

ソウル特別市の道路交通の特質と優等文化

澤 喜司郎

Kishiro SAWA

はじめに

大韓民国(以下、韓国と記す)の経済は、朝鮮戦争(1950年6月～1953年7月停戦)以降大きく立ち後れていましたが、ベトナム戦争への参戦による「ベトナム特需」と、わが国からの多額の経済援助(約11億ドルの無償資金と借款)や技術援助を要因として「漢江の奇跡」と呼ばれる高度経済成長を遂げました。そして、韓国は新興工業経済地域(NIEs)のひとつに数えられるようになり、1996年にはアジアで2番目の経済協力開発機構(OECD)の加盟国になりました。しかし、翌1997年のアジア通貨危機によって韓国経済は危機に瀕し、国際通貨基金(IMF)の支援を受けて危機を乗り切りましたが、中国の躍進や内需不振などによって現在の韓国経済は低迷状態にあるといわれています。とはいえ、韓国は2007年現在、世界で13番目の経済規模をもつ国家に成長しています。

韓国の主要な産業は情報技術、造船、鉄鋼、自動車などで、とくに自動車は北アメリカやヨーロッパをはじめ世界各国へ輸出されています。しかし、大宇自動車が米ゼネラルモーターズに、三星自動車が仏ルノーに買収されたため、韓国資本の自動車メーカーは現在、現代自動車と同傘下の起亜自動車の1グループ2社だけになってしまいました。わが国との関係では、韓国は1988年に自動車の輸入を自由化しましたが、「輸入先多辺化政策」(輸入先多角化政策)によって対日輸入禁止品目に自動車を指定していたため、日本車が輸入・販売さ

れるようになったのは1998年7月以降のことです。また、韓国車はデザイン的には日本車の影響を強く受けているといわれているばかりか、他社の車との類似性がよく指摘されます。たとえば、2007年に公開されたヒュンダイ・ジェネシス試作車のデザインについて「ニューヨークタイムズ」(2007年4月5日付)では「前からは『トヨタ・カムリ』、横からは『日産・マキシマ』、後からは『ビュイック』に見える」とされていました。

このような「バカリ」問題も念頭におきつつ、本稿では韓国ソウル特別市の道路交通の現状、とりわけ高速バスなどにみられる「優等文化」や、公共交通機関としての市内バス、タクシー、それに宅配便などの貨物輸送の状況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。新幹線や在来線、地下鉄などの軌道系交通の現状と特質については稿を改めて検討したいと考えています。なお、本稿で使用した韓国に関する写真は特に断りのないかぎり、筆者が2008年3月に撮影したものです。

I 高速バスと優等バス

(1) 優等バスと韓国の「優等文化」

高速バスとは、韓国では走行区間の60% (以上)が高速道路で、座席指定制を採用しているバスをいい、ソウル特別市と京畿道以遠の都市を結ぶ路線や、中・長距離の都市間を結ぶ路線で運行され

写真1-1-1 優等バスの座席



ています。

この高速バスには、一般高速バスと優等高速バスの2つのタイプがあります。一般高速バスの座席配置は2列+2列(客席44席)で、座席は狭いのですが、優等高速バスと比較すると料金は安く設定されています。優等高速バスの座席配置は一般的に2列+1列(客席27席)で、一般高速バスの座席と比較すればゆったりとし、足置きやリクライニングが装備され、そのため料金は一般高速バス料金の5割増となっています。なお、午後10時以降に出発する深夜便の料金については、目的地によってはすべて優等高速バス扱いになるものもあれば、一般も優等もそれぞれ深夜料金(昼間料金の6割増)を設定しているところもあります。

わが国の高速バスの中にも3列座席のバスがありますが、そのバスを「優等」と呼ぶことはなく、台湾の統聯客運は3列座席車を標準としています。このような中であって、韓国での優等バスという名称にこそ、韓国の交通文化があるといえます。

優等とは一般に他より特にすぐれていることをいい、この意味から優等バスとは一般バスに対して速達性や車内設備の優れたバスをいいます。しかし、韓国では必ずしも速達性が優等バスの条件とはなっていないため、車内設備としての2列+1

列の座席配置が優等バスの条件になっていると考えられます。優等バスの料金は一般バスの料金よりも高いにもかかわらず優等バスが利用されているのは、韓国の人々の権威主義的な自己顕示欲あるいは見栄っ張りや虚栄心が強いという国民性の現れといえます。韓国では李王朝の時代から権威主義的な政治が行われ、その伝統は戦後にも引き継がれて多くの指導者が権威を誇示し、力の政治を行ってきました。また、周辺大国に抑圧された歴史が韓国の人々の自主独立意識を強め、人々は「力を見せないと甘く見られる」と考えるようになり、各個人が力を誇示するために優等バスを利用し、そのバスが「優等バス」という名称であることに満足感を感じていると考えられます。

