

トルコ・イラン国境を越える人びと

か の ひろ まさ
加 納 弘 勝

- I アンカラの春
- II 「国境を越えて」——トルコからイランに行く人びと——
- III 「国境を越える」困難——国境への接近と通過——
- IV 「国境を越えて」首都テヘランへ——革命前と後のテヘラン——
- V 「再度国境を越える」——人びととライフ・ヒストリ——

I アンカラの春

トルコ滞在者としてのわたしの生活は、1985年春に始まった。「トルコには春が2度ある」、これが印象に残った最初の言葉である。要するに、トルコにはイルク・バハール（前の春）とリン・バハール（後の春、すなわち秋）があるというわけである。短かくすぐに終わってしまう「後の春」の後に、褐炭暖房のためアンカラ中がスモッグに包まれ、地面が凍る冬がくる。トルコ—イラン国境に雪が降り、トルコ—イラン街道は通行が困難となる。その前に、わたしの名づけたアンカラ—テヘラン街道（約2200㎞、トルコ側1250㎞、イラン側910㎞）を通過してイラン・イスラム共和国の首都、テヘランを訪みたい。

トルコの首都、アンカラの町を歩けば、たびたびペルシャ語が耳に入る。一説では5万人のイラン人がアンカラにいるという。

アンカラにいるイラン人のライフ・ヒストリーはさまざまである。兵役を戦場で済ませ、パスポートを入手してトルコでの大学生活を希望したが、統一試験で失敗した者がいる。兵役終了組の学生より豊かな学生の間には、兵役逃れの学生がいるし、兵役逃れの高校生や中学生もいる。

ある兵役逃れの中学・高校生は、両親とアンカラに住む（3ベッド・ルーム、10万トルコ・リラ。1トルコ・リラ≒0.5円。以下単にリラとする）。この家族は、テヘラン北部にあった「大きな家」を売り払って、アンカラにやってきた。父親は農業技術者だが、今は失業中であり、そのうちサウジアラビアやリビアに働きに行く予定だという。この他に多くのイラン人はアンカラ、イスタンブル、イズミルにあるアメリカの大使館、領事館を巡って、とれるところでアメリカへの入国ビザを取ろうと、1～2カ月トルコに滞在する。アンカラのイラン人は、独特なライフ・ヒストリーを背負うという点で目につく一つの社会集団を形成している。

II 「国境を越えて」

——トルコからイランに行く人びと——

1985年春、イラクによるテヘラン都市攻撃以降、イスタンブル—テヘラン間の飛行機便はイラン航空（週便）に限られ、テヘラン行きの便は2～3カ月先まで満席である。地方、イスタンブル—アンカラ—テヘラン間のバスは、アンカラで判明する限り、2社で週10便ほどがあり、イスタンブル発テヘラン行きの便のうち、8～9席をアンカラ発売分として備えている。しかし、バスの切符も2～3日前に予約する必要がある。飛行機、バスとも切符を確保し、無事に「国境を越える」ことは予想以上に困難なことになっている。

イスタンブル（アンカラ）—テヘラン間のバス料金は1万2000リラであり、所要日数は2日半ないし3日である。イスタンブル—アンカラ間（約7時間）のバス料金は約3000リラであるから、イラン行き国際便は走行時間の割に料金が安い。このためトルコ系会社のバスは、最新型が投入されている国内便より相当古い。ただし、イラン系会社のバスは冷房装置も備えた新型である。旧体

制下で急速に整備された自動車、バス製造企業が生産し、まだ整備しなくても走行可能な状態にある。なお、テヘラン—イスタンブル間のバス料金は7350リヤルである。この料金は、後述する銀行交換レートで約1万9800円、自由市場レートで3000円、実際には7500円ほどと考えてよいであろう。

1985年6月15日以降、イラクによるテヘラン爆撃もおさまっている。例年8月中は、イラク・イラン戦争は酷暑のため小休止するし、今年は8月2日以降宗教的休日（エイデ・ゴルバン）も続く。今ならテヘランに行けそうである。

7月に2度試みて2度とも失敗した（1度は途中まで行った）が、8月21日朝5時頃、アンカラ—テヘラン街道を走るバスに乗ることができた。バスに乗ることができたとはいえ、このときも、アンカラ出発予定時刻の夜12時から5時間も待たされた。そればかりか、アンカラ販売分8席に対して12人に切符を売っており、二重売りの結果、荷物の多かった4人家族が積み残された。乗客は約50人である。

3度目の挑戦で乗れた1965年型（後でイラン人より開く）のバスは、8月21日朝、予定より5時間おくれで出発した。アンカラ以東の地域では刈りとられた小麦畑が広がり、村々に緑があるほかは、山肌のみえる山や高地が広がる。そんななかを走っていた1965年型のバスは、アンカラから約250kmの地点で、7月の時と同じようにエンジンの調子を悪くした。冷却水と油を多量に食うので、助手や乗客が川や村の井戸からポリ容器で水を運び、補給せざるをえない。黒煙を上げながらこんな状態で、このバスは夕方5時頃に、トルコの中部、アンカラから約450km離れたシバスにやっと到着した。修理工がエンジンを整備するために、われわれ乗客はシバスで3時間待たされることになった。

この頃までに、このトルコのバスに乗る乗客が私と運転手2人を除けば、すべてイラン人であることが判ってきた。またイラン人乗客のなかにも二つのグループがあることが少し判ってきた。後で得られた情報も加えると、このトルコのバスに乗る乗客は二つのグループに分けられる。第1の乗客グループはトルコ旅行の主たる目標をアメリカなどへの入国ビザ取得に置くグループである。第2の乗客グループは、主たる目標をトルコでの「買出し」に置くグループである。

1. 乗客グループI——ビザ取得目標型

(i) タブリーズ（イラン北西部の都市、1982年の人口

85万人）に戻る男子学生（アンカラからの乗客、以下とくにことわりのない限りイスタンブルからの乗客）は、アンカラに1カ月滞在してアメリカへの入国ビザを取得した。彼は早くタブリーズに戻りたいのか、エルジンジャンでバスが故障（後述）すると、代替バスの要求やバス料金の返却などの話には加わらず、乗客が各々個別にタクシーなどを拾って国境を越えようと出張した。結局、このバスで旅行を続けたが、国境を越えた後の通関検査（後述）では、われわれバス乗客とは別れ個別旅行者として検査をすませ、早々と国境から近い（280km）タブリーズに向かった。彼は、トルコのボルノ風雑誌をイランに持ち込もうとして、通関検査ではその雑誌を「アンバール」（革命「貯蔵庫」）に没収された。私の見た限り、ボルノ風雑誌を持ち込もうとして、これを没収された唯一の例である。

(ii) イラン・計画予算省に勤める、背のあまり高くない中年の男は、他の乗客と異なって持っている荷物も少なかった。彼は1週間ブルガリアに行って、夏の休暇を楽しんできたという。とはいえ、彼もイスタンブルでは、アメリカへの入国ビザを申請した1人である。アメリカへの入国ビザは得られなかったが、いつかは西ドイツにでも移って西ドイツ国籍を取りたいという。

