

紅茶と鉄道

－スリランカの紅茶産業発展と鉄道輸送の歴史的関係とその変容－

栗原 俊輔

はじめに

スリランカ¹における鉄道の開業は1864年であり、日本で最初の鉄道である新橋―横浜間が開業した1872年よりも8年も早い。当時の日本は元治元年で、江戸時代である。このような早い時期にスリランカに鉄道が開業したのは、当時の宗主国イギリス植民地政府によるプランテーション産業のためである。現在の日本では、鉄道は主に旅客輸送にあたるものとしての印象が強いが、スリランカにおいては、イギリスがスリランカ中央高原地帯に開拓していたコーヒーおよび紅茶プランテーション農園での産物を効率よく大量に輸送する手段として鉄道が導入された²。すなわち、イギリス植民地時代の紅茶プランテーションの黎明期において、鉄道はスリランカのプランテーション産業発展にはもちろんのこと、イギリスの植民地経営にとっても重要な役割を担っていた。スリランカが1948年に独立するころには、現在の鉄道網とほぼ同様の鉄道網がスリランカ国内に張り巡らされ、貨物はもとより、人の移動、経済発展そして国土の均衡な発展に大きく貢献した。

しかし、イギリスからの独立後は大規模路線の新規開業もほとんどなく、鉄道施設も手を加えられていない。そのため、安定運行・定時運行にも大きな問題を抱えることとなった。

紅茶をはじめとしたプランテーション産業は、スリランカ経済にとって現在でも外貨獲得の上位に位置している一方で、スリランカの鉄道は8年遅く開業した日本の鉄道はもちろんのこと、旧イギリス植民地の中においても、その運行方法や設備の近代化において、大きく遅れをとっている。また、スリランカ国内における旅客および貨物のシェアは自動車のそれに大きな水をあけられている。

一方で、海外観光客に人気である紅茶プラン

テーション地域を走る鉄道は、風光明媚な景色と紅茶農園の中を走るというイメージもあり、大きな魅力であり、限られた設備と車両ではあるが観光列車も細々と運行されている。これは、鉄道の持つ可能性は現在においても大きく、またスリランカの鉄道発祥の地である紅茶プランテーション地域と鉄道が互いに補完しあいながら、その価値を高めあうことへの可能性を示している。

本稿では、スリランカの鉄道の発展と現状を、鉄道建設の最大の目的であった紅茶プランテーションの発展と関連付けながら、これからのスリランカでの鉄道発展における紅茶プランテーションの役割を中心に考察し、その可能性を検証していく。

1. スリランカにおける鉄道の発展といま

1. 鉄道の開業とプランテーション

スリランカの鉄道は1864年にコロomboアンベプッサ間54キロが開業したことからはじまる。世界的にも非常に早い時期に鉄道が開業した国である。イギリスの植民地であったスリランカ（当時のセイロン）では、当初コーヒーの生産が奨励され、コーヒープランテーション農園が開拓されていた。1850年代のことである。その後、何年も経たずしてコーヒーさび病が発見され、これが多くの農園に蔓延し、スリランカのコーヒーはほぼ壊滅してしまう。そのため、スリランカでは徐々にインドのアッサム地域から紅茶を移入し、紅茶栽培へと転換されていった。結果的にはこれがスリランカにおけるプランテーション産業が大成功を収める要因となった（Kurihara 2014）。

この紅茶プランテーションの成功と発展は、その後の鉄道建設を大きく促進した。紅茶は冷涼な気候で育つという特性から、当時の紅茶プランテーション農園は、スリランカ内陸の標高500

メートルから1,800メートルの高原地帯に広がっていた。高地から港までには峠や勾配も存在し、また山間部は狭隘な道であった。そのため、大量の紅茶をコロombo港までの安定輸送が鉄道に求められた。重量がある貨物を大量に輸送することが、馬車や自動車と違い、鉄道では可能であるためである。

