

台湾の二輪車交通事情

知られざるスクーター王国の悩み



元田 良孝

MOTODA Yoshitaka

岩手県立大学
総合政策学部
教授

はじめに

平成 27 年 3 月に約 1 週間、台湾を訪問する機会があり、中華大学、台湾大学、台北市、新北市等、関係機関のヒアリングと現地調査を行い、二輪車（モーターサイクル）と自転車の交通を調査してきたので報告する。

国連は 2011 年から 2020 年を「交通安全のための行動の 10 年」と位置付けて交通安全対策に乗り出しており、大きな問題の一つとして、二輪車と三輪車の事故を挙げている。このうち、二輪車は、経済的な移動手段として全世界で用いられているが、事故に対する防備が脆弱で重大事故に繋がることが多い。台湾は先進国並みの経済水準を有するが、移動手段については、例外的に二輪車が多く、課題も少なくないと考えられる。

本稿では、主に台北市の状況を述べるが、台湾全土にも共通する問題を含んでいる。なお、日本では自動二輪車、原動機付自転車を含め、エンジン付きの二輪車を「バイク」と総称するが、バイク（Bike）の本来の意味は自転車である。オートバイ（Auto Bike）を簡略化してバイクと呼ばれるようになったと思われるが、本稿においては、単に「二輪車」と呼ぶこととする。

1. 二輪車交通の現状

二輪車はモビリティが乗用車とほぼ同じである上、安価で維持費も安く駐車場もほとんど不要と移動手段として手軽である。このため、開発途上国ではよく利用されるが、経済が発展すると自動車に移行する過度的な交通機関として位置付けられている。日本でも昭和 20 年代から 40 年代にかけて、経済発展に伴い、徒歩・公共交通から自転車、自転車から二輪車、二輪車から軽自動車、軽自動車から普通自動車へという移動手段の「進化」が見られた。

ところが、台湾は 1 人当たり国内総生産（GDP）が 2 万ドル超と先進国並みであるにもかかわらず、いまだに

大量の二輪車交通を有している。例えば、2014 年の台北市の車の保有台数 768,100 に対し、二輪車は 1,034,810 台と車よりも多い。国別の単位人口当たりの二輪車保有台数を比べてみても、二輪車が多いといわれるベトナムを上回っているほどである（図-1）。

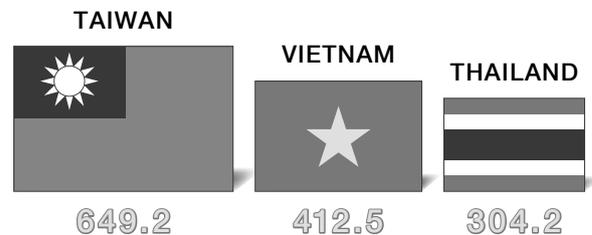


図-1 人口 10 万人当たりの二輪車保有台数
(2012 年、台湾大学資料から抜粋)

台湾の主要各都市の交通機関分担率を見ると、台北市の二輪車交通のシェアは 27% であるが、高雄市、台南市では 60% を超えている（図-2）。台北市、新北市は地下鉄やバス等の公共交通が発達しており、二輪車の比率が比較的低いのにに対し、ほかの都市は公共交通が発達していないためである。このように、台湾は世界一の二輪車大国といっても過言ではない。

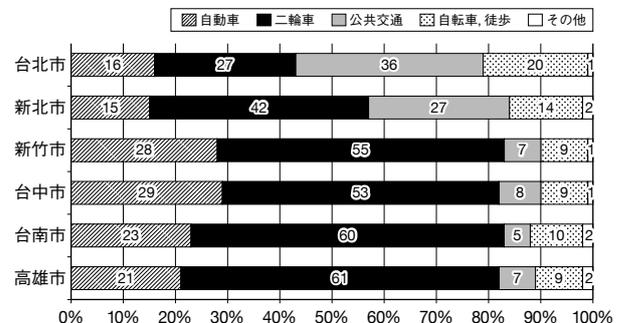


図-2 都市別交通機関分担
(2012 年、台湾大学資料より作成)

台湾では、通勤時に^{おびただ}夥しい数の二輪車交通に出会う（写真-1）。二輪車といっても腰掛けて乗るスクーター

タイプで、排気量が50ccを超えるものがほとんどである。台湾大学によれば、国民が二輪車を好む理由は、安価であること、車検もなく維持管理費が安い上、駐車のためのコストや駐車場を探す手間がかからないこと、平均通勤時間が10分から20分と近距離が多く二輪車に適していること、等である。自動車を保有しても二輪車は手放さない家庭も多いという。

