

日本人のみた外国 カイロの公共交通機関（カルチャー・ショック）

著者	土屋 一樹
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
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	156
ページ	45-45
発行年	2008-09
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00004931

カイロの公共交通機関

土屋一樹

カイロには様々な公共交通機関があるが、どれも一長一短である。最も簡単に利用できるのは地下鉄だろう。最近料金は一律、約一〇分間隔で運行している。注意することと言えば、女性専用車両に乗りたくないことくらいである。しかし、当然ながら目的地がいつも地下鉄駅から近いとは限らない。むしろ地下鉄だけで行けるところは少ない。

地上ではバスが縦横に走っている。市内移動のためのバスには、公営の路線バスと私営のマイクロバスがある。路線バスには大型でエアコン付きバスもあるが、多くは年季もので黒煙を撒き散らしている。なぜか常時満員で、停留所でも徐行運転のため飛び乗らなくてはいけない。バス停に路線図はなく、そもそもどこがバス停かもはっきりしないので、勝手知る場所でないという利便は難しい。一方、マイクロバスは、行き先を連呼しながら走っており、定員以上は乗せないため必ず座れる。また決まった停留所がなくどこでも乗降自由である。しかしながら、ルートが分からないと終点まで行くしかなく、こちらもし勝手はよくない。

というわけで、結局、筆者は最も割高なタクシーを利用することが多い。しかしタクシーでも安穩とはしてられない。しば

しば故障する。道に迷う。そして料金でもめるのである。タクシーを拾う際には、故障で立ち往生する羽目にならないよう、まともに走っているタクシーを止めなければならぬ。道に迷わないよう、道筋は自ら確認しなければならぬ。そして料金でもめないよう、価格交渉はしない。もつとも、どのタクシーにもメーターはついているが、動くメーターを見るのはカイロに雨が降るよりもめずらしい。たいていのメーターは初乗り運賃と思われる六〇ピアストル（二二円）で止まっている。筆者は一年半

のカイロ滞在中に二回ほどメーターが動いているのを見たが、どうやら一キロメートルごとに二〇ピアストルずつ加算されるようであった。しかしながら、いつ改定されたかも分からないメーター料金は相場を反映しておらず参考にならない。さらに、誰が乗るか、どこに行くかでドライバーの期待値も変わる。同じ距離でも、外国人が高級ホテルまで行くのとエジプト人が家に帰るのでは期待値に大きな差がある。そのため、いつもは無駄な労力を避けるため極力料金交渉はしないようにしているが、地の利がないところに行くときは価格交渉せざるを得ないことが多い。運が良ければ双方が納得する料金で交渉成立となるが、しば

しば何台も交渉するか、降りる際に罵り合うことになる。そんなわけで、カイロでの移動はいつも難儀だった。

しかしながら、二〇〇六年春、カイロのタクシー業界にも近代化の波が押し寄せた。動くメーター付きの新型タクシーが導入されたのである。それ以外にも新型タクシーはエアコン付き、禁煙、そして運転手は制服を着て英語を話すとの触込みだった。当時カイロにいた筆者は早速新型タクシーに乗りに行った。果たして、新型タクシーのメーターは動いていた。運転手は殊勝にも英語で料金システムを説明し、エアコンを付けるか訊いてきた。降りるときにチップを要求されることもなかった。料金も外国人だからといって加算されるわけでもなかった。とうとうカイロにも快適な移動手段が出現したことにいたく感動した。

しかし、約一年半後、出張でカイロを訪れ久しぶりに新型タクシーに乗ったところ、メーターこそ動いていたものの、以前の初々しさは跡形もなく、短距離は乗車拒否し、チップの要求に精を出していた。そんなに簡単に慣習は変わらないようだ。結局、今日もカイロの公共交通機関は一長一短である。（つちや いちき／アジア経済研究所 地域研究センター）