このような経緯から、スリランカの鉄道のいくつかの特徴が形作られた。その一つが軌間（ゲージ）である。イギリス植民地政府がスリランカに建設した鉄道の多くは、広軌と呼ばれる2本の線路の幅が非常に広いものであり、5フィート6インチ（1,676ミリ）である（海外鉄道技術協力協会2015）。これは、日本のJRの在来線の3フィート6インチ（1,076ミリ）はもちろんのこと、新幹線の4フィート8.5インチ（1,435ミリ）と比較しても非常に広い軌間である。スリランカ中央高原地帯よりコロombo港へプランテーション作物という貨物を安定に大量輸送するには、広い軌間でなければ安定性に欠けるからである。

広軌は、世界で一番広い軌間であり、スリランカには世界で一番標高の高い場所を通る広軌の区間も存在する。鉄道が世界に広まった初期のころより、スリランカの高地にあるコーヒープランテーション（のちの紅茶プランテーション）がイギリスにとっていかに重要であったのかが、このような鉄道建設の経緯からみても窺える。

一方で、世界的にも早くから鉄道輸送が導入されたことが、現在ではデメリットとなっていることもある。開業時期が早いから、当時の技術では長大なトンネルを建設することが不可能であったため、山肌を縫うように敷設された。そのため結果的に路線距離が延びることとなった。現在では道路のほうが距離の短い区間も見受けられ、相対的に所要時間がかかっている原因でもある。

しかし、開業時のスリランカの鉄道は世界の最先端を行く輸送機関であった。「海外からセイロンを訪れる人は、鉄道に関して何の心配もなく最先端の設備で快適な旅ができる」と1900年代初頭に発行されたガイドブックには記されている（Cave 2002）。当時の旅客輸送は、主にイギリス人や外国人を対象に本国と同等のレベルの設備を備えており、食堂車や寝台車、一等車なども連結

され、非常に豪華なものであった（Cave 2002）。

このように、当時のイギリス植民地政府が紅茶プランテーションのために莫大な投資をし、スリランカ高原地帯のプランテーションを発展させていったのかが分かる。

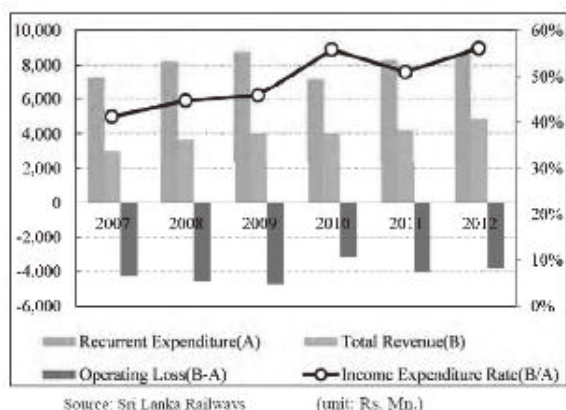
2. 鉄道輸送の現状

紅茶輸送のために敷設されたスリランカの鉄道だが、その後同国最北部の拠点都市であるジャフナや、東部の拠点であるトリンコマリーおよびバティカロアへと路線を伸ばしていった。イギリスから独立する1948年までには現在の鉄道網のほとんどが完成していた。現在では、国内1,567キロに渡る鉄道網を築いている。しかし、その後の鉄道網発展は小規模にとどまっている（海外鉄道技術協力協会）。

スリランカよりもその面積が56%である九州³を拠点に営業しているJR九州の鉄道網と比較すると、JR九州の営業キロは2,273キロでありスリランカ国鉄の1.45倍と、スリランカの鉄道網の規模の小ささが分かる。よってスリランカ国内の隅々まで鉄道網が行き渡っているわけではないことが分かり、鉄道はあくまでも基幹路線のみであり、フィーダーとしてバスなどの二次交通が不可欠である。

運営主体はスリランカ国鉄（Sri Lanka Railways）であり、同国運輸省の管轄下である。経営状態は、赤字経営が続いており、近年は減便および一部の不採算路線の縮小も行われている。しかし、国鉄という公共交通という役割も持っているため、小規模ながら新規路線も建設されている。

