



## 中国鉄道旅のススメ

3年 ブルーアロー

さて、1年次は有楽町線延伸計画について、2年次はJR東日本管内の115系について取り上げた部誌の執筆も、今年で最後となりました。今回は、二度の中国一人旅を実行し、すっかり中国の虜になった私の実体験を基に、中国の鉄道について解説していこうと思います。題材が国内だった今までとは違う、一風変わった部誌に仕上がりました。

### 1. 列車と座席の種類

都市間輸送から長距離輸送に到るまで、乗客の要求に合わせた様々な列車が存在する。最近では高速鉄道の開業により列車の種類もますます多様化してきており、それぞれ速度が異なっている。また、座席の種類も大変豊富で、値段によって座席の柔らかさが異なるシステムなどは日本では見られないもので、非常に興味深い。

#### (1) 列車の種類

##### ☆G列車

高速動車組列車のこと。頭文字はGで、高速（Gao su）を意味する。主に、北京～上海・杭州や北京～広州南などの高速鉄道専用線で運用される。最高速度は350キロだが、2011年7月の衝突脱線事故以降は300キロに落として運転しているようだ。

※CRHとは、China Railway High-speedの略称だ



CRH380A型 上海虹橋駅にて

##### ☆D列車

動車組列車のこと。頭文字はDで、动车（Dong che）を意味する。中国は在来線も標準軌なため、新幹線車両もそのまま在来区間にも乗り入れる。従って最高速度は、高速鉄道専用線では300キロ、在来区間では200キロとなる。G列車より速度は遅く停車駅も多いが、その分運賃が安いのが特徴だ。また、最近では、軟臥寝台を組み込んだ、その名も「寝台新幹線」も登場している。



E2系「はやて」をモデルにした  
CRH2型 杭州駅にて

##### ☆C列車

城際動車組列車のこと。頭文字はCで、城际（Cheng ji）を意味する。「城際」とは「都市間輸送」を意味し、北京南～天津を結ぶ高速鉄道にのみ用いられおり、本数がとても多い。使用車両は、ドイツシーメンス社のICE3型をベースにしたCRH3型だ。

～以下からは客車列車です～

### ☆Z列車

直達特快列車のこと。頭文字はZで、直達 (Zhi da) を意味する。「直達」とは「直通」の意味で、主に大都市間をほぼノンストップで駆け抜ける。飛行機に対抗して設定された列車で、夜遅くに出発し、朝早くに到着できるダイヤ設定になっている。最高速度は160キロ。



主にZ列車に用いられる25T型客車  
西安駅にて

### ☆T列車

特別快速列車のこと。頭文字はTで、特別快速 (Te bie kuai su) を意味する。日本で言う特急に相当し、省都や大都市に停車する。最高速度は140キロで、中国鉄道の主流である。T1～T4000番は、鉄路局を跨ぐ長距離列車、T5001～T9998番は、1つの鉄路局内を走る短距離列車である。



白地に青と赤のラインが入る25K型客車 蔡家坡駅にて

### ☆K列車

快速列車のこと。頭文字はKで、快速 (Kuai su) を意味する。日本で言う急行列車に相当し、最高速度は120キロ。地方都市への停車が多い。K1～K6998番は、鉄路局を跨ぐ長距離列車、K7001～K9998番は、1つの鉄路局内を走る短距離列車である。



オレンジが主体の25G型客車 西安駅にて

### ☆普通旅客列車・普通旅客慢車

いわゆる普通列車のこと。頭にアルファベットは付かず、番号だけで区別される。停車駅が多く、一部では非冷房の車両も使われているらしい。1001～5998番が普通旅客列車、6001～7598番が普通旅客慢車であり、慢車は普通旅客よりも遅く、停車駅も多い。

### (2) 座席の種類

#### ☆軟臥 (Ruan wo)

日本で言うA寝台に相当。向かい合わせ二段ベッドの四人部屋で、締め切りが可能だ。ベッドは広々としていて柔らかく、料金が高いためか、主に外国人や富裕層が利用する。最近では、各寝台にTVモニターが付いた車両も登場している。

#### ☆硬臥 (Ying wo)

日本で言うB寝台に相当。向かい合わせ三段ベッドの六人部屋で、部屋に仕切りはなく

開放的だ。ベッドはそれほど硬くなく価格も良心的なため、人気が高い。ただし、中段と上段は圧迫感がある。



開放的で清潔な車内  
標準軌なためか、揺れも少ない



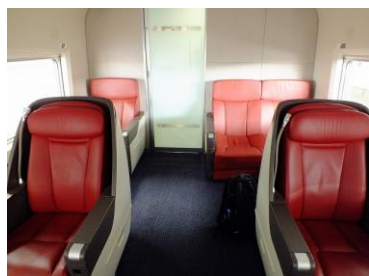
荷物は通路上の荷棚か下段寝台の下に  
置くことができる



三段式寝台はどこか 20 系  
客車を彷彿とさせる

### ☆軟座 (Ruan zuo)

日本のグリーン車に相当し、シート列は 2+2、または 2+3。座席は柔らかく、客車軟座と動車軟座の二種類が存在する。D 列車や G 列車などの高速鉄道車両は全席軟座扱いで、その中でさらに一等軟座と二等軟座に分類される。また、CRH380A 型の先頭車半室には、「中国版グランクラス」とも称される「観光座」がある。



