

III 研究ノート III

台北の道路交通とスクーター文化

澤 喜司郎

はじめに

1960年代のベトナム戦争で米軍が台湾(中華民国)から戦略物資を調達したことから、台湾の経済は飛躍的に発展しました。この点で、1950年に勃発した朝鮮戦争による朝鮮特需がわが国の高度経済成長への基底となっており、よく似ています。台湾政府は、経済が飛躍的に発展したため積極的な産業政策によって食料の保管・加工を中心とした軽工業から重工業への転換を図り、当初には鉄鋼や造船、石油などの国営企業を主体とした重化学工業化が推進されました。そして、1973年の大規模インフラ整備計画である「十大建設」によって桃園国際空港の建設、台鉄北廻線の建設、西部幹線の電化、台中港と蘇澳港の建設、中山高速公路の建設などが行われました。

このようなインフラ整備も手伝って、台湾で大きな成果があがったのが半導体産業の育成で、1980年代には台湾はパソコンのマザーボードのシェアでは世界第一位を占めるに至り、アジア四昇龍(NIES)のひとつに数えられるまで成長しました。また、外貨準備高でも世界の上位に入るなど台湾の経済は目覚ましく発展し、1990年代にはIT景気でさらなる発展を遂げ、今日に至っています。

台湾の2006年のGDPは6,818億ドルと世界第18位で、本稿ではこのように著しい発展を遂げた台湾の最大都市であり首都である台北市の道路交通、とりわけ「スクーター王国」とよばれるスクーター(バイク)と、公共交通機関としてのバスやタクシー、宅配便などのトラック貨物輸送の現状をわが国の

道路交通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。新幹線や新交通システム、地下鉄などの軌道系交通については、稿を改めてその概況や特質などについて検討したいと考えています。なお、本稿で使用した写真は特に断りのないかぎり、筆者が2008年2月に撮影したものです。

I スクーター王国とスクーター文化

(1) 市民の足としてのスクーター

台湾の車社会について、かつては「台湾は車社会というよりも原付社会である」といわれていました。しかし、現在は「バイク(スクーター)の数は相変わらず凄い。たとえるなら駅前の自転車が全部バイクに置き換わったような風景が延々と続いている。使い古した50ccクラスが少なくなり、125cc超えの新型のスクーターが増えている」「台湾はスクーター王国だ」といわれています。

事実、世界でもっとも二輪車が普及しているのが台湾で、人口の1.8人に1台という驚異的な普及率を示し、幼児・子供と高齢者を除けば、まさに台湾ではほぼ1人が1台の二輪車を保有しているといえます。二輪車は2002年以降に急増し、増えているのが90~125ccのスクーターで、

それは「趣味性よりも実用性が重視され、小排気量のスクーターの手軽さと便利さが台湾市民の生活にぴったりマッチしているからだ」といわれています。スクーターをはじめ二輪車が増えたのは、それが手軽で便利な乗り物であることも関係していますが、なによりも行政当局が市民に支持されているスクーターの存在価値を見直し、スクーターが道路を有効活用できる施策を

写真1-1-1 スクーター



積極的に打ち出したことが大きく影響しているといえます。

行政当局が打ち出した施策には「二輪車と四輪車の分離」と「二輪車駐輪スペースの整備」があります。二輪車と四輪車の分離とは、たとえば台北市西部の三重市から淡水河を渡り民権西路に至る台北大橋でみられるように四輪車と二輪車のレーンを分離した「二輪車専用レーン」の設置や、交差点手前での「二輪車停車ゾーン」の設置、「二段階左折方式」の法制化をいいます。このなかでとくに注目されるのが交差点手前の「二輪車停車ゾーン」で、市内の幹線道路の数千か所に設置されているといわれています。「二輪車停車ゾーン」は、二輪車が四輪車の前方に出て信号待ちをするゾーンのことをいい、二輪車を先に発進させることで四輪車との分離を図ろうとするものです。これによって、交差点での二輪車の事故が4割減少したと報告されています。

写真1-1-2 二輪車停車ゾーン(左)と二輪車駐輪スペース



また、二段階左折はわが国の原動機付自転車の二段階右折とほぼ同じですが、異なる点は二段階目に二輪車が信号待ちをするための「二段階左折ゾーン」が二輪車停車ゾーンの前方に設置されていることで、市内の幹線道路の数百か所にあり、これによって交差点内での左折二輪車と直進車の衝突事故が減少したといわれています。

