

ペルー・リマの自動車通勤

清水 達也

はじめに

前回 (Vol.28, No.2) は、料金交渉の煩雑さや運転マナーのためになかなか快適に利用できないタクシーと、慣れば便利なものの混雑した車内で我慢を強いられるバス通勤について説明した。今回は新車の増加とマイカー通勤の様子について紹介する。

新車の増加

イワシの缶詰に例えられるほど混雑したバスの車窓からみると、自宅から職場に直行できて車内の空間を独り占めできるマイカー通勤はうらやましくみえる。交通量の増加により渋滞が悪化しているとはいえ (写真1)、マイカー通勤はバスに比



写真1 ラッシュ時のAv. Javier Prado。市内で最も渋滞が激しい幹線道路の1つ。(筆者撮影)

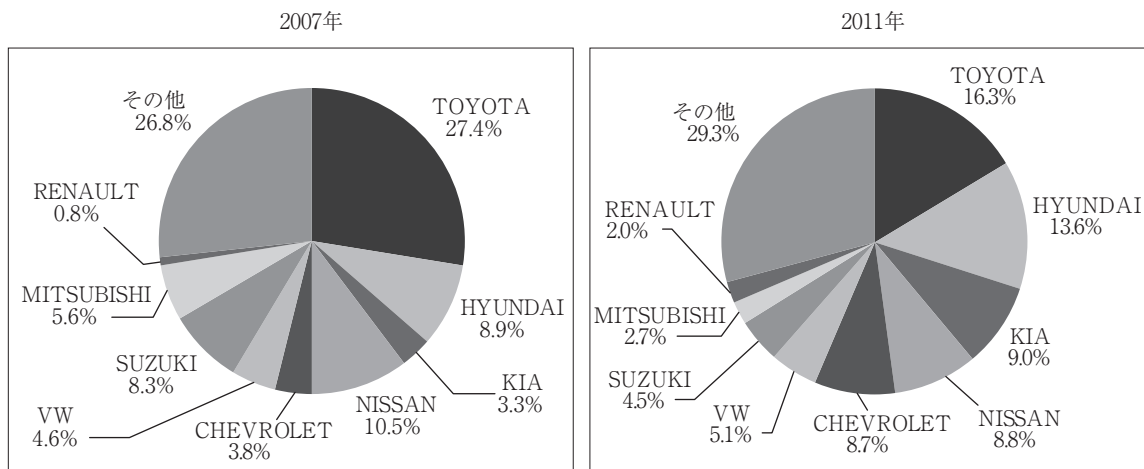
べて通勤時間が短いうえ、ゆったりと座って移動できる。

経済自由化により中古車の輸入が解禁された1990年代以降、小型車といえば主にタクシーとして使われている日本から輸入した中古のライトバンが目立っていた。最近是好調な経済成長による所得の向上を反映して、タクシーでも自家用車でも新車をよく見かけるようになった。新車の輸入台数は、2000年代前半までは中古車より少なかったものの、2005年に逆転し、2011年の輸入台数は中古車1万3000台に対して新車が15万2000台に達している (*El Comercio*, 7 de mayo de 2012)。

ペルーの新車市場で最も人気があるブランドはTOYOTA。市場シェアでは20年以上トップの座を維持している。このほか、NISSANやSUZUKIなどの日本車に加え、ゼネラルモーターズのCHEVROLETやVOLKSWAGENなど欧米車の人気も高い (図1)。

そのなかで最近販売台数を伸ばしているのが韓国のHYUNDAIとKIAである。2007年と2011年の市場シェアを比べると、TOYOTAは約10ポイント減っているのに対して⁽¹⁾、HYUNDAIは8.9%から13.6%へ、KIAは3.3%から9.0%へ増加している (*El Comercio*, 7 de mayo de 2012)。韓国メーカーの自動車はデザインや品質が向上しているのに加え、日本メーカーに習ってサービス網

図1 ペルーの自動車メーカー別市場シェア



(出所) *El Comercio*, 7 de mayo de 2012.

