

Archive for 1 月 2023

セピア色のネパール(12): オートテンポからサファテンポへ

ネパールのオートテンポには、その「好い加減さ」に加え、もう一つ、驚かされたことがある。**騒音と排気ガス**である。

オートテンポは、2～3人乗りタクシーも数人～十数人乗り小型バスもディーゼル・エンジン。混合燃料2サイクル・エンジンも見たような気がするが、未確認。いずれにせよ、これらのエンジンは、ともに騒音と排気ガスがひどい。バタバタ、モクモク……。盆地だから、天候によっては、ひどい排気ガス汚染に悩まされることになる。



排ガスで霞むシンハダーバー(1993)



■王宮前ダルバルマルグ:排ガス濃いも、まだマスクなし(1993)

これに怒りオートテンポ禁止、電動「サファ(清浄)テンポ」の導入を訴え始めたのが、内外の環境保護派。車の電動化(EV化)はまだ試行段階、欧米でも先行きはほとんど見通せなかった。そこで、例の如く、彼らが目論んだのが、ネパールをEV化モデル国とし、世界にアピールすること。

正確な時系列は確認していないが、無排気ガスで清浄な電動サファテンポは、早くも1993年にはカトマンズで走り始め、数年後には政府の税優遇、電力料金割引など手厚い支援を受け、国内生産も始められた。1998年には110台ほどが運用される一方、オートテンポは翌1999年には禁止されることになった。

ところが、現実には、サファテンポは高コスト。電池はアメリカからの輸入で、2年と持たない。また、それに加え、坂の多いカトマンズではパワー不足。そのため政府の方針もぐらつき、オートテンポを、比較的公害のガソリン車やLPG(プロパン)車に切り替えることになってしまった。

そのため、旧式オートテンポも最新サファテンポも、低コスト、高性能の日本車に取って代わられた。小型タクシーではマルチスズキ(インド製)、小型・中型バスではトヨタ・ハイエースなど、盆地は日本車に瞬く間に席卷されてしまった。

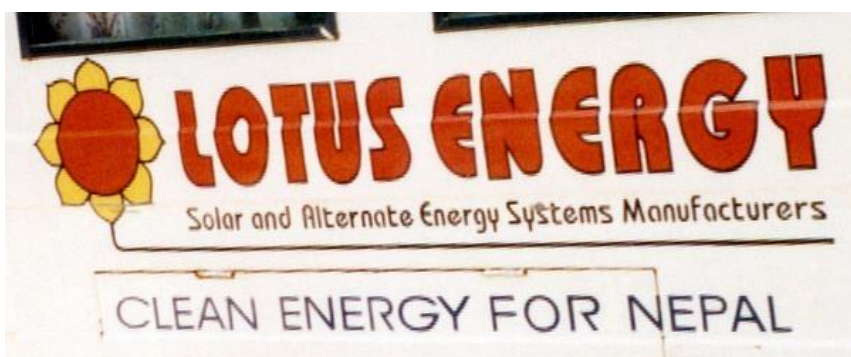
ネパールのEV化は失敗、とその頃、私も見ていた。しかし、電話において、有線を飛び越え、一気に無線スマホ化することに成功したように、また街灯をソーラー蓄電池式LED灯に一気に転換したように、いまネパールは、捲土重来、小型タクシーから大型バスまで、再びEV化に向かって大きく前進し始め

た。車においても、一足飛びの前進が、ネパールで——日本ではなく——起こるのではないだろうか。期待しつつ注目している。

ローテクの人間臭いオートテンポからハイテクの超先進的EVへ——いかにもネパールらしいアクロバティックな一足飛びの大飛躍。4半世紀前のセピア化した写真を眺めていると、ついそんな感慨に打たれることになる。



■サファテンポ(2000)



■上掲車のロータスエ

ナジー社宣伝(2000)



■カトマ

ンズのサファテンポ(Google [safa tempo kathmandu](https://www.google.com/search?q=safa+tempo+kathmandu))

【参照1】ネパール EV 史に詳しいのは:

・Sushila Maharjan, "Electric Vehicle Technology in Kathmandu, Nepal: Look at its Development," 2002

