

階層別の交通手段

石井 章

現在メキシコで交通機関といえば、なんといつても真っ先に思い浮かぶのは車である。朝夕のラッシュ時に首都の高速道路をびっしり埋め尽くす車の洪水。主要道路をモクモクと黒煙を撒き散らしながら走り抜け、大気汚染の最大の元凶となっている路線バス。車体にベンキで行き先や路線をベタベタと書き、接触事故や追突ぐらいはものともせず、満身創痍で勇ましく突っ走る乗合タクシー。こうした道路交通の賑わいが、喧騒と汚染の街メキシコ市のひとつ目の顔である。これらに加えて、一九六八年メキシコ・オリンピック後から庶民の通勤の足として、地下鉄が加わった。

一般的にいって、交通機関の利用者は、メキシコ市その他の大都市の場合、自家用車を通常の移動手段とする人々と、バス、乗合タクシー、地下鉄を利用する人々とに大きく二つに分けられる。筆者がメキシコ滞在中には、時と場合によりこれらの二つの階層のそれぞれに仲間入りさせてもらうことができた。

それではメキシコ市から一歩外へ出た場合、遠距離移動の主たる交通手段はなにか。ここでも飛行機または自家用車を主に利用する階層と、長距離バスを主に利用する階層とに分けられる。かつては鉄道も旅客輸送に重要な役割を果たしたが、いまではバスにその座を奪われた。

鉄道の発達と衰退

メキシコに鉄道が最初に敷設されたのは十九世紀の中ごろであるが、鉄道網が急速に拡張されたのはポルフィリオ・ディアス大統領の長期独裁政権下（一八七六—一九一〇年）であった。鉄道の総延長距離は一八七五年の五二六キロ^{メートル}から一九一五年には二万五四二九キロ^{メートル}に伸びている（今井圭子「ラテンアメリカの鉄道とモノカルチャー経済」、『鉄道史学』第六号、一九八八年十月、一九ページ第1表）。

鉄道の普及は鉱業その他の産業の発達を促し、農業物の市場を拡大し、労働力の移動を容易にするなど経済発展に大いに役立った。

アメリカ合衆国への出稼ぎ労働者（ラセーロと呼ばれる）たちもメキシコ中央部から鉄道を利用して北部の国境へ向かった。

旅客輸送の面でも第二次大戦ごろまでは鉄道が主役であったが、その後の道路網の拡充、整備、モータリゼーションにより、自動車、バスに代替された。いまでも各方面に客車は運行されているが、本数が少ないと、出発時刻がきわめて不正確、しかも目的地に着くのにバスよりもかなり時間がかかるため敬遠されがちである。ただし、レトロ趣味で、あるいは鉄道の旅そのものを味わおうという向きは、一度乗つてみるものもよい。



あふれる通勤客を乗せて走るメキシコ市内の路線バス（写真：米村明夫）

都会のバスと地下鉄

日常の交通手段として自家用車を利用する階層と、バス、乗合タクシー、地下鉄を利用する階層とに分かれ、筆者自身はその双方に一時的に仲間入りすることができたと先に述べたが、メキシコに駐在する日本人およびその家族の中には、「バスや地下鉄はきわめて危険な乗り物だから絶対に乗るな」と先任者から忠告され、忠実にそのとおり実行している人が少なからずいる。しかし、そういう人はメキシコの庶民生活の一端を知るせつかくのチャンスを逸しているといえよう。

たしかにバスや地下鉄にはスリやカッパライ、暴力スリが多く危険であるが、日本人はカネを持っていると思われるからとくに被害に遭うかといえば、必ずしもそうではない。被害に遭うという点ではメキシコ人も同じだ。

バスの中には物売りや乞食もしばしば乗り込ん

でくる。乞食といつても単純に物乞いをするのではなく、親子連れや老人や身障者が、ギター等を弾きながら歌に託して身の上や生活の窮状を訴えるものである。それを聞いてホロリとした乗客、自分自身もけつして余裕があるとは思えない人たちが小銭を与える。こうした物乞いの人たちがバスに乗り込むとき、もちろん料金は払わないし、運転手もそれを要求しない。底辺に生きる人たちをこうして助け合っていこうという暗黙の諒解がこの社会にあるからだ。

ラッシュ時にはメキシコ市の地下鉄はたいへんな混雑となる。日本のようにホームの定位位置に乗客が並ぶといった整列乗車はおろか、降りる客がすんぐから電車に乗り込むといったルールが確立していないため、降りる客と乗る客とがぶつかって揉み合うこともしばしばだ。そこがスリにとつて絶好の稼ぎ場となる。

自家用車を運転するメキシコ人の態度、運転マナー、その身勝手さ、事故や違反の際の対応、それを小遣い稼ぎの好機と考える悪徳警官のことなど、フザケタ話、ケシカラソ話、そしてときに愉快な話にはこと欠かないが、ここでは省略する。

地方の遠距離バス

路はどこも庶民の足として遠距離バスが走っている。市内バスと異なり遠距離バスはすべて私営で、トレス・エストレージャス（三つ星）、アー・デ・オー（西部バス）といつたところが大手の会社である。同じ路線を走るバスにも一等と二等とがある。一等は途中の主要な町だけに停車し、いい車を使い猛スピードでぶつとばす。ときに同じ会社のバス同士が面

白半分に追い越し競争をするからスリル満点だ。二等バスはローカル・バスに毛が生えた程度のオンボロ車を使い、沿線の各村々で停車し、また決まった停留所以外でも必要とあれば客を乗降させる。

メキシコの田舎の庶民の生活の一端に触れるには、二等バスに乗り込んでみるとよい。紛れ込む、という表現が相応しいかもしれない。乳飲み児を抱いたインディヘナの母親や、売り物の野菜や卵やニワトリなどを抱えた人たちが乗り込んできて、経済危機にもかかわらず庶民は生きているのだなあと実感できる。

(いしい あきら／アジア経済研究所在サンホセ海外調査員)