近年の収支を見ると毎年赤字である。営業収益よりも支出が上回っているが、近年は収支率については改善傾向にある（グラフ1）。



グラフ1. スリランカ国鉄収支(単位:スリランカルピー)
出典 Ministry of Transport and Civil Aviation ホームページ

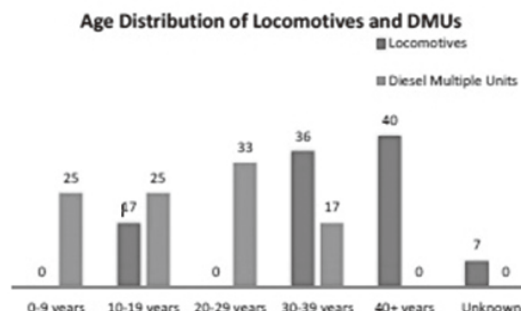
経営および運行体制にはあまり改善のみられないスリランカ国鉄だが、最近の大きな変化としては、2009年にスリランカ内戦が終結し、長年不通または破壊された北部の路線を再建、再開されたことがあげられる。鉄道による貨物輸送も再開され、スリランカ内戦で破壊された北部州の復興にも大きく貢献している。戦後復興には、大量輸送できる輸送機関である鉄道が役割を果たすことが期待されている。また、民営企業ではなく国鉄であるということが、ひとまず採算重視ではなく、元紛争地域の公の利益を基準に鉄道建設を可能にしたともいえる。

このように、鉄道はいまだに国営であるが、それが経営上さまざまな非効率を生み出しているといえる。鉄道を民営化する動きはあったものの、見送られた。これは、スリランカ国鉄がイギリス時代に整備された旧態依然とした設備で運行しており、設備改善のための投資が莫大であることが挙げられる。

鉄道運賃は国鉄のため、非常に低価格に設定されている。低所得者を中心に頼れる交通機関となっている。スリランカ国鉄は、その安い運賃のため、中流家庭等の庶民の利用においては盛況である。しかしグラフ1にあるように、鉄道の運賃収入だけでは、その施設の改善や維持は難しい状況であり、定期的な保線・保守が必要な鉄道においては、限界にきている。

また、車両設備も、近年まではほとんど手を加えられることもなかった。スリランカ国鉄の車両は戦前に製造されたものも少なからず残ってお

り、その性能および快適性においては非常に見劣りがする状況である (グラフ2)。



グラフ2. スリランカ国鉄の車齢
出典 Sri Lanka Railways ホームページ

日本のJR各線ではすでに定期運行は全廃された客車列車方式が多いこと、常夏のスリランカにも関わらず、冷房付き車両がほとんどないこと、そしてシート等接客設備もリクライニングがしないものも多いなど、現代の交通機関のスタンダードからはかなり劣っている。加えて、運行本数も限られており、バスと比べて客室が広く、車内を行き来できる鉄道での移動を好んだとしても、頻繁に運行されているバスで移動をする人が多い結果となっている。長距離路線であるコロンボークャンディ間で24%のシェア、コロンボークール間においては18%と比較的健闘しているが、近距離路線となると、バスのフリークエント・サービスには到底及ばず、鉄道の利用者はわずかに数パーセントである (表1)。

Table 3: Daily Flows at the CMC Boundary and Modal Splits (1995)

Location		Passengers per Day			Total
		Public Bus	Private Vehicle	Railway	
Galle Road / Coast Line	Number	187,881	82,154	61,000	331,035
	Share	57%	25%	18%	-
Negombo Road / Puttalam Line	Number	146,019	82,597	8,000	236,616
	Share	62%	35%	3%	-
Kandy Road / Main Line	Number	205,534	77,785	88,000	371,319
	Share	55%	21%	24%	-
Ratnapura Road / KV Line	Number	142,830	54,981	8,000	205,811
	Share	69%	27%	4%	-
TOTAL	Number	682,264	297,517	165,000	1,144,781
	Share	60%	26%	14%	-

Source: Colombo Urban Transport Study Stage 2: Working Paper 25

表1. コロンボ近郊におけるモーダルシフト 1995
出典 Colombo Urban Transport Study Stage 2, Ministry of Transport and Civil Aviation

大量安定輸送を可能にする鉄道という輸送手段に対して、スリランカ政府が鉄道施設の管理・維持、サービスの改善などをほとんど行ってこなかった。そのため投資も必要最低限にとどまっていたため、それが現在の鉄道輸送に課題として

