

途上国の人々を運ぶ 回送列車!?

日本からはるか6000キロ。インドネシアの首都ジャカルタ市内を、見覚えのある日本の列車が駆け抜ける。何とも不思議な光景だが、日本同様、市民の足として、すっかり定着している。

行き先には日本語で「回送」の表示。車内に乗り込むと、ビジネスマンや家族連れなど大勢のインドネシア人であふれている。日本での使命を終えた車両の中には、ここインドネシアだけでなく、タイやフィリピン、ミャンマー、アルゼンチンなど、海を渡り活躍しているものもある。整備が行き届いている日本の車両は、海外ではまだまだ現役。そもそも頑丈で壊れにくく、開発途上国からのニーズも高いそうだ(8ページに関連記事)。

毎日の通勤や通学、旅行など、今や私たちの生活に欠かせない交通手段となっている鉄道。日本には、時速300キロで走る新幹線から、通勤電車、路面電車、貨物列車、地下鉄、さらにはモノレールなど、実にさまざまな鉄道車両が走っている。

日本に初めて鉄道が敷かれたのは明治5年(1872年)。幕末に欧米から鉄道模型が紹介されたことがきっかけとなり、日本初の旅客列車が新橋と横浜間で営業を開始した。

そんな日本の鉄道が劇的に変化したのが1960年代。「戦後復興が進む中で、ヒトとモノの移動が急激に増え、東海道本線の輸送力が限界に達していた」と、財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所の森地茂所長は話す。そこで登場したのが、日本が世界に誇る「新幹線」。東京オリンピックの開催を前に、アジアの国が世界に先駆けて超特急「東海道新幹線」を整備したことは、欧米諸国を驚かせた。

その後、高度経済成長期を経て、東京、大阪などの大都市圏を中心に都市鉄道が急速に発達。現在では、日本国内の鉄道営業総延長距離は約2万7500キロ、利用者は年間約220億人にも達する。

日本の鉄道の強みは、単に全国に張り巡らされた鉄道網だけではない。私たち市民が安心して利用できる安全性や定時性、行き届いたサービスなど、どれも世界トップレベル。これも、J.R、私鉄といった鉄道事業者が日々重ねてきた努力のたまものだ。

—海を渡る日本の列車—

Thailand タイ



首都バンコクと地方都市を結ぶブルートレイン。行き先には「上野」の文字 © 塩塚陽介

Thailand タイ



タイ国鉄の2等客車に設置された新幹線の座席。JR西日本から贈られたもの © 月刊鉄道ピクトリアル

Argentina アルゼンチン



ブエノスアイレスの地下鉄車両(一部)に元東京メトロの丸ノ内線を使用 © Patricio Julio Hunt

Philippines フィリピン



JR東日本から譲渡された客車。見た目はボロボロだが、市民を乗せてマニラを駆け抜ける © 秋山芳弘

特集

鉄道物語

ニッポンから世界へ

北海道から九州まで、日本列島をつなぐ鉄道。私たちが毎日当たり前のように利用している“市民の足”は、その技術や安全性、定時性など、どれをとっても世界トップクラスを誇る。こうした日本の鉄道に対する開発途上国からのニーズは高く、日本での使命を終えた車両の中には、海を渡り、アジアなどで活躍しているものもある。JICAは、日本の高い鉄道分野のノウハウを伝えるため、ソフトとハードの両面から途上国を支援している。

編集協力:森地茂・財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所所長 / 政策研究大学院大学教授
参考文献:『世界の鉄道』(社団法人海外鉄道技術協力協会[JARTS]編)

from ヨルダン

週末は、家族で行楽列車に

text by 岡本 茂 (JICAヨルダン事務所長)



首都アンマンのモスクのそばを走る行楽列車

この国の鉄道史に最初に名を刻んだのは「ヒジャーズ鉄道」。オスマン帝国末期の20世紀初頭、ダマスカスからイスラム教の聖地メディナへ向かう巡礼鉄道として敷設されたのが始まりだ。第一次世界大戦で多くの路線が破壊されたが、一部の区間は戦後に復旧。1952年以降は「ヨルダン・ヒジャーズ鉄道」として運営されてきた。しかし利用者が少なく、2008年春には旅客列車がすべて廃止されてしまった。

しかじうれしいことに09年10月から、週末限定ではあるが、日帰りの「行楽列車」が運転されるようになった。首都アンマンから国際空港に近いジーザまでの約30キロを2時間かけてゆっくり走る。運賃は大人が3ヨルダン・ディナール(約400円)で、「週末のお出掛け」にはお手頃な値段。出発は朝9時。車内はたくさん家族連れでにぎわう。到着後は駅構内で弁当を食べるなどして過ごし、午後4時ごろ、アンマンに戻ってくる行程だ。

他方、50年代から使われていた蒸気機関車も保存されており、運が良ければ年に数回、チャーター列車をひく姿が見られる。そして何と、半世紀前に輸入された日本製の蒸気機関車も健在。日本風デザインの蒸気機関車が荒涼とした中東の風景の中を走る様子は感動的だ。

