

? 中東 1 エジプト 早産した近代化

著者	鈴木 弘明
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	126-133
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017999

IV 中 東



カイロのラムセス駅(中央駅のこと)。駅舎の建築様式はイギリス式である(写真：泉沢久美子)。

早産した近代化

鈴木弘明

エジプトの交通機関はといえば、農民が農作業や日常の往来に利用する驢馬、駱駝から近代的な鉄道、航空機にいたるまでである。ここでは紙幅に制限があるので、伝統的な交通機関はさておき、日常生活と関係の深い若干の近代的交通機関を取り上げてみよう。

イギリス植民地 さて、その典型は鉄道であるが、この国のそれは日本の鉄道開通（一八七〇年）より早く、すでにペリーが浦賀に来航した一八五三年に開通し、安政五（一八五八）年には今日の重要幹線であるカイロ—アレキサンドリア間、カイロ—スエズ間が開通している。しかもその営業キロ数は想像以上で、一八七七年には一五一九キロ（標準軌）、一九一三年には二九五三キロ、その他軽便鉄道も同年一三七六キロに達したところ（Issawi, Charles, *Egypt in Revolution*）。鉄道建設の積極的推進者はイギリス政府で、スエズ運河を建設するフランスに対抗していたわけである（Issawi, Charles, *Asymmetrical Development and Transport in Egypt, 1800-1914*）。これはやはり、イギリスがエジプトを本国とインドを結ぶ重要中

繼拠点と考えていたからにはかならない。またエジプトがイギリスの植民地になって（一八八二年）からも鉄道網の整備が進行したのは、綿花の運搬をも目的としていたからである。ナイルデルタに網の目のように張りめぐらされた鉄道路線は、イギリスの植民地遺制の一つである。エジプトの鉄道は一九一三年当時一千平方キロメートルに達しており、世界有数であった（Issawi, C., *Asymmetrical Development*... 前掲書）。

たしかにこの国の国鉄駅をみると、カイロ駅にしろ、アレキサンドリア駅にしろ、イギリスの駅と同じスタイルをもっている。しかしその後、近代化は遅々として進展していない。現在、国鉄は財政的、技術的制約のために依然として電化されておらず、列車がディーゼルによって運行されている。

とはいえ、最大の幹線であるカイローアレキサンドリア間には約二時間半ノンストップで両市を連絡する素晴らしい特急が走っている。必要とあらば車内でコーラやサンドイッチを摂ることもできる。運賃は筆者の滞在していた一九八八年当時、一等席が約五エジプト・ポンド半（約三三〇円、以下、エ・ポンドと表記）で、大変安いにもかかわらず、立派な椅子にゆつたりと身を沈めることができたのである。仮にこの区間をタクシーで往復したとすれば、二〇〇エ・ポンド以上とられることは間違いない。

しかし、この立派で運賃が安く、かついちばん運転密度の高い幹線も、われわれ日本人からみると、運転本数が少ないという印象を拭えない。車両はフランス製か東欧圏のものが多く、各国

の援助姿勢と無関係ではないように考えられる。また、上エジプトへ行くカイローアスワン間、カイロールクソール間の路線には寝台特急が走っていて、観光に役立つている。

苦惱する国鉄

さて、それではエジプトの国鉄はいいことづくめで、何ら問題はないのかというところではない。そこには社会、経済構造を投影した問題が山積している。一九八七年九月二十二日付 *al-Ahram* 紙（文責サイド アブド アル・メギード）が「エジプトの国鉄は何故利益を上げられないのか」という見出しを掲げて報ずるところによれば、国鉄は、(1)恒常的な赤字体質、(2)列車輸入に無原則、(3)需要とは無関係に列車運行する経営の硬直性に悩まされている、と指摘されている。

第一の問題は、先にも述べたように運賃が安すぎるのであり、国鉄当局はカイローアレキサンドリア間の普通列車の運賃がわずか六〇ピアートルであり、この価格が一九六七年以来変化していないと説明している。中央会計検査院の報告によれば、八六年度の赤字は二億三四〇〇万エ・ポンドに達した。乗客などの輸送費は平均一億四八〇〇万エ・ポンドに対し、運賃収入は六〇〇〇万エ・ポンド、国家は赤字補填に八八〇〇万エ・ポンドを充てている。その他、線路、施設、機器などの移転および更新に対する投資は最近十年間で一四億四七〇〇万エ・ポンドに達した。赤字の根本的原因は増大する支出と固定化した収入との差であり、運賃収入の長期間にわたる抑制である。国鉄は設立以来「一三三年間にわたって赤字を出し」ており、運輸大臣は最近六十年間運賃の値上げを「ほとんど」行わなかったと説明した。これに対し、国鉄運賃の見直しの必要

性が要請されているが、この国の民度ないし社会、経済構造との関連で如何なる処置が適切であろうか。

第二に、国鉄当局は列車輸入の原理、原則を確立せず、一台二億六〇〇万フランス・フランもするトルビーニ（タービン動力車）を輸入し、赤字を招いている。アリー・ルトフイ首相の時代（一九八五年九月）にカイローアレキサンドリア間の線路更新が実施されたにもかかわらず、トルビーニによる同区間の運転時間は二時間半であり、この列車の輸入目的は達成されたとはいえない。同車の輸入以前に国鉄がなすべきことは多々あり、例えば、シディ・ガベル駅およびタンタ駅の信号の電化が実施されて然るべきではないかとも指摘されている。その他、エジプトの国鉄機器の生産を担当しているシマフ社（SEMAF, Société Générale Egyptienne de Matériel de Chemins de Fer）の役割はどこにあるのかという疑問も発せられており、国鉄と同社との間に軋轢が発生している。

