

ざいそう

## 初の海外出張「極寒の地カザフスタン共和国」

古川 裕

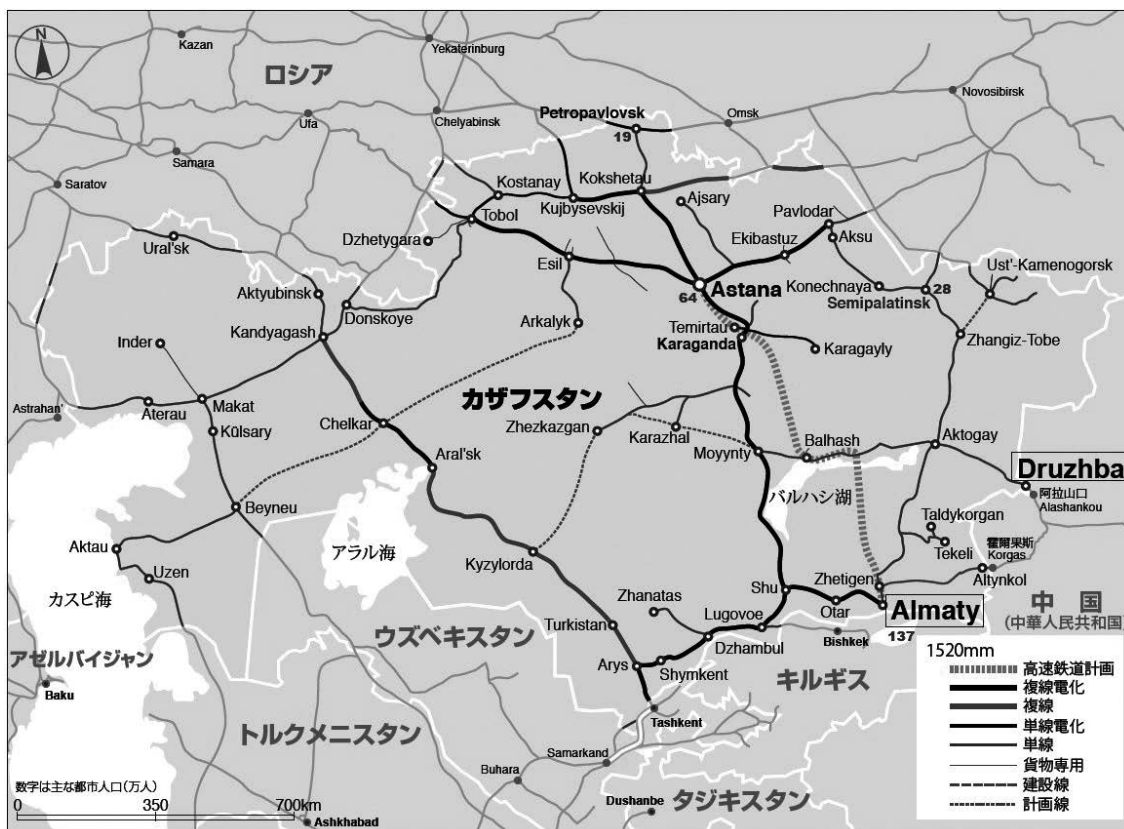


私はこれまで鉄道インフラ一筋で生きてきて、その鉄道人生を通して世界三十数カ国を訪れ公私ともに貴重な体験をさせて頂いた。中でも鮮明な記憶として未だに忘れがたい国が、人生初の海外出張となった「カザフスタン共和国」（以後カザフスタン）である。今回は海外業務の出発点となったこのカザフスタンの出張についてお話ししたい。

私は1974年（昭和49年）に地元函館の学校を卒業し日本鉄道建設公団（現御鉄道建設運輸施設整備支援機構）に就職した。土木屋として青函トンネル工事を皮切りに都市鉄道、整備新幹線工事等に携わり2018年（平成30年）に退職した。在職中に通算12年間の出向期間があり、その内9年間余りが海外関係の業務であった。

