

異国阿房列車番外編

昨今中国高速鉄道事情

岐阜大学 名誉教授
名古屋都市センター（財団法人名古屋都市整備公社）研究顧問
財団法人中部産業・地域活性化センター 研究顧問
竹内 伝史



*プロフィール

1944年愛知県生まれ。1969年名古屋大学大学院修了。同年運輸省入省。1970年名古屋大学工学部助手。その後中部工業大学講師、中部大学工学部教授を経て1997年岐阜大学地域科学部教授。2010年定年退職。

中部地方交通審議会委員・名古屋市交通問題調査会会長・岐阜県都市計画審議会会長・財団法人中部空港調査会副専門委員長等で活躍。著書「新・都市計画概論」「人と車、おりあいの道づくり」「交通工学」「地域学への招待」「異国阿房列車」等多数。列車紀行の著述を趣味とする。

はじめに

中国からの留学生が帰国して首尾よく大学の教員になった。昨今なにかと話題になる河北省石家荘（今日彼国では「庄」の字を用いる）の大学である。一度講義に来ないかと声が掛かったのを機に、久しぶりに訪中し、ついでに高速鉄道に乗りまわって来た。報告したいことは中国の地域開発と高速鉄道システム整備の近況であるが、従来本誌に折に触れて載せていただいている「阿房列車」の一環として綴ってみたい。異国阿房列車の番外編である。

今回は、日中両国語に堪能でバイタリティーに富んだ我が旧学生のみまさん先生、文麗（とくに氏名を秘す必要はないのだが、阿房列車の慣例によって仮名を与える。本名の漢字をばらして作った名前でも本人もお気に入りだ。）に全行程同道を願い、ために隈なく観てまわることができた。しかも、道中のこの師弟のやりとりたるや、十分に阿房列車的である。それゆえ、読者においては、このような表現形態を採用することを諒とされたい。

全行程は2010年の6月27日から7月1日、1日の講義日を挟んで、わずか4日の短時日で、相手

は膨大な国土の中に、あっという間に約6,500km、世界一の路線網を持つに到った中国高速鉄道である。まったくもって無謀というより他はないが、それでも3,500km弱を走りまわって、中国の高速鉄道、急速整備の概況が把握できたつもりである。

具体的に今回乗ってきた列車（動車組）は次の4線区である。

- ①城際高鉄と呼ばれる北京・天津間の高速動車組（高鉄組）
- ②武広高鉄と呼ばれる高速動車組から武漢・赤壁北の間
- ③準高速というべき動車組列車で石家荘・太原間
- ④北京・石家荘・武漢を繋ぐ在来線改良式動車組（準高速）で北京・武漢間

1. 中国の高速鉄道急速整備状況

(1) 新幹線ではない

中国では時速200km以上で走る高速鉄道を「新幹線」とは呼ばない。漢字文化ではない欧米を含め世界中で「sinkansen」と呼び習わされている中で、車輛は東北新幹線のE2（「はやて」）型をベースにしたとはいえ、中国独自のシステムで開発・

整備を進めているのだ、という気負いが感じられる。2010年の3月には、第11回全人代第3回大会で、6,552kmの高速鉄道整備の完遂が目前に控えていると宣言している。国産の200～250km/hの高速動車組（動車組とは電車編成という意味）列車、「和諧号」の第一次投入を宣言したのが2007年の4月だったから、わずか3年で、世界一の高速鉄道網を整備したことになる。しかも2012年には1万kmを遥かに超えると鼻息が荒い。

(2) 二つの高速鉄道方式

中国の鉄道は元来、軌間が広い（1,435mm）ので延べ9万km（2010年末）に及ぶ鉄道路線網の中に高速鉄道を整備する方法には次の二つが考えられる。

一つは、在来線の路盤・軌道等を改良して、高速電車を走らせる方法。いま一つは全面的な立体構造の新線を建設する方法である。前者は平面構造が多く、踏み切りも残ることが避けられないし、何よりも在来線の列車（多くは機関車牽引式のもの）と共存し、遅い列車を各駅の側線に退避させつつ運行することになるから、いきおい最高速度が低く抑えられる。現在では250km/hが最高であるようだ。

一方、後者は全区間高架の独立線路になるから、最高速度は340～350km/h（これは実用化運行速度として目下世界最速だ）を、いとも簡単に出してくれる。しかし、何といっても新線建設は金がかかるから、開業区間は未だ限られている。現在では、北京・天津間（約130km）と広州・武漢間（1,069km）の2地区のみである。前者は上海まで延伸されることになっており、今年中には最難関の黄河架橋が完成し、2011年は全線で試運転が出来るようになると言っている。後者では当然のことながら武漢から北京を目指して建設工事が進んでおり（これは今回も目撃したところだ）、まずは武漢・石家荘間の開業が期待されている。

一方、在来線を軌道改良した線区は相当に拡がっており（5,000kmを優に超えるはずだ）、短日目の調査では確認の仕様がな。今回は、京広線

の石家荘・武漢間、石太線（石家荘・太原間）と隴海線の鄭州・西安間を確認することができた。これらの線区では、在来線列車と見事に共存しながら極めて精確な運行を達成している（区間速度150km/h程度、最高速度250km/h）。しかし、中国の場合、鉄道による貨物輸送が未だ大きな比重を占めており、貨物列車の運行が高速運転の支障になっている。やはり新線高速鉄道に移行するのか、貨物列車用新線を建設すべきかの議論が行なわれているようだ。先に述べた武漢・石家荘間の取り扱いが前者の例で、現行の在来線改良式であるが併せて、新線高架の整備が進んでいる。

(3) 高鉄組と動車組

この二つのタイプの高速鉄道を、中国鉄道は固断に扱いたくはないようで、新線で350km/h出す方を本来の高速鉄道（高鉄組）、在来線改良式の方を動車組と呼んでいる。列車番号も前者には、G、Cといった特別の記号を与えているが、後者は在来線上級列車を表すDのままで、ただ4桁の列車番号を与えることにしている。ここで、記号Gは武広高鉄（武漢・広州間）に与えられており、広州の頭文字とも考えられるが、当事者は高速動車組列車の「高」の頭文字とでも言いたそうである。一方、Cの方は京津鉄道（北京・天津間）に使われている記号だが、「津」「京」共に頭文字はJだから根拠とならない。この高鉄は正式名称を「城際動車組」と称しているところを見るとInterCityのCのつもりかもしれない。高速列車に導入した車輛には全て、「和諧号」の名が付いているが記号は皆CRHとなっているから、そのCと考えてもよい。しかし、この線区の車輛は全てドイツのICE3をベースにして開発したものが使われており、鉄道マニアには馬脚をあらわした略号だ、との皮肉な見方もできるのである。

「高鉄組」「動車組」とも「組」の字の意味が解しがたいところである。「組織」といった語感であろうが、運行に当る乗務員を、運転系と客室系を合せて特別に養成したのだそうで、目立つ制服で一列に並んでホームを行進しているのを見る



と、彼ら彼女らの意気込みを感じると共に、この「組」という語に何か違和感をも覚えるのである。

ともあれ、列車はほとんど正確に、数分の遅れもなく（時には早く）運行されており、車内サービスも厳しいほどに良質で、乗り心地も満点だから、この運行システムの質の高さが実感されるのである。もちろん、高鉄組の方がサービスは上質な感じはする。しかし動車組の方は、在来線列車（機関車牽引の低速列車や貨物列車）と混在しながら、独立した運行システムを構築しているわけで、感服するとともに、不安感も禁じえず、その内情をさらに詳しく見てみたくなる場所である。

