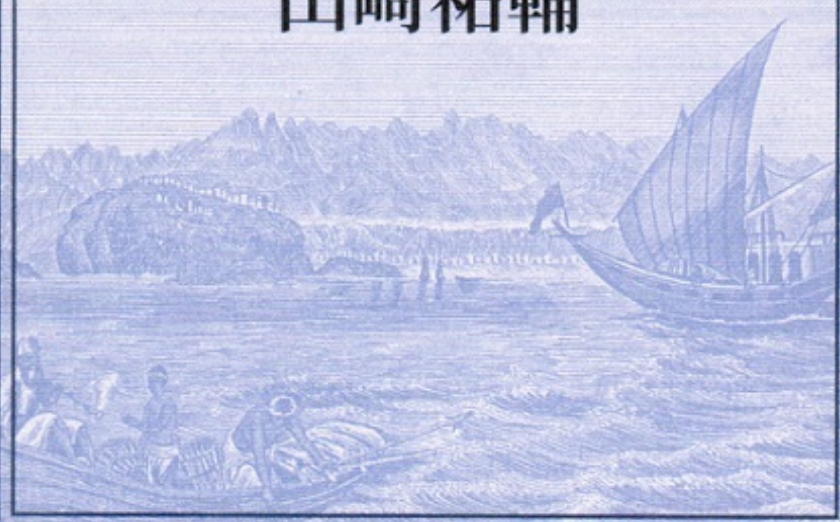


日本人 と アラビア

山崎祐輔



両国親交のために微力を盡し、
此の光栄に報いんことを期す（山岡光太郎）

元外交官のアラビストが綴る、
日本とアラビア諸国を繋いだ
人びとの軌跡

中央公論事業出版

第1章 ペドロ岐部 _____ 9

- 1 初志貫徹の殉教者 9
- 2 聖地エルサレムへの巡礼 10
 - (1) 陸路 (2) 1618年(元和4年)
 - (3) キリスト教徒の支援 (4) 想定ルート

第2章 アラビアとの出会い _____ 25

第1節 アデン 25

- 1 欧州航路の中継地 25
 - (1) 英植民地 (2) 初期訪問者 (3) 独立
- 2 ハド라마ウト 34
 - (1) 東南アジアのハドラミー (2) 日本軍の東南アジア占領

第2節 マスカット 38

- 1 ペルシャへの中継地 38
 - (1) 吉田正春 (2) 福島安正 (3) 志賀重昂
- 2 タイムールの日本滞在 44
- 3 海軍潜水艦の攻撃 45

第3節 メッカ(イスラムの聖地) 46

- 1 ヘジャーズ(二大聖地) 46
 - (1) オスマン帝国の統治 (2) 山岡光太郎
 - (3) ヘジャーズ王国 (4) 田中逸平
- 2 サウジアラビア王国 53
 - (1) サウド家のヘジャーズ制圧 (2) 日本巡礼団
 - (3) 戦後の通商再開

第4節 ペルシャ湾 62

- 1 天然真珠 62
 - (1) 養殖真珠で苦境 (2) 密輸で生き残る
- 2 ペルシャ湾航路 67
 - (1) 汽船就航 (2) プシェール (3) 日本船
 - (4) 戦後の航路再開
- 3 航空路 77

第3章 アラビアとの繋がり 81

第1節 巡礼船 81

- 1 インドネシアのムスリム 81
- 2 日本船の巡礼船 83

第2節 円銀 85

- 1 ロシア人巡礼者 85
- 2 誰が持ち込んだのか 87

第3節 アラビアの石油 90

- 1 日本の認識と努力 90
 - (1) 「油断国断」
 - (2) サウジとの利権交渉
 - (3) 石油業界人の希望
- 2 アラビア石油 97
 - (1) 創立
 - (2) 民間外交の雄
 - (3) 採掘権協定の終了

