

アジアリスク情報 <2014 No.1>

「アセアン各国の道路事情と交通事故」

～ 目覚ましい経済発展と急激なモータリゼーションによる交通戦争 ～

1. はじめに

目覚ましい経済発展を続けるアセアン各国では、急激なモータリゼーションに伴い交通事故が激増、死傷者も増加する一方です。高度成長期を含め第一次・第二次交通戦争と呼ばれた時代を乗り越えた日本のように、交通事故死亡者数が毎年減少する時代に至るまでには、まだ時間を要しそうです。

アセアン各国を出張や旅行で回中、幸い筆者は交通事故に巻き込まれた経験はありませんが、悲惨な事故現場に遭遇したことは何度かあります。自動車の増加に道路等のインフラ整備が追いつかず、自動車優先の意識が強く歩行者の人命が軽視される社会では、交通安全は経済発展の二の次になっているのが実情です。

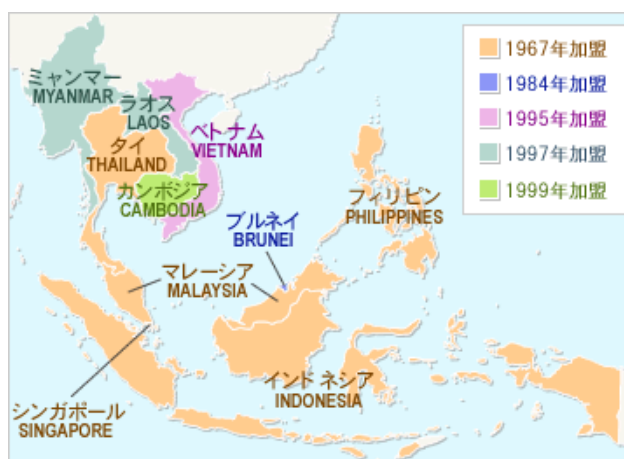
今回はアセアン各国の統計データを踏まえつつ、道路事情と交通事故をクローズアップしました。自動車を運転したり搭乗したり、あるいは道路を歩行する際に「事故を起こさない、事故に遭わない」、そして「自分の安全は自分で守る」という認識を新たにしていれば幸いです。

2. 自動車の保有・普及状況

アセアン（ASEAN：東南アジア諸国連合）加盟国は現在 10 ヶ国、域内の人口はインドネシアの約 2 億 5 千万人を筆頭に、6 億人を超えています。特徴として人口構成が若い国が多いことが挙げられます。

経済発展も目覚しく、各国で事情は異なるものの全般に高い経済成長を続けており、名目 GDP の 10 ヶ国合計も日本の半分近くにまで達しています。

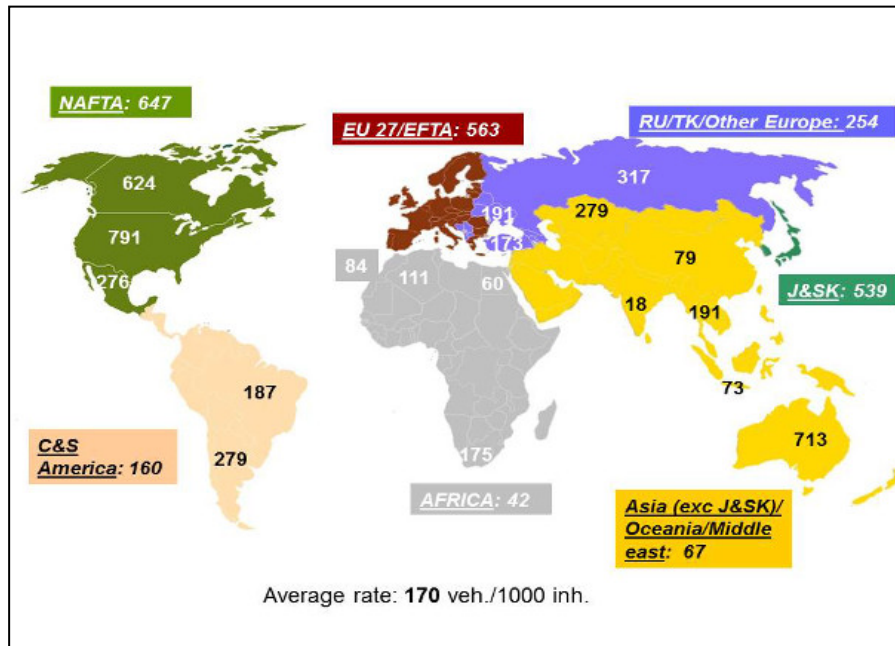
経済発展に伴って急激なモータリゼーションが進み、各国とも自動車の保有台数も急増しています。



