

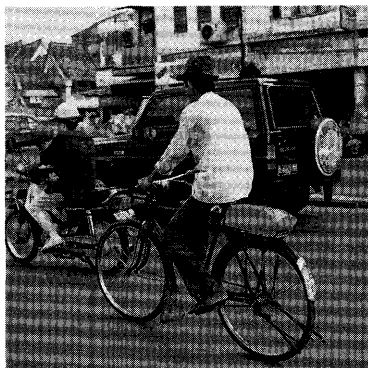
大都会に活躍する庶民の足

佐藤百合

ジャカルタの多様性

ジャカルタは、さまざまな異質なものを包み込む大国インドネシアの縮図だ。市バスに乗り込むと、同じ車内に一目でポリネシア系とわかる肌の黒い髪の毛のちりちりの男性もいれば色白で目もとパッチリのメナド（北スラウェシ）「美人」もいるというふうに、ここには、全国各地から集まってきた肌の色・顔立ち・言葉・宗教・慣習の違う人間たちがひしめき合っている。

ジャカルタの多様性は、人種と文化の多様性にとどまらない。高層ビルのすぐ裏の川沿いには今でも掘っ立て小屋が立ち並んでいる。同じパイヤー一つ買うにしても、高層ビルの高給ビジネスマンがスーパーで買う値段と掘っ立て小屋の住人がパッサール（市場）で値切りに値切って買う値段とは二―三倍は違うだろうし、一回の食事の値段になると高級レストランと屋台とでは一〇倍から一〇〇倍も開きが出てくる。さらに、彼らの日常的「足」となれば、一方は一台一億ルピア以上する最高級車メルセデス・ベンツで（円換算で約八〇〇万円だが庶民感覚では文字どおり



オジェック。後ろのクッション
つき荷台は立派な客席

一億円である）、他方は「遠くても近くても一〇〇ルピア（約八円）」（長らくこれが合言葉だったが値上げされて現在は一五〇ルピア）のおんぼろ市バスで、というぐあいだ。さまざまな人種が集まり、金持ちと貧乏人が隣合わせに住むジャカルタでは、生活スタイルに多様性が生まれ、それが交通にも反映されてくる。

階層的な交通手段

人口八五〇万のジャカルタ市には現在六三万台（一九八六年の登録車両数）の車（四輪車）が走っている。これらのほとんどが個人や会社所有の乗用車・商用車・バス・トラックで、六〇万台以上を占めているとみられる。残りの数万台が公共交通機関ということになるが、台数こそ少ないけれど、少なく見積もっても一日平均四〇〇万〜五〇〇万人（バイチャイやベチャを含まず）を運んでいる。その利用頻度の高さと種類の多さは、そのままジャカルタの大きさと多様性を反映している。

どこの途上国の都市でも、市内の公共機関はだいたい中距離輸送を担う路線バスとタクシー、短距離輸送を担うオート三輪（人力三輪）の三種類くらいに分かれるが、ジャカルタの場合は路線バスだけで大型の市バス、マイクロバス型のメトロ・ミニ、トヨタ・キジャン（トヨタ

の現地仕様ピックアップを改造した小型のマイクロレットの三種類があり、さらにオート三輪も三種類、つまり路線を走るベモとドア・トゥー・ドア型のバジャイとヘリチャがある。このほかもちろん人力三輪車ベチャもいまだ健在だし、ベチャのいないところには客乗せバイク、オジェックが活躍する。これらの乗り物がそれぞれの持ち分を生かし、相互に補完し合ってきめ細かい庶民の交通網を形づくっている（表参照）。

庶民の足がなぜこのように庶分化したわけ 民の交通体系が細分化しているかといえ、一つにはこの国では自動車の値段が日本の二―三倍とべらぼうに高く、庶民にとって自家用車を持つなど夢のまた夢、という現実があ

ジャカルタの主要な公共交通機関

種 類	呼 称	乗客数 (人)	カバーする範囲			路 線 と 料金方式	料金帯 (ルピア)	台数 (1986年)
			幹線	支線	路地			
市バス (普通) (急行) (冷房付き急行)	ビス・コタ	30~80	○	○		路線 定額	150	2,322
	バタス	50	○			路線 定額	250	
	バタスAC	50	○			路線 定額	250	
乗合マイクロバス	メトロミニ/ コバジャ	15~30	○	○		路線 定額	150	3,566
乗合小型バス	マイクロレット	10~15		○	○	路線 定額	150~250	4,146
乗合オート三輪	ベモ	7		○		路線 定額	150	1,096
オート三輪 (先導型)	バジャイ	1~3	×	○	○	任意 交渉	500~2,500	13,400
(後押型)	ヘリチャ	1~3	×	○	○	任意 交渉	500~2,500	n. a.
人力三輪車	ベチャ	1~3	×	×	○	任意 交渉	200~1,000	n. a.
客乗せバイク	オジェック	1			○	任意 交渉	300~1,000	n. a.
客乗せ自転車	オジェック	1			○	任意 交渉	300~1,000	n. a.
タクシー	タクシー	1~5	○	○	○	任意 定額	400~7,500	8,648

