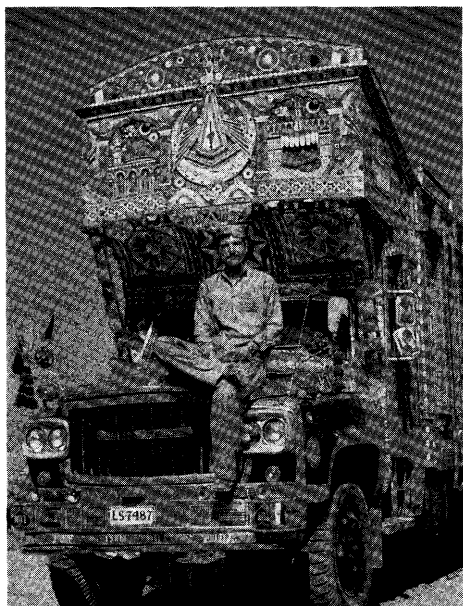


Ⅲ 南 ア ジ ア



満艦飾のトラックと誇らしげなパターン人運転手
(パキスタン 写真：深町宏樹)

1 バングラデシユ

ダッカの朝、通勤は「リキシヤ」に乗つて

長田満江

庶民の足はリキシヤ

朝、首都ダッカの主要道路は、人力で漕ぐ三輪車に昔の日本の人力車にそっくりなほろをつけた「リキシヤ」で埋まる。職場に向かう人々、学校に行く子供たち、マーケットに商品運び込む人、買ったものを持ち帰る人、さまざまの人々を乗せて、リキシヤは街中を走る。信号も交通規則も彼らの意識にはなく、バスやトラックや自動車避けながら、ただひたすら客の目的地に向かってひた走る。朝の三―四時間が彼らにとって勝負なのだ。一刻も早く目的地に客を届け、次の客を乗せ、この時間帯のうちにできるだけ多くの稼ぎをあげなければならない。

リキシヤの大部分は、それを漕いでいる車夫の所有ではない。車夫は所有者から半日約八時間、一〇〇タカ（四〇〇円）ほどで賃借りしている。ダッカのリキシヤ登録台数は年々増加、一九八六年には約三万台、登録していないものもぐりも入れると四万台と推定される。それだけ競争が激しくなっているわけで、朝の稼ぎが悪いと、一日中ペダルを踏み続けても借り賃を払うのがやっ



ダッカで客待ちのリキシャ

で、生活の糧を得ることができないかもしれないのである。

こうしたリキシャ数の増加は、ダッカの人口増加にバスなど公共交通網の整備が追いつかないといった需要サイドからの要請もあるが、それ以上に農村からダッカに流入してくる失業労働者数がこのところ急増、低賃金単純労働者としてのリキシャ車夫の供給にこと欠かないため、リキシャ賃貸し業がかなりいい商売になるといった事情があるとみられる。明るい色の模様をプリントしたビニールで屋根を覆い、色鮮やかに飾り立てたリキシャとは対照的に、それを漕いでいる車夫の服装はすりきれたシャツにルンギー（腰巻き）、ちびたゴムゾリーか裸足と相場が決まっている。夏は炎天下で汗みどろになり、雨季には全身濡れそぼちながら、生活の重荷を背負ってただひたすらペダルを踏み続ける車夫の姿は、バングラデシュが現在置かれている厳しい経済状態を象徴しているかのようである。

市内交通手段としては、こうしたリキシヤのほかに、ベビータクシーと呼ばれる三輪自動車、ミシユク（ミニ・スクーターの略でエンジン付きリキシヤ）、路線バスが中距離交通に利用され、郊外への長距離交通はバスが担っている。最近では政府の民活政策の一環として民間業者によるミニバス路線の運行も増加しつつある。

まだ大きい伝統的 バングラデシュでは、人力・畜力利用の伝統的交通手段がまだ大きな役割**交通手段の役割**を果たしている。それらはカントリーボートと呼ばれる帆船あるいは手漕ぎボート、牛車、手押し車、リキシヤ、荷台つき自転車などで、これら伝統的手段による貨物輸送は、一九八四／八五年度で全体の約七〇％を占めていると推計される。人の移動のための交通手段として伝統的手段の占める比重を示す統計はないが、圧倒的に伝統的手段の占める比率が高いとみてよい。

バングラデシュの大部分がガンジス、ブラフマプトラ、メグナの三大河川のデルタによって構成され、海岸線からの勾配が緩やかで雨季と乾季の水位差が低地では五〜六メートルに達するといった地形から、鉄道、道路などのインフラストラクチャー建設は非常に高価なものにならざるを得ない。雨季の最高水位でも冠水しないよう築堤する必要があるうえ、網の目のような河川への架橋も必要で、建設資・機材の輸入コストを入れると、デルタ地帯の道路建設は一マイル当たり一二万〜一七万ドル、インド平野部の道路建設に比べ六〇％も高いと推計されている。そうえ、過剰人口を抱え労賃コストが低いこと、などが近代交通手段の利用を遅らせてきた原因で