(iii) イラン・エネルギー省に勤めるエリート技術者は、妻と息子、それに高校卒業後3年目の美人のいとこと一緒に、テヘランに戻るところである。妻と子供にだけビザが支給され、彼とこの美人のいとこには支給されなかった。このため妻と子供を1カ月後にはアメリカに送り出し、自分も1年後にはビザを再度申請してアメリカに渡るといふ。このエリート技術者、イラン人には珍しく車内で奥さんにもたれていたが、それも先行きのはっきりしない妻との別れが1カ月後に予定されていれば仕方ないであろう。また、ビザが取得できなかった美人のいとこは黒のワンピースを着ていたが、トルコ国境手前のレストランでチャードルを着けた。このチャードルを着けると、彼女に話しかけることは許されないという感じが、私のなかで強まってくるから不思議なものである。

2. 乗客グループI'

ビザ取得目標型Iの変種として、トルコ長期滞在ビザの取得者グループがある。

(i) 少しはげ、腹の出たシャツ1枚の男はイスタンブル大学歯学部留学生で、トルコ長期滞在のビザを持つ。彼は夏休みをイランで過ごすというわけである。

バスのなかでほぼ1人だけ水で割ったトルコの地酒ラキを飲み続け、さらに途中の店で買入れたビールを飲む。イランではアルコール類の飲料が禁じられているため、国境近くになると他のイラン人乗客も最後のビールを楽しんでいたけれども、車内でも飲み続けたのは彼1人であった。国境近くになると、他の乗客から酒のびんを始末するように強く言われていた。

(c) タブリーズに戻る母と娘は、広い意味で乗客グループⅠ、トルコ長期滞在ビザの取得者グループに入る。アンカラから乗り合わせた少し英語の話せるもう1人の母親は遅れたバスを待つ間、アンカラに滞在する息子にひざ枕をさせ、別れを惜しんでいた。また、息子は「イランに帰るのが恐い」というていた。

3. 乗客グループⅡ——買い出し目標型

(i) 「イスタンブルで飛行機に乗れなかったから」が口癖の美人のおばさん（アンカラからの乗客）は、5歳の娘を連れてイランに戻るところであった。子供と2人なのに一つの座席を用意しただけで、しかも足許に三つも荷物を置く。他にも三つ大きなバッグを車の荷物入れに持っていた。この2人は、トルコの国内滞在中はレストランで食事をせず、ほとんどバスのなかで持参した食料を食べていた。

(ii) テヘラン近郊、カラージの工場地帯に店を持つ背の高い細長い顔の男は、私に分かる限りでも多くの口紅や薬品を買込んでいた。彼は、口紅やマニキュア用品など30種類ほどと渡す人の名前が書かれた買い入れ表をもっていた。この男はあまり品のよくない感じだったし、その細長い顔つきから私はラッキョ男と密かに呼んでいた。このラッキョ男が車内での悪のり一番男である。1965年型バスが順調に走っていた最初の日の朝10時頃、車内の狭い通路に飛び出して、車から流れるトルコの音楽（元はイランの歌）に合わせて踊りまくる。ベリー・ダンス風の踊りから、足を振るわせ前後に交差させる踊りなどうまいが、しかし、車内では手拍子を強要する。悪のり二番男のトルコ人運転手が100リラを渡すと、これを口にはさんでさらに踊りまくる。結局、600～700リヤルを稼ぎ、昼食代を浮かせてしまった。

(iii) イラン東部の都市マシユヘッド（人口112万人、1982年）近くの村に住むトルコマン（イランに住む一部族）の2人は、電気製品を買込んできた。彼らはトルコ語を話し、後に父子と判明した。親の方が買込んだ小箱三つ（アンテナが入っているという）は、通関時にイラン税関検査官から「アンパール」行きを命じられ、

事実上没収された。しかし、最後には交渉の結果、小箱を三つとも取り戻したという。

(iv) 20歳と18歳の兄弟は、テヘラン近郊のカラージの工場地帯に自動車修理工場を持ち、そこで使う「アクリル塗料」（イラン人の言葉）をイスタンブルで買込んだ。塗料は不足しているため、イランでは高いという（後述）。この2人はイラン西部、ウルミエ（旧リザイエ）の出身で、私が以前その近くにある塩湖で泳いだと話すと、大いに喜んだ。ユーセブマアルーフという1人の名前から判断して、ウルミエ地域に多いキリスト教徒のように思われた。

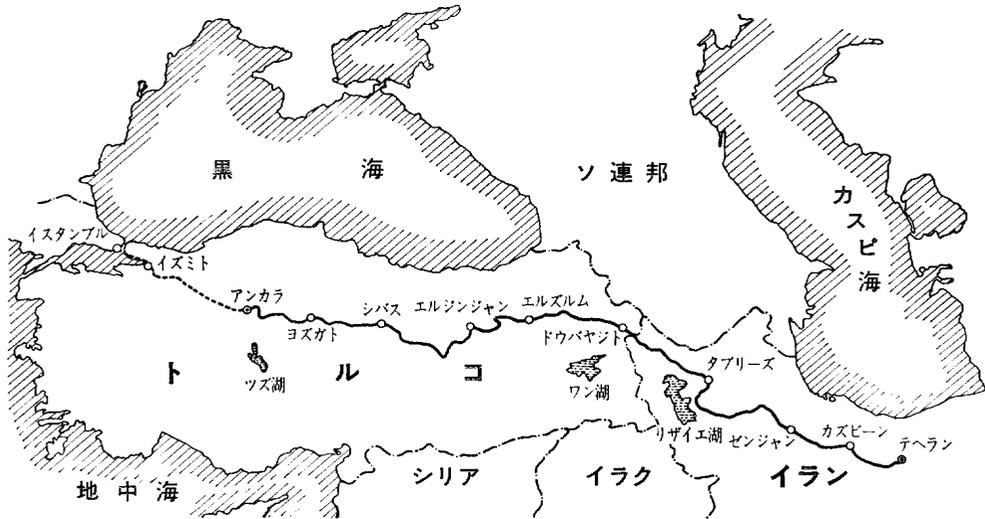
(v) 若い女性4人組は、典型的な買い出し目標型であった。そのなかの1人は、来年は日本に行きたいと話しながら、話しのなかで自分の欲しい物の値段が出ると、いつも手に持っていたノートにその値段を書き込んでいた。日本製の石鹸や化粧品入れなどをとくに欲しがっていた。通関時には袋からゴサゴサと小物を取り出して身につけて隠したり、さらには、どこか別の所に置きに行って通関終了後、持ち帰ってきた。以上が、乗客グループⅡ、買い出し目標型の概要である。

