

〈研究ノート〉

サハリンからモンゴルへの 2002 年 8 月：その②

——バイカル・アムール鉄道を中心に——

室 田 武

(同志社大学経済学部教授)

岸 基 史

(同志社大学経済学部助教授)

4. コムソモリスク・ナ・アムールからティンダまで

1. 長距離列車 39 時間の旅

8 月 10 日の夕刻。かろうじて間に合ったコムソモリスク・ナ・アムール (Комсомлиск на Амуре) 発ティンダ (Тында) 行きの列車は、連結型 2 車体の電気機関車に牽引されていた。今度は 3 等ツーリストクラスの寝台車である。枕木方向に据え付けられた二段ベッド 2 つで一つのコンパートメントのようになっているが、通路側にはドアや仕切りがない。通路にも窓の下と上に通路と平行にベッドがあるが、上段は折り畳んだ状態のままになっている。

私たちの席は車両の一番前で、隣はワイワイとにぎやかな中年ロシア人男女数人のグループであり、通路側の隣席は、まだ二十歳前に見える物静かな感じのロシア人青年の 2 人連れである。傾きかけた西日が車内に差込み、とにかく蒸し暑い。窓を開けようとするが全く動かず、窓枠自体がはずれてしまいそうになる。仕方がないのでデッキに出るドアを開けたままの状態にして紐で固定する。

19 時 10 分、列車がゆっくりと動き出す。ティンダまで 1,469 km。車中 2 泊、39 時間近くに及ぶ鉄道の旅があわただしく始まった。買い込んでいた食材を並べ、車内で夕食とする。

窓の外にはまばらに木の生えた草原が延々と続いている。これはかつての森林火災の後であり、今年は例年になく森林火災が多発しているのだとタマラが言う。

Newell (1999) によれば、ロシア全体では年間に 1 万 2,000 件~3 万件の森林火災が発生し、ハバロフスク州では平均的に年間 700~800 件の森林火災が発生するという。1998 年にはハバロフスク州とサハリン州で森林火災が多発した。この年、ハバロフスク州では 1,262 件の火災によって 150 万 ha 以上の森林が焼失し、1 億 5,430 m³ の木材ストックが失われたと推定されている。その経済的損失は総額 46 億ルーブルあるいはそれ以上に達したという。また、森林の生態系や森林で狩猟生活をする先住民の健康に大きな被害をもたらし、気象にも影響したそうである。コムソモリスク・ナ・アムール近辺はこの年の森林火災でもっとも被害の大きかつ

た場所の一つである。

森林火災は森林伐採とともにロシア極東の森林減少の主要因であるが、この両者は相互に関係すると考えられている。タバコやたき火の不始末だけではなく、伐採作業で生じる火花による火災もかなりあるそうだし、伐採地に放置された枝や丸太などが火災を起こしやすくもしている。さらに、伐採のために造られた道路を使って狩猟・採集者が森林に立ち入るようになる。森林火災の75~90%は森林に立ち入った人間の行為によるものと考えられている。また逆に、伐採企業がより多くの人員を火災対策に回さなければならぬ状況になってきており、これによって伐採活動が制限されることも起きているらしい。

また、ロシアの経済危機が森林火災の規模を大きくしているという。財政難によって火災の早期発見・巡回監視システムが機能していないし、消化活動用の機材も相当不足している。例えば、ハバロフスク極東森林保護航空基地にはかつて60機のアントノフ24が巡回用に配置されていたが、1998年には8機だけになった。さらに、1988年には1日3回であった巡回回数も1998年には1週間に1回しか行えなくなってしまった。

寒冷なこの地域のタイガは熱帯雨林とは異なり木の成長速度が遅い。アムール州北部やハバロフスク地方中央部では森林が再生するまでに120年~140年、さらに環境の厳しい極東北部にいたっては160年~180年もかかるという。また、繰り返し火災が起こったところは森林の自然回復力が失われてしまうらしい。火災によって森林が失われると日光が直接地表に届くようになるために永久凍土が溶け、中に閉じこめられていたメタンガスが大気中に放出される。メタンガスは温室効果が高く、これが地球温暖化に拍車を掛けることになる。

単調なリズムに乗って列車は走り続けている。遠くになだらかな山が連なっている。タイガの木のどれかを指さし、タマラが、「あれはリストヴィニーツァだ」と大声で説明するのだが、何らかの針葉樹のことをいいたいのだとわかるだけで、樹種が特定できない。辞書を調べると、何のことはない、カラマツのことである。ロシア語では、лиственница というのである。

これ以上考えられないくらい澄み切った青空に浮かぶ雲が紅に染まり、美しい夕焼け空を楽しむ。この夜は三日月であったが、日がとっぷり暮れると辺りは漆黒の暗闇となった。今日は車中泊である。隣のロシア人グループはにぎやかで騒々しい。これまでの疲れが出たタマラは角谷、高岡とともに2等コンパートメントに移った。

翌8月11日朝、列車は相変わらずタイガの中を走り続けている。昼前になると、隣の陽気なロシア人グループが野菜の煮物などをテーブルの上に並べ、賑やかにウォッカを飲み始めた。その中で最も快活なイワノフと名乗るがっちりした体格の男性が、お前達もこちらに來いとしつこく誘ってくる。無視できる状況ではなくなってきたので、仕方なく彼らのグループに恐る恐る加わる。ウォッカが注がれた小さなグラスを目の前に差し出し、さあ飲めと囁き立ててくる。グループの中の一人の女性は「無理に飲ませたりしたらだめじゃない」と窘めている

ようだ。潰されてしまっはたまらないが、ここは日口友好のためとばかりに思い切ってひとくち口を付けると、周りからたくさんの手が延びてきて、ゆで卵だのトマトだのジャガイモだのを口の中に押し込んでくる。ウォッカを口にしたらすぐに何かを食べなければ胃がやられるという。彼らはウォッカをガブ飲みしたり、他人に無理に飲ませるようなことは決してせず、時折ウォッカをなめる程度に口にすると、すぐさま食べ物を口に放り込んでいる。

何とか自分たちの席に戻ってやれやれと思う間もなく、今度はイワノフさんが私たちの席にやってきた。そのうちに他の乗客たちも集まり、ついには腕相撲大会が始まった。しかし、車中がすべて大騒ぎかというところでもない。私たちの車両の後ろの方はいたって静かである。寝ている人もいれば本を読んでいる人もいる。将棋を指している出稼ぎ労働者風の東洋人もおり、皆が思い思いに時を過ごしている。

例によってデッキにはタバコを吸う人々が集まる。私たちが日本人だとわかると、興味を持っていろいろと話しかけてくる。英語は通じない。身振り手振り、辞書を片手に、時には紙に絵を書きながらのやり取りが始まる。日本人が何故こんなところにいるのかを訝り、お前はグリーンピースのメンバーか、と言ってきた人がいる。いや違う、と答えると身振り手振りで、グリーンピースは最低だ、あんなもの糞食らえ、と言っている（ようである）。どういうことなのか、何かあったのかと聞きたいがなかなか相手に通じない。自動車の修理業を営んでいるらしいロシア人は、もうすぐ日本に中古車の部品を買い付けに行くが、日本はどんなところなのかとても不安だ、と言っている（ようである）。ある人は、日本にもこんな鉄道があるのかと尋ねている（らしい）。

途中から乗り込んできた何人かのグループはバム鉄の保線工だという。その内の一人が岸に年輩の仲間を指さして、あそこにいるのが俺のボスだ、お前のボスはどこにいるのかと聞いてくる。少し離れたところにいた室田を示し、彼がボスだというと嬉しそうに、そうかとうなずく。

デッキの昇降ドアにはアルミ製の大きな灰皿が掛かっているのだが、保線工達やこの鉄道に乗り慣れたような人たちは、車両をつなぐ貫通路の踏板の隙間から線路の上に火のついたままの吸い殻を投げ捨てている。驚いたのは、掃除にやって来た車掌が灰皿を取り外し、吸い殻を平然と貫通路の間から外に投げ捨ててしまったことである。灰皿の中には火がついたままの吸い殻が混じっていることもあるのに、そんなことには全くお構いなしである。

室田がビュッフエのある車両で、外の景観をデジタル・ビデオ・カメラで撮影していると、車掌が来てロシア語で何かさかんに話しかける。何度も聞き直しているうち、ハバロフスク州とアムール州の境にきているから、そこを撮影するのがいいと薦めていることがわかってきた。しかし、いま走っているところが州境だといっているのか、そこをいま通り過ぎたといっているのか、間もなく州境になるといつてくれているのか、正確なところはわからない。そうこうしているうちに、アムガン（Амган）という駅に1分停車だ。前日と同様快晴で、遠方に

はなだらかな山並みが青く横たわり、その手前はひたすらタイガの緑の海である。とはいえ、時々山火事跡が見える。そういう場合、シラカバの幹だけが、緑を背景に無数の白い針のように立ち並んでいたりする。

やがてエティルケン（Этыркэн）駅に着いた。プラット・ホームのすぐ右手の高台に2階建て、3階建てのアパート群が並んでいる。大きな荷物を持って下車し、その方向に向かう人、逆にそのアパート方面から乗車して来る人、その両方の数が他の駅の場合に比べてかなり多い。停車時間1分という駅が多い中で、このエティルケンでは5分くらい停まっていた（時刻表では3分停車）。コムソモリスク・ナ・アムールから654 kmの駅である。発車して間もなく、また先ほどの車掌がやってきて、ここだ、ここだと窓の外を指差す。線路のすぐそばに白い三角形の構造物があり、それがハバロフスク州とアムール州の境であった。彼女はそれを教えたかったのだということがようやくわかった。アムール州最初の駅はウリマ（Ульма）で、1分停車だった。

16時36分、フェブラリスク（Февральск）で20分停車。大きな駅で、乗降客数が多い。ここで客車を3両増結する。私たち一行も、ホームに降りて買い物をしたり、増結の様子を眺めたり、しばし動かない地面を楽しむ。

フェブラリスクを出て、スカリストイ（Скалистый）であったかドロゴシエフスク（Дрогосhevск）であったか、それともメウン（Меун）であったか、正確に記憶していないが、タイガの中にある1分停車の小さな駅で保線工達が下車していった。この時、そのうちの1人が、この近くにも小さな日本人墓地があることを時間があればそこへ案内したいと言いながら教えてくれた。

列車内のビュッフェにある売店の隣は、立食ができるテーブルが壁際に付いているだけで、ちょっとしたスペースがある。腕相撲大会の場にいたロシア人男性とこのビュッフェで出会わせた。人の良さそうな小柄の彼は、身振り手振りで何かを言ってくる。どうやら空手を教えて欲しいと言っているようだ。岸は空手の覚えなど全くないが、それらしき構えの姿勢をして打突の格好をすると、彼は気の毒なほどに真剣な顔をしてそれを真似する。もう少し脇を絞った方が強そうに見えるかなと思って彼に近づき、彼の肘を押さえようとした途端、彼は恐怖の表情を浮かべ後ずさりし、どこかへ逃げて行ってしまった。

しばらくすると、ビュッフェの売店で並んでいた中年のロシア人女性が岸に、こちらに来いという。そこは一等車のコンパートメントで、そこにはもう1人大柄で恰幅の良い女性が座っていた。この人はどこであったか失念してしまったが、ある地方都市の大学に勤める経済学の教授で、彼女のボスだという。旧ソ連時代に身に付いたものなのか、どうもロシア人には権威とかボスというものが好きな人が多いようだ。テーブルの上には花が活けてあり、ビールやウォッカの瓶、チーズなどの食べ物が置かれている。その中に1リットルの容量はありそうな大きなプラスチック・カップがあり、そこにイクラが入っている。どうやらこれを大きなスプー

ンでムシャムシャ食べているらしい。こんな贅沢をしているのかとびっくりであるが、ユジノサハリンスクの水産加工工場を見た大量のイクラやアムール川のボートで聞いたキャビアの値段を考えればさほど驚くほどのことはない。

岸をここに連れてきた女性が、お前のボスを連れて来いという。室田が揃うと、さあ飲め、さあ食べろ、と大変な状況になってきた。と、そこへ通りかかった車掌が入ってきた。この車掌も背は低いがかなり恰幅が良い。列車には各車両に専属の車掌がついているが、彼女はそれらの車掌よりもかなり年輩で、経済学の教授と同じぐらいの歳に見える。その風格や立ち振る舞いからすると、どうやら車掌長といった立場にあるようである。この車掌長は客室内で酒を飲んでいることを咎めているようであったが、そのうち経済学教授と口論が始まった。何を言い争っているのかよくわからないが、どうやら、互いに権威を振りかざして権限争いをしているようである。口が達者だからなのか、それともここが列車内だからなのかはよくわからないが、車掌長の方がどうも優勢に見える。しかし、とにかくややこしそうだ。

室田は、あまりかかわらない方がいいと判断し、危うく車掌長に捕まりかけたものの、この場から早々に逃げ出すことに成功した。岸もこの場から逃れようとしたが、車掌長に腕を取りおさえられ、別の部屋に放り込まれて外から施錠されてしまった。この部屋は一等車のコンパートメントよりもゆったりと感じられる部屋で、どうやら車掌長室のようである。地球の歩き方には、客室内での喫煙・飲酒は禁じられており、これを破ると連行され処罰をうける、と書かれていたことを思い出す。車内で騒ぎ過ぎたためにこの部屋に隔離されたのかと思ったが、何のことはない、車掌長はどこかから（おそらくは売店から）新品のウォッカの瓶を持って部屋に戻ってきた。目の前で封を切り、さあ飲めという。もうこれ以上飲めるわけがない。そのかわりに日本の唄を歌ったりしているうちに、どこかの駅に停車した。そんなことにお構いなしの様子でいる車掌長に、駅に停車していることをジェスチャーで示すと、彼女はあわてて部屋から出て行き、その隙にようやく岸も逃げ出すことができた。

ところで、各車両にいる車掌もほとんどの場合は女性である。車掌は停車駅で乗降客の切符を確認したりする事はもちろん、日に1~2回、通路や客室に掃除機を掛けてまわったり、また、車両の前と後ろの2カ所にあるトイレを絶えず清掃する。2つのトイレを何十人もが利用するわけだから、常に掃除をしなければならないのである。停車駅に到着する5分程に前に使用を禁止するためトイレに施錠したり、サモワールの火を調節したりするのも車掌の仕事だ。どこの駅であったか忘れたが、長時間停車した駅では、到着する前に通路に敷いてある長いカーペットを丸めて片づけ、発車後にまた敷き直していた。乗降客に踏まれて汚損しないようにしているのであろうか。乗務員の仕事は単調で、かなり厳しいようである。

線路には数百mごとに信号機があるが、列車運行の安全確保のためであろう、駅では列車が通過する際に必ず制服制帽姿の駅員がプラット・ホームに出て、棒の先に赤い円盤のついたプラカードを掲げる。広大なタイガの中にボツンとある、周りに人っ子一人居そうもない駅で

もそうした駅員がいるのには驚いた。特に厳寒期には、どんな思いで勤務しているのだろうか。小さな駅では若い駅員が、直立不動でそうする。大きな駅ほど年輩の駅員となり、砕けた格好でそうする。これらの駅員もほとんどの場合が女性である。こうした乗務員や駅員たちの様子を見ると、ユジノ・サハリンスクで見た子供鉄道員の将来を見ているようである。信号について言うと、バム鉄道は単線であるため所々に待避所があり、昼間は気が付かなかったが、夜間には待避所では大きな警音がなっている。また、そこを通過する時の進入可の信号は青紫である。

トゥンガラ (Тунгала) 駅に2分停車したあたりで夜の帳が降りた。

2. ティンダにて

12日(月)の朝9時20分にティンダ駅に到着する。ティンダとは「窪地」という意味だとタマラはいう。ここはバム鉄道建設の重要拠点として造られた町で、「地球の歩き方—シベリア」(p. 132)によると、かつてはバム鉄道の鉄道監理局が置かれ、バム鉄道の首都とも呼ばれているそうだ。1984年10月27日にこの駅でバム鉄道の開通式が行われ、最初の列車はウスチ・クート (Усть-Кут) からコムソモリスク・ナ・アムーレまでを走った (HP Bates)。

ティンダからはほぼ真北に伸びる支線があり、サハ共和国 (ヤクーティア) のネリユングリ (Нерюнгри) まで伸びている。

『鉄道アトラス』によると、ティンダから27kmでベストユージェヴォ (Бестужево)、そこから44kmでマゴート (Могот)、そこから49kmでナゴルナヤ・ヤクーツカヤ (Нагорная-Якуская) で、そこはもうサハ共和国である。そこから42kmでゾロティンカ (Золотинка) である。名前からすると金鉱のある町だろうか。さらに42kmでオボルチョ (Оборчо) である。そこから25kmでネリユングリだ。つまり、ティンダから北へ229kmで産炭地ネリユングリに着くことになる。

