

Ⅲ 研究ノート Ⅲ

タイ王国の道路交通とトゥクトゥク文化

澤 喜司郎

はじめに

タイ王国は、第二次世界大戦後には高い教育水準と豊かな国土に支えられて工業化への道をすすみ、1967年の南アジア諸国連合(ASEAN)には結成時から参加し、1989年のアジア太平洋経済協力(APEC)にも結成時から参加するなど、南アジアにおいて中心的な役割を担ってきています。1990年代にはわが国や欧米諸国の大企業によるタイ王国への進出によって本格的な工業化が進展し、高度経済成長を続けてきました。1997年に始まったアジア通貨危機によって経済は一時停滞しましたが、その後急速な回復を示し、再び高い経済成長を維持し、現在のタイ王国は東南アジアにおける代表的な工業国としての地位を保ち、同時に歴史と文化、豊かな自然を有する世界的に人気の高い観光地となっています。

このような発展を遂げてきたタイ王国の首都バンコク市内の道路交通は、世界一といわれるほど渋滞が激しく、それは市内には高架鉄道や地下鉄もありますが、郊外通勤電車の路線が少なく、列車の本数も少ないため比較的豊かな人々は通勤手段として自家用車やタクシー、バスを使用し、このことがバンコクを世界有数の渋滞都市にしているといえます。なお、バンコクは市ではなく首都府であるため、バンコク市内ではなくバンコク都内と表記するのが正しいため、本稿では以降にはバンコク都内と表記することをお断りしておきます。

そこで、本稿ではタイ王国の道路旅客交通の現状、とりわけタイ王国の乗

り物を象徴する「トゥクトゥク」を中心に、わが国の道路旅客交通の現状などと比較しつつ概観し、その特質について比較交通文化論的な視点から若干の検討を試みたいと思います。なお、検討に際しては、タイ王国はわが国と同じように植民地になった歴史がなく、立憲君主制の王国であり、国民が国王を尊敬し、国民の95%が仏教徒であることなどがキーワードになると考えています。なお、本稿で使用したタイ王国における乗り物の写真は特に断りのない限り、筆者が2007年9月に撮影したものです。

I サムローとトゥクトゥク

(1) 三輪自転車型サムロー

サムローとは、サムが数字の3、ローが車輪の意で、タイ王国では小型三輪の乗り物がサムローとよばれています。タイ王国の名物であり、タイ王国を象徴する乗り物のトゥクトゥクもサムローとよばれていますが、サムローは単に「三輪車」の意味で、それにはいろいろな種類があり、時代とともにサムローも変化してきています。サムローを発展史的にみれば、最初のサムローが三輪自転車型サムロー、つぎが三輪バイク型サムローで、そして現在の三輪自動車型サムローへと続きます。しかし、新しいタイプのサムローが古いタイプのサムローにすべて取って代わったわけではなく、地方都市ではこれらの三つのタイプのサムローが共存しています。なお、タクシーとして使われているサムローは一般にサムロー・タクシーとよばれています。

わが国では1940年頃にガソリンの窮乏とともに自転車の前半分と人力車風の車体を結合させた三輪自転車型タクシーが登場し、戦前・戦中には「更正車」「厚生車」「国策車」などよばれていましたが、戦後には

写真1-1-1 三輪自転車型サムロー



「輪タク」(自転車タクシーを略した言い方)という名称が一般化し、庶民の乗り物として普及しました。しかし、三タク(三輪バイク型タクシーを略した言い方)や自動車タクシーの普及とともに、輪タクは次第に姿を消していききました。

タイ王国では、1933年に自転車の横に客席を付けたサイドカー型の三輪自転車型サムローが発明され、それには幌(屋根)はなく、当時の三輪自転車型サムロー・タクシーでは乗客は雨が降れば自分で傘をさしていたといわれています。その後、客席が自転車の後方に移り、幌(屋根)も付けられ、現在も三輪自転車型タクシーとして使われているサムローが一般的な形となりました。しかし、バンコクでは1959年に三輪自転車型サムロー・タクシーが禁止されたため、バンコク都内では見かけることはありませんが、地方ではまだまだ健在で、サイドカー型の三輪自転車型サムロー・タクシーも健在だといわれています。