2. 小さく生んで大きく育てる 京津城際高鉄

(1) 北京南駅を求めて

北京到着の日、北京南郊の龍潭公園で池塘の上を走る在来線の旅客列車を見た。古い機関車に牽かれた短い編成の列車が淋しげに走っていった。この線路はかつて、北京駅を出て南・西方向に向かうすべての列車が通る中国鉄道の最重要区間で

あったはずだ。しかし、今日、壮大な北京西駅ができ、そしていま、この先の豊台の手前に高速鉄道用の北京南駅が開業して、この線路は寂しくなった。

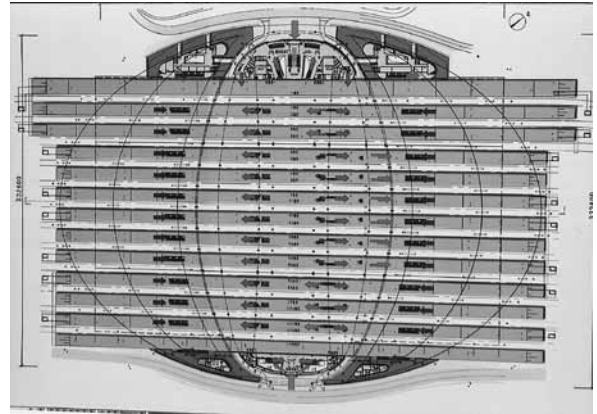
従来「北京南」という小駅が無かったわけではない。この度、天津を経てゆくゆくは上海に通じる高速鉄道（城際高鉄）の基点駅として、新しい北京南駅ができ、旧駅は跡形もなく吹き飛んだ。空港旅客ターミナルのような楕円形の大ドームで、これを碁盤の目といわれる北京の格子型街路網の中に作ったのだから、全く街路網から遊離している。北京の南、永定門外の二環と三環の間にあることは判っているのだが、どの街路からアクセスできるのか全く判らない。新しい市街地区には表示はあるものの、巨大な建物の入口が示されてなくては意味をなさない。

タクシーは曲面のガラスの壁の前に停まった。大きなガラス扉が音もなく開くが、駅の雰囲気は全くない。標示に従ってエスカレーターに乗ると2階のホワイエにでる。この空間も曲線型だ。ガラスの仕切りの向うに漸く大空間の待合室が見える。無数の高級ベンチが並んでいて、鉢植えの南洋樹に囲われたVIP用待合室がある。中に入れば、中央部の両側の壁には改札口が、これまた緩い円形に並んでいる。いま入って来た出入口は、楕円の長軸の端に当ることが判る。反対側の端のガラス壁には、この駅の平面図と俯瞰図、そして北京・上海間高速鉄路示意图と称する大画面が掲出されている。

ドームの大天井とホールの広さに度肝を抜かれ、何から観察すべきか判らない。しきりにカメラのシャッターを切る。麗が、この大ホールの中二階に並ぶ店舗の中から、朝食のとれる食堂を探して来た。今朝は所要時間も不確かだから、朝食もとらずにホテルを出たのだった。駅建築の雰囲気からすれば、パンとコーヒーでもよかったのだが、美味そうなコーヒーは見当たらなかった。早くホームに出たくてむずむずしながら、白湯麺を掻き込んだが、結局改札は発車10分前まで始まらなかった。改札口中央の天井に掛かっている発車



北京南駅の玄関



北京南駅の線路配置図



北京南駅の待合室



ICE ベースの和諧号

時刻表は空港のようなパラパラ式大掲示板であった。

(2) 「和諧号」という名のICE

上記の平面図によればホームは12面もあることになっているが、そんなに全部完成しているようには見えない。それがすべて高鉄電車列車で使われている。在来線の列車は外側の通過側線を運行しているようだ。こんなに多くのホームを使って1日に運行される高速鉄道は朝6:35から深夜23時までの52本。他に7本の臨時列車が用意されていて、その時刻が暫々変わるところが厄介である。例えば我われが今日乗るC2205列車はその臨時列車で(今日は日曜日なのだ)、時刻表では10:10発となっているが、今日は08:40に発車する。麗が「今日から時刻が変わったようだ」と言っている。そのうち5本が天津の港、塘沽まで走っているが、

他はすべて天津行き。近々、上海まで延長すると息巻いているが、ともかく一日も早く、天津まで開業したのだろう。わずか140km弱のところを最高340km/hまで出すのだから、30分で走ってしまう。「小さく生んで大きく育てる」ことが好きなのは、日本の土木官僚だけではなさそうだ。

列車はいずれも白地に青の帯を巻いた8両編成電車(時に2編成繋ぐ)に統一されており、ヘッドおよび先頭と中間列車の軒に「和諧号」と墨書きしてある。ドイツ・シーメンス社のICE3型をベースに開発したとされており、形式記号もCRH3(これも中間車輛連結部脇に大書してある)を採用しているが、「和諧号」の名称は全国の高速度列車共通である。この言葉自体は日本にもあって、「やわらぎ調和すること」とあるが、胡錦濤主席の命名だという。

ホームでもうろうろ写真を撮っていると駅員が

うるさく乗車を指示する。不穏分子と見られたか。そういえば中国では地下鉄を含めすべての鉄道で、駅への入場に際し持ち物のX線検査が必要である。どうも中国では「鉄道おたく」が市民権を得ていないようだ。文麗夫人は既に一等座席に胡坐をかいて座っており、私の席も確保してくれていた。中国では指定席であっても居座られる恐れなしとしない。乗車時にデッキのところで各人一本ずつ水のペットボトルが支給されるのだが、置いてあるものを取ってくるのだから、発車間際に乗った者は、この水も入手できないこともある。そのためではないだろうが、「5分前乗車の原則」というのが要請されている。日本の「駆け込み乗車はおやめ下さい」というのと格段の差だ。何のための時刻表なのか、と思う。

(3) 和諧号に乗る

車内は1等車でも座席にあまりゆとりがない。ICEをベースにしたというが、むしろ日本の新幹線に近い。2等車は2人掛けと3人掛けが通路を挟んでいる(80席)、こちらは日本の0型などよりはゆったりとしている。それにしても、どこの国に行っても同じような座席(コーチ)車に乗せられるのでは、鉄道マニアの意欲不振、阿房列車の筆も細りがちである。車室のクラスも従来、中国では軟座・硬座と分けていたのだが、高铁ではすべて、1等・2等に統一された。

8両編成のうち1等車は1両のみで51席であ

る。先頭車と後尾車には運転台の後にガラス張りの展望席が8席設けてあって、これは1等車扱いであるが、乗った列車の後尾は施錠してあり、先頭車の方はどこかの偉い人が乗っていたらしく、立ち入り禁止で、SP様の男に追い返された。楽しみにしていた食堂車はなくて、4号車の酒吧(バー)車というのは2等車の一部にビュッフェが設けてあるだけであった。もっとも今回は30分の乗車だから、これで十分である。

折角の1等車で、30分に69元も払っている。席に座って車窓を眺める。8:40定刻到北京南駅を発車して10分もすると、もう340km/hの速度になった。併行して高速道路が走る。街並みが途切れて畑が広がった。高圧送電線が線路をよぎり、暫く併行して、そして遠退く。この辺り、11年前に不出腹氏と車で走ったところだ。おそらく2時間程かかったのではないか。着いた天津の街は埃っぽかったことを思い出す。今回はどうだろう。列車が停まった。殺風景な赤土の中の新しいコンクリートホーム。北京南と天津の間には二つ程駅があるようだが、どの時刻表も無視しているので、よく判らない。そのうちの一つに停まったようだ。この列車は所要に35分かかっているのは、そういうことだったようだ。

