

## G-6 乗り物と交通

### 838. 交通ラッシュ

朝の早いジャカルタは7時前から交通ラッシュが始まる。郊外から都心かけてのタムリン通(→160)に繋がる幹線道路はギッシリと車で埋まる。近年、「マチュット(macet = 交通渋滞のこと)」がひどくなったのは車が急速に増えたからである。通勤時の都心への車の流入を規制する対策も講じられているが実効はない。

郵便や電話が頼りないからビジネスは行って会わなければならない。人はやたらと出かけるため車が増えて駐車場も一杯である。運転マナーが悪い上に駐車場のない車がウロウロするのでよけい道路が混む。不景気でも車の数は増えている。

車の増加に対応するため高速道路も建設された。首都ジャカルタの周辺では完成して実用に供され、何れはジャワ島内を結ぶ高速道路網に繋がるものである。通行料が高すぎるらしく日本と比べると空いている。発展中の都市の例にもれず道路ではあちこちで工事中である。道路の拡張工事工期を短くするよりは雇用を多くするという発想と見受けられる。日本の昭和20年代当時の失対工事が思い起こされる。

郊外を含む大ジャカルタのジャボタベック(→169)の人口は一千万人の大都市である。巨大都市の交通機関として鉄道はあまり寄与していない。地下鉄(後述 843)が効率的であるが、チリウン川のデルタに発達したジャカルタでは排水対策に問題がある。

植民地時代のバタビアには市街電車が走っていた。ヨーロッパ人、中国人、ジャワ人、インド人、アラビア人など色々な人種が一つの車両に乗り合わせ座っている図がある。それなりの郷愁があるのどかなシーンである。市街電車の取り払われた後はバスが唯一の公共の輸送機関であり、庶民の乗り物である。一かどの人は見栄をはって少しの距離も歩かないレバスには乗らない。交通手段の階層意識が交通を輻輳させている。

2004年2月よりバスの便宜性を高めるため、バス専用レーンを中央部に移し一般車の進入を防ぐため仕切りを設けた「トランス・ジャカルタ」システムを導入した。3in1(→876)の強化により一般車の抑制もおこなわれた。しかし一般車のレーンが混み合いかえって渋滞を招くという大方の意見であるが結果が目される。

車のための信号はあるが、人の横断のための信号はない。あっても自動車は停止する義務はない。従って歩行者は疾走する自動車の合間をぬってサーカスのような身軽さでひょいひょいと横断する。とても日本人には横断する勇気はないであろう。インドネシア人でも裕福な家庭の子供が道を渡れなくてストリートチルドレンに助けられて道路を横断する映画のシーンがあった。

そのわりに歩行者の死傷者が少ないのは都市には敏捷なものでないと生きていけない。道路の設計は初めから車に乗る側の支配者の思想で歩行者の視点は入っていないのだろう。

### 839. ベチャ/輪タク

「ベチャ(becak または beca)」は自転車の前にリヤカーのような人が二人が座れる座席がついている人力の三輪車である。客が前に乗るため普通の自転車より重い上にサドルの位置が高く重心が高いため運転は意

外に難しいらしい。日本でも自動車が超贅沢品であった頃にリン(輪)タク<sup>1</sup>が存在したことがある。

東南アジアでは現役の交通手段である。ベトナムでシクロ、タイではサムロ、フィリピンではトライシクルといわれ、インドネシア以外でも生き残っている。



ベチャ ポンドックラブにて  
200/8/04 編者撮影

日本のかつての“人力車”が日本を代表する乗り物とされたがごとく、ベチャはインドネシアを代表する乗り物とされているが、当局はベチャを誇りに思っているわけではない。首都ジャカルタではベチャの営業場所をメイン・ストリートから徐々に追放するという段階的規制をへて、1991年から首都ジャカルタでのベチャの営業は全面的に禁止された。従ってベチャは地方でしか見られない。

禁止の表向きの理由は交通の安全確保であるが、見苦しいものを追っ払いたいのが当局の本当の狙いである。非人道的乗り物であるから禁止するという主張もあるが、生活手段を奪うことの非人道性についての答は難しい。

当初、当局は違法ベチャを没収して魚礁のため海へ沈めるような策も実施してきた。このような強硬手段をしてもベチャを減らせなかったのは、ベチャはインドネシアの社会問題としての過剰労働力吸収対策の側面を持っているからである。

インドネシア人は暑い最中に歩くことが嫌いである。少しい家庭の主婦は買物に、子供は通学にベチャを利用する。ベチャは貸切であるから乗合のベモ(次々項)と比べるとランクが上の乗り物である。

しかし自動車の交通の多い道路では車の排気ガスをまともにあびる。車のボンネット代わりの危険は伴う。ベチャは車の通らない路地や田舎道の乗り物である。暑い最中であるからベチャ引きの体力から短距離専門である。

さて地方ではホテルの前などに観光客目当てのベチャのたむろする場所がある。運賃交渉をしてから乗車する。距離や人数や荷物をふまえて丁々発止の駆け引きが行われる。数台いるから全部集めて最も安いのを募ればよさそうであるが、インドネシア流では順番に交渉せねばならない。二番目と話しをしても最初の交渉でベチャ側が提示した料金以下では応じようとしなない。ベチャ引き仲間の仁義の問題らしい。

ようやく料金がまとまるとユラユラと街にこぎだす。視線が低いので見慣れた街の景色も珍しく見える。微風もさわやかである。見晴らしはよく乗り心地はよい。ただし車のいなければの話で排気ガスをまともにあびる。

バジャイ(次項)やオジェックの普及でベチャは苦境にたっているが、排気ガスによる環境問題、失業者の救済問題からベチャは見直されてもよいだろう。

⇒859.ベチャ引き

## 840. バジャイ/庶民の足

多くの車が行き交い警笛を鳴らし、排気ガスを撒き散らし喧騒を極めている。ジャカルタ空港に降りた時のインドネシアの臭いには排気ガスもふくまれているに違いない。

その中には乗用車、バスやトラックにまじり「バジャイ(bajai)」が活躍している。バジャイはオート三輪車のインドネシア独特の乗り物である。最近のバジャイはインド製の輸入品とのことである。

<sup>1</sup>日本のリntaxは運転手の後ろに客の座る幌があった。



バジャイ ブロック M にて  
2002/8/05 編者撮影



新型バジャイ ブロック M にて  
2011/12/04 編者撮影

運転手と後部に乗客二人しか乗れない小さな車体であるので、どこへでも入れるのがメリットである。車が通れるのはジャラン(jalan)であるが、脇道からカンブン(→728)に入るとガン(gang)という小道になり、ブントウ(buntu)になると路地である。降りたい所に来れば天井をコンコンと叩くのが合図である。

ベチャ(前項)は人力であるから人道的に問題ありそうであるが、バジャイの運転手もベチャも同じく貧しそうな庶民の稼業である。自動といってもバジャイの馬力は弱いので客が乗ると重いので走る姿もヨタヨタしている。

バジャイは短距離専門で料金も安い。人々は幹線道路をバスで降りてからバジャイに乗り換える。乗る人はやや豊かな庶民ということであろう。日本人なら歩く距離であるが、インドネシアでは日中を歩くのは<sup>こげん</sup>沽券にかかわる。

自動車道路でバジャイがチョロチョロすると交通の邪魔になるということで当局からは厄介視されている。ジャカルタでは交通渋滞の責めを負わされて車両の総数が規制され、営業場所も表通りから追い払われようとしている。ベチャと同じ運命をたどることになりそうである。

道路には車も多いがバイクも走っているのが目立つ。後ろの荷台にはすべてとっていいほど人が乗っている。男と女の組み合わせも多いが、これはドライブを楽しむアベックではない。実は「オジェック(ojek)」という輸送システムであり、荷台の女性は実は運賃を払っている乗客である。道路は悪いので乗客は運転手にしがみつくので風紀上の問題が気になるが、下衆の勘繰りらしい。ちなみに自転車の荷台に客を乗せる商売もあるらしい。オジェックは遠距離バスのターミナル付近にタムロしている。

