

第7章 乗りモノ

著者	佐藤 寛
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	100
雑誌名	イエメンものづくり：モノを通してみる文化と社会
ページ	147-167
発行年	2001
出版者	日本貿易振興会アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017652

第7章

乗りモノ



岩だらけの急傾斜の山道を下りてきたランドクルーザー。後ろに見えるのはいすゞの四輪駆動トラック。この道はランドクルーザーといすゞのトラック以外は登ることができないと言われている。日本車への信頼は絶大である。(ライマーにて)

出稼ぎ土産に4WD

ひと頃ほどもてはやされることは少なくなったとはいえ、サウジアラビアをはじめとするアラビア半島の産油国（いわゆるGCC諸国）が、一九七〇年代から八〇年代にかけて潤沢な石油収入を背景として、砂漠にハイウェイを貫き、ナツメ椰子のオアシスを高層ビルの林立する都市に変え、さびれた漁村を一六石油化学コンビナートに仕立て上げ、その国民に無税、無料の社会サービスを提供し、関税のない安価な輸入品の購買を許し、一人あたり国民所得で多くの先進国をしのぐ社会を建設したことは将来、二十世紀における一つの壮大な実験として記録されるにちがいない。しかしこの人も羨む社会を、実際につくり上げたのはこれらの国々の国民ではなかった。灼熱の太陽の下で道路工事やビル、プラントの建設工事に従事したのはアラブ、アジア諸国からの出稼ぎ労働者であった。そのなかでも最も大量に労働力を供給したのがサウジアラビアに隣接するアラブの最貧国、イエメンだったのである。

サウジ人が建設労働に従事しなかったのは、人に使われて肉体労働をすることを卑しむアラブ人気質ゆえであった。当然この同じ気質はイエメンにも同様に、あるいはそれ以上に強く存在する。まして同じアラブでも自分たちは血統上サウジ人よりも上位に位置すると信じているイエメン人にとっては格下のサウジ人に使役されて下級労働に勤しむことは

精神的にかなり抵抗のあることだったのである。にもかかわらず百万人あまりのイエメン人労働者これは当時の北イエメンの成年男子人口の二分の一にあたる)がサウジアラビアに出稼ぎに行ったのは、イエメンでは考えられないほどの高い給料が得られるからであった。

イエメン人たちは傷つくプライドの代価として得た給料のほぼ全額を送金し、故郷における生活の向上に注ぎ込んだ。彼らの最初の目標はまず新しい石づくりの家を建てることにある。この他に一時帰国の度にお土産として持ち帰る妻子の洋服、魔法瓶、自家発電機、ラジオカセット、洗濯機、テレビ、ビデオ、冷蔵庫などがだんだんと揃っていき、生活は着実に向上していった。そして最終的には数年後に電気製品を満載した自動車(これ自体がまたお土産なのだが)に乗って故郷に錦を飾る、というのが典型的な成功物語のパターンであった。

サウジから買って帰る電気製品、日用雑貨には日本製が喜ばれ、乗って帰る自動車もほとんどすべてが「安くて故障の少ない」日本車である。こうして、在留邦人はわずか三〇人というこの国で、「道を走っている車の九割方は日本車」という事態と相成った。出稼ぎ土産の場合、同じ日本車でもとりわけ「ダブル」であることが望ましい。「ダブル」とはイエメン方言で四輪駆動車(4WD)のことである。その名のいわれは、「四駆」の車

の床にはシフトレバーの他に四輪／二輪駆動の切り替えレバーがついていることによるらしい。つまりレバーが二本なのでダブル（ダブル）というわけだ。

この「ダブル」こそ、
ダブルの威力

まさにイエメン人の出稼ぎ土産のためにあるような車である。

まず第一に、ダブルなら道なき道を走ることができる。サウジアラビアなどからの援助で国内の道路整備が急速に進んだとは言うもののアスファルト舗装がなされているのは幹線道路に限られ、地方の生活道路はならしてあったとしても大小の石がごろごろしていて車高の低い乗用車では走れない。故郷に道路があろう



サナア～ホデイダの山岳道路。上り下りとヘアピンカーブの多さは折り紙つきである。この道路は中国政府が多くの中国人労働者の犠牲をはらって建設し、完成の翌年（1962年）に革命が起きた。（ハイマーにて）

