

# ポルトガル・鉄道の旅

菊池 正人

この原稿は、私が所属しています「海外鉄道研究会」の会報、「PENDELZUG」の第45号（2003年10月）に発表させていただきました、2003年1月のポルトガル旅行の紀行文です。ポルトガルといえば歴史的に日本との結びつきも強いのですが、鉄道に関して言えば、隣接する他のヨーロッパ諸国と比べると情報量は多いとは言えず、実態は我々鉄道ファンといえどもあまり良くは知られていないように思います。この一週間程度の旅行位でその全貌が明らかになるわけではないのですが、この拙文で、ほんの少しでもポルトガルの鉄道に関する理解が深まれば幸いです。

発表から5年経ち、情勢は大きく変わってしまっていますが、文章は一部加筆・修正しているものの、基本的には原文のままで、この他に適宜画像を加えています。なお、鉄道趣味の会報での発表ですから鉄道関連の事柄ばかりで、その他のバスだの観光だのという部分にはほとんど触れられていません。その辺を踏まえてご覧頂ければ幸いです。

（それにしても、この5年の間のユーロ高の凄まじい事…。）

（2007年12月1日）

## テージョ川の南側

セトゥーバル・アリガルベ方面へ行く鉄道は、リスボンから見て、テージョ川の対岸に位置するバレイロから発車するので、船に乗らなければならない。フェリーの「駅」にはポルトガル国鉄（以下CP）のカウンターがあるので、イベリック・レイルパスをヴァリデートしてもらう。ただしこのパスでは船には乗れず、1.05ユーロを別払い。（船はCPの運営ではないようだ。）船は渡し船を少し大きくした程度で、それ程大型ではない。バレイロからの船が着くと、通勤・通学の客がどっと降りてきた。

出航すると、思った以上に風が冷たい。8時を回り、ようやく日の出となり、遠ざかっていくリスボンの町がみるみる赤く染まっていく。右手に4月25日橋を見たりするうち、30分でバレイロに着いた。路線バスの発着は頻繁だが、町の中心からは離れているのか案外殺風景。駅の構内にはステンレス車体の車両が何両も留置されているのが見える。駅はこじんまりしている。相対式の2面2線だ。

ファーロ行IR（インターレギオナル。急行というところか）は、2等車3両（1両はバーとの合造）+1等車の客車4連で、最後部の1等車はシートと窓のピッチが合っていない。ガラガラだ。バレイロ付近は複線ながら電化はされていないが、セトゥーバルを過ぎると、架線が張られるようになる。しかし、ELの姿を見る事は無く、まだ使用されていないようだ。そして、あっちこっちと電化の単線が合流と分岐を繰り返す。貨物専用の路線なのだろうか。

1時間30分ほど走ったグランドーラ駅はホームがずいぶん新しい。点字ブロックに地下道もある。最後部の貫通扉の窓から後方を見ると、あちらこちらで線路が新線に切り替わっていて、バラストも真っ白だ。古い鉄橋を見る事もできる。どうやら、セトゥーバルから先、電化も含めて総合的な改良が行なわれている真っ最中の様子。やがて線路はモンシケ山地にかかってカーブが多くなる。フンシェイラの先は新線区間は見られず、架線柱が立っているので、この付近は在来線に架線を張るだけで済ませるといふ事なのか。

昼近くなってバーへ行く。と言ってもサンドイッチや菓子、アルコールやタバコなどを売っているだけで、カウンターはあるものの売店と言う感じでやや殺風景だ。サンドイッチを食べ、コーヒーを飲んでいるうちに山越え区間が終わって広々としてきた。地面が赤っぽいのが南国らしい所か。

ラゴスへの路線を分岐するトゥネスでの乗降が結構多い。付近は田舎町と思うが、開けて明るい。オレンジ（と言っちゃっていいのかな？）の実がなる木々が連続し、花が咲き乱れている。

ファーロが近づくと、かなり民家が多くなり、高層ビルもいくつか見られるようになる。一大リゾートとは聞いていてももう少しひなびた所と思っていたのだが。ファーロからこの列車はそのままヴィラレアル・デ・サント・アントニオ行となり、3分停車ですぐに出て行った。

