

懐かしのシンガポール駅

2011年6月30日深夜、マレー鉄道最終列車がシンガポール・タンジョンパガー駅を離れ、1世紀以上に亘って市民から愛された駅はその使命と役割を終えた。そのニュースを聞いて一瞬言い知れぬ寂寥感が心をよぎった。

石造りの古色蒼然たるあの駅をこれまで幾度利用しただろうか。マレー鉄道には殊のほか愛着と心躍る思い出がある。タイの首都・バンコックからタイ鉄道を乗り継ぎ、マレー半島南端のジョホール・バルからコースウェイ（土手）を走行し物思いに耽っていると、列車はまもなく23km離れた中心街の終着シンガポール駅へ滑り込み、バンコックから始まった長い1800km余の旅はジ・エンドとなるのだ。コースウェイ上を海の風に吹かれるままデッキに立ち、旅をともにしたシンガポール陥落作戦の元戦士が興奮して語る、日本軍の勇ましい勝ち戦にしばし耳を傾けたこともある。

シンガポール側の国境近くの小高い丘から眺めると、カーブを描きながらシンガポール島（旧昭南島）入りする長く連なった列車は、海上のコースウェイとの絶妙のバランスとも相俟って一幅の名画にも喩えられる。‘Yes? or No?’ と第25軍司令官・山下奉文中将がパーシバル・イギリス軍司令官に降伏を迫ったとされるブキツ・ティマの丘を通過する頃には、シンガポール攻防戦の苦難を思い、残り少ない旅路の果てに想いを馳せ、しみじみと感慨が湧いてくるのである。

2010年線路用地がマレーシアからシンガポールへ返還されてシンガポール領内のマレー鉄道の廃線が決まり、もはや鉄道がここを通ることはなくなった。著しい経済成長を遂げているシンガポールは、今跡地の効率的な活用のため駅周辺の土地開発計画を模索している。だが、急速に高まった鉄道ファンの声を無視することはできない。駅舎は国定史跡に指定され、鉄道用地の一部には緑地の遊歩道を残すことが決まっている。距離が短かったためにシンガポール市民の鉄道利用者は少なかったとは言え、郷愁をそそる鉄道の重厚な伝統と素朴な魅力は俄かには捨て難いのだ。

1942年2月15日、日本中が戦勝気分を沸かしたシンガポール陥落からまもなく70年になる。

（近藤節夫）