

二度目の成都市訪問

加藤哲男

1. はじめに

巻頭言にも記載したが、筆者が名古屋産業大学大学院における修士論文指導の一環として成都市を始めて訪問したのは2013年9月3日～8日であった。その時は道路交通実態を放射路の蜀漢路と環状路の三環路で調査し、公共交通である地下鉄に乗りし、BRT乗降客数を二環路で実際に乗車して調査した。また、商業空間として「春熙路」と「寛窄巷子」を調査した。市内の観光地としては、「武侯祠博物館」「杜甫草堂」「青羊宮」「金沙遺跡博物館」を、郊外の観光地として都江堰市を訪問した。本稿では、2013年の調査情報を交えながら、2017年の成都市訪問の実情を報告する。

2. 成都市の環状道路網

成都市に限らず、中国の都市の道路交通ネットワークは放射環状形式が一般的である。図-1に示すように、成都市は中心部から一環路、二環路、三環路と環状路が建設され、現時点では成都環状高速（四環路）が外周路となっている。一環路は長さ19.4Kmで、1969年に新設され1986年に4車線から6車線に拡幅された。私どもは、樂山大仏に向かう日に、ガイドの李さんを迎えに行く途中一環路を通行した。二環路は1986年に新設された28.3Kmの道路であったが、交通渋滞の負担を減らすために2011年に高架化に着手し2013.5.30に環状高架化が完成している。私どもが宿泊した「成都武侯智選假日酒店」（図-1に赤字Hで表示）はこの二環路に面しており、高架道路は視察しただけだったが、平面部は毎日通行した。三環路は



図-1 環状道路網と行政区の位置関係¹⁾

2002年に開通し、長さ51Km、往復8車線、無信号で放射路との交差点はインターチェンジ方式とし、平面部では側道の緩速車線との折り込み交通で流出入する。私どもは9月22日に「ジャイアントパンダ繁殖研究基地」（図-1に赤字Pで表示）を訪問した際に、この三環路を通行した。なお、三環路内には中心部の五つの区（五城区と総称する）があって、市区と郊外との境界線として位置づけられている。2013年に都江堰市に行く際に利用した郊外バス乗り場「茶店子汽车站」（図-1に赤字Bで表示）は三環路の外側に面している。

図-2に四本の環状道路と放射状道路の構成を示した。これらの放射路は周辺都市と結ぶ幹線路であるが、成都環状高速（四環路）の外側には、第二環状高速と第三環状高速が計画されており（図-3参照）、将来的には半径50km圏内の放射環状高速道路網が形成されることになるのである。（東海環状高速道路は半径30～40Km）2015年末に12.35万Kmに達した中国の高速道路延長は、今後も増加し続けることになることは、四川省成都市の事例からも明らかである。

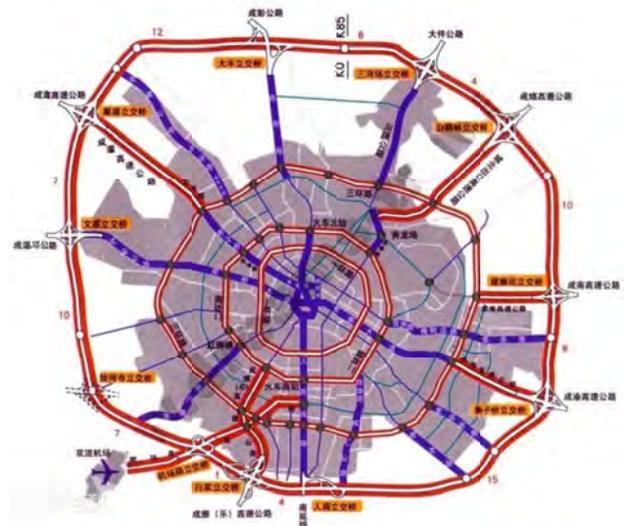


図-2 成都市高速公路放射環状構成図²⁾



図-3 第二・第三環状高速道路網計画図²⁾

3. 成都市の地下鉄

1985年に成都市規劃局が総合交通計画弁公室を設置し地下鉄構想が検討し始められ、2005年11月に「成都市城市快速軌道交通建設規劃」が国務院の批准を受け、12月28日に1号線工事が着工された。2007年12月29日には2号線工事も着工され、2010年9月27日に1号線の営業が開始されている³⁾。

