

## ヤンゴン素描 No. 26

山形洋一

### インセイン パックスブリタニカの化石

植民地経営の命綱である鉄道を原住民の暴動から守るため、イギリスは郊外の住宅地に終着駅を設けた

インセイン駅はヤンゴン環状鉄道の主要駅であるだけでなく、ピー（旧称プローム）方面行き長距離列車の停車駅でもある。他のローカル駅に比べて駅舎は広く、北端には「特等旅客」のための待合室が、南側には簡易食堂がある。かつて白人旅行者のために作られた施設が、そのまま残されているのだろう。

鉄道ファンなら一度は訪ねてみるべき駅だ。インセイン駅の周囲には蒸気機関車のための給水塔など、古い構造物も残されている。今でも駅の南西には朽ちかけた蒸気機関車が3台、錆びた姿を見せている。

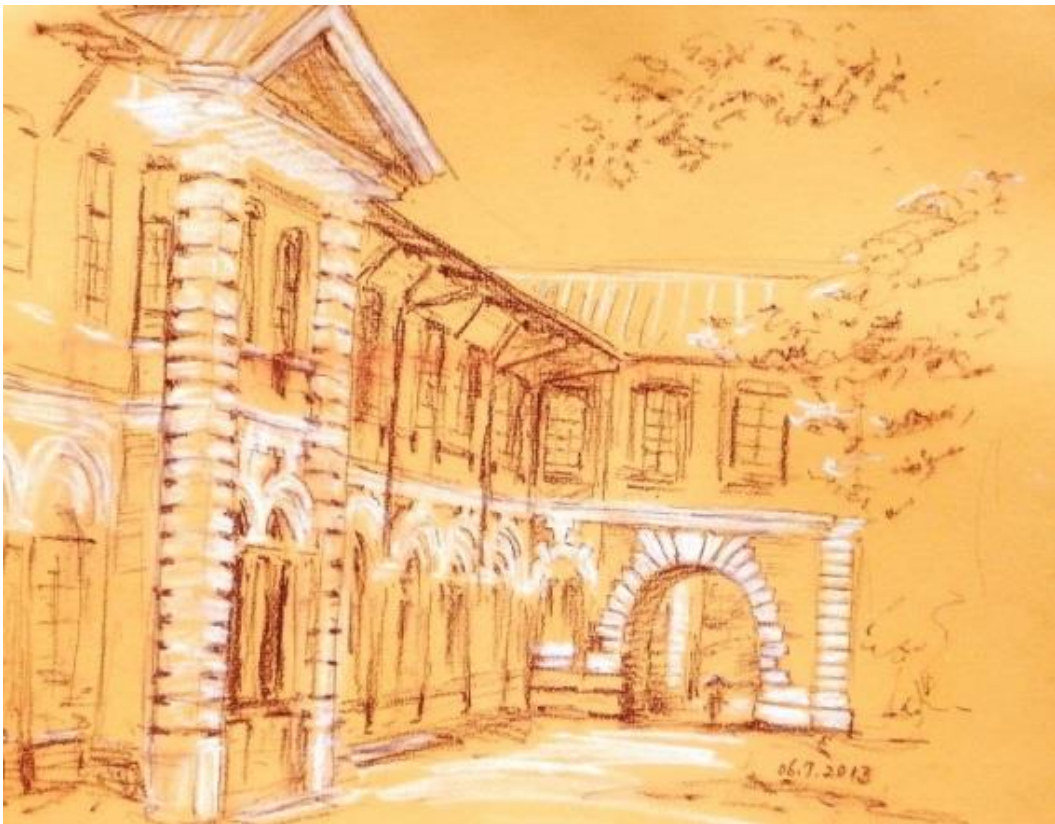


図1：旧町役場？（ビクトリア朝建築）

植民地時代このあたりは「インセイン県」として、ラングーン県、ハンターワディー県から独立していた。Bird 著 1897 年の旅行案内書によると、ここは南の市街地に比べて空気がおいしく、物価は安く、おまけに税も安かった。イギリス人好みの「郊外」の町として人気があった。

ヤンゴンの環状運転をする列車の多くが、今でもインセイン始発になっているのは、郊外から市街地に通勤する白人の便宜にあわせて、ダイヤが組まれた名残りだろう。循環運転の列車も、インセインで列車番号を更新している。

朝の始発駅は、夜の終着駅でもある。私はそのことを知らずに一度、夕刻のチミンダイン駅で中央駅方面行きの列車をむなしく待ったことがある。来るのはインセイン行きばかりで、中央駅行きがまったく来ない。変だ変だと思っているうちに、駅の明かりが消え、跨線橋の入り口も施錠された。しかたなく暗い夜道を歩いて帰ったのだが、犬の遠吠えが不気味だったのを覚えている。

要するにインセインは、白人と列車のベッドタウンだったのだ。植民地経営者にとって恐ろしいのは「原住民」による反乱で、その圧倒的な人数に対抗するためには、精鋭な将兵と、近代兵器、そしてそれらを迅速正確に移動させるための情報網と輸送手段が必須だった。鉄道とそれに付属する通信施設は、植民地の命綱である。夜のインセインは堅い甲羅で守られていた。

インセイン駅の周辺には植民地都市の面影が色濃く残っている。総合病院、工科大学、古いレンガの庁舎、創建 1904 年の洗礼派教会、同じ程度に古い第一高等学校など、まるで **Pax Britanica**（英国統治による平和）の化石の森だ。

パックスブリタニカを語る時に忘れてならないのは、白人より多く血と汗を流したインド人の存在だ。ビルマがインド帝国の一属領（プロビンス）に組み込まれると、セポイと呼ばれるインド人傭兵のほか、技師や商人などが移住して、近代化を下から支えた。現在、市場に隣接するモスクやヒンドゥー寺院、シク教寺院などを見ると、白人のベッドタウンからやや離れて、インド人のベッドタウンもあったことがうかがえる。

鉄道の不振とともに、インセインの地位も低下したが、ライン川を渡るアウンゼーヤ (**Aung Zaya**) つり橋が建設され、交通の要衝として息を吹き返した。南北道としては古くからのヤンゴンーインセイン道路がにぎわっている。ただしインセイン街道と並行するバホ道路が橋の近くで「鍵の手」(クランク状) に曲がっていて、ここにも防衛第一、利便第二の思

想がうかがえる。

町の東の丘に安置された大理石一枚岩の仏座像が、新しい名所となっている。参道に飾られた油彩のタマイン（縁起物語絵）には、石材の発見から、彫刻、輸送、安置までの様子が写実的に描かれている。そのすべての場面で軍服姿の将軍たちが主役となっている。



仏像は中国風の温顔で、日本人にも親しみやすく、その座相は堂々としている。北を向き右手で「施無畏印」結んでいるのは、山地に住む少数民族に対して「恐れるな」というメッセージを送っているのだろう。

だがその像全体がテロを警戒して分厚いガラス板で覆われているので、まるで仏陀ご自身が何かを恐れているように見えるのが皮肉だ。

そこからほど近いところには、カレン族仏教徒のためのいささか装飾過剰な仏寺もある。

(了)