1993年（平成5年）12月1日、私は2度目の出向先であるODA円借款実務機関に初出勤した。そこで着任の挨拶をするや否や10日後の12月11日に2週間のカザフスタンへの出張命令を受けた。「カザフスタン？」初めて聞く国名だった。その後出張内容について説明を受けたが、初めて聞く海外専門用語に全く理解できず兎に角この場から逃げ出したいことばかり考えていた。

当然、逃げ出すこともできず出発までは残り10日間。まずはカザフスタンの位置を確認した。緯度的に北海道の稚内より上だから時期的にかなり寒いだろうと思った。案の定現地からの情報では一番寒い調査現場（ドルジバ）の気温は-40度とのことであった。北国育ちゆえ-10度は体験したことはあったが-40度の世界は想像がつかなかった。急いで大型スーツケースを購入し考えられる防寒グッズを目一杯詰め込んだ。



図一 カザフスタン共和国の鉄道路線  
出典：（一社）海外鉄道技術協力協会「世界の鉄道」（2015年）

いよいよ出発当日、成田空港で事務方の2名と落ち合いまずはモスクワ行きのアエロフロート・ロシア国際航空に乗り込んだ。カザフスタンまではモスクワ経由だ。フライトは順調で予定通りシェレメーチェヴォ国際空港に到着した。まずは順調な滑り出しであった。

中央アジアに位置するカザフスタンは中国と国境を接し東西の国際ルートの鉄道で結ばれているが、レールゲージが広軌 1520 mm（カザフスタン側）と標準軌 1435 mm（中国側）と規格が異なるため直接乗入れが出来ず、カザフスタン側の国境ドルジバ駅で貨物の積み替えと台車の履き替えを行っている。今回の出張目的の一つが円借款の要請案件で上がっている「ドルジバ駅の積み替え施設能力増強」の妥当性確認のため、現状の施設能力を調査することでもあった。

ドルジバへ行くためにはまずはモスクワからカザフスタンの首都アルマトィ（現在の首都はアスタナ）まで国内便で約4時間半のフライト。アルマトィからはドルジバ行きの寝台列車で24時間の行程である。

夕方の国内便で飛び立って約2時間経った頃？機体がだんだんと揺れ始め不安に思っていたところ、突然ロシア語の機内アナウンスが流れ数分後に飛行機はどこか知らない飛行場に着陸してしまった。状況が掴めないまま3人で顔を見合っていると、CAの女性がやって来て、天候不順でこれ以上飛べないので全員「降りろ」とのことだった。タラップを降りたら大型バスが待機しており、着の身着のまま薄暗い倉庫に連れて行かれた。倉庫の中は火の気が全く無く、床はコンクリートで冷たく座ることもできなかった。寒さと疲労と飢え（一切食物の提供無し）で思考能力は低下したままただじっと壁に寄りかかっているしかなか

た。この時点でこんな状態が半日も続くとは夢にも思わなかった。他のお客はどうかと言えば？この事態を予測していたかのように手荷物から敷物、軽食、ポットを取り出しハイキングよろしくワイワイガヤガヤし始めている。後で聞いたところ、この時期にはこのようなことはよくあるらしく地元の人達は手荷物に敷物や飲食物等を常備しているとのことだった。我々はただじっと遠目で見ているしかなか。寒さによる生理現象でトイレは時々使用したが、中は薄暗く冷え冷えとしていた。困ったことに小は何とかなるのだが大の方は配管が凍結しているようで便器の中はマウンテン状態だった。マイナス気温のためか臭いは無かった。このような悲惨な状況から抜け出し首都アルマトィに到着したのは予定より半日遅れのことだった。アルマトィには他の要請案件の確認もあり2泊した後ドルジバに向かった。

朝一番に国鉄アルマトィ駅からドルジバ行きの寝台列車に乗り込んだ。この時にカザフスタン鉄道局側から2名の方が随行してくれたが、ただ兩名ともロシア語しか話せず対話？は身振り手ぶりで行った。車中は1コンパートメント2段ベットの4人乗りでベットは広く暖房も効いて快適だった。お湯は24時間給湯可能で食べ物は停車する駅ごとのホームでローカルフードを手に入れることが出来た。初めて見る車窓からの風景は日本とは違い興味を持って楽しむことができたが、ただ残念だったのは車中からの写真は一切禁止だった。カメラを持った瞬間、鉄道局の1人が来てレンズを手で覆う。このため、この間の車窓からの写真は一切ない。後で聞いたところレンズを常に覆った人は鉄道局の人間ではないとのことだった。

