

# エジプトの人たち

## 話のひろば

八十島 義之助\*

### はじめに

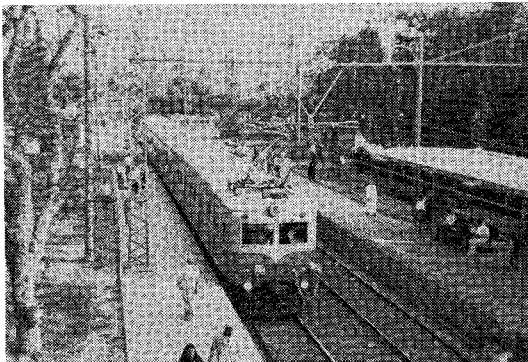
アラブ連合共和国政府からの要請で都市交通調査団が編成され、41年4月28日から約40日間カイロに滞在した。アラブ連合（ここではエジプトと呼ばせてもらう）については本誌第50巻第9号ならびに第51巻第8号に太田尾氏がくわしい説明をのせておられる。氏は大使館の参事官として4年近く同国に滞在、表から裏まで通曉された上での執筆なので、いまさら筆者が紹介することもなさそうだが、短期間の滞在者としての眼にうつったエジプトにふれてみることにしよう。

太田尾氏はすでに大任を果たして帰国され、東京に住んでおられるので、筆者はカイロ出張の前に一度おたずねした。自宅いっぱいエジプトの記念品で埋めつくされ、カイロの追憶は一方ならぬものようにお見受けした。古い出土品から王朝時代の豪華な家具調度に至るまで数え切れないのであるが、Sound and Light のレコードを聞かせて頂いたのが、出発前の筆者にとっては特に印象深かった。

### 首都カイロ市

カイロはエジプトの首府である。エジプトについてわれわれ日本人がまず思い出すのは4000年の歴史であり、また酷熱の砂漠であろう。エジプトへの援助、協力、

写真-1 カイロの国鉄  
(フルワン線・郊外電車線)



\* 正会員 工博 東京大学教授 工学部

それともなう調査といえ、その気候的な悪条件下の生活を覚悟しなければならないと第一に考えた。

ところが、われわれの調査はカイロ市についてであって、当然滞りもカイロ市内である。エジプトに限らず、たとえ国全般の条件がどんなにひどくても、居住条件のよい地域はその国のどこかには必ずあるものである。酷熱と砂漠の国エジプトといっても、カイロには立派な舗装道路があり、近代的なホテルには冷房がきいている。そこに滞在していたのだから、大きな顔をしてエジプトを語る資格はないかも知れない。しかし、これもエジプトの一面であることだけは間違いない。

### エジプト政府

日本に首都圏整備委員会というのがるように、エジプトにも住宅、公共施設省の中に“大カイロ圏委員会”というのがあった。われわれ8人の調査団のためには、2台の乗用車がチャーターされ、また住宅公共施設省の中の大きな事務室が用意されて、自由に使ってくれということだった。

その事務室にホテルから通勤したのであるが、大カイロ圏の事務局長もしょっちゅう顔を出し、また他の関係要人もあらわれた。大カイロ圏委員会以外には、運輸省、ヘリオポリス公社、カイロ大学工学部土質研究室、建設会社のそれぞれの幹部の人達とも面識を得たが、エジプトのそのような立場の人々は当然のことながら皆紳士であり、また敬愛すべき個性の持主でもあった。“エジプト時間”等と聞いていたがそれどころではなく、到着間際で身辺の整理に手間どってつい時刻に遅れて行くと、すでに局長等は部屋に頑張っていて、どうしたことかとそわそわしている。そして待ってましたとばかりに大きな手で握手を求めてくるのである。

アスワン、スエズ、アレキサンドリア等へ泊りがけの旅のときも、幹部職員が案内役としてついてきてくれたが、その間もその人達の時間の正確さはかわらなかった。そして皆一様にかなり多忙な人達でもあった。委員会事務局のT氏はアメリカに留学してきたせいでもあろうが、アメリカ流に仕事を一つ一つ割り切るというタイプで、ものごとの見方もかなりはっきりしている。たま

たま滞在期間中に大カイロの将来といった意味での展示会が開催され、その準備係をやっていたが、毎晩遅くまで図面づくりをしていたと見えて、朝はねむそうな顔をしてあらわれることもあった。

