



ARTICLE FROM THE BOOK:

Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities

Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech

Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013

ISBN: 978-612-4146-55-8



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として

<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>

からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

Socio-Economic Impact of the Cycle – A gendered social perspective of cycling in India

By Dr. Anvita Arora, Managing Director and CEO of Innovative Transport Solutions (iTrans)

Background

The cycle and its many variants like the three-wheel passenger cycle rickshaw and goods trolleys, and the four-wheel vendor carts are an important mode of transport in Indian cities. Bicycle use in medium and large Indian cities varies from 7-15% in large cities to 13-21% in medium and small cities. Its high ownership, low cost and easy use attributes make it a desirable mode of transport for students and low income workers. A large amount of utility cycling is present in Indian cities because the bicycle is the most affordable form of transport available to low income households.

Most of the medium and large cities in India have about 56% to 72% trips which are short trips (below 5km trip length), offering a huge potential for bicycle use. The close vicinity



Girls cycling to college in a small city of Raipur (They cover their face against the sun and pollution)
Photo: Gerhard Menkoff

自転車の社会・経済的影響——インドにおける性差に基づく自転車の社会的視点

アンビタ・アローラ Innovative Transport Solutions (iTrans) 常務取締役・CEO

背景

自転車やその変形である三輪車で客を乗せるリキシャや荷物を運ぶトロリー、行商人の四輪カート（荷車）などは、インドの都市で大切な交通手段である。インドの中都市や大都市での自転車利用は多少の違いはあるが、大都市では7～15%、中・小都市では13～21%に上る。自転車は、その高い所有率と低価格、簡単に取り扱えるという特性により、学生や低所得層にとって望ましい交通手段となっている。実用的な自転車利用の大半はインドの都市で進んでいる。なぜなら、自転車は低所得の家庭にとって最も手頃な交通手段だからだ。

インドのほとんどの中都市、大都市では、自転車利用の56～72%が短距離（5キロ以下の短距離）であり、自転車利用の大きな可能性を示している。大学など教育機関の近辺では（ほとんどが3～4キロ）、手軽に乗れて免許や燃料が要らないなどの理由により、学生にとって自転車が魅力的な交通手段となっている。駐輪場の設備、安全で移動のしやすさが、女性の自転車利用数に影響を与える最も重要な要因であるように思われる。つまり、大都市で自転車の利用が進まない理由の一つが自転車に乗る人に不利な環境なのである。

■写真1 インド・チャッティースガル州の州都ライプルという小さな市で女子学生が自転車でカレッジに通学する様子（彼女たちは日よけと大気汚染予防のためにスカーフで顔を覆っている）写真 ゲルハルト・メンコフ



Pictures of the cyclists in India, delivering furniture, kerosene and milk!

of academic institutions (mostly 3-4 km), easy ridership, no license requirement and no fuel requirement are all factors which make it an attractive mode of travel for students. Parking facilities, safety and ease of travel are some of the most important factors which seem to govern female bicycle ridership. One of the reasons for the small share of bicycle trips in large cities is the presence of hostile conditions for cyclists.

Who is cycling?

The picture of a cyclist in India is not of a athletic young male on two wheels weaving aggressively through the traffic in full cycling gear or going for a weekend ride through the green countryside for health. The cyclist in India is service provider from the formal sector (postman, electricity line repairman) or the informal sector (gardener, domestic worker, mason, security guard). The cyclist is a delivery man – delivering milk, restaurant food, mineral water, cooking gas cylinders; a street vendor – selling vegetables, groceries, sweets.

