

親しまれる乗り物「ベチャ」

井草邦雄

生活に密着した インドネシアに旅行したことのある人に、最も印象に残った乗り物は、と庶民の交通手段 尋ねれば、ほとんどの人は「ベチャ」と答えるだろう。

自転車を改造したこの三輪の車は、その珍妙な形と親しみのある存在で何といってもインドネシアを代表する乗り物の一つである。熱帯の炎暑の中で歩くのはとてもつらいし、町中ではタクシーの利用もままならない。ペモやミニ・バスと呼ばれる公共運搬手段も、ほんの近くまで往復したり用事を足したりするには不便である。この点、ベチャは交渉さえすれば、どんな狭い道でも入っていつてくれるし、ドア・ツー・ドアで乗客や荷物を運搬してくれる。

第一に、のんびりした乗り心地がよい。何しろ、写真に見るように、ひさしのついたオープンカー風なので、涼しい風がどんどん入ってくるし、周囲の光景を楽しみながら適当なスピード感で走行してくれる。

急な雨にあっても、前の座席にビニールで覆いをしてくれた上、目的地につけば、傘を差しか



市場での買物客を送るベチャ (写真：三平則夫)

けて玄関まで送る、というぐあいである。こういう時は、何がしかのチップをはずまねばならないが、これほど行き届いた乗り物は他に類例をみない。

しかし、乗っているほうはいくら心地良くとも、ベチャのこぎ手のほうは、さぞかしきついだろうと、客としては、妙に心が落ちつかないのも事実である。彼らはわずかな坂でも、汗だくになりながら渾身の力でペダルを踏みしめなければならない。まして、猛暑の中である。

しかし、彼らは、すこぶる陽気で、こだわりがない。十年ほど前、私はジョクジャカルタという町に住んでいたが、そこは遺跡のある街なので、気が向けば、道々での観光案内や街のどこで「パティック」が安いなどと助言までしてくれた。

そのかわり、料金の交渉となるとすこぶるタフである。乗る前に料金をしっかり決めておかないと平気で十倍ぐらいの値段をふっかけてくるし、ほんの近くの

II 東南アジア

バンドンの交通手段

女性
社会

場所でも、「遠いから」と
 いて特別料金を求めたり
 する。バーゲニングにこそ、
 彼らの真骨頂があるのだ。
 きつい労働によって生活を
 支えている彼らにとっては、
 この交渉の場こそ真剣勝負
 なのである。
 さて、このすこぶる人間
 臭にあふれた乗り物ベチャ
 は、外国人の感傷を別とし
 て、インドネシア人の間で、
 最も生活に密着した庶民の
 交通の手段の一つであるこ
 とは間違いない。

表1 インドネシアにおける交通手段の概要

<陸上交通>

鉄道

鉄道総延長 ¹⁾	12,480km
鉄道乗客数累計	4900万人
延べ乗車キロ数	7,327千km

道路交通 (1985年)

道路延長 234,059km

自動車登録台数 (1987年)

乗用車	1,170,103台	バス	303,378台
トラック	953,694台	オートバイ	5,554,305台

<海上輸送>²⁾(1984年)

内海一般運行船	398隻	500,661DWT
特別運行船	3,669隻	6,189,684DWT
ローカル運行船	1,220隻	186,021BRT
民衆船	3,807隻	318,832 M3

<航空輸送>³⁾(1986年)

運行便数 (出発便)	261,043便
乗客数 (出発便)	2,116,905人
乗客数 (到着便)	6,804,077人

(注) 1) 鉄道は、ジャワ、スマトラ地区のみで運行。
 2), 3) 内国輸送のみ。

(出所) Central Bureau of Statistics, Indonesia, *Statistical Yearbook of Indonesia 1988*.

学者のスピギョコ氏によるバンドン（西ジャワ）の町での調査（一九八二年）によると、一般の人の利用する交通手段として、表2や図1、2のような結果が出ている。調査結果はやや古いが、七〇年代の自動車の普及によって、路線バスやトラックを改造した小型ミニ・バスの利用度かなり高くなっているが、近距離の往復、市場への買物、通学など、ベチャもまだ相当な比重を占めていることがわかる。

道行くベチャよ、ベチャ引きさん　食いぶち求めてお客を探す、

こいでこいで　ペダルをまわし　したたる汗で遠くまで

朝も早よから日が沈むまで　西へ東へ南へ北へ

雨や暑さはものともせず　ベチャよ　ベチャよ　ベチャ引きさん

これは、インドネシアの子供たちの間でよく唱われる歌である。ベチャが庶民の中で親しまれる存在であることを示すものだろう。

ベチャの源流　実は、この三つの車輪を持つ特異な形の乗り物の歴史は意外に新しい。イ

は日本から　インドネシアでは、第二次大戦前からぼつぼつ登場していたものが、一九五〇年代にあつという間に広がった。七〇年初めごろの全盛時代には、ジャカルタで一五万台あつたというから全国では五〇万台以上に達していたろう。

同種の乗り物は、南・東南アジアにも広くみられるようで、バン格拉デシュでは、「リキシャ」、シンガポールでは「トライショウ」と呼ばれている。リキシャは日本語の「人力車」が語源で、