確かに、駐車場に苦労しないことは都市では大きなメリットだが、歩道等どこにでも駐車するので歩行者の障害となり、景観的にも見苦しい(写真-2)。さらに、次章に示す通り、交通安全の問題は深刻である。



写真-1 台北大橋の朝の通勤風景



写真-2 二輪車の駐輪風景(台北市内)

2. 二輪車の事故と安全対策

二輪車の最も大きな問題は交通事故である。台北市の2014年の交通事故死者数は83人(24時間死者)である。人口10万人当たり死者数で比較すると、台北市の3.09に対して日本は3.23と台北市の方がやや低い。しかし、台北市では二輪車乗車中の死者が54%と大きなシェアを占める。参考までに、日本の2014年の交通事故死者のうち二輪車乗車中は17%である。

また、二輪車事故では若者が犠牲になることが問題である。このため、次に示す対策がとられてきた。

(1) ヘルメット着用

二輪車の安全対策として、1994年に台北市でヘルメットの着用が義務付けられ、着用率が21%から79%に上がると事故死者数は56%減少した。1997年には国の法律でヘルメット着用が義務付けられ、1998年から2008年までの10年間で死者は50.2%減少した。

(2) 二段階左折

右側通行の台湾では、日本の右折に相当する左折時に、直進する自動車との事故が多かった。そこで、2000年に台北市で二段階左折を導入したところ事故が40%削減できたため、中央政府は2001年に片側3車線以上の交差点で義務付けた。その結果、全国的に事故が減少した。二段階左折のため、交差点内には左折待機用の二輪車スペースが設けられている(写真-3)。



写真-3 二段階左折待機用スペース(台北駅付近)

(3) 二輪車停車ゾーン

交差点で自動車の停止線の前に二輪車の停車ゾーンを設け、青信号で発進する時に自動車と二輪車が錯綜しないようにしている(写真-4)。日本の原付の二段階停止線と同様の機能を有する施設である。欧米では自転車について同様の施設が設けられており、バイクボックス、サイクルボックスと呼ばれている。



写真-4 二輪車停車ゾーン(台北市羅斯福路)

(4) 二輪車専用レーン

台北市内には自動車と二輪車を分離する二輪車専用レーンがある(写真-5, 6)。ただし、橋の上や幹線道路の一部等に限られているため、それほどの延長はない。自転車専用レーンは欧米を中心に世界的に見受けるが、二輪車専用レーンは一般的ではない。筆者の知る限りでは、ほかにマレーシアに例がある程度である。



写真-5 二輪車専用レーン(台北市承德路)



写真-6 低速車両用レーン(台北市承德路)

(5) TDM 施策

台北市は、二輪車のこれ以上の増加は好ましくないと考えているが、多くのユーザーがいる二輪車には政治的な力があり、増税等の直接的な対策がとりにくいという。このため、上記のハード的な対策のほか、次のような交通マネジメント(TDM)対策を実施している。

一つは、公共交通や自転車への転換である。台北市は、グリーントランスポーターションと呼ばれる環境負荷の少ない交通を目指しており、公共交通、自転車、徒歩による移動を推奨している。1988年に建設を開始した、MRT(捷運)と呼ばれる地下鉄は、現在、8路線116駅、路線延長は130kmである(図-3)。1日約196万人を運んでおり、新路線も建設中である。

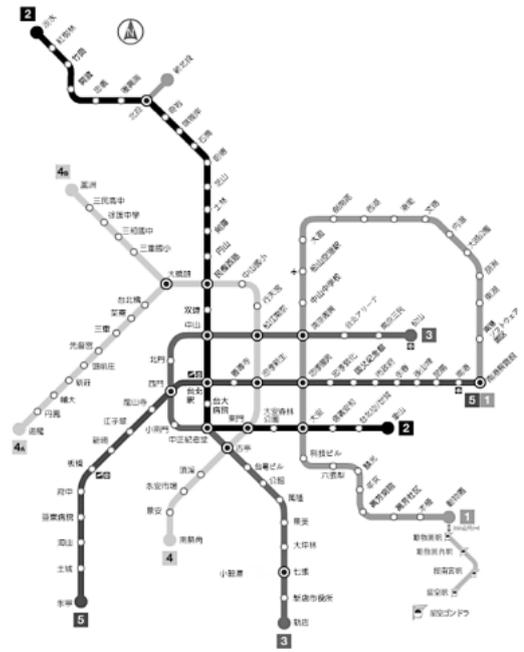


図-3 台北市地下鉄路線図
(台北市政府観光伝播局ホームページから)

