



# レバノンの交通事情

## —国内幹線交通体系と、 ベイルートとトリポリとサイダの都市交通—

The Present Situation of Transportation in Lebanon

—National Transport Network and Urban Transport System in Beirut, Tripoli and Saida—

東京商船大学流通情報工学課程教授 く せ ひろ ひと  
苦 瀬 博 仁

### はじめに

レバノンというと、「内戦」「日本赤軍」「PLO」「パレスチナ難民のキャンプ」などを連想し、「危険な国」という印象が強い。

しかし、実態は「危険な国」から「危険だった国」へと変わろうとしている。

昨年秋と今年の6月に、2回ほどJICA（国際協力事業団）の仕事「レバノン国大トリポリ都市圏交通計画調査」で、出かけてきた。面積は岐阜県と同じくらいなので、難民キャンプやイスラエル国境付近など、行ってはいけない場所を除けば、国内をだいたい回ったことになる。

あまり馴染みのない国なので、レバノンの国情を紹介しながら、交通事情を報告してみたい。

### 1. レバノンの歴史的・地理的特徴

#### (1) レバノンの歴史

レバノンには何十万年も前から人が住んでいたようである。紀元前3000年には、エジプトと交易が盛んだった。特にレバノン杉から取れる油は、ミイラ作りに必ず必要なものだったようだ。

紀元前1100年ごろには、レバノン商人は地中海貿易を掌握する。この商人はギリシャ人と接触し、商業活動を中心とするフェニキア人となる。彼らが商業の記録のために考案したフェニキア文字は、現在のアルファベットの原型となった。

その後、ペルシャ王国の支配下に入り、次にローマの支配下に入る。世界遺産に登録されている

パールベックをはじめ、ローマ時代の遺跡はレバノン各地にある。

7世紀以降イスラム帝国の時代になり、キリスト教徒は山岳地帯に住むことになる。

12世紀には十字軍が侵入してくる。13世紀には、一時モンゴルが侵入してきた。

16世紀には、オスマン・トルコ帝国の支配下に入り第一次大戦まで支配される。このころは桑の栽培技術の発達による絹等の売買が盛んになり、農業と商業により国は栄える。

19世紀後半以降、オスマン・トルコ帝国のアラブ民族弾圧のため、レバノン人はヨーロッパから南米まで移住した。

第一次大戦後は、シリアとともにフランスの委任統治領になり、1943年に独立を果たす。

第二次大戦後は、エジプトと緊密な関係を保ち近代化していくが、第三次中東戦争以後にパレスチナ難民が急増し、PLO（パレスチナ解放機構）の本拠地になる。

1975年に、キリスト教徒とイスラム教徒の対立により、レバノン内戦が始まった。このため約1,500人いた駐在日本人の姿も、ベイルートからも消えた。国民の海外流出も続き、商業活動は停滞し経済は疲弊していく。

1989年の和平合意の後、経済再建の道をたどるが、現在もなお放置されている銃痕の生々しい建物、この国の不幸を語っている。

公用語はアラビア語であるが、英仏語も通じる。年輩者は仏語、若者は英語という感じである。

## (2) 中東のスイス・レバノン

現在のレバノンの人口は約400万人で、主な人種はアラブ人である。レバノンは歴史的に周辺からさまざまな文化の影響を受けているせいか、開放的であり、人なつっこく親切で、親日的でもある。

宗教は、キリスト教とイスラム教であるが、両者の宗派を細かく数えると18ほどになるようで、内閣の閣僚も宗派のバランスを考えて選任されるそうである。

フランスの影響もあってか、フランス料理、ベトナム料理をはじめ各国の料理が味わえる。日本料理店も数軒ある。現在滞在している日本人は80人弱と少ないので、当然のことながらレバノン人相手だそうだ。ただし訪れた寿司屋の職人とウエートレスは、フィリピン人だった。

中東で唯一砂漠のない国であり、午前中にスキー、午後には海水浴ができるほど自然に恵まれた国である。「中東のスイス」とも呼ばれており、アラブ各国から避暑に訪れる人も多い。

