

小堀 巖著

死 海

地の塩の現実



中公新書

24



中公新書 24

小堀 巖著
死 海

地の塩の現実

中央公論社刊

小堀 巖 (こほり・いわお)

1924年(大正13年)に生る。1946年、東大理
学部地理学科卒。現在、東京大学理学部助
教授。専攻、乾燥地域の地理学。

著書『アンデスを越えて』『サハラ沙漠』

『沙漠』

『ソ同盟の自然改造』

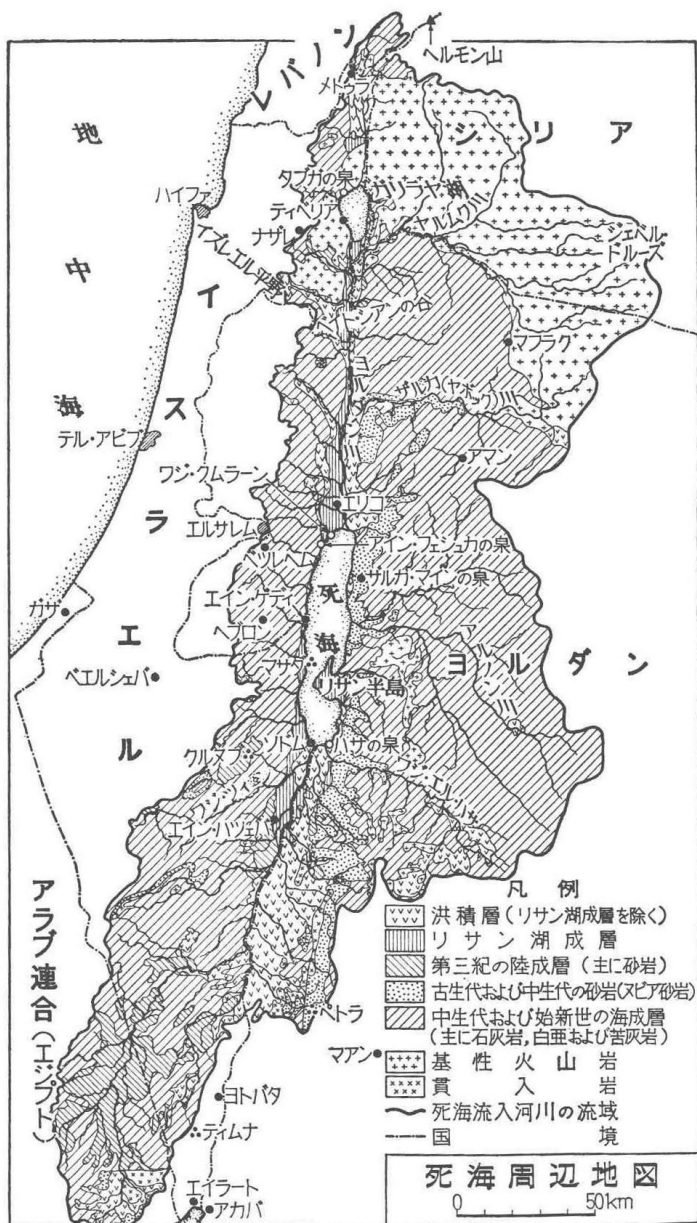
死 海 | 昭和38年10月15日初版
中公新書 24 | 昭和52年2月15日13版
© 1963年
検印廃止

著 者 小 堀 巖
発行者 高 梨 茂

本文印刷 三陽社
表紙印刷 トープロ
製 本 小泉製本

発行所 中央公論社

東京都中央区京橋 2-1
振替東京2-34 電話(561)5921代



はじめに

一九五六年八月から一九六二年一月にかけて、私は、幸運にも、四回ほど死海を訪れる機会があった。アラブ側から三回、イスラエル側から一回、期間はそれぞれ短いものであったが、スエズ戦争前後からアイヒマン裁判終了のころまで、西アジアの現代史が大きく揺れ動いている時代であった。

回を重ねるごとに、死海流域のもつ不思議な魅力が、次第に私の心を捉えてきた。それは、自然でも、歴史でも、宗教でも、政治でもない。それらのすべてが混然と併存しながらも、そこになにか一つのハーモニーを示している、西アジア特有の精神的風土である。

本書の扱っている死海流域は、地理的には遠く離れた日本でも、いろいろな形で紹介されている。

死海はいうまでもなく、ヘルモン山、ガリラヤ湖、ヨルダン川、シナイなどは、すこしでも聖書に親しんだ人々にはなつかしい地名であろし、徳富蘆花の『巡礼紀行』をはじめとして、日本人の書いた旅行記の数もけっして少なしとはしない。ただ「聖書のふるさと」としての関心が先立つため、時代的にも古代にかぎられ、現代の問題をふまえての地域的なアプローチはほとん

とみられないようである。

最近になって、死海流域の西側の現代イスラエルを扱う人々もふえてきたが、残念なことにその多くの人々は周辺のアラブ諸国を知らないもので、アラブの立場からの問題点をほとんど考えていないこと、そのために、ややもすると、著者自身は気がつかなくとも、イスラエル・ナシヨナリズムの代弁者のようになった、一方的な紹介がされやすいことである。