他方、二輪車駐輪スペースの整備とは、商店の軒先通路や歩車道での違法駐輪をなくすために、2000年から歩道や車道に二輪車の駐輪スペースを確保・

整備して無料で開放するというもので、現在市内には12,000台以上の二輪車を収容できるスペースがあるといわれています。

このように、台北市では二輪車とりわけスクーターが生活に欠かせない手軽かつ便利で機動性の高い経済的な乗り物として普及し、同時に市民と行政当局の両者によって認知された国民的な乗り物となっています。

(2) 文化としてのスクーター

台湾製のスクーターは世界90か国以上に輸出され、とくにスクーター需要の高い欧州では高い評価を受け、台湾の二輪車メーカーはイタリアやフランスでは日本のホンダやヤマハを抜き販売実績ナンバーワンに輝いているといわれています。当然のことですが、日本市場へも進出してきています。

台湾の二輪車メーカーには光陽機車(KYMCO)、三陽機車(SYM)、山葉(YAMAHA)などがあり、実にこの3社で国内市場の90~95%を占めています。本田技研工業との合弁会社として高い技術力をもっていた光陽機車は、1995年の合弁解消後にKYMCOブランドを立ち上げ、KYMCOブランドで世界50か国に年間30万台以上の二輪車を輸出し、ヨーロッパデザインを採用により欧州で高い評価を受けています。また、2002年の本田技研工業との技術提携解消後にSYMブランドで多くの二輪車を世界各国に輸出している三陽機車は、すでに技術提携後の1982年には二輪車の海外輸出を開始し、2000年にはベトナムに合弁会社、中国大陸に2つの工場を建設していました。このように、台湾でスクーターの普及率が高いのは技術的水準の高いスクーターが国内で生産されているという事情もあるといえます。当然のことですが、街中をパトロールする警察官も郵便配達員もスクーターに乗っています。

写真1-2-1 警察官とスクーター



台湾のスクーターで驚かされるのは、その数だけではありません。変わった形状のものが、そのひとつがワイパー付きスクーターです。わが国では1990年11月に本田技研工業が「雨天走行にも便利なルーフ一体式大型防風を装備したファッションナブルな三輪ビジネスバイク(原付)」として「ホンダ ジャイロ キャノピー」を発売し、これにはワイパーが付いていました。現在は生産されていませんが、ピザなどの宅配で使われているもので、現在も人気のあるスクーターです。台湾のワイパー付きスクーターは、普通のスクーターの前面に防風ガラスを取りつけ、そこにワイパーをつけているというもので、スクーター自身はジャイロ キャノピーのように特殊なスクーターではありません。また、わが国でもワイパー付きの防風ガラスのついたスクーターはありますが、小型のスクーターには防風ガラスのあるものもありませんが、ワイパーはついていません。

写真1-2-2 ワイパー付きスクーター(左)と四輪スクーター(右)



驚かされるもうひとつの形状は車輪が4つある四輪スクーターで、補助輪付きスクーターといった方が適切かもしれません。わが国で電動四輪スクーターといえば、高齢者によって買物や通院などで使われている車両を指していますが、このような形状のものではなく、ジャイロ キャノピーのようなものでもありません。後部車輪の左右に車輪をひとつずつつけ、それによって後部の車幅を広げたものです。

スクーターの形状ではありませんが、スクーターは老若男女によって使用

され、スクーターの二人乗りはよくみかけます。驚かされるのは、法的には禁止されているのですが、たまに三人乗りや四人乗りのスクーターが走行していることです。これは、まさにスクーターが台湾の人々にとっては手軽で便利で機動性の高い経済的な乗り物であることを物語っているといえます。

このように、台湾は「スクーター王国」であるとともに、台北市ではMRT (Mass Rapid Transit : 台北市とその周辺都市をエリアとする地下鉄と新交通システムによる高速鉄道網) が整備されたにも関わらずスクーターの台数が減少していないことなどを考えれば、都市部の台北市を含め台湾ではスクーターがひとつの文化として定着しているといえます。

