

ベトナム社会におけるオートバイ普及による影響と課題

鍛 冶 博 之

前稿（『社会科学』第48巻第1号（同志社大学人文科学研究所，2018年5月刊行））では，発展途上国を対象とする商品史研究の一例として，1990年代よりベトナムで急速に普及し今日もなお生活者の不可欠な生活必需品として位置付けられるオートバイに注目し，オートバイが1990年代以降に急速に普及した経緯と背景を明らかにした。本稿はそれの続編に該当する。本稿では，第1章と第2章でベトナム社会におけるオートバイが交通・生活・社会などにもたらした影響を整理し，ランドマーク商品と位置づけられるか否かを検討する。第3章ではベトナム社会に到来しつつある「自動車社会」の現状をオートバイの観点から考察する。結論として，①ベトナム社会におけるオートバイはランドマーク商品として位置づけられる可能性が高いこと，②オートバイの普及がベトナムにおける「自動車社会」の到来を抑制していること，以上を示したい。

は じ め に

鍛冶（2018）では発展途上国を対象とする商品史¹⁾研究の一例として²⁾，1980年代後半よりベトナム社会主義共和国（以下，ベトナムと表記）で急速に普及し，2010年代においても生活者の不可欠な生活必需品として位置付けられるオートバイに注目し，オートバイが1980年代後半以降に急速に普及した経緯と背景を明らかにした。しかし鍛冶（2018）では，商品史研究で本来取り上げられるべき「影響に関する考察」（すなわちオートバイがベトナムの生活者や社会に及ぼした影響や課題に関する考察）については展開できていない。

本稿では鍛冶（2018）に引き続き，発展途上国を対象とする商品史研究の一例としてベトナム社会におけるオートバイに注目した考察を行う。第1章では，1990年代以降に急速な普及と定着を実現したオートバイがベトナム社会に及ぼした影響に関して，特にプラス面に注目して考察する。第2章では，オートバイの普及がもたらしたさまざまな

課題（つまりマイナス面）について考察する。第1章と第2章での考察を通して、オートバイがベトナム社会におけるランドマーク商品³⁾である可能性が高いことを明らかにしたい。第3章では、ベトナム社会が将来的に「自動車社会」に本格移行する可能性について、オートバイの普及実態に着目し考察を加える。

ベトナム社会におけるオートバイの実態を調査した先行研究や著書は数多く見られるが、それが及ぼした多面的影響と意味を全体的観点から考察した研究は少なく⁴⁾、その点に本稿での研究意義がある。確かに本稿1で列举するように、オートバイをめぐる「個別の影響」に関し言及した書籍はいくつか見られるが、それらを統合的に考察しオートバイの観点からベトナム社会の実態と課題の解明を目指した研究は少ないと思われる。また鍛冶（2018）と本稿は、従来の商品史で十分考察されてこなかった海外諸国に注目した「外国商品史」の展開を試みている点においても意義を見出せよう⁵⁾。

1 影 響

本章では、1990年代以降におけるオートバイの急速な普及と定着が、ベトナムの生活者の日常生活や交通にどのような影響を及ぼしたのかについて、特にプラス面に注目して考察する。

1.1 移動手段としての定着と必需化

オートバイの出現がベトナム社会にもたらした第1の影響は、オートバイが日常生活における手軽な移動手段として定着し必需化したことである。

生活者は交通手段としてオートバイを利用することで、日常生活の移動に要する所要時間を大きく短縮できるようになった。また移動可能な距離と空間が拡張されたことで、日常生活圏の拡大にも貢献した。さらに徒歩や自転車の利用とは異なり、オートバイの駆動力は生活者自身の運動ではなくエンジンであるため、移動に要する生活者自身の身体的負担が大きく軽減された。運転者自身の運動をそれほど要さずに長距離を短時間で移動できるオートバイは、50cc以下であれば車種によっては運転免許を必要としないことも作用し、ベトナムでの日常生活にとって必要不可欠な商品として位置づけられている。

矢島・窪田（1994）によると1990年代前半には既に、オートバイはベトナムの生活者にとってはなくてはならない交通手段となり、アオザイを着た女子学生の通学、家族で

出掛ける憩いのひととき、そして通勤や恋人とのデートにも必須の乗物となっていたと指摘する⁶⁾。さらに小野（1995）は1990年代前半のホーチミン市の事情について、「自動車はまだ一般市民には相当高価な中で、若者だけでなく、一般市民にとってオートバイは最も便利な交通手段である。ホーチミン市はハノイより街の規模が大きく、場所によって自転車では時間がかかってしまうことが多いが、オートバイならスピーディーに移動でき、なおかつ小さな通りでもすいすいと入っていくことができるので、きわめて便利である」⁷⁾と述べ、オートバイの利便性を強調した。こうして1990年代以降、ベトナムでは主要交通手段としてオートバイが利用される社会（つまり「オートバイ社会」）が形成され、それは2010年代現在でも変化していない。

1.2 ベトナム社会の新たなレジャーとしての定着

第2に、ベトナム社会の新たなレジャー活動としてオートバイが定着したことである。

オートバイはベトナムに限らず世界各国で、日常生活における移動手段としての役割を果たす交通手段であるが、同時にそれに乗車し街中を疾走することを目的として利用する場合には、レジャー活動の一手段としても機能する。ベトナムではオートバイの普及が進展することで、オートバイに乗車すること自体をレジャー活動として楽しむ生活が一般化するようになった。

この点に関して、オートバイが普及し始めた1990年代前半のホーチミン市の様子を記述した三名の指摘を紹介しておく。まず服部（1995）は、「週末のホーチミン市の道路は自転車、バイクの大群に占領される。（省略）週末になるとただただ市内をぐるぐると回り続けるバイクの大群に中心街の道路が占拠されるのだ。疲れると、道ばたでひと休みするが、あとは一晩中ひたすら乗り回す。若い男女の二人乗りが多いが女性同士の二人乗りも少なくない。精いっぱいのおしゃれをして、ファッションお披露目の場の感なきにしもあらず、暴走族といった雰囲気にはほど遠い。ファジー感覚の運転で信号がなくてもなんとなく流れていく」⁸⁾と指摘する。小野（1995）は、ホーチミン市では特に若年層を中心にオートバイを乗り回すことが最大の娯楽となっている。親族や友人を訪問するといった明確な目的があってオートバイに乗車するだけでなく、オートバイを乗り回すこと自体が娯楽となっている。また家の中は暑く、オートバイを運転している方が涼しいという理由もあるようだ⁹⁾と指摘する。同様に中野（1998）は、「ホーチミン市やハノイの若者たちが、特に目的もないのに街中をぐるぐるとオートバイを乗り回している光景は、現地に行った人なら誰でも見たことがあるだろう。まだまだ娯楽が少ないベト

ナムの青年たちにとって、オートバイはレクリエーションに欠かせない道具である。週末ともなれば、カップルを乗せたオートバイの列が途切れることがない」¹⁰⁾と指摘する。これらの指摘から、ベトナムでは1990年代には既にオートバイが生活者のレジャー活動の重要な手段として活用されていたことが窺える。そしてオートバイをレジャー活動の一手段として利用する日常生活が今日まで継続されている。

1.3 日常生活空間と公共空間との分離促進

第3に、日常生活空間と公共道路との分離を促進したことである。

オートバイが本格的に普及する1990年代以前のベトナムでは、道路を生活者の生活空間の一部として利用される傾向が、今日以上に見られた。例えば、道路に机や椅子を出して家族が食事する、露店が並び商品販売がなされる、子供の遊戯空間となるなど、日常生活と商業活動が住居をはみ出して道路上で展開される光景がしばしば目撃された。この点に関して中野(1998)は、オートバイや自動車が普及する以前の道路が、子供にとっては当たり前遊び場であり、大人にとっては家の延長だったと指摘している¹¹⁾。しかし1980年代後半から市中を走行するオートバイ台数が徐々に増加し、道路上をオートバイが縦横無尽に走行するようになると、道路は高速移動する大量のオートバイが占拠する危険な空間へと変貌した。その結果、道路上で見られた上記の光景は徐々に見られなくなり、日常生活空間と公共空間の分離が進行するようになった。

