

## 提供話題の要旨

# アムトラックの旅

秋口守國

アメリカを空中からではなく地平から眺め、国土と交通を考えるべくアムトラックに乗車しました。旧交会の皆様に乗車をお勧めしたいと思います。乗車の工程は サンフランシスコ=千四百マイル=デンバー、 ミノット・ND=千三百マイル=ポートランド、 シアトル=千マイル=サンノゼの3区間でした。

## 一、アムトラック(大陸横断鉄道)の基礎知識など

- ・米国の鉄道は基本的に貨物輸送が主体で、客車は付録の扱い、貨物列車は1編成100両(長さ1マイル)以上で、数千トンの大量輸送、かなりの頻度で運行されていました。また分岐線路も光り、よく利用されているようです。軌道改修作業も随所でなされ、その機能強化策が積極的に図られていましたが、基本的にはボトルネック対策が中心で、必ずしも複線化を目指しているとは思えず、需給や運航とのバランスを考え工事・計画がなされているようです。また、線路沿いの防災対策は日本ほどいいには見えず旅客中心ではない貨物輸送主体なるが故かなどと考えさせられました。
- ・日米の鉄道利用人員数はけた違い、予約・発券・乗車などすべてのシステムがそれ相応に組み立っていると想定されます。すなわち日本では発券時に座席が指定されますが、アメリカでは発券時は乗車の権利が確保されるに過ぎず、列車乗車時点で座席の指定となります。我々日本人には何度かの無駄手間にうつりますが、これも労働問題を含むお国ごとの文化の違いと考えるべきでしょうか。
- ・アムトラック大陸横断型は区間により車両の構成は多少異なります。一般的には先頭に強力な機関車が2両で、荷物車、寝台車、パノラマカー、食堂車、ラウンジカー、コーチ(座席車)など機動力を持たない車両を牽引します。大陸横断型は全体2階建て車両、両方向を幅広の窓で眺められかつ天井も透視型のラウンジカーを併設し景観を楽しみたい者には最高のおもてなしで、常に空席が有り、全区間で日の出から日没まで、ずっとラウンジで車外をあきずに外を眺めていました。利用者は、家族連れ、高齢者の夫婦、若者など多様、昼間子供は車内で勉強をし、また途中の中小都市からの乗降者が意外とあり、飛行機とは異なる利便性などからアムトラックが利用されているようです。

## 二、アムトラックからの景観など

- ・まず、地質学の教科書どおり人の手の入っていない自然地形がしっかり車窓に現れます。例えば河川の蛇行で生じる三日月湖、河岸段丘の形成とさらなる河川の浸食、積層した

岩質・土質の堅さの違いによる水の浸食や風化で姿を変えるなど、土木屋にとって、眼前に極めて判り易く教科書が展開され、それだけでもうれしくなります。町ではTシャツ姿でありながら高度 2000mを上回るロッキー越えは雪の中、山間部傾斜区間はいかにも鉄道計画の路線選定(ペーロケ)そのもので、川筋に沿ってうねうね上り、上りきる少し手前で川と別れ最後はトンネルで分水嶺越えとなります。

- ・これらの素晴らしい景観区間で多くの方は歓声を上げ写真をとっていました。しかし私からすると”片切・片盛土”で、斜面には浮石交じりの岩がごろごろという感じ、レール脇に警報用のケーブルが張られ、多分転石対応で側壁工や覆工などがありました。日本では落石危険度からしてしっかりした法面防護を施さないと、運行差し止めになるような区間の連続のようです。乗客と貨物主体の違いはありますが、安全性と経済性のバランスの考え方・取り方でお国柄が反映されるのかと想像しました。
- ・大平原と言われる区間は、本当に人家はまばらないしは皆無で広がり、高度と気象条件・特に水の存在や土質により、農林業の形態が見事に変わっていました。地表下近くに塩を抱える地域では荒廃とした地域が続く、太陽光や風力などのエネルギーを活用しわずかながらでも土地の有効利用が図られないかなど創意工夫の余地を感じさせられました。・昨今のオイル革命(シェールオイルや天然ガス)進展の様子が沿線の随所に見られ、櫓が築かれ、関連の管路や資材が置かれるなど、貨物にとり良いお客様にも思えました。掘削に当たっては大量の水が必要なのですが、現時点でも放牧などで水場などが散在していて、農業から鉱業への転換を円滑にさせています。
- ・第2次世界大戦前にゴールデンゲートブリッジは竣工し、数々の長大橋が建設され、わが国にとり大先輩です。地震力の小さい米国では設計などの自由度がより大きいことも十分に推察できます。西海岸地域では下流の広幅河川幅部では、既に 100 年を経る時代物の可動式(巻き上げ式、観音開き式、回転式)橋梁が数多くまだ現役で頑張り、その後、鋼部材のトラス形式高架橋、新たな長大つり橋や斜張橋などが展覧会のように並んでいます。橋梁の時代変遷などを、計画・設計など工学的、使用資材などの材質の向上など技術的な観点で注意深く眺め、これらの併存する様子を観察することは橋梁の専門家にはたまらない魅力でしょう。また、大河川コロンビア川の中流部は、日本では珍しい光景として頭首工で水を貯めつつ、その脇で閘門操作し舟運を確保していました。

### 三、感じたこと

- ・日本では法制度をはじめ、なんでも抜かりなく、きちんと組み立て経営・運営する完璧方式ですが、アメリカは多民族国家で、市民参加・合意の手順をしっかりと踏みつつ、基本案の修正を図りながら計画を練りあげます。また、経営・コスト意識も高く、需給状態により制度運用を柔軟に対応しているようです。路面電車を郊外に延伸する場合、同一市である方面は車道などと分離する別線高速方式、ある方面は路面電車のままの共用

方式を取っているなど様々です。料金支払い方式も駅構内より車内購入方式が多く、自治体から見て随所に市民の自己責任に基づく運営をしていました。

・既に述べましたアムトラックの法面防護にしても、その安全度は日本に比べ1桁甘いように感じました、私の想像では運航頻度が低いので、危ないと予想される時期・区間には、旅客車通行前に安全点検車を走行させていたような節があり、これらリスク分析も含め、ハード対応かソフト対応かはB / C的な評価を参考にしつつ経営判断を下すなどの考え方を国民も納得しているのだと感じました。

・さて、今回のような旅は、たっぷり時間のある暇人・年金生活者にはもってこいで、飛行機移動に比べ、じっくりアメリカを眺めながら日本の有り様を考えることができ、とても貴重な経験です。出来れば現役にこそ、アメリカ旅行の折、時間を少し工夫して、1泊2日の大陸横断列車に乗車することをお勧めしたいと思います。また、今回は土産を買わない、写真を撮らない、モバイルは使わないこと3点を厳守しました。すなわちこれらに意を注ぐと注意散漫になり、トラブルを誘発することを懸念したため、好い判断だったと思っています。