Table 2: General Chronology of the Electric Vehicle Development in Kathmandu	
Phase I: Conception and Demonstration (1993-1996)	
<ul style="list-style-type: none"> - Idea conceptualization for EV technology - Formation of Global Resources Institute - A 6-month testing period to prove commercial and technical viability - Intensive networking with government, for creating a favorable policy environment, and with the private sector for commercial take over 	
Phase II: Incremental Growth (1997- 1999)	
<ul style="list-style-type: none"> - Evolution of private sector – Nepal Electric Vehicle Industry and Electric Vehicle Company. - Soft lobbying and advocacy by Non Governmental Organizations (NGOs) - Electric Vehicle Promotion Project by Martin Chautari - Emergence of Danish International Development Agency's Interest (DANIDA) 	
Phase III: Intensive Proliferations (1999-2000)	
<ul style="list-style-type: none"> - Banning of Vikram tempos followed by heightened EV Proliferation - Amplification of oppositions from vested interest groups - Intensification of advocacy and lobbying of NGOs - Appearance of donors' lobbying - Entry of minibuses - Organizations of EV stakeholders through associations (Nepal Electric Vehicle Manufacturing, Clean Locomotive Entrepreneurs Association of Nepal, Nepal Electric Vehicle Charging association) - Ban on the new registration of all three-wheelers 	
Phase IV: Learning and Reflection (2001-Spring 2002)	
<ul style="list-style-type: none"> - Realizations by EV stakeholders - New proposals for the management of the EV industry - Protective measures from the government - Involvement of DANIDA in human resource development and institutional strengthening of EV associations. - Expansion of NGO roles 	

【参照2】サファテンポの近年の状況については:

・Atul Bhattarai, [When Kathmandu Was "Shangri-La for Electric Vehicles,"](#) 2019
 ・Benjie de la Pena, [Hello, Safa Tempo!](#), 2021

谷川昌幸(C)

Written by Tanigawa 編集

2023/01/30 at 17:21

カテゴリ: [ネパール](#), [社会](#), [経済](#), [旅行](#)

セピア色のネパール(11): ちょっと遠出はオートテンポで

1980年代後半～90年代前半頃のカトマンズ滞在では、オートテンポ(オートリキシャ)とバスも印象深く記憶に残っている。(テンポ[テンプ]=3輪車)

オートテンポは、インド製のエンジン付小型3輪車。2, 3人乗りタクシーとして使用され、街中を流していたり、盛り場で客待ちをしているのは、多くがこれであった。私も、少し遠出するときや荷物の多いとき、あるいは2, 3人で移動するときは、たいていこのオートテンポを利用した。

オートテンポには何種類かあったのだろうが、私が乗ったのは、たいてい構造がきわめてシンプルな、人力3輪リキシャにエンジンと料金メーターをつけただけ、といった感じの車であった。

このオートテンポは料金メーター付だが、乗車前には、たいてい料金交渉をした。リキシャと同じ。ときにはメーターで行ってくれたが、そうした車の中には異常に速くメーターが上がるように思えるものがあり、ハラハラ、ドキドキ、心配で途中下車してしまったこともあった。



■泥道のオートテンポ(1994)



■オートテンポ車内(1992)

オートテンポは、よく故障もした。が、そこはよくしたもので、運転手は、たいてい故障箇所を素早く見つけ、自分で手際よく修理し、何事もなかったかのように車を出した。

たしかに、車の構造は極めて簡単。そして修理も、そんなことでよいのかと心配になるほど、いいかげん。とにかく「いま動くようになれば、それでよい」といった感じの、その場しのぎの応急修理。

当初、そんな「いいかげんな場当たり主義」ではダメだ、と憤慨していたが、しばらくすると、「いいかげん」は「好い加減」であり、このやり方、ひいては生き方の方がよいのではないか、と思われるようになった。そして、私自身も、かつては同じようなことをしていたことを思い出した。

以前は、原動機付自転車には14歳から乗れたので、私も中学3年の頃から乗り始めた。オートテンポ以上に構造は簡単ちゃちだったので、よく故障したが、その都度、自分であれこれ工夫して直し、乗っていた。

