

〈書評〉

山田俊明著 『鉄道からみた中国』(築地書館)

(日中社会学会幹事) 田辺 義明

中国国内を旅した者であれば、蒸気機関車が煙りを空高く噴き上げて、貨車の長大な列を引いて行く光景を目にしているであろう。貨物輸送を放棄した感すらある日本の国鉄の現状から見れば、中国の鉄道は、まことに頼もしく見える。また国内交通網の不備が内陸部における産業化の「あい路」とされている現状からすると、今後も鉄道網の整備が着実に進められて行く事であろう。さらに中国の鉄道は当初より標準軌間(1435ミリ、日本の新幹線と同じ)で建設されており、改良次第では、最高時速200キロ台へのスピードアップも夢ではない。この事からも中国の鉄道の前途は明るいといえる。

これまで長年、中国における鉄道の輸送事情については情報が乏しく、また中国側もあえてそれを明らかにしようとはしなかった。新線の開通や、橋梁・ずい道など大規模な構造物が完成した場合に、それらが国家建設における偉大な記念碑として、国外に報じられるのみであった。鉄道の職員マニュアルの一つ『列車調度員工作』(蘭州鉄道学院編)を見ても「保密制度」なる1項が設けられていた。それが近年は経済の対外開放に伴って、中国の鉄道に関する情報も積極的に公開されるようになり、隔月刊の『鉄道知識』(中国鉄道学会編)を始めとして数種の専門誌が、国外でも講読可能となっている。また鉄道部もいわば自前の外国人接待会社「中国鉄路対外服務公司」を設置して、鉄道における対外開放は一層活発化されている。その一連の動きの内でも、かつての満鉄「あじあ」号の機関車(パシナ型)まで復元運転を始めた事は知られるところであろう。

わが国においても、中国の鉄道に関する出版物や雑誌記事が数多く見られるようになったが、鉄道事情に関して、その紹介にもっとも意欲的な取組を行っているのは日本の月刊鉄道情報誌『鉄道ジャーナル』誌であろう。同誌の編集主幹、竹島紀元氏はまた「日中鉄道交流協会」の代表でもあり、鉄道に関する日中両国の交流を積極的に推進している。本書の著者である山田俊明氏もこの交流協会のメンバーであるという。

中国の鉄道に関する出版物は増加しているとしたが、その多くは旅行案内や紀行文あるいは写真集といった内容であり、鉄道事情を必ずしも正面から取り上げたものは殆どないといえる。その点では本書が、わが国で最初の専門的文献であり、その持つ意義も大きい。

本書は中国の鉄道をテーマとしているものの、その手法は、産業・技術発達史の記録を残して行くという「産業考古学(Industrial Archaeology)」のそれに準拠している。(ちなみに、わが国では1977年2月に産業考古学会が設立されて、その研究活動は年々盛んになっている。)

項目の比重については「解放後」における鉄道「建設」の歴史に多くの紙面が当てられており、「解放前」におけるそれについては、冒頭で簡単に触れられているに過ぎない。著者は鉄道建設の進行を、その時々政治背景に投影して論を進めており、その手順が本書を鉄道趣味の副産物ではなく、研究書としての学術的価値を備えたものになっている。文化大革命が鉄道建設に与えた影響について、文革期間中は他の時期に比して鉄道建設がより順調に発展したという事実を指摘しているのは注目し価値しよう。なお文革下における鉄道旅行の状況、とりわけ「経験交流(串聯)」の様様については梁恒著、田畑光永訳『中国の冬』(サイマル出版会刊)に詳しい。

一方、鉄道の車両に関するスペースは、相対的に少なく、代表型式ともいえる機関車についての

説明に抑えられている。いわゆる「蒸気機関車天国」として知られる中国だけに、それら蒸気機関車の形態や性能に関する詳細な解説を期待した読者も多かった事であろう。なお蛇足ながら、本文57頁のFD型蒸気機関車（ソ連製造）は、かつて中ソ蜜月時代には「友好」型と呼ばれていた事を付記しよう。

また鉄道という輸送体系は、いうまでもなく高度な人間機械系システムによって構成されている。例えば、社会主義国ならではの「責任乗務制（包乗制）」と呼ばれる乗務員・車両運用の慣行が存在する。それを始めとして列車運行システムにおける中国的 방식についても解説が欲しかったが、そこまで望むべきではないであろうか。

本書における図版の多くは、上記の『鉄道知識』誌から転載されていると共に、記載データについても幾つかは同誌が出典となっている。そのため、当の『鉄道知識』誌さえも決して豊富な情報量を提供しているとはいえないのであるが、同誌を直接講読している者にとっては、本書の内容が持つ新鮮さについて、若干の物足りなさを覚えさせる点もある。しかし著者は、中国版の統計書や年鑑類、そして『北京周報』や『人民中国』の鉄道関連記事を丹念に用いて、情報の不足を補うための努力は欠かしておらず、それによっても本書の内容はより豊かに肉付けされている。さらに都市交通や地下鉄についても、それらの概況が紹介されているほか、終盤では「交通経済論」的視座からの分析を行って、中国における交通体系の将来像を描き出している。

筆者はまた「新中国になってからとりくまれた事業のなかで、鉄道はもっとも成功したもののひとつといえるのではないだろうか。」（158頁）としている。これについては、評者もまったく同意見である。鉄道に関する限り、中国の技術レベルは国際的にも上位にランクされ得るであろう。車両や軌道は常に好状態が保持されている。日本で

は1950年代に開発が事実上断念された「電気式内燃動力（ディーゼル・エレクトリック）」方式の機関車が、（軌道条件の相違はあるものの）中国では独自の技術開発によって一連の「東風」型ディーゼル機関車として結実している。ただ車両や軌道の保守・整備の程度が良いとはいっても、現状のそれがコスト/パフォーマンス比を満足させているかどうかは別の問題であろうが……。

とかく、中国の鉄道についての出版物では「軟座車は日本のグリーン車に、特別快車は特急列車に相当する。」といった内容の解説に終始しがちであるが、そのようななかであって、本書は現在のところわが国では、中国の鉄道に関してその実態に研究的アプローチを試みた唯一の業績であるばかりでなく、「解放後」から現代に到る中国の鉄道事情に関する体系的資料として有用な存在となっている。

（1985年7月刊，四六判，194頁，2000円）

