



ベトナムの 交通と生活事情

暑い国の乗り物

「ベトナムのバイクの数はすごいですね」とよく言われる。まさに、都市部でのモーターバイクは一家に何台もあり、街中の至るところに駐輪場が設けられている。ベトナム人にとってモーターバイクはひとつの財産で、中古でも日本のように半値以下などにはならず、ある程度の価値をキープしている。それだけに、彼らは毎回お金を払って駐輪場に入れ、盗難を予防しているのだ。

暑い国での「抵抗なく歩ける距離」は、猛暑ゆえに極めて短く、東南アジアの諸都市では100メートルから200メートルだと言われている。この「抵抗なく歩ける距離」というのは、歩く人の50%以上が「もうそれ以上は歩きたくない、何か乗り物に乗りたい」と無意識のうちに考える距離であると岡並木氏が『都市と交通』（岩波新書）で述べている。これは、暑い国に住んでみると、すぐ理解できる。毎日、温度が30度以上にも上昇し、太陽が照りつけるところを歩くには、本当につらいものがある。この「抵抗なく歩ける距離」というのは、寒いところでも



山口 英子

やまぐち・えいこ／ライター

1994年まで北海道中央バス広報室勤務。1996年までベトナム留学。現在はライターの傍ら東南アジアを研究対象とする社会人大学生。2月から運輸省と北海道の高度情報化実験事業で、地域観光情報通信員として「魅力ある景観・人とまち」を担当。
<http://www.aaapc.co.jp/concierge/>



大きく流れているのがサイゴン川。橋の向こうは、高層ビルが建ち並ぶホーチミン市街



当てはまるが、札幌市程度の冬の寒さであれば、歩く運動によって体が暖まるので、距離はもっと伸びそうに思う。

暑い国、ベトナムの話に戻ると、南部最大の都市ホーチミン市（旧サイゴン）では、家が密集し、自分の家までたどり着くのに曲がりくねった小路を幾つも曲がる。自動車など入れない小路である。そこで、裏道の隅々まで入り込むモーターバイクが便利な乗り物となる。ベトナムのモーターバイクが市民の所得の向上とともに、驚異的な伸びを見せているのも、このようなところに一因があるのだろう。



ホーチミン市の中心街で信号待ちをするモーターバイク

もうひとつ、シクロという三輪自転車のような原始的な乗り物が発達している。私が最初にベトナムを訪れた 1992 年は、モーターバイクよりも自転車やシクロが多かった。現在は、モーターバイクがそれに代わっている。

荷物をたくさん
乗せられるシクロ



シクロとトラック進入禁止の標識

活躍するパラ・トランジット

ベトナムをはじめ東南アジアでは、鉄道やバスなどのマス・トランジットと、自転車やモーターバイクのようなパーソナル・トランジットの間にある「パラ・トランジット」が広く活躍している。

ベトナムでは、セーラムという自動三輪軽トラック（四輪も増えている）がそのパラ・トランジットに当たる。「セー」とは車を意味し、イタリアの三輪トラックの商標「ランプレッタ」をくっつけて「セーラム」と呼んでいる。タイのバンコクで走るサロムやトクトク、フィリピンのマニラではジブニー、インドネシアのジャカルタではオペレットに当たる。

ベトナムのセーラムは、座席定員は 10 人ほどで、軽自動車にこの人数であるからかなり窮屈である。運行形態は、隣町程度の短い距離を決った路線で運行し、運賃も規定されているが、乗降は自由にできる。大きな荷物も積んでくれるので、たいへん便利な乗り物である。



セーラムに乗っているのが筆者

もちろん、鉄道、バスもある

ベトナムは南北に長い国である。首都のハノイは、北部ベトナムの中心都市で、ここから南部の中心ホーチミン市までは鉄道で 1,730 キロ、34 時間で結んでいる。フランスの植民地時代に建設され、軌間は 1 メートルで、1936 年に全通した。古くは仏印縦貫鉄道、今は統一鉄道と呼ばれている。

鉄道と平行して南北を結んでいるのが国道 1 号線だ。中国との国境の町、ランソンから南部メコンデルタの南端の省都カマウまでの約 2,220 キロが幹線道路になっている。2 泊 3 日を要する。ベトナムでは貨物や旅客の輸送手段として、道路の役割は非常に大きい。

これが南部のメコンデルタとなると、鉄道がなく、水路と道路への依存度が高くなる。メコンデルタでは、川や運河による水路が発達し、多くの水上バスが運行されている。



メコンデルタを旅する

メコンデルタに位置するベンチェ省は、人口約130万人、メコン河の中州が集まった島々から成っている。地形上、無数の水路が縦横に交差し、人々は、そこを水上バスや小舟で移動している。もともと潮の満ち引きにより海水位が高いのと、酸性度の強い土地のため、農業に適しているとは言えないが、それでも水田とココヤシ、サトウキビが主流の農業地域である。そのような事情から他省へ出稼ぎに行く人も多く、ホーチミン市にも比較的近いので、人の移動が頻繁なところである。省都はベンチェという小さな町で、ここで働くNGOの友人を訪ねた際、どういった交通機関を利用したのか、順を追って紹介したい。