とはいえ、道路が生活空間の一部として利用される光景は、1990年代以降も今日に至るまで目撃される。この点について中野(1998)は1990年代半ばの様子について、「フランス植民地時代に作られた都市の歩道は、住民にとっては生活の場そのものである。テーブルと椅子を並べて食堂になっていたり、オートバイや自転車の駐輪場や洗車場になっていたり、自転車の修理屋が作業をしていたり、物売りが籠を広げていたりで、真っすぐ歩けることはまずない。ハノイでは、歩道の下に水道がきており、歩道の四角い穴から家庭用水を汲み上げている。従って、歩道は洗濯の場でもある。ただ人が歩くだけというような、無駄な空間の使い方はしていない」¹²⁾と述べており、1990年代にも日常生活空間としての道路の機能が残存していたことが窺われた。

そして同様の傾向は2000年代にも見られた。例えば2007年時点のホーチミン市の様子について東村(2007)は、「ホーチミンには、テラスと言えば聞こえが良いが店内から溢れた歩道上の大衆食堂がたくさんある。中には、壁に鏡を置いて床屋を営んでいる光景も見られる。その他、屋台ではフランスパンに具を挟んだ『パインミー』(3,000ドン)

や米粉を使った麺『PHO フォー』の店はいたるところにある。朝食をこの歩道食堂でとっている人が多いのに気付く。宝くじの売店もある」¹³⁾と指摘した。同様の光景は2004年9月に筆者がベトナムを訪問した際にホーチミン市だけでなくハノイやホイアンでも目撃している¹⁴⁾。

このようにベトナムに敷設された道路網は、オートバイや自動車が普及するようになった今日でも、単なる交通空間ではなく生活空間としての機能も残存させ、さらには労働空間やレジャー空間としての役割も担い続けていると言える。1995年に交通法である「政令36」が施行され、道路環境の整備が進められたにもかかわらず十分な成果を上げることができなかった背景には、上記のような日常生活と道路との密接な関係が背景にある。とはいえ上述の通り、1990年代以降は徐々にではあるが、オートバイと自動車の普及はこうしたベトナム特有の道路事情を変容させつつあり、道路が交通空間としてのみの役割に特化しつつある状況をもたらしている。

1.4 オートバイの製造販売に関連した諸企業の登場

第4に、オートバイの製造販売に関連した諸企業を登場させることに貢献したことがある。

ベトナム国内に流通するオートバイの多くは、1990年代以前はラオス経由で輸入されるタイ製の完成車を中心であったが、1997年にベトナム国内産業の保護を理由に完成車の輸入が禁止された結果、ベトナムへのオートバイ供給は1990年代に相次いでベトナムに進出した日本・中国・韓国・台湾などのアジア諸地域の外資系企業と、海外から組み立て部品を輸入しそれを組み立て販売する国内メーカーに限定された。日本企業の進出は1990年代半ばからであり、1996年にはスズキが進出、1997年にはホンダが再進出¹⁵⁾、1998年にはヤマハが進出した¹⁶⁾。これは1990年代に日本経済が平成デフレ不況に見舞われ、日本企業の多くが海外市場を求めている時期と符合する。いずれにせよ、1990年代以降のオートバイの急速な普及の背景にはオートバイの大量生産体制が整備されたことが挙げられ、その結果としてオートバイ関連の国内メーカーの成長と外資系企業のベトナム進出を加速させ、ベトナムのオートバイ産業の活性化に一定の貢献をしたと言える。

1.5 交通環境の整備促進

第5に、ベトナムの交通環境整備を促進させる契機となったことである。

後述するが、オートバイの急速な普及と生活への定着は、環境問題や健康問題などさ

まざまな課題を露呈させた。そのためベトナム政府は1980年代以降、オートバイが社会にもたらすマイナスの影響を改善する諸政策を打ち出し、対策に乗り出すようになった。すなわちオートバイの普及は、ベトナムではほとんど対策が講じられてこなかった交通に関する諸環境を整備する契機となったのである。ベトナムで今日も展開される鉄道・路線バス・公共交通機関の整備、舗装化を含めた道路網の拡張と整備、制度面の交通慣習の是正といった動きはその一例である。

1.6 新たな交通サービスの出現

第6に、ベトナム（特に都市部）に新たな交通サービスを生み出す契機となったことである。

一例として「セ・オム」と呼ばれるオートバイタクシーの登場が挙げられる。矢島・窪田（1994）によると、オートバイが本格的に普及し始めた1990年代前半期には、四輪乗用車のタクシーの台数が少なく乗車賃も高額だったことから、それは生活者には利用しづらい交通サービスであった。その一方で、バイクタクシーやシクロは街中を常時走行し安価だったことを背景に利用されやすかったという¹⁷⁾。鍛冶（2018）4.5で述べたように、ベトナムの生活者は熱帯の厳しい気候条件に晒されながら生活しているため、酷暑や豪雨のなかを徒歩で移動する習慣が乏しく、そのことが自転車やオートバイの普及を支える一因となっている。そうしたなかで登場した「シクロ」（三輪自転車の人力車型タクシー）やセ・オムの存在は重要であり、特に積極的な自転車およびオートバイの利用が困難な高齢者や身体障害者には重宝されている。しかし、昨今では自転車からオートバイへと主要移動手段が移行するのに合わせ、タクシーサービスもシクロからセ・オムに交代しつつある。なお、セ・オムやシクロの操縦を担うタクシードライバー業務は、都市部の貧困層や農村部からの出稼ぎ労働者にとって貴重な就業機会ともなっており、これらは雇用創出の役割も果たしている。

以上、本稿1.1～1.6で見たように、オートバイの普及はベトナム社会に属する生活者の移動手段を大きく向上させただけでなく、オートバイ乗車という形態の新たなレジャーを提供した。また道路という空間に対する認識や位置づけにも変容をもたらした。オートバイの製造販売をめぐることは、それに関連した企業の登場を促進したことでオートバイ産業の拡大発展を促し、ベトナム国内の交通環境の整備や交通サービスの誕生を促すことにもなった。

2 課 題

一方で、オートバイの普及はベトナムの交通環境などにさまざまな課題（つまりマイナスの影響）も突きつけることとなった。本章ではこの点に関して8点列挙して考察を加える。

2.1 交通事故の多発

第1に、ベトナム国内では都市部を中心にオートバイが絡む交通事故が多発するようになったことである。

2.1.1 1990年代と2000年代の実態

オートバイの普及はその交通量の増加も意味する。ベトナムでは道路上でのオートバイの過剰走行が著しく、交通事故の増加に拍車をかけている。さらに交通ルールの順守が徹底されないために、危険運転が横行するようにもなった。その最たるものが本稿2.7で後述する暴走族の出現であり、無謀運転の増加も交通事故を多発させる一因となっている。2000年代前半時点で、交通事故の60%はオートバイが引き起こしていたとも言われる¹⁸⁾。

オートバイの普及に合わせ、交通事故による年間死者数は増加傾向にある。オートバイが普及し始めた1990年には約2,200人だったが、1993年から1997年には年間平均約5,500人、1998年から2000年には年間平均約7,100人まで達し、2001年には年間1万550人が交通事故で亡くなり、10,000人を突破した。これを受けベトナム政府は防止策として、2002年にオートバイ部品の輸入制限を加え（2003年廃止）、2003年にはオートバイの登録制度を設けた。さらに特にオートバイ利用者の多いハノイやホーチミン市では、本格的に公共交通機関の充実に取り組み始めた。それでも2002年の交通事故者数は1万3,800人に達したことから更なる対策を進め、オートバイ保有台数の縮小、オートバイの登録の制限、オートバイの保険への加入要請、交通法規違反者への取り締まりと罰則強化、老朽化した交通手段の走行禁止、公共交通網の充実などを展開した¹⁹⁾。こうした対策にもかかわらず、オートバイによる交通事故は後を絶たない。澤（2012）によると、2009年時点のホーチミン市での交通事故状況を見ると、全交通事故のうち69.7%にオートバイが関連し、そのうちオートバイ同士の衝突事故が80.3%を占めた。また死者数の割合はオートバイ乗車・乗用中が69.6%、負傷者の割合は全体の75.1%を占めたという²⁰⁾。