このような「優等文化」は後述のタクシーや観光バス、韓国高速鉄道(KTX)など交通分野にかぎらず、韓国社会や人々の生活にもみられます。たとえば、韓国は「整形天国」と呼ばれ、国民の間で一般化している整形手術も「優等文化」の現れといえます。韓国では外見が恋愛、結婚、就職、昇進など社会生活全般に影響するといわれ、こうした外見至上主義は他より優れていることを主張するもので、正しく「優等文化」の現れといえます。韓国旅行情報「コネスト」によれば、韓国で

写真1-1-2 高速鉄道(KTX)



は「momchan」「olchan」という言葉が流れているといい、「chan」とは一番という意味の「長」と日本語の「ちゃん」を合わせた表現で、語尾に「chan」をつけるとその分野で最高という意味になり、「mom(体)chanはスマートでグラマーな人のことをいうそうです。また、韓国では5月15日が「先生の日」とされ、先生にプレゼントをする習慣がありますが、韓国の「先生観」も「先生は他とは違い優れている」という権威主義的な「優等文化」の現れにほかなりません。

(2) 高速バスと市外(高速)バス

わが国と比較して鉄道があまり発達していない韓国では、高速バスや市外バスが発達し、各都市にバスターミナルが整備されています。ソウル特別市にはソウル高速バスターミナル、セントラルシティターミナル、東ソウル市外バスターミナル、南部市外バスターミナルがあります。

ソウル高速バスターミナルは、ソウル特別市と韓国全土をむすぶ高速バスが発着するターミナルで、江南高速バスターミナルや京釜線・嶺東線ターミナルとも呼ばれています。主要な路線には釜山(所要時間5時間20分)、大田(同2時間)、大邱(同3

時間50分)、慶州(同4時間30分)、江陵(同3時間10分)などがあり、たとえば釜山行きは20～30分間隔、大田行きは5～10分間隔、大邱行きは15～30分間隔と非常に高い頻度で高速バスが運行され、また釜山行きでは22時～翌2時にも深夜便が運行されています。そして、このバスターミナルを発着するバスが一般に高速バスと呼ばれています。

他方、ソウル高速バスターミナルに隣接しているのがセントラルシティターミナルで、湖南線ターミナルとも呼ばれ、全羅道方面に向かうバスが発着しています。東ソウル市外バスターミナルは、高速バスの一部と市外直行バスが発着するバスターミナルで、南部市外バスターミナルは全羅道、忠清道、京畿道方面に向かうバスが発着するターミナルです。

この南部市外バスターミナルを発着するバスは、その名称が示すように、「市外バス」と呼ばれています。市外バスは中距離の都市間や地方都市をむすぶバスをいい、なかには走行区間の60%以上が高速道路であるバスもありますが、座席指定制が採られていないために高速バスとは呼ばれていません。高速道路を走行する市外バスを運行しているバス事業者は、市外バスを「市外高速バス」と呼び、正規の高速バスに対する対抗意識を顕わ

写真1-2-1 高速バス



写真1-2-2 市外高速バス



にしています。また、高速バスと市外(高速)バスの違いとして、国が許認可するものが高速バスで、地方自治体が許認可するものが市外(高速)バスともいわれています。

この市外(高速)バスにも優等バスと一般バスがあり、そのいずれにも運行形態的には直行バスと直通バスがあります。直行バスは、出発地と目的地以外にも路線途上のいくつかのバス停に停車し、これに対して直通バスはバスターミナルや大都市内の利用者の多いバス停には停車しますが、その他の路線途上のバス停には停車しないものをいい、ノンストップ型とも呼ばれています。

(3) エアポートリムジンと空港バス

エアポートリムジンとは、空港と主要ホテルを結ぶバスをいい、仁川国際空港にはKALリムジン、優等リムジン、一般リムジンの3種類があります。なお、優等リムジンは高級リムジン、一般リムジンは空港バスとも呼ばれています。

KALリムジンは大韓航空(KAL)によって運営され、仁川国際空港と主要なホテルを巡回するループ型路線の優等バスで、光化門・支庁線(1号線：ロッテホテル、ウエスティン朝鮮ホテルなど)、ソウル駅・南山線(2号線：ソウル新羅ホテル、グ

ランドハイアット・ソウルホテルなど)、漢南線(3号線：ソウルパレスホテル、ノボテルアンバサダー・カンナムホテルなど)、蚕室・ウォーカーヒル線(4号線：シェラトン・グランデ・ウォーカーヒル・ソウル、ロッテワールドホテルなど)の4路線があります。仁川国際空港から市内までの料金は14,000ウォンで、いずれの路線も30分間隔で運行されています。