(3) 自転車と台湾

台湾は「スクーター王国」とよばれ、スクーターがひとつの文化として定着していることもあり、台湾の自転車についてはあまり知られていません。自転車といえば、一昔前の北京など中国の都市では多くの自転車が道路を一目一杯占拠して走っている光景が思い出されます。かつてわが国は自転車の生産・輸出において大きなシェアを占めていましたが、1985年のプラザ合意による円高によって以降には自転車の輸出は大幅に減少し、わが国に代わって台湾が自転車輸出大国に成長しました。

写真1-3-1 自転車



現在、世界最大の自転車メーカーである捷安特 (Giant Manufacturing Co. Ltd) など台湾の自転車メーカーの多くは、1970年代後半から欧米の自転車メーカーのOEM/ODM (Original Equipment Manufacturer/Original Design Manufacturer : 相手先のブランド名で製造することをOEM, 設計から製造までを手がけることをODMという) を引き受け、現在の設計・生産の基礎を築き、

次第に自社ブランドの自転車の販売も開始しました。1972年に設立された捷安特は1980年には台湾第一位の自転車メーカーとなり、1986年には欧州、1987年には米国に進出し、1989年には日本法人を設立し、現在は世界22か国に進出しています。マウンテンバイクやクロスバイク(ロードバイクとマウンテンバイクの間に位置し、両方の利点を取り入れたのもの)、折り畳み自転車など生産された自転車の9割程度が輸出され、松下電器やフォード、ルノーと共同で電動アシスト自転車の開発にも携わっていました。捷安特にみられるように、台湾の自転車メーカーの発展は二輪車メーカーの発展に道を切り開くひとつのモデルとなったといえます。わが国でも原動機付自転車の普及の原点は自転車販売店にありました。

台北市で自転車に乗っている人をみかけますが、スクーターと比較すれば、圧倒的にスクーターの方が多くはいないまでもありません。大学生になれば、アルバイトでお金を貯め、免許を取ってスクーターを買うというのが普通のパターンといわれています。幼児・子供と高齢者を除けば、台湾ではほぼ1人が1台のスクーターを保有しているため、自転車に乗るのは子供と高齢者ということになります。

二輪車駐輪スペースは台北市内のあちこちでみられますが、たいいてい自転車は歩道に停められています。駅前の二輪車置き場のよう、たとえば台北捷運MRT淡水線の圓山駅のそばには比較的規模の大きな自転車置き場もあります。それは、主に通学で淡水線を利用する学生が駅まで自転

写真1-3-2 自転車

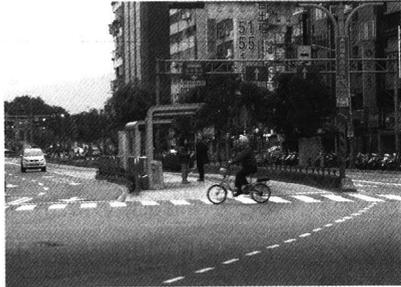


写真1-3-3 時間制斜め横断歩道



車を利用しているためで、これに配慮して自転車置き場を出たところの淡水駅前との交差点では通勤・通学時間帯には斜め横断ができるようになっています。このような時間制斜め横断は、交通部台湾鉄路管理局(台湾国鉄)の松山駅前との交差点でも行われています。

他方、環境問題に積極的に取り組んでいる台湾では自転車専用道路の整備も行われ、たとえば台東県の關山親水公園にある全長12kmの關山環鎮サイクリングロード(台東県關山鎮隆盛路1号)は台湾で初めての自転車専用道路として整備されました。また、台北捷運MRT板南線の西門駅がある長さ1,400m、幅80mの中華路の両側には幅15~18mの歩道と自転車専用道路が整備されています。さらに、高雄市には鉄道路線の臨港西線(3.46km)がありますが、観光資源とするために同線を廃止してグリーンベルト化し、歩道や自転車専用道路、あるいはLRTの整備が計画されているといわれています。

