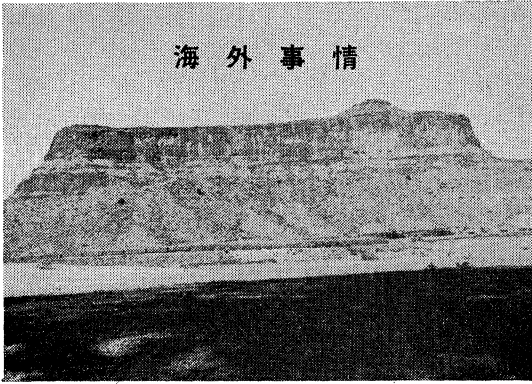


海外事情



東南アジア自転車紀行

三品吉彦

ブローグ

冷房のきいた船室から甲板にはい上ってみると、途端に熱気が胸をつく。白熱の球と化した雨期あけの太陽がジリジリと皮膚にくい込む。昨年の11月1日、午後3時のボンベイである。さて、それからが長い。入国手続と税関検査が控えている。結局、港から出ることができたのはすでに日もとっぷりと暮れた7時過ぎだった。

今回の旅行で一番困ったのはどんなときか、とよくきかれるのだが、このとき、つまり始めてボンベイに降り立ったときほど困ったことはない。宿も決まっていず、知人もなく、英語も満足にできず、ましてやインド語など一言だって知らないうえに地図1枚持っていないのだからどうしようもない。それでも旅費が十分ならばタクシーをよってホテルをさがさせることもできるのだが、先立つものが心細いとあってはそれもならない。そして、港の周辺にたむろするインド人はチップの種を見逃がすはずはない。どうしようかなどと考えるひまもあらばこそ、段ボールの箱に入った自転車を税関の前に待機していたタクシーに運び込んでしまった。船の上で自転車を組立てて整備しておけばよかったと思ったがすでに遅い。荷物を運び終えたポーター達にチップを払っていると、ポーターでない男も手伝いをしたからいくらかくれという。僕はお前に頼んだ覚えはない、といって怒鳴りつけてやった。意気消沈しているときは大声を出すと元気が回復するものである。YMCA があるときいたのでタクシーの運転手にそう命じると、15ルピーだ

カット写真：デカン高原点景（岩山の下を貨物列車が走っている）

という。公定レートによると1134円だ。一瞬高いと思ったが、YMCA があってよかったという気持と、下手に値切るとんでもないところに連れていかれては大変だという考えから、黙ってその料手で承諾した。タクシーは5分ぐらいで着いたが、結局は満員で、その近くの三流旅館に泊ることになった。後で宿の主人にきいたところによるとタクシー代は1ルピーで十分だという話。それはともかく、最初に大いに困ったので、その後は特に困るようなことはなかった。

旅行の目的をよく問われるが、中学時代に読んだ自転車による世界一周の冒険談に端を発しているので、いろいろと理由をつけてみても大して意味はなからう。ただ世界一周でなくて残念、と思うだけである。

ボンベイからアグラへ

翌日自転車を組立てて街を走ってみた。交差点の真中では日傘の下に巡査が立って交通整理をしている。南国らしい風景である。信号を待っていると一人の男が声をかけた。「マネー チェンジ？」いわずと知れたヤミドル買いである。いくらだ、ときくと1ドルを6ルピーで買うという。公定だと4.75ルピーだから相当得だが、こちらでも簡単にウンとはいわない。セイロンでは8ルピーだったぞ、と吹かけると、ボンベイでは6ルピーが最高だ、という。人の良さそうなオヤジだったので取りあえず10ドルばかり換える。もちろん違法行為だが、ボンベイやカルカッタではかなり、おおびらにやっている。なかば黙認のかたちである。

夜に街を歩いていたらこの罫屋にまたあった。インドのタバコを吸ってみないか、とタバコを差し出すので、それじゃ僕はお茶をおごろう、といって茶店に行った。1杯10円ぐらいでうまいミルク入りの紅茶がのめる。君の商売は待つことか、ときいてみると、ドルや時計、金などを持っている旅行者を大親分に紹介して手数料をもらっているのだ、という。それじゃ僕はあまり良い客じゃなくて申し訳ないな、という、いや、そんなことはかまわない、時によっては何千ドルにも達する商売もあれば、また反対に一銭のもうけにもならないときもあるのだから、お前はなにもすまながる必要はない、などとえらく達観したようなことをいう。気に入ったのでしばらく話をし、日常必要なヒンズー語や食物のことをききました。

