地理資料シリーズ

デリーメトロ

［写真解説］2002年12月、インドの首都デリーに新交通システム・デリーメトロが開通した。Shahdara からTis Hazariまでのわずか8.3km、6 駅の区間だが、25日の公開初日には100万人を超える乗客がつめかけ､大混雑となった。デリー市民にとっては一大アトラクションとなったのであるが、エアコンの効いたモダンなデザインの車両、トークンやカードによる自動改札システムなど、インド初登場ずくめであり、まさに世界最先端のシステムが現実のものになったのである。一般公開前の24日には開通式があり、誕生日前日のバジパイ首相が乗り初めを行った。政治的なプロパガンダの場にもなったようだが、片道７ルピー（18円）という料金は多くの貧しい人に許容されるレベルだろうか。

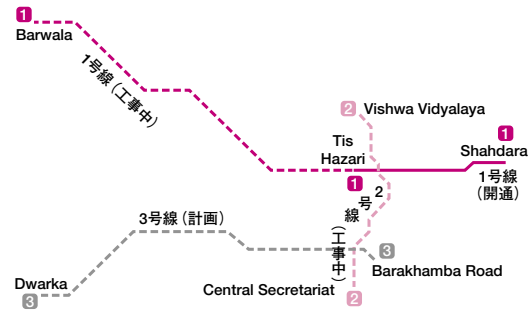
（写真　ロイター・サン　PANA通信社）

他の発展途上国同様、インドでも大都市への人口集中は著しいものがある。とくに首都デリーは急速な成長をとげており、2001年の都市圏人口は1200万人に達している。1991年の経済自由化以降、その成長の勢いはいよいよ加速しており、発展する郊外地域では、中高層マンションが林立する景色さえ珍しくない。

しかし、このような華々しい都市成長の陰で、デリーは深刻な都市問題にみまわれてきた。拡大する交通需要、バス一辺倒の公共交通、自家用自動車の普及により、朝夕の交通渋滞は限界を超えたものとなっていた。筆者も一度、朝のラッシュ時に郊外から都心に車で向かったことがあるが、車線を無視して道路一杯に車があふれ、まったく動きの取れぬ状況に絶句したことがある。当然、こうした状況は大気汚染をも深刻化させる。とにかく、これまでのデリー滞在中の私の健康管理はのどを痛めないことが一番であった。

ところが、一昨年のデリーでは、空気が格段にきれいになっていた。これはバス､タクシー､オートリキシャなどに対しCNG（圧縮天然ガス）の使用を義務づけたからで、その施策実施力とめざましい効果には驚かされた。しかし、大気汚染の抜本的な改善には、交通問題を解決しなければならない。バスに代わる大量輸送機関がどうしても必要であった。こうしたデリーの交通問題、さらには環境問題を解決する希望の星として登場したのが、このデリーメトロであった。その意味で、デリー市民の熱狂ぶりはただ最先端のシステムが珍しいということだけではなかったのかもしれない。

実は、デリーの都市内大量輸送システムの計画は1970年代からあり、調査がずっと行われてきたが、なかなか実現にいたらなかった。1995年になってようやく中央政府とデリー州政府の出資による公企業、デリー地下鉄（DMRC）が設立され、1998年になって新交通システムMetro Rail Transport System（MRTS）の着工にこぎつけた。



デリーメトロ（第１期計画）

今回開通したのは、そのうち2005年までの全通をめざす第１期計画60kmの一部である。デリー東部の郊外から都心北部の間をヤムナー川を越えて結ぶルートで、途中には長距離バスターミナルISBTの駅もある。第１期計画は、図のように、東西に伸びる１号線28km、都心を挟んで南北に伸びる２号線11km、南部を東西に走る３号線23.5kmからなる。実は、デリーメトロとは言うが、地下を走るのは２号線だけで、他は高架方式などで地上を走る。昨年末、デリーの中心部コンノートプレースではいたるところで２号線の地下鉄工事の現場に遭遇した。デリーメトロの車両は韓国製であるが、この地下鉄工事では日本の企業が活躍しているという。いずれにせよ、第１期計画の終了する2005年末にはデリーの交通事情は大きく様変わりしていることだろう。

第１期計画に続いて、2010年完成をめどとする第２期も計画中であるが、このような大規模な交通システム整備のネックとなるのは資金調達である。この点、デリーメトロの総事業費の約半分は日本が支援しており、日本のODAが貢献していることも付け加えておくべきであろう。

（広島大学大学院教授　岡橋秀典）