佐々木（2015）によると、2014年にはバイクの登録台数が3,900万台を超え、総人口約9,000万人のうち40%以上がオートバイを保有するようになる一方で、年間25,000件の交通事故が発生して約9,000人が死亡し、そのうちの60～70%がオートバイ絡みの死亡事故だったと指摘している²¹⁾。

頻発する交通事故に対し、ベトナム政府は1990年代より本格的な対策を講じるようになった。例えば、ベトナムがASEANに加入した1995年には交通法として「政令36」が施行され、生活者の交通ルールの順守と交通環境の整備が進められた。これが施行される以前のベトナムには、公的な交通ルールは存在しないに等しかった。この法令が施行された直後（一年近く）は一定の効果を発揮した。例えばハノイでは、看板や天幕の撤去、露天商の排除、警察による道路にはみ出した店舗や階段の撤去が進み、道路の拡張や整備が進められた。主要都市では車線の分断、一方通行規制の強化、信号機や蛍光標識の増設が進んだ²²⁾。しかしその後は十分な成果を上げることができず、頻発する交通事故の抜本的解決には現時点でも至っていない。その背景には、生活者はこれまでの日常生活で蓄積した慣習的ルールに従って運転する傾向が強いこと、また交通法を生活者に周知徹底させる手段が不十分であったことが挙げられる。2008年にはガソリン代の急騰対策と交通事故の防止対策のために、高校生のオートバイを利用した通学が禁止された。その代用として一時期は電動自転車がブームになったが、電動自転車が生活者全体に行き渡ることはなく限定的なブームで収束した²³⁾。

2.1.2 背景

では、なぜ交通事故が増加したのか。その背景について5点を挙げて考察したい。

第1に、無免許運転者が多いことである。先述の通り、ベトナムでは排気量50ccまでのオートバイであれば無免許で運転できるが、逆に言うと、それは当然それ以上の車種のオートバイを運転するには運転免許が必要であることを意味する。しかし実際には、50cc以上のオートバイの無免許運転が横行している。国営紙によると2002年10月時点で、オートバイ所有者のうち正規の免許を持っているのは約40%に過ぎず、残り約60%にあたる約500万台が無免許ドライバーによる運転であると報じた²⁴⁾。

第2に、運転者の運転技術が未熟なことである。特に若年層にその傾向が見られる。ベトナム社会では、オートバイの運転は日本人にとっての「自転車を運転する」感覚で運転される傾向にある。先述のようにオートバイは車種によっては無免許でも運転できるため、ドライバーの中には危険意識が希薄なまま運転してしまう場合が多い。そのこと

が、多人数が一台のオートバイに乗車し、バックミラーを取り外すなどして使用できないようにする、といった違反運転の横行に繋がっている。こうした無免許ドライバーによる未熟で自己中心的な運転が交通事故を誘発している。

第3に、道路や信号をはじめとする交通インフラが十分に整備されていないことである。ベトナムの交通事情について松江（1999）は、ベトナム社会の交通インフラが整備されにくい背景として次のように説明する。ベトナム戦争によって甚大な破壊を受けた交通基盤は、終戦後は一時しのぎの補修を施すことで利用され続けてきた。こうした交通インフラの危機的状況にもかかわらず、中央指令型の計画経済により運輸省と傘下の公社が行政と建設サービスを一元管理してきたため、競争原理が働かず、きわめて非効率的な管理と運営が行われてきたことが、交通インフラの未整備な状態が改善されない背景にあると指摘する²⁵⁾。現在のベトナムにも、舗装が十分でない道路が数多く存在する。

第4に、オートバイ運転において安全性が軽視されがちであることである。例えば、一台のオートバイに複数人が乗車する過剰乗車（三人乗りや四人乗り、もしくはそれ以上の乗車人数）、貨物の過剰積載、運転者のヘルメットの未着用、バックミラーの取り外し、信号無視、車間距離を考慮しない走行などが平然と行われている。以下では、ヘルメットの未着用、サイドミラーの未装着、信号無視の三項目について言及する。

ヘルメットについてであるが、先述の通り、オートバイの普及はオートバイ乗車中の交通事故を増加させてきた。2000年から2001年にかけては、幹線道路や交通量の多い一部の道路ではオートバイ乗車時のヘルメットの着用が義務化され、違反者には罰金を科す措置が取られたものの、ヘルメット着用が徹底されたわけではなかった。背景には着用時の不快感（視界が狭まるためかえって危険である、外の音が聞き取りにくい、高温な気候下での重量感のあるヘルメットの着用は暑苦しい、見た目にかっこ良くないなど）が挙げられる。

こうしたヘルメットの未着用の問題を解決するため、2007年にはオートバイ乗車時には例外なくヘルメットの着用が義務化された。2007年に至るまで、ベトナムにおけるヘルメット着用の義務化は長年の課題であった。ハノイではオートバイの普及に伴い、1994年夏期よりオートバイ乗車時のヘルメット義務化を決定したものの、費用負担の面から生活者の猛反対を受け、義務化を延期している²⁶⁾。しかしその後も2001年から2007年にかけて毎年11,000人から13,000人が交通事故で死亡し、そのうち80%はオートバイが絡んでいたにもかかわらず、事故発生時のヘルメット着用率は1.4%に過ぎなかった。政

府は1990年代以降、何度もヘルメット着用の義務化を試みたものの、生活者からは「暑い」「恰好悪い」などと反発を受け骨抜きにされてきた²⁷⁾。しかし2007年12月15日に全国一斉にヘルメット着用が義務化されて以降、交通ルールが無視されがちなベトナムにあって、ヘルメット着用に関してはかなり遵守されるようになった。その背景には、違反者には高額な罰金が科されること、また違反者はオートバイを60日～90日間にわたって没収され使用できなくなること、交通事故者の増加とそれに関するメディア報道が頻繁になされ、ベトナム国民の意識に交通事故に対する危機管理意識が高まってきたことが挙げられる。とはいえ、今なおヘルメットを未着用のまま運転する生活者は多い。

一方で、ヘルメットの品質にも問題があるとの指摘が見られる。2013年5月時点で、ハノイで販売されるバイク用ヘルメットの80%が国の安全基準を満たしておらず、他の都市でも同様の状況が見られることが、世界保健機関（WHO）などの調査で判明している。具体的には、粗悪なヘルメットの強度不足が挙げられる。プラスチックが薄く、落下させると容易に割れてしまう場合があるという。また女性の場合には、結んだ髪を邪魔しないように後方部分をアーチ状にくり抜かれているものも散見された。ベトナム政府は同年4月より粗悪品の取締りと補助金による正規品への買替えを促進する取組みを始めた²⁸⁾。

サイドミラーについては、オートバイに設置されるはずのサイドミラーは互いのドライバーが急接近して運転することが多いため、危険で邪魔なために取り外してしまう、折り畳んでしまう、もしくは一方のミラーだけを出して使用する、というケースが多い。