## 2. レバノンの交通体系

### (1) 幹線交通体系

#### ①破壊されたままの鉄道ネットワーク

レバノンの幹線交通体系は、道路に頼っている。

以前には、ベイルート・トリポリ間や、ベイルート・ダマスカス（隣国シリアの首都）間を結ぶ鉄道があったが、レバノン内戦で破壊され、現在も不通のままである。

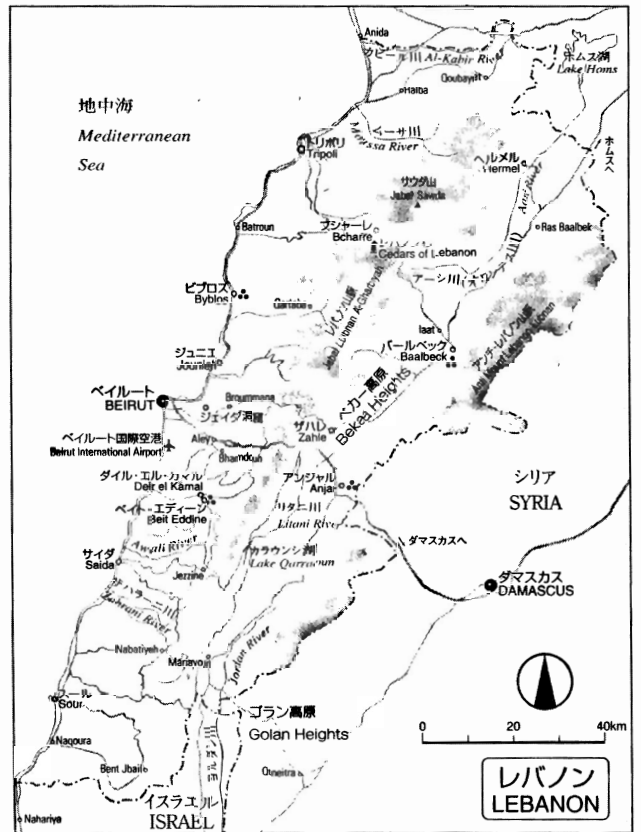
鉄道敷が保存されているわけではなく、鉄道敷そのものが識別できないほどだったり、ある部分は駐車場や店舗になっていたり、修復は容易ではなさそうである。

#### ②高速道路（ハイウェイ）

レバノン国内の幹線道路では、特に海岸沿いにハイウェイが整備されている。何回かに分けてではあるが、筆者は、第三の都市サイダから、首都ベイルートを經由して、第二の都市トリポリまでを走行したことになる。

舗装や路盤は、日本の高速道路ほどではないものの、ある程度の品質を保っていると感じた。日本と異なって無料のため、料金所はない。都市内の街路も、いわゆる幹線・準幹線・区画街路というような段階構成があるようには思えない。このため、ハイウェイを降りると区画街路に直結する

図-1 レバノンの概況



例も多々見られる。

日本の国内の道路で言えば、小田原厚木道路をもう少し幅員を広げた感じだろうか。

#### ③アラブ・ハイウェイ

高速道路とは別に、アラブ・ハイウェイが計画されている。

アラブ・ハイウェイとは、アラブ各国を結ぶ高速道路であり、地中海沿いでは、モロッコのカサブランカからトルコのイスタンブールに至る。レバノン国内は、まだ建設が始まっていない。

別の機会ではあるが、2000年の3月にエジプトのナイル・デルタ地帯のアレキサンドリアからポートサイドまで、部分的に完成していたアラブ・ハイウェイを走破したことがある。現在では、この部分は開通したそうである。

アラブ諸国はアラブ・リーグという組織を結成しており、本部はカイロに置かれている。参加している国は二十数カ国にのぼり、このアラブ・リーグが、アラブ・ハイウェイを計画したり、出資して大学（Arab Academy of Science and Technology and Maritime Transport）を設けたりしている。

