

が、今冬以来健康を害して居りますので、他の機会を得たいと思つて居ります。)

「マネージャーの立場からイラン旅行に就いて」

高 林 藤 樹

昨年実施されたイラン学術調査旅行は、異国の歴史を研究する者にとつて、現地の風物に親しく接する事程有効な学習手段は他にないと言う立前から夙にその実現を望まれて居たが、本当に計画が具体化したのは昭和31年も押詰つた12月の末になつてからであつた。此の年は吉田光邦氏による探險部学生のイラン旅行を初め、井本氏のテヘラン大学留学やファルギー教授の来訪などあつて、頗るイラン熱の昂つた年であつた。本会の旅行は計画が進められ始めてから出発まで殆ど7ヶ月もかゝつて漸く実現したのであつたが、今振り返つて見ると、馴れぬばかりに随分多くの労力を費した事が知られる。当時は勿論充分な考慮を払いつつ行動したのであつたが、大抵の事が初経験で、へまも相当多かつた様である。以下、マネージャーの立場から思い出すままに色々な問題に就いて反省を加えて見たい。

此の旅行は特に大規模な発掘をする訳でもなく、又、採集等を目標としたものでもなかつたから、準備も取り立てて言う程の困難はなかつたのであるが、予算も乏しく経験も無い所から必ずしもスムーズには行かなかつた。先ず計画の最初に当面したのはコースの選定であつた。前年は吉田氏の探險隊、その前年にカラコラム探險隊等がイランへ行つて居り、それ等諸先輩の意見は可能な限り広く聞いて参考にした。その結果、研究会の性格乃至参加メンバーの専門も斟酌してシーラーズのバザールを第一目標に選び、少い予算と日数を有効に使うためあまり広く歩かず重点的調査の出来るように考えた。往復の交通や現地での生活等は経験者の助言を容れそのまま踏襲す

る予定であつた。

唯、その間にも情勢が變つて有益な助言も役に立たなかつたりした。その最大なるものは船である。即ち切りつめた最低予算では、往復に飛行機を利用する事は許されず、当然船に依らなければならなかつた。因みに、東京・テヘラン間の飛行機運賃はツーリストクラスでも18万円である。斯くて船の交渉が開始されたが、これは会社の好意に甘えるものであつて交渉は極めて気苦労なものであつた。幸い出光興産の一方ならぬ理解と援助を得て、同社の日章丸に便乗を許された。この日章丸はカラコラムの場合も吉田氏の場合も共にお世話になつた船で、我々には因縁の深い船である。ところで情勢の變化から、思わぬ大きな障礙にぶつかつたと言うのは此の船の事であるがそれは日章丸が最早やイランへは行かず、アラビアのラス・タンヌラまでしか行かない事になつていたのであつた。之は重大事でこの為に予算は大きく膨張した。それに何より不安なのはアラビア乃至アラビア・イラン間の交通その他の事情が全く知られなかつた事であつた。特にラス・タンヌラと言う港はアラムコ石油会社の石油積出専門の港で、旅客として此処に上陸した者は殆ど知られず、日本人では戦後にはたつた二人あるのみと言うところである。幸いにもその一人である川崎氏と言う方に親切な助言を頂いておぼろげながらもアラビアの事情を知る事が出来た。しかし、それでもまだ安心は出来ず、船は石油会社のタンカーであつて客船ではなく、石油事情や或いは会社の都合によつて航海中であつても行先を変更する事があるとのことであつた。

序でにもう少し船に就いてその得失を述べるならば、先ず得の最たるものは費用の安い事である。これは何にも増して有難い事であるが、唯、タンカーや貨物船に限つて言える事で、若し客船であれば飛行機と大差ない程の値となる。それから失の最たるものは多くの時日を要する事である。

之は時日の限られた我々にとつても甚だ遺憾な事であるが、致し方無く、せめて他に何か利点を発見して辛抱しなければならない。他の利点とは、長い航海が風土の差を直接に感じさせず、次々に次のコンディションに身体が馴れ且つ疲労が癒されると言う一種の緩衝帯になる事、飛行機に較べて安全度が絶対的に高いと言う事などである。飛行機を利用する場合、往々にして