2017年9月時点で、5路線(1号線、2号線、3号線、4号線、10号線)、140.8Km、100駅が営業されており、2016年の年間利用客数は5.61億人次、一日平均153.21万人次となっている。なお、これまでの一日最大利用者数は272.97万人次で、私どもが成都市を訪問した後の2017年9月30日に記録したようである。前回訪問時の2013年9月には1号線一期工事区間(升仙湖～世紀城)18.5Kmと2号線一期工事区間(茶店子客運～成都行政学院)22.47Kmの合計40.97Kmのみで営業されていたので、4年間で約100Kmが延伸されたことになる。

成都市における地下鉄建設は引き続き推進されることになっており、2016年7月11日に国家發展委員会は「城市軌道交通第三期建設規劃(2016～2020年)」に関する申請を批准している⁵⁾。この第三期建設計画完成時の2020年には11路線、総延長460Kmを達成し、軌道交通量が公共交通量の35%を占めると予測している。

さらに、2016年9月12日から成都市規劃局のホームページに批准前公示として公表された「成都市城市軌道交通線網計画図(修編)」には2030年の軌道交通ネットワークが示されている⁶⁾。それによると、地下鉄は24路線となり、現在鉄道路線として供用されている3路線「成灌線」「成彭線」「成蒲線」を公共交通網に組入れ、行政区域を合併した簡陽市内の環状線「簡陽線」、隣接する資陽市と結ぶ「資陽線」と合わせて合計29路線、総延長1,709Kmとなる計画である。

ところで、既設鉄道路線の公共交通網への組入れの対象路線に、都江堰市と成都市を結ぶ「成灌快速鉄道」がある。実は、筆者は2013年9月に都江堰市を訪問した際に「离堆公園」駅から「犀浦」駅まで、この鉄道に乗車したことがある。車両は新幹線仕様で、運賃は10元と安かったが、運行頻度は一日到着9便、出発10便と少なく、「犀浦」駅で地下鉄2号線に乗り継ぐ際は、500mほど屋外を歩かなければならないという、誠に不便な路線であった。この当時の地方鉄道建設は中央政府が主導して実施していたようで、地下鉄との乗り継ぎが全く考慮されていない実情に驚かされたものである。今回、成都市規劃局が公表した将来計画の中で、この「成灌線」が公共交通網に組み入れられることにより、「犀浦」駅での乗り継ぎも改善される



図-4 成都市地下鉄営業路線図 2017



図-5 成都市軌道交通 2030 年計画図⁶⁾

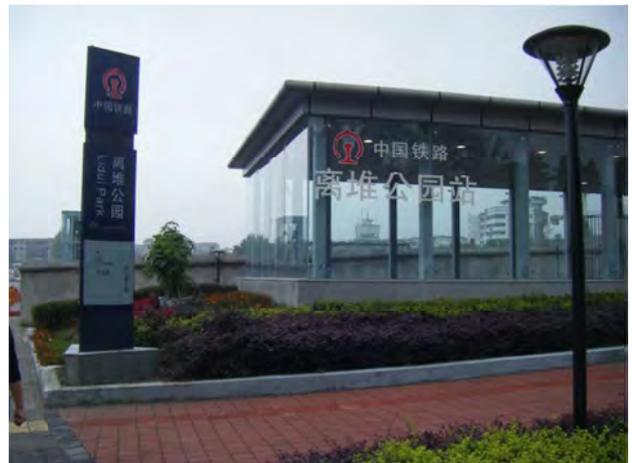


写真-1 成灌快速鉄道离堆公園駅(2013.9.7撮影)

のではないかと期待されるのである。第三期建設計画の総投資額は831.41億元(日本円で1.43兆円)で、20%は市政府の財政資金が充てられるが、残りは銀行からの借款や多元的な融資で賄うとしている。中国でも自家用車が普及しつつある中で、公共交通が投資額を償還できる収益を出せるかどうかの鍵は、利便性を確保することにあるのではないかと考えている。

4. 成都市のBRT

中国ではBRT(Bus Rapid Transit)は快速公交と呼ばれている。筆者は2011年の8月に北京市で、9月に江蘇省常州市でBRTを調査する機会を得た。北京市では天安門広場を起点とする平面道路のバス専用レーン方式が2005年12月30日から開業し、現在は4路線が運用されている。常州市では、中心市街地と郊外の新幹線駅を結ぶ路線が平面道路のバス専用レーン方式で2008年1月1日から開業した後、順次路線が追加され現在は23路線で運用されている。