アジアにも、アジア・ハイウェイがあり、アジア工科大学、アジア開発銀行もある。しかし民族

と宗教と言語の三つが共通しているアラブ・リーグの協調関係の感覚は、アジア各国の歩調とはだいぶ趣きが異なるようだ。

ちなみに、レバノンで買い求めた2種類のレバノン全図は、いずれも南に接する国をイスラエルとは表記せずに、パレスチナとしてある。

#### ④国内幹線道路網

海岸沿いの道路が高速道路で結ばれている一方で、ベイルートとシリアの首都ダマスカスを結ぶ通称ダマスカス街道は、片側1車線の道路が続く。日本で言うならば、高原部は信州の高原のようであり、山岳部は高速道路開通以前の碓井峠を少しばかり幅員を広くした感じでもある。平地部は日本の一般国道と同じようなものである。

郊外から大都市への通勤は、バスと乗用車を利用するため、朝晩の交通ラッシュも激しい。

### (2) 幹線交通機関

#### ①バス

鉄道のないレバノンでの幹線公共交通の主役は、バスである。日本の観光バスのような座席数が50席程度のバスである。

主に大都市間や国際間など、長距離交通を担っている。

#### ②ミニバス

ワゴンタイプであり、運転席を含めて5列で、運転手1人に乗客14人が一般的である。始発のターミナルでは、乗客が一杯になってから出発するので、早く乗車した客は良い席に座れるが、満員になるまで待たなければならない。

路線上であれば、客の求めに応じて何処でも乗降のために停車するし、ミニバスの横には路線が書かれている。このあたりは、フィリピンのジブニーの運行形態と似ている。

主に大都市間や市内交通に用いられている。

#### ③タクシー（サービス：乗り合いタクシー）

一般のタクシーは、サービスと呼ばれる乗り合いタクシーである。ミニバス同様にターミナルでは、何人かの乗客が集まらないと出発しない。そのため、運転手は行き先を大声で怒鳴りながら客寄せをしている。

もちろん、流しのタクシーもあり、通りをネクタイ姿で歩いていると、クラクションをならして客引きをする。

都心のタクシー乗り場で乗車する仕組みは明解だが、途中でサービスを乗り降りする仕組みはよ

写真-1 ベイルート市内の幹線道路



写真-2 トリポリ市内のタクシー



写真-3 ダマスカス街道を走る大型トラック



く分からない。

### (3) バスとタクシーのターミナル

ベイルート市内には、高速道路の高架下部分に作られたバスターミナルがあり、ここから国内の大都市のトリポリやサイダに向けて発着している。と同時に、シリアなどへの国際交通の拠点ともなっている。

このバスターミナルには、タクシー乗り場も併設されている。日本で言うならば、箱崎の東京シティエアーターミナルに似ている。

しかしトリポリやサイダでは、まとまった敷地としてのターミナルはなく、都心の路上がターミナルとして使用されている。

### 3. ベイルートの都市交通

#### (1) 商都・ベイルート

レバノンの首都ベイルートの人口は約130万人であり、海岸沿いには高級なホテルやレストランが並び、リゾート地区の様相を呈している。

記憶に間違いがなければ、昔の「スパイ映画」には、内戦前のベイルートが中東の金融中心地として、また東西の文化が交わるきらびやかな街として、描かれていたように思う。

#### (2) ベイルートの都市形態

ベイルート市内の都心部には立体交差も多く、再開発地区でも幹線道路が整備されているが、その他の地区では十分な交通計画があったようには思えない。昔ながらの道路がそのままネットワークとなっている感がある。

ベイルートの中心部のエトワール広場の周辺が

写真-4 ベイルートの旧市街と路上駐車



写真-5  
ベイルートの  
弾痕生々しい  
ビル



オールド・ダウタウンである。

内戦時には、この広場あたりを境にして、東ベイルートのキリスト教徒と西ベイルートのイスラム教徒との間で撃ち合いがあった。このため都心部には、銃痕生々しい建物が至る所に現在も残っている。

