

# インド留学記

## その3

### はじめてのインド 国内旅行(1)



愛知学院大学  
助 教 授  
島 岩

インドに来て三ヶ月が過ぎた。ようやく、英語でのコミュニケーションにもそんなに不自由は感じなくなってきた。また、大学の研究室や寮にも友人ができ、授業やインド的生活にも慣れてきた。だが、それと同時に、ろくすっぽ読めもしないサンスクリット語(梵語)のテキストを、毎日、辞書と首っぴきでながめながら、ため息をつくばかりの生活にも嫌気がさしてきた。「旅に出よう。せっかくインドに来ているのだ。文献研究だけがインド理解の道ではない。イン

ドを見ること。直接体験すること。そのほうがずっと重要なのだ」。そんな気になっていた。ちょうどそのころ、北インドのクルクシェートラで学会があるという情報はいった。研究室の先生がたはみな、学会出席のためにではらい、休講になるというのだ。そこで、私も、学会なるもの見学にでかけることにしたのであった。もちろん、その当時修士課程の私にとつては、学会は、単なる刺身のつまに過ぎなかった。これを機会に西北インドを旅行すること。

それが最大の目的だったのである。そこで、次のような旅行計画をたてた。プーナ発(一九七四年一月二〇日)―ボンベイ―アフメダバード―メッサナー―ジャイプール―デリー―クルクシエートラー―デリー―マトウラー―アグラ―サンチー―プーナ着(一九七五年一月八日)。西北インドを半月かけて、行きは、西部鉄道(Western Railway)でボンベイからデリーへと北上し、帰りは、中央鉄道(Central Railway)で南下するという計画である。ただ、なにしろ、はじめてのインド国内旅行、それも一人旅ときているので、ちよつと贅沢に二等車で旅することにした。

### インド版お役所的たらいまわし

まず、汽車の切符を、というわけで、プーナ駅にでかけた。日本の感覚で、すぐ、手に入ると思っていた。だが、それが、大きな間違いだった。インドの鉄道は、国有で、駅員もお役人

の一種なのだ、ということをお忘れていたのだ。

はじめに、旅客窓口(Passenger Office)へ行く。だが、窓口には、何故か駅員が一人もいない。そこには、客の長い列ができていた。そこで、今度は、案内窓口(Inquiry Office)に行く。すると、切符窓口(Ticket Office)にまわされた。ところが、そこは閉まっている。閉まっている窓口を通して、駅員に尋ねる。「いつ開くんか」と。すると、「今この窓口は閉まっているのだから答えられない。後で聞きに來い」という答えがかえってくる。「後でいつだ」と重ねて聞くと、「今、答えられないと言つたらう。お前、言ったことが分からなかったのか」とおいてなすつた。怒るよりあきれはててしまう。そこで、再度、案内窓口に行つて聞く。「三〇分後です」と答えてくれる。しょうがなく、三〇分後に切符窓口に行く。すると、今度は「二等の切符は隣の窓口です」ときたもんだ。そこで、隣の窓

口に行く、「ここは予約窓口だから、隣の窓口で切符を買ってから来い」と言われる。

「日本でも、お役所のたらいまわしの対応は有名だけれど、インドには負けそうだな」などと、妙な感想をいだきながらも、いいかげん頭に来た。そこで、今度は正当な手続きを踏まずに、トップにアタックするという作戦にでることにした。

駅の事務室に、ズカズカと入り、一番奥の偉そうな顔をしたおっさんのところへ行く。くすると、「外国人留学生用の割引周遊券があるから、地方監督局(Area Superintendance Office)で書類をもらって来るといい」とのこと。そこで、駅の横の地方監督局へ行く。ここで、めてたく私の旅行計画にあわせて周遊券を作ってもらうことになる。だが、ただ切符を買うだけだと思つて、パスポートを持ってきていなかったのので、必要書類のサイン作成は明日に延期となる。こ

こまでこぎつけるのに、なんとほぼ丸一日かかってしまったのである。

明日、午前中に、再度、地方監督局に赴き、必要書類にサインを済ませる。すると、今度は「必要な諸手続きをすませておくので、書類は午後にとりに来い」とのこと。午後まで待つて、書類をもらい、今度は、予約窓口(Head Booking Office)へ。すると、案内窓口へ行けと言われる。だが、この二日間で、私のほうも、インド版お役所的たらいまわしへの対応にたいぶ慣れてきていた。そこで、「今、案内窓口でこちらへ行くよう言われて来たのですが」とほげる。すると、ようやく、旅費の計算をやってくれる。そして、最後は、切符窓口だ。ここでやっと、めてたく周遊券を手にかができたのであった。