そして現在、国家プロジェクトの一環で、隣接国のシリア、イラク、サウジアラビアと「鉄道ネットワーク」を形成するという壮大な構想がある。ヨルダンが国際貨物輸送のハブ機能を果たすことが目標。しかし、ヒジャーズ鉄道は開業時に1,050ミリという狭いレール幅を採用しており、国際的な鉄道ネットワークにするためには、日本の新幹線が開業時に行ったように、標準規格(1,435ミリ)の線路を新設する必要がある。この構想を実現するには、周辺国の鉄道整備と合わせて、機運を高めていかなければならない。

日本型とアメリカ型 どちらに向かうのか

明治、昭和、平成と、時代を越えて鉄道が発達してきた日本。そして今、開発途上国でも、鉄道を含む運輸交通インフラの整備が、経済発展のカギとして注目されている。

都市では、慢性的に交通渋滞が発生。大量の排気ガスが環境へ与える負の影響も懸念されている。

「国内で700キロ移動する場合、日本では6〜7割の人が鉄道を利用します。しかしアメリカを見てみると、8割近くが自家用車を利用して。同じ先進国でも対照的です」。国や地域によって、適した運輸交通手段には違いがある。

鉄道社会の「日本型」と、車社会の「アメリカ型」。 「アジアは都市が連担し、人口規模・密度が高く、日本と街の構造が似ています。狭い空間を日常的に多くの人が移動するためには、車中心の生活では対応できません。鉄道が最適なのです」と森地所長は分析する。

「途上国の中には、石油や石炭、鉱物など、天然資源に恵まれている国も多い。しかし、インフラがボトルネックになっている」と、森地所長は指摘する。

インフラがないから資源が運べない、資源が運べないから経済が停滞してしまう。まさに輸送手段がないことが、悪循環の根本的原因となっているのだ。

ハードからソフトまで パッケージで支援

しかし、鉄道の導入には莫大な時間とお金がかかる。あまり知られていないが、東海道新幹線も一部が世界銀行の融資によって実現したものだ。それ故に、日本が鉄道の普及を必要としている途上国を支援することは、国際社会への恩返しとも言えるのだ。

JICAは「鉄道大国ニッポン」のノウハウを生かし、韓国や中国、インドネシア、タイ、フィリピン、インドなど、アジアを中心とした国々で、鉄道の整備に協力してきた。「計画段階から建設に至るまで、マスタープラン調査、円借款などを通じて、一連のプロセスをサポートしていくのがJICA

また、途上国で鉄道の導入が急がれるもう一つの理由に、都市化への対応がある。「豊かになれば、社会では移動の欲求」が生まれます。当然のことながら、人々は経済活動の盛んな都市に流れていく。そうすると増えた人口の移動手段も考えなければいけません」。実際に、急速な発展が進む多くの

の強みです」とJICA経済基盤開発部運輸交通・情報通信第一課の小泉幸弘課長。またハード面のみならず、開業に当たって必要な組織体制やシステムの構築、鉄道事業者や技術者の人材育成といったソフト面まで、総合的な支援を展開している。

最近の新しい動きとして注目されているのが、2010年6月に日本政府が打ち出した「新成長戦略」。これを受け、アジアなどで鉄道ビジネスが活発化している現在、ベトナムで検討されている「日本型新幹線」の導入に対して期待する声が高まっている。

こうした流れを受け、JICAでは大島賢三副理事長が中心となり「開発途上国における鉄道分野の国際協力に関する研究会」を設立。JICAのほか、

鉄道で快適な都市づくりを in ベトナム



ホーチミン市で建設予定の1号線(イメージ図)

ハノイとホーチミンの二大都市を結ぶ「高速鉄道」の建設計画が話題になる一方、「都市鉄道」の必要性も急速に高まっているベトナム。経済成長と人口増加に伴い、都市部ではバイクや自動車の交通量が急増し、渋滞の慢性化や事故の多発、大気汚染などが深刻な問題となっているのだ。

公共交通機関を整備し、安全で快適な都市づくりを一。ベトナム政府のこの方針に対して、JICAはハノイ・ホーチミン市の両都市で交通計画の策定を支援。さらにその結果を基に、現在環境にも優しい鉄道建設を中心とした都市開発の「総合的」な支援を進めている。

ハノイ市では、街の中心部を通る1・2号線の建設が円借款を通じて開始予定。また、駅周辺地

域の都市開発方針を策定する支援も進めている。さらに、都市鉄道との乗り継ぎをスムーズにし、利便性を高めるため、バスを中心とした公共交通管理の行政能力を強化する技術協力も始まる予定だ。

一方、ホーチミン市では、円借款による1号線の建設が近く開始される。また、都市鉄道の運営会社を立ち上げ、鉄道事業を円滑に運営するためのノウハウを移転する技術協力をまもなく開始する。両都市とも、ベトナム鉄道事業の関係者を日本に招き、国土交通省やJR東日本、東京メトロなどで、都市鉄道の設計・工事の手法や運営・維持管理などについて伝える人材育成も行い、相乗効果を上げている。



フィリピンの首都マニラ。都市化が進み、朝と夕方ラッシュ時には交通渋滞が慢性化している © 今村健志朗