成都市のBRTは二環路の高架化に際して計画されたもので、高架化完成の翌日2013年5月31日に無料運行を開始し、6月11日から営業を開始している。環状道路を一周する車両が両方向に一定間隔で運行するもので、始発・終点停留所が異なる2系統が運用されており、2015年11月のデータで一日の利用者数は29万人とされている⁷⁾。筆者が2013年に訪問した際、開業から3か月余り経過した9月に実施した乗降客数調査では、平日の1便(一周)あたり604人であった⁸⁾。営業時間帯6:00~23:00に平均5分間隔(ピーク時は30秒間隔)で運行すると仮定すると、運行台数は両方向で408台となり、これに604人/台を掛けると、24万人となる。概算としては納得できる数字である。

写真-2に常州市BRTの停留所を示したが、バス専用レーンは中央分離帯側に造られている。歩道からこの停留所に行くためには、横断歩道か地下道を通る必要がある。写真-3は成都市BRT蜀漢路口北停留所への登り口である。歩道からバス通路を横断歩道で高架下まで渡り、そこから高架下の停留所階に登らなければならない。地下道にしる、高架道にしる、移動するためにエスカレーター等の歩行支援装置が不可欠となる。小牧市で廃線となった新交通システム桃花台線の高架構造が利用者に優しくなかったことが思い起こされる。料金徴収は、停留所の入口にある自動改札機にトークンを入れるかICカードを触れるかで行われるが、常州市でも成都市でもトークン売り場には係員が配置されている。常州市の料金は一律1元、成都市の料金は一律2元(35円)である。どちらも、ICカードでは割引が適用されるし、高齢者は無料である。成都市の快速公交は二環路から郊外地区へ放射状にアクセスするルートが計画されており、今年中に新都方面の「鳳凰高架快速公交」が開業する予定である。

今回の成都市訪問時には、残念ながらBRTに乗車することはできなかったが、9月19日の朝8時から30分間、6人全員で宿泊したホテルに近い「紅牌樓西」停留所を視察した。二環路の歩道を停留所近くまで歩き、バス等の走行する緩速車線の横断歩道を高架下のエスカレーター乗り口まで渡り、エスカレーターで改



写真-2 常州市BRT文化宮停留所 (2011.9.12撮影)



写真-3 成都市BRT蜀漢路口北停留所登り口 (2013.9.4撮影)



図-6 成都市BRT路線図

札口のある高架下の階まで上る。改札口にある乗車券売り場で6人分のトークンを近藤氏がまとめて購入し、各自が改札機を通り、さらに階上の高架道路階まで上る。ここで注意が必要なのは、高架道路にある停留所は時計回り方向と反時計回り方向は出入口が分かれていることで、私どもは反時計回り方向の停留所へ行き、そこで乗降状況の調査を行ったのであった。

5. 成都市の商業空間と自転車シェアリング

今回の調査では、成都市の商業空間を実査することができなかったので、2013年に訪問した際の情報を記載することとする。なお、対象施設の位置は次頁の図-7に記載してある。

(1) 天府文化広場

この広場は紀元前4世紀以来「蜀」の国の城が築かれた位置だと伝えられている。既述した環状道路網の中心に位置しており、地下鉄の1号線と2号線が交差する文字通り成都市の中心である。広場の北には四川省科学技術館があり、その前庭には毛沢東像が屹立している。広場の地下には地下鉄駅があり、そこへのアクセスルートがサンクンガーデン形式で設えられている。広場西側には成都博物館新館、東側には錦城芸術宮が立地し、付近には百貨店も営業している。

(2) 春熙路

1924年に現在の春熙路境界が改造され、春熙路と命名されたようである。1980年代の改革開放で繁栄し、1992年に開始された夜市では驚異的な売り上げがあったとされている。2001年5月に歩行者専用道路工事が始められ、2002年2月に供用開始されている。8頁の表-3に記載したように、イトーヨーカ堂は1997年に开店しており、伊勢丹は歩行者専用道路供用後の2007年に开店している。飲食系ではマクドナルド、ケンタッキー、ピザハット、ハーゲンダッツなど世界のファーストフード店が軒を並べていて、2013年の訪問時には、スターバックスでコーヒーを飲んだ思い出がある。