がなかるうが、錦を飾るためには自動車は欠かせない。とすればそれはどこでも走れる車でなければならぬ。

第二に、イエメン人労働者の故郷の大半は山岳地であり、傾斜の急な坂道は馬力の出るダバルでなければ登れない。また残りの国土は砂漠であり、これまた四駆でなければ走れない。

第三に、アスファルト道路をとばして行くと犬・猫・ロバ・牛、はてはラクダにまでぶつかる危険性が高く、造りのしつかりした車でなければこっちの命が危ない。

そして第四に、人・荷物を満載して運ぶためには普通の乗用車では小さすぎる。

こうしてダバルに限らずひとたび自動車がイエメンの山岳社会に持ちこまれば始めると、ロバ・ラクダに代わって自動車で物を運搬する者が現れた。自動車はそもそも人・物を運ぶためのものであるから当然と言えば当然のことである。しかし社会的に重大なのは劣等階級と見なされているもとの運搬人階級の者は出稼ぎに行くことが少ないので、自動車で物を運びはじめたのは出稼ぎ帰りの農民すなわち誇り高き部族民 カビーリーであったという点である。従来カビーリーが農業以外の職に就くことはタブーであったが、自動車という新たな文明の産物の前にタブーが侵されはじめたのである。彼らにしてみれば、

天候に左右され収入もままならない農業を続けるよりも、自分が出稼ぎで稼いだ車を元手にしてより儲かる仕事を始めようと考えたのはごく自然なことであつた。

同時に人々は出稼ぎという機会を得て閉鎖的な社会の外に出るといふ経験をし、近代的な文物の使用、消費を覚えた。ラジカセには電池とカセットテープ、発電機には燃料油の供給が不可欠だし、食料にも輸入小麦粉や缶詰を用いるようになって、もはや孤立的な自給自足経済は成り立たなくなり、スークと集落の行き来は活発にならざるを得なかつた。こつして物流に対する需要が飛躍的に拡大すると、ロバ・ラクダによる運搬ではもう追いついていけないことは明らかである。ダブルなら、人が荷を担いで行けるところであれば大概のところは這い登ることができる。しかもロバ・ラクダよりも量・速度の両面ではるかに輸送効率が高い。イエメン社会は出稼ぎによつて物流への需要を拡大させ、同時にその同じ出稼ぎによつて拡大する物流需要を満たす手段としてダブルをも獲得したということになる。

「ダブル」の九割以上は日本車だが、統計上これらの車両は日本からサウジ、湾岸諸国への輸出のなかに含まれているので、日本の自動車メーカーとしてはイエメンに輸出しているつもりはない。もちろんイエメンにも正規の代理店はあるが、イエメンを走る自動車

の三分の二は密輸車だと言われている。サウジとイエメンの間に横たわるルブ・アル・ハリー砂漠は国境も曖昧で、ここを走りぬけて来れば税金を払わなくて済むのである。

アブー・ダッバ

四輪駆動車を生産している日本のメーカーが揃い踏みしているなかで、圧倒的なシェアと人気を誇っているのはトヨタである。これは代理店の努力というよりもイエメンの地形、使われ方にトヨタの四輪駆動車が最も適していたということであろう。

そのトヨタのなかでもとくに人気が高いのは五ドアのジープタイプの車で、イエメン人はこの車にとくに「サールーン」(サロン)の名を与えている(日本名はランドクルーザー)。他社の同じ形の車はこうは呼ばれず、単に社名で呼ばれるだけである。とくに都市ではサールーンはベンツと並んで、軍の高官などの一種のステイタスシンボルと化している。

この理由にはなによりもまず「人をたくさん乗せられる」ことがあげられる。ベンツではいくらがんばつても家族七人を乗せるのが限度だが、サールーンなら前に三人、真ん中に四人、後ろに五人の計一二人は楽に乗る。信じてもらえないかもしれないが(私自身それを見たとき信じられなかったのだが)、週に一度の曜日市から村に帰る人たちが一台のサールーンに、(後ろにしがみついている人も含めて)一五人乗っている光景を見たことがあ