信号機の無視について、中野（1998）によると、ハノイで信号機が見掛けられるようになるのは1990年前後からだが、その時点では信号自体が灯火されていなかったという。信号機が本格的に機能し始めるのは1992年前後からであるが、その当時は朝夕のラッシュ時に点灯していた程度で、交通整理の警官がいない時にはドライバーはほとんど信号を無視して運転した。1990年代中頃になると自動車とオートバイが赤信号を厳守するようになってきたが、農村から行商に出てくる生活者の多くは信号を無視し平然と歩いていた。また同時期には地方都市にも信号機が設置されるようになったが、ほとんど可動していないために誰も信号を守っていなかったという²⁹⁾。今日では信号機は日常生活圏内でしばしば目撃され、ベトナム政府による罰金を伴った交通法規の徹底遵守の方針が打ち出されていることもあり、信号機の指示に従った交通が実施されつつあるが、それでも信号無視・飲酒運転・携帯電話を操作しながらの片手運転は後を絶たない。

第5に、ベトナム人の気質である。澤（2014）によると、ベトナム人は基本的に管理

や規制を加えられなければ自由かつ好き勝手に行動してしまうという気質があるという。その背景として、ベトナム社会が家族を中心とするムラ社会であることが挙げられ、家族間での制度やルールには従順であるが、個人の社会的責任や共通の社会的規範に対する意識が比較的稀薄であるという³⁰⁾。こうしたことから、オートバイの運転に際しても、交通ルールを無視した自分本位の運転に徹してしまうことが多いと考えられる。

2.2 交通渋滞の慢性的発生

オートバイの普及がベトナム社会に与えた第2のマイナスの影響は、ベトナムの主要都市を中心に交通渋滞が慢性的に発生するようになったことである。この問題は、昨今ではオートバイだけでなく自動車の普及によっても加速的に進行しつつある。

1990年代以降、ハノイやホーチミン市といった都市部ではオートバイや自動車による慢性的な交通渋滞が毎日のように発生し、今日でさえ改善される兆候は見られない。この背景には、①都市部ではオートバイが交通インフラの許容量を超えて過剰供給されてしまったこと、②舗装や拡張を含めた道路整備が進んでいないこと、③都市部では再開発の進行に合わせて各所で交通規制がなされていること、④運転者が交通ルールを順守せず自分本位の運転をすること、⑤交通事故が頻発するために各所で交通規制が敷かれることで円滑な交通ができないこと、以上が挙げられる。

坪井（2008）は、ベトナム社会の産業インフラの未整備の事例として交通渋滞問題を取り上げ、2000年代にはさらにオートバイに代わって自動車が普及し始めたために交通渋滞が悪化していると指摘した。さらに、従来はバイクで通勤や通学をしていた生活者が、所得の増加に合わせてバイクから自家用自動車に交通手段を切り替えつつあり、結果として道路に自動車が溢れるようになっている。ハノイでもホーチミン市でも交通渋滞は悪化し、月ごとに交通渋滞を原因とする待機時間が極端に長くなっているという。ハノイの場合、旧市街には自動車を通ることを想定しない古い時代に建設された生活道路が多く、街並みも隙間がないほどに詰まっていて道路幅も狭い。フランスによる植民地時代に市街の一部は都市改造され道路も拡張されたが、一世紀以上も経過した今では自動車数と比較しても道路は狭小すぎるため、街中では徒歩10分の距離が自動車で30分以上要する事態も発生している。またホーチミン市の場合、交通渋滞に関してはハノイと大差はなく交通事故も増加している、と両都市の特徴を指摘した³¹⁾。

澤（2012）は、2009年時点のハノイとホーチミン市の状況を概観し、交通渋滞が発生する原因を考察した。まずハノイの場合、都市に占める道路面積の割合は世界主要都市

が12～25%であるのに対して、ハノイでは6.8%しかない。かつハノイの交通需要のうち公共交通機関が占める割合が20%しかなく、残りの80%をオートバイや自動車などの私的交通手段に依存しているために道路交通渋滞が発生しやすいという。またハノイの道路1kmあたりの車両密度は、自動車が500台、オートバイが5,500台で、この数値には市街地外からの流入車両は含まれていないため、実際の車両密度はもっと高くなるという。ホーチミン市の場合も、生活者が日常生活で多用する交通手段は自転車とオートバイであり、バスの輸送分担率は6%以下と著しく低いことから、今後はますます深刻な交通渋滞や交通公害が発生する可能性を示唆している³²⁾。

北嶋(2010)は2010年時点でのオートバイの交通事情について、「…公共交通手段(路線バス・タクシー・鉄道のこと:鍛冶注)はあるにはあるものの、ベトナム人の交通手段は相変わらず自家用バイクだ。朝夕に通勤時にバイクでゴった返す道路の光景は、今やベトナムの観光名物である。ホーチミン市内の交通状況は年々悪化の一途をたどっている。背景には、ただでさえ道が狭いにもかかわらず、経済成長によって会社や個人が所有する乗用車や輸送トラックの数が急に増えたことがある。交通渋滞解消は喫緊の課題であり、公共交通インフラの整備が急務である」と述べ、注意を促している³³⁾。こうした状況は本稿執筆時点のベトナム社会においても、大きく改善されているわけではない。

2.3 騒音問題の発生

オートバイの普及がベトナム社会に与えた第3のマイナスの影響は、オートバイの交通量が多い都市部を中心に騒音問題が発生していることである。ベトナムでは特に朝夕の通勤・通学の時間帯に道路上を膨大な台数のオートバイが走行する。その際には、鳴り止まないオートバイのエンジン音が街中に響き渡る。さらに周囲に注意や警告を喚起するためか、運転者のなかにはクラクションを連続的に鳴らす者が多く、早朝から深夜まで街中にエンジン音とクラクション音が同時に響き続けることになる。こうした騒音問題はオートバイに限った問題ではない。鍛冶(2018)2.2で指摘した通り、オートバイが普及する以前には自転車による騒音問題が存在した。最近ではオートバイに加えて自動車による騒音問題も表面化している。

2.4 大気汚染の進行

第4に、オートバイの交通量が多い都市部を中心として大気汚染が進行するようになっ

たことである。大気汚染はオートバイの連続的なエンジン稼働により、市街地に排気ガスが充満することが主因となって発生する。またオートバイに限らず、ディーゼル車両での運転を行う鉄道や、昨今普及しつつある自動車も大気汚染を助長している。ハノイやホーチミン市街では終日霧がかかったような状況になる様子がしばしば目撃される。行政による排気ガスに対する規制がほとんど機能していないために、こうした光景は日々悪化傾向にある。こうした状況は生活者の日常生活にも悪影響を及ぼすようになり、昨今では街中でもマスクを着用してオートバイを利用する生活者の姿が目立つようになっている。坪井（2008）は自身の現地での体験を踏まえ、2000年代後半には既に都市部の大気汚染は深刻な水準に達していたことや、オートバイに乗車する人々でさえもマスクを着用してバイクを走らせている様子を描き、生活環境の悪化が深刻化している状況を報告していた³⁴⁾。

2.5 盗難被害の多発

第5に、オートバイの盗難被害が多発するようになったことである。オートバイは今やベトナムの生活者にとっては生活必需品であるが、その一方で購入が容易ではない高級品でもある。したがって高価なオートバイが盗難被害に遭う事件が後を絶たない。その背景には、生活者の倫理観にも問題はあがあるが、駐車場の不足という交通政策の不備も作用している。ホーチミン市の中心部では2007年時点で、オートバイの駐車スペースがオートバイ需要量の30%ほどしか確保されず、屋内駐車場に収容しきれないオートバイが歩道上に溢れていた³⁵⁾。そうした状況を改善すべく、都市部では対策として駐車場の増設だけでなく、警備員が常駐する駐車場の整備も進められてきたが、今日でも盗難対策が十分に展開されているわけではない。