(3) 自転車シェアリング

中国のレンタサイクルは2008年に杭州市で始められたのがステーション留め置きシステムで、北京市でも2012年から東城区と朝陽区で同様の方式の運用が開始された。筆者のゼミに所属した北京市出身の留学生王煒君は2013年度の修士論文でこのシステムを取り上げ、車両故障への対応やステーション間の車両移動の必要性について指摘している。

今回訪問した成都市では、シェア自転車は町中ですぐに見つけることができ、好きなところに乗って行って、そこで乗り捨てればいい、という便利なものになっていた。このシステムは2016年に導入されたということで、成都市内の歩道に数多くのシェア自転車が放置されている景観は、決して見栄えが良いものではなかった。成都市在住の教え子の薛峰君の情報によれば、自転車シェアリングに参入している企業は情報通信関連企業であり、これらの企業は金融業も手掛けていて、既存の市中銀行よりも有利な利子を支払うことで、顧客を増やしているとのことである。

写真-6は9月20日の朝にホテルの近くの麗都公

園を視察に出かけた際に撮影したもので、歩道上のシェア自転車を朝の8時30分過ぎに利用する市民の様子である。この歩道のすぐ近くにはバス停があって、そのバス停を降りた市民が、目的地までの移動にシェア自転車を使うのであろう。自転車を利用するにはスマホのアプリを起動し、スマホのカメラを自転車に印刷してあるQRコードに向けると自転車が解錠され乗車できるのである¹⁰⁾。ただ、歩道上にシェア自転車が溢れて、歩くのに苦労したのは、いただけなかった。



写真-4 天府広場の地下鉄への通路(2013.9.4撮影)



写真-5 春熙路のペDESTリアン・モール(2013.9.6撮影)



写真-6 麗都公園前歩道のシェア自転車(2017.9.20撮影)



図-7 成都市調査対象施設等位置図⁹⁾

6. 成都市歴史探訪

(1) 武侯祠博物館と錦里古街

三国時代の蜀の都である成都市に、蜀の宰相であった諸葛亮(孔明)の祠があるのは当然であるが、同一敷地に劉備玄德の墓である恵陵があるにも拘らず、諸葛亮(諡号「忠武侯」)を祀る「武侯祠」と称されているのは、諸葛亮の方が劉備よりも人気があるということであろう。恵陵は西暦223年に造営されており、武侯祠は五胡十六国時代成漢(304-347)の李雄が造営して今の位置に移したと伝えられている¹²⁾。なお、現存する施設群は清時代のものである。

私どもは成都市滞在の最終日である9月22日の午後に武侯祠博物館と錦里古街を訪問した。武侯祠内には写真-7に示すように、諸葛亮、劉備、関羽、張飛の塑像が展示してある。顔の表情はそれぞれ特徴がよく表されているように感じるが、そのイメージは三国志演義から連想されているようである。武侯祠博物館内には三国志に関連する様々な資料が展示されており、日本のNHKで放送された人形劇で使われた川本喜八郎氏製作の人形も展示されていた。

武侯祠博物館の東側には錦里古街といわれる商業施設が立地している。建築物は清国末期～中華民国初期



写真-7 武侯祠内の展示塑像(2013.9.5撮影)

の意匠で造られており、2004年10月に開業し、2009年1月に拡張整備されている。業態は物販や飲食が主なものであるが、中には文化的サービス業もあった。調査団員の興味を惹いたのは、客の姓名の漢字を織り込んで漢詩を作成するというもので、出来上がった漢詩を著名な書家が清書した作品を購入する仕組みになっている。

(2) 杜甫草堂(とほそうどう)

今回は訪問できなかったが、司馬遼太郎氏が「街道をゆく、中国・蜀と雲南の道」で紹介している杜甫草堂は興味深い施設である。唐の時代の「詩聖」杜甫は759年に起きた「安史の乱」から逃れるために今の陝西省から四川省に移り、景色の綺麗な浣花溪の畔に建てた簡易的な建物(草庵)で4年ほど住んでいた。その時住んでいた庵は残っていないが、五代十国の前蜀の時代(907-925)に詩人である韋庄がこの跡地に草庵を造り直し、それ以来文物遺跡として保存されてきたということである。敷地面積は約20ヘクタールある。竹林に囲まれた園内には、杜甫の塑像や銅像の他にモニュメント化された姿の作品も展示されている。

保管されている各分野の資料は合わせて30,000冊に上り、文化財が2,000点も納められている。「少陵草堂」の石碑が納められた亭が杜甫の草庵をイメージし、「詩聖」への思いを忍ばせる記念物となり、杜甫草堂のシンボルとされている¹³⁾。