II バスとタクシー

(1) 高速道路と中・長距離バス

台湾には現在、南北方向に4本、東西方向に5本、計9本の高速道路があり、その総延長は952.3kmです。このなかで、1978年10月に全線開通した中山高速公路は基隆~台北~台中~台南~高雄まで台湾西部の都市をむすぶ大動脈で、全長は372.7km、高速公路1号(National Freeway No.1)とよばれています。また、2004年1月に全線開通した福爾摩莎高速公路は基隆から屏東県林辺郷まで台湾西部をむすぶ全長430.5kmの高速道路で、高速公路3号とよばれています。また、台湾には快速公路とよばれる自動車専用道路もあり、たとえば台61線(八里~喜樹)の全長は305.7kmで、一部が開通しています。なお、電子工業の発展した台湾ではETC(Electronic Toll Collection System:自動料金収受システム)が普及していることはいうまでもありません。

台湾では県市間を連絡する中距離バスは公路客運または長途客運、長距離バスは国道客運とよばれ、そのほとんどが高速道路を走行します。各都市を

むすぶ中・長距離バスは非常に多く、一部の路線では24時間運行され、2005年8月にオープンした台北車站の近くにある國道客運臺北總站(台北バスターミナル)では1日に2,000本以上のバスが発着しています。このような中・長距離バスの発達は、台湾では高速鉄道が未発達であったこと、台湾の人々が鉄道よりもバスの実用性を評価していたからといえます。

写真2-1-1 中・長距離バス



代表的なバス会社には統聯客運や國光客運、和欣客運などがあり、統聯客運は700台以上のバスを保有する大手で、3列座席を標準とし、台北～高雄間や台中～高雄間、台中～台湾桃園國際空港間などで中・長距離バスを運行しています。新幹線の開業によって台北～高雄間の路線を廃止したバス会社もありますが、國光客運は新型車を台北～高雄間に投入して運行を続け、台北～台湾桃園國際空港間では「國光号」を運行するなど多くの路線で中・長距離バスを運行しています。また、豪華2列座席車のバスもあり、たとえば和欣客運は台北～台南間や嘉義～高雄間などの路線で真紅の車体の14人乗り豪華2列座席車を運行し、阿羅哈客運も台北～高雄間などで豪華2列座席車を運行しています。

台北～高雄間など新幹線と平行す

写真2-1-2 豪華な中・長距離バス



る路線を走行する中・長距離バスは時間に勝る新幹線との競争ばかりか、多くのバス会社の中・長距離バスを24時間絶え間なく運行し、その競争にも直面しています。中・長距離バスは過当競争の状態にあるため、2列座席の豪華車が投入され、軽食・飲物のサービスはもとより、パーソナルビデオのあるバスや電動マッサージ機能のある座席を備えたバスも登場しています。また、悠遊卡(Easy Card)や台中e卡通(Taichuan e Card)による割引が行われたり、たとえば台北～高雄間では510元の運賃を平日には398元に割引したりしているバスもあります。

(2) 市内バスと中央走行方式

市内バス(路線バス)は公車とよばれ、台北市では台北市聯営公車管理處によって管轄されていることから聯営公車ともよばれています。台北市の市内バスの路線は、その特徴から一般、小型、捷運連絡線に分けることができます。台北市を中心としたエリアの代表的なバス会社には、かつての台北市公共汽車管理處が民営化された大都會汽車客運や、台北客運、首都客運、欣欣客運など非常に多くのバス会社があり、台北市内には市内バス路線が400路線以上あるといわれるように、多くの市内バスが運行されています。そのためか、台北に住む人にとっても路線バスを乗りこなすのは非常に難しいといわれています。なお、捷運連絡線とは台北捷運MRT木柵線や淡水線などのMRT駅に接続する路線バスのことをいいます。

写真2-2-1 市内バス



台北市中心部での市内バスで注目すべきは、民権東路などの一部の道路では南北方向に走る新交通システム(木柵線)と地下鉄(淡水線)を東西方向に連絡するように公車専用路(バス専用レーン)が道路の中央に設置され、バスがそこを走行するという中央走行方式(あるいは中央バスレーン方式)が採用されていることです。この方式は、わが国では名古屋市の基幹2号系統(出来町線)で採用されている方式で、韓国のソウルや中国の昆明などでも採用されています。また、中央走行方式はガイドウェイバス方式とよばれることもあります。

