

交通手段の近代化

鈴木 均

英露の狭間に消え イランの国土は日本の約四・四倍の広さをもち、またその東側にはカヴィ
た鉄道建設計画 ール砂漠、ルート砂漠という広大な人口過疎地帯をかかえている。このよ
うな国が西欧列強に伍して近代国家としての体裁を整えていくためには、その骨格となるべき交
通通信網の整備こそ急務であった。この認識は、十九世紀中葉以降政府官僚層のみならず開明的
知識人のあいだにも広く行きわたっていた。

イランがオスマン帝国を経由するかたちでヨーロッパ近代文明の洗礼を受けたのは十九世紀前
半に遡るが、イランにおける鉄道建設の試みはそれとともに古く、すでに一八六五年に最初の計
画が立案されている。十九世紀の後半には、カスピ海沿岸部と首都テヘランを結ぶ鉄道の建設が
イラン人資本家層の主要な関心のひとつとなっていた。

だがイランにおける鉄道建設は、当初からイギリスとロシアという帝国主義列強の利権争奪戦
の好餌であった。ロシアにとってみれば、ペルシア湾の温暖な海への道は是非とも確保しておき

たいところであり、また一方イギリス側からすれば、最も重要な植民地インドの安全保障が最優先された。こうした状況下にあつてイランの鉄道建設計画は、英露の利害対立による立案と廃案とを繰り返していた。とくに一八七二年のロイター利権にはカスピ海とペルシア湾を結ぶ鉄道建設計画が含まれていたが、これはロシア側を大きく刺激する結果となった。

情勢は一八八〇年代以降イランにとつてますます厳しさを増した。イギリス、ロシア両大国の利害の衝突が、緩衝国イランに当分のあいだ鉄道を建設しないということで一時的なバランスを見いだしたのである。近代国家への脱皮を至上命令とするイランにとって、一八九〇年以後二十一年間にわたつて鉄道建設を足踏みさせられたことは、後の発展に大きな禍根を残すことになった。

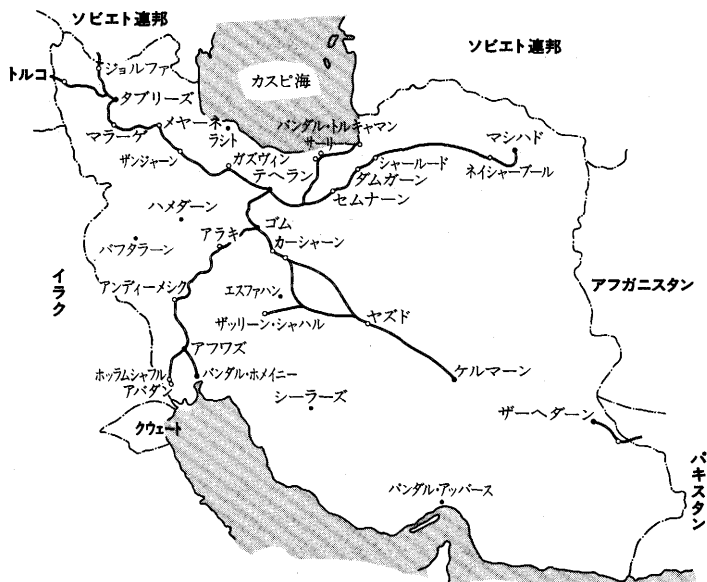
道路網の整備

一方この時期は、ロシア資本によるイラン西北部の道路建設が進展した時期でもあつた。とりわけ今世紀初頭に完成したラシト―テヘラン間の道路は、テヘランの経済的な重要性を一挙に増大させた。テヘラン―エスファハン間の道路開通も相俟つて、このころテヘランは政治的のみならずイラン全国の経済的な中心としての性格を強くする。イランはこれ以後第一次大戦中にかけて、しだいに道路を中心とする交通網を整備していった。

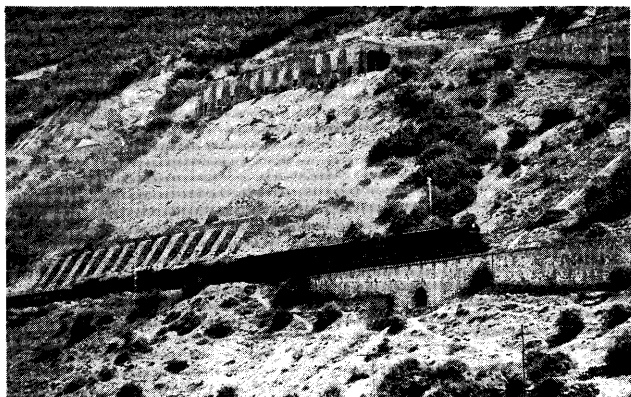
現在のイランの交通通信網は、テヘランを中心として西にタブリーズ、東にマシハドを繋ぐ東西の軸と、ペルシア湾岸に向かう南北の軸をもつT字型の幹線道路網を骨格としている。だが、このようなかたちで国内交通が発達してきたのは比較的近年になってからのことであり、かつて

IV 中 東

イランの鉄道網



(注) イラン・イラク戦争中、前線から遠いバンダル・アッパースが重視され、その結果鉄道もケルマーンまで延長された。



イランの鉄道は、山間部を縫うように走っていることが多い。

写真は、マーザンデラーズ州の峠を越える列車（単線）

は例えばテヘランからガズヴィンを通ってハメダーン、ケルマンシャー（現バフタリーン）、さらにバグダードを結ぶ交通路が現在よりもはるかに重要な役割を担っていた。十九世紀後半のある報告によれば、当時のイランの主要幹線道路は以下の五本であった。(1)タブリーズおよびラシトからガズヴィンを経由して東方へ。(2)カスピ海岸からシャルードを経由してホラサーン地方へ。(3)バグダードからハメダーン、ケルマンシャーを経由してテヘランへ。(4)ブーシェフルから北のエスファハンへ。(5)バンダル・アッバースから北のホラサーン地方へ。

