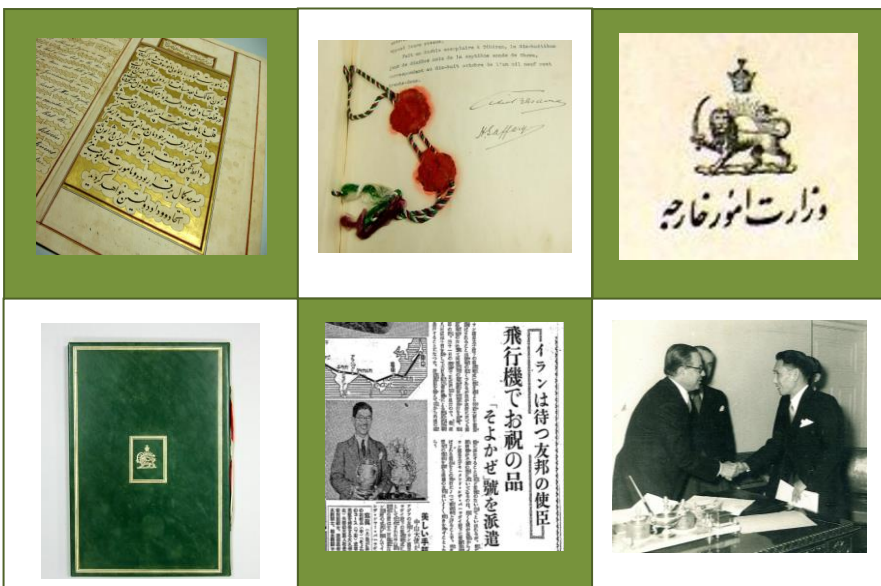




外務省外交史料館・在日イラン・イスラム共和国大使館共催
外務省外交史料館 特別展示

日本とペルシャ・イラン

—展示史料解説—



目次

はじめに ペルシャとイランと日本	-1-
Ⅰ 明治政府とペルシャー吉田使節団派遣ー	-3-
Ⅱ ペルシャとの国交樹立とその発展	-7-
Ⅲ ペルシャからイランへー国号改称ー	-12-
Ⅳ 昭和戦前期のイランとの親善関係	-14-
1 鉄道をめぐる交流	-14-
2 「そよかぜ」号の奉祝飛行	-17-
3 その他の親善関係	-20-
Ⅴ イランとの戦後の交流	-21-
関連年表	-23-
参考文献	-27-

はじめに ペルシャとイランと日本

日本人が「ペルシャ」と聞くと、どんな印象を持つでしょうか。

「ペルシャ絨毯」、「ペルシャ猫」がよく知られています。古代史に関心のある人々にとっては、ラクダの隊商がシルクロードを通して工芸品を運んでくる、というようなイメージを抱く方もおられるでしょう。さらに、現在の「イラン」という呼称を聞くと、「ペルシャ」とは違った印象があるかもしれません。

日本とペルシャがどんな交流をもっていたのかあまり知られていないとすれば、これらの断片的なイメージを日本とこの国のストーリーとしてつなぐのは困難です。とりわけ、近代に入ってから日本とペルシャ・イランとの関係について、見聞きする機会は少ないと思われます。

イランは現在も親日国として知られていますが、早くも 1880 年（明治 13 年）に明治政府が初めて使節団を派遣した時、ペルシャ王は、同じ「アジア」にあって近代化を進める同志のような親近感を語っていたことを史料からうかがうことができます。

また、1935 年（昭和 10 年）に、それまでヨーロッパ目線で「ペルシャ（波斯）」と呼ばれていた国が「イラン」に国号を統一すると宣言したとき、日本政府はこれを正式に承認し、呼称を「ペルシャ」から「イラン」に改めました。2015 年はその国号改称承認から 80 年の節目の年に当たります。

本展示会は、在京イラン・イスラム共和国大使館との共同開催で、同大使館の全面協力を得て、近代の日本とペルシャ・イランとの関係史を紹介するものです。

本展示会では、以下の 5 つのセクションに分けて、両国の交流に関する史料をご紹介します。

- I 明治政府とペルシャ―吉田使節団派遣―
- II ペルシャとの国交樹立とその発展
- III ペルシャからイランへ―国号改称―
- IV 昭和戦前期のイランとの親善関係
- V イランとの戦後の交流

本展示会は日本とペルシャ・イランとの交流を史料で振り返ることを意図していますが、とりわけ 1880 年の吉田使節団派遣、ペルシャからイランへの国号改称の経緯、1939 年（昭和 14 年）のイラン皇太子成婚の際における国産航空機「そよかぜ」号による奉祝飛行は、知られざる両国の友好関係を示すエピソードとして、特に関心を持っていただけないかと期待しています。

本展示会でもうひとつ着目していただきたいのは、日本とペルシャ・イランとの 7,000 km 以上もの距離を近づけた輸送・移動手段の発達です。吉田使節団はペルシャ湾から馬やラクダに乗ってテヘランに入りました。大正末期には外務省の調査班が、未舗装の道を自動車で行ったという証言もあります。1938 年、イラン縦貫鉄道の完成によって鉄道での輸送・移動ができるようになり、翌年には上記「そよかぜ」号のエピソードのとおり、日本からイランへ航空機で飛んでいくことができたのです。

近年の日本とイランは、首脳会談や外務大臣の相互訪問が相次いで実施されるなど、政治面でも文化面でも友好的な雰囲気が醸成されています。2006 年（平成 18 年）以降の外相会談は、電話や国連総会に際してのものを含めると 27 回に及びます。本展示が、日本人がイランの歴史を学ぶきっかけとなり、ひいては両国にとって、さらなる相互理解を深める一助となれば幸いです。

※本解説書では、1935 年（昭和 10 年）の国号呼称変更までの事項については、国名を「ペルシャ」、国号改称以後の事項については「イラン」と表記します。

I 明治政府とペルシャ―吉田使節団派遣―

古来、ユーラシア大陸を横断する交易路があり、中国から中央アジアを経てヨーロッパまで人の行き来がありました。「シルクロード」という名前で知られるその道を経由しての交易は、しばしば日本にも及びました。正倉院にもペルシャから伝来したと推測される工芸品が収蔵されており、日本とペルシャの太古の関わりをうかがい知ることができます。

