

# 赤字国鉄の線路を二次利用、 人力トロッコは「黒字経営」？



マニラ市のサンタ・メサ地区のバシグ川にかかる鉄橋の上をカラフルなパラソルを差したトロッコがゆっくりと横切っていく。鉄橋は複線であるが、片方の車線は古いレールが置かれている。このレールの上を、炎天下の中、ゴムぞうりを履いた上半身裸の若者が、片足をトロッコに置き別の足で線路を蹴りながら押し進んでいた。

フィリピンらしい乗り物といえばジブニー、トライシクル、ペディキャブ、バシグ川の渡し船、さらには台風で道が川になった時のわか仕立てのドラム缶ボートなどなど。しかし、町中の道路であまり目にしない乗り物のひとつに線路の上を走る「人力トロッコ」がある。

このトロッコはれっきとしたフィリピン国有鉄道(PNR)のを軌道上を走っている。危ないのでは、と思うがそうでもない。何しろ列車はめったにこないし、のろろ運転だから衝突事故の心配はないらしい。列車と行き会ったら反対側の線路にひょいとどければいいだけだ。車輪以外は木と竹製だから軽量だ。

「乗客」は車台に取り付けられた長椅子に背中合わせで8人～10人腰掛ける。運賃は1区間で10ペソ(約20円)とジブニーの初乗り料金(7ペソ)より少し割高となるが、その分渋滞がなく、時間通り目的地に到着するのが人気だ。決まった出発時間などももちろんなく、客がいっぱいになると出発する。マニラではこのトロッコは「トロローリー」または「スケーター(スケートの意味か)」と呼ばれ沿線住民の便利な交通手段となっている。

ここマニラ市サンタ・メサでは、トロッコ業者の過当競争を避けるため、自主的に作られた同業者協会が身分証明書を発行している。現在のメンバーは約30人で、力仕事のため若者が多い。その内の一人、隣町のパンダカンのスクウォッター(違法居住地)に住んでいるレオ・ディオネラさん(51歳)は、33歳の時からトロッコを押している業界の古顔、かつ年長者だ。レオさんの一日の実収入は平均300ペソ。燃料費はかからないが力仕事のため、体調が悪い日は仕事に出られない。トロッコ

1台の購入費用は約5,000ペソ。小型発動機付きのトロッコもある。天気のいい日は朝4時からトロッコを押し、涼しいうちに一稼ぎするという。レオさんはこの仕事だけで子供らを育て上げた。「17歳の長男は近くのフィリピン理工科大学(PUP)に入学したんだ」と誇らしげに話してくれた。

国鉄南方線(マニラ市トゥトゥバン～アルバイ州レガスビ駅)の営業距離は約474キロメートル。そのうち現在運行されているのはトゥトゥバン駅とラグーナ州ビニャン駅間の約40キロメートルのみで、1日わずか3往復。アロヨ大統領が進める「強力な国家輸送システム」実現にはほど遠い現状だ。10数年前、マニラ市からカビテ州までの通勤線は日本政府の援助で枕木がコンクリート製になりレールも付け替えられたが、違法占拠民の移転交渉が難航し、結局は「通勤列車のスピードアップ」はかなわなかった。

赤字にあえぐフィリピン国有鉄道だが、日本の援助で整備された立派な軌道上をゆくトロッコ式「軽便鉄道」は、沿線住民からは便利な庶民の足として親しまれ、とりあえずは「黒字経営」のようだ。