このことはかつてイラン南北間の内陸交通がいかに困難であったかを物語っている。事実スエズ運河の開通した一八六九年以後は、ペルシア湾からカスピ海岸に向かおうとする場合、道の険しい内陸路を行くよりも、蒸気船でインド洋から紅海を抜けてトルコのイスタンブルに至り、アナトリア半島を迂回したほうがは

るかに容易だった。

十年を要した縦貫鉄道

このような状況に大きな変化をもたらすことになったのが、レ

ザー・シャーによるイラン縦貫鉄道の建設であった。一九二一年のクーデターで政権を掌握したレザー・シャーは二六年には交通省内に鉄道局を設置し、翌二七年ドイツの協力を得てイラン縦貫鉄道の建設工事に着手した。

線路は全長一三九四キロ、カスピ海沿岸のバンドル・シャー（現バンドル・トルキヤマン）と首都テヘランを結ぶ北部線と、テヘランからペルシア湾岸のバンドル・シャープール（現バンドル・ホメイニー）に至る南部線とからなる。途中、八五〇キロにわたって鉄道敷設工事のための道路整備を必要とし、十年間の歳月を要する大変な難工事となった。

いずれにしても一九三八年のこの鉄道の完成、とりわけこれにとまなう道路網の整備がイランにもたらした社会経済的な意義ははかり知れないものがある。それと同



鉄道が建設された当時の駅

時にこの工事のために支払われた莫大な国庫からの支出と動員された国民の労働力は、この鉄道自体の経済効果によつてとうてい賄いきれるものではなかった。現在テヘランからマシハドおよびアフズ方面に向かう旅客列車の本数は、それぞれ一日わずか五、六本程度にすぎない。このことにも示されているように、現在ではイランの交通に鉄道の占める位置はきわめて限られたものでしかない。そこで以下、イランにおける交通の現状に関心を移し、その問題点を二、三指摘することにした。

自動車頼みと ガソリン不足 現在のイランにおける交通の主役は、何といつても自動車である。また交命後、テヘランの市街地においては慢性的な交通渋滞を解消するために複雑な一方通行規制と自家用車の乗入れ規制が行われている。だがテヘランほどの大都会でも今のところ自動車以外の交通手段はほとんどないに等しい。すなわち自家用車をもたない場合、テヘラン市民はバスあるいはタクシーを利用する以外にないのである。この事情は地方都市においても変わらない。

ところでイランの都市交通は全面的に自動車に依存し、また都市間の移動もバスが主役になっているにも関わらず、タイヤなど修理用のパーツは決定的に不足している。また石油をあれほど生産しているにも関わらず、ガソリンも不足がちである。一九八八年の八月に調査のためイラン北部の町ラシトに滞在していたときにも、ある日突然町中からガソリンがなくなり、ガソリンスタンド（ペルシア語ではポンペ・ベンズィン）の前にあつという間に二キロ以上車の行列がで

きた。ガソリンの不足は即市民生活の麻痺を意味する。こんな綱渡りの状態にも関わらず、彼らはこの程度のガソリン不足には案外慣れっこになってしまっているのか、真夏の太陽の下イライラを募らせながらも長い行列に耐えていた。

だが彼らがけっしてこの状態に慣れっこになっているわけでないことは、行列の先頭まで行ってみてわかった。何時間も並んだ挙句に一台につき一〇リッターという供給制限があるとあって、行列の先頭付近は殺気立った雰囲気につつまれていた。そこで耳にしたことのひとつは、ガソリンはテヘランから供給されるので、ガソリン不足の影響は遠隔地の都市から順に及んでくるということである。ただしこの状況は、イラン・イラク戦争の停戦後一年以上を経過した現在、かなり改善されてきている。

移動に対する熱意

このようにイランでは、いったん途中で自動車が立ち往生すれば後はどうなるかわからない、といった不安に常にさらされているということができ、だが貧弱な交通手段のインフラストラクチャーを最大限に利用しようとする、イランの人の移動に対する必要あるいは熱意は相当なものである。

イランの道を自動車に乗って走っていると、時折巨大なトラックやダンプが猛スピードで追い抜いていく。その車の荷台に目をやると、十歳くらいの男の子がこちらを見ていたり、兄弟ふたりで笑いながら手を振ってくることもある。また別の小型トラックの荷台には老婆がポツンと座っている。こちらのほうは必ずうつ向いたままで、荷台から直接伝わる車の振動をじっとこらえ

ている。またせいぜい六人乗り程度の小型乗用車に家族や親類が十人も乗り込んで、ギュー詰めになって走っている車もある。

危険に身をさらし、またからだを痛めつけても移動しようとする、彼らのこの移動にかける熱意は一体どこから生じるのだろうか。彼らにとって移動＝旅は人生そのものであるに違いない。旅を通じて人は異文化に触れ、経験の年輪を重ねていく。イランの人々はこのことを深く知っているように思われる。いずれにしてもイランの交通機関の現状が、残念ながら彼らのこの必要に充分応えられていないことだけは明白だと思われる。

(すずき ひとし／アジア経済研究所在テヘラン海外派遣員)