

4. パキスタン

経済を支える「大幹線道」とトラック

深町宏樹

トラック野郎たち

大インダス河沿いの畑中の小道を五千年の太古のものと寸分たがわぬ牛車道)ではトラックが爆走し、空には最新鋭の各種旅客機が飛びかう。がものうげに行く。その横を走るG T Road (Grand Trunk Road) 大幹線

その他さまざまな交通機関のなかで、いろんな意味で最もパキスタンらしいのは、大幹線道路のトラックだ。満艦飾の金属性カバーで全身を飾り立てたトラックが荷を満載して、「どいつもこいつもどきやがれ」と全速力で暴走する。トラック野郎たちのなかには肉体的・精神的疲れを忘れようと、紙巻タバコや噛みタバコにハシユシユをまぜる者も少なくないという。

そのためもあって、交通事故は跡を絶たない。一九八七年のパキスタンの道路交通事故は約一万一六〇〇件、死者五二〇〇人、負傷者一万四二〇〇人。国連による発展途上国二九カ国の交通事故状況調査では、パキスタンは事故率第四位という不名誉な地位にいる。

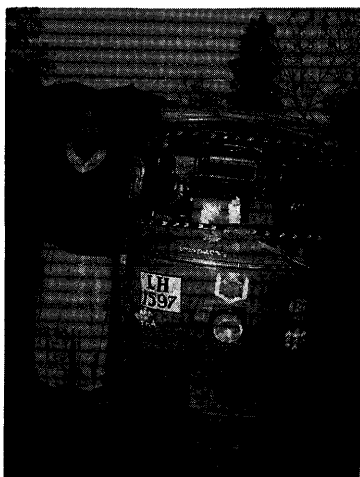
とはいえ、交通事故を減らすために道路を閉鎖するわけにはいかない。逆に、きわめて重要な

産業基盤としての道路はパキスタンでも増強されつつある。全国一一万キロ以上の道路のうちすでに五二%が舗装されている。そのうち、アフガニスタンに隣接する北西辺境州のペシャーワル市とアラビア海に面するカラチ市とを結ぶ大幹線道は図抜けて重要な道路で、これなくしてはパキスタン経済は考えられない。そのため、パキスタン政府はこの道路だけは別格扱いにしており、世銀援助による拡幅工事が一九八七／八八年度に承認された。

なお、「大幹線道」とは、元来、十六世紀の一時期インドのムガル朝第二代皇帝ハマユーンを追放してスール朝を建てたアフガン王シェール・シャーが建設させたものをいうが、現在のパキスタンの「大幹線道」とは別の路線であった。ただ、その名だけは誇らしげに残っている。

急増した自動車類

大幹線道の他にシンド州内陸のハイダラバード市とカラチ市を結ぶ「スーパー・ハイウェイ」があり、トラックの他、ほとんどが日本製の乗用車が疾走している。一九七一年から八七年までの十六年間にパキスタンの自動車類が次のような急増を示したため、広大な砂漠などの荒地を貫通するこのスーパー・ハイウェイも危険な道路になっ



自動三輪車「リクシャー」の活躍はめざましい

Ⅲ 南アジア

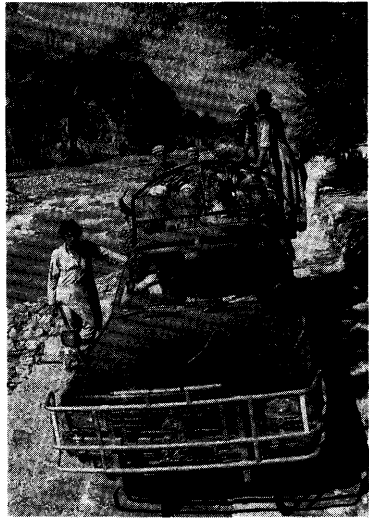
てしまった。

すなわち、この十六年間にトラックは八万三〇〇〇台へとほぼ倍増、バスは三・二倍の七万六四〇〇台となった。タクシーは一・九倍の二万六〇〇〇台となり、ジープ類を含む四輪自家用車は五万五〇〇〇台へと三・四倍の数になった。後二者で一九八七年の総人口一億七〇〇万を割るとほぼ一九八人に一人がバスやトラック以外の四輪乗用車を所有していることになる。「リクシャー」(力車)と呼ばれる自動三輪車は二・三倍強の四万八〇〇〇台となり、自動二輪車にいたっては八・四倍の一〇〇万六〇〇〇台にもなった。

パキスタンの人々は小さな子供を背負ったり前に乗せたりして自動二輪車に五人が乗ることもけっしてめずらしくはない。また、各種四輪車に人間がびっしり詰め込まれているのはごく普通のことである。このように、自動車類は最大限に利用



庶民の足、ターンガー



十数人が鈴なりの合同タクシー——これでも客数は多いほうではない

されているといえないことはない。ただそれが、前述のように幾多の悲劇に結びついていることは自然の成りゆきであろう。なお、自動車ではないが「ターニング」という馬車（前ページ写真）は、至る所で「リクシャー」とともに庶民の足として大活躍している。

鉄道・飛行機・船舶

陸路交通機関としては、車の他にもちろ

八〇〇キロ以上であるが、電化されているのはごくわずかで、あとはディーゼル機関車に頼っている。車両だけでなく、全般的な老朽化が目立つ。それゆえ（というより、にもかかわらず）、一部には日本の新幹線を導入したいとの声があると聞く。そんなことを言うパキスタンの友人たちには、もう少しでよいから、背伸びしないで自国のいろんな現実を見てほしいと思わざるを得ない。

一方、パキスタン国際航空（PIA）は大幅な伸びを示してきた。一九七一一八八年に路線は二・三倍の二一九〇〇〇キロ以上となり、八九年三月現在、その国際路線は日本、欧米、中東などの四二都市に伸びている。鉄道の信頼度が低いため国内でもPIAを使う人々が多く、PIA

III 南アジア

はますます伸びることが期待される。ただ、第七次五カ年計画（八八／八九―九二／九三年度）の間にPIAの株一〇%が民間に売却されることになっており、そのからみで多少の混乱が生じるかも知れない。

船舶問題は、カラチ港とムハマッド・ビン・カーシム港にほぼ絞られる。カラチ港はパキスタン最大の港で、近代的船舶が出入りしている。カーシム港はカラチ港から五〇キロほど南東にある多目的の港ではあるが、基本的にはパキスタン製鉄所のために建設された。鉄鉱石や石炭を積んだ貨物船の出入りが見られる。

「船」といえば、この他、アラビア海に面した漁村の漁船やインダス河などの川船があるが、パキスタンの交通機関としては影が薄い。

経済計画では運輸 運輸・通信は産業基盤としてきわめて重要なものであるが、最重要視される部門の地位低下 ているエネルギー部門に押されて経済計画におけるその地位はかなり落ちてきた。第一次五カ年計画（一九五五／五六―五九／六〇年度）の公共部門総支出においては、運輸・通信は二二・二%を占めていたのであるが、第六次計画（八三／八四―八七／八八年度）では一八・六%となり、第七次計画（八八／八九―九二／九三年）では一七・五%が予定されているにすぎない。それは、エネルギー問題の重要性の他に、経済の民活化をはかる政府が民間部門（例えば大幹線道のトラック）に大きな期待をかけているからである。

（ふかまち ひろき／アジア経済研究所動向分析部研究主任）