このような多忙さ、あるいは勤勉さには、人手不足、人材活用その他の要素も加わっているのではないか。そう感じさせるようなことがらに幾つかぶつかっている。委員会の事務局長も目がまわるように忙がしいらしい。われわれの宿舎のホテルは、ナイル河を横切るタハリル橋のそばにあった。カイロはナイル河をはさんで兩岸にひろがっている都市なのだが、それにしても橋が少なく、わずか5本しかない。だから4車線ほどのタハリル道路橋も朝夕の自動車ラッシュは相当なものである。この橋のたもととの交通混雑をなくすための立体交差工事が進行中で、ホテルの窓から毎日の進捗が手にとるように見えていた。6月が会計年度の区切で、それまでに完成させようと工事次第に突貫めいてきたが、その事務局長は、あるときは夜遅く、ある時は朝早く、現場を見にきているのである。われわれが仕事を終え、一杯飲んだ後でだべりながらのんびり歩いているときに出あったり、朝起きて部屋のカーテンをガラッと開けたら下の道路に立っていたり、というわけなのだが、立体交差といっても橋桁の下を横断して2車線道路を1本つくる程度の工事に事務局長が出陣するというのは、他に大した工事もないのに、人手不足のせいかな、大変なことだと思った。

同じく委員会のA氏は、元来がヘリオポリス公社にいたのが、事務局が開設されるに当って招き入れられた人である。上背といい肩幅といい誠に堂々とし、日本にもきたことがあるそうだが、市街地の要部の1/10000程度の地図が欲しいといえれば自分で事務室の床の上にならべてつないでくれるという実行派である。この人がしばらくして姿を見せなくなったのだが、カイロをはなれるに当ってのお別れパーティーに久々に顔を出した。急に職が変わって転出したというのである。しかも国産自動車工場の工場長格になったというから、恐らくポストとしては一段と重要な地位になったのだらう。専門的技術家ということであるが、鉄道一首都圏一自動車工場という経路は、まさにその人の専門的技術能力よりも管理能力とか人物が重視された上での人事といえる。もちろんエジプト政府の人事にはわれわれのあざかり知らぬ要素もあるのであろうが……。

住宅公共施設省の事務室であらう幹部の人達はそれほどなかったが、他の官庁、公共機関等を訪ねた際には、どこでもその場所の、つまり肥料工場なり、ヘリオポリス公社なりの事業を实によく説明してくれて、自画自賛といっても良いくらいの力の入れ方だった。これら

は、皆近代共和政権になってからの活動であるから、建国の気合いもあろうし、かりにその表現はオーバーであっても、自信のほどがうかがわれぬようでは困りものであろう。

そしておしなべていえるのは、近代エジプトへの誇りをもっているということである。ときどき古代エジプトの話を持ち出しても余り関心を示してくれない。せつかく世界に誇る4000年の偉大な歴史を持っているのにとっても思うが、考えてみれば日本人もいつまでもフジヤマ、ゲイシャを話題にされては不愉快だし、現代のエジプトにとって、王政と植民地の時代をぬきにできぬ自国の歴史には触れてもらいたくないのかも知れない。

ハテム副総理に招かれたときの引出物も、近代エジプトの美術の本であって、ツタンカーメンもピラミッドも出てはこなかった。

## エジプトのJSCE 会員

土木学会会員も何人が在留していた。太田尾氏と入替りに大使館員として大野正夫氏が活躍している。東南アジアをはじめとしていくつかの大使館に、本会会員が活躍していることはすでにご承知と思うが、大野氏は運輸省から出向し、目下一等書記官としての仕事に精を出している。大使、参事官につぐ重要な立場である。スエズ運河をひかえていることから、専門知識に特に期待されているのはもちろんであるが、現地の大使館員として、外交官としての仕事はまた非常に多く、ナイル河畔の Garden City という区域にある大使館の広い事務室で、大きな机に向って多忙そうであるにもかかわらず、われわれの調査の準備や手伝いを一手に引受けての活躍ぶりは誠にありがたいことであった。

外交官には、昼間の勤務のほか夜の仕事もある。カイロでの一般の勤務時間は日本と大分異なっている。滞在中のわれわれの日程でいえば朝9時半から10時に事

### 写真-2 大野正夫氏一家

(カイロ市・ナイル河畔道路にて)



務室に出かけ、2時になると昼食の時刻ということで街に出て食事をすませ、ホテルに引上げて昼寝をする。そして5時頃起きてまた仕事にとりかかる。つまり2時まででは Morning であり、5時からが Afternoon である。その時刻にうっかり Good Evening という相手は大分まごつかせることになる。

こうした習慣はヨーロッパやラテン アメリカの通例かと思っていたが、カイロではすべてがそうでもないらしい。いったん帰宅しての昼食、昼寝があるからには、市中のラッシュが当然1日4回起こるはずである。しかし仕事上の統計資料を見ても、決してそれがデータの上に出てこないのである。要するに、昼食、昼寝に家に帰るのは、どちらかといえばホワイトカラーかそのまた一部の習慣にすぎず、大部分の市民は、やはり朝からずっと働いて、夕方早目に家に帰っているらしかった。