2.6 公共交通機関（特に路線バス）の未整備

第6に、オートバイの急速な普及が公共交通機関（特に路線バス）の整備を遅らせていることである。1970年代や1980年代のベトナムで運行された路線バス車両の多くは、日本・韓国・旧ソ連・インドから輸入された中古車が多かった。特に日本の中古車両は性能の良さから数多くが再利用された。ベトナムに限らず東南アジア諸国では今日でも、日本がかつて活躍した路線バスが中古車としてそのまま利用されている様子を目撃できる。時には日本車であることのブランドを強調するため、日本語の行先案内表示がそのままの状態で使用される中古車も見られる。1990年代中頃にはようやく都市間を運行す

る長距離路線バスで新型車両が導入されるようになった。この新型車両にも日本製が多い。

とはいえ、公共交通機関としてのバス路線は、今日でもベトナム国内に十分な路線網が敷かれているわけではない。その背景として、ベトナム戦争終戦後の国内混乱により公共交通機関の整備が進まなかったこと、公共交通機関が発達する以前に、生活者個人がオートバイを所有し利用するようになってしまったこと、路線バスはオートバイの過剰走行により定刻通りの運行ができないこと、これら三点が挙げられる。北嶋（2010）によると、ベトナム政府主導で2020年までに地下鉄、高速道路、橋梁、港湾、新空港の建設計画が推進されつつあるが、土地収用の問題などで公共工事が計画通りに進んでいないと指摘し、インフラ整備の困難性を強調した³⁶⁾。また澤（2012）はハノイを例に挙げ、1980年代前半のハノイでの路線バスによる輸送分担率は25～30%を占めたが、2010年時点では6%以下まで低下しているという。その一因には、1980年代半ば以降に展開されるドイモイ政策以降、公共事業への補助金の削減が進められたことで多くのバス路線が廃線し、運行本数も削減されてしまったことを挙げている。こうした路線バスの未整備が継続されたことが、ハノイ市内での自転車やオートバイの普及を促進する一因となったという³⁷⁾。

なおこの節は一見すると本稿1.5と矛盾するが、決してそうではない。ベトナム社会では、オートバイの出現と普及によって、交通環境の整備が進むようになったものの、それが十分には達成されておらず、特に公共交通機関の整備はオートバイの普及によって抑制されているのである。

2.7 暴走族の出現

第7に、都市部を中心にオートバイを使用した暴走車両の集団（いわゆる暴走族）が出現したことである。暴走族の出現について千葉（2004）は、若者によるオートバイでの集団走行を行う暴走族は、ドイモイ政策によって対外開放や市場経済化が進み、外国製のオートバイが大量に輸入されるようになった1980年代末頃から出現し、20歳前後の若者の参加者が増加し続けた。オートバイを利用することからも窺えるが、暴走族メンバーの多くは裕福な家庭の出身者であり、大学生、失業中の若者、中には麻薬常習者も参加したという³⁸⁾。

1990年代前半の状況について水野（1993）は、娯楽の少ないベトナムでは週末の夜、オートバイで町を走り回るのが若者の楽しみのひとつとなり、ハノイでは1992年末から

自然発生的にオートバイによるレースが開始されるようになった。このレースでは賞金がかけられたこともあり、参加者が爆発的に増加した。大半は16歳から25歳までの若者で、比較的裕福な家庭の子弟が多く、逮捕されても親が罰金を払って身柄とオートバイを引き取っていくケースもあるという³⁹⁾。一方、千葉(2004)によると、こうした暴走行為は違法であるため罰金など刑罰の対象になることから、警察は1990年代から取り締まりを強化してきたが、実際には容易に取り締ることができなかったという。なぜなら、暴走行為に参加する若者のオートバイの方が警察の利用するオートバイよりも性能が良く、警察が保有する車両では追跡しきれないこと、さらに路上で暴走行為を見物する者のなかには、レースをギャンブルの対象として賭け行為を行っている者も多く、警察の取り締まりに協力的ではないことが背景にある。ベトナム政府は2001年に、路上レースに参加し暴走行為に及ぶ者への罰則を強化し罰金引き上げやオートバイの強制没収を実行し、暴走行為を企画した者や勝敗を賭けるなど暴走行為を支援した者へも罰金を科すようになった⁴⁰⁾。その一方で2000年代に入ると、新たに自動車による暴走行為も確認されるようになった。

2.8 交通格差の誘発

第8に、交通格差を誘発したことである。ここでいう交通格差とは、ある要因のために交通手段（ここではオートバイに限定）がある一定条件下で利用困難な（もしくは不可能な）状況のことを指す。本節では身体要因と地域要因について考えたい。

まず身体要因についてである。これについて中野(1998)は、オートバイ普及が進んでいた1990年代後半期の状況から、「オートバイは、基本的にカネがあって五体満足で体力のある人しか乗れない乗り物だから、このままでは、都市部では体の不自由な人や老人は道路交通から疎外されてしまうことになるだろう。戦争で手足を失った人々は、全国で60万人いると言われるが、これらに人々についても然りである」⁴¹⁾と指摘し、都市部においてオートバイをめぐる交通格差が進展する可能性に言及していた。事実、ベトナムでは長期にわたるベトナム戦争の結果、多くの兵士や民間人が身体的障害を負うことになったため、身体面での交通格差が深刻な問題として露呈している。高齢者や障害者が安価で手軽に利用できる交通手段として三輪自動車タクシーであるシクロが存在するが、シクロは過剰なオートバイ交通の妨げになる交通手段とみなされ、シクロ自体の円滑な運行が困難になりつつあることから、徐々にその台数を減らしている。交通のモータリゼーション化の進行が生活者全体の交通手段を充実させているわけではなく、むしろ

ろモータリゼーション化の波に乗れない高齢者や障害者といった社会的弱者との格差を助長している側面があることは否定できない。

次に地域要因についてである。都市部では1990年代前半を境に、生活における移動手段が全体的には自転車からオートバイへ移行した。しかし地方都市・農村地域・山岳地域では、今日もなお自転車が日常生活における有力な移動手段として活用されている。中野（1998）は1990年代の農村地域の状況に言及し、農村地域では都市部でオートバイが急速に普及した1990年代においても自転車による輸送が主流であり、抗仏・抗米戦争の時代には解放勢力の人々が100kgを超える食糧や物資を自転車に積んで、ハンドルから荷台にかけて棒を取り付け、それを押して山道を運搬した。そうした光景は1990年代の農村地域では大きく変わることなく見られ、同様の方法で荷物が運搬された。また山岳地域では急な坂道を自転車で学校に通う若者の姿も見られたという⁴²⁾。また澤（2014）によると、2010年代前半時点で、オートバイの世帯普及率は都市部が約120%、農村部が約80%であり、都市部ではオートバイ、農村部では自転車が移動手段として主に普及していたという⁴³⁾。

こうした地域要因による交通格差の背景には、都市部と農村部の間にある「貧富の差」を含めたベトナム社会が抱える構造的課題が挙げられ、経済成長に伴う都市部と農村地域との間にある地域間格差問題が根底にある。

以上、本稿第1章と第2章ではベトナム社会におけるオートバイがもたらした影響に関して、計14項目を列挙した。特に第2章で考察したマイナス面の影響（課題）については当然、将来的に解決されることが望まれるが、現状においてそれは容易ではない。この点に関して坪井（2008）は2000年代後半以降のベトナム社会の状況について、「経済発展が生じさせる負の側面も顕在化してきている。その対策も充分に取る必要があるが、経済発展にやみくもに突き進んでいる政府・党とそれに翻弄されているヴェトナム人は、問題の重要性は頭では理解していても、その問題に対する具体的な解決法を準備していない」⁴⁴⁾と指摘し警鐘を鳴らす。

いずれにしても、ここまでの本稿での考察から、ベトナム社会ではオートバイをめぐる多面的影響を確認でき、特にマイナス面での影響も深刻化しつつあることが窺える。しかし今や、ベトナムの生活者がオートバイを手放して生活することは困難な状況にある。そのことはベトナムが今日、交通面では「オートバイ社会」を形成していることから理解できよう。たとえ日常生活においてマイナス面が露呈しようとも、オートバイは生

