



自分史上 最長の鉄道旅行

-タイ→マレーシア 1500kmの旅-

高1-E 前川 凜



…眼下には、見慣れないナトリウム灯のオレンジ色の光が流れていく。羽田空港を飛び立って、まだたった5時間だ。私はいま、バンコク上空にいる。これからの8日間を想う。きっと今までで1番記憶に残る8日間になるだろう。まもなく、飛行機は着陸する。まもなく、旅が始まる――。

1日目 3月21日

エアポート・レイル・リンクからの大脱走



タイ。東南アジアにある熱帯気候の国で、国土面積は日本の約1.4倍、人口は約半分の王国である。王室の人気は非常に高く、道路の中央分離帯に王室の人々の写真の旗があつたりする。主に上座部仏教が信仰されていて、場所によっては僧侶専用のトイレや待合席もある。

問題は首都名である。「え、バンコクでしょ？」残念！実はバンコク (Bangkok) は外国人が付けた慣用名である。正式名称は「クルンテープマハナコーン・アモーンラッタナコーシン・マヒンタラアユッタヤー・マハーディロッカポップ・ノッパラッタラーチャタニーブリーロム・ウドムラーチャニウェートマハーサターン・アモーンピマーンアワターンサティット・サッカタットティヤウィサヌカムプρασィット」である。ただし、あまりにも長いので、地元の人々は「クルンテープ」または「クルンテープ・マハナコーン」と呼ぶ。地元民と外国人で呼び名が違うのは、「日本」のことを「Japan」と呼ぶ感じだろうか。



タイの国旗。上下の赤は国家、真ん中の紺色は王室、白は仏教を示す

・チーバくんの呪い

さて、5時頃バンコクのスワンナプーム国際空港に到着した私は、無事イミグレーション（入国審査）を通過し、晴れてタイ王国に入国した。タイには4日目まで滞在する予定である。空港からは、エアポート・レール・リンク（以下 ARL）という路線に乗車する。ARL は、空港に直結しているスワンナプーム駅とバンコク中心部・パヤタイ駅を結ぶ路線である。2010年に開通した新路線なので、ほぼ全線高架線路でホームドアも導入されている（ス



ARL のトークン

ワンナプーム駅のみ地下駅)。ARL は、切符にトークンと呼ばれる、IC チップ内蔵のプラスチック製コイン型乗車券を使用している。これは、駅に入るときには Suica などのよ

うに自動改札機にタッチし、出るときには磁気乗車券のように改札機に投入するというものである。

トークンを自動券売機で購入し駅構内に入ると、フルスクリーン型のホームドアにドラえもんを使用した HIS の宣伝がされていた。日本のキャラクターが海外で人気であることは知っていたが、それを実感する。そして入線してきた車両には、なんとチーバくんのラッピングがされていた。まさかタイでチーバくんを見ろとは思っていなかった。混んでいて座れそうになかったが、30 分程度で終点のパヤタイ駅に着くはずなので、またチーバくんにつられて、その列車に乗車した。…それが間違いだった。

発車してしばらくすると、高架線になって列車は快調に飛ばしていく。途中の駅でたくさん人が乗車してきた。私は旅気分であまり気付いていなかったが、乗車したのはちょうど通勤時間帯だったので、列車は日本の通勤列車並みに混んできた。これはやはり一本待った方が良かったかなどと考えていると、突然本線上で列車が止まってしまった。運転停車だろうと思っていたが、全く発車する気配がない。そのうち空調と照明が落ちてしまった。これは本気でやばそうだ。密閉された車両に人がたくさんいるので、どんどん暑くなっていく。空港や車内が涼しいことをいいことに、日本からの長袖・長ズボンのまま乗車していたのも仇となった。一応すぐ着替えられるようにしてあったが、ここまで混んでいると、それも出来ない。たまに一瞬だけ空調と照明が復活するが、すぐに消えてしまう。完全に故障しているようだ。チーバくんめ……。

立ちっぱなしで 1 時間はたつただろうか。突然、後ろでドアが開く音がした。ドアから風が入ってきて、とても涼しく感じる。降りて移動するのかなと思ったが、係員が来た気配もない。どうやら乗客が非常用ドアコックでドアを開けたようだ。

しばらくすると今度は外から何かを閉めようとするような音がした。なかなか閉まらないようで、ドンドン叩いている。おそらく車両を



混雑する車内。空調と照明が落ちて、右のドアが開いている

修理しようとしているのだろうが、あれでは修理しているのか壊しているのか分からない。

何度か外側からドアが閉められた。そのたびに乗客は動き出すのかと色めき立ったが、何分たっても発車せず、乗客がまたドアを開ける。それを何度も繰り返す。そのうちドア付近の乗客が外の人と話をし、車内にざわめきが広がる。結局この列車を降りて救援に来た列車に乗り換え、最寄りの駅まで移動することになったようだ。この時点で停車してから約 1 時間半。

ドアに近い人から順に線路脇に飛び降りていく。高架線ということもあって、線路脇は

狭く、すぐに人で埋まってしまった。なので全員がすぐに降りられたわけではなかったが、車内は歩き回れるほど空いた。乗車したときには混んでいて車内はあまり見られなかったのが、これ幸いといろいろ見て回る。

先頭車両に行くと、なんと乗務員室が開放されているではないか。滅多にないチャンスなので、運転席などもじっくり見る。

運転席脇の乗務員扉から線路脇に降りた。チーバくんの写真を撮ったりしながら列車の脇を歩く。それにしても今まで日本でさんざん列車に乗りまくって1度もこんなことは無かったのに、タイに来てたった4時間でこんなことになるとは……。



移動開始直後の線路脇の様子



運転席



手前（左）が乗ってきたチーバくんの電車、奥が救援に来た列車

救援に来た列車もなかなか発車せず、最寄りのフアマーク駅に到着したのは10時頃。最初に停車してからは実に2時間半が経過したことになる。しかもまだ目的地には到着していない。

フアマーク駅も相当混雑していた。これほど多くの人々が列車に閉じ込められていたのか。その原因は、電気系統系のトラブルだったと後に知った。しかしその場では、混乱していたこともあって英語の放送はなく（もしされていても理解できたかは謎だが）、原因は分からなかった。

フアマーク駅は3階にホーム、2階に改札口がある。その下(地平)にはARLとは別にタイ国鉄東本線の線路がある。払い戻しをしてもらっていると、その国鉄の線路からディーゼルエンジンの音がしたので、それを見に行く。まもなく、いかにも古そうなディーゼル機関車が牽引する列車が現れた。このディーゼル機関車(GE型)は1966年製の機関車で、都心に乗り入れる列車としては103系初期車と同世代である(103系は1964年から製造)。都心の中央駅に103系と同世代の車両が乗り入れ。一瞬驚いたが、日本にも同じような会社がなかったか。そう、JR西日本である。タイ国鉄とJR西日本には今後も妙なところに共通点を発見する。

ARLに話を戻そう。払い戻しは受けたが、振替輸送のようなものは無いらしい。バスかタクシーでバンコク中心部に向かうしか無さそうだ。とりあえず駅の外に出てみる。パトカーや救急車のサイレンが鳴り続けている。まだ混乱している駅周辺を脱出し、タクシーを探してみる。が、これがなかなか見つからない。タクシーは次々にやって来るのだが、ことごとく満車なのである。歩道を歩き続けるが、埒があかない。仕方なく駅があるARLの高架の方にもどる。すると中国系の老夫婦が声を掛けてきた。その人によると、ARLの高架の反対側の方が空車のタクシーをつかまえやすいという。その人が案内してくれたのでついていくと、空車のタクシーがどんどんやって来るではないか。今までの苦労は何だったのか。そのうちの一台に乗ってようやくフアマーク駅を出発した。

・バンコク観光

バンコク中心部のサイアムにある滞在予定のホテルには、ARLが事故っていなければ9時位に到着できたはずである。しかし、タクシーに乗ってからもバンコク名物の渋滞などがあり、到着は結局11時40分になってしまった。

そしてバンコク観光に出かける。バンコクには、BTSという市内交通を担う高架鉄道がある。BTSは“**B**angkok **T**ransit **S**ystem”の略で、スカイトレインとも呼ばれている。