一方、ヨルダンについては、国としての歴史も浅く、アラブ世界における比重も小さいという先入観が先にたってしまうためか、他のアラブ諸国、たとえば、アラブ連合やサウジ・アラビアなどの大国の紹介のかけにかくれてしまい、観光的な紹介以上にはなかなかでにくいようである。人口の三分の一以上の難民をかかえ、国内にみるべき資源もないヨルダンは、仮に国内の社会経済機構の改革が将来行なわれたとしても、経済援助なくしては、自立が難かしい国である。私たちは、もっとこの小国の現状についても注意をむけるべきであらう。

アラブ人やユダヤ人のようなセム系の民族とは、欧米人のように歴史的な関連もなく、人種、宗教などの問題から彼らと争いを起したこともない日本人は、何ものにもとらわれず、死海の流域を観察することができはらずである。

以上のような観点から、死海流域を一つの地理的な単位としてとりあげ、私の年来の西アジア観を整理してみたものが、本書である。取扱うべき問題の範囲があまりにもひろく、内外の師友

のご教示を仰ぐことが多かったが、それとともに、“地の塩の土地”でこの六、七年の間接触してきた数多くの無名の協力者の存在を忘れることができない。

私は執筆の途中、何百回となく聖書をひもといたが、ミカ書の一節ほど、私の現在の心境を物語ってくれるものはない。おそらく多くの協力者も私の氣持を汲んで賛成してくれることであろう。

“つるぎを打ちかえて、すきとし、

そのやりを打ちかえて、かまとし、

国は国にむかつてつるぎをあげず、

再び戦いのことを学ばない”（ミカ書四の三）

このような時代が、一体いつの日に訪れることであろうか。現実はまだにも厳しいことであるが。

一九六三年九月

著者

目次

はじめに

第一章 ワジ・クムラーン

——エリコの泉と死海文書の発見

死海への道 ヨルダンの首都アマン エル・ゴル 泉の町エリコ 埋もれた都市の発掘 試煉の山 ヨルダン川の開発計画 死海文書の発見 クムラーン宗団の跡をたずねて エリコからエルサレムへ オールド・エルサレム 聖地エルサレム

第二章 ガリラヤの海

——ヘルモン山からヨルダンの谷へ

ヘルモン山 ドルーズとキブツ・ダン ガリラヤ湖 ラビ・メイルの墓 ガリラヤ湖のほとり エイン・ゲブ ヨルダン川

第三章 バハル・ロト

——死海の自然と生活史

ベエルシェバ　さまようベドウィン　ネゲブ沙漠研究所
ニュータウン、ディモナ　死海ハイウェイ　死海の地域
区分　ソドムとゴモラ　死海に浮く　死海公司　死海の
自然地理　マサダ城塞　オアシス、エイン・ゲディ

第四章 アラバ

——よみがえるソロモンの港

ヨトバタ　エラテとアカバ　アラビアのローレンス

第五章 地の塩の現実

——その開発をさえぎるもの

マンデルバウム門　シオンの丘　スエズ運河　英国の良
識と責任　死海の未来像

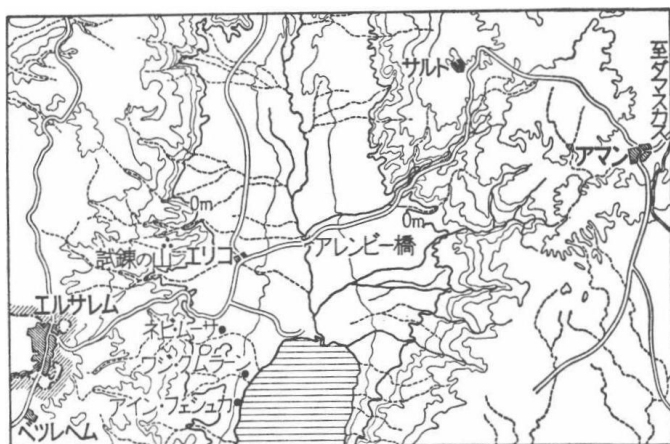
年表
巻末地図　死海周辺

死

海

第一章 ワジ・クムラーン

—— エリコの泉と死海文書の発見



死海への道

死海旅行の順路は二通りある。

第一は、ハシム・ヨルダン王国（アル・マムラカ・アル・ウルドゥニア・アル・ハシミヤ）の首都アマンまたはエルサレム（ヨルダン側）を基点に、エリコにむかうアラブ街道、第二は、イスラエル共和国（メディナト・イスラエル）の首都エルサレム（イスラエル側）または、テル・アビブからベエルシェバ經由、ソドムにむかうユダヤ街道である。

どちらの道も、道路は立派に舗装されているし、道は地上最低の陥没地へむかって下る一方で、季節を選べば、旅行は快適である。

ただ、どちらの街道を通って死海に到達しても、死海を陸上からも水上からも、一周することは許されない。あえて実行すれば、非情な国境の存在が、旅行者をして、文字通り「死」の海へ案内してしまう危険性もある。

