



# 路上自動車修理工は

## どこに行くのか

太田 仁志

今日のインドに「路上自動車修理工」なる人たちがどのくらい存在するか知らないが、途上国にありそうな職業というか、働き方という印象は共有され得るのではと思う。筆者が住むデリーでは、いたる所では言わなものの、道の端、ときにかなり道にせり出して四輪・二輪（またオートリキシャなどの三輪も）自動車の修理を行う人たちの姿を見かけることがある。年輩の日本人から昔は日本でもそんな光景が見られたという話を耳にした記憶もあるが、筆者にはその真偽はわからない。ただ、同じ自動車修理という仕事で、今日のインドで見られて日本で（少なくとも日常的には見られないのはなぜかと思ひ、考えてみたのが小稿である。経済発展で先を行く日本で見られないのだから、いずれはインド・デリーからも路上自動車修理工がいなくなると予想することもできる。それでは彼らはどこに行くのだろうか。

### 一・路上自動車修理工？

デリーの路上自動車修理工はイメージとして、つぎのような特徴を挙げることができる。

第一に、路上自動車修理工は四輪よりも二輪のほうが多いようである。二輪のほうが占拠するスペースが小さいので、路上での作業に対して気軽である。また、二輪は四輪ほど技術的に高度でも複雑でもないの、修理事業への参入も相対的に容易である。

第二に、路上自動車修理工は、

多くが小規模な個人事業主のもとで仕事を人々（事業主を含む）のようである。インドでは統計上、非農業の民間企業・組織で、従業員規模一〇人未満のものを「非組織部門」と分類するが（ただし従業員規模一〇〜二十四人の組織も一部非組織部門に含まれる）、路上自動車修理工はしたがって、ほとんどが非組織部門労働者である。一般に非組織部門の労働条件

は組織部門に比べて相対的に劣っており、路上自動車修理工の収入も高くない。ちなみに作業は普段着で行われていることが多く、この場合は普段着が作業着ということになる。また路上修理工はおそらく一〇〇%、男性である。

第三に、「路上自動車修理工」は正式な職業分類ではない。事業主が作業場を所有しそこで作業を行ってれば路上修理工ではないが、作業場があっても道（歩道を含む）にはみ出て作業を行ったり、自動車部品等を販売する店舗が作業のためのスペースを持たず、その店舗前のオープン・スペース（通常は道路）で作業を行っているケースがある。その場合、その作業員は路上修理工ということになる。また駐車場<sup>②</sup>の一角での修理作業や、路上のように見えるが実際は（法律上の）道であるか不明確なオープン・スペースや木陰での作業もある。これらの場合は事業主が何らかの店舗を持っていて、いかんかとも見ただけではわからない。「路上」という言葉には観察者の印象や判断が反映され得るが、いずれにしても、オープン・スペースでの作業と、公共スペース（public space）での私的作業およびその占拠を特徴としている。

第四に、同じ修理を行う場合、路上で作業を行わない自動車メー

カーの正規ディーラー等の整備・修理工場よりも、路上自動車修理工（またはその事業主）に依頼するほうが一般に費用は安く済む。路上自動車修理工は部品交換時に必ずしもメーカーの純正品を用いるわけではなく、新製品ではなく中古部品を使い回すこともある<sup>③</sup>。品質については、中古部品を使用していればメーカー保証はつかないし、修理工が高い技術・技能を有しているかもわからない。したがって「安かろう悪かろう」の可能性は否定できない。いずれにしてもこれらは、路上自動車修理工の生み出す経済付加価値は一般に、ディーラーあるいは大手の整備・修理工場に比較して低いことを意味する。

以上が路上自動車修理工に関して持つ筆者の印象であるが、彼らは経済発展が一層進めば、路上からいなくなるのだろうか。日本の経験を手がかりにしてみたい。

### 二・日本にはなぜ路上自動車修理工がないのか

筆者は日本の自動車産業やその整備・修理業に明るくなく、今日の日本で路上自動車修理工が（日常的には）見られない理由は知らない。しかしつぎのようなことを指摘できるように思う。

