

台湾国鉄の通勤事情

岡崎 幸司

筆者は交通部台湾鐵路管理局を利用して通勤している。交通部というのは台湾の中央官庁の一つで、通信・運輸・気象・観光の四分野を管轄、郵便事業などそれに関する現業部門も有している。交通部のなかで路線の改修を除く在来線の事業を担当しているのが台湾鐵路管理局である。さしずめ「国鉄」といった部局なので、以下では交通部台湾鐵路管理局を台湾国鉄と呼ぶことにする。

交通部台湾鐵路管理局及び同觀光局のホームページによると、台湾国鉄の路線は、西部幹線系統（縦貫線・台中線・屏東線・南迴線）、東部幹線系統（宜蘭線・北迴線・花東線）、内湾線、集集線、平溪線から構成される。

西部幹線系統の縦貫線は名前が示すように台湾島の西側を南北に縦貫する路線である。北部の港湾都市基隆から八堵、台北（首都）、板橋、桃園、新竹、竹南、沙鹿、彰化、二水、嘉義、台南などを経て南部最大の都市高雄に至る。台中線は竹南から彰化までの路線で、沿線に中部の最重要都市台中がある。縦貫線が竹南・彰化間を一部台湾海峡沿いに走るのに対して台中線は山間部を往来する。そのため、竹南・彰化間を海沿いに走る路線を海線、台中線を山線ともいう。沿線に台中を擁する関係で山線の方が圧倒的に本数が多く、山線経由の台北・高雄間は

台湾国鉄の大動脈となっている。屏東線は高雄と台湾最南端屏東県の枋寮を、南迴線は枋寮と台東を結ぶ。屏東線と南迴線を利用すれば、南国情緒を満喫しながら高雄から台湾東南部の台東に抜けることができる。

東部幹線系統は北部から東部に延びる路線である。宜蘭線、北迴線、花東線は、おのおの八堵から瑞芳を経て蘇澳、蘇澳から花蓮、花蓮から台東をほぼ太平洋沿いに走る。東部幹線・西部幹線両系統で台湾島を一周している。

内湾線・集集線、平溪線はそれぞれ西部幹線系統、東部幹線系統の支線である。内湾線は新竹と内湾、集集線は二水と車埕、平溪線は瑞芳と菁桐の間を往來する。

前置きが長くなったが、筆者が通勤で乗下車するのは西部幹線系統の台北駅と新竹駅である。台北駅から新竹駅までの距離は七八・一km、この間の駅数は一四を数える。一口で七八・一kmといってもわかりにくいので、東京・小田原間（JR東海道本線、八三・九km）や東京・大月間（同中央本線、八七・八km）より少し短く、東京・成田空港間（同総武線快速・成田線、七九・二km）とほぼ同じくらいの距離と書けば、ご理解いただけるのではないかと思う。続いては、上記ホームページ及び日頃の体験に依りつつ、筆者が普段乗り降りする台北・

新竹間を例に、台湾における国鉄通勤事情を紹介したい。なお、筆者は台湾国鉄の専門家・マニアではないので、不正確な部分があるかもしれない。ご容赦をお願いする次第である。

さて、台北・新竹間を走る列車は自強号、莒光号、復興号、電車、普快車の五種類である。電車は電聯、普快車は平快車などと表記されることもある。自強号電車は比較的新しい車両を使用しているが、莒光号・復興号は平均車齢三〇年ないしは二五年程度の客車を、普快車にいたってはさらに年季の入ったビンテージ物の客車を使用していることが多い。

日本風に表現すれば、自強号は特急、莒光号は急行、復興号は準急、電車及び普快号は各駅停車に相当する。もっとも、復興号はよほど小さい駅以外は停車するので、各駅停車とあまり変わらない。前述したように普快車は年代物の客車を使用しているので、各駅停車というよりは鈍行という一昔前の表現の方が似合っている。レトロな感覚で通勤・通学あるいは旅行を希望する向きにはお勧めである。付言すると、台北・新竹間片道に要する時間は、自強号で六〇分、七〇分、莒光号で七〇分、一〇〇分、復興号で八〇分、一〇〇分、電車で八〇分、一二〇分、普快車で一〇〇分、一三〇分くらいである。

座席で列車を分類すると、対号列車と非対号列車に分かれる。対号列車は全車座席指定、非対号列車は全車自由席を意味する。筆者の知る限り、台湾では一部座席指定あるいは一部自由席という列車は存在しない。自強号・莒光号・復興号が対号列車、電車・普快車が非対号列車である。対号列車の座席はゆったりとしており、自強号・莒光号の座席はJR在来線のグリーン座席並みである。リクライニングが可能

