

## ムスリム海民による航海安全の信仰

——とくに Ibn Baṭṭūṭa の記録にみるヒズルとイリヤースの信仰——

家 島 彦 一

アジア・アフリカ言語文化研究所

### Some Problems of the Maritime Character of al-Khiḍr and Ilyās Based on Ibn Baṭṭūṭa's *al-Rihla*

YAJIMA, Hikoichi

(Institute for the Study of Languages and Cultures of Asia and Africa)

#### はじめに

筆者は、これまでにペルシャ湾岸、アラビア海沿岸や東アフリカ海岸において木造帆船「ダウ」について、また地中海のチュニジアとシリアにおいてはフォルッカ型帆船についての海運と貿易活動の実地調査をおこなってきた。その調査をつうじて、海上文化の特徴および海民社会を理解するためには、海に生きる人々の信仰と儀礼に関する習俗の研究がとくに重要であることを知った<sup>1)</sup>。

生産と生活の場をもっぱら海上に求める漁民や船人たちにとって、海は親しみの世界であるが、同時に「板子一枚下は地獄」と言われるように、航海や漁撈活動の途中で、天候が急変して嵐が襲ったり、渦巻や暗礁などによって船の転覆、坐礁や漂流する危険に満ちた世界でもある。気象の変化だけでなく、長い航海中には異状体験と出会うことも多く、

また理由も分からずに急に不漁の日々が続くこともある。彼らは、海との関わり合いを深め、海を知れば知るほど、人間の力の限界に気づき、その結果として様々な信仰や習俗への傾斜を強めていったと思われる。つまり彼らは、精神的・心理的動揺、不安、恐怖、危険との遭遇、死などのなかで、一方では人間の能力をはるかに凌駕する絶対神への積極的な信仰を求めるが、同時に種々の自然界に精霊を認めたり、呪力や靈感をもった事物、また奇跡を起こしたり霊界との関係をもつことのできる特殊能力を備えた人物＝聖人を尊崇するようになったのである。

アラビア海やインド洋の西海域を舞台に、現在もなお活動を続けている三角帆を装備した木造船「ダウ」には、その船首部または船尾部に呪術的な目玉が描かれ、舳先部分に鳥の頭部とくちばしを象った装飾が認められる。

1) 筆者によるダウとフォルッカに関する調査報告については、*The Arab Dhow Trade in the Indian Ocean*, Tokyo, 1976; 『インド洋西海域における地域間交流の構造と機能——ダウ調査報告2——』、アジア・アフリカ言語文化研究所、1979; 「ダウ船とインド洋海域世界」『生活の技術 生産の技術』第2巻(シリーズ「世界史への問い」)、岩波書店、1990, pp. 105-128; 『Arwād 島・シリア海岸の海上文化』、アジア・アフリカ言語文化研究所、1986; 「チュニジア・ガーベス湾をめぐる漁撈文化——地中海世界史の視点から——」『イスラム世界の人びと—海上民』東洋経済新報社、1984, pp. 217-223などを参照。

また、ダウの船名には、「光 (al-Nūr)」、 「太陽 (al-Shams)」、 「純潔なるもの (al-Muṭahhar)」、 「神のお恵みや霊徳を与えられたもの (al-Mubārak)」 や 「神の御慈悲を開くもの (Fatīḥ al-Raḥmān)」 などの神名や超自然力によって保障された名称が多く見られる。

これらは、ダウを一つの神聖な生きもの、とくに霊鳥と考える、漁撈民や船人たちの古くからの信仰なり神的観念が船と航海に深く結びついていることに由来する<sup>2)</sup>。こうした同じような観念は、インド洋の西海域に限らず、古くは地中海、南・東シナ海や太平洋にまたがって広く分布しており、いわば海上文化のもつ広範な影響や保守的特質を探るうえでの重要な比較材料を提供している。

筆者は、すでに『インド洋西海域における地域間交流の構造と機能』の第三章「ダウの装飾と儀礼」において、ダウの航海に関わる儀礼および習俗について言及している<sup>3)</sup>。本論では、イスラム文献史料に伝えられた海民信仰をめぐる関連記事、とくに14世紀の前半に記録された Ibn Baṭṭūta のメッカ巡礼記『諸都市の珍奇さと旅路の異聞に興味をもつ人々の贈物 *Tuḥfat al-Nuẓẓār fī Gharā'ib al-Amṣār wa 'Ajā'ib al-Asfār*』に基づいて、ヒズル (al-Khidr) とイリヤース (Ilyās) に関する記事を紹介し、その史料価値を分析した。

ヒズル、またはハディル (al-Khaḍir) は、現在でも「海の守護者 (mukallaf fi'l-baḥr)」、または「様々な海を渡る聖なる人」 (khawwād al-buḥūr) とも呼ばれて、アラビア海やインド洋西海域で活躍するダウの船

乗りや漁民たちの中で広く尊崇を受けており、船が嵐で危険な状態に陥ったり、死の不安と恐怖にうろたえる人の前に現れて、救いの手をさしのべると信じられている。イリヤースもまた、ヒズルと同じような超自然的な能力を備えた海の聖人として、海民信仰の対象となっている。今後の研究においては、ダウやフォルッカの造船と航海に関連する儀礼や海民たちの海上信仰に関する実地調査をすすめると同時に、イスラム文献史料にみる記録史料を広く渉獵して、総合的理解を深めていきたいと考えている。

## 1

現在、インド洋の西海域、紅海、アラビア海とペルシャ湾を舞台に広く海運活動をおこなっている木造帆船「ダウ」の船舶および海運経営における人的要素として、(1)ダウ所有者の船主 (sāhib al-markab)、(2)ダウを実際に運用する経営者・監督者のナーホダー (nākhudhā/nakhodā (nawākhidh)、(3)船員の機関長 (muhandis)、舵主 (sukkāni)、一般船員 (baḥḥārūn/baḥḥāra)、料理人 (ṭabbākh)、走り使い (walad)、(4)荷主・商人などが挙げられる。しかし、これら四者が明確に分岐されるのではなく、とくに船主は同時にナーホダーであることが多く、ナーホダーが航海上および経営上のすべての責任と権限をもっている。また小型ダウでは、ナーホダーが機関長と舵手を兼ねることがある<sup>4)</sup>。

現在のダウ貿易において、ナーホダーは船員の雇い入れ、積み荷の仕入れと売却、寄港・目的地の選択、航海中の船員と乗客の監督、嵐や坐礁のときの船と積み荷の処遇、と

2) 家島前掲書『インド洋西海域』 pp. 56–59.

3) *Ibid.*, pp. 56–65.

4) Cf. Abu'l-Faḍl 'Allāmī, *'Ain-i Akhbarī (The A'in-i Akbarī)*, trans. by H. Blochmann, repr. from the second ed. of 1927, Calcutta, New Delhi, 1977, 3 vols.), vol. 1, pp. 290–291; G.R. Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese*, London, 1971, pp. 58–61; H. Yule, 'NACODA, NACODER' in *Hobson Jobson*, New Ed. by W. Crooke, New Delhi, 1968, pp. 612–613.

くに投荷や遭難の責任など、ダウの航海と運用に関するすべての責任をもっている<sup>5)</sup>。こうしたナーホダーの役割は、現在に限らず過去においても同様であって、ムアッリム(mu'allim)やルッバーン(rubban)が航路や海の状態、天文的な知識など、実地の知識に広く精通した、いわば現在の船長にあたるのに対して、ナーホダーはそれらの役割に加えて「船の経営者」としての性格をより強くもっていたと思われる<sup>6)</sup>。10世紀前半の頃に記録されたBuzurk b. Shahriyārの『インドの驚異譚 *Kitāb 'Ajā'ib al-Hind*』には、ペルシャ湾の国際港 Sirāf を基地としてインド洋の航海と貿易に活躍したイラン系の船乗り<sup>フジキョウイフ</sup>や商人たちから収集された様々な驚異譚('ajā'ib)が記録されている。それによると、ルッバーンは航海上の知識に精通し、しかも嵐の時の投荷や遭難の責任を負う権限を委託されており、ナーホダーはむしろ船主としての性格をもっていたと考えられる<sup>7)</sup>。しかし

10-15世紀に著された多くのイスラム文献史料によると、ルッバーンの名称はとくに紅海の海域で広く使用され、他の海域でのムアッリムと一致する。つまりルッバーンは、特殊な地方風・潮流・暗礁などの知識に熟知して、航海上の難所を通過する船を安全に導く航海案内人を意味していた<sup>8)</sup>。

以上のように、ナーホダーは船舶経営上の重要な地位を占めていた点に加えて、さらに注目すべきことは、ナーホダーが海上安全の祈願をおこなう様々な儀礼行為のうえでもリーダー的な役割を果たしていた点にある。現在でも、ダウのナーホダーの多くは他の船員とは異なって、つねに緑色のターバンを巻いており、船の航海安全と商売の繁栄を祈るための種々の儀礼を執りおこなう中心的な人物である<sup>9)</sup>。筆者の推論では、ナーホダー、もしくはナーフザーの語源は、おそらくペルシャ語のナーウ(nāv=水)とホダー(khodā=主人, 神)、すなわち「水の主」、「水神」に