ドライバー・アブダッラーと愛車のアブダッパ

る。そこまで酷使しないまでも、子だくさんのイエメン人家庭にとつては、週末の里帰りのときなどに大変重宝であることは明らかである。また女たちを午後のおしゃべり会、フリタに連れて行くときにも、金曜の午前中に家族をピクニックに連れて行くにも見栄になる。

イエメン人たちがどれほどサールーンが好きかは、サールーンには年式ごとに「愛称」がついていることから見てとれる。

最も人気が高いのは一九八七、八九年式の「アブー・ダッパ」である。ダッパとは水汲みなどに使う二〇リットル入りの水タンクのことだが、この年式のランドクルーザーには車の後ろに予備のガソリンタンクを取りつけられるようになっていて、「ダッパ」を背負っているような印象を与えるので「ダッパおじさん」という愛称がついたのである。確かにこれ以前の形式のものは、軍用ジープのよ

うに愛想のない面構えだが、アブー・ダツバからは乗用車的な少し精悍な顔立ちになっている。こうした点も評価されていようが人気の決め手は登坂力、積載力である。九〇年式以降は、日本での車のデザインの流行に応じて全体に丸みを帯びた形になり、後ろのタンクもなくなった。そこで人々はこれを「レイラ・アラウイー」と呼んだ。レイラ・アラウイーはエジプトの有名な女優で、そのヒップの立派さからの連想でこの名がついたという。スタイルはより洗練されているのだが、登坂力ではアブー・ダツバより劣る、というのがアブー・ダツバに十年以上乗り、この車をこよなく愛しているアブダツラーの意見である。さらに九九年式は、後部ばかりでなく前部も丸みを増したのだが、これを一部の人は「モニカ」と呼びはじめている。ちょうどこの車が市場に出回りはじめた九八年の春先、ときどきのクリントン米大統領との「不適切な関係」が暴露されたモニカ・ルピンスキーさんが衛星放送のニュースなどでしばしば放映されたので、この名をつけたのである。イエメン人の茶目っ気もなかなかなものである。

また、ランドクルーザーに関してはイエメン人は車種の違いにも細かい。「サールーン」は、前列、後列の座席の他に後部に向かい合わせの座席がついているものを指す。日本的には標準的な乗車定員は一〇人である。これに対して、ピックアップトラックのシャーシ

ーを用いて後部に屋根かけをしたものを「ハツバ・ワ・ロボ」あるいは「ハツバ・ワ・ノス」と呼ぶ。前者は文字どおりには一と四分の一サイズという意味で定員六人程度、後者は一と二分の一サイズという意味で定員八人程度のもので、車体の長さはサールーンより短く、日本ではシヨート・ホイールと呼ばれるのかもしれない。ちなみにサールーンは別名「ハツバテイン」(＝二倍のサイズ)である。また、ランドクルーザーのピックアップアップトラックはこれも他のメーカーとは区別されて「シャース」と呼ばれ、その登坂力で高い評価を受けており、最も険しい山道を登るのはこの車である。この荷台



シャースは山岳部では乗り合いタクシーとして活躍する。週に1度の曜日市の日には村から詰めるかぎりの人数を運んできて、帰りは買い物で満載した上に人間も屋根まで乗せて帰るのである。(ハイスにて)

の真ん中に機銃砲をしつらえれば軍用トラックに早変わりする。

これまで山岳地であるというその地理的制約から社会の流動性がほとんどなく、村ごとに孤立していたイエメン社会は、人々が出稼ぎに出かけることで大きく変化しはじめた。そして国内での流動性を飛躍的に高めるといふ点でダバルの果たした役割ははかり知れない。こうしてみると今日のイエメン社会の変化はサウジと日本の共同作業の所産であるように思えてならないのである。

ダッバーブ

オスマン・トルコが知事を送って名目的な支配をしたことはあつても、西洋列強による植民地支配の経験がない北部イエメンでは人々は政府にさまざまなサービスの提供を期待していないし、国家が日常生活を干渉することを嫌う傾向が強い。部族が領域内の自治を行っていた地方部のみならず、都市部でさえ、昔ながらの旧市街では夜間の警備などは国家の手ではなく、住民が自主的に雇う夜警によって行われていた。このため都市の行政サービスはせいぜいゴミ収集くらいのもので公共バスの運営さえ行われていない。サナア市内の交通は民間によるタクシーと小型ワゴン車を利用した乗り合いバス、ダッバーブ によつて全面的に担われている。中小都市ではほとんどダッバーブの独壇場である。タクシーは通常の乗用車が用いられ、ダッバーブは小型ワゴンで後