しかし、『鉄道アトラス』をよくみると、線路はネリユングリで終わりではなく、さらに北へアルダン (Алдан) というところまでいっている。それは、貨物中心の鉄道のように思われるが、詳細を記しておく、ネリユングリから28kmでチュリマン (Чульман)、そこから25kmでテニスティー (Тенистый)、さらに30kmでハトウイミ (Хатыми)、33kmでティー (Тит)、30kmでタエジナヤ (Таежная)、28kmでワシリエフカ (Васильевка)、32kmでバリショイ・ニムニル (Бол. Нимныр)、45kmでセリグダル (Селигдар)、そこから32km行くとついに終点アルダンである。ネリユングリからアルダンまで、ほぼ真北に向かって延長243kmだ。この路線や駅名は、日本ではいまだかつて見たことがない。

ティンダから南西方向へ伸びる支線もあり、それはバモフスカヤ (Бамовская) というところでシベリア鉄道の本線に接続している。

さて、列車を降りて駅舎の前のプラット・フォームに出ると、あのがっかりしたイワノフさ

んが向こうから我々を手招きしている。何かと思ったら、彼が手にしているペットボトル入りのビールを一緒に飲もうと言っているのだ。我々が手荷物を預けようとしていることに気づくと、彼は私たちの荷物を両手いっぱいを持ち、駅の荷物預かり所まで運んでくれる。イワノフさんは、大丈夫、大丈夫、と言った調子で順番待ちの人の長い列を無視し、カウンターのままで荷物を運び込む。列に並んでいる人達は誰も文句をいわず、非難する様子が全くない。最前列の人がただ黙って私たちの方を見ているだけであった。

駅前を流れるティンダ川はここから少し下流でギリユーイ（Гилюй）川に合流してゼーヤ湖（Зейское влдр.）に流れ込み、そこから流れ出るゼーヤ（Зея）川はアムール州の州都ヴラゴヴェシチェンスク（Благовещенск）でアムール川にそそぎ込む。アバチエノク駅の手前からヴェルフネゼイスク駅を過ぎるまで、私たちの乗った列車はゼーヤ湖畔を通ったはずだが、それが深夜であったために確認することはできなかった。

ゼーヤ湖の面積は2,500 km²（Newell, 1999）で、2000年8月15日付のアムールスカヤ・ブラウダ紙によると、ここにあるゼーヤ水力発電所は卸売市場において年間42億kWの電力を供給し、そのうちの88%をアムールエネルギーに対して供給している。水力発電所は出力102万～150万kWの発電所である（新しいシベリア、p66）。現在、プレヤ川のプレイスカヤに水力発電所（出力2320mW、年間87億kW）を建設中で、最初の2機の発電機が2003年中に稼働する予定である。アムール州政府はこのダムの建設地域に生える木材の伐採を中国と100万ドルで契約した（Vasenyov, 2001）。

さて、ティンダ川の対岸に小高い丘があり、そこにティンダの町の中心部がある。丘の斜面にある観覧車がひときわ目に付くが動いている様子はない。平日の朝だからであろうか、それとも廃業してしまったのであろうか。ティンダ川の水は透明だが、鉄分が多いのか赤茶けた色というよりも薄墨色をしている。

シラカバの並木道を通り、博物館を探すが、すでにどこかに移転してしまったようで、結局見つけだすことができなかった。タマラは林業会社の建物の中へインタビューのために駆け込む。この建物には東洋系の従業員が出入りしている。

その後、タマラがモスクワにいる娘さんのターニャに連絡をとりたいということで電話局へ行く。電話をかけるには、まず窓口申し出てから指示されたブースに入らなければならない。多くの人がしきりに電話局に出入りしている。その一方で、インターネットと書かれた看板を通りで見かけた。インターネット・カフェと思われる。駅の公衆シャワーに交代ではいり、モスクワ行きの列車に乗る。

さて、先述したように、エティルケンを過ぎた後、私たちはすでにバロフスク州からアムール州に入っている。通常、ハバロフスク地方といった場合にはユダヤ人自治区が含まれるが、バロフスク州にはそれは含まれない。ハバロフスク州の面積は79万km²である。人口はおおよそ160万人で、首都ハバロフスクの人口は615,000人、コムソモリスク・ア・ムーレは319,000

人である。州内の森林資源は17億5,000万 m^3 で、種目別には、トウヒが5億1,500万 m^3 、松が5億500万 m^3 、樅が1億8,500万 m^3 などとなっている。鉱物資源としては石炭、金、スズ、マンガン、タングステンなどが豊富である。原油は沿岸部およびシヤンタル群島(Шанмарскче ова)近辺で産出される。極東ロシアの工業生産の25%、農業生産の17%、を占め、製鉄と製油は100%で、木材生産では50%を占める(Newell, 1999)。

一方、Vasenyov (2001)によると、アムール州の面積は、日本とほぼ同じ36万1,900 km^2 で、その62.3%にあたる2,180万ヘクタールが森林である。西はチタ州、東はハバロフスク州とユダヤ人自治区、北はサハ共和国に接する。南側は中国に面し、その国境は1,243 km になる。2001年1月1日の人口は99万7,500人である。Newell (1999)によれば、そのうちエヴェンキ人はおよそ1,500人。ティンダの人口は45,600人で、州都ブラゴヴェシチェンスク(人口22万5,000)、ペロゴルスク、スヴォドゥニイに次いで4番目の規模である。アムール州の主要産業は林業と鉱業であり、木材資源の総量は19億5,400万 m^3 である。年間およそ100万 m^3 の木材が切り出され、その内訳はカラマツ(77%)、カバ(13%)、トウヒ(エゾ松)(4%)である。伐採量の75%をティンダルス LPK、ゼーイスキー LPK、タルダンスキー LPK の3社が占めているが、製材産業はほとんど発達しておらず、過去10年間生産量は大きく減少している。この地域から出荷される木材の88%は原木のままである。鉱業は1990年から産出量が激減している。2000年の石炭の採掘量は214万4,000 t で1999年に比べ23%、1990年に比べると3分の1にまで減少してしまった。2000年のアムール州から海外への輸出は5,372万ドル(前年比6.7%増)で、そのうち鉄・非鉄金属が37.8%、材木・木材製品が32.6%を占める(その他、食料品 16.3%、工業製品 9.5%)。また、海外からの輸入は1,217万ドル(前年比19%減)であり、食糧・原材料(41.6%)と工業製品(31.6%)が主である。貿易相手国は中国(輸出4,699万1,000ドル 輸入1,225万7,000ドル)、日本(輸出681万6,000ドル 輸入256万6,000ドル)、韓国(輸出75万ドル 輸入8万7,000ドル)、アメリカ(輸出2万5,000ドル 輸入4万6,000ドル)、NIS(輸出12万1,000ドル 輸入129万1,000ドル)となっている。アムール州への海外からの投資はロシア極東部への投資の1%にも満たないようである。1996年から2001年1月1日までに海外から1,210万ドルの投資があったが、最大の投資国はアメリカ(47%)で、ついでイギリスが35%、韓国が11%、中国が5%となっている。2000年の年間の投資は452万8,000ドル(内5万7,000ドル分がルーブルで行われた)で、そのほとんどは鉄を中心とした鉱業に対する投資であった。アムール州に登録されている外資企業は216社であるが、その多くは現在活動していないようである。(アメリカの登録企業は6社であるが、2001年1月時点で活動しているのは2社だけ)。外資系企業の82%がブラゴヴェシチェンスクに集中し、ティンダには約6%ほどしかない。技術も資金も不足している状況下では、結局のところ森林を伐採し、原木をそのまま輸出せざるを得ない状況にある。

バイカル・アムール（БАМ）鉄道時刻表その②
 ——ティンダからセヴェロバイカリスクまで——

距離	停車 駅		現地時間	モスクワ時間	時差	停車時間
0 km	ティンダ Тында	発	18:01	12:01	+6	
41 km	クヴィクタ Кувькта	着 発	18:59 19:00	12:59 13:00	+6	1分
81 km	ホロゴチ Хорогочи	着 発	19:46 19:47	13:46 13:47	+6	1分
108 km	ルンビル Лумбир	着 発	20:20 20:24	14:20 14:24	+6	4分
133 km	ラルバ Ларба	着 発	20:55 20:56	14:55 14:56	+6	1分
180 km	ロブチャ Лопча	着 発	21:51 21:52	15:51 15:52	+6	1分
228 km	チリチ Чильчи	着 発	22:50 22:51	16:50 16:51	+6	1分
	デュガビリ Дюгабуль	着 発	0:05 0:06	18:05 18:06	+6	1分
337 km	ユクタリ Юктали	着 発	0:51 1:01	18:51 19:01	+6	10分
431 km	オリヨークマ Олёкма	着 発	2:57 2:58	20:57 20:58	+6	1分
486 km	ハニ Хани	着 発	3:52 4:15	21:52 22:15	+6	23分
以下、東シベリア鉄道管理局管内（ВОСТОЧНО-СИБИРСКАЯ Ж. Д.）						
	イカピヤカン Икабьякан	着 発	5:59 6:15	23:59 0:15	+6	16分
593 km	イカピヤ Икабья	着 発	6:50 6:55	0:50 0:55	+6	5分
631 km	ノーヴァヤ チャラ Новая - Чара	着 発	7:29 7:59	1:29 1:59	+6	30分
652 km	サクカン Сакукан	着 発	8:25 8:54	2:25 2:54	+6	29分
682 km	レプリンド Леприндо	通 過				
789 km	クアング Куанда	着 発	11:07 11:17	5:07 5:17	+6	10分
ヴィチム川を境に時差が6時間から5時間にかわる。						
881 km	タクシモ Таксимо	着 発	11:49 12:19	6:49 7:19	+5	30分
	ムヤカン Муякан	着 発	12:57 13:02	7:57 8:02	+5	5分
977 km	ラジェズド 686 km Раз. 686 km	着 発	14:05 14:10	9:05 9:10	+5	5分
1028 km	ラジェズド 635 km Раз. 635 km	着 発	15:16 15:19	10:16 10:19	+5	3分
1069 km	キュヘリベケル Кюхельбекер	着 発	16:00 16:05	11:00 11:05	+5	5分
1142 km	ノーヴィイ-ウオヤン Новый - Уоян	着 発	17:15 17:40	12:15 12:40	+5	25分

1203 km	アンゴヤ Ангоя	着 発	18:36 18:39	13:36 13:39	+5	3分
1258 km	キチェラ Кичера	着 発	19:27 19:29	14:27 14:29	+5	2分
1279 km	ハロードナヤ Холодная	通 過				
1295 km	ニジニアンガルスク Нижнеангарск	通 過				
1321 km	セヴェロバイカリスク Северобайкальск	着 発	20:28 21:10	15:28 16:10	+5	42分

備考) 株式会社ユーラスツアーズ提供(2002年)の日英対照時刻表の形式を参考にし、時刻については2002年8月に共著者が実際に乗車した列車の車内掲示時刻表の数値を用いて、駅名をロシア語に置き換え室田研究室にて作成。

5. 大迂回路線による山脈越え

1. アムール川集水域からレナ川集水域へ

ティンダ駅で私たちが乗車した列車は、ネリユングリ発、モスクワ行き(列車番号075)であったが、この駅で客車を増結したためであろうか、私たちが乗った二等寝台車には「ТЫНДА - МОСКВА」というプレートが掛けられている。ディーゼル機関車2両が牽引する客車15両編成の列車である。コムソモリスク・ア・ムーレからティンダまで隣の席であった二人の青年が見送りに来た。乗客達は見送りに来た人たちと窓越しに別れを惜んでいる。

18時1分、駅構内にアナウンスが響きわたり、軽快な音楽が大音量で流れるなかを定刻通りに列車が動き出す。駅を少し出たところに脱線したり転覆した列車が錆び付いたまま放置されている。阪神大震災の情景が思い出される。そういえばこのあたりも地震多発地帯だという。昨日とは打って変わって静穏な旅である。ティンダ川に流れ込むゲムカン(Гемкан)川に沿って上流へと列車は走る。ティンダから離れるにつれて、瀟洒であったダーチャの建物が掘建小屋のような素朴なものになり、やがてそれらも見えなくなり、森林と川そして湿地だけの世界に移っていった。

ティンダを出て1時間ほどして、クヴィクタ(Кувькта)駅を過ぎた頃、南側に平行していたゲムカン川が流れを南に振り、線路は川から離れる。南側には低いなだらかな丘が見られる。北側はまばらに低木が生える広大な湿地で、遙か遠くにスマノヴォイ(Смановой)山脈が続いている。所々に大小様々の不自然なほどに真ん丸な池が見られる。このあたりがアムール川集水域とレナ川集水域との境界である。

20時48分に北側のスマノヴォイ山脈から流れてきたラルバ(Ср. Ларба)川を渡り、まもなく列車はゆっくりとラルバ駅に停車する。この辺りでラルバ川がニユクジャ(Нюкжа)川に合流する。ここから列車はニユクジャ川沿いを下流に向けて走る。

21時20分、待避線にとまっている貨物列車を追い越す。連結型の機関車がタンク車や有蓋

の貨車 68 両を牽引している。積み荷には数十台の乗用車も見られた。

『地球の歩き方—シベリア編』(p. 222)によると、JR の大型に属する貨車は 4 軸で、その積載重量が 1 両当たり 30~40 t であるのに対し、バム鉄道の貨車は 8 軸で積載重量は 125 t 前後もあるそうだ。また、原油は氷点下 20℃ で凍るため、厳冬期の気温が氷点下 60℃ にもなるバム鉄道のタンク車には断熱装備が施され、ヒーターも取り付けられているらしい。

21 時 50 分、大きな操車場のあるロプチャ (ЛОПЧА) 駅に到着。10 人ほどが下車した。時刻表では 1 分停車になっているが、15 分間停車し、22 時 5 分にロプチャ駅を発車した。黄昏のタイガの中、曲がりくねったニユクジャ川を左手に列車は走る。三日月が列車の前方や後方へと絶え間なく動き続ける。やがて日が暮れ、日付が変わる。

8 月 13 日、0 時 47 分、ユクタリ (Юктали) 駅に停車し、数十人が下車した。多くの人は日用生活品の買い出しをしてきたような荷物を両手いっぱい持っている。外は真っ暗で景色は見えないが、この辺りでニユクジャ川がオリヨークマ (Олёкма) 川に合流する。ここからオリヨークマ川沿いを下流に向かって 100 km ほど走り、午前 3 時頃にオリヨークマ駅に停車するはずである。列車は午前 2 時を少し過ぎた頃、待避線に 15 分程停車した。その後、我々は眠っていてわからなかったが、後で地図と時刻表を対照してみると、列車はオリヨークマ駅からハニ川の南側を川に沿って上流方向に 50 km ほど走り、ハニ川の北側に渡ってから間もなく、午前 4 時前後にハニ (Нани) 駅に停車したはずである。

『鉄道アトラス』をよく見ると、実は、ハニ川はアムール州とサハ共和国との国境になっていて、ハニ駅はサハ共和国に位置するようである。この辺りがアムール州、チタ州、サハ共和国の境である。列車はハニ駅からその次のラジェズド—オロンゴド (Раз-Олонгодо) 駅 (通過駅) までの数 10 km だけサハ共和国を通り、その後チタ州に入ったと思われる。そこから 2 時間ほど走り続けてイカビヤカン (Икабьякан) 駅に着いたはずである。我々はずいぶん極東ロシアから東シベリアに入ったことになる。

東シベリアはこのチタ州からエニセイ (Енисей) 川にいたるまでのブリヤート共和国、イルクーツク州、クラスノヤルスク州そしてトゥバ共和国からなっている。東シベリアの最東部に位置するチタ州は、南はモンゴル、南西は中国との国境に面している。

私達がほんの僅かにかすめるように通過したサハ (ヤクーチア) 共和国は 1922 年に創設され、1992 年から「ヤクーチア」のかわりにヤクート人の自称「サハ」が国名として使われ始めた。総面積は 310 万 3,200 km² (日本の面積の 8 倍強) で、全ロシア連邦の 18% を占める。人口は減少を続け、2001 年 1 月の人口は 97 万 3,800 人 (2002 年 10 月の国勢調査では 94 万 8,000 人) で、首都ヤクーツクの人口は 19 万 6,800 人、ネリユングリ市 7 万 2,600 人、アルダン市 2 万 1,200 人である。1996 年統計による民族構成はヤクート人 33.4%、ロシア人 50.3%、ウクライナ人 7.1%、北方諸族 (エヴェンキ人、エヴェン人、ユカギール人) 2.3% である。現在、ティンダからネリユングリを経てアルダンまで通じている鉄道を、さらに直線距離にして

500 km ほど北にあるヤクーツクまで延長する工事が進められている。産業は鉱業、林業、狩猟、養鹿などである。鉱産物はダイヤモンド、金、錫、雲母、タンゲステン、多金属鉱、鉄鉱石、石炭、天然ガスなどである (HP Yano, HP Konstantinova et al)。

