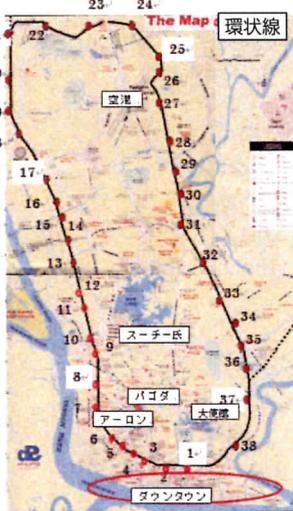


1.即決で

ヤンゴン市内には山手線にも比すべき東南アジア唯一の国鉄市内環状線46kmが走っている。仕事一絡の日曜日、相棒の乗り鉄、ヤノを誘って10時ごろ中央駅に行き様子を見る。今でこそキラキラマンマーだが十数年前の軍事政権下、全大学は閉鎖され、若い女性の出国禁止、閉塞感漂う中、鉄道も機密とされていた。外国人の料金は現地人の5倍程度(とはいえ20円のところが1ドル)だった。乗るべし、と即決し、パスポート提示、別室で審査、カメラを隠し上半身を窓外に付き出し、一周して全駅を撮影した。跨線橋通路片側は兵隊さんが又銃して屯しており、駅裏の繁華街では日本人旅行者が軍に射殺される事件があったばかりだ。マニラやクアラルンプールでも交通機関を乗り継げば一周経路はできるが、車種ごとにシステムが異なり連続運転はなされていない。



2.ミャンマー国鉄と環状線

ビルマ鉄道は全土3500km、無電化で殆んどが近隣国からのポンコツである。日本はここ20年で部品や中古車両を計100億円ほど支援している。輸入車はまず車輪の幅を1mに縮め、車両限界にあわせて天井を50cm低くする。古くなれば部品取り後廃棄する。1989、軍が実権を握り、国名、首都名、全駅名を英語から現地語に変更した。

環状線には図の下部1番の中央駅(東京に相当)から始まって38の駅がある。複線で内回り、外回りがあり、内外合わせて30本、しかし一周は7本しかなくあとは途中のインセイン(17番、新宿)止まりである。37番のマルワゴン駅(日暮里)先から主要幹線マンダレー方面行が分かれる。赤枠が日市街であるが環状線は新市街、ヤンゴン市の80%を囲う。

中央駅は仏塔のある白亜の建築、中は吹き抜けで用いない人たちが沢山いる。列車は7~8両連結しており各車独立している。座席は木製ベンチ、窓にガラスはなく板の扉がある。社内灯はなかったと思う。鶏小屋の雰囲気だ。では出発する。機関車は川重製、900PSの中古であった。

白いヘルメットに赤青の旗を持った、いかにも南国という恰好の車掌が最後部から最前部に旗を振る。時速20km程度か、まず6番目アールオンロード駅を見よう。ここは会田雄次著「アールオン収容所」中公新書3で知られる捕虜収容所があったところだ。その位置を訪ねる日本人は多いが、筆者は踏査して通説の電力省裏ではなく、今は廃棄されたアールオン刑務所がそうであったと確認した。上記新書に拠れば「塵芥集積所と道一つへだてた」「朝夕、太陽にまぶしくシエダゴン・パゴダが金色にきらめく」ところにあった。9番ハンサワジー駅はスーチャー女史軟禁宅最寄り駅で、家は湖畔にあり、軍が警備する中、シンパが泳いで密書を届けたという記事が出た。

駅間距離はわずか2~3km、走ってすぐ停車。すると物売りの小父さん小母さんが頭にざるを載せ乗り込んでくる。バナナの葉で包んだ蒸餅、仏様の有難い事績を描いた本、財布やライターなど、数駅ごとに交代するから縄張りがあると思われる。無理な姿勢のカメラワークで確実に各駅の乗降客の姿、駅名表示や窓外の光景を写していく。座席はほぼ満員、

少しの間間も見逃さず強引に割り込んでくるが、お坊さんには必ず座席を譲らなくてはならない。まもなくインセイン駅に到着。始発から17番目14.5kmの当駅まで1時間20分かかった。当地は商業地区の真ん中にあり乗降客が多い。政治犯収容所や国鉄の中古車改造工場もある。