一般に国の産業構造・産業別就業構造は経済発展に伴って転換す

る。第一次産業↓第二次産業↓第三次産業という転換は、ペティークラークの法則として知られるが、日本にはこの法則があてはまる。戦後日本の農業人口の減少要因として大きいのは、第二次産業（および第三次産業）への農業従事者の労働移動・転職ではなく、彼らの高齢による引退や廃業と、農家子弟の非農業での就業という世代間の労働移動である。この議論を（いくぶん強引だが）自動車修理工にあてはめると、もし仮に日本にも路上自動車修理工がいたとしたら、彼らが路上からいなくなるのは、主として高齢による引退・廃業の結果であったということになる（その子弟は別産業・業種での就業）。

日本自動車整備振興会連合会（日整連）によると、二〇〇九年の自動車整備工場一事業場あたりの整備要員数は四・三人であった。相対的に規模の大きい自動車メーカー系ディーラー等の存在を考えれば、系列外の一事業場あたりの従業員規模はこの四・三人よりも少なくなる<sup>(4)</sup>。今日の日本でもデリーと同じく、このように小規模組織による事業運営が主流であるから、路上から自動車修理工がいなくなるのは、大手の組織による吸収の結果であると考えるのは難しい<sup>(5)</sup>。もちろんそのような別組織への吸収もあるだろうが、日本

では新卒一括採用が戦後（復興期）には定着してきて、また日本の賃金は、一般に年齢が高いほど高くなるという年功序列型を特徴としてきたので、とくに大規模組織ほど、（従業員の賃金上昇の頭打ちがあっても）一定の年齢以上の路上自動車修理工を自社の正社員として中途採用する誘因は低くなる。したがって、路上作業をしいた自動車修理工が別組織での中途採用を機に路上で作業をしなくなり、その結果として修理工が路上からいなくなったと想定するのは、日本についてはいささか無理があると思われる（全くなかったとは思わないが）。つまり、このような産業組織の再編という経路ではなく、小規模組織が路上作業をしなくなったと考えるほうが自然である<sup>(6)</sup>。

繰り返しになるが、先進国になる以前の日本に路上自動車修理工がいたかどうか筆者は知らないが、上記は「もし仮に」という話としてのものである。しかし反対に、日本が先進国になる以前の一九七〇年代あたりまでの日本に路上自動車修理工がいなかったとしたら、その理由は何だろうか。

日本では全国統一の交通法規として、自動車の車両検査の義務づけは、一九一九年（大正八年）の自動車取締令に遡り<sup>(7)</sup>、また、今日のいわゆる車検（自動車検査登

録）制度は一九五一年（昭和二六年）の道路運送車両法が制度化している。これらはいずれも日本が先進国になる前のものである。道路運送車両法の実施については、同じく一九五一年の道路運送車両法施行規則が定めているが、それによると、車両検査（自動車分解整備事業）を行う「事業場は、常時分解整備をしようとする自動車を収容することができ十分な場所を有し、且つ、別表第四に掲げる規模の屋内作業場及び車両置場を有するもの」（道路運送車両法施行規則第五七条一）でなければならぬ。自動車分解整備事業の経営は（地方運輸局長による）認証制（道路運送車両法第78条）であるので、道路運送車両法および同法施行規則が厳密に履行されれば、日本では路上修理工は存在し得ない<sup>(8)</sup>。加えて道路交通法などの道路の不法占拠を禁ずる法律や、自治体別の条例もあるだろう。これらの法令があった上で、行政機関の法執行に関する力量も状況を左右する。この執行能力が充分であれば、道路運送車両法および同法施行規則の施行以降、日本では路上での自動車修理作業の余地は限りなく無いに等しいはずである。

ただし筆者は、日本が実際にどうであったかは別として、上記のような法制度とその執行のみが路

上自動車修理工の存在しない要因であるとは考えていない。たとえば経済面・経済効率の側面である。ある財（この場合は道）の目的外の使用により経済効率が損なわれるなら、市場経済の下では、経済が発展するにつれてそのような目的外的使用は減少していくだろう。非効率を引き起こしていても、土地価格が上昇すれば経済価値のより高い土地利用を目指して、その土地での業務が相対的に高い付加価値を創出するものに移行することが予想される。路上自動車修理工が生み出す付加価値が小さければ、土地価格の上昇に伴い修理工は路上からいなくなる。東京のオフィス街の中心に路上自動車修理工がないのは法規制だけの問題ではない。また、日本の消費者は品質にうるさいといわれるが、財の質はもちろん経済効率にも影響を与える。必ずしも高品質⇨高付加価値というわけではないものの、両者は全く矛盾するものでもない。ちなみに日本の製造業での職場環境の改善や業務改善に関する取り組みで世界的に知られ、普及している5S活動（整理、整頓、清掃、清潔、躰）は、路上での作業を想定していない。

