



▲民家の庭先のような駅のホーム  
▼ワットシン駅で交換される列車



▲ウォンウェンヤイ駅、夕方のラッシュアワー  
▼最低運賃は3パーツ（約11円）と激安



堂々と開いたドアから入る風と列車の揺れが眠気をさそう

# メークローン鉄道

## 大都会バンコクの片隅を走るローカル線



服部一人 [文・写真]

タイ国鉄メークローン線の始発駅、ウォンウェンヤイはバンコク中心部からチャオプラヤー川を渡った対岸のトンブリ地区にある。バンコクもサイアムやスクンピットあたりの繁華街に比べると、ここはぐつと下町の雰囲気。外国人の姿もあまり見かけない。バンコク在住のタイ人でも、「えっ、ウォンウェンヤイに鉄道駅なんてあったっけ?」という人もいるくらい地味な存在である。確かに他の路線と接続していない単独の非電化ローカル線だが、実はこのメークローン線は、一日

17往復の列車が走る重要な通勤通学路線なのだ。メークローン鉄道は正式にはターチン川東岸のウォンウェンヤイ、マハーチャイの東線と、西岸のバンレーム、メークローンの西線を合わせた総称である。しかしターチン川に鉄橋がないため路線は接続して

おらず、東西の路線は性格もだいぶ違う。西線は列車本数も一日4往復と極端に少なく、いつ廃止になってもおかしくない超閑散線区である。それはそれで鉄道ファンには、興味深いところだが、今回は東半分のマハーチャイまで訪ねてみることにした。

する客で騒然となる。ホームと反対側のドアも開き、そちらからもどんどん人が乗ってくる。ホームではなく反対側の線路際で待っていた人たちだ。始発駅にしてすでに満席、立っている人もいる。

始発駅ウォンウェンヤイまではタクシーを利用するとよいだろう。ウォンウェンヤイには大きなロータリーがあり、その南側に駅があるのだが、通りからはそれらしいものは見当たらない。駅は道路を占拠している露天の奥に隠れている。線路一本が行き止まりになって、片側にホームがあるだけのいたって簡素な駅だが、一日中にぎやか

80年代の日本製であるが、こちらの椅子はプラスチックだし、あまり手入れをしていない感じで相当ポロい。冷房がないから窓は全開で、ついでにドアも全開である。走り出しても開けたまま。風通しを良くするため、ではなくて壊れて閉まらないだけだ。しかし、この開放的な車内はメークローン線を

で人の往来が絶えない。駅の中には雑貨屋や食べ物屋がずらりと並び、住民が買い物袋を提げて通路代わりに線路を歩き、駅の構内を横切っていく。ここから東線の終点マハーチャイまでは約33キロ、1時間の列車の旅である。メークローン線に乗るなら平日の午後3時以降をおすすめする。この時間帯はメークローン線がもつとも活気づく。3時25分発の列車が到着する前からホームは学校帰りの学生たちでいっぱいだ。列車が到着するや、乗り降り

楽しむには悪くない環境だ。出発してしばらくは民家の軒先や屋台の脇をかすめるようにして走る。全開の窓やドアからは容赦なく調理の煙や臭いが入ってくる。手を伸ばせば届くほど近くに洗濯物がはためき、線路脇の木の枝がぶつかり、葉っぱが車内に散らばる。そんな世界が車窓を流れていく。まるで中と外の境界がないかのように、臭いも暑さも埃も風も、いろんなものが車内を通り抜け、五感を刺激する。メークローン線の楽しみ方は、車窓風景を眺めるだけではなくて、



マハーチャイ駅全景。線路上の露店もちゃんとショバ代を払っているそうだ

市場が渾然一体となって独特の雰囲気をかもし出している。これを体験するだけでもマークローン線に乗る価値はあるだろう。

終着マハーチャイは中国系タイ人が拓き、栄えてきた土地で、ターチン川の河口に位置する港町である。ターチン川というのも「中国港の川」といった意味だが、昔から中国船の寄港が多かったため、こんな名前になったらしい。駅前通に出ると、海産物や海鮮のお店、金行などが店を構える活気のある街だ。売り子の掛け声とともに、かすかに潮の香りも漂ってくる。都心よりは値段が安いということで休日には買い物客も多くやって来るそうだ。

ターチン川対岸にはマークローン西線が走っているが、鉄道は川を越えることなく、ここで終わっている。志に反して、大きな川に鉄橋が架けられずに終点になってしまう例は、ローカル線にはしばしば見られることだ。

バンコクから一時間、列車に揺られながら下町の暮らしぶりを垣間見る小旅行は片道たったの10バーツ（約35円）。車内に入ってくる埃で体は汚れたが、今日一日しっかり堪能したという満足感が残った。■



肉屋と列車が自然に同居する不思議な世界



激しい警笛にも動じない野菜売りのおばちゃん

この沿線の庶民的な環境との一体感を体験することなのだと思う。

マークローン東線には17の駅があるが、ほとんどは低いホームがあるだけの無人駅である。途中、列車交換のために停まった駅はワット・シンという名の少し大きな駅だった。ワット・シンは「ライオン寺」という意味で、名前のとおり駅のすぐ横には立派なお寺が立っていた。ここは乗降客が多い。聞くと、近所に大学があるのだという。

いつの間にか住宅街がとぎれ、車窓は緑が多い郊外の風景に変わる。工場や倉庫などが点在する湿地帯の中を走る列車のスピードが上がってくると、保線状態が悪いのか左右に大きくゆれる。硬い椅子のせいもあり、乗り心地がいとはいいえない。通学の子供たちは風通しのいいデッキに立ち、おしゃべりをして通学時間をやり過ごす。開いたドアのすぐ横に立つなんて、日本では考えられない危険行為だろうが、彼らは慣れたもので、軽く手すりに捕まっ



上：沿線には中華街の古い街並みも残る  
中：マハーチャイの海産物を抱えた行商人たち  
下：学生が乗ってくると車内はにぎやかに

この先マハーチャイに近づくにつれ、沿線に水産物の加工工場が増えてくる。ここではタイの東北地方からの出稼ぎの人々が多く働いている。最近住宅開発も進み、真新しい建売や団地も見られるようになった。このように沿線の通勤通学客がマークローン線の利

用者である。列車はしだいに少なくなった乗客を乗せて東線の終点マハーチャイに向けて走っていく。もう立っている人はなく、空席が目立ってきた。平野を走るマークローン線にはトンネルも峠も大きなカーブすらない。ほとんどが直線

区間である。住宅街を出てからは運河を渡る小さな鉄橋がいくつかあるだけの景色が続く。そんな単調な車窓にも飽きたころ、再び街並みが見えるとマハーチャイは近い。

やがて列車は大きく減速すると警笛を激しく何度も鳴らして市場の中に突

入っていった。開け放たれたドアのすぐ外に、線路端で陣取る野菜売りのおばちゃんの姿が見え、その向こうには鮮魚や肉を売る露店の赤いランプが光る。生ものが発する少し腐ったような臭いが鼻を刺激する。

『いったい何が起こったんだ』。混乱とした不思議なところである。冷静に観察すれば、駅に隣接して市場があり、露店が次第に増殖していった結果、駅構内に侵食し始め、列車がたまにしか来ないのをいいことに、ついには線路上にも売り物を並べるに至った、という経過は理解できるのだが、今や駅と

していると、唐突に列車は停まった。終着マハーチャイ駅だった。薄暗いガレージのようなところである。

列車を降りて、暗さに眼も慣れて構内を歩いてみる。見れば見るほど、ここは駅の中に市場があるのか、市場の中に駅があるのか分からなくなる混沌