3世紀から栄華を誇ったサーサーン朝ペルシャが滅び、イスラムによる王朝が成立した後も、イラン地域では多くの王朝が勃興を繰り返しました。18世紀末にガージャール朝が成立し、現在のイランに近い国土を持つ国が形成されました。日本で明治維新が起きたとき、ペルシャはガージャール朝の時代であり、明治政府はこの王朝と、最初の交流を持ったのでした。



▲参考▲

ナーセロッディーン・シャー（左）と榎本武揚（右）
※在日イラン・イスラム共和国大使館所蔵画像

1878年（明治11年）、^{えのもとたけあき}榎本武揚駐ロシア公使が、ロシアでペルシャ国王（ガージャール朝の第四代ナーセロッディーン・シャー）および総理大臣と会見したことが、明治の日本とペルシャとの交流のきっかけとなりました。特使派遣を知らせる^{いのうえかおる}井上馨外務卿からペルシャ外相への通牒（1880年4月1日付）によれば、この榎本公使とペルシャ国王との会見をきっかけとして、両国間に通商協定を結ぶ機運が生まれ、交易の準備として、まずは商況調査のための使節団

が派遣されることとなりました。

特使に選ばれたのは、外務省御用掛^{よしだまさはる}の吉田正春でした。吉田は幕末の動乱に際して土佐藩の改革にあたった^{よしだとうよう}吉田東洋の息子で、東洋が土佐勤王党によって暗殺された後は後藤象二郎（明治政府で官僚・政治家として活躍）のもとで育てられた経歴をもっており、幕末から明治初期にかけての動乱を体感してきた人物でした。使節団には、吉田を団長として、参謀本部から派遣された^{ふるかわのぶよし}古川宣譽陸軍工兵大尉、大倉組副社長の^{よこやまごいちろう}横山孫一郎や同社員の^{つちだまさじろう}土田政次郎、七宝焼陶器や小間物、金銀細工の商人が参加していました。

一行は 1880 年 4 月に、インド洋での演習に向かう軍艦「比叟」で東京湾から出発し、5 月にはペルシャ湾岸のブーシェフルに到着しました。その後吉田と横山はバグダッドへと旅行した後、再びブーシェフルに戻って古川らと合流し、7 月の下旬から 9 月にかけてシーラーズ、イスファハンを経てテヘランへと北上の旅を続けました。

吉田使節団の道中はまさに冒険というべき苦労の旅でした。途次、砂漠で遭難しそうになったり、現地人に医者と間違えられたり、険しい崖道を夜闇の生命からがら進んだり、といった稀有な体験をしながら、テヘランに到達したようです。

一行は同年 9 月 27 日、ペルシャ国王ナーセロッディーン・シャーに謁見しました。この時に国王が吉田に与えた言上は、国書として日本側に渡されました（展示史料 1）。

この国書には、両国はお互いに「垂細垂州」の国として、その心情は一致すると述べられていました。



▲展示史料 1▲

吉田正春の言上に対するペルシャ国王の勅語

ペルシャ国王勅語（当時の和訳）

朕今我カ朝廷ニ於テ貴使ニ接会スル事大幸ナリ抑モ日本ハ固ニ敝邦ト隔絶セルト云ヘトモ貴我両国俱ニ亜細亞洲中ニ位シ同シク是レ所謂東方ノ政府タリ故ニ朕ノ心情ハ日本皇帝陛下ノ心情ト一致感応シ其欽慕ノ切ナルヤ宛モ親愛ナル兄弟ノ若シ是ヲ以テ両政府ノ和親交誼ヲ将来永久ニ保持シ且貴使ノ尽力ニ因テ両国協和友誼ノ益々鞏固ナラシメン事朕カ冀望スル所ナリ

（英語版）

The speech of His Majesty the Emperor of Persia in answer to the speech of the Commissioner of Japan

We are happy to receive your mission in our Court and although Japan is very distant country to that of ours but as the two countries are situated in Asia and both of them are considered as eastern Governments so our heart is united with the heart of His Majesty the Emperor of Japan and we consider him our very dear brother and hope that the friendly and amicable relations between the two Governments shall be continued forever and your mission will contribute that the union and friendship of the two countries will be more and more strengthened.

なお、この時の会見の様子は、吉田が帰国後に提出した「謁見始末」（展示史料 2）に詳しく報告されています。吉田はまた、政府に提出した報告書に基づき『回疆探検 波斯之旅』（1894 年発行）という書籍を著しました。国王はアジアでともに近代化をめざす国として日本に強い関心を示し、日本の政体・徴兵制度・鉄道建設など様々な問題についての詳細な質問を行ったことが「謁見始末」に記されています。この会見は、外国からの訪問者に対する会見としては異例の長時間に及んだということです。



▲展示史料 2▲

吉田正春「謁見始末」

帝問 道路ハ荒漠ニシテ未ダ鉄道ノ便タモ設ケズ定メテ困難ナルコトト思フ可シ
奉答 困難等ハ更ニ相覚エズ鉄道ノ設立緩急ハ全ク陛下ノ御宏度ニアルコトト仰
望セリ
帝此時微笑シ玉ヒテ又勅問アリ
日本ハ既ニ鉄道ノ設ケアリヤ
奉答 既ニ其設ケ之レアリ

[illegible]

吉田正春使節団の旅費に関する文書（右抜粹に「馬拾匹」の記載がある）

Ⅱ ペルシャとの国交樹立とその発展

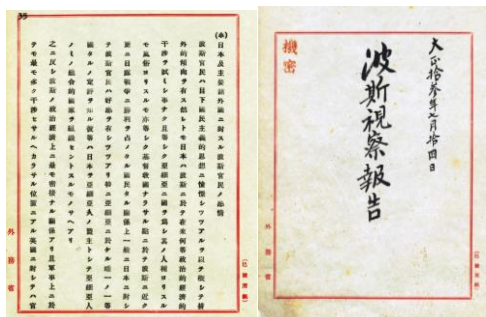
明治初期の吉田正春使節団派遣は、ペルシャとの貿易開始の可能性を探る商況調査の意味がありましたが、その後、具体的な動きはありませんでした。