Vasenyov (1999) によると、チタ州の面積は41万2,500 km²で、そのほとんどが山岳とタイガである。ここにはアギンスク・プリヤート自治区がある。2000年1月1日時点の人口は130万人である。面積が日本のおよそ1.2倍であるのに対して、人口は日本の1%ほどしかないわけである。しかも、そのうち40万人はシベリア鉄道が通る州都チタに住んでいる。気候は大陸性気候である。チタ州もエネルギー資源、森林資源、鉱物資源の豊富なところである。とくに、ウラニウムについてはロシア最大の産出地であり、ロシアのタンタルとリチウムの産出量の40%、ベリリウムの15~20%を産出する事ができると推定され、さらにロシアの銅の埋蔵量の21%、ジルコニウムの31%、チタニウムの16%、そしてニオブウムの10%があると言われている。その他に膨大な量の鉄鉱石、石炭、金、銀、カドミウム、タンゲステン、スズ、亜鉛がある。

しかし、経済状態は悪い。ソ連崩壊とその後のロシア連邦政府からの補助金削減の経済的打撃を最も強く受けている地域である。労働人口54万人のうち21%が失業者で、非雇用者の平均賃金所得は月額2,353ルーブル(約9,000円)に過ぎず、人口の70%が最低生活水準を満たす所得を得られない状態にある。主な産業は、電力などのパワープロダクション、運輸、林業、鉱業、牧羊で、1999年の総産出高は71億8,600万ルーブルであった。また、輸出は8,220万ドル(前年に比べ11.1%減)で、輸入は2,410万ドル(同34.9%減)であった。輸出品は材木34%、鉄・非鉄金属35.1%、放射性化学物質24.9%で、輸出先は中国70.5%、カナダ6.5%、イギリス4.8%、アメリカ4.3%等となっている。主な輸入品は機械(41.3%)、加工食品(28.8%)などである。海外および連邦政府からの資本流入は27億5,200万ルーブルで、その90%が建設に向けられている。州都チタのチャイニーズ・マーケットには何千人もの中国人行商人が輸入商品を買っているそうである。

2. バム鉄道の最難関セヴェロムィスキー山脈

8月13日の朝、目を覚ますと、周囲の景色は昨夜と一変していた。周りは森林と湖で、チャラ(Чара)川沿いに列車は遡上しているのが、眼前には険しい岩山が迫っている。コダール(Кодар)山系である。

9時40頃、車内時刻表にはレプリンド(Лепридо)駅を通過すると記載されていたが、私達の列車は約5分間この駅に停車した。対向線に停車している列車はローカル列車のようで、先頭の機関車の後ろに荷物車が1両と客車5両が連結されている。

バム鉄道はチタ州の北端部、直線距離にして250 kmのところを横断する。地図を見るとほぼまっすぐに州を横切っているが、鉄道地図で線路の距離を見てみると332 kmになる。この

辺りがその中間地点を少し越えたところである。

レプリンド駅を出発してほどなく、進行方向の左手、すなわち南側に大きな湖が姿を現した。レプリンド湖である。北側にそびえ立つコダール山脈の険しい岩山は、岩石の色合いからすると火山性の山のようなようである。所々、山頂付近に白いものが見え、それは雪渓のようでもあるが何なのかはよく分からない。氷河の痕のような広大な谷間からは、さらに北の奥に連なる3,000 m 級の岩山の頂が垣間見える。ただただ壮観、圧巻である。これらの谷間の1つから流れ出てきたシュルバン（Сюльбан）川を北側に見ながら、今度は川下に向かって川沿いを走る。シュルバン川はクアンダ（Куанда）付近でクアンダ川に合流し、その後ヴィチム（Вичим）川へと流れ込む。

10時40分、クアンダ駅着。「地球の歩き方—シベリア」(p. 131)によると、1984年9月末に東西から伸びてきたレールがこの駅で繋がった。この駅は当初、ゴルバチョフスカヤと命名されたが、ゴルバチョフの失脚後に名前が変わったという。

クアンダを出て、30分も走った頃であろうか、ヴィチム川の鉄橋を渡る。ここで、モスクワ時間との時差が6時間から5時間になり、我々はチタ州を出てブリアチア共和国に入ったことになる。

10時55分、左手に町が見え始める。その遙か遠く向こうに険しい山が連なっている。セヴェロムイスキー（Северо-Муйский）山脈である。

11時5分、青い大屋根で有名だと言われるタクシモ（Таксимо）駅に到着し、ここで30分停車。その間にディーゼル機関車から電気機関車へ取り替えられ、バム鉄道最大の難所であるセヴェロムイスキー山脈越えの準備が始まる。車両の点検や車内の清掃が行われる間、各車両の台車の下から線路上に大量の水が放出されている。重量を軽くするために余分な水を捨てているのではないかと思われる。取り替えられた電気機関車は貨物列車用に製造された連結型2車体8軸のВЛ80Сである。

『地球の歩き方—シベリア鉄道』を見ると、ВЛ80には様々な改良型があるそうで、その一つВЛ80Тの出力は6,250 kW とある。ちなみに、前出の坂本氏の説明によると、日本で最大出力の電気機関車は2000年頃に試作車を含めて数両だけ製造されたEF200型で、その出力が6,000 kW だそうである。出力6,000 kW というのは機関車の自重を含めた1,300トンの列車（日本では満載のコンテナ30両編成に相当する）を10パーミルの登り勾配において時速90 kmで牽引することができるだけのパワーだとのことである。しかし、狭軌ゲージの日本では、線路に対する負荷が大きすぎるなどの理由でこれだけの能力を十分に発揮させることができず、通常使われているJRの大型電気機関車の出力は3,000~4,000 kW だそうである。

タクシモを出発して1時間余り走ると、遙か北に連なって見えていたセヴェロムイスキー山脈がだんだん近づいてくる。

14時過ぎには、そびえ立つセヴェロムイスキー山脈が行く手を遮るかのように眼前に迫っ

てくるが、列車はさらに進んでいく。やがて、南側から近づいてきたムヤカンスキー（Муян-анский）山脈とセヴェロムイスキー山脈に挟まれたムヤカン（Муякан）川の川伝いを遡っていく。ムヤカン川は先ほどのタクシモ付近でムヤ（Муя）川と合流し、ヴィチム川へと流れる。

14時11分、右手のムヤカン川の対岸に迫る山の遙か上に落石防止シェルターが見える。ほどなく列車は速度を落とし、折り返すように右に大きくカーブしながらムヤカン川を渡る。ここから勾配が一気に増し、列車はあえぐようにゆっくりと坂を登り始める。眼下に見えるムヤカン川の対岸沿いに先ほど走ってきた線路が続いており、その背後にはムヤカンスキー山脈がそびえ立っている。ビデオカメラのバッテリーを充電しようと、車掌に申し出るが、今は出力不足で充電できる状態ではないので山を越えるまで待ってくれと言われる。

14時18分、山の中腹にあるカザンカン（Казанкан）—686 km 駅に2分間停車。下にセヴェロムイスクの町が見える。トンネル建設のために出来た町のように、新しいきれいな住宅が立ち並んでいる。同駅発車後まもなく、建設中の線路を渡る。列車は山沿いに蛇行したり、ループを描くようにしながらさらに高度を増していく。14時40分、30分程前に見た落石防止シェルターをくぐる。遙か眼下のムヤカン川の対岸に走ってきた線路が見える。列車はゆっくりと坂を登り続けている。多くの乗客が通路に立ち、壮大なパノラマに見入っている。

今この列車が走っているのは、セヴェロムイスキー山脈を貫くセヴェロムイスキー・トンネルが完成するまでの迂回路線である。その長さは53 km である。全長15.3 km でロシア最長と言われるセヴェロムイスキー・トンネルは1980年に着工し、最近ようやく貫通したそうで、今は線路の敷設工事などが行われている。2002年11月25日付のノボシビルスク・ニュースによれば、203年11月から列車が通る予定であるが、このトンネル工事に費やした費用はこれまでに123億ルーブル（約500億円）で、2003年度にはさらに30億ルーブル（約120億円）の予算を必要としているという。この工事が完了すれば、この雄大な眺めを車窓から見るができなくなってしまうのだ。

15時12分、ペレヴァル（Перевал）駅を通過した。3本の待避線があるこの駅には、プレハブの駅舎とその横にトタンの小屋があるだけで辺りには何もない。この辺りがレナ川集水域とエニセイ川集水域との境界であろうか。

やがて列車は速度を上げ、緩やかに下り始める。16時30分 オスウイボイ（Осыпной）—635 km 駅に駅停車する。横にバイカル湖最北端に流れ込むヴェルフ・アンガラ（Верхн. Ангара）川が流れている。列車はここからこの川に沿って走る。

16時19分、キュヘルベケルスカヤ（Кюхельбекерская）駅着。デカプリストの名前に由来した駅である。プラットフォームで食糧を売る人々が、すでに片づけに入っている。

17時42分 ノーヴィイ ウオヤン（Новый Уоян）駅に8分間停車。反対方面に長距離列車が停まっている。

18時丁度にヴェルフ・アンガラ川を渡る。周りは湿地である。険しく聳えるヴェルフ・アンガラスキー（Верхнеангарский）山脈を北側に見ながら軽快に走り続ける。

18時50分、アンゴヤ（Ангоя）駅停車。駅近辺にはダーチャの群が広がっている。

セヴェロバイカリスクに着く前に夕食を済ませておこうと、このあたりで食堂車に移る。一人の中年のロシア人男性が岸の隣に座り、ウォッカを勧めながら何か話しかけてくる。いろいろと話したそうなのであるが、何を言っているのか全く分からない。別のテーブルに座っていたロシア人男性グループの一人が彼を別の場所に連れて行こうとするが、すぐに戻ってくる。かなり酔いがまわっているようで、絡んでくるような感じでもある。対応を間違えると面倒なことになりそうだったと思ったが、食堂車の男性の車掌が彼の行動を監視していることが分かり安心した。やがて彼が去った後、別のロシア人男性がやってくる。家に電話があるから、日本に帰ったら電話をかけてくれ、と何度も言いながら電話番号を教えてくれる。ティンダの電話局の様子や彼の口振りからすると、一般家庭にはまだ電話がそれほど普及していないのかもしれない。

食堂車がだいぶ静かになった頃、隅の方に1人で座っていた青年と話をする。ピエールと名乗る彼はスイス人で、仏教に魅せられ、これまでインドやチベットを周って来たという。サンスクリット語も勉強しているそうだ。日本にはまだ行ったことがないので、2～3年の内には是非行くからまた会おう、その時までにある程度日本語を話せるようにしておくからなどと言っている。彼もセヴェロバイカリスクからイルクーツクまでバイカル湖を船で移動する計画を立てており、船の情報を得たいようである。互いが持ち合わせている情報を付き合わせてみると、この船は毎日出航しているわけではないことがわかった。

こんな事をしているうちに、突然南側に広大な沼地が現れた。19時30分頃である。室田がこれをビデオに収めようと窓ガラス越しに撮影を始めると、先ほどの食堂車の車掌が後ろの窓を開け、ここから撮影しろと案内してくれた。湿地帯が延々と続く。ヴェルフ・アンガラ川河口のデルタ地帯である。もうすぐバイカル湖だ。20時20分、ついにバイカル湖が姿を現わした。

岸はしばらくの間、湖西線の車窓から琵琶湖を眺めているような感覚であったが、これはバイカル湖の一番北の片隅に過ぎない。結局は目の前に広がるバイカル湖と地図とを照らし合わせて、その大きさを想像するしかない。一望するだけではバイカル湖の広大さを実感としてとらえることはできないのだ。それだけに、セヴェロバイカリスクからイルクーツクまでの船のスケジュールがあわないのが残念である。

世界最大の深度（1,643 m）と透明度（41 m）で知られるバイカル湖の面積は4万6,000 km²で、琵琶湖のおよそ68倍になる。その容積は淡水湖として世界最大の2万3,000 km³（琵琶湖の836倍）であり、これは地球上の液体の淡水全量の20～25%を占めるという（藤井1994, 奥田1994）。

6. セヴェロバイカリスクにて

1. セヴェロバイカリスク着

バイカル湖北岸には、エヴェンキ人の多いというニジニアンガルスク（Нижеангарск）という町があるが、そこは通過した。所々にある短いトンネルやシェルターをくぐりながらバイカル湖を左手にして列車は快適に飛ばす。今でこそ列車は軽快にそこを潜り抜けているが、工事が難航を極めたことで有名である。地震多発地帯で、地質が予想外に脆かったからである。そして、今もそのあたり一帯は落石が多い。

21時45分、セヴェロバイカリスク駅に到着。すぐさまタマラが宿を探しに行った。我々は降り立ったプラットホームでタマラの帰りを待つ。しきりに列車が入り出し、賑わいをみせるこの駅の様子をビデオに収録しておこうと岸が陸橋の上をしばらくウロウロしていると、構内を監視していた2人の警察官がやってきて、警察手帳らしきものを提示した。どうやら、やめろ、もう充分だろう、と言っているらしい。それ以上何も言われることはなかった。

かつて旧ソ連時代には写真撮影が制限され、駅や港湾などはもちろん、橋梁などの写真撮影も厳しく制限されていたと聞いたことがあるので、岸は、旅の始めのうちは恐る恐るカメラを回していたのであったが、これまで何も咎められたことはなく、すっかり気を許していたのだ。

21時40分。私たちが待っているホームに、この駅止まりの次の列車が入線してきた。ノーヴィイウオヤンからの2両編成のローカル列車で超満員だ。釣り竿を手にした少年たちや荷物を抱えた老人、バックパックを背負った旅行者など多様な人たちが降りてくる。

そのうち、先ほどから私たちの様子をうかがうようにしていた10代半ばぐらいの少年2人が話しかけてくる。私たちが旅行者であることは一目瞭然である。彼らが何を考えているのか全くわからない。警戒しながら岸が彼らの相手をする。まずポケットから一握りの松の実を出して食べろと言う。何と言ってもロシアはウォッカの国だ、とグラスを一気に呷る真似をしながらウォッカを飲もうという。虚勢を張っている様だ。もちろん断ったが、1人がキオスクに行ってしまった。案の定、買って来たのはペットボトル入りのビールと、それに1本のボールペンであった。

彼らはそのボールペンを差し出し、名前を日本語で書いてくれという。平仮名、片仮名、漢字で書いてやると、彼らは平仮名が妙に気に入ったようで、何度もそれを紙に書いて喜んでいる。そのうち、この辺りは殺人が多いと言い出し、つい最近もあそこで人が殺された、とプラットホームのはずれの暗がり指さす。脅しているのか。そうかと思えば、任天堂のゲームの大ファンで、日本に行ってみたくて言ったりもする。

そんなことをしているうちに日が暮れ、周りの人もほとんどいなくなってしまった。やがて、ずっと前から私たちを監視していた2人の警察官がやって来て、少年たちを追い払ったあと、私たちに職務質問をする。ロシア語が分からず困っているときに運良くタマラが宿を見つけて戻ってきた。観光シーズンのため何処も満室であったそうだ。

翌朝7時には部屋を明け渡すという条件で見つけてきた宿には、明日ドイツからの観光客が泊まるそうだ。このため、朝7時には部屋を明け渡すという条件つきで泊まれることになった。列車での長旅のあと、7時には部屋を出なければならないというのは厳しいが、ほかに泊まる場所が無いとすればやむをえない。

夜11時を回りようやくついた宿は、なんと室田が2001年3月に泊まったところであった。そのときは、バイカル湖東岸から氷上をクルマで来たのである。今回は夏である。なつかしい。その宿は、「ハジャーイン (Хозяин)」という観光専門の会社のログハウス部門とでもいうのが適切かと思われる宿泊施設である。客の好みに合わせて、宿泊、キャンプ、バイカル湖の船旅など、お金を出しさえすればなんにでも対応するバイカル地方北部では有名な会社である。

室内にはシベリア蚊が唸っていたが、日本から持ってきた蚊取り線香が大いに威力を発揮した。

8月14日は、早朝の起床につき、時間はたっぷりある。手荷物を宿に預け、取り敢えずはセヴェロバイカリスク駅までイルクーツク行き乗車券を買いに歩く。

さて、日本列島北西部からサハリン北部に至る南北に長い地域・海域は、アムール・プレート東縁である。これに対し、バイカル湖北部からフブスグル湖に至る北東・南西方向に長い地域・水域は、同じプレートの西縁である。それを一言でバイカル地方ということもある。先述の1993年北海道南西沖地震や1995年サハリン北部地震に象徴されるように、アムール・プレート東縁部は、世界有数の地震多発地帯である。同様に、バイカル地方も地震多発地帯である。

