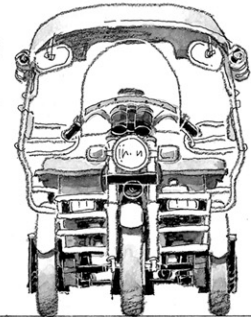


東南アジア TUK TUK 三輪車 見聞録 水野友成

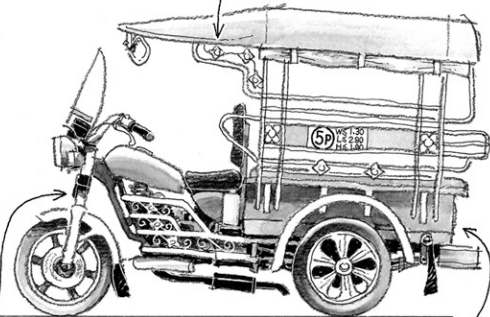
その30

今回のイラストは、ピエンチャンで見られる3種類の三輪車の比較図です。

○ジャンボ
タイプはスカイラブと呼ばれているが、なぜか当地での愛称はジャンボという。バイク用の125ccエンジンを搭載して、従って、バックはできない。5人乗り。運転の仕方は、基本的にバイクと同じ。



なぜか、フロントフォークが一般的なバイクより立っている。人カサムロとは逆だ。



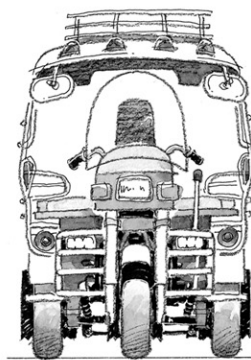
車輪はバイク用のもの。前輪ディスクブレーキ。鉄のフレームの上に木製の荷台がのっている。

ジャンボとスカイラブには、花をデザイン化した飾りがたくさん取り付けられている。なぜかトメトメには付いていない。

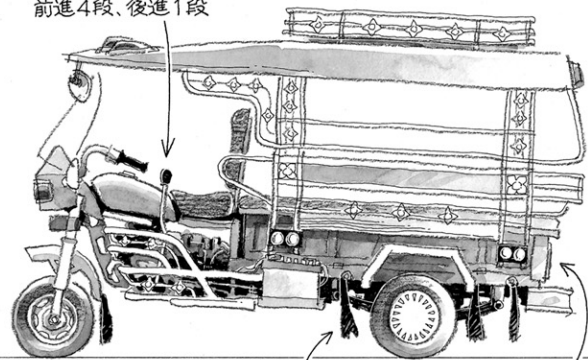
○スカイラブ

基本的なデザインはジャンボと同じだが、エンジンと車輪はトメトメと同じものを装備して大型化した。もちろん、バックもできる。9人乗り。

アクセルは、ほとんどの車でハンドル右側のグリップで操作するが、新しい車ではペダルを踏むタイプのものもある。



シフトレバー
前進4段、後進1段



泥よけは大きく、かつ何重にも装着されている。ぬかるみが多いということなのだろう。

荷台は木製が多いが、新車では鉄製に変わっている。

ピエンチャンで一人の日本人青年と出会った。彼は、バックバックかついで世界を放浪していたが、ここラオスで一人の女性と出会い、数年前結婚して当地に落ち着いたのだそうだ。嫁さんの実家で彼女の家族と同居して、当地随一の五つ星ホテルでセールスマネージャーとして働いている。Mさんという。メーサーイで会った老人もMさんという。その前にバンコクで会った日本人もMさんだった。そういえば、ぼくもMだがこれはまったくもって偶然で、みな別々の姓を持つ別人である。念のため。

ピエンチャンのMさんに、ジャンボやスカイラブについてあれこれ聞いていて、何ともありがたい事実が判明した。同居しているお義父さんが、キャリア十数年のトゥクトゥクライダーだというのだ。もっとも、今はMさんが企画するラオス各地へのツアーの客を現地へ運ぶワゴン車のドライバーでもあり、今日も彼はバンビエン(外国人旅行者相手の新興リゾート地。)に行っているという。