【図1】アセアン加盟国マップ

(出典：日本アセアンセンターのホームページ資料)

次ページの図2によると、全世界の自動車普及率が人口 1000 人当たり 170 台に対して、日本・韓国が 539 台、一方、東南アジア地域は 70 台程度に止まっており、今後確実な成長が見込まれる市場と期待されています。



【図2】世界自動車普及率 2012 年（出典：国際自動車工業連合会<OICA>のホームページ資料）

アセアン全 10 ヶ国における、各国別の自動車保有台数、普及率（人口 1000 人当たりの保有台数）、そして年間新車販売台数は下表のとおりです。保有台数はインドネシア、タイ、マレーシアの順、普及率はブルネイ、マレーシア、タイ、シンガポール、インドネシアの順です。自動車の新車販売台数はタイ、インドネシアの順で、この 2 ヶ国における自動車産業も近年急成長を遂げています。

【表 1】アセアン各国自動車普及率 2012 年（出典：同上）

国名	保有台数 (千台)	1,000 人当 たりの台数	新車販売台数 (万台)**	特徴・備考欄
日本	76,126	599	538	
インドネシア	18,004	73	123	今年は新車販売台数もタイを上回ってアセアン最大になる見込み。
タイ	12,749	191	133	洪水、政治混乱で新車販売台数が減少。
マレーシア	11,573	395	66	
フィリピン	3,346	35	18	
ベトナム*	1,830	20	11.5	
シンガポール	826	156	3.4	所有権証書の新規発行数の制限により自動車総量をコントロール。
ブルネイ*	360	872	2.0	
ミャンマー*	350	7	0.3	中古車市場が主体
カンボジア*	285	20	0.2	
ラオス*	126	20	0.35	

(*)：推定値あるいは世界銀行のホームページのデータから引用

(**)：2013 年のデータであり、自動車産業の各種ホームページから引用

以上は四輪車のデータであり原動機付き二輪車（以下、単に「二輪車」）は含まれません。二輪車普及率として、マレーシアとベトナムは 1 台当たり人口が 3 人、タイとインドネシアは 4 人とこのデータも公表されています（日本自動車工業会のホームページ）。アセアンの多くの国は 3-4 人に 1 台二輪車を持っており世界上位の普及率と言えます。

一般に一人当たり GDP が 3000 ドルを超えると二輪車から四輪車にシフトすると言われていました。3000 ドルを超えたインドネシアではシフトが急速に進んでいるほか、3000 ドル未満のフィリピン (\$2,790) を始め、ベトナム (\$1,902)、ラオス (\$1,477)、カンボジア (\$1,016)、ミャンマー (\$869) でも、今後モータリゼーションが進むことが予想されます (IMF ホームページの 2013 年データベースより)。

3. 道路整備状況

モータリゼーションの発展には道路整備も欠かせませんが、全般に道路網のインフラ構築が追いついていないのが実情です。中でもインドネシアの首都ジャカルタでは渋滞が深刻な社会問題であり、一説にはジャカルタ警視庁に登録されている自動車 200 万台以上と二輪車 700 万台以上を道路にすべて並べると、ジャカルタの道路面積では足りずに溢れてしまうと言われていました。また、道路（特に排水溝）のメンテナンスが不十分なため、大雨が降ると排水溝から溢れ出した水で道路がすぐに冠水し、渋滞に一層拍車がかかります。

