

ヤンゴン素描 37

パズンタウン 東の港の手漕ぎ舟

山形洋一

長い間「町はずれ」として冷遇されていた精米所通りとスラムも、対岸の宅地化とともに商業都市として栄えて来た。手漕ぎの渡し舟が大活躍している。

中央駅の東隣のパズンタウン駅には、マルワゴーンから南下する複々線に、貨車用複線が合し、あわせて6本の線が活躍する。チミンダインで見たようなイギリス風の赤レンガの駅舎は、ひっそりと大木の陰にかくれて使われず、線路をまたぐ橋の上の駅舎で切符が売られている。

駅の陸橋を東へ降りるとすぐ目の前を、アッパー・パズンタウンの大通りが通っている。南西方向に歩く右手にはビーチパラソルやテントなど、露店用の道具が売られている。さらに進むと左手に市場の門が見え、にぎわっている。市場と品揃えは変わらないが、南西のコーナーに船のロープや漁網、船員用の鉄のトランクなどが並び、西のチミンダインを小ぶりにした川港であることがわかる。



もとは漁村だったパズンタウン（海老が丘）が1757年、アロン・パヤー王の「ランゴン」（現ヤンゴン）建設で郊外の村となる。1853年に英領ビルマの首都として市街地整備がはじまったときは、東端のパズンタウンにも直交街路が設計され

たが、建設は遅れ、そのうちに工場などが建ちならんだため、番号街路は歯の抜けた形で残された。

そのころの記録を読むと、東のパズンダウンは西のチミンダインと並んで悪名高く、水不足と不衛生、疫病、火事と犯罪、まるでディケンズの小説に出てきそうな「暗黒世界」の様相だ。

1853年「ラングーン町内」では埋葬が禁じられ、共同墓地が「町はずれ」のパズンダウンに設けられた。一攫千金を夢見て入植した白人たちにとって、パズンダウンに埋葬されることは決定的な敗北を意味したことだろう。「町はずれ」もやがて町の膨張とともに移動し、1900年にハンターワディーに共同墓地が設けられ、パズンダウン墓地は1907年に閉鎖された。

クリーク沿いの低湿地には精米所（Rice mill）が並び、カンドーギー湖の南東端からパズンダウンに降りてくる道路は Mill street と呼ばれていた。今では「セッヨン・ラーン」とビルマ語化しているが、「工場通り」と訳すより、「精米所通り」ないし「米蔵通り」と訳すのが適当だろう。

総じてヤンゴン市の川沿いには、木場と蔵屋敷が入れ子になっていた。米は国内消費でなく、もっぱら輸出に回されていたが、輸出先でビルマ米は低級品としてあつかわれ、製本の糊や、家畜の餌、西インド諸島の労働者の食糧などに充てられたという。戦後日本に出回った「外米」の多くも、ここから船出したのだろう。

現在のパズンダウンでは、機械の修理や廃品回収などの「静脈」産業が目立つ。だが極端な貧困や犯罪の臭いはなく、むしろ港と市場に特有の活気がある。とくに朝のうちがおもしろい。

チミンダインより川幅が小さく、対岸のドーボンとの間を行き来する渡し舟はほとんど手漕ぎだ。船頭は舳先（へさき）を向いて艫（とも）に立ち、2本のオールの柄を押して進む。潮汐の影響で川の色や向きが絶えず変わるなかで、ひじや手首の形を柔軟に変化させ、渦巻



く水を読みながらミズスマシのように進む。

渡し賃は200チャット。乗客は通勤や買い物客が主のようだ。渡りきったらすこし対岸の町を歩いたあと、二本ある橋のいずれかを渡って戻るのも一興だ。

（了）