

V
ア
フ
リ
カ



オーナードライバーも少なくないタクシー
(ナイジェリア 写真：望月克哉)

1 タンザニア

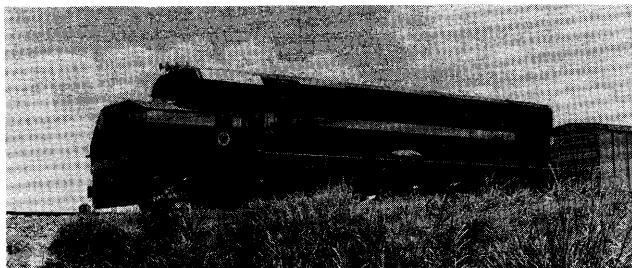
ダルエスサラーム起点の二鉄道

吉田昌夫

T R C と タンザニアは現在、三五五〇キロメートルに及ぶ鉄道網をもっているが、それは T A Z A R A 二つのシステムに分かれている。

一つはタンザニア鉄道公社 (T R C) が運営する鉄道路線で、一米ートルの軌道幅をもち、本線延長は二五八〇キロメートルに達する。このメーターゲージと呼ばれる軌道幅は、一九七七年まで東アフリカ鉄道公社 (E A R) という共通の組織下にあったケニア、ウガンダの鉄道と同じで、そもそもインドにおける幹線以外の標準軌道に採用されていたものであり、タイ、マレーシアなどの鉄道もこの軌道幅を使っている。

もう一つのシステムはタンザニア・ザンビア鉄道公社 (T A Z A R A、通称タンザン鉄道) で、一・〇六七メートル (三フィート六インチ、日本の J R 在来線と同じ) の軌道幅をもち、タンザニアとザンビアの両国共有鉄道として経営されており、本線の延長距離は、タンザニア国内だけをとれば九七〇キロメートルである。



TRCのカナダ製ディーゼル機関車

双方ともダルエスサラームに本社をもち、同港に通じているが、相互に接続はされていない。タンザン鉄道のほうはザンビア鉄道（Z.R.）にカピリ・ムポシで接続し、ダルエスサラームからの延長は一八六〇キロメートルである。

この各々の鉄道の性格の違いは、ダルエスサラームの駅の情景の違いに、はっきり現われている。

TRCのダルエスサラーム駅は、何の飾りもない建物だが、都心近くにあり、常に人々が大勢たむろしているので、やっと駅であることが判るような所である。この鉄道の前身はタンザニアがドイツ植民地であった今世紀初めに建設された「中部鉄道」である。ダルエスサラーム駅は、最初にモロゴロまで開通した一九〇七年頃にできたものだと思われるが、終着駅であるのに、どうしてこれほど目立たず、大広間も何もない小さい駅しか造らなかつたのか、不思議なくらいである。しかし、TRCの主要列車のほとんどがこの駅に発着するのである。したがって、駅は大きな荷物を持った人たちであふれ、建物に入り切らない人は、前の道路にはみ出している。

これに比べ、タンザン鉄道のダルエスサラーム駅は、一九七六年



TAZARA のダルエスサラーム駅

正式開業直前に完成し、すばらしく大きな広間をもった堂々たるビルで、その様式は、この鉄道建設に九億九八〇〇万元（約五億ドル）の無利子の借款を与え、建設工事すべてを請け負った中国の、文化大革命期の意気を反映して、まわりに茂る椰子の木がなければ、どこかの中国の駅かと思まがうほどである。しかし、その場所が都心からかなり離れており、庶民にとっては足の便が悪く、旅客列車の本数が、今のところ週に片道二便ずつしかないこともあって、人影を見ることがほとんどなく、真白な御殿のような建物は寂しく静まり返っている。

ただタンザン鉄道の真価は、ザンビアの輸出の九〇%を占める銅を、内戦で混乱するモザンビークやアパルトヘイト政策をとる南アフリカ共和国を通らずに世界市場に出せるようになったことにある。貨物輸送が主眼となっているので、この中国の友好と威信を象徴するような旅客駅がほとんど使われないということも、それほど問題ではないのかも知れない。