ガイドウェイバス方式は、わが国では名古屋ガイドウェイバスにみられるように、道路の中央分離帯の上に設けられた高架専用軌道をバス車両の前後輪に取りつけられた案内装置(案内輪)で走行し、案内装置を格納すれば一般道路も連続して走行できるものをいいます。しかし、これとは異なり、交差点の手前の中央分離帯部分にガイドウェイ(バス専用レーン)を設置して、信号制御などによってボトルネックとなる交差点でバスを優先的に走行させるものもガイドウェイバス方式とよばれ、台北市での中央走行方式はこのガイドウェイバス方式です。この中央走行方式の採用は、スクーターとともに市内バスも台湾の人々にとっては手軽で便利で機動性の高い経済的な乗り物であることから、スクーターでの「二輪車と四輪車の分離」と同じように、「市内バスと他の四輪車の分離」を図ることによって、道路混雑が年々進む中で、バスの実用性を維持するための施策といえます。

他方、交通部台湾鐵路管理局(台湾国鉄)の嘉義駅と台湾新幹線の嘉義駅をむすぶ全長29.7kmの嘉義BRT(嘉義公車捷運: Bus Rapid Transit)が2008年1月に開通しました。BRTとは、幹線支援型バス輸送システムや快速バス輸送システムとよばれ、それは上述の中央走行方式と同じよ

写真2-2-2 中央走行方式



うに、バス専用道路を設けてバスの定時性の確保や速度の向上を図るもので、嘉義BRTでは将来的には乗客の量によってはLRTに改造することも視野に入れているといわれています。

(3) 観光バスとタクシー

台北市内には市内バスや中・長距離バスのほかに、多くの観光バス(貸切バス)が走っています。それは、観光で台北市を訪れる観光客が多いからで、台湾は韓国や中国、タイとともに多くの日本人が訪れる観光地となっています。貸切形態の観光バスを運行している会社は、一般的には「通運公司」といわれ、中・長距離バスや市内バスを運行する「客運公司」とは異なり、観光バスを専門に運行する会社で、なかには「遊覧公司」など旅行会社によって運行されるものもあります。

また、台湾にも旅行会社などによって運行される定期観光バスがあり、台湾では単に観光バスとよばれ、予約制で半日コースや一日コースが用意されています。たとえば、台北市内観光半日コースや台北夜景観光半日コースでは人数にかかわらず毎日運行され、一日コースには東北角海岸・金瓜石・九份一日コースや北海岸・野柳(朱銘美術館)一日コースなどがあり、これらは最小催行人員2名から毎日運行されています。日本人観光客が多いこともあり、日本語ガイド付きのものもあります。JTB台湾は「マイバス」とよばれる定期観光バス(オプションツアー)として最小催行人員2名で半日の九份

写真2-3-1 観光バス



観光を毎日3回(午前・午後・夕出発)催行し、ベテランガイドが日本語で案内しています。

観光バスとして使用されている車両のサイズは多様で、大型の観光バスではスーパーハイデッカー車や2階建て車両が多く使われています。豪華な車室内と座席を誇る車両もありますが、競争の激しい中・長距離バスと比較すれば、中・長距離バスの方が豪華さの点ではワンランク上といえます。また、大型車では乗降口が車両の右側(歩道側)に2つ(前と中央)あるのは共通していますが、車両によっては左側中央あるいは後方に非常口があるものや、運転席に乗降口があるものもあり、さらには天井に非常口がある車両もあります。わが国ではスーパーハイデッカー車の非常口は単なる扉にすぎませんが、台湾では通常の乗降口のように階段も備えられており、この点でわが国のバスと大きく異なります。また、天井の非常口は奇妙に思えますが、横転転覆事故を想定すれば必要なものといえることから、台湾では緊急時の安全性に対する配慮がわが国よりも進んでいるといえます。

他方、台北市のタクシー(出租汽车または計程車)は台数が多く、料金が安い
ため市民の足として利用されています。料金はメーター制で、初乗り(1.25km)が70元、250mごとに5元が加算され、夜間は20%の割増で、さらに20元加算されます。タクシーの色は米ニューヨークのイエローキャブと同じ黄色で統一されているため非常に見分けやすく、使われている車両には日本車も多くみられますが、

写真2-3-2 タクシー



ベンツやBMWを使ったタクシーもあります。台湾のタクシーは経営形態的には個人タクシーで、個人タクシーを開業するのは非常に容易だといわれています。これが、タクシーの台数が多い要因のひとつといえます。また、台湾では「歩けば社長にぶつかる」といわれるほど社長が多く、それは「仕事