1903年（明治36年）頃になると、だんだんと通商発達の望みが出てきたことや、ペルシャに公使を駐在させることは政治上の利益があるとして、日本政府は時機をみて条約を締結する方針を決定しました。しかし、日本とロシアの関係の悪化にともない（日露戦争の開始は1904年）、ペルシャから条約締結に関する商議中止の申し出があったため、条約は締結されませんでした。

第一次世界大戦末期の1918年（大正7年）、ペルシャとロシアの関係が一変したことで、日本とペルシャの関係にも転機が訪れました。ペルシャは条約締結交渉の再開を日本に申し入れました。これを受けた外務省は、機が熟したものと認め、ペルシャ代表者と非公式に協議するよう、駐イタリア大使に指示しました。その結果、1921年（大正10年）5月に条約の成案ができ、調印の準備も整いましたが、ペルシャ議会の不承認により調印に至りませんでした（1921年2月、レザー・ハーンがテヘランに入城してクーデターを成功させていました）。

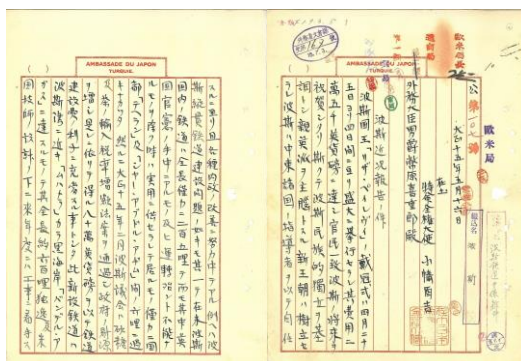
こうしたなかでも、外務省は中央アジア方面で通商貿易発展の道をひらく取
りかかりとして、1923年（大正12年）8月、縫田栄四郎ぬいたえいしろう総領事を首班とする6名のペルシャ調査班を組織しました。同班は9月、ペルシャに向けて出発しました（翌年6月帰朝）。外務省は調査班の帰朝を待って条約締結交渉の方針を決定することにしました。縫田総領事は後年の講演で、ペルシャ国民ことごとくが大変な親日であったとの印象を述懐しています（文明協会刊行『波斯より土耳其まで』による）。

この調査班の報告書には、ペルシャとの間の法権問題を解決する取極めを急速に成立させる必要はなく、「今少シク局面ノ推移ヲ傍観」し、ペルシャから「相当保障条件」が示されてから条約締結交渉を開始する方が「实际的政策」であると結論されていました（展示史料4）。またしても、日本とペルシャとの間に条約は結ばれませんでした。



▲展示史料 4▲

外務省調査班のペルシャ視察報告書



▲展示史料 5▲

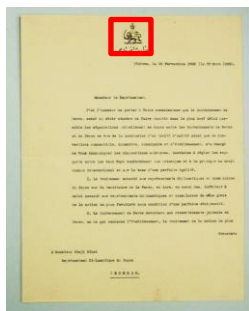
國王戴冠式などペルシャの近況を報告する

小幡西吉駐トルコ大使より幣原喜重郎外務大臣宛公信

このようななかで、1926 年（大正 15 年）4 月 25 日から同月 28 日まで、ペルシャ王レザー・シャー・パハラヴィーの戴冠式が盛大に挙行されました。レザー・シャーは、対外的には中東諸国の指導者を自任しつつ、民族的独立を基調として国内の統一やペルシャ縦貫鉄道の延長など各種の内政改革に取り組みました（展示史料 5）。

1928 年（昭和 3 年）5 月 10 日、ペルシャが各国との不平等条約を廃棄し、治外法権の撤廃および関税自主権の回復に成功したことにより事態は進展しました。交渉上の障害はなくなり、1929 年（昭和 4 年）3 月 30 日にテヘランにおい

にへいへいじ
て二瓶兵二駐トルコ大使館参事官とモハメット・アリ・カーン・ファルジーヌ
外務大臣代理との間で「日本国「ペルシャ」国間通商暫定取極」の成立をみま
した（展示史料 6）。この取極により外交官・領事官、居住、通商などに関する
最恵国待遇を相互に認め、両国の経済関係の発展の途が開かれることになりま
した。

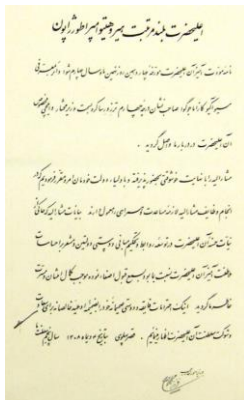


▲展示史料 6▲

「日本国「ペルシャ」国間通商暫定取極」（右は国章部分の拡大）

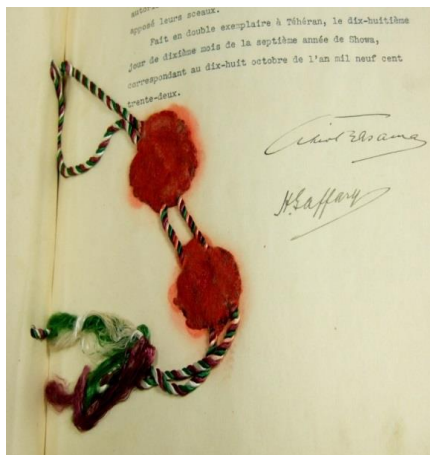
同年12月には^{かさまあきお}笠間泉雄公使がテヘランに赴任して国王に信任状を奉呈すると
ともに（展示史料 7）、出張所に替えて公使館が開設されました。ペルシャ側は
翌 1930 年（昭和 5 年）5 月に、モサーエツト公使が信任状を奉呈（展示史料 8）
し、東京に公使館を開設しました。

昭和 4 年 12 月、笠間公使の着任を契機としてペルシャと正式な通商航海条約
締結交渉を開始し、折衝を重ねた結果、1932 年（昭和 7 年）10 月 18 日、テヘ
ランにおいて「日本・波斯修好通商条約」が調印されました（展示史料 9）。本
条約には修好、居住、輸出入禁止制限、通商の自由などが規定されました。ま
た有効期限の経過後も、一方の締約国が廃棄通告をしなければ自動更新される
ことになっていました。