しかしホワイトカラーの午後(!)もなかなか大変でこの午後によく出くわすのがおさだまりのレセプションとかティーパーティーであった。

カイロでも、ホテルの宴会場とか、豪華遊覧船の上とかが舞台となり、各界の名士が集まっていて、外交官が中心となるものも少なくない。その場合は、当然のことながら奥さん同伴なのである。はじめから外交官夫人となるつもりならともかく、日本でもっぱら家庭での裏方ばかり引受けていた主婦が、外国に出かけると途端に主役にもなりかねないという環境のかわり方には、ずいぶん戸まどうことだろう。

外交官にとって、この晩のおつとめは大切な一つの仕事になっているようだ。わが会員大野氏と令夫人がこともなげにこの任務をやりこなしている姿は誠に頼もしいものであったが、こうなると本学会は事業の面でもう少し夜の部をやっておき、いざという時に会員が困らぬ準備をしておいた方がよくはないか、とふと考えた。

好むと好まざるとにかかわらず、外国駐在者は短期の旅行者の相手もつとめることになる。いろいろな注文が出て、何が本業かわからぬこともあるが、筆者はそのお蔭で少し離れた郊外のピラミッドの見物もさせてもらったし、またはじめてではちょっと行きにくいような土産物屋で買物することもできた。そして、現地の材料による日本料理を家庭でご馳走にもなれたのである。

3年ほどの任期で帰国することになるのだろうが、一見土木技術から縁の遠い仕事に没頭し、心身ともに消耗度の多いこのような勤務を経て帰国した暁には、その経験を十分生かして欲しいし、またせまいとはいえ日本国内では、その労苦にむくいるために最大限の受入れ態勢をしくべきことは論をまたないところである。

太田尾氏のお宅で耳をそばだてた Sound and Light

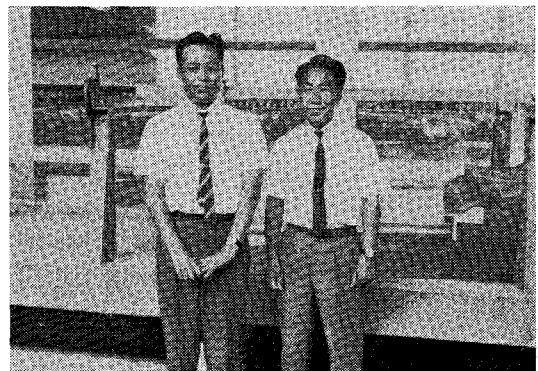
を本場のカイロで大野氏とともに耳にした。砂漠に宵やみがせまるころ集まった観衆が、ピラミッドとスフィンクスを凝視していると、あちらこちらにしかけたスピーカーから声が聞えてくる。スフィンクスがファラオ時代の物語りを語ってくれるのである。伴奏の一つは、音楽(Sound)であり、もう一つは赤や青に変わってピラミッドとスフィンクスを照らし出すスポットライト(Light)なのである。1時間ほどで観衆がすっかり4000年の昔に引きずり込まれた所でフィナーレを迎える。ショーといえればそれまでだが感慨深げな東京での太田尾氏の気持ちもいくぶんわかるような気がした。

## スエズ雑感

スエズ運河を見に行った。カイロから砂漠の中の舗装道路を2時間ばかり走りぬけると、スエズ運河の中ほどにあるイスマイリヤに出る。地名としては運河と同名の都市スエズや、北の地中海の入口にある港ポートサイドの方が有名だが、運河運営のもとじめとしての公社の事務所本部はこのイスマイリヤにある。人口10万人程度の小じんまりした街で、ここでもフランス流の古風な家並がならび、ちょうど火焰樹の花ざかりだった。

本部で偉ら方にあつたあとで、公社の試験所を勧めた。長い屋内試験水路と、これまた広い屋内模型水槽があり、汽船が通る際の波に荒されない護岸とか、ポートサイド付近の模型実験が行なわれていたが、ここには運輸省から出向になっている青山正平氏と奥山文雄氏が頑張っている。土質と水をそれぞれ受持つて、いろいろな相談相手になっているとのことだった。あてがわれた事務室を現地の技術者と一緒に使っているが、日本語の技術書等が机の上にならべられている。試験所そのものは新しく、設備もよいのだが、それらの修理とか改良の段になると街に使える工場がちっともない。ちょっと業者に外注……ということが、ここではほとんどといってよ

写真-3 青山正平氏と奥山文雄氏  
(在イスマリヤ・スエズ運河公社試験所にて)



いくらいにできない。やむを得ず、所内の小さな機械工場ですれずつ手仕事のようにして作ってゆかなくてはならない。これが試験所のなやみの種だともらしていた。日本もついでこの間までそんな状態だったのだが……。

