

## Ⅱ 東南アジア



客待ちをしながら談笑するベチャ引きたち  
(インドネシア、ジャカルタ 写真：三平則夫)

## 1 フィリピン

### メトロマニラの交通機関

福島光丘

フィリピンの代表的な交通機関、なかでも庶民の足の主役といえは、「ジープニー」をおいてない。外見はもとよりその利用方法は異色である。都市部の交通機関にはジープニーの他に、これも少々異色だがあまり知られていない「トライシクル」、もちろん日本と同様、路線バス、タクシーがある。多くの途上国と同様に、鉄道はほとんど発達していない。海上輸送は貨物の四〇%、乗客の一〇%を扱う。庶民は、帰郷には飛行機代が高いから船を使う。しかし、古い船が多く、積み過ぎ乗せ過ぎが常態で、コスト高、事故多発の原因になっている（藤森稿参照）。ここでは主にメトロマニラの「庶民の足」をみることにしよう。

**短距離輸送を** 「道路の王者」とも呼ばれるジープニーは旅行案内書にもあるように、も担うジープニー ともとは戦後に駐留アメリカ軍から払い下げられた軍用のウィリス・ジープに屋根を付け、車体を延ばしたりして、乗客輸送用に改造したのが始まりである。今日では、大小のメーカーで主に注文生産されている。サラオ、フランシスコ・モーターなどが大手である。

エンジンは中古輸入のいすゞ製ディーゼル、その他の主要部品も輸入品だが、亜鉛引き鉄板で作られる車体その他は手作りの国産品。計器がまともに動いているのはまれ。塗装もなく、地の鉄板のままです。飾りのないのも見かけるが、多くは派手な原色で車体を塗り分け、バンパーに馬の飾り、長く突き出たポールにビニール・テープをなびかせ、乗客を求めて通りを我が物顔に走り回る様子は、まさに「道路の王者」である。一九七四年の調査によれば、メトロマニラのラッシュ時には三万五〇〇〇台のジープニーが交通機関利用者一〇〇万人の七七%を運んだ。ジープニーは数キロ毎から一〇キロ毎くらいの短距離線を走り、同調査では七四四ルート、延長五五〇キロ毎をカバーしていた。

ジープニーは、輸送効率が悪く運転マナーの悪さから道路混雑の元凶とされながらも人気があるのは、交通規則もなんのその、他の車は気にもせず、手を挙げれば道路脇に寄ってきて何処でも乗れ、声を掛ければ何処でも止まってくれる、いわば「ドア・トゥ・ドア」の便利さにある。十数年ほど前にバス、ジープニーは新設された停留所外の停車が禁止されたが、ほとんどのジープニーは守っていない。強い陽射しの中、少しの距離でも歩くのが嫌いなフィリピン人はよく利用する。しかし、地理を知らない外国人が足代わりに使うのは難しい。

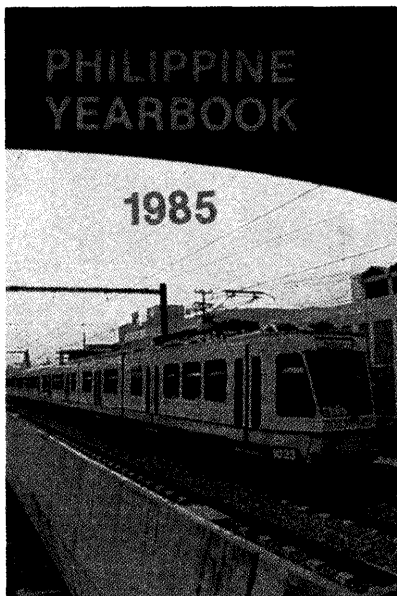
第一に、車体の横やフロントガラスに終始点・主な通過地点が書いてあるが、それだけでは自分の目的地を通るかどうかわからないことが多い。これはバスでも同じことで、路線図などないから、当たりをつけたジープニーのドライバーか周りの人に聞くしかない。

次に料金が問題。近距離なら最低料金は一ペソだが、少し長いと追加料金を取られる。タガログ語がわからないときは「バヤッド・ホ、キャップ」(料金、行き先の地名)と言いながら、五ペソをドライブバーに差し出せばよい。適当にお釣りが返ってくるから、次回からはその金額を出す。降りるときは「パラ・ホ」(停めてください)と言うか、天井をドンドンと叩けば、停まってくれる。

慣れれば便利だが、排ガス規制は無きに等しいから、顔と鼻の穴が真っ黒になるのは閉口する。これは、もつと長距離を走るバス、あるいはエアコンのない普通のタクシーでも同じだが。バス、タクシー、ところが最近、長距離バスにはエアコン付き(車内は概して普通のより綺麗)トライシクルが増え、人気がある。ただし、最低料金は普通バスの一ペソに対し五ペソくらいで高い。

タクシーはメーター制(大阪のタクシーの中古)だが、時に早く回転するメーターがあるから、要注意。また、ホテルで客待ちしているエアコンタクシーは快適だが、最低でも三〇ペソ、普通の二〜三倍は取られる。

トライシクルはオートバイの横に乗客用の箱をつけた三輪車。ビレッジや一定街区内で営業する軽便な乗り物である。狭い座席に二人、その前に中腰で一人あるいは大きな荷物に乗っているのが時々見られる。



マニラのタフト通りの高架を走るLRT

### 高架電車のLRT

メトロマニラには戦前は路面電車が走っていたが、いまはない。

現在は、一九八四年に部分開業した小型軽量のライト・レイル・トランジット（LRT）がある。これは国内空港付近タフト通りのバクラランからリサール通りの北、カロオカンまで約一五キロの高架を走る。車両はベルギー製、定員は三七五人、二～三両連結で一五駅を結んで三～五分間隔で運行されている。料金は全区間二・五ペソ、特定区間一ペソである。当初は全区間一律料金でとくに近距離の場合ジープニーに比べ割高であったため、利用率

は低かった。しかし特定区間料金の設定、高架を走り、悪化する路面の混雑や悪天候の影響を受けないことから近年人気が出ている。

筆者も二度ほど利用したことがある。ジープニーと違ってどこからでもというわけにはいかず、また高架駅まで登らねばならないが、運行時間はほぼ正確、車内も清潔でなかなか快適である。悪化する一方の交通事情を緩和するには最適であろう。

ただし、タフトヤリサールの真ん中を不粋なコンクリートの支柱が占め、通りは片側一車線ずつ狭まり、薄暗く、かつての広々とした大通りの景観が失われたのは残念である。現在、二号線の建設計画があり、リサールとレクトの交差点から東一五キロ位のクバオを結ぶ予定である。

自動車に遅れ 最後に、鉄道は、ルソン島にフィリピン国鉄(PNR)路線、メトロマニラをとる 鉄道 ラのLRT、それに砂糖プランテーション内の砂糖キビ輸送に使われる軽便鉄道があるにすぎない。

国鉄は、マニラのツツバン駅を起点にラウニオン州ダグupanに至る北線(二九五キロ位)、アルバイ州レガスピの北トラベシアに至る南線(四五七キロ位)が幹線で、北線のタルラクからサンホセの支線(五五キロ位)とメトロマニラ周辺では通勤支線を運行している(九六%単線)。しかし、維持管理が悪く、バス、トラックに対抗できないのが現状である。

(ふくしま みつお/アジア経済研究所調査企画室主任調査研究員)