▲展示史料 7▲

左：ペルシヤ国王より昭和天皇宛 笠間果雄公使信任状への回答
 右：笠間果雄公使公使の経歴を伝えるペルシヤ紙記事
 (在日イラン・イスラム共和国大使館より)



▲展示史料 9▲

「日本・波斯修好通商条約」調印書
 (署名部分拡大)

Ⅲ ペルシャからイランへー国号改称ー

ペルシャでは、1925 年（大正 14 年）にレザー・シャー・パハラヴィーが即位した後、古代礼賛の風潮が広まり、イスラム期以前の文化や遺産を「イラン」的なものとして賛美する気運が盛り上がりました。

「イラン」の地にまつわる伝承・歴史の集大成といえる『シャー・ナーメ』（『王書』：古代ペルシャの神話や歴史などに関する叙事詩）が国民的叙事詩として礼賛されるようになったことは、そのことを象徴的に示す事例といえます。

1934 年（昭和 9 年）は、『シャー・ナーメ』の著者であるサーマーン朝（875～999 年）時代の詩人フィルドゥシーの生誕から千年にあたる年でした。これに合わせて、ペルシャの文部省と国民文化協会は、フィルドゥシー千年祭を主催しました。同年 10 月 4 日から 5 日間にわたりテヘランで記念の国際会議が開催され、世界各国から東洋学者が招聘されました。また、フィルドゥシーの故郷で、埋葬地でもあるトゥースには記念墓碑が建設され、その除幕式も行われました。

ペルシャはフィルドゥシー千年祭の機会を利用し、ペルシャ文学をはじめとするこれまでのペルシャ文化の発展を世界に紹介しようとしていました。当時の日本政府の観察によると、ペルシャは心血を注いで取り組んでいる内政改革の成果や縦貫鉄道の建設など、近代国家として歩みはじめたことを世界の国々に認識させようとする意図がありました。この結果、参列した各国の人士は、ペルシャが自国で国際会議を開催できるまでになったことを印象づけられ、ペルシャにとっては、力強く発展していく自国の姿を諸外国に宣伝することに加え、国際的な信用を高める好機となったのでした。

「イラン」への回帰の動きは、国の呼称にも及びました。

ヨーロッパ言語でいわれる「ペルシャ」という国名は、古代ギリシャの歴史家が、ペルシャ人が移住したイラン平原西南の「ファルス」地方にちなみ Perse、Persan と呼んだことに由来するものであり、日本でもそれにならい「ペルシャ」、あるいはその漢字表記である「波斯」が用いられていました。しかし、パハラヴィー体制のもと、上記のような古代礼賛を起源とするナショナリズムが高ま

ると、ペルシャ国民の間に「ペルシャ」という名称ではなく歴史的・地理的および民族的にもより広い意味を持つ「イラン」（「アーリア人」を語源とする）を自称すべきとの考えが広がりました。そこでペルシャは「イラン」への国号の変更を各国に通告しました。

日本に対しても、1934 年（昭和 9 年）12 月 25 日付のペルシャ外務省から日本公使館宛ての文書で、1935 年（昭和 10 年）3 月 21 日以降は会談および書翰上において「ペルシャ」を廃して、「イラン」の語を用いることを要請しました。これを受け取った岡本武三駐ペルシャ公使は外務本省に対し、拒否する理由もなくペルシャ側の意向を容れるべきことを上申しました（展示史料 10）。日本政府は 1935 年 3 月 19 日、これを応諾する旨を回答し、ペルシャ側の申し出どおり、3 月 21 日以降は呼称を「イラン」と改めました。



▲展示史料 10▲

ペルシャ政府の国名変更要請に関する
岡本武三駐ペルシャ公使より広田弘毅外務大臣宛公信

このような情勢下で 1938 年（昭和 13 年）後半には、日本のイランへの出資など経済協力に関する交渉が進められることとなりました。そして同年 10 月 18 日、両国間に修好条約が結ばれました（展示史料 11）。これは国号がイランに統

一された後の最初の条約です。この条約には、両国の不変の平和と真摯永久の親睦、外交官の交換といった基本的な友好関係が規定されています。



▲展示史料 12-1▲

日本・イラン修好条約（調印書）

IV 昭和戦前期のイランとの親善関係

1. 鉄道をめぐる交流

明治期以来、ペルシャでは列国による鉄道建設の計画が持ち上がっていました。まず 1914 年（大正 3 年）、ロシアによってジョルファータブリーズ間の約 280km に鉄道が敷設されました。第一次世界大戦末期の 1918 年（大正 7 年）には、英国がイラク・インドのペルシャと接する地点に鉄道を建設し、鉄道をめぐる英露の争覇戦の様相になりました。

その後、皇帝に即位したレザー・シャー・パハラヴィーは、1926 年（大正 15 年）2 月、ペルシャ縦貫鉄道建設の財源確保のため、砂糖・茶の輸入税率増額法案をペルシャ議会に提出しました。さらに、1927 年（昭和 2 年）2 月、ペルシャ議会においてペルシャ縦貫鉄道の建設に関する法案が可決されました。これまで英露の勢力の渦中であって政治的に困難な位置に立たされていたペルシャでしたが、国内の国権回復熱の高まりを背景に、縦貫鉄道については「愛国の事業」として、外国資本を導入せず建設に取り組みました。縦貫鉄道の建設は政治・外交上において諸外国からの独立性を高める意志の表れであり、近代国家として歩み出したペルシャの国民主義のシンボルとしても大きな意味をもっていました。その完成に向けて国民の総力が結集され、工事従事員数は一日あたり 4～5 万人、セメント消費量月 1 万トン、爆発薬消費量月 10 万トンであったともいわれます。

また、1928 年（昭和 3 年）4 月から、米独資本との共同ながら、南北各基点での試験線路建設も開始されました。この路線は時期により政府の直轄経営、米独による経営、デンマーク・スウェーデンの合同工業会社による経営など紆余曲折あったものの、着実に進められました。