なことは言うまでもない。

運賃は列車別に定められている。JRでは普通乗車運賃と特急料金などが別立てになっているが、台湾国鉄は最初からすべて込みの運賃である。二〇〇四年一月一日現在、台北・新竹間の大人片道運賃は、自強号が一八〇元、莒光号が一三九元、復興号及び電車が一六元、普快車が八四元となっている。同じ各駅停車・全車自由席ながら電車と普快車で運賃が異なるのは車両の新旧によるものである。上記の運賃を同日の為替レート(一元=約三・一九円)で概算すると、それぞれ五七〇円、四四〇円、三七〇円、二七〇円となる。ちなみに、台北・新竹間とほぼ同じ距離のJR東京・成田空港間の普通乗車運賃は一、二八〇円、通常期の指定席A特急料金は一、六六〇円、自由席は一、一五〇円である。敢えて単純に比較すると、台湾国鉄の運賃はJRの二割弱から三割程度という計算になる。

乗車券には前売り・当日売りの二種類があり駅で直接購入する以外にインターネットや電話で予約して駅または郵便局で買うこともできる(手数料不要)。対号列車の乗車券は自動的に座席指定となるが、「無座票」(=立席乗車券、運賃は普通乗車券と同額)も販売している。「無座票」は立席乗車券ではあるが、空席があればそこに座ることができる。検札の際には車掌氏に「無座票」を見せるだけでよく、座席についていることを咎められることはない。それゆえ、いち早く空席にたどり着くために我先に乗車したり、空席を求めて車両間を渡り歩く「無座票」の乗客がいる。ただし、もともとが立席なので、本来座るべき乗客が現れれば座席を譲らなければならない。

日本の鉄道会社同様、台湾国鉄にも定期券がある。定期券には「通用定期票」と「計次式磁卡定期票」の二つがある。「通用定期票」は発売日から三〇日有効で上下車回数に制限はない。「計次式磁卡定期票」は日本でも馴染みの自動改札機専用定期券であるが、片道を一回として計算した乗車回数に制限が設けられている。現在は乗車回数五〇回と一五〇回の二種類が販売されており、有効期間はそれぞれ二ヶ月、五ヶ月である。日本人の感覚からすれば、定期券というよりは回数券に近い。台北・新竹間のように自動改札機設置区間では、「通用定期票」は発売停止となり、「計次式磁卡定期票」に一本化された。

「計次式磁卡定期票」の販売価格は、復興号の片道運賃を乗車回数の五〇回あるいは一五〇回をかける、五〇回の場合で一五〇元、一五〇回の場合で二〇〇元を割り引いてから若干調整し、乗車回数の五〇回あるいは一五〇回をかける、という方法で計算される。定期券代の計算は復興号の運賃を基本にしているが、復興号乗車に際しては立席となる。使用回数に制限があるうえ、割引率が一五%ないし二〇%と低いことなどから、この定期券はおトクではないと感じる方もおられると思う。確かにそういう面はあるが、この定期券には大きな利点がある。それは、立席という条件はあるものの、どの列車に乗車してもよいという特典である。つまり、復興号の運賃で自強号・莒光号にも乗車可能で、「無座票」同様に空席があれば座ってもよいのである。全回自強号に乗れば割引率は五〇%弱になるため、結構おトクとも言える。

ここまでは台湾国鉄を利用した鉄道通勤の良い面を中心に紹介してきたが、もちろん難点もある。最大の問題は定刻通りに到着・発車し

ない列車がかなり多いことである。二・三分から五分程度の遅れはよく観察されるし、遅延時間が一〇分を超えることもたまにある。結構「いい加減」である。遅延に慣れているのか、それとも鉄道は遅れるものだと考えているのか、はたまた諦観しているのか、台湾の人々が駅員に抗議している姿は見かけたことがない。おらかと形容すべきか、時間に無頓着と表現すべきか、いずれにせよ寛容な人たちである。

「いい加減」、「おらか・無頓着」といえば、電車や普快車の中国語表記が統一されていないことは既に書いた。英文表記も同じである。普快車を台北駅の無座票自動券売機は「普快ordinary」と表記している。ところが、列車の出発案内を示す掲示板では「普快Express」としている。新竹駅の窓口では「普快ordinary」、無座票自動券売機では「普快Local Train」となっている。英文表記が不統一であることはともかくとして、急行を意味する「Express」と各駅停車を示す「Local Train」では大きく異なるし、漢字が理解できない外国人の混乱を招くのでは、と筆者は思っただが、気にならないようである。台湾では早ければ二〇〇五年秋に台北・高雄間で高速鉄路、いわゆる台湾新幹線が営業を始める。新幹線の最新型車両と骨董品の普快車がユニークなコントラストを形成する日も近い。新幹線の登場で台湾の国鉄通勤事情、さらには鉄道事情や交通事情がどのように変わるのか、楽しみである。(後記：一月のダイヤ改正で西部幹線の普快車は通行停止となった)
(おかざきこうじ：台湾・中華大学人文社会学
院副教授)