優等リムジンは、韓国都心空港ターミナル社やセントラルシティ空港高速社、ソウルバス社などのバス事業者によって運営され、仁川国際空港とソウル特別市内の都心空港エアターミナルやソウル駅、漢南洞(梨泰院)、ソウル高速バスターミナルの間を行き来するシャトル型路線の優等バスです。おおよそ10~20分間隔で運行され、仁川国際空港から市内までの料金はKALリムジンと同じ14,000ウォンです。また、ソウル特別市内行き以外にも光州や木浦、大田行きの優等リムジンもあります。

この優等リムジンも「優等文化」を象徴するものですが、意味合い的には優等高速バスや優等市外(高速)バスとは少し異なります。優等高速バスや優等市外(高速)バスは主に韓国の人々によって力を誇示するために利用されているのに対して、

写真1-3-1 KALリムジン



写真1-3-2 エアポートリムジン



外国人の利用が多い優等リムジンは国家としての力を誇示するために「優等」と銘打って運行され、「見てくれに神経を使う」韓国ならではのことといえます。

他方、一般リムジン(空港バス)はソウルバス社やエアポートリムジン社などのバス事業者によって運営され、おもに仁川国際空港とソウル特別市内のソウル駅や明洞、永登浦駅、ソウル市庁などの間を行き来するシャトル型路線の一般バスです。おおよそ15~30分間隔で運行され、仁川国際空港から市内までの料金は9,000ウォンで、KALリムジンや優等リムジンより安く設定されています。KALリムジンや優等リムジンの料金は一般リムジンの約1.5倍ですが、この価格差はおもに使用されている車両の違いによるもので、KALリムジンや優等リムジンでは2列+1列の座席配置の車両が使用されていますが、一般リムジンでは2列+2列の座席配置の車両が使用されています。また、優等リムジンと比較して一般リムジンが停車するバス停が多く、そのため所要時間が長いことも価格差の要因といえます。たとえば、仁川国際空港からソウル駅までの所要時間は優等リムジンの約60分に対して、一般リムジンでは約100分かかります。

なお、一般リムジンは深夜には「空港深夜バス」として、ソウル駅線(空港発0:00, 3:50, ソウル駅発22:30, 1:20)、永登浦駅線(空港発2:40, 永登浦駅初0:00)、ソウル高速ターミナル線(空港発1:20, ソウル高速ターミナル発2:40)の3路線で運行され、料金は9,000ウォンで、深夜割増はなく昼間と同じ料金です。

Ⅱ 市内バスとタクシー

(1) 市内バスと中央走行方式

ソウル特別市の市内バス体系は2004年7月に、これまでの一般バス、座席バス、マウルバスの3体系から役割や走行距離などによって広域(赤)、幹線(青)、支線(緑)、循環(黄)の4体系へと大規模な改編が行われました。バスの車体も体系別に色分けされ、一目で分かるようになっています。わが国では、バスの塗装色の違いはバス事業者の違いを表していますが、ソウル特別市では事業者に関係なく、たとえば幹線バスはすべて青に塗装されています。また、この改編にあわせて市内を8つのエリア、外郭地域を7つのエリアに分けて各エリアの番号を織り込んだ共通の路線番号振分方式が適用されるようになり、さらに一部の道路では中央走行方式が導入されました。

写真2-1-1 幹線バス(上)とマウルバス(下)



青はエリア間をむすぶ比較的長距離を走る幹線バスで、ブルーバスとよばれ、おもに幹線道路を走行し、一部では連節バスも運行されています。緑は幹線バスや地下鉄との連絡や乗換を便利にし、エリア内の地域と地域をむすぶ支線バスで、グリーンバスとよばれています。同じグリーンでも、マウルバス(近距離バス)と呼ばれるものがあり、それはマイクロバスを用いて支線バスの中でも走行距離が短く、比較的狭い範囲で運行されているバスですが、一部には走行距離の長いものもあります。黄は都心と副都心を巡回するバスで、イエローバスとよばれ、漢江鎮～南山地区、大方～汝矣島地区でそれぞれ2路線、計4路線で運行されています。料金(一般：大人)は一律制(均一性)で、2008年3月現在、幹線バス(青)と支線バス(緑)が1,000ウォン、循環バス(黄)が800ウォン、マウルバス(緑)が700ウォンです。

