



チュニジアの鉄道電化

Railway Electrification in Tunisia

小林和久

KOBAYASHI Kazuhisa

日本工営株式会社/コンサルタント海外
カンパニー/運輸・交通事業部鉄道技術部
/マネージメントリーダー

平成15年にチュニス南部郊外線電化プロジェクト基本設計業務(発注者チュニジア国鉄、以下「SNCFT」と称す、資金源国際協力銀行(JBIC))に携わり、チュニジア共和国(以下、「チュニジア」と称す)の首都チュニスに滞在する機会を得た。チュニジアはアフリカ大陸の最北端に位置し、西のアルジェリア、東のリビアに挟まれた小国である。また、温暖な地中海に面し、対岸のイタリア領シチリー島まではわずか150kmである。

イスラム教国家であるが旧宗主国のフランスから大きな影響を受けており、独特の文化と国民性を持っている。短期ではあったがチュニジア滞在中の様々な見聞を報告する。

1. チュニジアの概要

●1 国土の概要

国土面積約16万4千km²は日本の約半分、人口約1000万人(2002年)は日本の約12分の1である。南北約800km、東西約400kmの変形巻貝状の形をし



■図1-位置図

■表1-基本データ

面積	16,415万km ²
人口	945万人(1999年)
言語	アラビア語(公用語)、フランス語
人種	アラブ人(98%)、その他(2%)
宗教構成	イスラム教スンニ派がほとんど
政体	共和制
元首	Zine El Abidine Ben Ali 大統領
議会	一院制
GDP	199億ドル(1999年)
所得水準	2,100ドル

出典:外務省ホームページ

ており、アルジェリア、リビアの隙間に楔を打ったように存在を主張している。北部の地中海沿岸地域は小麦の豊かな収穫地であり、中部はチュニジアの特産品であるオリーブが一面に栽培されている。一方、南部はサハラ砂漠の北限に連なる砂漠地帯で、巨大な塩湖とオアシスが景色に変化をもたらしている。

北部から東部を結ぶ海岸線に沿って首都チュニス、観光都市スース、チュニジア第二の都市スファックス等の大都市が連なっている。また内陸部にはケロアン、ガフサ等の中都市が点在し、各都市間は比較的交通量の多い道路で結ばれている。高速道路は現在チュニスからスース近郊まで約130kmが供用中である。チュニジア国鉄がチュニスから北部の地中海沿岸都市であるビゼルト、西部の都市ベジャ、ジャンドゥーバ、中部のスース、スファックス、南部のガベスおよび内陸部のガフサ等に列車を運行している。

チュニスの年間気温は摂氏10度から35度程度であり、湿度が低いのですごしやすい。冬はセーター等が必要である。夏は40度近くになることもある。秋には集中豪雨が時々ある。チュニス市内の排水が悪い地区では集中豪雨後は水がひかず、湖の中に車が渋滞するような状況だった。

●2 歴史

チュニス市から近郊電車に乗車し、約20分で古代国家カルタゴの遺跡に着く。カルタゴは紀元前に農業、貿易を主体に栄えた国家である。しかし、ローマとの戦いに敗れ廃墟と化した。ローマの植民地となった後はローマ様式の建築、文化を築いたがアラブ

との戦いに敗れ再び歴史の舞台から退いた。カルタゴ遺跡のほか、中部の都市エルジェムの円形闘技場、ザグーアの水道橋、内陸部の都市ドゥガのローマ遺跡等、一見に値する歴史遺産が多い。特にエルジェムの円形闘技場は規模が大きいため壮観だった。保存状態がよいので今にも猛獣の前に囚人が引きずり出されるかのような錯覚に陥った。

●3 日本との関係

時差は日本よりマイナス8時間。成田からパリ経由チュニスまではパリでの平均的乗り継ぎ時間込みで約19時間を要す。空間的、時間的距離は遠いが、ODA等を通じて日本との交流も増えている。また、カルタゴ遺跡、砂漠に代表されるように日本人の関心を引く観光資源が豊富で近年日本からの観光客も増加している。

2. 魅力に富む鉄道

チュニジアには全国を結ぶSNCFTの他に、チュニス市内に路面電車(メトロ)及びチュニス市内とカルタゴ方面を結ぶ近郊鉄道(TGM)がある。SNCFTは通勤線および長距離線に旅客列車を運行し、また貨物営業も行っている。メトロはチュニス市中心部から各方面に計5路線があり、市民の足として必要な交通手段となっている。TGMはカルタゴ方面からの通勤線として利用されている。ここではSNCFTについて述べる。

