



韓国を少し知るヒント 自転車とオートバイ



樫村 賢二 (COE研究員・PD)

日本と韓国の違いを述べるなら様々な事例を挙げる
ことができる。私はその違いを示す日本でも韓国でもあり
ふれたモノに注目している。自転車とオートバイである。

自転車が少ない

韓国において自転車を使用する人は少ない。安価な(約
90円)地下鉄や路線バスがあり、バスはソウル市内をく
まなく走っているし、タクシーも安く使いやすい。だが、
そもそもソウル市内の道は自転車通行をはじめから想定
していない。段差が多く、歩道、横断歩道が少ない。階
段のみの地下道が発達しているため自転車では移動しに
くい。地下道が多いのは交通量が多く、道幅が広いせい
もあるが、北朝鮮との境界から近いソウル市では地下
道がいざという時の待避所になっているのである。

ソウル市内で自転車をよく見かけるのは漢江沿いの公
園で親子または恋人同士でサイクリングをする様子であ
る。自転車は有酸素運動になるといって健康のために乗
る人や観光地などで乗るなどレジャーの遊具的存在であ
り、「冬のソナタ」で主人公たちが観光地である南怡島で
自転車に乗るデートシーンがそれを示している。

ただし急激な経済成長のため都市部に集中した人々の
住宅安定供給のために行政主導で造成された新都市、高
陽市一山、城南市盆唐、または政府第二庁舎がある果川
市などは環境汚染の心配が無く、渋滞などの問題と無縁
の自転車の利用促進を行政が積極的にアピールしており、
駐輪場を設置し自転車専用レーンを設けている。こうい
った場所では他所よりも自転車が普及しているが日本の
ように老若男女が自転車に乗るということは少なく、女
性が自転車に乗ることはさらに少ない。そのため韓国の
の自転車といえばMTB風のスポーツタイプが主流であ
り、日本のいわゆる「ママチャリ」はあまり見かけない。

韓国人の友人によれば韓国人の感覚からすれば自転車
は下品なイメージがあり、女性が乗るべきものではない
とされ、韓国の大学に勤める日本人教師が自転車で通勤
したところ、教師が自転車のようなものでの通勤はやめ

たほうがいいと諷められたということも聞いたことがあ
る。これを韓国人の両班意識からとする説明をよく聞く
が、年配の韓国人に聞くと自転車は物を運ぶものという
イメージがあり、自転車に乗るということは考えられな
いという(写真1)。これも肉体労働や商売を蔑視する韓
国特有の儒教の考え方によるものである。

道具としてのオートバイ

自転車は物を運ぶ道具と認識されるが、オートバイは
現在、ソウル市内運送の主役である(写真2)。ソウル市
内でオートバイは日本であれば明らかに違法であるくら
いの大きな荷物を積んで走っている。違法どころかも
とバランスの悪いオートバイに危険なくらいに荷物を
積み上げ、両脇に荷物が大きくはみ出ている。これらの
オートバイは燃料店がプロパンガスや灯油を運んだり、
ガラス店がガラスを運んだりと専門店が自ら配達にオー
トバイを利用している場合もあるが、大半は専門の配達
業者で韓国人は「クイックサービス」と呼んでいる。も
ちろん日本のように自動車による宅配業者や郵便小包も
存在するが、慢性的に道路が渋滞するソウル市内にあっ
ては渋滞をすり抜け、ソウル市内や近郊までは原則当日、
数十分で書類、物品を届けるクイックサービスは人々の
生活に欠かせないものとなっている。

このクイックサービスは先ほども述べたとおり、とんで
もない大きさや量の物品を運ぶが、そのために工夫され
た荷台が取り付けられている場合が多い。この荷台の形
状は韓国の伝統的運搬具の一つである背負子「チゲ(지
개)」とほぼ同じ形状であることは早くから気になってい
た(写真3)。背板部分、そして荷物を支え安定させる部
分、そして大きな荷物を積載し不安定なバイクを駐車す
るときに用いる棒(杖)はチゲの付属備品として欠かせ
ないものである(写真4)。現代のオートバイに韓国の伝
統的な運搬具であるチゲが融合、継承され活躍している
姿は古い韓国の絵図に描かれ市場の写真に写っている行
商人や運搬夫の姿に重なるものがある。

韓国人である知人は「オートバイ・アジョシ」(オートバイおじさんの意)は信号も守らないし、逆走し、歩道などもオートバイで走り回り危険だが、危険な交通のなかを安く早く何でも運んでくれる庶民の味方という認識、また多少哀れむような気持ちがあり、警察を含めた社会全体が多少の違法性なども大目に見ているという。

もし趣味のオートバイであればこのように大目に見るということではなく、社会の風当たりも強いであろうが、クイックサービスが物流に欠かせないもの庶民の味方と認識されていることと、かつかつての行商人や運搬夫が使用したチゲの姿を継承していることが関係があるのではなかろうか。

オートバイ・自転車以前 チゲクンと襍負商

朝鮮時代、朝鮮半島の商業は市場を中心に襍負商^{ボブサン}とよばれる行商人によって成り立っていた。襍負商は負襍商ともいい、朝鮮時代に郷市、すなわち地方の定期市場を中心に行商しながら生産者と消費者の間で経済的な交換を媒介とした専門的な市場商人である。襍負商とは「襍商」と「負商」をあわせた総称であり、市場の実権を掌握していた。襍商は金銀・毛織物・化粧品・呉服・などを風呂敷に包んで歩くところから襍商と呼ばれ、負商は概して木製品・竹製品・鉄器・陶器などを扱う行商人でチゲを用いて商品を背負うことから負商と呼ばれた。これらの襍負商は、互いに連絡を保ち、助け合いながら市場における商権を確保した。

韓国には負商との類似した「チゲクン(지개꾼)」という人々がいる(写真5)チゲは背負子、クン(꾼)は「~する人」の意で、チゲで荷運び商いと示す。このチゲクンは現在もソウル市南大門市場などで活躍しており、市場での運搬に寄与している。かつては山から都市部まで燃料の木

を運ぶナムクン(나무꾼)などもいた。

チゲは現在も農村部では普通の道具として用いられており、民芸品店などでは小さなチゲの模型がお土産として売られており、また物産展などでインテリアとして用いられるなど韓国人にとって郷愁を誘うものとされている。

一つの仮説

私としては韓国社会において運搬形態がチゲクン(負商)自転車の荷運びクイックサービスという移行があったと想定している。それは単なる運送形態の移行ではなく、人々の彼らへの認識、社会的地位なども継承してきているということである。チゲクン、クイックサービスは社会的地位が低く過酷な労働する人々という哀れみを含んだ同情と支持が混在する感情で見守られている。そしてチゲクンから推移をシンボル的に示すのが、運搬用の自転車、オートバイに継承されているチゲの構造、外観をもつ荷台である。チゲの構造、外観をもつ荷台に大量、大きな荷物を積載するシルエットが郷愁を誘うかつてのチゲクン、負商と重なり合うことで違法、危険であっても人々が許容することになっている。そのような仮説をもち、韓国のオートバイと自転車に注目している。

写真1



自転車による配達

写真2



ソウルを疾走するオートバイ

写真3



チゲクンのチゲ

写真4



停車するオートバイ

写真5



南大門市場のチゲクン