シバスの町でバスの修理を待つ間、乗客グループⅠ、ビザ取得目標型(vi)のエネルギー省に勤めるエリート一家は、町のなかで10ほどレストランを見て歩いたが、結局、どこにも入らなかった。またすでに述べたように、乗客グループⅡ、買い出し目標型(vii)の5歳の子供を連れて美人のおばさんも、トルコではレストランで食事を決してとらなかった。

トルコは今日、イラン人にとってビザなしで入国できる数少ない国の一つである。トルコを旅行するイラン人はなかなかレストランに入らない。ふつう、彼らはイランを出国するバスに、魔法びんやなべ、それに小型ガスボンベ、さらに食料や果実などを持ち込む。食事時になってバスがドライブ・インに着くと、彼らはドライブ・インの前に置かれたたテーブルを囲んで、用意してきた食料や果実を食べる。自前の食事に、店からパンとお茶をとるだけである。普通よりは高いパンとお茶代を払うが、それでも店で食事をするよりは安い。帰りには、トルコで買った果実、イランから持ってきたかんづめとピスタチオなどの豆を食べ、相変わらずパンとお茶を頼む。そして時には、店から魔法びんにお湯を買ったり、ガスボンベでお湯を沸す。

今日、トルコを旅行するイラン人の旅の仕方は、革命前にヨーロッパなど国際観光地を旅行し、多くの高級品

第1図 アンカラ—テヘラン街道



を買い込んだイラン人の旅の仕方と違って来た。それは、車に食料から寝具を積み、途中で何も補給しなくてもいいように準備して、国内観光地に向かう旅の仕方と同質のものである。さらに言えば、国内外の巡礼地に向かう旅の仕方と同質であるといつてよい。

こうした国内型・伝統型の旅の仕方を、今日、イラン人が「国境を越える」移動にまで採用している理由は二つある。第1の理由は、厳しい外貨規制によって国外に携帯できる外貨が少なく、自由市場で買う外貨（たとえば、1 ドル =600 リヤル ）が高いことである。したがって、ビザ取得目標型でも、買い出し目標型でも、できる限り外貨を節約しなければならない。なかでも買い出し目標型では、外貨をできるだけ節約して、「買い出し」に回さねばならない。

革命前のイラン人旅行者たちは、1977年に10億 ドル 、78年に14億 ドル におよぶ外貨を支出した。ところが革命後、なかでも、厳しい規制のとられた1981年は2億6000万 ドル 、82年には1億7800万 ドル が支出されたにすぎない(注1)。1985年6月末には規制がゆるめられ、旅行者1人当り500 ドル を旅行者交換レート(1 ドル =210 リヤル)で購入し、携帯できたが、同7月には規制が強まり、300 ドル に引き下げられた。物価の安いトルコとはいえ、乗客グループII、買い出し目標型では約2週間、乗客グループI、ビザ取得目標型では約1カ月間、旅行を続けるためには、外貨を食事に回すことができず、国内型・伝統型の旅の

仕方を、「国境を越える」移動においても採用せざるをえなくなっている。

国内型・伝統型の旅の仕方を「国境を越える」移動に色濃くさせている第2の理由は、旅行規制の強化と旅行機会の平等化である。今日のイランでは輸入規制の変更や新しい輸入政策の採用によって、少なくとも一部の商品が著しく不足し、高騰している。こうした物不足のなかでは、旅行者が本来「商業的目的としてではなく」(注2)イランに持ち込む物が、国内流通経路に重要な商品として流れ込む。すると、旅行者は商品を国内流通経路に流すことによって、誰もが「国境を越える」移動から「商業的」利益をあげようと企てはじめる。ビザ取得を目標としない多くのイラン人旅行者が、強度の、乗客グループII、買い出し目標型を構成することになる。

しかも「国境を越える」移動に伴う「商業的」利益の発生は、革命後のイラン社会で強まった平等主義に基づいて、国外旅行の機会均等化を促進した。旅行者規則は、国外旅行を1人年1回に制限したし、出国税も2回目以降は引きあげた(1回目5万 リヤル に通常の出国税1000 リヤル 、2回目以降は15万 リヤル に1000 リヤル)。一連の平等化措置によって、「国境を越える」移動に国内型・伝統型の旅の仕方を自然に採ってしまう、相対的に低所得の旅行者が、乗客グループII、買い出し目標型に参入してきたのである。

二つの理由のうち第1の理由は、外貨の節約に伴う国

内型・伝統型の旅の仕方を「国境を越える」移動にもち込み、第2の理由は「国境を越える」移動をする集団に、国内型・伝統型の旅の仕方になじんだ社会層を押し上げた。こうした理由で、今日、トルコを旅行するイラン人の中では、革命前には見られなかった国内型・伝統型の旅の仕方が強められたのである。

(注1) Akhbaar, 1985年8月13日。

(注2) Akhbaar, 1985年6月27日。1985年輸出入規定は、84年の規定を以下のように修正した。「旅行者は年1回、旅行者1人につき5万里ヤルまで、商業的目的でない限り物品および食品を免税で持ち込むことが可能である。5万里ヤルを超え、さらに5万里ヤルまでの物品および食品は税金を支払えば持ち込むことが可能である。それ以上の額におよぶ商品を輸入するときは、輸出入一般規則に従う」。

III 「国境を越える」困難

——国境への接近と通過——

さて、1965年型バスは3時間におよぶ修理の末、夜8時頃にシバスを出発した。ところが1時間半もしないうちに再びレストランに止まり、冷却水と油を補給せざるをえない。その後も、ほぼ目を覚ますたびにバスは停車していた。夜中の3時半ごろにシバスから290号進んだエルジンジャンに到着した。ここのバス・ターミナルで運転手も、ついに走行不能であると伝えざるをえなくなった。(1)お茶、食事はバス会社負担でしてよいこと、(2)イスタンブルに連絡して新しいバスを送らせること、(3)宿はないので朝までバスのなかで泊ってほしいことを伝えた。半ば寝ている乗客にこう伝えると、2人の運転手はいかにも任務終了という気楽な感じで車を離れた。

朝7時半になっても、新たなバスは来そうにない。実は夜中に事態は全く進んでいなかった。8時にならないともともとイスタンブルへの連絡さえとれなかったし、8時すぎても運転手は急いで連絡をとろうとしなかった。イラン人乗客も別々のところに集まって待つだけである。そのうちハッジと呼ばれ、タブリーズ近くにあるおじいさんと、アンカラでピザを取得し、これまたタブリーズに家のある学生は、タクシーを雇って自分たちで国境にゆくといってタクシーを探しにいった。しかし、この2人も、翌日から宗教的の休日ということもあって、結局タクシーを見つけることができずに戻ってきた。

