

世界列車の旅 (その3)

Traveling by Train the World (part 3)

古里明瑠

Akaru Furusato

EICA 名誉会員

1. 世界最高地を行く天空列車

中国はご存知の通りの大国で、人口も世界一乍ら、版図も膨大なもので、一口では語り尽くせない。深奥部には、桃源郷伝説に彩られた九寨溝や黄龍など素晴らしい景観の地があり、更には、中国六千年の歴史を物語る遺跡も多く、近くて遠い国ながら、旅の種は無限である。

世界最高地点を走る「天空列車」と称する鉄道がラサまで開通 (2006.7) したというので、子供のころ胸躍らせた西遊記の国、中国最西奥部のチベットへ出かけることになった。

北京経由で訪れた起点の西寧は、青海省の省都で人口二百万人を超え、中国各地と同じで、凄まじい勢いで都市化が進行していて建設ラッシュの最中であった。市内は 2,300 m とかなりの高地ながら、チベットは更に高地となるため初日 (2007.5.29) は、高度馴化を兼ねて 2,800 m の地にあるチベット仏教の聖地のひとつタール寺を見学。チベット仏教を象徴する摩爾車を片手に回しながら五体投地で祈っている信者に会い、チベット文化圏に入っていることを実感する。

夕方 4 時過ぎ、西寧駅から、いよいよ天空列車に乗車。列車はジーゼル機関車 2 台連結で寝台車が 8 輛、食堂車 1 輛、座席指定車 4 輛の編成。終点のラサまで約 2,000 km を 26 時間で結んでいる。(青森～鹿兒島間位に相当) 乗車時に、座席指定旅客が先を争って乗車口に殺到してホームは一時大混乱 (指定座席のはずなのに)。我々は現地ガイドの案内で、混乱が収まっ

てから、ゆっくり乗車。

乗車した寝台車は 2 段ベッドの 1 室 2 人で、新幹線と同じ標準軌なので、広々している。後で見学した座席指定者車は、1 列が通路を挟んで 2 席と 3 席で新幹線の普通車と同じ。高地を走る「天空列車」なので、気密構造になっているのかと期待していたのだが、普通の列車構造、トイレも垂れ流しで、開口部からは線路が見えていた。(最近、タンク式に改善) 西寧を出ると、車窓から見える景色は、乾燥高地特有の荒漠たるやせた草地の連続で、樹木は殆んど見当たらない。青海湖 (中国第一の塩水湖で琵琶湖の 6 倍の広さ、高度 3,250 m) の北岸をひたすら西進、その後南下。黄河、揚子江、二大河川の源流地帯でもある。たまに、放牧の羊の群れが見える。夕食は食堂車で本場中華料理。

自席に戻ってみると、寝台車の通路の席に座席指定車の乗客らしい中国人旅客が我が物顔で陣取り、声高に喋っていて、うるさい。(席が離れていても、間に他人がいても頭越しに届くように大声で話すのも中国式?)、しかも洗面所で持ち込んだカップラーメンを流したらしく排水が詰まって溢れている。中国人 (漢人旅客) の傍若無人なマナーの悪さには、乗車時の大騒ぎもあって、辟易する。

夜半車掌が各車両の酸素バルブを開けて、いよいよ 4,000 m 越えにかかる、寝ている分には、息苦しさはない。午前 8 時過ぎ世界最高点駅唐古拉 (タングラ) 5,068 m で停車、ホームに出て写真を写す。白雪のタ



天空列車 不毛の高原地帯を走行



世界最高点 タングラ駅名標 (海拔 5,068 m の表記)

ングラ山が遠景に、近くには人家が見えて、こんな高地にも住む人があるのが分って、妙にホッとすると、車内が酸素リッチになっているせいか、息苦しさは感じない。夕方 5 時過ぎ終着駅ラサに到着。3,650 m。全路線の半分ほどが 4,000 m 超えて、「天空列車」に納得。

2. ラサ (拉薩)

西藏 (チベット) 自治区の人口は 360 万人で区都ラサ市が 85 万人。この時期は乾期の終わりで、緯度的には屋久島の南ぐらいに当たるが、高地なので、日差しは強いが冷涼である。

