

インド交通インフラ視察報告

土木・環境工学科 3年 川島 真之介

✓ はじめに

2017年3月4日から13日までの10日間、インドを旅してまいりました、川島真之介と申します。この度は貴重な機会をご援助いただきありがとうございました。10日間をかけ4都市(Delhi→Varanasi→Agra→Delhi→Mumbai)を鉄道で周遊し、それぞれ2,3日ほど滞在しまして、様々な経験をさせていただきました。もともと研修先をインドに決定したのは、将来、海外の交通インフラ事業に携わりたいと考えており、それ故、発展途上にあり人口・経済力のある国インドのインフラの現状を、体を以って知ることは大きな



意味があるのではないかと考えたからであります。しかし研修を終えて、インフラについては勿論ですが、それ以外にも数々の刺激ある体験がありました。笑いあり、涙あり、驚きあり、驚きあり、驚きありの旅でございました。ですので、交通インフラ事情に少しインドならではの経験を添えて、研修の報告とさせていただきたいと思っております。

✓ 長距離鉄道

インドの鉄道は大きく長距離鉄道、通勤列車、メトロの三種類に分けられます。長距離鉄道はインドの国土を網目状に走っており、旅行者には欠かせない交通の一つです。目的地を決めても様々な経由・停車駅・性能の列車があり、海外旅行客が列車を決めるのは困難ですが、外国人窓口に行けばオジサンが最適なチケットを発行してくれます。とても心強かったです。というのも、行き先と時間帯を伝えると、検索などせず記憶と経験から列車番号を打ち込み、指定席券を発行してくれます。おそらく路線と列車が全て頭に入っていると考えられます。日本の鉄道との相違点は、24時間営業、無改札、動力集中方式、豊富な座席クラス、手荷物検査がある、ホームに牛が寝ているなど(図群 2)



図1 New-Delhi 駅の眺望

様々ですが、想像よりもインドの鉄道は交通インフラとしてしっかりしている印象でした。

さて、合計4回の鉄道の旅の中でできるだけ様々な経験をしようと、3種類の座席クラスを体験しました。まずは七つ中三番目に良いクラスであるA/C 3-Tier Sleeper(3A)に乗車しました。プラットホームに行くと、ホームには日本のような親切な電光掲示板はなく、列車番号が書かれたものしかありませんでした。自分の客車がどこかもわからず、また、

電車がホームにいなかったため、遅延しているのか、ホームを間違ったのか、まさかもう出発してしまったのかなどと不安になりましたが、1時間遅れで入線してきました。外国人にとってはかなり心臓に悪いので、ぜひ明解な掲示板を導入して欲しいところです。

車内に入ると、片側に2段ベッド、もう片側に3段ベッドが並んでいました。乗客層は家族や女性が多いです。日中はベッドを畳み、知らない人と6人で向かい合います。最初は不安でしたが、近くの家族や夫婦と打ち解け合い、各国の事情を話したり写真をとったりと非常に楽しい車内でした。昼間には若い女性客たちがインドの民謡のようなものをノリノリで歌いだす(図群 2)など、このような車内は日本にはない風景だなと羨ましく感じました。このように安心感もあって、インドの人々とも交流できるため、3つのうちで最も好きな座席クラスであると感じています。また、車内の通路を頻繁にチャイやお菓子を売る商人や、物乞いをする人が通り過ぎるのもインド独特でした。扉は常時開けっ放しで(図群 2)、風を浴びたり停車した列車から降りたりする人もいました。結局6時間の遅延でしたが、誰もそのことを気にしないあたり、インド人の国民性が現れているなど感じ、裏返して、日本人がどれだけ時間に追われていることかと思い出されました。



図群 2 A/C 3-Tier Sleeper での旅(Delhi→Varanasi と Varanasi→Agra)