バンコクの三輪自転車型サムロー・タクシーと同様に、マレーシアとインドネシアでも首都から三輪自転車型タクシーが姿を消し、それは「近代化を急ぐ若い国家として大いに体面を気にしたからだ」といわれています。というのは、西欧型の発想では三輪自転車型タクシーは「停滞のアジア」「アジア的貧困」の象徴とされていたからで、「停滞や貧困」というイメージを払拭するために三輪自転車型タクシーが禁止されたとされています。しかし、現在では三輪自転車型タクシーは「環境への意識の高さ」を表す象徴となっているばかりか、タイ王国の三輪自転車型サムロー・タクシーは庶民の重要な足であるとともに、貴重な観光資源にもなっています。

なお、サムローはタクシーとして使用されているだけではなく、客席ではなく荷台のある原型のサムローは飲み物などを移動販売する行商で

写真1-1-2 わが国の輪タク



も使われています。観光用の三輪自転車型タクシーや行商用の三輪自転車は現在の中国の北京でもみられ、わが国ではベロタクシーとよばれる自転車タクシーが大きな都市で運行されています。

(2) 三輪バイク型サムローと三輪自動車型サムロー

三輪自転車型サムローに続いて登場したのが三輪バイク型サムローで、それはバイクの前半分と人力車風の車体を結合させたような形のもので、わが国でも、戦後一時期には三輪自転車型タクシー(輪タク)に代わって、「三タク」とよばれる三輪バイクを使用した三輪バイク型タクシーが普及しましたが、1950年代に入って小型乗用車が生産されるようになり、次第に姿を消していきました。わが国で三輪バイクが一時普及したのは、GHQの四輪自動車生産規制により1949年までは四輪自動車の生産が規制され、三輪自動車については規制が比較的緩やかだったからです。たとえば、1931年に三輪トラック「マツダ号」の生産を開始したマツダは、翌1932年には大連や青島に輸出し、1949年には三輪トラックの輸出を再開し、インドなどに輸出されました。また、1950年～1955年頃には広島市内にはマツダの三輪乗用車をもちいた三輪バイク型タクシーが運行されていました。

タイ王国でも三輪バイク型サムローが登場し、三輪バイク型サムロー・タクシーには三輪自転車型サムロー・タクシーと同じように、客席がバイク(本車)の横、前、後にあるタイプがあります。客席がバイクの横にあるタイプは西欧型サイドカー(側車付自動二輪車)と同じですが、客席(側車)が人力車風の車体である点が西欧型サイドカーと異なっています。この3タイプの中でもっとも一般的な形は客席がバイクの後ろにあるタイプです。また、三輪バイク型サムローもタクシーとしてだけではなく、客席

写真1-2-1 三輪バイク型サムロー



部分が荷台になっているものもあり、それらは飲み物などを移動販売する行商でも使われています。

なお、三輪バイク型タクシーは中国の北京にもあり、タイ王国の三輪バイク型サムロー・タクシーと異なるのは、タイ王国の三輪バイク型サムロー・タクシーは三輪自転車型サムローと同じように客席がトロッコのような開放型であるのに対して、北京の三輪バイク型タクシーはその圧倒的多数がフルキャビン型(非開放型)で、乗客は後ろ向きに乗るという点です。なお、トロッコのような開放型とは車両の上半分が外気に解放され、乗客が外気に直接触れることができるもので、わが国でのトロッコ列車の車両のようなものをいいます。客席が開放型になっているのは、タイ王国の気候にもよりますが、むしろ開放型にこそ楽しく面白く、自由に生きるというタイの人々の国民性をみることができます。

この三輪バイク型サムローに続いて登場したのが三輪自動車型サムローで、現在一般にトゥクトゥクと呼ばれている車両をいいます。この三輪自動車型サムローは、形状的には、わが国のダイハツミゼットに相当する車両で、四輪トラックの前輪を二輪から一輪にしたような形のもので、1957年に発売されたダイハツミゼットは、1972年の生産中止までに31万7,000台が生産され、うち2万台が輸出されるなど、当時のベストセラーカーのひとつにあげられています。なお、トゥクトゥクはわが国の郵政省が郵便収集用に使用していたダイハツミゼットを四輪トラックに代える際にODAとしてタイ王国

写真1-2-2 ダイハツミゼット(左)とトゥクトゥク(右)



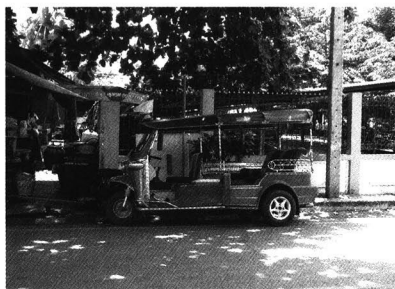
に輸出したのが始まりといわれていますが、そういえばトゥクトゥクにはダイハツミゼットの面影が残っているように思えます。そこには、異なる民族や文化に対し無類の寛容さと歓迎する心を持ち合わせているタイの人々の国民性が現れているといえます。