バイクは日本製である。バイクといわずに直接「ホンダ」「ヤマハ」「カワサキ」といわれている。ホンダのカブは「ベベル(heber=家鴨)」の愛称がある。庶民にも手の届く乗り物になってきた。中には一家全員と見える5人を乗せた“マイカー”のバイクもある。どうして5人も乗れるかという運転する父親の前に子供が一人、荷台の母親の前に一人、背中に一人、計5人の家族である。

州によってバイク乗用の際にヘルメットの着用が定められた。バリ島ではバイク運転にヘルメットの着用が定められたが、民族衣装の場合は免除されている。日本で和装でバイクに乗れば交通法規はどうなっているのだろうか。

## 841. ミニバス

都市交通においてベチャやバジャイは個人用の乗り物である。乗合の交通機関としてミニバスが重宝されている。ベモ(bemo)とも言われるようにモーター付ベチャ(becamotor)が語源である。ベモの導入は1962年ジャカルタでアジア・スポーツ大会が開催された際にベチャに代わる交通機関として日本のダイハツ社からミゼットが導入された。外国からの訪問客にベチャ以外にも乗り物があることを見せたかったのであろう。

車の導入に伴い「コルト」あるいは「ダイハツ」ともいわれるように元は日本製の乗用車をワゴン車に改良し

て輸入したものが先駆けであった。乗用車の税金が高いが、ベモは公共性から税制で優遇措置が講じられているためである。最近ではインドネシアで完成車として組み立てられるトヨタ製のキジャン(→065)が多いことから「キジャン」ともいわれる。運転手の後ろに座席が二列向かい合わせになっており、十数人ほど乗れるが、非常に窮屈であることはいうまでもない。



メロミニ ブロックMにて  
2002/8/05 編者撮影



コパジャ ブロックMにて  
2002/8/05 編者撮影

ミニバスの呼び名はメダンではスタダコ(Sudako)である。ウジュンパンダンではペテペテ(Petepete)である。その他アンコット(Angkot)、マイクロレット(Mikrolet)、コパジャ(Kopaja)、ビスコタ(Biskota)、メロミニ(Metromini)、ラビラビなど地域によって色々である。

ミニバスの運行は特定の企業の経営ではなく、自動車を買う資力のある資産家が行政当局から運行許可を取り路線を指定される。幹線への乗り入れは禁止されている。運転手に日単位で貸し出す仕組みである。大衆向けの中距離交通手段として重宝な存在である。

地方でもミニバスのシステムは普及している。乗合であるから若干の不便は伴う。ターミナルらしきものがあり、客が定員分揃わないと出発しない。停留所はないから個々の客の乗り降りのため遠回りをする。

僻地へ行くと相乗り客が揃いにくいと客は単なる商品として輸送権が運転手間で勝手に売買され、途中で別のベモに乗り換えを強制されることもあるらしい。他の交通機関の例にもれず運転も乱暴である。

ジャカルタの都心には大型バス(後述 846)も走っている。中古品の二階建てバスもある。冷房が有るか無いかで料金も異なる。東京の都営バスがジャカルタ市内を走行している。ジャカルタ・バス運輸公社が東京都から中古品 50 台を買ったものである。ボディの緑色はそのままで、【早稲田】の車庫名まで残っている。料金箱もそのまま使用するため車掌がいらないらしい。日本では中古品であるが、ジャカルタでは最もモダンなバスであり、快速冷房車として運行され料金も普通の冷房車より割高である。

バス、バイク、バジャイがインドネシアの乗物の危険のワースト 3B といわれるが、この3種が特に危険とも思われない。要するにインドネシアの乗物はすべて危険であってバス、バイク、バジャイの 3B に代表させたにすぎない。

## 842. 雲助タクシー

ジャカルタの飛行場の出口には大勢の人ばかりである。出迎えの人もいるが、多くはタクシーの運転手である。目をらんらんと輝かしてカモの到来を待ちうけている。一旦、客が車に乗り込めばそれから先は運転手のペースである。タクシーにメーターは付いているが、メーター価格の数倍を吹っかけてくる。

インドネシアのタクシーがすべて“雲助”というわけではない。雲助は差別用語で日本で使えば社会問題にもなるが、インドネシアでは雲助といわざるをえない。

執拗な手口に面倒になって法外なタクシー代を取られたとか、安物のホテルに連れて行かれたという話は、

掃いて捨てるほどある。もっと危険な話もあるから客引きタクシーはインドネシア語かジャワ語で<sup>どうかっ</sup>恫喝できる語学と胆力のない限り避ける方が無難である。

日本でタクシー強盗とはタクシー運転手が乗客に襲われる事件をいうが、インドネシアのタクシー強盗とはタクシー運転手が乗客を襲う事件である。タクシーに変な所に連れていかれ怪しげなのが勝手に乗りこんでくると危険である。法外な料金を恐喝される程度で収まれば幸運に感謝しなければならない。

やむをえずタクシーに乗った場合は数倍の運賃をふっかけられても素直に払うに限る。値切ったりすれば怪しげな所で降ろされるような事は日常茶飯事である。

一般的に溜まり場でたむろしているのは魂胆のあるタクシーである。走行しているタクシーの方がまだしも安全である。ホテルに待機しているタクシーはまず問題がない。

使い古したタクシーを払い下げてもらった個人タクシーか白タクか分からないのが最も要注意である。タクシーには会社名が明記してあるが、タクシー運転手はタクシーのオーナーからレンタルで借りているだけで会社との雇用関係はない。

多くのタクシー会社があるが、中には運転手は雲助でないことを売り物にしているタクシー会社もある。当然、料金は割高である。ブルーバード、エクスプレスというのが評判がよい。間もなく見た目には区別のつかないブルーバードの偽者が現れるのもインドネシアだからである。シルバーバードはハイヤー並みであるがその分、料金も高い。さらにその上にゴールドバードがある。

スハルト大統領時代、賢明な人はスハルト大統領の息子フトモの会社製造のティモール車(→544)や長女の所有するステディ・セーフ社のタクシーに乗るのを避けた。反スハルトの実践ではない。どこから石が飛んでくるかわからない、あえて悪名高い一族の身代わりになりたくないからである。

ジャカルタのタクシーの悪口を言ったが、地方へ行けばタクシーそのものがまだ普及していない。日本のタクシー料金の感覚と比較するとインドネシアのタクシー料金は安い。一般的に物価の高いバリで観光タクシーに1日借り切りで乗りまわしても日本円に直すと数千円である。

### 843. 地下鉄計画

ジャカルタ市内の大量輸送交通手段として地下鉄建設の話は忘れた頃に話題になる。人口1000万の首都の大問題は鉄道のような大量交通輸送手段がないことである。

スハルト大統領当時からジャカルタ市内のマチェット(交通渋滞)緩和のため施策が検討された。普通の地下鉄建設案に加え、トリプル・デッカー方式は高架有料道路、一般道路、地下鉄を三層の交通対策が提案された。

スハルト大統領一族が<sup>ぼっこ</sup>跋扈していた当時ほどの案も一族の利権に利用する魂胆が見え見えであった。ファミリー企業(→492)のオーナーの発想は資金は外国をあてにしてなるべく大きなプロジェクトを広げ、建設工事を金蔓にし、竣工後も資金の流れをネコババするシステムを作ることであった。

幸いにしてスハルト退任後は少しはまともな検討が行われるようになり、2004年にはモノレール計画が発表され、2007年には州当局によってジャカルタMRT(Mass Rapid Transit)システムが公表された。

技術的なジャカルタの地下鉄建設の問題点は熱帯特有のスコールを捌かねばならず、短時間に集中的



に降る豪雨が地下鉄に流れ込まないような排水対策が必要である。熱帯であるから空調なしの地下室には暑くておれない、従って地下鉄全体を冷房せねばならないことなどジャカルタには熱帯であるが故のハンデがある。

同じ熱帯のシンガポールで地下鉄は既に立派に稼動している。シンガポールでできることならジャカルタでも技術的に可能である。しかし熱帯ではシンガポールのような存在の方が例外的存在であることも考慮せねばならない。