### スエズをしゅんせつする

カイロ側の運河沿いには舗装道路がつくられている。ときには護岸に隣接し、ときには砂山ひとつをへだて、たまには人家を間にはさみながら、運河の様子が手にとるようにわかる道路である。この道を紅海の方に南下しそろそろスエズの街がみえようというところに水野組のしゅんせつ船があらわれた。われわれが自動車からおりるのを認めると、早速小さなランチが岸まで迎えにきてくれた。

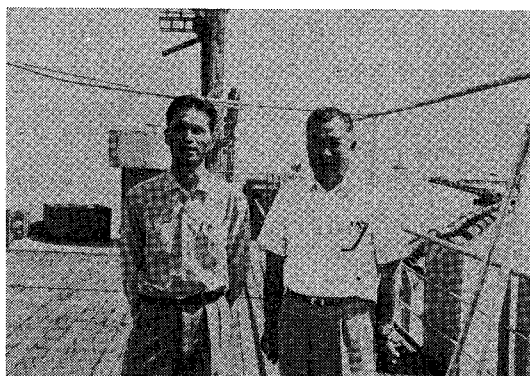
数十人の作業員が宿泊するので普通のサクシオン ドレッジャーとは異なるが、外観は似たようなものである。所長の吉原 正氏の案内で船内をくまなく見学し、ブリッジにも上ってみた。ブリッジで働いている備われアラブ人のための標識が床の上に大きく書かれている。どうせ“立入り禁止”程度のことなのだろうが、例のアラビア文字なのでちっとも読めない。

陸上ずまいは所長の吉原氏と土木関係の吉沢氏ぐらいで、スエズ市のそばに下宿住いをしてのこと、しゅんせつ船の今働いている付近の陸上には砂漠が広がっているだけで何もなく、変化の乏しい生活と思われた。

船団が北の方に見えはじめるとしゅんせつ船は作業を中断する。運河のほぼ中央での掘削作業なのでじゃまになるのだ。カッターを巻上げてしゅんせつ船は岸へと移動し、航路をあけてやって、船団が全部通りすぎるとまたもとの位置に戻って作業再開である。毎日上下各三船団が通るから、1日6回の作業中断はさぞやっかいだろうときいてみたら、そうには違いないが、たまたま岩の出ている所での掘削なので、今のところカッターがすぐだめになる。この作業中断の時間が、同時にカッター取りかえの時間にもなりますとのことであった。そういえばしゅんせつ船の横腹につけてある小さな作業船の上では、溶接の火花がさかんととんでいた。

船内食堂で、日本人コックさんの日本料理をご馳走に

写真一四 吉原 正氏と吉沢氏  
(スエズ運河しゅんせつ作業船上にて)



なった。材料だけは新鮮なのがあるから、コックさんの腕次第でうまい日本料理が食べられる。その新鮮なスズキのさしみを、われわれを案内してくれたエジプト政府の職員にすすめてみたが、お義理での一口以外には手が出ないようだった。

日の丸の旗の下にこいのぼりがひるがえっている甲板をあとに、再び自動車の人となった。

### 終りに考えたこと

22時間といえば、日本国内を旅行してもかかってしまう時間である。それだけの時間で行きつけるエジプトをいまだ遠い国ともいえまいだろう。しかし、国情、風土がまるで違う。しかも縁がない。そのような所に頑張っている日本の土木関係者の口から、決して弱音は聞かれなかったけれども、日本での仕事とは異なる苦勞がいろいろとあるはずである。だが日本の将来を考えると、土木関係でも外貨を稼がなくてはならないし、外国との交流も大切である。

頑張っておられる諸氏に続いて、われわれはいろいろな立場の後続集団を送り出さなければならない。そして任務が終ったときの実質的な歓迎も考えなくてはならない。後顧のうれいなく外地で働いて頂けるようにと、国内在住者の責任も大きい。そして、また余りキバラなくても簡単に外国に仕事に出かけられるような環境をつくることも必要だろう。

カイロに帰る車の中でこんなことを考えていた。

## Civil Engineering in Japan 頒布

Civil Engineering in Japan, 1961	口絵写真 8 ページ・本文 80 ページ・定価 700 円
Civil Engineering in Japan, 1962~3	口絵写真 8 ページ・本文 125 ページ・定価 800 円
Civil Engineering in Japan, 1964	口絵写真 24 ページ・本文 142 ページ・定価 1 000 円
Civil Engineering in Japan, 1965	口絵写真 24 ページ・本文 138 ページ・定価 1 200 円
Civil Engineering in Japan, 1966	口絵写真 24 ページ・本文 128 ページ・定価 1 200 円