写真-8 少陵草堂(2013.9.5撮影)

(3) 寛窄巷子(かんさくこうし)

清朝時代の康熙57年(1718)に、この地方に派遣された八旗兵たちの駐留地として開かれた城郭「少城」がこの街の始まりで、最盛期には2万の兵とその家族3~4万人が住んでいたといわれている¹³⁾。1948年には三つの通りが「寛巷子」「窄巷子」「井巷子」と命名され、1980年代には「成都歴史文化名城保護規劃」に組み入れられた。2003年には寛窄巷子を歴史文化地区



写真-9 寛窄巷子の建築物(2013.9.7撮影)

として改造する事業が始まった。もとの旧市街地をベースにし、観光やレジャーを目的とした古代蜀文化をアピールする複合型カルチャー商店街を目指し、「古き良き成都、現代都市の客室」という意味の「天府少城」がテーマとなっている。2005年には寛窄巷子再建活動が開始され、2008年6月には、清末から民国初期にかけての風貌を彷彿とさせる45軒の四合院、西洋式の建物、新たな庭園式ホテル等がある寛窄巷子として生まれ変わった¹³⁾。

筆者は2013年に訪問した際に、この寛窄巷子を視察したが、改造された街並みのどの部分が保護され活用されているのか、どの部分が新たに築造されたのかを見極めることが難しかった。しかし、通りから門を潜って中に入ると四合院の建物があり、中庭や建物内部が物販店や飲食店として活用されていた。

土産品店の中には四川省の少数民族が作成した織物が展示・販売されているものがあつた。西藏族などを支配するために康熙帝が派遣した軍隊の居住地後で、支配対象であった民族の末裔が制作した商品が販売されているという事実に触れ、時代の流れを感じたものであつた。その商品は、手作り感に溢れ、とてもお洒落なものであつたことを付記しておきたい。

(4) 蜀風雅韻劇院(しよくふうがいんげきいん)

9月22日の夕刻、雨に見舞われた中、私どもは成都市最後の夜を「川劇(せんげき)」観覧のために蜀風雅韻劇院へ赴いた。川劇とは京劇と似た様式で行われる中国の伝統的演劇である。演目は楽団演奏、胡弓独演、群舞、手の影絵、喜劇などであるが、最大の出し物は俗に「変面ショー」と呼ばれているもので、役者が顔に手を当てる、または自身が着ている民族衣装の大きくて長い袖、あるいは小道具として使っている厚紙を貼った大型の扇子で顔を隠す瞬間に顔の造作が変わるのである¹⁵⁾。同じ役者が何度も何度も変面を繰り返す様に、一種異様な感覚を覚えるものがあつた。劇場内での撮影が禁止されていたので、ネットから入手¹⁴⁾した写真-10で変面のデザインを紹介する。



写真-10 川劇の変面ショー¹⁴⁾

7. 都江堰市にて

(1) 都江堰

都江堰を2013年と2017年の2回訪問したが、滞在時間の関係と九寨溝地震の影響があって、今回の訪問では限られた調査しかできなかった。前回の調査内容で補足する。図-8に前回の行程路を実線、今回の行程路を破線で示した。前回は離堆公園口から入り、伏龍観から宝瓶口（用水取入れ口）を観察した後、洪水時に流水を越流させる「飛沙堰」を視察した。次に魚嘴へ行き、外江閘門上を右岸側まで歩き、右岸側の取水路も確認した。取水路に架かる吊橋「安瀾橋」を渡り、左岸側にある二王廟を拝観した後、都江堰を一望できる秦堰楼に登った。この日は雨模様であったため、遠方が霞んでいたが、それが却って風景画のような雰囲気を出している。秦堰楼から車道に出て、路線バスで都江堰市街地に戻ったのである。実は今回の調査でも、この秦堰楼からの眺望を愉しみにしていたのだが、直前の九寨溝地震で秦堰楼が破壊され、観覧が叶わないと言うのである。移動コースも高台の道路から二王廟を通過して魚嘴まで往復するという難儀なものであった。2008年に続き、2017年も都江堰は地震被害に遭ってしまったのである。

