

マレーシアに来て11週目、大分マレーシアに慣れたと思っていたところ、つい先日危うく車に轢かれそうになってしまった。日本では歩行者優先だが、マレーシアでは車優先だ。道を渡ろうと手を挙げたところで誰も止まらない。轢かれそうになった時もちゃんと左右を確認して道を渡ったのだが、遠くから近付いて来ていた車はスピードを緩めるところが加速して突っ込んできた。ここは日本とは違うのだと再確認させられた出来事だった。

マレーシアは車社会だ。電車やバスといった公共機関が都市部では充実しているものの、依然として都市部を含め車が主要な移動手段となっている。それ故かマレーシアの主要道路は非常に広く作られており最低2車線、通常4車線といった感じだ。信号は日本に比べて少なく、歩行者用の信号は青信号の時間が短い。またマレーシアでは道路の端がそのまま有料の駐車場として利用されており、正直危ない。道は狭まるし車の陰からひょっこり人が出てきたりと、気が気でない。その一方で当人たちはどこ吹く風と平気な顔をしているので、何故だか損をしている気分である。

マレーシアの車を見てみると日本の車よりも大きく幅広な車体が多い。マレーシアは東南アジアの中で唯一国産車メーカーを持っている国であり、日本車の輸入が増えている現在でもプロドゥア、プロトンという政府によって設立された二つの国産車メーカーが国内シェアの50%以上を占めている。また意外にもチラホラと電気自動車を見かける事がある。これは新国家自動車政策（NAP2014）が関係している。NAP2014とは去年の1月に発表された新政策で、国内自動車産業の持続可能な育成及び国際競争力を高めるため2020年までに国内生産車の85%を省エネルギー自動車に変更、エコカーの生産拠点としての地位を目指すというものだ。そう言えばMJITがあるUTMの正門前にもEV用の充電インフラが設置されていたが、あれもこの政策と関係があるのかもしれない。省エネルギー自動車の生産を高めるといふ政策は持続可能な社会の為、非常に期待できるが、それだけの急激な転換をして国内のインフラ整備が間に合うのか、国の重要な収入源であるガソリンの需要減少に繋がるのではないかと疑問である。小倉



我が家から近いバス停前道路の様子。時間は午後5時くらい。道路の左右が駐車場として使用されており、道幅が非常に狭くなっている。