

# ミンダナオ山村住民の足スカイラブ

野沢 勝美

開発途上国への先進工業国からの技術移転問題に関しては、近代技術の現地社会へのそのままで移転を考えた場合にはその多くが失敗する。近代技術が受容国の在来技術と連結することにより近代技術が現地社会に定着し、適合するのである。この問題をフィリピン・ミンダナオ山村のスカイラブを事例に考察する。

## 公共交通機関として町当局が認可

フィリピンは、群島国家である。最大の島は首都マニラが置かれたルソン島で、次いでミンダナオ島である。ミンダナオ島中部にあるコンポステラ・バレー州のモンテピスタ町(図参照)を訪問した。同町へは、ミンダナオ島最大の都市であるダバオを北上する。刑務所の囚人労働を使ったバナナ・プランテーションで知られたタグムから勾配のある坂道を進み、さらに北上すると同町に到達するが、海拔約六〇〇メートルの高地で、さしたる産業もない山村である。

このモンテピスタに入ると最初に目に入るのは、鈴なりに乗客を乗せ村道を走るスカイラブである。スカイラブは自動二輪車を改造し、進行方向と平行して二枚の厚板を固定したもので、両翼に座席を設け、天井に日除けの屋根をつけて走る。宇宙ステ

ションのスカイラブを模しての命名であると言いついて妙である。

農村部交通機関の大方は、ジープ型の小型乗合バスのジブニーであるが、乗客の少ない山村ではその運行回数は限られている。不十分な輸送手段に対応すべく、スカイラブが登場したわけである。収容する乗客数は左右の客席六人で、それに加えて乗客の荷物も乗せる(写真参照)。

母親が幼児を連れ、荷物を抱えてこれに乗り込む様子を見るにつけはらはらする。砂利道を進むが、強い横風が吹くとバランスを崩しそうである。コメ袋など重量のある荷物を乗せる際には、片方の翼にこれを置き、他方に乗客が座りバランスをとっている。しかし危険なことに変わりはなく、こんな危険な乗り物が果たして許可されるのかと疑問をもつのは当然であろう。確かにバス、タクシー、ジブニーは中央政府の陸運免許規制委員会が運行を認可、監督し、運賃などを決める。トライシクル(自動三輪車)は通常乗客は二人で地元の町当局が認可するが、スカイラブも同様に町当局の認可を必要とし、れっきとした公共交通機関なのである。

## 生活にあわせた農村部の交通体系

農村部の交通体系は、一見非効率率のよう

に思われるが、地元住民の生活実需に合わせ便利に体系ができてきている。まず都市と都市の間はバスが運行している。バスが公設のバスターミナルに着くと、ジブニーやトライシクルが客待ちをしており、乗客はこれに乗り変えて村道に入る。自宅付近に近づくとき、運転手が乗客の荷物を家まで運び、子連れや年配者に親切である。

ところが、スカイラブの運賃であるが、これが意外と割高である。町の中心街は乗入れ禁止のため初乗り(三キロ)が二〇ペソ(一ペソ＝二円)であり、トライシクルの初乗り七ペソと比べると相乗りにもかかわらず三倍近い。これは乗客人数の揃うのを待つて運行するなどの待機料金と、車体の改造コストを含んでいるからであろう。運転手によると地元のモンテピスタ町当局の許可料年七〇〇ペソに加え、改造装置に五〇〇ペソを要したとのことである。この運転手の場合、車両は自分の所有で

(図)コンポステラ・バレー州モンテピスタの位置





(写真) 鈴なりに乗客と荷物を乗せたスカイラブ  
(コンポステラ・パレー州モンテピスタにて筆者撮影)

## 農村部の貧困が背景に

ミンダナオの農村部において日常生活の足となる交通機関として、スカイラブのような危険な乗り物が往來する背景には、ミンダナオ山間部における貧困問題がある。今日のミンダナオにおける経済活動の中

るから一日の運賃収入は、認可を受けた七キロの道を四往復し八〇〇ペソで、ガソリン代三〇〇ペソを差引くと純収入は五〇〇ペソになる。月に二〇日の労働とすると年収では一二万ペソとなる。コンポステラ・パレー州の貧困ラインは、二〇〇九年に一人当たり一万七六一ペソ、六人家族で約一〇万ペソであるからギリギリの生活であろう。これが借上げ車両となると状況はさらに厳しくなる。運転手の生活も楽でない。

## 近代技術の現地社会への適合問題

これまで述べてきたミンダナオ山間部の交通機関であるトライシクル、スカイラブのいずれも、排気量一五〇ccクラスのエンジンで装備した日本製の自動二輪車を改造した乗り物である。元来は一人乗りの単車を地元住民の必要に対応して機種ごとに四人から一〇人程度の乗客を乗せるべく現

心は農業部門でその主役はバナナ、パイナップル、サトウキビ、コーヒーといった熱帯作物の生産である。そしてこれらの熱帯作物は、プランテーションで生産され、その担い手は日雇の農業労働者である。また、入植地開発のため高地の未開拓地の開墾で、飼料用トウモロコシ栽培などに従事してきた。かくしてミンダナオには貧困層が多い。今回訪問したコンポステラ・パレー州では、二〇〇九年の貧困者比率は三六・七%と全国平均の二六・五%を上回っている。同州農村部の貧困者比率は五〇%近く達している。

こうした社会環境を背景にして、最近では過激派左派勢力の新人民軍によるとみられる事件など治安の悪化が報道されている。経済的に厳しい状況にあっても住民は日常生活において、買い物や所用に交通機関の利用は不可欠である。ところがフィリピン全体の車両数は二〇〇九年に六二二万台に達するが、ミンダナオでは九〇万台と全体のわずか一四・四%に過ぎない。その内訳は、自動二輪車・トライシクルが五七万台で六三・六%、全国的に定着している交通機関のジブニーが二〇万台で二二・二%に達しており、両者で八六・八%とミンダナオ住民の足となっている。とりわけ自動二輪車・トライシクルの役割が大きいことがわかる。

地で改造が加えられている。同様の山村の乗り物は外にもある。自動二輪車をそのまま使用したハバルハバル(「くつつきあい」の意)がそれである。運転手の前と後ろに乗客四、五人がしがみ付くのである。幼児や荷物が加わることがあるので危険極まりない。このハバルハバルも町当局の認可を得ており、運賃はトライシクルと同じ七ペソである。

今ひとつはトライシクルを改造したパヨン(「傘」の意)である。これは二人の乗客を乗せ、日傘をかけたものであり、運賃はトライシクル並みである。スカイラブやハバルハバルに比べると乗客数も少なく三輪車であるから安定はしている。しかし国道に出た際にはすれ違いのトラックなどにおおられてバランスを崩すといった危ない側面もある。

スカイラブ、トライシクル、ハバルハバル、パヨンパヨンのいずれも日本製の自動二輪車という輸送機械の車体に、ミンダナオ山間部で現地の溶接技術によって荷台部分に客席設置の加工がなされたのである。このことは、近代技術と地元の在来技術との連結(リンケージ)がなされたことを意味する。ところが、現実にはスカイラブに見るように、バランスが崩れれば人命にかかわるような危険な乗り物となったのである。

このように連結が当初期待していたものと大きく異なる結果をもたらす場合は、連結不全(マルリンケージ)と言える。途上国への技術移転問題を考えるに際しては、受容する社会とはいかなる形で移転が定着しているか、その適合問題を十分に考察する必要がある。

(のざわかすみ・アジア研究所嘱託研究員)