次に乗車したクラスは、最下クラスの 2nd Seating(2S)です。パンフレットには旅行者には不向きと書かれており、外国人窓口のオジサンにも何度も何度も「本当にいいのか？」と聞かれましたが、危険を顧みず乗りました。車内は日本の昭和の客車に似ています。天井にこれでもか設置されている扇風機が特徴的です。窓がなく鉄格子であるのは、牢屋のようでしたが、窓が開けられないようになっている他の客車クラスでは不可能な、外の風やにおいを感じられるという点では新鮮でした。トイレは 3A と比べかなり劣悪で、もちろん備え付けの紙はなく、水が出るはずの管は故障していました。水で洗えないならインド人はどうやって用を足すのだ…。

初めは予想に反し快適な旅でしたが、Delhi に近づくにつれて停車駅ではわんさか人が乗ってきました。また、先行列車の詰まりなどで列車が止まるタイミングを見計らって、沿線から人々が駆け込んできます。無賃乗車です。指定席のはずですが、最終的には4人掛けのボックス席には無理やり6人が座り、中には他人の膝と膝の間の上に座ろうとする

者もいました。乗客層は若い男性グループや、一人移動の男性が多かったですが、それでもちらほら女性の乗客もいました。ですが、女性の周りでは詰め詰めで座ることはなく、自然と女性への配慮がなされていました。宗教的な、インド独特の男女の距離感が現れていると感じます。なかなか厳しい環境でしたが、それでも見ないアジア顔を見つけると近くの乗客は色々と話しかけてきました。ですが 2S の乗客のうちでは一部しか英語を話せる人がいないため、コミュニケーションはその人の通訳を通じて行われます。そのような乗客層のクラスでした。若者のグループにはインド語の汚いスラングをたくさん教えてもらいました。それはそれで楽しかったです。終着駅ホームでは列車待ちの人々がカードゲームで賭けをして時間をつぶしていました。遅延から生まれるコミュニティーというものがあるようです。



図群 3 2nd Seating での旅(Agra→Delhi)

最後、Delhi から Mumbai へと向かう際、折角なのでインド最高級客車と言われている Rajdhani Express のすばらしさを体験することにし、折角なので最高クラスである A/C First(1A)に乗りました。列車に入ると、これまでのように通路の両脇に寝台があるのではなく、片側だけに 2 人または 4 人用のコンパートメントがあるためとても広く感じました。コンセントも一人に一つ設置してあり、これまでの列車のように取り合いにはなりません。列車に乗るとインド感や古さはなく、日本の特急カシオペアのベンチシートのような雰囲気でした。学生のくせにと自省していましたが、同じ個室にたまたま名古屋大学の学生がいました。EU の職員のインド人も同じ個室でした。欧州の人たちも何人か見られたため、旅行者や要人などが乗客層としては多いようです。

出発すると、2L の水とウェルカムフードが配られ、ベジかノンベジかを尋ねられ、その後豪華な夜ご飯が運ばれてきました。EU の方は列車の常連らしく、メニューにないアイスやタンドリーチキンなどを日本人学生二人にも頼んでくれました。非常に快適で、トイレは紙も備え付けてありました。列車の速度も 80km/h 程度をずっと維持していて、遅延も 30 分しかなく、様々な点で日本の列車のようでした。あまりインドの方々との交流がなかったため、結果として 3A や 2L の方が有意義でした。しかし、時間に急いでいる時や、体調を車内で回復したいときはとてもリラックスできる座席クラスだと言えます。終着 Mumbai 駅のホームに出ると、他の列車が青と水色で統一されている中、Rajdhani Express は赤を基調として塗装されており、かなり存在感と威厳が放たれていました。電

動車の後ろには、他の列車にはない電力とブレーキ力を高める付属車が連結されており、また、New-Delhi 駅ではかつての Rajdhani Express の車両がほかの急行に転用されているのを何度か見たため、乗った車両は更新されてすぐの最先端の車両であったように感じました。



図群 4 Rajdhani Express A/C First での旅(Delhi→Mumbai)

