

? 東南アジア 4 シンガポール 「力車苦力」の街を走るMRT

著者	清水 元
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	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	48-54
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017988

4 シンガポール

「リックシヨウ・クーリー力車苦力」の街を走るMRT

清水元

シンガポールの朝は早い。赤道直下熱帯の遅い日の出で未だ明けきらない午前七時には活動が始まる。郊外のHDB（住宅開発局）団地から町の中心部や西部ジュロン地区の工業団地に向かう道路という道路は、通学、通勤の人々を乗せたバス、乗用車、タクシーで早くも混雑をみせはじめ。八時を回る頃には、ショッピング・センターが軒を連ねるオーチャード・ロードや、銀行、商社などのオフィス・ビルが密集するラッフルズ・プレースの地下鉄駅からも出勤の人々の群れがはき出されてくる。

地下鉄・バス・タク 庶民の通勤・通学の足を代表するのは、SBS、TIBS両会社の運行するシーにみる近代化する併せて二四九路線、二九一四台のバスと一九八七年十一月に開通したばかりの地下鉄である。都心部一五駅の区間を除けば地上駅が過半を占めるためか、この地下鉄は“Subway”とも“Underground”とも呼ばれず、MRT (Mass Rapid Transit) というのが正式な名称だ。人口約二六〇万人のこの国で、一日にバス・MRTどちらかの交通機関を利用する人の数は

延べ三百万人を超えると推定されているから、国民のすべてが少なくとも一日に一回以上はこれらの足に頼り、仕事に学校に買物にと面積六二二平方キロの狭い国土を往来している勘定になる。

バス料金は乗車区間に応じて、四〇セント（四区間まで）、五〇セント（五〜七区間）、六〇セント（八〜一〇区間）、七〇セント（一一〜一三区間）、八〇セント（二四区間以上）の五段階に分かれているが（エアコン車は一律に八〇セント）、完全な自己申告制なので、実際にはだいたいの目安で支払われていることが多い。地下鉄の料金は五〇セント〜一ドル四〇セント（シンガポール・ドル以下同）だが、コインによる自動販売機でしか買えないので小銭の用意は欠かせない。きれいな緑色のプラスチック製のチケットは紛失すると二ドルの罰金を取られる。これはまだしも、腑に落ちないのは、乗り越しの場合に差額料金のほかに五〇セントの罰金を請求されることだ。途中で目的地を変更するような気まぐれは、この国では好ましくないのであるか。

バス、MRTのほかに、タクシーも庶民の重要な足だ。すべてメーター制でチップは不要、九八%が冷房車である。目抜き通りのデパートやスーパー・マーケット前のタクシー乗り場にはいつも、ショッピング・バッグをいくつも抱えた主婦が子供たちを引き連れて長い列をなしている。また、小学生が一人でタクシーを止めているという光景もこの国ではけっして珍しいことではないが、初乗り（一・五キロまで）一ドル八〇セント（約一四〇円）、以後三〇〇メートルごと（一〇キロまで）。それ以降は二五〇メートルごと）に一〇セントが加算されるタクシーは、日本に比べ

れば格安とはいふものの、平均月収が一〇〇〇ドル（約七万八〇〇〇円）に満たない庶民には多少ぜいたくな乗り物であることもまた間違いない。最大手のNTUCコンフォートを筆頭にイエロ―・トップ、シンガポール・コミュニティーなど五社総計で一万一五〇〇台を超えるタクシーが登録されているが、ピーク時の需要を十分満たしていないとの不満も最近よく耳にする。

東南アジアで初めての地下鉄（MRT）は現在第一期工事が完成した段階で、都心部と北部住宅地区、西部工業地区をむすぶ三十数キロメートル（二五駅）が開通されているのだが、東部地区への二期延長工事も急ピッチで進められており、一九九〇年末までには全長六七キロメートル、四二駅的全線が開通される予定である。その暁には、一日約八〇万人の利用客が見込まれ、文字どおりこの国の大量輸送機関としてバスとその地位を二分することになる。

MRTの導入は、シンガポール人の生活にさまざまな変化を生んでいる。居住地区としてMRT沿線に対する選好が高まっているのは、その最たるものだ。例えば、北線の終着駅イシュンのような遠隔地でも従来に倍する住宅需要が生まれている。目下の見通しでは、全線開通後にはシンガポール人の三〇%以上がMRT駅に歩いていける範囲に住み、商工業地区のおよそ四〇%が沿線近くに位置するだろうと予測されている。ビジネスマンの間では、商談、会議の場所への移動の手段としてMRTの利用が急増し、OLたちは昼休みのひとときをランチにショッピングにとMRTで移動する。最近の調査によれば、ランチタイムは通勤のラッシュアワーに次ぐ混雑の第二のピークをなしているというが、いかにも食道楽の多いシンガポール人らしい話だ。