- 5) 家島前掲書『インド洋西海域』pp. 48-49; A. Rowand, 'Sailing Craft of the Persian Gulf,' in J.G. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, repr. 1970, vol. 1/2, p. 2321; A.J. Villiers によるダウ同乗記 *Sons of Sindbad* (London, 1940) のなかのクウェイト・ナーホダー 'Abd al-Karīm al-Najdī の役割を参照 (pp. 343, 346, passim)。
- 6) 例えば、近代におけるクウェイト・ダウの著名なナーホダーの一人である 'Isā al-Qutāmi は、航海術・天文学・海流学などに秀れたパイロットであり、また海上商人でもあった。cf. 'Isā al-Qutāmi, *Da'l al-Muhtar fi 'Ilm al-Bihar*, 3rd ed., Kuwait, 1964。
- 7) Buzurk b. Shahriyār, *Kitāb 'Ajā'ib al-Hind* (*Livre des Merveilles de l'Inde*, ed. & trans. by P.A. Lith & L.M. Devic), Leiden, 1883, pp. 5, 11, 22-23, 43, 85-97, 166, 174。
- 8) 例えば、10世紀後半の記録で al-Muqaddasi の *Kitāb Aḥsan al-Taqāsim fi Mā'rifat al-Aqālim* (Ed. de Goeje), Leiden, 1877, p. 12 によれば、紅海の水先案内人であるルッバーンは、舳先 (jakhwār) に立って腰を屈め、海中を見つめて岩礁を探し、岩礁が発見されると船は両舷に配置された二人の助手をつうじて操舵長 (sāhib al-sukkān) に知らせた。すると操舵長は舵に結びつけられた二本の綱を合図にしたがって左右に操りながら慎重に船を進めた、とある。紅海におけるルッバーンの役割については、al-Idrisī, *Kitāb Nuzhat al-Mushtaq fi Ikhtilāq al-Āfaq* (*Opus Geographicum.*, Ed. Instituto Universitario Orientale de Napoli), Leiden, 1978, p.348; Ibn Ḥawqal, *Kitāb Ṣurat al-Ard* (Ed. J.H. Kramers), Leiden, 1938, 44-46 参照。
- 9) 例えば、ダウ船団が東アフリカの Mombasa 港に停泊中、他のダウ船のナーホダーたちは一同に会して、メイン・マストの周りで儀礼的なダンスをおこなう。このダンスは船のシンボルであるマストとその周囲を回ることで、海の霊に安らぎを与え、航海安全を祈る儀礼であるという。またダウ船の出港の時には様々な儀礼がおこなわれるが、その儀礼を執りおこなう中心人物はナーホダーである。インドでは、ナーホダーは船が死体などで穢れることを極端に嫌い、船の神聖性を保つことに努めた。cf. Abbé Carré, *The Abbé Carré in India and the Near East, 1672 to 1674*, trans. by Lady Fawcett (Hakluyt Society, 2nd ser. vols. 95-97), London, 1948, p. 795; J.H.A. Jewell, *Dhow at Mombasa*, Nairobi, 1977, pp. 98-101.; 家島前掲書『インド洋西海域』pp. 59, 63。

由来する。またナーホダーに対応する航海の実務者がルッバーン (rubbān) であって、この語源は同じくペルシャ語のラーフ (rāh = 道), バーン (bān = 支配者), すなわち「道の支配者」, 「航路の案内者」を意味したのである<sup>10)</sup>。以上の事実によって明らかのように、ナーホダーはその語源的意味から考えても「水神を司どる人物」であって、聖なる生き物および聖なる乗り物としてのダウを守る、またそれと一体化した守護神としての役割を担っていたのではないだろうか。

筆者は1979年2月から3月に、ケニアのラム島においてラム・ジャハズィー型のダウの造船と航海に関する調査をおこなったが、その時の聞き取り調査によると、現在のダウのナーホダーたちが緑色のターバンを巻いていることは、もともと彼がヒズル (Khizr/Khidra), すなわち「緑の人」と関わりをもった人物であるという伝承に基づいているという<sup>11)</sup>。

ヒズル (al-Khidr), ハディル (al-Khaḍir), ヒドラ (al-Khidra), またはヒスル (al-Khiṣr) とは、ムスリムたちにとっての神話と伝説上の人物であって、不死の放浪する水の聖者であると言われている。すなわち『コーラン』第18章第64節, ムーサー (モーゼ) の旅に関わる説話のなかで、「そこで[岩のところまで戻って来ると] 兩人 (ムー

サーとそのお小姓<sup>フッター</sup>) は一人の男に出逢うた。これはもともと我ら(アッラー)の僕<sup>しもべ</sup>の一人で、我らが特別の恩寵を授け、じきじきに知識を教えておいた者じゃ<sup>12)</sup>」とあって、この水辺に住む一人の男がモーゼに現れて船底に穴をあけるなどの難題を出して、その辛抱強さの試験をしたと説かれている。この男とは『コーラン』注釈者たちによって、不死の泉水を飲んだ水の聖人ヒズル、またはハディル、すなわち「緑の男」, 「緑の人」であると解釈されている<sup>13)</sup>。

ヒズルは、現在でもアラビア海やインド洋のムスリム系漁民や船乗りたちの間で広く尊崇を受けている。インダス川流域やベンガル地方の河口、中洲、島の突端や入江の近くの岩礁には、ハーワージャ・ヒズル (Khawāja Khidr) およびヒジル・ピール (Khijir Pir) の廟や祠がみられる<sup>14)</sup>。ハーワージャ、もしくはホージャ (khōja) とは「主人」, 「聖なる守り主」の意であって、マウラーナー (mawlā-nā = わが主) あるいはワリー (wali = 保護者, 恩恵を与える者, 聖者) と呼ばれることもあって、その廟や祠は全能・不死の聖人ヒズルが住む聖地としてムスリム系船乗りや漁民たちの信仰の場所となっている。Muhammad Enamul Haq の報告によれば、インド・ベンガルの諸地方ではヒズルは Khijir Pir, もしくは Khoyaj Khijir と呼ばれ

10) 家島前掲書『インド洋西海域』pp. 56-57参照。

11) 筆者によるケニア、イエメンやオマーンにおける観察では、ダウのナーホダーのみが緑色のターバンを巻いており、他の船員たちは刺繍編みの白色の帽子 (kofia, kufiya), あるいは無帽であった。彼らは緑色のターバンを極めて神聖視していた。

12) 本文中に引用する『コーラン』は、すべて井筒俊彦訳『コーラン』岩波書店、昭和39年版による。『コーラン』第18章64節, p. 121。

13) ヒズルについては、'AL-KHADIR (AL-KHIDR)', A.J. Wensinck, in *First Encyclopaedia of Islam* (E.J. Brill, 1913-1936/repr. 1987), vol. 4, pp. 861-865; 'AL-KHADIR (AL-KHIDR)', A.J. Wensinck, *Encyclopaedia of Islam*, New Ed., vol. 5, pp. 902-905; 'AL-KHADIR' in *Shorter Encyclopaedia of Islam*, Ed. H.A.R. Gibb & J.H. Kramers, Leiden, 1974, pp. 232-235; 'KHIDR' in *Encyclopaedia of Religion and Ethics*, vol. 7, London, 1915, pp. 693-695 参照。

14) Cf. 'KHWADJA KHIDR' by M. Longworth Dames in *First Ens. Is.*, vol. 4, pp. 865-866; Muhammad Enamul Haq, *A History of Sufi-ism in Bengal*, Dacca, 1975 (?), pp. 330-336; Saiyid Athar Abbas Rizvi, *A History of Sufism in India*, vol. 1, New Delhi, 1978, pp. 100, 317. によるとヒンドゥー教徒たちによって、ヒズルは Raja Kidar と呼ばれた。

て、無学で迷信深いムスリムたちから広く尊崇を受けているという。とくに Murshidābād, Nadiya, Bakharganj, Farīdpūr, Dacca, Mymensing, Pabna や大河・海岸に沿ったベンガルの他の諸地域でも、このヒズル信仰が分布する。Calcutta にある Kidderpore は、その語源が Khidr pūr (Khijir Pīr) に由来することは、ヒズル信仰の影響がその地域に古くから住むムスリム系住民たちの間に今なお強く残されていることを証明している。ベンガルのムスリムたちに限らず、北インド地方の人々はヒズルについて、つぎのように信じている。つまり、ヒズルは定かでない往時、偶然の機会に「生命の水 (ab-i hayāt)」を飲んだために永遠に死から逃れるようになった。こうして不死になったとき、アッラーは彼にこの世の水域を司どる守護者としての神格を授けられた。水を統率する役割を付与されたことで、彼はその時以来、世界の海や川に住み、船の難破を防ぎ、旅人を水難から救うようになったという。ベンガル地方の迷信深いムスリムたちは、Berā Bhāsā と呼ばれる Khijir Pīr に捧げられる年中行事を執りおこなう。Berā とは、明らかにサンスクリット語の Bhelā, すなわち「筏舟」を意味する言葉のベンガル語借用語である。なぜならば Berā Bhāsā の祭礼は、紙やその他の軽い材料でつくった模型舟に土器製のランプの火を灯して水に流す精霊送りの儀礼である。紙の模型舟 “Berā” は、ベンガル月の Bhadra 月 (8月と9月) の最後の木曜日に水に流される<sup>15)</sup>。

さてヒズルが海上民たちの間で信仰されたのに対して、イリヤース (Ilyās, Eliya) は

陸上を旅する人々の守護神 (mukallaf fi'l-barr) として尊崇を受けた<sup>16)</sup>。『旧約聖書』「列王紀略」に出てくるエリア (イリヤース) は、『コーラン』のなかでは、「そうだ、そう言えばイリヤースも使徒の一人だったな。あれが自分の一族の者にこう言った時のこと、“お前たち神をおそれるということを知らんのか。邪神に祈って、最高の創造主を見むきもしないとは何事だ。お前らの主、父祖伝来の神アッラーを”とあって<sup>17)</sup>、人々のパール崇拜に対する警告と絶対神アッラーへの帰依を呼び掛けた敬虔な予言者として現れているだけであって、その詳しい性格については不明である。一般にはイリヤースはヒズルやイドリース (Idris) と混同されることが多く、とくにイリヤースとヒズルの両者は相同の関係 (homologue) にあると信じられた。したがって、イリヤースはヒズルと同様に不死性と特種能力を備えた守護者であって、海上民の間には両者が合体した海の守り神として広く信仰の対象とされた<sup>18)</sup>。一方、ヒズルもまた山の泉地や湖水にも住むことによって、陸上を旅するキャラバン運輸の人々や旅人たちの間に尊崇されたのである。

すでに A.J. Wensinck によるヒズルとイリヤースをめぐる古代伝承の分析研究が明らかにしたように、その伝承には、①Gilgamesh 説話、②アレクサンダー伝説、③ユダヤ伝承中の Elijah と Rabbi Joshua ben Levi などの影響が混合して認められること、それに加えて地域的な広がりや時代経過のなかで様々な民間信仰が付加していったと考えられる<sup>19)</sup>。筆者は、とくに13-14世紀を中心とする時期にヒズルとイリヤースの伝承が様々な地域的

15) Muhammad Enamul Haq, *op. cit.*, pp. 330-332.