残ってしまい、増発もままならず、運賃においてバスよりも廉価になる長距離路線でかろうじて一定の需要があるという状況である。

また、もう一つの鉄道輸送の利点として挙げられるのが高速輸送であるが、これに関しても、スリランカの鉄道には深刻な課題がある。前述の通り、スリランカの鉄道は広軌である。日本の新幹線よりも広い軌間であり、技術的には安定高速走行に適しているはずである。しかし、現在最速の都市間急行（Intercity Express）でさえコロンボーキャンディ間約 120.7 キロに 2 時間半から 2 時間 45 分を要する⁴。日本の JR 宇都宮線の上野－宇都宮間が 106.1 キロとほぼ同じ距離であるが、普通列車（快速）でも 1 時間半から 1 時間 40 分で走破する。しかも、JR 宇都宮線は世界規格⁵でいうところの狭軌（1067 ミリ）である。スリランカの鉄道がいかに遅いのかということが分かる（表 2）。

	JR 東日本東北本線 (宇都宮線) 上野－宇 都宮	スリランカ国鉄本線 コロンボ・フォート ーキャンディ
営業キロ	106.1 キロ	120.7 キロ
軌間	1067 ミリ	1676 ミリ
運行設備	電化 (直流 1500V)	非電化
所要時間	1 時間 40 分 (快速)	2 時間半 (インター シテイ・エクスプレ ス)

表 2. スリランカ国鉄と JR の比較
JR 東日本、スリランカ国鉄のホームページをもとに筆者
作成

このようにスリランカの鉄道輸送の現状をみてみると、今日においては、速くて快適な乗り物とはいえない。線路保守もあまりされていないため乗り心地も悪く、気温が 30 度を越えるような気候でも冷房無しの車両がほとんどを占める。また、定時運行率も低く列車の遅れは常態化している。2015 年の 6 分以上 10 分未満の遅れは 15% であり、10 分以上の遅れに至っては、全列車の 46% にのぼる⁶。

では、鉄道を利用する人のほとんどが「安いから仕方がない」という動機で利用しているのだろうか？ 実は鉄道利用者の中には、このような設備、手入れの悪いスリランカの鉄道を好んで乗車する観光客も少なからずいる。多くの先進国ではすでに見ることのできない車両や駅設備、車窓に

広がるインド洋やお茶畑など景色の変化に富んでいるスリランカの鉄道を乗ることを目的に、または観光コースに鉄道に乗車することを組み入れたツアーなども少なからず存在する。古い設備が懐かしさを感じさせ、それがスリランカの鉄道を非日常性なものとし、海外からの観光客には魅力なものではないだろうか。

次節では、スリランカの観光産業の動向を見ながら、鉄道の果たせる役割について考察する。

II. 観光資源としての紅茶プランテーション農園

1. 増加する海外からの観光客

日本ではあまり知られていないが、スリランカはヨーロッパからの観光客を中心とした観光立国である。特に、2009 年に内戦が終結した後は、その訪問数はヨーロッパ以外の地域からも含めて毎年急増している（表 3）。

2013			2014		
	訪問者 (人)	シェア (%)		訪問者 (人)	シェア (%)
インド	208,795	16.4%	インド	242,734	15.9%
イギリス	137,416	10.8%	イギリス	144,168	9.4%
ドイツ	85,470	6.7%	中国	128,166	8.4%
中東	80,509	6.3%	ドイツ	102,977	6.7%
モルジブ	79,474	6.2%	モルジブ	86,359	5.7%
フランス	64,388	5.1%	フランス	78,883	5.2%
中国	54,288	4.3%	ロシア	69,718	4.6%
オースト	54,252	4.3%	オースト	57,940	3.8%
ラリア			ラリア		
ロシア	51,235	4.0%	アメリカ	39,371	2.6%
ウクライ	38,607	3.0%	日本	39,136	2.6%
ナ					
計	808,615	63.4%	計	989,452	64.8%

