

# フィリピンでは社会階層によって交通手段が 制約されてしまいます

プリミティブ・カル

## Traffic Modes Are Limited by Social Class in the Philippines

### *Primitivo Cal*

**太田** 本学会の海外招へいで今回が初めての来日ということですが、実際にいろいろな交通機関を利用した印象をお聞かせいただけますか？

**カル** 東京、大阪、神戸など旅行しましたが、一番印象的だったのは、鉄道(軌道システム)への信頼性が非常に高いということです。フィリピンにもPNR(国鉄)が走っていますが、その役割は微々たるものです。近代的な鉄道としては、ようやく

LRT\*が建設されつつあります。日本で、車やバスも利用しましたが、渋滞等を考え合わせると、速さ、確実性という点で、鉄道は信頼がおけるということは納得できますね。

**太田** しかし、乗り継ぎや階段の昇り降りがけっこう大変だったのでは？

**カル** 今までこんなに歩いたことがありません(笑)。日本では、水平にも垂直にもずいぶん歩かなくてはなりません。フィリピンでは自家用車がなくてもジブニー\*\*等のドア・トゥ・ドアのサービスですから、公共交通機関に乗るために50m以上歩くことはめったにありません。でも、私も段々に日本のシステムに慣れてきました。ほこりも少ない

し、暑くもなく、歩くことは体によいと思いました。この点がフィリピンとは違うところですね。

**太田** さて、先程出ましたLRTですが、これはマニラにある既存の交通機関とは全く異なったものですね。フィリピンの人に受け入れられるでしょうか。

**カル** LRTがどういう影響を与えるか、実際私もわからないのですが、なんらかのよい影響があると

思います。マニラの交通状況の現状に終上符を打つためにも、また、改善に向かうためにも、近代的システムも必要だと思います。

**太田** 既存の公共交通機関が提供するドア・トゥ・ドアのサービスとLRTが提供するサービス、特に速さや信頼性と比べ、人々がどう評価するかということですね。

**カル** 予測はとてもむずかしい問題です。



フィリピン大学助教授。英国で博士号をとった交通工学、交通計画の専門家。大学の他に、セブの総合交通計画の責任者として、現場の第一線で活躍している。

**太田** カル先生は、セブ島で交通計画に携わっているわけですが、日本を見て、何かセブに応用できそうなものがありますか？

**カル** 教育が必要だと思います。日本では、運転者、歩行者、両方に discipline(秩序)があります。信号をちゃんと守っていますし、自動車が歩行者を優先させています。

**太田** “discipline”は時間のかかる問題だと思います。社会のマナーというのは、生活水準や、社会階層にもかかわってきますので、発展の一過程と見なければいけないのかもしれませんが。事実、日本でも、20年前、タクシーの運転は、外国人から見ると“カミカゼ”だったわけですから。

**カル** 私はイギリスに6年半いたのですが、列を作らないということで、すぐ他の人と口論になりました。マニラでは、列を作る必要がない。例えば、ジブニーの場合、どこでも止まるわけですから、並ぶ必要がないわけです。

**太田** 列を作るというのが discipline の象徴になるというのは興味深いですね。

## 太田勝敏

当学会誌編集委員。東京大学工学部助教授。専門は都市交通計画、都市交通機関の選好特性、開発途上国の都市計画を主なテーマとしている。



**カル** 一般のバス停ではいろいろなルートのバスが同じバス停に止まります。どこでどのバスを待つかわからないのです。

**太田** だから列を作る必要がないのですね。逆に言えば、並ぶ必要があれば、きっと並ぶのでしょから、一概に discipline がないとも言えませんね。

**カル** もう一つ、フィリピンでもとり入れたいことは、交通管理の方法です。セブでは交通容量をふやすことはむずかしいので、交通量を制限することによって解決しなければなりません。

**太田** でも、私の知る限りでは、フィリピンの車利用者というのは、社会的階層の上の人々で、制限するのはむずかしいのではないのでしょうか？

**カル** その通りです。ですから、とにかく物理的に制限しないと。フィリピンでは、社会階層が交通と非常に深くかかわっています。例えば、自転車の例をとりあげても、大人が自転車を使っていれば下層階級に見られます。上流階級に属していると思えば、トライシクル\*\*\*を利用します。他の交通手段の方が便利だとしても、ステータスシンボルだから、ということになってしまうのです。たった150m 離れている所でも車の所有者なら必ず車を使います。歩いている所を誰かに見られたら……というような感覚なのです。

**太田** つまり上流階級では、車以外のものを使うという選択ができないのですね。上流階級であっても、社会的に交通手段の選択は非常に限られているということでしょうか。

**カル** ですから、そうしたことを考慮に入れないといけません。われわれの価値感から、それらを取り除くことはむずかしいことです。

**太田** なるほど。

**カル** 日本の交通機関のシステムで感心したことがいくつかあります。まずバスのことですが、乗客に対する情報が多いですね。停留所の名前のアナウンスもありますし、降車を知らせるボタンもありますし、それから、バスの中、外に広告があります。フィリピンでも、バスの経営状態はあまりよくありま

さんの、広告をすればよいと思うのですが……。

タクシーについては、メーターの整備のよさに感心しました。フィリピンでは、タクシーメーターが標準化されていません。運が悪いとメーターが早くかわるタクシーにあたってしまう場合があります。

**太田** メーターは義務付けられているのですか？

**カル** はい。でも人々は、メーターよりも交渉を好んでいます。お客の方もどれくらい払えばよいのかわかっています。

**太田** それは日本と逆です。日本では交渉が煩しく、自動的に明細がわかるメーターを信頼しています。

**カル** よくわかります。

**太田** 本日は、おもしろい話をありがとうございました。

**カル** 今回、日本のいろいろな所を見てまわりましたが、途上国の交通に関連した研究部門や研究所がないことが残念でした。是非、途上国に対する研究も、と最後につけ加えさせて下さい。

\* Light Rail Transit の略称。主に専用軌道上を走る改良された近代的軽量市電で、「軽快電車」と呼ばれている。マニラでは、都心部を貫通する延長約15kmの路線が高架構造で建設中であり、一部は本年にも開通する予定である。

\*\*戦後、米軍から放出されたジープを改造して乗合輸送に使ったのが初めて、14人程度が乗れ、一定の路線なら自由に乗降できる公共交通機関として、現在はバスよりも多く使われている。

\*\*\*小型のオートバイの横に2人乗りの客室をつけたミニタクシー。

## インタビュー後記

社会階層によって交通手段の選択が限られてしまうというのは、大変興味深いお話でした。ただ新しいシステムを導入すればよいというわけではなく、そこに住む人々の社会、文化特性を十分考慮しなければいけないということ強く感じさせられました。カル先生は、イギリスの他タイにも住んでいらしたことがあるそうです。国による相違を肌で感じ、その中からセブ島の交通計画に生かしているものを見つけたということでした。

(昭和58年10月28日実施)