16) Cf. 'ILYĀS', A.J. Wensinck, in *First Ens. Is.*, vol. 3, pp. 470-471; 'ILYAS', A.J. Wensinck, & G. Vajda, in *Ens. Is.*, New Ed., vol. 3, p. 1156; 'KHIDR-ILYAS', P.N. Boratav, in *Ens. Is.* New Ed., vol. 5, p. 5.

17) 『コーラン』第37章123-130節, vol. 3, pp. 43-44 (井筒訳).

18) A.J. Wensinck, 'AL-KHADIR (AL-KHIDR)' in *Ens. Is.*, New Ed., vol. 4, pp. 902-903.

19) *Ibid.*, pp. 902-903.

変容を受けて、海上と陸上を旅するムスリム系の人々の間に広く流布し、その信仰が受容されるようになったと推論している。しかも興味深い点は、丁度この時期に地中海南岸のイフリーキーヤ・マグリブ地域ではヒズルとイリヤースの信仰の替りに、マラーブ信仰が広がったことである。筆者はすでに「チュニジア・ガーベス湾をめぐる漁撈文化——地中海世界史の視点から——」のなかで、マラーブ信仰と漁撈文化との関わりについて究明した<sup>20)</sup>。それによって明らかのように、聖者としてのヒズル、イリヤースとマラーブ(ムラービト)の三者はいずれも極めて類似した性格と能力を備えており、とくにムスリム系海民たちの間で広く信仰された。周知の通り、13-14世紀はカーディーリーヤ、ナクシュバンディーヤやチシュティヤなどのスーフィー・タリーカの活動がイスラム世界の境域地帯で盛んになり、またメッカ巡礼と地方の聖地・聖廟への巡礼旅行が民衆レベルで広くおこなわれるようになった。ウラマーたちによる各種の学問サークルの成立と、学問修業の旅もまた盛んにおこなわれた。そして時には、移動するスーフィー聖者が生きたヒズルとして、船乗りや旅人たちの守護者の役割を果たしたのである。また彼の墓廟が参拝場所となって、訪れる人々に御利益を施すこともあった。遭難事故の多い海の岩礁地帯や港の出口、島、河口や海峡付近、岬などには、ヒズルとイリヤースの廟や祠があって、旅する人々はその参詣し、航海の安全や水難からの無事を祈った。港や砂漠に踏み入る最後のオアシスなどには、聖者たちによって建てられたザーウィヤ(zāwiya)やリバート(ribāt)と呼ばれるスーフィー・タリーカの修道場や宿泊施設が建設されて、旅する人々

に食料と宿泊の場を提供した。こうした旅の条件が整うなかで、多くの人々が学問修業、巡礼、商売、出稼ぎ、移住やコミュニティ間の交流などの様々な目的をもって広域的に移動するようになったのである<sup>21)</sup>。

## 2

Ibn Baṭṭūṭa の伝記を最も詳しく記録した Ibn Ḥajar al-Asqallānī の『ヒジュラ暦8世紀の名士列伝 *al-Durar al-Kāmina fi A'yān al-Mi'at al-Thāmina*』によると、Ibn Baṭṭūṭa (Muḥammad b. 'Abd Allāh b. Muḥammad b. Ibrāhīm b. Muḥammad b. Ibrāhīm b. Yūsuf al-Lawāṭī al-Ṭanjī Abū 'Abd Allāh b. Baṭṭūṭa) は、ヒジュラ暦725年 Rajab 月(西暦1325年6月)、東方イスラム地域(al-Mashriq)に向けて旅立った。そして彼は諸国を遍歴し、イラン・イラク('Irāq al-'Ajam)を旅し、さらにヒンド、シンド、中国に入り、イエメンに戻り、726年(1325/26年)には再度のメッカ巡礼を果たした。多くの諸王やシャイフたちとそこで出会い、再びヒンドに向かった。彼は、ヒンドの王からカーディー職に任命され、それを勤めあげた後マグリブに帰り、見聞したことや諸国の状況を人々に語ったといわれる。さらに、サハラ南縁の黒人地域(Bilād al-Sudān)に赴いた後、Fas の支配者スルタン Abū 'Inān Fāris によって彼の旅行談を記録するようにと命令された。彼の話は、Abū 'Abd Allāh b. Juzayy によって編述された。その後、Ibn Baṭṭūṭa はある地方のカーディーたちの代理官(mutawalli al-quḍā')を勤めて、770年(1368/69年)には歿時に及んだという<sup>22)</sup>。

最近、I. Hrbek, H.A.R. Gibb, Amikam Elad, Stephen Janicsek, J.N. Mattock, Ian

20) 家島前掲書「チュニジア・ガーベス湾」pp. 226-236 参照。

21) 家島「Ibn Baṭṭūṭa のマルディヴ群島訪問記事めぐって」『三上次男博士喜寿記念論文集』歴史編、中央公論社、1985、p. 390。

22) Ibn Ḥajar al-Asqallānī, *al-Durar al-Kāmina fi A'yān al-Mi'at al-Thāmina*, ed. Muḥammad Sayyid Jad al-Ḥaqq, Cairo, vol. 4, pp. 100-101.

Richard Netton などの諸学者によって、Ibn Battūta のメッカ巡礼記『諸都市の珍奇さと旅路の異聞に興味をもつ人々への贈物 *Tuḥfat al-Nuḥḥār fī Ghara'ib al-Amṣār wa 'Ajā'ib al-Asfār*』の記載内容が詳しく分析・研究されている<sup>23)</sup>。それらの研究結果が明らかにしているように、①Ibn Juzayy は Ibn Battūta の情報を口述筆記する際に、大幅な事実の脚色と書き入れをおこなったこと、②シリア、メッカ、イラクなどの部分については、Ibn Jubayr や al-'Abdari, その他の「マグリブ巡礼記 (al-Rihlat al-Maghribiya)」の著述家たちからの引用が多いこと<sup>24)</sup>、③ブルガール、アナトリア、中国などの記述内容には曖昧な部分が多く、Ibn Battūta の旅程から考えても無理があつて、おそらく彼がメッカ滞在中に知り合ったスーフィーたちから得た間接的な情報が多く含まれていること、などの重要な事実が明らかにされてきた。

以上のように、Ibn Battūta のメッカ巡礼記には、彼自身の記録とは認め難い部分が多く含まれているが、他のマグリブ巡礼記と違って、極めてユニークな諸点が認められる。すなわち多くのマグリブ巡礼記は、例えば Ibn Rushayd, Ibn al-Balawī, al-Qalṣadī や

al-'Ayyāshī などのように、マグリブとメッカとの間の簡単な旅程と、著名な学者・知識人の来歴および学問状況を記録するだけに定形化しているが<sup>25)</sup>、Ibn Battūta はメッカを軸心とした当時のイスラム世界の諸地域にまたがる地理・社会・文化・経済など諸々の状況を生き生きと描写している点である。彼は、聖地メッカ・メディナ巡礼の後、イエメン、東アフリカ、アラビア海とペルシャ湾岸地域、アナトリア、コーカサス、ブルガール、インド、東南アジア、中国などの東方イスラム諸地域、さらにサハラ南縁部の黒人地域などを広く遍歴し、13世紀から14世紀にかけてイスラム教・文化を基軸とする国家・社会を新しく形成・展開しつつあつた、いわば辺境イスラム世界の諸状況について、豊かな記録を残しており、その史料内容は高い評価を得ている。それらのなかでも、とくにインド洋海域周縁部（イエメン、東アフリカ、ペルシャ湾岸、インド亜大陸、マルディヴ、スリランカ、ベンガルなど）に関する記載は、詳細で生彩に富んだ情報を多く残しており、他に類をみない高い史料価値をもっている<sup>26)</sup>。

13・14世紀のインド洋海域世界は、①内陸アジアにおけるモンゴル帝国の成立にともな

23) I. Hrbek, 'The Chronology of Ibn Battūta's Travels,' *Archiv Orientalni*, no. 30, 1962, pp. 409-486; H.A.R. Gibb, 'Notes sur les voyages d'Ibn battūta en Asie Mineure et en Russie.' *Études d'orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*. 2 vols, Paris 1962, vol. 1, pp. 125-133; Idem. *The Travels of Ibn Battuta A.D. 1325-1354*, Translated with Revisions and Notes from the Arabic Text Edited by C. Défrémery and B.R. Sanguinetti, vol. 2, Cambridge for the Hakluyt Society, 1959, Appendix (A Provisional Chronology of Ibn Battūta's Travels in Asia Minor and Russia), pp. 528-537; Amikam Elad, 'The Description of the Travels of Ibn Battūta in Palestine: Is it Original?', *Journal of the Royal Asiatic Society*, no. 2, 1987, pp. 256-272; Stephen Janicsek, 'Ibn Battūta's Journey to Bulghar: Is it a Fabrication?' *Journal of the Royal Asiatic Society*, October 1929, pp. 791-800; J.N. Mattock, 'Ibn Battūta's Use of Ibn Jubayr's *Rihla*.' in *Proceedings of the Ninth Congress of the Union Européenne des Arabisants et Islamisants*. Ed. by R. Peters, Leiden, 1981, pp. 209-218; Ian Richard Netton, 'Myth, Miracle and Magic in the Rihla of Ibn Battūta.' *Journal of Semitic Studies*, no. 29, 1984, pp. 131-140.