フアマーク駅は大混乱



GE型ディーゼル機関車。103系初期車と同世代

BTSには、バンコクの北部と南東部を結ぶスクムウィット線と、バンコク中心部と南西部を結ぶシーロム線の2路線があり、サイアム駅で交差している。切符は、旧式の図書カードやテレホンカードのような磁気カード(いわゆる磁気券ではない)で、改札で回収された後も再使用される。切符には安全に利用するように促す色々な柄がある。



BTSの代表的な車両。ドイツ製

BTSに乗車すると、なにやら案内放送ではない放送が流れている。なんとテレビ広告が音声付で流れているのだ。日本では考えられない。これも文化の違いだろうか。

シーロム線に乗車し、サファンタクシン駅で降りる。この駅は、チャオプラヤ川というバンコクを貫く大河のすぐそばにある。チャオプラヤ川にはチャオプラヤ・エクスプレスという船



が走っており、サファンタクシン駅はこの船着き場に接続しているのだ。この船に乗って、バンコクの大きな寺が集まっている一画に向かう。

船を降りた後色々な寺に行った。最初に行ったのはワット・ポー。「ワット」とは「寺」の意味である。ワット・ポーには巨大な涅槃仏がある。この涅槃仏は金箔に覆われ、きらきらと輝いている。また、涅槃仏の背中側にはたくさんの椀があり、そこに両替した少額の硬貨を入れていくことによって徳を積むことが出来る。全ての椀に硬貨を入れるべきだったが、調子に乗ってたくさん入れていたら、途中で硬貨がなくなってしまった。

続いてはワット・マハタート。大きな寺だ。こちらも金色の仏像があるが、こちらは座像だ。比較的小さな仏像がたくさん並んでいて壮観である。

最後はワット・アルン。大仏塔と呼ばれる、焼き物などで装飾された高さ75mの仏塔をはじめ、たくさんの仏塔がある。が、なんと寺のシンボルである大仏塔が工事中で、足場が組まれていた。夕焼けに浮かび上がるシルエットを見るためにわざわざ夕方に訪れたのだが……。

その後王宮に向かうが、すでに入場時間を過ぎていた。ARLが事故らなければ王宮にも行けたが、後日に持ち越しである。こうして、激動の1日目は終了した。

2日目 3月22日

古代遺跡の街・アユタヤへ



・タイ国鉄

次の日の朝、のんびりと起きた私は、ホテルのフロントに置いてあるバンコクの英字新聞を手に取り驚くことになる。おお、載っているじゃないか ARL の事故。しかも 1 面に。やはり大事故だったようだ。

今日はまず、4 日目に乗車するマレーシアに向かう寝台列車の切符を受け取りに行く。あらかじめ日本からインターネットを介してタイの旅行会社に予約していたので、BTS スクムウィット線に乗車し、その旅行会社に向かう。念のため旅行会社に電話をする。が、「営業時間内にもう一度電話をして下さい」という自動音声流れる。もう営業時間にはなっている。もしかして臨時休業日か？一抹の不安を抱えながら向かう。しかも駅から結構遠い。これで営業してなかったらショックだ。しかし旅行会社はしっかり営業していた。切符を受け取ってから電話について聞くと、どうやらスタッフも気付いていなかったようだ。これもタイの大雑把な気風だろうか。



上に載っている写真が ARL の事故の写真

無事切符を確保した後、タクシーでタイ国鉄の中央駅であるファランポーン駅に向かう。

ここでタイ国鉄について説明しておこう。タイ国鉄の主な路線には北本線、南本線、東北本線、東本線、メークローン線と ARL があり、このうち ARL はタイ国鉄傘下の別組織が運営している。ARL 及びメークローン線を除く各本線の列車のほとんどはファランポーン駅から出発している（但し南本線の起点はバンコクのトンブリー駅である）。このファランポーン駅は、バンコク中央駅やクルンテープ駅と呼ばれることもある。タイ国鉄の路線は ARL を除き全線非電化で、ディーゼル機関車牽引の客車列車と気動車によって運行されている。

さて、ファランポーン駅に到着した私は切符売り場に急ぐ。アユタヤには国鉄で行く予定で、次のアユタヤ方面北本線の列車は 10 時 50 分発だ。現在 10 時 45 分。だが、途中で観光ガイドの女性に呼び止められる。その人によると、その列車に乗るには指定席券が必要で、すでにその指定席券は完売しているという。そして、時間や手間、費用などの点でタクシーを半日借りの方が良いと助言してくれた。国鉄にも乗車してみたかったが、確かにそちらの方が時間を有効に使えるので、タクシーでアユタヤに向かうことにした。

ファランポーン駅は自由に出入りできるので、タクシーに乗る前に駅構内に入ってみる。

駅にはかまぼこ形の上屋があり、ここでは乗車する予定だった北本線の列車が今まさに発車しようとしていた。気動車が貫通扉を開けたまま発車し駅を去っていくのを見送る。

その後、タイの客車などを観察した後にタクシーに乗車し、アユタヤに向かった。ファランポーン駅脇のインターチェンジから高速道路に入り、北上する。元々私は鉄道だけでなく高速道路も好きなので、タイの高速も興味深くて退屈しない。つくづく移動には最適な性格である。

一直線に伸びる道路をひた走る。アジアの大動脈であるアジアハイウェイも通過する。そうして、1時間後にはアユタヤに到着した。乗る予定だった列車はアユタヤ駅に1時間20分後に到着し、さらにアユタヤ市街への移動が必要だった。タクシーは早い。

チャオプラヤ川が見える屋外レストランで昼食を食べた後、タクシーで古代遺跡を回る。



乗る予定だった列車。貫通扉が開いたままである



道路は続くよどこまでも

・アユタヤの古代遺跡

アユタヤは14世紀から18世紀までアユタヤ王朝の都であった。タイでは仏教が信仰されている。そのため、王朝の王は寺を造りまくった。その頃の寺院の遺跡がアユタヤにはたくさん残っているのだ。そのためアユタヤは世界遺産に登録されている。

最初に向かったのはワット・ロカヤスタ。ここには巨大な涅槃仏がある。きっとここはかつては建物の中だったのだろう。しかし今では野ざらしで、レンガが転がっているだけのだ。広い場所に寝ているので、肌が荒れている。タイでは僧侶が着るオレンジの袈裟が掛かっているこの涅槃仏には、2011年のアユタヤ洪水の痕跡も残っている。

続いてワット・マハタート。ここはワット・ロカヤスタよりもレンガ造りの遺跡が多く残っている。が、ここで最も有名なのは、菩提樹の根に囲まれた仏像の顔だ。アユタヤ遺跡の寺院の多くは、アユタヤ王朝の滅亡時にビルマ軍に破壊された。その時に破壊された

仏像の顔が、菩提樹に取り込まれたのだ。ワット・マハタートの仏像はほとんどが顔を落とされてしまっている。レンガ造りの遺跡が多いので、「アユタヤといえば」という風景が広がっている。

しかし、暑い。国鉄で来ていたら、トゥクトゥクと呼ばれる三輪バイクによるタクシーで回る予定だったが、トゥクトゥクには冷房がない。これはやはり冷房が効くタクシーで来て正解だったようだ。



完全に菩提樹の根に取り込まれた仏像の顔

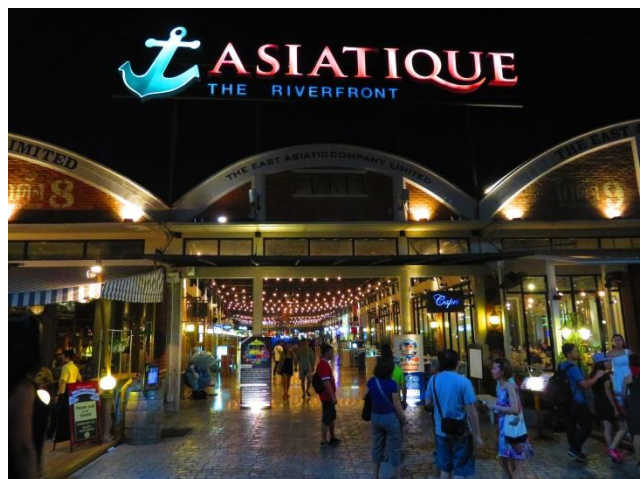
その涼しいタクシーに乗って次に向かったのは、ワット・ヤイ・チャイモンコン。ここにも涅槃仏がある。ここの涅槃仏も屋外にいるが、こちらの方がワット・ロカヤスタの涅槃仏よりも肌が白くて、美肌である。また、ここには戦勝記念塔というレンガ造りの塔があり、72mもの高さがある。この塔は上に昇れるのだが、この階段がすり減って歩きづらいつたらない。転げ落ちそうになりながら昇る。すると、眼下には寺が一望できる。昔の人にはすごい高さを感じただろう。