■写真2 インドの自転車利用者。家具、灯油、牛乳の配達に自転車を利用している。

誰が自転車に乗っているのか

インドで自転車に乗る人のイメージといえば、混雑した街なかをサイクリングジャージに身を包み、強引に二輪自転車で走り抜けたり、健康のために週末に緑豊かな郊外を走ったりする若い壮健な男性ではない。インドで自転車に乗る人といえば、国営の仕事（郵便配達人、電線修理工）や、民間の仕事（庭師、メイド、石工、警備員）をする人たちだ。自転車に乗る人と言えば、配達人（牛乳、レストランの食事、ミネラルウォーター、台所用ガスなどを運ぶ）や、野菜、雑貨、甘いものを売って路上で商売をしている人たちだ。



Conflict on the left (slow moving) lane of the road

Even the cycle is not always the two-wheeled bicycle. It is often adapted to 3 or 4 wheels to carry passengers (passenger rickshaw), to ferry goods (goods rickshaw), or to sell stuff (vending trolley). A cycle is not only a means of transport to access livelihood, it is a means of livelihood by itself.

Conflict for space

The manner in which the road space is shared is a reflection of the power and identity struggles of the society. The fact that the big SUV is offended if a small car overtakes it, the car pushes the motorcycle, and the motorcycle runs the cyclist off the road is the kind of road user behaviour that acknowledges the marginal position of the cyclist in the order of things. The cycle is in conflict with all other modes of transport including pedestrians for space on the road, some conflicts leading to lowered speeds and abuses but some leading to the death of the cyclists.

■写真3 道路の左側レーン（低速）でのスペースの取り合い

自転車といえども常に二輪車とは限らない。しばしば乗客を乗せたり（旅客用リキシャ）、品物を運んだり（貨物用リキシャ）、もしくは品物を売る（トロローリー）には三輪、四輪の方が適している。自転車は生活にアクセスするための交通手段であるだけでなく、それ自体が生活手段なのである。

スペースの取り合い

スペースが他の交通手段と共有されているような路上でのマナーは、社会の力関係と独自の課題を反映している。もし、小さなクルマが大きな四輪駆動車を追い越したら、四輪駆動車の運転手は気分を害するだろう。実際に、クルマはオートバイを追い出し、オートバイは自転車を路上から追い出すという事実は、自転車に乗る人を一番端に置く道路利用者の行動様式を示している。自転車利用者は、歩行者を含めて他の全ての交通手段と路上でのスペースの取り合いをしている。この対立は、時には速度低下や嫌がらせにつながり、時には自転車利用者が死に至ることもある。

Gender and poverty dimensions of mobility

Understanding of gender issues in the transport context is of vital relevance, since women are estimated to account for 70% of those living in poverty worldwide (UNDP, 1995). The growing literature on women and transport has also clearly shown that they tend to have different travel needs deriving from the multiple tasks they must perform in their households and in their communities (Greico and Turner, 1997). Low-income women tend also to be much less mobile than men in the same socio-economic groups. They are more dependent on walking and tend to have less access to any bicycles or motorcycles in a household. Social restrictions hinder women's mobility in many cultures (Gopalan, 1998). Efforts to increase the mobility of poor women may face stiff resistance from those who feel threatened or offended by such direct empowerment of women (UNDP 1998). Sexual harassment (and worse) in streets and on public transport is a common occurrence. Since many more women than men are the care-givers of frail or elderly people, people with disabilities and of children, the transport problems of these disadvantaged groups also impact disproportionately on women. Poverty, of course, compounds each of these disadvantages.

Accessibility is a major barrier to the upliftment of women, especially in a country like India where the socio-economic constructs ensure that women are the last persons to have access to the mode of transports in the households or money to travel. Added to this, the indifferent public transport services and the safety risks that women incur on the streets ensure that women are unable to travel to access their primary needs of health, education and livelihood.

Sustainability can only be achieved by preserving diversity. Development experience world-wide shows that gender based policies become all inclusive. If the mobility policies too are gender-centered they will target the mobility of the entire society. This can be equated with the UN education slogan 'educating one woman will educate the entire family'.