行列ごとに行き先が違ふ。係官 マンドゥーブ がいて、
ダッパーブに順番を守らせ、客を誘導する。(パーバル・
イエメン停留所にて)

部座席はスライド式のドアで乗り降りできる
ようになっており、乗車定員は八名(ドライ
バーの横に二人、後部に三人ずつ向かい合わせ
の座席がある)である。いずれも出稼ぎ帰り
に日本車をサウジから買って来た人がそのま
ま商売を始めたものが多かったが、最近はず
国製や日本製の中古車(車体に クリーニ
ング店などと書いたままのものもたまに見かけ
る)が少しずつ増えている。

一九九四年の湾岸危機ではイエメンがイラ
クに同情的にすぎると見なされ、サウジをは
じめとする湾岸諸国からイエメン人出稼ぎ労
働者が一斉に追い返されてしまった。それ以
降、こうしたタクシーやダッパーブが急激に
増えた。一応タクシー、ダッパーブは免許制

(一般車両の青プレートに対して、黄色いナンバープレートをつけている)なので、免許の発行を制限すればいいのだが、政府がこれら帰還民に他の就職口を提供することができない以上、それぞれが保有している自動車を利用するタクシー、ダツバープ業は失業対策としても制限するわけにはいかなかったのである。さすがに無秩序に車両が増えていたずらに交通渋滞を引き起こすことはできないので、この頃から交通警察によるダツバープ路線の整備とターミナルの規制が始まった。

従来からタクシーは、客の求めに応じてどこへでも行けたが、ダツバープはおおよそのルートが決まっていた。それでもドライバーの気分によって儲けのありそうな通りを走るということはある。しかし、現在では起点となるターミナルがいくつか設定され、そこからそれぞれ十数路線が指定されていて、ダツバープの車体に路線番号が明示されており、これ以外の路線を客を乗せて走ることや、定員以上を乗せて走るとは禁じられるようになった。これは数多いダツバープの共存策といえるかもしれない。したがって交通量の多い路線は登録ダツバープ数が多く、ターミナルでは一時間近く順番待ちをする光景も見られる一方、客のほうはほとんど待たずに乗れる。ダツバープはきわめて効率的なシステムであり、新しい道路ができれば、どこからともなくダツバープが参入してきて新たな路線

が開設され、早朝から深夜まで固定された安価な料金（二〇〇〇年現在、市内一乗り一五リヤル。一九八五年は二リヤルだった）で利用できる。車の数が増えたので、上手に乗り継げばサナアの町のかなりの所はダツバープで行き着くことができるようになっていた。

ドライバーのほうも、競争が激しいとはいえ、一人一五リヤルの料金でも一日働けば二五〇〇〜三〇〇〇リヤル程度の売上げになり、そこからガソリン代と自分の食事代等の経費一〇〇〇リヤルを引いてもそれなりの収益が上がるので、車を自分で持つてさえいれば安定的な職業となる。このために公務員などが午後の副業に従事して、安い給料を補っている場合も多い。ちなみに公務員の初任給は一九九八年段階で月に一万里ヤル弱であった。サナアでは過去十数年にわたって人口が倍増（一九八〇年当時の四〇万人から二〇〇〇年には百万を超していると思われる）したので、ダツバープを利用する人も増えているし、同時に女性がこうした交通機関を利用するようになったことも特筆すべき変化である。かつては女性が一人で出歩くことはほとんどなかったが、近年では昼間であればシャリシャフやバルトーをまとった女性が一人でダツバープに乗る光景は珍しくなくなっている。バルトーを着てダツバープに乗る日本人女性も増えており、彼女たちの話によれば乗客はおおむね親切で、女性が乗ればドライバーの横などの良い席を率先して譲ってくれるし、とき

には頼みもしないのに女性の分まで払って先に下りていく人も少なくないと言う。もちろん、夜などは隣りに座ってお尻を触ろうとする輩がたまに居るのは、日本の通勤電車と同様である。