ラゴス行ローカルは2等のみで2両編成。トゥネスまでは今きた路線を引き返す。最後部の貫通扉の窓から後部を見ると、カーブは多いが直線も長く、スピードは結構出るようだ。アップダウンが多いようだ。丘の斜面に広がる集落の民家はみなオレンジ色の屋根に白壁でまぶしい位だ。

メガネをかけたヒゲの車掌は、走っている間は知り合いらしい女性とずっとおしゃべりしている。駅に着くとホームに降りて合図をして、発車すると検札に回るのだが、日本と違って決まった車掌の定位置は定められていないし、旧型客車のためドアが手動で、放送設備も無いからアクシデントでも無ければ他に仕事が無いのだろう。



ポルティマンの手前の鉄橋はかなりの年代物のようで、時速10 km/hでノロノロ渡る。いかにも貧弱だ。ポルティマンからラゴスにかけては民家の軒先にズラッと洗濯物が並んで干してあるのが見える。一方、土曜日だからかキャンピングカーが空き地に並んでいるのも目に付いた。

ラゴスはホテルの客引きが目につく。車内で車掌とおしゃべりしていた女性からも声をかけられたし、駅前と、通りに出る橋でも声をかけられた。ラゴスもリゾートらしいが、オフシーズンだからかな？全て断ってユースホステルへ。1泊朝食つきで10ユーロと格安は結構だが、朝食はなんと9時から。これでは8時20分発の列車に間に合わんと持ちかけると、出発の時に朝食のバックを渡してくれるとの事。ろくに暖房の効かない相部屋で（幸い他に誰も泊り客は無く、毛布を3枚かぶって寝た）一夜を明かし、朝8時前にレセプションに降りてもドアは閉じたまま。傍らにイスを並べて寝ていたお兄さんが手続きをして、袋詰めの朝食（パン2個とジャム・マーマレード・マーガリン）を渡してくれる。外はちょうど朝日が昇り、町全体をオレンジに染める。温暖な地と聞いていたのに東京並みに寒い。

トゥネスへ、さらにIRに乗り継いでフンシェイラへ戻り、エヴォラ行に乗る。フンシェイラからベジャまでは1日2往復だけで、明るくなってから乗れるのはこの列車だけだ。改良工事のホームで待っていたのはかなり古いディーゼルカーの単行で、2等のみでモノクラスのはずだが、前方はかつては1等だったらしい。後方の2等のビニール地のクロスシートはえらくピッチが狭い。

このディーゼルカーは運転室が半室で、もう半分は格好の展望スペースになっている。といっても前部は車掌がずっと陣取っているのだから、後部のスペースから後方を見る。意外にいい線路状態と思っていたのに、オウリックで貨物支線を分岐すると、急にかなり揺れるようになる。枕木は木製で、バラスタも少なくレールはひもみたいにヒョロヒョロしている。いくつか廃止となった駅を通過し、淡々と農村地帯を行く。残された駅は非常に少ない。

やがてベジャの町が見えてくると、白い建物がほとんどで町全体がまぶしく見える。ここでかなりの乗客の出入りがあった。カーサ・ブランカで進行方向が逆になる。レールはさらに貧弱になり、軌間がかなり狂っているように見えた。

エヴォラは歴史地区が世界遺産にも指定されているアレンテージョ地方の中心地だが、駅は町のはずれで閑散としている。駅舎にはポルトガル名物のアズレージョで街の歴史が描かれている。ガイドブックと照らし合わせても分かったのは1637年の反カスティーリャ暴動だけだったが。

戻ってきたカーサ・ブランカ駅は運転の職員はいるものの、窓口は閉まっていて使われている様子がないしバーも閉鎖されている。駅前も民家が数軒あるだけで辺鄙だ。それでもベジャ始発のIC（インターシティ。特急）に乗り換えると1等車はさすがに上等で、乗り心地も先のDCと全然違って滑るような走りだ。バーでサンドイッチとカフェオレを食べる。おばさんが一人でやっているが、客は少なく車掌とおしゃべりしている時間のほうが長いみたいだ。

