

## 旧ソ連時代の 鉄道システムが老朽化

広大な大地に真っ直ぐに延びる線路の上を、真っ青な列車が駆け抜けていく。車窓の向こうには牧草地が広がり、時折、羊の群れが見える。大自然あふれる、何ともどかな風景だ。ここは中央アジアの国、カザフスタン。1991年に旧ソ連から独立を果たして19年、豊富な天然資源の恩恵を受けながら成長を続けてきた。

南部への分岐点、アクトガイから南東に延びる線路を南下していくと、視界の先にアラクリ湖が見えた。列車は湖を避けてぐるりと迂回して進んでいく。「昔は湖のすぐそばを線路が通っていて、雨で冠水してしまうこともよくあったんだよ」。乗客の一人がそう教えてくれた。実は、中国国境の町ドルジバにつながるこの路線、JICAの円借款で整備されたものなのだ。

今や域内の経済発展のけん引役として、重要な存在となっているカザフスタン。だが、ここまでの道のりは平たんではなかった。内陸国である同国は、港湾を通じた輸出入では、隣国を陸路で通過しなければならぬ。そこで求められたのが、旧ソ連時代に、モスクワ

中心に敷かれた鉄道網を他の近隣国への輸送ルートとして整備すること。また、それまでロシアや他の共和国に依存していた大規模な客車修理を、国内で行えるように体制を強化しなければならなかった。

しかし独立後、深刻な経済不況に直面。鉄道の修理やメンテナンスに充てる資金が十分になく、車両も線路も老朽化が進む一方だった。そこでJICAは95年、カザフスタンに対して初の円借款供与を決定。国家の最重要課題に「鉄道の輸送力強化」を掲げる同国政府は、国境付近の路線の整備、客車修理工場の改修を開始することになった。

## 「新シルクロード」の 生命線をつなぐ

カザフスタン南部の鉄道は、「新シルクロード」とも呼ばれるユーラシア大陸横断鉄道の一区間。しかし、その路線で一つの大きなネックがあった。隣国の中国で使用している線路の幅が違うため、国境を超えるには、客車は台車を履き替え、貨車は貨物の積み替えを行わなければならないのだ。しかも、中国国境のドルジバ駅ではその作業に必要な機材が不足しており、貨車1両の積み替えに1日以上時間を費やしていた。

## カザフスタン from KAZAKHSTAN

# 国境をつなぐ架け橋

日本の約7倍、世界第9位の国土を有するカザフスタン。内陸国で海路のない同国は、鉄道がヒト・モノの移動手段の要となっている。日本の支援で整備された鉄道が国の経済発展を担う「輸送力」の強化を支えている。



真っ直ぐに走る線路を貨車が通りすぎて行く。アクトガイ〜ドルジバ間は貨物列車で約8時間、1週間で170本運行されている



中国側から届いたパイプライン用のパイプをクレーンで積み替えている様子。日本の支援を通じて、国境の駅ドルジバでの積み替え作業の時間が大幅に短縮された

## 協力から10年 モノの輸送が活発に

開通からもうすぐ10年、JICAは昨年9月から10月にかけて事後モニタリングを実施。主な調査項目は、アクトガイ〜ドルジバ間の運行、ドルジバ駅での貨物積み替え、アルマティの客車修理工場の稼働など円借款で整備された箇所。現場に足を運び、国境につながる路線が効果的に機能しているかを調査した。

調査に参加したOPMAC株式会社海外事業部の村山なほみさんは、「自己資金を使ってメンテナンスも継続しており、確実に鉄道の輸送力は上がっています」と話す。経済不況の影響で貨物自体の量が減ることはあるが、5年前と比較しても、貨物列車の運行数は約3倍、ドルジバ駅での貨物積み替え時間は6分の1になった。「改修された客車修理工場でも、独自に研修を実施するなど、常に作業員や技術者のレベル向上を図っています」と評価する。

「カザフスタンの人たちは、鉄道が自国を支える重要な役割を担っていることを認識しています。鉄道を守ることが、自分たちの使命だと思っているのかもしれない」

広大な大地を走る鉄道が、この国の未来を切り開いている。



古い設備の客車修理工場(左)を近代的な施設(右)に改修。旧ソ連時代の車体も、修理を繰り返しながら、現在も使用されている