

# 新 アジアの風

県立大地域経済研究所報告

数年ぶりにミャンマーを訪問し、最大都市ヤンゴンの交通で、幾つか気が付く点があった。  
一つ目は聞きしに勝る交通渋滞の悪化だ。ミャンマー国内の自動車の総登録台数は、2010年の33万6千台が15年には71万2千台となり、5年で2倍以上に増えた。加えて現在、ヤンゴン市内では道路の改良工事が盛んに行われており、陸橋の設置などで車

春日 尚雄教授

以上のは、いずれもミャンマーの経済成長を実感させる。ちなみにミャンマーの車は右側通行であり、本来は左ハンドルが正規だが、日本からの中古車が大半であることから、街で見かけるのは圧倒的に右ハンドルである。ミャンマーでは13年から新車の

## ミャンマー交通事情

線が制限され、渋滞をさらに悪化させている。1990年ごろのタイ・バンコクのようなである。

二つ目は車の年式が非常に新しくなっていることだ。こ存じの方も多いと思うが、ミャンマーでは日本からの輸入中古車が多く走っており、以前は「〇〇運輸」「××電気工事」といった看板をそのまま付けている車がたびたび見られた。今回はそのような車を、あまり見かけなかった。

どうやら比較的新しい中古車が日本から輸入されるようになったおかげらしい。

## 日本の路面電車 活躍



今年1月に運行が始まった路面電車＝ミャンマーのヤンゴン・ストランド通り(筆者撮影)

輸入が認められるようになったが、この3年間の新車販売は年間3千〜4千台程度であり、登録台数の98%が依然、輸入中古車である(ミャンマー日本商工会議所)。  
一方、庶民の足は多くの途

上国のようにバスが中心である。最近渋滞を避けるため、バス専用レーンを設ける試みが行われているが、皮肉なことに、これも渋滞悪化の一因となり得る。オートバイはヤンゴン市内では走行が禁止されており、ベトナムでおなじみの風景とは大きく異なる。また意外なことにミャンマ

上では鉄道路線が整備されており、ヤンゴン市外縁には環状線も稼働している。これは長さ約45キロで38駅あり、3時間かけて一周する。その中で、市内の公共交通機関を多様化する試みとして、今年1月から日本の援助で路面電車の運行が開始された。路線はヤンゴン市南部の港湾に沿った約6キロの区間で、現在は1日10便程度のみ運行されている。  
車両は日本の広島電鉄から譲渡されたものであり(銘板を確認すると、その前は廃線された西鉄福岡市電で使われていた)、かなりの年代物ではあるが、まだまだ現役で動けそうだ。車内も広電時代の日本語の表記がそのままになっていることが郷愁を誘い、しばらくはヤンゴンを訪れる日本人の観光スポットになるかもしれない。路線は延長されて環状線と接続される予定であり、渋滞緩和や環境に配慮しながら、ヤンゴンにおける通勤などの足として活用される日が来るかと思われる。