24) 例えば、最近の Amikam Elad による研究では Ibn Battūta のパレスティナ地方に関する記述の多くが al-'Abdari の *al-Rihlat al-Maghribiya* からの引用であるとされた (*op. cit.* 'The Description.', pp. 259-266)。

25) 家島「マグリブ人によるメッカ巡礼記 *al-Rihlat* の史料性格をめぐって」『アジア・アフリカ言語文化研究』no. 25 (1983), pp. 195-215参照。

26) 家島前掲論文「Ibn Battūta のマルディヴ群島訪問記事をめぐって」pp. 390-400参照。

って、ユーラシア大陸を貫く長距離キャラバン・ネットワークが張り巡らされたこと、②しかもそのキャラバン・ネットワークがインド洋の海運ネットワークと連動して機能するようになったこと、③中国ジャンクの南インド・マラバル海岸諸港への来航と、そこがダウ船との交流接点となって、南海産の諸物産（とくに香辛料・薬物科、動物歯牙・皮革、森林物産、宝石鉱物類など）が中緯度地帯に分布する市場圏に大量にもたされたこと、④インド洋交易港の発達と地域社会圏の成立（東アフリカにおけるスワヒリ文化圏、インド西海岸のマーピッラ社会とボフラー社会、マラッカ海峡部を中心とするマライ・イスラム社会）、⑤メッカ巡礼が各地のイスラム国家・社会の支援を得て組織化されて盛んになったこと、⑥人々の広域的な移動と学問的交流および国際貿易の盛行、などの諸作用の影響を受けて、東は南シナ海から西はペルシャ湾、紅海、インド洋西海域にまたがる広い海域がひとつの全体として機能するようになったのである<sup>27)</sup>。そして海民だけでなく商人、巡礼者、ウラマーやスーフィーたちがインド洋海域を舞台として広域的に移動するようになった。いわば「移動の民」である彼らは、航海の安全や種々の危険からの回避と心の安寧などを祈願したり、超自然物からの御利益や支援を期待するようになった。

Ibn Baṭṭūta は、彼のインド洋周縁部を旅行中にイスラム海民の海上信仰、とくにヒズル (al-Khidr) とイリヤース (Ilyās) に関するいくつかの貴重な記録を残している。以下では、その関連記事を紹介し、史料価値を分析してみたい。

1) Ibn Baṭṭūta はヒジュラ暦728年 (1328年) の1月から3月にかけて、Zayla', Maqdashaw (Muqadishu), Mambasa (Mombasa) などの東アフリカ海岸に沿った寄港地を経由して、al-Zanj 地方で最も繁栄していたキルワ王国の首都 Kulwā (Kiwla) を訪問した<sup>28)</sup>。その後、4月以降に吹く夏季の南西モンスーンを利用して北上し、おそらく3～4週間の航海で南アラビア海岸の「Zafāri al-Ḥamūd の町」に到着した<sup>29)</sup>。al-Ḥamūd とはズファール (Zafār/Zufār) 地方を拠点に13世紀の半ばに独立政権を樹立した Aḥmad b. 'Abd Allāh al-Ḥabūḍī によるハブーディー朝 (al-Ḥabūdiyyūn) の名を誤って聞き取ったものであると考えられる<sup>30)</sup>。ハブーディー朝は Ibn Baṭṭūta がズファール地方を訪問する約50年前に、すでにイエメン・ラスール朝のスルタン al-Malik al-Muzaffar Shams al-Dīn (在位647-94/1250-95) の派遣した軍隊によって征服・併合された<sup>31)</sup>。従って、Ibn Baṭṭūta の伝える「Zafāri al-Ḥamūd の町」がハブーディー朝

27) 家島『イスラム世界の形成と国際商業——ネットワークの変動を中心に——』岩波書店, 1991, pp. 396-407参照。

28) Ibn Baṭṭūta, *Rihlat Ibn Baṭṭūta* (*Voyage d'ibn battūta, texte arabe accompagné d'une traduction par C. Défrémery et B.R. Sanguinetti, préface et notes de V. Monteil, Édition Anthropos, Paris, 1968, 4 vols.*), vol. 2, pp. 179-193.

29) *Ibid.*, vol. 2, p. 196.

30) Abū Makhramah によると、ハブーディー家 (al-Ḥabūdiyyūn) の Aḥmad b. Muḥammad al-Ḥabūḍī (Aḥmad b. 'Abd Allāh) は、Mirbāt の支配者 Abū Muḥammad Sa'd b. Sa'īd b. Mas'ūd al-Manjawī のワズィールとなり、やがてその支配者の後継ぎがないことから政権を握った、と。併せて、Ibn al-Athīr, *al-Kāmil fi al-Ta'rikh* (ed. C.J. Tornberg, Repr. Beirut, 1967), vol. 12, pp. 197-198; 家島「インド洋通商とイエメン——南アラビアの Sirāf 居留地——」『アジア・アフリカ言語文化研究』no. 5 (1972), pp. 142, note 109 参照。

31) Abū Makhramah によると、ハブーディー朝の最後の支配者は Sultān Abū Muḥammad Salīm b. Idrīs b. Aḥmad b. Muḥammad al-Ḥabūḍī であって、ラスール朝の軍隊の進攻によって、A.H. 678, Rajab 月 (A.D. 1278) に殺害された (pp. 83-84)。ラスール朝のスルタン al-Muzaffar の軍隊によ



によって新たに建設された首都の al-Manṣūraであるのか<sup>32)</sup>, またはズファール地方の代表的な港の Mirbāt, もしくは Raysūt を指したものは明らかでない。Ibn Battūta によれば, Zafāri al-Hamuḍ の町はインド洋横断の要地にあつて, とくにインドに輸出される馬貿易の基地として, 住民たちはもっぱら貿易業務に関わっていたという<sup>33)</sup>。

彼はその町から 'Alī b. Idrīs al-Masīrī という船乗りの所有する小船でマシーラ島 (Jazīrat Masīra) を経由, Ra's al-Hadd (ハッド岬) に近いオマーンの港 Šūr に向かった。ところが, その航海の途中で嵐が襲った。彼の船に乗り合わせた人物のなかに, 一人のインド人でメッカ巡礼をおこなったことのある Khidr と呼ばれる男がいた。Ibn Battūta は Khidr なる人物に関連して, つぎのような興味深い記録を残している。

「……船には, われわれと一緒にインド人の Khidr と呼ばれるメッカ巡礼者が乗っていた。彼は <マウラーナー (mawlā-nā) > と称されていた。『コーラン』をよく暗唱し, 文筆に秀れていたからである。この男は海が荒れてきたのを知ると, 持っていた自分のマントのなかに頭を突っ込み, 寝たふりをしていた。アッラーがわれわれにふりかかったこと (危険) を振り払ったとき (嵐が過ぎ去ったとき), 私は, “おお, マウラーナー・ヒズル (mawlā-nā Khidr) よ。いかがなさいましたか” と彼にたずねた。すると, “暴風になると, いつも私は目をみひらいて, [人間の] 靈魂を奪いに

きた天使たち (malā'ikat) が現われるかどうかをよく監視しています。幸いにも天使たちが出てこなければ, <アッラーの御加護により>と申します。[船が] 沈没すれば, 必ず天使たちは靈魂を奪い取りにくるのです。つぎに目を閉じて, それから開き, 同じようにアッラーがわれわれから災難を取り去って下さるまで監視を続けます”と, 彼は答えた。ある商人の所有する船は, すでにわれわれの前を航海していたが, その船は沈没した。助かった者はただ一人だけであつて, その人は大変な苦勞をして, 泳いで逃れたとのことであつた<sup>34)</sup>。」

以上に記録された「マウラーナー (mawlā-nā=わが主) ヒズル (Khidr) と呼ばれた男は, 明らかにヒズル信仰に基づく生きた海の聖者であつたと思われる。このように生きたヒズルは, 「マウラーナー」, 「ワリー (walī)」や「スーフイー・シャイフ (shaykh al-ṣūfī)」とも呼ばれて, 乗客と一緒に船に乗り込んでいて, 嵐のときには神に祈り, 人間の魂を奪いにきた天使たちと対決し, 船の転覆や乗客たちの溺死する危険から救った。

なお Buzurk b. Shahriyār の伝える記録のなかにも, 以上と類似の逸話がみられる。それによると, 船が暴風に遭つてまさに沈没寸前になったとき, 見知らぬ一人の老人が突然に現れて, 乗客の不安を取り除き, 船の危機を救つたという。この老人は, アンダルス地方の Qādis 出身のムスリムであつて, イン

るズファール遠征については, al-Khazraji, *Kitāb al-'Uqūd al-Lu'lu'wiya fi Tārīkh al-Dawlat al-Rasūliya* (Ed. M. Aṣal, London, 1918), text, part 1, pp. 207-213; Anonym, *Tārīkh al-Dawlat al-Rasūliya fi al-Yaman* (ed. H. Yajima, Tokyo, 1986), pp. 17-19. 参照。

32) Ibn al-Mujāwir によると, Aḥmad b. 'Abd Allāh al-Ḥabūdī は A.H. 618年に Zūfar を破壊したという。これはアイユーブ朝の al-Malik al-Mas'ud Abi al-Muzaffar Yūsuf の侵入を恐れたからであつて, Aḥmad は新たに al-Manṣūra の町を建設した。この町は, al-Qāhirah とも呼ばれて, A.H.620年に完成した (Ibn al-Mujāwir, *Ṣifat Bilād al-Yaman wa Makka wa Bā'd al-Ḥijāz*, ed. O. Löfgren, Leiden, 1954, vol. 2, pp. 260-262, 265-266)。

33) Ibn Battūta, *op. cit.*, vol. 2, pp. 196-197.

