

## 国士舘大学セミナー「イラクの最新事情－『運輸・交通』から見た

イラク新時代－」

2019年10月18日

中東懇話会代表 岡田總

インターネットの普及したわたしたちの暮らす現代、情報は瞬時にして世界中に「伝達」(transfer)されます。思い起こしてください、わたしたちは8500キロメートル近くの空間的な隔たりのあるイラクでの出来事、例えば2003年のイラク戦争での出来事をテレビの映像を通して、「リアル」タイムの「ライブ」映像で見えていました。

でも、果たしてそれは本当に「リアル」で、「ライブ」だったのでしょうか。そこには、VRやインターネット通信への無批判な信頼がなかったのでしょうか？

今回のセミナーで取り上げる「運輸・交通」の扱う人の流れ(人流)、物の流れ(物流)は、そうした「伝達」の対極にあります。もっともVRから遠い部門の一つ言えるでしょう。人や物の「移動」(transport)は、あくまでも個別的、具体的です。愚直なまでに「モノ」にこだわります。瞬間的な空間移動というようなことは、いまのところSFの世界に限定されています。

情報「伝達」だけに頼っていては、いわゆる情報過多の頭でっかちに陥ってしまいます。一日中部屋の中でコンピューターの画面をのぞいている人間を想像してみてください。画面を見ながら精神が世界を駆けめぐっている間、身体は部屋の中に置き去りにされたままです。おいしい食べ物を映像として見せられても、実際にその食べ物のある場所にが行くか、あるいはそこから届けられ、実際に口にできない限り、決して満足は得られません。人間の本当の自由はないと思います。「伝達」だけに頼っていたのでは、統合的に物事を理解することも難しいのではないのでしょうか。「百聞は一見に如かず」ということわざがあります。そこで言う「一见」は、単に写真や映像を「見る」というのとは違うはずで、自らの身体を現場に「移動」させ、「見る」ことではないのでしょうか。

こうした人や物の自由な「移動」を手助けするのが「運輸・交通」です。NPO中東懇話会は本年3月から4月にかけて、イラク運輸省の招きでバグダードとバスラを訪問しました。今回のセミナーでは、「運輸・交通」の部門での人と物の動きを追いつつ、イラクの現状(現実)に触れてみたいと思っています。

なお、セミナーの後半では、イラクの次の時代を担う若者たちの姿に、とりわけ実際に訪れたバスラ大学で見た学生たちのキャンパスライフに目を向けてみたいと思っています。

\*\*\*\*\*

イラクの運輸・交通インフラのほとんどを所管しているのが運輸省です。具体的には、陸運、鉄道、水運、海運、港湾施設、そして航空運輸などが含まれます。

## 陸運（自動車）の歩み

イラクの自動車時代の到来は、イギリスのイラク占領が始まって以降の1920年代からだった。イギリスの占領下であったことから、入って来る自動車はヒルマン、オースチンなどのイギリス製の右ハンドルの車で、通行は左側通行だった。しかし、その後、次第に自動車の本場、アメリカから、フォードやシボレーといった右側通行用の左ハンドル車の輸入が増加するようになると、1926年から右側通行に変更された。車の所有は極めて限られて一部の人々の乗り物だったが、馬車などとの衝突事故が多発していた。

公共交通としてのバスの運行が開始されるようになったのは、1930年代初頭からだった。始めの頃のバスは、木製のボディでバグダードと諸県との間で運行されたが、1932年にイギリスから独立したイラク政府は、1938年に旅客局（مصلحة نقل الركاب）を設立するとイギリスからバスを輸入し、その運行をバグダード市庁（أمانة بغداد）に委ねた。以後、公営バスは運行主体がさまざまに変わる中、長く、バグダーディーの間では「アマーナ」と呼ばれて親しまれることになった。因みに、現在は旅客公社（الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود）が公営バスの運営を行なっている。

バグダードのバスを特徴づける赤い2階建てバスが登場したのは、戦後の1950年代からだった。一時期、石油国営化をめぐるイギリスとの関係が冷え込んだ時期もあったが、1970年代には原油高によるイラクの豊かな国庫を反映して、「ブリティッシュ・レイランド」からの大量の2階建てバスの購入に止まらず、ドイツから「マン」、ヨルダンから「アルバ」、エジプトの「ナスル」、ハンガリーの「イカロス」などからのバスが輸入された。1980年代に頂点に達した公営バスの最盛期には、バグダード市内の路線は96路線にまでなり、2階建てバスはバグダードの街を縦横に走る住民の足になった。言うまでもないことだが、イラク経済の拡大に伴って、貨物自動車の数も増大した。

しかしその後、イラクは1988年までつづいたイラン・イラク戦争の激化、1990年から翌年にまたがる湾岸危機・戦争、その後の13年間つづいた国連による経済封鎖の中で、新車の輸入はもちろんのこと、スペアパーツの購入もままならない状況に陥った。旅客輸送を担っていたバス運送の分野でも、街中での赤い2階建てバスは老朽化ばかりが目立ち、満足な運行ができないようになってしまった。