ちなみにシンガポールでは地下鉄は贅沢な乗り物であるだけに切符を買って単に涼みにだけ来る客を排除するのに苦労している。そのための対策は切符に地下鉄に滞在できる制限時間をインプットしておくことである。

先行のモノレール計画はコタからブロックMを結ぶもので、マレーシアのクアラルンプールでの運営ノウハウを得る予定で着工されたが中断されている。その後の MRT プロジェクトが優先されるようである。高架・地下の両方のためシンガポールに習い MRT という。

MRT の第 1 次計画は 2008 年着工、2014 年に竣工の予定である<sup>2</sup>。都心部のドゥクアタス(Dukuh Atas)と郊外のルバップルス(Lebak Bulus)の 14.5km に 12 駅を設け高架鉄道と地下鉄で結ぶ。時速 32km で運転し所要時間は 26 分である。郊外では道路の中央分離帯の上に高架を走り都心部では地下鉄方式が採用される。

2020 年の一日利用客は 31.5 万人と見込まれているが、乗車運賃いかんであろう。主要駅ではバスなどの交通体系との連絡が図られる計画である。第 2 次で都心をコタまで延伸される計画である。MRT には交通混雑解消に加えて最近の車の排気ガスによる大気汚染防止という環境問題の大義名分がある。第 1 次分の資金 8 億ドル(1000 億円)は日本が面倒を見るところである。

#### 844. 発達した道路網

インドネシアの道路網はよく発達しているといえる。町から町へ道は直線ではなくても自然と着くようになっていく。この道路網のほとんどはオランダの置き土産である。ヨーロッパの植民地宗主国の個性は「スペインは教会を建て、フランスは劇場を造り、イギリスは銀行を開き、オランダは道路を拓く」と言われた。ついでに付言されているのは「日本は慰安所を作る」ということである。

そもそもオランダは土木が得意であり国土でさえその 1/3 はゾイデル海の干拓工事の成果である。そのオランダが土木技術を十分に発揮できた場が植民地で、ジャワ島では道路、鉄道の土木工事を熱心にやった。もちろん目的は熱帯作物の運び出しのためである。

19 世紀初めにナポレオン戦争で英仏がヨーロッパで対立した際にオランダはフランスに加担し、ジャワ総督にダーンデルス(→156)が派遣された。ダーンデルスは英国の攻撃に備えるためジャワ島の北岸に道路を建設した。それまでジャワの道路は海岸から内陸部へ向かうだけでジャワ島を縦断する幹線はなかった。

道路賦役労働が苛酷に動員されたことはいうまでもない。ところがインドからやってきてジャワ島を無血占領した英国のラッフルズ(→276)がその道路を使ってジャワ島の視察に励んだという皮肉な結果になった。ジ

<sup>2</sup> <編者註>2019 年 3 月 25 日に Bunderan HI から Lebak Bulus 間が運転開始した。

ジャワ島北岸を走破するインドネシア最大の動脈は今日でも“ダーンデルス<sup>3</sup>道路”といわれる。

太平洋戦争の際、日本はオランダの支配する蘭印に攻め込んだ。1942年3月1日にジャワ島に上陸して9日には全島を占領した。この意外なほど見事な戦果は色々な要因の相乗であるが、その一つには道路事情がよくて日本軍の“機械化(自転車のこと)部隊”の行く手を遮るものはなかった、それほど道路網が完備していた。

道路網が完備していることと道路が整備していることは別問題である。インドネシアはオランダの作った道路網を引き継いだが、道路の補修は引き継がなかったらしく道路は荒れて凸凹がひどい。とにかくインドネシア人はメンテナンスが苦手である。

雨期で道路が浸水すると市内の幹線道路でもあちらこちらが陥没しているのが見えないから車は穴に落ちる。落ちても道路管理者の責任を問うことはできない。

見通しは良いが補修は悪い道を猛スピードで飛ばすからいかに運転技術がたくみであっても事故は避けられない。郊外をドライブすれば横転や衝突している車に出会うことは日常茶飯事である。

急カーブの手前や住宅地の中で車のスピードを落とさせる対策は道路に段をつけることである。これを【Polisi Tidur】<sup>3</sup>と言い、その意味は「警察睡眠中⇒警察不要」である。スピードを落とさないと衝撃が大きい。

道路が発達していたのはジャワ島だけであり、外島では陸路より水路が主要交通手段であった。しかし開発政策によって国土縦貫のスマトラン・ハイウエー(次項)も開通した。ジャワ島では有料高速道路も建設されている。

## 845. 高速道路

インドネシアになって道路による国土一体化の発想から、スカルノ大統領時代にアメリカのフォード社が自動車の独占と交換に「スマトラ縦断ハイウエー」建設を提案したらしいが、スカルノ大統領のアメリカ嫌いから実現しなかった。

公式のスマトラ縦断ハイウエーとはスマトラ島の北端のアチェからスマトラ島を経てジャワ島からバリ島にいたる道路であり、スハルト大統領になってから竣工したスマトラ島の縦断道路によってインドネシアの列島縦断幹線が実現した。

スマトラ島では西から東へ河が流れるため何度も河を横断しなければならないが、橋も無かった。舗装もないため乾季は埃が舞いあがったが、より困るのは泥濘で雨季にはしばしば通行止めになった。【虎注意】【象注意】の看板にしばしば行き当たるそうである。

最近では道路も整備され、舗装も行われ橋も架けられた。雨季に交通止めの間にはやった河岸の食堂や旅館が自然に消滅した。

長距離バスもスケジュール通り運行されるようになった。スマトラ島⇄ジャワ島、ジャワ島⇄バリ島間はフェリーで結んでいる。実際に車で走ると1週間かかるらしい。

---

<sup>3</sup>ダーンデルス(H.W.Daendels1762-1818)はフランス革命に共鳴しフランス軍とともにオランダを占領し、東インド総督となった異色の経歴の持ち主である。ジャワ在任期間中(1803-11)は軍備強化に努めた。道路建設など過酷な賦役で多数のジャワ人が犠牲になった。ダーンデルス道路開通にとり、従来40日間を要した東西間の連絡は6日間に短縮された。

スマトラ縦断ハイウエーは陸路による国土の統一であり、物流の経済効果に寄与した。特に未開のジャングルを拓きスマトラ島の開発に著しい貢献をしたが、一方では環境破壊という側面もある。

スハルト大統領時代に開発政策の下で有料高速道路が建設<sup>4</sup>された。Jalan bebas hambatan(自動車専用道路)、Jalan tol(有料道路)という。自動車専用道路であるが、人や牛が勝手に侵入して道路際を歩いている。交通渋滞の場所は決まっているのでそこにはワルン(→858)が進入して店開きをする。

ジャカルタの高速道路を走るとスハルト大統領の長女トウトウト(→452)の話題に事欠かなかった。有料道路を走ると『トウトウト・トウトウト』と音がするそうだ。「インドの名所はタジ・マハール、インドネシアの名所はトール・マハール(tol mahal インドネシア語の「高い料金」の意味)」とファミリービジネス(→492)を擲<sup>や</sup>擲<sup>ゆ</sup>した。

トウトウトはチトラ・マルガ・ヌサパラ・プルサダ社(CMNP)を設立し道路の建設から管理まで請け負っている。CMNPは有料道路事業に唯一参加している民間企業である。高速道路のあらゆる利権に関わっている。建設中の高速道路が崩壊したことがある。例の長女か誰かが建設資金をくすねたのであろうとインドネシア人は達観している。

高速道路によって郊外のジャボタベック(→169)開発事業がすすんだが、ジャカルタの外周高速道路 JORR (Jakarta Outer Ring Road)はクリスモン(→399)以降、資金の目途がなく工事は中断したままである。<sup>5</sup>

道路がいかにか利権に結びつくかは日本の永田町や霞が関にも“道路賊”と名乗るさもしそうな顔をした連中が跋扈<sup>ばつこ</sup>しているとおりである。



#### 846. 市内バスと長距離バス

交通機関としてバスが発達している。都心では市内バスは公営、民営が入り乱れ、人を満載して走っている。よく見ると歪んでいるオンボロバスである。込み合うバスはスリやかっぱらいが横行している。満員のバスの中でさえ物売りや音楽演奏の営業もある。