長距離バス

社会主義時代の痕跡を残すアデンには市内を走る青い公共バスがあるが、それ以外の公共バスは基本的に都市間交通のためのものである。主な都市（全国で二〇都市程度）間には朝と昼の二便の定期運行が行われている。公共バス会社は旧南北イエメン系それぞれに残っており、南イエメン系はインド製のTATAの車両、北イエメン系はフランスのルノーの車両を用いている。

都市間には乗り合いタクシーもある。これはほとんどプジョーのワゴンタイプであり、ドライバーを除いて一〇人乗りである。プジョーが好まれるのはヘアピンの続く坂道での走行性能が日本車よりも優れているからだとされる。料金はバスよりもやや高めだが、客さえ揃えば適宜出発すること、バスよりも速く目的地に着くことから都市間交通の大半はプジョーが担っていると言つてよい。ただし、バスよりも事故が多いのは、運転の荒さによるものである。プジョーは一列の座席に三、四人ずつ座ることになるのでかなり窮屈である。これがいやな場合は二人分、三人分を払えばそれだけの座席を確保できるので少

しゅつたり座ることができし、一台の乗車定員九人分の料金を払えば貸切りも可能である。

また、郵便制度が未発達なイエメンでは郵便の宅配制度はない（植民地経験のあるアデンにはかつて存在したようだが）ので、郵便物は郵便局の私書箱までしか届かない。私書箱を持っていない庶民は郵便を受け取ることはほとんどない。商売人は私書箱を持っているが、それでも緊急に書類などを別の都市に運びたいというようなときにはこうした乗り合いタクシーを利用することがある。タクシーの運転手に受取人の住所を記した郵便物を預け、そこに「この荷物を受け取ったら、ドライバーに　リヤルを払ってくれ」と書いて差出人がサインする。ドライバーは目的の都市のタクシー・ターミナルで客を降ろした後、受取人を訪ねて行って、料金と引き替えに郵便物を渡すのである。宅急便の走りのようなこの方式は、依頼主とドライバーが顔見知りである場合はかなり有効である。

ところで、この都市間タクシーも湾岸戦争による出稼ぎ労働者の大量帰国以降、参入者が増加しており、例えばサナア―ホデイダのようなドル箱路線では、ドライバーはターミナル　ファルザ　で順番待ちをしても三日に一回くらいしか出番が回ってこないようである。この都市間タクシーもあらかじめ登録路線が決まっており、路線ごとに車体に塗られ

るラインの色が異なるので登録路線以外は営業できないし、毎回の運行ごとにターミナルに登録料を払って領収書を受け取り、都市の出入り口でこれがチェックされるので、タクシー・ターミナルを用いずに客を乗せることはできない。このタクシー・ドライバー組合は、イエメンの労働組合のなかでは最も力をもっている組合の一つなのである。

バスは従来南北共に「陸運公社」が営業してきたが、一九九〇年代になって民間参入が認められ、メルセデスの新車を投入した「ロワイシヤン」バス会社が参入してきた。公社のバスと同じような時間帯に同じ路線を走るのだが、車両が新しく手入れが行き届いていることと、飲み物のサービスがつくこと、そして車内テレビ



長距離タクシーの起点 ファルザ。屋根の広告はアブー・ワラドである。(サイズにて)

を備えていることから人気が高い。公共バスよりもやや割高だが、女性や外国人を中心としてロワイションを利用する人が増えている。また、ドライバーは公社から引き抜かれるのだが民間だけに給料は高く（九九年当時は公社の三倍の月四万五〇〇〇リヤル）、一年間無事故だとボーナスがつくなどの工夫があつて優秀なドライバーはロワイションに流れている。

このロワイションは新興財閥であり、バス事業以外にも米英車のディーラーを手がけはじめ、これまでランドクルーザーの独壇場であつた「ダブル」市場にイギリス製ランドローバーの高級車種「デイスカバリー」を投入して着実にシェアを伸ばしている。都市間バスに関しては民営化の成果が出ている形だが、参入にあたってはそれなりの政治力が必要なのはどこの途上国も同様である。ロワイションは、実は有力山岳部族であるバキール部族連合に属するハウラーン部族の部族長の家系なのである。