この地区では、民間企業により再開発が進められており、もう2、3年すると、見違えるような街に変わっていることだろう。

西ベイルートの中心は、東京の銀座通りに相当するハマラ通りであるが、片側1車線の狭い通りなため、日中は常に渋滞している。

#### (3) 復興と交通の錯綜

ベイルート市内の信号は、あまり多くなく、あっても信号無視が日常的である。

また都市中心部の再開発地区は、港に近い海上コンテナを運ぶトラックも通行しており、さらには荷役待ちのトラックが停車もしている。

つまり、乗用車用にもトラック用にも、駐車場はあまり整備されていないように感じた。

となれば、再開発が進むにつれて、都心の渋滞が激しくなることは容易に想像できる。

現段階では復興が最優先されているが、将来の交通問題もまた、大きな問題となっていくのではないだろうか。

### 4. トリポリの都市交通

#### (1) 観光都市・トリポリ

トリポリという地名は、ギリシャ語のトリポリスに由来している、12世紀に十字軍が建てたセントジル要塞から海岸にかけて街が広がっている。人口は約23万人である。

特に要塞のすぐ横には旧市街があり、スーク(市場)、モスクなどが並んでいる。とりわけスークは、これこそアラブの街といった風情である。

要塞に接して流れるアブアリ川沿いに広がる市場は、東京の築地のように、道路にまではみ出る形で商品が売られている。

#### (2) トリポリの交通問題

アブアリ川の対岸には高層住宅も建設されており、幅員の狭い数少ない橋梁が、通勤交通をはじめとする交通により渋滞を引き起こしている。

現在の中心部は、スークを挟んで要塞と反対に位置する市庁舎周辺である。ここには、バスやタクシーのターミナルがあり、二重駐車は当たり前

の風景にもなっている。

一方、港の近くで旧市街との間にある開発用地では、再開発計画が立てられているが、道路計画も不十分であり、特に駐車対策が不備なため、将来にわたって慢性的な交通渋滞が懸念される。

道路の狭いスーク、数多いタクシー、駐車対策の不備などが重なり、交通問題の早急な解決は難しそうである。

### (3) 都心部の渋滞問題

都心部の渋滞問題は、基本的に道路容量の不足が原因であるが、トリポリ特有の問題もある。

都心部の稠密な旧市街に住む人々も車を所有しているが、ガレージがないことから路上を車の保管場所としているため、交通渋滞は激しい。

またトリポリには、1人当たりGDPがレバノンの約1/5というシリアからの、出稼ぎのタクシーが多く見られる。

彼らは1日に2～3回ほど客を乗せれば期待していた収入が得られるとのことなので、運転手も車を駐車させたまま、長い間客待ちをしている。運転手仲間と長時間談笑しながらの客待ちは、交通渋滞の元凶にもなっている。

タクシーの出稼ぎ問題や、シリアからの安い農産物の輸入は、結果としてレバノン国民にとって歓迎できないことのようにあるが、「政治的な問題なので、文句が言えない」というのが、借り上げた車の運転手の解説であった。

政治状況が複雑な国では、交通問題の背景も複雑であり、解決方法も単純ではない。

## 5. サイダの都市交通

### (1) 第三の都市・サイダ

サイダは、レバノン南部にある人口約14万人の第三の都市であり、海軍の戦略拠点であった。

旧市街には、他の都市と同じようにスーク（市場）があり、迷路のようになっている。

ベイルートからサイダへの道のりは、ハイウェイを利用することになるが、サイダ近くの狭い河川（川幅30m程度）をわたる橋梁は、イスラエルによって破壊され、その後修復したものである。

砂漠のないレバノンであっても、中東の国であるから河川は珍しく、かつ橋梁は戦略上の標的にもなっている。

またイスラエル国境に近いので、シリアからの出稼ぎも少なく、落ち着いたたたずまいの中で、

写真-6 トリポリの市街地



写真-7 トリポリ市役所前の交通状況



写真-8 サイダのバスとタクシーのターミナル



ごく普通の交通問題だけがあるという感じである。

### (2) サイダの交通問題

交通の中心は、旧市街のはずれにあるネジュメ広場である。ここには大型バス数台分の駐車スペースと、ミニバスのターミナルがある。

サイダからさらに南に続く幹線道路は、コンクリート・ブロックにより中央分離帯が作られている。これは、交通事故を防ぐために、歩行者がハイウェイを横切らないようにしているのだろう。