を全国に広げて交換部品が広く入手できるようになったこと、さらに最近の円高ウォン安により日本メーカーの車に対して割安になっていることがシェア拡大につながっている。このほかリマの街では、FAW, CHERY, GEELYなどの中国メーカーの車もよく見かけるようになってきた。

ペルーならではの装備

2011年7月末にリマに到着してから3カ月、バス通勤にもそろそろ疲れてきた頃、引っ越しを機に我が家でも自動車を購入した。車種はトヨタのヤリス・セダン。日本ではベルタとして販売されている小型の4ドア車で、ペルーの自動車市場で最も売れている車種である。私は1.3リットルのオートマチック車にエアコンとオーディオを付け、登録料や税金を含めて約1万7000ドルで購入した。

購入にあたってはペルーならではのオプションをいくつか付けてもらった。まずアラーム。駐車中の盗難防止には必須である。次に部品の盗難防止装具。ネジを外してもヘッドランプやテール

ランプが取り外せないようにする金具や、メーカーのエンブレムのリベットによる固定などがある(写真2)。見栄えはよくないが、これらがないと盗まれることも多い。実際に街中では、車の前後に付いているはずのエンブレムがない車を時々見かける。このほか、タイヤを固定するボルトの1つは特殊な形状をしており、専用のアダプターがないとボルトが外せないようになっている。さらに窓ガラスに防犯フィルムを貼ってもらう。リ



写真2 メーカーのエンブレムをリベットで固定して盗難を防止する。(筆者撮影)

マ市内では、渋滞で止まっている車の窓ガラスを割って車内の貴重品を奪い取る強盗事件がよく発生している。このフィルムを貼っておけば、窓を割られてもフィルムによりガラスが割れ落ちることはなく、車内のものが盗まれるのを防ぐことができる。

郷に入れば郷に従え

10年ほど前にリマに滞在した際にも自動車を購入しており、リマでの運転には慣れている。タクシーやバスが車線を無視して割り込んでくるが、これらに注意さえすれば、それほど運転は難しくはない。ペルーでは自動車は左ハンドルで右側通行と日本とは逆である。運転しはじめてしばらくは、曲がる時にウインカーを出そうするとワイパーが動き出すことがしばしばあったが、これにもすぐに慣れた。ただし歩行者優先や譲り合いは通用しないことや、警察官による交通整理には注意する必要がある。

日本の場合、車が交差点で曲がる時に横断歩道を渡っている歩行者がいれば、歩行者を優先するのが常識である。しかしリマでは自動車優先が一般的。歩行者を優先しようと横断歩道の手前で一時停止しても、歩行者がこちらの意図をいぶかしくて立ち止まってしまうことも多い。さらに後ろの車がクラクションを鳴らして早く進むように促してくる。ここは素直に歩行者に譲ってもらったほうが、スムーズに車が流れる。

また、車線が合流する場合、1台譲ったら次に入れてもらえるだろうという譲り合いの精神は多くの場合に期待できない。1台譲るつもりでいたら、後続の車に次々と入られてしまう。自分が車列に入る場合には、ヒヤヒヤしながらも強引に割り込まないと、いつまでたっても入れない。また、Ovaloと呼ばれるロータリー交差点を通過する際

には、中にある車が優先という規則がある。しかし実際にはこの規則が守られないことも多い。周りの車の流れに注意を払いながら、神経を集中して運転する必要がある。

リマを運転する際にもう1つ注意しなければならないのが警察官による交通整理である。最近市内の主要な交差点では、信号が変わるまでの秒数が表示されるLED式の新型信号機の設置が進んでいる。通行量によって青信号の時間が変わったり、大通りの信号が同期して青に変わることで車がスムーズに流れるようなシステムも一部で導入されている。しかし朝夕のラッシュ時にはこれらの信号機でも捌ききれず、交通警察官 (policía de tránsito) による手信号の出番となる。警官は交差点の真ん中にある台に上って、自分の体の向きと蛍光色の手袋をはめた手の動きで、車の流れを巧みにコントロールする (写真3)。

問題なのは、時々信号機をつけたままで交通警察官が手信号を使うことである。この場合は警官の手信号に従う決まりになっているが、遠くからは警官の姿が見えないことも多い。青信号なのでスピードを落とさずに交差点に近づいて、直前で警官がいることに気がついて慌ててブレーキをかけ



写真3 交通警察官による手信号での交通整理。ほとんどが女性警官。(筆者撮影)