車中では案外楽しめたので疲れも無く、無事ドルジ



写真—1 駅舎周囲の建物



写真—2 台車履き替え装置

バ駅に着いた。駅の改札口では駅長と英語通訳である白系のアゼルバイジャンの女性（母国が戦火でカザフスタンに亡命とのこと）が待っていた。ここでやっと事務方の英語力が発揮できた。駅舎の窓から見える外の風景は殺伐とした大原野で建物と言えば駅舎と鉄道員のための宿泊所と現地作業員のアパートのみだった。ホテルは建設中とのことでは我々も宿泊所を利用した。4日間のドルジバでの視察行程の打合せをした後、現地調査時での注意事項を2つ受けた。一つ目は1日の現場調査時間は2時間以内、二つ目は外では必ず手袋をはめどんなものにも絶対に素手で触らないこと。特に移動時のバスの中の手すりは要注意とのことであった。

初サイト日、晴天で空気は澄み切っていた。外気温は寒暖計の目盛りが $-40^{\circ}\text{C}$ を振り切っていたため正確には分からなかったが、空中にはダイヤモンドダストがキラキラ輝き何とも言えない幻想的な風景であった。我々のいで立ちを着だるま状態だったが案内係りの現地作業員の方といえば手袋は着用していたが普通のアノラック程度の装備で驚いた。積み替えホームの視察では中国人の方が不審そうな目で我々を見ていたのが印象的だった。建物に入る際、周囲の至る所にハンドボールを半分にしたようなこんもりした物が点々とあることに気付いた。最初何だか分からず蹴飛ばしていたが、その内現地の案内人に注意された。そのハンドボールの正体が中国の方の大の固まりというのを後から知らされた。この気温の中で用をたすのは瞬間でないと凍傷になると言っていた。春の雪解け時期には大変だろうと心の中で思った。ついでにカザフスタン側の郊外のトイレを覗いたところ男女区別はあったものの大の方は前出の倉庫以上にビッグマウンテン状態だった（臭いは全く無し）。

話は脱線するが、トイレ事情に関しては中国での体験も紹介しておきたい。私が中国（西安の山中）で体験したトイレは竹を利用して作った“物干し場”のような二階建てで、梯子も竹で床は竹を半割りしたものを縄で結んだものだった。屋根も囲いも無い吹きさらしの状態で、床の真ん中に四角い空間がありそこを跨いで用をたすのだが、なんと跨いだ瞬間に1階の小屋から豚が数頭出て来るのだ。すなわちこの瞬間が豚にとっては餌の時間帯となるわけだ。眼下の豚を見ながら用をたすのだが、その間、もし体重87kgの私が床が抜け落下したら絶対に尻を噛まれるだろう、とそればかり心配していた。更にティッシュは絶対に使わないで下さいとの注意を受け渡されたものは藁と言うかほぼ荒縄。今となっては全てが貴重な体験であった。

さて、話をドルジバの視察に戻そう。

猛吹雪の日もあったが何とか4日間の現地調査を終えることができた。外の厳しさもそうであったが毎日の朝昼晩の食事がほぼ同じであることにも閉口した。釘でも打てそうな固い黒パン、塩っ辛いスープ、酸っぱいヨーグルト、臭いのきついチーズとしょっぱい漬物（ピクルス？）の類。この時ほど日本の食事がどれだけ素晴らしいか実感したことはなかった。

帰国時は来た時と全く逆コースで、モスクワから成田行の飛行機に乗った時はさすがに全ての力が抜け、脱力感に見舞われた。たまたま窓側の席で、夜明けに何気なく眼下に広がる朝日に映えたシベリアの山々を見たとき、感動のあまり自然と涙が出てきた。あの時の感動は今でも忘れることはできない。振り返れば、初出張のあの感動がなければ間違いなくはるか昔に出向先から逃げ出していたものと思う。

—ふるかわ ゆたか（一社）海外鉄道技術協力協会 事業部長—