

A 運転手

坂道発進技術の怪しい運転手が多い。車が坂道で後戻りするのだ。『後戻り』しないで発進する運転手は滅多にいない。

坂道で停止している車には近寄らない方が無難だ。私も何度か間一髪を経験している。自家用車の運転手もタクシーの運転手も同じで、バスでさえ危ない。

もちろん自動車運転免許制度はある。運転免許学校もある。しかし、実技教習場は見掛けない。学校では何日間か書物や実物による教習を行う。その後、路上を走る車の後部座席に乗せられ、説明を受ける。それだけで申込者は路上運転の実技に入る。日本の教習車は教官席にブレーキがあるけれども、フィリピンに、そんな車はないようだ。助手席の教官が運転席に足を伸ばしてブレーキを踏む。いきなりの路上運転が怖くてE氏夫人は免許取得を諦めている。これでは坂道発進の訓練など十分に出来ないのではないか。

教習課程最後の筆記試験にしても様々な話を耳にする。試験問題を覆っているビニールが古くて正解と思しき番号が何となく分かるらしい。採点官に手配すれば採点ミスも期待できるそうだ。

免許証が買える

なにしろ僅かな裏金（賄賂）で運転免許証が買える。

こんな私の文言が関係当局によって告訴されては助からない。さらに上の機関が『国家侮辱罪』で問題とする事態になれば致命的な『筆禍』だ。

したがって私は新聞記事を多用するしかなくなる。私が勝手に憶測を書いているのではないのだ。

（まにら新聞 897・5630 二〇〇一年三月二十六日付・

月曜日 地元英字紙『スター紙』より転載）

なにせ、読み書きが出来ず、したがって交通標識の読めない者でも運転免許証を取得できる。（略）免許を取得するにはお金さえあれば十分。

私の体験談を披露したい。

裏通りの十字路を突っ走る運転手がいた。『怖いから一時停止しなさい』と注意するE氏に対して『俺は怖くない』と答える。激怒したE氏は運転手を引きずり降ろして鹹首鹹首し自分で運転した。

後で運転手が『暴力を受けた』『不当解雇だ』と訴えればE氏は危うい。

このときは、そうならなかった。

## バス横転

マニラまで二時間ほどのカビテに住んでいたとき私は死の危険に直面している。

マニラ行きのバスに乗った私は右側の座席にいた。突然、バスが右に倒れた。ゆっくりと揺れながら転倒した。

私の上には乗客が落ちて来る。座席まで落ちて来た。左側の窓を破って知人が私を救出した。私は痛む体を引きずって病院へ行く。

翌日、知人と一緒にバス会社へ行き抗議した。

「損害賠償なら運転手に言っただな」

窓口嬢でなく奥に座っていた男が私たちを蹴散らかさんばかりの剣幕で怒鳴る。運転手は事故直後に現場から逃走した。

## 運転手は逃げる

このような交通事故の場合、真つ先に運転手が逃亡する。死者も負傷者も振り向かず、まっしぐらに多くの運転手が逃げるのだ。運転手が逮捕される確率は限りなくゼロに近い。人災なのだが、この国では天災と同じだ。

十九日に連続して起きた二つの交通事故は、二十四人も犠牲者を出した。

交通事故とはいえ、これは一種の大量虐殺と言っただろ。 (略) 運転手は現在、逃走している。(まにら新聞「二〇〇一年三月二十六日付・月曜日」)

(これとは別の事故記事) 事故後、ジプニーと列車双方の運転手とも逃走し

た。警察は逃げた二人の運転手の行方を追っているが、三十日現在、発見されていない。  
 (まにら新聞「二〇〇二年七月一日付・月曜日」)

私が勝手に『事故後かならず運転手は逃亡する』などと言えば袋叩きの目に遭う。私が言っているのではない。新聞記事を引用しただけなのである。

### 乱暴な運転

タクシーにしてもバスにしても乱暴運転が実に多い。タクシーなら乗客が怪我をする心配は少ないけれどもバスは危険だ。急ブレーキは道路事情で致し方ない場合もある。ところが適正ブレーキ皆無という運転手がいるのだ。どんな場合でも急ブレーキで、拙宅の女中さんは鉄パイプ製前部座席の肩に顔面衝突し、三本も前歯を折った。私も降車のとき急ブレーキで通路に転倒し打撲傷を負っている。バスが停止してから座席を離れるべきだ。それにしても乗車して座席に落ち着く前に急発進されたら助からない。この頻度が高いのだ。急発進を必要とする道路事情はないのに、急発進しかしない運転手がいる。こういう運転手には急ブレーキの傾向があるようだ。

