

III 海外だより

香港乗り物 一考一

NLI International Hong Kong Limited 大森 周治

読者のみなさんの中には、香港旅行の経験者はたくさんいることだろう。大部分の人はパック旅行でやって来て、観光バスで慌ただしく香港を見て巡り、限られた自由時間にお土産探しやお目当てのブランド物のショッピングをして終わり、というパターンだったと思う。そこに一工夫して、観光の足に、あるいは、ショッピングへの行き帰りに香港の公共交通機関を使い、異なった角度から香港を観察してみるのも面白いだろう。

香港の公共交通機関は非常にバラエティーに富み、便利で安い、といいことづくめだ。しかも、乗り物に乗ること自体が観光になってしまうものもある。日本との非常に大きな違いは、乗り物の種類もさることながら、全ての公共交通機関が安いだけでなく採算ベースで運営されていることだ。レッセ・フェール（自由放任主義）を地でいき繁栄を勝ち取っている香港を、こんなところにも発見できる。公共交通機関を利用して香港の活気に直に触れれば、日本とは異なる香港の強さの秘密を実感できるはずだ。

日本から香港に向け飛び立つと、到着するのは香港の九龍側の海辺にある啓徳（カイタック）空港だ。現在建設中の新空港が完成する1997～8年には、啓徳空港はその役割を終えることになる。既に同空港の処理能力は限界に達しているが、空

港の流れは非常にスムーズで、香港の効率的な運営の一端を見ることが出来る。香港から出ていく時の話になるが、空港利用税がこの4月から50香港ドル（650円）に値下げされた（値下げ前は150香港ドル＝2千円）。日本の成田空港は2千円だから3分の1だ。

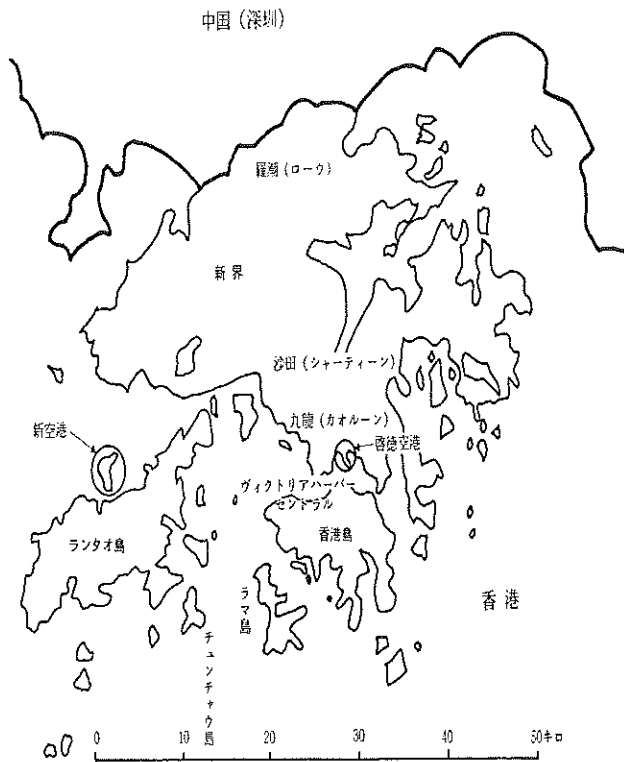
（建設中の新空港）香港島の西にあるランタオ島の離れ小島チェラップコック島の周囲を埋め立てて空港用地にする。埋め立てはほとんど終わっており、空港へのアクセスの道路、橋、それに付随する埋め立て工事も着々と進んでいる。ただ、中英交渉のもつれから、空港本体と地下鉄の新空港路線について、その予算問題がまだ決着せず着工が遅れている（空港本体と地下鉄以外の新空港関連プロジェクトは、中国の承認を得る必要がない——プロジェクトは全部で10プロジェクトからなり、8プロジェクトは中国の承認不要）。開港予定の1997年6月は無理になっており、半年から1年の遅れが予想されている。

