendrich, *op. cit.*; id., *Berenike 1995: Preliminary Report of the 1995 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert*, Leiden, 1996; id., *Berenike 1996: Report of the 1996 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the Survey of the Eastern Desert*, Leiden, 1998.
- (16) スタディオンについては Lehmann-Haupt, *RE*, III A2 (1929), col. 1931-1963, s.v. “Stadion (Metrologie)” 参照。『案内記』のスタディオンに関する注釈を見ると、ショッフ (W.H. Schoff, *The Periplus of the Erythraean Sea*, New York, 1912, p.54) は、これを彼が解するところのエラトステネスのスタディオン (約520フィート≒158.6m)、村川 (前掲書152頁) は疑問符付きで「フェニキア起源でプトレマイオス1世によりエジプトに採用された7分の1 [ローマ] マイルのもの」(約211.5m)、ハンティンフォード (G.W.B. Huntingford, *The Periplus*

of the Erythraean Sea, London, 1980, pp.58-59) は、彼が理解するところのエラトステネスのスタディオンの(10分の1マイル \approx 160.9m)、キャスン(前掲書278頁)はバンベリー(E. H. Bunbury, *History of Ancient Geography*, Vol. I, London, 1879, p.546)とエンゲルス(D. Engels, "The Length of Eratosthenes' Stade," *American Journal of Philology*, 106 (1985), pp.298-311)に従い、最もよく使われた(the most common)600フィート余り(エンゲルスによれば600 Attic feet \approx 606 ft. 10 in. \approx 184.98m)に相当するスタディオンのと解している。

(17) デイル・ウナム・デヘイスからクセイルまでが約160km、そこからフェウル湾までは約330kmある。試みにキャスン等の説に従って1スタディオンを約185mとして計算すると、ベレニーケーから北へ1800スタディオンというと、丁度クセイル辺りにあたる。

(18) C. Müller, *GGM*, Vol. I, pp.167-169.

(19) Bunbury, *op. cit.*, p.607; Schoff, *op. cit.*, p.52.

(20) これは現在のクセイルの町で、プトレマイオス朝期の神殿址の他には古代の遺跡は見当たらないと報告されている。Murray, "The Roman Roads", p.142. この町の北8kmの地点(北緯26度09分、東経34度15分)に、本文の中でこのあとと言及する発掘が行われるまではイスラム期のものと見做されていた古クセイル al-Qūṣayr al-qadim と呼ばれる遺跡がある。次註にも記すように、この二つのクセイルを区別していない論者が多く、しばしば困惑させられる。

(21) Desanges, *op. cit.*, pp.269-270; Reddé & Golvin, *op. cit.*, pp. 59-63. 但し前者は、現クセイルと古クセイルのどちらにミュオス・ホルモスがあったと考えているのか不明瞭。後者の場合は、上記の発掘の結果を踏まえているので、古クセイルをかつてのミュオス・ホルモスと考えている。『案内記』の注釈者の中では唯一ハンティンフォードがクセイル説を採っているが、その論拠は全く記されていない。Huntingford, *op. cit.*, p.86.

(22) Cf. J.-C. Golvin & M. Reddé, "Quelques recherches récentes sur l'archéologie militaire romaine en Egypte," *Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, janv.-mars 1986,

- pp.172-196; R.E. Zitterkopf & S.E. Sidebotham, "Stations and Towers on the Quseir-Nile Road," *JEA*, 75 (1989), pp.155-189.
- (23) Cf. Murray, "The Roman Roads", p.141; Reddé & Golvin, *op. cit.*, p.61.
- (24) シュブレンガーはこのプトレマイオスの記事と、ストラボンの『地誌』や『案内記』のそれとを両立させるめ、ミュオス・ホルモスは二つあったのではないかと推察している。Sprenger, *op. cit.*, p.17.
- (25) 報告書として下記の2冊がある。刊行が予告されている最終報告書はまだ出ていない。D.S. Whitcomb & J.H. Johnson, *Quseir al-Qadim 1978. Preliminary Report*, Cairo, 1979; id., *Quseir al-Qadim 1980. Preliminary Report*, Malibu, 1982.
- (26) R.S. Bagnall, "Papyri and Ostraka from Quseir al-Qadim," *Bulletin of the American Society of Papyrologists*, 23 (1986), pp. 4, 21-22 (No.18), 40 (No.54), and pls.9 (No.18), 19 (No.54).
- (27) 出土文書の1点 (No.45: 陶片/ラテン語) の中に読み取れる *muos* [という語を、刊行者は Myos Hormos のラテン語形の一部と判断したが、これがクセイル=ミュオス・ホルモス説の論拠となりうることは考え及ばなかった。 *ibid.*, p.36 and pl.15.
- (28) S.E. Sidebotham, J.A. Riley, H.A. Hamrroush, and H. Barakat, "Fieldwork on the Red Sea Coast: The 1987 Season," *Journal of the American Research Center in Egypt* (以下略して *JARCE*), 26 (1989), pp.127-166; S.E. Sidebotham, "Preliminary Report on the 1990-1991 Seasons of Fieldwork at 'Abu Sha'ar (Red Sea Coast)," *JARCE*, 31 (1994), pp.133-158.
- (29) S.E. Sidebotham, "Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade," V. Begley & R.D. De Puma (eds.), *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, Madison, 1991, p.19.
- (30) D.P.S. Peacock, "The site of Myos Hormos: a view from space", *Journal of Roman Archaeology*, 6 (1993), pp.226-232.
- (31) *ibid.*, p.230, fig.2.
- (32) A. Bülow-Jacobsen, H. Cuvigny, and J.-L. Fournet, "The