### 事故の責任

バス事故で会社は責任を負わない。『賠償責任なら運転手に言え』との姿勢には、彼等なりの勝手な理屈がある。大きな会社の場合、運転手が社員かも知れないけれども、多くの中小バス会社は仕組みが違う。運転手と車掌と二人組みでバス会社からバスを借り出すのだ。路線や貸出時間で料金は区々らしい。事故が発生すれば『運転手は当社の社員じゃない。バスは会社として貸したものだ。うちの会社に事故補償責任などある訳ない』となる。この仕組みはタクシーも同じだ。運転手から乗客は『あと何百ペソか稼がなければタクシー借り出し料が払えない』という愚痴を聞かされる。

### 入院の経験

あるとき乱暴な運転で車の天井に頭を叩き付けられた。吐き気が治まらず三日間も入院

する。木製サンダル履きでハンドルを握っていた雇われ運転手は「サンダルがアクセルペダルに引つ掛かって、ブレーキペダルが踏めなかった」ので「俺が悪いんじゃない」と言わんばかりの態度だった。「文句があるんならサンダルに言え」とさえ言い兼ねない水準の人物らしい。この運転手を知人は即刻解雇した。

### 私が車を持たない理由

十八年間、私は自分の車を持っていない。日本で何万円かのポンコツ車が何十万円もする。年金暮らしで買える金額ではない。さらには、晩年になって右側通行に挑戦する気持ちにもなれなかった。とつさに左へハンドルを切る癖が出たら事故に繋がる。日本人が事故を起こしたら、半端な金額では済まなくなるだろう。マニラでは運転手を雇って暮らすのが普通の日本人スタイルだ。日本で個人タクシーの運転手をしていたT氏に聞いてみた。「とてもマニラでハンドルを握る気持ちにはなれません。左右の車が数センチの間隔で走っています。私など反射的にブレーキを踏んでしまいます」

私が自分の車を持たなかったのは正解だったらしい。

## 各種の乗り物

ジブニーは庶民にとって最も身近な交通手段である。もとは米軍のジープを改造したものであったが、次第に車体を長くして乗車人員スペース拡大に工夫を凝らして来た。日本製中古車のシャーシーとエンジンとを用いて町工場で作製している。乗車人員は様々だが、十五人前後が普通らしい。車体を飾り立てて、真っ黒な排気ガスを撒き散らしながら走り回っている。小型乗り合いバスと言ったら分かり易いだろうか。

二〇〇四年六月十二日、ジブニー料金が値上げされた。初乗り基本料金（四キロ）が、四ペソから、五ペソ五〇セントポ（約十円）に……。学生・高齢者・障害者・子供（身長九〇センチ以下）は、二割引と決められているが、この制度の利用者は見掛けない。

ジブニーよりも近距離の場合、庶民の足はトライシクルになる。これは日本製オートバイの右脇にトタン板の箱を取り付けた小型三輪車。料金の目安はあるけれども、細かい金額になると交渉次第。

自転車の右脇に屋根付き座席を取り付けた人力車も活躍している。オートバイ三輪車と自転車三輪車とは混在しない。地域によって、どちらかが集団で営業している。

二五

車を持っている日本人はジブニーやトライシクルに乗る機会が少ない。庶民との接触場面が極端に少ないのだ。雇っている女中と運転手しか知らない日本人など珍しくない。むしろ、日本の大企業や公立機関にとっては、その方が好ましいのだ。

二六

ジブニーやトライシクルはタクシーより安いので、なるべくなら私は、それらに乗るようにしている。こういう乗り物を利用していれば庶民との接点が多くなり話題も豊富になるというものだ。

最近、メガタクシーが出現し利用者を増やしている。これは十一人定員のバン（ボックス車）が乗り合いタクシーとなったもの。冷房が利いている。初乗り料金、十ペソ。タクシーと名付けられているが、決められた路線しか走らない。

## 迷惑駐車車の横行

次は駐車問題。駐車は構わないけれども場所が悪い。カーブの内側に停める運転手が多いのだ。そのために渋滞が始まる。付近にいる警察官は無関心だ。両側に車を置く情景も見掛ける。二車線なのに一台しか通れない。