マレーシア、タイでは国土全体にわたって高速道路網が整備されつつありますが、首都圏では深刻な渋滞が慢性化しています。特に朝夕の通勤ラッシュ時に雨が降ると、自動車の通行量が一気に増えて更なる渋滞を引き起こします。

また、アセアンの道路整備の特徴の 1 つと言えますが、歩行者のための横断歩道、信号が極端に少ない国が殆どです。自動車や二輪車がひっきりなしに通行する片側複数車線の道路を信号も横断歩道もない場所で横切るとは非常に危険です。

一方、アセアンでは壮大なアジアハイウェイ・プロジェクトを始め、メコン地域では東西、南北、南部を中心とした経済回廊の構想の下、インフラ整備が進みつつあります。インドネシアでもスマトラ、ジャワ、カリマンタン等の 6 つの経済回廊構想が打ち上げられています。

4. 道路・交通事情

アセアン各国の主要都市における道路・交通事情について、今では見慣れた光景となりましたが、日本では見られない、あるいは大きく異なる事情で思い当たるものをいくつか挙げてみました。

(1) シンガポール

- ・“Fine Country” と呼ばれ罰金が厳しい国として有名です。自動車や二輪車を運転するには日本以上に細かい規則・標識を知っておく必要があります。日本の運転免許証保持者がシンガポール国内免許証を取得する場合、「Basic Theory Test (BTT)」(シンガポールの交通法規等に関する基礎学科試験)を受験しますが、テキストを買って勉強しないと合格は難しいと言えます。
- ・交通違反の取締りも厳しい国です。例えば、バスレーンへの一般車両の違反進入について、道路際や高架橋に配置された監視員がカメラで違反現場を撮影するほか、公共バスにもカメラが搭載され、バス運転手は違反進入車両を発見するとボタンを押して撮影、画像が当局に送信された後に違反ドライバーに出頭命令が送付される仕組みです。監視カメラ・監視員を恐れて交通規則は守られていますがあくまで車優先であり、歩行者にとっては車に注意が必要です。
- ・運転中に最も注意を要するのはウィンカーを出さないまま車線変更、右左折する車で、非常に多く見られます。ウィンカーなしで突然前に割り込んで来る車には特に注意が必要です。交通違反に該当するので、もっと厳しく取り締まって欲しいと思うこともしばしばです。
- ・自転車はほとんど利用されておらず、駐在員と思われる者の一部が利用しているに過ぎません。

(2) インドネシア

- ・ジャカルタの渋滞はひどくなる一方です。朝夕のラッシュ時、自動車が路肩までぎっしり詰まっている隙間を大量の二輪車がすり抜ける光景に最初は驚きます。1台でも先に行こうという無理な割り込みの繰り返しが渋滞を一層悪化させています。さらに、高速道路であっても割り込みを防ぐかのように短い車間距離で運転する傾向にあるため、慣れない日本人にとって運転は困難です。
- ・ジャカルタの渋滞緩和策に「3 in 1」があり、特定地域の朝夕の時間帯は車内に3人以上乗っていないと乗入禁止（罰金）という制度です。そのため、道端には多くの「Joki（ジョッキー）」と呼ばれる同乗を仕事とする人が、人差し指を上げて立って待っています。ジョッキーは規制区域を出るとお金をもらって自動車から降り、バスで戻って仕事を続けます。
- ・いたるところにハンブ（スピード防止段差）が設けられており、スピード抑制に一定効果を出していますが、視認性が悪く、段差も大きいため、慣れていない日本人には注意が必要です。