花嫁行列

アラブの結婚式は、男女別々であり、基本的に男性の参会者と女性の参会者が同じ場を共有することはない。私は何度も結婚式に招かれ、カートを囓んでジャンピアー・ダンスを踊つたが、ついぞ花嫁の、顔はおるか後ろ姿さえ拝んだことはない。日本なら花嫁の「輿入れ」は麗々しく飾り立てた行列を仕立ててしたものだが、イエメンでは花嫁は夜陰に乗じていつの間にか花婿の家によつて来る。

男性の結婚式のパーティーは昔ながらに自宅で行うのだが、女性のパーティーのほうは年々派手になる傾向にあり、一九九〇年代後半になって都市には「結婚式場」が現れた。結婚式場といつても、もちろん新郎新婦の双方の親戚・友人が一同に会すわけではなく集まるのは女性だけである。当然のことながら、私はこの「結婚式場」に入ったことはない。招かれて行った日本人女性の話によれば、相当の人口密度で大混雑、そして女性たちの衣装は普段の黒づくめの外観からは想像もできないほどに派手な色使いが多く、デザインは目もくらむほどセクシーなものであるらしい。なかにはバンドが入って（男性のバンドの場合は女性客が見られないように彼らの周囲はカーテンで仕切られてしまつらしい）、みんなで踊りまわるときもあるという。

一方の男のほうは相変わらず自宅招待でカート・パーティーとジャンビア・ダンスである。結婚式の段取りは、もちろん地方差はあるが大まかには木曜の昼食に始まり、昼食後ジャンビア・ダンスをひとしきり踊つた後に、農村であればみんなで隊列をつくつて花婿を迎えに行き、花婿が家から出てきて「ザツファ」をする。ザツファとは一見「はないちもんめ」に似た、花婿の「ことほぎ」のやり方である。祝い客が家の前の広場や通りに向かい合わせに二列に並び、交互に歌うような掛け合いをする。この場合、掛け合いを



結婚式の飾りつけをしたサールーン
(これは「モニカ」タイプ)。(金曜日
のワーディー・ザハルにて)

リードするのが「ダウシャーン」と呼ばれる特別な階層の人である。

農村部であれば、ザツファの後は村のなかを練り歩いて村はずれまで行き、大射撃大会になることもある。一方、都市では、隣近所が皆知り合いというわけではないので隣近所を練り歩くことはできない。その代わりに車を連ねてサナアの大通りを練り走る。これは

伝統的な段取りを近代都市に合わせて改変したものと考えていいだろう。

たいていは木曜日の夜、車の行列を仕立て、クラクションを鳴らしてゆつくりと走り回る。当然連なる台数が多いほど「見栄え」がいいし、やかましければやかましいほど「いったい誰の結婚式だろう」と関心をもってもらえる。この車の行列の場合は新郎新婦は同じ車に乗っている(ただし、やはり花嫁は外から見えないようにガラスにスクリーンが貼られていたりするのだが)。新郎新婦が乗る車はこれまた見栄えがいいので「サールーン」

が好まれる。そうでなければメルセデスである。サナアなどの大都市では木曜日の夜はこの行列があちこちに行ける。ときには横にも広がって他の車の通行のじゃまになるが、人々はお互いさまということだろうが、大目に見ているようだ。もっとも文句を言うつもりでクラクションを鳴らしても、それは単に行列に唱和していると見なされるだけで効き目がない。

ところで、これも新しい商売に新婚カップルの乗る車の「飾りつけ屋」が一九九〇年代半ば頃から登場した。クリスマスパーティーの部屋飾りにするようなテープをさまざまに模様にならせた車、屋根の上まで飾りつけるものである。それが一つの商売として成立するようになったことは、結婚式というきわめて「身内性」の高かった人生の儀式が、「他者」それも見えず知らずの都市住民に見せびらかすことを前提とするものに变化していることを表しているのだろう。

もしそうならば、いつの日か「見せびらかすための花嫁」が登場するかもしれない。その日は、女性のベールをはぎ取るうとしては挫折している「知識人」「よそ者」の努力をあざ笑うかのようになり、いとも簡単にやってくるかもしれないのである。