第4節 イエメン 102

- 1 意外な縁 102
- 2 忘れられた王国 105
 - (1) 王国の成立
 - (2) フセイン王子の日本滞在
 - (3) 日本人訪問者

あとがき 113

本文中で使用した略語 116

参考文献一覧 117

第3章 アラビアとの繋がり

第1節 巡礼船

1 インドネシアのムスリム

メッカ帰りのハッジ (hadji 巡礼者) に蘭領東インド (現インドネシア) の支配者であったオランダが注目したのは、1820年代から30年代にかけてミナンカバウ (Minangkabau) でのパドリ (padri、戒律強化を唱えたイスラム改革運動) との経験からである。彼らの指導者は急進的なワッハーブ派がヘジャーズ地方に影響力を及ぼしていた1803年にメッカから帰国した3名のハッジ (巡礼者) で、直ぐにワッハーブ派 (第2章第3節1 (1) 参照) の教義を拡大し始めたからである。もう一つは、インドネシアでの多くの反乱はハッジが指導したからである⁽¹⁾。スマトラ島北部のアチェ (1496-1903年までアチェ・スルタン国〈the Sultanate of Aceh〉)。1873-1913年のオランダとのアチェ戦争で敗北。インドネシア独立後も、イスラム色が強いアチェは2001年まで「アチェ独立州」、2002-2009年は「ナングロ・アチェ・ダルサラーム」州、2009年から「アチェ州」は、メッカへの巡礼に出発する前に集まった巡礼者が出港し、また巡礼から帰国して最初に上陸する場所であった⁽²⁾。オランダは巡礼者が急進的なイスラム思想に染まるのを防ぐために、巡礼制限政策を採用した。1825年10月18日からジャワ (ジャヴァ) からの巡礼者は巡礼旅行の旅券取得に110フローリン (ギルダー) をオランダに払わねばならなかった⁽³⁾。この措置は効果がなく、失敗に終わり、1831年帰国時に倍の金額を払わねばならなくなった。しかし、これらの制限政策は1852年に撤回され、1859年新たな規則、巡礼者は巡礼自体の費用だけではなく、国内

で扶養する家族を扶養できる財政能力の証明が必要になった⁽⁴⁾。

スエズ運河開通（1869年）で、欧州からのインド航路の船は喜望峰経由からスエズ経由アデン直航になり、従来の中継貿易港ジッダの役割が低下し、同港のモカ・コーヒーの取扱量は減少した⁽⁵⁾。代わりに、汽船の普及で遠方の東南アジアからの巡礼者数が増えた。スエズ運河の開通前は、少数の非常に信仰心が厚く、忍耐力がある信者が巡礼をしていたが、運河の開通後は、東南アジアから「ハッジ」の称号を得たいムスリムが汽船を利用した巡礼が増えた。

1872年オランダはジッダに領事館を開設して、巡礼者が同館で旅券の査証を受けた。1930年同領事館を公使館に格上げし、参事官を長に、ジャワ人の副領事がメッカで巡礼者を保護した⁽⁶⁾。インドネシアからの巡礼者数は、例えば、1879年が5,331人、1889年が3,140人、1899年が7,604人、1909年が10,300人、1915年が28,427人、第一次世界大戦中は激減したが、1921年は14,805人、1925年が39,800人、1928年が52,412人と増えた後、世界大恐慌の影響で1933年は4,385人、翌1934年が2,260人と激減し、1939年には10,327人になった⁽⁷⁾。

後述する日本の巡礼船が活躍した頃、アデンに寄港した巡礼船の隻数と巡礼者数は、1913/14年が24隻と17,270人、1914/15年が22隻と13,754人であった。また、1922年にジッダに到着したジャワ（マレー）人は24,000人、インド人が8,000人、エジプト人が3,000人と東南アジアの巡礼者が圧倒的に多かった⁽⁸⁾。宗主国の英国やオランダがムスリムのメッカ巡礼を阻止するために「自国所有の船舶の船賃を一斉に高め、ジャワからサウジアラビアのジッダ港まで三等運賃四、五百円もとると言ったような非常識まで敢行して、回教徒に経済的圧迫を試みた」⁽⁹⁾のは、巡礼者がメッカで世界のムスリムとの交流で国際情勢を知り、また過激なイスラム思想の影響を受けての帰国を懸念したためである。

注

- (1) D.Noer, *The Modernist Muslim Movement in Indonesia 1900-1942*, 25頁他。
- (2) 同上。
- (3) ブスケ『蘭領印度に於ける回教政策と植民政策』54頁。
- (4) D.Noer 前掲書 25-26頁。
- (5) W.Ochsenwald, "Commercial History of the Hijaz Vilayet, 1840-1908", *Religion, Economy, and State in Ottoman-Arab History*, 67頁。開通前は15万5,000トルコ・リラ (TL) (1855年)、12万1,000TL (1861年)、開通後は27万1,000TL (1875年)、11万6,000TL (1879年)、6万5,000TL (1883年)、3万6,000TL (1890年)、2万 TL (1893年) に減少。
- (6) ジッダ領事館に任命されたオランダ人官吏は外務省出身者でなく、植民地行政官の中から選抜した人材を東洋学者スヌック・フルフロンニュ (1857-1935年) が自ら指名し、高度なアラビア語やムスリムの制度や政治の知識を叩き込まれて派遣された。ブスケ前掲書 55 及び 59-60 頁。なお、フルフロンニュは1885年にムスリム (Abdulgafar) としてメッカに8か月滞在した後に『メッカ』を出版。
- (7) ハッジ・ケルベライ・オマル・ファイサル『インドネシアの回教』163-167頁。
- (8) 1922年6月16日付アデン米領事発 国務省宛 公信 "The 1922 Pilgrim Traffic to Mecca", Lal-Rashid, ed. *DHSA*, Vol.1, 86-87頁。
- (9) 笠間杲雄『大東亜の回教徒』43-44頁。