表 3: 訪問者数上位 10 か国・地域、スリランカ政府観光局 (2015) をもとに筆者作成

訪問者総数は 1 年間で 1.2 倍以上増加している。隣国であるインドおよびモルジブを除くと、近年はヨーロッパ以外の地域、特に中国からの訪問者数が大きく伸びているのが読み取れる。2013 年と 2014 年を比較すると、1 年間で実に倍以上の伸びとなっている。また、日本やアメリカからの観光客も増加している。内戦後の 2010 年には、ニューヨークタイムズの「いま訪れたい国」で第一位となるなど、スリランカは海外からの観光客から大きく注目を集めている⁷。

九州よりは大きいが北海道よりは小さいスリランカに世界遺産が8か所もあることは、海外にその存在が知られていても内戦中には実際に訪れる人は少なかった。世界遺産という資源とともに、インド洋や高原の茶畑など、観光資源には事欠かず、これはスリランカの強みでもある。事実、観光産業は国の経済にも大きく貢献している。2014年には外貨獲得の第3位に位置している。前年の第4位から上昇しており、内戦後のスリランカにとっては、最も力をいれているセクターの1つである⁸。

多くの海外からの観光客は、世界遺産や同国南部のインド洋に面したビーチリゾートを訪れるが、紅茶プランテーション農園がひろがるヌワラエリヤ県を中心とした中部高原地帯は、ビーチリゾートや世界遺産巡りでは物足りない海外からの観光客が多く訪れる。

近年のスリランカの紅茶農園では、合理化のため農園内に数軒ある、バンガローと呼ばれるイギリス時代からの農園マネージャーの屋敷や、農園内に複数箇所ある紅茶工場を一か所のみ稼働させている農園が多い。これらの施設は戦前に建てられたところがほとんどで、現在これらの使用されていないバンガローや工場を観光用に改装し、ホテルなどに使用しているところがみられる。イギリス植民地時代そのままの風情で残る、プランテーション農園マネージャーのバンガローと広がる紅茶畑は、外国人観光客にとってはひとときエキゾチックであり、最近では人気の観光スポットとなっている。

その一方で中部高原地帯への交通機関は脆弱である。スリランカ沿岸地域や内陸の世界遺産地域は平坦な地形のため、車で容易に移動できるうえ、近年スリランカ初の高速道路がコロンボと南部沿岸地域の中心地ゴールとの間94キロが開通したことが、今まで以上に同国南部の黄金海岸と呼ばれる地域により多くの観光客を呼び込んだ。

このようなスリランカ観光にもう一つの魅力を加えているのが、紅茶プランテーション農園と茶畑を走る鉄道である。

しかし、中部高原地域のヌワラエリヤ県をはじめとした紅茶プランテーション地域は、山間部のため急カーブが続く片側一車線の道が多く、それ

に加えて舗装もあまり良好ではない。先進国から訪れる観光客にはかなり苦痛を伴う移動である。このようなアクセスの悪さが、イギリス時代から続くプランテーション農園を昔のまま保っているともいえるが、このことが地域の発展の阻害要因になっていることは明らかである。

そのため、インフラ整備が急がれるが、特に急を要するのが、片側二車線の道路の拡幅や舗装の改善、そして公共交通の整備である。現状では、観光客が旅行会社にアレンジしてもらったツアーバスや貸し切りバンなどで移動するか、通常の路線バス、または実質1日2往復⁹しかない鉄道での移動となり、路線バスは海外からの観光客にはその快適性や安全性そして利便性が非常に劣っており、いわゆるバックパッカーではない、海外からの観光客が利用するにはかなり困難をとまなう状態である。そのため、割高な貸し切りバンなどを利用する結果になる。紅茶畑の広がる中部高原地帯へは、このようなアクセスの問題を抱えており、同国のほかの観光地と比較すると極めて不利な状況ある。

公共交通の改善が中部高原地帯の紅茶プランテーション地域へのアクセスとして、一刻も早く改善することが望まれる。

III. 地域の資源としての鉄道とプランテーション

日本よりも8年も早く鉄道が開通したスリランカであるが、現在では技術、サービスともに日本に大きく遅れを取っている。

イギリスからの独立後、設備の維持・改良はほとんど行われてこなかった。駅の交換設備もイギリス時代のものを使用しているところが多い。これが海外からの一部の観光客には人気を博している。特に蒸気機関車は海外からの鉄道ファンを集めている。

