

## バス輸送が活躍

加納弘勝

トルコ滞在一年目の一九八五年春、イラクと交戦中であつたイランの首都テヘランまで、バスに乗つて「国境を越える」ことにした。イラクの戦闘機による爆撃を恐れ、そして、「いまごろ、こんなところで何をしているのだ」というイラン人による質問に悩まされ、やっと三日と一七時間をかけてテヘランに辿り着いたのだつた（拙稿「イラン・イラク国境を越える人々」、「アジア経済」一九八六年三月号参照）。

この国際バスに限つていえば、トルコのバスは古くて、走行中に部品も破損することが多かった。ところが、イランのバスはまだ比較的新しくて故障することはなかった。革命後もの不足に陥つたイランにとつて、トルコは物資の調達地域にもなつていた。つまりトルコ旅行は経済的価値が高くなり、国際バスにも相対的に良いバスを投入する条件があつた。一方トルコでは、運行時間に比して運賃の安い国際バスには、とくに旧型のバス（筆者の乗っていたのは一九六五年製造だつた）が導入されたため、故障しやすかつたのであろう。

トルコ国内の 故障しやすい、と評価した国際バスとは別に、トルコ国内のイスタンブール 快適なバス ― アンカラ間には、乗客を感激させるような超高級の新しい快適バスが投入されている。座席数は三〇ほどで、ゆったりしているし、トイレもついている。簡単なお茶のサービスができるようなキッチン・セットも備わっている。発車すると、かなり「いい男」の、そして制服を着た車掌が、瓶からバラ水を乗客の手に注いでいく。このバラ水サービスは、飛行機で出るおしほりサービスのようなもので、どのバスにもあるにはあるが、「いい男」でない場合が多いのである。次いで、キッチン・セットで用意した熱い紅茶と簡単なスナックが出る。最近では、この超高級バスにはトルコ美人の車掌が登場しているという。

出発してしばらくすると、トルコでは硬水で飲めない水が多いため、出回っている飲料水の瓶が配られる。地方ではナイロン袋に水を入れてストローで飲むものもあれば、乗客のコップに水入れやジャーから注いでいく場合もある。こうした国内路線の高級バスを見ると、筆者の乗った故障だらけの国際バスとの大きな格差を感じてしまう。

トルコの主要都市の郊外には、テルミナルと呼ばれるバスの発着所がある。アンカラではアンカラ駅の近くにあり、バスのブースが四〇〜五〇くらいは並ぶ。行き先別にほぼ会社が定まっていて、次々にバスが入ってくる。中央別棟には間口一間ほどの事務所が行き先ごと、会社ごとに並び、切符の販売と客の呼び込みをしている。市内にも一、二の事務所があつて切符を売り、市内とテルミナルとの間には無料の送迎バスが走っている。



テヘラン行きの国際バス、故障が直り乗り込んだが、またまた故障

### 道路事情と交通量

イスタンブール—アンカラ間などの主要道路は、町の近くでは二—三車線になるが、郊外では片道一車線である。この車線でバスや乗用車がトラックの追い抜きに失敗して衝突することも多い。交通事故による犠牲者は、一九八三年に死亡者五二〇〇人（うち都市間道路における死者三三〇〇人で六三%を占める）、負傷者四万四千人にのぼる。

トルコの道路は、全部で五万九千キロメートル、このうち国道が二万八千キロメートルである。舗装道路は五万五八〇〇キロメートル（アスファルト舗装が四万四千キロメートル）であり、未舗装の比率は五%と低い。ただし、トルコ地中海地域のアダナ（七八万人、八五年）から、五五〇キロメートルを夜の十時から朝の五時ころまでかけて走る海岸線の主要道路でも、朝方には振動が激しくなった。また地中海地域の観光地アンタルヤ（二六万人）からリゾート地フェティヒエの道は、走行にともなう振動がかなり体に伝わる舗装だったし、その後が一部舗装工事中の未舗装道路で、振動は



イスタンブール市内の路線バス(右)とタクシー(左) (写真：長場 紘)

疲れた体にきつかった。もちろん、普通、観光客はイスタンブールからリゾート地域のボドルム経由、あるいは飛行機でフエティヒエに来るのであり、アンタルヤ側からの接近で強いられる苦行を経験する必要はない。

国際バスや国内バスなどによるトルコの全交通量は一九八六年に一万九八〇〇台・キロメートルであり、七九年の一万六千台・キロメートルよりも二四％近く増加している。八六年に利用されている車の台数は、乗用車一〇九万台、ミニバス九万八千台、バス五万八千台である。また、ピックアップ・アップが二三万台、トラック二万台、オートバイ三万台であり、このうち主要な車種はムラート(国産三万台)、と合併企業によるルノーである。他にはフォード(九万台)などもある。イスタンブールを除けば、交通渋滞もまだ著しくはない。

## 鉄道と海運

鉄道の線路は八四〇〇キロメートルであり、このうち電化線路は四八〇キロメートル、五％にすぎない。旅行量は四五〇〇万列車・キロ

である。

海運による貨物移動量は七四億トンである。一八総トン数以上の船は全部で三六〇〇隻を数え、トルコ船籍の総トン数は三七〇万トンである。かもめの舞うボスポラス海にはタンカー・荷役船などが入って来て、中東の都市イスタンブルのガラタ橋周辺を活況あるものになっている。イスタンブルにおける荷揚量は、一九八〇年の二一〇万トンから八六年には三七七〇万トンに増大している。イスタンブルは総荷揚量の一〇%を扱い、他には、地中海地域のメルシン、イスケンデルン、エーゲ海のイズミル、黒海地域のトラブゾンでそれぞれ総運搬量の一〇―一四%が荷揚げされる。

## 外国との往来

一九八五年にトルコを訪問した外国人は二一九万人に達した。これは、七六―七七七年の平均一二七万人からみて急増したことになる。このうち、空路入国者が八六万人で、三六%を占める。

都市別にみると、イスタンブルには空路入国者の七〇%が集中し、アンカラにはわずかに〇・五%と著しい相違がある。また陸路流入者は、イラン国境に近い東部のアールで三二%（三万人）、シリア国境に近い南部のハタイで一一%（八万人）、イラク国境に近いマルディン二・六%、ギリシャ国境に近い西部のイスパラなどで四三・九%を占める。

一九八六年になると、前年よりまた二二万人増の二四一万人の外国人がトルコを訪れた。こうした旅行者がトルコにもたらす外貨収入は、年間約一〇億ドル（八五―八六年平均）で貿易収支の

赤字三五億ドル（同平均）を四分の一強だけ補填したのである。

反面、外国を訪問したトルコ人は一八五万人に達し、これも一九七六年の一二〇万人から急増したことになる。

こうして、トルコ国内における移動と、国境を越える移動が、バスその他の交通機関のネットワークによって展開されている。

（かのう ひろまさ／津田塾大学助教授）