

## 香港の旅客交通体系の特質と「向空中」文化

澤 喜司郎

### はじめに

香港は中華人民共和国(以下、中国と略す)の特別行政区の1つで、地理的には香港島だけではなく九龍半島と新界、大嶼山(ランタオ島)など含む地域をいいます。香港島は1842年の南京条約により清国より英国に永久割譲され、1860年の北京条約によってビクトリア灣(維多利亞灣)を挟む香港島対岸の九龍半島南部の市街地が永久割譲地に追加されました。そして、1898年の展拓香港址專條により英国は深圳河以南から九龍半島を東西に横切る界限街(Boundary Street)以北の九龍半島、235の島(新界)を99年間の期限付きで租借しました。こうして、香港は英国領として発展してきたのですが、1984年にサッチャー首相は鄧小平中国共産党中央委員との会談で、租借地と割譲地域を中国に返還することに合意し、1997年7月1日午前0時に英国から中国に租借地と割譲地域が返還されました。

香港の人口は2007年6月現在6,921,700人、面積は1,104km<sup>2</sup>(東京23区の約2倍)ですが、香港の大部分は居住が困難な山岳地域からなっています。たとえば、香港島にはビクトリアピークとして知られる標高554mの扯旗山、起伏の大きい九龍半島中部には標高957mの大帽山、大嶼山には標高934mの鳳凰山があり、そのため香港島北部のわずかな居住地域と九龍半島南部に人口が集中しています。それが、超高層オフィスやマンションなどが林立する独特の風景を作り出すと同時に、香港を世界的にも人口密度の高い地域にしています。

香港政庁は、1970年代に新界地区の住宅地開発や地下鉄建設などインフラ整備に着手し、これにより香港経済は急速な発展を遂げ、1980年代には中国の改革開放を受けて既存の製造業は広東省の深圳市や東莞市など珠江デルタ

に移転しましたが、香港は中国を背後地とする国際金融センター、国際物流センター(コンテナ港)へと転換し、現在に至っています。

そこで、本稿では英国の文化や伝統、それに制度を色濃く残し、居住地域が少なく人口が密集している香港の旅客交通体系の現状、とりわけ2階建てバスや2階建てトラム(路面電車)にみられる「向空中」文化や、公共交通機関としてのタクシーやミニバスなどハード面およびソフト面での旅客交通体系の状況をわが国の旅客交通体系と比較しつつ概観するとともに、その特質について若干の検討を試みたいと思います。なお、本稿で使用した写真は特に断りのない限り、筆者が2008年5月に撮影したものです。

## I 英国の文化と伝統を引き継ぐ2階建てバスとタクシー

### (1) 2階建ての公共バス

香港は「世界でも類まれな乗り物王国」といわれ、その香港の代表的な乗り物の一つに2階建てバスがあります。わが国では、2階建てバスは主に高速バスとして使用されていますが、市内を走る路線バスとしてはほとんど使用されていません。香港では、わが国での路線バスに相当する公共バス(Public Bus)で2階建てバスが使用されていますが、すべての公共バスが2階建てバスというわけではありません。

2階建ての公共バスが多いのは英国の統治下にあったからで、英国とくにロンドンといえば、1956年から運行されていた赤い2階建てバス「ルートマスター」が有名です。英国で2階建てバスが運行されるようになったのは、馬車から自動車への切り替えの際に当時の2階建て乗合馬車の構造がその

写真1-1-1 2階建てバス



まま引き継がれたからといわれています。

そして、香港で本家英国以上に2階建てバスが運行されるようになったのは、土地が狭く人が多いという香港には2階建てバスが最適であったばかりか、英国の乗り物文化を受け継いだ2階建てバスが「香港名物」となったからで、現在では2階建てバスに香港の乗り物文化が象徴されているといえます。超高層オフィスビルやマンションのように、土地が狭いために上へ上へと伸びていくことを「向空中」といい、香港の2階建てバスはまさに「向空中」文化を乗り物で体現したものだといえます。

香港のバスは、かつては香港島では中華汽車バス、九龍・新界地区では九龍バスが独占的に運行されていましたが、1990年代に競争原理が導入されたことによって新興のバス会社が続々と誕生し、現在香港で公共バスを運行している大手のバス会社には九龍バス(九巴)、シティバス(城巴)、新世界第一バス(新巴)の3社があります。なお、中華汽車バスは1997年の香港返還後に免許の更新が認められず、1998年に廃業しました。

大手3社のうち、九龍バスは1933年に設立された香港を代表する老舗のバス会社で、九龍と新界での約400の路線で4,000台以上のバスを運行し、1つの都市で営業するバス会社としては世界最大規模を誇っています。シティバスは、香港島内の路線の約半分と大嶼山にある香港国際空港～市街地を結ぶエアポートバスなどを運行し、とくにエアポートバスでは独壇場にあるとい

写真1-1-2 オープントップの2階建てバス(左)とエアポートバス(右)