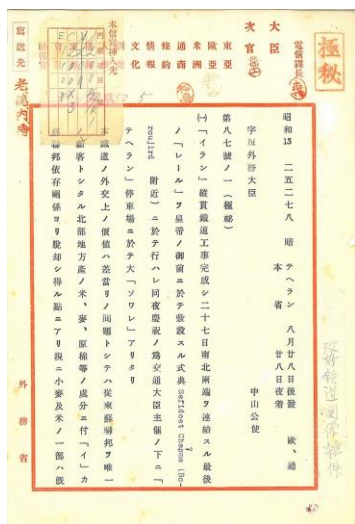
上記のように国内の鉄道建設が軌道にのるなかで、1930 年（昭和 5 年）4 月、ペルシャ政府から日本人の鉄道技師を招聘したいとの申し出がありました。笠間梶雄駐ペルシャ公使は技師派遣について、ペルシャの意向を「東洋二於ケル両国親善」にあるとみていました。笠間公使はかねてイラン交通大臣に日本からの鉄道材料購入を勧めていた経緯もあって、この派遣が日本の技術の進歩をペルシャに紹介し、ペルシャの鉄道材料などに日本製品を売り込む機会になる

と考へ、極力協力すべきことを具申しました。

外務省は鉄道省と協議した結果、鈴木一東京鉄道局技師を適任として派遣を決定しました。ペルシャ政府が日本から技師を招聘するのは初めてのことであり、鈴木技師の招聘は、両国間の相互理解を増進する試みでもありました。10月15日、笠間公使とペルシャ交通大臣との間で技師派遣に関する契約が調印され、鈴木技師は最高技術顧問として設計の審査、鉄道技術上の意見などを交通大臣に提示する任務につきました。

その後、笠間公使の狙い通り、1933年（昭和8年）に三菱商事が日本の商社として初めてペルシャとの貿易を開始し、1936年（昭和11年）にはレール2万トン供給について交通省関係者から内々に打診を受けるなど、両国の通商関係が進展していきました。

縦貫鉄道は、1937年（昭和12年）2月、バンダルシャー—テヘラン間が開通しました。1938年（昭和13年）8月27日には、南北両端を連結する最後のレールを国王の面前で敷設する式典が開催され、翌28日にカスピ海のバンダルシャーからテヘラン経由でペルシャ湾のバンダルシャプール間をつなぐイラン南北縦貫鉄道が完成しました。テヘラン駐在の中山詳一公使は、縦貫鉄道完成によりイラン北部の産物をペルシャ湾経由で輸送することが可能となり、イランがソ連に対する経済依存関係から脱却しうることとなった意義が大きいと報告しました（展示史料13）。

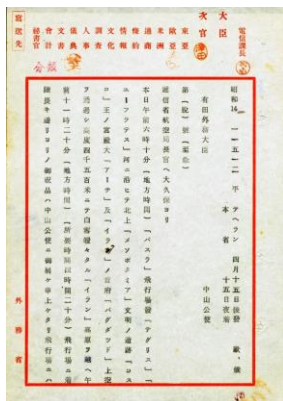


▲展示史料 13▲

イラン縦貫鉄道完成に関する
中山詳一駐イラン公使より
宇垣一成外務大臣宛電報

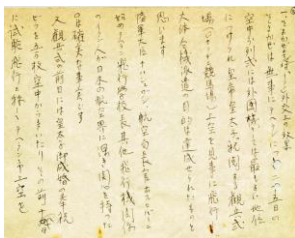
2. 「そよかぜ」号の奉祝飛行

1939 年（昭和 14 年）にイラン皇太子の成婚が発表されると、日本政府は、奉祝親善の表現として国産航空機「そよかぜ」号（三菱式双発輸送機）をイランに向けて訪問飛行させることを決定しました。（「そよかぜ」はペルシャ語で「ナスイーム」といい、東天の曙光を浴びてよい便りが来るという寓意があります。）



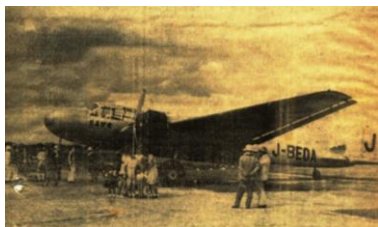
▲展示史料 14-1▲

「そよかぜ」号のテヘラン到着を知らせる中山詳一公使より有田八郎外務大臣宛電報



▲展示史料 14-2▲

「そよかぜ」号の奉祝飛行に関する
鶴岡千仞外務事務官の手記



▲参考▲

外国紙が伝える「そよかぜ」号の
写真記事

搭乗者は、政府代表である^{おおくぼ たけお}大久保武雄^{えぐち ぼづみ}通信省航空局国際課長のほか、江口穂積^{えぐち ぼづみ}海軍少佐、^{つるおか せんじん}鶴岡千仞^{つるおか せんじん}外務事務官、大日本航空の総務部長、機長以下 5 名の乗組員でした。

「そよかぜ」一行は、皇室などからの祝い品とともに 1939 年 4 月 9 日午前 7

時過ぎに羽田東京飛行場を出発し、台北、広東、バンコク、カルカッタ、カラチ、バスラ、バグダッドを経由して、予定通り4月15日にテヘランに到着しました（展示史料 14-1）。

イラン滞在中の一行は、皇帝に拝謁し、イラン機誘導によるイタリア機・トルコ機などとの編隊飛行・分列式をこなし、日本・イラン航空交渉に向けた働きかけも行いました。往路と同じルートをとった帰路では、「そよかぜ」が立ち寄ったバンコクなどで歓迎を受けた様子が、現地紙の記事に残っています。

「そよかぜ」の日本帰還後の外務大臣祝辞では、同機が「日本とイランの間隔を大いに短縮」して親善関係に偉大な貢献をなしたこと、日本航空業界の発展を世界に印象づけたこと、などが述べられました。