活者にとってもはや必需化された不可欠の商品となっている。そうした事実からも、オートバイがベトナム社会において強力な社会変容力を有し、日常生活に新たな「生活の前提」⁴⁵⁾を構築した「不可逆性」⁴⁶⁾を有する代表的商品であると言える。そのことから、ベトナム社会におけるオートバイはランドマーク商品として位置づけられると考えられる。

3 自動車社会への移行の可能性

本章では鍛冶（2018）と本稿1および2での考察を踏まえ、オートバイ社会であるベトナムが今後、オートバイ社会から「自動車社会」（つまり交通手段の中心に自動車位置する社会）へ移行していく可能性を検討したい。

3.1 現状

ベトナムの諸都市において、生活者が日常生活のなかで自動車を頻繁に目撃するようになったのは1990年代以降である。この点について中野（1998）は、ベトナムの諸都市が自動車を中心とする社会に否応なしに変化していくのを実感したのは1992年頃からだと言及し、それはこの年以降にベトナムへ訪問する度に、自動車で乗車しながらドキドキとする場面に度々遭遇するようになったからだという。例えば、ハノイ郊外の一般道を自動車で走行していた際には、道路で遊んでいた子供が突然自動車の前に飛び出し、空港に向かう途中では道路を横断していた自転車を引いて歩く老人を轢きそうになったことがあったという⁴⁷⁾。

2009年時点での自動車市場について、中西（2010b）によると、国産新車販売数は11万9,460万台で2005年時点（4万8,014台）から約2.5倍に増加している。また国内生産とは別に、2006年から認可された中古車と高級車を含む新車との並行輸入を中心とした完成車の輸入も増加傾向にあり、2009年時点では7万6,300万台が輸入され、2008年時点（4万3,654台（中古車1万9,434台、新車2万4,220台））から約1.7倍に増加している⁴⁸⁾。このことから、国産車と輸入車はともにベトナムでの自動車の市場規模の拡大に貢献しており、ベトナムにおける将来的なモータリゼーション化の可能性を感じさせる。

とはいえ、本稿執筆時点（2018年6月）のベトナム社会は依然として主要交通手段がオートバイ（すなわちオートバイ社会）であり、決して「自動車社会」と呼べる水準に

は達していない。そのことを考慮しても、現在のベトナムにおいて自動車がオートバイと同様にベトナム社会全体へ影響を及ぼすほどのパワーを有する商品であるとは言い難い。何よりベトナム社会では、先に挙げた数値からも明らかなように、自動車が生活者の主要交通手段と呼べるほどまでに普及していない。確かに自動車の台数や利用者が徐々に増加する傾向にあるが、オートバイの圧倒的な普及を覆すまでには及んでいない。

3.2 抑制要因

では、ベトナムにおいて自動車の普及が抑制される背景とは何か。その点について、以下に6点を列挙し考察する。

第1に、生活者の多くが自動車を高級品であり奢侈品であると認識していることである。中野（1998）が「中古の自動車でも決して消耗品ではなく、投資の対象や蓄財の手段として考えられているようだ」⁴⁹⁾と指摘したが、今日のベトナムでも自動車は依然としてステイタスシンボルとしての側面が強く、生活者が気軽に購入し日常的に利用できる商品ではない。その背景には、ベトナムの生活者の所得では自動車を容易に購入することができないほどに高価な商品であることが挙げられる。例えば佐々木（2015）によると、日本では百数十万円程度で購入できるトヨタ製の普通車（排気量1.8ℓ）だが、ベトナムでは税率の高さが作用して300万円以上の販売価格になる。平均年収が30万円前後のベトナムの生活者にとって、自動車は容易に購入できる商品ではない。一方でオートバイの場合、110ccホンダ製なら新車で10～20万円程度で購入できるという⁵⁰⁾。

第2に、オートバイの過剰走行が自動車の走行を妨げていることである。オートバイの急速な普及は、ベトナムの一般道路上を大量のオートバイが走行する光景を生み出した。しかしそれは同時に、自動車がオートバイの大量走行に妨げられ円滑に走行できない事態を招くことにもなっている。交通の主要手段がオートバイであるベトナムでは、自動車がオートバイを回避して走行する必要がある。したがって現状のベトナムでは場所や地域にもよるが、自動車は街中を走行するには不向きな交通手段であると言わざるを得ない。しかし2000年代になると富裕層を中心に自動車を購入し乗車する様子も目撃されるようになり、オートバイとともに高級自動車が市街地を走行する場面に出くわすようになりつつある。

第3に、自動車の円滑な走行を実現するほどの交通インフラが十分に整備されていないことである。自動車が大量に普及するには、自動車の大量生産と大量消費だけでなく、道路の舗装化や拡張化によって円滑で安全な運転を実現できる道路環境が整備される必

要がある。しかしベトナムでは、現在でも未だ全土において、道路の舗装化や拡張化が十分になされていない。例えば、アスファルト舗装がなされていない凹凸のある未整備な道路が多く、自動車の安全な高速運転を困難にしている。また自動車の走行に適さない狭小な道路も多数存在する。ベトナム戦争以降に整備された道路の多くは自動車の走行を想定していないため、自動車走行に不向きな道路が多いのが実状である。救急車や消防車などの緊急車両のなかには、緊急出動の通報が入っても早急に現場に到着しにくい（できない）ケースもある。したがってベトナム社会では、整備状況が芳しくない道路であっても比較的走行しやすく小回りの利くオートバイの普及が先行し、日常的に頻繁に利用されるようになった。さらに、都市部を中心に自動車を駐停車できる駐車場数が慢性的に不足していることも、生活者が自動車の利用を敬遠する一因となっている。オートバイに関しては本稿 2.5 で指摘したように、違法駐輪や盗難被害を抑制するため、各所に警備員が常駐する駐車場が開設されつつある。一方で、自動車自体が社会全体に十分に普及していないこともあって自動車専用の駐車場の設置が遅れている。したがって都市部に自動車を乗り入れても停車させるスペースがなく、不便を被る場合が多い。

第 4 に、労働者や学生の場合、日常生活を過ごすためだけであればオートバイの利用で十分に事足りることである。オートバイが家庭に一台あれば、安全性に問題があるとはいえ、家族の複数メンバーを同時に乗車させて移動でき、大量もしくは大型の荷物でさえも輸送できる。しかがって日常生活における人の移動や物の輸送を行う程度であれば、手間と高価な費用をかけて自動車を購入し利用する必要はないのが現状である。またベトナムの生活者の日常生活圏が広域的ではなく、基本的にはオートバイの利用で十分にカバーできる範囲に限定されていることも、自動車以上にオートバイが活用される一因となっている。

第 5 に、自動車の国内生産が立ち遅れていることである。千葉（2004）によると、ベトナム国内には高品質な自動車部品を生産できる企業が少なく、メーカーは部品の大部分を輸入に依存している。同じ車種でも販売価格が他国と比べ高価な傾向にあり、自動車メーカー 11 社の部品の現地調達率は 2～8%とされている。2000 年代に入り従来の主要顧客であった政府や共産党関連機関に代わって、民間企業や個人の購入者が増加しつつある⁵¹⁾ というが、それでも自動車の現地生産が遅れている。

第 6 に、ベトナム政府による自動車の需要抑制策が展開されていることである。細野（2012）によると、ベトナム政府は自動車産業を重点分野と位置付けて産業奨励を図る一方で、需要面ではそれを抑制するという一見矛盾する政策を展開しているという。その

背景には、都市部の道路整備状況が十分でないために、現況以上の自動車通行量の増加は国内の交通事情を一層悪化させてしまうこと、また原材料の現地調達率が低く部品の大半を輸入に頼っているため、需要が増加すると貿易赤字を悪化させてしまうことが挙げられるという⁵²⁾。