空港から市街地への公共交通機関はエアポート・リムジンバスとタクシーの2種類だ。出口からでるとタクシー乗り場とバス乗り場が左右に分かれていて一目で判る。

タクシー乗り場はいつも行列だが、タクシーも行列して待っていて、列のさばきかたも効率的なので待ち時間は行列の長さから想像されるよりは

短い。料金は香港島のホテルまで100～150香港ドル程度。香港島へは途中海底トンネルを通るが、往復分のトンネル料金を取られる（現在片道10香港ドル）。因みにこのトンネルも民間企業が経営している。トランクに荷物を入れると1個につき5香港ドル。基本料金は2kmまで11.5ドル（150円）、以後200m毎に1ドル（13円）、待ち時間や渋滞時間は1分につき1ドル。値段は日本のタクシーの約4分の1と非常に安く、タクシーは香港では庶民の重要な足になっている。車両はほとんど全て日本のタクシーのお下がりで、クラウン、セドリック、コ罗纳などが大部分を占める。中古車両を使っているのは低料金への貢献大だ。

香港全図



香港のタクシーはこのようにいいことずくめだが、雨が降っている時とか通勤時間帯にはそう簡単につかまらない。空港のようにタクシー乗り場があって並んでいるところもあるが、普通は早く把手を掴んでドアを開け乗り込んだ人が勝ちというのがルールだ。日本のタクシーのお下がりなの

で最近では自動ドアも増えているが、運転手がドアを開けてくれるのを待っているのは生存競争に勝てない。筆者はドアを開けて乗り込もうとしたとき、反対のドアを年配の女性が勢いよく開けて入ってきたので、その迫力に負けて引き下がったこともあるくらいだ。競争相手が大勢いるところでタクシーを捕まえるときは心してかかるべきだ。これも自由競争社会香港の一断面か。

エアポート・リムジンバスは主要路線が3つあり、勿論民間企業が経営している。空港から香港島の主要ホテルまでは16ドル（210円）と非常に安い。

タクシーかリムジンバスで観光客が最もよく泊まる九龍側のホテルに行きチェックイン。まずは香港島に行ってみよう。九龍と香港島の間（ヴィクトリアハーバー）を横切り香港島に行くには、地下鉄、スターフェリー、タクシー（海底トンネル経由）の3通りがある。タクシーは最も値段が高く、トンネルが渋滞して時間がかかることもあるので、ここではスターフェリーと地下鉄を使ってみよう。

（ヴィクトリアハーバー）香港はシンガポールと並ぶ東南アジア随一の港湾基地だ。コンテナの取扱量はシンガポールと世界一を争っている。香港は現在も、将来を見据えて新しいコンテナターミナルの建設を考えている。コンテナターミナルは、中国などの地域経済の発展と共に成長を遂げる香港経済を象徴する代表選手と言える。

スターフェリーは全部で3路線あるが、1番有名なのはセントラルと九龍の尖沙咀（チムサーチョイ）を結ぶ路線だ。1898年に就航し、香港島と大陸側を結ぶ大動脈として活躍してきた。1969年に香港島と九龍を結ぶ海底自動車トンネルが開通するまでは、香港島と大陸を結ぶスターフェリーが台風等で止まれば香港島から抜け出す手段はなかった。1980年には香港地下鉄が開通し、香港