また、この飛行の結果について、鶴岡事務官は、^{あんどうよろう}安東義良欧亜局第一課長に手記を送りました（展示史料 14-2）。この手記は、イラン皇太子の成婚の奉祝ビラが空中から約5万枚投下されたことや、皇太子が親関する観兵式場の上空を見事に飛行した様子を報告し、そよかぜ号は両国の親善を深めるという目的を果たすことに成功したと述べています。



▲参考▲

内閣情報部作成『写真週報』に掲載された「そよかぜ」号の写真

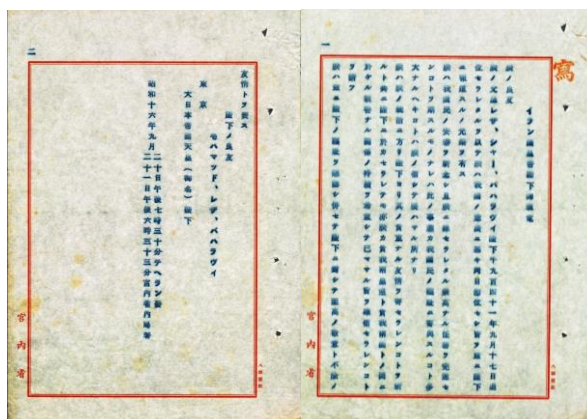
なお、1939 年 8 月には、イランにおける航空技術の発展・向上に資するため、皇帝を名誉総裁とする「イラン航空倶楽部」が発足し、それに合わせて日本からも航空機の売り込みが行われました。イラン航空倶楽部の幹事会長（皇帝の親戚で側近）は、年間 200～500 台の商業用飛行機を製造できる工場の設立を計画していました。幹事会長は、日本がすべて引き受けるならば、飛行機に関しては日本に依頼し、さらに他の重工業についてもイランに進出する機会となると述べました。中山公使は詳細な計画を立案して、イランを導くつもりで詮議するよう、外務本省に電報を発出しました。（展示史料 15）

この時期すでに日中戦争が始まっており（1937 年 7 月 7 日、盧溝橋事件勃発）、日本の航空路の拡大は国際的な政略も絡んだ重要政策でした。友好国のドイツとも航空連絡の話を進め、バンコクで接続する計画や、ベルリンからイスタンブール・テヘラン・カブールを経由して満州国・日本へと連絡するルートの開設が進められていました。イランとの航空交渉はこの連絡航路の実現のためにも重要でした。

3 その他の親善関係

1939年に勃発した第二次欧州大戦に対して、イランは中立を宣言して静観を保つことを基本姿勢としました。その頃の日本とイランとの関係をみると、1940年（昭和15年）に予定されていた東京オリンピック計画（最終的には実現せず）についてイラン側が、同じ枢軸国であるドイツのベルリン・オリンピック（1936年（昭和11年）開催）には参加しなかったにもかかわらず、日本とは特に親交を欲するとして、早々に参加応諾を日本に伝えていた（1938年6月23日付中山詳一駐イラン公使より宇垣一成外務大臣宛電報）ことや、1941年（昭和16年）の時点でも、イラン新国王即位についての親電が届くと、それに対する昭和天皇の祝電が送られた（展示史料 16-1/16-2）ことなどから、両国の親善関係が維持されていたことがわかります。

しかし、国際情勢の変化は、両国の親善ムードにも影響し、影を落としました。1941年12月に太平洋戦争が勃発すると、イランは当初厳正中立を宣言したものの、英ソとの関係にも配慮して1942年（昭和17年）4月に対日断交を決定し、1945年（昭和20年）2月28日には対日宣戦を布告しました。それによって、日本とイランの国交は途絶えることになりました。



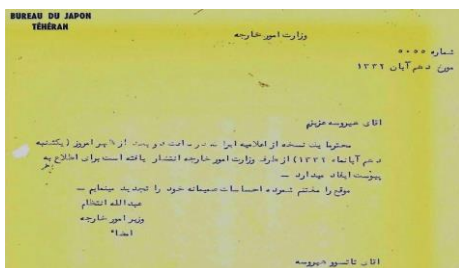
▲展示史料 16-1▲

即位を通報するイラン国王より昭和天皇宛親電

V イランとの戦後の交流

1951 年（昭和 26 年）9 月 8 日、イランはサンフランシスコ平和条約に連合国の一員として署名しました。

その後、イラン議会でのサンフランシスコ平和条約批准が長引いていましたが、イラン政府は、日本とイランの両国民間に古くから友好的関係と親愛感があることから、速やかに両国間の戦争関係を終了し、友好関係を新しく開始する必要があるとして、批准を待たずに戦争状態の終結と友好関係の確立を布告しました。これによって、1953 年（昭和 28 年）11 月 1 日、イランのアブドッラー・エンテザーム外務大臣と^{ひろせたつお}広瀬達夫臨時代理公使との間に、外交関係再開に関する公文が交換されました（展示史料 17）。

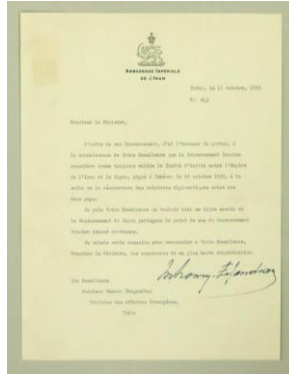


▲展示史料 17▲

左：対イラン国交再開に関する交換公文（部分拡大）

右：公文交換の際の記録写真

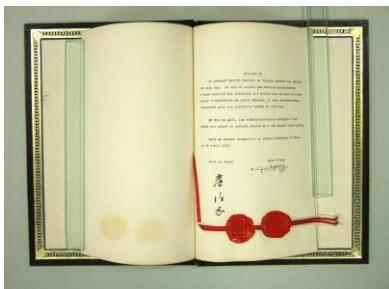
1955 年（昭和 30 年）10 月には、戦前の日本・イラン修好条約の効力存続に関する公文（展示史料 18）も両国間で交換されました（同年、公使館を大使館に昇格）。