われています。新世界第一バスは、中華汽車バスの路線と職員を引き継いだバス会社で、香港島内の路線を中心に運営していますが、近年には九龍地区にも進出しています。

この3社の大手バス会社のほかに、龍運バス、香港鐵路バス、新大嶼山バス、愉景灣バス、珀麗灣客運があります。龍運バスは九龍バスの子会社で、香港国際空港と新界地区を結ぶ路線を担当し、香港鐵路バスはかつての九廣東鐵と九廣西鐵の各駅と沿線の団地などを結ぶ無料接続バスや輕鐵線の接続バスのほか、屯門や元朗地区で公共バスを運行しています。新大嶼山バスは、香港国際空港を除く大嶼山の路線を運営し、愉景灣バスは大嶼山東部の住宅団地である愉景灣で、珀麗灣客運は大嶼山と青衣の間にある小さな島の馬湾内などの路線を担当しています。

大手バス会社はほとんどの路線で2階建てバスを運行していますが、新大嶼山バスと愉景灣バス、珀麗灣客運が運行するバスは1階建てで、それは2階建てバスを運行するほどの需要がないためです。また、同じ路線の同じ区間に乗車しても2階建てバスの運賃は1階建てバスの運賃よりも安く、非冷房車は冷房車よりも運賃が安く設定されるなど、損得勘定に敏感な香港人(中国人)向けの合理的な運賃制度が採用されています。

写真1-1-3 1階建てバス



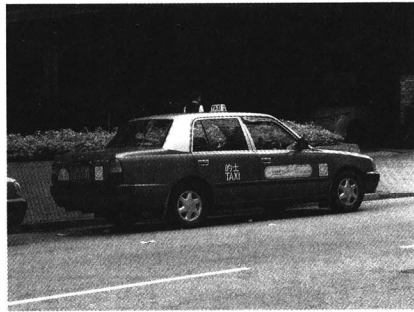
## (2) タクシーと営業エリア制

香港のタクシー(的士)は、営業エリアごとに車体色が赤色(屋根は銀色)、緑色(屋根は白色)、水色(屋根は白色)と決められています。赤色のタクシーは、かつては香港島と九龍地区を営業エリアとしていましたが、現在では「市區的士」とよばれ、香港全域を営業エリアとしています。緑色のタクシー



は新界地区を営業エリアとして  
ることから「新界的士」とよばれ、  
水色のタクシーは大嶼山を営業エ  
リアとしていることから「大嶼山  
的士」とよばれています。このよ  
うな営業エリア制は、香港が割譲  
地と租借地から構成されていたた  
め、割譲地である香港島と九龍地  
区は赤色のタクシー、租借地であ  
る新界地区と大嶼山は緑色のタク  
シーと水色のタクシーに割り当て  
られたものと考えられます。

写真1-2-1 市區タクシー



そして、営業エリアが定められているため、たとえば「新界的士」では香港島や大嶼山(香港国際空港は除く)まで直接行くことができず、エリア境界付近にあるタクシー乗り場でタクシーを乗り換えることとなります。そのため、タクシーの営業エリアを越えて移動しようとする場合には始めから「市區的士」を利用することになり、たとえば大嶼山にある地下鉄東涌線の東涌駅では「大嶼山的士」と「市區的士」の乗り場は別々に設けられ、また「市區的士」の基本料金は「新界的士」や「大嶼山的士」よりも高く設定されています。たとえば2008年5月現在、「市區的士」の初乗り2kmまでは16香港ドル、その後200mごとに1.4香港ドルずつ加算され、「新界的士」の初乗り2kmまでは13.5香港ドル、「大嶼山的士」の初乗り2kmまでは12.5香港ドルで、「新界的士」も「大嶼山的士」もその後200mごとに1.2香港ドルずつ加算されます。

香港のタクシーには、かつてはトヨタのクラウンと日産セドリックの中古車が輸入され使用されていましたが、最近では大半が新車のクラウン・コンフォートのLPガス車で、これはわが国でタクシー車両として広く使用されているものと同じです。タクシーの中には、わが国が世界で最初に採用した「自動ドア」を装備しているものもあります。車両的には、香港のタクシー

には英国のタクシー文化と伝統はみられません、英国と同じようにチップという習慣があり、香港では1香港ドル以下の10セント単位の額はチップとして切り上げて支払うことが習慣化しています。このチップという習慣は英国の習慣がそのまま香港に持ち込まれたものですが、英国では料金の10%程度をチップとして渡すのが一般的です。

他方、香港のタクシーはシステム的にはわが国の個人タクシーのようなもので、運転手は運行免許をもっている組合にリース料(12時間で300香港ドル程度)を支払い、営業免許と車両を借りて運行しています。タクシー料金は非常に安く、わが国よりも高率の税金が付加されている燃料を使用していますので、運転手の収入は決して多くはありません。そのため、チップはタクシー運転手の重要な収入源となり、たとえばわが国ではタクシーのトランクに荷物を積んでも追加の料金を支払うことはありませんが、香港では荷物1個につき「市區的士」と「大嶼山的士」では5香港ドル、「新界的士」では4香港ドルが加算されます。