まずルートと距離であるが、ホーチミン市からベンチェまでは、国道1号線を南下し、ミトーというこれもメコンデルタの町までが約70キロ。そこからフェリーに乗って対岸まで中州を大きく回って行く、これが約2.6キロ。フェリー発着場から省道を12キロ行ってようやく省都ベンチェに到着する。



メコンデルタの町ベンチェからミトーまでのフェリー

この85キロほどの行程を、行きはホーチミン市の中国人街にあるチョロン・バスターミナルから、ベンチェ行きの路線バスに乗った。友人宅までは、フェリーの待ち時間などがあり、半日かかった。

帰路は、ホーチミン行きのバスには乗らずに、省道70号線沿いにある友人宅前から、モーターセーロイでフェリーターミナルまで行った。このモーターセーロイは、モーターバイクが二輪の荷台を引っ張り、お客や荷物が乗るというもの。乗降自由のタクシーである。所要時間は15分、料金は2,000ドン（約20円）。



モーターセーロイが並ぶメコンデルタの町カントー

フェリーターミナルでは、対岸のミトーまで700ドン（約7円）を払ってチケットを購入し徒歩で乗船した。自転車やモーターバイク乗船になると料金が加算される。フェリーは中州を大きく回し、所要時間は約20分。メコンデルタで一番長いフェリーである。

ミトーのフェリーターミナルから同地のバスターミナルまで、今度は前記したセーラムに乗った。均一料金で2,000ドン（約20円）、約10分。いよいよホーチミン市までの路線バスである。料金は7,000ドン（約70円）。1時間半でようやく出発地のチョロン・バスターミナルに着いた。もうひとつ、町の中心部まで行くには市内路線バスに乘換える。さらにバイクタクシーやシクロで自宅に戻るのが一般的であろう。



ホーチミン市内を走る路線バス

これだけの乗り物を乗り継いだので、帰路は、ホーチミン市にたどり着くまで半日以上かかってしまったが、全行程で歩いたのは、フェリーの切符売り場から船までの距離だけだった。モーターセローイやセーラムによるパラ・トランジットが、次の公共交通機関へのつなぎの役割を果たしていることがよくわかりいただけたと思う。乗り換えの煩わしさはあるものの、なるべく歩かずに目的地へ到着できる交通機関がいろいろあるのだ。

安全性と今後の課題

ベトナムのインフラ整備は遅れている。道路は、北部では1954年以前に建設されたものばかりだし、南部においては1970年以前のもものがほとんどである。鉄道の車両も、老朽化が進んでいるし、バスは、フランス植民地時代からのフランス製のボディを今も使っている。ベトナム戦争時のアメリカ製のトラックが走っていたり、その後の援助国である旧共産圏の車が使われていたり、実にバラエティーに富んでいる。韓国製や日本製の中古車が走るようになったのは1990年代に入ってからであるが、1994年12月からは自国で組み立てた新車バスが運行を始めている。



街の至るところに仏領時代の建物がある。ここはホーチミン市の中央郵便局



中部ベトナムでは仏領時代の車がよく見られる

市場経済が導入され、徐々にではあるがインフラ整備も進められてはいる。しかし、最近ではアジア経済危機の影響を少なからず受け、ひとりの市場経済に湧いた状態ではなくなっている。農村と都市との格差が広がる一方で、工業化から農業主体の経済成長路線に転換しつつある。

1993年以降、外国人の国内移動に際して移動許可書が不要になり、ある程度自由なベトナム旅行が可能になった。それに伴いホテルやリゾート地の開発も進んできた。タクシーもホーチミン市やハノイ市ではそれぞれ10社以上が営業を始めている。近隣諸国の都市、例えばマレーシアのクアラルンプールやタイのバンコクのような自動車の混雑はまだないものの、都市部でのモーターバイクの急増が、交通事故の増大につながっている。交通ルールがきちんと整備されていないのが原因で、何らかの施策を考えなければならない状況に既にきている。

便利な交通とは？

最初に取り上げたように、「抵抗なく歩ける距離」が、ベトナムではほかの東南アジアの国々同様極めて短い。そのせいで戸口から戸口までの乗り物がやたらに多いのが特徴といえるだろう。

インフラ整備、交通ルール整備が遅れていると書いたが、他方では、日本よりずっと便利な部分も多い。日本に留学するベトナム人学生が、空港に着いて「シクロはないのか？」と質問したという。私も、シクロではなくてもせめてモーターセローイやセーラムがあったら便利なのと思う。同方向へ向かう人同士が乗り合って目的地へ行く方がずっと経済的だし、効率もいいはずである。

東南アジアを旅して、料金交渉の煩わしさがあまるものの、階段の上り下りが少ないことや、炎天下を歩かずに済むことを考えると、日本よりずっと楽な移動ができる。大きくて早い乗り物を運行し管理することが、すばらしく近代的で利用者の便利さにつながっているようには、どうも思えないのである。暑い国、寒い国、それぞれの工夫のもとに、快適な乗り物がいろいろあっているのではないだろうか。