最後はワット・チャイワッタナーラーム。ここは、カンボジアとの戦いの戦勝記念塔で、カンボジアのアンコールワットのような外観である。塔の周りには回廊が巡らしてある。ここは人も少なく、落ち着いてこの見事な塔を眺めることが出来た。

・アジアティーク

アユタヤを去り、再び高速を飛ばしてバンコクに戻る。バンコクに戻り、アジアティークで降ろしてもらおう。アジアティークとは、大型ショッピングモールで、1500以上の店舗がチャオプラヤ川沿いのレンガ倉庫に収まっている。

夕飯をアジアティーク内のタイ料理のファミレスで食べ、すっかり暗くなったアジアティークに出かける。タイ雑貨屋やTシャツ屋、マンゴー専門店から薬局まで、何でも揃うのではないかと思うほど多彩



アジアティーク・ショッピングモール。レンガ造りの倉庫を改造して作られた

な店が並んでいる。人々の喧噪や熱気はまるでナイトバザールのようだ。

タイ土産をたくさん買って、アジアティークを後にした。アジアティークからはサファンタクシン駅へ専用の船が出ている。それに乗船して 15 分間のナイトクルーズを楽しむ。サファンタクシン駅からはタクシーに乗ってホテルに帰った。タイのタクシーは運賃が安いので気軽に使える。アユタヤで炎天下の中歩き回ったこともあり、ベッドに入るとすぐに寝入ってしまった。

アジアハイウェイ

この旅行で興味があったことの一つに、アジアハイウェイがあった。アジアハイウェイとは、現代のシルクロードとして計画された、アジア 32 カ国を通過する高速道路網のことである。既存の道路を活用し、全長は 14 万 km となっている。最も重要な路線は、東京の日本橋から、韓国、中国、タイ、インドなどを通過して、トルコ-ブルガリア国境までの 1 号線だ。日本にもアジアハイウェイは通っているのだが、陸で繋がっていないからかほとんど認知されていない。

私が通ったのは、インドネシアからマレーシア、タイを通してイランまで通じるの 2 号線だ。バンコクからアユタヤの一部区間をタクシーで、またマレーシアのクアラルンプールからマラッカまでを高速バスで通過したが、どちらも高規格の立派な高速道路だった。



アジアハイウェイ
2 号線の標識(AH2)

3日目 3月23日 水上市場と実弾射撃



・水上市場

タイでは昔から、運河において舟同士で商品を売買する水上市場が存在する。かつてはバンコク市街にもあったようだが、現在では郊外に観光客向けとして残っている。今日はそのバンコク郊外にあるダムヌン・サドゥアック水上市場に行く。

バンコク郊外といっても車で 2 時間かかる距離なので、パッケージツアーを利用する。朝早く BTS アソーク駅で集合し、7 時にはバスに乗り込み出発した。1 時間半ほど高速道路を走り、下道に降りるとまもなく踏切を越える。線路市場で有名なタイ国鉄メークローン線だ。2 時間に 1 本ほどしか列車が通らないため、線路上に市場を



メークローン線の線路市場。屋根が張り出している

設けて、列車が来ると屋根を折りたたみ商品をどかしてやり過ごすのだ。バスが踏切を越えたときは当然列車は来ていないので、線路上に張り出した屋根や商品が見えた。

ココナツファームで休憩を取った後、いよいよ舟に乗り込む。ここからはバスを降りて舟で水上市場に向かうのだ。舟は細長く、横幅は大人二人が何とか乗り込めるほどで、イスが5列付いている。舟と言っても手漕ぎではなくモーターボートだ。そのモーターボートは出発した直後こそゆっくり進んでいたが、しばらくすると猛然と飛ばし始めた。私は一番前に座っていたのだが、運河の水がかかかってしまうのではないかと思うほど水しぶきを上げ、舳先を上下させながら進む。自動車用のエンジンにスクリューを直結しているからスピードが出るようだ。モーターボートで運河を走り回るのは爽快で楽しかった。

水上市場では1時間半ほど自由時間があり、私は手漕ぎ船に乗り水上市場を廻ることにした。水上市場の中心地は観光客が乗った手漕ぎ船がいっぱいで、しかもそこにモーターボートが乗り入れてくるので大混雑していた。舟から手のひらサイズのバナナを買ったりしていると、何も言っていないのに、船頭が舟を運河の岸にある店に寄せていった。どうやら船頭はあらかじめ店主と契約し



混雑する水上市場。その中をかき分けて舟は行く

ており、観光客をその店に連れて行くことになっているらしい。土産物を買ったりしている間に、あっという間に時間になってしまった。

運河だけでなく、その周囲にも店がある。その店を見ながらバスに戻る。……そう、この水上市場は、わざわざモーターボートで行かなくてもバスで直接行けるのだ。だが、モーターボートで行った方が雰囲気が出るし、面白い。パッケージツアーはよく出来ている。

バスでバンコクに戻る。朝早く出発したおかげで、12時半にはバンコクに戻れた。

・実弾射撃

昼食を近くのショッピングセンターで食べた後、日本人向けのタイ軍射撃場の事務所に地下鉄で向かう。バンコクには地下鉄が1路線ある。この地下鉄はMRT (Mass Rapid Transit) ブルーラインと呼ばれていて、バンコクの南北を結んでいる。MRTの駅に入るときには金属探知機をくぐらなければならない。この金属探知機は、MRTだけでなくバンコクのショッピングセンターやBTSの一部の駅にも設置されている。最近多発しているテロ対策だろう。また、MRTの乗車券はトークンである。

MRT スクムウィット駅には、「MRT 建設に際し日本政府の援助に感謝する」という内容がタイ語・日本語・英語で書かれた碑板が設置されている。スクムウィット駅は地下駅

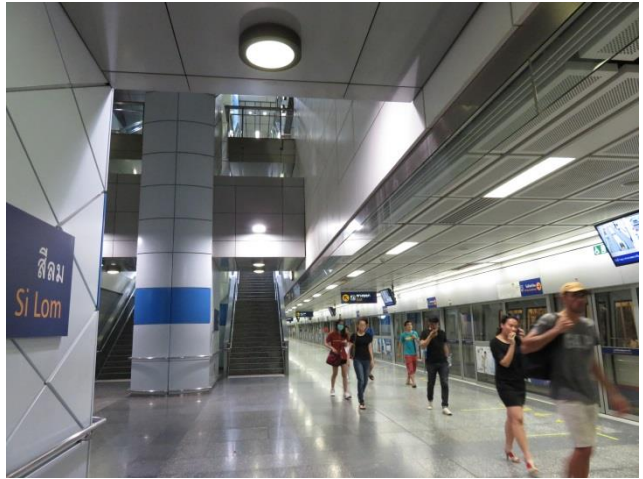
で、フルスクリーン型のホームドアがある。そこに青と赤の帯を巻いた車両が入線してきた。……まるで高輪学園の最寄り駅・白金高輪駅のような。白金高輪駅もフルスクリーン型のホームドアがある地下駅で、青と赤の帯を巻いた三田線の車両が来る。

その MRT の車両に乗ってシーロム駅で下車する。シーロム駅の出口から地上に出ると、そこには“THAI-JAPANESE BRIDGE”と書かれた橋が。この橋も日本の経済協力で出来たようだ。タイには日本の協力で出来たものがたくさんある。

タイ軍射撃場の事務所に着いた私は、簡単に説明を受けた後、実際の射撃場に移動した。射撃場は事務所から車で 20 分程のところであり、事務所の日本語を話せる女性が送迎してくれる。

私が撃つのは、38 口径・9 ミリ・45 口径の 3 種類の拳銃だ。とても重い。早速撃ってみる。撃ったときの反動がすごい。インストラクターに拳銃を支えてもらっても、狙いをあわせるのに一苦労である。映画ではバンバン撃っているが、訓練すれば本当にあんな風に撃てるようになるのだろうか。音もとても大きい。消音ヘッドホンをしていても大きく聞こえる。ちなみに、アメリカで撃てる弾は弱装弾だが、タイでは銃は一般流通していないので、ここでは火薬をいっぱい詰めた弾を撃てる。