「へえ、それじゃあ、当然この街の三輪車事情には明るいですね。あの一、お義父さんに直接話を聞かせてもらうわけにいかないですかね。」

「んー、忙しい人だから時間がとれるかどうかわか

らないけど。でも彼、人と話すのは好きだし、酒も好きでね。バンビエンから戻ったら、都合を聞いてみて電話しますよ。夜7時くらいになるかな。」

ところが、まだ6時過ぎ、ホテルの部屋にいたら、ボーイ氏が電話だと呼びに来た。慌ててロビーに降り、レセプションの電話を取る。Mさんからで、彼は既に勤務を終えて自宅に戻っていた。お父上、二つ返事でインタビューをOKしてくれ、どうせなら今夜、家で晩飯食いながら話そうということになった由。彼はいま市内の事務所にて、これから帰宅するところなので、ついでにホテルに寄ってぼくをピックアップしてくれる。と。このやりとりの最中に、ホテルの玄関から恰幅のいい六十格好の男性が入ってきて、ニコニコ笑いながら電話中のぼくの前に立った。この場合、初対面でもお互いに相手が誰であるかは容易に理解できる。

「ありゃー、お父上、もう来られましたよ。」
「ハハハ、早いな。彼の車に乗ってうちに来てください。」

「で、でも、インタビューのお礼の品とか、これから買いに行こうとしてたんで……。」

「そんなのいいですよ。うちは中心街からすこし離れているから、一緒に来てもらったほうがいい。」

あれよという展開である。突然の要請にもかかわらず、その日のうちにホームパーティに招かれることになろうとは。レストランかどこかでビールでも飲みながら話せればと考えていたのだ。

初対面のあいさつもそこそこに、お義父さんの真新しい日本製のワゴン車に乗り込む。内装も豪華だ。三輪車とはパワーも扱い方もえらく違うわけだが、彼は慣れたハンドルさばきで街を走り抜け、15分ほどでMさんファミリー宅に着いた。

門を入ると、広い庭の右手にトゥクトゥクが停まっており、左手の道路に面した古い木造家屋では家族が食堂を営んでいる由。そして中央奥には、りっぱな母屋が今しも新築中だ。Mさんに迎えられて、その食堂のテーブルに着く。既にたくさんのご馳走が並べられている。手土産の用意のないぼくは恐縮するしかない。父上シャワーを浴びるのを待って、6~7人のファミリーとともに夕飯が始まる。

ヨーカーオ(生春巻き)やカオニャオ(もち米)はもちろん、青いパパイヤのサラダ、タム・マークフン(タイではソムタム)も手加減せずいつもの辛さで出していたでいて、めっぽう旨かった。ピアラオの清涼感がいや増す。日本食たるトンカツには

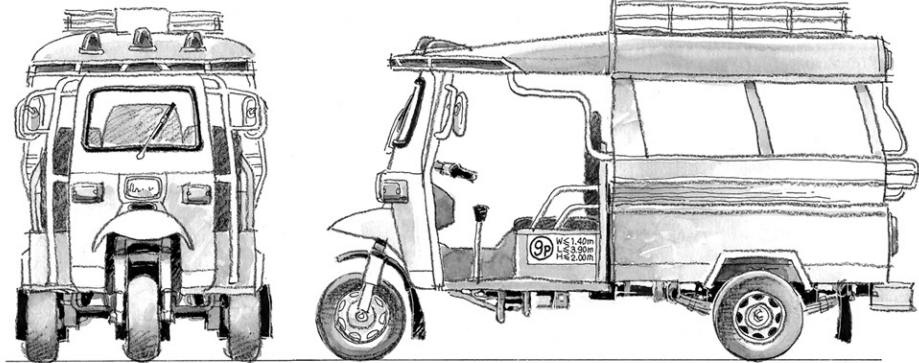
びっくり。Mさんによってこの家にもたらされたのだろう。ラオスの一般家庭で家族の囲む食卓に同席し、なおかつMさんのおかげで日本語で話ができるという貴重な機会であり、日々の暮らしや料理のことなど聞きたいことは山ほどあったが、あいにくぼくの頭の中は三輪車で一杯なのだった。