A research study (Singh & Anand, 2001) showed that women's greater domestic responsibilities coupled with their weaker access to household resources have significant consequences for their transport and travel status. The women of lower income households experience greater transport deprivations as compared with men. Women were to be found as the users of the less expensive and slower modes of transport when their intensive household schedules (women are time-poor as compared to the men) would be better served by access to faster modes. The survey results indicate that women spend more time traveling on slower modes – the faster and more flexible modes being more expensive. Their time-poverty forces them to look for work at shorter distances from their home thus decreasing their choices and opportunities. The survey results illustrated that women lack mobility in the city due to gender-based restrictions,

交通における性差と貧困

世界中の女性の70%が貧困の中で暮らしていると試算されている（国連開発計画〈UNDP〉1995）ので、交通という文脈で性差別の問題を理解するのは必須の検討課題である。「女性と交通」に関する文献が増えるにつれ、女性は家庭や所属するコミュニティの中でしなくてはならない幾つもの仕事を抱えており、男性とは違った移動のニーズを持っている傾向があることが明らかになっている（GreicoとTuner 1997）。収入の低い女性は同じ社会経済グループにいる男性に比べて移動がとて少ない傾向にある。彼女たちは、移動手段をより徒歩に頼り、家庭の中で自転車やオートバイの使用はより少なくなる傾向にある。さまざまな文化の中で、社会的制約が女性の移動を妨げているのである（Gopalan 1998）。貧しい女性の移動性を高めようと努めることは、直接、女性の社会的地位向上に脅かされ、気分を害されると思う人々からは強固な反対に遭うだろう（UNDP 1998）。通りや公共交通機関での性的な嫌がらせ（もしくはそれ以上のもの）は日常茶飯事である。男性よりも女性の方が、病弱もしくは年老いた人、障害のある人や子供の世話をすることが多いので、これらの不利なグループの人々の移動の問題は、女性にも比べものにならないほど大きな負担を与える。もちろん、貧困はこのような不利な状況を悪化させている。

交通へのアクセスは、女性の生活向上の大きな障壁となっている。社会経済構造により家庭の中では女性が移動のための乗り物やお金に最もアクセスしにくいインドのような国では、特にそうだ。それに加えて、公共交通サービスへの関心の低さや、路上で女性に起こり得る安全上のリスクへのために、女性が健康、教育、暮らしという基本的ニーズを手に入れるために移動できないという状況を生み出しているのである。

持続可能性は、多様性が守られてこそ実現できる。世界の開発経験は性差に基づく政策が全ての人々を含む包摂的なものになることを示している。もしも交通政策も性差を主軸になされたなら、社会全体の交通を対象とするだろう。それは、国連の教育スローガンである「1人の女性を教育することは、その家族全体を教育することになる」と同じと見なせるだろう。

inferior access to transport means, high dependence on low quality public transport, lack of availability of affordable modes of travel, and that lack of mobility is inextricably linked to poverty of women in so much that:

- It is *caused* by their poverty (of both time and resources)
- It becomes the *indicator* of their poverty (as illustrated by their work force participation and the nature of jobs they are able to access)
- It *causes* their poverty (by becoming a disabling factor to their access to livelihood)

The study also showed that while the bicycle was the mode of transport for the poor, where distances exceeded walking limits and bus fares were too expensive in relation to their income, not one woman bicycled to work. The women constituted 25% of the working population and mostly walked to work or used buses even though the fares were too high.

Why do the women not bicycle?

Patriarchy: Patriarchy is an overarching concept influencing local power relationships and cultures. It is therefore directly related to the gendered division of labour in both modern and traditional societies, with the household (or family) unit as the central perpetuator of the societal system. Men, in their superior power position within the household hierarchy, tend to appropriate the most efficient means of transport for themselves. In this interpretation, cars, motorcycles, bicycles or animal carts are mainly seen as household assets and resources over which men, as the most powerful members of the household, would obviously seek to maintain control. Given the lower levels of overall motorization in less developed countries, power struggles are more likely to occur even over non-motorized forms of transport.



