

連載

共創への道しるべ ～ミャンマーの日々

第50話 駅から見える街

本誌編集長：玉懸 光枝



ヤンゴンから約70kmのバゴー駅。列車だと現在は約2時間の旅だ。13世紀から16世紀にかけてバゴー王朝の首都として盛えた

時代と社会を映す舞台

ミャンマーの駅に初めて思いを馳せたのは、今から5年前に読んだ一冊の本がきっかけだった。バンコク在住の米国人ジャーナリスト、エマ・ラーキンが2004年に書いた『ミャンマーという国への旅』。かつて、英領ビルマに警察官として滞在していた経験をもとに『ビルマの日々』を出版した英国人作家、ジョージ・オーウェルの足跡を約80年後にたどったルポルタージュだ。

ある晩、ラーキンはオーウェルが赴任していたモーラミヤインの

街の対岸に位置するマルタバン駅にたどり着く。列車から降りて友人と合流するまでの描写からは、むせ返るようなエンジンオイルとキンマの匂いが立ちこめた暗闇や、ろうそくの灯りに浮かび上がる赤い袈裟姿の僧侶たち、そして政治や体制の話題を避け、息を殺すように暮らす人々の姿が、まるで映像のように鮮やかに浮かび、ミャンマー取材を始めるにあたって情報収集していた筆者の脳裏に焼きついた。決して長くはないシーンだったが、まだ見ぬ国の、在りし日の様子について想像を膨らませるには十分だった。

ミャンマー



その後、実際にミャンマーに通うようになってから、さまざまな駅を見た。ホームから線路ギリギリまで野菜市場が広がっていたり、

ベンチに腰掛けた母親が子どもの髪を結ってあげていたり、祭りに出かけるために着飾った少女たちがうきうきと列車を待っていたり——。思えば、どの駅にも明るさと優しさが流れていた。

それでも、あの時、ページをめくりながら思い浮かべたマルタバン駅の様子は、実際に見たかのように、今なお脳裏に鮮明に刻まれている。それはきっと、本来は暮らしに寄り添う行動の拠点であったり、新たな旅立ちの舞台であったりする駅が、時代背景や政治体制によっては、あれほどまでに不安感と閉塞感に満ちた空間にもなり得るのだということを、あのシーンによって思い知らされたためではないか。

目的地に向かう人や、到着した人が、立ち去っては降り立ち、また去っていく駅は、さまざまな人の、さまざまな人生が、ほんの一瞬、交錯する場所であると同時に、例えば空港と比べても、それぞれの街の空気感や時代を如実に映し

出す。考えれば考えるほど、駅ほど物語やドラマの舞台にふさわしい場所はないかもしれない。

「見る」ポイントを伝授

首都ネピドーから120kmほど北上すると、タージュー駅がある。最大都市ヤンゴンと、第二の都市マンダレーを南北に結ぶ幹線鉄道や、貨物鉄道など、複数の線が乗り入れる、沿線では比較的大きな駅の1つだ。英領植民地時代に建てられ、築100年を超える駅舎に鉄骨が使われていることから、当時、イギリスがどれだけこの駅を重視していたかがうかがえる。緑のペンキで塗られたドアや窓枠、そして周囲の木々の葉が、赤く塗装されたレンガ積みの外壁によく映え、一見、かわいらしい雰囲気漂うこの駅では、これまで、どんな人生模様があったのだろうか。

今年5月、このタージュー駅の構内を歩き回る1人の日本人男性の姿があった。(株)オリエンタルコンサルタンツグローバルの古

澤圭太さん。前出の幹線鉄道を近代化するために派遣されているJICA調査団の一員で、駅舎の建築計画を担当している。フェーズ2区間（タウングー～マンダレー：約350km）の駅の現状を把握するとともに、建て替えが必要な駅と改修で済むような駅がそれぞれどのくらいあるか把握するため、全55駅を10日間かけて回っているところだ。

手元のレーザーポインターで壁から柱までの距離を計測したり、手元のノートにラフなスケッチを描いたりする古澤さんの様子を、ミャンマー国鉄（MR）の職員3人が興味深げに見守る。その中の1人、カーンヘットソエさんは、古澤さんが続いて写真を撮り始めたのを見ると、横に並んで古澤さんと同じアングルでカメラを構えてみせた。2人が向けるレンズの先には、天井から床まで壁にくっきりとクラック（亀裂）が入っている。古澤さんが何を問題だと思い、何を記録しようとしているの



それぞれの駅で描いたスケッチを見返す古澤さん



一見、しっかりした造りに見える駅舎の壁にも、天井から床までくっきりとクラックが走っている

か理解しようとしている様子がないとも微笑ましい。

もっとも、「最初のうちは、私がなぜ熱心に柱や壁、天井、そして床の写真を撮っているのか、理解できないようでした」と古澤さんは振り返る。他の駅で、床に大きなクラックが入って外壁が歪曲していたり、天井と柱の継ぎ目部分が割れていたり、屋根が欠け鉄筋だけでぶら下がっていたりする箇所を見かけた時も、彼らは何ら動じなかったという。それどころか、「その亀裂はずいぶん前から入っているけれど、何でもないよ」「これまで大丈夫だったんだし、気にしないでいいのでは」と励まされることさえあった。