21番目のダンゴン駅は環状線頂点の位置にあり近辺のゴルフ場ではいわゆる大名ゴルフを満喫できる。毎日野菜市場が立ち、仲買の小母さんが緑色赤色の南国野菜を手に乗り込んでくる。車内で通路を占領し、走行中にお互い成果物を交換、売買する。隣国インド系なのか、衣装は紫色のサリーに原色模様の巻きスカート。突如鶏小屋がクジャク舎になったような展開となる。窓外沿線には無賃乗降を狙う人たちがチャンスを狙って並んでいる(乗客の1%とか)。



22番ガウンジー駅近くに英軍兵士の墓が整然と並び、インパール作戦では多大の戦死者が出たが日本軍人の墓標は見なかった。

25番にミンガラドン駅があり線路はヤンゴン空港を半周する。空港リムジババスはすべて京都市バス中古であった(いまは一新され直行便もある)。

34番駅ボウタウの窓外からは羽根釣瓶のある近郊農村が見られる。池袋駅界隈で練馬大根を栽培という幻想的光景だ。市域人口450万、環状線内人口密度は東京よりよほど少ないとしても住宅地とビジネス街、農地、林地の境界は判然としない。森の都と言われるゆえである。

38番駅バツタウン(上野)にはマンダレー方面へ行く乗客が大勢待っている。急行夜行列車で前途600km20時間弱、途中320km地点に新首都ネピドーがある。

さていよいよ終着駅=始発駅のヤンゴン中央駅に戻ってくる。ヤンゴン駅を10時15分定刻発車した列車は13時20分に、定刻15分遅れで到着した。この間約3時間、46km、駅38、3~5分走っては1分停車を繰り返す忙しい事であった。同行ヤノはもっぱら私のガードとカメラを隠す役割で大変だった。今頃まだここの途上国でアブナイ汽車に乗っていると思う。私も後れを取っていません!

3.JICAの計画²

日本政府はビルマ国の要請にこたえて、1983~1985に3次に渉る「ラングーン環状鉄道線電化計画調査」を実施し、結論として「是非実行に移すべき」ものであると位置づけた。しかし実現しなかった。図は当時のJICA調査団が報告書に添付したラングーン駅の予想図である。電気機関車だ!まさに往時茫茫の感がある。



1.ものべ・ひろゆき JECK評議員 専門分野:農業機械、環境 JICA任地:フィリピン JICA以外の出張・調査地:東南アジア各国
2. 出典 同調査報告書 JICA国総研1986

【編集後記】一口に、国際協力、支援、国際交流といっても、順風満帆に推移するとは限らない。田中氏の、「エチオピア草の根プロジェクト奮闘記」は、提案を繰り返し、紆余曲折を経てプロジェクトが発足することになって、該当国の手続きの煩雑さ、中央と地方の行政機関への2重申請、省庁間の連絡の悪さ等に悩まされながら、問題解決をしてゆく専門家の将に「奮闘記」である。尚、内容が多岐にわたるので、「プロジェクト実施編」は、会報28号に掲載する予定である。工藤氏の「エクアドル・アマゾン地区の環境整備計画」プロジェクトは順調に推移していたが、地震被災のためにプロジェクトが中断している。プロジェクトの再開を祈る。最近のJICAは、日本国内における国際交流も重視している。(JECK会報25号最近の国際協力の現場から)アジア人企業家に、廉価なオフィスの提供、インキュベーターサービスを提供している小林さん(アジアサイエンスカフェ主催者)の報文は興味深い。夏季シンポジウム「イスラム圏での生活あれこれ」は、活発な発言者が多く、発言内容も多岐にわたる、このテーマに対する出席者の関心の高さを示している。記事から会場の雰囲気を感じていただければ幸いです。物部さんの「ヤンゴン市内環状線に乗る」は、多少の危険を冒しながらヤンゴン市内を電車で回る鉄キチの楽しい経験談である。気軽に読んでいただきたい。 大平一昭

JICA帰国専門家連絡会かながわ会報 第27号

【発行】2016年10月1日 【発行者】JICA帰国専門家連絡会かながわ(JECK) 【編集委員会】植岡 龍太郎(編集責任) 大平一昭 佐藤 満寿哉 小泉 由紀子
【事務局】横浜市中区新港2-3-1 JICA横浜国際センター3F URL: <http://www.jeck.jp/> 事務局長 内倉 和雄 e-mail: uchikura.kazuo@nifty.ne.jp
【印刷】(株)横浜リテラ 横浜市戸塚区上矢部町1965-4 URL: <http://www.yokohamalitera.com/> e-mail: info@yokohamalitera.co.jp