また路上作業をめぐっては、市民社会のありようや「公共」をどう考えるかも影響するかもしれない。これらは時とともに変わり得



るものであるが、極論すれば、法律で禁止されていなくても、市民社会の合意によって、たとえばノルム〔norm、規範〕として路上での修理作業をなくすこともできるからである<sup>99</sup>。路上での修理作業は公共スペースの占拠を伴うが、公共スペースであるから公共の目的での利用が主になるべきなのか、それとも、公共スペースであるからこそ私利用も許容されるのか。加えて、景観・外観に対する意識も関連するだろう<sup>100</sup>。お国柄というか国民性というか(国内の地域柄・地域性も)、その国・地域の社会のあり方が反映されていそうである。

最後に、しかしきわめて重要なのは、安全面への配慮である。先に見た道路運送車両法の目的は「道路運送車両に関し、所有権についての公証等を行い、並びに安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進すること」である(第一条)。経済効率面だけでなく、安全面からも自動車車両や部品の質・性能が重要となるのは言うまでもない。日本では自動車整備士は国家資格で、また通常は二年に一度の車検は事故防止が第一目的である。推測の域を出ないが、産業組織論的

には、日本の自動車整備・修理事業は国の道路交通上の安全政策に大きく規定されてきたものであったように思われる。

路上自動車修理工の存在はこのような、経済発展の進行と負に相関する(＝経済発展が進むにつれ、路上自動車修理工も減少する／いなくなる)としても、多分に経済的な現象としてのみの話には留まらない。

### 三 デリーにはなぜ路上自動車修理工がいるのか

では、デリーにはなぜ路上自動車修理工がいるのだろうか。ここまでの議論を踏まえつつ、つぎの点を指摘したい。

まず法規制について、インドで運転免許や自動車の登録、自動車の保全等を規定するのは一九八八年自動車法(Motor Vehicles Act, 1988)と一九八九年中央自動車規則(Central Motor Vehicles Rules, 1989)である。後者の中央自動車規則第六三条に、自動車の登録に関連して認定試験事業場の敷地に関する規定があるが、通常の修理・整備作業場に関しては、本法および本規則条項の見出し項目には見あたらない。また道路の不法占拠については、二〇〇二年全国幹線道路管理(土地および交通)法(Control of National Highways (Land and Traffic) Act, 2002)が幹

線道路でのそれを禁じている。その他の規制は現時点では未確認だが、たとえば二〇一〇年一〇月のコモンウェルスゲーム(英連邦スポーツ競技会)開催時に実際に行われた、道にはみ出たり道を占拠していた商店等の当局による取り壊しは、何らかの行政権限・法的根拠に基づくはずである<sup>101</sup>。したがって道路の占拠を伴う路上自動車修理が法制度的に正当化されるというのは、インドでも疑わしい。

そうすると、路上自動車修理工が存在するのは、通常時の取り締まりに関する行政能力に問題があるか、公共スペースの私的使用を社会が許容あるいは黙認していることによる可能性が高い。しかし他方で、そうせざるを得ない理由もすぐに思いつく。道を不法占拠している路上労働者、より広くは公共スペースを不法占拠する人たちには低所得者層が少なくなく、強制排除はその人たちの生活、場合によっては生命に関わる重大なことである。彼らの中には不法占拠しているという認識のない人たちもいるだろう。行政および法手続的に正しいことが倫理的にも正しいかという点、必ずしもそういわけではない。強制排除の実際には政治コストが伴い、また実際に実施するならば何らかの代替的施策をとる必要があるかもしれない。それには経済コストがかかる。

法規制・行政能力について補足すると、法規制の執行が何らかの理由で不可能であることが明白であれば、強引な規制の実施は踏み留まるだろう。行政の執行能力に疑問が呈されることになる恐れがあるからである。また、路上自動車修理工だけ規制して露天商は認めるといようなダブルスタンダードも、民主主義の下では難しいかもしれない。人権に関わる、あるいは喫緊の事項についてはもちろんこの限りでないが、法規制の有効な執行には一定程度“機”が熟すのを待つことが必要となる場合もあり、その“機”の成熟に向けた取り組みも重要であると思われる。これは前項で見た市民社会のあり方や「公共」と相互に関連する。