ベントス・ノーバスでは右の方へ路線が別れていく。テージョ川を渡りサンタレンの方へ行くようだ。(トーマス・クックの時刻表にはないファーロ～ポルト間の直通列車が設定されているようだ。)そしてポセイラオ?の先、立体交差で複線と合流する。かなり新しく、これも新線なのか。この辺も架線が張られていたが、ピニャールノヴォの手前で消えたからまだ工事の様子。いずれにしてもテージョ川の南側の路線は近い将来の大激変は間違いないだろうが、近郊列車が1時間おきに走っているパレイロ～セトゥーバル間改良工事が行なわれている様子もなく、架線も見られないから、恩恵を受けるのは貨物輸送が中心になるのだろうか。ポルトガルも長距離バスが発達して鉄道との競争が激しいようだが、その意味で旅客はリスボンからだ連絡船に乗りなければならないのは痛いと思う。

### コビリャン経由でポルトへ

リスボンからポルトまではエストレーノ山脈の東を通り、コビリャンを経由するルートを利用してみた。サンタ・アポローニャ駅は地下鉄を受け入れる工事の真っ只中で、コンコース前へ延びる5番線は途中でカットされている。ポルト行きIC(インターシティ。特急)は駅舎の先の1番線に停車していた。最後部の1等車は赤系のインテリアがおしゃれだ。

万博に合わせて造られたというオリエンテ駅は屋根がものすごく高い。駅付近は建築ラッシュで、副都心として栄えていくのだろうか。テージョ川に斜張橋が架かっているのも見る。川の向こうまで延々続く高架橋に繋がっていて、船舶航行用に途中の一部が高くなっているのは東京湾アクアラインを連想させる。オリエンテ駅からは複々線となって素晴らしく乗り心地がいい。140km/hは出ているのだが、しかしユースホステルを朝食抜きで出てきたので朝食でもトパーへ行ったのだが、セットメニューみたいなものは存在せず、結局サンドイッチとクロワッサン、ファンタで寂しい朝食になったのは少々ガッカリ。

ホームの真ん中に駅舎があるエントロンカメントからのコビリャン行は例によってステンレス製の旧型客車3連で、最後部の1等車はコンパートメントだ。快晴だが暖房が入ってなくて寒く、車掌もコートを着ている。アブランテスでスペインへ向かう本線と分かされると、テージョ川の向こうのほうに集落が見え、城壁も見えた。ファーロやラゴスもそうだったが、ポルトガルではどこも、駅は街からかなり離れたところに設けられているように思える。

しばらくテージョ川沿いを走っていくが、ロダンの手前で右手に別れていく。どんどん高度を上げ、2つトンネルを抜けるともう人里まれと言う感じ。トヘイリーニョの駅など土で盛ったホームに待合所があるだけ。民家なんてあたりに全然見当たらないのに、客が1人降りていった。やがて遠くに白く輝くエストレーノ山脈が見え、カステーリョ・ブロンコ、アルカイデと過ぎていくうちにだんだん近づいてくる。コビリャンはずいぶん場違いな感じで高層ビルが立ち並ぶ。集落は山腹の上の方まで広がっており、山岳リゾートなのだろうか。



乗り換えたグアルダ行は単行のディーゼルカーで、えらく汚い。大してスピードが出ていないはずなのにガクガクよく揺れる。この車両もドアが手動で、走行中でもドアが開きっぱなしになっていた。ゴロゴロした岩山の中を行く。

ヨタヨタした走りだった割には早着だったグアルダ駅はビックリ。ガラス張りの近代的な白亜の駅舎に建て替えられている。とてもポルトガルとは思えない。それと、入口の上にアルファベットの小文字の*i*と*r*を組み合わせたような青いマークが掲げられているの

も見かける。CPの沿線では所々見かけるが、何のマークだろう?コインブラ行きの電車に乗り継ぎ、カナス・フェルグエイロ駅の空き地にリスボンの地下鉄の廃車体がズラリと並んでいるのにビックリさせられながら、すっかり日が暮れたパンピローサでポルト行のローカルに乗り継いだ。



## ポルトの市電とLRT

ポルトの市電については様々な情報や噂があるようだが、私が訪れた時は、〔1E〕系統と〔18〕系統の2系統が運行されていた。どちらも朝8時台～夜20時台の運行で、30分間隔である。



