

## 当世「庶民の足」事情

堀井健三

## 安いバス、タクシー

マレーシアはいまの日本と比べて、所得水準の差異を考えれば、立派なマイカーの国といえる。通勤電車という便利な公共の交通手段がないから、自家用車がないことによつて生ずる不便さは想像以上である。しかし、もちろん自家用車を持ってない人も多い。

そこで、低所得層世帯や若者はバスかタクシーを利用せざるを得ない。したがつてタクシーもバスもきわめて運賃が安い。クアラルンプルのタクシーは必ずメーターがついているが、基本料金は七〇セントである。しかし、実際には五〇セントの割増し金及要求されるから、一リンギ二〇セント（一リンギ約五〇円）で、日本の電車、タクシーやバスと比べていかに料金が低いかがわかる。それでもタクシーは一般に所得水準の低い者にとつては、一人で乗るには負担が重いから、三―四人と組んで乗ることが多い。

料金が安いことは、逆からみれば運転手の稼ぎも少ないということである。クアラルンプルで

タクシーに乗ると、必ず運転手に一カ月当たりの稼ぎを聞くことにしている。もちろん、答えは運転手によってまちまちであるが、平均して一カ月当たり六〇〇〜八〇〇リング（三万から四万円）という答えが多い。子供が二、三人いると、いかに物価の安いマレーシアでもこの稼ぎでは苦しい。

したがって、運転手はいろいろな手を考える。第一は短距離の乗車拒否。第二はお客が乗っていても、途中でまたお客を拾う、同方向のお客だとそのまま相乗りで走るのである。第三は空いている時間に他人に賃貸しする、等々である。また、通勤者の送迎を数人まとめて行ない、一人一カ月いくらと契約することもある。自分で車を持っている者は他人に貸すこともあるが、他人のタクシー車で運転する者は、一日の賃貸料が最低四〇リング前後であるから大変である。タクシーの稼ぎだけでは不充分なので、空いている時間をレストランやバーのボーイをして家計を補っている例にもいくつか出会ったことがある。

マレーシアでは単車も「庶民の足」といってよいであろう。日本の若者みたいにスピードとスリルを味わうために単車を買うのではなく、日常生活の便宜のために買うのである。また前後に子供や女性を二、三人乗せて走る単車もよく見られるが、これは日本から輸入のあと現地で座席を長く改良し、妻と子供を乗せて走れるようにしているのである。

増えた華人タ　いまクアラルンプルでタクシーに乗ると、華人の運転手に当たることが一  
クシー運転手　番多い。一九六〇年代中頃から七〇年代前半までは、マレー人とインド人

の運転手が多く見られたものである。新経済政策（一九七一一九〇年、別名マレー人優先政策またはプミプトラ政策といわれる）の影響で、マレー人に優先的にタクシー車の個人所有を認めたため、いまはそれらマレー人は他人に転貸している例が多い。またタクシー会社もマレー人による経営が増加し、しだいにマレー人の運転手も増えてきているが、それ以上のスピードで華人運転手が増加し、現在タクシー運転手の五〇～六〇%が華人によって占められていると思われる。

もともと華人はタクシーの運転手のような、実入りのよくない職業には従事したがらなかった。しかし、新経済政策の影響により他の有利な雇用機会がマレー人に優先的に与えられるようになった結果、華人の雇用機会は相対的に減少し、タクシー運転手に止むを得ず就業している高学歴華人が多くなってきたのである。こうした現象は一九七〇年代の中頃以降、とくに目立つようになっている。

**長距離旅行も** 庶民にとって、日常生活における交通手段の確保に劣らず、長距離旅行でバス、タクシーで 何に乗るかは苦勞である。長距離旅行の方法には飛行機、汽車、バスと長距離タクシーの四つがあるが、庶民に最も便利がられ、愛好されているのが長距離バスとタクシーである。最近はとくに長距離バスがしだいに利用度を増しつつある。

しかし、昔から庶民の足として利用されてきた長距離タクシーも依然として健在である。長距離タクシーは、通称「アウト・ステーション」といわれる。都市間を結ぶ長距離しか運転しない「アウト・ステーション」のタクシーには、メルセデス・ベンツが四人乗客用車として利用され、

非常に乗り心地がよい。(ちなみに普通のタクシー車は日本の小型車である。) 長距離タクシー料金は都市間の距離を勘案して決められ、バスより若干高くなっているが、問題は四人の客が揃うまで待たねばならないことである。定刻出発のバスに比べ、急いで出発した時は長距離タクシーは困るのである。そうした時は一人で二〜三人分の料金を払えば出発してくれる。

筆者は以前、地方に実態調査に出掛ける時は、いつも自分で車を運転して行ったが、いまマレーシアで地方に行く時は長距離タクシーを愛用し、それでもできるだけ一人で一台チャーターすることになっている。四人同席は旅先で見知らぬ人と仲良くなれるという利点があるが、長距離の同席はやはり疲れる。それと一人で乗ると好きな場所で止めてもらい、



遠出する客を乗せるアウト・ステーション・タクシーと運転手  
(写真：吉田昌夫)

休息することができ。また運転手の身の上話を聞きながら言葉の勉強ができるのも一人乗りの長所である。

**地方都市で命 べチャ（自転三輪車）** はいまのクアラルンプルではまったく見ることができ、**脈保つべチャ** きなくなってしまう。一九七〇年まではときどき華人の老人がカラ傘をべチャに結わい付けて走っている風景が見られたが、近代化したこの街からは消え去ってしまい、寂しい思いがする。

しかし、地方の都市に行くときまだべチャは健在であり、庶民にとってはなくてはならない足である。その代わり、地方都市ではタクシィが町中を流していないので不便をするのは、どの国でも同じである。

べチャは気軽でいかにも庶民的な乗り物であるが、困るのは定まった料金がなくことである。タクシィやバス、長距離タクシィも規定の料金があるが、べチャだけはない。地元の人たちだと長年の習慣で距離と料金との関係が感覚的に身についているのでトラブルは起きないが、外国人が利用する場合には乗る前に値段の交渉をしたほうがよい。筆者も一度、値段を交渉せずあとで大もめになり、ホテルの従業員の仲裁を仰いだ苦い経験がある。それに反し、マレーシアのタクシィは安く、安全で、法外な料金を要求されることは最近とくに少なくなった。

**取得容易な運転免許** 自家用車の普及と関係してくるのが運転免許の制度である。一般に東南アジア諸国での小型車の運転免許取得はかなり容易である。もちろん、運転

免許をもらうには国家試験に合格しなければならないが、“国家”というにはあまりにも試験風景は牧歌的である。運転練習も教習所ではなく、個人の資格のある人が、自分の車で練習させてくれる。試験はいたって簡単である。筆者はマレーシアで取得した国際免許で日本でも運転できるが、積極的に自家用車を買う気にはどうしてもなれないのは、自分の運転にあまり自信がもてないからかも知れない。

事実、マレーシアの“庶民の足”で大きな問題の一つは事故が多いことである。とくに長距離運転に多い。年間の交通事故死は二〇〇〇人以上に達する。人口は日本の八分の一でありながら、交通事故死は五分の一であり、きわめて事故死亡率が高い。人口密度、道路の距離等々を考慮すれば、実質的にはもっと高い事故死亡率になるだろう。マレーシアの庶民もこうした大きな危険のなかで、しかも多くの不便を忍びながらいろいろな交通手段に頼って生活しているのである。

(ほりい けんぞう／大東文化大学教授)