

## ? 東アジア 4 香港 都市社会の多様な交通機関

著者	山本 裕美
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	20-25
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	<a href="http://doi.org/10.20561/00028098">http://doi.org/10.20561/00028098</a>

## 都市社会の多様な交通機関

山本裕美

### 三種類ある公共バス

現在香港には、九龍汽車有限公司（KMB）、中華汽車有限公司（CMB）、新大嶼山巴士有限公司（NLB）の三社があり、総計三六五線で一日四〇〇万人の人々を輸送している。

KMBは一九三三年に設立され、現在九龍・新界地区の二一七路線で営業している。とくに、新界では、ニュータウンの間の特急バスや九龍までのバスなどの新路線を開設してサービスマットの拡大をはかっている。さらにCMBと共同で隧道巴士トンネルバスを二三路線経営している。八七年末現在二九〇〇台の車両を保有し、その年間走行距離は二・二億キロに達し、一一億人を輸送している。料金は八七年二月の改訂で、市街ルートが八〇セント、四・四香港ドルとなった。また隧道巴士は二・八香港ドル（一律）十一・二香港ドル（トンネル料金）である。空港バス、観光バス、特急トンネルルートでの新界方面バスなどの料金はもっと高い。

一方CMBは、香港島で九六路線、KMBと共同経営の二〇隧道路線をそれぞれ営業している。

一九八七年末現在九二三台の二階建てバスと二台の普通バスを保有し、一年に三・一六億人を輸送、走行距離は五六〇〇万キロに達する。料金は市街ルートが一・三・五香港ドルである。香港の公共バスは、ワンマンカーであるけれども、料金箱から釣り銭は出ない。もともと出る装置が付いていないのだ。したがって、乗車する時に小銭を用意しておかねばならない。筆者が香港にいた時、最初はバスを並んで待っていると、しばしば前の人から両替を求められて驚いたものである。小銭の持ち合わせがない時は、多めの額を投入せざるを得ない。なかには他人が投入する小銭を横取りし、自分の料金をきっちり支払うちゃっかり組もいる。

香港の公共バスは二階建てなので、二階に乗れば景色が楽しめるが、降りる時は早目に準備しないと、停車時間が短くて降りそこなうことになる。とにかく運転があらつぱい。乗ってもすぐ手摺を掴まないと転倒する危険がある。台風や強風の時にはしばしば転倒事故を引き起こす。雨の日を除いて窓を開け放しているのは転倒を防ぐためなのかも知れない。

公共バスは深夜まで走っているので、女性の場合はタクシーに乗るよりも料金も安く、さらに安全でもある。

**ミニバスは規定** ミニバス（小巴）は道路交通条例で規定された一四人乗りの公共バスである。**路線と自由運行** り、その数は一九七六年五月以来四三五〇台に固定されている。クリーム色の車体に赤のストライプは自由運行型、緑のストライプは規定路線運行型である。

赤いミニバスは、一九八七年には三三三〇台あり、一日当たり百万人の乗客を輸送していた。

これには料金とルートに関して何の制限もない。市民は禁止地区以外どこでもこれに乗り降りできるから、比較的高い料金にもかかわらず重宝している。他方、これらミニバスが交通渋滞の要因であることも確かである。

緑のミニバスの拡張は一九八七年も続いている。それは、特別に需要の高い地区で、交通局の管理の下に、赤から緑にミニバスが転換させられたからである。八七年末現在一七〇路線で緑のミニバス一二〇〇台が営業し、毎日約五七万八〇〇〇人を輸送している。

ミニバスに乗るのは簡単だが、降りるのが難しい。というのは、運転手で英語のわかる人がまづいないからである。したがって、外国人の場合も広東語で「有落」(ヤウロウ)とか「落車」(ラッチャ)とか叫ばなければならない。そして「下車」というよりも「落車」という文字のごとく素早く降りなければならない。

さてミニバスは、出発地点では満席になるまで出発しない。そして目的地まで距離に応じて料金に変化する。料金はフロントに表示されるが、その数字が中国の古代から用いられているいわゆる「蘇州碼字」であり、これを一通り読めるようにならないと、途中で乗るのは外国人には難しい。ともあれミニバスが利用できれば、バス料金よりも安くて早いし、常に座ることができ、便利なことこの上なしといえよう。なお、蘇州碼字の一十までは次のとおりである。〔一〇三三