赤は都心部と外郭地域を比較的高速でむすぶ広域バスで、レッドバスとよばれ、これはかつての「座席バス」のシステムを受け継いだものといえます。座席バスとは、韓国の「優等文化」を象徴する優等高速バスや優等市外(高速)バスの原型となるもので、それは比較的長距離を走行するために通勤型バスの座席配置ではなく、2列+2列の座席配置の車両を用いて着席率を高め、主要なバス停にのみ停車するというバスです。当時の運賃は一般バスの2倍で、満席であっても運賃が割り引かれることはありませんでした。現在の幹線バスや支線バスはかつての一般バスと同じように通勤型の座席配置の車両を使用していますが、広域バスでは2列+2列の座席配置の車両を用いて着席率を高めているため、料金(一般)は1,800ウォンと幹線バスや支線バスと比較して高くなっています。

他方、ソウル特別市ではこれまでも幹線道路では時間帯(7時～21時)を決めて歩道寄りの1車線を

写真2-1-2 広域バス(上)と中央走行方式(下)



バス専用車線にしていますが、これと併行して2004年7月の大規模なバス体系の改編にあわせて道路交通渋滞によって損なわれつつあるバスの定時性を確保するために、たとえば江南大路などでは道路の中央車線をバス専用車線にして一般車とバスの動線を分離するという中央走行方式が導入されました。

(2) 定期観光巡回バスと無料シャトルバス

世界でも有数の観光名所の宝庫といわれるソウル特別市には、定期観光バスとしてのソウルシティツアーバスがあります。このソウルシティツアーバスには2つのタイプがあり、ひとつは韓国でもっとも一般的な青い1階建てのバスで、ソウル特別市内の観光地を巡り、停留所での乗降は自由です。コースには、光化門～南大門市場～梨泰院～明洞～南山ソウルタワー～東大門市場～仁寺洞～光化

写真2-2-1 ソウルシティツアーバス



写真2-2-2 ソウルシティツアーバス



門など主要観光エリアを網羅した都心コース(約2時間)、光化門～江南COEX～ソウルの森～南山ソウルタワー～清溪広場～青瓦台前～国立民族博物館～景福宮～光化門などを巡るコンベンション・南山コース(約2時間)、光化門～国会議事堂～南山ソウルタワー～清溪広場～光化門などとくに夜景のきれいなスポットを巡る夜景コース(約1時間30分)の3つがあります。

料金(大人)は、1回券(1回乗下車)が5,000ウォン、夜景コース券が5,000ウォン、一日券が10,000ウォンで、都心コースでは30分間隔でツアーバスが運行されているため、たとえば都心コースでは一日券を購入すれば好きなところで降りて自由に観光し、次のバスの時間に合わせて停留所に行き、再び乗車して次の観光地に行くことができます。

もうひとつは、2007年に登場した韓国では珍しい赤い2階建てのバスで、コースには光化門～清溪広場～芳山市場～清溪川文化館(中間点)～東大門～昌慶宮～昌徳宮～仁寺洞～光化門などを巡る清溪川・古宮コース(往復約2時間)と、光化門～国会議事堂～清溪広場～光化門を巡る夜景コース(約1時間)があります。料金は、清溪川・古宮コースでは片道券(中間点まで/から)が7,000ウォン、往復券が12,000ウォン、夜景コース券が10,000ウォン

です。このツアーでは、都心コースやコンベンション・南山コースのように自由な乗降はできませんが、清溪川・古宮コースでは中間点の清溪川文化館でのみ乗降ができます。

そして、市内バスや観光バスなどでも2階建てバスが運行されていない韓国では車両的には2階建てバスが新しい「優等バス」として位置づけられ、それは夜景コースでは青い1階建てバスに比べ、2階建てバスの乗車(観光)時間が短いにもかかわらず料金は2倍であることが物語っているといえます。また、赤い2階建てバスは「大きいものの派手なものを好む」韓国の人々の国民性をよく表しているといえます。

ソウルシティツアーバス以外にも、大韓旅行社や中央高速観光社などによって現地発のオプションツアーが催行され、たとえば南北朝鮮が接する板門店(軍事停戦会議場)を見学する板門店ツアー、都羅山駅やトラ展望台、南侵トンネルなどを見学するDMZ(非武装中立地帯)ツアーなどがあり、DMZツアーでは脱北者が案内するというユニークな企画もあります。このような現地発オプションツアーや海外からのパッケージツアー客が利用する観光バスがソウル特別市内を駆けめぐっています。

写真2-2-3 美術館巡回観覧バス(上)と観光バス(下)



また、観光に関係するバスとして美術館巡回観覧バスがあり、これは仁寺洞～正読図書館～煥基美術館～和庭博物館～平倉洞をむすぶシャトル型路線のバスで、仁寺ART CENTERによって運営され、1日6本が運行されています。料金(美術館循環観覧券)は1,000ウォンで、1日フリーパスとして循環バスを利用でき、美術館によっては入館料の割引券としても利用できます。また、ホテル新羅免税店は免税店～東大門市場～明洞入口前～朝鮮ホテル前～南大門～梨泰院～免税店というコースで無料の巡回バスを運行し、免税店に行く多くの観光客に利用され、光化門～東大門の間では身体障害者や高齢者のために平日には1日6本の無料バスが運行されています。