そんな彼らに対し、古澤さんは、「この先、地震が来たら、今ゆがんでいる部分はどうなると思いますか」と問い掛けたり、「床にクラックが入っているということは、地盤が沈んで駅舎が傾いているということなんですよ」と丁寧に解説。建物を見るポイントを伝授す

ると同時に、クラックや歪みを放置しておくことは、利用者の安全を確保する上で問題であることを伝え続けた。

付加価値を高める

設計や建設から100年以上が経過し、図面がほとんど残っていない上、壁が歪曲するほど床が沈んでいたり、一見して分かるほど大きなクラックが床や壁に入っていたりするほど深刻な老朽化——。駅舎の設計計画を担当することになった古澤さんを待ち受けていたのは、日本では考えられない現実だった。それでも、「正直、まったく驚きませんでしたよ」とさわやかに笑う古澤さん。今年1月まで2年間にわたって青年海外協力隊として活動していたボリビアでの経験が、今の調査を進める上で非常に役に立っているのを、日々、感じているという。

ゼネコンや設計事務所などで勤務し、建築の専門性を高めた後で協力隊を志したのは、「海外で働

きたかったから」。現地では、市役所の公共事業課に配属され、地元の小学校の改修工事やフットサルコート鉄骨屋根の建設、堤防の建設などを行っていた。資料やデータがないのは当たり前。まずは現場を計測し、可能な限りスケッチを描き、修理すべき箇所を決めて見積もりを出す、というボリビアでの仕事の進め方は、今の調査と基本的には同じだ。「現場の調査を行う際は、限られた時間と過酷な環境の中で、どれだけ情報を見つけて入手するかがカギを握ることを、協力隊時代に学びました」。

今回の調査を通じてMR側に提案している駅舎の改良は、前述のような老朽化対策にとどまらない。このほかにも、例えばプラットホームに照明をつけたり、駅名の表示板や構内のサインボードを分かりやすく掲示したり、スタッフ用の仮眠室や更衣室を整備したりすることから、車椅子の利用者でもスムーズに駅舎に入れるようにス



各駅の構内を回って屋根や柱などの状況を確認するメンバーたち



まるであずま屋かバス停のような簡素でかわいらしい駅舎もある



駅舎の床に入った大きなクラックは、地盤が沈んでいる証拠だ



駅のホームで座り込み談笑しながら列車を待つ女性たち

ロープを設置したり、駅前広場を開発したりするといったことも、併せて提案内容に入れているのだ。「建物を直すだけでなく、“安全”や“快適”、“バリアフリー”、“ジェンダーフリー”の視点を持ち込むことで、駅自体に付加価値をつけたいのです」——。温和でおだやかな古澤さんの口調が、この時、一瞬、熱を帯びた。

分断された街を「つなぐ」

今回の調査で、駅舎の改良の一環として提案されたことの中に、もう一つ、ユニークな内容があった。線路によって分断された街の東側と西側を駅によってつなごうという構想だ。

対象となっているのは、ミョウハウ駅。第二の都市マンダレーから数kmという立地ゆえ、駅の西側は古くから市街地として栄えてきたが、かつて空港が置かれていた東側は、空港が廃止された今もなお、貨物線が走っている以外、土地は有効活用されていない。

そこでJICAは2016年、マンダレーの将来的な青写真となるマス

タープランを策定する中で、このミョウハウ駅の東側を新商業地区として開発することを盛り込んだ。ショッピングモールやホテル、オフィスビル、文化施設などを誘致することによって、マンダレーを訪れる観光客やビジネス客の増加につながるという目算だ。

このマスタープランを受け、古澤さんたちはミョウハウ駅自体を改良することを提案した。幹線鉄道や貨物線の上をまたぐように橋上駅を建設し、西側と東側を自由に行き来できるようにすることによって、人の流れを生み出し、新旧の街をつなごうというのだ。自由通路や駅舎の改良によって、分断された街をつなぐ取り組みは、日本でも、現在工事が進行中の新宿駅をはじめ、全国の駅で目にする事ができる。合意形成など慎重に進めなければいけない側面もあるものの、駅の在り方を大きく変え得る構想だと言える。

古澤さんが描いた未来のミョウハウ駅のスケッチを基に、パース図と呼ばれる見取り図を書いたのは、現地スタッフのティンザー

モンさんだ。調査団とMRの間で定期的に行っている対処方針会議では、古澤さんたちがこのパース図を見せながら、橋上駅のアイデアを説明。MR側も、「それはいい考えだ」と喜んだという。

ミャンマーには、このほかにも、駅舎がなく線路上に列車が停まるだけの「駅」もあれば、日本のバス停を彷彿とさせるような、東屋にも似た駅もあり、規模や形はさまざま。古澤さんは、今回の対象区間上にある全55駅から約20駅を建て替える必要があると判断し、MR側に提言。今後、全体のコストも鑑みながら、具体的にどの駅を建て替え、どの駅は改修にとどめるのか、一駅ずつ検討し、決定される。

「駅を改良することで、人の流れは大きく変わり、駅前や、その街全体の開発にも影響を与えるのです」と張り切る古澤さん。より安全に、より清潔に、そしてより便利に変わる駅を舞台にこれから新しく生まれるドラマが、明るい笑顔と幸せあふれるものであることを願う。 (つづく)