また、自転車は、走行インフラ整備のほか、次章で述べるように、貸自転車システムを普及させている。

もう一つの対策は、二輪車の駐車課金である。二輪車が台湾で好まれる一つの理由に駐車料金が無料であることが挙げられる。このため、都市内で路上駐車する二輪車から駐車料金を徴収し、料金抵抗を設けることで利用を抑制しようとしている。

3. 自転車の振興策

先述したように、台北市では、二輪車交通のシェアを減少させるため、自転車の振興を図っている。これは2014年11月に初当選した柯文哲・台北市長の公約で、現在5%の自転車の交通機関分担率を2020年までに12%まで増やすこととしている。

自転車は法規上、車道を走ることになっているが、日本と同様、標識で許可された歩道は通行できる。今回の短い滞在中の観測だったが、自転車はほとんどが歩道を走っており、日本と同様の状況である。歩道上は歩行者優先(行人優先)であるが、これも日本と同様、守られていないようである。そこで、台北市では2015年に歩行者自転車分離計画を作成し、南北、東西の主要各3路線で計約37kmの専用走行空間を完成させた。

ただし、台北市の自転車道は、そのほとんどが歩道上での分離を図るものである(写真-7)。

車道上の自転車レーンがあまり用いられない理由は、筆者の推測では、二輪車と自転車は走行空間が競合して



写真-7 歩道上の自転車道（台北市南京東路五段）

おり、しかも、二輪車が大量であるために自転車専用の走行空間を維持することが難しいためと考えられる。

そのほか、自転車の車道通行のために速度制限も行われている。一般道路の幹線の場合、制限速度は時速50kmであるが、狭い道路はこれを時速30kmとし、自転車の車道通行を容易にさせている。

台北市では2009年から、YouBikeと呼ばれる貸自転車システムを実施している。これは台湾の世界的自転車メーカー、ジャイアント社の子会社が運営しているもので、インフラに公共の補助がある。現在、台北市内には、約500mに1カ所の割合で計196カ所の無人ステーションがあり、全部で6,400台の自転車を配備し、24時間運用をしている（写真-8）。



写真-8 YouBike ステーション（台北市役所）

YouBikeは、ジャイアント社がパリの貸自転車システム、Velib'を調査して構築したため、両者はよく似ている。短時間の利用料金は安く、長時間の利用は高く設定して回転をよくしている。1台当たりの1日の利用回数は、発足当初は0.5回と低調だったが、現在では11.2

回とかなり増加している。

台北市に隣接する新北市でも、台北市と同様、自転車交通の振興を図っており、約410kmの自転車走行空間を有している。自転車道は、主にレクリエーション用に河川敷等につくられるもの（遊憩型）が約350km、生活交通に用いられるもの（運輸型）が約60kmである。新北市では、現在76ステーション、2,000台の独自の貸自転車システムを運営しているが、市民からは台北市のYouBikeとの互換性を望む声が多い。そのため、2016年から二つのシステムを統合し、300ステーション、8,000台のシステムに移行する予定である。

おわりに

短い滞在であったが、今回、台湾が二輪車大国であることは十分実感できた。朝のラッシュアワーで台北大橋東端のランプを埋め尽くしながら一斉に降りてくるスクーターの群れは圧巻である。また、店やオフィスの前に所狭しと駐車するので、さながら町中がオートバイ屋になったような眺めである。ただ、政府からは二輪車の利用について肯定的な意見は聞かれない。事故を考えると減らしたいが、国民の意向でなかなか進まないというジレンマに陥っているようにも思える。

本題から離れるが、大陸では漢字を省略した簡体字なのに対し、台湾では日本と似た繁体字が用いられており、中国語でも意味を推測することができる。同じことは台湾人が来日した時にもいえるようで、両国の交流に役立っていると思う。優先席は「博愛座」、高齢者は「長者」というのは、中国語の方が適切な気がする。

最後に、今回の調査で協力して頂いた中華大学の張馨文・准教授及び台湾関係者の方々に感謝する。

参考文献

- 1) 日本自動車工業会二輪車特別委員会：台北市二輪車駐車環境レポート、2007年3月

補注

文中の数値等は、以下のヒアリングを参考にした。

- ・中華大学、平成27年3月9日
- ・台北市交通局、平成27年3月10日
- ・新北市交通局、平成27年3月10日
- ・ジャイアントセールス社、平成27年3月10日
- ・台湾大学、平成27年3月11日
- ・台湾自転車楽活協会、平成27年3月12日