

世界列車の旅（その1）

Traveling by Train the World (part 1)

古里明瑠

Akaru Furusato

EICA 名誉会員

未知の地は、絵葉書や写真やテレビ画面で知ることができても、自ら足を運び、風景、風土、文化に触れ、人と交流して、初めて身近な場所となる。鉄道の旅は、空路と違って、車窓から身近に風景を楽しみながら、乗降する人と接するので、その地に確かに足を運んだ体感が得られて、好きである。鉄道マニアではないが、ガタンゴトンと単調なリズムに揺られて、そこはかたない旅愁に浸りながら、世界のあちこちで鉄道の旅を楽しんできたので、思いつくままに、ご紹介させて頂くこととしたい。

1. 海外の鉄道事情

日ごろ慣れ親しんでいる国内の鉄道に対する常識が、国際的には通用しないことを、頭では判っているのだが、海外の鉄道では戸惑うことが多い。改札口がないこと（無札乗車が可能。ただし、車内検札で発覚すると30倍くらいの罰金）、発車ベルが鳴らないこと、地方の駅にはプラットホームがなく乗降が大変なこと、発車時刻が不正確で遅延のアナウンスもないこと、自転車が載せられること（ベルリンの高架駅では、プラットホームまで、自転車用のスロープがあった。）

国内のJR在来線は、明治5年（1873）新橋—横浜間が開通して以来、狭軌（1063 mm）で、1964年（昭和39年）東京オリンピック直前の10月1日に開業した新幹線は標準軌（1435 mm）になっている。私鉄各線は、各社各様である。世界の鉄道も、その発展してきた経緯で、標準軌より広い広軌など特有の軌道間隔の鉄道もあるが、国際列車を運行する必要性から、最近では標準軌が多くなっているという。

2. ヨーロッパの鉄道

ヨーロッパは陸続きで、平野部が多いので、鉄道が発達している。近年は、国際列車のユーロスターが四通八通していて、仏TGV、独ICなど高速の特急列車とも連携して運行されているので、中、近距離の移動は空路より便利である。

(1) 英国の列車旅

1973年（昭和48年）、ロンドンで開催された第1回ICAワークショップに口頭発表することが決まって、初めて海外へ出たのだが、発表前に見学先としてロンドン西方200 kmほどのイギリス第2の大都市

バーミンガムの下水処理場を見学するために、3時間ほど特急列車に乗ったのが、海外での鉄道初体験であった。新幹線と同じような車内のビュッフェで労働者風の若者が近寄ってきて、「日本には、こんな（立派な）特急電車が走っているか」と問われて、東海道新幹線があることを伝えながら、ヨーロッパの庶民の日本に対する認識は、この程度だということを痛感させられたことであった。もっとも英国は、鉄道発祥の地なので、若者には自負があったのかもしれない。見学後の帰途は、見学先下水道課長のお勧めで、近郊のシェークスピア生誕地のストラトフォード・アポン・エイボンで、1泊してシェークスピア劇場で観劇し、別路線の急行列車で、ロンドンに戻った。英国は島国ながら、日本と違って土地が平坦で運河が発達していて洪水もないとのことで堤防らしいものもないので、列車と同じレベルで汽船が並走していて、ちょっとびっくりしたが、後々の経験で、ヨーロッパでは、ごく普通であることを、認識した。

(2) ドイツの列車旅

ドイツのフランクフルトからドイツ最古の大学都市として有名なハイデルブルグ迄ローカル線の列車で往復したことがある。如何にもドイツらしいごつごつ角ばった頑丈な造りの電車で、鄙びた風景に似合った印象であった。高台にある城址から眺めた赤い屋根が連なるレンガ造りの市街は、学園都市の歴史を彷彿とさせる静寂な感じで、城址から^{ひとけ}人気のない夕暮れの路地を、トボトボと駅まで歩いた情景が、浮んでくる。



フランクフルト駅のローカル列車

翌朝、ライン河下りの船旅をしようとフランクフルトからライン河に沿ったマインツまで鉄道で移動した。ライン河畔には両岸に鉄道があるので、フランクフルト駅のインフォメーションで確認し、一番早着のローカル列車で左岸の駅に着いたところ、河港までの案内標識ひとつない。駅員一人の田舎駅で、ドイツ語は話せないで、下手な英語と図を描いて、ようやく河下りの船着き場は右岸にあるということが分り、上流側の橋をテクテク歩いて渡り乗船した。ケルンまでの小一日の川下りは、両岸のそこかしこに古城が眺められ、遠い昔中学で合唱したローレライの歌が流れて、両岸を並走する鉄道ならば3時間もかからないのだが、日ごろの喧騒から離れて船旅はのんびりと快適であった。(蛇足ながら、川は川下に向かって立ち、左が左岸、右が右岸)

(3) 英仏(ドーバー)海峡トンネル

ドーバー海峡トンネル(全長50km)が開通(1994)後しばらくして、第7回ICAワークショップ(1997)に参加した際、メンバーの皆様とパリからロンドンまで、国際列車のユーロスターに乗車したことがある。パリのターミナル駅では、プラットホームに入るのに飛行場の搭乗口並みの改札があり、改札の無い他の列車とは別格扱いであった。途中カレーで停車するので、ホームに降りたところ、係員が飛んできて制止された。パリで出国審査を受けているので、フラ

ンス国内では下車はできないのだという、しかし、割とおおらかで、写真一枚とるだけだと言ったら、制服姿と一緒に写真に納まってくれた。カレーからは、カートレインも運行されているという。

なお、鉄道トンネルとしては、青函(1988開通、53km)が最長を誇っていたが、現在は、スイスのゴットアルドベーストンネル(2016開通、57km)が1位となり、ドーバーが3位である。

(4) アムステルダムからアントワープへの列車旅

東京駅のモデルと言われるオランダのアムステルダム中央駅からベルギーのアントワープまで乗車し、当時(昭和50年、1975)テレビアニメで人気の「フランダースの犬」を息子たちと視ていて主役の貧しい牛乳配達少年ネロが、クリスマスの夜にアントワープの聖母大聖堂のルーベンスの聖誕画の下で、老犬パトラッシュとともに、凍死昇天したという悲しい結末を思い出しながら、訪れたことがある。壮大な大聖堂とルーベンスの絵は、さすがに大きな感銘を受けたが、アントワープ駅のターミナル駅らしい堂々たる駅舎と壁面のステンドグラス風の大きな窓も印象に残っている。その後再訪した際(2000)には、時刻表にパリ行きやロンドン行などが定期列車として掲示されており、EUの一体化が進んでいるを感じさせられたことであった。



国際列車ユーロスター(パリ駅)



アントワープ駅正面



英仏海峡列車のユーロスター(仏カレー駅ホームで)