3 種類 50 発の弾を撃ち終わって、



MRT・シーロム駅の様子



タイ日友好橋。完成した当初は反日運動が多かったため橋の名前を掲げていなかったという



実際に私が撃った 3 種類の拳銃

追加でショットガンを撃つことにした。拳銃は文字通り手で持って撃つが、ショットガンは手と肩で保持して撃つので、反動が肩に来て、痛い。だが、やはり威力が違う。弾も3倍ぐらいの大きさだ。ゆっくり狙って撃ったので、私は全弾命中した。

記念に薬莖やっきょうを持って帰りたかったが、間違いなくイミグレで引っかかるので泣く泣く諦めた。

・ルエンテープ

一旦ホテルに戻り、今度はタイの伝統的な踊りを鑑賞することにした。シーロムビレッジという小さめの観光客向けタイ風ショッピングモールに、ルエンテープという、踊りを見ながら夕食を食べることが出来るレストランがある。そこに電話で予約を入れる。BTSシーロム線に乗ってチョンノンシー駅で下車し、20分ほど歩くとルエンテープに到着した。しかし、電話予約がうまくいってなかったようで、なかなか席に案内されない。受付の人だけでなくどこからか日本語が話せるスタッフまで出てきて相談していたが、しばらくすると無事席に案内された。なぜ受付に手こずったのか分からなかったが、そんなことは気にしないで食事を楽しもう。



最初は踊りの基本動作の解説から始まった。解説の放送は4カ国語ほど流れたが、日本語が一番最後に流れるので、日本語の放送が終わったと同時に動作が始まり分かりやすい。英語は最初に流れるので、始まるまでに優に1分は経ってしまう。その後、踊りが始まった。王室でも披露された伝統的な踊りからあまり形式に縛られない創作物まで、5種類ほどの踊りを鑑賞した。踊りにはストーリーがあり、例えば魔王まらに攫さらわれた姫を王子が救うといった故事を踊りで表現したものなどがある。所々分からないところがあったが、日本語の解説もあり大まかな話の内容は

ルエンテープの舞台



タイの古典舞踊。独特の動作や表現がたくさんある
分かった。きらびやかな衣装や仮面をまとい、優雅に舞い踊る様はとても美しかった。こうしてバンコク最後の夜は幕を閉じた。

4日目 3月24日

そしてマレーシアへ



・王宮

今日は、いよいよバンコクを去る日だ。その前に行っておきたい場所がある。王宮だ。ARLの事故がなければ1日目に行く予定だったが、今日の午前中に行くことにした。

王宮は大まかに、王宮本体と、それに付属するワット・プラケオに分けることが出来る。ワット・プラケオは、歴代の王が眠るタイでも最高の格式を誇る寺院である。かつては王室専用の寺だったが、現在は観光客にも開放されている。

ワット・プラケオに入ると、まず人の多さに圧倒された。“BE QUIET PLEASE”と書かれているにも関わらず、至る所で人々が叫んでいる。しかし、建物はどれも美しく装飾されていて、それがいくつもある。本堂には本尊であるエメラルド仏が納められていて、赤や青、黄色や金とカラフルに装飾された建物も寺の中で一番大きく立派である。



金色の仏塔

特に目を引いた建物に、仏塔がある。仏舎利が納められているこの仏塔は、全面が金のモザイクで装飾されていて、ド派手だ。全体的に丸い印象である。また、アンコールワットの模型にも注目した。アンコールワットは2011年に訪れていたが、この模型は本物そっくりだ。石の質感まで似ている。

その後王宮に移動した。王宮の宮殿も派手めだが、こちらの方が重厚感がある。王宮の中に武具・鉄砲博物館というものがあった。ここには鉄砲や刀、槍などがあったが、その中には日本由来の刀もあった。

・ファランポーン駅

王宮を一通り見学した後、いよいよマレーシアに出発すべくファランポーン駅に向かう。今度は充分余裕を持って、出発の2時間半以上前に到着した。

タイ版駅そばのような店で昼食を食べた後、ファランポーン駅を散策する。ファランポーン駅の外観は立派なヨーロッパ風建築で、修理をしているところもあった。

いよいよホームに入る。そこは客車の王国だった。電化されていないので電車はおらず、気動車も客車の影に隠れた存在だ。あくまでも主役は客車である。タイで主力の客車は日

本の 10 系客車を元にタイの事情に合わせた車両だ。この車両は赤紫を基調に窓部に白、窓下と幕板部に細い黄色の帯を巻いている。

しばらくすると、私が乗車する南本線下り 35 列車特急バターワース行が入線してきた。この列車は夜行の寝台特急列車なので、10 系を元にした在来客車ではなく、ほとんどの車両が 1996 年韓国製の比較的新しい車両だ。列車は 10 両編成で、1 両目には荷物車、4 両目に食堂車、そして 6 両目には日本の 12 系客車が連結されていた。この 12 系は中央やや車端部より大きな両開きドアが新設されている。

タイ国鉄には JR 西日本からキハ 58 系・12 系・14 系・24 系が譲渡されていた。キハ 58 系はタイ国鉄でも既に全廃されたが、それ以外の客車はバリバリ現役で運用されている。その 12 系が私の乗る列車に連結されていたのだ。これは嬉しい。



10 系を元にした、タイ国鉄で最も多いタイプの客車



元オハフ 15 21。日本時代の面影が色濃く残る

他にも日本の車両がないかと駅構内を探してみる。いた。駅の奥の方に留置されている。タイ在来客車を改造したと思われる展望車に、濃淡 2 色の紫色に塗装された 14 系座席車が 2 両連結されていた。タイでは紫色は高貴な色とされている。さらにその先には改造された 12 系・14 系・24 系が 7 両連結されていた。濃い藍色に金の帯を巻いた、ブルートレインに近い塗装をされている。また、これらの車両は、JR 西日本の 103 系などの体質改善 40N 車のように、窓枠の角が丸く、窓サッシがない。ドアのガラスに「自動ドア」と日本語が書いてあったり（実際は手動ドアになっているようだが）、車両によって日本語の銘板が残っていたりと日本にいた頃の痕跡が残っている。そしてなんと、その中には 14 系を改造した展望車が連結されていた。元オハネ 14 33 で、緩急車ですらない。それを展望車にしてしまうなんて、JR 西日本もびっくりの魔改造である。サンパ手君、負けてるぞ！この紺色の 7 両は VIP 車両で、“SRT PRESTIGE” という名前が付いている。SRT とはタイ国鉄の略称であるが、日本では一般にタイ国鉄と呼ばれている。その後方に、派手なラッピングをされた 14 系がさらに 2 両連結されていた。そのさらに奥、

ホームからはずれて留置線に入った方に一両、14系か24系の寝台車が在来客車に連結されていた。

タイ国鉄は ARL 以外メーターゲージと呼ばれる軌間 1000mm の線路なので、1067mm の建築限界で造られた日本の車両はタイの車両に比べ大きい。よって、タイ在来の寝台車よりも座席車である 12 系の方が車体断面が大きいという不思議なことが起きている。

発車時間が近づいてきた。車内で食べる軽食をタイ版キオスクで購入し、車両に乗り込む。私が乗車するのは 3 号車で、韓国の DAEWOO 社製のステンレス客車だ。この客車は、銀色をいかして、窓部に濃淡 2 色の紫色を配した塗装となっている。牽引機は 1974 年製、フランスの ALSTHOM 社製のディーゼル機関車だ。乗り込んでしばらくするとドアが閉まり、ガクンッ、と振動がきた。14 時 45 分。いよいよバンコクを離れ、マレーシアへの列車の旅が始まった。

・南本線 35 列車

発車するとすぐに、右側に客車群が留置されている。ここはファランポーン駅の留置線で、14 系や 24 系も多数留置されていた。列車は 30km/h 程度の低速でバンコク市内を進む。しばらくするとまた右側に広大な留置線群が見えてきた。ここには 12 系やタイの在来客車、今乗っている客車と同じ客車や緑色の客車、果ては放置され朽