なお、タクシーだけに限ったことではありませんが、車のナンバープレートの文字や番号(数字)は英国と同様に香港でも売買され、アルファベットの「9」ナンバーが自動車のナンバープレートとしては世界最高の1,300万香港ドルで落札されたといわれています。それは、「9(九)」と「久」は広東語でも同じ発音で、「永久」に通じる縁起のいい数字とされているからです。

写真1-2-2 新界的士(左)と大嶼山的士(右)



また、「8(八)」は「儲かる」「財産を築く」の意味に通じる「發」と発音が似ていることから「8」のナンバーも珍重され、「8888」などのナンバーは高額で取引されているといわれています。わが国でも1999年に「希望ナンバー制度」(軽自動車は2005年)が導入され、一部の人はこだわりのナンバープレートを取得し、わが国では「8」よりも「7」に人気があります。

### (3) 海底トンネルと隧道バスと過海タクシー

ビクトリア灣によって隔てられた香港島と九龍半島は、銅鑼灣と尖沙咀東部(紅磡)を結ぶ1972年完成の自動車専用の「海底隧道」、太古城と觀塘を結ぶ1989年完成の「東區海底隧道」、上環と九龍駅付近を結ぶ1997年完成の「西區海底隧道」の3本の自動車用海底トンネルによって結ばれています。なお、銅鑼灣と紅磡を結ぶ「海底隧道」は「紅磡海底隧道」(紅隧)や「中區海底隧道」と呼ばれることもあります。

これらの海底トンネルを通過するバス路線が過海隧道路線と呼ばれ、その路線で運行されているバスを隧道バス(Cross Harbour BusあるいはTunnel Bus)といいます。隧道バスは大手3社の九龍バス、シティバス、新世界第一バスによって共同運行され、海底トンネルを通過する過海隧道路線には銅鑼灣方面から「海底隧道」を経て尖沙咀や旺角を結ぶ近距離路線から、香港島から「西區海底隧道」を経て新界西部の元朗や屯門を結ぶ長距離路線まで多くの路線があり、海底トンネルの出入口付近に隧道バスのバス停があります。なお、バスに表示されている系統番号の上一桁が「1」のバスが「海底隧道」経由、「6」が「東區海底隧道」経由、「9」が「西區海底隧道」経由です。

他方、海底トンネルを通る専門(祇限過海：Cross-Harbour Trips

写真1-3-1 海底隧道

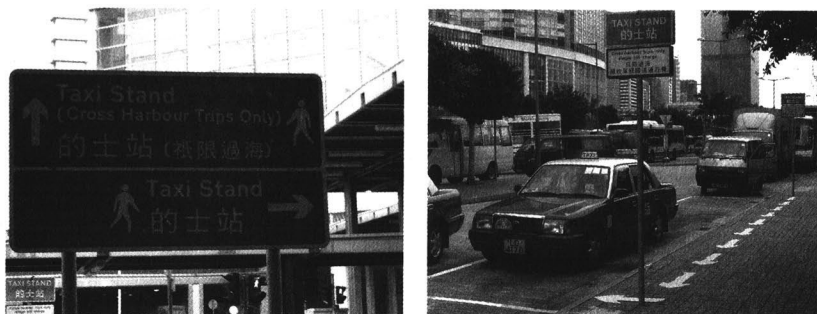


Only)のタクシーがあり、過海タクシー(Cross Harbour Taxi)と呼ばれ、普通のタクシーで海底トンネルを通れば往復分の海底トンネル通行料を乗客が負担しなければなりません、過海タクシーなら片道分で済みます。たとえば、東鐵線紅磡駅前には過海タクシーと普通のタクシーの乗り場が別々に設けられ、過海タクシーの乗り場には「只限過海 限収單程隧道通行費」(Cross-harbour trips only single toll charge)と表記された看板が立てられています。このような過海タクシーや隧道バスは香港が割譲地と租借地から構成されていたこと、タクシーの営業エリアが決められていることと関係しているといえます。なお、海底トンネルの通行料は車種に関係なく、「海底隧道」では往復20香港ドル(片道10香港ドル)、「東區海底隧道」では往復40香港ドル(片道25香港ドル)、「西區海底隧道」では往復50香港ドル(片道35香港ドル)です。

そして、香港島と九龍半島は3本の自動車用海底トンネルのほかに、地下鉄の荃灣線、將軍澳線、機場快線・東涌線共用の3本の鉄道用海底トンネルもありますが、香港島と九龍半島を結ぶ橋梁はありません。

海底トンネルが完成する以前はフェリー(渡船)が香港島と九龍半島を結ぶ唯一の交通手段でしたが、現在でもスターフェリー(天星小輪)とそれを補完するファーストフェリー(新世界第一渡輪：海佑小輪)が運行されています。スターフェリーは、1898年に租借が締結された九龍(新九龍および新界地域)と香港島を結ぶ公共交通手段として運行されはじめ、現在でも尖沙咀～中環、