以上、ベトナムにおいて自動車が現在もおオートバイほどに普及していない背景（つまり自動車普及の抑制要因）を6点列挙した。こうしたことから、現在のベトナムでは自動車がベトナムの生活者やその社会全体に大きな影響と変容を及ぼすほどの強力な商品（つまりランドマーク商品）とはなり得ていないと考えられる。

しかし世界史を見る限り、工業化を推進する多くの国々ではモータリゼーションが進展し、結果的に自動車社会へ移行していくケースが多い。こうしたことからベトナムも、将来的には自動車社会へ移行することが予想される。しかしそのためには、大量生産・大量販売・大量消費を背景にした自動車の更なる大衆化、自動車走行を容易にする交通インフラの整備、自動車を比較的容易に購入するに十分なまでの国民所得の上昇などが達成される必要がある。またベトナム社会における交通システムの現状と都市開発との関係も、将来における自動車の高水準での普及の鍵となろう。いずれにしても、現状を鑑みる限り、当面ベトナムではオートバイが主要交通手段として君臨する社会が継続されるものと考えられる。

お わ り に

本稿では発展途上国における商品史の事例分析として、ベトナム社会で1990年代から急速に普及したオートバイを取り上げ、鍛冶（2018）で触れられなかったベトナムの生活者や社会への影響と課題の解明を試み、さらに将来的な自動車社会の到来の可能性についても考察した。

オートバイがベトナム社会にもたらしたさまざまな影響をプラス面に注目して要約すると、①ベトナムの生活者の日常生活における気軽な移動手段として定着し必需化（不可逆化）させたこと、②ベトナム社会の新たなレジャーとしてオートバイが定着したこと、③日常生活空間と公共道路との分離を促進したこと、④オートバイの普及がその製造販売に関連した諸企業を登場させることに貢献したこと、⑤ベトナム社会の交通環境の整備を促進させる契機となったこと、⑥オートバイの普及がセ・オムに代表される

新たなサービスを生み出したこと、以上が挙げられる。

一方でオートバイの大量普及により露見した課題（マイナス面の影響）として、①オートバイの交通量が増加した結果として交通事故が多発するようになったこと、②交通渋滞が慢性的に発生するようになったこと、③騒音問題が発生したこと、④大気汚染問題が発生したこと、⑤オートバイの盗難被害が多発していること、⑥公共交通機関（特に路線バス）の整備を遅らせることになったこと、⑦若者を中心とした暴走車両集団（暴走族）が登場したこと、⑧身体要因や地域差による交通格差を誘発したこと、以上の8点を指摘できる。

こうしたことから、ベトナムにおけるオートバイは生活者個人だけではなくベトナム社会全体に対して、プラス・マイナスの両面で多面的な影響力を有したランドマーク商品のひとつとして位置づけられる。加えてベトナムでは、オートバイの利用によって日常生活に対してもマイナス面が露呈しているにもかかわらず、生活者がその利用を停止できず、移動手段としてオートバイの利用を継続する生活を強いられる段階に達していることが窺える。こうしたことから、ベトナム社会におけるオートバイは、日本を考察対象とする商品史研究における事例分析で取り上げられてきたランドマーク商品と高い共通性を持つ。しかしこの点を明確にするためには、ベトナムの政治・経済・社会・宗教・文化などの諸環境も鑑みて総合的な観点から判断される必要がある⁵³⁾。

本稿ではベトナム社会のオートバイの現状を消費や生活の観点から考察したため、生産の観点からの現状分析については十分に行えていない。経営組織論や経営管理論をはじめとする経営学の分野では、東南アジア諸国に二輪産業に関する多くの研究蓄積が見られるが、本稿ではそれらの先行研究を十分に反映できていない。加えて本稿では、オートバイを軸とする日本とベトナムとの国際比較を行うまでには至っていない⁵⁴⁾。現在のベトナムの様相は、1950年代中頃から1970年代前半にかけての日本社会と類似した動きを見せていることから⁵⁵⁾、オートバイ社会である現在のベトナムを観察することは、高度経済成長期の日本社会の変容実態を海外の視点から捉え直す契機にもなろう。

《追記》本稿は筆者の研究報告「発展途上国の商品史—ベトナムのオートバイを例に」（同志社大学人文科学研究第17期第5研究部会，2011年4月10日）第4章・第5章をもとに、大幅に加筆したものである。なお本研究については第17期第5研究部会を継承する第19期第9研究部会（2017年4月～2019年3月）でも継続的に展開されている。その成果の一部として、鍛冶（2016b）（2017）などの研究報告が挙げられる。

注

- 1) 本稿で言う商品史とは「…商品, 生活, 社会の密接な相互関係の内実を歴史的に整理し, その含意を解明しようとする研究分野」のことである (石川 (2004) 8 ページ)。商品学のなかで展開されてきた商品史の現状と, 同志社大学人文科研究所部門研究において進められてきた商品史研究の現状については, 鍛冶 (2010) を参照されたい。なお後者に関し, 日本社会を中心とした個別事例分析を含めた共同研究の詳細については, 石川編著 (2004) (2006) (2008) (2011) (2013), 石川ほか (2009), 川満編著 (2015) を参照されたい。
- 2) 発展途上国の商品史 (特にランドマーク商品) に関する研究として, 川満 (2008) (2009) (2011) (2013), 鍛冶 (2009), 鍛冶 (2018) がある。
- 3) ランドマーク商品とは, ヒット商品のように販売動向に着目するのではなく, 生活変容の程度に着目した商品概念である。すなわち, その商品の登場前後で生活者の生活様式や価値観を大きく変容させ, また社会全体の意識・認識・価値観にすらも大きく変容を迫り, 新たな文化を創造するうえで大いに貢献した商品のことであり (鍛冶 (2010) 25 ページ), 商品史の中核概念として位置付けられる。
- 4) 例えば, 中野 (1998) 136-157 ページおよび千葉 (2004) 116-126 ページでは, オートバイがベトナム社会に及ぼした影響の一端について, 特にマイナス面に注目した全体的記述が見られた。
- 5) 商品史の分類方法の試論は, 鍛冶 (2016a) 第7章で行っている。
- 6) 矢島・窪田 (1994) 235 ページ。
- 7) 小野 (1995) 51 ページ。
- 8) 服部 (1995) 99-100 ページ。
- 9) 小野 (1995) 50-51 ページ。
- 10) 中野 (1998) 139 ページ。
- 11) 中野 (1998) 137 ページ。
- 12) 中野 (1998) 146 ページ。
- 13) 東村 (2007) 82 ページ。
- 14) 筆者は, 同志社大学商学部の玉村和彦先生 (現在, 同志社大学名誉教授) の演習 (ゼミ) で 2004 年 9 月 16 日～9 月 24 日に実施されたベトナム研修旅行に同行した。
- 15) 本田技研工業が初めてベトナムへのオートバイ輸出を開始したのは 1964 年であり, 当時最先端の「スーパーカブ」はヒット商品となり, 1970 年までに南ベトナムを中心に約 70 万台を販売しベトナム市場を席卷した。ベトナム戦争が激化するなか, 本田は 1972 年にベトナムからの撤退を余儀なくされたが, ベトナム戦中戦後を経てもベトナムでのスーパーカブへの支持は下がらず, ベトナムの生活者は本田製のオートバイを愛用し続けた。この経緯については, 鍛冶 (2018) 3.1 で言及した。
- 16) 窪田 (2006) 170 ページ。
- 17) 矢島・窪田 (1994) 235 ページ。
- 18) 牛山 (2004) 334 ページ。