〔1E〕系統は、ドウロ川に面したサン・フランシスコ教会そばのインファンテを起点とし、ドウロ川沿いを走る。10時発に乗ったが、ポール集電の270号と称する車輛は相当クラシックというかオンボロ。車内はかつての名鉄600型をほうふつさせる2+1配置の転換クロスシートだ。(ただしゴザ張り)バスと同じSTCPの運営だからあらかじめ購入した2.1ユーロの1日乗車券でも乗れるが、切符が欲しかったので女性車掌から購入した。0.5ユーロ。

動き出してすぐに運転手がポールを転換させていない事に気づいたりして呑気なものだ。次の停留所でバラバラ老人の客が乗り込んでくる。ドウロ川を見ながら走るが、とにかく遅い。バスやマイカーに次々抜かれる。軌道は単線の専用で、意外に最近整備されたように見えるのだが。20分走ったパッセイオ・アレグレが終点になる。レールはさらに先へ続いているように見えたが、カーブの先で終わっていた。パッセイオ・アレグレ付近は行き交う車は多いものの、庶民的で静かな感じの田舎町だった。漁港みたいだが。

折返し電車をあえて見送り、24系統のバスに乗る。最近日本でもよく見かけるCNGノンステップバスはあっという間に電車を抜き去り、マッサレロスで余裕を持ってアラビータ橋をバックに270号の写真を撮る事ができたのである。バスのほうが本数が多くて早く、しかもノンステップとなると、残念ながら市電は日常的な市民の足としては機能していないのではないかと思える。バスから見た電車には、乗客は乗っていなかった。

もう一方の〔18〕系統はマッサレロスからドウロ川を見下ろすように急坂を登ってヴィリアトに達する系統。218号は2軸車で、やはり転換クロスシート。終点はサント・アントニオ病院のそばにあるがやはり中途半端。ここからリベルダーデ広場まで歩いてみたが、あちこちに廃線となった市電のレールの跡が見られた。

マッサレロスには市電の車庫があり、必要な車輛数の割にずいぶん多くのクラシックカーが留置されていた。270号の屋根に「MUSEU DO CARRO ELECTRICO DO PORTO」と書かれているように、市電はいまや動態保存的な役割の方が大きいのかも知れない。

一方、新鋭のLRT「メトロ」は、「鉄道ファン」誌の2002年10月号に記事があったが、トリンダーテとセニョール・デ・マトシーニョス間で運行されている。この線はカンパーニャ駅まで延伸工事中で、アリアドス広場等で工事を行なっているのを見かける。地下線となるようだ。トリンダーテ駅自体も工事中だ。時刻表はないようだが、発着の様子を見ていると、大体1時間に7～8本は運行されている様子。運賃は2.5ユーロ。券売機で切符を購入し、何かセンサーみたいなものにかざして改札となるようだ。運行を開始して間もないということもあってか、「メトロ」のマークのシャツの若いお兄さんが乗客にいろいろレクチャーしていた。



車輛は、私は欧州のLRTは詳しくないのでよくわからないものの、どうやらフランスのスト

ラスプールに似たタイプの7車体接続の流線型で、(少し異なるらしい)言うまでもなくノンステップの超低床車だ。運転席の後の仕切りに窓があり、前を眺める事ができるのはうれしい。昔のCPの路線を改良した区間から、ニュータウンの中に新しく敷設した併用軌道へと抜けていく。一番の見所は、クラシカルな商店街の中をトランジットモールで走るブリト・カペイル付近ではないだろうか。35分かかって着いた終点のセニョール・デ・マトシーニョスは港に面したコンテナ基地のそば、と結構変化が見られる路線だった。LR Tはあと3路線が計画されているようで、再訪が楽しみになった。

## ナローゲージのローカル線とヴィラ・レアルのホテル

「トマス・クック」の時刻表によれば、ポルトからドウロ川沿いに東へ向かうローカル線からは、3本のナローゲージの支線が分岐している。3本とも乗ってみたかったが、どれも本数が極端に少なく、時間的な制約から、レグアを起点として、ヴィラ・レアルへ北上する路線を選んで乗ってみた。

レグア 19時30分発の最終列車は新型の単行で、車内はどこか市内線のバスのようだ。乗客は全部で12人。車掌が乗っていたが、検札を済ませるとあとは知り合いらしき女性とおしゃべりに花が咲く。しばらくは広軌の本線と4線で川を渡り、ナローの車庫があるコルガでグイッと左折、グングン山を上がっていくようだ。わずかばかりの街の明かりが見られるアルヴァショエスで、レグア行の最終と行き違いになるが、この駅には運転の職員の姿が見られない。信号機もないようで、どんな閉塞システムになっているのだろうか？

