

II 話題提供

話題：『ドイツ・スイス旅行記』ほか

提供者：秋口 守国副理事長

1、「ドイツ・スイス心豊かな貧乏1人旅」(平成27年5月) 秋口 守国記

本年五月に、ドイツ(ベルリン、ハンブルグ、ケルン、フランクフルト、ミュンヘンはじめ19)、スイス(チューリッヒ、バーゼル、ベルン、ジュネーブ、クールはじめ11)、計三週間余(30都市)を訪問し、ドイツは街歩き、路面電車などに乗りまくり都市と交通・土地利用など見、スイスは有名な観光鉄道五ルートの旅を満喫しました。鉄道バスを活用し事前予約はせずに乗車、ロマンチック街道と都市間のバス移動では到着初日に現地ですべての手配をしました。宿泊は出国前にインターネット予約で三つ星以下の経済的なホテル・ホステルに宿泊し、食事は手作りを含め朝は宿、昼は街中でサンドウィッチやドネル・ケバブなど、夜はカフェやビヤールストランなどで楽しみました。

一、心豊かな旅：用(産業・交通の使い方)・強(同じくハード)・美(景観など)で記してみます。

用では、日本で購入したヨーロッパ鉄道時刻表を使い工程を組み、変更にも対処しました、列車運行時間は駅発車が定時分方式であり 乗り換えなどを含めて工程計画が立てやすかった。日本のように交通量や需要変動、上級列車の混在が少ないためでしょうか時分を変えずに済むのだと思います。指定方式で、日本は指定車と自由席車別ですが、列車の全座席が指定対象になり予約が入るとその区間は荷物棚に電子表示され予約者が優先、表示が無い乃至は区間外の場合は誰でも座ることができ、日本と異なります。また市内鉄道・バス1日交通バスが発行されており、料金は手頃で便利、利用者は多く運行頻度も高い、他方果たして料金収入と経営収支が整合しているのか、日本は利用者負担がベースとなっていますが、自治体をはじめとする各主体間の料金配分など興味深いところです。

強では、ドイツの都市はどこも活況を呈している印象でクレーンを沢山見ました。都市内交通で見ると郊外鉄道、市内交通、路面電車(LRT)、バスの混合で、軌道系について、20万人都市では路面電車を中心、30~50万人都市になると中心部を地下化、それ以上になると路面電車とは別の地下鉄方式が導入され、100万人を超える大都市では多様化しますが路面電車はそれなりの役割を果たしています。20万程度の都市で建物との間隔が狭い路上を自動車と共存しながら走る路面電車を見て、長い歴史の中で市民・沿道住民の支持・支援を受けて成立していることを実感します。隣接国の鉄道がどんどん相互乗り入れし、列車の運行・制御システムなどの共同化が進んでいます、EUが円滑な仕組み形成に貢献しているのでしょうか。大都市では楯の歯型の鉄道終着駅が有名でしたが、利便性を考慮し全面的に島型に改造したり、近郊・市内向けの列車を通過型にするなどして、全般的にはその数を減らしています。メッセの展示施設は地価が安いせいかわ何せ広大、各都市が競い合うように拡張を図っていて日本ではこの真似は無理、日本はおもてなしの精神を生かしたソフト面での対応を向上させるべきでしょう。ただ、事務所などの入居看板を丁寧に見たところ空床も結構あり、経営は決して易しくないようです。

美では、スイスの景観は写真より美しいの一言に尽きます。近景に牧場・湖・渓谷、中景に森林や低い山、遠景に雪を頂いたアルプス、息をのむ景色です。五月はオフシーズンであり、氷河急行、ベルニナ急行などのパノラマ観光列車は不必要、普通車で左・右と座席を移動して美しい景色を堪能しました。ゴールデンパスでは時ならぬ吹雪、その切れ間に集落、牧場や森などもよく見えなかなかの迫力、ドイツ人と「我々は冬の景観も楽しめた」と話し合いました。ドイツ鉄道の景色はスイスに比べると単調、他方まちの中心部は高層建築が少なく高さを揃え、インフラも充実していて、