(3) 模範タクシーと一般タクシー

模範タクシーは、韓国に旅行に来る外国人のた

めに外国語が可能な運転手を配置し、2,000CCクラスの黒い大型車の車体に黄色のランプをつけたタクシーをいいます。初乗りは3kmまでが4,500ウォン、164mごとに200ウォンが加算され、料金は一般タクシーのおおよそ2倍弱ですが、かつては多くの外国人に利用されていました。その理由は、一般タクシーでは「相乗り」が当たり前でしたが、模範タクシーでは相乗りがなく、外国人は安心して乗車できたからです。しかし、一般タクシーでも「相乗り」が禁止されたため、料金の安い一般タクシーが利用されるようになり、そのため最近では模範タクシーの台数が減ってきているといわれています。

この模範タクシーは「模範」という語句を使用していますが、それは一般タクシーと区別した「優等タクシー」そのものといえます。模範タクシーは数あるホテルの中でも一流と呼ばれるホテルの前で待機し、その利用者は外国人にかざられているわけではなく、韓国の人々も模範タクシーを利用し、これは優等バスを利用するのと同じ心理といえます。また、模範タクシーの台数が減ってきている背景には、一般タクシーでの「相乗り」が禁止されたことのほかに、自家用車の普及によって韓国の人々が模範タクシーを利用しなくなった

写真2-3-1 模範タクシー



写真2-3-2 大型タクシー



こともあるといえます。

模範タクシーに代わるかのように登場したのが大型タクシー(ジャンボタクシー)です。これは、車体形状的にはステーションワゴンと呼ばれる2ボックス型の車両を用いたもので、模範タクシーと同じように黒の車体に黄色のランプをつけています。乗客は8人まで乗車でき、料金は模範タクシーと同じで、初乗りは3kmまでが4,500ウォン、164mごとに200ウォンが加算されます。料金は一般タクシーの約2倍弱と高いのですが、5~8人のグループで一般タクシーを2台利用するよりも大型タクシー1台の方が安くなります。この大型タクシーは新しい型の模範タクシーといえ、この登場は韓国では「優等タクシー」という「優等文化」が根づいていることを物語っているといえます。

他方、一般タクシーはシルバーや白の車体に青のランプをつけたタクシーで、料金は初乗り2kmまでが1,900ウォン、144mごとに100ウォンが加算され、模範タクシーと比較すれば非常に安いといえます。かつて一般タクシーで「相乗り」が行われていたときには、3人以上がタクシーを待っている場合にはタクシーはそのまま通り過ぎることもあったため、評判はあまりよくありませんでした。ただし、「相乗り」はタクシーを効率的に

使用し、排気ガスなどの環境問題を考えればひとつの優れた方法といえます。しかし、「相乗り」が禁止されたのは評判の悪さもありますが、韓国でも個人主義が普及し、見知らぬ他人との「相乗り」が次第に嫌われるようになってきたからといえます。「相乗り」タクシーは、電車内で見知らぬ他人に気軽に声を掛けてくる大阪人には打ってつけの乗り物かもしれません。

なお、「相乗り」の場合の料金は「降車時のメータ額-乗車時のメータ額+基本料金」が習慣化していたといわれています。このような「相乗り」あるいは「乗合」タクシーはタイ王国にもあり、「スバルッ」あるいは「シーロー」と呼ばれています。わが国にも、空港乗合タクシーや観光乗合タクシーなどがあり、それは乗合タクシーとしての許可を得たものです。韓国では、「相乗り」が禁止されましたが、深夜などではいまでも「相乗り」が行われています。

写真2-3-3 一般タクシー



Ⅲ 道路貨物輸送とトラック

(1) 宅配便と宅配車

韓国の大手宅配業者には、現代宅配、大韓通運、韓進宅配、CG-GLE(サムスンHTH宅配を買収)、

郵便局があり、この5社で全市場の6割程度を占め、競争が非常に激しい市場構造になっています。市場そのものは「初期成長段階」といわれ、ネットショップやテレビ通販の売上が急増しており、市場はますます拡大すると予想されています。