突然、列車が左側通行をしていることに気がついた。「中国は一般に交通は右側通行なのに鉄道は左側だったかな。」と麗に聞くと、「定まっていないのではないですか。3本線路があることもあ



京津高铁の車内(1等)



京津高铁の車内(2等)

るし、空いているところを使えば合理的ではないですか」との答。そんなバカな。そんな危険な。第一、それでは世界の鉄道の常識に反する。これは大事なことなのだ。都市計画の勉強をして来た者が、そんなことでは困る、と思うのだが、鉄道阿房の偏見なのだろうか。まさに絶句する他はない。「今回の旅行の中に結論を出すべく、よく観察することだ」と宿題を出したが、結局、中国はフランスと同じく鉄道は左側、地下鉄を含め都市交通と道路は右側通行と結論を出したのは私の方だった。

(4) 天津に地下鉄はあるか

天津駅も大きな天蓋をのつけた壮大なホームである。ホームを走り回って写真を撮っていると降車客はさっさと下り階段をおりて地下道に消えた。ガラス張りの大袴線橋の上からは、折り返し列車の乗客が鈴生りで改札扉の開くのを待っている。麗が「先生、目だってます。また乗務員が文句を言いに来ますよ。」と言うから、私も下り階段に逃避した。暗い地下道の写真を撮ろうとしたら一眼レフ・カメラが毀れた。このカメラ、早くも古くなって、新式の2GB容量の媒体カードを使うと半分くらいで「撮影記録ができません」というメッセージを表示する。

駅前広場に出て代替カメラを構えると液晶画面に午後の日差しが光って画像が見えない。眼の前には川面をはさんで鐘楼をもった修道院様の赤レ



天津駅のホーム

ンガの建物がある。これは歴史的建造物に違いないと、いいかげんにシャッターをきった。後で確かめたら、それは新しい花苑住宅（いわゆるマンション団地）であった。写真の出来はどうしてもよいのである。

この天津の都市交通最大の関心事は、地下鉄建設がどこまで進んだかだ。地下道コンコースで手に入れた都市交通図によれば、駅の北口広場に鉄道駅とは別に都市交通の「天津站」という表示がある。ここへ行ってみたいののだが、むやみに工事中の柵が多くて展望が開けない。行き交う人々に聞いても首を傾げるし、麗は「そんな聞いたこともないです」と取り合ってくれない。

反対側の南口広場から二人乗りの自転車タクシーに乗って解放北路の歴史的建造物地区をひと巡りすることになった。この地区は租界と呼ばれた頃の建物がよく残っている。老人の自転車漕ぎはまさに緩急自在。見るべき建物の前を往くときはノンビリと、自動車交通流を横切るときは、自転車の上に立ち上がって全身の体重をかけてペダルを踏み込む。若干恐ろしさを感じる幹線道路も横断して、終点は浜江道の都心モール（歩行者天



天津駅正面入口

国)であった。

その後はタクシーを借上げて、市の南にある水上公園と逆に中央駅の北西にある鼓楼街という旧市街を廻る。

運転手が「水上公園へ、何しに行くのだ」と聞いたようだ。もっともな疑問だ。この夏の炎天下に。麗は「この先生は、周恩来と鄧穎超が好きなので…」と説明をしたようだ。運転手は直ちに合点、車を南開大学の正門に停めた。ここは周恩来が日本に留学する前に卒業した中学(当時)である。後に伴侶となる鄧が卒業した天津女子師範は今来た道の左側だったそうだ。そして南開大学の前を南にまわれば水上公園に突き当たり、その左手には周恩来鄧穎超記念館がある。子供の頃から周に憧れ、中国が好きになった私だが、本格的に周恩来の人物像を学んだのは、中部大学に共に籍を置いた畏友、故田中恭子氏が訳して出版したディック・ウィルソンの「周恩来」であった。忙しい天津巡りの最中ではあるが、ここはひとつ腹を据えて、中国の若い大学人、文麗に、周と鄧の事績を語って聞かせるのであった。

鼓楼街は11年前に訪れた記憶がある。確か「畢竟西湖六月中」という宋词の掛軸を買った。その時は街に古い建物も並んでいたように思うのだが、いまこの街は完全に復元された街であって、異様に古くしかも綺麗な古文物の店舗が軒を連ねている。タクシーに戻ると、運転手が約束の時間が切れるから追加料金を払えと言っている。何と

か値切ることは麗に任せて、ともかく天津駅へ急ぐことだ。

(5) 30分の乗車に何時間も並ぶ出札窓口

結局駅には予定より早く着いた。持っている切符の発車時刻まで、未だ1時間近くある。今日はいくつか北京南駅から西駅に移動し、駅前のホテルから荷物を受け取り、石家荘に向う列車に乗らなければならない。余裕時間は北京に集めておきたい。15時台は5本も列車があるのだから少し早い列車に変更しようと、麗は出札窓口に向ったが直ぐに戻ってきた。「すごい行列で、窓口に到達するまでにこの切符の列車の方が発車しちゃいますよ」と言う。高速鉄道の発券は全て座席指定でPC化されているのだが、PCを置いた窓口が駅の数ヶ所に限られている。どこの窓口も長蛇の列だ。わずか30分の乗車のために何時間も出札窓口に並ぶのはやはりシステム欠陥というべきだろう。技術ではいまや日本を追越そうという中国だが、こういうところに後進性が顔を出す。ともかくサービスということに弱いのである。

こうして、15:55、予定通りのC2050列車に乗った。切符が変更できたら2等車に乗ってみようと言っていたのだが、それも叶わなかったのが、来た時と同じ1等車だ。タクシー運転手との交渉に疲れたのか、麗は列車が天津市街地を出切らないうちから居眠りである。私は車室扉の上にある速度表示が最高速度を示す瞬間を見逃すまいと頬を



天津の歴史建造物地区(旧租界)



天津鼓楼街

叩きつつ眠気に耐えている。意外にも340km/hの最高速度は冀州平野の田園風景が過ぎて北京南部の新しいベッドタウンが見えるようになってからであった。街並みが見え始めると速度が落ちる日本の新幹線と逆の現象がここに見られる。

3. 改良型（併用型）高速鉄道線区を走る

(1) 夕暮れの石家荘へ

北京の街の夕方の混雑は、時間がどれだけあっても足りない。タクシーで南駅から西駅前のホテルに走る間もキャスター付きの手荷物を牽いて、ホテルから陸橋を渡って西駅の待合室に歩く間も、大混雑大渋滞と闘って気持ちは安まる暇がない。そして西駅の待合室の混雑が止めを刺す。発車時刻の30分前には待合室に入れというが、30分間もまさに立錐の余地もない猛暑の空間に立ち尽くせというのか。それに、ここは一等待合室なのだ。何故、発車直前まで改札口を開けないのだろうか。そして、乗客には発車5分前待機の原則があるから、待っていた乗客が全部改札口を通り終ると、発車前に改札口は閉鎖される。その必要性は奈辺にあるか。改札口など無くて、ホームまで市民が自由に出入りするヨーロッパの鉄道文化と好個の対比ができて面白いことであるが。

