

「ベトナムと自動二輪車」

石川 幸

ベトナムは急速な経済発展を遂げています。2019年の経済成長率は7.02%を記録し、2年連続で7.0%超の高水準を維持しました。

2020年はCOVID-19の影響もあり、一時的には低迷が予想されるものの、中長期的には高い成長が続くと思われます。

経済発展が進む中、より良い生活、より良い働き口を求めて、多くの人々が主要都市に流入しています。ホーチミン市の人口は2009年から2019年にかけておよそ180万人増加し、現在約900万人（ホーチミン市統計局発表）の人々が暮らしています。

ベトナムの最低月額賃金（2020年1月施行）は地域毎に4段階に分かれており、307万～442万ベトナムドン（約14,200～20,400円）の間で設定されています。ホーチミンは国内最高水準の442万ドンですが、発展途上の段階のため、商売で自動車を利用する人以外で、マイカーを所有するのはごくわずかな富裕層です。大半は比較的安価な自動二輪車（バイク）を利用しています。

＜バイクの普及と大気汚染＞

経済発展が進む一方で、公共交通機関が十分整っていないため、人口900万人の大都市の主な交通手段が、バイクです。

そのため、ホーチミンの大気汚染指数は世界の主要都市の中で17番目に悪い数値を示しています（IQ Air「Air quality and pollution city ranking」参照7月8日現在）。



【通勤途中のバイクの波】

＜バイクが支える国民生活＞

バイクは日常生活の「足」としてはもちろん、商売道具としても活躍しています。

日本ではCOVID-19の感染拡大を受け、

「Uber Eats」をよく耳にしますが、ベトナムではCOVID-19感染拡大以前から「Grab」や「Go-Viet」といった企業が同様の配車・配送などのサービスを提供し、一般的に利用されていました。

COVID-19の拡大で、1ヶ月間ロックダウンとなり、飲食店などの店舗が利用できない中、食事にほとんど困ることがなかったのは、このような配送サービスがベトナムではすでに生活の一部となっていたからだと感じています。



【Grab バイク】

ベトナム運輸省の発表によると、バイクの流通は2011年末にベトナムでは約3,340万台でしたが、2019年末には6,000万台程度まで増加しました。

一方で自動車の流通台数は、2019年末時点で367万台（ベトナム政府サイトより）と、バイクの1/16程度しか普及していません。同じ東南アジアに属するタイの自動車流通台数が1,859万台（2019年末でのタイ政府サイトより）であることも含めて、ベトナムにおける自動車の普及はこれからといえるでしょう。

＜これからのベトナム＞

ベトナムではハノイやホーチミンで都市鉄道の工事が進められるなど、ベトナム政府も交通インフラの整備を進めています。

いずれ現在のような、道路にバイクがあふれる光景も見られなくなるかもしれませんが、そうなるまでにはまだ時間はかかりそうです。