●1 電化プロジェクト

参加したプロジェクトはSNCFTのチュニス南部郊外線の電化プロジェクトである。南部郊外線はチュニス駅から近郊区間の終点ボルジュセドリア駅まで23.5kmを約48分で結んでいる。現在はディーゼル機関車が客車6両を牽引し、のどかに運転されている。ディーゼル機関車は発車時に黒煙を勢いよく吹き上げるのでまるで蒸気機関車のような様子である。

●2 メーターゲージとスタンダードゲージ

SNCFTには2種類の軌間がある。軌間とは2本のレールの頭部内側の距離である。チュニスから西部への路線は標準軌と呼ばれる軌間1,435mmの線路である。一方、チュニスから中部、南部への路線(チュ



■図2-チュニジア全図

■図3-チュニジア国鉄路線図

ニス南部郊外線を含む)はメーター軌と呼ばれる軌間1,000mmの線路である。新幹線を除く日本の多くの鉄道の軌間は1,067mmである。このため、日本の線路とSNCFTのメーター軌とはほとんど違いは感じられない。また、貨物専用線の一部には3線軌条区間がある。これは線路を3本配置し外側の2本を使用して標準軌の列車が走り、内側の2本を利用してメーター軌の列車を走らす線路である。日本では神奈川県箱根登山鉄道に小田急電鉄が乗り入れている区間等に3線軌条の例がある。

●3 旅情のあるチュニス駅

SNCFTの代表駅であるチュニス駅は線路が行き止まりになっている。これは頭端駅と呼ばれ、日本では上野駅の長距離列車ホームがその例である。上野駅のような旅情のある駅である。チュニス駅には標準軌とメーター軌の線路が集まり、見るものの目を楽しませてくれる。旅情のある一方、南部郊外線の通勤列車が到着した際



■写真1-チュニジア国鉄チュニス駅

■写真2-チュニス駅構内



■写真3ーチュニス市内



■写真4ー黒煙を吐くディーゼル機関車

の世界である。車両は丁寧に整備されているが、ドアが開まらない、窓が開かない等の不具合もある。ドアが開まらないため、発車後の駆け込み乗車、停車前の飛び降りには自由でチュニア人の運動神経向上に役立っているようだ。車体へのいたずら書き、破壊という

の混雑は日本の通勤ラッシュを彷彿させ、ここはチュニア第一の都会であることに気づいた。頻繁に到着する通勤列車を横目に見ている長距離列車の客はほとんどリラックスしており、旅行気分を漂わせている。駅構内のベンチには見慣れない衣装をまとった旅行者もいて興味をひいた。

●4 変化に富んだ車両

当然であるが車両は軌間が違う線路の上を走れない。このため標準軌、メーター軌それぞれに専用の機関車、客車、貨車があり、車両は変化に富んでいる。日本でも昔あった荷物室がある客車もある。また、コンテナ列車はなく昔ながらの貨車が活躍している。まるで模型

わゆる「バンダリズム」も少しある。しかし車内に空き缶等のごみを残さない点では日本よりもマナーがよい。もっとも街角に缶ジュースの自動販売機はないので、空き缶そのものが少ないのも理由かもしれない。

●5 長距離列車に乗って

チュニスから約100kmはなれた地方都市ベジャまで長距離急行列車に乗車した。片道1時間45分、料金は一等車で6チュニアンディナール(約540円)だった。これは日本の料金と比較してかなり安いと感じた。SNCFはほぼ時刻表どおり列車が運転されている。チュニス駅の長距離列車ホームには機関車に後押しされて列車が車庫から回送されて来た。ヨーロッパスタイルの低床ホームから車内に一歩はいると、通勤客の喧騒から隔離され、別世界であった。ディーゼル機関車にひかれた急行用客車は快適で、飲み物、ランチの車内販売サービスもあった。小さな途中駅を高速で通過しオリーブ畑の連なる緩やかな起伏の平野を走り抜けた。羊の放牧されている峡谷地帯を通過し、アーチ橋を渡るとまもなくベジャに到着した。帰路の列車まで駅の周囲を歩き回ったが、さすがにこれといった観光対象がない都市には日本人は珍しいと見えて視線を感じた。チュニ