観光座では、飲み物とお菓子の  
サービスがある



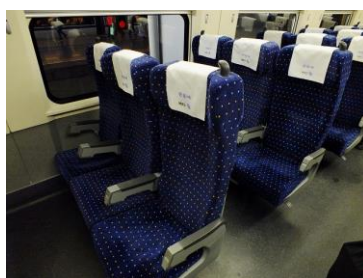
一等軟座。日本のグリーン車と  
ほぼ同じだ (CRH2 型)



足元にはフットレスも備わる  
枕は可動式だ (CRH2 型)



二等軟座。日本の新幹線と同等な  
設備を持つ (CRH380A 型)



CRH380A 型の二等軟座は、CRH  
2 型よりホールド感が強めだ



E2 系はやてと同じ紫色の二等軟座  
(CRH2 型)

### ☆硬座 (Ying zuo)

日本で言う普通席に相当。基本的にはボックス席で、シート列は 2+3。読んで字の如くとにかく座席が硬いため、長時間の乗車には向かない。料金は一番安い、治安が悪いため、外国人の利用 (特に夜間など) はお勧めできない。また、立ち席 (無座) の乗客も乗り込んでくるため、列車によっては大混雑となる。



地元の方との語らいが楽しい  
硬座車両



シートはビニール張りで、布が  
被せてある



乗降時は地元客で大混雑を見せる  
蔡家坡駅にて

## 2. 乗車までの流れ

### ① 切符を購入する ～切符は何と実名制！！～

中国鉄道を語る上でまず欠かせないのが、切符入手の困難さだ。まず鉄道切符は、乗客本人でなければ購入することができない。これは、業者による大量買い占め防止のために2011年6月から導入された、「実名制」によるもので、中国人であれば身分証明書、外国人であればパスポートを提示しなければならない。従って、窓口は大変な混雑を見せる。一部で自動販売機が導入されているとは言え、切符の販売はまだまだ対面販売が主流なのだ。

また、鉄道切符は10日前から発売となり、原則として、その列車の始発駅でなければ購入が難しい。なぜなら、切符システムのオンライン化はされているものの、始発駅に全体の8割近くが集中しているためだ。例えば上海始発の列車で北京まで移動する場合、途中駅の蘇州や南京からだとも切符が手に入らない可能性が高い。これは、高額切符になればなるほど顕著になる。さらに列車は全席指定であるため、切符を持たずに飛び乗ることは難しく、席の指定もできない。しかし、これでも以前と比べれば入手しやすくなった方であり、折からの経済発展とも重なって気軽に旅行を楽しむ人が増えているのだという。外国人の場合、あらかじめ旅行会社に代行手配をお願いしておく方が確実だろう。



左の水色の切符は磁気切符、右のピンク色の切符は裏が白い切符だ

### ② 駅に入場する ～手荷物検査に要注意！！～

中国鉄道の駅舎は広くて立派だ。待合室に柱が一本もない上海虹橋駅や中国楼阁式建築の西安駅など、その都市の文化や発展を象徴しているかのようだ。

まず特筆すべき点として、荷物検査があることだ。「进站口」と書かれた入口から入ると、金属探知機とX線検査が待っている。荷物は全て金属探知機に通

し、人間も金属探知機に掛けられ、ポケット等も軽くチェックされる。普通引っかかることはないが、爆竹など火薬類は車内に持ち込めない。これは、かつて乗客が持ち込んだ可燃物が原因で列車事故が発生したことが原因らしい。

無事荷物検査を終えたら、電光掲示板で該当する侯車室を探す。中国では自由にホームに降りることができず、列車ごとに決められた侯車室で待たなければならない。なお、普通はだだっ広く殺風景な待合室に通されるが、駅によっては、軟臥や軟座の乗客専用の快適な待合室があるとのことだ。

発車数十分前になると改札が始まり、乗客は一斉にホームに移動する。車両のドアの前には乗務員が居るので、切符を見せて、該当車両から乗車する。寝台車の場合は、乗車時に切符預り証と切符を交換することになっている。切符は下車時にそれと交換で受け取るので、寝過ごす心配がなく安心だ。