「パタス・ア・セ(PatasAC)」というエアコン(冷房)付きで座席のある高級



<sup>4</sup>第1号線は1980年開通のジャカルタ→ボゴール→チアウイの63kmである。最近では市内環状線に加え東にジャカルタ→チカンベック→バンドウンの250km、西へジャカルタ→メラクの300kmが開通している。〈編者註〉2019年現在ジャワ島内では最西端のメラクから東の大都市スラバヤの先まで高速道路がつながっている。

<sup>5</sup>〈編者註〉西側外環は2014年7月22日に全通したのでジャカルタ南部から空港までの時間が短縮された。





バスもある。料金は普通バスの 10 倍もする。

車掌はバスの呼び込みもかねており、大声のバタック人(→607)が多い。バス停らしき所で客があれば止まるが、その止まり様はあわただしく、飛び降り、飛び乗りを強要される。バスが減速して左側に寄せると客は左向きになって左足から飛び降りる。左足からでないともバランスを崩す。これをダリ・カキ・キリ(dari kaki kiri=左足から)の原則である。

以前はバスのステップにも乗客がぶら下がっていた。必ずしも満員でもないのにどういふわけかという“車外割引”が適用されるらしい。さすがに最近は見られない。

道路網が発達しているからバス網も発達している。ジャワ島からバリ島を結ぶ路線やスマトラ島の都市を結ぶ超長距離バスもある。長距離バスは郊外に設けられた数カ所のターミナルから出るので都心には入ってこない。定員制で冷房付の長距離バスもある。もちろん運賃は割高である。

バスのボディ全体が派手なデザインである。TV で見るにハデハデ装飾のバスはインド文化の影響地域に顕著であるように思う。その理由は暇な時に考えよう。

道路網がよくても道路がよいとは限らない。補修がよくないからデコボコである。デコボコを巧みに避けながらバスは猛スピードで飛ばす。従って夜行バスで安眠というわけにはいかない。運転手は 3 人交代で最後尾の狭いスペースで寝る。

ダンプの少ないインドネシアではバスは道路の“巨象”である。バスに逆らうものはいない。小さな乗り物は道の片隅に寄せてバス様のオトウリを待つ。通行量の少ない市外では人も歩いている一般道路を時速 100km 近いスピードでとばしている。

車掌は道路の他の乗り物や歩行者を大声で威嚇し、叱咤激励の掛け声を出して運転手を煽る。運転手が目を据えてハンドルを握る有様は神懸かりのようである。前方から同じような長距離バスがやってきてもどちらのバスもスピードを落とさない。猛スピードで接触せんばかりの間隔ですれ違う。前の席に乗車した経験者の話によるとジェットコースターよりはるかに恐かったそうである。プーランプーラン(→580)のインドネシア人が車の運転に限って何故こんなに飛ばすのか理解に苦しむところである。

冷房のない長距離バスには厚着をして乗らねばならない。何故なら猛烈なスピードで走るため風に吹きさらされて体温が奪われて寒くなるからである。

あふれた荷物はバスの屋根にのせてある。バスの屋根は貨物輸送のためにある。インドネシアで販売されるバスは屋根の荷物を支えるため頑丈になるよう改造されている。

## 847. 何故か左側通行

インドネシアの車両は日本と同じ左側通行である。アジアでは旧英国植民地のインドなどが左側通行であり、右側は中国、台湾、韓国、フィリピン、ベトナムである。世界的にはアメリカはもとよりヨーロッパでも右側が優勢である。

ヨーロッパではイギリスだけが左側を堅持している。1957 年に発足した EEC に英国が加入を検討していた頃、英国がヨーロッパと一体になるための壁として次の 3 点があった。①十進法でない通貨単位、②ポンド・

ヤード法の尺貫法、③左側通行、である。

英国は EEC に加盟するために通貨単位を十進法に改め、メートル法を採用し、ヨーロッパに擦り寄ったが、どうしても無理なのが③であった。というわけで今日も英国は左側通行であり、ユーロー・トンネルを抜けると左右が入れ替わる、という仕組みである。

日本では沖縄の施政権が米国にあった間に右側になった。日本へ返還後、左側に変更されたが、相当の準備期間と費用をかけた一大プロジェクトであった。

ところでインドネシアは何故に元宗主国のオランダと反対の左側通行なのか。考えられるのは下記の 5 ケースである。

- ①独立後インドネシアは「左」に変更した、
- ②オランダ自身は元々「左」であった。オランダの方がヨーロッパにあわせて変更した、
- ③かつてジャワを占領した英国の統治時代(→276)に英国に合わせて「左」変更された、
- ④日本の占領統治下に日本に合わせて「左」に変更された、
- ⑤インドネシア古来からの慣習で「左」である

答は③である。ナポレオンは支配下の欧州に右側通行を命じた。ナポレオンと対立する英国は左側通行を明らかにし、占領下のジャワ島に左側通行を命じた<sup>6</sup>。

ちなみに日本の左側通行は武家時代に武士が狭い道ですれ違う際に刀が当たって物議をかもしないように左を歩いたのが現代の車社会に引き継がれたという。

「右か左か」の純技術的評価は一長一短らしいが、交通事情の発達した今日では、一旦、採用するとその変更は政治路線の変更よりは難しい。ちなみに鉄道の複線区間は少ないにもかかわらず、ジャカルタの複線電化が仕上がってみると左側通行である<sup>7</sup>。道路と鉄道を変える理由はインドネシア流の調和としか思えない。

道路の左右と同類の問題に鉄道の軌道幅の問題がある。インドネシアの鉄道は日本の JR 在来線と同じ 1067m の狭軌で、例外的に 750m と 600m 更に狭い軌道がある。オランダ植民地当時は各農園がそれぞれ勝手に港まで鉄道を導入したため軌道幅はバラバラであった。

第二次世界大戦で日本が占領した際にインドネシアの鉄道を日本と同じ 1067m に統一しようとし、広軌の所は線路を撤去したところで終戦になった。

独立したばかりのインドネシアには新しい鉄道車両を買う余裕がなかったので、もっぱら自動車輸送に依存した。インドネシアの鉄道不振は日本が行った遣り掛け半分の鉄道の軌道幅の統一にも原因がありそうに思うが、検証はしていない。

## 848. 錆ついた鉄路

オランダ植民地時代の鉄道は植民地経営のシンボルであった。ジャワにおける鉄道の建設は日本より4年早く 1868 年であり、その後、全島くまなく鉄道網は張り巡らされた。ジャワ島以外ではスマトラ島のメダン、パダン、パレンバンに鉄道はあったが個々に独立していた。インドネシアは独立後、鉄道を国有化し、その結果、

<sup>6</sup>ナポレオンは右側でヨーロッパを統一しようとした。以降、ヨーロッパはロシアを含めて右側である。オランダはそれ以前は右か左かは検証していない。インド、オーストラリア、マレーシアは英国統治の影響で左側である。過去に変更を行ったのはカナダの左→右である。現在左の香港はどのようになるだろうか。

<sup>7</sup><編者註>インドネシアの鉄道は右側通行である

## インドネシア専科

鉄道は退化した。

ものの本によるとインドネシアの鉄道の総延長は 6964km である。複線電化区間は 101km である。1993 年の資料であるから改善されているであろう。輸送手段としての鉄道は斜陽で輸送比率は低下し、鐵路は錆ついている。運行本数の割に鉄道事故が多いのは設備の劣化もさることながら信号や制御設備から金属が盗まれるため、信号無視で運転しているからだという怖い話もきく。



ジャカルタ、バンドゥン、スラバヤなどの大都市の間を結ぶジャワ島の鉄道は国鉄(PERUMKA)<sup>8</sup>として健在である。国有であるが経営主体は民営化されている。1 等は特別料金であるが飛行機の半額程度である。3 等の運賃はバスと同等であるので庶民は便利なバスを利用する。