第三に、国鉄当局が需要とは無関係に列車を運行させている場合がある。乗客が利用しないにもかかわらず、定期的に列車が運転され、何故これが廃止されないのか、少なくとも乗客の勧誘ぐらい実施されてもよいのではないかというのである。例えば、カイロ中央駅であるラムセス駅とヘルワンの工場地帯のアッ・ティツピン駅とを結ぶ列車の運転回数は一日三往復である。もともこの便は労働者の通勤用であったが、ほとんど利用されていないのが実情である。一車両の座席数は一二〇あるにもかかわらず、各便の乗客は一〇人、各車両に平均二人にすぎない。時に

は、列車はアッ・ティッピン駅からまったく乗客を乗せずに引き返してくる。一回の運賃収入は平均三エ・ポンドにしかならない。国鉄当局はこの事実を認めながらも、乗客が利用しない便は何もこれだけではないとし、全国的に検討してみれば、この便のみを廃止することはできないとしており、その上、国鉄のみか、運輸省の承認も必要で、国鉄の紋切り型運営を改善するにはなお時間が必要としているようである。

最近開通の地下鉄

つぎに、エジプトで最新の交通機関といえば、それは何といっても地下鉄であろう。これはバベルークーヘルワーン間を走っていた郊外電車を地下鉄でカイロ中央駅と接続させたものであり、将来エル・マルグまで走る郊外電車と連絡させる予定である。現在の地下鉄は地下の部分が約四キロ、カイロ中央駅の地下鉄駅であるホスニー・ムバーラク駅からアフマッド・オラビー駅、ガマール・アブドン・ナーセル駅、アンワール・アッサダート駅（タハリール広場地下鉄駅）、最後のサアド・ザグルール駅までが地下部分であり、アッサイダ・ゼイナブ駅からは地上に出ることになっている。

この地下鉄はアフリカ大陸および中近東で最初のものであり、世界全体で八六番目で、フランスの技術協力のもとに完成された (*al-Ahram* 紙、一九八七年九月二十八日)。使用車両はフランス製の素晴らしいものであり、オールド・カイロやマーデイへ行くには、この地下鉄を利用するのが便利である。運転間隔は約四分に一本くらいであるが、エジプト人が多数乗車しているものの、全員着席でき、立ちん坊はほとんどいないくらいの乗車率であるから、日本の地下鉄と比較する



カイロの地下鉄路線図と開通式のテープカット
(参考文献(4)より)

ともつたいなくらいである。筆者はラッシュアワー利用の経験をもっていないが、地下鉄はこの時間帯にはたして満員なのであろうか。駅構内は見事な壁画やモザイクで飾られ、維持管理もよく、エジプトでは別世界の観を呈している。将来、シュブラ・エル・ヘイマーブーラク・アッドクルール間、サラール・サーレムーインババ間の二線の建設が予定されている。

**カイロは車社会
突入で道路渋滞**

最後にカイロのタクシーや車について述べてみよう。市の中心地区に仕事、食事、買い物などに出かける場合、必ず利用した

のが中古車を白黒のツートンカラーで塗装したタクシーである。筆者の住んでいたムハンデシーン地区からスポーツینگ・クラブやミーダーン・タハリールへ出る場合、自宅の門前呼び止め、目的地までよく利用したものである。値段はスポーツینگ・クラブまで七五ピアストル、ミーダーン・タハリールまでは一エ・ポンドであるから、かなり安いといつてよいであろう。もちろん、タ

クシーの利用方法は乗り合いであるため、数人の人たちと一緒に場合が多い。カイロのような大都会でも人の足となる通勤電車や地下鉄が未発達のため、人々はタクシーをよく利用する。また、同じ理由で、人々は子女を学校まで連れて行くのに苦勞をする。彼らを自家用車で送り届けるため、カイロの交通渋滞は早朝から始まる。下校時もまた自家用車の利用となる。カイロも確かに車社会に突入したことを痛感するけれども、この大都会の交通はその動脈に相当する大量輸送手段が欠如しているため、ある意味では贅沢な、またある意味では非効率なものになっていると思える。

道路は右側通行で、比較的良く整備されている。タクシーは乗客の需要が大きいためか、運転手を生業とする以外の人々がアルバイトのためにしている場合も多く、例えば公務員が月給のみでは食べられず、タクシーの運転手をやっていることもしばしばある。タクシードライバーの世界はこの国の過剰就業の反映である。



カイロ中心部タハリール広場のバスターミナル (写真：泉沢久美子)

その他、バスがあるが、公営部門だけでは不十分で、カイロから近郊への交通には民間のマイクロバス（日本製）による利用が盛んである。各交通ターミナルへ行ってみると、呼び声で何処行きかが判断できるし、値段も適切で便利である。

エジプトが大量輸送手段をいっそうよく活用できたとき、この国の経済は新たな発展段階に到達したというべきかも知れない。

〈参考文献〉

- (1) Issawi, Charles. *Egypt in Revolution: An Economic Analysis*. London, Oxford Univ. Press, 1963, p. 343.
- (2) Issawi, Charles, *Asymmetrical Development and Transport in Egypt, 1800-1914*, in Polk and Chambers, eds., *Beginnings of Modernization in the Middle East*, Chicago, Univ. of Chicago Press, 1968, pp. 351-382.
- (3) al-Abram, 22 Sept. 1987 (「エジプトの国鉄は何故利益を上げられないのか」[文責 サイド アブドアル・メギード])
- (4) al-Abram, 28 Sept. 1987.

(すずき ひろあき／アジア経済研究所地域研究部研究主幹)