原形をとどめていない、元オハネ 14 33の展望車。
食パンも真っ青の魔改造だ



私が乗車した 35 列車。オレンジ色の牽引機



クイーンズランド鉄道からやってきた客車

ちている旧型機関車まで様々な車両が留置されていた。ここは北本線、東北本線の列車が分かれるバンサー分岐駅だ。タイ国鉄の分岐駅には駅名に“JUNCTION”がつく。バンサー駅にはしばらく停車したので、思う存分観察できた。留置されている客車の中で目立っていたのは、10系を元にした在来客車とは明らかに違う丸っこいデザイン、腰板部や屋根にコルゲートが走り、塗装も緑色の客車だ。この車両はオーストラリア、クイーンズランド鉄道からタイにやってきた車両なのだ。クイーンズランド鉄道はオーストラリア北東部の鉄道で、ゴールドコーストも通る。高輪高校は近年、修学旅行の行先をゴールドコーストとしていることから、もしかしたら私もクイーンズランド鉄道に乗るかもしれない。

バンサー駅から延々1時間ほど、高架化された路線が寄り添っている。この路線は南本線を高架化したものである。まだ工事中であるものの、大分完成している印象だ。駅などを見ても、タイ国鉄とは思えないほど綺麗で高規格な路線だ。

列車内を見て回る。先頭の客車は荷物車だ。日本では荷物車は事実上全廃されているので、荷物車が実際に運用されているのは新鮮である。2両目、3両目はバターワース行の2等寝台車、4両目は食堂車だ。5号車は2等寝台車。そして、6号車。この12系は元オハフ13 65で、1971年富士重工製の車両だ。もとはボックスシートだったが、タイ国鉄で3列のリクライニングシートが設置された。このリクライニングシートはとても豪華で、見た目はソファのようだ。この12系、外観は両開きドアが設置された以外は比較的原型を保っている。塗装は、銀色を基調に腰板部に薄い紫色の細い帯を巻き、窓部には濃い紫色を配し、両開きドアの部分には斜めに紫色の太い帯が入っている。7号車から9号車は2等寝台車で、最後尾の10号車は1等寝台車だ。なお、タイ国鉄は3等制である。

私が乗車している3号車は2等寝台車で、プルマン式寝台と呼ばれる配置だった。プルマン式とは寝台を線路方向に並べ、昼間は寝台を畳んでボックスシートとする形式だ。寝台は2段で、上段にはハシゴで登る。



12系とは思えない豪華な3列リクライニングシート



35列車に連結されていた元オハフ13 65

車両間は幌が密着しておらず、隙間から外が見えた。また、トイレはいわゆる垂れ流しで、日本の車両よりも各所で外を感じられる仕様となっている。

やがて、夕食の時間になった。夕食は自分の席で食べることも出来たが、せっかくなので食堂車で食べることにした。

この列車の食堂車は 1968 年製の車両だ。正直、ボロい。だが、タイ風野菜炒めやトムヤムクン、タイカレーな



35 列車の食堂車。食堂車は初体験だ

などの食事はタイらしくて美味しかった。しかし車両が古いので、常に揺れているし、少しでも加減速するとトムヤムクンがこぼれそうになった。だんだん外が暗くなっていく中、電球のオレンジ色の光の中で列車に揺られながら食べる食事は格別だった。

食堂車から戻ると、スタッフが寝台をセッティング中だった。ボックスシートの背が倒れ、座面が前にせり出す。両側のシートをセットすると、せり出した座面がくっついて寝台となる。天井近くに格納されていた上段の寝台もセットされ、全ての寝台がセット完了した。実は、私は座席夜行には何度も乗車したが、列車寝台で寝ることは初めてだ。日本では夜行列車は壊滅的なので、これは貴重な体験である。寝台をセットすることや、枕木方向に揺れる寝台も新鮮だ。たまに窓の外にナトリウム灯のオレンジ色の光が流れていくのを眺めながら、寝台に横たわる。明日はいよいよマレーシア入国だ。

5日目 3月25日

マレーシア入国・ペナンの町並み



・ジャングルを駆け抜けて

朝起きると、そこはジャングルだった。すぐにスタッフがやってきて、寝台を解体しボックスシートに戻した。昨夜に食堂車で、朝食を自分の席で食べることを伝えてあったので、朝食が運ばれてくる。粥やサンドイッチなどで、これも美味しかった。食堂車よりも車両が新しく揺れが少なかったのが、食べやすかった。



タイの夜明け。畑とジャングルが広がる

朝食を食べ終わってしばらくすると、ハジャイ分岐駅が近づいてきた。ハジャイ駅では1号車と5~10号車が切り離され、2~4号車の3両編成となる。また、ハジャイ駅からは南本線の支線に入り、マレーシアに向かう。

8時半。ジャングルを抜けて、列車はハジャイ駅に到着した。まず1両目の荷物車が切り離され、次いで5号車以降が切り離された。私が乗っている3号車も切り離しのためにハジャイ駅構内を何度も行ったり来たりする。ハジャイ駅に停車している間、物売りが乗り込んできた。朝食として買ってもらおうという作戦だろう。

列車は9時にハジャイ駅を出発した。およそ30分ハジャイ駅にいたことになる。しかし、列車は入れ換えのために移動していたので、そこまで長くは感じなかった。但し定刻はハジャイ駅6時35分着・7時00分発なので、この時点で2時間遅れている。

ハジャイ駅を発車してから5分ほど、さびて崩れ落ちている機関車や貨車が延々と右側に放置されていた。

そしてハジャイ駅から50分ほど走ると、国境のフェンスを越え、国境駅に到着した。

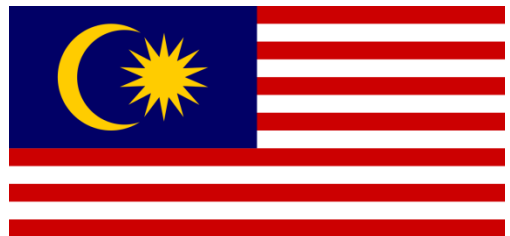
マレーシアはタイ王国の南に位置する、熱帯の国である。国土面積は日本とあまり変わらず、ユーラシア大陸のマレー半島と、ボルネオ島が主な領土だ。国教はイスラム教で、首都クアラルンプールでもコーランが放送されている。人口はおよそ3000万人で日本のおよそ4分の1である。このうち、マレー人が約7割、中国系



ハジャイ駅の物売り。頭に売り物を乗せている



さびて崩れ落ち、外壁が無くなった機関車



マレーシアの国旗。月と星はイスラム教、赤と白の線は13の州と首都クアラルンプールを示している

(華人・華僑と呼ばれる)が2割、インド系(印僑)が約1割となっている。多民族国家だが、一部では民族対立も抱えている。公用語はマレー語(マレーシア語)で、かつてマレーシアがイギリスの植民地だった名残から、英語が準公用語となっている。

・マレーシア入国

さて、国境駅であるパダンブサール駅に到着した私は、タイとマレーシアのイミグレーションを受けるために列に並ぶ。地理的には既にマレーシアにいるのだが、いまだタイにいることになっている。しばらく並んで、まずタイの出国審査を受ける。特に問題なし。一瞬の無国籍地帯の後、マレーシアの入国審査を受ける。私は陸路で国境を越えるのは初めてだ。いままで空港でしかイミグレを受けたことが無かったので、2回連続でイミグレを受けるのは不思議な感覚である。こちらもとくに問題なく、私は晴れてマレーシアに入国した。入国する前と同じホームに戻ると、既にタイ国鉄の機関車は切り離され、マレー鉄道機関車が連結されていた。

マレー鉄道(略称:KTM)は、マレー鉄道公社が運営している事実上のマレーシア国鉄である。路線は、パダンブサールから西海岸線ブキッ・ムルタジャム駅までのケダ線、ペナン島と接続しているバターワース駅から首都クアラルンプールを通りシンガポール方面に向かう西海岸線、タイ国鉄南本線と接続しているトゥンバ駅から西海岸線グマス駅までの東海岸線がある。パダンブサール駅にいる35列車は、ここからケダ線・西海岸線を通りバターワースへとたどり着く。

連結されていたマレー鉄道の機関車は、1983年日立製のディーゼル機関車だった。この機関車はタイ国鉄の寝台客車よりも車体断面が小さいので、アンバランスに見える。しかも牽引するのは客車2両のみだ。食堂車は、パダンブサール駅に着いたときには連結されていたが、いつの間に切り離されていた。