「なぜ、このような駐車をするのでか」  
私の質問に誰も答えてくれない。

## 横断には警言戒を

人命軽視、車優先のマニラなので極度に警戒して道路横断しなければ危険だ。先日も十分に見極めて踏み出したのだが、逆走車に巻き込まれそうになった。逆走車まで計算に入れて横断しなければならないのだ。

## 運転手の優越感

E氏の運転手は日本人が見たら拙劣な技術の持ち主と断定したくなる。その運転手が私の顔に運転免許証を突き付けた。

「俺は国際運転免許証を持っているプロフェッショナルドライバーだ。俺は米国でも日本でも運転できる。お前の免許証を見せろ」

二七

(国際運転免許証なんか、一万円の賄賂で買える国じゃないか」一九ページ既述)。坂道発進も出来ないくせに、一人前の口をきくな)。この言葉を私は呑み込んだ。

二八

眠気防止のため麻薬を服用して運転する者すらいるのが現状だ。さらに運転手は車の整備などにはお構いなし(略)交通事故が起きてしまい、目撃者が警察に通報しようとしても泥や排気ガスで汚れたナンバープレートは誰も読み取ることが出来ない。誰も基本的な交通ルールも知らず(略) (まにら

新聞「二〇〇一年三月二十六日付・月曜日」地元英字紙「スター」より転載)

新聞が書いている。こんな連中に何を言っても無駄だろう。

## B タクシーの実情

メーターを倒さない運転手は十八年前より少なくなっているけれども、もし倒さなかったら押し問答を避けて別の車を探すべきだ。『倒せ』と指示しても『二百ペソだ。メータ

「より安いぞ」などと必ず言われる。こんな奴に限って降りるときも言い掛かりを付けて約束より高い料金を請求する。

行き先とは違う方向へ走る運転手も多い。『あっちの道路はデモ行進で通れない』と運転手が嘘を言う。こんなとき私は走行中でも構わずにドアを開ける。もちろん開けたドアで事故を誘発しないように細心の注意を払わなければならない。ドアを開けられたら悪い運転手でも停まる。

『釣り銭がない』これは今でも昔と変わらない。銀行で小額紙幣に取り替えて財布は分厚くなるがタクシー運転手との争いを防ぐべきだ。取引銀行でないと窓口で紙幣交換を断られる。スーパーで何か買うといい。レジが小額紙幣を求めても『持ち合わせがない』と言っただ。レジ嬢の嫌な顔は我慢する。

タクシー用の護身術も披露しておこう。まだ私の片足が車外に残っているのに発車する。こんな珍しくない。しょっちゅう私は体験している。この事故を避けるためには助手席に乗る方がいい。もちろん危険な発車をしたら大声を上げる。

次に、安全乗車できたら、まずメーターを確認する。メーターを戻さずに走る運転手が多い。降りるときも危険が迫って来る。なにしろ、私が車外に出て路上に立つ前に発車す

二九

る。引きずられたら死ぬ目に遭うではないか。これを防ぐのは簡単なのだ。車外で身の安全を確かめた後に料金を払うようにすればいい。料金を受け取らなければ運転手は発車しない。

三〇

乗った直後に車のナンバーをメモする手もある。嫌な顔をする奴は悪徳運転手なのだ。喧嘩になったら自宅の近くで降りる。自宅を教えない用心深さがなければ海外で安全に暮らせない。運転手仲間を引き連れて報復に来るケースさえある。運転手に麻薬常習者がいるという新聞記事を忘れてはならない「二八ページ」。

これは運転手とは関係ないが、ドアロックを忘れないように……。渋滞の信号待ちのとき通行人がタクシーのドアを開けて座席のバッグを盗む。バッグを取り戻すのは不可能だ。窓も閉めた方が安全。

営業中の給油にも触れておきたい。バスやジブニーなら乗車料金に上積みされる心配はないが、タクシーは違う。給油中もメーターは上がり続ける。『給油させて下さい』とい

う挨拶があれば致し方ないけれども乗客に何の断りもなくガソリンスタンドに突っ込まれたら『メーターを停める』と怒鳴りたくなる。タクシーの運転手にしてみれば、一日（二十四時間）千ペソ強で借りた車に無駄なく稼がせなければならぬので乗客の心中を忖度（そんたく）してられないのかも思われるが紳士的な営業姿勢とは言えない。

