

公営バスの赤字で村人の足に危機

中村尚司

伝統的交通 六・五万平方キロの小さな島国である。平坦地が多く、中央山地も人々
手段は舟と牛 の交通を阻むほど険しくない。北端のナーガディーパから南端のカタラガ
 マまで、各地にある聖地を訪ねる巡礼も、けっして難行苦行ではない。村人たちは、生涯の節目
 に何度か巡礼をしているのが普通である。

小さな島ではあるが、マハヴェリ川のように信濃川に匹敵する大河川もある。ゆるやかな流れ
 で、海岸平野からインド洋に出ている。沿岸漁業を兼ねた丸木舟やいかだ舟が、海岸沿いの重要
 な交通手段である。とくに西海岸では、大きなラグーン（潮入湖）が発達し、河川を相互に結ぶ
 クリークも掘られ、水上輸送の動脈として、長年月にわたって利用されてきた。

陸路では、徒歩に次ぐ交通手段は大型家畜である。シンハラ人の間では、水牛が農耕用の役畜
 として用いられ、雄の去勢牛が運搬用の牛車を引く。北部のタミル人地区では、逆に去勢牛が揚
 水作業や耕起作業などの農耕用役畜となる。水牛は、南インド同様に、運搬用として使われてい

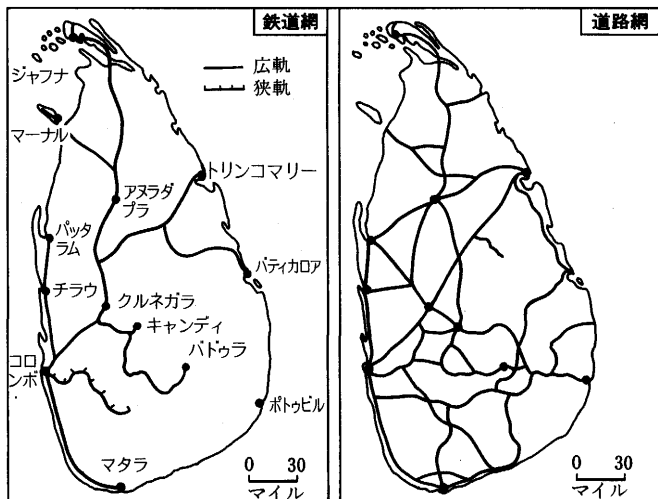
Ⅲ 南アジア

る。

象や馬も用いられていた。とくに、象はインドへの大切な輸出品目でもあった。しかし、島内では庶民の足とはならず、王朝や寺院の権力を誇示する手段であつたり、戦争用の軍象や軍馬として飼育されていた。このほか、権力者の交通手段としては、人肩でかつぐカゴがあつた。いまだに、カゴかきと呼ばれるカースト集団（パドゥ）が存在している。しかし、カースト名として残っているにすぎず、カゴかきを生業とする者はいない。

十六世紀に始まる西欧列強による植民地支配も、舟と牛とによる交通のあり方を大きく変えることはなかった。ポルトガルとオランダによる統治は、海岸線から三〇キロ以内までの沿海地方に限られていたので、陸路よりも、水路の舟運が重視された。ヨーロッパ

スリランカの鉄道・道路



パへ輸出する肉桂をコロンボ港に輸送するため、運河を掘って、小型船の航行を容易にする事業が行われた。

プランテーション 一八一五年に、キャンディ王国がイギリス領に併合され、全島が植民地行
農業と交通網 政のもとにおかれた。ヨーロッパでの香料需要が低落するとともに、野性の肉桂に代わって、コーヒーのプランテーション農園が、キャンディを中心とする山地に開設された。一八四〇年代からは、プランテーション労働者として、南インドから多くのタミル人が雇用された。

十九世紀後半から、スリランカの交通様式は、まったく新しい特質をそなえることになった。すなわち、コーヒー栽培に必要な資材を山地の農園に運び、その帰路に輸出用のコーヒー豆を港まで届けるための手段である。そして、大量の出稼ぎ労働者が、安全かつ安価に南インドの出身村との間を往復できるようにすることである。道路建設や鉄道建設は、何よりもまずプランテーション経営の要請に応える形で行われた。

一八四五年に鉄道建設事業が立案され、紆余曲折を経たのち、コロンボ―キャンディ間の鉄道輸送が始まったのは、一八六七年である。日本の鉄道よりも輸送の歴史は古い。その後も、コーヒー園地帯と南インドへの連絡路線（タライマンナール―ラーメッシュワラム）を中心に延長されていった。道路建設も同様である。コロンボ港とコーヒー園地帯間の牛車による輸送を容易にするよう、道路網が建設されたのである。一八八〇年代にコーヒーの病害により、プランテーション



コロomboとマタラ間を走る列車 (写真：井上恭子)

作物が紅茶とゴムに植え替えられていった後も、この方針は踏襲された。

自動車輸送の発達

スリランカにおける自動車交通の展開は、第一次世界大戦以降である。一九二〇年代から、乗客と貨物の双方で、鉄道と自動車とが競争する時代に入った。三六年には、乗客輸送のバス台数が二五〇〇台に達しているので、急速な成長を遂げたことが理解できる。