さあ、出発である。どんどん速度を上げていくが、揺れが少ない。外を見ても、複線電化になっている。軌道も新しい。整備が行き届いている。タイ国鉄は単線非電化であったから、その違いは歴然である。駅もタイ国鉄



よりも新しくて綺麗だった。しかし、私はタイ国鉄の雰囲気の方が好きだ。マレー鉄道では日本と大して変わらないからだ。タイの大雑把なところが良い。



35 列車に連結されたマレー鉄道のディーゼル機関車。1983年日立製

真新しいマレー鉄道の軌道

その快適な軌道を2両編成の国際列車はひた走る。そうして3時間半後の13時45分に終着駅であるバターワース駅に到着した。定刻は12時55分着だから、50分遅れだ。

ハジャイ駅時点では2時間遅れていたもので、マレー鉄道に入っておよそ1時間回復した。

バターワース駅は西海岸線の始点駅で、ケダ線からの上り列車も一度バターワース駅でスイッチバックしてからクアラルンプール方面に向かう。ペナン島へ向かうフェリーとも接続している。

私もフェリーに乗船してペナン島に向かう。が、船着き場にフェリーがなかなか到着しない。船着き場は屋根が付いていて直射日光こそ避けられるものの、風が通らず蒸し暑い。20分ほど待ち、ようやくフェリーに乗ることができた。海風が気持ちいい。対岸に遠く見えたペナン島が、どんどん近づいてくる。20分ほどでペナン島に着いた。

・ペナンの町並み

ペナン島は、マレーシア北西部に位置する島で、かつては貿易港として栄えた。面積は東京23区の約半分、人口は10分の1弱。イギリスの植民地だった頃からのリゾート地で、現在もその頃の建物が残る。ペナン島の中心であるジョージタウンは、マラッカとともに世界遺産に登録されている。

フェリーはそのジョージタウンに到着した。とりあえず、無料の循環バスで日本から予約してあったホテルに向かう。旅の荷物を降ろし、身軽になってジョージタウンの町に出かける。

まず中華街に向かう。町には白亜のイギリス風の建物が並ぶ。そこに漢字の看板が付くので、若干違和感のある町並みだ。

続いて世界遺産の建物を見て回る。ローマ・カトリック大聖堂、セント・ジョージ教会、

ペナン市庁舎など、19世紀に建てられた優美で巨大なイギリス風の建物が建ち並ぶ。イギリス時代に建てられたペナンの建物はどれも白い。漆喰が塗られているからだ。ペナンの青い空によく映える。

コーンウォリス要塞にたどり着いた。ここもイギリス時代の遺産だが、要塞だからだろうか、漆喰は塗られておらずレンガがむき出しだ。囚人を入れておく監獄や、弾薬庫、大砲などがあつた。また、当時の建物を利用した、ペナンの魅力を映像で流している小さなドームがあつた。ここは冷房が効いていて、休憩にもってこいだ。

その後、モスクや寺院などを見て回っていると、いつの間にか時刻は19時を過ぎていた。しかし、3月にもかかわらず周りはまだ明るい。太陽は東から昇り西へ沈む。ペナンはマレーシア最西部に位置しているのだから、太陽が沈むのが遅いのだ。しかしいつまでも明るいといふ遅くまで出歩いてしまう。意識的に早めに夕食を食べてホテルに戻った。



白亜のペナン市庁舎

6日目 3月26日 ETSとペトロナスタワー



・ETS

翌朝早く、私はペナン・ブリッジを渡っていた。バターワース7時00分発の列車に乗車するためだ。昨日あらかじめ予約していたタクシーに乗車して、まだ暗く道路灯が灯るペナン・ブリッジをバターワースに向けて走っていたのだ。

バターワース駅には6時過ぎに到着した。時間があるので、昨夜コンビニで購入したパンをかじる。ホームには発車直前にならないと入れないので、待合室で待つ。列車に乗らない人も自由に出入りできるファラ



西海岸線 9211 列車 ETS グマス行。クアラルンプールまで乗車した列車である。黄色い塗装もあいまって、まるでアヒルのようだ

ンポーン駅とは大違いだ。

発車時刻の7時になっても周りは暗い。夜遅くまで明るい代わりに、朝はなかなか明るくならない。列車は闇の中を走り出した。

私が乗車した列車は、ETS という都市間連絡高速列車だ。ETS は **Electric Train Service** の略で、電車で運行されている。高速と言っても日本の特急列車のようなもので、線路は全線在来線を使用し、最高速度も 140km/h となっている。

ETS はどんどん加速していき、140km/h に到達した。ETS の車内には、まるで昔の新幹線のように速度計が付いている。テレビに表示されるのだが、90km/h 以下になると消える。要は速いのを自慢したいのだ。速度計が付いているテレビには、なんと映画のハリリー・ポッターが流されていた。さすがに音声は流れずに、英語の字幕が表示されていた。

しかし、寒い。冷房が効きすぎている。朝が早かったので寝ようと思うのだが、寒くてなかなか寝付けない。そんな中ふと外に目を向けると、水色に塗装された日本の DD51 が留置線に停まっているのではないか。マレーシアに DD51 がいることは知らなかったのですが、思わぬ出会いに嬉しくなった。



マレーシアの DD51。タイで使用された後、マレーシアにやってきた

ETS には半室ビュッフェ車両が連結されている。朝はパンを 1 個食べたのみだったので、ナシゴレン (マレーシア風チャーハン) を買ってみる。ラップがかかっている出来合いのものをレンジで温めたものだ。少しご飯がパサパサだったが美味しかった。腹が満たされると、寒い中でも眠ることが出来た。

途中で貨物列車と 2 回ほどすれ違ったが、どちらもコンテナを積んだ貨車を 50 両ほど牽引していた。日本のコンテナ貨物列車は最長でも 26 両であることを考えると、とてもスケールが大きい。

そして、11 時 15 分に KL セントラル駅に着いた。あの寒い車内に 4 時間以上いたのだ。外に出ると、冬に暖房の効いた部屋に入った時のような気分になる。

KL とはクアラルンプールの略だ。かつてはクアラルンプール駅がターミナル駅だったが、手狭になったので 2001 年に KL セントラル駅にターミナルの機能を移動したのだ。

KL セントラル駅からは KTM コミューターに乗車してクアラルンプール駅に移動する。KTM コミューターとはクアラルンプール近郊の電車運転の列車だ。ETS が特急列車なのに対して、KTM コミューターは通勤・近郊列車となる。3 路線あるが、いずれもクアラルンプール近郊のみを走行する。

乗車した KTM コミューターには終日、女性専用車両が 6 両編成中 2 両も設定されていた。イスラム教の国なので、男性と女性が一緒にならないようにするためだろうか。また、驚くほど窓ガラスが割れていた。ガラスが抜けている窓こそ無いものの、3 分の 1 ほどの窓でガラスにヒビが入っていた。タイ国鉄ですらヒビが入っている窓は見かけなかった。大丈夫か、マレー鉄道。



乗車した KTM コミューター

・クアラルンプール観光

クアラルンプール駅から、まずは中華街を観光する。クアラルンプールの中華街は、ペナンの中華街と違い中国風の建物が連なり、屋台も出ていた。関帝廟にも行った。そう、横浜にもあるその関帝廟である。中国の神がまつられている。とても色鮮やかで、派手だ。少しタイの寺に通ずるものがある。



Rapid KL アンパン線の車両。連接台車である

中華街で昼食を食べた後、今度は Rapid KL アンパン線に乗車した。~~アンパンマン~~!!この路線はクアラルンプール市内を縦断する路線で、第三軌条方式である。車両は 1996 年製であるが、デザインや、車体のステンレスが黒ずんでいることからもっと古い車両のように感じる。このアンパン線に乗車して古い建物が集まっているエリアに移動した。



マレーシア鉄道公社ビル。外壁は灰色になっている

まず向かった Masjid Jamek は、1965 年に国立モスクが出来るまでクアラルンプールで最大だった

モスクだ。レンガやアーチが美しい。巨大なドーム（祈祷所）にはイスラム教徒しか入れなかった。

続いてはセント・マリー聖堂。こちらはキリスト教の聖堂だ。白い壁にオレンジ色の瓦が乗っていて、モスクと違って明るい印象だ。こちらは中に入ることが出来た。練習しているのか、パイプオルガンの優美な音色が流れ、とても雰囲気が出ていた。