これら二つの地震帯に共通する事実の一つとして、温泉の多いことが挙げられる(室田, 2000)。バイカル地方の場合、温泉は、(1)バイカル湖東岸域、(2)北東方面からその湖に流下するバルグジン川の渓谷地帯、および(3)湖の南西のトゥンカ川河谷地帯、の三地域に集中している。経済地質学 (economic geology) とツーリズムの関係を研究のテーマの一つとする室田の場合、バイカル地方を訪れる際の重要事項の一つは、そうした温泉の現地調査である。

タマラがセヴェロバイカリスクでガイドの一切をハジャーイン社に依頼する際にも、この点を伝えておいた。その結果、今日の見学先は、まずジリンダ (Дзелинда) 温泉ということになった。

出発までの時間を利用して向かったセヴェロバイカリスクの博物館の展示は民族歴史資料と

バム鉄道に関するものが主であった。セヴェロバイカリスクとは北バイカルと言う意味で、この町はバム鉄道建設のためにできた。博物館員によると、この町の人口は1990年代には約2万人であったが、現在はそれよりも減っているという。近年は国際的な観光地にしようと、観光客の受け入れに力を入れているという。また、ここには飲料用水としてバイカルウォーターを販売する会社が7社あるそうだ。

ところで、シベリア横断鉄道はあまりに中口国境の近くを走っており、それが完成した20世紀初頭当初から軍事上の懸念があった。また、ロシア革命の数年後には輸送力が不十分となった。そのころから、より北方を通る第二のシベリア横断鉄道建設の計画があった。満州国の設立と日中戦争によってソ満国境の安全が脅かされることになり、1937年からその建設が始まった。しかしその後、独ソ戦争によって工事が中断された。

第二次世界大戦が終戦して間もなくコムソモリスク・ア・ムーレ～ソヴィエツカヤ・ガヴァニ間が完成、また、1947年にはタイシエトからブラーツクまでが開業し、1954年にこれがウスト・クート（レナ）まで延びた。1969年にウスリー河のダマンスキー島で起こった中ソ国境警備隊の衝突をきっかけに、ソ連は「世紀の事業」として第二シベリア鉄道の全面的建設に踏み切った。1974年にコムソモルを中心に旧ソ連内の若者が集められ、工事が再開された（「地球の歩き方」、HP 北海道総務部）。

博物館の展示は、バム鉄道の建設のためにシベリアに向かう青年ボランティアの第1回の出発式（1974年4月）のパネル写真やセヴェロムイスキー・トンネル工事のジオラマをはじめ、鉄道建設に関わる資料が数多く展示されている。バム・ゾーンの自然環境はシベリア鉄道沿線よりも厳しく、長く厳しい冬の気温は $-40\sim 60^{\circ}\text{C}$ にもなり、永久凍土の上の鉄道建設工事は困難を極めたそうである。HP Batesによると、ウスチ・クート～コムソモリスク・ナ・ムーレ間の工事で掘削や盛土のために動かした土は1kmあたり10万 m^3 になり、大小あわせ3,000を越える河川に橋をかけたという。

しかし、博物館の展示内容は1974年以降に建設されたウスチ・クート～コムソモリスク・ア・ムーレ間が主であったからかもしれないが、岡崎溪子（2000）が指摘するように、バム鉄道建設のために強制労働させられた日本人（やドイツ人）戦争捕虜や政治犯に関するものは一切なかった。

ところで、西側の工事の起点はウスチ・クートで、「カザンカン-686 km」駅などの駅名に使われている距離はタイシエトからではなく、ウスチ・クートから測った距離だそうである。そこでふと気になりだしたことは、バム鉄道は一体何処から何処までで、その正式名称は何なのだろうかということである。旅行中はタイシエトからソヴィエツカヤ・ガヴァニまでだと当然の様に思っていたのであるが、帰国後、身近にあるバム鉄道についての説明を見ると「バム鉄道はタイシエトからソヴィエツカヤ・ガヴァニまでの約4,300 km」（「地球の歩き方71」）というものや、「バム鉄道の正式名称は第2シベリア鉄道である」というもの、またHP

北海道総務部には「バム鉄道は、タイシエツトからソヴィエツカヤ・ガヴァニまでの第二シベリア鉄道の中のウスチ・クートからコムソモルスク・ア・ムールまでの区間約3,150 km」と紹介されているものなど、様々である。

そこで、バム鉄道に関するウェブサイト（HP Назимкин）を開設しているゼヴォロドナズイムキン（Всеволод Назимкин）氏に電子メールで問い合わせしてみたところ、次のような返事が返ってきた。

バム鉄道はタイシエツトからソヴィエツカヤ・ガヴァニまでであり、その正式名称はバイカル・アムール鉄道である。しかし、開通当初から赤字が累積し、1996年に単一の鉄道幹線としてのバム鉄は東西二つに分割された。西部はイルクーツクに監理局を置く西シベリア鉄道の一部となり、東部はハバロフスクに監理局を置く極東鉄道に加わった。したがって、バム鉄道は過去の名前であるのだが、この路線は正式にバイカル・アムール鉄道と名付けられている。バム鉄道は「第二シベリア横断鉄道」や「北シベリア鉄道」と呼ばれることもあるが、このような呼び方には論議がある。

2. バイカル湖遺囑：ジリンダ温泉とハクシ温泉

博物館を出て市街地を歩いていた時、わりと大きな書店を見つけて、一行全員で入ってみた。その一つのコーナーで、室田は、何か地図帳らしきものを見つけた。ページを繰ってみると、ロシア全域のみならず、ロシア連邦以外の旧ソ連諸国をも含む CIS（独立国家共同体）全域をカバーする鉄道アトラスである。ソ連時代に、そういうものが普通の書店で市販されるなどということはなかったことであろう。日本の友人、知人へのお土産になりそうな貴重品であるから、5冊くらい購入したいと思い、店員にたずねると、在庫は棚の1冊のみであるという。それ以上どうしようもないので、とにかくその1冊を購入した。CIS 全域の鉄道路線と駅名が記載されているだけでなく、河川名と主要道路も入っているアトラスであり、帰国してから本研究ノートを執筆する上でおおいに役立っている。

14時40分、ジリンダ温泉に向かう。その温泉は、セヴェロバイカリスクの北方92 km にあり、ヴェルフ・アンガラ川の河谷地帯に位置する。私たちはそこを「ハジャーイン社」のクルマで訪ねたが、バム鉄道の駅が近くにあるため、列車で行くこともできる。昨日通ってきた鉄道路線に沿った湖岸の道に戻って行くわけであるが、ニジニアンガルスクまでは舗装されていたものの、そこから先は幅は広いが、未舗装のひどい凸凹道となった。途中でその広い車道からそれて、細い坂道を少し下ると、右手の森林中の谷川の前がオボのようである。木の枝に、小さな布の短冊がたくさん結びつけてある。

バイカル湖の北部、東部、南部は、全てブリアチア共和国に属する。モンゴル系のブリアート人の国というわけだ。とはいえ、その人口の2割くらいがブリアート人で、実際はロシア人の方が多い。他にウクライナ人をはじめとするスラブ系の人々がいて、ごく少数だがエヴェン

キ人も住んでいる。

エヴェンキ人は、古い北方の森の民を祖先とし、今も森林地帯に住んでいる場合が多い。ブリヤート人は、草原の遊牧民の子孫であり、チベット仏教の影響を受けている。エヴェンキ人の信仰とブリヤート人の信仰、それらが混じり合って、ブリアチア共和国においては、湧水のある所、清流に架けられた橋のたもとなどに、必ずといってよいほどオボがある。

室田は、1997年に初めてシベリアを訪れて以来、バイカル湖近辺の随所でオボを見てきたが、ジリンダ温泉で、またそれにめぐり合った。詳細はわからないが、水に対する畏敬の念の表明であろうか、あるいは水に何ごとかを祈願する空間であろうか。

広場の奥には、大きな木造の建物がある。玄関の様子から見て宿泊設備らしく、泊り客らしい人々の出入りがある。周囲の森は美しいが、困ったことに蚊が多い。その建物の中には温泉があるのかと思ったが、ガイド氏にきくと、温泉はこちら、という風に、オボの左の建物を示してくれた。その入口で所定の料金を支払うと、中は脱衣場で、それを通り抜けると、眼前は青天井の温泉プールであった。

プールは三つに仕切られており、奥の湯はぬるい。手前は熱くて、数分と入ってられないくらいである。そして、中間は中間だ。後日、ガイドブック等を見てわかったことだが、ジリンダ温泉の源泉の温度は、44.5℃である。手前のプールには、その源泉の湯が入っていたのであろう。

泉質に関係する含有成分としては、硫酸塩、炭化水素、ナトリウム、珪酸等で、ラドンもわずかに含んでいる。

ジリンダ温泉からセヴェロバイカリスクへ戻る途中、湖畔で車を止めてもらい小休止する。この辺りは綺麗な小石の湖岸である。南は水平線で、その上をセヴェロバイカリスクの火力発電所からの排煙が沖に向かってうっすらとたなびいている。対岸はるか遠くにはバイカルの屋根と称されるバルグジンスキー（Баргузиский）山脈がかすんで見える。

ジリンダ温泉の次は、バイカル湖の船旅である。セヴェロバイカリスクの数々のホテルに7人分の空き部屋はないのであるから、船中泊がよい。より正確に言えば、サハリンだけを見て日本へ引き返すしかない可能性もあったのに、バイカル湖まで到達しえたいま、その湖上泊こそ最高のはずである。船での行先はハクシ温泉である。迎えの車で波止場に向かう。

ハクシ（Хакусы）温泉はセヴェロバイカリスクから南東へ42 km離れた対岸にある。乗船したのはブリアチア号という定員10人ぐらゐの船で、3人ほどの乗組員がいる。私たちと同船したのはイタリア人の若いカップルであった。ジョバンニと名乗る男性は数学者で、女性も数学の教師をしているという。

21時、夕闇が迫る中を出航した。やがて、セヴェロバイカリスクの町の灯りが見えるだけで、辺りは一面の暗闇となる。西方のバイカルスキー山脈の山間部にしきりに雷光が見られる。エンジンの音がうるさいためか、遠いからか、あるいは単に空中放電だけのためかはわか

らないが雷鳴は聞こえない。昨日もそうであったように、今日も湖の北東のヴェルフネアンガルスキー山脈と湖東のバルグジンスキー山脈の上にも巨大な積乱雲が立ち上っていたのであるが、そちらの方角には雷光は見られなかった。船上にてパーティー。船員さんの一人がギターを片手にロシアの歌を歌ってくれる。2時間半ほどでハクシに着き、そのまま船中泊となる。

15日、皆が起き出したころには、未明に降っていた激しい雨はすっかり上がっていた。私たちがハクシにいる間、ブリアチア号は栈橋に停泊しているはずであったが、心臓発作を起こした急病人を運ぶため、船はいったんセヴェロバイカリスクへ戻っていった。

船着き場の近くには数件の2階建ての貸別荘が建っている。この辺りは砂浜で砂のきめは細かい。船着き場から少し内陸に向かって緩やかな坂を上ると左手にバンガローが建ち並び、右手に食堂がある。その前を通って谷間に下ったところにオボがある。その先の広まったところが温泉である。

真ん中は湿地になっており、その中を板でできた渡り道が通っている。左手奥の山の側面から湯が噴き出している。噴出口はコンクリートで固められており、そこにはめ込まれた金属プレートには「MO, 36 (SO 475 CO 310 HCO 37 F 6/Na 76 Ca 17 Mg 6) H 2 SiO 30,073 F 0,005 47℃, Hp 9.2」と書かれている。湯は正面右手から来る小さな川に流れ込んでおり、その川の上に木造の湯屋が建てられている。

湯屋の中は日本の温泉と全く同じである。小さな脱衣場の奥に浴室があり、天窓からは柔らかな光が差し込んでいる。湯船の底は砂地で、温泉の川がそのまま浴槽の中を流れていく。湯屋の下流側の屋外では人々が水着を着て川に浸かっている。

川の上手の横には公園でよく見かける屋外休憩所のような屋根と椅子だけの小さな建物があり、その真ん中には蓋付きの井戸らしきものがある。その中では地面から湯が湧き出しているようで、井戸の横には柄杓が掛けてある。この井戸の横に山からの湧き水がチョロチョロと流れ出る場所があり、そこにもオボがある。

昼食後湖岸に戻る。温泉の効果がなくなるから泳ぐなどタマラは止めるが、バイカル湖を目の前にして泳がずに帰るわけには行かない。皆で湖水浴を試みることにしたが、水が冷たいので早々に切り上げた。

そうこうしているうちにブリアチア号が戻り、14時55分ハクシを出発。一時間ほどでハクシから北へ10kmほどのアヤヤ(Аяя)湾に着く。切り立った山に両脇を囲まれた湾の奥手は谷筋で、その向こうには標高2,600mを越える壮大なバルグジンスキー山脈が見える。船は湾の最奥部の浜に向かうがそこには栈橋がなく、砂浜に乗り上げた船首から梯子を降ろして上陸する。浜の端では2~3のテントが張ってある。ここでキャンプをしているようだ。水温はハクシよりもかなり冷たく、水に浸かることもままならない。船員さんが、岸辺に生える背丈の低い松の木の松毬を採り、その中の松の実をそのまま食べられることを教えてくれる。小一時間ほど景色を楽しみセヴェロバイカリスクに戻る。この船旅の間、他の船を一隻も見かけるこ

とはなかった。

21時35分、イルクーツク行きの列車でセヴェロバイカリスクを発つ（列車番号71）。連結型電気機関車2両が10数両を牽引する。ここからタイシエトまで1,065 km、そこからイルクーツクまではさらに670 kmで、車中2泊3日32時間余りの旅となる。

バム（БАМ）鉄道時刻表その③
——セヴェロバイカリスクからタイシエトまで——

距離	停車 駅		現地時間	モスクワ時間	時差	停車時間
0 km	セヴェロバイカリスク Северобайкальск	発	22:35	17:35	+5	
	グジェキット Гуджекит	着 発	23:13 23:15	18:13 18:15	+5	2分
81 km	クネルマ Кунерма	着 発	0:06 0:08	19:06 19:08	+5	2分
	ウリカン Улькан	着 発	0:57 1:02	19:57 20:02	+5	5分
174 km	キレンガ Киренга	着 発	1:41 1:46	20:41 20:46	+5	5分
	ネベリ Небель	着 発	2:30 2:32	21:30 21:32	+5	2分
210 km	ニーヤ Ния	着 発	3:05 3:07	22:05 22:07	+5	2分
	ズヴェズドオナヤ Звездная	着 発	3:43 3:45	22:43 22:45	+5	2分
328 km	レナ=ヴォストチュナヤ Лена-Восточная	着 発	4:44 4:46	23:44 23:46	+5	2分
	レナ Лена	着 発	5:08 5:33	0:08 0:33	+5	25分
349 km	ウスチ=クート Усть-Кут	着 発	5:45 5:47	0:45 0:47	+5	2分
	ヤンタリ Янталь	着 発	6:24 6:26	1:24 1:26	+5	2分
390 km	ルチェヤ Ручей	着 発	6:39 6:41	1:39 1:41	+5	2分
	セミゴルスク Семигорск	着 発	7:33 7:35	2:33 2:35	+5	2分
489 km	ハレバトヴァヤ Хребтовая	着 発	8:18 8:20	3:18 3:20	+5	2分
	コルシュニハ=アングルスカヤ Коршуниха-Ангарская	着 発	8:47 9:05	3:47 4:05	+5	18分
601 km	ヴィディム Видим	着 発	10:36 10:40	5:36 5:40	+5	4分
	レチュシュカ Речушка	着 発	11:10 11:12	6:10 6:12	+5	2分
659 km	ケジェムスカヤ Кежемская	着 発	11:47 11:51	6:47 6:51	+5	4分
	ギドロストロイチェリ Гидростроитель	着 発	12:48 12:51	7:48 7:51	+5	3分
723 km	パドゥンスキエ=パローギ Падунские-Пороги	着 発	13:10 13:15	8:10 8:15	+5	5分