そして、タイ王国では多様で個性的な三輪自転車型サムローや三輪バイク型サムローを生み出した技術をもとに、三輪自動車型サムローの修理や改造などを通じて技術蓄積が行われ、新型のオリジナルな三輪自動車型サムローが生産されるようになりました。これらのオリジナルなサムローはアフリカや中近東、南アジアに輸出され、最近ではその機動性と省エネ性から欧州で注目を浴びているといわれています。

なお、タイ王国では1960年代に自動車産業育成基本方針が策定され、それを忠実に守ってきた現在のタイ

王国の自動車産業では単に輸入部品を組み立てているのではなく、組立メーカーを支える部品産業や裾野産業において集積がすすむとともに技術力が向上しています。そのため、日系自動車メーカーのタイ工場で生産された新型セダンなどが日本国内でも販売されるに至るなど、「アジアのデトロイト」としての地位を築きつつあるといわれています。このようなタイ王国における自動車産業の発展は、教育水準が高く、勤勉で労働意欲が高いタイの人々によって支えられてきたといえます。

写真1-2-3 トゥクトゥク



(3) 進化を続けるトゥクトゥク

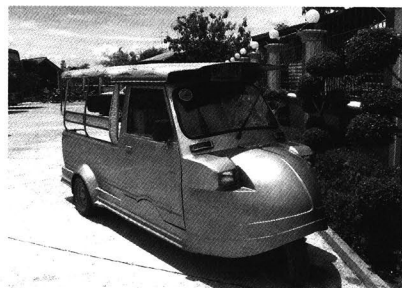
タクシーとして使用されているトゥクトゥクは正式にはサムロー・タクシーといい、トゥクトゥクという呼び名は「トゥクトゥク」という軽快なエンジン音からきているといわれ、また屋根付き三輪タクシーのことをトゥクトゥ

クというともいわれています。屋根付きと強調されるのは、三輪自転車型サムロー・タクシーや三輪バイク型サムロー・タクシーと区別するためのよう
に思われます。

トゥクトゥク(三輪自動車型サムロー・タクシー)には、一般に貸切仕様(椅子型:2人乗り)と乗合仕様(対面式2列ベンチ型:6人乗り)の2つのタイプ
があります。貸切仕様のトゥクトゥクと乗合仕様のトゥクトゥクでは車体の
形が異なり、後者の方が比較的新しい形といえます。貸切仕様のトゥクトゥク
は、初代のミゼットやミゼットDSA型に似た形のもので、運転席も初代の
ミゼットと同じように開放型になっています。これに対し、乗合仕様のトゥ
クトゥクはミゼットMP4型やMP5型に似た形のもので、運転席はキャビン型
ですが、客席は貸切仕様と同じように開放型で、この開放型の客席構造にタ
イ王国の乗り物の特徴があります。

貸切仕様のトゥクトゥクは、一般に客席が1列だけの2人乗り(3人が乗っ
ている場合もあります)ですが、客席が前後2列の4人乗りの長胴型もあり、た
とえばバンコクにある複合施設「キングパワー・コンプレックス」は客の送
迎用に長胴型のトゥクトゥクを使用し、またコンドミニウム住民専用車とし
ても使われているといわれています。なお、キングパワー・コンプレックス
はトゥクトゥク仕様の電気自動車のようなデザインの四輪車も用意し、客の
送迎用に使用しています。貸切仕様のトゥクトゥクと同じように、乗合仕様
のトゥクトゥクにも長胴型のものがあります。

写真1-3-1 ミゼットMP4型(左)と乗合仕様のトゥクトゥク(右)



他方、客がない時には客席に荷物の積んで運搬するトゥクトゥクもあれば、とりわけ貸切仕様のトゥクトゥクと同じ車を個人の自家用車として使用している人もいます。そのほかにもホテルの送迎用や、狭い路地でのゴミ収集車としても使用され、小回りのきくトゥクトゥクはタイ王国を代表し象徴する乗り物になっているといえます。