そして、2003年のイラク戦争とその結果として、それまでのサッダーム・フセインの独裁政権が崩壊すると、イラクは一時期無政府状態に陥り、街路には車検のない車があふれた。やがて狂乱は収まったが、平和な時代の到来とともに、人口は着実に増え始め、都会の住民の多くは自家用車を持つようになった。交通渋滞はバグダードに慢性的な交通渋滞をもたらした。

1990年以降止まっている新しい道路建設（特に、バイパス建設）、大量輸送を可能にする首都バグダード市内での地下鉄の建設、そして道路の容量を超えた自動車の数量規制などの方策が、いま早急に求められていると言えよう。

### 鉄道の歩み

19世紀後半のイラクは、オスマン帝国の版図の中で、3つの州（モースル、バグダード、バスラ）に分割されていた。そのイラクをめぐる、西欧列強（イギリス、フランス、ドイツ、ロシア）が覇を競っていた。それは、鉄道の新設をめぐる争いの中でも表面化した。

1899年、ドイツがオスマン帝国のスルタン、アブドルハミード2世から鉄道敷設の権利を取得することに成功した。イスタンブールからアナトリア半島を縦断し、さらにモースルからバグダード、バスラへと鉄道の伸長の権利を得たのだった。当時、この鉄道建設の計画は3B鉄道（ベルリン—バグダード—バスラ）として知られていた。第一次世界大戦の勃発を間近にする中での建設の開始だった。

イラク国内の部分については、早くも1914年の宣戦布告からわずかの後に、バグダード—ドウジェイル—サーマッラーが開通した。しかし、やがてドイツは戦争の敗戦国となり、彼らの鉄道計画は頓挫した。その後の計画の実施はイギリスの手に委ねられることとなった。

イギリスの委任統治の時期を経て、1932年の独立後も、イラクの鉄道の運行は長くイギリスの影響の下にあった。

ここで、留意が必要なこととして、バグダード—シャルカート（モースルの南）間のレール幅は標準ゲージで敷設されたが、その他の路線はメーターゲージで敷設されていたことだった。

イラクの鉄道建設はその後、第二次世界大戦をまたいで、政治的、軍事的な激動を経ながらも、着実に路線を伸長させて行った。しかし、1990年から13年間にわたってつづいた国連による経済制裁の間は、新たな進展はなく、鉄道施設は老朽化を強いられていた。

そして、2003年のイラク戦争の勃発と直後の混乱の中では、鉄道施設も一時略奪や破壊工作に晒された。各路線の周辺の治安も悪化をきわめ、戦後の数年はイラク鉄道は列車を運行することができなかった。

しかし、鉄道公社はその後、治安が徐々に改善に向かう中、2007年からバグダード—

バスラ間の路線など一部で運行再開に漕ぎつけた。2010年からは、イラク国内のシーア派信徒の聖地、カルバラへの参詣者の求めに応じて、ムサイブーカルバラ間の新線の建設を始められ、2012年に完成した（現在までに、イラク国内の路線の総延長は2893キロメートルに達している）

いまなお多くの路線が単線のままであり、道路との交差も立体化されておらず、信号その他の付属品の老朽化も目立つ。しかし、重要幹線であるバグダードーバスラ間には旧路線とは別に新路線が敷設され、2014年には中国の機関車DMUが導入され、スピードアップを図るなど、鉄道公社のたゆまぬ努力がつついている。

### 空輸の歩み

1921年にイラクがイギリスの委任統治下で国家として樹立されると、1931年には空軍が創設された。その一方、イラクの民生用の航空史は、1933年、バグダードの西に、後に「ムサンナー空港」と呼ばれることになる、西バグダード空港（BAGHDAD WEST）が開港になったことに始まる。因みに、現在まで使われているバグダード国際空港の空港コードBGWの由縁はここにある。当時としては世界的にも先進的な設備を備えた空港だった。同様な空港・空港ビルは、ほぼ同じ頃にバスラにも建設された。

バグダード空港には、当時のヨーロッパの主要航空会社であるエンパイア航空、KLMその航空、エールフランスの航空機が飛来した。

イラク人自身による民生用の航空への参入は1938年からだった。同年1月10日、「イラク航空協会」（現フィルナース航空クラブ）が購入した3機のデ・ハビランド社製の双発輸送機がイギリスからバグダードに到着した。それ以降、国内はモースル、バスラ、スライマーニーヤとの間、国外はシリアとイランとの間に運航が始まった。

1946年1月28日、イラク政府はイラク鉄道公社の下に正式にナショナルフラッグである「イラク航空」（الخطوط الجوية العراقية）を設立し、それ以降の運航はイラク航空協会の手から離れた。

