

## バンコクの庶民生活とトクトク

重富真一

自動車主体 かつて「東洋のベニス」と呼ばれたバンコクも、いまや運河はほとんど埋  
の交通体系 め立てられ、その上を自動車が行き交う街となってしまった。人口の増加  
にともない、他の途上国の大都市同様、ここでも交通渋滞は毎日のことである。

このようなバンコクの交通手段をまとめてみると、図示するようになる。首都圏内交通におい  
ては、鉄道はほとんど意味をもたず、水上交通も、チャオプラヤー河沿いに限られるから、バン  
コクの交通はほぼ自動車に頼っているといつてよからう。

このうち、公共の足となる部分に、バンコク庶民の生活が映し出されている。

車による公共の輸送手段としてあげた六種類のもは、各々違った機能をもっている。庶民が  
単純な移動の際に最も利用するのが公社バスおよび民間のミニバスであろう。エアコンのないバ  
スは二バーツまたは三バーツ（一バーツ＝約六円）であり極めて安い、外の熱気と排気ガスが入  
り、快適なものとはいえない。公社バスには、エアコン付きのものがある。シートが長距離バス

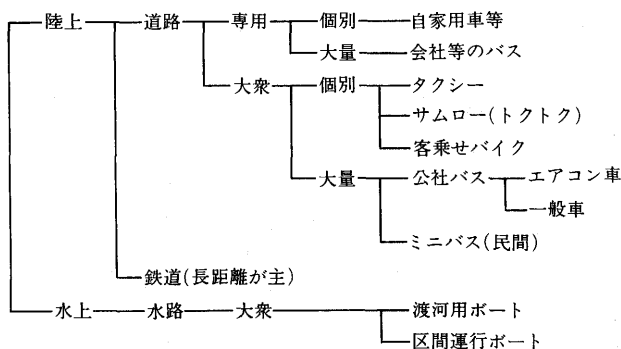
## II 東南アジア

風になっていて、乗り降りには不便だが、座ってしまえば快適である。ただし、料金も高く、距離に応じて五〜一五バーツ。主に郊外からの通勤・通学に使われているようだ。

エアコンバスより快適に移動したい向きには、タクシーがある。いまやほぼすべてエアコン付きである。料金はさらに割高となり、距離と交渉能力しだいであるが、三〇〜八〇バーツといったところか。

このタクシーとバスの間位置するのがサムローと「客乗せバイク」である。これらは、タクシー同様、個別に呼び止め価格交渉して利用する。サムローはオート三輪の荷台部分を座席にしたものであるし、「客乗せバイク」というのは要するにオートバイの後ろの座席に客を乗せるだけのことであるから、快適性という点でタクシーからは数段落ちるが、料金は安い（サムローが距離に応じて一〇バーツから、バイクはだいたい三〜一〇バーツ）。しかしこれらは、タクシーやバスでは

### バンコクの交通機関



(出所) バンコク日本人商工会議所『タイ国経済概況』1982〜83年版を  
加筆・修正。

代替できない機能をもっているのである。

「客乗せバイク」は、バスやタクシーの来ない小路を主に走り、幹線道路と小路の奥にある家・事務所との間で乗客を運ぶ。時には渋滞した幹線道路をすり抜けるために使われるが、走行範囲を制限されているので、そう遠くへは走れない。

これらの乗物に比べると、サムローは最も多様な機能をもち合わせ、庶民にとって他で代替できない重要性をもっている。

サムロー（トク 「サムロー」はタイ語で「三輪」の意味であり、もともとは自転車の後ろトク）とは何か に人力車の座席をとりつけたものの呼称である。現在も地方都市では「人力」のサムローが多い。バンコクではこの「人力」のほうは禁止されていて、代わりに写真にみるようなオート三輪のサムロー（やかましいエンジン音を擬して「トクトク」と呼ぶのが普通）が走っている。