ジャンボがピエンチャンに登場したのは、政府が経済自由化政策を導入した1986年前後のことだ。(拙稿その23参照)父上はその数年後に中古のジャンボを購入してこの稼業を始め、その後トゥクトゥクを都合3台乗り換えて現在に至るという。別段、酷使して乗りつぶしたというわけではないらしい。はたから見たらまだ充分使えそうなのに、こっこのほうがいいからと買い替えた由。趣味もあるのだろう。トゥクトゥクライダーの多くは、愛車に自分だけのデコレーションを施したりして可愛がっている。父上もトゥクトゥクが好きなのだ。資金は田んぼを売ったり、街の金貸しから調達したりもした。だが、返済に窮することもなく、家族を養い、この屋敷を作り上げたのだ。もちろん、婿さんがもたらした日本円のカも大きかったには違いないだろう。

ノイ君(拙稿その29参照)の話からも感じたの

トクトク

軽自動車用のエンジンを載せ、大型化したタイプ。右ペジのバンコクタイプと比べて、荷台が幅、長さともに大きくなり、車高も高くなっている。道路のコンディションを考慮してのことだろう。9人乗り。スタイルはちと野暮ったい。



ボディはアルミや鉄など金属製。どの車も色とりどりにカラーリングされている。

※これらのイラストは、あくまでも写真やスケッチをもとに“目分量”で描いたもので、実物を計測した数値をもとに起こした図面ではありません。

だが、この街の三輪車ライダーたちは、少なくともバンコクやホーチミンのライダーたちのように、社会的ステータスが低くないようだ。オート三輪はこの街になくてはならない交通機関であり、邪魔者扱いされることもない。経済規模が小さく、一部を除いて貧富の格差もさほど広がっていない中で、普通の職業として認知されているのだろう。

営業に際しては、当局に登録する。ジャンボなら乗客数最大5人、スカイラブやトクトクなら9人と決まっていて、その登録車種によって課税額が異なる。ルアンパバーンで見た9Pとか5Pとかのステッカーは、徴税のための印だったのだ(拙稿その22参照)。この街の三輪車もこのステッカーを付けて営業している。税金はさほど高くないらしいが、もぐりのライダーもいるそうだ。ポリスに咎められてもワイロが効く。中には、この車は自家用車として使っていると言い逃れる奴もいる。確かに数は少ないが営業登録をしないで自家用車として使っているケースもあるそうだ。で、営業用か否かを見分けるために、自家用車は日よけのルーフを取り外すという慣習法のようなものがあるという。ほくも街で屋根のないジャンボを見たことがある。あれが自家用の印だったのか。

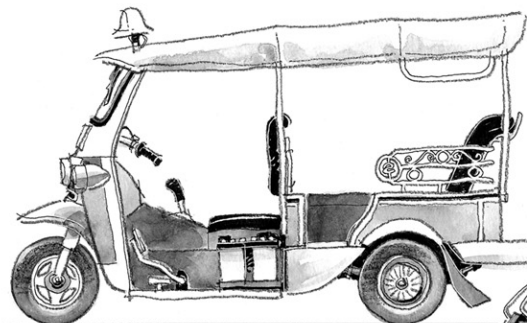
「へー、おもしろいな、それ。でも、雨の時はどうするんですか？」

「さあ、乗らないだろう。ははははは。」
父上、愉快そうにピアラーオを煽る。Mさんが苦笑しながら、声を落としてこう付け加えた。

「義父を悪く言うつもりは毛頭ないんだけど、この国の人の言うことは、たまに眉に唾つけて聞いたほうがいい時があるんですよ。いや、彼らに悪気はなく、何か聞かれて知らないと言えないとか、相手を楽しませたくて、つつい…とかね。」