- Identification of Myos Hormos: New Papyrological Evidence,” *Bulletin de l’Institut Français d’Archéologie Orientale*, 94 (1994), pp.27-42.
- (33) *ibid.*, p.27, n.1 による。
- (34) *ibid.*, p.27.
- (35) *ibid.*, p.28, n.7; H. Cuvigny & Ch. Robin, “Des Kinaidokolpites dans un ostracon grec du désert oriental (Egypte),” *Topoi*, 6 (1996), p.709, n.42.
- (36) Sidebotham & Wendrich, *Berenike 1995*, fig.1-1; pp.30, 110.
- (37) D. Whitcomb, “Quseir al-Qadim and the location of Myos Hormos,” *Topoi*, 6 (1996), pp.747-772.
- (38) V. Begley, “Arikamedu Reconsidered,” *AJA*, 87 (1983), pp.461-481.
- (39) ジェイムスンが前26/25年説を唱え、サイドボーサムも同調的である。
 Sh. Jameson, “Chronology of the Campaigns of Aelius Gallus and C. Petronius,” *Journal of Roman Study*, 58 (1968), pp.71-84;
 S.E. Sidebotham, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa, 30 B.C.-A.D. 217*, Leiden, 1986, p.120; id., “Aelius Gallus and Arabia,” *Latomus*, 45 (1986), p.590. Cf. A. Sprenger, “The Campaign of Aelius Gallus in Arabia,” *Journal of the Royal Asiatic Society*, N.S., 6 (1873), pp.121-141; N. Lewis, “P. Oxy. 2820: Whose Preparations?,” *Greek, Roman, and Byzantine Studies*, 16 (1975), pp.295-303; K. Buschmann, “Motiv und Ziel des Aelius-Gallus-Zuges nach Südarabien,” *Die Welt des Orients*, 22 (1991), pp.85-93; Ch. Marek, “Die Expedition des Aelius Gallus nach Arabien im Jahre 25 v. Chr.,” *Chiron*, 23 (1993), pp.121-156.
- (40) 「夏と冬」を文字どおり受け取れば、遠征軍のアラビア上陸も病癒えて南へ進軍したのも夏の暑い時期ということになるが、これはありえない。シュプレングァー (Sprenger, “The Campaign,” p.135) が「冬」を「冬が始まるまで」の意味と解するのは、その点を考慮したのであろう。しかし私はむしろ、遠征軍がアラビアに上陸して過ごした季節の順

序は、実際には「冬と夏」ではなかったかと推察する。即ち、冬期の行軍を目論んでレウケー・コーメーに上陸したガルスであったが、兵士の回復を待っている間にその冬は終わってしまい、夏の最中に砂漠越えの進軍を命じる訳にもいかず、次の冬の到来まで上陸地点辺りに滞在することを余儀なくされた、というのが真相ではなかったか。

- (41) この碑文の詳細については、拙稿「アドゥーリス紀功碑文の新解釈」『東西海上交流史研究』第3号（1994年）73-114頁参照。
- (42) Wellsted, *op. cit.*, p.195.
- (43) *ibid.*, p.462. キャसनはこの記事を見落とし、同書のアイヌーナに関する記載（pp.162-167）をもとに、ウェルステッドはレウケー・コーメーをアイヌーナに比定したと述べているが、これは事実と反する。Casson, *op. cit.*, p.143.
- (44) 本稿におけるアラビアの現地名のローマ字表記、及び緯度・経度の表示は、特に断りのない限り、*Saudi Arabia: Official Standard Names approved by the United States Board on Geographical Names*. Prepared by the Defense Mapping Agency Topographic Center, Washington, D.C., March 1978に従っている。
- (45) R.F. Burton, *The Land of Midian* (Revised), Vol. II, London, 1879, pp.132-140.
- (46) P.-A. Jaubert, *La géographie d'Edrisi*, Amsterdam, 1975 (réimpression de l'édition Paris, 1836-1840), pp.332-333.
- (47) Stephanos Byzantini, *Ethnikōn*. Edited by A. Meineke, Chicago, 1992 (reprint of the Edition Berlin, 1849), p.144.
- (48) Müller, *GGM*, Vol. I, p.272.
- (49) Sprenger, "The Campaign," p.135; *id.*, *Die alte Geographie*, p.28.
- (50) B. Fabricius, *Der Periplus des Erythräischen Meeres von einem Unbekannten*, Leipzig, 1883, p.137.
- (51) Schoff, *op. cit.*, p.101.
- (52) 村川上掲書 173-174頁。
- (53) Burton, *op. cit.*, pp.222-233.