8時半から9時ごろになってもイラン人が運転手2人につめよって、釈明を求める気配もない。わたし1人

が、今後の計画を全員まとまって聞くべきだとか、新しいバスを借り切ってすぐに出発すべきであり、もし、運転手に金がないなら、1人を人質に置いておけばよいとか、代案を出す。エネルギー省のエリートも良い案だと他のイラン人に言い、少し気を引かれたようだが、結局、運転手が受け入れないだろうという。計画も代案も無縁のようである。騒いでいると、テヘラン・ナンバーの乗用車から降りたイラン人が、何かあったのかと話に加わる。そのうちに、わたしの方に向けて「何しにイランに行く」とか、「今、テヘランは日本映画ばかりだ」とか、全く関連のない話をしはじめる。他のイラン人乗客もその話に加わりはじめる。緊迫した時に無関係な話をはじめるなど、イラン人とは、その時どき、何が一番大切か見きわめられない人々ではないかと、思ってしまう。今度のバスでは、イラン行きを断念した7月のバス旅行で経験したように、乗客全員が一堂に会することもなかったし、まとめ役も出てこなかった。計画予算省の男性はずっとバスのなかで寝ており、バスのなかではしゃいだラッキョ男も姿すら見えない。

1965年型バスの運転手は、イスタンブルと連絡がとれないとして、前夜の発言を破棄しバスを修理するという。近くの修理所に車を移し、エンジンのピストン部分を全部取り換えることになった。助手が約190号先のエルズルムまでその部品を買い出しに行き、帰ってから修理するほかない。後部の座席がはずされ古いピストン部分が分解されたままで、そのバスは午後3時頃まで放置された。部品が実際に届いたのは4時すぎで、それからバスの修理が始まって終了したのは夜10時頃である。結局、18時間、1965年型バスは意味もなく立往生したのである。

大修理後バスは出発し、金が払えないため助手はここに残った。修理したバスのなかでは、出発できたことを喜んで、またラッキョ男が踊りはじめた。しかし、考えてみれば、ここから運転手1人でテヘランまで約1500号も走るなど、所詮むりな話であった。

トルコ国境に翌朝の8時に到着した。国境近くのレストランで朝食をとったとき、4人の男が最後のビールを飲み、女性はここでチャードルを身につけた。しかし、国境までの短い道中、トルコ歌謡曲に手拍子と踊りで最後の大騒ぎをして、自由を謳歌した。この大騒ぎと前後して、トルコの税関に約2万リラ（1人500リラ、40人）を出さないと、バスが多いので通関が順調に進まない、このように運転手が伝えた。バスのなかで運転手とラッ

キョ男の間で支払う金額についての交渉と金の徴収が始まった。支払額が確定されるまでバスの速度は遅くなった。しかし、実際に国境に着くと、運転手の言葉に反して、通関を待つバスは1965年型のこのバスだけだし、金を渡したにもかかわらず、トルコ出国手続きに2～3時間かかった。徴収した金の半分は、運転手と税関吏がグループで折半するのだらうと、イラン人がつぶやいた。

イラン側の入国検査は意外に早く1時間ほどで終了し、12時にはイラン領内に入った。入国印を受け、出口で所有外貨を申告用紙に書く。その後で所有外貨の検査があるが、革命直後のようなボディタッチによる検査はなく、穏やかな雰囲気なかで手慣れた感じで検査は終わった。

しかし、実際には入国手続きがこれで全部終了したのではなかった。入国手続き場から300メートルくらい下ったところに、バスや乗用者が並んでおり、そこが通関手続き場であった。わたしたちの1965年型バスは12時に入国手続きを終わったが、通関手続き番号は16番であった。1番に2台のバスが入っており、早朝6時に到着したバスが6番である。順番のくるまで通関手続き場で待たねばならない。その間、レストランなどで食事をするが、ここではイラン人はもりもりと全員が食べていた。イラン人が持ち込んだ例の小型ガスボンベで沸したお茶がとてもおいしかった。とにかく、結局、順番がきたのが5時頃である。しかも正規のバス検査場では検査の順番はこないで、別の棟にある乗用車通関検査場に回された。当日は金曜日ということで特別措置がとられたもので、検査官もたびたび時計を気にしていた。

検査官のいる所に荷物を運び、検査を受ける。たて長のバッグが多く、全部検査するのは困難である。革命後のイランでは、歌謡曲は禁止されたためトルコ国境を越えるとき、イラン人が表面だって心配した持ち物が、歌謡曲の入ったテープであった。彼らはトルコや西欧の音楽テープの上書きを適当にペルシャ語名に変えたり、子供の洋服に隠したりしていた。しかし、実際の検査では、屋外の通関手続場ということもあってか、テープ類が「アンパール」に没収されることはなかった。

私たちの1965年型バスの通関検査と同時にもう1台のバスの乗客も検査されていた。彼らの検査官は厳しく、たびたび「アンパール」と言って没収措置をとった。イランの一部族であるバルーチ族の者、3、4人が、全員同じように持っていた暖房器具を、段ボールから前もって出させられ、詳しく検査された。終わりの方では、われ

われの荷物検査にもこの厳しい検査官が加わった。

「アンパール」に没収された商品のうち確認できた物は、みかん箱二つくらいのナイロン白糸、箱に入った三つのアンテナ、多量の「アクリル塗料」であった。要するに、「商業目的」とみられるほど多量に同一商品を持ち込んではいけないのである。

これら没収された商品の持ち主は、バルーチ族の者、買い出し目標型(イ)のトルコマン族の者、それに買い出し目標型(ロ)で、その名前前から判断する限りキリスト教徒であった。このように、地方居住の部族出身者(バルーチ族、トルコマン族)などがイスタンブルに「買い出し」にゆけば、衣服などソフト商品を買うのではなく、暖房器具などハード商品をより多く買う傾向が現われる。それゆえ、彼らの持つ商品がより多く没収されるのであろう。とはいえ、検査官もペルシャ系のエリートに対して、「アンパール」と言って、没収を命じ難いように思われた。

トルコマン族の父子が持っていたアンテナは、すでに述べたように最後には、彼らの手に戻された。また、ウルミエ出身の2人の兄弟が持っていた多量の塗料は税金を支払うことで結局、彼らの手に渡ることになった。この2人は自分たちが所有する自動車整備工場で用いる営業用を買ったらしい。「アクリル塗料」をイスタンブルで12万リヤルで買い、イランで売れば30万リヤルになる。最初税金は8万リヤルと命じられたが、ラッキョ男を加えた交渉で3000リヤルに下がり、税金は商品販売予定価格の1割を支払えばよくなった。この兄弟は、皆の出発を遅らせたということでラッキョ男の仲介で、全員に夕食をおごらされた(600リヤル×30～35人、1万8000～2万リヤル)。ラッキョ男はこの手の交渉が得意らしく、専らその役をかって出た。乗り換えたバス(後述)の料金支払いも、彼が交渉し相当値切った。しかし、後でわたしからは他の人よりやや多い1000リヤルをとっていたとわかる。彼はこうして旅行中に一種のブローカーの仕事を営んだのである。