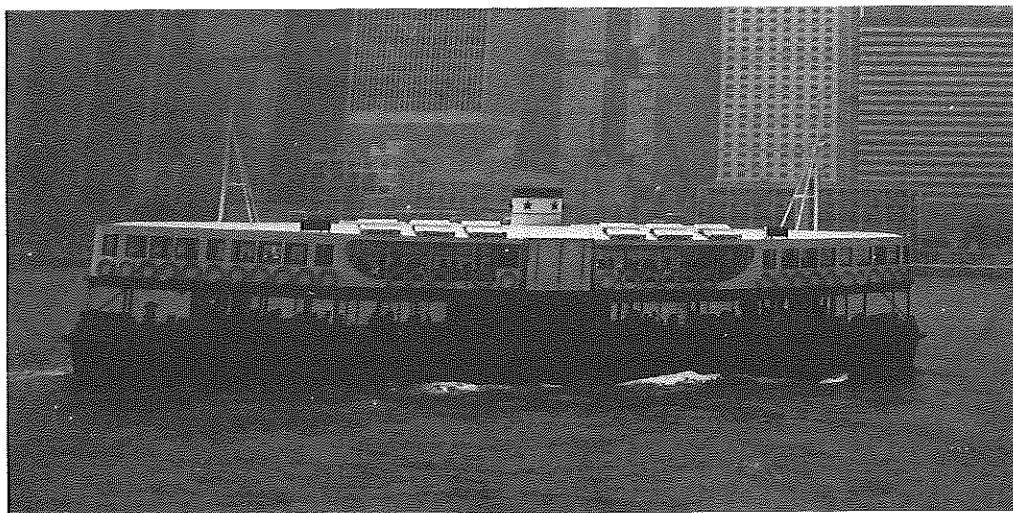
島と大陸側は海底トンネルを通る地下鉄でもつながった。しかし、スターフェリーは現在でも、庶民の貴重な足としてヴィクトリアハーバーを往復している。100年近くの歴史を持つ香港の顔だ。

離岸、着岸を含めてセントラルから尖沙咀までの所要時間は約8分。驚くべきはその料金で2階デッキは1.5香港ドル(約19円)、1階デッキは1.2香港ドル(約15円)という安さだ。しかも、民間企業の経営だ。

スターフェリーから見る香港島の眺望は最高で、筆者の一押しの観光スポットだ。香港島のスカイラインは東京からの旅行者には圧巻で、山の上まで建ち並ぶ高層アパート、40～70階建ての高層ビル群は、驚異に映るだろう。このスカイラインは年々変化していて、たまの旅行者は毎回見慣れぬ高層ビルをその中に見つけることになる。動く香港、発展する香港の一断面だ。

昼間の香港島の景観も素晴らしいが、夜景も必見だ。夕方暗くなった直後で、オフィスの窓の明かりがまだ数多く残っている時間が最も素晴らしい。スターフェリーから香港島の夜景を見ると、右手に「ぢ」という赤いネオンの看板がビルの上に見える。これが何の看板かはご想像に任せる。ネオンサインの中には日本の会社のものが目立つが、最近では韓国の会社のものも目立ってきている。

スターフェリーと香港島のビル群



香港—東京運賃比較

	香港	東京
地下鉄	45円～	140円～(営団)
バス	30円～	180円～(都バス)
電車	40円～	120円～(国鉄)
トラム(市電)	15円	—
タクシー初乗り		
2 kmまで	150円	600円(中型)
フェリー	110円(平日)	—
(離島)	180円(週末)	—

* 1 香港ドル=約13円で換算

地下鉄は最も香港らしくない乗り物だ。駅の構内や車内にゴミもなく綺麗なところが全く香港らしくない。香港の公共スペースは放っておくとすぐゴミなどで汚されるので、地下鉄の駅構内や車内での飲食、喫煙を禁止にしたからだ。最近公共交通機関の中での喫煙は禁止になったが、以前は全く何の規制もないものが多かった。今でもバスやトラムの車内での飲食は規制されておらず、ジュースの空き缶や食べ物の包み紙などで非常に汚くなっているのが普通だ。地下鉄の車内を見渡すと、至るところに喫煙すると罰金何千ドル、飲食すると罰金何千ドルというステッカーが張られている。それでも車内飲食でシートが汚されるのを心配して、座席のシートはステンレス張りで絶対に汚れないようになっている。このステンレスシートは非常に滑りやすく、発着の都度体が滑っ

て隣の人にもたれ掛かってしまう。彼女とのデートにはいいかもしれないが、隣に汗まみれのシャツを着たオジサンでも座ってくると思わず席を立ててしまう。

切符は日本のテレホンカードのような材質の磁気式カードだ。入口の自動改札で出てきた切符を受取り、出口の自動改札では切符は吸い込まれて戻ってこない。切符はその後再利用される。切符を使用中に破損すると罰金を取られる。切符の再利用もクリーンな地下鉄に貢献大だと思われる。

