巡り合わせの旅

―アジアの列車に揺られて

写真・文＝米屋こうじ（写真家）

南インド・タミルナドゥ州のニルギリ山岳鉄道。標高2,200メートルの避暑地を目指す列車は、国内外からの旅行者で大いに賑わっていた。ユネスコの世界遺産「インドの山岳鉄道群」にも登録されている（2009年）

バングラデシュの長距離列車。窓辺から手を振る人々の笑顔（2013年）

1950年に日本からタイへ輸出された蒸気機関車が健在。国王の誕生日に特別列車を引いた。機関車の運転席には花々を編んだ装飾が提げられていた（2015年）

ミャンマーの列車で相席になった姉妹は、大きな葉に包まれたライチを持ち込んできた。一粒お裾分けをいただいた（2001年）

現在は、一部が改修中のカンボジア鉄道。激しく混雑するが、車内の雰囲気は和やかで、まるで見知らぬ親戚の集まりに足を踏み入れたような感覚だった（2000年）

「旅客や物資を、ある程度の速度で大量に輸送できる」。これが鉄道の得意とするところ。施設の整備次第では、高い定時性を確保する事も可能だ。欧州や日本で発展してきた高速鉄道が、これから開発途上の国々に導入されようとしている事例は、鉄道の将来性や有用性を表しているのではないだろうか。

鉄道施設の整備が進めば、やがて利便性や快適さというサービス面が洗練されてくる。日本の都市部では、ICカードにより切符すら買う手間もなく、頻繁にやって来る列車に乗車でき、エアコンの効いた静かな車内で、快適に移動することが日常的に可能となっている。

その一方、アジアの国々に目を向けると、一部の都市を除けば鉄道の整備は遅れている。むしろ、そのような国では道路整備が進む中でも、鉄道が中、長距離輸送の要となっている場合が多い。エアコンがなく、よく揺れる列車は時に激しく混雑し、また大幅な遅延が発生する場合もある。しかし、決して快適とは言えないような〝人いきれ〟のするアジアの鉄道にこそ魅力を感じてきた。

アジアの鉄道に乗って旅をすると、鉄道と人々の生活の近さに加え、他人同士の人間関係の近さを感じる。特急、急行などの優等列車よりも、地元の人が利用するローカル列車の方が、その距離がより接近してくる。ローカル列車に乗っては人々を観察し、あるいはコミュニケーションを取りながら、暮らしぶりを肌で感じることが、私の旅のテーマとなっている。

ニルギリ山岳鉄道のスタッフ。険しい地形に敷かれているため、線路のメンテナンスにいとまがない様子（2009年）

米屋 こうじ（よねや こうじ）

1968年山形県生まれ。鉄道と人の結び付きをテーマに、日本と世界25カ国の鉄道を撮影。著書に写真集『I LOVE TRAIN ―アジア・レイル・ライフ―』（ころから）、『ニッポン鉄道遺産』（交通新聞社：共著）など

モンゴルの首都ウランバートルからロシア国境のスフバトールへ向かう普通列車。
鮮やかな民族衣装の老婦人と相席になった（2014年）

地球ギャラリー vol.90

イスラム教の大集会「ビッショ・イステマ」の会場へ向かうバングラデシュの人々。屋根上まで溢れた人々の表情は明るく、特別な礼拝へ参加する高揚感が伝わってくる（2013年）

どこの国でも、出会う子どもたちは愛らしい。タイ、チェンマイからバンコクへ向かう列車内にて（2015年）

そんな旅の中で、相席になった人々から〝お裾分け〟をいただくことが時々あった。

ミャンマーでは、大きな葉の包みを持った姉妹が途中駅から乗り込み、向かいの席に座った。包みを解くと、小枝に付いたままのライチの実が入っていた。彼女たちは、ひとしきり周囲の人々にライチを勧めた後で、やっと自分も食べ始めた。ミャンマー女性の奥ゆかしさを見るようだった。