34) *Ibid.*, vol. 2, pp. 218-219.

下の港から船出のときに客の雑踏に紛れて船のなかに忍び込んだ。水夫たちから気付かれずに、数日間にわたって彼は船艙に隠れていた。嵐が襲ってきて、人々が死の危険に瀕しているとき、彼は現れて、皆を慰め危機を救ったという<sup>35)</sup>。興味深い点は、彼が船艙にいる間、「毎日、水夫が“船の天使たち (malā'ik al-markab)” にお供えするために、バター (samn) 入りの御飯を盛った皿と、船のあかとり用の柄杓 (minshal al-markab) に水を容れたものを置いていった」ので、それによって飢えと渴きを凌いでいたと記されていることである<sup>36)</sup>。すなわちこの記録を通じて、当時のインド洋を航海する船乗りたちの海上儀礼の一つとして、船の船艙には“船の天使たち (malā'ik al-markab)” を奉る祭壇が設置されていて、毎日そこに御飯と水とが供えられたと判断される<sup>37)</sup>。一般に、ムスリムたちにとって天使は人間界と霊界をつなぐ中間的存在であり、同時にシャイターンやジンと並んで、人間の霊魂を奪って死者を苦しめる役割を担っていた。船のあかを汲み上げる柄杓もまた、極めて重要な意味もっていたと考えられる。すなわち柳田国男が説いたように、柄杓は「ひさご」、「ひさこ」に通じるものであって、霊魂の憑代であるといわれている<sup>38)</sup>。老人が天使への供物を食べたことは、彼が天使の霊験を得て船の守り神として振舞ったことを示している。この逸話には、老人がヒズルであると明言されていないが、明らかに Ibn Baṭṭūta の伝える上

述の「マウラーナー (mawlā-nā = わが主) ・ヒズル (Khidr)」と共通する信仰類型が認められる。

さて al-Muḥibbī の『ヒジュラ暦11世紀の名士列伝 *Khulāthat al-Athar fī A'yān al-Qarn al-Hādī 'Ashara*』によると、ヒジュラ暦1070年 (1659/60年) に死亡したスーフィー聖者シャイフ Abū Bakr b. 'Isā b. Abī Bakr al-Zayla'ī は、不思議な霊力を供えた人物として知られ、紅海やアデン湾で活動する船乗りたち (ahl al-jilāb) の間<sup>39)</sup>で広く尊崇されていた。すなわち、「船乗りたちは、航海中に危険に出遭うと、彼 (スーフィー聖者シャイフ Abū Bakr) の名を唱え、ある [御布施を包むことの] 誓いを立てる。すると彼らの前に彼が実際に現れて、その霊験によってアッラーが彼らを救うのである。彼らが [無事にイエメンの港] al-Luḥayya に着くと、彼は約束のものを彼らから要求する」とある<sup>40)</sup>。さらに興味深い点は、彼の息子 'Alī b. Abī Bakr もまた、海の聖者であって、船を所有する船主として活躍したことである。彼の所有する船は神の霊験によって、紅海の al-Quṣayr と Yanbū' の間を安全無事に横断航海することができたという<sup>41)</sup>。以上は、聖者が船乗りや乗客と一緒に船に乗り込むのではなく、人々が危険に遭遇した際に彼の霊験にすがり、安全祈願することで旅の安全が保障されたのである。そして無事に危険を乗り越えて、港に船が戻ってきたときには、その祈願料として相当の御布施が要求された。

35) Buzurk b. Shahriyār, *op. cit.*, pp. 24–25 (『インドの不思議』藤本勝次・福原信義訳注、関西大学出版・広報部、1978, pp. 17–18)。

36) Buzurk b. Shahriyār, *op. cit.*, p. 25。

37) “船の天使たち”の祭壇が船のどこに備えられていたかは明らかでない。おそらくそれは船の聖域であるマストの基底部にあったと考えられる。家島前掲書『インド洋西海域』p. 60参照。

38) 牧田茂『海の民俗学』岩崎美術社、1966, p.122参照。

39) ジラーブ (jilāb) とは、紅海で使用された平底の縫合型船をいう。cf. Ibn Jubayr, *Rihla (The Travels of Ibn Jubayr)*, Ed. W. Wright, London, 1907), pp. 70–71; al-Idrīsī, *op. cit.*, 136–137。

40) al-Muḥibbī, *Khulāthat al-Athar fī A'yān al-Qarn al-Hādī 'Ashara* (ed. Bulāq, 4 vols.), vol. 1, pp. 92–93, vol. 3, p. 254。

41) *Ibid.*, vol. 3, pp.130–132。

Ibn Baṭṭūta によると、イランの Kazarūn に住むスーフィー聖者 Abū Ishāq Ibrāhīm b. Shahriyār al-Kazarūnī なる人物は、インドや中国との間を航海するインド洋の船乗りたちに広く尊崇された。すなわち Ibn Baṭṭūta は、海を航海する人々の多くが彼の靈験を信じて旅の安全を祈願したことを伝えて、つぎのような記録を残している。

「この [Kazarūn の] シャイフ Abū Ishāq は、インドと中国の人々によって高く尊崇されている。シナの海を旅する人々の習わしの一つとして、以下のことがある。[航海中に] 風向きが変わったり、海賊に襲われる危険に遭遇したときには、彼らは Abū Ishāq に願を掛ける。つまり彼らは各自で彼に対する願ひ事を紙片に記す。そうして彼らが無事に陸地に着いたときには、ザーウィヤの従者 (khuddām) が船に乗り込んできて、記録帳 (al-zimam) を調べて願掛けをした人からそれぞれ [の願掛け料] を徴収する。中国あるいはインドからやってくる船はいずれも、数千ディーナール [に及ぶ願掛け料] を支払う。ザーウィヤの従者から派遣された代理官たち (al-wukalā') は、このシャイフへの施し物を要求し、それを受け取りに来ることもあれば、またスーフィー修行者の仲間たち (al-fuqarā') が代りに受け取りにくることもある。そうした取り立ての代理人は、[請負の] 命令を受けた書き付け——そこには銀製の印鑑で押されたシャイフの花押が付いている。シャイフの印鑑に朱肉をつけて、支払い内容を記したところに押されることで、印璽の跡がその書状の真贋を証明する——を持参する。その書き付けの内

容は、〈シャイフ Abū Ishāq への願掛けをした人であれば皆、これこれの額の献金をこの証書を所持した者に与えよ〉と、言うものである。その要求額は数千 [ディーナール]、数百、あるいはその中間やそれ以下など、そのスーフィー修行者の地位に応じて決まる。さて、その修行者が願掛けをした人を見つけると、金を受取り、書き付けの裏にその受領額を記す。かつてインドの王は、このシャイフ Abū Ishāq に 10,000ディーナールを支払うと約束して願を掛けたことがあった。その報告がザーウィヤの修行者たちのもとに達すると、修行者の一人がインドまで行き、その金額を受取って、ザーウィヤにもって帰った<sup>42)</sup>。」

イランの Kazarūn 出身のシャイフ Abū Ishāq は彼の弟子たちを派遣して、インドと中国に至るインド洋の航海上の重要拠点にスーフィー・タリーカのネットワークを築いた。Ibn Baṭṭūta によると、南インドの Qaliquṭ, Kulam や中国の泉州 (Zaytun) などの主要な港市には、Abū Ishāq の弟子たちによって立てられたザーウィヤがあった<sup>43)</sup>。ザーウィヤは、彼らスーフィーたちの宗教的勤行をおこなう修道場であり、同時にペルシャ湾岸・インド・中国を往来するインド洋の海上商人たちが旅の安全を祈願したり、宿泊場所として利用された。また上述したように、船乗りや乗客たちはシャイフ Abū Ishāq の靈験によって航海が安全・無事であったことを感謝して、そのザーウィヤにおいて約束の祈願料を支払った。スーフィーたちは、神との合一に向かって厳しい勤行・苦行を積み、超人的な能力を獲得することによって、人々にバラカを施した。シャイフ Abū Ishāq が

42) Ibn Baṭṭūta, *op. cit.*, vol. 2, pp. 90–92. 文中の〔 〕は筆者による補足である。

43) *Ibid.*, vol. 4, pp. 89, 103, 271. 例えば Qaliquṭ については、「そのザーウィヤの長は、シャイフ Shihāb al-Dīn al-Kazarūnī である。インドやシナの人々がシャイフ Abū al-Kazarūnī に願掛けをした奉納金はそこで彼に納められる」とある。また Kulam-Malay では、「私は、Kulam で Qaliquṭ のザーウィヤのシャイフであるシャイフ Shihāb al-Dīn al-Kazarūnī の息子シャイフ Fakhr al-Dīn のザーウィヤのもとに暫くの間、滞在した」とある。

とくにインド洋の船乗りや海上商人たちの間で尊崇を受けていたことは、彼が水の聖者ヒズルとの合一を得ていたと人々に信じられていたからであると考えられる<sup>44)</sup>。

