

インドの鉄道の旅

特許審査第四部長 櫻井 孝

インドの夏は暑い！ 4月を過ぎればもう40度超の盛夏だ。そんな真夏の6月頃だったと記憶する。インドの鉄道に乗って大使と2人で国内出張に出た。最終目的地はデカン高原の北東の端。日本からのODAを利用して大規模な火力発電所が建設されていたのだが、だいぶできあがってきたというので、その進捗状況を視察するのが用務である。旅程は、まずデリー駅から夜行寝台特急に乗ってワラナシ（バナレス）まで行き、そこからまだ暗い中をアンバサダーというインドの代表的国産車に乗って5時間余、デカン高原のへりを登って建設サイトに向かい、サイト視察後はそのままとぼ返りして再び夜行寝台特急でデリーに戻るとい、なかなかきついものであった。

さて、自分にとってはそれが最初で最後のデリー駅訪問であったのだが、着いてみたらいきなり、赤いちゃんちゃんこを着た男の団がワラワラとすごい形相で迫ってきた。その当時、デリーに隣接する某州の大物代議士で好き放題やっている人物がいて、その彼が私設のボディガード隊を組織していたのだが、そのボディガード隊が緑色

の制服を着ていたことから、緑の軍団と呼ばれて恐れられていると聞いていた。だから、これは赤い軍団かと一瞬身構えたのだが、なんのことはない、デリー駅で働いいわゆる赤帽さん達であった（今の若者は赤帽さんなんて知らないか……）。

デリー駅構内に入ってみると、そこかしこにインド人が寝転がっている。空港周辺も似たようなものだが、やはり鉄道駅の方がその数は多い。人を踏まないように気をつけながら、我々の乗る列車を見つけて乗り込んだ。

列車の内部は空調をきかせてあってなかなか快適である。1部屋4人のコンパートメントだ。普段はイス席になっていて、就寝時になると係の人が来て上下2段のベッドに直してくれる。窓は嵌め殺し。掃除もしていないから、窓ガラスは鉄粉が付着してセピア色に変色している。しかも窓の外にはがっちりと幅の広い格子が打ち付けられている。これでは外の景色もろくに見えないし、何かあったとしても窓からの脱出は不可能だ。

我々のコンパートメントには他にインド人の男性が乗っていた。丈の長い白い綿の伝統的衣装を着込んで、もの静かにずっと本を読んでいたが、就寝時間になったら別の車両に乗っていたのだろう、お付きの者らしき人物がやってきて一通りのお世話をし帰っていった。いかにもインドらしい光景だと思った。

就寝時は自分はハシゴを昇って上段のベッドを使ったが、ベッドの脇に柵はない。ふと心配になったのは牛や水牛のことだ。インドに行ってみるとわかるが、牛や水牛がやたらにいる。しかも、彼らは昼間はゴロゴロしているくせに、夜になるといずこへともなく集団で歩くのである。線路にはフェンスなどないから、牛や水牛が夜中になって線路を横切らないとも限らない。そんなのにぶつかったら列車は急停止し、自分はベッドから放り出されるのかと考えたら、恐くて眠れなくなった。

ワラナシでの出来事や火力発電所サイトでの話もいろいろあるのだが（あのとき自分の名札をつけて記念植樹した苗木はインドの大地に根付いたのだろうか、とか）、とり



あえず今回は鉄道の話だ。用務を終え、夜の10時頃だっただろうか、ワラナシの駅に行った。大使は所用があって先に夕刻の飛行機でデリーに戻られたので、帰りは1人だ。一応、現地の旅行代理店のインド人が案内についてはくれていたが、なんとなく心許ない。ワラナシの駅構内もこれまた大勢のインド人が寝転がっている。列車はワラナシ始発ではなく、コルカタ(当時はカルカッタ)からやってくるので、到着まではホームで待つことになる。

駅の様子を見回していると、なんと駅構内の中島状のホームに牛がいる。なんで駅のホームに牛がいるんだ！何するとなく寝そべっている。それを周囲のインド人はごく当然と気にもかけていないことがまた不思議だ。これでは、やはり牛や水牛が夜中に線路を横切るなんて心配は的はずれなことではなかったらしい。さらに観察していると、ホームで開業している食べ物屋がある。ちょうど日本の鉄道駅にある立ち食いそば屋みたいなものなんだろう。そこのおやじさんが店仕舞いするってことで、すごく大きな鉄鍋を水道のところまで持ってきて洗い始めた。すると、先ほどまでホームで寝そべっていた牛がノソリと起きあがっておやじさんに近づく。牛の目当てはその鉄鍋だ。牛は長い舌を出して鉄鍋の内側をペロ〜リ、ペロ〜リと舐め始めた。満足のいくまで舐めると、牛はどこかに歩いていくし、おやじさんは鉄鍋を持って店の中に戻っていく。おいおい、牛が舐めたままで鍋を持って帰るのかよ……。あれあれ、牛は線路の方に降りて行っちゃうよ……。これも誰もとがめるでもない。

いよいよ列車が到着すると、とんでもない騒ぎが起こった。ドアが開いて中から現れた車掌めがけて、今まで静かに寝転がっていたインド人達が一斉に殺到したのだ。もう大騒ぎである。口々に何か叫んでいるがこっちはわけがわからない。自分は既に席を予約して切符を持っているから大丈夫と思ったが、インド人の旅行代理店員は自分の手を引っ張ってやはり車掌に詰め寄る。車掌は予約客のリストらしいものを手に持っているのだが、もみくちゃだ。なんとか自分の名前をリストの中で確認させ、列車の中に入れてもらう。デリーで乗った時は始発だったからこんな騒ぎはなかったのだが、途中駅では予約も何も関係なく、とにかく車掌を丸め込んだ者勝ちのような世界があるらしい。自分のコンパートメントに落ち着いた時はクタクタで、もう牛のことも水牛のことも心配するどころではなく、死んだように寝た。

さて、インドは鉄道王国である。インドで鉄道による旅客輸送の営業が始まったのは、1853年4月16日、ボンベイ〜タナ間(32キロ)でのこと。日本より19年早いそうだ。



【図1】
1953年4月16日に発行されたインド鉄道百周年記念切手(ギボンス#343)



【図2】
インド鉄道百周年記念切手の発行時に検討された別額面の試刷切手(未発行)



【図3】
1937年12月15日発行の普通切手の1種(肖像はジョージVI世)(ギボンス#225)



【図4】
1966年7月1日第四次普通切手の中の1種(ギボンス#509)

ものの本によると、1988年3月時点でインドの鉄道の総営業キロは約6万2千キロ(日本の2.3倍)、旅客輸送量は1日平均で7.83億人キロ、しかし電化区間は8%しかないそうだし。

で、1953年4月16日に、鉄道百周年の記念切手1種が発行された【図1】。さすがに鉄道王国だけあって、それ以外にも鉄道関係の切手はいろいろ出されている。古くはインド独立前の1937年12月に、当時の普通切手のシリーズの中に蒸気機関車のデザインが1つ取り上げられている。これがインドの切手のデザインに鉄道が取り上げられた最初のものである【図3】。また、1965年から発行された第四次普通切手の中には、電気機関車のデザインが取り上げられている。これもなかなか力強いデザインで、小さいが好きな切手の一つである【図4】。

自分の乗った夜行寝台特急をどのような機関車が引っ張っていたのか定かではないのだが、インドの鉄道の切手を見るたびに、インドで経験したたった1回の鉄道の旅のことをしみじみ思い出すのである。

【参考文献】

- 1) 宮脇俊三著『インド鉄道紀行』平成5年6月20日第三版発行 角川文庫