その先もいくつか停車駅があるが、どこも駅舎は封鎖されていて、かつてのトイレ棟が待合室として転用されているのも見かけた。クルゼイロ駅など、駅の構内も外も明かり一つ見えず廃墟同然で不気味だ。リクエスト・ストップだが乗降などあるのか？1時間走った後、やがて大きな街の明かりが見えてヴィラ・レアルに着いた。駅は固く閉ざされ、出迎える人もなく侘しい限りだ。

街は川の向こうにあり、いくら歩いてもホテルを見つけない。1泊朝食つき20ユーロと激安だが、バス・トイレ・TV付で、かなり古びているがまずまず。ところが、翌朝8時になって朝食



のためにロビーに下りてビックリ。人っ子一人いないばかりか、正面の玄関自体鍵がかけられ、外に出られない！大声で何度か人を呼んでも誰も現れず、仕方ないから朝食はあきらめ、キーカードに適当なポルトガル語の単語を並べて鍵を置き、会議室の所の窓の鍵を開けて出てきた。人通りもあつたけどドロボーと間違われなかったらどうか？(宿代は前の晩にカードで精算済み、帰国後にちゃんと請求されてきた。)

改めてヴィラ・レアル駅を見てみれば、構内にレールが4線並んでいるのを見るがナ

ローゆえ構内は狭い。レグア側とは反対の方向へもレールが延びている。昔はさらに奥までレールが延びて、列車が走っていたのだろうか。それにしても紐みたいなレールだ。9時5分発のレグア行は2連。トンネルはなく、鉄橋もヴィラ・レアル発車後の1箇所だけ。忠実に山腹をトレースして下っていく。明るくなって線路際の民家も、谷の向こうの山々も存分に見る事ができる。山の上のほうに民家が連なっているのが見えた。



## アルファ・ペンドラー [AP]

レグアからのIRが1時間近く遅れてどうなるかと思ったが、どうやらカンパーニャ駅14時5分発のリスボン行きAPに間に合った。一等の「コンフォート」クラスをおごってある。2+



1の3列シートだ。

ドウロ川を渡り、ヴィノヴァ・デ・ガイアを出るとスピードが上がり始めた。デッキへの通路の上部には各種の表示があり、時速 141 km/h と表示される。温度が表示されるのもユニーク。外は 12℃、中が 24℃。車内サービス担当のお姉さんが新聞とイヤホン配って回り、それから検札の後、お兄さんとお姉さんがペアでドリンクサービスを始める。飛行機みたいだ。



せっかくのポルトガルだからとポルトワインとオツマミを注文する。ワインは有料と聞いていたが、無料サービスだった。他にはジュース・コーヒー・ケーキなども用意されているようだった。ちなみに「コンフォート」は時間帯によっては食事のサービスもあるが、この列車では提供されない。駅で配布される折り畳み時刻表で判別が可能だが、食事提供サービスの列車は 18 時 5 分発までなく、真っ暗になってしまうので、車窓を優先してこの時刻の列車にしたのだった。

ちなみに二等車「トゥリステカ」はシートそのものは 2 + 2 配置の 4 列シートではあるものの、シートの掛け心地という点では「コンフォート」とほとんど差は無いように見えた。オーディオ・ビデオサービスも同じだし、両者の決定的な差はシートサービス位ではなからうか。



バーへ行ってみる。置いてあるメニューは IC や IR のそれとほとんど変わらないようだ。窓際にはカウンターがあるものの、窓の位置が低く、立って外を見るには向いていない。同系のフィンランドの S220 に乗ったときにも感じた事だが、売店、あるいは車内販売やワゴンサービスの基地としての役割の方が大きいのだろうか。

アヴェイロを発車するとグングンスピードが上がり、ついにはメーターが 220 km/h を表示する。窓から見た所では新線ではなく、在来線を徹底的に改良したようだ。線路際には金網が張り巡らされ、通過する各駅には跨線橋が設けられているのを見る。日本の新幹線ほどガッチリはしていないが、7 年前に初めてポルトガルを訪れたときは、ポルトガルは踏切がずいぶん多くて、しかも線路内への公衆の立ち入りも極めて多いという印象があったが、AP 運行開始に合わせて整備されたのだろう。途中工事による単線運転の影響で若干あった遅れはコインブラで解消し、後はオリエンテ駅までノンストップで突っ走る。日が暮れたサンタ・アポローニャ駅到着は定刻だった。