ジャカルタからの遠距離列車はコタ駅とガンビル(Gambir)駅が始発<sup>9</sup>である。ジャワ北幹線(チレボン・スマラン方面)、ジャワ南幹線(ジョグジャ・スラバヤ方面)、バンドゥン線の3線が主幹線であり、そこには特急列車が走っている。料金は3クラスある。上級2クラスは冷房付きである。バンドゥンへは ARGOGEDE 号が 2 時間 20 分で結ぶ。スマランへは ARGOBROMO 号である。チルボンにチルボン号、ジョグジャ、スラバヤに向かう寝台特急列車「ビマ号」が走っている<sup>10</sup>。乗り心地は快適で、ジャム・カラット(→579)の国にしては時間も正確らしい。

ジャワ島のように人口密度が高い地域では鉄道は勝れた交通手段であるにもかかわらず放置されてきた。日本の経験を鑑みると道路の整備が良かったことが鉄道にとって仇になったといえよう。最近では鉄道の復活のため幹線の複線電化が求められている。

インドネシアの鉄道は旅客輸送が主であるが、設備の補強により貨物輸送の伸長が著しい。船舶用コンテナの内陸部への鉄道輸送も可能になったという。

一方、プランテーションの収穫物を船積みするため軽便鉄道が建設された。特に砂糖黍農園では園内の集荷のため砂糖黍のガラを燃料とした軽便鉄道が活躍した。軌道巾が 500、600、700 ミリと多様である。

今でも一部の中部ジャワの砂糖工場(→129)では“弁慶号”のような蒸気機関車が砂糖黍を満載し農場から工場まで、『ピッポー』と蒸気の笛を吹きながらトロトロのどかな田園風景を走る絵のようなシーンが見られる。砂糖の収穫期だけ稼動するため、その時期にあわせて日本からも砂糖黍列車の鑑賞ツアーが訪れる。

スマラン郊外のアンバラワの SL 博物館(→134)ではリタイヤした様々な SL が展示されている。ジャワ島は

<sup>8</sup> <編者註>2019 年現在 PT. Kereta Api Indonesia となっている。

<sup>9</sup> <編者註>優等列車はガンビル駅から、普通の列車の多くはパサルスネンが始発駅になっており、ジャカルタコタ発の長距離列車は少ない。

<sup>10</sup> <編者註>寝台特急は 1980 年代に廃止されたようである。



世界各地で製造された SL の集結場所であつたらしい。

Rejosari 砂糖工場にて  
2007/12/01 編者撮影

## 849. 通勤列車

ジャカルタは巨大都市でありながら都市交通手段として鉄道のような大量交通機関に欠けている。インドネシアでは長距離専門であつた国営鉄道も、遅ればせながら都市圏の交通手段としての機能を強化するため複線電化高架の工事が行われた。

大都市近郊のジャボタバック(→169)では複線電化による通勤電車が走るようになった<sup>11</sup>。都心のモナス(→



スディルマン駅にて  
2006/4/13 編者撮影

158)に近いガンビル駅は高架駅に改造された。ホームの感じが日本の駅に似ており、複線電化で山手線仕様という通勤電車が走るのは、複線高架が日本の技術援助で進められからであろう。ちなみに東京都とジャカルタが姉妹都市であることから寄贈された都営地下鉄三田線の車両<sup>12</sup>が活躍している。ただし電車は車の左側通行(前々項)とは異なり右側通行である。

電車の運行は普通電車と快速電車があり、車両は二等車と三等車をつないでいる<sup>13</sup>。二等車の料金は三等車の約3倍になるためガラスキである。三等車の扉は走行中も開いているのは、少しでも車内に風を入れるためである。座席に座らずに立っている人が多いのはその方が涼しいからだ。

料金は 1500 ルピアであるが、改札口もないので多くの人は切符も買わない<sup>14</sup>。車掌が検札に会わない限りただ乗りである。無賃乗車見逃しの杜撰な経営は国営だからである。思えば日本は国鉄時代の職員は不正乗車の摘発に熱心であつた。

ジャカルタ近郊から都心への通勤列車は人が車外にまであふれ、屋根にも乗っている。<sup>15</sup>混雑する社内より乗り心地がよいかも。しかし現在では当局の命により安全を理由に屋根への乗車は禁止<sup>16</sup>されている。検札より確実にやってくるのは諸々の



乗車券  
2015/5/16 編者撮影

<sup>11</sup> <編者註>2019 年現在電化されているのはジャカルタからブカシ、ボゴール、ランカスピトゥン、タンゲランのみである。その他の区間はすべて非電化。

<sup>12</sup> <編者註>三田線のみならず、東横線、東葉高速、東京メトロの電車も走っていてすべて冷房車である。

<sup>13</sup> <編者註>2014 年から電車区間では等級が無くなったようである。

<sup>14</sup> <編者註>2019 年現在ジャカルタからボゴールまで Rp6,000(¥50)である。乗車にはパスモのような電子乗車券が必要。

<sup>15</sup> <編者註>2014 年のダイヤ改正後に屋根上の乗車はなくなったようである。

<sup>16</sup> 屋根への乗車禁止は無賃乗車対策でもある。電車の屋根を半円形にする対策が順次講じられている。屋根乗車者の重みで屋根が壊れてけが人が出る事故、感電で死亡者がでる事故があり、当局は屋根乗車者を摘発し公開の腕立て伏せの罰を課した。(朝日 2006/3/8)



車内販売である。プガメン(→865)のグループも車両から車両へ歌を流して歩く。



クバヨラン駅にて  
2011/4/11 編者撮影

時刻表は朝 6 時 39 分の始発から 20 時 33 分の終電まで 45 本ある。終電の時間が早いのは早寝早起きのイスラム教徒の生活様式に合わせている。8 時、9 時を宵の口だとネオンのある所をウロウロしているのは外国からきた駐在員と称する不信仰<sup>やか</sup>の徒である。

駅でも車内でも一切、放送による案内らしきものはないから電車で目的地へ行くには乗り慣れていないと難しい。

鉄道も危険な乗り物とされ外国人から敬遠されるのは脱線、衝突、踏切事故など鉄道事故が頻繁に発生するからである。加えて列車への投石が止まない。

鉄道は国有公営であったことから都心の鉄道沿線は土地管理が甘いのでレール際までキャンプ(→728)がはみだしている。運行本数の少ない列車用の鉄路ではレールの上まで住居<sup>ひし</sup>の庇がはみ出している。列車が通る際には引っ込めるが、通過後は元どおりになる。

鉄路の上でもワルン(→858)も開かれる。汽車が通る時だけ横へ片付けてやり過ごし、通過後は商売の再開である。列車通行以外はレールの上は空いている。空いている時間と空間の有効利用ということであろう。

## 850. 文明の使者・飛行機

今、インドネシアの広大な国に政治と文明を普く行き渡らせているのは飛行機である。島国で国土の広いインドネシアでは航空網はよく発達している。空港の数は 450 であるが、ほとんどは滑走路 1000m 以下で未舗装である。

カリマンタン島やニューギニア島では道路を延々と作るより、飛行場を作る方がよい。道路は面への投資であるが、飛行場は点への投資であるため効果的である。キリスト教会の伝道、鉱山の開発など奥地へのアクセスの最初は飛行場を作ることである。

ジェット機の飛ぶ幹線の空港からインドネシア国産の IPTN(→533)製のプロペラ機、セスナ機と枝別れしていく<sup>17</sup>。地方路線には数年前に日本ではみかけなくなったような中古機が現役である。乗客の荷物を後部に積み込んだら、前輪が宙に浮いて尻餅をつくくらい軽い飛行機も活躍中である。

地方の空港では大勢の人がつめかけている。見送りとか出迎えの用でもなく、一日数回の飛行機の離着陸を何となく見物している。時にはタラップの下に制服の男女の一連隊が列を作って並んでいる。飛行機に同乗していたオランブサル(orang besar=偉いさん)の出迎えである。飛行機の乗客は限られたエリートである。