その後、国立モスクに行ったが、イスラム教徒専用の時間になっていた。国立モスクには、観光客も入れる時間とイスラム教徒専用の時間に分かれており、私が訪れたのはちょうどこれからイスラム教徒専用になるところだったのだ。次は1時間半後まで入れないので、国立モスクは後日に回すことにした。

クアラルンプール駅に戻ってきた。クアラルンプール駅前にはマレーシア鉄道公社ビルが建っている。この建物は1917年竣工で、ヨーロッパ風の建築だ。少し壁が黒ずんでいて、重厚感を感じる。建物の前には腕木式信号が展示されていた。

クアラルンプール駅舎も1910年竣工で、こちらはペナンの建物のように真っ白で、向かいに建っているマレーシア鉄道公社ビルとは全く違う印象だ。

クアラルンプール駅からKLセントラル駅に戻り、今度はモノレールに乗ってホテルに向かった。

このモノレールはアンパン線と同じRapid KLが運営していて、KLモノレールと呼ばれている。跨座式のモノレールで、2または4両編成で運行されている。切符はRapid KL共通でトークンを使用している。

ホテルに荷物を置いた後、今度はペトロナスタワーに向かった。



クアラルンプール駅。装飾が素晴らしい



KLモノレールの車両。4両編成だ

・ペトロナスタワー

東京にスカイツリーというシンボルタワーがあるように、クアラルンプールにもシンボルタワーがある。それがペトロナスツインタワーだ。ペトロナスタワーはスカイツリーと

は異なり、電波塔ではなく超高層ビルだ。中は店やオフィスになっている他、86階に展望室が備わっている。

展望室は有料で予約制なので、まず受付をする。そしてエレベーターに乗って、86階の展望室へ昇った。

展望室からはクアラルンプールの街が一望出来た。今日見てきた教会や国立モスクも見える。まるで人がゴミのようだ。しかし、街の向こうには山が迫っている。街が狭いのだ。高層ビルはペトロナスタワーの周辺のみで、少し遠くに目をやると住宅が見える。展望室には他にもクアラルンプールの街の模型や、マレーシアの観光情報などが展示されていた。



時間になったので展望室を降りた。外に出る頃には暗くなっていた。タワーを見ると、暗い中にタワーがシルバーに輝いていて、とても存在感があった。ペトロナスタワーは、ツインタワーとしては世界最高だという。高さ452mのビルが二つも並んでいるので、スカイツリーなどにはない迫力があつた。

ペトロナスタワーからの眺め。遠くに山がかすんで見える

7日目 3月27日

海上貿易で栄えた町・マラッカを訪れる



・マラッカ観光

マレーシア滞在三日目の今日は、マラッカに向かう。マラッカはクアラルンプールの南方およそ150kmに位置している。かつてマラッカ王国という貿易で栄えた王国が存在し、その後ポルトガル領、オランダ領、イギリス領となったので、色々な建物を見ることができる。マラッカはペナン島のジョージタウンとともに世界遺産に登録されている。

マラッカは鉄道の便が悪いので、高速バスで向かうことにした。クアラルンプール発の高速バスは、TBSというテレビ局バスターミナルから出発している。ここからマレーシア主要都市、さらにはタイへ向かう高速バスも出ていて、その中にはもちろんマラッカ行も含まれる。

TBSから乗車した高速バスは、とても豪華だった。3列シートで、座席はまるでソファのような柔らかさ・保体性を備えている。ここまで豪華な高速バスは初めてだ。高速バスはアジアハイウェイ2号線を南下していく。そして2時間後の11時にはマラッカ・セン

トラルバスターミナルに到着した。

セントラルバスターミナルからは、路線バスに乗車する。行先は、マラッカの中心地・オランダ広場だ。オランダ広場はその名の通りオランダ統治時代に造られた。マラッカ独特の、赤い壁の建物に囲まれている。向かって左手にはキリスト教会、正面にはオランダ時代の総督府、右には時計台が見える。バスは、キリスト教会の脇の赤い建物に囲まれた道からオランダ広場に入ってきた。



マラッカ観光の中心・オランダ広場

オランダ広場でそれらの建物を一通り見た後、昼食を摂ることにした。チキンライスボールだ。人気の店で、結構人が並んでいた。しばらく待って出てきた、鶏の出汁が効いたチキンライスボールは美味しかった。一緒に出てくる鶏肉は、1羽丸ごと使っているようで鶏の足もそのまま入っていた。

腹を満たした後は、中華街へ向かう。マレーシアは比較的華人の割合が多いので、どこに行っても中華街がある。マラッカの中華街は、中華風、ヨーロッパ風、南国風の建物が入り乱れている。道幅や飾りなどの雰囲気、3ヶ所の中で一番日本に近かった。ここでも中国寺院に行った。屋根の色・装飾や狛犬などがまるで沖縄の民家のような。

モスクにも行った。ここのモスクは瓦葺きの四角い屋根で、クアラルンプールの国立モスクなどとは全く印象が違う。このモスクにはデジタルカレンダーがあった。イスラム暦のものだ。それによると、今日西暦2016年3月27日は、1437年6月19日だそうだ。また、トイレのマークも特殊だった。男性用は日本でも一般的なものだが、女性用は、イスラム教徒の女性が被る布を被ったマークだった。こういった身近なところ



左が布を被った女性のマーク。男性は日本と一緒だ。

に違いがあると、日本と異国の文化の違いを実感する。

マラッカの観光スポットを一通り回った後、オランダ広場に戻ってきた。歩き回って喉が渴いたので、屋台で飲み物を買うことにした。スイカジュースである。果汁100%スイカジュースはタイやマレーシアでは割とどこでも売っているが、ここのジュースはひと味

違った。店員が屋台の脇に置いてあるスイカを手に取り、筒を差す。するとスイカに穴が開く。なんと、そこに直接ミキサーを突っ込むのだ。中の果肉がかき混ぜられて、ジュースができあがる。その穴に今度は太めのストローを入れ、そのまま渡してくれる。スイカを皮まで丸ごと使用したスイカジュースの完成だ。ただ中身をかき混ぜただけなので種もそのまま入っているが、そこは周りの人に従って道の側溝に飛ばす。屋台の脇に置いてあったので冷えてはなかったが、ジューシーで美味しかった。

豪快なスイカジュースで喉を潤した後、今度はマラッカ王国の博物館に向かった。その途中、マレー鉄道の機関車と客車が静態保存されている広場に出た。この手の保存車にしては珍しくディーゼル機関車だ。機関車は、見た目の雰囲気が DF50 に似ている。この機関車は汽車製造製だ。汽車製造は DF50 も製造しているし、製造時期もほぼ同じなのである意味当然とも言える。塗装は、灰色を基調に、車体裾に青・黄・赤の帯を巻いている。連結器は密連でも自連でもない日本にはない形のものだった。

後ろの客車は日本の旧型客車のような見た目だ。台車も板バネだし、塗装もぶどう色である。ヘッダーは無く、側窓も上下二段に分かれていたが、その他は日本の旧客そのままだ。この客車は何かの店として使わ



果肉から皮まで、まさに 100%スイカジュース



静態保存されていたマレー鉄道のディーゼル機関車。
1965年汽車製造製



ディーゼル機関車に連結された旧型客車

れているようだ。

マラッカ王国の博物館は、スルタン・パレスというマラッカ王国の宮殿を再現した建物だ。見た目は木造の高床式で立派だ。しかし、15世紀の建物、当然当時は冷房など無く隙間風を取り入れることで屋内を涼しくする建築様式なので、今冷房を付けても隙間から冷気が逃げてしまい、暑い。中は当時の会議の様子や、「いかにスルタン王はマラッカを統一したか」といった展示で興味深かったが、英語なのであまり詳しく解説出来なかったのと暑いので、早々に退散してしまった。



復元されたマラッカ王国の宮殿。マラッカ王国の博物館だ

近くのショッピングセンターで休憩した後、タクシーでマラッカ海峡モスクに向かう。このモスクは人工島の海のそばに建っているので、タクシーでもマラッカ中心部から10分ほどかかる。