## リスボンの電車

ボール式のクラシカルな単車で街のノスタルジックなムード作りに一役買っているリスボンの市電だが、街中を歩いてみれば、それが決して演出でも懐古趣味でもないと解かる。何しろ 1 車線の狭い路地裏にも線路が延び、急カーブを左に右に、急勾配のアップダウンの連続で、とても路面電車の走りではない。一方通行の分岐ではガントレットまである位だし、単車の投入も必然的なものにちがいない。海岸沿いを走り、ジェロニモス修道院やベレンの塔への観光に便利な [15] 系統には 3 接続の低床 LRT が投入され、派手な広告電車も見られるが、他の路線にはとても投入できないだろう。そのためなのかどうか、ポルト同様廃止されたレールの跡があちこ

ちで見られるのが残念だ。

リスボンの近郊区間ではECのフリークエントサービスが行なわれていて（「Sバーン」のような名称は無いようだが）、その一つにカイス・ド・ソドレ駅からテージョ側沿いを南に走ってカスケイスへ向かう路線がある。7年前には営団地下鉄日比谷線の旧3000系に似たステンレスカーが走っていたが、今回再訪するとほとんどが新型に置き換わっていた。

（車体更新車らしく下回りは古めかしい）運転区間と停車駅のパターンがアルファベット

で区別されている。日本の私鉄の「急行」「快速」のようなものと考えればいだろう。朝のラッシュ時にオエイラスの駅に立つと、駅前にはバスが次々に発着、通勤客がゾロゾロあふれる。始発電車を待つ列も長く、多少規模は違っても通勤風景は日本とかなり似ているように思われた。「快速」電車の車内で携帯電話の着信音がピロピロピロ…と聞こえてくるのも。車窓は山陽本線の須磨～明石間に似ていると言えれば雰囲気は分かるだろうか。日中でも毎時6本のフリークエントサービスが行なわれ、7両編成の列車が高速で行きかう様子は見ていて頼もしい。

その他、別の路線で2階建てECが走る姿も見られる。4月25日橋を通過していくのだが、地下鉄共々残念ながら乗る機会が無かった。地下鉄は7年前にも乗らなかったし、次回こそぜひ乗るぞと思いながら、マドリッド行タルゴ特急の車中の人となったのだった。



最後に、本文と重複する所もありますが、ポルトガルの鉄道を乗り歩いて気づいた事、感じた事を箇条書きでまとめさせていただきます。あくまで私自身の感想でありますので、ひょっとしたら事実と違う所があるかもしれませんが、あらかじめご了承ください。

1. CPの列車種別としては、アルファ・ペンドラー（AP）を筆頭に、インターシティ（IC）、インターレジオナル（IR）、レジオナル（R）が存在する。リスボン・コインブラ・ポルト近郊では近郊列車「サバーバノ」が運行されている。幹線のリスボン～コインブラ～ポルト間では比較的列車本数が多く、Rだけの乗り継ぎで行く事も十分可能。しかしその他の準幹線や支線（特に南部）は少ない。ダイヤ上の特徴として、土休日にはかなりの列車が運休するものの、逆に土休日のみ設定の列車も目立つ。
2. 車輦は客車を中心だが、電車・ディーゼルカーもIRやRで見かける。ほとんどがステンレス車体というのが特徴的。一部には新型車も見かけるが、地方路線の車輦は手動ドアがほとんどだったりして欧州の他国と比べ体質改善の遅れを感じる。
3. 電化率は大都市の近郊区間や幹線を除いて低い。またカーブも多い。しかし、南部や中部を中心に大規模な改良工事が進められている。
4. 国際列車は、パリ行が無くなって久しく、全てスペインまでとなっている。タルゴの夜行「ルシタニア」（リスボン～マドリッド）と伝統の「南急行」（リスボン～アンダイヨ）の他、ポルト～ヴィゴ間ローカル2往復のみ。（この他バダホス接続もあるが）
5. ヨーロッパにしては踏切が多い。（それも手動）それにも増して線路内への公衆の横断が非常に多く、見ていて冷や汗をかけた場面も7年前にはあった。駅も小駅では横断場が幅を利かせている。さすがにAP運行区間を中心に立体化が進められているようだが。
6. 駅舎はポルトガル名物の「アズレージョ」で飾られている所が多いが、駅舎があってもドア