地下鉄は100%政府出資の形態をとっている。しかし、運営は採算ベースで行われており、借入金は民間金融機関からの融資を利用している。開通は1980年で、当初の予定よりも早く最近黒字に転換している。運賃は乗車区間により3.5香港ドルから11香港ドルまでで、海底トンネルを使った香港島—九龍間の移動が伴うと一気に運賃が

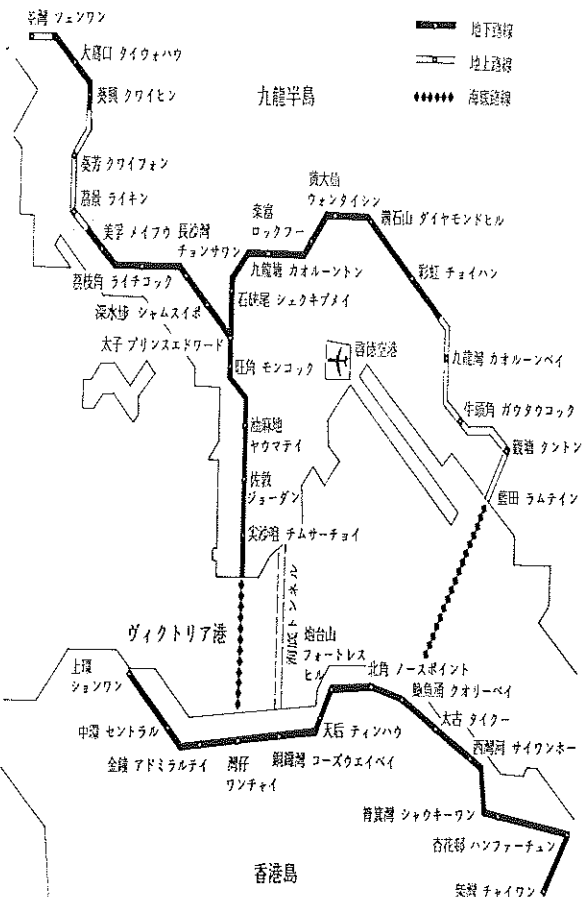
上がる体系になっている。景色は楽しめないが、料金は海底トンネルを使ってもせいぜい100円程度と安く、移動手段としては一番だ。

80年代半ばまでは、地下鉄は比較的運賃が高く高級な乗り物との意識もあったが、今は香港の経済発展と所得上昇でその様な意識はほとんどなくなった。運賃が高くても数香港ドルの違いなら便利で早い地下鉄を使うのが一般的になった。

地下鉄の現在の課題は、3~4年後に完成予定の新空港と香港の中心部とを結ぶ新空港路線の建設と、既に輸送能力の限界に達した詰め詰めにどう対処するかということだ。

香港島での足にはトラム（市電）、地下鉄、バス、タクシーがある。地下鉄とタクシーは既に紹介したので、トラムとバスについて説明する。

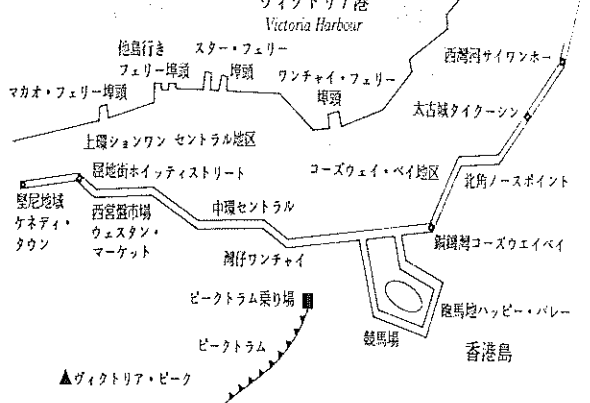
地下鉄路線図



街中を走るトラム



トラムの路線図



トラムは香港島北側のケネディータウン（堅尼地域）とシャウキーワン（筲箕灣）の間を走る2階建ての路面電車だ。途中でハッピーバレー（跑馬地）競馬場の周りを一周するものもある。安さと便利さが売り物で、運賃はどこまで乗っても1回1.2香港ドル（約15円）。

