



車社会がやってきた？

～ベトナムの交通事情～

うめもと
梅本

ちさこ
千佐子

●日本語教師、在ベトナム・ハイフォン市

“経済発展”というキーワードとともに、ベトナムはバイク天国から車社会へ、あるいは高速道路を使って国内各地への、はては国境を越えての大量輸送時代に移行しつつある。その一方で、都市部の道路の慢性的渋滞や排気ガスによる大気汚染も深刻化しており、道路整備とともに地下鉄など鉄道インフラの整備も求められている。「ベトナムの交通の現状と課題」を探ってみたい。

このところ、ハノイ～ホーチミン市を結ぶ全長1,811kmの南北高速道路をはじめ、各地で高速道路の建設が急速に進められている。ベトナムでは鉄道網が十分発達していないため（南北に長い基幹路線の「統一鉄道」と、ハノイ～ハイフォン線はじめ5地方線があるが、非電化で時間がかかるうえ、便数も限られている）、物流と人の移動を担うのは主に道路であり、政府は高速道路整備を重要政策と位置付けているからだ。私の活動地ハイフォン～ハノイ間も2015年12月に全線開通した。ノンストップバスだと、両市のターミナル間（約100km）が1時間半でつながり、乗客にとっては有り難いところだが、大型トラックやコンテナ車が全然走っておらず、道はいつもガラすきの状態だ。

私が初めてハイフォンを訪れた20年前は、悪路をハノイから4時間かけてたどり着いたものだ。その後、国道5号線が整備され幹線道路となったが、港湾都市としてベトナム北部の輸出入拠点の

役割を持つハイフォンとハノイ及びその近郊の工業団地とをつなぐ貨物車が、貿易量の増大とともに年々増えてきた。

国道5号線は近年交通渋滞と事故の多発が問題視されており、高速道路建設はその打開策になると期待されていた。終点がハイフォンの港に直結し、輸送時間が大幅短縮されることから、開通後は多くの貨物車が高速道路を利用し、交通量と貨物輸送量はめざましいとの予想だったが――。驚くことに、ほとんどのトラック、コンテナ車は、混雑して時間のかかる（所要2時間半～3時間）国道5号線をいまだに使っているのだ。

なぜか？通行料金が高すぎるからだ。国道5号線も有料道路だが、小型車で6.3倍、大型車で4.4倍の開きがある。積載量18t以上のトラック・40フィートコンテナでは2018年9月現在、74万ドン（約3,700円）の徴収額だ。開通当初は84万ドン（約4,200円）だったから、幾分下がったとはいえ、ベトナムの物価水準からみてまだ相当高い設定である。日系も含め各運輸会社は、時間短縮よりも輸送コストを優先して、「急ぎ」の配送以外は高速道路を使わない選択をしているとの話だ。

そもそもなぜ、こんな高い高速料金を設定し、徴収しているかというと、事業主のベトナム・インフラ開発金融投資公社は、巨額の建設費用を国

内外の金融機関からの融資で賄っており、返済のために通行料収入をできるだけ多くという考えによるようだ。しかし、皮肉にも料金が高いために利用車両が少なく、期待どおりの収入が得られないというのが実態だ。さらにショックなのは、「通行料収入が融資の利払い等のコストに追いつかず、1日当たり25億ドン（約1,250万円）、年間にして9,000億ドン（約45億円）の赤字」という最近の報道である。民意を政策に反映する作風に乏しいこの国だが、運輸業界関係者等へのヒヤリングが十分なされているのか疑問だ。

そんな中、2018年9月にハイフォンから世界遺産のハロン湾へと至る高速道路が開通した。この道路ができたことにより、ハanoi～ハイフォン線を経てハロン湾までわずか2時間半で結ばれるようになり、観光客の増加と北部地域の振興に期待が寄せられている。

さて、ベトナムと言えば、道路を埋め尽くすおびただしい数のバイクがまず頭に浮かぶだろう。この国でバイクは庶民の足として、通勤・通学をはじめ、日常生活上の移動に専ら利用されてきた。多くの家庭で複数台所有している。日本メーカーの現地生産も行われており、人気は極めて高い。

ベトナムでなぜこんなにバイクが普及しているかという点、第一に、自動車が富裕層しか購入できない“高嶺の花”だということ。輸入車への関税等が高いからだ。第二に、公共交通があまり発達していないこと。都市鉄道はこれまで全く整備されてこなかったし、バスの長距離路線は全国に広がっているものの、大都市以外では市内路線が極めて少ない。第三に、小回りの利くバイクは狭い路地の通行に便利で、ガソリン代もあまりかからないこと。周囲を見渡すと、歩行者をほとんど見かけない。近くに行くのもバイクだ。

人口200万人のハイフォンでは、朝晩のラッシュアワーともなると、さして広くない街路にバイク、バイク、バイク、それに車や電動自転車等も加わってカオス状態となる。交差点では警官が交

通整理にあたり、私が通勤に利用している路線バスもラッシュ時には迂回を余儀なくされる状況だ。排気ガスもひどく、路上でマスク着用は必須。

首都ハanoiと商都ホーチミン市では現在、都市鉄道・地下鉄建設が進んでおり、いよいよ一部が開通しようとしている。鉄道整備はバイクの通行量を減らすことにつながるのか？カギは先ず運賃にあるのかもしれない。いくら渋滞に巻き込まれることなく、速く快適に移動できても、気軽に乗れる料金でなければ市民は利用しないだろう。

「ベトナムの複合企業ビンググループの傘下『ビンファスト』が、2018年10月開催のパリ国際自動車ショーに、セダンとSUVを引っ提げてデビュー」とのニュースには驚いた。なんと広告塔は、サッカー元イングランド代表のベッカムだ。「自動車製造への参入」を打ち出してからわずか1年で、ベトナム初の国産車二車種の発表にこぎつけた。独自開発ではなく、ドイツのBMWの技術を導入したものとはいえ——。同社は、ハイフォンに工場を建設。2018年11月に国内200カ所で販売店を同時オープンした。「2029年までに年産50万台が目標。また、電気自動車の生産準備も進んでいる。」と、経営幹部は並々ならぬ意欲を示すが、“夢の国産車”は果たして普及するかどうか——。

インドで開発・製造され、驚異的な安値で話題を呼んだ「タタ・ナナ」と称する“国民車”のように、ごくシンプルな形態と機能の国産小型乗用車が庶民にも手の届く低価格で売り出されたら、皆こぞってマイカー購入に走るだろうか？あるいは、日本車はじめ外国車にかかる税金が多少なりとも引き下げられたら、所得の増えてきた中間層は、ステータスシンボルとしてこちらを買う人が増えるだろうか？問いへの答えをどちらも仮にイエスとして、飽和状態の一般道にこれ以上車が増加したら、経済活動や市民生活は著しく停滞することになるだろう。道路の拡張、バイパスの整備、高速料金の“適正化”、駐車場の確保と路上駐車規制、そして排ガス規制の強化は、ベトナムが車社会を迎えるにあたっての喫緊の課題だ。