- 19) 千葉 (2004) 121-126 ページ。
- 20) 澤 (2012) 187 ページ。
- 21) 佐々木 (2015)。
- 22) 中野 (1998) 146 ページ。
- 23) 中西 (2010a) 86 ページ。
- 24) 千葉 (2004) 120-121 ページ。
- 25) 松江 (1999) 136 ページ。
- 26) 「ベトナム交通戦争 今年前半で 2100 人死亡 人口比, 日本に迫る」『朝日新聞』1994 年 9 月 19 日号, 2 ページ。
- 27) 「バイク運転者にヘルメット義務 ベトナム, 法制化へ」『朝日新聞』2007 年 7 月 6 日号。
- 28) 「ベトナム, バイクのヘルメット 8 割が安全不適格 WHO など調査」『朝日新聞』2013 年 5 月 18 日号。
- 29) 中野 (1998) 140-141 ページ。
- 30) 澤 (2014) 92 ページ。
- 31) 坪井 (2008) 219-220 ページ。
- 32) 澤 (2012) 182 ページ。
- 33) 北嶋 (2010) 169 ページ。
- 34) 坪井 (2008) 221-222 ページ。
- 35) 東村 (2007) 38 ページ。
- 36) 北嶋 (2010) 169 ページ。
- 37) 澤 (2012) 189 ページ。
- 38) 千葉 (2004) 116-117 ページ。
- 39) 水野 (1993) 7 ページ。
- 40) 千葉 (2004) 117-118 ページ。
- 41) 中野 (1998) 155-156 ページ。
- 42) 中野 (1998) 156 ページ。
- 43) 澤 (2014) 89 ページ。
- 44) 坪井 (2008) 222 ページ。
- 45) ランドマーク商品研究における「生活の前提」に関しては, 石川 (2008) を参照されたい。
- 46) ランドマーク商品研究における「不可逆性」に関しては, 森田 (2006) を参照されたい。
- 47) 中野 (1998) 136-137 ページ。
- 48) 中西 (2010b) 82 ページ。
- 49) 中野 (1998) 140 ページ。
- 50) 佐々木 (2015)。
- 51) 千葉 (2004) 126-128 ページ。
- 52) 細野 (2012) 89 ページ。
- 53) ランドマーク商品の海外展開の際の障害となり得る商品普及の「障壁」に関しては, 川満

(2008) (2011) (2013) を参照されたい。

- 54) 商品史の国際比較研究の試論として、筆者は日本とベトナムにおけるオートバイの比較に関する研究報告を行っている(鍛冶(2017))。
- 55) 日本やアメリカでの自動車の普及実態とその影響に関しては、例えば宇沢(1974)第I章・第II章を参照されたい。

【参考文献】

『朝日新聞』(詳細な引用箇所は脚注に記載)。

石川健次郎(2004)「なぜ、商品を買うのだろうか—商品史のドア—」石川編著(2004)第1章。

石川健次郎(2008)「ランドマーク商品と『生活の前提』」石川編著(2008)第1章。

石川健次郎編著(2004)『ランドマーク商品の研究—商品史からのメッセージ』同文館出版。

石川健次郎編著(2006)『ランドマーク商品の研究②—商品史からのメッセージ』同文館出版。

石川健次郎編著(2008)『ランドマーク商品の研究③—商品史からのメッセージ』同文館出版。

石川健次郎編著(2011)『ランドマーク商品の研究④—商品史からのメッセージ』同文館出版。

石川健次郎編著(2013)『ランドマーク商品の研究⑤—商品史からのメッセージ』同文館出版。

石川健次郎ほか(2009)「特集 ランドマーク商品に関する商品史的研究」『社会科学』通巻第84号, 同志社大学人文科学研究所, 2009年7月。

宇沢弘文(1974)『自動車の社会的費用』岩波書店。

牛山隆一(2004)「交通・運輸通信—渋滞深刻化, インフラ整備に課題」今井昭夫・岩井美佐紀編『現代ベトナムを知るための60章』明石書店。

小野益央(1995)「ホーチミン市の暮らし 開放的な風土と生活」坪井善明編『アジア読本 ヴェトナム』河出書房新社。

鍛冶博之(2009)「観光と商品—ドバイの場合—」『社会科学』通巻第84号, 同志社大学人文科学研究所, 2009年7月。

鍛冶博之(2010)「商品史研究の成果と課題—商品学における商品史研究を参考にして」『商品研究』第57巻第1・2号, 2010年4月。

鍛冶博之(2016a)「商品史に関する概念考察と研究展望」『社会科学』(同志社大学人文科学研究所)第46巻第3号(通巻111号), 2016年11月。

鍛冶博之(2016b)「インフラから見たベトナム社会—交通を中心に」同志社大学人文科学研究所第19期第9研究部会報告, 同志社大学, 2016年11月13日。

鍛冶博之(2017)「商品史の国際比較研究(試論)—日本とベトナムにおけるオートバイを事例に—」同志社大学人文科学研究所第19期第9研究部会報告, 会場: 同志社大学, 2017年10月15日。

鍛冶博之(2018)「ベトナム社会におけるオートバイの普及経緯と背景」『社会科学』第48巻第1号(通巻第117号), 同志社大学人文科学研究所, 2018年5月。

川満直樹(2008)「ランドマーク商品の壁」同志社大学人文科学研究所編『狎れた劇薬(Tamed Poison), ランドマーク商品』人文研ブックレット No.28。

- 川満直樹 (2009) 「ドバイ社会の変化に関する一考察—商品（特にランドマーク商品）が与える影響を中心として—」『社会科学』通巻第 84 号, 同志社大学人文科学研究所, 2009 年 7 月。
- 川満直樹 (2011) 「ランドマーク商品の海外展開」石川編著 (2011) 第 6 章。
- 川満直樹 (2013) 「洗濯機」石川編著 (2013) 第 6 章。
- 川満直樹編著 (2015) 『商品と社会—ランドマーク商品の研究』同文館出版。
- 北嶋誠士 (2010) 「ベトナム産業事情 公共交通・インフラ」中西宏太編 (2010) 『ベトナム産業分析』時事通信社。
- 窪田光純 (ベトナム経済研究所編) (2006) 『図解 早わかりベトナム・ビジネス』日刊工業新聞社。
- 佐々木学 (2015) 「特派員レポート@ベトナム 『バイク天国』本日も過積載!？」『朝日新聞』2015 年 12 月 17 日号。
- 澤喜司郎 (2012) 『乗り物にみるアジアの文化』(交通論おもしろゼミナール 9) 成山堂書店。
- 澤喜司郎 (2014) 『アジアの隠れた文化—乗り物に見るアジアの真実』海文堂。
- 千葉文人 (2004) 『リアル・ベトナム—改革・開放の新世紀』明石書房。
- 坪井善明 (2008) 『ヴェトナム新時代—「豊かさ」への模索』岩波書店。
- 中西宏太 (2010a) 「ベトナム産業事情 バイク・自転車・タイヤ」中西宏太編 (2010) 『ベトナム産業分析』時事通信社。
- 中西宏太 (2010b) 「ベトナム産業事情 自動車」中西宏太編 (2010) 『ベトナム産業分析』時事通信社。
- 中野亜里 (1998) 『ベトナム—「工業化・近代化」と人々の暮らし』三修社。
- 服部昭 (1995) 『ベトナムは、いま。—ドイモイ「刷新」のゆくえ』ダイヤモンド社。
- 東村篤 (2007) 『ベトナムの風』個人商店銀座店 (非売品)。
- 細野次郎 (2012) 「二輪車および自動車産業」守部裕行編著『ベトナム経済の基礎知識』ジェトロ, 第 4 章 3。
- 松江浩次 (1999) 「交通・運輸」石井米雄監修『東南アジアを知るシリーズ ベトナムの事典』同朋舎。
- 水野孝昭 (1993) 「ベトナムの週末, 暴走族過熱 警官に投石・爆竹で抵抗しけが人続出」『朝日新聞』(朝刊) 10 月 24 日号。
- 森田雅憲 (2006) 「商品の制度化とランドマーク商品」石川編著 (2006) 第 1 章。
- 矢島鈞次・窪田光純 (1994) 『新 ドイモイの国ベトナム』同文館出版。

