

乗り合いバスの群像

高橋昭雄

ビルマでバスといえば、普通の大型バスと、日本製小型トラックの荷台に屋根と長椅子を付けたピックアップ・アップ・カー型のミニバス（以下ピックアップ・アップと略記）の二種類を指す。そして、數量が圧倒的に多いのは後者である。このピックアップ・アップは市内に限らず、ヤンゴン（ラングーン）—マンダレーなど都市間の交通手段としても活躍している。また両者は所有者も異なり、大型バスのほとんどは国営道路輸送公社と協同組合が所有し、ピックアップ・アップはほとんどが私有である。ここでは、これらのバスをめぐってどのような人々の生活が展開されているかを描いて、ビルマ社会の一端を紹介してみよう。

私営のバスオーナー

日本製の小型トラックは、海外渡航者のみが三〇%という低い関税率で輸入することができる（乗用車の場合や国内居住者の場合は三〇〇%）。したがって、ピックアップ・アップの所有者は外国帰りか、彼らから車を買った金持ちかのどちらかである。CIF（運賃保険料込価格）で五〇万〜六〇万円の中古車が、公定レートで考えると、六五〇万〜

七五〇万円にもなる。さらに車の所有者はガソリンが配給される。配給価格は一ガロン当たり三・五チャット（一チャットは公定で約二〇円）であるが、これが闇で五〇〜六〇チャットにもなる。一カ月当たりの配給量は五〇ガロン（一九八七年現在）であるから、ガソリンを横流しするだけで約二五〇〇チャットの収入になる。これは普通の公務員の給料の五〜六倍にあたる。さらにこれを路線バスとして登録し、ガソリン配給券ともども賃貸すると、一日にして三〇〇〜八〇〇チャットの賃貸料が入る。料金収入を一定比率で分ける方式もあり、その場合は所有者七、運転手二、スベア（車掌）一、というのが一般的のようである。いずれにしても、ビルマの経済社会において、車の所有者が上層の部類に入ることはいない。

運転手とスベア

国営長距離バスは、正式の停留所でもない所でよく止まる。ビルマの国営な理由によるものと考えられる。長距離バスの座席は指定で前売制になっており、その売上げは国庫に入る。しかし、途中で乗せた乗客の料金は乗務員で分配してもよい。運転手とスベアは安い給料を補うため、できるだけ多くの乗客を乗せようとするのである。

また、私営のピック・アップの運転手とスベアたちは、夜の八時くらいから料金を二倍にして稼ぎまくる。市民はこのようなバスをアウツ・サイツ・カー（アウト・サイド・カー＝無法車）と呼んで非難するが、運転手とスベアにとつては、この時間に稼がなかったら十分な収入はとて望めない。非競争的な社会主義経済体制下において、国営、私営にかかわらず彼らは例外的にき

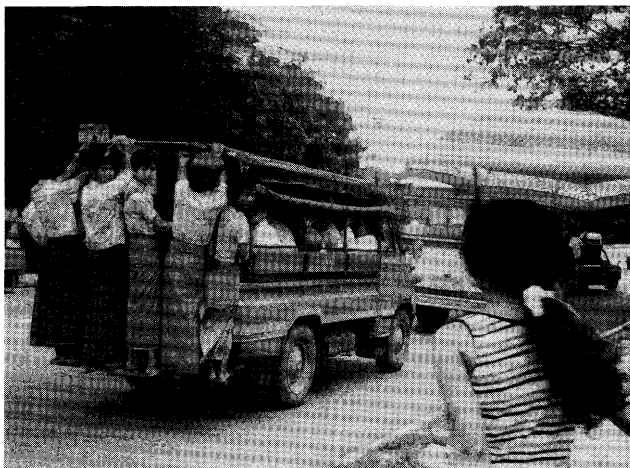
わめて競争的な経済活動を強いられてきたといえる。

乗客

ビルマのバスはいつもほとんど満員である。車の供給量が少ないため、相対的に乗客のほうが多くなるからである。この傾向は都市部よりも地方のほうが著しい。そのうえ、長距離バスにはVIP用の座席が設けられてあり、そこには党、政府および軍の幹部や彼らの縁故者が優先的に乗ることになる。そのような座席が全座席数の五分の一も占めることがあり、その分一般乗客の座席が少なくなる。さらにバスは荷物の運搬も引き受けており、野菜や果物をはじめとして、にわとり、豚、トタン板、木材、はては引越し荷物一式まで乗ってくる。

このような超過密のバスの中で、乗客たちはどうしているのだろうか。男たちは、女子供や僧侶に席を譲って屋根の上にあがるか、車の後部についている鉄棒にぶら下がる。筆者も、ぶら下がったはよかったが、一時間ほどすると疲れて落ちそうになってしまい、女子供（僧侶？）並みの中で座らせてもらう羽目になってしまった経験がある。