しかし、タクシー運転手とのトラブルは避けるべきだ。麻薬常習運転手がいるという新聞記事は既に紹介した。周囲には運転手仲間もいる。

## タクシー料金の値上げ

マニラ首都圏のタクシーは、二〇〇四年九月から料金が値上げされた。初乗り（五百メートル）二十五ペソの基本料金が、三十ペソに、三百メートル走行ごとに二ペソ加算が、二百五十メートルごとに二ペソ五十セントが加算となる。

ところが十二月になっても旧料金メーターのまま走っているタクシーを見掛ける。新メーターへの変更費用は一台につき千四百五十ペソ。旧メーターのまま走っていると二千五百ペソの罰金が科せられる。いったい新メーターへの変更費用は誰が支払うのか。そう簡単には新料金システムが完了するとは思えない。

三一

三二

タクシーメーター器変更窓口に何百人もの運転手が早朝から並んでいる。何百台ものタクシーが付近の道路に違法駐車している。運転手たちは、あちこち窓口を転々とさせられ申請受付までに二日も費やす。やっと車に新メーター取り付け係官が来ても『整備不良だ』と指摘を受ければ、せっかく並んでいたのが無駄になる。番号札でも発行したらと誰もが考える。しかし、そんな文句を言ったら係官の報復が怖い。整備不良車など直さなくても百ペソ（二百円弱）の『袖の下』で不問だ。まともに対応していたら新メーター取り付けに五日間も掛かる。大きなタクシー会社なら係官が便宜を図るらしい。

何百人ものタクシー運転手は何日間も無収入で並んでいる。何百台ものタクシーが炎天下で違法駐車している。『国家的損失』と世論が沸騰しない。そこに発展途上国の現状が歴然と示されている。

## 昔のタクシー

十八年前、タクシーはドアを針金で縛ったまま走っていた。



「怖いので座席の中ほどに座っていました」

「それでも危険ですね」

「……？」

「走行中に床が落ちますよ」

こんな会話が冗談というよりも真剣味を帯びて交わされたものだ。

拳大の玩具のような扇風機が回っていた。私の方に向けたら「俺の扇風機に手を付けるな」と怒鳴られた。

以前、日本の旅行案内書には（黒い車体に金文字で『ゴールデン』と書かれたタクシーは安全です）とあった。

私の体験は『安全なタクシーなどない』である。

ゴールデンの運転手とも派手な喧嘩を何度も演じた。

ラマダホテル（後のマニラミッドタウンホテル。いまは廃業）の指定タクシーはゴールデンだった。

ゴールデン社のストライキのときラマダホテル周辺の道路で運転手たちがタクシーを裏

三三

返しにして放火している。それも一台や二台ではなかった。労務担当重役が背後から撃たれ死亡した。その後、ゴールデンタクシーの姿は街から消えた。

三四

### 悪徳タクシー運転手

フィリピン政府高官もタクシー運転手の悪徳ぶりを認めている。

観光長官はタクシー運転手のサービスの悪さが観光業界の足を引っ張っているとの見解を示した。同長官は正直でなく信頼のおけないタクシー運転手が多過ぎるとも述べた。（まにら新聞＝二〇〇一年六月二十七日付・水曜日）

日本人男性（二十七歳）がタクシー運転手に旅券や現金など七十万円相当を盗まれた。走行中、運転手は突然停車させると故障したと説明、降りて後ろか

ら押すように頼んだ。男性が後ろに回った直後、車は走り去った。

(まにら新聞「二〇〇一年十月五日付・金曜日」)

このような盗みのテクニックもタクシー運転手は身に付けている。さきほど、タクシー乗車直後に車の番号をメモする護身術を書いたが、そうしていれば起こらなかった事件かも知れない。タクシーの後押しをするときでも貴重品は『肌身離さず』の覚悟がなければ安全に過ごせない海外発展途上国なのだ。

## 日本人タクシー運転手

タクシーを何台も(何十台も何百台も)所有していて、会社を経営している日本人は何人か(何十人か)いる。しかし、自分でハンドルを握り、運転手として、夜の街を流している日本人は『いない』と思っていた。ところが、夜の街で客を拾っている信じ難い日本人タクシー運転手(宇佐氏・埼玉県出身・五十四歳)と知り合った。拙宅に来て頂いたり、一緒に日本料理店へ行ったり、何度もお話を伺う機会があって、いまでは親しくお付き合いを願っている。本日も私の誕生日を数少ない方が(割り勘で)祝って下さるのだが、宇佐氏も、その中のお一人だ。