このようななか、宅配業者は自社の全国配送網を利用して生産農家と消費者が直接取引できるインターネットショップ事業の構築に乗り出し、この事業は農水産物販売に特化した生産農家にとっては流通コストの節減と販路拡大、消費者にとっては中間マージンがなく低価格での商品の購入という、生産農家と消費者にとってお互いに利益になるウィン・ウィン・モデルとして定着しつつあるといわれています。たとえば、韓進宅配は1998年に業界で初めて「故郷の味便」という通販・宅配サービスを開始し、2004年には専門ショップの「韓進モール」をオープンし、本格的にネットショップ事業に乗り出し、郵便局も宅配事業「郵便局ショッピング」を通じ農水産特産物を販売しています。なお、韓国ではキムチ漬けのシーズンになるとキムチ宅配が急増し、個人向けの1日平均荷扱量は12~15万箱になるといわれています。

こうした宅配業界での取組は、新世界グループの物流子会社SEDEXやわが国の佐川急便が宅配

写真3-1-2 宅配車：郵便局(上)とFedEx(下)



事業に新規参入し、航空宅配ではDHLやFedExが大きなシェアを占めているなど、宅配市場では競争がますます激化しつつあるため、宅配業界はオンラインショッピングという新しい流通ラインの確立によって宅配料金の下落に伴う利益率の悪化を食い止めようとしているといわれています。また、宅配事業での新しい取組に宅配ロッカーがあります。これは、駅の構内などに設置されているロッカーに宅配・郵便書留の機能を付加し、送りたい荷物をロッカーに預けると宅配業者が回収にくるというシステムのものです。このようなロッカーはわが国にもあるほか、わが国には旅行者が旅行鞆を駅などに設置されているロッカーに預ければホテルまで搬送してくれるというロッカーもあります。

他方、わが国や台湾と同じように韓国でも多くのコンビニ店が軒を並べ、韓国のコンビニ店内に

写真3-1-1 宅配車(韓進通運)



写真3-1-3 コンビニ宅配車



は立食用のカウンターがあり、給湯器も設置されているため多くの人が店舗内でカップ麺を食べている光景をよく見かけますし、一定額を支払えば炭酸飲料が飲み放題というドリンクバーもあります。こうしたコンビニへの商品の搬入には専用の宅配車とともに宅配業者のトラックも使用され、多くの商品が毎日搬入されています。また、韓国の屋台料理などカジュアルフードは有名ですが、それ以上に急成長を続けるファーストフードやファミリーレストランは多くの人々によって利用され、また韓国の人々は客の接待に外食を好むといわれるように、外食はわが国以上に浸透・定着しているといえます。このような外食産業を支えているのが、食材の輸送などを担っている冷蔵・冷凍庫のある宅配車で、コンビニや外食産業の発展が宅配事業を活性化させている要因のひとつになっています。

(2) 韓国版バイク便とバイクの貨物輸送

韓国では「韓国の起業市場は日本をベンチマークにしたり、独特なアイデアを借りて発展してきた」といわれ、確かに「故郷の味便」などはわが国での宅配事業と同じですが、韓国には昔から独特の宅配事業があります。それは「宅配喫茶店」

写真3-2-1 バイク便



と呼ばれるもので、電話1本でコーヒーやお茶をバイク(スクーター)で出前(宅配)するというものです。韓国では、トレーに載せた定食系の韓国料理4~5人分を女性が頭に載せて配達している姿をよく見かけるように、わが国以上に外食産業が発展し、「宅配喫茶店」にかぎらずピザやフライドチキンなどの電話宅配にも人気があります。ちょっと替わったところでは、韓国の中華料理店はジャージャー麺などを公園や大学のキャンパス、海岸のビーチなど屋外にでも配達してくれます。

このような配達(宅配)で使用されているのがバイクですが、わが国でも見られるような書類や信書などを送達するクイック・サービスと呼ばれるバイク便も韓国ではよく利用され、交通渋滞の激しいソウル特別市内では航空宅配のDHLもバイク便を走らせています。

そして、台湾ではバイク(スクーター)は、生活に欠かせない手軽で便利で機動性の高い経済的な乗り物として圧倒的に多くの市民によって利用されていますが、韓国では「バイクは庶民層の生計手段」「宅配や貨物輸送のために走る『生計型バイク』が多い」といわれるように、バイクは人の移動手段としてではなく貨物輸送手段として利用され、韓国独自の発展を遂げてきています。その

象徴的なものが「韓国版バイク便」と呼ばれているバイクによる貨物輸送です。たとえば、韓国内で衣料品市場としてもっとも発展している東大門市場は基本的には卸売であるため、各地から閉店後に買い付けに来る小売店主向けに夜間営業も行われています。買い付けに来た小売店店主の荷物や注文のあった衣料品を配達するのが「韓国版バイク便」で、軽いが高張る荷物を大量に積載するためにバイクの後部座席部分を改造したバイクが使用されています。

このバイクにも「優等文化」が現れています。それは、ボディの大きさのわりにはエンジン(排気量)が小さいことです。韓国の人々が見栄えのする大きいものが好きなのは、大きいものは優れているという考え方によるもので、それは正しく

