

る。特に、上述のスラム街の川向いの低地には、改革前さらに巨大なスラム街があり、その住民を立ち退かせて、跡地をショッピングモールにしたことが、結果的に潜在的な犠牲者の数を減らすことに繋がったといえる。土地面積の広大さと人口密度を考えれば、100人単位、いや1,000人単位で、犠牲者が未然に防がれたといえよう。改革手法には賛否あるものの、災害対策の面からいえば、バヤニ前市長は先見の明があったと感じた。

さて、ひるがえって、フィリピン全体の今後を考えたとき、今回の水害の経験はどのように活かされるのだろうか。災害時の情報伝達など災害対策は早急にも議論され、実行に移されるべきであるし、その延長線上に、貧困対策にも関心が高まり、新しい社会のあり

方を問うところまで盛り上がれば怪我の功名ともいえる。しかし、マニラ首都圏のある市では、被害の大きかったスラム街で、「安全のため」という大義名分の下、住民が強制退去を命ぜられるという事態が発生している。安全対策そのものの議論が行なわれる前に、これ幸いと貧困層の生活基盤を奪うやり方は卑劣といわざるを得ない。このような強権的で、住民の生活を顧みない行政のやり方が横行するならば、それは国民生活にとって水害そのものよりも大きな脅威となる。地域住民、特に貧困層の生活を考慮に入れ、彼らの活力をむしろ生かすような開発、発展の道こそ、フィリピンが今後議論し、実行していかなければならないものであろう。

コトヌーのバイクタクシー

—ベナンの市民の大切な足—

山 瀬 靖 弘*

私の調査地は、西アフリカのベナン共和国である。「ベナン」という名前を言っても、多くの日本人は知らない。日本人が商用、観光にあまり訪れるわけでもなく、地下資源はごくわずかしかな産出されず、内戦があったわけでもない。こういったことから、知名度が

低いのが現状である。だが、「タレントのゾマホンさんの国です」と言うと、「あー、あのテレビに出てた人のところね」となり、一部の人には、多少あやふやな感じもするが、知られているようである。

ベナンは1960年8月1日に、フランスか

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科

ら独立した。公用語はフランス語である。ナイジェリアと東で国境を接し、大西洋にも面している。面積は 11.26 万平方キロメートルと、日本の 3 分の 1 程度である。人口は約 900 万人で、民族の数は約 50 あるとされている。

ベナンの首都はポルトノボとなっているが、これは憲法上での話である。実質の首都機能は、南部海岸沿いのコトヌーにあり、ここには各省庁、各国の大使館、国際空港、オフィス街などが存在する。人口はベナンで最も多く、80 万人以上が暮らしている。

私はベナンで、多言語使用に関する聞き取り形式による現地調査を行なった。ベナンではおよそ 50 の言語がある。ほとんどの人は、50 あるうちのいくつかの言語を生活上使う。どの言語がどのように話されているのか、1 人当たり何言語話すのか、コトヌーと内陸都市のパラクーの 2 都市で多言語使用の実態はどのように異なるのか、などについて調査中に尋ねた。

聞き取り調査は、ベナン人のインフォーマ

ントとともに、街中のベナン人に対して行なった。この調査には多くの人が協力的であり、各質問に丁寧に答えてくれた。毎日複数の言語に接しているためか、多言語に対するきちんとした自分の考えを各回答者がもっているようであった。中には、「ベナンの言語に興味をもってくれてありがとう」とお礼を述べてくれる人もいた。

ベナン滞在中は、特に都市内の移動手段として、何度も“ゼミジャン” (Zemidjan) に乗ることがあった。ゼミジャンとは、いわゆるバイクタクシーのことで、荷台に座席を取り付け、そこにお客を乗せるのである。ベナンの都市内の公共交通は、アフリカの多くの国でみられるような、いわゆるミニバスというのがない。ベナンのミニバスは、中・長距離移動の場合がほとんどで、市内交通としての公共交通は、ほとんどがこのゼミジャンである。コトヌー市内を移動するには、このゼミジャンを上手に乗りこなさないと、不便な思いをすることになるのである。

では、どのようにゼミジャンに乗るのであろうか。基本的には、日本でタクシーを捕ま



写真 1 インフォーマントと彼の友人とともに記念撮影 (筆者撮影)