II 東南アジア

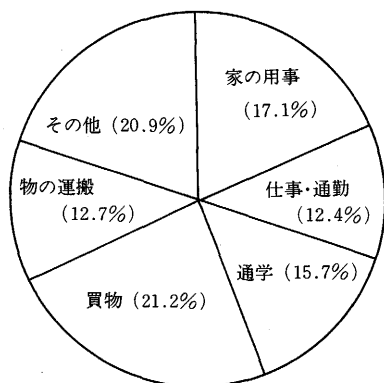
表2 バンドン市内における公共交通手段

	乗客数 (人)	ルート	料金方式	平均距離 (km)	平均料金 (ルピア)	平均スピード (km/時間)
ベチャ	2	家→家	交渉	1.5~2.5	100~300	10.0
バジャイ ¹⁾	2	家→家	交渉	3.0~5.0	200~500	15.0
ベモ ²⁾	7	路線	定額	4.5~10.0	125	15.0~30.0
ミニバス ³⁾	10~15	路線	定額	10.0~15.0	125~250	15.0~30.0
バス	48~60	路線	定額	10.0~20.0	100	15.0~20.0

- (注) 1) スクーターを改造して作った三輪車風の乗り物。乗客は2人程度で、ベチャを自動車にした“ヘリチャ”(ジャカルタ)と同種の乗り物。
 2) 30年前日本にあった“ミゼット”風の三輪自動車を乗客輸送に使った乗り物。
 3) ホンダ、三菱、トヨタ等の小型トラックを改造して作った乗り物。都市内・都市間の中距離輸送に多く使われる。

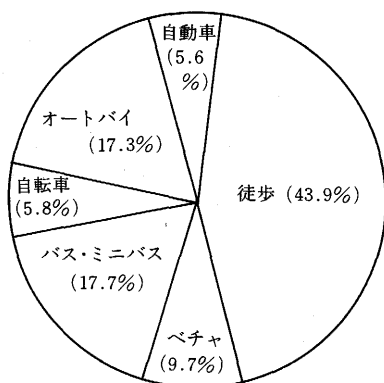
(出所) 参考文献(2)。

図2 ベチャの利用目的



(出所) 表2に同じ。

図1 バンドン市内の交通手段



(出所) 表2に同じ。

明治時代に、日本の人力車が「南方」に輸出され、東南アジアの都市部を中心に普及し、後に、自転車式の三輪車に改良され、安価で便利な乗り物になって普及したのが、源流となっている。いずれも運転手が前に乗る形で、インドネシアのように後ろからペダルをこぐ方式とは異なっている。しかし、安価で便利な庶民の乗り物であることに変わりない。

ところで、このベチャ、場所柄によっていろいろ形と個性があつて興味深い。中部ジャワのスマランのものは座席が高く後ろに反った形をしている。東部ジャワのスマランは車体がやや低くシンプルなデザインが特徴、スラバヤは車体が長めである。ジョクジャカルタのものは派手な絵模様があつて席が広い、といったぐあいである。

「ベチャ業」襲う さて、このベチャ、カネもコネもない底辺の住民がてつとり早く仕事にあたりつづけたための格好の働き口となつておることを忘れてはならない。ジョクジャカルタにあるガジャマダ大学が、一九七〇年代にこのベチャ引きの生態を調査したが、ベチャを自分で所有しているものは一割程度にすぎず、あとはベチャの親方から一日単位の賃借りをして商売をしている。通常親方は二〇―三〇台のベチャを持ち、一日三〇〇―四〇〇ルピア（七年当時）くらいで賃貸している。ベチャ引きたちの一日の稼ぎは六〇〇―八〇〇ルピアであるが、それでも一日の食費扶持くらいは何とか手に入る。彼らは、同郷のベチャ引きか親戚などから親方を紹介してもらい、ベチャ引きになるのが普通だ。面倒な手続きもいらぬし、資本も必要ない、頑健な身体と働く意欲さえあれば十分である。

しかし、最近、このベチャが大都市にあって、徐々に隅に追いやられる傾向になってきた。モーターゼーションの影響で客が減ってきている上に、都市交通渋滞の原因だとして排除されつつある。ジャカルタ等では、ベチャの禁止令が出され、数千台のベチャが強制的に廃棄させられた。時代の波は、「ベチャ業」にも襲いかかってくる。実際、彼らベチャ引きの収入も昔に比べ減ってきたし、自由に町中を走れなくなった。また、時には、警官に交通違反だとして捕まり、しこたましかられた上、罰金を取られることもある。毎年、商売はきつくなっている。

しかし、都市の底辺住民にとって重要な働き口であると同時に、利用者にとっても小回りがきいて安価なこのベチャが容易に消えるとは思われない。大都市の周辺部や、小さな町では、重要な運搬や交通の手段として名称や形は変わってもインドネシアで長く生き残っていくことになる。

〈参考文献〉

- (1) Sartono Kartodirdjo, *The Pedicab in Yogyakarta*, Yogyakarta, Gadjak Mada University Press, 1981.
- (2) Budhy T.S. Soegijoko, *Becak as a Component of Urban Public Transportation in Indonesia*, Prisma, June 1984.
- (3) 村井吉敬『小さな民からの発想』、時事通信社、一九八二年。

(いぐさ くにお／アジア経済研究所総務部参事)