インドには英語のほかに14の公用語がある。ヒンズー語はそのうち最も有力なものである。さらに分類すれば何百という数になるらしい。死語といわれるサンスクリット語を話している人も数百人いるそうだし、またこれら諸言語の多くがサンスクリットから派生したものである。インド・ヨーロッパ語族に属するにもかかわらず

ず、語順が日本語と同じなのは面白い。また前置詞のかわりに後置詞があり、日本語の助詞と同じようなものである。違うところは否定詞が動詞の前にくるところぐらいのものであろう。日常会話には良いが学術用の言語ではないらしく、英語とまぜたピジョンイングリッシュが話されることも多い。

船中で知合になったインド人の両親をたずねたところ、手紙がきていたらしく歓待してくれた。冷蔵庫で冷した水を水筒にいっぱいもらって7日目の朝ボンベイを出発した。インドは水が悪くてとてもめんどくさいが、それほどでもない。確かに汚いことは汚いが、はじめの一杯を目をつぶってでも飲んでしまえばあとは平気なものである。暑いのでよく水を飲んだが下痢一つしなかった。ただ精白していない小麦粉に水だけをこねてやいたチャパティを食いすぎて腹痛を起こしたことが一度だけあった。

主として幹線道路を走ったが、植民地時代からの道路なのであろう、よく舗装されていて補修もしてある。一里塚ならぬ、石を特定の形に刻んだ四分の一哩塚が点々とつついている。インド数字と、いわゆるアラビア数字が交互に現われるのも面白い。舗装幅は、二車線一杯だが、路肩を広くとってあるので舗装が有効に使われている。Public Carrier と書いたベンツの大型トラックが特有の爆音を残してとおろすぎる。小さな町にもバイパス道路が取り付けてあり、工事中のものもたくさんあった。分岐には標識があるので迷うことはない。インドの道路行政は日本のそれよりもすぐれているような気がする。舗装率100%を誇るイギリスの植民地だからだ、とか交通量が少ないからだ、などというのは負け惜しみにきこえる。

ウラース河の橋梁を渡る。高欄の外側には見上げるば

写真-1 Gangapur ダム



かりの水圧鉄管が唸りをあげている。橋の写真をとろうと思ったら橋のたもとにいた兵隊のような男が「ノー」といっている。鉄砲を持っていたのでこれはやめにした。

ボンベイから200キロほどきたところにあるGangapur ダムを見に行った。

堤高 30m ばかりのロック フィル ダムだが堤長と水面面積で勝負しようといわんばかりの大きさである。水門のある方は「立入禁止」と書いてあったが、連れていってくれた男が、日本人だ、と断ると、番人はニコニコして見せてくれた。テンダー ゲイトがならんでいた。

アグラとボンベイのほぼ真中にあるインドールから、夜行の定期便トラックに乗せてもらった。デカン高原の夜は寒い。昼間は裸でも暑いほどだが、時速 60 キロで走るトラックの上ではセーターやジャンパーを着こんで寝袋に入っても眠られたものではない。ビニールのシートを寝袋の上に巻きつけて風を防ぎ、何とか眠ることができた。

デリーからカルカッタへ

タージ・マハルで有名なアグラを後にデリーへ向うと道路は次第に広くなる。そのかわり村落の数は少なくなって、休憩するところもない。途中で秃鷹が群棲しているところがあった。100 羽もいたろうか。写真を撮っているとチップを要求されたし、村人がにわとりなどを与えていたから、恐らく観光用に飼育しているのだろう。

主都デリーは新旧2つの街にわかれるが、はっきり分れているわけではない。旧デリーの方は狭い道路と市場と群衆で代表される東洋的な街だが、新デリーの方は全く近代的な都市計画のもとにつくられた、広々とした街である。2つの中心から発する放射状の道路が特徴であろう。緑の多い美しい街である。

11 月末、デリーに着き 10 日ほどユース ホステルに滞在した後、再びアグラにもどり、そこから鉄道を利用した。予定していなかったネパールへ行くことにしたので時間をかせぐためである。インドの旅客列車には1等から3等までであり、さらに Air Conditioned Class というのがある。僕はもちろん3等だが、3等車はいつも満員らしく、乗りこむのがやっとなという状態。そのうえ、やたらに荷物が多量。Bedding と称するマットと毛布を組み合わせたような寝具は一般旅行者の必携品となっているから、車内はますますせまくなる。しかし、このBeddingの上に座らせてもらっていたから割に楽だった。運賃はインドの2等と3等の間が日本の2等に当るようである。ベナレスまでの600キロを12時間で走ったから遅くはないが、時刻表の時間とは1時間以上もずれがある。列車の方がこの調子だから踏切の方もんびりしたもので、一本の列車を通すために30分ぐらい立往生させられるのは普通のことらしい。とにかく時間の感覚が日本とは相当ずれているので、インドにいて日本のことを考えると、全くなんと日本とは忙がしい国だろうと思わずにはいられない。インド的時間の方がより人間的だろうと思うのだが、あまり待たされるとイライラ

