

ヨルダン沙漠鉄道の日本製SL

牛木久雄（会員）

この数年、ヨルダンの沙漠に出かけているが、今年（2017年）は春と夏に行くことができた。今年のヨルダン行では、沙漠を南北に走るヒジャーズ（Hجاز）鉄道沿いの地域が対象となり、停車場に立ち寄ることがあった。現在、ヒジャーズ鉄道は余り稼働していないが、停車場の引き込み線には、それ

なりに鉄道車輛が待機している。いやむしろ、放置されていると言ったほうが良いかもしれない。筆者は、20年ほど前に日本製のSL（蒸気機関車）がヒジャーズ

狙って停車場に立ち寄り、留め置き車輛を見て回るようにした。その結果、日本製のSLと貨車が沙漠の線路に残されていることを確認した。その時に撮った写真の幾つかを本稿で示し、それらの車輛が遠い沙漠に来て、今日に至った事情や現地の背景を紹介しようと思う。

一、ヒジャーズ鉄道

アラビアの鉄道について知っている会員は少ないと思うが、アラビアでは、19世紀末から20世紀にかけて、多くの鉄道が建設され、ヨーロッパ植民地主義が衝突した。

ドイツ帝国とオスマントルコ帝国の覇権戦略（3B政策）は、ベルリンからビザンチウム（イスタンブール）を経てバグダードに至る鉄道を建設し、大英帝国はケープタウンからカイロを経て、カルカッタ（コルカタ）まで鉄道を延伸させる覇権戦略（3C政策）を進めた。このように鉄道によって、両者は覇権争いの刃を、アラビアの中核地



図1 ヒジャーズ鉄道ワディ・ラム駅（ヨルダン）の日本車輛製造（株）製のSL



図2 蒸気機関車に残っている日本車輛製造（株）の製造銘板

域で切り結んだ。その熱い争いの現場は、イラクのバグダードであり、シリアのダマスカスであり、パレスチナのエルサレムであり、エジプトのカイロであった。多くの鉄道路線が、その後の政治の嵐（中東紛争）の中で、切断され、廃絶されることになったが、これらの都市には、依然として現在もその一部が残されている。すっかり影が薄くなったものもあるが、エルサレムのように技術刷新で現代の交通需要に応えているものもある。

ヒジャーズ鉄道というのはシリアのダマスカスからサウジアラビアのマディーナ（メジナ）Madinah への鉄路で、かつては、聖地メッカ Makkah に向かう巡礼者の最新の交通機関であった。この鉄道によって、従来ダマスカスから1か月以上のキャラバンを必要とした巡礼旅が、わずか4日に短縮され、同時に多くの危険も回避された。

この鉄道計画は、オスマントルコ皇帝アブドル・ハミド二世が、その治世25年を記念して1

900年に開始され、前述のように、メッカ巡礼の旅程短縮と安全向上を目指したものであった。その建設資金は全額回教徒からのものでなくてはならないとし、皇帝や国庫からの拠金に加え、帝国内外の全回教徒からの献金や、国内の学童からの寄付によって賄われた。

鉄道建設は、1901年に開始され、1908年に竣工したが、学童からの寄付が強制的であったとか、枕木の用材を沿線地域から調達し、その結果、希少な森林資源に甚大な被害をもたらしたとか、芳しくない話が現地では現在でも語り継がれている。

この鉄道の特徴の第一は、その軌道幅（軌間）が、1米5センチ（1050mm）であることである。建設当時、トルコ帝国本土からの本線は未だダマスカスまで届いていなかったが、本線は、いわゆる標準軌道（軌間1435mm）であった。しかし、ダマスカスからのヒジャーズ鉄道は、前述の特殊軌間を採った

ため、本線からの列車は、ダマスカスで車台を替えないと、そこから先の運行ができないことになった。この不便さは、鉄道が延伸され、ヨーロッパから異教徒勢力が進出して、イスラム聖地には直行できないようにするための選択だったと伝えられている。ヒジャーズ鉄道を聖都メッカに到達させず、あと400kmを残して、古都マディーナ止まりとしたのは、同じ理由からだという説もある。なお、ダマスカスからマディーナまでの総路線長は、1320・5kmであった。

ヒジャーズ鉄道の建設は、ドイツ人技師長の下でおこなわれた。その結果、駅舎や付属施設は、ドイツ風のものが多いと言われている。ヨルダン国内の駅舎は、どこかヨーロッパ風であり、しかも、聞いてみると、鉄道開通以来の建築物だとのこと、その頑強さは、ドイツ式ならではのものではないかと思われた。なお、ヨルダンの首都アンマンは、ヒジャーズ鉄道が来

るまでは、ローマ遺跡に取りついた寒村であったが、丁度地形的難所に掛かっていたため、陸橋やトンネルなど、重要な大型構造物が建設されることになった。それが切掛けで、アンマンでは、その後の発展につながる人や物の動きが始まったと言われている。現在のアンマンは人口400万を越す大都会である。

ヒジャーズ鉄道は、開通後10年を待たずに、第一次世界大戦の戦場となった。デイビッド・リーン監督の名画「アラビアのロレンス」には、どのようにして英・アラブのゲリラが鉄道を破壊し、オスマントルコの覇権をアラビアから駆逐していったかが描かれている。破壊活動によってヒジャーズ鉄道は、1917年初頭、遂にヨルダンとサウジアラビアの区間が断絶してしまった。その後サウジアラビア領内の路線は復旧することなく、現在に至っている。鉄路爆破で脱線転覆した列車の残骸や、路線断絶の結果線路に残されたSLを、百年の歳月を経た