停車駅が多く、ゆっくり走るのので、景色を楽しみながら好きな場所で乗り降りするのに最適だ。両サイドのビルから路上に突き出た派手な看板の眺めをトラムから楽しむのもいいが、トラム自体が動く広告車になっていて、その派手な外観を見物するのも一興だ。日本の会社の宣伝もけっこう見られる。

料金は後払い。おつりはもらえないので、小銭がないと地元の人には出口で待ち構え、同じところで降りる人から料金の小銭を集めておつりの自己調達をしている。日本人はおつりを諦め余分な料金を払っている人が多い。しかし、出口で手を出して日本語で頼んでもみんな料金の小銭を手渡してくれるので、広東語や英語が話せなくても大丈夫だ。

バス路線は香港中を隈なく網羅し、非常に便利な乗り物だ。2階建てバスを使った路線バスを軸に、ほとんど何処にでも走っている16人乗りの小さなバス（ミニバス）がある。このミニバスはグリーンと赤の2種類あり、最低2ドル（26円）程度から乗れる。

グリーンミニバスは一定の路線を走っており、出発点と終点にはバス停があるが、途中で乗る人は手を挙げて止め、途中で降りる人は「ここで降ります」と大声で叫んで降ろしてもらおう。ただし、香港の道路には駐停車禁止ゾーンが多くあり、そこでは乗り降りできない。料金は前払いでおつりは貰えない。長い路線では、乗る地点が終点に近づくにつれ料金は安くなる。前払いなので、行きと帰りで料金が異なることもあり、知らないアレ？と思う。日本ではこのような運賃設定は考え

られないが、香港では少々のことには目をつむり効率性を追求しているのだろう。グリーンミニバスは主に地下鉄、列車の駅と周辺の住宅地間で運行されている。

ミニバス



2階建てバス



赤のミニバスは出発点と終点は決まっているが、途中の経路はその時々で若干異なることがある。途中の乗り降り方法はグリーンミニバスと同じだ。グリーンミニバスの料金はいつも同じだが、赤のミニバスの料金は状況により変わることがあり、例えば休日の行楽地からの帰りの料金が平常時の2～3倍に跳ね上がったことがある。料金は後払いでおつりも貰える。一般に赤いミニバスは長い路線を走っている。

2階建て路線バスは香港の陸上交通の王者だ。1992年の1日当たりの利用者数は348万人で、2位の地下鉄（206万人）を大きく引き離している。

る。運賃は前払いがほとんどだが、まれに後払いもある。おつりは貰えない。かつては、高温多湿な気候にもかかわらずほとんど冷房車はなかったが、最近ようやくある程度冷房車が増えてきた。バスの運転は結構荒っぽく、急発進、急停車はごく普通だ。たまには道路際の側石に乗り上げて横転事故を起こすこともある。日本の人には2階建てバスはけっこう珍しいので、2階席の最前列にでも1度乗ってみるのも楽しいだろう。

交通機関別1日当たりの利用客数—1992年

路線バス	3,482千人
地下鉄	2,058
ミニバス	1,727
タクシー	1,270
鉄道	800
トラム(市電)	340
フェリー	242

その他にアパート専用のバスもある。日本ではライセンスの問題があり難しいようだが、香港の大規模なアパートでは専用バスを運行させていることも多く、アパートと最寄りの駅やビジネス地区との間の足を提供している。通勤、通学時間帯には、チャーターバスの運行も盛んだ。

ピークトラムも香港島観光には必須の乗り物だ。これは1889年に開通した香港最古の公共交通機関で、香港セントラル地区の山の麓から眺望で有名な海拔397mのビクトリアピークまでの1.4kmを約8分で走る。面白いのは、日本のケーブルカーの車内は階段構造になっていて、斜面を走っていても座席は水平になっているが、ピークトラムの車内は階段構造ではなく平地を走る車両と同じになっている。その為、斜面を走行するとき乗っている人は傾いてしまう。座席は全て同じ方向に設置されていて登りでは進行方向に向かって、下りでは進行方向の逆向きに座ることになる(そうしないと急斜面の走行中、乗客が座席からずり落ちてしまう)。途中線路脇に高層アパートがそびえ