北京西発18:05、D2017列車で石家荘に向う。先にも記したようにこの「D」のつく列車は電車

形式（動車）の列車で、在来線併用で走るものを表わしている。いわゆる高速鉄道として新設されたものは4桁の列車番号を持っていて、5時間以上走るものはほとんどない（上海から南海岸都市や武漢に行くものに若干の例外はある）2000番台は北京太原間を走る併用型高鉄列車である。この列車の外観は東北新幹線の「つばさ」（E2型）とそっくりだ。2編成繋いだ長い列車で、嘴を合わせた形の連結部の腹に、「和階号」の文字が大書されている。車内はよく混んでいて、とくに今度は2等車だから、雑然としている。もちろん座席指定はとってあるのだが、何かようやく席を確保できたような雰囲気ですぐ席につく。乗客が全員座ってしまえばそれ程でもないのだが、ずいぶん座席に圧迫感がある。手荷物の格納場所は極めて小さいので既に満杯。仕方ないからキャスターを付けたまま網棚に上げたら、動車組のコスチュームに誇らしげに身を包んだ乗務員（客室掛）がやって来て、「キャスターは下ろせ」という。通路に置いて邪魔だから、わざわざ外して席の下に納めた。後の話だが車窓脇のフックに一眼レフのカメラを掛けたら、また飛んで来て「それは見苦しいからいけません。このフックは帽子をかけるものだ」ときた。どうやら彼女らは、乗客へのサービスと管理を取り違えている。それを「我ら動車組！」とばかりに誇らしげにやるから、なお質が悪い。もっとも、整理整頓は中国文化が現代化する上で大きな壁であることは確かだ。



天津駅出発コンコース



停車中の夕暮れホームでタバコを喫う人々

19時近く、列車は保定に停まる。夕暮れのホームに降車客以外の人が降りる。彼らは乗車口のドアを押さえながら、いじましくタバコをふかす。そういえば、中国は随分徹底した全車禁煙制を敷いた。連結部は車内ではない、とうそぶいていた輩もいたが、高速鉄道ではそれもできない。20時近く、列車は石家荘の街に入った。この列車は太原行だから、中央駅を通らずに石太線に入って石家荘北に停まる。このように自由自在にあちこちの線に乗入れることができるのが、併用型高鉄の強みだ。石家荘北着は20:01の予定だが、少し遅れぎみだ。ようやく日もとっぷりと暮れて、降り立ったホームには、乗客がふかすタバコの火が妙に赤く印象的であった。

(2) 石家荘から太原を往復

彼地の大学で講義のあった翌日は早朝から併用型高速鉄列車の視察の旅に出た。何のことはない、一昨日北京から乗ってきたD2000番台の列車に乗って終点の太原まで往って来るのである。駅舎は中央駅ではないから簡素なもので、駐車も疎らな駅前広場は朝靄が立ちこめていた。これは靄なのかほこりなのか判らない。朝から暑いから靄かも知れないし、中国の朝は早く、自転車とバイクが混在した出勤ラッシュがひとしきり終わったところだから、土埃かも知れない。このあたり隣の山西省にかけて岩石のない土層台地で有名なところだ。

9:28、D2001列車は定刻に入線した。半日帰りの旅だから今日は旅装も軽いのに、そんな時に限って車内は空いている。8号車はもったいない1等車であった。空いていれば2等車でも大差ない気がする。それで帰路は2等車にしたが3人席に座っても料金(運賃)は70元。1等車の84元とこちらも大差ないのであった。高速鉄道の料金は在来線と比較してどのくらい高いのか、料金の話をすれば当然湧いて出る疑問である。在来線との併用区間はこの比較がやり易い。北京西・太原間で比較すると、この高鉄列車2等車は157元、対する在来線快速列車は79元である。高速料金は約2倍である。しかし、所要時間は下り9時間半、上り10時間半だから、高鉄の3時間20分の3倍ぐらいかかっている。実際、高鉄列車が高速で通過する数々の駅のホーム側線に、機関車の牽く鈍行列車や貨物列車が気長に待避して待っている。これでは時間がかかるはずである。しかしこの気長さが緩急併存運行の安全を担保しているのであろう。例えば、この石太線の高鉄列車は、日に10往復の運行だから大したことはないといえはいるのだが。車内の壁のフックにカメラを掛けたら、また客室掛が注意に来た。車内の雰囲気はノンビリしていて、客室掛の愛想も悪くないのに、ピリピリだけは変わらない。

車窓はとうに市街地を出て、あまり広くない農地の連なりが土埃に煙っている。作物はトウモロコシが中心だ。街道の並木にポプラが見える。住



石家荘の朝(都心部)



重連の和諧号(石家荘北)

宅は土塀にレンガ積み、四角い建物が多い。埃っぽい丘陵から赤土の山岳地帯へと高度が上る。温度が下がってきた。室温26℃、外気温23℃という電光掲示板に速度197km/hの表示がまじる。沿線に影響がなくなり温度が下がるとともに、車速が上ってきたようだ。

河北省から山西省に入るところに長大なトンネルがある。走り抜けるのに10分要したから40km近くの延長があるのだろう。新しいトンネルだ。在来線併用型とはいうが、おそらく、高速鉄道化するに際し、新しく掘ったのではないか。標準軌複線用の大断面のコンクリート壁は今日の日本でもお馴染みのものだ。トンネル内では外気温がどんどん下り、ついに17℃になった。冬は逆に温かく感じるのであろう。240km/hの最高速度もこのトンネルの中で出た。やはり新線トンネルである。

(3) 山西省の思い出

トンネルを出ると列車は駅に停る気配である。これも全く新しい駅で、まだ手垢の全く見られないホームのガラス張りの壁に「陽泉」の駅名板があった。周囲はこの駅舎に全く似合わない、赤土の崖が切り立つ奇景が連なる。断崖の上も谷の底も畑地があり、細い農道がヒョロヒョロと伸びている。この景色は見たことがある。そう、今を去る33年前私は始めてあこがれの中国の地を訪れた。「中国三刊誌読者中日友好の翼」という百何十人もの団体旅行であった。1977年、毛沢東が死

んだ翌年のことだ。その折、北京から夜行列車の往復で大寨という村を見学に来た。文化大革命中「農業は大寨に学べ」と喧伝され、指導者陳永貴は取り立てられて副首相にまでなった。その折はこの赤土の壁に段々畑を開墾し、収穫したトウモロコシの山を見せられた。密植されたトウモロコシの穂の上には人が寝そべることができた、という宣伝に辟易し、段々畑の脆弱さを心配したものだ。この土壁に横穴を掘って住居とする窑洞（ヤオトン）は今も使われているらしい。その大寨へバスに乗継いで行った駅が、陽泉であったことを思い出した。感動を込めて麗に話すのだが、どうも精確には伝わらない。また「ああ、それ私の生まれる前の話ですか」と言われそうだ。

陽泉を出れば次はもう終着太原だ。車窓にリンゴの樹がみえる高原を列車は一気に走り降りる。車速表示が再び237km/hを示す。縦揺れの振動がガタガタと身体に伝わる。「山西省はこの様にもすばらしく見えるけど、石炭が沢山とれるので、実は裕福なのです。その富が首都太原に集中している」と麗が説明するうちに、遠くにその街影が見えて来た。1時間18分の旅を終えて列車は間もなく太原の駅についた。この駅は旧来の在来線の駅をそのまま使っている。ホームの向いには伝統的な緑色の在来線列車が発発を待っている。その向うのホームには大同発杭州行きの列車が窓にカーテンを下して静かに止まっている。こちらは朱色と鼠色のツートンカラーだ。懐かしい中国鉄