写真1-3-2 過海的士乗り場



尖沙咀～灣仔，紅磡～中環，紅磡～灣仔の4航路で運航されています。運賃は安く，運航頻度が高く，尖沙咀，中環，灣仔，紅磡のいずれの発着場も地下鉄や公共バスなど他の公共交通手段とのアクセスがよいため，観光客や地元の人々の移動手段として利用され，年間で26万人の乗客を運んでいるといわれています。

写真1-3-3 スターフェリー



運賃は2008年1月現在，尖沙咀～中環が上層2.2香港ドル(下層は窓ガラスがなく冷房もないため1.7香港ドル)，尖沙咀～灣仔が上層のみ2.2香港ドル，紅磡～中環と紅磡～灣仔が上層のみ5.3香港ドルと，非常に安価に設定されています。なお，地下鉄東涌線の九龍駅～香港駅間の一般運賃は9香港ドル(オクトパス運賃7.9香港ドル)です。

## II 英国の文化が残る2階建てトラムとピークトラム

### (1) 2階建てトラム

2階建てバスとともに香港を代表する乗り物が2階建てのトラム(路面電車)で，「古の香港を味わえる非常に楽しい乗り物」といわれ，同時にそれは2階建てバスと同様に香港の乗り物における「向空中」文化を体現したものといえます。このトラムの開業は1904年7月ですから，100年以上の歴史があります。わが国最初の路面電車は1895年の京都電気鉄道で，わが国より9年遅れて開業したことになります。

開業当初の車両は1階建てで，路線は灣仔～銅鑼灣～北角～太古～筲箕灣でした。現在のような2階建てトラムが登場したのは1912年ですが，英国では1896年には2階建てトラムがすでに運行されていました。そして，香港で

は1922～1924年にはトラムの路線  
 拡張が行われ、1930年には車体  
 広告がはじめられたといわれ、この  
 車体広告は2階建ての公共バスに  
 もみられます。いうまでもなく、  
 車両側面の面積の大きな2階建て  
 トラムや2階建てバスは広告の看  
 板としては最適で、さらには動く  
 ためビルの屋上などに固定された

写真2-1-1 2階建てトラム

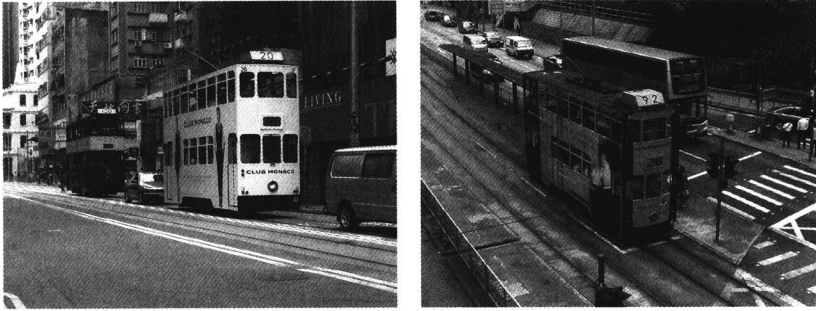


看板よりも大きな効果が期待されます。このような車体広告は、2階建て車  
 両ではありませんが、わが国の長崎電気軌道でも「カラー電車」として行わ  
 れています。香港の2階建てトラムの車体広告で、私たち日本人の目を引く  
 のが「出前一丁」で、この広告は2階建てバスにもみられ、長崎電気軌道に  
 は「チキンラーメン」があります。

さて、香港島北部を東西に結ぶ現在の2階建てトラムの路線には、上環よ  
 り西側の堅尼地城～中環～金鐘～灣仔～銅鑼灣～北角～太古～筲箕灣に至る  
 本線と、銅鑼灣エリアから競馬場のある跑馬地に回る跑馬地支線、北角にあ  
 る春秧街の街市(市場)の中を通り抜ける北角支線の2つがあり、北角支線で  
 は2階建てトラムが市場の軒先を通り過ぎていく様子が香港を象徴する風景  
 の1つに数えられています。本線の路線は地下鉄港島線とほぼ同じで競合し  
 ているため、地下鉄の開業後にはトラムの利用者が減少したといわれていま  
 す。運行されている2階建てトラムの一部の車両には空調(冷房)施設があり  
 ますが、大半の2階建てトラムには空調施設はなく、窓は全開されています。  
 多くの車両は1980年以降のものです。1949年製の車両(120号)も残ってい  
 て窓枠と椅子は木製で、新型車よりも「香港らしい」といわれています。こ  
 の「香港らしい」という香港とは、中国に返還される前の香港のことをいっ  
 ているのでしょう。