がなければ自分で始める」という台湾人の気質がタクシーの多さにも関係していると考えられます。

さらに、このような台湾の人々の気質は「スクーターで行ける所へは自分で行く」という交通行動に表れ、それがスクーター文化を形成しているとひとつの要因といえるかもしれません。なお、スクーターで行けない所に行くために市内バスやタクシーが利用されているとすれば、その意味では市内バスやタクシーはスクーターを補完する乗り物であるといえます。

Ⅲ 道路貨物輸送とトラック

(1) 宅配便と宅配車

台北市の北東に位置する基隆市には国内第2位のコンテナ港である基隆港があるため、中山高速公路ではコンテナを積載した多くの大型トラックや大型タンクローリーが頻繁に走行しています。しかし、台北市内ではコンテナを積載した大型トラックをみかけることはほとんどありません。

台北市内を縦横に走り回っているトラックといえば、宅配便の集配車と生鮮食品や冷凍食品などを運搬する冷蔵冷凍車です。わが国で宅配便といえばヤマト運輸の「宅急便」、佐川急便の「飛脚宅配便」、日本通運の「ペリカン便」などがあり、トラック運送部門では「宅急便」「飛脚宅配便」「ペリカン便」が全体の9割を占めています。ヤマト運輸の「宅急便」は台湾にもあり、

写真3-1-1 宅配便：統一速達(左)と台湾宅配通(右)



2000年10月にヤマト運輸がノウハウを提供した「統一速達(股)公司」が宅急便事業を開始しました。なお、外国資本投資規制によりヤマト運輸は出資できず、そのためノウハウの提供という形態になっています。集配に使用されている集配車はわが国で使われているクイックデリバリーとよばれるウォークスルータイプの車両ではなく、普通の有蓋車で、冷蔵冷凍庫を装備したものです。

日本通運の「ペリカン便」も台湾にあり、日本通運が2000年7月にライセンスを供与した現地法人の「台湾宅配通」が「便利CANペリカン」の名称でペリカン便とクールペリカン便事業を開始しました。なお、この事業には日本通運のほかに伊藤忠と同グループに属する「全家便利商店」(ファミリーマート)が参加し、他方で「統一速達」のグループには「統一超商」(セブン・イレブン)があり、台湾の宅配便市場での競争は「全家便利商店」と「統一超商」の代理戦争という様相もみせています。手軽さと便利さという実用性が重視されている台湾でのコンビニと宅配の著しい発展によって、あるいはコンビニと宅配の密接な結びつきによって、台湾での流通・物流は集中型ビジネスからネットワーク型ビジネスに激変しつつあるという指摘もあります。

また、佐川急便も2000年4月に現地法人の「新竹貨運」と業務・技術提携協定をむすび、新竹貨運が宅配便事業を開始しました。そのため、わが国の宅配便市場でのビッグ3の競争は台湾にも土俵を広げて展開されているといえます。このほかにも、西濃運輸は2001年1月に現地法人の「大榮貨運」と宅配便事業での業務・技術協力を行うことで合意し、西濃運輸は大榮貨運に宅配便のノウハウを提供し、大榮貨運は「カンガルー」マークを使って宅配事業を行うことになりました。

写真3-1-2 宅配便：大榮貨運



そして、台湾での宅配便は統一速達、台湾宅配通、新竹貨運、大榮貨運、郵便局の大手5社がしのぎを削っていますが、この5社のほかにも宅配事業を行っている会社は多くあります。

(2) バイク便と冷蔵冷凍車

郵便配達員は、わが国でもかつては自転車で郵便物を配達していましたが、次第に自転車の代わりに原動機付自転車(原付)やバイクが使用されるようになりました。都市部の舗装された平坦な道路であれば、自転車でも配達が可能です。急な勾配が続く山道などでは自転車での配達是非常に困難なことは世界中どこでも同じです。

