

世界の鉄道よもやま話

関西支部 谷澤誠一

私は一鉄道ファンで国内の他、世界各地を過去 20 年以上、よく鉄道旅行をしました。

西からイギリス、西ヨーロッパの 5 カ国をユーレイルパスで、中欧のオーストリア、チェコ、ハンガリーを中欧パスで、それからインド、マレーシア、タイ、韓国、ベトナム、インドネシア（ジャワ島）、中国青蔵鉄道（チベット高原で標高 5,072m という驚異の峠を越える）の他に中国雲南省を私的グループで、プーアル茶の産地やシーサバンナなど鉄道も使って少数民族地域を移動しました。

他にニュージーランドでは、オークランドから南島のダニーデンまでと、廃線になっていると思われるタイエリ鉄道に乗り、アメリカでは幾通りもの経路で大陸横断を繰り返しました。

中国青蔵鉄道は、バック旅行を除いてはすべて個人発案の旅行です。

アメリカで鉄道で行った場所としては、デキシードジャズの発祥地、1,400 人の犠牲を出したハリケーン・カトリーナで有名なニューオリンズが圧巻です。ジャズライブが密集する通り（警官が守っている）には危険を避けてホテルからタクシーで往復します。

イギリスでは、ブリットレイルパス（イギリスはユーレイルパスが使えない）でロンドンからエジンバラ、それにコーンウォール州の最西端のランズエンド（兎の足の先）とスコットランドの北端のサーソー、インバネス、ヨーク、カイロオプロツハルス、ウェールズなど。

マレーシアでは全線乗車済み。北はタイのバンコクから国境を越えてランカウイ、ペナンの対岸バタワース、イポー、クアラルンプールとシンガポールの間、ゲマス駅から分岐して北東海岸のコタバルまで、これまでマレー鉄道全線済み。

タイ鉄道では 75% くらい既乗。南端のハチャイからサムイ島は近く、バンコクへの中間チョンポンではタオ島へのフェリーが出ている。私は 8 年前 76 歳の時タオ島でダイビングライセンスを取った。

他にバンコク、チェンマイ間往復。ノンカーイからラオス・ビエンチャン入り、バスでルアンパバーンからのメコン川をスピードボートで遡行、タイ、チェンコーン入りは圧巻。

オーストリアは完全横断済み。ウィーンから世界鉄道遺産のセメリング峠まで。チェコはブルノからプラハ往復。ハンガリーでは 2 回、ブダペストからバラトン湖へ往復。

インドでは、ベナレスからカルコタやプネーからムンバイ、エローラ、アジャンターの遺跡群へ。鉄道世界遺産にもなっているダーズリン鉄道はミニ SL が数両の客車を引いて、標高 2,000m の紅茶で有名なダーズリンへ 8 時間かけて登ります。私はダーズリンから降りる時に列車が脱線して切符は前途無効になり、地元の街、ニュージャルパイグリへバスで降りました。

ベトナムでは、ハノイからフエまで。インドネシアでは、ジャカルタ、バンドン、ジョクジャカルタ。

アメリカには何回も行って NY からナイアガラ、シカゴ往復や幾つものコースで大陸横断を何回かしています。

他に韓国は釜山、ソウル、慶州、テグ、セマウル号などで。台湾では台北～花蓮に鉄道を利用しました。

どこが一番良かったかと時々人に聞かれますが、ややこしくておかしくなるのはインド。楽しいのはアメリカと答えます。

実際、太平洋岸のサンフランシスコからサンゼルスから 3 日目シカゴに着くまで、アムトラックのリクライニングシートを思い切り倒して居眠りしたり、サロンカーで窓向きのソファにふんぞりかえってビールを飲んだり、実にのんびりして寿命が延びます。列車としては、サンフランシスコからシカゴに 3 日目に着く「カリフォルニア・ゼファー号」が有名です。

USA レールパスというのがあって 15 日間で 8 列車以内乗車可。37,000 円。30 日券もあって安いですが、そんなに乘ってられない。皆さんも一度いかがですか？

ついでに書きますが、タイ鉄道、ミャンマーの鉄道、インドネシア鉄道、マレーシア鉄道（KTM、クレタアビ・タナ・マレーシア）の軌間（レール幅）は日本の JR と同じ 1,067 mm（3 フィート 6 インチ）インドネシアのジャカルタでは日本の中古電車が走っています。

さらについでに、日本の大井川鉄道では日本各地の中古電車を走らせていて、私は京阪電車が走っているのを見て驚いたことがあります。京阪のレール幅は標準軌間 1,435 mm で、大井川鉄道は JR と同じ 1,067 mm です。

調べてみると、京阪の車体に東京の営団地下鉄の台車を取り付けたものでした。