気候の激変などから身体を損う事がある。又、もう一つ飛行機には荷物に非常な制限を受けると言う不便もある。

アラビアに就いては詳しい事情が判らないところから大部危ぶまれたが、色々研究の末却つて未知の国も面白いと言う見解に達してアラビア経由が決定された。実際に旅行は二度もアラビアを通り乍ら特に故障もなく帰つて来たのであるから、案ずる事はなかつた様であるが、実は全く天佑と言つてよい程の幸運に恵まれたからこそ辛うじて無事だつたのであつて、此の蔭には多くの人の並々ならぬ好意があつたのである。この故に次回からはアラビア経由は出来るだけ避けるべきであると言うのが、我々の経験から割り出した意見である。次にアラビア出入国に関して自ら経験した種々の困難を挙げて見る。

先ず何よりも先に諸困難の源泉となつたものは、現在日本との間に外交関係がない事である。従つて内地に於て同国に関する凡ゆる手続きが出来ず、全て何処かを通じて間接的にしか出来なかつた。此の様な場合、普通は他の或る国が代理国となるものであるが、アラビアに関しては内地にはその代理国は無かつた。貿易上の問題で在日エジプト大使館がかつて一二度代理事務を取り扱つた事があつたと言う程度で、現在、出入国関係の事務は代行出来ないと言う事であつた。それでオ二の方法としては途中経由国にあるアラビアの在外公館から査証を得ると言う事が出来るが、我々の場合はアラビアそのものが途中経由国であり、且つオ一到着地でもあつたので此の方法は駄目であつた。次に此の種の事務はベイルートに於て一括して扱つていたので、此処へ旅券を送つてアラビアの査証を受ける事が出来るが、レバノンまでの距離を考えると出発に間に合わない公算が大きく、これも不可となつた。

オ四は現地で交渉する事であるが、これも易しくない事で、しかもアラビア語が不自由なため困難は想像するに難くない。それで結局旅券の写しに写真を添えてテヘランの日本大使館へ送り、同地のアラビア大使館に査証発給の申請手続きを代行して貰うことになつた。これに関する一連の交渉は全て遠隔地を相手としたため時間を要し、最後に最も憂えた事態となつてしまつたのである。テヘランを通じて手続きをしたのはイランが目的地であり、又、大使館の厚情に甘えたからでもあるが、憂えた事態と言うのは査証は遂に我

々の出発に間に合わなかつたのである。もつと早く手続きを開始すればよかつたが、査証の下附申請書は旅券がなければ出来ず、旅券は外貨買附の許可がなければならず、そのために渡航審議会へお百度を踏むやらして多くの煩しい用件が生じたのである。それにアラビアに就いて我々の様な例は今まで全然なく、諸先輩の助言は全てイランのみの単独計画であつたのでこれ程厄介だとは知らなかつたのである。斯くてイランの査証のみ携えて出発したのであるが、出港ギリギリまでテヘランよりの通知を鶴首して居た事は当然であつた。そしてそれは結局間に合わなかつた。更に間に合わなかつたのみならず思いも寄らぬところまで問題は発展したのである。

アラビアは自国の政情に鑑み独特の政治方式を採っているらしいが、少くとも出入国の査証に関して我々は東部地方と西部地方に区分されて別のものが必要であると言うことを知つていた。勿論、このうちの東部地方のもののみが必要であつたわけであるが、何分にも国交が無い上に中途経由国も無く、いきなりアラビアに到着するのであるから問題はそもそも最初から面倒であつた。結局上述の通り駐イランアラビア大使館を経て許可を得る予定であつたのが出港に間に合わず、それで実は甚だ心許なく思つていたのであるが、我々が奄美大島沖を通過中に「アラビア大使館より査証発行済みの旨連絡ありたり」と言う日本大使館発の通知を京都大学経由で受け取つてとにかく愁眉を開いた。連絡が僅かにどれ一つで甚だ心許なかつたが、査証発行が出発に間に合わなかつた場合は到着地の入国管理官宛に連絡されるように詳しく依頼して置いたので、一応安心したような次第であつた。斯くて徳山出港以来19日の無寄港航海の後、目指すラス・タンヌラ港に着いた。この港はアラコムの経営する石油積出専門の港である事は周知の通りであるが、そのため旅客の上陸は殆んど無いのみか、船員と雖ども岸壁以外には出られないと言う恐しい港である。既に述べた通り日本人としての上陸者は我々より以前にたつた二人あつただけで、しかも普通に旅行者として上陸するのは実に我々が最初のものであつた。それで念のため到着に先立ち、船がベルシヤ湾にさしかかつた頃、即ち八月七日に船長よりアラムコに宛てて「船客三人ありポート手配頼む」と電報を打つた。すると翌日の昼頃「IMPOSSIBLE, LAND,