しかし、2002年に道路交通渋滞を緩和するためにバンコクではトゥクトゥク(三輪自動車型サムロー・タクシー)の新規営業免許が付与されなくなったため、かつてはバンコク都内には約7,400台あったとされるトゥクトゥクの台数が減少し、現在では500台程度といわれています。また、料金交渉制で開放型のトゥクトゥクに対し、バンコク都内ではエアコンがあり、メータ制採用の明瞭会計のタクシーに人気が集まり、それがトゥクトゥクの減少に拍車をかけているといえます。そのため、現在のバンコクではエアコンがあり、メータ制採用のタクシーがトゥクトゥクから主役の座を奪ってしまったといわれています。ただし、地方ではトゥクトゥクはまだ住民の大切な足として運行されています。

写真1-3-2 長胴型のトゥクトゥク



II モーターサイとタクシー

(1) モーターサイ

モーターサイとはタイ語でオートバイを意味し、バイクタクシー(オートバイクタクシー)を表す言葉として使われています。つまり、タイ王国にはバイクを使ったタクシーがあり、それはバイクの後部座席に客を乗せて走るというもので、客にはもちろんヘルメットを貸してくれます。モーターサイは非常に手軽なタクシーで、庶民の重要な足となり、通勤などで女性がモーターサイの後部座席に横乗りしている光景もみられます。

タイ王国でモーターサイが活躍する理由のひとつに、都市の道路構造があげられます。都市部での道路網は、一般に幹線道路つまり幹としての大通り(タノン)と、そこから枝別れする奥の深い細長い小路(ソイ)からなり、それは魚の骨のような形になっています。たとえば、バンコク都内を東西に走るスクンビット通りから北に延びる小路(ソイ)にはSoi3, Soi5のように奇数の番号がつけられ、南に延びるソイには偶数の番号がつけられています。そして、モーターサイは大通りから枝分かれするソイの入口に待機し、ソイの中に入って行く人を輸送しています。また、モーターサイは都市間を結ぶバス路線の都市郊外にある停留所付近にも待機し、そこから近隣の町や村への輸送も担っています。

モーターサイが庶民の足として利用されているもうひとつの理由に、熱帯に位置するタイ王国では年間を通じて気温が高く、歩けば不快な汗をかくためタイの人々は歩くことを嫌い、自転車にも乗らないといわれ、徒歩や自転車に代わるものが必要とされていることがあげられ、徒歩や自転車に代わるもっとも手軽な交通

機関がモーターサイなのです。また、汗をかきながら歩くことや自転車に乗ることを嫌うのはタイの人々が見栄っ張りであるからともいわれ、それは自家用車の購入に際してはわが国の軽自動車のような小さな車ではなく、大型車が好まれているということにも現れているといえます。

さらに、ラフラネットワーク社の『徹底ガイド プラス タイ』には「道路を歩くときはバイクに乗っている人のほうが偉く、バイクよりも車のほうが偉いことを忘れずに」と書かれているように、こうした意識がモーターサイを支えているのかもしれませんが。

歩くことを嫌い、自転車にも乗らないため、バンコクではモーターサイは

写真2-1-1 モーターサイ



高架鉄道スカイトレイン(BTS: Bangkok Mass Transit System)や地下鉄の駅からソイへの移動にも使われ、モーターサイは便利な乗り継ぎ交通機関といわれています。なお、スカイトレインとは主要道路沿いに東西16.8km(スクンビット線)、南北7.5km(シーロム線)の路線をもつ高架鉄道で、1999年12月に開通しました。地下鉄は道路の渋滞緩和を目的として建設され、2004年7月に全長約20kmのチャレーム・ラチャモンコン線が開通しました。

他方、モーターサイのライダーは番号のついたオレンジやピンク、ブルーのベスト(ユニホーム)を着用していますので、ライダーを見ればモーターサイであるのかどうかは一目で分かります。ベストの色はライダーが所属するグループを表し、それぞれのグループには営業エリアがあり、お互いのエリアの中では客を乗せず、そのため料金は基本的には交渉制ですが、グループごとに大体決まっているといわれています。営業エリアが決められているのは、人と競争することを嫌うタイの人々の国民性からきていると考えられます。

写真2-1-2 モーターサイ



(2) タクシー

タクシーには、乗る前に料金を交渉する料金交渉制タクシーと距離メータ付きタクシーの2つがあり、バンコクでは1992年から距離メータ制タクシーが登場し、現在では大半のタクシーが距離メータ制タクシーです。チェンマイでも2003年から距離メータ制タクシーの運行が始まりましたが、まだ料金交渉制タクシーが多く残っています。距離メータ制タクシーの屋根の表示灯には「TAXI-METER」と表示され、そのためバンコクでは距離メータ制タクシーは「タクシー・メーター」とよばれています。距離メータ制タクシーの運賃は2007年8月現在、初乗り2kmまでが35バーツで、1kmごとに約2バーツが加算され、さらに走行速度が時速6km以下の場合には1分ごとに1.25バーツ