	アンゼビ Анзеби	着 発	13:48 13:53	8:48 8:53	+5	5分
	ヴィホレフカ Вихоревка	着 発	14:20 14:50	9:20 9:50	+5	30分
923 km	チュナ Чуна	着 発	16:52 16:57	11:52 11:57	+5	5分
	ソスノヴィエ＝ロドオニキ Сосновые-Родники	着 発	17:11 17:14	12:11 12:14	+5	3分
	ノヴォチュンカ Новочунка	着 発	17:32 17:35	12:32 12:35	+5	3分
968 km	パリュム Парчум	着 発	17:56 17:59	12:56 12:59	+5	3分
	ネヴェルスカヤ Невельская	着 発	18:36 18:39	13:36 13:39	+5	3分
1,065 km	タイシェト Тайшет	着 発	19:34 20:04	14:34 15:04	+5	30分
ここまでがバイカル・アムール鉄道。以下はシベリア鉄道。						
1,228 km	ニジニウディンスク Нижеудинск	着 発	22:40 23:03	17:40 18:03	+5	23分
1,345 km	トゥルン Тулун	着 発	0:36 0:38	19:36 19:38	+5	2分
1,484 km	ジマ Зима	着 発	2:33 2:58	21:33 21:58	+5	25分
1,539 km	ザラリ Заларн	着 発	3:52 3:54	22:52 22:54	+5	2分
1,604 km	チェレムホヴォ Черемхово	着 発	4:48 4:50	23:48 23:50	+5	2分
1,667 km	ウソリエ＝シビルスコエ Усолье-Сибирское	着 発	5:43 5:45	0:43 0:45	+5	2分
1,695 km	アンガルスク Ангарск	着 発	6:14 6:16	1:14 1:16	+5	2分
1,696 km	イルクーツク＝ソルト Иркутск-Сорт	着 発	6:50 6:53	1:50 1:53	+5	3分
1,734 km	イルクーツク Иркутск	着	7:06	2:06	+5	

備考) 共著者が2002年8月に実際に乗車した列車の車内時刻表に記載された時刻に、『ロシア・CIS 全域鉄道アトラス』から算出した距離を書き加えて、室田研究室にて作成。

7. タイシェトを経てイルクーツクへ

1. シベリアのナイアガラ瀑布：ブラーツク湖堰堤

8月15日の夜、セヴェロバイカリスクを発ったイルクーツク行きの列車は、間もなくブリアチア共和国からイルクーツク州に入った。その境を示す標識が線路沿いにあったか、なかったか、深夜につき不明である。ブリアチア共和国とイルクーツク州の概観については室田(2000)に委ねることにしよう。

翌8月16日、列車は以前と同じくタイガ地帯を走り続けている。ただし、ティンダからセヴェロバイカリスクまでに比べて、地形は平坦で、人家の数も多い。以前なかった畑地も目立

つ。赤い土の色が印象的だ。

13時3分、ギドロストロイチェリ（ГИДРОСТРОИТЕЛЬ）駅に到着。日本語に直せば、「水力発電所駅」である。5分間停車。貨物駅でもあり、木材、石油、建設機材などを積んだ貨物列車が停車している。材木が高く積み上げられた木材の集積所がある。駅の北側には町が広がり、住宅地が遠くの丘陵の上まで続いている。アンガラ川が見える。発車後まもなく、進行方向左手、つまり南方に広い湖面が見えてくる。ブラーツク・ダム湖として世界的に知られる巨大な人造湖である。

延々と続く湖面の撮影を切り上げ、一休みのつもりで同じ車両のデッキ右手を見ると、室田は目がくらみそうになった。湖面も森もない空間で、眼下はるかに大きな河が見える。列車が、ブラーツク人造湖の堰堤上を走っていることを理解するのに1秒くらいかかった。線路のすぐ右手が堰堤の外壁であり、そのさらに下は、膨大な量の水煙が舞い上がる水面である。その両側は急崖で、はるか遠方の低い山並みと緩やかな大河の流れが見える。

おそらく、ほんの数秒で過ぎたであろう堰堤上の走行後、右での急崖はるか下に、変電設備らしいものが見える。1955年建設開始というブラーツク水力発電所。そのあたり一帯の人工景観はあまりに巨大で、瞬時のことなのに忘れられない。

帰国後のことであるが、それと似た景観だが、人工ではなく天然の地質構造によるものを、ずっと前にどこかで見たような気がした。その記憶をたどると、それはナイアガラ瀑布である。北米大陸のいわゆる「五大湖」の一つ、エリー湖の水が、幅数 km にわたって、落差約 50 m で落下する所だ。その滝は、カナダ・オンタリオ州に長さ 50 km くらい続くナイアガラ断層のほんの一部に過ぎないのだが、巨大量の水が一挙に落下するために、世界的な観光地になっている。その落差は水力発電にも利用されている。

この滝がアメリカ滝とカナダ滝の二つに分かれていることは周知の通りだが、その分岐点がアメリカ領のゴート島である。この島には、ナイアガラ水力発電所を交流式にして直流を主張したエジソンに勝利した天才科学者テスラの銅像が建っている。その銅像の近くから滝の方向を見たときの感じが、先述のブラーツク発電所のあたりと似ていたのだ。有効落差は 106 m であり、ナイアガラ瀑布の2倍である。電気出力は、文献により少し違いがあるものの、400万～450万 kW である。

天然の琵琶湖の面積が、674 km²であるのに対し、ブラーツク人造湖のそれは 5470 km²である。ソ連時代の「自然大改造」が、いかに大がかりなものであったか、これらの数値を比べるだけでも、およその想像がつく。

19時半を過ぎてタイシェトに、30分の停車。これでバム鉄道を99パーセントは走ったことになる。タイシェトからはシベリア鉄道だ。

翌17日の早朝、アンガルスクに停車。西シベリアの油田地帯からここまで原油パイプラインがつながっているが、現在、ここから2つの輸出用原油パイプラインの建設計画がたてられ

ている。一つはロシア・中国の共同事業による中国向けのパイプラインで、満州里を通過して大慶に至る。その総延長距離は2,488 km、輸送能力は60万 B/Dである。ロシア側のオペレーターはユコスである。現在ロシアから中国に年間200万 tの原油が鉄道で輸送されているが、今後の中国への輸出拡大にはパイプラインが不可欠であると見なされている。

もう一つは日本の協力によるナホトカ港までの原油輸出パイプラインで、オペレーターはトランスネフトである。その総距離は3,800 km、建設費用は少なくとも50億ドルと見積もられている。輸送能力は100万 B/Dである。このパイプラインは輸出先を中国・日本・韓国・北朝鮮・アメリカへと多様化できるという利点がある。しかし、資金及び原油埋蔵量の制約から中国向けラインとナホトカ向けラインとは競合関係にあり、ロシア、日本、中国での駆け引きが続いている（小山 堅 2003、川原田抄苗他 2003）。

ところで、ナホトカ港までの原油輸出パイプラインの計画案には2つのルートがある。一つはほぼシベリア鉄道に沿った南側のルートで、もう一つはバイカル湖の北を通る北回りのルートである。北回りルートは資料によって若干異なるものの、バイカル湖北部からティンダを経由することは全て一致している。石油・天然ガスレビュー編集部（2002、60頁）の地図では、パイプラインはティンダからコムソモリスク・ア・ムーレ付近まで延び、そこから二手に分れて、一方はハバロフスクを経由してナホトカに至る。もう一方はヴァニノに至る。このルートはバム鉄道の路線にほぼ沿ったルートである。

アンガルスクからほどなく午前7時を過ぎてイルクーツクに到着する。

2. イルクーツクのゴルベフさん

イルクーツクでは、ホテルには泊まらずに、タマラの友人であるエレヌさん宅に有料で泊めてもらうことになっている。エレヌさんは、ロシア科学アカデミー・シベリア支部の下にあるイルクーツク・サイエンス・センター幹部会のメンバーである。ロシア語の名刺をいただくのを忘れたが、英語の綴りは Irene Dumova であり、専門分野は経済学に近い。理論ではなく、東シベリア全域の社会や経済の現実を詳しく把握している重要人物だ。

タマラは、かつてはブリアチア共和国の首都ウラン・ウデ（Улан-Удэ）にあるロシア科学アカデミー・シベリア支部自然管理研究所の研究員であった。エレヌさんは、その時代に同じくウラン・ウデの別の研究機関に属していて、タマラの友人になったのだという。だが、2002年から数えて2年程前に、エレヌさんはイルクーツクへ、タマラはモスクワへと勤務先が変わったのである。

ロシア人が住んでいる普通の家に泊まってみたい、というのは日本を発つ前からの角谷の強い希望であった。その希望が、はるばるサハリンからイルクーツクまでたどりついてようやくかなえられた。普通の家よりはずっと高級なアパートだが、とにかくホテルではない日常生活の空間である。エレヌさんはそこに息子さんと住んでいて、二人だけなら広すぎる立派なア

パートだが、そこに8人の一行が追加されたから、たいへんである。すべての部屋が私たちが埋め尽くされてしまった。彼女は毎回の食事を手早く料理をつくり、私たちを持ってなしてくれた。バイタリティーの塊みたいな女性研究者である。

治安は決してよくない、特に夜間はとても危険なので、自分たちだけでアパートからは出て行かないように、行きたい所があればどこへでも連れて行ってあげる、といってくれた息子さんの寝室は窓の外のベランダである。蚊も少なくないだろうに。

これまで7名の一行と記してきたのに、なぜイルクーツクのイレヌヌ宅では8名と記しているかということ、タマラの娘さんであるターニヤが加わったからである。一人でモスクワからシベリア鉄道の列車に乗り、車中4泊の長旅の後にイルクーツクに着いて母親と合流したというわけだ。ロシアは、そのように広大である。

室田の場合、1997年12月に生まれて初めてロシアに入国した際、着いたのがイルクーツクであった。当時京都大学生態学研究センターのセンター長という要職に就いておられた和田英太郎氏（現・総合地球環境学研究所教授）のバイカル湖調査に同行させていただいたのである。それ以降、幾度もイルクーツクを訪ねた。

イルクーツクは、バイカル湖からの唯一の流出河川であるアンガラ川沿いに拓かれた都市である。今も東シベリアの行政、経済、文化の中心地帯である旧市は右岸にある。ただし、シベリア鉄道のイルクーツク駅は左岸にある。そこからもし歩けば南に40分くらいかかる地域に、アカデムゴルドがある。直訳すれば「学術町」か。シラカバの木の多い明るいタイガの林を背にして、アンガラ川を見下ろす丘陵の斜面に、多くのロシア科学アカデミー・シベリア支部の研究所が配置されており、その数は10を超える。物質循環やエネルギー経済に関する文献や地図の収集、専門家ヒアリングのため、2001年までに室田が訪ねたものだけでも次のものがある。

陸水学（湖沼学）研究所、地球化学研究所、地理学研究所、地殻研究所、太陽・地球関係学研究所、エネルギー研究所がそれである。いずれもスターリン時代を思わせる大きな建物だが、すべてが歩いて回れる範囲にあるのがありがたい研究所群である。イレヌヌさんの研究根拠地たるイルクーツク・サイエンス・センターもそのアカデムゴルド南方のエネルギー研究所の近くにある。

イルクーツク到着の翌日、室田と岸は、それらの研究所群のうち、近くの研究所を訪ねることにした。一行のうち他のメンバーは、バイカル湖観光のためにリストビヤンカ（Листвянка）へ向かうことになった。

私たちが訪れたのは地殻研究所のウラジミール ゴルベフさんで、彼は、アヤヤ湾の北8 kmほどのところにあるフロリハ湾の湖底に熱水噴出口があることを、およそ30年にわたる熱流量の測定調査で予言した。それが世界的な発見となった（Golubev et al, 1993）のであるが、その測定のために用いた機器類はほとんど全てが彼の手作りであった。研究費のほとんどな

い、信じがたいような研究環境である。何でも自分でしなければならない状況の中、あらゆる事に対して、どんな事態にも常に自分で対処できるようにしておきたいという。自分でコントロールできないものに依存したくはないそうだ。コンピュータなどは電子メールのやりとりぐらいにしか使わないのだという。かつて、ベルギーの研究者とタンガニーカ湖の調査を行った際、調査船の発電機の出力が落ち、ベルギーの調査隊はコンピュータが使えなくなって困っていたが、私は何の支障も無く調査を続けることが出来た、と笑っている。

ゴルベフさんのご自宅（アパート）に招かれ、夫人手作りの昼食をご馳走になる。2人の息子さんの1人はバイカル湖で密漁を防ぐための漁業監視員をされているそうである。ゴルベフさんはロシアの経済状況を大変憂慮している。「街を行き交う人々の表情をよく見てほしい。暗い陰鬱な顔をしていることに気づくだろう。経済が破綻し、みんな絶望のどん底にいるのだ。ロシア人は人前では明るく陽気に振る舞うが、沈んでいく船の上で為すすべもなくニコニコ笑いながら手を振っているようなものだ」という。

その後ゴルベフさんとともにアンガラ川左岸を散歩する。新しい橋を架ける工事が進んでいる。その一方で足下の草むらにはところどころに注射針が落ちている。野外で人が生活しているような形跡も見られる。対岸への渡し船を見つけることができず、バスで移動する。滔々と流れるアンガラ川の右岸堤防でビールを片手に暫し佇む。

ゴルベフさんはウラル地方の出身で、週末には学校の寮から自宅までの野山の道を40～50kmも歩き、鹿などの狩猟にも出かけたそうだ。イルクーツクに出てきたのは大学生のときで、真冬のアンガラ川でよく泳いだものだという。とにかく駄洒落や語呂合わせなど冗談を飛ばすのが大好きで、発想、想像力の豊かさを感じさせると同時に、とてもパワフルな研究者である。

あわてたのは、ゴルベフさんは、ヴィザをとっている時間がなくて、私たちのモンゴル旅行に同行できない、という話である。フブスグル湖ではロシア科学アカデミーの湖水調査船をチャーターしてもらった手筈だった。ウランバートルまでは何とかなるとして、室田、岸の二人だけでフブスグル湖まで行けるだろうか。ゴルベフさんからフブスグル湖周辺の情報を聞く。

フブスグル湖の西岸の山地に、鳥が羽を広げたような形をした小さい白い花を咲かす、背丈5～60cmの野草が生えているという。ゴルベフさんは、この地を訪れる度に、その葉っぱを採ってきて紅茶に浮かべて飲むそうだ。軽い幻覚作用があるのだが、いつも家内から大目玉を喰らう、と茶目っ気たっぷりに言う。

ところで、タマラはこれまでに何度かモンゴルを訪れたことがあるそうだが、その度にスリに遭ったらしい。あんな所は真っ平ごめん、と言った風である。怖いところだとさんざん脅され、私たちも不安になる。タマラは娘さんのターニャとイルクーツクに留まるので、モンゴルへは行くのは6人となる。これまでにモンゴルへ行ったことのある者は誰もいないし、モンゴル語がわかる者もない。ここに至るまでほとんど英語が通じなかったことからして、モンゴル

ルでもどこまで英語が通じるのか皆目分からない。ウランバートルでの宿も決まっていないし、日本へ帰る飛行機のチケットも、ウランバートル駅到着時に現地旅行社の人から受け取るようになっていて、まだ手にしていないのである。

8. 国際列車にてウランバートルへ

1. 鉄道によるロシア＝モンゴル国境越え

19日、東の空が白み始める頃、イレーナさん宅を出てイルクーツク駅へ向かった。通りには街灯が設置されているものの、駅周辺を除いて、明かりはついていない。

プラットフォームには、一般人に混じって荷物を担いだ若い兵士の集団がいる。1人で旅する日本人学生も同じ列車に乗り込む。ユジノサハリンスクを発って以来、始めて出会った日本人である。彼は、モンゴルまで旅行に来たついでにイルクーツクまで数日間の旅をし、再びウランバートルへ戻るところだそう。インターネット上でロシアの旅行社に2～30ドルでバウチャーを発行してもらい、それで観光ヴィザを取得してロシアに出国、実際に宿泊した宿はイルクーツクで探したのだという。

6時55分、イルクーツク発。乗車したのは、モスクワから遙々5,152kmを走ってきたウランバートル行きの国際長距離列車で、列車番号は4である。ここからウランバートルまでは1,208kmで、再び車中1泊2日、2等ツーリストクラス寝台車での旅である。電気機関車1両が客車（食堂車含め）13両を牽引している。

9時23分、スルジャンカ駅停車。7分間停車。朝食の時間でもあり、多くの乗客が買い出しにプラットフォームに降りる。売り子たちが線路の上を横切って、我々の列車の横まで食料品を売りに来る。やがてアナウンスが駅構内に響きわたるが、ほとんどの人は列車に戻らない。汽笛が鳴る。それでもまだかなりの人が買い物をしている。突然列車が動き出す。皆プラットフォームをあわてて走り、列車に飛び乗ろうとする。列車はすぐに止まった。

スルジャンカ駅を出てまもなく列車はバイカル湖の湖岸を走り始める。

10時17分ごろ、バイカリスク製紙工場横通過。シベリア鉄道は複線であるが、崖が湖の際まで迫ったところは単線になっている。

13時56分、セレンゲ川鉄橋を渡る。滔々と流れるセレンゲ川沿いを上流に向かってひた走る。フスグル湖はこの川のはるか上流にある。

14時21分、ウラン・ウデ駅着。操車場には何数十両もの装甲車を積んだ軍用貨物列車が停まっている。列車はここでシベリア鉄道から口蒙中鉄道に入る。ウラン・ウデは、30分停車のみで、プラットフォームと駅舎の外まで出ることはできなかった。ただ、ここでも、敗戦直後シベリアに抑留された日本人が、当時のソ連当局の指揮下に土木作業をしていたことがあることを記しておきたい。この市のレーニン広場に隣接して、じつに立派で堅固なオペラハウスが

