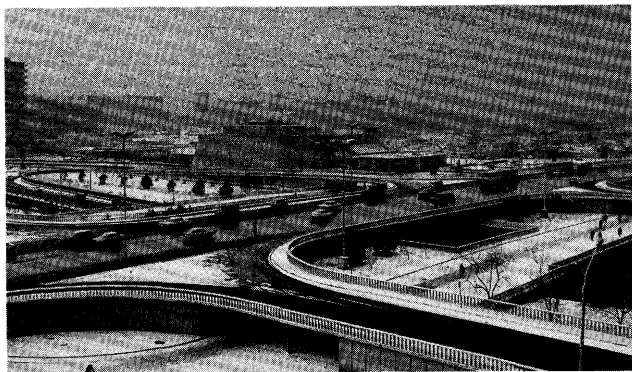


I 東 ア ジ ア



北京市建国門の立体交差（写真：大西康雄）

タクシーも庶民の足

桜井 浩

タクシーに乗る 韓国はもはや第三世界ではないという声が聞こえてきそうである。が、しまでの苦勞 ばらくOBとしてつきあっていたことにしよう。

さて、その韓国の大都市でタクシーを利用しようと思うと、なかなか難しい。最近の新聞報道によれば、韓国の人々もいろいろ苦勞しているらしいので、外国人が難しいのは当然かも知れない。ただ、外国人でも空港とかホテルで拾うのは特に難しいわけではない。問題は、街中で流しの車を拾わねばならないときである。

まず手を上げて車を止める。しかし運転手（韓国では近年「技士さん」と呼ぶことになった）は直ぐドアを開けてくれない。運転席の窓ガラスを下げてどこに行くかを質す。慣れてくれば、技士さんが質す前に、車が止まるや否や自分の行き先を叫ぶ。この地名は東京で言えば「市ヶ谷!」「上野!」「神田!」といった感じである。そこで技士さんが「よし」と思うと、初めてドアが開かれ、駄目と思えばもちろん走り去る。だから、何遍も繰り返し自分の行き先を叫び続



ソウル市内を走るタクシー（写真：小牧輝夫）

けなければならぬことも珍しくない。

一九八七年秋のソウル出張の際、宿所近くの大通りで、収集した資料を二〇キログラムほど抱えて、郵便局に運ぶためタクシーを待った。韓国のお盆に当たる日の前日で時期も悪かったが、来る車、来る車、片っ端から見事にふられ続けた。それでも重い荷物を抱えてどうすることもできず、何とか乗せてくれる車を見つける以外に仕方がない。しだいに郵便局の終業時間が迫ってくる。正確にはわからないが、小一時間も待った気がした。そして、これはもう駄目かと思ったとき一台の車が近づいてすーと止まった。急いで行き先を告げようとすると、「おじさんまだいたのか？

さつき通った時いたのに。乗れ乗れ」というわけで無条件で乗せてくれたのである。そして、車が混雑して皆嫌がる都心に向かってくれた。こんな親切な運転手、いや技士さんに出会ったのは幸運で、降りるときチップを弾んだのは言うまでもない。

相乗りが一般的

さて、どうしてこういうことになるのか。まずなによりも、技士さんたちが客を選べること、すなわち売り手市場だということである。そして、これは後に見るように、韓国のタクシー料金がバスや地下鉄に比べて相対的に安いため乗る人が多いからである。その上にタクシーの「相乗り」が一般化しているという事情がある。この相乗りがわれわれ外国人には心配の種である。

相乗りになると、タクシーの利点である目的地のすぐ近くまで接近してくれるかどうかが心配となる。先に乗っているときはもちろん問題ないが、それでも後に乗った乗客の行き先によって遠回りする場合もあるので、その場合、メーターどおり料金を取られれば時間も金も損したことになる。

先に乗客があり後から乗せてもらうとき、私などはつい遠慮して、あまり遠回りになりそうなときは自分の目的地から少し遠くても降りざるを得ない。料金はすでにメーターが動いているので、技士さんのいう料金が安いのか高いのかよくわからない。タクシー料金の安い韓国では、少々割高な料金を払っても大したことはないのだが、それが育ちのせいか気になってしまっている。

ちょうど今から二十年前ソウルに住んでいた頃の主要な交通手段はバスであった。電鉄が発達せず、地下鉄もなかった当時のソウルでは、タクシーが庶民の足の補助的役割を果たしていた。

一九六〇年代以後、工業化が強力に推進されるようになった韓国では、経済成長に伴って、物、

I 東アジア

人の移動が急激に増えた。二十年前に走っていた馬車は間もなく影を潜め、全国の主要都市を結んで高速道路が張り巡らされている。ソウルでは七〇年代に地下鉄が建設されるようになり、いまでは四路線が完成、さらに三路線が計画されている。こうして、過去二十年間に韓国の交通事情は大きく変化した。

有効利用で料金割安

しかし、タクシーは大都市の庶民の足として依然大きな役割を果たしている。ソウルに例をとって韓国のタクシー事情をみると表のとおりである。

まず、人口千人当りのタクシー台数をみると四・五台で、東京よりはやや少ないが、ロンドンやニューヨークより三倍近く多いことがわかる。料金は日本の約八分の一、ロンドンの三・五分の一と、特に東京に比べると安い。それに先ほど述べたとおり、相乗りがあるのでさらに割安となり、大衆的交通手段としての役割を果たしてきたのである。相乗りは車や燃料を有効に使うという点で合理的であり、人がすでに乗っていても諦めずに手を挙げて車を止めることができるという良い点もある。韓国的プラグマチズムの表われといえよう。この結果、東京のタクシー空車率が四〇%であるのに対し、ソウルはわずか一五

世界の大都市とタクシー

	台数	台数 1,000人	ウォン 10km	円 10km
ソウル	45,300	4.5	1,600	290
東京	41,000	5.0	12,300	2,120
ロンドン	13,000	1.9	5,700	980
ニューヨーク	11,000	1.7	?	?

(注) ウォンの日本円換算は100円=580ウォンで算出。

(出所) 『朝鮮日報』1988年7月29, 31日より。

%に留まっているといわれる。

また、最近のソウル市の交通人口負担率をみるとバスが依然最も多く四九%、次が近年急増した自家用車（七五万台）で二〇%、第三がタクシード一六%、第四が地下鉄・電鉄で一五%となっており、タクシーは地下鉄・電鉄を上回る役割を果たしている（『朝鮮日報』一九八八年七月二十九日付）。

バス・地下鉄 このように、庶民の足とみえるタクシーであるが、韓国では依然高級交通には乗れない 手段と位置づけ、バスや地下鉄などの「大衆的乗り物」には乗れないと考えている人々がいることも付け加えなければならぬ。この考えにはそれなりの根拠がある。何といってもタクシーはバスや地下鉄より非効率的な乗り物であり、それだけ贅沢な乗り物ということになるからである。こんなわけで、バスや地下鉄に対する社会的位置づけも日本とかなり異なる面があると考えさせられることがある。

これまでソウルではバスの増車が年一%程度に抑えられた反面、タクシードの増車率は九%に達していた。現在こうした歪みを正すことが急務であり、タクシードの交通人口負担率は五%程度が適当とされている。そのためには料金体系の見直しも必要であろう。だが、長い間庶民の足の役割を果たしてきた韓国タクシーの姿は、簡単には変わりそうにない。

（さくurai ひろし／久留米大学教授）