独立後、バスやトラックの自動車輸送が、鉄道輸送より優位になった。とりわけ、乗用車を所有することは、単に交通上の便宜というだけでなく、中産階級の社会的な地位を示すシンボルにまで高まったのである。これにともない道路網も、プランテーション地帯から北部平原へと拡充されていった。乗用車は、イギリス製によって独占されていたが、一九六〇年代から七〇年代に、日本製に変わり、今日では九割以上を占めている。

タクシーは、古い車が多く、三十年前のモリス・マイナーが主流である。一九七〇年代にインド製のオート三輪が、安価なタクシーとして導入され、コロomboの街を走るようになった。

これら二種類のタクシーは、ともにメーターを付けているが、規定料金より二倍近く高く表示するよう調整されているので、運転手と話し合つて料金を決める人が多い。

公営と私営バス 人民統一戦線内閣が、一九五八年一月に、すべての乗合いバスを公営化しの競争関係で以来、大衆輸送手段として急速に拡充された。六〇年代に入つてから、公営バスの走らない村はない、といわれるくらい路線が全島をカバーするようになった。これに対応して、鉄道の地位は低下するようになり、乗客や貨物の少ない路線は、営業を停止するようになった。

一九七七年の政権交代にともない、私営バスの営業が再び許可された。公営部門と競争することによって、輸送サービスの向上が実現できるという政策目標による転換である。しかし、乗客数の多い大都市中心の路線に私営バスが集中し、収益性の悪い過疎地の路線を公営バスが引き受けるという分業体制になつてしまった。結果として、公営バスの赤字が累積し、車両の更新や部品の購入も困難になり、欠便が相次ぐ事態が生じている。安易な民活路線が、村人の足を奪つてしまおうとしているのである。

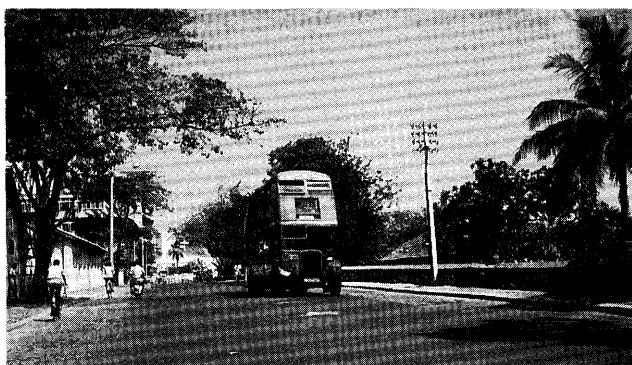
公営バスに使用されているのは、ほとんどがインドのタタ・ベンツ社製と日本のいすゞ社製である。このほか、中古のイギリス製二階建てバスが若干輸入され町並みに彩りをそえている。日本製のバスは高価なため、経済協力事業（商品援助）の一貫として供与されるケースが多い。バス公社の幹部に会つと、エンジンや付属機械は日本から輸入するとしても、車体の組立はすべて

Ⅲ 南アジア

スリランカで行いたいとの希望を強く表明していた。寒い冬の走行を前提に生産されている日本のバスと、熱帯の環境だけで走り続けるスリランカとは車体の設計思想が異なるというのである。

一九八九年に入ってから公営バスの危機はさらに深まった。インド平和維持軍（一九八七年七月の和平協定にもとづき約五〇〇万名の兵士が駐留）の即時撤退を要求しているシンハラ民族主義政党の人民解放戦線（ＪＶＰ）が、インド製品のボイコットを呼びかけ、公営バスの焼き討ちを組織的に行ったからである。主としてタタ・ベンツ社製が焼き討ちの対象に選ばれたので、バス公社は価格が安くてもインド製バスを再び輸入することに躊躇している。高くても日本製に向かわざるをえないのである。

新大統領に選出されたプレマダーサ前首相は、一九八九年度予算で職のない貧しい人々に月額二五〇〇ルピーの給付を行うジャナサヴィヤ（人民の活力）計画を発表した。最低賃金法に定められた額は、職種によって異なるが約千



コロンボ市内を走るイギリス製の中古二階建てバス

ルピーであり、自由貿易区をはじめほとんどの労働者の賃金は二五〇〇ルピーに満たない。当然ながら、多くの労働組合から賃上げ要求が出された。しかし、争議行為の禁止されている分野が多く、成果を上げることができなかった。

バス公社のJVPメンバーは、正規の労働組合とは別個にサタン・ペラムナ（闘争戦線）の名前でポスターを貼り、同年七月に非合法のストライキを呼びかけた。このストに協力しない運転手や車掌は射殺すると発表したので、非合法であるが公営バスの運行は停止してしまった。深夜にポスターが貼られるだけで、サタン・ペラムナの指導者名や組織の実態はいっさい明らかにされていない。もちろん、団体交渉も行われなかった。このような状態で公営バスのストライキが約一カ月続いたので、政府はやむなく百%の賃上げ要求を承諾することにした。スリランカ労働運動史上前例のない完全勝利であった。バス公社の経営危機は深まる一方である。

（なかむら ひさし／龍谷大学教授）