



OVERSEAS

Vietnam —ベトナム社会主義共和国—

海外事情



## ベトナム・ハノイ近郊ローカル線乗車記



福永 学 FUKUNAGA Manabu

日本交通技術株式会社 / 技術管理室 / 品質管理課

## はじめに

平成24年の夏に海外業務研修の機会を得て、3ヶ月間ハノイに滞在することになった。それまでベトナムに対してほとんど知識がなかったが、ベトナム行きが決まってからは、少なからず関心を持つようになった。アジアでこれほどまでに注目されている国であり、次世代の消費市場として期待されていることも知らなかった。

当社は鉄道専門でコンサルタント業務を行っているため、その知見を広げるべく、現在のベトナムにお

ける鉄道の現状を見ておきたいと思い、週末の休暇を使ってハノイ近郊のローカル線に乗車してきたことを紹介する。

## ベトナムの鉄道概要

ベトナムの鉄道はフランス植民地時代の20世紀初頭に建設された。軌間はメーターゲージ(1,000mm)と中国の乗り入れ用の標準軌(1,435mm)があり、三線軌となっている区間もある。複線となっているのは貨物線の一部区間だけで、基本的には全線単線である。

ハノイ市内では建物が密集し、その間を縫って線路が敷かれている。主要路線はハノイ〜ホーチミン間の南北線(約1,700km)

で、支線や貨物線などを合わせ約2,600kmが営業路線となっている。これらの路線は非電化であるため、すべてディーゼル機関車牽引で運行されている。一般の客車は濃い緑色で塗装されているが、観光客向けの列車や一等車は赤や青の塗装となっているものもある。

また南北線のほか、ハノイから北に向うラオカイ線やドンダン線には寝台列車もあり、中国行きの国際列車も走っている。

## 切符の購入

切符の購入は日本のような自動券売機がないため、出札窓口で切符を購入することになる。ハノイ駅などのターミナル駅以外では英語はまったく通じないので、行き先を紙に



図1 ベトナム鉄道路線図



写真1 ハノイ駅の出札窓口



写真2 ハノイ市内の線路



写真3 瀟洒なハイフォン駅



写真4 ルウサ駅の三線軌道



写真5 ドンダン線の車内

書いたりして切符を購入した。混雑していると、この方法では出札係に相手にされない可能性もある。発券はオンライン化されており、薄赤の乗車券にベトナム語で行き先や座席番号が印字されている。英語が併記してあることもあり、そのときはforeignerと印字されていた。これが何を意味しているのか不明である。現在は廃止されているが、かつては外国人とベトナム人に運賃差がある二重運賃となっていたので、その名残だろうか。初乗運賃は10,000ドン(約40円)であったので、ちょうど昭和40年代の日本と同じような値段である。

## 車内の様子

オンライン発券される優等列車は全席指定であるが、後述するカラン線は座席指定がなかった。私が乗った列車の座席は木製であった。

改札は列車毎に行っており、旅客列車到着時以外は改札の扉に鍵が掛けられていてホームに出入りできない。ホームは低く、車両の扉の下に付けられたステップを上って車内に入る。各車両の扉は手動で、走行中は鍵を掛けるため、乗務員の数は多い。検札は、列車によってあったり、なかったりする。車内の掃除は行き届いていてゴミもなく清潔だ。

列車の窓には投石防止のため鉄格子がはめられていて、開けると車

掌から注意される。車内販売は幹線では国鉄職員が行っていたが、ローカル線では地元の人が乗り込んできたりしていた。これは車内販売というよりは単なる物売りだろう。売られているものは主に弁当、ペットボトル飲料、お菓子類、新聞雑誌である。車内アナウンスはあるが勿論ベトナム語であるから理解できない。発車の合図として機関車がけたたましく汽笛を鳴らすので、乗り遅れは防げる。

## ベトナム語

ベトナムでは何をするにもベトナム語を使えないと苦勞することが多い。特に都市から離れるとベトナム語だけの世界である。ベトナム語は発音がとても難しいと言われるが、唯一の救いは文字表記に英語と同じラテン文字を採用していることである。駅の看板は何とか読めるので自分が今どの駅にいるのかわかる。但し、イントネーションが6種類もあるので、ローマ字読みで言葉を発して伝えるのは難しいと思われる。また、日本や中国と同じく漢字文化圏のため、語彙に共通性が見られる。