台北市北投区の山中には曲がりくねった路地が多く、そのため昔からバイクによる荷物の配送が行われていました。また、北投には世界屈指の名湯・北投温泉があり、旅館やレストランが増えるにしたがってバイクは客を乗せるタクシーサービス(バイクタクシー)を始めたといわれています。バイクによる荷物の輸送はわが国でも1935(昭和10)年頃にはトラックや荷馬車とともにバイク型オート三輪を使って宅扱貨物の集配が行われていました。しかし、これは現在のバイク便とは違い、トラックの代わりにバイク型オート三輪が使用されていたにすぎません。現在のバイク便とは、都市内でライダー(配達員)が荷物の当日配送や信書の当日送達を行うというもので、欧米では1980年代から、わが国では1990年代から行われています。

スクーター王国とよばれる台湾にも当然のことですが、バイク便があります。台北市内では一般に依頼の電話から配達完了まで2時間といわれ、わが国のバイク便と大差はありません。しかし、業者によって異なるとは思いますが、台北には荷物の受取係と配達係がそれぞれ別々という

写真3-2-1 バイク便



業者もあり、それは受取係が荷物を受けとって会社に戻り、配達係が配達するというものです。これでは時間がかかってしまいますが、なぜ受取と配達が別人物なのかについては受取係の携帯電話に直接に配達依頼が入るためといわれています。また、台湾のバイク便にはトラックの代わりにスクーターを使って荷物を運搬するという旧来型のバイク便もあり、スクーター王国ならではのことといえます。

新旧のバイク便に限らず、宅配便が非常に普及している理由のひとつに、ネット産直(消費者が直接ネットで農産物を購入するというもの)などオンラインショッピングの急速な普及があげられ、その配送にバイク便や宅配便が使用されているからです。旧来型のバイク便をふくめ、台北でバイク便が発達しているのは「二輪車と四輪車の分離」施策が関係しているものと思われます。

他方、台湾は「グルメ天国」とよばれ、レストランだけでなく台北市士林区の士林夜市や台北市中山区の屋台街(双城街)なども人気のスポットになっています。台湾のグルメを支えているのが、新鮮な食材を新鮮なまま輸送する冷蔵冷凍車です。冷蔵冷凍車はコンビニやスーパーなどへの商品の搬送にも使用され、南北に細長い台湾本島の中央を走る北回帰線を挟み、北が亜熱帯気候、南が熱帯気候ですから、わが国以上に冷蔵冷凍車が必要とされていることはいうまでもありません。宅配便の統一速達(宅急便)や台湾宅配通(ペリカン便)などの集配車にも冷蔵冷凍車が備えつけられています。

写真3-2-2 冷蔵冷凍車



また、飲料については、たとえばアサヒビールは1998年に台湾市場に本格参入し、当時は日本の商社経由で台湾の乳飲料メーカーと代理店契約を結んでいましたが、現在はアサヒビールの台湾代表人事務所「朝日啤酒株式会社台湾事務所」は販売を台湾の総代理店「三商行」に委託し、ビールという商品特性上、商品の回転率が悪くなると店頭での鮮度が落ちるため、卸を介さず直販方式を採用し、そのため専用の運搬車によって直接ホテルやレストランなどにビールなどを搬送しています。

(3) 裏舞台の物流と三輪トラック

宅配便の集配車や冷蔵冷凍車を表舞台(動脈物流)で活躍する車両とすれば、裏舞台(静脈物流)で活躍する車両もあります。わが国ではゴミ収集は朝に行われますが、台北市では夜に行われ、「先出し」が許されていないため街路に山と積まれたゴミの山を見かけることはありません。台北市ではわが国と同じようにゴミの分別収集が行われているため、生ゴミ収集用や空き缶・空き瓶回収用など3台の収集車が連なって回収に回っています。しかし、すべてのゴミ収集が行政によって行われているわけではなく、わが国と同じように専門の処理業者によっても行われています。たとえば、宅配便の普及によって簡易梱包用のダンボール箱が大量にゴミとして出されるようになり、それは資源として再生することができるため、企業などを対象に廃品回収業者が使用済みダンボール箱などの回収・運搬を行うこともあり、個人でそれを生

写真3-3-1 台車(左)と三輪自転車(右)