2) Ibn Baṭṭūta はオマーンからホルムズ海峡を横断して、ホルムズ島に到着した。ペルシャ湾の出入口、ホルムズ海峡の要衝地に位置したホルムズ島(Jazīrat Jarūn)の Hurmuz は、Hurmuz Jadida (新ホルムズ) と呼ばれて、大陸側の Hurmuz 'Aṭīqa (旧ホルムズ) とは区別された。Hurmuz は、インドとの馬貿易によって14世紀の30年代以後には商敵の交易港 Kish を凌ぐ、ペルシャ湾第一の港として繁栄を遂げた<sup>45)</sup>。とくに Hurmuz のスルタン Quṭb al-Dīn Tahamtam b. Ṭūrān Shāh は、対岸のオマーン側の Qalḥāt, バフライン島 (Jazīrat Uwāl) やズファール地方の港 Mirbāt に遠征軍を派遣し、さらにはインド・マラバル海岸の Mangalor, Bhatkal, Honavar やコロマンデル海岸とスリランカ島の諸港とを結ぶ海上交易のネットワークを握った<sup>46)</sup>。こうして Hurmuz には、多くのインド洋の海上商人や海民たちが集まり、同時に海上信仰の中心地として賑わった。Ibn Baṭṭūta は Hurmuz にあったヒズルとイリヤースの聖地を訪れている。

「この [Hurmuz の港から] 6 マイルのところに、ヒズルとイリヤースに由来する参拝地 (mazār) がある——二人に平安あれ——。伝えるところでは、この二人はそこで一心に祈りを続けていたところ、御利

益と靈験が顕れたという。そこにはスーフィーのザーウィアがあって、一人のシャイフが住んでいて、往來する人々に [寝食の] 奉仕をおこなっている。われわれは、彼のところに一日滞在してから、さらにこの島のはずれに隠遁して住む信心深い一人の男のもとに向かった。彼は自分の住む洞窟を掘り、そのなかには修道場、居間と奴隷女をかこった小部屋があった。洞窟のそとには、彼の奴隷 ('abid) たちが牛や山羊の飼育をしていた。この男はもとは大商人の一人であったが、聖殿(メッカ)の巡礼を果たすと、様々な俗の関係を断ち、ここで祈りのために隠遁生活を送るようになった。したがって彼は財産を仲間の一人に預けて、商売をさせた。われわれは彼からの最大限の歓待を受けて、そこに一泊した。——アッラーよ。彼に満足をお与えください——善徳と敬虔な証しは、はっきりと彼のもとに顕現していた<sup>47)</sup>。」

ホルムズ島にあるヒズルとイリヤースに由来する参拝地 (mazār) がスーフィーのザーウィアを兼ねていたことは、上述した Kāzarūn のスーフィー・シャイフ Abū Ishāq の場合と同じように、水の聖人ヒズルおよびイリヤースとスーフィー・シャイフの両者が一体化した役割を果たし、海を旅する人々の間から信仰の対象とされていたからに他ならない。

3) ペルシャ湾内には、Hurmuz と並んで、'Abbādān の海岸近くにもヒズルとイリヤース

44) 13-14世紀以降、カーディリーヤに代表されるスーフィー・タリーカがインド洋の海上民たちの間に拡大していった。この事実は、スーフィーたちがスーフィズムの秘伝を海上民に伝える際に、航海の安全と水難を防ぐ海上儀礼および習俗を結び付けていたことを示している。家島「マルディヴ群島海民のメッカ巡礼」『西と東と——前嶋信次先生追悼論文集』汲古書院、1985、pp. 394-398 参照。

45) J. Aubin, 'Les Princes d'Ormuz du XIIIe au XVe Siècles,' *Journal Asiatique*, no. 241, 1953, pp. 77-137; 家島「モンゴル帝国時代のインド洋貿易——特に Kish 商人の貿易活動をめぐって——」『東洋学報』no. 57, 3/4, 1976, pp. 8-9 参照。

46) Ibn Baṭṭūta, によると、Hurmuz 王 al-Sulṭān Quṭb al-Dīn Tahamtan は、戦艦を Zūfār に派遣したが、嵐のために失敗した (vol. 2, p. 200)。

47) Ibn Baṭṭūta, *op. cit.*, vol. 2, pp. 232-233.

ス<sup>ラービタ</sup>を奉った庵 (rābiṭa) があった。この庵もまたスーフィー修行者の住むザーウィヤと隣接していた。Ibn Baṭṭūta は、「‘Abbādān は潟にある大きな村である。耕地はそこにみられないが、沢山のマスジド、祈禱所 (muta‘abbidāt) や敬虔な信者たちの庵 (ribāṭāt) がある。‘Abbādān と海岸との間には3マイルの隔りがある。……そして、その海岸にはヒズルとイリヤースに由来することで知られた庵 (rābiṭa) がある——二人に平安あれ——。その庵の向かい合わせには、4人の修行者たち (al-fuqarā’) が弟子 (awlād) と一緒に住んでいるザーウィヤがあり、その庵とザーウィヤの管理をしていた。彼らは人々からの施し物 (futūḥāt al-nās) によって生活している。彼らのもとを通過する人々は誰でも贈物をする。このザーウィヤの住民が私に語ってくれたところによると、‘Abbādān には一人の大変に功德のある信心者がいて一人だけで住んでいる、と。彼は月に一度だけ、この海辺のところに来て、食糧とする1ヵ月分の魚を捕るが、それから後は完全に1ヵ月間、人前に姿を現さない。そうした状態はここ数年間にわたって続いている」と、述べている<sup>48)</sup>。

Ibn Baṭṭūta, は上述の記録のなかで‘Abbādān の海岸近くにあるヒズルとイリヤースの庵 (rābiṭa), それに隣接するスーフィー修行者の住むザーウィヤ, および1ヵ月に一度だけ魚を捕りにきて人前に姿を現す信心者, の3つの事実を報告しているが、これらはいずれもヒズルに関わる説話と深い関連をもっていることは言うまでもない。

ベルシャ湾頭の‘Abbādān 付近は、ティグ

リス川の運ぶ土砂による沖積作用によって浅瀬や渦巻きが多く、船乗りたちにとっては海の難所として恐れられた<sup>49)</sup>。したがって、この水域における航海の危険を取り除くために、彼らは水の守護神を奉る廟や祠を建てた。また旅するスーフィーたちは、こうした人里離れた河口の中洲や岬、島などに修行の場を求めた。Ibn Ḥawqal の地理書『大地の姿 *Ṣūrat al-Ard*』のパリ写本 (Epitome Parisiensis) には、その写筆者によって加えられたヒジュラ暦534年 (1139年) から580年 (1184年) にかけての挿入文がみられる<sup>50)</sup>。そのなかに写筆者自身が538年 (1143/44年) に‘Abbādān を訪れたときの状況を、つぎのように説明している。

「‘Abbādān は、ティグリス川とユーフラテスの河水とが合流する中洲に位置する。両河は、その合流点で海に注ぎ、海水と混じる。‘Abbādān には [スーフィーたちの] 庵 (ribāṭ) があって、スーフィーや隠遁者の一団がそこに住んでいる。そこは女人禁制となっている。この島の東側にはモスクがあって、その内部には寄託物や財産が保管されているが、誰にも管理されていない。この場所にいる [スーフィーや隠遁者の] 一団が確信をもって語るには、もし誰かが罪を犯したり、盗んだりして‘Abbādān から何かを持ち出そうとしても、必ずやその船は沈没するという。つまり人々の堅い信念となっていることだが、‘Abbādān の土砂と言えども、もしこれらの一団の許可なければ誰一人として持ち去ることはできないのであると。なぜならばこの土砂をつけた船は彼らが主張するよ

48) *Ibid.*, vol. 2, p. 19.

49) Cf. Le Strange, *The Lands of Eastern Caliphats*, London, 1905, p. 49.

50) Ibn Ḥawqal, *Kitāb Ṣūrat al-Ard*, ed. J.H. Kramers, Leiden, 1939. この写本の写筆者は明らかでないが、彼がイラクからベルシャ湾を下って、アラビア海を経てイエメンに旅したことの挿入記事は、12世紀の記録史料として極めて史料価値が高い。家島「インド洋通商史に関する一考察——十二世紀の舶商 (nā-khudā) Rāmasht について——」『オリエント』no. 10, 1/2, 1968, pp. 197-200.

うに例外なく沈没するからである<sup>51)</sup>。」

以上の記録は、水難事故の多発する‘Abbādān 付近の海域がスーフィーや隠遁者たちによって管理されていたこと、彼らが言わば水神との霊的な交換をつうじて船の安全を守護する役割を果たしていたことを伝えている。ここではヒズルとイリヤースの庵に関して直接言及されていないが、明らかに Ibn Battūta の上述の記録と同一地点を指したものであると考えて間違いない。したがって、ヒズルとイリヤースに由来する庵が12世紀半ば以後にスーフィーたちのリバートに付属して建てられたのであろう。なお10世紀半ばまでの‘Abbādān はベルシャ湾に臨む海岸にあったが、その後、ティグリス川の運ぶ土砂による堆積作用によって、次第に内陸部に位置するようになった。Ibn Battūta が14世紀前半にそこを訪れたときには海岸部から3マイルの距離があったという。

(4) インドのグジャラート地方にある最も重要な港の一つに Kanbāya (Khambāyat, Cambay) がある。そこは Khambhāt または Khāmbha, すなわち“聖なる柱の巡礼地 (Stambhatīrtha)”と呼ばれて、古くからの聖地であった<sup>52)</sup>。イスラム史料によると、そこは履物 (al-ni‘āl al-kanbātiyya), 米, 蜂蜜, 各種の果実, 藍染料や亜麻織物などの特産品および加工と取引の港市として、さらにはグジャラート系海上商人たちの拠点として繁栄した<sup>53)</sup>。Ibn Battūta は、Kanbāya がインドで最も美しい都市の一つであり、そこに移住したムスリム商人によって建設された華麗で豪華なモスクや建造物がある、と報告し