赤土の崖の奇景



太原駅と駅前広場

道の駅頭風景がそこにはある。

しかし、ここでもまたホームでゆっくり楽しんでいるわけにはいかない。駅員がにらんでいるし、我われも夕方早目には石家荘に引き返したい。帰りの切符は未だ買ってないのだ。私が駅前の写真を撮っている間に麗が切符を買いに行った。例によって猛烈な行列である。麗は自動券売機があるのを見つけて使い方を駅員に尋ねている。使い方は直ぐに判ったようだ。こちらは行列がないから直ぐ買える。コンピュータには減法強くなった中国人だが、やはり機械不信は根強いようだ。それよりも件の駅員の「本日はセキュリティ・チェックが異常に混んでいる。発車の3時間前には駅に来て並ぶように」という指示の方が問題だ。馬鹿言っちゃいけない。わずか1時間余の乗車のために3時間前に来いだとは。それなら、もうすぐ並ばなければならない。昼飯も食えないではないか。麗は「並び時間を1時間半に値切りました。16時28分の列車をとりましたから、15時まで4時間、市内見物と昼食の時間があります。」と自慢顔である。中国では待ち時間まで値切り交渉の対象となるらしい。しかし、それにはどんな意味があるのか。

(4) 山西省の首都、太原

実際、予定通り15時に駅に戻った我われは、円滑に荷物チェックを通過して入場でき、有料待合室で1時間の午睡の時を過ごしたのである。外

は40℃の炎天だから、クーラーは効かないものの、高い天井に扇風機がゆったりと回る、このソファでノンビリ過すのは、料金を払う価値はある。それに、この待合室からは優先改札口があって、今度は2等席であるのに、人より先にホームに出られるのである。これはおそらく従来の軟座候車（待合）室であって、高速鉄道化に当って有料待合室にしたのだろう。考えてみれば、料金20元は1等車と2等車の差額（14元）より高い。

太原は人口277万、汾河という黄河の支流の両岸に広がる大都市である。駅のある左岸には旧城区を含む市街地が発達し、右岸は工業区として発展中と見た。単に高速鉄道に乗ってみるだけが目的の阿房列車旅行の、それもわずか3時間で全体像が把握できる都会ではない。山西省は古い国名では晋の国。おそらく晋の古都もこの太原あたりに在ったのであろう。市の南西郊外に旧跡、晋祠という寺院があるとのこと。ここはひとつ、その旧跡参観に集中することにして、早速麗のタクシー料金交渉が始まった。中国はガソリンが安い（税が安いというより、タクシー等には補助が入っている）のだろう。タクシー料金は日本より一桁ぐらい安い感じがする。したがって、いつでも麗の落札価格を聞いて、大いに満足する。早速走り出したタクシーは、駅前の大通りを走って一気に都心市街を横断し、汾河を渡って立体交差で左折、河岸の自動車専用道路と見間違え大通りを南下した、工場地帯を抜けて旧道を改良したと思しき街



晋祠の山門



石家荘(中央)駅

道に入る。左の屋並の向うには晋陽湖という池があるはずだ。

晋祠では、説明員というのを雇って、麗が通訳して寺内を廻る。春秋時代の晋の始祖をまつるといふことで、その母を偲んで営んだ聖母殿が価値があると説明している。とすれば二千数百年の歴史があるはずだが、建物はそんなに古いはずがない。文革で大分破壊されたとも言っている。説明員は一方的に喋りまくり、質問してもほとんど要領を得ない。それでいて、麗と育児の話なども交わしているようだ。麗が「中国の歴史に関しては彼女より先生の方が詳しいです。中国の若い人は皆、そんなものです。」と、さらなる質問を遮った。

4. 高速鉄道を求めて武漢へ

(1) 黄河流域から長江流域へ

高速鉄道を訪ねる旅は皆、乗車時間が短くてせわしない。今日は本格的な新線型高速鉄道武広高鉄を求めて武漢まで行く。所要7時間近くの長旅だ。同行の麗は列車が動き出す前から辟易して車内は寝て過す構え、ただただ初めて訪れる武漢の街に思いを馳せている。これで、阿房列車の条件が整った。

D123列車は前述のとおり在来線上級列車から動車組入りした伝統ある列車である。乗務員はもちろん特訓済みの動車組、11:49、定刻に石家荘駅を発車した。8両編成の電車で、車輻は東北新

幹線E2原型の型式だが、1等車(8号車)でもかなり圧迫感がある。通路の天井からはテレビ型のディスプレイが下がっているのだが静止画のCMを映しているだけで、何のために装備しているか意味が判らない。

北京西駅の始発だから満員で、私と麗の席も前後に離れていた。着席する間もなく麗は隣の老婆に席を替って貰おうと話をした。しかし、それは無理だ。老婆の通路を隔てた隣にはその息子らしいのが控えている。替るなら、その息子と替らねば。お婆さんは何のことも判らないらしく、返事もせずにまぶたを閉じた。麗の鬱屈はますます募るばかりである。私の席は窓側とは言え、半分は壁で窓は首の後にしかない。そして後向きの座席である。終着までの間には、相当首が痛くなりそうである。

ようやく落ち着いて窓外に目を移すと、もう石家荘の街影は去って、広漠とした農地の拡がりとなり、並行して走る街道にはポプラ並木があった。農地は麦類の畑で、起伏はまったく見えず坦々と続いており、遠くに集落の影が見える。小さな駅を高速で通過する。時速150km以上出ているだろう。在来線だから懐かしい趣きのある駅舎であるが、速すぎて駅名が読めない。12:20、車内は昼食モード。「僕も腹が減った」と言うと麗は「ラーメンを作りましょう」と言って席を立った。康師傅というメーカーの大きいカップ麺だ。車室入口脇に設置された湯沸しから湯は豊富に供給され



華北平原の畑地



新装の鄭州駅

る。小蝦入り魚醬仕立てのラーメンはなかなか美味しく、食べでがあった。何か数年前の研究室の雰囲気に戻ってくる。よく麗とカップラーメンを食べたものだ。

さすがに華北・華南を結ぶ大幹線だけあって、車窓の畑は延々と続かない。赤土の中に、赤レンガの壁で囲った家屋の小集落が、しきりに眺められる。車速は199km/hの表示が出た。ここでまた軽い縦振動が来る。昨日もそうだったが、この併用型高鉄は200km/h前後でこの揺れがある。それを越して最高速度(240～250km/h)に近づくと、かえって走行状態は安定するようだ。それでも在来線で車輛を改良しただけで200km/h以上の速度が簡単に出るところが広軌の強みであろう。

13:19、定刻より2分早く安陽に着いた。安陽は河南省の北端の街だ。車中の暇に乗じて、改めて中国の地図を見る。武漢の位置は思っていたより東にある。それに山中ではない。石家荘からこの京広線は武漢までおよそ800km真南に下る。これでは気候や風土が変わらぬはずがない。しかし、その変化は気が付かぬうちにやってくる。大河を渡る。渡り終える頃、それが黄河だと気付く。黄河の南に鄭州の駅がある。鄭州の街を出切った農地にはトウモロコシを蒔いたところだったのは覚えている。ところが河南省の南まで行くと、^{たんぼ}田圃が一面に広がるのだ。華北の平原は、黄河流域の黄土からなる台地であり平野であるから、農耕地はすべて畑地で、トウモロコシや小麦が中心の作物



長江流域に入れば田圃

物である。黄河を渡って華中に入ると、長江流域との分水嶺に近い。やや山間地の様相を帯びるので広大な水田はないが、あちこちの小丘の裾に稲田が見えるようになる。長江流域に入れば、車窓には広大な稲田の緑が広がる。わずか数時間の列車の旅で、この変化を感知できる。さすがに中国は広い。そしてこの広い国を今や高速鉄道が数時間で一つに結ぶ。高速鉄道の威力を実感する瞬間である。

