



## 「微笑みの国・タイ」の訪問で思うこと<sup>\*1</sup>

— アジアのモーターリゼーションと交通・環境問題 —

Note on Visit to Thailand, the Country with a Smile

— Traffic and Environmental Issues under Asian Motorization —

船崎 敦<sup>\*2</sup>

Atsushi FUNAZAKI

### 1. はじめに

ここ数年、アジア諸国を訪問することが多くなった。もちろん、観光ではなく、アジアのモーターリゼーションにより、研究調査の仕事が増えたためである。初回のジャカルタ訪問でいきなり入国審査の賄賂要求を体験したことを皮切りに、上海とバンコクをそれぞれ3回訪れた。(ちなみに二都市の入国審査は安全・安心。2回目のジャカルタ訪問時は女性担当官で、和やかに無事通過。)

ここでは、特に係わりが深まりそうなタイについて、交通・環境問題の視点から所感を述べたい。

### 2. タイとの係わり

筆者とタイとの係わりは、環境省科研費で使用済自動車(廃車)のアジア循環リサイクルを研究調査することから始まったが、JARIとタイとの関係はもっと古い。例えば、1997年のアジア通貨危機後、タイ自動車研究所(TAI: Thailand Automotive Institute)への支援では半田氏が活躍された<sup>1)</sup>。最近では大気汚染・自動車燃料をテーマにJARIラウンドテーブルがバンコクで開催されている([http://www.jari.or.jp/ja/sanjoin/rt\\_ja/](http://www.jari.or.jp/ja/sanjoin/rt_ja/))。

さて、ここで、「なぜタイなのか?」、「なぜ成長著しく巨大市場が期待される中国ではないのか?」ということを簡単に説明したい。まず、タイを中心とするアセアン諸国における日系メーカーや日本車のプレゼンスの高さがあげられる。特

にタイやインドネシアの日本車のシェアは9割と非常に人気がある。親日的な国民柄も考えると、中国一辺倒のカントリーリスクを軽減する上でも重要な地域といえる。また、研究調査を進める際にも、共産党独裁の官僚国家である中国に比べ、自由主義国家であるタイの方が動きやすい。さらに中国は広すぎて、対象を絞ることが難しい。

21世紀のモーターリゼーションは中国、アセアン諸国、インドのアジアベルト地帯が中核となることは確実であり、日本はアジア諸国に対してバランスよく先導的な役割を果たすものと予想される。JARI研究事業の一部も、この潮流に乗りアジアへ飛躍していく必要があると考える。

### 3. タイの交通・環境事情

タイの人口は約6,400万人で日本の半分であるが、四輪車の保有台数は約1,000万台と日本の1/7程度に過ぎない。しかし、二輪車を含めると約2,500万台で、日本の1/3にもなる。問題はバンコクへの一極集中である。バンコクの人口は正式には650万人ともいわれているが、実態はもっと多いようである。東京のように電車や地下鉄が網の目のように張り巡らされておらず、市民の足は乗用車や路線バスが頼りである。このため、バンコクの四輪自家用車は約350万台と、およそ2人に1台の先進国並みである。これに二輪車が約250万台加わることから、交通渋滞や大気汚染の問題が深刻であることは容易に想像される。

宿泊ホテル近隣の幹線道路の交通状況を図1に示す。時間帯は夕方4時前後である。乗用車やタ

\*1 原稿受理 2007年12月3日

\*2 (財)日本自動車研究所 総合企画研究部

クシーの列がとぎれることなく続き、その合間を二輪車の一団が通り過ぎる。さらに真新しいバスだけでなく、車齢20年とも思われる古いバスも一緒に走ってくる。この沿道を歩くことは、健常者はともかく、体調の悪い人には負担である。

さらに幹線道路といえども横断歩道の信号が少なく、母親が子供の手を引きながら決死の覚悟で渡っていく様をみると、歩行者には過酷な道路である。このような状況に慣れていない日本人が道路を横切るとき、必ず、タイの人と一緒に渡ることをお勧めする。(ジャカルタも同じで、その渡り方は見事である。筆者は昨年、仕方なくジャカルタで実践したが、今思うと無謀であった。)

なお、タイの自動車事故による死亡者数は年間およそ13,000人と、日本の2倍である。



図1 バンコクの交通状況 (さながら車の洪水)

続いて、使用済自動車の状況について紹介する。日本では毎年500万台ほどの自動車が抹消登録され、その1/4が輸出中古車として海外へ行き、残りが解体処理される。2005年1月に施行された自動車リサイクル法により、その台数やフローはかなり正確に把握されるようになった。

一方、タイでは抹消登録台数が毎年どれくらいかつかめない。保有台数自体が毎年変動し、不正確なためである。これは登録制度の運用がきちんと機能していないことが要因で、例えば、図2に示すようにナンバープレート付の使用済自動車がごろごろ保管されている状況は日本ではまずお目にかかれない。ここで使用済自動車と述べたが、

それは日本人の感覚で、東南アジアでは車齢20年を超える錆び付いた乗用車も立派な中古車として流通している。古い中古車は裕福なバンコク市民から地方に流れ、さらにカンボジアやラオスといった周辺国に陸路で運ばれていくと考えられる。

つまり、タイには日本のような廃車問題(シュレッダーダストの不法投棄)はまだ起こっていない。しかし、所得の向上とともに保有台数は着実に伸び、大気汚染の改善のために古い使用過程車の処分が進めば、将来、使用済自動車の大量発生時代は確実にやってくるものと考えられる。



図2 バンコク周辺の廃車置き場  
(実態は中古車の集積場、10万円で売れる)

#### 4. おわりに

日本では自動車の大気汚染問題は概ね解決の目処が立った。ただし、これは従来型の大気汚染であり、未規制物質の潜在的な健康影響については不明な点もあり、その研究は先進国の役目であろう。一方、アジアでは従来型の大気汚染がますます深刻化しており、その先には廃棄物問題や地球温暖化問題も控えている。経済のグローバル化は交通・環境問題のグローバル化も引き起こしている。JARIの研究事業がその解決の一端を担うようになればと思う。

#### 参考文献

- 1) 半田統敏：タイ国際協力あれこれ「自動車産業発展の支援と課題」、自動車研究, Vol.24, No.3, p.105-110 (2003)