PASSENGER, RASTANURA, PLEASE, CONTACT, KANOO, BAHREN, FOR, INSTRUCTION」と言う返電が来た。直ちに会議を招集し対策が協議されたが、ラス・タンヌラ港の港湾規則には船客に対する規定が全く無く、IMPOSSIBLEなる旨先方より通告して来た以上如何なる対策も無効であると言うのが船長たちの見解であつた。KANOOと言うのはこの地方での大きな代理業者で、出入港や旅行関係の諸手続きは一切此処を通じてされるものであるが、この代理店に就いての研究が不十分で何ら関知しなかつたため斯る不手際を生じたのである。後になつて漸く事情が明らかになると甚だ恐縮且つ感謝したのであるが、実にこのKANOOのラス・タンヌラ出張所まで我々の上陸に関するアラビア政府からの指令が来て居て我々の到着を待つて居たのであつた。それを代理店ならぬ石油会社に連絡したため訳が判らなくなつてしまつたのである。その後、再びアラムコから入電して「査証があれば上陸可能に就きKANOOに連絡せよ」と言つて来た。これで見通しも明るくなり一同安心したのであつた。

その後の経過を先に述べると、八月十日午前二時半（現地時間）愈々ラス・タンヌラ港に着棧し、それより午後七時まで埠頭にて手続きに関して悶着あり、港から100軒も距つた所にあるダハラン空港のホテルに入つたのはやつと八時になつてからであつた。此の間にKANOO始め、アラムコも共に多くの人々の並々ならぬ好意に依りIMPOSSIBLEがPOSSIBLEになつたのであつた。この複雑な事情は説明するだけでも骨が折れるが、後程判明した事などから推してまとめて見ると、先ず駐イランアラビア大使館の要請でアラビア外務省はラス・タンヌラの入国害理官宛、三人の日本人旅行者を迎えよとの命令を出した模様である。それに依りKANOO代理店の係員が待機していたが、その命令には到着予定日も船名も旅客名も無く、随分迷惑だつたらしい。又、KANOO内部でも必ずしもよく連絡は出来て居らず、最初に船へ来た若い事務員は事情を知らないためかけんもほろろの応待振りであつた。従つて正式の査証など無く我々三人が該当者か否かも分らなかつたのである。それで再申請をする事にし兎に角上陸させて貰つた。又、抑留の意味も含んでか、国賓の名目で国立ホテルに於て無料で遇されたが、事務のスローモーター

想像に絶する対日好感情などが交錯して、善意か、悪意か測り得ぬ場面にも多く遭遇した。我々は今ではそれら全てはアラビアの習慣に依るもので100パーセントの善意を受けたと信じている。唯、珍しさも手伝つたであろう事は否めない。それから帰りにも同じく許可（この時は立派な通過査証）を得て居ながら又々再申請をさせられた。之等を総合して結局アラビアには出入国に関する細かい規則が無いため、少しでも変つた例は係官により全く見解が異つて再申請の必要が生ずる模様である。好意に支えられてどうにか通過したものの、今尚真相は不明であり、爾今、此の様な異例旅行は極めて冒険である事を付け加えて置きたい。

イランに関してはマネージャーの立場から特に言うべき問題は無かつた。失敗談は無数にあるが全て未知の国を旅行する時の愛嬌の程度である。これ偏えに諸先輩や在留邦人の親切の賜であつて深く感謝する所であるが、若しもつと語学に習熟して居たら大方の御厄介になる事も少く、又、旅行自体も面白く収穫が多かつたろうと思われる。

京都大学文学部西南アジア史関係講義題目

講	義	足利教授	西南アジア史序説
"		中原教授	"
研	究	有賀教授	ヘブライ民族史
"		中原教授	ハンムラビとその時代
"		羽田教授	トルコ民族史の研究
"		伊藤講師	中世ペルシア語におけるアラム語の影響
"		藤本講師	アヴェスタ・ガーサー アラビア地誌の研究
"		岸本講師	ヒツタイトの言語と歴史
演	習	伊藤講師	中世ペルシア語（初級）