

寄稿 マレー半島でバスに乗る

前号から続く「マレー半島でバスに乗る」。バック旅行では味わえない現地の生の生活感に触れての旅行記です。旅行にはつきものの乗り物事情、スマートさと泥臭さが混在する日常に驚きの連続だったようです。

前回はバスに乗る直前で終わってしまいました。今回は大丈夫です。それでは、はじめり～。

(書き手はRACDA 幹事の光成さんです。)

マレー2日目。マラッカに行きます。

マラッカはクアラルンプルから南に200km。マラッカ海峡に面する古い港町です。1400年ころ建国のマラッカ王国の首都。海峡経由の東西交易のカナメとしておおいに繁栄。



1513年ポルトガルが占領。

1641年オランダが占領。

1800年ころイギリスが占領。

この間マレー人の反撃で戦場になること数知れず、という凄い町です。しかし19世紀後半ころから衰退。シンガポールが建設されたことと、たぶんそれ

上に、港が小ぶりすぎて、帆船が蒸気船に変わった後の大型化に対応できなかったのでしょうか。いまはイギリス時代初期 日本でいうと幕末の港町が砂糖漬けになったような、レトロな観光地です。

マレーは旧イギリス植民地ですから、鉄道網があります。手持ちのランド・マクナリーのアトラスでも、バーソロミューのエリアマップでも、マラッカまで鉄道の支線が伸びています。ところがガイド(娘)は、そんなもんはない、バスで行くんだ、と申します。いやまあ、30年ほど前に買った地図ですのね。向こうで買った地図には、確かに鉄道支線なんかありません。かわりに高速道路が半島を縦断していて、その支線が伸びています。要するに、道路に負けて廃線になったのね。日本だけじゃないですねえ。

まずクアラルンプルのバスセンターに行きます。建物はおんぼろですが活気満点。長距離バス会社の小さな窓口がハモニカのように並んでいて、お客を自分とこの窓口にひっぱりこもうと呼び込みます。マラッカ行きのノンストップ直行便だけでも、何社も...十何社かもしんない...競合しているのです。

乗り込んだバスは、日本の最新大型観光バス級のリッチなもの。もちろん冷房完備。快適。

2時間半ほどでマラッカ郊外のバスセンターに着いてしまいます。マレーのあちこちから同じような豪華直行バスが集まっています。

ここから旧市街行きのバスに乗り換えるのですが、一目ショックを受けます。オマエ俺よりトシ食ってるんじゃないか、といたくなるような古物です。もちろん冷房なんかなし。窓全開。座席のクッションなんか無いも同然だし、揺れるし...でも15分くらいで旧市街。港だ！海だ！マラッカ海峡だ！

さてマラッカです。港は河口にあって、船は河岸に着くのです。河口のそばには古い要塞。そこまで行けばもう海峡、はるか対岸にスマトラ、青山一髪は中原...と思ったら、目の前に余計なものがあるのです。海岸沿いの高速道路のコンクリート橋が。国家的観光名所にこんなもん作るなッ！こいつら、観光資源て何なのかわかってねーな...

いやどうもマレーの皆さんは、マラッカの観光資源のメインは別のもんだと思ってるようなのです。つまり、レトロなチャイナタウン。確かにこれはこれで見物です。

横浜中華街をレトロ&場末にしたような感じで、悪くありません。泊まったのは、昔の商館ぽ

【裏面につづく】

【おもて面からつく】

い、古～い洋風木造建物改造ホテル。フイキは実にいいのですが、だからなんで、トイレの水が出ないわけ？便器のそばのバケツって何？

3日目。まずボロバス、でもって豪華バスで、クアラルンプルまで帰ります。バスターミナルから市内バスで鉄道駅へ...いや、だから、どうして首都のバスまで、ルートで冷房なしで窓全開なんだ？次に郊外まで近郊電車で。ふつうに近代的でふつうに快適。でも、駅で切符を買う人たちが異様です。なんで、そこにある自動券売機で誰も買わないの？な

んで駅員さんが手売りする窓口に行列すんの？

クアラルンプルで「中央駅」駅舎の「ステーションホテル」(かなんかそれっぽい名前)に宿泊。中央駅は、たぶん昔は繁盛してたんだろう、と思います。なぜかというと、駅舎のホテルが凄く立派...ていうか、立派だった形跡があるからです。重厚なレンガ(石?)造り、古風なエレベーター、長々と続く廊下、膨大な部屋数。しかしあいにく、いま全体にただようムードは<廃墟>です。照明は薄暗く、客は少なく、熱帯じゃなきや幽霊屋敷だよなフイキ。しかも部屋のトイレにはどこかで見

たようなバケツが...

じっさい、中央駅はいま、町の中心・繁盛エリアからハズれてしまっています。昔は半島の人・モノ(とりわけモノ)の陸上運輸のカナメだったはずで、おまけにすぐそばが河岸ですから水上運輸とも連携していたはずで、やっぱりクルマに負ける、のかなあ...

マレーはとても魅力的なので、ぜひまた行きたい(近々ガイドが復帰するし)のですが、今度は鉄道が元気を取り戻してて、トイレの水もちゃんと出るといういなア...。(光成 卓明)

新路線探訪-岡電バス・理大東門線

この9月1日から、岡電バスに新路線「理大東門線」が運行を開始した。今回は、この路線にまつわる話題を紹介したい。

経路の一部分が復活

「理大東門線」の経路は、大まかに岡山駅～天満屋・NTT～法界院駅前～理大専門学校口～岡山理科大学東門となっているが、このうちNTT岡山前～理大専門学校口には、かつてあるバス路線が走っていた。

それは「NTT岡山前～畑線」である。1992(平成4)年に休止(のち廃止)されたが、今回新路線とともに前述の区間で復活を果たした。

「畑線」とは

ここで「畑線」について触れておこう。

「畑線」は1958(昭和33)年に天満屋～法界院駅前～半田町(現在の理大専門学校口)～宿～原～畑で運行を開始した。



「畑」行きのバス。中央郵便局横にまだクレド岡山ビルが建っていない頃。

山間部にある畑地区の生活路線および小中学生の通学路線として一日1～4往復が設定されていたが、もともと便数が少ない上に利用者も減少したことから1992(平成4)年に休止となった。

今回の新路線に関する法界院駅前～理大専門学校口間において、「畑線」当時にあった停留所は保育所前と江道である。しかし、今回の新路線はどちらも設置されなかったが、江道にかわる停留所として植物園前が設置された。このほか、新たに岡山ナザレン教会前と法界院参道口が設置され、停留所間の距離が「畑線」当時より短くなっている。

利便性が格段に向上



「畑線」では一日1～4往復だったこともあり、利便性という面では全く期待できないものだったが、「理大東門線」では朝から夜までおおむね毎時1往復が確保されており、停留所を増設したこともあって利便性は格段に向上

した。事実、何回か現地を通過してみたところ、新設された停留所でバス待ちをする人の姿が見られた。その一方で、並行する三野線は減便されており、三野線の減便分を「理大東門線」で補ったとみることもできる。

「理大東門線」の今後の永続・発展を期待したい。(石井孝幸)