蒸気機関車の定期運行はスリランカでもすでに終了している。しかし、その後も観光用として蒸気機関車の牽引するチャーター列車がコロンボキャンディ、ヌワラエリヤ間などで運行されている。主に海外からの観光客が旅行代理店を通してバックツアーとして運行されているものが多く、現地に着いてからSL列車に乗ることは困難であ

る。また、運よく SL 列車に乗車できたとしても、快適性は望めない。使用されている客車は 1970 年代のものが多く、快適とはいいがたいからである。SL が現役で走っていた当時を懐かしむことが目的ならまだしも、現代の基準に合った居住性を兼ね備えた観光列車ではないため、移動するという行為自体が快適ではなくなる。1 時間程度ならまだしも、コロombo からヌワラエリヤへの玄関口であるナヌオヤまでは 8 時間、キャンディからでも 3 時間以上かかる長丁場である。どのような観光客をターゲットにするのかを明確にする必要があるであろう。

一方で、一般的な観光客の鉄道利用についてもいくつかの課題がある。現在スリランカ国鉄で主力となっている旅客列車の運行形態は、ディーゼル機関車が客車をけん引する、客車列車が主力であり、コロombo 郊外路線および一部のインターシティー・エクスプレス（都市間列車）に中国製のディーゼルカーが近年導入された。客車列車には冷房がなく、また扉も自動ではなく、乗客が解放されたデッキから外に半身を乗り出している風景はスリランカをはじめ南アジアではよく見られる光景であるが、現代の安全基準に照らしあわせると、改善が求められる。インターシティー・エクスプレスを中心に冷房付き、自動扉のディーゼルカーを導入しているが、いまだに客車列車の運行本数のほうが多い。

また、スリランカ国鉄本線（Main Line）のガンポラーバドゥッラ間は、高原の山間に見渡す限りの紅茶畑の風景の中を進み、非常に風光明媚であり、地元の観光客はもちろんのこと、海外からの観光客にも人気の路線である。しかし、現在この区間を運行する列車は区間運転を除くと 1 日 2 往復のみである。そのため、常に満員で運行されている状況である。走行中も扉が開いたままの上、満員であり、海外からの観光客にはこれが却って観光気分を高めているともいえるが、事故も少なくない。しかし、そのためには適正な列車運行本数による定員乗車の徹底と、車両の新製・更新が必要となるが、現在のスリランカ国鉄にとっては財政的にも非常に厳しい課題である。

一方で、徐々にではあるが、海外からの観光客やスリランカの富裕層をターゲットにした取り組

みも始まっている。民間企業が古い車両を改装し、冷房を搭載のリクライニング車両を通常の国鉄列車に 1 両連結した特別車両の運行である。これは国鉄が経営しているのではなく、民間企業が車両 1 両を借り受け、快適な移動を求める観光客らを対象にしたものである。しかし、料金もコロombo キャンディ間で 1,000 ルピーと通常の都市間急行 2 等車のおよそ 5 倍であり、一般的なスリランカ人にとっては日常的に利用できる移動手段とはいえない。

一面の紅茶畑の中を走る鉄道に乗ってみたいという観光客は多いが、実際に SL 列車等に乗り、紅茶農園の広がる中部高原地帯まで旅行する観光客はいまだにそれほど多くはない。紅茶プランテーション農園の中に行く鉄道という付加価値を十分に活かしきれていない状況である。観光産業が外貨獲得の第 3 位となっている現在、先行投資という観点からも、鉄道の改善は今後の観光産業にとっても大きな課題であり、対策を急ぐべきである。スリランカ国鉄の収支は近年改善傾向にはあるが、観光業や ODA、そして道路なども含めた総合的な発展を描くべきであろう。

また、鉄道の有効活用は観光という直接的な目的のほかにも、環境面および交通事故の軽減という観点からも効果がある。

スリランカの道路交通は、近年までは一部を除いて幹線道路でも片側 1 車線道路の区間が全国にわたり、貨物車両と自家用車、バスなどが普通乗用車から大型トラックまで 1 車線を走ることによる速度の低下や慢性的な渋滞が大きな問題となっている。貨物交通量を減らすことは道路交通の円滑化のために効果があると思われ、そのために鉄道での貨物輸送は可能性を秘めていると言える。

