

はしがき

吉田昌夫

私たちが第三世界に出かけるとき、まず目につくのが、その国の交通機関であろう。どこへ行くにも、何らかの交通機関を利用しなければならぬ。最近、慌しくスケジュールに追われて行動することの多い日本からの旅行者は、つい最も速く、最も予約をとり易い交通機関ばかりに目をうばわれがちである。しかしそこには、独自の文化や社会、地理的条件、過去の歴史と現在の政策などをうつつし出した多様な交通機関が存在する。

日本の通念では計り難いさまざまな交通機関の運営形態がそこにはある。先進工業諸国と異なり、個人業主の運営する交通機関が多いことも、その特徴の一つであろう。

はるかな昔から使用されているカヌーや牛車なども存在すれば、鉄道、バス、乗合タクシー、船舶、飛行機など新しい交通手段も導入されており、こ

の両者が第三世界では併存していることも多い。さらにはその中間技術的な交通手段ともいべき自転車や、インドネシアのベチャ、インドのオート・リキシャなども、庶民によって手軽に利用されている。そこで生活している人たちにとっては、これらの必ずしもスピーディでない交通機関は、生活に必要な足としての意味をもっている。

これらの交通機関は、その国独自の歴史の中から生まれてきたものであるが、同時に第三世界のほとんどすべての地域が経験した、植民地化の影響を色濃く残したものであるという基本的な共通性もある。道路交通の右側・左側の別は、その国をかつて支配した植民地宗主国が持ち込んだシステムによることなどが、その好例である。

また多くの国で、その鉄道は、かつて植民地経済を發展させた動脈であったともいえる。現在でも交通機関は、経済活動の動脈として物資の循環を司り、人々の移動を容易にすることで経済を円滑に働かせる役割を果たしている。また経済発展とともに新たな交通機関が形成され、庶民の暮らしの足としての交通の形態にも変化がみられる。

第三世界では例外なく、急速な都市化を経験しつつある。とくに首都における人口増加は爆発的ですからあり、最近の通勤ラッシュは目にあまるものが

ある。同時に都市と農村の関係はいよいよ密接であり、人々の往来も活発である。これらはすべて、安価で頼りになる交通手段を、以前にも増して必要とする要因であるといえよう。これらの新しい状況に対し、交通機関がその本来の目標である利便さ、快適さ、安全性を確保するには、まだ時間がかかりそうである。

本書で取り上げたような交通機関の現状を見ると、そこに住む人々の暮らしに照らして、伝統的な交通手段がなぜいまでも重要なのかに私たちは注目したい。古いものにはまだまだ利用価値があることを考えてみたい。第三世界に見られる多様性にそれぞれ意味があり、住民がまことにうまくそれを利用していることがわかるであろう。

(よしだ まさお／アジア経済研究所総合研究部研究主幹)