アマンは、ハシム・ヨルダン王国の行政上の中心地であるばかりではなく、交通の要衝でもある。ここを始発に、エルサレム、アカバ、シリアのダマスカス、イラクのバグダッドへの主要幹線、その他の国内支線の自動車路線が縦横に通じている。

アマンの繁華街シャーラ・サルト（サルト通り）の、バス・タクシーの駐車場近くに立っていると、

客寄せのアラブ人が、

「アッシャム！ アッシャム！ (ダマスカス！ ダマスカス！)」

「アルゴッズ！ アルゴッズ！ (エルサレム！ エルサレム！)」

と大声で行先地を叫んでいるのが耳に入る。

この二つが幹線中の幹線である。七人乗りの合乗りタクシーは、人が一杯になると大きなボディーをゆすらせて、北へ西へと飛びだしてゆく。エルサレムへは約二時間、ダマスカスまで四時間、そこからレバノンの首都ベイルートまではさらに二時間ほどの道のりである。

アカバという外界への出口はあっても、これは特殊な要務の人にはしか用がないし、国外にでる一番のルートは、ダマスカス―ベイルート線である。



ストップの標識と税関のヨルダン兵。Hライン (ヨルダン) 第四ステーション

バグダッドへ行くのには、アマンから北上して、マフラクの基地の近くで右折し、ほぼ北東にむかって真直ぐに走るHライン(バイブライン)ぞいに東行する。

イラクのキルクックからヨルダンを通ってパレスチナのハイファにむかっ



ルタバのキャラバンサライ

ていたHラインは、十二インチと十六インチの送油管で稼動していたが、パレスチナ戦争以後、活動は停止してしまっている。中東石油の国際環境を暗示する好例である。

途中のポンプ・ステーションごとにある休憩所で一服しながら、ヨルダン、イラクの国境の岩石沙漠地帯をこえて、イラク領のルタバに出れば、ときにはキャラバンサライでベドウィンの隊商の群にも出会う。

バグダッドは、そこから五、六時間の旅程である。普通はH第四ステーションカルタバに一泊し、二日ばかりでバグダッドまででかける。

遊牧の民ベドウィンは、これらの道を出たり入ったりしながら、らくたでゆつくりと旅を続ける。ビジネスで飛びまわる旅行者は、アマン空港からベイルートにて各地に向う。

ダマスカスは近すぎて航空旅行の対象にならないし、アマン―エルサレム―ベイルートと飛んでも、アマン―エル



海面下飛行クラブの資格証。機長がアラビア文字で著者の名前をサインしている。

サレム間はだいたい三十分くらいであるから、空からヨルダン地溝帯をながめる以外にはあまり意味がない。

ただし、地上最低の地点を飛んだ記念に、“死海クラブ会員”として、機長がアラビア語で旅行者の名前を書いてくれる。

エルサレムはベイルート以外に、カイロ、クエート、バグダッドなどとも結ぶ路線が飛ぶ。ただし飛行場がエルサレムの北部にあり、イスラエルとの国境も近いので、エルサレムから北に南にとぶ飛行機の操縦士は、国境を越えないように、細心の注意を払わなければならない。

メッカへの巡礼鉄道として、オスマントルコ帝国時代に建設されたヘジャーズ鉄道は、現在は、ダマスカス—アマン—マアンの間を走る。

アマン—マアン間は週に二回の便で約八時間かかる。マアンから南（ナクル・アシュタルという地点以南）は第一次大戦中、アラビアのローレンスらの活躍により、アラブ自身の手によつ

て破壊されたままである。

ヨルダンの首都アマン

アマンは、聖書にでくるロトの子孫であるアモン人の首都、ラバト・アモンの地といわれているが、アッシリア、バビロニア、ペルシアの領土となり、その後エジプトのプトレマイオス二世フィラデルフス（前二八五—二四七）が都市を再建して、フィラデルフィアと名づけた。

ローマ帝国の支配下にあつては、自由都市群デカポリスの一つとなり繁栄したが、その後次第に衰微していった。八世紀のオマヤド王朝の時代に、わずかながら昔の繁栄をとりもどしたが、イスラム圏の首都が十世紀にダマスカスからバグダッドにうつって以後は、アマンは地方の小さな村になってしまった。一九二三年、トランス・ヨルダンが設立されると、その首都になり、一九四九年には新しいハシム・ヨルダン王国の首都になったのである。

この短い歴史にみられるように、アマンは、イスラム史のなかでも、パレスチナ史のなかでもいつもシテ役というよりは、ワキ役であり、その存在意義はダマスカスやエルサレムにくわれていた。パレスチナの一角に大きく脚光をあびてきたのは、二十世紀以降である。

アマンは、バグダッドを立体化した小模型のような都市であろうか。ただし町自体が一つの盆地状のところに立地していて、バグダッドのように平坦な都市ではない。人口は二十万（一九五八