超高層オフィスビルが林立し、国際金融センターの役割を担っている香港

写真2-1-2 2階建てトラム



島北部では効率性が重視されますが、そのなかにあつて「古の香港を味わえる非常に楽しい乗り物」といわれる2階建てトラムの走行速度は「スロー」で、たとえば中環から銅鑼灣まで地下鉄なら6分程度ですが、2階建てトラムはバスやタクシーなどにどんどん追い抜かれる速度での走行ですから30分ほどかかります。2階建てトラムを頻繁に利用する地元の人々にとっては運賃が2香港ドル(均一)と安い<sup>いにしえ</sup>ため、「歩くよりは速いから」といって数駅乗つたらすぐ降りるという使い方をしているといわれています。このような2階建てトラムの使い方は、2階建てトラムそのもの、つまり文化や歴史に興味をもたず損得勘定だけで判断するというもので、いかにも中国人的といえます。

## (2) ピークトラム

ピークトラム(Peak Tram)は、香港で最初の公共交通機関として1888年5月に開業したケーブルカーです。ケーブルカーとは、車両をケーブルで引っ張る構造のものをいい、そのため車両には動力は付いていません。なお、ケーブルカーといえば、わが国では山の斜面を上る交通機関と思われていますが、歴史的にはケーブルカーは馬車鉄道に代わるものとして考案され、平坦線でも実用化されていました。構造はきわめて簡単で、地下の動いているケーブルを地上の車両が掴むことで軌道を走行するというものです。ケーブルを埋設する必要のない傾斜地などでは、ケーブルは地表に出ています。

香港でピークトラムが建設されたのは、以下のような事情があるといわれています。1842年の南京条約により香港島が英国に永久割譲され、1860年には北京条約により香港島対岸の九龍半島南部の市街地も永久割譲され、以来多くの英国人が香港にやって来ましたが、香港の蒸し暑さに耐えかねて居をビクトリアピーク (Victoria Peak) に構えるようになりました。しかし、住まいと仕事場の往復には山道を上り下りしなければならず、そのため麓からビクトリアピークへは竹で編まれたセダンチェアと呼ばれる駕籠が利用されていましたが、乗り心地が悪く、そのためピークトラムが建設されたといわれています。

当時のピークトラムは木製で、動力には石炭を燃料とする蒸気ボイラーが使用されていました。このピークトラムを見本に、わが国では「生駒の聖天さん」と呼ばれる宝山寺へのアクセス手段として奈良県生駒市の近鉄生駒ケーブルカー (生駒鋼索線) が建設され、1918年に開業しました。なお、世界最初のケーブルカーは1873年に開業した米サンフランシスコのケーブルカーで、その成功により米国内28都市、英国やフランスでも普及するようになりました。初代のピークトラムの車両はサンフランシスコのケーブルカーにどこことなく似ています。

ピークトラムの麓の花園道總站と山頂總站間の距離は1,365 m、標高差は363 m、最大傾斜は27度で、途中駅には堅尼地道駅、麥當勞道駅、梅道駅、白加道駅の4駅があります。終点の山頂總站を降りたところに「100万ドルの夜景」を満喫できる展望台があります。なお、ピークトラムは開業当初にはミッドレベル (半山區) やピーク (山頂) に住む欧米人用で、欧米人と住み込みで働く中国人以外はミッドレベルより上に行くことが禁じられていたと

写真2-2-1 ピークトラム





写真2-2-2 ピークトラムの車内(左)と昔のピークトラム(右)



いわれています。理由は衛生面ということですが、英国の階級社会制度がそのまま香港に持ち込まれたものと考えられます。

現在運行されている第五世代の車両はスイス製のアルミボディで、コンピュータによって制御され、2両編成の車両が花園道總站と山頂總站間を8分で結んでいます。そして、一般にケーブルカーは勾配区間を走行するために車両は平行四辺形状となり、車室内は階段状になっていますが、ピークトラムの車両は長方形で床面も平坦で、普通の鉄道車両となら変わりません。座席はすべて上方向を向き、下りでは後ろ向きに下っていくことになります。そのため「上るときは飛行機が上昇するように、下りるときはジェットコースターのようにスリル満点」「首が後ろから引かれるような重力がその醍醐味」といわれています。また、車両が急勾配にさしかかると、錯視によって窓の外に見える高層ビルが傾いて見えます。

このピークトラムは2階建てではありませんが、「山を上る」つまり「空中に向かう」ため、2階建てバスや2階建てトラムなど香港の乗り物における「向空中」文化の原点といえます。なお、わが国の旅行社はピークトラムを「香港の三大乗り物」の1つにあげ、花園道總站～地下鉄中環駅～スターフェリーのピアの間では2階建てオープントップの公共バスが運行され、スターフェリー～ピークトラムは1つの観光ルートとなっています。

