

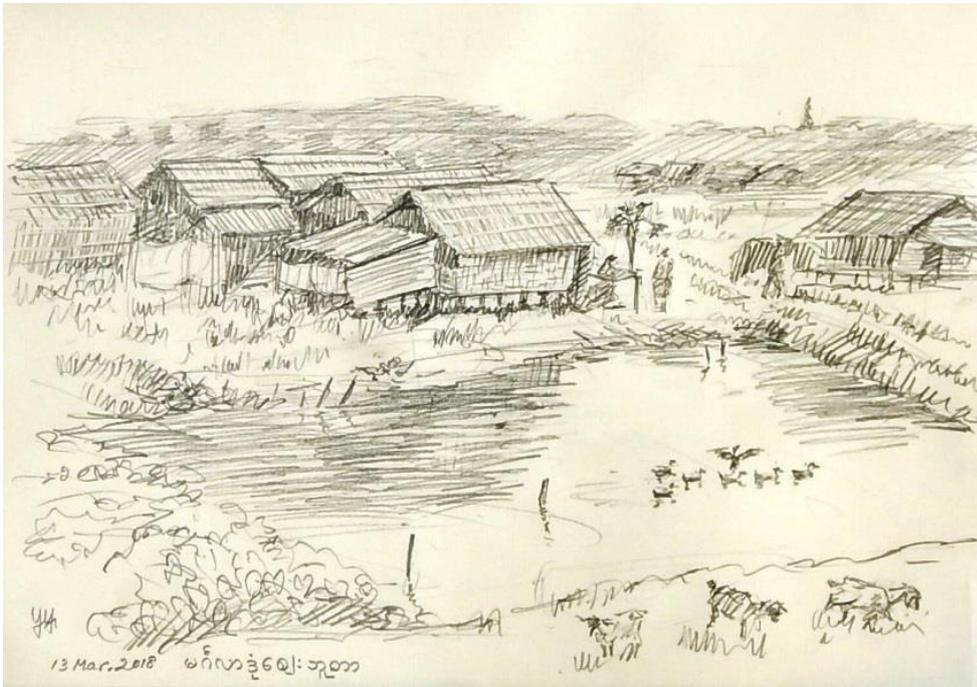
ヤンゴン素描 42

2018年3月の鉄道・バス・水上バス状況

山形洋一

鉄道近代化はようやく始まったばかり。まだ今のうちなら

長閑な車内や車窓を楽しむことができる。



筆者は2014年までヤンゴンに勤務したあと、2015年にいちど再訪した。その後の報道によると、日本のODAなどが関与してヤンゴンの鉄道の近代化が進んでいるらしい。はたしてどこまで変化したか、2018年2~3月の観察をまとめてみる。

図1. ミンガラードンゼイ（市場）駅から見た風景

線路：線路に気安く立ち入れないよう、レンガとコンクリートによる塀の建設が急ピッチで進められている。線路の保線状況は2014年と変わらず劣悪で、列車の横揺れが激しい。運転速度は最大時速30キロ程度。3月14日現在、インsein駅を中心にジョゴン駅からアウンサン駅にかけて、バラスト（碎石）が敷き直された。列車連結部分で前後の車両の傾きの差を見れば明らかなように、保線したばかりの線路では横揺れがほとんどない。今後①保線改善、②速度増加、③列車数増加、④利用客増加の方向で進むのだろう。

駅：環状線計 38 駅で不変。東京のミャンマー大使館で手に入れた地図ではオッチン駅などが略されていたが、これは地図の方が間違っている。いくつかの駅で同時にプラットフォームのかさ上げ工事が進んでいる。

駅名の英訳：路線地図にある駅名のローマ字表記が音訳から意識にかわり、それにつれて駅の表示板もパヤー・ラーン駅がパゴダ・ロード駅へ、ミンガラドン・ゼイ駅がミンガラドン・マーケット駅へと変わりつつある。「つつある」と書いたのは、たとえば「パヤー・ラーン」と「パゴダ・ロード」の看板が今のところ並存しているからだ。

駅構内の物売り：タマイン駅ではいまだに市場からはみ出たおばさん達がプラットフォームを占拠している。パヤー・ラーン駅では、屋根のある南プラットフォームでの飲食業が禁止され、屋根のない北プラットフォームにビーチパラソルをさして営業している。これもいずれは禁止されるのだろう。

車両：日本のローカル線のディーゼル車（キハ）が増えた。2015 年に走っていた運賃 300 チャットの AC 車は廃止。キハ系もドアと窓を開け放して走っている。



運賃：片道 100 チャットと定額。行き先に応じて、その方向の最も遠い駅までの切符を発行する。切符の発行時間帯がゴム印で押されるので、途中下車して用事を済ませたあとさらに乗り継ぐことが難しくなった。外国人向けには Yangon to Yangon と表示された周遊きっぷ 200 チャットも販売。行き先を正しい発音で伝えられないと、これを買わされる。

検札：駅での改札はなく、車内検札は頻繁。乗客はおおむね切符を用意している。ダニンゴン昼すぎ発の列車では、下記の事情でかならず検札が来る。

図 2：車内で揚げドーナツのようなものを売る女性

荷物：昼すぎをピークにダニンゴーン市場からの野菜の積み込みが盛ん。車掌と信号旗手が車内をまわって、野菜小売り業（女性が大半）から 100 チャットずつ集めている。賢い野菜屋はあらかじめ荷物を小分けをして、座席の下に蹴こんでいるが、そうすると短い停車時間での積み込み、積み下ろしが大変だ。キハ系の四人掛け車両では大きな荷物を持ちこめないで、長椅子に改造した車両か、旧式の（インド製？）車両に荷物が集中する。

バス：路線が大幅に整理され、現行は 1 番から 93 番まで。ワンマン前乗りで、乗車時に 200 チャット（均一）支払う。行き先を聞かれないので、適当に乗って適当に降りる「探検乗車」が可能となった。

水上バス：北西のインセインから南東のボタタウンまでライン川を往復、計 6 カ所の浮棧橋に停船する。運賃片道 300 チャット、ただし外国人は 1200 チャット。



図 3：ダニンゴーン駅に接した市場は、売る人、買う人、運ぶ人でいつもにぎわっている

(了)