## 6. 交通問題におけるレバノンの特殊性 ＊ おわりに

### (1) 宗教・宗派への理解

日本国内にいと意識しないことが、外国ではとても大きな問題になることがある。その代表的な例に、宗教問題がある。

一般的にアラブ諸国では、イスラム教徒が大多数を占めるが、レバノンには例外としてイスラム教徒とキリスト教徒の数が拮抗しており、さらに先述したように大きな宗派だけで18ほどある。

大都市の郊外には、モスクないし教会を中心にして、宗派ごとに街や集落を形成していることも多い。他の宗派の人々と、無用な接触を避けたいという意識もあるそうである。

このため、人々は容易に街を離れることはないようで、通勤距離を短くするために転居するようなことも起きにくい。また、公共交通機関も、あまり好まないようである。

### (2) 出稼ぎ・経済復興

レバノン人は多くの国に移民した歴史があり、最近でもレバノン内戦により、西欧へ脱出した人々も多い。このためレバノンの経済構造は、巨額の貿易赤字（消費財の70%を輸入）を、海外レバノン人の送金で補填する構造になっている。

GDPは、過去10年間で、4.0～8.0%前後成長し、経済復興も順調と考えられる。

この一方で、レバノン内戦以後の復興事業用の資金の手に苦慮しており、アメリカ、フランスなどの先進国の援助が大きな役割を果している。日本からの援助も、期待されている。

### (3) 中東問題・シリア

レバノン内戦時には、爆撃を避けるためにベイルート市内のアンダーパスが市場としてにぎわったとのことである。

レバノン南部に駐留していたイスラエル軍は撤退したが、シリア軍がレバノン和平継続を名目に駐留しており、幹線道路ではレバノン軍とシリア軍のチェックポイントがある。またベカー高原には、ヒズボラなどの抵抗勢力が存在している。

このような政治状況について、専門外の筆者が解説できる部分は少ない。

しかし、一般的な平時の交通計画であっても、制度や慣習に大きく影響されるのであるから、レバノンのような国では、さらに別の配慮が必要かもしれない。

「最近、花火が少ない（これは、爆撃がないという意味）」と聞かされていたが、初めてベイルートに宿泊した夜、大きな音に「爆撃か？」と飛び起きた。「ホテルには外国人がいるので攻撃してこない」という言葉を思い出し、平静を保つことができた。翌朝落雷だったことが分かり、ホッとしたりした。

観光地を訪れていたとき、日本人が珍しかったのか、暴走族のような若者たちから意地悪な冷やかしをされた。これを見とがめた地元の住民が警察に通報し、これを伝え聞いた運転手や観光案内所の人々が何人も集まってきて詫びを言った。警察も、またたく間に若者たちを捜し出して捕まえていた。

単なる旅行者の意見かもしれないが、置かれている状況が厳しいゆえに、市民も安全と治安の確保を心がけているように感じた。

ときおり外国に出かけて思うことは、世界の各国の交通問題には、それぞれの国の固有の政治的・文化的・社会的背景がつきまとうことである。そして、このような背景と事情を理解しなければ、交通問題の解決も難しいということである。それゆえ、日本国内で考えるオーソドックスな交通計画とは異なり、多面的な理解と配慮が必要なことも多い。

レバノンという国の交通事情は、そのことを再確認するだけの価値があった。

近い将来、政治的安定が訪れ、経済が復興され、地中海の商業中心としてレバノンがよみがえり、美しい街が再生されることを願っている。

### 【参考文献・参考資料】

- 1) JICA&CDR: INTERIM REPORT 「The Study on Environmental Friendly Integrated Transportation Plan for Greater Tripoli」, 2001年
- 2) 在レバノン日本国大使館: レバノン概況, 1999年4月
- 3) 在レバノン日本国大使館: ベイルート・ガイド, 1998年10月
- 4) ダイアモンド社: 地球の歩き方「ヨルダン・シリア・レバノン, 2000～2001版」, 1999年