

タイあるある(前編)

筆者は 2023 年1月より仕事の関係で年に数回タイのバンコクに出張しています。
1990 年代インドネシア(ジャカルタ)駐在時に公私の所用で数度タイ/バンコクに赴きましたが、以来機会は無く、実に四半世紀ぶりのバンコク訪問となった訳です。

1993 年のジャカルタ赴任時、同年代の職場の仲間がバンコクに赴任しました。
ASEAN の優等生、シンガポールとマレーシアに続く成長株と目されたインドネシアとタイの現地営業を強化するのが狙いでした。

以来四半期世紀以上を経過、タイの現状が分かるにつれて、インドネシアに随分と差をつけたなと感じる一方、将来をどう見据えているのか不透明さも感じます。
ともあれ、難しい話をする機会をもっと訪問・勉強してからに譲ることとして、まずは「タイあるある」を紹介してみたいと思います。



あるあるその1:「バンコクの交通網は充実している」

1990 年代から近代化された国有鉄道(SRT)がバンコク中心のフアランポーン駅から東西南北(ビーチで有名なパタヤは東路線、チェンマイは北路線)に伸びています。国の典型的な幹線ですが、バンコク市内の大都市化には対応できておらず、オフィスエリアや繁華街はカバーできていませんでした。

1999 年に高架を走るバンコク・スカイトレイン(BTS)がスクムビット、シーロム等中心部オフィスエリア・繁華街に開通、同地域内での移動に資する様になりました。

2004 年から 2020 年にかけてバンコク・メトロ(MRT)がブルーライン、パープルライン等8路線に随時拡張、フアランポーン駅で MRT と SRT が接続され、また MRT と BTS は複数の駅で連絡通路やスカイウォーク(BTS 高架下に設けられた高架歩道)で繋がり、オフィスエリアや繁華街への移動は昼夜を問わず MRT と BTS の組合せで可能になりました。中心部の駅ではコンビニや散髪屋、ネイルサロンもあつたりで、昼夜共に利用客で賑わっています。

加えてバンコクにはバンコク都市部と北部・東部(それぞれ空港や工業団地があるエリア)に伸びる高速道路網があり、11路線に及んでいます。スワンナプーム空港、ドンムアンと空港からホテルまで 40 分~1 時間弱で到着出来るのは有難いことです。

〈所感〉

夜間の空港到着時に見下ろすと高速道路のオレンジの街灯が四角い形で綺麗に伸びて中心部に向かっているのが分かります。計画的な都市開発が進んだエリアであることを感じさせ、筆者は個人的にこの景色が大好きです。

あるあるその2:「(でも)バンコクの交通渋滞はひどい」

MRT と BTS のおかげで交通網は充実しているのは事実ですが、朝7～9時、17～19 時の出退勤時間帯の交通渋滞は世界でも有数のひどさで、特にスクムビット、シーロム地域ではむごい状況です。

交通渋滞の理由は以下があげられます。解消される日がくるのか疑問ですね。

1) バンコクは人口集中度が高い。

首都バンコクの人口は 635 万人、第二の都市ノンタブリーは 54 万人、タイの人口はバンコクに集中しています。(ちなみにパタヤは 12 万人、チェンマイは 28 万人です。) 他国との比較を以下に示します。

(単位：万人)

国名	人口	都市名	人口	集中度	首都圏人口	集中度
タイ	7,170	バンコク	550	7.7%	1,600	22.3%
インドネシア	28,350	ジャカルタ	1,070	3.8%	3,100	10.9%
マレーシア	3,560	クアランブール	200	5.6%	880	24.7%
フィリピン	11,580	マニラ	200	1.7%	1,348	11.6%
(参考) 日本	12,400	東京	1,427	11.5%	4,434	35.8%

当然、行政はもちろん企業も商業施設も全てバンコクに集中します。バンコク中心部の家賃も高騰しているので、近郊でも MRT と BTS の駅から外れた安価な地域や郊外に住む人々が増え、自動車利用者の数は減りそうにありません。

この自動車利用者が出退勤時間に幹線道路に殺到・集中します。

2) 幹線道路以外が整備されていない。

駐在員の乗る車、タクシーなど、ドライバーはみんなスマホの道路情報アプリをハンドル横におき、マップ上の赤線(渋滞エリア)をみては迂回路を探し出し方向を変えます。バンコクの町はソイ(soi)と呼ばれる小道が幹線道路から奥に奥に広がっており、ビルや商業施設、居住地もソイにそって林立しています。先細り・行き止まりのソイも多く、結局大回りして渋滞する幹線道路に戻る、になることが多いです。渋滞解消に役立つ迂回路が機能しないのです。

3) 自動車、バイクの数が多し。

タイの自動車登録台数に関するデータは見当たりませんが、2024 年の新車販売台数は 150 万台、うち 50 万台が国内販売とされています。タイ人は車好きと言われ、自動車所有がステータスになっている側面もあります。

二輪車は、登録台数約 2,200 万台、普及率は 3 人に 1 台と大変高い水準で、タイ人の移動に欠かせない手段となっています。都市部では「モタサイ」と呼ばれるバイク・タクシーの人气が高く、道路の混雑に拍車をかけています。

〈所感〉

バンコクは基本的に暑い都市なので歩いての移動は 10 分程度、それをこえるとモタサイの出番となります。ソイの多くの場所にモタサイ・ドライバーのたまり場があり、そこに行行って行先を告げ価格交渉となります。価格は普通のタクシー（メーターだと安い）とあまり変わりません。渋滞をぬい細い裏道も走り抜けるので便利で、筆者も数回利用したことがありますが、やはり怖く、足はつっぱり、時に足がつりそうになります。ところが現地の若い女性は涼しい顔をして片手スマホ、横向きに座っていたりします。

慣れるとああなのかも、とも思いますが、その後ろ姿に事故にあわないことを祈ったりしちゃいます。

次回に続きます。