2 日本船の巡礼船

日本の海運会社が東南アジアの巡礼者の便宜を図ったのは、1914年(大正3年)に神戸の鈴木商店(1874年神戸の洋糖引取商、鈴木岩次郎が創業、日本一の商社になるも1927年経営破綻)が手配した巡礼船が初めてであった。同社の日本人の船長や船員の東南アジアのムスリムに対する親切さがムスリム世界に伝播した。それまでの東南アジアからの巡礼船の運航は、オランダと英国の企業がほぼ独占⁽¹⁾し、巡礼者の乗船条件は「デッキ・パッセンジャー」(甲板客)で、戒律や慣習から食事は自炊で水と薪の提供のみながら船賃が高く、船会社に利益が出た路線であった。因みに、前述の山岡光太郎がボンベイからジッダまで乗船した巡

礼船の状況を「船中の不潔^{たと}譬うるにも物なく、(中略)その不秩序不節制驚くばかりなり」との評が参考となる⁽²⁾。

鈴木商店の金子直吉が1914年に設立したばかりの南満州汽船の南米移民船「帝国丸」と「報国丸」を巡礼船で配船し、巡礼者受け入れのためにジッダ出張所(香取修平所長)を開設した。日本の巡礼船はジッダ直航で船賃が安く、邦人船医を含め、船内でのムスリムへの配慮と接遇に加え、第一次世界大戦の勃発で日本と敵対関係になったトルコ統治下のジッダ港に、往復切符を持つ巡礼者を乗船させるために危険を冒した帝国丸がジッダに入港し、さらに巡礼者を無事に帰国させた⁽³⁾。これにより、東南アジアのムスリムに好感を持たれ、鈴木商店の三船(「帝国丸」「靖国丸」「報国丸」)は満州汽船会社の持ち船の形だったので、「乗るなら、マンチウ・コウ・ライン(マンチュウ・コンパニーの略)に」と、乗客は殺到した⁽⁴⁾。かくして鈴木商店の東南アジアでの名声は高まり、同社がバタビア支店を開設して日本商品の人気向上に一役買った⁽⁵⁾。こうした「アジア人のために」という鈴木商店のイスラム世界での活動を再評価する必要があるだろう。

また、日本人巡礼者の田中逸平は巡礼船に関し、「人道上の見地より巡礼船営業者に対して、その非道を警告せねばならない。(中略)聞く所によれば、十年前佐賀の深川汽船会社はシンガポールを起点として、大西丸一隻をジッダに仕立てたそうだ。然るにこれに乗った巡礼者は迫害を受けた。また大西丸は、帰航にジッダに寄ることが出来ぬ事情が他動的に起こった。こんな事でこの試みは失敗した。また三年前郵船会社が再び計画して政庁に出願したが、終に許可されなかった」⁽⁶⁾と興味ある事実を記録した。

注

- (1) 1891年に蘭船8隻、英国船52隻(南から)、1892年に蘭船22隻(南からのみ)、英国船51隻(南から)、1893年に蘭船20隻(南から)、英国船66隻(南か

ら)、1894年に蘭船21隻(南から)、英国船61隻(南から) E.Dizvan, *Al-Hajj qabla mi'a sana*, 22頁。

- (2) 山岡光太郎『世界の神秘境 アラビア縦断記』60頁。
- (3) 千余名を乗せた「帝国丸」は二往復したので、2千名以上を輸送した。「自分等の郷里はもちろん、一般教徒に吹聴して、この厚誼は永遠に忘れざるのみか、日本船のこの航路に従事する限り、必ず乗船する」松尾小三郎『巡礼船と回教徒問題』21-31頁。
- (4) 城山三郎『鼠』304-305頁。
- (5) 松尾小三郎前掲書31-32頁。
- (6) 田中逸平『イスラム巡礼白雲遊記』244頁。

第2節 円銀

1 ロシア人巡礼者

ヘジャーズで日本の壹圓銀貨(以下円銀)の流通を記録したのは、1898年に巡礼をした帝政ロシアの将校アブドルアジズ・ドルチャン(Abdulaziz Dulchan)である。同人はヘジャーズの通貨をトルコ・リラ(ポンド)金貨が基本通貨で、英国、オランダ、ロシアなどの「巡礼者の出身国だけでなく、国内にムスリムがいない国の日本の円など幅広い通貨が流通」と円銀に言及した⁽¹⁾。また、同年のマレー人巡礼者数を1万5,000人、全体数を約10万人とし、マレー人が全巡礼者の15%を占めていた⁽²⁾と記録している。

エジプト巡礼団のサーデク・パシャ⁽³⁾が記録した1880年のヘジャーズの両替相場における、マリア・テレジア銀貨をエジプトの呼称「アル・リヤル・アルビターカ」(al-riyal al-bitqa)を使用した両替価格が28キルシュ、また、オスマン帝国のメジュディ銀貨、英領インドのルピー銀貨やアル・リヤル・アル・サンクー(al-riyal al-sanku)での相場を記録した⁽⁴⁾。サーデク・パシャはヘジャーズの両替相場は巡礼中とその後では価格が異なるとし、アル・リヤル・アル・サンクー(サンクー)が巡礼中は28キルシュ、巡礼後は29キルシュとしたが、同