また混雑の中では、足を踏んだり踏まれたり、狭い隙間に人を押し除けて割り込んでくる者がいたり、といったことがしばしば起こる。しかし、「加害者」が謝ることはほとんどなく、「被害者」が怒った顔をすることもめつたにない。これは、筆者のビルマ生活の経験から推すと、「人に迷惑をかけてもよいが、人から迷惑をかけられても怒るな」という行動原理によるものと思われる。日本人の場合と逆なので注意を要する。



首都ヤンゴンのメインストリートを走る乗合バス

こうして、かなりの部分が政策に起因するさまざまな制約のために不便を被っている乗客たちは、それにあからさまに抗議することもなく、彼らだけで彼らなりに助け合っているのである。

闇ガソリン屋

普通ならここまでで、バスをめぐるとはすべて出揃

ったことになるのだが、ビルマの場合だと、まだまだ多様な人々に登場してもらわねばならない。

いままで幹線道路を走っていたバスが、不意に脇道にそれて細いでこぼこ道に入ってしまったら、側溝や茂みの中から突然、大きなポリタンクとビニール・ホースを持った人物が走り出してくる。闇ガソリン屋である。バス便には特別の配給枠があるといっても、それだけでは足りないことが往々にしてあるため、こうして闇ガソリン屋が登場することになる。前述の車の所有者たちの売ったガソリンの一部はこのようにして消費される

のである。したがって、バスの運賃は、行政の指導があるものの、それに忠実に従うことはほとんどなく、需給を反映した闇ガソリンの価格によって決まることになる。ガソリンを入れている間、乗客たちはバスの外に出て、お茶を飲んだり、煙草をふかしたりしながら、見知らぬ同士がのんびりと雑談に花を咲かす。

停留所の番人

少し大きなバス停になると、乗客の案内や整理をしたり、荷物を屋根の上に乗せてやったりする番人のような人々がいる。彼らは郡区 (Township) の役所に雇われているらしいのだが、そこからは賃金は出ず、各バスの乗務員からながしかの金銭を労働の対価として貰っている。筆有が調査した農村にもこういう仕事をしている者がいたが、皆農業労働者の息子たちで、農業が嫌いな者たちであった。彼らはバスをめぐる人物群の中で最も低い地位に置かれている。その身分の低さは、スベアが道に投げ捨てていく一チャット札を追い掛けて行く彼らの様子を、蔑むように見ている乗務員や乗客たちの目を見てもわかる。

警官、郡区の役人

停留所でもない所で突然バスが停車したかと思うと、スベアがバスから飛び降りて、道路脇の掘っ立て小屋の中に走り込んで行き、小屋の中の長机の上に置いてある帽子の中に一瞬手を突っ込んで、またすぐ走り出てくる。長机の向こう側に退屈そうに座っている人物とは一言も言葉を交わさない。人物は郡区の役人で、スベアは帽子の中にお金を入れてくるのである。これはビルマでは通常「お茶代」と呼ばれており、いわば賄賂である。警官が側にいると相場は倍になるといふ。スベアはなぜこんなことをする必要があるので

ろうか。

一九八七年九月の農産物取引自由化まで、米、麦、豆類など主要農産物は国家の統制下におかれ、売買や加工はいうに及ばず、輸送や貯蔵も政府の管理下におかれていた。したがって、各郡区を越えて行く車は、統制品を積んでいないかどうか、警察官や郡区の役人のチェックを受けなければならぬ。統制品を積んでいないにもかかわらず、もし「お茶代」を払わなければ、しつこく積み荷を引つ掻き回され、乗客も降ろされて手荷物検査を受けなければならぬ。つまり、「お茶代」を払わないと、その価値に数倍する時間と手間のロスを覚悟しなければならぬ。おそらく、この「お茶代」は小売価格に転嫁されていたに違いない。国家統制は消費者に思わぬ出費を強いていたのである。自由化によって、このような出費がなくなったとしたら、それだけでも自由化の功はあったといえよう。

〈注〉

- (1) ビルマは一九八九年六月十八日に英語の呼称を Burma から Myanmar に変更したが、筆者の調査時点では Burma であったこと、ビルマ国民自身が「バマー」と言っていた(言っている)こと、「下ビルマ」や「上ビルマ」という用語まで変える必要があるのか疑問であること、さらに「ビルマ式社会主義」は歴史的に確定した用語であり、これを「ミャンマー」に変えることはできないこと、等を考慮したうえ、用語の整合性を保つために、本稿では、「ビルマ」を用いることにする。ただし、都市名や地域名についてはそのような混乱がないので、現地呼称をそのまま用いる。

(2)

一九八八年九月のクーデターによって成立した軍事政権は、「ビルマ式社会主義」を捨て去り、自由開放経済体制への移行を宣言している。しかし、特権階級は依然として温存されており、ガソリンの闇市場も未だに盛況である。したがって、本稿を大幅に修正する必要は今のところ（一九九〇年一月現在）ない。

（たかはし あきお／アジア経済研究所地域研究部）