## ハイフォン線

ベトナムに来て始めに乗ったのがハイフォン線である。ハイフォンはベトナム北部最大の港湾都市で人口180万人。ハノイの外港の役割も果

たしているため交通の往来も頻繁である。また、ハイフォンが観光地の要素を備えているために観光客も訪れる。

ハノイ〜ハイフォン間には旅客列車が1日4往復設定されている。ハノイのロンビエンを9:30に出発する列車に乗ってみることにした。一瞥ただけで外国人とわかるようで、1等の乗車券が発券された。1等車は冷房付でリクライニングシートの座席であった。サービスのつもりであろうが、延々とベトナム映画が流されていて、うるさくて仕方がない。居心地のよい車両を、機関車のすぐ後ろに見つけた。コンパートメント車のようだが、ベッドにゴザが敷いてある。そこで車掌が茶を飲んだりタバコをふかしていたりするので、車掌車のようなのだ。使い古しの寝台車を車掌車として利用している。ここには冷房もなかったが、窓が目いっぱい開いていて快適だった。職員に咎められるどころか空いたスペースに座らせてもらった。

ハイフォンには12:10に到着し、少しだけハイフォンの町を散策して15:10発の列車でハノイへ戻った。

## クワンチュウ線

クワンチュウ線は1日1往復の運行となっている。ロンビエン14:35発の列車に乗ってみることにした。この列車はイエンヴィエンからラオカ



写真6 中越国境。手前がベトナム。奥が中国



写真7 カイラン線の行商列車内



写真8 竹かごに入れられた子豚



写真9 カイラン線の貨客混合列車



写真10 懐かしい感じのランマウ駅



写真11 デッキまで荷物であふれる

イ線に入り、途中のドンアインでラオカイ線と別れてまっすぐ北上する。この路線は途中のルウサまでは三線軌となっている。約70kmを3時間近くかけて走ったが、車窓は平凡で変化に乏しかった。

タイグエンには17:07に到着した。終点のクワンチュウは街の中心から離れているので、帰りのバスのことを考え、このタイグエンで降りる。タイグエンは人口30万人の中都市なのでバス便もあるはずだ。

## ドンダン線

ドンダン線は国境を越えて中国へとつながっているため三線軌となっている。旅客列車の本数は1日4往復である。日帰りの予定なので始発に乗ることにして、ザーラムを6:00発のドンダン行き列車に乗った。ザーラム駅に隣接して鉄道車両の工場があり、鉄道の町の様相を呈している。ケップを過ぎて車窓に山が迫ってくる。チェコ製の機関車は喘ぐよ

うにゆっくりと勾配を登っていった。小さな盆地に出たところがランソンの街である。列車はランソンの町外れのドンダンに11:35に到着した。

ドンダンは中国との国境に面した街である。折り返しとなる列車を待つホームには、国境貿易でもしているのか、何やら物資を大量に積み上げている人々でごった返していた。駅から国境までは5kmほどだと言うのでタクシーに乗って行ってみた。そこは国境らしからぬのんびりした雰囲気であった。現在、日本人は中国への入国に際して短期であれば査証は必要ない。ベトナム側の出入国管理事務所で出国の手続きをして5分ほど歩き、中国側の出入国管理事務所より入国する。いろいろ日中関係が緊迫している時期のため緊張したが、あっさりと旅券に入国スタンプが押された。しかし中国に來たもの、日帰り程度では見るべきものもなく、友誼関という古びた門を一瞥して、ベトナム側に引き返した。

帰途は列車が夜までないのでバスに乗った。バスといってもマイクロバスのようなものである。助手席に乗っていいかと運転手に訊くと、いいとのこと、これ以来バスに乗るときは助手席で車窓を楽しんだ。ベトナムのバスはベトナム人の気質のせいか、交通ルールを無視する傾向にある。対向車のある片側1車線道路でクラクションを連打し我先に追い越すのは、見ていてハラハラする。

## カイラン線

ベトナム旅行といえばハロン湾クルーズ。穏やかな海の中に奇岩が聳え立つ風景はベトナムの紙幣にも描かれている。これほど有名なハロンへ向かうカイラン線であるが、鉄道路線は一般のベトナム人にもあまり知られていないようである。そのため誰一人として観光客は乗っていない。観光客どころか一般客がほとんど乗っていない。なにしろカイラン線は1日1往復のみで、貨客混合行

