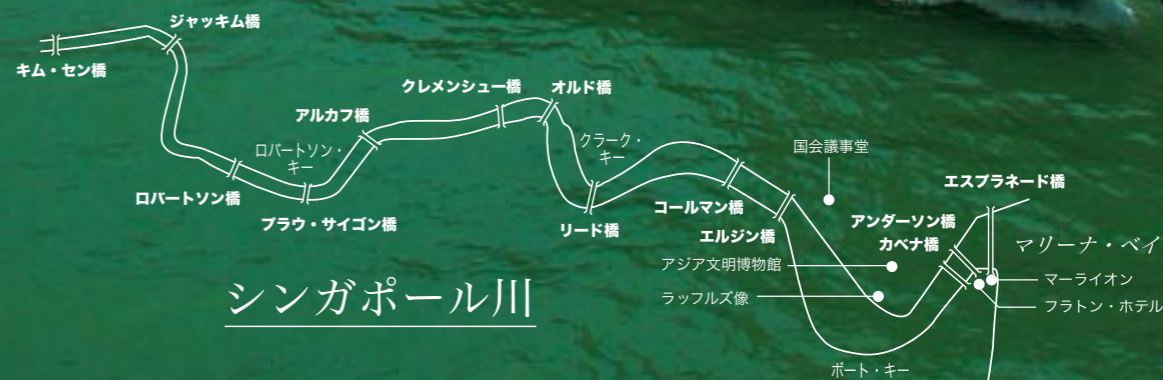


シンガポール すべては川から始まった

特集

東昇 [文・写真]

Text & photos: Azuma Noboru





ノース・ポート・キーの植民地建築群



シェントン・ウェイのスカイライン

海辺の遊歩道を自転車に乗った子供たちが5、6人、何やら奇声を発しながら走り過ぎていった。みんな黒光りするほど日焼けして、ちらりと見ただけでは中華系かマレー系か、あるいはインド系なのか、見分けがほとんどつかない。赤道の国で子供たちは永遠の夏を満喫している。

マリナベイ北側のプロムナードからシンガポール川河口方向を望むと、椰子並木の間に朝の陽光を受けて輝くシェントンウェイの高層ビル群と、その足下で海に向かって水を吹き出すマーライオンが見えた。シンガポールというまだ若い都市が、さきほどの子供たちと同じように生氣に満ちたエネルギーを放っている。

1819年1月28日、英国東インド会社の書記であったラッフルズを乗せた船が、このマリナベイに姿を現す。中国との交易の活発化から、インド・中国航路上に新たな中継港が必要となり、その建設場所を探すのが航海の目的だった。

翌29日に上陸。それからわずか8日後の2月6日、ラッフルズはこの島を支配していたテメンゴンと対岸のマレー半島ジョホルのスルタンから、この川が船の停泊と荷の積み降ろしに適した天然の良港だったからでもある。都市としてのシンガポールの歩みは、長さ4キロに過ぎないこの川から始まったということができるだろう。もしシンガポール川がなかったら、この島はまったく異なる歴史をつづっていたかもしれない。

双子のラッフルズ像

ラッフルズが最初に上陸したときされる場所には、白い人工大理石のラッフルズ像が川を背にして立っている。腕

金銭の支払いとマレー系住民の権利の保護を約束することで、ここに港を建設する許可を取り付けた。驚くべき手際のよさである。

こうしてシンガポールは自由港として近代への道を歩み始めた。この時、ラッフルズは37歳、また、シンガポールの人口はわずか150人ほどだったと記録されている。

シンガポール川はラッフルズ上陸の舞台となったから歴史的な意味で重要というだけではない。後にシンガポールがマレーに産するゴム、錫などの集散地として発展することができた



マーライオン

を組んで思索している姿には、植民地開発をするぞ、といった勇ましさはなく、むしろ、学者でもあったラッフルズのインテリらしさが漂う。

実はこの石像、それほど古いものではない。1970年に政府観光局の音頭取りで「上陸地点に記念の像を建てよう」ということになったが、ラッフルズがどこから上陸したかについての記録が見つからない。1年にわたって調査研究が行われたが、やはり確証を得ることはできなかった。

結局、「まあ、たぶん、この辺だったろう」ということで、ここにめで



ラッフルズ像



カペナ・ブリッジ



サウス・ポート・キー

たく像が建てられた。いやはや、これをいいかげんと言うべきか、おおらかと言うべきか…。

白いラッフルズ像から目と鼻の先のビクトリア・メモリアル・ホール正面にも、形が瓜二つの黒い銅像がある。そっくりなのは当然で、白いラッフルズ像は、この銅像から石膏型を取って造ったものなのだ。

アジア各地を転任したラッフルズ本人同様、この銅像もたびたび引越越しを経験している。1887年の除幕当時、パダンに置かれていた銅像は後にビクトリア・メモリアル・ホール前に移転。日本の占領下には皇軍によって博物館の倉庫に収納され、戦後、再び現在の場所にもどされた。

川が分けた世界

二つのラッフルズ像があるノース・ポート・キーと呼ばれるエリアには、新旧国会議事堂や、現在、アジア文明博物館として使用されているエンプレス・プレイスなどの重厚な植民地建築が並ぶ。これとは対照的に、対岸のサウス・ポート・キーには、絵本にも出てきそうな色鮮やかなパステルに