1965年型バスが国境を離れたのは夜の8時であったから、通関に約3時間かかったことになる。兄弟のおごりとなった夕食のあと、バスはついにテヘランに向けてイラン国内を走るようになった。バスは人気のない高原地域を走っていたが、窓にカーテンを引き外から見えないようにし、トルコから持ち込んだテープをかけ、例のラッキョ男がまたベリーダンスを始める。他の乗客も1～2カ月ぶりにとにかくイランについたこと、通関も無事

済んだこと、そして、トルコ国内のように高い外貨で食事しなくてよくなったこと、これらが理由となって音楽と踊りを楽しんでた。ついに踊り手は3人に増え、この3人が踊り狂い、故障続きで無視されていたトルコ人運転手も、またはしゃぎ出した。しかし、前方に革命警備隊による検問がありそうなところでは、急いで自席に戻っていた。

革命警備隊はテヘランに向かう時も、トルコに戻る時も、国境—タブリーズ（国境より280 ㎞）間で2度乗り込み、パスポートの検査をした。一部の人のパスポートを見るだけで、外国人であるわたしのパスポートは検査しなかった。革命警備隊がバスに乗ってくると、バスのなかは重苦しい雰囲気になる。

1965年型バスのなかで最後の踊りもすむと、乗客は寝はじめ、ラッキョ男は早々と寝入ってしまった。しかし、1965年型バスは驚くことに再び故障したのである。聞くところによれば、後輪ベアリングがだめになったという。夜中の12時くらいである。アンカラ—テヘラン間での3度目の大きな故障で1965年型バスは、また走行不能に陥った。イラン国内のため、言葉のわからないトルコ人運転手は全く何もする気がなく、車の前に手をつけて立っただけである。若い乗客たちが懐中電灯を振って車を止め、乗せてくれとか、タブリーズから車を手配してくれとか頼む。しかし、多くのトラックはそのまま走り去った。やっとトラックの荷台に乗れたハッジ夫婦は、タブリーズについたら車を手配すると言って去った。とにかく朝までバスのなかで待ち、早朝に運転手と誰かがタブリーズに行って、バスを用意してくる。そんな結論に落ちついた。

1965年型バスのトルコ人運転手はキャプタンという名称とは全く逆に、早々と車内に戻りしかも二つも座席をとって寝てしまう。しかも驚くことに、トルコ人運転手のこうした行為を非難し詰問するイラン人がいない。怒りを忘れたイラン人なのである。せいぜい私が、「キャプタンだったら、キャプタンらしくしろ」と騒ぐくらいであった。後になって45歳くらいのおばさんがこの運転手を見て、「主人は怪我をするかもしれないなかで道で車を止めようとしているのに、運転手は寝ている」と非難しただけであった。

しばらくして外にいた、計画予算省に勤める男がわたしのところにやってきて、「バスが待っている。われわれは荷物も少ないし、タブリーズからは空席もできる。乗り換えよう」と言う。すでに6、7名は個別にタブリー

ズやテヘランに向かっていたし、わたしもこれ幸いと降りることにした。そうこうする間に5歳の子供を連れて美人のおばさんが動き出し、子供がいたため待っていたバスの運転手に同情されて、一番に乗り込んでしまう。結局、このバスは荷物の多いこのおばさんと子供だけ乗せて走り去った。続いてきたオンボロのバスは、19の空席があるという。わたしたちがオンボロ・バスに荷物を預け乗ろうとするのに、子供がいるイラン人や要領のよいイラン人は早々と乗ってしまう。けれども計画予算省の男とわたしはなかなか乗れない。やっとわたしたちが乗れた時には1965年型バスの乗客のうち、テヘランへ行く者はほぼ全員、このオンボロ・バスに乗っていた。遅れてきても子供がいたりすれば優先的に座っていった。前からの乗客はほとんど子供に使っていた座席を空けないし、運転手も強くは求めないので、19座席あるはずだったのに10人ほどしか座れない。しかも、20数人が乗り込んだので、わたしたちは通路に座らされた。通路に座っても、後ろに手をつくのも大変なほど窮屈である。手が疲れると立ち、足が疲れると座るのである。

テヘランに到着するまでまだ12～13時間はある。戦争中の国に来たのだから仕方ないと思いつながら、昔、親から聞いた戦後の買い出し列車もこんなものだったろうと想像する。

途中で1人、2人と降り席が空くが、こちらには回ってこない。オンボロ・バスが止まったとき、計画予算省の男が「降りよう、荷物もってこい」と言う。最初、確かにテヘランに行く者だけ乗せると運転手は言ったが、座席を用意できない限り降りる権利はある。こう計画予算省の男は運転手に言い張る。運転手は荷物が車の屋根にあり、降すことは大変だといひ返す。朝食にレストランに入るとき再度、運転手と交渉する。一度乗せた客は金にしようとする運転手が「最後部の座席を空けるからそれでよいだろう、このバスは朝一番のバスだから他に早いバスはない」と言う。座席を確かめず、席があればよいと了解した。わたしたちの荷物を降せないのに、空席を作るためにそこにあった大きな10個以上の荷物バッグをバスの屋根に持ち上げ、積み直すことはできるのである。後で座る段になると、この座席の奥ゆきは通常の半分ほどしかなく、しかもエンジンの余熱で熱いことがわかった。暑くて汗はでるし体はきつい。ドアのすき間から入る涼しい風で一息つけるだけである。とにかく、早くテヘランに着きたい。

このオンボロ・バスは、イラン人が言うように「キャ

シーフェ」(きたない)し、窓ガラスは2,3カ所に大きなひびが入っている。革命の相当前に製造されたはずで、3級クラスのバスである。しかし、「イランの高速バス」という感じがするほど速く走る。トルコの1965年型バスは3度も大きな故障をしたし、イスタンブール—アンカラ間を走る超一流バス(高い床型、中央にもドア有り)もいま一つスピード感を欠いていたのと比べ、とにかくイランのオンボロ・バスはよく走る。

オンボロ・バスの運転手は、前から乗っていた乗客のと比べて最も西欧的な服装をしていた。のりのきいたワイシャツを着て、汗をとるため首には黄色のハンカチを巻いている。小実業家という感じのこの運転手は7時に出発した後、2時半頃までどこにもバスを止めず走り続ける。ガソリン・スタンドに2,3回立ち寄るけれども、待たねばならないときは給油はしない。トルコとイラン、双方のバス速度の違いに、わたしは両国の経済構造と発展段階の差を感じざるをえなかった。