ところが、まだ、ボンベイ—アフメダバード間の夜行列車の予約が残っていた。ボンベイに

は泊まらないので、プーナで予約する必要があるのだ。案内窓口で正式に尋ねると、「プーナ駅からの予約しかできない。ボンベイからの予約はボンベイでやってくれ」というお答え。しかし、こちらにも、もう、はなから、そんな答えは、信用していない。また、事務室内の偉そうなおっさんのところへ直接でむいて、非公式に予約を頼むことにする。すると、ボンベイ駅に電報を打って予約しておくとのこと（この当時まだ、インドの駅にはコンピューターは導入されていなかった）。ただし、「予約の確認がとれるまで、四日かかるので、四日後にまた来い」と言われる。こちらにも、「四日ということは、すくなくとも、六日はかかるな」と見込んで、六日後に行く。すると、今度は、「出発の前日に来い」と言われる。こんなわけで、周遊券を手に入れ、夜行列車の予約をするだけで、結果的には、なんと十日ほどかかってしまった。

これは、単に、私が、不慣れであったというだけのことではない。友人のシヤランギも、駅へ予約に行き、「朝から夕方までかかってしまった」と、疲れきって帰ってきたことがあった。インド人の場合にも、そうなのである。

その後も、駅やお役所の窓口で、インド版お役所的たらいまわしの被害を受けることになるのだが、これが、その最初の体験である。(一) 非能率、(二) 無責任、(三) 縄張り主義、(四) 下に強く上に弱い、等で悪名高い、インドの官僚下部機構の一端を垣間見た思いであった。

### インド汽車の旅

出発の前日、寮の部屋で旅行の準備をしていると、いろんなやつが訪ねてくる。まず、シヴァクマラー(現在プーナ大学助教授)が、デリーのモテイラルバルシダスという本屋への行き方を教えに来る。次に、クルクシェートラ付近



の出身のやつが、デリーからの交通機関の説明に来る。さらに、ラーマシェーシヤが、旅行の準備ができたかどうか見に来てくれる。こんなとき、「頼みもしないのに、なんとみんな面倒見がいいのだろう」と、感謝しつつうんざりし、そしてどこか嬉しい気持ちがある。これが、いわゆる、インディアン・ホスピタリティー(インズの歓待)なのであるか。

朝、一〇時一〇分、所定の時間より三〇分遅れて着いた Secunderabad-Bombay 急行列車が出発する。一等はすべてコンパートメントで、ちょうど、日本の二段ベッド二組みの寝台にドアーがついて、一部屋になったようなものである。とはいっても、昼は、四人が定員というわけでもないように、一部屋に十人程度は押し込まれる。ボンベイ駅(Victoria Terminal Station)には昼すぎに到着。プーナでは結局確認できなかつたボンベイ-アフメダバード間の夜行

列車の予約の確認に奔走する。夕方近くになって、ようやく確認がとれ、ホツとする。駅の柱に予約者名簿がはりだされたのだ。

安心して、駅の食堂でインド食をとり、二〇時三五分発のアフメダバード行き急行に乗る。四人用のコンパートメントの他の三人は、キリスト教徒の家族三人(両親と娘だ。その娘さんは、野暮ったい娘だが、見送りに来ていた友達がすごい美人。そのうえ、Tシャツにジーンズというモダンないでたちで、田舎町プーナでは、とてもお目にかかれないうような代物。「ボンベイは都会だなあ」なんて。あほな感想を抱いてしまふ。

インドの汽車は、二〜三時間の遅れは当然というように、遅れることで定評があるが、少なくとも、私の経験では、そんなことはなかつた。西部鉄道(Western Railway)を例にとれば、十分と遅れることはなかつた。しかし、中央鉄道

(Central Railway)は、よく、二―三時間遅れる  
そうである。その違いは何かと言えば、それは、  
走行距離の違いであろう。インドの汽車の場合、  
走行距離の長いものは、五日間、延々と走り続  
けているものもあるそうで、私の知っている例  
でも、中央鉄道を通るジャナタ急行は、デリー  
―マドラス間を、延々三日かけて走っている。  
これだけ走っていれば、二―三時間の遅れなど  
許容範囲だと思ってもいいのではないか。そな  
気がしてくるのである。

こんな風に、長い距離を走るものだから、イ  
ンドの汽車旅行では、一等の場合には、三食ち  
やんと、コンパートメント(車室)までボーイが  
注文をとりに来るシステムになっている。それ  
以外に、モーニング・ティー(朝のお茶)、イヴ  
ニング・ティー(夕方のお茶)も、ちゃんと、列  
車の中で取れるようになっていたのである。ま  
た、乗り換えて、一晩、駅に泊まらなければな

