

ジャカルタ名物

ガキの頃、「外車だ！」と興奮しながらその車を追いかけたことがある。当時はベンツという言葉も車種も何も判らず、外車とだけ叫んでいた。当地インドネシアではやはり日本車が目立つ。他にもベンツ、BMW、ジャガー、Audi 等々、やはり首都には高級車が多い。高級スポーツカーはあまり見かけない。あっても走るところがないためと思う。ところで、我家の子供はベンツなどの車を外車と呼ぶ。それでは、「インドネシア人は外車と呼ぶのだろうか？」と下らない疑問を持った。

さて、本来の話題はジャカルタの交通渋滞。2004年1月4日に家族と空港に降り立ち、遅々として進まない車の中で「とんでもない国に来てしまった。」と思った。しかし最近、「渋滞していたもので、..。」と適当に言い訳をするようになった自分に気付く。タイのバンコクはもっと酷く、「数百メートルを進むのに数時間掛かったこともあった。」と友人に聞いたことがある。歩けばと思ったが、スクール時だったそうだ。

南ジャカルタにある農業省の事務所からジャカルタ中心街の JICA 事務所まで、2時間半掛かったことがあったが、普段であれば車で片道約1時間。JICA 事務所での業務や打合せ、パダン料理の屋台で運転手と一人約80円の昼食、農業省内の一人事務所に必要な事務用品等購入のために何処かに立ち寄ろうものなら、午前8時～午後4時の執務時間などあつという間に終わってしまう。JICA 事務所に行く際は、昼前農業省を出て自宅直帰となることが多い。

この渋滞を引き起こしているのは、急激な車両数増加と、それに見合わない道路整備計画・実施の不備が根本ではあろう。仄聞するところによれば、分割払い制度が認められるようになって単車購入者が激増し、以前テレビで見た中国の自転車通勤が単車に変わったような状況になった。ヤマハ、カワサキ、ホンダ等の日本製に加え、インドの Tata や時にはハーレーも見る。我家の運転手もそうであるが、バスより自家用単車通勤が遥かに便利。運転手雇用の際は、単車と携帯電話の所有を確認するのが常。日本人家庭では運転手名義で単車を購入させて、後々分割払いさせることもある。持っていなければ、不便を蒙るのは我々の方であることはどの運転手も承知済み。運が悪いと、単車も携帯も頻繁に故障し、不満と出費が嵩むことになる。

公共バス等の乱暴な運転も渋滞を悪化させる。バス停などあつて無きが如く、道路の何処でも止まっては乗客を乗降させる。完全には停車しないから、機敏

な乗降客だと感心する一方、他の車両の運転手は余計な注意が必要となる。タクシー運転手と同様に、バス運転手は一般にバスオーナーに毎日定額のバス使用料を払う契約となっており、一日最低でもその使用料+ガソリン代を稼がなければならないため、運転手は必死の形相となる。これは丁度ケニア・ナイロビの悪名高き Matatu (数字の3 という意味) そのもので、「Matatu じゃなくて Matata (問題) だ！」と下らない駄洒落を言っていたことを思い出す。

渋滞は雨期に更に酷くなる。排水事情が悪いため道路の各所が冠水し、車が溺れて立ち往生。更に加えて、道路脇に植えられた樹木の倒木。時に車両や単車を直撃する。ジャカルタ市内は緑が多いと感服する一方で、雨に濡れながら冷や汗をかく単車運転手が多いことも事実である。

交通渋滞緩和策として当局が打ち出したのが、罰金 500 万ルピア (約 5 万円) の「3 イン 1」制度。コーヒー+ミルク+砂糖の 3 イン 1 もあるが、少し異なる。大統領官邸がある独立塔付近、JICA 事務所や日本国大使館前のタムリン通りとその南に続くスディルマン通り、更に南にある歓楽街のブロック M 近くまでの約 10km のジャカルターの目抜き道路では、平日の朝と夕方、「車には 3 名乗っていないなければならない」とするもの。自分も含め多くの専門家は運転手を雇用するも、通常乗車は 2 名のみ。「これからどうしよう? (用もないけど) 秘書を同乗させるか?」などと悩む間に、Jakartan (ジャカルタ人) は「ジョッキー」と呼ばれる職業を生み出した。「3 イン 1」制度に入る前の道路脇には、ある時間になると鞆も何も持たない人が出現する。彼に同乗してもらってその道路を通過し、過ぎれば降りてもらおう。そのジョッキーは、今度は反対側で他の車に乗って戻れば、一挙両得、一石二鳥。ジョッキー代は距離にもよるが、1 回 1 万ルピア (約 100 円) 程度。

その後、警察当局はジョッキー対策に乗り出した。運転手によれば、ジョッキーを乗せて「3 イン 1」道路に入ってくる車を止めて、難癖をつけるとのこと。ジョッキーであろうが、秘書であろうが、彼女であろうが、3 名乗っているのだから問題ないはずであるが、警察に難癖をつけられたら困るのは我々自身。渋滞を更に悪化させるのは勿論のこと、その難癖解決には時間とお金が掛かるのは自明の理。

時にブロック M (ジャカルタ版歌舞伎町) に出掛けるが、そこには駐車案内人が居る。ブロック M 内の店には駐車場などないため、道路脇に駐車することになる。その案内人は、スペースがなければあっちに行けと指示し、帰る際には「オーライ、オーライ」と適当に声を掛ける仕事を勝手に請け負う。従って、彼らはお金を貰う権利があり、我々は払う義務がある(?)。当初その様子や遣

り取りを窺っていたものの、「公共の道路だから払わなくても良いだろう？」と運転手に言ったら、「払わないと次回駐車した際ボディーに傷を付けられる。」とのこと。我家の自家用車にコインの傷は、まだない。

ジャカルタでは一方通行と右折禁止が多い（インドネシアでは日本と同じ道路の左側通行）。主要道路でどうしても右に行きたいときは、一旦左折して主要道路を外れ、適当且つ可能なところでUターンし、先ほどの交差点を直進することになる。問題はUターンする場合で、対向車線からも車は来るから、割り込まざるを得ない。そんな問題箇所には、Uターン請負人がいる。彼らはチームを組み、一人は対向車線に入ってその流れを止め、Uターンする車両を優先させると同時に、相棒はUターン車両からチップを貰う。止まってくれた対向車線の運転手に払うことはないが、多少の挨拶まではするチームも時に見受ける。まあ、体を張って流れを止めるわけだから多少のお金は認めよう。

メキシコでは車両登録番号の末尾の数字によって、メキシコシティー内を走行する車両を制限した。例えば、末尾数字が「1と2」の車両は「月曜日」走行禁止となる。裕福な家庭では末尾数字が異なる高級車を持っており、どれほどの効果があったかは知らない。ジャカルタでは公共交通機関の建設計画があるが、何時完成するのか誰もわからない。どんな対策を打ち出すのか、興味深い。それこそ、「インシアラー（神様の思し召しのままに）」か。

在ジャカルタ
八木 和彦