IV 「国境を越えて」首都テヘランへ ——革命前と後のテヘラン——

テヘランまで約150㎞、カズビーンの少し手前で、オンボロ・バスはやっとレストランに止まった。ところが、ラッキョ男とエネルギー省に勤める男が、「この旅の終わりに客が何かおごれ」と、わたしに対してとんでもないことを言う。一般的には、よく来た外国人客にイラン人がおごらねばならないはずである。要するに、それまで卵を一つ寄こしたり、2人の兄弟に夕食をおごらせたり、自分でお茶もおごってきた。これらの総決算を求めている。また、旅なれているラッキョ男とエネルギー省の男は、多分これからわたしが自由市場でドルを交換し、多くのリヤルを手にするのを知っていて、その一部を分配するように求めてきたのだろう。ラッキョ男は、自分が仲介して税を安くしてやった兄弟から夕食代を引き出したように、わたしからも何らかの利益を引き出そうとする。いくらかの余裕をもつ比較的弱い部分からその一部を引き出そうとする抑圧移譲の仕組みを、この2人にみた。

オンボロ・バスに乗り換えて約12時間、アンカラを出発してまる3日と17時間をかけて、やっとわたしは「未知の国」の首都テヘランに到着した。到着したとは言え、アンカラでさんざん嚇されてきたように、帰りの切符を入手しなければならない。他の乗客は故障し遅れたバスの会社(9番公社、バス会社も公社と革命後呼ばれ

ている)に出向き、切符代の返却を求めた。署名した意見書を公社に提出し、「善処」を求めたのである。また、役所に出す意見書を用意した。

この間、わたしは「トルコ行きの切符がないか」と、9番公社に要求した。わたしが署名しなければ、明日、切符を手配しようという。こうして翌日の朝、9番公社の持つ特別席を幸運にも得ることができた。トルコ行きのバス切符は少なく、大手のイラン系公社のもので1カ月前、この9番公社で約3週間前にはすでに売り切れている。実際には、ドルで払うとか何らかの措置をとれば、特別席を得られるようだが、イランからトルコへの「国境を越える」移動は、噂どおり容易ではなかった。

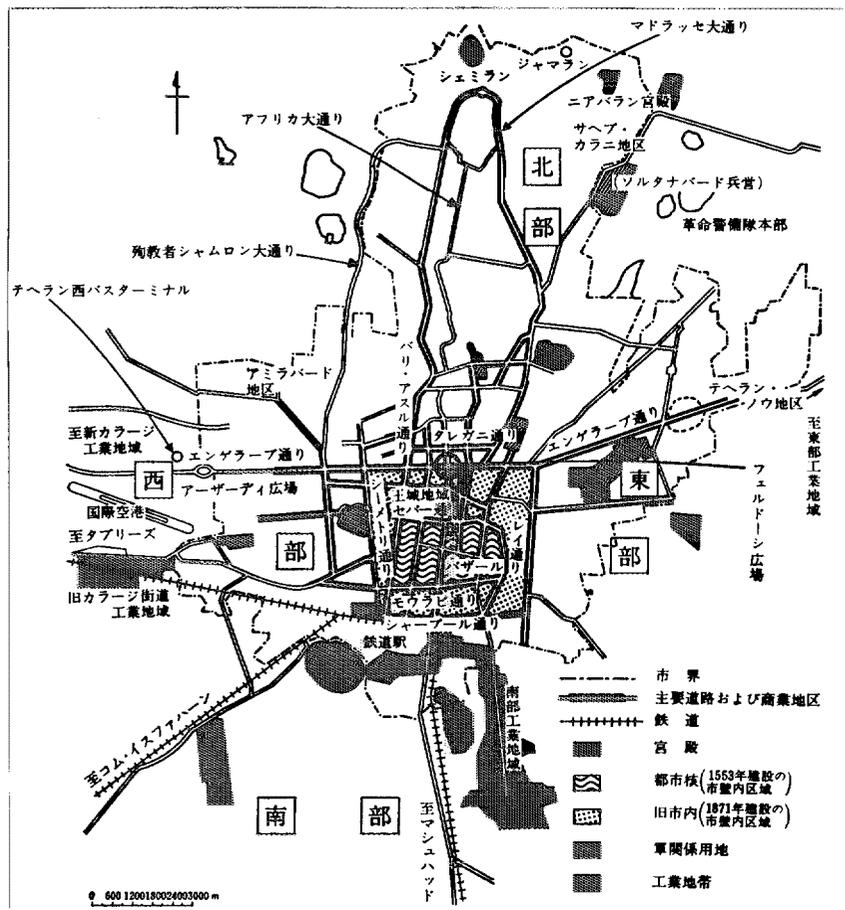
テヘランには革命後、市の郊外に四つのバスターミナルが作られ、そこに長距離バスが入る(長距離バスの代金より、そのターミナルに行くタクシー代の方が高い)。とにかく西のターミナル、自由広場(アーザーディ広場、旧シャード広場)から、革命通り(旧シャー・レザ一通り)を通過して、2年半ぶりのテヘラン市内に入る。自由広場周辺には、大型バス、小型トラック、乗合タクシー、2階だての市内バス、2,3年前にはなかった市内ミニ・バス(20リヤル)、オートバイなどが、ぎっしりとつまり、われ先に進もうとしている。この右往左往ぶりは、テヘランに着けばいつも見るものだが、人口が800万となった今日では、一段と強まったようである。今回はアンカラから来ただけに、産油国の首都テヘランの活気と無秩序を、とくに強く印象づけられた。

テヘランに6泊する間に、いつも訪問する機関と人を除き、今回はできる限り歩き回って、以前のテヘランと今日のテヘランの相違を探ってみる。これが今回のテヘラン滞在の目的である。

テヘランは東西に走る道路では、革命通りとその一本北のタレガニ通り、また、南北に走る道路ではバリ・アスル通り(前パーレビ通り)と、2本の高速道路(マドラッセ大通りと殉教者シャムロン大通り)が、中心となっている。

東西に走る道路のうちタレガニ通り(旧タフテ・ジャムシード通り)の凋落ぶりは著しい。これに対して、革命通りは以前と同じように空港や自由広場から市内に入る道路として、相変わらず混雑している。タレガニ通りには以前、日本・イラン銀行をはじめ外国銀行が集まり、外資系銀行街が形成されていた。今日ではこれらの銀行は国有化され、外側が一部分で崩れたり、燃えたままになっている。日本・イラン銀行の前にあったホテルは、

第2図 テヘラン市区分図



(出所) Bahrambeygui, H., *Tehran: An Urban Analysis*, Teheran, Saheb Book Institute, 1977年 156ページより作成。

革命ホテルに名称が変わり、政府関係、なかでも革命勢力が利用する。タレガニ通りをもう少し東に進んだところにある石油公社は以前と変わらないけれども、その1ブロック東にある緑のガラスを用いた、どこかの銀行が所有する高層住宅は、革命直後から建設は進んでいない。このやや東向かいには、革命前には高級スーパー(イラン・スーパー)があり、いつも多くの外国人を集めたが、今日では殉教者スーパーと名称も変わったし、集まる客の数そのものが大幅に減少した。

タレガニ通りのさらに東では、革命前の保険会社の1階がデパートになっており、タレガニ通りではここにだけ人が集まっている。

タレガニ通りのさらに東に、旧アメリカ大使館があり、この建物の壁が歩道に張り出す形で新たに作られている。張り出した壁の見張り台には警備兵がいる。同大使館の前には国営手工業センターが革命前からあり、同セ