ネオンに染まる夜のサウス・ポート・キー

夜になるとネオンの光が川面を極彩色に染める。

最後の鉄橋

河口の海側をまたぐエスプラネード橋を除いても、シンガポール川にかかる橋は12ある。海から一番近いアンダーソン橋（4、5ページ写真）は、ゆるやかな曲線の三つのアーチからなる壮麗な橋。1910年に開通したこの橋がシンガポール川に架けられた最後の鉄橋となった。これ以降に建設される橋にはコンクリートが主要建材として使われるようになる。

橋の名は、1904年から7年余にわたって海峡植民地（マレー全域が英国領になる前のペナン、シンガポール、マラッカなどの英国植民地を指す）の総督を務めたアンダーソンにちなんで付けられた。アンダーソンの在任当時、シンガポール川沿いの埠頭は増加する一方の貨物船で飽和状態にあった。また、新型の大型船の運行には、もはや川の水深は浅過ぎた。そこでアンダーソンはシンガポール川河口から南へ数キロ下った海岸に新たにタンジョン・バガー港を建設する。これによって大

型船の停泊も可能となり、シンガポールは東南アジアのハブ港としての地位を固めていく。ちなみに、シンガポール・ドル発行を行ったのもアンダーソンである。これだけを聞くと、アンダーソンは善政を施したすばらしい総督ということになるが、在任中にアヘン貿易局を設立して盛大に麻薬取引を行わせたのもこのアンダーソンだった。

跳ねなかった跳ね橋

アンダーソン橋のすぐ上流にシンガポールに現存する橋のなかでは最も古いカペナ橋がある。シンガポール川に架かる唯一の吊り橋で、塔から斜めに張ったケーブルで橋桁が支えられた斜張橋。1869年の建設時に、エジンバラ公の来港を記念してエジンバラ橋と命名されたが、後に海峡植民地総督のカペナにちなんで改名される。

カペナ橋は跳ね橋として設計されたのだが、技術的な問題から橋を跳ね上げることはできなかった。加えて橋の高さが十分でなかったため、満潮時には大型の船は橋の下をくぐることはできなくなった。

20世紀に入ってシンガポールの陸上



プラウ・サイゴン橋付近



エルジン橋

交通量が激増して橋の上は常に渋滞したため、より幅の広いアンダーソン橋が下流に建設され、カベナ橋は歩行者専用となる。

確かに、実用上はカベナ橋はとんでもない失敗作だったといえるが、外観の美しさではシンガポールのどの橋にも引けを取らない。

即席橋の伝説

1926年に再建された現在のエルジン橋はコンクリート製だが、1863年建設の初代エルジン橋は鋼鉄の橋だった。エルジンの名は英領インド総督を務めたエルジン卿から取ったもの。初代エルジン橋の建設にあたり、責任者のライオンズは「一日で橋の工事を終わらせる」とぶちあげた。誰もこの言葉を本気にしなかったそうだが、ライオンズは実際に橋を一日で完成させる。ライオンズはインドで製造させた橋を組み立てただけなのに、当時の人々は魔法でも見せられたように驚嘆したという。

初代エルジン橋が架けられる前にはここにトンブソン橋という木橋があり、そのさらに前にはプレセントメン

ラク・キーと呼ばれるエリアには、かつて倉庫だった洋垂折中様式の建物が多く残っており、現在はレストラシやショッピングアーケードとして利用されている。

その昔、リード橋のたもとにはクラーク・キーの倉庫や埠頭で人足として働く中国人労働者の憩いの場だったそうだが、夕刻になるとたくさんの物売りのほか、講談師なども現れてたいそうにぎわったという。

白昼の太陽の下、リード橋の上からながめるシンガポール川は地表に張り付いた水飴のように見える。橋の上の花壇に咲いたブーゲンビリアの花びらが風に吹かれて川に舞い落ちた。薄紫の花びらは川下に流れてはいかず、いつまでも橋の下にゆらゆらと浮かんだまま。シンガポール川上流には湖やわき水などの水源と呼べるようなものはなく、大雨の最中や潮の満ち引きが速い時刻を除けば、水面はほとんど静止している。だから、シンガポール川は「川」ではなく「入り江」と呼んだほうが正しいのかもしれない。

上流に向かって、クレメンシュー橋、アルカフ橋、プラウ・サイゴン橋、ロバートソン橋、ジャッキム橋とつづき、

橋という跳ね橋が架かっていた。プレセントメン橋はラッフルズ上陸から4年後の1823年に建設にされたシンガポール川最初の橋で、ラッフルズはこの橋の上に立って両岸の風景を見渡し、どちらをヨーロッパ人地区に、どちらを中国人地区にするかなどの都市計画を練ったと伝えられる。

流れぬ川

エルジン橋を過ぎた後は、コールマン橋、リード橋、オールド橋の順につづく。この三つの橋の北岸に広がるク



鮮やかな色彩のチャイナタウンの家々



クラーク・キーの旧倉庫街

河口から数えて12番目の橋、キムセン橋のところで川は行き止まる。ここから先にも水路がつづいているが、川と水路は堰で隔てられているので船は進むことができない。シンガポール川は都市の中で突然終わってしまうのだ。

川沿いの遊歩道をロバートソン橋までもどり、緑に囲まれた川べりのカフェでコーヒーを注文して一休みする。行きに通った時よりも満ち潮で川の水かさが増していた。ゆつくりと上流にさかのぼる南洋の海水で川が満たされていく。川面をわたる風にはかすかな潮の香りがした。■