1950年代になると、人々の航空機を使っての旅行、メッカ巡礼などの需要も高まるようになった。イラク航空はその機種の実用を図り、海外への路線の拡大に努めた。1970年代になって、アメリカのニューヨークケネディ空港への乗り入れも実現させた。イラクの民生用の航空事業は当時、中東全体でも先進的で、関係諸国の間で名声を博していた。

1980年から8年間つづいたイラン・イラク戦争中は、イラク航空の運航はほとんどその影響を受けなかった。しかし、1991年の湾岸戦争とその後の国連による経済制裁中は、長期にわたり運行休止に追い込まれた。2003年のイラク戦争の直前には17機の航空機を所有していた。それらは、戦争の被害を避けて、ヨルダンやチュニジアやイランに避難させた。

戦後は、いち早く再開に向けて準備を始め、2004年10月3日、戦後の一番機がヨルダンに向けて飛び立った。つづいて、翌月にはイランのテヘランに向けた運航が再開された。

2005年8月からは、中東諸国のみならずヨーロッパなどの主要都市を結ぶ航空機を就航させている。

空港施設も、戦後の一時期の停滞を脱し、近年は著しく改善した。しかし、欲を言えば、イラク航空はまだまだ昔日の輝かしい名声を取り戻すまでにはいたっていない。近年の湾岸諸国の充実した空港施設と比較するとき、その差は明らかである。

国内の安全な空域が広がる中で、イラクの航空界のさらなる発展が待たれる。

### 海運・水運の歩み

第一次世界大戦中の1914年、イラクに進攻したイギリス軍は、バスラに軍需物資搬入のために木製の棧橋を持った小さな港を建造した。この小さな港は、やがて戦争が終結すると、1919年にイギリスの民生局に移管され、商業港として使われるようになった。これが歴史的に、イラクの近代港湾整備の実質的な始まりの年と見做されている。本年は近代のイラク港湾史における記念すべき100周年ということになる。

商業港として新たな出発をしたとは言え、その後のイラク港湾の歴史は決して平坦ではなかった。政治や軍事の状況に翻弄された波乱万丈の歴史だったと言うのが妥当だろう。港湾管理の体制は、当初は単に簡便な「事務所」(دائرة) というほどのものでしかなかった。

しかし、徐々にではあるが整備が進み、1950年代から始まり、60年代、70年代にはバスラの港湾は繁栄の頂点を極めるまでになった。いわゆる、「黄金時代」である。アラブ諸国全体の中で揺るぎない地位を確立し、イエメンのアデン港の改修といった、自国以外の港湾の発展にも貢献するまでになった。

しかし、その繁栄も1980年から8年間に及んだイラン・イラク戦争(第一次湾岸戦争)の始まりと共に、暗転する。そればかりではなかった。戦争の終結から2年あまりで、今度はイラク軍によるクウェート侵攻による湾岸危機と、それにつづく戦争の勃発(第二次湾岸戦争)は、その後のイラクに対する国連による経済制裁につながった。イラクの経済は致命的な打撃を受け、バスラの港湾活動は完全に麻痺してしまった。

2003年のイラク戦争を最後にして、イラクの政治体制は変わった。ようやくイラクの経済活動、特にバスラの港湾活動は復興に向けて動き出した。

現在、港湾公社は、いずれもバスラ県内にある5つの港湾施設を管理している。もっとも

古い港が1914年に建造されたマーカル港 (ميناء المعقل)、1965年に建造され、最大の港湾施設を持つウム・カスル港 (ميناء أم القصر) -9年前に、南港と北港に分割された-、1989年に建造されたホール・ズベイル (ميناء خور الزبير) -この港の特徴は、隣接する肥料工場などの工業地帯と一体になっており、工場からの製品の輸出のための専用のバースを備えている-、1976年に建造された、規模のもっとも小さいアブー・フィルース (ميناء أبو فلوس) である。そして、残る1つが、現在建設途上にある壮大な大ファオ港 (ميناء الفاو الكبير) プロジェクトである。

世界中で、港湾施設のめざましい発展がつづく中、ドバイなどアラビア湾岸の諸国の間でも、大型の船舶の受け入れができる港湾施設の整備・拡充の競争が起こっている。そうした流れに、イラク港湾公社がどれだけ応えられるか。旧態依然とした港湾関係の法制度の整備を含め、さまざまな課題への果敢な対応が求められている。

\*\*\*\*\*

イラクを訪れたことのある人ならば、おそらく誰もが首都バグダードやその他の主要な諸都市の交通渋滞に遭遇したことでしょう。増えつづける人や車に「運輸・交通」部門が追いついていないのが実情です。そのため、バグダードを走行する車の燃料費だけでも毎日100万ドルに達する経済損失を引き起こしていると言われていています。そればかりか、渋滞は排気ガスによる大気汚染を倍加させることにつながり、職業運転手はもとより、毎朝の通勤に車を使っているイラク人のいら立ちを募らせています。

人と物の自由な「移動」の実現を目指すイラクの「運輸・交通」部門には、一層の努力が求められています。