ある。セレンガ川の河岸段丘の上に位置し、建物が美しいだけでなく、それを三方からとりまくテラスからの眺望がよい。

2000年のことだが、室田がウラン・ウデを訪ねた際、タマラは、そこで「カルメン」が上映されているから、とって観劇に誘ってくれた。ロシア語の「カルメン」である。プリマドンナの声量はすばらしかった。体格のよいブリヤート人である。近年、ロシアのオペラ界には、天性声のよいブリヤート人が進出しているという。そのとき初めて、そのオペラハウスの建設にも、抑留日本人が動員されていたことをタマラから聞いたのである。

ウラン・ウデを出て列車がモンゴルとの国境に向けて南へと走るうち、いつしか草原が広がり始め車窓からの景色は森林草原へと移っていった。

数年前のことだが、室田は、ウラン・ウデの魚類寄生学者プローニンさんから、もし琵琶湖とシベリアの湖との比較研究をするのであれば、規模からしてそれがよいのではと示唆された湖がある。それはグジノエ（Гусиное）湖であったが、そこを訪ねる機会は無かった。今度初めて、それが左手に見える。このグジノエ湖もバイカル湖やフブスグル湖と同じバイカルリフト系にある地溝湖である（Harper, p 11）。といっても、その面積は194 km²で、深度は平均15 m、最大でも25 mしかない。

バム鉄やシベリア鉄道の駅では多くの場合、年輩の女性がプラットホームにテーブルを並べて食料品を売っていた。しかし、この辺りの停車駅では、手に野菜や果物を持って列車の横まで売りに来る子供たちの姿が目につく。

軽く昼食を摂ろうと食堂車に行ったのだが、国境駅が近いと言うことで、食事中であったにも拘わらず代金の精算を求められて、食堂車から追い出されてしまった。

それから30分程して到着したロシア側国境駅はナウシキ（Наушки）で、ここからモンゴルとの国境まではおよそ6 kmである。ホームに降り立ったとき、さっきまであった後続車両が何処にも見えない。車両の入れ替え作業をしているらしい。駅構内には旅客以外は立ち入りできないようで、地元の人たちは駅の柵の外側にテーブルを並べて飲食料を売っており、乗客はフェンス越しにものを買っている。ここの売り手の中には中高年の男性も多い。

やがて、車内に戻るよう指示があり、列車内で出国手続きが始まる。ルーブルや、入国時に申請した以上の外貨の持ち出しは出来ないことなどが、注意というよりも警告に近い感じで何度も車内放送される。これを聞いていたイギリス人らしき青年旅行者が、血相を変えてあわて始めた。なにかの書類を持っていないらしい。パスポートや税関申告書などの書類の提示・提出を求められたが、何事もなく私たちの審査は終わった。しかし、先ほどの青年は所持していたドルを没収されてしまったようで、仲間から慰められている。

近くのコンパートメントにいる大量の荷物を持ったアジア系の男女が摘発を受けた。荷物をすべて車外に降ろされ、2人は駅舎に連れて行かれてしまった。列車は彼らを残し、この騒動のためか、1時間ほどの遅れでナウシキ駅を出発した。

国境を越えたと思われてからしばらくしたころ、岸はデッキにでていた。そこへ突然、赤い襟章のついたカーキ色の制服を着た小柄な下士官のような軍人風の人が、胸を張って入ってきた。「コラ貴様、ここで何をしておるか！」と今にも怒鳴られそうな威圧感である。目と目が合ったまま、一瞬の沈黙。緊張が解けたと感じた瞬間、付き添っていた若い兵士らしき人が黙ったまま紙を目の前にさっと差し出し、2人は後ろの車両へ去っていった。受け取ったのはモンゴルからの出国用申請紙であった。

深夜12時を過ぎて間もなく、国境を越えてから17km程のところにある、モンゴル側の国境駅スフバートルに到着する。車内で入国審査を受ける。巡回してきた係官に、記入しておいた出国用紙を黙って手渡した。そのあとの荷物検査も形式的なものであった。とはいえ、駅のホームでは歩哨の兵士達が至る所で目を光らしている。

室田と岸のコンパートメントで同室したのは、ロシアのウファ大学工学部で石油パイプラインの技術を学び、6月に卒業してモンゴルに職を得て帰国する途中の、オユンイレグさんという若いモンゴル人の女性で、彼女の英語の発音は本格的なものであった。なぜモンゴル人がロシアで石油パイプラインの技術を習得することがモンゴルで役に立つのか、私たちにはそのときはさっぱりわからなかった。しかし、帰国してからわかったこととして、正確にいつかは別として、比較的最近、ウランバートルの東方数百キロメートルのところでは油田が発見されたのである。ウファはどんなところかたずねてみると、市全体が湖沼と川で、とにかくいたるところが水の街であるという、面白い答えが返ってきた。そんなところが本当にあるのか、室田は半信半疑だったが、帰国後に地図を見ると、本当に市域全体が大小さまざまな湖と川で覆われている。彼女はまた、ウファがウラル山脈の西にあるバシコルトスタン共和国という、日本ではあまり聞く機会のない共和国の首都であることも教えてくれた。

私達のコンパートメントには、4~5歳ぐらいの男の子を連れた中年のアジア人男性がしばしばやってきて、彼女に何かを話しかけていたが、彼女はまともに相手にしなかった。何のことかと思ったら、彼は摘発を逃れるために荷物の一部を彼女に預けていたのであった。

20日。一夜明けると、朝もやの中にゲルの点在する草原が見えてきた。夢幻の世界である。しかし、まもなく大都市ウランバートルの工場群が立ち現れる。

2. ウランバートル着

列車は、1時間と少々遅れでウランバートル駅に到着した。日本の旅行社からの依頼で、モンゴルから日本への帰国便のチケットを私たちに渡すため駅で待っていたのは、モンゴルで旅行社を経営するツルさんこと T. Batjargal 氏であった。会社名は、英語で AR Mongol Travel である。彼は将来、政治家になることを目指す20代後半の青年実業家で、何のことはない、普通の日本人とほとんど変わらない流暢な日本語を話す。彼は日本の千葉大学を卒業後、日本の企業で数年間勤めたという。

ツルさんにモンゴルでの予定を訊ねられ、事情を話すと、すぐさまフラワーホテルを勧められた。日本語を話せる従業員もいて安心とか。実際そうであった。通された部屋は、前の人が使ったままで、ベッドメイキングも何もできていない。何といい加減なホテルかと思ってフロントに電話をしようとしたとき、係りの人が入ってきて私達の部屋に案内してくれた。私達がチェックインタイム前に着いたので、この部屋をさしあたっての休憩室としてくれたようだ。このホテルの宿泊客は圧倒的に日本人観光客が多く、パッケージ・ツアー参加者と思われる家族連れや中高齢者が目立つ。このホテルは日蒙合弁企業で経営者は日本人であるとのことである。

ツルさんは私達をホテルまで連れてきた後、「昼前にもう一度ホテルに来ます。シャワーを浴びてゆっくりくつろぎながら、どこへ行きたいか考えておいて下さい。どこでも案内します」と言って一旦職場へ帰って行った。この時とにかく彼にフブスグル湖に向かう飛行機の手配を依頼しておいた。室田（春）、鶴留の二人は明朝、角谷と高岡は23日に日本へ帰国する。ちょうど23日にムルンに行く飛行機があったので、室田と岸も同日フブスグル湖へ向かうことにする。

さて、モンゴルと言えば大草原と砂漠が真っ先に思い浮かぶ。ツルさんの話によれば、他国からの観光客に比べ、日本人観光客はゴビ砂漠へ行く人が圧倒的に多いそうだ。しかし、モンゴルには、標高4,000mを越える山が連なる北西部のアルタイ山脈から南部に広がるゴビ砂漠に至るまで、山岳地帯、森林（タイガ）地帯、森林草原（フォレスト・ステップ）地帯、草原（ステップ）地帯、砂漠性草原（デザート・ステップ）地帯、砂漠地帯と自然の景観だけでも多様である。また、多くの少数民族がこれらの自然環境に適応して伝統的な生活を続けているようである。したがって、一度は訪れてみたいところがたくさんある。といっても日程を考えるとそう遠くまで行くことはできないし、詳しいことは何もわからない。とにかく今日はウランバートル市内を観光し、明日はゴルキーテレルジ国立公園を訪れることにする。

まずは市の中心部スフバートル広場へ向かう。広場の中にはスフバートルの像が建ち、周りにかつて日本が建設したというオペラハウスや、市庁舎、国立銀行などが立ち並んでいる。町の構造は旧ソ連の都市と同じ様である。街角には小さなテーブルの上に電話機を置いた人たちが並んでいるが、どうやら公衆電話の替わりのようである。

市の南に向かってトゥーラ川の橋を渡り、ザイサン・トルゴイ（ザイサン丘の意味）へ登る。頂上は回廊になっていて、その真真中に立つと、モンゴルの社会主義建設を示す大壁画に360度囲まれる形になる。その先に石や小ぶりの岩を高く積み上げたオボがある。ブリアチア共和国ではオボが水にかかわる所に見られたのに対して、モンゴルのオボは小高い丘の上や峠の上に見られる。このオボの周囲を時計回りに三回、石を投げながら回る。ここは宗教を排斥する社会主義のプロパガンダ絵とオボが共存する丘だ。眼下にトゥーラ川が流れ、その向こうにウランバートルの市街地が広がっているのだが、石炭火力発電所が風上に建てられている。

都市計画の失敗だとツルさんは言う。山火事の煙と相まって市内の空気はよろしくない。

その後、カシミア製品の工場直売所やガンダン寺などを見学してホテルに戻った。

3. ゴルキーテレルジ国立公園とウランバートル市内

21日早朝、室田（春）、鶴留の二人は帰国の途についた。

4名はツルさんの案内で、ゴルキーテレルジ国立公園に向かう。市街を抜けると、なだらかな丘がある草原だ。草原の中に高い電波塔がたくさん建っている。旧ソ連が造った軍事施設だそうである。幹線道路から左にそれて北東に向かう。土塀に囲まれた敷地はモンゴル軍の駐屯地だそうだが、人影は見えぬ牧歌的である。道は丘陵地帯に入っていく。低地には草が青々と生えている。そこに牛や馬などの家畜が集まり草を食んでいる。

オボのある大きな峠を下ったところにゴルキーテレルジ国立公園のゲートがある。ここは1995年に国立公園に指定され、その面積は293,168 haで、そのうち森林面積は131,430 haである。公園に入ってすぐトゥーラ川を渡る。川筋に沿ってオアシスのように木が生えている。清澄なトゥーラ川の流れ。馬に水を飲ませ、その横で水浴びする子供たち。この川がウランバートルを作ったのである。

途中で休憩のために車を止め、周りの景観や辺りの草花や木々、飛び交う蝶等を見ていると、ツルさんは次のようなことを言った。日本人観光客には虫や草花にも興味を示す人が多い。それは年齢・性別を問わない。中には蝶を追って、ツアーのグループから離れていってしまう人もいるという。日本からは昆虫採集をテーマにしたパッケージ・ツアーもあるそうだ。これに対して、欧米人の旅行者は景観を楽しんだり、大型の動物には関心が高いが、日本人ほどには野草や虫などに興味を示さないという。ヨーロッパからは、北西山岳地帯を中心にして狩猟をしにくる旅行者が多いという。

刈り取られた草が所々に積み上げられていて、時おり干し草を山積みにしたトラックが通る。冬場の家畜の飼料で、もう冬支度が始まっている。夏は長く厳しい冬に向けての準備期間なのである。

モンゴルでは近年、国立公園を中心とした特別保護区へのエコツーリズムが急速に発展し、特別保護区内に47のツーリストキャンプがある。そのうち、ゴルキーテレルジ国立公園内には16のツーリストキャンプがある（Myagmarsuren ed., 2000）。

道沿いにいくつかのツーリストキャンプが並び、その中の一つに入る。キャンプにはゲルが並んでいる。異常に清潔な観光施設のトイレに驚いた。モンゴルでは、ゲルを観光客の客室とする宿泊施設をツーリストキャンプと呼んでいる。ゲルが並んだ敷地内には、管理事務所や共同で利用する食堂、シャワー室、トイレなどの施設がある。

このキャンプのすぐ近くに住んでいる人のゲルを訪問する。入って左手の手前と奥にあるベッドに腰掛ける。右手の奥に主人、入り口側に奥さんが座る。左側が男性やお客様の場所なの

だそうだ。我々が座った周りには馬具がおかれ、馬頭琴が立てかけられている。中央には薪ストーブがあり、煙突がその上の天窓へと伸びている。奥には何枚もの家族の写真や日本のアニメキャラクターのカレンダーが掛かっている。

ストーブの横にあるテーブルの上には大きな瓶があり、そこに入った馬乳酒（アイラグ）をふるまわれる。アルコール度数は3%。酸味が強くヨーグルトをもっと醗酵させたような味で、どことなく厩を思わせるような風味がある。遊牧民の中には他のものを食べず馬乳酒だけで夏を過ごす人もいるそうだ。

近年、ウランバートルなどの都市部では野菜を食べるようになってきたそうである。しかし、野菜の生産・消費量はまだまだ少なく、それがモンゴル人の平均寿命の低さの原因の一つになっているのだらうとツルさんは言う。

遊牧民の主な家畜は馬、羊、山羊、牛、ラクダで、ここの家族は馬を10数頭、羊を5~6頭飼っているそうである。

木の枠組みとフェルトで出来たゲルは3~4人の共同作業で1~2時間ほどで組み立てることが出来るという。通常、ゲルを組み立てる際、扉が南側向きになるようにするらしいが、ツーリストキャンプのゲルは必ずしもそうではないようである。今訪れているツーリストキャンプのゲルの扉は全て南西向きであるし、後日訪れたフスグル湖のツーリストキャンプでは湖に向かって東向きに扉があった。

22日はラウンバートル市内を見学する。昼過ぎまでツルさんが案内をしてくれた。自然史博物館の3階まで吹き抜けになった中央ホールでは、ゴビで発見された、ティラノザウルス科の肉食恐竜タルボサウルス・バタール（*Tarbosaurus bataar*）とカモノハシ竜の草食恐竜サウロロフス（*Saurolophus angustirostris*）の巨大な全身骨格に圧倒される。恐竜化石の展示の充実ぶりはさすが世界に誇る恐竜王国だけのことはある。化石発掘ツアーというものもあるそうで、来年は是非それに参加を、とツルさんにしきりに勧められる。

ツルさんの話によると、モンゴルでは積極的に土地の払い下げが行われているそうである。市の中心部を少しはずれたところには、新しい住宅地ができていく。一戸建ての家が並ぶ住宅地の中にポツンポツンとゲルが点在しているのは、何とも奇妙な光景である。住宅建設が進んでいるためであろうか、ホテルで見たテレビではしきりに住宅や住宅設備のコマーシャルが流れている。

街にはキリル文字ばかりで、ツルさんはモンゴル語書体を読めない世代である。しかし、満州語を完全に失った中国東北地方とは少し違うらしい。話し言葉はモンゴル語であるし、モンゴル文字の読み書きは出来なくても、自分の名前だけは書くことが出来る若い人もいる。また、時々ではあるが、町でモンゴル語と思われる字を見かける。単にデザインの一つのような感じで書かれていることもある。（もっとも、チンギスハーンの時代まで、モンゴル文化は無文字文化であった。）

市内には朝鮮人経営の商店やレストランが多くあり、また通りの表示などにも時おりハンゲルを見かける。

ツルさんが別の仕事に戻った後、チョイジン・ラマ寺院博物館や民俗資料館を見学し、市内を散策する。

昼間は日差しがきつく、空気は乾燥しているものの、かなり暑い。しかし、日が暮れるとすぐに涼しく過ごしやすくなる。夜、ホテルの外庭のビアガーデンで涼んでいると、隣のテーブルにいた日本人男性が声をかけてきた。彼は長年、ウランバートルにある大学で日本語を教えているそうである。今年は雨が少なく、ホテルの近くを流れるセルベ（Сэлвэ）川が干上がってしまったとのことであった。

9. 紺碧の真珠：フブスグル湖

1. ムルンを経てフブスグル湖へ

23日。朝9時に角谷、高岡がホテルを出て帰国の途に着く。昼前にツルさんがフブスグル湖（Хөвсгөл Далай）への旅のガイドと一緒にホテルまで迎えにくる。ガイドは大学で道路の土木技術を学ぶ青年である。研究のため日本語の文献を翻訳したりするそうだ。彼の名前の頭の部分であるトゥラというのが彼のあだ名だそうである。私たちは彼をトラさんと呼ぶことにしたが、彼の本当の名前が長くてややこしい発音であったため、一度聞いただけでは覚えることができなかった。彼の両親は共に地方出身で、ウランバートルで知り合ったという。ウランバートル生まれのウランバートル育ち（ウランバートルっ子？）はトラさんの世代から急増したそうである。