三二ページに書いた新タクシーメーター取り付け騒ぎは、この宇佐氏に伺ったものであ

三五

る。

三六

フィリピン人運転手が何となく信じられなかった私の偏見は宇佐氏によって少しずつ改善されて来つつある。

値上げされたとはいえ、初乗り、六十円弱。二百五十メートル走ると一つメーターが上がる。それが、五円弱。

「一押し、五円にならないんですよ」

宇佐氏の言葉が私の肺腑を抉る。いま(二〇〇五年一月)の為替相場は、一万円で五千三百ペソ。いくらフィリピンの諸物価が安くても、タクシー料金は安すぎる。

## タクシー会社の倒産理由

保有タクシー台数を二百台にまで拡大した日本人(Y氏)経営の会社も倒産した。メー

ター料金の安さ以外に倒産理由は無数と言える。

悪路での乱暴運転が車を傷める。運転手は動く限り平気だ。いよいよ走らなくなってから『故障です』となる。修理箇所を運転手は的確に把握していない。修理済みの車が直ぐに工場へ直行だ。

もっと悪質なケースを紹介しよう。運転手が街の修理屋へ車を持ち込み部品を売る。エンジン部分がボロボロになっても運転手は知らん顔だ。タクシーそのものを持ち逃げする奴もいる。

はじめのうち修理屋へ出していた宇佐氏だが、やがて気付いて、すべて自分で直すようにした。宇佐氏の睡眠時間は少なくなる。転業も宇佐氏の脳裏を過ぎる。何も支援できない私は途方に暮れるだけだ。

## Ｃ 割り込み

乗り物を待つ列に並ばないで割り込む。誰も文句を言わない。私は大声で抗議する。しかし、知人に注意された。

「殺されるから止めなさい。無法者に社会正義は通用しませんよ」

とにかく、割り込む者の数が多い。今朝も私は激怒した。銀行窓口に並んでいたら私の前へ割り込む男がいる。私の大声で警備員が男を列の最後尾に連れ戻した。銀行の中で怒

三七

鳴るのは私だけだろう。いつも気になっていたのだが、列に並ぶとき間隔が狭い。肌を接するくらいだ。これは割り込みを防ぐスタイルなのかも知れない。

凶悪犯罪なみの割り込みもある。にわか雨で百貨店のタクシー乗り場は長蛇の列になった。子供づれの婦人や老人が多い。私は列の前方にいた。屈強な男が三人、私を突き飛ばしてタクシーに乗り込む。またまた私は激怒する。

「馬鹿者、何するんだ、降りろ」

タクシーの前に仁王立ちとなって怒鳴る私を男たちは窓ガラス越しに笑っている。

『降りろ』という大合唱が沸き起これば、いくらか効き目もある。しかし、長蛇の列は怒らない。

ここに根本的な問題が潜在しているのだ。

割り込む男たちも悪いが、黙って見過ごす群衆も『同罪である』と言いたい。そんな態

三八

度でいたら社会正義が育たないではないか。

しかし、『今の日本は社会正義の育つ風土になっていきますか』と問われたら答えようがない。

何年か後、日本はフィリピン人が首を傾げる国になっているのではなからうか。

割り込み男たちに私は殺されなかった。いまの日本だったら私の命は危ういのではなからうか。

もう一度、タクシーに話を戻したい。

なんとしても危険な乗り物だ。私の片足が車外に残っているのに走り出す。毎日のようにも大袈裟だが、しょっちゅう危ない目に遭っている。乗るときが危ない。降りるときは車外で安全を確認してから料金を支払う。料金を受け取らなければ運転手は走らない。

運転手が乗客の安全に配慮する姿勢としてはジプニーが模範的だ。タクシーのような無法運転をしない。なぜなのか分からないが、これは私の確信的な実感と言える。乗客が安全に降りたのを確認してからジプニーの運転手は発車する。

ジプニーに比べたらバスの運転手は乱暴だ。乗客が座席に座る前に発車する。私は何度も転んでいる。ジプニーの運転手は乗客が座ってから発車させる。

もちろん、そうでない場合もあるだろう。だが、十八年間も毎日のようにジプニーやバス、タクシーに乗っている老人の実感には嘘がないのではないか。