

都市国家の異空間

マレー鉄道 シンガポール駅

南信之 [文・写真]



シンガポールのチャイナタウンからタンジョン・パガー・ロードを南へ10分ほど歩くとケッペル・ロードに行き当たる。道を越えてすぐ先はタンジョン・パガー港で、この辺りの土地は港建設に合わせて埋め立てられたもの。ケッペル・ロードを右折してしばらく進むと、右手に古めかしい石造建築が姿を現す。マレー鉄道シンガポール駅である。周囲は人影もまばらでひっそりとしており、中央駅のにぎわいといったものはまったく感じられない。それは駅舎というよりも取り壊される

人影まばらな駅舎の中に 大英帝国の残り香が漂う

のを待つ老朽化した劇場のようだ。青銅色の屋根瓦で葺かれた正面ロビーは4本の柱とその間を結ぶ三つのアーチによって支えられ、柱の上部にはそれぞれマーブルの彫刻一体と、青地に白抜きでF、M、S、Rのアルファベットが一文字ずつはめ込まれている。4体の石像は左から順に、刈入れをする農民、帳簿らしきものを持つ者、荷を運ぶ者、ハンマーを担いだ労働者で、これらは農業、商業、運送業、工業を象徴しているのだという。さて、F、M、S、Rの4文字だが、



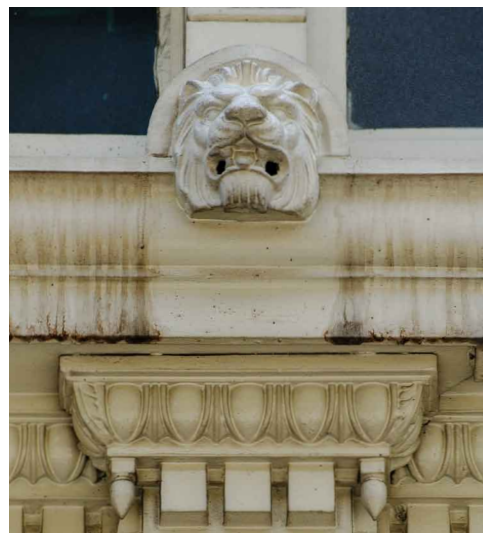
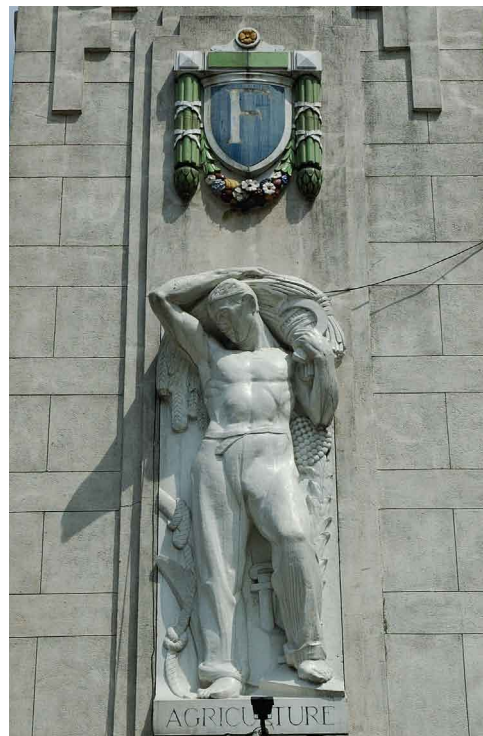
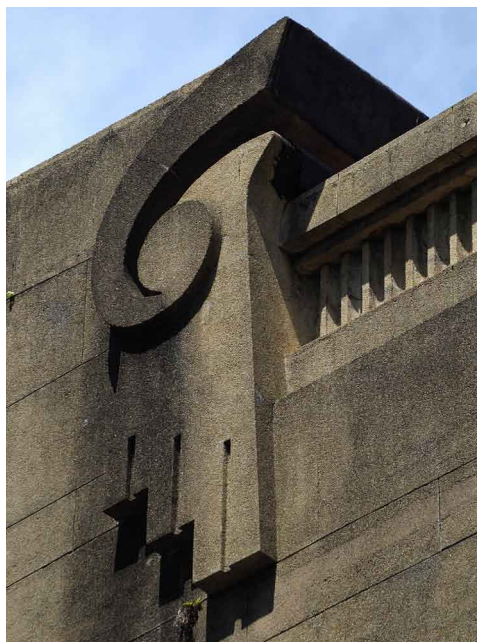


人影まばらなメインホール。かつて鉄道が交通の花形だった時代はホテルも併設されていた

ガポール州は1965年にマレーシア連邦を脱退（あるいは追放されたといったほうがいいかもしれない）して国家シンガポールとして独立したが、その際、鉄道インフラはマレーシア直轄とされた。線路がマレーシア領なのであるから、汽車に乗るということはマレーシアに入国することを意味する。厳密に言えば駅の構内もマレーシア領だが、便宜上、出発ホームに入らない限り入国手続きは免除されている。鉄道敷地の再開発をもくろむシンガポール政府は、マレーシア政府に対して土地の買い取り、共同開発などを申し出たが、マレーシア側はこれをかたくなに断っている。シンガポール内のマレー鉄道旅客数は年々減少しており、とても採算が取れているとは思えないので、売却はマレーシアにとつてよい話に聞こえるが、こと領土問題となると実利より面子が重要視されて話がこじれるというのは何処も同じらしい。