当事者に関連する事情としては、所有するのが高価な新車ではなく中古車であったり、質や性能にはこだわらず動きさえすればよいと考えるコストに敏感な自動車所有者が<sup>102</sup>、路上で作業をする自動車修理工を愛好する可能性が高い。需要がある限り、前項でみたような経済要因のみで路上自動車修理工がいなくなることはない。そもそも路上自動車修理工として多い二輪自動車は、所有者の所得水準と関連する側面もある。他方、供給側Ⅱ修理工・修理事業者側の要因としては、他の条件を一定と

すると、資金制約等のために作業敷地を確保しない、あるいはできないければ、路上での作業を続けることになる。

安全規制については、インドには日本のような数年間隔の自動車定期検査義務はない。インドにも自動車部品の規格・性能に関する規定が一九八九年の中央自動車規則にあるものの、日本ほど今日、その厳密な履行が求められ、また行われているように思われない<sup>④</sup>。路上での修理作業が実際に実施されているのは、インドでは自動車修理業という産業組織のあり方に国が積極的に関与していないことを示している。これは、このようなインドの安全規制の相対的な緩さ<sup>⑤</sup>と無関係ではないように思われる。

#### 四・路上自動車修理工はどこに行くのか・産業組織と労働条件のゆくえ

インドの自動車市場は拡大の一途をたどっており、それに対応して自動車修理工への需要も増加するものと予測される。そのようななかにあつて、筆者は近い将来に路上自動車修理工がデリーの街からいなくなることはないと考えているが、永遠に存在し続けるとも思っていない。自動車修理工が路上からいなくなるとしたら、引退するか、廃業して転職するか、路

上を離れて私有の敷地内・屋内で自動車修理業を継続しているかのいずれかであろう。しかしどうなるにしても、しばらくは路上から自動車修理工がいなくなることはないだろう。

ここでもう一度、日本の自動車整備工場の状況を見てみよう。前出の日整連によると、整備要員一人当たり年間整備売上高は、専業主業および兼業主業場が順に九七五万六〇〇〇円、一〇八五万四〇〇〇円であったのに対し、ディーラーは二二八三万円であった。また整備要員の平均年齢は、専業主業場は四七・五歳、兼業は四三・一歳であるのに対し、ディーラーでは三二・四歳である。そして整備要員一人当たりの年間給与は、専業主業場は三四六万九〇〇〇円、兼業は三七〇万六〇〇〇円、ディーラーで四二二万九〇〇〇円である<sup>⑥</sup>。個人事業主による整備・修理事業はディーラーによるものと比較して、整備要員の平均年齢が高い一方で創出付加価値が低く、また労働条件も相対的に低いことがわかる。特に専業主業場とディーラーでは、専業主業場が一五歳も上であるのに対し、年収は七五万円ほど低い。売上高や年収には組織の収益力が反映されるが、これらに日本で通常みられる企業規模間格差が顕著にあらわれているのに対して、平均年齢に

これほどの差があるのは、ディーラーのビジネスモデルに関連しているようである。ディーラーではキャリアパスとして、整備士が実際の整備に携わるのは十数年ほどで、その後は営業業務の担当になることが多いという。もちろん一定の年齢で整備士の肩書を外れて管理職になった人たちは、統計上は整備要員に含まれていないだろう。しかしどちらであっても、実際にディーラーを見たわけではないので確かなことは言えないが、専業主業場の平均年齢の四〇代後半にあるディーラー従業員の平均年収は、ディーラー整備要員の平均年収の四一・一萬九〇〇〇円をおそらくはかなり上回るものと推測される。このことが意味するのは、自動車の整備事業よりも営業関連あるいは管理業務のほうが創出付加価値は高いということであり（それに応じてより高給が支払われている）、また前記の売上高等の指標を見る限りでは、自動車整備・修理事業のみでは付加価値の創出に限界があることを示唆している。この議論を路上自動車修理工にあてはめると、経済発展あるいは法規制の結果として修理作業が路上から私有敷地内・屋内に移動したとしても、それだけでは修理工の労働条件は上がらないということである。労働条件の向上には、