ベビータクシー。料金は交渉で決まる。

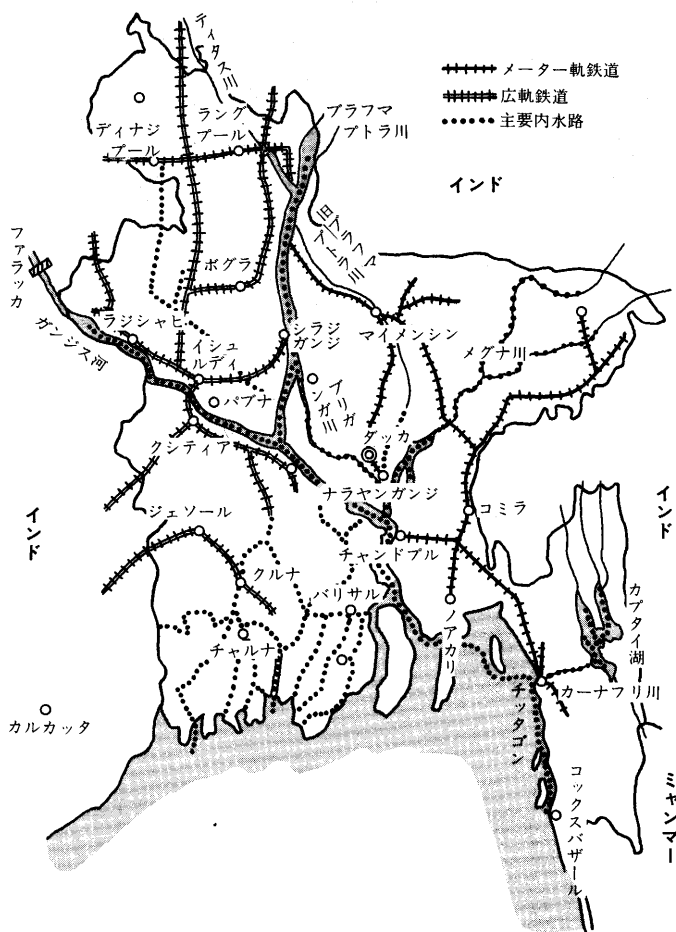
あろう。

重要な内水路交通

こうしたバングラデシュの地形は古くから内水路交通の発達を促した。鉄道や道路の建設によって内水路交通の比重は以前より低下してきているとはいえ、一九八四／八五年度で貨物の三〇％、乗客の二一％は内水路交通機関を利用している。とくに雨季には水位が上昇して船の運行が可能になる水路が増え、陸路は鉄道か幹線道路しか使えなくなるため、内水路の重要性はいつそう高まる。

内水路輸送の約七〇％は、機械化されていないカントリーボートが担っている。川上からの船はその流れに乗ってゆったりと下り、川を遡るときには帆をいっばいに上げ、全員が櫓を漕ぐのである。一九八〇／八一年度でカントリーボートの数は二七万隻、これに従事する労働者数は三八・七万人と推計される。この数は全運輸部門労働者数の五八％に当たる。

動力付きの船は、長距離客船に多い。主要河川にかか



る橋が少ないため、陸路の旅は大きく迂回しなければならないことから、とくにダッカから南への移動は船が最も便利で、かつ料金も安い交通手段なのである。イスラムの二大祭礼には、日本の盆と正月のように田舎への帰省客がこれら客船に殺到、定員の三倍以上詰め込まれることも珍しくはない。ただし客船が横転して死者数百人といった悲劇は跡を絶たない。

重要な役割を担っている内水路交通であるが、政府はあまりこの部門を重視してこなかった。これまでの開発計画では輸送関連への投資のうち内水路交通部門の配分は全体の半分以下にすぎない。船舶補修施設の整備、内水路港湾の整備、水路の維持・管理などへの投資がなされるならば、こうした悲劇も少なくなり、貨物・人の輸送効率も高くなっていくものと思われる。

軌道の異なる鉄道

バン格拉デシュは、英領インド時代にはカルカッタ経済圏内にあった。そして国の中央を流れるブラフマプトラ川とその下流のパドマ川に橋がないこともあって、その西側にはカルカッタを起点とする広軌鉄道網が建設され、東側にはチッタゴンを起点とするメーター軌鉄道網が建設された。ほかに短距離の狭軌鉄道も造られている。このため、現在バン格拉デシュには狭い国土に三つの軌道の異なった鉄道が存在しているのである。こうした状況が鉄道輸送の発展に大きな障害となっていることはいうまでもない。機関車や車両、補修用資・機材などの手当に多額の費用がかかるだけでなく、貨物の積替え費用もかかるため、その輸送コストが高くならざるを得ないのである。このため独立後、鉄道路線の延長はほとんどなされていない。

東西を結ぶブラフマプトラ川に橋がないため、バングラデシュ経済は東西の二つの経済のかけ橋。済圏に分断されている。そこで現政府は東西を結ぶ「ジャムナ橋」を建設する計画を立てている。橋は道路と鉄道、ガス・パイプラインや送電線などを含む多目的橋にする計画で、これにより二つの経済圏の統一をはかろうというのである。しかし、東西の鉄道軌道が異なるため、そのどちらかに統一する必要がある。橋の建設、鉄道軌道の修正には巨額な資金が必要で、国際機関、アメリカ、日本などへの資金協力が期待されている。確かに「ジャムナ橋」の建設はバングラデシュ独立以来考えられてきた「夢のかけ橋」である。しかし、バングラデシュの現状からみて、この橋がいま必要なのか否かについては疑問が残る。

〈参考文献〉

- (1) Jansen, E.G. and others ed., *The Country Boats of Bangladesh*, Dhaka. University Press, 1989.
- (2) Bangladesh Inland Water Transportation Agency, *Bangladesh Inland Water Transport Masterplan*, Dhaka, BIWTA, 1988.

(おさだ みつえ／アジア経済研究所動向分析部主任調査研究員)