Woman cycling on the side of a truck on unpaved shoulder
Photograph by IDS, 2005

ある調査 (Singh と Anand 2001) は、家庭内の資源への女性のアクセスがより小さいことと共に、家庭内での女性の役割がより大きければ、彼女たちの交通と移動に大きな影響を与えることを示している。所得の低い家庭の女性は男性と比べて、より交通弱者となっている。女性たちに集中する家事 (女性は男性よりも時間がない) がもっとスピードのある移動手段により効率的になるにもかかわらず、女性はより安く、より遅い交通手段を使用していることが分かった。調査では、女性はスピードの遅い交通手段で移動することが多いことを示している。もっと速くて自由の利く乗り物はお金がかかるのだ。この時間のない状況では、女性は近くで仕事を見つけるしかなく、そのため仕事の選択肢と機会が減っている。その調査はまた、性差に基づく制約により、都市における女性の移動手段がないこと、交通手段へのアクセスへの低さ、質の低い公共交通への高い依存、手頃な価格の交通手段へのアクセスの難しさを挙げており、それらが密接に女性の貧困とつながっていることを語っている。女性の移動手段がないことは、以下の通りである。

- 移動手段がないことは、女性の貧困 (時間と資源両方の貧困) から来る。
- 移動手段がないことは貧困の物差しとなる (彼女たちの労働力の参加とアクセスできる仕事の性質が示すように)
- 移動手段がないことはさらなる貧困をもたらす (生計を得ることにアクセスできないために)

この調査はまた、自転車は歩くよりも長い距離を移動でき、収入に対してバス料金が高いことから貧しい人々が自転車を移動手段としているが、女性は誰も自転車では仕事に行かないことを示している。女性は労働人口の25%を占め、ほとんどが仕事場まで歩くか運賃が高いにもかかわらずバスを利用している。

■写真4 女性がトラック脇の路肩を自転車で通る。写真 IDS、2005

なぜ、女性は自転車に乗らないのか

家父長制度 家父長制度は、地方の力関係や文化全体に影響を与える考え方だ。それゆえ、家父長制度は現代および伝統的社会的双方で、性差による労働の区別に直接つ



Young girl cycling back from work on a hot afternoon in Panjim, Goa to avoid peak hour congestion later

No dignity for the cyclists: Bicycles, in India, are invisible modes driven by people who are invisible in the city. So government policies and plans do not provide space for cyclists on the roads. Over the last few years, however, efforts are being made by organizations such as TRIPP, IIT, Delhi to redesign road spaces to include the non-motorised. They have done a lot of work in sensitising the planners and the policy makers toward the need and importance of the non-motorised modes of transport. However, what is difficult to combat is the low image of the bicycle. Bicycles are the mode of the poor and cyclists are captive riders in India – that is, they have no choice. So issues of equity and dignity are closely linked to the bicycle use on our roads.

No space on the road: The reality today is that cyclists have no space on the roads, especially in the bigger cities. They are forced to compete for space with larger, high speed motor vehicles (refer figure 1) increasing their vulnerability to accidents and road rage. Since there is no legitimate space for the cyclists, some men on the bicycles may be to adapt to aggressive/defensive driving to survive (though their exposure is no less), women find it tougher to undergo this struggle on a daily basis.

Gender biased infrastructure design: There is very little infrastructure existing for cyclists in general in Indian cities and it is all designed for the anthropometrics of young male cyclists. Women cycling with children and shopping bags may need more width of the track and safe space at parking areas where they can unload children and bags comfortably. They would have longer acceleration times and need longer leads at green phases of the signals.

Uncomfortable bicycles: The male cycles, more easily available in the market, especially second-hand, are completely unsuitable for women. If they are wearing skirts or saris

ながっており、家庭（もしくは家族）ごとに社会システムを永續させる中心的役割を果たしている。家庭のヒエラルキーの中で、男性は上位に位置し、最も効率の良い交通手段を独占するのが当たり前と見なされている。この解釈では、クルマやオートバイ、自転車、動物の引く荷車などは家族の持ち物（資源）と見なされて、家族の中で一番力を持つ男性が明らかに管理を主張しようとするだろう。発展途上国のようにクルマ社会がまだ発達していないところでは、自転車にも争いが起こるようだ。