図3 ヒジャーズ鉄道 カトラナ (Qatranah) 駅



図4 ワディ・ラム (Wadi Rum) 沙漠

今日でも見る事ができる。

ヒジャーズ鉄道は、世界屈指の由緒ある鉄道であるが、その鉄道を、日本製のSLが走っていたというのは、鉄道ファンのみならず、多くの人々の関心を呼ぶ史実であろう。

二、日本製SL

日本製のSLがヨルダンで稼働中だと聞いたのは、全く偶然

だった。

今から丁度20年前に、アンマンで2か月仕事をしたことがあり、その余暇に、イギリス人が中心となって開催していた考古学同好会に出たことがあった。筆者が参加した時の話題はヒジャーズ鉄道であった。そして、当時稼働していたSLの中に、ドイツ製やベルギー製とともに、日本製も存在するのを知った。

数日後、同好会で教えて貰った情報を頼りにアンマン駅に行ってみた。駅で案内された整備工場の中に、その日本製SLがあった。そのSLには、名古屋の日本車輛製造(株)の銘板が張り付けられていた。日本製SLは間近に迫った観光シーズンに備えて整備中とのことで、ペンキも塗られ、大事に使われていることが察せられた。大変印象深かったのは、SL

の他に日本製のタンク車も何輛か引き込み線に停まっていたことである。どうか、他の車輛とは違う雰囲気だったので、作業員に聞いたところ、日本製だとのことであ

った。文化というのは、直感に訴えるものなのだ。

同好会から紹介された文献や、その後自分で集めた資料を読むと、以下の事実が分かった。

①日本製のSLは、1959年に、アメリカの援助として5輛が導入されたが、元々はタイ国用に製造された15輛のうちの売れ残りであった。タイ国の軌間は1000mmだったが、1050mm用に調整された。

②このSLの形式は2-C-1形テンダ機80形と言って、動輪が3対あるCタイプである。ボイラーは石炭炊きではなく、燃油炊きになっている。80形であるために、5輛のSLには、アラビア文字で81、82、……、85と番号が振られていた。

③この5輛と同時に、日本車輛製造(株)からは、25輛のタンク車も納入されていた。

筆者がアンマン駅を訪ねた時点で、日本製のSLは、既に3輛が廃車となっていたが、解体

された1輛の他は、それぞれ大
学で展示されたり、地方の操車
場に留め置かれたりしている
ことであつた。

今年、ワディ・ラム駅で見た
日本製SLは、客車も連結され
た列車編成になっていたが、そ
れは、以前に聞いた観光SLだ
ったのかもしれない。暑い夏が
終わり、沙漠の観光シーズンは
始まると、アラビアのロレンス
が活躍した往時を追体験する人
気のツアーが、ワディ・ラム沙
漠を訪れる人々に用意された。
ツアー客は、SL列車で沙漠に
乗り込み、その列車を地元の遊
牧民が襲撃するというアトラク
ションがあるのだそうである。
日本製のSLは、その人気者に
なっているという訳である。

2008年は、日本製SLが
ヒジャーズ鉄道を走り始めて丁
度50年目であつたから、日本か
らの観光客誘致の目玉として、
この沙漠鉄道ツアーが話題にな
るのではないかと期待していた
のだが、残念ながら不発に終わ
つた。

三、ヒジャーズ鉄道沿線の 観光

シリア内戦以前、ヒジャーズ
鉄道は、毎週一便の貨客列車を
シリアのダマスカスとヨルダン
のアンマンの間に走らせていた。
シリア内戦の結果、始発のダマ
スカスは、観光どころの騒ぎで
はなくなったが、ダマスカスか
らアンマンまでの沿線は、地形
の変化も豊かで、車窓からの景
色は大いに目を楽しませてくれ
た。特に春先の景色が素晴らし
い。草原や農地は萌え立つ緑と
花咲く草木でひと時のパラダイ
スとなる。その中をSLに引か
れた列車が走るのである。特に
この時期には、レバノン国境の
山々が残雪で白く輝いている。
春のダマスカスからアンマン
のツアーは、前項で触れた沙漠
ツアーに加えて、大いに魅力的
である。

ヒジャーズ鉄道には、他にも
幾つかの支線が建設されている
が、現在稼働しているのは、南

下して、紅海のアカバ港に出る
ものだけである。この支線は、
本線沿線で採掘される燐灰石の
積み出しや、同じく沿線で生産
されるセメントの積み出しのた
めの産業鉄道である。

アカバへの支線開設は197
5年だが、これより遙か以前に、
レバノンのベイルートへの支線
とパレスチナ・イスラエルのハ
イファへの支線が開設され稼働
していた。

ダマスカスから地中海岸のベ
イルートまでの支線は、ダマス
カスを出ると、アンチレバノン
山脈を越え、ベカア高原を貫き、
更に標高1400米まで登って
レバノン山脈を越し、ベイル
トに下るといふ山岳鉄道である。

一方、ヨルダン国境のダラア
からハイファへの支線は、トラ
ンスヨルダンのヤルムーク峡谷
をたどってヨルダン溪谷のガリ
ラヤ湖に下り、海拔マイナス2
00米地帯を横切つて、カルメ
ルに上がり地中海岸の海港ハイ
ファに至る峡谷鉄道である。

これらの支線は、どちらも現

在稼働しておらず、現地の困難
な政情を反映する現場となつて
いる。しかしながら、その沿線
は険しい地形が織りなす絶景の
地であり、歴史に残る多くの名
跡に恵まれた地域である。地域
紛争がなければ、どれほどの観
光価値があるかは、誰にとつて
も明々白白である。

ヨルダンの他にも、日本製の
SLが、思いも掛けないところ
で活躍をしていたかもしれない。
あるいは、しているかもしれない。

日本からの製品や機材が、生
産国の我々が知らないところで、
何か重要な局面に関り、その機
能によって重要な役割を果たし
ていることを、日本製SLは示
しているように思う。