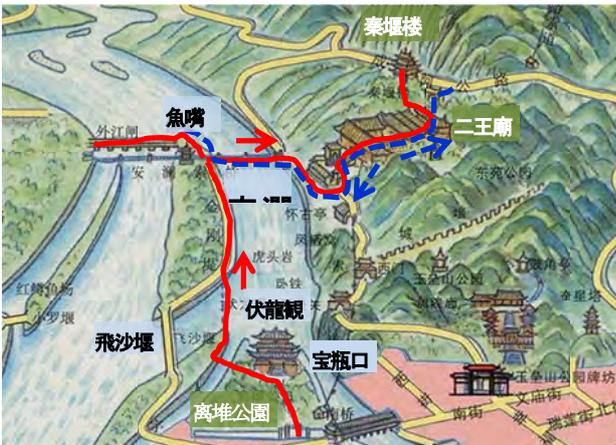


図-8 都江堰風景区内の移動経路¹⁶⁾



写真-11 秦堰楼からの都江堰の眺望(2013.9.7撮影)

(2) 青城山

青城山は道教発祥の地で、数多くの道教寺院があり、修行が今も続けられているようである。私どもは、道教の信者ではないので、聖地を巡礼するという気持ちにはなれない。結局、世界文化遺産という価値を確かめるために、一人当たり90元の入場料金と、往復60元のロープウェイ料金の合計150元（2,600円程度）を支払うことにしたのである。

電動バスを降りて歩き始めると、歩行者道路周辺には可憐な花が咲き乱れ、清掃も行き届いているので、快適な歩行空間をトレッキングしている気持ちになってきた。標高790mの山門から目的地の上清宫（標高1,180m）まで、標高差は390mあるが、その大部分はロープウェイでクリアされるとすれば、豊かな自然環境を愉しみながらの軽登山の旅である。ロープウェイ下駅近くには1985年に築造された人造湖「月城湖」があり、湖を横断する遊覧船が就航していたが、私どもは、この遊覧船には乗らずに、湖畔の木道を歩いたのである。ところで、気懸かりなのは、翌々日に予定されている峨眉山登山のことである。青城山登山で体調を思い、峨眉山を諦めることにならないようにと、参加者一同は慎重に足を運んだのであった。体力と時間に余裕のある場合は、上清宫からさらに歩いて、標高1,260mの老君閣を目指すことになる。

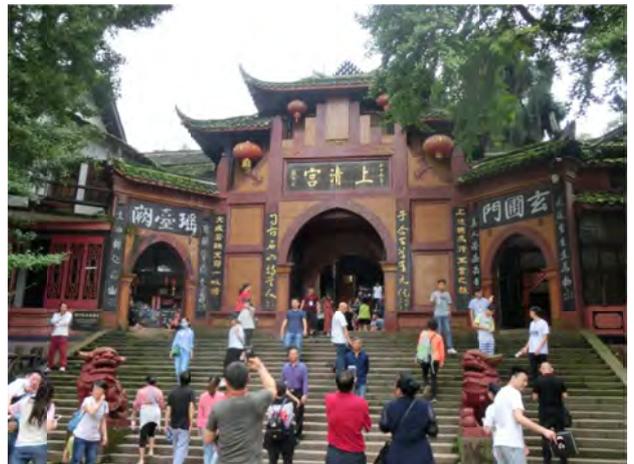


写真-12 青城山上清宫(2017.9.19撮影)



図-9 青城山風景区内の移動経路¹⁷⁾

8. 樂山市にて

(1) 樂山大仏

樂山市の対象施設は仏教に関連するので、道教に比べて多少の親しみを感じるものがある。樂山大仏は713年に発願され803年に開眼したとされている。民衆の布施で建設したことや提唱者が死亡したことなどが影響して長期間を要しているものと思われる。これに比べて、奈良東大寺の盧舎那仏は聖武天皇という裕福な為政者が発願したこともあり、745年に製作を開始し752年に完成している。つまり、樂山大仏の建設より後に建造を始め、先に完成しているということになる。そういうことも含めて、若干の親しみを感じながら遊覧船に乗り込んだのである。

救命胴衣を着用して甲板に出ると、暫くして船は動きだした。世界遺産の観光地だけあって、多くの船が行き交う中を、船はゆっくりと港から大仏に近付いていった。大仏の前で他の船が写真撮影の邪魔になるという一幕もあったが、驚いたことに、樂山大仏の穿たれている崖地では、数多くの観光客が通路を移動する姿が見受けられた。青城山や峨眉山での登山を余儀なくされている者としては、船上からの視察が何よりもありがたく感じられたのであった。