▲展示史料 18▲

日本・イラン修好条約の効力存続に関する交換公文

また、日本政府とイラン政府は「相互の利益のため、両国を結ぶ文化的のきずなを維持し、かつ、緊密にすることをひとしく希望」するとの主旨で、1957年（昭和 32 年）4 月 16 日、東京で岸信介内閣総理大臣兼外務大臣とホセイン・ゴズ・ナカイ駐日イラン大使が「日本国とイランとの間の文化協定」に調印しました（展示史料 19-1）。協定は前文と本文 6 条からなり、学者などの交換、文化活動の奨励、奨学金など様々な文化交流について規定しています。1958（昭和 33）年 10 月 20 日、テヘランで批准書の交換が行われ（展示史料 19-2）、翌月から発効しました。日本・イラン文化協定は国交再開後の最初の協定です。それ以後、現在に至るまで文化交流関係が継続しており、近年もテヘランやイスファハンにおける日本文化週間や、東京におけるイラン文化週間が盛んに開催されています。



▲展示史料 19-1▲

日本・イラン文化協定（調印本書）



▲展示史料 19-2▲

日本・イラン文化協定（イラン側批准書）

右：サイン部分拡大

「日本とペルシャ・イラン」関連年表

年/月/日			日本の動き	ペルシャ・イランの動き
1796	5			ガージャール朝の成立
1826				ペルシャ・ロシア戦争（第二次）勃発
1828	2	22		ロシアとトルコマンチャール条約締結（対露国境画定・関税自主権の喪失）
	10			ナーセロッディーン・シャー、即位
1853	5	26	米国東インド艦隊司令長官ペリー、浦賀に来航	
1858	7	29	日米修好通商条約に調印（以降英・仏・露・蘭とも締結：安政五カ国条約）	
1862	5	6	土佐藩の吉田東洋（正春の実父）、暗殺される	
1867	11	9	徳川慶喜、大政奉還を申し出る	
1868	1	3	王政復古宣言	
1872	7	25		英国人ユリウス・ロイターに包括的利権を譲渡
1873				ナーセロッディーン・シャー、第一回ヨーロッパ巡遊
1878			榎本武揚駐ロシア公使とペルシャ国王ナーセロッディーン・シャーとの会見	
1880	4	5	吉田正春使節団、東京から軍艦比叡でペルシャに向けて出発	
	9	27	吉田正春一行がペルシャ国王ナーセロッディーン・シャーに謁見	
1881	2		吉田正春の帰朝	
1894	7	16	日英通商航海条約調印（条約改正・治外法権の撤廃）	
1896	5	1		ナーセロッディーン・シャー、暗殺される
1901	5	21		英国人ウィリアム・ノックス・ダーシーに、北部五州を除くペルシャの石油探掘権を譲渡
	6	27	小村寿太郎外務大臣がペルシャとの修好通商条約締結について閣議請議（8月上奏・裁可）	
1904	2	10	ロシアに対する宣戦の詔勅渙発（日露戦争開戦）	
1905	9	5	日露講和条約（ポーツマス条約）調印	〔日露戦争での日本の勝利により、ペルシャ国内での親日ムードが増大〕
1907	8	31		英露協商締結により、ペルシャは英・露各勢力圏と中立地帯に分割される

年/月/日			日本の動き	ペルシャ・イランの動き
1909	4	14		ダーシーによるアングロ・ペルシアン（アングロ・イラニアン）石油会社創設（後の BP）
1911			列強との間で関税自主権を回復（条約改正の実現）	
1914				ロシア、ジョルファータブリーズ間の約 280 キロの鉄道を敷設
1918				英国、イラク・インドのペルシヤ接壤地点に鉄道を建設
	11			〔第一次世界大戦後、ペルシヤは政治的・社会的混乱期を迎える〕
1919	8	9		英国・ペルシヤ協定調印（英国による保護国化の企図）
1920	12	3	内田康哉外務大臣がペルシヤとの修好通商航海条約締結に関する閣議請議（14 日、閣議決定）	
1921	2	21		レザー・ハーン麾下のガッザーク部隊（ロシアの監督のもと 1879 年に創設された常備軍）がテヘランに無血入城
1923	10	28		レザー・ハーン内閣成立、新内閣の政綱宣言で治外法権の撤廃を声明
	12	4	ペルシヤ事情調査のため、縫田栄四郎総領事の調査班がテヘランに到着	
1925	10	31		国民議会、ガーજヤール朝の廃絶を決議
	12	16		レザー・ハーン、国民議会によりシャーに推挙されレザー・シャー・パハラヴィーとして即位（パハラヴィー朝の成立）
1925	5	30		鉄道建設費充当のため、ペルシヤ砂糖・茶専売法案が提議される
1926	4	25		レザー・シャー・パハラヴィー国王の戴冠式挙行（～4 月 28 日）
	4	26	コンスタンティノーブルで近東貿易会議を開催（～5 月 5 日）	
	7		ペルシヤ側が修好条約の具体案を小幡駐トルコ大使に提示	
1927	2	26		ペルシヤ国会で、縦貫鉄道の建設法案（裏海沿岸ベンデルギヤヂーペルシヤ湾岸ホムレサ間）が可決
	5	10		治外法権の撤廃を宣言
1928	5	10		諸外国との間で関税自主権を回復
1929	3	30	日本・ペルシヤ通商暫定取極の調印	
	5	14	ペルシヤへの外交使節派遣と公使館設置費の支出を閣議決定	
	8	1	テヘランに日本公使館を開設（両国間の正式国交開始）	
	12	5	駐ペルシヤ公使館に笠間公使が赴任	
1930	4	14	ペルシヤ宮内大臣、ペルシヤ政府への日本人鉄道技師招聘について申し出	