商専用列車なのである。カイラン線沿線は昔から石炭がよく採れ、石炭輸送のために建設された路線のため貨物輸送が主となっている。

今回乗った列車は、ハノイから3駅先のイエンヴィエンを4:40に出発して164kmを約7時間半かけて走り、終着駅のハロンには12:08に到着する列車である。7時間半というのは、長すぎず短すぎず日帰りもできて、ちょうどよい乗車時間である。この列車に乗るためには、ハノイ中心部のホテルを早朝4時に出発しなければならない。タクシーに乗って20分ほどでイエンヴィエン駅周辺に着いたのであるが肝心の駅が見つからない。運転手も駅存在を知らないようで、地元の人に尋ねて何とか辿り着いた。イエンヴィエン駅は旅客駅というよりは貨物駅のような構えだったので、見つからないのも無理はない。イエンヴィエンからハロンまでの運賃は60,000ドン(約240円)である。イエンヴィエンで出発を待っている間に上り列車が通過していった。おそらく中国からの国際列車であろう。先日ザーラム駅に留置してあった車両と同じであった。

イエンヴィエンを夜明け前の定刻通りに出発。車内には数人の乗客がいるだけで、朝早く起きたことも手伝って、しばらく居眠りをしてしまった。空が白み始めてからは車窓に目を凝らす。車窓からは田んぼで作業をする人、家の前で朝ごはんを食べる人、バイクで出勤する人など、ベトナム人の生活が垣間見られた。3時間ほど走って、7時半頃にケップ駅に到着した。

ここで進行方向が変わるため15分くらい停車した。その間に乗客が多数乗り込んできた。そして野菜や米のほか、生きた豚や鶏などの荷物



写真12 ウォンビ付近の平面交差



写真13 乗客と荷物で一杯の終点ハロン駅

も積み込む。機関車を付け替えると同時に空の無蓋車を20両ほど増結した。マオケまでは混合列車としての運行である。マオケ付近には石炭鉱山があるため貨車を回送しているのであろう。ハノイからケップまではドンダン線を走っていたが、ケップからが本来のカイラン線である。ドンダン線は標準軌といえども、メーターゲージとの三線軌であるが、こちらは純粋な標準軌である。ケップ駅での停車中に車両をじっくり見学したが、いつの時代かというほど使い古されたアンティークな客車であった。

ケップからしばらく走り、8時半にランマウに着いた。ここでも荷物の積み込みがあったが、前時代的な風景にタイムスリップしたような気がした。まだハノイから100kmそこそこだというのにローカル色豊かである。

次のマオケは沿線でも比較的大きな町なのでホームも賑やかになった。火力発電所もあり石炭の恩恵を受けて大きくなった町である。連結されていた空の無蓋車はここで切り離される。ケップで積み込まれた豚もここで降ろされた。

ウォンビという町には鉄道と鉄道の平面交差がある。石炭鉱山から積出港までの貨物線とカイラン線が直角に交差している。日本でも昔は平面交差が多くあったが、路面電

車の廃止とともに少なくなった。

ハロンにはほぼ定刻通りの正午過ぎに到着した。レールはまだ先のカイラン港まで延びていたが、とりあえず旅客列車はここまでだ。線路が新しかったので建設中なのであろうか。このままハロン駅にいれば13時に上り列車としてイエンヴィエンに戻れるのであるが、駅裏にあるバスターミナルからハノイ行きバスに乗った。運賃は90,000ドン(約360円)と少し高くなるが、所要時間が鉄道の半分以下の3時間なので、地元の人はバスを使うのであろう。本数も多く、15分に1本くらいの頻度で運行していた。

## おわりに

ベトナムの鉄道に関しては列車遅延が常態化しているだろうと思って覚悟を決めていたのであるが、意外にも時間に正確であった。また、車内で出会う人たちも親切で、3ヶ月滞在したにもかかわらず、トラブルは一切なかった。時間の正確さと治安の良さは日本に相通ずるものがある。ベトナム人は勤勉な民族であるといわれるが、その通りかもしれない。

現在8,000万人超の人口を抱えるベトナムは経済成長の真只中である。外国からの投資も増え、インフラも着実に整備されていくだろう。新線建設や高速化で、ベトナムの鉄道の発展に期待したい。