

## ヤンゴン素描 36

### 36 オカラパ 西にスラム、東にニュータウン

山形洋一

**駅の東には自家用車族を想定してニュータウンが造られたが、西はデルタ地質の飛び地で水はけがわるく、スラム化した**

ウェイバーギー駅から南下すると、右車窓の視界を妨げていた滑走路が遠ざかり、ビンロウ樹（アレカヤシ）の木陰に木造トタン屋根の平屋が密集しだす。YCDC 地図帳では North Okkalapa 駅とあるが、2013 年以降の駅の表示では単に Okkalapa となっている。

「オカラパ」の地名は、釈迦と同時代に生まれ、聖髪をシュエダゴンの地に埋めたという、伝説の王の名に由来する（くわしくはタダガレーの項参照）。

アラウンパヤー王の時代から英領時代まで、ヤンゴンの町の開発は西のライン川と、南のヤンゴン川からはじまった。低湿地の多い北東部が開かれたのは、ようやく 1960



年代からだ。ンガモイーユークリークがおおきく西に寄ってできた喉首を境に、オカラパ地区は二分され、北オカラパ町と南オカラパ町が造成された。南オカラパという鉄道の

駅はない。

図 1. アレカヤシが生える田園地帯。

南オカラパ町の街路が効率のよい直交系であるのに対して、北オカラパ町の街路は、自家用車を持つ富裕層を想定して、弓型にカーブしている。南の商業地区からは遠く、閑静な郊外として設計されたのだろうが、今ではバスが引きも切らずに走っている。

当時の宅地造成は、環状鉄道の東側のデルタ地帯に限られ、西側のイラワディ層の丘陵地には及んでいない。鉄道はかなり忠実にこの二つの地質の境界を辿っているが、何か所かで、デルタをまたいでいる。線路の西にできたデルタの飛び地は、水はけの悪い劣等地として放置されたが、木造高床の家を建てるのに、大した不都合はない。こうして環状線路の内側のデルタ飛び地がスラム化するしくみな、西のカマユツヤティリミヤインで見たのと同じである。列車から降りた客は、もっぱらこの西のスラムに向かっている。

スラムではコンクリート舗装道が何本か平行に走っているが、それだけでは間に合わず、石や土嚢（どのう）を積んだ道や、木の栈道（さんどう）が伸びていて、しばしば袋小路に突き当たる。



子供たちは意外に身ざれいで人懐っこく、私が絵を描いているとさっそく覗きにきた。肩に手を掛ける子、両膝の間に割り込んでくる子、頭をさわる子、スキンシップにためらいがない。日本の下町や住宅地でも昔はそうだった。母親に監督される子など一人もいないのが気持ちいい。

ミンガラドンで活躍していたバイク・タクシーが姿を消し、足こぎのサイカーがここから盛んになる。起伏が減り、道路が整備されていることの現われ。駅のすぐ北には平坦に均されたゴミ捨て場がある。

図2：ジョーピューパイプラインの下手にあるスラムの子供たち

(了)