【ガルーダ(GARUDA)航空】はナショナル・フラッグのインドネシアの航空会社である。1949 年、インドネシア独立の際にオランダの現物出資 50%によって発足したが、その後 100%インドネシア資本になった。2003 年にガルーダ航空の運営は民営化された。

ガルーダ(→951)はヒンドウーの神様ヴィシュヌを運ぶ“神鳥”でインドネシア人に人気のある神様である。日

<sup>17</sup> <編者註>2010 年ころから ATR72-500 が飛び始めた。



本からインドネシア行く際にガルーダ航空を使用するメリットは入国手続きが機内でできることである<sup>18</sup>。

インドネシア国内旅行では飛行機の世話にならざるをえない。しかしかつての国営(民間でも独占)で料金は高く、サービスが悪い、時刻表は目安にすぎない、スケジュールは簡単に変更される、ダブルブッキングが多いので予約しても乗れない、乗っていても軍の偉いサンが割り込んできて降ろされる。満員のはずの飛行機ががら透きで運航している、という類の話も多く評判はよくなかった。

パイロットは空軍出身者である。時々急旋回降下などの腕が落ちていないことを確認したくなるらしく乱暴な航行でも有名である。日本では1996年に福岡空港で離陸の際に3人死亡の事故を起こした。

ガルーダは国際便と国内の幹線を運航し、国内便専航にはガルーダの子会社のメルパティ(Merpati)ヌサントラ航空がある。その他にプルタミナの子会社ペリタ(Pelita)航空、リムグループのスンパティ(Sempati)航空、ボーラク(Boraq)航空、マンダラ(Mandala)航空がある。競争原理導入のため日本と同じく規制緩和で新たな航空会社が参入した。アチェ資本のスラワ・エアー、バリ島資本のエア・パラダイスなど21社<sup>19</sup>が運航を開始し飛行機運賃が大幅に引き下げられ鉄道や船舶が悲鳴をあげている。

## 851. スカルノ・ハッタ国際空港

ジャカルタ国際空港に着いて気がつくのは、建物が瀟洒<sup>しょうしや</sup>であることである。ジャワ王宮クラトン(→121)の建築様式がとりいれられており、世界の空港の中でもデザインで表彰を受けたという芸術的傑作の空港である。

首都北西の「チェンカレン<sup>20</sup>」に建設された空港は1985年の開港の際に『スカルノ・ハッタ国際空港(Pelabuhan Udara Internasional Sukarno-Hatta)』と名づけられた。インドネシア独立の指導者で共和国初代の大統領と副大統領であるスカルノ(→441)とハッタ(→443)の名にちなむものである。

当初この命名は意外性を持って受け取られた。何故ならスハルト体制の下の当時では前大統領であるスカルノの名前は長い間タブーであったからである。スハルト大統領の治世が20年になり揺るぎないものとなり、スハルト体制が確立された表われがスカルノの復権を認めることになった。首都の空港の命名に続き、1987年にはスカルノとハッタに最高称号が送られ、ハッタとペアでスカルノの名誉復活となった。

かつての新空港以前の旧空港時代の建物は汚くて暗かった。外気の熱気のために汗は流れうんざりするほど待たされた。入国審査は被疑者扱いであり、悪趣味のような荷物の検査もやっと終り、解放された時にはインドネシア全部に嫌気がさし、もう日本へ帰りたくないという所であった。

しかし、最近のように空港というハードの面が新しくなると、インドネシアへ入国するというソフトの面の雰囲気も改善され、日本人観光客には「コンニチワ！」のお世辞も聞かれるようになった。

空港へのアクセスの最大の障害は雨である。雨季の集中豪雨にはインドネシアの交通は麻痺するが、ジャカルタ市内から空港へ行く高速道路もその例外ではない。元湿地帯に建設された海べり道であるから冠水すれば代替の道がない。<sup>21</sup>いっそう飛行機をハリム空港へ回すという案もある。

<sup>18</sup> <編者註>2015年1月7日に終了した。

<sup>19</sup> <編者註>2019年現在、エアアジア、エアファスト、シティリンク、スリウィジャヤ航空、バティックエア、ライオンエアなどがある。

<sup>20</sup> 空港のコードネームCGKはチェンカレン(Cengkareng)にちなむ。

<sup>21</sup> <編者註>2010年頃に高速道路のかさ上げとレーンの増設が行われた。この高速道路が使えなくとも西口からでる一般道を経由してジャカルタの街に出られるが、日本人はほとんど知らない。

スカルノ・ハッタ空港開港前はジャカルタの東南部にある「ハリム(Halim) 空港」が使用されていた。9 月 30 日事件(→384)の時、スカルノ大統領はハリム空港に身をかわし、そこで共産党色の強い空軍を頼り進退を誤ったため失墜<sup>しつづい</sup>することになった。

現在、ハリム空港は空軍の専用である<sup>22</sup>が、国賓の特別機発着に使用している。ハリム空港のもう一つの用途は巡礼時のメッカ行き専用機の発着である。

いつかある時、ハリム空港の周辺を通った時、避難民かと思われるテント村が出現していた。運転手に聞くともメッカ巡礼の見送りにきた人が、巡礼を終えて戻ってくるまで待っているとことであった。思い返せば確かに顔色は晴れやかで避難民の顔ではなかった。

ハリム空港以前は都心のクマヨラン空港が使用されていた。市街地という地の利から見本市会場プロジェクトを核とする空港跡地利用計画が進められ、高層ビルの建設が開始している。

## 852. ホテルとロスメン

太平洋戦争直前の商工大臣として日蘭会商交渉(→298)の責任者としてバタビア(現ジャカルタ)で交渉にあたった小林一三はホテル・デス・インデス<sup>23</sup>に逗留し、ホテルのすばらしさを褒め称えている。小林一三は阪急・東宝グループを創設したサービス産業の雄である。その彼が日本にもこんなホテルが欲しいと記している。

オランダ植民地時代のコロニアル風の由緒あるホテルホテルは現存しファンもいるが、ジャカルタやバリ島には数多くのホテルのほとんどは独立後に建設されたものである。ジャカルタのホテルはシティ・ホテルであり、バリ島のホテルはリゾート・ホテルである。豪華なホテルのほとんどは外国資本によるものであり、一流ホテルの料金はドル建てであり、料金は日本と変わらない。

ホテルには会議場から宴会場、世界各地のグルメ・レストランやショッピングはもとより、プールやテニスコートに建物の周囲にジョギングコースも設けられている。すべてホテルで間に合うため、出張で何度もジャカルタへ行ったことがあるが、相手がホテルに来てくれるならホテルから一歩も出ずに用件を終わることができた。

インドネシア人でホテルを利用できる人は限られている。ホテルの中をのし歩いているのは特権階級と外国人である。ホテルの中で結婚式に会ったことがある。パユン(→788)を先頭にジャワ風の結婚衣装装束の花婿花嫁と一族の行列がロビーを練り歩いていた。

一流ホテルはかつて植民地に存在した“租界”を思わせる。外国人といっても近年では日本人に続き、最近巾を利かせた韓国人、台湾人、香港人、シンガポール人であって西欧人は少数派になった。

一般庶民は宿泊に「ロスメン(losmen)」を利用する。ロスメンとは家族経営の宿屋または小ビジネスホテルである。鍵のかからない部屋もある。多くは冷房がなく、マンディ(→803)はできるが、湯の出る浴室・シャワーはない。《シャワー有り》とあっても水シャワーのことである。冷房は望むべくもないが、扇風機の有無も事前に確認せねばならない。

蚊帳<sup>かま</sup>の備え付けがない場合に備えて蚊取り線香も持参せねばならない。ひどい場合は蚤や南京虫にあたることもある。

<sup>22</sup>〈編者註〉2019 年現在 Merpati Nusantara Air などの民間航空会社が離着陸に利用している。

<sup>23</sup>HoteldesIndes は今日もジャカルタで営業している。オランダの大都市には HoteldesIndes という名のホテルがある。