別の何かが必要である。

また、自動車の作り・構造に関して、近年は電子制御化が進んでいる。四輪自動車のエンジンについてはハイブリッドや電気、水素などの燃料電池自動車など、これからの自動車メーカーの社運を握る開発競争が先進国を中心に繰り広げられている。インドではハイブリッド車の一般販売はまだであるが<sup>⑦</sup>、現在の日本やアメリカ並みにハイブリッド車が普及したらどうなるのだろうか。果たしてインドの路上自動車修理工は、このような自動車の作りの変化にどこまで対応できるだろうか。そうした変化に対応できる修理工とそうでない修理工の間で、作業を通じて生み出す付加価値、したがってまた修理事業を営む組織の収益や



4輪自動車の修理風景（筆者撮影）。



修理工の賃金に関する格差が顕在化する可能性がある。

もともと、インドでは現在も四輪自動車はマニュアル車が主流で、自動車をめぐる技術進歩や変化があっても、大きくは変わらないうちも依然として残るだろう。また、電子制御部分などについて、修理というよりはそのパーツを購入して交換することが（路上）修理工の主要作業の一つになるかもしれない<sup>10</sup>。古い構造の自動車が市場に残り、また部品の交換が修理工の主要作業である限り、自動車修理業へのこのような技術要因の影響は限定的かもしれない。作りとしては二輪自動車のほうが複雑ではないので、とりわけ二輪の自動車修理工に対する影響は小さいものと考えられる。

インドの安全規制については前項で見たが、その関連で、自動車保険について最後に触れたい。デリーで街を見てみると、車体にきわめて目立つ傷のある自動車や古い自動車を頻繁に目にする。破損箇所をガムテープやビニールテープで留めていたり、ひもでくくりつけているものを見かけることもあり、そのような車がインドで危険車として取り締まられているか疑問に思う。目立つ傷などのある自動車が頻繁に見られるインドで、安全規制の相対的な緩さ以外の理由として、第一にインドでは

ドライバーの運転が平均的には日本に比べて荒い<sup>11</sup>ために接触事故が多いこと、第二に他者との物理的な距離が日本よりも接近しがちなこと、第三に自動車の使用年数が長いこと<sup>12</sup>、第四に自動車所有者の平均的な所得水準が相対的に低いこともあるためか、一般に整備に必ずしも熱心ではないこと、などが挙げられるだろう。第四の点については、自動車保険の浸透度にも要因があるように考えられる。インドでは自動車保険への加入は義務なので、その普及度は一〇〇%に近いはずであるが<sup>13</sup>、保険という概念／サービスが先進国に比べてインドでは浸透していない。加えて接触事故や故障の際、保険会社への請求手続きが煩雑であったり、安く修理することができれば、保険会社に請求を行う誘因も低くなる。修理コストが低いために保険を利用しないこともあれば、保険が利用できないために低コストの修理に頼むということもあるだろう。接触事故の多さは保険料の上昇圧力となるので、運転マナーは直接（事故によるもの）、間接（金融市場への波及等）に経済の効率と経済運営に関連する。いづれにしても保険市場の成熟度も自動車修理事業のゆくえに影響を与えることになる。

今日のインド・デリーに路上自

動車修理工がいるのは、複合的な要因によるものである。したがって路上自動車修理工の行き先もまた、個別の要因とそれらの相互作用の総体の影響を受けて決まることになる。経済発展が進むことによりインドで自動車修理工が路上からいなくなるとしても、それは経済発展の進行と並行する諸々の変化の影響をも受けた結果であるということである。

（おおた ひとし／アジア経済研究所 在デリー海外研究員）

#### 《注》

- (1) デリー以外の都市でもおおむね同様と思われるが、後に見るように、路上自動車修理工は正式な職業分類ではないこともあり、断定的に述べるのは難しい。
- (2) デリーでの自動車の駐車は通常の駐車場のほか、道路の歩道側に駐車スペースが確保されている場合がある。駐車禁止場所での駐車を含めて、デリーは路上駐車が多い。
- (3) 過去に数回滞在したデリー市南部のゲストハウスに、すでに動かないかなくなった古い自動車が、薄いカバー一枚で雨風にさらされながら物置と化して置いてあった。ホストいわく、車にはもう買いつかないが、解体すれば一部の部品は中古として修理