タクシーは、降りた後すぐに中心部へと去っていった。モスクでは、辺りにコーランが流れて雰囲気が出ていた。中華街のモスクと違い、中央にドームがある一般的なモスクの形をしている。モスクは海に張り出した基盤の上立っているの、まるで海に浮いているかのように見える。



マラッカ海峡モスク。海に大きく張り出している

マラッカ海峡とは、マレー半島とスマトラ島との間にある海峡である。マラッカ王国が栄えたのもマラッカがこのマラッカ海峡の最狭部に位置していて、海上貿易が盛んだからだ。モスクの脇には「マラッカ海峡 世界で一番長くて船が通る海峡」とマレー語や英語で書かれた碑が立っていた。

ここも一通り見終わって、さてオランダ広場に帰ろうかと思ったが、タクシーは既に中心部に帰ってしまった。しまった、待たせておけば良かった、と思うが後の祭り。仕方なく歩いて帰る。モスクの周辺にはマンションが建ち並んでいるが、^{ひとけ}人気がない。まるで廃墟となった街のようだ。まだ売り出していないのか、それとも買い手が付かなかったのか。街に人がいないというのはこれも不気味なものなのか。

30分ほど歩いて、ようやく不気味な人工島から脱出し、幹線道路沿いに戻ってきた。オランダ広場はまだ先だが、ここで運良くバスに乗ることが出来た。最初に路線バスに乗ったときから不思議だったのが、バス停が無いところで人が乗り降りしていることだ。その謎が今解けた。マラッカにはバス停は無く、手を上げると停まって乗り降りできるのだ。ここでバスに乗れたのも地元住民らしき人が手を上げて乗った時にたまたま近くに居たからだった。

夕食を食べた後、ナイトマーケットに出かける。マラッカのナイトマーケットは有名だが、暗くなるのが遅いので、本格的にナイトマーケットになる前にマラッカを出なくてはならない。しかし、先ほどのスイカジュースのメロンバージョンを飲んでみるなど、楽しむことが出来た。

明日はとうとうマレーシア滞在最終日である。

8日目 3月28日

最終日・クアラルンプール観光

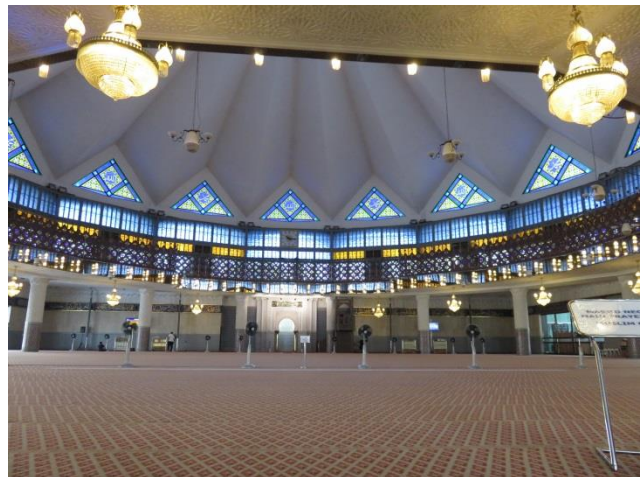


・国立モスク

最終日の今日は、6日目に行けなかった国立モスクに再挑戦する。

タクシーで国立モスクに向かうと、看板には“OPEN FOR TOURISTS”の文字が。ようやく国立モスクに入れる。

モスクの中は、直線的に配置された細い柱がたくさんあり、広い空間を形成していた。今はただっ広いだけだが、お祈りの時間にはきっとここもイスラム教徒達でいっぱいになるのだろう。



国立モスクの祈祷ホール

メインの祈祷ホールはイスラム教徒しか入れなかったが、入口から覗くことは出来た。ここもただっ広かったが、ここにイスラム教徒が整然と並び、一心にお祈りをしているところも見てみたい。

国立モスクを見終わった後、再びマレーシア鉄道公社ビルにいった。こんどは門が開いていて中にも入れそうだったので少しお邪魔してみる。

中は外側と違い真っ白だ。らせん階段があり、その天井はドームのようになっていた。外から見ると、ドーム部分はねぎ坊主のような飾りの部分だと分かる。きっと出来た当時は外側も白かったが、経年で黒ずんできたのだろう。これはこれで重厚感があって良い。

・ Rapid KL

お土産を買い足すためにセントラル・マーケットに入った。セントラル・マーケットは1888年にイギリスによって建てられた青果市場で、現在はマレーシア土産を扱う店が多く集まっている。そこでお土産をかうとともに昼食を済ませ、その後 Rapid KL に乗ることにした。

Rapid KL には3路線あり、先に紹介したアンパン線、KL モノレールの他にケラナジャヤ線がある。セントラル・マーケットからホテルに戻るには、ケラナジャヤ線と KL モノレールを乗り継ぐことになる。

ケラナジャヤ線は、クアラルンプールの北東と西を結ぶ路線だ。第三軌条方式であり、かつ鉄輪式リニアモーターカーである。2・4両編成で運転されている。

セントラル・マーケット最寄りのケラナジャヤ線パサール・スニ駅は高架駅で、撮影にも構図がいい感じだ。ここで写真を撮ることにした。

車両には色々な種類・塗装があり、撮影していて飽きなかった。テロ対策か、ホーム上に警備員が居た。ずっと写真ばかり撮って列車に乗ろうとしない私を訝しんでいたようだが、特に声は掛けられなかった。1時間ほど撮影した後、列車に乗車して KL モノレールとの乗換駅に向かった。

車両の全長や車体断面の形、大きさなどはだいたい大江戸線の車両と同じだった。普段20m級10両編成を見慣れている身には、15m程の車両の4両編成は短く感じたが、特に混雑している様子もなかった。

列車は駅を出た直後から地下に入り、乗換駅も地下駅だった。あわよくばそこでも撮影できればと思っていたが、フルスクリーン型のホームドアがあって全く撮影できない。

気を取り直してモノレールに乗り換える。地下駅から地上に出ると、



4両編成の列車。2両編成の列車は塗装が異なる



KL モノレール・2両編成の旧型車両。

雨が降っていた。……そう、この8日間の旅行で初めての雨である。乾季だったとはいえ、雨に降られなかったのはすごい幸運なのではないか。しかも、地下駅の出口からモノレー

ルの駅までは歩道に屋根が付いていて、傘を差さずとも濡れずに乗り換えることが出来た。

モノレールの撮影を始める頃には雨は止んでいた。一時的なスコールだったようだ。

モノレールも、東京モノレールよりも短い2・4両編成で運行されている。2両編成の車両の方が旧型なので、さすがに2両では足りず、後から4両編成を導入したと思われる。モノレールでも赤色・青色や、ラッピング車両など色々な種類の車両がやってきた。こちらも途中で移動しつつ40分ほど撮影した後、ホテルに戻った。

・最後の夜

ホテルで荷造りをした後、夕食を食べにペトロナスタワーに行った。スカイツリーの根本にソラマチという商業施設があるように、ペトロナスタワーの下層階にも KLCC という商業施設が入っている。

マレーシア最後の夕食は少し奮発して肉の食べ放題にした。肉はスタッフが持ってきてくれる。テーブルにはカードが置いてあり、それを裏返すと「肉は要りません」というサインなのだが、裏返してもスタッフはお構いなしにどんどん肉を置いてくるので、とても腹一杯になってしまった。

外に出ると、池に人が集まっていた。まもなく、噴水が始まった。音楽に合わせて色や高さを変えていく噴水ショーだ。夜景をバックにした美しい噴水を眺めていたが、1曲終わったので帰ろうとすると、2曲目が始まった。私は、噴水の水しぶきと音楽に見送られて、ホテルへと帰っていった。

翌朝7時、私は成田行の飛行機の中にいた。外はまだ暗い。昨日までの8日間を想う。線路の上を歩いたり、寝台列車に乗ったり、貴重な経験をした。まもなく旅は終わる。

眼下には、見慣れたナトリウム灯のオレンジ色の光が流れていく。

参考文献

- ・まっぷる タイ・バンコク 2016
- ・まっぷる マレーシア
- ・週末バンコクでちょっと脱力 下川祐治 著
- ・Wikipedia タイ国有鉄道/マレー鉄道 ほか関連項
- ・その他 ブログ等

注) 路線・列車などの情報は全て2016年3月現在のものである。特に、バンコクの地下鉄である MRT は、2016年8月に、新路線であるパープルラインが開業している。