写真3-2-2 韓国版バイク便



「優等文化」といえます。また、「韓国版バイク便」は衣料品の配達だけではなく、依頼があればプロパンガスのボンベなど何でも配達し、人を運ぶこともあり、修学能力試験日にバイク便に乗ってやって来た受験生もいたそうです。

しかし、韓国ではバイクは自動車専用道を通行できず、多くの道路では安全を理由に夕方にはバイクの通行が禁止されているという事情もあり、「せっかちな韓国の人々」の要求に応えるために迂回などによる時間ロスを取り戻そうと歩道やバス専用車線を走行しているバイクもみられます。バイク便は請負契約で、そのため警察関係者によれば「時間を争うバイクによる宅配が増え、事故も増えている」「違反を取り締まると、賃金のほとんどが罰金で無くなってしまう」といい、バイクが庶民層の生計手段であるために取締りを強化できないというのが実情だといわれています。

なお、南大門をはじめ多くの市場ではかつては自転車による配達(韓国版自転車便)が主役でしたが、今ではバイクが主役になり、自転車による貨物輸送は非常に少なくなっていますが、頑張っている「韓国版自転車便」もあります。わが国でも自転車を使って書類や信書などを送達する自転車便がありますが、荷物や貨物を輸送するというも

写真3-2-3 韓国版自転車便

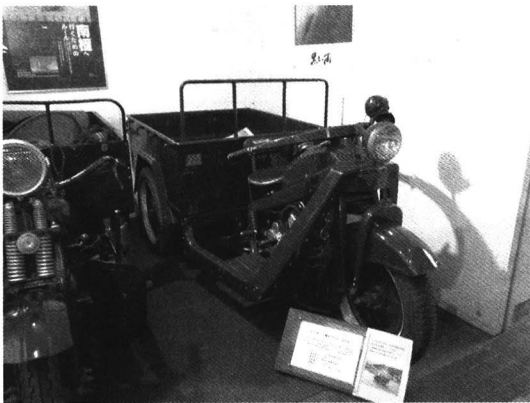


のではありません。また、韓国の「サランエチョナ福祉財団」は2002年にバイク便をヒントに、高齢者が自分の足と地下鉄を利用して配達するという「シルバークイック」を始めました。こうした形態の宅配は、わが国ではハンドキャリー便と呼ばれています。

(3) オート三輪トラック

独特のバイクを使用した「韓国版バイク便」とともに、もうひとつ独自の発達を遂げているものにオート三輪があります。オート三輪といえば、わが国ではダイハツのミゼットをイメージしますが、韓国のオート三輪はむしろマツダ三輪トラックGA型やダイハツ号HS6型に近い形のものといえます。それは、バイクの前半分とリヤカーの荷台を合体したようなもので、バイク部分は「韓国版バイク便」で使われているような新しい形のもが多く、スポーティな形をしたものもあります。現在の韓国のオート三輪は、かつてのわが国のオート三輪とは異なっていることから、ここでは「韓国版オート三輪トラック」と呼ぶことにします。

写真3-3-1 マツダ三輪トラックGA型



この「韓国版オート三輪トラック」は、「韓国版バイク便」と同じように東大門や南大門などの

写真3-3-2 韓国版オート三輪トラック



市場付近で多く見られ、「韓国版バイク便」では運べないような大量の荷物や重量貨物を運び、わが国での軽トラックの役割を担っているといえます。「韓国版オート三輪トラック」の中には、荷台部分にダンプ機能をもたせたものや、車いすを搭載できるものもあり、また単に荷物や貨物を運ぶだけではなく移動販売車としても使用されています。「韓国版オート三輪トラック」は基本的には無蓋車ですが、移動販売車として使用されているものには有蓋車が多く見受けられます。このように「韓国版オート三輪トラック」は「韓国版バイク便」と同じように、正しく独自の発展を遂げてきているといえます。ただし、韓国の起亜自動車が1962年からマツダオート三輪K-360の生産を行い、それを契機に「韓国版オート三輪トラック」が発展したといえます。

また、中国の北京ではオート三輪はもっぱら旅客輸送用のタクシーとして使用され、タイ王国でもバイク型のオート三輪や自動車型のオート三輪(トゥクトゥク)がタクシーとして使用されていることと比較すれば、トラックとしての韓国のオート三輪(「韓国版オート三輪トラック」)は中国やタイ王国とは違う発展を遂げたというべきで、その要因となったものが「漢江の軌跡」と呼ばれてい