- (54) Moritz, *RE*, XII (1925), col.2261-2262, s.v. “Leukē kōmē.” イスラエルのネゲヴも同意見である。A. Negev, “The Nabataeans and the Provincia Arabia,” *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, II .8., Berlin & New York, 1977, p.563.
- (55) Cf. Burton, *op. cit.*, p.221; Sh.A. Scoville, *Gazetteer of Arabia*, Vol.2, Graz, 1995, p.179, s.v. “HAMDH (WADI).”
- (56) N. Groom, *Frankincense and Myrrh: A Study of the Arabian Incense Trade*, London, 1981, p.261, n.52.
- (57) ナバテア語でヘグラ *ḥgr'*、アラビア語では al-Ḥijr, ギリシア語では転訛してエグラ Egra。北緯26度48分、東経37度57分。ペトラ同様多くの岩窟墓が残されている。Cf. A. Musil, *The Northern Ḥegāz*, New York, 1926, pp.299-301; A. Negev, *op. cit.*, pp.571-584; J.H. Healey, *The Nabataean Tomb Inscriptions of Mada'in Salih*, Oxford, 1993.
- (58) Cf. Sprenger, *Die alte Geographie*, pp.20-21; Burton, *op. cit.*, pp.105-119; Musil, *op. cit.*, p.299; *Western Arabia and the Red Sea*, Geographical Handbook Series for Official Use Only, Naval Intelligence Division, [Oxford], June 1946, pp.539-540; L. Kirwan, “Where to Search for the Ancient Port of Leuke Kome”, *Studies in the History of Arabia*, Vol. II : *Pre-Islamic Arabia*, Riyadh, 1404 A.H./1984 [publ. 1985], p.55; Casson, *op. cit.*, p.144.
- (59) H. von Wissmann, *RE*, Suppl. XII (1970), s.v. “Madiama”, col. 543.
- (60) Huntingford, *op. cit.*, p.100; R. Wenning, *Die Nabatäer-Denkmäler und Geschichte*, Freiburg, Schweiz & Göttingen, 1987, p.125.
- (61) Wellsted, *op. cit.*, pp.162-167; Burton, *op. cit.*, Vol. I , 1879, pp. 75-78; Scoville, *op. cit.*, Vol. I , 1979, p.145, s.v. “AINUNAH (WADI)”; M. Ingraham, Th. Johnson, B. Rihani, and I. Shatla, “Preliminary Report on a Reconnaissance Survey of the North-western Province (with a note on a brief survey of the Northern

- Province,” *Atlal*, 5 (1981), pp.76-78 and pls.66-67.
- (62) *ibid.*
- (63) R. Dussaud, *La pénétration des Arabes en Syrie avant l’Islam*, Paris, 1955, pp.150-152; J.S. Trimingham, *Christianity among the Arabs in Pre-Islamic Times*, London, 1979, pp.253 (map), 257; Kirwan, “A Roman Shipmaster’s Handbook,” p.83; *id.*, “Where to Search,” pp.55-61; A.F.L. Beeston, “Review of Huntingford, *op. cit.*,” *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 44 (1981), p.356; Sidebotham, *Roman Economic Policy*, pp.124-126; *id.*, “Aelius Gallus and Arabia,” pp.596-597; Casson, *op. cit.*, pp. 143-144.
- (64) 拙稿「アドゥーリス紀功碑文の新解釈」88頁。
- (65) Ingraham *et al.*, *op.cit.*, p.78.
- (66) Kirwan, “Where to Search,” p.55.
- (67) Musil, *op.cit.*, p.299.
- (68) Sprenger, *Die alte Geographie*, p.21.
- (69) Musil, *op.cit.*, p.299.

〔附記〕本稿は、財団法人三菱財団人文科学研究助成（平成5年度）、および財団法人鹿島学術振興財団研究助成金（平成9年度）による研究成果の一部である。