写真—2 Malaviya 橋

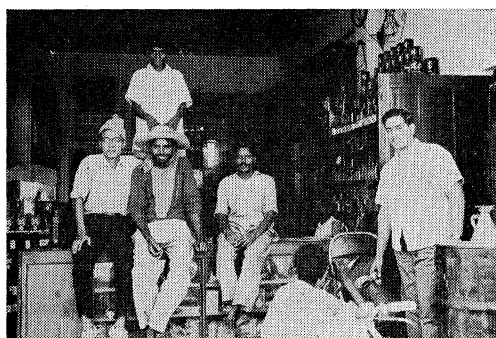


するところを見れば、僕はやはり日本人であることから抜けだせないのだろう。

ヒンズー教の聖地として知られるバナレスの街を出れると、ガンジス河にかかった Malaviya 橋がある。上部を自動車、下部を鉄道が走る 2 階建ての橋で長さ約 100 m のアーチが 7 連、高水敷のガーダーをふくめると全長 1 キロに近い。この付近のデリー・カルカッタの大幹線道路はあまり良くない。相当古いので所々割れているし、舗装幅もあまり広くない。路肩が砂地なのでなるべく舗装から下りないようにしていたが、例のベンツの大型トラックが爆音を響かせてやってくると、仕方なく砂の中につこんで立往生することがたびたびあった。この大幹線道路の最大欠陥は途中の河に橋がないことである。ガンジスの支流ソン (Sone) 河がそれである。文字通り分断されているので、これを渡ろうとする車は並行して走っている鉄道を利用しなければならない。こうして日に 2 回から 3 回、渡し船ならぬ渡し列車が出る。金さえ出せば列車を 1 本やとうこともできる。しかしいくら交通量が少ないといってもこれだけで間に合うはずはなく、大部分の自動車は回路をとるのが現状のようである。僕の場合は自転車だから向う岸の駅まで 6 キロ、0.12 ルピーの 3 等切符を買い、自転車を客車に持ち込んで渡ってしまった。河幅は 2~3 キロもありそうだが、渇水期なので水は河原を網の目のように流れている。車内で 1 人の男がこんなことをいった。この鉄橋はイギリスが造ったものだが、われわれにはその構造でわからないところがあったので、日本人技師を呼んで調べてもらったことがあると。

道路地図を信用してひどい目にあったことがある。幹線道路をはずれて仏教の聖地ボドガヤをとおり、さらに北へ向うとパटनाという町で再びガンジス河に出会うのだが、その途中の分岐にある案内標識を見ると、真すぐに行っても右に折れてもパटनाに行きつくことになっている。そこで地図を見ると太い線は真すぐに行っていて、またそうした方が格段に近いのである。それで真すぐに行くことにしたが、この道は間違いであることはやがて

写真—3 自転車部品の店にて (左端筆者)



明らかになった。舗装がきれいと高低差が 1 m もあるような凸凹道が現われ、やがて厚さ 5 cm もある砂の層になってしまった。大汗をかきながら一生懸命歩いて行くとは今度は大きな石がゴロゴロと現われてきて道幅もせばまり、とうとう進めなくなってしまった。幸いにこの道は鉄道と並行していたので、また鉄道のやっかひになってしまった。

パटनाから別の道を 2 日ばかりで再び大幹線道路にもどった。丘陵性の小さな起伏がカルカッタ近くまでつづいた。カルカッタに着いたのはすでは今年になってからの 1 月 2 日だった。フーグリ河にかかる馬鹿でかいハウラー橋が有名である。複雑な構造をしたトラスで、よくわからないが 400 m ぐらいあるらしい。カルカッタについては最近出た『世界の都市を巡って』に書いてあるように、都市以前の都市といえるかもしれないが、同時に何か、大都会の魅力というようなものがある。

ネパール

パटनाから博物館級の蒸汽船でガンジス河を渡り、ネパールのカトマンズを往復した。ネパールに近づくにしたがって人家はまばらになり、落葉樹なども見られるようになる。国境付近は車もほとんどおらず、所々舗装も切れて雑草が茂っている。しかし、コンクリートの多径間ラーメン橋やゲルバー桁が施工中で、近い将来には鉄道にかわってカルカッタとカトマンズを結ぶことにな