ている<sup>54)</sup>。しかし、その港は細長いカンベイ湾の最も奥深く入ったところに位置している上に、湾内は Narmadā, Sābarmati, Tāp-ti などの諸河川が運ぶ土砂による沖積作用のために次第に水深が浅くなり、干満時には激しい潮津波と渦巻きが起る危険な海域となった。

14世紀始めの Kanbaya について Ibn Battūta は、「そこはまるで峡谷のように見える入江 (khawr) に面している。船はその入江を入ってくる。入江には潮の [激しい] 干満 [差] があり、船は干潮時に泥の上に停泊し、潮が満ちてくると再び水に浮かぶ様子を、私は実際に目撃したことがある」と<sup>55)</sup>、Kanbāya 港周辺が次第に泥砂で埋まっていく様子を述べている。そして17世紀に入ると、Kanbaya は急激に衰えて、代ってカンベイ湾の出口に近い Sūrat に港の繁栄中心が移行した<sup>56)</sup>。その最大の理由は、船の大型化に加えて、湾内の航行条件が浅瀬と潮津波によって危険な状態になったからであると考えられる。

さて Ibn Battūta は Kanbāya からカンベイ湾の東岸に沿って Kāwa, Qandahār (Gandhār) を通過後、Jazīrat Bīram (Bayram), すなわちピラム島 (Piram Island) を経由して、その北側の Kathiawar 半島にある Qūqa (Gogha) の港を訪問している。彼が旅程を変えて、Qūqa を訪れたこと理由は、ここにあるヒズルとイリヤースに由来するマシドを参拝して、中国に向かうためのインド洋航海の安全を祈ることであったと考えられる。彼はピラム島を出て、2日目に

51) Ibn Hawqal, *op. cit.*, p. 48.

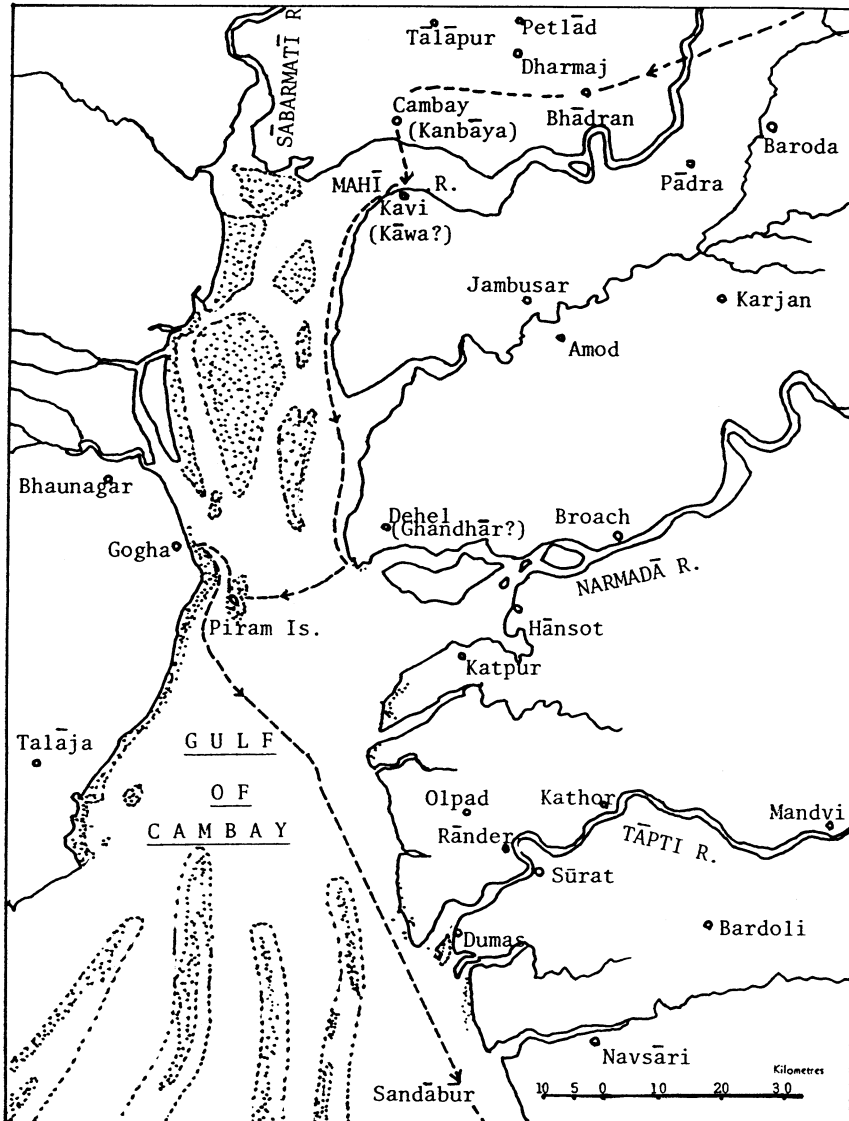
52) Cf. ‘KHAMBAYAT’ in *Ens. Is.* New Ed., vol. 4, pp. 993–994.

53) M.N. Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat, The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, Uni. of California Press, 1976, pp. 10–18; Ashin Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat c. 1700–1750*, Wiesbaden, 1979, pp. 1, passim; Surendra Gopal, *Commerce and Crafts in Gujarat, 16th and 17th Centuries*, New Delhi, 1975, pp. 14–16, passim.

54) Ibn Battūta, *op. cit.*, vol. 4, p. 53.

55) *Ibid.*, vol. 4, p. 53.

56) M.N. Pearson, *op. cit.*, pp. 10–11.



地図 1 : Gulf of Cambay  
 --> Itinerary of Ibn Baṭṭūṭa    stippled area: sand bank

Qūqa の町に到着し、その町の様子をつぎのように説明している。

「Qūqa の町は、大きな町で、規模の大きなスークがあった。われわれ [の船] は干潮のためにその町から 4 マイル離れたところに

停泊し、潮が満ちてくる時刻を待って、数人の仲間と一緒にはしけ船 (‘ushārī) に乗り移った。はしけ船は、陸地との間 1 マイルほどのところで泥にはまってしまった。泥の中で立ち往生したので、仲間の内の 2 人を派遣し

て支援を求めた。人々は Qūqa の町に辿り着く前に、上潮（潮津波）がくるのではないかと言って、私を恐れさせた。私はよく泳げなかったからである。それから私はその町に着き、市場を回った。そこにはヒズルとイリヤースに由来するマスジドがあった——二人に平安あれ——。私はそのマスジドで日没の祈りをした。そこではハイダル派 (al-Khayḍariya) に属するスーフィー修行者たち (fuqarā') の一団が彼らの長 (shaykh) と一緒にいるのを見かけた。その後、私は船に戻った<sup>57)</sup>。」

Qūqa は、カンベイ湾を隔てた Sūrat の対岸、Kathiawar 半島側に位置して、Kanbāya を出た船がアラビア海とインド洋を横断するのに先立って、航海の安全を祈願する聖地となっていた。ムスリム系の海上商人たちの進出にともなって、こうした航海上の要地につきつぎとヒズルおよびイリヤースに由来するマスジドが建てられたことは興味深い。また注目すべき点は、このマスジドもまた、ハイダル派スーフィーたちの修行の場であったことであり、スーフィー修行者と海上信仰との密接な結びつきを示している。

(5) スリランカ島は、中国、東南アジアとインド、西アジア諸国とを結ぶインド洋航海のほぼ中央にある中継地として、また宝石、胡椒・肉桂・生姜・白檀などの芳香・薬物類、象牙、熱帯動物などの数多くの名産品の産地としても重要なところであって、東西から船乗りや海上商人たちがこの島を目指した。また、島の中央部に聳える高山アダムズ・ピークは、仏教徒、ヒンドゥー教徒やムスリムたちが訪れる共通の聖なる巡礼地、宗教上の要地として古くから知られていた。Ibn Baṭṭūta が伝えているように、この聖山は洋上はるか9日行程も離れたところから遠望するこ

とができるため、海上を行く人々にとっての航海目標の山であり、航海の安全を祈る霊山奉祀の聖地でもあった<sup>58)</sup>。Ibn Baṭṭūta は、この島のアダムズ・ピークの中腹にはヒズルに由来する洞窟と泉が鎮座していて、その山を訪れる参拝者たちがその場所で荷を解き、さらに2マイル登攀して山頂に達したことを伝えている。

「サランディープの山 (Jabal Sarandib) には、アダム足跡 (アダムズ・ピーク) に達する2つの路がある。その一つはバーバの路、他はマーマの路と呼ばれている。つまりバーバはアダム、マーマはイヴを意味する。……第10番目の鎖からヒズルの洞窟までは7マイル。そこは広々とした場所であって、その近くには同じくヒズルに由来する魚の沢山泉がある。誰一人として、そこでは魚を捕らない。その洞窟の近くには岩に刻んだ貯水池が2ヵ所あり、路の両側に位置している。参拝者たちはヒズルの洞窟のもとに、荷物を置いて、さらにそこから2マイル登ってアダム足跡のある頂上に達する<sup>59)</sup>。」

不死の放浪する水の聖者ヒズルの伝承がアダムズ・ピークの霊山奉祀の一部として結びついたのがいつごろからかは明らかでない。Ibn Baṭṭūta の記録によって、そこではヒズルの由来のみが言及されていて、イリヤースに関わる伝承がないこと、またスーフィーたちの修行場が付設されていないこと、ヒズルが水の聖者であると同時に、洞窟の主であり魚の守護神として祭られていたこと、などの諸点が明らかとなる。

(6) Ibn Baṭṭūta は、ヒズルとイリヤースの信仰および習俗がインド洋周縁部だけでなく、黒海沿岸の Şanūb (Sinop) と Azāq (Azov) にも分布することを伝えている。ま

57) Ibn Baṭṭūta, *op. cit.*, vol. 4, pp. 60–61. Abbé Carré の報告 (*op. cit.* pp. 137–138) によれば、ピラム島は、Gogha の南7マイル、「l'arrousの島」と呼ばれた。

58) Ibn Baṭṭūta, *op. cit.*, vol. 4, pp. 179–181.