### (3) ヒルサイド・エスカレータと昂平360

ピークトラムと同じように、香港島のビジネス街である中環から高級マンションが建ちならぶミッドレベルへの交通手段として半山區行人電動樓梯があり、ヒルサイド・エスカレータあるいはミッドレベル・エスカレータと呼ばれています。これは、20基のエスカレータと3基の斜行型動く歩道からなる全長800mの世界一長いエスカレータで、1993年に運転が開始され、高低差が135mある中環とミッドレベルを約20分で結んでいます。また、ヒルサイド・エスカレータは香港政府運輸局によって建設・管理され、法的には交通機関として位置づけられています。この点で、道路として位置づけられている長崎市のグラバースカイロード(斜行エレベータ)と似ています。なお、1994年に公開された香港映画「恋する惑星」のロケが行われたため、ヒルサイド・エスカレータはいまでも観光スポットとして人気があり、中環の名物の1つになっています。

ヒルサイド・エスカレータは片側1基のため一方通行となり、6時～10時が下り用、10時20分～24時が上り用として運転されています。この運転時間から明らかなように、これはヒルトップやミッドレベルの高級マンションに住む住民の通勤や買物での利便を図るために建設されたものです。そのため、巨額の税金を投じて建設されたヒルサイド・エスカレータの利用者がヒルトップやミッドレベルに住む富裕な住民に限られていることなどから当初は不評であったといわれています。この点で、開業当初のピークトラムがミッドレベルやピークに住む欧米人用であったことと酷似し、ヒルサイド・エスカレータの建設当ても英国の階級社会制度が健在であったと考えられます。なお、このヒルサイド・エスカレータも山に上るという意味で、香港の「向

写真2-3-1 ヒルサイド・エスカレータ



写真2-3-2 エスカレータ(左)と斜行型動く歩道(右)



空中」的乗り物といえます。

ヒルサイド・エスカレータは、20基のエスカレータと3基の斜行型動く歩道を合わせて全長800mですから、単純平均では1基あたり約35mになります。このように多くのエスカレータが連続しているのは、エスカレータに垂直に交差する多くの道路があるためですが、「全部合わせて800mなのに世界一長いエスカレータ」ということに疑問を感じている人もいれば、「むりやり世界一と自慢したがるのはいかにも中国人らしい」という人もいます。また、香港島南部には香港唯一のテーマパークで、「アジア最大と銘打った」海洋公園があり、大樹灣入口と山上エリアをむすぶ交通手段として3基が連続する全長220mのエスカレータが設置されています。

他方、大嶼山には2006年9月に開通した「昂平360スカイレール」(東涌纜車)と呼ばれるケーブルカーがあり、その全長は5.7kmで「アジア最長」といわれています。これは、地下鉄東涌線東涌駅から世界最大の屋外大仏のある昂坪(標高460m)までを約25分で結んでいます。「昂平360」と名付けられているのは、海を渡り、大嶼山の美しい景観を360度楽しむことができるため、そのため「昂平360は香港最新の交通機関&アトラクション」ともいわれています。なお、わが国ではケーブルカーといえばピークトラムのような構造のものをいいますが、「昂平360」はわが国でいうロープウェイです。

また、海洋公園の中にも南北を結ぶ約1.4kmのケーブルカー(ロープウェイ)

があります。これらのロープウェイは基本的には観光用の施設で、生活交通機関とはいえませんが、ピークトラムやヒルサイド・エスカレーターと同じように、山に上るという意味で香港の「向空中」的乗り物の1つといえます。

写真2-3-3 昂平360



### Ⅲ 香港にあって中国的な過境バスとミニバス

#### (1) 過境バスと跨境全日通

大陸の諸国には国境を越えて他国へ行く国際バスがあります。香港は中国の特別行政区であることから現在でも香港～中国間では出入境管理が行われ、外国人はその移動にパスポートを必要とし、他の国境と同様の手続きが必要となります。そのため、香港～中国間で境界を越えて運行されるバス(過境バス)は国際バスと同じで、香港は同じ中国国内の都市なのに他国であるという点で、過境バスはきわめて「中国的」といえます。なお、香港から中国へのバスルートには西部通道(深圳口岸)、落馬洲(皇崗口岸)、文錦渡(文錦渡口岸)、沙頭角(沙頭角口岸)の4つのルートがあります。このうち、落馬洲ルートがもっとも規模が大きく、トラックなどの交通量も多く、境界も24時間開いています。なお、文錦渡と沙頭角は境界バス専用となっています。

深圳や東莞、広州など広東省を中心に境界を越えて中国各地へ向かう中長距離の過境バスは中国直通バスとも呼ばれ、そこでは1階建てのやや豪華な内装のバスが運行され、尖沙咀童軍徑(九龍公園北西端)、新界錦上路駅、ディズニーランド、香港国際空港などにバスターミナルがあります。たとえば、香港国際空港を発着する過境バスには中旅バス、永東バス、環島大陸通バス、通賽バスがあり、それぞれ1時間に2本程度の割合で運行されています。

なお、中国側に乗り入れる車両は香港のナンバープレートのほかに、中国

写真3-1-1 過境バス(中国直通バス)