ロスメンの何よりのメリットはホテルと比べて料金が格段に安いことである。バックパッカーやインドネシア好きの旅行者はロスメンを愛用している。滞在型のインドネシア旅行者はロスメンを探しローカル・プライスの恩恵を受ける。外国資本のホテルよりロスメンの長期滞在客の方がインドネシア経済に貢献しているのはなかろうか。

バリ島では元王族が自分の屋敷をロスメンとして副業にしている。高級家具を使用した中級ホテルなみの豪華ロスメンがある。リピーターが愛用している。

ジャカルタでは「ウイスマ(wisma)」の看板を見る。ウイスマは会館が本来の意味でビルがイメージされるが、東インドネシアでは旅館である。「コス(kos)」は学生下宿、長期滞在用である。

### 853. 旅客船の旅

インドネシアは島嶼の国であり、島の間には色々な形態の海上交通がある。スマトラ島とジャワ島間、ジャワ島とバリ島間はインドネシアの背骨であり、フェリーが頻繁に就航しており陸上幹線の延長である。

長距離国内幹線はペルニ<sup>24</sup>が運航している。10 隻程度の大型客船も持ち、中にはかつての青函連絡船が第二の職場で活躍しているらしい。ジャカルタからジャヤプラ(→236)まで8日間のハイクラス船旅も同乗者の紀行によると結構なものらしい。

ジャワ島を出航するペルニ船の三等船室には移住政策による移住者のジャワ農民が乗船している。ニューギニア島原住民にとってペルニに乗って雲霞のごとくやってくる移住者の大群はある意味では軍隊より恐ろしい侵略者である。

植民地時代はオランダ王立船舶会社(KPM)が島嶼間の海上輸送を独占していた。独立後もKPMが運航していたが、イリアンの帰属問題(→234)のこじれからインドネシアがオランダ企業の接收を始めた。これに対抗してオランダはKPMの船舶を引き揚げた。インドネシアは農園や工場のオランダ資産を接收したが、KPMの船には逃げられた。

KPMの船舶撤退により新生インドネシアは国土を結ぶ手段がなくなり、動脈切断と同様になった。丁度この当時の日本の賠償(→362)交渉が一気に進展し、その中で“中古船”が重要な賠償物資となった。戦後の日本は船を酷使したはずである。そのまた中古のよくもインドネシアへたどり着いたと思われるような船であつたらしい。

現在も日本で使い古した大小の客船がインドネシアに転売され、住吉丸などと読めるペンキの跡のある船が酷使されている。中には“金毘羅さん”の神棚がそのまま残っており、インドネシア人の船長が引き継いで拝んでいるという話だ。

船の老齢化に起因する海難事故が多いため船齢 25 年以下に規制しようとしているが、現実問題として実施不可能である。

スクラップになるタンカーもインドネシアに転売される。ジャワ海や東カリマンタンのマハカム・デルタ沖の海底油田用のタンク代りに使用されるらしい。

庶民は港町から港町へ船を乗り継いでやって来る。飛行機に乗れるのは超特権階級である。アンボンの

<sup>24</sup>PELNI(=Pelayaran Nasional Indonesia)インドネシア国営船会社である。

ジャワ人も、ジャワのアンボン人も皆、船で移動してきた人である。時刻表はなくても港へ行けば何とかなるらしい。

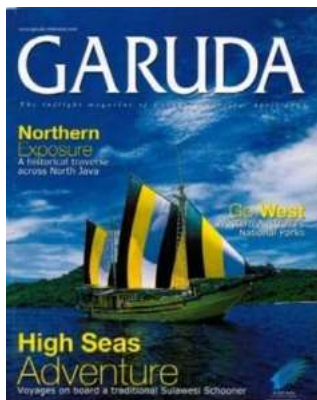
ビジネスや観光で忙しい日本人は飛行機で移動する。早過ぎる移動はインドネシアの多様性の誤解を生む、というのはインドネシア通の達見である。

インドネシアの広がりを知るためにマカッサル港からバンダ海・アラフラ海を小さな船を借り切って航海した奇特な学者一行がいた。その体験による鶴見良行著『辺境学ノート』、村井吉敬著『ヌサンタラ航海記』は通常でないルートのインドネシア紀行の興味深い書である。寄港先毎での出先の役所の手続きがどれくらい大変であるかが印象的である。

## 854. ピニシ船

そもそもインドネシアの多島海には古くから海上交通が発達しており、ボロブドール遺跡(→126)の壁面のレリーフが太古の船の有様を伝えている。西欧人の到着以前から技術的にも優れた多くの種類の帆船がインドネシア海域で活躍していた。

インドネシア固有の在来船は一般に「プラウ(perahu)」の名で総括され、各種帆船がある。ちなみにインド洋を隔てて遠く離れたマダガスカル島の東側のマレー系の民族もインドネシアとよく似た型のプラウを使用している。



ピニシ ガルーダ機内誌  
2002年2月号

これらの多様な帆船の中で海洋民族(→617)であるブギス船は東南アジア全海域に活躍している。ブギス船の中でも特に「ピニシ(phinisi)船」というヨーロッパのスクーナの帆の配置を取り入れた帆船があった。二本マストの7枚の帆の姿は端正で美しかったが、1980年代に姿を消した<sup>25</sup>。

最近のピニシ船もどき船は帆も補助的に使うが、後部マスト部分にエンジンを装備した機帆船である。船体に対してエンジンの出力が小さい。木造のためモーターが大きくなると振動でつなぎ目がきしむらしい。船体は150~200トンの大きさであり、速力は7~8ノットと遅い。木材など運搬の薄汚れた貨物船としてスンダ・クラパ(→155)で見られる。

帆船は多くの船員が必要である。インドネシアの人件費が高くなるにつれピニシ船は次第に姿を消すであろう。伝統船の建造地は南スラウェシ州の南端

のアラ、タンジュン・ビラ、タナ・レモの3村であり、船員もこれらの村の出身者であった。

今日も国内の木材や穀物の主要貨物の海運の担い手はピニシ船の伝統を引き継いでブギス人(→615)である。かつての乗組員が一族郎党からなる家族経営であったが、最近ではジャカルタに事務所を置く会社組織になっている。

最も簡単な舟は木をくり貫いた丸木舟である。東インドネシアでは「コリコリ(kolikoli)」といわれている。コリコリは舟の安定のため片側



スンダクラパにて内航船  
2011/12/11 編者撮影

<sup>25</sup> <編者註>21世紀に入ってジャカルタ周辺ではあまり見かけなくなったが、まだ多数のピニシが就航している。

の舷に竹かサゴヤン製の浮き(フロート)をつけている。海洋民族ポリネシア人のアウトリガー船の原型である。

アウトリガー船はインドネシアの東部海域に見られる。アウトリガーを両舷につけるとダブル・アウトリガーになる。舟の安定はさすがスピードは遅くなる。アウトリガー船に乗ってどんどん太平洋を東に広がっていったのがオーストロネシア語族(→563)のポリネシア人である。アウトリガー付きカヌーはオーストロネシア語族に共通する文化である。東インドネシアでは舟の舳先に氏族のトーテムの飾りや装飾画があるものを見かける。

舳先の両側の喫水の少し上に目が描いてある船は浮遊物や岩礁除けの呪いが中国から伝播したものであろう。河川を船で遡航すると洪水時期でなくても上流から根のついたままの樹など色々な物が流れてくる。危険なのは大きな丸太が水中に身を潜めたまま流れてくることである。見張りがいても茶褐色の濁流では見分けがたい。海では岩場が隠れている。船がまともに衝突すれば危険である。船の前面の喫水線上に描かれた両眼に危険物の見張りを託している。

## 855. 河川交通

河川交通はインドネシアのみならず東南アジアの重要な交通手段であった。植物の繁茂や雨季の洪水のため道路の維持管理が困難であったからである。ジャワ王国時代のジャカルタ、スラバヤの輸送はもっぱら河川と海上交通に依存していた。

オランダの植民地支配によって道路が建設され、ジャワ島では道路ネット網の完備により河川交通はさびれた。外島では道路建設は行われているものの、現在も河川交通が主要交通手段である。特にスマトラ島やカリマンタン島の河川では水量が多く、平地を流れる区間が長いいため河川交通の条件に恵まれていた。