✓ リクシャー

リクシャーもまた旅行者には欠かせない交通手段であり、かつ、インドの風景を作り出している存在です。基本的に味方ですが、かなり値段をごまかしてくるので、ときに敵です。リクシャーは小型車の様なオートリクシャーと自転車の後ろに荷台を付けたようなサイクルリクシャーがあり、オートリクシャーの場合は料金メータがほとんどついているのですが、旅行者には使ってくれず、毎回料金交渉をしなければなりません。



図 5 Agra のオートリクシャー

空港や主要駅のリクシャーは特にたちが悪く、中にはメータすらつけていない車両もありました。また、降りたときに乗った時と違う料金を請求されたりもしました。言い分は、こんなに遠いと思わなかったというもので、さすがに怒って飛び降りました。ケンカはしたくないが、ボッタクリされるのも納得いかないため、頭を使わなくてはならずかなり気疲れします。人間不信にもなります。日本のように評判で他社と競合するというのは、リクシャーが全て個人で運転しているためありません。ボッタクリをするよりもブランド力を挙げたっていった方が長期的に儲かるのではと、旅行者の多さを見て感じました。

とはいえ、メータを使ってくれる優しいドライバーもいるし、一旦乗ってしまえば小回りの利くボディを活かして渋滞している道でも狭い道でも歩道でもスイスイ進み、また、扉がないので疾走による風が気持ちよかったです。ドライバーは陽気な人が多く、日本から来たと聞いてたくさん話しかけてきます。交通インフラの視察に来たというと、

体験したほうがいいと、運転させてくれるオジサンもいました。私は法を犯したのでしょうか。また、さらに陽気なお兄さんはリクシャーに音響を設置しており、インドの街並みを、よくわからないインドの EDM を聞きながら疾走したりもしました。結局音楽代としてポッタクリを受けたのですが、まあ良しとしました。ただ、空気の悪い地域や、舗装されていない道路では、マスクをする必要がありました。図7は一日つけ続けたコンタクトレンズの写真ですが、とても空気が悪いことがわかります。ほぼガソリン車ですが、一部電気モーターで走るリクシャーもありました。普及すれば大気汚染の改善がみられるかもしれません。

一方、サイクルリクシャーは人の足でこぐためゆっくりゆっくり進みます。これはこれで心地よく、さらに狭い道でも進むことができるのでとても重宝しました。見かけは可愛さすらありますが、やはり降りるときになるとポッタクリしてくるので、結果可愛くないという結論に至ります。とはいってもオートリクシャーの 1/3 程の運賃なので、高い気温の中こいでくれたお礼に大体そのまま渡していました。Agra で乗った気さくなオジサンは、「ちょっと土産屋に寄ってもらえないか、買わなくていいから、チップがもらえるんだ。」とお願いしてきました。商売の裏側が見えて新鮮でした。聞いたところによるとサイクルリクシャーで

数 Rs、オートリクシャーで十数 Rs、タクシーだと数十 Rs ほどの報酬がもらえるそうです。ちなみにカーस्टでサイクルかオートかなどは決まっているようでした。

インドの道路は、中心部でも舗装されていない道があり、石版などを埋めて代用している細道が数多くありました。主要道路の幅は広く、レンガの板で敷き詰められた歩道や道に沿って育つ木々など、環境としては心地よい印象がありましたが、それでも Delhi と空港周辺に限ってはかなり渋滞がありました。そんな中をスイスイと縫うように進むリクシャーに乗っていると、何度も「ぶつかる！」と冷や汗をかきます。また、リクシャーは時に道路を逆走もします。逆走するときは歩道側を申し訳なさそうに走るのですが、それを他のドライバーが暗黙の了解として道を譲っているの間またインド流でした。



図6 電気リクシャーを運転(有客)