写真 2 ゼミジャン ([NPO 法人 IFE] より)

えるときのように、手を挙げれば止まってくれる。そうはしなくとも、向こうからバイク用の警笛を鳴らしてくれることもある。よく街中を歩いていると、客を乗せていないゼミジャンの運転手から警笛を鳴らされることがある。これは、「どけ！」ではなく、「乗らないか？」という客引きの音である。

ベナンでは特に都市部で多くのバイクが走っている。車の数よりも、圧倒的にバイクの数が多い。そのような中で、どのバイクがゼミジャンで、どのバイクが一般のバイクなのか見分けがつかないのではないかと、思うこともあるだろう。しかし、その心配は必要ない。ベナンのゼミジャンは、運転手が必ず指定された色のシャツを着ているのである。しかも、都市によって色が異なるのである。コトヌー、パラクーでは黄色、アボメー、ボイコンでは紫、ダサズメ、サベでは深緑である。なぜこのような色の設定になったのか、詳細は不明である。ただ、このようなシャツを着ていて、かつ荷台（後部座席）が空席であれば、いわゆる空車タクシーとしてみることもできるのである。

ゼミジャンには、どのようなバイクが使用されているのであろうか。2009年3月の現地調査の際にみた限り、多くのバイクタクシーは、日本でいう小型自動二輪、もしくは普通自動二輪のバイクであった。それらの多くは、中国製であった。しかし、2006年に訪れたときには、当時はまだ原動機付き自転車車が主流であった。多くは、ホンダやヤマハの日本製のもので、新聞配達に使われているようなエンジン音のするバイクであった。こ

の3年間で、ベナンのバイクは大型化している傾向にあるようである。

肝心の乗り心地であるが、小型、普通自動二輪車型の方が座席も広く、サスペンション機能があるためか、段差でもあまりお尻が痛くなることはない。スピードも出て、風も心地よい。だが、車高が高いので、少し乗り降りに苦勞するのが難点である。一方の原動機付き自転車型の方は、座るスペースが狭く、段差を通過した際の衝撃は直接体に伝わる。しかしながら、車高が低く乗り降りには容易である。スピードも控えめなので、転倒した際の衝撃も少ないのではないかと、とも思える。

バイクというと、日本ではヘルメットの着用が義務付けられている。しかしベナンでは、大多数のバイクのドライバーはヘルメットを着用していない。当然、ゼミジャンのドライバーもその乗客も、ヘルメットは着用していないのである。広い道だと、最高速度は時速70キロメートルにもなるので、万が一転倒すると命にかかわりかねない。隣国ナイジェリアでは、ベナンと同じようにバイクタクシーがあるが、運転手、乗客ともにヘルメットの着用が義務化されている。しかし、乗客から不特定多数の人が使ったヘルメットは病気になるといった不安の声があがっているほか、乗客がヘルメットをそのまま盗んでいくなどのトラブルが起こっているという[THISDAY ONLINE]。

料金はどのくらいするのだろうか。ゼミジャンの初乗り運賃は、100セーファーフラン（約20円）である。そこから、距離に応じて料金が上がるシステムである。週末や夜



写真3 ラッシュ時の道路（筆者撮影）

間は割増料金になる。メーターはない。そのためか、行きも帰りも同じ場所で乗り降りしても、料金が運転手によって微妙に異なる場合がある。値段交渉は必須である。興味深いのは、普通自動二輪車のゼミジャンよりも、原動機付き自転車型のゼミジャンのほうが少し安いのである。また、長距離バス、乗合タクシーの降り場では、ゼミジャンに乗り換える客を乗せるため、多くのゼミジャンの運転手らが待機し、客を争奪する。バスの荷物室から荷物を取る前に、自分の荷物を無断で出して確保しているケースもある。しかし、こういうところの運転手はいつも高額料金を請求してくる。ひどいときには、正規の2倍近くの料金を請求することもある。こういうところでは彼らの誘いにのらず、降車場所から少し歩いたところで流しのゼミジャンを捕まえた方が賢明で、この方が正規の料金で乗ることができるのである。