が加算されます。なお、料金交渉制タクシーの屋根の表示灯には「TAXI」とだけ表示されています。トゥクトゥクの中には「TAXI」と書かれた表示灯をつけているものもあります。

また、タクシーには個人タクシーと会社(法人)タクシーがあり、個人タクシーは車体の色が黄色と緑色のツートンカラーで、会社タクシーは青色やオレンジ色、水色などがあり、黄色一色というものもあります。タクシーに使用されている車種にはトヨタのカローラや日産のサニーなどがあり、個人タクシーも距離メータ制です。

バンコク都内では、地元の人々のあいだでも距離メータ制タクシーの人气が高く、それはエアコンがあること、距離メータ制で料金が明朗であるからといわれ、そのため距離メータ制タクシーが料金交渉制タク

シーやトゥクトゥクから主役の座を奪ってしまったといわれています。また、この人气がタクシーの台数の増加に拍車をかけ、タクシーの台数は非常に多いといわれています。タクシーに乗車する際には、行き先を告げて乗車の可否をたずねるのが一般的で、それはタクシーがいわゆる「乗車拒否」をすることがあることを意味し、同時に「乗車拒否」が習慣化していることはタクシーの台数がまだまだ少ないことの現れかもしれません。

他方、地方都市にはタクシーはなく、そのためモーターサイや後述のソントオ(あるいはソントウ)を利用することになります。料金交渉制や距離メータ制にかかわらず、エアコン付きのタクシーが地方にない理由として、タクシー料金がモーターサイやソントオより高額なため利用者が少ないという都市と地方での所得格差や、都市部で顕在化しているヒートアイランド現象が地方では起こっていないことなどが考えられます。

このヒートアイランド現象とは、都市部の気温が郊外に比べて異常に高く

写真2-2-1 個人タクシー



なる現象で、それはアスファルトやコンクリートで地表が覆われているためそこに日射熱が蓄積され、緑地の減少によって水分の蒸発による気温低下が少なく、自動車の排気ガスやエアコンの使用などによって外気温が押し上げられるからといわれています。バンコクでエアコン付きタクシーに人気があるのは、このような理由もあると考えられ、緑豊かでビルが乱立していない地方ではエアコンがなくても開放型の車両ならば、地元の人々にとっては十分なのかもしれません。

なお、空港リムジン・タクシーにはタイ国際航空が運営する「タイ・リムジン」と、空港公団が運営する「エアポート・リムジン」があり、いずれも乗車距離や車種によって料金が異なります。ベンツなどの高級外車を使用したリムジン・タクシーは清潔で安心なのですが、料金は普通のタクシーの2倍～3倍と高くなっています。

写真2-2-2 会社タクシー



(3) 町内専用乗合タクシー「シーロー」

タクシーは、一般的には客と運転手との個々の契約に基づいて貸切形態で運行されるのが普通ですが、「乗合」あるいは「相乗り」と呼ばれる形態で運行されているタクシーもあります。かつて、韓国には模範タクシーと一般タクシーがあり、一般タクシーでは「相乗り」が当たり前で、そのため観光客などは料金の高い模範タクシーを使用していました。しかし、韓国では「相乗り」が禁止されたため、現在では料金の高い模範タクシーの台数が減ってきているといわれています。ただ、深夜などには「相乗り」も行われており、その場合の料金の支払い額は「降車時のメータ額－乗車時のメータ額＋基本料金」が習慣化しているといわれています。

タイ王国にも「乗合」あるいは「相乗り」と呼ばれているタクシーがあり

ます。後述のソントオ(あるいはソントウ)が乗合タクシーとして紹介されていますが、ソントオは基本的にはバス(乗合バス)といえます。タイ王国にある乗合タクシーには、上述の乗合仕様の三輪自動車型サムロー・タクシーとは別に、四輪の軽トラックの荷台にトゥクトゥクのような屋根と簡易な座席を設えたものがあり、それはトゥクトゥクの四輪車版といえるようなもので、「スバルッ」あるいは「シーロー」と呼ばれています。シーローとは「4つの車輪」という意味で、トゥクトゥクのサムロー(3つの車輪)と同じような表現といえますが、シーローと呼んでいるのは日本人だけで、地元の人々は「スバルッ」と呼んでいるそうです。ただ、チェンマイではソントオがシーローと呼ばれているといわれています。