ンターにつながる形で、革命前は大手の宝石商やみやげ物屋が店を構えていた。しかし、今日では、8軒の大手宝石店のうち約半分は閉じられていた。革命以前、外国銀行、外国人向けスーパーや本屋、外国人観光客を相手とするみやげ物屋が集まり、繁栄したタレガニ通りは、革命後には、外国人観光客が来ないし、一部革命勢力用建物となって、一般の人通りが減った。こうしてタレガニ通りは革命前の人通りと活気を失った。

凋落したタレガニ通りに対して、パリ・アスル通り(旧パーレビ通り)は相変わらず繁栄を見せる。やや南に子供服店がある辺から、男性用のシャツやスーツ縫製店、女性向け洋装品や化粧品店などが、パリ・アスル広場の北まで広がる。その北で元クローシュ・デパートが営業を続けている。男性用洋品店には、パリ製の高級シャツや産地不明だが上等なシャツやスーツが並べられ、なかにはイスタンブル製のシャツも並べられている。「買い

出し」にでたイラン人が、「非商業用」に持ち込んだ商品なのである。パリ・アスル通りが今日繁栄を続けているのは、高級品志向を有しながら顧客を外国人でなく、イラン人としてきたためである。革命後3年くらいまで多数出していた露店も、今日ではあまりない。

南北に走る主要道路のうち、アフリカ大通り（以前のジョルダン通り）を北に進めば、途中に「外交官地域」と称する住宅建設計画地域がある。ここよりさらに北の地域にはテヘランの高級住宅地が広がり、北の端にホメイニの住むジャマランがある。革命前に宮殿のあったニアバランに近い。また、その近くにある革命前のソルタナバード兵営は、今日、革命警備隊本部となっている。南北に走る殉教者シャムロン大通りは、北上したアフリカ大通りと連結しており、テヘラン北西に到達する。

南北に走る道路のうち市内中央部、フェルドーシ広場（革命道路とセパーバンド・ガッレーニ交差点）からフェルドーシ通りを南に下ると、テヘランのパザール地域および旧行政地域に到達する。革命後、それもこの2、3年の間にフェルドーシ広場の北側には、宗教書・革命関連書の専門店が新たに作られた。また、フェルドーシ広場を約100メートルほど下ったところにも、同種の専門店が新たに作られた。この専門店の近くに、革命直後から、革命警備隊、あるいは革命委員会の地区本部が置かれ、警備兵がその入口を守っている。

フェルドーシの通りを300メートル南に下ると以前はユダヤ人を中心にしたカーペット屋とみやげ物屋が並んでいた。今日では、ほぼ半数のカーペット屋が閉じられ、店のシャッターに埃がたもっている。閉じた店は10、営業している店10、不明の店4であった。この地域のカーペット屋にほとんど客はいない。

後述するパザール地域内の西部にカーペット・パザールが広がるが、ここも以前ほどの活気はない。今日でもカーペット・パザールを歩けば、1人、2人の客引きが近づいてくるが、外国人のカーペット持ち出しが困難なため、結局、交渉は活気がなくなる。パザール商人によれば、国外持ち出しが困難なためカーペットの資産価値が今日低下している。また、土地および住宅も多量に所有していると、何かと「嫌がらせ」が多いので、これも資産価値が低下している。逆に今日、資産価値として一番よい商品は、金および銀製品であるという。事実、革命直後に外人観光客が減って閑散としていた店も、わたしがいた2時間ほどの間に3～4人の客があり、1人は、台、軸、受け皿からなる直径45センチほどのくだも

の入れ銀器を約100万里ヤル（実勢100万円、闇レート37万円）で買ったし、他の2人も金の指輪を買っていた。

フェルドーシ通りを下ると、カーペット、みやげ物地域に続いて両替商地域（イギリス大使館の向かい）に至る。わずか300メートルの地域に問口の小さな両替店が約20くらい並ぶし、店無しの両替屋も約50ほどが並ぶ。店無しの両替屋は小さな椅子に座り、その前に高さ20～30センチくらいの箱をたて、そのうえにガラスを張った小さな両替箱（上開きで内が見える）を乗せている。革命直後やわたしが前回テヘランを訪問した1982年12月の時期にも両替商はいたが、これほど店無しの両替商は集まっていなかった。

店無しの両替商が増えた以上に、革命後の今日この地域で大きな変化が生じていた。大きな変化とは、この地域ではイランで唯一、公然と旧国王、シャーの顔が見られるようになったことである。要するに、両替商は両替箱のなかや、あるいは、大きな切手収集ブックに挟んで、真新しいシャーの顔が描かれた旧紙幣を束にして売っている。しかも、旧紙幣が数枚出回っているというのでない。100枚の束で、あるいは各種旧紙幣を数10枚の束にして並べてある。革命で追放された若きシャー・レザー・パーレビ像が描かれた薄いオレンジ色でまとめられた25年前の紙幣は1枚8万里ヤルであった。ところで今日のイラン・イスラム共和国では、女性だけでなく男性も肌をみせないように、夏でも袖の長いシャツを着ることがすすめられ、半袖のシャツを着た者はごく限られている。このように厳しいイスラムの規定が実施されながら、両替商地域で旧国王の姿が見られるのである。ドルを必要としあえて600万里ヤルでも調達しようとするし、また、それでも調達せざるを得ないイラン人のため息とそして同時に野心を、この変化から感じたのである。

フェルドーシ通りをさらに300メートルほど南へ下ると、中央銀行本店およびその隣りに国民銀行本店がある。外貨交換を行なう国民銀行の出口周辺には約20～30人の両替商が集まっている。しかし、ここの両替商はせいぜい小さなビジネス・ケースをもつくらいで、両替箱などはもっていない。

フェルドーシ広場を下りきると、イマーム・ホメイニ広場（旧セパー広場、地図では王城地域）に出る。この広場の北側には以前から、いわば小秋葉原地域が広がり、電気製品商が集まっていた。今日でもここには、ダブル・スピーカーの短波ラジオ、最新型のダブル・カセットのテーブ・レコーダーやテレビなどが並べられてい

る。店の無い者は、テレビ1台、時には、中古ラジオ1台を持って、客を待っている。バザール商人が言うように、「イランにはまだ金がある」のである。

イマーム・ホメイニ広場の東側から、バザールに至るナースル・ホスロー通りを南に下る。イマーム・ホメイニ広場近くのナースル・ホスロー通りには、広い道の中央にコンテナが並べられてカメラや衣服を売る店ができ、もう少し大きな食堂もできている。数年前にイマーム・ホメイニ広場で爆発事件があり、広場の地下が閉鎖されたので、地下にあった店をここに移したのであろう。