ることもある。信号待ちの列の後ろの方において警官が見えないと、なんで青信号なのに進まないのかとイライラすることもある。また、警官が立つ台には照明装置がなく、夜間は対向車のヘッドライトで警官の手信号が見えないことがある。光る誘導棒を使う警官もいるが、点滅する誘導棒の場合は、ドライバーからはどちらの方向に振っているのかよく見えない。この場合はとにかく前の車について行くしかない。

自動車保険の普及

8月下旬の土曜日の夜、友人宅からの帰り道に軽い接触事故に遭った。渋滞のため交差点で止まっていたところ、左側の車線から割り込んできた四輪駆動車が私の車ににじり寄り、そのまま左前輪に接触した。たいした事故ではなかったが、相手とともに近くの側道に入って被害の程度を確認した。運転していたのは50歳代と思われる女性。相手の車に損害はなかったが、私の車は左前輪のカバーの一部がつぶれ、ドアを開けるたびに金属がこすれて大きな音がした。お互いが保険会社に電話し、20分ほどでそれぞれの保険会社の調査員が到着した。二人の調査員が損害の程度を確認し、その女性が修理費全額を支払うことで合意して書類を作成した。私は購入したディーラーに車両を持ち込み、修理に2週間かかった。

私は10年前にリマに滞在した際、2回軽く追突された経験がある。1回目は追突してきた相手の知り合いの修理工場につれていかれ、ごく簡単な修理をしてもらった。2回目は電話番号を交換して別れたものの、結局本人とは最後まで連絡をとることができなかった。私は自動車保険に入っていたものの、相手から保険の話は全く出なかった。しかし今回は、私も相手も自動車保険に入っており、保険会社の間での交渉ですんだ。通勤の

途中で事故現場を通りかかることもたまにあるが、警察や救急車とともに保険会社の車やバイクの姿をよく見かける。新車の普及に伴って自動車保険が普及しつつあるようだ。

ペルーでは2002年より自動車の強制保険であるSOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) の制度が始まった。この保険の目的は、運転手や同乗者のほか、歩行者など交通事故の被害者が迅速に必要な手当を受けられるように補償することである。保険料は私の購入したヤリス・セダンで年間110ヌエボ・ソル(約3300円)。補償額は一人あたり、死亡や後遺症の場合は1万4400ヌエボ・ソル(約43万2000円)、治療費は1万8000ヌエボ・ソル(約54万円)までで、すべての被害者が対象となる。「以前は治療費の支払いの懸念を理由に病院が交通事故の被害者の受け入れを拒否するケースもあったが、この保険の実施以降はそのような問題がなくなった」(*El Comercio*, 7 de mayo de 2012) という。

任意の自動車保険も普及し始めている。SOAT以外の保険に加入している自動車の割合は2009年の18%から2011年末には23%まで増えた。現在新車の約3割がローンを利用した購入になっているが、ローンを利用する場合には任意保険への加入が条件になっていることが普及を後押ししている。ただしペルーにおける任意保険の普及の割合は、隣国チリの70%と比べるとまだまだ低い水準である。(*El Comercio*, 7 de mayo de 2012)。

私も自動車を購入する際、任意保険にも加入した。対人・対物賠償15万ドル、人身傷害2万ドル、車両保険付の保険料は2年間で約2000ドルと日本と比べると非常に高い。保険会社の話では、私が購入したヤリスは人気車種で盗難も多く、ここ数年の間に保険料が大幅に上昇しているという。さらにこの保険の加入にはGPS装置の設置が条件に

なっている。GPS といってもカーナビゲーションに使うわけではなく、盗難に遭った場合に車両の現在位置を探すために使われるものである。



写真4 リマメトロ1号線。1980年代末に導入されたイタリア Ansaldo Breda社製の車両を利用している。(筆者撮影)

マイカー通勤はバスより格段に快適である。しかし、渋滞のストレスから始まり、ガソリン代や駐車場、今回のような事故など、心配の種が尽きない。2010年7月に専用レーンを走る大型連結バス「メトロポリタノ」、そして2012年1月には市内を南北に結ぶ高架式の電車「リマメトロ」(写真4)1号線が開通した。これが東西にも路線を拡大して、公共交通機関による快適な通勤ができる日が来ることを望むばかりである。

注

- (1) TOYOTA の2011年の市場シェアは、東日本大震災やタイでの洪水による供給能力の減少により一時的に大きく落ち込んだ。2012年の1～3月には18.2%に回復している。

(しみず・たつや／在リマ海外調査員)