このシーローは、モーターサイと同じように、ソイの中を移動するためのもので、営業エリアがソイの中に限定されていることから、シーローを「町内専用乗合タクシー」と呼ぶ日本人もいます。シーローの料金はだいたい決まっていますが、モーターサイと同じように基本的には交渉制です。そして、シーローがソイの中を移動するために使われているということは、モーターサイと同じように、スカイトレインや地下鉄、あるいは都内バスなどからの乗り継ぎ交通機関として活躍しているものと考えられます。

なお、バンコク都内では地元の人々のあいだでも距離メータ制タクシーの人気の高いのはエアコンがあることと、距離メータ制で料金が明朗であるからといわれていますが、料金交渉制に仏教に根ざしたタイ王国の乗り物文化があり、それゆえ現在でも多くの乗り物で料金交渉制が残されているといえます。というのは、タイ王国では仏教への信奉が厚く、お年寄りを大切にすることから、料金交渉制ならば運転手は自分の判断で僧侶やお年寄りには安い料金で乗車させることができるからと考えられます。「他人を労る」というタイの人々の国民性を表現するひとつの方法に料金交渉制があるといえます。

Ⅲ ソンテオとバス

(1) ソンテオ

ソンテオ(あるいはソンテウ)とは、ピックアップトラック(ボンネット型の平ボディトラック)の荷台を改造し、トゥクトゥク風の屋根と長椅子風の座席を備えた開放型の「トラック改造バス」あるいは「トラックバス」をいいます。ソンテオと呼ばれているのはソンの数字の2、テオが列の意味で、荷台部分に進行方向に垂直向きの座席が向き合うように2列あるからです。上述の乗合仕様の三輪自動車型サムロー・タクシー(トゥクトゥク)も、ソンテオと同じ座席配置になっています。

写真3-1-1 小型ソンテオ



改造するためのベースとなるピックアップトラックによってソンテオの大きさ(車両サイズ)は異なり、マイクロバス程度の大きさの中型ソンテオもあれば、小型ソンテオもあります。また、一部には座席が中央部分にもある3列座席(サムテオ)のものもありますが、ソンテオと呼ばれています。なお、ソンテオとして運行されている車両のベース車両はすべてがピックアップトラックというわけではなく、中型ソンテオには非ボンネット型の平ボディ車も使われています。

ソンテオは、バンコクを除くほとんどの都市とその周辺の農村地帯、バスが走行していないソイや郊外の住宅地で運行され、それはバスを運行しているバンコク大量輸送公社(BMTA: Bangkok Mass Transit Authority)からの委託で運行されています。ソンテオは、バスに代わる(あるいはバスを補完する)もっとも安価な乗り物で、庶民のもっとも日常的な交通手段となっています。

このようなソンテオの運行形式には基本的に2つの形式があり、それは路

写真3-1-2 中型ソントオ



線バスのように決められたルートを走行する中型ソントオによる路線形式と、タクシーのように客の指示する目的地に向かう小型ソントオによる貸切形式です。前者の路線形式のソントオは、主に地方都市とその周辺の農村部をむすび路線で運行され、停留所はありますが、どこでも自由に乗降できる自由乗降制がとられています。チェンマイの路線形式のソントオでは、市内運行路線のソントオは赤色、メージョーやサンカムペーンなど郊外へ行くソントオは緑色や白色など行き先によって車体の色(塗装)が異なるといわれています。後者の貸切形式のソントオは、チェンマイなど一定の規模をもつ地方都市でタクシーに代わるものとして運行され、そのため「乗合バスタクシー」と呼ばれることもあります。貸切形式のソントオは、完全な貸切状態で運行されることもあれば、移動方向が同じならば途中で客を相乗りさせることもあり、そのため乗合タクシーあるいは相乗りタクシーと呼ばれていると考えられます。

また、ソントオの屋根の上は荷物を載せるようになっていますが、人が乗ることもできるといわれています。ただし、街中では電線に触れたり、看板にぶつかるおそれがあるため屋根から降りなければなりません。ソントオには乗車定員がないため、朝夕のラッシュ時には後部の乗降ステップに立って乗っている人もいます。運転席横の助手席も乗車可能で、客席は開放型ですからエアコンはありませんが、客席から独立した運転席には車によってはエアコンがついていることもあります。料金はだいたい決まっていますが、路