59) *Ibid.*, vol. 4, pp. 182.



ず Şanüb の町から海に突き出た高い山地の頂上部にあるヒズルとイリヤースの庵 (rabīṭa) について、「その [半島の] 一番頂上のところにヒズルとイリヤースに由来する庵があった——二人に平安あれ——。そこは常に人々の信仰の場所となっていた。その傍らには泉があって、そこで祈願すれば霊験が得られる。その山麓には、ワリー al-Şaliḥ al-Şaḥabi Bilal al-Ḥabashi の墓があった。その隣にはザーウィアがあって、往来する人々に食糧を提供した<sup>60)</sup>」とある。

Şanüb, Şinab または Şinüb は、アナトリア地方の黒海沿岸にある海港都市であり、Trebizand と Samsun とを結ぶ黒海の南岸沿いに航行する船舶にとっての要地であった。町の中央部には、Boz Tepe Adasi の半島が大きく突き出ていることによって、東西の2つの港が発達した<sup>61)</sup>。Ibn Battūta の伝えるヒズルとイリヤースの庵 (rabīṭa) は、その半島の山頂部にあった。おそらくはその山は、黒海に行く船舶が目標にして船の所在を知る「山アテ」としたことによって、古くから海の人々の霊山崇拝の対象とされたのであろう。セルジューク朝によるアナトリア征服の後、新しく征服された境域地帯にはスーフィーたちが競って移住し、信仰と修行の場ザーウィアを建設することで、彼らのタリーカ活動を拡大していった。とくに13・14世紀のアナトリア地方には、各地からの移住者たち、とくにウラマー、スーフィーや商人たちが集まって、様々な文化・情報の集積・交流する「境域文化」が形成されつつあった<sup>62)</sup>。そうした背景のもとに、Şanüb がヒズルとイリヤース信仰の中心地として、旅の人々の心の

支えとなったのであろう。

さて、Şanüb と並んで黒海沿岸にあるヒズルとイリヤースの信仰の場として世に知られたのは、Azāq (Azov) の庵 (rabīṭa) であった。Ibn Battūta は、「われわれはその町 (Azāq) に着くと、その郊外にあるヒズルとイリヤースに由来する庵に隣接した場所に滞在した——二人に平安あれ——」と記している<sup>63)</sup>。Azāq (Azov) は、黒海の付属海アゾフ海の最奥部に位置して、イタリア商人たちによって Tana と呼ばれた。14世紀始め、ジェノヴァとヴェネツィアの商人たちがここに貿易居留地を築いて、彼らはさらにモンゴル帝国の諸ハーン国に通じる内陸路の長距離キャラバン・ネットワークを広げていった。また、そこは黒海を渡ると、Constantinople を経由、地中海に通じる海上交通の要地に位置した。しかし14世紀になると、東西貿易上の Azāq の役割はアゾフ海の出口にあったジェノヴァ人の居留地 Kaffa の台頭によって、急激に衰微していった。ムスリム・タタール系の支配者が Azāq を統治したのは、14世紀の30年から50年にかけての約30年間であって、1334年頃には Muḥammad Khawāja, 1347年と1349年に Sichi-Beg, 1358年には Tolobey などの人物が知られている。Ibn Battūta が Azāq の町を訪問したのは、Muḥammad Khawāja の統治時代のことであって<sup>64)</sup>、おそらくこの時期より少し以前に、ヒズルとイリヤースに由来する庵が建設されて、人々の習俗として定着したものと考えられる。

(7) Ibn Battūta は、地中海沿岸部のヒズルとイリヤースの信仰については全く言及していないが、ダマスカスのカーシユーン山に

60) *Ibid.*, vol. 2, pp. 349–350. al-Şaliḥ al-Şaḥabi は「預言者 Muḥammad の敬虔なる教友」の意。

61) 'SINUB' in *First Ens. Is.*, vol. 7, pp. 437–439.

62) スーフィー・アヒーを中心とするアナトリア地方における社会・経済活動については、Ibn Battūta が極めて興味深い記録を残している (*op. cit.*, vol. 2, pp. 261–267f.). cf. 'AKHI' in *Enc. Is.*, New Ed., vol. 1, pp. 321–323.

63) Ibn Battūta, *op. cit.*, vol. 2, p. 369.

64) 'AZAK' in *Ens. Is. New Ed.* vol. 1, p. 808. Ibn Battūta によると、彼が Azāq を訪問したときの支配者は Muḥammad Khawāja al-Khwarizmi と呼ばれた (*op. cit.* vol. 2, pp. 368–369)。

はヒズルを奉った家 (bayt) があることを述べている。すなわち、「ラブワ (丘, al-Rabwa) とそれに隣接した村々……カーシユーン山の外れ (西端) には神の書『コーラン』にも記録された祝福されたラブワ (丘) がある。そこは安全の場所、泉水の流れる場所、キリスト教徒イーサーとその母の居所 (避難の場所) ……………。祝福された居所はその丘の中央部の小さな洞窟である。それは丁度小さな家のようなものである。その向かい側にはヒズルの奉り場所といわれる家がある——彼に平安あれ——。人々は熱心にそこに祈りのために詣でる。その祝福された居所には、小さな鉄門があり、そこをモスクが取り囲んでいる。モスクには廻廊が巡らされて、上から流れ込む水を受ける素晴らしい水場がある」とある<sup>65)</sup>。すなわちカーシユーン山の一部にある「祝福された丘」には、イエスとその母マリア、洞窟、ヒズルを奉った家、モスクと水場などが一緒になって、人々の信仰の対象となっていたのである。Ibn Battūta の記録からは、このヒズルを奉った家が地中海の海上航行者たちによって信仰されていたかは、

明らかでない。

### 3

以上、Ibn Battūta の巡礼記に基づいてヒズルとイリヤースに関する記録を紹介し、その内容について分析してきた。また関連する他の若干の記録史料についても挙げたが、概してムスリム海民の習俗や信仰に関する記録史料は極めて少ない。その意味においても、Ibn Battūta の伝えるヒズルとイリヤースの記録は独自の史料価値をもっていることは明らかである。今後、さらに他の関連史料を十分に渉猟し、比較・検討することによって、その信仰の分布、伝播経路、地域の変容、場所の特徴、関連する信仰・習俗、スーフイズムとの関わり等々、について究明していかなければならない。

表1は、Ibn Battūta によるヒズルとイリヤースの記録内容をまとめたものであるが、この表を通じてヒズルとイリヤースの信仰は、①インド洋とアラビア海の航海上の要地にあたる海峡・河口・島などに分布すること、②黒海にもその信仰が広がっていること、③庵

表1：Ibn Battūta によるヒズルとイリヤース (エリエ) の聖地

所在地	聖地の名称	隣接する施設	場所の特徴
'Abbadān	ヒズルとイリヤースの庵 (rabīta)	ザーウィヤと4人の隠遁者	ティグリス川の河口付近、海難の場所
Hurmuz	ヒズルとイリヤースの参拝地 (mazār)	ザーウィヤが隣接	ホルムズ島、ペルシャ湾の最大の交易港
Qūqa (Gogha)	ヒズルとイリヤースのマスジド	マスジドにはスーフイー・シャイフと修行者が住む	カンベイ湾の入口、海難の場所
Adam's Peak	ヒズルの洞窟	魚の住む泉、貯水池	聖人アダム山頂に近い、船乗りの目標の山
Azāq (Azov)	ヒズルとイリヤースに由来する庵	Azāq の郊外	アゾフ海の要地、内陸キャラバンの出発地
Şanüb (Sinop)	ヒズルとイリヤースの庵 (rabīta)	泉、ザーウィヤ、山頂、スーフイーの墓地	黒海の要地、半島の山
Damascus	ヒズルを奉る家	洞窟、モスク、イエスとマリヤの聖地	カーシユーン山の外れの丘 (al-Rabwa)

65) Ibn Battūta, *op. cit.*, vol. 1, pp. 233-234.

(rābiṭa), 洞窟, 泉, マスジドなどがその由来の場所とされたこと, ④ヒズルが単独で信仰される場合があるが, 多くはイリヤース(エリエ)と一緒に——むしろ同体として——奉られたこと, ⑤隣接する施設にはスーフイーや隠遁者たちの修道場(zāwiya)および墓地があって, スーフイズムの秘伝を伝えることと密接な関連をもっていたこと, ⑥ダマスカスの郊外にあるカシオン(カーシユーン)山の聖所のように, 海と関連のないところにもヒズルが奉られたこと, ⑦地中海沿岸部ではその信仰がみられなかったこと, などの諸事実が明らかにされよう。先にも述べたように, おそらく13・14世紀を中心とする時期に, イスラム世界を舞台として多くの人々が商売・出稼ぎ・巡礼・学問探求・宗教修行などの様々な目的をもって移動をおこな

うようになった。そうした文化的・社会的・経済的モビリティをもった時代背景のなかで, 「移動する人々」の間で, ヒズルとイリヤースに関わる信仰・習俗が尊崇され, 広域的な広がりを示したものと考えられる。またインド洋周縁部におけるヒズルとイリヤースの信仰の拡大時期が地中海周辺の諸地域におけるマラブー信仰の拡大時期とほぼ一致していることにも注目すべきであろう。両者の信仰が相互にどのように関わっていたかの問題は, 今後の重要な研究課題といえよう。さらにイスラム文献史料を基礎として, 東南アジア, 東アジアや古代日本の研究において議論されている海上文化・習俗をめぐる問題とも比較研究することで, 海民信仰についての総合的な理解を深めていかなければならない。