らないような場合には、各駅に、一等車旅客用  
待合室とか休憩室とかがあり、その門番つき  
の部屋では、五ルピー(当時一五〇円程度)も払え  
ば、とりあえず、盗難の心配なしに(もちろんそ  
の門番に荷物の一部を抜き取られることもあり  
うるが)、また、荷物の盗難が心配な向きは、駅  
の荷物預かりに荷物を預けて(ただし、鍵のかか  
らない鞆等の場合には、荷物が抜き取られても  
苦情は言わないという一札をとられる)、安心し  
て?眠ることができる。

せいぜい、一泊程度の車中泊以上のことは考  
えていない日本の鉄道に比べて、インドの鉄道  
のほうが、すくなくとも長距離の列車旅行に関  
しては、設備が整っているのではないか。これ  
が、私のインド汽車の旅の第一印象であった。

### ジャイナ教への個人的思い入れ

翌朝六時四五分にアフメダバードに着き、汽

車を乗り換えてメッサーナに向かう。メッサーナには、ジャイナ教の学僧ジャンブーヴィジャヤ師がいる。この人は、私の先生の北川教授(当時名古屋大学教授)にインド論理学を教えた有名な学僧だ。この人に北川先生からのおみやげ(数珠)を送り届けること。これが今回の訪問の直接の目的だ。だが、私の本当の目的は、別のところにある。ジャイナ教とはいかなるものか、実際に、この目で見てみたいのだ。

私の卒論は、ジャイナ教に関するものであった。ウマースヴァティー(五―六世紀)の名著でジャイナ教の基本的聖典となっている『真理証得経』(Tattvarthahīnastotra)を研究対象としたのだ。まさか、大学院なんぞに行くとは思っていなかったのだ。二ヶ月ででっちあげた卒論だったが、修士でもジャイナ教の研究を続ける気持ちを多少は持っていた。「北川先生と同じように、ジャンブーヴィジャヤ師につき、私は、

ジャイナ教のことをやろう。今回の訪問は、そのための御挨拶なのだ」なんて気持ちもあったのである。

ジャイナ教というのは、インドで仏教とほぼ同時代に起こった宗教である。だが、仏教とジャイナ教は、その後、ある意味では対照的な運命をたどった。すなわち、仏教は、東南アジア、中国、朝鮮、日本、ネパール、チベットとインド国外に伝わり、各地で栄えたが、そのかわり、インド国内では、イスラームの侵入とともに、十三世紀には滅びてしまった。一方、ジャイナ教は、インド国外に伝わることはなかったが、インド国内で存続し、今日でも、商工業者を中心に二六〇万人の信徒を擁しているのである。

このジャイナ教に感心を抱いたのは、この宗教が宗教的自殺としての餓死を認めるという点であった。ジャイナ教の出家僧には、仏教の五戒に似た「五つの大誓戒」(生き物を殺さない・



嘘をつかない・盗まない・セックスしない・なにも所有しない)があり、また、苦行を否定した仏教とは異なり、断食をはじめとする厳しい苦行が奨励されている。この「五つの誓戒」のうち、最も重視されているのが、「生き物を殺さない(不殺生)」という戒であるが、この(不殺生)という思想をつきつめれば、単に、肉や卵を食べないということだけでは終わらないはずである。植物だって生き物なわけだから、これも食べるわけにはいかなくなるはずである。とすれば、何も食わずに餓死することが、最も不殺生を徹底させることにもなりかねない(もちろん、その場合、自分の生命を自ら奪うことも殺生ではないかという矛盾に陥ることにはなるが)。このような(不殺生)思想の徹底と先に述べた断食という苦行が結び付いた結果、断食による死すなわち餓死が、ジャイナ教で、讀えられることとなるのだ。すくなくとも、私は、そう思っ

ていた。

私が、名古屋大学に入学した当時はまだ、全共闘運動が盛んな頃だった。入学後、二ヶ月ほど、大学が封鎖になり、半年ほど授業もなかった。私は、所詮、傍観者にしかすぎなかったが、それでも、この運動の中で提起された「自己否定」という思想は、胸につきささった。また、運動の途中で、精神的におかしくなった友人、あるいは、自殺した友人のことを思うと、「思想に命をかけられるのか」という問いが重くのしかかっていた。そんななかで、「思想的帰結として自己の存在を否定し自覚的に餓死する」というジャイナ教の思想的徹底性にひかれたのであった。とにかく、こんな個人的な思い入れがあつて、卒論では、ジャイナ教を選んだのであった。そして、このジャンプルーヴィジャヤ師との対面が、この個人的思い入れを実際に確かめる機会だったのである。