スリランカには近年まで高速道路がなかった。高速道路が初めて開通したのは 2011 年である。区間もコロombo から南部のマータラ県までの 94 キロとコロombo 郊外のバンダラナヤカ空港までの 26 キロの 2 区間であり、現在マータラ県県までの南部ハイウェイと空港までの高速道路をコロombo 市内で結ぶコロombo 外環道路が JICA の支援により建設中である。沿線の市内交通と長距離を行う物流が、一般道と高速道路に分離されたことは、この南部ハイウェイで証明された。

すなわち、一般道しかない中部山岳地帯においても、一般道は沿線の街の市内交通を中心にし、コロンボ等主要都市を結ぶ交通は鉄道へのシフトを促すことにより、渋滞や交通事故の軽減にもつながるものと思われる。しかしながら、2011年まで高速道路が1本もなかったスリランカにおいては、国内道路網の整備・発展には多大な時間がかかる。そのためにも道路輸送から鉄道に切り替える、またはそのシェアを増やすことはこのような問題の対応策として大きな可能性を秘めている。排気ガスなどの環境汚染防止にも貢献できると言えるであろう。

観光のための鉄道の再興は、観光業ためだけでなく、スリランカ市民の生活にも良い変化を与えるものと言える。

まとめ

スリランカにおける鉄道の発展は紅茶とともに始まったが、現在のスリランカでは鉄道は過去の遺物と言ってもおかしくないほど、旅客・貨物双方においてメインの移動手段にはなっていない。本稿ではスリランカの鉄道の紅茶との新しい関係に注目し、その将来を見据えるために、鉄道および紅茶の始まりから発展そして現在を見てきた。

スリランカの紅茶と鉄道は、そのかかわり方は植民地時代の産業発展という直接的な関係から、観光資源の一つの集客源という間接的な関係へと変化した。紅茶のために敷設された鉄道であるが、今度は紅茶農園やその景色を付加価値として、鉄道利用の促進や中部高原地帯の交通網再整備へと期待できる。すなわち、鉄道により一大産業にまで発展した紅茶産業であったが、今度はプランテーション産業が鉄道を支える立場にあるといえる。

紅茶で始まった鉄道はプランテーション作物輸送だけでなく、その後国内主要都市を結ぶ重要な輸送手段となっていた。紅茶と鉄道は現在でも大きく影響しあい、そしてそれぞれの新たな関係の展開の可能性を秘めている。当初は、プランテーション産業を支えるために敷設されたスリランカの鉄道であるが、時代とともにその役割を終えた。しかし、鉄道はスリランカ観光の新たな資源として注目され、今後は紅茶と鉄道を観光資源、そし

て地域の資源として新たな役割を与えられることとなった。紅茶と鉄道の歴史を絡めながら、紅茶の産地へと旅することは、スリランカの観光にとっても、新たな資源となることは間違いない。

そのためには、海外からの観光客、特に欧米、アジア等の鉄道先進地域からの観光客が快適に過ごせる鉄道設備と車両へと改善することが望まれる。

2017年はスリランカに茶の木が導入され、紅茶栽培が本格的に始まってから150年である。この150年という節目を機に、プランテーション産業の発展に貢献してきた鉄道が、地域の発展に再び貢献できるよう、鉄道も地域の資源であること、そして観光資源でもあることを、地域の人々も認識していくことも大切である。

¹ 現在のスリランカの正式な国名はスリランカ民主社会主義共和国であり、19世紀においてはイギリス領セイロンであった。1948年の独立時にはイギリス連邦内の自治領セイロンとなり、1978年に現国名となった。本稿では文脈から判断しスリランカまたはセイロンを使用するものとする。