<写真貼付予定>

【図3】ジョッキー（執筆者撮影）

(3) マレーシア

- ・一般的に道路の行先案内標識が分かりにくい印象があります。高速道路網が発達しているため時間をかければどのルートからも行けるためかもしれませんが、1つの案内標識に同じ行先が複数のルートで表示されており、どちらが早いのか選択しかねることもあります。
- ・ラウンドアバウト（環状交差点、ロータリー）を多く見かけます。日本ではあまり馴染みがありませんが、元々はイギリスの影響で多く整備されています。出口が4ヶ所を超える大きなものもあり、ルールを知っていないとタイミング良く進入して目的地への出口から上手に出られません。

(4) フィリピン

- ・日本とは異なり右側通行・右ハンドルのため、最初は違和感があります。マニラ中心部の渋滞は年々悪化しています。特に大雨が降ると排水溝や運河から溢れ出した水で道路が冠水して通行できなくなるため、渋滞に一層拍車がかかります。
- ・フィリピンの街中では「Jeepney（ジープニー）」というジープを改造した色とりどりできらびやかな乗合タクシーが多く走っています。基本的には乗り降り自由なので、道端の至るところで乗客を拾っていくため、道路の渋滞悪化原因の1つになっていると思われます。



【図4】ジープニー
（出典：ウィキペディア）

(5) タイ

- ・日本にはない「Uターナブリッジ」と呼ばれる高架橋が郊外の幹線道路には多く見られます。Uターンして反対車線に行きたい場合、中央分離帯が完全に分かれていて転回もできず、何キロメートルも先のUターナブリッジを渡り、ようやく辿り着くことができます。Uターナブリッジには左側の側道側からしか進入できないので注意が必要です。
- ・朝夕のラッシュ時、バンコク近郊の幹線道路では派手なペイントを施した二階建てバスを多く見かけます。主に企業が従業員の送迎用として工業団地を行き来しています。日本のアニメを模したデザインも多用され目を引きますが、車高が高いためバランスが悪く交通事故が多発しています。

(6) ベトナム

- ・フィリピン同様に右側通行・右ハンドルです。ハノイやホーチミンといった主要都市でさえ交差点に信号が少ないため、左折時に反対車線を渡る際、徐々に自動車を前に出しつつ一瞬の間を突いて抜け出します。基本的にスピードはさほど出さないで、現地ドライバーはタイミングをわきまえています。とはいえ、二輪車が溢れ返る中、日本人から見ると至難の業です。
- ・歩行者用の信号も横断歩道も殆ど見かけません。通常は自動車で移動しますが、近所に出かけるため道路を渡る場合、途切れなく押し寄せる自動車や二輪車に十分注意しながら、ゆっくりと相手に自分の行動を知らせるように徐々に渡るとスピードを緩めて避けてくれます。途中で走り出したりドライバーに予測できない動きをしてしまうと、ドライバーがうまく対応できずに危険です。

5. 交通事故発生状況

交通事故の発生状況を日本と比べる場合、各国の統計データが統一されていないため、参考指標として WHO 発行「Global Status Report on Road Safety 2013」から「交通事故死者数」および「人口 10 万人当たり交通事故死者数」（いずれも発生から 30 日以内の死亡）を引用し、アセアン全 10 ヶ国のデータ（2010 年）を下表のとおりまとめました。

【表 2】アセアン各国の交通死亡事故実態 2010 年（出典：WHO「Global Status Report on Road Safety 2013」）

国名	交通事故死者数 (30 日以内)	人口 10 万人当たり 交通事故死者数
日本*	5,152	4.0
タイ	13,365	38.1
マレーシア	6,872	25.0
ベトナム	11,859	24.7
ラオス	767	20.4
インドネシア	31,234	17.7
カンボジア	1,816	17.2
ミャンマー	2,464	15.0
フィリピン**	6,739	9.1
ブルネイ**	46	6.8
シンガポール	193	5.1

(*)：警察庁交通局のホームページの 2013 年データ。(**)：2010 年以前のデータ

人口 10 万人当たり交通事故死者数では、アセアン全 10 ヶ国中ワースト 1 位からタイ、マレーシア、ベトナム、ラオス、インドネシア、カンボジアの順です。日本は 4.0 人ですので、これらの上位 6 ヶ国では、交通事故で死亡する確率は日本の 4 倍以上、何とタイでは 10 倍近くに上ります。ちなみに隣国の韓国は 14.1 人、中国は 20.5 人です。

