

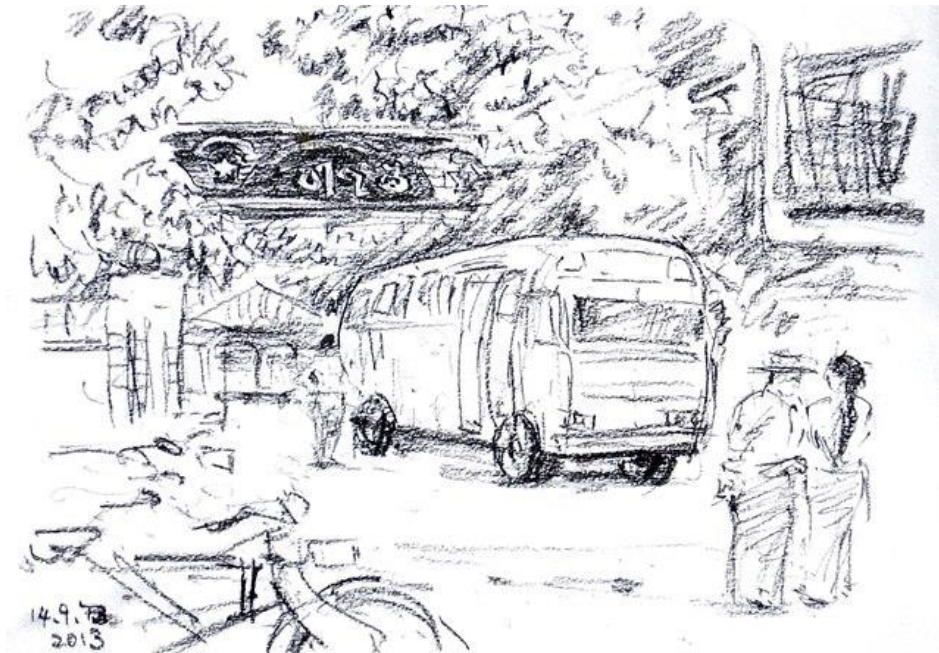
## ヤンゴン素描 No.18 名前負けの「波羅蜜」駅

山形洋一

「パラミ」とは、『般若心経』の冒頭にでてくる「波羅蜜多」のパーリ音で、「完全なる行」をさす。この立派な名前はもともと、駅の上を東西に走る道路につけられたのであって、そのおこぼれにあずかった橋の下のパラミ駅は、見るからに貧相だ。

西のライン川と、東のンガモーイェイッ川（クリーク）に挟まれた、半島形のヤンゴンでは、南北に縦走する道路は比較的早くから開けたが、東西横断道路の建設はいちじるしく遅れた。インヤ湖の北岸をかすめ、パラミ橋でンガモーイェイッ川（クリーク）を東へわたるパラミ道路は、その貴重な一本である。建設は1970年代以降のようで、1960年代の地図には記載がない。クリークの東に新興住宅地としてNew Dagonの東西南北4町が計画されたのがおおよそそのころで、橋がかけられ、パラミ道路ができたついでに、鉄道との交点に駅が設けられたようである。

駅の西には一戸建ての高級住宅が並び、ギリシャ神殿を真似たような建物のまわりは、厳しく鉄条網で守られている。その隙間の湿地には、苔むした木造高床の家がわずかながら残っている。



駅のすぐ東には、道路交通局と隣接して、パラミ・バス会社のターミナルがある。官と民が同じ扉の中にあるのは奇妙だが、パラミ・バス会社は退役軍人たちの就職口、つまり天

下り先となっているのだ。軍の利権に守られたパラミ・バスの運転手は乗客に対して横柄で、運転も乱暴だと、しばしば耳にする。

このターミナルから東西南北にパラミ系統のバスが出て行くのだが、奇妙なことに、西行きの便は、鉄道線路をわたるとすぐパラミ道路と別れて、北のカバエイ・パヤー道路に入り、大きく迂回して、8マイル交差点でピー街道に合流する。

なぜこんな遠回りをするかは、乗ってみてわかった。パラミ道路沿いは高級住宅地で人口がきわめて希薄なうえに、住民はいずれも自家用車で移動するので、バスとは縁がない。バスの利用者はその北を平行に走るカバエイ・パヤー道路に集中しているのだ。東京でも似た現象があり、バスは山の手でなく、下町や谷筋を走っている。

そんなわけで、パラミ駅の近くにはあまり見るべきものがないのだが、一つ挙げるとすれば、陸橋の下で行う古タイヤのリサイクルだろう。



その様子はちょうど魚を3枚に卸す要領に似て、地面に接するワイヤを鑄こんだ「骨付き」部分から、「フィレ」に相当する両側面のディスクをとりはずす。これが、草履の裏やパッキング類の材料として売られるのだ。

ただし、車輪のリムに接する部分は繊維で補強されているので、使いにくい。あたかもヒラメの「縁側」を切りおとす要領で、この部分をひっぱりながら切り離す。ナイフの刃先が少しでも鈍ると、2枚の砥石に当ててすばやく研ぐ。そのストイックな職人ぶりが好もしいく、見ていて飽きない。

だがヤンゴンの町は、8マイル交差点を中心に、大きく再開発されるそうで、そうなれば開発の波がここに押し寄せるのは、時間の問題だ。空地で黙々と腕を振るう職人も場所を失い、巷には安価な消費物資が溢れ、再生品などには誰も見向きもしなくなるのだろう。せめて私は草履の裏を貼り換えて、長く使いつづけることにしよう。