図7 一日つけたコンタクトレンズ



図8 駅前のサイクルリクシャー

✓ その他の鉄道交通

ムンバイには通勤列車が走っていました。こちらは動力分散方式の電車で、さらに日本の通勤列車に近いですが、相変わらず扉はあけっぱなしで、長距離電車同様発車ベルなどはありません。ただ、電光掲示板は時間と行き先と列車種別が明記されていたので非常に利用しやすい交通手段でした。クラスは一応 1st と 2nd がありましたが、座席などは全く一緒でただ混雑率が小さいかと思われま



図 9 通勤電車の 1st と 2nd

かと思われま。まれに駅出口で、本当に切符を買って乗ったか、抜き打ち検査が行われています。見つかった場合 30 倍ほどの料金が科せられるそうです。自分はちゃんと切符を買ったのですが、電車を降りた時点で捨ててしまい、駅員に捕まってしまいました。事情を話すと渋々保釈してくれましたが、お金を持ち合わせていなかったので死ぬかと思いました。是非自動改札を取り入れてほしいものです。

一方メトロは自動改札があり、乗客はコイン状のトークンを購入して乗車します。Suica のようなものもあるようです。乗車前には飛行場の様な手荷物検査があります。そのため乗るために非常に時間がかかり、この点だけは何とかしたいところです。しかし、プラットホームにいくとまさに日本と同じような形態で、ホームドアがあつたり、2~3 分間隔で列車が来たりと、インドがインフラとしてメトロにかなりの投資をしているのが伺えました。基幹交通としてテロなどから守らねばならないという意味で手荷物検査は行われているのではと感じました。空港線は日本が手掛けた路線だそうで、メトロ内で何人もの乗客に教えられました。かなりこの日本の技術援助の話はインドで有名だそうです。空港線の車内には、スーツケースを収納する棚がありました。確かに成田エクスプレスなどで採用されている設備に似ています。日本の企業が活躍しているようで誇りに感じました。



図群 10 メトロでの手荷物検査と空港線と City 駅の概観

✓ インドで感じたこと

ひとつだけ挙げるとすれば、日本の無宗教というスタンスは、今までは気軽でよいなど考えていました。しかし 10 日間インドで過ごし、様々な世界遺産を巡ったりその人々と話をしたりしていると、宗教が根強くないと生じないものは大きいと感じました。毎朝神にお祈りをしたり、日曜日には寺院を訪れて御経を読んだりというような習慣は日本にはほぼありません。しかし、そのような需要のために、どんなに大都会でも日常を忘れられるような広く囲まれた空間があり、人々があつまり、それによってコミュニティーがうまれるという流れは日本に無いといえます。

Delhi のど真ん中にある **Jama Masjid** というモスクを訪れたとき、大人たちは床に座って小一時間御祈りをささげ、子供たちは走り回って遊んでいる光景を見て、幼少期を思い出しました。モスクは、これまでの固い宗教的なイメージとは異なり、公園に近いような存在であることを知りました。日常から遠く離れたような空間がインド人の自由で大らかな人柄を形成しているのではと感じました。



図 11 Jama Masjid

✓ おわりに

今回の研修は、日本の技術が生かせそうな部分だけではなく日本にはない部分、インドの良い部分だけではなく逆に日本の良いところ部分も全身で感じられる研修でした。このようなことはおそらくどの国を旅の目的地にしても得られるものですが、特にインドは海外とのギャップが強く、また、そのギャップへの感受性も自然と磨かれる場所であると思います。

今回の旅でかかった費用は、飛行機代を除くと 6 万円です。ただし、かなり贅沢に過ごしての価格です。飛行機代も往復 5 万円からあるため、得られる経験をコストで割った値で考えれば、最も学生のうちに行く価値のある国だと思います。確かにインドが危ないという話は否めませんが、女子一人の旅は賛成しませんが、工夫したり数人で向かったりなどすれば心配なく過ごせます。機会があれば参考にしてください。

最後に、このような機会を与えてくださり、丘友の皆様には心から感謝を申し上げます。ありがとうございました。