悪ガキ仲間で秘境・丹後半島に出掛けたときも、山あり谷ありの未舗装悪路で幾度か故障したが、何とか直さねば遭難してしまうので、あれこれ工夫し、ともかくも走るようにして帰り着いたことがあった。

が、これは、思い起こして懐かしい、というだけの話ではなかった。高度成長が始まると、世を挙げて最大限あらゆることを細分化・専門分化し、効率を上げ、利潤を追求していくことになったが、これはとりもなおさず、人間を分解し、バラバラに解体することを意味した。ほんらい統合的総体としてあるはずの人間の分解であり、人間としての幸福の解体・喪失であった。

カトマンズでオートテンポをその都度自分でやりくり修理して走らせていた運転手は、原付自転車をあれこれ自分で工夫して直し乗り回していたかつての私自身と同種の、「好い加減」な生き方をしていたのだ。

このことに気づき、私はいたく感動、ネパール式の方が幸せになれるのではと思い、それへと方向転換しようとしてきたが、これは時流に逆らうことで難しく、今もって望み通りには実現していない。残念。



■オートテンポ(“[diesel auto rickshaw 1990s](#),” WIKI)

谷川昌幸(C)

Written by Tanigawa [編集](#)

2023/01/29 at 16:46

カテゴリー: [ネパール](#), [社会](#), [経済](#), [文化](#), [旅行](#)

Tagged with [オートテンポ](#), [オートリキシャ](#), [タクシー](#), [テンポ](#), [バス](#), [リキシャ](#), [道路](#), [交通](#)

セピア色のネパール(10): 盆地内近距離は徒歩・自転車・リキシャ

で

カトマンズ盆地内の移動には、1980年代後半～90年代初めの頃は、近くはたいてい徒歩か自転車かリキシャ(人力3輪車)、中距離はオート・テンポ[テンプ](エンジン駆動3輪車)、そして遠くは乗合バスを利用していた。貧乏旅行のため、タクシーはほとんど利用せず。

当時、車やバイクはまだ少なく、環状道路(リングロード)内、あるいは時にはキルティプルであっても、徒歩や自転車の方が、道々、あれこれ見物できて楽しかった。



■カトマンズ環状道路(リンクロード, [WIKI](#))

自転車は、その頃の常宿、ディリバザール入口の「ペンション・バサナ」で借りた。インド製(ヒーロー自転車?)なのか、いかにもゴツくて武骨、乗り心地は良くなかったが、徒歩よりはるかに速く、便利であった。

が、なぜか自転車は、農産物、雑貨などの物資運搬・行商用を除けば、日本ほど多くは見かけなかったと記憶している。自転車は先に行商用イメージが強くなってしまったので、中流・上流の人びとにとっては、特権的ステータス・シンボルとして所有したり利用したりする魅力がなくなってしまっていたからかもしれない。



■デリーバザール(ペンション・バサナ前, 1985)



■ペンション・バサナ(1985) / 参照:[バサナ FB](#)



■自転車で日本大使館へ(1985)

人力3輪リキシャは、荷物があったり疲れたとき、利用した。当初は、乗る前の運賃交渉が面倒だったが、だいたいの相場が分かってくると、交渉それ自体が異文化体験であり、興味深く、楽しめた。

が、リキシャはなんせ人力、上り坂ではペダルがいかに重そう。見るからに羽振りのよい—たいてい体格もよい—地元利用客のように「金は払った」と座席でふんぞり返っている勇氣はなく、坂になると、降りて歩くか、ときには上まで押し上げるのを手伝ったりもした。典型的な小心者、日本人！



■リキシャ(1993)



■オートテンポ(左)とリキシャ

(1993)

日本でも、地方では、自転車や人力2輪車・3輪車(リヤカー)での人や物資の移動・輸送・行商が、1960年頃までは、ごく普通に行われていた。私の村でも、たいていの家の人が、それらで未舗装の峠を越え数キロ先の町と行き来していた。行商、通学・通勤、そして遊興のため。