トラさんは一度もフブスグル湖へ行ったことがないそうである。ツルさんも親戚か誰かがフブスグル湖の近くに住んでいるにもかかわらず、未だに行ったことがないという。仕事が忙しくて一緒に行けないことを残念がっている。明日にもロシアのテレビ局の取材班がモンゴル観光番組を作成するために一ヶ月ほどの予定で来るそうだ。ツルさんがその窓口となって様々な手配をしているらしい。

フブスグル湖へは、まずウランバートルからムルン（Мөрөн）まで飛行機で飛び、そこからチャーターした車で北へ100 kmほど走るという道程である。ムルンはウランバートルから西北西に525 kmに位置するフブスグル県の県庁所在地で人口1万人程の町である。

13時30分発のムルン行きモンゴル航空557便に乗るため、ウランバートル空港に向かう。空港の外では鼻を突く異臭がする。それまでの亜硫酸ガスとは違う臭いで、何か化学工場からのものであろうか。

予定よりも30分ほど遅れてようやく始まった搭乗前の荷物検査で、岸はまた引っかかってしまった。リュックサックのポケットにアーミーナイフを入れていたことを忘れていたのであ

る。関西空港から函館空港に向かう時にも同じことをしたのだが、その時はナイフを乗務員に預け、函館空港のカウンターで受け取ることができた。ここではナイフを空港に預け、ムルンからの帰りに受け取れということである。

搭乗した飛行機は例のアントノフ24で、乗客のほとんどは観光客のようである。予定時刻よりも1時間の遅れで離陸し、16時過ぎムルンに着く。広大なステップの中に2階建ての古いターミナルビルがぼつんと建っているだけの飛行場である。狭いロビーは到着したばかりの乗客と折り返しウランバートルに向かう飛行機への搭乗を待つ客でごった返している。観光客に混じってデール（民族衣装）をきた地元の老人の姿も見受けられる。そう言えば、ウランバートルではデールを着た人をほとんど見かけることはなかった。

空港で待つことおよそ1時間。バヤラーさんという英語を流暢に話すモンゴル人女性と運転手さんがやって来た。17時10分、ジープに乗ってムルン空港を出発する。バヤラーさんは空港にとどまった。道のあるようなないような草原をクルマで走る。地図を見る限りではモンゴルの幹線道路であるようなのだが、ただ轍が続いているだけである。これをはずれて何処にでも気の向いた方に走って行けそうだが、時折窪地や枯れ川があり、それを知らなければ後戻りするはめになってしまうであろう。

トラさんによると、最近、草原の窪地に落ちた日本人のバイクツーリストが、ほとんど白骨化した状態で見つかったそうだ。平原の遠く向こうに見える山を登ると目の前にまた平原が広がり、その遙か向こうに山が見える。このような景色を幾度となく繰り返し見ながら高度を増していく。

干上がった水たまりのような所では、土の表面が白くなって塩のように見える。それをモンゴル語ではフジール（хужир）と言うそうで、冬に山羊や羊などの家畜に与えるという。またその周りには赤紫色の苔のような植物がはえている。

途中で遠く左手に広い湖が見える。ヒスと言う湖だそうだが、ほとんど湖面が見えない。水面の高さは我々の走っているところとそう変わらないようである。右手に広がる草原の方が湖面よりも低いように見え、その中央部にはフチが白く見える。周りの状況からするとヒス湖は草原の中にある広大な水たまりといった感じである。ここにフタコブラクダの群れがいる。草を食べているが、中には風上に向かって口を開けたままじっとして全く動かないものもある。体温を下げるためにこうしているのだと運転手が説明してくれた。遠くに見えるゲルの一つを指さし、このラクダはあそこの人が飼っていると言った。野生のフタコブラクダ（*Camelus bactrianus ferus*）はゴビ地方に住んでいるが、個体数はわずか300頭程度と推定され、絶滅の危機に瀕している（Finch, 1999）。

草を食べる羊の群がゆっくりとこちらに移動してくる。羊の群の先頭には山羊がいる。トラさんの話によれば、山羊は草を食べながら草がより多く生えている方へと進んでいくそうだ。羊は前の動物の後から着いていく習性があるので、結果として山羊が羊の群れを草の多いとこ

ろへ導くことになるという。いまこの場にはいないが、ヤクの群や、見たことのない哺乳動物の群も見かける。見渡す限りの草原全体が動物園のようである。

20時ごろ、道が高いところに出ると、道の左手には大きなオボがあり、右手の眼下に美しい川筋が延びている。そして、その両側は広大な湿地帯である。枯れたようなそれまでの草原とは異なり、目のさめるような緑である。これがエギーン川だ。琵琶湖の瀬田川に対応する川ということもできるが、スケールがまるきり違う。

この近くに水力発電所建設の構想があるという。とすると、ダムが造られるのだろうか。よその国のこととはいえ、心配である。しばしこの場に佇み、心雄大な景色を眺めている。ここから遠く北方にハトガルの町が見える。辺りはまだ夕方5時頃のような明るさであるが、もう8時をとくに過ぎていく。日本から2,500 km以上西にいるにもかかわらず日本との時差はないからである。いつまでもここにいたい、あまりゆっくりはしておれない。この小高い峠を降りたところでフブスグル湖国立公園のゲートを通過する。

8時45分、フブスグル湖最南端に位置する町ハトガルに着き、“Garage 24” Guest House というところで小休止する。もともとガレージであったところを数年前にイギリス人が買い取って、ツーリストキャンプにしたそうである。

9時35分、ここまで運転してくれた運転手さんは体調が良くないとのことで、別の運転手さんに交代し、大きなワゴン車に乗り換えて出発する。あたりは未だ明るい。しかし、大きな石がゴロゴロしている溪谷の道、というよりもこれが道なのかと言うような所をひた走り、フブスグル湖の西湖畔に抜ける山道にさしかかった頃には日はとくに暮れていた。

峠の頂上付近で小休止する。ちょうど山陰から満月が顔を出し始めたところである。遠く谷間にある2~3の遊牧民のゲルが月明かりでうっすらと浮かび上がって見える。この辺りには狼が住んでいるそうだが、聞こえてくるのは遊牧民が飼っているらしい犬の鳴き声だけである。急勾配の下り坂を降りたところで湖畔に出る。観光地図にはフブスグル湖畔に9個のツーリストキャンプがあるが、その一つ“Nature’s Door”に到着したのは深夜12時に近かった。

電灯などどこにもないが、周囲は満月で明るい。用意されたゲルの中では薪ストーブが焚かれていた。テーブルの上にはローソクに火が灯されている。東側すなわち湖の方を向いたゲルの入り口から中に入った左手足元に洗面用の水が入ったバケツがあり、使った水はその横の空バケツに入れるようになっている。満月の明かりが湖面に反射している。静寂。

2. フブスグル湖逍遥：湖上と湖岸

24日。早朝4時か5時頃、外はまだ暗いのだが、ゲルの中で人の気配がする。キャンプ場の人々がストーブに薪を足しにきてくれたのだ。

このツーリストキャンプには電気、水道の設備はないが、私たちにとってはその方が楽しい。その他の設備はよく整っている。トイレは清潔であるし、シャワー室もある。食堂はござ

っぱりしたログハウスである。残念なのは食事がコンチネンタルタイプの洋風だったことである。

食堂内には冬のフブスグル湖の写真がかけられているが、その中に氷上を走るトラックの写真がある。かつてはロシアから石油を積んできたタンクローリーも走っていたそうである。

隣のゲルには韓国からの学生らしき男女4~5人のグループが泊まっていた。食堂に居合わせた2人の青年はアメリカ人である。1人はアメリカ国内、もう1人はモスクワで仕事をしているが、1ヶ月の休暇を取ってモンゴル国内を車で廻っているようだ。あとはここからウランバートルに戻るだけだが、車に乗るのはもうウンザリだ、ここで車をキャンセルして飛行機で帰ったら運転手は怒るだろうな、などと言っている。トラさんによれば、モンゴルにはいわゆるレンタカーが無く、運転手付きで車をチャーターするしかないそうである。

ところで、キャンプ内の至る所に毛が生えた白い大型の蛾の死骸がみられる。とくに風の吹き溜まりのようなところではそれが積もるほどである。ウランバートル空港のスタンドで購入した英字新聞によると、この蛾はアメリカ東部のジブシー・モスと同種のシベリアン・シルク・モスで、この夏にモンゴル国内で大量発生し、6人がアレルギー症状を起こしたそうである。6人といっても、人口約230万人のモンゴルのことである。日本の人口に単純に換算すると360人ということになる。ウランバートルのホテルにも、蛾の大量発生のため窓を開けっ放しにしないように、という注意書きが貼られていたのであるが、そのときにはほとんど蛾には気付かなかった。

14時ごろ、ベンとバヤラーがエンジン付きのゴムボートでハトガルからやって来た。ベンとバヤラーはNature's Doorと“Garage 24” Guest Houseの経営者で、昨日ハトガルに立ち寄った際、ボートを手配しておいたのである。

ツーリストキャンプの対岸すなわち湖の東側にあるアラグツァール川の河口へ行ってみることにする。今日は朝から風が強くなり、沖合にはうねりがある。ボートはその上を飛び跳ねるように進む。必死でしがみついていると湖に振り落されそうである。

対岸は丘がそのまま湖に迫って崖となり、湖岸は岩場である。しかし、アラグツァール川の河口付近の入り江は砂浜になっていて、そこに上陸する。波打ち際には大小の白い朽木が無数に打ち上げられている。その背後には広大な湿原が広がっている。川から流れ込む水の量はそれほど多くはない。

湖水を沸かして紅茶を入れたりしているうちに風が強まり、沖合にところどころ白い波頭が見え始めた。例年、夏の間は湖面は穏やかで鏡のようであり、この風は9月中旬から下旬に吹くような風だという。いつしか西岸の上空が暗くなり雷鳴が轟き始める。今年は風が吹き始めるのが例年よりもかなり早いようだ。今年の5~6月の雨量はいつもよりも少なかったため、湖の水位はかなり低下したが、今はほぼ平常並みに戻ったとのことである。

戻る途中、通り雨が降ったがすぐに止み、薄日が差し始めた。沖合でボートを止めてもら

う。湖上から水中を覗くと紫がかった深い紺色をしている。そのまま飲んでも大丈夫だという湖水は、こわいくらいに澄んでいる。紺碧の真珠と称されるこの湖の透明度は20~30mもあるそうだ。ここからツーリストキャンプを見ると、その裏手にすなわち湖西に山が連なっている。エニセイ川水系との分水嶺になっているこの山脈にリン鉱石がある。

キャンプに戻りしばらくすると、山羊と羊の群れがゆっくりと草を食べながらゲルの前を通っていく。その向こうの湖上には綺麗な虹が出ていた。

25日。11時30頃、3頭の馬を連れた若い女性のガイドさんが馬に乗ってやってきた。今日は馬で湖の西岸を北上する。木曽馬の原種ともいわれるモンゴルの馬は、比較的小柄で、ずんぐりした体型をしている。性格はおとなしいとトラさんは言う。Harper ed.によれば、馬の背の高さは1.5m以下であるが、体内に膨大なエネルギーが蓄えられ非常に頑健である。雪の合間にあるわずかな食糧と夏に蓄えたエネルギーだけで厳しい冬を越すことができるそうだ。

人工的な物が何もない湖岸に、錆び付いた小型の潜水艇らしきもの残骸がポツンと放置されているのが奇妙で、どことなく不気味である。所々に小さな流入河川があるが、水は流れていない。途中、車でピクニックに来ている人たちがいる。彼らのものではないようであるが、その近くにペットボトルなどのゴミが放置されたままになっている。ここまでゴミなどを見かけなかっただけに残念である。

沖合を船がゆっくりと追いついていく。始めて船を見た。小さな日用雑貨店があるので入ってみる。ドンゴロスに入った岩塩とフチが売られている。途中で馬に乗った監視員らしき人たちの横を通る。彼らはドイツ語を話しているように聞こえる。時折、デールを着た地元の人たちが馬を飛ばして通り過ぎる。このようなでこぼこ道では、車よりも遙かに速く移動できるであろう。

10kmほど湖岸を北上し、内湖の横にあるツーリストキャンプにたどり着く。このキャンプ場は規模が大きく、各ゲルには電線が引き込まれている。ハトガルからここまで船が出ているようで、近くの船着き場には先ほど見かけたものと思われる船が停泊している。食堂で休憩して折り返すことにする。近くのテーブルには日本人の中年女性観光客が二人、女子学生風のガイドと日本語で談笑している。

乗馬体験というのはモンゴル観光の一つの目玉である。室田、岸ともに特に馬に乗ることに興味があったわけではないのだが、せっかくの機会だということで、ツルさんに勧められるままに馬の手配をお願いしたのである。モンゴルの道の事情を考えると、馬がいかに有効な交通手段であるかがよくわかる。

ツーリストキャンプに戻って一休みしていると、地元の人が1人キャンプの敷地内に入ってきて地面に土産物を広げ始めた。冷やかし半分で見に行くと、他の数人の観光客もやって来た。アツという間にどこからともなく地元の人が3~4人現れ、その横に物を並べ始めた。デールが一着置いてあったので岸が値段を聞くと、45ドルだという。そこから交渉が始まった。

トラさんは岸と売り手の間に挟まれて苦勞している。デールとラクダの毛の小さな鞆、馬の骨で作られたパズルで30ドルということで交渉が成立した。そのとき、その様子を見ていた別の売り手が、彼は何も売れなかったにもかかわらず、お前はよく頑張った、と言って売り物にしていたキーホルダーをトラさんにプレゼントした。

夕方、再び西側の山を越えハトガルに移動する。途中、リン鉱石はどこに？と改めて訪ねると、この渓谷いたるところに、という答が運転手さんから返ってきた。今年の6月頃にはこの辺りで国際マラソンが開催され、ヨーロッパからの参加者が多い中、日本人も参加していたそうである。ハトガルの町にさしかかったところで、小高い丘の上に何か建造物が見える。運転手さんに聞くと、あれは金を採りに行って事故死した幼い兄弟の慰霊塔だとのことであった。

ハトガルの宿“Garage 24” Guest House のツーリストキャンプに泊まる。宿帳を見ると観光客の出発国が記されている。統計的に数値を把握するのを怠ったが、面白い。ベルギー、チェコ、ドイツ、イングランド、スロヴァキアなどが目に付く。イスラエルや韓国も少しある。日本はもっと少なかったように見受けられた。

このツーリストキャンプでは、ゲルに電気は引かれていないが、昼間は太陽電池、夜は発電機で食堂兼事務所に電気を供給している。夜、ビデオカメラの電池を充電するために事務所に行くと、スタッフ達が集まってラップトップ・パソコンで映画をみている。当然のことかもしれないが、この地域にはテレビ放送などないそうである。

翌26日、国立公園管理事務所を兼ねているようなビジターセンターを訪れる。ここで得られた情報を記しておく、以下の通りである。

フブスグル湖国立公園は、フブスグル湖の保護、複雑なタイガの様相の保全、エコツーリズムの促進、地域の研究調査を目的として、1992年に特別保護区、1995年に国立公園となった。フブスグル湖国立公園の面積は838,070 ha、そのうち森林面積は250,706 haである。フブスグル湖の表面積は2,760 km²で琵琶湖の約4倍、バイカル湖の約17分の1である。周囲136 km、集水域面積4,920 km²で、長さは南北方向に136 kmである。最大幅は36.5 km、平均幅20.3 kmとなっており、琵琶湖によく似た形をしている。水面の標高は海拔1,645 m、最深部は湖のほぼ中央部、ダライン・モドン島の西側にあり、最大水深は262 m、平均水深は138 mである。貯水量は38.07万 km³で、モンゴルの淡水総量の65%を占め、世界の淡水の1~2%に相当する。これは世界の淡水湖の中で14番目の規模である。通常、12月から6月まで凍っている。7~8月が一番暖かく、表面温度は14~20度になる。水深50 mの水温は4度で年間を通じて安定している。流入河川数は111で、最も大きい川は、湖北のハンフ（Ханх）川、ホロオ（Хороо）川、そして、一昨日訪れたアラグツァール川である。流出河川は唯一エギーン川だけである。水の流入は、降水52%、河川からの流入25%、地下からの湧出13%。流出は、蒸発71%、エギーン川からの流出23%、地中へ流入6%である。水がすべて入れ替わるのに500年かかる。ちなみにバイカル湖は50年に1度である。

フブスグル湖にとっての最大の脅威は、石油やディーゼル燃料の湖上輸送による汚染であり、これまでに、およそ40台のトラックが氷上を通行中に氷が割れて湖中に転落した（地元の話からすると、この中には旧ソ連からの石油を積んだタンクローリーが数多くあるように思われる。汚染を防ぐためにタンクローリーの通行は現在されているらしい）。湖東の道は旧ソ連が造ったが、ソ連崩壊後、通行が減るとともに道の補修が行われなくなり、今は荒れた状態だそうである。