写真—4 ネパールの段々畑



ろう。

国境の町ラクソールからカトマンズまで約200キロあるが、途中の30キロをのぞいて一応舗装してある。国境を越えて20キロぐらい行くと次第に登りとなり、80キロ進んでヘアピンカーブが始まる頃はすでに日が暮れていた。泊るところもなさそうなので、とにかく前進することだ、とばかりやや悲壮な決意をして自転車をおし始めたとき、エッソのタンク車が停った。インド人の運転手が、乗れ、といっている。その前にもネパール人の運転するトラックが何台も追越して行ったのであるが、誰も乗せてくれるような気配はなかった。僕はインド人の親切さに改ためて感謝してせまい運転台に乗せてもらった。

カトマンズは人口10万ほどの小さな首都である。10万人も集まれる盆地があることさえ不思議に思われるほど、山々が重なり合った国である。文化的にも地理的にもインドとチベットの間にあり、五重の塔などもあったが、日本のそれとくらべるといかにも奇々怪々で大らかさを欠き、僕には楽しめなかった。

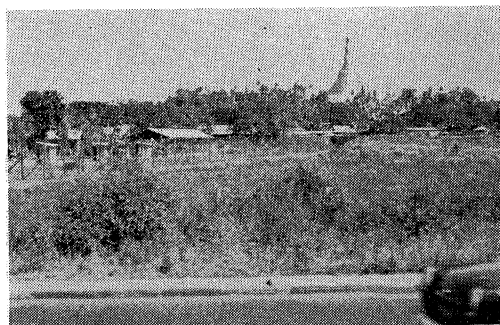
カトマンズの標高は1000mなく、途中で2500mの峠があるから、インド国境まではやはり2日かかりである。峠の上には薄氷が張っていた。

ラングーン

ビルマの軍事政権は今年の1月2日付をもって法律を改正した。したがってデリーでもらったときは10日間滞在できるはずだった査証は24時間になってしまった。そうでなくても「ラングーンのみ」という注釈がついているから、船か飛行機で直接ラングーンに入らなければならない。適当な船がなかったので飛行機にしたが、ビルマ航空では事情をきくと、無料で自転車を運んでくれた。

ラングーンはきれいな街である。碁盤の目状に街路が走り、道幅も広くよく舗装されていて、金色に輝くパゴダや街路灯もなかなか美しい。空港からバスに乗ったが、何となくいままでのインドと違うような気がする。

写真—5 シュウェダゴンパゴダ (ラングーン)



る。よく考えてみるとバスの構造が違うことに気がついた。オヤ、と思って良く見ると、Teikoku Bodyと書いてあった。

タイ

翌日同じ飛行機でバンコックに飛んだ。前日までいたカルカッタにくらべると猛烈に暑い。ラングーンと同様なきれいな街だがもっと賑やかだ。インドのように日本とは全く異なった文化を持つ国からくると、ここはもう日本の隣であることがヒシヒシと感じられる。街の感じも行き交う人々もまるで東京の一部であるような気がする。

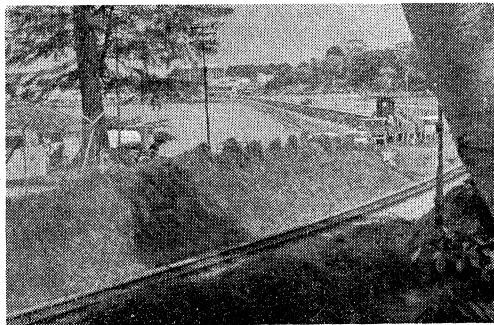
タイの言葉は僕にはチンプンカンプンであった。タイ・シナ語族に属するだけあって中国語のように高さの変化がある。方言が多く、憶えたばかりの言葉がつぎの町ではもう通じなかつたりする。曲りなりにも独立を全うしただけあって英語もほとんど通じないから飯を食うのにも苦労した。食べ物は中国系でうまいがそれだけ高くつく。インドの質素な食事の方が僕の性には合っているようだ。

日曜日にだけ一般公開しているワット・プラ・ケオというきらびやかなお寺を見に行ったとき1人の若い坊さんと知合いになった。3日ばかり彼のいる寺に泊めてもらった。坊さんはこの国のインテリ階級で、寄宿舎住いの学生みみたいな感じがする。お経を読むよりも街をぶらついたたり、英語の勉強をしている方が多いようだった。