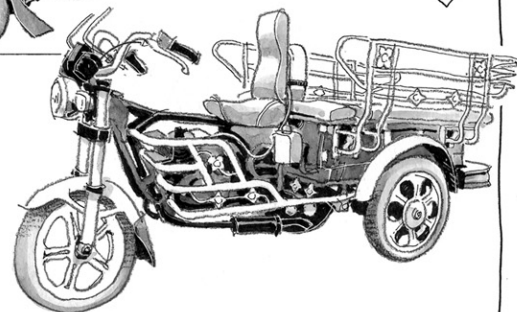
というも、自家用はルーフをはずすなんてルール、わたしは聞いたことない。ほんと、雨降ったら乗れないですもん。嫁さんも知らないって言うてるし。この話はウラ取ったほうがいいな。」

この指摘はよく理解できる。ベトナムでもよくその手の眉唾に遭遇したし、先だつてのスカイラブの一件(拙稿その24参照)だつてそうだ。いや当地の人に限らず、ぼく自身だつて身に覚えがある。で、後日、南部の街サワンナケートでウラ取りを試みたのだが、意外なことに、この情報はガセではなかった。話を聞いた男は、さも当然といったふうで、自家用の場合はルーフをはずすのがルールだと教えてくれた。



○バンコクタイプトクトク ⇕
参考までに、これが本家バンコクのトクトク。車高が低く、若干前のめりのスタイルが精悍で、何となく都会的な気がする。ラオスではこのタイプは走っていない。

ルーフをはずしたジャンボ。これで自家用車と認められるというわけだ。この車は本来の燃料タンクまどははずしてしまっていて、運転席の背もたれの後ろに固定したポリタンクと間に合わせている。まさか、これ自家用の条件ということはないだろうか…。



「雨の時は？」

「乗らないのさ。仕事じゃないんだから、毎日乗らなきゃならんわけじゃない。乗るにしたって家族なんだからカッパ着りゃいい。バイクとおんなじことだろ。」

この話、一般的には知られていないが、ポリスや業界関係者には周知の事実ということのようだ。

さて、肝心のルアンパバーンから引きずっている宿題だ。当地でトクトクやスカイラブと呼ばれる三輪車はいったいどこから来たのか。それらのニックネームが、なぜタイとラオスで異なるのか…。

この街の三輪車は、基本的にタイ東北部の街ウドンターニーから来ているという。ルアンパバーンの船頭氏もトクトクはウドンターニー製だと言っていたが、スカイラブもそうだったのだ。やはり、鍵はウドンターニーが握っているらしい。

ジャンボを製造していたウドンターニーのメーカーが、日本製の軽自動車用エンジンの供給を受けてトクトクを進化させるノウハウを獲得し、それをジャンボに活かして進化させ、スカイラブを開発した。(いずれも、当地でのニックネームである。)

それらは順次ビエンチャンにやって来た。交通

手段の乏しい当地では三輪車は重宝がられたためやがてそれに目をつけたタイ人実業家が、この街でトクトク工場を立ち上げる。ウドンターニーから中古エンジンやパーツを輸入して組み立てるのだ。少しずつ金が回り始めた街で、ほかに競争相手もないこのビジネスは当たつたらしい。しかし、出る杭は打たれる。政府へのワイロが足りなかったのか、ばら撒き方をまちがえたのか、90年代末、突然トクトクの製造が禁止されてしまう。営業が禁止されたわけではなく、製造だけが禁止されたのだ。その後も、三輪車は街を走り続けている。工場だけを狙い撃ちしたのである。しかも、ビエンチャンのその会社だけを。前述のサワンナケートにも三輪車工場があるそうだ。メコンの対岸のタイの街ムクダハーンからパーツを輸入して組み立てているのだが、そっちは今も生産を続けているという。

父上：「聞いた話だが、サワンナケートのトクトクは、またちょっとデザインが違うらしいのだよ。」
ぼく：「ええっ！」

というわけで、この話、次回へ続きます。