フブスグル湖には9種類、近辺の河川に3種類の魚が棲息する。ちなみにバイカル湖には52種類、琵琶湖には外来種を含め70種ほどの魚が棲息するといわれている。パネルにこれらの魚の挿し絵と名前が紹介されている。コクチマス (*Brachymystax lenok*)、フブスグル・グレイリング (*Thymallus arcticus*)、バイカル・オームリ (*Coregonus outumnalis*)、カワメンタイ (*Lota lota*)、コイ (*Phoxinus phoxinus*)、リヴァー・パーチ (*Percufluviatilis*)、シベリア・ローチ (*Rutilus lacustris rutiht*)、シベリア・スピニー・ローチ (*Cobitis taenia*)、ビーンフェッド・ストーン・ローチ (*Nemochius bortofutus*) である。また、近辺の河川に棲息する魚として、タイメン (*Hucho Taimen*)、シベリア・ホワイトフィッシュ (*Coregonus laveratus*) とオームリ (*Coregonus poled*) の3種類が紹介されている。タイメンはイトウの一種で、日本人の釣り愛好家がタイメンを釣りに訪れるそうである。

ところで、パネルにはフブスグル・グレイリングのラテン語名として *Thymallus arcticus* と記かれていた。後で気が付いたのであるが、ウランバートルで購入した“Fishing Map of Mongolia”ではフブスグル・グレイリングのラテン語名は *Thymallus nigrescens* となっており、これとは別に（アークティック・グレイリング）として *Thymallus arcticus* が記載されている。この地図によるとカワヒメマスもセレンゲ川水系に棲息するようである。

ところで、グレイリングとオームリはそれぞれチマルス亜科、コレゴヌス亜科の魚で、ともにサケ科魚類である。

ハトガルから北東約80 km に標高2,367 m のブルナイン・ツァガーン山がある。その山とその南にあるハール・チュウルニー・タグ山との間の谷間、エギン川に流れ込むハール川のほとりに36~50度ぐらいの湯が湧き出る温泉があるとのことである。アメリカの資本が入りその近辺の道が整備されたという。ハトガルから北東方向約60 km に位置するその温泉は、観光案内パンフレットを見ると、ブルナイン温泉という名前である。しかし、ここを訪ねる余裕はなかった。

さらに、湖東では金が採れると言う説明も受けたが、記録にとどめそこなったため、それがどこであったか正確にはわからない。

フブスグル湖の西の山脈を一つ越えた高地には、標高3,000 m を越える山々があり、この辺り一帯188,634 ha がホリドル・サリダグ嚴重保護地区である。その地区内には、ツンドラ、タイガ、フォレスト・ステップ、山岳地帯が隣り合っているため、多様な景観、生態系が見ら

れ、そこは生物多様性の宝庫となっている。

ホリドル・サリダグ厳重保護地区の北西にある広大な湿地帯には300の河川があり、体長1.5～2mにもなるタイメンが生息しているそうである。

ビデオを見せてもらう。住民総出の運動会のような水上祭りやオボ祭りの様子、ホリドル・サリダグ地区近辺で自給自足の生活をする遊牧民族ツァータン族の生活を撮影したものである。ツァータンとはモンゴル語で「トナカイを飼育する人々」という意味であるが、彼らはツァータンと呼ばれるよりも「(モンゴルの) トゥバ」と呼ばれることを好むそうである。人口は200人程で30～40家族ほど。トナカイの数は開発や近親相姦による繁殖力の低下などにより減っているそうである。数年前に大寒波がモンゴルを襲ったとき、ツァータンに物資を届けるため、大きな荷物を背負った人たちが雪と氷に覆われた険しい山岳地帯を越える場面は壮絶なものであった。展示されていた彼らの住居はゲルではなく樹皮を張った円錐形のティピーであった。

ビジターセンターを出てムルンの飛行場に向かうため車に乗ろうとしたとき、地元の住民がムルンまで同乗させてほしいと言ってきた。6歳の女の子が熱を出し、病院に連れていきたいのだという。女の子は真っ赤な顔をし、やや足元がふらついているようだ。その女の子のお母さんと10代半ばを過ぎたように見えるお姉さん、そして同じく6歳ぐらいの男の子とそのお母さんの5人がワゴン車に乗り込み、一番後ろの席で息をひそめるようにして座っている。前の席が空いているからと言っても遠慮したままだ。

ムルンへの道に戻る。途中で山羊、羊、ヤクなどの群れに遭遇する。来るときに見かけたのと同じ場所で、相変わらずラクダが口を開けたまま突っ立っている。ここから200kmと離れていないところにはトナカイが住んでいることを思うと何とも不思議な気がする。

とにかく道はデコボコで、ぐったりした女の子は時折頭を壁に強打し、頬には涙が伝っている。水分を補給した方がよさそうなのに、彼女は1時間以上何も飲んでいない。ペットボトルの水を差し出すと、彼女はそれを一気に飲み干した。しばらくすると顔の赤みが消え、かなり気分が良くなったらしい。女の子はポケットから何やらホワイトチョコレートのようなものを取り出して口に入れ、残りを私たちに差し出した。食べてみると、カチカチに固まっているそれはとにかく酸っぱい。馬乳から作ったものだそうで、おやつか携帯食にしているようである。

途中で小休止。皆それぞれが車から離れて、野原の真ん中で用を足す。その後、女の子はすっかり調子が良くなったようで、車の中でずっとはしゃいでいた。

ムルンの町が遠くに見え空港に近づいた頃、トラさんが草原の中の道脇に何かを見つけたらしく、興奮した様子である。何かと思うとそれは捨てられた何の変哲もないアスファルトの固まりで、滑走路に使われていたものであろうか。彼はそれを指さし、アスファルトだ、アスファルトだ、と言っていたのである。確かにウランバートルの市街地などではほとんどが舗装さ

れているが、それ以外の所ではアスファルトは珍しいものであることには違いない。

10. ウランバートルを経て空路帰国

帰りの飛行機はムルン 16時 15分発のモンゴル航空 558 便である。手荷物検査を受けた者から搭乗するわけだが、列を作って順番にというわけではなく、手荷物検査を受けるために押し合いへし合いの状態であった。帰りはファーストクラスだ、とトラさんははしゃいでいたが、見たところエコノミークラスと座席が違うわけでもない。ただ出入り口に近い後部の座席がカーテンで仕切られているだけである。

すでに全員が搭乗したようであるがなかなか離陸しない。かなりのオーバーブッキングがあるらしく、機内は混乱している。私はここに座る権利がある、と大声で繰り返し、乗務員の言うことを全く聞こうとしない女性はアメリカ人旅行者であろうか。昨夜泊まったツーリストキャンプで見かけた韓国人のカップルが近くに座っている。最初に岸の隣に座った人はどこかほかの席に移され、代わりにでっぴりとしたモンゴルの軍人が座った。彼は離陸後しばらくして出された飲み物の中からビールにさっと手を伸ばし、一息で飲み干すと、大きなびきをたてて寝てしまった。のどかに見えたモンゴル軍の駐屯地が思い出される。

ウランバートルの空港にはツルさんが私達を迎えに来ていた。彼は空港に預けていたナイフを受け取りに行ってくれたが、すでにカウンターは閉まっていて受け取ることができなかった。先ほどの韓国人がウロウロしている様子を見てツルさんが声を掛ける。この2人はウランバートルに住む同じ韓国人の知人宅に泊めてもらうそうで、ウランバートル市内の国営百貨店で待ち合わせをしているという。ついでだから一緒に乗って行け、とツルさんはその二人もバンに押し込めた。そこまでは良かったのであるが、市街地に入ったところで、定員オーバーで運転手さんは警察に捕まり、反則切符を切られ罰金が課されてしまった。我々には責任がないのだが何とも気の毒であった。

その夜、ツルさんが私たちを食事に誘った。連れて行かれたレストランは、洞窟の中を模した内装で、現代風のお洒落な店であった。飲食代は彼がもつという。ひとつ今後もよろしく、と言うわけである。モンゴルでもこのようなビジネスの仕方をするのだろうか。それとも彼が日本の企業で働いていたときに覚えたことなのだろうか。

ツルさんは、今日は久しぶりに飲むぞと言って、もう一件の店に私たちを誘った。そこは屋外のテントの下に客席を設けた焼肉店で、朝鮮人が経営しているように思われる。店内には韓国とモンゴルの大きな国旗それに星条旗が天井から吊るされている。若者の集まる賑やかな垢抜けしたレストランであった。

翌 27 日、ツルさんがホテルまで迎えに来て、空港まで送ってくれた。9時発のモンゴル航空 903 便である。ツルさんはナイフを受け取るためにカウンターに行ってくれたが、まだ開い

ていないとのことであった。後日、日本に行く際に持って来てくれると言う。

日本とモンゴルを結ぶ初めての定期航空便は、1996年にモンゴル航空によって運行された関西国際空港～ウランバートルの直通便であった。離陸後、1時間ほどして中国との国境を越え、ほどなくすると、まっすぐに延びた道路や区画整備された農地が目下に見え始める。機中、ひょっとすると万里の長城が見えるかもしれないと期待したが、確認できなかった。13時過ぎ、飛行機は予定通り関西国際空港に到着し、私たちの旅行が終わった。

おわりに

室田にとってはオハから、岸にとってはユジノサハリンスクからフスグル湖までの長大な旅行であった。本研究ノートを終えるにあたって、フスグル湖とロシアとの関係を記しておく、ソ連崩壊後、フスグル湖とロシアとの関係はかなり薄れている模様である。

峠を越えてフスグル湖の北端の村ハンフ（Ханх）へ荷物が入ってくるとすれば、氷上輸送のできる湖の完全凍結期であり、それ以外の時期にはほとんど交流がなくなっている模様である。ロシアの地図には、ハンフに港の記号が付き、そこをハトガルをむすぶ航路を線で示したものがあつたりするが、今ではそういう船の定期的な就航はない、というのが現地の人たちの話であった。湖の東岸には道があり、時おり利用されるという。ただし、湿地帯が多く、ハンフまで陸上をクルマでいくのは楽ではないらしい。

イルクーツクからイルクム（Иркут）川伝いにトゥンカ（Тунка）溪谷を西に遡上し、途中のマンドウイ（Монды）から南に向かって国境の峠に至れば、眼下にフスグル湖が広がっている、と想像できる。その峠を越え、数十kmの坂道を下ればハンフの港に着くはずである。室田の場合、いつかこのルートでフスグル湖を訪ねたいと思っていた。しかし、このルートでモンゴルに入国できるのはロシア人だけで、外国人には開放されていないのだそうだ。

謝辞

本研究ノートの前提となっているサハリンからモンゴルへの調査旅行に関し、岸は、2002年度同志社大学個人研究費の助成を受けた。室田は、同志社大学学術フロンティア研究推進事業「ワールドワイドビジネスの企業行動に関する経済学的研究」（1999-2003年度）の2002年度研究助成を受けた。

ロシア・ヴィザ取得の準備手続きから現地通訳に至る様々な局面で共著者と同行者に多大な助力を提供してくれたのは、上記の研究推進事業における室田の共同研究者タマラ・ハンタシキーヴァ氏（ロシア科学アカデミー地理学研究所・モスクワ）である。また、春木千琴氏（室田研究室アシスタント）は、図表類の作成を快く引き受けてくれた。

以上すべての組織ならびに個人に厚く感謝申し上げる。とはいえ、残存しうる誤記、誤解の責任がすべて共著者にあることはもちろんである。

参考文献一覧

地球の歩き方編集室編（2001）、『地球の歩き方 42 モンゴル 2002～2003版』、改訂第8版、東京：ダイヤモンド・ビッグ社。

- 地球の歩き方編集室編 (2001), 『地球の歩き方 71 シベリア&シベリア鉄道とサハリン 2002~2003 版』, 改訂第6版, 東京: ダイヤモンド・ビッグ社.
- Dobretsov, N. L. (1999), *Baikal as a World National Heritage Site: Results and Prospects of International Cooperation*, Novosibirsk: Publishing House SB RAS.
- Far Eastern Federal Okrug: *Stepping into 21st Century*, ハバロフスクで刊行されたロシア語・英語出版物.
- 藤井昭二 (1994), 「バイカル湖の地形と地質」, 森野 浩・宮崎信之編 (1994), 23-57 ページ.
- Finch, C. (1999), *Mongolia's Wild Heritage*, Avery Press.
- Golubev, V. A., J. Klerkx, and R. Kipfer (1993), "Heat Flow, Hydrothermal Vents and Static Stability of Discharging Thermal Water in Lake Baikal (South-eastern Siberia)," *Bull. Centre Rech. Explor.-Prod. Elf Aquitaine*, 17(1): 53-65.
- Harper, M. ed. (出版年不詳), *Lake Hovsgol National Park: A Visitor's Guide*, Discovery Initiatives, London.
- 細川隆雄『シベリア開発とバム鉄道』1983年, 東京, 地球社.
- 熊谷道夫・占都城太郎 (2002), 「モンゴルの草原と湖」, 『地理』, 第47巻, 第7号, 50-55 ページ.
- 小山 堅 (2003), 「ロシア, カザフスタン, アゼルバイジャンの石油・ガス開発と国際市場への影響」, 『エネルギー経済』(日本エネルギー研究所), 第29巻, 第4号 (2003年秋期), 153-171 ページ.
- 森野 浩・宮崎信之編 (1994), 『バイカル湖-古代湖のフィールドサイエンス』, 東京大学出版会.
- 室田 武 (2000), 「バイカル地方と日本列島を比較するジオツアーの可能性-ワールドワイドビジネスの環境経済的考察に向けて-」, 『ワールドワイドビジネスレビュー』(同志社大学), 第1巻, 第1号, 63-91 ページ.
- Myagmarsuren, D., and D. Enebish (2000), *Protected Areas of Mongolia*, Ulaanbator: Munkhn Useg Co. LTD.
- Newell, Josh (1999), "Saving Russia's Far Eastern Taiga: Deforestation, Protected Areas, and Forests 'Hot-spots,'" Siberia Hotspot Program, Friend of Earth-Japan. http://www.shonan.ne.jp/~gef/news/taiga_e.html#PartII.
- 岡崎湊子 (2000), 「一万キロ! シベリア虜囚の旅」, 『旅と鉄道』, 第124号, 118-125 ページ.
- 奥田節夫 (1994), 「バイカル湖の物理的特性」, 森野 浩・宮崎信之編 (1994), 60-80 ページ.
- 石油・天然ガスレビュー編集部 (2002), 「ロシア: 原油パイプライン計画の全貌」, 『石油・天然ガスレビュー』(石油公団), 第35巻, 第6号, 2002年11月, 57-62 ページ.
- Shanks III, W. C., and E. Callender (1992), "Thermal Springs in Lake Baikal," *Geology*, 20: 495-497.
- Thornton, J., and C. E. Ziegler, eds. (2002), *Russia's Far East: A Region at Risk*, Seattle: University of Washington Press.
- 『ロシア・CIS 全域鉄道アトラス』(2002), オムスク地図出版所, (ロシア語).

参考 HP (ホームページ) 一覧

- Bates, A. "The Baikal-Amur Railroad," <http://soviet-awards.addr.com/digest/bam/bam-1.htm>
- 北海道総務部知事室国際課ロシア室「北海道ロシアビジネス情報館」<http://www.pref.hokkaido.jp/soumu/sm-tksai/russia/r-spro/database/rbdb/index.htm>
- Назимкин, В., "Легендарная Байкало-Амурская" <http://bam.railways.ru/> (英語版 "The Baikal-Amur. A Legendary Railway," <http://bam.railways.ru/eng/>).
- Irina, K. and Steffens R., (1999), "Sakha Republic (Yakutiya) Regional Profile," Business Information service for the Newly Independent States, U.S. Department of Commerce's International Trade Administration, <http://www.bisnis.doc.gov/>
- 川原田抄苗, 小森吾一, 杉野彩子 (2003), 『ロシアの石油・ガス開発と今後の展望』, 日本エネルギー経済研究所, 2003年9月. <http://eneken.ieej.or.jp>
- Vasenyov, A. (1999), "Chita: Regional Profile," Business Information service for the Newly Independent States, U.S. Department of Commerce's International Trade Administration, <http://www.bisnis.doc.gov/>
- Vasenyov, Andrei, (2001), "Russia: Overview of Amurskaya Oblast," Business Information service for the

Newly Independent States, U.S. Department of Commerce's International Trade Administration, <http://www.bisnis.doc.gov/>

Yano, H., 「露国人口往来記」, 『ニジェガロツキー・ドヴォール』, <http://www.hi-net.zaq.ne.jp/nizhniy-kobe/geography%20Russia.htm>.