業としている人もいます。台湾に限らず、韓国のソウルや香港でも廃品回収を生業としている人は多くいます。

生業として行われている廃品回収という裏舞台でもっぱら活躍している車両は、台車や荷物運搬用の三輪自転車、三輪トラックなどです。台車はもっとも手軽な運搬具で、わが国でもオフィスや家庭などで広く使用されています。回収されたダンボール箱などを運搬する台車は長い距離を運搬するためのもではなく、三輪トラックなどが駐車あるいは停車している場所まで運ぶために使われています。荷物運搬用の三輪自転車は自転車の前半分とリヤカーを合体させた形状のもので、現在でも中国の北京などで広く使われ、運搬と販売を兼ねた行商でも使用されています。現在のわが国では、荷物運搬用の三輪自転車はほとんど使用されていませんが、商店街などでヤマト運輸が宅急便の集配用に使用しています。

写真3-3-2 三輪トラック



他方、台北でみられる三輪トラックはかつてわが国でもみられた丸ハンドルの大型オート三輪で、かなりの年代ものです。わが国のダイハツのオート三輪と比較すると、ハンドルの形状が異なっています。築地市場などで使われている「ターレット」のハンドルを小さくしたような感じのもので、現在の四輪トラックと比較すれば、オート三輪の性能はかなり低いにもかかわらず、わが国では現在もオート三輪が保有され運行されています。これは実用性よりも趣味の世界のように思われますが、台湾では趣味よりも実用性が

重視される傾向が強いことを考えれば、台北市内を走っているオート三輪はいずれ四輪トラックに買い替えられることになると思います。なお、バイク型オート三輪もあり、なかには荷台を改造して夜市などでの移動屋台として使われているものもあります。

おわりに

以上、台北市の道路交通の現状をわが国の道路交通と比較しつつ概観し、その特質について若干の検討を試みましたが、その特質として以下の点を指摘することができます。

世界でもっとも二輪車が普及しているのが台湾では、ほぼ1人が1台のスクーターを保有し、その多くが90~125ccクラスで、それは手軽で便利な乗り物であるばかりか、行政当局が市民に支持されているスクーターの存在価値を見直し、スクーターが道路を有効活用できる「二輪車と四輪車の分離」や「二輪車駐輪スペースの整備」などの施策を積極的に打ち出したことも大きく影響しています。また、普及率の高さは技術的水準の高いスクーターが国内で生産されていることもあり、台湾は「スクーター王国」であるとともに、スクーターがひとつの文化として定着しているといえます。

また、「二輪車と四輪車の分離」という考え方は市内バスについても適用され、民権東路など一部の道路では南北方向に走る新交通システム(捷運MRT木柵線)と地下鉄(捷運MRT淡水線)を東西方向に連絡するようにバス専用レーンを道路の中央に設けた中央走行方式(ガイドウェイバス方式)が採用されています。バス交通が発達している台湾では、台湾の各都市をむすぶ中・長距離バスの運航本数も非常に多く、一部の路線では24時間運行され、國道客運臺北總站では1日に2,000本以上のバスが発着し、中・長距離バスは過当競争気味にあるといえます。バス車両については、乗降口が車両の右側(歩道側)に2つ(前と中央)あるのは共通していますが、車両によっては左側中央あるいは後方に非常口や乗降口があるものもあり、さらには天井に非常口が

ある車両もあり、緊急時の安全性に対する配慮はわが国よりも進んでいるといえます。

他方、宅配便にはヤマト運輸系の「統一速達」や日本通運系の「台湾宅配通」、佐川急便系の「新竹貨運」、西濃運輸系の「大榮貨運」などがあり、「台湾宅配通」には「全家便利商店」(ファミリーマート)が参加し、「統一速達」には「統一超商」(セブン・イレブン)が参加しているため、宅配便市場での競争は「全家便利商店」と「統一超商」の代理戦争という様相もみせ、同時にコンビニと宅配の発展によって、あるいはコンビニと宅配の密接な結びつきによって、台湾での流通・物流は集中型ビジネスからネットワーク型ビジネスに激変しつつあると指摘されています。「グルメ天国」とよばれる台湾には、新鮮な食材を新鮮なまま輸送する冷蔵冷凍車が多く、コンビニやスーパーなどへの商品の搬送に使用され、またネット産直などオンラインショッピングの急速な普及によって、宅配便とともにトラックの代わりにスクーターを使って荷物を運搬するという旧来型のバイク便もあり、これは「二輪車と四輪車の分離」施策が関係しているものと思われます。