(注) ×は禁止範囲。

(出所) 筆者作成。台数については、*Jakarta in Figures 1987*, Jakarta Statistical Office.

る。インドネシアは自動車国産化計画を進めているが、とくに乗用車の場合は組立部品のほとんどを輸入しており、輸入部品には輸入コストに加えて輸入関税一〇〇%がかかるほか、付加価値税一〇%、奢侈品販売税三〇%が加算される。この結果、一三〇〇CCクラスの小さな乗用車でも三五〇〇万ルピア（約二八〇万円）もする。いくら月賦制度があるとはいえ、これでは月給二〇万〜四〇万ルピアの普通のサラリーマンはいうまでもなく月給二〇〇万ルピアの高給マネジャーでさえ考えてしまうだろう。乗用車を自家用車として所有するのはジャカルタ市民のほんの数パーセントにすぎないのだ。サラリーマンの手が届くとしたら、輸入部品が少なく比較的価格の商用車キジャン（それでも一四〇〇万ルピア）などが、あるいはオートバイか、ということところである。

二つめには、地下鉄はもとより路面電車も水上交通もないために、通勤・通学・買物など日常の足はクルマに限られるという事情がある。植民地時代からの歴史をもつジャワ鉄道は、現代のジャカルタではあまり意味をもっていない。ジャカルタ市の鉄道の利用客は現在一日平均六万人だが、主として地方との往き来に利用されており、市内の交通手段としては例えば市バスの一日二〇〇万人という輸送力とは比べものにならない。

庶民の交通体系が発達している三つめの理由には、ジャカルタの人たちがあまり歩きたがらないということがある。数次にわたる廃止計画にもかかわらず路地では依然としてベチャが活躍している背景には、炎天下を二〇分歩くよりはベチャに七〇〇ルピア払ったほうがいいと考える

人々の多いことを示している。これを怠惰だとみる向きもあるが、むしろ常夏の国の人々の生活の知恵というべきだろう。

ビス・コタ、ミクロ 目抜き通りのタムリン通りから一つ交差点をレットとバジャイ 曲がると、とたんに喧騒の街ジャカルタの真骨頂があらわれる。大通りの通行を規制されている乗合バスやオート三輪が姿を現わし、大小さまざまな乗り物がひしめき合い、そのすき間を抜けて悠々と横断する人々、新聞・雑誌・煙草・ミネラルウォーターを売る少年たちが行き交う。大型バスのエンジンの爆音にバジャイの高音のクラクションが重なり、黒煙と排気ガスに路肩の屋台の揚げ物の油臭さが混じり合って、通りは渾然一体となっている。

まずいちばんの我が物顔は、唯一公営の公共機関で大型の市バス（通称ビス・コタ）だ。市内の幹線と主な支線を担当している。最近少し車体が良くなってきたが、中古車を上塗りして使っている場合にはエンジンが不調なのは朝飯前で、バスの床は燃えるように熱くなっており、本当に燃え上がってバスが黒こげになることさえある。暑い中の熱いバスがラッシュ時には鈴なりになるので乗客は皆汗だが、そんな中にも老人と女性には座席を譲るとい



目的地までドア・トゥー・ドアで連れていってくれるバジャイ



幹線を走る市バス、ビス・コタ



二階建てビス・コタからの見晴らしはなかなかのもの。ビルの合い間に思わぬトウキビ畑を見つれたりする。

う「常識」が生きている。女性が乗り降りするときは車掌が「女性、女性！」と声をかけてくれるので、バスはきちんと止まってくれる（それ以外の時は飛び乗り、飛び降りをしなければならない）。オレンジ色のマイクロ・バス、メトロ・ミニはビス・コタを補助して幹線と支線を、水色のマイクロレットはメトロ・ミニの通らない支線と路地をカバーする、民間経営の乗合バスだ。マイクロレットはかなり細かく路地を入ってくれるので市民にとって身近な乗り物になっている。とくに運転手の隣の座席はジャカルタの裏通り観察にはもってこいの特等席だ。決められた停留所しか停車しない市バスやメトロ・ミニと違って、マイクロレットは座席が空いているかぎりかなり融通をきかせて止まってくれるかわり、満員になると通過してしまう。