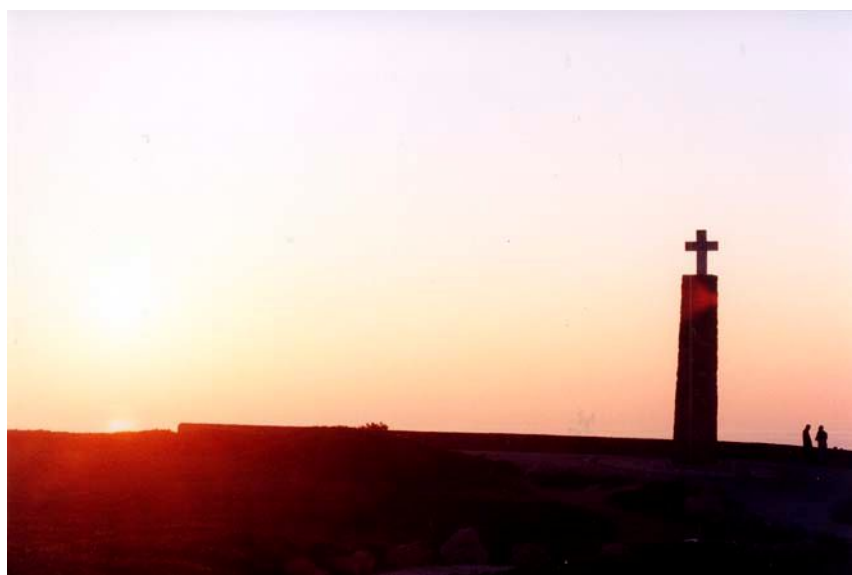
サンタレン駅を通過する「南急行」。かつてはパリまで運行されていたが、今はリスボンとスペイン・フランス国境を結ぶ。客車の6両めはスペインの車輦。

部が塞がれ、使用されていない所が多い。地方では運転関係の駅員がいても窓口が開く時間がかなり短く、ホームの発車案内も乏しい。トイレはたいてい別棟になっているのが特徴的。

7. 国際的な大手クレジットカードが使える駅・窓口が極めて少ないので要注意。私が見た限りではリスボン（サンタ・アポローニャ。国際列車専用予約窓口では使える）やポルト（カンパーニャ及びサンベント）に一つずつだった。（コインブラやアヴェイロ等は降りていないので分からないが）なお、A Pのバーで使用可能。
8. 私鉄は走っていない。リスボン・ポルトには路面電車が運行されているが、どちらも路線の縮小が続いているらしく、市中の至る所でレールの跡を見かけた。一方、リスボンには地下鉄とケーブルカーが走り、ポルトではL R Tの運行が始まった。
9. リスボンからの運賃（2等利用・長距離は窓口で乏しいポルトガル語を駆使しながら筆談で聞いたもので、ひょっとしたら異なるかもしれませんが、ご了承下さい。レートは2003年1月18日の頃のもの）

カスケイスまで	25 km	1. 20ユーロ（約 150円）
サンタレンまで	75 km	3. 70ユーロ（約 470円）
コインブラまで	218 km	8. 10ユーロ（約1, 040円）
ファロまで（バレイロから）	289 km	10. 20ユーロ（約1, 310円）
ポルトまで	337 km	11. 00ユーロ（約1, 410円）
ブラガまで	394 km	11. 00ユーロ（約1, 410円）

日本はもちろん、欧州の他国と比べてもかなり安い。約60kmも違うポルトとブラガが同額だから、運賃の上限が設けられているのだろうか。



**ポルトガル、というよりヨーロッパ（大陸）の最西端、ロカ岬（CABO DA ROCA）。絶壁の上から眺める夕陽の美しさは最高です。案内所では最西端到達証明書も発行しています。**

**ロカ岬へは、共にリスボンからの鉄道が通じているカスケイスとシントラを結ぶバスの一部が経由します。**