² 日本での貨物輸送の開始は旅客輸送開始の翌年の1873年である。

³ 九州の面積は36,750 km²、スリランカは65,610 km²。

⁴ エキスポ・レール時刻表より (<http://www.exporail.lk/ExpoRail.php>) 2017年3月27日閲覧。

⁵ 日本の在来線の多くは1067ミリであるが、これは世界規格でいうところの狭軌にあたり、新幹線が採用している1435ミリが世界規格での標準軌である。

⁶ Sri Lanka Railways Administration Report 2015, Ministry of Transport and Civil Aviation (2016)

⁷ http://www.nytimes.com/2010/01/10/travel/10places.html?_r=0 2017年4月20日

⁸ 2014年のセクター別外貨獲得ランキングでは、観光業は前年の4位から3位へと上昇している (スリランカ中央銀行2015)。

⁹ 一般の旅客を輸送する普通列車は数往復あるが、海外からの観光客が利用できるようなインターシティーエクスプレスは1日2往復のみである。

参考文献

- 海外鉄道技術協力協会 (2015) 『世界の鉄道』ダイヤモンド社、ダイヤモンド・ビッグ社
 国際協力機構 (2002) 「Transportation Rehabilitation Project Report」
 九州旅客鉄道 (JR 九州) <http://www.jrkyushu.co.jp/company/info/data/> (2017年4月3日)

- 国土交通省「鉄道主要年表」 <http://www.mlit.go.jp/common/000227427.pdf> (2017年3月30日)
- 日本貿易振興機構 (JETRO) (2015) 「スリランカ BOP 実態調査レポート」 https://www.jetro.go.jp/ext_images/theme/bop/precedents/pdf/lifestyle_logistics_201503_lk.pdf (2017年3月29日)
- 東日本旅客鉄道 (JR 東日本) <http://www.jreast.co.jp/company/corporate/> (2017年3月29日)
- Cave, Henry W. (2002) *Ceylon along the Rail Track, Visidunu Prakashakayo, Sri Lanka*
- Central Bank of Sri Lanka (2015) “Economic and Social Statistics of Sri Lanka 2014” Central Bank of Sri Lanka
- Kurihara, Shunsuke. (2014) *From labor to citizen Governance over Estate Tamils in the tea plantation community of the upcountry Sri Lanka - Policy and practice for structural poverty*, Upcountry Research and Documentation Center, Sri Lanka
- Ministry of Plantation Industries. (2012) “Statistical Information on Plantation Crops” Ministry of Plantation Industries, Sri Lanka
- Ministry of Plantation Industries. (2009), “Statistical Pocket Book 2008” Ministry of Plantation Industries, Sri Lanka
- Ministry of Transport and Civil Aviation http://www.transport.gov.lk/web/index.php?option=com_content&view=article&id=141&Itemid=113&lang=en (2017年4月4日)
- Ministry of Transport and Civil Aviation (1996) “Urban Transport System Development Project”
- Sri Lanka Railways <http://www.railway.gov.lk/web/index.php?lang=en> (2017年3月30日)
- World Bank. (2001) “Sri Lanka Toward an Urban Transport Strategy for Colombo” World Bank Sri Lanka

Tea and Railway: Historical relationship between tea industry development and railway development in Sri Lanka and its transformation

Kurihara Shunsuke

Abstract

Sri Lanka's railway was established even 8 years before Japan's first railway started its operation. This is because the British colonial government urged tea industry development and mass-transport system was introduced to load and transport tea from the Upcountry Sri Lanka to Colombo port, as a colonial cash crop. In Sri Lanka, railway was developed in the beginning for tea transportation, not for passengers.

However, the current railway system of Sri Lanka is too old fashioned and needs tremendous improvement to become a modern transport system both for freights and passengers. This paper examines the current situation of Sri Lanka's railway system through comparing with Japanese railways.

On the other hand, foreign tourists to Sri Lanka are now on the rise, especially after Asia's longest civil war put an end in 2009. The tea plantation area in the Upcountry Sri Lanka is now getting the limelight for tourism, and trains running in the tea estates are one of the tourist spots. This paper states in conclusion that Sri Lanka's railway was developed for the tea plantation industry development, and now is re-developed with tea industry through tourism from the overseas. Interestingly, actors in the tea estate areas have unchanged, but the relationship among them, namely tea, train and foreign countries, are involved in the different context.

(2017年6月1日受理)