TRCのほうは、タンザニアの主要輸向け農産物であるコーヒーの主産地であるキリマンジャロ山麓のモシヤ、綿花の主産地

であるビクトリア湖岸のムワンザなどに通じ、いずれも積出港から四〇〇キロ、一二〇〇キロ程もある遠隔地にあるので、貨物輸送の面で経済の大動脈としての役割を演じてきた。

鉄道で旅する人々

道路整備の遅れていたタンザニアでは、一昔前、鉄道は人々の快適な旅の手段でもあった。私は一九六四年にダルエスサラームから七二時間かけて、ケニアを通り、ウガンダの首都カンパラまで鉄道（当時は東アフリカ鉄道）に乗ったことがあるが、窓から象を見かけたり、サバンナの日没時に焼畑の火がかがやくのを見ながら食堂車で夕食をとったりして、贅沢な気分を味わったことがある。

客車は一等から三等まであり、一等は二人用寝台、二等は四人用か六人用の寝台、三等は普通のクロスシートの座席車である。一等と二等は座席指定のコンパートメントであるが、どの座席になるかは乗車の時までわからず、駅に張り出した名簿を見て初めてわかる。私は一等と二等しか乗ったことがないが、妻と二人で二等に乗った時は、男性と女性に分けられてしまい、別々のコンパートメントになってしまった。

現在、TRCの旅客列車はものすごい混雑ぶりで、一等、二等の指定席は一カ月ほど前でないと思えないといわれる。三等車は自由席であるが始発駅で超満員になってしまうので、途中駅で乗ろうとする人は、切符は買っても乗れない場合が多い。列車は幹線でも一日二本程度なので、乗りそこねると何日も待たなければならなくなってしまふ。それでも待っている人がいるのであるから、まったく驚かされる。



列車に乗ろうとする人たち (TRCのモロゴロ駅)

一般に運輸に関しての人々の辛抱強さは大変なもので、鉄道でもバスでも、いつ来るかわからない、また来た場合でも乗れるかどうかわからないものをいつまでも待っているのである。

鉄道の場合、三等車であれば運賃がバスよりはるかに安いという事情もある。例えば、一九八五年に、ダルエスサラームからムワンザまでの公定バス賃は四六九シリング(約六四〇二円、当時一シリングは一三・六五円)であったが、鉄道なら三等が一八五シリング(二五二五円)、二等が四一八シリング(五七〇六円)、一等が九二二シリング(二万二五八五円)であった。

タンザニアの都市に住む人々は、昔のように移動労働者が多数を占めるのではなく、すでに長い間定住して家族も共に住んでいる者がほとんどであるといわれる。しかし自己の出身村とのきずなは強く保っており、一九七一年に行われた調査では、男性成人の五六%が年に一回以上の里帰りをしており、二四%が数年に一回は里帰りをしている。故郷で慶事、祭事、相談事などがあれば、しばしば帰村しており、その比率は女性、子供の場合にはより高いものと思われる。

鉄道が物凄い混み方をしているのも、このような人々の移動への必要から生じているのであり、乗りそこねていつまでも待っているのも、何とかたどり着きたいという希求の念から出ている。アフリカ人は時間の観念がなく、のんびりしているなどと思ったら、彼らの意識を誤って理解することになるであろう。

〈参考文献〉

- (1) Amin, M., D. Willetts and A. Matheson, *Railway Across the Equator : The Story of the East African Line*, London, Bodley Head, 1986.
- (2) Hill, M. F., *Permanent Way* (Vol. II), *The Story of the Tanganyika Railways*, Nairobi, East African Railways and Harbours, 1957.
- (3) Tanzania-Zambia Railway Authority, *Ten Years of TAZARA Operations (1976-1986) : Review and Perspectives*, Lusaka, Contact Advertising, 1986.
- (4) 吉田昌夫「東アフリカにおける鉄道建設と植民地経済の発展」、『鉄道史学』第六号、一九八八年十月。

(よしだ まさお／アジア経済研究所総合研究部研究主幹)