■写真5 暑い日の午後、渋滞のピークを避けて、少女が仕事から自転車で戻るところ。インド西海岸のゴア州パンジム

自転車利用者に尊厳がない インドの都市では、自転車は人目につかない人が乗っている、人目につかない乗り物である。従って政府の政策や計画では、自転車のスペースについて考慮されていない。しかしここ数年にわたって、TRIPPやIITという団体がデリーの道路空間を自転車も考慮して考え直そうと努力している。これらの団体は、プランナーや政策立案者に自転車の必要性和重要性に敏感になるように働きかけてきた。しかし、最も困難な闘いは、自転車のイメージの悪さだった。インドでは自転車は貧しい人の乗り物で、自転車に乗る人は選択の自由のない人たちである。すなわちそれ以外に選択肢がないのだ。公平さと尊厳の問題は公道における自転車利用と密接に関わっている。

公道に自転車のスペースがない 現状として、特に大きな都市になればなおさら、自転車に乗る人のスペースはない。自転車に乗るには、交通事故に遭う危険性を高め、クルマの運転手の怒りを買いながら、大きくてスピードの速いエンジン付きの乗り物とスペースを争うこと（写真4参照）を強いられている。自転車には正当なスペースがないので、自転車に乗る男性は生き残るために攻撃的、防衛的（表には出さないが）運転に順応しているかもしれないが、女性が日常的にこの戦いに耐えるのは難しいだろう。

女性に不利なインフラデザイン インドでは一般に自転車に乗る人のためのインフラはほんの少力で、それも若い男性のサイズでデザインされている。女性子供と買い



Girls cycling in Alwar on an unsafe intersection. They would rather cycle than subject themselves to the harassment of bad public transport

then it is impossible for them to ride them. The cheapest ladies bicycle is more expensive than the cheapest male bicycle. If the household wants to buy bicycles they will buy the male bicycles that all the males in the house can use rather than a ladies bicycle which a man will never ride on for fear of ridicule.

Harassment and abuse of women: The entire transport infrastructure of our cities, be it the badly lit subways, unusable overhead bridges, absurdly high sidewalks, uncomfortable bus shelters, badly lit walkways, roads in a state of disrepair; all contribute to a very hostile street environment for the women which actively disables their mobility. Cycling in these badly lit roads with potholes is an invitation to jeering comments and abuse for the women on the road. In fact, as is with the car drivers (the behaviour of male car drivers towards their female counterparts), male cyclists will always try to overtake and ridicule female cyclists, to establish their dominance on the road.

Experiences from the field

In 2005, with the Institute for Democracy and Sustainability (IDS), we concluded a year-long study on the bicycle users and non-users in the city of Delhi. Of the total of 2000 people interviewed across Delhi, 1000 people were interviewed from the low-income working class section of the populace, and of them only two bicycle users were women. Amongst the non-users several of the women knew how to bicycle and had bicycled in their home towns or villages, but they stopped cycling after migrating to Delhi.

This argument is borne out by the fact that there is a higher percentage of women bicycling in smaller cities and towns (which have higher share of both male and female cyclists). Alwar, a small city in North India, with a population of less than 3 million, claims

物袋をのせて走るにはもっと道幅が必要であり、子供や買い物袋を快適におろすための安全なスペースが必要である。また、女性では加速するのにより長い時間がかかるため、青信号の時間も長くする必要があるだろう。

■写真6 少女たちがアルワルの危険な交差点を自転車で通る。彼女たちは公共交通機関で嫌がらせに遭うくらいなら自転車の方を選ぶ。

乗りづらい自転車 男性用自転車、特に中古は手に入りやすいが女性には全く向かない。スカートやサリーを着ていれば、男性用自転車に乗るのは不可能だ。女性用の最も安い自転車は、男性用よりも高い。家庭で自転車を購入するとなれば、冷やかしを恐れて男性は絶対に乗らない女性用の自転車よりも、家庭の男性全員が乗れる男性用自転車を買う。