以上から分かる通り、中国鉄道は乗るのにも一苦労だ。それらの手間を考えると、余裕を持って1時間前には駅に着いておきたい。



見上げるほどの高さの蘇州駅



歴史都市西安にふさわしい西安駅



開放感あふれる鎮江駅



荷物検査は緊張の瞬間  
(上海駅)



空港顔負けの巨大な待合室  
(上海虹橋駅)



電光掲示板に列車番号が表示される  
ので安心だ (上海駅)

### 3. 旅の楽しみ食堂車！

日本ではほとんど見られなくなった食堂車だが、中国では健在だ。客車列車はもちろんのこと、高速鉄道にも組み込まれており、旅情を引き立てる。温かいご飯を味わえるだけでなく、乗客同士の憩いの場でもある。また、列車長や乗務員はここに居る場合が多い。

そのほかにも弁当や飲料の車内販売がある。弁当は食堂車で作られた温かいもので、席を離れるのが不安な方にはお勧め。だが、いずれにせよ割高なので、最近の中国人の間では、カップ麺を持ち込み、車内の給湯器でお湯を入れて食べる習慣がある。



食堂車は乗客の憩いの場でもある  
無座の乗客が居座ることも



ご飯と、野菜とお肉の炒め物  
スープが付いて 40 元



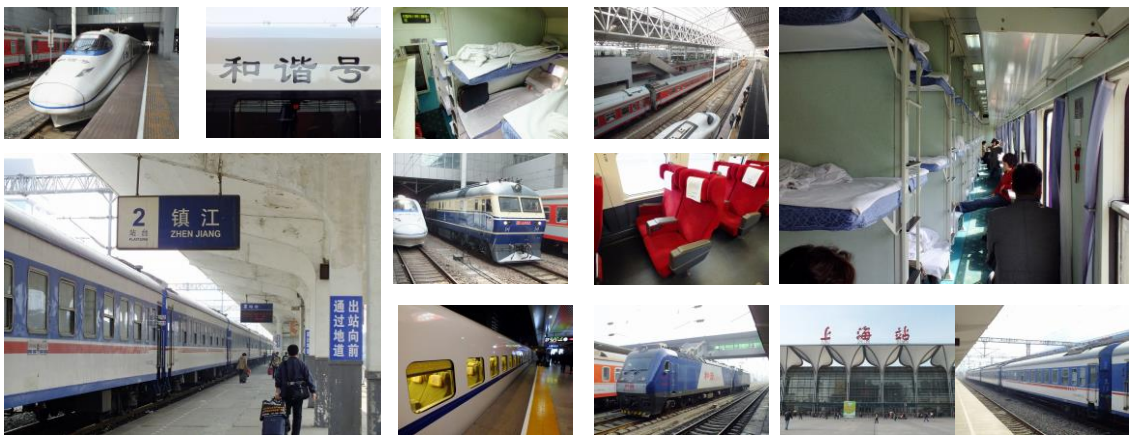
筆者も車内でカップ麺を食した  
夜景を見ながらのカップ麺は格別だ

#### 4. まとめ・感想

知られざる中国鉄道の姿を、写真と実体験とを交えてご覧いただきました。中国鉄道の総延長距離は 10 万キロを超え、アメリカに次ぐ規模にまで成長。その中でも高速鉄道の総延長距離は 8000 キロに達し、今や日本を抜いて世界 1 位です。経済発展に伴い鉄道の近代化も急速に進み、「非冷房・遅い・汚い」と言われたかつての姿は最早どこにもありません。

中国鉄道の良い点は、座席種類が大変豊富で、一般的な普通座席から高級寝台など、同じ列車でも旅の予算や目的に応じて座席を選択できる場所があると私は考えます。これなら様々な客層が利用できるため、列車の利用価値が高まります。日本の廃止された夜行列車もこのようにバラエティーに富んでいたらと思うと、悔やまれてなりません。

北は満州里、南は海南島、西は遠くカシュガルやラサなど、津々浦々に鉄道網が構築されており、車窓もダイナミックで大変美しいです。切符も手に入りやすくなったので、ぜひ、広大な中国をゆっくり鉄道で味わってみてはどうでしょうか。



#### 参考文献や注意点

- ・中国鉄道倶楽部 <http://railway.org.cn/>
- ・中国バックパッカー観光旅行記 ～列車と座席の種類～ <http://beibaoke.info/tielu/tielu01.php>

海外の話題であるだけに、情報不足により誤った情報が掲載されている可能性がありますので、あくまで個人的な意見として受け取っていただければと思います。また、写真はすべて筆者が撮影したものですので、写真の転載等をご遠慮ください。なお、個人情報保護の関係で、一部加工した写真が含まれております。