このトクトクの機能をあげると、次のようになるのではないか。

- ① バスが行かないところ（または乗り換えが面倒なところ）へ安く速く行く。
  - ② タクシーが入りにくい小路や渋滞した幹線を走る。
  - ③ 大きな物、汚れる可能性のある物を運ぶ。
  - ④ 外国人観光客が「途上国に来たんだ！」という気分を味わう。
- ①は多くの場合、近距離の移動に使われる。タクシーでは割高になるし、小回りがきかない。

## II 東南アジア

②については「客乗せバイク」も一部代替可能だが、一人しか乗れない、狭い範囲しか動けない、といった制約がある。③、④の機能は、他の公共の乗物では代替できない。④の外国人はいつでもよいとして、バンコクの庶民にとつて③の機能は極めて重要である。

バンコク庶民の家庭では、工場や会社に出て働く者の収入だけではやっていけないことが多い。そこで、家族の誰かが何か商売をやって家計の足しにしている。例えば菓子を作って軒先で売る、新聞や雑貨を売る、あるいは、人を雇って縫製をさせる、等々。こういった小さな商売をやっている人々も仕入れを主に市場や大きな商店に行かなければならず、その帰りの大きな荷物をどう運ぶかが問題になる。自家用車を持たない庶民のこと、ここで活躍するのがトクトクである。

身近な例をあげると、わが家の近所の市場に屋台を出して鳥料理を売る女性は、四日に一度ニワトリを仕入れに卸売市場へ行く。同行させてもらったことがあるが、朝五時



バンコクの街角を走るトクトク



卸売市場にて。荷物のわきに窮屈そうに座る荷主

に、契約してあるトクトクを迎えに来させ、二〇分ほどぶつとばして卸売市場へ。そこで殺したてのニワトリ四羽と他の材料を仕入れ、またすつとんで帰って来た。この往復料金が八〇バーツ。タクシーだったら一〇〇バーツ以上かかるところ。しかもトリの水がポタポタ落ちるから、タクシーでは乗車拒否にあうのがオチである。この女性はトリ料理を売って月に約一万バーツの純収入をあげており、トクトクは代わるもののない重要な生活手段なのである。ちなみに、大手企業の大卒初任給が約三〇〇〇〜五〇〇〇バーツである。

ニワトリのような物から、荷台からはみ出すほどの大袋に詰め込まれた布地や大きなかごに入れられた野菜などを、トクトクがその荷主とともに運んでいるのを見かける。時には、バイクを乗せているものまであり、こういった大きなもの、汚れるものは、トクトクでなくては運べない（もちろん、もう少し大きな商人になれば一トン・ピックアップを所有している）。

### トクトクの将来

このトクトク、もともとは三十年ほど前に日本で走っていたダイハツミゼット（オート三輪）を改装して使い始めたものである。しかし、ウルサイ、アプナイ（急に方向変換をする）、キタナイ（空気を汚す）と三拍子そろっているため一時は禁止の方向に動き、いまでも登録台数の上限は八〇〇〇台に制限されたままである。実際の登録台数は七四〇五台（『プーチャットガーン』誌一九八八年七月二十五～三十一日）という。エンジンは日本からの輸入であるが、その他はすべてタイ製で、“ダイハツミゼット”の姿はとどめていない。かつてはそれでも車体の後ろに“Daihatsu”と打ち抜いていたのだが、今やそれも“Thailand”に変わりつつあり、名実ともにタイの国産車となったことを誇示するかのようだ。

いや、もはやトクトクは国産車というだけにとどまらない。いまや世界の十二カ国に輸出されているのだ。バングラデシュやナイジェリアなどの途上国へはミニバスとして。そして日本へも、宣伝媒体を兼ねた輸送車として。

トクトクは、バンコクの庶民の必要に應えて三十年間走りつづけてきた。近い将来、日本の街角にも“ダイハツ”ならぬ“タイランド”が普通の光景になるのかも知れない。

（しげとみ しんいち／アジア経済研究所在バンコク海外派遣員）