女性への嫌がらせ インドの都市の交通インフラ、たとえば照明が乏しい地下鉄、使えない歩道橋、ばかばかしいほどに高い歩道、落ち着かないバスの待合所、照明の乏しい通路、修理されていない道路など、全て、女性が盛んに乗り物を停止せざるを得ない厳しい道路環境の一因となっている。深い穴のある照明の乏しい道を女性が自転車で走るとは、からかいの言葉と嫌がらせを誘発する。実際に、クルマを運転する人は（男性ドライバーの行動は女性に対する対抗心として）、道路での優位性を確実なものとするために、自転車に乗る女性を追い越したり、からかったりするだろう。

現場からの経験

2005年「民主主義と持続可能性のための研究所（IDS）」と一緒に、デリーの自転車使用者と非使用者について1年にわたる研究をまとめ、次のような結果を得た。デリーで2000人にインタビューをし、そのうち1000人が低所得の人々であり、そのうち自転車に乗る女性はたった2人だった。自転車を利用しない女性の中で何人かが自転車の乗り方を知っていて、故郷の町や村に自転車を持っていたが、デリーに出た時に乗るのをやめてしまった。

この主張は、小さな都市や町（ここでは男女共に高い自転車利用率を示している）の

to have an 80% share of bicycling. Figure 6 shows girls cycling in an arterial street, a common sight in Alwar.

In the year 2005-2006, under the aegis of a fellowship from the Environment Equity and Justice partnership (EEJP), we conducted a small pilot study in a low-income settlement in South Delhi amongst a group of domestic workers. These women had the unique characteristic that they bicycled to work. The studies showed that they had been taught bicycling by their husbands so that they could go to more apartments and do housework rather than wasting time in walking or money in taking the public transport. The survey results showed that the increased mobility had increased their income and hence their bargaining power in the households and the community. It had given them more confidence and freedom to work and educate their children. The study tried to understand the problems and barriers these women face on the road and in the community. Box 1 is the transcription of an interview with a domestic worker, Uma Muniyan who bicycles to work. Her narrative highlight several issues raised in this paper.

Interview of Uma Muniyan

Be it morning or evening or the afternoon – the major intersections in Vasant Kunj, New Delhi see a continuous stream of small groups of women – some on the bicycle and some on foot. One of these women is Uma Muniyan, a Bengali woman of 30 years. She is originally from Hoogly in Bengal. She still finds it difficult to speak Hindi fluently and rides her bicycle to work wearing her sari.

She says “I have been working for the last year as a maid-servant. I used to walk to work earlier and was very tired by the end of the day. The flats of Vasant Kunj are far from Shankar camp (the informal settlement where she lives) and there is no public transport system connecting them. We are forced to use personal vehicles. There is no option but to walk or bicycle. We do not earn enough to buy a scooter. So, for us, the best option is to buy a bicycle. That is the reason I bought a bicycle 3 months back.”

“Why did you not buy a bicycle before this?”

“Because of lack of funds. Today I work in two flats, earlier I worked in only one. My husband, Swadesh Muniyan, cleans cars belonging to the flat-owners. He also earns 1000-1500 Rupees (1USD= 55 Indian Rupees) a month. I earn 1300 rupees a month – 700 from one place and 600 from the other. So, we have to really plan our savings and expenditure”

方がより多くの割合の女性が自転車に乗るという事実を裏付けている。北インドのアルワル〔ラジャスタン州の都市、人口48万人〕のような人口300万人以下の小さな都市では、自転車の利用は80%に上るといわれている。写真6では少女たちが幹線道路を走っているのが分かる。これはアルワルでは一般的な光景である。

2005年から2006年にかけて「環境的公正と正義のパートナーシップ (EEJP)」の研究奨励制度の支援のもと、メイドとして働く、南デリーの低所得コミュニティの労働者に対して小規模の試験的な調査を行った。この女性たちは、自転車で仕事に通っているという特徴があった。調査結果は、彼女たちは夫に自転車の乗り方を教わっており、歩いて移動して時間を無駄にしたり、公共交通機関を利用してお金を無駄にしたりすることなく、より多くの家庭に行き仕事ができる。また調査は移動性の向上は収入を増やし、それゆえ家庭内、コミュニティ内の交渉力も向上させる。このことは、女性に自信と働く自由を与え、子供が教育を受けられるようにする。調査は、女性が直面する公道やコミュニティにおける問題や壁を理解しようと努めている。以下、枠内のインタビューは、仕事に自転車に通っている家庭内労働者のウマ・ムニヤンへのインタビューを記したものである。彼女のコメントは、ここで挙げられている幾つかの問題点を明らかにしている。