線形式であっても貸切形式であっても基本は交渉制です。

(2) バス

バスはバンコクなど一部の都市でのみ運行され、地方の多くの町や村ではソントオがバスの機能を果たしています。タイ王国の中でバスがもっとも発達しているバンコクでは、バスはバンコク大量輸送公社(BMTA: Bangkok Mass Transit Authority)によって直営で運行され、一部は民間

写真3-2-1 新型エアコンバス



のバス会社に委託されています。運行時間は早朝5時～夜11時までですが、24時間運行している終夜運行バス路線もあります。路線数は約250路線あり、運行頻度は10～20分に1本、深夜は1時間に1本程度ですが、時刻表はありません。時刻表がないのは、道路渋滞のために定刻通りに運行できないからかもしれません、タイの人々はそのようなことは気にしないといわれています。

わが国でも都市部ではバス交通が発展し、バスの車体の色(塗装)の違いはバス会社の違いを示していますが、韓国ではバス会社に関係なく、広域バスはレッド、幹線バスはブルー、循環バスはイエロー、支線バスはグリーンと路線形態別に色分けが行われています。バンコクの都内バスでも車体の色分けが行われていますが、それは路線形態別ではなく運賃別の色分けといえます。つまり、同じ路線であってもバスの種類(色分け)によって運賃が異なり、ここにバンコクのバスの特徴があります。バスの種類は、まず、バスにエアコンが付いているかないかによって分けられ、バンコクではエアコンの付いたバスをエアコンバス、エアコンの付いていないバスを普通バス(あるいはノンエアコンバス)と呼び、その違いは車体の色(塗装)で表されています。

エアコンバスには「新型エアコンバス」と「旧型エアコンバス」があり、

新型エアコンバスはオレンジ色か青色の塗装が施され、運賃は2007年8月現在、最初の4kmまでが12パーツで、以降4kmごとに2パーツずつ加算されるという距離制運賃が採用され、22パーツが最高額となっています。なお、青色塗装の新型エアコンバスはバンコク大量輸送公社が民間に運

行を委託しているバスです。他方、旧型エアコンバスには青地にクリーム色の帯のあるバスと、白い塗装の連節バスがあり、運賃はともに最初の8kmまでが10パーツで、以降4kmごとに2パーツずつ加算され、最高額は20パーツです。連節バスは1997年頃に導入され、南バスターミナルおよび北バスターミナルとパークナム間で運行されています。

エアコンの付いていない普通のバスには、クリーム色と赤に塗装された「赤バス」と白地に青色の帯のある「白バス」があり、運賃はともに全線均一の8パーツです。終夜バスとして運行される赤バスの料金は午後11時から翌朝5時までは1.5パーツ増しとなります。また、赤バスは自由乗降制が採用されているため、交差点でも停車中にブザーを鳴らすとドアを開けてくれるといわれています。これとは逆に、ラッシュ時のみ運行される急行バスがあり、これは特定のバス停にのみ停車し、高速道路を經由(通行)するバスもあり、その場合は運賃が3パーツ増しとなります。

このほか、バンコク都内で運行されているバスにマイクロバス、ミニバス、BTSシャトルバスがあります。マイクロバスは小豆色と白の2色に塗装され、座席数は20~30席の定員制で、立ち席はなく、そのため満席の場合にはバス停を通過していきます。マイクロバスにはエアコンと空気清浄器が備えられ、新聞や雑誌も置かれており、ビデオも上映されている豪華なバスで、そのため運賃は25パーツと高く、そのためか値下げや廃止の噂もあります。ミニバスは、特定の路線で民間会社によって補助的に運行されているバスで、緑地

写真3-2-2 赤バス



に銀の帯が施され、運転が荒く、評判は悪いといわれています。BTSシャトルバスは特定のBTS駅周辺を巡回するバスで、BTS利用者向けの乗り継ぎ交通機関としての無料バスです。

なお、エアポートバスや長距離バスもあり、長距離バスにはバンコクからチェンマイやプーケットなどの国内の主要都市をむすぶ路線のほかに、カンボジアやマレーシア、ミャンマーとの国境地域へ行くバスが頻繁に運行され、この長距離バスにもエアコンバスと普通バスがあります。