南インドでは、二家族が乗り合わせた二等車に相席になり、昼食時に食事を勧められた。何段にも重ねられたステンレス製の食缶から紙皿に盛られて手渡されたのは、インドの米料理「ビリヤニ」だった。インド式に手づかみで頬張ると、スパイスの香り、旨みの染み込んだ米の味わいが絶妙で、その味は今も忘れられない。

ベトナムでは帰省する二人組の大学生から歓待を受けた。開け放った窓から吹き込む風を頬に受け、手渡されたビールで乾杯。「ヨォ」というのが、ベトナム語の「乾杯」だと教えてもらった。

不意にもらった〝お裾分け〟の味や、私に向けてくれた笑顔の記憶とともに、「異国からの旅人に接してくれた人々の心情に触れることができた」ことこそ得がたいものだと思う。利便性という観点から角度を変え、旅情という側面から見たアジアの鉄道に感じる魅力は、こんなところにあるようだ。

近い将来、アジア各国の列車がスムーズにレールの上を走り、エアコンの効いた車内で快適な旅ができるようになっても、人と人の近い距離感や心情の交流が失われなければいいなと思っている。

タイ北部、チェンマイにも近いクンターン駅はタイで最も標高が高い。駅スタッフの手入れが行き届いており、気持ちが良い（2015年）

ミャンマーの鉄道で、バラの香りに振り向けば、大きな花束を頭上に載せた女性が下車するところだった。市場へ売りに行くのだとか（2001年）

地球ギャラリー

アジアの駅弁を見に行こう！

取材協力・写真提供：白川 淳（トラベルライター・鉄道史研究家）

普段は、一皿にご飯と好きなおかずをよそって食べる「カーオゲーン」。駅弁では、電車の中でも食べやすいように丼ぶりスタイルだ

タイ

バンコクから西へ約80キロ、列車で1時間半の場所にあるノンプラドック駅は、タイの南部へ向かう本線と支線の分岐駅だ。今では、木造駅舎がポツンと建つ、田園地帯に囲まれた静かな駅だが、戦時中はタイとビルマ（現ミャンマー）を結ぶ泰緬（たいめん）鉄道の起点として賑わった。駅構内には、日英タイ語でこの泰緬鉄道を記念した碑文も立つ。

急行列車は素通りするが、日に数本、泰緬鉄道に沿って、映画の舞台ともなった「戦場にかける橋」へと向かう、観光客を乗せた鈍行列車がやってくる。昼時には、バナナの皮を器にした、さまざまな種類のタイ料理を手に、駅弁屋が車内に登場。小腹を空かせた乗客たちが笑顔で迎える。ガパオ（バジル）炒めライス、タイカレー、くるみ餅。

一包みわずか10バーツ（約30円）ほどの駅弁を手に、ランチタイムが始まる。

かわいい乗客も

台湾の駅弁は濃い味付けのものが多いが、ここではモチモチのお米のおいしさを引き出す薄味だ。短い停車時間でも、手なれた売り子さんたちが速やかに販売してくれる

台湾

台東（タイドン）から、鉄道で北へ約40分の池上（チーシャン）駅。列車が到着すると、ホームに「ビエンターン（便當）」の掛け声が響く。便當とは、お弁当のこと。日本統治時代に伝わった駅弁の文化が、今も台湾東部の小さな駅に残っている。薄味のおかずは、肉や炒めたキャベツ、煮卵、たくあんなどの約10種類。白飯は地元で収穫された池上米。台湾のコシヒカリと呼ばれる、味わい豊かな銘米だ。

駅売りの弁当屋がいない時間帯は、途中下車して駅前通りを東に向い、直売所の「池上飯包博物館」へ。庭に置かれた昔の汽車に腰掛けて、旅のムードに浸りながら駅弁や名産の味を堪能できる。駅弁は一つ70元（約250円）と、お手ごろだ。