ナースル・ホスロー通りを下ると、バザール地域に入る。バザール内は相変わらず活気に満ちている。けれども、かつて「ハバール、ハバール」（注意）といって、バザール内を歩いていた荷物の運搬屋の音が少ない印象を受けた。また、バザールのやや西にある青物広場（19世紀後半には青物を売った地域）には、その西南に、刃物を売る露店商のおじいさんがいまもいる。革命前から少なくとも1981年10月までは、このおじいさんは、イギリス製（シェフィールド）の金色で重いハサミを売っていたが、今日では、そのハサミも同じ型だが銅色をしたやや質の悪い日本製に変わった。革命以前からの入手経路が閉鎖されたためであろう。ただ、このおじいさんが、ほぼ同じ型のハサミを相変わらず売っている点は興味深かった。

V 「再度国境を越える」

——人びととライフ・ヒストリー——

6日間滞在したテヘランを後に、アンカラに再びバスで出発する。アンカラへの帰路はテヘランへの往路と異なった点だけ、簡単に記したい。

アンカラへのバスは、到着した時と同じ西のターミナルから出発する。バスは往路と同じトルコ系会社のものだが、比較的新しい。予想に違わず帰りのバスは順調に走った。西のターミナルを定刻10分遅れで出発し、約12時間通関で待たされたが、2日後のほぼ昼には、アンカラに到着した。出発後、タブリーズで客3、4人が乗り込んできたが、切符の二重売りはなかった。途中タブリーズ—国境間で革命警備隊がパスポート検査をした。病院に女性を連れてゆくとして男性と女性が並んで座っていた。理由は不明だが、この2人のパスポートを事務所を持っていった。

通関。イラン側国境に夜3時に到着したが、旅行シーズンも終わりに近づき、また、出国税規制も効果を発揮

しはじめ、5、6台のバスが通関待ちをしたにすぎなかった。以前よりバスの数は少ないという。ただし、夜中でもトルコ国境から通過してくるトラックは多く、トルコ国境には約500台以上が列をなしていた。

通関開始前に、イラン人は出国税（1回目5万リヤル、2回目以上15万リヤル）の支払い確認や残額の支払いがなされる。通関開始は銀行が開く8時以降から開始された。通関番号は3番目だったが、それでも約11時まで待たされた。結局、約8時間待たされたことになる。ただし、バスごとでなく個人で通関すれば、ほとんど待たなくてよい。通関が開始されると、比較的問題はなく外国人の手続きは終わった。テヘランでの情報では、滞在1年以上の外国人は書籍1万リヤルまで送付でき、それ以外の外国人は書籍の持ち出し禁止というが、実際には（多分、豪華本以外は）持ち出し可能であった。出国時には入国時に申告した所持金と銀行交換額の検査がある。所持金が入国時よりも増加していなければ、基本的に問題はなさそうである。

イラン出国後、トルコ入国で約3時間待たされる。1人500リラを出した集団は比較的早く入国できた。トルコ入国後イラン人は免税店に向かう。多くのイラン人は上限と思われるタバコ5カートンを購入するが、酒を買う人は意外と少ない。1人で5本購入したイラン人もいるが、2～3人が各1本買っただけで、公認ドル持ち出し額300ドルから5～10ドルしか酒に用いないようである。トルコ国境通関後最初のレストランで昼食をとったが、男性15人ほどのうち、ビールを飲んだのは5、6人である。国境を越えたときからイラン人は酒を大いに飲むという噂は、今日の伝統型・国内型の移動形態をとる「国境を越える」移動者に必ずしも該当しない。

イラン出国後、チャードルをとった女性はやはり多い。わたしより前の座席に8、9人の女性がいたが、チャードルをとらなかったのは13～14歳の2人だけであった。半袖姿になったのは20歳くらいの女性1人と母親1人であった。わたしより後の座席は十分に確認できなかったが、8、9人女性がいて約4人がチャードルをとらなかった。おばあさん3人と小さな子供のおかあさん1人である。3人のおばあさんのうち1人は、レストランの前で夕暮時に礼拝を開始した。こうしたおばあさんまで「国境を越える」移動に参加する点も興味深い。しかしそれ以上に、13～14歳の娘がチャードルをとらず、その母親がチャードルをとったことの方が興味深い。息子を含めたこの4人（1人はいとこ）はアメリカ入国のビザ取得に

トルコに來たが、それでも13~14歳の娘はチャードルをとらなかつた。革命後6年を経たイランで、チャードル着用というイスラム的生活様式になじんだ集団もまた、イランに発生しはじめているように思われた。しかし、そうした集団ですら、アメリカ入国のビザ取得を期待して「国境を越える」移動に参加しているといえよう。

最後に、今日のイラン青年をある意味できわめて象徴する青年がバスのなかにいた。

彼(27歳)は13歳から9年間アメリカに滞在した。当時は1万ドルもの小切手を銀行に持っていったため、銀行が身元確認をしたこともあった。しかし、イラン革命成功後、アメリカに滞在した多くのイラン人青年と同じように、夏休みを兼ねて帰国した。しかし出国ができなくなり、イラン・イラク戦争も始まり、徴兵期間を前線で過ごさざるを得なかつた。イラク兵との戦いで、自分の体には26個の弾が入ったし、手もこんな風に傷つてしまったという。親指と人指し指のところに少し縫った傷跡があった。イランを出国し、トルコ入国を待つ間に、彼は「イランとイラン人全部を憎んでいる。だから、この国を離れるのだ」と言う。アメリカに長く滞在したので、

イラン人の考え方が全く理解できない。自分には家族もないし、世界でたった1人だ。徴兵期間中、一言も英語は話さなかつた。ビザがとれるかどうかかわからないが、アメリカに行くつもりだという。彼は旅行中も、1人、2人のイラン人を除けば、ほとんど他のイラン人と口をきいていなかった。アンカラでわたしがバスを降りるとき握手をすると、彼のけがをした手は骨が丸くなっていた。彼の独自のライフ・ヒストリーはこの青年のニヒルさに、重みと現実味を与えていた。

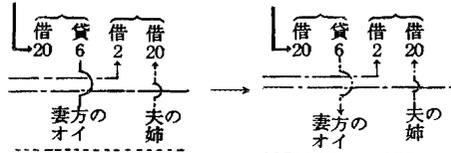
(アジア経済研究所海外調査員、在アンカラ)

訂正

本誌前号(第27巻第2号)中、下記に誤りがありましたので訂正いたします。

原不二夫「戦後マラヤの愛国華僑(II)」19ページ右段2行目「渡南者の新客」は「渡南者。新客」に、田坂敏雄「タイにおける農地貸借の類型と性格」41ページ右段31~32行「識が、農地の貸借や売買にあっても、近親の間する意で共同保全しようとする傾向を生み出すこ」は「する意識が、農地の貸借や売買にあっても、近親の間で共同保全しようとする傾向を生み出すこ」に、43ページ第1図は下図のとおり、各々訂正致します。

<事例1>



<事例2>



<事例3>