翌朝、まずは、チベットを統べていた生き仏の歴代ダライ・ラマの本拠世界遺産のポタラ宮を見学。このような高地に壮麗な大規模宮殿を築けたのは、やはり宗教の持つ力なのであろうか。宮殿前広場から更に 100 m ほどの高み、ほぼ、富士山頂と同じぐらいが中心部で、300 段の階段上りはきつい。歴代ダライ・ラマの玉座や執務室、勤行の場、寝室なども公開されており、歴史を重ねてきたチベット仏教の全てが凝縮されているようで、市内の展望とともに、大きな感銘を受けた。

その後市街地 (八角街) にある大昭寺、セラ寺 (明治 33 年初入蔵邦人として著名な河口慧海が学んだ。現在も多くの学僧が赤い法衣を翻し、禅問答を繰り広げている。)、夏の離宮ノル布林ガ庭園、西藏博物館などを見学。夕食は、素朴なチベット舞踊を見ながら郷土料理。

翌日は東郊の官丹寺 (チベット仏教創始者の墓所) 4,300 m を見学、九十九折道の上にある白亜の僧坊群が青空に映えて見事、ラサは盆地の底部なので、郊外はどこに向かっても、さらに高地となり、咳きこむと酸欠になる。(気休めに買った酸素ボトルは、あまり効果なし。)

3 日目は、西郊のカンパ峠 (4,990 m) へ。手前に念青康山 (7,760 m)、遙か遠方に世界最高峰エベレスト (チョモランマ 8,848 m) が、白雪をまもってかすかに見えて (?), まさに世界の屋根の感。さすがに



世界遺産 ポタラ宮 (広場=海拔 3,650 m : 宮殿=3,750 m)

少し歩くだけで息切れがするので、早々に聖湖ヤムドン湖 (4,250 m) まで下りて昼食、峠に比べると随分楽に感じる。青く澄んだ湖畔で、チベット犬を連れて近所の老婦人が来て、余ったリンゴなどを上げて、犬とともに暫し交流、言葉は通じなくても長閑である。

夕方帰国のため空港に着いたところ、砂嵐で欠航。黄砂の発生源に当たったわけ。ジェット機は、砂塵でエンジンが破損するので、飛べないのだという。急遽空港ホテルで宿泊。

この夕食時の中国人 (漢人旅客) (一纏めで欠点をあげつらうのは、本旨ではないのだが) のマナーの悪さに、また、遭遇。食堂に係員が食物を運び込もうとすると、容器に群がり、テーブルに置く前に奪い合い、自分の食器に取ろうとして、つかみ合い寸前の大騒ぎ。30 分ほどして、彼らが引き揚げていったあとは、食べ散らかした残飯の山。現地添乗員の案内で、我々は大騒ぎが収まってから食事をしたが、量は十分あり、奪い合いをすることも無いのに。公共の場での「我がちの行動」は、中華思想の所為なのか、人口の多さが競争意識を招くのであろうか。傍迷惑ではある。

政治的な意図はないし、観光で訪れたわずかな経験のみで物申すのは、不適切かと思わないわけではないが、チベットは、まさに漢人により植民地支配を受けている印象で、街中やホテルでも、漢人の現地チベット人に対する振る舞いは、高圧的で目障りであった。その後 10 年以上が経っているが、鉄道はさらに延伸され、泥レンガの低層建屋が、近代的な高層ビルに建て替わり、生活の近代化には大きく寄与しているのは事実であろうが、香港での最近の事例と見比べるまでもなく、インドに亡命中のダライ・ラマ 14 世はじめ、チベット人の抵抗があるのは、やむを得ない気がした。(戦前の我が国の植民地政策も同様なことだったのであろうと、忸怩たる反省を込めて)

それでも、何となく心休まる風土とチベット人の控えめな優しさは、再訪を期待させるに十分であった。(高山病対策は必須。ツアーメンバー 12 人中、女性 2 名は第一日目は、ホテルから動けないままであった。)