アパートの部屋の中も見えたりする(見える部屋は人目を意識してか、いつもモデルルームのように綺麗にしてある)。急斜面で線路脇の高層アパートに目をやると、アパートがピサの斜塔みたいに傾いて見えるので面白い。見る側が傾いているので錯覚に陥るようだ。

料金は片道12香港ドル(約150円)、往復19香港ドル(約240円)で、香港の公共交通機関の料金としては最も高い部類だ。ピークトラムは元々ビクトリアピークの上や山腹に住む人々の為の交通機関として活躍していたが、最近はほとんど観光客用の乗り物になっている(因みにビクトリアピークの上は香港で最も住宅価格の高い高級住宅地)。その為、料金も観光客価格になっていて高いのだろう。途中で駅が4つあるが、そこでの乗降客の料金は片道6香港ドルで、沿線の学校に通学する生徒にも特別割引運賃が設定されている。これらはかつての公共交通機関としての名残だ。今は道路、バス路線が整備され、そのほうが便利で料金も割安なので、途中駅で沿線住民の乗降客はほとんど見かけない。

香港の雑踏と買い物に疲れたらKCR(九広鉄道)に乗って香港の郊外の景色を見てみよう。

KCRはKowloon Canton Railwayの頭文字。香港の九龍駅と広東省の広州市を結んでいる。カオルントン(九龍塘)で地下鉄と接続している。広州までの直通列車は日に5本(現在増便に向け工事中)。それ以外のほとんどの列車は香港と深圳の境界のローウ(羅湖)駅行き。ここで降りて歩いて中国(深圳)に入国することになる。ローウ駅では駅の外には出られず、中国に入るかそのまま引き返すかしかできない。かつてこの鉄道は、中国とシベリアを経由して遥かロンドンまで通じていた。

KCRは新界地区の沿線住民に対し、九龍までの足を提供するのが主な任務だ。シャティーン(沙田)駅はヤオハンの香港1号店があるところ

で、大団地が開けている。以前は香港島や九龍の人々のピクニックの行き先だった KCR 沿線も、新興住宅地として急速に開発が進んでいる。

雑踏に疲れた時のもうひとつの方法は、香港の離島に行くこと。

離島行きフェリーでランタオ島（大嶼山）、ラマ島（南Y）、チュンチャウ島（長洲）などの周辺諸島へ行ける。セントラルのスターフェリー乗り場の近くから定期フェリーが出ている。所要時間は1時間程度。かつては、これらの島々は海鮮レストランや海水浴場などで魅力があったが、最近は海の汚染が進んでいるので、香港での海鮮料理や海水浴はあまりお勧めできなくなっている。

（おわりに）

社会主義市場経済路線を歩む中国が目指している日本型社会主義（平準化した所得配分を保ちながら国民所得の引き上げに成功した）も成熟段階に達している。最近では、過度の平等意識、高率の税負担などが活力を奪い始め、日本経済も曲がり角にさしかかっている。ここでレッセフェールと低税率で繁栄を維持している香港式経済運営を見て、日本経済の今後のあり方に思いを馳せるのも面白いと思う。本稿で香港の交通機関を知り、異なった角度から香港を見て、香港の繁栄と活力を肌で感じ、読者が新しいアイデアのきっかけを掴む一助にでもなれば幸いだ。

香港の交通機関の経営主体

交通機関	経営主体	備考
バス	KOWLOON MOTOR BUS	上場
	CHINA MOTOR BUS	上場
	CNT	上場
スターフェリー	WHARF(HOLDINGS)	上場、ハンセン指数採用銘柄、トップ財閥の中核企業
トラム（市電）	同上	同上
離島フェリー	HONG KONG FERRY	上場
タクシー	個人、中小企業	
ミニバス	個人、中小企業	
飛行機	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	上場、英系財閥スワイア（上場、ハンセン指数採用銘柄）が親会社
ピークトラム	HONG KONG & SHANGHAI HOTELS	上場、ハンセン指数採用銘柄
地下鉄	香港地下鉄公社	100%政府保有
広九鉄道（KCR）	九広鉄道公社	100%政府保有