4輪自動車の修理風景（筆者撮影）。

- 業者に売れるので手放さないのであるとのことだった。またこのホストは、別に所有する小型車のドアを四枚全部交換する必要に見舞われたことがあった。新車購入だったので販売店に見積もりを出してもらったところ、「安い中古車が購入できるほど」高額だったため、近所の自動車修理工を連れて市内の中古部品市場に行き、同型の自動車から使えそうなドアを取り外して購入し、交換した。費用は見積もり額に比べて一桁違ったという。
- (4) 日整連ホームページ参照 (<http://www4.jaspa.or.jp/jaspahp/member/data/whitepaper.html>) 二〇一〇年一月二十五日アクセス。なお、

- 二〇〇九年の事業場（工場）数は全体では九万二二八一組織で、その内訳は、専業五万五三五六組織、兼業一万六〇二二組織、ディーラー一万六一四三組織、そして自家三七五一組織となっている。
- (5) 小規模組織同士の合併も考えられるが、合併したら路上で作業をしなくなると思える必然性はない。
- (6) そうでなければ、前段で見たように、路上作業を営んでいた修理工の引退か廃業である。
- (7) 道路交通問題研究会編（二〇〇二年）（<http://www.takasha.com/doko/gaikancon1.htm>、二〇〇一年一月五日アクセス）。
- (8) 自動車取締令にも各府県レベルで、同取締令に基づく「自動車取締令施行細則」が公布・施行されているが（道路交通問題研究会編、二〇〇二年）、その詳細はデリーでは確認できなかった。府県によっては本施行細則で路上での修理作業を禁ずる規定が設けられているかもしれない。
- (9) もちろん実際には、その上で路上作業の排除に法的根拠を設けている場合が多いと思われる。社会のありようについてのイメージとしては、たとえば危険を伴う路上作業が児童の通学路で日常的に行われている場合、保護者や学校がその中止を求められる場合が挙げられるだろう。
- (10) たとえばフランスのパリでは、屋外に洗濯物を干すことが禁じられている。
- (11) 物乞いの立ち退き・排除は一九六〇年にデリーに適用が拡大された一九五九年ボンベイ州物乞い防止法（The Bombay Prevention of Begging Act, 1959）に基づいて行われたが、その際には物乞いではない商人やゴミ拾いも（一部）対象となったとのことである。*Economic and Political Weekly* 二〇一〇年一月四〇日号（Vol. XLV, No. 44）論説（八ページ）参照。
- (12) 性能はコストパフォーマンスに影響を与えるものであるが、インドでコストに過度に敏感な人たちがどこまで性能のことを考えているのか、あまり考えていないのではないかという気がしないでもない。
- (13) ただし排気ガスについては、自動車の登録名義の変更時や運転免許実地試験で自動車を使用する際などに、規制を満たす証明書の提出を求められる。
- (14) 日整連ホームページ参照（<http://www4.jaspa.or.jp/jaspahp/member/data/whitepaper.html>、二〇一〇年一月二五日アクセス）。いづれも二〇〇九年の数値（平均年齢は六月現在、整備要員一人当たり売上高と年間給与は各事業場の六月に最も近い決算期の数値）。
- (15) 環境車としては、インドではインド企業と米国企業のジョイント・ベンチャーとして始まった小型電気自動車会社のREVA（一人乗り）が有名。
- (16) 今日の日本ではこのような状況があるようである。
- (17) インドのドライバーの運転および道路交通事情については、二〇一〇年一月六日付け日刊紙Hindu（インターネット版）の社説欄に掲載された“Road safety: a public health challenge”（<http://www.hindu.com/2010/10/06/stories/2010100654611000.htm>、二〇一〇年一月六日アクセス）を参照されたい。
- (18) 関連して、インドでは日本ほど一般的に中古車の値崩れがしない。
- (19) 民間保険会社を中心に、所有自動車の整備状況が不適切・十分として加入を拒否することがある。その場合、最終的には公営保険会社の保険に加入することになるものと思われる。

二年）『道路交通政策史概観』大化社（<http://www.takasha.com/doko/gaikancon1.htm>）。

② *Economic and Political Weekly*, Vol. XLV, No. 44, 二〇一〇年一月四〇日号 日刊紙。

③ *Hindu*（インターネット版、<http://www.hindu.com/>）。

《参考文献》  
① 道路交通問題研究会編（二〇〇