×〇七上三三又十〕

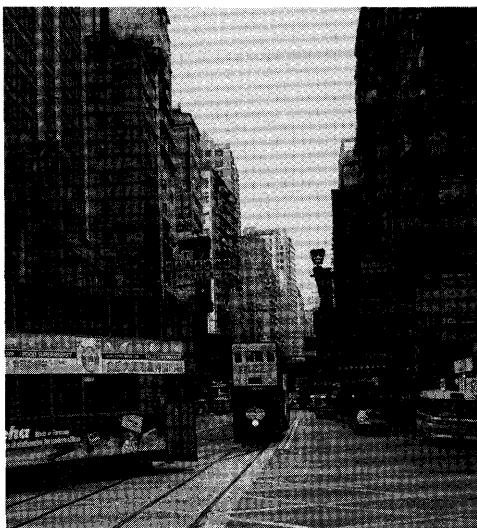
タクシーのライ 香港のタクシー（的士）には三つのタイプがある。すなわち香港タクシー  
センスも売買 と九龍タクシーは香港島、九龍、新界の中で営業できるが、主として市街  
地区で営業する。新界タクシーは新界の認可された地域でのみ営業が許されている。

一九八七年の値上げ以降、市街タクシー料金は初乗りの二キロメートルが五・五香港ドル、そのあと  
四〇〇メートルごとに七〇セント増しとなる。新界タクシーは同様に五・五香港ドルと九〇セン  
ト。荷物料金は一律一個当たり二香港ドル、港内トンネルを通過する場合は往復の通行料金を請  
求できる。

ところで、香港政府はタクシーの営業許可のライセンス（的士牌）の数を制限している。した  
がっての士牌の売買市場が成立し、新規にタクシー業を始めた人はこの市場での士牌を買わな  
ければならない。ライセンスも売買される現象は、まさにレッセ・フェールの香港経済を象徴す  
るものであろう。

電車は六ルー 電車（トラム）が香港島北岸で開業したのは一九〇四年である。二二年以  
ト、二階建て 降香港電車有限公司が一貫して経営に当たり、全線で上下合わせて六ルー  
トある。乗客は増加傾向にあり、八七年は一日平均三四万九〇〇〇人を輸送した。

電車には一六一台の普通の二階建て電車と、階上がバルコニーになっている観光用および貸切  
用電車の二つのタイプがある。料金は大人六〇セント、十二歳以下の子供二〇セント、旅券保持  
の学生三〇セントと安くて、意外に速い。



市内を走るトラム(二階建て路面電車)(写真：大西康雄)

電車が二階建てになったのは一九一二年で、その際一階にも窓と出入り口の柵が付けられた。それまでは屋根もなく、吹きさらしであった。二階建てになっても二階には「勢烈之風」、「打大風」、「猛烈之風」の時には絶対に窓を閉めてはならないという注意書きがあった。転倒の危険があったからである。

二階の座席に座るとタクシーやバスでは味わえない香港の景色を堪能できる。料金もさることながら、地下鉄に対して電車が比較優位に立つのはまさにこの点にある。

なお映画「慕情」で有名なピクトリアピクに登るピーク・トラムもあり、これは観光用のだけでなく、通勤用としても利用されている。このピーク・トラムを経営する香港山頂纜車

用だけではない、通勤用としても利用されている。このピーク・トラムを

地下鉄はキ口当たり 香港地下鉄公司 (Mass Transit Railway = MTR) は一九七五年九月に香港政  
輸送人数が世界一 庁によって創立された。

MTRのシステムは三つの路線からなり、全体で三七駅を擁し全長三七・六キロに及ぶ。一九八七年末には一日当たり平均一八〇万人を輸送し、キロメートル当たり輸送人数が世界で最も多い地下鉄の一つであるといえる。八七年十月七日には二二七万人／日の最高輸送人数が記録された。大人の料金は二・五・五香港ドルで、回数券もあり割引料金となっている。

地下鉄路線をみるとなぜ空港につながっていないのか疑問が浮かぶ。タクシーやバスの市場を奪わないという政府の分業政策によるのかも知れない。また地下鉄の座席が金属製なのも目を引く。ある地下鉄技術者は、これがソファであれば切り裂かれる心配があったためだろうと話していた。座り心地が悪く、発車・停車時に滑るといふ欠点がある。

以上のほかに九広鐵路、海上のスターフェリー、油麻地フェリー等があるが、いずれも低料金で香港の庶民の足として活躍している。

### 〈参考文献〉

- (1) Hong Kong Government, *Hong Kong 1988*, Hong Kong Government Printer, 1988.
  - (2) 黄南翔編著『香江歲月』、香港、奔馬出版社、一九八五年。
  - (3) 鄭徳良編著『現代香港經濟』、北京、中国財政經濟出版社、一九八七年。
- (やまもと ひろみ／アジア經濟研究所総合研究部主任調査研究員)