外国人観光客や高齢者を対象に今も細々と営業を続けるトライショウ（写真：岩崎育夫）

冷房のよくきいた車両、事故防止と冷房効率のためにドアによって仕切られたプラットフォームフォーム、コンピューター制御による自動出改札装置など、近代技術の粋を尽くしたMRTは、林立する高層ビル、全国を縦横に走る高速道路網に相応しい交通機関であり、まさにシンガポール近代化の象徴である。

減びゆくトライショウだが、MRTの傍らウ前史が語るものに取り残された廃屋の陰で、炎熱の昼下がり、暑気を避けてまどろむ年老いたトライショウ（輪タク）の運転手にもしばし目をとめる必要がある。この旧態依然とした乗り物の運転免許は、四五歳以上の中高齢者にしか与えられない。若者をもっと生産性の高い職業につくべきだとの政府の方針からだ。かつてはシンガ

ポール華人の日常の足であったトライショウも、今ではもっぱら観光用である。都市再開発で相貌を一変したイギリス植民地時代の遺物の間を縫って、観光客を乗せたトライショウはあえぎながら走る。客筋も、ここ二、三年、円高の恩恵に浴す「経済大国」からの観光客がめつきり増え、白人専用車の感さえあつた一頃とは大きく様変わりしている。

ところで、シンガポールの交通機関と日本との間にある奇しき因縁も忘れられてはならない。タクシーをはじめ道を行き交う車の大半が日本製で、MRT建設にも日本が少なからぬ貢献をした(土木建設工事、車両供給)のは周知の事実だが、一方、減びゆくトライショウもまた、日本占領時代の「昭南島」に導入されたといういわくがある。

いや、歴史ということをいうならば、このトライショウの原型であり、シンガポールの近代的交通手段の先駆として終戦直後まで健在であつた人力車 (rickshaw あるいは rickshaw)こそ、西歐式の車体とアジアの安い労働力を結合するという独特の工夫により明治の日本が発明し、一八八〇年代以降アジア各地へ輸出したものでつたではないか。

シンガポールは、なかでも最大の得意先だつた。統計を見ると、日本の人力車輸出が最高潮に達した一九一〇年、アジア各地へ輸出された人力車のうち約七八%にあたる一万一〇二六両が英領海峡植民地に輸出されている。その頃、人口わずかに一九万人強のシンガポールでは、八〇〇〇両もの人力車が市内のそこかしこを走り、この輸入のために日本に支払う金額は毎年一四万円を超えたという。当時のシンガポールは、オーストラリアの東南アジア史家ジェームズ・ウォー

レンの労作 *Richshaw Coolie* (参考文献(5)) が見事に描き出しているように、一面からみれば「人力車夫」の街だったのである。十九世紀後半―二十世紀前半にマレー半島やスマトラの東海岸で起こった錫、ゴム、油椰子、タバコの生産による経済発展は、シンガポールに植民地行政、中継貿易の中心都市としての大きな役割を付与した。人力車は、そうした都市としての機能を支える重要な足にほかならず(一九〇五―二七年には市電が走り、三〇年代には自動車の数もしだいに増してきただとはいえ、過酷ではあるが実入りの固いこの仕事を求めて広東、福建、潮州などの農村からシンガポールにやって来る中国人「苦力」は引きも切らなかつた。

その意味で、人力車の歴史は、植民地時代の「生命線」シンガポール川の舁輸送の歴史とともに、シンガポール、ひいては東南アジアの経済史を映し出す鏡ともいえる。しかし、今日の若いシンガポール人にとっては、人力車を引いてこの植民地都市を走り回った祖父ないしは曾祖父の歴史はまったく忘却の彼方に飛び去ってしまったかに見える。

シンガポール川の運命もまた同様だ。かつてはタイ、ビルマからの米、インドネシア産のコブラ、コーヒ―、砂糖、マラヤのゴム、錫、あげくのはては阿片から苦力にいたる、ありとあらゆる商品を満載した大舢 (*twakow*)、舢舨 (*tongkang*)、舢舨 (*sampán*) がひしめき、シンガポール港の水平線が見えないほどの活況を呈したこの川も急速に過去のものとなり、一九八三年九月に環境浄化措置が実施されて以後のいまや、一隻の舁もその姿を留めてはいない。――そして、ただ静かな川面のみを残すこの川の下を、満員の通勤客を乗せた MRT が今日も走ってゆく。

〈参考文献〉

- (1) *Singapore 1988*, Ministry of Communications and Information, 1988.
- (2) *The Land Transport of Singapore*, Educational Publications Bureau, 1984.
- (3) *The Singapore Lifestline*, Times Books International, 1986.
- (4) Berry, Linda, *Singapore's River*, Eastern University Press, 1984.
- (5) Warren, James F., *Rickshaw Coolie : A People's History of Singapore*, Oxford University Press, 1988.
- (6) Leinbach, T.R., and Chia Lin Sien, *Southeast Asian Transport : Issues in Development*, Oxford University Press, 1989.
- (7) 斉藤俊彦 『人力車』、クオリ、一九七九年。

(しみず はじめ／アジア経済研究所在ロンドン海外調査員)