ウマ・ムニヤンへのインタビュー

朝、夕方、午後、ニューデリーのバサントクンジの大きな交差点では、女性の小さなグループの流れが止まらない。ある女性は自転車に乗り、ある女性は歩いている。その中の1人がウマ・ムニヤンで、30歳のベンガル人の女性だ。彼女はもともと、ベンガル州フーグリー出身だ。彼女はいまだにsを流暢には話せず、サリーを着て仕事場に自転車で行く。

彼女はこう話している。「この数年間は、メイドとして働いてきました。前はもっと早くに仕事場まで歩いていて、1日の終わりにはぐったりしていました。バサントクンジにある仕事先の家は、シャンカールキャンプ（彼女の住んでいる無許可の居住区）から遠く、二つの場所を結ぶ公共交通機関はありません。個人の乗り物を使うことを強いられています。歩くか自転車以外選択肢はありません。



Uma Muniyan

“What does the bicycle mean for your future?”

“Earnings increase with owning a bicycle. The bicycle makes it easy to work in 2-3 places. If the flats are located far apart, then too it is not difficult to manage. On foot, even working at one place leaves one very tired at the end of the day.”

“Do feel any hesitation or discomfort in cycling?”

No, I do not feel any hesitation. Though, men still do not like to see women cycling, but the circumstances pressurize the men to teach their women to cycle. They know that if we work at more flats, we will be able to earn more, and a bicycle is necessary for that.”

“Did you learn bicycling after coming to Delhi?”

“No, I learnt to bicycle at a very young age. The learning at that time is helping me now.”

“Being a woman, do you face any problems while bicycling?”

“No problem at all. The ladies cycles are comfortable to ride on even with saris. With regard to the safety of women on the roads, the bicycle has very little to do with it. Men who make abusive comments will keep on doing that – whether the woman is on foot or on the bicycle or on a bus. While working in these flats we have to be alert – who knows what is there in anybody’s mind.”

■写真7 ウマ・ムニヤン

スクーターが買えるほど稼いでいません。なので、私たちにとっては、自転車を買うのがいちばんの選択肢なのです。それで、3カ月前に自転車を買いました」
——なぜ、もっと前に自転車を買わなかったのですか？

「資金が足りなかったからです。今、私は二つの家で働いていますが、以前は一つでした。私の夫スワデシュ・ムニヤンは、その家の主の車を洗う仕事をしています。

彼もまた1カ月に1000ルピーから1500ルピー（1米ドル=55ルピー）稼いでいます。私は1カ月に1300ルピー稼いでいます。一つの場所から700ルピー、もう一つから600ルピーです。なので、私たちはきちんと貯金と支出を計画しなくてはならないのです」

——あなたの将来にとって、自転車が意味するものは何ですか？

「自転車を持つことで収入が増えます。自転車があることで、2、3の場所で働くことが簡単になります。働く家が離れていても、仕事をこなすことは難しくありません。歩きであれば、たとえ一つの場所であったとしても、1日の終わりにはとても疲れているでしょう」

——自転車に乗ることにためらいや不快感はありますか？

「いいえ、ためらいは感じません。まあ、もっとも、男性はいまだに女性が自転車に乗るのを見たがらないけれど、周りが女性に自転車の乗り方を教えるように圧力をかけるわ。男性たちも私たち女性がもっと多くの家で働けばもっと稼げることを分かっています。そして、そうするには自転車が不可欠なのです」

