○○してみました世界のフィールド

中国の鉄道の今むかし

塚田（つかだ） 誠之（しげゆき）
民博 民族社会研究部

1985年11月、広州から特急列車に乗って北京へ向かう途中、岳陽に着いたところ

中国で初めて鉄道に乗ってから30年あまりが経つ。
当時は広州から北京まで36時間というながい旅路だった。
高速鉄道に乗っていると、当時の懐かしい記憶がよみがえってきた。

「乗り鉄」、中国に挑む

鉄道マニアとよばれる人には、写真を撮る「撮り鉄」、車両を楽しむ車両鉄、運行計画や時刻を表示した図表を見て楽しむスジ鉄・時刻表鉄、駅弁鉄等々、とじつに多様で、鉄道の楽しみ方はさまざまだ。わたしは鉄道に乗って旅をするのを楽しむ「乗り鉄」である。時刻表を見て日程を組むのも好きだ。かつて南は山川（鹿児島県）、北は名寄（なよろ）（北海道）、東は厚床（あっとこ）（北海道）、西はたびら平戸口（ひらどぐち）（長崎県）、と日本全国各地のさまざまな路線を乗って楽しんできた。今は廃止になったブルートレインも好きだった。そんなわたしが一九八五年秋に中国に留学することになった。

ながい旅路

最初に中国で鉄道に乗ったのは一九八五年二月のこと、留学先の広州を夜六時過ぎに発ち北京までの二三〇〇キロメートルを二晩、およそ三六時間をかけて走る、もっとも速い「特快」の「軟臥（なんが）」（一等寝台）に乗った。北京の図書館で文献を閲覧するのが目的だった。当時は、航空券が高く、飛行機に乗る人はまだ少なかった。その後、硬臥（こうが）（二等寝台）、軟座（一等座席）、硬座（二等座席）のすべてを経験したが、寝台にせよ座席にせよ知らない人と一緒になるので、一応、暇つぶしに世間話もする。それでもじきに退屈してくる。最初に乗車したときには物珍しさも手伝って、車窓の風景に見入ったものだったが、広大な中国の風景は日本のそれに比べて変化に乏しいので何度も乗るうちに飽きてくる。かつて北京に通う列車で定員四人のコンパートメントの軟臥に、三人の若い未婚女性グループと同室になることもあった。昔の日本の寝台車のようにベッドにカーテンがついていないので、見られないように上手に着替えをする必要がある。

朝、駅の洗面所　長沙駅

寝台車コンパートメント

日本人だとわかると、ほとんどの人はまず中国語ができるかどうかを聞いてくる。その後に中国での暮らしに慣れたか聞いてくる。中国では仕事の内容や人柄よりも中国語の能力が評価の基準とされる場合が少なくない。自国を中心として他国を低く見がちな中華思想から抜け出せないのかもしれない。

中国ならではの事情

オンライン化されつつあるとはいえ、辛抱強く並んで切符を購入せねばならないことが多い。駅の窓口に集まる膨大な人びとをかきわけなければならない。最近では列車に乗るのに幾重もの保安検査があってわずらわしい。ナイフ類は持ち込めない。改札は列車到着直前まで開かない。また、在来線は駅が近づくと、排泄物の垂れ流しによる黄害防止のため車掌が便所の鍵をしめるので、次の駅までの時間を把握しておく必要がある。荷物の盗難にも気を遣わなければならない。さらに、正規の車内販売員のほかに、無関係な、いかにも怪しげな商人が堂々と物を売るのもアリだ。みるからに安物のシェーバーを言葉巧みに売る数人組の商人に出会ったことがある。

食堂車は料理がまずくて高い。食堂車の厨房で作る弁当は肉野菜炒めのぶっかけ飯が多く、日本の駅弁ほど種類は多くない。弁当も美味とはいえないので、カップ麺を持ち込むのはごく普通だ。多くの乗客はマイ魔法瓶を持参して乗る。給湯器があって、いつでも熱いお茶を飲むことができる。ちなみに中国で売られているペットボトルのお茶は砂糖入りなのでわたしの口に合わない。

和諧（わかい）号

高速鉄道車内

速さと快適さと

二〇〇八年頃から開通し普及しはじめた高速鉄道は確かに新幹線並みに速くて便利だ。車なら迂回路（うかいろ）を何時間もかかるところ、三〇分程度で着いてしまうから驚きだ。

車両製造の際にドイツ・フランスのほか日本の会社も入札した経緯があって、座席の配置や車両の造りは、どことなく新幹線を思わせる。高架でトンネルが多いのも似ている。

高速鉄道を利用すると、北京―広州間が八時間、昔は二六時間かかった広州―南寧間が四時間ほどで行ける。運賃も広州―南寧間が二等座席で一七〇元（日本円で三〇〇〇円ほど）と安価で行き来することができ、出稼ぎ労働者にとっても利用しやすい。

ただし、市街地から離れた地に新駅があってそこに行くまでが遠い場合もある。在来線にもいえることだが、駅構内はながく急な階段を上り下りせねばならない。バリアフリー等の問題の解決はまだまだ先のことのようだ。

総合的にみて日本の鉄道の快適さにはまだまだおよばない。