ラジブリという町で寺を訪ねたとき、日本人は嫌いだから泊めないといわれたときは驚いた。タイは親日国で通っているだけにこの事件は一つのショックだった。急に心細くなって警察署をたずね、中庭に泊めてもらった。街頭の拡声器から流れてくる「上を向いて歩こう」(現地ではスキヤキソング)をききながら僕は妙な気持ちになっていた。

タイの道路はバンコックを離れるとあまり良くない。半島を下る道路の半分は未舗装である。マラヤとの国境に近づくとゴムと錫が産出し、英語も通じるようになって

写真—6 マライ半島とシンガポール島を結ぶ Causeway



て、タイというよりマラヤに近い感じがする。

マラヤ

マラヤは豊かな国である。第2次大戦後に独立した国のうちでは経済的にも政治的にも最も安定しているといわれる。住宅間の小径に至るまで舗装され、舗装の質はとびきり上等である。人影のないゴム園の間に、チェーンと歯車の噛み合う音だけがきこえる。

自動車の運転振りを見てもその国民性や国情を反映しているようで面白い。例えばインドでは、道路の上を走っているのは俺様だけ、というような運転をする。バスや電車も女・子供のいるときは別として、乗りたいやつは勝手に乗れ、という感じ。それでいて不思議に事故が起こらない。タイは神風である。恐いくせにやたらと飛ばし、警笛など1キロも先から鳴らしっぱなしである。それにくらべてマラヤでは実に余裕のある運転をする。お互いに自主性を尊重し合っているといえはめすぎかもしれないが、自転車を警笛で追い散らすようなことはあまりしない。

太平洋戦争で被害があったため、新しい橋梁が多い。しかし地形の関係からあまり大きなものはない。首都の

クエラ・ルンプールでは橋台にも近代的なデザインを施した跨道橋が見られた。

エピローグ

2月9日、シンガポールを行きと同じフランス船で出港し、20日に神戸に着いたが、後進国といわれる地域を歩いてきても、やはり日本は良い、などという甘い感傷に浸ることはできなかった。無責任な旅行の楽しさということもあるが、せせこましくて無闇に急がしく、人間性が圧迫されている日本の方が良いなどと簡単にいえないように思う。

これらの地域をまわって感じたことは、日本が高く評価されていることである。われわれはもっとこれら近隣諸国に関心を持つべきだ。そうでなくとも欧米諸国はこの地域に新たな地盤を着々と築いている。損して得取れは商売の常道ではないか。それと同時に僕は日本人の社会的なレベルに不要を感じる。どんな仕事も結局は人間同志の付合いに帰結するものだ、と思うからである。

[筆者：東北大学大学院学生]

(1964. 6. 1・受付)

世界の橋

森北出版 K K

東京都千代田区神田小川町3-10
振替東京34757
電話(291) 2616・3068番

監修

日本大学教授・工学博士
成瀬勝武
工学博士
青木楠男
土木研究所長・工学博士
村上永一

編者

日本鋼管KK・橋梁設計部
成瀬泰雄
三菱日本重工業KK・橋梁設計課
来島武

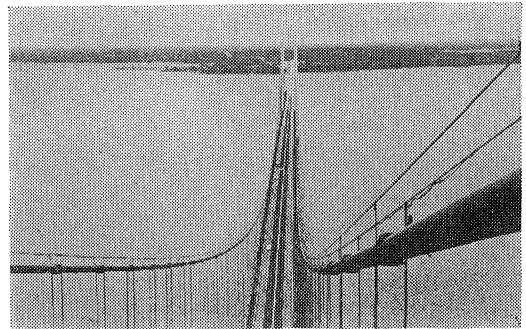
体裁

A4変型総アート
原色3枚2色刷6頁
大型写真300枚
クロス製豪華本

定価 4000円
特価 3600円
(昭和39年10月末日まで)

★内容見本呈

傑作写真の集大成による世界の名橋の文化地理的・科学的分析ここに初めて成る!!



マキノ橋 アメリカ合衆国ミシガン州

■特色

- 世界30数か国の歴史的な名橋、近代・現代の代表的な橋を構造別に収録した威力ある橋梁大観
- 歴史的な橋、現代世界の新しい橋、日本の橋の3部門を構成し、美観と実用性の両面から解明
- 橋梁設計の最高権威 R.マイヤールの各種タイプの橋を収め、橋の造形美的な認識を強調した異色篇
- 土木・建築の技術者への好き設計指針、デザイナー・写真家・美術愛好家・学校図書館必備の愛蔵版
- 大型写真・原色版・2色刷により多角的に編集した豪華版