スマトラの中部から南部にかけてバリサン山脈から東に流れジャワ海に注ぐシアク河、ヤンバル河、クアンタン・インドゥギリ河、バタン・ハリ河(→100)、ムシ河(→101)がスマトラの5大河川である。水量も多く、流れも緩やかなことから外航船が海から遡行する。河ごとに王国があったのがスマトラ史である。ちなみに河口の航行は干潮の影響を受けるので潮見表は船長の必携用品である。

バリサン山中の金などの産物はこれらの川の上流に運ばれ、そこから川を利用した。リアウ州都のプカンバル(→091)はスマトラ島内陸部のシアク河の中流にある河港である。河川交通の拠点には物産の集散地でありミンナカバウ人の商店がある。スマトラ島を南北に縦断するスマトランハイウェイ(前述 845)の完成により物流は河と陸の二本立てになった。プカンバルはもともと河港であった所にハイウェイが通過することにより、物流が集中し大都会になる。一方では他の河港は寂れるという河港の分極化現象が起きている。

カリマンタン島の交通は鉄道はおろか道路さえない。道路も部分的に開通しておりマレーシアのクチンと西カリマンタンのポンティアナック(→189)間には国際バスが運行されているが、島内縦貫道路というようなものは計画もないと思う。

島内の交通はもっぱら河川交通である。主要な都市は川にある河港であり、河川がハイウェイである。下手に道路ができて橋が架かると河川交通の邪魔になる。河港の町には道がありバスもあるが、街の道を行くと郊外になり道は自然と消えてなくなる。

河川交通の要衝は河口を遡上したパプアス河のポンティアナック、バリト河のバンジャルマシン(→192)、マハカム河のサマリダ(→194)である。上流へ向かう各種の船で乗船場は賑わう。河川にはいくつかの河港が



あり、さらに上流へ向かうためには乗り換える。二階建ての船から始まり、乗り換える都度、船は小さくなり舟になる。最上流の瀑布の続く急流は舟を背負って川岸を遡上する探検旅行である。

カリマンタン島の河を 1000km もこえて遡る紀行文を読むと近代化された河口の町から文明の度合いは徐々に薄れ、最後は首狩りの風習が未だ続いていそうなダヤク人の丸太で組み立てたロングハウス(→941)の山村にまで行き着く。河川遡上の旅はさながら文明遡上の旅である。

## 856. 電話の話

住宅に電話がかかり「ハローhallo」と応えると先方から「イニ・シアパ(ini siapa? = 貴方は誰ですか?)」とお尋ねである。「シアパ(誰だ?)」と聞きたいのはこちらである。日本の習慣ではかけた方から名乗るが、インドネシアでは電話を受けた方が名乗る。

多くある間違い電話でも先方は詫びの一言もなく電話を切り、こちらは不愉快になる。電話の応対からインドネシア人論が始まるが、インドネシアではダイヤルを正しく回しても相手と繋がらない確率がかなり高い。また電話を取る人は女中であることを前提にしていると電話文化も異なる。

町角で公衆電話をみかけることもあるが、その多くは故障したままである。<sup>26</sup>とにかく市内通話もなかなかかかりにくいのはそもそも回線の容量が少ないせいである。特に雨季になるとは電話線が浸水するから電話不通は恒常的になる。

インドネシア国内の市外電話はかなり待たなければならないが、島が異なると待ち時間は数時間にもなる。電話がつながった頃には何の用件だったかも忘れる。ジャカルタからの電話は国際電話の方がむしろ便利で、調子がいい時はすぐに繋がるようになった。国際電話はすぐ繋がるが、国内電話は忍耐あるのみというアンバランスがいかにインドネシアらしい。

国内通信は「テルコム(Telkom)」が、国際通信については「インドサット(Indosat)」の独占であったが、規制緩和で民営化され両者の垣根は外された。そこへ「Sateindo」などの新規業者が参入してきた。

インドネシアの有線電話についてはインフラが十分でなかったが、世の中は携帯電話の普及で有線をいきなりパスして無線時代に突入した。従って今更、有線へ膨大な投資を行うよりは無線に集中すればよい。これを“後発メリット”という。ICカードの導入が早く日本より普及がすすんでいるのも後発メリットである。

国内電話も一挙に近代化するべく国際入札が行われているのでしばらくの辛抱であろう。それにインターネットが普及すればウロウロする必要がなくなり、ますますひどくなる交通ラッシュも緩和されるかもしれない。

電話事業の民営化の方向にあるが、所詮はお役所仕事である。そこでワルテルという私営の電話屋がある。「ワルテル(WARTEL)は warung telepon の略語」で、ワルン(→858)のように便利な“電話屋さん”という意味である。

IT 時代を迎えてインドネシアでもパソコンとインターネットは増えている。日本より繋がりにくく値段も高いが、インドネシアで居ながらにして日本の当日の新聞も読めるし、その逆もしかりである。スマトラ島にいる知人との連絡も即時に可能である。

パソコンは普及するも高額商品であるため個人で所有できる人は限られている。このため街角にインターネット・カフェがあり、インターネットが有料で利用できるため、若い人で賑わっている。

<sup>26</sup> <編者註>21 世紀に入って携帯電話が普及したため公衆電話は見かけなくなった。

## 857. 郵便局では

ジャカルタの日系の某団体に寄付金として数千円を幾重にも紙で包んで封筒で送ったことがある。何時までたっても受け取ったという通知はなかった。初めは礼をいう習慣がないのかと思ったが、現金を同封した郵便が相手に届くことは奇跡であることを知ったのはかなり後になってからである。

国営事業であるインドネシアの郵便物はどこかで行方不明になる。特に外国人宛とか外国人発送はそのリスクが高い。便箋以外のものを同封して送れば相手に届く確率は少なくなる。郵便物の中に同封されている現金などを調べてそのまま捨てられるからである。現金だけ抜かれて信書だけが配達される良心的な配達も例外的にある。

厳重に封をすると金が入っていると思われるのでわざと開封にして一見したところ信書以外に入っていないことが分かるようにした方が配達率が高いという意見もある。とにかく郵便が無事に着けば感激である。

インドネシアから日本への郵便料金は行く都度異なり、担当者によっても異なる。例えばインドネシアから日本への葉書は 2500 ルピアから 5000 ルピアまでいろいろである。一般に郵便局で海外便には切手代以上の手数料を要求される。

そうでなくても許認可の手続きで苦しめられている外国人は外国向け郵便にさえ規定外の料金を要求されれば頭にくる。原因は国際郵便料金がドル建てであることに起因するもので、郵便局がいつも不当な料金を請求しているわけではない。

とにかく裕福な人は多く負担すべきものと期待されている。日本人は裕福である。日本人にその自覚がなくてもそのように信じられているし、また、現にそうであることは否定しえない。

小包外国便の受取は郵便局から取りに来いとソンボン(sombong=横柄)な連絡がある。行けば関税を払えという。中味が 5000 円程度の文房具や雑誌、ビデオに 1 万円の関税もありうる。関税の料率の適用も曖昧で恣意的である。ルールがないからその日の担当者の気分次第である。日本からインドネシア在留の友人にと不要不急の日本人形など送られて受け取った人はありがた迷惑になることさえある。

領収書も出さない郵便局がある。食品などは中味検査のついでにへソクられる。郵便でなく DHL か EMS 書留小包にすればトラブルは少なくなるらしい。

かつて日本の郵政には“郵政賊”が永田町に蔓延り日本の郵政を壟断してきたが、個々の郵便局のサービスは真面目である。民営化によってさらに改善された。インドネシアの郵政には組織の末端に本物の郵政賊がごまんという。ただし小者である。

ジャカルタのオフィスには所在無さそうにして若干の少年が待機している。彼らはメッセンジャー・ボーイであり、昔の日本の会社にいた給仕である。インドネシアのメッセンジャー・ボーイの重要な仕事は書類の運搬である。つまり郵便の代わりである。日本でも即時配達の実業会社がある。