る急速な経済発展による貨物輸送需要の増加と考えられます。しかし、その一方で、バイクと同様に「韓国版オート三輪トラック」も庶民の生計の手段であるということは、経済の発展に偏りがあり、その結果としての現在の「韓国社会の二極化」を象徴するものといえます。

他方、「韓国版オート三輪トラック」は移動販売車として使用されていますが、リヤカーも重要な移動販売手段として利用されているばかりか、荷物運搬手段として現在でも利用されています。たとえば、宅配便の普及により簡易包装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、ダンボール箱は資源として再生できるために廃品回収業者がリヤカーを使用してダンボール箱を回

収しています。リヤカーのなかには原動機付のリヤカーもあります。つまり、韓国ではリヤカーも庶民層の生計手段となっているといえます。そして、「韓国版バイク便」や「韓国版オート三輪トラック」のライダーは請負制のもとで働いているにもかかわらず、比較的新しいバイクやオート三輪トラックが使用されているのは「見てくれに神経を使う」韓国ならではのことといえます。

おわりに

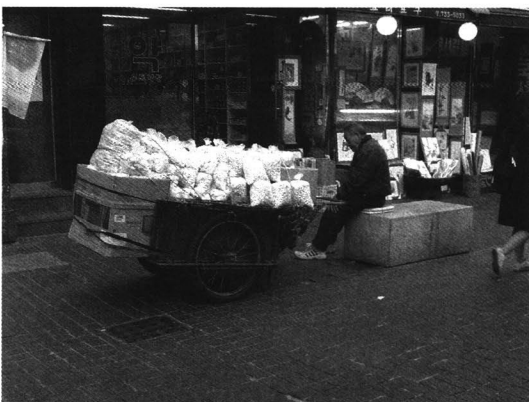
以上、本稿では韓国ソウル特別市の道路交通の現状、とりわけ高速バスなどにみられる「優等文化」や、公共交通機関としての市内バス、タクシー、それに宅配便などの貨物輸送の状況をわが国の道路交通と比較しつつ概観し、比較交通文化論的な視点からその特質について若干の検討を試みましたが、以下の点をその特質として指摘することができます。

高速バスには一般高速バスと優等高速バスの2つのタイプがあり、エアポートリムジンにも優等リムジンと一般リムジンがあります。優等バスの座席配置は一般的に2列+1列(客席27席)で、料金は一般バス料金のおおよそ5割増です。わが国の高速バスの中にも3列座席のバスがあり、台湾の統聯客運は3列座席車を標準としていますが、そのバスを「優等」と呼ぶことはなく、韓国では優等バスという名称が付けられているところに韓国独自の交通文化があるといえます。

そして、韓国の交通文化には、韓国の人々の権威主義的な自己顕示欲あるいは「見栄っ張り」で虚栄心が強い」という国民性が現れているといえます。言い換えれば、韓国の人々は「力を見せないと甘く見られる」と考え、各個人が力を誇示するために優等バスを利用し、そのバスが「優等バス」

写真3-3-3

移動販売車：オート三輪トラック(上)とリヤカー(下)



という名称であることに満足感を感じていると考えられます。また、優等リムジンは国家としての力を誇示するために「優等」と銘打ったもので、「見てくれに神経を使う」韓国ならでのことと考えられます。

このような「優等文化」は、2004年に大規模な改編が行われた市内バスにおいてもみられ、赤の広域バスはかつての「座席バス」のシステムを受け継いだもので、この「座席バス」が優等バスの原型といえます。また、ソウルシティツアーバスで初めて投入された2階建ての赤いバスは、「優等ツアーバス」とは呼ばれてはいませんが、実質的には「優等バス」として位置づけられ、赤い2階建てバスは「大きいもの派手なものを好む」韓国の人々の国民性をよく表しているといえます。さらに、タクシーには模範タクシーと一般タクシーがあり、模範タクシーでは「優等」ではなく「模範」という語句が使われていますが、それは「優等タクシー」そのものといえます。

他方、「バイクは庶民層の生計手段」といわれている韓国では、バイクは人の移動手段としてではなく貨物輸送手段として利用され、バイクの後部座席部分を改造したバイクを使用した「韓国版バイク便」と呼ばれるバイク貨物輸送が独自の発展を遂げてきています。この「韓国版バイク便」とともに、バイクの前半分とリヤカーの荷台を合体した「韓国版オート三輪トラック」も独自の発展をとげていますが、バイクや「韓国版オート三輪トラック」が庶民の生計の手段であるということは「経済発展の歪み」と「韓国社会の二極化」を象徴するものといえます。また、「韓国版バイク便」と「韓国版オート三輪トラック」のライダーは請負制のもとで働いているにもかかわらず、比較的新しいバイクやオート三輪トラックが使用されているのは「見てくれに神経を使う」韓国なら

ではのことといえます。