緑や公共空間が多く、ゆったりした作りで都市計画や建築規制がうまく機能していることを実感します。歴史・文化を大切に、今に生かし将来に備えています。空から見たドイツの田園地帯は先ず、集落が固まり、そして畑は緑(麦や牧草など)、黄(菜の花)、茶色(これから耕作のための掘り返し)できれいに区画され、昔学んだ三圃式農業を思い出しました。まちや田園のきれいさでは、屋外広告物の少なさ、光・色や形の統一などのお行儀のよさを感じ、日本では広告・宣伝・案内など音なども加えてその規制誘導策をもっと見習うべきでしょう。

二、貧乏な旅を衣・食・住と分けてみました。

衣では、三週間を越える貧乏な旅では洗濯が問題になり衣類枚数と乾き方に配慮し、四ないし五日間で必ず二泊し対処しました。ホテルは中級以下でバスタブにはついぞお目にかかれず、シャワー室を活用し排水栓の形状を見て身近に有るなものを工夫し水押さえにするなどして洗い物をしました。

食では、最近の円安でかなり高いという物価感覚、日本のように均一に近い価格ではなく、駅構内、カフェ、市内の物販店、スーパーでかなりの値段差がありました。多くの方がカフェでビール・ワイン・コーヒーなどを楽しんでいます、よくみると経費節減？おつまみや簡易な料理を取るケースは少なく、道行く人を眺めながら飲み物だけで慎ましく仲間との談笑を楽しんでいます。

住では、ホテル代は基本的に部屋単位で高く、経済的かつ中央駅に近い年代物のホテルに宿泊、一般的に治安はよろしくないで夜8時過ぎの外出は自粛しました。ドイツではメッセなどの開催時期により宿泊費は2から5倍になるようで出国前に料金を確認しながら予約を入れました。

三、旅で考え、学んだこと。

何故自分は旅をしたいのか。心：常に好奇心を持ち、当初の旅行予定を何とか完遂させようという意志を持つ。技：海外旅行中は様々なことが起こり、平常・異常事態にいかに対処するか、これまでの人生経験や知恵を試し生かす。体：70歳を過ぎ年齢相応に行動はおさえず食・飲を自制し、「びんびんころり」の人生を目指す。これらに旅はとても有効です。

教会で考えたこと、ヨーロッパの都市の中心は城壁に囲まれ、市役所・広場・教会・大聖堂が観光の大きなスポット、どこでも教会の高い塔に登り、町全体、その成り立ちや発展の様子を眺めました。多くの教会でパイプオルガンや合唱などを聴き、非日常の空間・時間の中、無神教の私でも厳粛な気持ちになります。特にライブツヒのニコライ教会(東西の壁崩壊のきっかけとなった所)の日曜ミサで1時間半過ごしました。全く理解できないドイツ語の中、穏やかな時間を過ごしたのは何年振りか、これから年に一度はじっくり自らを振り返る時を持つことにします。他方、何故国・民族・宗教などの争いは絶えないのか、特に一神教は自ら信じた神以外を排斥し争いの要因になりがちな面があるという業を思い、自ら戦争経験せずに生きてこれたことに感謝、今後どのように社会貢献するか、身の丈に合った「少欲知足」の慎ましい人生を過したいと願いました。帰国して直ぐ、伊勢神宮を訪問し欧米と日本の伝統文化の違いを再認識すべく、内宮を夕・朝2度歩き、緑豊かな自然に抱かれる自らを見つめ、日本人の心・価値観の原点と実感しました。

安全対策について、日本と海外の安全意識の違いについて、施設管理者などの責任の重さなども含めて、これは正直国民性、そして差ではなく違いなのだと思います。土木を天職とした故、どうしても工事現場には興味があります。日本のように工事現場での安全誘導員などはいずれ見かけず、安全策としての設置施設は武骨で、安全への最低限の要求はきっちり満たすが、それ以上は手をかけないようです。安全に対して個人と管理者の責任配分や、市民意識を尊重し費用対効果など利害得失を判断の上投資しているのか、私の目にはきわめて合理的で、かつそれを支持する国民性を強く実感しました。今回の海外旅行も写真・モバイル・土産には配慮せずに行動し、トラブルも少なく正解でした。

2. アメリカ「アムトラックの旅」(平成 26 年 5 月) 秋口守國 記

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①サンフランシスコ=千四百マイル=デンバー、②ミノット・ND=千三百マイル=ポートランド、③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ていね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

・先ず、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(ペーロク)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人は歓声を上げ写真を撮っていました。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が、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き、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、橋が築かれ、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。