このようなゼミジャンを、私はほぼ毎日利用していた。多くのゼミジャンの運転手は、寡黙であり、「ここでいいか」「その場所を知っているか」といった業務に必要なことし

か話してこない。しかし、中にはおしゃべりな運転手もいる。たとえば、「ベナンの料理は何が好きか」との質問に、「アグー（ヤマイモの料理）が好きだ」と答えると、「君はアグーを知っているのか」と驚かれ、到着するまで食べ物のお話をし続けたことがある。また、「中国出身か」との質問に、「日本だ」と答えると、「日本。いいなあ。僕は日本、アメリカ、ドイツに行ってみたいなあ。フランスは好きじゃない、行きたくないよ」などと言われたこともあった。彼の中では、フランスへの興味より、日本、アメリカ、ドイツへの興味が強いのだろう。しかし、ドイツというのは意外であった。ベナンでは、日本やアメリカ、そして旧宗主国のフランスに何らかの興味がある人が多いが、ドイツに興味があるというのは、このときが初めてであった。未だになぜ彼がドイツに行きたいのかは謎である。

目的地に到着したとき、私はできるだけ現地の言語で、運転手に「ありがとう」と言うようにしている。たとえば、コトヌーだと、地元言語のフォン語で「A wa nu kaka.」のように言うのである。そうすると、多くのドライバーはケラケラ笑うか、あるいはかん高い声で「ア！」っと驚き、「君はフォン語を話すのか」と言うのである。公用語のフランス語で値段交渉したときの比較的クールな対応とは全く異なるのである。運転手によっては、「どこでフォン語を勉強したんだ」と逆に尋ねられることもある。私にとっても、外国人、東洋人に対する警戒心が少しゆるくなった感じで嬉しくもある。

このゼミジャンの運転手であるが、バイクさえあれば、誰もがすぐに運転手になれるわけではないようである。調査時の私のインフォーマントによると、ゼミジャンの運転手になるには、市役所に申請して、許可をもらう必要があるというのである。そして、市役所から許可をもらおうと番号が与えられ、その番号をゼミジャンの運転手であることを示すシャツに明示しておかなければならないようである。実際に、ゼミジャンの運転手の服には、何らかの番号が入っており、おそらくその番号が、市役所から許可された際に与えられた番号であると思われる。また、運転手は地方出身者が多く、現金収入獲得のために始めることが多いと聞く。地方では農業以外の産業は少なく、現金が得られる仕事が少ない。そのため、コトヌーなどの都会で現金を得るというのである。一部の人たちは、農業の閑散期のみゼミジャンの仕事を行なうこともあるという。ただ、昨今の原油高の影響もあり、経費を圧迫している。その一方で、乗客が値上がった分を負担するわけでもないため、大きな利益を得にくいようである。

運転手らが直面している苦勞は、原油高だけではない。バイクであるため、雨の日は常に濡れることになる。また、毎日排気ガスの中をくぐり抜けなければならず、ラッシュ時は中古車群から排出される真黒いガスの中をかいくぐらなければならないのである。中に

は、暑いにもかかわらず、鼻や口をマスクで覆って運転している人もいる。そういった状況にありながらも、運転手らは毎日、市民の足としてのゼミジャンを運転し続けている。

ベナンの人たちは、市バス、ミニバスなどではなく、バイクタクシーを都市内公共交通機関として選んだ。運転手、乗客ともに、雨や排気ガスを直接受けるが、行きたい目的地に直通できるという利点を優先したのかもしれない。一方で、バスとは異なる輸送手段を用いた以上、排気ガスに関する大きな問題に直面している。バイクのように輸送効率がバスなどと比べて低いだけでなく、きちんと製油されているかどうかかわからない安いガソリンを使うゼミジャンの運転手が多い。テレビでも、正規のガソリンスタンドで給油するように促すような宣伝があるが、あまり効果はなさそうである。そのためなのか、街中ではいたるところで排気ガスのにおいが充満している。ゼミジャンだけが原因ではないが、大気汚染に関する対策、および新たな都市内交通輸送手段の確保が、今後必要なのではないかと考えざるを得なかった。

引用文献

- NPO法人 IFE. 〈<http://www.zomahoun.com/benin/guide/gettingaround.html>〉(2010年1月14日)
 THISDAY ONLINE. 〈<http://www.thisdayonline.com/nview.php?id=132433>〉(2010年1月14日)