図-10 樂山大仏の遊覧船コース¹⁸⁾



写真-13 樂山弥勒仏と2体の脇侍天王像(2017. 9. 20撮影)

(2) 樂山広場

樂山大仏の拝観を終えた9月20日の昼下がり、私も樂山市の市街地視察を試みた。チャーター車の運転手に柏楊中路の樂山市中医院前バス停で降りてもらい、一時間後に同じ場所に迎えに来てもらうよう依頼して、6名は樂山市内に繰り出したのである。樂山大仏に向かう途中でラウンドアバウト交差点があることに気付いていたので、交差点に面したビルの2階に喫茶店がないか探したところ、手頃な店が見付き、早速ティータイムと洒落込んだのであった。インスタントコーヒーに一杯30元(約500円)という法外な支出を余儀なくされたものの、五差路交差点の交通調査という目的が果たされたので、次は交差点の反対側に整備されている都市公園「樂山広場」の視察に向かった。信号のない横断歩道を何とか渡った先にある商業施設を覗いてみたが、目的とする市街地地図を売っている店は見付からなかった。

樂山広場は歩道と公園エリアが連続して整備されており、開放的な空間が確保されていた。成都市の麗都公園とは全く対照的な整備状況であった。また、植栽されている樹木も、良く生育していて、手入れも行き届いているように感じられた。ただ、樹種が判らない樹木があり、知識不足を痛感した次第であった。



写真-14 樂山広場と交差点(2017. 9. 20撮影)



図-11 樂山広場周辺市街地図¹⁸⁾

(3) 峨眉山

峨眉山とは大峨、中峨、小峨などと呼ばれる峰々の総称である。峨眉山は仏教の四大名山のひとつで、普賢菩薩が住む山とされてきた。文殊菩薩の住む五台山(山西省)と地藏菩薩の住む九華山(安徽省)には未だ行っていないが、観音菩薩の住む普陀山には 1999 年の浙江省建設庁との公式交流の際に訪問しているので、四大名山のうちの二山目に拝観できたことになる。

図-12 は登山観光バスの終点である雷洞坪駐車場で撮影した観光案内板の一部であるが、図の右側から山頂を囲むように造られている自動車道を 2 時間足らず走ると、標高 2,430m の雷洞坪駐車場に到着する。この自動車道は最初の 1 時間程は溪流沿いを登っていくが、その後は九十九折の山岳道路が森林帯を縫うように走るのである。麓の報国寺客運中心の標高が 550m 程度であるので、1,900m の標高差を歩かずに移動できるという訳である。因みにバス料金は往復 90 円で、比較的リーズナブルなものと思われた。

雷洞坪駐車場から標高 3,079m の金頂までは徒歩とロープウェイによる旅となるが、標高差 650m のうち 510m はロープウェイのお世話になるので、徒歩では 140m 程の標高差を登山したことになる。3,000m 級の高さの登山道は、日本ではハイマツや岩場が一般的であるが、峨眉山では針葉樹林が形成されているうえに、寺院建築物が溢れているので、標高を勘違いしてしまいそうになる。ロープウェイを降りると、一瞬の青空が垣間見えたが、すぐに雲が湧き出してきてしまった。太陽光が遮られると、一気に体感気温が下がり肌寒さを禁じ得なかった。

登るときは気付かなかったが、降りる際に建設資材を運ぶ歩荷(ボッカ)の人々に出会った。金頂で建築工事が行われていたが、セメントや砂を人力で運ぶことが意外であった。空輸ではなく、人力輸送というのが中国らしいと感じたのは筆者だけではないだろう。



写真-15 樹林越しの四面十方普賢金像(2017. 9. 21 撮影)



図-13 雷洞坪～金頂間の移動経路⁹⁾



図-12 峨眉山登山ルート図

9. 大熊貓繁殖研究基地よもやま話

海外都市調査で大熊貓を見に行ったのは2回目である。1回目は1992年に実施されたIREとREFの合同海外研修北京・天津都市調査団の時、天津動物園へ出かけたものの、檻の中で寝ている大熊貓の背中を見ただけというお粗末な結果だった。