年/月/日			日本の動き	ペルシャ・イランの動き
1930	10	15	笠間公使とペルシャ交通大臣との間で、日本人鉄道技師雇用に関する契約調印	
1931	10			政府直轄での鉄道経営に乗り出す（～1933/5。以降はデンマーク・スウェーデンの合同工業会社と契約）
1932	10	18	「日本・波斯修好通商条約」の調印	
	10	27		英国に対し、石油探掘権に関する契約の廃棄を通告
1933			三菱商事がペルシャとの貿易開始（日本商社の最初の進出）	
1934	12	31	ペルシャの国名変更に関する報告	
1935	2	5		テヘラン大学創立
	2	21		レザー・シャーが従来の「ペルシャ」という通称から、正式国号として「イラン」の呼称への変更を国際的に要求
	3	21	「ペルシャ」から「イラン」への国号変更	
1937	2			縦貫鉄道のバンダルシャー―テヘラン間開通
				北部五州の探掘権を米国資本アミラニアン石油会社に許可
	7			トルコ・イラン・イラク・アフガニスタンの四カ国による相互不可侵条約（サーダバード条約）の調印
1938	8			縦貫鉄道 テヘラン―バンダルシャプール間開通
	6	23		昭和 15 年の東京オリンピック計画（実現せず）に参加を表明
	8	28		イラン縦貫鉄道の完成（カスピ海バンダルシャーからテヘラン經由ペルシャ湾バンダルシャプール間）
	10	18	「日本・イラン修好条約」の調印	
1939	4	9	「そよかぜ」号、イラン皇太子成婚奉祝のため、羽田飛行場からイランに向けて出発	
	9	4		第二次欧州大戦に際し中立を宣言
1940	5		「そよかぜ」号、東京に帰還	
1941	8	25		イランに英国およびソ連軍の侵入
	9	16		レザー・シャーが退位し、モハンマド・レザー・パハラヴィー（パハラヴィー2世）即位
	12	8	対米・英宣戦布告（太平洋戦争の開始）	
1942	1	29		英国・ソ連・イラン三国条約調印
1943	9	9		対独宣戦布告
1943	11	28		ルーズベルト、チャーチル、スターリンによるテヘラン会談（～12/1）

年/月/日			日本の動き	ペルシャ・イランの動き
1945	2	28		対日宣戦布告
	8	15	ポツダム宣言の受諾	
	9	2	降伏文書調印	
1951	4	29		イランの石油国有化を唱える国民戦線の指導者モサッデグが首相に就任
	5	2		アングロ・イラニアン石油会社国有化
	9	8	サンフランシスコ平和条約に調印	
	11	7		ソ連・イラン国境議定書調印
1952	4	28	サンフランシスコ平和条約発効	
1953	5	9	英国によるイラン石油独占の動きをかいくぐり、イランからの石油を積んだ日章丸が川崎港に入港（日章丸事件）	
	8	13		モサッデグ首相罷免（19 日逮捕。国民戦線政権の崩壊）
	11	1	国交再開に関する公文を交換	
1954	9	10		国際石油合弁会社（コンソーシアム）代表とイラン、新石油協定調印（英国とイランとの石油紛争解決）
1955	8	15		米国・イラン友好・経済関係・領事条約調印
	10	11	日本・イラン修好条約の効力存続に関する公文を交換	
1956	6	25		パハラヴィー2 世、訪ソ
	10	19	日ソ共同宣言に調印	
	12	12	国連総会、日本の国連加盟を全会一致で可決	
1957	4	16	日本・イラン文化協定調印	

参考文献

【外務省記録】

- 外務省記録 3.2.1.41「近東貿易会議」第一巻
- 外務省記録 6.1.6.4「外務省御用掛吉田正春波斯渡航一件」
- 外務省記録 6.1.6.48「本省官吏海外出張視察復命書」第三巻
- 外務省記録 A.6.0.0.2「各国国名及地名呼称関係雑件」第二巻
- 外務省記録 F.1.0.0.1「各国交通通信ニ関スル情報雑纂」
- 外務省記録 F.1.9.3.5「波斯鉄道関係雑件」
- 外務省記録 F.1.10.0.3「本邦人航空関係雑件」第五巻
- 外務省記録 F.1.10.0.6-10「各国航空運輸関係雑件 波斯ノ部」
- 外務省記録 L.1.1.1.2-10「各国皇室即位関係一件 「イラン」 国ノ部」
- 外務省記録 M.1.5.0.3-10「在本邦各国公館関係雑件 「イラン」(波斯) 国ノ部」
- 外務省記録 A' .1.2.2.4「日本・イラン国外交関係」
- 通商局作成議會調査(議 TS1, 議 TS4, 議 TS6, 議 TS22, 議 TS30, 議 TS38, 議 TS43)
- 外務省欧亜局第一課「一九三四年度ニ於ケル「イラン」 国(波斯国) 内治外交概要」(欧亜一 11)
- 外務省情報部「國際事情」466-483(情 14)

【外交史料館所蔵以外の公文書】

◆国立公文書館所蔵

- 明治三十六年「公文類聚」(類 953)
- 大正九年「公文類聚」(類 1350)
- 昭和四年「公文類聚」(類 1677)
- 昭和四年「公文類聚」(類 1688)
- 昭和十五年「枢密院決議」(枢 F1045)
- 内閣情報部編『写真週報』第 61 号(1939 年 4 月 19 日号)

◆国立国会図書館所蔵

- 外務省情報部「國際事情」550

【その他図書・論文】

- 古川宣譽著 参謀本部編『波斯紀行』(1891 年)
- 吉田正春『回疆探検：波斯之旅』(1894 年)
- 山中由里子「明治日本人のペルシア体験——吉田正春使節団を中心に」(『比較文学』35 1992 年)
- 文明協会刊『波斯より土耳其まで』(1926 年)
- 京都経済会編『笠間臯雄氏講演 ペルシヤに就て』(1935 年)
- 日本イラン文化協会編刊『新興国イラン』(1940 年)
- 甲斐静馬『嵐を呼ぶ近東』(朝日新聞社 1941 年)
- 井上雅二『亜細亜中原の風雲を望んで』(昭文閣 1942 年)
- 参謀本部編刊『回教圈提要』(1942 年)
- 永田雄三編著『世界各国史 9 西アジア史』(山川出版社 2002 年)

外務省外交史料館特別展示「日本とペルシャ・イラン」展示史料解説

平成 27 年 5 月 18 日 初版

※本展示解説冊子の一部を引用する場合には、必ず出典を明示してください。また、引用が一項目全体など長文にわたる場合には、事前に外交史料館にご相談ください。

外務省外交史料館

〒106-0041

東京都港区麻布台 1 丁目 5 番 3 号

Tel 03-3585-4511