こうして、ビス・コタ―メトロ・ミニ―マイクロレット―ベモが幹線から支線へ、支線から路地へと役割分担をして形づくる路線網は、最も安い運賃で市民に通勤通学の足を提供している。この路線網にカバーされない部分を



ジャカルタの路地で本領発揮するマイクロレット

担うのが、小回りのきくバジャイとヘリチャだ。便利だが路線の乗り物より多少高くつくのはやむを得ない。バジャイはインドの「リクシャー」やタイの「サムロー」と同型のオート三輪、一方のヘリチャはベチャと同じ後押し型でフロントグラスがヘリコプターのように丸くなっている。この名がつけたいらしい。値段の交渉が成立すればどこへでも行ってくれる。とはいえ、大通りへの進入は禁止されているので行き先によって回り道をしなければならず、タクシより割高になってしまうので注意を要する。

ジャカルタ圏の拡大 一九八二、八三年頃からジャカルタの郊外にエステートと呼ばれる集合建売住宅が次々とできはじめ、現在では大小、高・中・低級とりまぜても八〇ものエステートがジャカルタの西、南、東部に点在している。それにつれてスーパーやショッピングセンターができ、レストランが建ち、新しいバス停ができ、銀行の支店が開店する、というぐあいに、急速にジャカルタ圏が拡大している。筆者が長いこと愛用していた「ジャカルタ市内地図」はこの一、二年のうちにジャカルタ都心部の地図としてしか役に立たなくなってしまった。朝夕のラッシュ時の車の渋滞は今や南北の幹線に限ら

Ⅱ 東南アジア



いちばん小さな路線バス、ペモは通勤通学に活躍している

れたことではなく、ジャカルタ東部の新居から都心まで二時間かかるという話も珍しくなくなった。時を同じくして完成しつつある市内の環状高速道路と郊外に続く高速道路が首都圏の拡大を加速することは間違いないだろう。

急速なジャカルタ圏の拡大に逸早く対応したのはマイクロレットだった。かつてはジャカルタの辺境にすぎなかった東部や西部の地域に、新型キジャンを投入して新しいマイクロレット網を作りはじめている。マイクロレット網の先にはペチャが待っている。一九九三年ペチャ完全廃止計画をよそにジャカルタ圏拡大の勢いによってペチャはますます健在にみえる。加えて近年変貌を遂げつつあるのがタクシーだ。つい数年前まで車体は傾きメーターは壊れ、運転手はすきあらば客にたかろうとしていた悪名高きジャカルタのタクシーは、今や冷房、デジタルメーター、無線付きで運転手のマナーも良好な先進国型タクシーへと生まれ変わろうとしている。これは、直接にはタクシー業界の競争激化と各社の運転手教育がもたらした成果だが、その背景にはジャカルタ圏の拡大で人々の移動距離が増し、乗り換えず

に直接目的地へ連れていってくれる唯一の公共手段、タクシーへの需要が急速に高まったことがあるとみてよいだろう。

もう一つ、エステートの普及がもたらした小さな変化がある。ジャカルタでは路上駐車はもちろンスーパーや映画館の前に駐車する時でも常に「トゥカン・パルキール」に二〇〇〜三〇〇ルピアの駐車代を支払うことになっている。彼らはどこからともなく現われ、車が出るときに手招きして手伝ってくれるだけだが、そのサービスの代償というよりは彼らのテリトリーに対する場所代として小銭を払うのが、いわば所得平準化のための小さな方策として機能している。ところが最近エステートが住宅の並びに建てるショッピング街の中に、初めて「トゥカン・パルキール」の出入りを禁じ駐車をただにするとところが出てきた。ジャカルタの日常には当たり前前の存在だった彼らも、ジャカルタの急速な変化の中でやがて姿を消していくのだろうか。

〈参考文献〉

- (1) Jakarta Statistical Office, *Jakarta in Figures 1987*, Jakarta, 1987.
- (2) Central Bureau of Statistics, *Vehicles and Length of Road Statistics*, Jakarta, 1986.
- (3) Dick, H. W., *Urban Public Transport*; Jakarta, Surabaya and Malang, Part I, II, *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. XVII No.1,2, 1981.

〔写真協力・三平則夫〕

(とと) ゆり／アジア経済研究所経済協力調査室