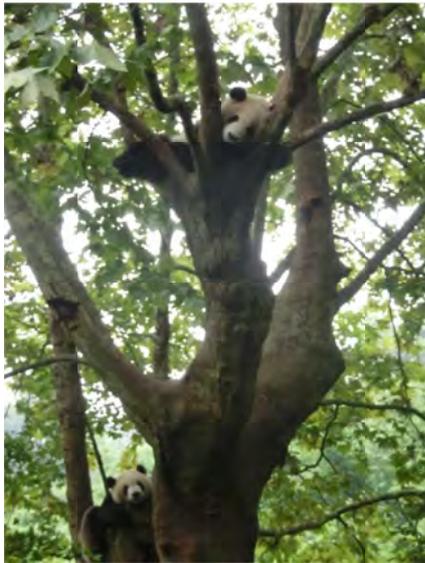


写真-16 樹上の大熊貓(2017.9.22撮影)

それから25年後に訪問した「成都大熊貓繁殖研究基地」では、数多くの動く大熊貓を見ることができた。その中でも、生後間もない赤ちゃん大熊貓を間近で見ることができたことは、誠に幸運であった。

この研究基地は1987年3月に元の成都動物園のパンダ保護の基礎の上に、成都市人民政府によって設立されたもので、これまでに172頭の繁殖に成功し、113頭が飼育されているのは世界最大とのことである²¹⁾。

私どもはガイドの李さんに案内していただき、基地内で年齢別に飼育・展示されている大熊貓を、順次見て回った。これほど多くの大熊貓を一日で見るのは初めての体験で、それだけでも来た甲斐があったというものだが、「科学探究館」の展示内容には感心してしまった。中国語だけでなく日本語を始めとする外国語で解説が理解できるのである。デジタル大国の中国であるから当然といえばそれまでだが、解説内容の科学的・技術的水準もかなりのもので、この施設に一日浸っていれば大熊貓博士になれるのではないかとも思ったのである。保護教育にも力を入れており、研究基地のホームページからは、学校等で使用できる教材「探秘熊貓」がダウンロードできるようになっている。残念ながらこ

この教材は中国語であるが、近い将来、日本語版がダウンロードできることを期待したいものである。



図-14 教材「探秘熊貓」の表紙

注・参考資料

- 1) 成都スタイル (新版/2017年3月)、日本貿易振興機構 (ジェトロ)
<<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2017/>>
- 2) 绕城高速公路、百度百科
<<https://baike.baidu.com/item/>>
- 3) 成都地鉄、百度百科
<<https://baike.baidu.com/item/>>
- 4) 成都地鉄、維基百科
<<https://zh.wikipedia.org/wiki/>>
- 5) 成都市城市轨道交通第三期建設規劃、中華人民共和國国家發展和改革委員會ホームページ
<http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201607/t20160715_811356.html>
- 6) 成都市城市轨道交通線網計画 (修編) (批前公示) 成都市規劃局ホームページ「公示公告/往期公告」
<<http://www.cdgh.gov.cn/search/>>
- 7) 快速公交系統、百度百科
<<https://baike.baidu.com/item/>>
- 8) 薛峰、成都市の通勤交通における行政施策と市民意識のギャップに関する研究、平成26年度名古屋産業大学大学院修士論文
- 9) Google Map <<https://www.google.co.jp/maps/>>
- 10) 春熙路、百度百科 <<https://baike.baidu.com/item/>>
- 11) 自転車シェアリングが中国で成功し、日本で失敗する理由、Newsweek 日本版 2017.9.13 丸川知雄 中国経済事情 <<http://www.newsweekjapan.jp/marukawa/2017/09/post-31.php>>
- 12) 成都武侯祠、ウィキペディア日本語版
<<https://ja.wikipedia.org/wiki/>>
- 13) 杜甫草堂、寛窄巷子、ふれあい中国・成都観光スポット <<http://www.chinatrip.jp/chengdu/attraction/attraction-163.htm>>
- 14) 川劇、百度百科
<<https://baike.baidu.com/item/>>
- 15) 川劇、ウィキペディア日本語版
<<https://ja.wikipedia.org/wiki/>>
- 16) 都江堰、百度百科 <<https://baike.baidu.com/item/>>
- 17) 青城山索道、百度地図 <<http://map.baidu.com/>>
- 18) 樂山地図、百度地図 <<http://map.baidu.com/>>
- 19) 峨眉山地図、百度地図 <<http://map.baidu.com/>>
- 20) 中国世界遺産の旅3 四川・雲南・チベット、講談社、2005年10月14日発行
- 21) 成都大熊貓繁殖研究基地ホームページ・日本語版
<<http://www.panda.org.cn/jp/>>