——デリーに来てから自転車に乗れるようになったのですか？

「いいえ、とても小さい時に乗れるようになりました。あの頃に身に付けたものが、今とても役に立っています」

——女性として、自転車に乗るときに何か困ることはありますか？

「何もありません。女性用自転車はサリーを着ていてもとても快適です。公道での女性の安全に関しては、自転車だからといって起こることはとても少ないです。口汚く罵る男性は、女性が歩いていたら、自転車に乗っていたら、バスに乗っていたら、そうし続けるでしょう。そのような家で働くときは、人がどんなことを考えているのか分からないということを警戒していなくてはなりません」



Domestic worker doing her household chores like fetching water on the bicycle

The increasing urbanization is leading to changes in lifestyle for the families. In traditional joint families there was always somebody staying at home, especially women. So some people went out for jobs and business and the rest helped with the household chores. Now the situation has changed completely and both men and women are so busy with their jobs and businesses, that they do not have time to do their household chores like washing clothes and utensils, getting vegetables and milk from the market etc. They then need these maid servants, who help to make their daily lives comfortable and convenient.

These maid-servants come from far-off areas of the country and often belong to the very poor and tribal sections. Some of them live in the houses they work for. However, most maid-servants (like Uma Muniyan) work part-time. They work in one or more households. Usually they work for 2-3 hours in the morning and 2-3 hours in the evening. Most of these maid servants live in the slum settlements and, according to their affordability, distance from home to work, availability of transport etc., decide on which mode to use to travel to work. The bicycle empowers them with independent mobility, freedom of choice and enables them to better their economic status. Apart from access to livelihood, the bicycle gives them efficiency in handling their daily chores too.

Anvita Arora
anvitaa@gmail.com
or anvitaa@itrans.co.in

CV – Anvita Arora

Dr. Anvita Arora is an Urban Transport Planner. She has a PhD from the Indian Institute of Technology, Delhi, 2007. She is currently Managing Director and CEO of Innovative Transport Solutions (iTrans) Pvt. Ltd. Posts she has held in the past or currently include India Representative of Interface for Cycling Expertise, I-CE, Netherlands for 4 years, President of the Global Feet and Fiets Foundation, Netherlands, Director of the Institute for Democracy and Sustainability (IDS), Delhi and Visiting Faculty at Transport Planning at Urban Design Department (SPA), Delhi.

She has been involved in sustainable transport projects since 2000, and has focused on understanding the needs of the different user groups in the system, including the urban poor in transport planning. She is a certified trainer in non-motorised inclusive planning and has ongoing projects to integrate BRT and NMT systems in large cities.

anvitaa@gmail.com or anvitaa@itrans.co.in

■写真8 自転車で水くみなどの家事をするメイド

都会化が進むことで、家族のライフスタイルにも変化が生じてきた。伝統的な大家族には、常に誰かが特に女性が家にいた。何人かは仕事や商売で外に出かけ、残った者は家事をしていた。今ではすっかり状況が変わり、男性も女性も仕事や商売で忙しく、洋服や台所用具を洗ったり、市場で野菜や牛乳を買ってきたりなどの家事に割く時間がない。そこで、日々の生活を快適で便利なものにするのを助けるために、メイドを必要としている。

このようなメイドたちは、インドの遠くの地域から来ていて、そして大抵はとても貧しい民族集団に属している。住み込みで働いている者もいる。しかし、ほとんどのメイドたちは（ウマ・ムニヤンのように）パートタイムで働いて、一つか二つの家を掛け持ちしている。普通は、朝に2〜3時間、夜に2〜3時間働く。ほとんどのメイドはスラムに住んでおり、稼ぎ、家と仕事場の距離、可能な移動手段などによって、仕事場までどの交通手段で行くかを決めている。自転車は生活圏へのアクセスは別として、女性に日々の家事をこなす効率性をもたらしてくれる。

アンビタ・アローラ

anvitaa@gmail.com

または anvitaa@itrans.co.in

アンビタ・アローラ

博士。Innovative Transport Solutions (iTrans) 常務取締役・CEO。非自動車包括計画の認定トレーナーであり、非自動車交通とバス高速輸送システム (BRT) を統合するプロジェクトを進めている。