1980年代後半のネパールでは、首都カトマンズ盆地であっても、1世代前の日本の農山村に近い雰囲気、まだ随所で体感できた。懐かしかった。

谷川昌幸(C)

Written by Tanigawa [編集](#)

2023/01/24 at 18:35

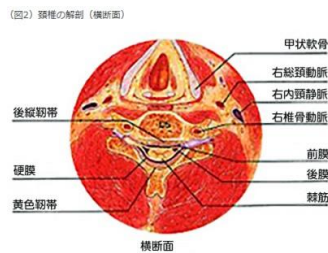
カテゴリー: [ネパール](#), [社会](#), [労働](#), [文化](#), [旅行](#), [民族](#)

Tagged with [カトマンズ](#), [テンプ](#), [テンポ](#), [リキシャ](#), [リヤカー](#), [行商](#)

たそがれ告げる頸椎症

頸椎症(けいついしょう)は、人生の黄昏(たそがれ)に最もふさわしい病気の一つだと、日々、身をもって実感させられている。

頸椎症(cervical spondylosis)とは、首(頸椎)の部分の骨が変形し、そこを通る神経を圧迫、これにより手足の痺れや肩こりなどが起こり、進行すると筋力低下、器官障害などで日常生活が困難になる病気。典型的な老化・老衰現象を引き起こす病気といってもよいだろう。



■頸椎(日本脊髄外科学会 HP より)

私の場合、この頸椎症の前兆と思われる異変は、昨年早々には現れていた。といっても、当初は、そんな病気とは全く疑ってみさえもしなかった。

すでに75歳をすぎ、光栄にも「後期高齢者」になっていたが、年齢の割に元気で、暑さ寒さもものとせず年中、毎日のようにテニスをやっていた。

ところが、昨年初めころ、それ以前は「軽すぎる」と感じていたラケットが重く感じられるようになった。あれ、変だなあ、と思いはしたが、老化による自然な筋力低下だと考え、軽いラケットに買い替え、それを使ってテニスを続けていた。ところが、しばらくすると、その軽いラケットですら、重くて十分には使いこなせなくなってしまった。

そして、昨年の夏になると、明らかな異変が現れ始めた。右の腕が痺れ、力が入らず、肩は深部から異常に凝るようになった。元来、楽天家の私だが、さすがにこれは変だと思ったので、近くの整形外科で診てもらった。

私が症状を少し説明すると、医師は「ああ、頸椎症だな」と即断した。それでも念のためにレントゲンを撮ってくれたので、それを見ると、たしかに首の頸椎部分が変形していた。立派な頸椎症なのだ！

が、頸椎症とわかって、老化が原因なので、どうしようもない。用心しつつテニスを続けていたが、腕に力が入らず、肩からブラブラ垂れ下がっているような感じになってきたので、昨年11月、ついにテニスは断念した。残念無念！

そして今度は、足。この正月明け、駅から20分ほど歩いたときのこと、いつもと歩く感覚が微妙に異なることに気づいた。地面に足を着け自然に歩いている感じがしない。ふらつくわけではないが、どこことなく足取りが頼りない。文字通り「地に足がつかない」感じ。

ああ、そうか、「足が萎える」とは、このことか！ こうして、徐々にヨロヨロ、ヨタヨタ、いずれ杖が必要になり、そして結局は歩けなくなるのだな。老化、老衰とは、そういうことなのだ！

頚椎症は、こうして私に、人生の黄昏の秋(とき)が来たことを、はっきりと告知してくれた。実に冷厳！

が、それでも他の深刻な病気やケガに比べるなら、頚椎症は、人にやさしい。一つ一つ、徐々に、身体能力を削減していくので、覚悟し、可能な限り天命を知り順応する努力ができる。

晩秋に木の葉が散りゆくのを見て、来るべき冬に備えるように！



■大呂神社(大江山東山麓)

谷川昌幸(C)

Written by Tanigawa [編集](#)

2023/01/20 at 14:07

カテゴリ: [健康](#), [文化](#)

Tagged with [cervical spondylosis](#), [病気](#), [老化](#), [頚椎症](#), [高齢](#)