(3) 観光バス

タイ王国は、韓国や中国とともに日本人観光客が数多く訪れる国のひとつで、タイ政府観光庁によれば、タイ王国を訪れる日本人観光客の半数以上がリピーターといわれています。JTBはバンコクで最小催行人員1名あるいは2名の海外現地ツアーとして半日コースや1日コースを準備し、半日コースには「南国情緒を味わうダムヌンサドアック水上マーケット半日観光」や「咲き乱れて魅せられてローズガーデン半日観光」など、1日コースには「世界遺産アユタヤの旅とチャオプラヤ川クルーズ」などがあります。また、H.I.Sは現地オプションツアーを催行するとともに、バンコク支店とパタヤ支店間ではシャトルバス(片道400バーツ、要予約)も運行しています。このほか、多くの会社によって現地オプションツアーとしてバンコク発の日本語定期観光バスが運行されています。なお、このような現地オプションツアーのための観光バス(貸切バス)だけではなく、海外からパッケージツアーでやって来る観光客のための観光バス(貸切バス)もあります。

そして、バンコク都内のバスについては「旧型エアコンバスの車体はかなり年季が入っている」「白バスは塗装が新しいだけで車体は古い」「ミニバスの車体はおんぼろ」などといわれていますが、同じバスでも観光バス(貸切バス)にはわが国では見られない大型の2階建てバスやハイデッカー車など比較的新しい車両が使用され、エアコンが装備されていることはいまでもありません。

写真3-3-1 観光バス



バンコクなど一部の都市を除けばバスはなく、ソンテオがバスの機能を果たしているにもかかわらず、観光バスにはエアコン付きの比較的新しいバスが使用されているのは、外国人観光客の誘致によって外貨を獲得しようとする姿勢が露骨に現れていると考えてしまいますが、それは正しい理解とはいえません。エアコンバスは確かに快適ですが、それよりもタイ王国の人々はこれまで生活交通を支えてきたトゥクトゥクやソンテオが好きで、それを大切に守ろうとしているのです。そのため、トゥクトゥクはタイ王国のひとつの文化となり、外国人観光客の多くは文化として定着しているトゥクトゥクに乗ることを観光旅行の目的のひとつにしているといえます。

おわりに

以上、タイ王国の道路旅客交通の現状を、とりわけタイ王国の乗り物を象徴する「トゥクトゥク」を中心に、わが国の道路旅客交通などと比較しつつ概観し、比較交通文化論的な視点からその特質について若干の検討を試みましたが、以下の点をその特質として指摘することができます。

トゥクトゥクはタイ王国を象徴する乗り物で、そこには見るからにタイ王国の人々の無類の寛容さと、楽しく面白く自由という人々の価値観や生き方が体現されているといえます。また、運賃交渉制は非近代的・非合理的と思われるかもしれませんが、料金交渉制に仏教に根ざしたタイ王国の乗り物文化があり、そ

れゆえ現在でも多くの乗り物で料金交渉制が残されているといえます。そして、新型のオリジナルな三輪自動車型サムロー(トゥクトゥク)が生産され、アフリカや中近東、南アジアに輸出されるとともに、機動性や省エネ性から欧州で注目を浴びるに至ったのは、タイ王国の人々の教育水準の高さと勤勉で高い労働意欲によるものといえます。

また、西欧型の発想では三輪自転車型タクシーは「停滞のアジア」「アジアの貧困」の象徴とされていましたが、タイ王国の人々はこれまで生活交通を支えてきたトゥクトゥクやソンテオが好きで、それを大切に守ろうとし、トゥクトゥクはタイ王国のひとつの文化となり、外国人観光客の多くは文化として定着しているトゥクトゥクに乗ることを観光旅行の目的のひとつにしているといえます。

他方、モーターサイヤシーロー、ソンテオという乗り物は、バンコク都内ではそれぞれの役割を担い、その意味で道路旅客交通では交通機関のあいだで役割分担が明確になされ、それは人と競争するよりも自分らしく暮らしたいというタイ王国の人々の国民性が表れているといえます。一方で、熱帯に位置するため年間を通じて気温が高く、歩けば不快な汗をかくためタイの人々は歩くことを嫌い、自転車にも乗らないといわれ、そのことによってモーターサイヤシーローが支持されているという面もあるのかもしれません。

なお、本稿では道路旅客交通を検討のテーマに設定しましたが、バンコクには運河や水路が多く、水運が発達していたことから「東洋のベニス」と呼ばれ、現在でも多くの水上バスや乗合船、渡し船、運河ボートが運行され、また国内の主要都市をタイ国有鉄道がむすび、隣国のマレーシアとはマレー鉄道によってつながり、ラオスやカンボジア国境への鉄道路線もあることから、これら水上交通と軌道交通についてはいずれ稿を改めて検討したいと思います。