大英帝国の残り香

シンガポールに最初の鉄道が開通したのは英国の直轄植民地だった1903年のこと。タンク・ロード



【右上】刈入れをする農民の石像は農業を象徴
【右下】シンガポールの「シンガ」はライオンの意。そのためかライオンの造形が多用されている
【左上】駅舎左翼の青銅の時計。針は停ったまま
【左下】遊び心たっぷりのユニークな外壁の装飾

これらは Federated Malay States Railways (マレー連邦州営鉄道) のイニシャルである。マレー連邦州とは1895年に英国の保護下にあったヌグリ・スンビラン、スランゴール、ペラ、パハンの4州が集って誕生した連邦のことだ。マレー連邦州は第2次大戦後の1948年に枠組みを変えてマラヤ連邦となり、57年に英国から独立、63年にはこれに英国直轄植民地であったシンガポールや、ボルネオ島のサバ、サラワク州が加わってマレーシア連邦になる。つまり、マレー連邦州はとうの昔に消滅しているわけだ。また、現在、鉄道は民営化されて Keratapi Tanah Melayu (マラヤ鉄道会社) により経営されている。にもかかわらず、シンガポール駅の正面にはいまだに「マレー連邦州営鉄道」の頭文字がはめ込まれたままなのである。今日の台北駅に「大日本帝国国営鉄道」と看板が掛けられているようなもの、と例えればよいだろうか。

何ごとにも厳格なシンガポール政府がこんなことを放つて置くのはおかしいが、実はどうすることもできない。なぜなら、駅舎、線路とその沿線の土地はマレーシアの領土だからだ。シン

の始発駅から目抜き通りであるオーチャード・ロード脇を通り、現在は屋台村で知られるニュートン・サーカス、ブキ・ティマを経て、克蘭ジまでのおよそ20キロメートルを走った。10年後の1913年に鉄道施設はマレー連邦政府に売却される。

1923年にジョホール水道を渡る陸橋・コーズウェイ・リンクが開通し、シンガポールとマレー半島が陸路で往来できるようになると、シンガポールの鉄道はマレー半島側のジョホール州の路線に連結される。タンク・ロード駅は32年の路線変更により閉鎖され、現在の駅が建設された。

駅舎の設計はスワン&マクラーレン社のペトロヴィッチの手によるもので、フィンランドのヘルシンキ駅をモデルにしたといわれるが、新古典主義とアールデコを融合、さらにアジアン・テイストを加えた立派なオリジナル建築だ。欧亜新旧のチャンポンながら、それぞれのバランスがうまく取れたなかなかの傑作かと思う。

ドーム型のホールに足を踏み入れるとひやりとした空気が身体を包む。冷房はないが、太陽の直射熱をよく遮断する分厚い壁と、ホームから正面玄関



乗客数は減少の一途をたどり、今や1日わずか6便しか運行されていない

【上】シンガポール⇄ジョホール・バル間の鈍行列車は往復ともにガラガラだった
【中】沿線のあちこちに生い茂る熱帯植物の林を見ることができる
【下】ジョホール水道をまたぐコーズウェイ・リンク。白いパイプは水道管で、シンガポールの水の大半はマレーシアから輸入されている



ホール水道手前のウッドランズに強引に移してしまう。以後、乗客はシンガポールを出国する前にこの駅でマレーシア入国を済ませ、ウッドランズでわざわざ下車してシンガポールの出国手続きをしなければならなくなった。この結果、シンガポール駅からウッドランズ間で、乗客が2カ国に同時滞在するという珍事が起きるようになる。

入国審査時に入出国カード提出の必要はなく、パスポートにスタンプが押されるわけでもない。入国許可が降りた時点で入国審査官が入国日のスタンプだけが押された白紙の入出国カード

へと吹き抜ける風のおかげだろう。主な照明は高い天井からぶら下がるレトロなランプ2灯のみ。昼間はそれほどさえない灯つておらず、高窓から入る光が肌色の壁面を柔らかく照らすだけだ。壁にはゴムの樹液採集、田植え、スズ採掘の様子などがモチーフの絵が描かれている。駅ができた当時、これらはマレー半島の主要な産業だった。

シンガポールからタイまでマレー半島を縦断する豪華列車イースタン&オリエンタル・エクスプレスの専用待合室もあるが、カーテンが閉じられて中をうかがうことはできない。ちなみにバンコクまでは不定期で月に2〜3本が運行され、運賃はもつとも安いチケットでさえ1780米ドルもする。

リンギットと同額だ。為替レートは1シンガポール・ドルが約2・3リンギットなので、実際はマレーシアで買うと半額以下になる。シンガポールがマレーシア連邦から分離した時の1対1の為替レートがいまだに適応されているのでこんなに差がでてしまう。

切符売り場でマレーシア側最初の駅であるジョホール・バルまで片道2・9シンガポール・ドル(1ドル≒約73円)のチケットを買う。ジョホール・バルで帰りのチケットを買うと2・9

1日に6本しかない列車の改札が間もなく始まる時刻なのにホールは閑散としていた。さて、ホームに入るには両国の出入国審査を済ませなければならぬ理屈だが、おかしなことにこの駅にはマレーシアの入管はあってもシンガポールの入管はない。以前はこの駅で両国の出入国審査を一度に済ませることができていたへん便利だったのに、1998年にシンガポール政府が入管をマレーシア側の同意を得ぬままジョ



駅名も英語の SINGAPORE ではなくマレー語で SINGAPURA と表示