(2) 高速鉄道の阿房列車

恒例の車内散歩を始める。8両編成の最後尾、運転台の丸窓から線路を眺める。この辺り、沿線はある種の連担都市状態だから側線とそのためのポイント(分岐装置)がやたらと多い。そこを高速で押し切って走る。本線の線路は側線に比してずいぶん改良されており、架線も網状架線になっている。対向線を貨物列車がすれ違って、あっという間に遠ざかった。8号車が我われの乗っている1等車で、7号車は2等車、2席と3席が通路を挟んで並んでいる。子どもが少し多く騒がしいが、1等車とさほど雰囲気は変わらない。6号車にデュッフェカーがあり、車両の真ん中にカウンター、後半分が4つの立食テーブルと若干のベンチが設けてある。しかし、座席券を持たずに乗った客がここに詰めかけ、食堂の機能を果していない。窓際の腰掛け棒に腰を掛け、テーブルにつく伏して眠っている男。ベンチに赤子を抱いて座り共に熟睡の母子。食卓の1つは乗務員がトランプをやっており、もう一つでかろうじて食事をする客の足下には、床に座り込んで眠っている客がいる。5から2号車は2等車で1号車がまた1等である。先頭車の丸窓から運転席を覗くと真ん中に運転士が座っていて前がよく見えない。信号は3燈式の車外信号で、3つぐらい先の信号まで見通していることが多い。かなり曲線改良がされている。対向列車がひっきりなしにすれ違う。かなり列車密度は高い。それでも車速は170km/h前後を示しており、カーブを切ると立っている人はかなり外に振り出される。横揺れも日本の新幹線より

大きいようだ。

14:43、定刻より3分早く鄭州に着いた。大きなドームで全ホームを覆った新しい駅だ。我われの後の席の客が降りて若い男の二人連れが乗ってきた。座席に着く前に窓のカーテンを引いてしまう。この機会を捉えて麗が席の交換を交渉した。窓を締めて寝るつもりなら席はどこでもいいだろう、ということだ。麗は若い男には極めて説得力を発揮する。そろそろ中年婦人と言っては可哀相だが。彼らは快く応じてくれて、座席の回転にまで協力してくれた。途半ばにして、めでたく快適な車窓環境を確立できたわけだ。

(3) 準高鉄車内から高鉄建設現場を見る

15時を少し過ぎた頃、外気温が37℃という表示が出た。未だ6月末というのに大変な暑さだ。文麗の家族は、私が名古屋から暑さを持ってきたと言っている。列車の速度がやや落ちたと思ったら、小駅の側線に入っている列車を追抜いた。その後、今度は逆に速度を上げる。221km/hまで出た。こんな列車密度の高い在来線を併用で走るのは大変なことだ。先ほどから早着を繰り返しているのも、こういうことへの余裕がダイヤに組み込まれていると解釈できる。

と、工事中の高架鉄道施設が頭上を越えた。新線型高速鉄道の武広高鉄は今北京への延伸工事に取組んでいるはずで、その現場のようだ。午前中に見た石家荘市都市計画展示館でも、現在の京広



立体高速鉄道の建設現場

線の東側の郊外に並行して、高速鉄道新線が敷設され、新駅とその周辺開発が企画されている旨の展示があった。この新線が出来ると、武広高鉄の役割は一抛に大きなものとなる。広州と北京は5・6時間で結ばれるのではないか。ただ、工事中の現状を見るに、橋脚の頭頂部にゴミが散乱していたり、橋脚と橋桁の間に、はつったコンクリートの残滓ざんしが挟まっていたり、「これで大丈夫なのか」と思われる。あまりに急速な高速鉄道整備の進捗が、私達日本人土木計画屋の過剰な心配を招いているだけであればよいのだが。15:44、5分遅れて漯河を発車した。先程まで早着定発を繰り返していたのに珍しいことだ。15:51、ついに244 km/hが出た。ゴーと地響きのような音がするが、揺れは大したことはない。老婦人が平気で通路を歩いている。

(4) 湖北省、武漢に入る

16時を少し過ぎた頃から、車窓に小山が見え始める。昨日の山西に比べれば、山と言うにはおこがましい程度のものであるが、今日は今まで、あまりに平坦であったから目立つのである。16:39、信陽定刻着。信陽はなかなか風格のある河南省南端の大都市だ。混雑の度が過ぎた北京からの遷都候補地の一つ、という話も肯ける。淮河の流域で、山紫水明、列車が駅を出て直ぐの左手に、小山の上に五重塔が立っている。歴史もありそうだが判らない。水田の美しさに見とれていて、ようやく車窓が全面的に田園風景に変わっていることに気づいた。観察力の鈍いことである。山が高くなって来たと思ったらトンネルがあった。今日初めてのトンネルである。

湖北省に入ると山が退いて、たんぼ田圃が広がる。広大な緑の稲田に夕陽がふりそそぐ。もうそろそろ18時だ。列車が妙に速度を落し始めた。18:05、列車が停まってしまった。横店という駅である。時刻表には名前も出ていない。ここは北西方面から来る線路の合流点だ。10分、何の挨拶もなく停まって、動き出すと左車窓に巨大な操車場が見える。よくある話だ。この列車は武広高鉄のターミ

ナルとして新しく作られた武漢の駅につく。今まで武漢市の多くの駅を起終点としていた線路を全て、この新ターミナルに繋いだのではないかと。しかも在来線側から見たこの駅は頭端型になっていて、全列車が出たり入ったりする。新ターミナルのホームは数多くても、その出入口は複線一式しかない場合、各方面からの路線が合流したその入口は大変なボトルネックになる。結局、動き出した列車は次の信号で5分、その次で20分と入構待ちを重ね、ようやく長江を渡る。さすがに長江は大きい。新設の橋梁はコンクリートの二層橋で、渡り終ると上層の道路橋が大きな曲線を描いて左側へ下りていった。終着武漢駅到着は19:01、31分の遅れであった。高速鉄道の看板台無しである。

(5) 驚きの武漢新駅

着いた武漢駅の抱える大問題についても触れて



長江を渡って武漢に入る



巨大な武漢駅

おかねばなるまい。元来、武漢市は武漢三鎮といって、武昌、漢口、漢陽の3市を合せて出来た街だ。これに合せて従来、駅も武昌と漢口が使い分けられていた。例えば明日北京へ帰る列車は武昌から出るから、我われの宿は武昌駅前に取ってある。そこに新しい武漢駅ができた。新しい大規模な駅であるし、将来北京方向に新線を延伸することになっている。高鉄新線は曲線半径も8,000mと大きく、とても市街地に取り込めるものではないと、都心から大きく東に外れた長江の下流右岸の郊外に新駅を建設した。今のところ、地下鉄もバスもない。駅前にホテルはおろか、街もない。高鉄も在来線も終着駅であるのに都心に向かうにはタクシーを利用するより手だてではない。

北京南駅に勝るとも劣らない立派な波風型大ドームを戴いた3階建て（一部4階）駅舎であるが、それがまた使い難い。3階が出発コンコースで発券窓口もここにある。2階がホームで到着客は強制的に1階の到着コンコースに降ろされる。タクシー乗場は当然1階だ。駅に着いて明日の高鉄試乗の切符を買ってからタクシーでホテルに向う我われは、大きな手荷物をエスカレータに乗せつつ、2階から1階へ、そして3階へ、また1階へと走り回らねばならないのである。それから延々1時間タクシーを走らせて、武昌駅前のホテルに着いたのは21時をまわる頃、閉じかけたホテルのレストランを押し開けて、ようやく夕食にありついたのであった。