日本では、2013 年中の交通事故死者数（発生から 30 日以内の死亡）は 5,152 人、うち、発生から 24 時間以内の死亡は 4,373 人と 13 年連続で減少を続け、過去最悪の昭和 45 年（16,765 人）の 4 分の 1 近くまで減りました。昭和 30 年代以降の目覚ましい経済発展とモータリゼーションの陰で交通事故死者数が増加の一途を辿り、交通戦争と呼ばれていた時代がありましたが、長年の努力の甲斐あって現在に至っています。アセアンでは昔の日本を超えるスピードでモータリゼーションが進んでおり、殆どの国では国民の交通安全意識、交通行政による規制・対策が社会実態に追いついていないのが実情です。

6. 最後に

アセアン各国に共通して言えることは、「安全に対する意識の低さ」「運転マナーの悪さ」「クルマ優先の社会」です。ある国ではまるで自転車を運転するがごとく軽い気持ちで自動車を運転しているようにも見えます。「もし高速でハンドル操作を誤ると…」等々、“もしも”を考え、譲り合いの心を持つと、もっと安全で快適な社会に近づくとおもわれます。

また、日本を始め欧米諸国を中心に世の中の潮流は「環境」「エコ」ですが、アセアンではこれからの大きな課題です。ガソリン・軽油は現地の物価と比べても決して安くはないのですが、エネルギーを節約して地球環境にやさしい運転をするドライバーは殆ど見かけられません。「エコ安全ドライブ」は燃料の節約、CO₂の削減に加え、交通事故を減らす効果も認められています。エコ意識の高まりも今後期待したいと思います。

最後に、企業における取組として、日本とは異なり従業員のマイカー通勤に対する会社責任が明確化されていない国が多いため、従業員の交通安全教育に取り組んでいる企業は多くありません。また、運転手の定着率が高くないことから、日本のように交通安全教育を積み重ねていくことが難しい事情もあります。一方で車両運行管理のためGPS車載器等が普及している国もあり、安全運転管理への活用も期待されます。交通事故は直接的な人・物の損失に加え、労働力の損失・企業イメージの低下等の間接的な損失も膨らみますので、従業員に対する啓発活動、教育・指導は社会的責任であるとも言えます。

個人にとっては日本とは違うことをしっかり認識して自分の身は自分で守ること、企業にとっては従業員を交通事故から守り、社会的責任を果たすこと、東南アジアの交通戦争を生き抜くためには、身近なところで「リスクマネジメント」が求められています。

Interisk Asia Pte Ltd
Managing Director 中本 専

株式会社インターリスク総研は、MS&ADインシュアランスグループに属する、リスクマネジメントに関する調査研究およびコンサルティングを行う専門会社です。アセアン進出企業さま向けのコンサルティング・セミナー等についてのお問い合わせ・お申込み等はお近くの三井住友海上、あいおいニッセイ同和損保の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先：(株)インターリスク総研 総合企画部 国際業務チーム
TEL.03-5296-8920 <http://www.irric.co.jp>

インターリスク・アジアは、シンガポールに設立されたMS&ADインシュアランスグループのリスクマネジメント会社であり、アセアン各国のお客さまに、火災・洪水・電気等の各種リスクサーベイ、労働安全、盗難リスクなどの各種リスクコンサルティングサービスをご提供しております。お問い合わせ・お申込み等は下記までお気軽にご連絡下さい。

お問い合わせ先：Interisk Asia Pte Ltd
16 Raffles Quay #19-05A Hong Leong Building Singapore 048581
TEL.+65-6227-4576 Fax.+65-6222-9575 <http://www.irricasia.com>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。また、本誌は、読者の方々に対して交通安全に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製/Copyright 株式会社インターリスク総研 2014