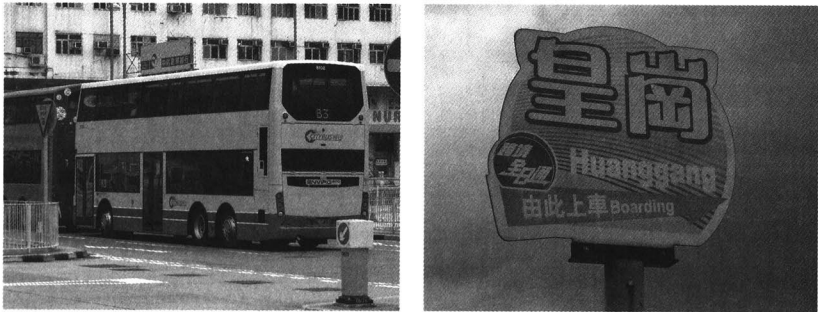


のダブルナンバー専用のナンバープレートを取得しておかなければなりません。逆に、香港では左ハンドル車の運行が禁止されていますので、中国の左ハンドル車(中国では自動車は右側通行)は香港に乗り入れることはできません。香港では、わが国と同じように自動車は左側通行で、これも英国の統治下にあった1つの遺産です。

また、境界を越えるのではなく、境界まで行く公共バスもあり、それには香港側の管制站(Control Point)まで行くシャトルバスと、香港側管制站を通過して中国側の管制站まで行くシャトルバスの2つがあります。前者の香港側管制站まで行くシャトルバスとしては後述の緑のミニバスが運行され、たとえば西鐵線屯門駅前と落馬洲の間を往復しています。後者の中国側管制站まで行くシャトルバスは「跨境全日通」(All China Express)と呼ばれ、たとえば西鐵線錦上路駅前と落馬洲(皇崗口岸)の間を7時~24時40分の時間帯に20分間隔で運行されています。

香港と中国を結ぶ4つのバスルートのうち、西部通道ルートは香港のもっとも西に位置し、香港側からは2007年に開通した后海灣に架かる橋を渡れば、香港側と中国側の境界事務がまとめて行われている中国側(深圳)の管制站到着きます。そのため、中国側管制站まで行く落馬洲ルートの「跨境全日通」と同じですが、落馬洲ルートでは香港出境手続きのために香港側管制站でバスを下車し、手続き後再びバスに乗車して中国への入境手続きのために中国

写真3-1-2 境界行き B3バス(左)と跨境全日通のバス停(右)



側管制站まで行き、そこで再びバスを下車することになります。西部通道ルート of 中国側管制站まで行く公共バスには、たとえば新大嶼山バスが運行する西鐵線元朗駅発の公共バス (B2) と、シティバスが運行する西鐵線屯門駅発の公共バス (B3) があり、B3では2階建てバスが使用されています。また、このルートでも緑のミニバスが運行されています。

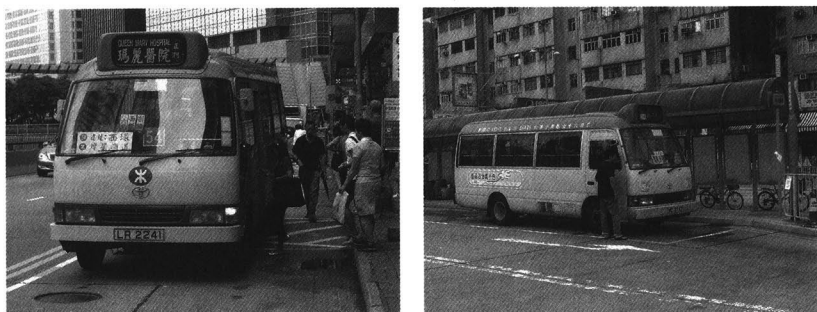
さらに、落馬洲には境界越え専用シャトルバス「港深穿梭巴士」が運行され、一般には「皇崗バス」と呼ばれています。これは、香港側管制站と中国側管制站の間を結ぶ、境界を越えるだけのきわめて運行距離の短いバス路線ですが、非常に多くのバスが運行されています。

## (2) ミニバスとナイトバス

九龍バスやシティバス、新世界第一バスという大手バス会社が運行する2階建ての公共バスとともに、香港島や九龍、新界地区の住民の日常的な足となっているのがミニバス(公共小型小巴: Public Light Bus)です。これは、日本製のマイクロバスを使用したバスで、2階建ての公共バスが走っていないところ(路線や地域)で運行されています。

このミニバスには、黄色もしくはアイボリー色の車体に屋根の色が緑の「緑のミニバス」と、屋根の色が赤い「赤のミニバス」の2つがあります。「大型タクシー」(Maxicab)と呼ばれる「緑のミニバス」ではタクシーと同じ

写真3-2-1 緑のミニバス(右は境界行き)