武漢駅の破風型大ドーム

5. 高速鉄道で行く濁流の赤壁

(1) 再び大武漢駅へ

早朝、朝飯は駅前の屋台のような軽食堂で済ませた。今日は午前中に憧れの新線型高速鉄道に乗ってみる。このために武漢まで来たのだ。武広鉄道は武漢から広州南までの間に13の駅を挟み、全長1,069km、3時間16分から56分で走る。従来、日に29往復運行していたが、今日(2010.7.1)から50本に増強された。この他に週日運行が9本、不定期の区間運行が4本ある。いかに速いとはいえ、半日で全線往復はできないから、二つ目の駅、赤壁北まで行ってこようと思う。9:24発のG1037列車の切符が昨夜の奮闘で入手できている。9時過ぎといっても武漢駅は遠い。念のため8:00、武昌駅前からタクシーに乗った。手荷物はホテルに預けたから、今日は身軽である。

朝間の道路渋滞を避けて、タクシーは長江右岸の堤防下道路を走った。おかげで思ったより早く武漢駅に着いた。まだ発車まで30分以上ある。昨夜、到着ロビー(1F)は見ているから、未だ閑散としている3階のセキュリティーチェックを通過して早々に出発ロビーに入る。空港ターミナルのような大空間の待合室があって、その一部に中2階(4階)のレストラン・テラスが張り出している。これこそ昨日来、私が最も気になっていた設備である。ここからはホームが一望の下に見下ろせるはずだ。早速登ってみることにする。レス



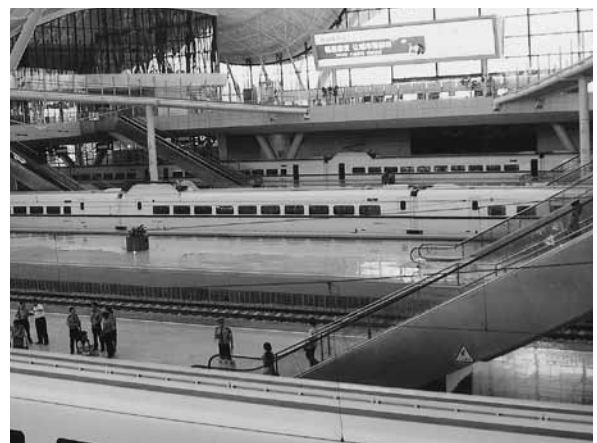
レストラン・テラスから待合室を見下す

トランの主要部は待合室を見下ろしているのだが反対側のガラス壁沿いに、ホームを見下すソファ席が並んでいる。オーダーなど忘れて席につき、カメラを取り出す。眼下に10面近くあるホームが並んでおり、いろいろな型式の高鉄列車が並んでいる。

基本は川崎重工のE2型(CRH2)だが、シーメンスのICE(CRH3)を模したものもある。他にももう1種あるようだ。発車直前まで乗客をホームに出さないで、ホームは閑散としており、高鉄組の乗務員が整列して歩行し、敬礼している。中国に限らず、私は駅たるものこんな空間が欲しいと思っている。お茶を飲みながら、ホームを見、列車や機関車を眺めることのできる空間。かつて欧州名画は幾たび、このシーンで始まり、このシーンで終わったことか。日本では鉄道駅の合理化改造が進み、待合室すら消滅しつつある。中国に先



ホームを見下す喫茶コーナー



喫茶店から見下す広大なホーム

を越されたのである。望遠レンズまで動員して列車の写真を撮りつくす。

(2) 発車、そして31分

ホームに下りるとわが乗車の向い側にICE型が停まっている。車内構造が京津高鉄のものと違っているようだ。思わず近寄ってボックス席の写真を撮った。乗務員の女性が無表情で横に立ってくれた。振り返ると駅員が早く乗れと急かす。「いや、私が乗るのはあっちだ。」と背にする後で、その列車の扉が締まった。

珍しいことに、発車のベルが鳴る。そして軽快なタイフオンを鳴らして静かに列車が動き出した。座席は2等車で一列5（2+3）席の配置なのだが、この車内はゆとりがあって快適である。東北新幹線の最新型と同じと言ってもよい。増発初日とあってさすがに空いているせいかも知れないが、くつろいだ気持ちになれる。本当に静かに加速する。かつて日本の新幹線開業の頃、窓辺にタバコの箱を立てても倒れないと感動しあったことを思い出す。

車窓右手に東湖が広がる。武漢は人口880万の内陸大都市であるが、偉大な長江の恵みを受けて、水の都である。三鎮の一つ武昌の街は長江と東湖に挟まれている。東の沿岸都市杭州は西湖が有名だが、西の内陸にある武漢に東湖があるのが面白い。その東湖の向うに蟹気楼のように武漢の街の摩天楼が浮ぶ。車内放送が「この武広高鉄は一挙

に開業した世界で一番長い高速鉄道である」と説明している。中国は何でも世界一を探すのが好きだ。それなら実用運行速度も世界一と言ったらよいのに。言語は中国語と英語を並べている。中国語は広東語を無理に北京語に置き換えている感じだと麗が言った。車窓には新旧とりまぜたいろいろな建物が出現する。右手は建設中の高速道路、そのはるか遠方に郊外ニュータウンのビル群が見える。線路は直結道床のロングレールだから騒音は少ない。ぐんぐん車速が上り、あっという間に300km/hを越えて、319km/hになった。客室掛が網棚の荷物を整頓して回っている。しかし、荷物が落ちることが気になる揺れは全くない。

発車後10分で334km/hになった。揺れもなく順調に走る。赤土の台地に農村集落が散在し、緑ゆたかな樹林には柑橘系の果樹が目立つ。要するに車窓風景は西日本のそれにそっくりだ。ただ、集落は少なく高低差も小さいから、これなら建設工事はやり易かったろう、と半分やっかみである。そうこうしているうちに347km/hの表示が出た。奇しくも昨年の某日深更、東海道新幹線の京都・米原間で試乗体験した最高速度と同じである。その時と乗り心地を比較すれば、少なくとも中国側に遜色はない。少し右手前方にゆすり込む周期の長い揺れがある。これを長く続けていると酔う人が出てくるかも知れない。

客室乗務員は在来線併用区間よりも上品で愛想がよい。服装も洗練されている。さすがは高鉄組



「はやて」が原型という高速鉄道車両



ゆとりのある1等車室

である。運転台にお茶を運んでいる。彼女について私も運転台を見に行きたいが、もう降車の赤壁北が近い。時速348km/hが表示されたかと思ったら、減速を始め、31分間の鉄輪式鉄道最高速度の旅は呆気なく終わった。

(3) 洪水に沈む赤壁

赤壁北の駅は赤土の掘り返された広大な広場の中に浮いていた。青銅器の鼎の型を模したという駅舎の大伽藍以外何もない。まさに開発途上の新駅である。ここで折返しの列車まで2時間半、駅名の元になった長江河畔の旧跡、赤壁まで行って来られるか否か。それはタクシーに掛け合ってみないと判らない。出口から赤土の広場に足を踏み出した私に、まず白タクの男が声を掛けて来た。麗がすかさず赤壁までの所要時間と往復料金を尋ねる。しかし麗は判断を保留したまま駅の正面口に歩を進める。そこに停車したタクシーに同じことを尋ねる。そして白タクの男のところに戻って「タクシーも同じ条件を提示している。白タクはもっと安くしないとイケない。」と再交渉。白タク君は「俺の車は高級車だ。タクシーは冷房も効かないぞ。」と答えたようだ。麗は首を振って「じゃータクシーと値下げ交渉をするよ」と言った。白タクはしぶしぶ300元に値引きした。最初の言い値は400元だったようだ。