■写真5ーデュアルゲージの機関車



■写真6ーザグーアンの水道橋遺跡



■写真7ーモスク



■写真8ー羊の群れ

スから日帰りの距離でも首都チュニスとはかなり印象の違う土地に来ることが可能である。

3. 市内探検とチュニア人の生活

チュニアは多くの都市の中心にメジナと呼ばれる旧市街がある。城壁に囲まれた旧市街の中は迷路のようである。内部の目抜き通りには観光客相手のみやげ物屋が軒を連ねているが、一步路地裏に入るとそこには地元の住人が暮らしている。最初はメジナに対し怪しい印象を持っていたのだが意外に安全な場所だった。チュニスのメジナを歩くとさすがに外国人観光客が多かった。チュニアの工芸品がみやげ物の主流である。最初にメジナを訪れたときは見るものすべてが珍しかったが、回を重ねるとこの店も同じものしか売っていないので興味がなくなってしまった。買い物をするより中を歩き回って路地裏の庶民生活を垣間見ることがメジナでの最大の楽しみである。

チュニアはアラビア語とフランス語の世界である。最近では英語教育も普及しつつあり小学校5年生から英語教育もある。しかし、年配者に英語はほとんど通じない。従って片言でもフランス語を話す場面が必要になる。チュニア人は生まれてから家庭ではアラビア語で育つ。小学校3年生で第1外国語としてフランス語を習う。従ってほとんどのチュニア人はアラビア語とフランス語のバイリンガルである。

敬虔なイスラム教徒が大部分のチュニアでは一日5回モスクからお祈りを呼びかける声が聞こえてくる。近郊の町にはいたるところにモスクがあり、白い尖塔が聳え立っている。異国情緒満点である。

チュニア人には男性はモハメド、アリ、ベシール、女性はバイヤ、ゼイネブ、メリアム等の名前(姓ではない)が多い。

4. 食べ物

チュニアの代表的な料理は「クスクス」である。これは小麦を原料としたか粒状のクスクス粉を野菜、肉、魚と一緒に専用容器で蒸してつくる。味付けはトマト、オイル、オニオン、塩、香辛料等であり、ケチャップのような色がついている。家庭料理であるがレストランでももちろん食べることができる。チュニア人は食べる量が多いので、レストランのクスクスも食べきれないことが多かった。チュニアはフランスの植民地だったのでフランスの生活様式が残っている。パンはフランスパンである。

日本で一般的なしっとりしたパン(英国式ブレッド)は手に入らない。ぱさぱさのフランスパンに「ハリサ」という唐辛子ペーストをぬって食べるのがチュニア人のパン食である。3回もこれを食べると飽きてしまう。やはり日本人には日本人の食べなれたパンが合うようだ。チュニアの一般的な飲み物はコーヒーとミントティーである。街角にも立ち飲みのカフェスタンドが多くあるが、コーヒーは日本のコーヒーに比べて量は少なく、味は濃い。なにより砂糖をどっさり入れるので、健康志向の人には向かない。ミントティーも香りはよいが、日本人には甘すぎる。持参の日本茶ティーバックに勝るものはなかった。

チュニスには中華料理店が市内に1件、郊外のホテルに1件ある。残念ながら日本料理店はなかった。食生活が日本人にとっては最大の問題点だった。

5. おわりに

チュニアはサッカーが国民的スポーツである。施設の充実したサッカー競技場がチュニス市内及び近郊にある。少年がサッカーボールを追う光景を町のあちこちで見ることができた。2004年2月にはサッカーのアフリカカップがチュニスで開催され、決勝でモロッコを破りチュニアが優勝した。また、日本、チュニアのサッカー親善試合が2003年10月に開催された。この試合は日本が僅差で勝った。2004年4月からは日本の愛知県瀬戸市とチュニアのナブール市がともに陶器産地という縁で姉妹都市提携を行ったこともホットな話題である。

このような文化レベルでの交流が促進されているほかに、日本政府の海外援助の一環として、鉄道、道路、給水事業等の社会インフラ整備を通して日本とチュニアの協力関係が拡大している。チュニア人の行動様式は東洋人である日本人には理解が難しい面と、勤勉である等の共感が持てる面があった。アフリカの小国であるにもかかわらず経済的、文化的発展がめざましいチュニアは日本の昔の姿を連想させる何かがあった。出会ったチュニア人の人情あふれる顔を思い出すたびに、チュニアの今後の発展と日本との関係拡大を願っている。