ように営業エリアが香港島、九龍、新界に分けられ、それぞれ独立した路線番号をもち、走行する路線や停留所は決まっています。料金も明示されています。途中での乗降が可能な自由乗降制が採用され、これがミニバスの特徴となっていますが、市街地には停車禁止道路が多く、そこでは乗降はできません。「赤のミニバス」では出発地と目的地は一応決まっているものの走行する路線(経路)が決まっていなばかりか、料金は運転手が決め、行き先が途中で変更されることもあるといわれています。ミニバスの定員は16名で、満席の場合には乗車することができず、乗客はシートベルトを着用しなければなりません。また、いずれのミニバスも中環、銅鑼灣、尖沙咀、旺角など主要な地点の裏通りを中心にバス乗り場が設けられています。

なお、「赤のミニバス」の中には満席になるまで出発しないバスや、24時間運行されているバスもあり、それは路線や運行時間の規定がなく、また個人経営だからといわれています。そして、「赤のミニバス」は「愛嬌があり、ドライバーの個性丸出しの香港的な乗り物だ」「一番香港らしい乗り物だ」ともいわれています。それは、ミニバスの運転手が自分の好きなように車内を飾り立て、好きな音楽を流し、大声で独り言をしゃべりながら運転するからで、いかにも「自分本位な」中国的な乗り物で、現在の香港ではどちらかといえば「異質な乗り物」といえるかもしれません。英国的な2階建てバスと中国的なミニバスが混在しているところが香港的ともいえます。

写真3-2-2 赤のミニバス



ミニバスとともに、特徴的な運行形態のバスにナイトバス (Night Bus) があります。これは、わが国の深夜バスのような終バスの延長ではなく、「ナイトバス」の言葉通りオールナイトで、早朝の5時頃まで運行されています。また、ナイトバスが運行される路線が通宵路線と呼ばれているように、それはナイトバス専用の路線で、昼間に走っている路線とは違い、その多くが市街地からベッドタウンに向かっていきます。路線番号も昼間のそれとは異なり、路線番号には「N--」というように頭にN (night) の字が付いていて、運賃は4~5割程度高くなっています。ナイトバスは機場路線でも運行され、「深夜エアポートバス」と呼ばれ、何時に飛行機が到着しても市街地に出る交通手段の役割を果たしています。

この香港のナイトバスは英国ロンドンのナイトバスとほぼ同じで、地下鉄が運行を終了する前に動き出し、一晩中運行されています。ロンドンのナイトバスの路線番号にも頭に「N」の字が付いていて、昼間と同じルートを走行するものもあれば地下鉄のルートに沿って走るもの、夜間限定の路線を走る

写真3-2-3 ナイトバスの表示





ものなど運行ルートはさまざまです。

## おわりに

香港を代表する乗り物としては、2階建てバスと2階建てトラムがあげられ、それらは英国の乗り物文化を受け継ぎ、土地が狭く人の多い香港では最適な2階建てバスや2階建てトラムが「香港名物」となり、現在ではそれらに香港の乗り物文化が象徴されています。超高層オフィスビルやマンションのように、土地が狭いために上へ上へと伸びていくことを「向空中」といい、香港の2階建てバスや2階建てトラムはまさに「向空中」文化を乗り物で体現したものと いえます。

そして、香港最初の公共交通機関として1888年に開業したピークトラムは2階建てではありませんが、「山を上る」つまり「空中に向かう」ため、香港の乗り物における「向空中」文化の原点といえます。また、開業当初のピークトラムはミッドレベルやピークに住む欧米人用で、1993年に運転が開始されたヒルサイド・エスカレーターもヒルトップやミッドレベルの高級マンションに住む住民の通勤や買物での利便を図るために建設されたもので、それは英国の階級社会制度が根付いていたからと考えられます。

また、タクシーでは営業エリアが決められ、「緑のミニバス」も香港島、九龍、新界で区分されていて、それぞれ独立した路線番号をもっているのは香港が割譲地と租借地から構成されていたからで、隧道バスや過海タクシーの存在もそのためと考えられます。そして、タクシーについてはチップの習慣があり、これは英国の習慣がそのまま香港に持ち込まれたもので、同様に英国の習慣がそのまま持ち込まれたものにナイトバスがあります。本稿では取り上げていませんが、軽鉄線も2階建てトラムと同じように、英国から持ち込まれたもので、2階建てバスや2階建てトラム以上に英国的といえます。

他方、英国の文化や伝統、それに制度が色濃く残るなかで、いかにも中国的な乗り物に「赤のミニバス」があり、これは現在の香港ではどちらかとい

えば「異質な乗り物」といえます。「赤のミニバス」が異質に映るのは、それだけ英国の文化や伝統、それに制度が色濃く残っているからですが、香港の人々は文化や歴史に興味をもっていないため、これらはいずれ次第に姿を消し、香港の乗り物も中国と同じように「文化のない乗り物」になってしまう可能性があります。しかし、中国に返還された後の現在でも香港に「英国的な」ものが数多く残っているのは、英国統治の歴史が長かったために香港人にはアイデンティティ(自国)への帰属意識がないからといわれ、もしそうならば、香港の乗り物文化は後世に引き継がれていく可能性があるかもしれません。