この交渉を端で見ていると口角泡をとばし、まるで喧嘩をしているようだ。ところが交渉妥結し

て車を走り出させると互いに笑顔で相手の健闘を称え合う。「全くお客さんと来たら負けちゃうね。すごい交渉能力だ。どこから来たの。お連れは喋らないね。広東人かい。」「あんたこそ、いい度胸してるよ。あんなにふっかけるなんて。でもいい車じゃない。運転も自信があるんでしょ。2時間で赤壁を見せて、ちゃんと帰って来るのよ。この人は私の先生で、わざわざ日本から赤壁を見に来たのだから。」とこんな具合である。全く驚いた駆け引き文化である。しかし運転手も気骨のある男だ。土埃を巻き上げて走っているのに、窓を開けて「あんなに安くしたのだからクーラーは切らせてもらうよ。最近ガソリンが高くてね」と言う。路上温度は40℃を超えるかも知れない。窓から入ってくる風は熱風である。私は「もう20元出すから、クーラーを入れてくれ。」と麗に言わせる。運転手は頷いて窓を締め、「そうこなくっちゃ。じゃあお返しに、赤壁公園の入場料を値切っただけよ。俺は現地では少し顔が効くんだ」。車は時速100km近く出して畑中の道を暴走する。途上、運転手はいろいろ話をしてくれて、エピソードも多いのだが、紙幅がないから、ここは省略する。

赤壁とは今を去る1300年、呉・蜀連合軍が魏と戦って、かろうじて勝った、まさに三国志中随一の古戦場である。蜀の劉備は戦いの前に国に帰ってしまい、残った諸葛孔明が連合軍を率いて、敵が無駄に射た矢を回収しリユースして攻め立てるなど数々の詭計を講じて曹操を追い返した。その



濁流の長江、赤壁の岸



赤土の海に浮ぶ鼎型駅舎

模様は昨年「レッドクリフ」という映画で見たと
ころである。しかし、赤壁の展望台に立つ銅像は
諸葛孔明ではなく、呉の将軍、周瑜であった。そ
れよりも、肝心の赤壁は長江上流の先月来の豪雨
を受けて増水した濁流に吞まれ、その頭頂部を足
下に見ることができるだけであった。

再び赤壁北の駅で、発車まで20分程の時間が
出来た。赤土の小山を乗り越えて、駅舎の写真を取
った。今ならこの建物の象徴性が理解できる。赤壁
公園の入口にもあった三国志の時代を徴わす鼎な
のだ。再びX線ゲートを潜っていると駅員が迎え
に来た。「発車5分前までに改札口をお通りくだ
さい。」と恐れ顔をしている。

ホームに立つと発車案内電光標示を見て驚い
た。発車時刻が2分早くなっていて、隣に「早
点」の文字が赤色に輝いている。麗に「早点」の
意味を尋ねたら、「私は鉄道用語は判りませんが、
先生がいつも言っている『早発』ぐらいの意味で
しょう」という。中国の鉄道は計画的に早発をす
ることがあるらしい。恐ろしい事だ。「5分前改
札通過の原則」もこのためにあるのか。だけど、
それなら時刻表は何のためにあるのか。中国高速
鉄道は世界の鉄道文化の伝統に弓引くつもりだろ
うか。

本当に2分早発したG1040列車、武漢行きはガ
ラガラだった。今度は1等車で、東海道新幹線の
グリーン車より余裕がある。席を回転させて二人
でボックス化した4席を占拠した。スナックと

コーラを客室掛が運んで来た。この線区にしま
ないサービスだろう。さすがに3時間余の乗車時
間を考えている。武漢ホームで見た形式の違う車
輛のボックス席も扉脇に設けられたスナック用コ
ーナーだったのだ、と思い当たる。しかし我われ
の乗車時間は30分余、炎天下の観光の疲れにウト
ウトする間もなく、列車は武漢駅に滑り込んだ。

(4) 昼下りの武漢

列車に乗るのでないかぎり武漢の駅が孤絶し
た施設であることは先に述べた。4階テラスの
ビュッフェで昼食を取りつつ午後の武漢観光の作
戦を立てることにする。午前中の炎天下大旅行は
相当応えた。中国式デリカで選んだ料理を前に、
いかにも食欲が湧かない。生ビールだけが美味い。

結局、麗の特技を活かし、タクシーを借上げ
て14時から17時まで武漢の街を走り回ること
にした。東湖から武昌市街地、黄鶴楼に寄って武
漢大橋で長江を渡り、漢口の駅まで行って武昌
駅前のホテルに戻る。これが私の描いた模範ル
ートである。3時間でどこまで達成できるか、タ
クシーの運転手は保証できないと言う。

東湖を後にして武昌市街地に入る。武漢大
学のキャンパスが道路の両側に拡がり、その大
きさに驚嘆する。この大学と武漢鋼鉄集団の名
前は、文革末期、暴発しようとした武漢を説得
に乗り込んだ晩年の周恩来を思い起こさせる。

黄鶴楼へ車でアプローチするのは難しい。武



驚いた早発案内標示



赤壁北駅を通過する ICE 型列車

長江大橋のたもとのバス停に車を停めて歩く。すごい階段だ。脇を武昌駅を出た鉄路が走っている。黄鶴楼は武漢随一の観光名所で、古来、多くの文人がここに遊んだ。もとは呉の孫権が蜀軍を向え討つために造った要塞だというのが、今は1985年に再建された5層51mの鉄筋造り。大階段を登ればエレベーターがあって、最上階から眺める武漢市街や長江の景色は絶品である。

6. 在来線夜行寝台での総括

ゆっくり夕食をすませ、ゆっくり歩いて帰ったからホテル帰着は19時半をまわっていた。帰還の列車は21:03発、北京行寝台急行である。この1時間余を利用して、一つだけ延長確保してあった室のシャワーで汗を流す。まず麗が使うことにして私はロビーで酔いを冷ます。麗はあつという間に着替えだけしてロビーに降りて来た。私はゆっくりシャワーを浴びることが出来た。

Z38列車は伝統の在来線上級列車。北京まで10時間かけて走る。料金は寝台（軟臥）料金込みで411元。動車組の1等車とほぼ同等である。発車番線は1番線。長編成の列車で何両繋いでいるのか判らない。軟臥車は1号車だから先頭まで手荷物を牽いて歩く。蒸し暑いホームで既にシャワー効果は台無し。発車時刻には未だ少し余裕があるから急ぐ必要はないのだが、眼の前に横たわる列車を見ると、つい足が速くなる。それに今日は上

段寝台しかとれなかった。上段の客は早めに行つて荷を早く片付けるのが礼儀だ。しかし、遅かった。下段の老夫婦はもうベッドに寝そべって、就寝のかまえ。恐縮して下段ベッドに足を掛け、上段に上がると、発車前でももう下に降りるのが憚られる。もちろん、列車内散策などできようはずがない。

仕方がないから持参のウイスキーの口を開け、ペットボトルの冷水で割って、麗と乾杯する。ベッドの間の空間は結構広いから、乗り出して腕を伸ばさないと乾杯できない。何時、列車が動き出したか気が付かなかった。酌み交わすうちに列車は既に長江大橋を渡るようだ。

文麗には本当にお世話になった。2泊3日のこの旅を始め、2回の日帰り旅行。講義の日を含めれば丸7日間、随行して貰ってこそこの中国高速鉄道視察であった。その間、お母さんをとられた愛娘のユエちゃんにも麗の両親にもお詫びと感謝をしなければならない。麗の娘自慢を聞きつつ杯を重ねるうち、いつしか酔いは回り、枕元に用意した小冊子の扉を開くのさえ億劫だ。この満ち足りた至福の眠気こそがこの旅の総括の結論である。麗はすでに寝入ったようだ。下の老夫婦のいびきが合唱となる。毛布を被れば、はや白河夜船。目覚めれば、もう北京が近いのであった。



東湖に浮ぶ武漢の街



黄鶴楼から武漢長江大橋を見る