

? 東南アジア 8 ベトナム 自転車の街ハノイ

著者	竹内 郁雄
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	77-81
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017992

自転車の街ハノイ

竹内郁雄

市民の足は自転車

ベトナムの中でも都市部、とくに首都ハノイの交通機関といった場合、何よりも自転車の果たす役割の大きさについて語らないわけにはいかない。

ハノイは自転車の街である。右を向いても、左を向いても、前を見ても、後ろを見ても、まさに自転車、自転車の洪水である。とくに朝の七時半から八時、夕方の四時半から五時までのラッシュアワーの道路の状況は壮観で、ハノイを訪れた人は誰でも路上を行き交う自転車の数に、まずは驚嘆の声を上げざるを得ない。

自転車は文字どおりハノイ市民の必需品である。それは、自家用車が一般市民に普及する段階にいたっていないということもあるが、ハノイ自体が本来的に自動車の要らない街だからでもある。人口一五〇万を擁するとはいえ、ハノイの街は、実際、広くはない。自転車で数時間も走れば主要市街はほとんど周り尽くしてしまうほどの大きさである。職場に行くにも、買い物に行くにも、遊びに行くにも、自転車さえあればことが足りてしまう。だから、この街に寝起きする

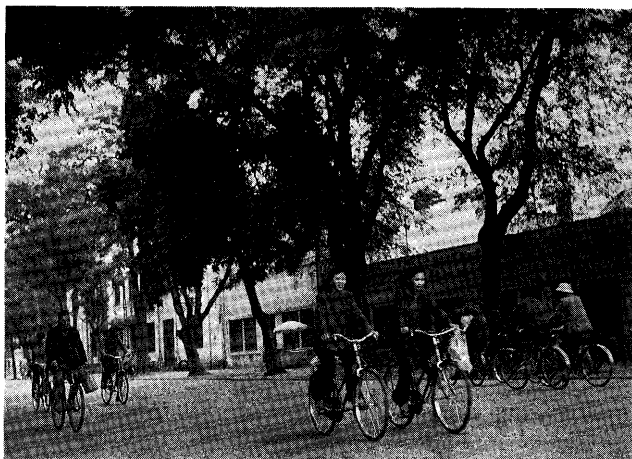
人々は、好んで自転車を愛用する。雨の日にも、雨合羽を着るか、自転車にビニールをかけるだけで外へ出かけて行くことが可能である。彼らにとって自転車はまさに「足」であり「マイカー」である。

だから、自転車の普及率はかなりの程度に上る。実際、自転車は電力供給の不安定を補う変圧器と並ぶ国家計画の重点項目である。統計の未整備のため、正確な所有数はわからないものの、ハノイ市民は、各世帯がすでに最低一、二台ずつ自転車を保有し終え、現在は成人一人当たりにつき一台ずつの所有を目指している、といったところが実情であろうか。皆が自転車を保有しようようになったこと、これは革命の一成果である、と市民の一人が誇らしげに語ってくれたことがある。

まだ高価な必需品

ハノイは紅河デルタに位置し、その地形は平坦だから、本来ギヤつきの自転車を必要としない。事実、市民が所有する自転車の大半はギヤなしの「国産車」である。時折りギヤつきの自転車が目につくことがあるが、これらは主として外国製品である。

外国製の自転車は、以前はプジョーをはじめとする旧宗主国フランスの製品に人気が集まっていたが、近年はソ連・東欧諸国へ赴く労働者がもたらす東欧製品、また市内のドル・ショップで販売されている日本製品に市民の関心が集まりつつある。中でも日本製品は、数量は少ないとはいえ、ごく普通の形のものからミニ・サイクルまでさまざまな種類のものが紹介されていること



ハノイでは交通の足は今なお自転車が多い (写真：出井富美)

と相俟って、市民の憧れの的である。

それでも、自転車自体はハノイ市民の所得水準からすれば、国産品といえどもかなり高価なものだ。労働者・職員（公務員）の一人当たりの平均賃金が三〇〇ドン（当時一ドル＝二二ドン）といわれていた一九八〇年代中葉には、国産品の自転車は一台数千ドン、高級品だと優に一万ドンを超えていた。だから、市民の中には、今月はフレーム、来月はタイヤ、そして次の月はブレーキ、という具合に部品を買い足していき、何カ月か後に完成品を自分の手で仕上げる者がいる、という話を聞いたこともある。八八年現在、インフレの煽りで一台湾五万ドンを超える自転車も珍しくない。彼らにとって自転車はなくてはならない、しかし実際に値の張る耐久消費財なのである。だから、ベトナム人は自分の自転車を非常に大切にしている。

自動車・バス・ハノイ市内の自動車は、そのほとんどが公用車で、それも共産党や閣僚会路 面 電 車 議の幹部の送迎等に使用される車、役所の常備車（ソ連製のボルガか日本製のトヨタ）、資材や商品を遠方に運ぶ大型トラック（中国製かソ連製）といったものが大半である。

一般市民にとって自動車はまだまだ高嶺の花である。

唯一の例外はバスで、主として遠距離からの通勤等に使われる。バスそれ自体は老朽化が進んでいる。ガラスは貴重品であるのでバスの窓が欠けた場合、トタン板を窓枠にはめ採光用の穴をあけることで代用する。ひと昔前には、立錐の余地もなかった通勤バスの状況は、近年、バス（大半はチェコ製）の台数が増えてきていることもあって、しだいに改善されつつある。

遠距離用の交通機関としては、他に有名な路面電車がある。これは植民地時代にフランス人によって作られたものを修理しつつ利用し、今日にいたったもので、実に五十年の歴史をもつ。市内の交通量の増大にともない、約二年前、市内の心臓部であるチョ・ホム市場とドン・スアン市場を結ぶ路面電車が廃止され、トロリー・バスに切り替えられたが、その他の路線はまだまだ健在である。

バイクの台頭 自転車天国のハノイにも、近年、大きな変化が訪れつつある。市内を走る自転車を凌ぐか？ オートバイク台数の増大がそれだ。かつてのハノイではオートバイクの台数は非常に少なかったが、南ベトナム解放後に解放軍が南から北へかなりの量のオートバイクを持ち帰ったこと、また近年ではドル・ショップ等で日本製の旧型のものが容易に手に入れられるように

なったことなどから、その数は急速に増えてきている。市民の願望も、ほとんど家庭に行きわたった自転車に代えて、次はバイクを手に入れることに集中しつつあるようにみえる。

狭い市街で小回りのきくバイクは確かに便利だ。かつてのハノイの恋人たちは自転車を二台並べて談笑しつつ市街をゆっくりと往き来するのが普通であったが、バイクの普及にともない、女性をバイクの後ろに乗せ猛スピードで走り回るカップルも多々見られるようになった。ただ、どちらがハノイらしいかな、と自問すると、時々考え込んでしまうこともある。

(たけうち　いくお／アジア経済研究所地域研究部)